



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Шестьдесят вторая сессия
6-12 апреля 2006 года
Джакарта

**ВОПРОСЫ ПОЛИТИКИ, КАСАЮЩИЕСЯ РЕГИОНА ЭСКАТО:
АКТИВИЗАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ
РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВКЛЮЧАЯ СОТРУДНИЧЕСТВО В
ДЕЛЕ БОРЬБЫ С БЕДСТВИЯМИ**

(Пункт 2с предварительной повестки дня)

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

Инфраструктура, особенно транспорт, энергетика, информационно-коммуникационная технология (ИКТ) и водоснабжение, неразрывно и глубоко связаны с жизнью и деятельностью людей. Не отвечающая требованиям и некачественная инфраструктура не только сдерживает экономическую деятельность, но и радикально снижает качество жизни. Необходимо обеспечить надлежащие инвестиции в инфраструктуру для создания новых активов и содержания существующих, чтобы Азиатско-Тихоокеанский регион продолжал добиваться высоких показателей в области роста и развития.

В этом контексте в настоящем документе вкратце рассматривается подготовленное для шестьдесят второй сессии Комиссии исследование по главной теме под названием *Strengthening Regional Cooperation in Infrastructure Development, including that related to Disaster Management* («Активизация регионального сотрудничества в области развития инфраструктуры, включая сотрудничество в деле борьбы с бедствиями»). В этом исследовании анализируются связи и вопросы, касающиеся развития инфраструктуры, включая инвестирование в инфраструктуру и соответствующая роль регионального сотрудничества в процессе развития. В ходе анализа возможностей для укрепления регионального сотрудничества в целях развития инфраструктуры в секторах транспорта, энергетике, ИКТ, водоснабжения и борьбы с бедствиями в исследовании предлагаются несколько вариантов дальнейшего укрепления регионального сотрудничества в деле мобилизации необходимых финансовых ресурсов для инвестирования в инфраструктуру. Ожидается, что Комиссия обсудит эти предложения и предложения, касающиеся других областей.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение	1
I. РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ	2
II. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	4
III. ИНФРАСТРУКТУРА ИНФОРМАЦИОННО- КОММУНИКАЦИОННОЙ ТЕХНОЛОГИИ	6
IV. ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	8
V. ИНФРАСТРУКТУРА ВОДОСНАБЖЕНИЯ	9
VI. ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ БОРЬБЫ С БЕДСТВИЯМИ	12
VII. РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ	13
A. Дефицит финансовых средств	13
B. Устранение финансового дефицита	14
C. Предварительный анализ предлагаемых вариантов	15

Введение

1. В Азиатско-Тихоокеанском регионе считается, что развитие инфраструктуры относится, главным образом, к государственному сектору, и на то есть множество причин. Во-первых, большинство правительств признают, что инфраструктура играет решающую роль в содействии экономическому росту и борьбе с нищетой и что развитие инфраструктуры стало одним из популярных и мощных инструментов государственной политики для повышения благосостояния людей. Во-вторых, поскольку инфраструктура является общественным товаром и жизненно необходима, правительства пытаются обеспечить ее наличие независимо от рыночных условий. В-третьих, по ряду экономических причин, включая сложные аспекты ценообразования в области инфраструктуры, участие частного сектора в этой важной области ограничено и неравномерно, что вынуждает правительства играть ведущую роль в этой области и компенсировать нехватку инициативы частного сектора.

2. Однако в последнее время в процессе глобализации меняются традиционные взгляды на инфраструктуру. В результате того, что торговля стала одним из двигателей роста, а инфраструктура приобрела важное значение для производства рыночных товаров, у частного сектора появилось больше стимулов для активного участия в ее развитии. Некоторые виды инфраструктуры, например электроэнергетическая, сами стали рыночными товарами. Кроме того, в результате дерегуляции в странах, либерализации портфеля капиталов и прямых инвестиционных потоков между странами у частного сектора появилось больше возможностей для участия в процессе развития инфраструктуры.

3. По мере активизации процесса глобализации существенно возросло значение трансграничных вопросов в области инфраструктуры. Ввиду того, что отдельные страны не могут решать эти вопросы самостоятельно, ведущую роль в развитии инфраструктуры приобретает региональное сотрудничество. В Азиатско-Тихоокеанском регионе региональное сотрудничество в этой области может быть налажено на двух уровнях. Согласно подготовленному недавно исследованию ЭСКАТО,¹ страны находятся на различных этапах развития инфраструктуры, и поэтому существует «инфраструктурный разрыв». В этом исследовании также была установлена устойчивая взаимосвязь между доходами на душу населения и состоянием инфраструктуры, а также был сделан вывод о том, что соглашения и инициативы по региональному сотрудничеству в области развития инфраструктуры могут создавать беспроигрышную ситуацию в результате устранения этого разрыва. Это первый уровень. С другой стороны, выводы других исследований² показывают, что в будущем спрос на инвестиции в инфраструктуру может быть очень большим, а потребности в финансовых ресурсах огромными. Однако потенциал регионального сотрудничества для удовлетворения этих потребностей в ресурсах еще не проанализирован должным образом. В этом контексте в исследовании по главной теме шестьдесят второй сессии Комиссии³ анализируются связи и вопросы, касающиеся развития инфраструктуры в секторах транспорта, энергетики, ИКТ, водоснабжения и борьбы с бедствиями с уделением особого внимания роли регионального сотрудничества в финансировании инфраструктуры в регионе ЭСКАТО. Это второй уровень.

¹ ESCAP, *Meeting the Challenges in an Era of Globalization by Strengthening Regional Development Cooperation* (United Nations publication, Sales No. E.04.II.F.24).

² Asian Development Bank, Japan Bank for International Cooperation and World Bank, *Connecting East Asia: A New Framework for Infrastructure* (Washington, D.C., World Bank, 2005).

³ United Nations publication, Sales No. E.06.II.F.13.

I. РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

4. Энергетика, транспорт, телекоммуникации и водоснабжение стали неотъемлемой частью существования человека, основой деятельности домашних хозяйств и главным фактором экономического производства. Недостаточно развитые объекты инфраструктуры считаются одним из основных структурных недостатков, сдерживающих экономический рост и развитие. Нередко отмечается, что инфраструктуру можно рассматривать если не в качестве двигателя, то в качестве «колес» экономического роста. Она также позволяет более равномерно распределять выгоды роста, что придает процессу развития более общий характер.

5. Инфраструктура имеет сильные экономические связи с предложением и спросом. Рассматриваемые в исследовании по главной теме четыре сектора инфраструктуры участвуют в процессе производства большинства товаров и услуг и поэтому называются «универсальными полуфабрикатами». Наличие этих факторов производства имеет важнейшее значение для обеспечения предложения. Аналогичным образом инфраструктура непосредственно касается спроса. Домашние хозяйства потребляют товары и услуги, производимые в таких секторах инфраструктуры, как энергетика, транспорт, коммуникации и водоснабжение, чтобы удовлетворять свои основные жизненные потребности. Ценность этих товаров и услуг становится мучительно ясной, когда в результате таких событий, как стихийные бедствия, разрушаются объекты инфраструктуры. В результате серьезных повреждений инфраструктуры быстро и радикально снижается качество жизни. Увеличение производительности также может быть существенным в результате расширения потребления продукции инфраструктуры. Например, внедрение услуг скоростного моторизованного транспорта (для чего требуются хорошие асфальтированные дороги) позволяет людям значительно сократить время ежедневных поездок на работу или сроки доставки своей продукции на рынок.

