

*Craevscaia-Derenova C., magistru în Drept  
Asistent universitar la Catedra de Drept,  
Universitatea de Stat "Alec Russo"  
Republica Moldova, Mun. Bălți*

## **PROVOCĂRILE ECONOMICE ȘI GEOGRAFICE ALE STATELOR FĂRĂ LITORAL MARITIM ÎN CURS DE DEZVOLTARE**

*Adnotare: Articolul reflectă o descriere a statutului juridic al statelor fără litoral maritim în curs de dezvoltare, pornind de la reglementările internaționale în domeniul dreptului mării. Poziționarea geografică a acestor țări generează multiplele probleme economice și sociale cu care acestea se confruntă. Procedurile de tranzit împovărătoare, sisteme ineficiente de logistică și infrastructura slabă determină costuri suplimentare de transport și comerț.*

*Cuvinte cheie: state fără litoral maritim, acces la mare, stat enclav, state în curs de dezvoltare, libertatea de tranzit.*

*Craevscaia-Derenova C., Master of Laws  
Assistant lecturer  
The Alecu Russo State University,  
Republic of Moldova, Beltsy*

## **ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL CHALLENGES OF LANDLOCKED DEVELOPING COUNTRIES**

*Annotation. This article refers to the legal status of landlocked developing countries, in terms of international rules and principles of the law of the sea. The geographical disadvantage is the cause of the many economic and social problems. The cumbersome transit procedures, inefficient logistics systems and poor infrastructure generate high trade and transaction costs.*

*Keywords: landlocked states, acces to the sea, enclave states, developing countries, freedom of transit.*

Statele fără litoral maritim în curs de dezvoltare (*Landlocked Developing Countries – în continuare abr. LLDCs*) reprezintă un grup de 32 de țări membre ONU din Africa, America de Sud, Asia și Europa, cu o populație de cca 509 milioane (în 2019), ce întâmpină o serie de constrângeri în realizarea comerțului extern și obținerea progresului economic, din cauza lipsei accesului direct la mare, izolării de marile pieți comerciale, barierelor tarifare și non-tarifare, dependenței accentuate față de statele de tranzit [1].

Insuficiența infrastructură, traversarea multiplelor frontiere de stat, ponderea înaltă a formalităților de tranzit generează considerabile cheltuieli de transport și costuri de tranzit ce subminează competitivitatea statelor LLDC, compromite capacitatea acestora de a asigura o dezvoltare economică durabilă, un progres tehnico-științific și conservarea mediului înconjurător.

Situația statelor LLDC necesită analize profunde prin prisma reglementărilor internaționale actuale, în conjunctura internațională tridimensională: politică, economică și socială, precum și în contextul tendinței perpetue a acestor state de depășire a dublei provocări: de ordin geografic și economic.

Comunitatea internațională a recunoscut necesitatea preocupării de problemele individualizate ale statelor LLDC într-un șir de acte internaționale: Declarația statelor private de acces la mare, prezentate în cadrul Conferinței de la Barcelona din 1921 vizând comunicațiile și tranzitul, Convenția de la New-York din 8 iulie 1965 asupra comerțului de tranzit al statelor enclave, în care se recunoaște statelor private de litoral libertatea de tranzit, suspusă, în aplicarea sa, acordului statului de tranzit [2].

Problema majoră a statelor fără litoral maritim, în acest sens, ce nu și-a pierdut din actualitate, este plata unor contribuții exorbitante în favoarea regiunilor de tranzit. După cum avea să remarce Martin I. Glassner, expert

mondial în probleme de enclavare, nu există ”drepturi de trecere inocentă terestră”, așa cum există de secole pe mare și de câteva decenii prin aer. Trecerea prin tranzit a bunurilor a presupus mereu o contraprestație materială sau financiară [3].

Convenția asupra dreptului mării de la Montego Bay din 1982 care părea inițial să ofere multiple oportunități statelor enclave, s-a dovedit a fi insuficientă în plan concret. Este incontestabil faptul că Titlul X al Convenției, consacrat în întregime acestor state, a reprezentat o recunoaștere deplină a existenței lor de către statele riverane. Dar statele de tranzit au refuzat să acorde un drept de tranzit statelor enclave, acceptând doar termenul ”drept de acces la mare” [4].

