

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семьдесят девятая сессия**

Бангкок и онлайн, 15–19 мая 2023 года

Пункт 3 предварительной повестки дня*

**Специальный орган по наименее развитым странам,
не имеющим выхода к морю развивающимся странам
и малым островным развивающимся государствам*****Резюме Доклада о развитии стран с особыми
потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона в
2023 году: укрепление регионального сотрудничества для
единой и устойчивой системы коммуникаций****Резюме*

Единая и устойчивая трансграничная система транспортных, энергетических и цифровых коммуникаций имеет центральное значение для улучшения жизни людей в странах, находящихся в особой ситуации. Следовательно, ее можно рассматривать в качестве катализатора устойчивого развития. Она также важна для ускорения действий по борьбе с изменением климата в этих странах и в интересах этих стран. Например, улучшение мультимодального транспортного сообщения может позволить использовать менее энергоемкие виды транспорта; более широкая энергетическая связуемость может ускорить экономически эффективное внедрение возобновляемых источников энергии и их интеграцию; и расширение цифровой связуемости может помочь в получении доступа к «зеленым» и инновационным решениям в области адаптации к изменению климата. Долгосрочные преимущества единой и устойчивой системы коммуникаций будут особенно значимы для стран, находящихся в особой ситуации, учитывая текущие и будущие последствия изменения климата и дивиденды устойчивого развития, получаемые от создания низкоуглеродного и климатически жизнестойкого мира.

Настоящий документ содержит анализ того, как региональное сотрудничество по вопросам единой и устойчивой системы коммуникаций может способствовать долгосрочной трансформации на пути к построению будущего, характеризующегося чистым нулевым балансом выбросов углерода. Признавая текущие усилия и существующие инициативы, а также учитывая большие пробелы в финансировании в странах, находящихся в особой ситуации, подчеркивается необходимость поиска синергии между инициативами в области транспортной, энергетической и цифровой связуемости в регионе.

* ESCAP/79/1/Rev.2.



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана может пожелать рассмотреть выводы, возможные решения и рекомендации, содержащиеся в настоящем документе, и дать секретариату соответствующие руководящие указания. Руководящие указания будут определять будущую аналитическую работу секретариата и послужат основой для его деятельности по планированию и определению форм помощи в области технического сотрудничества и наращивания потенциала для стран, находящихся в особой ситуации.

Комиссия, возможно, пожелает проанализировать итоги пятой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам и дать рекомендации по проведению региональных обзоров хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов и Программы действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств «Путь САМОА», запланированных на 2023 год, в преддверии глобальных обзоров, которые состоятся в 2024 году.

I. Введение

1. Страны Азиатско-Тихоокеанского региона, находящиеся в особой ситуации, характеризуются присущими им структурными недостатками, такими как географическая удаленность от морских портов или основных морских путей, отсутствие эффекта масштаба и высокая степень уязвимости для изменения климата, бедствий и деградации окружающей среды. В результате этого они по-прежнему остаются значительно недопредставленными в экономической деятельности региона, хотя и составляют более половины от числа членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана.

2. Единая и устойчивая система коммуникаций может помочь устранить структурные недостатки стран, находящихся в особой ситуации, одновременно укрепляя экономическое развитие и потенциал противодействия потрясениям, а также способствуя принятию мер по борьбе с изменением климата. Например, улучшение мультимодального транспортного сообщения может снизить торговые издержки, повысить эффективность и конкурентоспособность ведения предпринимательской деятельности и в то же время позволить использовать менее энергоемкие виды транспорта. Преимущества будут особенно заметны в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах Азиатско-Тихоокеанского региона, которые находятся в неблагоприятном положении из-за своей изолированности и удаленности от международных рынков и торговых путей. Аналогичным образом, улучшение доступа к недорогой цифровой связи может помочь странам, находящимся в особой ситуации, особенно странам с небольшим населением и относительно скудными ресурсами, использовать эффект масштаба, одновременно расширяя доступ к инновационным бизнес-решениям и решениям в области устойчивости к изменению климата и адаптации к нему. Экономия за счет роста масштабов также может быть достигнута за счет расширения энергетической связуемости, что, в свою очередь, повысит энергетическую безопасность, ускорит экономически эффективные внедрение и интеграцию возобновляемых источников энергии и будет способствовать «зеленому» энергетическому переходу. Долгосрочные преимущества единой и устойчивой системы коммуникаций будут особенно значимы для стран, находящихся в особой ситуации, учитывая текущие и будущие последствия изменения климата

и дивиденды устойчивого развития, получаемые от создания низкоуглеродного и климатически жизнестойкого мира.

3. Пандемия коронавирусной инфекции COVID-19 и кризис на Украине еще больше повысили важность таких коммуникаций. Дополнительные меры трансграничного контроля и сбои, имевшие место, например, в транзитных грузовых перевозках привели к увеличению задержек и расходов и существенно повлияли на страны, находящиеся в особой ситуации. Их проблемы усугубились растущими проблемами в области энергетической безопасности. Эти кризисы также продемонстрировали важность цифровой связуемости ввиду ее решающей роли в реагировании на кризисы, удаленных работе и обучении, а также в предоставлении медицинских услуг, особенно в странах со значительным сельским населением и в странах с географически разбросанным населением, таких как малые островные развивающиеся государства.

4. В условиях, характеризующихся сохраняющимися проблемами со связуемостью, отсутствием или недостаточностью институциональной готовности к внедрению решений по обеспечению связуемости на страновом уровне и многочисленными перебоями в обеспечении связуемости, было выдвинуто несколько инициатив по региональному сотрудничеству в целях ускорения развития единой и устойчивой системы коммуникаций. К таким инициативам относятся Региональная «дорожная карта» по связуемости энергосистем: содействие обеспечению трансграничной электроэнергетической связуемости в интересах устойчивого развития, План действий по реализации инициативы по Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистральной на 2022–2026 годы и Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы). Кроме того, члены и ассоциированные члены из Азиатско-Тихоокеанского региона продолжают прилагать усилия для улучшения своей транспортной, энергетической и цифровой связуемости, уделяя все больше внимания снижению соответствующих экологических издержек для решения проблемы изменения климата.

