



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

## FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

## CONTACT

Please contact [publications@unido.org](mailto:publications@unido.org) for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at [www.unido.org](http://www.unido.org)



18168-R

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ПРОМЫШЛЕННОМУ РАЗВИТИЮ

---

ТРЕТЬЕ  
КОНСУЛЬТАТИВНОЕ  
СОВЕЩАНИЕ ПО  
ПРОИЗВОДСТВУ  
СРЕДСТВ ПРОИЗВОДСТВА  
С УДЕЛЕНИЕМ  
ОСОБОГО ВНИМАНИЯ  
ТРАНСПОРТНОМУ  
ОБОРУДОВАНИЮ ДЛЯ  
СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

Вена, Австрия, 4–8 декабря 1989 года

---

ДОКЛАД

018168  
REPORT. (CONSULTATION ON THE CAPITAL GOODS  
INDUSTRY WITH EMPHASIS ON RURAL TRANSPORT  
EQUIPMENT).  
UNIDO-ID/370. UNIDO-ID/WG.481/4

Distr.  
LIMITED  
ID/370  
(ID/WG.487/4)  
18 January 1990  
RUSSIAN  
Original: ENGLISH

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Система консультаций служит для Организации Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО) форумом для контактов и обсуждений между развитыми и развивающимися странами, целью которых является индустриализация развивающихся стран. В консультативных совещаниях принимают участие правительственные служащие, а также представители промышленности, профсоюзов, групп потребителей и др., в соответствии с тем, как это считает целесообразным соответствующее правительство. Система способствует проведению переговоров между заинтересованными сторонами по их просьбе, либо во время консультативных совещаний, либо после их проведения.

Полезь от этой деятельности связана, в частности, с выявлением препятствий на пути промышленного развития развивающихся стран; контролем за тенденциями развития промышленности в мире в целях определения целенаправленных мер по увеличению промышленного производства развивающихся стран; поиском новых форм международного промышленного сотрудничества Север-Юг и Юг-Юг.

С момента вступления Системы в силу <sup>1</sup> в 1975 году были проведены консультативные совещания по следующим отраслям и темам: сельскохозяйственное машиностроение, производство строительных материалов, производство средств производства, производство удобрений, рыболовная промышленность, пищевая промышленность, промышленное финансирование, черная металлургия, производство кожи и кожаных изделий, цветная металлургия, нефтехимическая промышленность, фармацевтическая промышленность, подготовка кадров для промышленности, производство растительных масел и жиров, лесная и деревообрабатывающая промышленность. Система собирает вместе лиц, принимающих решения по соответствующим секторам, для обсуждения и предложения конкретных мер по ускорению процесса индустриализации развивающихся стран. В ходе ее функционирования было осуществлено много нововведений, особенно в отношении альтернативных технологий, комплексного развития и договорных механизмов. Те многочисленные возможности, которые были таким образом предоставлены, привели к реализации проектов технической помощи, содействия капиталовложениям и передачи технологии.

Благодаря принятию решений на основе консенсуса и в силу нормативного характера их деятельности консультативные совещания оказались эффективным средством налаживания сбалансированного сотрудничества. Они прекрасно соответствуют задаче оказания помощи странам-членам в разработке стратегии и политики промышленного развития.

Система консультаций постоянно находится в поле зрения Совета по промышленному развитию ЮНИДО, который направляет ее работу. Помимо ежегодных обзоров и периодических оценок хода работы, в 1989 году была проведена углубленная оценка функционирования Системы, в результате которой был сделан вывод о том, что она, кроме всего прочего, вносит значительный вклад в разработку собственных подходов и программ ЮНИДО в конкретных секторах благодаря интеграции и взаимодействию с другими основными направлениями деятельности Организации.

---

<sup>1</sup> См. Доклад второй Генеральной конференции Организации Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮН/СВР/С/31), глава IV, "Тимеккал декларация и План действий по промышленному развитию и сотрудничеству", пункт 66.

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Страница</u>
ПРЕДИСЛОВИЕ .....		1
ВВЕДЕНИЕ .....	1-5	3
СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ .....	6-36	5
<u>Глава</u>		
I. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНСУЛЬТАТИВНОГО СОВЕЩАНИЯ .....	37-47	16
II. ДОКЛАД О ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЯХ .....	48-60	19
III. ДОКЛАД О ПРЕНИЯХ ПО ТЕМЕ 1: СТРАТЕГИИ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СЕЛЬСКИХ РАЙОНОВ В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ .....	61-72	22
IV. ДОКЛАД О ПРЕНИЯХ ПО ТЕМЕ 2: СОДЕЙСТВИЕ МЕСТНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СЕЛЬСКИХ РАЙОНОВ И МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЭТОЙ ОБЛАСТИ .....	73-82	25
<u>Приложения</u>		
I. Список участников .....		27
II. Список документов .....		31

## ВВЕДЕНИЕ

1. Третье Консультативное совещание по производству средств производства с уделением особого внимания транспортному оборудованию для сельских районов было проведено в Вене с 4 по 8 декабря 1989 года. В его работе приняли участие 47 представителей из 33 стран и одной межправительственной организации (см. приложение I).

### Предыстория третьего Консультативного совещания

2. Совет по промышленному развитию на своей второй сессии в октябре 1986 года принял решение включить третье Консультативное совещание по производству средств производства с уделением особого внимания транспортному оборудованию для сельских районов в программу консультативных совещаний на двухгодовой период 1988-1989 годов 1/.

3. Первоначальная подготовительная работа началась с обзора деятельности ЮНИДО по осуществлению проектов технического сотрудничества и других проектов и деятельности учреждений по разработке и развитию производства конкретных видов транспортного оборудования в поддержку сельскохозяйственного развития и развития сельских районов. На основе этой оценки секретариат осуществил глобальное исследование роли транспорта в экономическом развитии. Кроме того, были проведены региональные исследования для:

а) анализа существующего положения в подсекторе транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах;

б) оценки транспортных потребностей для сельскохозяйственного развития и развития сельских районов;

в) определения подходов и стратегий для удовлетворения этих потребностей, а также возможностей производства на местах необходимого транспортного оборудования для сельских районов.

4. В рамках дальнейшей подготовительной работы к проведению третьего Консультативного совещания секретариат провел в Вене 29 мая - 1 июня 1989 года глобальное подготовительное совещание, в работе которого приняли участие 18 представителей отдельных развитых и развивающихся стран с учетом справедливого географического распределения.

5. Участники глобального подготовительного совещания рекомендовали для рассмотрения на Консультативном совещании следующие темы, имеющие особое значение для развития подсектора транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах:

### Тема 1. Стратегии комплексного развития производства транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах

а) Национальная стратегия и политика; цели и средства комплексного развития (межотраслевое и отраслевое планирование); вспомогательные

---

1/ "Доклад Совета по промышленному развитию о работе его второй сессии, 13-23 октября 1986 года" (С.С.2/2), приложение I, IDB.2/Dec.13.

мероприятия: сельскохозяйственный кредит, инфраструктура, организационные рамки, исследования и разработки ;

b) роль транспортного оборудования для сельских районов в развитии связей между сельским хозяйством и промышленностью, городскими и сельскими районами, современным и традиционным секторами;

c) рациональная интеграция различных этапов производства и сбыта, включая основные области сельскохозяйственного производства;

d) определение приоритетов (виды оборудования, поставки сырья по количеству и качеству);

e) рынки (оценки и прогнозы, внутренние, экспортные, тарифные/нетарифные ограничения, содействие сбыту).

Тема 2. Содействие местному производству транспортного оборудования для сельских районов и международное сотрудничество в этой области

a) разработка и эксплуатация (проектирование, технические возможности, сырьевая база, реконструкция, мелкие и гибкие производственные единицы, специализированные предприятия, запасные части, ремонт и техническое обслуживание);

b) технология (приобретение, адаптация и применение, ноу-хау, сочетание традиционных и новых технологий, эффективность затрат);

c) развитие людских ресурсов (подготовка рабочей силы на всех уровнях, квалификация в области управления и организации, приобретение технологии);

d) оборудование (поставки, запасные части, послепродажное обслуживание, техническое обслуживание, стандартизация);

e) роль международных организаций (техническая помощь, развитие людских ресурсов, анализ рынка, содействие техническим центрам, экспериментальные предприятия);

f) региональное и межрегиональное сотрудничество (взаимодополняемость производства, обмен опытом и информацией, роль промышленно развитых стран);

g) финансирование (совместные предприятия, инвестиции, кредиты).

## СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

### Тема 1: Стратегии комплексного развития производства транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах

#### Выводы

6. Консультативное совещание подчеркивает, что сложность проблем, с которыми сталкивается подсектор развития производства транспортного оборудования, мешает ему эффективно содействовать выполнению экономических и социальных задач в сельских районах в условиях широко распространенных и многолетних трудностей сельской жизни в большинстве развивающихся стран и перед лицом предполагаемого демографического взрыва в будущем.

7. Решение этих проблем усложняется многообразием вопросов, которые ждут своего разрешения на макроэкономическом уровне, включая программы создания транспортной инфраструктуры и развития сельских районов. Спрос на транспортное оборудование для сельских районов и его предложение определяются множеством различных связей; в качестве примера можно привести связь между сельским хозяйством и промышленностью, транспортом и промышленностью и связи внутри промышленности, в частности между агропромышленной системой и производством средств производства, а также экономические и социальные связи, которые определяют расширяющийся цикл доходов и занятости.

8. Спрос на транспортное оборудование для сельских районов определяется прежде всего потребностями сельского производства и политикой в вопросах выделения национальных ресурсов на повышение уровня жизни сельского населения. Повышение производительности сельскохозяйственного труда и промышленная диверсификация являются теми средствами, с помощью которых можно повысить покупательную способность сельского населения. Если исходить из того, что макроэкономической политике, созданию соответствующей транспортной инфраструктуры и надлежащей разработке сельских программ отводится должное место, то первоочередное внимание следует уделять своевременному развитию производства транспортного оборудования для сельских районов.

9. В свете вышесказанного консультативное совещание обращает внимание на следующие основные соображения в связи с развитием подсектора сельского транспорта:

а) развитие производства транспортного оборудования для сельских районов имеет кардинальное значение для увеличения доходов населения этих районов, главным образом в сельскохозяйственном секторе благодаря росту производительности различных видов экономической деятельности в сельской местности и качества получаемых при этом продуктов;

б) воздействие сельского транспорта на развитие сельских районов зависит главным образом от следующих аспектов:

- 1) надлежащий выбор транспортного оборудования для перевозки сельскохозяйственных продуктов и материалов на фермах, между фермами и с места производства до места хранения или центра переработки, а также из сельских районов в городские центры;



- ii) местное производство транспортного оборудования для сельских районов, увязанное с социально-экономическими условиями сельской местности, а также наличие сырья, промежуточных материальных ресурсов и опыта;
- iii) наличие дорог и другой инфраструктуры, необходимой для эффективной перевозки различных видов продукции, производимой в сельских районах;

с) производство транспортного оборудования для сельских районов является чрезвычайно диверсифицированной отраслью промышленности, которая выпускает множество различных видов оборудования различных уровней технической сложности, например, от гужевых телег до грузовиков. Эти виды оборудования по своим технологическим характеристикам в некоторых отношениях сходны с другой сельскохозяйственной техникой, что в ряде случаев помогает осуществлять их совместный выпуск на предприятиях с гибким многопрофильным производством. В связи с этим делается вывод о том, что мелкие и средние предприятия могут сыграть ключевую роль в развитии подсектора;

д) в силу того, что условия в разных развивающихся странах различны, каждая страна в соответствии со своими местными особенностями должна выработать свои стратегии, подходы и меры содействия и выбрать те виды транспортного оборудования для сельских районов и те технологии, которые предполагается использовать. Принятие единых решений может поставить под угрозу развитие производства транспортного оборудования для сельских районов в большинстве развивающихся стран;

е) существует необходимость в разработке комплексного подхода к последовательному развитию производства транспортного оборудования для сельских районов, который учитывал бы, в частности, основные потребности сельских районов; те различные продукты, которые должны перевозиться; различные виды перевозок; связи со вспомогательными объектами; взаимосвязи и взаимодополняемость в производстве сельского оборудования на местных и национальных предприятиях;

г) развитие производства транспортного оборудования для сельских районов во многих развивающихся странах сталкивается с трудностями, вызванными отсутствием или несовершенством:

- i) стратегии развития, которые уделяли бы должное внимание производству транспортного оборудования для сельских районов как важной составной части развития производства транспортного оборудования и средств производства в целом;
- ii) национальной политики и мер содействия, которые могли бы предоставить преференциальный режим производству транспортного оборудования для сельских районов, исходя из местных условий и ресурсов;
- iii) организационной основы на национальном, региональном и сельском уровнях, при которой можно было бы осуществлять координацию между всеми субъектами этой деятельности - директивными органами, производителями, потребителями, профессиональными ассоциациями, центрами исследований и разработок, университетами и самими сельскими общинами;

- iv) программ взаимодополняемости производства между местными и национальными предприятиями, с помощью которых можно было бы наладить обеспечение материальными ресурсами, запасными частями и комплектующими изделиями;
- v) конструирования транспортного оборудования для сельских районов применительно к местным условиям;
- vi) программ технического обслуживания и подготовки специалистов;
- vii) использования существующих мощностей предприятий, производящих транспортное оборудование, в тех случаях, когда ключевое значение для производительности труда имеет крупномасштабное производство; в качестве примера можно привести производство грузовиков;
- viii) технологий, учитывающей местные условия, и прежде всего территориальное положение, доходы потребителей и производителей и наличие местного сырья и материальных ресурсов;
- ix) финансовых ресурсов, которые могли бы содействовать развитию местного производства транспортного оборудования для сельских районов.

10. Необходимым условием для создания и развития подсектора транспорта для сельских районов является разработка стратегической основы для сельского развития, учитывающей определяющие связи, необходимые ресурсы и предполагающей разработку надлежащих технологий, развитие навыков и составление комплексных и последовательных программ.

11. Перевозки в сельской местности по-прежнему связаны с крайним напряжением человеческих сил. Необходимо принять меры по облегчению этого бремени, особенно в отношении женщин.

### Рекомендации

#### А. Национальные меры

12. Участники Консультативного совещания договорились о нижеследующем:

а) правительства должны, в соответствующих случаях, принимать многодисциплинарный подход к разработке стратегий, политики и программ для обеспечения того, чтобы развитие производства транспортного оборудования для сельских районов эффективно способствовало достижению экономических и социальных целей программ развития сельских районов. Следует уделять внимание роли женщин в сельских перевозках;

б) правительства должны принять надлежащие меры для создания более благоприятных экономических условий для инвестиций в этот подсектор;

с) правительства должны, в соответствующих случаях, разъяснять местным общинам важность развития сельского транспорта и обеспечить при этом их колное участие в планировании и осуществлении комплексных программ развития сельских районов, в рамках которых подсектор сельского транспорта мог бы действительно занять свое ключевое место;

д) развитие производства транспортного оборудования для сельских районов должно рассматриваться правительствами и другими субъектами этой деятельности в развивающихся странах в качестве важного средства повышения самообеспеченности в производстве продовольствия в силу его содействия росту производительности труда и повышению качества сельскохозяйственного производства;

е) правительства развивающихся стран должны провести тщательный анализ политики для определения тех подходов, которые мешают надлежащему функционированию подсектора транспортного оборудования, и должны осуществить соответствующие последующие мероприятия;

г) для комплексного развития производства транспортного оборудования для сельских районов развивающиеся страны должны прежде всего рассмотреть следующие аспекты:

- i) включение производства транспортного оборудования для сельских районов в национальные стратегии и планы развития;
- ii) правительства, в соответствующих случаях, должны обеспечить включение в двусторонние и многосторонние программы развития сельскохозяйственного сектора положений о развитии подсектора сельского транспорта;
- iii) взаимная увязка программ развития различных видов перевозок и различных видов производства транспортного оборудования для сельских районов;
- iv) прогнозы и программы развития основных сельскохозяйственных и продовольственных сетей, а также других ключевых видов хозяйственной деятельности, существующих в сельских районах;
- v) программы развития коммуникационных инфраструктур, необходимых для использования различного транспортного оборудования для сельских районов;
- vi) связь между сельским хозяйством и промышленностью, а также между сельскими и городскими районами;
- vii) производственная взаимодополняемость между сельскими и городскими центрами, а также между мелкими и национальными предприятиями, производящими транспортное оборудование;
- viii) расширение взаимодействия между исследовательскими центрами и университетами, с одной стороны, и потребностями сельских общин, с другой, и укрепление соответствующей обратной связи;

