omx mt e γ ς em o cho h a a .

mt γh m γmth e ∑e a Ο ɔ

[illegible]

Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов была принята на Второй конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая состоялась в 2014 году в г. Вене (Австрия). Венская программа действий (ВПД) имеет шесть приоритетов: 1) основные вопросы транзитной политики; 2) развитие и эксплуатация инфраструктуры (транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры); 3) международная торговля и содействие торговле; 4) региональная интеграция и сотрудничество; 5) структурная трансформация экономики; 6) средства осуществления. В ВПД также были определены несколько целей, которые должны быть достигнуты в этих приоритетных областях, и действия, которые должны быть предприняты развивающимися странами, не имеющими выхода к морю (РСНВМ), соседними странами транзита и их партнерами по развитию для достижения этих целей.

ВПД продолжается уже девятый год и закончится в следующем году. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в своих резолюциях 76/217 и 77/246 постановила провести в 2024 году третью Конференцию Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю , чтобы, , провести всесторонний обзор осуществления ВПД, а также выработать и принять обновленную стратегию международной поддержки для удовлетворения особых потребностей РСНВМ. Кроме того, она призвала провести обзоры на национальном и региональном уровнях в рамках подготовки к Конференции.

В данном отчете представлена оценка прогресса, достигнутого евро-азиатскими РСНВМ после принятия ВПД, включая препятствия и ограничения, с которыми они столкнулись, и предложены рекомендации. В контексте возможной новой Программы действий для РСНВМ, которая может быть запланирована на следующее десятилетие, важно рассмотреть новые и возникающие проблемы, которые повлияли на выполнение ВПД и которые будут создавать проблемы в будущем. В рамках оценки пандемия COVID-19, война в Украине, изменение климата и новые технологии рассматривались как наиболее серьезные проблемы, и были даны соответствующие рекомендации. Отчет служит важным справочным документом для обзора осуществления ВПД в регионе.

Обзор осуществления ВПД и рекомендации

Транзит, транспорт и содействие торговле

Многие евро-азиатские РСНВМ и соседние страны транзита присоединились к соответствующим международным, региональным и субрегиональным договорам, конвенциям и соглашениям, касающимся транзита, транспорта и упрощения процедур торговли. Также произошли обнадеживающие изменения в принятии цифровых мер для транзита, таких как электронный МДП (eTIR) и электронная накладная (eCMR). Однако некоторые РСНВМ, такие как Афганистан, Бутан и Непал, похоже, отстают в плане присоединения к большинству международных конвенций и соглашений, касающихся транзита и упрощения процедур торговли. Некоторые прибрежные страны, которые выступают или могут выступать в качестве важных транзитных стран, такие как Бангладеш, Камбоджа, Мьянма, Таиланд и Вьетнам, также еще не являются участниками важной Конвенции МДП. Отсутствие эффективной реализации конвенций и соглашений также является серьезной проблемой, в основном из-за отсутствия необходимой политики, правил и инфраструктуры, а также отсутствия доверия между соседними странами.

Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) указывает, что время транзита на железнодорожных пограничных переходах и время перевозки по дальним транспортным коридорам в азиатско-тихоокеанских РСНВМ значительно сократилось за последние годы. По коридорам Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) в 2020 году транзитный груз будет перемещаться в среднем около 545 км за 24 часа, что позволяет предположить, что цель ВПД по перемещению груза на 300-400 км за 24 часа будет, в целом, достигнута, но не во всех коридорах.

Пандемия COVID-19 и война в Украине создали препятствия для развития транзита, транспорта и торговли. Важной инициативой в облегчении потока грузовых и пассажирских перевозок в период пандемии стало создание «Обсерватории по статусу пересечения границ в связи с COVID-19» Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), которая предоставляла актуальную информацию о статусе пересечения границ в разных странах мира. С положительной стороны, пандемия ускорила развитие и внедрение информационно-коммуникационных технолог и унгМи &

комитет по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы-Тегеран-Стамбул, который периодически собирается в формате неофициальной группы друзей Председателя Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта. Это необходимо продвигать, необходимо укреплять существующие коридоры и развивать дополнительные коридоры.

3. Необходимо провести благоустройство коридоров, где скорость движения еще низкая. Сокращение задержек на границах является важным направлением деятельности РСНВМ и стран транзита. Это требует, среди прочего, развития эффективной пограничной инфраструктуры, такой как универсальные пограничные посты, комплексные контрольно-пропускные пункты, а также гармонизации транзитных и торговых процедур.

4. Что касается упрощения процедур торговли, необходимо усилить деятельность НКУТП во многих евро-азиатских РСНВМ. Им также необходимо внести значительные улучшения в различную инфраструктуру и услуги, связанные с таможней, чтобы обеспечить более эффективное содействие торговле. Важно отметить, что РСНВМ и соседние страны транзита должны внедрить меры безбумажной торговли, став участниками Рамочного соглашения об упрощении трансграничной безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

5. РСНВМ и их партнеры по развитию должны приложить дополнительные усилия для выполнения оставшихся обязательств по СУПТ. Особое внимание необходимо уделить РСНВМ, которые значительно отстали в выполнении своих обязательств, в основном в категории С, которые были выявлены, и на которые были направлены соответствующие запросы.

