



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

Distr.: General  
16 September 2019  
Russian  
Original: English

**Совет по торговле и развитию**

**Комиссия по торговле и развитию**

**Одиннадцатая сессия**

Женева, 25–29 ноября 2019 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Торговля и уязвимость**

**Записка секретариата ЮНКТАД**

*Резюме*

Настоящая информационная записка подготовлена секретариатом в целях содействия обсуждениям государств-членов, касающимся торговли и уязвимости. В записке эта тема рассматривается с заострением внимания, в частности на таких подтемах, как малые страны и стоящие перед ними большие задачи, особенно перед малыми островными развивающимися государствами; сырьевая зависимость как состояние уязвимости; пути решения проблемы многоплановой уязвимости, в частности за счет содействия развитию торговли и транспорта.



## Введение

1. Уязвимость, включая присущие ей аспекты подверженности различным факторам и зависимости, представляет собой серьезную проблему на пути устойчивой и выгодной интеграции развивающихся стран в международную торговлю. По мере того, как страны открывают свою экономику и углубляют свою интеграцию в глобальную экономику, их экономические системы становятся взаимозависимыми и в то же время подверженными воздействию внешних рисков. При отсутствии альтернативных возможностей этот процесс интеграции может привести к состоянию уязвимости тех стран, которые зависимы от конкретных форм торговли и финансирования, видов продукции, рынков, поставщиков, транспортных маршрутов и объектов инфраструктуры в силу их обеспеченности природными ресурсами и специализации, что может серьезно сказываться на их экономическом благосостоянии и влиять на пути развития. Необходимы эффективные усилия для устранения причин и последствий разнообразных факторов уязвимости, в том числе непосредственных угроз, связанных с изменением климата, в целях укрепления экономической устойчивости в интересах устойчивого развития.

2. В настоящей записке рассматривается вопрос о торговле и уязвимости с заострением внимания, в частности на таких подтемах, как малые страны и стоящие перед ними большие задачи, особенно перед малыми островными развивающимися государствами; сырьевая зависимость как состояние уязвимости; пути решения проблемы многоплановой уязвимости, в частности за счет содействия развитию торговли и транспорта.

### I. Малые островные развивающиеся государства: малые страны, большие задачи

3. Малые островные развивающиеся государства (МОРАГ) представляют собой неоднородную группу стран<sup>1</sup>. Хотя все они являются малыми и островными, их размеры и экономическая значимость существенно различаются по ряду параметров. Например, в группу МОРАГ входят девять наименее развитых стран (НРС), а также страны, относящиеся ко всем категориям по уровню доходов, в том числе шесть стран, отнесенных Всемирным банком к категории стран с высоким уровнем дохода. Площадь территории Науру составляет 20 кв. км, а Соломоновых Островов – 28 000 кв. км<sup>2</sup>. В 2017 году общая численность населения составляла от 11 000 человек в Науру и Тувалу до 2,9 млн человек на Ямайке<sup>3</sup>. Объем валового внутреннего продукта (ВВП) был самым низким в Тувалу (65 млн долл. США), а самым высоким в Тринидаде и Тобаго (21 млрд долл. США). Доход на душу населения составляет от 1 330 долл. США на Коморских Островах до 29 825 долл. США на Багамских Островах.

4. Несмотря на указанные значительные различия, МОРАГ сталкиваются с особыми потребностями в области развития, вытекающими из особенностей их уязвимости, в том числе в контексте достижения Целей в области устойчивого развития. Со времени принятия Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств (Барбадосская программа действий) в 1994 году государства – члены Организации Объединенных Наций признали особые проблемы, с которыми сталкиваются МОРАГ, и обратились с призывом принять более действенные и дополнительные меры в целях более эффективного устранения особых и конкретных факторов уязвимости и удовлетворения потребностей МОРАГ в области развития. В последующей Программе действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств («Путь Самоа») в 2014 году было вновь подтверждено, что «в случае МОРАГ

<sup>1</sup> Среди МОРАГ всего мира 38 являются членами Организации Объединенных Наций, из которых 16 расположены в Карибском море, 13 – в Тихом океане и 9 – в Атлантическом океане, Индийском океане, Средиземном море и Южно-Китайском море.

<sup>2</sup> Всемирный банк, база данных World Development Indicators.

<sup>3</sup> Если не указано иное, все данные в настоящем разделе взяты из базы данных UNCTADstat.

устойчивое развитие остается особенно актуальным в силу свойственных им уникальных и специфических факторов уязвимости»<sup>4</sup>.

#### Экономическая уязвимость

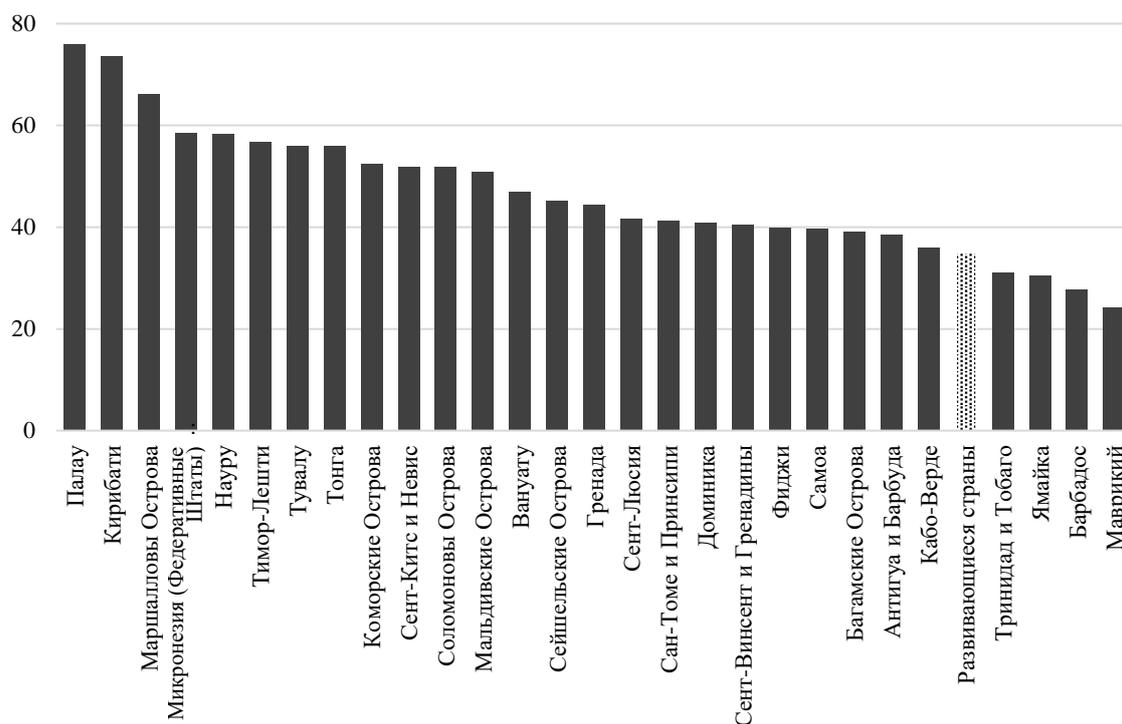
5. Малый размер экономики отражает последствия небольшой по площади территории и ограниченных трудовых ресурсов и капитала для сельскохозяйственного и промышленного производства и, как следствие, высоких издержек и низких объемов производства. Малые объемы рынка МОРАГ не позволяют этим странам использовать экономию за счет эффекта масштаба, что серьезно ограничивает их производственные и экспортные возможности и тем самым сказывается на всей экономике. Островное положение часто предполагает удаленность от основных рынков, источников импорта и транспортных узлов. Транспортные издержки и расходы, связанные с мобильностью, высоки для МОРАГ, поскольку они не охватываются основными транспортными сетями. Находясь в Карибском, Средиземном или Южно-Китайском море или в Атлантическом, Индийском или Тихом океане, МОРАГ в долгосрочной перспективе сталкиваются с высокой опасностью подвергнуться экстремальным погодным явлениям и стихийным бедствиям, а также последствиям изменения климата.

6. Разработанный Организацией Объединенных Наций индекс экономической уязвимости представляет собой составной индекс, учитывающий многочисленные аспекты уязвимости, оценку подверженности потрясениям (индекс воздействия); численность населения (индекс размера); удаленность (индекс местонахождения); население, проживающее в низколежащих прибрежных зонах (индекс состояния окружающей среды); степень концентрации в структуре товарного экспорта; и долю сырьевого сектора в структуре ВВП (индекс экономической структуры)<sup>5</sup>. Этот индекс также учитывает аспекты, определяющие уязвимость к потрясениям (индекс потрясений); численность жертв стихийных бедствий и нестабильность сельскохозяйственного производства (индекс природных потрясений); и нестабильность экспорта товаров и услуг (индекс торговых потрясений). Согласно этой системе оценок, почти у всех МОРАГ индекс экономической уязвимости выше среднего показателя для развивающихся стран, при этом у некоторых МОРАГ индекс экономической уязвимости является особенно высоким, в том числе у Палау, Кирибати и Маршалловых Островов (см. диаграмму 1).

<sup>4</sup> A/RES/69/15, приложение, пункт 5.