- ix) политика и меры содействия, дающие возможность создать структуру относительных цен, которая будет стимулировать производство приоритетного транспортного оборудования и максимизации доходов сельских и сельскохозяйственных производителей, обеспечивая им доступ к приобретению надлежащего транспортного оборудования;
  - x) политика и стимулы для содействия внедрению надлежащих технологий производства транспортного оборудования для сельских районов. В связи с этим следует провести всестороннее изучение и оценку импортной технологии, подлежащей использованию в подсекторе, для того чтобы имелись технологические варианты;
  - xi) организационная основа, которая могла бы способствовать координации между основными субъектами этой деятельности - директивными органами, производителями, потребителями, профессиональными ассоциациями, центрами исследований и разработок, университетами и сельскими общинами;
  - xii) финансовые потребности, а также источники финансирования для осуществления комплексного подхода к развитию производства транспортного оборудования для сельских районов;
- г) развивая производство транспортного оборудования для сельских районов, развивающиеся страны должны исходя из тщательной оценки фактических и будущих потребностей сельских общин уделять особое внимание:
- i) выбору оборудования, которое будет производиться;
  - ii) технологии, которая будет применяться, исходя из их собственных социально-экономических условий, технологических возможностей и наличия ресурсов;
  - iii) созданию необходимых инфраструктур;
  - iv) обеспечению технического обслуживания и ремонта;
- б) для стабильного повышения производительности труда мелких и средних предприятий, расположенных в сельских районах, следует рассмотреть следующие аспекты:
- i) конструкция оборудования с учетом характера перевозимого продукта, географических условий и наличия сырья;
  - ii) более широкая поддержка и более эффективное использование при развитии производства транспортного оборудования для сельских районов существующей местной базы для конструирования и разработок. Следует поощрять обмен разработками всегда, когда это возможно;
  - iii) технология, позволяющая создать гибкую производственную систему, основанную на местных ресурсах;

- iv) в возможность перевозки соответствующего набора продуктов исходя из наличия не только различных видов транспортного оборудования, имеющих общие технические характеристики, но и сельскохозяйственного оборудования, имеющего сходные технологические характеристики;
- v) внедрение таких методов управления, как планирование производства, калькуляция себестоимости и контроль за качеством, что позволит осуществлять надлежащее производство небольших партий оборудования;
- vi) стандартизация производства, способствующая обмену запасными частями и компонентами между различными производителями транспортного оборудования для сельских районов;
- vii) подготовка кадров, главным образом в области конструирования, планирования производства, контроля за себестоимостью и качеством.

### В. Международное сотрудничество

13. Участники Консультативного совещания договорились о следующем:

a) развивающиеся страны одного и того же региона или различных регионов должны для расширения своих рынков и для лучшего использования своего производственного потенциала шире использовать программы взаимодополняемого производства;

b) следует поощрять сотрудничество Юг-Юг между странами, имеющими аналогичные потребности, что приведет к образованию единой экономической основы, способствующей расширению рынка;

c) развивающиеся страны должны содействовать обмену опытом в следующих областях:

- i) разработка стратегий и планов;
- ii) конструирование;
- iii) исследование и разработка;
- iv) подготовка кадров;
- v) технология;

d) развитые страны должны оказывать помощь развивающимся странам в создании потенциала в области конструирования и адаптации и освоения технологии;

e) для облегчения доступа к средствам, необходимым для развития производства транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах, следует тщательно изучить такие новаторские механизмы финансирования, как партнерство между предприятиями развивающихся и развитых стран, к которому могут быть подключены международные финансирующие учреждения. В связи с этим следует подчеркнуть, что даже ограниченная финансовая помощь этому подсектору имеет значительный эффект мультипликатора. В рамках трехсторонних соглашений, в которых будет участвовать КНИДО, финансирование можно было бы направить непосредственно на те экспериментальные проекты, которые помимо всего прочего, показали свою жизнеспособность.

С. Многостороннее сотрудничество через международные организации, включая ЮНИДО

14. Участники Консультативного совещания договорились о следующем:

а) ЮНИДО должна оказывать развивающимся странам помощь в разработке стратегических планов развития сельских районов, уделяя должное внимание ключевой роли производства транспортного оборудования для сельских районов. В связи с этим ЮНИДО должна разработать гибкие руководящие принципы для комплексного развития производства транспортного оборудования для сельских районов. Эти руководящие принципы должны быть испытаны в отдельных странах в целях их доработки и широко распространены;

б) ЮНИДО должна оказывать развивающимся странам помощь в разработке надлежащих конструкций их транспортного оборудования для сельских районов применительно к местным условиям. ЮНИДО должна также оказывать развивающимся странам помощь в приспособлении технологии к местным условиям. ЮНИДО должна рассмотреть вопрос о предоставлении технической помощи развивающимся странам в области стандартизации и внедрения таких методов управления, как планирование производства и контроль за издержками и качеством.

Тема 2: Содействие местному производству транспортного оборудования для сельских районов и международное сотрудничество в этой области

Выводы

15. Местное производство транспортного оборудования для сельской местности признано в качестве катализатора осуществления программ развития в сельских районах развивающихся стран.

16. Центры технического конструирования и разработок могли бы явиться основой для конструирования и производства, а центры механизации сельскохозяйственных работ могли бы стать основой для сбыта транспортного оборудования для сельских районов. Внедрение гибкого и/или многопрофильного производства могло бы оказать помощь в решении проблем крупномасштабного производства. Экспериментальные проекты могли бы явиться одним из способов определения технической и коммерческой жизнеспособности такого подхода. В этой связи ключевую роль могли бы играть, в частности, мелкие и средние предприятия. Они, однако, будут нуждаться в обеспечении полного набора услуг по предоставлению консультаций и оказанию поддержки.

17. Навыки в области управления и сбыта, по существу, определяют жизнеспособность и рентабельность производства транспортного оборудования. Программы подготовки кадров следует увязывать с приоритетами в области сельского хозяйства, вопросами перевозки и производства транспортного оборудования. При разработке политики в области образования можно было бы уделить должное внимание обучению надлежащим навыкам разработки программ комплексного развития сельских районов. Консультативное совещание признает, что во многих развивающихся странах уже имеются возможности в области подготовки кадров.

18. В развивающихся странах существует необходимость в создании и/или укреплении связи между исследованиями и разработками и производственным сектором, опираясь при этом на стратегию, сочетающую повторяемые и традиционные технологии. Консультативное совещание также подчеркивает важность развития потенциала производства средств производства и запасных частей, а также внедрения надлежащих систем ремонта и технического обслуживания.

19. Местное производство транспортного оборудования для сельских районов должно учитывать реальные потребности фермеров, а также сельских общин, которые определены в качестве тех, на кого рассчитана эта деятельность. Анализ спроса должен включать не только существующий спрос как таковой, но и спрос, который возникнет в будущем в результате осуществления программ и проектов развития сельских районов.

20. При развитии местного производства транспортного оборудования для сельских районов существенно важную роль играет международное, региональное, субрегиональное сотрудничество, которое способствует преодолению таких конкретных трудностей, как нехватка надлежащего сырья, полуфабрикатов и потенциала для разработок. Сотрудничеством можно было бы охватить также такие области, как стандартизация запасных частей, контроль за качеством, обмен информацией о технологиях, сбыт и совместное финансирование проектов, представляющих общий интерес.

21. Следует уделить внимание реконструкции и модернизации существующих заводов по производству средств производства, а также мелких предприятий, занимающихся производством и обслуживанием транспортного оборудования для сельских районов. Производство может осуществляться по компонентам, но в рамках единой системы.

22. Сотрудничество между промышленно развитыми и развивающимися странами и между самими развивающимися странами в форме совместной деятельности, включая проекты совместных предприятий, может стимулироваться с помощью двусторонних и многосторонних программ помощи, способствующих переходу к самообеспечению.

23. Финансирование со стороны международных, региональных и национальных учреждений необходимо для предоставления помощи и сотрудничества, включая кредитование существующих предприятий, особенно тех, которые нуждаются в реконструкции, и для развития деятельности новых мелких и средних производственных единиц. В этих целях необходимо создавать экономические условия, способствующие увеличению притока внешних и внутренних финансовых средств и инвестиций в подсектор, а также введению курса на облегчение доступа к кредитам через посредство надлежащих систем гарантии.

## Рекомендации

### А. Национальные меры

24. Развивающиеся страны должны разработать в рамках целей, задач и политики национального развития национальную стратегию в области обеспечения сельскохозяйственной техникой, включая программы действий и проекты в рамках стратегий развития сельских районов.

25. Учитывая разнообразие конкретных ситуаций и степень разветвленности транспортной сети в сельской местности, а также уровень промышленного развития, каждая развивающаяся страна должна определить свой собственный подход в области технологии, делая особый упор на легкоперепрофилируемые мелкие и средние производственные единицы.

