

Distr.: General  
14 August 2017  
Arabic  
Original: English

# مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



## مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل

واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة

الدورة الخامسة

جنيف، ٢٣-٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧

البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

## اللوجستيات التجارية وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

### مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد

#### موجز تنفيذي

في عام ٢٠١٥، اعتمد المجتمع الدولي خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، التي تضمنت ١٧ هدفاً للتنمية المستدامة و١٦٩ غاية. وتُعد خطة عام ٢٠٣٠ غير مسبوقة من حيث النطاق والطموح؛ وهي متكاملة وغير قابلة للتجزئة، وتهدف إلى تحقيق توازن بين الأبعاد الثلاثة للتنمية المستدامة، وتقديم رؤية مشتركة، وتحديد العمل الجماعي الداعم لاعتماد مسار للتنمية يكون قابلاً للتطبيق من الناحية الاقتصادية وشاملاً من الناحية الاجتماعية وصديقاً للبيئة. ويركز المجتمع الدولي اهتمامه الآن على تفعيل وتحقيق الأهداف.

ويشمل النقل وتيسير التجارة، وهما المجالان الرئيسيان للوجستيات التجارية، أنشطة ذات أهمية استراتيجية للتجارة العالمية وسلاسل الإمداد والترابط الاقتصادي العالمي. وهذان العاملان متقاطعان وتمكينيان ولهما جذور راسخة في خطة التنمية المستدامة ولا غنى عنهما لتحقيق العديد من الأهداف، بشكل مباشر أو غير مباشر.

ويسلم الأونكتاد منذ فترة طويلة بالعلاقة بين اللوجستيات التجارية والتنمية المستدامة. وقد ازداد الاهتمام في السنوات الأخيرة بالمعالجة المتكاملة للأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والبيئية للنقل وتيسير التجارة، على النحو الذي انعكس في ولايات الأونكتاد المدرجة في اتفاق أكرا، وفي ولاية الدوحة، وفي مافيكيانو نيروبي مؤخراً.



الرجاء إعادة الاستعمال

GE.17-13950(A)



\* 1 7 1 3 9 5 0 \*

وفي ضوء هذه المعلومات الأساسية، وانطلاقاً من عمل الأونكتاد في هذا المجال، تسلط هذه المذكرة الضوء على مسائل مختارة تشكل حلقة الوصل بين اللوجستيات التجارية وخطّة عام ٢٠٣٠، من أجل المساعدة في إثراء مناقشات الدورة الخامسة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، والنظر في الطرق التي يمكن من خلالها للبلدان، في إطار من التعاون مع جميع الجهات صاحبة المصلحة، أن توحد جهودها من أجل تنفيذ حلول تتعلق بنظم النقل المستدامة والقادرة على التأقلم وتيسير التجارة، دعماً لخطّة عام ٢٠٣٠.



الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، وقرار الجمعية العامة المعتمد في شباط/فبراير ٢٠١٦<sup>(٤)</sup> بشأن السعي إلى إقامة تعاون شامل لجميع وسائط النقل في سبيل تعزيز الممرات المستدامة للنقل العابر المتعدد الوسائط. وتمثل هذه الصكوك السياسية إطاراً توجيهياً شاملاً للجهود الوطنية والدولية الرامية إلى تعزيز أهداف النقل المستدام وتيسير التجارة.

٥- ويسلّم الأونكتاد منذ أمد بعيد بالارتباط بين اللوجستيات التجارية والتنمية المستدامة، وازداد اهتمامه في السنوات الأخيرة بالمعالجة المتكاملة للأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والبيئية للوجستيات التجارية، على النحو الذي انعكس في ولايات الأونكتاد المدرجة في اتفاق أكرا، وفي ولاية الدوحة<sup>(٥)</sup>، وفي مافيكيانو نيروبي مؤخراً<sup>(٦)</sup>. ويعمل الأونكتاد في مجال اللوجستيات التجارية، ومنها تيسير النقل والتجارة، ويسهم بشكل مباشر وغير مباشر في تحقيق عدة غايات (انظر الإطار).

### إسهام عمل الأونكتاد المتعلق بالوجستيات التجارية في تحقيق غايات أهداف التنمية المستدامة يشمل المجالات التالية

- ٥-١ بناء قوة الفقراء والفئات الضعيفة على الصمود والحد من تعرضها وتأثرها بالظواهر المتطرفة المتصلة بالمناخ وغيرها من الهزات والكوارث الاقتصادية والاجتماعية والبيئية
- ١-أ كفاءة حشد موارد كبيرة من مصادر متنوعة، من أجل تزويد البلدان النامية بما يكفيها من الوسائل التي يمكن التنبؤ بها من أجل تنفيذ البرامج والسياسات الرامية إلى القضاء على الفقر
- ٣-٦ خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف
- ٣-٩ الحد من عدد الوفيات والأمراض الناجمة عن التعرض للمواد الكيميائية الخطرة وتلويث وتلوث الهواء والماء والترربة
- ٧-٣ مضاعفة المعدل العالمي للتحسن في كفاءة استخدام الطاقة
- ٨-٢ تحقيق مستويات أعلى من الإنتاجية الاقتصادية من خلال التنويع والارتقاء بمستوى التكنولوجيا والابتكار
- ٩-١ إقامة بني تحتية جيدة النوعية وموثوقة ومستدامة وقادرة على الصمود
- ٩-أ تيسير تطوير البنى التحتية المستدامة والقادرة على الصمود في البلدان النامية
- ٩-ج تحقيق زيادة في فرص الحصول على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والسعي إلى توفير فرص الوصول الشامل والميسور إلى شبكة الإنترنت في أقل البلدان نمواً

(٤) A/RES/64/255; A/RES/70/197.

(٥) أكد اتفاق أكرا الحاجة إلى تعزيز النمو الشامل لمساعدة البلدان على تحقيق أهداف التنمية المتفق عليها دولياً، بما في ذلك الأهداف الإنمائية للألفية. وأكدت ولاية الدوحة ضرورة التركيز، لا على تحقيق نمو اقتصادي مستدام فحسب، بل أيضاً على توسيع أساس النمو وجعله أكثر شمولاً.

(٦) الفقرات ١٠ و ١١ و ١٢ من مافيكيانو نيروبي (TD/519/Add.2) ذات صلة عامة بالنقل وتيسير التجارة، أما الفقرات الفرعية التالية فذات صلة مباشرة: ٣٨(ي) و(ك) و(ع) و(ق) و(خ) و(ض)؛ و ٥٥(ب)، و(و) إلى (ط)، و(خ) و(أ) و(ز)؛ و ٧٦(د) و(هـ) و(ق) و(ر)؛ و ١٠٠(د) و(ر).

- ١٠-أ تنفيذ مبدأ المعاملة الخاصة والتفضيلية للبلدان النامية بما يتماشى مع اتفاقات منظمة التجارة العالمية
- ١٠-ب تشجيع المساعدة الإنمائية الرسمية والتدفقات المالية، بما في ذلك الاستثمار الأجنبي المباشر، إلى الدول التي تشتد الحاجة فيها إليها
- ١١-٢ توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة
- ١١-٦ الحد من الأثر البيئي السلبي الفردي للمدن
- ١١-ب زيادة عدد المدن التي تعتمد وتنفذ سياسات وخططاً متكاملة من أجل شمول الجميع، وتحقيق الكفاءة في استخدام الموارد، والتخفيف من تغير المناخ والتكيف معه
- ١٣-١ تعزيز المرونة والقدرة على الصمود في مواجهة الأخطار المرتبطة بالمناخ والكوارث الطبيعية في جميع البلدان، وتعزيز القدرة على التكيف مع تلك الأخطار
- ١٣-٢ إدماج التدابير المتعلقة بتغير المناخ في السياسات والاستراتيجيات والتخطيط على الصعيد الوطني
- ١٣-٣ تحسين التعليم وإذكاء الوعي والقدرات البشرية والمؤسسية للتخفيف من تغير المناخ، والتكيف معه، والحد من أثره والإنذار المبكر به
- ١٤-١ منع التلوث البحري بجميع أنواعه والحد منه بدرجة كبيرة
- ١٤-٢ إدارة النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية على نحو مستدام وحمايتها، من أجل تجنب حدوث آثار سلبية كبيرة
- ١٤-٧ زيادة الفوائد الاقتصادية التي تتحقق للدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً من الاستخدام المستدام للموارد البحرية
- ١٤-ج تعزيز حفظ المحيطات ومواردها واستخدامها استخداماً مستداماً عن طريق تنفيذ القانون الدولي بصيغته الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تضع الإطار القانوني لحفظ المحيطات ومواردها واستخدامها على نحو مستدام، كما تشير إلى ذلك الفقرة ١٥٨ من وثيقة "المستقبل الذي نصبو إليه"
- ١٦-٣ تعزيز سيادة القانون على الصعيدين الوطني والدولي وضمان تكافؤ فرص وصول الجميع إلى العدالة
- ١٦-٥ الحد من الفساد والرشوة بجميع أشكالهما
- ١٦-٦ إنشاء مؤسسات فعالة وشفافة وخاضعة للمساءلة على جميع المستويات
- ١٦-٧ ضمان اتخاذ القرارات على نحو مستجيب للاحتياجات وشامل للجميع وتشاركي وتمثيلي على جميع المستويات

