

**Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General  
4 July 2014  
Russian  
Original: English

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семидесятая сессия**

Бангкок, 4-8 августа 2014 года (этап II)

Пункт 9 предварительной повестки дня\*

**Главная тема семидесятой сессии Комиссии:**

**«Региональная взаимосвязанность для общего процветания»**

**Региональная взаимосвязанность для общего процветания****Записка секретариата\*\****Резюме*

Последние экономические достижения Азиатско-Тихоокеанского региона в значительной мере обеспечиваются международной торговлей, прямыми иностранными инвестициями и формированием глобальных и региональных производственных сетей и производственно-сбытовых систем. В свою очередь, эти факторы основываются на либерализации торговли, расширении транспортных связей и распространении информационно-коммуникационных технологий. В то же время растущее процветание региона является не повсеместным и существуют ясные признаки увеличения неравенства доходов как в странах, так и между ними. В частности, наименее развитым странам, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам региона еще предстоит в полной мере получить пользу от новых возможностей, связанных с усилением соединяемости.

Поэтому пришло время для того, чтобы Комиссия выбрала для своей семидесятой сессии тему под названием «Региональная взаимосвязанность для общего процветания». В настоящем документе рассматривается роль соединяемости в обеспечении в последнее время экономического роста в регионе и выявляются новые факторы роста, которые определяют процесс социально-экономического развития в будущем. Затем в нем представлен комплекс региональных стратегий, цель которых заключается в укреплении соединяемости в четырех важнейших областях: торговля и транспорт; информационно-коммуникационная технология; энергетика; и связи между людьми.

По мере повышения степени интеграции и взаимозависимости региональных сетей будущая региональная соединяемость будет зависеть от того, насколько тесной будет работа стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Для этого потребуются укрепить институциональную координацию между правительствами, как по секторам, так и через границы. Более широкое сотрудничество также необходимо для сбора и анализа соответствующих данных о соединяемости, а также для выявления новых источников финансирования для развития региональных инфраструктурных сетей. Для повышения

\* E/ESCAP/70/L.1/Rev.1/Add.1.

\*\* Поздние сроки представления настоящего документа обусловлены задержкой с завершением тематического исследования, посвященного региональной взаимосвязанности для общего процветания.



эффективности этих усилий правительствам следует обеспечить поддержку частного сектора, научных учреждений и гражданского общества.

Комиссия может пожелать рассмотреть вопросы, поставленные в настоящем документе, прежде всего вопрос о том, каким образом регион может задействовать преимущества расширенной и усиленной соединяемости для обеспечения совместного процветания своих государств-членов. Комиссия может также представить секретариату руководящие указания о последующих мерах по реализации региональных стратегий, обозначенных в настоящем документе.

## Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение.....	2
II. Региональная соединяемость в поддержку экономического роста и развития.....	3
A. Основные факторы, обеспечивающие экономический успех региона.....	3
B. Новые факторы роста, определяющие модели развития на будущее.....	5
III. Региональные стратегии для укрепления региональной соединяемости .....	9
A. Соединяемость в сфере транспорта и торговли.....	9
B. Соединяемость в сфере ИКТ .....	11
C. Энергетическая соединяемость .....	14
D. Связи между людьми.....	16
IV. Укрепление институциональной координации и регионального сотрудничества .....	19
A. Укрепление институциональной деятельности в ответ на задачи региональной соединяемости .....	19
B. Статистические стандарты для улучшения отчетности и разработки политики .....	20
C. Региональные решения для финансирования региональных инфраструктурных сетей.....	20
V. Выводы и рекомендации .....	21

## I. Введение

1. На протяжении последних 50 лет Азиатско-Тихоокеанский регион демонстрирует беспрецедентные темпы экономического роста. Этот рост, наряду с улучшением положения в сфере образования и здравоохранения, содействует получению выдающихся достижений региона в деле сокращения масштабов нищеты: в период 1990-2011 годов доля населения, живущего на менее чем 1,25 долл. США в день, сократилась приблизительно с 1,6 млрд. человек до менее чем 750 млн. человек.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Данные по паритету покупательной способности (ППС) за 2005 год. *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2013* (United Nations publication, Sales No. E.13.II.F.1), p.109.

2. В то же время это также означает, что существуют неприемлемо высокие уровни бедности: почти две третьих малоимущего населения мира, по показателю в размере 1,25 долл. США в качестве черты бедности, в настоящее время проживают в данном регионе. Более того, результаты растущего процветания региона распределяются неравномерно, и существуют явные признаки увеличения неравенства доходов как между странами, так и внутри них. Неравенство также становится более заметным по ряду других направлений, например в том, что касается доступа к транспорту, информационно-коммуникационной технологии (ИКТ) и энергетическим ресурсам.

3. В последние годы концепция «соединяемости» расширилась, и она стала частью основных обсуждений проблем развития. ЭСКАТО поощряет соединяемость в качестве необходимого и составного компонента региональной интеграции и выявила ряд ключевых региональных сетей в качестве основы региональной соединяемости, а именно: торговлю и транспорт, ИКТ и энергетическую инфраструктуру, а также сети для контактов между людьми.<sup>2</sup>

4. Региональная соединяемость обеспечит наилучшие результаты в том случае, если она позволит поднять уровень и эффективность региональных сетей для содействия перемещению товаров и услуг, людей и знаний. В связи с возникновением новых факторов роста также произойдут изменения в видах необходимой соединяемости. Поэтому вполне уместно, что для своей семидесятой сессии в 2014 году Комиссия выбрала тему «Региональная взаимосвязанность для общего процветания». В настоящем документе представлено резюме тематического исследования за этот год, которое является частью II «Обзора экономического и социального положения в Азиатско-Тихоокеанском регионе за 2014 год».

5. Комиссия может рассмотреть вопросы, поставленные в настоящем документе, прежде всего о том, каким образом регион может задействовать расширенную и усиленную соединяемость для целей всеобщего процветания государств-членов. Комиссия также может представить секретариату руководящие указания о последующих мерах по осуществлению региональных стратегий, обозначенных в настоящем документе.

## **II. Региональная соединяемость в поддержку экономического роста и развития**

### **A. Основные факторы, обеспечивающие экономический успех региона**

6. В значительной мере в последнее время экономический рост региона был обусловлен международной торговлей, прямыми иностранными инвестициями и возникновением глобальных и региональных производственных, а также глобальных производственно-сбытовых сетей. После финансового кризиса в Азии в 1997-1998 годах страны региона стали уделять больше внимания выгодам региональной интеграции и приступили к проведению активных переговоров по вопросам торговли, а также к заключению более широких соглашений об экономическом сотрудничестве.

7. Прогресс в деле либерализации торговли обусловил рост потоков прямых иностранных инвестиций, который, наряду с технологическими переменами в

---

<sup>2</sup> *Growing Together: Economic Integration for an Inclusive and Sustainable Asia-Pacific Century* (ST/ESCAP/2629) (Bangkok, ESCAP, 2012).

