

# الأمم المتحدة للبيئة تشجع الاستهلاك والإنتاج المستدامين

الأمم المتحدة للبيئة



## مقدمة

لا يشكل ضمان وجود أنماط استهلاك وإنتاج مستدامين هدفًا قائمًا بذاته فحسب ضمن أهداف خطة التنمية المستدامة لعام 2030، بل إنه يؤثر بدوره على الأهداف الأخرى للخطة مثل معالجة تغير المناخ والقضاء على الفقر والجوع وتعزيز النمو الاقتصادي المطرد والشامل للجميع والمستدام، وفي هذا الصدد، تركز الأمم المتحدة للبيئة على ثلاث محاور، وهي كالتالي:

1. تشجيع البلدان على تبني وتفعيل سياسة بيئة تُعزز من كفاءة استخدام الموارد والاستهلاك والإنتاج المستدامين والتحول إلى مسارات الاقتصاد الأخضر.
2. تعزيز قدرة الحكومات والشركات والأطراف الأخرى على تبني ممارسات استهلاك وإنتاج مستدامين في القطاعات الأساسية على نطاق سلاسل الإمداد العالمية.

3. تعزيز قدرة البلدان والشركات والمجتمع المدني وفرادى المستهلكين على اتخاذ قرارات واعية ومستنيرة بشأن أنماط الاستهلاك والحياة المستدامة.

وكما يعلم معظمنا، فإن قطاع النقل مسؤول عن حوالي ربع انبعاثات الغازات الدفيئة المرتبطة بالطاقة، ومن الممكن بل من الضروري تقليل هذه النسبة لتوفير المستقبل الذي نتطلع إليه لجيلنا وأولادنا، لذا، فإننا بحاجة إلى سياسات وممارسات وتقنيات واتجاهات وأساليب حياة يدعم ذلك التحول الرامي إلى تحقيق نقل مستدام.

ولا يكون النقل مستدامًا إلا عندما يوفر وصولاً آمناً مأموناً اقتصادياً ومقبول اجتماعياً للأفراد والأماكن والسلع والخدمات مع تلبية الأهداف المقبولة عمومًا المتعلقة بصحة الإنسان وجودة البيئة وحماية النظم الإيكولوجية والتخفيف من الآثار السلبية على الظواهر العالمية مثل تغير المناخ وتآكل طبقة الأوزون في طبقة الاستراتوسفير وانتشار الملوثات العضوية الثابتة.

ولطالما ما كانت هناك فجوة كبيرة بين التكنولوجيا المتاحة وأفضل الممارسات وقنوات التواصل اللازمة لتحقيق التوافق بين الآراء والتنفيذ الفعلي للتغيير الجذري المنشود.

وفي هذا الشأن، تمثل التنمية المستدامة تحقيق التوازن بين الأضلاع الثلاثة لمثلث التنمية سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية أو بيئية، إذ تفقد العديد من الدول والمدن في البلدان النامية التي كانت تتمتع بنصيب كبير في وسائل النقل العام ووسائط النقل بدون محركات في المناطق الحضرية نصيبها بسبب عدم قدرتها على مجاراة الطلب على وسائل النقل ولاسيما مع النمو الاقتصادي والسكاني، لذا يكمن التحدي في الإبقاء على نسب عالية في حصص وسائط النقل عن طريق التطوير المستمر للنظم القائمة.

وتبرز تحديات تحول قطاع النقل إلى نظامٍ "أكثر مراعاةً للبيئة" أو ما يعرف بـ «النقل الأخضر» من خلال رصد الاتجاهات الحالية، إذ أنه من المتوقع أن يزداد أسطول المركبات العالمية ثلاثة أضعاف بحلول عام 2050 وأن الجزء الأكبر من النمو سيحدث في الدول النامية والتي تمر بمرحلة انتقالية، التي تملك استراتيجيات غير ناضجة تهدف إلى خفض انبعاثات المركبات وزيادة ممارسات النقل الخاص.

