



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Форум министров транспорта стран Азии
Совещание старших правительственных должностных лиц

Первая сессия
14-16 декабря 2009 года
Бангкок

**ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА:
ТРАНСПОРТ И БЕДНОТА**

(Пункт 5с предварительной повестки дня)

**ДОСТУП К СЕЛЬСКИМ РАЙОНАМ И ЛОГИСТИЧЕСКОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ «ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ К ПОТРЕБИТЕЛЮ»****

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

На своей первой сессии, которая проходила в Бангкоке 29-31 октября 2008 года, Комитет по транспорту постановил сосредоточить в рамках рассмотрения пункта повестки дня, касающегося транспорта и бедноты, внимание на уменьшении остроты проблем, касающихся доставки сельскохозяйственной продукции от производителей к потребителям и предоставлении сельским общинам доступа к основным транспортным и логистическим сетям.

Во введении к настоящему документу вкратце освещаются вопросы бедноты в регионе и подчеркиваются ее различные особенности в селах и городах. Далее следует обсуждение важности совершенствования инфраструктуры в целях предоставления доступа к экономическим и социальным возможностям и повышения качества поставляемой сельхозпродукции.

В качестве иллюстрации немалого прогресса, достигнутого на пути расширения доступа для сельских общин, рассматривается ряд инициатив, с которыми недавно выступили страны региона.

Делегации, возможно, информируют Форум о принимаемых в их странах мерах в области транспорта и логистики в целях содействия борьбе с нищетой в сельских районах.

В целях оказания секретариату помощи в осуществлении Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы) Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе делегации, возможно, будут также заинтересованы в следующем: представлении информации о предметных исследованиях, посвященных передовым методам; обмене докладами о результатах своих исследований, касающихся связи между транспортом и социально-экономическим развитием; и предоставлении услуг принимающей стороны для проведения семинаров и практикумов.

* Настоящий документ подвергся тщательному анализу, что обусловило поздние сроки его представления.

** Упоминание названий фирм и коммерческой продукции не означает одобрения со стороны Организации Объединенных Наций.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение	2
I. БЕДНОСТЬ В РЕГИОНЕ	3
II. ТРАНСПОРТ И СВЯЗИ МЕЖДУ ГОРОДОМ И ДЕРЕВНЕЙ	5
III. ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА В СЕЛЬСКИХ РАЙОНАХ	6
A. Доступ к сельским районам	7
B. Сельская логистика и каналы поставок	7
IV. МЕРЫ ВМЕШАТЕЛЬСТВА И ОПЫТ В ОТДЕЛЬНЫХ СТРАНАХ ЭСКАТО	9
A. Доступ к сельским районам	9
B. Сельская логистика и каналы поставок	12
C. Институциональные и организационные аспекты логистических и маркетинговых услуг	13
V. ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ	15

Введение

1. Меры, направленные на совершенствование транспортных и логистических услуг и инфраструктуры, включая сельские дороги, моторизованный и немоторизованный транспорт, складское хозяйство, рынки, сбыт и логистическое обеспечение «от производителя к потребителю» могут в немалой степени содействовать борьбе с нищетой и повышению продовольственной безопасности. Это было признано Комитетом по транспорту на его первой сессии, которая проходила в Бангкоке 29-31 октября 2008 года, когда он постановил сконцентрировать в рамках пункта повестки дня, касающегося транспорта и бедности, внимание на «уменьшении остроты проблем, касающихся доставки сельскохозяйственной продукции от производителей к потребителям и предоставлении сельским общинам доступа к основным транспортным и логистическим сетям» (E/ESCAP/CTR/8 пункты 10 и 65).

2. Во введении к настоящему документу кратко рассматриваются вопросы бедности в регионе, особенно в сельских районах. Далее обсуждается важное значение связей между городом и деревней. Затем в документе рассматриваются препятствия, стоящие на пути борьбы с нищетой в сельских районах, которые обусловлены неудовлетворительным физическим доступом или нефизическим барьерами к экономическим и социальным возможностям и неэффективно функционирующими логистическими каналами поставок.

3. В документе в общих чертах рассматривается ряд выдвинутых странами инициатив, благодаря которым достигнут немалый прогресс в расширении доступа для сельских общин. Далее на рассмотрение Форума представляется ряд вопросов.

4. Делегации, возможно, поделятся своим опытом в развитии транспортных и логистических систем в сельских районах и вынесут в адрес секретариата рекомендации относительно его будущей работы в этой области.

