

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

Бангкок, 11-16 мая 2018 года

Пункт 5 предварительной повестки дня\*

**Региональное экономическое сотрудничество  
и интеграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе****Комплексная и беспрепятственная связуемость в интересах  
устойчивого развития Азиатско-Тихоокеанского региона:  
прогресс и пути продвижения вперед****Записка секретариата***Резюме*

На своей семьдесят третьей сессии Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана приняла резолюцию 73/3 о развитии интегрированной и единой системы коммуникации в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В настоящем документе рассматривается состояние развития системы взаимосвязей в областях торговли, транспорта, информационно-коммуникационной технологии и энергетики, а также дальнейшие меры, направленные на развитие интегрированной и бесперебойно функционирующей региональной системы взаимосвязей в интересах устойчивого развития.

Комиссии предлагается рассмотреть настоящий документ и вынести рекомендации относительно будущей работы секретариата.

**I. Введение**

1. На своей семьдесят третьей сессии Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) приняла резолюцию 73/3 о развитии интегрированной и единой системы коммуникации в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Интегрированная и бесперебойно функционирующая система взаимосвязей, как ожидается, позволит обеспечить эффективное и беспрепятственное движение товаров, услуг, населения и информации через границы.

2. Для содействия развитию бесперебойно функционирующей системы взаимосвязей требуется комплексная и всеохватывающая стратегия либерализации торговой и инвестиционной деятельности в контексте товаров и услуг, упрощения процедур торговли и развития устойчивых инфраструктурных систем в области

\* ESCAP/74/L.1/Rev.1.



транспорта, информационно-коммуникационной технологии (ИКТ) и энергетики. Для этого необходимо координировать региональные и национальные стратегии, восполнять инфраструктурные пробелы, согласовывать технические стандарты, синхронизировать операционные процедуры, развивать и разворачивать ИКТ, и согласовывать трансграничные правила и положения в области транспорта.

3. Принимая резолюцию 73/3 Комиссия признала основополагающую и значительную роль соединяемости в достижении целей в области устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе и призвала секретариат и впредь содействовать развитию интегрированной и бесперебойно функционирующей системы взаимосвязей в интересах устойчивого развития в областях транспорта, торговли, энергетики и ИКТ в регионе. Комиссия также обратилась к секретариату с просьбой каждые три года, начиная с 2018 года, докладывать о достигнутом прогрессе, сохраняющихся трудностях и дальнейших мерах в контексте региональной системы взаимосвязей.

4. А поэтому в настоящем документе рассматривается состояние развития в регионе системы взаимосвязей в каждой из четырех вышеупомянутых областях, а также дальнейшие меры, направленные на развитие интегрированной и бесперебойно функционирующей региональной системы взаимосвязей в интересах устойчивого развития.

## **II. Торговые связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

### **A. Прогресс**

5. Несмотря на укрепление за последние два десятилетия торговых связей в Азиатско-Тихоокеанском регионе, связанные с внутрорегиональной торговлей издержки во многих субрегионах и странах, прежде всего в странах с особыми потребностями, продолжают оставаться слишком высокими. Связанные с торговлей совокупные издержки по основным странам Восточной и Северо-Восточной Азии (Китай, Республика Корея и Япония) сегодня составляют 62 процента, если исходить из тарифных эквивалентов; и этот показатель вот-вот сравняется с показателем по трем крупнейшим странам Европейского союза (42 процента) (см. таблицу).

6. И наоборот, в некоторых случаях связанные с торговлей издержки в других субрегионах по-прежнему более чем в три раза выше, чем торговые издержки в членах Европейского союза. Торговые издержки в субрегионах и в сравнении между ними свидетельствуют о том, что торговать основным странам Восточной и Северо-Восточной Азии и странам Юго-Восточной Азии со странами Северной и Центральной Азии, Южной и Юго-Западной Азии, а также тихоокеанскими островными развивающимися странами гораздо накладнее, чем между собой, или с неблизко расположенными развитыми странами.

7. Высокие издержки, связанные с внутрорегиональной торговлей, препятствуют участию Северной и Центральной Азии, Южной и Юго-Западной Азии, а также малым тихоокеанским островным странам в региональной торговле и функционировании производственных сетей. Объем внутрорегиональной торговли в регионе ЭСКАТО за истекшие два десятилетия заметно вырос, однако этот по-прежнему относится лишь к небольшому числу стран. На долю торговли между странами Восточной и Северо-Восточной Азии, а также странами Юго-Восточной Азии приходится свыше 72 процентов от такой внутрорегиональной торговли. Аналогичная тенденция наблюдается и в сфере внутрорегиональной инвестиционной деятельности.

8. Несмотря на то, что на торговые связи оказывает влияние действие географических и культурных факторов, данные исследований ЭСКАТО свидетельствуют о том, что приблизительно 80 процентов связанных с международной торговлей издержек можно снизить за счет реализации комплекса программных реформ, охватывающих торговлю, транспорт и, прежде всего, ИКТ<sup>1</sup>. Меры в области торговой политики, например, тарифы, нетарифные меры, упрощение процедур торговли и меры по обеспечению безбумажной торговли, а также нормативно-правовые ограничения, которые действуют в отношении торговли услугами, представляют собой важные компоненты такой стратегии и являются основными детерминантами развития торговых связей.

Таблица

**Внутри- и внешнерегиональные сводные торговые издержки в Азиатско-Тихоокеанском регионе**  
(в процентах)

	<i>АСЕАН-4</i>	<i>Восточная и Северо-Восточная Азия -3</i>	<i>Северная и Центральная Азия -4</i>	<i>Тихоокеанские островные развивающиеся страны</i>	<i>СААРК-4</i>	<i>Австралия и Новая Зеландия</i>	<i>Европейский союз-3</i>
<b>АСЕАН-4</b>	81 (2,6)						
<b>Восточная и Северо-Восточная Азия-3</b>	82 (-2,0)	62 (-3,4)					
<b>Северная и Центральная Азия -4</b>	369 (2,1)	182 (-9,1)	116 (-5,6)				
<b>Тихоокеанские островные развивающиеся страны</b>	198 (-8,7)	193 (-3,9)	448 (35,1)	158 (-5,7)			
<b>СААРК-4</b>	155 (0,2)	143 (-5,1)	336 (7,5)	357 (-4,7)	141 (5,2)		
<b>Австралия и Новая Зеландия</b>	108 (-1,3)	97 (-6,7)	361 (-4,9)	92 (-7,7)	155 (-8,5)	53 (-2,3)	
<b>Европейский Союз-3</b>	116 (-3,0)	93 (-5,1)	159 (-6,4)	215 (-7,2)	128 (-1,8)	116 (-3,3)	42 (-8,1)
<b>Соединенные Штаты Америки</b>	96	72	185	176	130	104	74

*Источник:* Расчеты ЭСКАТО, исходя из Базы данных о торговых издержках ЭСКАТО-Всемирного банка. См. <http://artnet.unescap.org/databases.html#first> (по состоянию на 30 июня 2017 года).

*Примечание:* Указанные торговые издержки представляют собой средние торговые издержки за период 2010-2015 годов и могут рассматриваться как тарифные эквиваленты. Изменения в средних торговых издержках в период 2004-2009 годов и 2010-2015 годов указаны в скобках.

*Сокращения:* АСЕАН-4: Индонезия, Малайзия, Таиланд и Филиппины; Восточная и Северо-Восточная Азия-3: Китай, Республика Корея и Япония; Европейский Союз-3: Германия, Франция и Великобритания; Северная и Центральная Азия-4: Грузия, Казахстан,

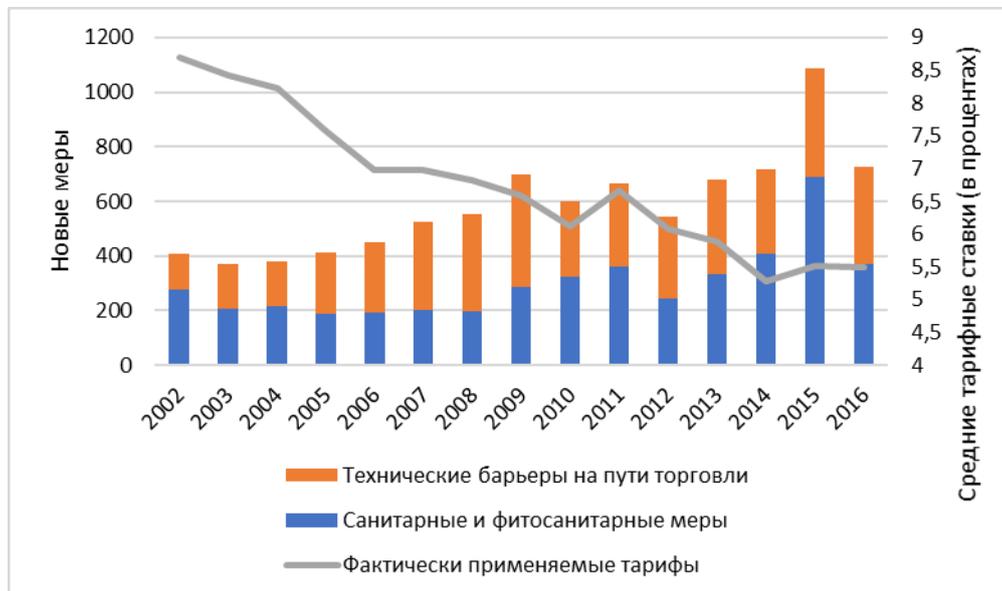
<sup>1</sup> См. E/ESCAP/CTI(5)/2 E/ESCAP/CTI(5)/2/Corr.1.

