



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи

УЛУЧШЕНИЕ СИТУАЦИИ С ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РСНВМ

(Представлено Монголией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В силу присущего им неблагоприятного географического положения, ограниченности людских и финансовых ресурсов развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (РСНВМ), сталкиваются с исключительными трудностями при создании безопасных, регулярных, надежных и экономически эффективных систем воздушного транспорта. Пандемия COVID-19 усилила ранее существовавшие факторы уязвимости, с которыми сталкивается эта группа стран, и в настоящее время мы видим риски серьезного обращения вспять тех успехов в развитии, которых РСНВМ добились за эти годы. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, нуждаются в особом внимании и уделении приоритетного внимания необходимым ресурсам в рамках Программы технической помощи для более эффективного осуществления Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, расширения их связей и дальнейшего достижения целей Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития.

Действия: Ассамблее предлагается:

- настоятельно призвать ИКАО провести исследование авиационных потребностей РСНВМ, с тем чтобы лучше понять характер и масштабы проблем, с которыми сталкиваются эти страны;
- уделять первоочередное внимание выделению достаточных средств из регулярного бюджета ИКАО и/или внебюджетных ресурсов и другой необходимой технической помощи и помощи в наращивании потенциала для РСНВМ, с тем чтобы помочь им выполнить рекомендации, содержащиеся в намеченном исследовании по анализу потребностей в области авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ касается всех стратегических целей
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в настоящем документе, будут осуществляться при условии наличия ресурсов в регулярном бюджете по программам ИКАО на 2022-2024 годы и/или внебюджетных взносов

<i>Справочные материалы</i>	<p>C-WP/14788 Dос 10140, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года) Резолюция А40-21, Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года Резолюция А39-23, Инициатива "Ни одна страна не остаётся без внимания" (NCLB) Преобразование нашего мира. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года¹. Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов Вторая Конференция Организации Объединенных Наций по РСНВМ (A/RES/69/137)² Политическая декларация по итогам среднесрочного обзора на высоком уровне хода осуществления ВПД для РСНВМ (A/RES/74/15)³ Доклад Генерального секретаря об осуществлении Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов (A/74/113)⁴ Дорожная карта Организации Объединенных Наций по ускоренному осуществлению Венской программы действий в интересах РСНВМ в рамках десятилетия действий и в эпоху COVID-19⁵ Последствия COVID-19 и ответные меры, предпринимаемые в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю КВПНМ-ООН Международный аналитический центр для РСНВМ</p>
-----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 РСНВМ как группа относятся к числу беднейших и наиболее уязвимых стран мира. Ввиду отсутствия у них прямого доступа к морской торговле РСНВМ по своей сути находятся в неблагоприятном положении по сравнению со странами с береговой линией в виде глубоководных портов.

1.2 Удаленность, отсутствие территориального доступа к морю, раздробленная автомобильная, железнодорожная и авиационная инфраструктура, а также системы связи ИКТ существенно увеличивают стоимость торговли для РСНВМ и отдаляют их от мировых рынков. По оценкам Всемирного банка, РСНВМ платят примерно на 50 % больше в виде транспортных расходов по сравнению с прибрежными странами и по-прежнему на них приходится менее одного процента мировой торговли товарами.⁶

¹ https://www.undp.org/ukraine/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=Cj0KCQjw8uOWBhDXARIsAOxKJ2HoFjKp2MzM6lO4ifMjrFW399zYAmyojJ9u9tUvDSAopCQ_7lrnGH0aAIN3EALw_wcB

² <http://undocs.org/A/RES/69/137%20#un>

³ <https://digitallibrary.un.org/record/3831653?ln=en>

⁴ <https://www.un.org/ohrlls/content/report-secretary-general-implementation-vienna-programme-action-landlocked-developing>

⁵ <https://sdgs.un.org/events/un-roadmap-accelerated-implementation-vienna-program-action-llcds-decade-action-and-covid>

⁶ [Всеобъемлющий среднесрочный обзор на высоком уровне хода осуществления Венской программы действий на десятилетие 2014-2024 годов.](#)

1.3 В настоящее время в группу развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, входят 32 страны. В РСНВМ проживает более 540 миллионов человек, и четверть из них живет в нищете.

1.4 У РСНВМ имеется 174 зарегистрированных аэропорта и 105 авиакомпаний с годовым объемом перевозок, составляющим 51 млн. пассажиров. Воздушный транспорт обеспечил поддержку 2,6 млн. рабочих мест и 13 млрд долл. США в ВВП в РСНВМ в 2018 году и, как ожидается, будет продолжать расти примерно на 3,6 % в год в течение следующих двух десятилетий⁷.

