

(Неофициальный перевод)

Ноябрь 2014 года

**Развитие коммуникационных возможностей в субрегионе СПЕКА:  
проблемы, возможности и решения**

**Справка секретариата ЭСКАТО**

Справочный документ был подготовлен секретариатом Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО) для Экономического форума СПЕКА и девятой сессии Руководящего совета СПЕКА, которые состоятся в Ашхабаде 4 и 5 декабря 2014 года. Мнения, содержащиеся в документе, могут не совпадать с точкой зрения Организации Объединенных Наций, ЭСКАТО, стран ее членом и стран Центральной Азии. Документ издан без официального редактирования.

---

## I. Введение

В последние годы трактовка термина «соединяемость» была существенно расширена, и он используется в качестве одного из основных терминов при описании процессов развития, так как эта характеристика существенно влияет на возможности стран расширять свои рынки, оптимизировать обмен и укреплять сотрудничество в целях поддержания устойчивого развития и всеобщего процветания.

ЭСКАТО содействует улучшению соединяемости как необходимого и неотъемлемого аспекта региональной интеграции и определяет его таким образом, чтобы очертить ряд ключевых региональных сетей, а именно: транспорт, торговля, энергетика и инфраструктура ИКТ. Развитие региональной соединяемости служит средством повышения эффективности региональных сетей, что способствует эффективному движению товаров, услуг, людей, данных и идей как внутри страны, так и между странами в регионе, имея в виду не только физическое существование сетей, но также политику и нормативную базу, в соответствии с которыми они работают, и их синергию, которая может быть достигнута за счет улучшения сотрудничества и координации.

Соединяемость способствует:

### *Региональной экономической интеграции*

Региональная экономическая интеграция зависит в значительной степени от развития инфраструктуры, которая будет обеспечивать соединяемость как внутри, так и между странами. Качественная инфраструктура, в частности, в областях транспорта, энергетики и ИКТ, положительно влияет на экономический рост. Инвестиции в инфраструктуру увеличивают капитализацию экономики, расширяют сферу торговли и экономической деятельности, создают возможности для получения экономии за счет масштабов производства, оптимизируют использование природных ресурсов и снижают производственные и логистические издержки. Кроме того, развитие инфраструктуры способствует, хотя это и трудно оценить количественно, развитию сетевых внешних факторов, что, в свою очередь, способствует дальнейшему росту, позволяя углублять специализацию экономики, поощряя развитие экономических кластеров и содействуя обмену информацией.

Хотя в странах СПЕКА и отмечается развитие инфраструктурных сетей, по-прежнему сохраняются большие различия в широте охвата и качестве инфраструктуры внутри и между странами. Такой разрыв препятствует полноценному участию стран в динамичном развитии региона. Недостаточная развитость транспортной сети приводит к увеличению расходов субъектов экономики и тормозит их деятельность. Например, легкость доступа к морским портам имеет большое значение для задействования морского транспорта в международной торговле. Большинство развивающихся стран СПЕКА не имеют выхода к морю, что, естественно, снижает их конкурентоспособность, так как в силу своего географического положения, ближайшие крупные международные морские порты находятся от них на большом расстоянии. Улучшение соединяемости со странами СПЕКА и за их пределами, следовательно, будет способствовать региональной экономической интеграции, а также позволит странам в полной мере воспользоваться разнообразными природными богатствами региона и производственными мощностями для более справедливого распределения растущего благосостояния.

### *Устойчивому и инклюзивному развитию*

Несмотря на заметный экономический динамизм стран СПЕКА, существуют застарелые внутренние структурные недостатки, которые сдерживают потенциал роста. Таким образом, необходимо использовать дополнительные и разнообразные средства для того, чтобы поднять уровень и качество роста. Повышение соединяемости внутри и между регионами обеспечивает доступ к экономическим и социальным возможностям, и сокращает разрывы в развитии. Это также увеличивает возможности для торговли с развитыми и диверсифицированными торговыми рынками. Кроме того, сопряженность информационно-коммуникационных сетей служит в качестве ускорителя обмена информацией, идеями и технологиями, и, таким образом, представляет собой основу для разработки национальных и региональных инновационных систем. Таким образом, высокая соединяемость является важным элементом устойчивого и всестороннего развития. Для решения этой более широкой проблемы развития, соединяемость создает основу достижения высокого и качественного роста и общего процветания.

Укрепление региональной соединяемости особенно важно для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (НВМРС), к которым относятся страны СПЕКА, для их соединения с остальным миром. Скоординированная и взаимосвязанная разработка всех ключевых сетей, таких как транспорт, энергетическая инфраструктура и инфраструктура ИКТ, позволит более равномерно распределить выгоды от улучшения соединяемости с остальным миром как внутри, так и между странами, особенно это касается наименее развитых и не имеющих выхода к морю стран СПЕКА. Это может также способствовать процессу ранжирования наименее развитых стран, таких как Афганистан.

Продолжающийся региональный экономический рост стимулирует страны выйти за рамки простого развития транспортной инфраструктуры и посмотреть на то, как многочисленные индивидуальные транспортные решения в области автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей и аэропортов, могут быть связаны для повышения их эффективности с тем, что бы каждый вид транспорта, используя свои сильные стороны, дополнял другие, образуя бесперебойную транспортную систему и становился частью интермодальных международных транспортных коридоров. Являясь важным инструментом для региона в целом, эти коридоры жизненно важны для НВМРС, в том числе для стран СПЕКА.

## **II. Текущее состояние и основные проблемы**

### **а. Транспорт**

ЭСКАТО содействует развитию понятия международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы, охватывающей весь регион. Это привело к разработке и использованию трех основных сетей, а именно сетей Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов», в качестве блоков при планировании и модернизации региональных транспортных сетей и развитии региональной соединяемости.

#### *Соединяемость транспортной инфраструктуры*

Глобальный экономический форум дает полезную информацию о качестве транспортной инфраструктуры по видам транспорта по 148 экономикам с использованием оценок, содержащихся в 15 000 обследованиях, проведенных бизнес-лидерами, представляющими основные секторы экономики (сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность, не обрабатывающая отрасль экономики и сфера услуг). Ниже в таблице 1 представлены результаты из доклада 2013-2014 годов, которые в общем и целом подтверждают общие проблемы транспортной инфраструктуры в странах СПЕКА.

Таблица 1: **Рейтинги инфраструктуры по видам транспорта**<sup>1</sup>

Страны	Дорожная инфраструктура		Железнодорожная инфраструктура		Портовая инфраструктура (1)		Инфраструктура воздушного транспорта	
	Индекс	Рейтинг	Индекс	Рейтинг	Индекс	Рейтинг	Индекс	Рейтинг
Афганистан	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Азербайджан	4,0	74	3,9	36	4,5	60	5,1	48
Казахстан	2,8	117	4,4	27	2,7	135	4,1	89
Кыргызстан	2,5	133	2,5	76	1,3	148	3,1	128
Таджикистан (3)	3,18	98	3,49	43	1,68	143	4,21	88
Туркменистан	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Узбекистан	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Средний показатель по странам СПЕКА	3,3		2,94		2,64		3,89	
Средневзвешенный мировой показатель	4		3,2		4,2		4,4	

(По шкале от 1 до 7, где 1 = очень слаборазвитая – среди худших в мире; и 7 = разветвленная и эффективная – среди лучших в мире)

Таблица 1 показывает, что в среднем, рейтинги инфраструктуры в странах СПЕКА ниже среднемирового значения, хотя во многих странах отдельные виды инфраструктуры развиты лучше. Следует отметить, что из всех НВМРС, по которым есть данные, только одна страна – Азербайджан – имеет рейтинги инфраструктуры наземного транспорта на уровне или выше среднемирового значения. Кроме того, низкий рейтинг железнодорожной инфраструктуры вызывает особую озабоченность, поскольку расстояния до морских портов в регионе таковы, что использование железных дорог является экономически полностью оправданными.