I. БЕДНОСТЬ В РЕГИОНЕ

5. В своем совместно выпускаемом издании, посвященном Целям развития тысячелетия *A Future Within Reach 2008: A Path to 2015 in Achieving the Millennium Development Goals in Asia and the Pacific* («Обозримое будущее, 2008 год: на пути достижения Целей развития тысячелетия в Азиатско-Тихоокеанском регионе к 2015 году»), ЭСКАТО, Программа развития Организации Объединенных Наций и Азиатский банк развития сообщают, что паритет покупательной способности приблизительно 641 млн. человек, проживающих в Азиатско-Тихоокеанском регионе, составляет 1 долл. США в день; приблизительно 545 млн. человек потребляет меньше 2 200 калорий в день, что является глобальным стандартом, а это, таким образом, составляет 65 процентов всего голодающего населения в мире; около 4 млн. детей умирает в возрасте до пяти лет; и порядка 250 000 женщин ежегодно умирает во время родов или в результате осложнений, связанных с беременностью. Почти во всех странах чистая доля учащихся в начальных школах в регионе составляет свыше 90 процентов¹. Однако доля учащихся начальных школ, которые доучиваются до пятого класса, составляет лишь 79,1 процента по Юго-Восточной Азии и 73,1 процента по Южной и Юго-Западной Азии².

6. Многие страны региона добиваются немалого прогресса на пути достижения Целей развития тысячелетия; вместе с тем, вышеупомянутые показатели нищеты, связанные и не связанные с доходами, явно свидетельствуют о том, что это одна из проблем, которая вызывает глубокую озабоченность.

7. С учетом того, что численность населения, проживающего в селах в большинстве стран региона, как правило, превышает численность населения городов, вполне следует ожидать, что бедных в селах больше, чем в городах. Об этом свидетельствуют и статистические данные. В колонке 6 таблицы 1 показано, что доля проживающего в не связанной с доходами нищете населения в сельских районах колеблется от 71 процента по Филиппинам до свыше 99 процентов по Бутану, в то время как Бангладеш, Индия, Индонезия и Пакистан держатся приблизительно на отметке в 80 и 90 процентов. Вместе с тем, данные колонок 2 и 3 свидетельствуют о различиях между селами и городами, причем, к примеру, в Индии, Лаосской Народно-Демократической Республике и Непале паритет покупательной способности приблизительно двух третей их сельского населения составляет менее 1 долл. США в день; для сравнения по городскому населению этот показатель составляет 19 и 27 процентов. Другими словами, процентная доля бедных на селе в три раза выше, чем в городах.

¹ Asian Development Bank, ESCAP and the United Nations Development Programme, *A Future Within Reach 2008: A Path to 2015 in Achieving the Millennium Development Goals in Asia and the Pacific* (United Nations publication, Sales No. E.08.II.F.15).

² ESCAP, *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2008* (United Nations publication, Sales No. E.09.II.F.1), table 13.1.

**Таблица 1. Положение с нищетой исходя из азиатской черты бедности^а
с разбивкой по селам и городам
(обследование бедности 2005 года с использованием
паритетов покупательной способности)**

Страна	Год	Подушевой индекс (процентная доля)		Масштабы (в миллионах)		Доля бедного населения в сельских районах от общей доли бедного населения (процентная доля)
		Села	Города	Села	Города	
	1	2	3	4	5	6
Бангладеш	2005	49,7	23,5	57,1	9,0	86,3
Бутан	2003	38,7	2,2	0,2	0,0	99,3
Фиджи	2002	43,5	11,9	0,2	0,0	78,9
Индия	2005	65,8	26,8	532,0	87,1	85,9
Индонезия	2005	34,1	8,8	40,0	9,5	80,8
Лаосская Народно- Демократическая Республика	2003	63,2	23,1	2,7	0,2	91,7
Непал	2004	64,4	18,9	14,5	0,8	95,0
Пакистан	2005	31,4	8,2	32,3	4,5	87,7
Филиппины	2003	44,5	11,6	14,1	5,8	71,0
Шри-Ланка	2002	11,1	2,8	1,8	0,1	95,6
Вьетнам	2004	21,7	2,9	13,5	0,6	95,5

Источник: Азиатский банк развития, *Key Indicators for Asia and the Pacific 2008*, part I, table 5.5.

^а Азиатская черта бедности – это паритет покупательной способности в 1,35 долл. США в день, что представляет собой среднее значение национальной черты бедности по 15 странам (Бангладеш, Бутану, Вьетнаму, Индии, Индонезии, Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республике, Малайзии, Мальдивам, Монголии, Непалу, Пакистану, Таиланду, Филиппинам и Шри-Ланке).

8. С учетом важного значения борьбы с нищетой в сельских районах, в докладе Генерального секретаря о содействии реализации комплексного подхода к развитию сельских районов в развивающихся странах в целях искоренения нищеты и обеспечения устойчивого развития (E/2003/51) говорится, что «поставленная в Декларации тысячелетия цель в области развития, заключающаяся в сокращении наполовину доли людей, тратящих на жизнь менее 1 долл. США в день, и людей, страдающих от голода, к 2015 году не может быть достигнута, если срочно не будут сокращены масштабы нищеты в сельских районах. Более того, других целей в области развития, поставленных в Декларации тысячелетия, невозможно будет достичь без значительного увеличения уровня доходов и расширения возможностей в сельских районах и значительного улучшения качества услуг в областях здравоохранения, образования, а также социальных услуг в сельских районах» (пункт 1 и 2).

9. Транспортная и логистическая инфраструктура и услуги предоставляют физический доступ к этим экономическим и социальным возможностям. А поэтому их развитие может внести немалый вклад в достижение Целей развития тысячелетия.

