



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/84
8 January 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

Совет по торговле и развитию
Комиссия по предпринимательству, упрощению
деловой практики и развитию

Двенадцатая сессия

Женева, 4-5 февраля 2008 года

Пункт 3 повестки дня

Логистическое обеспечение торговли и глобальные производственно-сбытовые цепи

Записка секретариата ЮНКТАД*

Резюме

В настоящей записке рассматривается роль и влияние логистического обеспечения торговли, а также транспортной и торговой инфраструктуры в глобальных производственно-сбытовых цепях и описывается, каким образом последовательный, комплексный подход в политике к развитию торговой логистики и инфраструктуры способен вписать и интегрировать МСП в международные производственные системы. Инфраструктура страны и эффективность ее торговли и транспортных услуг играют решающую роль в повышении ее международной конкурентоспособности и превратились в важнейшие элементы для привлечения прямых иностранных инвестиций. Благоприятные условия, целенаправленная политика и стимулы для развития партнерства между государственным и частным секторами в деле создания столь необходимой инфраструктуры и повышения уровня обслуживания могут способствовать смягчению проблем, с которыми сталкиваются как малые и средние предприятия, так и глобальные производственно-сбытовые цепи. На уровне политики в записке рассматриваются национальные, региональные и многосторонние меры, направленные на повышение производственно-сбытового потенциала и содействие интеграции в глобальные производственно-сбытовые цепи. В ней отмечается, что в рамках инициативы "Помощь в интересах торговли" следует придать высокоприоритетное значение развитию производственных мощностей и инфраструктуры торговли.

* Вышеуказанная дата представления настоящего документа объясняется задержками при его обработке.

I. Введение

1. В настоящей записке рассматривается роль логистического обеспечения торговли, транспорта и соответствующей торговой инфраструктуры и инвестиций в интеграции малых и средних предприятий (МСП) в глобальные производственно-сбытовые цепи (ГПСЦ). ГПСЦ охватывают полный цикл взаимосвязанной производственной деятельности, осуществляемой фирмами в различных географических точках, в целях доведения товара или услуги с начальной стадии их создания до полного производства и доставки конечным потребителям¹. Развитие ГПСЦ облегчается в результате снижения транспортных издержек, организационных преобразований и быстрого распространения коммуникационных технологий, которые позволяют фирмам расширять конкретную деятельность на уровне филиалов и партнеров за рубежом и управлять ею. Эти изменения в производственных сетях открыли новые возможности для интеграции фирм развивающихся стран в ГПСЦ.

2. Вместе с тем многие фирмы развивающихся стран, особенно МСП, не способны воспользоваться возможностями, открывающимися благодаря ГПСЦ, из-за их слабой связи с глобальными транспортными сетями и низкого производственного потенциала. Отсутствие доступа к транспортной инфраструктуре в некоторых развивающихся странах отрицательно сказывается на компаниях вследствие повышения издержек организации бизнеса и международных перевозок². При этом укрепление производственного потенциала в конечном итоге зависит от внутренних и иностранных инвестиций предприятий, а их способность и готовность идти на это в значительной мере являются производными от инвестиционного делового климата, в котором они действуют. Недостаточно благоприятный общий деловой климат с громоздкими процедурами перевозок и торговли и неоптимальной сервисной инфраструктурой может подорвать способность страны привлекать инвестиции и успешно участвовать в международной торговле.

3. В настоящее время ГПСЦ в полном объеме охватывают снабженческие и хранилищные звенья глобальных производственных и распределительных процессов. В подобных условиях физические, институциональные, технологические и нормативно-

¹ ЮНКТАД, *Роль глобальных производственно-сбытовых цепей в наращивании производственного потенциала*, TD/B/COM.3/79, 2006 год.

² См. ЮНКТАД, *Обзор морского транспорта*, различные выпуски, где приводится сопоставление международных транспортных издержек. См. также *Transport Newsletter*, No. 31, UNCTAD, 2006, где приводятся данные по портовым и международным транспортным издержкам.

правовые препятствия на пути затратоэффективных торговых операций должны преодолеваются на комплексной основе. Инвестиции в "материально-технические" решения, такие как транспортная инфраструктура и оборудование, должны подкрепляться соответствующими "надстроечными мерами", такими как оптимизация управленческих и административных систем, а также создание соответствующей институциональной и нормативно-правовой базы.

4. В настоящей записке рассматриваются многие из вышеуказанных вопросов. В разделе II дается обзор важнейших элементов конкурентоспособности, а именно элементов, связанных с торговой логистикой, инвестициями и инфраструктурой, и приводится краткое резюме основных связанных с торговлей препятствий на пути интеграции МСП в ГПСЦ. В разделе III описываются возможные меры политики, необходимые для формирования благоприятной среды и стимулов для развития торгового потенциала и инфраструктуры, способствующих привлечению частных инвестиций и стимулирующих партнерство между государственным и частным секторами. В нем кратко описываются также способы сотрудничества с частным сектором в целях развития этого процесса и подчеркивается важное значение активизации регионального сотрудничества и координации для создания эффекта синергизма и поиска решений общих проблем в интересах всех. В разделе IV излагаются выводы и направления дальнейшей работы.

II. Логистическое обеспечение торговли, инвестиции и инфраструктура: важнейшие элементы конкурентоспособности

Логистическое обеспечение торговли в глобальных производственно-сбытовых цепях

5. С появлением стратегий роста, ориентированных на экспорт, и новой глобальной производственной системы в рамках географически рассредоточенных ГПСЦ исключительно важное значение приобрело логистическое обеспечение торговли. В большинстве производственно-сбытовых цепей должна функционировать физическая транспортная сеть, обеспечивающая перемещение продукции с одного производственного, перерабатывающего или распределительного объекта на другой. ГПСЦ предъявляют высокие требования к транспортной и сервисной инфраструктуре, которая должна служить опорой для такой сложной производственно-сбытовой системы, и любые сбои неизменно означают наличие слабого или деформированного звена.

6. В целом ряде исследований иллюстрируются проблемы, с которыми сталкиваются МСП, стремящиеся к участию в ГПСЦ в развивающихся странах. В странах Африки к югу от Сахары, например, экспортеры сталкиваются с проблемой задержек, которые по

каждой поставке составляют в среднем 50 дней, и вынуждены обеспечивать получение не менее 20 подписей на восьми-девяти таможенных формулярах³. Это ставит в исключительно трудные условия МСП, которые попросту не располагают требующимися возможностями и финансовыми средствами. Кроме того, партнерам в ГПСЦ требуется иметь дело с разнообразными агентами или другими посредниками для выполнения и соблюдения бюрократических формальностей. В частности, для соблюдения всех обязательных требований к документации и процедур экспортерам в Анголе и Казахстане требуется соответственно 74 и 93 дня, тогда как экспортеры в Эстонии тратят на выполнение всех административных требований всего лишь три дня. Помимо этого во многих странах таможенные службы все еще вскрывают большинство контейнеров, а это приводит, в частности, к задержкам и увеличению издержек. Такого рода препятствия превращают интеграцию МСП в глобальные производственно-сбытовые сети, где непременными требованиями являются своевременное производство и оперативность, в несбыточную мечту.

