

Distr.: General
14 November 2024
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 الحادية عشرة

جنيف، 23 و24 تشرين الأول/أكتوبر 2024

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

المعقودة في قصر الأمم بجنيف، يومي 23 و24 تشرين الأول/أكتوبر 2024



الرجاء إعادة الاستعمال

مقدمة

عُقدت الدورة الحادية عشرة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة في قصر الأمم بجنيف يومي 23 و24 تشرين الأول/أكتوبر 2024.

أولاً - موجز الرئاسة

ألف - الجلسة العامة الافتتاحية

1- افتتحت مديرة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات في الأونكتاد الجلسة. وألقى المتحدثون التالي ذكرهم كلمات افتتاحية: ممثل كمبوديا، متحدتاً باسم مجموعة الـ 77 والصين؛ وممثل بنغلاديش، باسم مجموعة آسيا والمحيط الهادئ؛ وممثل الجمهورية الدومينيكية، باسم الدول الجزرية الصغيرة النامية؛ وممثل جامايكا، باسم الجماعة الكاريبية؛ وممثل أنغولا، باسم أقل البلدان نمواً؛ وممثل ترينيداد وتوباغو.

2- وسلطت مديرة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات الضوء، في كلمتها الافتتاحية، على أهمية الاجتماع قبل الدورة السادسة عشرة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد السادس عشر). وذكرت المديرة أن نقاط الاختناق البحرية هي بمثابة طرق تجارية حيوية، وأن الاضطرابات يمكن أن تضغط بشكل كبير على سلاسل الإمداد؛ وأن مثل هذه الاضطرابات محور تركيز استعراض النقل البحري 2024: الإبحار عبر نقاط الاختناق البحرية. وأشارت إلى أن الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً تأثرت بارتفاع أسعار السلع الأساسية لأن الاقتصادات تعتمد بشكل كبير على النقل البحري. وقد تؤدي التحديات الناشئة عن تغير المناخ والتقدم التكنولوجي السريع إلى نشوء احتكارات القلة التي تؤدي إلى تفاقم هذه الآثار. وأخيراً، أشارت المديرة إلى الحاجة إلى مواصلة المناقشات بشأن هذه المسائل، بما في ذلك في الفترة التي تسبق الأونكتاد السادس عشر، فضلاً عن الحاجة إلى تعزيز الدعم للأونكتاد في الجهود الرامية إلى تعزيز سلاسل الإمداد الشاملة.

3- وأكد الرئيس في كلمته الافتتاحية على أهمية الاجتماع في المضي قدماً في مجال النقل البحري القادر على الصمود ومنخفض الكربون وسط أزمات متعددة مترابطة. وشدد على أن المناقشات ستستند إلى العمليات السياسية الرئيسية، بما في ذلك منتدى سلاسل الإمداد العالمية الذي عقد في بربادوس في أيار/مايو 2024. وأخيراً، سلط الضوء على أن الخبراء في الاجتماع سيتبادلون الخبرات والممارسات الجيدة ويناقشون تعزيز قدرة القطاع على التعامل مع الاضطرابات ودفع عجلة التحول المستدام، وخاصة في البلدان النامية، بما في ذلك الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً.

4- وقدمت رئيسة قسم النقل، فرع لوجستيات التجارة المذكرة المعنونة "النقل البحري في أوقات الأزمات المتعددة" (TD/B/C.I/MEM.7/32). وسلطت الضوء على الدور الحاسم للنقل البحري في دعم القدرة على الصمود اقتصادياً والاستدامة والتحديات التي يواجهها القطاع، بما في ذلك فيما يتعلق بالجائحة والتوترات الجيوسياسية والاضطرابات مثل تلك التي حدثت في قناة السويس، والتي أدت جميعها إلى إجهاد سلاسل الإمداد العالمية وزيادة أسعار الشحن وتسببت في عدم كفاءة الموانئ. وبالإضافة إلى ذلك، أدت مسافات السفر الأطول ومستويات استهلاك الوقود الأعلى إلى زيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وأخيراً، أكدت الرئيسة على أهمية ضمان الأمن الغذائي وأمن الطاقة ودور الموانئ في دعم الانتقال الطاقوي في النقل البحري.

