

Distr.: General  
19 September 2012  
Arabic  
Original: English

# مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



## مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

الدورة الرابعة

جنيف، ١٢-١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢

البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت

تشجيع وتعزيز التآزر بين أركان عمل الأونكتاد الثلاثة

## تقرير مرحلي بشأن تنفيذ أحكام اتفاق أكرام المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة

### مذكرة من أمانة الأونكتاد

#### موجز تنفيذي

أعدّ هذا التقرير فرع لوجستيات التجارة التابع لشعبة التكنولوجيا والوجستيات في الأونكتاد لتقديم سرد موجز للأنشطة المنفذة فيما يتعلق بمسائل النقل وتيسير التجارة وفقاً للقرارات ذات الصلة في اتفاق أكرام.

ويسلّط التقرير الضوء على العمل المنجز خلال الفترة الممتدة بين دورتي لجنة التجارة والتنمية الثالثة والرابعة، خلال عام ٢٠١١ والنصف الأول من عام ٢٠١٢، بشأن أركان عمل الأونكتاد الرئيسية الثلاثة: (أ) أنشطة المساعدة التقنية وبناء القدرات؛ و(ب) البحوث والتحليلات المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة؛ و(ج) الأنشطة الحكومية الدولية وأنشطة بناء توافق في الآراء.

## مقدمة

١- يعكس العمل الذي أنجزه الأونكتاد في مجال النقل وتيسير التجارة منذ الدورة الثالثة للجنة الولاية المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة كما نص عليها اتفاق أكرا. وترد الأنشطة المعروضة أدناه وفق ترتيب فقرات اتفاق أكرا، وهي تبين وقائع العمل الذي أنجزه فرع لوجستيات التجارة التابع لشعبة التكنولوجيا واللوجستيات خلال الفترة الممتدة بين دورتي لجنة التجارة والتنمية الثالثة والرابعة في عام ٢٠١١ والنصف الأول من عام ٢٠١٢.

### الإطار ١

#### فقرات اتفاق أكرا المتعلقة بالمساعدة التقنية ذات الصلة بالنقل وتيسير التجارة

١٠٧- ينبغي أن يقدم الأونكتاد المساعدة التقنية إلى البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية ليعينها على ضمان توفر بنية تحتية وخدمات ملائمة وكفؤة، وترتيبات فعالة للنقل العابر، من أجل دعم التجارة.

١٦٦- ينبغي أن يستمر الأونكتاد في تقديم الدعم في مجال بناء القدرات والمساعدة التقنية إلى واضعي السياسات وغيرهم من أصحاب المصلحة في البلدان النامية بشأن قضايا مثل تخفيض تكاليف النقل وتحسين شبكة النقل وقدرتها التنافسية، ووضع أطر مؤسسية وقانونية ملائمة وتنفيذها، واستنباط وتنفيذ إجراءات وطنية ودولية لزيادة النقل وتيسير التجارة، بما في ذلك في ممرات العبور. وينبغي أن ينسق هذا العمل مع المنظمات المعنية الأخرى حسب الاقتضاء. وينبغي أن يواصل الأونكتاد مساعدة البلدان النامية في المفاوضات المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة، بما في ذلك المفاوضات الجارية في سياق جولة الدوحة، وفي ضمان التنفيذ الفعال للقواعد والمعايير المتفق عليها.

١٦٧- ينبغي أن يواصل الأونكتاد تقديم المساعدة إلى البلدان النامية لتصميم وتنفيذ سياسات وإجراءات ترمي إلى تحسين كفاءة المعاملات التجارية وإدارة عمليات النقل. وينبغي أيضاً أن يواصل الأونكتاد التعاون مع الدول الأعضاء في مجال تطبيق النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية (Asycuda).

## أولاً- أنشطة المساعدة التقنية وبناء القدرات

٢- نُظِّمَت خلال الفترة المشمولة بالتقرير حوالي ٤٥ حلقة عمل وحلقة دراسية ومحاضرة في ٤٠ بلداً حضرها ٢٠٠٠ مشارك تقريباً بينهم ٥٠٠ امرأة.

٣- ولا يزال الأونكتاد يقدم المشورة والتوجيه السياساتي استجابة للطلبات التي ترده من الكيانات الحكومية والحكومية الدولية فضلاً عن المنظمات غير الحكومية. وتشمل مجالات

التركيز المسائل القانونية الجوهرية والصكوك القانونية الدولية مثل: (أ) قواعد روتردام، ٢٠٠٨؛ (ب) الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام ١٩٩٩؛ و(ج) سندات الشحن؛ و(د) مشارطات الاستحجار؛ و(هـ) الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها لعام ٢٠٠٤؛ و(و) قوانين المنظمة البحرية الدولية للنقل البحري الآمن للبضائع؛ و(ز) مركز اتفاقيات الأمم المتحدة. كما قدم الأونكتاد معلومات وإسهامات تتعلق بالسياسة العامة، بناء على الطلب، إلى هيئات أخرى تابعة للأمم المتحدة، ومكاتب خدمات استشارية في مجال الأبحاث، وشركات ورابطات صناعية، بما في ذلك ما يتصل ب: (أ) البيانات والمستندات الداعمة والمعلومات المتعلقة بنقل سلع التجارة الدولية بحراً؛ و(ب) السياحة البيئية البحرية المستدامة؛ و(ج) الاستدامة في الشحن والنقل، والتحديات القائمة والفرص المتاحة ودور القطاع البحري في الدائرك. ويحظى عمل الأونكتاد بالقبول عموماً ويُعد مفيداً في تحسين فهم المسائل المطروحة. ويتضح ذلك من خلال التعليقات الإيجابية التي ترد من مختلف الجهات المستفيدة، بما في ذلك أثناء إلقاء المحاضرات، وكذلك من خلال الإجراءات المحددة المتخذة على الصعيد القطري. ففي ١٤ آذار/مارس ٢٠١١، على سبيل المثال، انضمت ألبانيا إلى الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام ١٩٩٩ فدخلت الاتفاقية حيز النفاذ.