Концентрируясь на инфраструктуре, достигнутый прогресс и остающиеся проблемы можно проиллюстрировать с помощью межстрановых сопоставлений, полученных путем опроса специалистов в области логистики и приведенных в отчете Всемирного банка 2014 года (таблица 2 ниже). Последнее исследование Всемирного банка 2014 года, которое охватывает 160 стран, показывают, что НВМРС среди стран СПЕКА по-прежнему занимают сравнительно низкие места в международном рейтинге – участники опроса оценили качество инфраструктуры в 2 балла (низкое) и 3 балла (среднее), в то время как максимальная оценка составляет 5 баллов (очень высокое).

<sup>1</sup> World Economic Forum, “The Global Competitiveness Report”, 2013-2014

Таблица 2: Рейтинги инфраструктуры по показателю эффективности логистики<sup>2</sup>

Страны	2007 год	2010 год	2012 год	2014 год	Мировой рейтинг инфраструктуры (2014 год)
Афганистан	1,10	1,87	2,00	1,82	158
Азербайджан		2,23	2,42	2,71	68
Казахстан	1,86	2,66	2,6	2,38	106
Кыргызстан	2,06	2,09	2,49	2,05	147
Таджикистан	2,00	2,00	2,03	2,36	108
Туркменистан		2,24		2,06	146
Узбекистан		2,54	2,25	2,01	148

По данным Всемирного банка, стоимость экспорта с использованием морских перевозок из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в том числе стран – участниц СПЕКА, в два раза выше, чем в среднем по миру, и, хотя прогресс в содействии бизнесу бесспорно достигнут с момента принятия Алматинской программы действий, этот «стоимостной разрыв» пока не удалось преодолеть. Стоит также отметить, что инфраструктура – только одна часть уравнения, так как административные процедуры (например, таможенное оформление) играют значительную роль в создании эффективной транспортной сети. Последнее, правда, выходит за рамки данной справки.

*Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги*

Понятие развития обще региональных автомобильных и железных дорог можно проследить с конца 1950-х годов на примере Азиатских автомобильных дорог и с начала 1960-х годов на примере Трансазиатских железных дорог. В конце 1980-х и начале 1990-х годов радикальные изменения в политической и экономической ситуации в регионе ЭСКАТО привели к возрождению этих двух проектов. Секретариат ЭСКАТО в тесном сотрудничестве со странами-членами провел исследование ряда транспортных коридоров с целью выявления маршрутов развития этих двух сетей на основе следующих критериев:

- a) соединение столиц;
- b) соединение с основными промышленными и сельскохозяйственными центрами;
- c) соединение с основными морскими и речными портами;
- d) соединение с основными контейнерными терминалами и складами<sup>3</sup>.

Чтобы усилить за государствами-членами права собственности на проект, Секретариат также занимался привлечением существующих субрегиональных группировок в качестве партнеров в процессе его реализации, а также правительственных и неправительственных технических организаций. На сегодняшний день, сеть Азиатских автомобильных дорог включает в себя 143 000 км

<sup>2</sup> World Bank, «Connecting to Compete – Trade Logistics in the Global Economy», 2014, Appendix 1, pp. 34 to 37. World

<sup>3</sup> Позднее был добавлен еще один критерий выбора маршрутов Азиатских автомобильных дорог – соединение с основными туристическими достопримечательностями.

дорог, проходящих через 32 страны-члена, в то время как сеть Трансазиатских железных дорог охватывает 117 500 км железнодорожных линий, обслуживающих 28 стран-членов.

Комиссия поручила секретариату формализовать вышеупомянутые транспортные сети с помощью двух межправительственных соглашений. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог<sup>4</sup> вступило в силу в июле 2005 года, а Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог<sup>5</sup> – в июне 2009 года. На сегодняшний день насчитывается 29 участников Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и 18 участников Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог. Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги играют стимулирующую роль в координации планирования и строительства международных автомобильных и железных дорог в регионе.

Таблица 3: Статус сети Азиатских автомобильных дорог в странах СПЕКА (в километрах)

Страны	Автомобильные дороги	Класс I	Класс II	Класс III	Ниже Класса III	Итого	Год
Афганистан	0	10	2 519	0	1 718	4 247	2008
Азербайджан	0	291	1 174	0	0	1 465	2013
Казахстан	0	557	5 407	6 389	475	12 828	2010
Кыргызстан	0	0	303	1 324	136	1 763	2013
Таджикистан	0	20	978	0	914	1 912	2013
Туркменистан	0	60	0	2 120	24	2 204	2008
Узбекистан	0	1 195	1 101	670	0	2 966	2008
Итого		2 295	14 483	14 108	6 123	37 009	
В процентах		6%	39%	38%	17%	100%	
2004 год в процентах		1%	14%	53%	32%		

Страны СПЕКА приняли активное участие в идентификации сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД), протяженность которых в настоящее время составляет 117 500 км железнодорожных линий международного значения, обслуживающих 28 стран – членов ЭСКАТО.

<sup>4</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

<sup>5</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

Таблица 4: **Расстояния от столиц стран СПЕКА до основных морских портов по идентифицированным Трансазиатским железнодорожным маршрутам (в километрах)**

	Ляньюньган (Китай)	Санкт-Петербург (Российская Федерация)	Восточный (Российская Федерация)
Ашхабад	7 300	4 800	10 100
Астана	5 550	3 350	8 300
Бишкек	5 600	4 650	8 350
Душанбе	7 300	4 450	10 100
Ташкент	6 000	5 550	8 700

Афганистан никогда не занимался развитием сетей железных дорог в значительных масштабах, хотя некоторые элементы планирования применялись еще в XIX веке. Рельсовый путь был построен в Кабуле в начале XX века (20-е годы), но был почти так же быстро разобран. Во времена Советского Союза две железнодорожные соединительные линии (одна – из Туркменистана и одна – из Узбекистана) достигли северных границ Афганистана, но не вышли за их пределы. Эта ситуация объясняет, почему Афганистан не был в числе тех стран, которые согласовали и приняли Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог. Тем не менее, ситуация постепенно меняется, и планируемое развитие железных дорог могло бы оказать заметное позитивное влияние не только на Афганистан, но и на все не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в Центральной Азии. В 2010 году при финансовой поддержке Азиатского банка развития было завершено строительство 75 км однопутной железной дороги, соединяющий Хайратон на границе с Узбекистаном с Мазари-Шарифом. В дополнение к вышеизложенному, Исламская Республика Иран в настоящее время осуществляет строительство 205-километровой железнодорожной линии от Сянгана (восточная часть Ирана) до Герата (западная часть Афганистана).

Кроме того, рассматриваются планы по соединению основных городов, расположенных на севере и юге Афганистана, с соседними странами, такими как Исламская Республика Иран и Пакистан. Планируемая сеть будет состоять из двух основных коридоров, а именно:

- i) коридор северо-восток – юг протяженностью около 720 км Мазари-Шариф – Джалалабад через Кабул с ответвлением на медный рудник в Логаре;
- ii) коридор северо-восток – запад протяженностью около 1250 км Кундуш – Герат через Мазари-Шариф. Отдельные железнодорожные ветки будут соединять эту основную линию с железнодорожными пограничными пунктами Таджикистана и Туркменистана<sup>6</sup>. Данный коридор и дополнительные соединения смогут обеспечить быстрый транзит для республик Центральной Азии в порты Ирана в Персидском заливе;
- iii) одновременно обсуждается строительство железнодорожных веток из Чамана и Торхама в Пакистане до Кандагара и Джелалабада, соответственно. Эти железнодорожные ветки могли бы обеспечить доступ к портам Карачи (Пакистан) и Мумбай (Индия) и далее до порта

<sup>6</sup> Начата разработка технико-экономического обоснования части планируемого коридора Герат – Кундуш, при чем участок дороги протяженностью 225-километров от Мазари-Шарифа до Акина на границе с Туркменистаном будет сооружаться при содействии Азиатского банка развития.