6. Наличие инфраструктуры оказывает весьма ощутимое воздействие на другие источники экономического роста в рамках экономики. Например, способность предпринимателей и делового сообщества, особенно находящихся в относительно большей изоляции в рамках одной страны, принимать участие в международной торговле зависит от качества транспортной и коммуникационной инфраструктуры, позволяющей им иметь доступ к мировой торговой системе. Если устранение торговых ограничений может способствовать возникновению новых рынков, то надлежащая транспортная инфраструктура может содействовать своевременной доставке и повышению качества экспортируемых товаров и услуг. Поскольку транспортная инфраструктура является одним из основных элементов, определяющих конкурентоспособность продукции для глобальных рынков, транспортные услуги (например, морские перевозки и перевозки на грузовиках) сами по себе становятся ходовым товаром. Кроме того, конкурентоспособность на определенных экспортных рынках продукции с высокой добавленной стоимостью особенно зависит от высокого качества инфраструктуры. Например, развивающимся странам, стремящимся принимать участие в глобальных производственных сетях, необходимо создать качественную транспортную и телекоммуникационную инфраструктуру.

7. Многие исследования также подчеркивают тот факт, что наличие качественной физической инфраструктуры улучшает инвестиционный климат для получения прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в результате уменьшения издержек по общему объему внесенных инвестиций для иностранных инвесторов, что повышает норму прибыли. Таким образом, как количество, так и качество объектов физической инфраструктуры нередко являются важными решающими факторами для многонациональных предприятий при

выборе мест вложения ПИИ. Развитие инфраструктуры будет также непосредственно и существенно способствовать частным отечественным инвестициям.

8. Практические исследования показывают, что развитие инфраструктуры способствует не только ускорению экономического роста, но также может быть весьма эффективным инструментом в деле борьбы с нищетой, особенно это касается развития транспорта в целом и строительства дорог, в частности. Таким образом, развитие инфраструктуры необходимо для поддержки экономического роста и усилий по борьбе с нищетой, а также для достижения целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, в целом.

9. Приблизительное сравнение возможностей доступа к инфраструктуре в развитых и развивающихся странах свидетельствует о наличии в странах Азиатско-Тихоокеанского региона огромного разрыва между потенциальным спросом потребителей на услуги и товары инфраструктуры и их предложение. Из всех 2,4 млрд. человек, не имеющих доступа к коммерческой энергии, из 1,6 млрд. человек, не имеющих доступа к электричеству, из 1,2 млрд. человек, не имеющих доступа к чистой питьевой воде, и из 1,6 млрд. человек, не имеющих возможности пользоваться дорогами во всем мире, значительное большинство проживает в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Потребление энергии в развитых странах региона в 2002 году составляло 4 ТНЭ на душу населения, а в развивающихся странах региона, где проживает 96 процентов населения, этот показатель в среднем составлял 0,74 ТНЭ на душу населения. Аналогичные различия отмечаются в отношении и других видов инфраструктуры. Эта разница является показателем скрытого или потенциального потребительского спроса, который неизбежно проявит себя по мере ускорения роста экономики в странах региона. Однако более значительная доля спроса на инфраструктуру будет проявляться в виде промежуточных вводимых факторов, необходимых для производства товаров и услуг. Поскольку во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона отмечаются высокие темпы экономической трансформации, спрос на инфраструктуру для удовлетворения потребительских и производственных потребностей, как предполагается, в предстоящие годы будет огромным.

10. Стихийные катастрофы разрушают основные объекты инфраструктуры. На Азию приходится половина всех стихийных бедствий в мире и 70 процентов всех наводнений. Большая доля разрушений от наводнений относится к сфере инфраструктуры. Согласно некоторым оценкам, на инфраструктуру приходится 65 процентов всех разрушений от наводнений.

11. Стихийные бедствия предотвратить нельзя, однако можно свести к минимуму отрицательные последствия таких происшествий. В этой связи важное значение имеет эффект взаимодополняемости между тремя аспектами. Во-первых, развитие физической инфраструктуры может способствовать предотвращению разрушений в результате стихийных бедствий. Во-вторых, необходимо уделять внимание сведению к минимуму ущерба важнейших объектов инфраструктуры. В-третьих, деятельность по реконструкции и восстановлению в период после стихийных бедствий должна проводиться эффективно. В этой связи важное значение приобретает ряд организационных инициатив. Например, важными элементами являются такие, как наращивание потенциала и укрепление организационных механизмов на всех уровнях для уменьшения рисков в качестве постоянной функции, включая законодательство, касающееся уменьшения опасности бедствий, в виде положений, регулирующих землепользование, строительных кодексов и усиленных связей с мероприятиями по охране окружающей среды.

12. В последние годы все больше обсуждается роль регионального сотрудничества в области развития инфраструктуры. Такое сотрудничество в Азиатско-Тихоокеанском

регионе потенциально может развиваться по двум направлениям: сотрудничество в отношении трансграничных инициатив по строительству объектов инфраструктуры, например, использование трансграничных инфраструктурных ресурсов (в частности, энергетических и водных ресурсов), согласование трансграничных правил и норм и изучение передовой практики, касающейся учреждений и политики, и сотрудничество по финансированию инвестиций в инфраструктуру. Что касается первого направления, то существует ряд трансграничных региональных инициатив, что станет очевидным после рассмотрения нижеизложенных пунктов, однако региональное сотрудничество в области финансирования инфраструктуры только зарождается. Есть неотложная необходимость в укреплении этой области.

II. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

13. Большинство правительств в Азиатско-Тихоокеанском регионе отводит транспорту одну из ключевых ролей в национальных стратегиях развития. Такие страны, как Индия, Индонезия и Пакистан, удвоили протяженность своих дорог за последние два десятилетия. Другие страны внесли инвестиции в программы расширения существующих дорог, что значительно повысило их пропускную способность. Еще более высокими темпами развиваются морские порты и аэропорты с учетом того, что объем контейнерных перевозок в Бангладеш, Индии, Индонезии, Китае, Малайзии и Республике Корея увеличивается быстрее, чем во всем мире. В период с 1980 по 2000 год число вылетов из аэропортов увеличились в 11 раз в Китае, в 6 раз в Республике Корея и в 4 раза в Исламской Республике Иран. В Китае отмечается самое большое расширение железнодорожной инфраструктуры, а на втором месте находится Индонезия. Индия развернула широкомасштабную программу по изменению ширины колеи, а Республика Корея, Турция и Малайзия вложили значительные инвестиции в электроснабжение.

14. Несмотря на эти впечатляющие результаты, в большинстве развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона густота транспортных сетей и эффективный доступ к этим сетям намного ниже, чем в Европе и Северной Америке, что предполагает потенциал для дальнейшего широкомасштабного развития транспортной инфраструктуры. Существует целый ряд расхождений и недостатков, включая недоступность удаленных районов. Большинство общих грузов перевозится в контейнерах, поэтому для того чтобы воспользоваться преимуществами этой технологии, в нескольких странах региона необходимо построить много новых внутренних контейнерных терминалов (ВКТ) для налаживания сообщений с прибрежными торговыми пунктами.

