

9 الصناعة والابتكار
والهياكل
الأساسية

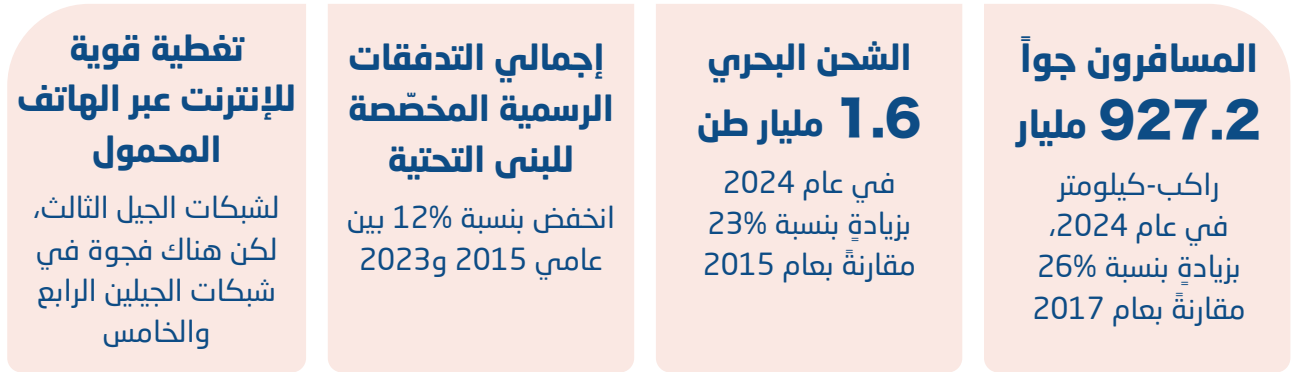


AFSD 2026 المنتدى العربي للتنمية المستدامة



تعزيز الهدف 9 من أهداف
التنمية المستدامة في أوقات
الأزمات: التركيز على البنية
التحتية في المنطقة العربية

ورقة معلومات أساسية



مقارنةً بقيمته في عام 2015 ليصل إلى 1.6 مليار طن في عام 2024.

— انخفض إجمالي التدفقات الرسمية المخصصة للبنى التحتية في المنطقة بنسبة 12 في المائة بين عامي 2015 و2023.

— يسجل النطاق العريض المتنقل مستويات عالية من التغطية في مجال شبكات الجيل الثالث. لكن مستوى التغطية ينخفض في مجال التكنولوجيات الحديثة، مما يكشف عن فجوة في الوصول إلى شبكات الجيل الرابع وعن فجوة أكبر في الوصول إلى شبكات الجيل الخامس مقارنةً بالمتوسطات العالمية.

تمثل البنى التحتية عاملاً أساسياً في تحقيق النمو الاقتصادي والإدماج الاجتماعي والتكامل الإقليمي، لا سيما في المنطقة العربية حيث تُسهم الجغرافيا والممرات التجارية وأنظمة الطاقة في ربط مسارات التنمية الوطنية بالأسواق العالمية.

— بعد الانخفاض الحاد الذي شهدته حركة نقل الركاب جواً خلال جائحة كوفيد-19، انتعشت هذه الحركة انتعاشاً قوياً، حيث بلغت 927.2 مليار راكب-كيلومتر في عام 2024، بزيادة تقارب 26 في المائة مقارنةً بمستويات عام 2017.

— شهد حجم الشحن البحري زيادةً معتدلة خلال العقد الماضي، حيث ارتفع بنسبة 23 في المائة

التقييم الأولي

إقامة بنى تحتية جيدة النوعية وموثوقة ومستدامة وقادرة على الصمود (المقصد 9-1 من أهداف التنمية المستدامة)

كوفيد-19. وأعقب هذا الانكماش انتعاش قوي وإن كان متفاوتاً في جميع أنحاء الدول العربية اعتباراً من عام 2022 فصاعداً، حيث بلغ عدد المسافرين جواً 927.2 مليار راكب-كيلومتر في عام 2024، وذلك بفضل الاستئناف السريع للرحلات الجوية الدولية². وقد لوحظ انتعاش ملحوظ في عددٍ من دول مجلس التعاون الخليجي، التي تمثل ما يقرب من 90 في المائة من إجمالي حركة نقل الركاب جواً في المنطقة. وبشكل عام، ارتفع عدد المسافرين جواً في دول مجلس

