

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2016/IG.1/5(Part II)
5 January 2017
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH



المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة السابعة عشرة
24-23 كانون الثاني/يناير 2017

البند 6 (ج) من جدول الأعمال المؤقت

النقل ضمن خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030

نتائج المؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام

موجز

عُقد المؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام في عشق آباد يومي 26 و27 تشرين الثاني/نوفمبر 2016. وقد نُظِم المؤتمر استجابة لسلسلة من القرارات التي اعتمدها الجمعية العامة بشأن التنمية المستدامة، وكان آخرها القرار 1/70 المؤرخ 25 أيلول/سبتمبر 2015 بعنوان "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"، والقرار 197/70 المؤرخ 22 كانون الأول/ديسمبر 2015 بشأن "السعي إلى إقامة تعاون شامل لجميع وسائل النقل في سبيل تعزيز الممرات المستدامة للنقل العابر المتعدد الوسائط" والذي رحبت فيه الجمعية العامة بمبادرة الأمين العام الداعية إلى عقد مؤتمر عالمي بشأن النقل المستدام.

وصدر عن المؤتمر مسودة وثيقة ختامية بعنوان "بيان عشق آباد بشأن الالتزامات والتوصيات المتعلقة بالسياسات العامة للمؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام" بغية مراجعتها من قبل الجهات المعنية، على أن تنشر النسخة النهائية للبيان في كانون الثاني/يناير 2017.

وتتضمن هذه الوثيقة ملاحظات الأمانة التنفيذية على الإجراءات الرئيسية التي تنص عليها مسودة البيان لعرضها على ممثلي الدول الأعضاء والخبراء المشاركين في الدورة السابعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات، تسهيلاً لاتخاذ توصيات تتماشى وبنود البيان بشأن النقل المستدام في المنطقة العربية.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	5-1 مقممة
		<u>الفصل</u>
		بيان عشق آباد بشأن الالتزامات والتوصيات المتعلقة بالسياسات العامة الصادرة عن المؤتمر العالمي للنقل المستدام
4	8-6
4	7-6 ألف- معلومات أساسية
4	8 باء- تعليقات الأمانة التنفيذية للإسكوا على مسودة البيان
		مرفق- بيان عشق آباد بشأن الالتزامات والتوصيات المتعلقة بالسياسات العامة الصادرة عن المؤتمر العالمي للنقل المستدام
9	

مقدمة

1- شكلت التنمية المستدامة أولوية رئيسية بالنسبة إلى المجتمع الدولي منذ صدور إعلان الأمم المتحدة بشأن الألفية في عام 2000⁽¹⁾ الذي ركز على قيم أساسية معينة ذات أهمية حيوية للعلاقات الدولية في القرن الحادي والعشرين ومنها الحرية، والمساواة، والتضامن، والتسامح، واحترام الطبيعة، وتفاقم المسؤولية. وقد تضمن الإعلان ثمانية أهداف إنمائية للألفية تهدف إلى القضاء على الفقر، والجوع، والمرض، والأمية، ووقف التدهور البيئي، والتمييز ضد المرأة. وحدد مهلة لتحقيقها تنتهي بحلول عام 2015.

2- في عام 2014، أدرك العالم أن الأهداف الإنمائية للألفية لن تتحقق ضمن المهلة المحددة لها. فانطلقت مناقشات على المستوى العالمي تستند إلى الإنجازات الإنمائية المحققة خلال الفترة الممتدة من عام 2000 ولغاية عام 2015. وأثمرت هذه المناقشات عن خطة التنمية المستدامة لعام 2030 التي اعتمدها الجمعية العامة في قرارها 1/70 في 25 أيلول/سبتمبر 2015، وتتضمن 17 هدفاً من أهداف التنمية المستدامة و169 غاية متصلة بها، وتندرج قضايا تطوير قطاع النقل في ثمانية من تلك الأهداف.

3- وفي 22 كانون الأول/ديسمبر 2015، اعتمدت الجمعية العامة القرار 197/70 بشأن "السعي إلى إقامة تعاون شامل لجميع وسائط النقل في سبيل تعزيز الممرات المستدامة للنقل العابر المتعدد الوسائط"، الذي رحبت فيه "بمبادرة الأمين العام الداعية إلى عقد مؤتمر عالمي بشأن النقل المستدام في أواخر عام 2016". وبناءً على ذلك، دعا الأمين العام إلى عقد مؤتمر عالمي بشأن النقل المستدام في عشق آباد، يومي 26 و27 تشرين الثاني/نوفمبر 2016.

4- حضرت المؤتمر مجموعة من كبار المسؤولين ووفود رفيعة المستوى ممثلة الجهات المعنية، والحكومات، ومنظمة الأمم المتحدة، ومنظمات دولية أخرى، والقطاع الخاص، والمجتمع المدني. ودارت المناقشات حول استدامة كافة وسائل النقل (من طرق، وسكك حديدية، ووسائل نقل جوية وبحرية). كذلك تضمن جدول أعمال المؤتمر شؤون النقل في المناطق الحضرية والريفية، وشؤون النقل والطاقة، والنقل العام، والبلدان التي تواجه أوضاعاً خاصة، والسلامة على الطرق، والتمويل لتحقيق استدامة وسائل النقل، والنموذج الجديد لاستدامة قطاع النقل.

