

Distr.: General  
17 May 2022  
Arabic  
Original: English

# مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

لجنة التجارة والتنمية

اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة

الدورة التاسعة

جنيف، 12-14 تموز/يوليه 2022

البند 3 من جدول الأعمال المؤقت

## النقل المستدام القادر على الصمود وتيسير التجارة في أوقات الجائحة وما بعدها: التحديات والفرص الرئيسية\*

مذكرة من أمانة الأونكتاد

موجز

يشكل الاضطراب الناجم عن مرض فيروس كورونا (كوفيد-19) وحالة عدم اليقين بشأن إمكانية التعافي المستدام إشارة قوية تذكر بعدم استعداد قطاعي النقل واللوجستيات لمواجهة هذه الاضطرابات. وقد أدت الجائحة إلى حدوث تحولات في أنماط الإمداد والاستهلاك والطلب، وزيادة في الاختناقات اللوجستية، وازدحام الموانئ وحالات تأخير، وارتفاع كبير في أسعار وتكاليف النقل البحري، وتدني موثوقية الخدمات، وقد أصبحت جميعها من السمات السائدة في مجالي النقل والخدمات اللوجستية.

وتتسم التوقعات على المدى القصير بحدوث اضطرابات مركبة في خضم ظهور متحورات جديدة للفيروس وموجات إصابات جديدة، فضلاً عن زيادة خطورة المشهد الجيوسياسي. وثمة اتجاهات عدة تزيد من صعوبة العودة السريعة إلى الوضع "الطبيعي"، ولكنها تولد في الوقت نفسه فرصاً للنقل واللوجستيات، بما في ذلك تيسير التجارة. وتشمل هذه الفرص متطلبات عدة مثل التحول الرقمي، والتخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه، والانتقال إلى أنواع وقود خفيفة الكربون، والاستدامة البيئية، وتعزيز أمن الطاقة والأمن الغذائي. ويتطلب التعامل مع التحديات الأساسية والفرص وضع سياسات واستراتيجيات ملائمة تعطي الأولوية لحماية النقل والخدمات اللوجستية مستقبلاً.

وتعرض هذه المذكرة بعض القضايا الرئيسية الناشئة عن الاضطراب الناجم عن جائحة كوفيد-19 وعواقبه. وهذه المشكلات الرئيسية من شأنها أن تزيد من شدة التحديات القائمة، ولكنها تمهد الطريق أيضاً لحلول وفرص مبتكرة يمكن للجميع الاستفادة منها، بما في ذلك البلدان النامية. إن إعادة تحديد السياسات

\* تقرر نشر هذه الوثيقة بعد تاريخ النشر الاعتيادي لأسباب خارجة عن سيطرة أمانة الأونكتاد.



والاستراتيجيات في مجال النقل واللوجستيات أمر بالغ الأهمية لمواكبة هذه التطورات وضمان تكيف القطاع بفعالية مع الحقائق الجديدة.

والخبراء مدعوون إلى التفكير في مختلف الضرورات التي تواجه النقل وتيسير التجارة، وتقديم توصيات بشأن أفضل السبل للمضي قدماً، وتحديد مجالات العمل ذات الأولوية، وتحديد دور الجهات صاحبة المصلحة في كل من قطاع الصناعة، والحكومة، والقطاعين العام والخاص والشركاء في التنمية ذوي الصلة.

## أولاً- مقدمة

- 1- أصبحت سلاسل الإمداد العالمية متطورة ومترابطة للغاية. وهي أكثر عرضة كذلك لمخاطر واسعة النطاق، مع تزايد أوجه الاخفاق المحتملة. وقد أدى الاضطراب الناجم عن جائحة كوفيد-19 إلى اختبار سلاسل الإمداد الحالية والنماذج الأساسية للأعمال، التي تدخل في الاعتبارات المتعلقة بالنقل والشبكات اللوجستية وقدرات تيسير التجارة.
- 2- وعقب الصدمة الأولية، ظهرت علامات على التعافي بوتائر متعددة في أواخر عام 2020 واستمرت حتى عام 2022. وانتعشت تجارة السلع، ولا سيما تجارة السلع الاستهلاكية المنقولة بالحاويات، بوتيرة أسرع مما كان متوقعاً مع الاحتفاظ بقوة الزخم. ومع ذلك، فإن الاتجاهات المتقاطعة فيما يتعلق بسلاسل الإمداد، وتوافر القوى العاملة، والمعدات وإمكانات النقل، وأزمة البحارة، فضلاً عن تكاليف الشحن، تؤثر على آفاق سلاسل النقل واللوجستيات وعلى استدامة القطاع وقدرته على الصمود على المدى الطويل. وتحدث هذه الاتجاهات في ظل تزايد متطلبات التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه، فضلاً عن الضغوط المتعلقة بالتحول في مجال الطاقة، والكوارث الطبيعية وأنماط الطقس المدمرة، والمسارات غير المؤكدة للجائحة وحملات التطعيم، وتباين التعافي الاقتصادي، وتزايد المخاطر الجيوسياسية، مثل الحرب في أوكرانيا التي تؤثر على منطقة البحر الأسود.

## ثانياً- النقل البحري واللوجستيات في أوقات الجائحة وتزايد عدم اليقين

- 3- أكدت جائحة كوفيد-19 أهمية النقل واللوجستيات لسلاسل الإمداد العالمية، والتجارة والاقتصادات المترابطة. وقد أظهرت هذه الأزمة الصحية مدى ضعف القطاع أمام الصدمات والاختلالات. والانتقال إلى عالم ما بعد الجائحة يسلط الضوء على الأسئلة المتعلقة بدور النقل واللوجستيات، بهدف التطلع إلى مستقبل مختلف يصبح فيه الوضع الافتراضي هو وجود سلاسل إمداد خفيفة الكربون وتتسم بالقدرة على الصمود والمرونة.
- 4- وبما أن أكثر من 80 في المائة من التجارة الدولية للبضائع تنقل بحراً، وأن أكثر من نصفها يشحن في حاويات بحرية، فإن تركيز هذا الفصل سينصب على سلسلة الإمداد البحرية وربطها بالمناطق الداخلية. وبالإضافة إلى الآثار، ستجري مناقشة الاستجابات التي اعتمدت أثناء الأزمة للتخفيف من الآثار الفورية وضمان استمرارية العمل.
- 5- ويمكن تلخيص الدروس الرئيسية في عدد قليل من المجالات المواضيعية، وهي الاستدامة، ونظم النقل خفيفة الكربون القادرة على التكيف مع تغير المناخ والتي تركز على التأهب، والفهم الجيد لمبادئ إدارة المخاطر ودور التكنولوجيا، وتوفير المعلومات في الوقت المناسب، والاتصالات والبيانات الجيدة بوصفها عوامل حاسمة الأهمية لبناء القدرة على الصمود.

## ألف- الاضطراب الناجم عن جائحة كوفيد-19: الأثر والاستجابات

### التدفقات التجارية والتوقف في الموانئ والربط

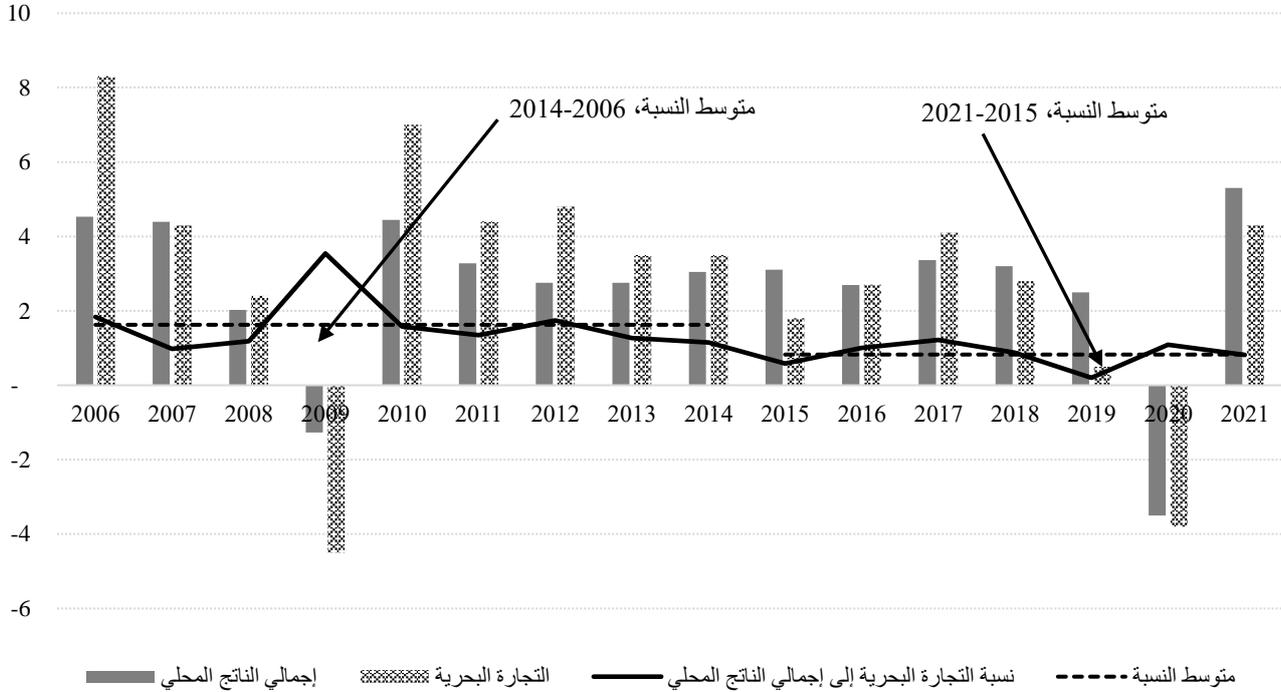
- 6- أثرت جائحة كوفيد-19 على التجارة البحرية الدولية لأنها عطلت العمليات وتسببت في ضغوط على سلسلة الإمداد. وفي حين كان أداء القطاع أفضل مما كان متوقعاً في البداية، فقد انخفضت أحجام التجارة البحرية وحركة موانئ الحاويات في عام 2020 بنسبة 3,8 في المائة (الشكل 1) و1,0 في المائة،

على التوالي<sup>(1)</sup>. ومن المتوقع أن يتراجع النمو في الأجل المتوسط، تمشياً مع اتجاهات الاقتصاد العالمي واستمرار حالة عدم اليقين.

الشكل 1

التجارة البحرية الدولية والنتائج المحلي الإجمالي العالمي ونسبة التجارة البحرية إلى الناتج المحلي الإجمالي

(النسبة المئوية للتغير السنوي والمعدل)



المصدر: الأونكتاد، 2021.

7- عانت العديد من الموانئ من انخفاض وصول السفن بسبب تعديل مسارات الرحلات أو إلغائها. ويعكس تحسين ربط بعض الموانئ تغييراً في أنماط الشحن بالحاويات وزيادة أحجام السفن. وقد عوّض هذا الآثار السلبية لـ "تغيير أو إلغاء مسار الإبحار"، أي قرار شركات الشحن إلغاء خدمات مجدولة بسبب الجائحة. وفي عام 2020، استمر تأثير الدول الجزرية الصغيرة النامية بوصول ربطها بالنقل البحري أدنى مستوياته؛ وكانت 18 من الدول الجزرية الصغيرة النامية من البلدان الأقل ربطاً بالنقل البحري.

