

# ПРОЕКТ

## Обзор хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов в Евро-Азиатском регионе

Резюме справочного доклада Евро-Азиатского регионального совещания высокого уровня по рассмотрению Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, которое состоится 22–23 августа 2023 года в Конференц-центре Организации Объединенных Наций, г. Бангкок (Таиланд).

*Данное исследование было заказано Управлением Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ ООН) в сотрудничестве с ЭСКАТО и ЕЭК ООН. КВПНРМ ООН, ЕЭК ООН и ЭСКАТО выражают признательность д-ру Пуспе Шарме за подготовку проекта отчета.*

*Отказ от ответственности. Высказанные мнения не обязательно отражают точку зрения Организации Объединенных Наций.*

# ПРОЕКТ

## Резюме

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, в частности, 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

# ПРОЕКТ

## 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 технологий (ИКТ) и цифровизацию торговых и транзитных процессов.

Что касается упрощения процедур торговли, различные выпуски Глобального исследования Организации Объединенных Наций по цифровому и устойчивому упрощению процедур торговли с 2015 года показывают, что евро-азиатские РСНВМ добились значительного прогресса в упрощении процедур торговли за эти годы. Они учредили национальные комитеты по упрощению процедур торговли (НКУПТ) с участием представителей частного сектора, хотя существуют и другие варианты. Однако большинство НКУПТ не были укреплены и, следовательно, неэффективно функционируют. РСНВМ также улучшили таможенные меры в целом, хотя во многих из них необходимо провести дополнительные таможенные реформы.

# ПРОЕКТ

Что касается реализации Соглашения об упрощении процедур торговли (СУПТ) Всемирной торговой организации (ВТО), Казахстан и Северная Македония выполнили все свои обязательства во всех трех категориях, а Армения, Кыргызстан, Монголия и Таджикистан также выполнили большинство обязательств. Афганистан, Непал и Лаосская Народно-Демократическая Республика сильно отстают, особенно из-за оставшихся пунктов для реализации в категории С, для которых им требуется техническая и финансовая помощь.

Процедуры безбумажной торговли и транзита могут сделать упрощение процедур торговли значительно более эффективным, и большинство евро-азиатских РСНВМ внедряют по крайней мере некоторые меры безбумажной торговли, главным образом на внутреннем уровне. Однако многое еще предстоит сделать, особенно в части внедрения безбумажных мер для трансграничной торговли.

## Рекомендации:

1. Евро-азиатские РСНВМ и соседние страны транзита, которым еще предстоит присоединиться к соответствующим международным, региональным и субрегиональным соглашениям о транзите, транспорте и содействии торговле, должны безотлагательно присоединиться к этим соглашениям. Они, а также те РСНВМ и страны транзита, которые присоединились к соглашениям, но не выполняют их, должны принять необходимые меры и выполнять соглашения. Они также должны участвовать в новых инициативах, таких как процедура МДП (eTIR), использование электронной накладной (eCMR), Единого железнодорожного права (ЕЖП) и других, которые обещают сделать процессы транзита, транспорта и упрощения процедур торговли эффективными и действенными. Правительствам, заинтересованным в измерении и оценке степени связанности внутреннего транспорта, как внутри страны, так и на двусторонней/субрегиональной основе, а также с точки зрения «мягкой» и «жесткой» инфраструктуры, предлагается использовать Показатели устойчивого внутреннего транспортного сообщения (SITCIN), разработанные тремя региональными Комиссиями Организации Объединенных Наций (Европейская экономическая комиссия, Экономическая и социальная комиссия для Западной Африки и Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна) и предлагающие заинтересованным правительственным пользователям практический инструмент для оценки и самооценки степени, в которой они эффективно осуществляют соответствующие правовые документы, соглашения и конвенции Организации Объединенных Наций, а также степени, в которой их внутренняя транспортная система совместима с системами в пределах его соответствующего (суб)региона.
2. Отрадно отметить, что РСНВМ и страны транзита используют коридорные подходы к транзиту; хорошим примером является недавно созданный Координационный

# ПРОЕКТ

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 таможенной, 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. Транспортная инфраструктура

Развитие транспортной инфраструктуры является приоритетом для всех правительств, в том числе в евро-азиатских РСНВМ. Было предпринято несколько усилий для развития инфраструктуры, например развитие и обслуживание сети азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатской железной дороги, аэропортов, «сухих портов» и т. д. Однако только 8 процентов дорог в РСНВМ, являющихся участниками сети азиатских автомобильных дорог, классифицируются как основные или класса I по сравнению с 35

# ПРОЕКТ

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 принятия ВПД до тех пор, пока мир не поразила пандемия COVID-19, в евро-азиатских РСНВМ увеличились объемы грузовых авиаперевозок и число зарегистрированных отправок перевозчиков. Требуются дополнительные усилия по развитию и укреплению авиатранспортной инфраструктуры и обеспечению безопасности полетов в РСНВМ.

