

Distr.: General  
5 December 2016  
Arabic  
Original: English



الدورة الحادية والسبعون

اللجنة الثانية

البند ١٩ من جدول الأعمال

التنمية المستدامة

رسالة مؤرخة ١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦ موجهة إلى الأمين العام من  
القائمة بالأعمال بالنيابة للبعثة الدائمة لتركمانستان لدى الأمم المتحدة

أتشرف بأن أحيل إليكم طيِّه الوثيقة الختامية للمؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام  
المعقود يومي ٢٦ و ٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦ في عشق آباد (انظر المرفق).

وأرجو أن تفضلوا بتعميم هذه الرسالة ومرفقها باعتبارها وثيقة من وثائق الجمعية  
العامة في إطار البند ١٩ من جدول الأعمال.

(توقيع) روفشين أنابيردييف

القائم بالأعمال بالنيابة



الرجاء إعادة استعمال الورق

081216 081216 16-21482 (A)



مرفق الرسالة المؤرخة ١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦ الموجهة إلى الأمين العام  
من القائم بالأعمال بالنيابة للبعثة الدائمة لتركمانستان لدى الأمم المتحدة  
بيان عشق أباد بشأن الالتزامات والتوصيات السياساتية المنبثقة عن المؤتمر العالمي  
بشأن النقل المستدام

- ١ - في إطار التزام الأمم المتحدة واستراتيجيتها الرامية إلى النهوض بالتنمية المستدامة ومكافحة تغير المناخ، دعا الأمين العام للأمم المتحدة إلى تنظيم أول مؤتمر عالمي بشأن النقل المستدام، عقد في عشق أباد يومي ٢٦ و ٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦.
- ٢ - وقد استند هذا المؤتمر - وهو مبادرة رحبت بها الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها ١٩٧/٧٠، الذي قدم بمبادرة من تركمانستان واعتمده الدول الأعضاء بالإجماع - إلى نتائج المداولات الحكومية الدولية السابقة، بما في ذلك الوثيقة المعنونة "المستقبل الذي نصبو إليه"، وبرنامج عمل إسطنبول لصالح أقل البلدان نمواً، وبرنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية، وإجراءات العمل المعجل للدول الجزرية الصغيرة النامية (مسار ساموا)، وإطار سندي للحد من مخاطر الكوارث، وخطة عمل أديس أبابا، وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، واتفاق باريس والخطة الحضرية الجديدة.
- ٣ - وضمَّ المؤتمر طائفة من الجهات المهمة صاحبة المصلحة من الحكومات ومنظومة الأمم المتحدة والمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف وقطاع الأعمال والمجتمع المدني التي شاركت في سلسلة من الحوارات التطلعية ذات المنحى العملي شددت خلالها على القوة التمكينية للنقل المستدام وأدواره المتعددة في دعم تحقيق أهداف التنمية المستدامة.
- ٤ - وتناول المؤتمر جميع وسائل النقل - النقل عبر الطرق البرية والسكك الحديدية والطيران والنقل بالعبّارات والنقل البحري، بما يشمل نقل الركاب والبضائع على السواء - وأولى الاهتمام على سبيل الأولوية لشواغل البلدان النامية، وبخاصة بلدان أفريقيا وأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.
- ٥ - وأكد المشاركون مجدداً التزامهم بتعزيز دور النقل المستدام في ربط الناس والمجتمعات المحلية بآماكن العمل والمدارس والرعاية الصحية وإيصال السلع والخدمات إلى المجتمعات الريفية والحضرية، ومن ثم إتاحة الفرص المتساوية للجميع وعدم ترك أي أحد خلف الركب.
- ٦ - وأبانت المداولات التي جرت سواء في الجلسات العامة أو في الجلسات المواضيعية أن النقل المستدام محرك للنمو الشامل والوصول إلى الأسواق المحلية والإقليمية والعالمية، وحافز لنمو التجارة والسياحة. ويسهم قطاع النقل أيضاً إسهاماً كبيراً في الناتج المحلي الإجمالي الوطني وتوفير فرص العمل والإيرادات المحلية والوطنية.