15. Интермодальный транспорт (перевозки людей и товаров различными видами транспорта) также еще недостаточно хорошо развит в регионе. В развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона отсутствует комплексная политика, которая объединяла бы различные транспортные системы и сети, включая сети для финансовых платежей, банковское дело, информационно-коммуникационные сети, системы слежения, сети экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок, таможенные службы, службы безопасности и иммиграционные службы. Необходимо объединить многие аспекты, чтобы обеспечить эффективные интермодальные перевозки, что подразумевает решение трансграничных вопросов, вопросов сопряжения железных дорог с различной колеей и вопросов развития ВТК.

16. Еще одна область, не получающая надлежащего внимания, – это использование инфраструктурных активов. Эксплуатация – одна из серьезных проблем в отношении всех видов транспорта, но особенно это касается автомобильных дорог и мостов. Это включает содержание и профилактический ремонт, например, профилирование обочин и очистка

дренажных систем для сведения к минимуму вероятности смыва транспортных средств, а также плановые восстановительные работы. Регулярный текущий ремонт дорог позволяет избегать крупных расходов, однако получает настолько мало внимания в некоторых относительно более бедных странах, что по сравнению с каждым долларом, истраченным на техническое содержание и восстановительные работы, они бы могли сэкономить в два раза больше в том, что касается расходов на реконструкцию и уменьшения износа транспортных средств.

17. И наконец, следует отметить, что на всех видах транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе низки нормативы безопасности. В некоторых азиатско-тихоокеанских странах нерешенными остаются такие вопросы, как перевозка опасных грузов, дорожная безопасность, безопасность морских перевозок (например, разливы нефти в результате промывки балластных цистерн судов в портах) и даже некоторые аспекты безопасности на железных дорогах и воздушном транспорте. Согласно оценкам, в 2003 году в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе погибли 430 000 человек и более 2 млн. получили травмы.

18. Очевидно, что решения проблем в вышеупомянутых областях, нужны значительные инвестиции для создания новой транспортной инфраструктуры и содержания существующей. Потребности в финансовых ресурсах для внесения необходимых инвестиций могут составлять 224 млрд. долл. США ежегодно в предстоящие десять лет.

19. Что касается развития наземного транспорта, Азиатские шоссейные дороги и Трансазиатские железные дороги остаются образцом для большинства новых субрегиональных и межрегиональных инициатив сотрудничества. Однако в секторе наземного транспорта есть особая потребность в проведении программных мер для решения многих смежных социальных, экономических и политических межстрановых задач. Страны, не имеющие выхода к морю, такие, как Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, а также такие геополитически важные страны, как Индия, Китай, Российская Федерация, Таиланд и Турция, являются членами значительного числа соглашений и организаций, что дает им возможность активного участия в разработке соглашений, отражающих их национальные интересы.

20. Также нужны инициативы, способствующие более эффективному использованию существующей инфраструктуры. Например, ЭСКАТО могла бы поддержать следующие инициативы:

а) облегчение трансграничных перевозок путем создания Азиатско-Тихоокеанского «единого окна» для трансграничных таможенных операций, торговли и перевозок. Вместо длительного процесса согласования двусторонней и региональной трансграничной практики все заинтересованные страны региона совместно могли бы разработать единую систему. Такая система была бы намного более эффективной с точки зрения затрат и обеспечила бы дополнительные выгоды в сфере маркетинга;

б) изучение возможностей совместного использования и развития инфраструктуры на двусторонней и субрегиональной основе, особенно в том, что касается стран, не имеющих выхода к морю, портов и внутренних терминалов;

в) пропаганда более эффективного использования и содержания инфраструктурных активов, возможно, путем создания фондов для содержания и ремонта дорог, что ЭСКАТО рекомендует уже многие годы;

d) создание специального форума по инвестициям в инфраструктуру для удовлетворения конкретных потребностей частного сектора и его поддержки в малых островных развивающихся странах. Аналогичный форум может быть создан для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю.

III. ИНФРАСТРУКТУРА ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННОЙ ТЕХНОЛОГИИ

21. Всемирная встреча на высшем уровне по вопросам информационного общества признала важную роль ИКТ для экономического роста и достижения целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, что отражено в Женевской декларации принципов.⁴ В Женевском плане⁵ действий и Региональном плане действий по созданию информационного общества в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁶ затрагиваются многие вопросы, касающиеся превращения цифрового разрыва в цифровые возможности, которые необходимо решать в партнерстве со всеми соответствующими заинтересованными сторонами на глобальном, региональном и национальном уровнях.

22. С учетом этого развивающиеся страны начинают инвестировать в инфраструктуру сетей, чтобы воспользоваться преимуществами новейших, экономически эффективных телекоммуникационных и компьютерных технологий. Вплоть до недавнего времени государственные телекоммуникационные компании играли главную роль в наращивании и поддержании основной сетевой инфраструктуры и обеспечении повсеместного доступа. Однако в результате приватизации, либерализации и политики, направленной на усиление конкуренции в этом стратегическом секторе, усилилась роль частного сектора в обеспечении инфраструктуры ИКТ. Эти факторы также ускорили внедрение во многих развивающихся странах новых сетевых и телекоммуникационных технологий, чему способствовало резкое падение их стоимости. Однако частные телекоммуникационные компании по-прежнему не торопятся обеспечивать инфраструктуру в сельских районах и районах с низкой плотностью абонентов. В этой связи помимо непосредственного инвестирования в сельские районы правительствам следует играть ведущую роль в создании благоприятных условий или принимать такие меры, как создание фондов для обеспечения всеобщего доступа, с помощью которых частные компании могут оказать помощь правительствам в финансировании общинных сетей и общественных пунктов доступа к Интернету.

23. Несколько организаций, в том числе такие, как Азиатско-Тихоокеанское сообщество по электросвязи (АТСЭ), Форум по азиатско-тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (АТЭС), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Азиатский вещательный союз, а также такие учреждения Организации Объединенных Наций, как Программа развития Организации Объединенных Наций и Международный союз электросвязи, выступили с несколькими региональными инициативами, нацеленными на расширение и использование сетей широкополосной связи.

24. Согласно недавним оценкам, 80 процентов всех расходов по ИКТ приходится на разработку содержания, 15 процентов – на программное обеспечение и прикладные технологии и только 5 процентов – на инфраструктуру. Азиатско-Тихоокеанский регион в

⁴ См. A/C.2/59/3, приложение.

⁵ Там же.

⁶ Принят на Азиатско-Тихоокеанской конференции высокого уровня для Всемирной встречи на высшем уровне по вопросам информационного общества, которая состоялась 31 мая – 2 июня 2005 года в Тегеране.

последние годы вносит инвестиции в инфраструктуру в большем объеме, чем другие регионы, вкладывая около 10 процентов своих средств в базовую инфраструктуру ИКТ.

25. Анализ соответствующих показателей предполагает наличие большого цифрового разрыва в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где страны находятся на различных уровнях в том, что касается подсоединения к Интернету и развития технологической инфраструктуры. Высокие показатели отмечаются в Гонконге (Китай), Австралии, Сингапуре и Республике Корея, которые значительно отличаются от скромных показателей в Индонезии, Вьетнаме, Казахстане и Пакистане.⁷ Даже Китай и Индия, являющиеся крупными глобальными центрами ИКТ, а также одними из самых крупных и наиболее быстро развивающихся потребителей и производителей технологии, находятся на низком уровне в плане подключения к Интернету и развития инфраструктуры.

