



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
7 March 2017
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Семьдесят третья сессия

Бангкок, 15-19 мая 2017 года

Пункт 2d предварительной повестки дня*

**Специальный орган по наименее развитым,
не имеющим выхода к морю развивающимся странам
и тихоокеанским островным развивающимся странам:**

Доклад о развитии стран с особыми потребностями

Азиатско-Тихоокеанского региона, 2017 год

Резюме доклада о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона, 2017 год

Записка секретариата

Резюме

Инфраструктура обеспечивает большие экономические социальные и экологические выгоды и поэтому имеет ключевое значение для развития. Она прежде всего важна для развития стран с особыми потребностями, поскольку она позволяет им преодолевать структурные препятствия. Ее значение признано в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, поскольку она косвенно и непосредственно затрагивает несколько Целей в области устойчивого развития. В Венской программе действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов, в Программе действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011-2020 годов и Программе действий по ускоренному развитию малых островных и развивающихся государств («Путь САМОА») инфраструктура также рассматривается в качестве одной из приоритетных областей развития.

В настоящем документе, который основывается на *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2017* («Доклад о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона, 2017 год: инвестиции в

* E/ESCAP/73/L.1.



инфраструктуру в целях инклюзивного и устойчивого будущего») основное внимание уделяется физической инфраструктуре, охватывающей транспорт, энергетику, информационно-коммуникационные технологии и водоснабжение и санитарии. В нем представлен индекс доступа к физической инфраструктуре, который был разработан Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО) для освещения многоплановой концепции инфраструктуры и создания инструмента для стратегий развития инфраструктуры, которые содействуют устойчивому развитию.

Страны с особыми потребностями испытывают большую нехватку инфраструктуры, которая ограничивает их развитие. В то же время ее ликвидация и эксплуатация существующей инфраструктуры требуют значительных финансовых ресурсов, особенно с учетом растущего спроса на инфраструктуру в результате постепенного увеличения доходов, роста населения и быстрой урбанизации в этих странах. Однако в большинстве из них ресурсы ограничены. В настоящем документе рассматриваются те секторы инфраструктуры, которые имеют самое важное значение для развития наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств, соответственно.

Комиссия, возможно, рассмотрит анализ и рекомендации, содержащиеся в настоящем документе, и даст указания о дальнейшем содействии адаптации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в странах Азиатско-Тихоокеанского региона с особыми потребностями.

I. Введение

1. Инфраструктура обеспечивает большие экономические, социальные и экологические выгоды. Она позволяет оказывать услуги населению, предоставляет ему полномочия и обеспечивает связи между людьми и рынками. Инвестиции в инфраструктуру содействуют росту производительности в результате повышения совокупного спроса на основе расширения масштабов строительства и занятости в долгосрочной перспективе и в результате повышения потенциала снабжения экономики в долгосрочной перспективе. Поэтому развитие инфраструктуры имеет важное значение для развития, прежде всего, для стран с особыми потребностями – наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств, – поскольку инфраструктура позволяет им преодолевать структурные препятствия.

2. Важность инфраструктуры для развития подчеркивается приоритетным значением, придаваемым ей в согласованных на международном уровне целях развития. Например, Цель 9 в области устойчивого развития Повестки дня в области устойчивого развития на период 2030 года заключается в создании прочной инфраструктуры, содействии обеспечению всеохватной и устойчивой индустриализации и внедрении инноваций. Эта цель подчеркивает необходимость создания надежной, инклюзивной, устойчивой и прочной инфраструктуры для содействия экономическому развитию и обеспечения благосостояния человека. В Аддис-Абебской программе действий третьей

Международной конференции по финансированию развития государства-члены постановили создать Глобальный форум по вопросам инфраструктуры для решения проблем, затрагивающих инфраструктуру, выявления возможностей для инвестиций и сотрудничества, а также для работы по обеспечению того, чтобы инвестиции были устойчивыми в экологическом, социальном и экономическом планах. Вопросы инфраструктуры также занимают важное место в Программе действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011-2020 годов, в Венской программе действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов и в Программе «Путь САМОА».

3. В настоящем документе рассматриваются вопросы развития физической инфраструктуры и экономические, социальные и экологические последствия этого. В разделе II анализируются нынешнее состояние и нехватка инфраструктуры в странах с особыми потребностями. В разделе III представлен индекс доступа к физической инфраструктуре и на его основе анализируется воздействие инфраструктуры на экономические и социальные показатели. Поскольку в странах с особыми потребностями отмечается значительная нехватка объектов инфраструктуры, в разделе IV рассматривается вопрос о том, какие ресурсы необходимы для того, чтобы устранить эту нехватку, и вопросы о том, каким образом и при помощи каких механизмов страны с особыми потребностями могут мобилизовать требуемые ресурсы и решить связанные с этим задачи.

II. Нынешнее состояние инфраструктуры

4. Наличие, качество и тип инфраструктуры варьируются по странам с особыми потребностями ввиду различных экономических условий, географических характеристик и демографических аспектов. Эти страны также располагают различными институциональными потенциалами, которые имеют важное значение для приоритизации и определения порядка развития и эксплуатации объектов инфраструктуры, а также для отбора наиболее надлежащих механизмов финансирования этих потребностей. В целом, неадекватное развитие инфраструктуры и плохая эксплуатация существующих объектов обуславливают большой дефицит инфраструктуры в этих странах.

5. Настоящий документ посвящен четырем измерениям физической инфраструктуры, которые имеют особое значение для развития: транспорт, энергетика, информационно-коммуникационная технология (ИКТ) и водоснабжение и санитария. Развитие инфраструктуры в этих четырех секторах оказывает непосредственное воздействие на экономику, социальное развитие и экологическую устойчивость.

A. Транспорт

6. Хорошо развитые транспортные сети сокращают затраты на перевозки и укрепляют обратные и прямые экономические связи, которые имеют важное значение для подключения внутренних рынков к региональным производственным сетям. Они также повышают эффективность распределения ресурсов. Поэтому, устойчивые транспортные системы играют большую роль в развитии, обеспечивая доступ к экономическим и социальным возможностям, содействуя передвижению людей, товаров, рабочей силы, ресурсов, продуктов и

идей, создавая рыночные возможности, позволяя производителям использовать местные преимущества и расширять системы снабжения за пределы границ. Ключевые транспортные секторы (автомобильные дороги, железные дороги, морские порты, аэропорты, сухие порты и другие объекты транспортной инфраструктуры) являются одним из предварительных факторов экономического роста.