Также был достигнут прогресс в развитии «сухих портов» и улучшении интермодальных связей. Но есть проблемы с эффективной работой некоторых «сухих портов». Кроме того, отсутствует адекватный прогресс в решении проблем в морских портах в странах транзита, которые используются РСНВМ. Проект евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС), а также разработка Международной обсерватории по транспортной инфраструктуре (МОТИ) и показателей SITCIN способствовали достижению целей ВПД, связанных с транспортной инфраструктурой.

Многие страны мира, в том числе РСНВМ в Евро-Азиатском регионе, продвигают разработку и использование электромобилей из-за растущего вклада транспортных средств, работающих на топливе, в ухудшение состояния окружающей среды и изменение климата. Также важно отметить, что из-за относительно низкого качества инфраструктуры в большинстве РСНВМ повышение температуры и ливневые паводки, вызванные изменением климата, часто наносят ей огромный ущерб. В последние годы подобных событий стало больше.

## **Рекомендации:**

1. Необходимо расширять все виды транспортной инфраструктуры в евро-азиатских РСНВМ. Недостающие звенья автомобильного и железнодорожного транспорта в выявленных сетях в пределах региона и субрегионов должны быть построены. Насколько возможно, следует уделять больше внимания железным дорогам, учитывая обеспечиваемую ими экономию времени и средств, а также относительно низкий

# ПРОЕКТ

уровень выбросов по сравнению с другими видами транспорта. Также необходимо обеспечить гармонизацию технических и нормативных стандартов, а также гармонизацию и совместимость в транспортной инфраструктуре.

2. При развитии транспорта и связанной с ним инфраструктуры необходимо определить наиболее полезные и необходимые проекты, которые могли бы обеспечить более высокую отдачу в будущем, чтобы обеспечить их эффективную работу и избежать ненужного долгового бремени. Важно отметить, что при разработке новых инфраструктур или поддержании старых первоочередное внимание должно уделяться повышению качества инфраструктуры.
3. Евро-азиатским РСНВМ рекомендуется эффективно использовать возможности, предлагаемые МОТИ, которая предоставляет многостороннюю веб-платформу Географической информационной системы (ГИС), на которой размещаются данные о большом количестве сетей и узлов транспортной инфраструктуры в различных видах, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные пути, порты, аэропорты, интермодальные терминалы, логистические центры и пункты пересечения границы. Она разработана как онлайн-платформа, где правительства находят данные для подготовки, оценки и представления своих проектов транспортной инфраструктуры, а многосторонние банки развития могут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с региональной/международной точки зрения и определять те, которые они хотят финансировать.
4. Необходимо решить проблемы устаревающей портовой инфраструктуры, неэффективности услуг по обработке грузов, длительного оборота судов и длительной стоянки контейнеров, нехватки места и заторов в портах и на подъездных путях к морским портовым терминалам, а также отсутствия финансирования и инвестиций (например, для более глубоких подходных каналов/причалов, современного погрузочно-разгрузочного оборудования и складских помещений); среди прочих.
5. При развитии транспортной инфраструктуры важно учитывать изменяющиеся тенденции, такие как продвижение и использование электромобилей как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Также важно учитывать потенциальное воздействие изменения климата на инфраструктуру и, таким образом, учитывать экологическую устойчивость и жизнестойкость при развитии инфраструктуры. В этом отношении РСНВМ и странам транзита должен быть предоставлен доступ к ноу-хау и новейшим технологиям в области развития инфраструктуры.

