



## ПРЕСС-РЕЛИЗ

### ВНИМАНИЕ

Материалы, содержащиеся в настоящем пресс-релизе и соответствующем докладе, не должны цитироваться или кратко излагаться в прессе, по радио и телевидению или в электронных СМИ до

**17 ч 00 мин по Гринвичу 26 сентября 2018 года**

**(13 ч 00 мин – Нью-Йорк; 19 ч 00 мин – Женева; 22 ч 30 мин – Дели; 02 ч 00 мин 27 сентября – Токио)**

UNCTAD/PRESS/PR/2018/28\*

*Язык исходного документа: английский*

### **ПЛАНЫ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЮТ СВЯЗЬ С КОМПЛЕКСНЫМИ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ РЕФОРМАМИ, НЕОБХОДИМЫМИ ДЛЯ ПРОЦВЕТЕНИЯ – ДОКЛАД ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

Женева, 26 сентября 2018 года – Инвестиции в инфраструктуру не обязательно помогают развивающимся странам в преобразовании их экономики и обеспечении устойчивого процветания, говорится в [Докладе о торговле и развитии: Власть, платформы и иллюзия свободной торговли](#), за этот год, опубликованном ЮНКТАД.

И хотя осуществление инфраструктурных проектов в развивающихся странах вновь оказалось в повестке дня (в условиях, когда такие многосторонние финансовые учреждения, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, наращивают свои капиталовложения, при этом в рамках нескольких международных инициатив – таких, как инициатива «Один пояс, один путь» Китая – основное внимание уделяется инфраструктуре), в докладе отмечается, что такие усилия, возможно, не помогают странам в плане поощрения столь необходимой индустриализации и структурных преобразований.

Проведенный ЮНКТАД в докладе анализ более чем 40 национальных планов развития развивающихся стран и наименее развитых стран, в рамках которого рассматриваются масштабы такого несоответствия, свидетельствует о том, что слишком много внимания уделяется инфраструктуре как возможности для предпринимательства и слишком мало применительно к ее связи со структурными преобразованиями.

«Инфраструктура – это не только что-то осязаемое, это еще и мост в будущее», – заявил Генеральный секретарь ЮНКТАД Мухиса Китуйи.

\* Контактная информация: пресс-центр ЮНКТАД, телефон, +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, электронная почта: [unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org), <http://unctad.org/press>

Чтобы получать наши материалы для прессы, пожалуйста, зарегистрируйтесь на странице: <http://unctad.org/en/Pages/RegisterJournalist.aspx>.

Несмотря на то, что в ходе обсуждения вопроса о расходах на инфраструктуру возникают образы таких традиционных общественных благ, как автомагистрали, порты и школы, в рамках обсуждения политики нередко принижается роль государственного сектора и превозносится роль частного капитала и, зачастую непрозрачных, методов финансирования. В докладе говорится, что это далеко от той концепции, которая превратила инфраструктуру в центральный элемент эпизодов успешной индустриализации – от Великобритании XVIII века до Китая XXI века.

Следует отметить, что в ходе дискурса о финансовой привлекательности проектов не только была забыта такая важная связь между инфраструктурой и индустриализацией, но и изменился сам подход к инфраструктуре, которая стала рассматриваться в качестве вида финансовых активов для международных институциональных инвесторов, что также открыло возможность для связанного с получением ренты поведения.

В докладе говорится, что, как это ни парадоксально, обеспечение финансовой привлекательности проектов не приведет к ликвидации нехватки инвестиций в экономическую инфраструктуру, потребности которой, согласно последним оценкам, составляют 4,6–7,9 трлн долл. США на глобальном и секторальном уровнях и требуют увеличения государственных расходов.

Важно также и то, что подход на основе финансовой привлекательности позволяет обойти ключевой вопрос о том, как инфраструктура может превратиться в фактор сопровождающихся повышением производительности структурных преобразований и способствовать столь необходимым социально-экономическим преобразованиям в большинстве развивающихся стран.

Действительно, в докладе говорится о том, что для получения какого-либо преобразующего эффекта большинство развивающихся стран должно удвоить нынешний уровень инвестиций в инфраструктурные проекты, повысив его менее чем с 3% валового внутреннего продукта (ВВП) до примерно 6%.

В Латинской Америке и Карибском бассейне потребности в инвестициях в инфраструктуру оцениваются в 6,2% при фактических расходах в 3,2% ВВП региона в 2015 году. В Африке прогнозируемые потребности оцениваются примерно в 5,9% ВВП региона в 2016–2040 годах при нынешнем уровне в 4,3%. В Азии как нынешние, так и прогнозируемые потребности в инвестициях в 2016–2030 годах составляют около 5% ВВП.

В докладе содержится призыв к использованию более четкого восходящего подхода к инвестициям в развитие инфраструктуры, который ставит его в центр национальных стратегий развития. Это требует сочетания стратегических амбиций, экспериментов в области политики и дисциплины планирования. Вместе с тем, как указывается в докладе, смелые усилия, основанные на взвешенном риске и ориентированном на будущее мышлении, практически несовместимы с проектами, направленными на получение доходов в течение их жизненного цикла в расчете только на отдачу от инвестиций.

С учетом тех рисков, с которыми связано планирование развития, доклад построен на основе рамочной системы несбалансированного роста экономиста Альберта О. Хиршмана, с тем чтобы показать, как последовательные шаги и эксперименты по установлению надлежащего баланса между общественной инфраструктурой и частными инвестициями могут помочь разорвать порочный круг отсталости в развивающихся и наименее развитых странах.

Приведенный в докладе анализ более 40 национальных планов развития свидетельствует о том, что инфраструктура фигурирует в 90% таких планов, однако

при этом отсутствуют четкие рамки, прямо увязывающие ее с главной задачей, которая заключается в обеспечении структурных преобразований и развития.

И хотя в планах много говорится о концепции и увязке с более общими национальными стратегиями, при более внимательном прочтении выясняется, что концепции не развиты в полной мере и не ориентированы на более долгосрочные стратегические цели. Кроме того, отсутствует четкое изложение возможных проблем и препятствий на пути развития.

В этих планах также не указывается на то, в каких формах развитие инфраструктуры способно поддерживать более общую стратегию развития, в частности путем содействия индустриализации и/или диверсификации или систематического выявления средств, которые могут быть необходимы для установления связей в целях ориентации инфраструктурных инвестиций на экономический рост, обусловленный структурными преобразованиями.

Такое несоответствие, как говорится в докладе, отчасти является результатом основанного на идеологических посылах стремления включить частный сектор в планирование инфраструктуры, а отчасти – нежеланием правительств в развивающихся странах рассматривать эту проблему более всеобъемлющим и комплексным образом.

В докладе говорится о том, что директивным органам следует уделять больше внимания планированию, с тем чтобы дать возможность оперативно проводить структурные преобразования, и что взаимосвязь между инфраструктурой и преобразованиями лучше всего устанавливается в тех случаях, когда инфраструктурные проекты четко определены и являются частью более общей стратегии развития, в которой признается и активно поощряется положительная обратная связь между инфраструктурой, производительностью и экономическим ростом. Кроме того, планирование, которое в силу своей роли активно содействует этому процессу и инвестициям в знания и институциональный потенциал, может способствовать не только тому, чтобы в ходе создания инфраструктуры возводились мосты, но и тому, чтобы эти «мосты» способствовали осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

\*\*\* \*\* \*\*\*