5- ونظّم وفد الإسكوا على هامش المؤتمر اجتماعاً جانبياً عقد في 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2016، وحضرته وفود الدول الأعضاء المشاركة في المؤتمر (الأردن، والسودان، وعمان، ودولة فلسطين، وليبيا، والمغرب، والمملكة العربية السعودية). تداول المشاركون في شؤون الدورة السابعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات، ومسودة البيان الختامي للمؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام، واقتراح إنشاء صندوق الأمم المتحدة الاستئماني للسلامة المرورية، عملاً بقرار الجمعية العامة 260/70.

بيان عشق آباد بشأن الالتزامات والتوصيات المتعلقة بالسياسات العامة الصادرة عن المؤتمر العالمي للنقل المستدام

ألف- معلومات أساسية

6- أعدت إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية في الأمم المتحدة، بالتنسيق مع حكومة تركمانستان ومنظمات الأمم المتحدة، المسودة الأولى للبيان الختامي للمؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام في مطلع تشرين الثاني/نوفمبر 2016. وعرضت هذه المسودة على كافة الجهات المعنية بهدف التفتيح والتعليق.

7- ثم أدخلت التعديلات المقترحة على نص البيان وصدرت مسودته النهائية في جلسة المؤتمر الختامية في 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2016. وفي كانون الأول/ديسمبر 2016، نشرت إدارة الأمم المتحدة للشؤون الاقتصادية والاجتماعية نسخة مسبقة غير منقحة عن البيان على موقعها الإلكتروني⁽²⁾. ويتوقع أن تُنشر النسخة النهائية المنقحة للبيان في كانون الثاني/يناير 2017.

باء- تعليقات الأمانة التنفيذية للإسكوا على مسودة البيان

8- يعرض القسم التالي الفقرات المتعلقة بالتوصيات والالتزامات (التي يمكن أن تنطبق على الدول الأعضاء في الإسكوا) الواردة في مسودة البيان وتعليقات الأمانة التنفيذية على كل منها. وإن الخبراء وممثلي الدول الأعضاء المشاركين في الدورة السابعة عشرة للجنة النقل مدعوون إلى النظر في محتوى هذه الفقرات، بغية تيسير اعتماد التوصيات المتعلقة بتطوير قطاع النقل في المنطقة العربية تماشياً مع بنود البيان.

الفقرة 5- جدد المشاركون الالتزام بتعزيز دور النقل المستدام لما له من أهمية في تسهيل وصول الناس والمجتمعات المحلية إلى مراكز العمل والمدارس ومراكز الرعاية الصحية، وفي إيصال السلع والخدمات إلى المجتمعات الريفية والحضرية بحيث تتساوى الفرص للجميع من دون استثناء.

التعليق: تتوافق هذه التوصية مع تلك التي قدمتها لجنة النقل واللوجستيات إلى الدول الأعضاء في الإسكوا والتي دعت فيها هذه الدول إلى تحسين وسائل النقل وإنشاء نظم نقل وطنية متكاملة.

الفقرة 7- لكي تتمكن أجهزة قطاع النقل من أداء مهامها العديدة كاملة وتعزيز التنمية المستدامة، على الجهات المعنية أن تتعاون فيما بينها لمد هذا القطاع بما يلزم من نظم عمل وبني تحتية وتشغيلية تضمن توفير خدمات نقل آمنة، ومتاحة للجميع، وموثوقة، وأمنة، وميسورة التكلفة، ومقتصدة في استهلاك الوقود، ومراعية لشروط السلامة البيئية، ومنخفضة الاعتماد على الكربون، وقادرة على التكيف مع الشروط المناخية، مع أخذ الظروف المحلية والوطنية والإقليمية في الاعتبار.

التعليق: هذه التوصية مهمة لأنها تتوجّه إلى كافة الجهات المعنية، الوطنية والإقليمية والدولية، وتدعوها إلى توحيد جهودها لتعزيز نُظم العمل والبنى التحتية والتشغيلية والخدمات في قطاع النقل. وقد أضيفت الجملة الأخيرة "مع أخذ ... في الاعتبار ... " بطلب من الإسكوا⁽³⁾.

الفقرة 8- يواجه قطاع النقل في العالم في هذا الأونة تحديات شتى، ومنها ما يطال شروط السلامة والأمن، إنما تقابلها فرص كثيرة تسمح بإعادة النظر في سياسات النقل الحالية التي لا تستوفي المعايير اللازمة لتحقيق الاستدامة، والإسراع في تطبيق الممارسات الفضلى المرتبطة بنموذج جديد للنقل المستدام وخاصة في البلدان النامية.

التعليق: الدول الأعضاء في الإسكوا مدعوة إلى الأخذ بهذه التوصية في خططها الإنمائية الوطنية الجديدة أو المعدلة.

الفقرة 9- على الجهات المعنية أن توحد جهودها في سبيل وضع نُظم وممرات متكاملة للنقل المتعدد الوسائط والعابر للحدود تضمن الاستفادة من مزايا مختلف أنماط النقل لما فيه توفيرُ شروط النقل المستدام للأفراد والبضائع داخل البلدان وفي ما بينها، وذلك من خلال توفير الترابط والتكامل والمواءمة بين نُظم النقل على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي. وقد أشار المشاركون إلى ضرورة إعادة تنشيط طريق الحرير بواسطة التكنولوجيات الحديثة وتحسين وسائل إدارة ممرات العبور. كما رحبوا بمبادرة "حزام واحد، طريق واحد".