- ١٠-١٦ كفالة وصول الجمهور إلى المعلومات وحماية الحريات الأساسية
- ١٦-ب تعزيز إنفاذ القوانين والسياسات غير التمييزية لتحقيق التنمية المستدامة
- ٣-١٧ حشد موارد مالية إضافية من مصادر متعددة من أجل البلدان النامية
- ١٠-١٧ إيجاد نظام تجاري متعدد الأطراف عالمي وقائم على القواعد ومفتوح وغير تمييزي ومنصف في إطار منظمة التجارة العالمية، بوسائل منها اختتام المفاوضات الجارية في إطار خطة الدوحة الإنمائية
- ١١-١٧ زيادة صادرات البلدان النامية
- ١٢-١٧ تحقيق التنفيذ المناسب التوقيت لوصول منتجات جميع أقل البلدان نمواً إلى الأسواق بدون رسوم جمركية أو حصص مفروضة، تماشياً مع قرارات منظمة التجارة العالمية
- ١٤-١٧ تعزيز اتساق السياسات من أجل تحقيق التنمية المستدامة
- ١٧-١٧ تشجيع وتعزيز الشراكات العامة وبين القطاع العام والقطاع الخاص وشراكات المجتمع المدني الفعالة، بالاستفادة من الخبرات المكتسبة من الشراكات ومن استراتيجياتها لتعبئة الموارد.

المصدر: A/RES/70/1.

٦- وتؤكد هذه الروابط أن النقل المستدام وتيسير التجارة شرط لازم للتنفيذ الفعال لخطة عام ٢٠٣٠. وإحراز تقدم في التنفيذ لا بد من التصدي الفعال للتحديات والعقبات التي تعترض النقل المستدام وتيسير التجارة، وقد تكون هذه التحديات والعقبات مؤسسية أو قانونية أو مالية أو تكنولوجية أو تتعلق بالقدرات. وكثيراً ما تتعلق التحديات في العديد من البلدان النامية باعتبارها من قبيل تكاليف النقل، والشفافية، والإدارة، وتوقيت النقل العابر للبضائع والتأخر فيه، والترابط الإقليمي، والروابط بين الجزر، والوصول إلى الأسواق، والمشاركة في شبكات النقل والتجارة ذات الصلة، وبناء القدرات على مستوى الوكالات المنفذة، والاحتياجات والفجوات ذات الصلة بالبنية التحتية، وكفاءة استخدام الطاقة، وانبعاثات الكربون وتلوث الهواء، وشروط التمويل، والبيانات والمتطلبات في مجال القدرة الإحصائية.

٧- وفي هذا السياق، يُعد تحقيق استدامة اللوجستيات التجارية للبلدان النامية ورصد وتببع التقدم المحرز عاملاً أساسياً في التنفيذ الفعال لخطة عام ٢٠٣٠. وينبغي إيجاد حلول مستدامة للنقل وتيسير التجارة، وعند ذلك من الممكن أن تساعد الحلول الفعالة في تحقيق أهداف أخرى عديدة عن طريق تقديم خدمات اللوجستيات التجارية الضرورية من أجل تحقيق الأهداف التي تعتمد على التجارة والتنمية الاقتصادية.

٨- ويتمتع الأونكتاد، بموجب ولايته المتعلقة بالتجارة والتنمية وخبراته الطويلة في اللوجستيات التجارية، بدور مهم في المساعدة على تعزيز تنفيذ خطة عام ٢٠٣٠. ونظراً إلى القدرة التمكينية للنقل وتيسير التجارة، يظل التخطيط للنقل المستدام وتيسير التجارة، من أجل دعم خطة عام ٢٠٣٠، يحظى بالأولوية. ويواصل الأونكتاد، بوصفه أول من اعترف بالروابط بين النقل وتيسير التجارة، من جانب، والتنمية المستدامة، من جانب آخر، مساعدة البلدان النامية على مواجهة التحديات والعقبات التي تعترض تحقيق النقل المستدام وتيسير التجارة.

## ثانياً- المسائل ذات الصلة التي تربط بين النقل وتيسير التجارة وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠

### ألف- نظم النقل المستدامة والقادرة على التكيف تدعم تنفيذ خطة عام ٢٠٣٠

#### ١- مسألة النظم المستدامة والقادرة على التكيف لنقل البضائع

٩- يشمل نظام النقل المستدام، في جملة أمور أخرى، البنية التحتية والخدمات والعمليات المأمونة، والمقبولة اجتماعياً، والمتاحة للجميع، والموثوقة، والميسورة التكلفة، والموفرة للطاقة، والصديقة للبيئة، والمنخفضة الكربون، والقادرة على التكيف مع تغير المناخ. ويمثل نظام نقل البضائع، بوصفه قطاعاً اقتصادياً يدر دخلاً وعائداً ويوفر فرص عمل، عاملاً استراتيجياً يمكن التجارة الدولية، ويكون أساساً لسلاسل الإمداد العالمية، ويتيح الوصول إلى الأسواق بالربط بين المستهلكين والمنتجين، والمستوردين والمصدرين<sup>(٧)</sup>.

١٠- وبالنظر إلى نمو نشاط نقل البضائع بالتوازي مع نمو سكان العالم والاقتصاد والتدفقات التجارية، تواصل الضغوط المتعلقة بالاستدامة التأثير بشدة على قطاع نقل البضائع. ويُعد هذا القطاع مستهلكاً رئيسياً للنفط، ويسهم إسهاماً كبيراً في انبعاثات الكربون وتلوث الهواء في العالم؛ ويتسبب نشاط نقل البضائع في نحو سبعة في المائة من انبعاثات غاز ثنائي أكسيد الكربون في العالم<sup>(٨)</sup>.

١١- ويُتوقع أن تتزايد أحجام الشحن التجاري الدولي بمعامل ٤,٣ بحلول عام ٢٠٥٠، بالمقارنة مع عام ٢٠١٠<sup>(٩)</sup>. ويُتوقع أن تزداد أحجام نقل البضائع في العالم بالطرق البرية والسكك الحديدية بنسبة ٢٣٠ إلى ٤٢٠ في المائة<sup>(١٠)</sup> في الفترة من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠٥٠. وتزداد التوقعات بأن يحقق قطاع نقل البضائع كفاءة اقتصادية، ويعزز في الوقت نفسه من الكفاءة في استخدام الطاقة، والمرونة، والشمول الاجتماعي، وحفظ الموارد، والحد إلى أدنى مستوى من الآثار السلبية على البيئة.