промышленных процессах и с распространением информационно-коммуникационных технологий, создал благоприятные условия для формирования региональных производственных сетей.<sup>3</sup> В частности, новые экономики получили выгоду от региональных и глобальных производственно-сбытовых сетей: например, в Китае доход, полученный от торговли в рамках глобальных производственно-сбытовых сетей, определяемый как «экспорт внутренней добавочной стоимости», увеличился в шесть раз в период 1995-2009 годов, а число рабочих мест, созданных благодаря экспорту этой добавочной стоимости, увеличилось с 89 млн. в 1995 году до 146 млн. в 2008 году.<sup>4</sup>

8. Изменение пространственного распространения региональных производственных сетей отчасти объясняет тот факт, почему с 2009 года внутрирегиональная торговля увеличивалась быстрее, чем торговля региона с более традиционными торговыми партнерами в Европе и Северной Америке, а также тот факт, почему в 2012 году на долю Восточной и Северо-Восточной Азии и Юго-Восточной Азии пришлось приблизительно 75 процентов от общего объема внутрирегиональной торговли. Оно также объясняет, почему на протяжении последних 10 лет произошло существенное увеличение внутрирегиональных потоков прямых иностранных инвестиций (ПИИ), которые в основном поступают из стран Восточной Азии, а также во все большей степени из региона Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Однако не все такие группы стран были успешными: например, в 2012 году на долю субрегиона Южной и Юго-Западной Азии пришлось лишь 13,3 процента экспорта и 8,7 процента импорта в рамках внутрирегиональной торговли, в то время как доля субрегиона Северной и Центральной Азии были еще меньше: 7,2 и 8,9 процента экспорта и импорта, соответственно.<sup>5</sup>

9. Различия в показателях по субрегиональной торговле можно объяснить различиями в издержках в международной торговле. Согласно Базе данных ЭСКАТО/Всемирного банка об издержках в международной торговле, издержки в торговле между Южной Азией и Юго-Восточной Азией выше по сравнению с соответствующими издержками в торговле между любым из этих субрегионов и Соединенными Штатами, в то время как издержки в торговле между развивающимися странами Тихого океана и другими субрегионами значительно выше, чем соответствующие показатели по всем другим субрегионам.<sup>6</sup> Кроме того, издержки в торговле в Северной и Центральной Азии, развивающихся государствах Тихого океана и Южной Азии более чем в два раза превышают соответствующие издержки в торговле между Китаем, Японией и Республикой Корея.

<sup>3</sup> См., например, N. Kumar, *Regional economic integration, foreign direct investment and efficiency-seeking industrial restructuring in Asia: the case of India*, RIS discussion Papers, RIS-DP, No. 123 (New Delhi, RIS, 2007). Документ представлен на веб-сайте [www.eaber.org/sites/default/files/documents/RIS\\_Kumar\\_2007\\_02.pdf](http://www.eaber.org/sites/default/files/documents/RIS_Kumar_2007_02.pdf).

<sup>4</sup> *Implications of global value chains for trade, investment, development and jobs*, prepared for the G-20 Leaders Summit, Saint Petersburg, Russian Federation, September 2013 (OECD, WTO and UNCTAD, 2013). Документ представлен на веб-сайте [www.oecd.org/trade/G20-Global-Value-Chains-2013.pdf](http://www.oecd.org/trade/G20-Global-Value-Chains-2013.pdf).

<sup>5</sup> *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2013. Turning the Tide: Towards Inclusive Trade and Investment* (United Nations publication, Sales No. E.14.II.F.2).

<sup>6</sup> Эта база данных представляет совокупные показатели по всем издержкам, связанным с торговлей товарами на глобальном уровне с участием других партнеров (т.е. на двустороннем уровне) по сравнению с издержками, возникающими в ходе внутренней торговли товарами. См. веб-сайт <http://databank.worldbank.org/data/views/variableselection/selectvariables.aspx?source=escap-world-bank-international-trade-costs>.

10. Один из основных факторов, объясняющий различия в издержках в торговле, обусловлен масштабами торговых и транспортных связей. Например, участие Китая в глобальной экономике на протяжении последних двух десятилетий зависело от доступа на международные рынки. Для достижения соответствующей цели правительство страны поощряло процесс развития промышленности в конкретных регионах и обеспечило капиталовложения в транспортную инфраструктуру, с тем чтобы создать условия для эффективного с точки зрения затрат передвижения товаров в основные морские порты и из них. В отличие от этого не имеющие выхода к морю развивающиеся страны находятся в неблагоприятном положении с точки зрения конкуренции по причине высоких затрат средств и времени на транзит товаров и на их прохождение через границы. В то же время плохое качество инфраструктуры наземного транспорта является одним из основных препятствий на пути трансграничной торговли в регионе.

11. Еще один фактор, объясняющий различия в издержках в торговле, связан с уровнем использования контейнерных перевозок. Расширение их масштабов содействовало интермодальным перевозкам и обеспечило интеграцию различных видов транспорта в рамках бесперебойно действующих систем. Контейнеризация также способствовала инновациям в сфере морских перевозок, обеспечив создание более крупных перевозчиков и увеличение объемов, которые можно перевозить за один рейс. С учетом того, что конкурентность морского транспорта основывается на больших объемах перевозок, те страны, которые создали контейнерные порты и терминалы, например в Восточной Азии и Юго-Восточной Азии, смогли получить выгоду от более дешевых и эффективных услуг в сфере морских перевозок. Вопрос о масштабе также объясняет, почему транспортные операторы сталкиваются с трудностями при предоставлении регулярных услуг тем странам, экономика которых не является столь крупной, например малым островным развивающимся государствам Тихого океана.

12. Наконец, опыт стран Восточной Азии и Юго-Восточной Азии также показывает, что упрощение и согласование торговой и транспортной документации содействует компаниям в данных субрегионах, участвующим в международной торговле. В исследовании ЭСКАТО было обнаружено, что 60-90 процентов издержек в торговле в настоящее время связаны с обусловленными политическими решениями нетарифными издержками, включая затраты на границах, нормативные положения, морские связи и услуги в сфере морских перевозок, торговые процедуры и колебания валют.<sup>7</sup>

## **V. Новые факторы роста, определяющие модели развития на будущее**

### **1. Развитие торговых и транспортных сетей остается одним из приоритетов**

13. Недавнее замедление темпов экономической деятельности продемонстрировало уязвимость региона к колебаниям в глобальной экономике, прежде всего их зависимость от стратегий расходования средств и инвестиций европейских стран и Соединенных Штатов Америки. Поэтому акцент был смещен на внутренние региональные рынки, рассматриваемые в качестве источников экономического роста. Развитие торговых и инвестиционных связей между более динамичными странами региона со средним уровнем доходов и их менее крупными и более бедными соседями будет зависеть от наличия хороших связей между ними.

---

<sup>7</sup> См. Jean-François Arvis, and others, "Trade costs in the developing world: 1995-2010", Policy Research Working Paper, No. 6309 (Washington D.C., World Bank, 2013).

14. Несмотря на значительные инвестиции в транспортную инфраструктуру, такие региональные наземные транспортные инфраструктурные сети, как Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги, по-прежнему в недостаточной степени используются для целей международной торговли. Плохое качество инфраструктуры, отсутствие интермодальных перегрузочных объектов, наличие сложных процедур трансграничного передвижения товаров и организационных препятствий на пути предоставления трансграничных услуг, приводят к снижению эффективности деятельности данных сетей.

15. В то же время благодаря технологическим новшествам в настоящее время торговля и инвестиции во все меньшей степени определяются географией и все больше зависят от таких факторов, как конкурентоспособность, своевременность и безопасность. Это положение обусловило увеличение интереса к улучшению «мягкой» инфраструктуры, лежащей в основе торговли и транспорта, а также других средств сокращения логистических затрат. Например, как АСЕАН, так и Форум по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (АТЭС), рассматривают вопросы содействия торговле и перевозкам в рамках своих программ «институциональной соединяемости», в то время как на девятой Конференции Всемирной торговой организации (ВТО) на уровне министров, проходившей на Бали, Индонезия, 3-6 декабря 2013 года, предпринимались попытки рассмотреть этот вопрос в рамках ее Соглашения о содействии торговле. Для укрепления торговой и транспортной соединяемости развитие как «физической», так и «нефизической» инфраструктуры является одним из приоритетов для региона.

## 2. ИКТ как фактор, стимулирующий и обеспечивающий рост

16. Интернет и мобильная связь продолжают радикальным образом преобразовывать коммерческую деятельность компаний и взаимодействие людей, поскольку они повышают производительность практически во всех секторах экономики. Компании и рынки получают выгоду от новых технологий и повышения скорости распространения информации. Мгновенные сообщения приобретают все большее значение в деле определения эффективности торговли, включая финансовые услуги, услуги по управлению информацией и данными, а также транспортные и логистические услуги. Расширение соединяемости в сфере ИКТ также открывает двери для формирования и обмена знаниями, прежде всего в интересах людей, проживающих в удаленных и сельских районах.

