

Distr.: General
2 December 2020
Arabic
Original: English

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل

واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة

الدورة الثامنة

جنيف، 27 و28 تشرين الأول/أكتوبر 2020

تقرير اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة عن دورته الثامنة

المعقودة في قصر الأمم، جنيف، في 27 و28 تشرين الأول/أكتوبر 2020



الرجاء إعادة الاستعمال

المحتويات

الصفحة

3	.....	مقدمة	
3	.....	موجز مقدم من الرئيس	أولاً-
3	.....	الجلسة العامة الافتتاحية	ألف -
4	.....	تكيف الموانئ البحرية مع تغير المناخ دعماً لخطة التنمية المستدامة لعام 2030	باء -
17	.....	المسائل التنظيمية	ثانياً-
17	.....	انتخاب أعضاء المكتب	ألف -
17	.....	إقرار جدول الأعمال وتنظيم الأعمال	باء -
18	.....	اعتماد تقرير الاجتماع	جيم -
19	.....	الحضور	المرفق

مقدمة

عُقدت الدورة الثامنة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة في 27 و 28 تشرين الأول/أكتوبر 2020 في شكل افتراضي. وركزت المناقشات على تكيف الموانئ البحرية مع تغير المناخ دعماً لخطة التنمية المستدامة لعام 2030.

أولاً - موجز مقدم من الرئيس

ألف - الجلسة العامة الافتتاحية

1- افتتح رئيس فرع لوجستيات التجارة في الأونكتاد الدورة الثامنة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة. وأشار في بيانه الافتتاحي إلى أن جائحة مرض فيروس كورونا (كوفيد-19) ذكرت الجميع بأوجه ضعف النظام التجاري العالمي وبضرورة أخذ العلم في الاعتبار تأهباً لمواجهة تحديات المستقبل. وذكر أن التحدي الرئيسي أمام تحقيق سلاسل الإمداد البحري المرنة في المستقبل هو تغير المناخ، بما في ذلك جانب التخفيف والتكيف. وثمة مسألتان شاملتان مهمتان تتعلقان بتكيف الموانئ البحرية مع تغير المناخ، وهما رقمنة القطاع البحري وخفض انبعاثاته من الكربون. ولمواكبة التطورات في هذين المجالين، تحتاج أكثر الاقتصادات ضعفاً، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، إلى الاستفادة من التمويل المحتمل وتلقي كل ما يلزم من الدعم التقني والمالي. وفي هذا السياق، ثمة طلب كبير على برامج الأونكتاد لدعم النقل وتيسير التجارة، مثل النظام الآلي للبيانات الجمركية، والبرامج المتصلة بإدارة الموانئ، وبوابات المعلومات التجارية، والنوافذ الوحيدة، وتقييمات التجارة الإلكترونية، وتتبع البضائع العابرة، والرقمنة عموماً. ولا تيسر الحلول الرقمية النقل البحري فحسب، بل تحد أيضاً من المخاطر التي تتعرض لها الموانئ البحرية وعمالها والمجتمع ككل. والرقمنة مهمة أيضاً في التكيف مع تغير المناخ، ولا سيما في مجال التقييم الفعال للمخاطر والتخطيط، وكذلك في إيجاد بيانات ومعلومات مصممة لهذا الغرض ونشرها. وفي الختام، أبرز الرئيس إصدار الأونكتاد، في 12 تشرين الثاني/نوفمبر 2020، العدد الثاني والخمسين من منشوره الرئيسي المعنون "استعراض النقل البحري"، ولفت الانتباه إلى مسألة مهمة تتعلق أيضاً بموضوع الدورة الحالية لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات، انصب عليها التركيز في هذا العدد وجعلتها الجائحة محور اهتمام قوي، ألا وهي الحاجة الماسة إلى وضع إجراءات سياساتية منهجية ومنسقة للتصدي للمخاطر على الصعيد العالمي.

2- وقدمت رئيسة قسم السياسات والتشريع في فرع لوجستيات التجارة في الأونكتاد بعض المعلومات الأساسية بشأن سياق الدورة وموضوعها. وأشارت إلى أن قطاعي النقل البحري والموانئ، إذ يساهمان بأكثر من 80 في المائة من حجم التجارة العالمية للبضائع المنقولة بحراً من ميناء إلى ميناء و70 في المائة من قيمتها، هما الحلقتان الرئيسيتان في شبكة سلاسل الإمداد الدولية المترابطة بشكل وثيق. وتكتسي قدرة هياكل النقل الأساسية، بما فيها الموانئ البحرية، على التكيف مع تغير المناخ أهمية شاملة لإحراز التقدم في تحقيق عدد من أهداف التنمية المستدامة وغاياتها، بما فيها الهدفان 9 و13 والغاية 1-5، وكذلك لاتخاذ تدابير لدعم الهدف 14. ومن المرجح أن تكون لتغير المناخ والظواهر المناخية القسوى آثاراً مباشرة وغير مباشرة على هياكل النقل البحري الأساسية وعملياته وخدماته قد تؤدي إلى تكاليف اقتصادية واسعة النطاق ومضاعفات متصلة بالتجارة، تشمل آفاق التنمية المستدامة لأكثر البلدان عرضة للتأثر، مثل الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً. ولذلك، يكتسي تعزيز قدرة الموانئ وغيرها من هياكل النقل الأساسية الرئيسية على تحمل تغير المناخ والتكيف معه أهمية

اقتصادية استراتيجية. وتشمل الأعمال المهمة ذات الصلة التي قام بها الأونكتاد منذ عام 2008 عدداً من اجتماعات الخبراء ومشاريع التعاون التقني والدراسات والتقارير، فضلاً عن الورقات التي استعرضها النظراء. وفي الختام، شددت الرئيسة على الحاجة الملحة للتعبيل باتخاذ إجراءات على مستوى السياسات لتعزيز قدرة الموانئ البحرية على تحمل تغير المناخ، وأشارت إلى أن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات يوفر منتدى مهماً للمناقشة من شأنه أن يساعد في إثراء الاجتماعات والعمليات الحكومية الدولية المهمة المقبلة.

باء- تكيّف الموانئ البحرية مع تغير المناخ دعماً لخطة التنمية المستدامة لعام 2030 (البند 3 من جدول الأعمال)

فهم التحدي

3- ركزت حلقة النقاش الأولى على فهم التحدي من أجل تمهيد السبيل لمواصلة النقاش. وضم المشاركون في حلقة النقاش رئيس قسم السياسات والتشريع في فرع الأونكتاد للوجستيات التجارة ومدير شعبة التكيف في أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

4- وأشار المشاركون الأول في حلقة النقاش بتفصيل إلى أن خطر آثار تقلب المناخ وتغيره على الموانئ البحرية يتمثل في تعيّر المخاطر المناخية وتعرّض الهياكل الأساسية للموانئ وعملياتها لهذه المخاطر، ومستوى تأثرها بها، الذي يتوقف على مدى القدرة على التصدي لها بفعالية. وبالتالي، يتعين تقييم كل هذه العوامل من أجل تقييم المخاطر وتكييف الموانئ البحرية بشكل فعال. وعرض المشاركون التوقعات الأخيرة بشأن الحرارة القصوى، ومستويات سطح البحر، وجريان المياه التي تؤثر على الموانئ البحرية، وهو ما يوضح المخاطر المتزايدة. وثمة حاجة ماسة إلى تكييف الموانئ البحرية مع آثار تغير المناخ، الذي يطرح تحديات كبيرة، منها التحديات التقنية وتلك المتصلة بالقدرة والتمويل والحوكمة والإدارة والسياسات والتشريعات. ولمواجهة هذه التحديات بفعالية، يلزم اتخاذ إجراءات تعاونية متضافرة، بمشاركة جميع الجهات المعنية، بما فيها الحكومات، وقطاع الصناعة، والمجتمع المدني، والأوساط العلمية، والأوساط الأكاديمية. وأشار المشاركون إلى أن نتائج دراسة استقصائية أجراها الأونكتاد بشأن قطاع الموانئ، بغرض المساعدة في تحسين فهم الآثار المتصلة بالطقس والمناخ على الموانئ، كشفت عن نواقص مهمة في المعلومات المتاحة للموانئ البحرية بجميع أحجامها وفي جميع المناطق، مع ما يترتب على ذلك من آثار على التقييم الفعال للمخاطر المناخية والتكيف معها. وتشير الدروس المستخلصة على مدى العقد الماضي إلى أن تكييف الموانئ البحرية بفعالية وإرساء قدرتها على الصمود يتطلبان تقييم المخاطر، استناداً إلى أفضل العلوم والبيانات المتاحة، وتدابير التكيف المبتكرة، بما فيها التدابير التنظيمية والإدارية والتقنية. ويكتسي التخطيط المبكر (عمر الموجودات)، الذي يعتمد نهجاً نظمياً ويدمج اعتبارات تغير المناخ في تخطيط هياكل النقل الأساسية وعملياته أهمية حاسمة، على غرار إدماج النهج القائمة على النظم الإيكولوجية في عملية التكيف في أي استراتيجيات مقبلة. وأخيراً، تُعد المسائل التالية مهمة أيضاً: ضمان التمويل لإجراء تقييمات تقنية للمخاطر وقابلية التأثر، للاسترشاد بها في وضع السياسات والخطط والإجراءات؛ وبناء قدرات الموارد البشرية على المستويات المحلية وضمان تحسين فرص الحصول على التمويل المتعلق بالمناخ؛ وإدماج الاعتبارات ذات الصلة في خطط التكيف الوطنية والمساهمات المحددة وطنياً؛ وتوفير أطر قانونية وتنظيمية وسياساتية قوية لدعم استراتيجيات التكيف الفعالة، فضلاً عن معايير وإرشادات وأدوات منهجية.