Кыргызстан и Российская Федерация; тихоокеанские островные развивающиеся страны: Папуа – Новая Гвинея и Фиджи; СААРК-4: Бангладеш, Индия, Пакистан и Шри-Ланка (со ссылкой на Ассоциацию регионального сотрудничества Южной Азии).

9. Регион добился заметного прогресса в снижении тарифных барьеров на пути торговли. Применяемые средние тарифные ставки в странах Азиатско-Тихоокеанского региона существенно снизились (диаграмма I). Тарифных сокращений удалось добиться благодаря односторонней либерализации, преференциальных торговых соглашений и либерализации в рамках Всемирной торговой организации (ВТО). Вместе с тем, тарифы по различным секторам весьма неодинаковы: применяемые средние тарифные ставки в отношении такой стратегической продукции, как сельскохозяйственная продукция, по-прежнему выше, чем в отношении промышленных товаров.

Диаграмма I

**Фактически применяемые тарифы и недавно принятые санитарные и фитосанитарные меры, а также технические барьеры на пути торговли с разбивкой по странам Азиатско-Тихоокеанского региона, 2002-2016 годы**

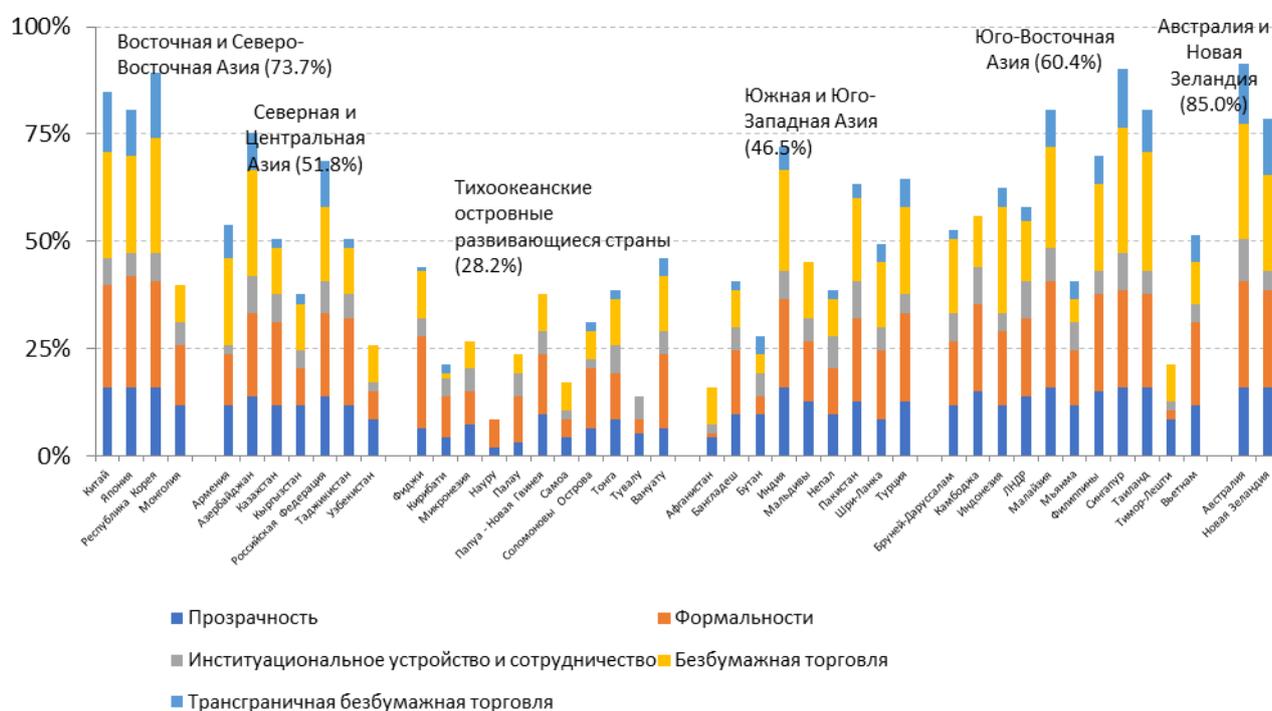


*Источник:* Расчеты ЭСКАТО, исходя из Базы данных системы *World Integrated Trade Solution database* Всемирного банка, см. <http://wits.worldbank.org/> (по состоянию на 31 июля 2017 года); и *Integrated Trade Intelligence Portal (I-TIP) database* ВТО (по состоянию на 8 февраля 2018 года).

10. Тарифы снизились, а нетарифные меры стали применяться все чаще. Нетарифные меры охватывают широкий круг положений, которые могут сказаться на ценах, качестве и характеристике товаров во внешнеторговом обороте. Технические нетарифные меры, например, стандарты маркировки продукции, а также санитарные и фитосанитарные меры, которые охватывают положения в отношении здоровья растений и животных, получили наиболее широкое распространение из-за числа всех нетарифных мер. В период 2002-2016 годов наблюдалось заметное увеличение числа новых нетарифных мер, применяемых странами Азиатско-Тихоокеанского региона (диаграмма I). Все более частое применение нетарифных мер может отчасти объяснить, почему несмотря на снижение тарифов, а также постепенное снижение расходов, связанных с перевозкой и транспортировкой, торговые издержки стран Азиатско-Тихоокеанского региона, как отмечалось выше, остаются высокими.

11. Упрощение процедур торговли или упрощение и согласование таможенных и торговых процедур играет конструктивную роль в снижении торговых издержек и развитии беспрепятственно функционирующей системы взаимосвязей в регионе. Средний показатель темпов осуществления мер по упрощению процедур торговли и мер по обеспечению безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе вырос с 46,5 процента в 2015 году до 50,4 процента в 2017 году. Темпы осуществления в различных странах и субрегионах далеко неодинаковы, равно как и неодинаковы они по различным видам мер по упрощению процедур торговли (диаграмма II). К примеру, во многих странах по-прежнему только лишь экспериментируют с реализацией мер в области трансграничной безбумажной торговли, которые нацелены на обеспечение беспрепятственного потока информации между заинтересованными сторонами в рамках той или иной международной производственной-сбытовой сети.

Диаграмма II  
**Осуществление мер по упрощению процедур торговли в 44 странах Азиатско-Тихоокеанского региона в целом, 2017 год**



Источник: United Nations, “Trade facilitation and paperless trade implementation in Asia and the Pacific: regional report 2017”. См. [www.unescap.org/resources/trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-asia-and-pacific-regional-report](http://www.unescap.org/resources/trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-asia-and-pacific-regional-report).

12. Торговля услугами также сказывается на развитии системы региональных взаимосвязей, поскольку торговые издержки в значительной степени обусловлены наличием недорогостоящих и эффективных услуг, связанных с торговлей, таких как услуги в области перевозки и доставки. Эти услуги играют решающую роль в обеспечении более открытой торговли, поскольку, например, предприятия малого и среднего бизнеса нередко полностью зависят от предоставляющих услуги в области логистики третьих сторон. Вместе с тем, торговля услугами в Азиатско-Тихоокеанском регионе по-прежнему очень ограничена, и самые жесткие ограничения на торговлю услугами действуют в среднем в таких пяти областях,

как железнодорожные перевозки, воздушные перевозки и курьерские службы<sup>2</sup>. Важно отметить, что различные уровни ограничений, действующие в различных странах и секторах, свидетельствуют о различных нормативно-правовых требованиях, что может также стать причиной увеличения издержек, связанных с трансграничной торговлей.

13. Правительства стран и территорий в Азиатско-Тихоокеанском регионе, как правило, очень активно используют торговые соглашения в целях содействия развитию торговых связей со странами из региона и со странами, расположенными за его пределами. Регион занимает одно из первых мест по количеству заключаемых в мире соглашений. Из 274 фактически действующих соглашений о преференциальной торговле в мире 170 (66 процентов) имеют отношение к странам Азиатско-Тихоокеанского региона. Свыше 80 процентов преференциальных торговых соглашений носят внутрорегиональный характер и сегодня охватывают свыше 72 процентов внутрорегиональной торговли.

