

Distr.: General
12 September 2022
Arabic
Original: English

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

الدورة الثالثة عشرة

جنيف، 21-25 تشرين الثاني/نوفمبر 2022

البند 7 من جدول الأعمال المؤقت

جغرافية التجارة وإعادة تشكيل سلاسل التوريد: الآثار المترتبة على التجارة وسلاسل القيمة العالمية والنقل البحري

مذكرة من أمانة الأونكتاد*

موجز

ترتبط جغرافية التجارة ارتباطاً جوهرياً بسلاسل القيمة العالمية، حيث تتكون حصة متزايدة من التجارة من شحنات عبر الحدود من السلع غير الجاهزة والمكونات ضمن سلاسل توريد تزداد عمقاً يوماً بعد يوم. وقد تغيرت جغرافية التجارة تغيراً جذرياً على مدى العقود الماضية نتيجة تحرير التجارة والتغير التكنولوجي وتحويل المزايا النسبية. وتأثرت أيضاً بانخفاض تكاليف التجارة الناجم عن الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة والتحسينات التي أدخلت على خدمات النقل، ولا سيما خدمات الشحن البحري.

ويؤمن الشحن البحري نقل نحو 80 في المائة من حجم التجارة العالمية. وقد تضاعف حجم التجارة المنقولة بحراً للشخص الواحد خلال العقود الخمسة الماضية. وتُظهر بيانات الأونكتاد كيف زادت البلدان النامية حصتها وحولت مشاركتها في التجارة البحرية خلال هذه الفترة. فبينما كانت البلدان النامية في الغالب بلداناً مصدرة للمواد الخام والنفط (شحنات سائبة) في السبعينيات من القرن العشرين، يشارك العديد منها اليوم في سلاسل القيمة العالمية وفي إنتاج السلع المصنعة (المنقولة بالحاويات). وفيما يتعلق بالخدمات اللوجستية، نلاحظ أن النفقات المتصلة بتكاليف التخزين انخفضت على مر العقود، في حين زادت المدفوعات مقابل خدمات النقل، وهو ما يعكس زيادة في عمليات التوريد في الوقت المناسب وتحسناً في الخدمات اللوجستية وخدمات تيسير التجارة.

ومع ذلك، فإن هذه الاتجاهات الطويلة الأجل آخذة في التغير، ولذلك يجب على الشركات وواضعي السياسات أن يعيدوا النظر في بعض الافتراضات الأساسية حول التحسن المستمر في الخدمات اللوجستية التجارية. وتثير الأزمة الحالية لسلسلة التوريد، التي تقترن بتحديات ناجمة عن الانتقال في مجال الطاقة ومرتبطة بالجغرافيا السياسية، مسألة الآثار المترتبة على مستقبل جغرافية التجارة والنقل البحري وسلاسل التوريد.

* لا يعني ذكر أي شركة أو عملية مرخص بها الإعراب عن موافقة الأمم المتحدة عليها.



مقدمة

1- خلال العامين الماضيين، وُجِّهَ النظر في مختلف أنحاء العالم إلى الأهمية التي يتسم بها النقل البحري بالنسبة إلى حسن اشتغال سلاسل التوريد، والتحكم في أسعار الاستهلاك عند مستويات معقولة، وتوريد السلع الأساسية. وتعتمد "جغرافية التجارة" - من يتاجر بماذا ومع من - على خدمات الموانئ والشحن، حيث يتم نقل أكثر من 80 في المائة من حجم التجارة بواسطة السفن.

2- وتناقش الورقة التحليلية هذه العلاقة المتبادلة بين جغرافية التجارة وخدمات النقل الضرورية لتوصيل السلع المتداولة. ويؤثر كل من حجم التجارة وتكاليف نقل السلع المتداولة على بعضهما البعض: فانخفاض تكاليف النقل يؤدي إلى زيادة حجم التجارة وتوسيع نطاق سلاسل القيمة العالمية، في حين أن نمو حجم التجارة يؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل في المدى الطويل. وإذا سارت الأمور على ما يرام، فذلك يعني أن الاقتصاد دخل في دورة مثمرة. ومع ذلك، فقد أثرت أزمة الخدمات اللوجستية البحرية الراهنة، التي غيرت بالفعل أنماط التجارة وتسببت في اضطراب العمليات اللوجستية، تأثيراً مباشراً على حجم التجارة وتكاليف النقل كليهما.

3- ويتناول الفصل الأول من ورقة المعلومات الأساسية هذه الاتجاهات التاريخية في جغرافية التجارة البحرية ولوجستيات النقل البحري. ويناقش الفصل الثاني أزمة سلاسل التوريد الراهنة، بما في ذلك آثارها الممكنة على مستقبل الاتجاهات المعروضة في الفصل الأول والكيفية التي يمكن أن تؤثر بها.

أولاً- الماضي: اتجاهات جغرافية التجارة البحرية وتوريد الخدمات اللوجستية البحرية

ألف- جغرافية التجارة البحرية

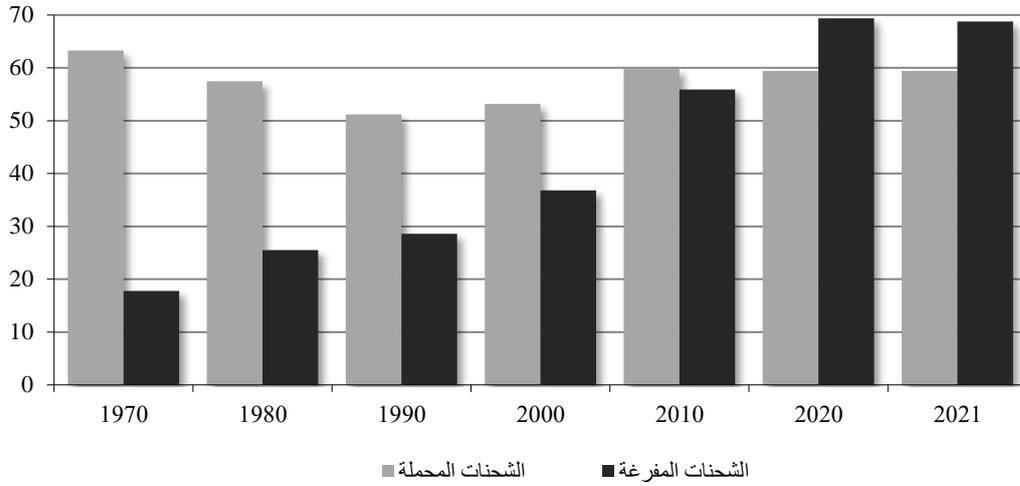
البلدان النامية زادت حصتها في التجارة المنقولة بحراً، ولا سيما الواردات

4- شهدت جغرافية التجارة البحرية تغييرات جوهرية على مدى العقود الماضية. فقبل نصف قرن، كانت البلدان النامية في معظمها موردة للمواد الخام، حيث كانت تصدر كميات كبيرة من النفط وخام الحديد والفحم والحبوب، في حين كانت البلدان الصناعية المتقدمة النمو تصدر بالأساس السلع المصنعة، التي تتسم بانخفاض الحجم وارتفاع قيمة الوحدة مقارنةً بالمواد الخام. واليوم، يختلف الوضع اختلافاً جوهرياً. فقد التحق العديد من البلدان النامية، بما فيها الصين، بمصاف مراكز التصنيع وأصبحت تشارك في سلاسل القيمة العالمية، حيث تستورد الطاقة والمواد الخام، بينما تصدر السلع المصنعة⁽¹⁾.

(1) Organisation for Economic Co-operation and Development, 2015, The participation of developing countries in global value chains: Implications for trade and trade-related policies, Summary paper, Paris

الشكل 1

حصّة البلدان النامية في التجارة المنقولة بحراً (نسبة مئوية)



المصدر: الأونكتاد، استعراض النقل البحري، طبعاات الأعوام 1971 و 1981 و 1991 و 2001 و 2011 و 2021، واستعراض النقل البحري لعام 2022، يصدر لاحقاً (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع. E.22.II.D.42، جنيف). ملاحظة: تعكس البضائع المحملة الصادرات المنقولة بحراً، وتعكس الشحنات المفرغة الواردات المنقولة بحراً.