7. Во многих развивающихся странах важным барьером на путях торговли остается отсутствие подключения к глобальным транспортным сетям, будь то прямого или через перегрузочные порты. Многие африканские страны, особенно не имеющие выхода к морю, входят в число стран, хуже всех подключенных к международным сетям морского транспорта. В связи с этим расчетная доля их расходов на международные перевозки в стоимости импорта также является особенно высокой⁴. С другой стороны, многие азиатские страны и территории входят в число стран, лучше всех подключенных к транспортным сетям во всем мире⁵. Возглавляет этот список Китай, а за ним следуют Гонконг (Китай), Сингапур, Малайзия, Республика Корея, Шри-Ланка и Индия, которые входят в первую двадцатку из 162 стран⁶. Аналогичным образом расчетная доля расходов на международные перевозки в стоимости импорта в Азии на протяжении 15 лет устойчиво снижалась (с более чем 8% до менее чем 6%)⁷. Это свидетельствует о том, что эффективная интеграция в глобальные транспортные сети открывает возможности для развития и интеграции в ГПСЦ.

³ World Bank. *Doing Business Report*. 2006.

⁴ ЮНКТАД. *Обзор морского транспорта, 2007 год*.

⁵ UNCTAD. *Liner Shipping Connectivity Index, 2007*.

⁶ UNCTAD. *Transport Newsletter*, No. 3, 2007.

⁷ ЮНКТАД. *Обзор морского транспорта, 2007 год*.

8. Управление цепочкой снабжения в рамках ГПСЦ открывает пути для развития операций как крупных, так и малых компаний, входящих в единую сеть поставщиков, производителей, оптовых и розничных торговых предприятий. Крупные корпорации, выступающие в роли ведущих фирм, могут обеспечивать горизонтальную и вертикальную интеграцию ГПСЦ, применяя оптимизированные бизнес-модели и поддерживая инвестиции в новые системы и в бизнес-процессы. Ведущие фирмы, как правило, транснациональные корпорации (ТНК), могут передавать на подряд и поручать наиболее эффективным отечественным фирмам выполнение определенных функций.

9. Оптимизацию производственно-сбытовой цепочки можно обеспечить посредством стирания граней, традиционно разделявших различные сегменты цепи, а также мобилизации и стимулирования партнерства за счет стратегического применения технологии. Это может также подразумевать формирование территориально-производственных комплексов, которые обеспечивают связь между географическими точками и экономическую эффективность, создавая целую сеть компаний, поддерживающих комплексные межфирменные взаимоотношения. Таким образом, эти территориально-производственные комплексы лучше приспособлены к работе с объемами, которых от них требуют ведущие фирмы. В рамках ГПСЦ подчеркивается важная роль синхронизации поставок, и большое значение придается функции хранения и логистического обеспечения для минимизации издержек, а также разработке новых стратегий в распределительной сфере для более эффективной привязки всей сети к клиенту. Это значит, что для ГПСЦ требуется исключительно здоровая и надежная среда, благоприятствующая внутренним и трансграничным перемещениям товаров и услуг.

Развитие инфраструктуры и инвестиции

10. Пагубное воздействие слаборазвитой транспортной инфраструктуры на инвестиции, экспорт, борьбу с нищетой и - в более общем плане - на развитие уже является доказанным фактом⁸. В одном из проведенных недавно исследований указывается, что если бы в странах Западной Африки автомобильные дороги имели твердое покрытие, то торговля между ними могла бы вырасти в среднем на 400%. Такого же рода инвестиции могли бы обеспечить увеличение торговли в южной части Африки на 300%⁹.

11. Было замечено, что наличие качественной инфраструктуры играет ключевую роль в принимаемых фирмами решениях относительно прямых иностранных инвестиций (ПИИ)

⁸ World Bank. *Private participation in infrastructure in developing countries: trends, impacts, and policy lessons*. 2003.

⁹ World Bank. *Doing Business Report*. 2007.

и экспорта. Инвесторы, особенно в ориентированных на экспорт секторах, выбирают те места, где для их проектов обеспечиваются эффективные и надежные распределительные и сбытовые каналы. Всемирный экономический форум разработал индекс, позволяющий оценить разрыв в качестве инфраструктуры¹⁰. Этот индекс позволяет определить степень развитости инфраструктуры автомобильного транспорта, портового хозяйства, воздушного транспорта и электроснабжения той или иной страны по сравнению с инфраструктурой Германии, которая была выбрана в качестве эталона мирового класса. Согласно этому индексу, например, Чили имеет наименьший разрыв в качестве инфраструктуры (т.е. относительно лучше развитую инфраструктуру) и наиболее высокие показатели эффективности инвестиций частного сектора в Латинской Америке. Это позволяет Чили систематически опережать другие страны региона в деле привлечения инвестиций¹¹.

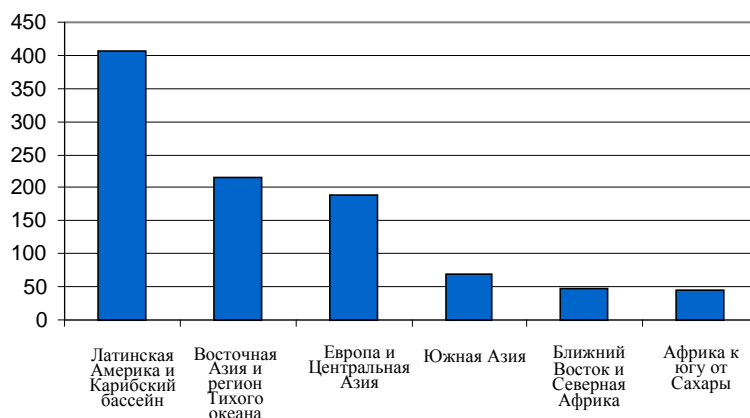
12. Одним из способов уменьшения разрыва в качестве инфраструктуры является привлечение участия частного сектора или инвестиций в инфраструктуру за счет приватизации и развития партнерских связей между государственным и частным секторами. Для этого в качестве первых шагов может потребоваться принятие мер по совершенствованию нормативно-правовой базы. В настоящее время участие частного сектора в инфраструктурных проектах остается незначительным и широко варьируется от региона к региону (см. диаграмму 1). Это подтверждается конкретными исследованиями, проведенными в Индии. Согласно этим оценкам, для удовлетворения более значительных потребностей, порождаемых быстрым экономическим ростом, инвестиции в инфраструктуру в Индии следует увеличить с 4 до 9% от ВВП. Однако внутренние государственные инвестиции (около 70%) по-прежнему будут являться опорным звеном такого финансирования¹².

¹⁰ World Economic Forum. *Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure*. 2007.

¹¹ Чили занимает одно из первых мест по таким индексам ЮНКТАД, как индекс реального притока ПИИ и индекс потенциального притока ПИИ (*World Investment Report, 2007*).

¹² Г-н Арвинд Маярам, руководитель объединенного секретариата, министерство финансов, Индия (выступление на Сессии экспертов ЮНКТАД по теме "Сравнительный анализ передовой практики в деле создания благоприятных условий для максимального стимулирования выгод для развития, экономического роста и инвестиций в развивающихся странах и странах с переходной экономикой", Женева, 24-25 сентября 2007 года).

Диаграмма 1. Инфраструктурные проекты с участием частного сектора, 1990-2005 годы



(в млрд. долл.)

Источник: World Bank. World Development Indicators, 2007; Regional Fact Sheet: Latin America and the Caribbean.

