

Distr.: General
17 February 2015
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

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

المعقودة في قصر الأمم، جنيف، في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤

المحتويات

الصفحة

٣	.....	مقدمة	
٣	.....	موجز الرئيس	أولاً -
٣	.....	البيانات الافتتاحية	ألف -
٤	.....	الدول الجزرية الصغيرة النامية: تحديات النقل واللوجستيات التجارية	باء -
١٤	.....	الاستنتاجات	جيم -
١٧	.....	المسائل التنظيمية	ثانياً -
١٧	.....	انتخاب أعضاء المكتب	ألف -
١٩	.....	إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل	باء -
١٩	.....	نتائج الدورة	جيم -
١٩	.....	اعتماد تقرير الاجتماع	دال -
٢٠	.....	الحضور	المرفق



الرجاء إعادة الاستعمال

(A) GE.15-02715 120315 130315



* 1 5 0 2 7 1 5 *

مقدمة

١- عُقدت الدورة الثالثة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة في قصر الأمم بجنيف في الفترة من ٢٤ إلى ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، وفقاً للأحكام التي اتفق عليها مجلس التجارة والتنمية في دورته التنفيذية السادسة والخمسين المعقودة يومي ٣ و٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢.

أولاً- موجز الرئيس

ألف- البيانات الافتتاحية

٢- أوضح أمين عام الأونكتاد، في ملاحظاته الافتتاحية، أن الموضوع المحوري للاجتماع، أي التحديات الرئيسية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية (الدول الجزرية) في مجالي النقل واللوجستيات التجارية، قد طُرح في الوقت المناسب نظراً للجهود المبذولة لوضع خطة تنمية مستدامة تحويلية لما بعد عام ٢٠١٥. ويعدّ الاجتماع مثلاً آخر على عمل الاونكتاد والتزامه الطويل الأمد تجاه هذه الدول. فقد أخذ الأونكتاد على عاتقه، بما في ذلك خلال المؤتمر الدولي الثالث المعني بالدول الجزرية الصغيرة النامية، الذي عُقد في ساموا في تموز/يوليه ٢٠١٤، أن يطرح ملف النقل واللوجستيات التجارية، ليس بوصفه رافعة نمو وتنمية فحسب، وإنما بوصفه أيضاً تحدياً يمكن أن يشكل تهديداً جاداً لآفاق التنمية المستدامة في هذه الدول. لذا، وفي ضوء عمليات التفاوض ذات الصلة الجارية في محافل دولية أخرى، كان لا بد من التدقيق بشكل أكبر في السبل الكفيلة بالتصدي لهذا التحدي، وتحديد الخطوات اللازم اتخاذها في هذا الصدد وتقديم التوصيات السياسية الملائمة.

٣- وقالت مديرة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات بالاونكتاد، إن الزخم الذي تمخضت عنه السنة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية ومؤتمر ساموا لم يزل مستمراً. بل عززته العمليات الموازية ذات الصلة المباشرة بهذه الدول، وخصوصاً الدورتين العشرتين والحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ وإطار الحد من الكوارث لما بعد عام ٢٠١٥، المعروف بإطار عمل هيوغو ٢؛ والمفاوضات بشأن أهداف التنمية المستدامة المقترحة. وأشارت مديرة الشعبة إلى الأهمية الاقتصادية الاستراتيجية للنقل البحري والجوي بالنسبة للدول الجزرية. وقالت إن أهمية دعم هذه الدول في مساعيها لضمان نُظم نقل مستدامة ومرنة في المستقبل لم تفتأ تتزايد بالنسبة للاونكتاد، مثلما تجلّى في ولايته الأخيرة وفي عدد من الأنشطة الجارية والتي اضطلع بها مؤخراً. ويحتل الأونكتاد، بفضل خبرته الطويلة الأمد في مجال النقل، موقعاً يحوله مساعدة هذه الدول في إدراج شواغلها في مجالي النقل واللوجستيات التجارية ضمن الخطط السياسية لمقرري السياسات والقطاع الخاص وأصحاب المصلحة والشركاء الإنمائيين.

باء- الدول الجزرية الصغيرة النامية: تحديات النقل واللوجستيات التجارية

(البند ٣ من جدول الأعمال)

١- النقل لأغراض التجارة والسياحة: التحديات والروابط بين القطاعات وتدبير التصدي

٤- قالت رئيسة قسم السياسات والتشريع في فرع لوجستيات التجارة لدى الأونكتاد إن الدول الجزرية الصغيرة النامية تواجه عدة تحديات في مجال النقل الدولي والإقليمي والمحلي، ومن بينها: الأحجام الصغيرة للبضائع، التفاوتات التجارية، بعد المسافة عن الأسواق العالمية الكبرى وخطوط الشحن، والاحتياجات على صعيد الهياكل الأساسية ومتطلبات التمويل. وقد ساهمت هذه التحديات بشكل عام في ارتفاع تكاليف وأسعار النقل. وهناك صلة مباشرة بين النقل والسياحة، التي تُعدّ مصدراً رئيسياً لعائدات التصدير. وهذا القطاعان كلاهما عرضة للمخاطر الطبيعية، كالأعاصير والزلازل والبراكين والعوامل المناخية. وفي هذا السياق، هناك أهمية كبرى للحد من مخاطر الكوارث، وتعزيز المنة المناخية وتكييف هياكل النقل الأساسية الساحلية مع تغير المناخ. ودعت المتحدث الخبير إلى التفكير في أفضل السبل المتابعة عدد من المسائل، وإلى مناقشة الدروس والإرشادات المنبثقة عن قطاع الموانئ الدولي، في ضوء نتائج مؤتمر ساموا، والتعاون مع قطاع التأمين، وإقامة الشراكات والتعاون داخل الدول الجزرية وفيما بينها.

٥- وقدم عدة خبراء من الدول الجزرية معلومات إضافية عن التحديات العديدة التي تواجهها دولهم في قطاع النقل واللوجستيات التجارية. وذكر أن قطاع السياحة يواجه ارتفاع التكاليف، وتراجع التنافسية التجارية، ومحدودية الوصول والموصولة. وتكمن بعض الأسباب الجذرية لهذه التحديات في صغر أحجام السوق والسكان، والمسافات الطويلة بين الجزر نفسها وبعدها عن الأسواق وشبكات الشحن الدولية، وشدة الاعتماد على شركات النقل العالمية، والافتقار إلى استراتيجية إقليمية وشبكات نقل إقليمية، وتضائل الاستثمار الأجنبي المباشر، وشح الموارد الطبيعية، والاعتماد الشديد على واردات الوقود الأحفوري المكلفة، وعدم كفاية الهياكل الأساسية، ومحدودية القدرات البشرية والمالية. وفي الوقت ذاته، يزداد تعرض الهياكل الأساسية للدول الجزرية إلى الكوارث الطبيعية وآثار تغير المناخ، مثل ارتفاع مستوى سطح البحر وتآكل السواحل.

٦- واستشهد عدة خبراء بتجارهم الوطنية والإقليمية، فعرضوا عدداً من النُهُج التي تستخدمها التجمعات والمبادرات الوطنية ودون الإقليمية الرامية إلى التصدي لهذه التحديات وتوفير خدمات شحن أكثر أمناً وموثوقية وتنافسية وفعالية من حيث التكلفة، سواء بين الجزر نفسها أم خارج نطاقها. وتشمل تلك النهج نموذج التوزيع المحوري وتيسير خدمات إعادة الشحن، وتبني التكنولوجيا المناسبة، وتوفير تدريب منتظم للموظفين المعنيين على مستوى القطاع برمته، وإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص لتمويل الهياكل الأساسية والتأسيس لخدمات بحرية إقليمية تُهدف إلى إنشاء منطقة اقتصادية وهياكل أساسية كفيلة بجذب المستثمرين والتجار والمصنّعين والناقلين.

