



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
8 November 2017
Russian
Original: English

Семьдесят вторая сессия

Второй комитет

Пункт 19 повестки дня

Устойчивое развитие

Азербайджан, Афганистан, Беларусь, Бразилия, Буркина-Фасо, Вьетнам, Грузия, Индия, Казахстан, Канада, Катар, Китай, Куба, Кыргызстан, Ливан, Монголия, Непал, Никарагуа, Панама, Парагвай, Республика Молдова, Таджикистан, Того, Тунис, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Центральноафриканская Республика и Чад: пересмотренный проект резолюции

Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на Рио-де-Жанейрскую декларацию по окружающей среде и развитию¹, Повестку дня на XXI век², Программу действий по дальнейшему осуществлению Повестки дня на XXI век³, Йоханнесбургскую декларацию по устойчивому развитию⁴, План выполнения решений Всемирной встречи на высшем уровне по устойчивому развитию (Йоханнесбургский план выполнения решений)⁵ и итоговый документ Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию под названием «Будущее, которого мы хотим»⁶,

подтверждая свою резолюцию 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на

¹ Доклад Конференции Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию, Рио-де-Жанейро, 3–14 июня 1992 года, том I, Резолюции, принятые на Конференции (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.93.I.8 и исправление), резолюция 1, приложение I.

² Там же, приложение II.

³ Резолюция S-19/2, приложение.

⁴ Доклад Всемирной встречи на высшем уровне по устойчивому развитию, Йоханнесбург, Южная Африка, 26 августа — 4 сентября 2002 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.03.II.A.1 и исправление), глава I, резолюция 1, приложение.

⁵ Там же, резолюция 2, приложение.

⁶ Резолюция 66/288, приложение.



перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универсальных и ориентированных на преобразования целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство прилагать неустанные усилия для полного осуществления этой повестки дня к 2030 году, признание ею того, что ликвидация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность сбалансированному и комплексному обеспечению устойчивого развития во всех его трех — экономическом, социальном и экологическом — компонентах, а также закреплению результатов, достигнутых в реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и завершению всего, что не удалось сделать за время, отведенное для их достижения,

подтверждая также свою резолюцию [69/313](#) от 27 июля 2015 года, касающуюся Аддис-Абебской программы действий третьей Международной конференции по финансированию развития, которая является неотъемлемой частью Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, подкрепляет и дополняет ее, способствует переводу предусмотренных в ней задач в отношении средств осуществления в плоскость конкретных стратегий и мер и в которой вновь подтверждается твердая политическая приверженность решению задачи финансирования устойчивого развития и создания благоприятных условий для него на всех уровнях в духе глобального партнерства и солидарности,

с удовлетворением отмечая принятие Парижского соглашения⁷ и его раннее вступление в силу, обращаясь ко всем его сторонам с призывом выполнять все положения этого соглашения и обращаясь к тем сторонам Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата⁸, которые еще не сделали этого, с призывом как можно скорее сдать на хранение соответственно документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении,

ссылаясь на свою резолюцию [69/213](#) «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» от 19 декабря 2014 года и свою резолюцию [70/197](#) «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» от 22 декабря 2015 года,

приветствуя усилия правительства Туркменистана в связи с проведением первой Глобальной конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому транспорту и с удовлетворением отмечая Ашхабадское заявление об обязательствах и рекомендациях по вопросам политики Глобальной конференции⁹,

принимая к сведению Ашхабадскую декларацию, принятую на Международной конференции высокого уровня по вопросу о роли транзитных транспортных коридоров в обеспечении международного сотрудничества, стабильности и устойчивого развития, которая была проведена 3 и 4 сентября 2014 года в Ашхабаде в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией, Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана и Международным союзом автомобильного транспорта,

⁷ См. [FCCC/CP/2015/10/Add.1](#), решение 1/CP.21, приложение.

⁸ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1771, No. 30822.

⁹ [A/C.2/71/6](#), приложение.