Доступ к финансированию и технологиям

13. Каждый этап инфраструктурного проекта - от планирования до последующего обслуживания - подразумевает оценку и применение широкого спектра услуг, технологий и управленческих методов. Однако во многих развивающихся странах такого рода диверсифицированные услуги и необходимый нормативно-правовой потенциал отсутствуют. Это обусловлено, в частности, малоэффективной нормативно-правовой средой, недостаточной квалификацией кадров, недостаточной развитостью распределительных сетей, нехваткой информационных технологий и - в более общем плане - недостаточной информированностью общества. Кроме того, для поддержки повышения конкурентоспособности предприятий необходима также надстроечная инфраструктура в виде соответствующей институциональной и технологической инфраструктуры. Такого рода инфраструктура включает в себя бизнес-инкубаторы, промышленные и научно-технические парки, центр производительности, службы по развитию предпринимательства и учреждения поощрению инвестиций. Например, промышленная зона Ричардс-Бей в Южной Африке является территориально-производственным комплексом, в котором крупные новые инвестиционные проекты ТНК в 1990-х годах получили государственную поддержку в деле привлечения местных МСП на основе внешнего подряда. Несмотря на некоторые первоначальные трудности, здесь удалось наладить связи между крупными фирмами и аккредитованными правительством

МСП, а также обеспечить поддержку МСП в деле их участия в программах закупок. Был создан также форум, где МСП могут встречаться с потенциальными партнерами.

Препятствия на пути интеграции в ГПСЦ, связанные с развитием транспорта

14. Эффективность транспортных услуг и наличие надежной инфраструктуры и технологии, а также факторы времени при перегрузках и перевозках являются важнейшими элементами транспортной цепочки и могут оказывать воздействие на решения, касающиеся выбора места размещения производств, партнера и инвестиций. Узкие места, снижающие производительность, повышающие логистические издержки и в конечном итоге крайне затрудняющие интеграцию МСП в ГПСЦ, включают в себя следующее:

- a) отсутствие или неоптимальное использование услуг из-за проблем, связанных с низким уровнем потенциала;
- b) чрезмерная зарегулированность и сегментированность транспортных услуг и монополизированность сферы услуг;
- c) институциональная неэффективность и процедурные проблемы;
- d) неэффективное внутреннее управление в учреждениях и в частном секторе;
- e) отсутствие надлежащей правовой базы, основанной на согласованных на международном уровне единообразных нормах и стандартах;
- f) неунифицированные и несогласованные таможенные и пограничные процедуры;
- g) плохое состояние или отсутствие физической инфраструктуры;
- h) отсутствие доступа к глобальным транспортным сетям;
- i) отсутствие доступа к финансированию в форме частных или государственных инвестиций; и
- j) отсутствие доступа к ИТ-инфраструктуре и ее несовместимость с международными требованиями.

15. Таким образом, торговые и транспортные издержки, доступ к глобальным транспортным сетям и надлежащая вспомогательная среда, включая стабильную нормативно-правовую базу, имеют решающее значение для развития производственно-сбытового потенциала и для конкурентоспособности страны в деле привлечения ПИИ и участия в глобальной торговле.

III. Меры политики

Основы политики

16. Отделить вопросы транспорта и инфраструктуры от общих целей развития уже более невозможно. Многие из недостатков, связанных с низким потенциалом в сферах морских перевозок, погрузочно-разгрузочных операций, транзита и пересечения границ, являются следствием запутанных и обременительных административных процедур, плохой координации мер контроля, высоких уровней сборов, неприменения существующих международных конвенций и стандартов и неэффективных национальных имплементационных мер. Эти недостатки и сопряженные с ними издержки должны устраняться разработчиками политики на комплексной основе в целях преодоления физических, технологических и процедурных препятствий на основе проведения реформ, подкрепляемых соответствующими оптимизированными управленческими и административными системами. Поэтому меры политики по решению проблем, описанные выше, должны быть частью более широких основ политики и требуют значительной политической поддержки в целях разработки, осуществления и реализации преобразований. Например, транзитные коридоры можно было бы преобразовать в подлинные коридоры развития, комбинирующие устойчивые элементы торговой, транспортной и промышленной политики. Подход, основанный на территориально-пространственном развитии, со временем может реально повысить конкурентоспособность страны и облегчить участие МСП в ГПСЦ.

17. Развивающимся странам необходимо улучшить общие условия (институциональные, правовые и административные), укрепить потенциал, повысить прозрачность и обеспечить координацию услуг. Участники торговли и инвесторы ориентируются на предсказуемость, подотчетность и надежность. Если такие базовые условия не обеспечиваются, торговые и инвестиционные потоки легко меняют направление. Правительства выступают ведущей силой, приводящей в движение процесс устранения основных недостатков. Имеются широкие возможности для повышения эффективности руководства на уровне политики, мотивации и распределения ресурсов в целях улучшения стратегического видения, прозрачности и подотчетности.

Логистическое обеспечение торговли

18. Упрощение процедур торговли и перевозок, имеющее решающее значение для укрепления логистического обеспечения торговли, направлено на обеспечение способности национальных органов повышать эффективность их международной торговли. Согласно оценкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), потенциальная прямая экономия за счет мер по упрощению процедур торговли может варьироваться от 2 до 3% общего стоимостного объема мировой торговли¹³. Они могут внести вклад в повышение международной конкурентоспособности частного и государственного секторов в развивающихся странах. В этой связи в большом выигрыше окажется также значительное число преимущественно малых фирм в развивающихся странах, у которых операционные торговые издержки непомерно высоки. МСП должны быть способны легко и при разумных затратах обеспечить соблюдение административных и нормативных требований и в конечном итоге устранить многие промежуточные шаги, например благодаря таким полезным механизмам, как центры, действующие по принципу единого окна.

19. Для реализации возможностей достижения эффекта масштаба имеет смысл сгруппировать вместе МСП и те службы, в которых они нуждаются, например посредством создания торговых и транспортных территориальных комплексов. В подобных условиях компании пользуются такими преимуществами, как близость к поставщикам, агентам или логистическим службам. Однако уменьшить географическую удаленность МСП, в принципе способных влиться в ГПСЦ, не всегда представляется возможным. В Южной Африке, например, крупнейшие объемы экспорта поступают из районов, удаленных от портов, включая сухие порты, не более чем на 100 км¹⁴. Одним из возможных решений, прежде всего в деле интеграции в производственно-сбытовые цепи для такой скоропортящейся и свежей продукции, как свежие фрукты, овощи или цветы, могло бы стать предоставление МСП более благоприятного режима доступа к пространству, прилегающему к морским портам или аэропортам, или создание морских, воздушных или сухих портов ближе к зонам действия МСП, имеющих потенциал для участия в ГПСЦ.

¹³ ЕЭК ООН. Упрощение процедур торговли в условиях мировой торговли. TRADE/2002/21, 2002.

¹⁴ W Naudé and M Matthee. The significance of transport costs in Africa. *Policy Briefs*, 5, 2007.

20. Сотрудничество между Индией, Бразилией и Южной Африкой показало, что постоянный диалог по таким вопросам, как транспортные и логистические услуги, теперь стало одним из важнейших элементов новой географии торговли и может оказаться особенно актуальным в случае потенциальных общих проектов в рамках партнерства между государственным и частным секторами. В связи с этим и в целях дальнейшего поощрения поиска эффективных логистических решений в интересах МСП важную роль могут играть смешанные перевозки, особенно на основе рамочных соглашений.