5. Учитывая значительный и сохраняющийся дефицит финансирования в странах, находящихся в особой ситуации, и ограниченное время, оставшееся для достижения целей в области устойчивого развития, необходимо стремиться к синергии между инициативами в области регионального сотрудничества, и на передний план в таких усилиях следует выдвинуть неотложность мер реагирования на изменение климата. Например, усилия по цифровизации в рамках инициативы по Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистральной могут снизить общие затраты на развитие инфраструктуры информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) за счет совместного развертывания ИКТ-инфраструктуры и транспортной инфраструктуры или другой передовой практики. Транспортные сети и энергетические коридоры могут быть использованы для содействия глобальным, региональным и субрегиональным усилиям по декарбонизации, поскольку на энергетический и транспортный секторы в совокупности приходится более двух третей от общего объема выбросов диоксида углерода.

6. В то же время действия на национальном уровне должны быть синхронизированы с мерами и инициативами в области регионального сотрудничества, а также следует обеспечить пользу от таких мер и инициатив для действий на национальном уровне. В связи с этим существует настоятельная

необходимость в разработке согласованных и взаимоусиливающих стратегий развития и политики в интересах национальной связуемости, предусматривающих интеграцию трех широких секторов: транспорта, энергетики и ИКТ. Для упорядочения ролей и обязанностей многочисленных национальных агентств, занимающихся вопросами связуемости, необходимы политические и институциональные реформы. Параллельно с этим, используя все возможности для цифровизации строительства и эксплуатации инфраструктуры связуемости и оказания сопутствующих услуг на конечных этапах процесса, государства должны уделять внимание декарбонизации транспортных операций и увеличению генерации возобновляемой энергии.

7. Доклад о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона в 2023 году: укрепление регионального сотрудничества для единой и устойчивой системы коммуникаций посвящен роли транспорта, энергетики и цифровой связуемости как катализатора устойчивого развития в странах, находящихся в особой ситуации. В этом докладе содержатся примеры того, как региональное сотрудничество по вопросам единой и устойчивой системы коммуникаций может способствовать долгосрочной трансформации на пути построения будущего с чистым нулевым балансом выбросов углерода. Это особенно важно, учитывая, что прошла половина срока, отведенного на реализацию Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

II. Содействие обеспечению единой и устойчивой системы коммуникаций: вызовы, возможности и приоритеты в области политики

A. Транспортная связуемость

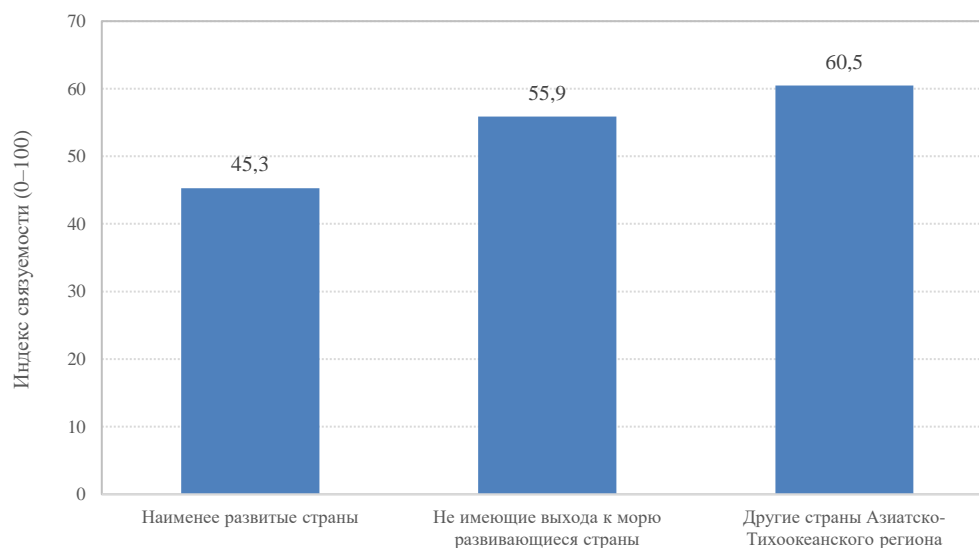
8. Бесперебойная транспортная связуемость в регионе не может быть достигнута без устранения давних пробелов в сообщении со странами, находящимися в особой ситуации, и внутри них. Эти страны имеют самый низкий уровень транспортной связуемости в регионе, а некоторые из них входят в число стран мира с наихудшим сообщением. Например, индекс связуемости, разработанный Международным транспортным форумом, показывает сохраняющийся разрыв в плане связуемости между наименее развитыми и не имеющими выхода к морю развивающимися странами и остальной частью региона (см. диаграмму I)¹. Аналогичная ситуация складывается и для малых островных развивающихся государств, три из которых также являются наименее развитыми странами, в области морского сообщения, если сравнивать их положение с другими странами региона (см. диаграмму II).

¹ International Transport Forum, “Enhancing connectivity and freight in Central Asia”, International Transport Forum Policy Papers, No. 71 (Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Publishing, 2019), pp. 44–65.

