



**Конференция Организации
Объединенных Наций
по торговле и развитию**

Distr.: General
24 February 2014
Russian
Original: English

Совет по торговле и развитию

Комиссия по торговле и развитию

Шестая сессия

Женева, 5–9 мая 2014 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Формирование экологичных и устойчивых
транспортных систем с учетом возникающих вызовов**

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

В настоящей записке рассматриваются некоторые соображения, о которых следует помнить, работая над созданием экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок. Эти соображения связаны, в частности, с динамикой мирового экономического роста, демографией, инвестициями, технологией, энергетикой, транспортными издержками и, что особенно важно, с изменением климата и экологией.

В настоящем документе описывается особый случай стран, имеющих невыгодное географическое положение и уязвимую экономику, а именно развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государств (МОРАГ). положение этих стран рассматривается под углом зрения тех причин, с которыми связана их уязвимость, и конкретных факторов, мешающих их устойчивому развитию. В документе рассматриваются также меры, которые могут потребоваться для ускорения перехода к более экологичным и устойчивым системам грузовых перевозок, и потенциальная роль ЮНКТАД в поддержке развивающихся стран в этих усилиях.

В целях оказания помощи в принятии решений и разработке политики, в первую очередь РСНВМ и МОРАГ, в документе упоминается соответствующая работа, проводимая ЮНКТАД по трем основным направлениям, таким как исследование и анализ, формирование консенсуса, техническая помощь и укрепление потенциала.

GE.14-50194 (R) 020414 020414



* 1 4 5 0 1 9 4 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Введение

1. Последние годы ознаменовались возникновением многочисленных взаимосвязанных кризисов, начиная от финансово-экономического обвала и кончая истощением природных ресурсов, усилением экологических рисков и дестабилизацией климата.
2. Эти процессы непосредственно сказываются на грузовых перевозках, самостоятельном экономическом секторе, являющемся "хребтом" международной торговли, ухудшая условия его работы. Вопросы энергетической безопасности и расходов на энергию, а также изменения климата и экологической устойчивости требуют особого внимания с учетом их значения для устойчивого развития.
3. Кроме того, грузовые перевозки являются залогом реального доступа на рынки, конкурентоспособности в торговле и способности стран эффективно интегрироваться в глобальные производственные системы. В то же время хотя грузовые перевозки и играют позитивную социальную и экономическую роль, они могут иметь и негативные стороны. Сильная зависимость сектора от ископаемых видов топлива отнюдь не способствует сохранению ресурсной базы, обходится очень дорого и ведет к деградации окружающей среды. Неустойчивость сложившейся ситуации требует безотлагательного принятия мер для стимулирования перехода к более стабильным и устойчивым системам грузовых перевозок с точки зрения как достижения баланса между экономическими, социальными и экологическими целями, так и адаптации инфраструктуры, услуг и операций к климатическим и экологическим изменениям.
4. Морские перевозки, в том числе портовая инфраструктура и услуги, занимают центральное место в дискуссиях, посвященных устойчивому развитию транспорта. Обеспечение экологичности и устойчивости морского транспорта, которым перевозится 80% физического и две трети стоимостного объема грузов в международной торговле, является необходимым условием экологичности и устойчивости всех глобальных систем грузовых перевозок. Все страны, как развитые, так и развивающиеся, как не имеющие выхода к морю, так и островные государства, в своей экспортно-импортной торговле практически полностью зависят от морского транспорта.
5. Принципы устойчивости грузовых перевозок означают экономическую эффективность и жизнеспособность, надежность и безопасность инфраструктуры и услуг, а также экологичность систем, предупреждающих и сводящих к минимуму негативное влияние внешних факторов, таких как истощение энергоресурсов, ухудшение состояния окружающей среды и последствия изменения климата. В этом смысле устойчивость перед климатическими факторами зависит от целостности систем, надежности и функциональности услуг и способности к быстрому восстановлению после сбоев. Эти принципы согласуются с приоритетами, сформулированными в ходе Конференции "Рио+20", и с Целями развития тысячелетия. В контексте повестки дня в области развития на период после 2015 года сектор грузовых перевозок может быть признан одним из ключевых факторов в деле достижения целей устойчивого развития и тем самым может занять видное место в стратегиях развития и механизмах финансирования, разработанных в рамках новых международных обязательств.
6. Повестка дня в области развития на период после 2015 года может, в частности, дать РСНВМ и МОРАГ возможность определить приоритеты и поставить задачи в соответствии со своими целями по обеспечению устойчивого развития. Кроме того, этот процесс позволяет международному сообществу зани-

маться вопросами энергетики, экологии, инфраструктуры и системной устойчивости в их взаимосвязи. В этой связи участники седьмой сессии Рабочей группы открытого состава Организации Объединенных Наций по целям в области устойчивого развития, проходившей 6–10 января 2014 года, подчеркнули связь между такими темами, как устойчивые города и населенные пункты, устойчивый транспорт, изменение климата и уменьшение опасности катастроф. В ходе состоявшихся дискуссий отмечалось также, что изменение климата и угроза стихийных бедствий являются универсальными проблемами, ставящими под угрозу достижения в области развития, что требует определения новых целей, задач и показателей в области устойчивого развития, которые помогали бы строить экологичную и устойчивую транспортную систему.

7. На этом фоне в настоящей записке рассматриваются некоторые соображения, о которых следует помнить при создании экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок. Эти соображения связаны, в частности, с динамикой мирового экономического роста, демографией, инвестициями, технологией, энергетикой, транспортными издержками и, что особенно важно, с изменением климата и экологией. В записке рассматривается особый случай стран, имеющих невыгодное географическое положение и уязвимую экономику, а именно РСНВМ и МОРАГ. Положение этих стран анализируется под углом зрения тех причин, с которыми связана их уязвимость, и конкретных факторов, мешающих их устойчивому развитию. В записке рассматриваются также меры, которые могут потребоваться для ускорения перехода к более экологичным и устойчивым системам грузовых перевозок, и потенциальная роль ЮНКТАД в поддержке развивающихся стран в этих усилиях.

I. Экологичные и устойчивые транспортные системы: некоторые соображения

8. Тот факт, что хорошо работающие, эффективные и устойчивые системы грузовых перевозок являются одной из предпосылок торгово-экономической интеграции, а также привлечения инвестиций, развития предпринимательства и наращивания производственного потенциала, получает все более широкое признание, равно как и то, что ряд хронических транспортных проблем мешает развивающимся странам эффективно интегрироваться в глобальную торговую систему. Сравнительно более высокие транспортные расходы в развивающихся регионах являются реальным барьером в торговле, омрачающим перспективы роста и устойчивого развития этих стран.

9. Рост транспортных издержек является более значительным в развивающихся странах, специализирующихся на производстве товаров с низкой добавленной стоимостью, обладающих ограниченными возможностями для диверсификации. Сильно ощущается он и в сельских районах, где транспортные проблемы проявляются острее, а доступ к рынкам является более ограниченным. Помимо структуры и динамики торговли к числу факторов, влекущих за собой рост транспортных расходов, относятся, например, неадекватность или отсутствие системы регулирования, которая благоприятствовала бы транспорту и торговле, несовершенство транспортной инфраструктуры и оборудования, а также низкие темпы внедрения новых технологий и интеграции. Эти проблемы оказывают серьезное влияние на экологичность и устойчивость систем грузовых перевозок в развивающихся странах.

