



Сессия 2016 года

24 июля 2015 года — 27 июля 2016 года

Этап заседаний высокого уровня:

тематическая дискуссия

Инфраструктура в интересах устойчивого развития для всех

Записка Генерального секретаря

Резюме

В своей резолюции 61/16 Генеральная Ассамблея постановила, что Экономическому и Социальному Совету следует продолжать содействовать глобальному диалогу, в частности путем проведения тематической дискуссии по какой-либо экономической, социальной или смежной проблеме, решение о которой принимается Советом и о которой сообщается в докладе Генерального секретаря. В своем решении 2016/L.12 Совет постановил, что в 2016 году дискуссия будет посвящена теме «Инфраструктура в интересах устойчивого развития для всех». В ходе дискуссии государства — члены Организации Объединенных Наций могут выработать руководящие указания относительно работы Глобального форума по вопросам инфраструктуры и внести вклад в подготовку доклада Межучережденческой целевой группы по финансированию развития.

Инфраструктура имеет исключительно важное значение для обеспечения устойчивого развития: она стимулирует экономический рост, социальное развитие и охрану окружающей среды. Для создания инфраструктуры, которая способствовала бы реализации концепции развития, изложенной в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, и предназначалась бы для всего населения, необходимо применять комплексные подходы, ориентированные на интересы людей. Планирование и создание стойкой, устойчивой и общедоступной инфраструктуры — это глобальная задача, решение которой в качестве одного из средств обеспечения устойчивого развития требует первоочередного внимания на всех уровнях. Еще одна серьезная задача связана с восполнением нехватки средств для финансирования инфраструктуры на глобальном уровне. Меры, направленные на развитие инфраструктуры в интересах устойчивого развития, должны охватывать страны, ощущающие нехватку таких средств наиболее остро, и в частности страны, находящиеся в особой ситуации.



В Аддис-Абебской программе действий содержится призыв оказывать этим нуждающимся странам более существенную поддержку, в том числе путем предоставления ассигнований и наращивания потенциала. В рамках системы Организации Объединенных Наций нужно опираться на активную работу по созданию стойкой и устойчивой инфраструктуры, в то же время отзываясь на содержащийся в Повестке дня на период до 2030 года призыв к разработке новых подходов, поощрению политической приверженности и стимулированию стратегических мер.

I. Введение

1. Создание стойкой инфраструктуры исключительно важно для обеспечения устойчивого развития. Решения в области инфраструктуры имеют далеко идущие экономические, социальные и экологические последствия. Обеспечение надлежащего планирования, внедрения и доступности инфраструктуры — это одно из необходимых условий для прогресса в деле реализации всех целей в области устойчивого развития, включая достижение экономического роста, сокращение масштабов нищеты и неравенства и обеспечение экологической устойчивости. Однако восполнить нехватку средств для финансирования инфраструктуры на глобальном уровне очень сложно (см. приложение I). Согласно оценке, содержащейся в Аддис-Абебской программе действий, в развивающихся странах ежегодный объем нехватки таких средств составляет от 1 до 1,5 трлн. долл. США.

2. Инфраструктура приносит многоплановые выгоды. Она является одним из важнейших компонентов обеспечения экономического и промышленного развития, стимулирует рост личного и общественного благосостояния, расширяет доступность ресурсов и имеет важное экологическое значение.

3. В Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года вопрос инфраструктуры рассматривается в контексте всех целей, в частности цели 9 в области устойчивого развития, в соответствии с которой международное сообщество должно создать стойкую инфраструктуру и содействовать всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям. Вопрос о безотказно функционирующей инфраструктуре отражается и в других целях в области устойчивого развития с помощью целевых показателей по отдельным секторам.

4. Вопрос об устойчивой и стойкой инфраструктуре занимает центральное место в Аддис-Абебской программе действий. Если цели в области устойчивого развития касаются прежде всего результатов деятельности в области инфраструктуры, то в Аддис-Абебской программе действий основное внимание уделяется преодолению препятствий и трудностей на пути осуществления инвестиций, в том числе в областях финансирования и наращивания потенциала.

5. Вопрос об инфраструктуре выходит на передний план и в других основных межправительственных итоговых документах на тему устойчивого развития. В Стамбульской программе действий, программе «Путь Самоа» и Венской программе действий по науке и технике в целях развития подчеркивается, что инфраструктура является одним из важнейших средств для стимулирования устойчивого развития соответственно в наименее развитых странах, малых островных развивающихся государствах и развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. В Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы инфраструктура рассматривается в качестве важнейшего средства для борьбы с бедствиями, поскольку она способствует усилиям по профилактике, противодействию и восстановлению. Парижское соглашение об изменении климата должно будет претворяться в жизнь с опорой на инфраструктуру, позволяющую странам адаптироваться к изменению климата и смягчать его последствия.

6. В последние годы на глобальном, региональном и национальном уровнях, в частности Группой двадцати, Всемирным экономическим форумом и различными многосторонними банками развития, было предпринято несколько новых инициатив в области инфраструктуры. В Аддис-Абебской программе действий государства — члены Организации Объединенных Наций приветствовали эти новые инициативы, однако они отметили, что многое еще предстоит сделать для решения, в частности, следующих задач: а) обеспечение для всех стран и секторов доступа к необходимым финансовым ресурсам и техническим знаниям; и б) бесперебойное инвестирование всех инфраструктурных проектов с учетом целей в области устойчивого развития. В связи с этим государства-члены учредили новый Глобальный форум по вопросам инфраструктуры, действующий под руководством многосторонних банков развития. Первое заседание Форума, которое состоялось в апреле 2016 года в Вашингтоне, округ Колумбия, было организовано Всемирным банком и многосторонними банками развития в тесном сотрудничестве с Организацией Объединенных Наций и при активном участии новых банков развития. Форум может стать платформой для координации инфраструктурных инициатив и проведения всеохватного диалога, как это предусматривается в Аддис-Абебской программе действий.

7. В этой связи настоящий доклад представляется для информирования участников тематической дискуссии Экономического и Социального Совета по теме «Инфраструктура в интересах устойчивого развития для всех». Эта дискуссия призвана обеспечить возможности для целенаправленного рассмотрения этой темы. В ходе дискуссии государства-члены могут выработать руководящие указания относительно работы Глобального форума по вопросам инфраструктуры и внести вклад в подготовку доклада Межучережденческой целевой группы по финансированию развития. Это могло бы способствовать тому, чтобы строительство инфраструктуры осуществлялось на бесперебойной основе, увязывалось с задачами устойчивого развития, приносило выгоду всем странам, предусматривало общедоступность услуг и служило удовлетворению потребностей всех людей.

II. Стойкая инфраструктура и устойчивое развитие

8. Понятие «инфраструктура» охватывает не только физические строения, но и институциональный и кадровый потенциал. Экономическая инфраструктура включает в себя транспортные, энергетические, коммуникационные и финансовые системы. К социальной и экологической инфраструктуре относятся объекты водоснабжения и санитарии, школы, больницы и медицинские центры, а к институциональной инфраструктуре — оборудование, персонал и помещения, необходимые для обслуживания и управления. В настоящем докладе основное внимание уделяется экономической, социальной и экологической инфраструктуре.

9. Понятие «стойкой инфраструктуры» связано с износостойкостью и функционированием в течение ожидаемого срока и, как правило, означает способность инфраструктурных систем, в том числе связанных с ними экологических и социальных систем, противостоять сбоям, продолжать функционировать и сохранять свой структурный потенциал. Понятие стойкости здесь означает стойкость к природным бедствиям (например, землетрясениям, ураганам, наводнениям и засухам) и антропогенным катастрофам (например, бедствиям

по причине человеческого фактора и терактам). Таким образом, это понятие становится особенно важным с учетом изменения климата и факторов уязвимости.