5- ويتجلى هذا التحول في إحصاءات الأونكتاد بشأن التجارة البحرية (الشكل 1). فقد ارتفعت حصّة البلدان النامية في حجم الواردات البحرية من أقل من 18 في المائة في عام 1970 إلى نحو 69 في المائة في العشرينات من القرن الحادي والعشرين. ومع تحسن كفاءة النقل الدولي واللوجستيات (انظر الفصل التالي)، شجعت الفروق في تكاليف العمالة على إنشاء مصانع في البلدان النامية، التي زادت وارداتها من السلع الوسيطة والمواد الخام. وبالتوازي مع ذلك، اكتسبت البلدان النامية أيضاً أهمية أكبر كأسواق استهلاكية في ظل تزايد حصتها من الدخل العالمي.

تراجع حصّة النفط، وتزايدت تجارة السوائب الجافة والسلع المعبأة في حاويات

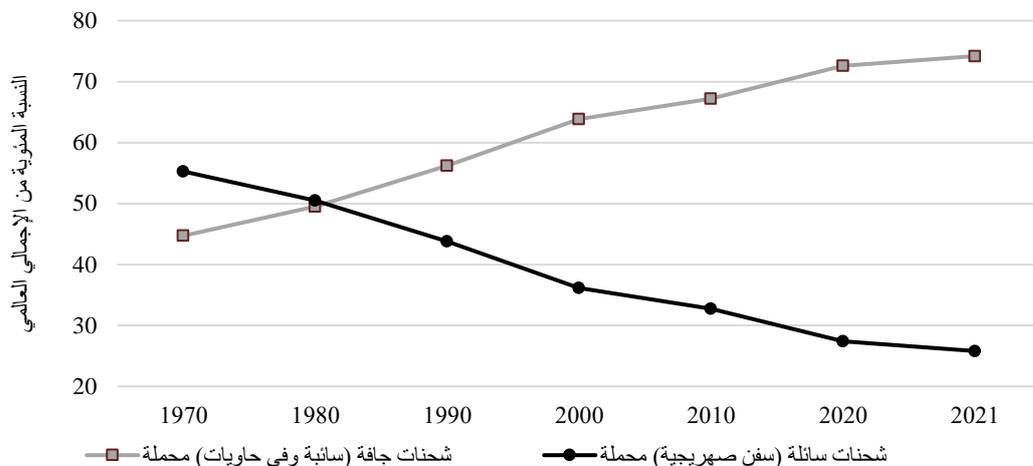
6- يمثل تكوين الشحنات أحد الجوانب المهمة من تطور جغرافية التجارة البحرية (الشكل 2). ففي عام 1970، كان أكثر من نصف التجارة العالمية البحرية عبارة عن شحنات نפט وغيرها من الشحنات المنقولة على متن سفن صهريجية، في حين أن ما يقرب من ثلاثة أرباع البضائع المحملة اليوم هي بضائع جافة، بما في ذلك البضائع السائبة والحاويات.

7- ويعكس هذا الاتجاه عدة تطورات، حيث إن توسع نطاق سلاسل القيمة العالمية وزيادة عولمة الإنتاج والتصنيع يستتبعان نقل المزيد من المواد الخام (مثل خام الحديد) والمنتجات الوسيطة (مثل السلع المنقولة بالحاويات)، في حين يسهم الاتجاه الطويل الأجل المتمثل في تحسن كفاءة استخدام الطاقة في تقليل الحاجة إلى الشحنات من البضائع المنقولة على متن سفن صهريجية⁽²⁾.

Enerdata, 2022, World Energy and Climate Statistics: Yearbook 2022 - Energy intensity, available at (2) <https://yearbook.enerdata.net/total-energy/world-energy-intensity-gdp-data.html> (تم الاطلاع عليه في 29 أغسطس/آب 2022).

الشكل 2

حصة البضائع الجافة والسائلة في التجارة البحرية العالمية



المصدر: الأونكتاد، استعراض النقل البحري، طبعات الأعوام 1971 و1981 و1991 و2001 و2011 و2021، واستعراض النقل البحري لعام 2022، سيصدر قريباً.

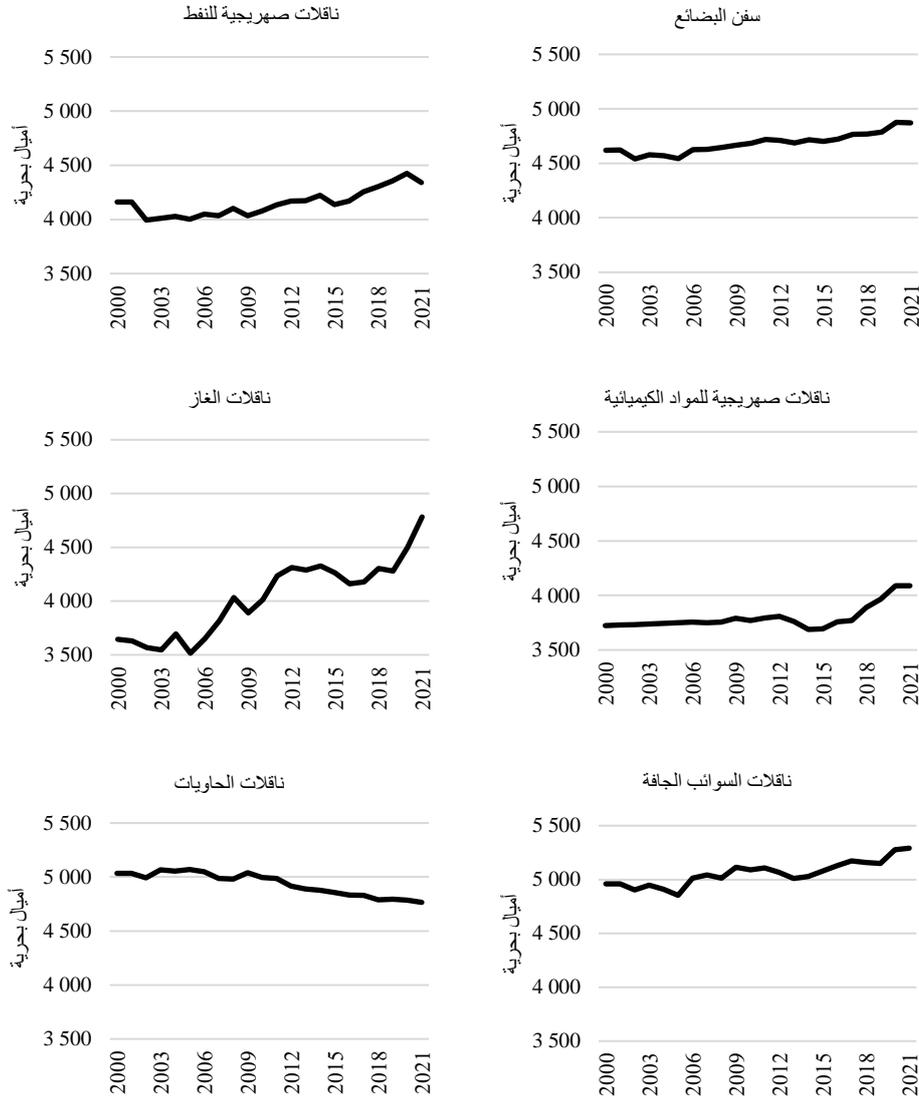
ارتفاع المسافة المقطوعة بالنسبة إلى معظم الشحنات، باستثناء الحاويات

8- ما فتئ يتزايد معدل المسافة المقطوعة في التجارة البحرية على مدى العقود الماضية (الشكل 3). فقد أدت الزيادة في نقل السلع الأساسية على مسافات طويلة، مثل صادرات خام الحديد من البرازيل إلى الصين واليابان، وصادرات الغاز الطبيعي المسال من ترينيداد وتوباغو، وصادرات الحبوب وغيرها من الصادرات الغذائية عبر القارات، إلى زيادة في الأميال المقطوعة لكل طن من البضائع.

9- ويستثنى من ذلك البضائع المنقولة بالحاويات، حيث سُجلت أعلى معدلات النمو على الطرق داخل آسيا التي تخدم سلاسل التوريد بين بلدان المنطقة، مما أدى إلى اتجاه نزولي في معدل المسافة المقطوعة لكل حاوية.