٤- وقد نظم الأونكتاد عدة أنشطة لبناء القدرات وتحقيق توافق في الآراء وشارك فيها، حيث جرى خلالها تناول القضايا التي تحظى بأهمية خاصة لا سيما بالنسبة لأقل البلدان نمواً والبلدان غير الساحلية ذات الموقع الجغرافي غير المواتي. وتحقيقاً لهذه الغاية، شرع في تنفيذ مشروع للأونكتاد بعنوان "تعزيز قدرات البلدان النامية في أفريقيا وآسيا لدعم مشاركتها الفعالة في التفاوض على ترتيبات تيسير التجارة الثنائية والإقليمية والمتعددة الأطراف". وسوف يستمر المشروع ٣٢ شهراً وسيركز بتعمق أكبر في البداية على ستة بلدان هي: رواندا وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة في شرق أفريقيا، وبنغلاديش وبتان ونيبال في جنوب آسيا - أي بلد واحد من بلدان المرور العابر وبلدان غير ساحليين في كل منطقة. وبالإضافة إلى ذلك، ستشمل الأنشطة الإقليمية والأقليمية بوروندي وكينيا في شرق أفريقيا، والهند في جنوب آسيا. وقد انطلق المشروع بفعالية في جميع البلدان في الفترة من كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ حتى يومنا هذا. وتم إيفاد ثمان بعثات وتعيين سبعة خبراء استشاريين وطنيين لإجراء البحوث الميدانية اللازمة.

٥- ويعرض الأونكتاد أثناء البعثات تفاصيل المشروع لتدريب الجهات المعنية بتيسير التجارة في القطاعين الخاص والعام بشأن مختلف إجراءات تيسير التجارة التي يجري التفاوض بشأنها حالياً في إطار منظمة التجارة العالمية. وقد جرى الاتصال حتى الآن بحوالي ١٨٠ جهة من الجهات الوطنية المعنية، ومن المُقدَّر أن يصل عدد الجهات التي ستشارك بفعالية في هذا المشروع قبل نهاية العام إلى ٤٠٠ جهة. وهذا يساعد على إذكاء الوعي بشأن أهمية تيسير التجارة. وعلاوة على ذلك، يمثل تيسير التنسيق والاتصال بين الجهات الفاعلة من المنظمات المختلفة في مجال تيسير التجارة أحد أبرز التحديات في هذا المجال. ويساهم المشروع في إنشاء

وتعزيز آلية للتنسيق والاتصال. ففي جمهورية تنزانيا المتحدة، على سبيل المثال، حفز مشروع الأونكتاد اللجنة الوطنية لتيسير التجارة على استئناف اجتماعاتها بعد توقف عن ممارسة أي نشاط رسمي دام لعدة سنوات. واستؤنف العمل، منذ ذلك الحين، على إسناد ولاية رسمية إلى اللجنة في هذا البلد.

٦- وشُرع في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١ في تنفيذ مشروع بعنوان "خطط تنفيذ اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة في البلدان النامية الأعضاء" بتمويل من الاتحاد الأوروبي والنرويج. ويشمل هذا المشروع ١٧ بلداً وقد أُطلق، خلال فترة تقل عن ٨ شهور، في أنغولا وبنغلاديش وبنن وبوركينا فاسو وبوروندي والجمهورية الدومينيكية وغابون وغواتيمالا ونيبال ومنظمة دول شرق البحر الكاريبي وباراغواي. وعقدت مؤتمرات المصادقة بنجاح في بنن وبوركينا فاسو وغواتيمالا والجمهورية الدومينيكية وجرى الاتصال بأكثر من ٢٤٠ جهة من الجهات المعنية. وقد أُنجزت حتى الآن خطتان تنفيذيتان تستعين بهما السلطات الوطنية باعتبارهما أداة مفيدة في إدراج تيسير التجارة في برامج عملها. وفيما يتعلق بالاتصالات، حظي إطلاق المشروع في منظمة دول شرق البحر الكاريبي بتغطية إعلامية كثيفة في الصحافة الإلكترونية والمحطات التلفزيونية، حيث أُطلعت الجهات المعنية وكذلك عامة الجمهور على جدوى مشروع الأونكتاد وتيسير التجارة.

٧- وبدعم من بلدان مانحة منفردة، واصل الأونكتاد أيضاً أنشطته في إطار صندوقه الاستئماني المتعدد المانحين لبناء القدرات في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً لدعم مشاركتها الفعالة في عملية مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة. وفي عام ٢٠١٢، دعم الأونكتاد مشاركة ممثلين عن بنن وبوركينا فاسو وغابون ومالي.

٨- وعلى الصعيد الإقليمي، نظّم الأونكتاد عدة حلقات عمل بشأن السياسات العامة في مجال الإصلاحات الوطنية والإقليمية لتيسير التجارة أو شارك فيها، وهو ما ساعد على تدريب ٤٠٠ جهة معنية من منطقتي أفريقيا وأمريكا اللاتينية: (أ) الأونكتاد/منتدى اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي بشأن منظمة التجارة العالمية وتيسير التجارة والقطاع الخاص في أمريكا اللاتينية (شيلي)؛ و(ب) حلقة العمل بشأن تيسير التجارة، التي عقدها الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (بوركينا فاسو)؛ و(ج) المنتدى الإقليمي للأونكتاد بشأن منظمة التجارة العالمية وتيسير التجارة والقطاع الخاص في أمريكا الوسطى، الذي شارك فيه ممثلون عن القطاعين العام والخاص في كوستاريكا والجمهورية الدومينيكية والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا وبنما؛ و(د) منتدى الأونكتاد الإقليمي بشأن منظمة التجارة العالمية وتيسير التجارة والخطط التنفيذية في أمريكا اللاتينية، شارك فيه ممثلون عن السلطات الجمركية ووزارات التجارة في بلدان أمريكا الوسطى الأعضاء في منظمة التجارة العالمية (الجمهورية الدومينيكية).

