



亚洲及太平洋经济社会委员会

第七十九届会议

2023年5月15日至19日，曼谷和线上
临时议程* 项目3

最不发达国家、内陆发展中国家和小岛
屿发展中国家问题特别小组

《2023年亚太特需国家发展报告：加强区域合作，促进无缝和可持续互联互通》摘要

秘书处的说明

摘要

无缝和可持续的跨境交通运输、能源和数字互联互通对于改善特殊处境国家人民的生活至关重要。因此，可将其视为可持续发展的催化剂。不仅如此，它对于在这些国家和为这些国家加速气候行动同样重要。例如，改善多式联运互联互通，可便于采用能源密集度较低的交通运输模式；加强能源互联互通，可以加速对可再生能源进行具有成本效益的部署和整合；而改善数字互联互通则有助于获得绿色和创新的气候适应解决方案。鉴于气候变化在当前和未来的影响，以及一个低碳和气候适应型的世界可带来的可持续发展红利，无缝和可持续互联互通的长期效益对特殊处境国家尤为重要。

本文件审查了无缝可持续互联互通方面的区域合作如何能够促进迈向净零碳未来的长期转型。文件认识到正在进行的努力和现有举措，并考虑到特殊处境国家存在巨大的资金缺口，因此强调需要在本区域的交通运输、能源和数字互联互通举措之间寻求协同增效。

亚洲及太平洋经济社会委员会不妨审议本文件中所载的调查结果、可能利用的解决方案以及建议，并在这方面向秘书处提供指导。该指导意见将为秘书处即将开展的分析工作指明方向，并为其规划和制定针对特殊处境国家的技术合作和能力建设援助提供信息。

经社会不妨思考第五次联合国最不发达国家问题会议的成果，并就《内陆发展中国家2014-2024年十年维也纳行动纲领》和《小岛屿发展中国家快速行动方式(萨摩亚途径)》执行情况的区域审查提供咨询意见，该区域审查定于2023年举行，先于2024年举行的全球审查。

* ESCAP/79/1/Rev. 2。

一. 导言

1. 特殊处境亚太国家具有内在的结构性弱点，如地理上远离海港或主要航道，缺少规模经济，以及极易受到气候变化、灾害和环境退化的影响。因此，这些国家虽然占亚洲及太平洋经济社会委员会成员和准成员的一半以上，但在本区域经济活动中的代表性仍然严重不足。
2. 无缝和可持续互联互通有助于解决特殊处境国家的结构性弱点，同时加强经济发展和复原力，并促进气候行动。例如，改善多式联运连通性可以降低贸易成本，提高营商效率和竞争力，同时便于使用能源密集度较低的运输模式。亚洲及太平洋的内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的受益将尤其明显，这些国家由于与国际市场和贸易路线相隔遥远而处于不利地位。同样，扩大可负担的数字互联互通服务，可以帮助特殊处境国家，特别是那些人口少、资源禀赋相对贫乏的国家利用规模经济，同时增加获得创新商业和气候复原力及适应解决办法的机会。通过加强能源互联互通还可以实现规模经济，而这反过来又将提高能源安全，加速以具有成本效益的方式部署和整合可再生能源，并促进绿色能源转型。鉴于气候变化在当前和未来的影响，以及拥有一个低碳和气候适应型的世界可获得的可持续发展红利，无缝和可持续互联互通的长期效益对特殊处境国家尤为重要。
3. 2019 冠状病毒病 (COVID-19) 大流行和乌克兰危机进一步突显了这种互联互通的重要性。例如，过境货运方面的额外边境管制和中断导致延误时间和费用增加，对特殊处境国家产生了重大影响。日益增长的能源安全问题加剧了这些国家的挑战。这些危机也证明了数字互联互通的重要性，因为它在危机响应、远程工作和学习以及提供医疗保健服务方面扮演重要角色，特别是在农村人口众多和人口分散的国家，如小岛屿发展中国家。
4. 由于长期缺少互联互通、缺乏在国家层面实施互联互通解决方案的体制准备以及互联互通的多次中断，已启动了若干区域合作举措，以加速实现无缝和可持续的互联互通。其中包括《电力系统互联互通区域路线图：推动跨境电力互联互通促进可持续发展》、《2022-2026 年执行亚太信息高速公路倡议行动计划》，以及《亚洲及太平洋可持续交通运输发展区域行动方案 (2022-2026 年)》。此外，亚洲及太平洋成员和准成员仍在努力加强国内交通运输、能源和数字互联互通，并日益注重降低相关环境成本以应对气候变化。
5. 考虑到特殊处境国家长期存在巨大的资金缺口，而实现可持续发展目标的时间有限，必须在区域合作倡议之间寻求协同增效，并将应对气候变化的紧迫性置于此类努力的核心。例如，依靠共同部署信息和通信技术 (信通技术) 和交通运输基础设施或其他最佳做法，通过亚太信息高速公路倡议开展的数字化行动可降低开发信通技术基础设施的总体成本。由于能源和运输部门合计占二氧化碳排放总量的三分之二以上，可利用交通网和能源走廊助力全球、区域和次区域的脱碳行动。
6. 与此同时，国家层面的行动需要与区域合作措施和倡议保持同步并从中受益。在这方面，迫切需要为国内互联互通制定连贯和相辅相成的发展战略和政策，将交通运输、能源和信通技术这三大部门整合进来。必须进行政策

