

Distr.: General
20 December 2018
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 السادسة

جنيف، ٢١-٢٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨

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

المعقودة في قصر الأمم، جنيف، في الفترة من ٢١ إلى ٢٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨



الرجاء إعادة الاستعمال

GE.18-22378(A)



* 1 8 2 2 3 7 8 *

المحتويات

الصفحة

٣	.....	مقدمة	
٣	.....	موجز الرئيس	أولاً -
٣	.....	الجلسة العامة الافتتاحية	ألف -
٣	.....	نقل البضائع المستدام في دعم خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠	باء -
١٥	.....	المسائل التنظيمية	ثانياً -
١٥	.....	انتخاب أعضاء المكتب	ألف -
١٥	.....	إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل	باء -
١٥	.....	نتائج الدورة	جيم -
١٥	.....	اعتماد تقرير الاجتماع	دال -
١٦	.....	الحضور	المرفق

مقدمة

عُقدت الدورة السادسة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة في قصر الأمم في جنيف، سويسرا، في الفترة من ٢١ إلى ٢٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨.

أولاً - موجز الرئيس

ألف - الجلسة العامة الافتتاحية

١ - شددت مديرة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات بالأونكتاد، في كلمتها الافتتاحية، على أهمية الشحن والنقل البحري بالنسبة للاقتصاد العالمي، وللجهود الرامية إلى تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وأشارت إلى تحقق إنجاز بارز في نيسان/أبريل ٢٠١٨ هو اعتماد الاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية المتعلقة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن قطاع النقل البحري. وبالإضافة إلى ذلك، ثمة حاجة إلى تحسين فهم الفرص والتحديات المرتبطة بالرقمنة. وقالت إن الأونكتاد على أهبة الاستعداد لمساعدة البلدان النامية والتعاون مع البلدان الأخرى من أجل "توحيد الأداء" لتحقيق أولويات الخطة العالمية لنقل البضائع المستدام.

باء - نقل البضائع المستدام في دعم خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ (البند ٣ من جدول الأعمال)

٢ - قال رئيس قسم النقل في الأونكتاد، في سياق تقديم هذا البند من جدول الأعمال، إن النقل المستدام يؤدي دوراً مهماً في تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وأضاف أن النقل المستدام مسألة معترف بها في العمليات العالمية، كاتفاق باريس المعتمد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، ومبادرة التنقل المستدام للجميع. وأشار إلى أن التركيز على النقل البحري يعكس الأهمية الاقتصادية للقطاع، فضلاً عن الزخم الناجم عن الاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية من أجل خفض الانبعاثات بحلول عام ٢٠٥٠. وأفاد بأن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة شرع في إبلاغ الدول الأعضاء في الأونكتاد بخطة خفض انبعاثات الكربون في قطاع الشحن البحري، وآثارها على تكاليف النقل والتجارة، وتجارب البلدان المستفيدة التي تلقت مساعدة تقنية من الأونكتاد من أجل نقل البضائع المستدام.

التطورات الأخيرة في السياسات العالمية المتعلقة بالمناخ

٣ - ناقش فريقان من الخبراء التطورات الأخيرة في السياسات العالمية المتعلقة بالمناخ في إطار المنظمة البحرية الدولية، وآثار هذه التطورات على النقل البحري الدولي. وتألف الفريق الأول من ممثلين عن المنظمة، وأمانة الأونكتاد، وكلية لندن الجامعية؛ وتألف الفريق الثاني من ممثلي منظمة CE Delft؛ وكلية لندن الجامعية؛ والبنك الدولي.

٤ - وأبرز أحد المحاورين أهمية النقل البحري، مشيراً إلى النمو المتوقع في الطلب العالمي على النقل البحري. وقال إن البلدان النامية تسهم إسهاماً كبيراً بوصفها مستخدمة لخدمات النقل

البحري ومنتجة لها. وعلاوةً على ذلك، أشار إلى الحاجة إلى فصل نشاط النقل البحري عن تكاليفه الخارجية.

٥ - وشرح محاور آخر الجهود التي تبذلها المنظمة البحرية الدولية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة. وفيما يتعلق بالمتطلبات الإلزامية ذات الصلة الواردة في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، لعام ١٩٧٣ (المرفق السادس)، من المتوقع أن يبدأ العمل في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠ بالقرار القاضي بتحديد نسبة ٠,٥ في المائة حداً أقصى لنسبة الكبريت في زيت الوقود، وزناً بوزن. ومن الأرجح أن يؤدي ذلك إلى ارتفاع في أسعار زيت الوقود؛ ولذلك من الضروري إدراك آثار هذا التدبير على النقل البحري. ويتجلى التزام المنظمة بمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن النقل البحري في وضع استراتيجيتها الأولية بشأن هذه المسألة. واعتمدت في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٨ خطة العمل للمتابعة التي تركز على أنواع الوقود البديلة، والتكنولوجيا، والبحث والتطوير، والتمويل.

٦ - وقال المحاور، رداً على سؤال، إن الاستراتيجية الأولية تركز على ضرورة تقييم مدى تأثير تدابير الحد من غازات الدفيئة على الدول قبل اتخاذ مثل هذه التدابير. وأضاف بالقول إن زيادة كفاءة استخدام الطاقة يؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل. ورغم أن التكنولوجيات قد تكون باهظة في بداية الأمر، فإن التكاليف تميل إلى الانخفاض بمرور الوقت. وأشار، في سياق الرد على تعليق من محاور آخر، إلى أن قطاع النقل البحري كان أول من اعتمد تدابير إلزامية في عام ٢٠١١. وفيما يتعلق بآثار هذه التدابير على الموانئ في الدول الجزرية الصغيرة النامية، اعترف المحاور بالتحديات التي تواجهها تلك الدول وبضرورة تدبير الحكومات في هذه المسائل الاستراتيجية التي تتطلب أيضاً دعماً مالياً. وقال إن المساعدة التقنية التي تقدمها المنظمة، مثلاً في شكل شراكات عالمية بشأن كفاءة الطاقة البحرية، تراعي المسائل المتعلقة بالموانئ.