II. ТРАНСПОРТ И СВЯЗИ МЕЖДУ ГОРОДОМ И ДЕРЕВНЕЙ

10. Многие из вышеупомянутых экономических и социальных возможностей открываются в городах. А поэтому в контексте политики в области транспорта важно принимать во внимание характер процесса урбанизации, физический доступ к этим районам и важное значение связей между городом и деревней.

11. Согласно пересмотренному варианту *World Urbanization Prospects* («Мировые перспективы урбанизации»)³ Организации Объединенных Наций, население городов в Азии увеличилось с 16,8 процента в 1950 году до 39,7 процента в 2005 году, и к 2050 году этот показатель увеличится до 66,2 процента (см. схему).



Источник: На основе данных Организации Объединенных Наций, Департамент по экономическим и социальным вопросам, Отдел народонаселения, *World Population Prospects: The 2006 Revision and World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*, accessed from <http://esa.un.org/unup> on 25 June 2009.

12. По мнению Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам, изложенным в «*Докладе о положении в городах мира, 2006/2007 год*», битва за достижение Целей развития тысячелетия в городах будет выиграна или проиграна⁴. В том же докладе рассматривается один из путей того, как борьба за достижение Целей развития тысячелетия в городах внесет вклад в борьбу с нищетой в сельских районах:

Города также являются движителями развития сельских районов. Они открывают множество возможностей для инвестиционной деятельности, что не только способствует развитию городов, но и вносит вклад в развитие сельских районов в контексте прочных связей между городом и деревней. Совершенствование инфраструктуры, связывающей села и города, повышает производительность труда на селе и расширяет доступ сельских жителей к образованию, медико-санитарному обслуживанию, рынкам, кредитам, информации и другим услугам⁵.

³ Организация Объединенных Наций, Департамент по экономическим и социальным вопросам, Отдел народонаселения, *World Population Prospects: The 2006 Revision and World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*, взято из <http://esa.un.org/unup> on 25 June 2009.

⁴ *The State of the World's Cities Report 2006/2007: 30 Years of Shaping the Habitat Agenda* (Earthscan, 2006).

⁵ См. примечание 4, стр. 49.

13. Если рассматривать этот вопрос с точки зрения городов, то совершенствование транспортных и логистических связей между селами и городами приносит пользу благодаря снижению цен и повышению качества сельхозпродукции, поступающей потребителям в городах, а также расширению рынка товаров и услуг, производимых на селе.

14. Послание, содержащееся в *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography* («Всемирном докладе о развитии 2009 года: видоизменение экономической географии») звучит в том же ключе:

Наилучшие условия осуществления сельско-городских трансформаций создаются тогда, когда органы, ответственные за разработку политики, признают экономическую независимость поселений. В контексте иерархии сел и городов в той или иной стране каждому отводится своя функция и каждый имеет прочные связи с другими. А поэтому политическую дискуссию следует вести, исходя не из крайностей национального уровня или отдельного поселения. Наоборот, она должна вестись на уровне того, что называется «районом» и что, как правило, является штатом или провинцией⁶.

15. Налаживание прочных связей между городом и деревней является неотъемлемой частью процесса развития сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, где в числе критериев отбора автомобильной или железной дороги, а также маршрутов автомобильных и железнодорожных перевозок можно отметить следующие: а) сообщения между столицами (международные перевозки); б) сообщения с основными промышленными и сельскохозяйственными центрами (сообщения с местом импорта и пунктами конечной доставки); в) сообщения с основными морскими и речными портами (интеграция сетей наземного и водного транспорта); и д) сообщения с основными сухопутными контейнерными терминалами и складами (интеграция железнодорожных и автомобильных сетей). В большинстве случаев сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог являются лишь частью национальных магистральных маршрутов, которые в свою очередь являются частью транспортных сетей стран в целом.

16. Ясно одно: процесс урбанизации будет продолжаться; для сел и городов требуется транспортная инфраструктура и услуги; и крайне важное значение имеют прочные транспортные связи между селами и городами.

III. ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА В СЕЛЬСКИХ РАЙОНАХ

17. Из вышеизложенного становится ясно, что неудовлетворительный доступ является одной из основных причин нищеты.

18. Совершенствование транспортной и логистической инфраструктуры и услуг содействует сближению (сокращает время на перевозку от производителя к потребителю) и мобильности, что, тем самым, расширяет физический и экономический доступ.

19. В этой главе рассматриваются вопросы, касающиеся обеспечения физической доступности за счет транспортной инфраструктуры и услуг на селе, сельской логистики и каналов поставок и организационным и

⁶ World Bank, *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography* (Washington, D.C., 2009), p. 199.

институциональным факторам, которые препятствуют повышению эффективности функционирования транспортной и логистической систем.