<sup>5</sup> Индекс экономической уязвимости = индекс воздействия (50%) + индекс потрясений (50%), где индекс воздействия = индекс размера (25%) + индекс местонахождения (25%) + индекс состояния окружающей среды (25%) + индекс экономической структуры (25%); а индекс потрясений = индекс природных потрясений (50%) + индекс торговых потрясений (50%).

Диаграмма 1  
**Индекс экономической уязвимости, 2018 год**  
 (индекс =100)



Источник: Организация Объединенных Наций, Департамент по экономическим и социальным вопросам.

7. Экономика МОРАГ, как правило, открыта для международной торговли и в значительной степени зависит от нее. Поскольку внутренние рынки этих стран не позволяют создать крупномасштабное производство благодаря экономии за счет эффекта масштаба, в МОРАГ, как правило, нет конкурентоспособной экспортной продукции, которая могла бы стимулировать развитие всей экономики. С другой стороны, они, как правило, в значительной степени зависят от импорта энергоносителей и разнообразных видов продовольствия, капитала и потребительских товаров для стимулирования своей экономики и удовлетворения насущных потребностей. В половине этих стран соотношение объема торговли и ВВП достигает 100% и превышает 90% в 75% МОРАГ. Соответственно, в МОРАГ существует значительный дефицит по счету текущих операций. В 2016 году дефицит по счету текущих операций МОРАГ в среднем составлял 5,8% от ВВП, достигая в некоторых случаях 20%. Хронический дефицит приводит к необходимости внешнего финансирования потребностей, которые удовлетворяются в основном за счет внешнего долга.

8. Долговая зависимость и ее хронический характер в действительности представляет собой общую и давнюю проблему в МОРАГ, в частности в Карибском регионе. В 2014 году соотношение задолженности к ВВП в МОРАГ в среднем составляло 57% ВВП; основная часть в этом показателе соотношения задолженности к ВВП (45%) приходилась на внешний долг<sup>6</sup>. Хотя льготные кредиты представляют собой жизненно важный источник финансирования в целях развития, доля потоков официальной помощи в целях развития в МОРАГ неуклонно сокращается, поскольку относительно высокий уровень дохода у многих МОРАГ лишает их права на льготное финансирование. При отсутствии льготного финансирования МОРАГ, не отвечающие

<sup>6</sup> G Hurley (2015), Financing for development and small island developing States: A snapshot and ways forward, Discussion paper, United Nations Development Programme and United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States.

требованиям для такого финансирования, в значительной степени использую частные источники финансирования и рынки капитала. В результате они подвергаются воздействию колебаний рынка и риску оттока финансовых средств.

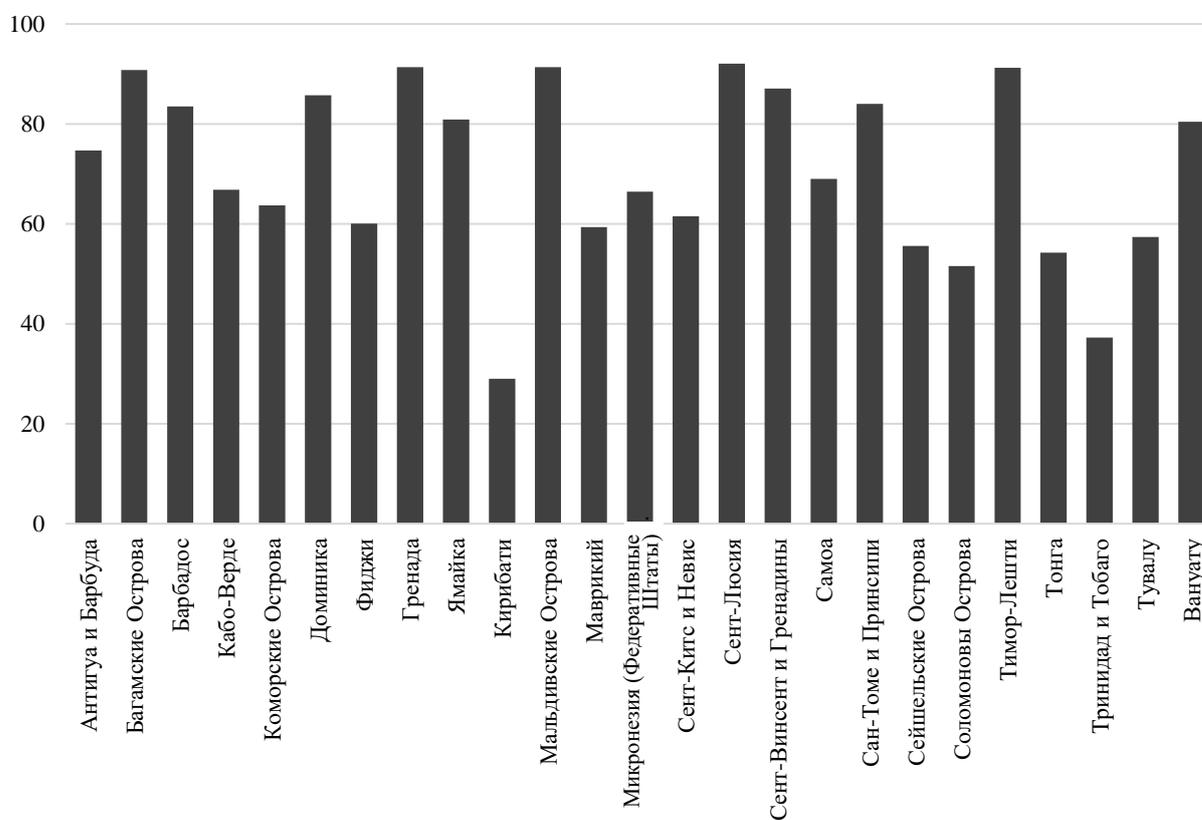
9. Недостаточная диверсификация экономики, а также зависимость от немногих экспортных сырьевых товаров и рынков все больше ставят под угрозу участие МОРАГ в международной торговле. С 2000 года их доля в мировом товарном экспорте сократилась с 0,15% до 0,10%. Экспорт традиционных товарных культур, таких как кофе, фрукты и сахар, а также предметов одежды сократился в результате возникшей новой конкуренции и постепенного исчезновения преференциальных условий доступа на рынки. Это произошло, несмотря на сохраняющееся значение этих продуктов для некоторых МОРАГ в качестве источника иностранной валюты. Например, рыбный промысел обеспечивает 30–80% экспорта МОРАГ, находящихся в Тихом океане. Несмотря на повышение роли Китая в качестве рынка сбыта экспортных товаров, особенно для тихоокеанских стран, экспорт МОРАГ по-прежнему ориентирован в основном на традиционные рынки развитых стран Европы, Северной Америки и Океании.

10. Поскольку географические условия неблагоприятны для развития сельского хозяйства и промышленного производства, многие МОРАГ в значительной степени ориентированы на сектор услуг. В 2017 году на долю услуг в МОРАГ приходилось в среднем 70% ВВП, а в таких странах, как Багамские Острова, Палау и Сент-Люсия, этот показатель превышал 85%. В 2018 году для многих МОРАГ сектор услуг выступал основной экспортной отраслью, и на их долю приходилось более 80% общего объема экспорта в половине этих стран.

Диаграмма 2

**Доля туристических услуг в общем объеме экспорта услуг, 2018 год или последний год, за который имеются данные**

(в процентах)



Источник: База данных UNCTADStat.

11. В условиях преобладания экспорта услуг туристические услуги являются наиболее крупной статьёй экспорта почти для всех МОРАГ. В 2018 году на долю туристических услуг приходилось 75% или более от общего объема экспорта услуг в половине МОРАГ, а в таких странах, как Багамские Острова, Гренада, Мальдивские Острова, Сент-Люсия и Тиморе-Лешти, их доля превышала 90% (см. диаграмму 2). Кроме того, для МОРАГ услуги в области туризма остаются одной из самых быстро растущих статей в структуре экспорта услуг.

### **Проблемы, связанные с удаленностью**

12. МОРАГ объективно находятся в неблагоприятном положении в международной торговле в силу их островного характера и удаленности. Многие МОРАГ расположены вдали от основных транспортных маршрутов и сталкиваются с серьезными проблемами в транспортном сообщении с другими странами, поскольку вынуждены полагаться на нерегулярное оказание транспортных услуг для отправки небольшого объема грузов. Подобные ограничения, обусловленные удаленностью, особенно заметны в МОРАГ, расположенных в Тихом океане, таких как Вануату, Самоа, Тонга, Тувалу и Фиджи.

13. Динамика индекса обслуживания линейным судоходством указывает на возрастающий разрыв в развитии транспортного сообщения между странами с наибольшими и наименьшими значениями индекса, поскольку страны с наилучшим транспортным сообщением становятся все более конкурентоспособными благодаря более совершенной физической и другой инфраструктуре в портах и системе упрощения процедур торговли. Страны с наихудшим транспортным сообщением, в том числе МОРАГ, не имеют ресурсов для таких инвестиций и поэтому не смогли увеличить количество рейсов судов, осуществляющих регулярные контейнерные перевозки. С 2006 года в стране с наилучшим транспортным сообщением, Китае, индекс обслуживания линейным судоходством вырос на 51%, в то время как в странах с наихудшим транспортным сообщением в 2006 году этот показатель практически не улучшился<sup>7</sup>.