## **В. Задачи**

14. Поскольку сегодня на долю тарифов приходится менее 10 процентов от всех торговых издержек, развитие торговых связей будет способствовать снижению прочего рода издержек. Одной из основных задач по-прежнему является разработка и обеспечение применения таких нетарифных мер, которые не будут необоснованно сказываться на развитии в регионе торговых связей. Нетарифные меры, как правило, носят менее транспарентный характер, а поэтому следить за ними труднее, чем за тарифами. Они могут сделать торговлю менее открытой, поскольку предприятия малого и среднего бизнеса, как правило, обладают меньшими возможностями в соблюдении связанных с нетарифными мерами требованиями, чем крупные компании. В то же время нетарифные меры призваны сыграть определенную роль в процессе устойчивого развития; к примеру, их можно использовать для гарантии того, что товары во внешнеторговом обороте отвечают социальным и экологическим нормам, соответствующим целям в области устойчивого развития.

15. Упрощение и компьютеризация торговых процедур для того, чтобы сделать импорт, экспорт и транзит более транспарентным и открытым, представляет собой еще одну важную задачу, поскольку это требует решения структурных проблем в развивающихся странах региона, включая ограниченный кадровый потенциал и неудовлетворительное сотрудничество на национальном уровне между государственными учреждениями и частным сектором. Развитие беспрепятственно функционирующей системы торговых связей также предполагает, что в процессе развития систем «единого окна» и других систем безбумажной торговли правительствам необходимо не ограничиваться национальными рамками мышления, а вести поиск путей создания условий для электронного обмена данными и документацией с соответствующими заинтересованными сторонами в являющимися торговыми партнерами странах.

16. Сегодня все большее признание получает важное значение услуг для совершенствования системы связей, однако можно ожидать, что процесс либерализации торговли услугами будет продолжать оставаться особенно проблематичным. Открытие рынка услуг, связанное с важными последствиями для национальной суверенной политики регулирования, и ответственность за регулирование деятельности в таких различных областях услуг, как финансовые услуги, транспортные услуги или услуги в области ИКТ, лежит на различных государственных учреждениях. Кроме того, недостаток статистических знаний

---

<sup>2</sup> *Services and Global Value Chains: the Asia-Pacific Reality* (Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под No. E.18.II.F.11).

об услугах в развивающихся странах означает, что оценка торговых трений, возникающих в результате реализации политики в сфере услуг, не говоря уже об оценке социальных и экологических последствиях процесса либерализации торговли услугами, связаны с трудностями.

17. И наконец, все более широкое распространение двусторонних региональных торговых соглашений в регионе также порождает трудности в процессе развития бесперебойно функционирующей системы региональных взаимосвязей. Различные правила происхождения, прописанные в торговых соглашениях, ставят торговую и инвестиционную деятельность в сложные условия. К примеру, даже в случае соглашений АСЕАН+1 действуют 22 различных вида правил происхождения, а общий свод правил распространяется лишь на 30 процентов тарифных позиций. Высокие издержки, связанные с обеспечением соблюдения правил происхождения, могут превысить экономию, связанную с тарифными льготами, предоставляемыми в рамках того или иного соглашения, прежде всего в случае предприятий малого и среднего бизнеса в развивающихся странах региона.

### **С. Дальнейшие меры**

18. С учетом важного значения нетарифных мер как в качестве новых торговых барьеров, так и инструментов устойчивого развития, региональные эффективные методы применительно к нетарифным мерам следует разрабатывать с учетом существующих международных норм и соглашений. Первым шагом станет сбор данных о существующих нетарифных мерах, а также проведение сравнительного анализа и оценки их последствий на базе общей методологии.

19. Сотрудничество в сфере упрощения процедур цифровой торговли открывает широкие возможности для снижения торговых издержек и увеличения объемов торговли в регионе. Благодаря безбумажной торговле и эффективному электронному обмену торговыми данными и документацией Рамочное соглашение об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе не только дополнит Соглашение об упрощении процедур торговли ВТО, но и послужит для государств – членов ЭСКАТО уникальной платформой для реализации своего потенциала.

20. Кроме того, следует активно заниматься вопросами устранения и упорядочения обременительных нормативно-правовых положений. Повышение прозрачности процесса регулирования нередко представляет собой первый и самый легкий шаг на пути к снижению издержек, связанных с соблюдением нормативно-правовых положений. Устранение нормативно-правовых положений, которые препятствуют развитию более эффективной конкуренции, станет одним из важных шагов на пути снижения издержек и повышения эффективности инфраструктурных услуг.

21. Следует консолидировать существующий запутанный клубок соглашений, либо по крайней мере согласовать подходы к правилам происхождения. Государства – члены ЭСКАТО могли бы сотрудничать в разработке простого единого свода правил, которые носят транспарентный характер и не представляют трудностей с обеспечением их соблюдения. Вместе с тем, достичь консенсуса в отношении единого подхода – одна из задач, стоящих перед участниками переговоров.

### Ш. Транспортные сообщения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

#### А. Прогресс

22. На протяжении последних нескольких лет государства – члены ЭСКАТО предпринимают последовательные усилия по развитию бесперебойно функционирующей сети транспортных сообщений. Что касается транспортной инфраструктуры, то недавно предпринятые инициативы по развитию автомобильных и железнодорожных сетей осуществляются при все большем понимании необходимости их расширения на территории сопредельных стран. Индекс продуктивности логистики Всемирного банка говорит о том, что в период 2007-2016 годов эффективность функционирования транспортно-логистической системы в регионе ЭСКАТО возросла в среднем на 7 процентов. Этот показатель по не имеющим выхода к морю развивающимся странам был еще выше: за этот период по индексу продуктивности логистики он вырос на 17 процентов.

23. В соответствии с условиями Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог юридически закрепленные сети были приняты в качестве двух скоординированных планов развития сети маршрутов автомобильных и железных дорог международного значения в Азии, а также между Азией и сопредельными субрегионами в целях содействия региональной экономической интеграции. Сеть автомобильных дорог Азии сегодня включает в себя 143 000 км автомобильных дорог в 32 странах; и страны-члены предпринимают немалые усилия по повышению качества дорожной инфраструктуры, результатом чего стало увеличение числа дорог, отвечающих более высоким стандартам. К примеру, на долю дорог первичного класса сегодня приходится 11,8 процента сети (в 2008 году этот показатель составлял 9 процентов), доля дорог класса I в 2017 году составляла 21 процент (для сравнения в 2008 году этот показатель составлял 17,9 процентов). Сеть Трансазиатских железных дорог в своей нынешней конфигурации включает в себя 118 000 существующих или запланированных железнодорожных сетей в 27 странах. Из общей протяженности в 12 400 км (10,5 процента) – это протяженность отсутствующих звеньев сети. Развитие сетей во многих странах предусмотрено в национальных планах или стратегиях.

24. Рабочая группа по сети Азиатских автомобильных дорог и Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог учреждены в качестве руководящих платформ, на которых директивные органы стран и территорий региона могут обсуждать вопросы и координировать стратегии, содействующие развитию соответствующих сетей, включая поиск новых решений, согласование будущего развития транспортных сетей с осуществлением целей в области устойчивого развития. Недавний пример достигнутого прогресса в этом направлении приводится в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, что служит для государств-членов ориентиром применительно к нормам проектирования, обеспечению дорожной инфраструктурной безопасности на сети Азиатских автомобильных дорог; а это, таким образом, содействует снижению числа смертельных случаев и увечий вследствие дорожно-транспортных происшествий.

25. Инициативам по развитию транспортной инфраструктуры необходимо содействовать с помощью мер по упрощению процедур торговли и перевозок. В связи с этим секретариат оказывает странам-членам помощь в разработке и осуществлении новых соглашений об упрощении процедур торговли. В числе инициатив, содействующих автомобильным перевозкам, можно, в частности, отметить подписание в декабре 2016 года Межправительственного соглашения о

международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог Китая, Монголии и Российской Федерации, которое призвано открыть большее число участков сети Азиатских автомобильных дорог для международных автомобильных перевозок. До этого, в июне 2015 года, страны Южной Азии, а именно: Бангладеш, Бутан, Индия и Непал, подписали Соглашение об автотранспортных средствах для обеспечения беспрепятственного движения транспортных средств между этими странами, и в настоящее время они предпринимают шаги, направленные на ратификацию и осуществление Соглашения.

26. Межправительственное соглашение государств – членов Шанхайской организации сотрудничества об упрощении процедур международных автомобильных перевозок было подписано в 2014 году и вступило в силу в январе 2017 года. В мае 2017 года был учрежден Совместный комитет Соглашения, который является одним из органов по координации его осуществления. Это Соглашение будет в немалой степени способствовать развитию сети региональных и субрегиональных сообщений и интеграции между Китаем, Российской Федерации и странами Центральной Азии. Кроме того, в настоящее время осуществляется множество соглашений по упрощению процедур перевозок с участием стран Юго-Восточной Азии, и, как ожидается, эти страны увеличат число контрольно-пропускных пунктов в местах пересечения границ в интересах международных перевозок.