٧ - وعرض محاور آخر الاتجاهات الراهنة في التجارة البحرية والاشتراطات المتعلقة بانبعاثات ثنائي أكسيد الكربون في فترة الـ ٣٠ إلى ٥٠ سنة المقبلة. وقال إن النقل البحري يمكن أن يحقق نمواً ويساهم في الوقت نفسه في خفض كثافة ثنائي أكسيد الكربون الناجم عن نقل البضائع، على النحو الذي تبينه نماذج السيناريوهات وتفصيل ما ينبغي تحقيقه في حال ارتفاع درجة الحرارة بدرجتين مئويتين (مستوى الطموح الأقل) و ١,٥ درجة مئوية. وأشار إلى أن مزيج الوقود في قطاع النقل البحري يمكن أن يؤثر على الانبعاثات في المستقبل. وأكد على ضرورة اتخاذ خطوات لتحقيق تغيير جذري في أنواع الوقود بحلول عام ٢٠٣٠. فالتحول إلى أنواع وقود للسفن عديمة الانبعاثات أمر لا غنى عنه. فأياً كان معدل خفض انبعاثات الكربون، ينبغي لهذه الأنواع من الوقود دخول السوق في فترة الـ ١٠ سنوات إلى ١٥ سنة المقبلة. وأضاف أن انخفاض تكاليف إنتاج الطاقة المتجددة والإمكانيات التقنية الكبيرة لإنتاج الطاقة المتجددة يبعثان على التفاؤل.

٨ - وقال المحاور، رداً على سؤال، إن التحول إلى الوقود الخفيف الكربون والوقود العديم الانبعاثات قد ينطوي على تكاليف، أما توزيع هذه التكاليف فغير مؤكد. ورداً على خبير آخر، أشار المحاور إلى أن تسارع الاحترار العالمي يقلص الحيز الزمني المتاح للتحول إلى الوقود العديم الانبعاثات. وفيما يتعلق بالاحتراق الداخلي، فإن التحول إلى خلايا الوقود قد يكون ممكناً، ولكنه سيستغرق وقتاً. وأعرب أحد الخبراء عن القلق لأن الحدود الإلزامية للسرعة قد تسبب

اختلالات في الأسواق، في حين رأى خبير آخر أن الأمن الغذائي والتأهب للكوارث هما من الاعتبارات المهمة للدول الجزرية الصغيرة النامية.

٩ - وعرض محاور بعض تدابير الحد من غازات الدفيئة المدرجة في الاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية. وكشف تحليل لثمانية تدابير قصيرة الأجل مرشحة لخفض انبعاثات غازات الدفيئة، تُعتبر ذات تأثير مباشر على انبعاثات غازات الدفيئة، أن التدابير التنفيذية فقط هي التي يُرجح أن تفي بمستوى طموح عام ٢٠٣٠. والأرجح أن الاستراتيجية الأولية ستؤدي إلى مزيد من خفض سرعة السفن. وفيما يتعلق بالتدابير المتوسطة والطويلة الأجل، ثمة حاجة إلى التحول من الوقود الأحفوري إلى أنواع الوقود الخفيفة الانبعاثات أو العديمة الانبعاثات. واعتباراً من عام ٢٠٣٠ فصاعداً، سيزداد استخدام الوقود العديم الكربون أو الخفيض الكربون، وسيلزم تقييم آثار هذا الاستخدام.

١٠ - وفي سياق مناقشة التدابير المستندة إلى السوق، لا سيما تلك التي تركز على تسعير الكربون وتأثيرها على خفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري، قال خبير آخر إن تكلفة انبعاث ثنائي أكسيد الكربون ينبغي رفعها إلى مستوى يتراوح من ٤٠ إلى ٨٠ دولاراً/طن بحلول عام ٢٠٢٠ ومستوى يتراوح من ٥٠ إلى ١٠٠ دولار/طن بحلول عام ٢٠٣٠ للوصول إلى مستوى احتراق قدره ١,٥ درجة مئوية ودرجتين مئويتين. ويمكن للحكومات المحلية تحصيل سعر الكربون على أساس رسم تفرضه على وقود الصهاريج، كما يمكن تسديد السعر إلى صندوق عالمي، وبذلك تتحقق فائدة مزدوجة لأن الأموال يمكن إعادة توزيعها إلى قطاع النقل البحري أو توجيهها لدعم الاقتصادات التي تأثرت بشكل سلبي وغير متناسب.

١١ - وأشار أحد الخبراء إلى أن سعر الكربون يمكن أن يسبب مشاكل إذا لم يُطبق التنظيم بشكل موحد في جميع أنحاء العالم. وعلاوةً على ذلك، قد يصعب الحصول على القبول السياسي. بيد أن تحديد سعر عالمي للكربون من شأنه أن يساعد على منع وجود ثغرات وأن يضمن تكافؤ الفرص.

التحديات والفرص التي تنطوي عليها السياسات العالمية المتعلقة بالمناخ

١٢ - استطلع فريق خبراء التحديات والفرص التي تنطوي عليها السياسات العالمية المتعلقة بالمناخ، بما في ذلك الآليات المحتملة القائمة على السوق والمطبقة على النقل البحري الدولي. وتألف الفريق من ممثلي صندوق الدفاع عن البيئة، وهيئة الخدمات الاستشارية البحرية الجامعية، وجامعة ريو دي جانيرو.

١٣ - وعرض أحد المحاورين حالة البرازيل. فأشار إلى أن الوضع التجاري للبلد وبعده عن أسواق الاستهلاك الرئيسية يجعل كثافة الكربون لكل طن يصدره البلد أعلى من مثلتها لدى المنافسين. ولذلك، فإن تسعير الكربون سيكون له تأثير أكبر على تكاليف النقل من البرازيل إلى أسواق الاستهلاك. ولكي تحقق البرازيل الأهداف التي حددتها المنظمة البحرية الدولية، جرى النظر في مجموعة من التدابير، منها خفض سرعة السفن، واسترداد الحرارة، وتنظيف رقاسات السفن. ولكي تفي البرازيل باشتراطات المنظمة بحلول عام ٢٠٥٠، سيتطلب الأمر كمية كبيرة من الوقود الأحفوري. وقال إن الوقود الأحفوري أعلى سعراً وأعلى من حيث تكاليف الفرص البديلة. ولضمان استمرار الوقود الأحفوري، ينبغي رفع سعر كربون الوقود الأحفوري إلى

نحو ١٥٠ دولاراً لكل طن من ثنائي أكسيد الكربون. وأسفرت مختلف سيناريوهات النمو عن فاقد يتراوح من ١ إلى ٣ في المائة في الناتج المحلي الإجمالي، مع آثار أكبر على قطاعات محددة. وأضاف أن آليات السياسات ينبغي أن تشمل التدابير الحمائية للبلدان التي قد تتراجع قدرتها التنافسية التجارية.

١٤ - وأشار المحاور، في سياق الرد على أحد الخبراء، إلى أن أحد الخيارات المناسبة للبرازيل هو تنويع الاقتصاد، وتعزيز النمو الاقتصادي، والحد من الضعف التجاري، وتحسين الهياكل الأساسية للنقل على الصعيد المحلي. وثمة خيار آخر هو تصميم نماذج قائمة على السوق تقدم نظاماً هجيناً يجمع بين الاشتراطات والضرائب المتعلقة بكثافة الكربون، وتقديم تعويضات.

