

Distr.: General
19 September 2022
Arabic
Original: English



الدورة السابعة والسبعون

البنود 13 و 16 (أ) و 18 و 21 و 128 من جدول الأعمال
التنفيذ والمتابعة المتكاملان والمنسقان لنتائج المؤتمرات
الرئيسية ومؤتمرات القمة التي تعقدها الأمم المتحدة في
الميدانين الاقتصادي والاجتماعي والميادين المتصلة بهما
المسائل المتعلقة بسياسات الاقتصاد الكلي: التجارة
الدولية والتنمية

التنمية المستدامة

مجموعات البلدان التي تواجه أوضاعاً خاصة
الصحة العالمية والسياسة الخارجية

رسالة مؤرخة 13 أيلول/سبتمبر 2022 موجهة إلى الأمين العام من الممثلة الدائمة لتركمانستان لدى الأمم المتحدة

يشرفني أن أحيل إليكم طيه بيان عوازة الموجز الصادر عن مؤتمر وزراء النقل للبلدان النامية
غير الساحلية حول موضوع "عملية عشق أباد: تمويل تحسين الترابط"، الذي تشاركت في تنظيمه حكومة
تركمانستان ومكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة
النامية، بالتعاون مع إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية التابعة للأمانة العامة للأمم المتحدة، الذي عُقد
في عوازة، في مدينة تركمانباشي، تركمانستان، يومي 15 و 16 آب/أغسطس 2022 (انظر المرفق).

أرجو ممتنة تعميم هذه الرسالة ومرفقها باعتبارهما وثيقة من وثائق الجمعية العامة، في إطار البنود
13 و 16 (أ) و 18 و 21 و 128 من جدول الأعمال.

(توقيع) أكسلطان أتايفيا

سفيرة

الممثلة الدائمة



الرجاء إعادة استعمال الورق



مرفق الرسالة المؤرخة 13 أيلول/سبتمبر 2022 الموجهة إلى الأمين العام من الممثلة الدائمة لتركمانستان لدى الأمم المتحدة

بيان عوازة الموجز الصادر عن مؤتمر وزراء النقل للبلدان النامية غير الساحلية

اجتمع وزراء وممثلون رفيعو المستوى من البلدان النامية غير الساحلية بالحضور الشخصي (والافتراضي) يومي 15 و 16 آب/أغسطس 2022 في عوازة، بمدينة تركمانبashi، تركمانستان، بمشاركة جهات معنية أخرى بينهم ممثلون عن بلدان المرور العابر النامية، والشركاء في التنمية، والأمم المتحدة، والمنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية، ومصارف التنمية الإقليمية، ومراكز الفكر، والقطاع الخاص، وجهات معنية أخرى. ونظمت هذا المؤتمر الوزاري حكومة تركمانستان بالتعاون مع مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية تحت عنوان "عملية عشق أباد: تمويل تحسين الترابط".

وفي ضوء المناقشات التي أجريت، وجّه المؤتمر الوزاري نداء بشأن الإجراءات التالية لتعزيز ترابط شبكات النقل للبلدان النامية غير الساحلية والتعجيل في تنفيذ برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية ولاعتبار هذا النداء إسهاماً في العملية التحضيرية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بالبلدان النامية غير الساحلية المقرر عقده عام 2024.

الدور الهام لتعزيز ربط شبكات النقل من أجل التعافي المستدام للبلدان النامية غير الساحلية من جائحة كوفيد-19

- جرى التشديد على الدور الهام للنقل العابر في ربط البلدان النامية غير الساحلية بالأسواق الدولية والإقليمية. وجرى التشديد أيضاً على الدور الحيوي الذي تؤديه آليات المرور العابر المتسمة بالكفاءة من خلال التعاون الوثيق مع بلدان المرور العابر في جعل مستوى الترابط في البلدان النامية غير الساحلية موازياً لمثيله في البلدان الأخرى. وجرى التطرق إلى جميع وسائط النقل (الطرق البرية والسكك الحديدية والطيران والممرات المائية).
- اعتُبر ترابط شبكات النقل وسيلة أساسية لتحقيق أولويات برنامج عمل فيينا وأهداف التنمية المستدامة وحيويًا للتعافي المستدام للبلدان النامية غير الساحلية من جائحة كوفيد-19.
- أقر الوزراء بالفرصة المتاحة لا لإعادة البناء بشكل أفضل فحسب، بل أيضاً لإدراج إنشاء بنية تحتية مستدامة وقادرة على الصمود للمساعدة في التخفيف من تغير المناخ.