27. Что касается международных железнодорожных перевозок, то важным событием за последние несколько лет стал стремительный рост объема железнодорожных перевозок между Азией и Европой. Количество регулярно осуществляемых рейсов увеличилось с двух в 2012 году до почти 39 в 2016 году. По состоянию на 2016 год между двумя континентами курсировало приблизительно 2 000 товарных составов. Согласно данным «Global Times»<sup>3</sup>, количество рейсов товарных составов между Китаем и Европой увеличилось с 17 в 2011 году до 1 702 в 2016 году, т.е. за шесть лет количество возросло в 100 раз. Благодаря развитию промышленного производства в западной части Китая, конкурентоспособными являются не только Транссибирская магистраль, но и другие маршруты, проходящие через Центральную Азию. В целях задействования транзитного потенциала между Азией и Европой большая часть стран в Центральной Азии и их соседи предпринимают усилия по совершенствованию своих железнодорожных перевозок; и в настоящее время осуществляется множество проектов в целях налаживания железнодорожного транспортного сообщения между Азией и Европой через Центральную Азию и южную часть Кавказа.

28. Развитие «сухих портов» в регионе имеет решающее значение для стимулирования перехода в использовании от автомобильного к железнодорожному транспорту. В целях содействия странам-членам в этих усилиях секретариат поддержал Межправительственное соглашение о «сухих портах», которое вступило в силу в апреле 2016 года. Вместе с действующими международными соглашениями по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог это соглашение придаст новый импульс скоординированному развитию «сухих портов» международного значения. Страны – члены ЭСКАТО обозначили в общей сложности 240 «сухих портов», подпадающих под действие Соглашения, включая 153 существующих «сухих порта» и 87, которые планируются создать.

<sup>3</sup> [www.globaltimes.cn/content/1046043.shtml](http://www.globaltimes.cn/content/1046043.shtml).

## В. Задачи

29. Несмотря на наблюдающийся в последние два десятилетия стабильный прогресс, региону многое еще предстоит сделать в реализации концепции развития бесперебойно функционирующей сети региональных автомобильных и железнодорожных сообщений по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог.

30. Что касается сети Азиатских автомобильных дорог, то следует отметить, что значительное число дорог не отвечает минимуму обязательных требованиям. Кроме того, в слишком многих случаях различные стандарты применяются к единому маршруту Азиатских автомобильных дорог с той и другой стороны границы между сопредельными странами. Это препятствует развитию международных трансграничных автомобильных перевозок, поскольку транспортные компании рассматривают неудовлетворительную инфраструктуру как угрозу получения увечий водителями и нанесения ущерба транспортным средствам.

31. Кроме того, в рамках сети Трансазиатских железных дорог по-прежнему отсутствует множество звеньев. Отсутствие сетей железнодорожных межстрановых сообщений особенно ощущается в Юго-Восточной Азии, включая ее сообщение с другими субрегионами, на долю которой приходится 42 процента отсутствующих звеньев в рамках Трансазиатских железных дорог.

32. Применяемый в регионе фрагментарный подход, прежде всего, к действующей сети транспортных сообщений, является причиной медленного прогресса и отсутствия необходимых успехов в повышении эффективности перевозок. Тем временем, спрос на перевозки в регионе в последние два десятилетия растет стремительно вследствие высоких темпов экономического роста во многих странах – это тенденция, которая, по всей видимости, сохранится. Такое происходит на фоне проявления негативных последствий изменения климата, а поэтому роль, которую автомобильный транспорт играет в ухудшении этого положения, стала вызывать озабоченность как на национальном, так и на международном уровнях.

33. Сектор логистики во многих странах – членах ЭСКАТО сталкивается с трудностями, связанными с низкой эффективностью и высокими издержками. Низкий кадровый потенциал в этом секторе представляет собой одно из основных препятствий на пути развития эффективно и действенно функционирующих систем логистики в регионе. Логистические компании в некоторых странах лишены должного доступа к качественным учебным программам. Кроме того, стандарты учебных программ в различных странах очень отличаются друг от друга.

34. Осуществление Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года может как открыть перед транспортным сектором благоприятные возможности, так и стать для него проблемой. Собственно говоря, транспортный сектор является одним из основных движителей экономического развития и создания дополнительных рабочих мест, однако он по-прежнему лидирует по выбросам парниковых газов и является одним из потребителей ископаемых видов топлива. Эти трудности еще более непреодолимы для региона, в котором отмечаются высокие уровни рождаемости и увеличение численности все более состоятельного среднего класса с растущей покупательной способностью, что является причиной увеличения спроса на потребительские товары, прежде всего, частные транспортные средства.

## С. Дальнейшие меры

35. Конференция министров по транспорту, которая проводилась в Москве в декабре 2016 года, вновь подчеркнула важное значение комплексных интермодальных транспортных систем для развития сети устойчивых транспортных сообщений в регионе. Она приняла Региональную программу действий по развитию системы устойчивых транспортных сообщений в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), которая была утверждена Комиссией в мае 2017 года на основании резолюции 73/4. В числе непосредственных задач, сформулированных в Региональной программе действий, можно отметить расширение сети региональных сообщений на основе непрерывающегося развития и модернизации транспортно-инфраструктурных сетей, создание и введение в эксплуатацию комплексных интермодальных транспортных систем путем более эффективного использования имеющегося потенциала инфраструктуры.

36. Для того чтобы грузоотправители регулярно обращались к услугам железных дорог, крайне важно повысить надежность и предсказуемость перевозок товарными составами. С этой целью необходимо оптимизировать процедуры пересечения границ железнодорожными составами в целях сокращения числа простоев. Развитию международных железнодорожных перевозок в регионе могла бы также содействовать разработка общего минимума технических стандартов применительно к трансграничным железнодорожным перевозкам в важнейших областях.

37. Для повышения эффективности функционирования транспортных сетей крайне необходимо обеспечить бесперебойность функционирования систем, предусматривающих комплексное использование автомобильных, железнодорожных, морских и воздушных перевозок. Это требует наличия связей между различными модальными инфраструктурами, а также информационного обмена. В числе таких объектов можно, в частности, отметить интермодальные терминалы или «сухие порты» для грузовых перевозок и перевалочные пункты или станции, центры смешанных перевозок и Мобильность в качестве услуги, которая содействует пассажирским перевозкам. Упорядоченные правила и положения применительно к «сухим портам» будут в немалой степени способствовать повышению эффективности транспортных и транзитных коридоров в деле стимулирования регионального сотрудничества и закладки основ для устойчивого развития между странами.

38. Планирование и разработка соглашения об упрощении процедур применительно к эффективно функционирующим транспортным транзитным коридорам может помочь решить некоторые из этих задач. Связь между транспортными и транзитными коридорами и устойчивым развитием была подчеркнута в резолюции 69/213 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 2014 года. Поскольку большая часть объема международных грузовых перевозок приходится на хорошо известные маршруты, то, возможно, целесообразно собрать все заинтересованные стороны для того, чтобы согласовать упрощенные процедуры, которые будут действовать в отдельных транспортных и транзитных коридорах. Для эффективной эксплуатации комплексных интермодальных перевозок необходимо и далее совершенствовать транспортно-логистические системы, например, путем повышения потенциала логистических компаний и создания логистических информационных систем, которые будут способствовать повышению эффективности функционирования логистики и снижению связанных с этим расходов.

39. Кроме того, в настоящее время по просьбе государств-членов секретариат проводит оценку преимуществ внедрения новых технологий, таких как умные транспортные системы для региона. Эти системы включают в себя системы эксплуатации транспорта, управления им и его планирования, сочетая при этом современные виды технологий на базе новых возможностей, которые открываются в сфере ИКТ. Развитие умных транспортных систем создает условия для совершенствования управления движением, обеспечения более бесперебойных перевозок и повышения уровня безопасности и надежности, что ведет к развитию экологически более чистых, надежных и эффективных транспортных систем, эксплуатируемых на новаторской основе. Вместе с тем, число программных задач может возрасти вследствие стремительности перемен. А поэтому крайне важно учитывать необходимость развития умных транспортных систем еще на ранних процессах планирования развития бесперебойно функционирующей системы транспортных сообщений в целях задействования его потенциала в интересах достижения таких целей в области устойчивого развития, как сокращение энергопотребления и уровня экологического загрязнения вследствие использования автомобильного транспорта, а также повышения безопасности дорожного движения и надежности.