21. Смешанные перевозки помогают упрощать процедуры трансграничных перевозок транзита и могут способствовать расширению участия стран, не имеющих выхода к морю, и МСП в глобальной торговле. Однако в конечном счете выполнение жестких требований ГПСЦ и их транспортных сетей могут обеспечить только страны, имеющие эффективную инфраструктуру услуг с современными ИТ-сетями, а также жизнеспособную физическую инфраструктуру. В свою очередь выполнение таких требований может способствовать имеющему высокую полезность перетоку знаний и технологий в МСП, улучшению деловой среды в стране в целом, а в конечном счете и генерированию экономического роста. Например, эффективно функционирующий порт может привлекать больше бизнеса, как регионального, так и международного, из прибрежных и внутриконтинентальных стран, обеспечивая обоюдные выгоды для пользователей и операторов.

22. Непременным условием эффективного логистического обеспечения торговли является прозрачная правовая база, основанная на единообразных международных нормах и обеспечивающая определенность и предсказуемость с учетом современной коммерческой практики и технологических новшеств. Напротив, фрагментарная и сложная правовая база порождает неопределенность, которая в свою очередь влечет за собой рост операционных издержек, поскольку это оборачивается юридическими и доказательственными разбирательствами, дорогостоящими тяжбами и ростом страховых издержек. Тем самым это может считаться серьезным препятствием для развития международной торговли, особенно сильно подрывающим способность МСП к интеграции в ГПСЦ и ведению эффективной конкурентной борьбы. Единообразное международное право содействует упрощению договорных отношений и взаимодействию на международном уровне. Оно может также способствовать учету соображений государственной политики в областях, где друг с другом взаимодействуют стороны с неравными переговорными возможностями, в том числе в сфере перевозок.

23. Важные, актуальные вопросы в сфере транспортного права включают в себя сохраняющуюся задачу обеспечения прозрачного и удобного для пользователей режима ответственности в сфере международных смешанных перевозок, упрощение транспортной

документации и разработку электронных альтернатив традиционным бумажным документам. Возрастает глобальная значимость и других ключевых новых вопросов, таких, как безопасность морских перевозок и производственно-сбытовых цепей, а в последнее время экологических вопросов и обеспокоенности по поводу изменения климата, которые будут оказывать свое влияние на развивающиеся и развитые страны по многим направлениям, в том числе применительно к согласованным на международном уровне нормативным рамкам, которые необходимо будет внедрить на национальном и региональном уровнях. Для развивающихся стран решающее значение имеет участие в соответствующих международных процессах формирования консенсуса, равно как и оценка соответствующих потребностей в укреплении потенциала для обеспечения соблюдения и осуществления таких норм на национальном уровне.

Развитие инфраструктуры и инвестиции

24. В деле стимулирования экономического развивающиеся страны, как правило, опирались на крупные государственные секторы, нередко из-за чрезвычайно серьезного дефицита потенциала местных частных предприятий сразу же после приобретения независимости. В последние годы страны проводят политику поощрения участия частного сектора в финансировании и оказании инфраструктурных услуг в целях повышения эффективности и расширения доступа. Хотя после 1997 года инвестиции в транспортную инфраструктуру с участием частного сектора уменьшались, в 2005 и 2006 годах было отмечено их резкое увеличение (см. диаграмму 2)¹⁵. Увеличение числа концессий на существующие активы и новых инвестиционных проектов может свидетельствовать о том, что инвесторы выбирают проекты, сопряженные с меньшим риском политического вмешательства. Кроме того, остающиеся государственные предприятия могут не быть для частных операторов такими же привлекательными, как уже приватизированные предприятия.

25. Вместе с тем использование частных инвестиций в инфраструктурных проектах остается серьезной проблемой как для развитых, так и для развивающихся стран¹⁶. Обеспечение баланса между заинтересованностью общества в повышении качества услуг при разумных ценах и заинтересованностью частного сектора в существенной доходности инвестиций может быть нелегким делом. В транспортном секторе инвестиции в

¹⁵ World Bank. Private activity in transport shows strong growth in 2006. PPI data update 5, 2007.

¹⁶ F Sader. Attracting foreign direct investment into infrastructure: why is it so difficult? International Finance Corporation and World Bank FIAS Occasional Paper 12, 2000.

строительство новых дорог, например, могут привести к снижению интенсивности движения на существующих дорогах, а это в свою очередь может привести к снижению прибылей, получаемых частными операторами. Аналогичным образом меры, направленные на повышение эффективности, производительности и прибыльности операторов, могут привести к повышению платы и потерям рабочих мест. Во многих африканских странах прокатилась волна многочисленных забастовок в знак протеста против предлагавшейся приватизации государственных предприятий, поскольку профсоюзы опасались сокращения рабочих мест или уменьшения льгот. По мнению Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Африки, во избежание подобных конфликтов "крайне важно увязать программы приватизации с более широкими стратегиями развития и стимулирования частного сектора и поощрять общественную дискуссию в целях достижения консенсуса"¹⁷.

Диаграмма 2. Тенденции в области частных инвестиций в транспортную инфраструктуру, в разбивке по категориям



Источник: World Bank Private Sector Participation in Infrastructure Database (2007).

26. ГПСЦ нуждаются в довольно сложной логистической инфраструктуре, особенно когда речь идет о такой скоропортящейся продукции, как фрукты, овощи и иная продукция садоводства. Системы поставок являются сложными, а потому для их поддержания необходимы все более и более современные объекты и системы.

¹⁷ D Makonnen. Broadening local participation in privatization of public assets in Africa (mimeографированное издание, подготовленное для Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Африки).

Инвестиции в такие объекты могут иметь решающее значение для вхождения и выживания в ГПСЦ. Например, в Кении был зафиксирован значительный приток ПИИ в развитие экспорта продукции садоводства (см. вставку 1)¹⁸, и эта страна сегодня является одним из первых и хорошо подготовленных участников ГПСЦ, который помог сформировать условия для других с точки зрения навыков, инфраструктуры и услуг, необходимых для достижения успеха в рамках ГПСЦ.

Вставка 1. Развитие садоводства в интересах экономического развития Кении

Эффективность транспортной инфраструктуры имеет решающее значение для МСП в секторе садоводства. Как овощи, так и срезанные цветы требуют значительных инвестиций в инфраструктуру их хранения и перевозок, а также незамедлительного доступа к воздушному транспорту, поскольку они являются нежными и скоропортящимися. Кроме того, частные операторы нуждаются в доступе к вспомогательной инфраструктуре: сбытовым центрам в районах их выращивания, рефрижераторам для их транспортировки, охлаждающим установкам в аэропортах и участкам земель вблизи аэропортов. Если крупные фирмы вертикально интегрированы по всей этой отрасли, то МСП вынуждены опираться на распределительные и маркетинговые услуги для тесной увязки планирования производства с распределением и маркетингом.

Двадцать лет назад мелкие экспортеры в Кении закупали зеленую фасоль на местных оптовых рынках или непосредственно у фермеров, паковали ее в коробки или мешки, направляли импортерам, например в Соединенном Королевстве, и продавали через оптовых торговцев. С тех пор этот бизнес полностью преобразовался, и теперь свежие овощи продаются главным образом через крупные супермаркеты, а их прохождение через производственно-сбытовую сеть ускорилось. Компании - производители семян, экспортеры, импортеры и розничные торговцы взаимодействуют друг с другом в целях создания новых видов продукции и новых сортов. Поставщиков регулярно контролируют и проверяют, а для облегчения переработки и упаковки в Кении создаются специализированные логистические службы. Правительство создало необходимую инфраструктуру и сбытовые центры. Это позволило одному международному инвестору (из Нидерландов) воспользоваться опытом страны в области экспорта овощей и в 1980-х годах учредить компанию "Осериан девелопмент компани", которая стала лидером на рынке срезанных цветов.