التقدم المحرز والتحديات المصاحبة في تحقيق الأهداف المحددة لترابط شبكات النقل لبرنامج عمل فيينا، وأهداف التنمية المستدامة المتصلة بالنقل، وتأثير جائحة كوفيد-19

- رغم بعض التقدم الذي أحرزته البلدان النامية غير الساحلية في وضع مؤشرات إنشاء البنية التحتية للنقل وترابط شبكاته، كان هذا التقدم غير متكافئ ولم تكن البلدان النامية غير الساحلية على المسار الصحيح نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة والأولويات ذات الصلة لبرنامج عمل فيينا.

- أدت جائحة كوفيد-19 إلى استحداث شروط عند الحدود والعبور أفضت بدورها إلى فرض قيود عند الحدود أو إلى إغلاقها، وتعطيل سلاسل الإمداد العالمية، والتأخير في تسليم السلع الأساسية بما فيها الأغذية والأدوية، وفقدان الوظائف في قطاع النقل. وكشفت هذه الآثار مواطن الضعف التي تعترى البلدان النامية غير الساحلية.
- عرقلت جائحة كوفيد-19 بشكل إضافي وتيرة إنشاء وصيانة البنية التحتية للنقل في البلدان النامية غير الساحلية، إذ حُوت وجهة استخدام الموارد إلى تلبية الاحتياجات الصحية والاجتماعية الأكثر إلحاحا الناشئة عن الجائحة.
- رغم بدء تعافي قطاع النقل على الصعيد العالمي، كان هذا التعافي متفاوتا ولا تزال البلدان النامية غير الساحلية متخلفة عن الركب. وينبغي أيضا تحويل وجهة استخدام أموال التعافي من الجائحة إلى إنشاء بنية تحتية مستدامة للنقل.
- يتعين على البلدان النامية غير الساحلية دعم توسيع شبكاتها للنقل المستدام، وبناء بنية تحتية قادرة على الصمود، وتحسين ربطها بالأسواق والتجارة والسياحة الدولية بما في ذلك عن طريق اعتماد نهج الشراكة بين القطاعين العام والخاص القائم على مبدأ "الشعوب أولاً".
- دعا المؤتمر المجتمع الدولي إلى دعم أنشطة تعزيز التعاون والتنسيق الإقليميين في مجال تطوير النقل من أجل إنشاء شبكة نقل متممة بالكفاءة.
- جرى التشديد أيضا على أن تحسين مكونات البنية التحتية غير المادية للنقل، إلى جانب توفير البنية التحتية المادية للنقل، أمر يتسم بأهمية بالغة أيضا لتيسير حركة البضائع والركاب والمركبات على نحو متمم بالكفاءة، ولخفض تكاليف النقل.
- خلصت المداولات إلى أن ترابط البنية التحتية للطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات حيوي أيضا لزيادة الكفاءة في شبكات النقل والمرور العابر في البلدان النامية غير الساحلية.