انخفض عدد المسافرين جواً (المؤشر 9-1-2) في المنطقة العربية، الذي يُقاس بوحدة راكب-كيلومتر، انخفاضاً حاداً في عام 2020 ليصل إلى حوالي 263 مليار¹، بعد أن بلغ 818.2 مليار في عام 2019، وذلك بسبب القيود المفروضة على السفر جراء جائحة

1 . قاعدة بيانات مؤشرات أهداف التنمية المستدامة (تاريخ الاطلاع: 14 نيسان/أبريل 2026). حسابات الإسكوا استناداً إلى البيانات المتاحة عن البلدان. والبلدان العربية التي لا تتوفر عنها بيانات هي جزر القمر وجيبوتي (للأعوام 2017 و2018 و2019 و2020 و2021 و2022)، والصومال (للأعوام 2020 و2021 و2022 و2024)، ودولة فلسطين واليمن (لعامي 2018 و2019).

2 . United Nations, The Sustainable Development Goals Report 2024, 2024 .

في عام 2023، بعد أن سجّل 1.8 مليار طن في عام 2015⁷. ولا يعكس هذا الواقع تدفقات التجارة فحسب، بل يسلّط الضوء على حجم وكثافة استخدام البنى التحتية للموانئ في المنطقة.

وارتفع حجم حركة موانئ الحاويات (المؤشر 2-1-9)، الذي يُقاس بوحدات مُعادلة لعشرين قدماً، حيث وصلت كمية الحاويات المشحونة عبر الموانئ العربية إلى 58 مليون وحدة مُعادلة لعشرين قدماً في عام 2023، بعد أن بلغت 49.4 مليون وحدة في عام 2015⁸. وتُبرز هذه المؤشرات أهمية منعة البنى التحتية البحرية في المنطقة العربية، وتسليط الضوء على تعرّضها للصدمات الجيوسياسية التي تؤثر على الممرات البحرية الحيوية. وقد أثّرت الأزمات الإقليمية على حركة الموانئ، حيث أدّت إلى زيادة التقلّبات والازدحام والتكاليف، وبالتالي أفضت إلى إعادة تشكيل أنماط الحركة واستخدام الموانئ⁹.

تيسير تطوير البنى التحتية المستدامة والقادرة على الصمود (المقصد 9-أ من أهداف التنمية المستدامة)

في عام 2023، حصلت المنطقة العربية على 7.7 في المائة من إجمالي الدعم الدولي الرسمي المخصّص للبنى التحتية، أي المساعدة الإنمائية الرسمية والتدفقات الرسمية الأخرى (المؤشر 9-أ-1). إلا أنّ هذا المجموع قد انخفض من 6.6 مليار دولار في عام 2015 إلى 5.8 مليار دولار في عام 2023¹⁰.

وعلى مستوى البلدان، لم يكن التغيير متجانساً، بل يتوقف بشكل كبير على السياق المحلي. فقد سجّل أكبر انخفاض في التدفقات الرسمية المخصّصة

التعاون الخليجي من 729.9 مليار راكب-كيلومتر في عام 2019 إلى 818.6 مليار في عام 2024. وشهدت الدول العربية ذات الدخل المتوسط³ انتعاشاً ملحوظاً أيضاً. فقد سجّلت مصر، التي تستحوذ على الحصة الأكبر من حجم حركة الركاب الجوية بين البلدان ذات الدخل المتوسط (حوالي خُمسها)، ارتفاعاً في عدد المسافرين جواً من 26.4 مليار راكب-كيلومتر في عام 2019 إلى 41.8 مليار في عام 2024. كما ارتفع هذا العدد في المغرب من 20.4 مليار إلى 24.8 مليار، وتجاوز الأردن مستويات ما قبل الجائحة بشكل طفيف. في المقابل، سجّلت أقل البلدان نمواً والبلدان المتأثرة بالنزاعات أو عدم الاستقرار⁴ انخفاضاً في أعداد المسافرين جواً، وتباطؤاً في وتيرة الانتعاش، ونقصاً مستمراً في البيانات.