١٥ - ورداً على استفسار من أحد الخبراء بشأن الكيفية التي يمكن بها للصناعة أو للبلدان أن تحمي نفسها من الآثار الأوسع نطاقاً لخفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري، أوصى المحاور بالتمييز بين الإجراءات التي يمكن أن تتخذها البلدان نفسها والتدابير التي ينبغي اتخاذها على الصعيد الدولي.

١٦ - وبالنظر إلى الخيارات المختلفة المتاحة لمعالجة الآثار السلبية المحتملة غير المناسبة على الدول نتيجة تنفيذ تدابير خفض غازات الدفيئة الناتجة عن السفن، أشار محاور إلى إمكانية دمج هذه الخيارات؛ فلا يوجد خيار واحد يناسب الجميع، فلكل خيار مزاياه وعيوبه. ويعتمد الخيار المناسب على التدبير المعني والآثار المحددة على البلدان المعنية. وأضاف أن الخيارات ذات الصلة تشمل اتقاء الآثار السلبية. ويتمثل خيار آخر في استخدام الإيرادات المتأتية من تسعير الكربون. ويمكن استخدام الإيرادات لدعم جهود خفض انبعاثات الكربون من النقل البحري عن طريق الاستثمار في مجال البحث والتطوير، وتبني ونشر الخيارات المنخفضة الكربون، ومساعدة المصدرين في المناطق النائية ومصدري السلع المنخفضة القيمة. وأشار المحاور إلى خيار ثالث يتعلق ببناء القدرات والتعاون التقني. وقال إن التعاون بين الوكالات والتكامل مع المشاريع والبرامج القائمة، مثل مشاريع وبرامج الأونكتاد سيكون مفيداً، بل ضرورياً في بعض الحالات.

١٧ - واستفسر أحد الخبراء عن آثار خفض انبعاثات الكربون على البلدان النامية غير الساحلية. فأشار المحاور إلى أن من الممكن التصدي لبعض التحديات اللوجستية الأساسية في تلك البلدان باستخدام بعض الخيارات آتفة الذكر. وأعرب خبير آخر عن رغبته في معرفة إمكانية استخدام الأموال المخصصة للتكيف مع تغير المناخ في البنية الأساسية للنقل الساحلي، ولا سيما الموانئ في الدول الجزرية الصغيرة النامية.

١٨ - وقال أحد المحاورين إن من الملح وضع خطة جيدة وجدول زمني لضمان اتخاذ إجراءات فعالة وفي الوقت المناسب، بما في ذلك ما يتعلق بالمشاركة في الاجتماعات ذات الصلة. وأشار إلى أن خفض انبعاثات الكربون من سفن الشحن ينطوي على فرص وتحديات. فتحديد سعر للكربون يمكن أن يدر أموالاً للمشاريع الإرشادية ولاختبار التكنولوجيا. ومن شأن ذلك أن يخفف تكاليف مصادر وتكنولوجيات الطاقة المتجددة.

١٩ - وواصل النقاش فريق خبراء آخر، تألف من ممثلين لصندوق الدفاع عن البيئة، وغرفة الشحن البحري الدولية، وجامعة جنوب المحيط الهادئ، تناولوا المنظورات القطرية والقطاعية فضلاً عن وجهات نظر المجتمع المدني.

٢٠ - وأشار الفريق إلى أنه نظراً إلى زيادة تعرض دول جزر المحيط الهادئ للآثار السلبية المحتملة لتدابير خفض انبعاثات الكربون من سفن الشحن، تمس الحاجة إلى تحسين فهم هذه الآثار. وأضاف أن التصدي للكوارث أمر مهم لهذه البلدان وينبغي تناوله بالنظر إلى تأثير الكوارث الطبيعية على تكاليف النقل والأمن الغذائي وإيصال الإمدادات. بيد أن محدودية البيانات المتعلقة بتكاليف النقل تجعل تقييم الأثر عملية صعبة. وثمة حاجة ماسة إلى بناء القدرات وتقديم المساعدة التقنية والتمويل بمستوى أعلى من المستويات الحالية، فضلاً عن الحاجة إلى حلول تكنولوجية أكثر ملاءمة للمنطقة. ومن المهم تيسير الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وتبادل المعلومات، ونقل التكنولوجيا.

٢١ - وأشار الفريق أيضاً إلى اقتراح غير رسمي يتعلق بتدبير طويل الأجل لخفض انبعاثات غازات الدفيئة، حظي بقدر من توافق الآراء بين أعضاء غرفة الشحن البحري الدولية، هو إنشاء صندوق دولي للبحث والتطوير في مجال خفض انبعاثات غازات الدفيئة، يمول من مساهمات البحث والتطوير التي تقدمها شركات الشحن البحري لكل طن من الوقود البحري المشتراة للاستهلاك. وأضاف أن ضمان تكافؤ الفرص والحصول على مساهمات من جميع الأطراف رهن بحصول القطاع على دعم من المنظمة البحرية الدولية والدول الأعضاء فيها. ومن الممكن أن تساعد الأموال المجمعة في بدء أنشطة البحث والتطوير المتعلقة باستحداث وقود جديد خالٍ من ثنائي أكسيد الكربون، ومن الممكن أيضاً زيادة الأموال الأولية المجمعة.

٢٢ - وبيّن الفريق أن قطاع النقل البحري يفضل التدابير التشغيلية والتكنولوجية على التدابير القائمة على السوق، التي يصعب تنفيذها في الشحن البحري. وبينما تؤيد الدول الجزرية في المحيط الهادئ هذه التدابير من حيث المبدأ، لا غنى عن تعزيز فهم آثار وتبعات تلك التدابير على الدول الجزرية الصغيرة النامية. وأشار أحد الخبراء إلى نتائج دراسة استقصائية للقطاع وإلى طلب لاتخاذ إجراءات قدمته أطراف فاعلة متنوعة، أشارت فيه إلى الحاجة إلى تخفيضات في انبعاثات الكربون من أجل تحقيق أهداف المنظمة.

٢٣ - وذكر الفريق أن اللوائح المنظمة للكبريت، التي سيبدأ تنفيذها في عام ٢٠٢٠، يمكن أن تمثل دراسة حالة إفرادية جيدة بشأن آثار التنظيم على تكاليف النقل والتجارة. وعرض خبير، يمثل موانئ في منطقة البحر الكاريبي، أن يقدم بعض البيانات للتحليل، حيث أعلنت ست شركات شحن زيادات في التكاليف بسبب الحد الأقصى الجديد لنسبة الكبريت في الوقود. وعلاوة على ذلك، فإن اللائحة السابقة، مثل شرط استخدام الناقلات ذات الهيكل المزدوج، يمكن أن توفر بعض البيانات لأغراض التحليل والتوجيه بشأن آثار التدابير التنظيمية على النقل البحري. وأشار خبير آخر إلى أن التقلبات في أسعار النفط والوقود من المرجح أن يكون لها أثر أكبر بكثير من أثر أي سعر للكربون، وأن الاتجاهات الماضية أظهرت أن ارتفاع أسعار الوقود أدى إلى تخفيض الانبعاثات الصادرة عن الوقود.