10. Новые процессы, которые сегодня влияют на транспорт и торговлю, могут отражаться и на том, как принципы экологичности и устойчивости находят отражение в работе систем грузовых перевозок. В этой связи можно упомянуть следующие тенденции:

а) рост экономики и численности населения со всеми вытекающими последствиями с точки зрения масштаба, технологической оснащенности и структуры рынка;

б) постепенные сдвиги в глобальном балансе экономического влияния и связанные с этим последствия для структуры торговли и рынков;

в) повышение и колебания цен на топливо, оказывающие влияние на операционные и транспортные издержки;

г) усиление озабоченности по поводу экологической устойчивости и изменения климата – для эффективного проектирования и создания экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок требуются углубление понимания взаимосвязи этих тенденций, с одной стороны, и императивов экологичности и устойчивости – с другой.

А. Рост экономики и численности населения

11. Спрос на грузовые перевозки повышается по мере роста численности населения и мировой экономики. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) прогнозирует, что к 2050 году мировой объем грузовых перевозок вырастет по сравнению с 2010 годом в два–четыре раза под влиянием их роста за пределами стран ОЭСР, где грузопотоки должны увеличиться против уровня 2010 года в два–шесть раз¹. С 1970 года объем морских перевозок в мире рос в среднем на 3% в год и к 2012 году достиг 9,2 млрд. тонн. При сохранении таких темпов объем мировых морских перевозок должен удвоиться к 2036 году. К 2017 году годовой грузооборот контейнерных терминалов, по прогнозам, должен достичь во всем мире 800 млн. единиц двадцатифутового эквивалента (ДФЭ) против 186 млн. ДФЭ на сегодняшний день². В связи с такими прогнозами возникают определенные вопросы по поводу масштаба грузовых операций, особенно у небольших предприятий в развивающихся странах, поскольку увеличение объемов торговли отражается на проектировании судов и других технических средств, портовой инфраструктуре и структуре рынка.

12. Строится и вводится в эксплуатацию все больше крупных и дорогостоящих контейнеровозов, а структура рынка контейнерных перевозок и условия конкуренции меняются под влиянием возникающих мегаальянсов, таких как "Р3 нетуорк" (датская компания "Маэрс лайн", швейцарская "Медитеррэниан шипинг компани" и французская КМА-КГМ). Вопросы масштаба, конкуренции и доступа к технологиям могут создавать трудности для развивающихся стран, особенно с учетом дефицита транспортной инфраструктуры и технологий.

¹ OECD/International Transport Forum, 2012, *Transport Outlook: Seamless Transport for Greener Growth* (Paris).

² Drewry Maritime Research, 2013, *Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2013* (London).

В. Сдвиги в глобальном балансе экономического влияния

13. Еще одной тенденцией, отражающейся на долгосрочной экологичности и устойчивости систем грузовых перевозок, является постепенное изменение баланса экономического влияния в пользу развивающихся стран, доля которых в мировом росте и торговле, в том числе в морских перевозках, постоянно растет. Например, в 2012 году 60% физического объема всех перевозимых морем грузов было отгружено с их территории и 58% всех грузов было завезено на их территорию.

14. Развивающиеся страны постепенно перестают восприниматься лишь как площадки для отгрузки сырья и ресурсов и превращаются в активных участников как экспортной, так и импортной торговли. Этот сдвиг влечет за собой формирование новой географической структуры производства и потребления (т.е. изменение протяженности грузовых перевозок), что отражается на работе и конфигурации транспортных сетей, потреблении топлива, транспортных расходах, выбросах загрязняющих веществ и климатических изменениях. Таким образом, сдвиг в глобальном балансе экономического влияния со всеми вытекающими последствиями должен отражаться на экологичности и устойчивости грузовых перевозок.

С. Рост и колебания цен на топливо

15. Еще одной областью, которая вызывает озабоченность, является ситуация с энергетической безопасностью, которая оказывает влияние на нефтяные цены. Несмотря на открытие новых месторождений нефти и газа и совершенствование технологий их добычи, эпоха доступной и дешевой нефти, судя по всему, близится к концу. Поскольку транспортные системы зависят от ископаемых видов топлива (на грузовой и пассажирский транспорт приходится свыше 50% мирового потребления жидких ископаемых видов топлива)³, а мировой спрос на энергоносители для нужд коммерческого транспорта, судя по всему, будет расти, последствия с точки зрения транспортных издержек могут ощутить на себе все страны, в первую очередь РСНВМ и МОРАГ, для которых эти издержки могут оказаться запредельными.

16. Проведенное ЮНКАД исследование показало, что 10-процентный прирост цен на нефть повышает стоимость перевозки контейнера на 1,9–3,6%, а одной тонны железной руды и сырой нефти – соответственно на 10,5% и 2,8%⁴. Эти выводы свидетельствуют о том, что возобновление роста цен на нефть, наблюдавшееся в последние годы, и их сохранение на устойчиво высоком уровне неминуемо отразятся на перевозках и торговле⁵.

17. Будущее повышение фрахтовых ставок может в наибольшей степени отразиться на товарах с более низкой добавленной стоимостью и в целом на торговле развивающихся стран, чьи транспортные расходы и без того являются чрезмерными. В этом контексте для создания устойчивых систем грузовых перевозок необходимо хорошо понимать связи между транспортными издержками, энергетической безопасностью и ценовыми уровнями и учитывать их при

³ Цифры из главы 6 *Обзора морского транспорта ЮНКАД за 2012 год*; на основе данных Международного энергетического агентства *2012 Key World Energy Statistics*.

⁴ Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2), 1 April 2010.

⁵ Ibid.

планировании и финансировании более экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок.

D. Повышение экологической устойчивости и проблемы изменения климата

18. Несмотря на некоторые положительные сдвиги, сегодня вряд ли существует возможность добиться такой средней температуры на планете, которая позволяла бы говорить о том, что процесс изменения климата находится под контролем⁶. В условиях, когда климатические изменения уже ощущаются по всему миру, они вряд ли обойдут стороной системы грузовых перевозок, в частности порты.

19. Портовая инфраструктура особенно уязвима перед лицом изменения климата (перед такими проявлениями, как повышение уровня Мирового океана, наводнения, штормы, осадки и экстремальные погодные явления) и связанными с этим рисками (эрозия береговой линии, затопление и деградация сухопутных подъездных путей), обусловленными тем, что порты обычно расположены в низменностях и дельтах рек. Изменение климата сказывается также на объемах и стоимости морских перевозок, загрузке и грузоподъемности судов, графиках судоходства и/или погрузки, хранении и складировании грузов. Все это влечет за собой инвестиционные и эксплуатационные расходы, соразмерные степени подверженности последствиям изменения климата и уязвимости перед ними, а также ограничивает возможности для адаптации к таким последствиям.