10. Инфраструктура стимулирует экономический рост, сокращение масштабов нищеты и неравенства и предоставление услуг во всех странах, в частности в наименее развитых странах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах, где инфраструктура может лежать в основе моделей развития и обеспечивать включение стран в региональные сети, содействующие экономическому развитию. На стадиях планирования, финансирования и осуществления страны, находящиеся в особой ситуации, испытывают весьма конкретные потребности, для удовлетворения которых требуется задействовать глобальные механизмы, функционирующие в интересах обеспечения устойчивого и справедливого развития инфраструктуры.

11. Как отмечается в Аддис-Абебской программе действий, во многих странах недостаточные инвестиции в инфраструктуру отчасти объясняются неудовлетворительными планами в области инфраструктуры и недостаточным количеством хорошо подготовленных инвестиционных проектов, что подчеркивает необходимость выработки правительственных стратегий и укрепления потенциала. В то же время не хватает и финансовых ресурсов. Объем государственных средств является ограниченным, а структуры стимулирования, существующие у многих частных инвесторов, не обязательно увязаны с долгосрочным горизонтом инвестирования, необходимым для осуществления многих инфраструктурных проектов.

12. В Аддис-Абебской программе действий указывается, что с учетом больших пробелов в плане финансирования инфраструктуры будет необходимо задействовать все источники финансирования (государственные, частные, внутренние и международные). В частности, в Программе действий рассматривается необходимость восполнения нехватки средств для финансирования инфраструктуры на глобальном уровне, включая нехватку средств в развивающихся странах, составляющую от 1 до 1,5 трлн. долл. США, а также выявления и восполнения нехватки средств для финансирования инфраструктуры и полного раскрытия потенциала во всех странах и секторах, в частности в наименее развитых странах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, малых островных развивающихся государствах и странах Африки.

А. Три аспекта, имеющих значение для инфраструктуры

13. Наличие инфраструктуры имеет исключительно важное значение для промышленного и сельскохозяйственного производства, вследствие чего она является одним из основных факторов экономического прогресса. Поскольку инфраструктура является создаваемым активом, странам необходимо осуществлять конкретные и целенаправленные инвестиции во все виды инфраструктуры, которая строится и развивается на протяжении нескольких лет.

14. Чтобы достичь в полном объеме цель 9 и другие цели в области устойчивого развития, включая цель 12, касающуюся обеспечения перехода к рациональным моделям потребления и производства, необходимо перейти к устойчивой и производительной экономике, функционирующей на основе надлежащей информационно-телекоммуникационной инфраструктуры.

15. Хотя все три аспекта устойчивого развития взаимосвязаны, отдельное изучение каждого из них позволяет подчеркнуть важность, которая придается инфраструктуре в рамках всей Повестки дня на период до 2030 года.

Экономический аспект

16. Для обеспечения поступательного, всеохватного и устойчивого экономического роста требуется осуществлять инвестиции в инфраструктуру в широком спектре областей, включая следующие области:

а) транспорт, в том числе городские и междугородные железнодорожные сети, другие виды городского и сельского транспорта, дороги и автомагистрали, порты и водные пути, а также воздушный транспорт;

б) энергетика и водоснабжение, санитария и канализация, а также сбор и утилизация твердых отходов;

с) плотины и каналы;

д) информационно-коммуникационная инфраструктура, в том числе широкополосные сети, на основе которой формируется глобальная цифровая экономика;

е) инфраструктура для развития человеческого капитала и повышения квалификации, а также другие виды инфраструктуры.

17. Макроэкономическая политика, направленная на развитие транспортной, энергетической и инновационной инфраструктуры, может ускорять темпы всеохватного и устойчивого промышленно-экономического развития, содействовать экономической диверсификации и конкурентоспособности и стимулировать рост торговли в регионах развивающихся стран. Создание бесперебойно функционирующих транспортных, материально-технических и промышленных коридоров может способствовать развитию экономических связей и сетей путем включения современной транспортной инфраструктуры в материально-технические и производственно-сбытовые цепочки.

18. Благодаря развитию деловой инфраструктуры, которое осуществляется с целью сократить расходы на ведение бизнеса и привлечь инвестиции в ключевые транспортные, логистические, коммерческие и промышленные центры, страны могут положить начало циклам эффективного роста. Промышленные парки, зоны, города и районы могут быть важными инструментами для стимулирования технического обучения, поощрения инновационной деятельности и создания рабочих мест. Они могут способствовать формированию и росту промышленных агломераций, развитию комплексов малых и средних предприятий и созданию региональных инновационных систем, а также могут стимулировать устойчивый экономический рост.

19. Устойчивая транспортная инфраструктура также способствует экономическому росту и должна рассматриваться в качестве одного из основных компонентов стратегий устойчивого развития. Транспортная инфраструктура используется в течение десятилетий, а это означает, что решения, принимаемые местными органами власти и национальными правительствами, будут иметь долгосрочные последствия для процесса устойчивого развития. Устойчивая транспортная инфраструктура исключительно важна для достижения большинства из предлагаемых целей в области устойчивого развития, особенно целей,

связанных с продовольственной безопасностью, здравоохранением, энергетикой, инфраструктурой, а также городами и населенными пунктами.

20. Последние достижения в области информационно-коммуникационных технологий и широкополосной связи могут также способствовать экономическому росту и развитию и играть важнейшую роль в деле поддержки устойчивого развития в развивающихся странах. Инвестиции в информационно-коммуникационные технологии могут открыть возможности для обеспечения ускоренного развития. Например, 10-процентное увеличение показателя охвата широкополосной связью приводит к росту валового внутреннего продукта в развивающихся странах на 1,4 процента. В тех странах, где нехватка средств для финансирования традиционной инфраструктуры ощущается остро, затраты на информационно-коммуникационные технологии могут быть особенно эффективными и приносить высокую предельную прибыль на вложенные инвестиции, придавая импульс экономической активности в сфере обслуживания и оказывая воздействие на ситуацию в других сферах.

21. Чтобы обеспечить раскрытие преобразовательного потенциала, всеобщий и недорогостоящий доступ к информационно-коммуникационным технологиям должен предоставляться всем. Многие еще предстоит сделать для обеспечения всеобщего доступа. Как показано в приложении I, доступ к таким технологиям, включая Интернет и мобильную телефонную связь, все еще отличается высоким уровнем неравенства. Чтобы преодолеть неравенство в доступе, в рамках национальных стратегий, ориентированных в первую очередь на расширение доступа в интересах всех людей, должны предусматриваться инвестиции в информационно-коммуникационную инфраструктуру развивающихся стран.

22. Кроме того, необходимо устранить дисбаланс в распределении глобальной информационно-коммуникационной инфраструктуры, с тем чтобы инвестиции в такую технологическую сферу обеспечивали достижение справедливых и устойчивых результатов. В этой сфере наблюдаются, в частности, следующие негативные последствия: экологический ущерб, причиняемый в результате утилизации отходов электронной промышленности в развивающихся странах, и излучение от передачи информации, усугубляемое концентрацией информационно-коммуникационного потенциала на территории развитых стран.

23. Как отмечается в цели 9 в области устойчивого развития, экономическое развитие и благополучие людей должны будут обеспечиваться с помощью высококачественной и стойкой инфраструктуры и с упором на недорогой и равноправный доступ для всех. В цели 9 содержится призыв к увеличению технической и финансовой поддержки для стран Африки, наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств, которые зачастую не имеют средств для создания всеохватной и устойчивой инфраструктуры. Это предусматривает содействие развитию трансграничной инфраструктуры, которая особенно важна для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств в плане получения доступа к рынкам и стимулирования экономического развития на основе укрепления транспортных связей с соседними странами.