Диаграмма I

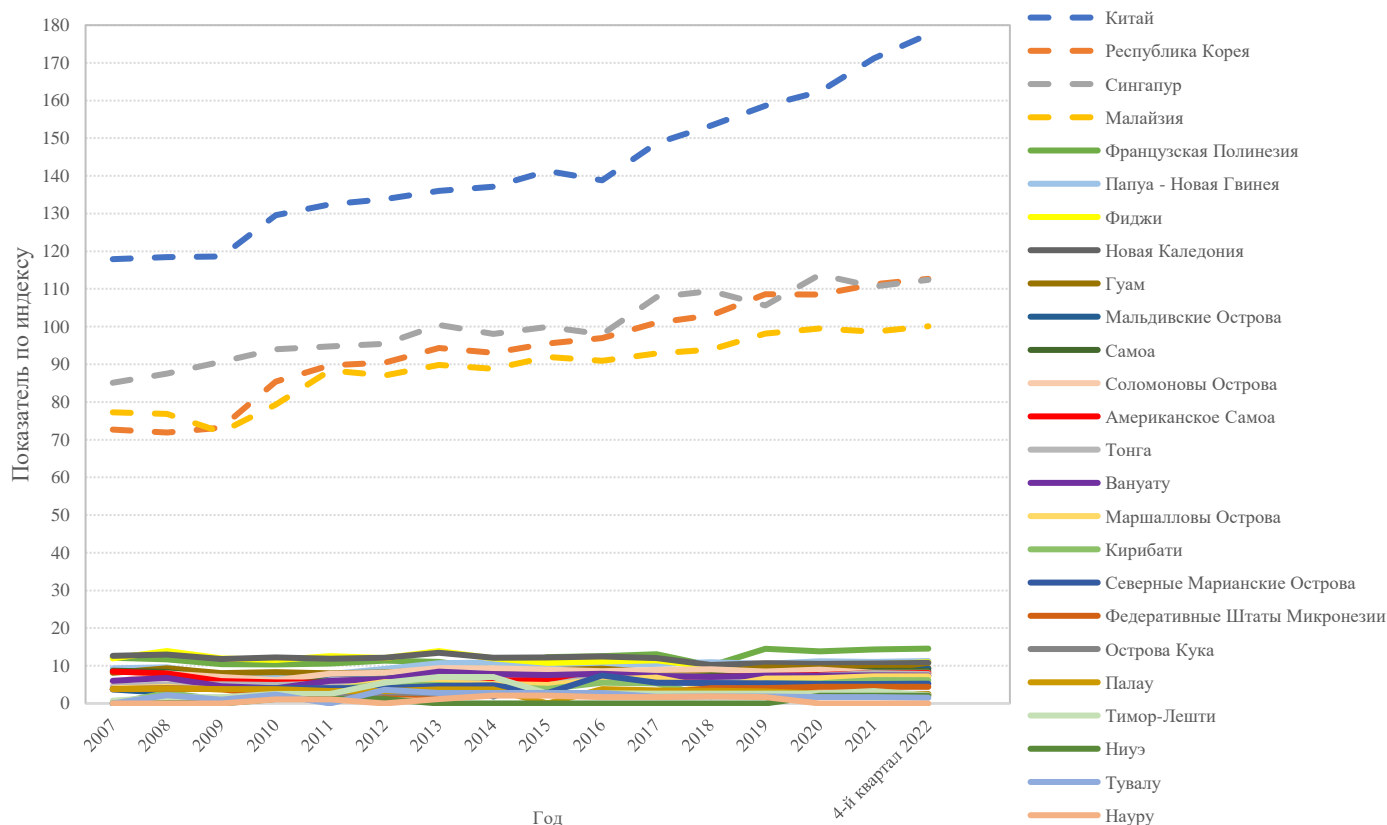
Показатели транспортной связуемости в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах, 2021 год

(Средний показатель группы по глобальному индексу связуемости, по шкале от 0 до 100)



Источник: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, на основе расчетов Международного транспортного форума с использованием последних имеющихся данных.

Диаграмма П
Показатели морской связуемости в отдельных членах и ассоциированных членах из Азиатско-Тихоокеанского региона
 (Измеряется по индексу обслуживания линейным судоходством)



Источник: *Review of Maritime Transport 2021* (United Nations publication, 2021) (*Обзор морского транспорта, 2021 год* (публикация Организации Объединенных Наций, 2021 год)).

Примечание: сплошные линии используются для обозначения малых островных развивающихся государств, а также Островов Кука и Французской Полинезии, а прерывистые линии – для обозначения других отдельных государств региона.

9. Транспортная связуемость имеет решающее значение для снижения зависимости от экспорта сырьевых товаров и развития производства с более высокой добавленной стоимостью для многих наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона. Улучшение условий транзита и прямой доступ к портовым сооружениям может сделать их внутреннюю промышленность более жизнеспособной, а экспорт – более конкурентоспособным. Однако отсутствие бесперебойной и эффективной транзитной транспортной связуемости во многом объясняет их скромное участие в межрегиональной или субрегиональной торговле за пределами одного или двух крупных рынков или стран у их границ.

10. Системные факторы, ограничивающие улучшение транспортной связуемости в большинстве стран, находящихся в особой ситуации, включают несбалансированное распределение транспортных операций по видам транспорта, при котором автомобильный транспорт занимает доминирующее положение во внутренних и международных грузовых перевозках; постоянный

дефицит качественной инфраструктуры, выражающийся в недостающих звеньях и низком качестве инфраструктуры автомобильных и железнодорожных перевозок; пробелы в операционной и процедурной связуемости, возникающие из-за отсутствия или недостаточности гармонизации, упрощения процедур и цифровизации международных перевозок; и в значительной степени нереализованный транзитный потенциал. Отсутствие сотрудничества в области операционной совместимости и регулярных транспортных сообщения и коридоров между субрегионами является еще одним препятствием для обеспечения бесперебойной связуемости.

11. В малых островных развивающихся государствах региона физическая удаленность, малая численность населения, узкая экономическая база, высокая степень уязвимости для внешних потрясений и зависимость от импорта большинства товаров часто приводили к высоким транспортным издержкам, низким объемам торговли с большим дисбалансом импорта и экспорта, использованию малых и многофункциональных судов, сильно различающемуся качеству портовых сооружений и естественным монополиям в большинстве портовых услуг. Ограниченное предложение транспортных услуг в этих государствах также способствует более высоким транспортным издержкам, чем это оправдано расстоянием.

12. Пандемия COVID-19, кризис на Украине и кризис, связанный с изменением климата, усугубили проблемы в странах, находящихся в особой ситуации. Во время пандемии нескоординированные стратегические меры реагирования привели к увеличению затрат и задержек в обеспечении грузовой транспортной связуемости. В начале 2021 года резко возросли транспортные расходы в рамках грузооборота между Азией и Европой, в то время как цены на услуги железнодорожных грузоперевозок остались неизменными. Это положение дел особенно затронуло малые островные развивающиеся государства. Время доставки грузов также увеличилось, что привело к серьезным сбоям в торговле между Азией, Европой и Ближним Востоком.

13. Кризис на Украине также повлиял на торговлю и транспорт, особенно в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Северной и Центральной Азии. Ограничения на использование наземного и воздушного пространства привели к переходу на альтернативные маршруты транспортировки товаров между Азией и Европой, такие как Транскаспийский международный транспортный маршрут, известный как «Средний коридор», который является сухопутным и морским грузовым маршрутом между Европой и Китаем. Использование альтернативных маршрутов могло бы раскрыть потенциал не имеющих выхода к морю развивающихся стран для увеличения экспорта сырьевых товаров, таких как нефть, металлы, удобрения и сельскохозяйственная продукция.