10- وبالنسبة إلى المستقبل، لا يمكن ببساطة استقراء هذه الاتجاهات المختلفة، ذلك أن جغرافية التجارة ستتأثر في المستقبل بمجموعة من التحولات الوشيكة، بما في ذلك المشهد الجيوسياسي والانتقال في مجال الطاقة والاتجاهات والتغيرات التي يشهدها قطاع اللوجستيات البحرية.

المسافة المقطوعة لكل طن من الشحنات البحرية، 2000-2021



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات Clarkson Research.

باء - اللوجستيات البحرية من أجل التجارة الدولية

الشحن هو عمل تجاري مُعَوَّلَم

11- فيما يتعلق بخدمات الموانئ والشحن التي تركز عليها التجارة الدولية للبضائع، هناك اتجاه طويل الأجل نحو تحسين الكفاءة والنقل بالحاويات وعولمة نشاط النقل البحري.

12- ويمكن القول إن "جغرافيا التجارة" تنطبق أيضاً على خدمات النقل البحري، حيث تتدخل بلدان مختلفة في مراحل مختلفة من عملية توفير هذه الخدمات. فأكبر بلد لبناء السفن هو الصين؛ ويوجد أكبر عدد من مالكي السفن في اليونان؛ ويقع مقر أكبر ناقل للحاويات في سويسرا؛ وتمثل بنما أعلى حصة من

الأسطول العالمي المسجل تحت علمها؛ وتوفر الفلبين أكبر عدد من البحارة؛ ويتم في بنغلاديش إعادة تدوير أكثر من نصف الوزن الذي تمثله قطع ومعدات السفن التي تُسحب من الخدمة⁽³⁾.

13- وتوافر إمكانية الحصول على المدخلات من مجموعة متنوعة من مقدمي الخدمات يعني قيام نظام للنقل البحري الدولي يعمل بشكل جيد عموماً، وهو ما ساهم في دعم نمو التجارة البحرية على مدى العقود الماضية. وعلى الصعيد العالمي، تضاعف عدد أطنان البضائع المنقولة بحراً لكل ساكن وفي كل سنة من 0,7 إلى 1,4 طن للشخص الواحد بين عامي 1970 واليوم.

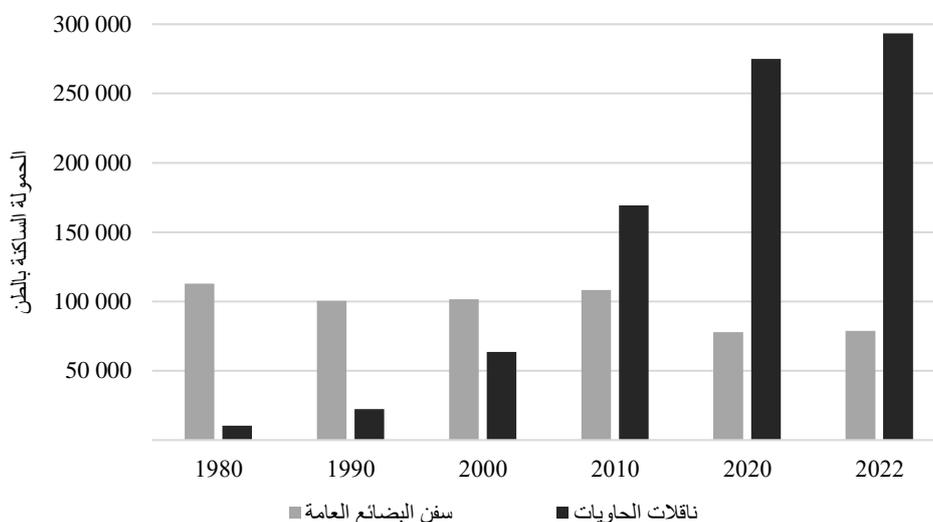
النقل بالحاويات

14- لولا النقل بالحاويات، لما كانت عولمة الإنتاج، كما تُعرف حالياً، ممكنة⁽⁴⁾. وفي الوقت ذاته، احتل الاعتماد على النقل بالحاويات أيضاً مركز الصدارة في ضوء أزمة سلاسل التوريد الراهنة، التي تُعزى أساساً إلى اضطراب عمليات النقل بالحاويات ونشاط الموانئ والوصلات المختلطة الوسائط.

15- وأفضل مثال يمكن أن يبيّن بصورة واضحة نموّ النقل بالحاويات هو نمو الأسطول العالمي لناقلات الحاويات مقارنةً بأسطول سفن البضائع العامة، كما هو مبين في الشكل 4. وقبل ظهور النقل بالحاويات، كانت سفن البضائع العامة هي التي تؤمن خدمات النقل البحري عبر الخطوط المنتظمة؛ وهي تُستخدم حالياً فقط لنقل بعض المعدات والتجهيزات الخاصة وغيرها من البضائع الجافة التي لا يمكن شحنها كبضائع سائبة أو في حاويات.

الشكل 4

الأسطول العالمي لسفن البضائع العامة وناقلات الحاويات



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من قاعدة بيانات إحصاءات الأونكتاد. ملاحظة: أرقام بداية السنة.

(3) الأونكتاد، طبعات 1971 و1981 و1991 و2001 و2011 و2021 من استعراض النقل البحري، وقاعدة بيانات إحصاءات الأونكتاد.

(4) UNCTAD, 2018a, *50 years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on The Past, Exploring the Future* (United Nations publication, Geneva); Levinson M, 2016, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, second edition, Princeton University Press, New Jersey, United States of America.

16- وفي عام 1980، بلغت حمولة سفن البضائع العامة 11 ضعفاً حمولة ناقلات الحاويات. وفي الوقت الراهن، تمثل الحمولة الساكنة بالطن التي يؤمنها أسطول النقل بالحاويات حمولة 3,7 أضعاف حمولة أسطول سفن البضائع العامة الآخذ في التراجع.

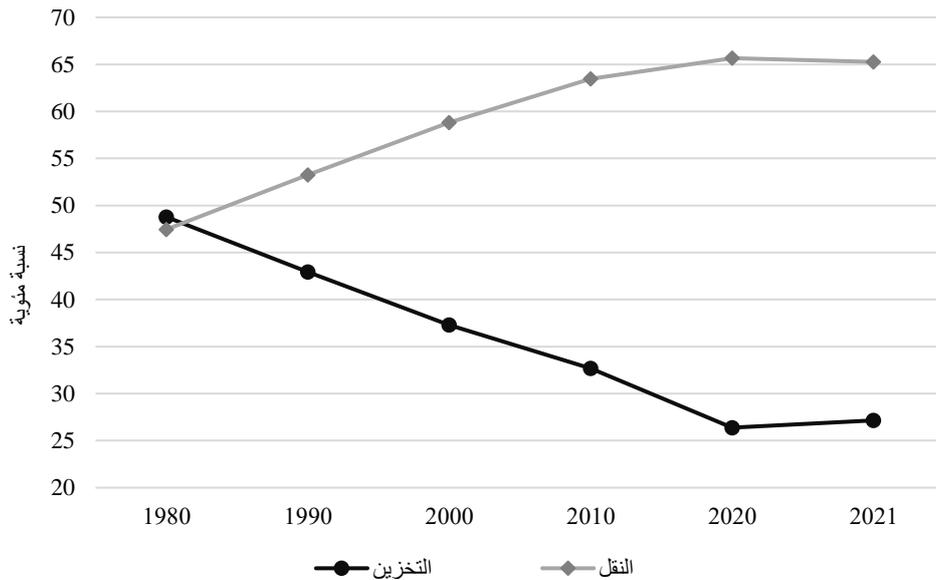
تحسين الخدمات اللوجستية يؤدي إلى خفض التخزين

17- تشير الأرقام المتعلقة بالتكاليف اللوجستية إلى زيادة تكاليف النقل مقابل انخفاض تكاليف التخزين. وأصبحت خدمات النقل وتيسير التجارة أكثر كفاءة، مما يسمح بتسريع وزيادة عمليات التوريد في الوقت المناسب.