## II. Энергетическая инфраструктура

Евро-азиатские РСНВМ добились значительного прогресса в развитии и эксплуатации инфраструктуры для гидроэнергетики, солнечной и ветровой энергии, чтобы постепенно перейти к устойчивой и чистой энергии. РСНВМ, обладающие гидроэнергетическим потенциалом, привлекли внутренние и иностранные инвестиции для развития

# ПРОЕКТ

гидроэнергетики. Предпринимаются усилия по диверсификации экономики и переходу на устойчивую и чистую энергию с помощью таких политических мер, как льготная тарифная система, налоговые льготы и предоставление грантов, но этого недостаточно. Был достигнут определенный прогресс в строительстве линий электропередачи (в том числе трансграничных), инфраструктуры распределения и в трансграничной торговле электроэнергией.

Существуют технические сложности, которые ограничивают интеграцию возобновляемой энергии в существующие распределительные сети, а поддержка развития инфраструктуры и технологических знаний для полной реализации преимуществ производства возобновляемой энергии требует значительных инвестиций, которых нет у РСНВМ. Вековые энергетические инфраструктуры и сети, делающие передачу и распределение энергии сложными и непредсказуемыми, перерасход времени и средств на развитие энергетической инфраструктуры и невыполнение задач, отсутствие надлежащего управления, отсутствие доверия и геополитическая напряженность являются некоторыми из препятствий и ограничений в вопросах производства и трансграничной передачи возобновляемой энергии в Евро-Азиатском регионе. Также важно учитывать, что инфраструктура гидроэнергетики в горных РСНВМ может быть повреждена в результате климатических явлений, таких как наводнения и оползни. Отступающие снеговые границы и таяние ледников из-за повышения температуры также создают риск нестабильности наличия воды, необходимой для производства гидроэлектроэнергии.

## **Рекомендации:**

1. Евро-азиатским РСНВМ необходимо приложить дополнительные усилия для использования своих потенциальных возобновляемых источников энергии, таких как гидроэнергия, энергия ветра и солнца. В то же время им необходимо укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество в области торговли возобновляемыми источниками энергии путем укрепления доверия и преодоления геополитической напряженности. Они должны уделить первоочередное внимание строительству необходимой инфраструктуры для производства, передачи и распределения энергии как внутри страны, так и за ее пределами.
2. Для преодоления технических препятствий, ограничивающих интеграцию возобновляемых источников энергии в существующие сети, РСНВМ необходимо учиться у других стран, которым удалось преодолеть эти ограничения, и следует предоставить РСНВМ необходимую техническую и финансовую поддержку.
3. Особое внимание следует уделить замене устаревшей энергетической инфраструктуры и обеспечению своевременного завершения проектов во избежание перерасхода времени и средств. РСНВМ необходимо создать благоприятные условия для привлечения внутренних и иностранных инвестиций в энергетический сектор.

# ПРОЕКТ

4. Экологическая устойчивость и жизнестойкость должны быть неотъемлемыми компонентами всех видов развития инфраструктуры, особенно в контексте потенциальных последствий изменения климата.

## III. Инфраструктура ИКТ

Все РСНВМ в Евро-Азиатском регионе добились определенного прогресса в развитии инфраструктуры ИКТ, но этого недостаточно. Кроме того, прогресс среди РСНВМ был неравномерным. Как показывают несколько показателей ИКТ, в целом РСНВМ из Европы и Северной и Центральной Азии (СЦА) добились большего прогресса, чем другие РСНВМ в регионе, в области ИКТ и электронного правительства. Многие РСНВМ все шире используют ИКТ в таможенной деятельности и деятельности по содействию торговле. Использование автоматизированных таможенных систем, таких как Автоматизированная система по обработке таможенных данных (АСОТД), электронное национальное «единое окно», электронные системы отслеживания при перевозке товаров, электронные платежные системы и т. д., являются некоторыми из примеров обращения РСНВМ к средствам ИКТ для международной торговли и транзита.

Несмотря на некоторый прогресс, достигнутый в использовании ИКТ для транзита и упрощения процедур торговли развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в Евро-Азиатском регионе, они сильно отстают от тех, кто добился лучших результатов. Во многих евро-азиатских РСНВМ национальная магистральная инфраструктура развита недостаточно хорошо. Кроме того, из-за их удаленности от моря стоимость доступа к подводным кабелям для большинства РСНВМ высока. Евро-азиатские РСНВМ также нуждаются в поддержке для внедрения и использования новейших технологий, таких как блокчейны, искусственный интеллект (ИИ), Интернет вещей (IoT) и других.