إتاحة إمكانية النقل المستدام للبضائع من منظور ممرات النقل والنقل العابر والدول الجزرية الصغيرة النامية

٢٤ - أعد فريقان من الخبراء موضوع "إتاحة إمكانية النقل المستدام للبضائع من منظور ممرات النقل والنقل العابر والدول الجزرية الصغيرة النامية". وتألّف الفريق الأول، الذي ضم

استشارياً دولياً، من ممثلين عن الكيانات التالية: منظمة ممر أبيدجان - لاغوس (كوت ديفوار)، ووكالة تيسير النقل العابر في الممر الأوسط (جمهورية تنزانيا المتحدة)، وهيئة تنسيق النقل والعبور في الممر الشمالي (كينيا)، وأمانة الأونكتاد، ومجموعة ممر خليج والفيس (ناميبيا). وتآلف الفريق الثاني من ممثلي هيئة موانئ أنتيغوا وبربودا، ووزارة النقل والتعدين في جامايكا، ووزارة الموارد الطبيعية في كندا (عن طريق وصلة فيديو)، وجامعة جنوب المحيط الهادئ، وأمانة الأونكتاد.

٢٥ - وقال أحد المحاورين إن إطار الأونكتاد المتعلق بنقل البضائع المستدام يُستخدم في الممرين الشمالي والأوسط في أفريقيا، وكذلك في الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي. وأشار إلى عقد حلقات عمل لبناء القدرات في شرق أفريقيا ومنطقة البحر الكاريبي بهدف تعزيز قدرات الجهات المعنية بالنقل في هذه المناطق وتمكينها من وضع وتنفيذ استراتيجيات مستدامة لنقل البضائع. ووُضعت الخطة الاستراتيجية للممر الشمالي (٢٠١٧-٢٠٢١)، التي أدمجت مبادئ الاستدامة. وبالإضافة إلى ذلك، أُعدت استراتيجية الممر الأوسط (٢٠١٨-٢٠٢٣)، واستراتيجية نقل البضائع المستدام في منطقة البحر الكاريبي (٢٠٢٠-٢٠٢٥)، والمرصد الإقليمي للوجستيات المستدامة (منطقة البحر الكاريبي). وأشاد المحاور بما يقوم به الأونكتاد من عمل في المنطقتين، واقترح أن يواصل الأونكتاد تحسين هذا الإطار، وتوسيع نطاق تطبيقه في الإقليم، وزيادة عدد أنشطة بناء القدرات.

٢٦ - وأضاف المحاور أن هيئة الممر الأوسط أعدت، بدعم من الأونكتاد، استراتيجية لنقل البضائع المستدام للفترة ٢٠١٨-٢٠٢٣، باتباع نهج تشاركي. وحُدّدت مكاسب سريعة تدعم تحول وسائل النقل إلى السكك الحديدية والممرات المائية باستخدام بحيرة تنجانيقا، الأمر الذي سيؤدي إلى خفض تكاليف النقل بنسبة ٤٠ في المائة. وأشار إلى أن عدداً من التحديات تؤثر على نقل البضائع في الممر. وتشمل هذه التحديات الحاجة إلى إعادة تأهيل أجزاء من السكك الحديدية ونظم الممرات المائية التي تخدم بلدان الممر الأوسط، والحاجة إلى نظام سلس لتتبع البضائع، وعدم كفاية السفن. وقال إن وكالة تيسير النقل العابر في الممر الأوسط تساعد، من خلال برنامج لرعاية الطلاب، في بناء القدرات في مجال النقل البحري والخدمات اللوجستية في المنطقة.

٢٧ - وفيما يتعلق بالممر الشمالي، سلط الضوء على عدة أمور، منها وضع وإطلاق وتنفيذ برنامج نقل البضائع الأخضر (٢٠١٧-٢٠٢١)؛ وحلقة عمل لبناء القدرات (٢٠١٦) عقدها الأونكتاد، ودراسة أساسية لميناء مومباسا لتقدير انبعاثات الميناء. وتضمن البرنامج سبعة مجالات مواضيعية، منها الدعوة والتوعية، وتقييم الشحن وتحليله، ورصد الأداء، والتمويل. وكانت دراسة الموانئ ثمرة شراكة بين الأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. وشملت التوصيات الرئيسية للدراسة رصد الانبعاثات وتوحيد المقاييس في المنطقة. ونظراً إلى أن مفهوم نقل البضائع المستدام لا يزال جديداً في شرق أفريقيا، من الضروري التوعية به، ويجب أن يواصل الأونكتاد تقديم الدعم في مجال بناء القدرات.

٢٨ - وأشار المحاور إلى أن ممر والفيس يهدف إلى تحويل ممرات النقل إلى ممرات اقتصادية. وقال إن ناميبيا تقرر بدور النقل والوجستيات في تشجيع النقل والتجارة في البلدان غير الساحلية المجاورة، وهو ما يمثل أولوية وطنية. وقال إن الشراكات بين القطاعين العام والخاص

أمر أساسي للتنمية الاقتصادية في المنطقة، حيث تشارك الحكومات في وضع السياسات وتطوير الهياكل الأساسية ومراقبة الحدود، ويمثل القطاع الخاص القوة الدافعة وراء النمو الاقتصادي. وتألف فريق خليج والفييس من كيانات عامة وخاصة وفرت بيئة مواتية للحوار والشراكات والتعاون، لا سيما في مجالات تطوير الهياكل الأساسية. وأضاف أن هذا الفريق أقام شراكة مع مؤسسات مثل الاتحاد الأفريقي والبنك الدولي وعدد من معاهد إدارة الممرات، ويسر تنفيذ النظام الآلي العالمي للبيانات الجمركية (آسيكودا) في ناميبيا. واستهدف العمل المتعلق بإنشاء محطة طرفية جديدة للحاويات في عام ٢٠١٤ تعزيز وضع ناميبيا كمركز لوجستي. وشارك الفريق أيضاً في برامج التدخل الاجتماعي والتوعية. وأشار المحاور إلى أن تنسيق الأنشطة المضطلع بها في المنطقة من قبل منظمات مثل الأونكتاد يعزز هذه الجهود ويجتنب الازدواجية.

٢٩- ورداً على استفسار، قال أحد المحاورين إن زمبابوي ستدرج في أنشطة الفريق في كانون الثاني/يناير ٢٠١٩ حيث من المقرر وضع برنامج بمشاركة زمبابوي وملاوي. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن تكرار أعمال الأونكتاد المنفذة في ممرات شرق أفريقيا في مناطق أخرى.