٩- وواصل الأونكتاد أنشطته الداعمة للبلدان النامية أثناء المفاوضات الجارية بشأن تيسير التجارة في إطار برنامج عمل الدوحة للتنمية الذي وضعته منظمة التجارة العالمية. وخلال هذا العام، عمل الأونكتاد بشكل وثيق مع وكالات شتى مثل لجان الأمم المتحدة الإقليمية - اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة الاقتصادية لأوروبا، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا؛ والمنظمات الإقليمية - رابطة تكامل أمريكا اللاتينية، ومنظمة التعاون الاقتصادي، ومنظمة دول شرق البحر الكاريبي، ومشروع أمريكا الوسطى للتكامل والتنمية، والأمانة الدائمة للمعاهدة العامة للتكامل الاقتصادي لأمريكا الوسطى؛ ومع المصارف الإنمائية الإقليمية - مصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية الأفريقي، والبنك الإسلامي للتنمية - من أجل التوصل إلى حلول إقليمية للتحديات القائمة في مجال تيسير التبادل التجاري والنقل. وتجدر الإشارة كذلك إلى أن الأونكتاد قد جمع بين أصحاب المصلحة الأساسيين في مجال تيسير التجارة الإقليمية في جميع المجموعات الإقليمية المنضوية في مجموعة ال ٧٧.

١٠- وفي عام ٢٠١١، باشر الأونكتاد تنفيذ مشروع مدته ثلاث سنوات لتدعيم مجلس الشاحنين الفلسطيني جرى إطلاقه في أيار/مايو ٢٠١١ بالتعاون بين الطرفين. ويهدف هذا المشروع الذي تموله الوكالة الكندية للتنمية الدولية إلى تعزيز قدرة مجلس الشاحنين الفلسطيني ليكون بمثابة مركز تنسيق لتعزيز مصالح الشاحنين وتيسير أنشطتهم ذات الصلة بالتجارة. ومن نواتج المشروع تزويد مجلس الشاحنين الفلسطيني بمجموعة خدمات موجهة للعملاء، بمساهمة من مجتمع النقل البحري. وقد أجرى الفريق المكلف بالمشروع مقابلات وعقد حلقات عمل وأجرى تقييمات للاحتياجات على أساس استبيان أُعد لهذا الغرض وذلك لتحديد أهم الخدمات التي يحتاجها الشاحنون الفلسطينيون. وهي تشمل إجراء البحوث، والعمل الدعوي في مجال السياسات، والتدريب، وإقامة الشبكات والشراكات الاستراتيجية، فضلاً عن تقديم المشورة القانونية.

١١- وفي إطار بناء القدرات، أُلقيت محاضرات وقدمت عروض في محافل شتى بشأن (أ) الإدارة الحديثة للموانئ في إطار برنامج الأونكتاد التدريبي في مجال إدارة الموانئ في إندونيسيا، وغانا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وملديف؛ و(ب) وحدة تدريبية بشأن النقل وتيسير التجارة مخصصة للدورة التدريبية الإقليمية الثانية والعشرين المتعلقة بالقضايا الرئيسية المدرجة على جدول الأعمال الاقتصادي الدولي (جامعة EAFIT، ميدلين، كولومبيا)؛ و(ج) كما أوفدت بعثة لتقصي الحقائق إلى حكومة موزامبيق لتقييم الاحتياجات في مجال النقل والخدمات اللوجستية، مع تركيز قوي على تطوير الموانئ؛ و(د) جرى أيضاً تعميم آخر التطورات المستجدة في مجال التجارة والنقل الدوليين على مختلف معاهد التدريب في هونغ كونغ، الصين (جامعة هونغ كونغ للعلوم التطبيقية)، والسويد (الجامعة البحرية العالمية)، وسويسرا (معهد إدارة اللوجستيات الدولي)؛ و(هـ) دراسة إجراءات تيسير التجارة في

باكستان؛ و(و) الجولة الدراسية بشأن التجارة والنقل البحري التي تم تنظيمها في جمهورية  
تيرانيا المتحدة؛ و(ز) منتدى تيسير التجارة ومؤتمر الاقتصاد البحري في شيلي؛  
و(ح) الأونكتاد/مركز الرصد الوطني لتيسير التجارة والاستثمار في أمريكا اللاتينية  
(كونفاسيل) لتيسير التجارة في غواتيمالا.

١٢- وشملت المحاضرات والعروض التي تطرقت لقضايا تتعلق بقانون النقل التجاري، فضلاً  
عن تأثير تغير المناخ وتكيف الموانئ معها والتلوث النفطي الناجم عن السفن ما ألقى من  
محاضرات وقدم من عروض في دورة الدراسات الجامعية العليا الدولية بشأن الأبحاث المتعلقة  
بالبيئة البحرية والموارد البحرية، التي عُقدت في شباط/فبراير ٢٠١١ في سان سياستيان  
بإسبانيا، وخلال المؤتمر الدولي بشأن الخدمات اللوجيستية ونقل البضائع الدولي المتعدد  
الوسائط، الذي عقدته الرابطة الدولية للنقل المتعدد الوسائط في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١  
في غران كناريا بإسبانيا. وكانت المحاضرات فرصة ثمينة لتعميم المعلومات عن عمل  
الأونكتاد. وتشير التعليقات الخطية والشفوية التي أدلى بها المشاركون والمنظمون إلى أن  
المحاضرات لقيت استحساناً وسمحت بإقامة و/أو تجديد الاتصالات مع الأوساط الأكاديمية  
والصناعية، وكذلك مع مجموعة أخرى من المندوبين بهدف التعاون في المستقبل.

