



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
5 December 2016
Russian
Original: English

Семьдесят первая сессия

Второй комитет

Пункт 19 повестки дня

Устойчивое развитие

**Письмо Временного поверенного в делах Постоянного
представительства Туркменистана при Организации
Объединенных Наций от 1 декабря 2016 года на имя
Генерального секретаря**

Имею честь настоящим препроводить итоговый документ Глобальной конференции по устойчивому транспорту, состоявшейся в Ашхабаде 26 и 27 ноября 2016 года (см. приложение)

Буду признателен за распространение настоящего письма и приложения к нему в качестве документа Генеральной Ассамблеи по пункту 19 повестки дня.

(Подпись) Ровшен Аннабердиев
Временный поверенный в делах

16-21482 (R) 081216 081216



Просьба отправить на вторичную переработку



**Приложение к письму Временного поверенного в делах
Постоянного представительства Туркменистана при
Организации Объединенных Наций от 1 декабря 2016 года
на имя Генерального секретаря**

**Ашхабадское заявление об обязательствах и рекомендациях по
вопросам политики Глобальной конференции по устойчивому
транспорту**

1. В контексте решимости Организации Объединенных Наций содействовать устойчивому развитию и борьбе с изменением климата и ее стратегии в этой области Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созвал первую Глобальную конференцию по устойчивому транспорту, которая состоялась в Ашхабаде 26 и 27 ноября 2016 года.
2. Конференция, проведение которой было одобрено Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в ее резолюции [70/197](#), инициированной Туркменистаном и единогласно принятой государствами-членами, основывалась на итогах предыдущих межправительственных обсуждений, включая документ «Будущее, которого мы хотим», Стамбульскую программу действий для наименее развитых стран, Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, Программу действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств («Путь Самоа»), Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий, Аддис-Абебскую программу действий, Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, Парижское соглашение и Новую программу развития городов.
3. Конференция собрала важных представителей правительств, системы Организации Объединенных Наций, многосторонних банков развития, деловых кругов и гражданского общества, которые приняли участие в целом ряде нацеленных на будущее и ориентированных на практические действия диалогов, посвященных возможностям, которые устойчивый транспорт открывает для достижения Целей в области устойчивого развития и его многообразным функциям, способствующим достижению этих целей.
4. Участники Конференции рассмотрели все виды транспорта — автомобильный, железнодорожный, воздушный, паромный и морской, включая как пассажирские, так и грузовые перевозки, и уделили первоочередное внимание проблемам развивающихся стран, особенно стран Африки, наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств.
5. Участники подтвердили свою приверженность повышению роли устойчивого транспорта в обеспечении доступа людей и общин к работе, школам и медицинским услугам и в обеспечении поставок товаров и услуг для сельских и городских общин, с тем чтобы предоставить всем равные возможности и чтобы никто не остался в стороне.
6. Обсуждения, состоявшиеся на пленарных и тематических заседаниях, свидетельствует о том, что устойчивое развитие транспорта является движущей силой всеохватного роста и способствует выходу на местные, региональ-

ные и глобальные рынки и развитию торговли и туризма. Кроме того, транспортный сектор вносит существенный вклад в рост национального валового внутреннего продукта, занятости и доходов на местном и национальном уровнях.

7. Для того чтобы транспортные системы в полной мере выполнили свои многочисленные функции в контексте содействия устойчивому развитию, все заинтересованные стороны должны работать сообща, чтобы обеспечить наличие безопасных, общедоступных, надежных, защищенных, недорогих, топливосберегающих, экологичных, низкоуглеродных и устойчивых к изменению климата транспортных услуг, систем, инфраструктуры и операций, с уделением должного внимания местным, национальным и региональным условиям.

8. Несмотря на наличие различных транспортных проблем, с которыми сталкивается современный мир, включая проблемы в области охраны и безопасности, существуют огромные возможности для переосмысления нынешней, в значительной степени неустойчивой, транспортной политики и скорейшего применения передового опыта для претворения в жизнь новой парадигмы устойчивого развития транспорта, в частности в развивающихся странах.

