

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General  
19 September 2022  
Russian  
Original: English

**Семьдесят седьмая сессия**

Пункты 13, 16 а), 18, 21 и 128 повестки дня

**Комплексное и скоординированное осуществление решений крупных конференций и встреч на высшем уровне Организации Объединенных Наций в экономической, социальной и смежных областях и последующая деятельность в связи с ними**

**Вопросы макроэкономической политики:  
международная торговля и развитие**

**Устойчивое развитие**

**Группы стран, находящихся в особой ситуации**

**Здоровье населения мира и внешняя политика**

**Письмо Постоянного представителя Туркменистана при  
Организации Объединенных Наций от 13 сентября 2022 года  
на имя Генерального секретаря**

Имею честь настоящим препроводить Вам Авазское итоговое заявление Конференции министров транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на тему: «Ашхабадский процесс: финансирование для лучшей взаимосвязанности», организованной совместно правительством Туркменистана и Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ) в сотрудничестве с Департаментом Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам Секретариата, которая состоялась 15 и 16 августа 2022 года в Авазе, город Туркменбаши, Туркменистан (см. приложение).



Буду весьма признательна Вам за распространение настоящего документа и приложения к нему в качестве официального документа семьдесят седьмой сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по следующим пунктам повестки дня: 13, 16 а), 18, 21 и 128.

*(Подпись)* Аксолтан **Атаева**  
Посол  
Постоянный представитель

**Приложение к письму Постоянного представителя  
Туркменистана при Организации Объединенных Наций  
от 13 сентября 2022 года на имя Генерального секретаря**

**Авасское итоговое заявление Конференции министров  
транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода  
к морю**

Министры и представители высокого уровня из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), провели личную (и виртуальную) встречу 15 и 16 августа 2022 года в Авазе, город Туркменбаши, Туркменистан, с участием других соответствующих заинтересованных сторон, включая представителей транзитных развивающихся стран, партнеров по развитию, Организации Объединенных Наций, международных, региональных и субрегиональных организаций, региональных банков развития, аналитических центров, частного сектора и других заинтересованных кругов. Конференция министров была организована правительством Туркменистана в сотрудничестве с Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ) и была посвящена теме: «Ашхабадский процесс: финансирование для лучшей взаимосвязанности».

Основываясь на состоявшемся в ходе сессий обмене мнениями, Конференция министров выступила с призывом принять следующие действия, чтобы улучшить транспортную связанность РСНВМ и ускорить темпы осуществления Венской программы действий для РСНВМ, а также определить свой вклад в процесс подготовки третьей Конференции Организации Объединенных Наций по РСНВМ, которая состоится в 2024 году.

**Важная роль расширенной транспортной связанности для устойчивого  
восстановления РСНВМ после пандемии COVID-19**

- Была особо отмечена важная роль транзитных перевозок в деле обеспечения связанности РСНВМ с международными и региональными рынками. Кроме того, была особо отмечена важнейшая роль эффективных транзитных механизмов, созданных на основе тесного сотрудничества со странами транзита, в деле обеспечения уровня связанности РСНВМ, существующего в других странах. Были рассмотрены все виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, авиационный и водный).
- Транспортная связанность рассматривалась в качестве одного из важнейших средств для достижения приоритетов Венской программы действий и целей в области устойчивого развития, а также в качестве определяющего фактора обеспечения устойчивого восстановления стран, не имеющих выхода к морю, после пандемии COVID-19.
- Министры признали наличие возможностей не только восстановиться по принципу «лучше, чем было», но и обеспечить развитие устойчивой и надежной инфраструктуры, чтобы содействовать мерам по смягчению последствий изменения климата.

**Прогресс и проблемы в деле достижения конкретных целей Венской программы действий, связанных с транспортной связанностью и касающихся транспорта целей в области устойчивого развития, и воздействие пандемии COVID-19**