8- واتخذت الجهات المعنية عبر سلسلة الإمداد البحري إجراءات فورية لضمان استمرار عمليات الموانئ وخدمات الشحن. وجرى أيضاً فرض قواعد وبروتوكولات عامة على جميع الأنشطة الاقتصادية في مجال النقل البحري والموانئ. وقد ثبتت جدوى الخطط والمبادئ التوجيهية القائمة أصلاً بشأن كيفية التصدي للأزمات. وكان من الأمور الأساسية ضمان توفير الاتصال الفعال بين جميع الجهات الفاعلة ذات الصلة، والوصول إلى معلومات شفافة ودقيقة وصحيحة. إضافة إلى الدور الذي أدته مبادرات دعم العمال والموظفين، واعتماد نُهج "سلسلة الإمداد" التي تساعد جميع أصحاب المصلحة عبر السلسلة بأكملها.

9- وكان للإدارات العامة دور فعال في تيسير المبادرات وتعزيز الحوار والتعاون مع قطاع الصناعات. وقد شكل تأمين استمرار النقل إلى المناطق الداخلية تحدياً كبيراً في أجزاء كثيرة من العالم، كما كانت الجهود المبذولة للحفاظ على ربط هذه المناطق الداخلية جزءاً من الاستجابة. وأدى التنسيق

(1) الأونكتاد، 2021، استعراض النقل البحري لعام 2021 (منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع. E.21.II.D.21، جنيف).

على الحدود لتيسير التدفقات التجارية وجهود التنسيق الجمركي، فضلاً عن عمليات المراقبة والتفتيش على الحدود، إلى تغيير قواعد اللعبة (انظر الفصل الثالث).

10- وظهر دور التكنولوجيا كحل أساسي آخر، جنباً إلى جنب مع تحسين الكفاءة ومكاسب تيسير التجارة. وبرزت الوسائل الرقمية على مستويات الموانئ والشحن والوصول إلى المناطق الداخلية كأداة حاسمة الأهمية للتخفيف من حدة الأزمة وكركيمة لبناء القدرة على الصمود. وكانت الموانئ التي لديها ميزات "الميناء الذكي" أفضل أداءً بشكل عام أثناء فترة الاضطراب الناجم عن جائحة كوفيد-19. أما الموانئ التي استثمرت في الهياكل الأساسية الرقمية وإمكانية الربط وعززت تبادل البيانات فيما بين هيئات الموانئ والشاحنين ووكلاء الشحن فقد تمكنت من العمل بسلاسة أكبر أثناء فترة الاختلال. وقد يسّرت المنصات الرقمية تقديم ومعالجة الوثائق والتصاريح والعمليات والشهادات وما شابه ذلك، في حين أدى تحسين التنسيق بين الجهات المعنية والسلطات العامة المسؤولة إلى الحفاظ على تدفق المعلومات ومواءمة الإجراءات. ومع ذلك، أصبحت بعض التحديات الأساسية واضحة، بما في ذلك من حيث الوصول إلى الخبرة التقنية ومصادر التمويل بالنسبة للجهات الفاعلة الصغيرة، مقارنة بالجهات المعنية الأكبر حجماً، مثل شركات النقل العاملة على نطاق عالمي.

#### أزمة سلسلة الإمداد واختلال توازن السوق وارتفاع التكاليف

11- اضطّمد الانتعاش غير المتماثل في التجارة البحرية في نهاية عام 2020 باختناقات معطلة لسلسلة الإمداد التي كان من شأنها تعزيز ربحية الشحن البحري وزيادة الضغط على سلاسل الإمداد، والموانئ، والشحن والتجارة. وقد تعرضت سلاسل الإمداد إلى ضغط شديد في عام 2021 بسبب الزيادة في التجارة الإلكترونية، إلى جانب القيود من حيث القدرات، ونقص المعدات، وتجدد الإصابات بالفيروس في بعض أجزاء العالم، بما في ذلك في محطة حاويات دولية شديدة الأهمية في الصين (مرفأ يانتيان) وقفل قناة السويس لمدة أسبوع.

12- واستمر الضغط، حيث لا يزال الربع الأول من عام 2022 يشهد حدوث ازدياد شديد في الموانئ وارتباك شبكات اللوجستيات والنقل. والزيادة الكبيرة في التجارة الإلكترونية ربما تكون قد حافظت على استمرار التجارة، لكنها تطلبت أيضاً وجود مراكز توزيع وقدرة على النقل. وثمة تقديرات حذرة تشير إلى أن التجارة الإلكترونية للسلع عبر الحدود ستتوسع لتزيد قيمة البضائع إلى حوالي تريليون دولار بحلول عام 2030، مقارنة بقيمتها الحالية البالغة حوالي 300 مليار دولار<sup>(2)</sup>. ويُقال إن خمس إلى سبع سنوات من النمو في التجارة الإلكترونية قد ضُغِطت في سنة واحدة. ويعني الازدياد الشديد أن ما يقدر بنحو 15 في المائة من القدرة الاستيعابية للسفن تتأثر بالتأخر في المرافئ أو الإبحار البطيء<sup>(3)</sup>.

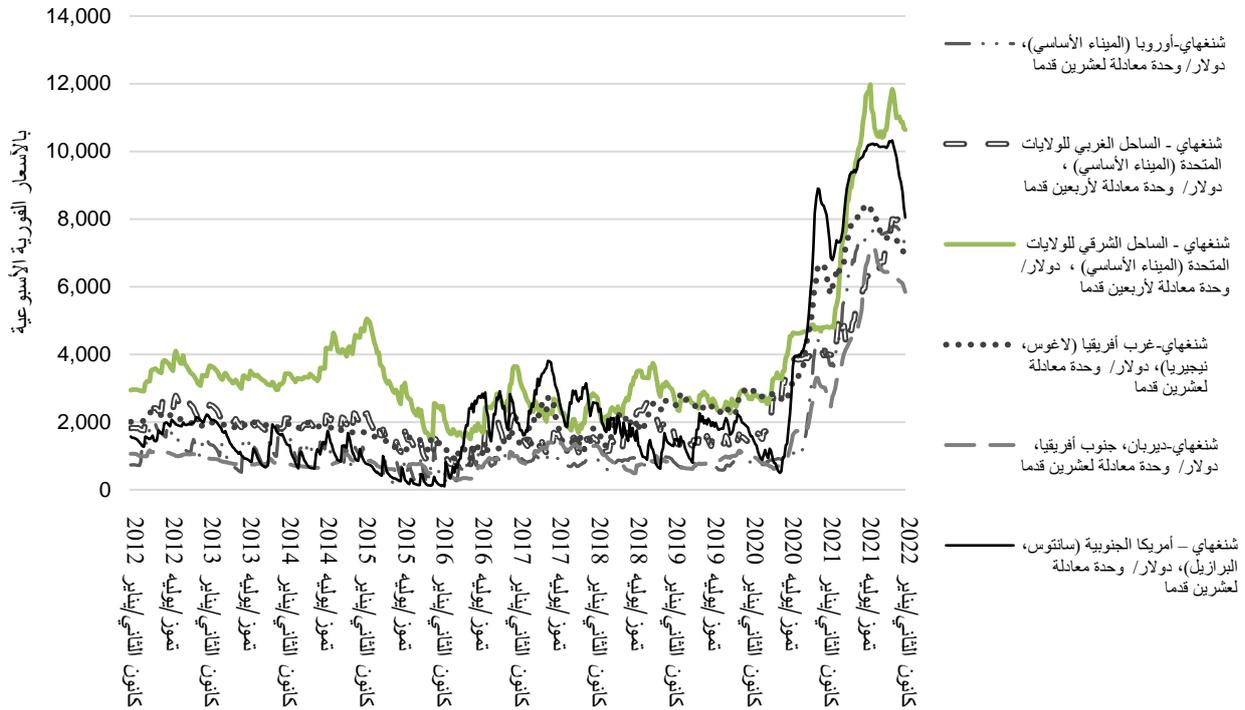
13- وحدثت زيادة كبيرة في أسعار الشحن، وفرضت رسوم إضافية، وتدنت موثوقية خدمات النقل، في حين زادت حالات التأخير وفترات البقاء في الموانئ. وبحلول نهاية عام 2020، زادت أسعار الحاويات أكثر من خمسة أضعاف مستوياتها في عام 2019 (الشكل 2) وظلت مرتفعة منذ ذلك الحين. والاضطرابات الجديدة، مثل توقف أنشطة التصنيع والموانئ في الصين في آذار/مارس 2022 بسبب الإصابات الجديدة بفيروس كوفيد-19، فضلاً عن الحرب التي تؤثر على منطقة البحر الأسود، قد تؤدي إلى زيادة اضطراب حركة النقل.

(2) McKinsey and Company, 2022, Uncertainty returns – but this time, the cause is not COVID-19, COVID-19: Briefing Note No. 97.

(3) IHS Markit, 2022, The great supply chain disruption: Why it continues in 2022, January.

## الشكل 2

## مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات، مسارات مختارة



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات عام 2022 من كلاركسون لخدمات الشحن البحري، شبكة كلاركسون للبحوث. لا ينطوي ذكر أي شركة أو عملية مرخصة على تأييد من جانب الأمم المتحدة.

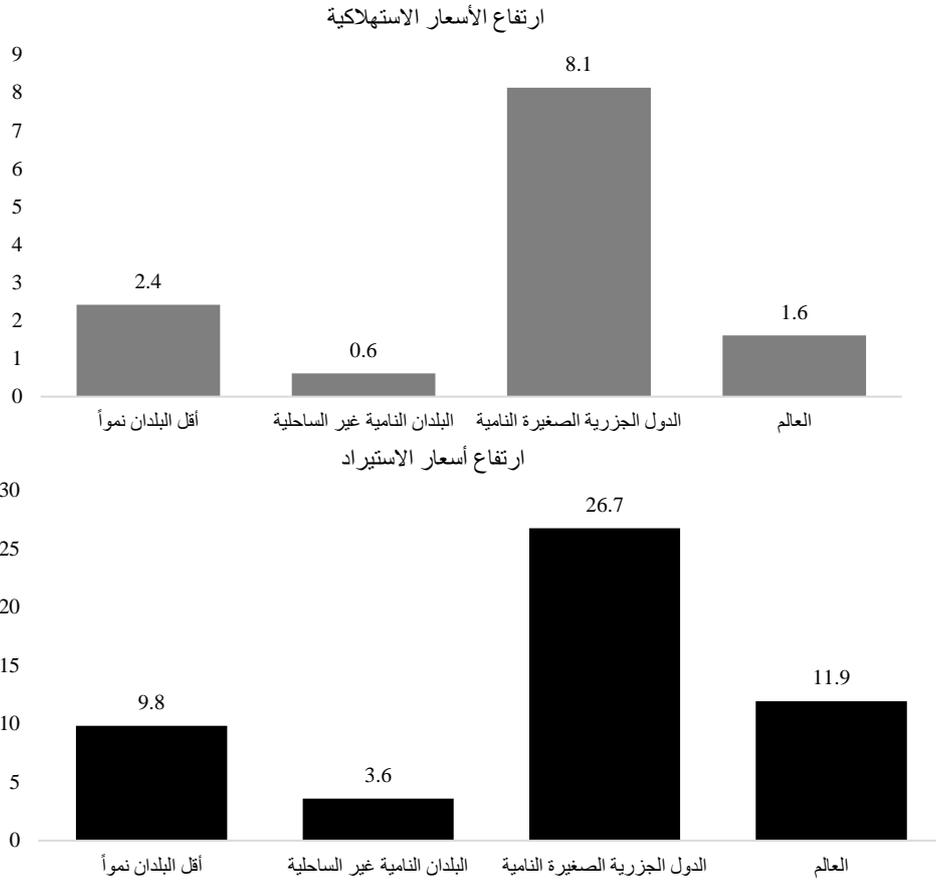
الاختصارات: TEU، وحدة تعادل 20 قدماً؛ FEU، وحدة تعادل 40 قدماً.