Гвадар, когда Пакистанская корпорация железных дорог завершит железнодорожную линию протяженностью 900 километров, соединяющую портовые сооружения с основной железнодорожной сетью страны в Мастунге.

Помимо этих планов развития железных дорог в Афганистане, планируются или уже осуществляются и другие проекты в области развития железных дорог, которые могли бы изменить картину транспорта для стран СПЕКА. В частности, на восточном берегу Каспийского моря сооружается железнодорожная линия протяженностью 677 км Узень (Казахстан) – Берекет-Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран). Около 137 км данной линии пройдет по территории Казахстана, 470 км – Туркменистана и 70 км – по территории Исламской Республики Иран, тем самым она свяжет основные железные дороги стран с морскими портами Персидского залива, то есть действующим портом в Бендер-Аббасе и будущим портом в Чабахаре. В мае 2013 года Казахстан и Туркменистан отметили завершение строительства 146-километровой железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Серхетяка (Туркменистан), которая является частью проекта. Часть железнодорожной линии, проходящей по Исламской Республике Иран, была также открыта в мае 2013 года. Между тем сооружаются пункты смены вагонных тележек на границе между Туркменистаном (который использует колею шириной 1,520мм) и Исламской Республикой Иран, которая имеет колею 1,435мм.

В марте 2012 года правительства Китая и Кыргызстана подписали меморандум о взаимопонимании по изучению возможности железнодорожного соединения двух стран. Хотя инвестиции в проект превышают 4 миллиарда долларов США, его осуществление позволило бы создать дополнительный маршрут перевозки грузов между Китаем и странами СПЕКА к уже имеющемуся единственному маршруту через Казахстан.

#### *«Сухие порты»*

Признавая необходимость транспортной интеграции, а также в целях содействия формированию эффективной логистики в регионе, Конференция министров по транспорту, которая состоялась в Бангкоке 12-16 марта 2012 года, подтвердила полномочия, предоставленные секретариату в соответствии с резолюцией Комиссии 48/11 на продолжение работы в направлении реализации концепции международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы<sup>7</sup>. Действуя в рамках мандата, секретариат активно сотрудничает со странами-членами в целях развития сети «сухих портов», которые содействовали бы интеграции инфраструктурных сетей и повышению эффективности транспорта в регионе. В церемонии подписания Соглашения в ходе Форума министров транспорта стран Азии на своей второй сессии (Бангкок, 4-8 ноября 2013 года), 14 государств-членов подписали Соглашение<sup>8</sup>, включая Таиланд, который сдал на хранение документ о его ратификации. С тех пор, еще одна страна – Республика Корея ратифицировала Соглашение, а Шри-Ланка его подписала. Параллельно секретариат осуществляет мероприятия по укреплению потенциала стран-членов в области планирования, разработки и эксплуатации «сухих портов» международного значения в целях реализации Межправительственного соглашения о «сухих портах». На сегодняшний день 16 государств-членов подписали Межправительственное соглашение о «сухих портах» и 3 – сдали на хранение свои документы о его

---

<sup>7</sup> См. E/ESCAP/MCT.2/12.

<sup>8</sup> Армения, Вьетнам, Индонезия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан и Таиланд.



ратификации/принятии/утверждении/присоединении Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке<sup>9</sup>.

Таблица 5: **Количество «сухих портов» международного значения, которые создаются в странах СПЕКА**

Страны	Количество «сухих портов»
Афганистан	8
Азербайджан	21
Казахстан	5
Кыргызстан	2
Таджикистан	7
Туркменистан	нд
Узбекистан	нд

Ряд стран СПЕКА уже осуществляет проекты, направленные на развитие современных транспортных структур или модернизацию существующих. Признавая, что важным фактором в устранении препятствий на пути торговли является наличие адекватных логистических сетей и услуг; правительства Китая и Казахстана сотрудничают в деле развития свободной экономической зоны «Хоргос – Восточные Ворота», расположенной на юго-востоке Казахстана и всего в километре от границы Казахстана с Китаем.

Правительство Узбекистана также приняло ряд инициатив по развитию интермодальных коридоров и «сухих портов» в стране, в частности, в Ангрене в Ташкентской области, в целях обслуживания Андижанской, Наманганской и Ферганской областей в восточной части Узбекистана и в Навои, расположенном в 350 километрах к юго-западу от Ташкента. «Сухой порт» Навои был создан в связи с учреждением одноименной свободной индустриальной зоны (СИЗ), расположенной недалеко от международного интермодального транспортного узла в аэропорту Навои, который начал свою работу в 2009 году с привлечением управляющих компании «Korean Air».

Поддержка развития «сухих портов» особенно своевременна, поскольку существующие возможности инфраструктуры во многих случаях ограничены, и в срочном порядке требуется создание ее новых объектов. Создание таких объектов, однако, не является легкой задачей ввиду большого количества различных заинтересованных сторон и трудностей с привлечением необходимого финансирования. Координация между различными правительственными министерствами/ведомствами и частным сектором важна для создания условий, способствующих развитию «сухих портов».

---

<sup>9</sup> Межправительственное соглашение о «сухих портах» вступит в силу на тридцатый день с даты, на которую восьмой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении к Договору будет передан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

## **Операционная соединяемость в области транспорта**

Транспортная соединяемость в Азиатско-Тихоокеанском регионе имеет два основных аспекта – инфраструктурную соединяемость или физическое обеспечение и операционную соединяемость или программное обеспечение. В то время как физическая инфраструктура региона постепенно развивается, существует необходимость совершенствования ее программного обеспечения в целях оптимизации региональных транспортных сетей. С этой целью ЭСКАТО разработала систему поддержки развития транспорта и интегрированную систему помощи для совершенствования транспортной логистики. Ключевые элементы упрощения процедур транспортных перевозок включают в себя Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок, Региональные рамки сотрудничества для облегчения международных железнодорожных перевозок, инструменты содействия упрощению транспортных операций и Региональную сеть юридических и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок.

Страны СПЕКА смогли бы извлечь выгоду из следующих элементов, которые обеспечивают полный спектр решений для устранения нефизических барьеров на пути трансграничных и транзитных перевозок в целях беспрепятственного транспортного сообщения.

### *Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок*

Данный документ был одобрен на второй сессии Конференции министров по транспорту, состоявшейся в марте 2012 года в Бангкоке, и является основным стратегическим документом, касающимся инициатив по упрощению процедур транспортных перевозок для стран-членов и их партнеров по развитию с целью улучшения координации между различными соглашениями по упрощению процедур перевозок, проектами и мероприятиями, с тем, чтобы избежать несогласованности и нестыковок при планировании, разработке и реализации, что увеличивает эффективность усилий по упрощению процедур перевозок. Синергетический эффект от таких мер пойдет на пользу странам-членам и их партнерам по развитию.

### *Региональные рамки сотрудничества для облегчения процедур международных железнодорожных перевозок*

Учитывая важность развития экологически чистых видов транспорта и в целях дальнейшего развития международного железнодорожного транспорта в регионе, необходимо решить ряд вопросов, таких как несоответствие размера колеи, упрощение процедур пересечения границ, в том числе оптимизация документов, стандартизация технических и эксплуатационных требований, а также гармонизация правовых режимов.

Помимо документирования существующих организаций и инициатив, а также имеющихся правовых документов, направленных на развитие сотрудничества между странами по облегчению процедур международных железнодорожных перевозок, были также определены и другие подходы для развития регионального железнодорожного транспорта, такие как: участие в международных железнодорожных организациях; гармонизация транспортных накладных; использование передовых информационных систем о пассажирских и товарных перевозках; координация деятельности нормативно-контрольных органов и инспекция на пересадочных станциях; использование новых технологий в сфере эксплуатации железнодорожного транспорта; и развитие людских ресурсов для международных железнодорожных перевозок.