5- وأكد ممثل إحدى المجموعات الإقليمية وبعض المندوبين على الدور الأساسي للنقل البحري في التجارة العالمية وضعف القطاع أمام الأزمات؛ وأشاروا إلى أن البلدان النامية، وخاصة الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً، تواجه آثاراً غير متناسبة وتكاليف انتقال عالية؛ وأشاروا إلى أن الدعم المالي والتقني الكبير، بما في ذلك من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص والمساعدة الإنمائية الرسمية، بالغة الأهمية في وضع نظم قادرة على الصمود. وأشار ممثل إحدى المجموعات الإقليمية إلى الحاجة إلى انتقال عادل إلى اقتصاد منخفض الكربون، لتخفيف انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن النقل البحري، وإطار تنظيمي عالمي بموجب المنظمة البحرية الدولية؛ وشدد على دور الموانئ كمراكز للطاقة النظيفة؛ وأكد على الحاجة إلى دعم البحارة من خلال التدريب وبناء القدرات. وأشار ممثل مجموعة إقليمية أخرى إلى أن ارتفاع تكاليف النقل الجوي وخيارات النقل البحري المحدودة بأسعار معقولة تعوق تنمية السوق والتكامل؛ كما تم السعي إلى إيجاد حلول إقليمية من أجل تعزيز التجارة الإقليمية والترابط وخفض فاتورة استيراد الأغذية، على سبيل المثال في الجماعة الكاريبية.

باء - النقل البحري في أوقات الأزمات المتعددة

(البند 3 من جدول الأعمال)

6- في إطار هذا البند من جدول الأعمال، عقد اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة سبع مناقشات غير رسمية.

1- فهم التحديات: عرض استعراض النقل البحري 2024: الإبحار عبر نقاط الاختناق البحرية

7- قدم رئيس فرع لوجستيات التجارة النتائج الواردة في استعراض النقل البحري 2024، وركز على التحديات والآفاق المتعلقة باللوجستيات البحرية العالمية، بما في ذلك الأثر الكبير لاضطرابات نقاط الاختناق. وفي هذا الصدد، تعافى المرور في قناة بنما نتيجة تحسن إدارة المياه، واستمرت مستويات العبور المنخفضة في قناة السويس، مما أدى إلى تقادم اضطرابات التجارة العالمية. وأدت إعادة توجيه السفن إلى زيادة تكاليف النقل البحري، وبالتالي زيادة أسعار المستهلك، وخاصة في الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً. وبالإضافة إلى ذلك، هناك تحديات تتعلق بالإلحاح المتزايد على خفض انبعاثات الكربون الناتج عن النقل البحري وسط عدم اليقين المستمر الذي يحيط بالجوانب التنظيمية، والأسطول العالمي المتقادم والحاجة إلى سفن تعمل بالوقود البديل، فضلاً عن التسجيل الاحتياكي للسفن، مع ما لذلك من عواقب بعيدة المدى على السلامة البحرية والتلوث والحوكمة العالمية للمحيطات. وتألف فريق حلقة النقاش غير الرسمية الأولى من: السكرتير الثاني للبعثة الدائمة لمصر؛ وأستاذة، جامعة بروكسل؛ والرئيسة العالمية للشؤون القانونية، شركة فيفس إنترناشيونال.

8- وشدد المتحاور الأول على الحاجة إلى خفض انبعاثات الكربون الصادرة عن قطاع النقل البحري، حيث تستهدف المنظمة البحرية الدولية خفض انبعاثات غازات الدفيئة بنسبة 20 في المائة بحلول عام 2030 والتخلص من انبعاثات الكربون بالكامل بحلول عام 2050. وأشار المتحاور إلى أن مصر تؤدي، من خلال قناة السويس، دوراً حاسماً في التجارة البحرية العالمية وجهود خفض انبعاثات الكربون، وتهدف إلى العمل كقائد في إنتاج الوقود الأخضر، مع التركيز على الميثانول والهيدروجين، بما يتماشى مع مبادرة القناة الخضراء. وأخيراً، ذكر المتحاور أنه على الرغم من التوترات الجيوسياسية التي تؤثر على النقل البحري في البحر الأحمر، فإن قناة السويس تظل الطريق التجاري العالمي الأكثر حيوية وكفاءة.