6. Инновационные и альтернативные меры, принятые для устранения сбоев, вызванных пандемией COVID-19 и войной в Украине, в том числе за счет использования ИКТ и современных технологий, являются важными уроками для рассмотрения и составления необходимых планов в случае подобных потенциальных событий в будущем.

Развитие и эксплуатация инфраструктуры

I. ´h˜emcohte˜ ˙γ*e ˛h˜mthx_txh˜

процентами по всей сети. Таким образом, низкое качество дорог является серьезной проблемой во многих РСНВМ.

Что касается железных дорог, то здесь есть определенные успехи. В период с 2014 по 2021 год железнодорожные линии были расширены в Туркменистане, Казахстане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии и Узбекистане. Но в целом необходимо увеличить усилия по развитию и расширению железных дорог в евро-азиатских РСНВМ. Отсутствие гармонизации ширины колеи и подвижного состава, мешающее беспрепятственному железнодорожному сообщению между странами, также является серьезной проблемой для евро-азиатских РСНВМ и стран транзита. В автомобильных и железнодорожных сетях по-прежнему существуют тысячи километров недостающих звеньев, которые мешают беспрепятственному и эффективному региональному транзиту и транспортировке.

Что касается воздушного транспорта, то с момента при лт зита. ž М евро

многостороннему региональному сотрудничеству в области цифровой связи для преодоления цифрового разрыва и ускорения цифровой трансформации в регионе.

Международная торговля

РСНВМ в Евро-Азиатском регионе, за исключением нескольких, таких как Азербайджан и Казахстан, не смогли существенно увеличить экспорт в период осуществления ВПД. Их доля в мировом экспорте также не изменилась. РСНВМ также не смогли существенно

создать благоприятные внутренние условия для привлечения частного сектора, в то время как самому государству следует продолжать необходимые инвестиции для развития инфраструктуры.

2. В дополнение к традиционным источникам внутреннего и внешнего финансирования РСНВМ следует использовать другие источники финансирования, такие как денежные переводы, пенсионные фонды, Глобальный инфраструктурный фонд и климатическое финансирование, среди прочих. РСНВМ нуждаются в технической поддержке и наращивании потенциала для использования недостаточно изученных и новых источников финансирования, и поэтому учреждения Организации Объединенных Наций и другие соответствующие партнеры по развитию должны оказывать такую поддержку РСНВМ.

3. Частный сектор также несет ответственность за увеличение внутренних инвестиций и ПИИ в РСНВМ. Им следует увеличить инвестиции в развитие инфраструктуры, в том числе за счет участия в проектах государственно-частного партнерства (ГЧП), поскольку инвестиций в развитие инфраструктуры только со стороны государственного сектора недостаточно, тем более в условиях ограниченного фискального пространства многих правительств РСНВМ.

4. Многосторонние и региональные банки развития должны продолжать оказывать финансовую и техническую помощь для развития инфраструктуры в развивающихся странах, а также способствовать привлечению частного финансирования в РСНВМ.

5. Финансовые ресурсы не являются единственным средством осуществления программы. РСНВМ также нуждаются в доступе к современным и новейшим технологиям для преодоления своих ограничений. Следовательно, в дополнение к расширению их доступа к таким технологиям посредством соглашений о региональном сотрудничестве и привлечению ПИИ им необходимо предоставить обучение и обеспечить наращивание потенциала для использования таких технологий.

6. Учреждениям Организации Объединенных Наций и другим международным и региональным организациям необходимо отстаивать, отслеживать и контролировать выполнение соответствующих глобальных обязательств в отношении РСНВМ. Им необходимо усилить скоординированное и целенаправленное наращивание потенциала и техническую поддержку, а также предоставить РСНВМ необходимые инструменты. Поскольку согласование существующих оперативных, плановых и нормативных процедур между РСНВМ и соседними странами транзита имеет важное значение для эффективного транзита и упрощения процедур торговли, Организация Объединенных Наций и другие международные и региональные организации должны способствовать этому, оказывая при этом необходимую поддержку РСНВМ. Важно отметить, что им также необходимо расширять возможности РСНВМ и содействовать

сбору и использованию высококачественных данных, необходимых для мониторинга прогресса в реализации Программы действий.

Наконец, как указано в ВПД, для эффективного осуществления Программы действий для РСНВМ необходимы соответствующие действия РСНВМ, стран транзита и партнеров по развитию. Однако представляется, что своевременные обзоры реализации Программы действий осуществляются только силами РСНВМ. Важно поручить такие проверки и странам транзита.