8. Транспортная инфраструктура часто отличается плохим качеством, поскольку стратегии создания и финансирования новых объектов транспортной инфраструктуры, как правило, рассматриваются в качестве более приоритетных по сравнению с вопросами ее эксплуатации. В результате этого большая доля автомобильных дорог в этих странах не имеет асфальтового покрытия. Например, во всех семи наименее развитых странах, по которым есть данные, заасфальтировано менее 60 процентов автодорог. По сравнению с этим, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, за исключением Монголии, отмечается более высокая процентная доля заасфальтированных автодорог, в отличие от среднего регионального показателя по другим развивающимся странам региона. Хотя данные по малым островным развивающимся государствам ограничены, в большинстве из них существуют такие условия, которые аналогичны условиям в менее развитых странах.

9. Железнодорожный транспорт также играет важную роль в развивающихся странах, прежде всего в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, которые являются основными экспортерами минеральных ресурсов. Ввиду своего относительно более крупного размера, Фиджи является единственным малым островным государством, располагающим железнодорожной линией, в то время как большинство наименее развитых стран практически не имеют таковых¹. Более того, эффективность железнодорожного транспорта страдает в результате наличия различных технических стандартов и недостающих важных участков в железнодорожной инфраструктуре региона, что мешает этой системе функционировать непрерывным образом². На деле в настоящее время, по оценкам, в сети Трансзиатских железных дорог не хватает 10 900 километров путей, что составляет 9,3 процента от общей протяженности сети. Субрегион Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), на которую приходится 42 процента недостающих участков, является наиболее плохо обеспеченным железнодорожным сообщением, хотя все субрегионы в той или иной степени страдают от отсутствия участков железных дорог, в частности, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах.

В. Энергетика

10. Наличие энергии является одним из предварительных условий экономического роста, а энергетические службы содействуют социальному развитию путем, например, улучшения результатов в сфере образования и здравоохранения. Доступ к базовым энергетическим ресурсам означает наличие доступа не только к электричеству для целей освещения, но также и к чистым

¹ В настоящее время в регионе осуществляется несколько проектов по строительству железнодорожных линий, включая высокоскоростную железнодорожную линию между Куньминем (Китай) и Вьентьяном.

² Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), *Bridging Transport, ICT and Energy Infrastructure Gaps for Seamless Regional Connectivity* (ST/ESCAP/2703). См. www.unescap.org/sites/default/files/LLDCs%20paper.pdf.

видам топлива для приготовления пищи и обогрева. Как правило, скромные увеличения объемов потребления электричества в расчете на душу населения приводят к гораздо большим улучшениям в сфере развития человека, свидетельствуя о том, что энергетика играет более важную роль в странах на промежуточном этапе экономического развития по сравнению с теми странами, которые уже в полной мере развиты.

11. К сожалению, почти половина населения, проживающего в странах региона с особыми потребностями, 45 процентов или приблизительно 140 млн. человек, не располагает доступом к системам электроснабжения, включая 60 млн. человек в Бангладеш, 36 млн. человек в Мьянме, 17 млн. в Афганистане и 10 млн. в Камбодже. Обеспечение доступа к энергии имеет особенно важное значение для малых островных развивающихся государств с учетом их архипелагического характера. Например, в Папуа - Новой Гвинее, в состав которой входит более 600 островов, национальный показатель электрификации составляет лишь 18 процентов, на Соломоновых Островах, население которых проживает на 350 островах, этот показатель составляет 23 процента. Хотя между не имеющими выхода к морю развивающимися странами существуют большие различия, лишь три из 12 наименее развитых стран региона – Бутан, Лаосская Народная Демократическая Республика и Непал – располагают показателями доступа, превышающими 60 процентов, средний уровень для всех стран с особыми потребностями, при этом они также являются не имеющими выхода к морю развивающимися странами. В том, что касается потребления электроэнергии, то потребление на душу населения гораздо больше в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азии по сравнению с наименее развитыми странами. Одна из причин, по которой показатели электропотребления остаются низкими в наименее развитых странах, связана с низкими уровнями электрификации.

С. Водоснабжение и санитария

12. Инфраструктура водоснабжения и санитарии необходима для того, чтобы люди располагали доступом к чистой воде и безопасным системам удаления отходов. Доступ к этой инфраструктуре имеет важное значение для улучшения социального благосостояния, поскольку его отсутствие приводит к экономическим потерям и проблемам со здоровьем. Например, каждый год, по оценкам, в Бангладеш в результате неадекватной санитарии потери составляют 4,2 млрд. долларов США, или 6,3 процента валового внутреннего продукта (ВВП) страны. Доступ к чистой воде не только оказывает прямое воздействие на состояние здоровья, он также высвобождает время и ресурсы, расходуемые на борьбу с плохим качеством воды, позволяя использовать их для других видов производственной деятельности. Хотя страны практически не могут контролировать естественные запасы воды, инфраструктура и институты могут содействовать более эффективному и продуктивному использованию этого ресурса.

13. Доступ к системам водоснабжения и санитарии значительно различается по странам: некоторые пользуются выгодами гораздо лучшего водоснабжения и санитарии по сравнению с другими. Некоторые страны, такие, как Афганистан, Монголия и Папуа – Новая Гвинея, демонстрируют относительно плохие показатели доступа к улучшенным системам водоснабжения и санитарии по сравнению с их уровнем доходов, в то время как другие страны, такие как

Армения, Бангладеш и Бутан, демонстрируют относительно хорошие показатели. В целом, доступ к улучшенным системам водоснабжения и санитарии, как правило, более ограничен в сельских районах по сравнению с городами. Поэтому, в то время как в период 2013 – 2015 годов в среднем 90 процентов населения обладали доступом к улучшенным системам в городских районах стран с особыми потребностями, соответствующие показатели были значительно более низкими в относительном выражении в сельских районах.

