



## الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٤: برنامج المساعدة الفنية

### تحسين الربط الجوي في البلدان النامية غير الساحلية

(ورقة مقدمة من منغوليا)

#### الموجز التنفيذي

تواجه البلدان النامية غير الساحلية تحديات جسام في توفير نظم للنقل الجوي تتسم بالسلامة والانتظام والموثوقية وفعالية التكلفة، بسبب طبيعتها الجغرافية غير المواتية ومواردها البشرية والمالية المحدودة. وقد زادت جائحة فيروس كورونا المستجد من تفاقم مواطن الضعف هذه التي تعاني منها هذه المجموعة من البلدان، حتى أصبحت مهددة بتراجع فعلي في المكاسب التنموية التي حققتها خلال السنوات الماضية. وتحتاج البلدان النامية غير الساحلية إلى اهتمام خاص، وإلى تحديد الأولويات ضمن الموارد اللازمة، في إطار برنامج المساعدة الفنية وذلك كما تتمكن من تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، تنفيذًا فعالاً، وتعزيز الربط وبالتالي المضي قدماً نحو تحقيق أهداف برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية وأهداف التنمية المستدامة التي حددتها الأمم المتحدة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) حث الإيكاو على إجراء دراسة تحليلية لاحتياجات البلدان النامية غير الساحلية في مجال الطيران، سعياً إلى إدراك أعمق لطبيعة وحجم التحديات التي تواجهها تلك البلدان؛
- ب) إعطاء الأولوية للبلدان النامية غير الساحلية بتخصيص مبلغ كاف من الميزانية العادية و/أو الموارد الخارجة عن الميزانية وغير ذلك من أنواع المساعدة الفنية وبناء القدرات، لمساعدة تلك البلدان على تنفيذ التوصيات التي ستنبثق عن الدراسة التحليلية للاحتياجات في مجال الطيران المزمع إجراؤها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع الأهداف الاستراتيجية
الآثار المالية:	تنفيذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة سيكون رهنا بتوافر الموارد من ميزانية البرنامج العادي للإيكاو و/أو من المساهمات خارج الميزانية.
المراجع:	ورقة العمل رقم C-WP/14788 الوثيقة رقم Doc 10140، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٤/١٠/٢٠١٩) القرار ٤٠-٢١، مساهمة الطيران في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

<p>القرار ٣٩-٢٣، مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ برنامج عمل فيينا (VPOA) لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤ مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية (A/RES/69/137)<sup>٢</sup> الإعلان السياسي لاستعراض منتصف المدة الرفيع المستوى بشأن تنفيذ برنامج عمل فيينا (VPOA) لصالح البلدان النامية غير الساحلية (A/RES/74/15)<sup>٣</sup> تقرير الأمين العام عن تنفيذ برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤ (A/74/113)<sup>٤</sup> خارطة طريق الأمم المتحدة للتنفيذ المعجل لبرنامج عمل فيينا للبلدان النامية غير الساحلية في عقد العمل وعصر COVID-19<sup>٥</sup> تأثير COVID-19 والاستجابات في البلدان النامية غير الساحلية <u>مجموعة التفكير الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية</u></p>
--

## ١- المقدمة

- ١-١ مجموعة البلدان النامية غير الساحلية من أفقر البلدان وأكثرها هشاشة في العالم. وبسبب انعدام التجارة البحرية فيها، فإنها تجد نفسها في موقف ضعف على مسار التنمية مقارنة مع البلدان الأخرى ذات السواحل والموانئ البحرية.
- ٢-١ ويؤدي بعد هذه البلدان وانعدام السواحل وتشظي البنية التحتية البرية والسككية والجوية فضلا عن ضعف الربط بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى زيادة كبيرة في كلفة الاتجار على هذا البلدان مما يبقها خارج الأسواق العالمية. وقدّر البنك الدولي أن البلدان النامية غير الساحلية تتحمل تكلفة إضافية عن النقل أعلى بحوالي ٥٠ في المائة مقارنة بالبلدان الساحلية ولا تزال حصتها من التجارة العالمية للنضائع تقل عن ١ في المائة<sup>٦</sup>.
- ٣-١ وتضم هذه المجموعة حاليا ٣٢ بلدا، يبلغ عدد سكانها مجتمعة أكثر من ٥٤٠ مليون نسمة يعيش ربعهم في وضعية فقر.
- ٤-١ ولدى البلدان النامية غير الساحلية ١٧٤ مطارا مسجلا و ١٠٥ شركات طيران في حين يبلغ عدد المسافرين ٥١ مليون راكبا سنويا. وقد ساهم النقل الجوي في خلق ٢,٦ مليون وظيفة وساهم بمبلغ ١٣ بليون دولار في الناتج القومي الإجمالي بهذه البلدان في عام ٢٠١٨ ومن المتوقع أن تتصاعد هذه المساهمة نسبة ٣,٦ في المائة سنويا خلال العدين المقبلين<sup>٧</sup>.