التعليق: تتوافق هذه التوصية مع تلك التي قدمتها لجنة النقل إلى الدول الأعضاء في الإسكوا بشأن الانضمام إلى نظام النقل المتكامل وتطبيق مكوناته لما فيه تحسين الترابط فيما بين البلدان العربية ومع سائر بلدان العالم. أما مبادرتنا طريق الحرير والطريق الواحد فلا بدّ من مناقشتها ضمن اجتماعات اللجنة.

الفقرة 10- تتطلب نظم النقل المتعدد الوسائط أخذ الطرق والسكك الحديدية ووسائل النقل الجوي والبحري في الاعتبار إلى جانب وسائل النقل غير الآلية، مثل المشي وركوب الدراجات. كما تتطلب التركيز على وسائل النقل المنخفضة الاعتماد على الكربون وزيادة الاعتماد على شبكات النقل المترابطة، بما في ذلك وسائل النقل العام التي تسمح بتيسير انتقال الناس والبضائع من المصدر إلى الوجهة.

التعليق: يجب إدراج هذه التوصية ضمن خطط التنمية الوطنية الشاملة في قطاع النقل.

الفقرة 11- ينبغي دعم البلدان النامية، لا سيما البلدان الأفريقية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، لكي تتمكن من تحقيق القفزة الضرورية نحو توفير نُظم نقل مستدامة، عن طريق تحسين قدراتها على التخطيط للسياسات ووضع المعايير والأطر التنظيمية.

التعليق: تدعو هذه التوصية منظمات الأمم المتحدة، بما فيها الإسكوا، إلى تكثيف الدعم التقني الذي تقدمه إلى الدول الأعضاء، لا سيما منها أقل البلدان نمواً، لتمكينها من تطوير نُظم نقل مستدامة.

(3) كانت الإسكوا قد أضافت ما يلي: "مع أخذ التفاوتات الإقليمية، والقدرات غير المتجانسة، والمسؤوليات المشتركة إنما المتباينة في الاعتبار".

الفقرة 12- أعاد المشاركون التأكيد على التزامهم بدعم الجهود الرامية إلى تسهيل وصول المجتمعات الريفية في البلدان النامية إلى الطرق الرئيسية، وخطوط السكك الحديدية، ووسائل النقل العام التي تتيح لها الاستفادة من الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والفرص المتوفرة في المدن والبلدات، والتي تغذي إنتاجية أصحاب المشاريع في المناطق الريفية وصغار المزارعين وتعزز قدراتهم التنافسية. فالالتزام بدعم هذه الجهود هو من بين أبرز الخطوات المطلوبة لتحقيق خطة التنمية المستدامة لعام 2030 التي شددت على "عدم تخلف أحد عن الركب".

التعليق: يتوقف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدولة. وقد تطلب المجموعة العربية دعماً مالياً وفنياً لتحقيق الأهداف الواردة فيها.

الفقرة 13- شدد المشاركون على الالتزام بتوسيع نطاق قطاع النقل العام الذي يتطلب تحولاً يراعي نظم النقل المتعدد الوسائط، وتعاوناً بين الجهات المعنية والسلطات المسؤولة عن قطاع النقل، وتكاملاً في السياسات، وتنقلاً رقمياً، وبناءاً للقدرات، وإعادة توجيهه للموارد المالية.

التعليق: يتوقف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدولة. وقد تطلب المجموعة العربية دعماً مالياً وفنياً لتحقيق الأهداف الواردة فيها.

الفقرة 14- أعاد المشاركون التأكيد على الالتزام بزيادة الاستثمار في تطوير البنى التحتية المادية وغير المادية، وفي تطوير قطاع النقل المتعدد الوسائط في أقل البلدان نمواً، بما في ذلك الطرق، والسكك الحديدية، والممرات المائية، والمطارات، والمخازن، ومرافق الموانئ، والخدمات اللوجستية. كما شددوا على التزامهم بدعم الشراكات الرامية إلى تحسين البنى التحتية في أقل البلدان نمواً.

التعليق: يجب أن تعتمد أقل البلدان نمواً الأعضاء في الإسكوا هذه الفرصة لطلب المزيد من الدعم المالي من صناديق التنمية العربية والدولية، وطلب الدعم التقني من الإسكوا لكي تتمكن من الوفاء بهذا الالتزام.

الفقرة 18- اتفق المشاركون على ضرورة تجديد الجهود المبذولة في إعادة تشكيل شبكات النقل وعمليات التخطيط عن طريق استغلال الأنشطة التشغيلية بكامل طاقتها وذلك من خلال إنشاء المراكز الذكية، وتنظيم المسارات والجدول الزمنية لتقليص عدد الكيلومترات المقطوعة من دون حمولة، وتحسين خطط استخدام الأراضي، والمواءمة بين الأطر التنظيمية في مختلف المجالات داخل قطاع النقل.

التعليق: تتوافق هذه التوصية مع تلك التي قدمتها لجنة النقل إلى الدول الأعضاء في الإسكوا والتي دعت فيها إلى تعزيز شبكات النقل ومراجعة الأطر والتشريعات التي ترعى عمل المؤسسات في هذا القطاع.

الفقرة 19- وإذ وضع المشاركون في اعتبارهم أنّ وسائل النقل تصدر ما يقارب الربع من انبعاثات الغازات الدفيئة الناجمة عن استهلاك الطاقة، وأنّ التوقعات تشير إلى زيادة كبيرة في حجم هذه الانبعاثات في السنوات المقبلة، أعادوا التأكيد على الالتزام بالحد من انبعاثات الغازات الدفيئة الناتجة عن قطاع النقل والإسراع في إحراز تقدم نحو تنفيذ اتفاق باريس.