5- وأشاد المشاركون الثاني في حلقة النقاش بمذكرة المعلومات الأساسية التي أعدها الأونكتاد والتي تصف جيداً حالة المعارف المتعلقة بالآثار والقابلية للتأثر والتكيف في سياق الموانئ البحرية. ومن

منظور الهيكل المؤسسي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ ونُظِم دعمها، يُعتبر سياق الموانئ البحرية عموماً موضوعاً شاملاً لعدة قطاعات كثيراً ما تنصهر أهميته في مواضيع أخرى ذات أولوية، منها الأمن الغذائي، والسياحة، والظواهر المناخية القسوى، والهجرة. ويعني دور الموانئ البحرية الفريد، باعتبارها في كثير من الحالات شريان الحياة للدعم والبقاء في أعقاب الكوارث الجوية الهيدرولوجية، أنه ينبغي إعادة النظر في كيفية إدماج آثار تغير المناخ وقابلية التأثر بها والتكيف معها في آليات الاتفاقية ذات الصلة، ولا سيما خطط التكيف الوطنية المصممة لإتاحة سبل تحديد أولويات إجراءات التكيف على المدى المتوسط والطويل وتوفير الدعم الدولي اللازم لها. وتستفيد هذه الخطط من التمويل المقرر المقدم من الصندوق الأخضر للمناخ، الذي يتيح فرصاً جيدة للدعم الملموس على المدى المتوسط والطويل. وأشار المشاركون إلى أنه لا يوجد عموماً نقص في صناديق تمويل خطط التكيف وفي أدوات الدعم اللازمة للتكيف. وبالإضافة إلى ذلك، تعكف آلية وارسو الدولية المعنية بالخسائر والأضرار المرتبطة بتأثيرات تغير المناخ، في سياق الاتفاقية، على تطوير أساليب معالجة الآثار غير المتوقعة خلال مرحلة التخطيط. ومن الفرص المهمة المتاحة لتسريع العمل ما يلي: (أ) تحول في النموذج الفكري أحدثه العلم فيما يتعلق بتزايد الوعي بضرورة التحول السريع للنظم الاجتماعية - الاقتصادية، الذي قد يخلف عدم حدوثه عواقب سلبية كبيرة على مستويات الازدهار والنمو، كما يتجلى في التقرير الخاص الصادر عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ في عام 2018 بشأن الاحترار العالمي بمقدار 1,5 درجة مئوية فوق مستويات ما قبل الحقبة الصناعية، وفي التقرير المتعلق بالتوقعات العالمية للتنوع البيولوجي الصادر في إطار اتفاقية التنوع البيولوجي؛ و(ب) وضع نهج أكثر استشرافاً للمستقبل فيما يتعلق بالتكيف، وإدماج المرونة وتبني مفهوم "تحسين مراعاة مبدأ الاستباقية في مشاريع البناء"؛ و(ج) توافر تكنولوجيات حديثة، بما في ذلك الذكاء الاصطناعي، والبيانات الضخمة، والسواتل، والنظم المستقلة، والطائرات بدون طيار؛ و(د) الفرصة المتاحة لزيادة الاستثمار في إعادة بناء الهياكل الأساسية، بما فيها الموانئ البحرية، وتحسينها في العقد القادم، بطريقة تجعلها قادرة على التكيف. وشدد المشاركون في الأخير على أهمية إرساء التعاون فيما بين الوكالات وإنشاء مجتمع للممارسة والفكر، على نحو ما كان يفعله الأونكتاد في العقد الماضي، باعتبار ذلك أول خطوة مهمة في مسار المضي قدماً في وضع مجموعة بيانات وأدوات مشتركة جديدة تساعد في دعم البلدان في تقييم أوجه التأثر بتغير المناخ ووضع تصاميم وخطط للتكيف في المستقبل.

6- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أشار أحد الخبراء إلى ضرورة زيادة الوعي بأن تغير المناخ ليس خطراً بيئياً فحسب، بل أيضاً خطراً تجارياً يتعين على القطاع الخاص أن يأخذه في الاعتبار لدى وضع خطط التكيف؛ وإلى ضرورة بناء الهياكل الأساسية بطريقة مرنة، حتى يتسنى تعديل تصميمها تبعاً لتغير الظروف، لأن الاكتفاء بخيار واحد يطرح خطر سوء التكيف. ورداً على استفسار أحد المشاركين عن دراسات حالات الموانئ البحرية المحتمل إغلاقها بسبب الأعاصير وعن أي خطط للطوارئ متوقعة في حالات من هذا القبيل، أُشير إلى الأعمال ذات الصلة التي اضطلعت بها اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي في أعقاب موسم الأعاصير لعام 2017 في منطقة البحر الكاريبي؛ وإلى نشرة موجزة للسياسات صدرت مؤخراً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بعنوان "تكنولوجيات تجنب الخسائر والأضرار في المناطق الساحلية وتقليلها إلى أدنى حد ومعالجتها"؛ وإلى أهمية إقامة شراكات مع القطاع الخاص في هذه الحالات. ورداً على استفسار مشارك آخر عما إذا أُجريت أي تقييمات لقابلية تأثر موانئ البحر الأبيض المتوسط بتغير المناخ وُحددت أي إجراءات للتصدي لهذا الخطر، أشار أحد المشاركين في حلقة النقاش إلى أن بلدان المنطقة لم تقدم بعد خططاً وطنية للتكيف مع تغير المناخ. وفي السنوات الأخيرة، ازداد خطر التعرض للأعاصير وأجريت بعض التقييمات، ولكن يلزم القيام بمزيد من العمل لتصبح المسائل المتعلقة بآثار تغير المناخ وتكيف الموانئ

البحرية معه أولوية. وأشار مشارك آخر في حلقة النقاش أيضاً إلى أنه من المحتمل أن تتأثر منطقة البحر الأبيض المتوسط بارتفاع مستويات الحرارة القصوى، حيث يُتوقع حدوث ظواهر مناخية قصوى مرة كل خمس سنوات ابتداءً من عام 2050 تقريباً، عوض مرة كل 100 سنة.

آثار تغير المناخ والتكيف معه: القضايا والتجارب الرئيسية، والمبادرات والتطورات الأخيرة، الجزء 1

7- ركّز الجزء الأول من حلقة النقاش الثانية على القضايا والتجارب الرئيسية والمبادرات والتطورات الأخيرة. وكان من بين المشاركين في حلقة النقاش باحث من مركز المفوضية الأوروبية للبحوث المشتركة؛ ورئيس فريق العمل الدائم المعني بتغير المناخ التابع للرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي؛ وأستاذ مساعد في جامعة رود آيلاند، الولايات المتحدة الأمريكية؛ وأستاذ في جامعة مانيتوبا، كندا؛ وأحد كبار المتخصصين في قضايا المناخ في مؤسسة التمويل الدولية، مجموعة البنك الدولي.

8- وعرض المشارك الأول في حلقة النقاش عدداً من النتائج المفصلة المستمدة من أداة التقييم المتكامل والواسع النطاق لمستوى سطح البحر والسواحل التي وضعها مركز المفوضية الأوروبية للبحوث المشتركة، وهي إطار لتقييم الخسائر المحتملة أن تترتب في المستقبل على الفيضانات الساحلية وتحت السواحل وتدابير التكيف. وأوضحت الأخطار الساحلية من أكبر الكوارث الطبيعية التي تشكل خطراً على نسبة كبيرة من السكان والممتلكات المادية؛ فنسبة 44 في المائة من سكان العالم تعيش في مناطق تقع ضمن مسافة 100 كيلومتر عن السواحل. وتشير نتائج النمذجة الحديثة للفيضانات إلى ارتفاع متوسط مستوى سطح البحر كحد أقصى بما بين 20 و30 سنتيمتراً بحلول عام 2050 وما بين 51 و86 سنتيمتراً بحلول عام 2100، وتشير سيناريوهات تغير المناخ الأكثر تطرفاً إلى وقوع ارتفاع أكبر بكثير. وسيزيد في المستقبل تواتر ما يقل تكراره أو تتباعد فترات عودته حالياً من ظواهر ارتفاع المستوى الأقصى لسطح البحر التي يبلغ حجمها مستوى معيناً. وعلى وجه الخصوص، فإن ظواهر ارتفاع المستوى الأقصى لسطح البحر، التي تقع في الوقت الراهن مرة كل 100 سنة، من المتوقع أن تحدث كل عام بحلول عام 2050 على طول معظم السواحل المدارية وبحلول عام 2100 على طول معظم سواحل العالم. وأبرز المشارك ضخامة التكاليف ذات الصلة؛ وعلى سبيل المثال، فمن المتوقع أن يتضاعف حجم الأضرار السنوية الحالية التي تقدر قيمتها بمبلغ 1,25 بليون يورو، بمقدار 100-1000 مرة بحلول عام 2100. وشدد على طغيان العوامل المتصلة بتغير المناخ على غيرها في إحداث الخسائر، خلافاً للاتجاهات التقليدية التي كانت تهيمن عليها التطورات الاجتماعية-الاقتصادية. وقد أظهرت الدراسات أن خفض انبعاثات غازات الدفيئة قد يقلص هذه الخسائر بنسبة 40 في المائة، وأن التكيف مع تغير المناخ قد يمنعها بنسبة 95 في المائة وسيكون مفيداً على وجه الخصوص في المناطق الحضرية.