١٣- وفي عام ٢٠١١، استمر الأونكتاد في تقديم خدمات المشورة لحكومة باكستان في  
إطار المرحلة الثانية من مشروع النقل وتيسير التجارة الممول من البنك الدولي. ويتواصل  
تقديم الدعم المخصص في إطار المشروع إلى بعثة باكستان الدائمة لدى مكتب الأمم المتحدة  
في جنيف بشأن مفاوضات تيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية. وقد نظم الأونكتاد  
أنشطة أوسع نطاقاً في مجال بناء القدرات؛ وقدم المساعدة التقنية في مجال موازنة الوثائق  
التجارية مع دليل الأمم المتحدة لترتيب هذه الوثائق؛ كما قدم الدعم بشأن تنفيذ اتفاق  
التجارة العابرة بين أفغانستان وباكستان. وأعدت دراسة لتعزيز عمل اللجنة الوطنية المعنية  
بالنقل وتيسير التجارة وفقاً لأفضل الممارسات العالمية وأخرى تتعلق بالتخلص من البضائع  
المهجورة. وأجريت دراسة حول مدى استعداد باكستان لضمان الامتثال لاتفاق تيسير  
التجارة الذي ستعتمده منظمة التجارة العالمية في المستقبل، وتمثل هذه الدراسة إسهاماً في  
استعراض وتحديث الاستراتيجية الوطنية لتيسير التجارة. وبفضل هذا المشروع، تمكنت  
باكستان من تقديم مساهمات هادفة وهامة في المفاوضات الجارية في إطار منظمة التجارة  
العالمية بشأن تيسير التجارة. ومن الأدلة على ذلك تزايد عدد المقترحات القطرية التي قدمها  
المندوبون الباكستانيون إلى رئيس فريق التفاوض بشأن تيسير التجارة التابع لمنظمة التجارة  
العالمية، وارتفاع مستويات التفاعل بين الوفد الباكستاني وباقي الوفود والأفرقة العاملة.  
كما أن السياسة التجارية الدولية باتت تحظى بأهمية أكبر في السياسات الداخلية، وأصبحت  
القضايا الإقليمية تحتل مكانة عالية في برنامج العمل الوطني. وقد أعلن رئيس وزراء  
باكستان أن عام ٢٠١٢ سيكون عام التعاون والتكامل الإقليميين.

١٤ - وقد عمل الأونكتاد، بالتعاون مع الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (فياتا)، ورابطة وكلاء الشحن في تترانيا وسلطة الإيرادات التترانية، على تنظيم دورة لتدريب المدربين بشأن عمل وكالات الشحن وذلك لفائدة ٢٨ مدرباً محلياً. وبالإضافة إلى وكلاء الشحن، قدمت المساعدة إلى مدربين من هيئات الحكومة، بما في ذلك سلطة الإيرادات التترانية والهيئة التترانية للطيران المدني. ويساعد برنامج تدريب المدربين رابطات وكلاء الشحن على تصميم برنامج تدريبي وطني خاص بها بشأن عمل وكالات الشحن وفق مقرر الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن. ويجري أولاً حصر المدربين المحليين من أوساط الشحن وإخضاعهم للتدريب ثم لامتحان. ويقوم المدربون الناجحون بعد ذلك بتدريب الطلاب بشكل فردي على مدى ٢٤٠ ساعة تدريبية كحد أدنى تؤهلهم للحصول على الشهادة الشهيرة للاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن. ويقدم كل برنامج تدريبي وطني عند الانتهاء من تصميمه، إلى فياتا لتصادق عليه، وبعد ذلك يتم تجديد المصادقة بصفة دورية لضمان الحفاظ على مستوى الجودة. وقد ساعد برنامج تدريب المدربين في تحسين قدرة رابطة وكلاء الشحن في تترانيا على توفير التدريب لأعضائها من خلال تطوير قدرات الخبراء المختصين على المستوى المحلي. كما أظهر البرنامج الحاجة إلى التأمين في مجال النقل. وتنظر رابطة وكلاء الشحن في تترانيا في السبل الممكنة لتوفير هذا التأمين كجزء من مجموعة المزاي المقدمة إلى الأعضاء. وبفضل وضع برنامج تدريبي وطني مستدام سيزداد فهم جمهورية تترانيا المتحدة للتجارة الدولية وسيتمسك لها الاندماج أكثر في السوق العالمية. وسيكون لذلك أيضاً تأثير إيجابي على نوعية الخدمات الخاصة بعبور البضائع المرسله من أو إلى بروندي ورواندا وأوغندا عبر جمهورية تترانيا المتحدة. وقد نفذت سابقاً برامج لتدريب المدربين أفضت إلى وضع برامج تدريبية وطنية مستدامة بشأن شحن البضائع في غانا وكينيا وباكستان.

١٥ - والأونكتاد مشهود له دولياً بالكفاءة في المجال المعقد المتصل بأتمتة الجمارك. ويجري تطبيق النظام الآلي لتجهيز البيانات الجمركية (أسيكودا) في البلدان المستفيدة في إطار مشروع لتقديم المساعدة التقنية يقضي بتوفير رزمة كاملة تشمل البرمجيات والوثائق والخبرة التقنية والوظيفية وبناء القدرات. وتكتسي أنشطة التدريب، لدى تنفيذ مشروع المساعدة التقنية هذا، أهمية قصوى في ضمان النقل الكامل للدراية المتعلقة بنظام أسيكودا إلى الإدارات الجمركية الوطنية ليصبح الفريق الوطني في غنى عن الدعم والمساعدة التقنية الخارجيين لإدارة وصيانة هذا النظام على المدى البعيد.