26. Согласно оценкам, общий объем инвестиций в базовую инфраструктуру ИКТ в Азиатско-Тихоокеанском регионе в предстоящие 10 лет (2006-2015 годы) составит 327 млрд. долл. США, из которых на долю развивающихся стран будет приходиться 191 млрд. долл. США (или 19,1 млрд. долл. США ежегодно). Из развивающихся стран-членов самые большие инвестиции будут вносить следующие страны: Китай (65 млрд. долл. США), страны – члены АСЕАН и Индия (49 млрд. долл. США) и Республика Корея (22 млрд. долл. США). Самые высокие темпы роста будут отмечаться в Китае, странах – членах АСЕАН и Индии. Согласно прогнозам, потребности в финансовых ресурсах других развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона в этот период составят 55 млрд. долл. США, т.е. приблизительно 17 процентов от всех финансовых потребностей региона.

27. Хотя частный сектор нередко предоставляет услуги, касающиеся ИКТ, более эффективно, чем государственный сектор, вмешательство правительства необходимо для создания благоприятных условий с целью привлечения основных заинтересованных сторон, включая частных инвесторов, к процессу развития инфраструктуры ИКТ. В этой связи следует отметить, что правительствам следует проводить политику, нацеленную на обеспечение повсеместного доступа к Интернету, и разрабатывать законы, регулирующие положения и процессы, которые отличались бы простотой, транспарентностью и предсказуемостью. Поскольку частные инвестиции останутся основным фактором удовлетворения растущего спроса на структуру ИКТ, азиатско-тихоокеанские страны, которые поддерживают экономическую либерализацию и конкуренцию в частном секторе на основе эффективных регулирующих положений, обеспечивают более быстрое расширение услуг при низких затратах. Частный сектор рассматривается как важный партнер правительства для содействия росту экономики, основанной на знаниях. Этому процессу может способствовать предоставление различных инициатив и содействие активному участию частного сектора в разработке и осуществлении политики и программ по ИКТ на основе партнерских связей между государственным и частным секторами.

28. Тем развивающимся странам региона, где инфраструктура ИКТ в основном присутствует только в городах, крайне необходимо сконцентрировать свое внимание на обеспечении инфраструктуры и доступа к Интернету в сельских районах, чтобы свести к минимуму неравенство между географическими районами и сократить цифровой разрыв. Правительствам необходимо использовать новаторские модели бизнеса или финансирования, чтобы способствовать обеспечению инфраструктуры в сельских или малонаселенных районах, например, в виде фонда для обеспечения повсеместного доступа, или использовать модель франшизы для создания на территории всей страны коллективных электронных центров.

⁷

The Economist Intelligence Unit, *The 2005 e-readiness rankings: A white paper from the Economist Intelligence Unit* (London, EIU, 2005).

29. Несмотря на различия между странами в регионе, существуют возможности для регионального сотрудничества на различных уровнях для достижения целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и выполнения установок Плана действий Всемирной встречи на высшем уровне по вопросам информационного общества. Такое сотрудничество может и должно стимулироваться частным сектором и другими органами, например, международными и региональными финансовыми учреждениями, и получать содействие со стороны правительств стран-членов через различные структуры и механизмы. ЭСКАТО может играть важную роль в содействии налаживанию регионального консенсуса и сотрудничества в следующих областях:

a) разработка благоприятной политики и регулирующих положений и создание необходимого потенциала для развития широкополосных сетей и возможностей их применения путем осуществления Азиатской программы по широкополосным сетям;

b) обеспечение доступного по цене подключения на «последней миле» и разработка возможностей применения ИКТ для заполнения недостающей «последней мили» и предоставления ИКТ в недостаточно обслуживаемых районах, особенно с помощью широкополосной спутниковой связи;

c) поддержка борьбы с бедствиями на основе знаний и разработка региональных механизмов сотрудничества для предоставления соответствующих услуг и продукции.

IV. ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

30. В 2002 году на Азиатско-Тихоокеанский регион приходилось 38 процентов глобального потребления энергии. Как уже отмечалось выше, существует огромный неудовлетворенный спрос на энергию. Очевидно наличие большого разрыва между текущим развитием энергетической инфраструктуры и фактическими потребностями региона. С учетом текущих тенденций Международное энергетическое агентство составило прогноз о том, что к 2030 году потребности региона в энергии составят 7 млрд. тонн нефтяного эквивалента (ТНЭ), или более 42 процентов всего глобального спроса на энергию.

31. Согласно оценкам, в период 2001-2030 годов потребности в инвестициях для поддержки развития энергетической инфраструктуры в развивающихся странах в регионе ЭСКАТО составят 5,5 трлн. долл. США (или в среднем около 185 млрд. долл. США в год), а глобальные потребности в инвестициях составят почти 16,5 трлн. долл. США. Эти потребности могут даже возрасти, поскольку оценки основываются на текущих тенденциях развития, которые не учитывают значительное число людей, не имеющих электричества. Как представляется, основная часть этих инвестиций будет направляться в сектор электроэнергетики.

32. Еще одна важная проблема для развития инфраструктуры касается давления, создаваемого сектором энергетики на окружающую среду, и того, каким образом ее можно решить. Многие варианты решения касаются способов производства и потребления энергии. Задача заключается в том, каким образом можно установить равновесие между этими структурами. Потребуется внедрять стратегическое планирование для производства и потребления энергии с учетом экономических, социальных и экологических факторов в целях повышения экологической эффективности. Необходимо внедрять инициативы, поддерживающие устойчивое потребление и производство энергии, сбережение энергии и эффективность использования энергии, а также осваивать альтернативные источники

энергии, например, возобновляемые виды энергии, благодаря чему можно сэкономить значительные средства для инвестирования в инфраструктуру.

33. Основная ответственность за развитие инфраструктуры возлагается на национальные правительства. Однако ЭСКАТО может играть важную роль, оказывая содействие по крайней мере в двух областях: поддержка субрегионального сотрудничества в целях совместного использования энергоресурсов и торговли ими и внедрение концепции стратегического планирования и управления (СПУ) путем обмена знаниями и технологиями.

34. Региональное сотрудничество по развитию энергетической инфраструктуры для обмена или торговли энергоресурсами может также дополнять внутренние усилия, причем уже есть наглядные примеры этого в регионе. Обсуждаемые или проводимые инициативы Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), АСЕАН+3, Форумом по Азиатско-Тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (АТЭС), Азиатским диалогом по сотрудничеству и Организацией экономического сотрудничества иллюстрируют тенденцию к укреплению регионального сотрудничества в секторе энергетики.

35. С учетом повышения цен на нефть и истощения запасов ископаемых топлив также необходимо поддерживать усилия по активизации развития и использования возобновляемых источников энергии и для увеличения их доли в энергоснабжении региона. Вместе с другими соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и международными организациями ЭСКАТО могла бы поддерживать такое сотрудничество в области возобновляемых источников энергии.