А. Доступ к сельским районам

1. Дороги, пригодные для движения в любую погоду

20. Несмотря на осуществляемые в странах региона инициативы (см. главу IV ниже) физический доступ, особенно в сельских районах, продолжает в целом оставаться проблемой. В некоторых странах в 30-40 процентах деревень нет дорог, пригодных для движения в любую погоду, а к некоторым из них доступ вообще невозможен. В других странах многие дороги, связывающие столицу с провинциальными городами, не асфальтированы, а значительная доля сельских дорог по-прежнему не имеет твердого покрытия, и движение по ним в сезон дождей невозможно.

2. Продовольственная безопасность

21. Одной из важных особенностей бедности являются отсутствие должной продовольственной безопасности, что отчасти обусловлено проблемой с доступом.

22. Продовольственная безопасность предполагает систематическую доставку продовольствия в любое время, экономический доступ к продовольствию, физический доступ к продовольствию и доступ к продовольствию, которое должно обладать необходимой калорийностью для здорового образа жизни. Отсутствие должной продовольственной безопасности может быть временно вызвано, к примеру, стихийными бедствиями, экономическим кризисом или конфликтом или может носить постоянный характер вследствие действия таких факторов, как сохраняющаяся бедность и неудовлетворительное экономическое развитие. Совершенствование транспортной и логистической инфраструктуры и услуг может повысить продовольственную безопасность, что, тем самым, будет вносить вклад в борьбу с нищетой.

3. Ослабление последствий бедствий

23. Доступ также имеет важнейшее значение в периоды бедствий, поскольку жертвам наводнений, засух, цунами и землетрясений необходимо доставлять помощь. Возможность для ликвидации последствий бедствий зависит не только от осуществления стратегий по уменьшению опасностей, включая разработку транспортных и логистических планов на случай чрезвычайных обстоятельств, но и адаптацию конструирования и приведение в соответствие инфраструктуры с тем, чтобы она была жизнеспособной в случае таких бедствий. Опыт показывает, что повышенное внимание следует уделять таким стратегиям по уменьшению опасностей и адаптации в секторах транспорта и логистики.

В. Сельская логистика и каналы поставок

24. На сельскую логистику и каналы поставок оказывает влияние ряд сложных и взаимосвязанных факторов и вопросов, которые включают в себя землевладение, размер хозяйства, рыночную структуру (включая позиции на рынке различных сторон этой цепочки), информационные потоки, наличие и стоимость средств и банковских учреждений, наличие логистической инфраструктуры и услуг, государственную политику (законодательные, регулятивные и финансово-бюджетные условия), а также уровни участия

государственного и частного секторов. Многие из этих факторов выходят за рамки вопросов, которыми, как правило, занимаются министерства транспорта. Вместе с тем, они лишний раз подчеркивают необходимость многосекторального подхода к сельской логистике и каналам поставок.

25. В следующих пунктах рассматриваются симптомы неэффективного транспорта, логистики и каналов поставок. В нижеследующем разделе рассматривается, в частности, политика, которая может препятствовать их эффективному функционированию.

26. Что касается зерновых культур, то общепризнано, что послеуборочные потери колоссальны. Согласно оценкам Продовольственной и сельскохозяйственной Организации Объединенных Наций, потери этих культур на различных этапах осуществления поставок составляют следующую величину: уборка (1-3 процента), перегрузка (2-7 процента), молотьяба (2-6 процента), сушка (1-5 процентов), хранение (2-6 процентов) и транспортировка (2-10 процентов). Таким образом общая величина потерь составляет 10-37 процентов, большая часть из которых связана с логистическими компонентами хранения и транспортировки, в случае которых этот показатель потерь составляет 4-16 процентов^{7,8}.

27. Что касается свежих продуктов и овощей, то, согласно данным исследования, опубликованным Индийским институтом управления, общие потери составляют приблизительно 50 процентов⁹. Эти данные с разбивкой приводятся в таблице 2.

Таблица 2. Маржинальные прибыли и потери в каналах поставок свежей продукции

<i>Канал поставок</i>	<i>Производитель</i>	<i>Сельский комиссионер</i>	<i>Районный комиссионер</i>	<i>Оптовик</i>	<i>Подготовик</i>	<i>Розничный торговец</i>	<i>Всего</i>
Маржинальные прибыли (процентная доля от конечной цены)	35	15	10	10	10	20	100
Потери (на каждом уровне)	20	8	2	5	5	10	50

Источник: Chodavarapu Yasaswi, “Development of an efficient supply-chain model for organized retail in farm-fresh fruits & vegetables”, Indian Institute of Management (Bangalore, ca 2007).

28. В ходе исследований Всемирного банка о конкурентоспособности продукции садоводства Индии было также замечено, что «единственным наиболее важным показателем дефицита должной инфраструктуры хранения и сбыта продукции садоводства [является] уровень потерь в системе, который,

⁷ M. de Lucia and D. Assennato, “Agricultural engineering in development: Post-harvest operations and management of foodgrains”, Food and Agriculture Organization of the United Nations Agricultural Services Bulletin No. 93 (Rome, 1994), accessed from www.fao.org/DOCREP/T0522E/T0522E00.htm#Contents on 29 October 2009.