14- وتشكل زيادة التكاليف تحدياً لجميع التجار وسلاسل الإمداد، لا سيما بالنسبة لصغار الشاحنين الذين هم أقل قدرة على تحمل النفقات الإضافية ويشكلون الحلقة الأضعف عند التفاوض على الأسعار، وحجز حيز على متن السفن. ويشير نموذج محاكاة أعده الأونكتاد إلى أن مستويات أسعار الواردات العالمية ستزداد في المتوسط بنسبة 11,9 في المائة نتيجة للزيادات المستمرة في أسعار الشحن. وستكون الدول الجزرية الصغيرة النامية هي الأكثر تضرراً، نظراً لاعتمادها على النقل البحري (الشكل 3). وستواجه أسعار الواردات إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية زيادة تراكمية بنسبة 26,7 في المائة، مع فارق زمني يبلغ نحو عام.

## الشكل 3

## محاكاة تأثير ارتفاع أسعار الشحن بالحاويات على مستويات أسعار الواردات والأسعار الاستهلاكية

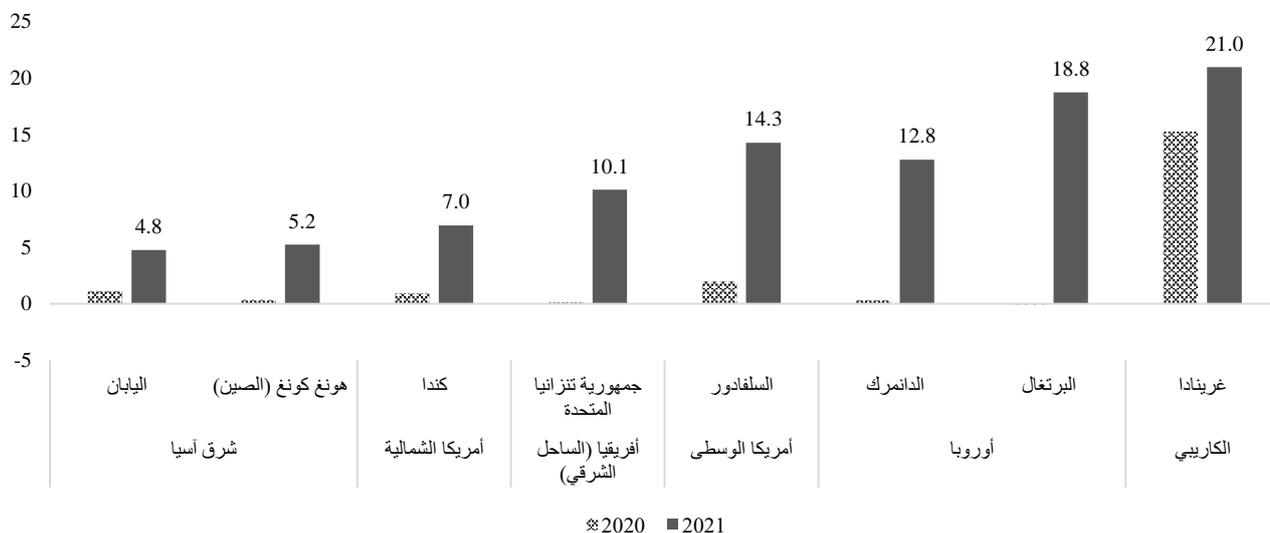
(بالنسبة المئوية)



المصدر: الأونكتاد، محاكاة محدثة، استناداً إلى استعراض النقل البحري لعام 2021 (الأونكتاد، 2021أ).

15- ومن المتوقع أن تصبح الأسعار الاستهلاكية العالمية أعلى بنسبة 1,6 في المائة في عام 2023 مما كانت قد تكون عليه لولا ارتفاع أسعار الشحن. ومن المتوقع أن تبلغ الزيادة التراكمية في الأسعار الاستهلاكية 8,1 في المائة في الدول الجزرية الصغيرة النامية، و2,4 في المائة في أقل البلدان نمواً. وتشير أحدث البيانات المتاحة لبلدان مختارة إلى زيادات في أسعار الواردات تتراوح بين 5 في المائة و21 في المائة تقريباً في عام 2021، حيث شهدت غرينادا أعلى زيادة (الشكل 4).

## الشكل 4

التغيرات في أسعار استيراد السلع المنقولة بالحاويات من الصين بالنسبة لاقتصادات مختارة\*  
(بالنسبة المئوية)

\* تتوفر بشأنها بيانات لعام 2021.

المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى قاعدة بيانات الأمم المتحدة لإحصاءات التجارة الدولية.

ملاحظات: يستند تعريف البضائع المنقولة بالحاويات إلى قاعدة بيانات تكاليف النقل البحري التي وضعتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. وتعكس التغيرات في النسبة المئوية المشار إليها متوسط التغيرات في أسعار الاستيراد لجميع السلع.

16- ومن المتوقع أيضاً أن تؤدي الحرب في أوكرانيا التي تؤثر على منطقة البحر الأسود إلى زيادة التكاليف في جميع جوانب سلسلة الإمدادات الغذائية والنقل، فضلاً عن التأثير على الأمن الغذائي العالمي والبلدان المستوردة الصافية للأغذية وأقل البلدان نمواً. كما أن أسعار السفن الصهريجية وسفن نقل البضائع الجافة السائبة آخذة في الارتفاع، بسبب زيادة الطلب والاختلالات التي حدثت، بالإضافة إلى عدم اليقين الناجم عن الحرب.

أزمة تغيير طواقم البحارة<sup>(4)</sup>

17- طوال فترة جائحة كوفيد-19 المستمرة، اضطلع 1,9 مليون بحار على الصعيد العالمي، وكثير منهم من بلدان نامية، بدور حيوي في ضمان تدفق السلع الضرورية على طول سلاسل الإمداد، وكفالة استمرار حركة الشحن والتجارة العالمية. ونظراً للظروف الصحية العامة والقيود التي فرضتها البلدان على السفر بهدف احتواء انتشار جائحة كوفيد-19، لم يتمكن العديد من البحارة من مغادرة السفن، وظلوا عالقين في البحر إلى ما بعد تواريخ انتهاء عقود عملهم، والفترة القصوى المحددة للخدمة المستمرة على متن السفن وهي 11 شهراً، على نحو ما هو مطلوب بموجب اتفاقية العمل البحري لعام 2006، بصيغتها

(4) منظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية، والأونكتاد، ومنظمة الصحة العالمية، 2022، بيان مشترك بحث على مواصلة التعاون لمعالجة أزمة تغيير طواقم البحارة، وحماية صحتهم وسلامتهم، وتجنب توقف سلسلة الإمداد خلال جائحة كوفيد-19 المستمرة، متاح على الرابط [https://unctad.org/system/files/non-official-document/un-joint-statement-on-crewing-crisis\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/non-official-document/un-joint-statement-on-crewing-crisis_en.pdf).

المعدلة، في إطار منظمة العمل الدولية. ولأسباب نفسها، لم يتمكن بعض البحارة من الالتحاق بالسفن ليحلوا محل أفراد الطواقم الذين تقطعت بها السبل، مما أدى إلى خسارة كبيرة في الدخل ومعاناة البحارة وأسرههم.

18- وأدت الأزمة الإنسانية المتعلقة بتغيير طواقم البحارة إلى تعرضهم لإجهاد عقلي كبير وإرهاق، وبالتالي زيادة خطر وقوع الحوادث، مما يعرض ظروف العمل في قطاع الشحن للتدهور. وقد انخفض عدد البحارة العالقين، لكنه لا يزال كبيراً، وهناك حاجة إلى مزيد من الجهود الجماعية لمعالجة هذه الأزمة المستمرة. وعلاوة على ذلك، فإن الأثر الكامل لمتحور أوميكرون وتدابير التصدي ذات الصلة على تغيير طواقم البحارة لم تتضح بعد، وقد تظهر متحورات أخرى مثيرة للقلق.

### آثار الجائحة على العقود التجارية

19- تتسبب الجائحة في تأخيرات واختلالات غير مسبوقه في سلسلة الإمداد تؤثر على أداء مجموعة واسعة من الالتزامات التعاقدية ويمكن أن تؤدي إلى دعاوى قضائية مكلفة، تطوي على مسائل قضائية معقدة في سياق عالمي. وما لم يتم التوصل إلى نُهج مشتركة للحد من المنازعات وتيسير تسويتها، بما في ذلك عن طريق بنود تعاقدية تنص على توزيع متوازن للمخاطر، بين الأطراف وعن طريق الجهود غير الرسمية لتسوية المنازعات والوساطة، فإن الحاجة إلى التقاضي المكلف يمكن أن تكون على نطاق يرهق نظم العدالة، مع ما يترتب على ذلك من آثار على الحوكمة وسيادة القانون.

20- ويُشجع قطاع الصناعة والتجار على إبداء قدر من ضبط النفس والمرونة في ممارسة حقوقهم، حسب الاقتضاء. وينبغي للحكومات أن تتظر في المجالات التي قد تستوجب التدخل أو المساعدة المالية، وقد يلزم تعزيز الآليات والمؤسسات الرسمية وغير الرسمية لتسوية المنازعات، لضمان قدرتها على مواجهة الزيادة المحتملة في المنازعات التعاقدية في سياق جائحة كوفيد-19. وقد يلزم بذل جهود منسقة من قبل الحكومات وقطاع الصناعة من أجل التصدي لظهور ممارسات غير عادلة محتملة ورسوم باهظة، وكذلك لتعزيز تطوير واستخدام توزيع المخاطر التجارية عن طريق بنود تعاقدية نموذجية موحدة، تُصاغ لمعالجة الحقوق والالتزامات التعاقدية في ضوء الظروف المرتبطة بالجائحة.

21- وثمة اعتبارات إضافية تنشأ عن زيادة الاعتماد على التداول الإلكتروني في عالم مقيد مادياً. ومع النمو الكبير الذي تشهده التجارة الإلكترونية في السلع، فلا بُدَّ أن تُنفذ العقود التجارية بصورة حقيقية، أي تصنيع السلع وتخزينها وتوزيعها ونقلها وتسليمها. ويتطلب كل هذا شبكات وهيكل أساسية مادية، مع استمرار التحديات الكبيرة والاختلالات ذات الصلة التي تطرحها الجائحة. وتيسيراً لتحقيق الأمن الغذائي وتوفير الإمدادات الطبية، وضمان تزويد السكان باحتياجاتهم وتسخير الفوائد الاقتصادية المحتملة لنمو التجارة الإلكترونية، يجب تأمين سلاسل الإمداد المادية بطريقة منسقة في جميع أنحاء العالم. وينبغي أن يكون التكيف مع تغير المناخ وتحقيق قدرة الهياكل الأساسية للنقل على الصمود جزءاً من هذه الاستراتيجية، وقد يكون ذلك حاسم الأهمية بالنسبة للبلدان النامية الأكثر ضعفاً. وسيلزم في هذا الصدد اتباع نُهج تعاونية من جانب الحكومات وقطاع الصناعة، فضلاً عن اتساق السياسات وتأزرها.

22- ومن المرجح أن تزيد المخاطر السيبرانية بشكل كبير نتيجة للتحوّل المتزايد إلى التفاعلات الافتراضية على جميع المستويات. ويؤدي ذلك إلى زيادة أوجه الضعف في جميع أنحاء العالم، مع إمكانية إحداث آثار معوّقة لسلاسل الإمداد والخدمات البالغة الأهمية. ولذلك ينبغي على سبيل الاستعجال مواصلة الجهود المنسقة الزامية إلى تطوير الحماية من الجرائم السيبرانية والهجمات السيبرانية. وقد يتطلب ذلك زيادة كبيرة في الاستثمار وبناء القدرات، بما يشمل الموارد البشرية ذات المهارات.