отмечая, что 5–9 декабря 2016 года в Москве состоялась третья сессия Конференции министров по транспорту Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана и была принята Декларация министров об устойчивой транспортной взаимосвязанности в Азиатско-Тихоокеанском регионе и что 21 февраля 2017 года в Женеве состоялось совещание на уровне министров, посвященное прошлому и будущему Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии, и была принята резолюция министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности»,

ссылаясь на свои резолюции [55/215](#) от 21 декабря 2000 года, [56/76](#) от 11 декабря 2001 года, [58/129](#) от 19 декабря 2003 года, [60/215](#) от 22 декабря 2005 года, [62/211](#) от 19 декабря 2007 года, [64/223](#) от 21 декабря 2009 года, [66/223](#) от 22 декабря 2011 года, [68/234](#) от 20 декабря 2013 года и [70/224](#) от 22 декабря 2015 года об укреплении сотрудничества между Организацией Объединенных Наций и всеми соответствующими партнерами, включая частный сектор,

ссылаясь также на свои резолюции [57/309](#) от 22 мая 2003 года, [58/9](#) от 5 ноября 2003 года, [58/289](#) от 14 апреля 2004 года, [60/5](#) от 26 октября 2005 года, [62/244](#) от 31 марта 2008 года, [64/255](#) от 2 марта 2010 года, [66/260](#) от 19 апреля 2012 года, [68/269](#) от 10 апреля 2014 года и [70/260](#) от 15 апреля 2016 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире и необходимости разработки планов, направленных на повышение безопасности движения по международным автомобильным транзитным коридорам в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы),

напоминая о важности международного сотрудничества в деле продвижения работы Международной морской организации и Международной организации гражданской авиации с целью повысить устойчивость международных морских и воздушных перевозок,

напоминая также в этой связи о работе, проводимой Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения,

отмечая доклад о глобальных перспективах в области транспорта под названием «Обеспечение устойчивого развития транспорта в интересах развития», подготовленный учрежденной Генеральным секретарем Консультативной группой высокого уровня по устойчивому транспорту,

учитывая, что увеличение инвестиций в инфраструктуру имеет решающее значение для интеграции глобальной экономики, что будет стимулировать рост и способствовать достижению целей в области устойчивого развития, и тот факт, что неотложные потребности в инфраструктуре все еще огромны и будут только расти, сознавая, что для восполнения огромной нехватки инфраструктурного финансирования потребуются государственные и частные финансовые средства, а также технологии, ноу-хау и повышение отдачи от деятельности в этой области, и в этой связи принимая во внимание необходимость увеличивать объем инвестиций в инфраструктуру и расширять обмен опытом,

заявляя о важности того, чтобы деятельность по повышению сопрягаемости элементов инфраструктуры и развитию устойчивого транспорта, а также региональной и межрегиональной экономической интеграции и сотрудничества осуществлялась в духе мирного сотрудничества, открытости и всеохватности, взаимного обучения и общей выгоды,

особо отмечая, что при осуществлении всей инвестиционной деятельности для содействия международным перевозкам во всем мире следует изыскивать возможности для сохранения природного и культурного наследия, а также стремиться к созданию качественной, надежной, экологичной и устойчивой к потрясениям инфраструктуры, уделяя особое внимание недорогому и справедливому доступу для всех, и обеспечивать совместимость с соответствующими межправительственными соглашениями,

подтверждая важность удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, путем, в частности, создания и развития эффективных транзитных транспортных систем, связывающих их с международными рынками, и в этом контексте вновь подтверждая, что Алматинская декларация¹⁰, Венская декларация и Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов¹¹ обеспечивают прочную основу для 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,

подчеркивая важность улучшения сообщения между островами и подключения экономики малых островных развивающихся государств к региональным рынкам и глобальным производственно-сбытовым цепочкам, в том числе посредством их интеграции в существующие и формирующиеся морские и мультимодальные транспортные и экономические коридоры, и содействия осуществлению инициатив в области устойчивого транспорта в контексте Рамочной программы партнерства малых островных развивающихся государств,

