



Distr.: General  
5 December 2016  
Chinese  
Original: English

第七十一届会议  
第二委员会  
议程项目 19  
可持续发展

2016年12月1日土库曼斯坦常驻联合国代表团临时代办给秘书长的信

谨随信转递 2016年11月26日和27日在阿什哈巴德举行的全球可持续交通  
运输大会的成果文件(见附件)。

请将本信及其附件作为大会议程项目 19 下的文件分发为荷。

临时代办

洛夫申·阿纳贝尔迪耶夫(签名)



## 2016年12月1日土库曼斯坦常驻联合国代表团临时代办给秘书长的信的附件

### 关于全球可持续交通运输大会各项承诺和政策建议的阿什哈巴德声明

1. 作为联合国促进可持续发展和应对气候变化的各项承诺和战略的一个组成部分，联合国秘书长于2016年11月26日和27日在阿什哈巴德召开了史上首次全球可持续交通运输大会。
2. 此次大会得到了由土库曼斯坦发起并经会员国一致通过的联合国大会第70/197号决议的欢迎，借鉴了此前各项政府间审议的成果，包括“我们希望的未来”、《支援最不发达国家伊斯坦布尔行动纲领》、《支援内陆发展中国家维也纳行动纲领》、《小岛屿发展中国家快速行动方式(萨摩亚途径)》、《仙台减少灾害风险框架》、《亚的斯亚贝巴行动议程》、《2030年可持续发展议程》、《巴黎协定》和《新城市议程》。
3. 会议汇聚了来自各国政府、联合国系统、多边开发银行、工商界和民间社会的重要利益攸关方，举办了一系列具有前瞻性和以行动为导向的对话，强调了可持续交通运输的扶持力以及在支持实现可持续发展目标方面的多重作用。
4. 会议讨论了公路、铁路、航空、轮渡和海运等所有交通运输方式，包括客运和货运，并优先关注了发展中国家的关切，特别是非洲、最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的关切。
5. 与会者重申致力于加强可持续交通运输在将民众和社区与就业、学校和保健相联系以及向农村和城市社区运送货物和服务方面的作用，从而为所有人提供平等机会，不让任何人掉队。
6. 全体会议和专题会议审议情况表明，可持续交通运输可推动包容性增长和进入地方、区域及全球市场，并为贸易和旅游业增长带来动力。交通运输部门还为各国的国内生产总值、就业和地方及国家收入作出重大贡献。
7. 为了使交通运输系统在促进可持续发展方面充分发挥多重扶持功能，所有利益攸关方都需要共同努力，确保提供安全、普遍可用、可靠、有保障、可负担、高效、无损环境、低碳和适应气候变化的交通运输服务、系统、基础设施和业务，同时适当顾及地方、国家和区域状况。
8. 当今世界虽然面临各种交通运输挑战，包括安全和安保挑战，但也有巨大机会来重新思考当前大多不可持续的交通运输政策，并将最佳做法快速推向可持续交通运输的新模式，特别是在发展中国家。
9. 所有利益攸关方都需要共同努力，建立综合多式联运及过境系统和走廊，优化每种运输方式的比较优势，以实现国内和国家之间的可持续客运和货运交通，包括为此实现区域及次区域运输系统和框架的连通、整合和协调。在这方面，与

会者确认需要利用现代技术和过境走廊的先进管理来恢复古代丝绸之路，并欢迎“一带一路”倡议。

10. 在发展多式联运系统时，必须将公路、铁路、海运、轮渡和空运以及非机动车运输、例如骑车和步行考虑在内，并应重视低碳运输方式以及对互连互通运输网络、包括公共交通运输系统的更多依赖，使人员和货物实现没有停顿的“门到门”流动和连通。

11. 在这方面，有必要协助发展中国家，特别是非洲国家、最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家“跨越式”实现可持续交通运输，包括为此加强政策规划、标准制订和监管框架。

12. 与会者还重申致力于支持为发展中国家的农村社区提供连接主要道路、铁路线和公共交通的选择，使城市和乡镇能够接触到经济及社会活动和机会，并释放农村企业主和小农户的生产力和竞争力。应对这些状况是实现《2030年可持续发展议程》及其“不让任何人掉队”的承诺所需的必要步骤。

13. 与会者还强调致力于扩大公共交通运输部门，为此必须结合多式联运系统、利益攸关方与交通运输当局的合作、政策整合、数字移动、能力建设和调整财政方向等方面作出转变。

14. 与会者还重申致力于增加对最不发达国家硬性和软性基础设施发展及多式联运的投资，包括对铁路、公路、水路、机场、仓库、港口设施和物流服务的投资，并为旨在加强这些国家基础设施建设的伙伴关系提供支持。

15. 与会者还强调了应对内陆发展中国家特殊需要的重要性，包括为此建立和促进高效的过境运输系统，使这些国家与国际市场相联系，开发、升级和维护所有类型的过境运输基础设施，促进和协调扶持性环境、监管框架和过境体制安排，并在国家、双边、次区域、区域和全球各级建立内陆和过境发展中国家与其发展伙伴之间的真正伙伴关系。

16. 与会者重申致力于加强岛屿之间的连通，使小岛屿发展中国家的经济与区域市场和全球供应链相联系，包括为此将这些国家纳入现有和新出现的海运及多式联运和经济走廊，并鼓励在小岛屿发展中国家伙伴关系框架的范围内提出可持续交通运输倡议。与会者强调了有效适应气候变化和减少灾害风险对于小岛屿发展中国家沿海交通运输关键基础设施的重要性，以及开展相关能力建设和筹资的迫切需要。