- Несмотря на то, что РСНВМ добились определенного прогресса по показателям развития транспортной инфраструктуры и связанности, он является неравномерным, и РСНВМ отстают от графика достижения целей в области устойчивого развития и реализации соответствующих приоритетов Венской программы действий.
- Последствия пандемии COVID-19 включают в себя введение новых пограничных и транзитных требований, которые привели к ограничениям или закрытию границ, нарушению глобальных цепочек поставок, задержкам в доставке товаров первой необходимости, включая продукты питания и лекарства, и потере рабочих мест в транспортном секторе. Эти воздействия выявили уязвимые места РСНВМ.
- Пандемия COVID-19 еще больше замедлила темпы развития и технического обслуживания транспортной инфраструктуры в РСНВМ, поскольку ресурсы были отвлечены на удовлетворение более неотложных потребностей в области здравоохранения и социального обеспечения, возникших в результате пандемии.
- Несмотря на то, что транспортная деятельность восстанавливается по всему миру, этот процесс протекает неравномерно, а РСНВМ по-прежнему отстают. Средства, выделенные на восстановление после пандемии, также должны быть направлены на развитие устойчивой транспортной инфраструктуры.
- РСНВМ нуждаются в поддержке для расширения своих устойчивых транспортных систем, создания устойчивой инфраструктуры и улучшения их связей с международными рынками, торговлей и туризмом, в том числе при участии эффективных партнерств государственного и частного секторов, ориентированных в первую очередь на интересы людей.
- Конференция призвала международное сообщество поддержать деятельность по укреплению регионального сотрудничества и координации в области развития транспорта, чтобы создать эффективную транспортную систему.
- Также было подчеркнуто, что помимо обеспечения физической транспортной инфраструктуры, улучшение компонентов нематериальной инфраструктуры также очень важно для содействия эффективному перемещению товаров, пассажиров и транспортных средств, а также для снижения транспортных расходов.
- Кроме того, в ходе обсуждений был сделан вывод о том, что энергетическая инфраструктура и доступ к информационным коммуникационным технологиям имеют решающее значение для повышения эффективности транспортных и транзитных систем в РСНВМ.

**Увеличение финансирования транспортной связанности для устойчивого восстановления после пандемии COVID-19 и укрепления партнерских отношений**

- Преодоление разрыва в транспортной инфраструктуре для обеспечения беспрепятственного сообщения между 32 РСНВМ зависит от мобилизации крупномасштабных инвестиций и финансирования. Оценка совокуп-

ного объема финансовых ресурсов, необходимых для развития устойчивой транспортной инфраструктуры в РСНВМ в размере 510 млрд долл. США, которая была сделана до пандемии COVID-19, в последние два года, вероятно, увеличилась еще больше. Новое и дополнительное финансирование из всех источников будет особенно полезным в усилиях по достижению этой цели.

- Вместе с тем мобилизация инвестиций и финансирования становится все более сложной задачей на фоне глобальных экономических препятствий из-за растущей инфляции, растущих и конкурирующих потребностей в области развития и замедления экономического роста, которые усугубляют нехватку ресурсов, вызванную пандемией COVID-19. Таким образом, существует риск дальнейшего обострения проблемы структурной уязвимости РСНВМ и их отставания в период после пандемии COVID-19.
- Привлечение инвестиций и финансирование транспортной инфраструктуры РСНВМ из всех доступных источников имеет жизненно важное значение. Двустороннее, многостороннее партнерство и инициативы с участием множества заинтересованных сторон по-прежнему играют важную роль в деле оказания поддержки устойчивому преобразованию транспорта в РСНВМ, и они должны быть расширены. Привлечение частного сектора, в том числе в рамках государственно-частных партнерств, плавающие долевые и долговые инструменты на рынках капитала и смешанное финансирование могут помочь решить некоторые проблемы дефицита ресурсов.
- Международному сообществу следует стремиться как минимум вдвое увеличить ежегодные инвестиции в развитие инфраструктуры в РСНВМ из всех источников, включая внутренние ресурсы, официальную помощь в целях развития, сотрудничество Север — Юг, Юг — Юг и трехстороннее сотрудничество, государственные и частные партнерства и национальные и многосторонние банки развития.
- Многосторонние финансовые учреждения и многосторонние учреждения, занимающиеся вопросами развития, и региональные банки развития должны организовать целевое финансирование инфраструктуры в РСНВМ и создать для них специальный механизм, через который будут выделяться ресурсы на развитие и эксплуатацию инфраструктуры. Участники подчеркнули необходимость того, чтобы международные и региональные финансовые учреждения упростили и ускорили процесс рассмотрения заявок на финансирование проектов развития транспортной инфраструктуры РСНВМ.
- Международному сообществу следует оказывать РСНВМ финансовую и техническую поддержку в разработке перспективных с точки зрения финансирования проектов, а также конкретных проектов, особенно в отношении подготовки технико-экономических обоснований, переговоров по сложным контрактам и управления проектами. Усилия должны быть направлены на развитие местных навыков и потенциала.
- Участники Конференции заявили, что для обеспечения беспрепятственной связи и развития устойчивой инфраструктуры РСНВМ и развития устойчивой инфраструктуры необходимо укреплять сотрудничество и партнерские отношения между всеми заинтересованными сторонами.
- Они выступили с особым призывом расширять сотрудничество в области наращивания потенциала, транспортных данных, безопасности дорожного движения, формулирования рентабельных инфраструктурных проектов

и более широкого использования информационно-коммуникационных технологий в транспортных и транзитных системах.