20. Хотя влияние климатических процессов на работу портов не носит глобального характера, их последствия могут ощущаться и за пределами национальных границ с учетом взаимосвязанности мировой экономики через производственную кооперацию и международную торговлю. Недавним примером этому могут служить наводнения в Таиланде, которые негативно сказались на работе предприятий, производящих компьютерные компоненты далеко от этой страны, например в Европе и Северной Америке. С учетом стратегической роли портов как ключевых инфраструктурных объектов, связывающих глобальные производственно-сбытовые цепочки и обслуживающих международную торговлю, необходимо интегрировать критерии экологичности и устойчивости в процесс планирования транспортных операций и принятия инвестиционных решений на как можно более ранних стадиях.

⁶ International Energy Agency, 2013, *World Energy Outlook Special Report: Redrawing the Energy-Climate Map* (Paris, OECD/IEA).

Вставка 1. Последствия изменения климата для портов

В проведенном ОЭСР исследовании, посвященном оценке подверженности затоплению прибрежной зоны в крупнейших портовых городах планеты в 2005 году, общая стоимость активов, подверженных такому затоплению во всех 136 рассматривавшихся портовых городах, была оценена в 3 трлн. долларов¹. По данным другого исследования, в котором рассматривались те же 136 портовых мегаполисов, в случае повышения уровня океана на полметра к 2050 году стоимость активов, которые рискуют оказаться затопленными, может достичь 28 трлн. долларов². Изменение климата увеличивает дефицит финансирования транспорта, инфраструктурные потребности которого на период 2009–2030 годов оцениваются в 11 трлн. долларов³. Для того чтобы восполнить серьезную нехватку инфраструктуры, в том числе транспортной, в развивающихся странах, ежегодный объем вложений, по текущим оценкам, должен достичь к 2020 году 1,8–2,3 трлн. долл. по сравнению с нынешними 0,8–0,9 трлн. долларов⁴. Средств, выделяемых сегодня по линии "углеродного финансирования", для удовлетворения транспортных потребностей недостаточно.

Несмотря на сопутствующие проблемы, процессы, затрагивающие сферу перевозок и торговли, могут открыть также возможности для продвижения вперед по пути обеспечения их экологичности и устойчивости. Такие возможности могут возникнуть, например, в связи с наблюдающимся в последние годы углублением региональной интеграции и сотрудничества между странами Юга, одним из проявлений которого становится укрепление банковской сети развивающихся стран. Это в состоянии помочь мобилизации дополнительных средств для удовлетворения потребностей в инвестициях в транспортную инфраструктуру, в том числе в устойчивую инфраструктуру грузовых перевозок.

¹ OECD, 2007, *Ranking of the world's cities most exposed to coastal flooding today and in the future*, OECD Environment Working Paper No. 1 (ENV/WKP(2007)1).

² T Lenton, A Footitt and A Dlugolecki, 2009, *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector* (Gland and Munich, WWF and Allianz).

³ OECD, 2011, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings* (Paris).

⁴ United Nations Development Programme, 2013, *Human Development Report 2013: The Rise of the South – Human Progress in a Diverse World* (New York).

II. Страны, имеющие невыгодное географическое положение

A. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю

21. В мире насчитывается 44 не имеющих выхода к морю страны, из которых 31 страна относится к категории РСНВМ: 15 таких стран расположены в Африке, 10 – в Азии, 2 – в Латинской Америке и 4 – в Центральной и Восточной Европе. Шестнадцать таких не имеющих выхода к морю стран классифицируются еще и как наименее развитые страны (НРС)⁷.

22. Торговля РСНВМ с зарубежными странами зависит от транспортных сетей и доступных видов транспорта и маршрутов, пролегающих по территории стран транзита. Разработка устойчивых вариантов перевозок для РСНВМ требует тесного сотрудничества с соседними прибрежными странами транзита в проектировании, планировании и финансировании инфраструктуры и услуг.

23. С учетом доминирования автомобильного транспорта и отсутствия или упадка конкурентоспособного железнодорожного сообщения во многих странах транзита одна из главных трудностей для РСНВМ заключается в том, чтобы доставить свои товары до зарубежных рынков и оплатить наиболее дорогостоящие по причине низкой грузоподъемности транспортных средств, высокой трудоемкости и интенсивности их использования варианты перевозки⁸. Автомобильные перевозки сопряжены также с серьезными внешними факторами в плане безопасности и влияния на окружающую среду, поскольку среди всех наземных видов транспорта автомобильный имеет самый высокий уровень выбросов диоксида углерода на тонну перевезенного груза.

24. В то же время устойчивые транспортные стратегии могут оказаться наиболее эффективными именно в силу большой протяженности маршрутов транзитных перевозок. Большинство РСНВМ расположены далеко от морских портов. Дальше всех от них расположен Казахстан (3 750 км), за которым следуют Афганистан, Чад, Нигер, Замбия и Зимбабве, расстояние от которых до ближайшего побережья превышает 2 000 км. В то же время расстояние является лишь одним топографическим аспектом. Пологие склоны прибрежных равнин зачастую сильно отличаются от крутых горных склонов в глубине страны, преодоление которых сопряжено с большими затратами топлива.

25. Столицы некоторых РСНВМ являются одними из самых высокогорных в мире: например, Ла-Пас находится на высоте 3 910 м; Тхимпху – 2 650 м; Аддис-Абеба – 2 355 м; Кабул – 1 800 м; Масеру – 1 673 м; Кигали – 1 567 м и Хараре – 1 500 м. Труднодоступная местность, плохое состояние автомобильных и железных дорог и низкая эффективность организации и осуществления

⁷ В настоящем разделе широко используются результаты недавних исследований ЮНКТАД, посвященных РСНВМ, в том числе глава 6 *Обзора морского транспорта за 2013 год, Путь к океану* (2013 год) и записки "Инновационная деятельность в сфере транспорта и логистики в контексте предстоящего обзора Алматинской программы действий в 2014 году" (TD/B/C.I/МЕМ.7/2), 13 августа 2013 года. В этих данных не учитывается Южный Судан.

⁸ Например, при автомобильных перевозках в развивающихся странах один грузовик, управляемый одним шофером, перевозит один контейнер, в то время как одно судно с экипажем примерно из 18 моряков может перевезти до 18 000 контейнеров.

транзитных перевозок, безусловно, осложняют задачу создания экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок.

26. В отличие от автомобильных дорог, которые могут строиться и совершенствоваться поэтапно по мере роста спроса или расширения финансовых возможностей, создание железнодорожных систем требует долгосрочного государственного участия и масштабного финансирования сразу же. При прокладке железных дорог необходимо избегать больших уклонов, и по сравнению с автомобильными маршрутами их маршрут может быть более длинным и менее прямым. Нередко различия в конструкции транспортных средств и ширине колеи, а также потребность в дополнительных расчетах и смене колесных пар осложняют состыковку железнодорожных систем и услуг между соседними странами. Большая продолжительность перевозки по железнодорожному маршруту является дополнительным фактором риска в торговле. Например, железнодорожное сообщение может быть нарушено вследствие стихийного бедствия. Таким образом, устойчивые транспортные системы должны проектироваться с учетом возможности наступления неожиданных, хотя и предсказуемых, событий. Различия между автомобильными и железнодорожными системами перевозок указывают на то, что меры, принимаемые для повышения экологичности и устойчивости систем наземных перевозок, должны отвечать местным условиям.