¹⁸ J Humphrey. *Commodities, diversification and poverty reduction* (документ, представленный на симпозиуме ФАО по вопросу о состоянии исследований рынка сельскохозяйственной продукции, Рим, 15-16 декабря 2003 года (2004 год)).

Сама природа сектора садоводства помогает кенийским экспортерам развивать необходимые технические и управленческие навыки и стимулирует развитие подходящей инфраструктуры и механизмов финансирования. Тем не менее экспортеры все еще сталкиваются с трудностями из-за слаборазвитости внутренней транспортной инфраструктуры в Кении и высокой стоимости воздушных перевозок. В 2006 году правительство разработало пятилетнюю стратегию расширения торговли за счет дальнейшего упрощения трансграничных перевозок. Таможенный союз Восточноафриканского сообщества, созданный в 2005 году, стал одной из главных движущих сил реформы в Кении и других странах региона.

Источник: Institute of Development Studies. Export horticulture and poverty in Kenya. 2002.

27. Телекоммуникационный сектор стал особенно динамичным сектором с точки зрения приватизации. Многие африканские телефонные системы устарели и были способны обеспечить связью лишь небольшое меньшинство населения. Путем либерализации телекоммуникационной отрасли и создания благоприятных нормативно-правовых условий африканские страны получили доступ к новым технологиям и инвестиционным ресурсам, которые помогли им модернизировать и расширить их системы. Одной из наиболее подходящих инфраструктур, ориентированных на развитие, оказалась мобильная телефония, которая обеспечивает связь между производителями и общинами в отдаленных районах и рынками в городских районах. Многие тематические исследования показали, что взаимодополняющие меры политики и соответствующая нормативно-правовая база имеют решающее значение для обеспечения успешного участия частного сектора в инфраструктуре (см. вставку 2). Например, при проведении успешной приватизации в телекоммуникационном и энергетическом секторах в Перу предпочтение было отдано не финансовым, а отраслевым инвесторам, в результате чего эти секторы получили значительный дополнительный капитал и управленческие знания.

Вставка 2. Деловые связи и улучшение работы таможенной системы Уганды

Уганда является страной, не имеющей выхода к морю, и в рамках стратегии "большого толчка", описанной в Обзоре инвестиционной политики Уганды (UNCTAD/ITE/IP/MISC.17), основные заинтересованные стороны согласились на осуществление состоящего из девяти направлений плана действий, включая создание сухих портов, модернизацию таможни и подготовку хартий обслуживания клиентов для улучшения предоставления услуг в основных административных органах. Кроме того, ЮНКТАД выявила и рассчитала потенциал развития деловых связей в ключевых производственных отраслях и секторах услуг. Этот проект осуществляется при

поддержке Шведского агентства международного развития, ЮНКТАД и Программы развития Организации Объединенных Наций Агентством по развитию предпринимательства Уганды и Угандийским инвестиционным управлением. Результаты осуществления программы развития деловых связей в Уганде включают в себя налаживание 26 устойчивых деловых связей между филиалами ТНК и местными МСП, мобилизацию восьми крупных компаний на развитие ориентированных на спрос деловых связей, консультирование правительства и частного сектора и предоставление им рекомендаций по развитию деловых связей, а также предоставление услуг по развитию предпринимательской деятельности в поддержку налаживания устойчивых деловых связей. Примером налаженных деловых связей является подписание в 2005 году соглашения между компанией "Киньяра шугар уоркс лтд" (КШУЛ) и Агентством по развитию предпринимательства Уганды для оказания поддержки производителям сахарного тростника Уганды на протяжении 24 месяцев.

В соответствии с этим соглашением, выполнение которого на паритетных началах финансируется КШУЛ, фермеры получают помощь, в частности, в вопросах повышения качества, обеспечения устойчивости поставок, соблюдения условий контрактов, внедрения принципов корпоративного управления и деловой этики. Агентство по развитию предпринимательства Уганды оказывало поддержку фермерам в подготовке трехлетнего бизнес-плана для консолидации корпоративного управления и повышения уровня деловых и управленческих навыков компаний. Благодаря приверженности заинтересованных сторон Инвестиционное управление Уганды смогло также мобилизовать государственные инвестиции для строительства автомобильной дороги с твердым покрытием, связывающей фермеров с их главным клиентом, что впоследствии привело к резкому сокращению сроков поставок. Последние отчеты, опубликованные Налоговым управлением Уганды, указывают на то, что КШУЛ является одним из крупнейших угандийских налогоплательщиков, заплативших за 2004/05 финансовый год налоги на сумму 13,7 млрд. угандийских шиллингов.

В 2001 году в рамках проекта всеобъемлющих реформ правительство Уганды обеспечило финансирование внедрения системы АСОТД++. Благодаря своей конфигурации эта система охватывает все таможенные операции, включая ПВДТ (прямой ввод данных торговыми компаниями), хранение продукции и контроль за транзитом. В настоящее время АСОТД внедрена в десяти таможенных управлениях. На базе кампальского таможенного управления в Накаве действует таможенный бизнес-центр, представляющий собой основанное на системе АСОТД "единое окно", централизующее все торговые операции и концентрирующее основную массу операций и поступлений Налогового управления Уганды. Недавнее создание совместного пограничного пункта в Малабе на кенийской границе вместе с внедрением автоматического обмена данными о

транзитных перевозках между Кенийской таможенной системой (Симба) и АСОТД в Уганде значительно улучшило таможенную очистку транзитных грузов в Уганде и управление перевозками.

Источник: UNCTAD. Business linkages: lesson learned (готовится к изданию); Asycuda.org.

Партнерство с частным сектором

28. Государственные инвестиции всегда играли важную роль в развитии инфраструктуры. Однако бюджетные сокращения, дефициты и высокие цены на энергию препятствуют выделению достаточных государственных ресурсов на проекты развития физической и сервисной инфраструктуры. Еще более затруднено достижение эффективности государственного обслуживания в районах, охваченных конфликтами и предрасположенных к стихийным бедствиям. Таким образом, для достижения их целей в области развития инфраструктуры развивающимся странам необходимо в дополнение к государственным инвестициям привлекать ПИИ и другие формы финансирования.

29. Во многих развивающихся странах участие частного сектора в рамках партнерства между государством и частными секторами (ПГЧС) стало действенным решением, освобождающим правительства от финансового и институционального бремени в развитии транспортной инфраструктуры. ПГЧС помогло также улучшить условия доступа к услугам, предлагаемым современной инфраструктурой, и существенно расширить охват ими. Тем не менее некоторые аналитики выражают свое разочарование в связи с тем, что ожидаемые нововведения не всегда реализуются по различным причинам, таким, как различия в подходах государственного и частного секторов, проблемы с обслуживанием объектов инфраструктуры или трудности с выполнением требований контрактов. Кроме того, опыт использования ПГЧС на протяжении двух последних десятилетий свидетельствует о том, что некоторые инфраструктурные проекты являются нежизнеспособными или нерентабельными, если только при этом не взимается плата, которая серьезно затрудняет всеобщий доступ.