### *Инструменты по упрощению процедур перевозок*

Эти инструменты включают четыре взаимодополняющие модели для решения оперативных задач в области трансграничного и транзитного транспорта, а именно Методология ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние», Модель по безопасному трансграничному транспорту, Модель по эффективному трансграничному транспорту и Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ.

### *Региональная сеть юридических и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок*

Региональная сеть юридических и технических экспертов по упрощению процедур перевозок была создана для оказания содействия странам-членам в формировании более эффективного правового режима для международных перевозок в регионе. Она предназначена для оказания содействия странам-членам в повышении профессионального уровня их официальных представителей и экспертов, занимающихся вопросами перевозок; для оказания юридической поддержки в связи с присоединением к международным конвенциям, и разработке соответствующих соглашений, мер и проектов, а также для поощрения согласования и координации различных правовых инструментов по упрощению процедур перевозок.

В рамках Сети юридические и технические эксперты могут обмениваться информацией, опытом и передовой практикой; координировать свою деятельность; предлагать решения правовых конфликтов, возникающих между различными соглашениями, географически перекрывающих страны; предлагать пути для налаживания связей между странами в условиях различных субрегионов, регулируемых различными субрегиональными соглашениями; анализировать возникающие проблемы в области упрощения процедур перевозок; и рассматривать пути для обеспечения регионального согласования правовых инструментов.

### **Комплексная система содействия транспортной логистики**

Комплексная система транспортной логистики включает в себя технические стандарты и руководящие принципы, региональную систему профессиональной подготовки, региональный форум/конференции поставщиков услуг и соответствующей технической помощи, политическую поддержку и укрепление потенциала. Два примера системы кратко обсуждаются ниже.

### *Технические стандарты для системы информационно-логистических служб*

Использование ИКТ является ключевым элементом осуществления деятельности эффективных логистических систем наряду с надлежащими правовыми рамками, надежной инфраструктурой и хорошо развитыми людскими ресурсами. Хотя частные логистические информационные системы и государственные информационные платформы по логистике уже существуют, страны-члены находятся на совершенно разных стадиях развития в этой области. В то же время отмечается определенная непоследовательность в использовании подходов таких систем как на национальном, так и на международном уровнях, что, прежде всего, касается логистических информационных систем, разработанных частным сектором.

### *Региональные стандарты в области профессиональной подготовки и сертификация*

Развитие людских ресурсов является одним из ключевых элементов укрепления соответствующих отраслей с тем, чтобы они могли решать задачи современной логистики, и, следовательно, были включены в национальные стратегии и планы многих стран региона. Секретариат занимается разработкой учебных программ для аккредитованных региональных учебных систем в интересах поставщиков логистических услуг в целях содействия подготовке постоянных и признаваемых в

регионе учебных программ в странах-членах. Такая региональная программа может также содействовать формированию региональной группы преподавателей, что может способствовать преодолению нехватки квалифицированных инструкторов в некоторых странах региона.

### **Устойчивое развитие транспорта**

Как указано в итоговом документе Конференции Рио+20, транспорт и мобильность являются центральными для устойчивого развития. Устойчивые транспортные системы способствуют повышению экономической конкурентоспособности и содействию безопасной, чистой и доступной мобильности.

Транспортный сектор является крупнейшим потребителем энергоресурсов, в частности нефтепродуктов, а также одним из крупнейших источников выбросов углекислого газа. Большая часть потребляемой в регионе энергии приходится на транспортный сектор, на него же приходится и большая часть выбросов. Негативные внешние факторы существующих транспортных систем, такие как расходы, связанные с транспортными заторами, потребление ископаемого топлива, дорожно-транспортные происшествия, выбросы и загрязнение окружающей среды, являются существенным бременем для экономик. Вопрос о безопасности дорожного движения стоял в глобальной повестке дня в течение достаточно долгого времени, так как потери от дорожно-транспортных происшествий продолжают расти с угрожающей скоростью. Более половины всех смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий в мире происходят на дорогах в регионе ЭСКАТО. Экономический ущерб от них, по оценкам, составляет в среднем от 1 до 3 процентов валового внутреннего продукта.

Возможные направления действий устойчивого развития транспорта включают в себя:

- a) научно-обоснованную стратегию для решения вопросов, связанных с энергетикой и выбросами в окружающую среду на транспорте;
- b) устойчивый городской транспорт;
- c) создание жизнеспособного транспорта;
- d) повышение безопасности дорожного движения;
- e) устойчивое содержание дорог;
- f) интеллектуальные транспортные системы; и
- g) интермодальный грузовой транспорт для перевозки грузов на дальние расстояния.

Эти вопросы должны быть подробно рассмотрены в целях развития беспрепятственной соединяемости и придания ей устойчивости.

### **b. Энергетика**

#### **Региональные связи в целях повышения энергетической безопасности**

В Азии спрос на энергию, как ожидается, удвоится к 2050 году, в том числе значительно возрастет и спрос на электроэнергию. Между тем, доступ к электроэнергии существенно варьируется от страны к стране и даже в пределах одной страны. По состоянию на 2010 год, 628 миллионов человек не имеют доступа к электроэнергии и 1,8 миллиарда человек используют в качестве источника энергии традиционную биомассу, что является отличительной чертой бедности. Население с

низким уровнем доступа к электроэнергии сосредоточено в Южной Азии и Тихоокеанском субрегионе, где более 70 процентов населения все еще не имеют доступа к электросетям. Удовлетворение энергетических потребностей является приоритетной задачей энергетической безопасности и движущим фактором для политиков в странах, зависимых от импорта энергоносителей. Традиционно удовлетворение этих потребностей планировалось бы и осуществлялось в пределах национальных границ. Региональное сотрудничество является дополнительной мерой национальных усилий по удовлетворению такого быстро растущего спроса.

Хотя ряд стран в регионе является нетто-экспортерами энергоресурсов, лишь несколько стран удовлетворяют свои энергетические потребности за счет собственных ресурсов. Регион в целом является нетто-импортером первичных энергоносителей. Следует отметить, что некоторые страны являются одновременно как крупными импортерами, так и экспортерами энергетических ресурсов, тем самым доказывая, что даже богатые энергетическими ресурсами страны зависят от других в плане обеспечения своей энергетической безопасности. Многие страны, особенно в Тихоокеанском регионе, в значительной степени зависят от импорта ископаемого топлива для удовлетворения своих энергетических потребностей. Такое неравномерное распределение энергоресурсов приводит к существенным различиям в затратах на получение энергии, а также энергоснабжения в целом.

Таким образом, в Азиатско-Тихоокеанском регионе существуют многочисленные возможности для торговли нефтью, газом и электроэнергией. Их можно разделить на три основные группы: инфраструктурные проекты регионального и субрегионального значения, инфраструктурные проекты двустороннего значения и проекты доставки энергетических ресурсов морем. Что касается инфраструктуры в области транспортировки углеводородного сырья, регион уже имеет ряд действующих и планируемых к строительству трубопроводов.

Такие формы энергетической соединяемости, как трансграничные электросети и трубопроводы регионального уровня, наряду с мерами по повышению энергоэффективности и применения более чистых видов топлива, принесли бы значительные выгоды этим странам. Принимаемые меры, которые могли бы уравновесить спрос и предложение путем передачи энергии из стран, богатых энергетическими ресурсами или стран с низкой стоимостью получения энергоресурсов, странам, бедным энергоресурсами или с высокой стоимостью производства энергии, должны приветствоваться, так как они позволили бы помочь сократить растущий энергетический разрыв и обеспечить энергетическую безопасность в регионе.