### Рекомендации:

1. РСНВМ нуждаются в поддержке для развития и эксплуатации инфраструктуры ИКТ, чтобы расширить охват населения ИКТ и повысить надежность и экономическую эффективность ИКТ.
2. Необходимо укреплять национальную магистральную инфраструктуру РСНВМ и снижать стоимость услуг широкополосной связи за счет рентабельного доступа к подводным кабелям. Следует также облегчить доступ РСНВМ к современным ИКТ.
3. РСНВМ также нуждаются в поддержке в разработке, расширении, модернизации, обслуживании и использовании ИКТ для упрощения транзита и торговли, например для автоматизации таможенных процедур и электронного отслеживания грузов.
4. Страны-члены ЭСКАТО ООН должны активно участвовать в инициативе Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали, которая способствует

# ПРОЕКТ

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 диверсифицировать свою экспортную продукцию и рынки. Цель по сокращению доли сырьевых товаров в экспортных корзинах РСНВМ и увеличению доли промышленных товаров остается в значительной степени нереализованной.

Одной из причин отсутствия значительных улучшений в торговых показателях РСНВМ являются высокие торговые и транзитные издержки, которые в РСНВМ существенно не снизились. Пандемия COVID-19 также затормозила развитие международной торговли в евро-азиатских РСНВМ. Запреты на экспорт, карантинные меры, ограничения на поездки и перевозки, а также сбои в цепочках поставок, среди прочего, серьезно повлияли на международную торговлю во время пандемии, в том числе на торговлю в евро-азиатских РСНВМ. Кроме того, на РСНВМ, которые относятся к наименее развитым странам (НРС) и которые собираются выйти из группы НРС, может повлиять потеря торговых преференций на основных рынках после их выхода.

### Рекомендации:

1. РСНВМ необходимо приложить дополнительные усилия для снижения своей зависимости от экспорта сырьевых товаров и увеличения экспорта продукции с добавленной стоимостью. Повышение производственного потенциала и конкурентоспособности за счет модернизации технологических возможностей (включая инновации, развитие людских ресурсов и повышение качества продукции) и развитие инфраструктуры качества, среди прочего, имеют решающее значение в этом отношении.
2. РСНВМ должны определить дополнительные продукты и услуги, в которых они имеют сравнительные и конкурентные преимущества, а также потенциальные экспортные рынки и источники поставок, с тем чтобы добиться экономии за счет расширения объема производства и ассортимента.
3. В то время как РСНВМ нуждаются в финансовой и технической поддержке со стороны партнеров по развитию для расширения своего участия в мировой торговле, необходимо предоставить дополнительную поддержку тем РСНВМ, которые также являются НРС, но вскоре выйдут из группы НРС и могут потерять многие торговые преференции, которые они получали в качестве НРС.

# ПРОЕКТ

## Региональная интеграция и сотрудничество

Евро-азиатские РСНВМ расширили свое участие в региональных торговых/транзитных/транспортных соглашениях (РТС) после принятия ВПД. Также был достигнут прогресс в продвижении реализации различных региональных и субрегиональных соглашений, таких как ЦАРЭС, Специальная программа для экономик Центральной Азии (СПЭЦА), Субрегиональное экономическое сотрудничество Южной Азии (СЭСЮА), Инициатива Бенгальского залива по многосекторальному технико-экономическому сотрудничеству (BIMSTEC), Инициатива Бангладеш-Бутан-Индия-Непал (ББИН) и др. Однако необходимо решить проблему недостаточно полного и эффективного осуществления многих региональных и субрегиональных соглашений о сотрудничестве.

Был продолжен ряд важных региональных инициатив, таких как сеть азиатских автомобильных дорог и сеть Трансазиатской железной дороги, а также некоторые новые инфраструктурные разработки в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), в том числе железные дороги, пересекающие страны Центральной Азии. Такие организации, как ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН, Всемирный банк, Азиатский банк развития (АБР), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и другие, оказывали поддержку в развитии «мягкой» и «жесткой» инфраструктуры для усиления региональной интеграции и сотрудничества евро-азиатских РСНВМ и их соседей. Однако, несмотря на несколько инициатив и поддержку, региональная интеграция в Южной и Центральной Азии по-прежнему слаба, о чем свидетельствует низкий уровень внутрорегиональной торговли и слабые региональные производственно-сбытовые цепочки.