9. Все заинтересованные стороны должны работать сообща в целях создания интегрированных мультимодальных транспортных и транзитных систем и коридоров, которые позволяли бы эффективно использовать сравнительные преимущества каждого вида транспорта для осуществления устойчивых перевозок пассажиров и грузов внутри стран и между ними, в том числе за счет развития региональных и субрегиональных транспортных систем, интеграции и гармонизации транспортных систем и механизмов. В этой связи была признана необходимость возрождения древнего Шелкового пути с применением современных технологий и передовых методов управления транзитными коридорами. Участники Конференции приветствовали инициативу «Один пояс — один путь».

10. В процессе развития систем смешанных перевозок необходимо учитывать автомобильный, железнодорожный, морской, паромный и воздушный транспорт, а также немоторизованный транспорт, например пешеходное и велосипедное движение, и делать упор на низкоуглеродных видах транспорта и более широком использовании взаимосвязанных транспортных сетей, включая системы общественного транспорта, для обеспечения беспрепятственной мобильности «от двери до двери» и беспрепятственной мобильности людей и товаров.

11. В этой связи необходимо оказывать помощь развивающимся странам, в частности странам Африки, наименее развитым странам, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам, с тем чтобы они могли сделать большой рывок в развитии устойчивого транспорта, в том числе в укреплении стратегического планирования, установлении стандартов и создании нормативно-правовой базы.

12. Участники далее подтвердили свою готовность поддерживать усилия по предоставлению общинам в сельских районах развивающихся стран доступа к главным дорогам, железнодорожным линиям и общественному транспорту, что открыло бы для них доступ к экономической и социальной деятельности и

имеющимся в больших и малых городах возможностям и позволило бы резко повысить производительность и конкурентоспособность сельских предпринимателей и мелких фермеров. Решение этих задач станет одним из важнейших шагов, необходимых для осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и содержащегося в ней обещания «никого не оставить в стороне».

13. Участники также подчеркнули приверженность расширению сферы общественного транспорта, что требует изменения подхода с учетом систем смешанных перевозок, сотрудничества между заинтересованными сторонами и транспортными ведомствами, интеграции политики, цифровой мобильности, укрепления потенциала и перенаправления финансовых ресурсов.

14. Кроме того, участники подтвердили твердое намерение увеличивать инвестиции в развитие материальной и нематериальной инфраструктуры и в смешанные перевозки в наименее развитых странах, в том числе на железных дорогах, автомобильных дорогах, водных путях, в аэропортах, в складском хозяйстве, в портовых сооружениях и логистических службах, а также оказывать поддержку партнерскому сотрудничеству в целях укрепления инфраструктуры в этих странах.

15. Участники Конференции подчеркнули также необходимость удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в том числе путем создания и развития эффективных транзитных транспортных систем, связывающих их с международными рынками, путем развития, модернизации и эффективной эксплуатации всех видов транзитной транспортной инфраструктуры, путем создания и согласования благоприятных условий, нормативно-правовой базы и институциональных механизмов для осуществления транзитных перевозок и путем установления подлинно партнерских отношений между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и их партнерами по процессу развития на национальном, двустороннем, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях.

16. Участники подтвердили приверженность улучшению сообщения между островами и предоставлению экономикам малых островных развивающихся государств доступа к региональным рынкам и глобальным производственно-сбытовым цепочкам, в том числе посредством их интеграции в существующие и формирующиеся мультимодальные транспортные и экономические коридоры, а также подтвердили готовность поощрять инициативы в области устойчивого транспорта в контексте Рамочной программы партнерства малых островных развивающихся государств. Была подчеркнута необходимость принятия эффективных мер для адаптации к изменению климата и уменьшения опасности бедствий для важнейших объектов прибрежной транспортной инфраструктуры в малых островных развивающихся государствах, а также подчеркнута настоятельная необходимость укрепления потенциала и улучшения финансирования в этой связи.