14. Изменение климата представляет собой серьезную проблему для транспортной связуемости в странах, находящихся в особой ситуации, что подчеркивает настоятельную необходимость перехода к низкоуглеродному будущему. Морская связуемость в малых островных развивающихся государствах оказалась под серьезной угрозой из-за частых неблагоприятных климатических явлений, поскольку вызванные изменением климата бедствия наносят ущерб портовой инфраструктуре, увеличивают эксплуатационные расходы, затрудняют портовые операции и создают более опасные условия труда. Береговая эрозия, вызванная повышением уровня моря, и повышение уровня отложений в гаванях негативно влияют на судоходные каналы. Циклоны, которые

происходят все чаще, подвергают порты большому риску. Наименее развитые и не имеющие выхода к морю развивающиеся страны региона, где качество инфраструктуры наземного транспорта все еще остается неоптимальным, также весьма уязвимы для изменения климата, поскольку оно влияет на жизненно важные транспортные сети. Например, постоянное воздействие растущих температур приводит к постепенному разрушению дорожных покрытий, мостовых стыков и железнодорожных путей, а внезапные паводки и оползни могут вызвать внезапные разрушения, которые затрагивают все виды транспорта.

15. Интеграция климатической жизнестойкости в планирование транспортной инфраструктуры и формирование активов является неотложной задачей. Во многих наименее развитых странах и малых островных развивающихся государствах региона процесс интеграции тормозится из-за ограничений в плане потенциала, нехватки ресурсов и неадекватного доступа к технологиям. В исследовании Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, посвященном развитию климатически жизнестойкой транспортной инфраструктуры, подчеркивается необходимость многоэтапного подхода, включая оценку климатической уязвимости секторов, определение приоритетных транспортных активов, подверженных высокой степени риска, инвестиции в интересах повышения жизнестойкости и техническое сотрудничество на региональном уровне².

16. Улучшение транспортной связуемости в странах, находящихся в особой ситуации, должно идти рука об руку с устранением климатических рисков и климатического воздействия. В то время как при сценарии инерционного развития прогнозируется резкий рост выбросов парниковых газов, осуществление амбициозной политики декарбонизации может привести к огромным изменениям в транспортном секторе³.

17. Три вышеупомянутых кризиса создали возможности для развития более устойчивого сектора грузоперевозок и укрепления сотрудничества со странами, находящимися в особой ситуации, и между субрегионами Азиатско-Тихоокеанского региона. Примеры таких возможностей включают развитие альтернативных сообщений и экономических коридоров для повышения жизнестойкости существующих транспортных и торговых связей; увеличение объемов экспорта за счет изменений в структуре продаваемых товаров; развитие альтернативных международных транспортных коридоров, особенно для развивающихся стран Северной и Центральной Азии, не имеющих выхода к морю; новые транспортные и торговые связи, основанные на потребностях стран, находящихся в особой ситуации, а не на исторически сложившихся отношениях; и продвижение мультимодальных решений.

18. В результате пандемии многие наименее развитые и не имеющие выхода к морю развивающиеся страны приняли меры по цифровизации транспортных операций, в том числе для упрощения таможенных процедур и процессов очистки

² Olga Chepeliaskaia and Madhurima Sarkar-Swaigood, "A climate resilient transport sector in the Kazakhstan Action Plan and Policy Recommendations Framework", Information and Communications Technology and Disaster Risk Reduction Division, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) Working Paper Series (Bangkok, ESCAP, 2022).

³ International Transport Forum, "ITF South and Southwest Asia transport outlook", International Transport Forum Policy Papers, No. 104 (Paris, OECD Publishing, 2022); and International Transport Forum, "ITF North and Central Asia transport outlook", International Transport Forum Policy Papers, No. 105 (Paris, OECD Publishing, 2022).

грузов, с тем чтобы быстро получить доступ к экстренным медицинским и другим необходимым товарам. Продолжение процесса и дальнейшее развитие успехов в области упрощения процедур и цифровизации может ускорить достижение бесперебойной и устойчивой транспортной связуемости в этих странах. Однако малые островные развивающиеся государства продолжают отставать из-за низких показателей цифровизованных информационных и операционных систем. Совершенствование трансграничных процедур, повышение функциональной совместимости и цифровизация имеют огромный потенциал для дальнейшего снижения транспортных издержек и увеличения объемов торговли в странах, находящихся в особой ситуации.

19. Способствуя развитию транспортной связуемости, национальные власти могут пересмотреть свои стратегии по активизации развития международных транспортных коридоров. Они могли бы сделать акцент на компетенциях в области управления коридорами, в частности на институциональной, технической и цифровой компетенции, для того чтобы повысить эффективность бесперебойного обмена данными и электронную функциональную совместимость в рамках транспортных коридоров. Для повышения эффективности при пересечении границ можно ввести скоординированную тарифную политику. Страны также могли бы активизировать координацию между национальными агентствами для создания более тесной увязки между мультимодальными транспортными решениями.

В. Энергетическая связуемость

20. Энергетическая связуемость может способствовать устойчивому развитию и помочь государствам в борьбе с последствиями изменения климата. Расширение связуемости может поддержать экономический рост, расширить доступ к современным энергоресурсам и расширить использование возобновляемых источников энергии за счет трансграничной торговли энергоресурсами. Возобновляемые источники энергии в регионе, такие как солнечная энергия, энергия ветра и гидроэнергия, стали наиболее экономически эффективными вариантами генерации электроэнергии в регионе. Расширение международной энергетической связуемости также могло бы снизить затраты на энергетический переход за счет диверсификации портфелей энергетических ресурсов стран и балансировки различающихся показателей пикового спроса между странами.

21. Несмотря на эти очевидные потенциальные выгоды, страны Азиатско-Тихоокеанского региона, находящиеся в особой ситуации, сталкиваются с рядом препятствий на пути развития электроэнергетических систем и создания более широкой энергетической связуемости. Ключевыми проблемами являются сложные и многогранные социотехнические системы электроэнергетических систем; технические и экономические проблемы, связанные с географическим положением; недостатки в управлении национальными электроэнергетическими системами; отсутствие надлежащего планирования и координации между различными учреждениями; и сложные регулятивные и другие административные «узкие места», которые ограничивают инвестиции частного сектора.

22. Для решения этих проблем и использования энергетического потенциала региона уже реализуется ряд инициатив по улучшению электроэнергетической связуемости. Большинство наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона участвуют в инициативах по обеспечению

связуемости электроэнергосистем. Тем не менее общий прогресс является скромным, поскольку в рамках большинства инициатив не происходит перехода от стадии изучения к стадии реализации.