١٢- وتنطوي عملية تصميم وتنفيذ النظم المستدامة لنقل البضائع على تحديات، لا سيما في المناطق النامية، وهي تحتاج إلى مساعدة. وتشمل التحديات الرئيسية، في جملة أمور، عدم وجود معايير عالمية لقياسات الأداء المستدام، ومحدودية فرص الحصول على التكنولوجيا، وعدم كفاية التنسيق العالمي، وعدم كفاية سبل الحصول على التمويل، والافتقار إلى الاستثمار، والفجوات في البنية التحتية، وتدني صيانة البنية التحتية، وضعف السياسات والأطر القانونية والتنظيمية الوطنية الداعمة. وتوجد في بعض الأحيان، في الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية على سبيل المثال، قيود إضافية بسبب الحجم، والوضع الجغرافي، ومحدودية

(٧) للاطلاع على مزيد من المناقشات بشأن الروابط بين النقل الدولي والتنمية المستدامة، انظر الرابط، UNCTAD, 2015, *Review of Maritime Transport 2015* (United Nations publication, Sales No. E.15.II.D.6, New York and Geneva).

(٨) Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum, 2015, *The carbon footprint of global trade: Tackling emissions from international freight transport*, available at <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cop-pdf-06.pdf>.

(٩) Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum, 2015, *International Transport Forum Transport Outlook 2015* (Paris).

(١٠) المرجع نفسه.

أحجام التجارة، واختلال تدفقات التجارة، والتعرض الشديد للصدمات، بما فيها الصدمات البيئية.

١٣- ومن الممكن تعزيز النقل المستدام للبضائع باتخاذ إجراءات متنوعة، تشمل ما يلي: اتخاذ تدابير لتعديل تصميم سلاسل الإمداد؛ وإعادة تصميم مكونات وشبكات النقل؛ والتحول إلى مصادر وتكنولوجيات الطاقة الخفيفة الكربون؛ وتحسين تكنولوجيا المركبات والدفع؛ وتخطيط وتنظيم مسارات ومواعيد النقل من أجل الحد من المسافات المقطوعة برحلات فارغة وتحقيق الاستخدام الأمثل للعمليات؛ وتحويل السفر إلى وسائل النقل الأكثر استدامة؛ وتحسين تخطيط استخدام الأراضي؛ وتحسين فرص الحصول على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛ وضمان أطر تنظيمية متسقة للنقل الدولي.

١٤- وأشار بعض المراقبين إلى أن التحول إلى النقل المستدام يستلزم إعادة توجيه الإنفاق على البنية التحتية، لا زيادته زيادة كبيرة. ويمكن تحقيق ذلك عن طريق استثمار سنوي قدره نحو تريليوني دولار، وهو مبلغ مماثل للإنفاق الراهن الذي يتراوح من ١,٤ تريليون دولار إلى ٢,١ تريليون دولار، وعند النظر في تكاليف النقل الكلية، بما في ذلك الوقود، والنفقات التشغيلية، والمركبات، والخسائر الناجمة عن الاكتظاظ والعوامل الخارجية الأخرى، من الممكن أن يحقق النقل المستدام وفورات قدرها ٧٠ تريليون دولار بحلول عام ٢٠٥٠<sup>(١١)</sup>. وبالإضافة إلى ذلك، من شأن التحسن في إدارة الحدود والنقل والبنية التحتية للاتصالات أن يزيد من الناتج المحلي الإجمالي على الصعيد العالمي بمقدار ٢,٦ تريليون دولار، أي بنسبة ٤,٧ في المائة<sup>(١٢)</sup>.

١٥- وقد ازداد تركيز أعمال الأونكتاد في مجال النقل على تعزيز النقل المستدام للبضائع، بما في ذلك الشحن المستدام والمرن، وعلى الموانئ والممرات، والنهج المتعدد الوسائط ونهج سلاسل الإمداد<sup>(١٣)</sup>. والأمثلة على الأعمال ذات الصلة المنفذة في إطار الأركان الثلاثة لعمل الأونكتاد، على نحو ما هو وارد في البند الفرعي ثانياً-٢ من هذه المذكرة، تسلط الضوء على صلة استدامة ومرونة نقل البضائع بمسار التنمية المستدامة.

## ٢- ممرات النقل العابر وتعدد الوسائط والشحن المستدام: عمل الأونكتاد

١٦- عمل الأونكتاد المتعلق بالنقل المستدام للبضائع يتسق مع عدة غايات مدرجة في خطة عام ٢٠٣٠، لا سيما الغايات المتعلقة بالسلامة على الطرق (٣-٦)، والحد من التلوث (٣-٩)، وكفاءة استخدام الطاقة (٣-٧)، والبنية التحتية المستدامة والقادرة على الصمود (٩-١)، وحشد الموارد والتمويل (١٠-ب و ١٧-٣)، والوصول إلى نظم النقل المستدامة (١١-٢)، والمدن المستدامة (١١-٦)، والتخفيف من تغير المناخ (١٣-٢ و ١٣-٣) والحد من التلوث البحري، والنظم الإيكولوجية البحرية، والاستخدام المستدام للمحيطات (٤-١٤ و ١٤-٢ و ١٤-٧ و ١٤-ج)، والتجارة (١٧-١٠ و ١٧-١٢)، كما يتسق عمل الأونكتاد بشكل وثيق مع عوامل تمكينية، مثل التكنولوجيا والقدرات في مجال البيانات واتساق السياسات.

(١١) الفريق الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام، ٢٠١٦.

(١٢) المرجع نفسه.

(١٣) لمزيد من المعلومات بشأن أعمال الأونكتاد في مجال النقل المستدام للبضائع وشبكات النقل والممرات، وبشأن تعاون الأونكتاد مع الممرات في شرق أفريقيا، انظر الفقرة ١٩، و <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>.



١٧- وتشمل أنشطة التحليل وبناء توافق الآراء، فيما يتعلق بالأهداف، إصدار منشور أُعد قبل انعقاد المؤتمر الدولي الثالث بشأن الدول الجزرية الصغيرة النامية في عام ٢٠١٤، وتيسير الدورة الرابعة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات وتيسير التجارة، المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٥، وهي الدورة التي ركزت على نظم النقل المستدامة للبضائع والفرص المتاحة للبلدان النامية<sup>(١٤)</sup>. وفيما يتعلق ببناء القدرات، أُعدت مواد تدريبية تركز على الشحن المستدام في الدول الجزرية الصغيرة النامية، وتقدم نتائج دراسات حالة أُجريت بالتعاون مع جامعة ساوث باسيفيك<sup>(١٥)</sup>.

١٨- ويقدم الأونكتاد المساعدة التقنية إلى البلدان من أجل بناء قدراتها على تعزيز وتنفيذ الحلول المستدامة لنقل البضائع، وذلك مثلاً عن طريق مشروع حساب الأمم المتحدة للتنمية الذي يهدف إلى تعزيز قدرات راسمي السياسات وكلاء النقل والمؤسسات المالية الرئيسية في أفريقيا جنوب الصحراء وفي الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي، بغية تعزيز وتمويل النظم المستدامة لنقل البضائع عن طريق اتخاذ تدابير سياساتية سليمة بشأن النقل واعتماد إجراءات وآليات تمويل ملائمة<sup>(١٦)</sup>.

١٩- وينفذ الأونكتاد عدداً من الأنشطة للمساعدة في توعية البلدان المستفيدة، وتحسين فهمها، ووضع استراتيجيات مفصلة لتنفيذ مبادئ النقل المستدام، بوصفها مستخدمة أو منظمة أو مقدمة لخدمات النقل. فعلى سبيل المثال، مهّد هذا العمل الطريق نحو التزام كل من وكالة تيسير النقل عبر الممر الأوسط، وهيئة تنسيق النقل العابر في الممر الشمالي في أفريقيا، بغية تعزيز استراتيجيات النقل المستدام للبضائع في ممراتها. وفي هذا الصدد، أنشأت الهيئة الأخيرة، بالتعاون مع الأونكتاد وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، برنامجاً للشحن الأخضر بوصفه العنصر الأول في استراتيجية متعددة الجوانب وطويلة الأجل للنقل المستدام للبضائع.