Экологический аспект

24. В зависимости от того, каким образом планируется, проектируется, создается и управляется инфраструктура, она может оказывать положительное или отрицательное воздействие на окружающую среду. Например, производство электроэнергии и осуществление перевозок с использованием ископаемых видов топлива приводят к загрязнению воздуха и изменению климата.

25. Экологические соображения необходимо учитывать на всех этапах оценки потребностей в инфраструктуре, выбора вариантов, проектирования, планирования, строительства и технического обслуживания. С самого начала при выборе инфраструктурных проектов следует учитывать баланс между социальными и экономическими преимуществами и потребностями в охране окружающей среды. Системы гарантий на национальном уровне и на уровне международных учреждений и частных финансовых структур помогают не допустить возможного негативного воздействия инфраструктурных проектов на окружающую среду и людей, затрагиваемых такими проектами. В Аддис-Абебской программе действий содержится рекомендация о том, чтобы все банки развития поддерживали системы социальных и экологических гарантий, касающихся прав человека, гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин, которые были бы прозрачными, эффективными, действенными и актуальными. Такие правила, когда они сочетаются с надежными и эффективными механизмами подотчетности, могут смягчить негативные последствия, но их следует дополнять новаторскими механизмами, позволяющими получать комплексные экологические, социальные и экономические выгоды, в том числе связанные с децентрализованными возобновляемыми источниками энергии и системами общественного транспорта.

26. Во многих развивающихся странах большинство объектов инфраструктуры все еще не создано. С учетом того, что такие объекты будут функционировать на протяжении десятилетий, появляется возможность осуществить переход к низкоуглеродной, ресурсосберегающей и климатически устойчивой инфраструктуре, обеспечивающей задействование потенциала природы, что позволит избежать углеродоемких путей развития.

27. В результате также появляются возможности для создания инфраструктуры, устойчивой к потенциальным стихийным и антропогенным бедствиям. Устойчивость зависит как от характеристик антропогенной и измененной природной среды, так и от особых свойств социальных, экономических и политических институтов. Для того чтобы обеспечить устойчивость, в ходе развития инфраструктуры будет необходимо принимать во внимание риски на этапах планирования и строительства.

28. Одной из основных проблем, препятствующих созданию устойчивой инфраструктуры, является отсутствие единой политики. Как правило, министерства энергетики отвечают за энергетическую инфраструктуру, а министерства транспорта — за транспортную инфраструктуру, что приводит к фрагментированности подходов, заменяющих комплексные решения. Национальные стратегии в области устойчивого развития, в основе которых лежит стратегическая экологическая оценка, помогут обеспечить необходимую связность, избежать негативных последствий и улучшить предоставляемые услуги в рамках имеющихся ресурсов, для чего потребуются укрепление комплексного планирования.

29. Необходимы политические программы, способствующие развитию низкоуглеродной, ресурсосберегающей и устойчивой инфраструктуры, а также стимулы для повышения эффективности инфраструктурных проектов, равно как и механизмы ценообразования, позволяющие обеспечить сохранность окружающей среды. В число таких мер входит перенаправление субсидий, влекущих за собой расточительное использование ресурсов или мешающих принятию решений, более приемлемых в экологическом плане.

Социальный аспект

30. Наличие инфраструктуры необходимо для создания среды, благоприятствующей социальному прогрессу и устойчивому развитию. Инвестирование в инфраструктуру, особенно в неблагополучных районах, может способствовать реализации прав человека, сокращению масштабов неравенства и расширению экономических возможностей для всех. Для искоренения нищеты, повышения уровня жизни и расширения доступа к базовым услугам потребуются целенаправленные инвестиции в устойчивую инфраструктуру, в том числе в важнейшие сектора, включая системы водоснабжения и канализации, энергетику, телекоммуникации и транспорт. Помимо социального аспекта интеграции инфраструктура может иметь решающее значение в плане определения того, пользуются ли те или иные маргинализированные и уязвимые члены общества преимуществами от универсальной социально-экономической политики.

31. Инфраструктура, создаваемая с учетом аспектов пола, возраста и инвалидности, может способствовать соблюдению прав женщин и расширению их экономических прав и возможностей, получению образования, обеспечению свободы передвижения пожилых людей и инвалидов и повышению безопасности для всех. Во многих случаях отсутствие доступной инфраструктуры часто приводит к ограничению доступа женщин и девочек, пожилых людей и инвалидов к важным объектам, связанным со здравоохранением, санитарией и другими социальными аспектами. Развитие инфраструктуры по целевым направлениям, по которым отсутствует достаточный охват, может непосредственным образом содействовать осуществлению Повестки дня на период до 2030 года.

32. Для того чтобы никто не был забыт, инфраструктурные проекты необходимо планировать и осуществлять на основе ориентированного на нужды людей подхода, памятуя о наиболее маргинализированных группах. Развитие инфраструктуры будет способствовать сокращению масштабов нищеты и неравенства только в том случае, если будут устранены физические, социально-экономические и правовые препятствия и созданы благоприятные условия, позволяющие учитывать потребности наиболее бедных слоев населения и обеспечивать вовлеченность других уязвимых групп и получение ими соответствующих выгод. Таким образом, создание стойкой инфраструктуры должно быть частью политики, направленной на обеспечение доступности инфраструктуры для всех граждан вне зависимости от их местонахождения или других критериев. Также необходимо уделять внимание смягчению и устранению возможных негативных последствий развития инфраструктуры, особенно в рамках крупных инфраструктурных проектов, в плане соблюдения прав людей, которых они затрагивают, и сохранения источников их средств к существованию.

В. Две конкретные глобальные тенденции и проблемы

Тенденция к урбанизации

33. В мире отчетливо наблюдается тенденция к урбанизации, которая затрагивает инфраструктуру и играет определенную роль в содействии устойчивому развитию. С ней связаны как значительные возможности, так и серьезные проблемы.

34. В настоящее время половина человечества живет в городах, и к 2050 году этот показатель, как ожидается, достигнет почти 66 процентов. Согласно прогнозам, число людей, проживающих в городах в развивающихся странах, удвоится, и к 2030 году горожан станет на 2 миллиарда больше. С учетом того, что 60 процентов районов, которые, как ожидается, к 2030 году станут городскими, еще предстоит построить, направление развития будущих городов и инфраструктуры следует задавать заранее.

35. При создании инфраструктуры необходимо руководствоваться подходами, предусматривающими устойчивое развитие. Результатами чрезмерно быстрого расширения городов являются перенаселенность и загрязнение окружающей среды, увеличение опасности бедствий и климатических рисков, нездоровые и небезопасные условия жизни и ненадлежащее качество жилья, энергетических услуг, здравоохранения, водоснабжения, канализационной системы и транспорта.

36. Чрезвычайно важным является комплексное развитие городской инфраструктуры. Хорошо спланированное развитие инфраструктуры, позволяющее обеспечить различные варианты землепользования, транспортных перевозок и занятости, обычно также дает более высокий уровень благосостояния при меньших объемах использования ресурсов и выбросов. Во всех городах имеется потребность в доступном, более безопасном и более экологичном общественном транспорте, жилищной безопасности, клиническом обслуживании и коммунальных услугах. Также существует необходимость в привлечении финансовых ресурсов на цели устойчивого развития городов. Ориентиром в плане устойчивой урбанизации являются хорошо спланированные, тщательно продуманные, доступные и высокотехнологичные города. Рациональные города, в которых обеспечивается защита экосистем, снижаются и регулируются многоаспектные риски и достигается устойчивое использование ресурсов, обладают потенциалом для улучшения жизни половины населения планеты в наши дни и более чем половины к 2030 году.

