



الجمعية - الجلسة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

بند جدول الأعمال ٢٩ - أجنحة الأمم المتحدة ٢٠٣٠ - أهداف التنمية المستدامة
بند جدول الأعمال ٣٠ - تعبئة الموارد

مساندة تنمية النقل الجوي بالبلدان النامية (مقدمة من مجموعة البنك الدولي)

الموجز التنفيذي	
<p>إدراكا بالأثر التحفيزي للنقل الجوي على التنمية، تعرض هذه الورقة ما تقدمه مجموعة البنك الدولي من مساندة في قطاع النقل الجوي وآليات التمويل. وتهدف هذه الورقة إلى تسهيل حصول الدول على التمويل لتعزيز شبكات النقل الجوي لديها ودعم بلوغ أهداف التنمية المستدامة الواردة في أجنحة ٢٠٣٠.</p> <p>الإجراء: دعوة الجمعية إلى:</p> <p>(أ) الإقرار بأهمية رفع أولوية قطاع الطيران في خطط التنمية الوطنية للدول الأعضاء،</p> <p>(ب) حث الدول الأعضاء على بحث إدراج قطاع النقل الجوي في استراتيجيات التنمية عبر إطار الشراكة لكل بلد معني مع مجموعة البنك الدولي.</p>	
الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورق العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية.
الآثار المالية:	الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة ستنفذ في حدود الموارد المتاحة في الميزانية المعتادة للبرامج في الفترة من ٢٠١٧ إلى ٢٠١٩ و/أو من المساهمات الإضافية خارج الميزانية.
المراجع:	A39-WP/23 A39-WP/25 A39-WP/26 HLSC/15-IP/37

¹توفّر مجموعة البنك الدولي هذه الورقة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية

١ - خلفية عامة

- ١-١ تهدف مجموعة البنك الدولي إلى تحقيق هدفين رئيسيين بحلول عام ٢٠٣٠:
- إنهاء الفقر المدقع بتقليص نسبة من يعيشون على أقل من ١,٩٠ دولار في اليوم إلى ما لا يزيد عن ثلاثة في المائة؛
 - تشجيع الرخاء المشترك من خلال زيادة الدخل لفئة الأربعين في المائة الأشد فقرا في كل بلد.
- ٢-١ تعد مجموعة البنك الدولي مصدرا مهما للمساعدات المالية والفنية التي تقدم للبلدان النامية في مختلف أنحاء العالم من خلال قروض منخفضة الفائدة ومنح واعتمادات وخدمات استشارية. كما تدعم مجموعة البنك الدولي البحث، والمعارف المتشابهة القطاعات، والشراكات مع الأطراف الفاعلة في القطاعين العام والخاص والمجتمع المدني.
- ٣-١ وتمتد استثمارات مجموعة البنك الدولي عبر عدد من القطاعات التي تشمل التعليم والصحة والزراعة وإدارة الموارد البيئية والطبيعية، والإدارة العامة، وتنمية القطاع الخاص، والنقل، والمعلومات وتكنولوجيا الاتصال.
- ٤-١ تتألف المجموعة من خمس مؤسسات: المؤسسة الدولية للتنمية، والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، ومؤسسة التمويل الدولية، والوكالة الدولية لضمان الاستثمار، والمركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار.
- ٥-١ تقدم المؤسسة الدولية للتنمية قروضا بدون فوائد - تسمى اعتمادات - ومنحاً لحكومات أشد البلدان فقراً. ويقرض البنك الدولي للإنشاء والتعمير حكومات البلدان متوسطة الدخل والبلدان منخفضة الدخل المتمتع بالاهلية الائتمانية. وتركز مؤسسة التمويل الدولية بشكل حصري على تنمية القطاع الخاص وتساعد البلدان النامية على تحقيق النمو المستدام عن طريق تمويل الاستثمارات، وتعبئة رؤوس الأموال في الأسواق المالية الدولية، وتوفير الخدمات الاستشارية لقطاع الأعمال والحكومات. وتشجع الوكالة الدولية لضمان الاستثمار الأجنبية المباشرة في البلدان النامية من خلال توفير التأمين (ضمانات) ضد المخاطر السياسية للمستثمرين والمقرضين. ويقدم المركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار تسهيلات دولية للمصالحة والتحكيم في منازعات الاستثمار.