9- وقدم المشارك الثاني في حلقة النقاش لمحة عامة عن العديد من إجراءات التكيف مع تغير المناخ المتعلقة بالموانئ والمرات المائية الداخلية، بما في ذلك إعلان الرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي بشأن تغير المناخ، الذي يحدد الممارسات الجيدة لجعل الموانئ قادرة على التكيف؛ وإرشادات تقنية مفصلة بشأن وضع خطط تكيف الموانئ والمرات المائية الداخلية مع تغير المناخ، تشمل إطاراً منهجياً، ومجموعات تدابير ودراسات حالات فردية؛ ومبادرة شراكة مراكش للعمل المناخي العالمي بشأن الملاحية في مناخ متغير، التي تقودها الرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي؛ ومسارات العمل المناخي لشراكة مراكش من أجل العمل المناخي العالمي التي تشمل إجراءات ومؤشرات مكرسة لتكيف هياكل النقل الأساسية ونظمه وبناء قدرتها على الصمود. وأظهرت النتائج الأولية لدراسة استقصائية للموانئ بشأن الظواهر الجوية القصوى أجرتها الرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي وجود نواقص كبيرة على الصعيد العالمي في قدرة الموانئ على التكيف مع تغير المناخ. ويلزم اتخاذ إجراءات عاجلة

وإحداث تحول في النموذج الفكري لإعطاء الأولوية لخيارات التصميم المرنة. وأبرز المشاركون أنه يمكن جني فوائد كثيرة من التدابير غير الهيكلية المنخفضة التكلفة، مثل إجراء تقييمات المخاطر ووضع خطط الطوارئ.

10- وأبرز المشاركون الثالث في حلقة النقاش الرؤى المستمدة من عقد من البحوث التطبيقية بشأن موضوع تعزيز قدرة الموانئ البحرية عالمياً على التكيف مع تغير المناخ. فبالإضافة إلى الأضرار المباشرة واضطرابات العمليات، تشمل آثار تغير المناخ على الموانئ تكاليف غير مباشرة وعواقب غير ملموسة. وتُبرز نتائج البحوث ضرورة إجراء تقييم دقيق لمواد البناء الأساسية المستخدمة لحماية الموانئ البحرية والاحتياجات المالية الكبيرة؛ وعلى سبيل المثال، سيتطلب رفع مستوى 100 ميناء في الولايات المتحدة بمقدار مترين مبلغاً يتراوح بين 57 و78 بليون دولار. وتشير البحوث أيضاً إلى أن صانعي القرار بشأن الموانئ، وإن كانوا يدركون على نحو متزايد مخاطر تغير المناخ، لا يزالون يواجهون حواجز تعوق التكيف الفعال، بما في ذلك عدم فهم المخاطر ونقص الوعي بها، ونقص التمويل، والقيود المادية، والتحديات المتعلقة بالحكومة، ونقص الإرشادات المناسبة بشأن تصميم الهياكل الأساسية. وفي الوقت ذاته، جرى تحديد الإمكانيات المتاحة للتغلب على العقبات، بما في ذلك وضع استراتيجيات المرونة الفريدة، وتقييم المخاطر، وتعزيز التعاون، واعتماد تغييرات تنظيمية، واستحداث حوافز مالية. ويلزم إحداث تحول أساسي في التفكير بخصوص وضع خطط التكيف، بالنظر إلى طول عمر أصول الموانئ. ويجب على واضعي السياسات دعم وضع وثائق إرشادية تنظيمية مرنة بشأن ارتفاع مستوى سطح البحر لفائدة مهندسي الهياكل الأساسية. ويلزم توفير التمويل لدعم التعاون من أجل التخطيط للصمود الطويل الأجل، إلى جانب بناء قدرات العاملين في مجال إنشاء الهياكل الأساسية.

11- وعرض المشاركون الرابع في حلقة النقاش التحديات المرتبطة بالتكيف مع تغير المناخ في موانئ القطب الشمالي واقترح نهجاً ممكناً لمواجهةتها. وقد يُحدث تغير المناخ تغييرات إيجابية، مثل فتح طرق قطبية جديدة للملاحة. غير أن إمكانية استغلال هذه البدائل تعوقها جملة عوامل منها التحديات الرئيسية التي تواجهها موانئ القطب الشمالي، ومنها العزلة والظروف المادية المكلفة؛ ونقص القدرات من حيث المرافق الأساسية ومحدودية طرق الربط بالمناطق الداخلية؛ ووجود نواقص فيما يتعلق بوضوح الأهداف الاجتماعية - الاقتصادية وتحديد موقع الموانئ في سلاسل الإمداد العالمية. ويلزم وضع رؤية واضحة لمنطقة القطب الشمالي فيما يتعلق بالهياكل الأساسية للنقل البحري والموانئ، ينبغي أن تشمل نهجاً تصاعدياً وتدرجياً. وينبغي اعتبار الموانئ مكونات منظومة، وإعادة تقييم عملية تخطيط الموانئ والهياكل الأساسية ونظام إدارتها على أساس "نهج متوازن" للتنمية. وفي الختام، أشار المشاركون إلى أن ظروف القطب الشمالي الفريدة تتطلب بناء القدرات في إطار محدد الأهداف.

12- وقدم المشاركون الخامس في حلقة النقاش عرضاً مجملًا لخبرات مؤسسة التمويل الدولية وممارساتها في تحديد المخاطر المناخية، بما فيها المتعلقة بالموانئ، وتقييمها وإدارتها وتمويل إجراءات مواجهتها، ولحمة عامة عن التطورات الأخيرة ذات الصلة. وأكد أن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات منتهى قيم لتبادل الآراء بشأن هذا الموضوع. ويشمل نهج مؤسسة التمويل الدولية فيما يتعلق بالمناخ تحديد المخاطر المناخية وتقييمها من حيث الطابع الجوهري المحتمل للاستثمار الفعلي، ثم إدارة المخاطر (على سبيل المثال، التصميم). وتزايدت في الآونة الأخيرة الاستثمارات المرنة بالموازاة مع استثمار المخاطر المناخية على نحو متزايد باهتمام المستثمرين ووكالات التصنيف والمنظمين والمشرعين. وتشير كذلك المبادرات الأخيرة في هذا المجال، مثل فرقة العمل المعنية بالإفصاحات المالية المتصلة بالمناخ، إلى ضرورة إعطاء الأولوية لإدارة المخاطر المناخية والتكيف معها. وفي الختام، قد تساعد إدارة

المخاطر المناخية وعملية تخطيط الأعمال التجارية ذات الصلة في جذب التدفقات المالية اللازمة لإيجاد القدرة على التكيف مع تغير المناخ.

13- وخلال المناقشة التي أعقبت ذلك، عرض أحد الخبراء سياق السياسات العامة للتكيف مع تغير المناخ في أيرلندا وشدد على أهمية وضع إطار سياساتي وتنظيمي ملائم لدعم التكيف. ولفت خبير آخر الانتباه إلى قيمة المعايير التي وضعتها المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس بشأن الموانئ، ولا سيما المعيار 14090: التكيف مع تغير المناخ - المبادئ والمتطلبات والإرشادات. وفي الختام، وفيما يتعلق باستفسار عن تكييف الهياكل الأساسية القائمة، شدد أحد المشاركين في حلقة النقاش على ضرورة اشتراط الأطر السياسية والتنظيمية إجراء تقييمات للمخاطر المتعلقة بالموانئ كأساس لتخطيط الأعمال التجارية.

آثار تغير المناخ والتكيف معه: القضايا والتجارب الرئيسية، والمبادرات والتطورات الأخيرة، الجزء 2

14- ضم المشاركون في الجزء الثاني من حلقة النقاش الثانية أستاذاً في جامعة واسيدا، اليابان؛ ورئيس قسم السياسات البيئية، متحدثاً باسم رئيس شعبة الانتقال إلى التنمية المستدامة، التابعة لهيئة ميناء بالنسيا، إسبانيا؛ ورئيس قسم تنمية الموارد البشرية والتدريب في مجال التجارة التابع لفرع الأونكتاد لتنمية المعارف.