36. Субрегиональное сотрудничество обладает значительным потенциалом для ускорения развития энергетической инфраструктуры. ЭСКАТО может играть стимулирующую роль, оказывая содействие созданию консультативных или совместных механизмов в целях планирования и координации вариантов политики для повышения энергетической безопасности. Например, с 2001 года ЭСКАТО оказывает содействие в реализации инициативы по субрегиональному сотрудничеству в области энергетики в Северо-Восточной Азии. ЭСКАТО также находится в благоприятном положении для того, чтобы оказывать содействие партнерским связям между государственным и частным секторами в развитии энергетической инфраструктуры. В этой связи необходимо переориентировать политику на осуществление такой крупной инициативы, как создание комплексной трансазиатской энергосистемы, например, в виде Азиатской газовой сети и Азиатской электроэнергетической системы. В настоящее время ЭСКАТО оказывает активную поддержку реализации предложенной инициативы АТЭС-ПРП по Азиатской газовой сети в рамках партнерства для равноправного роста (ПРП), которая предусматривает строительство газопровода, который связал бы основные газодобывающие районы в Юго-Восточной Азии с центрами потребления в Китае и Японии, а в конечном итоге – с энергетической системой Северо-Восточной Азии.

37. Создание комплексной трансазиатской энергетической системы позволило бы расширить сотрудничество и координацию, что будет способствовать усилению энергетической безопасности региона и усилиям в области развития. ЭСКАТО могла бы оказать поддержку и сыграть стимулирующую роль в подготовке исследований в этой области.

V. ИНФРАСТРУКТУРА ВОДОСНАБЖЕНИЯ

38. Вода всегда играла главную роль в жизни человека. Для поддержания этой роли водные ресурсы необходимо осваивать и использовать таким образом, чтобы увеличить их

продуктивный потенциал и создаваемые ими блага, а также уменьшить риск разрушений от наводнений и сохранить водные экосистемы. Среднегодовое потребление воды на душу населения в регионе ЭСКАТО, где проживают 3,9 млрд. человек, составляет около 3 330 кубических метров в год, что почти в два раза меньше среднемировых показателей.

39. Потребление водных ресурсов в Азиатско-Тихоокеанском регионе увеличивается быстрыми темпами из-за усиления спроса, в результате чего необходимо расширять системы водоснабжения и повышать эффективность использования воды. Во многих частях региона ухудшилось состояние водной среды в результате чрезмерной эксплуатации водных ресурсов, утраты и деградации водосборов, обезлесения, широкомасштабного осушения заболоченных территорий и их загрязнения домашними, муниципальными, сельскохозяйственными и промышленными отходами, которые зачастую не подвергаются надлежащей обработке и превышают потенциальную емкость водоемов для их поглощения. В результате этого многие реки и водоемы перестали быть источниками воды надлежащего качества для потребителей, расположенных вниз по течению.

40. Надлежащая инфраструктура (в основном дамбы и водохранилища) необходима для обеспечения устойчивости водных ресурсов, преодоления проблем нехватки воды и оказания связанных с водой услуг, прежде всего для обеспечения водоснабжения и средств санитарии для населения, сельского хозяйства и промышленности, а также для обработки и удаления сточных вод. Широко признается, что такая водная инфраструктура составляет платформу экономического роста, однако при этом она неравномерно развита во всем Азиатско-Тихоокеанском регионе. Необходимо поддерживать ускоренное развитие водной инфраструктуры во многих частях региона.

41. В результате недостаточного развития водной инфраструктуры значительная часть населения региона не имеет доступа к чистой питьевой воды и приличным средствам санитарии. По данным за 2002 год, каждый шестой человек в регионе, или приблизительно 691 млн. человек, не имел доступа к безопасному и устойчивому водоснабжению, а почти половина населения не имела возможности пользоваться приличными средствами санитарии. Кроме того, большая доля отходов в большинстве городов в развивающихся странах региона не обрабатывается должным образом и удаляется антисанитарным способом, что ставит под угрозу здоровье населения и загрязняет водную и морскую среду.

42. Хотя все страны региона признают проблему деградации своих водных ресурсов в результате загрязнения промышленными сбросами, процесс развития инфраструктуры для сбора, обработки и удаления промышленных сточных вод нередко отстает от темпов индустриализации и либо отсутствует, либо является недостаточным для переработки сточных вод по приемлемым нормам.

43. В Азии большинство крупных рек формируют границы между двумя и более странами или пересекают их. Страны нередко пытаются развивать участки рек на своей территории, не учитывая последствия для всего бассейна, поскольку сложность отношений по развитию прибрежных районов препятствует использованию всего потенциала рек для роста и борьбы с нищетой. Потребность в таких объектах инфраструктуры, как многоцелевые дамбы или плотины для защиты от наводнений, нередко являются основным фактором для достижения соглашений по сотрудничеству, касающихся трансграничных бассейнов рек. Международные границы, пересекающие ирригационные системы, каналы, водохранилища и даже дамбы, крайне затрудняют эксплуатацию, обслуживание и использование этих объектов. Эта проблема еще более усугубляется отсутствием необходимых организационных и юридических основ для регионального сотрудничества.

44. Реализация проектов по водной инфраструктуре, как правило, предполагает большие первоначальные инвестиции капитала и очень длительный период окупаемости. В результате этого возникает высокий риск невыплаты ссуд. На проектах по водной инфраструктуре отрицательным образом сказывается отсутствие четкой коммерческой цели. Например, считается, что обеспечение водоснабжения и средств санитарии является социальной ответственностью правительств, которые устанавливают низкие тарифы на эти услуги, не покрывающие эксплуатационных и технических издержек по инфраструктуре, в результате чего норма прибыли на инвестиции в проекты водоснабжения является низкой. Из-за относительно низкой нормы прибыли в проектах по водной инфраструктуре, особенно в программах по водоснабжению и санитарии, частный сектор неохотно инвестирует в эту сферу. Всего около 5 процентов населения региона обслуживается частными операторами, которые в основном начали заниматься этим бизнесом до 1997 года.

45. Развитие инфраструктуры для сбора, обработки и повторного использования или удаления нечистот и сточных вод должно стать одним из приоритетов для обеспечения экологически устойчивого роста, особенно в странах, испытывающих нехватку воды. Поскольку отдельные проекты по инфраструктуре для обработки сточных вод менее привлекательны для инвесторов, особенно в тех случаях, когда уже есть в наличии питьевая вода, комплексное строительство и эксплуатация инфраструктуры для водоснабжения и обработки сточных вод может иметь ряд преимуществ.

46. Согласно скромным подсчетам, общий объем финансовых ресурсов, необходимых для развития водной инфраструктуры в развивающихся странах мира, более чем удвоится: вместо текущего уровня, составляющего приблизительно 75 млрд. долл. США ежегодно, эти потребности увеличатся приблизительно до 180 млрд. долл. США ежегодно, из которых 99 млрд. долл. США потребуются инвестировать в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

47. ЭСКАТО следует поддерживать региональное и субрегиональное сотрудничество в деле разработки и осуществления стратегий и политики, наделяющих надлежащей приоритетностью развитие и эксплуатацию водной инфраструктуры, и включать их в общие социально-экономические планы. Можно разрабатывать новые формы сотрудничества для укрепления и реформирования учреждений в развивающихся странах, которые занимаются вопросами развития и эксплуатации водной инфраструктуры.