٢٠- وبالإضافة إلى ذلك، نظّم الأونكتاد، بالتعاون مع الشراكة من أجل نقل مستدام ومنخفض الكربون، اجتماع مائدة مستديرة وزارياً بشأن النقل المستدام من أجل خطة عام ٢٠٣٠، وذلك في إطار الدورة الرابعة عشرة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في عام ٢٠١٦<sup>(١٧)</sup>. وبمحت فريق رفيع المستوى من الجهات الحكومية صاحبة المصلحة، والأمم المتحدة، والقطاعين العام والخاص، وصناعات النقل، والدوائر الأكاديمية، والمصارف الإنمائية الإقليمية، مفهوم النقل المستدام للبضائع وتبادلوا الخبرات وناقشوا مسألة الحاجة إلى إطار دولي. وساعدت المناقشات على تحديد العقبات الرئيسية التي تعترض تنفيذ نظام النقل المستدام للبضائع، وعلى صياغة حلول مقترحة، وتحديد الجهات الرئيسية صاحبة المصلحة والجهات الفاعلة وتحديد دور الأونكتاد في المساعدة على تعزيز العمل ذي الصلة، بطرق منها إقامة شراكات مع الحكومات، ومع المنظمات ذات الصلة، منها الشراكة من أجل نقل مستدام

(١٤) UNCTAD, 2014, *Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in Small Island Developing States* (United Nations publication, New York and Geneva) للاطلاع على تفاصيل الاجتماع انظر الرابط <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=687>.

(١٥) UNCTAD, 2016, Training module: Sustainable sea transport solutions for small island developing States – Pacific island countries case studies، متاح في الموقع <https://unctadsftportal.org/sftftoolkit/> (accessed 8 August 2017) transitioningtowcarbonshippingmodule

(١٦) انظر الرابط <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/1415Q.html>

(١٧) TD/INF.63

ومنخفض الكربون وبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، وشركاء آخرين. وأكد اجتماع المائدة المستديرة مجدداً أهمية دور الأونكتاد في تقديم التوجيه والقيادة، والتمكين من التشارك في أفضل الممارسات، وتعزيز التعاون دعماً لخطة عام ٢٠٣٠.

٢١- وبالإضافة إلى ذلك، أسهم الأونكتاد بمدخلات موضوعية في المؤتمر العالمي المعني بالنقل المستدام، وشارك في أحداث جمعت الجهات صاحبة المصلحة وأتاح إجراء حوارات ركزت على الطبيعة المتكاملة والمتقاطعة للنقل المستدام وأدواره المتعددة في دعم تحقيق الأهداف. ونظم الأونكتاد مناقشة مواضيعية بعنوان "النقل المستدام المتعدد الوسائط وحلول النقل العابر: الربط بين السكك الحديدية والطرق البحرية والبرية والجوية"، تولدت عنها أفكار مفيدة بشأن أفضل السبل للاستفادة من فوائد تعدد وسائط النقل في تحقيق الاستدامة<sup>(١٨)</sup>.

٢٢- وأخيراً، أسهم الأونكتاد إسهاماً ملموساً في المبادئ التوجيهية الجديدة المتعلقة بالنقل العابر، التي أعدتها منظمة الجمارك العالمية، وهي المبادئ التي حددت الممارسات الجيدة في عمليات النقل.

### ٣- البصمة الكربونية لقطاع نقل البضائع

٢٣- في إطار السعي إلى تسليط الضوء على نقل البضائع في مجال السياسة الدولية المتعلقة بالمناخ وتأكيد أهمية روابطها بخطة عام ٢٠٣٠، أسهم الأونكتاد في الأنشطة ذات العلاقة بالنقل المنفذة في إطار المؤتمر الثاني عشر للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، المعقود في مراكش، بالمغرب، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦. وشارك الأونكتاد في أحداث جانبية ذات صلة تتعلق بالنقل والطاقة والمناخ والاستدامة، كما نظم حدثاً جانبياً بشأن زيادة التركيز في جدول أعمال المناخ على نقل البضائع. وبالإضافة إلى ذلك، نظم الأونكتاد، في إطار يوم النقل الذي نظمه التحالف المعني بالمناخ والهواء النقي، جلسة بشأن كيفية جعل نقل البضائع ملائماً لمستقبل خفيض الكربون.

٢٤- وأدت هذه الأنشطة إلى زيادة الوعي في مجال نقل البضائع وقدرته على دعم مسار فعال لتنمية خفيضة الكربون ومستدامة، وإلى تعزيز المناقشات العملية، وعملية تبادل أفضل الممارسات، وتحديد التعاون الممكن بين الوسائط المختلفة وفيما بين الجهات صاحبة المصلحة من القطاعين العام والخاص. وأدت الأفكار المكتسبة إلى زيادة فهم ما لراسمي السياسات والمنظمين والجهات الصناعية الفاعلة من دور في مجال تمكين النقل الخفيض الكربون للبضائع. وتمثلت إحدى النتائج العملية في تسليط المزيد من الضوء على قطاع نقل البضائع وتكامله بوصفه أحد المجالات المواضيعية في إطار جدول أعمال المناخ العالمي وفي شراكة مراكش للعمل المناخي العالمي حتى عام ٢٠٢٠<sup>(١٩)</sup>. وبشكل عام، ساعد هذا العمل الأونكتاد على تحقيق هدف تسليط المزيد من الضوء على قطاع نقل البضائع وتعزيز وضعه بوصفه مجالاً مواضيعياً رئيسياً بحاجة إلى إجراءات من أجل التنفيذ الفعال لاتفاق باريس الذي دخل حيز النفاذ في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦.

(١٨) انظر الفقرة ٢٩ و- <https://sustainabledevelopment.un.org/Global-Sustainable-Transport-Conference-> 2016.

(١٩) انظر الرابط [http://unfccc.int/files/paris\\_agreement/application/pdf/marrakech](http://unfccc.int/files/paris_agreement/application/pdf/marrakech) .  
\_partnership\_for\_global\_climate\_action.pdf

## ٤ - النقل البحري وتغير المناخ

٢٥ - يمثل النقل المستدام والقادر على التكيف عاملاً أساسياً في تحقيق التنمية المستدامة، وبذلك فهو أحد المسائل الشاملة ذات الصلة بإحراز تقدم نحو تحقيق عدة أهداف، منها الهدف ١ المتعلق بإنهاء الفقر بجميع أشكاله في كل مكان؛ والهدف ٩ المتعلق بإقامة بني تحتية قادرة على الصمود وتحفيز التصنيع الشامل للجميع وتشجيع الابتكار؛ والهدف ١٣ المتعلق باتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لتغير المناخ وآثاره.

٢٦ - ويواجه قطاع النقل البحري الدولي، مثله مثل القطاعات الاقتصادية الأخرى، تحدياً مزدوجاً فيما يتعلق بتقلبية المناخ وتغيره، أي الحاجة إلى خفض انبعاثات الكربون والتكيف في الوقت نفسه مع الآثار الواسعة النطاق المحتملة للعوامل المناخية. ونظراً إلى الأهمية الحيوية للنقل البحري الدولي للتجارة العالمية، لا بد من مواجهة التحديات المتعلقة بتغير المناخ.

٢٧ - وبالنظر إلى أن أكثر من ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية يعتمد على النقل البحري<sup>(٢٠)</sup>، يمثل الشحن الدولي والموانئ حلقات أساسية في سلاسل الإمداد العالمية وعاملاً أساسياً لتمكين جميع البلدان، بما فيها البلدان غير الساحلية، من الوصول إلى الأسواق العالمية. ومن المرجح أن تتأثر الموانئ متأثراً مباشراً وغير مباشر بالتغيرات المناخية، ومنها ارتفاع مستويات سطح البحر، والظواهر الجوية الشديدة، وارتفاع درجات الحرارة، إضافة إلى الآثار الأوسع نطاقاً لذلك على التجارة الدولية وآفاق التنمية للبلدان الأشد ضعفاً، لا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية.