15- ووصف المشاركون الأول في حلقة النقاش التدابير القائمة لتكثيف الموانئ مع ارتفاع مستويات سطح البحر، مشيراً إلى وجود قلق واسع النطاق في الأوساط الأكاديمية ووسائل الإعلام إزاء احتمال أن يضطر كثير من مجتمعات المناطق الساحلية إلى الانتقال إلى أماكن أخرى بسبب ارتفاع مستويات سطح البحر. وحلل عدداً من حالات الانحياز الأرضي التي وقعت سابقاً، على سبيل المثال في المناطق الساحلية الخفيضة في طوكيو وفي موانئ في جاكرتا وعلى طول الجزر المرجانية على ضفة داناجون في الفلبين، حيث بقي سكان المناطق الساحلية المكتظة في أماكنهم، رغم التحدي المتمثل في مواجهة ارتفاع مستويات المياه. وشدد المشاركون على أنه يمكن، من خلال دراسات الحالات الفردية هذه، فهم المسارات الفعلية لتكثيف الموانئ فهماً أفضل. وبالتالي، ولئن كان من الواضح أن ارتفاع مستوى سطح البحر سيفرض عبئاً مالياً إضافياً على الموانئ، فإن مجموعة من خيارات التكيف المتاحة، ولا يوجد أي دليل في الوقت الراهن على أن أي مستوطنة من المستوطنات الساحلية الكبرى ستتخلى للبحر عن جزء كبير من مساحتها البرية. وعوض ذلك، يمكن تشييد حواجز وقائية جديدة لصد المياه. وفي الختام، أشار المشاركون إلى أن مقابلات أجريت مع مسؤولي الموانئ تبين وجود عقبات قليلة أمام التكيف، رغم أن التكاليف ذات الصلة قد تكون عبارة عن "ضريبة بيئية" كبيرة قد تثقل كاهل المجتمعات التي سيتعين عليها دفعها وقد تُخلف أثراً غير متناسب على البلدان النامية بصفة خاصة.

16- وعرض المشاركون الثاني في حلقة النقاش مبادرات بشأن تغير المناخ يجري وضعها في هيئة ميناء بالنسيا، بما في ذلك الأرقام المتعلقة بحركة الميناء وما يتصل بها من آثار على البيئة. وعرض مبادرات وسياسات ومشاريع مختلفة متعلقة بتغير المناخ، منها حساب ورصد آثار الكربون وعدة مشاريع للتكيف. وينبغي إجراء بحوث إضافية لتقييم الآثار المحتملة لتغير المناخ على الهياكل الأساسية للموانئ. ولأن تغير المناخ مشكلة عالمية تحتاج إلى معالجة عالمية، فعلى كل كيان أو فرد أن يستثمر الموارد المتاحة، في حدود إمكانياته واختصاصاته، للتقليل إلى أدنى حد من آثاره. وينبغي أن تكون أهداف خفض الانبعاثات طموحة، وواقعية أيضاً. ويجب بالتالي على الأوساط الصناعية والأكاديمية أن تضطلع بدور رئيسي في إسداء المشورة إلى الهيئات التنظيمية لتحديد هذه الأهداف.

17- وعرض المشاركون الثالث في حلقة النقاش برنامج إدارة الموانئ الذي يندرج في إطار برنامج التدريب من أجل التجارة الذي يهدف إلى كفاءة خدمات فعالة وتنافسية في مجال إدارة الموانئ لزيادة تدفقات التجارة وتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة. ويشمل برنامج إدارة الموانئ 60 بلداً و3700 مدير للموانئ في جميع أنحاء العالم. وتضم دورته التدريبية المتعلقة بتحديات الموانئ المستدامة وحدة تتناول مجموعة من المواضيع المتعلقة بتغير المناخ وبالبيئة تشمل التحديات المتصلة بتغير المناخ، والطقس الشديد، وارتفاع مستوى سطح البحر؛ وبتدابير تخفيف الآثار والتكيف والمرونة وبناء القدرات. وبالإضافة إلى ذلك، يتضمن سجل أداء الموانئ وسلسلة برنامج التدريب من أجل التجارة المتعلقة بإدارة الموانئ دراسات حالات إفرادية مفيدة بشأن التلوث والطاقة والأثر البيئي لأنشطة الموانئ. وقدم المشاركون أيضاً تفاصيل عن سبل المضي قدماً وحدد أولويات البرنامج، التي تشمل إدماج التوصيات المتعلقة بالسياسات العامة المنبثقة عن هذه الدورة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات في أنشطة بناء القدرات لشبكات برنامج إدارة الموانئ؛ وتشجيع إجراء بحوث بشأن تغير المناخ والمواضيع البيئية في شكل دراسات حالات إفرادية؛ وإبراز أفضل الممارسات ومشاريع الموانئ المجدية تجارياً؛ وإشراك مديري الموانئ في تحديد الأولويات الرئيسية للاستثمار في الموانئ والأنشطة المتصلة بتغير المناخ؛ ودعم التعاون بين هيئات الموانئ والمؤسسات الدولية للمساعدة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

18- وخلال المناقشة التي أعقبت ذلك، ورداً على استفسار من أحد المشاركين عن الاتفاقات الخضراء التي أبرمها ميناء بالنسيا مع شركات النقل البحري وغيرها من الجهات المعنية التي تستخدم الميناء، بشأن مسائل منها خفض انبعاثات الكربون، أشار المشاركون في حلقة المناقشة من هيئة ميناء بالنسيا إلى أن الأطراف في هذه الاتفاقات، بما فيها شركات النقل البحري، تستفيد من خصوم من الضرائب ذات الصلة، بشرط الامتثال لبعض المتطلبات المتعلقة بمسائل منها الانبعاثات وأنواع الوقود المستخدم والربط بالشبكة الكهربائية في الميناء، وإلى أن هذه الاتفاقات كثيراً ما تتضمن شرطاً بإعادة استثمار نسبة مئوية من هذه الخصوم في تحسين الطاقات الخضراء. ورداً على استفسار من أحد المندوبين عن التعاون القائم فيما بين الموانئ البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط وتبادل المعارف والخبرات بشأن كيفية معالجة آثار تغير المناخ، أشار إلى مبادرة أطلقها الاتحاد الأوروبي للتعاون فيما بين موانئ منطقتي شمال وجنوب البحر الأبيض المتوسط؛ وإلى العمل الجاري على مستوى رابطة موانئ البحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك صياغة ورقة تستند إلى الردود على استبيان أُرسِل إلى موانئ المنطقة. وقال مشارك آخر إن موضوع تكيف الموانئ البحرية مع تغير المناخ يستحق اهتماماً خاصاً في الدورة الخامسة عشرة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المقرر عقدها في بربادوس، التي يمكن أن تشكل محفلاً مهماً لمواصلة النقاش والتعاون بشأن هذه المسألة. وشدد المشاركون في حلقة النقاش من الرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي على الآثار المحتملة على عمليات الموانئ لبعض العوامل المتصلة بالمناخ التي نادراً ما يشار إليها، مثل ارتفاع درجات الحرارة والضباب، وعلى ضرورة معالجتها؛ وعلى سبيل المثال، قد تنشأ مشاكل تجارية فيما يتعلق بعمليات الموانئ والهياكل الأساسية في حالة حدوث زيادة في الكائنات غير المحلية التي تغزو الموانئ بسبب ارتفاع درجة حرارة المياه. وفي هذا السياق، شدد مشاركون في حلقة النقاش على أهمية النظر في هذه المسائل، غير المدروسة حتى الآن بما فيه الكفاية، وإدراجها في استراتيجيات الموانئ وخططها الرئيسية، بالتعاون مع الشركاء على الصعيد الإقليمي.

المسائل الشاملة لعدة قطاعات: الكفاءة في استخدام الطاقة، والتخفيف من آثار تغير المناخ، وخفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري

19- ركزت حلقة النقاش الثالثة على مسائل شاملة لعدة قطاعات، مثل الكفاءة في استخدام الطاقة، والتخفيف من آثار تغير المناخ، وخفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري، تكتسي أهمية بالغة

بالنظر إلى أن الاحتياجات والتكاليف في مجال الطاقة قد ترتفع بسبب آثار تغير المناخ. وضم المشاركون في حلقة النقاش المدير التقني للبرنامج العالمي لاستدامة الموانئ التابع للرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، ومديراً تقنياً من غرفة الشحن البحري الدولية، ورئيس قسم النقل في فرع الأونكتاد للوجستيات التجارة.

20- وناقش المشاركون الأول في حلقة النقاش البرنامج العالمي لاستدامة الموانئ الذي يستند إلى مبادرة موانئ العالم بشأن المناخ، ويسترشد بأهداف التنمية المستدامة، وينفذ في خمسة مجالات رئيسية ذات أولوية، منها مجال المناخ والطاقة، الذي يشكل محور تركيز ثلث مشاريع الموانئ المقدمة. وتعطي المشاريع الأولوية للهدف 13 والأهداف الأخرى المتصلة بالمناخ مثل الهدف 7. وإذا أبرز المشاركون أهمية خفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري، فقد دُكر بقرار لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (MEPC.323(74)، الذي يدعو الدول الأعضاء إلى تشجيع التعاون الطوعي بين قطاعي الموانئ والنقل البحري للمساهمة في خفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن. وأشار إلى أن المناخ والطاقة يشكّلان المسألتين الرئيسيتين اللتين تحظيان بالأولوية في الموانئ العالمية، وأن الجهات المعنية بحاجة إلى العمل سوياً. وتشمل الرسائل الرئيسية المتعلقة بالسبل التي يمكن للموانئ أن تساعد من خلالها بنشاط في خفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري تقديم حوافر للسفن ذات الأداء الأفضل، وتوفير نظم شاطئية للإمداد بالطاقة، وضمان توفير الوقود البحري النظيف بأمان وكفاءة، وتيسير سبل تحقيق المستوى الأمثل من ظروف الرسو في الموانئ.