تعزيز تمويل ترابط شبكات النقل تحقيقا للتعافي المستدام من جائحة كوفيد-19 وتدعيم الشراكات

- إن جسر الفجوة في البنية التحتية للنقل من أجل تحقيق ترابط سلس بين البلدان النامية غير الساحلية الـ 32 يتوقف على تعبئة الاستثمار والتمويل على نطاق واسع. ومن المرجح أن تكون تقديرات ما قبل كوفيد-19 للاحتياجات التمويلية التراكمية البالغة 510 مليارات دولار لاحتياجات البنية التحتية المستدامة للنقل في البلدان النامية غير الساحلية قد زادت في العامين الماضيين. وسيكون التمويل الجديد والإضافي الوارد من كل المصادر أساسيا في الجهود الرامية إلى بلوغ هذا الهدف.
- بيد أن تعبئة الاستثمار والتمويل تشكل تحديا متزايدا وسط رياح الاقتصاد العالمي المعاكسة جزاء ارتفاع التضخم والاحتياجات الإنمائية المتنامية والمتنافسة وتباطؤ النمو الاقتصادي التي تؤدي جميعها إلى تفاقم القيود المفروضة على الموارد بسبب جائحة كوفيد-19. وعليه، ثمة خطر يهدد بتزايد تفاقم مواطن الضعف الهيكلية للبلدان النامية غير الساحلية وبأن تُترك هذه البلدان خلف الركب في بيئة ما بعد كوفيد.

- من الحيوي تعبئة الاستثمار والتمويل للبنى التحتية للنقل في البلدان النامية غير الساحلية من كل المصادر المتاحة. ولا تزال الشراكات والمبادرات الثنائية والمتعددة الأطراف ومع الجهات المعنية المتعددة ضرورية لدعم التحول المستدام في مجال النقل في البلدان النامية غير الساحلية وينبغي تعزيزها. ويمكن أن تساعد الاستفادة من دور القطاع الخاص، بما في ذلك من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص، والأسهم القابلة للتداول وسندات الدين في أسواق رأس المال، والتمويل المختلط، في التصدي لبعض أوجه العجز في الموارد.
- ينبغي للمجتمع الدولي أن يعمل على زيادة الاستثمارات السنوية بما لا يقل عن الضعفين من أجل إنشاء البنى التحتية في البلدان النامية غير الساحلية، بالاستعانة بجميع المصادر بما فيها الموارد المحلية، والمساعدة الإنمائية الرسمية، والتعاون بين الشمال والجنوب، والتعاون بين بلدان الجنوب، والتعاون الثلاثي، والشراكات بين القطاعين العام والخاص، والمصارف الإنمائية الوطنية والمتعددة الأطراف.
- ينبغي للمؤسسات المالية والإنمائية المتعددة الأطراف والمصارف الإنمائية الإقليمية أن تستحدث تمويلًا مخصصًا للبنى التحتية للبلدان النامية غير الساحلية وأن توفر لتلك البلدان نافذة خاصة يمكن من خلالها تخصيص الموارد لإنشاء البنى التحتية وصيانتها. وشدد المشاركون على ضرورة قيام مؤسسات التمويل الدولية والإقليمية بتبسيط وتسريع عملية الطلبات التي تقدمها البلدان النامية غير الساحلية لتمويل مشاريع البنى التحتية للنقل.
- ينبغي للمجتمع الدولي أن يقدم الدعم المالي والتقني إلى البلدان النامية غير الساحلية لتنفيذ مشاريع مستقطبة للتمويل المصرفي ومجموعة مشاريع محددة، لا سيما في ما يتعلق بإعداد دراسات الجدوى، والتفاوض بشأن العقود المعقدة، وإدارة المشاريع. وينبغي للجهود أن تهدف إلى تنمية المهارات والقدرات المحلية.
- أكد المؤتمر أنه كي تتمكن البلدان النامية غير الساحلية من تحقيق ترابط سلس ومن إنشاء بنية تحتية قادرة على الصمود، لا بد من تعزيز التعاون والشراكات بين جميع الجهات المعنية.
- دعا المؤتمر بشكل خاص إلى زيادة التعاون في مجال بناء القدرات، وبيانات النقل، والسلامة على الطرق، وصياغة مشاريع البنى التحتية المستقطبة للتمويل المصرفي، وزيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في شبكات النقل والمرور العابر.