27. Ненадежность обслуживания, неопределенность и сокращение доходов в связи увеличением продолжительности перевозки и использование устаревшего оборудования и транспортных средств порождают дополнительные издержки и риски для торговли и являются препятствием для экологичных и устойчивых грузовых перевозок. Большие расстояния означают также меньшее число поездок в расчете на транспортное средство в конкретный период времени, что ограничивает средний размер доходов от обслуживания клиентов и нередко заставляет водителей возвращаться порожняком, снижая тем самым окупаемость инвестиций для владельцев. Эти реалии удерживают транспортные компании от обновления своего парка, что ведет к снижению качества обслуживания старыми, ненадежными транспортными средствами, сильно загрязняющими атмосферу углеродом. В ряде случаев протекционистские нормы регулирования также непреднамеренно поощряют эксплуатацию устаревающего автопарка. Протекционистские меры регулирования, ограждающие частных поставщиков услуг от конкуренции, позволяют им занять монопольное или олигопольное положение и превращают их в мощных противников любых попыток привнести прозрачность в режим транзитных перевозок и упростить их.

28. Чем больше протяженность автомобильного или железнодорожного маршрута и чем меньше предсказуемость сроков доставки, тем выше вероятность непредвиденных событий – механических поломок или аварий по причине усталости водителей или машинистов, низкого качества дорог и неудовлетворительного состояния железнодорожного полотна. Маршруты большой протяженности сопряжены также с опасностью хищения и многочисленных остановок на пунктах пропуска, в том числе для взвешивания грузов, на железнодорожных станциях и, конечно же, на пограничных пропускных пунктах. По причине этих продолжительных задержек и неопределенностей торговые предприятия в РСНВМ вынуждены нести высокие товарно-складские расходы, достигающие 10 и более процентов от стоимости товаров. Ненадежность транзитной логистики также является важным препятствием для участия производителей из РСНВМ в производственной кооперации как на региональном, так и на глобальном уровне.

В. Малые островные развивающиеся государства

29. Проблемы, мешающие устойчивому развитию МОРАГ, нашли признание в Программе действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств (Барбадосская программа действий), Маврикийской стратегии по дальнейшему осуществлению Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств и в ходе ее последующих обзоров и, совсем недавно, в контексте повестки дня в области развития на период после 2015 года.

30. МОРАГ имеют ряд общих особенностей, осложняющих для них задачу обеспечения устойчивого развития, в числе которых можно назвать малочисленное население, ограниченность ресурсной базы и внутренних рынков, удаленность от торговых партнеров, подверженность стихийным бедствиям, чрезмерную зависимость от международной торговли и уязвимость перед глобальными экономическими потрясениями. Большинство этих государств страдают от высокой стоимости транспортных услуг и связи главным образом в связи с практической невозможностью получения экономии за счет эффекта масштаба. Благодаря организации перевалки грузов некоторым островным странам, таким как Ямайка, Багамские Острова, Тринидад и Тобаго и Маврикий, удалось построить перевалочные порты и тем самым расширить возможности морского транспортного сообщения в интересах национальных торговых предприятий. Экономическая и экологическая уязвимость МОРАГ, в том числе сильная зависимость от импорта ископаемых видов топлива и подверженность погодным явлениям и стихийным бедствиям, усугубляется высокими расходами на торговую логистику.

31. Проблемы, стоящие перед МОРАГ в транспортной сфере, являются уникальными в силу их размера и трудностей с интеграцией в мировую экономику, двигателем которой выступают технический прогресс и рост масштабов хозяйственной деятельности. Например, портовые сборы за обработку грузов в МОРАГ Карибского бассейна, по оценкам, составляют от 200 до 400 долл. за контейнер по сравнению со 150 долл. за контейнер в Аргентине⁹. Аналогично этому, в этих странах стоимость перевозки и страхования примерно на 30% превышает среднемировые тарифы¹⁰. Стоимость фрахтования тоннажа для перевозки грузов между Майами (Флорида) и портами Карибского бассейна мало чем отличается от той платы, которую взимают за перевозку по гораздо более протяженному маршруту между Майами и Буэнос-Айресом¹¹. Ставка для транспортировки одного контейнера из Шанхая в Лос-Анджелес по маршруту протяженностью свыше 19 000 морских миль составляет примерно 700 долл. США, в то время как за перевозку одной коробки из Кингстона (Ямайка) в Ораньестад (Аруба) на расстояние немногим более 513 морских миль придется в среднем заплатить 2 800 долларов¹².

⁹ FH Pinnock and IA Ajagunna, 2009, *The Caribbean Maritime Transportation Sector: Achieving Sustainability through Efficiency*, Caribbean Paper No. 13, (Waterloo, Ontario; The Center for International Governance Innovation).

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

¹² FH Pinnock and IA Ajagunna, 2012, *Maritime highway corridors into the Caribbean seas: Perspective on the impact of the opening of the expanded Panama Canal in 2014*. См.: Alix Y, ed., *Les corridors de transport* (Cormelles-le-Royal, France, Les éditions EMS).

32. Малые объемы грузов, ограниченная емкость внутренних рынков и недиверсифицированность экспорта стали причиной маргинализации многих МОРАГ в глобальной торговле и производстве. Несмотря на открытие своих рынков, МОРАГ не могут похвастаться заметным улучшением условий торговли как на региональном, так и на межрегиональном уровне¹³. Это серьезно подрывает их потенциал роста, особенно в условиях отсутствия товарной комплектности, способной стимулировать внутрирегиональную торговлю, и зависимости от преференциального доступа на рынки развитых стран с рыночной экономикой. Так, в 2012 году доля МОРАГ в мировом экспорте составила 0,15%, причем 92% всех поставок предназначались для рынков за пределами МОРАГ¹⁴. В том же году доля торговли, например, в рамках Карибского сообщества (КАРИКОМ) оставалась неизменной, но незначительной, составляя в среднем 14,5%¹⁵.

33. Поскольку МОРАГ со всех сторон окружены морем, климатические факторы могут оказывать сильное влияние на прибрежную транспортную инфраструктуру и услуги, серьезно омрачая перспективы их экономического развития. Например, в результате цунами в Индийском океане в 2004 году Мальдивские Острова потеряли свыше 60% своего валового внутреннего продукта (ВВП), что отложило их выход из категории НРС¹⁶.

34. Поскольку уязвимость экономики МОРАГ сильно ограничивает их адаптационный потенциал, ущерб от изменения климата или сбоев в работе транспортных сетей, в том числе портов, может быть чреват для них пагубными последствиями. Эту проблему усугубляет тесная связь между туристическим и транспортным секторами, поскольку от негативных последствий изменения климата для одного из секторов в конечном счете неизбежно пострадает и другой. Поэтому адаптация к климатическим изменениям и снижение чувствительности к ним систем грузовых перевозок является для МОРАГ вопросом не просто устойчивого развития, но и выживания.

¹³ Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2002, The effects of globalization on CARICOM Caribbean economies, chapter 11. См.: Globalization and development (LC/G.2157(SES.29/3)).

¹⁴ UNCTADStat. См. <http://unctadstat.unctad.org/>.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific and United Nations Office for Disaster Risk Reduction, 2012, *Reducing Vulnerability and Exposure to Disasters: The Asia-Pacific Disaster Report 2012* (Bangkok).