١٦ - وفيما يتعلق ببناء القدرات ونقل الدراية العملية، عقدت في مختلف أنحاء العالم عدة دورات تدريبية، على الصعيدين الوطني والإقليمي، بشأن استخدام نظام أسيكودا فيما يتعلق بالمسائل ذات الصلة بالجمارك وتكنولوجيا المعلومات. وتناولت الدورات التدريبية العملية، بشكل أساسي، قضايا الانتقائية وإدارة المخاطر، وتقدير الرسوم الجمركية، وتنفيذ إجراءات المرور العابر. وركزت الدورات المتعلقة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات على هيكل قواعد البيانات وإدارتها وتبادل المعلومات والاتصالات السلكية واللاسلكية، وتكنولوجيا الإنترنت، وصيانة نظام أسيكودا وتطويره.

١٧- وقد جرى التحول الآن، في آخر البلدان التي تستخدم النسخة الثانية من نظام أسيكودا، إلى نسخة أسيكودا++، أو مباشرة إلى أحدث نسخة من نظام أسيكودا، لنتهي بذلك أول حقبة طويلة من مشاريع النسخة الثانية من نظام أسيكودا استمرت لثلاثين عاماً. وقد تواصلت أنشطة التحول إلى أحدث نسخة من نظام أسيكودا في أفغانستان وبتسوانا والكاميرون وغامبيا وغينيا وغينيا - بيساو وملاوي ونيجيريا وسيراليون.

١٨- وقد بدأ تشغيل أحدث نسخة من نظام أسيكودا في الأرض الفلسطينية المحتلة، والأردن، وألبانيا، وترينيداد وتوباغو، وجمهورية مولدوفا، وجورجيا، ودومينيكا، وزمبابوي، وسانت لوسيا، وكمبوديا، وكوت ديفوار، وكوراساو، ولبنان، ونيكاراغوا، وهاييتي، وهي تشمل جميع إجراءات عملية التخليص الجمركي. وانطلقت أعمال تطبيق النظام أو تواصلت (مثل بناء النموذج، وبدء التشغيل، وتوحيد النظم وتوسيع نطاقها) في أنغولا، وإيران (جمهورية - الإسلامية)، وبليز، وبنغلاديش، وتونس، وجبل طارق، وجزر تركس وكايكوس، وجزر الكاريبي الهولندية، وليبيا، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وجيوتي، ورواندا، وسان تومي وبرينسيبي، وسري لانكا، والسلفادور، والسودان، وغرينادا، وفتزويلا (جمهورية - البوليفارية)، وكوسوفو، (وفقاً لقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ١٢٤٤(١٩٩٩)، وليبيريا، ومالي، ومونتسيرات.

١٩- وقد انضمت الأنشطة المضطلع بها في منطقة آسيا والمحيط الهادي على التشغيل الحي لأحدث نسخة من نظام أسيكودا في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وسري لانكا. وفي الوقت نفسه، استمر المكتب الإقليمي في كوالالمبور في تقديم الدعم التقني لنظم أسيكودا الأخرى وإتاحته على الإنترنت. وقُدِّم الدعم لمنطقة المحيط الهادي الفرعية من خلال آلية أسيكودا لدعم المحيط الهادي ومقرها في فيجي حيث مر على تشغيل النظام حتى الآن عشر سنوات.

٢٠- ويمكن استخدام مقاييس أداء متعددة مؤسسية وأخرى تتعلق بتيسير التجارة لتقييم مدى تأثير مشاريع أسيكودا. ويشمل أهم هذه المقاييس ارتفاع إيرادات مصلحة الجمارك، وزيادة تيسير التجارة، وانخفاض مدة التأخير في تخليص البضائع، وإتاحة بيانات إحصائية موثوقة عن التجارة الدولية في الوقت المناسب. ويؤدي الإنفاذ المتسق للتشريعات الجمركية والتشريعات المتصلة بها على نطاق البلد، وحساب الرسوم والضرائب آلياً، إلى زيادة إيرادات ميزانية الدولة، في حين أن الإحصاءات التجارية والمالية الموثوقة المتاحة في الوقت المناسب تساعد الحكومات على تخطيط سياساتها الاقتصادية.

٢١- وتوفر النسخة الأحدث من نظام أسيكودا أساساً تقنياً متيناً وتمثل أداة أساسية لإنشاء نظم الشبايبك الوحيدة. وقد قامت عدة بلدان بالفعل بإرساء هذه النظم فجمعت بين المتعهدين التجاريين ووكالات حكومية أخرى والجمارك، مما يمهّد السبيل لقيام التجارة الإلكترونية والحكومة الإلكترونية، مما يجعل التجارة الدولية أقل تعقيداً وكلفة، ويفتح في الوقت نفسه الأسواق الدولية أمام شركات البلدان النامية. وتُعدّ الرغبة في التغيير ودرجة الالتزام وتوفير الدعم الكامل من قبل أعلى السلطات الحكومية عوامل أساسية في نجاح مشاريع تحديث الجمارك.

## ثانياً - أنشطة البحث والتحليل بشأن النقل وتيسير التجارة

الإطار ٢

### فقرات اتفاق أكرا المتعلقة بالمساعدة التقنية ذات الصلة بالنقل وتيسير التجارة

١٦٤- في مجال تيسير التجارة وخدمات النقل وما يتصل بذلك من خدمات تهم البلدان النامية، ينبغي للأونكتاد أن يواصل تحليل القضايا التي تؤثر على التجارة والنقل في البلدان النامية وعلى أمن سلسلة الإمداد الدولية. كما ينبغي للأونكتاد أن ينشر التحليلات والمعلومات ذات الصلة، وأن يشجّع على تبادل الخبرات.

١٦٥- وينبغي أن يجري الأونكتاد بحثاً لوضع توصيات سياساتية تمكن البلدان النامية من تخفيض تكاليف النقل وتحسين كفاءة النقل وترابطه. وينبغي أن تولي البحوث اهتماماً خاصاً لاحتياجات أضعف الاقتصادات، وبخاصة لوضع وتنفيذ نظم مرور عابر متسقة تستفيد منها البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابرة النامية، على أن يؤخذ في الاعتبار إعلان ألماتي الوزاري وبرنامج عمل ألماتي. وينبغي أيضاً توجيه الاهتمام إلى تعزيز النقل المتعدد الوسائط.