تعزيز الممرات والترابط الإقليمي وشبكات النقل المتكاملة المتعدد الوسائط، والترابط السلس بين النقل والتجارة

- تُعتبر ممرات النقل العمود الفقري لشبكات النقل، فهي تربط البوابات الكبرى بالمحاور الرئيسية، ويمكن أن تكون وسيلة هامة لتعزيز ربط البلدان النامية غير الساحلية بالأسواق، وتحقيق نقل عابر متسم بالكفاءة، وخفض تكاليف النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية عن طريق توفير خدمات نقل ولوجستيات متسمة بقدر أكبر من الكفاءة والفعالية.

- إن ممرات النقل العابر المتسمة بالكفاءة والفعالية لا تحتاج إلى بنى تحتية جيدة وحسنة الصيانة للنقل فحسب، بل تتطلب أيضا تطبيقا سلسا لأطر قانونية متفق عليها، وقواعد وسياسات للمرور العابر، وتدابير لتيسير النقل والتجارة.
- أكد المشاركون من جديد أهمية الممرات بالنسبة إلى الأهداف المحددة الحالية لبرنامج عمل فيينا في قطاع النقل، مثل تقليص الوقت الذي يستغرقه السفر على طول الممرات والوقت المقضي عند الحدود البرية وغير ذلك من الأهداف الرامية إلى تيسير النقل العابر والتجارة.
- جدد الوزراء الدعوة إلى الترويج لممرات الطرق المتقاطعة المتعددة الوسائط والسكك الحديد والممرات المائية التي تكمل، عوض أن تنافس، بعضها البعض.
- وُجّهت دعوات للتطرق إلى مسألة إنشاء ممرات اقتصادية عن طريق تعزيز التكامل والتنسيق الاقتصاديين الإقليميين.

تسريع الرقمنة تعزيزا للعبور العابر وتيسيرا للتجارة وتحقيقا للتعافي المستدام والمرن من كوفيد-19

- في المتوسط، تشير التقديرات إلى أن البلدان النامية غير الساحلية تدفع ما يفوق ضعف تكاليف النقل التي تتكبدها بلدان المرور العابر، وتمضي وقتا أطول لإرسال البضائع إلى الأسواق الخارجية وتلقيها منها. وقد فاقمت جائحة كوفيد-19 هذه التحديات. كما أدت الاضطرابات في عمليات الشحن والموانئ على الصعيد العالمي إلى مزيد من أوجه التأخير وزيادة التكاليف التجارية التي تواجهها البلدان النامية غير الساحلية.
- من الأساسي أن تعمل البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر وشركاؤها التجاريون على تعزيز تنفيذ اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة، فضلا عن الاتفاقيات والأنظمة والاتفاقات الدولية والإقليمية الأخرى المتصلة بالتجارة والنقل، بما فيها اتفاقيات الأمم المتحدة للنقل الداخلي، كاتفاقية النقل البري الدولي واتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي واتفاقية الموانئ.
- من الضروري تعزيز الدعم من أجل تنفيذ المبادرات ومن أجل المجالات التي أبلغت عنها البلدان النامية غير الساحلية بموجب اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة باعتبارها بأنها بحاجة إلى دعم لتنفيذها، بما فيها المجالات المتصلة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والقدرات البشرية.
- عقد المشاركون العزم على تجديد بذل الجهود الرامية إلى إعادة تشكيل شبكات النقل والتخطيط عن طريق تحسين العمليات بإنشاء مراكز محورية ذكية، وتنظيم المسارات والجدول الزمني بغية تقصير المسافات التي تقطعها الشاحنات الفارغة الحمولة، وتحسين تخطيط استخدام الأراضي، ومواءمة الأطر التنظيمية عبر قطاع النقل.
- كلف المؤتمر الوزاري الثاني عشر لمنظمة التجارة العالمية لجنة تيسير التجارة التابعة لمنظمة التجارة العالمية بتضمين جدول أعمالها دورة سنوية مخصصة لمناقشة قضايا المرور العابر للبلدان الأعضاء غير الساحلية إلى حين إجراء الاستعراض المقبل في عام 2026. وينبغي للبلدان النامية غير الساحلية، بدعم من المنظمات ذات الصلة، أن تشارك بفعالية في تلك الدورات وأن تغتيم

فرصة انعقادها لاستنباط حلول ملموسة لتحقيق مرور عابر متمم بالكفاءة من جانب البلدان النامية غير الساحلية.