٢٨ - ويشكل التخفيف من آثار تغير المناخ جزءاً من العمل الراهن للأونكتاد في مجال اللوجستيات التجارية، وينفذ الأونكتاد عملاً موضوعياً يهدف إلى المساعدة في تحسين فهم المسائل المشتركة بين النقل البحري والتخفيف من آثار تغير المناخ. فعلى سبيل المثال، يراقب الأونكتاد، في إطار استعراضه السنوي للنقل البحري، التطورات التنظيمية تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية في الجوانب التقنية للشحن وجوانب سلامة الشحن وفي منع ومراقبة التلوث البحري الناجم عن السفن، بما في ذلك خفض انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الشحن الدولي. ويؤكد بشكل خاص على آثار تغير المناخ وتكيف الموانئ البحرية والبني التحتية للنقل الساحلي مع تغير المناخ والحاجة إلى تعزيز قدرتها على التكيف<sup>(٢١)</sup>. ويسهم عمل الأونكتاد إسهاماً مباشراً في تحقيق غايات خطة عام ٢٠٣٠، وكذلك في تنفيذ خطة عمل أديس أبابا، وإجراءات العمل المعجل للدول الجزرية الصغيرة النامية، واتفاق باريس، ويستفيد عمل الأونكتاد من الدعم القوي المقدم من الدول الأعضاء.

٢٩ - وبالنظر إلى إمكانية حدوث ضرر واختلال وتأخر بسبب المناخ في النقل عبر سلاسل الإمداد العالمية الوثيقة الترابط، فإن تحسين قدرة الموانئ البحرية وغيرها من البني التحتية للنقل الساحلي على التأقلم يحظى بأهمية اقتصادية استراتيجية. وهذه الأهمية مُعترف بها في الفقرات ٧ و١٦ و٢٠ من بيان عشق آباد. وساهم الأونكتاد وشارك في إدارة حلقة نقاش مواضيعية رفيعة المستوى بشأن حلول النقل المستدام لأزمة المناخ.

(٢٠) UNCTAD, 2016, *Review of Maritime Transport 2016* (United Nations publication, Sales No. E.16.II.D.7, New York and Geneva)

(٢١) انظر <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-and-Maritime-Transport.aspx>

٣٠- وأدت بحوث الأونكتاد وعمله التحليلي في هذا المجال، وأنشطته المتعلقة ببناء توافق آراء، بما في ذلك عقد عدد من الاجتماعات الحكومية الدولية، دوراً مهماً في التوعية وفي تعزيز النقاش الدولي. وأسفر التعاون بين الوكالات وإنشاء شبكة خبراء ملتزمة ومتعددة التخصصات في تحقيق أوجه تآزر مهمة. وفيما يتعلق بالبحث والتحليل، قدم التقرير المعنون *النقل البحري والتحدي الذي يطرحه تغير المناخ*، الذي أسهم فيه ٢٥ خبيراً من منظمات دولية ودوائر أكاديمية وقطاعات الشحن والموانئ، رؤى مفصلة بشأن مجموعة متنوعة من الآثار المحتملة لتغير المناخ على هذا القطاع الرئيسي للتجارة الدولية<sup>(٢٢)</sup>. كما نُشرت في عام ٢٠١٣ ورقة متعددة التخصصات<sup>(٢٣)</sup>.

٣١- ويشمل العمل الجاري الذي يركز على الدول الجزرية الصغيرة النامية مشروعاً في إطار حساب الأمم المتحدة للتنمية، بعنوان "آثار تغير المناخ على البنى الأساسية للنقل الساحلي في منطقة البحر الكاريبي: تعزيز قدرة الدول الجزرية الصغيرة النامية على التكيف"، نُفذ في الفترة ٢٠١٤-٢٠١٧. ويهدف المشروع، من خلال دراسة حالة لدولتين، هما جامايكا وسانت لوسيا، إلى تعزيز المعارف والفهم على المستوى الوطني ووضع منهجية يسهل تعميمها لتقييم آثار المناخ وخيارات التكيف في الدول الجزرية الصغيرة النامية<sup>(٢٤)</sup>.

٣٢- ويتعاون الأونكتاد في إطار أنشطته مع منظمات دولية أخرى، منها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؛ وأنشئ فريق الخبراء المعني بآثار تغير المناخ وتكيف شبكات ومخاور النقل عقب حلقة عمل مشتركة بين الأونكتاد واللجنة الاقتصادية لأوروبا عُقدت في عام ٢٠١٠، ومُددت ولاية الفريق في عام ٢٠١٥<sup>(٢٥)</sup>. وتشمل المبادرات التعاونية الأخرى المشتركة مع المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية أعمالاً تحت رعاية الفريق العامل التقني تهدف إلى دعم الفريق الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام، وأعمالاً تحت رعاية آلية التنسيق المشتركة بين الوكالات بشأن المحيطات ومسائل المحيطات (شبكة الأمم المتحدة للمحيطات)، وهي تهدف إلى تعزيز التنسيق والاتساق بين أنشطة منظمة الأمم المتحدة المتعلقة بالمحيطات والمناطق الساحلية<sup>(٢٦)</sup>. ويسهم الأونكتاد أيضاً في أعمال تُنفذ في إطار خطة عمل البحر المتوسط بشأن الإطار الإقليمي لتكيف المناطق البحرية والساحلية في البحر المتوسط وتغير المناخ، تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة<sup>(٢٧)</sup>، ويسهم أيضاً في مبادرات تقودها الصناعة، مثل المبادئ التوجيهية بشأن التكيف مع تغير المناخ، التي أعدها الفريق العامل المعني بتكيف

(٢٢) R Asariotis and H Benamara, eds., 2012, *Maritime Transport and the Climate Change Challenge* (Routledge, London).

(٢٣) AH Becker, M Acciaro, R Asariotis, E Cabrera, L Cretegny, P Crist, M Esteban, A Mather, S Messner,

S Naruse, AKY Ng, S Rahmstorf, M Savonis, D-W Song, V Stenek and AF Velegrakis, 2013, A note on climate change adaptation for seaports: A challenge for global ports, a challenge for global society, *Climatic Change*, 120(4):683-695

(٢٤) للاطلاع على استعراض دراسة الحالة، انظر تقرير الفريق الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام، ٢٠١٦، صفحة ٢٧.

(٢٥) انظر [http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5\\_ge3\\_intro.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_intro.html)

(٢٦) انظر <http://www.unoceans.org/>

(٢٧) اعتمدت في الاجتماع التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، في عام ٢٠١٦.

الموانئ البحرية والداخلية والبنى الأساسية للملاحة مع تغير المناخ، وهو الفريق الذي أنشأته في عام ٢٠١٥ المنظمة غير الحكومية المسماة الرابطة العالمية للبنية الأساسية للنقل المائي.

## ٥- حفظ المحيطات واستدامة استخدامها

٣٣- يرتبط الهدف ١٤، المتعلق بحفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة، ارتباطاً وثيقاً بالنقل البحري ومكافحة التلوث الناجم عن السفن وإدارة المناطق الساحلية. أما الهدف ١٤-ج، فهو ذو طبيعة مشتركة وله أهمية في تحقيق غايات أخرى في إطار هذا الهدف، حيث تُعد القوانين واللوائح أدوات رئيسية للتنفيذ الفعال لأهداف السياسة العامة على النحو الذي يبينه، على سبيل المثال، الانخفاض الملموس في حوادث التلوث الكبرى والإسهام في تحقيق سلامة السفن بفضل النجاح الذي حققته في العقود الأخيرة الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن السفن، والتصدي له، والمسؤولية القانونية عنه، والتعويض عن أضراره.

٣٤- وتتسم صياغة الغاية ١٤-ج بالاتساع والشمول. وبالنظر إلى الهدف العام لهذه الغاية في سياق الهدف ١٤، والطابع المتكامل للأهداف والغايات، وكون اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، من جوانب عديدة، اتفاقية إيطارية تستلزم تشريعات موضوعية للتنفيذ، ينبغي أن تُفسر الإشارة إلى الاتفاقية تفسيراً واسعاً بحيث تغطي مجموعة واسعة من الصكوك القانونية الدولية المتعلقة بحفظ المحيطات ومواردها واستخدامها استخداماً مستداماً من الناحية الاجتماعية والاقتصادية والبيئية.