подтверждая важность активной поддержки инвестиций частного сектора, в том числе путем формирования государственно-частных партнерств и комбинированного финансирования с использованием безвозмездных и возмездных займов, для развития и обслуживания инфраструктуры в сфере коммуникаций и мультимодальных перевозок, в том числе железных и автомобильных дорог, водных путей, складского и портового хозяйства, в наименее развитых странах и в этой связи напоминая о том, что в Стамбульской декларации и Программе действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011–2020 годов¹² подчеркивается, что одним из приоритетных направлений деятельности должно стать создание инфраструктуры в наименее развитых странах,

учитывая важную роль устойчивого транспорта в обеспечении взаимодополняющего характера мер в области политики, содействии развитию торговли, повышении сопрягаемости элементов инфраструктуры, развитию финансового сотрудничества и обменов между людьми на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях, которые относятся к некоторым важнейшим направлениям обеспечения устойчивого развития,

¹⁰ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.202/3), приложение II.

¹¹ Резолюция 69/137, приложения I и II.

¹² Доклад четвертой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, Стамбул, Турция, 9–13 мая 2011 года (A/CONF.219/7), главы I и II.

особо отмечая 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 их участниками,

отмечая, что в процессе развития систем мультимодальных перевозок необходимо учитывать уличный, автомобильный, в том числе системы общественного транспорта, железнодорожный, морской, речной, паромный и воздушный транспорт, а также немоторизованный транспорт, например велосипедное и пешеходное движение, и делать упор на низкоуглеродных и энергоэффективных видах транспорта и более широком использовании взаимосвязанных транспортных сетей, включая системы общественного транспорта, для обеспечения беспрепятственной мобильности «от двери до двери» и беспрепятственной мобильности и взаимосвязанности людей и товаров,

отмечая важность сотрудничества в укреплении транспортных связей за счет использования комплексной системы мультимодальных перевозок посредством распространения передового опыта для оптимизации развития взаимосвязанной сети автомагистралей, дорог, улиц, железных дорог, внутренних водных путей, транспортно-пересадочных узлов и портов и содействия строительству и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры для снижения потребления энергетических, земельных и других ресурсов, снижения уровня выбросов парниковых газов, озоноразрушающих веществ и других загрязнителей и достижения позитивной социальной отдачи,

отмечая также важность поддержки усилий по предоставлению жителям сельских районов, особенно в развивающихся странах, доступа к главным дорогам, улицам, железнодорожным линиям и общественному и немоторизованному транспорту, а также к транспортно-пересадочным узлам, что открыло бы для них доступ и возможности участвовать в хозяйственной и общественной деятельности в больших и малых городах и позволило бы резко повысить производительность и конкурентоспособность сельских предпринимателей и мелких фермеров, что станет важным шагом, необходимым для реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и содержащегося в ней обещания сделать так, чтобы «никто не был забыт»,

подчеркивая необходимость содействовать интеграции научно-технических достижений и новаторства в устойчивые, комплексные, мультимодальные и интермодальные транспортные системы за счет использования в предстоящие десятилетия технических возможностей для обеспечения коренного преобразования транспортных систем, включая внедрение энергосберегающих, основанных на использовании возобновляемых источников энергии и низкоуглеродных технологий, а также информационно-коммуникационных технологий, и укрепления поддержки развивающихся стран в наращивании потенциала,

подтверждая важное значение транспортных и транзитных коридоров для развития транспортных связей на внутренних маршрутах и улучшения транспортного сообщения между городскими и сельскими районами в целях ускорения экономического роста на местном и региональном уровнях, укрепления связей между городами, народами и ресурсами и содействия развитию внутривнутрирегиональной и межрегиональной торговли,

подтверждая также, что при определении, проектировании и создании международных транспортных коридоров следует учитывать соображения, связанные с безопасностью и защитой пользователей транспортных услуг, и конкурентные преимущества каждого вида транспорта и обеспечивать удовлетворение инфраструктурных потребностей и формирование нормативно-