التعليق: يجب إدراج هذه التوصية ضمن خطط التنمية الوطنية الشاملة في قطاع النقل.

الفقرة 20- نظراً إلى ما قد يطال سلاسل الإمداد العالمية الشديدة الترابط من أضرار واختلال وتأخير بسبب الظروف المناخية، قرر المشاركون اعتماد استراتيجيات متعددة الجوانب من أجل تسريع الانتقال إلى التكنولوجيا ومصادر الطاقة المنخفضة الاعتماد على الكربون، وزيادة الاستثمارات في البنى التحتية للنقل

القادرة على التكيف مع تغيّر المناخ، والتشجيع على اعتماد التكنولوجيات الجديدة والمبتكرة، ومنها الحلول القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وذلك دعماً للنظم الذكية للنقل المتعدد الوسائط.

التعليق: يجب إدراج هذه التوصية ضمن خطط التنمية الوطنية الشاملة في قطاع النقل.

الفقرة 21- اعترف المشاركون بقرار الدورة التاسعة والثلاثين لمنظمة الطيران المدني الدولية الذي نصّ على اعتماد قياس عالمي يركز على واقع السوق العالمية لمواجهة الزيادة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن حركة الطيران المدني الدولي والتي تتعدى المستويات المتوقعة لعام 2020، مع مراعاة الظروف الخاصة للدول وما تمتلكه من قدرات.

التعليق: يجب إدراج هذه التوصية ضمن خطط التنمية الوطنية الشاملة في قطاع النقل.

الفقرة 23- أشار المشاركون إلى أن تلوث الهواء الناجم عن النقل خطر لا ينفك يهدد الصحة العامة، ويؤدي إلى ملايين من حالات الوفاة المبكرة، لاسيما في البلدان النامية. فلا بد من تحسين تقنية دفع المركبات، ودعم التنقل باستخدام الطاقة الكهربائية، وتحسين كفاءة استخدام الوقود في مجال النقل، وتحسين وسائل النقل العام وتطويرها، وتخفيف الازدحام على الطرق، وتشجيع تشارك المركبات واعتماد نظام البطاقة الموحدة، والتحول إلى التخطيط المدني المدمج. كذلك شدد المشاركون على أهمية بذل مزيد من الجهود لدعم تصنيع المركبات المنخفضة الانبعاثات وذات الكفاءة في استخدام الطاقة.

التعليق: يجب إدراج هذه التوصية ضمن خطط التنمية الوطنية الشاملة في قطاع النقل.

الفقرة 24- أعرب المشاركون عن قلقهم لما يسجّل من حالات وفاة وإصابات ناجمة عن حوادث السير وما تخلفه من أضرار تصيب العائلات وسبل عيشها. ففي كل عام، يلقي حوالي 1.25 مليون شخص مصرعهم، ومعظمهم في البلدان النامية، ويصاب من 20 إلى 50 مليون شخص بجروح خطيرة على الطرق في جميع أنحاء العالم. لذا، يتحتم على المجتمع الدولي أن يضاعف الجهود التي يبذلها لتحقيق الهدف المتعلق بخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بحلول عام 2020 إلى النصف، وتعزيز الجهود الرامية إلى تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق. كذلك شدد المشاركون على ضرورة توفير ما يكفي من المساحات المخصصة للمشاة والأماكن العامة في المدن، وعلى أهمية تحسين تصميم الشوارع بما يكفل شروط السلامة على الطرق والتوافق مع معايير أنظمة النقل الجماعي.

التعليق: يجب إدراج هذه التوصية ضمن خطط التنمية الوطنية الشاملة في قطاع النقل، وتخصيص مسألة تحسين السلامة المرورية بجزء منها. وقد أيدت لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة المبادئ التوجيهية الصادرة عن الإسكوا بشأن وضع نظم وطنية لإدارة السلامة على الطرق وتنفيذها.

الفقرة 26- يجب أن تتعاون الحكومات والسلطات المحلية والمؤسسات التجارية ومنظمات المجتمع المدني في بناء الشراكات بين القطاعين العام والخاص بهدف وضع نظم نقل مبتكرة وذكية وتطلعية محورها الإنسان. في هذا الصدد، قدّم ممثل الشراكة العالمية من أجل النقل المستدام موجزاً عن المناقشات التي جرت في المنتدى العالمي للنقل في عشق آباد وعن بيانه الختامي.

التعليق: تتوافق هذه التوصية مع التوصيات السابقة الصادرة عن لجنة النقل بشأن تمويل البنى التحتية في قطاع النقل. والدول الأعضاء مدعوة لأخذها في الاعتبار في وضع خططها الإنمائية الوطنية المعنية بالنقل وتحديد مصادر تمويلها.

الفقرة 27- يشكل حشد التمويل لأغراض النقل المستدام تحدياً كبيراً، لا سيما في ظل الضغوط التي تعانيها المالية العامة في العديد من البلدان. وفي هذا السياق، كرّر المشاركون حرصهم على تطبيق خطة عمل أديس أبابا بشأن تمويل التنمية، وشددوا على الدور الحيوي للمالية العامة، على الصعيدين المحلي والدولي، في تغطية احتياجات النقل المستدام وتعبئة جميع مصادر التمويل، بما في ذلك المساعدة الإنمائية الرسمية، وحشد الموارد المحلية، والاستثمار الخاص المباشر، ومجموعة واسعة من نماذج الشراكات، لاسيما بين القطاعين العام والخاص.