9- وسلطت المتحاور الثانية الضوء على قيمة الرؤى الواردة في إصدارات استعراض النقل البحري للباحثين. وأشارت إلى أن نقاط الاختناق المختلفة في النقل البحري تتطلب تحليلات مخصصة للمخاطر،

نظراً لأن الآثار تتباين بشكل كبير، وأن التحديات التي تفرضها مسافات النقل البحري الأطول تعقد الجهود الرامية إلى الحد من الانبعاثات وسط طلبات محدودة على الأساطيل الجديدة. وقد أعاققت الشواغل إزاء كفاءة الوقود البديل الاستثمارات في الهياكل الأساسية اللازمة، وفي هذا الصدد، تعتبر نماذج الأعمال المستدامة والتشريعات العالمية لدعم تجديد الأساطيل وتحديثها ضرورية. وذكرت المتحاورون أنه ينبغي إنشاء مرافق معتمدة للتخريد، وأن تبادل البيانات الفعال مهم في تعزيز المسؤولية والنهوض بالحلول في مجال النقل البحري، وأن الإصدارات المستقبلية من *استعراض النقل البحري* يمكن أن ترصد التجارة في المواد الثانوية والمعاد تدويرها.

10- وأكدت المتحاورون الثالثة على أهمية التنوع والشمول في الصناعة البحرية. وأشارت إلى أن المجتمع ينقسم بالتساوي بين الجنسين وأن القوى العاملة في الموانئ لا تضم سوى 18 في المائة من النساء، مما يسلط الضوء على وجود اختلال كبير. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المشاركين في برامج التدريب أغلبهم من النساء، ومع ذلك فإن 2 في المائة فقط من البحارة من النساء. ولتحسين تمثيل الجنسين، أشارت المتحاورون إلى الجهود الجارية التي تبذلها الرابطة النسائية الدولية للنقل البحري والتجارة، واقترحت استخدام توصيفات وظيفية محايدة جنسانياً ومبادرات توظيف مستهدفة. وأخيراً، أثارت شواغل إزاء الاحتيال وتلوث البضائع بالمخدرات وتكاليف خفض انبعاثات الكربون الصادرة عن النقل البحري ومن سيتحمل العبء المالي.

11- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، سلط أحد المندوبين الضوء على التزام بنما بالتصدي للتحديات التي تواجه قناة بنما، وأكد على التدابير الاستباقية المتخذة للتصدي للتسجيل الاحتيالي للسفن، وتعزيز التزام بنما بحوكمة المحيطات والممارسات البحرية المستدامة. وأكد مندوب آخر على الحاجة إلى حلول عادلة، وخاصة في البلدان النامية التي تواجه تحديات؛ وأشار إلى أن الأولويات الرئيسية تشمل نقل التكنولوجيا والتمويل وبناء القدرات، بموجب مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة، والوصول إلى حلول رقمية ميسورة التكلفة والانتقال الشامل والعادل إلى النقل البحري المستدام والقادر على الصمود. وأشار ممثل الأمانة إلى أن المستهلكين والجهات الفاعلة الأخرى على طول سلاسل القيمة تأثرت بتكاليف النقل البحري المتزايدة. وذكر أحد المتحاورين أنه نظراً لأن المنتجين من البلدان النامية يواجهون منافسة من المنتجات الأعلى القيمة، فإن تحقيق الاستدامة يمكن أن يحد من الوصول إلى الأسواق الدولية، مما يعقد التوازن بين الأهداف البيئية والجوى الاقتصادية. وشدد متحاور آخر على الحاجة إلى تشريع وتمويل عالميين لدعم الموانئ الأصغر وضمان عدم اقتصار الحلول على الموانئ الأكبر القادرة على الاستثمار في التكنولوجيات الخضراء.

2- تأمين مستقبل النقل البحري والخدمات اللوجستية: تجاوز الاضطرابات وتعزيز القدرة على الصمود - التركيز على نقاط الاختناق البحرية وشبكات النقل البحري

12- تألف فريق حلقة النقاش في المناقشة غير الرسمية الثانية من: المؤسس والرئيس التنفيذي، شركة Transport Intelligence؛ والرئيس العالمي لقسم Business Resilience Consulting، شركة Maersk؛ ومدير المنتدى العالمي للشاحنين؛ وباحث اقتصادي أول ومحلل بحري، هيئة قناة السويس؛ ونائب المدير الاقتصادي، هيئة قناة السويس؛ وموظفة الشؤون الاقتصادية، قسم النقل، فرع لوجستيات التجارة.