30. В рамках развития транспортной инфраструктуры иностранным инвесторам могут предлагаться различные варианты, например управленческие или лизинговые контракты и концессии. Концессии помогают удовлетворить потребности развивающихся стран в создании и обслуживании таких элементов инфраструктуры, как дороги, порты или аэропорты. Примером является испанский концессионер "Абертис инфрастратчерс", который имеет в управлении 15 аэропортов в Мексике, Ямайке, Чили и Колумбии и

обслуживает ежегодно более 20 миллионов пассажиров. Кроме того, эта компания имеет 17-процентную долю участия в капитале мексиканского оператора аэропортов "Группо аэропортуарио дель Пасифико". В последнее время она приобрела мексиканскую компанию "Десарольо де консесьонес аэропортуариас", которая является концессионным подразделением управляющей аэропортами компании "Активидадес де конструкторьос и сервисиос".

31. Некоторые страны объединили усилия с крупными международными поставщиками услуг в деле управления своими портами. Тем самым они вышли на высокие уровни эффективности и инноваций, особенно в области развития портов и контейнерных терминалов и управления ими. На глобальном уровне значительная часть роста контейнерных терминалов портов обусловлена частными капиталовложениями. Сегодня 75% контейнерных терминалов находится в управлении частных операторов¹⁹. Вместе с тем в Африке инвестиции в портовые операции все еще относительно невелики, а доля частных инвестиций в контейнерных операциях намного ниже среднего мирового уровня. Доля участия частного сектора в управлении контейнерными портовыми операциями в Африке оценивается в размере лишь 20%. В тех случаях, когда инвестиции и управленческие операции частного сектора являются движущей силой модернизации портов, как, например, в Джибути, Камеруне, Нигерии и Кот-д'Ивуаре, порты, как правило, добиваются существенного повышения своей производительности. Так, средняя производительность в расчете на причал в период с 2002 по 2006 год в этих портах более чем удвоилась (в Джибути и Дуале (Камерун) с 15 циклов в час до 35 циклов) или более чем утроилась (в Абиджане (Кот-д'Ивуар) с 15 до 40 циклов в час и в Апапе (Нигерия) с 6 до 18).

32. В целом опыт показал, что, хотя участие частного сектора может освободить правительства от необходимости идти на крупные капитальные затраты, это повышает также уровень требований к их институциональному потенциалу в деле регулирования секторов, контроля за действиями частных партнеров в связи с их договорными обязательствами и создания эффективного органа по вопросам конкуренции для борьбы с попытками монополизации сектора и обеспечения большей согласованности нормативно-правовых вопросов (включая концессии, схемы "строительство-эксплуатация-передача" (СЭП) и другие соглашения).

33. Схема регулирования для контроля за процессом приватизации и ее проведения была сочтена также эффективной при проведении обзора инвестиционной политики Перу (UNCTAD/ITE/IP/MISC.19). Страна воспользовалась этим опытом для развития

¹⁹ Drewry. *Annual Review of Global Container Terminal Operators, 2006.*

дорожной сети на основе концессий или контрактов по типу СЭП. Такого рода примеры показывают, что важно сочетать приватизацию с эффективной политикой в области конкуренции в целях обеспечения конкурентного поведения операторов и соблюдения требуемых стандартов и что за принятием законов о конкуренции должно следовать их эффективное осуществление.

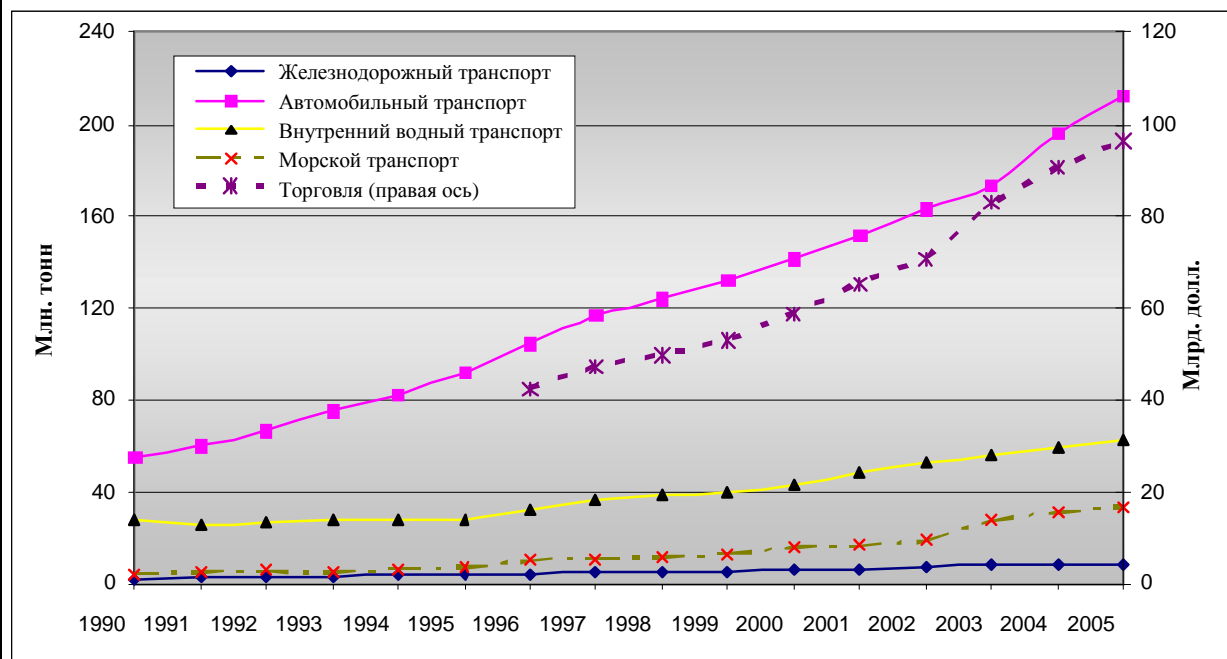
34. Другие вспомогательные меры политики необходимы для решения проблемы потерь рабочих мест в связи с рационализацией или закрытием нежизнеспособных предприятий. Из-за таких проблем некоторые страны подходят к проведению приватизации более осторожно. Другие страны, которые часто бывают наименее развитыми или внутриконтинентальными, сталкиваются с проблемой недостаточной заинтересованности инвесторов в частном финансировании инфраструктурных проектов. В подобных случаях, как, например, в Гаити, Лесото и Непале, важную роль играют государственные инвестиции и помощь в целях развития.

35. Надлежащая и отлажено функционирующая система регулирования в сфере транспортной инфраструктуры способна помочь в мобилизации местных и иностранных инвестиций. В связи с этим интересным является опыт Вьетнама. Как показано во вставке 3, эта страна решила задачу быстрого развития необходимой транспортной инфраструктуры главным образом за счет повышения институционального потенциала и постепенной либерализации.

Вставка 3. Развитие логистического обеспечения торговли во Вьетнаме

Вьетнам является одной из наиболее динамично развивающихся стран мира за последние 15 лет (в период с 1990 по 2005 год среднегодовой реальный прирост ВВП - 7,4%). Спрос на объекты и услуги транспортной инфраструктуры в стране был колоссальным (см. диаграмму). Отчасти Вьетнам достиг успеха благодаря способности государственного сектора развивать необходимую инфраструктуру. В настоящее время правительство стремится подкрепить государственные капиталовложения частными инвестициями в целях удовлетворения сохраняющегося спроса и повышения конкурентоспособности с точки зрения цен и качества. Сегодня для иностранных инвесторов частично открыт доступ к строительству и организации работы портов и аэропортов. При присоединении к Всемирной торговой организации в 2007 году Вьетнам произвел либерализацию сетевых логистических служб, таких как курьерские службы и распределительные сети. В предстоящем обзоре инвестиционной политики ЮНКТАД, посвященном этой стране, детально анализируется политика, необходимая для привлечения ПИИ в инфраструктуру.