١٦٨- وينبغي للأونكتاد مساعدة البلدان النامية، من خلال ما يضطلع به من أعمال بحث وتحليل للسياسات، على الأخذ بخيارات سياساتية مستنيرة لمواجهة التحديات البيئية المتعلقة باستراتيجيات النقل، والمساعدة على تحديد ما يرتبط بها من احتياجات في مجال بناء القدرات وما يلزم من استجابات تنظيمية.

٢٢- وفقاً للولايات الآنفه الذكر (انظر الإطار ٢)، واصل الأونكتاد أيضاً بحوثه وتحليلاته الأساسية فيما يتعلق بطائفة واسعة من المسائل الاقتصادية والسياساتية والقانونية والتنظيمية وما يرتبط بذلك من تطورات تؤثر في النقل والتجارة في البلدان النامية. وفي عام ٢٠١١، نُشرت نتائج الأعمال البحثية والتحليلية التي اضطلع بها الأونكتاد وما جمعه من إحصاءات على نطاق واسع من خلال التقرير السنوي المعنون "استعراض النقل البحري". وشمل استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١ التطورات التي تؤثر في جملة قضايا منها: (أ) التجارة البحرية الدولية؛ و(ب) الأسطول العالمي، بما في ذلك التسجيل والملكية، و(ج) أجور الشحن وأسعار السفن و(د) الموانئ وحمولات الشحن البحري؛ و(هـ) التطورات التنظيمية والقانونية في مجال النقل والتجارة. ومما استرعى الانتباه بصفة خاصة في عام ٢٠١١، أن استعراض النقل البحري قد تناول مشاركة البلدان النامية في المشاريع التجارية البحرية وذلك لإرشاد واضعي السياسات بشأن المجالات التي يُمكن بحثها عند رسم السياسات الوطنية في مجال النقل ووضع الاستراتيجيات ذات الصلة.

٢٣- وتعد نشرة النقل الإخبارية الفصلية *Transport Newsletter* قناة ثانية لتقديم المعلومات عن الأعمال التي يضطلع بها الفرع ونشر نتائج أعمال البحث والتحليل. وتعرض هذه النشرة

الإخبارية عدّة مقالات تتناول مواضيع الساعة وتتيح منبراً لتبادل الأفكار المستنيرة والآراء بين الأونكتاد والأطراف الأخرى المهتمة بمجال النقل وتيسير التجارة. وهي متاحة على الموقع الشبكي للأونكتاد وتوزّع على حوالي ٤٠٠٠ مشترك. ومن المواضيع التي تناولتها هذه النشرة عام ٢٠١٠: (أ) الاتجاهات السائدة في مجال الربط بخطوط النقل البحري؛، و(ب) نقل الشحنات المبردة؛ و(ج) النقل الدولي وتغير المناخ؛ و(د) الشراكات بين القطاعين العام والخاص في مجال النقل والتجارة؛ و(هـ) المبادرات الإقليمية في مجال تيسير التجارة؛ و(و) إصلاح الموانئ؛ و(ز) النقل العابر؛ و(ح) التحديات التي تواجه أقل البلدان نمواً؛ و(ط) مسح حاويات الشحن البحري؛ و(ي) برنامج الأونكتاد للتدريب في مجال الموانئ.

٢٤- ونشرت أمانة الأونكتاد عام ٢٠١١ ورقتين توجیهيتين بشأن سياسات تيسير التجارة: الأولى عبارة عن مذكرة أعدتها الأمانة عن التحديات وخيارات السياسات العامة فيما يتعلق بالنقل وتيسير التجارة (TD/B/C.I/MEM.1/11)، لتقدمها إلى الدورة الرابعة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة التي تناولت التحديات الملحة التي ينبغي التصدي لها. واستعرضت المذكرة التحديات القائمة في مجال النقل والتجارة الدوليين، مع التركيز بشكل خاص على المشاكل التي تواجه البلدان النامية غير الساحلية، فضلاً عن التحديات المتوقعة في تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة وأتمتة الجمارك، بما في ذلك مساهمة القطاع الخاص في هذه المساعي. أما الورقة الثانية، وهي نشرة تحمل عنوان "تيسير التجارة في الاتفاقات التجارية الإقليمية" (UNCTAD/DTL/TLB/2011/1)، فقد لفتت الانتباه إلى الأهمية المتزايدة لتيسير التجارة على الصعيد الإقليمي، مع تزايد الاتفاقات التجارية الإقليمية التي تنطوي على التزامات محددة في مجال تيسير التجارة.

٢٥- وأعد الأونكتاد أيضاً تقريراً تحليلياً موضوعياً بعنوان "المسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي الناجم عن السفن: لمحة عامة عن الإطار القانوني الدولي المتعلق بالأضرار الناجمة عن التلوث النفطي الناجم عن الناقلات" (*Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*) (UNCTAD/DTL/TLB/2011/4) نُشر في عام ٢٠١٢. ويلقي التقرير الضوء على أبرز سمات الإطار التنظيمي الدولي فضلاً عن المسائل التي تهم البلدان الساحلية النامية التي يمكن أن تكون عرضة للتلوث النفطي الناجم عن السفن.

٢٦- وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن حوالي نصف الإنتاج العالمي من النفط الخام يُنقل بحراً. ويجري جزء كبير من حركة الملاحة هذه على مسافة قريبة نسبياً من سواحل العديد من البلدان، وتعبر السفن، في بعض الحالات، مناطق محصورة أو ممرات ضيقة، كالمضايق والقنوات. ثم إن النمو المطرد في حجم السفن الناقلة لأي نوع من الشحنات وفي قدرتها الاستيعابية يعني نقل كميات كبيرة من وقود السفن الثقيل عبر المحيطات وعلى امتداد المناطق الساحلية. وبما أن اقتصادات العديد من الدول الساحلية أو الجزرية الصغيرة النامية

تعتمد اعتماداً كبيراً على دخل المصائد والسياحة، فإن تعرضها لأضرار ناشئة عن التلوث النفطي الناجم عن السفن يشكل تهديداً اقتصادياً كبيراً.