٣٥- وهذه الغاية وثيقة الصلة بعمل الأونكتاد المتعلق بالمسائل القانونية والتنظيمية في مجال النقل. وقد تغطي هذه الغاية عدداً من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة أساساً بالقانون التجاري والبحري، وهي اتفاقيات اعتمدت في مؤتمرات يسرّها الأونكتاد، إضافةً إلى مجموعة واسعة من الصكوك القانونية الدولية في مجال سلامة السفن ومكافحة التلوث البحري اعتمدت تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية، وكان بعضها موضوعاً لدراسات تحليلية أجراها الأونكتاد ولتقارير أعدها<sup>(٢٨)</sup>. وتغطي هذه الاتفاقيات التي تُعرّف بحسب موضوعها، مسائل تتعلق بالجوانب الاقتصادية للشحن، والمسؤولية عن النقل البحري للبضائع والنقل بوسائل متعددة، وإنفاذ المطالبات البحرية.

## ٦- النهج التنظيمية لتحسين سلامة الطرق دعماً للأهداف

٣٦- تتسبب حوادث الطرق في حدوث أكثر من ١,٢٥ مليون حالة وفاة في كل عام، يحدث ٩٠ في المائة منها في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط. وتعترف خطة عام ٢٠٣٠ بأهمية هذه المسألة، وتهدف إلى مواجهة التحدي المعقد المتمثل في تحقيق سلامة

(٢٨) للاطلاع على تحليل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي، والاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، انظر الأونكتاد، ٢٠١٢، المسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي الناجم عن السفن: لمحة عامة عن الإطار القانوني الدولي المتعلق بالأضرار الناجمة عن التلوث النفطي الناجم عن الناقلات (منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف). ومن المعلوم أن الغاية ١٤-ج تغطي وثائق تتعلق بمصائد الأسماك، والشحن، والتعدين في قاع البحر، والعمل، والتلوث، وصحة البيئة البحرية، وحفظ التنوع البيولوجي البحري على الصعيدين الدولي والإقليمي؛ للاطلاع على معلومات بشأن عدة مجموعات من القواعد والمعايير التي أسهمت في وضع ومواءمة إطار قانون النقل البحري التجاري الدولي، انظر الرابط <http://unctad.org/ttl/legal>.

الطرق، وذلك عن طريق التعاون الدولي والإقليمي فيما بين مجموعة واسعة من الجهات صاحبة المصلحة، لا سيما في إطار الغايتين ٦-٣ و ١١-٢.

٣٧- ويهدف الأونكتاد، عن طريق عمله البحثي الجاري، إلى توعية الجهات صاحبة المصلحة ورأسي السياسات في البلدان النامية بأهمية التطبيق الفعلي للقوانين والصكوك القانونية ذات الصلة، ومنها عدد من الصكوك القانونية الدولية الرامية إلى تيسير المرور على الطرق الدولية عن طريق قواعد ووثائق وعلامات وإشارات موحدة للطرق؛ وتوحيد معايير البناء وعمليات الفحص التقني للمركبات؛ وتحسين البنى التحتية للطرق؛ وتحديد أوقات القيادة وفترات الراحة للسائقين المحترفين؛ وسلامة نقل البضائع الخطرة والمواد الخطرة. ويؤدي تنفيذ هذه الصكوك إلى زيادة سلامة التنقل وتحسين سلوك مستخدمي الطرق، وتعزيز سلامة الطرق والمركبات.

٣٨- ونظراً لأهمية هذه المسألة وحساسيتها، يشجع الأونكتاد البلدان النامية على الانضمام لتلك الصكوك القانونية الدولية. وإضافةً إلى ذلك، ينبغي للبلدان النامية أن تقوم، في إطار من التعاون مع الشركاء في التنمية، بإدماج وتعميم اعتبارات سلامة الطرق الداعمة للأهداف والغايات ذات الصلة في أطرها التنظيمية والسياساتية، لا سيما الغاية ٦-٣، بما في ذلك فيما يتعلق بتخطيط البنى التحتية ومشاريعها.

## باء- تيسير التجارة والتشغيل الآلي للجمارك وأهداف التنمية المستدامة: الشفافية ودعم التنمية

### ١- تيسير التجارة والتنمية

٣٩- من شأن الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة أن تحسن من القدرة التنافسية للتجارة الوطنية ومن فعالية الوكالات العاملة على الحدود. وبالإضافة إلى ذلك، من الممكن لهذه الإصلاحات أن تساعد بشكل مباشر في النهوض بأهداف التنمية، مثل تعزيز الإدارة وتحويل القطاع غير الرسمي إلى قطاع رسمي. وثمة علاقة دينامية بين تيسير التجارة والتنمية. فالبلدان التي تتمتع بقدرة أكبر وأحجام تجارية أكبر وموارد مالية أكبر تكون في موقف أفضل يمكنها من الاستثمار في الإصلاحات التي تجعل التجارة أسرع وأيسر وأكثر شفافية، أما البلدان النامية التي تستثمر في برامج لتحديث إدارات الجمارك وإجراءات التجارة فيمكنها الاستفادة من ثمار توسيع نطاق التجارة وتحصيل الإيرادات والتطوير المؤسسي. وهناك العديد من الحلقات الإيجابية المحتملة. فبالإضافة إلى تأثيرها المباشر في تسريع التجارة وتيسيرها وتقليل تكاليفها، تمثل إصلاحات تيسير التجارة خطوات إيجابية أيضاً نحو تحقيق التنمية البشرية وتنمية المشاريع والتطوير المؤسسي. فهذه الإصلاحات تساعد صغار التجار، لا سيما النساء، على دخول القطاع الرسمي، وتجعل الأنشطة الاقتصادية أكثر شفافية وأكثر خضوعاً للمساءلة، وتعزز الإدارة الجيدة، وتحسن نوعية العمل، وتعزز قدرات تكنولوجيا المعلومات، وتساعد على تحديث المجتمعات بشكل عام عن طريق تحقيق فوائد تتعلق بالكفاءة الإدارية<sup>(٢٩)</sup>.

٤٠- ويتضمن اتفاق تيسير التجارة، المبرم في إطار منظمة التجارة العالمية، الذي دخل حيز التنفيذ في شباط/فبراير ٢٠١٧، أحكاماً تتعلق بالتجارة الدولية العابرة للحدود، والعبور، والواردات،

(٢٩) للاطلاع على تحليل مفصل للروابط بين تيسير التجارة والتنمية، انظر UNCTAD, 2016, *Trade Facilitation and Development: Driving Trade Competitiveness, Border Agency Effectiveness and Strengthened Governance* (United Nations publication, Geneva).

والصادرات. ويهدف الاتفاق إلى تعزيز قدرة التجارة الدولية، وتحقيق فائدة للبلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً. ويدعم تيسير التجارة، بصورة خاصة، التنمية المستدامة؛ وتشير التقديرات إلى أن تنفيذ الاتفاق قد يمكّن البلدان النامية وأقل البلدان نمواً من خفض تكاليف التجارة بنحو ١٥ في المائة في المتوسط<sup>(٣٠)</sup>، ما يزيد عدد الصادرات ويحسن بالتالي الأوضاع الاقتصادية لهذه البلدان.

٤١- ويتناول الاتفاق بالتفصيل عدداً من الممارسات الجيدة، بعضها إلزامي وبعضها يُوصى به، وهي المواد من ١ إلى ٥ المتعلقة بالشفافية، والمواد من ٦ إلى ١٠ المتعلقة بالرسوم والمصاريف، والمادة ١١ المتعلقة بحرية المرور العابر، والمادة ١٢ المتعلقة بالتعاون الجمركي. وتنص المواد من ١ إلى ٥ على الخطوات الأساسية لتعزيز الشفافية في التجارة الدولية. ومن شأن تطبيق هذه المواد أن يحقق أيضاً فوائد مهمة من حيث الكفاءة الإدارية العامة. ومن الممكن أن تساعد المعايير الدولية في التجارة والنقل على نقل الممارسات الجيدة والتكنولوجيات إلى البلدان النامية، وهو ما يسهم بشكل مباشر في التنمية، حيث يحسّن الإدارة الإلكترونية والتواصل باستخدام تكنولوجيا المعلومات ويسبّط العمليات من أجل توفير الوقت والتكاليف المالية.