правовой и институциональной базы в отношении услуг, обеспечиваемых благодаря таким коридорам, включая содействие проведению общественного диалога, обеспечение соблюдения требований безопасности труда и охраны здоровья на рабочих местах и обеспечение гендерной сбалансированности состава работников для повышения качества жизни,

подтверждая свое обязательство способствовать всеобщему доступу к безопасной, учитывающей возрастные и гендерные аспекты, недорогой, доступной и устойчивой городской мобильности и сухопутным и морским транспортным системам, обеспечивающим конструктивное участие в социальной и экономической деятельности в городах и других населенных пунктах, за счет включения планов развития транспорта и мобильности в общие планы городского и территориального развития и содействия предоставлению широкого спектра вариантов перевозок и мобильности,

с удовлетворением отмечая усилия соответствующих организаций системы Организации Объединенных Наций, других международных, региональных и субрегиональных организаций, в частности Всемирного банка, региональных банков развития, Всемирной таможенной организации, Всемирной торговой организации, Международного союза автомобильного транспорта, Международного союза железных дорог и Международного транспортного форума, действующих в рамках их соответствующих мандатов, по созданию и вводу в эксплуатацию международных и региональных транспортных и транзитных коридоров,

подтверждая необходимость продолжения международного сотрудничества для решения проблем, связанных с транспортными и транзитными коридорами, как одного из важных элементов устойчивого развития,

принимая к сведению доклад Генерального секретаря о роли транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития¹³,

особо указывая на необходимость мобилизации, при необходимости, дополнительных финансовых ресурсов на цели развития инфраструктуры транспорта и мобильности и расширения ассортимента соответствующих услуг, в том числе путем поощрения, где это уместно и возможно, государственно-частных партнерств, в интересах обеспечения всеохватного и устойчивого развития,

1. *подтверждает* приверженность повышению роли устойчивого транспорта и мобильности в создании рабочих мест, содействию мобильности и повышению эффективности логистических цепочек в плане обеспечения доступа людей и общин к работе, школам и медицинским услугам и организации снабжения жителей сельской местности и городов товарами и услугами, с тем чтобы каждый имел равные возможности и никто не был забыт;

2. *предлагает* Генеральному секретарю рассмотреть возможность созыва еще одной Глобальной конференции по устойчивому транспорту для обеспечения реализации целей первой конференции и отмечает, что такая конференция будет финансироваться за счет внебюджетных ресурсов;

3. *рекомендует* государствам-членам сообщить о своей заинтересованности в том, чтобы принять у себя следующую Глобальную конференцию по устойчивому транспорту;

¹³ [A/70/262](#).

4. *особо отмечает* значимость устойчивых, низкоуглеродных и энергоэффективных видов транспорта для смягчения последствий изменения климата и адаптацию к нему и достижения целей в области устойчивого развития, а также важность долгосрочных стратегий и партнерств с участием многих заинтересованных сторон для реализации на практике таких устойчивых видов транспорта;

5. *призывает* прилагать усилия в целях поощрения региональной и межрегиональной экономической интеграции и сотрудничества, в том числе посредством совершенствования планирования транспортной инфраструктуры и повышения мобильности, укрепления транспортных связей и содействия развитию торговли и инвестициям;

6. *предлагает* всем государствам, которые еще не сделали этого, рассмотреть возможность подписания и ратификации конвенций и соглашений Организации Объединенных Наций по вопросам упрощения транспортных и транзитных процедур, включая Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах¹⁴ и Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)¹⁵ или присоединения к ним;

7. *рекомендует* государствам обеспечить максимальный синергизм в планировании и развитии транспортных коридоров и инфраструктуры посредством, в зависимости от обстоятельств, учета соответствующих международных стандартов и действий, направленных на унификацию правил и технических стандартов;

8. *рекомендует* организациям системы Организации Объединенных Наций и другим международным организациям, соответствующим международным финансовым учреждениям, многосторонним и двусторонним донорам и частному сектору продолжать координировать усилия и сотрудничать в деле мобилизации финансовой и технической помощи странам в целях укрепления связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития.

¹⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1409, No. 23583.

¹⁵ *Ibid.*, vol. 1079, No. 16510.