وارتفع حجم الشحن البحري (المؤشر 2-1-9) في المنطقة العربية من 1.3 مليار طن في عام 2015 إلى 1.6 مليار طن في عام 2024⁵، مما يعكس الانتعاش الذي أعقب الجائحة واستمرار الدور المحوري للمنطقة في الأسواق العالمية. وفي عام 2024، استحوذت المنطقة على حوالي 13 في المائة من إجمالي حجم الشحن البحري العالمي البالغ 12.1 مليار طن. وأفضت الاضطرابات التي شهدتها حركة الملاحة عبر قناة السويس وتفاقم انعدام الأمن في البحر الأحمر خلال الفترة 2023-2024 إلى تحويل مسار السفن إلى طرق أطول حول رأس الرجاء الصالح، مما أدى إلى خفض حجم النقل عبر الممرات الإقليمية الرئيسية، وتزايد مسافات الرحلات وتكاليفها⁶.

واستكمالاً للمؤشرات القائمة على التجارة، بلغ حجم الشحنات المُحمّلة والمُفرّغة (المؤشر 2-1-9) حوالي 2 مليار طن متري في المنطقة العربية

3 . البلدان ذات الدخل المتوسط المشمولة (باستثناء البلدان التي تشهد حالات نزاع أو عدم استقرار): الأردن، وتونس، والجزائر، ومصر، والمغرب.

4 . أقل البلدان نمواً والبلدان التي تشهد حالات نزاع أو عدم استقرار: جزر القمر، والجمهورية العربية السورية، وجيبوتي، والسودان، والصومال، والعراق، ودولة فلسطين، ولبنان، وليبيا، وموريتانيا، واليمن.

5 . حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات مؤشرات أهداف التنمية المستدامة (تاريخ الاطلاع: 15 نيسان/أبريل 2026).

6 . حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات مؤشرات أهداف التنمية المستدامة (تاريخ الاطلاع: 15 نيسان/أبريل 2026). United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of maritime transport 2025*, 2025.

7 . حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات مؤشرات أهداف التنمية المستدامة (تاريخ الاطلاع: 15 نيسان/أبريل 2026). يشمل المجموع قيماً تقديرية لبعض البلدان.

8 . المرجع نفسه. بالنسبة لإجمالي عام 2023، توفّرت البيانات عن 10 دول عربية مقابل 15 دولة في عام 2015.

9 . UNCTAD, *Suez and Panama Canal disruptions threaten global trade and development*, 2024.

10 . حسابات الإسكوا بالاستناد إلى قاعدة بيانات مؤشرات أهداف التنمية المستدامة (تاريخ الاطلاع: 15 نيسان/أبريل 2026).

98.1 في المائة من السكان في عام 2025 (المؤشر 9-ج-1)، بما يتماشى مع المتوسط العالمي. ومع ذلك، تختلف **تغطية النطاق العريض المتنقل** باختلاف نوع التكنولوجيا المستخدمة. فنسبة التغطية بشبكة الجيل الثالث على الأقل منتشرة وتبلغ 95.7 في المائة، مما يؤكد أهمية شبكات الجيل الثالث في الوصول إلى الإنترنت في بعض بلدان المنطقة. ولا يزال الوصول إلى الشبكات ذات القدرات العالية محدوداً، حيث تغطي شبكات الجيل الرابع 87.3 في المائة من السكان، وهو ما يقل عن المعدل العالمي البالغ 92.7 في المائة، في حين تبلغ تغطية شبكات الجيل الخامس 12.5 في المائة فقط، مقارنةً بنسبة 55.1 في المائة على مستوى العالم¹¹. وتكشف هذه الأرقام عن وجود فجوة كبيرة في الوصول إلى أحدث تكنولوجيات شبكات الهاتف المحمول، وذلك بسبب محدودية تغطية شبكات الجيل الخامس أو غيابها في الدول غير الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي، فضلاً عن التفاوت الكبير في تغطية شبكات الجيل الرابع في المنطقة، حيث تبقى هذه التغطية متدنية جداً في السودان والصومال واليمن، وغير متوفرة في فلسطين.

