

## **Итоговое Заявление Конференции министров транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю**

Министры и высокопоставленные представители развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, встретились лично (и виртуально) 15 и 16 августа 2022 года в Авазе (город Туркменбаши, Туркменистан) с участием других соответствующих заинтересованных сторон, включая представителей развивающихся стран транзита, партнёров по развитию, Организации Объединённых Наций, международных, региональных и субрегиональных организаций, региональных банков развития, аналитических центров, частного сектора и других заинтересованных сторон.

Министерская конференция организована Правительством Туркменистана в сотрудничестве с Управлением Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам на тему «Ашхабадский процесс: финансирование для лучшей взаимосвязанности».

Основываясь на состоявшемся в ходе сессий обмене мнениями, Конференция призвала к следующим действиям по улучшению транспортного сообщения и ускорению осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также в рамках процесса подготовки к Третьей конференции Организации Объединённых Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в 2024 году:

### ***Важная роль расширенной транспортной взаимосвязанности для устойчивого восстановления после пандемии COVID-19***

Была подчёркнута важная роль транзитных перевозок в соединении стран, не имеющих выхода к морю, с международными и региональными рынками. Были рассмотрены все виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, авиационный и водный).

Транспортная связность рассматривалась как важнейшее средство для достижения приоритетов Венской программы действий и Целей в области устойчивого развития, а также как крайне важное для устойчивого восстановления стран, не имеющих выхода к морю, после пандемии COVID-19.

Министры признали возможность не только восстановить лучше прежнего, но и включить развитие устойчивой и надёжной инфраструктуры для смягчения последствий изменения климата.

### ***Прогресс и проблемы в достижении конкретных целей Венской программы действий, связанных с транспортной связностью, и связанных с транспортом ЦУР, а также воздействие пандемии COVID-19***

Несмотря на то что страны, не имеющие выхода к морю, достигли определённого прогресса по показателям развития транспортной инфраструктуры и сообщения, который является неравномерным, страны, не имеющие выхода к морю, не в полной мере достигли Цели устойчивого развития и 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, задержке доставки товаров первой необходимости, включая продукты питания и лекарства, и потере рабочих мест в

транспортном секторе. Эти воздействия выявили уязвимые места стран, не имеющих выхода к морю.

Пандемия COVID-19 ещё больше замедлила темпы развития и технического обслуживания транспортной инфраструктуры в странах, не имеющих выхода к морю, поскольку ресурсы были отвлечены на удовлетворение более неотложных потребностей в области здравоохранения и социального обеспечения, вызванных пандемией.

Несмотря на то что транспортная деятельность восстанавливается по всему миру, это восстановление происходит неравномерно, а страны, не имеющие выхода к морю, отстают в нём. Международному сообществу следует в срочном порядке мобилизовать инвестиции, технологии, а также техническую помощь и укреплять потенциал для устойчивого транспорта. Средства для восстановления после пандемии должны способствовать развитию устойчивой транспортной инфраструктуры.

Страны, не имеющие выхода к морю, 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 путём обеспечения эффективного перемещения людей и товаров по транспортным и транзитным коридорам.

Конференция призывает международное сообщество поддержать деятельность по расширению регионального сотрудничества и координации в области развития транспорта для создания эффективной транспортной системы, которая является необходимым условием для динамичного и устойчивого экономического роста, и социального развития в странах, не имеющих выхода к морю.

Также подчёркнуто, что помимо обеспечения физической транспортной инфраструктуры, улучшение компонентов нематериальной инфраструктуры также очень важно для облегчения эффективного движения товаров, пассажиров и транспортных средств, а также для снижения транспортных расходов.

В ходе обсуждений пришли к мнению, что энергетическая инфраструктура и доступ к информационным коммуникационным технологиям имеют решающее значение для повышения эффективности транспортных и транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

### ***Увеличение финансирования транспортного сообщения для устойчивого восстановления после пандемии COVID-19 и укрепления партнёрских отношений***

Преодоление разрыва в транспортной инфраструктуре для обеспечения беспрепятственного сообщения 32 стран, не имеющих выхода к морю, зависит от мобилизации крупномасштабных инвестиций и финансирования, а также оценки совокупного дефицита финансирования до пандемии COVID-19 в размере 0,51 трлн долларов США, который увеличился ещё больше в последние два года. Новое и дополнительное финансирование со стороны банков развития будет особенно полезным в усилиях по достижению этой цели.

Тем не менее это становится всё 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 структурной уязвимости вышеуказанных стран и их отставания в постковидной среде.

Привлечение инвестиций и финансирования транспортной инфраструктуры стран, не имеющих выхода к морю, из всех доступных источников имеет жизненно важное значение. Двустороннее, многостороннее партнёрство и инициативы с участием множества заинтересованных сторон остаются необходимыми для поддержки устойчивого преобразования транспорта в данных странах, и они должны быть расширены. Государственный и частный сектор может привлекать инвестиции и технологии в уязвимые области.