### **Региональное сотрудничество в целях развития Азиатской энергетической магистрали**

Естественное желание государств-членов в поддержании энергетической независимости от более широкой региональной энергетической системы является очевидным и потенциально ограничивающим фактором на пути к полной интеграции торговли энергетическими ресурсами. Соглашение в области региональной энергетики могло бы также служить наиболее эффективным инструментом повышения эффективности энергетических систем и обеспечить больше преимуществ от использования возобновляемых источников энергии. Кроме того, оно может развивать всеобъемлющие, ликвидные и прозрачные рынки для сырой нефти, нефтепродуктов и газа, при этом приоритет должен отдаваться защите и безопасности трубопроводного транспорта.

В 2012 году государства-члены приняли резолюцию<sup>10</sup> с просьбой к секретариату определить варианты соединяемости для обеспечения энергетической безопасности,

---

<sup>10</sup> Резолюция 68/11 ЭСКАТО по объединению энергосетей в интересах энергетической безопасности.

в том числе интегрированной сети региональных электросетей, называемых «Азиатская энергетическая магистраль»<sup>11</sup>. Азиатская энергетическая магистраль предназначена для оптимизации использования всех энергетических ресурсов, то есть устойчивого использования энергии. Подключение региона с несбалансированной энергетикой является более трудной задачей, чем развитие торговли, инвестиций и физической инфраструктуры. Азиатская энергетическая магистраль рассматривается в качестве необходимой системы для устойчивого развития, поскольку огромный растущий спрос на электроэнергию в регионе не может быть удовлетворен оптимальным и справедливым образом, если нет интегрированной региональной энергосети и рынка электроэнергии.

Ряд многосторонних инициатив был сосредоточен на интеграции электрических и энергетических сетей, таких как «Единая энергосистема АСЕАН» – это межправительственная программа, которая оптимизировала торговлю энергетическими ресурсами в регионе с 90-х годов; «CASA-1000» – для регионального рынка электроэнергии Центральной и Южной Азии с использованием избыточной гидроэлектроэнергии из Кыргызстана и Таджикистана для удовлетворения дефицита потребностей в электроэнергии Афганистана и Пакистана; рынка электроэнергии Субрегиона Большого Меконга; рынка электроэнергии СААРК – основного компонента энергетического кольца Ассоциации регионального сотрудничества Южной Азии (СААРК); Азиатский проект «Супергрид» («Gobitec») и Азиатской суперсети для возобновляемых источников энергии в Северо-Восточной Азии; Единая энергетическая система Центральной Азии – синхронизированная объединенная энергетическая система, покрывающая территории Российской Федерации и стран Центральной Азии.

В рамках Азиатской энергетической магистрали секретариат может играть важную роль в содействии обмену знаниями и в широком применении передовой практики, которые, что немаловажно, позволят повысить результативность каждой субрегиональной инициативы; создать атмосферу доверия между странами, субрегионами и организациями, а также создать более прочную основу (отношения, стандарты, учреждения и т.д.) для будущей интеграции.

Азиатская энергетическая магистраль могла бы не только объединить физическую инфраструктуру, но и включить в себя интегрированные рыночные механизмы для того, чтобы динамичная и эффективная передача энергии была более устойчивой и надежной во всем регионе, а также оптимизировать распределение нагрузок между центрами производства и потребления. Такой регионально интегрированный рынок способствовал бы повышению энергетической безопасности, так как повышение диверсификации национальных источников энергии позволит сократить риск столкнуться с потенциально нестабильными рынками и таким образом помочь уменьшить потенциал для геополитических конфликтов.

В настоящее время секретариат способен провести более углубленный анализ социально-экономических и экологических преимуществ региональной электросети и рынка электроэнергии в целях разработки методологии оценки затрат и выгод. Основываясь на таком глубоком анализе и дальнейших консультациях, создание Азиатской энергетической магистрали с помощью технических исследований, включая уроки, извлеченные из других интегрированных рынков и непрерывного политического диалога, будет способствовать подготовке всеобъемлющих рамок для Азиатской энергетической магистрали. Что еще более важно, необходимо достичь политической приверженности вопросам усиления взаимодействия между

---

<sup>11</sup> Государства-члены просили секретариат определить конкретные пути получения выгод для Тихоокеанского субрегиона от реализации Азиатской энергетической магистрали или же разработать альтернативные инициативы по проблеме соединяемости, учитывающие конкретные энергетические проблемы в Тихоокеанском субрегионе.

субрегиональными инициативами, касающимися интеграции энергетики и создания организации по анализу затрат и выгод в масштабе азиатского региона.

### **с. Информационно-коммуникационная технология**

Мобильная телефония сейчас в основном доступна всем и покрывает 88,8 процента региона в целом. Тем не менее, четко просматривается цифровое неравенство в плане доступа к Интернету, причем на развивающиеся страны региона ЭСКАТО приходится одна треть по сравнению с тем, что используют более развитые страны – члены ЭСКАТО (25,8 процента и 76 процентов соответственно). Рассматривая доступность широкополосной связи и пропускной способности на душу населения, разрыв оказывается еще большим. В то время как в странах региона ЭСКАТО с развитыми ИКТ стоимость широкополосной связи эквивалентна менее чем 1 проценту от среднего валового национального дохода на душу населения, потребители в островных развивающихся государствах Тихоокеанского субрегиона должны платить более 127 процентов от среднего валового национального дохода на душу населения, что явно делает такие услуги недоступными. Озабоченность существующим в этом плане неравенством по-прежнему остается актуальной, особенно для уязвимых стран (наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства). Это ограничивает потенциальные возможности развития ИКТ, так как широкополосная связь является ключевым моментом для использования ее различных возможностей и применений. Не удивительно, что задача «обеспечить универсальный и недорогой доступ к Интернету в НРС до 2020 года» является ключевым элементом предлагаемой программы по устойчивому развитию, цель 9. Информационные и коммуникационные технологии все чаще вторгаются в другие инфраструктуры, что позволяет мгновенно обмениваться данными и документами по инфраструктурным сетям, таким как интеллектуальные транспортные системы, интеллектуальные сети и интеллектуальные города. Появление Интернет-вещей будет создать новые возможности для достижения целей устойчивого развития. Однако это потребует обширных и разветвленных средств связи, которые еще должны быть развернуты во многих странах ЭСКАТО.

Физическая инфраструктура Интернета играет важную роль в определении доступа к международной широкополосной связи и ее цены. В Азиатско-Тихоокеанском регионе низкий уровень использования международной широкополосной связи может быть вызван рядом факторов, связанных с конфигурацией и эффективностью этой инфраструктуры. Большая часть меж- и внутрирегионального Интернет-трафика в регионе проходит по подводным кабелям и через точки обмена за пределами региона. Роль точек обмена внутрирегиональной связи с использованием наземной инфраструктуры остается весьма ограниченной, что делает эффективное подключение внутренних рынков к глобальной сети Интернет более дорогим. В связи с тем, что наземная соединяемость ограничена, большая часть оптиковолоконной инфраструктуры в регионе была создана по принципу звездообразной топологии вокруг узлов подводных кабельных магистралей. Наземные сети, которые существуют в регионе, обеспечивают разное качество, стоимость и условия предоставления услуг. Это приводит к неэффективности рынка и операционным осложнениям, а внутренние магистрали не в состоянии эффективно конкурировать с подводными кабелями за международное подключение. В то время как наземная соединяемость в регионе в настоящее время представляет собой «лоскутное одеяло», состоящее из отдельных внутренних сетей, которые в свою очередь полагаются на подводные кабели для международного подключения, качество и полезность наземной оптиковолоконной инфраструктуры сдерживается очень слабым развитием наземного сегмента.

Зависимость региона от подводного кабеля также подвергает его рискам в случае нарушения связи, вызванного стихийными бедствиями, морскими авариями судов

или диверсиями. Кроме того, такая зависимость также привела к возникновению точек обмена международной широкополосной связи в географических пунктах.