للبنى التحتية في السودان، حيث تراجعت من ذروتها البالغة 392.5 مليون دولار في عام 2021 إلى أقل من 0.5 مليون دولار في عام 2023، مما يعكس تأثير النزاع والتعطّل المؤسسي وما ترتب عنهما من عجز عن تخطيط مشاريع البنى التحتية وتنفيذها. كما سُجّل انخفاضٌ بنحو 74 في المائة في العراق بين عامي 2015 و2023، مما يشير إلى تحولات في طرق التمويل وتغيّرات في التزامات الجهات المانحة. وعلى النقيض من ذلك، شهدت البلدان الأخرى المتأثرة بالآزمات زيادةً في التدفقات الرسمية، مثل الجمهورية العربية السورية وليبيا اللتين سجّلتا زيادةً كبيرة في نسبة التدفقات الرسمية خلال الفترة نفسها، وإن كان ذلك انطلاقاً من مستويات منخفضة نسبياً. وشهدت مصر أيضاً زيادة ملحوظة، مما يعكس التوافق بين تمويل المانحين والبرامج التي تنفذها الحكومة على نطاق واسع في مجالي البنى التحتية والربط.

تحقيق زيادة كبيرة في فرص الحصول على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (المقصد 9-ج من أهداف التنمية المستدامة)

تغطي شبكات الهاتف المحمول المنطقة العربية بشكل شبه شامل، حيث بلغت نسبة التغطية

آثار الصراع على أنظمة البنى التحتية وتداعياته القطاعية الأخرى

استهداف البنى التحتية الحيوية للمياه والطاقة والبنى التحتية الاستراتيجية كَشَف عن نقاط الضعف

في بعض دول مجلس التعاون الخليجي، استهدفت الهجمات البنى التحتية الحيوية، بما في ذلك المطارات ومنشآت الطاقة وحقول النفط ومحطات تحلية المياه، مما هدد إنتاج الطاقة وأظهر أنّ الأمن المائي يمثل نقطة ضعف

كان لتصاعد الصراع في عام 2026 آثارٌ معقّدة وبعيدة المدى على البنى التحتية المدنية والاستراتيجية في المنطقة، بما في ذلك قطاعات الطاقة والمياه والنظم الغذائية وشبكات النقل ومرافق الرعاية الصحية والإسكان والتعليم. وأدّت الهجمات المباشرة بالصواريخ والطائرات المسيّرة على البنى التحتية، التي أسفرت عن تدميرها أو توقف عملها، إلى زيادة الضغط على عدة قطاعات، مع ما ترتب على ذلك من تداعيات على الدول المجاورة.

11. استُمدّت البيانات من المؤشرات الرئيسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في أقاليم الاتحاد الدولي للاتصالات/مكتب تنمية الاتصالات (المجاميع ومعدلات الانتشار) تاريخ الاطلاع: 10 نيسان/أبريل 2026.

وسلاسل الإمداد العالمية. كما أنها فرضت مخاطر اقتصادية مباشرة على البلدان التي تعتمد على السياحة، مما أدى إلى خفض الإيرادات وتراجع حركة نقل الركاب¹⁴.

وتحوّلت الممرات البحرية الحيوية إلى نقاط ضعف رئيسية تعرقل التجارة الإقليمية والعالمية وتهدّد سلاسل الإمداد. ويمثّل مضيق هرمز المنفذ الوحيد إلى البحار المفتوحة بالنسبة لبعض أكبر منتجي ومصدري النفط الخام والغاز الطبيعي المسال والمنتجات النفطية على مستوى العالم، حيث يمر عبره يومياً ما يقرب من ربع إجمالي شحنات النفط العالمية المنقولة بحراً^{15,16}. كما تمر عبر مضيق هرمز حصة كبيرة من الأسمدة المتداولة عالمياً (حوالي ثلث صادرات اليوريا، و20 في المائة من صادرات الأمونيا، و20 في المائة من الفوسفات)¹⁷. وأدت التهديدات التي تواجه حركة الملاحة عبر المضيق إلى ارتفاع أسعار النفط والغاز، وزيادة أقساط التأمين البحري وتكاليف الشحن، فضلاً عن انتقال التقلّبات إلى النظام الغذائي الزراعي على الصعيد العالمي.