23. Согласование эксплуатационных процедур является ключевым фактором для смягчения беспокойности, связанной с политической, экономической и национальной безопасностью, при соединении энергосистем через международные границы. Одним из способов гармонизации эксплуатационных процедур является принятие странами совместимых сетевых кодексов и технических стандартов, которые также непосредственным образом поддерживают интеграцию источников возобновляемой энергии с переменным характером генерации.

24. Гармонизация процедур планирования представляет собой еще одну проблему для трансграничного объединения энергосистем и адаптации к новой структуре электроэнергогенерации и мощностям по передаче электроэнергии. Страны придерживаются различных подходов к преобразованию своих энергетических систем, исходя из своих институциональных и политических условий. Одним из эффективных подходов является использование интегрированного программного обеспечения на основе моделей, которое служит оптимальным средством оценки общих затрат на энергетические системы. Это может создать основу для долгосрочного, синергического и многостороннего сотрудничества.

25. Чтобы использовать преимущества энергетической связуемости, необходимо перейти от использования негибких двусторонних соглашений о закупках электроэнергии к такому порядку организации торговли, который предусматривает реагирование на режим работы энергосистемы. Гибкая торговая деятельность возможна только при наличии гармонизированной нормативной базы на субрегиональном уровне. Однако для этого необходимо сотрудничество между национальными регулирующими органами.

26. Существуют также значительные возможности для содействия инвестициям в трансграничные электроэнергетические инфраструктуру и системы за счет гармонизации финансовых процедур. Следует отметить, что уровень инвестиций в возобновляемые источники энергии, необходимый для достижения чистого нулевого баланса выбросов к 2050 году, возможен только при условии увеличения объема инвестиций в передачу и распределение электроэнергии.

27. В странах, находящихся в особой ситуации, большинство сетей финансируются государственными организациями, что часто исключает государственные инвестиции за рамками сетевой инфраструктуры. Преодоление препятствий на пути увеличения объемов электроснабжения может быть облегчено путем поощрения участия частного сектора в электросетях, как это было сделано в Австралии, Индии и на Филиппинах. Несмотря на эти инвестиции, предстоит еще много работы по продвижению финансовых моделей, отражающих изменяющийся во времени, предусматривающий балансировку энергосистем, многосторонний и потенциально двунаправленный характер трансграничной торговли электроэнергией.

28. Существует также значительная возможность для укрепления институционального потенциала для гармонизации эксплуатационных процедур,

процедур планирования, нормативных и финансовых процедур. Тем не менее социотехническая гармонизация и реформа требуют значительного уровня профессиональной компетентности на индивидуальном уровне. Участие в международных профессиональных обществах, таких как Институт инженеров по электротехнике и электронике и Международный совет по большим электрическим системам, могло бы помочь в создании такого потенциала.

29. Малые островные развивающиеся государства из Азиатско-Тихоокеанского региона могут оказаться не в состоянии осуществлять трансграничную торговлю электроэнергией через посредство соединения энергосистем. Тем не менее сотрудничество и гармонизация регулирования по-прежнему важны для повышения уровня прозрачности и снижения стоимости инвестиций, так как они создают условия для того, чтобы эти государства обслуживались совместными цепочками поставок.

30. На национальном уровне регулирующим органам необходимо обеспечить пользу потребителям от связуемости региональных энергосистем. Для выполнения этой роли регулирующие органы должны быть уполномочены действовать и располагать достаточными техническими, финансовыми и человеческими ресурсами, чтобы иметь возможность сотрудничать на международном уровне, а также должен быть предусмотрен четко определенный национальный процесс развития регулятивной базы в сопоставлении с таким региональным процессом.

31. Для дальнейшего развития энергетической связуемости необходимы действия на национальном уровне для снижения стоимости энергии и диверсификации источников энергии. В этой связи необходимы комплексные национальные меры по использованию возможностей возобновляемых источников энергии путем устранения нормативных барьеров и стимулирования более широкого участия частного сектора. Действия на национальном уровне также необходимы для улучшения доступа к региональным и субрегиональным источникам энергии, что снизит потребность в дополнительных мощностях по производству электроэнергии внутри страны и будет способствовать переходу на чистую энергию в странах-импортерах. Национальные и региональные усилия также принципиально важны для увеличения объемов инвестиций в наращивание человеческого и институционального потенциала для гармонизации эксплуатационных процедур, процедур планирования, нормативных и финансовых процедур. Для успеха этих усилий по гармонизации необходимо сотрудничество между национальными регулирующими органами.

С. Связуемость в сфере информационно-коммуникационных технологий

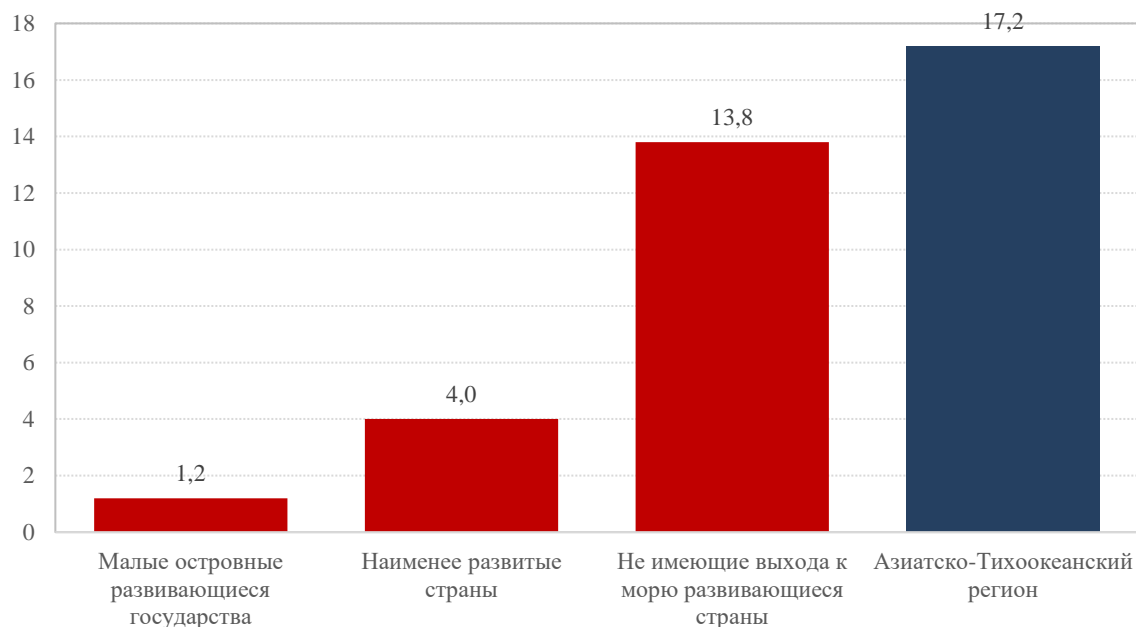
32. Доступ к Интернету имеет ключевое значение для достижения целей в области устойчивого развития и построения лучшего будущего для всех. Тем не менее в Азиатско-Тихоокеанском регионе наблюдается неоднородная ситуация с доступом к стационарному и мобильному широкополосному интернету (см. диаграмму III), которая демонстрирует, что показатели доступа в странах, находящихся в особой ситуации, ниже среднего по региону, а наибольшее отставание при этом наблюдается в малых островных развивающихся государствах. Этот цифровой разрыв мешает странам, находящимся в особой ситуации, в полной мере использовать новые социально-экономические возможности, предоставляемые новейшими инновационными цифровыми технологиями.