17. В то же время Азиатско-Тихоокеанский регион остается наиболее разобщенным в цифровом плане регионом мира. По оценкам, в среднем, приблизительно 30 процентов населения региона используют Интернет, в то время, как лишь 7,4 процента людей располагают доступом к высокоскоростной фиксированной широкополосной связи.<sup>8</sup> Высокая стоимость международной широкополосной связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе делает доступ к Интернету дорогостоящим для большей части региона.

18. В результате этого «цифровой разрыв» приводит к возникновению новых видов неравенства, которые выходят за рамки географии, дохода, образования, гендерных и возрастных групп. Например, даже среди новых «коренных жителей цифрового общества», или среди молодежи, которая пользуется цифровыми технологиями на протяжении всей своей жизни, существуют огромные

---

<sup>8</sup> International Telecommunications Union, *World Telecommunication/ICT Indicators Database 2012* (Geneva, ITU, 2012).

различия между странами.<sup>9</sup> Основные задачи для стран региона связаны с развитием физической инфраструктуры для укрепления соединяемости в сфере ИКТ, а также с обеспечением доступности Интернета для всех.

### 3. Расширение торговли услугами в регионе

19. Азиатско-Тихоокеанский регион стал одним из важных игроков в сфере экспорта коммерческих услуг, в целом определяемых как транспортные, туристические и другие виды коммерческих услуг. Сегодня Гонконг (Китай), Индия, Китай, Республика Корея и Сингапур являются основными экспортерами коммерческих услуг, в то время как некоторые нетрадиционные экспортеры услуг, такие, как Азербайджан, Грузия, Кыргызстан, Макао (Китай) и Монголия, увеличили свою долю в общем объеме экспорта услуг стран Азии.<sup>10</sup> В частности, отмечаются быстрые темпы развития туризма: на долю региона пришлось почти одна четвертая часть от общего числа туристов в мире в 2013 году.

20. В будущем эти секторы услуг обеспечат альтернативные источники роста для стран, которые удалены от основных региональных центров производства и потребления, включая не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства. Однако, поскольку услуги во все большей степени зависят от быстрого и надежного Интернета и телекоммуникационных систем, их рост будет определяться наличием широкополосной связи.

### 4. Энергетическая соединяемость и безопасность

21. Недавний экономический рост в регионе и повышение степени благосостояния в нем привели к увеличению спроса на энергетические ресурсы и вместе с ним к увеличению объемов выбросов парниковых газов. В 2011 году на долю региона пришлось приблизительно 40 процентов глобального потребления нефти и газа и 70 процентов глобального потребления угля.<sup>11</sup> Хотя несколько стран в регионе являются чистыми экспортерами энергоносителей, лишь немногим удастся удовлетворять свои потребности в энергии за счет собственных ресурсов.

22. Для рассмотрения этой проблемы многие страны региона участвуют в трансграничных инициативах по обеспечению поставок энергии из других стран. Их можно разделить на три основные группы: инфраструктурные проекты, имеющие межрегиональное или субрегиональное значение; инфраструктурные проекты, носящие двусторонний характер; и проекты торговли энергоносителями по морским путям. Для ликвидации этого растущего разрыва в сфере энергетики и обеспечения энергетической безопасности всего региона в настоящее время необходимо укрепить энергетические связи на региональном уровне, а также предпринять меры по повышению энергоэффективности и расширению использования более зеленых вариантов.

---

<sup>9</sup> Например, в Республике Корея 99,6 процентов молодежи пользуются Интернетом по крайней мере на протяжении пяти лет, в то время, как в Тимор-Лешти этот показатель не достигает 1 процента. См. International Telecommunications Union, *Measuring the Information Society 2013* (Geneva, ITU, 2013), p. 143. Документ представлен на веб-сайте [www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/publications/mis2013.aspx](http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/publications/mis2013.aspx).

<sup>10</sup> *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2013. Turning the Tide: Towards Inclusive Trade and Investment* (United Nations publication, Sales No. E.14.II.F.2.).

<sup>11</sup> International Energy Agency, "IEA World Energy Statistics and Balances". Документ представлен на веб-сайте [www.oecd-ilibrary.org/energy/data/iea-world-energy-statistics-and-balances\\_enestats-data-en](http://www.oecd-ilibrary.org/energy/data/iea-world-energy-statistics-and-balances_enestats-data-en).

## 5. Учет демографической динамики

23. Азиатско-Тихоокеанский регион претерпевает такие демографические изменения, масштаб и темпы которых никогда не существовали в прошлом в истории человечества: в период с 1950 по 2013 год численность населения региона увеличилась почти в три раза, с 1,5 млрд. до 4,3 млрд. человек.<sup>12</sup> Почти все страны региона также сталкиваются с проблемой старения населения, хотя темпы этого процесса различаются. В то же время улучшение доступа к транспорту и информации обеспечило большую степень трансграничной мобильности, и сегодня в Азиатско-Тихоокеанском регионе проживают 59 млн. мигрантов, или одна четвертая часть их общего числа в мире.<sup>13</sup> По мере развития и интеграции стран региона, по всей видимости, произойдет увеличение и диверсификация спроса на мигрантов.

24. Последствия этих тенденций имеют важное значение для будущего развития региона и свидетельствуют о срочной необходимости подготовить эффективные меры в ответ на это на уровне политики. Например, странам, находящимся на более ранних этапах демографического перехода, следует расширить возможности в сфере образования и трудоустройства для своей молодежи, а странам с быстрыми темпами старения населения необходимо рассмотреть пути задействования рабочей силы региона. В то же время одна из важных глобальных задач связана с тем, каким образом управлять международной миграцией трудящихся, обеспечивающей защиту мигрантов, а также содействующей устойчивому развитию как стран происхождения, так и принимающих стран.<sup>14</sup>

## 6. Переход к экономике, основывающейся на знаниях

25. В настоящее время знания рассматриваются в качестве одного из основных источников роста для формирования основывающихся на активном использовании знаний отраслей промышленности. Для диверсификации своей экономики и повышения своего статуса в рамках производственно-сбытовых систем странам необходимы квалифицированные специалисты, а также инновационный дух для создания новых продуктов и процессов.

26. Азиатско-Тихоокеанский регион уже является домом для большого числа ведущих научно-исследовательских институтов и университетов, однако страны также могут использовать новые возможности в сфере высшего образования, создания знаний и обмена ими, которые возникают в результате улучшения транспортных связей и связей в сфере ИКТ. Эти формы соединяемости содействуют налаживанию связей между университетами, научными исследователями и промышленностью. Например, некоторые страны успешно использовали модель фирм по типу «силиконовой долины» с тесными связями с университетами, что позволило им задействовать знания, генерируемые университетами. В результате укрепления региональных сетей для обмена

---

<sup>12</sup> Данные за 1950 год получены из публикации K.S. Seetharam, "Twenty-five years of transition in Asia's population and development: a review of progress and potential", *Asia-Pacific Population Journal*, vol. 27, No. 1 (June 2012), pp. 13-32 (United Nations publication, Sales No. E.12.II.F.99). Данные за 2013 год получены из ESCAP, 2013 ESCAP Population Data Sheet.

<sup>13</sup> United Nations, Department of Economic and Social Affairs, *Trends in International Migrant Stock: The 2013 Revision*. Документ представлен на веб-сайте <http://esa.un.org/unmigration/TIMSA2013/migrantstocks2013.htm?mhome>.

<sup>14</sup> P.L. Martin, "Labour migration and development indicators in the Post-2015 Global Development Framework", Working Paper prepared for the IOM World Migration Report (Geneva: International Organization for Migration, 2012).

знаниями больше стран могут участвовать в деятельности региональных «центров знаний».

### **III. Региональные стратегии для укрепления региональной соединяемости**

27. Вопрос, стоящий в Азиатско-Тихоокеанском регионе, касается не того, произойдет ли расширение соединяемости по странам, а того, какие формы примут эти связи. В то время как страны в регионе добились значительного прогресса в улучшении своих внутренних связей, их будущее зависит от того, каким образом они смогут тесно сотрудничать друг с другом в целях укрепления региональных сетей. Уже становится ясно, что региональная соединяемость носит многогранный характер: соединяемость в рамках одного сектора зависит от соединяемости в рамках других секторов. Это создает новые задачи в том, что касается институциональной координации, не только через границы, но также и по различным секторам.