21- وقدم المشاركون الثاني في حلقة النقاش لمحة عامة عن بعض ما يواجه مالكي السفن والموانئ على حد سواء من مشاكل شاملة لعدة قطاعات. وذكر أنه من المتوقع أن تُحوّل التغييرات التنظيمية هذا القطاع في ظل استمرار استجابته لمتطلبات تغير المناخ وانتقاله إلى مستقبل خالٍ من الكربون، وأشار إلى أن مالكي السفن يدعمون المبادرات الخالية من الكربون. وتدعم غرفة الشحن البحري الدولية المعايير العالية للسلامة وحماية البيئة، وتشارك بشكل استباقي مع المنظمة البحرية الدولية في دعم وضع أنظمة جديدة. غير أن هذه الأنظمة ينبغي أن تكون متناسبة وقائمة على الأدلة وقابلة للتنفيذ. وقد يقع، بفعل التحولات التكنولوجية، تعارض بين الأنظمة البيئية والسلامة. إن اعتماد تكنولوجيات جديدة يجعل الهياكل الأساسية والسفن أكثر تعقيداً، ويؤدي ذلك إلى مخاطر أكبر فيما يتعلق بالسلامة والتجارة على حد سواء. وأشار إلى أنه عوض الاكتفاء باستخدام أنواع الوقود البديلة، ينبغي استخدام أساليب أبسط، بما في ذلك ضمان القضاء على الانبعاثات من خلال التكنولوجيات المستخدمة في أرصفة الرسو، مثل النظم الشاطئية للإمداد بالطاقة، وزيادة الرقمنة وبلوغ المستوى الأمثل من الأداء في العمليات، فضلاً عن استخدام الطاقة الرجحية. وفي هذا السياق، اقترحت غرفة الشحن البحري الدولية ومنظمات دولية أخرى إنشاء مجلس دولي للبحوث البحرية، لتمويل البحث والتطوير في مجال التكنولوجيات الجديدة من خلال فرض ضريبة إلزامية قدرها دولاران لكل طن من الوقود. وسيساعد ذلك في تحديد مسارات تكنولوجية قابلة للاستمرار، وتسريع وتيرة تطوير وتسويق التكنولوجيات الجديدة، والتخفيف من المخاطر المرتبطة بالتحول التكنولوجي الجاري.

22- وشدد المشاركون الثالث في حلقة النقاش على أن استهلاك الطاقة يشكل أحد الأولويات القصوى للموانئ. وتأخذ الموانئ في الاعتبار استخدام الطاقة وإدارتها، لتحسين الأداء الاقتصادي والبيئي. وتساهم التدابير ذات الصلة بالكفاءة في استخدام الطاقة في الموانئ، بما في ذلك الاستراتيجيات التشغيلية والتكنولوجيات المبتكرة ونظم إدارة الطاقة، في بناء قدرة الموانئ على التكيف مع تغير المناخ، وتشكل أدوات رئيسية للتكيف مع تغير المناخ. ويتطلب تكيف الموانئ مع آثار تغير المناخ تحسين استهلاك الطاقة من خلال ممارسات وتكنولوجيات للإدارة تحقق المستوى الأمثل من الإنتاجية التشغيلية والفعالية من حيث التكلفة، فضلاً عن وضع خطط بشأن موارد الطاقة النظيفة وتعبئتها، لضمان توافر

الطاقة وإمكانية الحصول عليها، وكذلك استمرارية الخدمات والعمليات وتحسين الأداء البيئي للموانئ. وبالإضافة إلى ذلك، يشكل تعزيز التعاون وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات وبناء القدرات وزيادة الاستثمار الأخضر مسألة أساسية. وفي الختام، سلط المشاركون الضوء على عمل الأونكتاد المتعلق بالكفاءة في استخدام الطاقة في الموانئ، وباستخدام الطاقة النظيفة في عمليات الموانئ، وتعزيز النظم المستدامة لنقل البضائع، بوسائل منها مجموعة الأدوات المستدامة لنقل البضائع.

23- وخلال المناقشة التي أعقبت ذلك، عرض وكيل التخطيط والمعلومات في وزارة النقل السعودية تفاصيل الاستراتيجية الوطنية للنقل التي تندرج في إطار رؤية المملكة العربية السعودية 2030، وأشار إلى أن الأهداف الاستراتيجية تشمل التجارة البحرية وتغير المناخ. وسلط الضوء على برامج محددة تحقق هذه الأهداف وأوضح أن الاستراتيجية تتضمن خطة رئيسية لبلوغ المستوى الأمثل في مجال النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات، سيجري على أساسها تعزيز قدرات الموانئ، وتحسين قدرات المطارات، وتطوير خطوط السكك الحديدية، وإنشاء شبكة عالية الجودة من المناطق اللوجستية لتيسير عمل المنظومات المتعددة الوسائط والتجارة الإلكترونية وغيرها من أماط التجارة. وفي الختام، أكد الالتزام بالتركيز على التكيف مع تغير المناخ وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون واستهلاك الوقود، مع ما يترتب على ذلك من آثار مباشرة على تغير المناخ. وأطلع مندوب آخر الحضور على تجربة ميناء كربي بالكامبيون، مشيراً إلى أن تغير المناخ يشكل أحد الاعتبارات المهمة فيما يتعلق بمحاكته الأساسية. وقد وضعت إدارة الميناء خطة رئيسية مدتها عشر سنوات تتوخى إيجاد حلول مختلفة لإدارة الآثار المتصلة بالمناخ. وبالإضافة إلى ذلك، أبرمت إدارة الميناء اتفاقاً مع الجهات المعنية يهدف إلى إدارة آثار الأنشطة المختلفة والتخفيف منها قدر الإمكان، ودعم ذلك بالرصد اليومي ووضع أنظمة لتسوية أي مسائل قد تنشأ.

الحالة الخاصة للدول الجزرية الصغيرة النامية وغيرها من اقتصادات الجزر الصغيرة

24- ضم المشاركون في حلقة النقاش الرابعة منسق لجنة تغير المناخ ومخاطر الكوارث التابعة لمنظمة دول شرق البحر الكاريبي، ومدير قسم الجودة والابتكار في مؤسسة سميث وارنر الدولية بجامايكا، ومساعد المدير العام لهيئة موانئ ملديف، وموظف للشؤون الاقتصادية من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي.

25- وتناول المشاركون الأول في حلقة النقاش مسألة تغير المناخ والموانئ البحرية وأهداف التنمية المستدامة فيما يتعلق بالدول الأعضاء في منظمة دول شرق البحر الكاريبي. وتتسم الدول الجزرية الصغيرة النامية عموماً بجملة خصائص منها بعدها الجغرافي وارتفاع مستوى تعرضها للصدمات الخارجية وصغر حجم أسواقها المحلية. وهي أيضاً معرضة بشدة لآثار تغير المناخ بسبب موقعها ومحدودية قدرتها على مجابهة الكوارث الطبيعية. والموانئ البحرية التي تعتمد عليها هذه الدول في القطاعات الاقتصادية الرئيسية، مثل التجارة والنقل والسياحة، من الهياكل الأساسية الحيوية التي تتأثر بشدة بالعوامل الناجمة عن تغير المناخ، كما تبين خلال موسم الأعاصير لعام 2017 في منطقة البحر الكاريبي. ولآثار تغير المناخ التي تؤثر سلباً على هياكل النقل الأساسية الساحلية، بما فيها الموانئ البحرية والمطارات وطرق الربط بالمناطق الداخلية، مضاعفات خطيرة غير مباشرة على القطاعات الاقتصادية الاستراتيجية، وتفرض ضغوطاً مالية شديدة، وتعرض آفاق التنمية للخطر. وتختلف آثار تغير المناخ على الموانئ البحرية في منطقة منظمة دول شرق البحر الكاريبي، في ظل هذه الخلفية، عواقب كبيرة على تحقيق عدد من أهداف التنمية المستدامة. وثمة حاجة ماسة لمراعاة اعتبارات تغير المناخ في خطط تطوير الموانئ وعملياتها وإدارتها، من خلال نهج متعدد المستويات تدعمه إجراءات في مجال السياسة العامة، فيما يتعلق بخطط التكيف الوطنية،

على سبيل المثال. ويرسي تقييم الأونكتاد لآثار تغير المناخ على هياكل النقل الأساسية الساحلية في دول منتقاة في منطقة البحر الكاريبي، الذي يبين أن خطر حدوث فيضانات ساحلية واضطرابات تشغيلية سيرتفع مستواه وسيستأمر ابتداء من أوائل ثلاثينيات القرن الحالي، أساس بناء القدرة على الصمود في مجال هياكل النقل الأساسية الساحلية في منطقة البحر الكاريبي. وفي الختام، شدد المشاركون على الحاجة الملحة لأن يواصل الأونكتاد هذا العمل ويعمقه ويوسع نطاقه ليشمل كل منطقة منظمة دول شرق البحر الكاريبي، بالتعاون مع جهات أخرى، بغية تقييم المخاطر المتصلة بالمناخ ووضع حلول تقنية وسياساتية باستخدام نهج شبكي.

26- وأكد المشاركون الثاني في حلقة النقاش أهمية هياكل النقل الأساسية الساحلية في منطقة البحر الكاريبي، واقترح تعميم الرصد البيئي لعمليات الموانئ في المنطقة، من أجل تعزيز قدرتها على التكيف. وبالنظر إلى آثار تغير المناخ الحتمية المتوقعة على هياكل النقل الأساسية الساحلية الحيوية في منطقة البحر الكاريبي، فقد اقترح المشاركون نموذجاً جديداً يتيح لمشغلي الموانئ إمكانية فهم بيئتها الطبيعية على نحو أفضل، بما في ذلك الاتجاهات المناخية المتغيرة وتأثيرها على البر والبحر. ومن شأن تعزيز قدرة الموانئ على التكيف بهذه الطريقة أن يعود بالنفع المباشر على القدرة الوطنية على التكيف في الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي المعرضة للكوارث الطبيعية. ويشمل الرصد البيئي الموصى به على الأقل ثلاثة مؤثرات ومعايير ذات صلة يمكن رصدها، بما في ذلك المؤثرات التشغيلية (الأمواج والتيارات ومستويات المياه والرياح وغزارة الأمطار)، والمؤثرات الإيكولوجية (نوعية المياه، وتدمير استهلاك النفط، والتخلص من المواد الخطرة، والآثار البرية والمائية، والانبعاثات الجوية، والضوضاء والاهتزازات تحت المائية)، والآثار المجتمعية (الضوضاء والاهتزازات والتغيرات في الأشكال البرية المجاورة و/أو الآثار غير المقصودة على مؤسسات الأعمال المجاورة). وقد تختلف الجداول الزمنية باختلاف العناصر، ولكن يمكن جمع البيانات لرصد الآثار التشغيلية على منصة رصد آني لتسهيل عملية صنع القرار.

27- وأبرز المشاركون الثالث في حلقة النقاش الأخطار الملحة الناجمة عن تغير المناخ التي تهدد وجود ملديف وميناء مالي التجاري، وهو بوابة البلد البحرية الرئيسية. فقد يؤدي الارتفاع المتوقع لمستويات سطح البحر، بحلول عام 2085 تقريباً، إلى غمر كامل أراضي ملديف، وهي أكثر بلدان العالم انخفاضاً. وقد واجهت منظومات النقل بالفعل تحديات بسبب أنماط الطقس المتذبذبة والمتغيرة التي تتخذ شكل سيول وفيضانات ساحلية. ويقترن مدى تأثير الموانئ بتغير المناخ بطابعها الحيوي للاقتصاد وسبل العيش بسبب الاعتماد عليها في السياحة، وإلى حد كبير، في الواردات الغذائية. وبالإضافة إلى العوامل المناخية، تساهم القيود الطبيعية المتصلة بالهياكل الأساسية أيضاً في قابلية تأثر الموانئ، حيث تخلف آثاراً سلبية واسعة النطاق، مثل الآثار على صحة العمال، والأضرار التي تلحق بالبضائع، وضياع وقت التشغيل. ومن دون وجود ميناء يعمل جيداً ويتكيف مع تغير المناخ، فقد تنتهي الخدمات اللوجستية كلياً في ملديف. وفي ضوء الأمثلة المقدمة على الفيضانات الساحلية ودرجات الحرارة المرتفعة التي تضر بعمليات الموانئ وعلى أنشطة تطوير الموانئ التي تعرض الموانئ الطبيعية للخطر، أوصى المشاركون باعتماد مفهوم الميناء الأخضر، وبوضع خطط خاصة بقطاعات محددة للتكيف مع تغير المناخ، وخطة لتكيف ميناء مالي التجاري مع تغير المناخ. وينبغي أن يكون ميناء ملديف الجديد ميناءً متكيفاً مع تغير المناخ. وتدعو الحاجة إلى زيادة الوعي وبناء القدرات وفق أهداف محددة وتعزيز التعاون على الصعيد الوطني (فيما يتعلق بإدارة الكوارث)، وعلى الصعيد الإقليمي (فيما يتعلق بإدارة الأزمات ونقل المعارف)، وعلى الصعيد العالمي.

28- وقدّم المشارك الرابع في حلقة النقاش منظوراً إقليمياً بشأن الوضع الحرج لهياكل النقل الأساسية الساحلية في منطقة البحر الكاريبي وقابلية تأثرها بتغير المناخ، وأبرز آثار جائحة كوفيد-19 على تكييف الموانئ البحرية. وشدد على ما تكتسبه هياكل النقل الأساسية الساحلية من أهمية بالغة بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي، يدل عليها ارتفاع مستويات الانفتاح التجاري والاعتماد بشكل كبير على الخدمات السياحية، ولا سيما السياحة المتصلة بالرحلات البحرية (على سبيل المثال، يساهم قطاع السياحة في أنتيغوا وبربودا بأكثر من 70 في المائة في الناتج المحلي الإجمالي). ولا تتطلب قابلية تأثر الموانئ البحرية والمطارات بآثار ارتفاع مستويات سطح البحر وتزايد وتيرة الظواهر الطبيعية التكيف مع تغير المناخ فحسب، بل كذلك بناء فوائض معززة من هياكل النقل المحلية والإقليمية، بغية التقليل إلى أدنى حد من الاضطرابات الاقتصادية والاجتماعية في أسواق الشحن الصغيرة المنتشرة عبر مناطق جغرافية بحرية واسعة. وقد أبرزت الظواهر الجوية القسوى التي وقعت مؤخراً في منطقة البحر الكاريبي ضرورة معالجة هذه المسألة المعقدة بإيجاد فوائض من هياكل النقل في سياق بناء القدرة على التكيف مع تغير المناخ. وشدد المشارك على قيمة العمل الذي اضطلع به الأونكتاد مؤخراً في دول جزرية صغيرة نامية منتقاة في منطقة البحر الكاريبي بشأن آثار تغير المناخ وتكيف هياكل النقل الأساسية الساحلية معه (انظر sidsport-climateadapt.unctad.org)، وأكد من جديد فائدته في توجيه استراتيجيات وسياسات التكيف مع تغير المناخ في المستقبل فيما يتعلق بهياكل النقل الأساسية الحيوية في منطقة البحر الكاريبي. ويعني انخفاض مؤشرات الربط بخطوط النقل في العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي أن انخفاض القدرة على الاستيراد بسبب جائحة كوفيد-19 قد يحفز مواصلة تعزيز خدمات الشحن البحري التجاري القصير المدى. ولواقع الأزمة الصحية العالمية آثار مهمة على التكيف، حيث تزايدت أهمية اعتبارات الصحة العامة بالنسبة للمسافرين في الموانئ البحرية.

مناقشة تفاعلية بشأن الاستنتاجات والرسائل والتوصيات الرئيسية والمجالات التي تحتاج إلى مزيد من العمل

29- في بداية حلقة النقاش الخامسة، عرضت أمانة الأونكتاد الرسائل والتوصيات الرئيسية التي قدمها المشاركون لتيسير المناقشة التفاعلية بشأن سبل إحراز التقدم. ورغم الأولويات الإضافية الناشئة عن الأزمة الصحية العالمية المستمرة، فعلى واضعي السياسات النظر في مجموعة الرسائل والتعليقات والتوصيات المهمة المقدمة طوال المناقشات، من أجل إحراز التقدم فيما يتعلق بالقضية المهمة المتمثلة في تكييف الموانئ البحرية مع تغير المناخ. وقد تكون جائحة كوفيد-19 العالمية بمثابة تحذير، وتوفر دروساً قيمة فيما يتعلق بضرورة العمل والتأهب المبكرين، لضمان قدرة الموانئ البحرية على التكيف في الظروف المناخية المتغيرة.

30- وأشار الرئيس في ملاحظاته الختامية إلى أن المناقشات بشأن الموضوع المهم المتمثل في تكييف الموانئ البحرية مع تغير المناخ دعماً لخطة التنمية المستدامة لعام 2030 كانت ملهمة ومثمرة، وأعرب عن تقديره الصادق لجميع المشاركين على ما قدموه من رؤى ومساهمات لا تُقدَّر بثمن. ولاحظ الخبراء أن الموانئ البحرية وسائل حيوية تيسر التجارة العالمية والتنمية وتعرض في الوقت ذاته إلى حد كبير وبشكل متزايد لخطر آثار تغير المناخ. وأبرز العديد من المشاركين في حلقات النقاش شدة الآثار المحتملة على الموانئ البحرية وغيرها من هياكل النقل الأساسية الساحلية، إلى جانب التكاليف الاقتصادية الكبيرة المترتبة على عدم اتخاذ أي إجراءات بشأنها والمخاطر التي تهدد التنمية المستدامة، ولا سيما بالنسبة لأشد المناطق تأثراً، بما فيها الدول الجزرية الصغيرة النامية. وتمثل إحدى الرسائل المهمة في أنه يلزم فهم ومعالجة المخاطر المتصلة بتغير المناخ التي تهدد الموانئ البحرية باعتبارها مخاطر تجارية، وليس مجرد مخاطر بيئية.

ولا ينبغي أن تُحول التحديات المباشرة التي تطرحها جائحة كوفيد-19 الانتباه عن التهديدات التي يشكّلها تغير المناخ. ومن الواضح أن ثمة كثيراً من المخاطر وأن ضرورة تكيف الموانئ البحرية مع تغير المناخ وتعزيز قدرتها على الصمود مهمة وعاجلة في آن واحد. وليس عدم التكيف خياراً، ولكن التكيف الفعال يتطلب فهماً للمخاطر القائمة على الصعيد المحلي وعلى مستوى المرفق، وإيجاد حلول تقنية مناسبة، وكذلك التمويل وبناء القدرات، وتنسيق إجراءات التصدي والنهج القانونية والتنظيمية الداعمة في مجال السياسات. وتوفر عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ مداخل جيدة لمعالجة آثار تغير المناخ على الموانئ، بما في ذلك في إطار عملية صياغة وتنفيذ خطط التكيف الوطنية، وثمة مجال لتحقيق قدر أكبر من التكامل الشامل لعدة قطاعات فيما يتعلق بهذه القضايا. وقد كانت المداولات التي جرت في هذه الدورة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات محفزة للفكر، وأبرزت ضرورة اتخاذ إجراءات عاجلة. فالرسالة واضحة، ولكل الجهات المعنية أن تنظر الآن فيما يمكن أن تساهم به في هذا الجهد الذي ينبغي أن يكون جماعياً. وفي الختام، أعرب الرئيس عن تقديره للأونكتاد على عمله الواسع النطاق بشأن هذا الموضوع، الذي أبرزه العديد من الخبراء مع التقدير، وشجع الأونكتاد على مواصلة المساعدة في التصدي للتحديات الكبيرة ذات الصلة التي ينبغي التغلب عليها، بغية ضمان قدرة الموانئ البحرية على التكيف جيداً مع تغير المناخ في مستقبل مستدام للجميع.

31- وشملت الرسائل والتوصيات الرئيسية التي قدمها المشاركون في حلقات النقاش والخبراء في الاجتماع ما يلي:

- يعتبر تكيف الموانئ البحرية مع تغير المناخ مسألة مُلِحَّة وينطوي على تحديات كبيرة، منها التحديات التقنية والمتصلة بالقدرات والتمويل والحوكمة والإدارة والسياسات العامة والتشريعات، ويتطلب التصدي لهذه التحديات بفعالية عملاً تعاونياً متضافراً تشارك فيه جميع الجهات المعنية، بما فيها الحكومات والقطاع الصناعي والمجتمع المدني والأوساط العلمية والأكاديمية.
- ثمة حاجة ملحة إلى وجود أطر قانونية وتنظيمية وسياساتية متينة لدعم التكيف الفعال، فضلاً عن التمويل الكافي لجملة مسائل منها إجراء تقييمات فعالة للمخاطر وبناء القدرات.
- من شأن الإرشادات المتعلقة بالقطاع التي وضعتها الرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي، وكذلك الإرشادات التي وضعها الأونكتاد، ومعايير مثل معيار المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس 14090: التكيف مع تغير المناخ - المبادئ والمتطلبات والمبادئ التوجيهية، أن تساعد هيئات الموانئ أيضاً في بناء القدرة على التكيف.
- توفر عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ مداخل مهمة لمعالجة آثار تغير المناخ على الموانئ، بما في ذلك في إطار عملية صياغة وتنفيذ خطط التكيف الوطنية، التي تستفيد من التمويل المقرر المقدم من الصندوق الأخضر للمناخ وتتيح فرصاً جيدة للدعم الملموس على المدى المتوسط والطويل.
- ثمة حاجة إلى إدكاء الوعي وبناء القدرات لتقييم الآثار المتصلة بتغير المناخ على الموانئ وقابلية تأثرها بها وتكيفها معها، باعتبارها مجالاً واحداً موحداً ولكن شاملاً لعدة قطاعات، في إطار عمليات تقييم اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، لأن هذه التقييمات تتوزع في الوقت الراهن على قطاعات ومجالات مختلفة تعتمد على الموانئ وقد لا تشمل المشهد بكامله.

- يتمثل خطر آثار تقلب المناخ وتغيره على الموانئ البحرية في تغيير المخاطر المناخية، وتعرض الهياكل الأساسية للموانئ وعملياتها لهذه المخاطر، ومستوى تأثرها بها، الذي يتوقف على مدى القدرة على التصدي لها بفعالية. وبالتالي، يتعين تقييم كل هذه العوامل من أجل تقييم المخاطر وتكييف الموانئ البحرية بشكل فعال.
- سيؤدي ارتفاع مستويات سطح البحر إلى تزايد وتيرة وقوع الكوارث؛ وعلى سبيل المثال، قد تحدث سنوياً، في نهاية القرن الحالي، ظواهر ارتفاع المستوى الأقصى لسطح البحر التي تقع مرة كل 100 سنة في الوقت الراهن، ويمكن، بدون اتخاذ تدابير وقائية إضافية، أن تزيد قيمة الخسائر السنوية الناجمة عن الفيضانات الساحلية بمقدار 100 إلى 1 000 مرة عن قيمتها الحالية.
- يمكن أن يمنع التكيف 95 في المائة من الخسائر الناجمة عن المخاطر الساحلية (ويمكن أن يجد التخفيف من انبعاثات غازات الدفيئة من هذه الخسائر بنسبة 40 في المائة)، وهو مفيد للغاية في المناطق الحضرية؛ وقد يلزم تنفيذ إجراءات على طول 19-23 في المائة من الساحل الأوروبي (تبعاً لسيناريو انبعاثات غازات الدفيئة).
- توجد الموانئ في خط المواجهة الأمامي لتغير المناخ، وبخاصة فيما يتعلق بالظواهر الجوية القصوى، ولكن مستويات التأهب متدنية في كثير من الأحيان، ويلزم بالتالي اتخاذ إجراءات عاجلة، أساسها إدراك عواقب عدم فعل أي شيء، لتعزيز القدرة على الصمود والتكيف، مع مراعاة أن خطر آثار تغير المناخ على الموانئ ليس في المقام الأول خطراً بيئياً بل خطراً تجارية.
- ثمة حاجة إلى إعادة النظر في النهج المتبعة في تصميم الموانئ وغيرها من الهياكل الأساسية، وتجعل المسائل المجهولة الكثيرة التي ينطوي عليها تغير المناخ التصميم لكل الاحتمالات مسألة غير عملية؛ ويطرح الاكتفاء بخيار واحد خطر سوء التكيف، والخيار الأفضل هو وضع تصاميم مرنة يمكن تعديلها تبعاً لتغير الظروف و/أو إدماج خيارات إضافية حسب الاقتضاء.
- يجب على واضعي السياسات دعم وضع وثائق إرشادية تنظيمية مرنة بشأن ارتفاع مستوى سطح البحر لفائدة مهندسي الهياكل الأساسية.
- ينبغي لواضعي السياسات توجيه التمويل لدعم التعاون من أجل التخطيط للتكيف الطويل الأجل ووضع برامج تدريبية معتمدة بشأن تقييمات تغير المناخ لفائدة المهنيين المعنيين بالهياكل الأساسية، مثل موظفي الموانئ.
- ثمة حاجة إلى وضع رؤية واضحة لمنطقة القطب الشمالي فيما يتعلق بالهياكل الأساسية للنقل البحري والموانئ، ينبغي أن تشمل نهجاً تصاعدياً وتدرجياً، حيث تعامل موانئ القطب الشمالي باعتبارها مكونات منظومة؛ ومن الضروري إعادة تقييم عملية التخطيط للموانئ ونظام إدارتها من خلال "نهج متوازن" للتنمية، إلى جانب بناء القدرات.
- لا توجد أي حواجز تكنولوجية كبيرة تحول دون التكيف مع ارتفاع مستوى سطح البحر؛ وسيكون التكيف تسلسلياً وممكناً حتى مع ارتفاع يزيد عن خمسة أمتار، ولكن تكلفة التكيف قد تكون عبارة عن "ضريبة بيئية" كبيرة ستثقل كاهل المجتمعات التي يتعين عليها دفعها.