17. Участники подчеркнули необходимость поощрения согласования, упрощения и стандартизации правил и документации, включая полное и эффективное осуществление международных конвенций по транспорту и транзиту и двусторонних, субрегиональных и региональных соглашений. Преимущества

согласованных международных нормативных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок включают в себя, в частности, более эффективный и действенный пограничный и таможенный контроль, упрощенные и стандартизированные процедуры и активизацию сотрудничества, что позволит более быстро и надежно осуществлять трансграничную торговлю и трансграничные перевозки с меньшими затратами, особенно в случае развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

18. Участники далее заявили о своей решимости активизировать усилия по перестройке транспортных сетей и планирования путем оптимизации операций с помощью «умных» центров, организации маршрутов и графиков для сокращения порожнего пробега, совершенствования планирования землепользования и согласования нормативно-правовой базы в транспортном секторе.

19. С учетом того, что почти четверть связанных с энергетикой выбросов парниковых газов приходится на транспорт и что, согласно прогнозам, объем этих выбросов значительно возрастет в предстоящие годы, участники подтвердили свои обязательства по сокращению выбросов парниковых газов в транспортном секторе и по скорейшему осуществлению Парижского соглашения.

20. С учетом того, что изменение климата может причинить ущерб тесно взаимосвязанным глобальным производственно-сбытовым цепочкам и вызвать сбои и задержки в их функционировании, участники постановили принять многоаспектные стратегии для ускорения перехода на низкоуглеродные источники энергии и технологии, увеличить инвестиции в устойчивую к изменению климата транспортную инфраструктуру, а также поощрять освоение новых и инновационных технологий, включая решения, основанные на информационно-коммуникационных технологиях, в поддержку интеллектуальных мультимодальных транспортных систем.

21. Участники признали решение тридцать девятой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации осуществить глобальные рыночные меры для решения проблемы увеличения общего объема выбросов углекислого газа в результате деятельности международной гражданской авиации выше уровня 2020 года с учетом особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств.

22. Участники отметили, что международный морской транспорт играет важную роль в содействии развитию мировой торговли и что Международная морская организация, после принятия обязательных мер по повышению энергоэффективности судов в июле 2011 года, которые вступили в силу 1 января 2013 года, также разрабатывает стратегию, предусматривающую рассмотрение дальнейших мер по сокращению выбросов парниковых газов с судов, включая график осуществления таких мер.

23. Было также подчеркнуто, что вызванное транспортом загрязнение воздуха представляет собой растущую угрозу для здоровья населения, являясь одной из причин преждевременной смерти нескольких миллионов человек, главным образом в развивающихся странах. Необходимо совершенствовать автотранспортные средства и технологии, поощрять электромобильность, повышать эффективность конечного использования топлива на транспорте, модернизировать общественный транспорт, уменьшать заторы на дорогах и поощрять сов-

местное использование автотранспортных средств и создание комплексных систем подзарядки транспортных средств, а также переходить к более компактному городскому планированию. Кроме того, было подчеркнуто, что следует приложить новые усилия для оказания поддержки предприятиям в производстве энергоэффективных транспортных средств с низким уровнем выбросов.

24. Участники подчеркнули обеспокоенность случаями смерти и травмирования в результате дорожно-транспортных происшествий, которые имеют серьезные последствия для семей и получения средств к существованию. Ежегодно на дорогах мира погибает около 1,25 миллиона человек, главным образом в развивающихся странах, и около 20–50 миллионов человек получают серьезные травмы. Крайне важно, чтобы международное сообщество удвоило усилия, направленные на достижение целевого показателя, установленного в Целях в области устойчивого развития и предусматривающего сокращение в два раза числа случаев смерти и травмирования в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году, а также активизировало усилия по осуществлению соответствующих конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. В этой связи участники также отметили необходимость надлежащего выделения пешеходных зон и общественных мест в городах, а также необходимость улучшения планировки улиц для обеспечения безопасности дорожного движения и обеспечения интеграции с различными видами общественного транспорта.

