

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**  
Комитет по макроэкономической политике, уменьшению бедности и открытому развитию**Вторая сессия**

Бангкок, 7-9 декабря 2011 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Вопросы, касающиеся стран с особыми потребностями****Осуществление Алматинской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю****Записка секретариата***Резюме*

Международное сообщество заручилось поддержкой в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, благодаря осуществлению Алматинской программы 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. ЭСКАТО инициировала несколько мероприятий в интересах 12 развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющих выхода к морю, в том числе Азиатско-Тихоокеанский политический диалог высокого уровня об осуществлении Алматинской программы действий и о других проблемах в области развития, стоящих перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами, который был организован совместно с правительством Монголии и проведен 12-14 апреля 2011 года в Улан-Баторе. Основным итогом этого Политического диалога стала Улан-баторская декларация, которая была доведена до сведения Комиссии на ее шестьдесят седьмой сессии (см. резолюцию 67/1 Комиссии).

Заключительный обзор Алматинской программы действий намечено провести в 2013 году. Эффективность этого обзора будет зависеть от того, насколько большое и неустанное внимание будут уделять ему заинтересованные стороны, в том числе правительства, международные организации и партнеры по развитию. Для оказания развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющим выхода к морю, помощи во всестороннем заключительном обзоре Алматинской программы действий в настоящем документе предлагается ряд мер первоочередного характера.

Ожидается, что Комитет рассмотрит настоящий документ, с тем чтобы рекомендовать меры по сотрудничеству между заинтересованными сторонами Алматинской программы действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе для содействия всестороннему и всеобъемлющему обзору.

## Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	2
II. Приоритетные направления Алматинской программы действий .....	3
A. Приоритетное направление 1: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок .....	4
B. Приоритетное направление 2: Развитие и эксплуатация инфраструктуры.....	4
C. Приоритетное направление 3: Международная торговля и упрощение торговых процедур .....	5
D. Приоритетное направление 4: Международная поддержка .....	6
III. Задачи и варианты политики: обращая взгляд в будущее .....	6
A. Содействие более инклюзивному росту и корректировка политики с учетом глобальных дисбалансов.....	7
B. Сокращение социальных дисбалансов и устранение инфраструктурных пробелов.....	7
C. Обеспечение инклюзивного характера финансирования .....	8
IV. Выводы.....	9

**I. Введение**

1. Организация Объединенных Наций уделяет первоочередное внимание 12 развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющим выхода к морю<sup>1</sup>. Международное сообщество заручилось для них поддержкой путем осуществления Алматинской программы 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<sup>2</sup>. Цель Программы действий заключается в создании новых глобальных рамок для развития эффективных систем транзитных перевозок в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита. Она нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспорта; б) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров; в) снижение стоимости доставки импортируемых товаров; г) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; д) создание надлежащих национальных сетей; е) сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути; ж) создание условий для расширения экспорта; и з) повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транспортных коридоров.

<sup>1</sup> Азербайджан, Армения, Афганистан, Бутан, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

<sup>2</sup> Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года, (A/CONF.202/3), приложение I.

2. Заключительный обзор хода осуществления Алматинской программы действий намечено провести в 2013 году, и эффективность этого обзора будет зависеть от того, насколько большое и неустанное внимание будут уделять ему все заинтересованные стороны. В этой связи ЭСКАТО совместно с правительством Монголии организовала Азиатско-Тихоокеанский политический диалог высокого уровня об осуществлении Алматинской программы действий и о других проблемах в области развития, стоящий перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами, который был проведен 12-14 апреля 2011 года в Улан-Баторе. Основным итогом этого политического диалога стала Улан-баторская декларация (E/ESCAP/67/22, приложение), которая была доведена до сведения Комиссии на ее шестьдесят седьмой сессии. В своей резолюции 67/1, озаглавленной «Улан-баторская декларация: итоги Азиатско-Тихоокеанского диалога высокого уровня об осуществлении Алматинской программы действий и о других проблемах развития, стоящий перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами», Комиссия просила Исполнительного секретаря, в частности, оказать развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющим выхода к морю, помощь в сотрудничестве с другими соответствующими международными органами в осуществлении рекомендаций Улан-баторской декларации и оказать в сотрудничестве с соответствующими международными организациями необходимое содействие развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющим выхода к морю, в проведении заключительного обзора Алматинской программы действий.

3. Для оказания развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющим выхода к морю, помощи в подготовке к заключительному обзору Алматинской программы действий в настоящем документе приводится ряд предложений относительно мер первоочередного характера.