26. Исходя из реальных потребностей потребителей и местных условий, следует проводить исследования рынка и готовить технико-экономические обоснования по конкретным видам транспортного оборудования для сельских районов, связанным с каждым продуктом, представляющим важность для экономики развивающихся стран.

27. Следует принять надлежащие меры по стимулированию и поддержанию спроса на транспортное оборудование для сельских районов и соответствующие принадлежности путем привлечения внимания сельского населения и увеличения доходов благодаря осуществлению программ индустриализации сельских районов.

28. Следует разработать механизмы для эффективного распространения среди производителей транспортного оборудования соответствующей информации об имеющихся возможностях и программах оказания помощи (в области кредита, подготовки кадров, сбыта и т.д.).

29. Создавая быстроперепрофилируемые производственные единицы, развивающиеся страны должны стремиться к достижению эффективности затрат путем широкого использования местных ресурсов. Для того чтобы проект был успешным, следует обращать особое внимание, в частности, на следующие факторы:

а) Подготовка кадров. Развивающиеся страны должны разработать комплексные программы подготовки для местных производителей и потребителей продукции подсектора. Особое внимание следует уделять оказанию помощи сельским ремесленникам и кустарям в вопросах ремонта и технического обслуживания транспортного оборудования и производства запасных частей. Кроме того, следует уделять должное внимание разработке систем подготовки кадров для создания необходимого национального потенциала в области машиностроения и конструирования; особое место должно отводиться подготовке преподавателей;

б) Навыки управления. Особое внимание должно уделяться дополнительной подготовке работников управления, для того чтобы их деятельность была более эффективной, особенно в таких областях, как исследование рынка, контроль за качеством, сбыт и калькуляция расходов;

в) Технологический потенциал. Поскольку конструирование, контроль за качеством и т.д. являются весьма важными моментами при производстве на местах, развивающиеся страны должны укрепить соответствующие связи между существующими центрами исследований и разработок и университетами в их обоюдных интересах. В этой связи следует укрепить существующие технологические центры и создать новые там, где их нет, в целях удовлетворения требований, предъявляемых к конструированию, и облегчения использования результатов их деятельности производственным сектором;



d) Техническое обслуживание. Местные учреждения должны надлежащим образом учитывать важность сочетания технического обслуживания и местного производства для решения проблем технического обслуживания, с тем чтобы постепенно перейти к производству запасных частей, а затем и все более сложного оборудования.

30. Развивающиеся страны должны создать необходимую организационную и правовую основу для осуществления такой политики, включая принятие соответствующих мер и норм в области техники безопасности для предотвращения несчастных случаев и защиты окружающей среды.

31. Развивающимся странам следует предложить следить за тем, чтобы в контрактах о передаче технологии отводилось достаточное место их интересам и фактическим потребностям.

### В. Международное сотрудничество

32. Укрепляя сотрудничество Юг-Юг, страны, имеющие хорошо налаженную базу для производства транспортного оборудования для сельских районов, должны сотрудничать с другими развивающимися странами в обмене опытом и информацией в целях разработки их национальных планов производства транспортного оборудования для сельских районов через посредство сети существующих или других соответствующих субрегиональных центров. ЮНИДО могла бы оказывать помощь развивающимся странам в этом обмене опытом по их просьбе.

33. Следует разработать надлежащие механизмы, способствующие заключению соглашений о сотрудничестве между предприятиями, в частности мелкими и средними предприятиями промышленно развитых и развивающихся стран, а также между развивающимися странами, для содействия передаче надлежащей технологии, расширения сотрудничества в области производства и сбыта. Следует рассмотреть вопрос о поддержке различными путями усилий развивающихся стран по совершенствованию их национальных технологических институтов и подходов и по усовершенствованию квалифицированных специалистов для укрепления национального машиностроения.

34. Международное сотрудничество должно быть направлено на мобилизацию финансовых ресурсов и ресурсов по оказанию технической помощи для пущих программ развития сельских районов с уделением должного внимания развитию подсектора сельского транспорта в развивающихся странах.

35. Развитые страны, активно способствующие развитию производства транспортного оборудования для сельских районов, должны в своей деятельности как можно больше использовать местных специалистов и местные производственные мощности. Следует также принимать во внимание местную политику в отношении материалов и других ресурсов. Внедряемая технология должна быть применимой к местным условиям.

36. Рекомендуется, чтобы ЮНИДО в сотрудничестве с другими соответствующими организациями системы Организации Объединенных Наций при наличии соответствующей просьбы:

а) оказывала помощь в создании экспериментальных предприятий и в приоритетном порядке предоставляла консультации по промышленным и техническим вопросам в целях большего осознания сельскими общинами необходимости располагать транспортным оборудованием для сельских районов, сельскохозяйственным оборудованием и инфраструктурой и в целях оказания им помощи в этой деятельности, а также в упрощении конструкций;

б) поддерживала создание механизмов по содействию контактам между мелкими и средними предприятиями развивающихся стран и промышленно развитых стран с использованием в соответствующих случаях двустороннего или многостороннего сотрудничества и помощи. Сюда может включаться оказание помощи в организации региональных или межрегиональных совещаний по содействию, в которых принимали бы участие представители развивающихся, а также развитых стран, и в частности промышленные предприниматели. Целью таких совещаний должно являться выявление потребностей и возможностей технического сотрудничества, содействие обмену опытом и изучение возможностей взаимодополняемости производства на региональном уровне;

в) ЮНИДО должна проводить при наличии соответствующей просьбы углубленные исследования по выявлению потребностей в оказании технической помощи в подсекторе транспортного оборудования, с тем чтобы способствовать разработке программ двусторонней и многосторонней помощи;

г) ЮНИДО в своих мероприятиях содействия должна отдавать соответствующий приоритет подсектору транспортного оборудования;

е) в случае экспортных рынков ЮНИДО в сотрудничестве с Центром международной торговли (ЮНКТАД/ГАТТ) должна начать исследования рынка в целях определения потребностей соответствующих стран и регионов в транспортном оборудовании для сельских районов в дополнение к принимаемым национальным мерам.

## I. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНСУЛЬТАТИВНОГО СОВЕЩАНИЯ

### Открытие Консультативного совещания

#### Заявление Генерального директора ЮНИДО

37. Выступая на открытии Совещания от имени Генерального директора ЮНИДО, заместитель Генерального директора, Департамент содействия промышленному развитию, консультаций и технологии, заявил, что цели, намеченные для Консультативного совещания и последующей деятельности в связи с его проведением, имеют кардинальное значение для развивающихся стран. Они включают в себя создание потенциала для конструирования и производства средств производства в целях обеспечения процесса индустриализации и предоставления основного обслуживания и инфраструктуры для развития сельских районов.

38. Он напомнил об успешном проведении двух предыдущих консультативных совещаний по этому сектору, что, с одной стороны, привело к широкому использованию методологии, основанной на определении технологических трудностей в целях выявления инвестиционных проектов, особенно связанных с мелкими и средними предприятиями, и, с другой стороны, - к осуществлению в некоторых развивающихся странах проектов конструирования и подготовки технических спецификаций, разработанных ЮНИДО для небольших гидроэлектростанций. Связь между сельским хозяйством и промышленностью была центральной темой последних консультативных совещаний, которые сосредоточили свое внимание на поиске альтернативных решений проблем повышения снабжения сельскохозяйственным сырьем, обеспечения сельскохозяйственными ресурсами и развития мощностей по переработке, технологии, предпринимательской деятельности и сбыта. Ввиду резкого роста численности населения стало насущно необходимым добиться сбалансированности между развитием сельских районов и развитием городов и достичь национальной самообеспеченности в производстве продовольствия.

39. Выполнение последней цели невозможно без широкого и стабильного международного финансового и технического сотрудничества со стороны развитых стран в сочетании с разработкой творческих подходов и программ со стороны развивающихся стран. Наше Консультативное совещание является одним из средств разработки таких подходов, которые будут способствовать разработке политики и международному сотрудничеству. В заключение он отметил, что основная цель Консультативного совещания состоит в определении наиболее эффективных способов, с помощью которых подсектор сельского транспорта мог бы содействовать решению проблемы нехватки продовольствия и достижению промышленных целей развивающихся стран.

