

**Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General
11 August 2017
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Вторая Конференция министров по региональному экономическому сотрудничеству и интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе

Бангкок, 21-24 ноября 2017 года

Пункт 3b предварительной повестки дня*

**Обзор прогресса региона по четырем областям
регионального экономического сотрудничества
и интеграции с учетом Повестки дня в
области устойчивого развития на период до 2030 года:
обеспечение общерегиональной бесперебойной соединяемости**

**Обеспечение региональной бесперебойной соединяемости в
Азиатско-Тихоокеанском регионе****Записка секретариата***Резюме*

Бесперебойная соединяемость предназначена для содействия передвижению людей, товаров, энергии и информации при помощи инвестиций и улучшений «твердой» и «мягкой» инфраструктуры. В настоящем документе рассматривается нынешнее состояние транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры, включая региональные и субрегиональные инициативы в сфере соединяемости, вопросы о том, каким образом инфраструктурная соединяемость в сфере транспорта, энергетики и информационно-коммуникационных технологий содействует осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, а также основные задачи на пути обеспечения общерегиональной бесперебойной соединяемости.

Конференция министров по региональному экономическому сотрудничеству и интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе, возможно, рассмотрит рекомендации, содержащиеся в настоящем документе, и даст руководящие указания о том, как добиться бесперебойной соединяемости, с тем чтобы обеспечить свободное передвижение людей, товаров, энергии и информации в регионе, а также в поддержку усилий секретариата в этой связи.

* E/ESCAP/MCREI(2)/L.1.



I. Введение

1. На первой Конференции министров по региональному экономическому сотрудничеству и интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Бангкок, 17-20 декабря 2013 года, была принята Бангкокская декларация о региональном экономическом сотрудничестве и интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В этой декларации была определена повестка дня в области экономического сотрудничества и интеграции в регионе. Она включает четыре основных элемента, которые, в частности, предусматривают налаживание бесперебойных связей в регионе.
2. Региональная соединяемость в контексте настоящего доклада определяется как сеть региональных объектов инфраструктуры, которая содействует передвижению товаров и услуг, людей и знаний эффективным с точки зрения затрат средств и времени образом. Поэтому она играет важную роль в рыночной интеграции и переходе от сельского к городскому образу жизни в регионе, а также в усилиях по достижению Целей в области устойчивого развития как напрямую, так и косвенно. Однако для уменьшения числа потенциальных отрицательных последствий необходимо обеспечить надлежащее руководство.¹
3. Поощрение бесперебойной соединяемости, охватывающей транспорт, энергетику и информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), является центральным элементом регионального экономического сотрудничества и интеграции. Такая соединяемость по этим трем секторам играет важную роль, предоставляя странам возможность расширять свои рынки, оптимизировать обмены и укреплять сотрудничество в поддержку устойчивого развития и совместного процветания.
4. Сеть объектов региональной инфраструктуры, связанных с обеспечением бесперебойной соединяемости, охватывает как «твердые», так и «мягкие» объекты инфраструктуры. Под «мягкой» инфраструктурой понимаются правовые, нормативные, процедурные и другие вспомогательные политические рамки, а также людской и институциональный потенциал, в то время как под «твердой» инфраструктурой подразумеваются физические сети, такие, как автомобильные дороги, железные дороги, порты, подводные кабельные линии и мачты мобильной телефонной связи, а также линии электропередачи и электростанции.
5. В настоящем документе рассматривается нынешнее состояние транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры, включая региональные и субрегиональные инициативы в области соединяемости, наряду с основными задачами, стоящими в деле обеспечения общерегиональной бесперебойной соединяемости. В нем также содержится обзор, посвященный вопросам национальной соединяемости в том, что касается наличия и качества, задачами, с которыми сталкиваются сотрудники директивных органов и представители частного сектора в связи с созданием региональных объектов «твердой» и «мягкой» инфраструктуры, а также урокам, касающимся региональной стратегии обеспечения бесперебойной соединяемости, охватывающей транспорт и логистику, энергетику и ИКТ. В ходе обсуждения, которое основывается на анализе и рекомендациях Рабочей

¹ Это включает развитие не причиняющей вреда климату инфраструктуры, сокращение числа экологических и социальных потрясений, затрагивающих инфраструктурные проекты в сфере связи, и снижение рисков, возникающих в результате усиления транспортных связей, например в форме распространения инфекционных заболеваний.

группы по развитию комплексной соединяемости, заседания которой проходили в Бангкоке в декабре 2014 года и марте 2015 года, также учитываются итоги следующих мероприятий: семьдесят второй сессии Комиссии, проходившей в мае 2016 года; Диалога высокого уровня по региональному экономическому сотрудничеству и интеграции в целях поощрения устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Бангкок, апрель 2017 года; и групповой дискуссии на уровне министров по вопросам регионального экономического сотрудничества и интеграции в интересах осуществления Повестки дня на период до 2030 года, которая проходила в мае 2017 года в ходе проведения семьдесят третьей сессии Комиссии.

II. Транспортная соединяемость

6. Транспортная соединяемость имеет важное значение для развития, поскольку она обеспечивает связь людей и возможностей, расширяет рынки для товаров и услуг и укрепляет контакты между людьми. Эффективная транспортная и логистическая соединяемость может играть важную роль в обеспечении устойчивого развития. В дополнение к предоставлению связанных с торговлей и услугами возможностей в недостаточно развитых районах, прежде всего в тех, которые располагаются ближе к основным районам какой-либо соседней страны по сравнению со своими собственными основными районами, комплексные интермодальные транспортные системы играют интегрирующую роль в усилиях по решению многих задач в рамках Целей в области устойчивого развития. Реализация концепции устойчивых комплексных интермодальных транспортных связей будет непосредственно содействовать достижению цели 2а, предусматривающей увеличение объемов инвестирования, в том числе посредством активизации международного сотрудничества, в сельскую инфраструктуру; цели 3.6, к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий; цели 7.3, к 2030 году удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности; цели 9а, содействовать развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры; и цели 11.2, к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами. Это также будет содействовать косвенным образом достижению Цели 1, ликвидация нищеты; и Цели 13, принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями в результате использования экологически безопасных видов транспорта и при помощи поддержки и укрепления глобальных партнерств, с тем чтобы содействовать общему достижению Цели 17. Физическая соединяемость и оперативная соединяемость необходимы для обеспечения бесперебойной транспортной соединяемости, которая позволяет эффективно перемещать товары и людей в рамках различных видов транспорта и национальных границ. К числу некоторых требуемых действий относятся: создание недостающих объектов инфраструктуры; согласование технических стандартов; синхронизация оперативных процедур; создание и размещение информационно-коммуникационных систем; и согласование трансграничного законодательства.

7. В целом, на протяжении последних десятилетий в Азиатско-Тихоокеанском регионе произошло существенное увеличение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на национальном уровне в поддержку региональных и глобальных производственных сетей, причем в результате этого Индия, Китай и Российская Федерация стали относиться к числу пяти стран мира, располагающих самыми большими железнодорожными сетями. Грузовые железнодорожные перевозки в регионе увеличились с 4,3 трлн. тонно-километров до 5,8 трлн. тонно-километров в период 1990-2012 годов, при этом

самое значительное увеличение произошло в Восточной и Северо-Восточной Азии, где оно более чем удвоилось с 1,1 до 2,5 трлн тонно-километров. Аналогичным образом, с учетом значительного увеличения числа транспортных средств в регионе на протяжении последних двух десятилетий вырос общий показатель плотности автомобильных дорог, что также относится к доле асфальтированных автомобильных дорог.²

8. Хотя суррогатные переменные, такие, как плотность автомобильных дорог или процентная доля асфальтированных автомобильных дорог, обеспечивают общее представление о развитии транспорта, они недостаточны для проведения оценок, касающихся, например, качества сети автомобильных дорог и конкурентоспособности транспортных операций. По данным Всемирного экономического форума, несмотря на то, что сеть автомобильных дорог и железных дорог Индии является одной из самых крупных в мире, она стоит на шестьдесят первом месте в том, что касается качества дорог, и на двадцать девятом месте в том, что касается качества сети ее железных дорог (диаграммы I и II). Общие качественные и количественные показатели, характеризующие состояние национальных транспортных сетей, также оказывают большое влияние на стоимость логистических операций. Такая стоимость является относительно высокой во многих странах региона. На долю логистических издержек в Соединенных Штатах Америки приходится 8,3 процента валового внутреннего продукта (ВВП), по сравнению с 18 процентами в Китае и Таиланде, 19 процентами во Вьетнаме и 24 процентами в Индонезии. Поскольку транспортные издержки являются значительной частью этих высоких логистических затрат,³ более активные усилия по улучшению качества существующих объектов инфраструктуры позволят повысить конкурентоспособность национальной экономики.