和体制改革，以简化从事互联互通工作的多个国家机构的角色和职责。与此同时，在利用一切机会实现互联互通基础设施的建设和运营以及相关下游服务交付的数字化时，各国必须注重运输业务的脱碳和增加可再生能源的发电量。

7. 《2023 年亚太特需国家发展报告：加强区域合作，促进无缝和可持续互联互通》重点关注交通运输、能源和数字互联互通作为特殊处境国家可持续发展催化剂的作用。该文件提供了无缝和可持续互联互通方面的区域合作如何促进向净零碳未来长期转型的例子。鉴于《2030 年可持续发展议程》的执行工作已经过半，这一点尤为重要。

二. 促进无缝和可持续的互联互通：挑战、机遇和政策优先事项

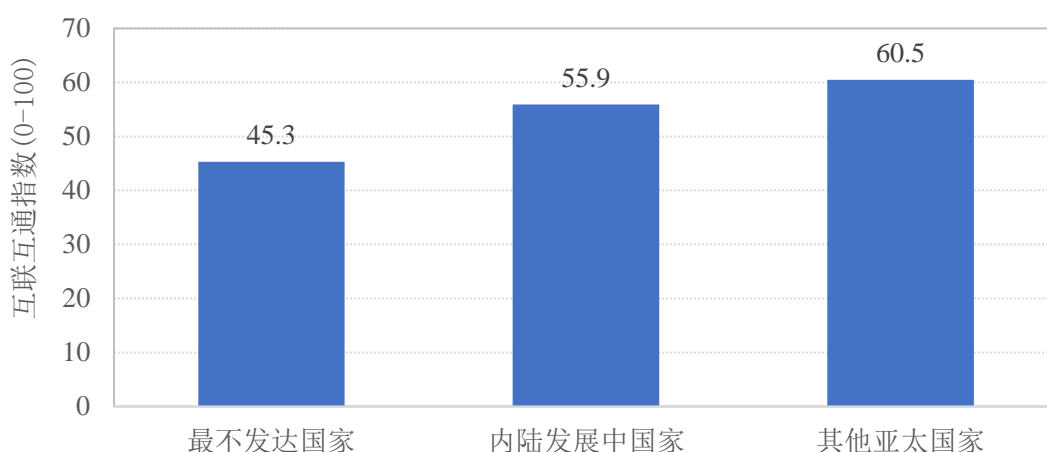
A. 交通运输互联互通

8. 如果不弥合与特殊处境国家之间以及特殊处境国家内部长期存在的互联互通差距，就无法实现本区域的无缝交通运输互联互通。这些国家的交通运输互联互通水平在整个亚太区域垫底，其中一些国家属于全世界互联互通程度最低的国家。例如，国际运输论坛开发的互联互通指数揭示了最不发达国家和内陆发展中国家与本区域其他国家之间长期存在的互联互通差距（见图一）。¹ 与本区域其他国家相比，小岛屿发展中国家（其中三个也是最不发达国家）在海上互联互通方面也普遍处于相同的状况（见图二）。