18- وفي حين تتعدم البيانات العالمية، يمكن الاستناد إلى حالة الولايات المتحدة الأمريكية كمثال (الشكل 5). ففي عام 1980 مثلت نفقات التخزين أكثر من نصف النفقات اللوجستية، بينما بلغت النفقات المتصلة بالنقل ضعف تكاليف التخزين في عام 2020. وهذا لا يعني أن النقل أصبح أكثر تكلفة، بل يعني أن الطلب على النقل قد زاد على المدى البعيد في ظل انخفاض تكاليف النقل وزيادة عمليات التوريد في الوقت المناسب. وقد استمر هذا الاتجاه حتى عام 2021.

الشكل 5

حصة نفقات النقل والتخزين ضمن مجموع النفقات اللوجستية: الولايات المتحدة



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من طبعات الأعوام 1981 و1991 و2001 و2011 و2021 و2022 من التقرير السنوي عن حالة اللوجستيات الصادر عن مجلس خبراء إدارة سلاسل الإمداد. ملاحظة: مجموع النفقات لا يساوي 100 في المائة؛ وتمثل النفقات المتبقية غير المشمولة في الرقم، التكاليف الإدارية والتكاليف اللوجستية الأخرى.

19- وكما هو مبين في الشكل 5، ففي الفترة بين عامي 2020 و2021 زادت نفقات التخزين أكثر من نفقات النقل، على عكس الاتجاه الطويل الأجل. ويعكس هذا الاتجاه، جزئياً على الأقل، المشاكل التي يواجهها نظام اللوجستيات، بما في ذلك ارتفاع أسعار الشحن والازدحام وأجال التسليم الأطول.

20- والسؤال الذي سيقاوم في الفصل التالي هو ما إذا كان هذا التغيير مؤشراً على حدوث تغيير طويل الأجل في الاتجاه السائد أم مجرد عارض، تعود بعده حصص التخزين إلى الانخفاض من جديد.

ثانياً - أزمة سلاسل التوريد

ألف - المشاكل الحالية في مجال اللوجستيات البحرية

التحولات في جانبي العرض والطلب

21- قام الأونكتاد بتحليل مفصل لأزمة سلاسل التوريد وأسبابها⁽⁵⁾. وتبين أن الحالة تأثرت بالأساس بحدثين خلال جائحة مرض فيروس كورونا (كوفيد-19). أولاً، تباطؤ توريد خدمات الموانئ والشحن والنقل المختلط الوسائط بسبب عمليات الإغلاق والتباعد الجسدي وغياب الموظفين والحاجة إلى فرض ضوابط إضافية، فضلاً عن الازدحام الذي حدث في بداية الجائحة والذي اضطرّ السفن إلى تخطي بعض موانئ التوقف بحيث ظلت الحاويات عالقة. ونتيجة لذلك، أمضت ناقلات الحاويات فترات أطول في الميناء بنحو 20 في المائة في نهاية عام 2021 مقارنة بفترة ما قبل الجائحة. ثانياً، لم يتراجع الطلب على تجارة السلع المعبأة في حاويات، كما كان متوقّماً في البداية نظراً لتباطؤ النشاط الاقتصادي. وبدلاً من ذلك، ارتفع الطلب في بعض الأسواق الرئيسية نتيجة لحزم التحفيز الاقتصادي والتحول في الإنفاق الاستهلاكي من الخدمات (المطاعم، والأفلام، وقص الشعر، والسفر) إلى السلع المصنعة، التي يسهل طلبها على منصات التجارة الإلكترونية، والتي يتطلب توفيرها عمليات مادية لإنتاجها وشحنها⁽⁶⁾.

22- وتتميز أسواق النقل البحري بمنحنيات حادة نسبياً في جانب الطلب، وذلك لأن تكاليف النقل لا تمثل سوى جزء من السعر النهائي للسلع المعروضة. وفي المقابل، يبدأ منحنى العرض في شكل مسطح إلى حد ما، مع انخفاض التكاليف الهامشية بعد الانتهاء من بناء السفينة وتجهيزها للاستغلال على خطوط النقل، ثم يتخذ شكل المنحنى الحاد بشكل خاص فور بلوغ حد السعة.

23- وكثير من السلع التي صدرت بشأنها طلبيات مصنوعة في شرق آسيا، ولا سيما في الصين، وسُجلت أعلى مستويات الازدحام من حيث سعة الحاويات العالقة على الرصيف في البداية في الساحل الغربي للولايات المتحدة، وفي الآونة الأخيرة، أيضاً في الصين والساحل الشرقي للولايات المتحدة. وأدى توقف نشاط السفن في الموانئ وفي المرافئ إلى تحول في منحنى العرض إلى اليسار، في حين أدى نمو الطلبيات المتعلقة بالسلع المصنعة إلى تحول في منحنى الطلب إلى اليمين (انظر الشكل 6).

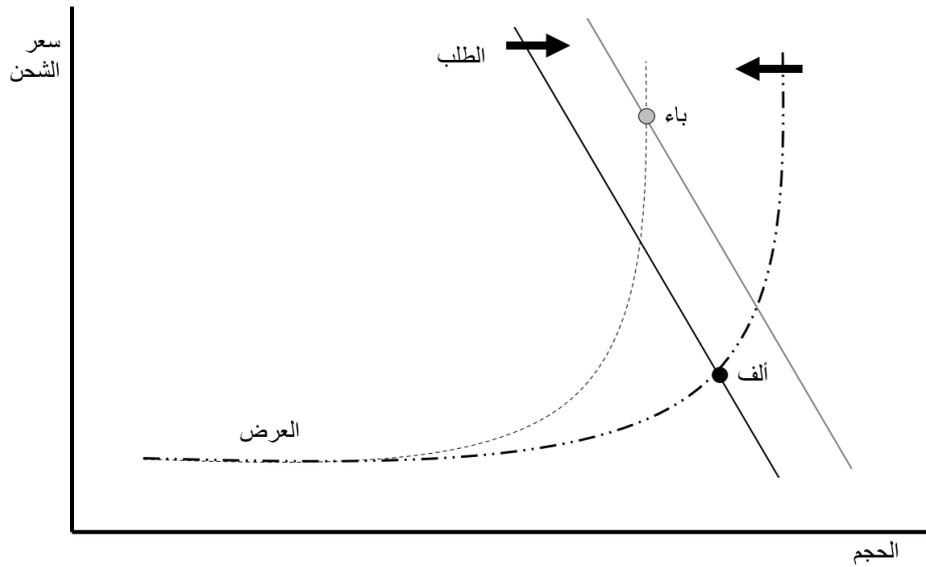
24- وقد أدى اجتماع هذين التحولين إلى زيادة في سعر الشحن. ويقدم الشكل 6 نموذجاً قياسياً لتحول سعر الشحن من ألف إلى باء عندما يحدث هذان التحولان في أحد أسواق الشحن.

(5) الأونكتاد، 2021، استعراض النقل البحري لعام 2021 (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع. E.21.II.D.21، جنيف). انظر (ي) أيضاً <https://unctad.org/programme/covid-19-response-and-recovery>, COVID-19 response and recovery, and TD/B/C.I/MEM.7/26.

(6) UNCTAD, 2022a, *Key Statistics and Trends in International Trade 2021: The Effects of the COVID-19 Pandemic on International Trade* (United Nations publication, Sales No. E.22.II.D.7, Geneva).