14. Тихоокеанские островные государства относятся к числу стран с наихудшими показателями обслуживания морскими контейнерными перевозками. Например, по данным статистики 2019 года, в Порт-Вила в Вануату каждые три дня заходит один контейнеровоз, и при этом регулярные морские перевозки в страну обслуживают лишь четыре компании. В Кирибати регулярные линейные морские перевозки осуществляет лишь один оператор, при этом каждые 10 дней в страну прибывает одно судно, которое обеспечивает сообщение лишь с четырьмя другими портами. Для МОРАГ, расположенных в Тихоокеанском регионе, особенно характерен порочный круг, когда малые объемы торговли не способствуют тому, чтобы судоходные компании и порты направляли инвестиции в совершенствование системы морского транспортного сообщения, а в условиях слабого развития морского судоходства торговля товарами становится дорогостоящей и неконкурентоспособной<sup>8</sup>.

### **Экологическая уязвимость**

15. Присущая МОРАГ уязвимость еще больше возрастает по мере усиления угроз экстремальных погодных явлений и стихийных бедствий в условиях изменения климата. Во многих МОРАГ размеры их территориальных вод и исключительных экономических зон намного превышают размеры их массива суши. Поскольку население, сельскохозяйственные угодья и инфраструктура в этих странах, как правило, сосредоточены в прибрежных зонах, любое повышение уровня моря будет оказывать значительное и глубокое воздействие на населенные пункты, условия жизни

<sup>7</sup> Дополнительную информацию см. на веб-сайте <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

<sup>8</sup> UNCTAD, 2014, *Closing the distance: Partnerships for sustainable and resilient transport systems in SIDS* (United Nations publication, New York and Geneva). ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта, 2017 год* (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером R.17.II.D.10, Нью-Йорк и Женева).

и экономику островных государств. Эти социально-экономические обстоятельства делают МОРАГ еще более уязвимыми к изменению климата. В результате повышения уровня моря ушли под воду пять из Соломоновых Островов, архипелаг в Тихом океане, а еще шесть островов находятся под угрозой.

16. На годовое количество осадков воздействует изменение климата, что в свою очередь сказывается на урожайности сельскохозяйственных культур и следовательно может создавать угрозу для торговли сельскохозяйственной продукцией и продовольственной безопасности. Последствия изменения климата создают значительные риски для биологического разнообразия, включая изменения маршрутов миграции рыб, и угрожают биологическим видам, обитающим в коралловых рифах, разрушая при этом чрезвычайно полезный буфер, который обеспечивают коралловые рифы, защищая общины, расселенные в прибрежных районах. Повышение уровня моря приводит к перемещению населения прибрежных районов и повышает опасность засоления пресных грунтовых вод.

17. Эти последствия для окружающей среды также угрожают важнейшим секторам экономики МОРАГ, таким как туризм, сельское хозяйство, рыболовство и лесное хозяйство, а также жизненно важной коммуникационной и транспортной инфраструктуре. Экстремальные погодные явления и стихийные бедствия, например ураганы, также стали более частыми и усилились. В 2015 году Доминика пережила тропический шторм «Эрика», в результате которого был нанесен ущерб в размере 90% ВВП страны. Еще через два года ураган «Мария», относившийся к пятой категории, опустошил остров, причинив ущерб, который по оценкам составил 226% ВВП<sup>9</sup>.

18. Проблемы, возникшие в результате изменения климата, усиливают и без того высокий уровень внешней экономической уязвимости, создавая крайнее напряженную ситуацию для важнейших производственных секторов и учреждений. Ущерб, повсеместно нанесенный важнейшим объектам инфраструктуры, может подорвать усилия по упрощению процедур торговли и привести к прекращению экспорта. Поэтому для МОРАГ вопросы торговли неразрывно связаны с адаптацией к изменению климата, снижением риска бедствий и процессами восстановления после бедствий.

### **Процесс интеграции в глобальную экономику**

19. Уязвимость МОРАГ в различных аспектах является значительной и создает препятствия на пути их развития. Отсутствие диверсификации производства, высокая степень открытости и зависимости торговли, огромная задолженность и чрезмерная ориентированность на несколько статей экспорта и транспортных маршрутов делают МОРАГ весьма уязвимыми к внешним потрясениям. Чрезмерная зависимость МОРАГ от туризма и морских ресурсов, а также от морских перевозок грузов на дальние расстояния и прибрежной транспортной инфраструктуры усугубляет эти факторы уязвимости с учетом экологических рисков. Снижение рисков уязвимости в целях укрепления экономической устойчивости имеет решающее значение для успешной интеграции МОРАГ в глобальную экономику.

20. МОРАГ стремятся к региональной интеграции в целях создания более широкого рынка, позволяющего добиваться экономии за счет эффекта масштаба и способствующего формированию региональных производственно-сбытовых цепочек, путем устранения тарифных и нетарифных барьеров, разделяющих рынки отдельных стран. Эти возможности могут быть созданы путем углубления интеграции рынков, согласования систем регулирования и сотрудничества в области развития в рамках Карибского сообщества, Торгового соглашения тихоокеанских островных стран и других субрегиональных, региональных и межрегиональных платформ. Могут быть также изучены возможности более широкой интеграции с более крупными соседними партнерами, например между государствами континентальной Африки и МОРАГ в Атлантическом и Индийском океанах, между государствами Центральной и

<sup>9</sup> Caribbean Export Development Agency, 2018, *Caribbean Export Outlook*, 3rd ed., Caribbean Business Publications, Saint Thomas (Barbados).

Латинской Америки и МОРАГ Карибского бассейна, а также между государствами Восточной и Юго-Восточной Азии и МОРАГ в Тихом океане.

21. Открытая, основанная на правилах и недискриминационная многосторонняя торговая система оборачивается глобальным общественным благом, обеспечивающим прозрачность, предсказуемость и стабильность международной торговли, тем самым особенно отвечая интересам малых стран, не имеющих влияния на рынке<sup>10</sup>. Поэтому факторы неопределенности в отношении функционирования многосторонней торговой системы, возникающие в результате усиления торговых трений, являются причиной для беспокойства малых островных развивающихся государств. Эти страны крайне заинтересованы в надежной и функциональной системе, основанной на правилах. Недавние дискуссии по поводу реформы Всемирной торговой организации в целях изменения концепции принципа особого и дифференцированного режима могли бы иметь существенное значение для МОРАГ. В данном случае вопрос состоит в том, следует ли ограничивать право на особый и дифференцированный режим путем применения, в частности, критерия дохода на душу населения в стране. Это является напоминанием о важности вопроса о том, как следует оценивать особые аспекты уязвимости МОРАГ и учитывать их в международных процессах разработки политики.

22. Важное значение по-прежнему имеет координация политики в области многосторонней торговли для МОРАГ, которые подвергаются воздействию негативных внешних факторов, исходящих из других стран. Примером тому могут служить ведущиеся в рамках Всемирной торговой организации переговоры о применении дисциплинарных мер в отношении оказывающего пагубное воздействие субсидирования рыбного промысла. Эти переговоры имеют важное значение для МОРАГ, которые зависят от коммерческого и кустарного рыбного промысла, и могут обеспечить решающий вклад в дело сохранения и рационального использования морских ресурсов в соответствии с Целью 14 в области устойчивого развития.

23. С учетом специализации МОРАГ в сфере услуг для них открываются возможности для активного использования этого жизненно важного сектора в целях содействия диверсификации и структурным преобразованиям. Помимо туризма и финансовых услуг, услуги в области телекоммуникаций и информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) имеют для МОРАГ особенно важное значение, поскольку эти услуги помогают уменьшить последствия физической удаленности, снизить операционные издержки и повысить производительность во всех секторах экономики, в которых они используются. Оказываемые на базе ИКТ деловые услуги могут также способствовать интеграции МОРАГ в процессы производства в рамках глобальных производственно-сбытовых цепочек, а цифровая торговля, осуществляемая с помощью ИКТ, может содействовать расширению торговли малых и средних предприятий. ЮНКТАД содействует осуществлению таких структурных преобразований, касающихся прежде всего сферы услуг, проводя обзоры политики в сфере услуг, которые могут использоваться МОРАГ при проведении оценки и разработке стратегий и нормативных положений, направленных на развитие сектора услуг<sup>11</sup>.

24. С учетом их возможностей, связанных с использованием богатых ресурсов мирового океана, МОРАГ могли бы изучить концепцию создания «голубой» экономики в целях содействия экономической диверсификации, извлечения выгод из устойчивого использования и регулирования морского и прибрежного биологического разнообразия, экосистем и генетических ресурсов. ЮНКТАД определила 12 перспективных экономических секторов, базирующихся на ресурсах мирового океана, включая рыбный промысел, переработку морепродуктов, морской транспорт,

<sup>10</sup> Дополнительную информацию см. Организация Объединенных Наций, *Мировое экономическое положение и перспективы, 2019 год* (в продаже под № R.19.II.C.1, Нью-Йорк) и Организация Объединенных Наций, *Международная торговля и развитие: доклад Генерального секретаря, A/73/208*, Нью-Йорк, 17 августа 2018 года.