Проблема устойчивого развития сельских районов

37. В целях обеспечения справедливого развития будет также важно устранить разрывы в инфраструктуре между сельскими и городскими районами. Поскольку 75 процентов самых бедных людей в мире живут в сельских районах, инфраструктуре в таких районах необходимо уделять приоритетное внимание, с тем чтобы выполнить содержащееся в Повестке дня на период до 2030 года обещание о том, что никто не будет забыт. Как было подчеркнуто в докладе за 2015 год о ходе достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, согласно оценкам, 2,8 миллиарда человек, живущих в сельских районах во всем мире, не имеют доступа к современным энергетическим услугам и 50 процентов людей в сельских районах не имеют доступа к

устойчивым средствам санитарии. Удовлетворение их потребностей в инфраструктуре станет одним из важнейших факторов в том, что касается искоренения нищеты и голода.

38. Инвестиции в сельскую инфраструктуру, в частности в транспортную инфраструктуру (порты и сельские дороги), сохранение почв и водных ресурсов, ирригационные системы, электрификацию и информационно-коммуникационные технологии, позволяют эффективным образом стимулировать рост производительности труда. В результате мелкие фермеры получают возможность выйти на рынки, что побуждает их к повышению производительности труда. Ирригационные системы позволяют увеличить плодородность земли, особенно в странах, которые зависят от неорошаемого земледелия и часто сталкиваются с нехваткой воды.

39. Потери продовольствия, обусловленные послеуборочными потерями, отсутствием надлежащей инфраструктуры для хранения, а также недостаточным развитием рынков в целом, представляют собой серьезную проблему в сельскохозяйственной отрасли развивающихся стран, и на такие потери приходится значительная доля продукции. Инвестиции в строительство дорог и помещений для хранения позволяют уменьшить или даже ликвидировать продовольственные потери, что значительно увеличивает количество продовольствия, фактически поступающего к потребителям.

40. Создание инфраструктуры и дорог часто входит в число первых двух источников общего роста сельскохозяйственного производства, уступая лишь инвестициям в исследования и разработки. В Африке особенно заметно, что ирригационные системы и подъездные дороги способствуют существенному увеличению объемов производства и сокращению масштабов нищеты. На этом континенте проявляется важность транспортной инфраструктуры, поскольку для некоторых стран, не имеющих выхода к морю, транспортные расходы могут достигать 77 процентов от стоимости их экспорта. Создание коридоров развития, связанных с крупными внутренними рынками и объектами, через которые осуществляется экспорт, может являться эффективным способом стимулирования местной экономики. Улучшение условий для рыночной торговли, в частности строительство складов и помещений для хранения и создание систем информации о рынках, играет важную роль в создании благоприятной среды и облегчении интеграции фермеров в процесс рыночной торговли, а также в создании стимулов для увеличения инвестиций и, следовательно, производительности.

41. Существуют многие виды трудосберегающих технологий, которые можно сделать доступными для большого числа бедных женщин и фермеров, ведущих натуральное хозяйство. В данном случае существенное значение имеют инвестиции в инфраструктуру, если при этом особо учитываются гендерные вопросы и потребности женщин в сельских районах. К числу приоритетных направлений для инвестиций в технологии и инфраструктуру относится обеспечение доступа к воде (как для ведения сельского хозяйства, так и для бытового потребления) и к электроэнергии, в частности к топливу для приготовления пищи и к сетевому и внесетевому электричеству.

III. Приоритеты в рамках политики, направленной на создание устойчивой инфраструктуры

42. Проектирование и создание надежной, устойчивой и инклюзивной инфраструктуры, являющейся основным инструментом достижения устойчивого развития, представляет собой универсальную задачу, которой следует уделять приоритетное внимание. Национальные политические подходы должны интегрироваться по всем трем аспектам и координироваться как на региональном, так и на глобальном уровнях, с тем чтобы всеобъемлющим образом решать многомерные проблемы.

43. Для развития инфраструктуры требуется долгосрочное планирование и финансирование и укрепление институтов, причем свою роль должны играть и правительства, и частные субъекты. Для создания устойчивой инфраструктуры, благоприятной для всех, директивным органам необходимо обеспечить комплексный, взвешенный и всеохватный характер политики в области инфраструктуры и получение всеми слоями населения выгод от инвестиций в инфраструктуру.

Национальный уровень

44. Для создания устойчивой инфраструктуры на национальном уровне требуется проведение комплексной директивной работы, в рамках которой будут учитываться экономические, социальные и экологические компоненты и в рамках которой в национальные стратегии устойчивого развития будут интегрированы планы инвестиций в инфраструктуру. Комплексные стратегические рамки для создания устойчивой инфраструктуры являются основой для достижения устойчивого развития и расширения прав и возможностей общин. Для прогресса в деле достижения всех многочисленных целей в области устойчивого развития важнейшее значение имеет применение комплексного подхода, в том числе в определении надлежащих стратегических и инвестиционных механизмов в интересах создания устойчивой инфраструктуры с учетом специфики конкретной страны.

45. Стойкость инфраструктуры будет зависеть от национальных систем управления, отвечающих за выработку стратегий, планирование и принятие решений в области развития. Укрепление потенциала в области управления на всех уровнях, в том числе потенциала учреждений, станет главным фактором, стимулирующим инвестиции в стойкую инфраструктуру с учетом рисков. Кроме того, в рамках применения подхода, основанного на учете факторов риска и направленного на уменьшение степени уязвимости, необходимо проводить оценки риска бедствий.

46. В Аддис-Абебской программе действий содержится информация о связанных с инвестициями в инфраструктуру тенденциях и препятствиях. В Повестке дня особо отмечается наличие проблем, затрудняющих для стран выполнение задачи удовлетворения их крупных инфраструктурных потребностей. Во многих странах дефицит инвестиций отчасти объясняется недостаточным числом инвестиционных проектов и планов развития инфраструктуры, отсутствием необходимого потенциала и неблагоприятными внешними факторами. Помимо этого, использование государственного финансирования сдерживают такие факторы, как нехватка бюджетных средств и ограниченный доступ пра-

вительств к суверенным займам. Кроме того, трудности многих стран обусловлены нехваткой и низким качеством данных, касающихся недостатков и потребностей в области инфраструктуры, и более качественные данные могли бы помочь таким странам в разработке планов развития инфраструктуры с учетом их приоритетных потребностей.

47. В связи с этим в Аддис-Абебской программе действий правительства постановили принимать на национальном уровне меры, способствующие преодолению препятствий для инвестиционной деятельности и развития инфраструктуры. Помимо продолжения деятельности, направленной на создание более благоприятных условий в странах, правительства обязались внедрять в национальные стратегии устойчивого развития планы инвестиций в стойкую и качественную инфраструктуру. Кроме того, были взяты обязательства создавать для частных инвесторов стимулы к тому, чтобы они исходили при планировании из более длительного инвестиционного периода, необходимого для реализации инфраструктурных проектов, а также принимали во внимание соображения экологической устойчивости.

Региональный уровень

48. На региональном уровне важнейшее значение по-прежнему имеют согласованность политики и сотрудничество для обеспечения того, чтобы приоритетные задачи в области инфраструктуры рассматривались в рамках межрегиональных механизмов, которые способствовали бы созданию взаимоусиливающего эффекта. Задача развития инфраструктуры, особенно в контексте стран, не имеющих выхода к морю, не ограничивается национальными границами и должна решаться в рамках комплексного подхода на региональном уровне. Например, ключевое значение для содействия экономическому развитию и обеспечения продовольственной безопасности могут иметь трансграничные транспортные связи. Таким образом, региональные учреждения должны содействовать более глубокой интеграции стратегий по вопросам финансирования и реализации инфраструктурных проектов.