După aproape două decenii, problematica statelor fără litoral maritim în curs de dezvoltare a fost reiterată tangențial în: Declarația Mileniului din 2000 de la New-York, a III-a Conferință a ONU de la Bruxelles din mai 2001 privind statele cel mai puțin dezvoltate, Conferința internațională privind finanțarea pentru dezvoltare din martie 2002 de la Monterrey, precum și în cadrul Summit-ului mondial pentru dezvoltare durabilă, care a avut loc la Johannesburg, în Africa de Sud, în august 2002. A fost subliniată, astfel, în cadrul ”Parteneriatului mondial pentru Dezvoltare”, importanța cooperării internaționale în consolidarea capacităților statelor LLDC, stabilirea celor mai bune soluții pentru dezvoltarea domeniilor prioritare, precum sănătatea, educația, formarea profesională, mediul, știința și tehnologia, comerțul, investițiile și transportul. Mobilizarea globală a încurajat schimbul de opinii cu privire la strategiile de succes și a experienței în implementarea proiectelor.

Un pas decisiv în soluționarea provocărilor LLDC identificate anterior a fost marcat prin reuniunea ministerială internațională a statelor fără litoral maritim în curs de dezvoltare și de tranzit, a statelor donatoare și organizațiilor internaționale de finanțare și dezvoltare în domeniul transportului și tranzitului, ce a avut loc la Alma Ata, Kazahstan, între 28-29 august 2003. Convocarea acesteia a fost decisă prin rezoluția Adunării Generale a ONU 56/180, ”Măsurile

specifice privind necesitățile și problemele particulare ale statelor fără litoral” [5].

Documentele finale ale reuniunii- Declarația de la Alma Ata și Planul de Acțiuni, și-au propus drept obiective: 1) garantarea accesului la mare și de la mare prin toate mijloacele de transport; 2) reducerea costurilor și ameliorarea serviciilor în vederea asigurării competitivității exporturilor; 3) diminuarea costurilor de import; 4) analiza problemei întârzierelor și incertitudinilor rutelor comerciale; 5) consolidarea infrastructurii naționale; 6) favorizarea creșterii exporturilor; 7) asigurarea securității transportului rutier și călătorilor pe coridoarele de transport.

Obiectivele înaintate și-au găsit reflectare în câteva domenii prioritare, ce țineau de: 1) problemele fundamentale legate de politici de tranzit; 2) Dezvoltarea și consolidarea infrastructurii: a transportului feroviar, transportului rutier, porturilor, căilor fluviale, conductelor (de petrol și gaze naturale), transportului aerian, comunicațiilor; 3) facilitarea comerțului, cu precădere a celui internațional; 4) măsuri de sprijin internațional; 5) aplicarea și evaluarea [6].

Implementarea obiectivelor enunțate au accelerat creșterea economică a statelor LLDC, aceasta, ramânând, însă, oarecum modestă. Rata de creștere a PIB-ului țărilor menționate a înregistrat un salt nesemnificativ- de la 4,5% în 2003, la 6,3% în 2013, existînd totuși suficiente disparități între aceste state, extrem de vulnerabile la șocurile externe[7]. Creșterea economică constatată nu se datorează unei reduceri rapide a sărăciei extreme, astfel încît în 2/3 din aceste state PIP-ul pe cap de locuitor ramîne a fi net inferior barierei de 1000 dolari americani [8].

În pofida progresului realizat, cca jumătate din statele grupului LLDC se regăsesc la coada clasamentelor de dezvoltare economică și socială, iar o bună parte din ele continuă să înfrunte probleme precum sărăcia, mortalitatea infantilă și maternă, securitatea alimentară și medicina rudimentară; acestea, în mare

măsură, constituind tributul plătit pentru enclavamentul geografic și izolarea de principalele piețe mondiale.

Distanța de la principalele piețe este principalul motiv pentru care multe țări în curs de dezvoltare fără ieșire la mare, mai cu seamă, de pe teritoriul african, nu au reușit să reducă consecințele cauzate de handicapul lor geografic în comparație cu țările fără ieșire la mare din Europa. În acest sens, este necesar a deosebi 2 categorii de state fără ieșire la mare sau enclave: cele în curs de dezvoltare, menționate mai sus și state fără ieșire la mare dezvoltate [9].