٧ - ولكي تؤدي نظم النقل على أتم وجه مهامها المتعددة التي تمكن من النهوض بالتنمية المستدامة، يجب أن يتعاون جميع أصحاب المصلحة على ضمان توافر نظم النقل وخدماته وهياكله الأساسية وعملياته التي تتسم بكونها آمنة ومتاحة للجميع وموثوقة وسالمة وميسورة التكلفة وذات كفاءة في استهلاك الوقود ومراعية للبيئة ومنخفضة الكربون وقابلة للتكيف مع تغير المناخ، مع إيلاء الاهتمام الواجب للظروف المحلية والوطنية والإقليمية.

٨ - وفي حين يواجه العالم اليوم تحديات شتى في مجال النقل، بما في ذلك التحديات المتعلقة بالسلامة والأمن، هناك أيضا فرص هائلة لإعادة التفكير في سياسات النقل الحالي التي تتسم في جزء كبير منها بطابع غير مستدام، والتعجيل بتحول الممارسات الفضلى إلى نموذج جديد للنقل المستدام، ولا سيما في البلدان النامية.

٩ - ويجب على جميع أصحاب المصلحة العمل معا من أجل استحداث نظم متكاملة للنقل المتعدد الوسائط والنقل العابر وممرات من شأنها تعظيم المزايا النسبية لكل واسطة نقل من أجل تحقيق النقل المستدام للمسافرين والبضائع داخل البلدان وفيما بينها، بما في ذلك من خلال الترابط والتكامل ومواءمة نظم النقل وأطر النقل على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي. وفي هذا الصدد، كان هناك اعتراف بالحاجة إلى إحياء طريق الحرير القديم بالاستعانة بالتكنولوجيا الحديثة والإدارة المتطورة لممرات العبور. وقوبلت مبادرة "حزام واحد، طريق واحد" بالترحيب.

١٠ - وعند تطوير نظم النقل المتعدد الوسائط، من الضروري مراعاة النقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي والبحري والنقل بالعبّارات، وكذلك وسائط النقل غير الآلية مثل ركوب الدراجات والمشى، وينبغي التركيز على وسائط النقل المنخفضة الكربون القائمة وزيادة الاعتماد على شبكات النقل المترابطة، بما في ذلك نظم النقل العام، من أجل التنقل بسلاسة و"من الباب إلى الباب" وربط الناس والبضائع.

١١ - وفي هذا الصدد، ثمة حاجة إلى مساعدة البلدان النامية، لا سيما البلدان الأفريقية وأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، على تحقيق "الوثبة" نحو النقل المستدام، بما في ذلك تعزيز تخطيط السياسات ووضع المعايير والأطر التنظيمية.

١٢ - وأكد المشاركون كذلك الالتزام بدعم الجهود الرامية إلى تزويد المجتمعات المحلية في المناطق الريفية في البلدان النامية بسبل الوصول إلى الطرق الرئيسية وخطوط السكك الحديدية وخيارات النقل العام التي تتيح الوصول إلى الأنشطة والفرص الاقتصادية والاجتماعية في المدن والبلدات والتي تطلق العنان للإنتاجية والقدرة التنافسية لأصحاب المشاريع الحرة وصغار المزارعين في المناطق الريفية. وستكون معالجة هذه الظروف من بين

الخطوات الأساسية اللازمة لتنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ والوعد "بعدم ترك أي أحد خلف الركب" الوارد فيها.

١٣ - وشدد المشاركون أيضا على الالتزام بتوسيع قطاع النقل العام، الذي يتطلب تحولا يراعي نظم النقل المتعدد الوسائط والتعاون بين الجهات صاحبة المصلحة وسلطات النقل وتكامل السياسات والتنقل الرقمي وبناء القدرات وإعادة توجيه الموارد المالية.

١٤ - وجدد المشاركون كذلك التأكيد على الالتزام بزيادة الاستثمار في تطوير الهياكل الأساسية المادية وغير المادية وفي النقل المتعدد الوسائط في أقل البلدان نموا، بما في ذلك السكك الحديدية والطرق والمجاري المائية والمطارات والمخازن ومرافق الموانئ والخدمات اللوجستية ودعم الشراكات الرامية إلى تعزيز بناء الهياكل الأساسية في هذه البلدان.

