

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: цели в области устойчивого развития (ЦУР)

Пункт 30 повестки дня. Мобилизация ресурсов

**ПОДДЕРЖКА РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ**

(Представлено Группой Всемирного банка)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Признавая каталитическое воздействие воздушного транспорта в целях развития, в этой статье описывается поддержка Группы Всемирного банка в секторе воздушного транспорта и его механизмы финансирования. Эта статья направлена на содействие государствам в получении доступа к финансированию в целях повышения воздушных транспортных систем и достижению целей Повестки дня 2030 года в интересах устойчивого развития.

Действия: Ассамблее предлагается

а) признать важность повышения приоритета авиационного сектора в национальных планах развития государств-членов;

б) настоятельно призвать государства-члены рассмотреть вопрос о включении воздушно-транспортного сектора в стратегии развития на основе соответствующих страновых рамочных программ партнерства (РПП) с Группой Всемирного банка.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Виды деятельности, указанные в настоящем документе, будут осуществляться с учетом имеющихся ресурсов в 2017–2019 гг. бюджета Регулярной программы и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	A39-WP/23 A39-WP/25 A39-WP/26 HLSC/15-IP/37

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены Группой Всемирного банка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Группа Всемирного банка (ВБ) направлена на достижение двух основных целей к 2030 году:

- конец крайней нищеты за счет уменьшения доли людей, живущих менее чем 1,90 долл. США в день, не более чем на 3 %;
- содействие всеобщему процветанию, способствуя росту доходов на 40 % для каждой страны.

1.2 Всемирный банк является одним из важнейших источников финансовой и технической помощи развивающимся странам по всему миру путем предоставления льготных кредитов, грантов, кредитов и консультационных услуг. Всемирный банк также поддерживает исследования, межотраслевые знания и партнерские отношения с соответствующими субъектами государственного и частного сектора и гражданского общества.

1.3 Инвестиции Группы Всемирного банка охватывают целый ряд секторов, включая образование, здравоохранение, сельское хозяйство, состояния окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, государственное управление, развитие частного сектора, а также транспорта и информационно-коммуникационных технологий (ИКТ).

1.4 Группа Всемирного банка состоит из пяти организаций: Международной ассоциации развития (МАР), Международный банк реконструкции и развития (МБРР), Международная финансовая корпорация (МФК), Многостороннее агентство по инвестиционным гарантиям (МИГА) и Международный центр по урегулированию инвестиционных споров (МЦУИС).

1.5 МАР предоставляет беспроцентные кредиты – называемые кредиты – и гранты правительствам беднейших стран. МБРР предоставляет кредиты правительствам стран со средним уровнем дохода и кредитоспособных стран с низким уровнем дохода. МФК, ориентированная исключительно на частный сектор, помогает развивающимся странам в достижении устойчивого роста посредством финансирования инвестиций, мобилизации капитала на международных финансовых рынках и предоставление консультативных услуг компаниям и правительствам. МИГА содействует прямым иностранным инвестициям в развивающиеся страны, предлагая страхование политических рисков (гарантии) инвесторам и кредиторам. МЦУИС предоставляет международные механизмы урегулирования и арбитража инвестиционных споров.

2. ТРАНСПОРТ: КЛЮЧ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

2.1 Транспортный сектор признается ключевым сектором в достижении целей устойчивого развития (ЦУР), в частности, в качестве возможности для прогресса в других секторах. Данная связь играет важную роль в содействии экономическому и социальному развитию во всем мире. Эффективные транспортные системы имеют важное значение для продвижения товаров и услуг, соединяя людей к рынкам и экономическим возможностям, а также обеспечения доступа к медицинскому обслуживанию и образованию.

2.2 Как многосекторное учреждение, Всемирный банк обладает уникальными возможностями для поддержки государств-членов в достижении целей ЦУР на основе целостного подхода. Стратегия ВБ для транспортного сектора и сопутствующего бизнес-плана на ближайшие три года (2016–2019) ставит своей целью облегчить передвижение людей, товаров и идей в

развивающихся странах путем сосредоточения внимания на мобильных решениях, которые обеспечивают больший доступ, эффективность и безопасность, экологически чистым образом.

2.3 Всемирный банк остается крупнейшим поставщиком финансирования развития транспорта по всему миру. Активный портфель ВБ в 2015 финансовом году (FY15) составил 242 млрд долл. США и транспортный портфель составил 45 млрд долл. США, что составляет примерно 19 % от общего портфеля Банка. В FY15, Портфолио воздушного транспорта Группы Всемирного банка составил 1,47 млрд долл. США, увеличившись на 2 % по сравнению с 2014 финансового года (FY14). Сегмент воздушного транспорта составляет около 3 % транспортного портфеля Банка. Портфель воздушного транспорта включает в себя около 26 проектов или компонентов проектов через МБРР и МАР, а также портфель МФК кредитных и инвестиционных консультаций в авиационном секторе.

2.4 МАР основные моменты в 2015 году включают утверждение проекта Улучшение аэропорта Гома (Демократическая Республика Конго) по безопасности на 52 млн долл. США и 59,2 млн долл. США кредита МАР для реализации инвестиционного проекта в Вануату по авиации в рамках инвестиционной программы Тихоокеанской авиации (РАIP). РАIP в настоящее время осуществляется в Кирибати, Тонга, Тувалу и Самоа. Текущие проекты МБРР в воздушном транспорте включают проект развития аэропорта Каира, который в настоящее время финансируется за счет кредита 280 млн долл. США.