В этом контексте ЭСКАТО работает в направлении создания общерегиональной Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали, которая обеспечит бесперебойную систему связи во всем регионе на базе подводных и наземных оптико-волоконных мощностей с подключением спутниковой и микроволновой связи. Разработка такой сети потребует тесного сотрудничества между государственным и частным секторами на региональном уровне, для которой ЭСКАТО может обеспечить соответствующую платформу. Кроме того, синергический эффект может быть достигнут путем размещения оптоволоконных сетей вдоль других инфраструктур, в том числе транспортной инфраструктуры (дороги, железные дороги), энергетической инфраструктуры (высоковольтных линий электропередачи и трубопроводов). Это, однако, требует координации действий между большим кругом участников и вопросов; ЭСКАТО имеет хорошие возможности для продвижения исследований по этим вопросам.

### **III. Бесперебойная и интегрированная соединяемость в поддержку инклюзивного и устойчивого развития**

Страны СПЕКА имеют большой потенциал для развития бесперебойной и интегрированной соединяемости в поддержку инклюзивного и устойчивого развития. В этом разделе обсуждаются основные возможности и стратегии, направленные на осуществление бесперебойной и интегрированной соединяемости.

#### **Дальнейшее развитие инфраструктурных сетей**

Сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог охватывают только основные наземные транспортные маршруты в Азии. В интересах региональной соединяемости две основные транспортные сети должны быть и далее продолжены, и расширены для укрепления региональной соединяемости. Для обеспечения устойчивого развития и в целях получения оптимальных экономических, социальных и экологических выгод, а также с учетом подписания Межправительственного соглашения о «сухих портах» должна быть разработана интермодальная транспортная сеть, включающая водные пути, автомобильные и железные дороги.

Как свидетельствуют многосторонние инициативы, которые уже реализуются в Азиатско-Тихоокеанском регионе и касаются интегрированной торговли электроэнергией (например, АСЕАН, СААРК, CASAREM и так далее), уже существует признание в небольших масштабах выгод от энергетической кооперации между соседними странами. Однако концепция Азиатской энергетической магистрали требует от государств-членов осмысления и дальнейшей работы по достижению более высокого уровня интеграции, в сравнении с тем, что уже было предложено. Создание Азиатской энергетической магистрали «снизу-вверх» в терминах наращивания ее потенциала, более детализированного ее количественного описания и в терминах анализа связанных с ней преимуществ является наиболее важным начальным этапом в придании динамики процессу «вовлечения» стран-членов в данную концепцию.

Кроме того, сети передачи данных на базе широкополосной связи внутри и между странами Азиатско-Тихоокеанского региона часто чрезмерно замыкаются на нескольких кабельных маршрутах<sup>12</sup>. Страны СПЕКА могли бы таким образом проанализировать эти сети передачи данных и рассмотреть пути повышения их

---

<sup>12</sup> Эти соединения в основном представлены наземными и подводными оптико-волоконными кабелями, а также подключениями к спутниковой и микроволновой связи.



разветвленности и целостности, например, путем выявления возможностей для сопряжения ИКТ-инфраструктуры с транспортной и энергетической инфраструктурами. СПЕКА могла бы принять меры для поощрения межправительственного сотрудничества в целях восполнения недостающих трансграничных связей, а также возможностей синхронизации межсекторального развертывания инфраструктуры. Текущие исследования секретариата и накопленная ранее информация, которая включает в себя ЭСКАТО/МСЭ карты Азиатско-Тихоокеанской информационной магистрали, могут существенно помочь в этом отношении<sup>13</sup>.

Транспортные сети также часто используются для перевозки энергоносителей, таких как уголь, нефть и нефтепродукты. Координация транспортных и энергетических сетей должна избежать дублирования инфраструктуры и повысить эффективность инвестиций. Это также может сократить время на строительство транспортных маршрутов. Соседство оптоволоконного кабеля с транспортной инфраструктурой, такой как железные и автомобильные дороги, может значительно уменьшить объем инвестиций, требуемых для ее прокладки<sup>14</sup> и ускорить создание Азиатско-Тихоокеанской информационной магистрали. Между тем, это может дать возможность транспортному сектору получить дополнительные выгоды от соседства с такой инфраструктурой и сделать более легким для нее доступ к средствам ИКТ.

### **Устранение разрывов в инфраструктуре**

Достижение бесперебойной соединяемости требует существенной финансовой поддержки. Ее финансирование большей частью зависит от государственных инвестиций. Страны СПЕКА могли бы увеличить государственное финансирование и одновременно повысить роль государственно-частных институциональных фондов, а также сформулировать принципы и процедуры для поощрения частных инвестиций. Эффективное использование официальной помощи развитию (ОПР) является важным дополнением для восполнения такого дефицита.

Государственно-частные партнерства (ГЧП) имеют значительный потенциал для финансирования транспортной соединяемости. Было подсчитано, что частные инвестиции в инфраструктуру развивающихся стран региона в 2010 году достигли 120 млрд. долл. США, при этом среднегодовые темпы роста составили около 25,4 процента. Совершенствование политики их регулирования и правовой базы будут способствовать дальнейшему привлечению частных инвестиций в развитие инфраструктуры в форме ГЧП.

Секретариат Организации Объединенных Наций поддержал эти действия, и некоторые важные шаги были предприняты за последнее десятилетие, в частности, в рамках проекта под названием «Наращивание потенциала в области развития инфраструктуры и предоставления основных видов услуг по линии Альянса в поддержку партнерства между государственным и частным секторами»<sup>15</sup>, который обеспечил выгоды для семи азиатских наименее развитых стран, в том числе стран СПЕКА. Проект был направлен на усиление устойчивого потенциала правительств на национальном, субнациональном и муниципальном/местном уровнях для содействия разработке, эксплуатации и управлению проектами ГЧП в целях развития инфраструктуры и предоставления базовых услуг.

Роль международных банков развития имеет важное значение в создании инфраструктуры, обеспечивающей бесперебойную соединяемость. Занимающий

---

<sup>13</sup> <http://www.unescap.org/idd/maps/asia-pacific-superhighway/>.

<sup>14</sup> По имеющимся оценкам, до 80 процентов стоимости прокладки приходится на инженерно-строительные работы.

<sup>15</sup> Этот проект Счета развития Организации Объединенных Наций совместно осуществляется секретариатами ЭСКАТО, ЕЭК и Экономической комиссии для Африки.

нейтральные позиции форум, участниками которого стали бы существующие и вновь возникающие банки развития совместно с ЭСКАТО, смог бы свести страны-получатели с их партнерами по развитию в целях координации и сотрудничества всех заинтересованных сторон. Таким форумом может быть конференция высокого уровня ГЧП или форум высокого уровня по инвестициям в инфраструктуру.

Подход, заключающийся в формировании общей политики, также может быть использован для мобилизации и распределения финансовых ресурсов в связи с конкретными целями и задачами повестки дня в области развития на период после 2015 года, в том числе при корректировке стратегий, политики, рамочных условий кредитования и предоставления грантов, планов действий, программ и проектов.

### **Усиление координации и сотрудничества: институциональные и политические проблемы**

Для усиления координации и сотрудничества между правительствами и между государственным и частным секторами необходимо наличие соответствующих институциональных рамок. В транспортном секторе уже существуют региональные и субрегиональные транспортные стратегии, и реализуются межправительственные соглашения. Аналогично, для энергетической инфраструктуры развитие идет в различных субрегиональных и других многосторонних рамках. Для ИКТ-инфраструктуры существует несколько официальных межправительственных механизмов для координации политики на региональном уровне.