الشكل 6

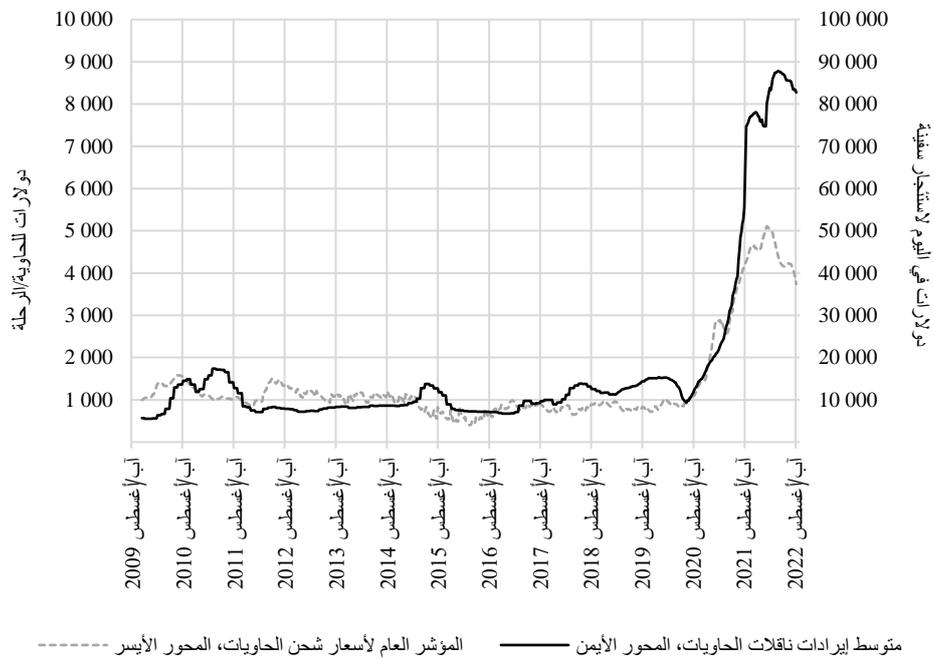
نموذج تحولات منحنى العرض ومنحنى الطلب في سياق النقل البحري بالحاويات



المصدر: أمانة الأونكتاد.

الشكل 7

الأسعار الفورية لشحن الحاويات وأسعار استئجار ناقلات الحاويات، تشرين الأول/أكتوبر 2009 - آب/أغسطس 2022



متوسط إيرادات ناقلات الحاويات، المحور الأيمن ————— المؤشر العام لأسعار شحن الحاويات، المحور الأيسر

المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات Clarkson Research.

25- ويبين الشكل 7 تطور أسعار الشحن الفورية وإيرادات ناقلات الحاويات، وهو تطور يتفق مع الحالة الافتراضية التي يجسدها النموذج المبين في الشكل 6. وقد زاد سعر استئجار ناقلات الحاويات أكثر من سعر الشحن الفوري الذي يتقاضاه الناقلون. ويمثل سعر الاستئجار السعر الذي يتعين على

شركات النقل البحري بالحاويات، التي لا تملك سوى نصف السفن التي تشغلها، أن تدفعه لمالكي السفن الخواص لاستئجار السفن التي لا تملكها هي. ويمثل سعر الشحن السعر الذي تتقاضاه شركات النقل البحري بالحاويات على المستوردين والمصدرين مقابل خدمة نقل بضائعهم. وقد بلغ كلاهما مستويات مرتفعة تاريخية في أوائل عام 2022، ولكنهما شهدا بعض الانخفاض منذ ذلك الحين.

إلى جانب ارتفاع أسعار الشحن: تدهور خدمات الربط بشبكات النقل البحري

26- بالإضافة إلى ارتفاع أسعار الشحن، أدت الأزمة أيضاً إلى تدني موثوقية الجداول الزمنية إلى مستويات منخفضة تاريخية، وتسببت في حالات ازحام وتأخير ورسوم إضافية وإعادة نشر السفن. وشهدت بعض الاقتصادات الصغيرة، بما فيها الدول الجزرية الصغيرة النامية، تراجعاً في خدمات الربط بشبكات النقل البحري نتيجة إعادة نشر السفن في أسواق أكثر ربحية.

27- وتفاقت الأزمة التي ظهرت مع جائحة كوفيد-19 بسبب التطورات الأخرى التي أثرت على النقل البحري، بما في ذلك الحرب في أوكرانيا، وغيرها من التطورات السياسية. وستتأثر أسعار الشحن وكذلك العرض من سفن النقل البحري في المستقبل بواجب الامتثال للوائح التنظيمية الوطنية والمتعددة الأطراف التي صدرت في الفترة الأخيرة والتي ستصدر مستقبلاً، بما في ذلك لوائح المنظمة البحرية الدولية، التي تهدف إلى خفض الانبعاثات. وعلى الرغم من أن أسعار الشحن وتأجير السفن بدأت في الانخفاض، فمن غير المرجح أن تعود إلى مستويات ما قبل كوفيد-19 في المستقبل المنظور.

تأثيرات مختلفة حسب الطرق المختلفة

28- إن التمعن في أسعار الشحن على المستوى الأقاليمي يعطينا فكرة مفيدة عن أهمية جغرافية التجارة ومدى تأثير الجائحة. ويبين الجدول متوسط أسعار الشحن التعاقدية لنقل الحاويات بين المناطق الرئيسية.

أسعار الشحن التعاقدية للسلع المعبأة في حاويات، متوسط السعر للفترة 2018-2020، وأسعار عام 2021

المتوسط، 2018-2020 (بدولارات الولايات المتحدة)						
من أو إلى:	أفريقيا	آسيا	أوروبا	أمريكا الشمالية	أوقيانوسيا	أمريكا الجنوبية
أفريقيا	1 862	758	1 607	لا ينطبق	لا ينطبق	1 950
آسيا	1 946	768	1 848	2 580	1 803	2 198
أوروبا	1 701	947	887	1 838	2 002	1 232
أمريكا الشمالية	2 994	1 129	1 097	1 516	2 722	1 353
أمريكا الجنوبية	1 910	1 796	1 751	1 716	لا ينطبق	1 529

2021 (بدولارات الولايات المتحدة)						
من أو إلى:	أفريقيا	آسيا	أوروبا	أمريكا الشمالية	أوقيانوسيا	أمريكا الجنوبية
أفريقيا	2 013	664	1 487	لا ينطبق	لا ينطبق	1 616
آسيا	2 733	1 194	3 285	3 820	2 800	3 589
أوروبا	1 727	1 225	1 077	2 304	2 319	1 465
أمريكا الشمالية	2 639	1 385	1 053	1 362	2 475	1 064
أمريكا الجنوبية	2 187	1 841	1 767	1 969	لا ينطبق	1 243

التغير بالنسبة المئوية، 2021 (متوسط السنوات الثلاث الأخيرة)						
من أو إلى:	أفريقيا	آسيا	أوروبا	أمريكا الشمالية	أوقيانوسيا	أمريكا الجنوبية
أفريقيا	8	12-	7-	لا ينطبق	لا ينطبق	17-
آسيا	40	55	78	48	55	63
أوروبا	1	29	21	25	16	19
أمريكا الشمالية	12-	23	4-	10-	9-	21-
أمريكا الجنوبية	14	2	1	15	لا ينطبق	19-

المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من شركة Transporeon/TIM Consult Ocean Transport. ملاحظات: ترد الأسعار بدولارات الولايات المتحدة لكل حاوية معبأة بالكامل يبلغ طولها 40 قدماً، (دخول وخروج). وتعكس أسعار الشحن التعاقدية المعروضة في الجدول الاتفاقات الطويلة الأجل بين الشاحنين والناقلين، في حين أن الرقم القياسي للأسعار الفورية المبين في الشكل 7 يحسب على أساس أسبوعي وهو أكثر تقلباً من الأسعار التعاقدية.

29- وتُطَبَّق في أفريقيا أعلى أسعار الشحن داخل المنطقة الواحدة، وذلك بسبب جغرافية المنطقة ومستوى تطور الهياكل الأساسية فيها. وتبلغ تكلفة نقل البضائع من آسيا بين ضعفين إلى ثلاثة أضعاف سعر رحلة العودة إلى القارة، لأن الحاويات تعود فارغة في كثير من الأحيان. وبعد الجائحة، سجلت أسعار الشحن التعاقدية، التي يُتفاوض عليها في غالب الأحيان في بداية السنة التقويمية، ارتفاعاً على معظم الطرق في عام 2021. وسجلت أسعار الشحن من آسيا أعلى الزيادات، بنسبة 40 في المائة بالنسبة إلى الشحنات المتجهة إلى أفريقيا، وبنسبة 78 في المائة بالنسبة إلى الشحنات المتجهة إلى أوروبا.