### Рекомендации:

1. РСНВМ и страны транзита должны приложить все усилия для укрепления региональной и субрегиональной интеграции и сотрудничества. Они должны объективно выявлять проблемы, препятствующие региональной интеграции и сотрудничеству, и принимать коллективные меры для их решения. Это подразумевает непрерывный диалог между всеми соответствующими заинтересованными сторонами, обмен опытом и решение реальных проблем друг друга.
2. Партнеры по развитию, учреждения Организации Объединенных Наций и другие международные и региональные организации должны поддерживать РСНВМ и страны транзита в наращивании их потенциала для эффективного выполнения соглашений.
3. Дополнительное сотрудничество требуется во время беспрецедентных кризисов, таких как пандемия и война. Эффективное региональное сотрудничество необходимо также в области изменения климата и обмена технологиями. Необходимо включить эти вопросы в рамки регионального и субрегионального сотрудничества с участием РСНВМ.

# ПРОЕКТ

## Структурная трансформация экономики

Произошли ограниченные структурные преобразования в экономиках РСНВМ Евро-Азиатского региона. Доля сельского хозяйства, лесного хозяйства и рыболовства в экономике в целом по-прежнему высока в большинстве РСНВМ, а в некоторых из них она увеличивается. Доля обрабатывающей промышленности, которая является наиболее важным сектором с точки зрения создания рабочих мест, в большинстве РСНВМ остается низкой. Многие РСНВМ по-прежнему зависят от своих основных секторов, включая добычу ресурсов, таких как нефть и природный газ.

Только на сектор услуг приходится более половины всего валового внутреннего продукта (ВВП) в ряде РСНВМ. Огромная часть сектора услуг, вносящая столь значительный вклад в экономику РСНВМ, не является предметом международной торговли, например оптовая и розничная торговля. Есть несколько секторов услуг, таких как туризм, которые вносят значительный вклад в получение иностранной валюты во многих РСНВМ, но их истинный потенциал еще не используется. РСНВМ также не хватает инноваций, которые имеют решающее значение для структурных преобразований в экономике.

Сельское хозяйство, которое ранее было основным источником занятости для большинства РСНВМ в Евро-Азиатском регионе, по-прежнему остается таковым. РСНВМ также отстают в совершенствовании и диверсификации экспорта, что свидетельствует об отсутствии адекватных структурных трансформаций экономики.

Кроме того, на ограничение прогресса евро-азиатских РСНВМ в структурных трансформациях экономики повлияла пандемия COVID-19. Пандемия отразилась не только на секторе товаров, но и на секторе услуг, причем на некоторых из них даже более серьезно, особенно на туризме, затронув такие РСНВМ, как Бутан и Непал, где туризм является важным сектором.

### **Рекомендации:**

1. РСНВМ в Евро-Азиатском регионе необходимо увеличить долю производства и промышленности в производительности экономики и занятости. Учитывая тройной кризис изменения климата, утраты биоразнообразия и ухудшения состояния окружающей среды, акцент должен быть сделан на поощрении практики производства и потребления безотходной и «зеленой» экономики, а также на поощрении цифровизации как ключевого условия для преобразующих изменений в сторону усиления специализации в экологически чистой деятельности с высокой добавленной стоимостью. Для этого требуется согласованная политика развития для поощрения инноваций, устойчивых методов производства и потребления, а также перехода к цифровым технологиям. Это также требует мобилизации внутренних инвестиций и привлечения прямых иностранных инвестиций (ПИИ) путем масштабных реформ, в том числе по повышению прозрачности, устранению бюрократических проволочек,

# ПРОЕКТ

совершенствованию налогового законодательства с целью снижения налогового бремени на микро-, малые и средние предприятия, а также развития институтов поддержки предпринимательства и инфраструктуры качества. Расширение экспортных рынков и источников поставок за счет сильной региональной интеграции также имеет важное значение.

2. РСНВМ следует уделять больше внимания развитию услуг, пользующихся спросом на международном уровне, таких как туризм и ИКТ, и принимать меры по увеличению вклада этих секторов в создание рабочих мест, получение доходов и экспорт.
3. РСНВМ необходимо провести значительные реформы, чтобы получить дополнительные выгоды от туризма. К ним относятся развитие и поддержание туристической инфраструктуры; модернизация и упрощение визовых процедур; обеспечение качества услуг, безопасности и защищенности; развитие хороших человеческих ресурсов посредством профессионального образования, обучения и наращивания потенциала; и т. д. Проведение аналогичных реформ в других потенциальных секторах услуг может способствовать структурным преобразованиям в экономиках РСНВМ.
4. Успехи в других приоритетных областях ВПД, таких как развитие и эксплуатация инфраструктуры, содействие транспорту, транзиту и торговле, могли бы также способствовать структурной трансформации экономик РСНВМ за счет снижения торговых издержек и повышения конкурентоспособности.