Вьетнам: Совокупные объемы перевозок по видам транспорта и стоимостные объемы торговли



Кроме того, осуществление экспериментального проекта ЮНКТАД по развитию деловых связей во Вьетнаме привело к модернизации восьми поставщиков в рамках сети связи с третьими сторонами компании "Юнилевер". Благодаря высокому уровню профессиональной подготовки основные поставщики компании "Юнилевер" в 2006 году произвели 80% совокупного объема продукции "Юнилевер", которые были реализованы в основном на внутреннем рынке. Кроме того, они обеспечили развитие экспортного потенциала и продали в 2006 году 15% совокупного объема своей продукции в 20 странах региона, главным образом в Китае, Индонезии и Таиланде. На уровне политики ключевыми элементами этого успеха в наращивании экспорта стали оптимизация работы таможенной службы и эффективность транспорта.

Источник: ЮНКТАД, Обзор инвестиционной политики Вьетнама (готовится к изданию).

36. Создание или перестроение инфраструктуры - это долгосрочная цель развития, достижение которой должно финансироваться на комбинированной основе за счет государственных средств, средств частных инвесторов и сообщества доноров. В целях преодоления разрыва в уровнях развития инфраструктуры между развитыми и многими развивающимися странами в 2005 году Экономический и Социальный Совет Организации Объединенных Наций (ЭКОСОС) призвал к улучшению координации усилий между

различными действующими сторонами в целях устранения узких мест и пробелов и создания инновационных механизмов финансирования²⁰.

37. Для поддержки усилий правительств по модернизации, в частности, транспортной инфраструктуры получили развитие программы приватизации и различные формы ПГЧС. Например, опыт Объединенной Республики Танзания показал, что вовлечение частного сектора в управление портами и его инвестиции в портовое хозяйство позволили повысить эффективность и расширить деловые возможности для гостиниц, банков, страховых и консалтинговых фирм. Тем самым ПИИ могут служить взаимовыгодным решением; они могут финансировать инфраструктурные проекты и стимулировать последующие инвестиции в других областях. Однако, поскольку выгоды от ПИИ не материализуются автоматически, для их обеспечения необходимо создавать благоприятные условия.

Региональное сотрудничество и координация

38. Развивающиеся страны могут получить выигрыш от расширения экспорта на глобальном и региональном уровнях. Параллельный подход подразумевает поощрение эффективной региональной ориентации на партнеров, находящихся на сходном уровне развития, и интеграцию в ГПСЦ и торговлю на мировых рынках. Таким образом, создание региональной инфраструктуры может служить важным фактором в деле повышения конкурентоспособности отечественных производителей. Кроме того, развитие регионального экспорта может стать эффективным первоначальным шагом в направлении интеграции в более глобальный международный рынок. Качество логистического обеспечения торговли и информационной технологии в регионе напрямую влияет на динамику его торговли и в конечном счете на его экономическое развитие и рост производственного потенциала. Скоординированное региональное сотрудничество в области логистического обеспечения и упрощения процедур торговли может повысить эффективность, оперативность и качество услуг и инфраструктуры и тем самым обеспечить возможность для бесперебойного перемещения товаров в конкретный регион, через него и из него.

²⁰ Проблемная записка ЮНКТАД по вопросам науки, техники и инновационной деятельности, включая ИКТ, в интересах достижения ЦРДТ. Совещание министров за круглым столом по вопросам науки, техники и инновационной деятельности, включая ИКТ, в интересах достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, ЭКОСОС, этап заседаний высокого уровня, 2005 год.

39. Региональные или субрегиональные меры по развитию логистического обеспечения торговли могут обеспечить практические решения таких проблем, как условия перевозок и транзита, сотрудничество в таможенной сфере, административные требования, обременительные меры пограничного контроля или дублирование. В случае эффективного использования формальные региональные сети приносят еще и такую дополнительную пользу, как повышение уровня доверия и поддержание добрососедских отношений. Поощрение диалога на такой основе между торгующими странами и всеми заинтересованными сторонами может сделать весь регион более привлекательным для ГПСЦ. Например, такие две инициативы, как Андское сообщество и МЕРКОСУР, координируют упрощение процедур смешанных перевозок, а бизнес-альянс "За безопасную торговлю в Южной Америке" объединяет представителей частного сектора, таможенных органов, правительств и международных организаций, которые взаимодействуют друг с другом в интересах поощрения безопасной торговли. Сотрудничество может принимать различные формы и затрагивать такие аспекты, как координация работы пограничных учреждений, соглашения о транзитных перевозках, торговля или создание коридоров развития. Все они охватывают в рамках или за пределами формальных соглашений технические вопросы (главным образом связанные с транзитом), что позволяет в среднесрочной и долгосрочной перспективе добиваться более глубокой экономической и торговой интеграции (например, таможенная интеграция в регионе АСЕАН и в Центральной Азии в рамках Организации экономического сотрудничества, шесть членов которой в настоящее время ратифицировали Рамочное соглашение о транзитных перевозках).

40. Региональная интеграция и региональные сети различных видов транспорта (например, в случае инициатив по созданию коридоров) могут также способствовать повышению конкурентоспособности и организации транспортного сектора. В конечном итоге это приводит к снижению транспортных издержек и повышению качества обслуживания. Важное значение имело также сокращение издержек и уменьшение времени нахождения груза в пути, рационализация методов пограничного контроля и систематизация логистической информации благодаря новым информационным системам, разработанным ЮНКТАД. Кроме того, торговля и перевозки способствуют формированию сетевых территориально-производственных комплексов.

41. Развитие региональной инфраструктуры позволило также усилить конкуренцию между транспортными ведомствами в регионе Сообщества по развитию Юга Африки за торговые потоки из стран, не имеющих выхода к морю. Такие формирующиеся учреждения по управлению транспортными коридорами, как Группа по коридору Уолфиш-Бей, создали маркетинговые бюро за рубежом (например, в Замбии) и предлагают внутриконтинентальным странам привлекательные пакеты услуг, включая

места для сухих портов на их территории (например, Замбия намеревается принять предложение по созданию сухого порта в Уолфиш-Бее). Кроме того, Ангола, Мозамбик и Объединенная Республика Танзания модернизируют свою инфраструктуру в целях привлечения торговых потоков из Демократической Республики Конго, Замбии, Малави и Мозамбика.