- يتعين على البلدان النامية غير الساحلية زيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بما في ذلك من خلال تهيئة بيئة تمكينية، لتيسير المرور العابر والتجارة، كما ينبغي للمنظمات الدولية والإقليمية فضلا عن مؤسسات الأمم المتحدة ذات الصلة أن تزيد من دعمها للترابط عبر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ولحلول تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تيسيرا للتجارة والمرور العابر. كما ينبغي تشجيع استخدام أفضل الممارسات من خلال نقل التكنولوجيات الحديثة، وتقديم المساعدة التقنية، وبناء القدرات إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور.

التنقل المستدام وشبكات النقل المستدامة بيئيا والمرنة، والتكيف مع تغير المناخ والتخفيف من آثاره - التجارب وأفضل الممارسات

- إن الكوارث الطبيعية المتصلة بتغير المناخ مثل الفيضانات والعواصف والجفاف والأعاصير وموجات الحر وغيرها من الظواهر المناخية القاسية تضعف البنية التحتية (بما في ذلك الطرق والسكك الحديدية) في العديد من البلدان النامية غير الساحلية، ما يؤدي إلى فقدان البنى التحتية وتدميرها وتكبّد تكاليف اقتصادية مرتفعة. وتؤثر هذه الكوارث على تجارة المرور العابر وتقيد قدرات البلدان النامية غير الساحلية على المنافسة في السوق العالمية.
- بالنظر إلى أن نحو ثلث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون يصدر من قطاع النقل، فإن التخفيف من آثار تغير المناخ لا يقل أهمية عن التكيف مع آثاره. بيد أن البلدان النامية غير الساحلية تقتصر إلى القدرات المالية والتقنية اللازمة للتنفيذ الكامل لنهج التكيف والتخفيف المتسمين بأهمية حيوية للتجديد في مسارها على طريق تحقيق التنمية المستدامة.
- من المحتم أن يشهد النقل والبنية التحتية آثارا مستمرة ومتزايدة ناجمة عن تغير المناخ. لذا، من الضروري بكل ملح الاستثمار في بنية تحتية قادرة على الصمود في وجه تغير المناخ وزيادة قدرة شبكات النقل على الصمود في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر. ويمكن تحقيق ذلك بمراعاة المخاطر المناخية لدى التخطيط للبنية التحتية للنقل وتصميمها وتشغيلها ووضع ميزانياتها وصيانتها.
- مع الأخذ في الاعتبار أن تغير المناخ يمكن أن يعطل تجارة المرور العابر وسلاسل الإمداد المترابطة، من الضروري مساعدة البلدان النامية غير الساحلية على التعجيل في انتقالها إلى مصادر طاقة وتقنيات منخفضة الكربون. ويتطلب ذلك تعزيز الشراكات الثنائية والمتعددة الأطراف ومع الجهات المعنية المتعددة لضمان تحقيق تحولات مستدامة في مجال النقل والتنقل الأخضر في هذه البلدان.
- يلزم أيضا بناء قدرات البلدان النامية غير الساحلية على تعبئة الموارد والخدمات الضرورية للتخفيف من آثار تغير المناخ في قطاع النقل والتكيف معها، والتأهب لذلك في حالات الطوارئ المناخية.