33. Географические особенности стран, находящихся в особой ситуации, создают значительные трудности в содействии обеспечению цифровой связуемости. В наименее развитых странах разбросанность сельских общин по большой географической территории препятствует более дорогостоящему развертыванию ИКТ-инфраструктуры. Это способствует большому разрыву в использовании услуг мобильной связи между городскими и сельскими районами. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, где плотность населения низкая, а рельеф местности гористый, прокладка волоконно-оптического кабеля может быть экономически невыгодной, а в малых островных развивающихся государствах доступ к широкополосной связи по-прежнему характеризуется особенно низкими показателями, высокими издержками и ненадежностью из-за географической удаленности и рассредоточенности населения, дефицита ресурсов и высокой степени подверженности стихийным бедствиям.

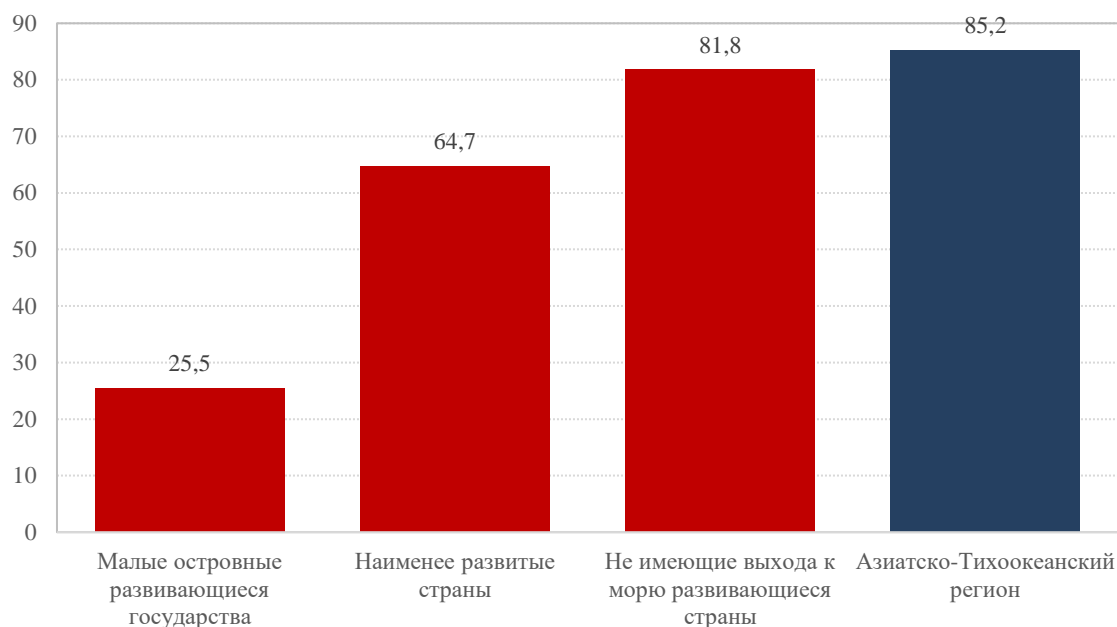
Диаграмма III

Доступ к абонентским услугам стационарной и мобильной широкополосной связи из расчета на 100 жителей Азиатско-Тихоокеанского региона, 2021 год
(Взвешенное по численности населения среднее значение по группе)

Доступ к абонентским услугам стационарной широкополосной связи
на 100 человек



Доступ к абонентским услугам мобильной широкополосной связи
на 100 человек



Источник: International Telecommunication Union, World Telecommunication/ICT Indicators database, 26th ed. Доступно по ссылке www.itu.int/pub/D-IND-WTID.OL-2022 (Международный союз электросвязи, База данных по всемирным показателям в области электросвязи/ИКТ, 26-е издание. Доступна по ссылке www.itu.int/pub/D-IND-WTID.OL-2022 (дата последнего обращения: 20 октября 2022 года)).

Примечания: приведены данные за 2021 год или последний доступный год. Красными столбцами обозначены страны Азиатско-Тихоокеанского региона, находящиеся в особой ситуации, а синими столбцами – среднее значение по региону.

34. В странах, находящихся в особой ситуации, мобильная широкополосная связь обычно в три раза дороже, чем в среднем по региону, а данные стационарной широкополосной связи остаются особенно дорогими. Низкая доступность широкополосного Интернета отчасти вызвана недостаточной развитостью цифровой инфраструктуры, в то время как другой ключевой проблемой является тот факт, что ограниченная конкуренция на телекоммуникационных рынках приводит к меньшему количеству цифровых инноваций и меньшей степени их внедрения. Однако в ряде не имеющих выхода к морю развивающихся стран Северной и Центральной Азии стоимость доступа к услугам широкополосного Интернета более приемлема: отчасти это происходит благодаря финансируемым государством программам, таким как «Цифровой Казахстан» — программа цифровой инфраструктуры, ориентированная на обеспечение связи для людей, живущих в сельской местности.