D. Информационно-коммуникационная технология

14. Распространение информационно-коммуникационной технологии предоставляет огромные возможности для ускорения процесса развития человека, устранения цифрового разрыва и формирования общества знаний. Информационно-коммуникационная технология является ключом для ускорения процесса достижения Целей в области устойчивого развития. Например, все большее распространение мобильной и широкополосной Интернет связи на фоне сокращения затрат может преобразовать процесс предоставления таких общественных услуг, как услуги в сфере здравоохранения и образования. Одним из показателей развития информационно-коммуникационной технологии является доступ к услугам телефонной связи. Хотя число абонентов фиксированной телефонной связи сокращается в условиях распространения мобильной/сотовой связи, число подписчиков фиксированной телефонной связи остается одним из важных показателей развития инфраструктуры, поскольку такая связь служит основой для фиксированной широкополосной инфраструктуры. В этом плане уместным показателем являлось бы число абонентов фиксированной и мобильной телефонной связи. Показатели распространения телефонной связи особенно низки во многих наименее развитых странах, хотя в последние годы отмечается их значительное увеличение. По сравнению с этим в ряде не имеющих выхода к морю развивающихся стран темпы распространения мобильной связи замедляются ввиду уже достигнутых высоких уровней этого.

15. Доступ к Интернету служит еще одним важным показателем, характеризующим инфраструктуру ИКТ. Хотя несколько не имеющих выхода к морю развивающихся стран демонстрируют хорошие показатели в этом плане, соответствующие данные о распространении Интернета особенно низки в наименее развитых странах. На деле, в регионе существует вызывающий беспокойство разрыв по широкополосной связи в регионе: в 32 странах региона с особыми потребностями было менее пяти подписчиков фиксированной широкополосной связи на 100 жителей по состоянию на 2015 год по сравнению с Республикой Кореей, где широкополосной связью охвачено 40 процентов населения.

III. Индекс доступа к физической инфраструктуре

16. Многоплановый характер инфраструктуры затрудняет сравнение ее состояния по странам и времени. Для того чтобы преодолеть этот недостаток, ЭСКАТО разработала комплексный индекс доступа к физической инфраструктуре, предназначенный для проведения количественной оценки физической инфраструктуры по четырем секторам в регионе и для сравнения того, каким образом страны с особыми потребностями соотносятся друг с

другом и с другими развивающимися странами в регионе. Этот индекс также может использоваться в качестве инструмента для разработки стратегий развития в поддержку устойчивого развития.

17. Он основывается на четырех подиндексах, каждый из которых включает два показателя, характеризующих доступ к физической инфраструктуре по соответствующему измерению. Поэтому индекс охватывает восемь показателей. Выбор этих показателей производится с учетом их значения для сектора и наличия данных по странам с особыми потребностями в регионе. Для расширения охвата стран и данных в период 2013-2015 годов показатели рассчитывались с учетом трехлетней средней величины³.

18. Индекс рассчитывается для 41 страны Азиатско-Тихоокеанского региона, из которых 23 являются странами с особыми потребностями, 15 – прочими развивающимися странами региона и 3 – развитыми странами региона (Австралия, Новая Зеландия и Япония) (таблица 1). На долю этой 41 страны приходится 98 процентов населения региона и 95 процентов его ВВП. Три страны с особыми потребностями относятся к числу десяти стран, располагающих самым лучшим доступом к инфраструктуре в регионе: Азербайджан, Казахстан и Мальдивские Острова. Все страны с самым худшим доступом к инфраструктуре – это страны с особыми потребностями, семь из которых являются наименее развитыми странами.

Таблица 1

Индекс доступа к физической инфраструктуре по странам с особыми потребностями и другим группам стран в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2013-2015 годы

<i>Страна</i>	<i>Балл</i>
Страны с особыми потребностями	
Казахстан	0,520
Азербайджан	0,476
Мальдивские Острова	0,463
Армения	0,453
Фиджи	0,394
Тонга	0,371
Кыргызстан	0,370
Узбекистан	0,365
Самоа	0,350
Таджикистан	0,309
Бангладеш	0,277
Туркменистан	0,269
Бутан	0,269
Монголия	0,235

³ Более подробная информация о методологии и подиндексах содержится в докладе *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2017: Investing in Infrastructure for an Inclusive and Sustainable Future* (издание Организации Объединенных Наций, готовится к публикации).

Федеративные Штаты Микронезии	0,232
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,225
Непал	0,217
Вануату	0,200
Мьянма	0,198
Камбоджа	0,186
Соломоновы острова	0,113
Афганистан	0,072
Папуа – Новая Гвинея	0,070
Средний балл по всем странам с особыми потребностями	0,288
Прочие развивающиеся страны региона	0,431
Развитые страны региона	0,633

19. Индекс также выделяет различия по конкретным группам стран с особыми потребностями. Интересно отметить, что две самых крупных развивающихся страны по численности населения, а именно Китай и Индия, отстают от некоторых других стран региона. Китай (19 место) не входит в число десяти ведущих стран, в то время как Индия (31 место) относится к последней четверти группы в составе 41 страны.

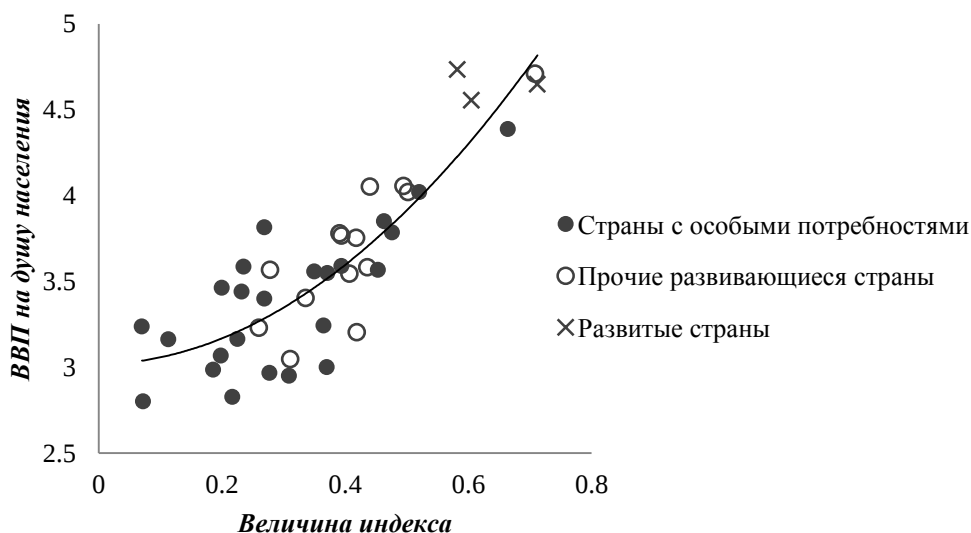
20. Средний индекс по странам с особыми потребностями гораздо ниже такого индекса по развивающимся странам, что свидетельствует о наличии явных различий в доступе к физической инфраструктуре, существующих между развитыми странами, странами с особыми потребностями и другими развивающимися странами. Поэтому большая задача связана с ликвидацией инфраструктурного дефицита в странах с особыми потребностями.