图一

2021 年亚洲及太平洋最不发达国家、内陆发展中国家及其他国家的交通运输互联互通水平

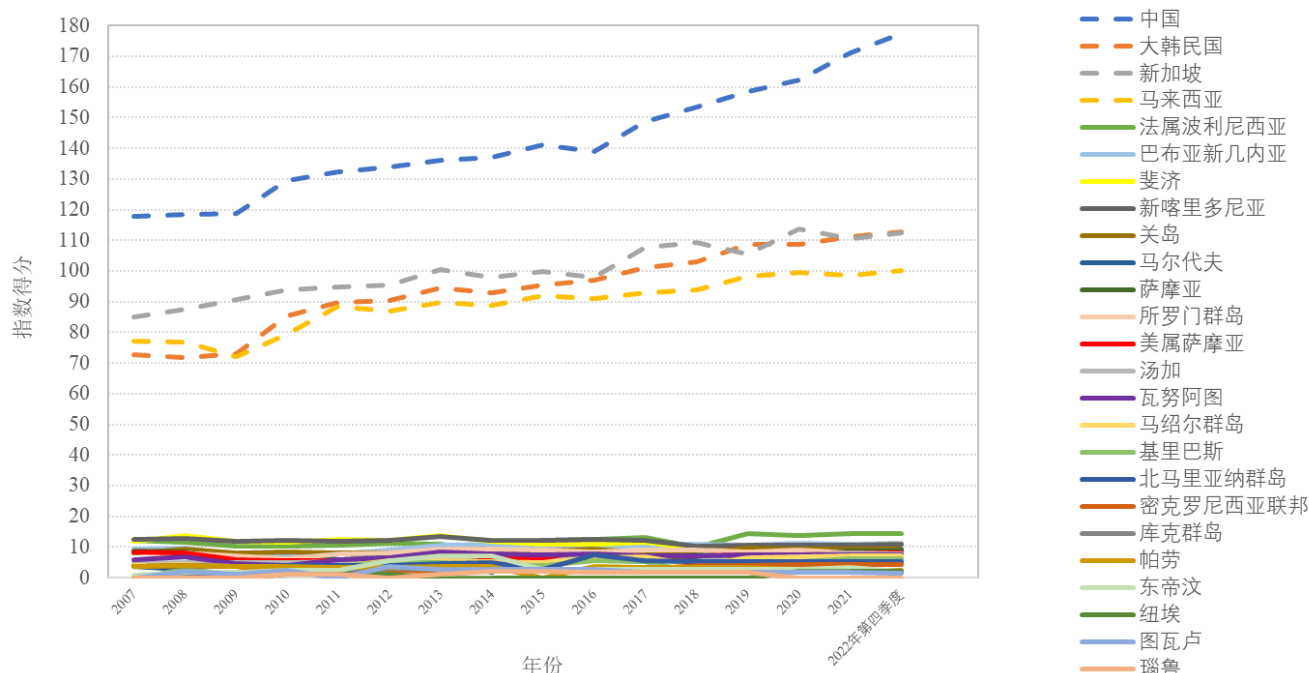
（全球互联互通指数组别平均得分，0-100）



资料来源：亚洲及太平洋经济社会委员会，基于国际运输论坛采用最新可用数据得出的计算结果。

¹ 国际运输论坛，“加强中亚的互联互通和货运”，国际运输论坛政策文件，第 71 号（巴黎，经济合作与发展组织（经合组织）出版社，2019 年），44-65 页。

图二
亚洲及太平洋部分成员和准成员的海上互联互通水平
 (以班轮航运连通指数衡量)



资料来源：《海运述评 2021》(联合国出版物，2021 年)。

注：实线代表小岛屿发展中国家以及库克群岛和法属波利尼西亚，虚线代表该区域其他选定国家。

9. 交通运输互联互通对于本区域许多最不发达国家和内陆发展中国家减少对出口初级产品的依赖和发展高附加值制造业至关重要。改善过境条件和直接利用港口设施的机会可使其国内产业更具可行性，使出口更有竞争力。然而，缺少无缝和高效的过境运输互联互通在很大程度上解释了这些国家在一两个大型市场或毗邻国家之外很少参与跨区域或次区域贸易的原因。

10. 限制大多数特殊处境国家改善交通运输互联互通的系统性因素包括：运输模式划分不均衡，公路运输在国内和国际货运业务中占据主导地位；长期缺乏高质量的基础设施，表现为缺少连接点以及公路和铁路运输基础设施质量差；缺少国际交通运输程序的协调、便利化和数字化，造成业务和程序上的互联互通差距；过境运输潜力在很大程度上没有实现。各次区域之间在互操作性以及常规交通运输连接和走廊方面缺乏合作，是实现无缝互联互通的另一个障碍。

11. 在本区域的小岛屿发展中国家，地理位置偏远、人口少、经济基础狭窄、极易受到外部冲击的影响且大多数货物依赖进口，往往导致运输成本高、贸易量低且进出口严重失衡、小型和多用途船只的使用、港口设施质量参差不齐以及大多数港口服务的自然垄断。这些国家提供的运输服务有限，也导致运输成本高于距离所能证明的合理水平。