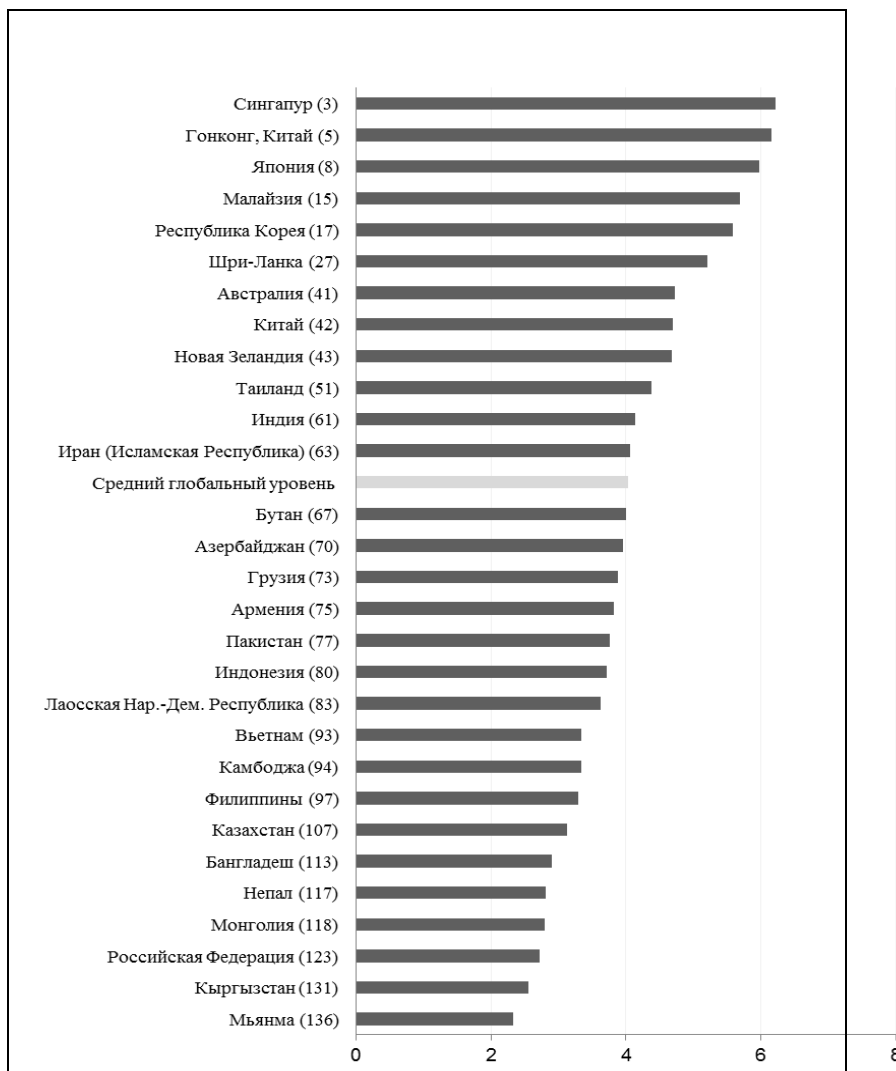
9. На региональном уровне сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов», имеющих международное значение, заложили основы для создания международных интегрированных интермодальных транспортно-логистических систем, которые укрепляют региональные связи. Инициативы Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), касающиеся сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, впервые были выдвинуты в конце 50-х и начале 60-х годов. Что касается Азиатских автомобильных дорог, то, по состоянию на нынешнюю дату, лишь 32,8 процента таких дорог, которые охватывают 142 781 км дорог, проходящих через 32 государства-члена, достигают уровня двух высших категорий классов автомобильных дорог. Всего 9 176 км, или 7,3 процента, дорог по-прежнему необходимо улучшить, с тем чтобы они стали удовлетворять минимальным стандартам, и плохое состояние некоторых участков затрагивает возможность их использования. Аналогичным образом, сеть Трансазиатских железных дорог включает 118 000 км железнодорожных путей, из которых 12 400 км еще не проложены. Этот разрыв мешает сети стать прочной основой для развития международных интермодальных коридоров, охватывающих все районы региона. Хотя эти недостающие участки могут быть восполнены в результате перегрузки на автомобили или создания внутренних контейнерных терминалов и «сухих портов», подключенных к железным дорогам, часто грузоотправители с нежеланием используют железные дороги с учетом более продолжительных

² База статистических данных ЭСКАТО. См. http://data.unescap.org/escap_stat (по состоянию на 15 июня 2016 года).

³ Одно из последних исследований логистических затрат в Таиланде содержится в работе Liu Xianghui, "The impact of logistics costs on the economic development: the case of Thailand", *Business and Public Administration Studies*, vol. 10, No. 1 (n.p., 2016). См. www.bpastudies.org/bpastudies/article/view/204.

сроков доставки и более высоких затрат на перегрузку. Региону еще предстоит реализовать свой полный потенциал. Правительства и финансовые учреждения следует поощрять к тому, чтобы увеличить объем инвестиций в этот сектор.

Диаграмма I
Качество автодорог

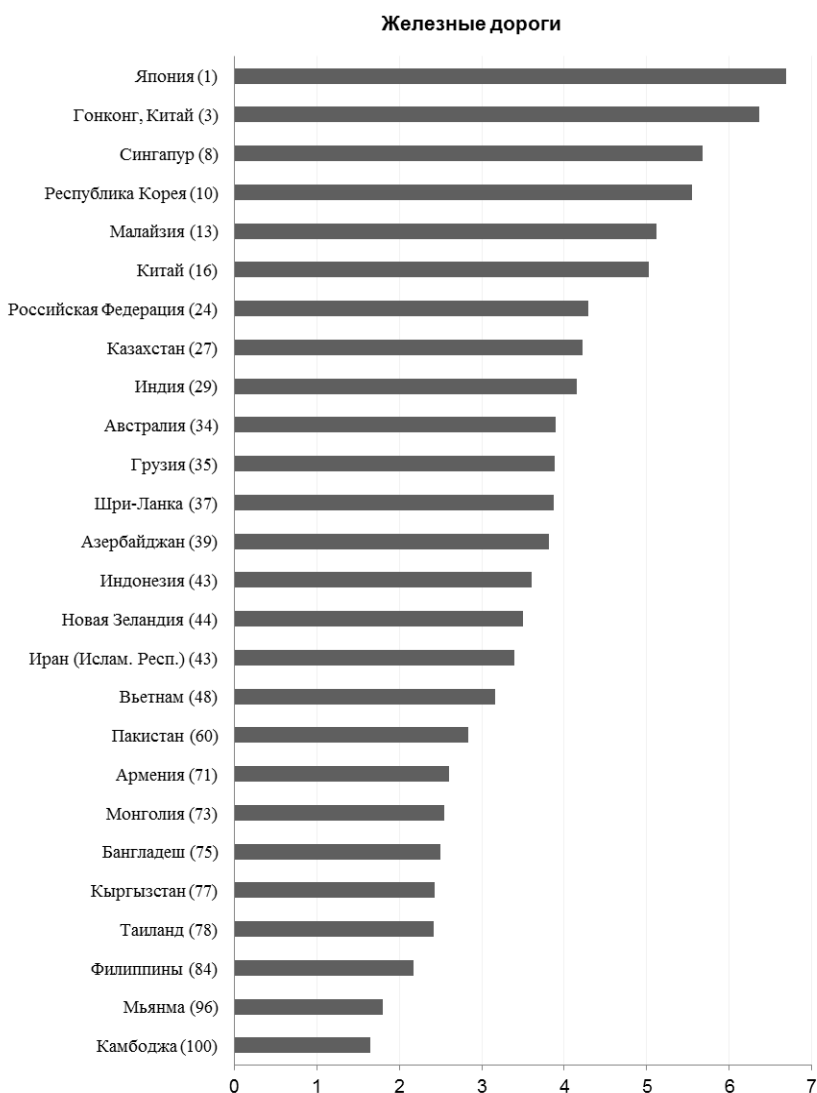


Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных Всемирного экономического форума (2017 год).

Примечание: качество оценивается по шкале от 1 (плохое) до 7 (отличное). Числа в скобках отражают положение страны в глобальном рейтинге.

10. Морской транспорт является еще одной основой международной торговой системы. Девять из десяти ведущих контейнерных портов располагаются в Азиатско-Тихоокеанском регионе, из которых семь – в Китае. Этот транспорт имеет особое значение для тихоокеанских островов, поскольку он обеспечивает более 90 процентов торговли этого субрегиона, а также предоставляет такие важные услуги, как охрана здоровья, трудоустройство и образование, в интересах жителей удаленных островов.

Диаграмма II
Качество железных дорог



Источник: там же.

Примечание: качество оценивается по шкале от 1 (плохое) до 7 (отличное). Числа в скобках отражают положение страны в глобальном рейтинге.

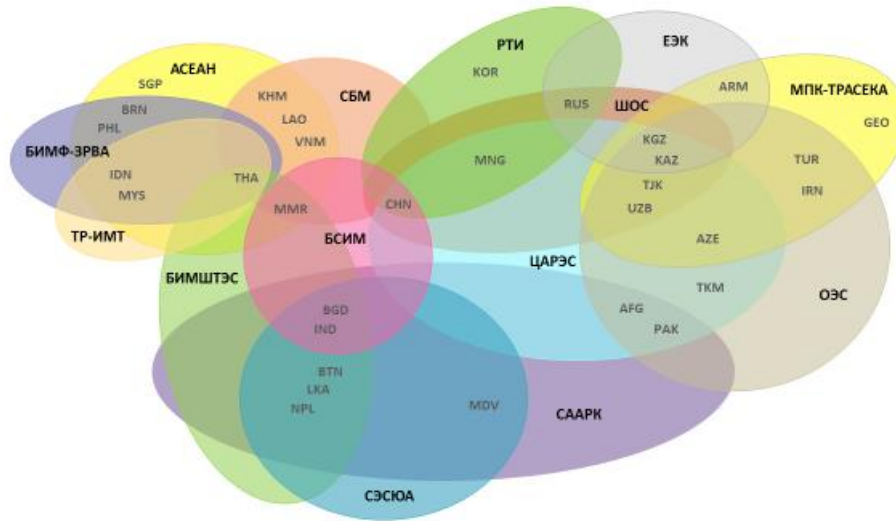
11. Много инициатив в регионе предназначается не только для налаживания физических транспортных связей, но также и для обеспечения оперативной соединяемости в целях бесперебойной транспортной соединяемости. В частности, следует отметить одну из последних из их числа – инициатива «Пояс и путь» Китая, которая может придать импульс развитию региональной транспортной соединяемости. Она содействует налаживанию транспортных связей в границах огромного района. Ее самое ценное значение заключается в устранении разрывов между различными субрегиональными инициативами по вопросам соединяемости и поддержке внутри- и межрегиональных транспортных связей. Выражается надежда на то, что эта инициатива будет содействовать ускорению процесса создания недостающих физических, оперативных, институциональных и касающихся людей связей, поддерживаемых ЭСКАТО.