⁸ Food and Agriculture Organization of the United Nations, “Prevention of post-harvest food losses: fruits, vegetables and root crops”, Training Series: no. 17/2 (Rome, 1989), accessed from www.fao.org/docrep/T0073E/T0073E00.htm#Contents on 29 October 2009.

⁹ Chodavarapu Yasaswi, “Development of an efficient supply-chain model for organized retail in farm-fresh fruits & vegetables”, Indian Institute of Management (Bangalore, ca 2007).

согласно некоторым данным, составляет почти 20-40 процентов от общего объема производства»¹⁰.

IV. МЕРЫ ВМЕШАТЕЛЬСТВА И ОПЫТ В ОТДЕЛЬНЫХ СТРАНАХ ЭСКАТО

29. Во многих странах региона в настоящее время осуществляются проекты, внимание в рамках которых всецело или в частности сосредоточено на развитии сельского транспорта и логистики. Во многих этих случаях такие меры вмешательства помогают адресным общинам. Однако для того чтобы добиться прогресса в уменьшении масштабов нищеты в сельских районах, о чем вкратце говорится в главе I, то необходимо перенимать этот позитивный опыт, касающийся мер вмешательства.

30. В нижеследующем разделе в общих чертах рассматривается ряд недавно предпринятых в отдельных странах инициатив, включая инициативы, которые носят более масштабный характер.

31. Вместе с тем общепризнано, что, хотя меры вмешательства в области транспорта и логистики могут внести вклад в процесс борьбы с нищетой или стать шагом вперед в этом процессе, необходимо выработать многосекторальный подход к решению этой проблемы.

А. Доступ к сельским районам

32. В Индии программа строительства сельских дорог (План строительства сельских дорог Премьер-министра (ПССД)) стала осуществляться в качестве всецело финансируемого центральным правительством плана в целях резкого улучшения положения с сообщениями с сельскими районами. Цель этого плана заключалась в строительстве обеспечивающих движение в любую погоду дорог, связывающих с поселками с населением в 1000 и более человек, а также с поселками с населением в 500 и более человек. В горных/пустынных/населенных племенами районах его цель заключается в обеспечении сообщений с населенными пунктами с населением 250 и более человек. В таблице 3 показано, что в 2002 году под эти категории попадало в общей сложности 178 768 населенных пунктов. В ходе десятого Пятилетнего плана (2002-2007 годы) сообщение было установлено с 88 процентами таких населенных пунктов.

33. В качестве используемых в рамках проекта нововведений можно отметить следующие: во-первых, то, что он финансируется за счет равного 50 пайсам налога (половина индийской рупии) на дизельное топливо, во-вторых, что стандарты технического проектирования устанавливаются центральным правительством; и, в-третьих, что физическое и финансовое исполнение плана происходит через централизованную компьютерную систему, при этом в рамках проекта в режиме онлайн поступают отчеты, в том числе с фотографиями, о проделанной работе.

¹⁰ A. Mattoo, D. Mishra and A. Narain, *From Competition at Home to Competing Abroad: A Case Study of India's Horticulture* (World Bank, 2007).

**Таблица 3. Положение с сообщениями в рамках ПССД,
плановые задания и их выполнение
(по состоянию на 31 марта 2007 года)**

<i>Категория населенного пункта</i>	<i>Удовлетворяющие критериям населенные пункты</i>	<i>Плановое задание на конец десятого плана (2002-2007 годы)</i>	<i>Населенные пункты, с которыми обеспечено сообщение</i>
1000 и более	60 030	25 371	20 478
500 и более	79 208	14 854	13 193
250 и более	39 530	2 511	3 816
Итого	178 768	42 736	37 487

Источник: Government of India, *Eleventh Five Year Plan (2007-2012)*, vol. III, Planning Commission (New Delhi, 2008), chapter 9, accessed from <http://planningcommission.nic.in/plans/planrel/fiveyr/welcome.html> on 29 October 2009.

34. В 2007 году ПССД стала частью программы Бхарат Нирман (осуществление которой началось в 2005-2006 годах). Эта более масштабная программа, которая предусматривает обеспечение питьевой водой, электросвязью, дорогами, электроснабжением и орошением. Что касается сельских дорог, то она нацелена на то, чтобы обеспечить сообщение со всеми сельскими населенными пунктами с населением 1000 и более человек (с населением 500 и более человек в горных и населенных племенами районах) к 2012 году¹¹.

35. В Китае в период 1996-2004 годов было проложено порядка 2 млн. км дорог, относящихся к категории проселочных. Отличительной особенностью принимаемых в Китае мер является то, что они нацелены на обеспечение не только транспортной инфраструктуры, но и транспортного обслуживания. Стратегия строительства дорог предусматривает налаживание к 2010 году регулярного автобусного сообщения как минимум с 95 процентами деревень, и к 2020 году со всеми селами¹².