49. Масштабы и значение региональных механизмов и сотрудничества, направленных на обеспечение согласования приоритетных задач политики, интеграции и взаимодействия, было доказано в рамках осуществления нескольких инициатив. Африканским банком развития, Комиссией Африканского союза и секретариатом Нового партнерства в интересах развития Африки была разработана Программа развития инфраструктуры в Африке, направленная на содействие развитию инфраструктуры в таких областях, как транспорт, энергетика, трансграничные водные ресурсы и информационно-коммуникационные технологии. Союз южноамериканских наций разработал Инициативу по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке, которая выступает форумом для координации межправительственных действий, направленных на содействие развитию транспорта, энергетике и коммуникационной инфраструктуры в целях укрепления интеграции на основе принципов справедливого и устойчивого территориального развития.

Глобальный уровень

50. На глобальном уровне меры по содействию развитию инфраструктуры в интересах устойчивого развития должны быть ориентированы на те страны,

которые испытывают наиболее серьезный дефицит инфраструктуры, в частности страны, находящиеся в особой ситуации. В Аддис-Абебской программе действий содержится призыв к активизации поддержки (в том числе финансовой поддержки и деятельности по укреплению потенциала), особенно нуждающихся в помощи стран.

51. Несмотря на прилагаемые в настоящее время на глобальном уровне усилия по решению задач, связанных с инфраструктурой, необходимо, чтобы в рамках международных усилий уделялось больше внимания обеспечению устойчивости и стойкости и выполнению обещания не забывать ни о ком. Глобальный форум по вопросам инфраструктуры, который был учрежден в ответ на призыв, содержащийся в Аддис-Абебской программе действий, и который начал свою работу во время сессии Международного валютного фонда и Группы Всемирного банка в апреле 2016 года, служит форумом для рассмотрения этих вопросов и обеспечения того, чтобы усилия на глобальном уровне были согласованы с национальными и региональными приоритетными задачами.

52. Исходя из взаимосвязанного характера различных целей в области устойчивого развития, стратегии финансирования должны разрабатываться также таким образом, чтобы добиваться максимальной отдачи за счет взаимовыгодной координации действий с учетом возможных компромиссов. Необходимость интеграции механизмов финансирования на всех уровнях была особо отмечена членами Межправительственного комитета экспертов по финансированию устойчивого развития.

Финансирование устойчивой инфраструктуры для всех

53. Серьезной проблемой является нехватка средств для финансирования инфраструктуры. Оценки потребностей в инвестициях на цели развития инфраструктуры широко варьируются, в зависимости от допущений в отношении экономического роста, политической конъюнктуры и от того, что включается в понятие «инфраструктура». Тем не менее такие оценки могут пролить свет на масштабы потребностей, а также на те области, где эти потребности являются наибольшими. Оценки проводятся на периодической основе как государственными, так и частными структурами. Как отмечается в докладе Межучрежденческой целевой группы по финансированию развития¹, в будущем Группа Всемирного банка будет опубликовывать результаты оценки глобальных потребностей в области инфраструктуры, которые, вероятно, будут периодически обновляться.

54. Особые сложности сопряжены с определением нехватки средств для финансирования инфраструктуры по странам и секторам, тем не менее, благодаря использованию секторальных данных можно было бы составить представление о тенденциях и заняться решением проблем. На сегодняшний день не существует всеобщей базы данных об инвестициях в инфраструктуру. Вместо этого в различных базах данных содержится информация об отдельных компонентах инвестиций в инфраструктуру (см. приложение II). Соответствующая информация может использоваться в качестве основы для отслеживания различных видов инвестиций по странам и секторам.

¹ *Addis Ababa Action Agenda: Monitoring Commitments and Actions, Inaugural Report 2016, Inter-agency Task Force on Financing for Development* (United Nations publication, Sales No. E.16.I.7).

55. В Аддис-Абебской программе действий подчеркивается, что для финансирования различных типов инфраструктурных проектов будут необходимы средства из различных источников. Существует три основных вида финансирования: государственные средства; совместные инициативы государственного и частного секторов с использованием ресурсов обеих сторон; и инициативы, осуществляемые при ведущей роли частных инвесторов.

56. В развивающихся странах финансирование инвестиций в инфраструктуру осуществляется главным образом за счет внутренних источников, причем значительная доля средств зачастую предоставляется государством. Роль государственного и частного секторов в финансировании инфраструктурных проектов заметно различается в развитых и развивающихся странах. В то время как в развитых странах две трети от общего объема инвестиций в инфраструктуру финансируется частным сектором, а одна треть — государственным сектором, в развивающихся странах наблюдается обратное.

57. Кроме того, роль государственных и частных инвестиций значительно различается по секторам. Большинство частных инвесторов вкладывают средства только в тех случаях, когда удастся добиться превышения доходов над затратами и получить такую доходность, которая, с поправкой на риск, была бы сопоставима с альтернативными вариантами вложения средств. Таким образом, более высокая доля частного капитала наблюдается, например, в телекоммуникационном секторе. Вместе с тем многие объекты социальной инфраструктуры, играющие очень благотворную роль, вряд ли могут обеспечить положительную доходность, и поэтому такие проекты, как правило, в значительной степени финансируются за счет государственных средств.

58. В последние годы начал осуществляться целый ряд инициатив, направленных на преодоление препятствий и обеспечение долгосрочного финансирования инфраструктурных проектов. Данные инициативы призваны обеспечить прямое финансирование проектов в области инфраструктуры и принятие мер по стимулированию инвестиций в инфраструктуру на основе предоставления консультационных услуг, укрепления потенциала развивающихся стран и проведения обсуждений и исследований о способах удовлетворения инфраструктурных потребностей.

59. К числу недавних инициатив по финансированию инфраструктуры относится создание в 2014 году Нового банка развития и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, а также создание в 2013 году Азиатского фонда по созданию инфраструктуры АСЕАН.

60. Еще одним примером является учреждение в 2014 году Глобального центра по вопросам инфраструктуры под эгидой Всемирного банка, целью которого является создание глобального пула инфраструктурных проектов и который будет также заниматься совместным финансированием. Данный центр представляет собой открытую структуру, в состав которой входят правительства, многосторонние банки развития и частные финансовые организации и в рамках которой основное внимание уделяется вопросам разработки, подготовки и проработки финансовой структуры государственно-частных партнерств и других комплексных проектов инвестиций в инфраструктуру, обладающих коммерческим потенциалом.

61. В рамках недавних инициатив в области сотрудничества между государственным и частным секторами правительства и учреждения, занимающиеся вопросами развития, оказывали содействие в создании фондов развития инфраструктуры в целях привлечения финансовых средств со стороны институциональных инвесторов, таких как Панафриканский фонд развития инфраструктуры. Цель данных инициатив заключается в содействии прямым инвестициям в инфраструктурные проекты в Африке и в ценные бумаги компаний, которые владеют объектами инфраструктуры или связанными с инфраструктурой активами, контролируют их, занимаются их эксплуатацией или управляют ими.

62. В Аддис-Абебской программе действий подчеркивается важная роль банков развития в деле финансирования инфраструктуры, и в этой связи в ответ на содержащийся в Программе действий призыв был создан Глобальный форум по вопросам инфраструктуры. Данный форум призван обеспечить лучшее согласование и координацию между уже осуществляемыми и новыми инициативами в области инфраструктуры, многосторонними и национальными банками развития, учреждениями Организации Объединенных Наций, национальными институтами, партнерами по процессу развития и частным сектором, а также расширить круг участников обсуждений и обеспечить стабильность инвестиций, а также их экологическую, социальную и экономическую устойчивость.