## **II. Приоритетные направления Алматинской программы действий**

4. Ход осуществления Алматинской программы действий развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющими выхода к морю, был рассмотрен на совещании по среднесрочному обзору в 2008 году.<sup>3</sup> В ходе проведенного недавно в Улан-Баторе Политического диалога высокого уровня было отмечено, что хотя работа, проделанная на национальном, субрегиональном и региональном уровнях, была принята к сведению, были признаны все еще сохраняющиеся проблемы, стоящие перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами в деле интеграции в мировую экономику и необходимость ускорения и усиления процесса осуществления Программы действий. В этой связи в нижеследующих разделах рассматривается прогресс, достигнутый на приоритетных направлениях программы действий, и в соответствующих случаях определяются меры, которые необходимо принять.

---

<sup>3</sup> См. резолюцию 63/2 Генеральной Ассамблеи.

## **A. Приоритетное направление 1**

### **Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок**

5. Со времени проведения среднесрочного обзора Программы действий развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющие выхода к морю, добились прогресса в вопросах присоединения к международным конвенциям, субрегиональным соглашениям, в деле национальной координации и применения инструментов и технологии для мониторинга и дальнейшего упрощения процедур перевозок и пересечения границ. Международные конвенции служат основой для согласования и упрощения формальностей и процедур. В своей резолюции 48/11 от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок, Комиссия рекомендовала семь таких конвенций. Кыргызстан и Узбекистан присоединились ко всем конвенциям, а Бутан и Непал еще не присоединились ни к одной. Субрегиональные соглашения, касающиеся упрощения процедур перевозок, играют ключевую роль в обеспечении взаимодействия видов транспорта в субрегионе. Отмечается прогресс в разработке субрегиональных соглашений. Государства – члены Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), включая Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, ускорили переговоры по приложениям к Соглашению между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества по упрощению международных автомобильных перевозок<sup>4</sup>. Это Соглашение фактически устранит нефизические барьеры, мешающие торговле, облегчит эффективное движение транспортных средств и товаров, позволит использовать существующий потенциал для транзитных перевозок и продолжить развитие транспортной инфраструктуры. В июне 2009 года министры транспорта Вьетнама, Лаосской Народно-Демократической Республики и Таиланда официально начали осуществлять трехсторонние трансграничные наземные перевозки вдоль Западно-Восточного экономического коридора в Мукдахане (Таиланд); Саваннакхете (Лаосская Народно-Демократическая Республика); и Лаобао (Вьетнам). Это субрегиональное соглашение открыло Лаосской Народно-Демократической Республике новые возможности для международных перевозок и торговли.

## **B. Приоритетное направление 2**

### **Развитие и эксплуатация инфраструктуры**

6. Для интеграции региональных транспортных сетей в Азии все виды транспорта, включая железнодорожные, автомобильные и водные пути, и транспортные узлы, включая морские порты, сухие порты и интермодальные узлы, должны быть развиты в полной мере. По сравнению с другими видами транспортной инфраструктуры, быстро развивались морские порты, и в регионе появилось множество крупных морских портов. Из 30 крупнейших контейнерных портов мира 19 расположены в Азии. После вступления в силу Межправительственного соглашения по Сети Азиатских автомобильных дорог<sup>5</sup> и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских

<sup>4</sup> Переговоры по основному соглашению были завершены в июне 2008 года в Иссык-Куле, Кыргызстан.

<sup>5</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607. Соглашение, которое вступило в силу 4 июля 2005 года, теперь насчитывает 28 сторон, включая не имеющие выхода к морю развивающиеся страны.

железных дорог<sup>6</sup> были созданы транспортные инфраструктурные сети. Они являются частью проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии и включают 142 000 км автомобильных дорог и 114 200 км железных дорог.

7. Обе эти сети, а также их подъездные автомобильные и железнодорожные пути, и порты региона внесли существенный вклад в развитие экономик региона и повышение их конкурентоспособности благодаря предоставлению доступа к имеющимся рынкам, открытию новых рынков и содействию экономической интеграции.

### **С. Приоритетное направление 3 Международная торговля и упрощение торговых процедур**

8. Несмотря на определенный прогресс в углублении интеграции не имеющих выхода к морю развивающихся стран в глобальную торговую систему, некоторые из них по-прежнему не являются членами Всемирной торговой организации (ВТО). Аналогичным образом подписание ряда соглашений о преференциальной торговле не привело к адекватной материализации возможностей для расширения доступа на рынки и новой торговли по линии Юг-Юг для не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Наряду с внутренней институциональной реформой необходимы усилия на многостороннем уровне по обеспечению благоприятных для развития условий для присоединения не имеющих выхода к морю развивающихся стран к ВТО, в особенности для того, чтобы справиться с неизбежными адаптационными издержками. Из 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона лишь Армения, Кыргызстан, Монголия и Непал являются членами ВТО. Все остальные страны, за исключением одной, являются наблюдателями при ВТО и находятся в процессе переговоров по вопросам присоединения.