غير أن التحسينات التقنية التي شملت استحداث مركبات ذات كفاءة في استهلاك الوقود ومصادر بديلة للطاقة لم تكن سريعة بالشكل الكافي لتقابل آثار هذا النمو، حيث تترجم هذه الاتجاهات مباشرة إلى تكاليف مختلفة تخص البيئة والمجتمع والاقتصاد، بما في ذلك استهلاك الطاقة وانبعاثات الغازات الدفيئة والازدحام وما يرتبط به من خسائر في إنتاجية المناطق الحضرية واستنفاد للموارد وتدهور في صحة الإنسان وتدني مستويات السلامة البشرية وفقدان التنوع البيولوجي.

تدعم الأمم المتحدة للبيئة البلدان والمناطق على إدماج أساليب الاستهلاك والإنتاج المستدامين في سياساتهم، حيث تمكنت ثماني دول وتسع مدن بمساعدة الأمم المتحدة للبيئة على مدار العامين الماضيين على وضع و/أو البدء في تطبيق سياسات الاستهلاك والإنتاج المستدامين، وبذلك ارتفع إجمالي عدد البلدان التي تعتمد على أنماط استهلاك وإنتاج مستدامين والتحول إلى مسارات الاقتصاد الأخضر والتي شرعت في تطبيقها بالفعل إلى 29 بلدًا منذ عام 2011.

فضلاً عن ذلك، تهدف الأمم المتحدة للبيئة إلى تهيئة ظروف تمكينية من شأنها تعزيز خيارات أنماط الاستهلاك والحياة المستدامة، ويبرز التقدم المحرز في هذا الصدد من خلال عدد مؤسسات القطاعين العام والخاص التي وضعت سياسات وتدابير تفضي إلى تحقيق أنماط الاستهلاك المستدام، كما يمثل دعم المشتريات العامة المستدامة أحد طرق تحفيز مستويات العرض والطلب على المنتجات المستدامة، وعليه، دعمت الأمم المتحدة للبيئة اتجاهات المشتريات العامة المستدامة في 20 بلدًا، إذا تعمل ستة منهم على وضع أو تنفيذ خطط عمل فعلية بالتنسيق الوثيق مع إطار العمل العشري للبرامج المتعلقة بأنماط الاستهلاك والتنمية المستدامين، والذي يشمل عدة برامج بشأن إعلام المستهلكين وأنماط الحياة وأنماط التعليم المستدامة والمشتريات العامة المستدامة والمباني والإنشاءات المستدامة والسياحة المستدامة. علاوة على ذلك، أخذت 27 شركة مختلفة في البرازيل والكاميرون وكولومبيا والهند وبيرو وأوغندا – بدعم من برنامج الأمم المتحدة للبيئة- في الاستعانة بمنهجيات وأدوات تقوم على نهج دورة الحياة.

وفي هذا الإطار، يمثل التعليم ورفع الوعي أحد أهم الظروف التمكينية لإدراك أنماط حياة أكثر استدامةً، وفي سبيل ذلك، دعمت الأمم المتحدة للبيئة على مدار العامين الماضيين أنشطة حفزت من إشراك 18 من أصحاب المصلحة في عمليات تعزيز أنماط الحياة المستدامة ولاسيما حملة "فكر، وكُل، ووفر" التي دشنتها برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة وشركاؤهما بهدف خفض الهدر الغذائي وبذلك يرتفع إجمالي عدد أصحاب المصلحة ليبلغ 28 جهة.

## الاستهلاك والإنتاج المستدامان في مجال النقل

مع اقتراب موعد انعقاد الدورة الثالثة لجمعية الأمم المتحدة للبيئة والمقرر إقامتها خلال الفترة (من 4 إلى 6 كانون الأول / ديسمبر 2017)، تدور النقاشات حول موضوع اجتماع هذا العام والذي يتناول تقديم أفضل الممارسات للحد من التلوث بكافة أشكاله.

على مدار السنوات الماضية، اتجهت العديد من المدن في المنطقة إلى إعادة النظر في أنظمة النقل القائمة لتحديد طرق استيعاب تنامي السكان اقتصادياً واجتماعياً، مع العمل على الحد من التلوث البيئي والازدحام الحضري.