#### **IV. Подключение к информационно-коммуникационным технологиям в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

##### **A. Прогресс**

40. В Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом наблюдается немалый прогресс в обеспечении доступа к стационарной и мобильной системам широкополосной связи. По сравнению с другими регионами, в 2016 году большая часть из всего числа существующих в мире абонентов стационарных систем широкополосной связи приходилось на Азиатско-Тихоокеанский регион (56,6 процента)<sup>4</sup>, за которым следовала Европа (20,3 процента) и Северная Америка (13,0 процентов). Число абонентов систем широкополосной связи на 100 жителей в государствах – членах ЭСКАТО (11,6 процента) по-прежнему меньше, чем в Северной Америке (32,9 процента) и Европе (31,1 процента), однако этот показатель несколько ниже, чем в среднем по миру (12,5 процента), и несколько выше, чем в Латинской Америке и Карибском бассейне (11,2 процента).

41. Если анализировать данные по субрегионам, то в 2016 году среднее число абонентов стационарных систем широкополосной связи на 100 жителей было самым высоким в Восточной и Северо-Восточной Азии (24). Когда рост числа абонентов стационарных систем широкополосной связи сравнивался со временем с разбивкой по субрегионам, то в Северной и Центральной Азии отмечались самые высокие показатели роста (в период 2007-2016 годов пятикратный рост), причем этот процесс стимулировался высокой динамикой, которая отмечалась в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Российской Федерации. В числе других субрегионов, где отмечаются высокие темпы роста, можно, в частности, отметить Южную и Юго-Западную Азию (четырёхкратный рост) и Юго-Восточную Азию (трехкратный рост).

42. Вместе с тем, в 18 государствах-членах<sup>5</sup> в среднем менее двух процентов населения в 2016 году являлась абонентами стационарных систем широкополосной связи. Этот показатель, начиная с 2015 года, не менялся,

<sup>4</sup> Начиная в 2015 года увеличение на 6 процентных пункта.

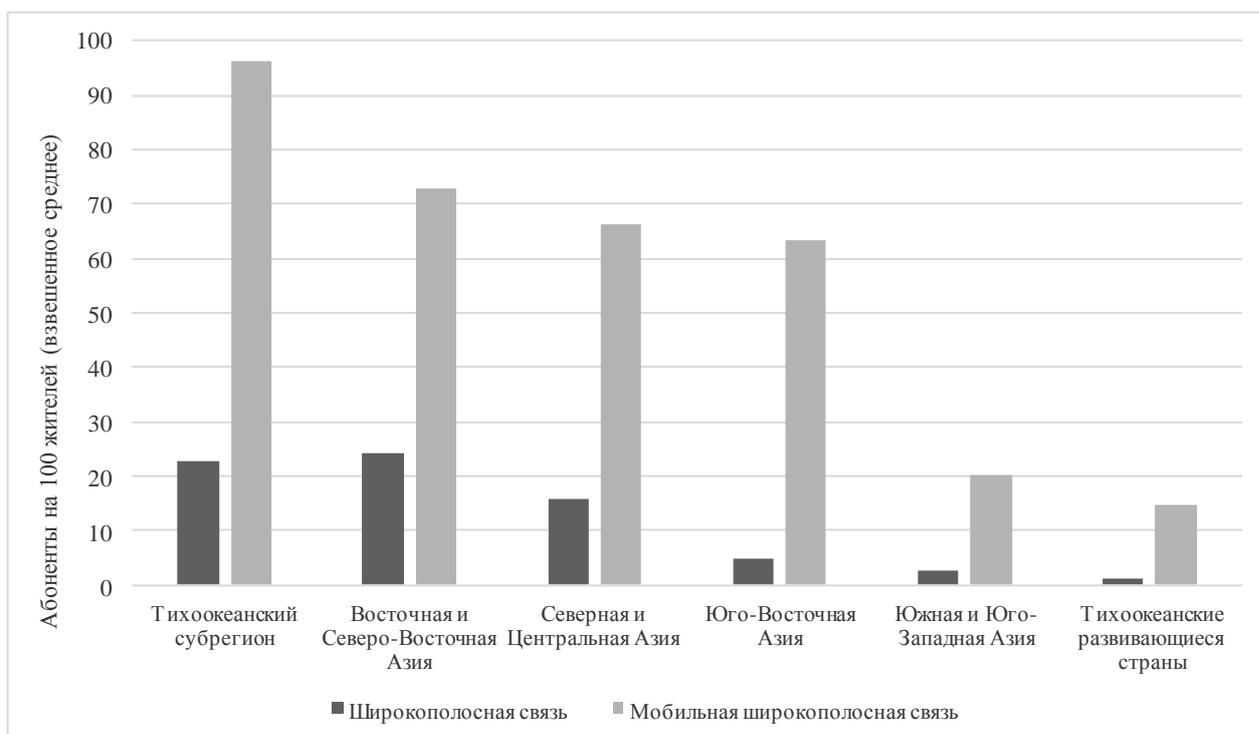
<sup>5</sup> Полный перечень стран см. ESCAP, “Artificial Intelligence and Broadband Divide: State of ICT Connectivity in Asia and the Pacific – 2017” (Bangkok, 2017). См. [www.unescap.org/sites/default/files/publication\\_StateofICT2017.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/publication_StateofICT2017.pdf).

а поэтому разрыв между стремительно растущими странами и остальными странами только увеличился. Большая часть из 18 стран – это страны с особыми потребностями (наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства), которые требуют к себе неотложного внимания в целях расширения доступа к стационарным системам широкополосной связи.

43. Сегодня абоненты мобильных систем широкополосной связи встречаются гораздо чаще и их больше по сравнению с абонентами стационарных систем широкополосной связи (диаграмма III). В 2016 году почти половина из 4,4 млрд. человек в государствах – членах ЭСКАТО являлись абонентами мобильных систем широкополосной связи. По сравнению с другими регионами показатель числа абонентов мобильных систем широкополосной связи на 100 жителей в Азиатско-Тихоокеанском регионе (49) был ниже, чем в Северной Америке (115), Европе (77) и в среднем по остальным странам мира (52).

Диаграмма III

**Абоненты систем широкополосной связи на 100 жителей с разбивкой по субрегионам, 2016 год**



*Источник:* Подготовлено ЭСКАТО на базе данных Международного союза электросвязи (МСЭ), World Telecommunication/ICT Indicators database 2017 (21st Edition/December 2017). См. [www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/publications/wtid.aspx](http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/publications/wtid.aspx) (по состоянию на 17 февраля 2018 года)

*Примечание:* К тихоокеанским развивающимся странам не относятся Австралия и Новая Зеландия.

44. Если анализировать данные с разбивкой по субрегионам, то в 2016 году средние показатели числа абонентов мобильных систем широкополосной связи были самыми высокими в Тихоокеанском субрегионе (за счет Австралии и Новой Зеландии), за которым следовала Восточная и Северо-Восточная Азия (за счет Республики Корея и Японии). В Южной и Юго-Западной Азии, а также развивающихся странах Тихоокеанского субрегиона (за исключением Австралии и

Новой Зеландии) отмечался самый низкий средний показатель числа абонентов мобильных систем широкополосной связи на 100 жителей, хотя после 2010 года и в том, и в другом субрегионе отмечается немалый прогресс в этом отношении.

## В. Задачи

45. Задача подсоединения отдаленных и сельских районов к системам широкополосной связи всегда стояла перед регионом. Отдаленные сельские районы нередко остаются не подключенными в силу того, что частные компании не считают их привлекательными с коммерческой точки зрения. Как правило, инвестиции частного сектора в инфраструктуру ИКТ направляются в города, которые более густо населены, а поэтому более прибыльны. Обеспечение всеобщего доступа и фонд обслуживания<sup>6</sup> являются одним из традиционных механизмов финансирования, которые используются для малозаселенных сельских районов, где ни плотное заселение, ни капитал телекоммуникационных компаний не могут оправдать инвестиций частного сектора в развитие инфраструктуры. Вместе с тем, данные одного из исследований ЭСКАТО свидетельствуют о том, что в большинстве случаев эти фонды не оправдали возлагаемых на них надежд, заключающихся в расширении охвата широкополосной связью сельских и отдаленных районов<sup>7</sup>. Это может быть обусловлено слабостью структуры и характером фондов, которые создают трудности для своевременного осуществления проектов. В этом исследовании упоминаются также и успехи в этом отношении.