Это также повлечет за собой сотрудничество по вопросам нормативно-правовой базы и упрощения реализации межстрановых проектов ГЧП. Например, там, где ИКТ соседствует с транспортной или энергетической инфраструктурами, рабочая группа могла бы, в частности, исследовать способы продвижения открытого доступа частных поставщиков услуг на недискриминационной основе. Открытый доступ в сочетании со справедливой ценовой политикой может значительно усилить конкуренцию, диверсифицировать источники финансирования и повысить эффективность предоставления услуг.

Для обеспечения бесперебойной соединяемости необходимы координация и сотрудничество в рамках каждого сектора. Например, для транспортной соединяемости необходимы интегрированные сети автомобильных и железных дорог, морского и воздушного транспорта, внутренних водных путей и трубопроводов. Каждый вид транспорта управляется соответствующим техническим департаментом страны. Межведомственная координация и сотрудничество могут обеспечить оптимальное использование ресурсов и эффективность транспорта.

Что касается энергетической соединяемости, то трудности в регионе связаны с разработкой институциональных рамок, которые могут поддерживать необходимое межгосударственное сотрудничество на современном уровне и позволят преодолеть сомнения некоторых стран, которые могут возникнуть при реализации региональной повестки дня в области развития. Разработка данных институциональных рамок, следовательно, является первым и самым важным этапом на пути создания Азиатской энергетической магистрали.

В то время как каждый сектор развивается в направлении достижения собственных целей, скоординированное использование энергетической и ИКТ сетей будет способствовать достижению синергического эффекта от взаимодействия различных секторов. Это требует от правительств выхода за секторальные границы для усиления межсекторального сотрудничества на национальном и региональном уровнях. Межотраслевая экспертная рабочая группа ЭСКАТО по бесперебойной соединяемости является полезной моделью для сведения вместе различных секторов с целью достижения общего видения и согласованности действий.

Поэтому СПЕКА могла бы предложить организационные системы, политику и нормативно-правовые реформы, которые будут необходимы для организации взаимодействия инфраструктуры всех трех секторов с целью улучшения качества соединяемости, в том числе, что касается международного Интернет-транзита, в частности для стран, не имеющих выхода к морю.

#### **Укрепление партнерства**

Строительство и интеграция ключевых инфраструктурных сетей являются долгосрочными проектами и предполагают значительные капитальные затраты. Правительства должны работать совместно, а также стремиться к сотрудничеству в планировании и реализации региональных инициатив в области инфраструктуры. Партнерство может включать в себя правительства, банки развития, глобальные/региональные/субрегиональные организации, частный сектор, академические круги и гражданское общество.

#### **Поощрение взаимодействия между людьми**

Правительства стран СПЕКА могли бы помочь своим гражданам получить доступ к огромным ресурсам знаний в регионе, а также содействовать лучшему пониманию различных культур региона и ценностных систем. Большая соединяемость транспорта и ИКТ способствовала бы поощрению взаимодействия между людьми, а, как следствие, открыла бы новые широкие возможности, для международной трудовой миграции, к переходу основанной на знаниях экономике, укреплению деловых сетей и к объединению и лучшему пониманию разнообразной культурной среды и ценностных систем региона. Такой обмен способствовал бы реализации физической и институциональной соединяемости в регионе.

### **IV. Взгляд в будущее: вызовы и возможности**

В предыдущих разделах был представлен широкий обзор всех прогрессивных начинаний и усилий, связанных с укреплением соединяемости в странах СПЕКА, при этом, он также высветил некоторые сохраняющиеся пробелы в инфраструктуре. В следующих пунктах будут описаны некоторые вызовы и возможности, связанные с преодолением существующих пробелов.

#### **Институциональные вызовы и возможности**

Наличие соответствующей региональной координационной базы является необходимым условием для развития связанной инфраструктуры. Это тем более актуально для не имеющих выхода к морю стран, так как они, по определению, не могут регулировать по собственному желанию весь процесс транспортировки вплоть до морских портов. Эффективное сотрудничество с транзитными странами, следовательно, является фундаментальным, и на протяжении всего документа мы видели важность некоторых текущих инициатив, реализуемых этими транзитными странами в целях улучшения региональных связей.

Поддержание эффективных региональных координационных платформ должно, таким образом, оставаться приоритетным для достижения желаемой инфраструктурной соединяемости. Для этой цели различные межправительственные соглашения в области инфраструктуры (Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов»), а также другие механизмы сотрудничества, такие как Проектная рабочая группа «Транспорт и пересечение границ» в рамках СПЕКА, предлагают необходимые инструменты для согласованного планирования и определения приоритетных инвестиций.

После того, как транспортные сети были определены и формализованы, их еще необходимо развить и модернизировать, что, по общему признанию, является высоко

затратным процессом, требующим всесторонней технической экспертизы. Формирование устойчивого внутреннего потенциала развития, следовательно, имеет решающее значение для будущего сетей транспортной инфраструктуры.

В конечном итоге, эксплуатация интермодальных коридоров требует высокой степени координации и сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами, в том числе государственными органами и учреждениями, грузоотправителями, перевозчиками и различными заинтересованными группами. Что касается государственных организаций, то обязанности по разработке и реализации интермодальных политики и проектов очень часто распределяются среди многих министерств и ведомств, каждое из которых имеет дело с одним конкретным видом транспорта (например, железнодорожным или автомобильным). Следовательно, инвестиционные решения могут быть основаны прежде всего на потребностях каждой отрасли транспорта при низкой координации между их различными видами. Стандарты, правила или документация также могут быть разработаны отдельно, что делает их совместимость более сложной.

### **Финансовые проблемы и возможности**

Финансирование является еще одной очевидной проблемой, имея в виду, что для развития и поддержания транспортной инфраструктуры региона требуются значительные финансовые затраты. Институт Азиатского банка развития подсчитал, что эти страны будут вынуждены потратить более 400 млрд. долл. США в период 2010-2020 годов, чтобы удовлетворить свои потребности в инфраструктуре, из которых, как мы оценили, около 125 млрд. долл. США должно пойти на развитие национальной транспортной инфраструктуры (в основном дорог), при этом ежегодные потребности в инвестициях составят более 12 млрд. долл. США. Затраты на региональные проекты в дополнение к национальным инвестициям еще больше увеличат общие объемы необходимого финансирования.

Для некоторых стран (например, Афганистана) ежегодные инвестиции тогда бы превысили 5 процентов от их оценочного ВВП; такие затраты являются настолько существенными, что они никоим образом не могут быть профинансированы посредством стандартных бюджетных ассигнований.

На этом фоне разработка инновационных финансовых решений может стать необходимым инструментом для получения дополнительных инвестиционных средств, к уже выделяемым из национальных бюджетов. Одним из инновационных финансовых решений могло бы стать дальнейшее развитие возможностей ГЧП в регионе посредством, например, применения соответствующих нормативных, законодательных и управленческих мер, а также других возможных финансовых механизмов.

Опыт других стран/регионов мог бы предложить по крайней мере три различных варианта:

- создание специализированных национальных институтов в целях финансирования инфраструктуры (например, Компания по развитию инфраструктуры (IDCOL) или Компании по финансированию инфраструктуры (IDFC) в Бангладеш, и Индийская компания по финансированию инфраструктуры (IFCL));
- создание субрегиональных фондов развития инфраструктуры, таких как Фонд СААРК в области развития (SDF) и Инфраструктурный фонд АСЕАН, которые в перспективе могли бы охватить все не имеющие выхода к морю страны;
- создание регионального инвестиционного фонда с целью привлечения дополнительных средств за счет использования грантов в качестве средства привлечения займов от международных финансовых институтов. Благодаря

предоставленным грантам могло бы привлекаться государственное и частное финансирование, так как порог ставки дохода, используемый при оценке финансовой целесообразности проекта, в этом случае будет снижен и также будут снижены риски, связанные с его реализацией. Такие формы финансовых инструментов уже существуют в некоторых регионах и демонстрируют впечатляющие результаты как в качестве рычага привлечения финансов, так и в отношении повышения уровня сотрудничества между международными учреждениями, участвующими в финансировании инфраструктуры<sup>16</sup>.