12. 2019 冠状病毒病疫情、乌克兰危机和气候变化危机加剧了特殊处境国家面临的挑战。在大流行病期间，不协调的政策反应增加了货运互联互通的

成本和延误时间。2021 年初，亚洲和欧洲之间的货物航运成本大幅上升，而铁路货运服务的价格保持不变。这尤其影响到小岛屿发展中国家。航运时间也有所延长，对亚洲、欧洲和中东之间的贸易造成重大干扰。

13. 乌克兰危机进一步影响了贸易和交通运输，特别是在北亚和中亚的内陆发展中国家。陆地和空域的使用限制使亚洲和欧洲之间的货物运输转向替代路线，例如被称为“中间走廊”的跨里海国际运输路线，这是欧洲和中国之间的一条陆地和海上货运路线。使用替代路线可以释放内陆发展中国家的潜力，促进其商品出口，如石油、金属、化肥和农产品。

14. 气候变化是特殊处境国家交通运输互联互通面临的重大挑战，突出表明迫切需要走向低碳未来。小岛屿发展中国家的海上互联互通因频繁的不利气候事件而受到严重威胁，气候灾害对港口基础设施造成破坏，增加维护成本，阻碍港口运营，并带来更为危险的工作条件。海平面上升造成的海岸侵蚀以及港口沉积水平的增加对航运通道产生了不利影响。日益频发的气旋使港口面临巨大风险。本区域的最不发达国家和内陆发展中国家的陆路交通运输基础设施质量仍然欠佳，这些国家也极易受到气候变化的影响，因为这会影响到重要的交通运输网络。例如，持续暴露在不断上升的温度下，导致铺砌路面、桥梁接缝和铁轨逐渐退化，而山洪暴发和山体滑坡可能造成突如其来的破坏，影响所有交通运输方式。

15. 将气候适应力纳入交通运输基础设施规划和资产创造是一项迫在眉睫的任务。在本区域许多最不发达国家和小岛屿发展中国家，一体化进程受到能力限制、资源缺口和技术渠道不畅的阻碍。亚洲及太平洋经济社会委员会关于发展气候适应型交通运输基础设施的研究突出表明，必须采取多步骤办法，包括评估各部门的气候脆弱性、确定高风险的重点交通运输资产、为提高韧性进行投资，以及在区域一级开展技术合作。²

16. 在特殊处境国家，改善交通运输互联互通必须与应对气候风险和影响齐头并进。虽然在一切照旧的情况下，温室气体排放量预计将急剧上升，但实施雄心勃勃的脱碳政策可能会为交通运输部门带来巨大变化。³

17. 这三大危机为发展更可持续的货运部门、加强与特殊处境国家的合作以及亚太次区域之间的合作创造了机遇。这类机会的例子包括替代连接和经济走廊的开发，以提高现有运输和贸易连接的韧性；贸易商品结构变化对出口的提振；替代性国际运输走廊的发展，特别是针对北亚和中亚内陆发展中国家；基于特殊处境国家需求而非历史联系的新的运输和贸易连接；以及多式联运解决方案的推广。

18. 在大流行病发生后，许多最不发达国家和内陆发展中国家采取措施，将运输业务数字化，包括简化海关手续和货物清关程序，以便迅速获得紧急医

² Olga Chepelianskaia 和 Madhurima Sarkar-Swaisgood, “哈萨克斯坦行动计划和政策建议框架中具有气候适应力的交通运输部门”，信息和通信技术和减少灾害风险司，亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)工作文件系列(亚太经社会，2022 年，曼谷)。

³ 国际运输论坛，“国际运输论坛南亚和西南亚运输展望”，国际运输论坛政策文件，第 104 号(巴黎，经合组织出版社，2022 年)；国际运输论坛，“国际运输论坛北亚和中亚运输展望”，国际运输论坛政策文件，第 105 号(巴黎，经合组织出版社，2022 年)。

疗用品和其他基本物资。持续推进和进一步释放便利化和数字化的进展，可以加快在这些国家建立无缝和可持续的交通运输互联互通。然而，由于数字化的信息和业务系统所占比例较低，小岛屿发展中国家仍然落后。改进跨境手续以及提高互操作性和数字化程度具有进一步降低运输成本和增加特殊处境国家贸易量的巨大潜力。