1.5 Туризм является одним из ключевых секторов для РСНВМ, и этот сектор в значительной степени зависит от воздушного транспорта. Согласно прогнозам Oxford Economics, к 2036 году влияние воздушного транспорта и туризма, которому он способствует в РСНВМ, возрастет, обеспечив поддержку 3,6 млн. рабочих мест (на 33 % больше, чем в 2016 году) и вклад в ВВП в размере 54,7 млрд долл. США (увеличение на 162 %)⁸.

1.6 Воздушный транспорт позволяет РСНВМ избежать транзитных проблем, связанных с перевозками грузов по суше и за рубеж.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Для решения проблем, с которыми сталкиваются РСНВМ, Венская программа действий для РСНВМ на десятилетие 2014–2024 годов (ВПД) была принята в ноябре 2014 года на второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая была проведена по решению Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. ВПД представляет собой целостный план развития, направленный на решение проблем РСНВМ посредством действий всего международного сообщества в шести приоритетных областях, а именно: основные вопросы политики в области транзита, развитие инфраструктуры, содействие международной торговле и упрощению процедур торговли, региональная интеграция, структурные экономические преобразования и средства осуществления. Цель ВПД заключается в содействии преобразованию РСНВМ в страны с хорошо развитой транспортной инфраструктурой посредством, в частности, развития эффективных транзитных систем, повышения конкурентоспособности и регионального сотрудничества.

2.2 Однако среднесрочный обзор на высоком уровне хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, который состоялся в 2019 году, свидетельствует о снижении темпов экономического роста в РСНВМ с момента принятия ВПД в 2014 году, и о том, что в области структурных экономических преобразований был достигнут весьма незначительный прогресс. Несмотря на многочисленные усилия на всех уровнях, четверть населения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему находится ниже международной черты бедности, составляющей 1,90 долл. США в день⁹, сохраняется проблема отсутствия продовольственной безопасности, которая проявляется в диапазоне от умеренной до серьезной степени, а средний индекс развития человеческого потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, отстает от среднемирового показателя.

⁷ [Авиация: трансграничные преимущества](#)

⁸ https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf

⁹ <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY>

2.3 Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему сталкиваются с более крупными трудностями, чем прибрежные страны, в расширении международной торговли. Конкуренентоспособность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остается ограниченной из-за высоких торговых издержек, которые вдвое превышают издержки транзитных развивающихся стран. Оценки ЮНКТАД, проведенные в 2019 году, свидетельствуют о том, что достигнутый прогресс значительно отстает от того, что необходимо для достижения целей ВПД. В некоторых регионах развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, столкнулись с регрессом. В частности, торговая интеграция остается низкой, на РСНВМ приходится менее 1 % мирового экспорта и более 80 % их экспорта приходится на сырьевые товары и природные ресурсы; инфраструктура остается неадекватной; объем прямых иностранных инвестиций остается относительно низким и сосредоточен на небольшом числе секторов и в меньшем числе стран. Их средняя доля обрабатывающей промышленности в общей добавленной стоимости снизилась. Средний рост ВВП резко снизился с 5,2 % в 2014 году до 3,1 % в 2016 году. Хотя в 2018 году темпы роста возросли до 4,4 %, они остаются ниже среднего показателя в 6 %, достигнутого за десятилетие, предшествовавшее принятию ВПД. Аналогичным образом, несмотря на цель существенного расширения участия РСНВМ в торговле, их доля в мировом товарном экспорте сократилась с 1,1 % в 2014 году до 0,98 % в 2021 году.

2.4 Пандемия COVID-19 усилила ранее существовавшие факторы уязвимости, с которыми сталкивается эта группа стран, такие как сильная зависимость от стран транзита в области торговли, раздробленная автомобильная, железнодорожная и авиационная инфраструктура, недостаточная связь с ИКТ и высокая зависимость от сырьевых товаров для экспорта. До начала пандемии ситуация была уже сложной, однако в настоящее время¹⁰ мы видим риски серьезных изменений в достижениях в области развития, которые РСНВМ добились за прошедшие годы. С учетом географических ограничений, присущих РСНВМ, такие превентивные и смягчающие меры, как закрытие границ и ограничения, оказали сильное воздействие на эту группу стран. Пандемия COVID-19 в значительной степени повлияла на перемещение товаров и услуг в РСНВМ и из них. Введение пограничных ограничений соседними странами транзита в рамках их усилий по борьбе с распространением вируса в значительной степени сказалось на своевременных поставках и доступе к столь необходимым товарам, таким как медикаменты и продовольствие для РСНВМ. Дополнительные меры трансграничного контроля и проверки, введенные для борьбы с COVID-19 в РСНВМ и их основных торговых и транзитных партнерах, вероятно, усугубили и без того высокие издержки торговли и перевозок в РСНВМ. Во всех регионах это привело к задержке множества грузовых автомобилей на границах, что негативно сказалось на своевременной доставке столь необходимых предметов первой необходимости, включая фармацевтические препараты, медикаменты, продукты питания и топливо. Большинство РСНВМ в значительной степени зависят от импорта для удовлетворения своих основных потребностей.¹¹