رئيسية¹². وقد ظهرت مخاوف بشأن خطر استهداف المواقع النووية، والحوادث البحرية التي قد تؤدي إلى انسكاب نفطي¹³، فضلاً عن الأضرار التي قد تلحق بكابلات الألياف الضوئية البحرية، مما يهدّد الاتصال بالإنترنت.

تعطّل شبكات النقل والملاحة البحرية يهدّد الترابط الإقليمي ويؤثر على القطاعات المختلفة

أسفرت الاضطرابات في المجال الجوي عن تداعيات عابرة للحدود أثّرت على ممرات الطيران، والنشاط الاقتصادي للبلدان، وعمليات الإغاثة الإنسانية. وبسبب المخاطر المتزايدة، أُجبرت شركات الطيران على إلغاء الرحلات أو تغيير مسار رحلات الركاب والشحن بعيداً عن مناطق الصراع، مما أدى إلى إطالة مدة السفر وزيادة استهلاك الوقود وتكاليف التشغيل. ونظراً للدور المحوري لدول مجلس التعاون الخليجي في الربط الجوي بين القارات، أدت الاضطرابات في المجال الجوي إلى زيادة الضغط على شبكات اللوجستيات

الهجمات بالصواريخ والطائرات المسيّرة

استهدفت البنى التحتية الرقمية أيضاً، مما أدى إلى تعطيل عمليات مراكز البيانات

الممرات البحرية الحיוية

تحوّلت إلى نقاط ضعف حرجة تعطل التجارة وسلاسل الإمداد وأنظمة الأغذية الزراعية

الاضطرابات في المجال الجوي

أدت إلى آثار جانبية عابرة للحدود

12. United Nations Development Programme (UNDP) Regional Bureau for Arab States, Preliminary assessment – Military escalation in the Middle East: economic and social implications for the Arab States region, 2026.

13. الإسكوا، الصراع وتداعياته: تفاقم الآثار والمخاطر على نظم الطاقة والمياه والغذاء في المنطقة العربية، 2026.

14. UNDP Regional Bureau for Arab States, Preliminary assessment – Military escalation in the Middle East: economic and social implications for the Arab States region, 2026.

15. Food and Agriculture Organization, Global agrifood implications of the 2026 conflict in the Middle East: impacts on energy and fertilizer trade, and food security, 2026.

16. UNCTAD, Strait of Hormuz disruptions: Implications for global trade and development, 2026.

17. International Energy Agency, Key facts on the Strait of Hormuz, oil and gas markets, and the IEA's response: the Middle East and global energy markets, 2026.

المحمولة إلى انقطاعات متكررة في الخدمات. كما أسفر نزوح السكان عن زيادة الضغط على شبكات الهاتف المحمول، مما تسبّب في ازدحامها في المناطق الأكثر أماناً نسبياً. وفي المناطق الحدودية الجنوبية للبنان، يؤدي انقطاع الإشارات بشكل متقطع والإغلاق المؤقت للشبكات إلى زيادة صعوبة الاتصالات بالنسبة للمدنيين والمُسعفين²⁰.

وتكبّد لبنان أضراراً جسيمة في البنى التحتية الخاصة بالسكن والنقل جرّاء الغارات الجوية، وواجه ضغوطاً متزايدة ناجمة عن النزوح الواسع النطاق. وتحوّلت المدارس والكلّيات العامة إلى مراكز إيواء للعائلات النازحة، مما وضع ضغوطاً كبيرة على البنى التحتية التعليمية وعرقل عملية التعلّم. وقد تمّ إيواء أكثر من 37,000 أسرة في 690 مركز إيواء، كان معظمها يعمل بكامل طاقته الاستيعابية²¹. وفي البلدان المجاورة، مثل الأردن، تسبّبت أيضاً الشظايا المتساقطة من الهجمات التي تم اعتراضها في أضرارٍ بالبنى التحتية.

كما أثر الصراع على البنى التحتية للرعاية الصحية. فبعد صدور أوامر الإخلاء في لبنان، أُغلق 49 مركزاً للرعاية الصحية الأولية وخمسة مستشفيات، مما قلّص توفّر الخدمات الطبية الأساسية في وقتٍ تتزايد فيه الحاجة إليها²².