Вставка 2. Последствия изменения климата для стран Карибского бассейна

В МОРАГ Карибского бассейна, например, потенциальный ущерб от последствий изменения климата для транспортного сектора в случае непринятия мер для их сглаживания, по оценкам, может достичь к 2025 году 14% регионального ВВП¹. Согласно выводам одного исследования, повышение уровня моря на один метр приведет к серьезному нарушению работы транспорта в странах КАРИКОМ, в том числе к потере 10% островных аэропортов и затоплению территории вокруг 14 портов, а также потребует затрат на восстановление дорожной сети в размере свыше 178 млн. долларов². Тем временем в некоторых МОРАГ Карибского бассейна, в том числе на Ямайке, осуществляются амбициозные планы развития транспортной инфраструктуры, предусматривающие увеличение пропускной способности портов и углубление фарватеров в ожидании роста грузопотоков после расширения Панамского канала. Климатические изменения могут поставить под угрозу окупаемость этих инвестиций, если не будут приниматься меры для обеспечения устойчивости, невосприимчивости к климатическим факторам и неуязвимости осуществляемых проектов. Хотя в некоторых исследованиях расходы на защиту береговой линии Ямайки от повышения уровня моря на один метр оценивались в 462 млн. долл.³, эта цифра представляется не столь значительной по сравнению с расходами на планируемое расширение инфраструктуры.

¹ MC Simpson et al., 2009, *An Overview of Modelling Climate Change Impacts in the Caribbean Region with Contribution from the Pacific Islands* (Barbados, United Nations Development Programme.).

² "The Vulnerability of Caribbean Ports to the Impacts of Climate Change: What are the Risks?" Presentation by L Nurse at the UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting on Climate Change Impacts and Adaptation: A Challenge for Global Ports, 29–30 September 2011, Geneva, Switzerland.

³ Climate Studies Group Mona, 2012, *State of the Jamaican Climate 2012: Information for Resilience Building – Summary for Policymakers* (Kingston, Planning Institute of Jamaica).

35. О проблемах, связанных с последствиями изменения климата для прибрежных систем и инфраструктуры, говорилось в ходе региональных и межрегиональных совещаний МОРАГ, проводившихся в рамках подготовки к третьей Международной конференции по малым островным развивающимся государствам, которая пройдет в Самоа в сентябре 2014 года. По мнению многих МОРАГ, отнесение их к числу стран со средним уровнем дохода, уровнем дохода выше среднего и даже к странам с высоким уровнем дохода ограничивает доступность для них столь необходимого им льготного финансирования и финансирования на цели развития¹⁷. В результате многие МОРАГ призывают предусмотреть новые и дополнительные предсказуемые источники финансирования устойчивого развития, в том числе в рамках соответствующих региональных финансовых механизмов.

¹⁷ Small Islands Developing States (SIDS) integrated and enabling cooperation framework for the Barbados Programme of Action and Mauritius Strategy for the Further Implementation, Outcome of the Interregional preparatory meeting for the Third International Conference on Small Island Developing States, Bridgetown, Barbados, 26–28 August 2013.

III. Содействие созданию экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок

A. Укрепление потенциала и многостороннее сотрудничество

36. Транспортная отрасль в целом и системы грузовых перевозок в частности могут сыграть важную роль в решении проблем экологичности и устойчивости. В то же время, для того чтобы это случилось, в процессе планирования перевозок, разработки политики и принятия инвестиционных решений необходимо учитывать и принимать во внимание соответствующие критерии экологичности и устойчивости. Залогом успеха этих усилий является многосторонний подход, объединяющий правительства, транспортную отрасль, финансовые учреждения и других заинтересованных партнеров.

37. Еще в 2003 году ЮНКТАД определила тот подход к управлению производственно-сбытовыми цепями, которым должны руководствоваться все участники транзитных коридоров для того, чтобы в полной мере осознать свою роль в системе транзитных перевозок. Она рассказала о влиянии деятельности своих членов на работу различных звеньев транзитной цепочки, а также о преимуществах оптимизации работы всей цепочки на основе коллективных усилий по сравнению с попытками получить максимальную индивидуальную выгоду. Такое сотрудничество является важнейшим шагом на пути формирования нового видения и выработки общих задач в интересах создания экологичных и устойчивых систем и достижения общей цели – покончить с ненадежностью транзитных перевозок.

38. После многих лет непрерывных усилий, несмотря на достигнутый на сегодняшний день прогресс по ряду направлений, для комплексного и эффективного улучшения транзитных систем в интересах РСНВМ по-прежнему требуется всеобъемлющее реформирование механизмов рыночного регулирования. Такие реформы должны быть направлены на создание экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок, что является вполне достижимой целью при условии, что РСНВМ и их соседи, страны транзита, будут работать над ее достижением рука об руку.

39. Для внедрения более эффективных, конкурентоспособных, менее энергоемких и более экологичных систем грузовых перевозок потребуются адресные и целенаправленные меры политики, нормы регулирования, стимулы и программы. Для создания экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок могут использоваться различные стратегии. Можно назвать, например, следующие возможные направления работы:

- a) увязывание процессов планирования перевозок и землепользования;
- b) нахождение баланса между различными видами транспорта;
- c) переход на менее углеродистые виды топлива;
- d) содействие внедрению энергоэффективных технологий на транспорте;
- e) наращивание инвестиций в транспортную инфраструктуру;
- f) содействие поддержанию инфраструктуры в хорошем состоянии и управлению ею;

- g) переосмысление конфигурации производственно-сбытовых цепей, в том числе географии размещения производственных объектов;
- h) сбор актуальных данных, обмен ими и использование показателей, позволяющих оценить эффективность работы;
- i) реконфигурация транспортной архитектуры и сетей;
- j) расширение сотрудничества и сетевых контактов между заинтересованными сторонами;
- к) содействие упрощению процедур торговли в целях устранения простоев на границе и узких мест;
- l) изменение транспортных маршрутов в целях выбора наименее энергозатратных и грязных с точки зрения выбросов углерода среди них.

40. Что касается последовательности действий по реагированию на изменение климата в частности и по повышению устойчивости к ним систем грузовых перевозок в целом, то первым шагом должно стать оказание содействия представителям директивных органов, специалистам, занимающимся планированием перевозок, и тем, кто управляет объектами транспортной инфраструктуры, в углублении понимания последствий изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры, услуг и операций и в приобретении соответствующих технических знаний. Следующим шагом является укрепление их потенциала, необходимого для принятия продуманных решений и эффективных и адекватных мер реагирования на изменение климата и адаптации к его последствиям. Проведение оценки рисков для важнейшей транспортной инфраструктуры и объектов, особенно в портах, будет иметь огромное значение для того, чтобы принимаемые меры адаптации отвечали местным условиям, в первую очередь в развивающихся регионах. Однако, для того чтобы усилия по наращиванию потенциала адаптации были более эффективными, они должны увязываться с другими мерами, например с мерами по обеспечению готовности к бедствиям, планированием землепользования, природоохранными мероприятиями, планированием использования прибрежной полосы и национальными планами обеспечения устойчивого развития.