Воздействие процесса развития инфраструктуры

21. Предполагается, что развитие инфраструктуры ускоряет темпы экономического роста и распространение выгод развития на все сегменты общества, прежде всего в тех странах, в которых уровень развития по-прежнему является невысоким. Улучшение объектов инфраструктуры служит одним из ключевых факторов устойчивого развития. На деле, существует тесная связь между ИДФИ и уровнем доходов (ВВП) на душу населения в 41 стране Азиатско-Тихоокеанского региона (диаграмма I). Однако воздействие развития инфраструктуры, определенное индексом, является большим в отношении объема доходов на душу населения в других развивающихся странах региона по сравнению со странами с особыми потребностями. Это воздействие еще меньше в наименее развитых странах.

Диаграмма 1

**Индекс доступа к физической инфраструктуре и ВВП на душу населения
в ряде стран Азиатско-Тихоокеанского региона, 2013-2015 годы**

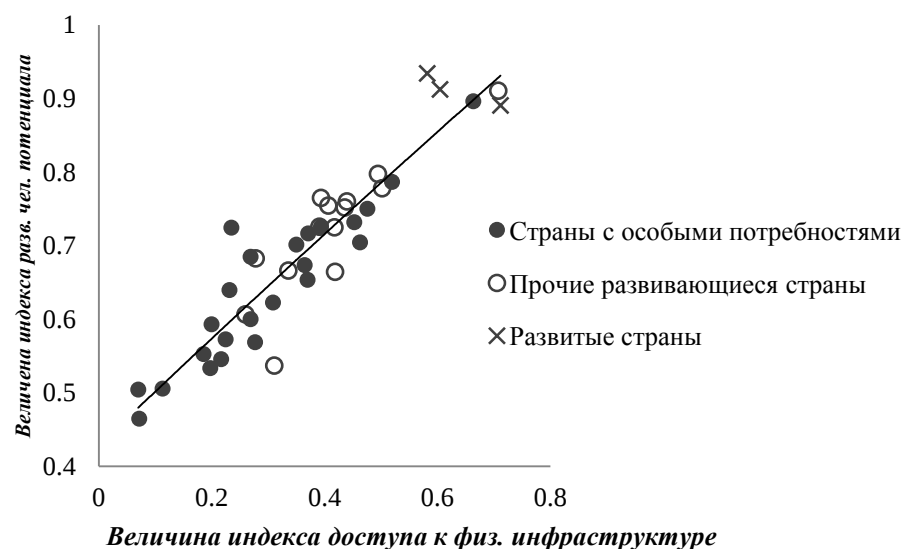


22. Улучшения в инфраструктуре также могут играть важную роль в повышении показателя развития человека. Например, в группе из 41 страны индекс по странам с особыми потребностями тесно связан с уровнем развития, определяемыми индексом развития человеческого потенциала (ИРЧП) (диаграмма II). И в этом случае индекс по развитым и развивающимся странам свидетельствует о большем воздействии на развитие человека, чем в странах с особыми потребностями, прежде всего в наименее развитых странах.

23. Что касается политики, то это может означать, что развитие инфраструктуры следует осуществлять более активным и систематическим образом на национальном уровне с тем, чтобы обеспечить распространение благ на все группы общества. Например, управление играет важную роль в определении того, насколько эффективно обеспечено руководство стратегиями, включая те из них, которые касаются развития инфраструктуры. На деле, в этом контексте воздействие процесса развития инфраструктуры на уровень дохода в расчете на душу населения и на развитие человека является большим в тех странах, в которых существуют более качественные учреждения (используемые в качестве фактора, отражающего состояние управления).

Диаграмма II

Индекс доступа к физической инфраструктуре и индекс развития человеческого потенциала в ряде стран Азиатско-Тихоокеанского региона, 2013-2015 годы



IV. Финансирование процесса эксплуатации и развития инфраструктуры

A. Потребности в финансировании

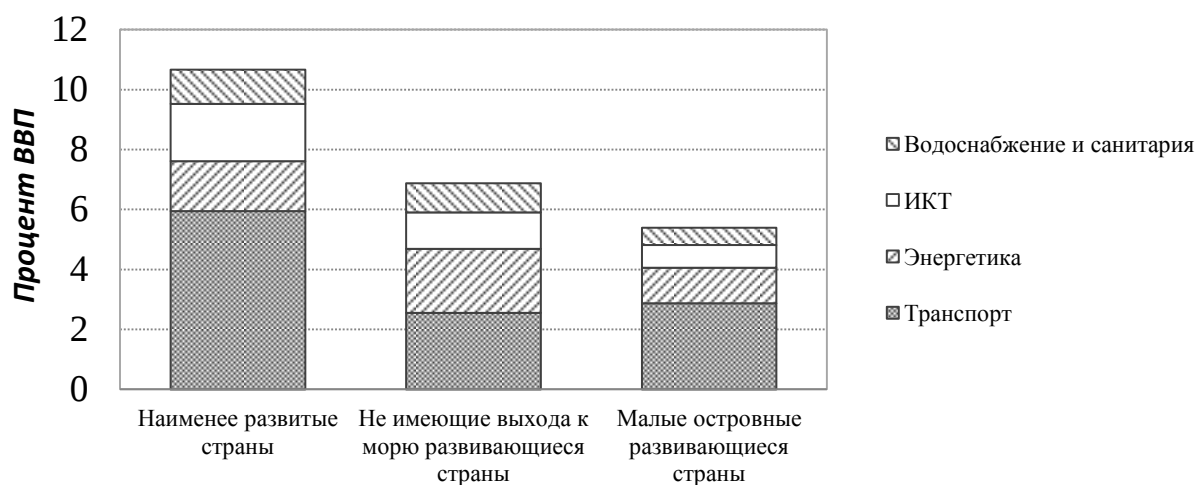
24. В Азиатско-Тихоокеанском регионе уже существуют большие потребности в финансировании инфраструктуры, которые будут увеличиваться с учетом растущего спроса на инфраструктуру, обусловленного повышением благосостояния, растущим населением и быстрой урбанизацией в регионе. Для обеспечения более устойчивого характера инфраструктуры, в частности в связи с изменением климата, требуются значительные дополнительные ресурсы, прежде всего в малых островных развивающихся государствах и других низко располагающихся прибрежных районах.