## النقل البحري والموانئ المستدامة والذكية

23- في حين أن الجائحة كانت الموضوع الرئيسي على مدى العامين الماضيين، فإن الشواغل العالمية الأخرى لا تزال تشكل أولوية، لا سيما التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه، والنقل البحري المنخفض الكربون، والموانئ المراعية للبيئة. وفي حزيران/يونيه 2021، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية تدابير إلزامية جديدة لخفض كثافة انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي. وتعد التطورات التنظيمية الجديدة حاسمة الأهمية لتعزيز خطط خفض انبعاثات الكربون، إلا أنها تستتبع أيضاً تكاليف التكيف. ومثلما ورد في تقرير صدر مؤخراً عن الأونكتاد، فإن التدابير التنظيمية الرامية إلى إيجاد نقل بحري منخفض الكربون يمكن أن يكون لها تأثير متفاوت على الاقتصادات<sup>(5)</sup>. إن دعم الاقتصادات الضعيفة في التحول في مجال الطاقة وخفض انبعاثات الكربون الناتجة عن النقل البحري سيمكن من الانتقال المنصف نحو سلسلة أمداد بحرية عالمية مستدامة وقادرة على الصمود<sup>(6)</sup>. وعليه، لا يمكن إنكار الروابط والتآزر بين النقل واللوجستيات المستدامة بيئياً والقادرة على الصمود. وتؤدي أنماط النقل واللوجستيات غير المستدامة إلى زيادة المخاطر وأوجه الضعف في مواجهة الاختلالات. ولا يزال خفض انبعاثات الكربون الناتجة عن النقل البحري وتسريع الانتقال في مجال الطاقة من الوقود الأحفوري ضرورة ملحة ومفتاحاً للاستراتيجيات الرئيسية لبناء القدرة على الصمود.

## التكيف مع تغير المناخ، وبناء القدرة على الصمود والحد من مخاطر الكوارث على الهياكل الأساسية الحيوية للنقل

24- يمكن أن تؤدي الظواهر والكوارث المتطرفة المتصلة بالمناخ إلى أضرار كبيرة في الهياكل الأساسية الحيوية للنقل، فضلاً عن إحداث اختلالات تشغيلية وتأخير في كامل سلسلة الإمداد، مما يؤدي إلى تكاليف اقتصادية كبيرة<sup>(7)</sup>. وأعطت الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، في أحدث تقييماتها التي نشرت في عامي 2021 و2022، تحذيرات واضحة من موجات الحر الشديد بشكل متزايد والجفاف والفيضانات التي يمكن أن تكون لها عواقب مدمرة، مما يجعل إجراءات التكيف الفعالة مسألة ملحة بشكل متزايد. ومن المتوقع، تبعاً للسيناريو المطروح، أن يصل متوسط الزيادة في درجة الحرارة العالمية 1,5 درجة مئوية بحلول عام 2040 مقارنة بعصر ما قبل الثورة الصناعية؛ وإذا لم تتخفض الانبعاثات في السنوات القليلة المقبلة، فقد يصل العالم إلى هذه العتبة قبل هذا التاريخ<sup>(8)</sup>. وفي حين أن من المتوقع أن

(5) الأونكتاد، 2021، تقييم الأونكتاد لأثر تدابير [المنظمة البحرية الدولية] على الأمد القصير لخفض [غازات الدفيئة] على الدول (منشورات الأمم المتحدة، جنيف).

(6) المرجع نفسه.

(7) World Meteorological Organization, 2021, *WMO Atlas of Mortality and Economic Losses from Weather, Climate and Water Extremes (1970–2019)*, WMO-No. 1267, Geneva; see also, RTI International, 2022, Act now or pay later: The costs of climate inaction for ports and shipping (authored for the Environmental Defense Fund).

(8) Intergovernmental Panel on Climate Change, 2021, *Climate Change 2021: The Physical Science Basis Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, available at <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-working-group-i/>; Intergovernmental Panel on Climate Change, 2022, *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability, Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Pörtner H-O, Roberts DC, Tignor M, Poloczanska ES, Mintenbeck K, Alegría A, Craig M, Langsdorf S, Löschke S, Möller V, Okem A, Rama B (eds.)), Cambridge University Press, in press, available at <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-working-group-ii/>.

تزداد الآثار تبعاً لتزايد المخاطر، فإن العديد من هذه المخاطر يمكن تجنبها أو التخفيف من حدتها إذا تصرف العالم بسرعة عن طريق اتخاذ تدابير أساسية للتكيف والتخفيف.

25- ولا تزال معالجة آثار تغير المناخ تشكل تحدياً كبيراً، حتى في أوقات الجائحة، ولا سيما بالنسبة للبلدان الأكثر ضعفاً، مثل الدول الجزرية الصغيرة النامية. وتشكل الهياكل الأساسية الحيوية للنقل الساحلي في هذه البلدان، ولا سيما الموانئ والمطارات، شريان الحياة للتجارة الخارجية والأمن الغذائي وأمن الطاقة، فضلاً عن السياحة، وفي سياق الحد من مخاطر الكوارث. ومن المتوقع أن تكون هذه الأصول معرضة لخطر متزايد يتمثل في التعرض للفيضانات الساحلية، من بداية عام 2030، ما لم تتخذ إجراءات تكيف فعالة<sup>(9)</sup>.

26- وبالإضافة إلى ذلك، فإن هذه المخاطر آخذة في الازدياد. ومن المتوقع أن تزداد مستويات سطح البحر القصى في كل مكان تقريباً، وتشير الإسقاطات المستمدة من نماذج عالمية إلى أن الظواهر القوية المتعلقة بمستوى سطح البحر التي تحدث بتواتر منخفض حالياً (مثل مرة كل 100 عام) من المتوقع أن تصبح أكثر تواتراً في معظم المناطق<sup>(10)</sup>.

27- وحتى في عالم أكثر دفئاً بمقدار 1,5 درجة مئوية، ربما في ثلاثينيات القرن الحالي، فإن مستويات الارتفاع الشديد في مستوى سطح البحر، التي يتوقع حتى الآن أن تحدث مرة واحدة في القرن، قد تقع بشكل متكرر يصل إلى مرة واحدة كل 10 سنوات في العديد من موانئ أمريكا الجنوبية وأفريقيا والخليج الفارسي وجنوب شرق آسيا والمحيط الهادئ. ولهذه الإسقاطات آثار مهمة على تكيف الموانئ مع تغير المناخ. والموانئ هي أصول ذات أعمار افتراضية طويلة، مما يعني أن تغير وتيرة تكرار ظاهرة الارتفاع الشديد في مستوى سطح البحر (والأمواج المرتبطة بها) على مدى القرن الحادي والعشرين ستؤثر على خطر عمر المرافق، واختيار وتصميم التدابير اللازمة للتكيف مع تغير المناخ.

## باء - ما بعد الأزمة: التخطيط للنقل والخدمات اللوجستية المستدامة والقابلة للتكيف

28- وفي حين أن بعض الاختلالات بين العرض والطلب والآثار المباشرة على النقل البحري واللوجستيات قد تتبدد مع عودة أنماط الطلب العالمي إلى طبيعتها وتلاشي الاختناقات اللوجستية، فإن

(9) Monioudi IN, Asariotis R, Becker A, Bhat C, Dowding-Gooden D, Esteban M, Feyen L, Mentaschi L, Nikolaou A, Nurse L, Phillips W, A-Y Smith D, Satoh M, O'Donnell Trotz U, Velegrakis AF, Voukouvalas E, Vousdoulas M and Witkop R, 2018, Climate change impacts on critical international transportation assets of Caribbean small island developing States: The case of Jamaica and Saint Lucia, *Regional Environmental Change*, 18:2211–2225; Intergovernmental Panel on Climate Change, *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development and efforts to eradicate poverty* (Masson-Delmotte V, Zhai P, Pörtner H-O, Roberts D, Skea J, Shukla PR, Pirani A, Moufouma-Okia W, Péan C, Pidcock R, Connors S, Matthews JBR, Chen Y, Zhou X, Gomis MI, Lonnoy E, Maycock T, Tignor M and Waterfield T (eds.)); Intergovernmental Panel on Climate Change, 2019, *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (Pörtner H-O, Roberts DC, Masson-Delmotte V, Zhai P, Tignor M, Poloczanska E, Mintenbeck K, Alegria A, Nicolai M, Okem A, Petzold J, Rama B and Weyer NM (eds.)), Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and New York, New York, United States of America

(10) انظر <https://unctad.org/news/climate-change-impacts-seaports-growing-threat-sustainable-trade-and-development>

العوامل الهيكلية، مثل شبكات التجارة والنقل البحري المعولمة مقابل الإقليمية، وأنماط الاستهلاك المتغيرة، وزيادة التجارة الإلكترونية، وزيادة ضرورة تحقيق الاستدامة، والرقمنة السريعة، تعمل أيضاً في الوقت الحالي على تشكيل التوقعات على المدى الطويل. وتؤكد هذه الاتجاهات الحاجة إلى اعتماد رؤية بعيدة المدى عن طريق التعميم المبكر لمعايير الاستدامة والقدرة على الصمود في سياق تخطيط لوجستيات النقل والتجارة والقرارات المتعلقة بالاستثمار.

29- ولمعالجة التحولات التي تسارعت وتيرتها بسبب الجائحة والتحديات الناشئة عن أحدث المخاطر الجيوسياسية، وارتفاع أسعار الطاقة، والتضخم، والمخاوف بشأن الأمن الغذائي وأمن الطاقة، سيكون من المهم أن يتبنى القطاع إدارة المخاطر، والتأهب، والتحول الرقمي، وخفض انبعاثات الكربون والقدرة على الصمود. وستكون الإدارة الفعالة لهذه الاتجاهات مقياساً حاسماً للأهمية في بناء القدرة على الصمود والتحوط للمستقبل فيما يتعلق بأنظمة النقل والخدمات اللوجستية.

30- وكجزء من الاستجابة من منطلق "وحدة العمل في الأمم المتحدة" لتحديات التجارة وربط شبكات النقل، الناجمة عن جائحة كوفيد-19، هناك مشروع يموله حساب الأمم المتحدة الإنمائي، بشأن موضوع النقل والربط التجاري في عصر الجوائح، جمع بين الأونكتاد واللجان الإقليمية الخمس. وفي إطار المشروع المشترك، تهدف هذه الكيانات إلى إعداد حلول صادرة عن الأمم المتحدة تعزز الحلول الافتراضية والربط السلس والنهج التعاونية، مع الاستفادة من معايير الأمم المتحدة وأدواتها، وتعبئة الخدمات الاستشارية ومنصات التعاون<sup>(11)</sup>. وتشمل النواتج ذات الصلة، من بين أمور أخرى، تقارير تقييم الأثر على الصعيدين العالمي والإقليمي والحلقات الدراسية الشبكية التي نشرت النتائج الرئيسية المتعلقة بتأثير كوفيد-19 على سلسلة الإمداد البحري وتدابير الاستجابة المستخدمة للتخفيف من تلك الآثار. وبالإضافة إلى ذلك، أُعد كتيب عن كيفية حماية سلسلة الإمداد البحرية في المستقبل لنشره على نطاق واسع وإتاحة الوصول إليه عن طريق منصة على شبكة الإنترنت<sup>(12)</sup>. وبلاستفادة من أوجه التآزر مع أهداف التنمية المستدامة، فإن هذا العمل المتعلق ببناء القدرة على الصمود يؤدي أيضاً إلى تطوير أعمال المساعدة التقنية القائمة التي يضطلع بها الأونكتاد في مجال النقل المستدام للبضائع<sup>(13)</sup>.