2.5 После проведения обзора на высоком уровне хода осуществления ВПД, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла Политическую декларацию по итогам среднесрочного обзора на высоком уровне хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов¹² и призвала развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, а также транзитные страны предпринять дополнительные усилия для сокращения времени в пути по транспортным коридорам и принять комплексный и устойчивый подход к управлению международными транспортными коридорами во избежание дублирования усилий, обеспечить поощрение региональной связности и максимальное использование связанных с этим экономических возможностей. Ассамблея призвала систему

¹⁰ [Воздействие COVID-19 и ответные меры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.](#)

¹¹ [Воздействие COVID-19 и ответные меры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.](#)

¹² Резолюция 74/15

Организации Объединенных Наций, региональных и международных партнеров по процессу развития и другие международные организации оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и транзитным странам поддержку в использовании возможностей, открывающихся благодаря региональным инициативам и интеграции. Ассамблея далее настоятельно призвала систему Организации Объединенных Наций и другие международные и региональные организации содействовать усилиям по сбору надежных, высококачественных и своевременных данных для мониторинга прогресса в достижении конкретных целей ВПД.

2.6 Кроме того, Генеральная Ассамблея в своей резолюции 76/217 в соответствии с пунктом 66 Политической декларации по итогам среднесрочного обзора на высоком уровне хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов постановила провести в 2024 году третью Конференцию Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, с мандатом осуществить всеобъемлющий обзор хода осуществления Венской программы действий и принять новые рамки для поддержки развивающихся стран в области развития и укрепления особых партнерских отношений между ними. Генеральная Ассамблея отметила, что проведению Конференции должны предшествовать, когда это необходимо, обзоры на национальном и региональном уровнях, а также тематические подготовительные мероприятия с наиболее эффективным, хорошо структурированным и широким кругом участия, и органам системы Организации Объединенных Наций было предложено оказывать необходимую поддержку и активно содействовать подготовительному процессу и проведению самой Конференции.

2.7 В ходе конференции высокого уровня ИКАО по COVID-19 министры признали продолжающийся беспрецедентный глобальный кризис, вызванный пандемией COVID-19 и ее серьезными последствиями для здоровья людей, социальной и экономической сферы, а также ключевую роль, которую играют грузовые авиаперевозки в поддержании работоспособности основных цепочек поставок, и важность разработки механизмов для оказания помощи и технической авиационной поддержки государствам и их специалистам в преодолении пандемии COVID-19, не оставляя никого без внимания. ИКАО и партнеры по развитию должны в срочном порядке активизировать наращивание потенциала и техническую помощь РСНВМ в поддержку воздушного транспорта, являющегося важнейшим источником жизнеобеспечения РСНВМ.

2.8 Надежные исследования и данные по воздушному транспорту отмечены как ключевые задачи при пересмотре и последующей реализации ВПД и дальнейшей выработке эффективной политики. На этом критическом этапе проведение всеобъемлющего исследования авиационных потребностей РСНВМ совместно с центрами передового опыта по конкретным исследованиям РСНВМ, а именно Международным аналитическим центром для РСНВМ (ITLLDC), настоятельно необходимо для лучшего понимания характера и масштаба проблем, с которыми сталкиваются эти страны, а также для выработки скоординированной политики по развитию воздушного сообщения, либерализации авиации и снижению стоимости авиаперевозок в РСНВМ.

2.9 В связи с этим в настоящем документе содержится призыв к Ассамблее уделить особое и приоритетное внимание развитию безопасных, регулярных, надежных и экономически эффективных систем воздушного транспорта в РСНВМ. Он призывает ИКАО провести исследование по анализу авиационных потребностей РСНВМ, чтобы лучше понять характер и масштабы проблем, с которыми сталкиваются эти страны, и в дальнейшем выделить РСНВМ достаточный объем бюджетных ресурсов и другой необходимой технической помощи.