25. По оценкам ЭСКАТО, странам с особыми потребностями потребуется расходовать в среднем приблизительно 8,3 процента их ВВП в год (48 млрд. долл. США в долларах 2010 года), чтобы обеспечить всеобщий доступ к базовым объектам инфраструктуры к 2030 году. Эти оценки учитывают необходимость удовлетворять растущий спрос на новые объекты инфраструктуры и требования эксплуатации существующей инфраструктуры. По трем группам стран с особыми потребностями финансовые потребности наименее развитых стран являются самыми крупными, как в том, что касается объемов (32 млрд. долл. США), так и доли ВВП (10,7 процента). В то же время эти потребности не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств уже являются крупными и, по оценкам, составляют приблизительно 6,9 процента и 5,4 процента их соответствующих ВВП (диаграмма III). На секторальном уровне на долю транспорта приходится основная часть инвестиций, необходимых в наименее развитых странах и малых

островных развивающихся государствах (соответственно, 56 процентов и 53 процента), в то время как одна третья их часть необходима для создания объектов энергетической и транспортной инфраструктуры в не имеющих выхода к морю развивающихся странах.

Диаграмма III

Ежегодные потребности в финансировании инфраструктуры, 2016-2030 годы



26. Результаты также свидетельствуют о том, что более 42 процентов потребностей в финансовых средствах для инфраструктуры в наименее развитых странах и более 33 процентов в малых островных развивающихся государствах обусловлены существующим в них дефицитом инфраструктуры, прежде всего в секторе транспорта и энергетики (таблица 2). Это говорит о том, что обеспечение всеобщего доступа к базовым объектам инфраструктуры требует больших затрат ресурсов в этих странах. Что касается не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств, то более половины финансовых потребностей связано с затратами на эксплуатацию и замену существующих объектов.

Таблица 2

Структура потребностей в финансировании инфраструктуры, 2016-2030 годы (в процентах)

	Новый спрос	Эксплуатация	Всеобщий доступ
Наименее развитые страны	25,7	31,9	42,4
Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны	43,0	51,0	7,0
Малые островные развивающиеся страны	15,2	51,7	33,1

27. Эти оценки были бы еще более высокими в том случае, если бы учитывался новый спрос на инфраструктуру в связи с изменением климата, прежде всего по той причине, что малые островные развивающиеся государства и другие низко располагающиеся прибрежные районы сталкиваются со значительными долгосрочными расходами на улучшение и эксплуатацию

инфраструктуры для смягчения потерь и ущерба в результате воздействия изменения климата или экстремальных погодных явлений. В среднем страны с особыми потребностями нуждаются в дополнительных инвестициях в размере 1,8 процента ВВП в год для того, чтобы обеспечить устойчивость новой инфраструктуры к изменению климата, и еще 0,4 процента ВВП для того, чтобы новые электростанции работали за счет ресурсов из зеленых источников. Подводя итог, можно сказать, что общие финансовые потребности для развития инфраструктуры в странах с особыми потребностями составляют, по оценкам, 10,6 процента ВВП в год.

В. Источники и механизмы финансирования

28. Инвестиции в инфраструктуру могут финансироваться при помощи различных механизмов. Внутри стран правительства могут использовать государственные ресурсы; они также могут выдвигать инициативы по сотрудничеству с частным сектором, чтобы задействовать ресурсы обеих сторон; и они могут поддерживать инициативы, возглавляемые частными инвесторами. За пределами стран основными источниками финансирования инфраструктуры могут служить официальная помощь в целях развития (ОПР) на основе двусторонних соглашений и поддержка таких многосторонних учреждений, как многосторонние банки развития и другие региональные и международные организации. Прямые иностранные инвестиции (ПИИ), в том числе в рамках государственно - частных партнерств, и помощь от новых субъектов сотрудничества в целях развития таких, как Индия и Китай, а также новые региональные инициативы и инфраструктурные фонды во все большей степени рассматриваются в качестве жизнеспособных источников для удовлетворения потребностей в инфраструктуре стран с особыми потребностями.

29. Хотя состав капитала для инфраструктурных инвестиций значительно варьируется по странам в зависимости в основном от конкретных страновых стратегий и экономических структур, на долю государственного финансирования в среднем приходится приблизительно две третьих части от общего объема инвестиций на цели инфраструктуры в странах с особыми потребностями. В среднем частный сектор предоставляет приблизительно 15 процентов от общего объема финансирования инфраструктуры. Оставшиеся 20 процентов покрываются практически в равных долях за счет ОПР и поддержки по линии многосторонних банков развития. Эта структура финансирования аналогична и для других развивающихся стран, однако, как правило, значение ОПР и многосторонних банков развития является большим для стран с особыми потребностями, прежде всего для наименее развитых стран.

30. Внутренний государственный сектор традиционно обеспечивал финансирование инфраструктуры, покрывая львиную долю от общих расходов на инфраструктуру. Как правило, правительства осуществляют авансовые платежи для покрытия капитальных затрат за счет своих текущих бюджетов или заимствования средств, а затем возвращают их часть при помощи сборов и будущих налогов. Однако так, как обычно, предоставление государственных услуг обеспечивает большую отдачу в социальной сфере по сравнению с краткосрочными экономическими выгодами, то предполагается, что такие инфраструктурные активы не обязательно должны формировать потоки поступлений, покрывающие капитальные затраты и оперативные расходы. Поскольку многие правительства стран с особыми потребностями продолжают

сталкиваться с проблемами привлечения чрезвычайно необходимых средств для финансирования своих инфраструктурных проектов, им следует играть более активную роль в мобилизации капитала и удовлетворении будущего спроса на государственные услуги. Поэтому внутреннее государственное финансирование должно, как предполагается, оставаться важным источником финансирования инфраструктуры в этих странах на ближайшую перспективу.