التعليق: تتوافق هذه التوصية مع التوصيات السابقة الصادرة عن لجنة النقل بشأن تمويل البنى التحتية في قطاع النقل. والدول الأعضاء مدعوة لأخذها في الاعتبار في وضع خططها الإنمائية الوطنية المعنية بالنقل وتحديد مصادر تمويلها.

الفقرة 28- أكد المشاركون على ضرورة تعزيز إدماج العلم والتكنولوجيا والابتكار في نظم النقل المستدامة، وذلك عبر الاستفادة من الفرص التكنولوجية المتاحة طوال العقود المقبلة لإدخال تغييرات أساسية تحويلية على نظم النقل، بما في ذلك تقنيات كفاءة الطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ودعا المشاركون إلى دعم البلدان النامية في بناء قدراتها في هذا المجال.

التعليق: يتوقّف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدولة. وقد تطلب المجموعة العربية دعماً مالياً وفنياً لتحقيق الأهداف الواردة فيها.

الفقرة 29- رحب المشاركون بالجهات المعنية التي أطلقت مبادرات النقل المستدام، ودعوا جميع المعنيين إلى مواصلة إقامة الشراكات الهادفة إلى وضع نماذج جديدة ومبتكرة للنقل المستدام. وستتولى الأمانة العامة للأمم المتحدة تفعيل إجراءات متابعة تنفيذ هذه المبادرات.

التعليق: لا بد من أن تتابع الدول الأعضاء تنفيذ المبادرات المذكورة، وقد تطلب من الإسكوا التنسيق مع جهات معنية أخرى.

الفقرة 30- شدد المشاركون على ضرورة تحسين نظم الإبلاغ وجمع البيانات لضمان الفعالية في عمليات تحويل نظم النقل إلى نظم مستدامة ومرنة وخفيفة الكربون. فالبيانات الكافية والجيدة ضرورية لتحديد خطوط الأساس والنقاط المرجعية، ولقياس الأداء وتتبع التقدم المحرز ورصده.

التعليق: يتوقّف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدولة. وقد تطلب المجموعة العربية دعماً مالياً وفنياً لتحقيق الأهداف الواردة فيها.

الفقرة 31- دعا المشاركون الدول التي لم تنضم بعد إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية المرتبطة بالنقل أو لم تصدق عليها، إلى أن تنظر في القيام بذلك. كما دعوا الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى إلى مواصلة تعزيز مشاركتها في المداولات الحكومية الدولية التي تجريها الأمم المتحدة بشأن النقل المستدام، بما فيها المنتديات المتخصصة التي تعدها منظومة الأمم المتحدة.

التعليق: تتوافق هذه التوصية مع تلك التي قدمتها لجنة النقل إلى الدول الأعضاء في الإسكوا بشأن الانضمام إلى نظام النقل المتكامل وتطبيق مكوّناته لما فيه تحسين الترابط فيما بين البلدان، لا سيّما المعاهدات الدولية المتعلقة بالنقل بين الدول العربية.

نسخة مسبقة/غير منقحة



— GLOBAL SUSTAINABLE —
TRANSPORT CONFERENCE
— ASHGABAT, 26-27 NOVEMBER 2016 —



المؤتمر العالمي للنقل المستدام
عشق أباد، 26-27 تشرين الثاني/نوفمبر 2016

بيان عشق أباد بشأن الالتزامات والتوصيات المتعلقة بالسياسات العامة
الصادرة عن المؤتمر العالمي للنقل المستدام

- 1- في خطوة تشكّل جزءاً لا يتجزأ من التزام الأمم المتحدة واستراتيجيتها الهادفة إلى النهوض بالتنمية المستدامة ومكافحة تغيّر المناخ، دعا الأمين العام للأمم المتحدة إلى مؤتمر عالمي، هو الأول، بشأن النقل المستدام. وقد عقد يومي 26 و 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2016، في عشق أباد، تركمانستان.
- 2- إنّ المؤتمر، الذي عقد بمبادرة أطلقتها تركمانستان واعتمدها الدول الأعضاء بالإجماع في قرار الجمعية العامة 197/70، يبني على نتائج المداولات الحكومية الدولية التي سبقته، ومنها وثيقة "المستقبل الذي نصبو إليه"، وبرنامج عمل اسطنبول لصالح أقل البلدان نمواً، وبرنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية، وإجراءات العمل المعجل للدول الجزرية الصغيرة النامية، وإطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث، وخطة عمل أديس أبابا، وخطة التنمية المستدامة لعام 2030، واتفاق باريس، والخطة الحضرية الجديدة.
- 3- شاركت في المؤتمر جهات معنية رئيسية ممثلة الحكومات، ومنظومة الأمم المتحدة، ومصارف إنمائية متعددة الأطراف، ومؤسسات تجارية، والمجتمع المدني. وقد ركزت المناقشات، التي تميّزت بتوجه تطوعي وعملي، على أهمية النقل المستدام ومساهمته المتعددة الجوانب في دعم تحقيق أهداف التنمية المستدامة.
- 4- تناول المجتمعون كافة أنماط نقل الركاب والبضائع، الطرقية والسككية والجوية والنهرية والبحرية، وركّزوا على التحديات التي تواجه البلدان النامية، ولا سيما أفريقيا، وأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.
- 5- جدّد المشاركون الالتزام بتعزيز دور النقل المستدام لما له من أهمية في تسهيل وصول الناس والمجتمعات المحلية إلى مراكز العمل والمدارس ومراكز الرعاية الصحية، وفي إيصال السلع والخدمات إلى المجتمعات الريفية والحضرية بحيث تتساوى الفرص للجميع من دون استثناء.
- 6- أظهرت المداولات، في الجلسات العامة والمواضيعية، أن النقل المستدام يدعم تحقيق النمو الشامل وفرص الوصول إلى الأسواق المحلية والإقليمية والعالمية، ويسهم في دعم قطاعي التجارة والسياحة. كذلك يساهم قطاع النقل في نمو الناتج المحلي الإجمالي والعمالة والإيرادات على الصعيدين المحلي والوطني.
- 7- لكي تتمكن أجهزة قطاع النقل من أداء مهامها العديدة كاملة وتعزيز التنمية المستدامة، على الجهات المعنية أن تتعاون فيما بينها لمدّ هذا القطاع بما يلزم من نظم عمل وبنى تحتية وتشغيلية تضمن توفير خدمات نقل آمنة، ومتاحة للجميع، وموثوقة، ومأمونة، وميسورة التكلفة، ومقتصدة في استهلاك الوقود، ومراعية لشروط السلامة البيئية، ومنخفضة الكربون، وقادرة على التكيّف مع الشروط المناخية، مع أخذ الظروف المحلية والوطنية والإقليمية في الاعتبار.