<sup>11</sup> Проведенные ЮНКТАД обзоры политики в сфере услуг имеются на веб-сайте <https://unctad.org/en/Pages/DITC/Trade-in-Services.aspx>.

портовое хозяйство, логистические услуги и туризм в прибрежных и морских районах, а также аквакультуру, услуги в области рыбного хозяйства и «голубую» биоторговлю<sup>12</sup>. ЮНКТАД оказывает помощь некоторым МОРАГ в анализе возможностей для диверсификации их производственной базы в отношении экспорта отдельных видов «зеленой» и «голубой» продукции с добавленной стоимостью<sup>13</sup> и в разработке согласованной политики и нормативно-правовой базы в области торговли и морского права<sup>14</sup>.

25. Для преодоления конкретных трудностей в сфере торговой логистики МОРАГ следует направить усилия на повышение эффективности работы их портов и улучшение их связей с транспортной системой, включая линейное судоходство, путем, например, перевода портовых операций на цифровые технологии и модернизации портов; применения передовых методов упрощения процедур торговли и транспортных процедур; всестороннего учета соображений устойчивости; содействия развитию устойчивых систем морских перевозок с низкими выбросами углерода; и контроля показателей эффективности перевозок<sup>15</sup>. Исследования ЮНКТАД и техническая помощь в области транспорта и торговой логистики, а также выпускаемый ЮНКТАД *Обзор морского транспорта* и доступная в онлайн-режиме статистическая информация направлены на оказание поддержки странам в этом отношении<sup>16</sup>.

26. Поскольку порты и прибрежные аэропорты имеют жизненно важное значение для МОРАГ с точки зрения внешней торговли, обеспечения продуктами питания, энергетики и туризма, адаптация прибрежной транспортной инфраструктуры к изменению климата имеет решающее значение, особенно в свете прогнозируемых на будущее последствий изменения климата. ЮНКТАД оказывает МОРАГ Карибского бассейна помощь в оценке возможных сбоев в работе и рисков затопления морскими водами восьми прибрежных международных аэропортов и морских портов Ямайки и Сент-Люсии, а также в разработке передаваемой методологии планирования мер по адаптации для МОРАГ в Карибском регионе и за его пределами<sup>17</sup>.

27. С учетом изложенного Комиссия по торговле и развитию могла бы, в частности, рассмотреть следующие вопросы:

<sup>12</sup> UNCTAD, 2019, UNCTAD sector definition, indicators and data source for oceans-based sectors for the Oceans Economy and Trade Strategies Project, проект рабочего документа. Имеется на веб-сайте <https://unctad.org/meetings/en/Contribution/ditc-ted-22022018-Oceans-Barbados-Draft-Working-Doc-2.pdf>.

<sup>13</sup> Обзоры ЮНКТАД национального экспорта «зеленой» продукции имеются на веб-сайте <https://unctad.org/en/Pages/DITC/Trade-and-Environment/Green%20Economy/National-Green-Export-Review.aspx>.

<sup>14</sup> Информация о проекте ЮНКТАД и отдела Организации Объединенных Наций по вопросам океана и морскому праву об экономике на основе ресурсов Мирового океана и стратегиях в области торговли имеется на веб-сайте <https://unctad.org/en/Pages/DITC/Trade-and-Environment/Oceans-Economy-Trade-Strategies.aspx>.

<sup>15</sup> Benamara H, Hoffmann J, Rodriguez L and Youssef F, 2019, Container ports: The fastest, the busiest and the best connected, имеется на веб-сайте <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2162> (по состоянию на 13 сентября 2019 года).

<sup>16</sup> Следует особо отметить недавний проект ЮНКТАД в области оказания технической помощи «Наращивание потенциала развивающихся стран в целях перехода к устойчивым системам грузовых перевозок, в том числе в МОРАГ Карибского бассейна» и программы ЮНКТАД в области наращивания потенциала для реализации мер, касающихся упрощения процедур торговли и обеспечения транспарентности, для шести островных государств – членов Организации восточнокарибских государств и девяти тихоокеанских островов, подписавших расширенное Тихоокеанское соглашение о более тесных экономических отношениях.

<sup>17</sup> Информация о проекте «Последствия изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры государств Карибского бассейна: укрепление возможностей малых островных развивающихся государств для принятия мер по адаптации» имеется на веб-сайте <https://SIDSport-ClimateAdapt.unctad.org>.

а) Каковы факторы особой уязвимости для МОРАГ? Каким образом следует их оценивать для целей разработки политики МОРАГ в области торговли и развития?

б) Что является для МОРАГ ключевыми элементами стратегий в области торговли и развития для решения специфических проблем уязвимости, с которыми они сталкиваются, и для укрепления их устойчивости? Каким образом МОРАГ могут обеспечить устойчивость стратегий в области торговли к изменению климата?

в) Какие проблемы и возможности возникают для МОРАГ в процессе использования экономики услуг, туризма, услуг в области ИКТ и электронной торговли, «голубой» экономики, транспорта и упрощения процедур торговли в качестве способов преодоления структурных ограничений?

г) Какой подход следует применять в отношении особых потребностей МОРАГ в области развития в рамках региональных и многосторонних процессов, связанных с политикой в сфере торговли, развития, финансов и окружающей среды?

## II. Сырьевая зависимость: состояние уязвимости

### Состояние сырьевой зависимости

28. Страны-производители необработанных сырьевых товаров, которые, с одной стороны, сталкиваются со снижающимися и часто нестабильными ценами, а с другой стороны, вынуждены импортировать промышленные товары, произведенные в странах с высоким уровнем заработной платы и в отраслях, где барьеры для доступа, являются высокими, могут страдать от ухудшения условий торговли и оказываться в положении сырьевой зависимости, характеризующейся как «неравный товарообмен» с промышленно развитыми странами – импортерами сырьевых товаров.

29. По самым последним данным ЮНКТАД<sup>18</sup>, в период 2013–2017 годов насчитывалось 102 страны, зависящих от сырьевых товаров (по меньшей мере 60% стоимости их товарного экспорта приходилось на сырьевые товары), и это число увеличилось с 92 в сравнении с периодом 1998–2002 годов. Две трети экспорта развивающихся стран зависят от сырьевых товаров. Явление сырьевой зависимости почти исключительно относится к развивающимся странам и затрагивает в первую очередь группы уязвимых стран. Оно затрагивает 85% НРС, 81% развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и 57% МОРАГ. В географическом отношении 89% стран Африки к югу от Сахары, которые представляют собой наиболее уязвимый регион, зависят от сырьевых товаров. Существует обратная связь между зависимостью от сырьевых товаров и уровнем развития страны, оцениваемым по показателю ВВП на душу населения. 91% стран с низкими доходами зависят от сырьевых товаров по сравнению с менее чем одной третью стран с высоким уровнем доходов.

30. В то же время число стран, зависящих от экспорта сельскохозяйственной продукции, сократилось с 50 в 1998–2002 годах до 37 в 2013–2017 годах, тогда как число стран, зависящих от экспорта полезных ископаемых, возросло с 14 до 33, а число стран, зависящих от ископаемых видов топлива, возросло незначительно с 28 до 32. Относительные изменения цен между различными товарными группами способствовали изменениям в преобладающих статьях экспорта, поскольку цены на энергоносители и минеральное сырье возросли намного больше, чем цены на сельскохозяйственные и промышленные товары. Например, в Многонациональном Государстве Боливия и Мозамбике зависимость от сельского хозяйства в 1998–2002 годы изменилась на зависимость от ископаемых видов топлива в 2008–2012 годы.

31. О масштабах улучшения условий торговли в период сырьевого бума можно судить по динамике цен на сырьевые товары (см. таблицу). Индекс цен на все сырьевые товары возрос на 228,8% в период бума до 2008–2012 годов, в то время как

<sup>18</sup> UNCTAD, 2019, *State of Commodity Dependence Report 2019* (United Nations publication, Sales No. E.19.II.D.8, Geneva).

стоимость единицы промышленной продукции за тот же период увеличилась лишь на 36,9%. На протяжении этого периода бум был особенно заметен в секторе полезных ископаемых и энергоносителей, цены на которые возросли на соответственно 285,4 и 259,6%, в то время как цены на сельскохозяйственную продукцию выросли на 102,4%. При этом в период спада зависящие от сырьевых товаров развивающиеся страны пострадали от снижения и нестабильности цен на сырьевые товары. В 2013–2017 годах средние уровни цен на сырьевые товары были значительно ниже пиковых уровней в 2008–2012 годы.

### Изменение условий торговли в 1998–2017 годах

Группа сырьевых товаров	Средние цены на сырьевые товары за пять лет (индекс: 2015 год = 100)				Изменение цен (в %)	
	1998–2002	2003–2007	2008–2012	2013–2017	Изменение	Изменение
					в период бума	в период спада
Энергоносители	48,0	108,2	172,6	132,1	259,6	–23,5
Все сырьевые товары	47,6	94,0	156,5	124,8	228,8	–20,3
Полезные ископаемые	34,9	66,8	134,5	116,0	285,4	–13,8
Сельскохозяйственные товары	61,9	75,9	125,3	109,4	102,4	–12,7
Индекс стоимости единицы промышленной продукции <sup>a</sup>	76,5	89,8	104,7	105,2	36,9	0,5

Источник: UNCTAD, 2019, *Commodity Dependence: A Twenty-Year Perspective* (United Nations publication, Sales No. E.19.II.D.16, Geneva).