36. Программа Гама Негума в Шри-Ланке призвана достичь на всем острове цели экономического развития за счет развития экономически процветающих сел. Начало осуществления этой программы было положено в 2006 году в 119 районах Грамма Ниладан, и в конечном итоге эта программа охватит 14 034 района. В рамках этой программы в 2008 году было построено 3 354 км дорог и мостов на сумму в 7 058 млн. шри-ланкийских рупий¹³.

37. Бутан простроил восемь приоритетных подъездных путей в пяти районах, где у населения изолированных деревень уходило от одного до трех

¹¹ Government of India, "Bharat Nirman: A Business Plan for Rural Infrastructure", accessed from www.bharatnirman.gov.in on 29 October 2009.

¹² Wang Ruijun, Li Huaijian and Li Yang, "Government policy on provincial and rural road development in China", Asia-Pacific Network for Transport and Logistics Education and Research (ANTLER) Conference on Transport and Millennium Development Goals, New Delhi, 14-15 April 2005.

¹³ Government of Sri Lanka, *Annual Report 2008*, Ministry of Finance and Planning, available at www.treasury.gov.lk/FPPFM/fpd/annualreports.htm.

дней на то, чтобы добраться до всепогодных дорог, рынков, школ, медицинских учреждений, больниц и райсоветов¹⁴.

38. В ходе оценки, проведенной Организацией плановой комиссии по оценке программ Индии, было отмечено, что:

в рамках ПССД удалось обеспечить сообщение с некоторыми из наиболее нуждающихся населенных пунктов, хотя темпы осуществления в большинстве отдельных штатов довольно низкие. Выборы этих дорожных работ, похоже, оправданы, если нет весомых аргументов в отношении альтернативных издержек, связанных с дорожными работами, которые предшествовали в других районах/штатах. Все штаты и исполнители назначили учреждение исполнителя в качестве центрального учреждения. Все отдельные штаты и исполнители в большей или меньшей степени придерживались руководящих принципов ПССД в том, что касается отбора населенных пунктов; проектных предложений и разрешений. Качество построенных в рамках ПССД дорог в целом удовлетворительное. Построенные в рамках ПССД дороги обеспечивают сообщение с такими важными пунктами, как школы, колледжи, рынки, административные здания...[Они] расширили... доступность для адресных деревень и привели к повышению доходов в виде более выгодной цены (цен) на сельхозпродукцию, расширению возможностей для трудоустройства и т.д. Стоимость обеспечения сообщения с некоторыми населенными пунктами в таких штатах, как Химачал-Прадеш, весьма высокая в силу труднопроходимой местности. Однако если бы не ПССД, то в таких малонаселенных пунктах не было бы построено ни одной дороги¹⁵.

39. В Китае в ходе исследования, касающегося строительства дорог, экономического роста и борьбы с нищетой, были сделаны следующие выводы:

наиболее значимым выводом этого исследования является то, что низкокачественные (в основном проселочные) дороги связаны с такими коэффициентами рентабельности для национального [валового внутреннего продукта (ВВП)], которые приблизительно в четыре раза больше, чем коэффициент рентабельности по высококачественным дорогам. Даже если говорить о городском ВВП, то коэффициент прибыльности по низкокачественным дорогам гораздо больше, чем по высококачественным дорогам. Что касается сельскохозяйственного ВВП, то высококачественные дороги, согласно статистике, оказывают не столь сильное влияние, тогда как низкокачественные дороги имеют не только немалое влияние, но и помогают добиться на каждый вложенный юань 1,57 юаня сельскохозяйственного ВВП. Капиталовложения в низкокачественные дороги также дают высокую отдачу в сельском ВВП, не связанном с сельским хозяйством. На каждый вложенный в низкокачественные дороги юань получают свыше 5 юаней сельского ВВП, не относящегося к сельскохозяйственному производству.

¹⁴ International Development Association, "Transport: Improving services for the poor" (Washington, D.C., World Bank, September 2008) p. 16, accessed from http://siteresources.worldbank.org/INTSD_NETWORK/Resources/IDA_Transport.pdf on 29 October 2009.

¹⁵ Government of India, "Summary of A Quick Concurrent Evaluation of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana", Planning Commission, Programme Evaluation Organization (2005), accessed from http://planningcommission.gov.in/reports/peoreport/peoevalu/peo_pmgysy.pdf on 29 October 2009.

Что касается борьбы с нищетой, то низкокачественные дороги помогают гораздо большему числу людей в городах и селах покончить с нищетой на каждый вложенный юань, чем в случае строительства высококачественных дорог.

Еще одним важным выводом этого исследования является выбор между ростом и борьбой с нищетой в процессе инвестирования в различные районы Китая. Капиталовложения в строительство дорог приносят самую высокую экономическую отдачу в восточном и центральном районах Китая, тогда как их вклад в борьбу с нищетой в большей степени ощущается в западной части этой страны (прежде всего в юго-западном регионе). Это говорит о необходимости различных региональных приоритетов в зависимости от того, что для страны главнее – экономический рост или борьба с нищетой¹⁶.