Considerăm utilă precizarea că prin state fără ieșire la mare, *lato sensu*, înțelegem statele înconjurate în întregime de uscat sau care au ieșire numai la o mare închisă (cum este Marea Caspică sau Marea Aral). În total sunt recunoscute ca neavând ieșire la mare 49 de țări, dintre care cea mai mare este Kazahstan (cu suprafața de 2,724,900 km<sup>2</sup>), cel mai mic stat este Vaticanul (cu suprafața de 0,44 km<sup>2</sup>), iar statul cu densitatea cea mai mare a populației este Etiopia (82,58 loc/km<sup>2</sup>). Astfel menționăm în acest grup, de asemenea: Andorra, Austria, Belarus, Cehia, Elveția, Liechtenstein, Luxemburg etc. Așadar, din grupul total de 49 de state fără ieșire la mare, 32 sunt state LLDC [10].

Geografic, statele LLDC sunt repartizate după cum urmează: în Africa 16 state (Botswana, Burkina Faso, Burundi, Republica Central Africană, Etiopia, Lesotho, Mali, Rwanda, Sudanul de Sud, Uganda, Zambia etc.); în Asia 10 state (Afganistan, Bhutan, Kazahstan, Kyrgyzstan, Republica Populară Democrată Laos, Mongolia, Nepal, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan); în Europa 4 țări (Armenia, Azerbaijan, Republica Moldova, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei); în America de Sud 2 state (Bolivia și Paraguay). Suprafața totală a acestor state constituie 15,927,656 km<sup>2</sup>, ceea ce reprezintă 12,5 % din suprafața globală [11].

Sub aspect comparativ, putem menționa că pentru Kazahstan, stat LLDC, distanța pînă la cel mai apropiat port maritim este de 3,750 km. Pentru a exporta minereuri și metale, produse de export de importanță strategică pentru acest stat,

este nevoie, în medie, de 81 de zile. La o distanță de cca 2,000 km de litoral se află și Afganistan, Ciad, Nigeria, Zambia sau Zimbabwe. Spre deosebire de Austria, stat fără ieșire la mare, dar cu o bună infrastructură, în special cea a drumurilor, cu o distanță de 100 km până la mare, exportul de bunuri durează în medie doar nouă zile. Astfel, costurile de export sunt mult mai mari pentru exportatorii kazahi decât pentru cei austrieci [10].

După adoptarea în 2003 a Planului de Acțiuni de la Alma Ata și constatarea unui relativ progres în situația economică a statelor LLDC, comunitatea internațională a recunoscut necesitatea de a persevera în asistența financiară și tehnică, în condițiile mondializării, întru asigurarea unei dezvoltări durabile, crearea noilor locuri de muncă și operarea de transformări structurale necesare; finalități elucidate în materialele finale ale Summit-ului mondial de la New-York, din 14-16 septembrie 2005 și ale Conferinței ONU privind Dezvoltarea Durabilă din 2012, de la Rio de Janeiro, cu genericul ”Viitorul pe care ni-l dorim” [12].

În 2014, la Viena, după mai bine de un deceniu de la Prima Conferință de la Alma Ata, într-o nouă conjunctură internațională, sunt reformulate obiectivele strategiilor naționale, regionale și mondiale ale statelor LLDC, în cadrul celei de-a II Conferințe ONU din 3-5 noiembrie cu privire la statele fără litoral maritim în curs de dezvoltare. Paradoxul Conferinței era legat de locul desfășurării acesteia: dedicată statelor fără litoral maritim în curs de dezvoltare, aceasta era găzduită de un stat, de asemenea fără acces la mare, dar dezvoltat: cu un PIB, la acea perioadă, de 406,9 miliarde USD și 47,600 USD PIB per capita [13].