**Поощрение коридоров, регионального сообщения, интегрированных мультимодальных транспортных систем и беспрепятственной коммуникации в транспорте и торговле**

- Транспортные коридоры рассматриваются как основа транспортных сетей, соединяющих основные перевалочные пункты и узлы, и могут стать одним из важных средств улучшения связей РСНВМ с рынками, обеспечения оперативности транзита и снижения транспортных расходов РСНВМ за счет предоставления более эффективных и действенных транспортных и логистических услуг.
- Эффективные и действенные транзитные транспортные коридоры, помимо развитой и хорошо обслуживаемой транспортной инфраструктуры, также требуют планомерной реализации согласованных правовых норм, правил и политики в области транзита и мер по упрощению процедур, касающихся транспорта и торговли.
- Участники подтвердили актуальность коридоров для достижения текущих транспортных целей Венской программы действий, таких как сокращение времени в пути по коридорам, сокращение времени, проводимого на сухопутных границах, и других целей, направленных на облегчение транзитных перевозок и торговли.
- Министры вновь призвали развивать мультимодальные сквозные автомобильные, железнодорожные и водные коридоры, которые дополняют друг друга, а не конкурируют.
- Прозвучали призывы создавать экономические коридоры путем содействия региональной экономической взаимодополняемости и координации.

**Ускорение цифровизации для улучшения транзита и упрощения процедур торговли, а также для устойчивого и надежного восстановления после COVID-19**

- По оценкам, в среднем транспортные издержки РСНВМ в два раза выше, чем транспортные издержки стран транзита, и им требуется больше времени для отправки и получения товаров с зарубежных рынков. Пандемия COVID-19 ещё больше усугубила эти проблемы. Сбои в глобальных судоходных и портовых операциях также привели к дальнейшим задержкам и увеличению торговых издержек РСНВМ.
- Расширение реализации Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации, а также других международных и региональных конвенций, правил и соглашений, связанных с торговлей и транспортом, включая конвенции Организация Объединенных Наций по внутреннему транспорту, такие как Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Конвенция о гармонизации, РСНВМ, странами транзита и их торговыми партнерами имеет основополагающее значение.

- Необходимо усилить поддержку в реализации инициатив и в тех областях, которые были указаны РСНВМ в рамках Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО как требующие поддержки для реализации, в том числе в отношении соответствующих ИКТ и человеческий потенциал.
- 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.
- Двенадцатая Конференция министров ВТО поручила Комитету ВТО по упрощению процедур торговли включить в свою повестку дня ежегодную специальную сессию для обсуждения вопросов транзита стран-членов, не имеющих выхода к морю, до следующего обзора в 2026 году. РСНВМ, при поддержке соответствующих организаций, должны эффективно использовать сессии для выработки реальных решений для обеспечения эффективного транзита РСНВМ.
- РСНВМ необходимо расширять использование ИКТ, в том числе путем создания благоприятных условий, для облегчения транзита и торговли, а международным и региональным организациям, а также соответствующим организациям Организация Объединенных Наций следует расширять поддержку ИКТ-соединяемости и ИКТ-решений для облегчения торговли и транзита. Следует поощрять использование передового опыта путем передачи современных технологий, оказания технической помощи и наращивания потенциала РСНВМ и стран транзита.

**Устойчивая мобильность, экологически устойчивые и надежные транспортные системы, адаптация к изменению климата и смягчение его последствий — опыт и передовая практика**

- Стихийные бедствия, связанные с изменением климата, такие как наводнения, штормы, засуха, циклоны, тепловые волны и другие экстремальные климатические явления, ослабляют инфраструктуру (включая автомобильные и железные дороги) во многих РСНВМ, что приводит к утрате и разрушению инфраструктуры и высоким экономическим издержкам. Эти стихийные бедствия влияют на транзитную торговлю и ограничивают способность РСНВМ конкурировать на мировом рынке.
- С учетом того, что около трети выбросов CO<sub>2</sub> приходится на транспортный сектор, смягчение последствий изменения климата столь же важно, как и адаптация к его последствиям. Однако РСНВМ не хватает финансовых и технических возможностей, необходимых для полной реализации подходов к адаптации и смягчению последствий изменения климата, которые имеют решающее значение для ускорения их прогресса в области устойчивого развития.
- Транспорт и инфраструктура будут и далее испытывать продолжающееся и усиливающееся воздействие изменения климата. Поэтому существует острая потребность в инвестициях в устойчивую к изменению климата инфраструктуру и в повышении устойчивости транспортных систем в РСНВМ и странах транзита. Этого можно достичь путем учета климатических рисков при планировании, проектировании, эксплуатации, составлении бюджета и обслуживании транспортной инфраструктуры.