46. Опасность бедствий является одним из основных препятствий на пути расширения сетей широкополосной связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе. К примеру, некоторые районы Центральной Азии часто подвергаются угрозе разного рода природных опасных явлений, а поэтому повышение надежности инфраструктуры ИКТ рассматривается в качестве одной из императив развития. В период 2000-2015 годов в субрегионе Специальной программы для экономик Центральной Азии в результате 210 бедствий погибло 10 639 человек, а пострадало свыше 16 млн. человек. Паводки – это наиболее частые бедствия, за которыми следуют землетрясения и оползни, от которых могут пострадать сети и объекты ИКТ. В период 2000-2016 годов в Тихоокеанском субрегионе произошло 225 стихийных бедствий<sup>8</sup>, в результате которых погибло 1 752 человека, пострадало 4,7 млн. человек, а ущерб составил почти 50 млрд. долл. США (в долл. США за 2005 год)<sup>9</sup>. Инфраструктура ИКТ постоянно подвергается ударам стихии, что весьма негативно сказывается на способностях провайдеров обслуживать имеющихся и новых клиентов. В результате циклона

<sup>6</sup> Такие фонды учреждаются правительствами, и определенный процент валовой или чистой ежегодной выручки телекоммуникационных компаний взимается для финансирования инфраструктурных проектов в области ИКТ. В некоторых странах это приобретает форму взимания ежегодной регулятивной платы. В числе других источников финансирования можно, в частности, отметить, взносы международных финансовых учреждений, например, Всемирного банка, а также лицензионные сборы. В некоторых случаях взносы непосредственно поступают из государственного бюджета. Более подробно см. ESCAP, “The impact of universal service funds on fixed-broadband deployment and internet adoption in Asia and the Pacific”, Asia-Pacific Information Superhighway Working Paper Series (Bangkok, 2017). См. [www.unescap.org/sites/default/files/Universal%20Access%20and%20Service%20Funds.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Universal%20Access%20and%20Service%20Funds.pdf).

<sup>7</sup> ESCAP, “The impact of universal service funds on fixed-broadband deployment and internet adoption in Asia and the Pacific”, Asia-Pacific Information Superhighway Working Paper Series (Bangkok, 2017). См. [www.unescap.org/resources/impact-universal-service-funds-fixed-broadband-deployment-and-internet-adoption-asia-and](http://www.unescap.org/resources/impact-universal-service-funds-fixed-broadband-deployment-and-internet-adoption-asia-and).

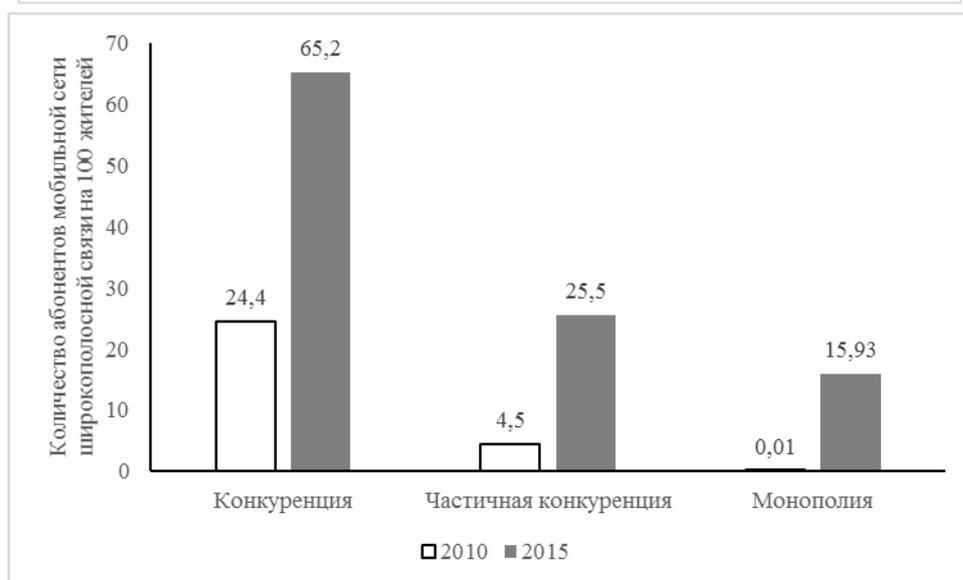
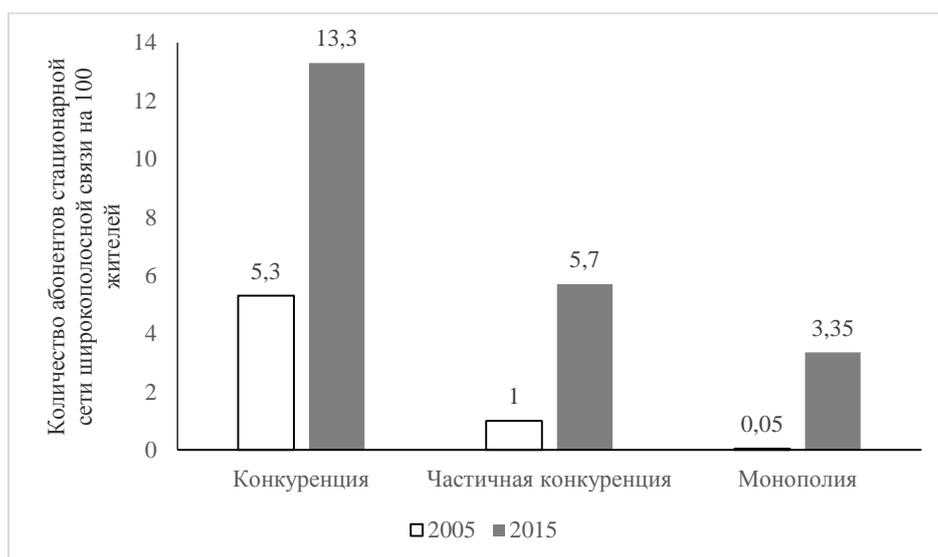
<sup>8</sup> В числе видов бедствий можно отметить, в частности, засухи, землетрясения, экстремальные температуры, паводки, оползни, перемещение больших объемов воздуха (сухого), ураганы, вулканическая деятельность и лесные пожары.

<sup>9</sup> Centre for Research on the Epidemiology of Disasters, EM-DAT: The International Disaster Database. См. <http://emdat.be> (по состоянию на 14 марта 2017 года).

Уинстон общий объем ущерба сектору коммуникаций на Фиджи составил, согласно оценкам, приблизительно 24 млн. долл. США<sup>10</sup>.

#### Диаграмма IV

#### Политика стимулирования конкурентной борьбы, международные шлюзы и доступ к сетям широкополосной связи в отдельных странах



*Источник:* Расчеты ЭСКАТО, исходя из World Bank, The Little Data Book on Information and Communication Technology 2017 (Washington, D.C., 2017). См. <http://documents.worldbank.org/curated/en/606191484194306157/The-little-data-book-on-information-and-communication-technology-2017>.

*Примечания:* Страны отбирались, исходя из двух условий: 1) были включены только страны, по которым имеются данные за каждый год; и 2) для расширения рамок наблюдений были включены все страны, которые продолжали проводить аналогичную рыночную политику (конкуренция, частичная конкуренция и монополия) за каждый год. В силу ограниченности данных по абонентам стационарных сетей широкополосной связи (2005 и 2015 годы) и абонентам мобильных сетей широкополосной связи (2010 и 2015 годы) использовались разные годы. Страновой охват: 34 страны и территории Азиатско-Тихоокеанского региона (включая 16 стран ЭСКАТО, которые стимулировали конкуренцию или частичную конкуренцию).

<sup>10</sup> Включая потерю заработка вследствие перебоев в работе.

47. Установлено, что отсутствие доступа к надежному и недорогостоящему электроснабжению в тихоокеанских островных странах и территориях препятствует развертыванию систем широкополосной связи. Выявлена позитивная и статистически значимая связь между доступом к электроснабжению (потребление электроэнергии) и развертыванием стационарных сетей широкополосной связи. Стратегическая задача, касающаяся развития сетей широкополосной связи заключается в обеспечении того, чтобы другая вспомогательная инфраструктура, прежде всего энергосистема, обладала такой мощностью энергогенерации, которой бы хватило для удовлетворения растущего спроса в процессе расширения сети широкополосной связи.

48. Отсутствие в сфере ИКТ стратегий, содействующих инвестированию, препятствует развертыванию систем широкополосной связи в странах – членах ЭСКАТО. С учетом имеющихся данных по 16 странам ЭСКАТО, которые проводят политику, стимулирующую конкуренцию в контексте международных шлюзов, в ходе проведенного ЭСКАТО исследования<sup>11</sup> выяснилось, что в числе стран, стоящих на самом высоком уровне развития сетей широкополосной связи были страны, которые стимулировали конкуренцию в контексте международных шлюзов (диаграмма IV). Аналогичные результаты были получены в случае стимулирования конкуренции в контексте мобильной телефонной связи в тихоокеанских островных странах или территориях.

### **С. Дальнейшие меры**

49. Инвестирование в инфраструктуру, стимулирующую предложение, имеет решающее значение, однако этого явно недостаточно для содействия развитию надежной и недорогостоящей сети широкополосной связи в регионе, а поэтому ЭСКАТО считает одной из первоочередных задач осуществление Азиатско-тихоокеанской инициативы по созданию информационной супермагистрали, которая призвана распространить бесперебойно функционирующую инфраструктуру широкополосной связи на весь Азиатско-Тихоокеанский регион.