١٥ - وجرى أيضا إبراز أهمية تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية بسبل منها إنشاء وتعزيز نظم للنقل العابر تتسم بالكفاءة وتربطها بالأسواق الدولية، وتطوير الهياكل الأساسية لجميع وسائط النقل ورفع مستوياتها والحفاظ عليها، وتعزيز بيئة تمكينية وأطر تنظيمية وترتيبات مؤسسية للمرور العابر وتحقيق مواءمتها، وإقامة شراكات حقيقية بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركائها في التنمية على الصعيد الوطني والثنائي ودون الإقليمي والإقليمي والعالمي.

١٦ - وأكد المشاركون مجددا الالتزام بتعزيز الترابط بين الجزر وربط اقتصادات الدول الجزرية الصغيرة النامية بالأسواق الإقليمية وبسلاسل الإمدادات العالمية، بما في ذلك عن طريق إدماجها في ممرات النقل البحري والمتعدد الوسائط الناشئة والممرات الاقتصادية، وتشجيع مبادرات النقل المستدام في سياق إطار الشراكة من أجل الدول الجزرية الصغيرة النامية. وجرى تسليط الضوء على أهمية التدابير الفعالة للتكيف مع تغير المناخ والحد من مخاطر الكوارث بالنسبة للهياكل الأساسية الحيوية للنقل الساحلي في الدول الجزرية الصغيرة النامية، كما سلط الضوء على الحاجة الملحة إلى بناء القدرات والتمويل المتصل بذلك.

١٧ - وشدد المشاركون مجددا على الحاجة إلى تعزيز مواءمة القواعد والوثائق وتبسيطها وتوحيدها، بما في ذلك التنفيذ الكامل والفعال للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والمرور العابر، وكذلك الاتفاقات الثنائية ودون الإقليمية والإقليمية. وتشمل فوائد الأطر التنظيمية الدولية المنسقة للتعاون في مجال المرور العابر جملة أمور منها زيادة كفاءة الضوابط الحدودية والجمركية وفعاليتها، والإجراءات المبسطة والموحدة وتعزيز التعاون، الأمر الذي سيؤدي إلى تسريع وتيرة التجارة والنقل عبر الحدود وتخفيض تكلفتها وزيادة موثوقيتها، ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية.

١٨ - وأعرب المشاركون كذلك عن تصميمهم على تجديد الجهود الرامية إلى إعادة تشكيل شبكات النقل وعمليات التخطيط عن طريق الاستفادة المثلى من العمليات من خلال المراكز الذكية وتنظيم الطرق والجدول الزمنية لتقليل الأميل الفارغة، وتحسين التخطيط لاستخدام الأراضي، ومواءمة الأطر التنظيمية عبر قطاع النقل.

١٩ - وأكد المشاركون مجددا التزامهم بخفض انبعاثات غازات الدفيئة في قطاع النقل وتسريع خطى التقدم في تنفيذ اتفاق باريس، واضعين في اعتبارهم أن قرابة ربع انبعاثات غازات الدفيئة المتصلة بالطاقة تأتي من قطاع النقل وأن من المتوقع أن تنمو هذه الانبعاثات بقدر كبير في السنوات القادمة.

٢٠ - وبالنظر إلى احتمال حدوث الأضرار المتصلة بالمناخ وتعطيل الحركة والتأخير عبر سلاسل الإمداد العالمية الشديدة الترابط، عقد المشاركون العزم على الأخذ باستراتيجيات متعددة الجوانب لتسريع الانتقال إلى مصادر الطاقة والتكنولوجيات المنخفضة الكربون، وزيادة الاستثمارات في الهياكل الأساسية للنقل القادرة على التكيف مع تغير المناخ، والتشجيع على الاستعانة بالتكنولوجيات الجديدة والمبتكرة، بما في ذلك تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، دعما لنظم النقل المتعدد الوسائط الذكية.