٢ - النقل: محرك رئيسي للتنمية

- ١-٢ من المعروف أن النقل مساهم رئيسي في إنجاز أهداف التنمية المستدامة وخاصة كميسر للتقدم في قطاعات أخرى. فالقدرة على الاتصال تلعب دورا حيويا في تشجيع التنمية الاقتصادية والاجتماعية على مستوى العالم. وأنظمة النقل التي تتسم بالكفاءة أمر لازم لنقل البضائع والخدمات وربط البشر بالأسواق والفرص الاقتصادية وتمكين الحصول على الرعاية الصحية أو التعليم.
- ٢-٢ إن مجموعة البنك الدولي، بوصفها مؤسسة متعددة القطاعات، تحتل مركزا فريدا يتيح لها مساندة الدول الأعضاء في بلوغ أهداف التنمية المستدامة عبر نهج شامل. وتهدف استراتيجية مجموعة البنك الدولي بشأن قطاع النقل وخطة العمل المصاحبة لها للسنوات الثلاث المقبلة (٢٠١٦-٢٠١٩) إلى تيسير حركة البشر والبضائع والأفكار في البلدان النامية بالتركيز على حلول النقل التي تتيح مستوى أعلى من الوصول والكفاءة والسلامة، كل هذا بأسلوب صديق للمناخ.
- ٣-٢ ومازالت مجموعة البنك الدولي أكبر مصدر لتمويل التنمية لقطاع النقل على مستوى العالم. إذ وصل إجمالي المحفظة القائمة للمجموعة في السنة المالية ٢٠١٥ إلى ٢٤٢ مليار دولار منها ٤٥ مليار دولار لمحفظة النقل، ما يمثل حوالي ١٩ في المائة من الإجمالي. وفي السنة المالية ٢٠١٥، بلغ حجم محفظة النقل الجوي للمجموعة ١,٤٧ مليار دولار بزيادة ٢ في المائة عن السنة المالية ٢٠١٤. ويشكل قطاع النقل الجوي حوالي ٣ في المائة من محفظة مشروعات البنك

الخاصة بالنقل. وتشمل محطة النقل الجوي حوالي ٢٦ مشروعاً أو مكونات مشاريع عبر البنك الدولي للإنشاء والتعمير والمؤسسة الدولية للتنمية، وكذلك محطة مؤسسة التمويل الدولية من القروض والاستشارات الاستثمارية في قطاع الملاحة الجوية.

٤-٢ وأبرز إنجازات المؤسسة الدولية للتنمية في ٢٠١٥ الموافقة على مشروع تحسين سلامة المطارات في جمهورية الكونغو الديمقراطية بمبلغ ٥٢ مليون دولار واعتماد المؤسسة البالغ حجمه ٥٩,٢ مليون دولار لمشروع الاستثمار في الملاحة الجوية في فانواتو ضمن برنامج الاستثمار في الملاحة الجوية في المحيط الهادئ، الذي يجري تنفيذه حالياً في كيريباتي وتونجا وتوفالو وساموا. وتشمل مشروعات البنك الدولي للإنشاء والتعمير في النقل الجوي حالياً مشروع تطوير مطار القاهرة الدولي الذي يجري تمويله بقرض حجمه ٢٨٠ مليون دولار ومطار شانجراو سانكوينجشام الذي يجري تمويله بقرض حجمه ٥٠ مليون دولار.

٥-٢ ولم تقدم مؤسسة التمويل الدولية أي ارتباطات في قطاع النقل الجوي في السنة المالية ٢٠١٥. ومن الارتباطات الجديدة التي قدمتها السنة الماضية هيئة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر ومطار الملكة علياء الثاني بالأردن ومطار زغرب في كرواتيا. وقدمت المؤسسة خدمات استشارية أيضاً في البرازيل (مطار جالياو وكوفينس) وفي المملكة العربية السعودية (مطار جدة ومطار الطائف) في السنة المالية ٢٠١٤. وشاركت الوكالة الدولية لضمان الاستثمار في قطاع النقل الجوي عبر إصدار ضمانات لمشروعات مطارين في الإكوادور وبيرو.

٣ - آليات التمويل

١-٣ في ضوء ترتيب أولويات أساليب النقل وقطاعاته حسب البلدان لا تشكل الاستثمارات في النقل الجوي سوى جزء ضئيل من إجمالي محطة مجموعة البنك الدولي. وتواصل المجموعة تمويل مشروعات انتقائية في النقل الجوي مرتبة أولويتها حسب البلدان التي تركز تركيزاً قوياً على التنمية وترتبط بقوة بهدف المجموعة.

٢-٣ ويتم تنفيذ استثمارات مجموعة البنك الدولي عادة في ثلاثة سُق: (١) كمشروع ضخم قائم بذاته للبنية التحتية الجوية (مثلاً، مشروع تنمية مطار القاهرة الدولي)، و (٢) مكونات صغيرة لمشروع أكبر في قطاع النقل بالبلد المعني (مثلاً، مشروع مساندة قطاع النقل الكيني) أو مجال آخر بالقطاع، أو (٣) مشروع إقليمي يغطي بلداناً متعددة (مثلاً، برنامج الاستثمار في الملاحة الجوية في المحيط الهادئ الذي يجري تنفيذه حالياً في كيريباتي وتونجا وتوفالو وساموا). وأصبح الأسلوبان الأخيران أكثر شيوعاً.

٣-٣ وفيما يتعلق بالتأهل للحصول على تمويل، يقدم البنك الدولي للإنشاء والتعمير قروضاً منخفضة الفائدة للبلدان المتوسطة الدخل في حين أن المؤسسة الدولية للتنمية تهتم بأشد البلدان فقراً وتقدم لها المنح والاعتمادات. وتعتمد أهلية الحصول على مساندة من المؤسسة، أولاً وقبل كل شيء، على معدل الفقر النسبي في البلد المعني، وهو ما يُعرّف بنصيب الفرد من إجمالي الدخل القومي الذي يقل عن ٢١٥ ١ دولاراً في السنة المالية ٢٠١٦. وتساند المؤسسة الدولية للتنمية أيضاً بعض البلدان، التي تتجاوز الحد العملي الفاصل لأهلية الاقتراض ولكنها لا تتمتع بالملاءة الائتمانية الكافية التي تمكنها من الاقتراض من البنك الدولي للإنشاء والتعمير. وتعتبر بعض البلدان مؤهلة للاقتراض من المؤسسة استناداً إلى متوسط دخل الفرد فيها، ولكنها تتمتع أيضاً بالملاءة الائتمانية اللازمة للحصول على بعض قروض البنك الدولي للإنشاء والتعمير.

٤-٣ ويبدأ الحوار بين بلد ما والمجموعة عادة عبر وحدة إدارة البلد المعني، برئاسة مدير مكتب المجموعة في ذلك البلد، وفريق من الخبراء في القطاع والبلد المعنيين. وتتحدد أولويات المشاركة مع ذلك البلد في الحوار مع نظرائهم من الحكومة (بما في ذلك مختلف الوزارات مثل المالية والنقل والصحة).