В. Сельская логистика и каналы поставок

1. Инфраструктура каналов поставок

40. Строительство, восстановление и содержание транспортной инфраструктуры являются лишь частью процесса расширения физического и экономического доступа. Развитие прочей инфраструктуры и каналов поставок, включая хранение, складское и рыночное хозяйство, также имеет жизненно важное значение.

41. Улучшение рынков является одним из важных компонентов второго Проекта по строительству сельских дорог и улучшению и поддержанию рынков в Бангладеш. Этот Проект предусматривал улучшение 137 рынков центра роста и 15 рынков центра «Юнион Паришад». В докладе об окончании осуществления проекта приводятся данные о значении принятых в области транспорта и логистики мер вмешательства. В докладе отмечается, что совершенствование инфраструктуры существенно повысило общий оборот на рынках и число их участников, привело к существенному изменению в парке транспортных средств, сократило расходы на транспортировку и способствовало трудоустройству значительного числа социально незащищенных слоев общества¹⁷.

2. Развитие и поддержка производственно-сбытовой цепочки

42. В ряде стран Азиатско-Тихоокеанского региона и других регионах различные организации осуществляют проекты, которые в целом касаются развития и поддержки производственно-сбытовой цепочки. Эти проекты призваны предоставить участникам производственно-сбытовой цепочки возможность устанавливать и поддерживать эффективные связи в целях повышения отдачи от бизнеса. Во Вьетнаме, к примеру, Нидерландская организация содействия развитию (НОСР) осуществляет следующие четыре проекта¹⁸:

¹⁶ Shenggen Fan and Connie Chan-Kang, “Road Development, Economic Growth, and Poverty Reduction in China”, International Food Policy Research Institute, Research Report 138 (Washington, D.C., 2005), p. 46, accessed from www.ifpri.org/sites/default/files/publications/tr138.pdf on 29 October 2009.

¹⁷ World Bank, “Second Rural Roads and Markets Improvement and Maintenance Project: Implementation Completion Report, Bangladesh”, Report No: 25229-BD (10 January 2003), pp. 38-39.

¹⁸ SNV, “Smallholder Cash Crops, Connecting rural poor with enabling cash crop solutions”, <http://www.snvworld.org/en/countries/vietnam/ourwork/Documents/Brochure%20Cash%20Crop%20Final.pdf>

а) Лай Чао и Ха Гьянг: развитие чайной производственно-сбытовой цепочки, нацеленное на повышение к 2012 году доходов 2 000 соответствующих производителей чая на 20 процентов;

б) Лай Чао и Лао Кай: развитие кардамоновой производственно-сбытовой цепочки в целях повышения к 2012 году доходов 5 000 бедных семей на 20-30 процентов;

в) Бинх Тхуан, Нинх Тхуан, Куанг Три и Тхуа Тхьен Хэ: развитие ятрофовой производственно-сбытовой цепочки в целях повышения к концу 2010 года доходов 10 000 бедных семей;

г) Тхуа Тхьен Хэ, Куанг Три и Куанг Бинх: развитие маниоковой производственно-сбытовой цепочки в целях повышения к концу 2010 года доходов 60 000 бедных семей на 30-40 процентов.

43. Ниже рассматриваются некоторые институциональные и организационные аспекты развития производственно-сбытовой цепочки.

3. Придорожное хозяйство

44. Придорожные ларьки, магазины и рестораны, которые нередко располагаются группами, являются одной из отличительных особенностей национальных шоссе дорог в странах региона. Эти заведения обеспечивают местных жителей доходами и предоставляют им возможность для трудоустройства, а путешественникам – возможность отдохнуть, перекусить и купить что-либо в тех местах, которые они посещают или мимо которых проезжают.

45. В Японии такое хозяйство называется *митиноекис*. Сегодня в Японии насчитывается порядка 800 таких придорожных станций. Они отличаются от других придорожных служб по трем причинам. Во-первых, они призваны помогать местному населению и обеспечивать более прочные связи между местным населением и пользователями дорог. Во-вторых, они дают местным жителям возможность заниматься предпринимательством, поскольку они являются местом предоставления различного рода публичных услуг, таких, как медико-санитарное обслуживание, образование и профессионально-техническая подготовка, а также культурные мероприятия, равно как и возможность открывать обычные рестораны и торговые точки. В-третьих, хотя зоны обслуживания рассчитаны на пользователей дорог, их услугами могут воспользоваться не только люди, передвигающиеся на транспортных средствах, но и люди, которые идут пешком или едут на велосипедах. Другими словами, *митиноекис* могут помочь в удовлетворении множества потребностей как местных жителей, так и путешественников. Проекты, построенные на аналогичной концепции, осуществляются в Китае, Кении и Таиланде¹⁹.

С. Институциональные и организационные аспекты логистических и маркетинговых услуг

46. Институциональные и организационные меры, направленные на содействие развитию логистических и маркетинговых услуг, принимаются различными сторонами, в том числе центральными, штатными и местными органами управления; двухсторонними и международными учреждениями

¹⁹ Multiply, Inc., “*Michinoeki*: urban-rural exchange in Japan”, accessed from <http://marukuwato.multiply.com/journal/item/184> on 29 October 2009.