## Средства осуществления

Для осуществления ВПД необходимы как внутренние, так и внешние финансовые ресурсы. В целом евро-азиатские РСНВМ не добились значительных улучшений в сборе внутренних доходов в период осуществления ВПД. Отношение налогов к ВВП почти всех РСНВМ ниже 20 процентов. Более того, после пандемии COVID-19 произошло сокращение налоговых поступлений в большинстве стран мира, включая евро-азиатские РСНВМ. Таким образом, хотя внутренние ресурсы РСНВМ обеспечивают лишь ограниченную поддержку осуществления ВПД, пандемия COVID-19 еще сильнее усугубила ситуацию.

Денежные переводы являются важным источником иностранной валюты и финансовых ресурсов в нескольких РСНВМ в Евро-Азиатском регионе. Тем не менее, денежные переводы не направляются должным образом на продуктивные инвестиции, например на развитие инфраструктуры, хотя денежные переводы играют решающую роль в развитии человеческого потенциала и повышении производительности, поскольку значительная часть денежных переводов расходуется получающими их домохозяйствами на здравоохранение и образование.

# ПРОЕКТ

В большинстве евро-азиатских РСНВМ чистые поступления в рамках официальной помощи в целях развития (ОПР) оставались практически неизменными на низком уровне в течение периода осуществления ВПД. Большинству развитых стран еще предстоит выполнить свое обязательство по предоставлению не менее 0,7 процента своего валового национального дохода (ВНД) в рамках ОПР в целом. В некоторых РСНВМ низкая способность к освоению средств и другие внутренние факторы, такие как неэффективное финансовое управление, также стали причинами низкого уровня поступлений ОПР. Что касается Инициативы «Помощь в интересах торговли», то в период 2014-2020 гг. наблюдались колебания: в нескольких РСНВМ объем помощи постоянно увеличивался, в некоторых практически не менялся, а в других снижался. Поскольку пандемия COVID-19, с одной стороны, сократила поступления доходов многих стран-доноров, а с другой, вынудила их значительно увеличить расходы на социальный сектор, это существенно повлияло на потенциальные потоки ресурсов, которые могли бы способствовать достижению целей ВПД.

ПИИ могут стать важным средством осуществления ВПД; однако, за исключением Монголии, ни одна евро-азиатская РСНВМ не смогла стабильно привлекать значимый объем ПИИ в течение периода реализации ВПД. Сотрудничество Юг — Юг, например кредиты, предоставленные Китаем для развития инфраструктуры, в том числе в рамках ОПОП, было полезным для осуществления ВПД. Однако существуют опасения относительно приемлемости и устойчивости многих таких кредитов. Некоторые РСНВМ рассматривают новые источники финансирования, такие как создание Центра климатического финансирования (ЦКФ) Кыргызстаном для привлечения финансовых ресурсов из климатических фондов и международных организаций, на которых другие РСНВМ могут учиться и которым могут подражать.

Несколько учреждений Организации Объединенных Наций и других международных организаций оказывают важнейшую поддержку РСНВМ и соседним странам транзита в реализации ВПД. Большая часть поддержки была оказана в «мягких» областях, таких как обучение, наращивание потенциала, подготовка программ и политик и т. п. РСНВМ извлекли огромную пользу из поддержки такого рода и нуждаются в ее продолжении.

В целом, серьезной проблемой при мониторинге реализации и эффективности ВПД является отсутствие данных по некоторым РСНВМ и секторам. Поэтому РСНВМ с относительно слабыми возможностями сбора и представления данных нуждаются в поддержке.

## **Рекомендации:**

1. РСНВМ должны провести необходимые реформы для мобилизации внутренних финансовых ресурсов, а страны-доноры должны выполнить свои обязательства по ОПР. Необходимо также активное участие всех соответствующих стран в содействии сотрудничеству Юг — Юг и трехстороннему сотрудничеству. РСНВМ также необходимо

# ПРОЕКТ

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

# ПРОЕКТ

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.