٣٠- وأشار المحاور إلى أن مشروع ميناء تيمبا في غانا أدى إلى وضع خطة عمل تشمل استراتيجية للحد من الانبعاثات، وتقييماً سنوياً لأثر الانبعاثات على الصحة، وخطة لتنفيذ الخدمات الصحية. وأكد الحاجة إلى الدعم التقني لتنفيذ أية استراتيجية تستند إلى الركائز الثلاث للاستدامة التي حددها الأونكتاد لضمان سلامة الممرات. وثمة حاجة إلى التعاون مع الأونكتاد لتصميم برنامج مشابه للبرامج المنفذة في الممرين الأوسط والشمالي. وقال المحاور إن البرامج الإقليمية ضرورية لتعزيز نقل البضائع المستدام، لأن هذه البرامج أكثر ملاءمة من البرامج الوطنية وتهدف إلى تقليص تأثير الإجراءات البيروقراطية.

٣١- وقدم أحد المحاورين، في عرضه، وصفاً لعمل الأونكتاد المتعلق بتيسير التجارة. فقال إن الأونكتاد ساعد أكثر من ٥٠ بلداً في تنفيذ برامج تيسير التجارة وقدم دورات لبناء القدرات والتدريب من أجل إنشاء لجان وطنية لتيسير التجارة. وأشار إلى أن نقص التمويل والموارد لا يزال أكبر تحدٍ يصطدم به إنشاء هذه اللجان. وأضاف أن النظام الآلي للبيانات الجمركية يُستخدم في أكثر من ٩٠ بلداً، وأن بوابات المعلومات التجارية تُستخدم لتلبية متطلبات البلدان فيما يتعلق بالإبلاغ. وشجع المحاور المشاركين على المشاركة في استعراض منتصف المدة بشأن تنفيذ برنامج عمل فيينا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للفترة ٢٠١٤-٢٠٢٤، وهو الاستعراض المقرر إجراؤه في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٩.

٣٢- وفي المناقشة التالية، استفسر خبير عن كيفية استفادة البلدان من أفضل ممارسات الممرات وهي في المراحل الأولى للإنتاج والتجارة. ورداً على الاستفسار، أشار محاور إلى أن البلدان بحاجة إلى النظر في تكوينها الجغرافي للتأكد من استخدام أكفأ وسيلة نقل، في حين قال محاور آخر إن من الممكن تطوير هياكل أساسية ومنتجات جيدة بالتوازي مع ضمان تيسير التجارة.

٣٣- وقال محاور إن الدول الجزرية الصغيرة النامية معرضة للكثير من مخاطر الكوارث، مما يستلزم إدماج مسائل تقلب المناخ وتغير المناخ في عمل الأونكتاد. وأضاف أن الهياكل الأساسية للنقل الساحلي هو شريان الحياة للتجارة والطاقة والغذاء والسياحة. ومن المرجح أن يكون لتغير المناخ والظواهر الجوية البالغة الشدة آثار مباشرة وغير مباشرة على الهياكل الأساسية للنقل وعلى الخدمات. وأضاف أن الأونكتاد يتناول منذ عام ٢٠٠٩ آثار تغير المناخ وتكييف

البنى الأساسية للنقل الساحلي مع تغير المناخ، وذلك مثلاً في اجتماعات الخبراء وحلقات العمل ومن خلال مشروع للمساعدة التقنية. وقد استُكمل بنجاح مشروع بشأن آثار تغير المناخ على الهياكل الأساسية للنقل الساحلي في منطقة البحر الكاريبي وتعزيز قدرة الدول الجزرية الصغيرة النامية على التكيف. وانطلاقاً من العمل السابق للأونكتاد في هذا المجال، واستجابةً للأولويات والولايات المتفق عليها، عزز المشروع قدرات واضعي السياسات ومخططي النقل ومديري الهياكل الأساسية للنقل في تلك الدول على فهم آثار تغير المناخ على الهياكل الأساسية للنقل الساحلي، ولا سيما الموانئ والمطارات، وقدرتهم على اتخاذ تدابير التكيف المناسبة. وشملت النتائج الرئيسية تقييم إمكانية التأثير بتقلب المناخ وتغيره في جامايكا وسانت لوسيا، مع التركيز على الاضطرابات التشغيلية المحتملة وخطر غرق المطارات والموانئ الدولية بفعل مياه البحر في إطار سيناريوهات مناخية مختلفة. وأشار المحاور إلى أن الأونكتاد ينظر في المتابعة الممكنة من أجل البناء على العمل المنجز وتوسيع نطاقه ليشمل منطقة البحر الكاريبي الكبرى وخارجها.

٣٤ - وأشار المحاور إلى حدوث عدة تطورات في منطقة البحر الكاريبي. فقد عقد الأونكتاد حلقة عمل إقليمية لبناء القدرات في بربادوس في تموز/يوليه ٢٠١٨. وللمرة الأولى، جمعت حلقة العمل جهات مختلفة معنية بالنقل، وأتاحت للجهات المعنية فرص المشاركة في حوار والسعي إلى إيجاد حلول للتحديات القائمة، مثل الافتقار إلى البيانات المتعلقة بالنقل في الإقليم والحاجة إلى اتخاذ نهج أكثر تنسيقاً بشأن النقل في منطقة البحر الكاريبي. وقد أدى ذلك إلى العمل على وضع استراتيجية إقليمية متكاملة بشأن نقل البضائع المستدام وإنشاء مرصد إقليمي لبيانات نقل البضائع، تتولى فيه رابطة إدارة الموانئ في منطقة البحر الكاريبي دور الأمانة.

٣٥ - وقال المحاور إن رابطة إدارة الموانئ تواصل الدعوة إلى مزيد من الرقابة على تصميم الموانئ في الدول الجزرية الصغيرة النامية لضمان الكفاءة والاستدامة، الأمر الذي يتطلب أيضاً بيانات موثوقة. وعلاوة على ذلك، يمكن للرابطة أن تدخل في مزيد من الشراكات مع الأونكتاد لتمويل أنشطة مماثلة لبناء القدرات. وأعرب عن الأمل في أن ييسر الأونكتاد تبادل الخبرات مع الممرات وتكرار أفضل الممارسات والنجاحات التي تحققت في إطار هذا المشروع.

٣٦ - وبناءً على الاحتياجات التدريبية المحددة في حلقة العمل الإقليمية، عقد الأونكتاد حلقة عمل وطنية لبناء القدرات والتدريب في مجال القيادة المراعية للبيئة في جامايكا، بالتعاون مع وزارة النقل والتعدين، ورابطة سائقي الشاحنات في جامايكا، ووزارة الموارد الطبيعية في كندا. وأتاحت حلقة العمل الإقليمية فرصة للوزارة للتشاور مع الجهات المعنية بشأن المسائل المتعلقة بالسياسات التي ينبغي إدراجها في سياسة النقل الوطنية المنقحة. وأشار المحاور أيضاً إلى أن المجالات التي تتطلب مزيداً من العمل ينبغي أن تركز على إقامة شراكات أخرى بين القطاعين العام والخاص في مجال النقل، ووضع دليل تدريبي موحد ومقرر دراسي للسائقين. وأضاف أنه يجري النظر في إجراء دراسة جدوى للنقل البحري القصير المسافات وربط الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة شرق البحر الكاريبي بخط جوي، وذلك بالتعاون مع منظمة دول شرق البحر الكاريبي.