٤٢- ومن شأن التنفيذ الكامل للاتفاق أن يؤدي إلى تحول رئيسي في الثقافة الإدارية للبلدان فيما يتعلق بإجراءات التجارة الدولية، بما في ذلك بتحسين الشفافية والإدارة الجيدة. وفيما يتعلق بالنشر والشفافية، من الممكن أن تؤدي بعض الإصلاحات المنفذة في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً إلى طرق جديدة لتنفيذ الأعمال التجارية. وترتبط هذه الإصلاحات في كثير من الأحيان بتكنولوجيا المعلومات والنظم الذكية، ومن المرجح أن تسفر عن أساليب عمل جديدة في الهيئات العامة من حيث التكيف مع استخدام المعلومات المتاحة. وثمة حاجة أيضاً إلى مهارات ومعارف وطرق تفكير جديدة. وينبغي أن تتحول كفاءات القطاع العام من وظائف التحكم إلى وظائف المراقبة والتنظيم، باستخدام أنشطة جمع المعلومات وممارسات الإدارة الجيدة لضمان الامتثال، وذلك مثلاً بتطبيق معايير السلامة والأمن وتشغيل أسواق التجارة والنقل الشفافة وغير مشوهة. ويدعم ذلك بدوره تحقيق الأهداف، ويرتبط العديد من التدابير المدرجة في الاتفاق ارتباطاً مباشراً بالأهداف.

٤٣- وتتناول الفقرات التالية بالتفصيل مواد مختارة:

(أ) المادة ١: الامتثال لهذا الحكم، المتعلق بالنشر وتوافر المعلومات يساعد على توفير جملة أمور، منها البيئة التجارية الأكثر شفافية التي يمكن التنبؤ بها، وعلى تشجيع الشراكات مع الجهات صاحبة المصلحة، وتحسين سبل الوصول إلى الإنترنت والهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وتحديداً، يساعد الامتثال للمادة ١-٢ (المعلومات المتاحة عن طريق الإنترنت) على تحقيق الغايتين ٩-ج و ١٦-١٠؛

(ب) المادة ٢: الامتثال لهذا الحكم، المتعلق بفرصة التعليق على القوانين واللوائح الجديدة قبل بدء تنفيذها، ويعقد مشاورات مع الوكالات العاملة على الحدود والتجار، يساعد على بناء الثقة في الإدارات العامة، وزيادة الشفافية، وتحسين الإدارة. ويساعد الامتثال لهذه المادة على تحقيق الغايتين ١٦-٧ و ١٦-ب؛

(ج) المادة ٣: الامتثال لهذا الحكم، المتعلق بإصدار الأحكام المسبقة، يساعد على إنشاء نظام تجاري دولي أكثر شفافية وموثوقية، وتشجيع البلدان النامية وأقل البلدان نمواً على المشاركة في النظام وبناء القدرات اللازمة على نحو أفضل في الأوساط المتعددة الأطراف، وتعزيز

World Trade Organization, 2015, *World Trade Report 2015: Speeding up Trade – Benefits and Challenges of Implementing the Trade Facilitation Agreement* (Geneva) (٣٠)

التعاون الدولي من أجل اندماج أفضل وإتاحة جدول أعمال أوسع نطاقاً بشأن المعونة من أجل التجارة. ويساعد الامتثال لهذه المادة على تحقيق الغايتين ١٧-١٠ و ١٧-١٤؛

(د) المادة ٤: الامتثال لهذا الحكم، المتعلق بتوفير إجراءات للطعن أو المراجعة، يساعد على بناء مؤسسات وطنية فعالة وشفافة وخاضعة للمساءلة، وتحسين الثقة في النظام التجاري المتعدد الأطراف. وينبغي أن تتاح لجميع التجار، الكبار والصغار على السواء، إجراءات واضحة وشفافة للاستئناف. ويساعد الامتثال لهذه المادة على تحقيق الغاية ١٦-٣؛

(هـ) المادة ٥: الامتثال لهذه المادة، المتعلقة بالتدابير الأخرى لتحسين النزاهة وعدم التمييز والشفافية، يساعد على بناء مؤسسات وطنية قوية وتعزيز التنسيق والاتساق بين السياسات، ويسهم في تحقيق الإدارة الجيدة، وبذلك يساعد على الحد من الفساد ويشجع مشاركة القطاع الخاص. ويساعد الامتثال لهذه المادة على تحقيق الغاية ١٦-٥ وهو يتعلق بالمادة ١ وبتحقيق الغاية ٩-ج؛

(و) المادة ٢٣-٢: الامتثال لهذا الحكم، المتعلق بإنشاء لجنة وطنية معنية بتيسير التجارة، يتيح لجميع الجهات العامة والخاصة صاحبة المصلحة، أن تجتمع بصورة منتظمة لتبادل المعلومات والاشتراك في دفع جدول أعمال تيسير التجارة قدماً على المستوى الوطني. وتؤدي الشراكات بين القطاعين العام والخاص، المتعلقة بإجراءات التجارة الدولية، دوراً مهماً في إقامة علاقات موثوقة وتعاون. ويتعلق الامتثال لهذه المادة بالهدف ١٧ المتعلق بتنشيط الشراكة العالمية من أجل التنمية المستدامة.

## ٢- دعم التنمية البشرية والمؤسسية

٤٤- يقدم الأونكتاد المساعدة التقنية وخدمات بناء القدرات إلى البلدان النامية وأقل البلدان نمواً في سياق تنفيذ الإصلاحات التجارية، ويشمل ذلك تنفيذ اتفاق تيسير التجارة، وتوفير الشفافية والإدارة الجيدة في إجراءات التجارة الدولية. ويقدم الأونكتاد، من خلال برنامجه المتعلق بتمكين اللجان الوطنية المعنية بتيسير التجارة، المساعدة إلى البلدان النامية وأقل البلدان نمواً من أجل إقامة أطر للشراكات بين القطاعين العام والخاص وتدريب الجهات صاحبة المصلحة في هذه الشراكات بغية النهوض بتيسير التجارة<sup>(٣١)</sup>.

٤٥- وأنشأ الأونكتاد أداة إلكترونية للوائح لمساعدة الحكومات على جعل القواعد والإجراءات شفافة تماماً، ولتيسير الأعمال والتجارة والاستثمار. وتسهم البوابة التجارية للوائح الإلكترونية، التي يمكن تطبيقها كبوابة إلكترونية مستقلة ومواءمتها بما يناسب الاحتياجات المحددة لكل بلد، في تحقيق مزيد من الشفافية والكفاءة في الخدمة العامة، وفي تحسين الإدارة<sup>(٣٢)</sup>.

٤٦- ويمثل النظام الآلي للبيانات الجمركية نظاماً محوسباً لإدارة الجمارك يأخذ في الاعتبار الرموز والمعايير الدولية التي وضعتها الأمم المتحدة، والمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس، ومنظمة الجمارك العالمية<sup>(٣٣)</sup>. ويمكن مواءمة النظام بما يلائم مختلف النظم الجمركية والتعريفات الجمركية والتشريعات الوطنية، لكي يوفر الكفاءة والشفافية للإدارات الجمركية والتجارة والإدارات العامة الأخرى المرتبطة بالنظام. وبالإضافة إلى ذلك، يوفر النظام بيانات تجارية يمكن استخدامها في

(٣١) انظر الرابط <http://unctad.org/tfc>.

(٣٢) انظر الرابط <http://tradeportal.eregulations.org>.

(٣٣) انظر الرابط <http://asycuda.org>.