<sup>١</sup> [https://www.undp.org/ukraine/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-](https://www.undp.org/ukraine/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=Cj0KCQjw8uOWBhDXARIsAOxKJ2HoFjKp2MzM6l04ifMjrFW399zYAmYojJ9u9tUvDSAopCQ_71rnGH0aAIN3EALw_wcB)

[development?utm\\_source=EN&utm\\_medium=GSR&utm\\_content=US\\_UNDP\\_PaidSearch\\_Brand\\_English&utm\\_campaign=CENTRAL&c\\_src=CENTRAL&c\\_src2=GSR&gclid=Cj0KCQjw8uOWBhDXARIsAOxKJ2HoFjKp2MzM6l04ifMjrFW399zYAmYojJ9u9tUvDSAopCQ\\_71rnGH0aAIN3EALw\\_wcB](https://www.undp.org/ukraine/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=Cj0KCQjw8uOWBhDXARIsAOxKJ2HoFjKp2MzM6l04ifMjrFW399zYAmYojJ9u9tUvDSAopCQ_71rnGH0aAIN3EALw_wcB)

<sup>٢</sup> <http://undocs.org/A/RES/69/137%20#un>

<sup>٣</sup> <https://digitallibrary.un.org/record/3831653?ln=en>

<sup>٤</sup> <https://www.un.org/ohrlls/content/report-secretary-general-implementation-vienna-programme-action-landlocked-developing>

<sup>٥</sup> <https://sdgs.un.org/events/un-roadmap-accelerated-implementation-vienna-programme-action-llcds-decade-action-and-covid>

<sup>٦</sup> [استعراض منتصف المدة الشامل رفيع المستوى لتنفيذ برنامج عمل فيينا للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤](#)

<sup>٧</sup> [الطيران: فوائد تتجاوز الحدود](#)

٥-١ وتعد السياحة أحد القطاعات الرئيسية في البلدان النامية غير الساحلية وتعتمد إلى حد كبير على النقل الجوي. وحسب تنبؤات (OXFORD ECONOMICS)، فإن أثر النقل الجوي ولا سيما على قطاع السياحة الذي ييسره في هذه البلدان سينمو بحيث يخلق ٣,٦ ملايين فرصة عمل (أكثر من ٢٠١٦ بنسبة ٣٣ في المائة) ويسهم بما قدره ٥٤,٧ بليون دولار في الناتج القومي الإجمالي (أي بزيادة قدرها ١٦٢ في المائة)، وذلك بحلول عام ٢٠٣٦.<sup>٨</sup>

٦-١ ويتيح النقل الجوي للبلدان النامية غير الساحلية وسيلة لتفادي مشاكل العبور المقترنة بحركة الشحن البرية والبحرية.

## ٢- المناقشة

١-٢ في نوفمبر ٢٠١٤ اعتمد مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، بتكليف من الجمعية العامة للأمم المتحدة، برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعد ٢٠١٤-٢٠٢٤ لتمكينها من رفع ما تواجهه من تحديات. وبرنامج عمل فيينا خطة إنمائية شاملة الغرض منها مساعدة تلك البلدان على مواجهة التحديات من خلال عمل المجتمع الدولي برمته في مجالات ستة ذات الأولوية وهي: القضايا الأساسية لسياسات العبور، وتطوير البنية التحتية والتجارة الدولية، وتيسير التجارة والتكامل الإقليمي والتحول الاقتصادي الهيكلي ووسائل التنفيذ. ويسعى برنامج عمل فيينا إلى تيسير تحويل البلدان النامية غير الساحلية إلى بلدان ذات روابط برية من خلال وسائل منها تطوير نظم عبور فعالة والنهوض بالقدرة التنافسية والتعاون الإقليمي.

٢-٢ ومع الأسف، فإن الاستعراض رفيع المستوى لمنتصف المدة لتنفيذ برنامج عمل فيينا، الذي جرى في عام ٢٠١٩ أظهر تراجعاً في النمو الاقتصادي للبلدان النامية غير الساحلية منذ اعتماد البرنامج في ٢٠١٤. كما أظهر أنه لم يحرز سوى تقدم طفيف في التحول الهيكلي الاقتصادي. وبالرغم من الجهود المكثفة التي بذلت على جميع المستويات، فإن ربع سكان تلك البلدان لا يزالون يعيشون تحت الخط الدولي للفقر وهو ١,٩٠ دولاراً في اليوم<sup>٩</sup>، فضلاً عن انتشار انعدام الأمن الغذائي من المتوسط إلى الشديد، وتحلفاً عن المتوسط العالمي من حيث معدل التنمية البشرية.