30- وتتقلب أسعار الشحن التعاقدية أيضاً حسب تطور الاختلالات في التبادل التجاري، التي ازدادت حسب تحليل التجارة الذي أجراه الأونكتاد⁽⁷⁾. فبسبب هذه الاختلالات أصبحت ناقلات الحاويات تحمل في رحلة العودة أعداداً أكبر من الحاويات الفارغة مقارنةً بفترة ما قبل الجائحة. ويُتَرَجَم تغير جغرافية التجارة أيضاً بزيادة الفوارق بين أسعار الشحن كلما زادت الاختلالات في التبادل التجاري. فعلى سبيل المثال، قبل الجائحة، كانت تكلفة شحن الحاوية من آسيا إلى أفريقيا تبلغ 2,57 مرة سعر شحن الحاوية من أفريقيا إلى آسيا (1 946 دولاراً/758 دولاراً)؛ وفي عام 2021، زاد هذا الفارق ليصل إلى 4,12 أضعاف (2 733 دولاراً/664 دولاراً). وهذا مثال آخر على تغير جغرافية التجارة وتأثير ذلك على أسعار وخدمات الشحن البحري.

باء - تبعات ارتفاع أسعار الشحن والتحديات المتصلة باللوجستيات البحرية على جغرافية التجارة

إذا كان انخفاض تكاليف النقل البحري يؤدي إلى زيادة التجارة، يجب أن يؤدي ارتفاع تكاليف النقل البحري في المقابل إلى تراجع التجارة

31- كما هو مبين أعلاه، فإن نمو التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية في المدى الطويل ما كان ليتحقق لولا استمرار التحسينات في الخدمات اللوجستية البحرية. وعلى نفس المنوال، إذا ارتفعت التكاليف الحقيقية للنقل البحري بصورة منهجية، يجب أن نتوقع تباطؤ نمو التجارة العالمية وتقلص المسافات بين الشركاء التجاريين.

(7) UNCTAD, 2022b, Global Trade Update, available at https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d1_en.pdf

- 32- بالفعل، تؤكد نتائج تقييم أجره الأونكتاد بشأن الآثار المحتملة للتدابير التنظيمية على تكاليف اللوجستيات البحرية والبضائع المنقولة بحراً توقع زيادة التجارة على مسافات أقصر مقارنةً بالتجارة على مسافات أطول، إذا ارتفعت تكاليف النقل البحري⁽⁸⁾.
- 33- ويثير ارتفاع وتقلب تكاليف النقل البحري اليوم، إلى جانب عمليات إغلاق المصانع والحرص على تعزيز قدرة سلاسل التوريد على الصمود، السؤال عما إذا كانت الاتجاهات الطويلة الأجل المعروضة أعلاه ستستمر.
- 34- وقد لا تُعكس الاتجاهات الطويلة الأجل قبل فترة من الوقت. وتجري في الوقت الراهن مناقشات بشأن إعادة الأنشطة إلى موقعها الأصلي والاستعانة بمصادر خارجية في البلدان المجاورة. ومع ذلك لا يوجد حتى الآن سوى القليل من الأدلة القائمة على بيانات التي تشير إلى حدوث تغييرات تنظيمية في هيكل الإنتاج العالمي. بل على العكس من ذلك، فإن النجاح الذي حققته اقتصادات شرق آسيا في التخفيف من الآثار الاقتصادية للجائحة في وقت قصير نسبياً ربما أدى إلى زيادة الاعتماد، في سلاسل القيمة العالمية، على السلع المصنعة القادمة من شرق آسيا⁽⁹⁾.
- 35- وتشير دراسة حديثة شملت قطاع الإلكترونيات والآلات أيضاً إلى أن سلاسل التوريد الآسيوية لم تشهد عموماً أي تغيير ينكر، وإن كان قد حصل بالفعل تحول الإنتاج من الصين إلى بلدان آسيوية أخرى، نتيجة تزايد تكاليف الإنتاج في الصين. فقد انخفضت صادرات الإلكترونيات من الصين إلى الولايات المتحدة بنسبة 10 في المائة بين عامي 2018 و2021، في حين زادت الصادرات من جنوب شرق آسيا، وخاصة فييت نام، إلى الولايات المتحدة. ومع ذلك أبقى على الإنتاج عموماً في آسيا، ونمت التجارة فيما بين البلدان الآسيوية نتيجة نقل بعض أنشطة التجميع النهائي من الصين إلى بلدان جنوب شرق آسيا⁽¹⁰⁾.
- 36- ويعكس تعزيز سلاسل التوريد داخل آسيا استمراراً في عدد من الاتجاهات الطويلة الأجل المعروضة أعلاه. أي أن المسافة المقطوعة للبضائع المنقولة في حاويات أخذت في الانخفاض على مدى العقود الماضية، ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى نمو الخدمات داخل آسيا (الشكل 3)؛ وكانت تكاليف النقل البحري داخل آسيا هي الأدنى مقارنةً بالأسعار المنطبقة داخل المنطقة الواحدة (انظر (ي) الجدول)؛ وأسهمت التجارة فيما بين البلدان الآسيوية إسهاماً كبيراً في تزايد حصة البلدان النامية في التجارة البحرية (الشكل 1).

أسعار أعلى لأنواع مختلفة من المنتجات

- 37- في حين لا تتأثر التدفقات التجارية بالتقلبات في الأسعار إلا بعد فترة من الوقت، فإن ارتفاع تكاليف الشحن يؤثر على الأسعار بسرعة. وخلصت عملية محاكاة أجرها الأونكتاد في أواخر عام 2021

(8) UNCTAD, 2021b, *UNCTAD Assessment of the Impact of the [International Maritime Organization] IMO Short-Term [Greenhouse Gas] GHG Reduction Measure on States* (United Nations publication, Geneva).

(9) UNCTAD, 2022c, *Global Trade Update*, available at https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d2_en.pdf

(10) Rudnik R, 2022, *Supply chain diversification in Asia: Quitting China is hard*. Macro Polo, Paulson Institute, available at <https://macropolo.org/>

وتقديرات لاحقة أعدها صندوق النقد الدولي في أوائل عام 2022 إلى نتيجة واحدة، هي أن أسعار الاستهلاك ترتفع بنحو 1,5 نقطة مئوية كنتيجة لارتفاع تكاليف النقل البحري بالحاويات⁽¹¹⁾.

38- وتتأثر أسعار نوعين من المنتجات تأثراً شديداً بارتفاع أسعار الشحن. أولاً، بالنسبة إلى السلع منخفضة القيمة والتي تُنتج بأحجام كبيرة، مثل الأثاث البلاستيكي، يمكن أن تتغير الأمور بفعل ارتفاع أسعار الشحن المنطبقة على النقل على مسافات طويلة. وفي المدى الطويل، إذا ظلت أسعار الشحن مرتفعة، فقد يفقد هذا النوع من البضائع المنقولة على مسافات طويلة جدواه من الناحية التجارية، وقد يتحول بعض إنتاج الأثاث المنخفض القيمة إلى مكان قريب من المستهلك.

39- ثانياً، هناك سلاسل توريد "عميقة" ضمن سلاسل القيمة العالمية، حيث تكون هناك حاجة إلى تجميع المكونات اللازمة لصنع منتجات نهائية في مواقع مختلفة ومن ثم يجب أن يتم نقلها عدة مرات. فعلى سبيل المثال، بالنسبة إلى بعض المعدات البصرية المعقدة والمكلفة، حتى إذا كان سعر الشحن لا يزال منخفضاً مقارنة بقيمة البضاعة المنقولة في الحاوية التي قد تصل إلى خمسة أو ستة أرقام بدولارات الولايات المتحدة، فإن حتمية نقل المنتجات النهائية عدة مرات أثناء عملية الإنتاج ستؤدي بالضرورة إلى زيادة كبيرة في السعر النهائي. وفي مثل هذه الحالات، يمكن أن نتوقع من المنتجين أن يعملوا على تقصير سلسلة التوريد عن طريق تقليص عدد مواقع الإنتاج وتقريب المواقع من بعضها البعض. وقد يكون ذلك واحداً من العوامل التي دفعت إلى تعزيز سلاسل التوريد داخل آسيا.

40- ويمكن أن يؤدي ارتفاع تكاليف الشحن إلى تغيير جغرافية التجارة بالنسبة إلى أنواع أخرى من البضائع. فقد خلص تقييم أجري مؤخراً لواردات السواحب الجافة إلى الصين إلى أن الزيادة في تكاليف الشحن بنسبة تتراوح بين 10 و30 في المائة ستقابلها زيادة بنسبة 1 إلى 3 في المائة في أسعار المعاملات التجارية. وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تغيير جغرافية التجارة، مع استيراد كميات أكبر من المواد الخام من مصادر أقرب إلى الصين⁽¹²⁾.