41. Поскольку уязвимость РСНВМ и МОРАГ перед последствиями изменения климата является непропорционально высокой, снижение восприимчивости их транспортной инфраструктуры и услуг к таким изменениям является залогом их устойчивого развития и во многом зависит от устойчивости их экономики в целом. Добиться оптимального использования ресурсов обеим группам стран должны помочь скоординированные региональные усилия, поддерживаемые международным сообществом.

42. И наконец, как неоднократно подчеркивалось, в том числе в ходе обсуждения группой экспертов высокого уровня темы "На пути к устойчивым грузовым перевозкам" в ходе тринадцатой сессии ЮНКТАД в Дохе в апреле 2012 года, необходимо наладить сбор актуальных транспортных и климатических данных, обмен ими и их распространение, равно как и преодолеть разрыв между интересами науки и производства.

В. Оптимизация использования данных

43. Появление и широкое внедрение новых технологий позволило сократить расходы благодаря совершенствованию управления существующими транспортными системами. Например, спутниковая навигация помогает транспортным операторам лучше планировать перевозки и более эффективно использовать свои активы и тем самым экономить топливо и повышать предсказуемость времени в пути. Благодаря новым технологиям у управляющих складами появилась возможность задействовать "умные" системы контроля грузооборота, позволяющие оптимально использовать складские помещения, комплексно координировать хранение и обработку грузов.

44. Данные, получаемые в результате внедрения технологий третьими сторонами, пока используются не в полной мере. Например, данные пользователей систем спутниковой навигации могут быть полезными для прогнозирования транспортных потоков, пробок и даже рентабельности доставки груза тем или иным конкретным путем. Данные государственных органов, например таможи, могут дать представление о времени, которое уходит на прохождение грузов через порт или через границу. Собранные и проанализированные данные помогут лучше понять, как работают системы грузовых перевозок и как сделать их более экологичными и устойчивыми.

45. Специалисты, занимающиеся стратегическим планированием, могли бы помочь в выявлении узких мест и решении проблем в целях организации бесперебойных грузопотоков. Создание на национальном или региональном уровне центров сбора данных о грузовиках, движущихся по транзитным маршрутам порожняком, позволило бы повысить их загрузку, увеличить экспорт и снизить транспортные издержки для РСНВМ. Для поиска возможностей максимально эффективного использования существующих активов могли бы создаваться специализированные транспортно-аналитические центры.

46. Кроме того, укрепление институционального потенциала через создание механизмов управления транспортными коридорами приведет к формированию новой культуры, укрепляющей взаимное доверие грузоотправителей и перевозчиков, которые будут работать в условиях, вознаграждающих соблюдение установленных требований, повышающих доверие, привлекающих инвестиции, поощряющих увеличение масштабов операций, способствующих повышению качества и надежности обслуживания и расширению сотрудничества между субъектами транзитных коридоров, в том числе между портами, обслуживающими транзитные грузопотоки в РСНВМ и из этих стран.

47. Данные о работе портов, которые в настоящее время собираются, но не разглашаются портами и терминалами, можно было бы публиковать, популяризируя тем самым передовую практику и демонстрируя, при каких условиях инвестиции дают максимальный эффект. Все это может способствовать снижению транспортных расходов и повышению конкурентоспособности торговли на уровне страны.

С. Мобилизация финансирования

48. По оценкам, инвестиции в мировой транспортный сектор ежегодно составляют от 1,2 до 2,4 трлн. долларов¹⁸. Стоимость лишь глобальной инфраструктуры наземных перевозок (капитальных объектов) должна достичь к 2050 году 45 трлн. долл. (при нормальном сценарии "4С" или "4DS")¹⁹. Вместе с затратами на эксплуатацию, содержание и ремонт инфраструктуры инвестиции в наземные перевозки, как предполагается, при этом же сценарии достигнут к 2050 году почти 120 трлн. долларов²⁰. Возможный переход на устойчивый режим перевозок (в рамках сценария "2С" или "2DS") может обеспечить к 2050 году экономию затрат на глобальную инфраструктуру наземных перевозок и ее содержание в размере 20 трлн. долл. (по сравнению с базовым сценарием)²¹. Свыше 20% этой суммарной экономии удастся добиться за счет сокращения инвестиций на строительство и ремонт сети автомобильных дорог.

49. С учетом столь крупных инвестиций и расходов, а также длительного срока службы транспортных активов, которые могут надолго становиться заложниками неустойчивых технологий и процессов, важно, чтобы с самых первых этапов планирование инвестиций и проектирование развития инфраструктуры и систем грузовых перевозок осуществлялись с использованием критериев экологичности и устойчивости. Это позволит избежать необходимости дорогостоящей переделки оборудования и инфраструктуры и адаптации процессов эксплуатации и оказания услуг в будущем. Поскольку многие развивающиеся страны сегодня заняты составлением планов создания транспортной инфраструктуры, у них есть возможность с самого начала взять на вооружение устойчивый подход к проектированию транспортной системы и пойти по пути устойчивого, экологичного, низкоуглеродного и невосприимчивого к последствиям изменения климата развития. Неиспользование этой возможности сегодня может обернуться дополнительными расходами в будущем.

50. В этом контексте необходимо мобилизовать необходимое финансирование и инвестиции с тем, чтобы создать условия для развития экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок. Удовлетворение растущих потребностей в финансировании мер, направленных на повышение устойчивости перевозок, в решающей мере зависит от наращивания инвестиций, в том числе за счет использования новых источников и механизмов, и поощрения коллективных усилий государственных и частных партнеров по инвестиционной деятельности.

Увеличение государственного финансирования

51. Государственное финансирование традиционно играет ключевую роль в развитии транспортной инфраструктуры, которая по своему характеру является общественным благом, приносящим большую экономическую и социальную отдачу. Внутреннее государственное финансирование (с использованием как отечественных, так и международных средств, таких как официальная помощь

¹⁸ В Lefevre, В Leipziger and М Raifman, 2014, *The trillion dollar question: Tracking public and private investment in transport*, Working Paper, World Resource Institute, см. <http://www.wri.org/publication/trillion-dollar-question>.

¹⁹ J Dulac, 2013, *Global Land Transport Infrastructure Requirements: Estimating Road and Railway Infrastructure Capacity and Costs to 2050* (Paris, OECD/International Energy Agency), см. http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/TransportInfrastructureInsights_FINAL_WEB.pdf.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

в целях развития) остается важнейшим источником финансирования транспортного сектора, т.е. строительства и поддержания инфраструктуры. Страны обычно тратят на транспорт от 2% до 13% бюджетных средств²², причем эта доля выглядит не столь большой, если учесть масштабы потребностей в инвестициях на создание экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок.

52. Правительствам необходимо осваивать новые и инновационные источники финансирования, как это уже делают некоторые развивающиеся страны, которые благодаря улучшению макроэкономического климата смогли мобилизовать финансирование из разных источников, выходя, например, на рынки капитала и используя самые разные финансовые инструменты, такие как инфраструктурные облигации.

53. Инфраструктурные облигации представляют собой долговые инструменты, выпускаемые правительствами или частными компаниями для привлечения средств на местных или международных рынках капитала в целях финансирования инфраструктурных проектов. Обязательства по процентам (и по погашению основной суммы) в связи с инфраструктурными облигациями обеспечиваются или выполняются за счет денежных потоков, формирующихся в результате осуществления конкретного проекта или портфеля проектов, таких как строительство платных дорог²³. Бразилия, Гонконг (Китай), Малайзия, Республика Корея, Чили и другие страны успешно используют проектные облигационные займы, стимулируя интерес инвесторов к инфраструктурным проектам²⁴.