2.5 Никаких новых обязательств не было сделано в секторе воздушного транспорта в FY15. Новые обязательства, принятые в прошлом году, включают АСЕКНА в Африке, Queen Alia II в Иордании, аэропорт в Загребе. Консультативные услуги МФК также были начаты в Бразилии (Галеан и Конфинс аэропорт) и в Саудовской Аравии (аэропорт Джидды и аэропорт Таиф) в FY14. МИГА принимал участие в секторе воздушного транспорта в прошлом путем выдачи гарантий для двух проектов аэропорта в Эквадоре и Перу.

3. МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

3.1 С учетом приоритетности других видов транспорта и секторов по странам, воздушные транспортные инвестиции представляют собой лишь небольшую часть общего портфеля ГВБ. Всемирный банк продолжает финансировать выборочные проекты воздушного транспорта по приоритетам и по странам, которые имеют компонент развития и связь двуединой цели Всемирного Банка.

3.2 Инвестиции ВБ в воздушном транспорте, как правило, реализуются в трех форматах: i) как крупный самостоятельный проект воздушной инфраструктуры; ii) в качестве небольших компонентов более крупного проекта в стране в области транспорта или другой район сектора; или iii) в качестве регионального проекта, охватывающего несколько стран. Последние два подхода стали более распространенными.

3.3 С точки зрения страны, права на получение финансирования в МБРР удовлетворяются для стран со средним уровнем дохода и предоставляет займы под низкие проценты, в то время как МАР обслуживает беднейшие страны и предоставляет гранты и кредиты. Право на получение поддержки МАР зависит главным образом от относительной бедности страны (определяемой как доход на душу населения). МАР также поддерживает некоторые страны, которые имеют более высокий доход на душу населения, но по-прежнему они квалифицируются как страны с недостатком кредитоспособности для займа средства у МБРР. Некоторые страны

также определяются как страны "смесь", если они МАР имеют право на основе уровней дохода на душу населения, а также кредитоспособными для некоторого заимствования МБРР.

3.4 Диалог между страной и Группой ВБ обычно инициируется через отдел национальной системы управления (КМУ), во главе с региональным директором Всемирного банка и командой специалистов сектора и страны. Вместе со своими правительственными партнерами (в том числе различных министерств, таких как финансы, транспорт, здравоохранение) приоритетов для взаимодействия с этой страной определяются по соглашению.

3.5 По состоянию на июль 2014 года Всемирный банк использует рамки странового партнерства (РСП) для определения обязательств стран. Такой подход направлен, чтобы сделать модель Банка по инициативе стран, чтобы придать более систематический характер, основанные на фактических данных, избирательности, и сосредоточен на цели искоренение крайней бедности и повышение общего благосостояния на устойчивой основе. РСП определяет взаимодействие Группы организаций Всемирного банка со страной и целями развития.

3.6 РСП основан на систематической страновой диагностике (ССД). В ССД определены основные проблемы и критические препятствия на пути сокращения масштабов нищеты и создания общего процветания. Это осуществляется путем проведения консультаций с национальными органами той или иной страны, гражданского сектора, частного сектора и других заинтересованных сторон. Для того чтобы получить финансирование для инициатив воздушного транспорта, сектор воздушного транспорта должен быть идентифицирован в систематической страновой диагностике.

4. СОТРУДНИЧЕСТВО С ПАРТНЕРАМИ

4.1 Способности в развивающихся странах могут быть значительно улучшены и укреплены, когда доноры смогут координировать свою деятельность и согласовывать свою политику и процедуры. Всемирный банк продолжает работать с рядом партнеров в целях содействия развитию воздушного транспорта.

4.2 Группа Всемирного банка и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) имеют долгую историю сотрудничества. Сфера сотрудничества включает в себя воздушного транспорта по вопросам политики, безопасности, упрощения процедур, инфраструктуры управления аэропортов и воздушного движения и окружающей среды.

4.3 В то время как Всемирный банк не может непосредственно финансировать деятельность ИКАО, она может включать в себя технический персонал Секретариата в работе над проектом и миссий. Кроме того, Всемирный банк может финансировать услуги поддержки, предоставляемые ИКАО в рамках Секретариата, включая Бюро по техническому сотрудничеству (УТС), если они будут закупаться в соответствии с кредитным или грантовым соглашениями между Группой Всемирного банка и страны-клиента.

4.4 Всемирный банк продолжает стремиться к сотрудничеству с другими международными партнерами, такими как многосторонние банки развития (например, Межамериканский банк развития, Африканский банк развития и Азиатский банк развития), а также региональные экономические сообщества (например, Европейский Союз, Африканский союз и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии), а также другие заинтересованные

организации для поддержки развития воздушного транспорта и достижению целей устойчивого развития (ЦУР).

5. **ВЫВОД**

5.1 Группа Всемирного банка рекомендует государствам-членам повысить приоритет авиационного сектора в своих национальных планах развития, с достижением ЦУР в качестве движущей силы. Важно признать, что заявки на финансирование и предложения по проектам Всемирного банка должны поддерживаться на высоком уровне в правительстве страны-клиента, и должны быть переданы в качестве одного из приоритетов развития.

5.2 Для поддержки приоритизации авиации, Всемирный банк настоятельно призывает государства-члены рассмотреть вопрос о включении сектора воздушного транспорта в их соответствующей систематической страновой диагностики, учитывая подход каждой страны для удовлетворения глобальных ЦУР.

— КОНЕЦ —