28. Поскольку страны Азиатско-Тихоокеанского региона по-прежнему находятся в процессе развития, у них существует возможность формировать региональные сети комплексным и скоординированным образом. Это может сокращать расходы и распространять выгоды в рамках более широкой группы стран, прежде всего в интересах наименее развитых, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств. В этой связи четыре типа соединяемости выявлены в исследовании в качестве имеющих важное значение для региона: торговля и транспорт; ИКТ; энергетика; и связи между людьми.

#### **A. Соединяемость в сфере транспорта и торговли**

29. Под эгидой ЭСКАТО государства-члены разработали ряд региональных стратегий и инициатив по вопросам соединяемости в сфере торговли и транспорта, включая Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)<sup>15</sup> и Сеть экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ЮННЕкст),<sup>16</sup> среди прочих. Многие субрегиональные организации и многосторонние банки развития также активно поощряют соединяемость в сфере торговли и транспорта. В рамках этих инициатив странам следует придавать первоочередное значение следующим областям для укрепления соединяемости в сфере транспорта и торговли в регионе.

##### **1. Совершенствование и интеграция региональных транспортных сетей**

30. ЭСКАТО давно выступает за использование региональных подходов к развитию инфраструктуры. Ее усилия привели к заключению межправительственных соглашений по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, которые в настоящее время охватывают 143 000 км автомобильных и шоссейных дорог и 117 500 км железных дорог, имеющих международное значение, соответственно. Однако по-прежнему

---

<sup>15</sup> См. резолюцию 68/4 Комиссии, приложение, добавление I.

<sup>16</sup> ЮННЕкст является региональным сообществом экспертов, которые проводят научные исследования, оказывают поддержку по вопросам безбумажной торговли и использования механизма «единого окна». Дополнительная информация представлена на веб-сайте <http://unnex.unescap.org>.

существуют значительные проблемы в развитии инфраструктуры, прежде всего между наименее развитыми странами и не имеющими выхода к морю развивающимися странами и сетями морского транспорта региона.

31. Также существует огромный потенциал для увеличения доли железных дорог. В настоящее время одно из основных препятствий в деле перевода перевозок на железные дороги связано с отсутствием эффективных и надлежаще оборудованных интермодальных объектов для перегрузки товаров с сетей автомобильных дорог на сети железных дорог в регионе. Поэтому страны должны осуществлять инвестиции в «сухие порты» или внутренние контейнерные терминалы, на которых грузы могут перемещаться с одного вида транспорта на другой без задержек и повреждений. В этой связи принятие в 2013 году Межправительственного соглашения о «сухих портах»<sup>17</sup> обеспечивает полезные рамки для развития «сухих портов» в странах региона.

## **2. Расширение сотрудничества в пунктах пересечения границ**

32. Еще одним основным препятствием на пути развития торговых и транспортных связей является наличие многочисленных «контрольно-удушающих пунктов», прежде всего на границах. От пограничных служб требуется обеспечивать неустойчивое равновесие между содействием торговле и перевозкам и выполнением соответствующих нормативных положений. Такие положения имеют важное значение, однако их выполнение приводит к увеличению издержек, затрат времени и повышает степень риска при перевозке товаров по суше. Многие страны уже предпринимают меры по усилению сотрудничества между своими пограничными службами, в основном на двусторонней основе. Следующий шаг заключается в интеграции контрольно-пропускных объектов на всех международных пограничных пунктах, начиная с тех, которые располагаются по маршрутам сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

## **3. Использование соединяемости в сфере ИКТ для содействия торговле и перевозкам**

33. Использование автоматизированного оборудования и систем сбора данных преобразует деятельность пограничных служб. Автоматизированные системы сбора данных сокращают масштабы дублирования в тех случаях, когда одна и та же информация собирается более чем одним учреждением и с обеих сторон границы. ЭСКАТО разработала несколько моделей, демонстрирующих, каким образом автоматизированное оборудование и новые технологии, такие, как радиочастотная идентификация (РЧИ) и система глобального позиционирования (СПП), могут содействовать повышению эффективности процесса управления трансграничными перемещениями товаров и транспортных средств.

34. Более того, введение электронных платформ для целей содействия торговле и перевозкам предоставляет новые возможности странам в деле упрощения и стандартизации торговой документации и процессов. Сегодня почти все страны региона располагают той или иной формой автоматизированных таможенных систем на ключевых контрольно-пропускных

---

<sup>17</sup> См. резолюцию 69/7 Комиссии. Межправительственное соглашение о «сухих портах» было подписано 14 странами в ходе второй сессии Форума министров транспорта стран Азии, проходившей в Бангкоке в ноябре 2013 года. По этому соглашению страны определили важные узловые пункты между сетями Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог для целей их превращения в «сухие порты».

пограничных пунктах, и более половины стран создали механизмы «единого окна».<sup>18</sup> Основная цель таких инициатив, включая инициативу ЭСКАТО по содействию в регионе трансграничной безбумажной торговле, заключается в интеграции национальных комплексных системных платформ безбумажного снабжения в рамках всей цепи импортно-экспортных операций.<sup>19</sup> Такая система закладывает основу для перехода к электронной логистике, или «э-логистике».<sup>20</sup>

#### 4. Развитие конкурентоспособных региональных услуг в сфере транспорта и логистики

35. Опыт секторов морских и авиационных перевозок показывает, что стоимость и качество транспортных услуг находятся под воздействием уровня конкурентной борьбы в транспортном секторе. В настоящее время почти все страны региона ЭСКАТО ограничивают доступ иностранных поставщиков транспортных услуг на свои внутренние рынки, однако несколько стран заключили двусторонние и трехсторонние соглашения, обеспечивающие трансграничные перевозки по дорогам без каких-либо разрешений на перевозку. В то же время также завершается работа над проектом соглашения между государствами – членами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) по упрощению международных автомобильных перевозок между государствами-членами и приложений к нему.

36. Что касается железных дорог, то трансграничные перевозки затрудняются в результате наличия институциональных различий в правилах эксплуатации, в структуре тарифов и требованиях к лицензиям, действующим в отношении машинистов и других членов поездных бригад. Однако также существуют успешные примеры сотрудничества стран в сфере предоставления на регулярной основе конкурентоспособных услуг по международным железнодорожным перевозкам. В настоящее время ЭСКАТО разрабатывает проект региональных стратегических рамок для содействия железнодорожным перевозкам в регионе в целях выявления и рассмотрения существующих препятствий на пути трансграничных железнодорожных грузовых перевозок.

#### В. Соединяемость в сфере ИКТ

37. Несмотря на быстрые темпы развития инфраструктуры ИКТ в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в среднем широта полосы по-прежнему является гораздо более ограниченной по сравнению с соответствующими показателями в Европе или Северной Америке. Большие различия в доступе и затратах, как в странах, так и между ними, отчасти связаны с существующей в настоящее время конфигурацией оптоволоконных сетей. Отсутствие достаточного числа наземных маршрутов для международного интернет-трафика в регионе означает, что большая часть трафика осуществляется по подводным линиям, а маршрутизация основывается на веерных конфигурациях, в условиях которых данные проходят через большое число абонентских пунктов обмена трафиком Интернета.

<sup>18</sup> Механизм «единого окна» позволяет участникам торговли направлять всю необходимую информацию правительственным учреждениям в одном месте и в одно время, а затем отслеживать ход рассмотрения заявок и процесс регистрации в правительственных учреждениях.

<sup>19</sup> См. резолюцию 68/3 Комиссии о создании возможностей для безбумажной торговли и трансграничного признания электронных данных и документов для всестороннего и устойчивого упрощения внутрирегиональной торговли.