12. Транспортная соединяемость является темой других инициатив в Азиатско-Тихоокеанском регионе (диаграмма III). Например, в Южной и Юго-

Западной Азии выявлены коридоры в рамках регионального исследования различных видов транспорта Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК), Форума Бангладеш, Индии, Китая и Мьянмы по региональному экономическому сотрудничеству и Международного транспортного коридора «Север-Юг», соединяющего Индию с Исламской Республикой Иран, странами Центральной Азии и Российской Федерацией. В Юго-Восточной Азии примерами являются: в субрегионе Большого Меконга – улучшение соединяемости в рамках нескольких коридоров Восток-Запад и Север-Юг, а также учет вопросов соединяемости в качестве составной части стратегии Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Генеральный план взаимосвязанности АСЕАН предназначается для налаживания связей между физическими объектами инфраструктуры, учреждениями и людьми, в основном при помощи создания физических транспортных сетей, включая порты и водные пути и железнодорожные линии в направлении Китая, а также при помощи институциональных соглашений, охватывающих вопросы упрощения процедур перевозок и торговли, соглашения об интермодальных перевозках и создания единых рынков морских и авиационных перевозок. В субрегионах Восточной и Северо-Восточной Азии и Центральной Азии государства – члены Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) подписали соглашение об активизации деятельности по содействию международным автомобильным перевозкам в странах-членах, при этом самый протяженный маршрут проходит из Китая и Российскую Федерацию. Что касается субрегиона Тихого океана, то для поощрения сотрудничества и координации и мониторинга процесса предоставления международных услуг в сфере морских перевозок была создана Центральнотихоокеанская комиссия по морским перевозкам, включающая Кирибати, Маршалловы Острова, Науру и Тувалу. Она конкретно рассматривает задачи, обусловленные отсутствием регулярных морских перевозок и большими затратами на них, которые оказывают отрицательное воздействие на менее крупные и более изолированные острова Тихого океана, стремящиеся увязать свои рынки с рынками соседних архипелагов. Кроме того, для улучшения воздушных связей, островные страны Тихого океана приняли в 2003 году Соглашение о воздушных перевозках тихоокеанских островов, которое создает многостороннюю основу для либерализации их воздушных перевозок.

13. Несмотря на эти инициативы, во всех регионах сохраняются задачи, связанные с обеспечением бесперебойной транспортной соединяемости. Существует много дублирующих друг друга механизмов, включая более 400 двусторонних соглашений и более 30 субрегиональных соглашений по международным сухопутным транспортным связям, в основном по автомобильному транспорту. К сожалению, большинство этих соглашений содержат различные правовые положения и оперативные режимы для межстрановых перевозок, в результате чего эти соглашения приводят к повышению степени раздробленности в регионе. Положение усугубляется тем, что некоторые страны в регионе являются сторонами различных правовых документов, охватывающих налагающиеся друг на друга в географическом плане территории, и эти документы часто не носят единообразного характера. Данные задачи необходимо решить, с тем чтобы обеспечить эффективные и действенные связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Диаграмма III Инициативы в области транспортной соединяемости



Источник: ЭСКАТО.

Примечание: инициативы в области транспортной соединяемости. Страны обозначены их кодом Alpha-3 ИСО. AFG: Афганистан, ARM: Армения, AZE: Азербайджан, BGD: Бангладеш, BRN: Бруней-Даруссалам, BTN: Бутан, KHM: Камбоджа, CHN: Китай, GEO: Грузия, IND: Индия, IDN: Индонезия, IRN: Исламская Республика Иран, KAZ: Казахстан, KGZ: Кыргызстан, LAO: Лаосская Народно-Демократическая Республика, MYS: Малайзия, MDV: Мальдивские Острова, MNG: Монголия, MMR: Мьянма, NPL: Непал, PAK: Пакистан, PHL: Филиппины, KOR: Республика Корея, RUS: Российская Федерация, SGP: Сингапур, LKA: Шри-Ланка, TJK: Таджикистан, THA: Таиланд, TUR: Турция, TKM: Туркменистан, UZB: Узбекистан, VNM: Вьетнам.

Аббревиатуры организаций. АСЕАН: Ассоциация государств Юго-Восточной Азии; БСИМ: Форум Бангладеш, Индии, Китая и Мьянмы по экономическому сотрудничеству; БИМФ-ЗРВА: Бруней-Даруссалам, Индонезия, Малайзия и Филиппины - Зона развития в восточной части региона АСЕАН; БИМШТЭС: Инициатива Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству; ЦАРЭС: Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества; ОЭС: Организация экономического сотрудничества; ЕЭК: Евразийская экономическая комиссия; СБМ: субрегион Большого Меконга; РТИ: Расширенная Туманганская инициатива; МПК-ТРАСЕКА: Межправительственная комиссия по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия ; ТР-ИМТ: треугольник роста «Индонезия – Малайзия – Таиланд»; СААРК: Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии; СЭСЮА: программа Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии; ШОС: Шанхайская организация сотрудничества.

14. Ниже излагаются основные задачи, стоящие на пути обеспечения общерегиональной бесперебойной транспортной соединяемости:

- недостающие участки железных дорог между субрегионами препятствуют расширению использования энергоэффективных и экологически безопасных видов транспорта и их интеграции в интермодальную транспортную систему;
- в рамках региональной транспортной сети имеется много не отвечающих стандартам дорог, которые мешают межстрановым перевозкам;

- наличие больших логистических издержек и связанных с большими затратами средств и времени перегрузок товаров на пограничных пунктах в результате отсутствия общих правовых рамок и наличия различных технических стандартов, оперативных правил и нормативных положений;
- автомобильные перевозки являются наименее формализованным и регулируемым сектором. Огромные задачи обусловлены отсутствием упрощенных процедур выдачи виз для различных категорий транспортных средств с разбивкой по их весовым параметрам и размерам, показателям выбросов вредных веществ, дорожным правилам и положениям и нормативным мерам контроля. Продолжительные неоднократные проверки и сложные формальные процедуры приводят к значительным задержкам на пограничных пунктах;
- большое число соглашений приводит к повышению степени региональной раздробленности в рамках оперативной соединяемости. Большая часть этих соглашений содержит различные правовые условия и оперативные режимы, регулирующие межстрановые перевозки;
- в Азиатско-Тихоокеанском регионе отмечается резкое увеличение спроса на объекты транспортной инфраструктуры в связи с ростом численности населения и процессом экономического развития. По мере развития региона государственному сектору, который во многих случаях находится в тяжелом финансовом положении, необходимо изыскивать жизнеспособные решения для обеспечения свободы передвижения людей и товаров за счет использования других финансовых средств, таких, как определение цены общественных благ и частные инвестиции;
- отмечается недостаточная степень сотрудничества по линии государственно-частных партнерств и партнерств между организациями частного сектора в связи с разработкой и осуществлением проектов в области транспортной соединяемости.

III. Энергетическая соединяемость

15. В регионе потребляется почти половина энергии, производимой в мире, которая в значительной мере вырабатывается за счет использования таких ископаемых видов топлива, как уголь, нефть и газ. Предполагается, что в период 2010-2035 годов потребление энергии почти удвоится ввиду увеличения численности населения и активного роста ВВП. В то же время многие страны сталкиваются с нехваткой энергии, при этом многие развивающиеся страны решают проблему ограниченности поставок и перебоев в секторе энергоснабжения. Более 400 миллионов жителей региона, большинство из которых проживает в Южной Азии, по-прежнему не располагают доступом к электричеству. В то время как регион стремится обеспечить свою энергетическую безопасность, Парижское соглашение также требует на постоянной основе осуществлять усилия по сокращению объемов выбросов парниковых газов в энергетическом секторе в результате перехода к использованию низкоуглеродных или не связанных с выбросами углерода источников энергии, а также в результате повышения энергоэффективности.

16. Цель 7 в области устойчивого развития: обеспечение доступа к недорогостоящим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех, имеет особое значение, поскольку она связана с достижением других Целей, так как энергоснабжение и рассмотрение вопросов устойчивости в сфере энергопользования затрагивают усилия, направленные на решение проблем нищеты, изменения климата, охраны здоровья, образования и ущерба окружающей среде. Некоторые из этих связей носят прямой характер; например, энергоснабжение является одним из ключевых факторов процесса промышленного развития, создания транспортных и коммуникационных сетей, в то время как другие носят косвенный характер, как, например, в случае обеспечения эффективной охраны здоровья и предоставления других услуг.

17. В странах Азиатско-Тихоокеанского региона существуют большие различия в сфере распределения энергии за счет использования как ископаемых видов топлива, так и возобновляемых источников энергии. В некоторых странах имеется избыток энергии, в то время как другие сталкиваются с ее нехваткой. В целом регион располагает адекватными энергетическими ресурсами для удовлетворения своего большого и растущего спроса, однако основная часть традиционных источников энергии сконцентрирована в небольшом числе районов; на долю энергетических ресурсов пяти стран приходится более 85 процентов всех энергоресурсов региона.