Pentru statele LLDC, la momentul convocării Conferinței, un impediment major rămîneau a fi costurile înalte de transport și tranzacții comerciale. În pofida diminuării perioadei necesare pentru importul și exportul bunurilor în/din statele LLDC de la 57 de zile în 2006 - la 47 de zile în 2014 (pentru export de la 49 la 42 de zile), termenul rămînea a fi unul dublu comparativ cu practica

statelor de tranzit. Cu titlu exemplificativ, potrivit Raportului General al UNCTAD din 2013 "The Way to the Ocean – Transit corridors servicing the trade of landlocked developing countries", poate fi menționată situația statului Burundi, o țară cu indicatori tipici grupului LLDC, *versus* Danemarca, stat dezvoltat. Astfel, în 2011, exporturile din Burundi durau, în medie, 47 de zile pentru a ajunge la destinație, spre deosebire de Danemarca – doar 5 zile. Exportatorii danezi aveau nevoie de cca 4 documente pentru exporturile lor, iar cei din Burundi – 9 documente. Costurile exportului unui container din Burundi erau de 2,747 USD, mult mai mari decât cele exportate din Danemarca – de 744 USD.

În 2014, potrivit datelor Băncii Mondiale, reflectate în publicația *Doing Business 2013 – Des réglementations intelligentes pour les petites et moyennes entreprises*, costul mediu de export al unui container cargo, pentru un stat LLDC constituia 3204 USD, spre deosebire de un stat de tranzit – 1268 USD; iar importul 3884 USD *versus* 1434 USD. Enclavamentul are, prin urmare, repercursiuni negative asupra sărăciei extreme și nivelului subdezvoltat. Prezența litoralului maritim ar fi garantat o creștere de cca 20% față de situația actuală [8].

Per ansamblu, datorită intensificării comerțului internațional, exportul total de mărfuri a statelor LLDC a crescut de la 44 mlrd USD în 2003 - la 228 mlrd în 2013; ponderea circuitului de mărfuri rămânând foarte scăzută, de aproximativ 1,2 la sută, iar statele ocupând în continuare o poziție marginală. Ajutorul financiar în favoarea statelor LLDC între anii 2003-2012 din partea finanțatorilor externi, organismelor internaționale și regionale s-a dublat considerabil: de la 12,2 mlrd USD la 25,9 mlrd USD, acoperind mai mult de 20% din totalul de cheltuieli ale administrației publice centrale în cca 16 state. În topul statelor beneficiare de investiții financiare directe, în 2012, s-au plasat Kazahstan (cca 14 mlrd USD) și Mongolia (4,5 mlrd USD), iar cel cel mai puțin finanțate Buthan (16 mln USD) și Burundi (0,6 mln USD) [14].

Doar pentru un singur domeniu, al comerțului, cu titlu de ajutor financiar, au fost transferate de la 3,5 mlrd USD în 2006 la 5,9 mlrd USD. În perioada anilor 2017- 2019 remitențele față de LLDC au crescut la 31,5 mlrd USD [7].

Evaluările, realizate de Banca Mondială, asupra consecințelor Programului de la Alma Ata în domeniul politicilor și instituțiilor naționale ale statelor LLDC, au fost fundamentate pe multipli factori, precum: egalitatea gender, respectarea dreptului la un tratament egal în fața legii, dreptul la învățatură, accesul la asistență medicală. Îmbunătățirile constatate în sfera egalității gender sunt reflectate în creșterea, cu cca 6% de la începutul anilor 2000, a proporției femeilor angajate în sectorul non-agricol; în majorarea ratei de școlarizare a fetelor în raport cu băieții, în învățământul primar și secundar. Nivelul de educație și alfabetizare a tinerilor aflați în tranșa de vîrstă de la 15 la 24 de ani, s-a ameliorat cu 4,2%, constituind 86,9% în 2011.

În perioada anilor 2018-2019, se atestă îmbunătățiri sub aspectul mai multor parametri sociali. Astfel, în 2019 cca 26,5% din funcțiile reprezentative la nivel central și local erau ocupate de femei, comparativ cu 24,6 în 2014. Se atestă o scădere a ratei mortalității neonatale de la 27,6 decese pentru 1000 de nașteri în 2014, la 25,3 decese/1000 nașteri în 2017. Rămîne critic procentul persoanelor angajate aflate sub limita sărăciei – 26,5% în 2018 [1].