وهنا، تشجع الأمم المتحدة للبيئة تبني سياسات التحول إلى «النقل الأخضر» والذي يتبع ثلاثة مبادئ مترابطة وهي:

(1) تجنب أو تقليل الانتقالات من خلال تحقيق التكامل بين استخدام الأراضي والتخطيط للنقل والربط بين أماكن الإنتاج والاستهلاك المحلية، الأمر الذي لا يساهم في تقليل الآثار السلبية على البيئة وحسب بل يزيد أيضاً من المنافع الاجتماعية والاقتصادية للمجتمعات المحلية.

(2) التحول إلى استخدام وسائل نقل أكثر كفاءة وملاءمة للبيئة مثل النقل العام أو غير المعتمد على المحركات لأغراض نقل الركاب واستخدام القطارات والنقل البحري لأغراض الشحن ونقل البضائع.

(3) تحسين تقنيات الوقود والمركبات للحد من التأثيرات الاجتماعية والبيئة السلبية من كل كيلومتر مقطوع.

ومن ضمن السياسات المطلوبة تأتي تلك التي تشجع إقامة المدن المدمجة أو المدن المبنية على ممرات النقل الجماعي وتنظيم استخدام الوقود والمركبات وتوفير المعلومات اللازمة التي تدعم عمليات اتخاذ القرار من جانب المستهلكين والصناعة ككل.

من خلال توفير الخيارات التقنية والاستثمارات المناسبة المتعلقة بالبنية التحتية مع تبني السياسات والأطر التنظيمية اللازمة يمكننا إدراك جملة الفوائد العامة لقطاع النقل لرفاه الإنسان ولاسيما مع اعتماد نظام نقل عام أكثر كفاءة ونظافة يتميز بمعدلات منخفضة محددة لاستهلاك الطاقة وخروج الانبعاثات لكل راكب أو سلعة تنقل أو لكل كيلو متر يتم قطعه. ويمكن أيضاً تحقيق هذه الفوائد بالتحول إلى نظام نقل عام (حافلات وسكك حديدية خفيفة ومترو وقطارات) يستخدم حيزاً أقل لنقل السلع والخدمات بدلاً من المركبات الخاصة. والأهم من ذلك، استخدام وسائل نقل عام توفر خدمات نقل عادلة تشمل قطاعات كبيرة من السكان وخصوصاً الفئات المحرومة من تلك الخدمات.

علاوة على ما ذكر أعلاه، تدعم الحوافز الاقتصادية القوية مثل الضرائب والرسوم وإصلاح نظم الدعم زيادة المركبات الخاصة النظيفة والتحول إلى وسائل نقل عامة لا تعتمد على المحركات. أما التقنيات والممارسات الحديثة فمن شأنها أيضاً المساهمة في تحقيق تطور اقتصادي واجتماعي أفضل مع تعزيز ممارسات النقل المستدام، بحيث لا تلحق الضرائب مزيداً من الصعاب والمشقة على الفئات الاجتماعية المحرومة بل إدماجها مع استراتيجيات النقل المستدام والحد من الفقر مما يعزز من توافر خيارات استدامة شاملة مطردة ومنصفة للجميع.

تلعب الظروف التمكينية دوراً هاماً في البيئة الاستثمارية والسياسية التي تسمح مجتمعة بالتحول إلى الاقتصاد الأخضر، إذ تساعد تلك العوامل التمكينية على تنفيذ الاستثمارات الخضراء في قطاع النقل والتي من شأنها توفير أفضل السياسات والتقنيات المتاحة في جميع أنحاء العالم. وتشمل الظروف التمكينية الرئيسة للتحول للنقل الأخضر ما يلي:

- وضع لوائح ونظم معلومات وتخطيط مناسبة.
- تقرير الظروف المالية والحوافز الاقتصادية المناسبة.
- ضمان نقل التقنية والوصول إليها.
- تعزيز المؤسسات وتشجيع القدرات.

يُشكل قطاع النقل والمواصلات أحد أكبر عوامل جذب الاستثمارات العامة والخاصة على حد سواء ويتجلى ذلك من خلال توافر عمليات تمويل القطاع العام للبنية التحتية للنقل وانحياز جهات المنح الدولية والحكومات الوطنية لقطاع الطرق.