50. Кроме того, эффективные механизмы финансирования инфраструктуры ИКТ имеет решающее значение для привлечения инвестиций в развитие системы широкополосной связи в районах, которые на сегодня относятся к категории невыгодных с коммерческой точки зрения. Дальнейшие детальные анализы эффективности всеобщего доступа и фондов обслуживания и других механизмов трансграничного финансирования в области ИКТ могут стимулировать программные обсуждения и региональный диалог в будущем.

51. Передовые методы и стратегии обеспечения надежности электронных сетей также требуется изучить и обеспечить их обмен между государствами – членами ЭСКАТО в целях содействия развитию надежной инфраструктуры ИКТ в интересах снижения риска бедствий. Инвестиции с учетом риска бедствий также содействуют осуществлению Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015-2030 годы и достижению связанных с обеспечением надежности целей в области устойчивого развития.

52. И наконец, следует подумать о возможности более тесного программного взаимодействия между сектором ИКТ и сектором энергетики в целях содействия обеспечению недорогостоящих и надежных источников электроснабжения для развития сети связи на базе ИКТ. С учетом примеров совместной трансграничной прокладки оптоволоконных кабелей вдоль пассивной

---

<sup>11</sup> ESCAP, “Effect of open international gateways on the broadband connectivity market”, IDD Working Papers (Bangkok, 2017). См. [www.unescap.org/resources/effect-open-international-gateways-broadband-connectivity-market](http://www.unescap.org/resources/effect-open-international-gateways-broadband-connectivity-market).

инфраструктуры, например, трубопроводы, линии электропередач, шоссейные дороги и железнодорожные линии в Азиатско-Тихоокеанском регионе и за его пределами, следует изучить пути масштабирования таких инициатив. К тому же, следует повышать эффективность сотрудничества с различными социально-экономическими секторами в интересах развития предпринимательства, создания рабочих мест, природоохранной деятельности, здравоохранения, образования и электронного управления в интересах стимулирования взаимодействия между инфраструктурой в области ИКТ и такими отраслевыми областями применения, как «умные» энергосистемы, «умные» транспортные системы и электронная торговля, включая безбумажную торговлю и электронные банковские услуги.

## **V. Энергосвязи**

### **A. Прогресс**

53. Азиатско-тихоокеанский уже потребляет почти половину от всех энергоносителей в мире, а спрос на их, прежде всего, спрос на электричество продолжает расти. Сектор электроснабжения обладает потенциальными возможностями для того, чтобы стать основой содействия переходу государств-членов к устойчивому развитию на основе эффективного использования энергоресурсов, оптимизации региональной инвестиционной деятельности и расширения масштабов применения возобновляемых источников энергии. Развитие в регионе связей в секторе электроэнергетики может расширить возможности региона в деле удовлетворения его спроса на энергоносители, содействуя при этом учету в планировании сектора энергетики трех аспектов устойчивого развития. Существующие и запланированные двусторонние объекты по налаживанию трансграничных энергосвязей и соглашений в этом отношении служат эффективной основой для комплексной субрегиональной интеграции рынков электроснабжения.

54. В настоящее время в большинстве случаев трансграничная торговля электроэнергией и установление энергосвязей строятся на двусторонней основе. Объемы внутрирегиональной торговли энергоносителями и электричеством остаются, по сравнению со спросом на электроэнергию, небольшими. В целях задействования имеющегося в регионе немалого потенциала элементов взаимодополняемости применительно к запасам энергоресурсов, включая богатство возобновляемых источников энергии, осуществляется ряд субрегиональных инициатив, направленных на стимулирование многосторонней торговли энергоресурсами.

55. Некоторые страны в Азиатско-Тихоокеанском регионе добились немалого прогресса в согласовании нормативно-правовых основ в целях создания условий для трансграничной торговли энергоресурсами на основе двусторонних соглашений. Для того чтобы добиться конкретной пользы от многосторонней торговли энергоносителями в целом требуются дальнейшие усилия по либерализации и интернационализации рынков энергоносителей, а поэтому многим странам необходимо предпринять дополнительные усилия по привлечению иностранных и частных капиталовложений в развитие трансграничной инфраструктуры.

56. В последние несколько лет страны Юго-Восточной Азии все более активно развивают трансграничную торговлю энергоносителями и электричеством. Особую активность проявляют страны, участвующие в осуществлении двух наиболее всеобъемлющих комплексных сетевых инициатив – Рынок энергоносителей субрегиона Большого Меконга и Энергосеть Ассоциации

государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), при этом на период 2016-2020 годов запланировано осуществление трех проектов. После создания в 2015 году Экономического сообщества АСЕАН – в плане Экономического сообщества АСЕАН до 2025 года энергетический сектор фигурирует в качестве одного из основных направлений регионального сотрудничества. В сентябре 2017 года Лаосская Народно-Демократическая Республика и Таиланд подписали меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым Малайзия импортирует к 2018 году 100 МВт электроэнергии из Лаосской Народно-Демократической Республики. Этот меморандум о взаимопонимании представляет собой экспериментальный проект по развитию рынка энергоносителей для региона АСЕАН в рамках Энергетической системы АСЕАН.

57. Что касается Южной и Юго-Западной Азии, то в контексте Рамочного соглашения о сотрудничестве в области энергетики Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) была согласована Концепция создания энергокольца и рынка электроснабжения СААРК. Вместе с тем, сегодня двусторонняя инфраструктура передачи электроэнергии ограничена: Индия – это единственная страна, которая наладила трансграничные связи с Бангладеш, Бутаном и Непалом. Инициатива по энергоинтеграции содействует проведению исследований по согласованию нормативно-правовых основ, стандартов и кодексов применительно к линиям передач и развитию рынка.

58. В Восточной и Северо-Восточной Азии институты энергетики и энергокомпании проводят ряд предварительных исследований по технико-экономическому обоснованию создания суперэнергосистемы Азии, представляющую собой многостороннюю энергосистему. И все же, дело, связанное с осуществлением амбициозного регионального интеграционного проекта и инициативы Гобитек по экспорту электроэнергии, получаемой с помощью возобновляемых источников энергии из Монголии в другие страны субрегиона, движется пока медленно. Развитию региональных рынков препятствуют отсутствие немалого объема капиталовложений, а также скоординированного планирования и согласования процесса разработки стратегий.

59. В Северной и Центральной Азии обмен электроэнергией и транспортные сети между странами существуют уже давно, однако за последние несколько лет в регионе наблюдалось резкое снижение объема внутрирегиональной торговли электроэнергией. Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества представляет собой крупную субрегиональную платформу для экономического сотрудничества и интеграции. Одним из наиболее многообещающих проектов в регионе является проект в области передачи электроэнергии и торговли электроэнергией между Центральной Азией и Южной Азией (CASA-1000), который призван содействовать передаче электроэнергии из Кыргызстана и Таджикистана, обладающими огромными гидроэнергетическими ресурсами и избытком производства электричества в летний период, Афганистану и Пакистану, которые испытывают хронический дефицит.

60. Стратегии, направленные на установление равновесия между энергобезопасностью и энергодолгом, будут иметь серьезные последствия для инвестирования в инфраструктуру. Эти стратегии имеют первостепенное значение для директивных органов, которые сталкиваются с дополнительными трудностями в определении комплексной модели. Директивные органы в некоторых странах, возможно, озабочены по поводу того, что региональная торговля энергоносителями поставит под угрозу национальную энергобезопасность. А поэтому дело осуществления субрегиональных инициатив по содействию развитию многосторонней торговли энергоносителями в целом движется медленно, что обусловлено трудностями в достижении консенсуса относительно определения комплексной модели интеграции.

## **В. Задачи**

61. Несмотря на предпринимаемые в последние два десятилетия совместные усилия, регион по-прежнему сталкивается с немалыми трудностями в реализации в полном объеме своего потенциала в развитии энергосвязей. Трудности политического характера представляют собой одно из основных препятствий на пути ускорения прогресса, включая отсутствие доверия и политической воли; трудности с определением путей установления баланса между энергобезопасностью и энергозависимостью; конфликт национальных интересов между государствами-членами; и отсутствие регионального многостороннего институционального механизма по содействию развитию сотрудничества между странами.

62. Трансграничные рынки энергоснабжения развиты недостаточно. Сохраняется множество национальных препятствий на пути содействия развитию торговли энергоносителями, включая законодательные ограничения в отношении торговли электроэнергией с другими странами. В числе технических и правовых задач, которые по-прежнему ждут своего решения, можно, в частности, отметить различные технические стандарты применительно к линиям электропередачи; различия в правовых и нормативных основах; отсутствие независимых механизмов урегулирования споров; необходимость согласования между государствами-членами правил и положений; отсутствие недискриминационного открытого доступа к инфраструктуре передачи электроэнергии в интересах создания многосторонней системы энергосвязей; и ограниченный организационный и кадровый потенциал для решения этих задач.