31- وطوّر برنامج الأونكتاد لإدارة الموانئ في إطار برنامج التدريب من أجل التجارة دورة خاصة بعنوان "بناء قدرة الموانئ على الصمود في وجه الجوائح"<sup>(14)</sup>. وجرى تنفيذ جلسيتين من الدورة في عام 2021. ودُعِيَ المشاركون إلى اقتراح توصيات للمساعدة على صياغة مشورات سياساتية بشأن التصدي للجائحة في مجتمعات الموانئ. وورد أكثر من 240 اقتراحاً، ونشرت في الأمانة الأخيرة توصيات سياساتية ناتجة عن هذا العمل<sup>(15)</sup>.

### التعاون المستمر لمعالجة أزمة البحارة المستمرة

32- بإمكان البحارة والقوى العاملة البحرية إيجاد أو كسر قدرة النقل البحري على الصمود. فالتسليم السلس للبضائع عن طريق النقل البحري ومناولة البضائع بكفاءة في الموانئ يعتمد بشكل رئيسي على القوة العاملة، التي يجب أن تؤدي دورها بطريقة فعالة وآمنة ومستدامة. فآزمة تغيير طواقم البحارة تهدد التدفق السلس للبضائع عبر سلاسل الإمداد وصحة البحارة ورفاههم وحقوق الإنسان المكفولة لهم. ولذلك،

(11) انظر الرابط <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics>

(12) انظر الرابط <https://unttc.org/stream/maritime-supply-chain-resilience-tracker-and-kpis>

(13) انظر الرابط: <https://unctadwcpm.org>

(14) انظر الرابط <https://tft.unctad.org/port-management/building-port-resilience/>

(15) الأونكتاد، 2022، الاستراتيجيات الناشئة للموانئ أثناء الجائحة، موجز السياسات رقم 93.

تظل معالجة الأزمة الجارية فيما يتعلق بتغيير الطواقم أولوية مهمة تستوجب المزيد من العمل الجماعي من جانب الحكومات وأصحاب المصلحة في قطاع الصناعة على حد سواء. ووفقاً لقرار الجمعية العامة 17/75، الصادر في كانون الأول/ديسمبر 2020، رصد الأونكتاد التطورات ذات الصلة بأزمة تغيير طواقم البحارة في الفصل 5 من استعراض النقل البحري لعام 2021 وقدم تقريراً عنها<sup>(16)</sup>. وبالإضافة إلى ذلك، صدرت نشرة موجزة لسياسات الأونكتاد ذات صلة بهذا الأمر في كانون الأول/ديسمبر 2021 تضمنت بيانات ومعلومات محدثة<sup>(17)</sup>. وتسلط كلتا الوثيقتين الضوء على المجالات التي يمكن فيها للصناعات والحكومات والمنظمات الدولية أن تتعاون من أجل حماية الحقوق الإنسانية والقانونية للبحارة، وتنفيذ معايير العمل ذات الصلة، بما في ذلك تلك المتفق عليها في اتفاقية العمل البحري لعام 2006، بصيغتها المعدلة، ولا سيما التخفيف من محنة البحارة الناجمة عن جائحة كوفيد-19<sup>(18)</sup>. وبالإضافة إلى ذلك، أصدر الأونكتاد، في شباط/فبراير 2022، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ومنظمة الصحة العالمية، بياناً مشتركاً بهذا الشأن يحث على مواصلة التعاون من أجل معالجة أزمة تغيير الطواقم، وحماية صحة البحارة وسلامتهم، وتجنب توقف سلسلة الإمداد أثناء جائحة كوفيد-19 المستمرة<sup>(19)</sup>. واعترافاً بالدور الحاسم للقطاع البحري في الحفاظ على تدفق التجارة في سياق الحملة العالمية لمكافحة جائحة كوفيد-19، تدعو الكيانات الأربعة الحكومات والسلطات الوطنية والمحلية وجميع أصحاب المصلحة المعنيين، بما في ذلك أصحاب العمل، إلى اتخاذ 10 إجراءات حاسمة الأهمية (انظر الإطار أدناه).

#### الدعوة إلى اتخاذ 10 إجراءات حاسمة الأهمية

- 1- تمكين البحارة من الوصول الفوري إلى الرعاية الطبية وكذلك تيسير الإجراء الطبي عندما يتعذر توفير الرعاية الطبية المطلوبة على متن السفينة.
- 2- اعتبار البحارة موظفين أساسيين يقدمون خدمة أساسية، من أجل تيسير تغيير طواقم السفن والتنقل الآمن عبر الحدود، والاعتراف بالوثائق ذات الصلة لهذا الغرض.
- 3- إعطاء الأولوية لتطعيم البحارة، قدر الإمكان، في برامج التطعيم الوطنية للوقاية من كوفيد-19 وإعفاء طواقمهم من أي سياسة وطنية تتطلب إثبات الحصول على التطعيم ضد كوفيد-19 كشرط للدخول، وفقاً لتوصيات منظمة الصحة العالمية.
- 4- توفير أو إجراء اختبارات كوفيد-19 والتزويد بمعدات الحماية الشخصية المناسبة للبحارة، بما في ذلك اختبارات التفاعل البوليميري المتسلسل عند الضرورة، لتيسير تحديد الحالات على متن السفينة أو في الميناء وتسهيل حركة البحارة، بما في ذلك قضاء عطلة على اليابسة وتغيير الطواقم.

(16) الأونكتاد، 2021.

(17) الأونكتاد، 2021 ج، تعزيز الاستجابة والتعاون الدوليين لمعالجة أزمة البحارة وإبقاء سلاسل الإمداد العالمية مفتوحة أثناء جائحة كوفيد-19 المستمرة، موجز سياساتي رقم 91.

(18) شملت الأنشطة ذات الصلة حدثاً عبر الإنترنت بشأن القضايا المتعلقة بالبحارة، نظمته الأونكتاد بالتعاون مع منظمة العمل الدولية، بمناسبة يوم الملاحة البحرية العالمي في 30 أيلول/سبتمبر 2021، وسلسلة حلقات دراسية شكيكية بحرية بعنوان "أزمة طواقم البحارة: شواغل طواقم البحارة في أوقات الجائحة وما بعدها" (انظر <https://unctad.org/meeting/maritime-webinar-series-crewing-crisis-seafarers-concerns-times-pandemic-and-beyond>).

(19) متاح على الرابط [https://unctad.org/system/files/non-official-document/un-joint-statement-on-crewing-crisis\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/non-official-document/un-joint-statement-on-crewing-crisis_en.pdf).

- 5- ضمان التطبيق المتسق للبروتوكولات والمعايير المتفق عليها دولياً، بما في ذلك تلك الخاصة بوثائق سفر البحارة وتطعيمهم، والتنسيق المناسب واتخاذ التدابير اللازمة لتجنب التدابير العقابية والغرامات والتكاليف المفرطة.
- 6- اعتماد أحدث الصكوك القانونية، بما في ذلك اتفاقية العمل البحري لعام 2006، واتفاقية وثائق هوية البحارة (المنقحة) لعام 2003 (رقم 185)، وضمن تنفيذها.
- 7- تنفيذ توجيهاً منظمة الصحة العالمية بشأن القطاعات المحددة التي جرى تحديثها مؤخراً للتعامل مع جائحة كوفيد-19 على متن سفن الشحن وسفن الصيد، والتي نشرت في كانون الأول/ديسمبر 2021، وهي تسلط الضوء على جملة قضايا منها أهمية التدخلات غير الطبية، مثل استخدام أقنعة الوجه بغض النظر عن حالة التطعيم.
- 8- تقدم لأغراض السفر الدولي، عند الاقتضاء، الشهادات الرقمية المرتبطة بأي دليل على الصحة إلى الشبكات الموثوقة ذات الصلة، مثل منظمة الطيران المدني الدولي.
- 9- مواصلة التعاون لضمان تحديث التوجيهات ذات الصلة بانتظام، بما يتماشى مع التطورات والرؤى العلمية المتطورة، وضمن وضع آليات للحد من حالات الطوارئ الطبية في عرض البحر والتصدي لها بفعالية.
- 10- بذل جهود تعاونية متضافرة للحفاظ على سلامة البحارة والحد من تعطل سلاسل الإمداد، فضلاً عن منع انتشار "المتحورات الناشئة المثيرة للقلق" بشكل عشوائي، والتي يمكن أن تطيل أمد الجائحة وعواقبها الاجتماعية والاقتصادية الواسعة النطاق.
- المصدر: منظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية، والأونكتاد، ومنظمة الصحة العالمية، 2022، بيان مشترك يحث على مواصلة التعاون من أجل معالجة أزمة تغيير طواقم البحارة، وحماية صحة البحارة وسلامتهم، وتجنب توقف سلسلة الإمداد أثناء فترة جائحة كوفيد-19 المستمرة.

### تكاليف النقل وأسعاره

- 33- من المتوقع أن تبقى ارتفاع أسعار الشحن مرتفعة. وتؤدي الاضطرابات وعدم اليقين بسبب الأزمة الجيوسياسية الراهنة إلى إجهاد سلاسل الإمداد المنهكة أصلاً. وإذا أُريد استمرار تدفق التجارة العالمية، وازدهار النقل البحري لكي يتخطى الاختلالات بكفاءة، فلا بد من اتخاذ إجراءات محددة الأهداف ومدروسة. وفي هذا الصدد، سيكون من المهم التعلم من التجربة واستخلاص الدروس المستفادة من الأزمة غير المسبوقة التي أحدثتها جائحة كوفيد-19 في مجال الإمدادات. وقد تشمل الإجراءات الرئيسية ما يلي:
- (أ) مراقبة الأسواق لضمان تهيئة بيئة تجارية شفافة وتنافسية وعادلة. وسيتعين على الحكومات مراقبة أسعار الشحن، فضلاً عن الرسوم والمصاريف التي تفرضها شركات النقل والموانئ.
- (ب) تعزيز الهيئات المعنية بالمنافسة في مجال النقل البحري لكي تتمكن من فهم تطور السوق بشكل أفضل وتوفير الرقابة التنظيمية اللازمة. وتتعرض الهيئات التنظيمية، مثل اللجنة البحرية الاتحادية في الولايات المتحدة الأمريكية، لضغوط من جانب وكلاء الشحن للنظر في أسباب ربحية سفن النقل البحري في خضم الجائحة.
- (ج) تبادل المعلومات وتعزيز التعاون من أجل تعزيز كفاءة النقل وعملياته. ولا يمكن المبالغة في تقدير الفوائد الناجمة عن زيادة التعاون وتبادل البيانات بين مختلف أصحاب المصلحة على طول سلسلة الإمداد البحري، بما في ذلك الناقلون والموانئ ومقدمو خدمات النقل الداخلي والجمارك ووكلاء الشحن.

(د) مواصلة وتعزيز البحوث وجمع البيانات لتوجيه السياسات وتدابير التدخل التي تهدف إلى خفض تكاليف النقل وتعزيز الكفاءة.

(هـ) مناقشة واستنباط خيارات من أجل اتخاذ تدابير تصدي فورية ومحددة زمنياً كآليات لمواجهة حالات الطوارئ من شأنها أن تساعد على التخفيف من أي زيادات حادة في تكاليف نقل الأغذية وغيرها من السلع الأساسية، ولا سيما بالنسبة للاقتصادات المعتمدة على استيراد الأغذية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، وأقل البلدان نمواً.