<sup>a</sup> Индекс стоимости единицы промышленной продукции представляет собой средневзвешенный показатель экспортных цен на промышленные товары 15 крупнейших развитых стран и стран с формирующейся рыночной экономикой. Он используется в качестве приблизительной оценки цен на промышленную продукцию, импортируемую развивающимися странами, при оценке роста цен на импортируемые товары.

32. Некоторые развивающиеся страны, зависящие от сырьевых товаров, из числа экспортеров энергоносителей осуществили в 1998–2017 годах диверсификацию по вертикали за счет развития производства переработанной продукции из сырой нефти или газа (например, продуктов нефтепереработки, таких как алкоголь, удобрения и пластмассы) и энергоемкой переработки глинозема. Во всех этих странах возросла доля химических продуктов в общем объеме их экспорта, в частности в Египте (8,2%), Исламской Республике Иран (9,1%), Омане (8,5%), Саудовской Аравии (5,8%) и Тринидаде и Тобаго (7,2%).

33. За тот же период в ряде стран, зависящих от ископаемых видов топлива, таких как Алжир, Исламская Республика Иран, Казахстан, Катар, Объединенные Арабские Эмираты и Саудовская Аравия, возросло производство продуктов переработки нефти и газа за счет увеличения их нефтеперерабатывающих мощностей. Аналогичным образом Бахрейн, Катар, Объединенные Арабские Эмираты, Оман и Саудовская Аравия диверсифицировали производство, наладив энергоемкое производства алюминия.

34. Тем не менее в других развивающихся странах – экспортерах ископаемых видов топлива доля продукции с более глубокой степенью переработки сократилась. Некоторым странам, зависящим от полезных ископаемых и ископаемых видов топлива, удалось диверсифицировать экспорт за счет увеличения в нем доли сельскохозяйственной продукции, например Армении (табачные изделия, алкогольные напитки, фрукты и овощи), Таджикистану и Либерии. Ряд других зависящих от сырьевых товаров развивающихся стран – экспортеров минерального сырья или энергоносителей, в том числе Гана, Камерун, Перу и Чили, также увеличил экспорт сельскохозяйственной продукции.

35. В некоторых зависящих от сырьевых товаров развивающихся странах возрос экспорт промышленной продукции, однако более медленными темпами, чем экспорт сырьевых товаров. К числу этих стран относятся Бразилия, Колумбия и Индонезия. В Бразилии доля экспорта сырья выросла с 44,3% в 1998–2002 годах до 62,8% в 2013–2017 годах. Больше всего, на 930%, вырос экспорт сельскохозяйственной продукции. Экспорт промышленных товаров включал автомобили, продукцию черной металлургии и самолеты. В Колумбии зависимость от сырьевых товаров в 2013–2017 годах возросла с 66,5 до 80,6%, в то время как экспорт несырьевых товаров увеличился на 110%. Благодаря кофе экспорт сельскохозяйственной продукции вырос на 116%. Индонезия, один из крупных экспортеров ископаемых видов топлива (25%), диверсифицировала экспорт за счет увеличения доли сельскохозяйственной продукции и расширила экспорт промышленной продукции (обувь, автомобили, изделия из древесины, бумага и мебель).

### **Сырьевая зависимость и экономическая и социальная уязвимость**

36. В своем теоретическом исследовании Альварес и Фуэнтес (2006 год)<sup>19</sup> изучили пути развития зависящих от сырьевых товаров развивающихся стран с учетом специализации, определяемой имеющимися в стране факторами производства. Их исследование указывает на то, что возникновение сравнительных преимуществ в обрабатывающих секторах в какой-либо стране зависит не только от изобилия природных ресурсов, но и от вида этих природных ресурсов. Вид имеющихся в изобилии природных ресурсов в значительной степени влияет на структуру и динамику этих сравнительных преимуществ. Полученные эмпирическим путем данные свидетельствуют о том, что зависимость от сырьевых товаров может оказывать отрицательное воздействие на развитие посредством шоковых изменений условий торговли и нестабильности цен с последствиями, проявляющимися на макро- и микроэкономических уровнях, в частности на уровне домохозяйств мелких фермеров, шахтеров и малоимущих слоев населения.

37. На макроэкономическом уровне зависящие от сырьевых товаров развивающиеся страны уязвимы к резкому снижению и нестабильности цен на сырьевые товары. Нестабильность цен на сырьевые товары возникает в результате последовательно происходящих потрясений, которые носят асимметричный и непредсказуемый характер. Это приводит к случайным колебаниям предложения (например, сельскохозяйственной продукции) и случайным колебаниям спроса на промышленные товары (используемые в производстве сырьевых товаров). Воздействие этих колебаний может усиливаться, когда проявляются частые и резкие взлеты цен на сырьевые товары (пики) и затяжные падения или тенденции к снижению. Эти скачки и нестабильность цен пагубно воздействуют на экспортеров.

38. К примеру, средние уровни цен на сырьевые товары в период 2013–2017 годов были значительно ниже их пиковых уровней в 2008–2012 годы. Это способствовало замедлению экономического роста в 64 развивающихся странах, зависящих от сырьевых товаров, при этом в некоторых из них наступил спад. Из-за замедления экономического роста во многих развивающихся странах, зависящих от сырьевых товаров, ухудшилось финансовое положение, в результате чего увеличился государственный долг, в частности зачастую вследствие увеличения объема внешней задолженности. В 17 развивающихся странах, зависящих от сырьевых товаров, внешняя задолженность в 2008–2017 годах возросла более чем на 25% от объема ВВП (ЮНКТАД, 2019 год).

39. Бум экспортных поступлений от продажи сырьевых товаров также может привести к реальному росту валютного курса, что в свою очередь порождает ситуацию, которая характеризуется неэффективным распределением ресурсов и снижением конкурентоспособности несырьевых отраслей и которую часто называют «голландской болезнью». Хотя и установлено, что доля природных ресурсов в структуре ВВП положительно влияет на показатели экономического роста, но

<sup>19</sup> Alvarez R and Fuentes R, 2006, Paths of development, specialization and natural resources abundance, Working Paper No. 383, Central Bank of Chile.

нестабильность цен на сырьевые товары приводит к нестабильности производства и инвестиций, что в свою очередь сдерживает рост ВВП на душу населения<sup>20</sup>. Резкие колебания цен играют важную роль, вызывая макроэкономические колебания в экономике африканских стран<sup>21</sup>. На 50% нестабильность сельскохозяйственного производства и на 86% нестабильность сельскохозяйственных инвестиций объясняются связью с внешними потрясениями<sup>22</sup>.

40. На микроэкономическом уровне неопределенность в отношении экспортных поступлений влияет на решения, касающиеся сбережений и инвестиций. В развивающихся странах инвесторы зачастую не склонны к риску и сталкиваются с нехваткой ликвидных средств в условиях плохо функционирующих рынков капитала. Это может вынуждать хозяйствующих субъектов создавать сбережения на непредвиденные цели. Возникающая в результате этих факторов нестабильность доходов может оказывать отрицательное воздействие на инвестиции. Риски, порождаемые нестабильностью экспортных поступлений, могут сказываться на долгосрочном росте, поскольку хозяйствующие субъекты могут воздерживаться от инвестирования в технический прогресс.

41. Например, в период реализации программ структурной перестройки, проводившихся в странах Латинской Америки и Африки в 1980-е и 1990-е годы, сбытовые организации и стабилизационные фонды для сельскохозяйственной продукции были упразднены, а экспортные налоги отменены. Постепенная ликвидация сбытовых организаций путем отмены механизмов гарантированных цен усилила подверженность стран этих регионов воздействию потрясений на международных рынках. Оказание государственных услуг было прекращено без передачи этих функций частному сектору. Это привело к нестабильности производства в условиях нестабильной урожайности и качества продукции. Фермеры сократили внедрение новых технологий и ослабили контроль над процессами сельскохозяйственного производства, что привело к снижению производственных стандартов.

42. В условиях несовершенства финансовых рынков фермеры, не имеющие доступа к кредитам, не могут заимствовать средства, а рынки производственных ресурсов характеризуются информационной асимметрией, что влияет на качество и стоимость продукции. Это приводит к нестабильной урожайности и соответственно нестабильности в доходах фермеров. Высокий уровень операционных издержек не позволяет фермерам получить доступ к инструментам страхования и управления рисками.

43. Кроме того, нестабильность экспортных поступлений сказывается на социальных конфликтах. Экономика может быть более предрасположенной к получению ренты, и различные группы могут конкурировать между собой за получение своей доли этой ренты, что приводит к так называемой «запоздалой диверсификации». В зависящих от сырьевых товаров развивающихся странах с высокой концентрацией экспорта сырьевых товаров существует повышенный риск гражданских конфликтов. Скрытый характер социальных конфликтов и слабость общественных институтов усугубляют воздействие внешних потрясений на экономику.