٢١ - وأحاط المشاركون علما بقرار الدورة التاسعة والثلاثين لجمعية منظمة الطيران المدني الدولي القاضي بتنفيذ تدابير عالمية قائمة على آليات السوق للتصدي للزيادة في إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع الطيران المدني الدولي فوق مستويات عام ٢٠٢٠، مع أخذ الظروف الخاصة للدول وقدراتها المختلفة في الاعتبار.

٢٢ - ولاحظ المشاركون أن النقل البحري الدولي يؤدي دورا أساسيا في تيسير التجارة العالمية، وأن المنظمة البحرية الدولية، عقب اعتماد التدابير الإلزامية بشأن الكفاءة في استخدام الطاقة في السفن في تموز/يوليه ٢٠١١، التي دخلت حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، تعكف أيضا على وضع استراتيجية للنظر في اتخاذ تدابير إضافية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، بما في ذلك الجدول الزمني للتنفيذ.

٢٣ - وجرى التشديد أيضا على أن تلوث الهواء الناجم عن النقل يشكل خطرا متزايدا يهدد الصحة العامة، إذ يسهم في حدوث عدة ملايين من الوفيات قبل الأوان، معظمها في البلدان النامية. وثمة حاجة إلى تحسين المركبات وتكنولوجيا الدفع، وتشجيع التنقل بالطاقة الكهربائية، وتعزيز كفاءة الاستخدام النهائي للوقود في النقل، وتحسين النقل العام وتطويره، وتقليل الازدحام في الطرق، وتشجيع تقاسم المركبات ونظم فرض التكاليف المتكاملة، والتحول إلى تخطيط المدن المتضامّة. وبالإضافة إلى ذلك، جرى التشديد على ضرورة بذل

جهود متجددة لدعم الصناعات في مجال تصنيع المركبات المنخفضة الانبعاثات وذات الكفاءة في استخدام الطاقة.

٢٤ - وأكد المشاركون على ما يساورهم من بواعث القلق إزاء الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث، والتي لها آثار هائلة على الأسر ومصادر الرزق. ففي كل عام يلقى نحو ١,٢٥ مليون شخص مصرعهم، معظمهم في البلدان النامية، ويصاب ما بين ٢٠ و ٥٠ مليون شخص بجروح خطيرة على الطرق في العالم. ويتحتم على المجتمع الدولي مضاعفة الجهود من أجل بلوغ إحدى الغايات المدرجة في أهداف التنمية المستدامة والمتمثلة في خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق بالنصف بحلول عام ٢٠٢٠، وتجديد الجهود الرامية إلى تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة بالسلامة على الطرق. وفي هذا الصدد، أبرز المشاركون أيضا ضرورة توفير ما يكفي من المساحات للمشاة والمساحات العامة في المدن وأهمية تحسين تصميم الشوارع من أجل كفالة السلامة على الطرق وتحقيق التكامل مع وسائل النقل الجماعية.

٢٥ - وجرى التشديد على أن خدمات النقل العام وهياكله الأساسية بالغة الأهمية للتمكين من تنقل الأشخاص والبضائع، مع إيلاء الاعتبار بوجه خاص لاحتياجات الفئات الضعيفة (النساء والأطفال والشباب والأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص المصابين بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز والمسنين وأفراد الشعوب الأصلية واللاجئين والمشردين داخليا والمهاجرين). ولهذا الأمر أهمية خاصة بالنسبة للمدن إذ يتوقع أن ترتفع نسبة سكان العالم الذين يعيشون في المدن إلى حوالي ٦٧ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠، وسيحدث معظم هذا التوسع الحضري في البلدان النامية. ويعود النقل العام المستدام بفوائد جمة على المدن، إذ يقلل من ملوثات الهواء وانبعاثات غازات الدفيئة، ويسهم في الوقت نفسه في الحيوية الاقتصادية للمدن.

٢٦ - ويجب على الحكومات والسلطات المحلية والمؤسسات التجارية وهيئات المجتمع المدني أن تعمل معا من أجل إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص بغية استحداث نظم نقل مستدامة وذكية ومبتكرة وتطلعية و متمحورة حول الناس. وفي هذا الصدد، قدم ممثل الشراكة العالمية من أجل النقل المستدام ملخصا للمناقشة التي دارت في منتدى عشق آباد بشأن أنشطة النقل التجارية والوثيقة الختامية المنبثقة عنه.