محنة الدول الجزرية الصغيرة النامية

41- تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية ظروفاً غير مواتية من الناحية الجغرافية ولا تشترك إلا قليلاً في سلاسل القيمة العالمية. وفي المتوسط، تدفع هذه البلدان مقابل نقل وارداتها ضعف المتوسط العالمي، وتعاني من انخفاض خدمات الربط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة وتشهد حالة ركود متواصل في هذا الصدد.

42- وبالنظر إلى العدد القليل والمتناقص من الناقلين الذين يقدمون خدماتهم للدول الجزرية الصغيرة النامية، تقل الخيارات المتاحة لهذه البلدان من حيث عدد الشاحنين، مما يؤدي على أرض الواقع إلى ارتفاع أسعار الشحن. وعلى نفس المنوال، تعتمد هذه البلدان في كثير من الأحيان على ميناء بحري واحد أو عدد قليل جداً من الموانئ، دون أي منافسة بين الموانئ. وفي حين لا يزال من الممكن جذب الاستثمارات من القطاع الخاص، هناك خطر حقيقي يتمثل في التحول من احتكار عام إلى احتكار خاص، الأمر الذي يتطلب وجود هيئة تنظيمية قوية⁽¹³⁾.

UNCTAD, 2021a, chapter 3; International Monetary Fund, 2022, How soaring shipping costs raise prices around the world, Chart of the Week blog, available at <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shiping-costs-raise-prices-around-the-world/> (accessed 2 September 2022)

Wu Y, Wen K and Zou X, 2022, Impacts of shipping carbon tax on dry bulk shipping costs and maritime trades: The case of China, *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(8), 1105

(13) الأونكتاد، يصدر لاحقاً.

43- وتحتاج الدول الجزرية الصغيرة النامية عموماً إلى الاستثمار في الموانئ حتى تكون قادرة على استقبال أحدث السفن، التي يزداد حجمها أكثر فأكثر. وفي الوقت نفسه، لا يمكن لبلد جزري أن يزيد من حجم تجارته من خلال توسيع المناطق الداخلية. لذا، يواجه العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية حلقة مفرغة، حيث يؤدي نقص خدمات الربط بخطوط النقل البحري إلى انخفاض التجارة، وهو ما يؤدي بدوره إلى ارتفاع تكاليف التجارة. وهذا يمثل عكس الحلقة المثمرة التي تجسدها العلاقة الإيجابية بين وفورات الحجم وتزايد حجم التبادل التجاري.

44- وانطلاقاً من هذه الحالة غير المستقرة أصلاً التي تعاني منها الدول الجزرية الصغيرة النامية ونظراً لاعتمادها على النقل البحري، فإن ارتفاع مستويات أسعار الشحن العالمية يؤثر بدرجة كبيرة على أسعار الواردات وأسعار الاستهلاك في هذه الدول. وفي حين يُتوقع أن تسجل أسعار الواردات العالمية زيادة بنسبة 11,9 في المائة في عام 2023 مقارنة بالأسعار التي كانت متوقعة لولا ارتفاع أسعار الشحن، فإن الزيادة المرتقبة في الدول الجزرية الصغيرة النامية ستكون أعلى بكثير من الضعف (26,7 في المائة)⁽¹⁴⁾.

45- ولما كان ارتفاع أسعار الواردات يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الإنتاج، يُتوقع أن تكون مشاركة الدول الجزرية الصغيرة النامية في سلاسل القيمة العالمية أكثر صعوبة في المستقبل.

جيم - تبعات التغيرات في جغرافية التجارة على مستقبل النقل البحري

إذا تغير حجم التجارة واتجاهاتها، فستتغير أيضاً خدمات النقل البحري وتكاليفه

46- يؤدي ارتفاع حجم التجارة إلى وفورات الحجم، التي تتسم بالأهمية في سياق النقل البحري الدولي. فسواء أكانت السفينة تحمل 6 000 أم 24 000 حاوية، فإن عدد أفراد طاقمها يظل دون تغيير في حدود 20 إلى 30 فرداً، في حين يمكن تقليل تكاليف الوقود والحد من الانبعاثات لكل حاوية محمولة بشكل كبير عن طريق استخدام سفن أكبر حجماً⁽¹⁵⁾. زد على ذلك أن ارتفاع حجم السلع المنقولة يعني زيادة عدد مزودي خدمات النقل الذين يدخلون إلى السوق واتجاه أسعار الشحن نحو الانخفاض. بيد أن هذا لا يمكن أن يحدث في الأسواق حيث تقضي عملية التوحيد الجارية في قطاع النقل البحري بالحاويات إلى نشأة هيكل احتكاري يؤدي إلى إحباط المنافسة بطريقة متعمدة⁽¹⁶⁾.

47- ومن الناحية العملية، يلزم توافر حد أدنى من الحجم لتبرير إنشاء خدمة للنقل المباشر. وفيما يتعلق بالنقل البحري، تشير التقديرات إلى أن الاعتماد على خط منتظم مباشر (نقل بالحاويات) بين بلدين يؤدي إلى انخفاض تكاليف التجارة بنسبة 9 في المائة⁽¹⁷⁾.

48- ويمكن أيضاً ملاحظة هذه العلاقة السببية في الاتجاه الآخر؛ فإذا انخفض حجم التجارة، من المتوقع أن ترتفع أسعار الشحن، وتُلغى الخدمات من وإلى بعض الموانئ والبلدان.

(14) الأونكتاد، 2021.

(15) Haakon L, Asbjørnslett BE and Strømman AH, 2012, The importance of economies of scale for reductions in greenhouse gas emissions from shipping, *Energy Policy*, 46:386-398; UNCTAD, 2021a, chapter 4

(16) TD/B/C.I/CLP/49

(17) Shepherd B, 2017, Trade costs and connectivity, unpublished, Developing Trade Consultants

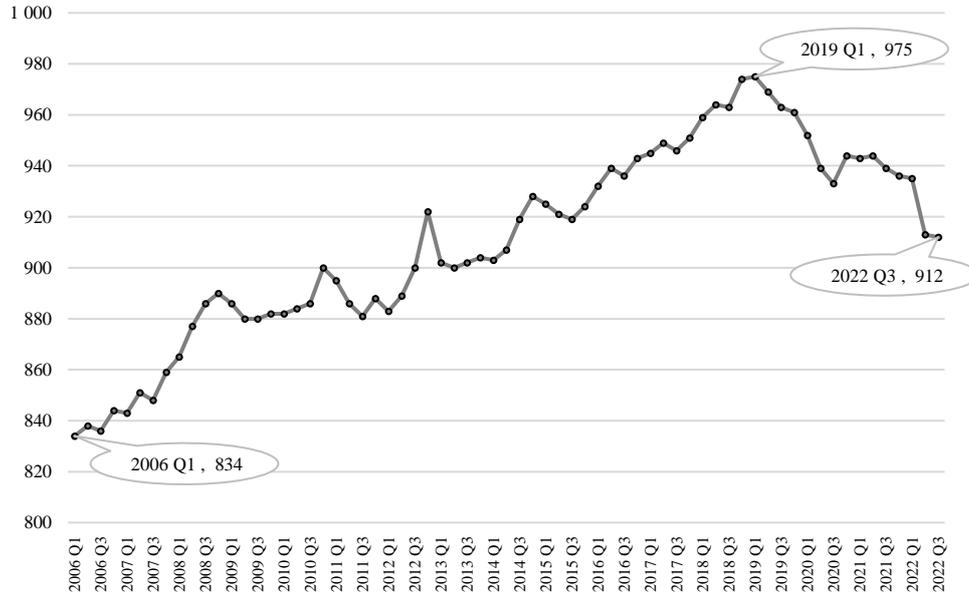
الربط بخدمات خطوط الملاحة البحرية المنتظمة من خلال موانئ الحاويات

49- لما كانت شركات النقل البحري بالحاويات تتأثر بالطلب على التجارة في الحاويات، فقد تضيف أو تلغي بعضاً من الموانئ في شبكة خطوط الملاحة البحرية المنتظمة الخاصة بها. ويبين الشكل 8 عدد الموانئ البحرية المشمولة بخدمات النقل البحري للحاويات على الخطوط المنتظمة. وحتى أوائل عام 2019، كان هناك اتجاه طويل الأجل نحو توسيع الشبكة، ثم أخذت الأرقام في الانخفاض منذ ذلك الحين. وسُجّل آخر انخفاض هام في أعقاب بداية الحرب في أوكرانيا، ولكن يبدو أن الاتجاه النزولي العام استمر لأكثر من ثلاث سنوات.