18. Подключение источников ресурсов, таких, как газ и энергия воды, солнца и ветра, к населенным пунктам требует создавать необходимую энергоструктуру, прежде всего линии электропередачи и газопроводы. Для дальнейшей интеграции энергетических процессов было бы полезно создать общерегиональные энергетические системы. Примеры таких систем включают поощрение процесса интеграции линий электропередачи, создание общей электросети или региональной системы газопроводов. Достижения в сфере использования возобновляемых источников энергии предоставляют новые возможности для получения энергии в тех районах региона, в которых можно использовать энергию солнца и ветра, в то время как улучшения в технологии передачи, например в форме использования постоянного тока высокого напряжения, позволяют сокращать затраты на передачу электроэнергии на большие расстояния, улучшая в результате этого техническую и экономическую обоснованность трансграничной торговли энергоносителями. Налаживание трансграничных энергетических связей в сфере электроэнергетики и газоснабжения, которое обеспечивает большие выгоды для участвующих в сотрудничестве сторон, давно использовалось в регионе, однако часто этот процесс носил слишком политизированный характер, который не позволял заключать соглашения, и поэтому он осуществлялся медленными темпами.⁴

19. Усиление региональной энергетической соединяемости может содействовать реализации Повестки дня на период до 2030 года и получению решений для многих проблем в сфере национальной энергетики, в частности касающихся перехода к использованию низкоуглеродной энергосистемы, в том случае, если обеспечить надлежащее руководство соответствующим процессом. В дополнение к увязке разбросанных центров снабжения и спроса интеграция энергосетей может играть определенную роль в деле повышения доли возобновляемых источников энергии в процессе получения электроэнергии. Технологии использования возобновляемых источников энергии должны быть подключены к более крупным или покрывающим много стран системам для

⁴ Проект передачи электроэнергии и торговли между Центральной Азией и Южной Азией ("CASA-1000") разрабатывается с 90-х годов. Газопровод Туркменистан-Афганистан-Индия также разрабатывается на протяжении аналогичного продолжительного периода.

обеспечения высоких показателей охвата и полного задействования их выгод, поскольку объемы производства энергии, обеспечиваемые при их помощи, не являются постоянными и лишь частично поддаются контролю. Трансграничные сетевые связи могут эффективным образом обеспечивать пространственный арбитраж рынков энергоносителей за счет поставок электроэнергии с низкими предельными затратами для удовлетворения спроса в соседней стране или районе.

20. Поскольку новые установленные мощности во все большей степени ориентированы на низкоуглеродную энергетику, связи в энергосетях могут играть долгосрочную роль в создании необходимой инфраструктуры для низкоуглеродной выработки электроэнергии в целях покрытия различных нагрузок, включая новый сектор электротранспорта. Возможность перемещать газ по трансграничным трубопроводам может содействовать получению экспортных поступлений для стран-поставщиков в дополнение к диверсификации структуры энергоносителей, улучшению качества воздуха на местах и поддержке усилий по «декарбонизации» в странах назначения.⁵

21. В отличие от транспортного сектора, усилия по созданию энергетической инфраструктуры по-прежнему ограничены рамками национальной экономики, отчасти ввиду того, что принципы самообеспеченности, а не связи обычно рассматривались в качестве основного способа достижения энергетической безопасности. Однако с учетом быстрого увеличения спроса на энергоносители и изменения климата правительства начинают рассматривать региональные связи и интеграцию в качестве наиболее уместных рамок для обеспечения энергетической безопасности.

22. Хотя в настоящее время в Азиатско-Тихоокеанском регионе осуществляется несколько инициатив в области энергетической соединяемости, большинство из них являются трансграничными проектами, которые реализуются на двусторонней основе. Возможно, Программа для субрегиона Большого Меконга является наиболее совершенной из всех субрегиональных программ в том, что касается согласования стратегий и технических стандартов в сфере энергетики. Поэтому Азиатско-Тихоокеанский регион отстает от других развивающихся регионов, включая Африку и Центральную Америку, где процесс создания энергосетей и интеграции рынков находится на более продвинутом этапе в том, что касается формирования субрегиональных рынков.

23. В сфере субрегиональной энергетической соединяемости программы АСЕАН и субрегиона Большого Меконга относятся к числу наиболее продвинутых в регионе. Например, План действий АСЕАН в области энергетического сотрудничества на период 2010-2015 годов поощряет процесс расширения сотрудничества по вопросам энергетической безопасности в результате создания шести из 16 запланированных сетей в рамках Энергосети АСЕАН и 12 двусторонних газопроводов. В регионе АСЕАН также удалось добиться успехов в том, что касается организационной основы энергетической соединяемости на основе деятельности Форума глав энергетических компаний/управлений АСЕАН, Совета АСЕАН по нефти, Форума АСЕАН по углю, Сети по вопросам энергоэффективности и охраны ресурсов и Сети по новым и возобновляемым источникам энергии.⁶

⁵ Это применимо только к тем случаям, когда можно перейти от использования угля к использованию газа, поскольку выбросы, образующиеся в газовой промышленности, хорошо поддаются обработке.

⁶ Yanfei Li and Youngho Chang, "Infrastructure investments for power trade and transmission in ASEAN+2: costs, benefits, long-term contracts, and prioritised development", *ERIA Discussion Paper Series*, No. DP-2014-2 1 (Jakarta, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, 2014). См. www.eria.org/ERIA-DP-2014-21.pdf.

24. В субрегионе Большого Меконга удалось добиться успеха в деле поощрения торговли энергоносителями между его странами и разработки согласованной политики и институциональных механизмов для сектора энергетики. В настоящее время проходит процесс отбора страны для размещения регионального Координационного центра по вопросам энергетики, который станет постоянным учреждением стран субрегиона Большого Меконга для расширения региональной торговли энергоносителями и осуществления региональных инициатив по налаживанию энергосвязей.

25. В Центральной Азии Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) разработала и осуществляет руководство планом деятельности в сфере энергетики по региональным инициативам в области торговли энергоносителями. В соответствии с этим планом определены пять основных региональных энергокоридоров в целях расширения региональной интеграции в сфере энергетики: а) Центральная Азия-Восточная Азия; б) Центральная Азия-Южная Азия; в) внутренние районы Центральной Азии; г) Центральная Азия-Российская Федерация; и д) Центральная Азия-Европейский союз. Также разрабатываются дополнительные проекты. Армения планирует увязать свою национальную энергосеть с энергосетью Грузии в результате прокладки линий электропередачи в целях увеличения в три раза объема торговли электроэнергией двух стран к 2018 году. ЦАРЭС также одобрила стратегические рамки для сотрудничества в области энергетики, прежде всего для обеспечения энергетической безопасности в результате сбалансированного развития инфраструктуры и учреждений региона и расширения интеграции рынков энергоносителей. В этой же связи в договоре о создании Евразийского экономического сообщества со всей определенностью говорится о постепенном формировании общих рынков нефти и нефтепродуктов, газа и электричества.

26. В Южной и Юго-Западной Азии конечная цель в сфере энергетической соединяемости заключается в создании рынка электроэнергии Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК). Этот рынок мог бы основываться на других проектах, таких, как проект прокладки линий электропередачи CASA-1000, который, как предполагается, станет основой формирования Регионального рынка электроэнергии в Центральной и Южной Азии.⁷ Между некоторыми государствами – членами СААРК уже существуют связи, например это относится к Бутану, Индии и Непалу, которые заключили соглашение, касающееся вопросов импорта электроэнергии, получаемой на гидроэлектростанциях. Также имеются предложения о налаживании энергосвязей между Бангладеш и Индией и между Индией и Шри-Ланкой, в то время как в настоящее время Исламская Республика Иран торгует электроэнергией с Пакистаном.

27. По сравнению с этим межправительственные рамки для создания интегрированных энергосетей в Восточной и Северо-Восточной Азии носят несколько ограниченный характер, поскольку большинство инициатив в целях поощрения сотрудничества в субрегионе являются двусторонними и ограничиваются небольшими проектами, увязываемыми Китай, Корейскую Народно-Демократическую Республику, Монголию и Российскую Федерацию. Однако выдвигаются различные предложения о налаживании дополнительного числа энергосвязей, включая «Гобитек» и Азиатскую энергетическую суперсеть, поддержку которым оказывает Фонд возобновляемых источников энергии

⁷ Первоначально этот рынок будет охватывать Кыргызстан и Таджикистан в Центральной Азии (экспортеры) и Афганистан и Пакистан в Южной Азии (импортеры), однако по мере расширения торговли электроэнергией другие страны смогут присоединиться к этой инициативе.

Японии. Другие предложения предназначаются для задействования потенциала возобновляемых источников энергии в Монголии и Российской Федерации в целях обеспечения энергоснабжения всего субрегиона.

28. Хотя Российская Федерация является одним из основных экспортеров нефти и газа в Европу, страна лишь недавно приступила к созданию инфраструктуры для транспортировки газа в Китай и в субрегион Восточной и Северо-Восточной Азии в целом. Китай также расширяет свой доступ к углеводородам, используя их запасы в Мьянме в последние годы, а также в результате своей деятельности в Туркменистане, которая началась в 2002 году.

29. В районе Тихого океана доступ к энергоносителям является ограниченным, в то время как отмечается высокая зависимость от импорта нефти, что делает субрегион уязвимым к колебаниям цен на нефть и затрудняет процесс финансового управления. С учетом небольшого размера и географической разбросанности островные страны Тихого океана могли бы получить пользу от совместной деятельности по закупке нефтепродуктов. В целях сокращения зависимости от импорта топлива эти страны планируют разрабатывать низкоуглеродные и возобновляемые источники энергии, прежде всего в том, что касается производства электроэнергии. Хотя гидроэлектроэнергетика и использование биотоплива в небольших масштабах становятся привлекательной альтернативой, наиболее практичным вариантом является использование энергии солнца, прежде всего для удовлетворения потребностей в энергии и электрификации сельских и расположенных на удаленных островах общин.⁸

30. Внутрисубрегиональная энергетическая соединяемость также развивалась в Азиатско-Тихоокеанском регионе на основе различных инициатив, включая создание газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия, Регионального рынка электроэнергии в Центральной и Южной Азии и газопроводов из Российской Федерации и Таджикистана в Китай. Были сделаны предложения о расширении торговли газом в регионе, прежде всего между странами Южной и Центральной Азии и Исламской Республикой Иран. В результате увеличения торговли сжиженным природным газом в глобальном масштабе было предложено создать несколько терминалов для импорта такого газа в качестве региональных центров реэкспорта.