وتترتب على هذه الاضطرابات في قطاعي النفط والغاز تداعياتٌ على بلدان أخرى بسبب نقص الوقود. فعلى سبيل المثال، من أجل إدارة الطلب على الكهرباء، اتّخذت الحكومة المصرية إجراءات لتوفير استهلاك الطاقة، شملت إغلاق المؤسسات التجارية في وقت مبكر، وتقليص الإضاءة العامة، وتشجيع العمل عن بُعد بشكل جزئي¹⁸. وأفضت هذه الإجراءات إلى ضغوطٍ اقتصادية وأثّرت على إنتاجية بعض القطاعات بسبب تقلص ساعات العمل أو ارتفاع تكاليف التشغيل، مع تعرّض الشركات الصغيرة والمتوسطة لضغوطٍ ملحوظة.

الهجمات على البنى التحتية المدنية والاجتماعية تقوّض الخدمات الأساسية وسبل العيش

استهدفت الهجمات بالصواريخ والطائرات المسيّرة البنى التحتية الرقمية أيضاً، مما أدى إلى تعطيل عمليات مراكز البيانات في الإمارات العربية المتحدة والبحرين، وانقطاع مؤقت في خدمات التطبيقات المحمولة والخدمات المصرفية عبر الإنترنت¹⁹. وفي المناطق المستهدفة في لبنان، أدّت الأضرار التي لحقت بالبنى التحتية الخاصة بالخطوط الأرضية والألياف الضوئية والهواتف

إعادة إعمار غزة

تعرّضت حوالي 81 في المائة من مجموع المباني في غزة لأضرار أو دُمرت في أعقاب أكثر من عامين من الحرب، مما أدى إلى تراكم ما يقارب 57.6 مليون طن من الأنقاض. وتشير التقديرات إلى أنّ جهود إعادة الإعمار ستحتاج أكثر من 70 مليار دولار.

المصادر: United Nations, UNOSAT Gaza Strip Comprehensive Damage Assessment, 2025; United Nations, UNDP: Gaza Debris Management Situation Report, 2025.

18. العربية، مصر تعلن عن إجراءات جديدة لترشيد استهلاك الطاقة تشمل العمل عن بُعد، 28 آذار/مارس 2026.

19. Observer Research Foundation Middle East, The GCC Data Centre Industry: Conflict and Policy, 26 March 2026.

20. Emergency Telecommunications Cluster, Lebanon: Middle East Escalation – LTC Situation Report (Telecoms) #03, 15 April 2026.

21. Shelter and Displacement Monitoring (16 April 2026).

22. منظمة الصحة العالمية، الصراع يفاقم الأزمة الصحية في الشرق الأوسط، 2026.

الاستجابات في مجال السياسات

لا يزال التقدم المحرز في مجال البنى التحتية، وهي إحدى ركائز الهدف 9 من أهداف التنمية المستدامة، معرضاً للخطر. فاستمرار النزاع المسلح وتدمير البنى التحتية يؤديان إلى تراجع مكاسب التنمية، ويعطلان العديد من القطاعات الاقتصادية، ويزيدان من الاحتياجات الإنسانية. وبالتالي، يتطلب تحقيق الهدف 9 من أهداف التنمية المستدامة اتخاذ إجراءات إقليمية متكاملة، مع تعزيز منعة البنى التحتية على المستوى المحلي، وذلك على النحو التالي:

تعزيز منعة البنى التحتية للطاقة،



بما في ذلك من خلال تسريع الانتقال في مجال الطاقة، بما يعزز تنوع النظام ومرونته، والتوسع في مشاريع الطاقة المتجددة والنظيفة عبر الحدود²⁴.

تعزيز منعة البنى التحتية للمياه من خلال



تقوية أنظمة الإنذار المبكر وزيادة الاستفادة من الموارد المائية غير التقليدية²⁵.