42. Подписание протоколов о создании Таможенного союза Восточноафриканского сообщества в январе 2005 года позволило выявить такие важнейшие области для проведения реформ, как стандартизация документации, использование информационной технологии, упрощение процедур портового обслуживания, сотрудничество между пограничными пунктами пропуска, страхование гражданской ответственности, реформа тарифных систем и унификация стандартов. Начатые реформы включают в себя внедрение процедур управления рисками для формирования расширенного внутреннего рынка в Восточной Африке. Региональная интеграция стала важным движущим фактором в деле модернизации транспортной инфраструктуры и соответствующих услуг, таких как таможенная сфера и визовое обслуживание. На протяжении многих лет частный сектор активно выступал за такие реформы. В инвестиционном справочнике по Восточноафриканскому сообществу (UNCTAD/ITE/ПА/2005/4) подчеркивается необходимость оптимизации региональных процедур визового и таможенного обслуживания для улучшения инвестиционного климата. По мнению ЮНКТАД, региональное сотрудничество должно предусматривать скоординированные действия в областях политики, усиливающих потенциал роста и структурных преобразований в развивающихся странах, включая макроэкономическую, финансовую, инфраструктурную и промышленную политику.

IV. Выводы и направления дальнейшей работы

43. ГПСЦ представляют собой взаимозависимые экономические системы со сложными координационными механизмами, для бесперебойного функционирования которых требуются эффективные логистические и инфраструктурные решения. Это означает, что с помощью средств политики должно обеспечиваться реальное совершенствование подкрепляющей торговлю институциональной и физической инфраструктуры в рамках ГПСЦ, особенно в интересах МСП. Это является важной предпосылкой для развития предприятий и, следовательно, для развития производственного и торгового потенциала. Развитие транспортной инфраструктуры, в частности, открывает перед МСП непосредственные деловые возможности и облегчает их рост. Они прямо и непосредственно участвуют в разработке инфраструктурных проектов в качестве, например, поставщиков товаров и услуг и субподрядчиков.

44. Аналогичным образом торговля, которая в значительной степени опирается на транспорт и зависит от него, может играть роль подлинного генератора устойчивого экономического роста, диверсификации, создания рабочих мест и сокращения масштабов нищеты в развивающихся странах. Некоторые стратегии роста, основанные на трудоемких операциях сборочного типа в рамках ГПСЦ, крайне чувствительны к транспортным издержкам и, следовательно, не могут использоваться в отсутствие надлежащего логистического обеспечения и совместимой инфраструктуры.

45. Хорошая материально-техническая инфраструктура имеет важное значение, но МСП часто сталкиваются с проблемами дисфункций в институциональной среде и порождаемой этим неэффективности. Поэтому для выработки надлежащей и целенаправленной политики требуется предварительный анализ и понимание потребностей ГПСЦ, в том числе в области логистического обеспечения, и последующая проработка способов облегчения подключения МСП к этим ГПСЦ. Такого рода политика, для осуществления которой требуется значительная государственная поддержка, обычно включает в себя следующее:

а) всеобъемлющие подходы, основанные на сочетании элементов торговой, транспортной и промышленной политики (например, коридоры развития, территориально-производственные комплексы), и формирование здоровой и благоприятной среды (институциональной, правовой и административной) в качестве предпосылки для привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры и других форм участия частного сектора в инфраструктурных проектах;

б) разработка последовательной транспортной политики, направленной на повышение транспортного потенциала и уровней обслуживания государственного и частного секторов, подключение к глобальным и региональным транспортным сетям, а также налаживание более эффективных связей со странами, не имеющими выхода к морю, например посредством осуществления эффективных соглашений о транзитных перевозках;

с) проведение необходимых реформ, например в таможенной сфере, и принятие мер по упрощению процедур торговли и перевозок, включая региональную координацию и сотрудничество в областях транзита, развития инфраструктуры и осуществления совместных проектов, таких как совместные пограничные пункты пропуска, а также координацию услуг или формальных требований для обеспечения эффекта масштаба и надежных маршрутов транзитных перевозок;

d) оказание содействия МСП для облегчения их участия в ГПСЦ с помощью политики, нацеленной на наращивание производственного потенциала, а также совершенствования хранилищных, сбытовых, маркетинговых и распределительных объектов и мощностей; и

e) проведение вспомогательной политики, включая стимулы для активизации участия частного сектора, развития деловых связей и партнерства между государственным и частным секторами на стадиях разработки и осуществления реформ и инфраструктурных проектов и управления ими.

46. Кроме того, развивающиеся страны могут получать выгоды от торговли только в том случае, если они делают развитие производственного потенциала центральным элементом своей национальной политики. Развитие производственного потенциала сопряжено с усилиями по повышению степени их привлекательности для инвесторов и по модернизации их торговой инфраструктуры для целей развития. Для решения этих задач на многостороннем уровне необходимо расширить сферу охвата инициативы "Помощь в интересах торговли" и усилить поддержку мер по развитию производственного потенциала, а также мобилизовать соответствующую поддержку в деле разработки торговой политики для присоединения к ВТО и проведения переговоров по двусторонним и региональным соглашениям.

47. Поощрение партнерства между крупными фирмами и МСП при осуществлении проектов может еще более стимулировать рост и модернизацию таких предприятий. Кроме того, инфраструктурные проекты часто открывают возможность для становления МСП. Например, для развития или расширения порта могут потребоваться дополнительные услуги, которые, как правило, предоставляются МСП. Они могут включать в себя таможенную очистку, экспедиторское обслуживание, страхование, складирование, обеспечение безопасности и техническое обслуживание. И наконец, как подчеркивалось в настоящей записке, инфраструктурные проекты стимулируют рост всей экономики. Развитие объектов транспортной инфраструктуры, таких как автомобильные дороги, мосты, аэропорты и морские порты, ускоряет рост многих вспомогательных служб, которые создают рабочие места и способствуют росту национального богатства. Такие проекты стимулируют также прогресс в других секторах, которые зависят от эффективной и недорогостоящей транспортной инфраструктуры (например, туризм) и доступа на внешние рынки.

48. В целях оценки систем регулирования инвестиций и подготовки рекомендаций по вопросам политики ЮНКТАД регулярно проводит обзоры инвестиционной политики развивающихся стран. Кроме того, она консультирует правительства по вопросам

развития деловых связей и способов обеспечения вклада прямых иностранных инвестиций в форсирование развития.

49. ЮНКТАД способствует обеспечению эффективности торговой логистики в рамках своей аналитической работы, технической помощи и инициатив по укреплению потенциала в области упрощения процедур торговли и перевозок. По линии различных национальных проектов, которые направлены на устранение ключевых проблем, стоящих перед логистическим сектором, она содействует модернизации методов и процедур, налаживанию диалога между государственным и частным секторами или пересмотру и упрощению документации, требований к документам и соответствующего законодательства. В этих же рамках ЮНКТАД фокусирует свое внимание на управленческих вопросах в транспортном секторе, требованиях к безопасности и на инструментах электронной торговли. Помимо этого она оказывает помощь в определении национальных стратегий упрощения процедур торговли, укреплении потенциала в области процедур торговли и торговых операций, а также помощь в рамках переговоров ВТО по упрощению процедур торговли.

50. Что касается правовых вопросов, затрагивающих торговлю и перевозки развивающихся стран, то ЮНКТАД с ее опытом и техническими знаниями и с ее сфокусированностью на исследовательско-аналитической работе способна помочь разработчикам политики и участникам торговли в развивающихся странах в понимании ими зачастую сложных вопросов регулирования и соответствующих международных тенденций. Работа ЮНКТАД в области транспортного законодательства, а также над такими ключевыми новыми вопросами, как безопасность производственно-сбытовых цепей и последствия изменения климата, нацелена на информационную подпитку дискуссий о надлежащих мерах политики в контексте международных переговоров и оказание содействия в эффективном осуществлении и применении соответствующих международных конвенций на национальном уровне.