31. В 2013 году правительство Китая выдвинуло амбициозную инициативу «Пояс и путь», которая служит долгосрочным трансконтинентальным планом расширения глобального экономического сотрудничества и интеграции. Эта инициатива является беспрецедентной по своему масштабу и концепции. Она предназначается для обеспечения будущего роста, процветания и устойчивого развития на основе поощрения бесперебойной соединяемости и развития промышленности и торговли в целях лучшей интеграции региональных рынков и народов Азии, Африки и Европы. Она должна увязать 65 стран, которые обеспечивают одну треть часть глобального производства и 40 процентов глобальной торговли и в которых проживает 62 процента населения мира. Эта инициатива предоставляет надлежащую возможность для укрепления энергетических связей по ее шести предлагаемым экономическим коридорам, проходящим из Китая в Европу и из Российской Федерации в Индонезию. Кроме того, Государственная энергетическая корпорация Китая и Организация развития и сотрудничества в целях глобального объединения энергосистем

⁸ Pacific Disaster Net, “Report on the summary of outcomes and proceedings from the Niue Pacific Climate Change Roundtable Meeting, 14 to 17 March 2011”, 27 April 2011. См. http://www.pacificdisaster.net/pdnadmin/data/original/PCCR_NIU_2011_Report_summary.pdf.

пропагандируют местные инициативы по налаживанию энергосвязей, основывающиеся на низких объемах выбросов и использовании возобновляемых источников энергии. Инициативы «Пояс и путь» и «глобальная энергетика» и трансграничные инициативы в области торговли энергоносителями, упомянутые выше, предоставляют отличные возможности для взаимного укрепления в рамках усилий по разработке возобновляемых источников энергии в регионе.

32. Важно отметить, что Инициатива «Пояс и путь» позволяет рассмотреть вопрос о разработке более стандартного подхода к трансграничной торговле и связям в области энергетики, а также содействовать им. Это поможет значительно улучшить нынешние рамки, в которых проекты в области трансграничной торговли и связи в сфере энергетики разрабатываются и обсуждаются на индивидуальной основе. В целях обеспечения оптимальной и оперативной деятельности создание энергосетей должно являться составной частью общей стратегии регионального сотрудничества, при этом оно должно осуществляться при поддержке эффективного механизма институциональной координации, в рамках которого регион переходит от использования одноразового подхода к задействованию эффективной роли ЭСКАТО в связи с рассмотрением двусторонних вопросов на основе многосторонней платформы.⁹

33. Основными задачами в деле обеспечения общерегиональной бесперебойной энергетической соединяемости являются:

- сотрудники директивных органов и эксперты частного сектора обозначают в качестве одного из ключевых препятствий вопросы политического доверия между теми странами, которые могли бы участвовать в торговле энергоносителями или уже участвуют в ней. Вопросы энергетической безопасности имеют основополагающее значение для политического руководства, и усилия по созданию энергоинфраструктуры по-прежнему ограничены национальными границами. Отчасти это обусловлено тем, что на протяжении более 50 лет развитие сектора энергетики было связано с охраной собственных энергетических ресурсов страны, а не с рассмотрением конкурентоспособных вариантов региональной соединяемости, в основе чего лежало мнение о том, что это способствовало бы укреплению национальной энергетической безопасности. Предполагалось, что региональная торговля энергоносителями подорвет национальную энергетическую безопасность, поскольку она подразумевает зависимость от соседних стран. Мнение о том, что национальная энергетика должна быть увязана с региональными и глобальными энергосетями с учетом трансграничных последствий национальных решений об источниках и использовании энергоносителей, получило распространение лишь в последние годы. Необходимо изменить политическое и стратегическое мышление, с тем чтобы улучшить информированность о выгодах и благах налаживания региональных энергетических связей, которые задействованы в недостаточной степени ввиду наличия национальных предрассудков;
- одна из целей должна заключаться в укреплении национальной и региональной энергетической безопасности в результате обеспечения взаимозависимости в сфере энергетики по сравнению с

⁹ На момент подготовки настоящего документа в рамках Инициативы «Пояс и путь» в сфере энергетики было подписано 13 меморандумов о понимании, два протокола о сотрудничестве и 19 двусторонних соглашений.

энергетической независимостью. Технологические, нормативные и финансовые барьеры могут быть эффективным образом преодолены при помощи укрепления консенсуса. Однако для такого сотрудничества необходимо создать эффективный, ориентированный на результаты и инновационный региональный механизм сотрудничества в сфере энергетики, который также охватывает различные заинтересованные стороны, включая правительства, частный сектор, промышленность и финансовые учреждения. Ввиду того, что вопросы изменения климата занимают все большее место после принятия Парижского соглашения, и с учетом быстро увеличивающегося спроса на энергоносители, правительства стран в Азиатско-Тихоокеанском регионе рассматривают в настоящее время региональную соединяемость и интеграцию в качестве надлежащих рамок для укрепления энергетической безопасности;

- на протяжении последних четырех десятилетий Азиатско-Тихоокеанский регион превратился в глобальный промышленный центр; это стало возможно благодаря достижениям в сфере подключения к глобальным производственным сетям и производственно-сбытовым цепочкам, деятельность которых в значительной мере определяется достижениями в сфере информационной технологии, сокращением транспортных издержек и устранением торговых барьеров, существующих между странами. Как и в случае глобальных производственных сетей, которые создали позитивные силы для укрепления процессов рыночной интеграции по линии «снизу вверх», требуется расширить усилия по объединению энергетических рынков региона. Показатели торговли и инвестиций в региональных энергосетях остаются низкими за исключением некоторых трансграничных инвестиций, даже несмотря на то, что, как представляется, здесь существует много возможностей;
- это может быть обусловлено большим числом факторов. Создание энергосетей связано с затратами капитала и ввиду крупных некупаемых инвестиций, связанных с ними, имеются большие проблемы в сфере финансирования и эксплуатации, особенно в тех случаях, когда они регулируются различными правовыми и нормативными режимами. В нынешних условиях даже при наличии субрегиональной поддержки трансграничные проекты связаны с крупными операционными издержками, и много времени проходит между появлением проекта на чертежной доске и получением большого числа разрешений и его осуществлением;
- и наконец, энергетической соединяемости присущи большие позитивные и негативные внешние последствия. Неизбежно появляются проблемы в определении затрат и выгод и нормативных режимов, которые позволяют в полной мере регулировать эти последствия. Для увязки выгод и общих затрат, возникающих у различных групп заинтересованных сторон, требуется наличие надлежащего институционального механизма. Процесс интеграции в сфере энергетики не ограничивается налаживанием физических связей через границы; он также требует наличия ряда стратегий и положений для содействия различным видам потоков, возникающих в рамках этого процесса.

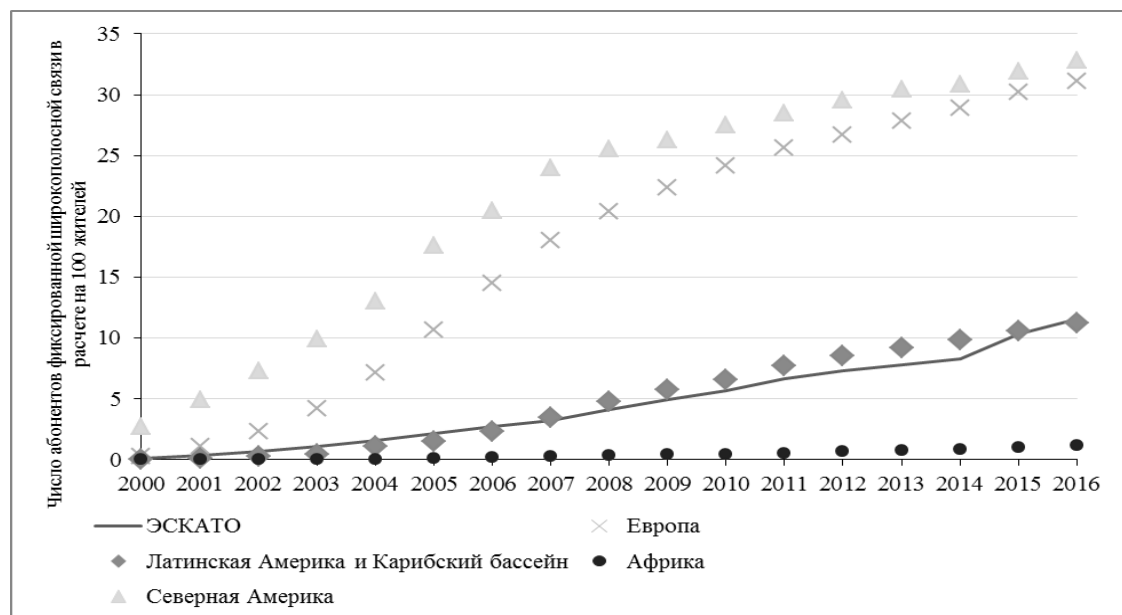
IV. Информационно-коммуникационная технология

34. В дополнение к улучшению связей ИКТ играет важную роль в ускорении процесса устойчивого развития: она имеет большое значение в усилиях по повышению эффективности экономики, расширению процесса предоставления социальных услуг, укреплению процесса управления рисками бедствий и использованию ресурсов в таких областях, как производство сельскохозяйственной продукции, создание интеллектуальных сетей и транспортных систем более устойчивым образом. Успешное развитие мобильной телефонной связи в регионе, которая достигла уровня 101 подписчика мобильной связи в расчете на 100 жителей в 2016 году, было обеспечено в результате быстрого технологического прогресса. В свою очередь, это позволило снизить цены на устройства и услуги, что в большинстве случаев сопровождается наличием относительно благоприятного нормативного окружения.