помощи; международными финансовыми учреждениями; национальными и международными неправительственными организациями; кооперативами; и частным сектором.

47. На центральном, штатном и местном уровнях страны выходят с инициативами, направленными на дерегулирование рынков сельхозпродукции и рационализацию производственно-сбытовых цепей, что, тем самым, расширяет доступ производителей к рынкам.

48. Осуществление такой политики открывает возможности не только для повышения доходов фермеров, но и для повышения эффективности функционирования каналов поставок и снижения цен.

49. Появление в странах региона супермаркетов открывает перед фермерами возможности для диверсификации, то есть перехода от производства простых бобовых, зерновых и крахмалосодержащих культур к производству таких высокостоймых культур, как овощи, фрукты, цветы, декоративные растения, приправы и специи. Сбыт таких культур на местных, национальных, региональных и мировых рынках может помочь в борьбе с нищетой двумя путями. Во-первых, это может способствовать повышению доходов, тем самым, расширяя экономический доступ к продовольствию, а во-вторых, это может способствовать повышению калорийности потребляемого продовольствия.

50. В Индии ряд крупных компаний, в том числе «Future Group», «Reliance Fresh» и «FieldFresh Foods» (совместное предприятие между «Bharti Enterprises» и «Del Monte»), каждая из которых имеет свои собственные логистические компании, развивает сеть таких розничных торговых точек. Девизом компании «Reliance» является «прямо с огорода к столу». Таким образом, производители могут осуществлять прямые поставки в магазины или центры сбора продукции, где продукция обрабатывается до того, как она поступает в продажу. Такая бизнес-модель укорачивает производственно-сбытовую цепочку, которая может включать в себя производителя, консолидатора, комиссионера, торговца, оптовика, полуоптовика, розничного торговца и потребителя.

51. В Бангладеш компания «Агога», которая заведует четырьмя супермаркетами в Дакке, подписала соглашение с одним из кооперативов, в состав которого входит 1000 фермеров Северной Бенгалии, о прямой закупке овощей и фруктов с полей. Цены на эту продукцию устанавливаются в зависимости от ежедневной средней цены оптовых рынков в прилегающих районах. Кооператив согласился придерживаться стандартов качества компании «Агога» и взял на себя обязательства не использовать пестициды, химикаты или ненужные удобрения в период выращивания и сбора урожая, которые оговариваются в контракте.

52. Несмотря на то, что налицо ряд нерешенных программных вопросов применительно к сельскохозяйственному производству на договорных началах и крупным супермаркетам, в частности, от такого хода развития выигрывают как производители, так и потребители.

53. С учетом важного значения развития эффективно функционирующих цепей поставок и использования эффекта масштаба в процессе хранения и транспортировки, сбыта, а также оптовой и розничной торговли кооперативы были созданы во многих странах региона. В некоторых из этих стран на долю кооперативов приходится немалая часть национального производства. Несмотря на то, что опыт в развитии таких институциональных и

организационных объединений разных, и их репутация неоднозначна, многие полагают, что они способствуют борьбе с нищетой.

54. Развитие объединений и укрепление социальных сетей в рамках цепей поставок все чаще рассматривается в качестве важных путей решения проблем с нищетой в сельских районах. Одним из примеров этого является работа НОСР, о которой говорилось выше. Такие инициативы являются важными аспектами управления знаний для сельских общин и предусматривают расширение доступа к технической информации о культурах и рынках, а также предполагают побочный эффект сопричастности сетям, в рамках которых можно делиться информацией и обращаться за консультациями. В этом отношении налицо весомые аргументы в пользу содействия развитию объединений.

V. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

55. Делегации, возможно, информируют Форум о принимаемых в их странах в области транспорта и логистики мерах вмешательства в целях содействия борьбе с нищетой в сельских районах.

56. С учетом сугубо специфического характера некоторых из вышеупомянутых проблем Форум, возможно, вынесет в адрес секретариата дополнительные рекомендации относительно региональных мероприятий, которые он мог бы проводить в этой области.

57. В связи с этим делегации, возможно, выскажутся о необходимости рассмотрения вопросов, содержащихся в Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/63/13, глава V), а именно касающихся:

а) семинаров и практикумов, посвященных мерам вмешательства в области транспорта, нацеленным на достижение Целей развития тысячелетия, и информационных материалов о хорошо зарекомендовавших себя в регионе методах в деле развития транспорта с учетом достижения Целей;

б) обзоров, а также аналитических и конкретных исследований о связях между транспортом и социально-экономическим развитием;

в) распространения информации о передовых методах и мерах, призванных содействовать развитию транспортного сообщения и доступу.

58. В целях оказания секретариату помощи в осуществлении Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы) Пусанской декларации (E/ESCAP/63/13, приложение) делегации, возможно, также обозначат свою заинтересованность в следующем: предоставлении информации о предметных исследованиях, посвященных передовым методам; обмене докладами об исследованиях, касающихся связей между транспортом и социально-экономическим развитием; и предоставлении услуг принимающей стороны для семинаров и практикумов.