Sistematizînd progresele atinse de statele LLDC în perioada anilor 2003-2020, în urma implementării măsurilor enunțate în Programul de Acțiuni de la Alma-Ata cu concursul structurilor ONU, finanțatorilor internaționali și parteneriatelor de dezvoltare, își păstrează actualitatea obiectivele ambițioase și practice cu privire la consolidarea capacităților de producție, diversificarea exporturilor, stimularea industrializării, diminuarea vulnerabilității la șocurile interne și externe. Dezirabile sunt și măsurile suplimentare pentru reducerea costurilor tranzacțiilor comerciale și intensificarea cooperării regionale, prin proiecte axate pe transportul de mărfuri, infrastructura energetică, tehnologiile informaționale și de comunicații.



### ***Bibliografie:***

- [1] Landlocked developing countries (LLDCs) Factsheet: 2019. [On-line] URL: <http://unohrrls.org/custom-content/uploads/2019/10/LANDLOCKED-DEVELOPING-COUNTRIES-FACT-SHEET-2019-.pdf> (Accesat la 15.06.2021).
- [2] Manea C., Moșneagu M. Dreptul mării în timp de pace și de război: Regimul juridic al zonelor maritime și impactul acestora asupra desfășurării acțiunilor în cadrul conflictelor militare navale, forțele și mijloacele utilizate, statutul și protecția lor prin norme de drept internațional și intern. – București: Ed. Mica Valahie, 2011. – 558 p.
- [3] Glassner M. Access to the sea for developing land-locked states. – Netherland: Martinus Nijhoff, 1970. –298 p.
- [4] Convenția ONU asupra dreptului mării din 10 decembrie 1982, Montego Bay. [On-line] URL: <http://www.monitoruljuridic.ro/act/conventia-natiunilor-unite-din-10-decembrie-1982-asupra-dreptului-marii-emitent-parlamentul-publicat-n-monitorul-oficial-nr-26155.html> (vizitat la 10.06.2021).
- [5] Rezoluția ONU 56/180 din 24.01.2002. Specific actions related to the particular needs and problems of landlocked developing countries [On-line] URL: <http://unohrrls.org/UserFiles/File/Maria/ARES-56-180.pdf> (vizitat la 5.06.2021).
- [6] Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I. [On-line] URL: <http://undocs.org/fr/A/CONF.202/3> (vizitat la 24.06.2021).
- [7] Rapport de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral. Vienne, 3-5 novembre 2014. [On-line] URL:

<http://www.lldc2conference.org/custom-content/uploads/2015/01/FRENCH-Report-of-the-second-United-Nations-Conference-on-LLDCs-held-3-to-5-November-2014.pdf> (vizitat la 4.07.2021).

[8] Rapport du Secrétaire général de l'Assemblée générale: Examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty : répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit, 22 juillet 2014, A/69/170 [On-line] URL: <http://www.lldc2conference.org/custom-content/uploads/2014/09/Report-fr.pdf> (vizitat la 10.06.2021).

[9] Craevscaia Cristina. Aspecte conceptuale privind statutul statelor enclave // Legea și viața. – 2009. – Nr 1. – P. 40-43.

[10] Landlocked developing countries. United Nation Information Service [On-line] URL: <http://www.unis.unvienna.org/unis/en/topics/lldc.html> (vizitat la 10.07.2021).

[11] Landlocked developing countries. Things to know, Things to do. [On-line] URL: [http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2016/06/LLDC\\_Things\\_To\\_Know-Do\\_2016.pdf](http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2016/06/LLDC_Things_To_Know-Do_2016.pdf) (vizitat la 10.07.2021).

[12] Resolution adopted by the General Assembly on 27 July 2012. The future we want. A/RES/66/288 [On-line] URL: [http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E) (vizitat 1.07.2021).

[13] The World Fact Book. Cental Intelligence Book [On-line] URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/au.html> (vizitat la 11.07.2021).

[14] Landlocked developing countries (LLDCs) Factsheet: 2013. [On-line] URL:

[http://unohrlls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/LLDC%20factsheet\\_Aug2013.pdf](http://unohrlls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/LLDC%20factsheet_Aug2013.pdf) (vizitat la 24.06.2021).