63. В Аддис-Абебской программе действий признается также важный потенциал механизмов смешанного финансирования и государственно-частного партнерства в области финансирования инфраструктуры. Вместе с тем в ней отмечается, что для использования потенциала данных механизмов необходимо хорошо продумать соответствующую структуру и применение инструментов смешанного финансирования, с тем чтобы обеспечить справедливое распределение рисков и вознаграждения, четкие механизмы подотчетности и чтобы проекты отвечали социальным и экологическим стандартам. Правительства взяли на себя обязательства формировать необходимый потенциал для участия в государственно-частных партнерствах, в том числе в том, что касается планирования, переговоров по контрактам, управления, бухгалтерского учета и составления бюджета с учетом необходимости выполнения потенциальных обязательств. Они согласились также проводить всеохватные, открытые и транспарентные обсуждения при разработке и принятии руководящих принципов инвестиционной деятельности в рамках государственно-частных партнерств.

Миростроительство

64. Постконфликтное восстановление инфраструктуры является одним из основных позитивных последствий установления мира и одним из ключевых факторов успеха в области миростроительства и восстановления в постконфликтных странах. Зачастую в ходе конфликта инфраструктура серьезно повреждается или уничтожается, что затрудняет доступ. Это приводит к дополнительным потерям в производстве и передаче электроэнергии, снижению потребления электроэнергии на душу населения, а также к сокращению числа людей, обладающих доступом к качественным источникам водоснабжения, санитарии и телефонным и коммуникационным услугам.

65. Состояние инфраструктуры может также свидетельствовать о том, скатывается ли страна, вышедшая из состояния конфликта, обратно к нему, или же этой стране удалось вырваться из цикла конфликта и встать на путь устойчивого мира. Быстрое восстановление работы основных служб, таких как водоснабжение, канализация, медицинское обслуживание, образование и электроснабжение, помогает создать ощущение возвращения к нормальной жизни и способствует мирному процессу. Вскоре после завершения конфликта начинают осуществляться инвестиционные проекты в области телекоммуникаций, в частности мобильных сетей. Обычно реализация проектов, связанных с производством и передачей электроэнергии, занимает порядка трех лет с момента завершения конфликта, а через пять лет число таких проектов возрастает. Как правило, частные инвестиции в сфере транспорта и водоснабжения поступают гораздо позже. Если говорить о транспортном секторе, то большая часть частных инвестиций связана с морскими портами.

66. Восстановление инфраструктуры в постконфликтных странах сопряжено с рядом проблем. Одна из них заключается в том, что крупные проекты в области инфраструктуры зачастую требуют значительных финансовых инвестиций и мер по возмещению расходов. Поскольку в постконфликтных ситуациях институты государственного управления зачастую еще не окрепли, а в ряде случаев для реализации инфраструктурных проектов требуются значительные инвестиции в течение длительного периода времени, трудности может вызывать обеспечение финансирования и налаживание необходимых партнерских отношений между государственным и частным секторами.

67. Еще одна сложность заключается в том, что при распределении затрат и выгод, связанных с инфраструктурными проектами, могут возникать перекосы, что приводит к неравным результатам, которые могут препятствовать усилиям по миростроительству. Помимо этого, правительства постконфликтных стран могут испытывать большие сложности в координации множества инфраструктурных проектов, а правовая система таких стран не всегда может обеспечить адекватную защиту инвестиций в инфраструктуру.

68. Восстановление инфраструктуры предполагает также необходимость поиска компромисса в отношении разработки природных ресурсов, и в этой связи необходимо найти надлежащий баланс. Развитие инфраструктуры, которая будет способствовать быстрой добыче и экспорту природных ресурсов, обеспечит приток в страну столь необходимых для покрытия расходов на восстановление средств в иностранной валюте. В то же время упор на развитие инфраструктуры услуг может оказать более существенное влияние на не связанные с доходами показатели развития человеческого потенциала, что окажет положительное воздействие на развитие в целом.

69. Восстановление инфраструктуры требует также социально-политических компромиссов по таким вопросам, как обеспечение доступности и другие элементы социальной интеграции.

IV. Роль системы Организации Объединенных Наций

70. Повестка дня на период до 2030 года представляет собой всеобъемлющую рамочную основу для деятельности системы Организации Объединенных Наций в целях поддержки и стимулирования усилий по достижению всеобщих

широкомасштабных целей в области устойчивого развития. Что касается вопроса об инфраструктуре в контексте этой повестки дня, то система Организации Объединенных Наций принимает активное участие в осуществлении различных вспомогательных усилий, направленных на обеспечение устойчивого развития инфраструктуры, и выполняет три конкретные функции: вынесение комплексных рекомендаций по вопросам политики и укрепление потенциала, предоставление поддержки партнерствам и поддержка инфраструктуры данных для осуществления последующей деятельности и проведения обзора на глобальном уровне. Кроме того, Организация Объединенных Наций поддерживает создание международных нормативно-правовых основ и руководство разработкой двусторонних соглашений, таких как соглашения со странами транзита в интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Помимо этого, подразделения системы Организации Объединенных Наций руководят обеспечением ряда соответствующих международных нормативно-правовых основ по таким вопросам, как транзитные перевозки, судоходство и автомобильные и железнодорожные перевозки.

71. В соответствии с обширными обязательствами и целями, содержащимися в Повестке дня на период до 2030 года, от системы Организации Объединенных Наций требуется перейти к универсальному и комплексному видению устойчивого развития, обеспечивая при этом соответствие своих функций потребностям отдельных стран в области инфраструктуры. Системе Организации Объединенных Наций будет необходимо обеспечивать разработку, пересмотр приоритетности, определение и комплексное объединение многих из своих функций в рамках отдельных подразделений и в их совокупности, с тем чтобы повысить степень их соответствия потребностям. Соответственно, системе Организации Объединенных Наций необходимо полностью согласовать и объединить свои соответствующие функции, связанные с вынесением рекомендаций по вопросам политики, сбором и анализом данных и информационно-пропагандистской работой по вопросам политики, как в рамках отдельных подразделений, так и в их совокупности, для обеспечения устойчивого развития стойкой инфраструктуры во всем мире.

72. Система Организации Объединенных Наций должна не только опираться на уже существующие элементы, но и принимать меры в ответ на содержащийся в Повестке дня на период до 2030 года призыв к изысканию новых подходов и обеспечивать максимальную согласованность и эффективность. Ей необходимо также оказывать содействие в мобилизации политической приверженности и организации работы. Эти изменения должны осуществляться на глобальном, региональном и национальном уровнях в целях обеспечения того, чтобы система Организации Объединенных Наций функционировала в полном соответствии с потребностями, связанными с поддержкой достижения цели 9 в области устойчивого развития.

73. Организация Объединенных Наций призвана также играть важную роль в области исследований и анализа, которые могут обеспечивать основу для разработки норм и стандартов в отношении устойчивой инфраструктуры. Это включает установление норм в отношении институционального оформления усилий в целях уделения повышенного внимания обеспечению справедливого характера, эффективности и устойчивости инвестиций в инфраструктуру и деятельности по управлению ею. В контексте таких нормативных основ приоритетное внимание будет уделяться созданию инфраструктуры, в наибольшей

степени способствующей продвижению устойчивого развития во всех его аспектах.

74. Существует необходимость более масштабной интеграции деятельности учреждений Организации Объединенных Наций на глобальном и региональном уровнях, что не обязательно означает подрыва политики или оперативной независимости этих учреждений. Для решения многоаспектных, межсекторальных и трансграничных проблем, связанных с инфраструктурой, потребуется обеспечить комплексный характер системы Организации Объединенных Наций не только на национальном уровне, но и на региональном и глобальном уровнях. Интеграция на национальном уровне должна будет подкрепляться интеграцией на региональном и глобальном уровнях. Такая региональная и глобальная интеграция позволит также учреждениям более эффективно реагировать на глобальные вызовы для устойчивой инфраструктуры в интересах устойчивого развития.