٢٧ - وسوف تشكل تعبئة التمويل من أجل النقل المستدام تحديا هائلا، ولا سيما بالنظر إلى الضغوط المفروضة على المالية العامة في العديد من البلدان. وفي هذا السياق، أكد المشاركون مجددا خطة عمل أديس أبابا الصادرة عن المؤتمر الدولي الثالث لتمويل التنمية،

وشددوا على الدور الحيوي للمالية العامة، على الصعيدين المحلي والدولي، في تلبية احتياجات النقل المستدام وحفز تعبئة جميع مصادر التمويل، بما في ذلك المساعدة الإنمائية الرسمية التقليدية، وتعبئة الموارد المحلية، والاستثمار الخاص المباشر وطائفة واسعة من نماذج الشراكات، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام.

٢٨ - وأكد المشاركون كذلك على الحاجة إلى تعزيز إدماج العلم والتكنولوجيا والابتكار في نظم النقل المستدام من خلال الاستفادة من الفرص التكنولوجية في العقود المقبلة بغية إجراء تغييرات أساسية وعميقة على نظم النقل، بما في ذلك تكنولوجيات كفاءة استخدام الطاقة، إضافةً إلى تكنولوجيات المعلومات والاتصالات، ودعوا إلى تعزيز الدعم المقدم إلى البلدان النامية من أجل بناء قدراتها.

٢٩ - ورحب المشاركون بأصحاب المصلحة الذين وضعوا وطرحوا مبادرات في مجال النقل المستدام، ودعوا جميع أصحاب المصلحة إلى مواصلة السعي إلى إقامة شراكات تعاونية من أجل وضع نماذج جديدة ومبتكرة في مجال النقل المستدام. وسوف تنظم الأمانة العامة للأمم المتحدة المتابعة الفعالة لتنفيذ هذه المبادرات.

٣٠ - وشدد المشاركون على ضرورة تحسين نظم الإبلاغ وجمع البيانات من أجل كفاءة تنفيذ نظم نقل مستدامة فعّالة ومنخفضة الكربون وقادرة على التكيف. وتتسم البيانات الكافية والجيدة بأهمية أساسية لتحديد خطوط الأساس والنقاط المرجعية وكذلك لقياس الأداء وتتبع التقدم المحرز ورصده.

٣١ - وجرى التأكيد أيضا على أنه ينبغي للدول التي لم تنظر بعد في الانضمام إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية المتصلة بالنقل أو التصديق عليها أن تقوم بذلك. وتشجّع الدول الأعضاء والجهات المعنية الأخرى أيضا على مواصلة تعزيز مشاركتها في المداورات الحكومية الدولية التي تعقدها الأمم المتحدة بشأن النقل المستدام، بما في ذلك من خلال المنتديات المتخصصة التي تعقدها منظومة الأمم المتحدة.

٣٢ - وأعرب المشاركون عن تقديرهم للمساهمات المقدمة من فريق الأمين العام الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام. وعقدت كيانات منظومة الأمم المتحدة العزم على تعزيز شبكات المتابعة التابعة لها والتعاون المشترك بين الوكالات، بما في ذلك ترتيبات الرصد والتقييم، من أجل مبادرات النقل المستدام التي أُعلن عن انطلاقها قبيل المؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام وأثناءه، وربط أطر التتبع والغايات والمؤشرات، عند الاقتضاء، بتنفيذ أهداف التنمية المستدامة.

٣٣ - وأعرب المشاركون عن امتنانهم العميق لتركمانستان، رئيساً وحكومةً وشعباً، على كرم الضيافة وعلى الدعم السخي من أجل إعداد المؤتمر العالمي بشأن النقل المستدام وتنظيمه. وأكدوا مجدداً التزامهم بمواصلة الانكباب على مسائل النقل المستدام، وإبقائها على رأس خطة التنمية المستدامة على الصعيد العالمي.