#### Заявление Директора Отдела Системы консультаций ЮНИДО

40. Директор Отдела системы консультаций ЮНИДО начал свое выступление со слов о том, что решение Совета по промышленному развитию созвать третье Консультативное совещание по производству средств производства с уделением особого внимания транспортному оборудованию для сельских районов явилось признанием того, что сельскохозяйственный сектор является хребтом экономики большинства развивающихся стран. Он напомнил участникам Совещания о том, что на консультативных совещаниях 1988-1989 годов основное внимание было уделено тем промышленным секторам, которые в состоянии внести существенный вклад в развитие сельского хозяйства. Он коротко

рассказал о подготовительной работе к проведению Консультативного совещания, в результате которой были определены две темы, представленные для рассмотрения на Совещании. Вся имеющаяся информация говорит о том, что транспорт часто является недостающим звеном в системе сельскохозяйственного производства, и этим объясняется значительная часть потерь урожая. Эта проблема усугубляется отсутствием эффективного планирования в масштабе всего сектора с учетом всех видов транспорта. Таким образом, основной необходимостью для многих развивающихся стран стало развитие транспортной инфраструктуры, включая строительство подъездных сельских дорог, а также производство надлежащего транспортного оборудования для сельских районов.

41. Поэтому желательно можно определить выбор видов транспорта и их связей, с тем чтобы повысить внимание к этой проблеме и мобилизовать усилия на всех уровнях, включая сельские общины, мелкие и средние предприятия, исследовательские учреждения и т.д. Он вновь отметил, что целью Консультативного совещания является реалистический анализ потребностей, проблем и задач подсектора транспортного оборудования, часть которых была определена в двух документах по этому вопросу (ID/WG.487/2 и ID/WG.487/3). Следует уделить особое внимание положению в наименее развитых странах.

42. Хотя может показаться, что тема Консультативного совещания определена довольно узко, производство транспортного оборудования для сельских районов имеет гораздо более широкое экономическое и социальное значение в силу его многочисленных связей с остальной частью национальной экономики развивающихся стран. Надлежащее развитие транспорта является также одним из основных условий успешного осуществления программ развития сельских районов.

43. В заключение он отметил, что Консультативное совещание, как ожидается, разработает ряд конкретных и практических рекомендаций для действительности как на национальном, так и на международном уровнях, способствующей преодолению препятствий на пути развития подсектора.

#### Выборы должностных лиц

44. Были избраны следующие должностные лица:

Председатель:	Жозе Либер (Бельгия), Генеральный секретарь Центрального экономического совета
Докладчик:	Исайя А.Онъянго (Кения), старший сотрудник по вопросам планирования, Управление по вопросам планирования развития сельских и городских районов и развития мелких предприятий, Министерство планирования и национального развития
Заместители Председателя:	Мерван Даузли (Алжир), заместитель директора, Министерство промышленности  Анварул Хок (Бангладеш), помощник главного инженера, Атлас Бангладеш Лтд.  Юрий И.Добролюбов (Союз Советских Социалистических Республик), первый заместитель, Отдел внешних экономических отношений, Министерство автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения, Союз Советских Социалистических Республик.

Утверждение повестки дня

45. Консультативное совещание утвердило следующую повестку дня:

1. Открытие Консультативного совещания
2. Выборы Председателя, заместителей Председателя и Докладчика
3. Утверждение повестки дня и организация работы
4. Представление вопросов секретариатом
5. Обсуждение тем на пленарных заседаниях:
  - Тема 1: Стратегии комплексного развития производства транспортного оборудования для сельских районов развивающихся стран;
  - Тема 2: Содействие местному производству транспортного оборудования для сельских районов и международное сотрудничество в этой области.
6. Выводы и рекомендации
7. Утверждение доклада

Документация

46. Документы, выпущенные до Консультативного совещания, приводятся в приложении II.

Утверждение доклада

47. Доклад третьего Консультативного совещания по производству средств производства с уделением особого внимания транспортному оборудованию для сельских районов был утвержден на основе консенсуса на заключительном пленарном заседании 8 декабря 1989 года.

## II. ДОКЛАД О ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЯХ

### Пленарное заседание на открытии Совещания

#### Представление тем

#### Тема 1: Стратегии комплексного производства транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах

48. Представитель секретариата внес на рассмотрение тему 1. Он заявил, что помимо того, что транспорт является ключевым сектором для капиталовложений в развивающихся странах, он представляет собой решающий фактор экономического и социального прогресса. С учетом системы сельскохозяйственного производства, с одной стороны, и показателей распределения и потребления сельской продукции, с другой, можно выделить два вида транспортного оборудования. Первый вид используется для перевозки сельскохозяйственных продуктов от мест производства до мест хранения или переработки на небольшие расстояния, а второй вид - для перевозки их далее на городские рынки или экспортные пункты на более дальние расстояния. Эти определения, однако, не исключают оборудования, используемого на плантациях или других сельскохозяйственных участках. Он отметил, что с учетом условий, необходимых для выработки комплексного подхода к развитию подсектора транспортного оборудования для сельских районов, следует принять во внимание следующие факторы:

- a) включение сельской транспортной системы в разработку и осуществление национальных планов экономического и социального развития;
- b) углубленную оценку различных способов перевозки и их взаимосвязей;
- c) развитие и техническое обслуживание дорожной сети;
- d) активное участие всех субъектов этой деятельности в разработке и реализации генеральных планов развития транспорта в сельских районах;
- e) создание организационных структур поддержки для комплексного и секторального планирования развития транспорта в сельских районах.

Эти факторы должны безусловно рассматриваться с учетом конкретных условий каждой страны или региона.

#### Тема 2: Содействие местному производству транспортного оборудования для сельских районов и международное сотрудничество в этой области

49. Представитель секретариата внес на рассмотрение тему 2. Он отметил, что в большинстве развивающихся стран производство сельскохозяйственных принадлежностей и оборудования оказало благоприятное воздействие на процесс индустриализации. Тем не менее те страны, которые хотели полностью использовать свои потенциальные возможности, сталкивались с многочисленными трудностями - от нехватки сырья и квалифицированной рабочей силы до ограниченной емкости внутреннего рынка. В условиях небольшого и разнообразного рыночного спроса преимущество, безусловно, имеют многопрофильные предприятия. Мелкие и средние предприятия промышленно развитых стран, для которых характерна гибкость производства, чуткое реагирование на изменение структуры рынка, могли бы осуществить многие нововведения, исходя из конкретных потребностей развивающихся стран по этому подсектору. Что касается международного сотрудничества, то обмен опытом, подготовка кадров, техническое обслуживание и поставка запасных частей, передача технологии и т.д. относятся к числу приоритетных областей, которые могут содействовать местному производству транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах.

### Резюме обсуждения

50. Ряд участников подчеркнули важную роль подсектора транспортного оборудования для сельских районов в силу обеспечиваемой им связи между сельским хозяйством и промышленностью. Поскольку сельскохозяйственный сектор по-прежнему является экономическим хребтом многих развивающихся стран, обеспечение его промышленными компонентами часто представляет собой идеальную стратегию индустриализации.
51. По мнению большинства участников, развитие производства транспортного оборудования для сельских районов является важным фактором роста сельскохозяйственного производства, что положительно сказывается на обеспечении продовольствием, уровнях доходов и возможностях трудоустройства более 80 процентов населения развивающихся стран, для которых сельское хозяйство является источником средств существования. Увеличение возможностей трудоустройства и повышение доходов сельского населения также обеспечили бы сбалансированность в развитии городских и сельских районов, что является проблемой в большинстве развивающихся стран.
52. Участники из развивающихся стран, согласившись с вышесказанным, отмечали, что, несмотря на недавние успехи некоторых развивающихся стран в развитии подсектора, потребности часто превышают национальные возможности и поэтому международное сотрудничество могло бы внести реальный и ощутимый вклад в развитие промышленности развивающихся стран.
53. Был коротко затронут вопрос о потенциальных возможностях, которые существуют в некоторых развитых странах для международного сотрудничества в отношении передачи технологии, обеспечения технического обслуживания, подготовки технических кадров, предоставления инженерных и консультативных услуг, планирования, управления и т.д. и которые могли бы быть использованы в интересах развивающихся стран. Международным учреждениям, подобным ЮНИДО, было предложено больше использовать услуги в этих областях для развертывания технического сотрудничества и осуществления других проектов в области развития.
54. Было высказано существенное беспокойство в связи с тем, что несовершенство систем транспорта сельских районов в большинстве развивающихся стран усугубляет и без того хронические проблемы, порождаемые ростом численности населения, внешней задолженностью, деиндустриализацией и т.д.
55. Документация, представленная Консультативному совещанию секретариатом, получила широкую положительную оценку, поскольку в ней были надлежащим образом определены и освещены ключевые факторы, определяющие состояние дел в подсекторе. Она позволила лучше понять эти факторы перед разработкой конкретных и эффективных рекомендаций.
56. Неоднократно подчеркивалась необходимость комплексного подхода, учитывающего проблемы инфраструктуры, технического обслуживания, подготовки кадров, обеспечения надлежащей технологии и т.д. Этот подход настоятельно требует предварительного детального планирования вопросов, связанных с инфраструктурой, коммуникациями, связью между сельским хозяйством и промышленностью, видами транспорта и внешним компонентом затрат на развитие производства средств производства, используемых в сельском хозяйстве, включая транспортное оборудование для сельских районов.