٣٧ - وفي سياق التطلع إلى تعزيز الشراكة المنشأة حديثاً مع الأونكتاد، طلب أحد المحاورين أن يقدم الأونكتاد أنشطة لبناء القدرات في المنطقة.

٣٨ - وأشار المحاور إلى أنه يجري، في منطقة المحيط الهادئ، اتخاذ خطوات للتحويل إلى النقل المنخفض الكربون. وقال إن جزر مارشال وضعت خريطة ملاحية تركز على خفض انبعاثات

الكربون بحلول عام ٢٠٥٠. ويمكن لهذه الخريطة أن تكون حافزاً للمنطقة. وقد تحقق قدر كبير من النجاح في خفض انبعاثات الكربون في المنطقة بفضل الشراكات. ويُعد رسم الخرائط وجمع البيانات، وتنمية القدرات التقنية، والتمويل من أهم احتياجات المنطقة لكي تتحول إلى النقل المستدام. وأسهمت جامعة جنوب المحيط الهادئ في إعداد المواد التدريبية للأونكتاد عن طريق تبادل دراسات الحالات الإفرادية وأفضل الممارسات بشأن خفض انبعاثات الكربون من سفن النقل في الدول الجزرية الصغيرة النامية. واقترح أحد المحاورين أن يكرر الأونكتاد المشروع الكاريبي في جزر المحيط الهادئ، لأن كلتا المنطقتين تشتركان في العديد من أوجه التشابه.

٣٩ - وفي كندا، تركز وزارة الموارد الطبيعية الكندية على النقل وأنواع الوقود البديلة والنقل البري. ولا توجد بيانات كافية عن استخدام الطاقة واستهلاكها. ويجري استطلاع مسألة المسارات المنخفضة الكربون للنقل البري. وتشمل مبادرات الشحن الأخضر تدريب السائقين الذكي من أجل تحسين الكفاءة في جميع أنحاء كندا وكذلك في الأرجنتين وأستراليا والبرازيل وجامايكا وشيلي وكولومبيا، بالتعاون مع الأونكتاد. وتلتزم وزارة الموارد الطبيعية في كندا بتعزيز الجهود المبذولة فيما يتعلق بالشحن الأخضر وزيادة عدد الدورات التدريبية المقدمة وعدد المناطق المتلقية للدعم.

٤٠ - وأوضح محاور، في سياق الرد على سؤال، أن جميع السياسات والبرامج جزء من النهج المتكامل الذي تتخذه كندا بشأن النقل المستدام. فقد شاركت كندا في تبادل تعاوني للخبرات مع الأونكتاد. وبالمثل، أعربت حكومة فيجي عن اهتمامها بالتعاون مع الأونكتاد في تقديم التدريب على القيادة المراعية للبيئة في المنطقة. وأشار أحد الخبراء إلى أن الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي بحاجة إلى إعادة تنظيم اقتصادها وهيكلها الأساسية وإعادة البناء في كل عام، لا سيما بعد موسم الأعاصير. وعلى نفس المنوال، قال أحد الخبراء إن جميع البلدان، والبلدان النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية على وجه الخصوص، ينبغي أن تعزز تعاونها على جميع المستويات للتصدي لتغير المناخ وتعميم التكيف مع تغير المناخ في قطاع النقل.

الرقمنة ونظم ربط الموانئ

٤١ - استطلع فريق خبراء يتألف من ممثلين للرابطة الدولية لنظم ربط الموانئ والمشروع شبكة الموانئ (بورت نت) (المغرب) مسألة تزايد الرقمنة فيما يتصل بقيم ومناخ نظم ربط الموانئ، والروابط بنافذة وحيدة، واتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة.

٤٢ - وأشار أحد المحاورين إلى أن الخطط التعاونية القائمة على التبادل الإلكتروني للبيانات تكتسب أهمية متزايدة بسبب الاتفاق المتعلق بتيسير التجارة، الذي دخل حيز النفاذ في عام ٢٠١٧، واتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية، التي ستدخل حيز النفاذ في عام ٢٠١٩. ومن جهة أخرى، ستصبح نظم ربط الموانئ مصدراً رئيسياً للمعلومات التجارية، لأنها من المرجح أن تتطور نحو زيادة تكامل البيانات المستمدة من مصادر خارجية، مثل النظام الآلي لتحديد الهوية.

٤٣ - وقال المحاور إن فوائد استخدام نظم ربط الموانئ تشمل توافر البيانات وتحسين نوعيتها لتحقيق الوضع الأمثل للعمليات المتعلقة بالبضائع في الموانئ والعمليات الخلفية والجمركية، وزيادة الإيرادات الجمركية، وتقليل وقت مكوث البضائع في الموانئ، وزيادة حجم حركة الحاويات.

٤٤ - وأشار إلى أن مشروع شبكة الموانئ (بورت نت) بدأ في المغرب كنظام لربط الموانئ ثم تحول تدريجياً إلى بوابة للتجارة تشمل الجهات الفاعلة الاقتصادية الأخرى المشاركة في التجارة، كالمصارف والمؤسسات المالية. واليوم، يغطي المشروع عملية سلسلة الإمداد بأكملها، ويشمل البيانات اللوجستية والمالية. ويمكن للمستخدمين تنفيذ الإجراءات الإدارية وعمليات الدفع المتعددة القنوات، مما يمكن من دفع الرسوم والفواتير التجارية من خلال نفس المنصة. ويهدف نظام شبكة الموانئ إلى تحسين القدرة التنافسية للمغرب، وتقليل التكاليف اللوجستية، وتحسين مناخ الأعمال التجارية. وقال إن الخدمات المقدمة من خلال منصة إلكترونية تركز على مشاكل كل من المستوردين والمصدرين. ولا غنى عن توافر القدرة على الوصول إلى البيانات والتشارك فيها لبناء الثقة وجمع البيانات والتشارك فيها على امتداد سلسلة التوريد بطريقة تخلو من التعدي على الخصوصية. وهذا يمثل تحدياً عند تصميم نظم ربط الموانئ لأن عملية إعادة استخدام البيانات أو إعادة توزيعها يجب أن تحترم اللوائح المنظمة لخصوصية البيانات.