لإدراك التحول إلى النقل المستدام، يتضح ضرورة إصلاح أنماط التمويل بحيث يتوفر التمويل الكافي ليعطي جميع نواحي النقل المستدام بما في ذلك التقنيات الحديثة وبناء القدرات وتعزيزها والتشغيل والبنية التحتية وتحول الموارد من موارد داعمة للأشكال غير المستدامة إلى أخرى داعمة للنقل الأخضر.

هناك العديد من الفرص التي من شأنها إدرار الدخل للقطاع الخاص عند دعمه لنظم وعمليات النقل المستدام، حيث قد تتخذ هذه الفرص شكل شركات مشتركة بين القطاعين العام والخاص أو أعمال تجارية هادفة للربح تقدم خدمات أو منتجات للمستخدمين مباشرة مثل أنظمة حافلات النقل السريع (BRT).

يوظف برنامج الأمم المتحدة للبيئة بتنفيذ أربعة برامج رئيسية تعتمد على نهج «التجنب والتغيير والتحسين» وهم كالتالي:

(1) برنامج الشراكة من أجل نظافة الوقود والمركبات - والذي يقدم مجموعة من خدمات الدعم التقني والمالي والشبكي لحكومات الدول النامية والبلدان التي تمر بمراحل انتقالية وغيرها من أصحاب المصلحة للحد من انبعاثات المركبات وتعزيز استخدام وقود ومركبات أنظف وأكثر كفاءة.

(2) المبادرة العالمية للاقتصاد في استهلاك الوقود - والتي تشجع على الحوار والمناقشة حول مسألة الاقتصاد في استهلاك الوقود، إذ تعمل المبادرة على تشجيع تحليل بيانات احتمالات الاقتصاد في استهلاك الوقود ودعم وضع سياسات وطنية وإقليمية توعوية تهدف إلى رفع الوعي لدى أصحاب المصلحة.

(3) مبادرة تقاسم الطريق - وهي مبادرة يقودها برنامج الأمم المتحدة للبيئة يدعو إلى تحقيق إدراك منهجي للبنية التحتية للنقل غير المعتمد على المحركات في استثمارات الطرق الحضرية باعتباره مسألة سياسية.

وتشمل المبادرات الأخرى جواز السفر الأخضر الذي يهدف إلى تعريف المسافرين ببعض الممارسات التي تقلل من أثارهم الكربونية عن طريق اختيار أقل أشكال النقل تلويثاً للبيئة، وذلك من خلال مقياس برنامج الأمم المتحدة للبيئة لانبعاثات الكربون والذي يوضح للمسافرين أو الركاب مقدار الأثر الإيكولوجي الناجم عن اختيارهم لوسيلة مواصلات معينة.

- وتوظف البلديات في جميع أنحاء العالم مجموعة من الأدوات والسياسات لتعزيز كفاءة نظم النقل وتحسين نوعية حياتها.
- في وسط لندن، على سبيل المثال، انخفضت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 20% بعد فرض «رسوم الازدحام».
  - قلل نظام تسعيرة استخدام الطرق وتخصيص المركبات في سنغافورة من وتيرة زيادة استخدام السيارات والمحركات.
  - ساهم نظام حافلات النقل السريع في بوغوتا في انخفاض نسبة الانبعاثات بنسبة 14% لكل راكب ولاسيما مع تطبيق هذه التجربة في جميع أنحاء لاغوس وأحمد آباد وقوانغتشو وجوهانسبرغ.
  - في أوروبا، أفضى تطبيق معايير الانبعاثات ونظم مشاركة السيارات إلى تقليل مستويات الاعتماد على السيارات.
  - في الخليج، يُتوقع تشكيل «هيئة سكك حديدية خليجية» للإشراف على تنفيذ مشروع السكك الحديدية الخليجية.
  - مترو الأنفاق في القاهرة يمثل أحد أكبر مشاريع النقل في المنطقة، بشبكة تحت الأرض يبلغ طولها 63 كم تربط بين المحافظات الثلاثة التي تشكل منطقة القاهرة الكبرى.
  - القطارات السريعة في المملكة العربية السعودية تربط بين مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة.