

Distr.: General  
15 September 2014  
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 الثالثة

جنيف، ٢٤-٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤

البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

### الدول الجزرية الصغيرة النامية: تحديات النقل واللوجستيات التجارية

#### مذكرة من إعداد أمانة الأونكتاد

موجز

تضم فئة الدول الجزرية الصغيرة النامية مجموعة متنوعة من البلدان الجزرية التي تجمعها سمات وأوجه ضعف مشتركة مثل تكوينها الجزري وبعدها الجغرافي وصغر حجم اقتصاداتها وسكانها ومساحتها. وتسلب هذه العوامل مجتمعة الضوء على مدى أهمية إقامة نُظم نقل جيدة وموثوقة ومستدامة ومرنة لتنمية هذه البلدان وبقائها، لا سيما في مجال النقل البحري والجوي. وفي هذا السياق، يركز الأونكتاد اهتمامه بشكل متزايد على سبل التصدي لتحديات النقل واللوجستيات التجارية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية، متكللاً على الالتزام الدولي المتجدد بدعم خطة التنمية المستدامة لهذه الدول. وتشمل الأنشطة ذات الصلة تخصيص فصل للتطورات التي شهدتها قطاع النقل البحري لهذه الدول في الاستعراض السنوي للنقل البحري لعام ٢٠١٤ (سيصدر قريباً)، وعقد اجتماع خبراء مخصص في ١١ تموز/يوليه ٢٠١٤ للنظر في موضوع التصدي لتحديات النقل واللوجستيات التجارية في الدول الجزرية الصغيرة النامية: مؤتمر ساموا وما بعده"،



الرجاء إعادة الاستعمال

(A) GE.14-16179 131014 141014



\* 1 4 1 6 1 7 9 \*

والمساهمة في المؤتمر الدولي الثالث بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية (مؤتمر ساموا) عن طريق تقرير مواضيعي بعنوان "رأب الصدع: تعزيز الشراكات لإقامة نُظُم نقل مستدامة ومرنة في الدول الجزرية الصغيرة النامية" (سيصدر قريباً).

وتسلط هذه الورقة الضوء على بعض التحديات الرئيسية التي تواجهها هذه الدول في مجالي النقل واللوجستيات التجارية، وتحدد مجالات العمل الممكنة للتصدي لهذه التحديات، وتستكشف الفرص الممكنة في هذا الصدد. والهدف من إثارة هذه الاعتبارات هو إفادة المداولات في اجتماع الخبراء وإثارة النقاشات لرسم المسار المنشود في المستقبل، وبخاصة في ضوء نتائج مؤتمر ساموا وخطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥.

## مقدمة

١- تشكل الدول الجزرية الصغيرة النامية<sup>(١)</sup> مجموعة متنوعة من البلدان الجزرية من حيث الموقع الجغرافي والمساحة وعدد السكان وحجم الأسواق والنتائج المحلي الإجمالي ومستوى التنمية. غير أنها، رغم هذه الفوارق، تتقاسم سمات مشتركة تميزها عن غيرها من البلدان كحالة خاصة في سياق التنمية المستدامة<sup>(٢)</sup>. وتشمل هذه السمات تكوينها الجزري، وبعدها الجغرافي، والحجم الصغير لاقتصاداتها وسكانها ومساحتها، وهو ما يعني أن هذه الدول تخطى بمياه إقليمية واسعة ومناطق اقتصادية خالصة، وتركز شديد في الصادرات، وانفتاح عميق على التجارة الدولية، وارتفاع على الواردات، وتعرض شديد للصدمات الخارجية، وضعف إزاء التدهور البيئي والتحديات البيئية، خصوصاً الكوارث الطبيعية أو الأحداث المناخية المتطرفة. وتقع هذه الدول تحت تهديد العوامل المؤثرة على تغير المناخ، لا سيما ارتفاع مستوى سطح البحر والأحداث المناخية المتطرفة.

٢- وما دام البحر يحيط بهذه الدول من جميع الجهات، فلا غنى لها عن نظم نقل جيدة ومستدامة، خصوصاً نظم النقل البحري والجوي. فالموانئ والمطارات هي حبل النجاة الذي يبقى هذه الدول على قيد الحياة، خصوصاً بسبب اتكائها الشديد على الواردات المنقولة لتغطية معظم احتياجاتها الاستهلاكية، كالغذاء والطاقة. وفيما يشكل النقل البحري نحو ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية بالبضائع، فإن النسبة أعلى من ذلك في الدول الجزرية الصغيرة النامية. وفي حين يعدّ النقل البحري الوسيلة الأولى لنقل البضائع والشحن، يُعتمد على النقل الجوي بشكل أساسي لنقل المسافرين والسياح ولأغراض الشحن والتنقل الداخلي بين الجزر.

٣- وتسليماً بالحالة الخاصة لهذه الدول وما ينجم عنها من تحديات على صعيد التنمية المستدامة، فقد دأبت منظومة الأمم المتحدة على السعي إلى تخفيف وطأة جوانب الضعف

(١) لأغراض هذه الورقة، وما لم يُذكر خلاف ذلك، يشير مصطلح الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى الـ ٢٩ دولة التي صنفها الأونكتاد على النحو التالي: في الكاريبي: أنتيغوا وبربودا، وبربادوس، وترينيداد وتوباغو، وجامايكا، وجزر البهاما، ودومينيكا، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وسانت كيتس ونيفس، وسانت لوسيا، وجرينادا؛ في المحيط الهادئ: بابوا غينيا الجديدة، وبالاو، وتوفالو، وتونغا، وجزر سليمان، وجزر مارشال، وساموا، وفانواتو، وفيجي، وكيريباس، وميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)، وناورو؛ في المحيط الهندي وغرب أفريقيا: تيمور - ليشتي، وجزر القمر، وسان تومي وبرينسيبي، وسيشيل، وكابو فيردي، وملديف، وموريشيوس.

(٢) انظر على وجه الخصوص: R Read, Trade, Economic Vulnerability, Resilience and the Implications of Climate Change in Small Island and Littoral Developing Economies, ICTSD Issue Paper No. L Briguglio and W Galea, 2003, Updating and Augmenting the Economic and Vulnerability Index, Occasional Paper by the Islands and Small States Institute of the University of Malta.

هذه. ففي عام ١٩٩٢، حدد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية - قمة الأرض - الدول الجزرية الصغيرة النامية باعتبارها فئة خاصة من البلدان النامية لها جوانب ضعف اقتصادية واجتماعية وبيئية محددة. وفي عام ١٩٩٤، أُبجز واعتمد برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية (برنامج عمل بربادوس)، ثم تمت مراجعته وإنعاشه في عام ٢٠٠٥ عن طريق استراتيجية موريشيوس لمواصلة تنفيذ برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية. وفي أيلول/سبتمبر ٢٠١٤، أتاح المؤتمر الدولي الثالث المعني بالدول الجزرية الصغيرة النامية، المعقد في ساموا، فرصة جديدة للمجتمع الدولي للنظر مجدداً في جوانب ضعف هذه الفئة من الدول في ضوء المتغيرات العالمية والمعلومات الجديدة، بما في ذلك آثار تقلب المناخ وتغيره.

٤ - وقد استفاد الأونكتاد من هذه الفرصة واضطلع، وفقاً لولاية الدوحة الأخيرة التي عهدت إليه بتقديم "المشورة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية في تصميم وتنفيذ سياسات تتصدى للتحديات الخاصة التي تواجهها في مجال التجارة ولوجستيات التجارة والمرتبطة ببعدها وانعزالها الجغرافي" (الفقرة ٥٦ ح)؛ انظر أيضاً الفقرتين ٦ و٤٨)، بعدد من الأنشطة للمساعدة على السير قدماً بخطة النهوض بوسائل النقل في هذه الدول. وشملت هذه الأنشطة إدراج فصل خاص عن قطاع النقل البحري في هذه الدول ضمن الاستعراض السنوي للنقل البحري لعام ٢٠١٤ (المقرر إصداره قريباً)، وتنظيم اجتماع خبراء مخصص بشأن "التصدي لتحديات النقل واللوجستيات التجارية في الدول الجزرية الصغيرة النامية: مؤتمر ساموا وما بعده"، عُقد في ١١ تموز/يوليه ٢٠١٤، وأتاح الفرصة لمناقشة التحديات الخاصة المتعلقة بقطاع النقل في هذه الدول والنظر في السبل الكفيلة بفهم هذه التحديات بشكل أفضل ومعالجتها على النحو الأنسب. وقد ساعدت الآراء المستتيرة التي تمخضت عن هذا الاجتماع<sup>(٣)</sup> في إرشاد مساهمة الأونكتاد في مؤتمر ساموا عن طريق تقرير مواضيعي بعنوان "رأب الصدع: تعزيز الشراكات لإقامة نُظم نقل مستدامة ومرنة في الدول الجزرية الصغيرة النامية" (سيصدر قريباً).

٥ - واستناداً إلى هذه الخلفية وبشكل خاص إلى نتائج مناقشات اجتماع الخبراء المخصص الذي عُقد في ٤ تموز/يوليه ٢٠١٤<sup>(٤)</sup>، وإلى مساهمة الأونكتاد في مؤتمر ساموا، تسلط هذه الورقة الضوء على بعض التحديات الرئيسية التي تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية على صعيد النقل واللوجستيات التجارية، وتحدد مجالات العمل الممكنة من أجل التصدي لهذه التحديات واستكشاف الفرص الممكنة. وتهدف هذه الورقة إلى إثارة النقاش ورسم طريق المستقبل في ضوء نتائج مؤتمر ساموا وخطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥.

(٣) اجتماع الخبراء المخصص بشأن التصدي لتحديات النقل واللوجستيات التجارية في الدول الجزرية الصغيرة النامية: مؤتمر ساموا وما بعده، ملخص المناقشات والنتائج، UNCTAD/DTL/TLB/2014/3.

(٤) للاطلاع على العروض والوثائق انظر الرابط: <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=586>.

## أولاً- التحديات الرئيسية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل واللوجستيات التجارية

٦- تتعرض الدول الجزرية الصغيرة النامية، بسبب صغر مساحتها وبعدها وانعزالها، لتحديات حسيمة في مجال النقل واللوجستيات التجارية على نحو يحد من قدرتها على بلوغ أهداف التنمية المستدامة لبلداتها. ورغم التسليم بجوانب الضعف التي تنفرد بها هذه الدول على صعيد النقل قبل عقود طوال، فإن هذه الجوانب لا تزال قائمة بشدة اليوم بل تفاقمت جراء الاتجاهات المعاصرة مثل العولمة والتدهور البيئي وتغير المناخ والموارد المالية المحدودة لتطوير البنى التحتية وصيانتها. وتؤثر التحديات المتصلة بالنقل البحري على مجالات عديدة منها خدمات الشحن، وتكاليف النقل، والبنى التحتية للموانئ ومعداتها، فضلاً عن الأسواق والعمليات.

### ألف- الشحن البحري

#### ١- أحجام البضائع والاختلالات

٧- تحدد الأحجام الصغيرة للبضائع في الدول الجزرية الصغيرة النامية من قدرتها على الاستفادة من وفورات الحجم أو اجتذاب خدمات الشحن البحري والمستثمرين. فهي تتطلب استخدام سفن أصغر حجماً، بتكلفة أعلى لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً قياساً بالسفن الأكبر. وعندما يقتصر حجم الواردات والصادرات غير المتوازن والمنخفض نسبياً مع الموقع النائي لهذه الدول، ما يؤدي إلى مسارات نقل طويلة وغير مباشرة، فإن تكاليف النقل قد تتأثر بشدة<sup>(٥)</sup>. وتثير الاختلالات التجارية الهائلة بدورها تحديات عملية وتكاليف باهظة. وفي هذا السياق، يمكن لاعتبارات اقتصاديات السفينة (أي حجم السفينة قياساً بحجم البضائع، ووتيرة الخدمة المطلوبة، وطول المسار، وسرعة السفينة، والقيود المفروضة على حجم السفن في الموانئ، ومدة الانتظار في الموانئ) والعوامل غير القابلة للتجزئة في البنى التحتية للموانئ ذات الصلة، والهياكل الكلية والمعدات، أن تؤدي مجتمعةً إلى ارتفاع تكاليف النقل والاستيراد وخفض الميزة التنافسية للصادرات.

(٥) باستثناء جزر ترينيداد وتوباغو، وسيشيل، وبابوا غينيا الجديدة وجزر سليمان، تبلغ قيمة الواردات أضعاف قيمة الصادرات في الدول الجزرية الصغيرة النامية. وتشير الأدلة المتوفرة إلى انطباق الأمر ذاته على البيانات المستندة إلى الوزن. ويقدر الأونكتاد مجموع حجم البضائع المنقولة إلى جزر أوسيانيا النامية (أي الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ) بـ ١٣,١ مليون طن متري في عام ٢٠١٣، أي ضعف حجم البضائع المنقولة منها (٧,٥ ملايين طن متري). (استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٤ (سيصدر قريباً)، الفصل الأول).

## ٢- الوصول إلى شبكات الشحن العالمية

٨- تتوقف المشاركة في التجارة العالمية بشكل كبير على قدرة البلد على الوصول إلى خدمات نقل يُعتد بها تربط الشركاء التجاريين الإقليميين والعالميين ببعض بصورة فعالة من حيث التكلفة. ويتوقف موقع البلد في هذه الشبكة العالمية للشحن البحري على عوامل تحدد مستويات تكلفة النقل. وتشمل هذه العوامل بشكل خاص: الموقع الجغرافي، والمناطق الداخلية وقاعدة البضائع الأسيرة، بالإضافة إلى خصائص الميناء والجوانب العامة غير المحسوسة، بما في ذلك كفاءة الإجراءات وما تقوم عليه من إطار تنظيمي. ويُظهر مؤشر الأونكتاد لموصلية خطوط النقل البحري المنتظم، الذي حُصِب أول مرة في عام ٢٠٠٤، مدى الصعوبات التي تعانيها الدول الجزرية الصغيرة النامية في الوصول إلى الأسواق الإقليمية والعالمية. فهي تحتل مرتبة متدنية جداً على المؤشر<sup>(٦)</sup>، ما يدل على تحديات النقل التي تواجهها.

٩- وتبعد الدول الجزرية الصغيرة النامية كثيراً عن الأسواق العالمية الكبرى في آسيا وأمريكا الشمالية وشمال أوروبا والشرق الأوسط وغرب آسيا وشبه القارة الهندية. فمتوسط مسافتها عن هذه الأسواق يبلغ نحو ٨ ٢٠٠ كيلومتر بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية في الكاريبي، ونحو ١١ ٥٠٠ كيلومتر بالنسبة لهذه الدول في المحيط الهادئ. وبما أن هذه الدول لا تقع على مسار شبكة الشحن البحري الرئيسية التي تربط هذه الأسواق، فهي تتلقى بشكل رئيسي خدمات مسارات الشحن بين الشمال والجنوب التي تقع في موانئ العبور الرئيسية أو مراكز الشحن العابرة على حزام النقل البحري للحاويات بين الشرق والغرب. ويعني صغر حجم الحاويات المنقولة على مسارات الشحن بين الشمال والجنوب، في جملة أمور، أن أحجام السفن المستخدمة على هذه المسارات أصغر ما يستتبع تكلفة أعلى لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً.

## ٣- شحن البضائع محلياً بين الجزر

١٠- في حين يكتسي ربط خطوط النقل على الصعيد الدولي والإقليمي أهمية فائقة لجميع الدول الجزرية الصغيرة النامية، فإن النقل المحلي بين الجزر لا يقل عنه أهمية، ليس لبلوغ الجزر الأبعد التي تنتشر على مسافات شاسعة فحسب، وإنما لخدمة القطاعات الإنتاجية

(٦) وضع الأونكتاد تقديرات للحد الأدنى المفترض من الشحن العابرة اللازم لنقل حاوية بين مجموعة بلدان لا توجد روابط مباشرة بينها. وبالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية في الكاريبي، بلغ متوسط العدد الأدنى من تحركات الشحن العابرة اللازمة لشحن حاوية من الكاريبي إلى أوروبا ٠,٨؛ وإلى الأمريكتين ٠,٩؛ وإلى آسيا ١,٣؛ وإلى أفريقيا ١,٩؛ وإلى منطقة المحيط الهادئ ٢,٣. فيما بلغ متوسط عدد الشحنات العابرة اللازمة للحاويات المنقولة من الدول الجزرية الصغيرة النامية في أفريقيا والمحيط الهندي إلى أفريقيا وآسيا وأوروبا والأمريكتين ومنطقة المحيط الهادئ: ١,١، و١,١، و١,٥، و١,٩، و٢,٤ على التوالي. وبالنسبة لحاويات السفن في منطقة المحيط الهادئ المشحونة إلى آسيا والأمريكتين وأوروبا وأفريقيا، يقدر الأونكتاد متوسط عدد الشحنات العابرة اللازمة كما يلي: ٠,٥، و١,١، و١,٨، و٢,٢، و٢,٣ على التوالي.

الأخرى أيضاً، كالسياحة والثروة السمكية والزراعة. فخدمات الشحن المحلي بين السفن في العديد من بلدان منطقة المحيط الهادئ، على سبيل المثال، خصوصاً الجزر الأبعد، تفتقر إلى التواتر والموثوقية. ويؤثر ذلك سلباً على إمكانات الإنتاج والدخل في هذه الجزر، حيث يشكل الوصول المنتظم إلى الأسواق عاملاً فائق الأهمية. ويحدّ الافتقار إلى خدمات الشحن الملائمة من قدرة سكان الجزر على توليد فرص الدخل اللازمة لدفع تكاليف خدمات الشحن، كما تؤدي الجدول الزمني المتباعدة للشحن وصعوبة التعويل عليها إلى تفاقم مخاطر السلامة بالنسبة للمسافرين والبضائع، كما تتمخض عن تكاليف إضافية للنقل إلى الجزر الأبعد. وتحدّ هذه الظروف بدورها من فرص التفاعل الاجتماعي والوصول إلى خدمات التعليم والصحة وتطوير المشاريع التجارية، كما تحدّ من قدرة الوكالات العامة على توفير البرامج وتطوير البنى التحتية الاجتماعية في هذه الجزر الأبعد. وتؤدي كذلك إلى زيادة أسعار السلع الأساسية والعزوف عن إنتاج وتسويق المنتجات المحلية، كجوز الهند والفواكه والخضروات والسمك والحرف اليدوية.

١١ - ومن أجل التصدي لهذه الشواغل استخدمت، على سبيل المثال، مخططات منح حقوق الامتياز في منطقة المحيط الهادئ<sup>(٧)</sup>. وتسمح هذه المخططات للحكومات بالتعاقد مع مشغلين خاصين لتوفير خدمات شحن بين الجزر بنوعية محددة سلفاً لفئات محددة من السكان، وقد نُفذت هذه المخططات في البلدان الجزرية في منطقة المحيط الهادئ ولاقت مستويات نجاح متفاوتة<sup>(٨)</sup>.

#### ٤ - الاعتماد الشديد على الطاقة المستوردة

١٢ - تعتمد الدول الجزرية الصغيرة النامية بشدة على الوقود الأحفوري المستورد، وينفق معظمها أكثر من ٣٠ في المائة من مدخراتها من القطع الأجنبي سنوياً على هذه الواردات<sup>(٩)</sup>. ومع الزيادة الهائلة في أسعار النفط على مدى العقد الماضي واستمرار ارتفاع أسعاره في الأمد الطويل على الأرجح<sup>(١٠)</sup>، يشهد الإنفاق الإجمالي للدول الجزرية نمواً بدوره<sup>(١١)</sup>. ونظراً للموقع الجغرافي لهذه الدول، فقد أضحت النقل من أسرع القطاعات المستهلكة للنفط.

(٧) لمزيد من التفاصيل، انظر الأونكتاد، المصدر السابق المقرر إصداره قريباً.

(٨) انظر Selected Policy Issues in Inter-island Shipping, Note by the secretariat of the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), TD/EGM.1/2011/INF/5، متاح على الرابط: <http://www.unescap.org/ttdw/MCT2011/EGM/EGM1-INF5.pdf>.

(٩) 'The Small Island Developing States Sustainable Energy Initiative - SIDS DOCK Briefing Note'، متاح على الرابط: [http://www.gov.gd/egov/pdf/SIDS\\_DOCK\\_doc.pdf](http://www.gov.gd/egov/pdf/SIDS_DOCK_doc.pdf).

(١٠) UNCTAD, 2010, Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation, Technical Report, UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, 1 April.

(١١) تنفق جميع الدول الجزرية مجتمعة زهاء ٦٧ مليون دولار يومياً لاستيراد أكثر من ٩٠٠.٠٠٠ برميل نفط (٧٥ دولاراً للبرميل)، و٩٠ مليون دولار (١٠٠ دولار للبرميل)، و١٠٨ ملايين دولار (١٢٥ دولاراً للبرميل) و١٢٦ مليون دولار (١٤٠ دولاراً للبرميل). انظر الحاشية ٩ أعلاه.

١٣- ويستهلك قطاع النقل نحو ٧٠ في المائة من مجموع الوقود المستورد إلى منطقة المحيط الهادئ، ويستهلك النقل البحري الجزء الأكبر من هذا الوقود بالنسبة لبعض بلدان المنطقة<sup>(١٢)</sup>. ففي توفالو، على سبيل المثال، استهلك النقل البحري ٣٨ في المائة من مجموع الوقود المستورد، أو ٦٤ في المائة من مجموع وقود النقل في عام ٢٠١٢<sup>(١٣)</sup>. ويشكل ذلك ضغطاً على مدخرات القطع الأجنبي لهذه البلدان وماليتها العامة، ويعرضها بشكل أكبر لتقلب أسعار الطاقة وارتفاعها. ويرفع ذلك بدوره تكاليف النقل واللوجستيات، فيخلف أثراً متابعياً على قطاعها الإنتاجية<sup>(١٤)</sup>. ورغم استخدام مصادر الطاقة المتجددة، كالطاقة الشمسية والكتلة الأحيائية والرياح، في العديد من هذه الدول وفي عدد من القطاعات، فإن ثمة حاجة إلى المضي في تطوير هذه المصادر لضمان اعتماد نهج أكثر استدامة تجاه إنتاج الطاقة واستخدامها في هذه الدول. وفي هذا السياق، يسلم مشروع الوثيقة الختامية للمؤتمر الدولي الثالث المعني بالدول الجزرية الصغيرة النامية (A/CONF.223/3, para. 47) بأن الاعتماد على الوقود الأحفوري المستورد يشكل مصدراً رئيسياً للضعف الاقتصادي في هذه الدول، ويسلط الضوء على الجهود التي تبذلها هذه الدول في مجال الطاقة المستدامة، بما في ذلك عن طريق إعلان بربادوس بشأن توفير الطاقة المستدامة للجميع في الدول الجزرية الصغيرة النامية. ويحث مشروع الوثيقة مصارف التنمية الإقليمية والدولية، ومنظمة الأمم المتحدة، والوكالة الدولية للطاقة المتجددة، والشركاء الإنمائيين على تعزيز التمويل وبناء القدرات ودعم التكنولوجيا لبلوغ أهداف الطاقة المستدامة في هذه الدول.

## ٥- هياكل سوق الشحن البحري

١٤- يعدّ النقل البحري المنتظم صناعةً شديدة التكتل، حيث تستأثر أكبر ١٠ شركات للنقل البحري بنسبة ٦٠ في المائة من مجموع القدرة العالمية في قطاع شحن الحاويات، وتستأثر أكبر ٢٠ شركة بحوالي ٨٠ في المائة من هذا القطاع<sup>(١٥)</sup>. وبالنسبة للنقل إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية، فقد أعرب عن شواغل بشأن الممارسات غير التنافسية، بما فيها ممارسات تواطئية، في تحديد أسعار الشحن<sup>(١٦)</sup>. وفي منطقة المحيط الهادئ، أنشأت حكومات

(١٢) A Newell et al., 2014, Turning the Tide: The need for sustainable sea transport in the Pacific متاح على الرابط: [http://www.mace.manchester.ac.uk/our-research/centres-institutes/tyndall-](http://www.mace.manchester.ac.uk/our-research/centres-institutes/tyndall-manchester/conferencesandseminars/)

[.manchester/conferencesandseminars/](http://www.mace.manchester.ac.uk/our-research/centres-institutes/tyndall-manchester/conferencesandseminars/)

(١٣) المرجع نفسه.

(١٤) الأونكتاد، ٢٠١٠، المرجع السابق.

(١٥) الأونكتاد، ٢٠١٣، *استعراض النقل البحري ٢٠١٣*، الجدول ٢-٥.

(١٦) لاحظت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي، مثلاً، لدى نظرها في "القطاع البحري والموانئ في الكاريبي: حالة بلدان الجماعة الكاريبية" (٢٠٠٩)، أن ترتيبات الأسعار لهيكل مقدمي خدمات النقل البحري المتسم بغلبة الأقلية المحاذي للاحتكارية، تؤدي إلى التسعير المفرط للخدمات، ما يعرقل تنافسية الصادرات. RJ Sanchez and G Wilmsmeier, Maritime sector and ports in the Caribbean: The case of CARICOM countries, CEPAL - Series Recursos naturales e infraestructura, No. 140

جزر مارشال، وولايات ميكرونيزيا الموحدة وبالاو، وسيبان وغوام، لجنة الشحن البحري الميكرونيزية. وتقيد اللجنة دخول سوق الشحن البحري بهدف تشجيع وتعزيز إنشاء نظام اقتصادي وموثوق وآمن ومنسق يلبي احتياجات الشحن التجاري الدولي في البلدان الجزرية الميكرونيزية الثلاثة. كما باشرت لجنة الشحن البحري لوسط المحيط الهادئ (كبيرياس، وجزر مارشال، وناورو، وتوفالو) أعمالها في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ بعد إعلان إنشائها رسمياً في ٤ آب/أغسطس ٢٠١٠<sup>(١٧)</sup>. وكان الهدف من إنشاء اللجنة هو ضمان استدامة خدمات الشحن التجاري لخدمة المصلحة العامة للمجتمعات المعنية وتلبية احتياجاتها وتحقيق رفاهها العام من خلال وضع ضوابط للمنافسة<sup>(١٨)</sup>. غير أن دراستين بشأن جزر المحيط الهادئ أثارتا شكوكاً حول الحاجة إلى مثل هذه الترتيبات و/أو ملاءمتها<sup>(١٩)</sup>.

## ٦- أسعار الشحن وتكاليف النقل

١٥- لا غنى للتجارة عن تكاليف شحن منخفضة، لا سيما في البلدان النامية، حيث تتجاوز تكاليف النقل الدولي في كثير من الأحيان قيمة الرسوم الجمركية، باعتبارها حاجزاً للتجارة الدولية<sup>(٢٠)</sup>. وتواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية عموماً تكاليف شحن أعلى نسبياً لنقل وارداتها، بسبب ما تنفرد به من خصائص وجوانب ضعف، خصوصاً بعدها وصغر حجمها وانعزالها. وتشير تقديرات الأونكتاد (الشكل ١) إلى أن متوسط ما تنفقه مجموعة مختارة من هذه الدول على تكاليف النقل الدولي، على مدى ١٠ سنوات (متوسط الأعوام ٢٠٠٤-٢٠١٣)، كنسبة من قيمة وارداتها يبلغ نحو ١٠ في المائة، أي أعلى بنقطتين مئويتين من المتوسط العالمي (٨,١ في المائة). وتبلغ التقديرات أعلى قيمة لها في جزر القمر (٢,٢ في المائة)، تليها سيشيل (٩,١٧ في المائة)، فجزر سليمان (٤,١٧ في المائة) وغرينادا (١٧ في المائة). وبلغ مجموع تكاليف الشحن التي تدفعها الدول الجزرية الصغيرة النامية ٤,١ مليار دولار في عام ٢٠١٣، أي أعلى بنسبة ٦٠ في المائة من عام ٢٠٠٥<sup>(٢١)</sup>.

(١٧) انظر الرابط: <http://www.spc.int/en/component/content/article/216-about-spc-news/1604-central-pacific-shipping-commission-special-general-meeting.html>

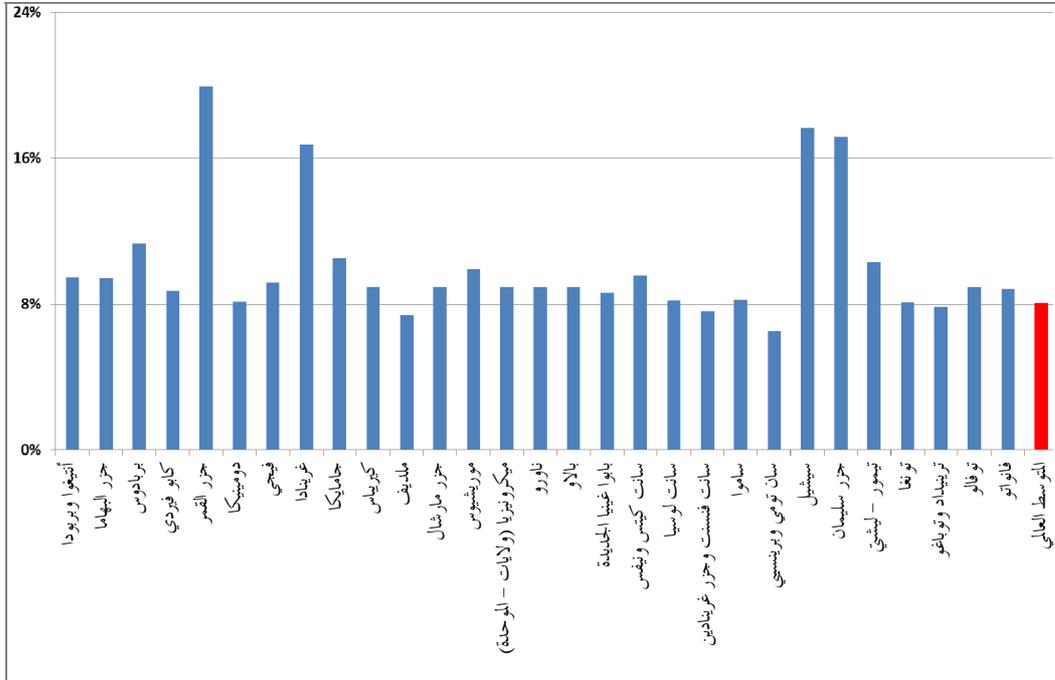
(١٨) أمانة مجموعة المحيط الهادئ، البرنامج البحري الإقليمي، متاح على الرابط: [http://www.spc.int/maritime/index.php?option=com\\_content&task=view&id=204&Itemid=1](http://www.spc.int/maritime/index.php?option=com_content&task=view&id=204&Itemid=1)

(١٩) لمزيد من التفاصيل، انظر الرابط: <http://rmipa.com/wp-content/uploads/2013/10/CPSC-Overview.pdf> الوكالة الأسترالية للتنمية الدولية، ٢٠٠٤، دراسة النقل الإقليمي لمنطقة المحيط الهادئ، التقارير القطرية؛ ومصرف التنمية الآسيوي، ٢٠٠٧، *Oceanic Voyages: Aviation and Shipping in the Pacific Region*، <http://www.adb.org/publications/oceanic-voyages-aviation-and-shipping-pacific-region>.

(٢٠) الأونكتاد، ٢٠١٠، المرجع السابق.

(٢١) الأونكتاد، المرجع السابق المقرر إصداره قريباً.

الشكل ١  
متوسط الإنفاق على النقل الدولي كنسبة مئوية من قيمة الواردات،  
للفترة ٢٠١٣-٢٠٠٤



المصدر: تقديرات الأونكتاد، استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٤، الفصل السادس، سيصدر قريباً.

## باء- البنى التحتية للموانئ ومعداتها

### ١- البنى التحتية

١٦- يقترن قدم البنى التحتية لبعض الموانئ وهياكلها الكلية في كثير من الأحيان بضعف الصيانة، ما يعني أن سلامتها الهيكلية قد تكون معرضة للخطر. ويتعين تحديد حجم السفن التي ترسو على امتداد البنى التحتية للميناء و/أو فرض قيود على البضائع والمركبات. وقد تستلزم حالة البنى التحتية استثمارات مكلفة للترميم أو إعادة البناء. ويُستبعد عادةً خيار نقل الميناء إلى مكان آخر. وقد شُيدت مرافق البنى التحتية لموانئ عدد من الدول الجزرية الصغيرة النامية قبل حقبة النقل بالحاويات، وبالتالي فإن معدات تحميل البضائع على ظهر السفينة، وتصاميم المحطات وهندستها، بما في ذلك المساحة المخصصة للمستودعات والمخازن، لا تستوفي بالضرورة متطلبات المناولة السريعة للحاويات.

١٧- ولا غنى عن الصيانة الملائمة للبنى التحتية للموانئ من أجل تمكينها من تقديم الخدمات التي صُممت لأجلها ومنع سرعة تدهورها جراء أعمال الصيانة المتأخرة. وفي معظم مشاريع الإقراض أو المنح، تقع مسؤولية الإصلاحات والترميم الدوري على عاتق الميناء

أو البلد المتلقي للقرض أو المنحة، غير أن أعمال الصيانة قد تكون مكلفة جداً، ولا يكون التمويل المقدم كافياً في العديد من الحالات.

١٨ - وقد تمخض نمو قطاع السياحة إلى ازدياد عدد البواخر السياحية التي ترسو في هذه الموانئ. وعندما لا تتوفر مرافق مخصصة لرسو هذه البواخر، فإنها تُعطى الأولوية عموماً للرسو في مرافق مناولة البضائع. ويؤدي ذلك إلى تأخير إجراءات مناولة البضائع، وهو ما يرفع تكلفة الاستيراد ويجدّد من القدرة التنافسية للصادرات. والفصل بين خدمات الشحن والمسافرين أمرٌ مرغوب أيضاً لأسباب تتعلق بالسلامة ومظاهر الراحة والشكل والموقع. وفي بعض الحالات، تخصص البلدان مواقع مركزية لمحطات البواخر التي تقل مسافرين.

١٩ - وتظل قنوات الملاحة والمراسي ومناطق الموانئ في العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية عرضة للحوادث البحرية بشكل خاص، كجنوح السفن أو غرقها، واصطدام السفن ببعضها أو بالبنى التحتية للميناء. وهو ضعف ناشئ من انسداد ممرات الملاحة الضيقة في حالة الجنوح أو الغرق. كما أن بعض الموانئ قد لا تمتلك سوى مرسى واحد لمناولة البضائع، ما يتمخض عن تداعيات اقتصادية جسيمة إذا تعرض هذا المرسى لأضرار جراء تصادم أو أصبح غير قابلاً للاستخدام جراء الحطام الناتج عن تصادم. وترتبط بهذه الحوادث مخاطر تسرب النفط (من الصهاريج أو البضائع)<sup>(٢٢)</sup> والموارد التقنية والمالية المحدودة لدى هذه الدول لإزالة السفن الغارقة أو المتضررة.

## ٢ - المعدات

٢٠ - تقتضي مناولة الحاويات بكفاءة معدات مناسبة لنقل الحاويات من جانب السفينة إلى منطقة التكدس ونقلها داخل هذه المنطقة أو خارج منطقة الميناء. وهناك نُظم فرعية مختلفة في نقل الحاويات يتعين تنسيقها وتوقيتها على نحو يتفادى التأخير ويضمن كفاءة مثلى. وبالإضافة إلى ملائمة المعدات، هناك مشاريع صيانة المعدات التي تتعطل بسبب نقص التمويل، أو الافتقار إلى قطع الغيار، وغياب خطط الصيانة الملائمة و/أو عمال الصيانة المحليين المهرة. وثمة حاجة لوضع جداول زمنية ملائمة للصيانة، والاحتفاظ بمخزون كافٍ من قطع الغيار<sup>(٢٣)</sup>، وتخصيص الأموال اللازمة للصيانة، وضمان حصول عمال الصيانة على التدريب اللازم.

## ٣ - القيود المالية

٢١ - يشكل التمويل تحدياً رئيسياً في سياق تطوير البنى التحتية للموانئ ومرافقها، وترميمها وصيانتها. ويكمن جوهر المشكلة في الموارد المالية المحدودة، لا سيما أن الدول

(٢٢) انظر الأونكتاد، ٢٠١٢، Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers (UNCTAD/DTL/TLB/2011/4).

(٢٣) تتمثل إحدى الحالات ذات الصلة في الحصول على أصناف مختلفة من المعدات من مختلف المانحين، ما يتطلب قطع غيار مختلفة لكل منها ويصعب عملية مطابقتها.

الجزرية الصغيرة النامية مثقلة بالديون عادةً ويصعب أن تحصل على الموارد والقروض الميسرة بسبب تصنيفها كبلدان متوسطة الدخل.

٢٢- وتشمل مصادر التمويل للنفقات الاستثمارية في البنى التحتية ميزانية القطاع العام (الإيرادات الجارية أو الإقراض العام)، والمساعدات الإنمائية الرسمية (بما فيها القروض الميسرة والمنح)<sup>(٢٤)</sup>، وتمويل القطاع الخاص، وتوليفة من هذه الموارد. وفي العديد من الحالات، لا تقدم ميزانية القطاع العام سوى تمويل محدود لتطوير البنى التحتية البحرية وترميمها وصيانتها.

## جيم - السياحة: النقل الجوي والنقل بالبوارج السياحية

٢٣- لا يمكن المبالغة في التشديد على أهمية قطاع السياحة لاقتصادات الدول الجزرية الصغيرة النامية وروابطه القوية بالنقل. فالسياحة مصدر رئيسي لإيرادات التصدير في هذه الدول كافة، وتستأثر، في المتوسط، بنحو ٣٠ في المائة من مجموع العمالة، ونحو ٥٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي<sup>(٢٥)</sup>. وقد بلغت صادرات خدمات السفر<sup>(٢٦)</sup> في الدول الجزرية الصغيرة النامية ٢٤ مليار دولار في عام ٢٠١٢، ما يشكل أكثر من ٥٠ في المائة من مجموع خدماتها. ويشهد عدد المسافرين الواصلين جواً إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية ارتفاعاً في منطقة الكاريبي تحديداً (نحو ٥,٧ ملايين مسافر في عام ٢٠١١) وفي موريشيوس وسيشيل وكابو فيردي. ويرجع ذلك إلى تواتر الرحلات المباشرة بين جزر الكاريبي وموريشيوس وسيشيل وكابو فيردي وشركائهم التجاريين<sup>(٢٧)</sup>.

٢٤- غير أن ارتفاع أسعار النقل الجوي يمكن أن يؤدي إلى تراجع تدفق السياح والإيرادات، لما للأسعار من أثر حاسم في خيارات السياح. وقد خلصت إحدى الدراسات التي قيّمت الموقع التنافسي للجزر كوجهة سياحية إلى أن تكلفة العطلة (أسعار تذاكر السفر والإقامة في فنادق من مستوى ثلاثة أو أربعة نجوم) هو عامل رئيسي في تحديد الطلب على

(٢٤) يقدم عدد من المنظمات مساعدة إنمائية رسمية لهذه الدول، ومنها: مصرف التنمية الآسيوي، والبنك الدولي، ومؤسسة التمويل الدولية، ومصرف التنمية الأوروبي، والوكالة الأسترالية للتنمية الدولية، والمفوضية الأوروبية، والوكالة الفرنسية للتنمية، والوكالة الألمانية للتعاون الدولي، والوكالة اليابانية للتعاون الدولي، وحكومة نيوزيلندا (برنامج المساعدة النيوزيلندي). انظر: Strengthening Inter-island Shipping in Pacific Island Countries and Territories, Background Paper 1, 10 July 2013, High-level Meeting on Strengthening Inter-island Shipping and Logistics in the Pacific Island Countries Organizers: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 23-25 July 2013, Suva, Fiji.

(٢٥) البيان الذي ألقاه أمين عام الأونكتاد في قمة الاقتصاد الأزرق، أبو ظبي، ٢٠ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.

(٢٦) تشمل جميع السلع والخدمات التي حصل عليها مسافرون غير مقيمين أثناء زيارتهم هذه الدول لفترة تقل عن عام واحد.

(٢٧) الأونكتاد، المرجع السابق المقرر إصداره قريباً.

السياحة في الدول الجزرية الصغيرة النامية<sup>(٢٨)</sup>. أما بالنسبة للطلب المحلي على خدمات النقل الجوي والسياحة، فإن ارتفاع الأسعار مقترناً بمستويات الفقر المرتفعة في الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيطين الهادئ والهندي وغرب أفريقيا، يجعل من الصعب حفز الطلب المحلي على قطاع السياحة. كما يحدّ تدني الحركة الجوية في هذه المناطق من الجدوى المالية للبنى التحتية للمطارات ومعداتها ومركباتها التي تتطلب استثمارات هائلة. وبدوره يؤدي نقص خدمات التجهيز والصيانة للبنى التحتية للنقل الجوي إلى ارتفاع أسعار التذاكر ويجول دون تطوير مسارات سوقية في معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٢٥- وقد سعى العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى التغلب على إشكالات روابط النقل وارتفاع التكلفة في الرحلات الطويلة والمكلفة والمتعددة المحطات عن طريق تنظيم رحلات مباشرة مع المدن التي يأتي منها السياح عادةً واستخدام رحلات منظمة رخيصة تستهلك قدرًا أقل من الوقود لكل مسافر<sup>(٢٩)</sup>. كما حقق بعض هذه الدول تقدماً فعالاً في الروابط الجوية الإقليمية. ففي الكاريبي، تحظى خطوط النقل الجوي الإقليمية، مثل طيران ليواردز أيلاند، بأهمية فائقة في السياحة داخل منطقة الكاريبي، إذ تشمل خدماتها منطقة الكاريبي برمتها فضلاً عن الرحلات الخارجية والداخلية. وتبدي الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهندي وغرب أفريقيا قلقها من أن يؤثر تجزؤ قطاع النقل الجوي وأسواق السياحة على القدرة التنافسية الإقليمية. وهو ما حدا بلجنة المحيط الهندي إلى تبني مفهوم "جزر الفانيليا" الذي يهدف إلى تكامل النقل الجوي مع الحراك السياحي بين الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهندي ومع بقية أنحاء العالم<sup>(٣٠)</sup>.

٢٦- وتشكل منطقة الكاريبي وجهة رئيسية للبواخر السياحية، حيث بلغ عدد السياح المسافرين بحراً إلى هذه المنطقة ١٨,٢ مليون شخص في عام ٢٠٠٨. وتشمل الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى التي تشكل محطات رسو لهذه البواخر في رحلتها حول العالم كابو فيردي وفيجي وسيشيل. ويعتمد هذا الجزء من قطاع السياحة بشدة على النقل البحري، إذ تتطلب البواخر السياحية استثمارات في البنى التحتية للموانئ لاستقبال الأحجام والأعداد المتزايدة منها. وكما ورد أعلاه، كثيراً ما تتنافس البواخر السياحية مع سفن الشحن على الرسو في هذه الموانئ، بسبب المساحة المحدودة للمراسي.

(٢٨) I Vella, 2009, The Price of Competitiveness of Small Island States as Tourist Destinations, Occasional Papers on Islands and Small States, No. 6/2009, ISSN 1024-6282

(٢٩) [http://www.cepal.org/portofspain/noticias/paginas/1/44351/Green\\_Economy\\_in\\_SIDS\\_Challenges\\_Opportunities\\_2011.pdf](http://www.cepal.org/portofspain/noticias/paginas/1/44351/Green_Economy_in_SIDS_Challenges_Opportunities_2011.pdf)

(٣٠) لجنة المحيط الهندي، Placing the Indian-oceanic region on the world map، ٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣، متاح على الرابط: [http://www.commissionoceanindien.org/fileadmin/resources/Partenaires/Booklet\\_IOC\\_English\\_nov13-GR.pdf](http://www.commissionoceanindien.org/fileadmin/resources/Partenaires/Booklet_IOC_English_nov13-GR.pdf)

## دال - المخاطر الطبيعية: المخاطر الجيولوجية والأحداث المناخية المتطرفة

٢٧- يقع العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية في مناطق غير مواتية على صعيد النشاط التكتوني (الزلازل والبراكين) وبالنسبة للنظم الجوية العالمية، ما يجعلها شديدة التعرض إلى المخاطر الطبيعية بمصدرها التكتوني والمناخي، بما في ذلك الزلازل والانفجارات البركانية والأمواج المدية والأعاصير والسيول<sup>(٣١)</sup>.

٢٨- ويقع العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية على امتداد هوامش نشطة تكتونياً و/أو في مناطق بركانية ساخنة (كابو فيردي مثلاً) ما يعرضها للزلازل والانفجارات البركانية والأمواج المدية. وتقع معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية في الكاريبي بجوار خندق بورتوريكو على حافة الصفيحة التكتونية للكاريبي، في حين يقع العديد من هذه الدول في المحيط الهادئ، مثل فيجي وفانواتو وساموا وجزر سليمان وتونغا وبابوا غينيا الجديدة وتيمور ليشتي، في مناطق تصادم الصفائح التكتونية أيضاً. وهو ما يجعل هذه الدول عرضة للزلازل<sup>(٣٢)</sup> والانفجارات البركانية والأمواج المدية المدمرة. ففي منطقة الكاريبي وحدها، على سبيل المثال، هناك أدلة تشير إلى حدوث ٧٥ موجة مدية خلال السنوات الـ ٥٠٠ الماضية، أي نحو ١٠ في المائة من مجموع الأمواج المدية التي شهدتها العالم خلال تلك الفترة. وقد أدت هذه الأمواج المدية إلى مقتل أكثر من ٣ ٥٠٠ شخص في المنطقة منذ منتصف القرن التاسع عشر، وفقاً للإدارة الوطنية لدراسة المحيطات والغلاف الجوي. وخلال العقود المنصرمة، أدى النمو السكاني وتركز السياح الأجانب في المناطق الساحلية إلى تفاقم هذه المخاطر في المنطقة<sup>(٣٣)</sup>. ففي الفترة بين عامي ١٩٩٠ و٢٠١٢، بلغ عدد ضحايا الأمواج المدية في الدول الجزرية الصغيرة النامية ٢ ٥٠٠ شخص، وناهزت خسائر الأصول والسبي التحتية ٦٦٠ مليون دولار. وفي عام ٢٠٠٤، تكبدت أكبر الخسائر ملديف (٤٧٠ مليون دولار) وساموا (١٥٠ مليون دولار).

٢٩- وتعرض الدول الجزرية الصغيرة النامية أيضاً لأحداث مناخية متطرفة، تشمل العواصف والفيضانات والجفاف والموجات الحرارية، فضلاً عن تغير أنماط نظم مناخية معينة، كالرياح الموسمية<sup>(٣٤)</sup>. وقد تلحق هذه الظروف القاسية أضراراً خطيرة على البنى التحتية للنقل

(٣١) اقترح أنه لا يوجد شيء اسمه كوارث طبيعية وإنما مخاطر طبيعية، (<http://www.unisdr.org/who-we->are/what-is-drr).

(٣٢) تمخض زلزال هايتي السطحي (بعمق ١٣ كيلومتراً) والقوي (٧ درجات على مقياس ريختر) في ١٢ كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ عن مقتل ٣١٦ ٠٠٠ شخص وجرح ٣٠٠ ٠٠٠ آخرين، وتشريد ١,٣ مليون شخص، وتدمير ٩٧ ٢٩٤ منزلاً كلياً، وتدمير ١٨٨ ٣٨٣ منزلاً آخر جزئياً. (<http://earthquake.usgs.gov/earthquakes/eqarchives/year/2010>).

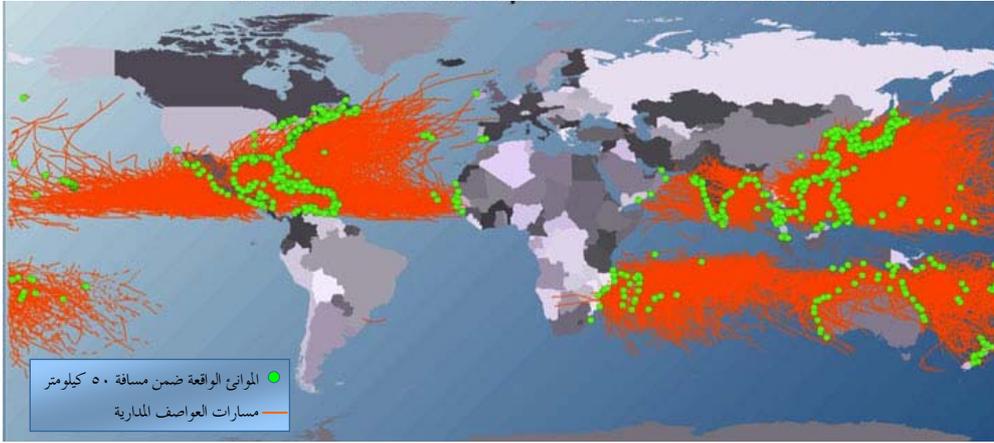
(٣٣) انظر الرابط: <http://reliefweb.int/report/haiti/full-scale-test-today-caribbean-tsunami-warning-system>.

(٣٤) انظر K Richardson et al, 2009, Synthesis Report, Climate change: Global Risks, Challenges and Decisions, University of Copenhagen; and IPCC, 2012, *Managing the Risks of Extreme Events and*

وخدماته في الدول الجزرية الصغيرة النامية. فمعظم هذه الدول تقع في مناطق تتسم بنشاط مداري كثيف (الشكل ٢) قد يولد ظروفاً جوية هيدرولوجية متطرفة يصعب التكهّن بتداعياتها. وتتفاوت هذه الظروف لتشمل طيفاً واسعاً يتراوح من التغيرات المفاجئة والعبارة في درجات الحرارة، إلى الهطول الكثيف للأمطار، والعواصف الشديدة، والمد العاصفي<sup>(٣٥)</sup>، وموجات الجفاف والحرارة الطويلة الأمد. وتشير الأدلة إلى أن العواصف المدارية والمعتدلة قد تستجيب لارتفاع درجات الحرارة بمزيد من التطرف. فعلى سبيل المثال، قد تتمخض زيادة بسيطة بمعدل ٥ أمتار في الثانية في سرعة رياح الأعاصير المدارية، ناجمة عن ارتفاع حرارة المحيط بنسبة مئوية واحدة، عن زيادة كبيرة في حدوث الأعاصير الأشد وطأة وتدميراً<sup>(٣٦)</sup>.

الشكل ٢

الموانئ الواقعة ضمن مسافة ٥٠ كيلومتراً من مسارات العواصف المدارية، للفترة ١٩٦٠-٢٠١٠



المصدر: Becker A et al., 2013, A note on climate change adaptation for seaports: A challenge for global ports, a challenge for global society, *Climatic Change*, 120:683-695

٣٠- وقد تنجم عن هذه الأحداث المتطرفة تداعيات قاسية على المجتمعات المحلية الساحلية والبنى التحتية للنقل في الدول الجزرية الصغيرة النامية المتأثرة، لأنها ترفع احتمالية حدوث

*Disasters to Advance Climate Change Adaptation, Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, CB Field et al., eds. (New York, Cambridge University Press)

(٣٥) يتمثل المد العاصفي في ارتفاع مؤقت في مستوى سطح البحر، ناجم عن تغيرات في الضغط الجوي والرياح. وتتحكم في موجات المد العاصفي طبوغرافية الإقليم أو المكان، وتؤدي إلى الارتفاع الشديد لمستويات المد وتفاقم مخاطر الفيضانات الساحلية.

(٣٦) انظر K Emanuel, 2005, Increasing destructiveness of tropical cyclones over the past 30 years, *Nature* 436: 686-688; and RP Allan and BJ Soden, 2008, Atmospheric warming and the amplification of precipitation extremes, *Science* 321:1481-1484

عواصف شديدة وسيول مدية، وقد تتمخض عن حدوث فيضانات ساحلية<sup>(٣٧)</sup>. وتشكل الفيضانات الساحلية تهديداً للمناطق الساحلية الضيقة وذات الكثافة السكانية العالية في هذه الدول، كما تهدد البنى التحتية المنخفضة لقطاع النقل فيها (الموانئ والمطارات وشبكات الطرق الساحلية). وهو السبب الرئيسي الذي يجعل معدل التعرض للأعاصير في هذه الدول من أعلى المعدلات عالمياً بالنسبة للنتائج المحلي الإجمالي<sup>(٣٨)</sup>. ومن المتوقع بثقة عالية أن المناطق الساحلية التي تشهد حالياً فيضانات ساحلية متكررة وانحساراً للتربة ستواصل على النهج ذاته في المستقبل، بسبب ارتفاع متوسط مستوى سطح البحر، إذا ظلت العوامل المساهمة الأخرى على حالها<sup>(٣٩)</sup>. وتخضع الدول الجزرية الصغيرة النامية كذلك لتغيرات في درجات الحرارة ومنسوب الأمطار تتصل بظاهرة النينو - دورة التذبذب الجنوبي<sup>(٤٠)</sup>، التي قد تخلف عواقب وخيمة على البيئة والموارد (مثل ابيضاض الشعب المرجانية)<sup>(٤١)</sup> وكذا على البنى التحتية الساحلية.

٣١- وأخيراً، فإن الدول الجزرية الصغيرة النامية عرضة كذلك لمخاطر بشرية المنشأ، مثل بيع الزيت البحرية. وبما أن اقتصادات هذه الدول تعتمد بشدة على إيرادات الثروة السمكية والسياحة، فإن تعرضها للأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالوقود من السفن يشكل تهديداً اقتصادياً لا يُستهان به<sup>(٤٢)</sup>.

(٣٧) انظر X Bertin et al., 2013, A significant increase in wave height in the North Atlantic Ocean over the 20th century, *Global and Planetary Change*, 106:77-83; and IJ Losada et al., 2013, Long-term changes in sea level components in Latin America and the Caribbean, *Global and Planetary Change*, 104: 34-50.

(٣٨) انظر مثلاً: استراتيجية الأمم المتحدة الدولية للحد من الكوارث واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، ٢٠١٠، *Protecting Development Gains: Reducing Disaster Vulnerability and Building Resilience in Asia and the Pacific - The Asia Pacific Disaster Report* متاح على الرابط: <http://www.unisdr.org/we/inform/publications/16132>.

(٣٩) انظر الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation: Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (New York, Cambridge University Press).

(٤٠) يُشار إلى قطبية المحيط الهندي شبه المدارية أيضاً باسم ظاهرة النينو في المحيط الهندي.

(٤١) انظر الرابط: [http://oceanservice.noaa.gov/facts/coral\\_bleach.html](http://oceanservice.noaa.gov/facts/coral_bleach.html).

(٤٢) انظر الأونكتاد، ٢٠١٢، *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (UNCTAD/DTL/TLB/2011/4).

## هاء - تغير المناخ

٣٢- وفقاً لجميع الأدلة المتاحة، هناك اتجاه متصاعد طويل الأمد في متوسط درجة حرارة الجو<sup>(٤٣)</sup>. وتشير التوقعات لنهاية القرن الحادي والعشرين إلى أن درجات الحرارة الجوية سترتفع بنسبة تتراوح بين نسبة مئوية واحدة و ٣,٧ نسب مئوية (تقديرات متوسطة)، انظر الجدول ١) حسب السيناريو المتوقع<sup>(٤٤)</sup>.

الجدول ١

تنبؤات المتوسط العالمي لدرجة الحرارة على السطح وتغيرات المتوسط العالمي لمستوى سطح البحر في الفترة ٢٠٨١-٢١٠٠

ارتفاع مستوى سطح البحر		درجة الحرارة	
النطاق المتوقع (بالمتر)	المتوسط (بالمتر)	النطاق المتوقع (بالدرجة المئوية)	المتوسط (بالدرجة المئوية)
٠,٥٥-٠,٢٦	٠,٤٠	١,٧-٠,٣	١,٠
٠,٦٣-٠,٣٢	٠,٤٧	٢,٦-١,١	١,٨
٠,٦٣-٠,٣٣	٠,٤٨	٣,١-١,٤	٢,٢
٠,٨٢-٠,٤٥	٠,٦٣	٤,٨-٢,٦	٣,٧

المصدر: الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، ٢٠١٣.

ملحوظة: حُسبت المتوسطات والنطاقات المتوقعة على أساس البيانات المتاحة للفترة ١٩٨٦-٢٠٠٥، وفقاً لمختلف السيناريوهات.

وتستند التوقعات إلى أربعة سيناريوهات للتأثير الإشعاعي (مسارات التركيز التمثيلية)<sup>(٤٥)</sup>

مختصر: م. ت. ت.: مسار التركيز التمثيلي.

٣٣- وخلص أيضاً إلى حدوث تغيرات في أنماط هطول الأمطار. فعلى سبيل المثال، تُظهر سجلات سقوط الأمطار في منطقة الكاريبي للفترة (١٩٠٠-٢٠٠٠) انخفاضاً مطرداً في معدل سقوط الأمطار، في حين تظهر أنماط سقوط الأمطار في سيشيل للفترة ذاتها تفاوتاً كبيراً يمكن

(٤٣) من الجدير بالذكر أن درجات الحرارة لا ترتفع بشكل متنسق، فالمناطق القريبة من القطبين ترتفع فيها الحرارة بشكل أسرع من المناطق الاستوائية.

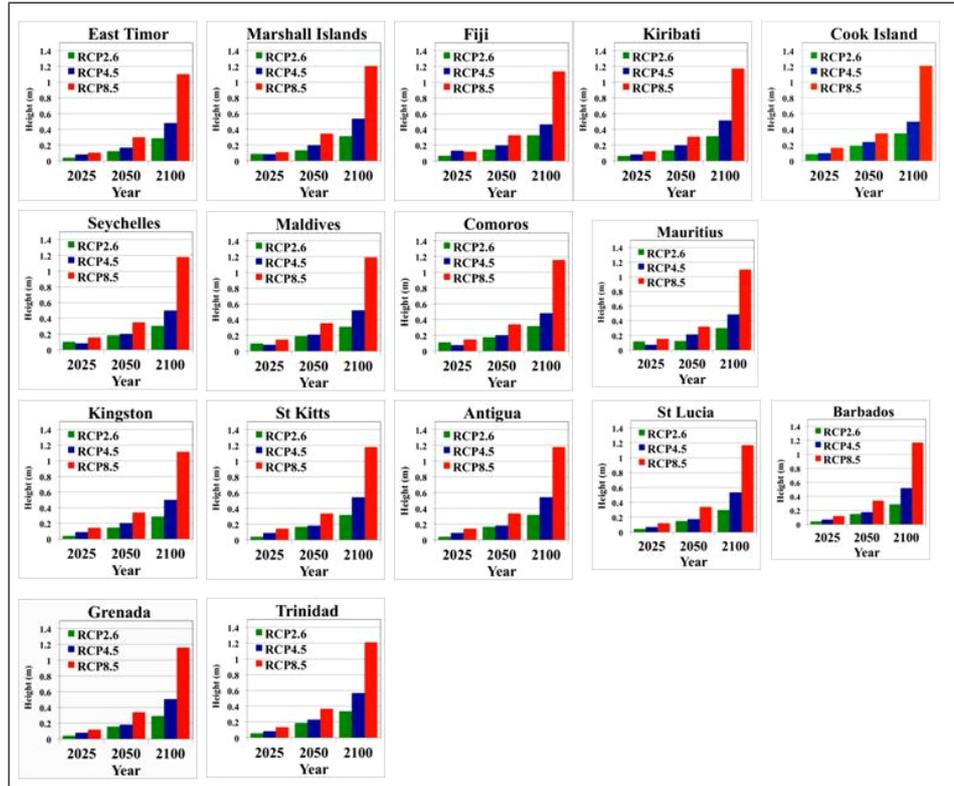
(٤٤) يتوقع أن يزداد متوسط تقديرات الاحترار بنسبة تتراوح بين ١ و ٢ درجة مئوية في الفترة ٢٠٤٦-٢٠٦٥ عما كان عليه في الفترة ١٩٨٦-٢٠٠٥، استناداً إلى مجموعة سيناريوهات ممكنة تتعلق بنسبة تركيز غازات الدفيئة (الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، ٢٠١٣). ويتوقع أن يرتفع متوسط تقديرات الاحترار في أواخر القرن الحادي والعشرين (٢٠٨١-٢١٠٠) بنسبة تتراوح بين ١ و ٣,٧ درجة مئوية. غير أن فجوة التوقعات تتوسع إلى نسبة تتراوح بين ٠,٣ و ٤,٨ درجة مئوية في سياق نموذج عدم اليقين.

(٤٥) تستند توقعات تقرير التقييم الخامس (٢٠١٣) للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ إلى سيناريوهات مسارات التركيز التمثيلية، وليس إلى السيناريوهات الواردة في التقرير الخاص للجنة بشأن سيناريوهات الانبعاثات.

ربطه بظاهرة النينو - التذبذب الجنوبي. غير أن متوسط سقوط الأمطار في سيشيل ارتفع خلال الجزء الثاني من القرن العشرين، أي في الفترة من عام ١٩٥٩ إلى ١٩٩٧<sup>(٤٦)</sup>.

الشكل ٣

توقعات ارتفاع مستوى سطح البحر للأعوام ٢٠٢٥ و ٢٠٥٠ و ٢١٠٠ في بعض الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهادئ والمحيط الهندي والكاربي



المصدر: Overseas Development Institute and Climate and Development Knowledge Network, 2014, *The IPCC's Fifth Assessment Report: What's in it for Small Island Developing States?*

ملحوظة: للاطلاع على شرح مفصل للسسيناريوهات المختلفة (م. ت. ت. ٢,٦ و م. ت. ت. ٤,٥ و م. ت. ت. ٨,٥) انظر الحاشية ٤٦.

٣٤ - وترتبط الزيادة في درجات الحرارة كذلك مع الارتفاع الكبير في مستوى سطح البحر<sup>(٤٧)</sup>. فمنذ عام ١٨٦٠، شهدت مستويات سطح البحار زيادة بنحو ٠,٢٠ مليمترًا، ولا يزال هذا المعدل يشهد ارتفاعاً مطرداً، خصوصاً منذ التسعينات. وتشير المعلومات

(٤٦) انظر: Overseas Development Institute and Climate and Development Knowledge Network, 2014, *The IPCC's Fifth Assessment Report: What's in it for Small Island Developing States?* Available at <http://cdkn.org/resource/whats-in-it-for-small-island-developing-states-sids>

(٤٧) انظر E Hanna et al., 2013. Ice sheet mass balance and climate change, *Nature*, 498:51-59

المستمدة من الأقمار الصناعية<sup>(٤٨)</sup> إلى أن مستويات سطح البحر ترتفع بمعدل بحادي الطيف الأعلى من التوقعات السابقة للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (أي حوالي ٣,١ مليمتراً سنوياً). ونظراً للتفاوت الشاسع في ارتفاع مستويات سطح البحر، ينبغي أخذ الاتجاهات الإقليمية في الاعتبار لدى تقييم الآثار المحتملة على دولة بعينها من الدول الجزرية الصغيرة النامية. وقد يفرض مزيج من العوامل العالمية والإقليمية إلى معدلات تغير سريع نسبياً في مستوى سطح البحر على امتداد سواحل جزرية معينة، تختلف عن المعدل العالمي الحالي (٣ مليمتراً في السنة)<sup>(٤٩)</sup>. وتتنبأ بعض النماذج بارتفاع مستوى سطح البحر بنسبة ١ إلى ٢ مليمتراً بنهاية هذا القرن. وسيكون لهذه الارتفاعات نتائج كارثية على عدد من الدول الجزرية الصغيرة النامية المنخفضة، خصوصاً إذا اقترنت بموجبات العواصف. فمعظم أراضي ملديف وكيريباس وجزر مارشال وتوفالو، على سبيل المثال، يقل ارتفاعها عن ٥ أمتار، في حين أن ٧٢ في المائة من أراضي البهاما يقل ارتفاعها عن ٥ أمتار. وتتراوح مساحة الأراضي التي يقل ارتفاعها عن ٥ أمتار في كل من أنتيغوا وبربودا، وسيشيل، وميكرونيزيا، وناورو، وتونغا بين ٣٠ و ٥٠ في المائة<sup>(٥٠)</sup>.

#### الآثار المحتملة والحاجة إلى التكيف

٣٥ - نظراً للأهمية الاستراتيجية للبنى التحتية الساحلية للنقل من أجل نمو الدول الجزرية الصغيرة النامية وتنميتها، فإن فهم المخاطر وجوانب الضعف المتعلقة بالمناخ وتدابير التكيف الملزمة هو أمر حيوي.

٣٦ - وقد ينجم عن تغير المناخ (ارتفاع مستوى سطح البحر أو ارتفاع درجة حرارة المياه أو اشتداد حدة العواصف أو موجات المد العاصفي والتغيرات المحتملة في نظام الموج مثلاً) أثر حاد على الخدمات والبنى التحتية الساحلية للنقل في هذه الدول. وقد تتأثر العمليات اليومية في الموانئ بشكل مباشر من الفيضانات الساحلية الطويلة الأمد والقصيرة الأمد (المد العاصفي). وقد تلحق أضرار جسيمة بالمحطات الطرفية والمرافق المتعددة الوسائط والقرى المتلقية للشحن البحري ومناطق التخزين والبضائع، على نحو يؤثر بسلاسل الإمداد وروابط النقل. وسيؤثر تغير المناخ بشكل خاص على الموانئ والمطارات، التي تشكل عصب التجارة

(٤٨) JA Church and NJ White, 2011. Sea-level rise from the late 19th to the early 21st Century. *Surveys in Geophysics* 32:585-602

(٤٩) انظر TM Cronin, 2012, Rapid sea-level rise, *Quaternary Science Reviews* 56:11-30. ويمكن أن يتضخم نطاق التغيرات في المستقبل جراء ردا الفعل المتعاضدة، كأن تثير العمليات الناجمة عن تغير المناخ المزيد من الاحترار العالمي، وبالتالي ارتفاع مستوى سطح البحر (مثلاً تعبئة مستودعات الكربون الخاملة حالياً، مثل الأراضي الخثية الاستوائية، ومخازن الميثان في القطب المتجمد الشمالي، وانحسار مساحة الطبقة الجليدية للمحيط المتجمد الشمالي).

(٥٠) الأونكتاد، المرجع السابق المقرر إصداره قريباً.

الدولية لهذه الدول، نظراً لطول الدورة الحياتية للبنى التحتية الرئيسية فيها وموقعها الساحلي المكشوف وانخفاضها (الجدول ٢).

٣٧- وقد تؤثر زيادة هطول الأمطار على الطرقات ومواقف الباصات ومرافق الموانئ والمطارات. ولا يبعد أن تلحق أضرار مباشرة أثناء هذه الأحداث المناخية المتطرفة فتستلزم ردوداً عاجلة لمواجهة هذه الحالات الطارئة. وقد تنجم كذلك آثار طويلة الأمد على سلامة هياكل الطرق والجسور ونظم الصرف الصحي ونظم الاتصالات، ما يستدعي أعمال صيانة وإصلاح أكثر تواتراً. وستتمخض الزيادة في هطول الأمطار الغزيرة والفيضانات عن المزيد من الحوادث المرتبطة بالأحوال الجوية، بما يشمل حالات التأخير وتعطيل الحركة الجوية والبرية. ويمكن أن يؤثر الطمي الناتج عن هطول الأمطار الغزيرة والأمواج الشديدة على ممرات الملاحة في الميناء، ويتمخض عن زيادة هائلة في تكاليف التجريف. ومن المرجح كذلك تزايد حالات تأخير وإلغاء عمليات الطيران جراء الفيضانات في المطارات، بالإضافة إلى آثار هذه الأحوال المتطرفة على السلامة الهيكلية للمدارج والبنى التحتية الأخرى المتخصصة للمطارات<sup>(٥١)</sup>.

٣٨- ويمكن أن تلحق الرياح الشديدة أضراراً بالطرق الساحلية ومرافق الموانئ، كالرافعات ومحطات تفريغ البضائع، وأن تدمر المحاصيل الزراعية، وتؤثر من ثم، بشكل غير مباشر، على قطاع النقل. كما قد تؤدي الرياح الشديدة إلى تعطيل الخدمات الجوية بشكل متكرر وتدمير مرافق المطارات، كالمعدات والسيارات المحيطة بمنطقة المطار والعلامات التوضيحية. إضافة إلى ذلك، فإن التغيرات في الأنماط الاتجاهية للرياح والأمواج الناجمة عنها يمكن أن تتمخض عن آثار هامة كذلك على عمليات الموانئ والسلامة، على سبيل المثال.

٣٩- وقد تلحق الموجات الحرارية كذلك آثاراً هامة على البنى التحتية للنقل وخدماته، من خلال اندلاع الحرائق في الغابات وإفساد المحاصيل، ويمكن أن تشكل ضغطاً كذلك على إمدادات المياه ومخازن الأغذية ونظم الطاقة، فضلاً عن زيادة متطلبات التبريد. وقد تلحق الموجات الحرارية أضراراً بالطرقات وتؤثر على مرافق المطارات ومدارجها وعملياتها.

٤٠- وينمو الطلب على خدمات النقل بالتوازي مع نمو الاقتصاد والتجارة والسكان العالمي. وبما أن النقل قطاع قائم على الطلب، فإن التغيرات الناجمة عن تغير المناخ في توزيع السكان وإنتاج السلع الأساسية والتجارة وأنماط الاستهلاك والسياحة، يمكن أن تفضي بدورها إلى آثار هامة غير مباشرة على قطاع النقل في الدول الجزرية الصغيرة النامية.

(٥١) انظر اللجنة الاقتصادية لأوروبا، ٢٠١٣، Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks, Expert Group Report, Inland Transport Committee, (ECE/TRANS/238) متاح على الرابط:

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate\\_change\\_2014.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf)

٤١- وكما يظهر من الاستعراض السابق، فإن تغير المناخ يثير مجموعة تحديات هامة لنقل البضائع والمسافرين معاً في الدول الجزرية الصغيرة النامية. ويرد ملخص لبعض هذه التحديات في الجدول ٢ أدناه. كما ترد في الجدول ٣ مجموعة من خيارات التكيف الممكنة لهذه الدول.

٤٢- ومنذ عام ٢٠٠٨، اعتبر الأونكتاد قضية تغير المناخ جزءاً من عمله المستمر في مجال قوانين وسياسات النقل، ولا يزال يضطلع بأنشطة هامة في هذا المجال للمساعدة على تحسين فهم المسائل التي تربط بين النقل البحري وتحديات تغير المناخ. ويتم التركيز بشكل خاص على التكيف مع تغير المناخ، والحاجة إلى تعزيز تأقلم نُظم النقل مع تأثيرات تغير المناخ<sup>(٥٢)</sup>. وقد سلط الضوء بشكل خاص على الاحتياجات الخاصة للدول الجزرية الصغيرة النامية على صعيد تكييف البنى التحتية للنقل مع آثار تغير المناخ، في عدد من اجتماعات الخبراء التي عقدها الأونكتاد، وكذلك في إطار عمل فريق الخبراء التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا التي أنشئت في أعقاب حلقة العمل المشتركة بين الأونكتاد واللجنة في عام ٢٠١٠<sup>(٥٣)</sup>.

## الجدول ٢

### ملخص الآثار الممكنة لتغير المناخ الناجم عن مختلف العوامل المناخية على النقل

الموانئ والمطارات	الطرق	درجة الحرارة
تضرر البنى التحتية والمعدات والبضائع، واستهلاك المزيد من الطاقة لتبريد البضائع، وفرض قيود على حمولة النقل الجوي	الإعياء الحراري للطرق وترديها، وتشقق الإسفلت، وتضرر الجسور جراء الحرارة، وتزايد انزلاق التربة على الطرق الجبلية، وتقلص دورة حياة الأصول المادية، وازدياد الحاجة إلى التبريد (للمسافرين والبضائع معاً)، وارتفاع تكاليف البناء والصيانة، والتغيرات في الطلب	ارتفاع متوسط درجات الحرارة؛ موجات الحرارة وازدياد التفاوت في درجات الحرارة

(٥٢) انظر: <http://unctad.org/ttl/legal>. تتضمن الأعمال ذات الصلة اجتماع الخبراء الذي عقده الأونكتاد بشأن النقل البحري وتحديات تغير المناخ، في شباط/فبراير ٢٠٠٩، وحلقة العمل المشتركة بين الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا بشأن آثار تغير المناخ على شبكات النقل الدولي، في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠؛ واجتماع الخبراء المخصص للأونكتاد بشأن آثار تغير المناخ والتكيف: تحدٍ أمام الموانئ العالمية، ٢٩-٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١١؛ ومجلد أعده الأونكتاد بعنوان "النقل البحري وتحديات تغير المناخ" ونُشر بالتعاون مع الأمم المتحدة ودار أيرثسكان للنشر (Routledge/Taylor and Francis) في أيار/مايو ٢٠١٢.

(٥٣) اللجنة الاقتصادية لأوروبا، ٢٠١٣، Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks، ECE/TRANS/238، متاح على الرابط: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate\\_change\\_2014.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf)

التغيرات	الطرق	الموانئ والمطارات
التغيرات في حدة ووتيرة الأحداث المناخية المتطرفة (الفيضانات وموجات الجفاف)	الفيضانات، وتزايد انزلاق التربة وانحدارها، وتعطل أشغال الحفر ومعداته، والآثار على مواقع النقل الحساسة (كالجسور)، وانعدام إمكانية التكهن وتكرر حالات التأخير، والتغيرات في الطلب	إغراق البنى التحتية الأرضية بالسيول، وتضرر البضائع والمعدات، وامتلاء ممرات الملاحة في الموانئ بالطمي
الرياح والعواصف الرعدية	الطرق	الموانئ والمطارات
التغيرات في حدة ووتيرة الأحداث المناخية	تضرر الأسوار، وحوادث الطرق	صعوبات الملاحة والرسو في الموانئ للسفن، وإلغاء الرحلات الجوية وتأخيرها
مستوى سطح البحر/العواصف	الطرق	الموانئ والمطارات
التغيرات في متوسط مستوى سطح البحر تزايد القدرة التدميرية للعواصف وموجات المد العاصفي	تفاقم مخاطر الفيضانات الساحلية وانجراف التربة وتأثير ذلك على الطرق الساحلية، والفيضانات المؤقتة، وعدم إمكانية استخدام الطرق أثناء موجات المد العاصفي	تضرر البنى التحتية والبضائع جراء الفيضانات وتغيرات طاقة الأمواج؛ وارتفاع تكاليف بناء الموانئ وصيانتها، وإجلاء السكان والمشاريع التجارية، والمسائل المرتبطة بالتأمين
التغيرات في طاقة الأمواج واتجاهها		

ملحوظة: القائمة ليست حصرية.

انظر الحاشية ٥٤.

### الجدول ٣

#### خيارات التكيف للموانئ البحرية في الدول الجزرية الصغيرة النامية

الهندسة	تعزيز السلامة الهيكلية للمرافق الحساسة وكفاءتها، بما في ذلك الدفاعات البحرية والمراسي ومرافق رسو السفن ومدارج المطارات ومواقف السيارات، استناداً إلى معايير تصميم تعكس تغير ظروف الرياح ومستوى سطح البحر والأمواج، وإعادة حساب فترات عودة الأحداث المناخية الكبرى، كالأعاصير والفيضانات، بحيث تتسنى هندسة هياكل أقدر على التأقلم مع هذه الأحداث.
التكنولوجيا	الاستثمار في تكنولوجيا ومعدات أقدر على التأقلم مع تغير المناخ في إطار خطط التوسع وبرامج التحديث، بما يشمل مثلاً جسور الارتفاع القادرة على تحمل عتبة أعلى من الرياح، والمنشآت الكهروضوئية الشمسية لتوليد الكهرباء بكفاءة أكبر لتسيير العمليات والإدارة معاً.

التخطيط والتطوير بناء القدرات والتدريب الداخلي على نحو يعترف بخطورة التهديدات وتداعياتها، وإدماج قدرات احتياطية في العمليات الحساسة، كلما أمكن ذلك، وحفظ المستودعات والمخازن في أماكن أقل تعرضاً لهذه المخاطر، وما إلى ذلك من تدابير.

النظم الإدارية العديد من النظم التشغيلية بحاجة إلى إدماج اعتبارات تغير المناخ ضمن إجراءاتها، مثل عمليات إيقاف وبدء التشغيل، وبروتوكولات حالات الطوارئ والإخلاء، ونظم الإدارة البيئية، وبروتوكولات السلامة والصحة المهنية.

التأمين بعض المخاطر لا يمكن تفاديها، ويجب من ثم التأمين عليها لدى أطراف ثالثة، ومن شأن التعاون المستمر مع إدارة الموانئ وعلماء المناخ ومقدمي خدمات التأمين أن يتيح أساساً يُعتمد به لقياس مدى التعرض للمخاطر التي يتعين أن يشملها التأمين وماهيتها.

المصدر: L Nurse, presentation at UNCTAD ad hoc expert meeting, 11 July 2014.

ملحوظة: انظر الحاشية ٥٦.

### آثار إدماج تدابير الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ

٤٣- لا بد من بناء القدرة على التأقلم مع آثار تغير المناخ والتأهب لها وتعزيز التعافي من الكوارث الناجمة عنها، من أجل بلوغ تطلعات التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية. وينطبق الأمر ذاته على تدابير التكيف مع آثار تغير المناخ<sup>(٥٤)</sup>. غير أن البلدان، حتى عهد قريب، كانت تعمل في إطار ولايتين وهيتين مختلفتين للأمم المتحدة لدى تناول مسائل الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع آثار تغير المناخ. ففي منطقة المحيط الهادئ، على سبيل المثال، هناك إطار عمل الحد من مخاطر الكوارث وإدارة الكوارث في منطقة المحيط الهادئ (٢٠١٥-٢٠٠٥) وخطط التكيف الوطنية ذات الصلة، في حين اعتمدت المنطقة في إطار التكيف مع آثار تغير المناخ إطار الجزر للعمل بشأن تغير المناخ للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥، بالإضافة إلى البلاغات الوطنية وخطط العمل الوطنية للتكيف. وقد أُجري استعراض في إطار الاستراتيجية الدولية للحد من الكوارث التابعة للأمم المتحدة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، بعنوان "الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ في منطقة المحيط الهادئ: تحليل مؤسسي وسياساتي". وقد سلّم الاستعراض بالحاجة إلى دمج مسألتي الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع آثار تغير المناخ<sup>(٥٥)</sup>.

٤٤- وتشمل بعض الأنشطة الاستباقية للدول الجزرية الصغيرة النامية خطة عمل وطنية مشتركة للتكيف مع تغير المناخ وإدارة مخاطر الكوارث (٢٠١٥-٢٠١٠) اعتمدها تونغا في

(٥٤) انظر: Overseas Development Institute and Climate and Development Knowledge Network، ٢٠١٤، المرجع السابق.

(٥٥) للمزيد من المعلومات، بما في ذلك عن برامج العمل الوطنية المتعلقة بالتكيف التي تتضمن عناصر تتصل بالنقل، انظر الأونكتاد، المرجع السابق المقرر إصداره قريباً.

عام ٢٠١٠. واعتمدت خطط عمل مماثلة في جزر كوك، وجزر مارشال وتوفالو. كما تعكف دول جزرية صغيرة نامية في مناطق أخرى على وضع خطط مشتركة. ففي المحيط الهندي مثلاً، أعدت ملديف مشروع خطة عمل وطنية استراتيجية للحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ (٢٠١٠-٢٠٢٠)<sup>(٥٦)</sup>. ومع إن مسألتي الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع آثار تغير المناخ في مجال النقل ترد أحياناً في وثائق السياسة العامة وفي سياق تبرير مشاريع حماية السواحل، فإن مشاريع النقل تبدو الأقل تمثيلاً في هذه السياسات، باستثناء مشاريع برنامج التكيف مع تغير المناخ في المحيط الهادئ.

## ثانياً - التصدي للتحديات وتسخير الفرص

٤٥ - تستعرض هذه المذكرة الوضع الراهن في مجال النقل البحري في الدول الجزرية الصغيرة النامية، بما في ذلك المسائل الخاصة بهذا القطاع، كالشحن والموانئ، والمواضيع الشاملة التي تؤثر على شتى جوانب النقل البحري، بما فيها الطاقة، وتغير المناخ، ومخاطر الكوارث، والمتطلبات المالية والمتطلبات على صعيد القدرات. وتسلط المذكرة الضوء على الفجوات والاحتياجات القائمة المتصلة بقطاع النقل في الدول الجزرية الصغيرة النامية، وتدعو إلى اتخاذ إجراءات معززة أكثر تركيزاً وتنسيقاً على جميع المستويات - الوطني والإقليمي والدولي. وفي هذا السياق، حُدد عدد من التدابير والنُهُج الرامية إلى التصدي لتهميش الدول الجزرية الصغيرة النامية، في منشور الأونكتاد القادم، المعنون "رأب الصدع: تعزيز الشراكات لإقامة نُظم نقل مستدامة ومرنة في الدول الجزرية الصغيرة النامية". ويبرز هذا المنشور الدور الفائق الأهمية للشركاء الإنمائيين في المساعدة على ترجمة التوصيات ذات الصلة إلى إجراءات ملموسة، ويشدد على الحاجة إلى مجموعة من تدابير الاستجابة على الصعد الوطني والإقليمي والدولي. كما يؤكد حاجة الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى بناء القدرات على صعيد روابط النقل وتطوير البنى التحتية وصيانتها، وكذا في مجال الدراية والمعرفة والموارد المالية. كما يؤكد المنشور ضرورة اعتماد حزمة إجراءات تشمل قطاع النقل والمجالات الأخرى ذات الصلة، كالتجارة والمالية وكفاءة الطاقة وحماية البيئة والتأقلم مع تغير المناخ.

٤٦ - وفي حين تعد هذه الاستنتاجات والإجراءات المقترحة خطوة في الاتجاه الصحيح، فإنها ينبغي أن تُفهم بشكل أفضل وتُترجم إلى مخرجات عملية ملموسة يمكن تنفيذها بسهولة. وفي هذا السياق، يُدعى الخبراء في الاجتماع إلى النظر في أمور تشمل أفضل السبل المتابعة المسائل التالية:

- التصدي لمتطلبات الشحن الداخلي والشحن بين الجزر، ومستويات الخدمة في الموانئ ورسومها، واحتياجات تطوير البنى التحتية للموانئ ومسائل صيانتها، والأساطيل

(٥٦) المرجع السابق.

- القديمة، وانخفاض حجم البضائع والتجارة، والاختلالات التجارية، وهياكل سوق الشحن وتكاليف النقل الباهظة؛
- بناء قدرة البنى التحتية الساحلية للنقل على التأقلم مع آثار تغير المناخ ومخاطر الكوارث؛
  - تعزيز روابط النقل المحلية والإقليمية، وتعزيز تطوير البنى التحتية؛
  - رفع مستويات التمويل وتعزيز مصادره لدعم قطاع النقل، وبخاصة لتطوير البنى التحتية للنقل البحري، وصيانتها واستدامتها وتعزيز قدرتها على التأقلم؛
  - تعزيز مشاركة القطاع الخاص في قطاع النقل وتشجيع النهج التعاونية بين القطاع العام والمستثمرين من القطاع الخاص، بما في ذلك الاستثمار في نظم وخدمات نقل تتسم بالكفاءة من حيث الطاقة والقدرة على التأقلم مع آثار تغير المناخ؛
  - تشجيع تبادل الدروس المستفادة والتجارب وأفضل الممارسات داخل مناطق الدول الجزرية الصغيرة وفيما بينها، لضمان استكشاف الفرص القائمة وحسن استغلالها.
-