الخطوات المقبلة

- إن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر والشركاء في التنمية والجهات المعنية مدعوة إلى المشاركة بشكل كامل في تنفيذ برنامج عمل فيينا وخطة التنمية المستدامة لعام 2030 لإنشاء وتطوير شبكات النقل لصالح البلدان النامية غير الساحلية والتنفيذ التام لنتائج وتوصيات هذا الاجتماع.
- إن المؤسسات المالية مدعوة إلى تعزيز تخصيص الموارد المالية للتعجيل في إنشاء بنى تحتية مستدامة للنقل والخدمات ذات الصلة في البلدان النامية غير الساحلية، ولإستكمال جهودها واستثماراتها الوطنية.
- اعترافاً بأهمية مواصلة عملية عشق أباد بشأن النقل المستدام، التي أطلقت خلال المؤتمر العالمي الأول المعني بالنقل المستدام، رحب الوزراء بعقد اجتماعات دولية منتظمة رفيعة المستوى في إطار هذه العملية، بما في ذلك بشأن النقل العابر، والحصول على الطاقة، ونقل ومرور موارد الطاقة من البلدان النامية غير الساحلية وإليها.
- أشار الوزراء إلى أهمية معالجة مسائل النقل والجمارك والتأشيرات وغيرها من المسائل المتعلقة بتيسير التجارة والنقل في سياق تعزيز التطبيق العملي لمرات النقل والمرور العابر الدولية، واتفقوا على ضرورة إجراء مشاورات متعددة الأطراف ذات صلة، وعلى بناء القدرات وتوفير أنشطة التدريب في إطار عملية عشق أباد.
- رحبت الأطراف بنتائج اجتماع وزراء النقل الذي عُقد أثناء المؤتمر في شكل "وسط آسيا - الشرق الأوسط - أفريقيا" وأبرزت أهمية مواصلة هذا الحوار بشكلٍ منهجي. وينبغي تشجيع هذا الحوار الإقليمي ودون الإقليمي في مختلف المناطق.
- إن الأعمال التحضيرية المتسمة بالكفاءة والفعالية والتنظيم الناجح لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث المعني بالبلدان النامية غير الساحلية المقرر عقده عام 2024 يتسمان بالأهمية على النحو المبين في قرار الجمعية العامة 217/76. وسيبلور المؤتمر ويعتمد إطاراً متجدداً للدعم الدولي تمهيداً لتلبية الاحتياجات الخاصة بالبلدان النامية غير الساحلية ولتعزيز الشراكات بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر وشركائهما في التنمية. وعليه، فإن مؤسسات الأمم المتحدة ذات الصلة وغيرها من المنظمات الدولية والإقليمية مدعوة إلى تقديم إسهامات في العملية التحضيرية.
- إن البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية وشركاؤهما في التنمية مدعوة جميعها بقوة إلى الاضطلاع بدور نشط جداً في العملية التحضيرية وإلى حضور المؤتمر في عام 2024 على أعلى مستوى ممكن.

شكر وتقدير

أعرب المشاركون عن عميق تقديرهم لحكومة تركمانستان لاستضافتها الكريمة للاجتماع ولمساهماتها المالية في التنظيم الناجح للمؤتمر الوزاري.

وأعرب المشاركون عن امتنانهم للدعم الذي قدمه مكتب الممثل السامي لأقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية التابع للأمم المتحدة للتخصيص للمؤتمر وللنجاح في تنظيمه.

وأعرب المشاركون عن تقديرهم للجهود التي بذلتها بوتسوانا بصفتها الرئيس العالمي لمجموعة البلدان النامية غير الساحلية ولقدرتها كمنسقة لقضايا التجارة والتنمية في مجموعة البلدان النامية غير الساحلية في جنيف.

وأعرب المشاركون أيضا عن تقديرهم للمشاركة الفعالة والإسهامات الفنية من جانب البلدان النامية غير الساحلية، وبلدان المرور العابر النامية، والشركاء في التنمية، ومؤسسات منظومة الأمم المتحدة، والمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف والإقليمية، والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى، والشركاء في التنمية، والقطاع الخاص، ومراكز الفكر، والجهات المعنية الأخرى.

16 آب/أغسطس 2022، تركمانباشي، تركمانستان