54. Тем не менее не все страны выпускают инфраструктурные облигации на таких условиях. Так, в Камеруне, Кении и Южной Африке правительства выпускают государственные облигации под обязательство инвестировать средства в развитие инфраструктуры. Поскольку финансируемые за счет облигационных займов активы не генерируют денежные потоки, эти займы погашаются непосредственно из государственных налоговых поступлений. В этом контексте доверие инвесторов к правительству является решающим фактором, особенно когда речь идет о размещении будущих облигационных займов и создании активного рынка инфраструктурных облигаций²⁵. Например, в последние несколько лет Кения смогла мобилизовать за счет инфраструктурных облигаций 1 млрд. долл. для финансирования различных инфраструктурных проектов, в том числе для строительства дорог. С конца 2010 года Камерун разместил облигации на 250 млрд. франков КФА (около 520 млн. долл.) для финансирования среди прочих инфраструктурных проектов строительства глубоководного порта и модернизации сети автомобильных дорог²⁶.

²² Цифры опубликованы ЮНКТАД в главе 6 *Обзора морского транспорта ЮНКТАД за 2012 год* со ссылкой на доклад Института политики в области транспорта и развития. См. http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf.

²³ CA Mbeng Mezui, 2013, Unlocking infrastructure development in Africa through infrastructure bonds, *GREAT Insights*, 2(4), May–June.

²⁴ CA Mbeng Mezui and B Hundal, 2013, Structured finance conditions for project bonds in Africa markets (Tunis, African Development Bank), см. <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Structured%20Finance%20-%20Conditions%20for%20Infrastructure%20Project%20Bonds%20in%20African%20Markets.pdf>.

²⁵ CA Mbeng Mezui, 2013, op. cit.

²⁶ См. <http://www.reuters.com/article/2012/02/20/cameroon-bond-idAFL5E8DK33720120220>.

55. Инфраструктурные облигации считаются эффективным инструментом финансирования транспортной инфраструктуры, поскольку они соответствуют долгосрочному характеру такого финансирования, которое зачастую невозможно или трудно привлечь из других источников. Передовой опыт говорит о том, что эффективная макроэкономическая политика, адекватная нормативно-правовая основа, хорошо развитые местные институты, а также динамичный частный сектор являются важными предпосылками создания устойчивых рынков инфраструктурных облигаций, и этим опытом следует руководствоваться и другим развивающимся странам²⁷.

Вставка 3. "Зеленые" облигации как источник финансирования перехода на низкоуглеродный транспорт, устойчивый к изменению климата

В последние годы появились "зеленые" облигации (известные также как "климатические" облигации), которые мало чем отличаются от обычных облигаций за исключением того, что поступления от них направляются исключительно на финансирование экологических проектов. Речь идет о проектах в области эффективного использования энергии, возобновляемых источников энергии, транспорта, экологически чистого роста, чистого воздуха и воды, ограничения выбросов парниковых газов и т.д.

Эмитентами этих облигаций могут выступать правительства, частный сектор, коммерческие банки и международные финансовые учреждения (например, Всемирный банк). Очень активно в этом секторе работают международные финансовые учреждения. В 2008 году Всемирный банк выпустил свои первые "зеленые" облигации и с тех пор разместил еще свыше 40 облигационных займов на сумму в 4 млрд. долларов¹. В 2013 году стоимость выпущенных во всем мире "зеленых" облигаций составляла примерно 14 млрд. долл., а в 2014 году эта сумма, по оценкам, должна удвоиться. Кроме того, прогнозируется, что через пять–семь лет на долю "зеленых" облигаций во всем мире будет приходиться 10–15% от общей суммы всех облигационных займов².

Развитию рынка "зеленых" облигаций способствует Международная инициатива по выпуску климатических облигаций – международная сеть, в которую входят свыше 50 ведущих экспертов по финансовым и климатическим вопросам, а также крупнейшие в мире институциональные инвесторы. Одним из главных проектов этой Инициативы стало создание Международной схемы стандартизации и сертификации, которая будет обеспечивать целостность и ликвидность этого важного рынка³.

"Зеленые" облигации превращаются в один из важнейших механизмов финансирования, восполняющий дефицит инвестиций и привлекающий частный сектор и институциональных инвесторов к финансированию природоохранных инициатив через долговые инструменты. Такие облигации появились сравнительно недавно и еще не в полной мере стандартизированы. В то же время Международная инициатива по выпуску климатических облигаций занимается разработкой критериев сертификации облигаций, выпускаемых под проекты развития низкоуглеродного транспорта, которая даст инвесторам гарантии

²⁷ CA Mbeng Mezui, 2012, Accessing local markets for infrastructure: Lessons for Africa, Working Paper No. 153, см. <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Working%20Papers%20Series%20153%20-%20Accessing%20Local%20Markets%20for%20Infrastructure%20Lessons%20for%20Africa.pdf>.

экологических преимуществ конкретных проектов и будет способствовать привлечению в предстоящие годы новых инвестиций в развитие низкоуглеродного, экологичного транспорта.

¹ TD Economics, 2013, Special report, Green bonds: Victory bonds for the environment, см. http://www.td.com/document/PDF/economics/special/GreenBonds_Canada.pdf.

² См. <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/1fb827d6-5789-11e3-86d1-00144feabdc0.html#axzz2rcIF3r8P>.

³ S Kidney, S Clenaghan and O Padraig, 2012, Climate bonds – The investment case, chapter 16. The Climate Bonds Initiative, см. <http://www.climatebonds.net/wp-content/uploads/2012/05/Will-O-Climate-Bonds-Chap16-1.pdf>.

Государственно-частные партнерства

56. В условиях ограниченности государственных средств развивающиеся страны все чаще стремятся дополнять государственное финансирование частными инвестициями и знаниями в рамках государственно-частных партнерств (ГЧП). В последние два десятилетия ГЧП превратились в механизм мобилизации частных инвестиций и, что особенно важно, получения доступа к специальным знаниям, инновациям и новым технологиям, необходимым для развития, эксплуатации и ремонта инфраструктуры. Поскольку сегодняшние транспортные системы требуют высокоспециализированных управленческих и эксплуатационных навыков, а также самых современных технологий, опыт частных партнеров в деле создания, эксплуатации и поддержания транспортной инфраструктуры в рабочем состоянии и оказания соответствующих услуг имеет большое значение и помимо финансирования является еще одним важнейшим ресурсом. В 1990–2012 годах участие частного сектора в транспортных проектах, по оценкам, выросло в пять раз²⁸. Хотя какого-либо одного общепризнанного определения ГЧП не существует, под таким партнерством в сфере инфраструктуры часто понимается механизм "создания и/или управления общественной инфраструктурой и/или услугами при помощи частных инвестиций и механизмов управления на протяжении заранее установленного периода времени при соблюдении конкретных стандартов обслуживания"²⁹. ГЧП могут иметь самые разные формы и масштабы, начиная от небольших контрактов на оказание услуг и кончая полномасштабными концессиями, новыми проектами и реализацией активов.