50- وفي حين تختلف الأسباب التي قد تفسر إدراج ميناء ما في الشبكة من عدمه، ومن بين هذه الأسباب المناطق النائية والسوق والبنية التحتية والموقع الجغرافي، فإن الاتجاه النزولي الأخير يمكن أن يكون نتيجة لاجتماع الجغرافية المتغيرة للتجارة (مثل سلاسل التوريد التي أصبحت أقصر) والاتجاهات القائمة في القطاع البحري (مثل التوحيد).

الشكل 8

بيانات فصلية عن عدد موانئ الحاويات المشمولة بخدمات خطوط الملاحة البحرية المنتظمة



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal. المختصرات: Q1، الربع الأول؛ Q2، الربع الثاني؛ Q3، الربع الثالث؛ Q4، الربع الرابع

51- وشهدت الفترة الأخيرة عدداً من التطورات التي قد توحى بأن الاتجاهات التاريخية الطويلة الأجل أخذت تتغير. بالفعل بدأ ينخفض عدد الموانئ في شبكة النقل البحري (الشكل 8)؛ وزادت أسعار الشحن والاستئجار زيادة كبيرة (انظر (ي) الشكل 7 والجدول)؛ وفي الولايات المتحدة، زادت تكاليف الاحتفاظ بالمخزونات زيادة طفيفة مقارنة بتكاليف النقل (الشكل 5).

52- ويأتي بعض هذه التغييرات كنتيجة مباشرة لأزمة اللوجستيات وقد لا يطول أمدها. وقد تشير تغييرات أخرى إلى تحول طويل الأجل في الاتجاه ناجم، في جملة أمور، عن تغير في جغرافية التجارة.

ثالثاً - التوقعات والآثار المرتقبة على صعيد السياسة العامة

53- لا تزال العمليات على صعيد سلاسل التوريد العالمية محفوفة بالمخاطر والشكوك. وسيكون للاتجاهات الطويلة الأجل نحو تقصير سلاسل التوريد وتنوع الموردين تأثير على سلاسل القيمة العالمية وجغرافية التجارة. وعلى وجه الخصوص، من المتوقع أن تتأثر التجارة على مسافات طويلة سلباً نتيجة ارتفاع تكاليف النقل، والاضطرابات في الخدمات اللوجستية، والاحتكاكات الجيوسياسية⁽¹⁸⁾.

54- ويجب أن يستعد الفاعلون التجاريون وواضعو السياسات لمستقبل قد يتسم فيه النقل البحري بزيادة التكاليف والتقلبات. ثم إن أزمة سلاسل التوريد وعدد من أجراس الإنذار الأخرى، مثل الإغلاق المؤقت لقناة السويس والحرب في أوكرانيا، إلى جانب التقلبات المتزايدة في قطاع النقل البحري وتراجع موثوقية الجدول الزمني لحركة السفن، كلها عوامل تحث الشاحنين وكذلك الحكومات على الاستثمار في بناء قدرة العمليات اللوجستية على الصمود.

55- وبالإضافة إلى الاضطرابات الأخيرة والمستمرة، يتعين أيضاً أن يستعد الفاعلون في قطاع النقل البحري وعملاتهم للانتقال القطاع في مجال الطاقة، الذي يُعدّ ضرورياً إذا كان للقطاع أن يحقق هدفه المتمثل في الحد بشكل كبير من انبعاثات غازات الدفيئة. ويقترن هذا التحول بعدد من الشكوك التي تحوم حول أنواع الوقود في المستقبل وأنواع السفن وآثار ذلك على خدمات وشبكات النقل البحري.

56- وبالنظر إلى أوجه عدم اليقين هذه واحتمال ارتفاع تكاليف النقل وزيادة التقلبات في المستقبل المنظور، يجب على واضعي السياسات أن يوجهوا اهتمامهم إلى المسائل التالية:

(أ) **بذل جهد منظم لأجل بناء قدرة قطاع النقل البحري والموانئ البحرية على الصمود.** يحتاج مقدمو الخدمات اللوجستية البحرية إلى تحسين فهمهم لاحتية بناء القدرة على الصمود ومن ثم الاستثمار في الهياكل الأساسية والخدمات والعمليات والمهارات المناسبة. وقد وضع الأونكتاد مبادئ توجيهية ومذكرات تقنية شاملة تقدم حلولاً عملية في هذا الصدد⁽¹⁹⁾؛

(ب) **تيسير التجارة والرقمنة.** تأثرت كفاءة الأنظمة اللوجستية كثيراً خلال الجائحة. وأدى ذلك إلى زيادة الضغط من أجل مواصلة الإصلاح وزيادة الاستثمارات في الرقمنة والوثائق الإلكترونية والأتمتة وغيرها من تدابير تيسير التجارة والنقل. وزاد خلال جائحة كوفيد-19 الطلب على برامج الأونكتاد في مجالات أتمتة الجمارك، والتجارة الإلكترونية، وإصلاح الموانئ، والموانئ الذكية، وتيسير التجارة، ومن المتوقع أن تصبح هذه الأدوات أكثر أهمية في المستقبل⁽²⁰⁾؛

(ج) **المنافسة وخيارات التنوع.** يمكن أن يساعد الاعتماد على عدد أكبر من الموردين، سواء أعلق الأمر بالسلع أم بخدمات النقل البحري، على الحد من المخاطر وتعزيز قدرة سلاسل التوريد على الصمود. ويمكن أن يساعد وجود سلطات وطنية قوية معنية بالمنافسة، والتعاون فيما بينها، ورصد

(18) الأونكتاد، 2022 ج.

(19) انظر (ي) UNCTAD، <https://unctad.org/news/building-resilient-maritime-logistics-challenging-times>; UNCTAD, 2022d, *Building Capacity to Manage Risks and Enhance Resilience: A Guidebook for Ports*, <https://tft.unctad.org/documents/report-on-> أيضاً (ي) UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/3, Geneva

(20) UNCTAD, 2020, *UNCTAD Toolbox: Delivering Results*, third edition (United Nations publication, Sales No. E.20.II.D.5, Geneva)

أسواق النقل البحري، على إتاحة الإمكانيات للشاحنين لكي يختاروا من بين مجموعة متنوعة من مقدمي خدمات النقل⁽²¹⁾؛

(د) الاتفاقيات التجارية الإقليمية واللوجستيات. تتأثر التجارة داخل المنطقة الواحدة عموماً بدرجة أقل بتقلبات تكاليف النقل البحري الدولي، والاضطرابات اللوجستية، والاحتكاكات السياسية العالمية⁽²²⁾. وقد أُكِّد على أن وجود سلاسل قيمة قوية على الصعيد الإقليمي أمرٌ ضروري لتحقيق قدرة اقتصادات بلدان أفريقيا على الصمود⁽²³⁾. ويمكن تعزيز فعالية الاتفاقيات التجارية الإقليمية باتخاذ تدابير في مضمار السياسة العامة المتعلقة باللوجستيات التجارية. وينطوي العديد من تدابير تيسير التجارة على التعاون الوثيق بين البلدان المجاورة والشركاء الإقليميين. ويمكن أن تساعد الأسواق الإقليمية لخدمات النقل أيضاً على الحد من أوجه عدم الكفاءة، بسبل منها تحرير خدمات الملاحة الساحلية وتجنب النظم القائمة على حجز حصة من البضائع المنقولة⁽²⁴⁾.

(21) الأونكتاد، يصدر لاحقاً، الفصل 7؛ TD/B/C.I/CLP/49.

(22) Nicita A and Saygili M, 2021, Trade agreements and trade resilience during COVID-19 pandemic, Research Paper No. 70, UNCTAD

(23) UNCTAD, 2022c; *Chronicle*, 2022, Strong regional value chains imperative for Africa's economic resilience, 11 August

(24) UNCTAD, 2018b, *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*, Transport and Trade Facilitation Series, No. 9 (United Nations publication, Geneva)