31. Помощь в целях развития обеспечивает бюджетную поддержку внутренних государственных расходов в странах Азии и Тихого океана с особыми потребностями, прежде всего в наименее развитых странах. Страны с особыми потребностями в целом получают такой объем двусторонней ОПР, который на протяжении последних пяти лет каждый год превышал 10 млрд. долл. США и поступал от членов Комитета содействия развитию (КСР) Организации экономического сотрудничества и развития, при этом более 80 процентов этих средств направлялось наименее развитым странам. Не являющиеся членами доноры КСР также осуществляют мероприятия в области сотрудничества Юг-Юг и предоставляют финансовые ресурсы для стран с особыми потребностями. Общие льготные потоки средств для сотрудничества в целях развития от шести не являющихся членами стран Азии (Индия, Индонезия, Китай, Российская Федерация, Таиланд и Турция) удвоились с 4,7 млрд. долл. США в 2010 году до 9,3 млрд. долл. США в 2014 году, при этом приблизительно одна четвертая часть средств была получена странами с особыми потребностями.

32. Помощь в целях развития по линии многосторонних учреждений, включая многосторонние банки развития и фонды и учреждения Организации Объединенных Наций, также имеет важное значение для стран с особыми потребностями, прежде всего для тех из них, доступ которых к рынкам капитала в целях содействия финансированию инфраструктурных проектов ограничен. Эти многосторонние учреждения предоставляют льготные займы и гранты правительствам или организациям государственного сектора, а также выдают гарантии на риски и страхуют проекты от рисков. Их участие также может содействовать привлечению капитала по линии частного сектора в результате укрепления доверия и сокращения страховых выплат за риски по инфраструктурным проектам. Поэтому многосторонние банки развития выступают в качестве независимых посредников между государством и частными сторонами и располагают возможностью содействовать реализации таких стратегий, которые улучшают инвестиционный климат или смягчают внезапные изменения в политике.

33. С учетом своих обстоятельств многие страны с особыми потребностями продолжают полагаться на внутренние государственные ресурсы и внешние источники ОПР для финансирования объектов инфраструктуры. В малых островных развивающихся государствах отсутствие экономии средств, обусловленное эффектом масштаба, в сочетании со значительными потребностями в финансировании обуславливают зависимость от ОПР для целей финансирования и эксплуатации инфраструктуры. То же положение верно для наименее развитых стран, хотя в некоторых из них существуют возможности для увеличения объемов финансирования за счет внутренних государственных ресурсов, прежде всего в более крупных странах. В этих двух группах стран сохраняется чрезвычайно ограниченный потенциал для частного финансирования, как за счет внутренних, так и за счет внешних источников.

34. Тем не менее, в последние годы участие частного сектора оказалось полезным при наличии благоприятных условий. Частное финансирование может покрывать первоначальные затраты на инфраструктуру в том случае, если отдача может быть получена в результате поступлений за счет взимания соответствующей платы. Часто та инфраструктура, которая не обеспечивает каких-либо явных поступлений, не позволяет привлекать инвестиции частного сектора, если только правительство не предоставляет субсидии или не подписывает долгосрочные соглашения о закупках. В странах с особыми потребностями ПИИ служат важной формой финансирования инфраструктуры по линии частного сектора, прежде всего в секторах энергетики и ИКТ. Во многих странах с особыми потребностями также отмечается заинтересованность в государственно-частных партнерствах по вопросам развития и инвестирования в сфере инфраструктуры.

35. Одна из проблем связана с тем, что проекты финансирования инфраструктуры за счет ПИИ концентрируются только в нескольких странах и, как правило, покрываются за счет средств только из одного или двух основных источников. Например, в период 2011-2015 годов, более половины ПИИ в сфере инфраструктуры в форме венчурного капитала было направлено в Мьянму, и 55 процентов от общего объема ПИИ в сфере инфраструктуры в Мьянме было получено от Японии и Таиланда. Степень участия частного сектора в рамках государственно-частных партнерств также значительно варьируется по странам с особыми потребностями: Лаосская Народная Демократическая Республика выделяется тем, что в среднем ежегодно в период с 2006 и 2015 годов она получала инвестиции по линии государственно-частных партнерств, объем которых соответствовал 18,6 процента ВВП. Армения, Бутан, Камбоджа, Непал и Таджикистан также получали инвестиции, которые, прежде всего, предназначались для сектора энергетики. По сравнению с этим, большинство стран с особыми потребностями получали менее 1 процента их ВВП в форме частных инвестиций для развития инфраструктуры, при этом большая их часть предназначалась для развития инфраструктуры в сфере ИКТ.

36. Возможность расширения деятельности частного сектора в странах с особыми потребностями часто ограничена рисками, связанными с политикой, колебаниями курсов валют и другими макроэкономическими факторами нестабильности, которые подрывают интерес инвесторов и затрудняют привлечение частного сектора к финансированию инфраструктурных проектов. В результате этого часто иностранные частные инвестиции доминируют только в широкомасштабных энергетических проектах и в сфере ИКТ, чему отчасти благоприятствуют реформы в нормативной сфере, предназначенные для привлечения частного сектора к этим направлениям деятельности на основе более легкого получения отдачи за счет соответствующих сборов. В то же время в менее крупных наименее развитых странах и малых островных развивающихся государствах малая численность населения, его низкая плотность и/или географическая изолированность затрудняют получение экономической отдачи даже в этих секторах. Неразвитые или недоразвитые внутренние рынки капитала и недоступность международных рынков капитала в этих странах дополнительно ограничивают варианты заимствования средств или выпуска облигаций или ценных бумаг для финансирования крупных инфраструктурных проектов.

37. Новые региональные инициативы и инфраструктурные фонды все шире признаются в качестве важных партнеров в процессе развития инфраструктуры в странах с особыми потребностями и за их пределами. Примеры таких инициатив включают Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру, Инфраструктурный фонд АСЕАН и Глобальный центр по вопросам инфраструктуры, а также фонд «Великого шелкового пути». Эти институты могут функционировать в качестве посредников для инвесторов, а также могут выпускать свои собственные облигации. Поскольку, как правило, страны с особыми потребностями не располагают местными инвесторами, участие в таких новых инициативах может быть решающим фактором для международных инвесторов, начинающих свою деятельность на их рынках.

38. Обеспечение доступа к большим объемам ресурсов требует наличия надлежащих национальных институтов и способности разрабатывать и подготавливать проекты, которые могут использовать займы, ценные бумаги и гарантии. В то же время следует отметить, что средства, обеспечиваемые новыми региональными инициативами и инфраструктурными фондами, остаются ограниченными по сравнению с общими потребностями в финансировании инфраструктуры: общий объем средств, одобренных для стран с особыми потребностями, составляет лишь 1 млрд. долл. США.