17. 与会者再次强调需要促进规则和文件的统一、简化和标准化，包括充分和有效执行关于运输和过境的国际公约以及双边、次区域和区域协定。除其他外，统一国际过境合作监管框架的好处包括更加切实高效地进行边境和海关管制、实现程序的简化和标准化以及增进合作，从而开展更迅速、更便宜和更可靠的跨境贸易和运输，对内陆发展中国家尤其如此。

18. 与会者还决心再度努力重塑交通运输网络和规划，为此将通过智能枢纽对业务进行优化，安排路线和时间表以减少空驶里程，改进土地利用规划，以及协调统一整个交通运输部门的监管框架。

19. 考虑到近四分之一与能源有关的温室气体排放来自交通运输，而且这些排放预计在未来几年将大幅增长，与会者重申致力于减少交通运输部门的温室气体排放，并加快在执行《巴黎协定》方面取得进展。

20. 鉴于气候很可能在相互紧密关联的全球供应链之间造成损害、干扰和拖延，与会者决定采取多管齐下的战略，加速向低碳能源和技术过渡，增加对气候适应型交通运输基础设施的投资，并鼓励采用新技术和创新技术，包括基于信息和通信技术的解决方案，为智能型多式联运系统提供支持。

21. 与会者获悉，国际民用航空组织大会第三十九届会议决定执行一项基于全球市场的措施，以解决国际民用航空二氧化碳排放总量增加至高于 2020 年水平的问题，同时顾及各个国家的特殊情况和能力。

22. 与会者指出，国际海运在促进世界贸易方面发挥着至关重要的作用，国际海事组织继 2011 年 7 月通过关于船舶的强制性能效措施并于 2013 年 1 月 1 日使之生效之后，目前还在制订考虑采取进一步措施减少船舶温室气体排放的战略，包括执行时间表。

23. 与会者还强调指出，交通运输所致空气污染是一种日益严重的公共健康风险，已造成数百万人过早死亡，主要在发展中国家。需要改进车辆和推进技术，鼓励电动交通，提高运输中的终端使用燃料效率，改善和升级公共交通服务，减少道路拥挤，鼓励车辆共乘和集成充电系统，并向更紧凑的城市规划转变。此外，还强调应再度努力，为高能效和低排放车辆制造业提供支持。

24. 与会者强调了对家庭和生计造成巨大影响的交通死亡和伤害事件的关切。每年在世界各地道路上大约有 125 万人死亡，大多在发展中国家，另有 2 000 万至 5 000 万人受重伤。国际社会必须加倍努力，实现可持续发展目标中关于到 2020 年将全球道路交通事故所致死亡和伤害人数减半的具体目标，并再度努力执行联合国有关道路安全的相关公约。在这方面，与会者还强调，城市必须有充足的行人和公共空间，必须改善街道设计以确保道路安全并与大众交通模式相结合。

25. 与会者强调，公共交通服务和基础设施对于促进人员和货物的流动至关重要，特别是考虑到弱势群体(妇女、儿童、青年、残疾人、艾滋病毒携带者/艾滋病患者、老年人、土著人民、难民及境内流离失所者和移民)的需要。这对于城市特别重要，因为到 2050 年，世界上居住在城市的人口份额预计将提高到大约 67%，大部分城市化发生在发展中国家。可持续公共交通为城市带来巨大利益，不仅减少空气污染物和温室气体排放，还有助于城市的经济活力。

26. 各国政府、地方当局、工商企业和民间社会必须共同努力发起公私伙伴关系，开发创新、智能、具有前瞻性和以人为本的可持续交通运输系统。在这方面，全球可持续交通运输伙伴关系的代表介绍了阿什哈巴德交通运输工商界论坛的讨论摘要和成果文件。
27. 为可持续交通运输调集资金将是一个巨大挑战，特别是考虑到许多国家公共财政紧张。在这方面，与会者重申了《第三次发展筹资问题国际会议亚的斯亚贝巴行动议程》，并强调了国内及国际公共财政在满足可持续交通运输需要和催化所有资金来源方面的重要作用，包括传统的官方发展援助、国内资源调动、私人直接投资和一系列广泛的伙伴关系模式，包括公私伙伴关系。
28. 与会者还强调，需要在今后几十年利用技术机会，促进将科学、技术和创新纳入可持续交通运输系统，包括能效技术以及信息和通信技术，从而为交通运输系统带来根本的转型变革，并呼吁加强对发展中国家的能力建设支持。
29. 与会者欢迎利益攸关方制订和发起可持续交通倡议，并呼吁所有利益攸关方继续为新推出的和具有创新意义的可持续交通运输模式寻求协作伙伴关系。联合国秘书处将针对这些倡议的执行情况安排开展有效的后续行动。
30. 与会者强调需要改进报告和数据收集系统，以确保低碳、可持续和有复原力的交通运输系统得到有效落实。充足和高质量的数据是设定基线和基准以及衡量绩效、跟踪和监测进展情况的关键。
31. 与会者还强调，尚未加入或批准联合国有关交通运输的法律文书的国家应考虑予以加入或批准。与会者还鼓励会员国和其他相关利益攸关方进一步加强对联合国可持续交通运输问题政府间审议的参与，包括通过联合国系统召集的专门平台。
32. 与会者对秘书长可持续交通运输问题高级别咨询小组的贡献表示赞赏。针对在全球可持续交通运输大会之前和期间发起的可持续交通运输倡议，联合国系统各实体决心加强后续网络和机构间合作，包括监测和评价安排，并酌情将跟踪框架、具体目标和指标与落实可持续发展目标挂钩。
33. 与会者衷心感谢土库曼斯坦总统、政府和人民的热情款待，感谢他们为筹备和组织全球可持续交通运输大会提供慷慨支持。与会者再次承诺继续就可持续交通运输问题开展工作，并将其作为全球可持续发展议程上的重点。