<sup>20</sup> «Э-логистика» охватывает комплекс коммуникационных, компьютерных и совместных технологий, которые обеспечивают электронный обмен данными, знаниями и информацией между партнерами, участвующими в деятельности систем снабжения.

38. Для рассмотрения этих проблем ЭСКАТО пропагандирует концепцию Азиатско-тихоокеанской высокоскоростной информационной магистрали, которая будет охватывать единую «ячеистую» региональную наземную оптоволоконную сеть. Такая сеть будет дополнять существующую сеть подводных линий и, в частности, улучшать соединяемость в сфере ИКТ для тех, не имеющих выхода к морю стран, которые располагаются на удалении тысяч километров от подводных кабельных линий. Конкуренция, обусловленная такой сетью, может снизить затраты на создание международной широкополосной связи, а также заставить правительства либерализовать деятельность международных порталов.

#### **1. На пути к созданию Азиатско-тихоокеанской высокоскоростной информационной магистрали**

39. Создание Азиатско-тихоокеанской высокоскоростной информационной магистрали является сложным процессом, требующим очень тесного сотрудничества между государствами-членами, а также с партнерами в частном секторе и международными организациями. В этой связи ЭСКАТО определила следующие принципы, которые должны лежать в основе любой региональной стратегии:

а) *сеть должна быть полностью интегрированной и когерентной* – она должна обеспечивать трансграничную соединяемость в рамках континента с уделением особого внимания охвату сельских и менее коммерчески прибыльных районов. Ячеистая конфигурация должна обеспечивать самостоятельное внутреннее восстановление в случае перебоев на кабельных линиях или политической нестабильности, которые могут оказывать воздействие на соединяемость сети в отдельно взятых странах;

б) *сеть должна обеспечивать единообразное качество* – в настоящее время некоторые наземные сети представляют собой разрозненный набор внутренних телекоммуникационных сетей, которые обеспечивают разное качество и совершенно различные условия и гарантии обслуживания. Одна единообразная сеть со стандартными условиями и качеством обслуживания позволила бы устранить эти проблемы;

в) *сеть должна использовать существующую инфраструктуру* – для сохранения эффективности с точки зрения затрат любая общеазиатская наземная сеть должна основываться на согласованном приобретении прав прохода, а также на единообразных методах и параметрах строительства. Это можно обеспечить на основе сотрудничества с существующими региональными инфраструктурными сетями, такими, как Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги, или с сетями электроснабжения;

г) *сеть должна быть эффективной с точки зрения затрат* – в случае создания общеазиатской наземной сети в надлежащих границах в том, что касается географического охвата и передаточной способности, она может эффективно конкурировать с подводной инфраструктурой как на региональном, так и на межконтинентальном уровне;

е) *сеть должна быть открытой и основываться на недискриминационном установлении цен* – все покупатели соответствующих услуг должны располагать доступом к сети на равной недискриминационной основе. Концепция недискриминации также должна распространяться на географическую базу, с тем чтобы страны могли получать широкополосную связь по одинаковым ценам.

## 2. Задействование межсекторальной синергии в целях развития инфраструктуры

40. С учетом низкого уровня распространения широкополосной связи на азиатском континенте у правительств существуют огромные возможности для рассмотрения синергических подходов к развитию Азиатско-тихоокеанской высокоскоростной информационной магистрали. Примеры национальных стратегий развития инфраструктуры ИКТ в Индии, Республике Корея и Соединенных Штатах свидетельствуют о том, что сосуществование оптиковолокнистых сетей, автодорожных и железнодорожных сетей может сокращать затраты капитала и содействовать доступу для целей эксплуатации и ремонта. Железнодорожные и энергетические сети уже используют оптиковолокнистые линии для сигнализации на железных дорогах и для контроля и получения данных – так называемые системы SCADA, – поэтому прокладка дополнительных кабельных линий не будет связана с новыми значительными расходами. Кроме того, излишние мощности могут реализовываться в целях получения дополнительного дохода. Также существуют возможности для интеграции систем энергоснабжения и телекоммуникаций, как об этом свидетельствует опыт создания широкомасштабной оптиковолокнистой сети силами компании «Павер грид корпорэйшн оф Индия лимитед».

41. Аналогичная синергия может возникать при создании линий связи, проходящих через страну. В частности, в рамках межправительственных соглашений по Азиатским автомобильным дорогам, Трансазиатским железным дорогам и «сухим портам» страны уже согласились открыть ряд международных пограничных пунктов по маршрутам этих сетей. В результате увязки процесса создания предлагаемой Азиатско-тихоокеанской высокоскоростной информационной магистрали с этими соглашениями страны смогут избежать проведения продолжительных переговоров о праве прохода, которые иногда приводят к задержкам с реализацией трансграничных инфраструктурных проектов.

## 3. Укрепление соединяемости тихоокеанских островных стран в сфере ИКТ

42. Островные страны Тихого океана дают много примеров того, каким образом соединяемость в сфере ИКТ преобразует экономику и общество, улучшая их. В частности, мобильная телефонная связь улучшает доступ к финансовым и банковским услугам, в то время как Интернет расширяет образовательные возможности в результате дистанционного обучения. Однако распространение широкополосной связи в островных странах Тихого океана по-прежнему ограничено: лишь пять стран (Острова Кука, Палау, Тонга, Тувалу и Фиджи) демонстрируют показатель на уровне одного подписчика на фиксированную широкополосную связь в расчете на 100 жителей. Широкополосная связь также остается чрезвычайно дорогостоящей: например, в 2012 году затраты на фиксированную широкополосную связь составляли приблизительно 19,50 долл. США на Фиджи и 185,60 долл. США в Папуа – Новое Гвинее, или 6,4 и 150,5 процента валового национального дохода на душу населения, соответственно.<sup>21</sup>

43. Ряд технологических решений могут позволить преодолеть высокие затраты и отсутствие линий для передачи данных и широкополосного Интернета. Например, в 2003 году на среднюю околоземную орбиту были запущены спутники следующего поколения, сети «O3b», в то время как Тихоокеанская региональная программа по вопросам соединяемости

<sup>21</sup> International Telecommunications Union, *Measuring the Information Society 2013* (Geneva, ITU, 2013).

предназначается для подключения Вануату, Самоа, Соломоновых Островов и Тонга при помощи подводных оптоволоконных кабелей. В то же время эти решения будут по-прежнему полагаться на международную широкополосную связь, обеспечиваемую сухопутными и морскими оптоволоконными линиями. Поэтому предлагаемая Азиатско-тихоокеанская информационная супермагистраль может содействовать расширению конкурентной борьбы даже в интересах стран Тихого океана, укрепляя, таким образом, аргументы в пользу регионального подхода к соединяемости в сфере ИКТ.

### **С. Энергетическая соединяемость**

44. Азиатско-Тихоокеанский регион по-прежнему в значительной мере зависит от использования ископаемых видов топлива и в целом является нетто-импортером первичных видов энергоносителей. Для удовлетворения своего растущего спроса на энергоносители регион располагает рядом существующих и запланированных проектов создания трубопроводов. Одновременно с этим было разработано несколько межстрановых инициатив, предназначенных для объединения сетей электро- и энергоснабжения, включая Энергосеть АСЕАН, Проект CASA 1000 и Рынок электроэнергии Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК). Однако странам региона еще предстоит реализовать эффект экономии в результате масштабной соответствующей деятельности, который будет обеспечен после объединения этих субрегиональных инициатив на основе региональных рамок сотрудничества в сфере энергетики.

#### **1. Создание Азиатской энергетической магистральной**

45. Энергетическая безопасность региона может быть усилена в результате развития сотрудничества между импортерами и экспортерами энергии в регионе путем согласования стратегий и обмена знаниями, прежде всего в областях энергоэффективности и использования технологий для применения возобновляемых источников энергии. Региональное соглашение по вопросам энергетики также могло бы обеспечить рассмотрение низкоуглеродных моделей развития, а также вопрос о создании региональных рынков сырой нефти, нефтепродуктов и газа с уделением повышенного внимания вопросам надежности и безопасности трубопроводов.