التحليل الاقتصادي الإحصائي. ويساعد تطبيق النظام، بشكل خاص، في تحقيق الهدف ٨ (المتعلق بتعزيز النمو الاقتصادي والعمالة والعمل اللائق)، والهدف ٩ والهدف ١٧. وتُشجع السياسات الموجهة نحو التنمية وتُعزز في إطار الجمارك عن طريق التشغيل الآلي للإجراءات والضوابط الجمركية، ويسهم التشغيل الآلي لنظام حساب وجمع الضرائب والرسوم الجمركية في تحقيق النمو الاقتصادي (الهدفان ٨ و ١٧). ويجمع النظام بين أحدث التكنولوجيات والخبرة الميدانية المثبتة، لضمان تقديم الدعم الفعال والمناسب للبلدان، ما يسهم في تحديث الهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، لا سيما في منطقة أفريقيا وفي أقل البلدان نمواً (الهدف ٩). وبالإضافة إلى ذلك، ينظم البرنامج جولات دراسية للوفود الجمركية للتعلم من الخبرات المكتسبة من تنفيذ التكنولوجيا الجديدة و/أو الهياكل الأساسية في مناطق أخرى، ما يسهم في إقامة تعاون دولي وإقليمي بين الشمال والجنوب وبين الجنوب والجنوب (الهدف ١٧). وتُقدم أيضاً خدمة بناء القدرات عن طريق تنظيم دورات تدريبية تقنية وعملية. وفيما يتعلق بالشراكات الموجهة نحو التنمية، مع المنظمات والوكالات والرابطات التجارية (الهدف ١٧)، شرع البرنامج في إبرام مذكرات تفاهم واتفاقات تعاون مع كيانات دولية وإقليمية أخرى، مثل السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، واتفاقية التجارة الدولية بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المهتدة بالانقراض، واتحاد النقل الجوي الدولي، ومركز التجارة الدولية، ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، ومنظمة الجمارك العالمية.

### ثالثاً - آفاق المستقبل

٤٧ - تمثل اللوجستيات التجارية أساساً لتحقيق عدد من أهداف التنمية المستدامة، وينبغي الاستفادة من وظائفها التمكينية في دعم التنفيذ الفعال لخطة عام ٢٠٣٠. إن التصدي للعقبات التي تعوق النقل المستدام وتيسير التجارة، وضمان تمكن المجتمع الدولي من التحول من القرارات إلى الإجراءات، يتطلب الاستفادة من سبل التنفيذ ذات الصلة، بما في ذلك ما هو مدرج في الهدف ١٧. وثمة حاجة إلى التوعية بالعلاقة بين النقل وتيسير التجارة والاستدامة، وإلى إشراك الجهات صاحبة المصلحة، وبخاصة في تحديد الأولويات. ويستوي في الأهمية كلٌّ من تمكين المؤسسات ذات الصلة، وضمان الاتساق والتنسيق بين السياسات، وضمان أطر قانونية وتنظيمية للنقل وتيسير التجارة تكون مناسبة ومتوائمة ومحدثة. وإضافة إلى ذلك، ينبغي متابعة وتشجيع الاستفادة من المبادرات المحلية، ودعم آليات الرصد الواضحة وتبادل الممارسات الجيدة، والاتفاق على قياسات للأداء، وتعزيز القدرات الإحصائية، لا سيما في المناطق النامية.

٤٨ - وليس من قبيل المبالغة التشديد على الدور المهم الذي يؤديه التعاون المعزز على جميع المستويات وفيما بين جميع الجهات صاحبة المصلحة، بما في ذلك في المجالات الرئيسية ذات الأولوية، كجمع البيانات ونشرها، والأطر السياساتية والتنظيمية، والمعايير الموحدة للبنى التحتية، والجمارك، والتوثيق، والبحث، والاستثمار. وفي هذا الصدد، يمثل التعاون بين الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتفاق العالمي للأمم المتحدة، من خلال الشراكة العالمية من أجل النقل المستدام، مثلاً جيداً لآليات التعاون المبتكرة والتطلعية التي تدعم خطة عام ٢٠٣٠ وتنفيذها. وبالإضافة إلى ذلك، التقت جهود الحكومات ومجتمع الأعمال التجارية، في إطار التحالف العالمي لتيسير التجارة، من أجل التركيز على تنفيذ إجراءات تيسير التجارة المحددة في اتفاق تيسير التجارة. ويحظى التعاون مع الدوائر الأكاديمية بالأهمية أيضاً، بما في ذلك التعاون في تعزيز البحوث المتعلقة بالروابط بين النقل وتيسير التجارة، من جانب، والأهداف، من جانب آخر.

٤٩- ولا غنى عن حشد الموارد، بما في ذلك حشدها من مصادر جديدة. وفي هذا الصدد، تهدف الالتزامات التي أعلنتها ثمانية مصارف إنمائية متعددة الأطراف بشأن النقل المستدام إلى توفير أكثر من ١٧٥ مليار دولار في شكل قروض ومنح للنقل في البلدان النامية في الفترة ٢٠١٢-٢٠٢٢. وقدمت هذه المؤسسات، بموجب إطار للإبلاغ المشترك، نحو ٢٣ مليار دولار لتمويل مشاريع النقل المستدام في عام ٢٠١٥، بالإضافة إلى ٢٠ مليار دولار اعتمدت في عام ٢٠١٢، و٢٥ مليار دولار في عام ٢٠١٣، و٢٠ مليار دولار في عام ٢٠١٤.<sup>(٣٤)</sup>

٥٠- ويواصل الأونكتاد دعم جهود البلدان النامية الرامية إلى وضع وتخطيط وتنفيذ حلول تتعلق بالنقل المستدام والقادر على التكيف للبضائع وتيسير التجارة، ويواصل الإسهام في التنفيذ الفعلي لخطة عام ٢٠٣٠، بطرق منها الاعتراف بالروابط المهمة، المباشرة وغير المباشرة، بالأهداف. وإضافة إلى ذلك، يواصل الأونكتاد العمل في مجال قانون وسياسات النقل البحري بموجب ولايته المعززة المتعلقة بالنقل المستدام والقادر على التكيف، المنصوص عليها في مافيكيانو نيروبي (الفقرتان الفرعيتان ٥٥(ك) و(ل))، بهدف المساعدة في تنفيذ خطة عام ٢٠٣٠، وبخاصة الهدف ١٤، فضلاً عن تنفيذ خطة عمل أديس أبابا والاتفاقات الدولية الأخرى، مثل إجراءات العمل المعجل للدول الجزرية الصغيرة النامية، واتفاق باريس.

٥١- وقد يلاحظ راسمو السياسات أن العديد من التدابير الخاصة بتيسير التجارة يمكن أن يشكل تنفيذها أداة فعالة لتحقيق غايات معينة في خطة عام ٢٠٣٠. وتتيح الالتزامات، والدعم المالي والتقني الدولي، بموجب اتفاق تيسير التجارة، فرصة للمشاركة في الإصلاحات الرامية إلى جعل الأنشطة الاقتصادية أكثر شفافية وتساعد صغار التجار على دخول القطاع الرسمي.

٥٢- وقد ترغب الدورة الخامسة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات في النظر في المسائل التالية:

(أ) الوضع الراهن المتعلق بالنقل المستدام وتيسير التجارة في ضوء خطة عام ٢٠٣٠، بما في ذلك الفرص والعقبات والتحديات؛

(ب) الخبرات والتدابير ذات الصلة و/أو الأساليب التي تعكس الجهود المبذولة لتطبيق نظم النقل المستدام وتيسير التجارة، بما فيها جهود الحكومات وجهود القطاع الخاص؛

(ج) الممارسات الجيدة والتجارب الناجحة والفرص المرتبطة بتعميم الحلول المتعلقة بالنقل المستدام وتيسير التجارة على نطاق أوسع، وإمكانية تطبيقها في البلدان النامية؛

(د) العوامل التمكينية، بما فيها التمويل وبناء القدرات والتكنولوجيا والبحث والتعاون، التي ينبغي تعزيز الاستفادة منها والنهوض بها؛

(هـ) دور الأونكتاد في مساعدة البلدان النامية في تعزيز نظم النقل المستدامة والقادرة على التكيف وتيسير التجارة، دعماً لخطة عام ٢٠٣٠.

(٣٤) MDB [Multilateral Development Bank] Working Group on Sustainable Transport, 2017, Progress Report (2015–2016) of the MDB [Multilateral Development Bank] Working Group on Sustainable Transport, available at <https://www.adb.org/documents/progress-report-2015-2016-mdb-wg-sustainable-transport> (accessed 8 August 2017)