٣-٢ ولا تزال البلدان النامية غير الساحلية تواجه صعوبات أكبر من التي تواجهها البلدان الساحلية في توسيع نطاق التجارة الدولية. وتظل القدرة التنافسية لديها محدودة نتيجة لارتفاع تكاليف الاتجار التي تتجاوز مثيلاتها بالنسبة لبلدان العبور النامية. وتبين تقييمات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لعام ٢٠١٩ أن التقدم كان أقل بكثير مما هو لازم لتحقيق أهداف برنامج عمل فيينا. بل إن هذه البلدان سجلت تفهقراً في بعض المجالات، حيث ظل التكامل التجاري ناقصاً ونقل حصة هذه البلدان عن ١ في المائة من إجمالي الصادرات العالمية، وتشكل نسبة تتجاوز ٨٠ في المائة من صادراتها من السلع الأساسية والموارد الطبيعية؛ وتتسم البنية التحتية بعدم الكفاية؛ وتعاني أيضاً من قلة الاستثمار الأجنبي المباشر نسبياً، والذي يتركز في قطاعات قليلة وأعضاء أقل ضمن المجموعة. أضف إلى ذلك تقلص متوسط حصتها من المواد المصنعة من حيث القيمة المضافة. وتراجع متوسط الناتج القومي الإجمالي بشكل حاد من ٥,٢ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٣,١ في المائة في عام ٢٠١٦. وبالرغم من أن معدل النمو استعاد عافيته وبلغ ٤,٤ في المائة في ٢٠١٨، فإنه يظل دون ٦ في المائة التي تحققت خلال العقد السابق لاعتماد برنامج عمل فيينا. وبالمثل، تراجعت حصة البلدان النامية غير الساحلية من الصادرات العالمية للسلع من ١,١ في المائة عام ٢٠١٤ إلى ٠,٩٨ في المائة عام ٢٠٢١، بالرغم من الهدف المحدد القاضي بتحقيق زيادة كبيرة في حصة تلك البلدان في التجارة.

<sup>٨</sup> [https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag\\_abb-2020-publication-digital.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf)

<sup>٩</sup> <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY>

٤-٢ أدت جائحة كوفيد-١٩ إلى تفاقم الهشاشة التي تتسم بها البلدان النامية غير الساحلية من قبل، مثل الاعتماد المفرط على بلدان العبور في المجال التجاري، وتشظي البنية التحتية للطرق البرية والسككية والجوية، وضعف الربط بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والاعتماد المفرط على تصدير السلع الأساسية. وينضاف إلى صعوبة الوضع قبل الجائحة<sup>١٠</sup>، خطر تراجع المكاسب الإنمائية التي حققتها هذه البلدان على مر السنين. وبالنظر إلى القيود التي تفرضها الطبيعة الجغرافية الصعبة على هذه البلدان، كان لتدابير الوقاية والتخفيف مثل إغلاق الحدود والقيود على الحركة أثر مضاعف على البلدان النامية غير الساحلية، فقد حدّت الجائحة كثيرا من تنقل البضائع والخدمات منها وإليها. وكان للقيود التي فرضتها بلدان العبور المجاورة على حدودها في إطار مكافحة انتشار الجائحة تبعات كبيرة على تسلم البضائع التي تحتاج إليها، في الوقت المناسب مثل اللوازم الطبية والأغذية. ومن المحتمل أن تتحمل هذه الفئة من البلدان زيادة أكبر في تكاليف التجارة والنقل، المرتفعة أصلا، نتيجة للضوابط وعمليات الرقابة الإضافية على الحدود والتي استحدثتها شركاؤها التجاريون الرئيسيون وبلدان العبور للتصدي للجائحة. وقد أدى ذلك في كل الجهات إلى تأخر شاحنات نقل البضائع على الحدود وبالتالي عدم استلام السلع الأساسية التي تعد الحاجة إليها ملحة، في وقتها، ولا سيما المواد الصيدلانية والأدوات الطبية والأغذية والوقود، خاصة وأن البلدان النامية غير الساحلية تعتمد إلى حد كبير على الواردات لتلبية احتياجاتها الأساسية.