46. Для обеспечения продвижения в этом направлении в 2012 году государства – члены ЭСКАТО приняли концепцию интегрированной региональной энергосети, которая была названа «Азиатская энергетическая магистраль».<sup>22</sup> Так называемая энергетическая магистраль включала бы комплексную сеть электроснабжения на основе целого ряда источников первичной энергии, будь то ископаемые виды топлива, ядерное топливо или возобновляемые источники энергии. Следующие внушающие надежду изменения повышают степень обоснованности создания такой комплексной сети:

a) на различных уровнях субрегиональной интеграции происходит реализация нескольких взаимовыгодных соглашений о торговле энергоносителями;

b) высоковольтные системы передачи электроэнергии, в частности высоковольтные системы постоянного тока, улучшают экономические

---

<sup>22</sup> См. резолюцию 68/11 Комиссии об объединении энергосетей в интересах энергетической безопасности.

возможности для увязки энергосистем и предоставляют доступ к удаленным энергоресурсам;

с) коммуникационные и управленческие технологии «интеллектуальных сетей» предоставляют возможности для улучшения сбалансированности нагрузки и обеспечивают большую степень оптимизации энергопотоков. Они также предоставляют лучшие возможности для задействования непостоянных источников возобновляемой энергии, таких, как энергия солнца и ветра.

47. Азиатская энергетическая магистраль обеспечила бы объединение не только физической инфраструктуры, она также охватила бы комплексные рыночные механизмы для более эффективного перемещения энергии в регионе и для оптимизации ее распределения между центрами спроса и предложения. Эта магистраль также послужила бы платформой для объединения энергоресурсов и определения цен в рамках спотового рынка. В условиях конкурентной борьбы транспарентные закупочные рамки ограничили бы подверженность испытывающих дефицит энергоресурсов стран искаженному ценообразованию и таким образом содействовали бы снижению вероятности возникновения геополитических конфликтов. С точки зрения устойчивости интегрированная сеть смогла бы покрывать пиковые нагрузки за счет использования более крупных передаточных систем по различным часовым поясам, а также расширить масштабы распределения энергии из возобновляемых источников.

## 2. Необходимость создания прочных институциональных рамок

48. В результате развития технологий для получения и передачи энергии создание Азиатской энергетической магистрали станет возможным с технической точки зрения. Однако ее успешная деятельность будет зависеть от согласования институциональных и технических аспектов между отраслями электроэнергетики и от сотрудничества правительств. Эти задачи могут решаться на основе создания надлежащих институциональных рамок для межправительственного сотрудничества. В целях надлежащего распределения выгод участвующим странам следует также прийти к согласию по механизмам для взимания платы за пользование сетью с возможностью выделения определенного объема поступлений на финансирование процесса развития общин, прежде всего для реализации проектов электрификации сельских районов.<sup>23</sup>

49. Также существуют вопросы, касающиеся мощностей, поскольку некоторые страны располагают лишь слабыми системами производства и распределения энергии и сталкиваются с хронической проблемой ее нехватки. В том случае, если существующие национальные системы производства и распределения энергии хронически не обеспечивают ее достаточного объема и используют необоснованно низкие тарифы, существуют ограниченные возможности для участия в деятельности региональных систем.

50. По этим причинам концепция региональной энергосети должна быть реальной. Прагматическое решение заключается в ее рассмотрении не в качестве регионального проекта создания суперинфраструктуры, а в качестве

---

<sup>23</sup> Например, Проект CASA 1000, который предназначается для формирования Регионального рынка электроэнергии в Центральной и Южной Азии на основе экспорта электроэнергии из Кыргызстана и Таджикистана в Афганистан и Пакистан, включает элемент распределения получаемых выгод в результате взимания дополнительной платы за производство энергии для финансирования проектов в сфере развития, подготовленных местными общинами вдоль маршрутов прокладки линий электропередач.

текущего и поэтапно реализуемого процесса укрепления потенциала и развития. Поэтому Азиатская энергетическая магистраль может быть создана на основе двуединого подхода, предусматривающего поддержку реформ на национальном уровне в сочетании с улучшениями субрегиональной и региональной энергосоединяемости.

## **D. Связи между людьми**

51. Предполагается, что в результате развития региональных связей увеличится число людей, пересекающих национальные границы. Более того, регион находится на этапе больших демографических преобразований: население некоторых стран стареет столь быстро, что отмечается сокращение его численности, в то время как в других странах существуют большие группы молодежи, относящиеся к основным группам населения трудоспособного возраста. В этой связи международная миграция предоставляет населению региона ЭСКАТО возможность задействовать преимущества экономического роста в регионе и повысить свою квалификацию, уровень своих знаний и профессиональной подготовки. Однако для обеспечения того, чтобы такая миграция была полезной для всех участвующих сторон, прежде всего для самих мигрантов, необходимо рассмотреть широкий спектр политических решений для содействий передвижению людей и управлению этим процессом.

### **1. Выгоды и проблемы международной миграции трудящихся**

52. Расширение масштабов региональной мобильности на основе управляемой миграции трудящихся может обеспечить всеобщее процветание в регионе в результате удовлетворения потребностей, существующих на рынке рабочей силы, улучшения процесса профессионального обучения и обеспечения смягчения рисков в интересах домашних хозяйств. В Азиатско-Тихоокеанском регионе в последние годы потоки международных мигрантов в основном состояли из временных мигрантов-трудящихся. Многие страны в регионе, такие, как Таиланд, одновременно выступают в качестве стран происхождения, назначения и транзита мигрантов.

53. Одна из основных выгод миграции трудящихся как для домашних хозяйств, так и для стран происхождения, связана с потоками наличных средств. В 2013 году Индия, Китай, Филиппины, Бангладеш, Пакистан и Вьетнам (в этом порядке) относились к числу 10 основных стран мира по объему полученных денежных переводов в стоимостном выражении. Однако миграция также может оказывать отрицательное воздействие на направляющие страны. Например, страны могут страдать от «утечки мозгов», в то время как на уровне домашних хозяйств миграция одного или обоих родителей в другие страны может оказывать отрицательное воздействие на семьи и их членов.

54. Что касается принимающих стран, то они могут получать значительную выгоду от использования трудящихся-мигрантов. В различные периоды времени страны региона с высоким уровнем доходов, такие, как Австралия, Бруней-Даруссалам, Япония, Новая Зеландия, Республика Корея, Сингапур, использовали трудящихся-мигрантов на своих рынках рабочей силы, в то время как страны со средним уровнем доходов, такие, как Малайзия, Мальдивские Острова и Таиланд, также используют иностранную рабочую силу в строительстве, промышленности и других секторах.

55. Быстрые темпы расширения потоков трудящихся-мигрантов в регионе ставят вопрос о социальной защите международных мигрантов, включая вопрос о доступе к здравоохранению и услугам по охране репродуктивного здоровья, а также вопрос о гарантии доходов. Часто системы социальной защиты действуют

только в рамках официального сектора и населения, не относящегося к категории мигрантов, в то время как трудящиеся, охваченные системой социальной защиты в своих странах, могут утрачивать свои льготы после того, как они переезжают на жительство в новую страну. Одна особая задача, стоящая перед мигрантами из числа женщин, связана с тем, что домашняя работа не признается в качестве профессиональной деятельности.

## 2. Совместные подходы к управлению международными потоками трудящихся-мигрантов

56. ЭСКАТО обозначает миграцию в качестве «новой возможности для развития», однако следует обеспечить управление ею как при помощи национальных действий, так и при помощи многосторонних диалога и сотрудничества.<sup>24</sup> С учетом того, что миграция связана как с выгодами, так и с рисками для стран происхождения и назначения, ответственность за управление миграцией лежит на обеих сторонах. В настоящее время существует ряд примеров двусторонних соглашений между странами происхождения и назначения, однако по мере все большей интеграции экономик региона на правительства будет оказываться давление в целях создания более широких в географическом плане рамок для управления миграцией.

57. В то же время существует срочная необходимость в региональном сотрудничестве для определения общих стандартов защиты прав мигрантов, а также для предупреждения торговли людьми, которая во все большей степени происходит под прикрытием добровольной миграции. На глобальном уровне основным инструментом является Международная конвенция о правах всех трудящихся-мигрантов и членов их семей, однако по состоянию на нынешнюю дату Конвенция была ратифицирована лишь восьмью странами в регионе ЭСКАТО.<sup>25</sup> Субрегиональные усилия по официальному закреплению прав трудящихся-мигрантов, например, в форме Плана создания Социально-культурного сообщества АСЕАН,<sup>26</sup> вселяют надежду, при этом также следует поддерживать инициативы, которые содействуют проведению диалога с участием большого числа сторон, например, в рамках Южноазиатской комиссии по миграции, созданной государствами – членами СААРК.

## 3. Укрепление сетей знаний для людей и институтов

58. В условиях все большей глобализации образования растущее число учащихся стремятся получить высшее образование за рубежом. В 2012 году Австралия заняла четвертое место среди тех стран, в которых обучалось наибольшее число международных студентов в глобальном масштабе: в этой стране на их долю пришлось 6 процентов студентов; Российская Федерация – шестое место (4 процента студентов), Япония – седьмое (также 4 процента) и Китай – девятое (2 процента).<sup>27</sup> Более того, в настоящее время регион также является источником возникновения приблизительно 50 процентов

<sup>24</sup> *International Migration: An Emerging Opportunity for the Socio-economic Development of the ESCAP Region* (United Nations publication, Sales No. E.02.II.F.40.).

<sup>25</sup> Азербайджан, Бангладеш, Индонезия, Кыргызстан, Таджикистан, Турция, Филиппины и Шри-Ланка. Эта Конвенция, которая вступила в силу в 2003 году, определяет минимальные стандарты, которые стороны должны применять к трудящимся-мигрантам и членам их семей независимо от их статуса как мигрантов. См. резолюцию 45/158 Генеральной Ассамблеи.

<sup>26</sup> Документ представлен на веб-сайте [www.asean.org/archive/5187-19.pdf](http://www.asean.org/archive/5187-19.pdf).

<sup>27</sup> United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, *Global Flow of Tertiary-level Students* (2014). Документ представлен на веб-сайте [www.uis.unesco.org/Education/Pages/international-student-flow-viz.aspx](http://www.uis.unesco.org/Education/Pages/international-student-flow-viz.aspx).

международно мобильных учащихся, отчасти в связи с ростом числа учащихся, прибывающих из Китая.

59. Высшее образование предоставляет значительные возможности для налаживания трансграничных связей, получения знаний и обмена ими. Регион является местом расположения большого числа ассоциаций и организаций, которые поощряют связи между университетами и научно-исследовательскими институтами, включая несколько сетей, созданных ЭСКАТО.<sup>28</sup> Новые возможности для получения знаний и обмена ими также открываются при помощи Интернета: например, Южнотихоокеанский университет общепризнан в качестве успешного примера обеспечения высшего образования при помощи дистанционных методов обучения.

60. Эти сети могут содействовать формированию центров знаний – сети, охватывающие научных работников и представителей частного сектора и правительств, в целях планирования проектов, совместных научных исследований и обмена идеями. Китай, Республика Корея, Российская Федерация и Япония являются глобальными лидерами в том, что касается доли расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки (НИОКР) в их ВВП, в то время как почти 40 процентов всех научных работников в мире располагаются в Азиатско-Тихоокеанском регионе.<sup>29</sup> На основе такой богатой ресурсной базы правительства, научные институты и частный сектор могут сотрудничать по вопросам укрепления трансграничного партнерства между центрами знаний.

#### 4. Укрепление бизнес-сетей и ассоциаций

61. Бизнес-сети и ассоциации являются еще одним важным видом сетей, обеспечивающих контакты между людьми. Первоначально они рассматривались в качестве одного из средств объединения усилий национальных частных компаний, однако на протяжении нескольких последних десятилетий было создано много международных сетей и ассоциаций. К числу тех из них, которые стали наиболее известными, относятся: Международная торговая палата (МТП), Конфедерация торгово-промышленных палат стран Азиатско-Тихоокеанского региона (КТПАТР) и Торгово-промышленная палата (ТПП) СААРК. Такие палаты содействуют и способствуют развитию частного сектора, а также поощряют торговлю.

62. В контексте региональной соединяемости бизнес-ассоциации и сети могут содействовать компаниям в наименее развитых странах в деле налаживания связей с компаниями в других странах. В частности, бизнес-ассоциации содействуют развитию малых и средних предприятий (МСП), на долю которых приходится почти 50 процентов всей добавочной стоимости в Азиатско-Тихоокеанском регионе.<sup>30</sup> Поскольку часто частные компании являются основными сторонниками, а также бенефициарами, улучшения региональной соединяемости, правительствам следует расширять сотрудничество с бизнес-сетями.

---

<sup>28</sup> К их числу, в частности, относятся: Азиатско-тихоокеанская сеть научно-исследовательских и учебных учреждений по торговле (АРТНеТ) и Сеть по передаче знаний о технологиях устойчивого сельского хозяйства и усовершенствованных рыночных связях в Южной и Юго-Восточной Азии (САТНЕТ Азия).

<sup>29</sup> *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2013* (United Nations publication, Sales No. E.13.II.F.1.).

<sup>30</sup> *Policy Guidebook for SME Development in Asia and the Pacific* (United Nations publication, Sales No. E.12.II.F.2.).

## **5. Постановка людей в центр деятельности по налаживанию связей между ними**

63. Различные сети, рассмотренные выше, требуют различных политических мер, однако в конечном счете все они связаны между собой усилиями тех, кто работает в них. Поэтому в рамках соединяемости на уровне людей существуют аналогичные или общие области, по которым министерствам следует сотрудничать друг с другом, а также с другими заинтересованными сторонами в целях обсуждения и разработки надлежащих стратегий.

64. Что касается международной миграции трудящихся, то комплексные региональные рамки для управления миграцией трудящихся должны включать: защиту прав всех мигрантов; создание большего числа законных каналов для миграции трудящихся; расширение планов признания существующих навыков; развитие деятельности по определению региональных норм и сотрудничество по вопросам управления миграцией. В то же время региональные подходы не являются заменой для структурных реформ на национальном уровне, а ратификация международных конвенций и договоров – заменой деятельности по защите прав мигрантов.

65. Одновременно с этим правительствам следует поддерживать усилия университетов и научно-исследовательских институтов в регионе по созданию сетей знаний и по поощрению обмена учащимися. Будущее направление развития связей между людьми в регионе ЭСКАТО также будет зависеть от более тесного сотрудничества между международными организациями, субрегиональными организациями, бизнес-ассоциациями и сетями научных институтов. В этом плане соединяемость в сфере ИКТ, предоставляющая возможность для объединения сетей различных заинтересованных сторон, создает огромный потенциал для укрепления связей между людьми.

## **IV. Укрепление институциональной координации и регионального сотрудничества**

66. Хотя можно утверждать, что частный сектор возглавляет процесс экономической интеграции региона, в конечном счете, основной движущей силой региональной соединяемости является политическая воля правительств стран. Поэтому правительствам следует возглавлять процесс создания надлежащих институциональных рамок для планирования и осуществления региональной повестки дня по вопросам соединяемости.

### **A. Укрепление институциональной деятельности в ответ на задачи региональной соединяемости**

67. Сложный характер региональных сетей требует от правительств разрабатывать межсекторальные стратегии как на национальном, так и на региональном уровнях. Для этого им необходимо укреплять институциональные механизмы. Азиатско-Тихоокеанский регион является местом расположения широкого спектра межправительственных организаций, многие из которых уже реализуют инициативы по вопросам региональной соединяемости. В частности, АСЕАН и АТЭС рассматривают соединяемость в качестве элемента своей региональной повестки дня по вопросам интеграции.<sup>31</sup> После выдвижения таких

<sup>31</sup> Например, Генеральный план АСЕАН по коммуникационным возможностям является одним из первых комплексных межправительственных стратегических документов, посвященных вопросам соединяемости.