8- يواجه قطاع النقل في العالم في هذا الأونة تحديات شتى، ومنها ما يطال شروط السلامة والأمن، إنما تقابلها فرص كثيرة تسمح بإعادة النظر في سياسات النقل الحالية التي لا تستوفي المعايير اللازمة لتحقيق الاستدامة، والإسراع في تطبيق الممارسات الفضلى المرتبطة بنموذج جديد للنقل المستدام وخاصة في البلدان النامية.

9- على الجهات المعنية أن توحد جهودها في سبيل وضع نظم وممرات متكاملة للنقل المتعدد الوسائط والعاير للحدود تضمن الاستفادة من مزايا مختلف أنماط النقل لما فيه توفير شروط النقل المستدام للأفراد والبضائع داخل البلدان وفي ما بينها، وذلك من خلال توفير الترابط والتكامل والمواءمة بين نظم النقل على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي. وقد أشار المشاركون إلى ضرورة إعادة تنشيط طريق الحرير بواسطة التكنولوجيات الحديثة وتحسين وسائل إدارة ممرات العبور. كما رحبوا بمبادرة "حزام واحد، طريق واحد".

10- تتطلب نظم النقل المتعدد الوسائط أخذ الطرق والسكك الحديدية ووسائل النقل الجوي والبحري في الاعتبار إلى جانب وسائل النقل غير الآلية، مثل المشي وركوب الدراجات. كما تتطلب التركيز على وسائل النقل المنخفضة الاعتماد على الكربون وزيادة الاعتماد على شبكات النقل المترابطة، بما في ذلك وسائل النقل العام التي تسمح بتيسير انتقال الناس والبضائع من المصدر إلى الوجهة.

11- ينبغي دعم البلدان النامية، لا سيما البلدان الأفريقية، وأقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، لكي تتمكن من تحقيق القفزة الضرورية نحو توفير نظم نقل مستدامة، عن طريق تحسين قدراتها على التخطيط للسياسات ووضع المعايير والأطر التنظيمية.

12- أعاد المشاركون التأكيد على التزامهم بدعم الجهود الرامية إلى تسهيل وصول المجتمعات الريفية في البلدان النامية إلى الطرق الرئيسية، وخطوط السكك الحديدية، ووسائل النقل العام التي تتيح لها الاستفادة من الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والفرص المتوفرة في المدن والبلدات، والتي تغذي إنتاجية أصحاب المشاريع في المناطق الريفية وصغار المزارعين وتعزز قدراتهم التنافسية. فالالتزام بدعم هذه الجهود هو من بين أبرز الخطوات المطلوبة لتحقيق خطة التنمية المستدامة لعام 2030 التي شددت على "عدم تخلف أحد عن الركب".

13- شدد المشاركون على الالتزام بتوسيع نطاق قطاع النقل العام الذي يتطلّب تحولاً يراعي نظم النقل المتعدد الوسائط، وتعاوناً بين الجهات المعنية والسلطات المسؤولة عن قطاع النقل، وتكاملاً في السياسات، وتنقلاً رقمياً، وبناء للقدرات، وإعادة توجيه للموارد المالية.

14- أعاد المشاركون التأكيد على الالتزام بزيادة الاستثمار في تطوير البنى التحتية المادية وغير المادية، وفي تطوير قطاع النقل المتعدد الوسائط في أقل البلدان نمواً، بما في ذلك الطرق، والسكك الحديدية، والممرات المائية، والمطارات، والمخازن، ومرافق الموانئ، والخدمات اللوجستية. كما شددوا على التزامهم بدعم الشراكات الرامية إلى تحسين البنى التحتية في أقل البلدان نمواً.

15- ركّز المجتمعون على أهمية معالجة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية عن طريق إنشاء نظم فعالة للنقل العابر تربط هذه البلدان بالأسواق الدولية، وإنشاء البنى التحتية الخاصة بجميع وسائل النقل العابر للحدود وتحديثها وصيانتها، وتوفير الشروط والأطر التنظيمية والترتيبات المؤسسية الملائمة للنقل العابر للحدود والمواءمة فيما بينها، وإقامة شراكات متينة بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركائها في التنمية على مختلف المستويات الوطنية والثنائية ودون الإقليمية والإقليمية والعالمية.