75. Для достижения прогресса в осуществлении цели 9 в области устойчивого развития потребуется обеспечить, чтобы функции учреждений Организации Объединенных Наций, связанные с информационно-пропагандистской деятельностью по вопросам политики, анализом политики и осуществлением программ, выполнялись с учетом фактических данных. Инициатива, направленная на то, чтобы оперативно приступить к осуществлению деятельности с использованием ограниченного числа показателей, по которым уже имеются данные, позволит обеспечить возможности для проведения обзора прогресса на раннем этапе. В то же время Межучрежденческая целевая группа по финансированию развития будет отслеживать прогресс в выполнении обязательств, содержащихся в Аддис-Абебской программе действий, с использованием источников данных, указанных в приложении II².

76. Система Организации Объединенных Наций должна также содействовать участию широкого круга заинтересованных сторон в определении приоритетных задач и проведении обзора прогресса в области инфраструктуры с использованием данных и на основе научно обоснованного анализа. Системе Организации Объединенных Наций будет необходимо пересмотреть приоритеты и активизировать свою поддержку в том, что касается сбора, обработки и распространения данных, связанных с инфраструктурой, а также проведения анализа и обзора на страновом уровне. Цель 9 в области устойчивого развития включает ряд соответствующих задач и показателей их выполнения, и подразделения Организации Объединенных Наций должны будут направлять значительные инвестиции на развитие своего собственного потенциала и потенциалов своих национальных партнеров для обеспечения надлежащего сбора, анализа и представления данных в поддержку осуществления и обзора.

V. Основные руководящие указания и рекомендации по вопросам политики

Стойкая инфраструктура и устойчивое развитие

77. Стойкая инфраструктура имеет основополагающее значение для обеспечения устойчивого развития для всех. Решающее значение для достижения це-

² Там же, см. главу I.4.

ли, заключающейся в том, что никто не должен быть забыт, имеет применение социально ориентированного подхода к обеспечению инфраструктуры, и в этой связи необходимо уделять внимание гендерным вопросам и необходимости устранения диспропорций любого рода.

78. Для содействия устойчивому экономическому росту, социальному развитию и охране окружающей среды необходимо применять комплексные и согласованные подходы к созданию стойкой инфраструктуры. В этой связи для достижения цели 9 в области устойчивого развития, касающейся создания стойкой инфраструктуры, и выполнения обязательств в отношении инфраструктуры, содержащихся в Аддис-Абебской программе действий, потребуется обеспечить в широких масштабах планирование, инвестиции, партнерские связи и сотрудничество между государственными и частными субъектами.

79. Цель 9 в области устойчивого развития может также рассматриваться в качестве катализатора для достижения других целей в области устойчивого развития, включая цели, связанные с изменением климата, энергетикой, водоснабжением и санитарией, устойчивым городским развитием, образованием, здравоохранением и защитой экосистем, в отношении которых потребуются значительные инвестиции в инфраструктуру для выполнения соответствующих задач.

80. В разных странах предъявляются различные требования к обеспечению стойкой инфраструктуры, и необходимо корректировать инвестиционные планы с учетом различных потребностей. Вопрос о создании стойкой инфраструктуры необходимо решать на комплексной основе с учётом факторов устойчивости.

81. Необходимо расширить финансирование устойчивой инфраструктуры, в том числе с использованием новых источников финансирования, новых и усовершенствованных партнерств и новаторских механизмов финансирования.

82. Основная часть средств для инвестиций в инфраструктуру приходится на внутренние источники, а остальные средства поступают из внешних источников, в том числе по линии традиционных и новых партнеров в области развития.

83. Необходимо предусматривать национальные и международные гарантии для обеспечения устойчивости инвестиций с экологической и социальной точек зрения при одновременном обеспечении их экономической целесообразности. Осуществлению этих усилий могло бы способствовать добровольное внедрение руководящих принципов развития глобальной инфраструктуры.

84. В рамках новых механизмов финансирования глобальной инфраструктуры следует уделять приоритетное внимание созданию стойкой инфраструктуры, способствующей устойчивому развитию.

85. В качестве важного движущего фактора для повышения уровней доступности, производительности и эффективности будет выступать политика в области инфраструктуры, ориентированная как на городские, так и на сельские районы:

а) по мере того как мир становится все более урбанизированным, решающее значение для обеспечения устойчивой урбанизации приобретают инвестиции в устойчивую инфраструктуру, и в том числе инвестиции в энергетику

ку, водоснабжение и транспорт. В процессе городского планирования необходимо предусматривать развитие стойкой инфраструктуры в целях обеспечения устойчивой урбанизации;

б) необходимо обеспечивать дальнейшее развитие стойкой инфраструктуры сельских районов, включая дороги, рынки, складские помещения и коммуникационные услуги.

86. Нехватка современной инфраструктуры является одним из основных препятствий, сдерживающих экономический рост и устойчивое развитие. В этой связи следует уделять особое внимание Африке и странам, находящимся в особом положении, поскольку развитие их инфраструктуры по-прежнему представляет собой серьезную проблему.

87. Африканским странам необходимо по-прежнему уделять приоритетное внимание развитию и поддержанию инфраструктуры с учетом ее важного значения для продвижения региональной интеграции.

88. В процессе создания стойкой инфраструктуры для устойчивого развития необходимо обеспечивать учет факторов риска стихийных бедствий и изменения климата и уделять повышенное внимание государственному управлению в качестве одного из катализаторов и стимулов устойчивого развития.

89. Укрепление систем, механизмов и структур государственного управления, в том числе для целей управления рисками, будет иметь крайне важное значение для поощрения транспарентного, инклюзивного и подотчетного планирования, принятия решений и осуществления процессов в области развития на всех уровнях.

Система Организации Объединенных Наций

90. Система Организации Объединенных Наций должна содействовать проведению обзора и осуществлению последующей деятельности по выполнению обязательств и практических мер в области инфраструктуры, предусмотренных в Аддис-Абебской программе действий.

91. Системе Организации Объединенных Наций необходимо поддерживать Глобальный форум по вопросам инфраструктуры и по-прежнему участвовать в его работе, включая совместную работу с новыми многосторонними банками развития, для обеспечения того, чтобы этот форум смог достичь целей, изложенных в Аддис-Абебской программе действий.

92. На этапах заседаний и в рамках форумов Экономического и Социального Совета необходимо также обеспечить возможности для проведения дополнительных аналитических дискуссий по вопросам инфраструктуры, итоги которых будут доводиться до сведения Глобального форума по вопросам инфраструктуры, и рассмотреть вопрос о том, каким образом можно обеспечить соответствие инфраструктуры целям устойчивого развития и ее распространение на все страны, с тем чтобы никто не был забыт.

93. Необходимо обеспечить оказание системой Организации Объединенных Наций поддержки странам в их усилиях по разработке и осуществлению комплексных стратегий, направленных на создание стойкой инфраструктуры в области устойчивого развития, обеспечение широкого спектра механизмов сотрудничества и уделение особого внимания налаживанию партнерских связей.

94. Поддержка в создании устойчивой инфраструктуры должна предоставляться системой Организации Объединенных Наций на основе комплексных рекомендаций по вопросам политики, оказания технической помощи, представления данных и наращивания потенциала. Разработка стратегических рамок для обеспечения комплексной, многоаспектной и межсекторальной поддержки также имеет важное значение.

95. Система Организации Объединенных Наций должна обеспечивать концептуальное руководство по следующим направлениям:

а) нормотворчество и разработка политики на национальном, региональном и глобальном уровнях по основным и оперативным аспектам цели 9 в области устойчивого развития и обязательств, содержащихся в Аддис-Абесской программе действий, в целях выявления и удовлетворения различных потребностей;

б) разработка вариантов интеграции и обеспечения согласованности стратегических целей, относящихся к экономическим, социальным и экологическим аспектам инфраструктуры, включая обеспечение взаимосвязи между целью 9 и другими целями в области устойчивого развития;

в) содействие дальнейшему развитию межправительственных и многосторонних диалогов, соглашений и институционального сотрудничества по вопросам устойчивой и стойкой инфраструктуры, в том числе на основе дальнейшего участия в работе Глобального форума по вопросам инфраструктуры.