48. ЭСКАТО могла бы пропагандировать эффективное использование воды и необходимость повышения продуктивности и сбережения водных ресурсов, что по крайней мере будет способствовать отсрочке строительства дорогостоящей инфраструктуры для освоения новых источников воды.

49. ЭСКАТО может содействовать сотрудничеству в развитии и эксплуатации гидроэнергетической инфраструктуры в бассейнах трансграничных рек региона путем оказания консультационных услуг по организационным и юридическим основам для такого сотрудничества. Стимулирующая роль ЭСКАТО в развитии сотрудничества по использованию бассейнов трансграничных рек была бы особенно уместной с учетом того, что не удалось ратифицировать Конвенцию Организации Объединенных Наций 1997 года по закону о ненавигационном использовании международных водотоков.⁸ ЭСКАТО могла бы сыграть ту же роль, которую сыграла ЕЭК в подготовке Конвенции 1992 года по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер⁹ и оказании помощи странам-членам в реализации этой Конвенции.

⁸ Резолюция 51/229 Генеральной Ассамблеи от 21 мая 1997 года, приложение.

⁹ За дополнительной информацией обращайтесь по адресу www.unece.org/env/water.

50. Странам необходимо осуществлять каталитические проекты и расширять сотрудничество на субрегиональном уровне для обеспечения устойчивого развития. Превращение Центральной Азии в поставщика гидроэлектроэнергии в страны Азии и Европы предлагает такую возможность. ЭСКАТО могла бы способствовать завершению крупных многоцелевых проектов, начатых правительствами Кыргызстана и Таджикистана в 80-е годы и законсервированных с 1991 года, путем оказания содействия созданию субрегионального консорциума в рамках Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА) в целях совместной эксплуатации крупных гидроэлектростанций и водохранилищ в Центральной Азии. Завершение этих проектов было бы выгодно странам, производящим электроэнергию, и их соседям и способствовало бы решению проблем распределения воды в Центральной Азии. Главы государств центральноазиатских стран недавно обратились за международной помощью в создании такого консорциума.

51. ЭСКАТО могла бы также выступить с инициативой создания форума по инвестициям в водную инфраструктуру в целях ее развития, чтобы обеспечить эффективное участие заинтересованных сторон, прежде всего частного сектора, в деле реализации целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, которые касаются водных ресурсов, а также в целях устойчивого экономического роста и развития.

VI. ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ БОРЬБЫ С БЕДСТВИЯМИ

52. Во всем мире в наибольшей степени подвержен бедствиям Азиатско-Тихоокеанский регион. В период с 1950 по 2005 год бедствия, связанные с циклонами, вызвали основную часть всех людских и экономических потерь (54 процента смертей и 57 процентов экономического ущерба). Вместе с тем в последние 15 лет среднегодовое число смертей в результате стихийных бедствий уменьшилось приблизительно до 41 000 человек, в то время как в предыдущие пять десятилетий эта цифра составляла 100 000 человек. С другой стороны, размер ежегодного ущерба в результате стихийных бедствий в развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона в последние 15 лет увеличился до 21,3 млрд. долл. США по сравнению с 6,9 млрд. долл. США в течение последних пяти десятилетий.

53. На основе среднегодового экономического ущерба за последние 15 лет подсчитано, что развивающимся странам потребуется 15 млрд. долл. США в год в виде инвестиций на цели реконструкции и восстановления.

54. Объем инвестиций в развитие инфраструктуры для борьбы со стихийными бедствиями за последние 15 лет в регионе был намного меньше экономической стоимости инфраструктурных потерь, вызванных стихийными бедствиями, которые, по оценкам, в 90-е годы ежегодно составляли 12 млрд. долл. США. Несмотря на этот факт, страны региона уделяют все больше внимания развитию организационной структуры на национальном и региональном уровнях. Однако для обеспечения эффективного предупреждения бедствий в регионе необходимо дальнейшее усовершенствование инфраструктуры, для чего потребуется ежегодно вкладывать в эту сферу около 1 процента ВВП, или около 40 млрд. долл. США в год.

55. Региональное сотрудничество для более эффективной борьбы с бедствиями потребуется, чтобы отразить приоритеты каждого из субрегионов. Наиболее разрушительными бедствиями за последние 55 лет были тайфуны и наводнения в Северо-Восточной Азии, землетрясения в Центральной Азии, засухи и циклоны в Южной Азии,

цунами, лесные пожары, ураганы/наводнения в Юго-Восточной Азии и засухи, волновые нагоны и ураганы/наводнения в Тихоокеанском субрегионе.

56. На основе субрегиональных приоритетов можно было бы предпринять следующие инициативы для активизации дальнейшего регионального сотрудничества по развитию инфраструктуры, касающейся борьбы с бедствиями.

а) *создание регионального механизма для эффективного инвестирования восстановительных работ после бедствий:* с учетом потребностей в большом объеме инвестиций частного сектора на реконструкцию и восстановление после бедствий и обеспечение готовности к ним в регионе, что, по оценкам, составляет 41 млрд. долл. США в год, необходимо создать эффективный механизм для мобилизации ресурсов и осуществления региональной стратегии;

б) *создание региональной целевой группы по восстановительным работам и борьбе с бедствиями:* такая целевая группа будет оказывать помощь развивающимся странам региона в удовлетворении быстро увеличивающихся потребностей, касающихся реконструкции и восстановления инфраструктуры, поврежденной в результате стихийных бедствий, и будет стимулировать вложение надлежащих инвестиций и инфраструктуру для эффективного обеспечения готовности к стихийным бедствиям и их предупреждения;

с) *региональное сотрудничество для учета экологической эффективности физической инфраструктуры в процессе принятия решений:* учет концепции экологически безопасного роста¹⁰ желателен не только для развития физической инфраструктуры для борьбы с бедствиями, но также и для социально-экономического развития. В этой связи предлагается поддерживать региональное сотрудничество для разработки руководящих принципов повышения экологической эффективности, включая процедуры и критерии для развития физической инфраструктуры.

VII. РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ

A. Дефицит финансовых средств

57. Ежегодные потребности в ресурсах для инвестирования в инфраструктуру и разница между необходимыми и имеющимися объемами финансовых ресурсов в регионе могут составлять огромные суммы. Согласно данным исследований Азиатского банка развития, Всемирного банка и Японского банка международного сотрудничества, финансовые потребности для инвестирования в такие сектора инфраструктуры, как транспорт, ИКТ, энергетика и водоснабжение составляют 228 млрд. долл. США в год, однако секторальные оценки, имеющие более широкий охват и включающие инфраструктуру для борьбы с бедствиями, свидетельствуют о потребностях на уровне 608 млрд. долл. США в год. Согласно альтернативным предположениям относительно наличия ресурсов из правительственного бюджета и других внутренних и многосторонних источников¹¹ при «неизменном сценарии»¹² Разница между потребностями и наличием финансовых ресурсов

¹⁰ ЭСКАТО, *пятая Конференция министров по окружающей среде и развитию в Азиатско-Тихоокеанском регионе* (публикация Организации Объединенных Наций, в продаже под № E.05.II.F.31).

¹¹ С 2000 года по 2003 год общий объем ресурсов, предоставленных Азиатским банком развития, Всемирным банком и Японским банком международного сотрудничества для инвестиций в инфраструктуру, составил 7,4 млрд. долл. США.