19. 通过促进交通运输互联互通，国家当局可审查其加强国际交通运输走廊发展的战略。它们可以强调走廊管理能力，特别是机构能力、技术能力和数字能力，以加强运输走廊沿线的无缝数据交换和电子互操作性。可以引入协调的关税政策，以提高过境点的效率。各国还可加强国家机构之间的协调，加强多式联运解决方案之间的联系。

B. 能源互联互通

20. 能源互联互通可以促进可持续发展，并协助各国应对气候变化影响。加强互联互通可以支持经济增长，拓宽现代能源资源的获取渠道，并通过跨境能源贸易增加可再生能源的使用。本区域的可再生能源资源，如太阳能、风能和水力发电，已成为本区域最具成本效益的发电选择。加强国际能源互联互通还可以通过使各国的能源组合多样化和平衡各国之间不同的峰值需求电价来降低能源转型的成本。

21. 尽管存在这些明显的潜在惠益，但亚太特殊处境国家在发展电力系统和加强能源互联互通方面仍面临若干制约因素。关键挑战包括与电力系统有关的复杂和多方面的社会技术系统；与地理位置相关的技术和经济挑战；国家电网管理缺陷；不同机构之间缺乏适当的规划和协调；以及限制私营部门投资的复杂监管和其他行政瓶颈。

22. 为应对这些挑战和开发本区域的能源潜力，已经在实施若干改善电力互联互通的举措。本区域大多数最不发达国家和内陆发展中国家都参与了电力系统互联互通举措。然而，总体进展不大，因为多数倡议并非从研究阶段进入实施阶段。

23. 在跨越国界连接电力系统时，协调业务程序是减轻政治、经济和国家安全问题的关键。统一业务程序的一个方法是采用跨境兼容的电网规则和技术标准，直接支持各种可再生能源的整合。

24. 规划程序的统一是跨境连接电力系统以及适应新的发电和输电能力组合面临的又一挑战。各国根据其体制和政治环境，采用不同的办法转变能源系统。一个有效的办法是使用综合的、基于模型软件，提供评估能源系统总成本的最佳手段。这可以为长期、协同的多边协作创造基础。

25. 为了利用能源互联互通的益处，有必要从使用僵化的双边购电协议，升级为建立响应电网运行条件的交易。只有在次区域一级建立了统一的监管框架，才能实现灵活的交易。然而，这需要各国监管机构之间通力合作。

26. 通过统一财政程序促进跨境电力基础设施和电网投资的空间也相当大。事实上，只有增加对电力输配的投资，才有可能达到到 2050 年实现净零排放所需的可再生能源投资水平。

27. 在特殊处境国家，多数电网由公共资助的实体供资，这往往使国家无法在电网基础设施之外进行投资。正如澳大利亚、印度和菲律宾所做的那样，通过鼓励私营部门参与电力网络，可以克服增加电力供应方面的障碍。尽管进行了这些投资，但在推进金融模型方面仍有许多工作要做，这些模型应反映电力跨境交易因时而异、需平衡电网、多边和潜在双向的性质。

28. 还有一个重要的机会，可以提高机构协调操作、规划、管理和财务程序的能力。然而，社会技术的协调和改革需要在个人一级具有相当水平的专业能力。参加国际专业协会，如电气电子工程师协会和国际大电网会议，可以帮助建立这种能力。

29. 亚洲及太平洋小岛屿发展中国家可能无法通过电网互联进行跨境电力贸易。然而，通过允许联合供应链为这些国家服务，协作和监管协调对于提高透明度和降低投资成本仍然十分重要。

30. 在国家层面，监管机构需要确保区域电力系统互联互通对消费者有利。为了发挥这一作用，它们必须获得行动的授权，并拥有足够的技术、财政和人力资源，以便能够进行国际合作，而且必须有一个明确界定的国家与区域监管条例拟订过程。