Возможность получения грантов, независимо от рассматриваемого варианта, представляется важнейшим фактором для будущего развития инфраструктуры, особенно для стран с ограниченными возможностями заимствования. В дополнение к мобилизации ресурсов, требующихся для развития и модернизации транспортных сетей, необходимо поддерживать существующие структуры. Невыполнение этого требования повлечет дополнительные расходы, которые могут значительно превышать расходы на их своевременное поддержание.

В попытке получить достаточное финансирование на содержание дорог, некоторые страны установили специальные дорожные фонды (например, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Непал). Основными источниками дохода для этих фондов являются: налоги на расходные материалы, главным образом, на топливо; сборы за пользование дорогами; ежегодные лицензионные налоги на транспортные средства; дополнительные сборы для большегрузных транспортных средств; и штрафы за перегрузки.

### **Коммерческие вызовы и возможности**

Страны СПЕКА имеют хорошие возможности для увеличения своей доли в грузовых перевозках, поскольку международная торговля, как ожидается, продолжит свой рост, а большинство из этих стран находятся на пересечении основных торговых потоков Азии или даже между Азией и Европой<sup>17</sup>.

Несмотря на имеющийся потенциал, текущие уровни транзита, на самом деле, довольно низки. Конкуренция с морским транспортом очевидна, так как он более экономичен в виду больших объемов перевозок, вместе с тем, было продемонстрировано, что при определенных условиях внутренний наземный транспорт может быть менее затратным и более быстрым (даже если его стоимость выше, он все еще может служить лучшим вариантом, особенно для транспортировки скоропортящихся продуктов или дорогостоящих товаров (например, автомобильных деталей или компьютеров).

Технический прогресс также создает больше возможностей, таких как резкое увеличение контейнеризации, которые могут значительно сократить физические барьеры, создаваемые сменой колеи в международной железнодорожной сети.

---

<sup>16</sup> Например, Европейская комиссия в 2008 году учредила Инвестиционный фонд соседства для привлечения инвестиций в инфраструктуру в Северную Африку, Восточную Европу и на Кавказ. Этот инструмент получил широкое признание в качестве успешного, и было решено расширить эту практику в других регионах, одновременно значительно увеличив выделяемые на эти цели ресурсы на ближайшие годы. На сегодняшний день, данный Фонд разместил 417 700 000 евро на развитие инфраструктуры и проектов в частном секторе, и привлек общую проектную помощь в размере более 14 млрд. евро (т.е. 1 евро гранта привлек более 30 евро инвестиций).

<sup>17</sup> По данным исследования внутриконтинентальных комбинированных перевозок (ICOMOD), скоординированным МСЖД, общий потенциал контейнерных перевозок между Европой и Азией прогнозируется на уровне 17,4 млн. TEU в 2020 году и 22,7 млн. TEU в 2030 году (с 10,7 млн. TEU в 2007 году). Прогнозируется, что в 2030 году железнодорожные контейнерные перевозки составят около 1 млн. TEU, из которых 75 процентов будут переставлены с моря.

Для получения выгод от этого огромного потенциала, необходимо еще преодолеть несколько препятствий. **Во-первых**, нефизические барьеры должны быть устранены, поскольку они резко снижают эффективность инфраструктуры. **Во-вторых**, недостающие транспортные соединения должны быть завершены, и дороги должны быть модернизированы до уровня, который может гарантировать наличие беспрепятственной транспортной инфраструктурной сети. **В-третьих**, необходимые транспортно-логистические услуги должны быть доступны и надежны в плане оптимального использования существующей инфраструктуры. Железные дороги должны, например, иметь достаточную пропускную способность, чтобы справиться с будущим увеличением грузовых перевозок (например, подвижного состава), который подразумевает, что они должны быть либо достаточно выгодными, либо субсидироваться для того, чтобы обеспечить необходимый объем инвестиций. Должны быть предусмотрены эффективные логистические услуги. Это предполагает наличие хорошо подготовленных специалистов в этой сфере. В этой связи секретариат оказывал содействие странам-членам в разработке учебных программ и учебных возможностей для экспедиторов, операторов мультимодальных перевозок и поставщиков логистических услуг. **В-четвертых**, требуется соответствующий маркетинг линий внутреннего транспорта для отправителей грузов в целях создания необходимого спроса, что могло бы оправдать дальнейшее обеспечение инфраструктуры. В этом направлении ЭСКАТО осуществила несколько инициатив (например, содействие осуществлению демонстрационных пробегов контейнерных поездов или организация встреч руководителей железных дорог и грузоотправителей с тем, чтобы повысить коммерческую привлекательность железных дорог).

#### **Вызовы и возможности, связанные с транспортом, в странах СПЕКА**

Развивающиеся страны, входящие в страны СПЕКА, при поддержке своих партнеров по развитию добились существенного прогресса в приоритетной области транспортной соединяемости. Многие звенья сети Азиатских автомобильных дорог в странах – участницах СПЕКА и соседних странах транзита были модернизированы до стандартов более высокого класса, и часть недостающих звеньев в сети Трансазиатских железных дорог была построена в то время, как другая их часть находилась на завершающей стадии планирования. Прогресс был также достигнут в плане интеграции этих сетей в ключевые интермодальные структуры, такие как внутренние контейнерные терминалы или «сухие порты».

Тем не менее, преодоление инфраструктурных разрывов остается сложной и дорогостоящей проблемой для стран СПЕКА как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе, и для решения данной проблемы по-прежнему потребуются сильная политическая воля и широкое вовлечение многосекторальных заинтересованных сторон как в государственном, так и частном секторах.

На основании обзора достигнутого прогресса, а также вызовов и возможностей, связанных с будущим развитием инфраструктуры и представленных в данном документе, могут быть рассмотрены следующие рекомендации:

- максимально использовать существующие институциональные механизмы, способствующие согласованному подходу к развитию транспорта и логистики в регионе, например, механизм присоединения к трем существующим межправительственным соглашениям, разработанным под эгидой ЭСКАТО, таким как Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах»;
- создать достаточные внутренние возможности для эффективной оценки, планирования и осуществления транспортных инфраструктурных проектов, акцентируя внимание на тех, которые будут способствовать развитию

международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы;

- изучить возможность планирования совместного и скоординированного развития и введения в действие международных интермодальных транспортных коридоров;
- разработать благоприятную институциональную и правовую среду, способствующую наилучшим образом i) появлению эффективной логистики и ii) участию частного сектора в финансировании инфраструктурных проектов и предоставлении услуг;
- рассмотреть вопрос, действительно ли инновационные финансовые механизмы, такие как учреждение региональных инвестиционных структур, могли бы способствовать сокращению дефицита финансирования и привлечь больше финансовых средств с целью обеспечения необходимых объемов инвестиций;
- оценивать и обмениваться передовой региональной практикой поддержания инфраструктуры для того, чтобы зарабатывать на имеющихся активах и тем самым сократить финансовое бремя, вызванное ненадлежащим поддержанием инфраструктуры;
- поддержать развитие новых технологий, сглаживающих процесс применения сетей транспортной инфраструктуры, таких как Интеллектуальные транспортные системы (ИТС);
- поддержать коммерческие инициативы, направленные на использование внутренних перевозок для международной торговли в качестве конкурентоспособной альтернативы морскому транспорту.

Страны СПЕКА, возможно, находятся на пороге новой эры экономического развития, если они согласны реформировать и координировать свои инициативы. В решении многих проблем, с которыми они сталкиваются, они, возможно, лучше бы справились с ними, глядя друг на друга не как конкуренты за рынки или иностранные инвестиции, а как долгосрочные партнеры, чей экономический рост и динамизм необходимы им самим.