¹² «Неизменный сценарий» в данном случае означает, что предположения основываются на текущих объемах мобилизации фондов.

для инвестирования в инфраструктуру может составлять около 180-220 млрд. долл. США в год. Эти цифры свидетельствуют о том, что дефицит может быть весьма большим. Поэтому необходимо предпринимать дополнительные активные усилия для устранения этого дефицита.

В. Устранение финансового дефицита

58. Каковы могут быть источники устранения финансового столь большого дефицита? Существует ряд источников финансирования инвестиций в инфраструктуру. Это государственные бюджеты, частный капитал (как отечественный, так и иностранный) и денежные средства от многосторонних организаций. Долгий период созревания инвестиций, высокий коэффициент приращения капитала, низкая норма прибыли и неоднородность капитала – все это создает финансовые риски для инфраструктуры, являющиеся серьезными сдерживающими факторами для частных инвесторов. Однако усиливающийся налоговый стресс, который испытывают правительства, проводящие экономические реформы, а для некоторых стран – уменьшения объема финансовых ресурсов, поступающих от многосторонних организаций в последние годы, привело к тому, что начались рассматриваться возможности использования альтернативных, в основном частных, источников финансирования для заполнения большого и все увеличивающегося дефицита финансовых средств для инвестирования в инфраструктуру.

59. В этой связи следует обратить внимание на существование большого объема избыточных сбережений в регионе, который, по оценкам, в 2000-2003 годах составлял около 200 млрд. долл. США в год. Этот излишек иллюстрируется накоплением огромных резервов иностранной валюты в сумме более 2,5 трлн. долл. США. Большинство из этих средств инвестируется за пределами региона. Эти излишние сбережения или их часть можно было бы направить через надлежащих финансовых посредников на устранение дефицита средств для финансирования инфраструктуры. Такое посредничество может быть достигнуто путем укрепления регионального финансового сотрудничества.

60. Поскольку инициативы по региональному сотрудничеству в области финансирования ограничены, а дефицит средств оценивается как очень большой, необходимо рассматривать возможности использования новаторских инструментов и организационных механизмов. Есть целый ряд вариантов эффективного использования регионального сотрудничества для направления через посредников излишних сбережений в регионе на инвестирование в инфраструктуру:

а) расширение участия Азиатского банка развития в финансировании инфраструктуры путем переориентирования его мандата на развитие инфраструктуры (а не на развитие в целом) или путем создания отдельного вспомогательного органа, который занимался бы сбором средств на рынках частного капитала и предоставлял кредиты для инфраструктурных проектов;

б) расширение мандата и сферы деятельности Азиатского фонда облигаций (АФО), чтобы он охватывал большую часть Азиатско-Тихоокеанского региона и уделял внимание вопросам финансирования инфраструктуры;

в) создание или укрепление таких субрегиональных банков/фондов, как Северо-Восточный азиатский банк развития и Южноазиатский фонд развития. Первое предложение предусматривает сбор средств на рынках капитала и предоставление кредитов для инфраструктурных проектов;

d) создание нового учреждения, например, Азиатского инвестиционного банка по образцу Европейского инвестиционного банка для выполнения трансграничных посреднических финансовых операций и предоставления кредитов для инфраструктурных проектов, как государственных, так и частных.

С. Предварительный анализ предлагаемых вариантов

61. Обоснованная озабоченность в связи с созданием абсолютно нового учреждения касается высоких транзакционных издержек его создания и возможности того, что его цели и функции будут пересекаться с целями и функциями существующих учреждений, занимающихся вопросами развития. Один из способов избежания этого, особенно в отношении Азиатского банка развития, может быть в том, чтобы переориентировать цели и функции этого Банка прежде всего на сбор и направление долгосрочных финансовых средств для вложения в качественные инфраструктурные проекты в регионе.

62. С момента своего создания в 1966 году Азиатский банк развития инвестировал свыше 113 млрд. долл. США на цели развития Азиатско-Тихоокеанского региона. Свыше половины этих инвестиций было внесено в инфраструктуру транспорта и связи, энергоснабжение, водоснабжение и санитарию. В 2004 году из 5,3 млрд. долл. США кредитов Банка 60 процентов (или менее 2 процентов ежегодных потребностей на финансирование инфраструктуры в размере 228 млрд. долл. США) было направлено в сектор инфраструктуры. Вместе с тем, Банк также достаточно активно мобилизовал финансовые средства для развития инфраструктуры на рынках капитала. Хотя он участвует в финансировании инфраструктуры, в отличие от Европейского инвестиционного банка, как представляется, ни его сравнительные преимущества, ни основное направление деятельности не позволяют ему выйти на рынки частного капитала и функционировать в качестве инвестиционного банка.

63. Хотя эти инициативы имеют важное значение и свидетельствуют о готовности Азиатского банка развития использовать более новаторские механизмы для устранения увеличивающегося инфраструктурного дефицита в регионе, Банк занимается прежде всего предоставлением финансовых средств. Финансирование инфраструктуры является сложной технической областью, требующей наличия специализированного учреждения и персонала, который обладал бы как техническими, так и финансовыми ресурсами. Одна из возможностей заключается в создании филиала Банк, который занимался бы исключительно вопросами финансирования инфраструктуры. Подобный филиал мог бы получить непосредственную выгоду от использования организационных знаний и человеческого капитала основного учреждения. С другой стороны, вспомогательный орган, как правило, не может предложить слишком много преимуществ по сравнению с самодостаточным учреждением и в некоторых случаях может быть менее эффективным, если он испытывает давление проблем, стоящих перед его основным учреждением.

64. Как уже отмечалось выше, в Азиатско-Тихоокеанском регионе создается основная часть сбережений мира, а в период между 2000 и 2003 годами дополнительные сбережения составляли около 200 млрд. долл. США в год. Из-за отсутствия достаточно ликвидных и надежных финансовых инструментов эти сбережения размещаются за пределами региона. Укрепление рынков облигаций в Азии позволило бы инвесторам получать относительно легкий доступ к надежным с точки зрения банковского дела проектам по финансированию инфраструктуры, не испытывая при этом излишнего беспокойства в отношении ликвидности.

65. Созданный в 2003 году Азиатский фонд облигаций (АФО) является региональным финансовым механизмом сотрудничества, который преследует цели развития региональных рынков финансов/капиталов путем уменьшения препятствий в сфере ассигнований финансовых средств, внедрения недорогостоящих механизмов, повышения информированности инвесторов и расширения инвесторской базы в сфере спроса. Он поощряет слияние политики в отношении финансов и рынков капитала и ускоряет процесс совершенствования инфраструктур финансовых рынков, повторно использует региональные средства в самом регионе и сокращает несоответствия между валютными курсами и сроками погашения ссуд.