35. Однако задействование полного потенциала ИКТ в Азиатско-Тихоокеанском регионе сдерживается в результате проблем, обусловленных распространением и ценовой доступностью широкополосного Интернета (диаграмма IV). В регионе отмечается один из самых больших разрывов в сфере фиксированной широкополосной связи: некоторые страны относятся к числу мировых лидеров, использующих широкополосную связь, в то время как в других отмечаются одни из самых низких в мире показателей распространения широкополосной связи.¹⁰

Диаграмма IV

Число абонентов фиксированной широкополосной связи в расчете на 100 жителей (в среднем) по региону, 2000-2016 годы



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе базы данных Международного союза электросвязи по глобальной связи/показателям ИКТ (по состоянию на 31 июля 2017 года).

36. Что касается наличия широкополосной связи в расчете на одного пользователя, то в период 2009-2013 годов произошло существенное увеличение

¹⁰ ESCAP, "Harnessing cross-sectoral infrastructure synergies", Working Paper (2014).

цифрового разрыва: масштабы распространения широкополосной связи значительно возросли в развитых странах, в то время как в более бедных странах ее распространение происходит медленными темпами. Анализ, проведенный ЭСКАТО, показывает, что в 2016 году 76 процентов абонентов фиксированной широкополосной связи проживали в странах Восточной и Северо-Восточной Азии, несмотря на то, что на долю этого субрегиона приходится лишь 37 процентов от общей численности населения Азиатско-Тихоокеанского региона. Еще большую обеспокоенность вызывает то, что 19 стран в регионе демонстрируют такие показатели распространения фиксированной широкополосной связи, которые не достигают 2 процентов, в то время как аналогичные показатели по ведущим странам, таким, как Япония, Республика Корея и Гонконг, Китай, превышают 30 процентов, что свидетельствует о том, что в предстоящие годы продолжится увеличение разрыва между странами с низким и высоким доходом.

37. На основе анализа ЭСКАТО стало ясно, что основными причинами цифрового разрыва являются нехватка инвестиций в устойчивую инфраструктуру ИКТ, ограниченность международной широкополосной связи, неэффективные Интернет-трафик и управление сетями, отсутствие благоприятных и стимулирующих положений для инвестиций, а также потенциала и информированности у сотрудников директивных и регулирующих органов.¹¹

38. Существующие наземные оптоволоконные сети в развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона, как правило, характеризуются ограниченностью доступа к международному транзиту. Более того, базовые сети развивающихся стран обычно плохо сконфигурированы и основываются на модели «речной системы», то есть сети расходятся от береговых кабельных станций подводных линий связи в направлении внутренних районов стран.¹² Не имеющие выхода к морю страны особенно затронуты таким положением, поскольку они полагаются на небольшое число устаревших наземных линий и на соседние страны в плане подключения к региональным и глобальным кабельным системам. Наличие и стоимостную доступность широкополосной связи можно было бы улучшить при помощи усилий по подключению национальных базовых оптоволоконных сетей к таким сетям соседних стран и к региональным и глобальным оптоволоконным сетям.

39. Нормативное окружение является еще одним элементом, который затрагивает процесс распространения широкополосной связи. Правительствам необходимо принимать устойчивые, благоприятные и предсказуемые нормативные стратегии, которые поощряют инвестиции частного сектора в прибыльные проекты создания инфраструктуры ИКТ. В ходе проведения одного из исследований ЭСКАТО была обнаружена связь между эффективным регулированием и развитием широкополосной связи в дополнение к развитию электронной торговли (см. диаграммы V и VI). На основе использования межсекторальных средних показателей в период 2000-2015 годов по различным странам мира, в отношении которых имеются данные об инвестициях и доступе, исследование Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию также показывает наличие позитивной связи между инвестициями и

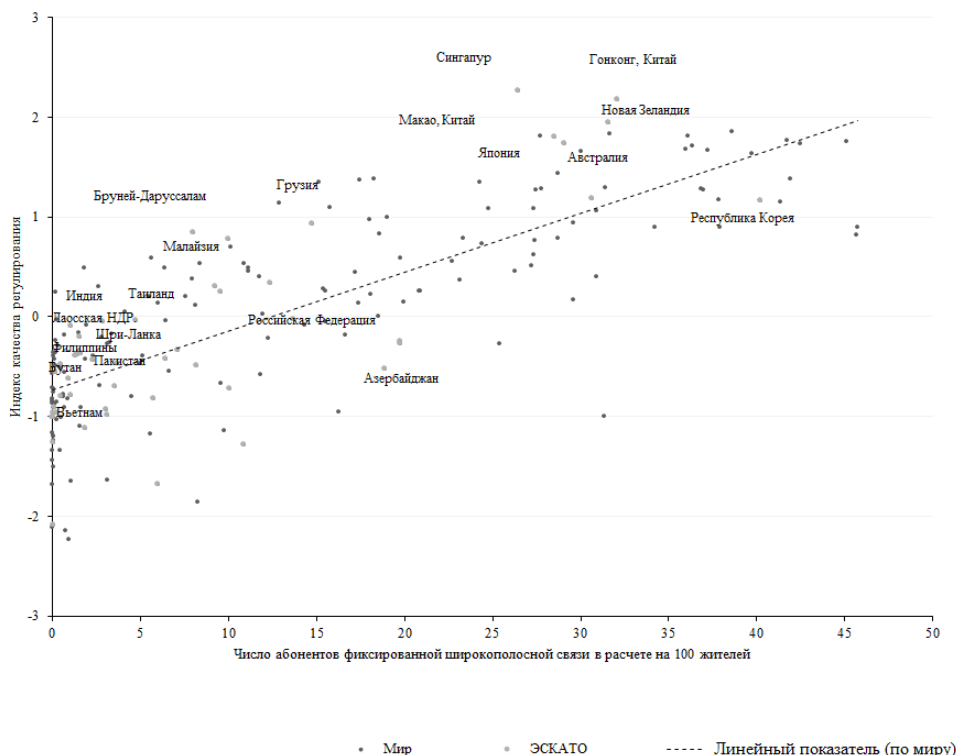
¹¹ ESCAP, “State of ICT in Asia and the Pacific 2016: uncovering the widening broadband divide” (2016). См. www.unescap.org/sites/default/files/State%20of%20ICT%20in%20Asia%20and%20the%20Pacific%202016.pdf.

¹² Organization for Economic Cooperation and Development, “International cables, gateways, backhaul and international exchange points”, OECD Digital Economy Papers, No. 232 (Paris, 2014). См. www.oecd-ilibrary.org/content/workingpaper/5jz8m9jf3wkl-en.

числом абонентов фиксированной широкополосной и мобильной широкополосной связи, демонстрируя важную роль инвестиций в расширении доступа к ИКТ. Коэффициент позитивной корреляции (0,87) имеет статистически важное значение ($p < 0,01$) для числа подписчиков фиксированной широкополосной связи.

Диаграмма V

Восприятие качества регулирования и фиксированной широкополосной связи, 2015 год

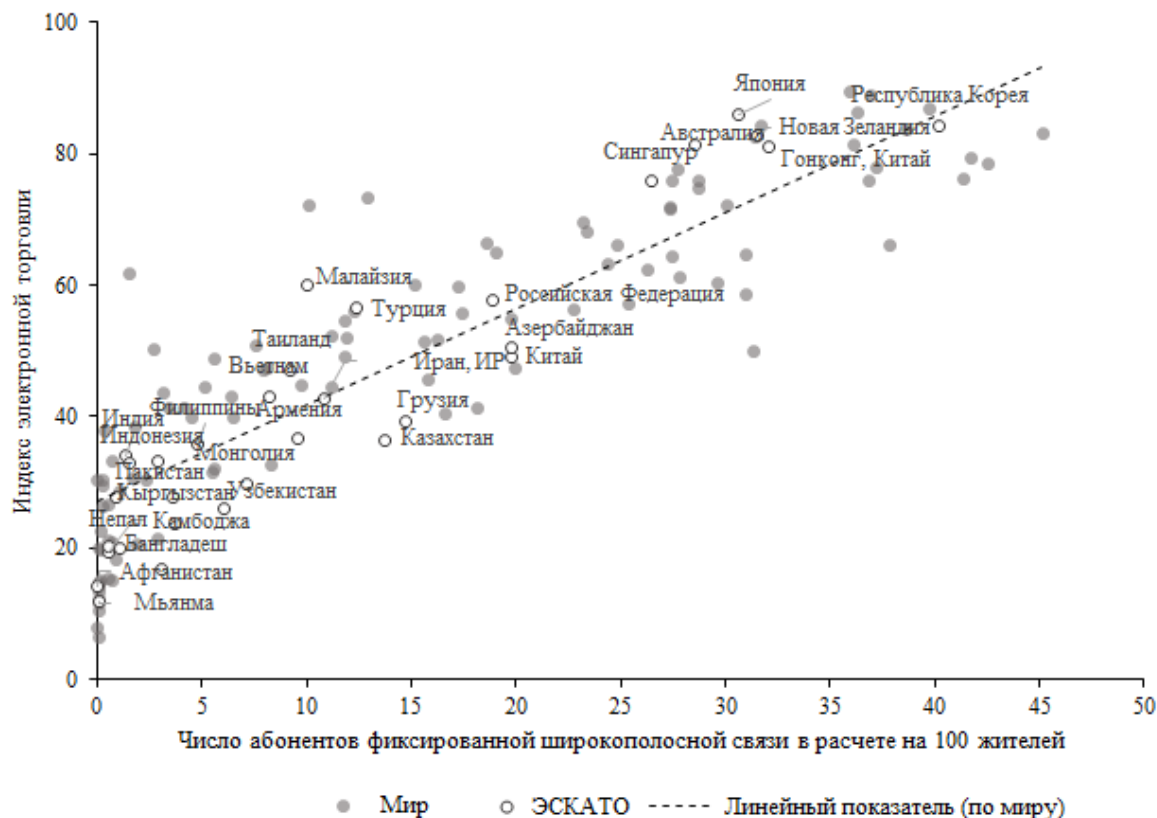


Источник: расчеты ЭСКАТО на основе показателей эффективности государственного управления Всемирного банка (по состоянию на 31 июля 2017 года).