35. Отсутствие жизнеспособных политики и рамок для частных инвестиций в странах, находящихся в особой ситуации, привело к доминированию на рынке государственных предприятий, что поддерживает высокую стоимость цифровых услуг и препятствует долгосрочному развитию ИКТ-связуемости. Низкий уровень цифровой грамотности представляет собой еще одну проблему в

расширении ИКТ-связуемости, особенно в отдаленных районах и среди уязвимых групп населения.

36. С точки зрения устранения этих пробелов и развития доступной и отказоустойчивой ИКТ-связуемости ключевое значение имеет географическое разнообразие маршрутов интернет-трафика и сочетание различных способов связи, включая стационарное подключение, мобильное подключение и подключение с использованием космических технологий, для снижения риска катастрофических сбоев в работе интернет-сетей. Географическое разнообразие маршрутов интернет-трафика жизненно важно для снижения риска нарушения работы сети в случае бедствия, а наличие нескольких способов связи может обеспечить непрерывность обслуживания в случае отказа одной или нескольких систем.

37. Странам, находящимся в особой ситуации, доступны несколько вариантов повышения отказоустойчивости подключения к Интернету. Например, научный мониторинг и надежные телекоммуникационные подводные кабели обеспечивают интернет-трафик и позволяют осуществлять мониторинг климата и стихийных бедствий с помощью датчиков в ретрансляторах кабелей. Они могут быть использованы для создания устойчивой глобальной сети подводных кабелей для поддержки работы по наблюдению за климатом и океаном, мониторинга уровня моря и работы систем раннего предупреждения о цунами и землетрясениях. Несколько стран и территорий, находящихся в особой ситуации, в частности Вануату и Новая Каледония, в настоящее время рассматривают возможность использования этого типа подводного кабеля.

38. Технологии низкоорбитальных спутников предлагают еще один вариант создания более доступного по стоимости и отказоустойчивого интернет-подключения. Несколько глобальных технологических компаний предоставляют такие спутниковые услуги, которые характеризуются обеспечением более широкого охвата, меньших задержек и меньших затрат на установку по сравнению со стационарными спутниками. Важно, что такие системы имеют проверенную репутацию в том, что касается обеспечения надежного подключения к Интернету в период после бедствий.

39. Существуют возможности для достижения максимального синергического эффекта от связуемости в сферах транспорта, энергетики и ИКТ. Одной из ключевых областей является совместное развертывание волоконно-оптического кабеля и критически важной инфраструктуры. Прокладка кабеля вдоль шоссе или других дорог позволяет операторам телекоммуникационной связи расширить магистральную сеть и дает транспортным операторам прямой доступ к высокоскоростной широкополосной связи, необходимой им для управления своими системами. Например, совместное развертывание волоконно-оптического кабеля и критически важной инфраструктуры в Мьянме позволило снизить стоимость инфраструктуры широкополосной связи более чем в два раза по сравнению со сценарием отдельного развертывания телекоммуникационной и транспортной инфраструктуры. Прокладка волоконно-оптического кабеля вдоль линий электропередач дает еще одну возможность снизить затраты и улучшить техническое обслуживание. Например, в 2003 году компания Bhutan Telecom Limited и корпорация Bhutan Power Corporation осуществили совместную прокладку первых в стране волоконно-оптических кабельных систем по линиям электропередач и с тех пор обеспечили соединение всех районов страны при помощи линий оптического кабеля, встроеного в грозозащитный трос.

40. Для содействия обеспечению цифровой связуемости необходимы национальные действия в интересах финансирования инновационных инвестиций и поиска эффективных способов своевременной реализации инфраструктурных проектов. Потенциальные способы включают в себя совместное развертывание волоконно-оптического кабеля вдоль дорог и шоссе для снижения издержек, использование инновационных государственно-частных партнерств для совместного финансирования крупных проектов в области ИКТ-инфраструктуры, использование научного мониторинга и надежных телекоммуникационных волоконно-оптических кабелей с целью укрепления устойчивости к изменению климата и стихийным бедствиям, а также совершенствование избыточности интернет-связи при помощи технологий низкоорбитальных спутников. Кроме того, правительствам и другим заинтересованным сторонам необходимо взаимодействовать и укреплять действенное и экономически эффективное управление сетью Интернет при помощи создания точек обмена интернет-трафиком.

41. Действия национального уровня в области политики и рамочных основ ИКТ имеют принципиальное значение для содействия разработке и реализации национальных планов обеспечения широкополосной связи и формирования цифрового потенциала и грамотности в части цифровых технологий и их использования. Распространение широкополосной связи и цифровые технологические инновации открывают огромные возможности, но этими возможностями нельзя воспользоваться, когда цифровые навыки людей не поспевают за темпами распространения цифровых технологий. Безопасное управление отказоустойчивой инфраструктурой цифровых данных и ее безопасное использование являются необходимыми предпосылками для безопасного и инклюзивного цифрового общества.

III. Области регионального сотрудничества

42. Для достижения бесперебойной и устойчивой связуемости действия на национальном уровне и рамочные программы регионального сотрудничества должны идти рука об руку. Для того чтобы быть эффективными, рекомендации, вытекающие из рамочных программ регионального сотрудничества и соглашений о региональном сотрудничестве, должны быть подкреплены последующей деятельностью. В то же время большинство действий национального уровня, направленных на содействие обеспечению транспортной связуемости, энергетической связуемости и ИКТ-связуемости, не могут быть реализованы без действенных и эффективных мер по региональному сотрудничеству и поддержке со стороны международного сообщества.

43. Для укрепления регионального сотрудничества в интересах бесперебойной и устойчивой связуемости необходимо оперативно осуществлять различные межправительственные меры, инициативы и рамочные программы по региональному сотрудничеству, с тем чтобы решать операционные сложности и улучшать качество связуемости. В *Докладе о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона в 2023 году: укрепление регионального сотрудничества для единой и устойчивой системы коммуникаций* обсуждаются несколько направлений регионального сотрудничества, которые могут быть выделены в три широких направления, перечисленных ниже.