57. Сотрудники секретариата рассказали о его деятельности в области технического сотрудничества, содействия осуществлению капиталовложений и разработки и передачи технологии. Было объявлено, что участникам будет роздано одностраничное резюме каждой из программ с указанием возможностей Организации в том, что касается сектора производства средств производства.

58. Было подчеркнуто, что при тех многочисленных связях, которые имеет эффективная транспортная сеть с остальной экономикой, непосредственное участие и тесное сотрудничество правительственных служащих, предпринимателей, технологов и руководителей сельских общин в вопросах разработки и осуществления программ развития транспорта в сельских районах является существенно необходимым. В прошлом отсутствие такой координации приводило к тому, что деятельность по развитию сельских районов успеха не имела.

#### Заключительное пленарное заседание

59. После официального утверждения доклада пленарным заседанием Председатель Консультативного совещания заявил, что завершение недельной работы означает качественно новый этап в функционировании Системы консультаций. Это Консультативное совещание явилось не только заключительным совещанием духгодичного периода 1988-1989 годов с уделением особого внимания агропромышленности, но и последним совещанием десятилетия, в течение которого Система консультаций наложила свой отпечаток на многостороннее сотрудничество в области промышленного развития. Таким образом, Система консультаций завоевывает растущую поддержку как развивающихся, так и промышленно развитых стран благодаря своему деловому и прагматическому подходу к решению сложных секторальных проблем. Этот успех нашел свое отражение в росте участия предпринимателей и промышленников, особенно в составе делегаций некоторых развитых стран. Он также продемонстрировал образцовый дух сотрудничества и доброй воли между всеми группами, что нередко приводило к разработке новаторских концепций и эффективных мер по преодолению препятствий, стоящих на пути промышленного развития. Таким образом, Система консультаций вполне готова к рассмотрению проблем следующего десятилетия.

60. Директор Отдела Системы консультаций, поблагодарив Председателя за умелое руководство всеми прениями и проявленную при этом мудрость, заявил, что председателем Консультативного совещания по праву был избран человек, который участвовал в работе консультативных совещаний 1988-1989 годов и внес значительный вклад в их работу и чья личная поддержка и приверженность делу сыграли существенную роль в их успехе. Относительно последующих мероприятий после проведения Консультативного совещания он заявил, что за них несут коллективную ответственность участники Совещания и те, кому адресованы рекомендации; главную ответственность, безусловно, несут сами развивающиеся страны. Однако, как показало Консультативное совещание, требуется значительная поддержка, которая может быть оказана во многих формах международного сотрудничества, отмечавшихся в ходе прений прошедшей недели. Что касается рекомендаций, адресованных таким международным учреждениям, как ЮНИДО, то секретариат подготовит детальный план действий с использованием всех возможностей Организации по их осуществлению. В заключение он подчеркнул особую ответственность участников Консультативного совещания, которым он выразил свою глубокую благодарность за их вклад в его работу.



III. ДОКЛАД О ПРЕНИЯХ ПО ТЕМЕ 1: СТРАТЕГИИ КОМПЛЕКСНОГО  
РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ  
ДЛЯ СЕЛЬСКИХ РАЙОНОВ В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ

61. Участники Совещания пришли к выводу о том, что развитие подсектора транспортного оборудования для сельских районов должно осуществляться в качестве неотъемлемой части общего национального стратегического планирования развития сельских районов, исходя из географического положения, климатических условий, природных богатств и социально-экономических условий каждой страны. На макроэкономическом уровне развитие должно основываться на связях между сельским хозяйством и промышленностью, инфраструктурой и транспортной сетью и сбалансированностью в развитии сельских и городских районов для достижения социально-экономических целей страны. Стратегическое планирование должно основываться на объективной оценке потребностей различных районов страны и должно способствовать районной взаимодополняемости в процессе развития страны.

62. Участники также пришли к выводу о том, что развитие сельских районов должно основываться на стимулировании развития сельского хозяйства как двигателя роста экономики. Следует выбирать для интенсивного развития районы с большими потенциальными возможностями для развития сельского хозяйства. Развитие сельского хозяйства не только обеспечивает поставку продовольствия, но и приносит в сельские районы достаток, что повышает покупательную способность сельского населения. Это, в свою очередь, имеет эффект мультипликатора для развития других экономических и промышленных подсекторов, включая подсектор транспортного оборудования.

63. Участники отметили, что при разработке планов развития сельских районов следует обеспечивать комплексное развитие всех звеньев процесса производства продовольствия - производства первичной сельскохозяйственной продукции, развития транспорта на фермах и вне их, хранения сырьевых материалов, охлаждения и замораживания, обработки, хранения готовых продуктов и создания каналов сбыта и распределения для выхода на потребителей местного и экспортного рынков. Определяющую роль играет физическая инфраструктура, и следует уделять особое внимание ее развитию и техническому обслуживанию. Важнейшее значение имеет строительство или расширение сети подъездных путей, сельских дорог, железных дорог, водных путей, водо- и электроснабжения, дальней связи и сетей транспортировки, основанных на разнообразном транспортном оборудовании.

64. Ряд участников подчеркнули, что комплексный подход к стратегическому планированию развития сельских районов должен основываться на тесном сотрудничестве между соответствующими министерствами, например министерствами, занимающимися экономическим планированием, развитием сельских районов, промышленностью и торговлей, а также между местными властями и директивными органами на всех уровнях. Важная роль выпадает также и профессиональным организациям. Большая часть бремени разработки стратегических планов, создания и расширения инфраструктуры, безусловно, падает на правительства и их бюджетные ресурсы и - когда она предоставляется - на внешнюю помощь. Планы должны основываться на тщательно подготовленных технико-экономических обоснованиях, которые должны включать анализ эффективности затрат с точки зрения национальной экономики, а также быть политически приемлемыми.

65. Ряд участников указали на важность создания необходимой организационной инфраструктуры для обеспечения эффективности и стабильности планов развития сельских районов и наиболее эффективного использования скудных ресурсов в целях получения максимально возможной прибыли. Организационная инфраструктура должна включать общее планирование, предынвестиционные исследования, мероприятия по содействию деятельности промышленных предприятий и инвестициям, промышленную и технологическую информацию, поддержку в области сбыта и развития людских ресурсов.

66. Что касается комплексного развития транспортной системы, как таковой, то большинство участников подчеркнули важность сочетания традиционного и современного транспортного оборудования. Должна быть проведена работа по совершенствованию традиционного оборудования для повышения его эффективности и безопасности и снижения затрат человеческого труда. Транспортное оборудование должно быть приспособлено к местным географическим, климатическим и социально-экономическим условиям. В сельских районах должно поощряться производство простого транспортного оборудования мелкими и средними предприятиями. К такому оборудованию относятся телеги, прицепы, тачки, транспортеры, велосипеды, лодки и другое немоторизованное оборудование. Кроме того, должно поощряться производство запасных частей. Другие участники говорили о важности развития производства средств производства для сборки и изготовления моторизованного транспортного оборудования. Импортное транспортное оборудование должно быть приспособлено к конкретным условиям и потребностям развивающихся стран. Выбор транспортного оборудования для местного производства должен тщательно изучаться для обеспечения его технической пригодности и коммерческой эффективности. Была также отмечена важность развития местных возможностей ремонта и технического обслуживания транспортного оборудования.

67. Ряд выступавших подчеркнули важность стандартизации транспортного оборудования для увеличения возможностей его производства, а также для сокращения количества запасных частей и расходов на их хранение. Другие подчеркнули желательность развития взаимодополняемости производства на субрегиональной основе для лучшего использования преимуществ крупномасштабного производства и более широкого использования местных сырьевых материалов и технических возможностей, что могло бы также способствовать расширению рынков и активизации экономического сотрудничества между развивающимися странами. Была отмечена целесообразность создания многопрофильных предприятий, которые могли бы изготавливать самое различное транспортное оборудование. Нельзя упускать из виду важность строительства судов для внутренних водных путей и прибрежного судоходства.