44. Накануне волны либерализации в конце 1980-х и 1990-х годов были разработаны и применялись инструменты управления рисками колебаний цен на сырьевые товары. Например, в международных товарных соглашениях проявлялось стремление уменьшить нестабильность на международном уровне путем принятия предупредительных мер, в то время как механизмы компенсационного

<sup>20</sup> UNCTAD, 2012, Excessive commodity price volatility: Macroeconomic effects on growth and policy options. Contribution to the Group of 20 Commodity Markets Working Group. Имеется на веб-сайте [https://unctad.org/en/Docs/gds\\_mdpb\\_G20\\_001\\_en.pdf](https://unctad.org/en/Docs/gds_mdpb_G20_001_en.pdf).

<sup>21</sup> Deaton AS and Miller R, 1996, International commodity prices, macroeconomic performance and politics in sub-Saharan Africa, *Journal of African Economies*, 5(3): 99–191.

<sup>22</sup> MA Kose and R Riezman, 2001, Trade shocks and macroeconomic fluctuations in Africa, *Journal of Development Economics*, 65:55–80.

финансирования использовались постфактум (например, механизмы Европейского союза, такие как Сисмин (специальные меры по оказанию помощи горнодобывающему сектору стран Африки, Карибского бассейна и Тихого океана), Стабэкс (система стабилизации экспортных поступлений) и FLEX (механизм для обеспечения странам Африки, Карибского бассейна и Тихого океана компенсации в связи с краткосрочными колебаниями экспортных поступлений), и Фонд компенсационного и резервного финансирования Международного валютного фонда) для сглаживания колебаний доходов правительств в платежном балансе и поступлений производителей. Впрочем, эти механизмы оказались недолговечными. Было признано, что международные товарные соглашения не создавали достаточных стимулов, поскольку стороны не были заинтересованы в их соблюдении. Что касается механизмов компенсационного финансирования, то, поскольку средства должны были накапливаться в течение длительного периода времени для предоставления компенсации в случае одного резкого снижения экспортных поступлений, эти механизмы долго не просуществовали.

### **Сырьевая зависимость и климатическая уязвимость**

45. ЮНКТАД<sup>23</sup> считает, что наиболее уязвимыми к изменению климата являются развивающиеся страны, зависящие от сырьевых товаров (в том числе многие МОРАГ и НРС). Они также относятся к числу стран, наименее подготовленных к адаптации к изменению климата, и поэтому изменение климата усиливает необходимость диверсификации и преобразования экономики развивающихся стран, зависящих от сырьевых товаров.

46. Изменение климата сказывается в основном на производителях сельскохозяйственной продукции и их способности производить товары для рынков. Последствия глобального потепления усиливают давление на сельское хозяйство. Имеются свидетельства того, что изменение климата сказывается на урожайности продовольственных и кормовых культур и наличии воды. Между тем, согласно прогнозам, в регионах, расположенных в малых широтах, с повышением температур ожидается снижение урожайности, что усугубит проблемы нищеты и отсутствия продовольственной безопасности во многих развивающихся странах. Ожидается также, что в результате изменения климата возрастет вероятность экстремальных погодных явлений, таких как наводнения и засухи (ЮНКТАД, 2019b), что повышает риск потерь урожая и поголовья скота. Фермерским общинам придется адаптироваться к явлениям, в результате которых может усилиться отсутствие продовольственной безопасности. На обилие и распределение вылавливаемых промысловых видов водных организмов в значительной степени влияет повышение температур, изменяя даже права отдельных государств в отношении запасов различных видов. Изменение химического состава и потепление морской воды, конкуренция за воду и изменения в круговороте воды будут сказываться на рыбных промыслах и аквакультуре, а также на экосистемах в целом.

47. В результате изменения климата возникают также новые риски для районов сосредоточения производства и соответствующей инфраструктуры в энергетической и горнодобывающих отраслях. Так, например, производственно-сбытовые цепочки в нефтегазовом секторе уязвимы как к внезапно возникающим явлениям (например, ураганам и наводнениям), так и к медленно проявляющимся процессам (например, повышению уровня моря). К возможным последствиям относятся рост операционных расходов и транспортных издержек, сбой, задержки и простои в работе, которые ведут к снижению прибыльности. Развивающиеся страны, зависящие от экспорта ископаемых видов топлива, сталкиваются с дополнительной проблемой, касающейся повсеместного перехода на новые возобновляемые источники энергии, что, вероятно, ведет к снижению спроса на ископаемые виды топлива.

48. Изменение климата существенным образом затрагивает лесное хозяйство. Повышение температур, изменение частоты выпадения и структуры осадков, а также

<sup>23</sup> UNCTAD, 2019, *Commodities and Development Report 2019: Commodity Dependence, Climate Change and the Paris Agreement* (United Nations publication, Sales No. E.19.II.D.18, Geneva).

все более часто случающиеся экстремальные погодные явления ведут к изменениям генетической природы деревьев, вызывая утрату растительных видов, что ставит под угрозу функционирование экосистем. Кроме того, повышение температур может увеличивать вероятность возникновения лесных пожаров, подверженность лесов распространению вредителей и болезней и изменить производство лесохозяйственной продукции. Эти изменения негативно сказались бы на населении, живущем за счет лесохозяйственной деятельности и продуктов, например коренном населении.

**Ключевые вопросы политики, направленной на создание потенциала противодействия и выход из состояния уязвимости**

49. К ключевым вопросам политики, которые Комиссии по торговле и развитию следует рассмотреть для вынесения рекомендаций правительствам, частному сектору и гражданскому обществу развивающихся стран, зависящих от сырьевых товаров, и международному сообществу, относятся следующие:

a) Каковы наилучшие формы управления международными рынками сырьевых товаров, совместимые с необходимыми стимулами; как можно было бы усовершенствовать деятельность существующих международных органов и исследовательских групп по сырьевым товарам, с тем чтобы расширить возможности экспортеров из развивающихся стран (компаний и мелких производителей) и своевременно ориентировать правительства развивающихся стран, зависящих от сырьевых товаров, для разработки соответствующей политики?

b) Как следует сберегать и инвестировать непредвиденные доходы, чтобы помочь правительствам осуществлять бесперебойное финансирование расходов в периоды низких цен на сырьевые товары?

c) Как развивающимся странам, зависящим от сырьевых товаров, следует наращивать потенциал, особенно в плане увеличения доли участия в прибылях, совершенствования управления ресурсами и укрепления позиций при согласовании условий контрактов? Какова роль трехстороннего сотрудничества, сотрудничества Юг–Юг и сотрудничества Север–Юг?

d) Как может осуществляться успешная диверсификация в условиях конкретной страны? Каким образом страна со временем развивает сравнительные преимущества с целью избежать проблем, обусловленных ее чрезмерной специализацией, основанной на имеющихся у нее природных ресурсах, в плане совершенствования политики и системы регулирования (включая финансовые рынки), организации промышленного производства и роли государства как структуры, ответственной за разработку политики и обеспечивающей общественные блага и стратегическое руководство?

e) Каким образом развивающиеся страны, зависящие от сырьевых товаров, могут успешно интегрироваться в международные производственно-сбытовые цепочки? Каким образом развивающиеся страны, зависящие от сырьевых товаров, могут решить свои проблемы, связанные со значительной нехваткой объектов инфраструктуры, обеспечивающей транспортное сообщение, что приводит к высоким транспортным и коммуникационным издержкам, которые в свою очередь могут снижать конкурентоспособность их экспортной продукции с более высокой добавленной стоимостью?

f) Каким стратегиям должны следовать развивающиеся страны, зависящие от сырьевых товаров, в целях повышения конкурентоспособности их экспорта с точки зрения затрат, качества и эффективности логистического обеспечения и максимального укрепления связей с крупными многонациональными предприятиями (покупателями продукции, перерабатывающими предприятиями и крупными распределительными сетями)?

g) Каковы должны быть компоненты оказания на практике технической помощи в области диверсификации на основе сырьевого сектора?

### **III. Решение проблемы многоплановой уязвимости: содействие развитию торговли и транспорта**

50. Транспорт и логистика являются основой глобализации. Они приводят в действие международную торговлю и обслуживающие ее производственно-сбытовые цепочки, создавая при этом условия для более глубокой интеграции рынков. Однако эта стратегическая отрасль во все большей степени выходит на первый план при обсуждении проблемы уязвимости. То обстоятельство, что сектор транспорта и логистики более других подвержен влиянию дестабилизирующих факторов, лишает его возможности эффективно содействовать реализации процесса устойчивого развития, в котором главной движущей силой выступает торговля.

51. За последние годы возникали многочисленные взаимосвязанные проблемы, усиливающие уязвимость транспортной инфраструктуры и подрывающие эффективность мер по упрощению транспортных и торговых процедур. Эти проблемы включают в себя различные риски, охватывающие экономические, социальные, экологические, нормативные, технические и рыночные факторы. К числу конкретных примеров относятся возникновение все более серьезных геополитических рисков, ухудшение состояния окружающей среды, зависимость от ископаемых видов топлива, изменение климата, угрозы безопасности, радикальные технические достижения, новые требования в отношении упрощения процедур трансграничной торговли и кибербезопасности.