9. Хотя большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, осуществило реформы по упрощению торговых операций, нацеленные на упрощение правил и процедур торговли и соответствующей документации, существуют четыре области, которые по-прежнему нуждаются в повышенном внимании: а) согласование нормативных требований, процедур и документации в сфере импорта, экспорта и транзита в соответствии с международными конвенциями и стандартами; б) создание или укрепление организационных структур для осуществления мер по упрощению торговых операций; в) модернизация таможенных информационных систем и переход к оценке рисков и использованию предварительной информации в отношении грузов; и д) расширение сотрудничества между соседними странами за счет согласования правил торговли и создания совместных погранпереходов там, где это целесообразно, или согласования часов работы соседних погранпереходов, как это предусмотрено в Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах Европейской экономической комиссии (ЕЭК)<sup>7</sup>. Показатели хода международной торговли свидетельствуют о том, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны региона достигли в целом умеренных успехов в своей торговой деятельности с момента проведения среднесрочного обзора Программы действий.

<sup>6</sup> United Nations, *Treaty Series*, No. 46171. Соглашение, которое вступило в силу 11 июня 2009 года, было подписано 22 государствами-членами, 15 из которых стали его участниками.

<sup>7</sup> См. ECE/TRANS/55/Rev.1.

#### **D. Приоритетное направление 4 Международная поддержка**

10. Хотя основная ответственность за осуществление Программы действий лежит на не имеющих выхода к морю развивающихся странах, Программа действий признает роль партнеров по развитию в деле предоставления помощи. Мандат международного сообщества заключается в сотрудничестве в конкретных областях, касающихся основных видов транзита, транспортной инфраструктуры и упрощения перевозок, а также международной торговли и упрощения торговых операций. Необходим больший акцент на мобилизации дополнительной официальной помощи развитию (ОПР), равно как финансовые и технические ресурсы для принятия мер, намеченных в рамках различных приоритетных направлений работы.

11. Объем ОПР, полученный 31 не имеющей выхода к морю развивающейся страной, увеличился с 12 млрд. долл. США в 2003 году до 18,6 млрд. долл. США в 2007 году, однако не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона получали сокращающуюся долю от общего объема, и очень немногие страны-доноры достигли намеченного показателя, предусматривающего выделение 0,7 процента их валового национального продукта на ОПР. Основным источником внешнего финансирования для многих развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющих выхода к морю, по-прежнему является ОПР. Например, объем помощи в виде процентной доли от валового накопления капитала достиг в 2007 году 12–14 процентов в Кыргызстане, Таджикистане, Непале и Лаосской Народно-Демократической Республике. Многие азиатско-тихоокеанские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, получают помощь по каналам сотрудничества Юг-Юг, в рамках которого основными донорами являются Индия, Китай и Российская Федерация, но в первую очередь – для своих соседей. Индия и Китай помогают строительству дорог, мостов и гидроэлектростанций в Бутане, Лаосской Народно-Демократической Республике и Непале.

#### **III. Задачи и варианты политики: обращая взгляд в будущее**

12. Самая большая задача, стоящая перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона, заключается в уменьшении бедности и повышении качества жизни их народов. Для этого требуются меры по укреплению социальной защиты наряду с акцентом на развитии сельского хозяйства и сельских районов и укреплении инклюзивного характера финансовой деятельности. Сохранение низкого уровня доходов на душу населения в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, приводит к возникновению порочного круга, когда крупные инвестиции в сферу транспорта остаются экономически невыгодными из-за низкого спроса на транспортные услуги, с одной стороны, и нехватки инфраструктуры, сдерживающей экономическую деятельность, с другой, что ведет к снижению уровня доходов, предназначенных для инвестирования в социальные сектора.

13. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона удалось успешно преодолеть глобальный экономический кризис благодаря принятию расчетливых и своевременных программных мер с акцентом на краткосрочном реагировании на внешние

потрясения. В целях поддержания импульса роста этим странам необходимо найти новые источники спроса, в основном за счет реструктуризации своей экономики в пользу более широко внутреннего и регионального потребления. Более конкретно, этим странам необходимо сконцентрировать внимание на нескольких основных дисбалансах, характеризующих процесс их экономического роста.