68. Многие участники подняли вопрос о том, что в силу их низкой покупательной способности жители сельских районов не могут приобрести даже простое и недорогое транспортное оборудование. Около 80 процентов мелких фермеров переносят свою продукцию на голове, около 8 процентов используют гужевой транспорт и лишь 2 процента - моторизованное оборудование. Поэтому следует изыскать пути и средства повышения покупательной способности в сельских районах, в частности путем принятия согласованных мер по повышению урожайности и расширению сельскохозяйственных площадей в районах с большими потенциальными возможностями для развития сельского хозяйства, разрабатывая новаторские программы кредитования и создания и расширения возможностей трудоустройства, не связанных с работой на ферме; например, в секторе переработки сельскохозяйственных продуктов. Жителям сельских районов рекомендовалось прибегать к групповому использованию транспортного оборудования. Следует также предпринять усилия для увеличения добавленной стоимости в сети производства продовольствия. Один из участников отметил, что в тех странах, где цены фермерам гарантированы, покупательная способность выше и транспортное оборудование используется шире.

69. Некоторые участники затронули вопрос о нехватке капитала в сельских районах для создания заводов по производству транспортного оборудования. Учитывая приоритетный характер сельскохозяйственного сектора и настоятельную потребность в надлежащих транспортных системах и оборудовании для эффективного функционирования этого сектора и широкого развития сельских районов, следует предпринять особые усилия для обеспечения надлежащего финансирования подсектора через банки национального развития и с привлечением двусторонних и многосторонних финансирующих учреждений. Внешняя помощь нередко предоставляется проектам в области инфраструктуры, но не проектам, связанным с производством.

70. Было обращено внимание на необходимость надлежащего использования такого транспортного оборудования: не должно быть перегрузки и не следует использовать грузовые транспортные средства для перевозки пассажиров из-за частых несчастных случаев.

71. Один из участников отметил, что страны-доноры должны согласовывать свою политику и координировать свою деятельность, касающуюся промышленного развития сельских районов. В стране, получающей помощь, должна иметься организация, занимающаяся координацией помощи на национальном уровне. Техническое сотрудничество должно охватывать разработку стратегических планов, подготовку технико-экономических обоснований, конструирование, содействие инвестициям и подготовку инструкторов.

72. Некоторые участники предложили создать на региональной основе институты прикладных исследований по вопросам транспорта для проведения исследований и разработок по средствам транспорта и распространения такой информации. Один из участников предложил использовать для строительства судов какой-либо другой материал, помимо дерева, с тем чтобы уменьшить обезлесение и сохранить экологическое равновесие. Другой участник обратился к ЮНИДО с просьбой подготовить руководство, включая перечень мероприятий и элементов, которые составляют основу промышленного развития сельских районов, и в особенности развития производства транспортного оборудования для сельских районов. Следует также проводить исследования по странам.

#### IV. ДОКЛАД О ПРЕНИЯХ ПО ТЕМЕ 2: СОДЕЙСТВИЕ МЕСТНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СЕЛЬСКИХ РАЙОНОВ И МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЭТОЙ ОБЛАСТИ

73. Как можно заключить из выступления ряда участников Совещания, на положение в области производства и использования транспортного оборудования для сельских районов оказывает большое влияние разнообразие условий и уровня развития сельских районов. В одних развивающихся странах производство средств производства находится на весьма продвинутом уровне, а в других - на начальной стадии. Для подсектора характерно производство самого различного оборудования - гужевых телег, велосипедов и моторизованного транспорта, включая такие виды моторизованного транспорта, которые предназначены для перевозок на короткие и на длинные расстояния. Прибрежные страны и страны, находящиеся на берегах рек, также используют водный транспорт и небольшие суда и баржи.

74. Оборудование производится различными способами - от простой сборки импортируемых узлов до полного производства с использованием все большего числа комплектующих изделий, производимых на местах. Ряд участников отметили, что уровень техники может быть простым; не всегда есть необходимость в оборудовании по самому последнему слову техники. В качестве примера был назван самолет, использующий автомобильный двигатель, работающий на обычном топливе. Тем не менее было сочтено важным, чтобы оборудование было приспособлено к нуждам потребителей и к местным условиям.

75. Среди трудностей, с которыми сталкивается производство транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах, были отмечены нехватка сырьевых материалов, запасных частей и валюты для импорта необходимых компонентов. В отношении спроса серьезная проблема связана с низкой покупательной способностью фермеров, что затрудняет покупку оборудования.

76. Многие участники говорили о потребностях развивающихся стран в международном сотрудничестве в вопросах местного производства транспортного оборудования для сельских районов. Неоднократно говорилось о необходимости подготовки кадров, особенно в области технического обслуживания, о необходимости производства запасных частей и развития навыков управления. Была подчеркнута важность выпуска качественной продукции и стандартизации, а также необходимость расширения возможностей в области конструирования. Было высказано мнение о том, что особое место должно быть также отведено реконструкции и укреплению существующей базы, поскольку в некоторых странах не используются все имеющиеся мощности.

77. Ряд участников остановились на проблеме финансирования. Ощущается нехватка финансовых ресурсов для создания производственных единиц, а также для закупки оборудования после того, как оно было произведено. По мнению некоторых выступавших, международные организации, а также двусторонние доноры должны предоставлять специальный кредит для финансирования предприятий, производящих на местах транспортное оборудование для сельских районов.

78. Много внимания было уделено вопросам сбыта. Была отмечена важность знания существующего и потенциального рынка. Ряд участников указали, что хорошее исследование рынка является предпосылкой для производства транспортного оборудования для сельских районов. Другие участники подчеркнули необходимость обучения предпринимателей вопросам организации сбыта. Один из участников указал в качестве одного из способов расширения рынка для транспортного оборудования для сельских районов и соответствующих комплектующих изделий сотрудничество по линии субподряда как между развивающимися странами, так и в качестве составной части сотрудничества Север-Юг.

79. Ряд участников отметили, что мелкие и средние предприятия и частный сектор играют важную роль в развитии производства транспортного оборудования для сельских районов. Эти предприятия хорошо приспособлены к гибким системам производства и к изготовлению широкого набора продукции для более узких рынков. Один из участников высказался за то, чтобы отдавалось предпочтение мелким и средним предприятиям, поскольку они лучше знают местные условия.

80. По мнению одного из участников, следует уделять особое внимание: максимальному использованию местного сырья; созданию максимальной добавленной стоимости, используя местную рабочую силу, развивая производство новой продукции и осуществляя сборку комплектующих изделий для более узких рынков.

81. Ряд участников из промышленно развитых стран рассказали о своем опыте технического сотрудничества и предоставления помощи сектору развития транспорта для сельских районов в виде подготовки кадров, осуществления технико-экономических обоснований, создания сборочных мастерских и реализации экспериментальных проектов. Этот опыт мог бы быть полезен для лучшего уяснения развивающимися странами причин успехов и неудач. Знание конъюнктуры рынка является одним из решающих факторов, который в одном случае, например, способствовал успеху проекта, а в другом, когда оценка конъюнктуры рынка была неправильной, - привел к неудаче.

82. Один из участников, говоря о возможностях передачи технологии, отметил, что важную роль в процессе развития сельских районов могли бы играть университеты, особенно в определении и разработке проектов и финансовом управлении, а также в проведении исследований и разработок по конкретным технологическим аспектам.