٥-٣ وحتى يوليو ٢٠١٤ تستخدم مجموعة البنك الدولي إطار المشاركة لتحديد أوجه مشاركتها مع البلد المعني. ويتسم الأسلوب الجديد بقدر أكبر من المنهجية والانتقائية ويستند إلى الشواهد ويعتمد على اعتبارات البلد المعني، كما

يركز على بلوغ هدفي إنهاء الفقر المدقع وتعزيز الرخاء المشترك على نحو قابل للاستمرار. ويحدد إطار الشراكة مشاركة المجموعة مع البلد المعني والأهداف الإنمائية للإجراءات التدخلية. ومن المستهدف تحديد الأهداف الإنمائية التي تتوقع الإجراءات التدخلية أن تساعد البلد المعني على تحقيقها ويتم وضعها مرة كل أربع إلى ست سنوات.

٣-٦ ويستند إطار الشراكة إلى دراسة تشخيصية منهجية للبلد المعني. وتحدد هذه الدراسة التحديات الرئيسية والقيود الحرجة أمام الحد من الفقر وبناء الرخاء المشترك. وتجري الدراسة عبر مشاورات مع السلطات الوطنية في البلد المعني والمجتمع المدني والقطاع الخاص وغيرهم من الأطراف المعنية. ويتطلب الحصول على تمويل لمبادرات النقل الجوي أن تحدد الدراسة التشخيصية أن قطاع النقل الجوي مهم وتدرجه في إطار الشراكة.

٤ - التعاون مع الشركاء

٤-١ يمكن للبلدان النامية تحسين قدراتها وتدعيمها حينما تقوم الجهات المانحة بتنسيق أنشطتها ومواءمة سياساتها وإجراءاتها. وتواصل مجموعة البنك الدولي العمل مع عدد من الشركاء لتعزيز تنمية النقل الجوي.

٤-٢ وهناك تاريخ طويل من التعاون بين مجموعة البنك الدولي والمنظمة الدولية للطيران المدني. ويتضمن مجال التعاون سياسات النقل الجوي، والسلامة والأمن، والتيسير، والبنية التحتية للمطارات ومراقبة الحركة الجوية، والبيئة.

٤-٣ وفي حين أن المجموعة لا تستطيع تمويل أنشطة المنظمة الدولية مباشرة، فإنها تستطيع أن تضم موظفين فنيين من الأمانة في أعمال المشروع وفي البعثات. علاوة على ذلك، يمكن للمجموعة أن تمويل خدمات المساندة التي تقدمها المنظمة الدولية عن طريق الأمانة بما في ذلك مكتب التعاون الفني، إذا تم شراؤها وفقا لاتفاقية الاعتماد أو المنحة بين المجموعة والبلد المتعامل معها.

٤-٤ وتواصل مجموعة البنك الدولي السعي إلى التعاون مع الشركاء الدوليين مثل بنوك التنمية الدولية (مثلا، بنك التنمية للدول الأمريكية، وبنك التنمية الأفريقي، وبنك التنمية الآسيوي) وكذلك مع التجمعات الاقتصادية الإقليمية (مثلا، الاتحاد الأوروبي والاتحاد الأفريقي ورابطة دول جنوب شرق آسيا) والمنظمات المعنية الأخرى لدعم تنمية النقل الجوي وبلوغ أهداف التنمية المستدامة.

٥ - الخلاصة

٥-١ تشجع مجموعة البنك الدولي الدول الأعضاء على رفع أولوية قطاع الطيران في خطط التنمية الوطنية مع اعتبار تحقيق أهداف التنمية المستدامة القوة المحركة. ومن المهم إدراك أن طلبات التمويل والمشروعات المقترحة أمام المجموعة ينبغي دعمها على أعلى مستوى في حكومة البلد المعني ويجب الإبلاغ عنه بوصفه أولوية إنمائية.

٥-٢ ومن أجل إيلاء الطيران أولوية تحت مجموعة البنك الدولي الدول الأعضاء على دراسة إدراج قطاع النقل الجوي في إطار الشراكة بين كل منها وبين المجموعة، إدراكا بأن أسلوب كل بلد لتحقيق أهداف التنمية المستدامة ينبغي أن يتحدد وفقا لاعتبارات ذلك البلد.

-انتهى-