Международному сообществу следует стремиться как минимум вдвое увеличить ежегодные инвестиции в развитие инфраструктуры в странах, не имеющих выхода к морю, из всех источников, внутренних ресурсов, официальной помощи в целях развития, сотрудничества Север–Юг, Юг–Юг и трёхстороннего сотрудничества, государственного и частного партнёрства, национальных и международных банков развития для восполнения пробела в инфраструктуре и недостающих звеньев.

Многосторонним финансовым учреждениям и учреждениям развития, а также региональным банкам развития следует учредить целевое финансирование инфраструктуры для вышеуказанных стран и предоставить им специальные средства доступа для выделения ресурсов на развитие и техническое обслуживание инфраструктуры.

Международному сообществу следует оказывать финансовую и техническую поддержку стран, не имеющих выхода к морю, в разработке приемлемых банковских проектов, а также конкретных проектов, особенно в отношении подготовки технико-экономических обоснований, переговоров по сложным контрактам и управленческим проектам. Усилия должны быть направлены на развитие местных навыков и потенциала.

Конференция заявила, что для обеспечения беспрепятственной связи и развития устойчивой инфраструктуры стран, не имеющих выхода к морю, необходимо укреплять сотрудничество и партнёрские отношения между всеми заинтересованными сторонами.

Отдельно призвали к более тесному сотрудничеству в области наращивания потенциала, транспортных данных, безопасности дорожного движения, формулирования рентабельных инфраструктурных проектов и более широкого использования информационных и 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 шлюзы и узлы, и могут быть важным средством улучшения связи указанных стран с рынками, обеспечения эффективного транзита и снижения транспортных расходов за счёт предоставления более эффективных и действенных транспортных и логистических услуг.

Эффективные и действенные транзитные транспортные коридоры должны не только иметь хорошую и обслуживаемую транспортную инфраструктуру, а также требуют

беспрепятственного выполнения согласованных правовых рамок, правил и политики транзита, а также мер по содействию транспорту и торговле.

Участники подтвердили актуальность коридоров для текущих конкретных транспортных целей Венской программы действий, в том числе сокращение времени в пути по коридорам, сокращение времени, проводимого на сухопутных границах, и другие цели, направленные на облегчение транзитных перевозок и торговли.

Министры вновь призвали продвигать коридоры и увеличивать инвестиции в развитие физической и нематериальной инфраструктуры, а также в мультимодальные перевозки в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, включая важность железнодорожного, автомобильного, водного транспорта, аэропорты, склады, портовые сооружения и логистические услуги.

Тематические обсуждения подчеркнули необходимость продолжения и улучшения координации в рамках транспортных коридоров.

Призвали рассмотреть создание экономических коридоров путём содействия региональной экономической взаимодополняемости и координации.

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

По оценкам, страны, не имеющие выхода к морю, в среднем платят в два раза больше, чем несут транзитные страны на транспортные расходы, 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 для вышеуказанных стран.

Расширение реализации Соглашения Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, а также других международных и региональных конвенций, правил и соглашений, связанных с торговлей и транспортом, включая конвенции Организации Объединённых Наций о внутреннем транспорте, странами, не имеющими выхода к морю, странами транзита и их торговыми партнёрами имеет основополагающее значение.

Для устранения задержек на границах крайне важно упростить процессы и повысить прозрачность товаров и услуг, включая товары в пути. Существует потребность в усиленной поддержке, направленной на реализацию инициатив и областей, о которых были уведомлены страны, не имеющие выхода к морю, в соответствии с Соглашением ВТО по упрощению процедур торговли как нуждающиеся в поддержке в реализации, в том числе в отношении информационных и коммуникационных технологий и человеческого потенциала.

Участники также решили возобновить усилия по изменению транспортных сетей и планированию путём оптимизации операций с помощью интеллектуальных узлов, организации маршрутов и расписаний для сокращения порожнего пробега, улучшения планирования землепользования и гармонизации нормативно-правовой базы в транспортном секторе.

12-я Министерская конференция ВТО (МК12) 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. Страны, не имеющие выхода к морю, при поддержке соответствующих организаций должны эффективно привлекать и использовать сессии для выработки реальных решений для обеспечения эффективного транзита для стран, не имеющих выхода к морю.

Странам, не имеющим выхода к морю, необходимо расширять использование информационных коммуникационных технологий, в том числе путём создания благоприятных условий, для облегчения транзита и торговли, а международным и региональным организациям, а также соответствующим организациям системы ООН следует расширять поддержку ИКТ-соединяемости и ИКТ-решений для облегчения торговли и транзита. Следует поощрять использование передового опыта путём передачи современных технологий, оказания технической помощи и наращивания потенциала стран, не имеющих выхода к морю, и странам транзита.