٢٧- وفيما يتعلق بالتلوث النفطي الناجم عن الناقلات، يوجد إطار قانوني دولي قوي لتقديم تعويضات كبيرة للمتضررين. بيد أن عدداً من الدول الساحلية، بينها بلدان نامية قد تكون معرضة لحوادث تلوث نفطي ناجم عن السفن، لم تنضم بعد إلى الصكوك القانونية التي أُبرمت مؤخراً في هذا المجال بوصفها أطرافاً متعاقدة. ويقدم التقرير لمحة تحليلية عن الصكوك القانونية ذات الصلة ويورد بعض الاعتبارات المتعلقة بوضع السياسات الوطنية لمساعدة واضعي السياسات على فهم الإطار القانوني الدولي وتقييم مزايا التصديق على تلك الصكوك. وبينما يركز التقرير على التلوث النفطي الناجم عن الناقلات، فإنه يلقي الضوء أيضاً على أهمية اتفاقيتين دوليتين ذواتي صلة هما: الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكولها لعام ٢٠١٠ الملحق بالاتفاقية - اتفاقية المواد الخطرة والضارة - والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١.

٢٨- وقد واصل الأونكتاد عمله في مجال البحث والتحليل بشأن تأثيرات تغير المناخ على النقل الدولي واحتياجات التكيف ذات الصلة. وتجسدت الاستنتاجات المستخلصة من العمل المنجز حتى الآن في وثائق تشمل، على سبيل المثال، الوثيقتين التداوليتين اللتين أُعدتا في عام ٢٠١١ (UNCTAD/DTL/TLB/2011/2 و TD/B/C.I/MEM.1/11).

٢٩- وتجدر الإشارة أيضاً إلى مجلد صدر عن الأونكتاد بعنوان "النقل البحري والتحدي الذي يطرحه تغير المناخ"، ونُشر في أيار/مايو ٢٠١٢، وهو مجلد يتضمن آراء مفصلة بشأن طائفة من الآثار المحتملة لتغير المناخ من منظور النقل البحري والتجارة. ويشمل المجلد الذي نشرته الأمم المتحدة بالاشتراك مع مؤسسة إرثسكان للنشر، مساهمات من خبراء من الأوساط الأكاديمية، ومن منظمات دولية - مثل المنظمة البحرية الدولية، وأمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، والوكالة الدولية للطاقة، والبنك الدولي - فضلاً عن قطاعي النقل البحري والموانئ. وتناول المجلد مسائل من بينها الخلفية العلمية؛ وانبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي والنهج التي يمكن اتباعها للتخفيف منها؛ والحالة الراهنة للإطار التنظيمي والمؤسسي ذي الصلة؛ والآثار المحتملة لتغير المناخ على النقل البحري ونهج التكيف معها؛ والقضايا المتداخلة ذات الصلة مثل التمويل والاستثمار والتكنولوجيا والطاقة.

٣٠- وأجرى الأونكتاد أيضاً بحثاً عن التطورات المستجدة في مجال النقل الداخلي والبنية التحتية (خصوصاً الطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية) ودور الشراكات بين القطاعين العام والخاص. ويشار إلى ذلك في الفصل ٤ من استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١ حيث سلّط الضوء في فرع خاص بتطورات النقل الداخلي على بعض التطورات الرئيسية

الأخيرة في حجم حركة الشحن العالمي عبر شبكات النقل الداخلي الرئيسية. وتم التركيز أيضاً على آخر التطورات المتعلقة بالهياكل الأساسية للنقل الداخلي في البلدان النامية مع التركيز بشكل خاص على الشراكات بين القطاعين العام والخاص في تمويل تطوير الهياكل الأساسية للنقل الداخلي. كما وردت الإشارة إلى أعمال البحث والتحليل المتعلقة بنقل البضائع المستدام ودور الشراكات بين القطاعين العام والخاص والتمويل في مجال المناخ في إتاحة نظم مراعية للبيئة وخفيفة الكربون لنقل البضائع، وذلك في سياق استعراض النقل البحري وفي الوثائق التداولية لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة الذي عُقد في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١.

٣١- وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، واصل برنامج أسيكودا أعمال البحث والتحليل بشأن قابلية النظام للاستعمال من أجل اعتماد مفهوم النافذة الواحدة للتجارة الدولية. فبفضل النافذة الواحدة يتسنى ربط وكالات حكومية أخرى بالنظام الجمركي من أجل التبادل الإلكتروني للبيانات والوثائق والتجهيز المشتركة للوثائق، وبذلك يتم إرساء الأسس لتطبيق نظامي الجمارك الإلكترونية والحكومة الإلكترونية. وسيكون الوصول إلى النافذة الواحدة متاحاً أيضاً لمجتمع الأعمال التجارية من أجل تهيئة بيئة خالية من الورق.

٣٢- وأسهم الأونكتاد إسهاماً كبيراً أيضاً في تقارير الأمم المتحدة، بما في ذلك تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عن المحيطات وقانون البحار وتنفيذ قرار الجمعية العامة ١٥٥/٦٥ المعنون "نحو التنمية المستدامة للبحر الكاريبي لصالح الأجيال الحالية والمقبلة". كما قدم الأونكتاد إسهامات تتعلق بالنقل البحري الدولي والتجارة المنقولة بحراً في تقرير عام ٢٠١٢ المشترك بين الأونكتاد وإدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية المعنون "الحالة والتوقعات الاقتصادية في العالم".