٧- وقال ثلاثة خبراء إن الدول الجزرية ينبغي أن تعتمد نهجاً متكاملًا إقليمياً لتنفيذ اتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية. وأشار أحدهم إلى الحاجة إلى التعاون على الصعيد الإقليمي لوضع استراتيجية للأمن البحري. كما أشير إلى أهمية التمويل لتطوير الهياكل الأساسية.

٨- وشدد عدة خبراء ومندوبين على ضرورة أن يضطلع الأونكتاد بدور معزز في دعم الدول الجزرية ومساعدتها في مجالات اختصاصه، وبخاصة فيما يتعلق بتمكينها من الوصول إلى مرافق بناء القدرات وآليات التمويل. ويلزم كذلك تعزيز التعاون مع وكالات الأمم المتحدة والعمل معها عن كثب لتعزيز فهم المشكلات التي تعترض الدول الجزرية، وضمان طرح احتياجاتها الخاصة في مختلف المحافل والمفاوضات، وتقديم المشورة إليها بشأن ما يمكن أن تفعله للمساعدة في تنفيذ نتائج الاجتماعات الحكومية الدولية.

٩- وقال أحد المندوبين إن التجارة في الخدمات، بما في ذلك السياحة والخدمات المالية الخارجية، قد تنطوي على أهمية خاصة للتنمية الاقتصادية لهذه الدول في المستقبل. ولفت مندوب آخر إلى الجدل المتنامي حول الخدمات المالية المصرفية في أعقاب الأزمة المالية العالمية. فيما أشار مندوب آخر إلى أن البيئة لا تشكل إلا عاملاً من عوامل عديدة يتعين بحثها عند النظر في آثار تغير المناخ على الدول الجزرية. فحساسة الأراضي الناجمة عن تغير المناخ التي تؤدي بدورها إلى الهجرة من هذه الدول، على سبيل المثال، ينبغي أن تُبحث كتهديد للأمن يقتضي، في جملة أمور، بحثه في مجلس الأمن. وينبغي تكثيف التدابير المالية الدولية لتخفيف آثار تغير المناخ، وتعزيز الأمن المناخي، والحد من عدد اللاجئين جراء تغير المناخ. وينبغي، في الوقت ذاته، تعزيز مصادر طاقة بديلة ومستدامة ونظيفة وأقل تكلفة للحد من الاعتماد على الوقود الأحفوري.

١٠- وعلى صعيد التكيف مع تغير المناخ، أشارت الأمانة إلى أن حتى أبسط التغييرات الهيكلية يمكن أن تحدث أثراً كبيراً على صعيد التأقلم. وهناك العديد من الأمثلة لحلول لا تعتمد بشدة على رأس المال، ويمكن أن تستفيد منها الدول الجزرية إذا تم تبادل هذه التجارب وما يتصل بها من مواد.

١١- وأقرّ ممثل لقطاع الشحن الدولي بأهمية النقل البحري لتلبية الاحتياجات الاستهلاكية لقطاعي السياحة والضيافة في الدول الجزرية ولتمكين السياحة البحرية، مثل البواخر السياحية. وقال إن هذه الدول تضطلع بدور هام في تنظيم النقل الدولي، وبخاصة في المنظمة البحرية الدولية، ليس فقط بصفتها دول موانئ لها شواغل مشروعة على صعيد حماية البيئة، وإنما بصفتها دول أعلام أيضاً. وقد أبدى بعضها مستوى رفيعاً من الأداء كدول أعلام، رغم ازدياد عمليات التفتيش التي تجرّها دول الموانئ في الأعوام الأخيرة. ويواجه الشحن تحديات اقتصادية هائلة، بعضها ناتج عن القطاع نفسه، فيما تتصل تحديات أخرى بالمتطلبات البيئية الجديدة وقد تنعكس على مستوى الخدمات التي يمكن أن تقدمها هذه الدول وتكاليف خدمات النقل

البحري. وفيما يتصل بإمكانية استحداث نظام جديد لضريبة الكربون والصندوق الأخضر للمناخ المنشأ بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، أشار المتحدث إلى أن قطاع الشحن يمكن أن يضطلع بدور في دعم التكيف مع تغير المناخ في موانئ البلدان النامية، رهناً باعتماد اتفاق متعدد الأطراف وبتوفر ظروف معينة.

١٢- واستعرض خبير من جامعة تولوز الاتجاهات في قطاع السياحة وروابطها مع قطاع النقل. وقال إن من الخيارات المبتكرة للدول الجزرية إنشاء محاور للسياحة والنقل الجوي على الصعيد دون الإقليمي وإنشاء خطوط جوية منخفضة التكلفة تعمل في خدمات السفر السياحي مباشرة. وأضاف أن من الضروري أن تنشئ الحكومات شركات متينة بين القطاعين العام والخاص في هذه الدول لتعزيز ترابط السياسات وتكاملها بين قطاعات النقل والسفر والسياحة. وترتبط المقترحات العملية في هذا الصدد بالخيارات التقنية التي تتخذها كل دولة جزرية بشأن إزالة القيود التنظيمية عن قطاع النقل الجوي أو تعزيزها، حسب استراتيجية كل منها وقدراته في مجال السياحة.

١٣- وشدد ممثل لاتحاد النقل الجوي الدولي على أهمية الموصولية الجوية كحافز رئيسي للتنمية وكميزة حيوية لاقتصادات الدول الجزرية. فالنقل الجوي قناة رئيسية للتدفقات الاقتصادية التي قد تتجه إلى الخارج، أما السياحة فهي تحظى بأهمية فائقة لهذه الدول بكل وضوح. وفي هذا السياق، ينبغي أن تشمل المعايير الرئيسية خدمات نقل جوي متاحة بفعالية من حيث التكلفة ومسنودة بالسياسات الملائمة.

١٤- وعرض عدة خبراء من مناطق الدول الجزرية تجارب وطنية وإقليمية في مجالات النقل البحري، والنقل الجوي المحلي والدولي، والسياحة. وأشاروا إلى التحديات التي يثيرها قطاع السياحة الذي يتسم باستهلاك كثيف للطاقة وإلى التكاليف المرتفعة للنقل، وصعوبة صيانة الهياكل الأساسية على النحو الملائم، وتدني مستوى تنمية الواجهات البحرية، والآثار البيئية على جميع وسائل النقل، والحاجة إلى إطار تنظيمي وإصلاح مؤسسي. ويمكن تخطي هذه التحديات من خلال تحسين نوعية مرافق النقل وتكلفتها، باستخدام مرافق نقل إقليمية، والسماح بإنشاء خطوط جوية وخدمات سياحية منخفضة التكلفة، وإنشاء اتفاقات لتقاسم الرموز بين شركات الطيران وإقامة شركات استراتيجيات بينها. ومن الخيارات الجيدة كذلك دعم وحماية المنتجات المحلية بهدف خفض التكاليف، وتحسين خدمات الزبائن والمهارات في قطاع الضيافة واعتماد نهج منسق إزاء تنمية قطاع السياحة.

١٥- وأقرّ وفدان وأحد الخبراء بأهمية الاستثمار الأجنبي المباشر المستمر في الفنادق والهياكل الأساسية للنقل الجوي في الدول الجزرية من أجل تنمية قطاع السياحة لديها. ورداً على سؤال من الأمانة حول قيمة المنافع الاقتصادية التي تحققها السياحة في الدول الجزرية للاقتصادات المتقدمة، أشار خبيران إلى أن الدول المتقدمة ينبغي أن تأخذ هذه النقطة في الاعتبار لدى النظر في بذل استثمارات في الدول الجزرية.

١٦ - وأشار مندوب إلى أنه رغم تزايد مشاركة الدول الجزرية في العمليات المتعددة الأطراف المتصلة بالتنمية في الأمم المتحدة، فإن بوسع الأونكتاد أن يساعد بدوره في جذب انتباه اللجنة الثانية للجمعية العامة إلى مسائل هذه الدول واحتياجاتها. وشدد المندوب على أهمية التمويل المتصل بتغير المناخ وقدرة الدول الجزرية على تحقيق أقصى قدر من المنافع من الصندوق الأخضر للمناخ. وقال إن من المهم التقييد بمبدأ المسؤولية المشتركة وإن كانت متباينة، لكفالة تحويل الأموال من اقتصادات العالم المتقدم التي تشكل تاريخياً أكبر مصدر لانبعاثات غازات الدفيئة، إلى الاقتصادات التي تتحمل أقل قدر من المسؤولية عن هذه الانبعاثات في حين قد تتكبد أقسى آثار تغير المناخ، وخصوصاً الدول الجزرية.

٢ - الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع آثار تغير المناخ في قطاع النقل

الحد من مخاطر الكوارث

١٧ - استعرض خبير يمثل مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث، العوامل الرئيسية لمخاطر الكوارث في الدول الجزرية، وبخاصة على صعيد الهياكل الأساسية للنقل والسياحة. وقال إن الخسائر المرتبطة بالكوارث الكبرى لا تزال مرتفعة في مختلف أنحاء العالم، مع ازدياد التعرض للمخاطر الاقتصادية. وتشكل الدول الجزرية ثلثي البلدان التي تعاني أعلى خسائر سنوية ناجمة عن الكوارث، ويشكل متوسط الخسائر السنوية من ١ إلى ٩ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وتلحق المخاطر الممتدة، مثل الفيضانات الصغيرة، أثراً كبيراً على الاقتصادات وينبغي الحد منها. وتحتاج الجهات الفاعلة الخاصة والعامة خيارات متنوعة لمختلف المخاطر. وتشمل الخيارات الأخرى التدابير الوقائية، والتأمين (نظام التأمين القائم على مؤشر الطقس)، والتمويل في أعقاب الأحداث وتمويل الخسائر المتبقية. وتنطوي تكاليف رأس المال المرتفعة لهياكل النقل الأساسية على نفقات استبدال وإصلاح كبيرة، في حين تضعف المنافسة الهادفة إلى اجتذاب الاستثمارات الدور التنظيمي للحكومات. إضافة إلى ذلك، ينبغي أن تكون هذه المنافسة، بما في ذلك في مجال النقل، جزءاً من التخطيط الإنمائي. وبالتالي فإن المخاطر لا ترتبط بالإغاثة في حالات الطوارئ قدر ما ترتبط بالقرارات الإنمائية. ومن المهم تقييم قابلية البلدان للتأثر بالمخاطر الطبيعية، ولا يقل عنه أهمية إدماج إجراءات التكيف مع تغير المناخ في استراتيجيات الحد من المخاطر.

١٨ - قدم المتحدث من المرفق العالمي للحد من الكوارث والإنعاش، التابع للبنك الدولي، عرضاً عاماً عن العمل الجاري في مجال التمويل المرتبط بالمخاطر، بما في ذلك في الدول الجزرية. وقال إن ثمة فجوة بين الاستثمارات في التصدي لحالات الطوارئ والاستثمارات في مجالي الوقاية والتأهب، ولا بد من سد هذه الفجوة. كما أكد أهمية تحديد المخاطر المعنية وفهم الأخطار وأوجه الضعف بشكل أفضل. وأكد كذلك أهمية الحد من المخاطر، والتأهب لها، والحماية المالية، والإنعاش وإعادة البناء ما بعد الكوارث. ويقتضي الحد من المخاطر توفر معلومات دقيقة ومفصلة للقيام بعمليات تقييم المخاطر اللازمة. فيما يقتضي التمويل المرتبط بالمخاطر وضع

نماذج للمخاطر، وهو ما يقتضي بدوره معلومات عنها محددة جغرافياً. وفي مرحلة ما بعد الكوارث، يمكن للحكومات أن تدرج مبادئ إدارة مخاطر الكوارث في السياسات ذات الصلة. ويستدعي ذلك تفاعلاً معزواً بين الخبراء في الوكالات والوزارات الحكومية ذات الصلة. وفي حين يتزايد التمويل والتأمين المتصلين بمخاطر الكوارث في الدول الجزرية، فإن هذا التمويل يتسم بالتجزؤ ولا ترتبط المبالغ المخصصة لكل بلد بوضوح بمدى قابليته للتأثر بالكوارث. ومن الضروري أن يقرن التمويل بمواءمة الإجراءات وجعل هذا التمويل أكثر تيسراً وقابلية للتنبؤ به، ويضطلع الشركاء الإنمائيون بدور هام في تيسير الوصول إلى هذا التمويل. وفي هذا الصدد، تهدف مبادرة تعزيز مناعة الدول الجزرية إلى مساعدتها على إبراز احتياجاتها وتيسير وصولها إلى الأموال المخصصة لآثار تغير المناخ والأخطار الطبيعية. ومن المهم كذلك تبادل الخبرات بين الدول الجزرية نفسها.

١٩- قال أحد الخبراء، رداً على استفسار من أحد الوفود، إن جميع المشاريع تُقيم على أساس معايير الحد من مخاطر الكوارث وأن المبادرة المذكورة توفر أموالاً إضافية لجميع الدول الجزرية رهناً بطرائق وصول معينة.

٢٠- وقال خبير من مكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع إن ضمان المرونة والاستدامة يقتضي الانتقال من مفهوم الهياكل الأساسية بوصفها أصولاً فردية إلى مفهوم النظم المتكاملة التي تنطوي على شبكات مترابطة ومتعاضدة (الروابط بين النقل والطاقة مثلاً). ومن المهم استيعاب مفهوم الإخفاق المتتالي، أي كيف يمكن أن يؤثر الضرر اللاحق بنظام ما على نظام آخر. ويشكل الحد من مخاطر الكوارث عملية وليس نتيجة. والمعلومات والبيانات ضرورية لفهم المخاطر والأخطار واحتمالات حدوثها وعواقبها. وهناك حاجة إلى النظر في حلقات التغذية المرتدة حيث يعاد تغذية النظام بالمعلومات التي يُحصل عليها وبالخبرات المكتسبة. ولا بد لبناء القدرات من إدماج فلسفة قائمة على المخاطر في الهياكل الأساسية الإنمائية في مرحلة مبكرة، أي قبل وقوع الكارثة.

٢١- وقال خبير من منطقة المحيط الهادئ إن التحديات المرتبطة بالنقل كثيراً ما تتضح في سياق الكوارث. ونظم النقل غير الملائمة أو المعطوبة يمكن أن تعقد تدابير الإغاثة والتصدي لحالات الطوارئ فضلاً عن جهود إعادة البناء والإنعاش. وينبغي أن يؤخذ في الاعتبار دور المجتمع المدني ومشاركته والسياق الثقافي لدى النظر في مخاطر الكوارث والتكيف مع آثار تغير المناخ. ويمكن العثور على حلول لتحديات النقل محلياً وخارج قطاع النقل، في حين يمكن أن تساعد الاستثمارات والتدابير البسيطة إذا أُخذت مبكراً في منع أثر الكوارث والحد منها. ومن الضروري إدماج تقييم مخاطر المناخ في التخطيط والتنمية الريفيين وتعميم تدابير التكيف مع تغير المناخ والحد من الكوارث وإدارتها في مختلف القطاعات. ورغم أهمية الوصول الملائم والكافي إلى الشراكات العالمية، يتعين على الدول الجزرية أن تمسك بزمام مشاكلها وأن تسعى لإيجاد حلول لها فيما بينها.

٢٢- وقال أحد المندوبين إن الدول الجزرية تتأثر بالعوامل الخارجية الناجمة عن أنشطة العالم الغربي وإن الوكالات المتعددة الأطراف والاقتصادات الغربية ينبغي أن تبدي حس القيادة خصوصاً في مجالات التمويل وبناء القدرات وتبادل المعارف والمهارات. وتكتسي المساعدة في اكتساب المخاطر أهمية خاصة عندما ترتبط هذه المخاطر بآثار تغير المناخ على الهياكل الأساسية للنقل.

٢٣- وأحاط خبير من لجنة المحيط الهندي المشاركين بالبرامج التي تنفذها منطقتهم في مجال الحد من الكوارث وبناء المناعة إزاءها. وتشمل هذه البرامج مشروعاً يموله الاتحاد الأوروبي (برنامج الحماية المالية للجزر) وبرنامجاً جديداً يترأسه البنك الدولي للحد من مخاطر الكوارث وتعزيز المناعة من أجل تنمية مستدامة. وتشكل المشاركة الوطنية وحس الملكية والمحتوى المحلي ومساعدة المؤسسات الخبيرة والخبرة الفنية وبناء القدرات وتبني نهج منسق للجهات المانحة عوامل رئيسية للنجاح. ومن الضروري تحديد المخاطر بوضوح والتصدي للهياكل الأساسية الحساسة، وتحديد الكهرياء. ويمكن أن يساعد الأونكتاد والمنظمات الأخرى في تقييم الآثار المحتملة لتغير المناخ على النقل.

٢٤- وفيما يخص الحد من مخاطر الكوارث، أكد أحد المندوبين ضرورة اتخاذ نهج استباقي بدلاً من النهج القائم على رد الفعل، مثلما أكد ضرورة النهج الوقائي. ويمكن للمجتمع الدولي أن ينظر في وضع إطار ملزم للحد من مخاطر الكوارث وتنسيق التمويل من خلال صندوق مخصص. كما يمكن لقطاع التأمين أن يضطلع بدور بارز في هذا الصدد، وقد يكون من المفيد تقديم حوافز لهذا القطاع. وفي هذا السياق، أشار محاور من المرفق العالمي للحد من الكوارث إلى أن النهج الإقليمية إزاء التأمين يمكن أن تساعد في خفض مستويات أقساط التأمين من خلال تجميع المخاطر. وقال المتحدث من مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث إن قطاع التأمين يعكف على مراجعة نهجه والنظر في تقديم رؤوس أموال في المرحلة الوقائية. وأشار مندوب آخر إلى أن تكاليف الوقاية كثيراً ما تكون أدنى من تكاليف الإصلاح والترميم وأن الدروس المستفادة من تجارب الماضي ينبغي أن تتخذ طابعاً مؤسسياً وتعمم على نطاق واسع. وتقتضي الوقاية من مخاطر الكوارث والحد منها وإدارتها توليفة من الحوافز والأنظمة وأنشطة التوعية والتثقيف.

التكيف مع آثار تغير المناخ في قطاع النقل

٢٥- قدم أحد الخبراء عرضاً عاماً لاستنتاجات الفصول ذات الصلة من تقرير التقييم الخامس للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ. وقال إن المخاطر تعبر عن وجود الخطر وقابلية التعرض له ومدى الانكشاف أمامه، وإن أي تغيير في هذه العوامل يمكن أن يغير مستوى المخاطر. وتشمل محركات المخاطر الحالية والمستقبلية المرتبطة بالمناخ بالنسبة للدول الجزرية ارتفاع مستوى سطح البحر، والأعاصير المدارية وخارج المدارية، وارتفاع درجات حرارة الجو وسطح البحر، وتغير أنماط هطول المطر. ويرجح أن يزداد بشكل كبير خلال العقود القادمة

تعرض النُظم الساحلية والمناطق المنخفضة إلى الآثار الضارة لتغير المناخ (الفيضانات مثلاً) وتعرض سكان السواحل والأصول الساحلية إلى المخاطر المتعلقة بالمناخ. ويمكن تحقيق التكيف في الدول الجزرية عن طريق الحد من أوجه الضعف الاجتماعية الاقتصادية، وبناء قدرات التكيف، وتعزيز الحد من مخاطر الكوارث وبناء مناعتها المناخية في الأمد الطويل. وجهود التكيف جارية بالفعل، تشهد عليها أمثلة من بلدان وقطاعات مختلفة، بما فيها الموانئ. وتكون جهود التكيف أعظم منفعة كلما اقتربت بأنشطة إنمائية أخرى مثل الحد من مخاطر الكوارث. كما يمكن للمجتمع الدولي أن يساعد في تعزيز قدرة الدول الجزرية على تنفيذ برامج للتكيف والتخفيف.

٢٦- وقال خبير من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي إن لتغير المناخ آثاراً على النقل الدولي والإقليمي في منطقة الكاريبي. واستشهد المتحدث بشكل أساسي بمنشورين للجنة^(١)، مسلطاً الضوء على التحديات التي تواجه نظام النقل في الكاريبي، بما فيها تغير المناخ. وأشار إلى أن آثار تغير درجات الحرارة وسقوط الأمطار على مجموع نفقات النقل الدولية في بربادوس، فضلاً عن أثر ارتفاع مستوى سطح البحر على الهياكل الأساسية للنقل الدولي في مونتيسيرات، قد تكون جسيمة. ورغم تدابير التكيف الخاصة بقطاع النقل تحديداً التي نُفذت في بعض الدول الجزرية - كجامايكا وسانت كيتس ونيفيس ودومينيكا - فإن ثمة تحديات لا تزال قائمة. ومن الضروري، على سبيل المثال، الحد من اعتماد الدول الجزرية الشديد على الوقود الأحفوري الذي يستورد بتكاليف باهظة لضخه في قطاع النقل، وخصوصاً النقل البحري. ويمكن تحقيق ذلك بتوفير الدعم لتمويل النقل البحري المستدام. ويتعين كذلك إشراك الحكومة في بناء الهياكل الأساسية للنقل وتشغيلها وتعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص في هذا القطاع. ومن المهم أيضاً وضع استراتيجيات للحد من المخاطر وبناء المناعة المناخية.

٢٧- ولاحظ أحد المندوبين أن تأثير ارتفاع مستوى سطح البحر على الهياكل الأساسية للنقل في سانت كيتس ونيفيس يشهد على جدلية الاستثمار في الترميم وأن الهياكل الصلبة المستخدمة كحصون بحرية أثبتت عدم جدواها في بعض الأحيان، في حين تطورت النُظم الطبيعية كالمانغروف لتصبح أشد مناعة. وينبغي أن تكون هناك مرحلة وسطى بين الترميم وإعادة التشجير والمنشآت الملموسة أو "الصلبة".

٢٨- وقال خبير من برنامج الأمم المتحدة للبيئة إن التهديدات البيئية التي تؤثر على الدول الجزرية قد تكون عالمية (ارتفاع مستوى سطح البحر) أو محلية (إزالة الغابات). وتشكل النُظم الإيكولوجية حصوناً طبيعية من شأنها أن تحمي من المخاطر أو تحد من أثرها وأن تعزز المناعة إزاءها. فالأعشاب البحرية والشعب المرجانية، على سبيل المثال، تمنع تآكل السواحل أو تحد منه. ويمكن الحد من تواتر هذه الأخطار أو شدتها بواسطة النُظم الإيكولوجية شريطة ضمان

(١) The Economics of Climate Change in the Caribbean, 2011 and Maritime Sector and Ports in the Caribbean: The Case of CARICOM Countries, 2009

استدامة هذه النظم وحمايتها. وقد تكون الهياكل الأساسية التقليدية (الهندسة "الصلبة") ضرورية في بعض الأحيان، غير أنه يتعين النظر في اعتماد توليفة من الهياكل الأساسية التقليدية والخضراء المراعية للبيئة. وتتيح النهج الإيكولوجية للتكيف خيارات لا تبعث على الندم، لما تتسم به من مراعاة للبيئة وفعالية من حيث التكلفة وقلّة متطلباتها من حيث الصيانة، فهي متجددة بذاتها وتدعم التنوع البيولوجي.

٢٩- واستفسر أحد المندوبين عما إذا كانت الدول الجزرية تعتمد أياً من هذه البدائل متسائلاً عن مدى جدواها الاقتصادية أو الاجتماعية. وأجاب الخبير أن هناك وعياً متزايداً بشأن خدمات النظام الإيكولوجي، وأن البلدان أصبحت تبدي اهتماماً بها. ولا يزال السؤال قائماً بشأن مدى إدماج الدول الجزرية الخدمات القائمة على النظام الإيكولوجي في طلبات التمويل الخاصة بها. وقال مندوب آخر إن الوقاية من آثار تغير المناخ لا تقل أهمية عن التخفيف والتكيف. وأبلغ الخبير من برنامج الأمم المتحدة للبيئة المشاركين في الاجتماع أن دورة تدريبية إلكترونية مفتوحة يديرها البرنامج بشأن التكيف مع تغير المناخ للدول الجزرية ستُطلق في كانون الثاني/يناير ٢٠١٥.

٣٠- وقدمت أمانة الأونكتاد، متحدثاً بالنيابة عن اللجنة الاقتصادية لأوروبا، تقريراً أعدّه فريق خبراء بعنوان "آثار تغير المناخ والتكيف معه لشبكات النقل الدولية"^(٢). وهو فريق خبراء أنشئ في عام ٢٠١١ في أعقاب حلقة عمل مشتركة عقدتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد بشأن هذا الموضوع، وأنجز أعماله في عام ٢٠١٣. وتطرق التقرير إلى الأساس المادي لتغير المناخ وآثاره المتنوعة على النقل بمختلف أشكاله، كما عرض نتائج دراسة استقصائية حكومية واستعرض تفاصيل واسعة لأمثلة منتقاة على نُهج التكيف، وقدم عدداً من التوصيات والمواد المرجعية للمهتمين والعاملين في مجال آثار تغير المناخ على النقل وإجراءات التكيف ذات الصلة.

٣١- وقال خبير من مؤسسة التمويل الدولية إن تمويل المناخ يشكل تحدياً مؤرقاً لما يتوقع من ازدياد الاحترار العالمي. وثمة فجوة واسعة بين المبالغ المطلوبة وتلك المتوفرة. ورغم استخدام ٣٣٠ مليار دولار من مصادر عامة وخاصة للتمويل المتعلق بالمناخ، فلا تزال هناك حاجة للمزيد من الأموال لتمويل التدابير العامة والخاصة.

٣٢- وبالمقابل، يتوفر التمويل المخصص للتخفيف على نطاق واسع، لأسباب أهمها نقص الإبلاغ عن إجراءات التكيف. ويصدر معظم هذا التمويل من البلدان الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ويستخدم في المنطقة ذاتها. وينطوي هيكل تمويل المناخ على درجة من التعقيد يتعين تبسيطها لتحسين الوصول إلى مختلف مصادر التمويل

(٢) متاح على الرابط:

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf

(تم الاطلاع عليه في ١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤).

واستخداماتها. وعندما يدخل الصندوق الأخضر العالمي قيد التشغيل، ستُقسم الأموال بالتساوي بين إجراءات التخفيف والتكيف. ويعد البرنامج النموذجي لمواجهة آثار تغير المناخ، الذي يهدف إلى بناء مناعة الهياكل الأساسية، أكبر صندوق للتكيف في العالم، وتشارك فيه منطقتا البحر الكاريبي والمحيط الهادي معاً. ورداً على سؤال من أحد الوفود، أجاب الخبير بأن البرنامج النموذجي سيمول المجالات التي تحددها البلدان على سبيل الأولوية. أما عن سبب نقص تمويل التكيف، فأوضح الخبير أن هذا النقص يمكن عزوه، في جملة أمور، إلى التفاوت في الإبلاغ وعدم التيقن من تأثيرات تغير المناخ.

٣٣- وأشار المشاركون، في النقاش الذي أعقب ذلك، إلى ضرورة أن تكفل التشريعات واللوائح والحوافز الاقتصادية مراعاة المناعة في تأسيس الأصول، وتحديد أصول الهياكل الأساسية. ويمكن تحقيق ذلك بتكلفة معقولة إذا تم إدماجه في مرحلة مبكرة ضمن عمليات التخطيط أو صنع القرار. أما بالنسبة للقطاع الخاص، فتشكل المعلومات الموثوقة حافزاً جيداً للاستثمارات المستقلة. ومن الضروري النهوض بمستوى المعلومات، إذ من شأنها أن تعبئ مبالغ ضخمة من التمويل الخاص لحماية أصول تُقدّر قيمتها بمليارات الدولارات. وثمة حاجة إلى استطلاع سبل مبتكرة لتطوير أصول تحقق منافع وتدفعات مالية متعددة. ويمكن استخدام الأموال المخصصة للمناخ كقروض ميسرة في بعض الحالات ورهنماً بشروط معينة. وهناك عدة وسائل متاحة إجمالاً، يتوقف استخدامها على خصائص كل مشروع وسياقه الوطني.

٣- الطريق إلى الأمام

٣٤- قال خبير من منتدى جزر المحيط الهادئ إن التمويل هام ويرتبط بجميع الإجراءات التي تدعم تنفيذ مسار إجراءات العمل المعجل للدول الجزرية الصغيرة النامية وخطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥. وتتوفر عدة أشكال من التمويل للدول الجزرية، منها المنح والقروض وصناديق الادخار، فضلاً عن التمويل الوارد من الشركاء الإنمائيين، بما في ذلك الاقتصادات الناشئة كالصين والهند وجمهورية كوريا. وتحتاج الدول الجزرية إلى التمويل على نطاق واسع نسبياً فيما يتصل بالتنمية المستدامة وتغير المناخ، كما تتطلب المزيد من التمويل الدولي وتحسين القدرة على الوصول إلى هذه الأموال وإدارتها واستخدامها بفعالية. وبما أن قدرة هذه الدول على اجتذاب التمويل الخاص محدودة عادة، فإن التمويل العام الدولي يظل ضرورياً، جنباً إلى جنب مع مشاركة القطاع الخاص. ويتعين كذلك تحسين القدرات المحلية في مجال تعبئة الأموال وإقامة الشراكات مع الدول الجزرية الأخرى في المحيط الهادئ لتعزيز الانتقال إلى نُظم نقل تتسم بالمناعة وبتخفيض انبعاثاتها الكربونية^(٣).

٣٥- وتطرق خبير من مبادرة التمويل الخاصة ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى دور قطاع التأمين في حفز التنمية المستدامة والتكيف مع المناخ، بما في ذلك في الدول الجزرية. وقال إن

(٣) تشمل الأمثلة على ذلك: شراكة الجزر المنيعة مناخياً، واستراتيجية التنمية القادرة على التكيف مع المناخ ومواجهة الكوارث في المحيط الهادئ، ومبادرة جامعة جنوب المحيط الهادئ للشحن المستدام.

القطاع قد اعتمد، بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، إطاراً ومبادئ للتأمين المستدام. وتعد هذه الشراكة مثلاً جيداً على إشراك أصحاب المصلحة في تعزيز القدرة على مواجهة الكوارث والنهوض بالتنمية المستدامة، إذ تتيح خريطة طريق عالمية لتطوير حلول مبتكرة في مجالي إدارة المخاطر والتأمين. ويعدّ مشروع وضع مبادئ للتأمين المستدام، يهدف إلى بناء اقتصادات ومجتمعات تتسم بالمناعة في وجه الكوارث، أحد الأمثلة على اعتماد نهج مبتكر في قطاع التأمين. وبما أن تفاوتات التمويل بين الاستثمار في تعزيز المناعة قبل حدوث الكوارث ومدفوعات الإغاثة والإنعاش بعد حدوثها لا تزال كبيرة، فإن هذا النهج يشجع الاستثمار في تعزيز المناعة والتأهب لمواجهة الأخطار في مرحلة مبكرة للحد من الحاجة إلى نفقات الإنعاش. ويشكل هذا النهج نقلة هامة من التركيز على الإغاثة والإنعاش بعد حدوث الكارثة إلى التركيز على الحد من مخاطر الكوارث.

٣٦- وشدد خبير من جامعة طوكيو، وهو الأمين العام السابق للرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، على أن تعزيز المناعة إزاء الكوارث والمناخ لهياكل النقل الأساسية الساحلية في الدول الجزرية يكتسي أهمية استراتيجية كبرى لآفاق التنمية المستدامة في هذه الدول. وتشكل آثار تغير المناخ شواغل خاصة لمشغلي ومديري الموانئ، حيث يقتضي التكيف معها إجراء تغييرات جذرية على عمليات التخطيط والتطوير التقليدية. ويشكل تكيف الموانئ تحدياً جديداً لإدارة الموانئ. وينبغي اتخاذ نهج تصاعدي بدلاً من نهج الخطة الرئيسية التقليدية لمواصلة تحديث دورة تقييم المخاطر والتخطيط للتكيف من خلال برنامج عمل. فالخطوة التي ينبغي أن تخطوها الموانئ إلى الأمام في التصدي لتحديات تغير المناخ وما يتصل بها من آثار تتمثل في معالجة البطء وعدم اليقين. وتكتسي الجهود التعاونية المشتركة لتكييف الموانئ أهمية حاسمة في هذا الصدد وتتضمن بشكل خاص إذكاء الوعي بالحاجة الماسة إلى تكيف الموانئ، وإنشاء محفل دولي لتبادل الخبرات، وإجراء دراسات إفرادية عالمية لاكتساب دراية عملية وتقديم أمثلة حية، وتعزيز تطوير النظم والتكنولوجيات الجديدة لتكيف الموانئ، وتشجيع وكالات التمويل الثنائية والمتعددة الأطراف بشدة على إدماج التكيف في المشاريع المتصلة بالموانئ.

٣٧- وسأل أحد المندوبين إلى أي مدى يمكن للتكيف الطبيعي القائم على النظام الإيكولوجي أن يستكمل التكيف التقليدي في الموانئ. وأوضح الخبير أنه ينبغي تفضيل النهج القائم على التغيير التصاعدي، نظراً إلى حالة عدم اليقين الراهنة فيما يخص معرفة آثار تغير المناخ على وجه الدقة في كل ميناء.

٣٨- وقدم رئيس فرع المسائل المتعلقة بالدول الجزرية الصغيرة النامية ووضعتها، التابع لشعبة أفريقيا وأقل البلدان نمواً والبرامج الخاصة (الأونكتاد)، بياناً قال فيه إن برنامج الدول الجزرية يستمد قوته من ولاية المنظمة ويهدف إلى بناء مناعة هذه الدول من أجل التنمية وتحقيق تقدم هيكلي من خلال النمو المتنوع و"الذكي". ولا تزال الدول الجزرية، رغم ضعفها المثبت، تفتقر إلى تعريف واضح لها كمجموعة خاصة تستحق اهتماماً ومعاملة خاصين. والاعتراف لهذه

الدول بوضعها الخاص ينبغي أن يؤدي إلى إجراءات ملموسة أكثر وضوحاً وفعالية تتصدى للمفارقة الجزرية وفخ الدخل المتوسط الذي يكبلها. ومن الضروري منح هذه الدول معاملة خاصة شأنها شأن أقل البلدان نمواً. فدعم الدول الجزرية في مطالباتها بوضع خاص، ووضع برنامج مساعدة فنية عالمي لهذه الدول على غرار الإطار المتكامل المعزز، وإجراء إصلاح لقاعدة الخروج من قائمة أقل البلدان نمواً، جميعها خطوات من شأنها أن تشق لها طريقاً نحو الأمام. وأعرب وفدان عن تأييدهما الآراء التي أعرب عنها الخبير. وأكد خبير آخر الحاجة إلى نهج متسق ومتكامل في التصدي لتعريف الدول الجزرية الصغيرة النامية.

٣٩- وتحدث ممثل من منتدى جزر المحيط الهادئ، بالنيابة عن أمانة برنامج البيئة الإقليمي للمحيط الهادئ، متطرقاً إلى وصف التعاون في منطقة المحيط الهادئ مع أمانة الجماعة الكاريبية والمركز الدولي لتغير المناخ ولجنة المحيط الهندي. وتقوم شراكة الجزر المنيعة مناخياً، التي أنشئت في عام ٢٠١١، على التعاون في التصدي لآثار تغير المناخ، بما فيها تلك المتصلة بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة. وتتضمن أمثلة أخرى للشراكات والتعاون برنامج التكيف مع تغير المناخ في المحيط الهادئ، ومذكرة التفاهم بشأن المناة المناخية والتعاون مع أمانة الكومنولث والشركاء الإنمائيين الدوليين الآخرين. وتتيح هذه المبادرات تبادل الدروس المستخلصة والتجارب المكتسبة، وإقامة روابط أقوى بين المناطق والمنظمات.

٤٠- ووصف ممثل من وكالة التعاون الدولي الألمانية ما تضطلع به منظمته من عمل في هذا المجال، بما في ذلك المساعدة الفنية والمالية. وقال إن الدول الجزرية والنقل ليسا من مجالات التركيز الخاص لوكالته، غير أن بعض مشاريع المساعدة الفنية التي نفذتها قد تكون ذات صلة بالدول الجزرية، مثل المشاريع المنفذة في منطقة رابطة أمم جنوب شرق آسيا ومشاريع التعاون الفني في مجال النقل البحري في تيمور ليشتي. ودعا المتحدث الدول الجزرية إلى الاتصال بالوكالة وتقديم مقترحات لمشاريع تتصل بالنقل من أجل تأمين المساعدة المالية والفنية لها.

٤١- وتقاسم وفدان تجارهما الوطنية في مجالي النقل وتيسير التجارة، خصوصاً فيما يتعلق بتأثير العقوبات الاقتصادية الدولية وتدفق اللاجئين.

جيم - الاستنتاجات

٤٢- ثمة توافق آراء واسع على أن الاجتماع يتيح للخبراء فرصة لإعادة النظر في حالة النقل واللوجستيات التجارية في الدول الجزرية الصغيرة النامية وإبراز أهمية هذا الملف في جدول الأعمال السياسي الدولي. وأشادت وفود عديدة بجهود الأونكتاد في دعم بناء مناة الدول الجزرية وتنميتها، فيما أثنت وفود عديدة من الدول الجزرية على الأونكتاد لجدول أعماله ما بعد مؤتمر ساموا، وخصوصاً دعمه لمطالباتها بوضع خاص، وبمراجعة قواعد الخروج من قائمة أقل البلدان نمواً، وبرنامج مساعدة فنية للدول الجزرية وبالمساعدة في تيسير حصولها على التمويل.

٤٣ - ويتسم دور الشراكات الإقليمية والأفريقية فضلاً عن التعاون مع الشركاء الإنمائيين الدوليين، بما في ذلك التعاون فيما بين بلدان الجنوب وفيما بين الدول الجزرية الصغيرة النامية، بأهمية خاصة. فهذه الشراكات يمكن أن تقدم آليات مفيدة لدعم الدول الجزرية من خلال تبادل الدروس والتجارب، ونشر أفضل الممارسات، وإذكاء الوعي وبناء القدرات. وتعدّ الشراكات المخصصة لبناء المنة وتمويل مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ ذات أهمية خاصة. ويُشجع الشركاء الإنمائيون، بمن فيهم الأونكتاد، على الانضمام لهذه الجهود والمساعدة على تعزيز فعالية هذه الشراكات، بوسائل منها تبادل الخبرات في المجالات ذات الصلة وبناء القدرات والدعم المالي.

٤٤ - ودعا عدد من الخبراء إلى اتخاذ إجراءات محددة لضمان أن يقابل الاعتراف بضعف الدول الجزرية بما يتناسب معه من دعم مالي وبناء للقدرات.

٤٥ - وإضافة إلى الملاحظات السابقة والمقترحات المنبثقة عن المناقشات بشأن الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ، أشار المشاركون إلى الحاجة إلى إذكاء الوعي بشأن المخاطر المتبقية وإدارتها بفعالية، فضلاً عن الحاجة إلى إدماج إدارة مخاطر الكوارث في السياسات ذات الصلة لضمان منة تدابير الإنعاش وإعادة البناء. واقترحوا كذلك إدماج إجراءات التكيف مع تغير المناخ في الأنشطة الإنمائية الأخرى، مثل الحد من مخاطر الكوارث والنهج المجتمعية إزاء التنمية، لتحقيق نتائج أفضل.

٤٦ - وقد حددت بعض الرسائل الرئيسية المنبثقة من الاجتماع مجالات التدخل الممكنة وتدابير التصدي المحددة وتضمنت الاحتياجات التالية:

النقل لأغراض التجارة والسياحة

(أ) مواصلة اعتماد نُهج ومبادرات جماعية وطنية وإقليمية ودون إقليمية، تهدف إلى التصدي للتحديات التي تواجهها الدول الجزرية وتوفير خدمات أكثر انتظاماً ووثاقاً وتنافسية وفعالية من حيث التكلفة بين الجزر نفسها ومع الخارج؛

(ب) تأسيس خدمات بحرية إقليمية تهدف إلى إنشاء منطقة اقتصادية وهيكل أساسية تجتذب المستثمرين والتجار والمصنعين والناقلين؛ ويمكن أن يساعد اعتماد نموذج التوزيع المحوري في تيسير خدمات الشحن العابر؛

(ج) التعاون على الصعيد الإقليمي لوضع استراتيجية للأمن البحري واعتماد نهج متكامل إقليمياً لتفعيل وتنفيذ اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة؛

(د) تحسين دور الحكومة ومشاركتها وإنشاء شراكة بين القطاعين العام والخاص لتمويل الهياكل الأساسية في الدول الجزرية؛

(هـ) إمكانية اعتماد استراتيجيتين متكاملتين متعددتي القطاعات، هما: إنشاء محاور للسياحة والنقل الجوي وإنشاء خطوط جوية منخفضة التكلفة. ويتعين كذلك إزالة القيود التنظيمية في هذين القطاعين على نحو يحقق أهداف كل قطاع؛

- (و) زيادة الاستثمار في الهياكل الأساسية للنقل الجوي والسياحة، وتطبيق التكنولوجيا الملائمة والتدريب المستمر للموظفين المعنيين؛
- (ز) تحسين خدمة الزبائن ومهارات الموظفين في قطاع الضيافة وضمان تحقيق قيمة أعلى للحزر من أنشطة البواخر السياحية والنقل الجوي.
- الحد من مخاطر الكوارث
- (أ) تكثيف الجهود المنصبة على جانب الوقاية والتأمين وتمويل ما بعد الحوادث والخسائر المتبقية؛
- (ب) تقليص المخاطر الممتدة (مثلاً الفيضانات الصغيرة وانحرافات التربة المحدودة جغرافياً) نظراً لما يترتب عنها من آثار جسيمة لا تتناسب وحجمها؛
- (ج) الانتقال من مفهوم الهياكل الأساسية كأصول فردية إلى مفهوم النظم المتكاملة التي تنطوي على شبكات مترابطة ومتعاضة؛
- (د) اتخاذ إجراءات لتضييق أو سد الفجوة الواسعة بين الاستثمارات في التصدي لحالات الطوارئ من جهة والاستثمارات في الوقاية والتأهب من جهة أخرى؛
- (هـ) ضمان إدماج الحد من مخاطر الكوارث، بما في ذلك في قطاع النقل، ضمن التخطيط الإنمائي؛
- (و) تقييم قابلية البلد للتعرض للأخطار الطبيعية واعتماد فلسفة قائمة على المخاطر في تطوير الهياكل الأساسية؛
- (ز) إدكاء الوعي بشأن المخاطر المتبقية وإدارتها؛
- (ح) إدماج إدارة مخاطر الكوارث ضمن السياسات ذات الصلة لضمان تدابير إنعاش وإعادة بناء أكثر مناعة؛
- (ط) التكامل بين سياسات الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ؛
- (ي) وضع قواعد حكومية واضحة تضمن تعزيز دور الحكومة؛
- (ك) الاستثمار في جمع المعلومات والبيانات الحساسة وتصنيفها وإتاحتها لدعم الإجراءات ذات الصلة؛
- (ل) النظر في النهج التي تجمع بين الحوافز واللوائح والتوعية والتثقيف؛
- (م) تعزيز تواصل أفضل بين مختلف الوزارات الحكومية لدى إعداد السياسات ذات الصلة على مستوى القطاعات أو الأقسام، وإشراك المجتمع المدني والمجتمعات المحلية؛
- (ن) إضفاء الطابع المؤسسي على الدروس المستخلصة في مجال تكاليف الوقاية مقابل تكاليف الترميم، ونشرها على أوسع نطاق ممكن.

التكيف مع آثار تغير المناخ في قطاع النقل

- (أ) اتخاذ تدابير تكيف عن طريق الحد من أوجه الضعف الاجتماعية الاقتصادية، وبناء قدرات التكيف، وتعزيز الحد من مخاطر الكوارث وبناء القدرة على مواجهة تغير المناخ في الأمد الطويل؛
- (ب) إدماج إجراءات التكيف مع تغير المناخ ضمن الأنشطة الإنمائية الأخرى، مثل الحد من مخاطر الكوارث والنهج المجتمعية إزاء التنمية، من أجل تحقيق نتائج أفضل؛
- (ج) تقديم المساعدة الفنية الملائمة لتعزيز قدرة الدول الجزرية على اتخاذ إجراءات التكيف في قطاع النقل؛
- (د) تحديد دور النظم الإيكولوجية الطبيعية وقياسه كميًا للتمكين من تطبيق إجراءات تكيف قائمة على النظم الإيكولوجية في قطاع النقل؛
- (هـ) إذكاء الوعي بشأن الحاجة الماسة إلى تكيف الموانئ مع آثار تغير المناخ، وإنشاء منتدى دولي لتبادل التجارب في مجال تكيف الموانئ، وإجراء دراسات فردية في مختلف أنحاء العالم لاكتساب دراية عملية ولأغراض تقييم المخاطر؛
- (و) اعتماد نهج تصاعدي بدلاً من نهج الخطة الرئيسية التقليدي في سياق إجراءات تكيف الموانئ؛
- (ز) تعزيز تطوير تكنولوجيات ونظم جديدة لتكيف الموانئ وتشجيع وكالات التمويل الثنائية والمتعددة الأطراف على إدماج التكيف ضمن المشاريع المتصلة بالموانئ؛
- (ح) توفير التشريعات واللوائح والحوافز الاقتصادية لضمان بناء الأصول، وبخاصة أصول الهياكل الأساسية، على نحو يكفل منعها؛
- (ط) تسليط الضوء على الأهمية الفائقة لوفرة البيانات واستدامتها لدى التصدي لإجراءات التكيف مع تغير المناخ، بما في ذلك في قطاع النقل.
- التمويل والطاقة والتعاون والشركات والروابط بين بلدان الجنوب
- (أ) ضرورة أن يستمر الأونكتاد في مساعدة الدول الجزرية الصغيرة النامية، وخصوصاً فيما يتعلق بتمكينها من الوصول إلى منشآت بناء القدرات وآليات التمويل المتاحة؛
- (ب) زيادة التمويل العام الدولي ومشاركة القطاع الخاص وتعزيزهما؛
- (ج) تحسين القدرات المحلية في مجال تعبئة الأموال؛
- (د) كفاءة قدرة الدول الجزرية على تحقيق أقصى قدر من المنافع الناشئة عن الصندوق الأخضر للمناخ؛
- (هـ) تعزيز نهج منسق إزاء الجهات المانحة؛

- (و) ضرورة أن تمسك الدول الجزرية الصغيرة النامية بزمّام مشاكلها وأن تسعى إلى إيجاد حلول مالية على الصعيدين المحلي والقطري، إلى جانب الشراكات العالمية والآليات المالية؛
- (ز) تقديم المساعدة في مجال اكتتاب مخاطر الكوارث وتلك المتعلقة بالمناخ؛
- (ح) النهوض بمستوى المعلومات لتعبئة مبالغ كبيرة من مصادر التمويل الخاصة؛
- (ط) النظر في طرق مبتكرة لتطوير أصول تحقق منافع وتدفقات مالية متنوعة؛
- (ي) اتخاذ خطوات للمساعدة على الحد من اعتماد الدول الجزرية الشديدة على واردات الوقود الأحفوري؛
- (ك) ضرورة أن تستثمر الدول الجزرية في مصادر الطاقة البديلة في مختلف القطاعات، وأهمية دعم هذا الاستثمار؛
- (ل) دعم تمويل الشحن المستدام؛
- (م) زيادة تنسيق العمل بين مختلف وكالات الأمم المتحدة لتحسين فهم المشاكل التي تواجهها الدول الجزرية وضمان طرح احتياجاتها الخاصة في المناقشات والمفاوضات؛
- (ن) التصدي للمفارقة الجزرية وفخ الدخل المتوسط الذي يكبل الدول الجزرية؛
- (س) دعم إسباغ معاملة خاصة على الدول الجزرية الصغيرة النامية على غرار تلك التي تحصل عليها أقل البلدان نمواً؛
- (ع) دعم مطالبة الدول الجزرية بمنحها وضعاً خاصاً وبوضع برنامج مساعدة فنية عالمي لهذه الدول؛
- (ف) تبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين البلدان؛
- (ص) دعم إقامة شراكات أكثر فعالية وتعزيز آليات التعاون على الصعيد الإقليمي، بين الدول الجزرية نفسها وبينها وبين الشركاء الإنمائيين الدوليين.

ثانياً- المسائل التنظيمية

ألف- انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

- ٤٧- انتخب اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية المعقودة في ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، السيد مارتن إيزه (نيجيريا) رئيساً له، والسيد رالف أوستروولدت (كندا) نائباً للرئيس - مقررًا.

باء- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٤٨- أقر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية أيضاً، جدول الأعمال المؤقت للدورة (الوارد في الوثيقة TD/B/C.I/MEM.7/7). وفيما يلي جدول الأعمال:

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل
- ٣- الدول الجزرية الصغيرة النامية: التحديات في قطاع النقل واللوجستيات التجارية
- ٤- اعتماد تقرير الاجتماع

جيم- نتائج الدورة

٤٩- اتفق اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، على أن يتولى الرئيس تلخيص المناقشات.

دال- اعتماد تقرير الاجتماع

(البند ٤ من جدول الأعمال)

٥٠- أذن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية، بأن يتولى نائب الرئيس - المقرر، تحت إشراف الرئيس، وضع التقرير في صيغته النهائية بعد اختتام الاجتماع.

الحضور*

- ١- حضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:
- | | |
|-----------------------|---------------------------------|
| أذربيجان | شيلي |
| الأردن | الصين |
| إسبانيا | عمان |
| إستونيا | غواتيمالا |
| أفغانستان | فانواتو |
| إكوادور | فنزويلا (جمهورية - البوليفارية) |
| إندونيسيا | فيجي |
| بابوا غينيا الجديدة | كازاخستان |
| البرازيل | كندا |
| بربادوس | كوبا |
| بنن | كوت ديفوار |
| بيلاروس | مدغشقر |
| تركيا | المغرب |
| ترينيداد وتوباغو | ملديف |
| جزر سليمان | المملكة العربية السعودية |
| الجمهورية الدومينيكية | موريشيوس |
| سانت لوسيا | ميانمار |
| السنغال | نيبال |
| السودان | نيجيريا |
- ٢- وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية ممثلة في الدورة:
- مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ
الاتحاد الأوروبي
اللجنة الحكومية الدولية الدائمة المعنية بالنقل البحري
أمانة منتدى جزر المحيط الهادئ
مركز الجنوب

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

.TD/B/C.I/MEM.7/INF.3

- ٣- وكانت أجهزة الأمم المتحدة وهيئاتها وبرامجها التالية ممثلة في الدورة:
اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي
برنامج الأمم المتحدة للبيئة
مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث
مكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع
- ٤- وكانت الوكالات المتخصصة والمنظمات المرتبطة بها التالية ممثلة في الدورة:
مؤسسة التمويل الدولية
مجموعة البنك الدولي
- ٥- وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلة في الدورة:

الفئة العامة

جمعية وحدة وثقة المستهلكين الدولية
الشبكة الدولية لتوحيد شهادات التعليم العالي
المنظمة غير الحكومية "القرية السويسرية"

الفئة الخاصة

اتحاد النقل الجوي الدولي
الغرفة الدولية للشحن البحري
الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن
الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط
معهد المحيطات الدولي