#### **А. Содействие более инклюзивному росту и корректировка политики с учетом глобальных дисбалансов**

14. Спрос на импорт в развитых странах вряд ли сыграет ту стимулирующую роль, которую он выполнял в прошлом десятилетии. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона необходимо будет выявить новые двигатели роста, с тем чтобы компенсировать ожидаемое сокращение спроса на традиционных экспортных рынках. Каждой развивающейся стране, не имеющей выхода к морю, необходимо будет учитывать собственные особые потребности и ограничения и изыскивать возможности для активизации роста и достижения Целей развития тысячелетия.

15. Для повышения своей жизнеспособности этим странам необходимо тратить больше средств на базовые социальные услуги, социальную защиту и базовую инфраструктуру, а также предпринимать меры по повышению доходов бедняков. Крайне важно содействовать внутрирегиональной торговле и инвестиционным потокам, которые идут на благо не имеющим выхода к морю развивающимся странам. Необходимы меры по поддержке интегрированных рынков и снижению тарифных и нетарифных барьеров; инвестированию в физическую инфраструктуру; созданию надежных транспортных сетей и информационных платформ; а также внедрению более эффективных регулирующих структур.

16. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо уделить особое внимание тем выгодам, которые несет с собой увязка помощи с торговлей, в особенности путем развития торговой и транспортной инфраструктуры и осуществления мер по упрощению торговых операций. Для этого необходимо будет обеспечить их большую причастность к Инициативе «Помощь в интересах торговли», что придаст первоочередное значение торговле в национальных стратегиях развития. Важнейшая задача для этих стран состоит в необходимости внесения целенаправленных изменений в их модель роста, с тем чтобы она приобрела более инклюзивный характер и позволила тем самым более справедливо распределять связанные с ростом блага.

#### **В. Сокращение социальных дисбалансов и устранение инфраструктурных пробелов**

17. Социальные дисбалансы широко распространены в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, где значительное большинство населения находится за чертой бедности, составляющей 1,25 долл. США в день. По данной причине уменьшение масштабов бедности и гарантирование справедливого распределения экономических благ являются важными задачами в деле сокращения социальных дисбалансов в этих странах. Кроме того, сама по себе численность бедного населения может обеспечить потенциально крупные рынки в этих странах, если будет создан дополнительный спрос, в особенности за счет социальных и

инфраструктурных инвестиций, которые обеспечивают занятость и открывают беднякам возможность заниматься предпринимательством.

18. Ограниченность инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, снижает вклад инфраструктуры в экономический рост. По данной причине восполнение инфраструктурных пробелов в этих странах является необходимым условием их сбалансированного и инклюзивного развития. Потребности в ресурсах, необходимых для устранения или просто уменьшения таких инфраструктурных пробелов, велики, и это обуславливает потребность в надлежащих механизмах финансирования.

19. Низкое качество инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, непропорционально сказывается на бедняках и сельском населении из-за широких различий в качестве инфраструктуры между городами и сельскими районами. Поскольку большая часть связанной с достижением Целей развития тысячелетия инфраструктурой будет, скорее всего, создаваться государственным сектором, мобилизация финансовых ресурсов, обязательства по ремонту и содержанию, реформы управления и усилия по расширению потенциала, совершенствованию координации и уделению повышенного внимания экологическому воздействию и последствиям изменения климата становятся теми вопросами, которые нуждаются в приоритетном внимании в этих странах.

20. Для развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющих выхода к морю, крайне важно использовать возможности для совершенствования инфраструктуры на региональном и субрегиональном уровнях. В этих странах одной из ближайших выгод улучшения транспортного сообщения станет углубление межнациональной интеграции между соседними приграничными районами, которые зачастую входят в число наиболее отдаленных и бедных регионов соответствующих стран. Для извлечения больших выгод физические коммуникации между странами необходимо дополнять гармонизацией стандартов, например, касающихся систем сигнализации на железных дорогах и таможенных кодов.

### **С. Обеспечение инклюзивного характера финансирования**

21. В этих странах препятствия на пути обеспечения инклюзивного характера финансирования существуют как на уровне спроса, так и на уровне предложения. В целом учреждения по финансированию развития и по микрофинансированию добились больших успехов в охвате бедняков и микро- и малых предприятий. Кроме того, государственные и опирающиеся на технологию сети, такие, как почты, телекоммуникационные компании и Интернет, обладают существенным потенциалом для обеспечения инклюзивного характера финансирования. Нормативная база также должна стимулировать разнообразие предоставляемых финансовых услуг, чтобы расширить их выбор для бедняков.