Приложение I

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

Афганистан

Gholam Sahki Azizzada, Chief Engineer of Jangalak Industry, Ministry of Mines and Industry, Kabul

Алжир

Merwane Daouzli, Sous-directeur, Ministère de l'industrie, Alger

Abdallah Foussedjra, Directeur technique, Entreprise nationale de production de matériel agricole, B.P. 396, Constantine

Бангладеш

Anwarul Hoq, Additional Chief Engineer, Atlas Bangladesh Ltd., Gazi Pur

Бельгия

José Libert, Secrétaire général, Conseil central de l'économie, Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21, 1040 Bruxelles

Ginette Parent-Colson, Conseiller, Conseil central de l'économie, Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21, 1040 Bruxelles

Jean Vandormael, Chanic, Chaussée de la Hulpe 177, 1170 Bruxelles

Line Vreven, Attachée, Permanent Mission of Belgium to UNIDO, Operngasse 20b, 1040 Vienna, Austria

Бутан

Singye Dorji, Industry Officer, Department of Trade and Industry, Thimphu

Боливия

Roberto Calzadilla, First Secretary, Permanent Mission of Bolivia to UNIDO, Bauernmarkt 6/6, 1010 Vienna, Austria

Буркина Фасо

Terimpar Ignace Somé, Directeur-Général, Centre national de l'équipement agricole (CNEA), B.P. 7240, Ouagadougou

Бурунди

Bonaventure Ngendakuriyo, Directeur adjoint chargé des technologies appropriées, Département de l'artisanat, Ministère du développement rural et de l'artisanat, B.P. 129, Gitega

Центральноафриканская Республика

Amoda Alphonse, Directeur, Développement industriel, B.P. 1988, Bangui

Китай

Liu Honglin, Chief Engineer, Bureau of Agricultural Machinery, Ministry of Machinery and Electronics Industry, 46, Sanlihe Road, Beijing

Колумбия

José Demetrio Martínez Montoya, Programa de Bienes de Capital, ATP, Carrera 7a 32-33 P22, Bogotá

Mario Leonel Rodríguez Vargas, Alternate Representative, Permanent Mission of Colombia to UNIDO, Stadiongasse 6-8, 1010 Vienna, Austria

Коморские Острова

Abdou Ahamada, Chef de division équipement rural, Service Génie rural CEFADER, Ministère de la production, de l'industrie et de l'équipement rural, Moroni

Куба

Alberto Tutor, Counsellor, Permanent Mission of Cuba to UNIDO, Himmelhofgasse 40 a-c, 1130 Vienna, Austria

Египет

Adel Schoeib, Director-General, Chamber of Engineering Industry, 13 Sherif Street, Cairo

Франция

Anne-Marie Boyer, Déléguée Générale, Syndicat national des constructeurs de véhicules agricoles et matériels connexes (SNCVA), 36, rue de Provence, 75009 Paris

Bernard Cheze, Directeur, Centre d'études et d'expérimentation du machinisme agricole tropical (CEEMAT), 73, rue de Jean Francois Breton - 34000 Montpellier

Jean-Remy Legras, Société Legras, 37, rue Marcel Paul, B.P. 204, 51206 Epernay

Joëlle Ory, Direction générale de l'industrie, Ministère de l'industrie et de l'aménagement du territoire, 30/32, rue Guersant, 75017 Paris

Габон

Bonaventure Ollende-Lemboumba, Directeur général-adjoint, Promo Gabon, B.P. 3939, Libreville

Германии, Федеративная Республика

Franz Josef Pingel, Expert for Rural Equipment and Agro-Machines, Klöckner Humboldt-Deutz Landmaschinen-Archerschlepper Vereinigung, Gut Kistermacherhof, D-5024 Pulheim

Robert Wandel, Division Chief, Federal Ministry of Economics, D 5300 Bonn

Гватемала

Magda Ibarra-Rivera de Gillen, Minister Counsellor, Permanent Mission of Guatemala to UNIDO, Opernring 1, 1010 Vienna, Austria

Гвинея

Alkaly Momo Soumah, Ingénieur des Mines, Ministère de l'industrie, du commerce et de l'artisanat, B.P. 468, Conakry

Гаити

Nicolas Romain Cemé, Directeur général, Ministère de l'agriculture, Village la Prévoyance, Santo 22 Croix-des-Bouquets, Damien, Port-au-Prince

René Dorville, Directeur du développement rural, Delmas 43, No. 14 B, P.O. 13056, Port-au-Prince

Индонезия

J. L. Noegardjito, Director of Machinery Industry, Ministry of Industry, Gatot Subroto-52, Jakarta

Ирак

Fadul Abed Alhasen Khudir, State Enterprise for Mechanical Industries, Iskandariyah

Кения

Isaya A. Onyango, Senior Planning Officer, Rural-Urban Planning and Small Scale Enterprises Development, Ministry of Planning and National Development, P.O. Box 30005, Nairobi

David Otieno Ongolo, Senior Planning Officer, Ministry of Planning and National Development, P.O. Box 30005, Nairobi

Мали

Mamadou Fadiala Traore, Ingénieur mécanicien, Inspecteur, Société malienne d'études et construction du matériel agricole (SMECMA), B.P. 1707, Bamako

Мавритания

Seydna Oumar Ould Hadramy, Fonctionnaire au ministère de l'industrie, B.P. 40228, Nouakchott

Нидерланды

Frits van der Veen, Project Coordinator, Centre for International Co-operation and Appropriate Technology (CICAT), Delft University of Technology, P.O. Box 5048, 2600 GA Delft

Нигер

Salifou Harouna Serkin Abzine, Ingénieur mécanisation agricole, ARDETEC, B.P. 10231, Niamey



Руанда

Jean Marie Vianney Kalisa, Chef, Division études de projets industriels,  
Ministère de l'industrie, B.P. 73, Kigali

Союз Советских Социалистических Республик

Yuri I. Dobrolyubov, First Deputy Chief, Department of Foreign Economic  
Relations, Ministry of Automobile and Agricultural Machine Building of  
the Union of Soviet Socialist Republics, Kuznetsky Most 21/5,  
Moscow 103895

Igor Korovkin, Deputy Chief of Technical and Science Department, Ministry  
of Automobile and Agricultural Machine Building, Kuznetsky Most 21/5,  
Moscow 103895

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

Jonathan Dawson, I.T. Transport, The Old Power Station, Ardington,  
Oxfordshire

Tim Pashley, Chairman, Bicycle Manufacturers Committee, Bicycle  
Association of Great Britain (BAGB), Starley House, Coventry

Соединенные Штаты Америки

Alexander Clemence Hoshu, Food Technologist, TFNC, Box 977, Dar es Salaam

Венесуэла

Jacqueline Petersen, Adviser to the Permanent Representative, Permanent  
Mission of Venezuela to UNIDO, Marokkanergasse 22/4, 1030 Vienna, Austria

Заир

Kamwanya Mubake Nombi, Directeur national, Service national des routes de  
desserte agricole (SNRDA), B.P. 20576, Kinshasa

Межправительственные организации

Арабская организация промышленного развития

Ahmed Abbas Abbas, First Professional, P.O. Box 3156, Baghdad, Iraq

Приложение II

СПИСОК ДОКУМЕНТОВ

Документы по темам

- Тема 1: Стратегии комплексного развития производства транспортного оборудования для сельских районов в развивающихся странах ID/WG.487/2
- Тема 2: Содействие местному производству транспортного оборудования для сельских районов (и международное сотрудничество в этой области) ID/WG.487/3

Справочные документы

- Транспортное оборудование для развития сельского хозяйства и сельских районов: опыт Китая ID/WG.487/1
- Исследование производства транспортного оборудования для сельских районов в Латинской Америке ID/WG.482/1(SPEC.)
- Производство транспортного оборудования для сельских районов для перевозки сельскохозяйственных грузов в Азии ID/WG.482/2(SPEC.)
- Оборудование для сухопутного транспорта и его роль в промышленном и сельскохозяйственном развитии: значение дорожного транспорта, выявленные потребности в транспорте, особенно для развития сельских районов ID/WG.482/3(SPEC.)

UNIDO  ONUDI

SYSTEM OF CONSULTATIONS

SYSTEME DE CONSULTATIONS

SISTEMA DE CONSULTAS

Documentation Service

Service de documentation

Servicio de Documentación

Please, return to:

UNIDO  
System of Consultations  
P.O. Box 300  
A-1400 Vienna, Austria

Prière de retourner à :

ONUDI  
Système de Consultations  
B.P. 300  
A-1400 Vienne, Autriche

Sírvase devolver a :

ONUDI  
Sistema de Consultas  
P.O. Box 300  
A-1400 Viena, Austria

**PLEASE PRINT VEUILLEZ ECRIRE EN LETTRES D'IMPRIMERIE SIRVASE ESCRIBIR EN LETRAS DE IMPRENTA**

(1) Last name - Nom de famille - Apellido

(2) First name (and middle) - Prénom(s) - Nombre(s)

(3) Mr./Ms. - M./Mme - Sr./Sra

(4) Official position - Fonction officielle - Cargo oficial

(5) Name of organization in full - Nom de l'organisation en toutes lettres - Nombre completo de la organización

(6) Official address - Adresse officielle - Dirección oficial

(7) City and country - Ville et pays - Ciudad y país

(8) Telephone - Téléphone - Teléfono

(9) Telex

(10) If you wish to receive our documents, please indicate sectors of interest

Si vous souhaitez recevoir nos documents, veuillez indiquer les secteurs d'intérêt

En caso de que desee recibir nuestros documentos, sírvase indicar los sectores de interés para Ud.

COUNTRY / ORGANIZATION