اعتماد البنى التحتية الرقمية التي تضمن



تنوع مسارات الربط، وتوفير شبكات اتصال احتياطية، وتعزيز التطوير المنسق للشبكات الإقليمية، مما يقلل نقاط الفشل الواحدة والاختناقات الإقليمية. ويشمل ذلك تنفيذ مشاريع الربط على الصعيد الوطني وعبر الحدود، وتعزيز التعاون بين مشغلي الشبكات ونقاط تبادل الإنترنت، وزيادة منعة الأنظمة من خلال تكنولوجيات الاتصالات الاحتياطية مثل الشبكات الأرضية والأقمار الصناعية والكابلات البحرية.

تطوير مسارات تجارية بديلة وخطط



لوجستية طارئة من خلال إنشاء ممرات نقل ولوجستيات متكاملة ومتعددة الوسائط تربط بين مناطق الإنتاج، ومرافق التخزين، والموانئ في دول مجلس التعاون الخليجي ودول المشرق العربي والمغرب العربي، مما يقلل من الاعتماد على الممرات التجارية الحيوية المعرضة للخطر. وسيؤدي ذلك إلى تعزيز أمن سلاسل الإمداد بالطاقة، والمعادن البالغة الأهمية، والأسمدة، والمواد الغذائية الأساسية، والمدخلات الزراعية والصناعية، وغيرها من السلع الأساسية.

تعزيز منعة أنظمة النقل واللوجستيات



والبنى التحتية ذات الصلة في وجه الصدمات الجيوسياسية والمناخية والتشغيلية. ويشمل ذلك تنوع خيارات المسارات والبوابات، وتحسين قدرات الصيانة وإدارة الأصول والاستجابة لحالات الطوارئ. وينبغي أن تواصل الحكومات وضع استراتيجيات للتخفيف من مخاطر انقطاع الإمدادات، بما في ذلك الاحتفاظ بمخزونات استراتيجية من السلع الأساسية وتعزيز البنى التحتية للتخزين والتوزيع.

ضمان مرور الشحنات الإنسانية من دون



عوائق وحمايتها عبر مختلف الممرات الإقليمية، بما يكفل وصول المساعدات إلى وجهتها من دون تأخير²³.

23. مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، التصعيدات ضمن منطقة الشرق الأوسط وما بعدها: الاستجابة الإنسانية، 2026.

24. لمزيد من التفاصيل، يُرجى الاطلاع على ورقة المعلومات الأساسية بشأن الهدف 7 من أهداف التنمية المستدامة.

25. لمزيد من التفاصيل، يُرجى الاطلاع على ورقة المعلومات الأساسية بشأن الهدف 6 من أهداف التنمية المستدامة.



الاستثمار في الزراعة المستدامة والصناعة وإنتاج الأسمدة على المستوى المحلي. يساعد تعزيز سلاسل القيمة الزراعية والصناعية، والبيئة المحلية للصناعة والخدمات، مع التركيز على المؤسسات الصغرى والصغيرة والمتوسطة وقدرات الابتكار، على توليد قيمة مضافة ووظائف لائقة، لا سيما للنساء والشباب، مما يدعم تحوّل نظام الأغذية الزراعية. ومن شأن إنتاج الأسمدة محلياً، بما في ذلك الأمونيا الخضراء، أن يقلل الاعتماد على الأسمدة المستوردة.



سدّ الفجوات في البنى التحتية والفجوات الرقمية، ودعم نشر الحلول التكنولوجية المتكاملة من أجل تحول نظم الأغذية الزراعية. ويشمل ذلك توسيع نطاق الخدمات اللوجستية الموثوقة في المناطق الريفية (النقل والتخزين)، وتعزيز إمكانية الوصول إلى الموارد الطبيعية (الأراضي والمياه) وحقوق الملكية المرتبطة بها، وضمان الربط في مجال الطاقة والاتصال الرقمي، وتحسين الوصول إلى البيانات والخدمات الاستشارية للمناطق الريفية والتكنولوجيا والتمويل والأسواق. وتشمل الحلول التكنولوجية المتكاملة التكنولوجيات المراعية للمناخ، والميكنة الزراعية المستدامة، والتكنولوجيات الموفرة للمدخلات، والحلول الموفرة للطاقة، وحلول الاقتصاد الدائري على امتداد سلاسل القيمة. ويتطلب اعتماد هذه الحلول بيئة داعمة في مجال السياسات، وحوكمة قوية، وقطاعاً خاصاً يتحلّى بالمسؤولية.