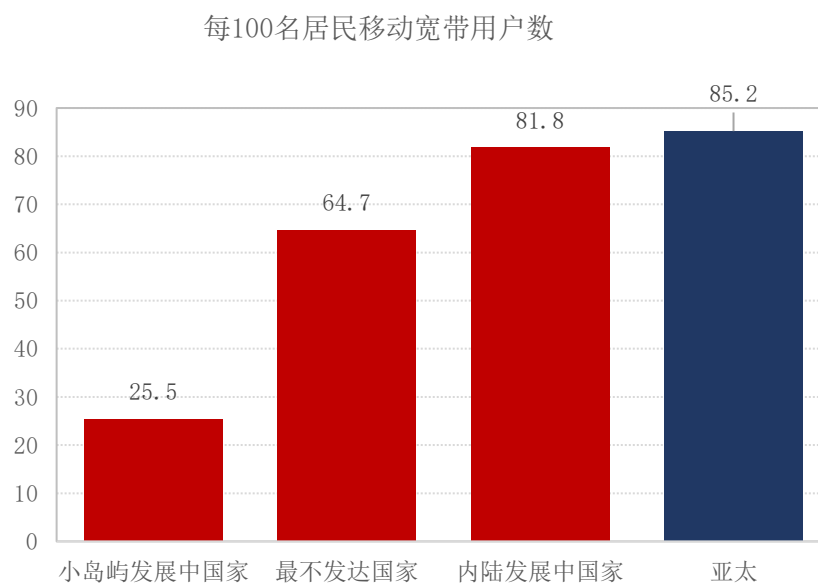
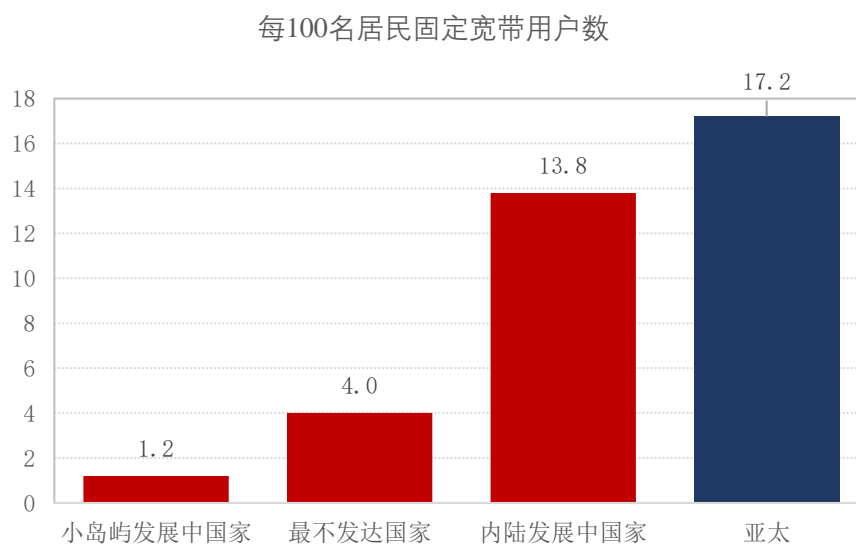
31. 在进一步促进能源互联互通方面，有必要在国家层面采取行动，以降低能源成本和实现能源多样化。在这方面，需要采取综合的国家措施，通过消除监管障碍和鼓励私营部门更多地参与，利用可再生能源方面的机会。还需要在国家一级采取行动，改善区域和次区域能源的获取，减少对增加国内发电能力的需求，并促进进口国向清洁能源转型。国家和区域努力对于增加对人员和机构能力建设的投资以协调业务、规划、监管和财务程序也至关重要。要使这些协调行动取得成功，需要各国监管机构之间通力合作。

C. 信息和通信技术互联互通

32. 接入互联网是实现可持续发展目标和为所有人创造更美好未来的关键。然而，亚太区域在固定和移动宽带互联网接入方面的情况喜忧参半（见图三），显示特殊处境国家的接入率低于区域平均水平，小岛屿发展中国家的情况最为落后。这种数字鸿沟阻碍了特殊处境国家充分利用最新创新数字技术提供的新的社会经济机会。

33. 特殊处境国家的地理特征对促进数字互联互通构成重大挑战。在最不发达国家，分散在广大地理区域的农村社区阻碍了成本较高的信通技术基础设施的部署。这造成了城市和农村地区在使用移动服务方面的巨大差距。在人口密度低、地形多山的内陆发展中国家，铺设光纤电缆在经济上可能不可行，而在小岛屿发展中国家，由于地理位置偏远、人口分散、缺乏资源和极易遭受自然灾害，宽带接入的比率仍然特别低，而且昂贵、不可靠。

图三

2021年亚洲及太平洋每百名居民固定和移动宽带用户数
(以人口加权计算的组别平均数)

资料来源：国际电信联盟，《世界电信/信息通信技术指标数据库》，第26版，可查阅 www.itu.int/pub/D-IND-WTID.0L-2022 (2022年10月20日查阅)。