А. Приоритизация развития транспортных коридоров, которая также содействует декарбонизации и жизнестойкости

44. Более широкий эффект от мультимодальных транспортных коридоров с точки зрения развития получает в последние годы все больше внимания и сейчас имеет принципиально важное значение для развития, модернизации и эксплуатации инфраструктуры. Среди разных видов транспорта самым большим потенциалом в этом плане обладает железнодорожный транспорт, особенно для наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые расположены вдоль маршрута нетрадиционного транспортного коридора, связывающего Китай и Европу. Мультимодальные транспортные коридоры, которые включают железнодорожный транспорт, могут служить для конкурентоспособного сообщения на дальние расстояния при условии снижения задержек на границах и обеспечения технической и цифровой трансграничной функциональной совместимости. Они также могут внести вклад в декарбонизацию региональных цепочек поставок, учитывая более низкий уровень выбросов при использовании железнодорожного транспорта.

45. В малых островных развивающихся государствах такие обязательства, как Клайдбанкская декларация о «зеленых» судоходных коридорах, которая направлена на создание «зеленых» судоходных коридоров и была принята на двадцать шестой сессии Конференции сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, могли бы способствовать развитию морского сообщения, поскольку они могут благоприятствовать жизнестойкому и устойчивому развитию портов. «Зеленые» судоходные коридоры – это судоходные маршруты, на которых суда используют топливо с низким и нулевым уровнем выбросов и применяют новейшие технологии, с тем чтобы сократить выбросы парниковых газов до нуля к 2050 году

В. Содействие доступу к новым технологиям и интеллектуальным решениям в области информационно-коммуникационных технологий в интересах мониторинга климата и бедствий, восстановления климата и восстановления после бедствий, а также содействие использованию таких технологий и решений

46. Использование новых технологий, геопространственных данных и интеллектуальных решений может укрепить жизнестойкость стран, находящихся в особой ситуации, поскольку такие технологии, данные и решения могут расширить возможности стран по мониторингу климата и бедствий, восстановлению климата и восстановлению после бедствий. Перспективные варианты для этих стран включают использование научного мониторинга и надежных телекоммуникационных волоконно-оптических кабелей; совершенствование избыточности Интернета при помощи технологий низкоорбитальных спутников, особенно во время и после стихийных бедствий; и содействие обеспечению доступного, эффективного и качественного подключения к Интернету через точки обмена интернет-трафиком. Финансирование и техническая помощь, обеспечивающие доступ к этим новым технологиям, имеют первостепенное значение. Аналогичным образом, цифровизация портов может обеспечить жизнеспособное и устойчивое морское сообщение для малых островных развивающихся государств.

С. Гармонизация эксплуатационных процедур, процедур планирования, нормативных процедур и финансовых процедур для улучшения энергетической и транспортной связуемости

47. Существует настоятельная необходимость в укреплении регионального сотрудничества для обеспечения функциональной совместимости проектов по достижению связуемости. Для снижения издержек и содействия беспрепятственному трансграничному перемещению товаров, транспортных средств и людей необходимо гармонизировать инфраструктуру и технические процедуры, реализуемые в рамках международных транспортных коридоров. В этой связи существует настоятельная необходимость внедрения электронной функциональной совместимости, при которой обеспечиваются использование совместимых цифровых решений и решений для электронного обмена информацией и бесперебойное движение электронной информации между различными информационными системами, в рамках международных транспортных операций, что требует активного регионального и международного сотрудничества.

48. Для развития энергетической связуемости необходимо разработать общую концепцию региональной или субрегиональной энергосистемы и институциональный механизм для реализации трансграничных многосторонних торговых договоренностей. Кроме того, в рамках усилий по обеспечению энергетической связуемости для стран, находящихся в особой ситуации, следует перейти от стадии изучения к стадии реализации путем разработки убедительных планов развития и «дорожных карт», которые обеспечат разработку гармонизированных нормативных актов и процедур.

Д. Извлечение выгоды из синергического эффекта от связуемости в сферах транспорта, энергетики и информационно-коммуникационных технологий за счет совместного развертывания и управления

49. Связуемость должна рассматриваться в более широком контексте сквозных вопросов, общих для связуемости в сферах транспорта, энергетики и ИКТ. Например, достижения в транспортном секторе и секторе ИКТ имеют глубокие последствия для энергетического сектора, включая интеграцию с помощью ИКТ возобновляемых источников энергии с более переменным характером генерации и ресурсов для регулирования спроса, а также увеличение спроса на электроэнергию в результате электрификации транспорта. Ключом к раскрытию потенциала каждого из этих секторов является более комплексный подход к планированию развития транспорта, энергетики и ИКТ.

50. В регионе потенциальные выгоды от конвергенции инфраструктуры электроэнергетики и ИКТ особенно актуальны для малых островных развивающихся государств в контексте развития местных возобновляемых энергоресурсов. Реализация высоких темпов освоения возобновляемых источников энергии с переменным характером генерации требует наличия систем измерения, эксплуатации и контроля в реальном времени, базирующихся на ИКТ. Интеграция распределенных энергоресурсов позволяет создавать децентрализованные и высокосвязанные энергосистемы с широким обменом данными и цифровыми решениями.

51. Инновации в области транспорта также имеют большой потенциал для ускорения достижения связуемости энергосистем. Транспортный доступ является необходимым условием для расширения электроэнергетической системы, поскольку прокладка новых линий передачи и распределения электроэнергии часто напрямую связана с дорожными сетями. Электрификация транспорта является крупнейшим фактором роста спроса на электроэнергию. Внедрение электрических транспортных средств и решений в области микромобильности приведет к резкому росту спроса на энергию в бытовом секторе. Расширение транспортной и энергетической инфраструктур в будущем, скорее всего, будет происходить синхронно. Однако скоординированные проектирование, планирование и эксплуатация сетей транспортных и электроэнергетических систем остаются возможностью, которая по большей части не реализована.

IV. Вопросы для рассмотрения Комиссией

52. Более подробное рассмотрение вышеупомянутых вызовов, возможностей и рекомендаций содержится в *Докладе о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона в 2023 году: укрепление регионального сотрудничества для единой и устойчивой системы коммуникаций*, который будет выпущен и выложен на сайт Комиссии до семьдесят девятой сессии Комиссии.

53. Комиссия, возможно, пожелает обсудить приоритеты в области политики и потребности в плане сотрудничества, освещенные в настоящем документе, и дать секретариату руководящие указания относительно того, какие из этих приоритетов и потребностей следует более углубленно изучить. Такие руководящие указания определили бы направление предстоящей аналитической работы секретариата и послужили бы основой для планирования и определения им форм помощи в области технического сотрудничества и развития потенциала, оказываемой наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.