- ليس تعزيز القدرة على الصمود والتكيف مع تغير المناخ بالضرورة مكلفاً للغاية، إذ يمكن، مع احتمال ارتفاع تكلفة التدابير المادية، جني فوائد كثيرة من استخدام تدابير غير هيكلية، مثل إعداد تقييمات المخاطر ووضع خطط الطوارئ؛ وتنفيذ نظم الرصد والإنذار المبكر؛ وتحديد أولويات عمليات المراقبة والصيانة؛ واستحداث طرق مرنة للعمل من أجل زيادة القدرة على التكيف إلى أقصى حد ممكن.
- تستأثر المخاطر المالية والبيئية والاجتماعية المتصلة بآثار تغير المناخ على نحو متزايد باهتمام المستثمرين ووكالات التصنيف والمنظمين والمشرعين، الذين يشددون كذلك على ضرورة إعطاء الأولوية لإدارة المخاطر المناخية والتكيف معها؛ وبالإضافة إلى الحد من المخاطر المادية والتصدي لها، فقد تساعد إدارة المخاطر المناخية وما يتصل بها من تخطيط النشاط التجاري في جذب التدفقات المالية اللازمة لبناء القدرة على التكيف.
- ليس تغير المناخ مشكلة البلدان الغنية أو الفقيرة، بل مشكلة عالمية تحتاج إلى معالجة عالمية، ويجب بالتالي على كل كيان أو فرد ألا يتردد في أن يستثمر، في حدود إمكانياته واختصاصاته، الموارد اللازمة للمساعدة في التقليل إلى أدنى حد من آثار تغير المناخ.
- ينبغي أن تكون أهداف خفض الانبعاثات طموحة، وفي الوقت ذاته، واقعية وممكنة، ويجب بالتالي على الأوساط الصناعية والأكاديمية أن تضطلع بدور رئيسي في إسداء المشورة إلى الهيئات التنظيمية لتحديد هذه الأهداف.
- يمكن للموانئ أن تساعد بنشاط في خفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري بتقديم حوافز للسفن ذات الأداء الأفضل، وتوفير نظم شاطئية للإمداد بالطاقة، وضمان توفير الوقود البحري النظيف بأمان وكفاءة، وتيسير سبل تحقيق المستوى الأمثل من ظروف الرسو في الموانئ.
- سيغير خفض انبعاثات الكربون قطاع الموانئ، وسيطلب أنواعاً جديدة من الوقود وناقلات الطاقة، وتكنولوجيات جديدة، سواء على متن السفن أو في الموانئ، وممارسات تشغيلية جديدة؛ وسيقتضي بالتالي جهداً مشتركاً من جميع الأطراف، بمن فيها صانعو السفن، ومالكو السفن، والموانئ، والشاحنون.
- لا تقتصر الحلول الفعالة لتكيف الموانئ مع تغير المناخ على البنية التحتية المادية والمشاريع الهندسية والتصاميم المادية، بل تشمل كذلك تحويل ممارسات الموانئ الحالية في مجالات الطاقة والعمليات والإدارة والتخطيط نحو أنماط أكثر استدامة.
- لآثار تغير المناخ على الموانئ البحرية في منطقة البحر الكاريبي مضاعفات كبيرة فيما يتعلق بتحقيق عدد من أهداف التنمية المستدامة، وثمة حاجة ماسة لمراعاة اعتبارات تغير المناخ في خطط تطوير الموانئ وعملياتها وإدارتها في منطقة منظمة دول شرق البحر الكاريبي، من خلال نهج متعدد المستويات تدعمه إجراءات في مجال السياسة العامة، فيما يتعلق بخطط التكيف الوطنية، على سبيل المثال.
- أظهر تقييم أجراه الأونكتاد لآثار تغير المناخ على هياكل النقل الأساسية الساحلية في دول جزرية صغيرة نامية منتقاة في منطقة البحر الكاريبي أن خطر حدوث فيضانات ساحلية واضطرابات تشغيلية سيرتفع مستواه وسيتمامي ابتداءً من أوائل ثلاثينيات القرن الحالي؛ وقد أرسى هذا العمل أساس بناء القدرة على الصمود في مجال هياكل النقل الأساسية الساحلية وكان مفيداً في إرشاد السياسات والاستراتيجيات المقبلة لتكيف هياكل النقل

الأساسية الحيوية في منطقة البحر الكاريبي؛ وثمة بالتالي حاجة ملحة لأن يواصل الأونكتاد هذا العمل ويعمقه ويوسع نطاقه ليشمل كل منطقة منظمة دول شرق البحر الكاريبي، بالتعاون مع الجهات الأخرى المعنية والشركاء، بغية تقييم المخاطر المتصلة بالمناخ ووضع حلول تقنية وسياساتية باستخدام نهج شبكي.

- ينبغي إدماج الرصد البيئي للموانئ الكاريبية في تخطيط عمليات الموانئ، بما في ذلك على الأقل ثلاثة مؤثرات، وهي المؤثرات التشغيلية والإيكولوجية والاجتماعية؛ ويمكن جمع البيانات على منصة رصد آني وتحليلها على أساس سنوي.
- يهدد تغير المناخ وجود الدول الجزرية الصغيرة النامية ويقلل قدراتها البشرية القائمة؛ وعلى وجه الخصوص، تفقد الجزر المواتل، إلى جانب الحماية الطبيعية، وهو ما يقلص النشاط الاقتصادي؛ ويؤثر ارتفاع درجات الحرارة على صحة الموظفين وإنتاجيتهم، وقد تضطر المجتمعات والموانئ بالتالي إلى الانتقال، وبخاصة في حالة عدم بناء القدرة على التكيف؛ وقد تستلزم أيضاً جملة عوامل منها ارتفاع درجات الحرارة تعديل ساعات العمل.
- من شأن وضع خطة للتكيف مع تغير المناخ خاصة بقطاعات محددة وتحقيق التكامل الإقليمي تخفيف العبء على الدول الجزرية الصغيرة النامية، وينبغي تصميم موانئ جديدة قادرة على التكيف مع تغير المناخ لضمان مستقبل مستدام.
- تُدير الموانئ البحرية في الدول الجزرية الصغيرة النامية نقل أعداد كبيرة من المسافرين بالمقارنة مع البضائع التجارية، ولجائحة كوفيد-19 آثار كبيرة على التكيف، حيث تزايدت أهمية اعتبارات الصحة العامة بالنسبة للموظفين والمسافرين في الموانئ البحرية.
- بالنظر إلى احتمالات التأثير بالكوارث الطبيعية، تحتاج الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى بناء فائض محلي وإقليمي من هياكل النقل الأساسية، وهو ما يشكل تحدياً بالنسبة لأسواق النقل البحري الصغيرة المنتشرة في مناطق جغرافية بحرية واسعة.

ثانياً- المسائل التنظيمية

ألف- انتخاب أعضاء المكتب

(البند 1 من جدول الأعمال)

32- قرر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة أن ينتخب أعضاء مكتبه باتباع إجراء صامت وفقاً لأحكام مقرر الجمعية العامة 544/74 المؤرخ 27 آذار/مارس 2020. ونظراً لعدم ورود أي اعتراض بحلول يوم 23 تشرين الأول/أكتوبر 2020، فقد انتخب اجتماع الخبراء المتعدد السنوات السيد تشاد بلاكمان (بربادوس) رئيساً له، والسيد مايكل غافيه (أيرلندا) نائباً للرئيس - مقررًا.

باء- إقرار جدول الأعمال وتنظيم الأعمال

(البند 2 من جدول الأعمال)

33- قرر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة إقرار جدول الأعمال المؤقت للدورة (TD/B/C.I/MEM.7/22)، باتباع إجراء صامت وفقاً لأحكام مقرر

الجمعية العامة 544/74 المؤرخ 27 آذار/مارس 2020. ونظراً لعدم ورود أي اعتراض بحلول يوم 23 تشرين الأول/أكتوبر 2020، فقد كان جدول الأعمال كالتالي:

- 1- انتخاب أعضاء المكتب.
- 2- إقرار جدول الأعمال وتنظيم الأعمال.
- 3- تكييف الموانئ البحرية مع تغير المناخ دعماً لخطة التنمية المستدامة لعام 2030.
- 4- اعتماد تقرير الاجتماع.

جيم - اعتماد تقرير الاجتماع

(البند 4 من جدول الأعمال)

34- أذن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية، المعقودة في 28 تشرين الأول/أكتوبر 2020، للمقرر بأن يعدّ، تحت إشراف الرئيس، الصيغة النهائية للتقرير بعد اختتام الدورة.

الحضور*

1-	حضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:
	الاتحاد الروسي
	الأردن
	إسبانيا
	إسواتيني
	إكوادور
	إيران (جمهورية - الإسلامية)
	أيرلندا
	آيسلندا
	باكستان
	البرازيل
	بربادوس
	البرتغال
	بنن
	بوروندي
	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
	بيرو
	تايلند
	تركيا
	توغو
	تونس
	الجبل الأسود
	الجزائر
	جزر القمر
	الجمهورية الدومينيكية
	الجمهورية العربية السورية
	جنوب أفريقيا
	جنوب السودان
	جورجيا
	رومانيا
	زامبيا
	زمبابوي
	السودان
	عمان
	غامبيا
	غواتيمالا
	فانواتو
	الفلبين
	فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)
	فيجي
	فييت نام
	الكامبيون
	كندا
	كوبا
	كوت ديفوار
	الكويت
	كينيا
	لبنان
	مالي
	مدغشقر
	مصر
	المغرب
	المكسيك
	ملاوي
	المملكة العربية السعودية
	منغوليا
	موزامبيق
	ميانمار
	ناورو
	نيجيريا

* تتضمن قائمة الحضور هذه المشاركين المسجلين. وللاطلاع على قائمة المشاركين، انظر الوثيقة

- 2 وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية مُمثَّلة في الدورة:
الجماعة الكاريبية
الاتحاد الأوروبي
المؤسسة المالية الدولية
منظمة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ
منظمة دول شرق البحر الكاريبي
منظمة التعاون الإسلامي
الأمانة الدائمة للمعاهدة العامة للتكامل الاقتصادي لأمريكا الوسطى
- 3 وشاركت في الدورة الهيئات والمنظمات والبرامج التالية التابعة للأمم المتحدة:
اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي
اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ
- 4 وكانت الوكالات المتخصصة والمنظمات المعنية التالية مُمثَّلة في الدورة:
منظمة التجارة العالمية
- 5 وكانت المنظمات غير الحكومية الدولية التالية مُمثَّلة في الدورة:

الفئة العامة

الشبكة الدولية لتوحيد شهادات التعليم العالي
المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس
مرصد أقل البلدان نمواً
المنظمة الكاميرونية لتعزيز التعاون الاقتصادي الدولي

الفئة الخاصة

الرابطة الدولية للموانئ والمرافق
غرفة الشحن البحري الدولية