инициатив одной из срочных задач стало обеспечение политической координации в деятельности соответствующих организаций. В этой связи такие региональные институты, как ЭСКАТО, играют важную роль, обеспечивая контакты между субрегиональными, национальными и глобальными инициативами.

68. Стратегии в области планирования и осуществления мероприятий в сфере региональной соединяемости также требуют наличия двух дополнительных компонентов: сопоставимых, точных и своевременных информации и данных; и финансовых средств. Оба эти важные аспекты могут рассматриваться в рамках регионального сотрудничества.

## **В. Статистические стандарты для улучшения отчетности и разработки политики**

69. Официальная статистика позволяет правительствам формировать общее понимание тенденций, проблем и препятствий, что имеет основополагающее значение для обеспечения консенсуса по межсекторальным вопросам, таким, как торговля, мобильность рабочей силы, иммиграция, транспорт и туризм. Для того чтобы статистические данные были сопоставимы по странам, временным периодам и различным источникам данных, они должны соответствовать международно согласованным стандартам, таким, как Система национальных счетов (СНС), или стандартам, согласованным на региональном или субрегиональном уровнях.

70. Для продвижения вперед повестки дня в области региональной соединяемости правительствам стран настоятельно предлагается принять глобальные статистические стандарты и укрепить свой потенциал для сбора и распространения официальных статистических данных. Им также следует наладить более тесную работу между собой на основе учрежденных форумов, таких, как Статистическая комиссия Организации Объединенных Наций и Комитет ЭСКАТО по статистике, для определения необходимых типов статистических данных и новых и инновационных источников таких данных.

## **С. Региональные решения для финансирования региональных инфраструктурных сетей**

71. Развитие инфраструктуры неизбежно связано с большими затратами капитала и с тем, что отдача откладывается на долгосрочную перспективу. Поэтому в регионе отмечаются неодинаковые темпы развития инфраструктуры, которая, как правило, предназначается для удовлетворения внутренних потребностей. В то же время выгоды от использования региональных инфраструктурных сетей выходят за рамки национальных границ, свидетельствуя о необходимости рассматривать сети в качестве одного из типов «регионального общественного товара». Такие подходы могут охватывать «самые слабые звенья» этих сетей, укрепляя в то же время соединяемость в интересах находящихся в неблагоприятном положении стран.

72. Странам следует задействовать региональные механизмы для финансирования процесса развития инфраструктуры. Уже имеются примеры деятельности региональных инфраструктурных фондов, таких, как Инфраструктурный фонд АСЕАН, в то время как осуществляются планы учреждения других фондов с участием многих доноров. Предполагается, что в 2014 году завершатся переговоры о создании банка развития БРИКС, предложенного в 2012 году так называемыми странами БРИКС, а именно: Бразилией, Российской Федерацией, Индией, Китаем и Южной Африкой. Для

дополнения усилий таких фондов в целях содействия странам в разработке обеспеченных финансированием региональных проектов можно было бы учредить механизм для подготовки региональных проектов.

73. Еще один региональный механизм представлен азиатской платформой доноров, которая собирала бы гранты от различных доноров и распределяла бы их среди национальных или многосторонних банков развития. Цель заключалась бы в использовании предоставляемых на льготных условиях ресурсов для мобилизации большего объема государственных и частных средств на цели региональных проектов, что могло бы содействовать повышению степени финансовой жизнеспособности таких проектов или сокращению рисков.

74. Наконец, существуют возможности для расширения участия частного сектора в финансировании инфраструктурных проектов, например, по линии государственно-частных партнерств (ГЧП). Однако многие страны в регионе по-прежнему не располагают надлежащими политическими рамками для ГЧП. В настоящее время ЭСКАТО работает с правительствами некоторых стран в целях создания таких рамок и поощрения обмена знаниями между ними, с тем чтобы они могли использовать свой опыт на взаимной основе.

## V. Выводы и рекомендации

75. В тематическом исследовании за этот год было обнаружено, что региональная соединяемость неизбежно носит многогранный характер и что выгоды от этой соединяемости могут увеличиться в результате сочетания различных элементов. Ниже представлены основные выводы и рекомендации исследования.

76. **Институциональная координация является ключевым элементом укрепления региональной соединяемости:** поскольку существует вероятность того, что сети будут становиться более интегрированными и взаимозависимыми по мере своего развития, правительствам следует разработать межсекторальные стратегии по вопросам соединяемости на национальном, субрегиональном и региональном уровнях. Для этого потребуется повысить степень и эффективность институциональной координации. Для этого им следует расширить использование существующих межправительственных форумов, таких, как ежегодные сессии Комиссии и регулярные совещания ее директивных комитетов. Одна из областей, где, в частности, требуется обеспечить институциональную координацию, связана с принятием и разработкой глобальных региональных стандартов как по техническим, так и по процедурным вопросам.

77. **Создание региональных сетей в качестве «региональных общественных товаров»:** у стран Азиатско-Тихоокеанского региона имеется возможность создавать свои инфраструктурные сети скоординированным и интегрированным образом. В частности, странам следует задействовать синергию, которая может быть обеспечена в результате совмещения инфраструктурных сетей, особенно в результате прокладки оптико-волоконных линий вдоль автомагистралей, железных дорог и линий электропередач. Однако такой подход требует межстранового консенсуса с четким пониманием вопросов распределения затрат и выгод улучшения соединяемости. Поэтому правительствам необходимо дополнительно обсудить и уточнить региональные стратегии, обозначенные в настоящем исследовании. В частности, следует дополнительно проанализировать концепцию региональных общественных товаров в качестве основы для создания региональных механизмов финансирования.

78. **Улучшение региональной соединяемости в интересах находящихся в неблагоприятном положении стран:** цель улучшения региональной соединяемости должна заключаться в создании новых возможностей для всех, особенно для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств. Эти страны могут использовать свои существующие средства для создания таких отраслей, которые будут развиваться в будущем. Улучшение соединяемости в сфере ИКТ содействовало бы им в развитии таких коммерческих сфер, как транспорт, телекоммуникации и финансы. В то же время все страны в регионе могут содействовать находящимся в неблагоприятном положении странам путем улучшения связей между людьми – например, путем поощрения контактов между учащимися и трудящимися.

79. **Создание сетей людей и знаний:** самым основным активом страны является ее население. Правительства могут укреплять потенциал своих граждан, поощряя мобильность как квалифицированных, так и неквалифицированных трудящихся. В результате разработки более скоординированных подходов к управлению международной миграцией трудящихся в регионе удалось бы получить огромные выгоды. Их должны получить как страны происхождения, так и страны назначения, в то время как также следует обеспечить защиту мигрантов и их семей от возможных отрицательных последствий и сократить опасность торговли людьми. Потенциал людей также можно развивать при помощи сетей научных учреждений, организаций гражданского общества и других центров знаний. Правительства могли бы поддерживать процесс создания таких сетей, например, поощряя учащихся и научных сотрудников к обучению и работе в других странах. Более того, им следует тесно сотрудничать с частным сектором и его представителями в целях содействия процессу создания бизнес-сетей.

80. **Следующие шаги по обеспечению региональной соединяемости:** по мере продолжения процесса глобализации будущее региона будет зависеть от того, каким образом страны будут совместно работать. Региональные стратегии, рассмотренные в данном исследовании, могут служить катализатором региональной соединяемости. Однако в конечном счете правительства стран должны возглавить процесс укрепления региональной соединяемости как путем обеспечения необходимых перемен в своих национальных стратегиях, так же и путем активного участия в региональных инициативах по вопросам соединяемости.

81. ЭСКАТО может поддерживать их усилия, предоставляя нейтральную платформу для откровенных и содержательных обсуждений с участием соответствующих заинтересованных сторон. В этой связи межсекторальные группы экспертов, которые создаются в соответствии с Бангкокской декларацией о региональном экономическом сотрудничестве и интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой в 2013 году, могут содействовать правительствам в выявлении наилучших подходов к реализации этих региональных стратегий.