### معالجة آثار الجائحة على العقود التجارية

34- ستكون المعالجة الفعالة لما يترتب على الجائحة من آثار على القانون التجاري وتدابير التصدي ذات الصلة أهمية حاسمة بالنسبة للتجار، أثناء الأزمة المستمرة أو بعدها. واستجابةً للحاجة إلى مشورة عاجلة في هذا الصدد، أعد الأونكتاد، في إطار تعاونه التقني في سياق جائحة كوفيد-19<sup>(20)</sup>، مكرتي إحاطة موضوعيتين، إحداهما بشأن مطالبات التعويض المتعلقة بال شحن<sup>(21)</sup> والأخرى بشأن البيع الدولي للبضائع<sup>(22)</sup>، فضلاً عن تقرير تحليلي يركز على نقل البضائع بحراً والنقل المتعدد الوسائط<sup>(23)</sup>. ويولى الاعتبار في هذه الوثائق للآثار القانونية المترتبة على الجائحة فيما يخص الوفاء بمختلف أنواع العقود، فضلاً عن بعض البنود الواردة في النماذج الموحدة القائمة التي وضعتها رابطات الصناعات من أجل إدراجها في مشاركات الاستتجار بغية تحديد توزيع المخاطر التجارية، كما هو الحال بين الأطراف. وتقدم أيضاً بعض التوصيات للأطراف التجارية وتحدد الاعتبارات ذات الصلة لوضعي السياسات. ويجري الإعداد لمزيد من العمل، بما في ذلك التدريب الافتراضي وبناء القدرات ذات الصلة.

35- ومن القضايا التي لفتت انتباه السوق بوضوح أثناء الجائحة تأخر صدور الوثائق. ومن المأمول أن تدفع الخبرة المكتسبة مزيداً من الأطراف التجارية إلى اعتماد حلول إلكترونية آمنة متاحة بالفعل ومقبولة في السوق. ويشارك الأونكتاد بنشاط في الأعمال ذات الصلة في إطار لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط القابلة للتفاوض، وكذلك بشأن مواءمة الأطر القانونية للنقل المتعدد الوسائط في منطقة آسيا والمحيط الهادئ في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ.

### تعميم تقييم المخاطر والتأهب

36- ينبغي للناقلين والموانئ ومديري الهياكل الأساسية والشاحنين ومديري سلاسل الإمداد تضمين قراراتهم وخططهم معايير المخاطر. ويتعين عليهم تنوع الشركاء في الأعمال والموردين، وتحسين التنبؤ بالطلب والأحجام، وتخطيط الاحتياجات للقدرات بما في ذلك النقل والمعدات، وتحسين إدارة قوائم الجرد والمخزونات الاحتياطية، وإعادة التفكير بعناية في الموازنة بين نموذجي عمل سلسلة الإمداد "في الوقت المحدد" و"حسب الحالة".

(20) انظر الرابط <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics>

(21) الأونكتاد، 2021-د، آثار جائحة كوفيد-19 على العقود التجارية: نقل البضائع بحراً ومطالبات الشحن ذات الصلة (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2021/1).

(22) الأونكتاد، 2021-هـ، آثار جائحة كوفيد-19 على العقود التجارية: البيع الدولي للبضائع وفقاً لشروط [تكلفة التأمين والشحن] وتسليم ظهر السفينة] (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2021/2).

(23) عقود نقل البضائع بحراً والنقل المتعدد الوسائط: القضايا الرئيسية الناشئة عن آثار جائحة كوفيد-19 (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2022/1).

37- ويتوقع المستثمرون ووكالات التصنيف والهيئات التنظيمية بشكل متزايد أن تقوم الموانئ وشركات الشحن بدمج المخاطر في خططها. ومن التدابير الرئيسية وضع وتنفيذ استراتيجيات لإدارة المخاطر وكفالة استمرارية الأعمال، وبناء علاقات قوية مع الشركاء الرئيسيين (مثل وكالات الشحن والموانئ والشاحنين ومقدمي خدمات النقل الداخلي) وضمان وضوح الرؤية عبر شبكة الإمداد الموسعة.

### الرُقمنة

38- يعد الاستثمار في الهياكل الأساسية الرقمية أمراً بالغ الأهمية لتحسين تبادل المعلومات والتخطيط الفعال للموارد. ويمكن التصدي للعديد من التحديات عن طريق التشغيل الآلي والتقنيات الذكية. ويمكن الاستفادة من تقنيات الربط بين الأطراف، والتعاون، والاستجابة، وسرعة العمليات وتحسينها، لتحقيق القدرة على الصمود، مع الحفاظ على القدرة التنافسية. وينبغي إيلاء اهتمام أكبر للمناطق النائية والداخلية من أجل تيسير استيعاب الرقمنة. وينبغي دعم الجهود الرامية إلى استخدام الأدوات الرقمية للنهوض بالاستدامة البيئية والكفاءة الاقتصادية والقدرة على التكيف في المناطق النامية.

39- وإذا تم تنفيذ حلول مثل تلك التي توفرها الروبوتات والأنظمة والأجهزة "الذكية"، فإنها ستربط مستخدمي الموانئ بشكل أفضل، وتعزز الكفاءة وتؤدي إلى تخفيض التكاليف. ومع ذلك، تتطلب الحلول الرقمية على بعض المخاطر أيضاً وتشكل نقطة ضعف جديدة أمام الخروقات الأمنية. ولذلك فإن الاستثمار في الأمن السيبراني وضمان سلامة النقل والخدمات اللوجستية، وسلاسل الإمداد التي تخدمها، سيكون أمراً بالغ الأهمية.

### التحول في مجال الطاقة والاستدامة

40- يعد النقل البحري والموانئ الذكية والمستدامة في طليعة الخطط المتعلقة بخفض انبعاثات الكربون والاستدامة والرقمنة على الصعيد العالمي. ولذلك، فإن التحول المستمر في مجال الطاقة والبيئة فيما يتعلق بالنقل البحري يشكل إحدى الأهداف الاستراتيجية الرئيسية التي لا ينبغي إغفالها بسبب الحاجة الملحة لدرء آثار الجائحة. ومن الخطوات المهمة والسليمة ضمان أن تكون خطط الإنفاق والتعافي بعد الجائحة مرتبطة أيضاً بالاستدامة البيئية، وجعل سلاسل الإمداد مراعية للبيئة، وتعزيز استخدام الوقود خفيض الكربون، وتسريع استيعاب الرقمنة في جميع المناطق.

41- وستحتاج شركات الشحن إلى توسيع أساطيلها وتوسيع نطاق استثماراتها لتتناسب مع الطلب، ولكي تحقق أيضاً خفض انبعاثات الكربون عن طريق التجديد والاستبدال. وسيطلب ذلك بيئة تنظيمية أكثر قابلية للتنبؤ بها وقدرًا أكبر من اليقين عند توسيع نطاق أنواع الوقود البديل. وتعتمد الموانئ استراتيجيات جديدة، وتستفيد من فرص التجارة الإلكترونية وتستعد لمستقبل منخفض الانبعاثات الكربونية عن طريق جعل الأنشطة الصناعية للموانئ أكثر مراعاة للبيئة. وتضطلع الموانئ بدور كمراكز محفزة لتوليد الإيرادات وتحقيق النمو الصناعي، مع تعزيز النقل البحري المراعي للبيئة واستخدام الوقود البديل.

42- وقد تؤدي زيادة القدرة على خفض انبعاثات الكربون، وكفاءة استخدام الطاقة وتوليد الطاقة المتجددة، إلى تحقيق فوائد مشتركة كبيرة، من حيث التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه (للتصدي على سبيل المثال لآثار درجات الحرارة القصوى)، وكذلك لتقليل الاعتماد على واردات الطاقة والنفقات ذات الصلة. وهذا الأمر بالغ الأهمية بصفة خاصة بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية وغيرها من البلدان التي تواجه اضطرابات طويلة الأجل في سلسلة الإمداد وترجعاً في إمكانية تحقيق إيرادات بسبب آثار الجائحة على قطاعات اقتصادية رئيسية، مثل السياحة.

## استمرار التحدي الكبير المتمثل في التصدي لآثار تغير المناخ

43- تؤدي الآثار الاجتماعية والاقتصادية الواسعة النطاق لجائحة كوفيد-19 إلى ظهور أولويات جديدة قد تشكل تحدياً أمام الجهود المبذولة لبناء القدرة على الصمود في وجه تغير المناخ والتكيف معه، ومع ذلك يمكن أيضاً اعتبار الجائحة تحدياً يؤكد الحاجة الملحة للتأهب وتقييم المخاطر وبناء القدرة على الصمود. وينبغي أن توفر الدروس المستفادة زخماً متجدداً لإجراء تقييمات جيدة التوقيت لمخاطر المناخ/قابلية التأثر بتغير المناخ، ولتعزيز التخطيط على الأمد الطويل، وذلك أمر ضروري لتعزيز القدرة على الصمود وتحقيق أهداف التنمية المستدامة المشتركة على نطاق أوسع، على النحو المبين في خطة التنمية المستدامة لعام 2030 والاتفاقات الدولية ذات الصلة. وسيلزم أن تؤخذ في الحسبان الظروف المتغيرة الناشئة عن آثار جائحة كوفيد-19 (مثل الحاجة إلى اتخاذ تدابير تتعلق بالصحة والسلامة في موانئ الدخول، والتغيرات في أسواق/أنماط السياحة، وزيادة الاعتماد على الموارد/الإمدادات المحلية/الوطنية)، كجزء من أي استراتيجية لتكثيف الهياكل الأساسية وبناء القدرة على الصمود.

44- وقد حدث انخفاض كبير في الاستثمار في الهياكل الأساسية للنقل أثناء جائحة كوفيد-19. ومع ذلك، فإن التوسع الكبير في الاستثمار وبناء القدرات في البلدان النامية سيكون حاسم الأهمية في "إعادة البناء بشكل أفضل" بعد الجائحة. وثمة حاجة ملحة إلى زيادة تمويل التكيف مع تغير المناخ. وتقدر تكاليف التكيف في البلدان النامية بين 5 و10 أضعاف التدفقات العامة الحالية لتمويل التكيف، كما أن الفجوة في تمويل التكيف أخذت في الاتساع<sup>(24)</sup>. وثمة حاجة أيضاً إلى مزيد من الطموح من أجل إحراز تقدم عالمي في التخطيط للتكيف وتمويله وتنفيذه على الصعيد الوطني<sup>(25)</sup>. ووفقاً لتقديرات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي فإن تحقيق أهداف التنمية المستدامة بحلول عام 2030 سيتطلب 6,9 تريليون دولار من الاستثمارات السنوية في الهياكل الأساسية. وهناك حاجة ملحة إلى تحسين توافر تمويل الهياكل الأساسية الخضراء والزرقاء والوصول إليه، بما في ذلك في شكل منح، بدلاً من القروض، لتجنب زيادة أعباء الديون<sup>(26)</sup>. ومن شأن ذلك أن يجلب فوائد اقتصادية هائلة. ويرى البنك الدولي أن الاستثمار في الهياكل الأساسية القادرة على الصمود في البلدان النامية يمكن أن يحقق عائدات قدرها 4,2 تريليون دولار على مدى دورة حياة هذه الهياكل الأساسية الجديدة، وهي فائدة تُقدر بأربعة دولارات لكل دولار تم استثماره<sup>(27)</sup>.

45- ومن أجل المساعدة في عملية تكثيف الهياكل الأساسية للنقل وبناء القدرة على الصمود، قدمت شراكة مراكز للعمل المناخي العالمي عدداً من التوصيات التي تركز على أنظمة النقل القادرة على الصمود والهياكل الأساسية والمركبات، إلى جانب الإنجازات الرئيسية التي يتعين تحقيقها بحلول عام 2050 (للأعوام 2025 و2030 و2040)<sup>(28)</sup>. وبناء على ذلك، وبحلول عام 2025، ينبغي أن تكون جميع الهياكل الأساسية وأنظمة النقل الجديدة، وعند الضرورة، المركبات، قادرة على الصمود أمام تغير

(24) برنامج الأمم المتحدة للبيئة، 2021، Adapting to، 2021، The Gathering Storm – Adapting to، 2021، Climate Change in a Post-Pandemic World، Nairobi.

(25) المرجع نفسه؛ وانظر أيضاً TD/541/Add.2، الفقرتان 86-87.