٤٥ - وبالإضافة إلى ذلك، مكن مشروع شبكة الموانئ من إجراء مناقشات بشأن تبسيط التجارة على طول سلسلة الإمداد والربط بين مختلف الجهات الفاعلة من أجل تحقيق التكامل بين مختلف عمليات سلسلة الإمداد. وساعد المشروع في تبسيط إجراءات التجارة وتحسين الامتثال للمعايير الدولية؛ وباستخدام المغرب لنظام شبكة الموانئ، تحسن ترتيبه وفقاً لتصنيف البنك الدولي المتعلق بسهولة التجارة عبر الحدود.

٤٦ - وأشار عدد من المحاورين إلى أن العديد من العوامل تسهم في التنفيذ الناجح لنظام ربط الموانئ. وتشمل هذه العوامل نهجاً لتطوير النظام يركز على العملاء؛ ونهجاً تدريجياً بشأن التنفيذ المتسلسل لنظم ربط الموانئ والنوافذ الوحيدة؛ والإرادة السياسية القوية والتوجيه على أعلى مستوى لتنفيذ الإصلاحات؛ والتعاون بين الجهات الفاعلة من القطاعين العام والخاص.

٤٧ - وسلّم الفريق بأن التكنولوجيا ليست العامل الوحيد في نظم ربط الموانئ وليست النوافذ الوحيدة التي توجّه التحسن في أداء سلسلة الإمداد - فالبيئة التعاونية أمر أساسي أيضاً. وأشار الفريق إلى أن تشجيع تبادل المعلومات والترابط بين الجهات الفاعلة يتطلبان تغييراً في أسلوب التفكير من أجل بناء الثقة فيما بين أصحاب المصلحة في مجال تبادل البيانات والمعلومات، والتفاهم، وإعادة تصميم تدفقات المعلومات، على أن يكون ذلك مدفوعاً بأهداف وعمليات تجارية واضحة. ورأى أحد المحاورين أن تيسير تنمية الشراكات الموثوق بها أمر حاسم لضمان تمكن السلطات الجمركية من حماية الحدود والمساهمة في الوقت نفسه في تيسير التجارة، وذلك مثلاً من خلال إجراءات الإذن المسبق أو الجهات الفاعلة الاقتصادية المأذون لها.

٤٨ - وركزت المناقشات بشكل عام على الطابع التعاوني لنظم ربط الموانئ والتطبيقات المتعلقة بالنوافذ الوحيدة التي تمكن من التبادل الإلكتروني للمعلومات التي تبسط التجارة. وهذه الآليات تيسر التفاعل بين مختلف الجهات الفاعلة العامة والخاصة المشاركة في العمليات التجارية. وقد أتاحت هذه الآليات إمكانية المقارنة بين المعلومات اللوجستية والتدفقات الإدارية المتصلة بالمتطلبات التنظيمية، وتبادل المعلومات التي تساعد السلطات الجمركية على رصد الامتثال وإدارة المخاطر، وهو نشاط تعاوني يسهم إسهاماً كبيراً في تقليل الوقت اللازم للمعالجة وفي تبسيط التجارة عبر الحدود.

٤٩ - وأشار محاوران، في سياق الرد على استفسار، إلى أن زيادة سرعة تداول السلع يمكن أن تساعد في تعزيز التجارة، في حين أن جمع وتبادل المعلومات على نحو أفضل يمكن أن يحد من التهريب عن طريق تحسين إدارة المخاطر والحد من العمل الورقي لكي يُخصص مزيد من الموارد لإدارة المخاطر والرقابة.

٥٠ - ورداً على استفسار آخر، قال المحاوران إن فهم كل من الأهداف السياسية الأوسع نطاقاً التي تتجاوز الإصلاح والخصائص التنظيمية لوكالات حكومية مختلفة أمر بالغ الأهمية في تحديد الوكالة الرائدة. وتشكل الولايات الواضحة، والإشراف الرفيع المستوى، والسفراء الذين يحفزون العمل من أجل تحقيق أهداف محددة، العناصر الأساسية لضمان القبول من مختلف الجهات الفاعلة وتحقيق النتائج.

٥١ - وفيما يتعلق بالاستدامة المالية لنموذج أعمال نظم ربط الموانئ، أوضح بعض المحاورين أن هذه النظم تقدم عموماً مجموعة من الخدمات المجانية وغير المجانية. وأشاروا إلى عدم وجود حل وحيد لتشكيلة هذا النظام، وإلى أن البلدان توائم هيئاتها بوصفها مراكز تكلفة أو مراكز تستهدف الربح بحسب وضعها واحتياجاتها. وأشاروا إلى أن مشغلي نظم ربط الموانئ محيدون وليس لهم مصالح تجارية. وأجاب المحاورون عن سؤال آخر بأن هذه النظم يمكن أن تصدر معلومات عن تزويد السفن بالوقود من خلال بيانات ومعلومات هيئة الموانئ مما يمكن من تحقيق الوضع الأمثل في الموانئ. ورداً على سؤال آخر، قال المحاورون إن مشروع شبكة الموانئ لا يستند إلى السجلات المغلقة، وأن استخدام المعايير الدولية والقابلية للتشغيل المتبادل عاملان مهمان لضمان أن تستفيد جميع شركات الأعمال التجارية، بما فيها المشاريع الصغيرة والمتوسطة الحجم، من هذه البرامج في تحسين عملياتها التجارية.

٥٢ - وأعرب بعض الخبراء عن القلق لأن نظم ربط الموانئ ليست إلزامية لجميع الجهات الفاعلة على طول سلسلة الإمداد؛ وعلاوة على ذلك، فإن تطبيق هذه النظم يشكل تحدياً يتطلب تدريباً مستمراً في بيئة تكنولوجية سريعة التغير.

التطورات في مجال التكنولوجيا والابتكار من أجل استدامة النقل البحري

٥٣ - ناقش فريق خبراء التطورات التكنولوجية والابتكارات التي تستهدف استدامة النقل البحري. وتألف الفريق من ممثلين للكيانات التالية: المنتدى البحري العالمي، والتجارة العالمية، والرابطة الدولية لنظم ربط الموانئ، ومعاهد البحوث في السويد، ومركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية للجنة الاقتصادية لأوروبا، والمنتدى الاقتصادي العالمي.

٥٤ - وناقش الفريق ثلاث مسائل تتعلق بالابتكارات التكنولوجية التي تنطبق على النقل البحري، هي دور القابلية للتشغيل المتبادل والمعايير العالمية، والحاجة إلى تعزيز الابتكار التكنولوجي مع تفادي النتائج الاحتكارية، والتحديات التي تعترض البلدان النامية والفرص التي تُتاح لها.

٥٥ - ورأى بعض المحاورين أنه ينبغي للقطاع البحري، قبل التماس القابلية للتشغيل المتبادل، أن يزيد من مستوى رقمنة أعماله. وهذا يعني تهيئة بيئات أكثر دعماً لتبادل البيانات، وتصور القابلية للتشغيل المتبادل من منظور المشاكل القائمة على امتداد سلسلة القيمة.