66. Хотя Азиатский фонд облигаций является важным звеном в региональном финансовом сотрудничестве, еще не ясно, сможет ли он стать существенным источником региональных средств для финансирования инфраструктуры. Объем его финансов, в настоящее время ограничивающийся 2 млрд. долл. США в рамках Азиатского фонда облигаций-2, составляет менее 1 процента предполагаемых потребностей региона для финансирования инфраструктуры. Чтобы Азиатский фонд облигаций мог стать существенным инструментом финансирования региональной инфраструктуры, необходимо значительно увеличить объем его средств. Однако сфера деятельности Азиатского фонда облигаций ограничивается восемью странами Юго-Восточной Азии. Необходимо существенно увеличить объем его ресурсов и охват (финансовые инструменты и страны), включая финансирование инвестиций частного сектора в инфраструктурные проекты, для того чтобы он оказал заметное влияние в плане предоставления необходимых средств для финансирования инфраструктуры.

67. Еще один возможный вариант удовлетворения потребностей региона в финансировании инфраструктуры при сведении к минимуму дублирования функций существующих учреждений в области развития может заключаться в создании субрегиональных банков по образцу Северо-Восточного азиатского банка развития, предложенного на Североазиатском форуме в сентябре 1991 года, и Южноазиатского фонда развития, предложенного на шестом саммите Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии, который проводился в Коломбо в 1991 году с целью мобилизации внешних средств для развития. Хотя подобные субрегиональные банки или фонды имеют преимущество в виде более четкой географической направленности и более глубокого чувства причастности среди небольших групп стран, обслуживаемых каждым банком, могут возникать вопросы в отношении недостаточной координации между субрегионами, отсутствия экономии за счет масштабов деятельности, распыления ресурсов и конкуренции за получение ограниченного объема средств на рынках капитала.

68. Еще один вариант может заключаться в формировании банка для всего Азиатско-Тихоокеанского региона (Азиатского инвестиционного банка) для финансирования инфраструктуры по образцу Европейского инвестиционного банка. В пользу создания нового учреждения можно привести следующие аргументы:

а) отсутствие финансовых средств – одно из основных препятствий для развития инфраструктуры в регионе. Задача прежде всего заключается в том, каким образом направить через посреднические каналы средства региона на цели развития. Создание нового учреждения по образцу Европейского инвестиционного банка могли бы способствовать решению этой проблемы;

б) существующие механизмы, например, внутренние банковские системы и потоки иностранного капитала, имеют ограниченные масштабы из-за множества проблем,

включая ограниченные объемы средств, пригодных для предоставления в виде ссуд, и возможные отрицательные последствия для экономики;

с) существующие механизмы регионального сотрудничества, такие, как Азиатский банк развития или Азиатский фонд облигаций, не имеют мандата для того, чтобы заниматься удовлетворением подобных финансовых потребностей, и к тому же у них для этого сейчас нет возможностей;

d) отдельное специализированное учреждение могло бы более эффективно выявлять и систематизировать финансовые аспекты, обеспечивая получение средств и удовлетворение требований различных видов инвесторов о сведении к минимуму рисков. Такое учреждение может также оказывать поддержку в отношении ликвидности фондов и конвертировать неликвидные активы в наличность для инвестирования в инфраструктурные проекты. Существующие механизмы на сегодняшний день еще не удовлетворяют требованиям в этой области.

69. Азиатский инвестиционный банк мог бы также играть существенную роль в деле интеграции и развития стран региона, аналогичную той, которую Европейский инвестиционный банк сыграл для стран Европейского Союза. Один из следующих шагов может заключаться в том, чтобы принять решение о создании нового учреждения, обеспечив при этом, чтобы Азиатский банк развития, Всемирный банк и другие важные агентства в области развития, такие, как Японский банк международного сотрудничества и даже, возможно, Европейский инвестиционный банк, вошли в число его основных акционеров, равно как и страны – члены ЭСКАТО и некоторые развитые страны, не входящие в данный регион, если у них возникнет такое желание. В идеальном варианте акционерами Азиатского инвестиционного банка в конечном итоге должны стать все страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Было бы весьма желательным, чтобы крупные частные компании и банки также приняли участие в этом деле. Это будет необходимо для того, чтобы Азиатский инвестиционный банк смог наладить партнерские связи между государственным и частным секторами в области финансирования инфраструктуры.

70. Если будет создан Азиатский инвестиционный банк по типу Европейского инвестиционного банка, то предполагается, что только развивающиеся страны – члены этого Банка будут иметь право получать финансовые средства на проекты. Получателями кредитов этого Банка должны быть как проекты, организуемые государственными учреждениями, так и проекты частных консорциумов. Банк не должен всецело зависеть от своих акционеров для предоставления средств на финансирование проектов. Члены должны платить только за свою долю выпущенного по подписке акционерного капитала. Фактические средства, которые будут составлять ресурсы для финансирования проектов, должны мобилизоваться на рынках капитала путем выпуска облигаций и использования других кредитных инструментов. Поскольку цель Азиатского инвестиционного банка должна заключаться в предоставлении, как правило, дешевых ссуд, необходимо, чтобы он имел высокий рейтинг кредитоспособности, чтобы передавать выгоды своим клиентам, не предоставляя при этом льготные или субсидированные кредиты.

71. В то же время учреждение, подобное Азиатскому инвестиционному банку, должно финансировать только те проекты, которые отвечают определенным критериям. Хотя у Европейского инвестиционного банка есть перечень критериев в отношении проектов, критерии Азиатского инвестиционного банка должны разрабатываться в соответствии с потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона. В идеальном варианте для обеспечения своей эффективности и устойчивости Азиатскому инвестиционному банку следует:

а) предоставлять среднесрочные и долгосрочные кредиты. Азиатский инвестиционный банк предоставляет кредиты на период в среднем между четырьмя и 20 годами и при этом не кредитует больше 50 процентов общей сметы того или иного проекта;

б) предоставлять кредиты в основном в местных валютах для сведения к минимуму валютных рисков страны-заемщика;

в) требовать надлежащих гарантий для покрытия значительного риска при выдаче своих кредитов. Эти гарантии должны предоставляться банками или другими финансовыми учреждениями или крупными компаниями, обладающими хорошими показателями кредитоспособности, национальными правительствами или даже другими многосторонними учреждениями, такими, как Азиатский банк развития или Всемирный банк;

г) вести мониторинг всех проектов, особенно крупных, в финансировании которых он участвует или которые он (частично) гарантирует;

д) сводить к минимуму риск морального ущерба и отрицательные проблемы отбора при финансировании, проводя постоянный мониторинг проектов и работая в контакте с другими многосторонними учреждениями (например, Азиатским банком развития) и национальными правительствами в таких областях, как нормативные и юридические реформы, повышение транспарентности, требования о раскрытии финансовой отчетности и выполнение контрактов, и обеспечивая более предсказуемый характер инвестиционного и оперативного климата.

72. Укрепление регионального сотрудничества по развитию инфраструктуры на эффективной основе вызывает необходимость налаживания активного финансового сотрудничества в целях мобилизации ресурсов для инвестиций в инфраструктуру. Дефицит средств для финансирования инфраструктуры является огромным, но его можно устранить на основе сотрудничества. В этой связи предлагается ряд вариантов. Члены и ассоциированные члены Комиссии, возможно, на приоритетной основе проведут дальнейший анализ этих вариантов, в том числе с помощью дополнительных углубленных исследований, и выберут наилучший вариант. Следующим шагом может стать формирование межправительственного комитета/целевой группы для дальнейшего изучения вариантов и выработки рекомендаций относительно дальнейшего направления действий. Промедление может стоить региону слишком дорого в виде потерянных возможностей экономического роста и развития.