- С учетом того, что изменение климата может нарушить транзитную торговлю и взаимосвязанные цепочки поставок, необходимо помочь РСНВМ ускорить их переход на низкоуглеродные источники энергии и технологии. Это требует расширения двусторонних, многосторонних и многосторонних партнерских отношений для обеспечения устойчивых преобразований транспорта и экологически чистой мобильности в этих странах.
- Крайне важно также наращивать потенциал РСНВМ по мобилизации ресурсов и услуг, необходимых для смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним в транспортном секторе, а также быть готовыми к чрезвычайным ситуациям, связанным с изменением климата.

### **Последующие действия**

- РСНВМ, страны транзита, партнеры по развитию и соответствующие заинтересованные стороны призваны в полной мере участвовать в реализации ВПД и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в целях развития и дальнейшего совершенствования транспортных систем на благо РСНВМ и полного выполнения решений и рекомендаций этого совещания.
- Финансовые учреждения призваны увеличить выделение финансовых ресурсов для ускорения развития устойчивой транспортной инфраструктуры и связанных с ней услуг в РСНВМ в дополнение к их усилиям и инвестициям на национальном уровне.
- Признавая важность продолжения Ашхабадского процесса по устойчивому транспорту, инициированного на Первой глобальной конференции по устойчивому транспорту, министры приветствовали проведение регулярных международных встреч высокого уровня в рамках этого процесса, в том числе по вопросам транзитных перевозок, доступа к энергоресурсам, транспортировки и транзита энергоресурсов в РСНВМ и из этих стран.
- Министры, отмечая важность решения транспортных, таможенных, визовых и других вопросов, способствующих развитию торговли и транспорта, для содействия практической реализации международных транспортных и транзитных коридоров, согласились с необходимостью проведения соответствующих многосторонних консультаций и мероприятий по наращиванию потенциала и подготовке кадров в рамках Ашхабадского процесса.
- Стороны приветствовали итоги встречи министров транспорта, проведенной в ходе Конференции в формате «Центральная Азия — Ближний Восток — Африка», и подчеркнули важность продолжения вышеуказанного диалога на систематической основе. Такой региональный и субрегиональный диалог должен поощряться в различных регионах.
- Эффективная и действенная подготовка и успешная организация третьей Конференции Организации Объединенных Наций по РСНВМ, которая состоится в 2024 году, имеют большое значение, как указано в резолюции 76/217 Генеральной Ассамблеи. Конференция сформулирует и утвердит обновленную структуру международной поддержки для удовлетворения особых потребностей РСНВМ и укрепления партнерских отношений между РСНВМ и странами транзита и их партнерами по развитию. Соответствующим организациям системы Организации Объединенных Наций и другим международным и региональным организациям предлагается внести свой вклад в подготовительный процесс.

- Не имеющим выхода к морю и транзитным развивающимся странам и их партнерам по развитию было предложено принять самое активное участие в подготовительном процессе и принять участие в конференции в 2024 году на самом высоком возможном уровне.

#### **Выражение признательности**

Участники выразили глубокую признательность правительству Туркменистана за гостеприимство и финансовый вклад в успешную организацию Конференции министров.

Участники выразили благодарность КВПНРМ за поддержку в успешной подготовке и организации конференции.

Участники выразили признательность за усилия, принятые Ботсваной в качестве Председателя глобальной Группы РСНВМ и координатора по вопросам торговли и развития Группы РСНВМ в Женеве.

Участники также высоко оценили активное участие и существенный вклад РСНВМ, транзитных развивающихся стран, партнеров по развитию, организаций системы Организация Объединенных Наций, многосторонних и региональных банков развития, других международных и региональных организаций, партнеров по развитию, частного сектора, аналитических центров и других заинтересованных сторон.

*16 августа 2022 года, город Туркменбаши, Туркменистан*