57. Правительства могут использовать различные модели крупномасштабного государственно-частного партнерства, превращая их в жизнеспособный и эффективный инструмент создания экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок. Важными предпосылками успеха таких ГЧП являются хорошо составленные контракты, обеспечивающие справедливое распределение рисков и содержащие гибкие положения; четкие рамки политики; наличие нормативно-правовой системы, гарантирующей действенность и исполнение контрактов; долгосрочный инвестиционный план; и существование государственных функ-

²⁸ Данные Всемирного банка, опубликованные в Lefevre et al., 2014.

²⁹ Определение, опубликованное ЮНКТАД в *Обзоре морского транспорта за 2012 год* и прозвучавшее в выступлении А. Майярама, дополнительного секретаря Министерства сельского развития правительства Индии, в ходе рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по инвестициям в интересах развития, проводившегося ЮНКТАД в феврале 2011 года.

циональных и институциональных механизмов для надлежащего управления процессом.

Вставка 4. Финансирование региональных трансграничных транспортных проектов

Неадекватность и недостаток региональной/субрегиональной транспортной инфраструктуры и услуг во многих развивающихся странах является препятствием для устойчивого экономического роста и развития торговли. Транспортные сети часто являются неэффективными, находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют серьезных вложений.

В то же время по сравнению с проектами, осуществляемыми в рамках одной страны, финансирование региональных транспортных проектов сопряжено с особыми трудностями в силу существования дополнительных рисков или внешних факторов, связанных с потребностями в крупных инвестициях, более высокими транзакционными расходами, различиями в режимах регулирования и многофакторными рисками. Все это требует от стран эффективного сотрудничества и координации, в том числе наличия региональной/субрегиональной нормативной базы, облегчающей осуществление региональных инфраструктурных проектов¹.

В последние годы был выдвинут ряд региональных инициатив, призванных содействовать развитию региональных перевозок. За большинством из них стоят региональные организации и банки развития. Например, Инфраструктурный фонд Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) был создан государствами – членами Ассоциации совместно с Азиатским банком развития с начальным капиталом в 485 млн. долл. (335 млн. долл. были внесены членами АСЕАН, а остальные 150 млн. долл. – Азиатским банком развития). Инфраструктурный фонд поддерживает осуществление Генерального плана развития транспортной системы АСЕАН: он предоставил членам АСЕАН кредиты на 4 млрд. долл. до 2020 года. Кроме того, три африканских торговых блока – Общий рынок восточной и южной частей Африки, Сообщество по вопросам развития Юга Африки и Восточноафриканское сообщество – рассматривают возможность совместного выпуска региональных инфраструктурных облигаций в качестве одного из вариантов мобилизации средств для совершенствования инфраструктуры в регионе (стоимость работ на предстоящие десять лет оценивается в 93 млрд. долларов). Речь идет, в частности, о привлечении средств для финансирования важнейших проектов вдоль северного и центрального коридоров, в портах Ламу и Джибути². В качестве другого примера можно назвать предложенную Африканским банком развития в 2013 году инициативу "Африка 50", в рамках которой предполагается создать единый механизм подготовки региональных инфраструктурных проектов и размещения облигаций для привлечения инвестиций в эти проекты. Создание самостоятельной корпоративной структуры "Африка 50" позволит избежать некоторых финансовых трудностей пруденциального характера, которые ограничивают участие в таких проектах Африканского банка развития³.

К числу других инициатив развития ГЧП относятся двухсторонние или многосторонние специальные инструменты, создаваемые в рамках Экономического сообщества западноафриканских государств и Сообщества по вопросам развития Юга Африки для сглаживания высоких рисков и транзакционных издержек финансирования региональных инфраструктурных проектов за счет частных инвестиций⁴.

Региональные банки развития, такие как Африканский банк развития, Азиатский банк развития и Карибский банк развития, также расширяют участие в ГЧП, оказывая техническую помощь в деле укрепления потенциала и поддержки финансирования частных инвестиций в рамках ГЧП.

¹ См. http://www.commonwealthministers.com/images/uploads/documents/Brixiova_9.pdf.

² См. <http://www.theeastafrican.co.ke/business/Comesa++SADC++EAC+now+planning+regional+infrastructure+bonds+/-/2560/1246542/-/view/printVersion/-/10ffy8nz/-/index.html>.

³ Более подробную информацию см. <http://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/africa50-infrastructure-fund>.

⁴ См. http://www.commonwealthministers.com/images/uploads/documents/Brixiova_9.pdf.

IV. Заключительные замечания

58. Для того чтобы сектор грузовых перевозок всех стран, особенно РСНВМ, стран транзита и МОРАГ, мог играть эффективную роль в решении задач повышения экологичности и устойчивости транспорта, требуется дополнительный анализ, который поможет уточнить потенциальные нужды и потребности в области экологичных и устойчивых систем грузовых перевозок. Кроме того, в ходе такого анализа необходимо будет понять, как можно мобилизовать финансирование и инвестиции и направить их на создание таких систем, а также изучить роль частного сектора, в том числе в рамках ГЧП, и/или новые источники финансирования, например климатического.

59. Руководствуясь своим мандатом и уделяя особое внимание потребностям наиболее уязвимых стран, в частности НРС, РСНВМ и МОРАГ, ЮНКТАД в своей работе отводит все большее место анализу связей между экономическими, экологическими и социальными аспектами. Если быть более конкретным, то ЮНКТАД уделяет повышенное внимание этим вопросам в рамках трех основных направлений своей работы, помогая развивающимся странам лучше понять основные глубинные факторы и расширить возможности для эффективной интеграции концепции экологичности и устойчивости в транспортную политику и финансовые решения, а также создать соответствующие инструменты и механизмы для решения этой задачи.

60. Проиллюстрировать это можно на примере текущей исследовательской и аналитической работы, касающейся, в частности, устойчивости грузовых перевозок, международно-правового режима международной ответственности и возмещения ущерба, причиненного загрязнением нефтью с судов, и, что особенно важно, последствий изменения климата для морских перевозок и перевозок по внутренним маршрутам и соответствующих потребностей в адаптации к этим последствиям.

61. ЮНКТАД занимается также оказанием развивающимся странам содействия в проработке различных мер политики, призванных сгладить влияние роста и волатильности нефтяных цен на транспортные и торговые издержки, а также в разработке стратегий и мер реагирования, которые помогут снизить транспортные издержки, повысить эффективность перевозок и улучшить транспортное сообщение.

62. Для создания экологичных и устойчивых систем транзитных перевозок от многих РСНВМ могут потребоваться также глубокие реформы нормативно-правовой базы в целях открытия региональных рынков перевозок. Эти реформы должны способствовать более эффективному использованию имеющихся транспортных средств, искоренению существующих торговых диспропорций, а также уменьшению порожних пробегов автотранспорта и железнодорожного подвижного состава, препятствующих эффективному использованию оборудования, снижающих окупаемость инвестиций и ведущих к росту и без того высоких тарифов на перевозку. ЮНКТАД продолжает оказывать содействие развивающимся странам, в частности РСНВМ и граничащим с ними странам транзита, в решении этих насущных задач.