Примечание: оценки по качеству регулирования варьируются в диапазоне -2 и +2 (-2=плохое качество, +2=отличное качество).

40. Одним из ключевых лежащих в основе компонентов физической и стоимостной доступности широкополосного Интернета является общий объем имеющейся в наличии международной широкополосной интернет-связи (измеряемой в Мбит/с), отражающий интернет-трафик, который может проходить из одной страны в другую (по аналогии с шириной скоростных автомагистралей). Высокие цены на оптовые объемы этого трафика можно также объяснить отсутствием оптимальных нормативных рамок, которое приводит к возникновению следующих аспектов: контроль над ключевыми объектами передачи данных осуществляют действующие операторы; отсутствие надлежащих точек обмена интернет-трафиком; и отсутствие альтернативных транзитных маршрутов для активизации конкурентной борьбы на региональном уровне и повышения эффективности сетей.

Диаграмма VI
 Электронная торговля в сравнении с доступом к фиксированной широкополосной связи, 2015 год



Источник: расчеты ЭСКАТО с учетом абонентов фиксированной широкополосной связи с расчете на 100 жителей с использованием материалов базы данных Международного союза электросвязи, показатели глобальной связи/ИКТ (по состоянию на 31 июля 2017 года) и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, индекс электронной торговли в формате «бизнес-потребитель» ЮНКТАД за 2016 год, Технические записки ЮНКТАД по использованию ИКТ в целях развития, No. 7 (Женева, 2016 год), см. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tn_unctad_ict4d07_en.pdf.

41. Поскольку Азиатско-Тихоокеанский регион рассматривается в качестве наиболее подверженного бедствиям района мира, одним из важнейших элементов развития трансграничных непрерывных связей в сфере ИКТ является такая инфраструктура, которая может выстоять перед общесистемными потрясениями и быстро восстановиться и продолжить обеспечивать минимальный уровень оперативных услуг. Поскольку ИКТ лежит в основе функционирования эффективной системы управления информацией и укрепления потенциала противодействия на все этапах бедствия, электронная форма потенциала противодействия должна стать составной частью бесперебойной региональной соединяемости.

42. Укрепление соединяемости в сфере ИКТ может обеспечить много социально-экономических выгод, в том числе в результате стимулирования предпринимательства, инновационной деятельности, экономического роста и содействия предоставлению услуг эффективным и действенным образом. На практике ИКТ как метаинфраструктура применяется в сфере образования, финансов, торговли, управления и обеспечения благосостояния, среди прочих секторов, и служит средством ускорения процесса устойчивого развития и

оказания поддержки другим объектам инфраструктуры, например в сфере торговли, транспорта и энергетической соединяемости.

43. В этой связи предполагается, что Азиатско-тихоокеанская информационная супермагистраль расширит наличие и стоимостную доступность широкополосного Интернета в регионе в результате усиления лежащей в его основе структуры и создания стимулирующей экосистемы Интернета.

44. Ниже излагаются основные задачи в деле обеспечения общерегиональной бесперебойной соединяемости в сфере ИКТ:

- существует расширяющийся все более быстрыми темпами цифровой разрыв как между странами, так и в них, особенно в том, что касается доступа к фиксированной широкополосной связи. Поскольку ИКТ поддерживают все секторы в качестве ускоряющего элемента развития, расширяющийся разрыв по широкополосной связи окажет широкомасштабное отрицательное воздействие на развитие цифрового общества и экономики и обеспечение инклюзивного и устойчивого развития в предстоящие годы, если не решить связанную с ним проблему;
- разрывы в сфере инфраструктуры, прежде всего в том, что касается трансграничных связей между соседними странами, ограниченность, стимулирующей политики и нормативного окружения и отсутствие финансовых механизмов являются основными препятствиями на пути расширения национальных и региональных связей, которые необходимы для устранения широкополосного разрыва и расширения возможностей для инклюзивного и устойчивого развития. Укрепление потенциала противодействия является одной из основных задач развития в регионе ввиду того, что непропорциональная доля экономических потерь и ущерба в нем обусловлена бедствиями.¹³ Поскольку бедствия подрывают достижения в сфере развития, любые повторяющиеся работы по восстановлению инфраструктуры ИКТ создают большое дополнительное финансовое бремя, особенно для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных государств. Повышение готовности и потенциала противодействия к бедствиям в рамках сетей и приложений ИКТ не только позволило бы защитить активы в сфере ИКТ, но также обеспечило бы бесперебойный процесс предоставления услуг ИКТ для целей борьбы с бедствиями и восстановления после них;
- важно использовать преимущества взаимных связей, взаимозависимостей и синергии по различным видам инфраструктуры. Например, 80 процентов затрат на создание наземных оптоволоконных линий обусловлено проведением землеройных работ, прокладкой траншей и путепроводов для последующего размещения оптоволоконной линии. Его размещение в ходе

¹³ Диверсификация сетей предоставляет варианты альтернативных средств организации связи при помощи полносвязной архитектуры сети, обеспечивающей наличие более чем одного маршрута продвижения от источника к пункту назначения. По сути, это тот же самый принцип, который лежит в основе Интернета: создание высоко развитого сетевого окружения с большим числом маршрутов для организации интернет-трафика. Избыточные мощности создают гарантии того, что в случае отказа одного из важных элементов инфраструктуры будут задействованы резервные варианты или выявлены пути для оперативного восстановления деятельности такого объекта инфраструктуры.

запланированных основных работ на других объектах инфраструктуры, таких, как автомобильные дороги и трубопроводы, может существенно сократить общие затраты и одновременно повысить объем поступлений и их диверсификацию в результате обеспечения цифрового трафика.¹⁴

V. Общие задачи

45. Несмотря на разнообразие вопросов, стоящих в каждой из трех областей соединяемости, существует ряд общих для них проблем. Они излагаются ниже:

- процесс охвата «снизу вверх». Большинство трансграничных проектов в сфере соединяемости в регионе являются результатом двусторонних переговоров между соответствующими сторонами. Хотя они являются эффективным средством достижения двусторонних целей, их раздробленный характер не содействует обеспечению бесперебойной соединяемости, необходимой региону для успешной реализации Повестки дня на период до 2030 года. Кроме того, большое число соглашений и рамок, разработанных по различным двусторонним и субрегиональным инициативам, увеличивает нормативное бремя и операционные издержки;
- асимметричные затраты и выгоды, внешние факторы и компенсационные механизмы. Региональные инфраструктурные проекты неизменно связаны с асимметричными затратами и выгодами в странах и группах населения. Например, как правило, страны транзита несут непропорционально большие расходы, в то время как выгоды снижения издержек на торговлю и перевозки получают потребители и производители продуктов. Аналогично этому большинство инфраструктурных сетей привязаны к конкретным районам и охватывают крупные внешние факторы. Такие аспекты создают проблемы в ходе реализации инфраструктурных проектов. Поэтому в регионе принято положение о том, что для интернализации и монетизации асимметричных расходов и для обеспечения справедливого распределения затрат и выгод среди заинтересованных сторон необходимо принять транспарентные и справедливые правила и положения. Более того, для предоставления надлежащей компенсации затрагиваемым группам и странам необходимо создать эффективный и авторитетный механизм компенсации на основе надлежащего институционального соглашения;
- планирование, координация и межсекторальная инфраструктурная синергия. В рамках усилий по расширению существующих физических сетей в сфере транспорта, энергетики и ИКТ и обеспечению бесперебойной соединяемости было бы полезно рассматривать их в качестве одной системы, поскольку это позволило бы получить существенную экономию средств и времени. Например, затраты на создание наземных оптоволоконных сетей, большая часть которых обусловлена проведением земляных работ, прокладкой траншей и путепроводов, могли бы быть значительно сокращены в том случае, если соответствующие работы проводились бы вдоль основных автомагистралей, железных дорог,

¹⁴ E/ESCAP/CICT(4)/2–E/ESCAP/CTR(4)/2.

линий электропередачи, трубопроводов или водных путей. В целом, для создания сетей необходимо обеспечить тщательное планирование и координацию, которые часто отсутствуют ввиду нехватки ресурсов и надлежащих институциональных механизмов. Задачи, связанные с планированием и координацией, наиболее заметны в тех случаях, когда участвующие страны располагают различными правовыми и нормативными режимами;

- региональная концепция и политическая воля. Для большинства инфраструктурных сетей требуются большие инвестиции правительств, которые носят капиталоемкий характер и приносят мало пользы, если не обеспечить завершение их строительства и надлежащее обслуживание. Поэтому в их основе лежат внутренние причины, и, как правило, анализ затрат и выгод базируется на национальных показателях отдачи капиталовложений, при этом региональное значение общественных товаров мало учитывается или не учитывается вообще. Например, до создания Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали отсутствовали региональные рамки сотрудничества по вопросам бесперебойной соединяемости в сфере ИКТ. Поэтому наряду с надлежащим планированием и координацией наличие решительной политической приверженности на региональном уровне и общего понимания у правительств имеют основополагающее значение для создания эффективных общерегиональных координационных механизмов в целях развития инфраструктуры;
- финансирование. Базовые элементы региональной бесперебойной соединяемости основываются на процессе развития национальной инфраструктуры в каждой стране региона. Поэтому отсутствие адекватных финансовых ресурсов для осуществления необходимых инфраструктурных проектов на национальном уровне в различных секторах является одной из основных проблем.

VI. Рекомендации

46. Ниже представлены рекомендации для продолжения деятельности по обеспечению бесперебойной соединяемости.