63. Дополнительные трудности являются причиной и следствием дефицита капиталовложений и финансовой помощи проектам по трансграничной передаче прямых иностранных инвестиций и финансовых средств международных банков для стимулирования развития энергетического сектора. С учетом капиталоемкого характера развития инфраструктуры трансграничных взаимосвязей особые проблемы связаны с дефицитом финансов.

64. Для оптимизации инвестиционной деятельности и сопутствующих выгод важно также рассмотреть возможность развития инфраструктуры, которая содействует многоцелевому использованию, например, обеспечение электроснабжением и прокладка кабелей ИКТ для Интернета и создание систем связи через систему линий электропередач. Учет таких решений на основе проведения в регионе дискуссий и программного планирования, а также координации деятельности приведет к повышению эффективности и качества инфраструктуры. Это является дополнительным аспектом повышения надежности на основе совместного развертывания инфраструктуры.

## **С. Дальнейшие меры**

65. Для решения общих задач различных субрегионов необходимо развивать общую региональную основу с учетом накопленного в регионе опыта, что будет содействовать развитию двусторонних связей, а также многосторонней трансграничной торговле электрическим и развитию энергосвязей. Создание такой региональной основы потребует проведения исследований для определения эффективных мер, которые могут быть согласованы в целях решения упомянутых выше задач.

66. Региональная «дорожная карта» по осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе могла бы, в частности, предусматривать среднесрочные

и долгосрочные стратегии и механизмы развития, которые могли бы содействовать более оперативной адаптации энергосистем для решения нынешних и новых задач путем упорядочения системы контрактов, увеличения объема финансирования, снижения рисков и ускорения процесса разработки норм и укрепления взаимного доверия между государствами-членами. Одним из важных шагов на начальном этапе станет согласование всеохватывающего процесса, которому необходимо следовать для достижения регионального консенсуса по тому или иному механизму.

## **VI. На пути к развитию комплексной и бесперебойно функционирующей в регионе системе взаимосвязей в интересах устойчивого развития**

67. Отраслевые доклады о прогрессе, задачах и дальнейших мерах в области развития в регионе системы взаимосвязей, представленных выше, обнаруживают тесные связи между торговлей и транспортом, ИКТ и энергетикой. Для того чтобы извлечь пользу из устойчивого развития, благодаря созданию региональной сети взаимосвязей, требуется комплексный подход к эффективному устранению узких мест в процессе движения товаров, услуг и людей в регионе.

68. Во-первых, необходимо одновременно решать проблемы, связанные с физической и нефизической инфраструктурой. Уже отмечалось, что для снижения издержек внутрирегиональной торговли требуется не только устранение нефизических барьеров, связанных с торговой политикой и процедурами, но и слаженная инвестиционная деятельность в сфере трансграничных перевозок, ИКТ и инфраструктуры энергетике. Результаты предварительных исследований, проведенных секретариатом относительно расширения сети региональных взаимосвязей в контексте инициативы «Один пояс – один путь» свидетельствуют о том, что реформы инвестиционной деятельности и программные реформы, которые должны стоять на первом месте, варьируются в зависимости от рассматриваемой группы стран или коридора. Вместе с тем, они неизменно говорят о том, что польза от совершенствования нефизической инфраструктуры непосредственно связана с совершенствованием физической инфраструктуры. К примеру, прибыли от торговли благодаря осуществлению мер по упрощению процедур торговли и реализации идеи безбумажной торговли гораздо больше в случае, когда имеются и качественные дороги, и физическая приграничная инфраструктура, и наоборот.

69. Во-вторых, необходимо тщательно изучить возможность совместного развития физических сетей в области транспорта, энергетике и ИКТ. Такая стратегия могла бы содействовать снижению издержек и ускорению процесса планирования и осуществления инфраструктурных проектов, поскольку, если осуществлять его без помощи других, то это, по всей видимости, займет больше времени и будет связано с большими расходами в целом, когда речь идет о строительстве, переговорах, приобретении прав проезда и других административных процедурах и вопросах, включая последствия для безопасности дорожного движения. Кроме того, совместное развитие может также способствовать достижению «эффекта масштаба» и повышению финансовой привлекательности того или иного проекта. Вместе с тем, для того чтобы добиться успехов, инициативы, затрагивающие развитие межотраслевой и трансграничной инфраструктуры, требуют существенного повышения качества межучрежденческого сотрудничества и взаимодействия между государственным и частным секторами на местном, провинциальном, национальном и региональном уровнях в контексте планирования, строительства и содержания физических сетей.

70. В связи с этим некоторые страны уже приступили к совместной прокладке в рамках сетей транспортной инфраструктуры оптоволоконных кабелей; есть предложение предусмотреть это в действующих региональных соглашениях по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог. В ходе обсуждений на своем пятом совещании Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог признала, что прокладка в рамках сети транспортной инфраструктуры оптоволоконных кабелей вполне может способствовать повышению эффективности развития системы взаимосвязей на базе ИКТ в регионе. Вместе с тем, Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что принятие мер в этом отношении требует участия целого ряда заинтересованных сторон как в государственном, так и частном секторах и что до того, как эта поправка будет рассмотрена Рабочей группой, потребуются дополнительные обстоятельные консультации на национальном уровне. Кроме того, по мнению Рабочей группы, с учетом важного значения развертывания системы в области ИКТ в регионе и трудностей технического и правового характера в контексте такого совместного развития смежные вопросы можно было бы рассматривать на более комплексной основе на базе специального межправительственного соглашения, в котором будут исчерпывающе прописаны права и обязанности. Рабочая группа рекомендовала секретариату провести исследования по такому соглашению в тесном сотрудничестве с государственными и частными сторонами во всех государствах-членах<sup>12</sup>.

71. Со своей стороны, Рабочая группа по сети Азиатских автомобильных дорог обратилась к секретариату с просьбой провести дополнительные исследования по вопросу о совместном развертывании; и с учетом результатов исследований Рабочая группа вновь вернется к этому вопросу в течение года. Кроме того, секретариату было предложено организовать совместное совещание с участием Рабочей группы по сети Азиатских автомобильных дорог, Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог и Руководящей группы по Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрале<sup>13</sup>.

72. В-третьих, усилия, направленные на совершенствование системы региональных взаимосвязей должны базироваться на общих стандартах и принципах для того, чтобы двусторонние или субрегиональные решения, связанные с развитием взаимосвязей, могли легко интегрироваться друг в друга на региональном уровне. Это является одной из основных целей многих действующих соглашений, заключенных ЭСКАТО, включая Рамочное соглашение по упрощению процедур трансграничной безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в рамках которого рекомендуется использовать международные стандарты, если таковые имеются. Кроме того, можно разработать общие методологии для проведения оценок проектов по развитию системы взаимосвязей в зависимости от экономических, социальных и экологических условий в процессе устойчивого развития.

73. В перспективе обеспечение комплексной и бесперебойной функционирующей системы взаимосвязей обязательно потребуют, в частности, учета множество дублирующих друг друга и нередко взаимоисключающих друг друга двусторонних и многосторонних механизмов регулирования в таких областях, как торговые преференции, защита инвестиций, а также касающиеся перевозок нормы. Как отмечалось в недавнем докладе ЭСКАТО по расширению регионального экономического сотрудничества и интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе, ЭСКАТО может сыграть важную роль в том, чтобы помочь региону воспользоваться этими возможностями путем задействования

<sup>12</sup> E/ESCAP/TARN/WG(5)/6, пункты 7 и 8.

<sup>13</sup> E/ESCAP/AHWG(7)/5, пункт 8.

своей всеохватывающей межправительственной платформы, результатов нормотворческой работы и своего многоотраслевого технического опыта в поддержку развития интегрированной и бесперебойно функционирующей в регионе системы взаимосвязей<sup>14</sup>. У ЭСКАТО уже есть подпрограммы и межправительственные комитеты по транспорту, ИКТ, энергетике и торговле. Кроме того, она сотрудничает с субрегиональными организациями сотрудничества, включая АСЕАН, Организацию экономического сотрудничества, Форум тихоокеанских островов, и оказывает техническую помощь применительно к инициативе «Один пояс – один путь».

74. ЭСКАТО будет и впредь содействовать объединению усилий государств-членов, субрегиональных организаций и прочих учреждений, направленных на разработку региональных механизмов, проведение исследований для более глубокого понимания вопроса об издержках и преимуществах региональной системы взаимосвязей и развитие межотраслевого взаимодействия с учетом глобальных инициатив и программ действий, касающихся устойчивого развития.

---

---

<sup>14</sup> *Enhancing Regional Economic Cooperation and Integration in Asia and the Pacific* (ST/ESCAP/2781). См. [www.unescap.org/sites/default/files/Asia-Pacific%20RECI%20Report.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Asia-Pacific%20RECI%20Report.pdf).