39. Новые финансовые средства и механизмы могут оказать содействие и обеспечить финансирование долгосрочных инфраструктурных проектов. Такие институциональные инвесторы, как пенсионные фонды, страховые компании и фонды национального благосостояния, могли бы играть важную роль в ликвидации дефицита финансирования объектов инфраструктуры в странах с особыми потребностями. В то же время, для этого требуется наличие местных рынков капитала, которые не всегда существуют в странах с особыми потребностями. Совместное финансирование может быть организовано с участием многосторонних банков развития, а также национальных банков развития и учреждений финансирования развития. Наконец, многие инструменты финансирования борьбы с изменением климата и зеленые облигации также могут служить новыми источниками финансирования для стран с особыми потребностями, особенно в связи с развитием инфраструктуры для использования возобновляемых источников энергии в малых островных развивающихся государствах.

С. Пробелы в финансировании и задачи, связанные с их устранением

40. Нынешние объемы финансирования инфраструктуры в странах с особыми потребностями не покрывают их потребности, составляющие от 8 до 10 процентов ВВП в год (диаграмма IV). Это свидетельствует о том, что существующие источники финансирования не достаточны для удовлетворения больших и растущих потребностей в средствах для финансирования инфраструктуры в этих странах. Это также подчеркивает важность более эффективного, рационального и каталитического использования существующих средств для привлечения частных и других новых источников финансирования.

Диаграмма IV

Текущие объемы расходов на инфраструктуру и потребности стран с особыми потребностями



41. Наименее развитые страны сталкиваются с большими проблемами в связи с мобилизацией ресурсов для обеспечения всеобщего доступа к базовым объектам инфраструктуры. Странам с небольшим частным сектором и недоразвитым рынком капитала потребуется полагаться на ограниченные внутренние государственные средства и ОПР. Новые средства финансирования, включая механизмы сотрудничества и государственно-частные партнерства, могут служить потенциальными источниками финансовых средств для инфраструктуры, однако только после укрепления организационного потенциала.

42. Малые островные развивающиеся государства также сталкиваются с большими затратами на развитие инфраструктуры, особенно с учетом их географического положения. Перед ними также стоят проблемы, обусловленные постоянно происходящим ухудшением состояния инфраструктуры в результате изменения климата. Проблема мобилизации внутренних средств в рамках частного сектора для финансирования объектов инфраструктуры является одним из препятствий для развития этих стран, поскольку в большинстве из них отсутствует достаточный объем внутренних частных средств в форме банковских депозитов и зачастую в них не созданы рынки капитала. Доступ к внешнему частному финансированию также ограничен, так как международные коммерческие банки открывают небольшие кредитные линии ввиду малого размера их экономики.

43. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, прежде всего те из них, которые располагают большими запасами природных ресурсов, часто сталкиваются с трудностями при привлечении ресурсов для развития инфраструктуры, которая не связана с транспортом. Они также имеют особые задачи, обусловленные отсутствием у них прямого доступа по суше к морю и их удаленностью и изолированностью от мировых рынков. В результате этого развитие и финансирование инфраструктуры часто зависят от инфраструктуры их соседей и политических отношений с ними.

44. Для заполнения пробелов в финансировании и решения этих задач правительства стран с особыми потребностями нуждаются в четких финансовых стратегиях и укреплении потенциала для эффективного долгосрочного планирования при помощи различных механизмов, таких, как улучшение расходования государственных средств, мобилизация внутренних ресурсов, задействование частного сектора, улучшение доступа к рынкам капитала и использование новых источников средств, таких как финансирование на цели борьбы с изменением климата. Ввиду ограниченности ресурсов этим правительствам потребуется выявить приоритетные секторы для целей развития. В рамках этого процесса можно учитывать те области, в которых существуют самые большие потребности в инфраструктуре или в которых можно обеспечить наибольшее воздействие дополнительных объектов инфраструктуры на итоги устойчивого развития. Например, подиндексы индекса доступа к физической инфраструктуре свидетельствуют о том, что создание транспортной инфраструктуры и энергетических объектов имеет одинаково важное значение для наименее развитых стран⁴. Более устойчивая, инклюзивная и надежная энергетика (особенно солнечная электроэнергетика и гидроэлектроэнергетика) позволила бы этим странам ускорить процесс укрепления своего производственного потенциала и рост уровня производительности, в то время как заполнение пробелов в транспортной инфраструктуре было бы важным для улучшения доступа к внутренним и международным рынкам. Это повысило бы уровень заработной платы и содействовало бы сокращению масштабов нищеты.

45. Индекс указывает на необходимость укрепления инфраструктуры ИКТ в малых островных развивающихся государствах. С учетом потенциала для привлечения частного сектора к этому процессу и потенциала ИКТ в плане расширения сектора услуг в этих странах, государственные средства могли бы использоваться для развития инфраструктуры с высокой степенью экологической или социальной отдачи, например, систем водоснабжения и санитарии, которые часто отсутствуют в этих странах, также относящихся к разряду наименее развитых.

46. Что касается не имеющих выхода к морю развивающихся стран, то индекс свидетельствует о необходимости улучшения транспортной инфраструктуры. Это важно для того, чтобы создать недостающие участки на маршрутах, увязывающих их с соседними странами, и сократить издержки торговли. В свою очередь, дополнительные поступления в результате увеличения объемов экспорта могли бы использоваться для развития энергетической инфраструктуры и систем водоснабжения и санитарии с тем, чтобы обеспечить имеющее широкую основу устойчивое развитие⁵.

47. В средней и долгосрочной перспективе мобилизация внутренних государственных ресурсов имеет важное значение для инвестиций в сфере инфраструктуры. Улучшение практики управления налогами и укрепление налоговой базы позволили бы расширить финансовое пространство правительства, при этом значительный объем ресурсов можно было бы также

⁴ Более подробная информация о подиндексах представлена в документе *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2017*.

⁵ Этот порядок основывается на рейтинге по индексу доступа к физической инфраструктуре, а также на обзоре национальных планов развития и обследовании экспертов. *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2017*.

мобилизовать за счет платежей пользователей по ряду инфраструктурных услуг и в результате использования принципа «платит загрязнитель»⁶. Повышение эффективности государственных расходов также расширило бы финансовое пространство для стран с особыми потребностями. Например, отмена субсидий на ископаемые виды топлива может предоставить значительные средства для заполнения пробелов в финансировании объектов инфраструктуры. Кроме того, необходимо обеспечить сокращение незаконных оттоков капитала и укрепить общую степень подотчетности.