(26) Organisation for Economic Co-operation and Development، 2017، Investing in Climate، Investing in Growth، OECD Publishing، Paris.

(27) Hallegatte S، Rentschler J and Rozenberg J، 2019، Lifelines: The Resilient Infrastructure Opportunity، Sustainable Infrastructure Series، World Bank، Washington، D.C.

(28) اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 2021، مسار العمل المناخي: النقل، جدول الإجراءات، متاح على الرابط [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Transport\\_ActionTable\\_2,1.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Transport_ActionTable_2,1.pdf)؛ المرجع نفسه، 2021، مسار العمل المناخي: النقل، رؤية وملخص، متاح على الرابط [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Transport\\_Vision%26Summary\\_2,1.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Transport_Vision%26Summary_2,1.pdf).

المناخ إلى مستويات تعكس على أقل تقدير الظروف المناخية المتوقعة في عام 2050. وبحلول عام 2030، ينبغي أن يمتد هذا ليشمل جميع الهياكل الأساسية وأنظمة النقل الحيوية. وبحلول عام 2040، ينبغي أن تكون جميع الهياكل الأساسية والأنظمة الحيوية قادرة على الصمود أمام تغير المناخ إلى مستويات تعكس على أقل تقدير الظروف المناخية المتوقعة في عام 2100. وتحويل هذا الطموح إلى أفعال في الوقت المناسب سيتطلب تسريع الجهود إلى حد كبير، فضلاً عن بناء القدرات التقنية والبشرية وتوفير التمويل، ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية.

46- وسيتمين أن يستند التكيف الفعال إلى أطر قانونية وتنظيمية قوية، إلى جانب استراتيجيات وسياسات وخطط للحد من قابلية التضرر من الكوارث. ومن الأمثلة على ذلك في هذا الصدد التكيف مع تغير المناخ والاستراتيجية وخطة العمل للفترة 2021-2026 لمنظمة دول شرق الكاريبي، التي أُقرت في الاجتماع الثامن لمجلس الوزراء المعني بالاستدامة البيئية في أيار/مايو 2021.

47- وهناك دور هام أيضاً تؤديه المعايير والتوجيهات والأدوات الخاصة بأصحاب المصلحة. ومن الأمثلة على ذلك منهجية وضعها الأونكتاد في إطار تعاونه التقني لصالح الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي<sup>(29)</sup>، وتوجيهات حديثة في مجال الصناعة بشأن وضع خطط تكيف الموانئ والممرات المائية الداخلية مع تغير المناخ<sup>(30)</sup>، وضعتها الرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي العالمية، بالتعاون مع الشركاء، بما في ذلك الأونكتاد. ومن الأمور ذات الصلة أيضاً معيار جديد للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس، ISO 14091:2021، "التكيف مع تغير المناخ - مبادئ توجيهية بشأن القابلية للتأثر والآثار وتقييم المخاطر"<sup>(31)</sup>، والذي يغطي قابلية التأثر بتغير المناخ ويسلط الضوء على أهمية تقييمات المخاطر ورصد وتقييم أي منظمة، بغض النظر عن حجمها أو نوعها أو طبيعتها.

### ثالثاً - الطلب المتزايد على الحلول المتعلقة بالنقل وتيسير التجارة

48- أظهر توقف التدفقات التجارية بسبب جائحة كوفيد-19 جملة أمور منها أهمية الإجراءات البسيطة والمتسقة والموحدة والشفافة والمنسقة والآلية عبر الحدود. ويشكل تقليل الوقت والتكلفة والتعقيدات فيما يتعلق باستيراد السلع وتصديرها ومرورها عبر الحدود جوهر تيسير التجارة.

### ألف - التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة

49- صدّق على اتفاق تيسير التجارة حتى الآن 154 عضواً من أعضاء منظمة التجارة العالمية. ويقوم الآن كل عضو في منظمة التجارة العالمية بتنفيذ الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاق، وفقاً لجدول التنفيذ الذي أُخطر به. ووفقاً للاتفاق، تتاح لكل واحد من البلدان النامية أو أقل البلدان نمواً الأعضاء في منظمة التجارة العالمية الفرصة لتحديد موعد نهائي للتنفيذ، ويمكنه، عند الاقتضاء، التماس المساعدة من المانحين والمنظمات الدولية، بما فيها الأونكتاد. ويتوقع أن يؤدي تنفيذ اتفاق تيسير التجارة تنفيذاً كاملاً إلى تعزيز التجارة الدولية إلى حد بعيد وأن يساهم في تنمية البلدان النامية وأقل البلدان نمواً تنمية مستدامة، وكذلك في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

(29) انظر الرابط [SIDSport-ClimateAdapt.unctad.org](https://www.sidsport-climateadapt.unctad.org).

(30) انظر الرابط <https://www.pianc.org/publications/envicom/wg178>.

(31) انظر الرابط <https://www.iso.org/committee/6266703.html>.

50- وبالإضافة إلى اتفاق تيسير التجارة، أدرجت تدابير تيسير التجارة، بما في ذلك المرور العابر، في العديد من الاتفاقات التجارية الإقليمية ودون الإقليمية، مما يكمل اتفاق تيسير التجارة ويعزز التركيز على أهمية تنفيذ تيسير التجارة. وفي الوقت نفسه، فإن كثرة الالتزامات المتعلقة بتيسير التجارة في إطار الاتفاقات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية قد تكون مربكة إذا لم تكن الالتزامات متوائمة. ولذلك، فمن الضروري تنفيذ قواعد وأنظمة واضحة على المستويات الوطنية لضمان الامتثال لهذه اللوائح وتوفير إطار وطني شفاف ومنطقي لتيسير التجارة.

51- وتشير عدة دراسات دولية إلى أن البلدان النامية وأقل البلدان نمواً يمكن أن تستفيد بوجه خاص من تطبيق إجراءات تجارية فعالة. ويعد تنفيذ الإصلاحات الرامية إلى تيسير التجارة، بما في ذلك المرور العابر، أمراً هاماً بالنسبة للبلدان النامية وأقل البلدان نمواً في سياق تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

52- ومع ذلك، فقد تعطلت الاستعادة من هذه الفوائد بسبب جائحة كوفيد-19، ولاحقاً بسبب الحرب في أوكرانيا. وقد تأثرت سلاسل الإمداد والقيمة تأثراً سلبياً إلى حد كبير. وأدت الجائحة في البداية إلى إغلاق العديد من الحدود بصورة شبيهة كاملة ولفترات طويلة أمام تبادل البضائع، بهدف الحد من خطر انتقال الفيروس.

53- وكان أثر الاضطرابات الناجمة عن الجائحة على تنفيذ تيسير التجارة متفاوتاً. فمن ناحية، لوحظ أن الموارد البشرية قد استنزفت بالنسبة للعديد من البلدان النامية وأقل البلدان نمواً وأن التنسيق كان صعباً. فعلى سبيل المثال، لم تتمكن العديد من اللجان الوطنية المعنية بتيسير التجارة من مواصلة العمل أثناء الجائحة، حيث كانت الاجتماعات الحضرورية مستحيلة وكانت الاجتماعات عبر شبكة الإنترنت صعبة للغاية، حيث يعمل الموظفون من المنازل دون توفر الخيارات المطلوبة للاتصال عبر الإنترنت.

54- وفي الوقت نفسه، أدى فرض عدد من القيود على إجراءات الحدود في عدد من البلدان، تجنباً للاتصال المباشر بين العاملين في مجال النقل من جهة وموظفي إدارة الحدود، مثل الجمارك، من جهة أخرى، إلى التعجيل بتنفيذ حلول رقمية أو تحسينها، مثل المعالجة الجمركية الآلية، واستخدام حلول النافذة الموحدة أو البوابات الشبكية للمعلومات التجارية من أجل توفير الشفافية والإبلاغ بالقواعد واللوائح الجديدة. ونتيجة لذلك، وعلى الرغم من المعاناة الإنسانية والآثار السلبية بشكل رئيسي على التجارة بسبب كوفيد-19، فقد أدت الجائحة إلى موجة أتمتة ربما لم تكن لتحدث بهذه السرعة. ومن المرجح أن يؤدي ذلك إلى تحقيق مكاسب فورية وطويلة الأجل في كفاءة عمليات التجارة الدولية وكذلك بالنسبة للحكومات.

55- وبالإضافة إلى ما سبق، تفكر الشركات بشكل متزايد في كيفية التخطيط لاستمرار سلاسل الإمداد الخاصة بها دون انقطاع. وقد أدى ذلك إلى النظر في اعتبارات من قبيل إعادة أنشطة التصنيع إلى الوطن بعد عمليات الاستعانة سابقاً بمصادر خارجية، وزيادة التركيز على إنشاء سلاسل إمداد إقليمية، وما إلى ذلك. وسيتوقف أثر هذه الاعتبارات والقرارات التي سيتخذها قطاع الأعمال التجارية على البيانات القائمة لتيسير التجارة وعلى الحلول الجديدة التي تتبلور في هذا المجال. وبالمثل، فإن نمو التجارة الإلكترونية، الذي تسارع بصورة أكبر أثناء جائحة كوفيد-19، سيؤثر أيضاً على ضرورة زيادة تسريع تيسير التجارة.

## باء - عمليات التصدي لجائحة كوفيد-19

56- يقدم الأونكتاد الدعم إلى البلدان النامية وأقل البلدان نمواً في تحسين قدرتها الوطنية و/أو الإقليمية على الاستجابة على نحو أفضل للأزمات في المستقبل، مثل جائحة كوفيد-19، فضلاً عن

التقليل إلى أدنى حد من توقف التدفقات التجارية عن طريق إلقاء نظرة فاحصة وسريعة في الوقت نفسه على أنظمة الطوارئ الوطنية المتاحة في مجال تيسير التجارة، وتطبيقها في أوقات الأزمات.

57- ويشمل ذلك تقديم تقييم سريع إلى اللجنة الوطنية لتيسير التجارة وغيرها من السلطات ذات الصلة المعنية بالتجارة عبر الحدود والعبارة عن حالة التأهب الوطني في أوقات الأزمات، مثل جائحة كوفيد-19 أو ما شابه ذلك، بغية التخفيف من أثر الأزمات عن طريق ضمان استمرار الإمداد وسلاسل القيمة والحفاظ على تدفق الواردات، والصادرات، والعبور، بما يشمل السلع الأساسية، مع ضمان ضوابط الامتثال مثل الجمارك والصحة والنظافة الصحية وما إلى ذلك.

58- وتهدف مبادرة المسح السريع أيضاً إلى تحديد وفهم فعالية التدابير والأنظمة التجارية في أوقات الأزمات، ولا سيما عن طريق تقييم الوعي بوجود التدابير، وكيفية تنفيذها، وهياكل التنسيق والشراكات، وتوافر المعلومات في الوقت المناسب، وشفافية الحلول المتاحة، فضلاً عن الأثر الحقيقي الذي تحدثه في التخفيف من الآثار السلبية للأزمة على التجارة.

59- واستناداً إلى التعاون التقني المذكور أعلاه الذي قدمه الأونكتاد أثناء جائحة كوفيد-19، وضع الأونكتاد مشروعاً للفترة 2023-2026 بهدف تعزيز قدرة بلدان منطقة المحيط الهادئ على تيسير وتسريع تجهيز شحنات الإغاثة الدولية من أجل التصدي للأزمات الإنسانية أو الكوارث الطبيعية أو حالات الطوارئ المعقدة مثل جائحة كوفيد-19. وسيؤدي المشروع إلى إدارة مبتكرة لشحنات الإغاثة وتنسيق تيسير التجارة في أوقات الكوارث في منطقة المحيط الهادئ.