16- أعاد المشاركون التأكيد على التزامهم بتعزيز الترابط بين الجزر وربط اقتصادات الدول الجزرية الصغيرة النامية بالأسواق الإقليمية وسلاسل الإمداد العالمية، عن طريق إدماجها في الممرات الاقتصادية وممرات النقل البحري والمتعدد الوسائط القائمة منها والناتشة، وعلى التزامهم بتشجيع مبادرات النقل المستدام في إطار شراكات الدول الجزرية الصغيرة النامية. وأشار المشاركون إلى أهمية الأخذ بالسياسات الهادفة إلى الحد من مخاطر الكوارث والتكثيف مع تغيير المناخ في إنشاء البنى التحتية الأساسية في قطاع النقل الساحلي في الدول الجزرية الصغيرة النامية، وتوفير ما يلزم من قدرات ومصادر تمويل لتحقيق ذلك.

17- أعاد المشاركون التأكيد على الحاجة إلى مواءمة القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها، وتنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والمرور العابر، والاتفاقات الثنائية ودون الإقليمية والإقليمية، تنفيذاً كاملاً وفعالاً. فمواءمة الأطر التنظيمية الدولية

لأغراض التعاون في قطاع النقل تسهم في زيادة كفاءة الضوابط الحدودية والجمركية، وتبسيط الإجراءات وتوحيدها وتعزيز التعاون، مما يؤدي إلى تيسير إجراءات التجارة والنقل، لا سيما في البلدان النامية غير الساحلية، وإنجازها بكلفة أقل وموثوقية عالية.

18- اتفق المشاركون على ضرورة تجديد الجهود المبذولة في إعادة تشكيل شبكات النقل وعمليات التخطيط عن طريق استغلال الأنشطة التشغيلية بكامل طاقتها، وذلك من خلال إنشاء المراكز الذكية، وتنظيم المسارات والجدول الزمنية لتقليص عدد الكيلومترات المقطوعة من دون حمولة، وتحسين خطط استخدام الأراضي، والمواءمة بين الأطر التنظيمية في مختلف المجالات داخل قطاع النقل.

19- وإذ وضع المشاركون في اعتبارهم أنّ وسائل النقل تصدر ما يقارب الربع من انبعاثات الغازات الدفيئة الناجمة عن استهلاك الطاقة، وأنّ التوقعات تشير إلى زيادة كبير في حجم هذه الانبعاثات في السنوات المقبلة، أعادوا التأكيد على الالتزام بالحد من انبعاثات الغازات الدفيئة الناتجة عن قطاع النقل والإسراع في إحراز تقدم نحو تنفيذ اتفاق باريس.

20- نظراً إلى ما قد يطال سلاسل الإمداد العالمية الشديدة الترابط من أضرار واختلال وتأخير بسبب الظروف المناخية، قرر المشاركون اعتماد استراتيجيات متعددة الجوانب من أجل تسريع الانتقال إلى التكنولوجيا ومصادر الطاقة المنخفضة الاعتماد على الكربون، وزيادة الاستثمارات في البنى التحتية للنقل القادرة على التكيف مع تعيير المناخ، والتشجيع على اعتماد التكنولوجيات الجديدة والمبتكرة، ومنها الحلول القائمة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وذلك دعماً للنظم الذكية للنقل المتعدد الوسائط.

21- اعترف المشاركون بقرار الدورة التاسعة والثلاثين لمنظمة الطيران المدني الدولية الذي نصّ على اعتماد قياس عالمي يركز على واقع السوق العالمية لمواجهة الزيادة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن حركة الطيران المدني الدولي والتي تتعدى المستويات المتوقعة لعام 2020، مع مراعاة الظروف الخاصة للدول وما تمتلكه من قدرات.

22- لاحظ المشاركون أن النقل البحري الدولي يؤدي دوراً أساسياً في تيسير التجارة العالمية؛ وأنّ المنظمة البحرية الدولية، بعدما اعتمدت تدابير كفاءة الطاقة الإلزامية للسفن في تموز/يوليو 2011 والتي دخلت حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2013، تعمل على وضع استراتيجية للنظر في اتخاذ تدابير إضافية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، وجدولاً زمنياً للتنفيذ.

23- أشار المشاركون إلى أن تلوث الهواء الناجم عن النقل خطر لا ينفك يهدد الصحة العامة، ويؤدي إلى ملايين من حالات الوفاة المبكرة، لا سيما في البلدان النامية. فلا بد من تحسين تقنية دفع المركبات، ودعم التنقل باستخدام الطاقة الكهربائية، وتحسين كفاءة جميع المركبات في استخدام الوقود، وتحسين وسائل النقل العام وتطويرها، وتخفيف الازدحام على الطرق، وتشجيع تشارك المركبات واعتماد نظام البطاقة الموحدة والتخطيط المدني المدمج. كذلك شدد المشاركون على أهمية بذل مزيد من الجهود لدعم تصنيع المركبات المنخفضة الانبعاثات وذات الكفاءة في استخدام الطاقة.