A. Транспортная соединяемость

47. Межправительственные соглашения должны использоваться для расширения возможностей инфраструктурных сетей и служб региона. Для этого необходимы комплексное планирование, развитие и эксплуатация транспортных и логистических сетей, которые надлежаще объединены в рамках национальных границ, а также через границы, и меры по повышению производительности и эффективности транспортных систем с точки зрения стоимости, удобства, загрузки и затрат времени на транзит. Необходимо осуществлять существующие общерегиональные стратегии и рамки и ориентированные на конкретные действия и основывающиеся на приоритетах межправительственные программы развития. Предлагаемые поправки к соглашениям по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, которые поощряют процесс совместного размещения оптоволоконных кабелей вдоль объектов транспортной инфраструктуры, повысили бы эффективность затрат в рамках инфраструктурных проектов.

48. Необходимо согласовать технические стандарты и оперативные правила. Как и в случае коридоров, соединяемость получит пользу от согласования технических стандартов и оперативных правил. Во-первых, необходимо создать системы и разработать общие технические стандарты для содействия совместимости. В случае отсутствия международных стандартов необходимо обеспечить согласование на региональном уровне, с тем чтобы определить региональные стандарты и оперативные правила.

49. В ходе обеспечения региональной соединяемости важно использовать новые возможности, предоставляемые современной технологией, такие, как интеллектуальные транспортные системы. В этой связи необходимо создать стимулирующие рамки сотрудничества для повышения качества и облегчения процесса оказания услуг, прохождения пограничных формальностей, обслуживания активов с учетом их эксплуатации, мониторинга трафика и обеспечения общественной безопасности.

50. Сотрудничество следует активизировать на основе ориентированных на выработку решений стратегий и действий. Необходимо оказать поддержку в связи с созданием широкой платформы сотрудничества по бесперебойной и устойчивой транспортной соединяемости между государственным и частным секторами. Это будет содействовать разработке подходов для лучшей интеграции трех измерений устойчивого развития (экономического, экологического и социального) в целях поощрения региональной транспортной соединяемости более устойчивым образом.

В. Энергетика

51. Препятствия на пути торговли энергоносителями следует рассматривать при помощи устранения правовых, нормативных и технических барьеров. Несмотря на большое число выгод совместного использования ресурсов, ряд стран использует прямые и косвенные ограничения на экспорт и импорт энергоготовов и услуг; их необходимо отменить.

52. Важно обеспечить достаточные уровни технической и нормативной стандартизации для содействия большей степени взаимосвязи и в конечном счете созданию комплексной энергосети.

53. Для поощрения процесса создания конкурентоспособных рыночных структур в секторе энергетики необходимо упорядочить роль государства и осуществить меры по улучшению инвестиционного климата для привлечения новых капиталовложений, повышения эффективности и принятия новых технологий.

54. Для содействия трансграничной торговле энергоносителями можно создать региональный механизм согласования контрактов, расширения наличия финансовых средств, сокращения рисков и ускорения разработки проектов путем укрепления взаимного доверия между сторонами. Общерегиональное соглашение и надлежащие институциональные механизмы имеют важное значение для мониторинга, обеспечения реализации выгод и создания нейтральных институтов для регулирования процесса осуществления проектов.

55. Наконец, важно укреплять существующую политическую поддержку в целях дальнейшего поощрения региональной энергетической соединяемости. В этой связи необходимо официально сделать заявления о намерениях и закрепить их на субрегиональном уровне в форме Азиатско-тихоокеанской энергетической хартии. Это будет содействовать принятию государствами-членами

долгосрочных обязательств и укреплять чувство комфорта и уверенности у частного сектора и институциональных инвесторов.

С. Информационно-коммуникационная технология

56. Признавая упомянутые выше недостатки в сфере соединяемости, в 2015 году государства – члены ЭСКАТО выступили с инициативой создания Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали. Она предназначена для улучшения наличия, устойчивости и ценовой доступности широкополосного Интернета в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем усиления лежащей в основе Интернета инфраструктуры при помощи четырех элементов: а) развитие физической инфраструктуры; б) управление интернет-трафиком и сетями; с) укрепление электронной формы устойчивости; и d) предоставление широкополосной связи для всех.

57. В рамках инициативы создания Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали признается, что инвестиции в инфраструктуру ИКТ имеют важное значение для улучшения соединяемости в сфере ИКТ и сокращения цифрового разрыва. В этой связи Комитет ЭСКАТО по информационно-коммуникационным технологиям, науке, технике и инновациям одобрил на своей первой сессии предложение о реализации Генерального плана для Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали и Рамочный документ по региональному сотрудничеству в области Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали, включая механизмы финансирования, в качестве региональной платформы для сокращения цифрового разрыва, достижения Целей в области устойчивого развития и поощрения комплексного развития инфраструктуры в других секторах, таких, как торговля, транспорт и энергетика, а также рекомендовал расширить поддержку этой инициативы.

58. Кроме того, на политическом уровне необходимо обеспечить, чтобы национальные, субрегиональные и региональные стратегии и положения по ИКТ увязывались с целями Повестки дня на период до 2030 года и реализовывались таким образом, чтобы ИКТ могли конструктивно содействовать с учетом их полного потенциала достижению Целей. В рамках этой политики ввиду уязвимости региона к бедствиям также необходимо уделять гораздо большее внимание включению принципов электронной устойчивости в существующие и будущие инвестиционные проекты по созданию инфраструктуры ИКТ.

59. Разработка и реализация региональных проектов в сфере соединяемости требует наличия значительных объемов времени и средств, которые, как правило, расходуются на проведение переговоров, приобретение землеотводов и выполнение другой административной работы. В то время как аналогичные национальные проекты, будь то в сфере транспорта, энергетике или ИКТ, могут быть связаны с похожими задачами, региональный проект обуславливает возникновение дополнительных проблем, поскольку в его реализации участвует много стран, и задержки и разногласия в одной стране могут сказываться на других странах. Совместное размещение объектов инфраструктуры может устранять узкие места и ускорять темпы планирования и развития, прежде всего в не имеющих выхода к морю развивающихся странах. Использование существующих региональных соглашений по соединяемости, в рамках которых уже согласованы вопросы трансграничной соединяемости, таких, как Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог или Межправительственное соглашение о «сухих портах», может быть эффективным способом прокладки кабельных линий и создания сетей более быстрыми темпами эффективным с точки зрения затрат образом, который также обеспечит диверсификацию и расширение источников поступления.

Вставка

Примеры межсекторального совместного размещения объектов инфраструктуры

Оптоволоконные линии, инфраструктура для передачи данных и голосовых сообщений, часто размещаются вдоль шоссе, автомобильных и железных дорог, высоковольтных линий электропередачи и газопроводов. Это позволяет предоставлять более доступные в стоимостном плане услуги по передаче данных и улучшать доступ к широкополосной связи. Большинство примеров такого совместного размещения можно обнаружить на национальном уровне. Например, компания «Рэйлтел» в Индии сдает в аренду оптоволоконный линии операторам связи, которые обслуживают городские и сельские общины, в то время как железные дороги Бангладеш^a сдали в аренду свои магистрали телефонной компании «Грамин» и заключили контракт на прокладку 1 800 км оптоволоконка вдоль национальных железных дорог, с тем чтобы предоставить доступ к Интернету 90 процентам населения.

Во все большей степени такие инициативы также осуществляются в рамках трансграничных инфраструктурных проектов. Например, проект строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс включает план совместного размещения оптоволоконка вдоль железной дороги, соединяющей Азербайджан, Грузию и Турцию.^b В то же время соглашение по Трансазиатским железным дорогам является межправительственным документом, содействующим обеспечению трансграничной соединяемости в 28 странах – членах ЭСКАТО. Страны – члены ЭСКАТО рекомендуют внести поправку к этому соглашению, с тем чтобы рассмотреть вопросы совместного размещения оптоволоконка.^c

^a Manisa Pipattanasomporn and Saifur Rahman, “Information and communication technology infrastructure and its distributed generation solutions in remote areas”, Proc. 2002 the International Conference on Electrical and Computer Engineering (ICECE) (December 2002).

^b Hajizadeh Elshan Mahmud, Great Silk Road and the “Baku-Tbilisi-Kars” project, September 2015. См. www.researchgate.net/publication/318589145_BAKU-TBILISI-KARS_PROJECT.

^c См. See E/ESCAP/CTR(4)/7.

60. На пользу региональной инициативе по вопросам соединяемости могло бы пойти региональное соглашение, рамки и консенсус, которые определяют принципы, цели и механизм сотрудничества и реализации. Такое региональное соглашение позволило бы сократить затраты времени и средств на переговоры и консультации по региональной, субрегиональной и двусторонней инициативе по вопросам соединяемости. Оно также содействовало бы согласованию стратегий и нормативных положений. Например, в Генеральном плане для Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали и в Рамочном документе по региональному сотрудничеству в области Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали открытые доступ и конкурентная борьба обозначаются в качестве инструмента сокращения цифрового разрыва и обеспечения инклюзивного и устойчивого развития в регионе. Они также предоставляют механизм реализации, структуру управления и варианты для механизмов финансирования.

61. Несмотря на эти задачи, узкие места и дополнительные сложности инициатив в области региональной соединяемости, некоторые действия и меры могли бы повысить вероятность получения инвестиций и финансирования в качестве части процесса успешного осуществления. Поскольку Азиатско-Тихоокеанский регион подвержен бедствиям, учет рисков бедствий и деятельности по их смягчению в региональной инициативе в сфере соединяемости начиная с этапа планирования позволил бы повысить степень электронной устойчивости и качество и инвестиционную привлекательность

проектов. Учет вопросов устойчивости при создании инфраструктуры является одной из целей развития, сформулированных в Повестке дня на период до 2030 года, Сендайской рамочной программе и в других согласованных на международном уровне рамках развития.

62. Конференция министров, возможно, рассмотрит рекомендации, содержащиеся в настоящем документе, и даст руководящие указания для региона по достижению бесперебойной соединяемости в целях обеспечения свободного передвижения людей, товаров, энергии и информации.