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

Стихийные бедствия, связанные с изменением климата, такие, как наводнения, ураганы, засухи, циклоны, периоды сильной жары и другие экстремальные климатические явления, ослабляют инфраструктуру (включая автомобильные и железные дороги) во многих странах, не имеющих выхода к морю, что приводит к утрате и разрушению инфраструктуры и высоким экономическим издержкам. Эти стихийные бедствия влияют на транзитную торговлю и ограничивают возможности LLDC конкурировать на мировом рынке.

Учитывая, что около трети выбросов CO<sub>2</sub> приходится на транспортный сектор, смягчение последствий изменения климата так же важно, как и адаптация к его последствиям. Однако указанным странам не хватает финансовых и технических возможностей, необходимых для полной реализации подходов к адаптации и смягчению последствий, которые имеют решающее значение для ускорения их прогресса в области устойчивого развития.

Существует острая потребность в инвестициях в устойчивую к изменению климата инфраструктуру и в повышении устойчивости транспортных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита. Этого можно достичь, принимая во внимание климатические риски при планировании, проектировании, эксплуатации, составлении бюджета и обслуживании транспортной инфраструктуры.

Принимая во внимание, что изменение климата может нарушить транзитную торговлю и взаимосвязанные цепочки поставок, необходимо помочь странам, не имеющим выхода к морю, ускорить их переход на низкоуглеродные источники энергии и технологии. Это требует расширения двусторонних и многосторонних партнёрских отношений для обеспечения устойчивых преобразований транспорта и экологически чистой мобильности в этих странах.

Крайне важно также наращивать потенциал стран, не имеющих выхода к морю, для мобилизации ресурсов и услуг, необходимых для смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним в транспортном секторе, а также быть готовыми к ним в случае чрезвычайных климатических ситуаций.

***Последующие действия***

Страны, не имеющие выхода к морю, страны транзита и партнёры по развитию призваны в полной мере участвовать в реализации ВПД и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. для развития и дальнейшего совершенствования транспортных систем на благо указанных стран и полного выполнения итогов и рекомендаций этого совещания.

Финансовые учреждения призваны увеличить выделение финансовых ресурсов для ускорения развития устойчивой транспортной инфраструктуры и связанных с ней услуг в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в дополнение к их усилиям и инвестициям на национальном уровне.

Эффективная и действенная подготовка и успешная организация третьей Конференции Организации Объединённых Наций по странам, не имеющим выхода к морю, которая состоится в 2024 году, имеет важное значение, как указано в резолюции 76/217 Генеральной Ассамблеи ООН. Конференция сформулирует и примет обновлённые рамки международной поддержки для удовлетворения особых потребностей стран, не имеющих выхода к морю, и укрепления партнёрских отношений между странами, не имеющими выхода к морю, и транзитными государствами и их партнёрами по развитию. Соответствующим организациям системы Организации Объединённых 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 партнёрам по развитию было предложено сыграть очень активную роль в подготовительном процессе и принять участие в конференции в 2024 году на самом высоком уровне.

Признавая важность продолжения Ашхабадского процесса по устойчивому транспорту, заложенному по итогам Первой Глобальной транспортной конференции, министры приветствовали проведение регулярных международных встреч высокого уровня в рамках данного процесса. Министры, отметив значимость решения транспортных, таможенных, визовых и других торгово-транспортных вопросов, для содействия практической реализации международных транспортно-транзитных коридоров, согласились о необходимости проведения соответствующих многосторонних консультаций, укрепления потенциала и образовательных мероприятий в рамках Ашхабадского процесса.

Стороны приветствовали итоги проведённой в ходе Конференции Встречи министров транспорта в формате «Центральная Азия–Ближний Восток–Африка» и подчеркнули важность продолжения вышеуказанного диалога на системной основе. Указанный региональный и субрегиональный диалог должен поощряться в различных регионах.

Министерская конференция выразила глубокую признательность Правительству Туркменистана за гостеприимство и финансовый вклад в успешную организацию международного мероприятия.

Министерская транспортная конференция выразила признательность за существенную поддержку со стороны Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

Конференция Министров выразила признательность за усилия, предпринятые Республикой Ботсвана в качестве её глобального председателя Группы РСНВМ и координатора по вопросам торговли и развития Группы РСНВМ в Женеве.

Министерская конференция также высоко оценила активное участие и существенный вклад РСНВМ, транзитных развивающихся стран, партнёров по развитию, организаций системы ООН, многосторонних и региональных банков развития, других международных и региональных организаций, партнёров по развитию, частного сектора, аналитических центров и других заинтересованных сторон.

*16 августа 2022 года, город Туркменбаши, Туркменистан.*