22. С учетом нарождающихся тенденций странам Азиатско-Тихоокеанского региона, не имеющим выхода к морю, необходимо теснее интегрироваться в регион, с тем чтобы обеспечить быстрый, инклюзивный и устойчивый рост. Для ускорения региональной экономической интеграции им необходимо решить широкий круг проблем в области институциональной и физической инфраструктуры, а также в сфере политики. Это потребует согласования усилий для создания более



широких рамок для экономической интеграции на региональном уровне с целью обеспечения справедливого распределения экономических и социальных благ в интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран, развития региональных транспортных сетей и совершенствования мер по упрощению торговых процедур, а также расширения коммуникационных возможностей за счет более широкого использования информационно-коммуникационных технологий.

23. Внешние ресурсы, такие как ОПР, играют ключевую роль в поддержке экономического развития и социального прогресса в этих странах, особенно в инвестировании в базовые услуги, такие, как водоснабжение, санитарная очистка, энергоснабжение, транспорт, жилье, здравоохранение и образование. Такие ресурсы могут также использоваться для расширения производственных возможностей, привлечения прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и содействия торговле, освоения технологических новшеств, повышения гендерного равенства, обеспечения продовольственной безопасности и сокращения масштабов нищеты, вызванной низкими доходами. Также важно повышать качество помощи и увеличивать отдачу от нее для развития за счет опоры на фундаментальные принципы национальной ответственности, согласования и управления в интересах достижения результатов.

24. Существуют возможности для расширения регионального сотрудничества и координации политики на основе обмена информацией и извлеченными уроками и для скоординированных действий, которые имеют жизненно важное значение для использования тех преимуществ, которые ни одна развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю, не сможет использовать в одиночку. Имеющиеся рамки регионального сотрудничества могут быть укреплены с тем, чтобы таким неблагоприятным событиям, как недавний глобальный финансовый кризис, можно было бы противостоять коллективно. Следует изучить возможности сотрудничества в деле развития как внутри регионов, так и между ними, с целью налаживания региональных рынков и расширения внутренних производственных мощностей. Охватываемые сферы могут включать такие приоритеты, как формирование новых рынков, передача технологии и привлечение ПИИ. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам также следует принимать меры по смягчению последствий изменения климата и уменьшению экологической уязвимости в качестве возможностей для развития внутрирегиональных рамок. В случае необходимости могут быть созданы новые структуры и сформированы межправительственные региональные и субрегиональные органы для мониторинга их деятельности по расширению и активизации регионального сотрудничества и экономической интеграции. Не имеющим выхода к морю странам Азиатско-Тихоокеанского региона необходимо укреплять сотрудничество Юг-Юг и попытаться заручиться особой поддержкой, например в виде специального и дифференцированного режима в торговле и прочих областях в соответствующих случаях.

#### **IV. Выводы**

25. Несмотря на достигнутый в ряде областей существенный прогресс, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона по-прежнему сталкиваются с крупными проблемами и нерешенными задачами в области развития. Согласование правовых режимов, реализация комплексного подхода к упрощению

торговых и транспортных операций, ликвидация физических и нефизических узких мест в области транспорта, завершение строительства отсутствующих участков дорог, содействие развитию интермодальных перевозок, развитие интегрированных транспортных коридоров и логистических услуг и мобилизация внутренних и внешних ресурсов – вот некоторые из сохраняющихся задач, стоящих перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами.

26. Ряд других проблем препятствовал усилиям этих стран в области развития, в том числе направленным на достижение Целей развития тысячелетия. С момента проведения среднесрочного обзора Программы действий в 2008 году<sup>8</sup> изменился климат. Продовольственный, топливный, экономический и финансовый кризисы высветили уязвимость не имеющих выхода к морю развивающихся стран перед лицом внешних потрясений. Финансовый кризис сказывался на этих странах по разным направлениям, включая торговлю товарами и услугами, ПИИ, денежные переводы, ОПР и финансовые рынки. Это, в свою очередь, привело к сокращению занятости, притоков капитала и государственных доходов, тем самым ограничив возможности для маневров в сфере политики, необходимых для преодоления препятствий на пути развития. Увеличение цен на продовольствие и энергию вновь превращается в серьезную проблему для значительной части Азиатско-Тихоокеанского региона. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, входят в число тех стран, которые вероятнее всего пострадают от такого повышения цен.

27. Ожидается, что Комитет рекомендует меры по всестороннему осуществлению и проведению эффективного заключительного обзора Алматинской программы действий.

---

<sup>8</sup> См. резолюцию 63/228 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 2008 года.