## جيم - الحلول المتعلقة بالتجارة عبر الحدود

60- أثناء جائحة كوفيد-19 أو أي أزمة طارئة أخرى، يصبح نقل البضائع عبر الحدود مسألة صعبة بسبب إغلاق الحدود أو تعطيلها أو الاختناقات الناتجة عن البروتوكولات الجمركية الجديدة والضوابط الصحية التي تزيد من وقت وتكاليف الإجراءات التجارية. وعلى الرغم من أن سلطات الحدود نفذت المبادئ التوجيهية للطوارئ بطريقة سريعة إلى حد ما بعد الإغلاق الأول، فقد تأثرت تدفقات السلع على نحو تسبب في تأخير وصول السلع الطارئة والمعدات الطبية وتدني الأداء الاقتصادي للتجارة في السلع، مما زاد من الهشاشة الاقتصادية، لا سيما بالنسبة لأصحاب الأنشطة التجارية الصغيرة والمتوسطة الحجم.

61- ويمكن لتدابير تيسير التجارة أن تعزز قدرة القطاع الخاص على الصمود بوسائل منها زيادة فرص الوصول إلى المعلومات (انظر المادة 1، اتفاق تيسير التجارة، ومنظمة التجارة العالمية) وذلك عن طريق الشفافية، ورقمنة عمليات التخليص (انظر المادة 10-4، اتفاق تيسير التجارة) التي تقوم بها سلطات الحدود، وزيادة التنسيق والتعاون على الحدود (المادتان 10-7 و 23-2، اتفاق تيسير التجارة). وقد وضع الأونكتاد مجموعة حلول رقمية لزيادة التجارة عبر الحدود، مثل البوابات الإلكترونية للمعلومات التجارية، وأداة لتتبع الإصلاح تابعة للجان الوطنية لتيسير التجارة، ونوافذ جمركية موحدة، إلى جانب برامج لبناء قدرات اللجان الوطنية لتيسير التجارة في مجال إدارة الأزمات، التي نفذت عن بعد أثناء الأزمة.

62- ويساعد برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية (نظام أسيكودا) البلدان النامية والبلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية في تيسير التجارة وتحديث عمل الوكالات الجمركية، وكذلك في حوسبة ورقمنة عمليات تخليص البضائع باستخدام الجيل الرابع من نظام تكنولوجيا المعلومات الخاص بإدارة الجمارك، أي نظام أسيكودا. وفي عام 2021، استخدمت نظم أسيكودا بشكل يومي في حوالي 100 بلد ومنطقة، بما في ذلك 39 بلداً من أقل البلدان نمواً، و 34 دولة جزرية صغيرة نامية، و 21 من البلدان النامية غير الساحلية. وبناء على طلب الدول الأعضاء، وسع نظام أسيكودا نطاقه ليشمل إساءة المشورة إلى

الحكومات فيما يتعلق بوضع وتنفيذ نظم نافذة وحيدة للتجارة الدولية تركز على الجمارك، وتوفير منصة متكاملة للجهات المعنية بالتجارة (مثل الوزارات والمصارف التجارية ووكالات إدارة الحدود، وما إلى ذلك) وتبادل المعلومات. وفي الوقت الراهن، تقوم إحدى عشرة دولة عضوا بتشغيل أو تنفيذ نظام النافذة الوحيدة القائم على نظام أسيكودا. وفي السنوات الأخيرة، أقام نظام أسيكودا شركات مع عدة كيانات دولية ووكالات تجارية وإنمائية، مثل اتفاقية الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض، والوكالة الألمانية للتعاون الدولي، ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، وصناعة النقل البحري.

63- ومنذ عام 2020، يتعاون نظام أسيكودا والوكالة الألمانية للتعاون الدولي من أجل تطوير حل متخصص لدمج البيانات يسمى ASYHUB<sup>(32)</sup>. ويعمل نظام ASYHUB على الربط بين النظام الآلي للبيانات الجمركية وأنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لمقدمي بيانات النقل البحري. وهو يعزز كفاءة عمليات التخليص الجمركي ونظم إدارة المخاطر عن طريق تيسير تجهيز البيانات المتعلقة بتفاصيل الشحنات قبل وصولها. كما أنه يدمج ويعالج البيانات المتعلقة بمعلومات الشحن البحري قبل وصول الشحنات/قبل مغادرتها. وفي عام 2021، تم تضبيب برنامج ASYHUB وتحسينه. ويجري استخدامه على أساس تجريبي في بلدين هما سري لانكا وكمبوديا. ويمكن الآن تبادل البيانات وضمان تدفقها عبر منصة لتبادل البيانات والمستندات<sup>(33)</sup>، بين نظام "ASYHUB" ونظام أسيكودا العالمي "ASYCUDA World" في كلا البلدين الرائدة. وفي سري لانكا أيضاً، هناك منصات متعددة حالياً يمكنها تبادل البيانات والمعلومات المتعلقة بالسفينة تلقائياً باستخدام ميزة تسجيل السفينة. ومن المتوقع إطلاق نظام "ASYHUB" في كل من كمبوديا وسريلانكا في عام 2023.

64- واشترك مؤتمر الاتجار الدولي بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض ونظام أسيكودا في تطوير نظام إلكتروني للتصاريح قائم على الحوسبة السحابية يسمى "eCITES" يقدم الدعم الآلي لطلب التصاريح وتجهيزها وإصدارها للتجارة الدولية في الأنواع المهددة بالانقراض. واستخدم النظام على أساس تجريبي في سري لانكا في شباط/فبراير 2020. ومن المقرر أن يُطلق النظام في موزمبيق في عام 2022.

65- وفي إطار مشروع حساب الأمم المتحدة الإنمائي بشأن النقل والربط التجاري في عصر الجائحات، ساهم برنامج أسيكودا العالمي في التصدي لآثار جائحة كوفيد-19. وفي عام 2020، أصدر البرنامج مبادئ توجيهية لإدارات الجمارك بغية تكييف الاستفادة من البرنامج في التصدي للجائحة<sup>(34)</sup>، مما يساعدها على التعامل مع التدابير ذات الصلة في مكان العمل والحد من التفاعل المباشر. وتتناول المبادئ التوجيهية زيادة تطبيق التعامل غير الورقي والتشجيع عليه، وتكييف نموذج أسيكودا العالمي المتعلق بإدارة المخاطر، واستعراض الترتيبات التنظيمية، وتنفيذ التغييرات في السياسة الضريبية، وتعديل الهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وإجراء تحليل للبيانات التجارية لرصد أثر الجائحة. وبالإضافة إلى ذلك، أجرى برنامج نظام أسيكودا دراسة استقصائية للإدارات الجمركية من أجل إجراء تقييم سريع للظروف التشغيلية وتيسير تنفيذ المبادئ التوجيهية للأونكتاد المتعلقة بالتعامل مع التدابير المتصلة بجائحة كوفيد-19. وشارك في الدراسة الاستقصائية 46 من البلدان المستخدمة لنظام أسيكودا العالمي.

(32) انظر الرابط <https://unctad.org/news/digitizing-global-maritime-trade-project-launched>

(33) انظر الرابط <https://www.tradelens.com/>

(34) الأونكتاد، 2020، تكييف استخدام النظام العالمي الآلي للبيانات الجمركية مع حالة كوفيد-19: مبادئ توجيهية لإدارات الجمارك (UNCTAD/DTL/ASYCUDA/INF/2020/1).

- 66- وفي عام 2021، وبالتعاون مع مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، طُوّر برنامج أسيكودا النظام الآلي لشحنات الإغاثة. وتوفر هذه الأداة التنسيق السلس والفعال لواردات الإغاثة الإنسانية. وهو يضمن أن تكون الاستجابة الإنسانية للأزمات الطارئة فعالة وجيدة التوقيت من الناحية اللوجستية. وفي سياق جائحة كوفيد-19، يعطي النظام الآلي لشحنات الإغاثة الأولوية لشحنات الأدوية والمعدات الطبية وتخليصها.
- 67- وحشد برنامج أسيكودا الجهود لتوفير مواد تدريبية جيدة لمستخدمي النظام في جميع أنحاء العالم عن طريق استخدام منصة تعلم إلكترونية. ومنذ عام 2020، أصبح التدريب الافتراضي عن بعد والتعلم الإلكتروني يشكل حجر الزاوية لبناء القدرات. وتوفر المنصة دروساً تعليمية ووثائق وتمارين مصورة عالية الجودة تمكن من إتقان استخدام نظم أسيكودا وضبطها، مثل نظام أسيكودا العالمي، والنظام الآلي لشحنات الإغاثة، ونظام الحوسبة السحابية "eCITES".

## رابعاً - الاستنتاجات وآفاق المستقبل

- 68- في ظل التحديات التي تطرحها الحالة الاقتصادية والتجارية والجيوسياسية العالمية، أدت الاضطرابات الناجمة عن جائحة كوفيد-19 إلى تسليط الضوء على نقاط ضعف سلاسل الإمداد العالمية وإبرازها، بما في ذلك نقاط الضعف المتعلقة بشبكات النقل التي تدعمها. وتتطلب "إعادة البناء بشكل أفضل" سياسات ومبادرات تدمج المخاطر والاستدامة البيئية والتكنولوجيا بوصفها شروطاً أساسية لعالم مستدام وقادر على الصمود بعد الجائحة.
- 69- والخبراء مدعوون إلى تحديد مجالات الإجراءات ذات الأولوية للمساعدة على التغلب على مختلف الشواغل العالمية في مجال النقل والخدمات اللوجستية وتحقيق التعافي الدائم، مع بناء القدرة على الصمود والنهوض ببرنامج الاستدامة. وقد يرغب الخبراء في النظر في جملة أمور من بينها القضايا التالية:
- (أ) ارتفاع أسعار الشحن، وتركيز الأسواق والرقابة التنظيمية، فضلاً عن جدارة/جدوى وضع آلية للاستجابة لحالات الطوارئ من أجل تخفيف الأثر المباشر لارتفاع تكاليف النقل وأسعاره على الدول الجزرية الصغيرة النامية بغية تحقيق الأمن الغذائي وأمن الطاقة.
- (ب) خفض انبعاثات الكربون الناتجة عن النقل البحري، والتحول في مجال الطاقة والموانئ الذكية والمستدامة، فضلاً عن تيسير التجارة والنقل بصورة ذكية مناخياً.
- (ج) التعجيل باتخاذ إجراءات لضمان وتيسير تقييمات أثر تغير المناخ، والتكيف، وبناء القدرة على الصمود، والحد من مخاطر الكوارث في الموانئ وغيرها من الهياكل الأساسية الحيوية للنقل، ولا سيما في البلدان النامية الضعيفة.
- (د) التأهب لمواجهة الاضطرابات، وتقييم المخاطر وإدارتها، وبناء القدرة على الصمود في مجال النقل واللوجستيات.
- (هـ) التعاون المستمر لمعالجة أزمة تغيير الطواقم، وحماية صحة البحارة وسلامتهم، وتجنب الاضطرابات التي تواجه سلسلة الإمداد أثناء جائحة كوفيد-19 المستمرة.
- (و) الاستفادة من التكنولوجيا والرقمنة لتعزيز الاستدامة وبناء القدرة على الصمود في مجال النقل واللوجستيات.

(ز) الثغرات والاحتياجات المحددة في مجال المساعدة التقنية وبناء القدرات، فضلاً عن دور الحكومة والقطاعين العام والخاص والشركاء الإنمائيين في التصدي لضرورة تحقيق الاستدامة والقدرة على الصمود والتصدي للتحديات المستمرة في مجالي النقل واللوجستيات.

(ح) الإجراءات والاحتياجات اللازمة للتعجيل بتنفيذ تدابير تيسير التجارة، ولا سيما بالنظر إلى التجارب المتعلقة بالاضطرابات الأخيرة في سلاسل الإمداد العالمية .

---