#### **Содействие устойчивому развитию транспортных систем и логистических услуг**

52. Многие развивающиеся страны и НРС постоянно сталкиваются с транспортными проблемами, которые могут еще больше обостриться в результате роста уязвимости. К ним относятся дефицит транспортной инфраструктуры, ограниченный доступ к транспортным сетям, отсутствие инвестиций и доступа к финансам и непомерно высокие транспортные издержки, которые снижают конкурентоспособность торговли развивающихся стран и замедляют экономическое развитие и социальный прогресс. Уязвимость транспортно-логистических систем особенно очевидна во многих МОРАГ и не имеющих выхода к морю развивающихся странах, вынужденных преодолевать серьезные трудности с учетом уникальных географических, экономических и логистических условий, в которые они поставлены. Дополнительные трудности, с которыми сталкиваются эти страны, обусловлены их неблагоприятным географическим положением, небольшими размерами, ограниченными объемами торговли, ограниченностью транспортных возможностей и зачастую несбалансированностью торговых потоков, в результате чего повышаются транспортные издержки и еще больше возрастает уязвимость транспортной отрасли к внешним потрясениям.

53. В качестве источника уязвимости, создающего угрозу устойчивому развитию транспортно-логистических систем, все чаще указываются внешние факторы, связанные с транспортной деятельностью. Они могут свести на нет некоторые преимущества, обеспечиваемые отраслью. Когда используемая в этой отрасли практика является нерациональной, она порождает внешние издержки, наносящие ущерб окружающей среде и обществу в целом. К числу основных негативных факторов внешнего воздействия, связанных с данным сектором, относятся истощение природных ресурсов (например, запасов ископаемых видов топлива, земельных ресурсов), ухудшение состояния окружающей среды (загрязнение, заражение, шум, износ и старение), благосостояние человека (безопасность, перенаселенность) и изменение климата (углеродные выбросы и адаптация).

54. В настоящее время на долю грузовых перевозок, т. е. перевозок товаров, приходится 27% от общего объема потребляемой на транспорте энергии, а также около 7% выбросов парниковых газов в масштабах всей мировой экономики, что, в

частности, вызвано ростом мирового объема торговли и перевозок<sup>24</sup>. В то же время ожидается, что к 2050 году объемы связанных с торговлей международных грузовых перевозок возрастут в 4,3 раза по сравнению с 2010 годом<sup>25</sup>. В 2050 году треть мирового объема торговли будет приходиться на долю развивающихся стран по сравнению с 15% в 2010 году. К 2050 году ожидается рост мирового объема грузовых перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом соответственно более чем в три и более чем в пять раз<sup>26</sup>. Эти тенденции подчеркивают те вызовы, с которыми сталкивается транспортная отрасль, и повышают ее уязвимость к неустойчивым моделям. Для решения этих проблем потребуется учет факторов устойчивости на стадиях планирования и принятия стратегических решений. Для снижения воздействия факторов уязвимости на транспортно-логистические системы требуется, среди прочего, осуществлять меры и действия, которые поощряли бы развитие экономически эффективных, конкурентоспособных, доступных в плане затрат и социально инклюзивных (смешанных) транспортных систем, при этом одновременно преследуя цели повышения энергоэффективности и экологической безопасности.

55. Разработка и внедрение устойчивых транспортно-логистических систем, особенно в развивающихся регионах, имеет решающее значение для устранения различных факторов уязвимости, с которыми сталкивается транспортный сектор. Необходимы комплексные подходы в целях оказания развивающимся странам помощи в создании потенциала для обеспечения того, чтобы их транспортно-логистические системы были лучше подготовлены для реагирования на разнообразные факторы уязвимости. Направления, по которым необходимо принимать меры, включают улучшение понимания рисков, их воздействия и последствий для транспортно-логистических систем развивающихся стран. Вслед за этим также предполагается накапливание и распространение передового опыта в области устойчивого развития транспорта, разработка глобальных стандартов для оценки показателей устойчивости, поощрение сотрудничества между различными заинтересованными субъектами сектора (включая частных и государственных), обеспечение доступа к технологиям, облегчение доступа к финансированию и укрепление потенциала директивных органов в развивающихся регионах в области разработки рациональных и взвешенных национальных стратегий и нормативно-правовой базы.

56. Учитывая эти соображения и признавая различные причины, порождающие факторы уязвимости и риски для транспортно-логистических систем, ЮНКТАД все более ориентирует свою работу по вопросам транспорта и логистики на содействие развитию устойчивых систем грузовых перевозок, в том числе устойчивых систем морского транспорта и транспортных/транзитных/экономических коридоров. Эта работа направлена, в частности, на оказание поддержки МОРПАГ Карибского бассейна и развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в Восточной Африке<sup>27</sup>.

### **Повышение устойчивости транспортной инфраструктуры: прибрежная транспортная инфраструктура**

57. С учетом того, что более 80% объема мировой торговли перевозится по морю, международный морской транспорт и порты выступают ключевыми связующими звеньями в глобальных производственно-сбытовых цепочках, от которых

<sup>24</sup> UNCTAD Framework for Sustainable Freight Transport and Toolkit, имеется на веб-сайте <https://www.sft-framework.org/>.

<sup>25</sup> Organization for Economic Cooperation and Development, 2015, *ITF Transport Outlook 2015*, OECD Publishing/International Transport Forum, Paris.

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Более подробную информацию о работе ЮНКТАД по вопросам устойчивых систем грузовых перевозок и развития транспортных сетей и коридоров см. на веб-сайте <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services.aspx>; по вопросам развития транспортных сетей и коридоров см. <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>; и о деятельности ЮНКТАД по оказанию технической помощи см. <https://unctadsftportal.org/unctad/unctadtechnicalassistanceprogrammesandactivities/>.

существенным образом зависит доступ всех стран, включая страны, не имеющие выхода к морю, к глобальным рынкам. Последствия изменения климата, в частности повышение уровня моря, экстремальные погодные явления и рост температур, могут как прямым, так и косвенным образом сказаться на работе портов, а также в целом на международной торговле и перспективах развития наиболее уязвимых стран, в том числе НРС и МОРАГ.

58. Особенно актуальными в контексте устойчивого развития морского транспорта, борьбы с загрязнением с судов и рационального использования прибрежной зоны являются Цели 14, 9 и 13 в области устойчивого развития, а также задача 1.5 Цели 1.

59. С учетом стратегической роли морских портов и других ключевых объектов транспортной инфраструктуры в рамках системы глобальной торговли и экономических издержек, возникающих в связи с изменением климата из-за возможных задержек и сбоев на любых этапах глобальных производственно-сбытовых цепочек, повышение устойчивости и адаптация к изменению климата ключевых объектов транспортной инфраструктуры имеют стратегическое экономическое значение. Исследовательская работа и деятельность ЮНКТАД по оказанию технической помощи, а также итоги ряда совещаний экспертов способствовали повышению информированности и активизации процесса международных дискуссий по этим вопросам<sup>28</sup>.

60. Среди недавней работы ЮНКТАД можно отметить проект по оказанию технической помощи, в рамках которого основное внимание уделялось важнейшим объектам прибрежной транспортной инфраструктуры в МОРАГ в Карибском море с использованием инновационных методологических подходов<sup>29</sup>. К числу главных результатов проекта относятся оценка возможных сбоев в работе и риска затопления морскими водами восьми прибрежных международных аэропортов и морских портов Ямайки и Сент-Люсии в рамках различных климатических сценариев; а также разработка передаваемой методологии планирования мер по адаптации для МОРАГ. Некоторые основные выводы, сделанные по итогам этого проекта<sup>30</sup>, были использованы при подготовке специального доклада Межправительственной группы экспертов по изменению климата *Глобальное потепление на 1,5 °C*, в котором отмечается существенное увеличение не позднее чем в 2030-е годы рисков затопления морскими водами важнейших объектов прибрежной транспортной инфраструктуры МОРАГ в результате изменения климата, если не будут предприняты дальнейшие меры по адаптации к изменению климата.

61. В специальном совещании экспертов по теме «Адаптация международных перевозок к последствиям изменения климата: подготовка к будущему», состоявшемся в Женеве в апреле 2019 года, приняли участие технические эксперты, ключевые заинтересованные стороны от отрасли, а также некоторые международные организации<sup>31</sup>. Цель совещания заключалась в определении эффективных путей оказания поддержки в принятии мер по адаптации к изменению климата, повышению жизнестойкости и укреплению потенциала во всех тесно взаимосвязанных видах перевозок и глобальных производственно-сбытовых цепочках и в разработке некоторых стратегических рекомендаций для оказания помощи в подготовке к

<sup>28</sup> См., например, <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx>; информацию о работе ЮНКТАД на двадцать четвертой Конференции Сторон и о повышении устойчивости морских портов к изменению климата см. на веб-сайте <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1949>; а также о необходимости уменьшения экономических потерь в результате бедствий см. <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1882> (по состоянию на 13 сентября 2019 года).

<sup>29</sup> См. SIDSport-ClimateAdapt.unctad.org.

<sup>30</sup> См. IN Monioudi, R Asariotis, A Becker, C Bhat, D Dowding-Gooden, M Esteban, L Feyen, L Mentaschi, A Nikolaou, L Nurse, W Phillips, DAY Smith, M Satoh, U O'Donnell Trotz, AF Velegrakis, E Voukouvalas, MI Vousdoukas and R Witkop, 2018, Climate change impacts on critical international transportation assets of Caribbean small island developing States (SIDS): The case of Jamaica and Saint Lucia, *Regional Environmental Change*, 18:2211–2225.