96. Система Организации Объединенных Наций должна оказывать содействие странам, по их просьбе, в осуществлении цели 9 в области устойчивого развития и обязательств, содержащихся в Аддис-Абесской программе действий, в частности в том, что касается интеграции политики и последующей деятельности и обзора, включая оказание поддержки в следующих областях:

а) разработка последовательных стратегий осуществления и планов создания инфраструктуры, определяемых на национальном уровне;

б) выявление ресурсов и определение инвестиционных потребностей для достижения цели 9 в области устойчивого развития с упором на финансирование и другие средства осуществления;

в) облегчение доступа и обеспечение развития в областях науки и техники в странах и регионах, нуждающихся в расширении поддержки;

г) осуществление последующей деятельности и проведение обзора в рамках комплексного подхода к достижению целей в области устойчивого развития;

е) наращивание потенциала в целях содействия применению концепции обеспечения развития с учетом факторов риска.

97. На основе укрепления партнерских связей, в частности с банками развития и частным сектором, Организации Объединенных Наций необходимо предоставлять конкретную поддержку в целях создания стойкой инфраструктуры, в том числе в целях осуществления Повестки дня Африканского союза на период до 2063 года и первого десятилетнего плана осуществления этой повестки на 2014–2023 годы.

98. Система Экономического и Социального Совета может выявлять тенденции, утверждать варианты политики и добиваться согласованности политики, обеспечивая при этом эффективный процесс последующей деятельности и обзор прогресса в деле создания стойкой инфраструктуры, в том числе в рамках действующего под ее эгидой политического форума высокого уровня по вопросам устойчивого развития, ее форума по вопросам финансирования последующей деятельности в области развития и Форума по сотрудничеству в целях развития.

Приложение I

Разрыв в уровне развития инфраструктуры

Потребление электроэнергии на душу населения в кВт.ч (2013 год)

| | | |
|---|-------------|----------|
| Пять стран с самыми высокими показателями | Исландия | 54 799,2 |
| | Норвегия | 23 325,7 |
| | Бахрейн | 18 216,6 |
| | Канада | 15 519,3 |
| | Финляндия | 15 509,7 |
| Пять стран с самыми низкими показателями | Эфиопия | 64,6 |
| | Эритрея | 62,2 |
| | Нигер | 48,6 |
| | Гаити | 48,5 |
| | Южный Судан | 38,9 |

Число абонентов мобильной сотовой связи из расчета на 100 человек (2014 год)

| | | |
|---|--|-------|
| Пять стран с самыми высокими показателями | Кувейт | 218,4 |
| | Мальдивские Острова | 189,4 |
| | Саудовская Аравия | 179,6 |
| | Объединенные Арабские Эмираты | 178,1 |
| | Бахрейн | 173,3 |
| Пять стран с самыми низкими показателями | Южный Судан | 24,5 |
| | Куба | 22,5 |
| | Кирибати | 17,4 |
| | Корейская Народно-Демократическая Республика | 11,2 |
| | Эритрея | 6,4 |

Число пользователей Интернета из расчета на 100 человек (2014 год)

| | | |
|---|--|------|
| Пять стран с самыми высокими показателями | Исландия | 98,2 |
| | Норвегия | 96,3 |
| | Дания | 96,0 |
| | Андорра | 95,9 |
| | Лихтенштейн | 95,2 |
| Пять стран с самыми низкими показателями | Сомали | 1,6 |
| | Бурунди | 1,4 |
| | Тимор-Лешти | 1,1 |
| | Эритрея | 1,0 |
| | Корейская Народно-Демократическая Республика | 0,0 |

Источник: Всемирный банк.

Приложение II

Источники данных об инвестициях в инфраструктуру

| <i>Наименование</i> | <i>Данные об инвестициях с разбивкой по секторам</i> | <i>Данные об инвестициях с разбивкой по странам</i> | <i>Данные об инвестициях, осуществляемых партнерами с участием государственного и частного секторов</i> | <i>Число охватываемых стран</i> | <i>Дата последнего обновления и периодичность</i> |
|--|--|---|---|---------------------------------|---|
| База данных Всемирного банка по показателям мирового развития | Да | Да | Да | 82 | Ежегодно |
| База данных Всемирного банка по проекту, посвященному участию частного сектора в создании инфраструктуры | Да | Да | Да | 139 | Ежегодно |
| База статистических данных Организации экономического сотрудничества и развития | Да | Да | Нет | 34 | Ежегодно (последнее обновление произведено в конце 2013 года) |
| База данных Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию по вопросам фондов институционального развития | Да | Да | Нет | 200 | Ежегодно |
| База данных, посвященная глобальным прогнозам в области строительства на основе комплексного обследования домашних хозяйств ^a | Да | Да | Открытых данных не имеется | 74 | Ежеквартально |
| Организация “Project Finance International” ^a | Да | Да | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется |
| База данных “Preqin” ^a | Да | Открытых данных не имеется | Да | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется |
| База данных “Dealogic platform” ^a | Открытых данных не имеется | Нет | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется |
| “Oxford Economics” ^a | Открытых данных не имеется | Нет | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется |
| “Global Infrastructure Focus Newsletter” — новостной бюллетень компании «Мудиз» ^a | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Ежемесячно |

| <i>Наименование</i> | <i>Данные об инвестициях с разбивкой по секторам</i> | <i>Данные об инвестициях с разбивкой по странам</i> | <i>Данные об инвестициях, осуществляемых партнерами с участием государственного и частного секторов</i> | <i>Число охватываемых стран</i> | <i>Дата последнего обновления и периодичность</i> |
|---|--|---|---|---------------------------------|---|
| GRESB ^a | Да | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется | Открытых данных не имеется |
| Доклад с обновленной информацией о рынках, издаваемый Европейским центром передового опыта партнерств с участием государственного и частного секторов | Да | Да | Да | 35 | Два раза в год (последнее обновление произведено в конце 2015 года) |
| Бюро переписи населения Соединенных Штатов | Да | Нет | Нет | 1 | Ежемесячно (последнее обновление произведено в декабре 2015 года) |
| База данных казначейства Соединенного Королевства | Да | Нет | Нет | 1 | Ежегодно |
| База данных по проектам канадских партнерств с участием государственного и частного секторов | Да | Нет | Да | 1 | Открытых данных не имеется |
| Программа углубления знаний об инфраструктуре Африки | Да | Да | Нет | 25 | Открытых данных не имеется |
| База данных по инфраструктурным проектам в Индии | Да | Нет | Да | 1 | Открытых данных не имеется |

Источник: Addis Ababa Action Agenda: Monitoring Commitments and Actions, Inaugural Report 2016, Inter-Agency Task Force on Financing for Development (United Nations publication, Sales No. E.16.I.7).

Примечание 1: Европейский инвестиционный банк и другие региональные банки развития могут иметь дополнительные данные, но они не публикуются.

Примечание 2: только в базе данных казначейства Соединенного Королевства содержатся четко представляемые очищенные данные о частном и государственном финансировании.

Примечание 3: фраза «Открытых данных не имеется» означает, что доступ предоставляется на основе подписки или на момент издания данного доклада не имелось информации о доступе.

Примечание 4: подробная информация об источниках данных, для доступа к которым требуется подписка, содержится в рекламных материалах этих источников.

^aСвободного доступа не предоставляется.