24- أعرب المشاركون عن قلقهم لما يسجّل من حالات وفاة وإصابات ناجمة عن حوادث السير وما تخلفه من أضرار تصيب العائلات وسبل عيشها. ففي كل عام يلقي حوالي 1.25 مليون شخص مصرعهم، ومعظمهم في البلدان النامية، ويصاب من 20 إلى 50 مليون شخص بجروح خطيرة على الطرق في جميع أنحاء العالم. لذا، يتحتم على المجتمع الدولي أن يضاعف الجهود التي يبذلها لتحقيق الهدف المتعلق بخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بحلول عام 2020 إلى النصف، وتعزيز الجهود الرامية إلى تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق. كذلك شدد المشاركون على ضرورة توفير ما يكفي من المساحات المخصصة للمشاة والأماكن العامة في المدن، وعلى أهمية تحسين تصميم الشوارع بما يكفل شروط السلامة على الطرق والتوافق مع معايير أنظمة النقل الجماعي.

25- شدد المشاركون على أهمية خدمات النقل العام وما يتصل بها من بُنى تحتية في تسهيل حركة الأفراد والسلع، مع مراعاة احتياجات الفئات الضعيفة (كالنساء والأطفال والشباب، والأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، والأشخاص المصابين بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، والمسنين، والسكان الأصليين، واللاجئين، والنازحين داخلياً، والمهاجرين). فهذه الخدمات تتميز بأهمية خاصة في المدن التي يتوقع أن ترتفع نسبة قاطنيتها إلى حوالي 67 في المائة من مجموع سكان العالم بحلول عام 2050، وأن يحصل التوسع العمراني الأكبر في البلدان النامية. إنّ فوائد النقل العام المستدام على المدن كبيرة، فهو يحد من ملوثات الهواء وانبعاثات الغازات الدفيئة، ويسهم في تحقيق الإنعاش الاقتصادي في المدن.

26- يجب أن تتعاون الحكومات والسلطات المحلية والمؤسسات التجارية ومنظمات المجتمع المدني في بناء الشراكات بين القطاعين العام والخاص بهدف وضع نُظم نقل مبتكرة وذكية وتطلّعية محوراً للإنسان. وفي هذا الصدد، قدّم ممثل الشراكة العالمية من أجل النقل المستدام موجزاً عن المناقشات التي جرت في المنتدى العالمي للنقل في عشق آباد وعن بيانه الختامي.

27- يشكل حشد التمويل لأغراض النقل المستدام تحدياً كبيراً، لا سيما في ظل الضغوط التي تعانيها المالية العامة في العديد من البلدان. وفي هذا السياق، كرّر المشاركون حرصهم على تطبيق خطة عمل أديس أبابا بشأن تمويل التنمية، وشددوا على الدور الحيوي للمالية العامة، على الصعيدين المحلي والدولي، في تغطية احتياجات النقل المستدام وتعبئة جميع مصادر التمويل، بما في ذلك المساعدة الإنمائية الرسمية، وحشد الموارد المحلية، والاستثمار الخاص المباشر، ومجموعة واسعة من نماذج الشراكات، لا سيما بين القطاعين العام والخاص.

28- أكد المشاركون على ضرورة تعزيز إدماج العلم والتكنولوجيا والابتكار في نُظم النقل المستدامة، وذلك عبر الاستفادة من الفرص التكنولوجية المتاحة طوال العقود المقبلة لإدخال تغييرات أساسية تحويلية على نُظم النقل، بما في ذلك تقنيات كفاءة الطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ودعا المشاركون إلى دعم البلدان النامية في بناء قدراتها في هذا المجال.

29- رحّب المشاركون بالجهات المعنية التي أطلقت مبادرات النقل المستدام، ودعوا جميع المعنيين إلى مواصلة إقامة الشراكات الهادفة إلى وضع نماذج جديدة ومبتكرة للنقل المستدام. وستتولى الأمانة العامة للأمم المتحدة تفعيل إجراءات متابعة تنفيذ هذه المبادرات.

30- شدّد المشاركون على ضرورة تحسين نُظم الإبلاغ وجمع البيانات لضمان الفعالية في عمليات تحويل نُظم النقل إلى نُظم مستدامة ومرنة وخفيفة الكربون. فالبيانات الكافية والجيدة ضرورية لتحديد خطوط الأساس والنقاط المرجعية، ولقياس الأداء وتتبع التقدم المحرز ورصده.

31- دعا المشاركون الدول التي لم تنضم بعد إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية المرتبطة بالنقل أو لم تصدق عليها، إلى أن تنظر في القيام بذلك. كما دعوا الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى إلى مواصلة تعزيز مشاركتها في المداولات الحكومية الدولية التي تجريها الأمم المتحدة بشأن النقل المستدام، بما فيها المنتديات المتخصصة التي تعقدها منظومة الأمم المتحدة.

32- أعرب المشاركون عن تقديرهم لما قدّمه فريق الأمين العام الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام من إسهامات. واتفقت كيانات منظومة الأمم المتحدة على تعزيز التعاون المشترك بين وكالاتها وشبكاتنا المعنية بمتابعة تنفيذ مبادرات النقل المستدام التي أطلقت في إطار التحضير للمؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام وخلال انعقاده، وما يتصل بها من ترتيبات للرصد والتقييم، مع الحرص، حيثما أمكن، على ربط ما تعتمد من أطر وغايات ومؤشرات بعملية تنفيذ أهداف التنمية المستدامة.

33- أعرب المشاركون عن امتنانهم العميق لجمهورية تركمانستان، رئيساً وحكومةً وشعباً، على ما أظهره من كرم في الضيافة وما قدموه من دعم سخي في إطار الإعداد للمؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام وتنظيمه. وكرروا التزامهم بمواصلة رصد قضايا النقل المستدام، وبإبقائها على رأس جدول أعمال التنمية المستدامة على الصعيد العالمي.