### ثالثاً- الأنشطة الحكومية الدولية وأنشطة بناء توافق في الآراء

٣٣- حضر ممثلون عن الأونكتاد اجتماعات ومناسبات دولية مختلفة تتعلق بلوجستيات التجارة. وأتاحت هذه المناسبات فرصة ثمينة لنشر معلومات عن عمل الأونكتاد في هذا الميدان ولإقامة/تجديد الاتصالات مع طائفة من المندوبين والجهات المعنية لغرض التعاون معها مستقبلاً.

٣٤- وشارك الأونكتاد، في إطار تعاونه مع المنظمات الدولية الأخرى، مشاركة نشطة في ثلاث دورات لفريق الخبراء المعني بتأثيرات تغير المناخ على شبكة النقل الدولي وسبل التكيف معه، التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا. وقد أنشئ فريق الخبراء في آذار/مارس ٢٠١١، في أعقاب حلقة عمل مشتركة بين اللجنة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد عقدت حول هذا الموضوع في أيلول/سبتمبر ٢٠١٠. وأسهم الأونكتاد إسهاماً كبيراً في أعمال أخرى جرت تحت رعاية لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية لأوروبا، وخصوصاً في اجتماعات

فرقة العمل المعنية بالنقل المتعدد الوسائط واللوجستيات حيث قدم الأونكتاد إسهامات تتعلق بالمسائل القانونية من خلال مشاركته في فريق خبراء غير رسمي يُعنى بقواعد روتردام.

٣٥- وشارك الأونكتاد بنشاط في أعمال مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية الذي عقد منتدبيه الثامن عشر والتاسع عشر في جنيف في نيسان/أبريل وأيلول/سبتمبر على التوالي. وشارك الأونكتاد أيضاً في الاجتماع الذي عقدته الوكالة المشتركة المعنية بتحديث دليل الأمم المتحدة لعناصر بيانات التجارة/إيزو ٧٣٧٢ في جنيف في أيلول/سبتمبر ٢٠١١. وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، واصل الأونكتاد تيسير مشاركة المفوضين من البلدان النامية في مجال تيسير التجارة في اجتماعات فريق منظمة التجارة العالمية التفاوضي المعني بتيسير التجارة، وتقديم خدمات استشارية مخصصة إلى المندوبين في جنيف وفي العواصم.

٣٦- ونظم الأونكتاد اجتماعاً مخصصاً ثانياً للخبراء بعنوان "تأثيرات تغير المناخ والتكيف معه: تحد للموانئ العالمية" عُقد في جنيف يومي ٢٩ و٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١١. وقد تركز الموضوع الرئيسي لهذا الاجتماع على مساعدة البلدان النامية في ضمان الاتساق بين الالتزامات الإقليمية والمتعددة الأطراف في مجال تيسير التجارة. وللدفع قدماً بالنقاش الهام الدائر حول أفضل السبل لإحراز التقدم، أتاح اجتماع الخبراء المخصص لوضعي السياسات والجهات المعنية الرئيسية في القطاعين العام والخاص، والمنظمات الدولية، والعلماء والمهندسين، منبراً للمناقشة وفرصة لتبادل أفضل الممارسات.

٣٧- وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، عقدت أمانة الأونكتاد الدورة الرابعة للاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة التي ركزت على موضوعين رئيسيين كُلف الأونكتاد بتناولهما وهما: (أ) التدابير والإجراءات التي تزيد، إلى أقصى حد، مساهمة الاستثمار، لا سيما استثمار القطاع الخاص، في تيسير التجارة خصوصاً في استخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات في مجال الخدمات اللوجستية وتيسير التجارة وأمن سلاسل الإمداد؛ و(ب) دعم عملية تنفيذ برنامج عمل المائي، ويشمل ذلك تحليل الاختناقات بين البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية والحلول المناسبة الممكنة لمعالجة تلك الاختناقات، من خلال دمج أفضل الممارسات في إنشاء الهياكل الأساسية للنقل واستعمالها، واعتماد معايير مشتركة، في البلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.

٣٨- وفي نيسان/أبريل ٢٠١٢، نُظِم في الدوحة على هامش الدورة الثالثة عشرة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد الثالث عشر) نشاط جانبي بشأن نقل البضائع المستدام. ونُظِم حلقه نقاش بعنوان "تمهيد الطريق أمام نقل البضائع المستدام" بالاشتراك مع مصرف التنمية الآسيوي. وأتاحت هذه الحلقة الحوارية منبراً رفيع المستوى للمناقشة وتبادل تجارب القطاعين العام والخاص في إحداث تحول مفاهيمي في مجال نقل البضائع المستدام. ونظر المتحاورون من الخبراء الذين يمثلون الحكومات، ومصرف التنمية الآسيوي، والأوساط

الأكاديمية والصناعية بما في ذلك الموانئ البحرية وصناعة النقل البحري في سبيل خروج الاقتصادات النامية عن الأنماط غير المستدامة والمعتمدة على الوقود الأحفوري التي يجري اتباعها في نقل البضائع، وذلك في ضوء شواغل تغير المناخ. كما تم التركيز بشكل خاص في هذا الصدد على الآثار المالية والاستثمارية فضلاً عن الحاجة إلى آليات تمويل مبتكرة.

٣٩- وأعاد المشاركون تأكيد دور الأونكتاد في تعزيز التعاون بين جميع الشركاء المهتمين بتعزيز نقل البضائع المستدام. وشجعوا الأونكتاد على مواصلة العمل، بما في ذلك في مجالات البحث والتحليل، وبناء القدرات، وتقديم المساعدة التقنية. واقتروا كذلك، بأن يبحث الأونكتاد مع شركاء يشاطرونه فكره، كيفية توجيه المصادر الجديدة، كالتحويل في مجال المناخ، نحو دعم نقل البضائع المستدام. وقدم اقتراح عملي يدعو الأونكتاد إلى القيام بدور الشريك الرئيسي في عقد مؤتمر في نيسان/أبريل ٢٠١٣ لإنشاء منتدى عالمي للشحن الأخضر.