٥-٢ على إثر الاستعراض رفيع المستوى لتنفيذ برنامج عمل فيينا، اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الإعلان السياسي لاستعراض منتصف المدة رفيع المستوى لتنفيذ برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد ٢٠١٤-٢٠٢٤، ودعت تلك البلدان وبلدان العبور إلى بذل مزيد من الجهود لتقليص مدة السفر على ممرات النقل واعتماد نهج تكاملي ومستدام إزاء إدارة ممرات النقل الدولية تقاديا للازدواجية، وتعزيزا للربط الإقليمي والاستفادة القصوى مما يقترن بذلك من فرص اقتصادية. ودعت الجمعية العامة أيضا منظومة الأمم المتحدة والشركاء الإنمائيين الدوليين والإقليميين والمنظمات الدولية الأخرى إلى دعم البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور في اغتنام الفرص التي تتيحها المبادرات والتكامل على المستوى الإقليمي. كما حثت الجمعية العامة منظومة الأمم المتحدة وسائر المنظمات الدولية والإقليمية إلى مضاعفة الجهود الرامية إلى جمع بيانات موثوقة وذات جودة وموقوتة لرصد التقدم المحرز نحو تحقيق الأهداف المحددة في برنامج عمل فيينا.

٦-٢ علاوة على ذلك، قررت الجمعية العامة، بموجب القرار ٧٦/٢١٧ وعملا بالفقرة ٦٦ من الإعلان السياسي لاستعراض منتصف المدة، عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بالبلدان النامية غير الساحلية في عام ٢٠٢٤ وكلفه بإجراء استعراض شامل لتنفيذ برنامج عمل فيينا وصياغة واعتماد إطار متجدد لتوفير الدعم الدولي من أجل تلبية الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية غير الساحلية وتعزيز الشراكات فيما بينها ومع بلدان العبور والشركاء الإنمائيين. وأشارت الجمعية العامة إلى ضرورة إجراء استعراضات وطنية وإقليمية قبل المؤتمر، عند الاقتضاء، فضلا عن عمليات تحضير مواضيعية بطريقة فعالة ومهيكلية بشكل جيد وبمشاركة واسعة النطاق، ودعت وكالات منظومة الأمم المتحدة إلى تقديم الدعم اللازم والإسهام بنشاط في العملية التحضيرية وكذا في المؤتمر.

٧-٢ وأقر الوزراء، خلال مؤتمر الإيكاو رفيع المستوى بشأن جائحة كوفيد-١٩ بأن الجائحة تمثل أزمة عالمية غير مسبوقه بآثارها الصحية والاجتماعية والاقتصادية الخطيرة وكذا بالدور الرئيسي الذي تلعبه خدمات الشحن الجوي في الحفاظ على سيروية سلاسل الإمداد الأساسية العاملة وأهمية تطوير آليات لمساعدة الدول والمهنيين وتقديم الدعم الفني في مجال الطيران من أجل التصدي للجائحة مع عدم ترك أي بلد وراء الركب. ويتعين على الإيكاو والشركاء الإنمائيين التعجيل ببناء القدرات تدريجيا وتقديم المساعدة الفنية للبلدان النامية غير الساحلية دعما للنقل الجوي الذي يعتبر شريان الحياة لتلك البلدان.

<sup>١٠</sup> أثر جائحة كوفيد-١٩ والاستجابة لها في البلدان النامية غير الساحلية

٨-٢ وتم تسليط الضوء على البحوث والبيانات الموثوقة في مجال النقل الجوي باعتبارها تتطوي على أكبر التحديات في تنفيذ برنامج عمل فيينا ومتابعة تنفيذه ورسم سياسات فعالة. وفي هذا المنعطف الحاسم، فإن إجراء دراسة تحليلية شاملة لاحتياجات البلدان النامية غير الساحلية في مجال الطيران، بالاشتراك مع مراكز التفوق المعنية بالبحوث بشأن البلدان النامية غير الساحلية مثل مجموعة التفكير الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية ضروري للتعمق في طبيعة وحجم التحديات التي تواجهها تلك البلدان واقتراح سياسات منسقة للنهوض بالربط الجوي وتحرير الطيران وتقليل تكاليف النقل الجوي التي تتحملها تلك البلدان.

٩-٢ وبهذا الخصوص، تدعو هذه الورقة الجمعية العمومية إلى إيلاء اهتمام خاص وإعطاء الأولوية لتطوير نظام للنقل الجوي يتسم بالسلامة والانتظام والموثوقية وفعالية التكلفة في البلدان النامية غير الساحلية. وتحت الإيكاو على إجراء دراسة تحليلية لاحتياجات تلك البلدان في مجال الطيران من أجل تعميق إدراك طبيعة وحجم ما تواجهه من تحديات، وكذا تخصيص مبالغ كافية من ميزانية المنظمة وغيرها من المساعدة الفنية اللازمة، للبلدان النامية غير الساحلية.

- انتهى -