注：数据取自2021年或有可用数据的最近年份。红色条表示亚洲及太平洋特殊处境国家，蓝色条表示该区域的平均数。

34. 在特殊处境国家，移动宽带的价格通常是区域平均水平的三倍，固定宽带数据仍然特别昂贵。宽带互联网价格过高一定程度上是数字基础设施不发达造成的，而另一个关键挑战是电信市场的竞争不足导致数字创新趋弱，技术采用较少。然而，在北亚和中亚的几个内陆发展中国家，宽带服务的费用更加便宜，部分原因是政府资助的方案，如“数字哈萨克斯坦”，这是一个数字基础设施方案，重点是让生活在农村地区的人们上网。

35. 特殊处境国家缺乏可行的私人投资政策和框架，导致国有企业占据市场主导地位，数字服务的成本居高不下，阻碍了信通技术互联互通的长期发展。数字扫盲水平低是扩大信通技术互联互通的另一个挑战，特别是在偏远地区和弱势群体中。

36. 为了缩小这些差距，推进可负担和有复原力的信通技术互联互通，互联网通信线路的地理多样性以及固定、移动和天基通信网络等多种模式的结合，是降低互联网网络灾难性中断风险的关键。互联网通信线路的地理多样性对于降低灾难中断网络的风险至关重要，同时拥有多种模式可以确保在一个或多个系统发生故障时持续提供服务。

37. 特殊处境国家有几种备选方案可用于加强具有互联网复原力的互联互通。例如，科学监测和可靠电信海底电缆利用电缆中继器中的传感器传输互联网流量并监测气候和自然灾害。它们可用于建立一个持续的全球海底电缆网络，以支持气候和海洋观测、海平面监测以及海啸和地震预警系统。一些特殊处境国家和地区，特别是瓦努阿图和新喀里多尼亚，目前正在考虑采用这种类型的海底电缆。

38. 近地球轨道卫星技术提供了建立更加可负担和更有复原力的互联网连接的另一种选择。一些全球性技术公司提供这种卫星服务，与静止卫星相比，这种服务覆盖面更广、等待时间更短、安装成本更低。重要的是，这些系统在提供可靠的灾后互联网连接方面有着良好的记录。

39. 有各种机会可以最大限度地发挥交通运输、能源和信通技术互联互通之间的协同作用。一个关键领域是光纤电缆和关键基础设施的共同部署。在高速公路或公路沿线安装电缆，使电信运营商能够扩展主干网络，并使交通运输运营商能够直接获得管理其系统所需的高速宽带服务。例如，与单独的电信和运输基础设施相比，在缅甸共同部署光纤电缆和关键基础设施使宽带基础设施的成本降低了一半以上。沿着电力线路安装光纤电缆提供了另一个降低成本和改善维护的机会。例如，2003年，不丹电信有限公司和不丹电力公司在该国电力传输线上方共同部署了第一个光纤电缆系统，并在此后用接地光缆连接了该国所有宗县。

40. 为了促进数字互联互通，需要采取国家行动，为创新投资提供资金，并找到按时交付基础设施项目的有效方法。可能的途径包括：沿公路和高速公路共同铺设光缆以降低成本，利用创新的公私伙伴关系为大型信通技术基础设施项目共同供资，采用科学监测和可靠电信光缆以增强气候和自然灾害复原力，以及通过近地球轨道卫星技术改善互联网连接的冗余性。此外，各国政府和其他利益攸关方需要通过建立互联网交换点，开展协作，加强高效和具有成本效益的互联网网络管理。

41. 在国家一级就信通技术政策和框架采取行动，对于促进国家宽带计划以及建设数字技术和应用方面的数字能力和素养至关重要。宽带推广和数字技术创新带来了巨大的机遇，但如果人们的数字技能与推广的速度不匹配，就无法利用这些机遇。安全地管理和使用具有复原力的网络数据基础设施，是安全和包容的数字社会的必要前提。

三. 区域合作的领域

42. 为了建立无缝和可持续的互联互通，国家一级的行动和区域合作框架必须齐头并进。区域合作框架和协定提出的建议需要在国家一级采取有效行动加以落实。与此同时，如果没有强有力和有效的区域合作措施和国际社会的支持，大多数促进交通运输、能源和信通技术互联互通的国家一级行动就无法实施。