25. Было подчеркнуто, что услуги и инфраструктура общественного транспорта имеют решающее значение для обеспечения передвижения людей и товаров, особенно с учетом потребностей уязвимых групп населения (женщин, детей, молодежи, инвалидов, лиц, инфицированных ВИЧ и больных СПИДом, пожилых людей, лиц, принадлежащих к коренным народам, беженцев и внутренне перемещенных лиц и мигрантов). Это особенно важно для городов, так как ожидается, что к 2050 году доля мирового населения, проживающего в городах, увеличится до примерно 67 процентов, при этом значительная часть урбанизации будет приходиться на развивающиеся страны. Устойчивый общественный транспорт открывает огромные выгоды для городов, сокращая выбросы вредных веществ в атмосферу и выбросы парниковых газов и способствуя повышению экономической жизнеспособности городов.

26. Правительства, местные органы власти, деловые круги и гражданское общество должны работать сообща в целях налаживания партнерских связей между государственным и частным секторами для разработки новаторских, интеллектуальных, перспективных и ориентированных на нужды и интересы людей устойчивых транспортных систем. В этой связи представитель Глобального партнерства по вопросам устойчивого транспорта представил резюме обсуждений, состоявшихся на Ашхабадском деловом форуме по транспорту, и его итогового документа.

27. Мобилизация финансирования для устойчивого транспорта будет очень непростой задачей, особенно с учетом нынешней напряженной ситуации с государственными финансами во многих странах. В этой связи участники подтвердили Аддис-Абебскую программу действий третьей Международной конференции по финансированию развития и подчеркнули жизненно важную роль государственного финансирования, как на национальном, так и на междуна-

родном уровне, в удовлетворении потребностей в области устойчивого транспорта, а также в привлечении средств из всех источников финансирования, включая традиционную официальную помощь в целях развития, мобилизацию внутренних ресурсов, прямые частные инвестиции и широкий круг моделей партнерства, включая государственно-частные партнерства.

28. Кроме того, участники подчеркнули необходимость поощрения интеграции науки, техники и инноваций в устойчивых транспортных системах за счет задействования технологических возможностей в предстоящие десятилетия для обеспечения существенного преобразования транспортных систем, включая внедрение энергоэффективных и информационно-коммуникационных технологий, и призвали к укреплению поддержки в наращивании потенциала для развивающихся стран

29. Участники приветствовали стороны, которые разработали инициативы в области устойчивого транспорта и приступили к их осуществлению, и призвали все заинтересованные стороны продолжать поиск совместных партнерств для реализации новых, новаторских парадигм в области устойчивого транспорта. Секретариат Организации Объединенных Наций организует эффективное отслеживание осуществления этих инициатив.

30. Участники подчеркнули необходимость совершенствования систем отчетности и сбора данных в целях обеспечения эффективного создания низкоуглеродных, устойчивых и жизнеспособных транспортных систем. Адекватные и качественные данные имеют ключевое значение для установления исходных и целевых показателей, а также для оценки результативности и отслеживания и мониторинга прогресса.

31. Было также подчеркнуто, что государствам, которые еще не сделали этого, следует рассмотреть вопрос о присоединении к правовым документам Организации Объединенных Наций по транспорту или об их ратификации. Государствам-членам и другим заинтересованным сторонам также рекомендуется и далее активизировать свое участие в межправительственных обсуждениях вопросов устойчивого транспорта в рамках Организации Объединенных Наций, в том числе с использованием специальных мероприятий, созываемых системой Организации Объединенных Наций.

32. Участники выразили признательность за вклад, внесенный Консультативной группой высокого уровня Генерального секретаря по устойчивому транспорту. Структуры системы Организации Объединенных Наций решили укрепить свои сети по вопросам последующей деятельности и межучрежденческое сотрудничество, включая механизмы мониторинга и оценки, в связи с инициативами в области устойчивого транспорта, выдвинутыми в преддверии и в ходе Глобальной конференции по устойчивому транспорту, с увязкой механизмов отслеживания, целевых заданий и показателей, сообразно обстоятельствам, с реализацией Целей в области устойчивого развития.

33. Участники выразили глубокую признательность президенту, правительству и народу Туркменистана за проявленное ими теплое гостеприимство и щедрую помощь в подготовке и организации Глобальной конференции по устойчивому развитию. Они вновь заявили о своей готовности продолжать работу по вопросам устойчивого транспорта и отводить этим вопросам важное место в глобальной повестке дня в области устойчивого развития.