48. Четкое определение потенциальных партнеров, финансовых инструментов и необходимых мер поддержки по линии правительства с учетом характера инфраструктурных проектов позволило бы значительно повысить эффективность процесса развития инфраструктуры. Бюджетные положения также должны определять масштабы финансирования инфраструктуры. Такая информация будет не только содействовать правительствам в выявлении своих целей и стратегий развития, она также помогает их партнерам по вопросам развития увязывать сотрудничество в целях развития инфраструктуры с приоритетами стран с особыми потребностями.

49. Развитие рынков капитала может содействовать более эффективному распределению существующих в регионе накоплений, включая средства частного сектора, чтобы обеспечить долгосрочное финансирование. Расширение набора финансовых инструментов, которые стали бы доступными в рамках рынков капитала, должно содействовать странам с особыми потребностями в повышении степени привлекательности инфраструктуры для более широкой группы инвесторов, а также обеспечивать лучшую диверсификацию рисков. В то же время развитие рынков капитала в странах с малой численностью населения или небольшими внутренними рынками, может быть нереалистично ввиду отсутствия экономии от масштаба деятельности. В этих случаях задействование региональных рынков капитала может быть более уместной стратегией. Более того, наличие и использование новых вариантов финансирования навряд ли приведет к улучшению результатов в странах с неадекватным управленческим организационным потенциалом.

50. На практике использование комплексного стратегического подхода, который обеспечивает сочетание различных видов инвестиций как в сфере физической, так и в сфере нематериальной инфраструктуры, улучшает шансы повысить отдачу инвестиций, активизирует инновационную деятельность и обеспечивает устойчивый рост производительности⁷. Распределение ресурсов для поощрения процесса социально-экономической интеграции и обеспечения бесперебойной соединяемости, окажет чрезвычайно необходимое позитивное воздействие на потоки капиталовложений и торговли, которые в настоящее время сдерживаются в результате наличия узких мест в сфере инфраструктуры.

⁶ Например, использование таких механизмов, как плата за проезд по дорогам, оказалось эффективным для целей обеспечения поступлений в районах с большой плотностью автомобильного движения. Они также содействуют сокращению объемов выбросов и перегруженности автомагистралей. Кроме того, финансирование проектов водоснабжения и санитарии может осуществляться за счет таких механизмов возмещения затрат, как налоги на загрязнение водных ресурсов, плата за услуги по удалению сточных вод и разрешения на сбросы загрязняющих веществ.

⁷ Organization for Economic Cooperation and Development, "Strategies for aligning stimulus measures with long term growth". См. www.oecd.org/general/42555546.pdf (18 ноября 2016 года).

V. Вывод

51. Страны с особыми потребностями сталкиваются со значительными задачами, обусловленными уровнем развития их инфраструктуры. Эти задачи варьируются по наименее развитым странам, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам. Для отражения многопланового характера инфраструктуры ЭСКАТО разработала индекс доступа к физической инфраструктуре. Он демонстрирует прочную позитивную связь между уровнями дохода на душу населения и процессом развития (определяемым индексом развития человеческого потенциала).

52. Для устранения пробелов в сфере инфраструктуры потребуются значительные финансовые ресурсы: общий объем финансовых средств, необходимых для устранения существующих пробелов, удовлетворения растущего спроса на новую инфраструктуру, эксплуатации существующей инфраструктуры и борьбы с изменением климата, составляет, по оценкам 10,6 процента годового ВВП стран с особыми потребностями. Это значительно превышает нынешние объемы финансирования инфраструктуры.

53. Существует ряд возможностей финансирования, которые эти страны могут использовать для развития инфраструктуры. Они включают внутренний государственный сектор, ОПР по линии партнеров по вопросам развития и многосторонних банков развития, частный сектор и новые региональные инициативы и инфраструктурные фонды, а также новые средства финансирования. В то же время варьируется та степень, в которой страны с особыми потребностями могли бы реально использовать эти варианты. Например, среди этих стран инвестиции частного сектора играют большее значение в энергетике и ИКТ, чему отчасти содействуют реформы в нормативной сфере, предназначенные для привлечения частного сектора, а также потенциал этих отраслей в плане получения дохода. Кроме того, хотя внешние ресурсы, такие как ОПР по линии партнеров по вопросам развития и многосторонних банков развития, продолжают играть важную роль в финансировании инфраструктуры, они составляют лишь небольшую долю в общем объеме расходов на цели создания инфраструктуры и являются ограниченными в том, что касается областей сотрудничества и инструментов финансирования с учетом предпочтений и возможностей доноров. Поэтому потребуются задействовать новые источники долгосрочного финансирования, в том числе институциональных инвесторов, на основе новых глобальных региональных инициатив, таких как финансирование деятельности по борьбе с изменением климата, или на основе содействия развитию рынков капитала.

54. В то же время традиционные ресурсы для финансирования инфраструктуры, такие как внутреннее государственное финансирование и зарубежная помощь в целях развития, будут сохранять свое, особенно важное значение в странах с небольшой численностью населения и наименее развитых странах региона, чтобы никто не был лишен доступа к базовым услугам. На деле, в наименее развитых странах и малых островных развивающихся государствах, по всей видимости, участие частного сектора в финансировании инфраструктуры (включая государственно - частные партнерства) будет оставаться ограниченным ввиду отсутствия рынков капитала и экономии от масштаба. Для этих стран ОПР продолжит играть важную роль.

55. Ввиду ограниченности ресурсов странам потребуется выявить приоритетные секторы для развития инфраструктуры на основе определения порядка осуществления капиталовложений в объекты инфраструктуры и тех сфер, где можно обеспечить наибольшее воздействие дополнительных объектов инфраструктуры на итоги устойчивого развития. В наименее развитых странах, как правило, это касается инвестиций на цели развития транспорта и энергетики, в то время как в ряде малых островных развивающихся государств это будет связано с ИКТ. Инфраструктура водоснабжения и санитарии также играет важное значение в малых островных развивающихся государствах, которые относятся к числу наименее развитых стран, в то время как, в свою очередь, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны могут отдавать предпочтение транспортной инфраструктуре, при этом энергетическая инфраструктура также является важной в тех странах, которые не располагают большими запасами ресурсов.