٥٦ - وسلّم الفريق بأن الحكومات والمنظمات الدولية يمكن أن تقوم بدور رئيسي في تعزيز القابلية للتشغيل المتبادل بطرق متنوعة، هي وضع أطر لضمان تنسيق ومواءمة الإجراءات داخل الحكومة من منظور القابلية للتشغيل المتبادل لسلسلة القيمة، باستخدام المعايير والدلالات القائمة كأساس لوضع المعايير في المستقبل، وزيادة إشراك القطاع الخاص (أطراف ثالثة والمؤسسات البحثية والأكاديمية التي يمكن أن توفر معلومات تجارية للشركات البحرية) في وضع هذه المعايير.

٥٧ - وأشار الفريق إلى وجود العديد من التحديات فيما يتعلق بالصلات القائمة بين الابتكار التكنولوجي والسلوك المحتمل المانع للمنافسة. وتشمل هذه التحديات إمكانية تركيز المتدييات للبيانات بطريقة تؤثر على الأسواق؛ وخطر توسع الفجوة بين بعض البلدان أو الشركات الكبيرة القادرة على تسخير الذكاء الاصطناعي والربط من أجل النمو وتوليد فرص للأعمال التجارية، من جانب، والبلدان أو الشركات الصغيرة، من جانب آخر؛ والحاجة إلى توفير حماية كافية للبيانات.

٥٨ - وللتصدي لهذه التحديات، أوصى المحاورون بالإجراءات التالية: الاستثمار الضخم من جانب الحكومة لتهيئة فرص متكافئة للشركات الصغيرة للاستفادة من التطورات التكنولوجية واستخدامها، والحد من الاعتماد على المعلومات المشمولة بحق الملكية، والاستخدام الإلزامي للمعايير الدولية، وتقليل الحواجز أمام دخول المبتكرين في مجال التكنولوجيا الرقمية.

٥٩ - وأشار المحاورون إلى أن هذا السياق أتاح فرصاً للبلدان النامية. فعلى سبيل المثال، بما أن سلاسل الإمداد عالمية، فمن مصلحة التجار إدخال أطراف فاعلة صغيرة إلى الساحة. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن للبلدان النامية الاستفادة من إمكانات نموها السكاني. ومع ذلك، توجد تحديات أخرى، مثل صعوبة الحفاظ على مركزها في سلاسل الإمداد عندما لا تستطيع المشاركة في التحديث التكنولوجي بسبب اتساع الفجوة الرقمية، وضرورة المشاركة بانتظام في هيئات وضع المعايير للتأكد من أن المعايير العالمية تعكس مصالحها. ولمواجهة هذه التحديات، أوصى المحاورون بتنمية المهارات والتدريب؛ والإفادة من الإمكانيات والفرص التي تتيحها المصارف الإنمائية، بما في ذلك من أجل المشاريع الصغيرة؛ ودراسات الجدوى.

٦٠ - وكان الهدف من معظم الأسئلة التي طرحها الخبراء هو بيان أفضل سبل التدخل كواضعي سياسات من أجل تعظيم الفرص وتقليل التحديات إلى أدنى حد. ويتمثل أحد الخيارات في استكشاف الشراكات مع الشركات البحرية. وأحد الأمثلة الجيدة على ذلك هو الشراكة بين شركة Maersk والأردن والبلدان المجاورة. وترتب على هذه الشراكة إنشاء هيكل أساسية قوية ومحاضن ومبادرات من أجل تعزيز الترابط. وتعلق خيار آخر بنظم ربط الموانئ والأنواع الأخرى من البيئات الاستشارية التي توفر شكلاً لمناقشة المشاكل والبحث عن حلول من خلال تجربة البلدان الأخرى.

٦١ - ورأى أحد الخبراء أن التدخلات الاستراتيجية تتطلب اتخاذ إجراءات على مستوى الهياكل الأساسية المادية وغير المادية، في حين رأى البعض الآخر أن الاستثمارات الكبيرة ليست ضرورية دائماً.

ثانياً - المسائل التنظيمية

ألف - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

٦٢ - في الجلسة العامة الافتتاحية، المعقودة في ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، انتخب اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة السيدة ابتسام حسن (مصر) رئيسةً للاجتماع، والسيد ستيفن فيفرييه نائباً للرئيسة - مقررراً (منظمة دول شرق البحر الكاريبي).

باء - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٦٣ - أقر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية أيضاً، جدول الأعمال المؤقت للدورة (TD/B/C.I/MEM.7/16). وبالتالي كان جدول الأعمال كما يلي:

- ١ - انتخاب أعضاء المكتب؛
- ٢ - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل؛
- ٣ - نقل البضائع المستدام في دعم خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠
- ٤ - اعتماد تقرير الاجتماع.

جيم - نتائج الدورة

٦٤ - اتفق اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الافتتاحية أيضاً، على أن تتولى الرئيسة تلخيص المناقشات.

دال - اعتماد تقرير الاجتماع

٦٥ - أذن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات، في جلسته العامة الختامية، المعقودة في ٢٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٨، لنائب الرئيسة - المقرر بوضع الصيغة النهائية للتقرير بعد اختتام الدورة.

المرفق

الحضور*

- ١ - حضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:
- | | |
|-----------|-----------------|
| عُمان | الاتحاد الروسي |
| غواتيمالا | الأردن |
| فرنسا | إسبانيا |
| الفلبين | إكوادور |
| الكامبيون | أنتيغوا وبربودا |
| كوبا | أوكرانيا |
| كولومبيا | بربادوس |
| الكونغو | بنما |
| كينيا | بنن |
| الكويت | توغو |
| مدغشقر | جامايكا |
| مصر | الجزائر |
| المغرب | جزر القمر |
| نيبال | جيبوتي |
| نيجيريا | رواندا |
| اليمن | زمبابوي |
| | سري لانكا |
- ٢ - وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية مُمثلة في الدورة:
- مجموعة دول أفريقيا والكاربي والمحيط الهادئ
مركز الجنوب
- ٣ - وكانت أجهزة الأمم المتحدة وهيئاتها وبرامجها التالية مُمثلة في الدورة:
- اللجنة الاقتصادية لأوروبا
مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية
- ٤ - وكانت الوكالات المتخصصة والمنظمات المعنية التالية مُمثلة في الدورة:
- المنظمة البحرية الدولية
مجموعة البنك الدولي

* تتضمن قائمة الحضور هذه المشاركين المسجلين. وللإطلاع على قائمة المشاركين، انظر

منظمة الصحة العالمية

منظمة التجارة العالمية

وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلة في الدورة: ٥ -

الفئة العامة

غرفة التجارة الدولية

الفئة الخاصة

غرفة الشحن البحري الدولية