<sup>31</sup> См. <https://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=2092> (по состоянию на 13 сентября 2019 года).

проведению Саммита Организации Объединенных Наций по мерам в области изменения климата в сентябре 2019 года. Цель совещания также состояла в содействии продвижению по пути реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и рассмотрении вариантов проведения неофициального международного форума по адаптации транспорта.

62. В работе над вопросами адаптации к изменению климата и повышения устойчивости перевозок в рамках глобальных производственно-сбытовых цепочек требуется комплексный и системно-ориентированный подход, и при этом необходимо учитывать соответствующие соображения в рамках обычных процессов осуществления перевозок и планирования и обеспечить сотрудничество между заинтересованными сторонами. В связи с этим к приоритетным задачам относится повышение качества данных для оценки рисков, включая создание баз данных по всем транспортным объектам, землепользованию, региональным экономическим системам, погодным условиям и изменению климата; обмен знаниями и опытом по вопросам укрепления жизнестойкости транспортной инфраструктуры и систем; и разработка общих методов оценки успеха. Не менее важными являются повышение квалификации специалистов-практиков в области транспортной инфраструктуры и инвестиции в людские ресурсы и навыки, в частности на местном уровне, в целях обеспечения планирования долгосрочной устойчивости.

63. В связи с этим стоит также отметить результаты недавнего обследования портовых предприятий в контексте воздействий изменения климата и адаптации, подготовленного ЮНКТАД в сотрудничестве с международными ассоциациями портовых предприятий и другими экспертами<sup>32</sup>. Цель этого обследования состояла в углублении понимания того, как погодные условия и связанные с климатом факторы воздействуют на работу портов, и определении наличия данных и потребностей в информации, а также в оценке нынешнего уровня жизнестойкости и готовности портов. Хотя большинство участвовавших в обследовании портов подверглись воздействию погодных/климатических явлений, включая экстремальные погодные явления, в ходе обследования были выявлены значительные пробелы в наличии соответствующей информации в случае морских портов всех размеров и из всех регионов, что сказалось на эффективности оценки рисков, связанных с изменением климата, и на планировании мер в области адаптации.

### **Упрощение процедур торговли**

64. В условиях мира, который становится все более взаимосвязанным, задача упрощения процедур торговли для развивающихся стран, включая НРС, становится как никогда важной. Эффективные реформы в сфере упрощения процедур торговли играют ключевую роль как в снижении подверженности страны факторам уязвимости в области торговли, так и в развитии страны после успешного осуществления реформ<sup>33</sup>. Выгоды от проведения торговых реформ для развивающихся стран значительны. Эффективные и упрощенные процедуры торговли приводят не только к сокращению затрат и времени при осуществлении торговых операций, но и ведут к снижению барьеров на пути интеграции малых и средних предприятий в глобальные производственно-сбытовые цепочки, а также росту доходов государства. Реформы в области упрощения процедур торговли также могут помочь странам в подготовке к растущей цифровой экономике и электронной торговле, которые, как ожидается, будут преобладать в глобальной торговой системе в предстоящие годы.

65. В условиях, когда проведение реформ в области упрощения процедур торговли уже превратилось в обязательство для 164 членов Всемирной торговой организации в соответствии с Соглашением об упрощении процедур торговли, развивающимся странам, включая НРС, необходимо будет уделять еще больше внимания упущениям при проведении своих национальных реформ в области упрощения процедур

<sup>32</sup> См. R Asariotis, H Benamara, V Mohos-Naray, 2017, Port industry survey on climate change impacts and adaptation, Research Paper No. 18, UNCTAD.

<sup>33</sup> См. <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1625> (по состоянию на 16 сентября 2019 года).

торговли, в том числе МОРАГ, которые особенно нуждаются в реформах в области упрощения процедур торговли и систем управления портовым хозяйством, а также не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые особенно уязвимы в том, что касается приграничного сотрудничества и транзита. Для того чтобы это произошло, необходимо, чтобы реформы в области упрощения процедур торговли осуществлялись и применялись надлежащим образом. Важно, чтобы страны выполняли свои обязательства в соответствии с индивидуально взятыми на себя обещаниями.

66. Для развивающихся и наименее развитых стран выполнение многих обязательств по упрощению процедур торговли в рамках Соглашения об упрощении процедур торговли является непростой задачей, и многие страны до сих пор не завершили процесс направления необходимых уведомлений. Потребуется значительная политическая воля к осуществлению перемен, а также политические и процедурные преобразования, упрощения, рациональное управление, людские ресурсы и значительные инвестиции, и все это в условиях создания надежных государственно-частных партнерств.

67. Несмотря на заметные признаки прогресса в деле упрощения процедур торговли в развивающихся странах, включая НРС, проблемы сохраняются. Возникновение новых угроз и факторов уязвимости в многосторонней торговой системе порождает как проблемы, так и возможности для развивающихся стран, включая НРС. Рост протекционизма, а также повышение напряженности в торговых отношениях между крупными странами создают для развивающихся стран, включая НРС, все более неопределенное положение. Поскольку большинство этих стран расширяют торговлю промежуточными товарами, таможенные тарифы могут привести к росту цен и сделать товары из развивающихся стран неконкурентоспособными. С другой стороны, эти новые угрозы могут создавать для развивающихся стран уникальные возможности для расширения торговли, увеличения доли на рынке в результате создания благоприятных условий торговли, совершенствования торговых процедур и других соответствующих реформ в области упрощения процедур торговли.

68. Реформу в области упрощения процедур торговли невозможно завершить за один день, поскольку это длительный процесс. Межведомственное сотрудничество, межправительственное сотрудничество и координация усилий частного и государственного сектора – это лишь некоторые из основополагающих институциональных мер, необходимых для последовательного осуществления реформ в сфере упрощения процедур торговли. Таким образом, необходимо постоянно укреплять и обеспечивать ресурсами национальные комитеты по упрощению процедур торговли в развивающихся странах, включая НРС, с тем чтобы они эффективно выполняли свою роль в деле координации деятельности заинтересованных сторон и служили платформой для межправительственного и межведомственного сотрудничества. Все более очевидна важная роль эффективного национального комитета по упрощению процедур торговли в налаживании межведомственного сотрудничества<sup>34</sup>.

69. В ходе проведения реформ в деле упрощения процедур торговли важно наметить реалистичные дорожные карты по упрощению процедур торговли, обращая особое внимание на недоработки, цели, сроки и инвестиционные потребности и при этом осуществляя контроль и оценку достигнутого прогресса. В связи с этим можно отметить, что в Соглашении об упрощении процедур торговли предусматривается оказание помощи развивающимся странам, включая НРС, в деле проведения реформ в области упрощения процедур торговли в соответствии с положениями об особом и дифференцированном режиме.

70. ЮНКТАД также оказывает разнообразную помощь развивающимся странам, включая НРС, в деле осуществления реформ в области упрощения процедур торговли, способствуя укреплению потенциала заинтересованных сторон в государственном и

<sup>34</sup> См. <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1961>.

частном секторах на национальном, региональном и международном уровнях. Мероприятия по укреплению потенциала рассчитаны на национальные комитеты по упрощению процедур торговли и включают помощь в осуществлении конкретных обязательств, таких как создание механизма «единого окна», автоматизация и обеспечение транспарентности, а также в разработке приемлемых для банков проектных предложений.

71. В связи с этим на протяжении более 35 лет по просьбе государств-членов ЮНКТАД оказывает техническую помощь развивающимся странам по таможенным вопросам в целях автоматизации и модернизации таможенных процедур в рамках программы АСОТД (Автоматизированная система обработки таможенных данных). В настоящее время на АСОТД, которая действует в 101 стране и территории, приходится почти половина общего бюджета ЮНКТАД на оказание технической помощи. Благодаря автоматизации таможенных процедур и создания возможностей для осуществления таможенных реформ в целях упрощения процедур торговли АСОТД способствует повышению транспарентности и сокращению сроков таможенного оформления товаров, повышая конкурентоспособность частного сектора в развивающихся странах. Важно отметить, что в результате использования АСОТД также систематически увеличиваются таможенные поступления в странах-бенефициарах, обеспечивая столь необходимые бюджетные ресурсы для финансирования стратегий в области развития.

72. Развитие и расширение международной торговли должны осуществляться на устойчивой основе, с тем чтобы свести к минимуму негативные последствия, которые в результате роста объема торговли сказываются на нашем обществе. Поэтому реформы по упрощению процедур торговли должны быть тесно увязаны с соблюдением стандартов. Развивающиеся страны, включая НРС, могли бы использовать возможности новых технологий, позволяющих оптимизировать торговые процедуры, сохраняя при этом торговые риски на низком уровне. Необходимо также проводить жизнеспособные стратегии, направленные на защиту секторов и отраслей, уязвимых к воздействию неблагоприятных изменений в международной торговле и конкуренции со стороны иностранных компаний.

73. При надлежащем осуществлении реформы в области упрощения процедур торговли могли бы содействовать осуществлению усилий развивающихся стран, включая НРС, по облегчению импорта и экспорта, получению доходов для финансирования инвестиций, искоренению нищеты и расширению торговли во имя процветания. Таким образом, развитие торговли является необходимым условием реализации повестки дня в области развития и должно быть включено в национальные планы развития.

---