43. 为加强区域合作以实现无缝和可持续的互联互通，需要迅速实施各种政府间区域合作措施、倡议和框架，以解决业务困难并提高互联互通的质量。

《2023 年亚太特需国家发展报告：加强区域合作，促进无缝和可持续互联互通》讨论了若干区域合作领域，可分为以下四大领域。

A. 优先发展交通运输走廊，同时促进脱碳和复原力

44. 近年来，多式联运走廊对发展的广泛影响越来越受到关注，目前在基础设施的开发、升级和运营中势在必行。在各种运输模式中，铁路运输在这方面拥有巨大潜力，特别是在位于中国和欧洲之间非传统运输走廊沿线的本区域最不发达国家和内陆发展中国家。如果能减少边境延误，并确保技术和数字的跨境互操作性，包括铁路运输在内的多式联运走廊可以提供有竞争力的长途连接。它们还可以促进区域供应链的脱碳，因为使用铁路运输产生的排放较低。

45. 在小岛屿发展中国家，第二十六届《联合国气候变化框架公约》缔约方会议期间发布的旨在建立绿色航运走廊的《克莱德班克绿色航运走廊宣言》等承诺可以加强海上互联互通，因为它们可以促进有复原力和可持续的港口发展。绿色航运走廊是船舶使用低排放和零排放燃料并采用最新技术的航运路线，目的是到 2050 年将温室气体排放量减少到零。

B. 促进获取和使用新技术以及信息和通信技术智能解决方案，助力气候和灾害监测及恢复

46. 使用新技术、地理空间数据和智能解决方案可以增强特殊处境国家的复原力，因为它们可以提高各国的气候和灾害监测及恢复能力。这些国家有前途的选择包括采用科学监测和可靠电信光纤电缆；通过近地球轨道卫星技术改善互联网冗余，特别是在自然灾害期间和之后；以及通过互联网交换点促进可负担得起、高效率和高质量的互联网连接。使人们能够获得这些新技术的资金和技术援助至关重要。同样，港口数字化可以为小岛屿发展中国家提供有复原力和可持续的海上互联互通。

C. 协调操作、规划、监管和财务程序，以加强能源和交通运输互联互通

47. 迫切需要加强区域合作，以确保互联互通项目的互操作性。需要协调国际运输走廊沿线的基础设施和技术程序，以降低成本，促进货物、运输车辆和人员的无缝跨境流动。在这方面，迫切需要国际运输业务中引入电子互操作性——确保使用兼容的数字和电子交换解决方案，确保电子信息在不同信息系统之间无缝流动，这需要强有力的区域和国际合作。

48. 为推进能源互联互通，需要形成区域或次区域电网的共同愿景，并建立实施跨境多边贸易安排的体制机制。此外，特殊处境国家的能源互联互通工作必须从研究阶段进入实施阶段，制定可靠的发展计划和路线图，以确保制定统一的法规和程序。

D. 通过共同部署和管理，从交通运输、能源以及信息和通信技术互联互通的协同增效中获益

49. 必须将互联互通置于交通运输、能源和信通技术互联互通所共有的跨领域问题这一更大的背景之下。例如，运输和信通技术部门的进步对能源部门产生了深远影响，包括利用信通技术整合更多可变的可再生能源与需求方资源，以及交通运输电气化导致电力需求增加。释放这些部门潜力的关键在于，在交通运输、能源和信通技术的规划中采取更加综合的策略。

50. 在本区域内，电力和信通技术基础设施的融合可能带来的惠益，对于小岛屿发展中国家开发当地可再生能源资源尤为重要。要实现可变可再生能源的高渗透率，就需要信通技术支持的实时测量、操作和控制系统。分布式能源的整合正在通过广泛的数据交换和数字解决方案实现去中心化且高度连接的电力系统。

51. 交通运输领域的创新也具有加快电力系统互联互通的巨大潜力。交通运输是扩大电力系统的先决条件，因为新的输电和配电线路的设置往往与公路网直接相连。交通运输电气化是电力需求增长的最大驱动力。采用电动汽车和微型移动解决方案将导致家庭能源需求激增。未来交通运输和能源基础设施的扩张可能会同步进行。然而，运输和电力系统网络的协调设计、规划和运营仍然是一个很大程度上尚未开发的机会。

四. 供经社会审议的问题

52. 对上述挑战、机遇和建议的更详细审查参见《2023 年亚太特需国家发展报告：加强区域合作，促进无缝和可持续互联互通》，该文件将在经社会第七十九届会议之前发布并在经社会网站上公布。

53. 经社会不妨审议本文件中重点指出的政策优先事项和合作需求，并就应在更大程度上探讨哪些优先事项和合作需求向秘书处提供指导。该指导意见将为秘书处即将开展的分析工作指明方向，并为其规划和制定针对最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的技术合作和能力建设援助提供信息。