13- وأكد المتحاورون الثلاثة على تعقيد شبكات سلسلة الإمداد والطبيعة المترابطة لمصادر الاضطرابات، فضلاً عن القيود التجارية غير المتوقعة. وأشاروا إلى أن آثار الاضطرابات اللوجستية تشمل انخفاض موثوقية الجدول الزمني واختلال التوازن بين العرض والطلب في قطاع النقل البحري، وتقويت

مواعيد التسليم وفقدان قيمة المخزونات، وضغوط التدفق النقدي، وخاصة بالنسبة للشركات الصغيرة والمتوسطة، والتكاليف الإضافية للشاحنين للتواصل مع شركاء سلسلة الإمداد في المراحل النهائية. وسلط المتحاورون الضوء على أهمية اتباع نهج شامل لإدارة المخاطر بشكل استباقي؛ وخطط الطوارئ، مثل المصادر البديلة وخيارات النقل؛ وكفاءة القوى العاملة؛ والرقمنة، من أجل تتبع البضائع بشكل فعال وتوقع الطلب؛ والهياكل الأساسية والمعدات للنقل التي يتم صيانتها جيداً، والتعاون الوثيق مع مقدمي الخدمات اللوجستية وشركاء سلسلة الإمداد الآخرين. وأشاروا إلى الحاجة إلى الدعم والتنسيق الحكومي، مثلاً عن طريق الحفاظ على قدرة مناولة البضائع في الموانئ؛ وإعطاء الأولوية لوصول عمال الخدمات اللوجستية إلى أماكن العمل أثناء الاضطرابات؛ وتوفير الإعفاء من الضرائب والرسوم، لتخفيف ضغوط التدفق النقدي على الشركات؛ وتعزيز تيسير التجارة والاستثمار في الرقمنة والهياكل الأساسية للنقل؛ وتعزيز تمويل التجارة وتشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر، وتطوير النظم البيئية للتصنيع؛ وتعزيز التنوع الجنساني وبناء القدرات. وأخيراً، ذكر أحد المتحاورين أن البلدان التي تضع القواعد في التجارة الدولية ينبغي أن تضمن سياسات عادلة ومنصفة وربما الاستثمار في الأسواق الناشئة.

14- وشدد المتحاوران التاليان على أثر الاضطرابات في البحر الأحمر على النقل البحري العالمي، بما في ذلك انخفاض عدد السفن العابرة لقناة السويس، مما أدى إلى زيادة أوقات السفر البحري والمسافات وزيادة استخدام الوقود وزيادة انبعاثات الكربون. وللتخفيف من حدة الأزمة، نفذت هيئة قناة السويس سياسات تسعير مرنة، وقدمت خدمات الطوارئ مثل صيانة السفن وإدارة النفايات واستمرت في التواصل مع أصحاب المصلحة. وأخيراً، أشار المتحاورون إلى أن الهيئة تدرس توسيع وتعميق القناة من أجل دعم سلاسل الإمداد العالمية في ظل التحديات المستمرة.

15- وتحدثت المتحاورا السادسة بالتفصيل عن موارد بناء القدرات التي يوفرها الأونكتاد من أجل اللوجستيات البحرية القادرة على الصمود، بما في ذلك دورة تدريبية مخصصة ووحدات تدريبية ودليل للموانئ وأدوات ذات صلة متاحة عبر الإنترنت. وسلطت الضوء على النهج التدريجي الذي يدعو إليه الأونكتاد، لتمكين بناء القدرة على الصمود في الموانئ وسلاسل الإمداد البحرية، وأكدت على الحاجة إلى نهج استباقي إزاء القدرة على الصمود في القطاع، والذي يعزز القدرة على الصمود من خلال التصميم، حيث يتم تعميم معايير القدرة على الصمود وإدارة المخاطر افتراضياً في الخطط والاستراتيجيات ذات الصلة.

16- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، سلط العديد من المندوبين الضوء على التحديات التي تواجه النقل البحري على الصعيد الوطني، وخاصة آثار الاضطرابات اللوجستية، ودور الرقمنة في ضمان الكفاءة والقدرة على الصمود. وعرض أحد الخبراء تجربة الحوكمة الاستباقية مثلاً فيما يتعلق بتوحيد بروتوكولات إدارة الأزمات، وطلب أمثلة على الممارسات الجيدة في التصدي للتحديات وأشاد بجهود الأونكتاد في تعزيز قدرة قطاع النقل البحري العالمي. وتحدث خبير آخر بالتفصيل عن الجهود التي تبذلها الجمهورية الدومينيكية فيما يتعلق بالتنمية المستدامة وحماية البيئة في النقل البحري، بما في ذلك الاستثمار في الطاقة المتجددة. وتحدث عدد قليل من الخبراء بالتفصيل عن الأهداف الوطنية التي ترمي إلى أن تكون مراكز إقليمية للنقل والخدمات اللوجستية. وناقش أحد الخبراء تكنولوجيا النقل البحري المستقل والتشريعات ذات الصلة في الاتحاد الروسي وسلط الضوء على الفوائد المحتملة، بما في ذلك خفض التكاليف. وأخيراً، أشاد أحد المتحاورين بالمواد التوجيهية الصادرة عن الأونكتاد باعتبارها أدوات مفيدة وليس فقط للموانئ ولكن أيضاً لأصحاب المصلحة الآخرين في النقل البحري.

3- تسخير نظم النقل والخدمات اللوجستية المستدامة والقادرة على الصمود لتحقيق الأمن الغذائي

17- تألف فريق حلقة النقاش غير الرسمية الثالثة من: رئيس قسم النقل، فرع لوجستيات التجارة؛ ومستشار شعبة الزراعة والسلع، منظمة التجارة العالمية؛ والرئيس العالمي لقسم Business Resilience Consulting، شركة Maersk؛ والمدير التنفيذي، وكالة تنظيم إصدار شهادات النقل البحري والخدمات اللوجستية، أنغولا.

18- وعرض المتحاور الأول مشروعاً مشتركاً بين الشعب للأونكتاد يهدف إلى تعزيز الأمن الغذائي من خلال تسخير سياسات التجارة والنقل والخدمات اللوجستية، ويستهدف بربادوس وترينيداد وتوباغو ولبنان والمغرب. ويجري تنفيذ المشروع بالاشتراك مع اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وبالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا.

19 وسلط المتحاور الثاني الضوء على الاضطرابات اللوجستية والاقتصادية العالمية السابقة التي أثرت على تدفقات التجارة الزراعية وأسعار الأغذية العالمية والأمن الغذائي، مشيراً إلى أن التجارة العالمية خففت الآثار، وخاصة في البلدان التي تعتمد على الواردات. وأشار المتحاور إلى أن عوامل تغير المناخ تشكل خطراً على الأمن الغذائي في المستقبل، وفي هذا الصدد، فإن استمرار تدفقات التجارة العالمية، وأسواق الأغذية والزراعة العاملة بشكل جيد والتعاون الدولي بالغة الأهمية لضمان توافر الأغذية واستقرارها وشفافية أسواق الأغذية.

20- وشدد المتحاور الثالث على أهمية إدارة المخاطر بشكل استباقي من أجل بناء القدرة على الصمود في سلاسل إمدادات الأغذية العالمية، بما في ذلك من خلال تحديد البلدان المصدرة الرئيسية ونقاط الاختناق ومن خلال التخطيط الموسمي لفترات الطلب المرتفع والتخطيط القوي لحالات الطوارئ مثلاً عن طريق تحديد طرق بديلة واستراتيجيات طويلة الأجل لتتبع المصادر. وأخيراً، أشار المتحاور إلى الحاجة إلى إقامة شراكات مع مقدمي الخدمات اللوجستية من أجل الاستفادة من خبراتهم.

21- وسلط المتحاور الرابع الضوء على مشاريع الهياكل الأساسية اللوجستية في أنغولا، مؤكداً أن مثل هذه الهياكل الأساسية، بما في ذلك المنصات اللوجستية والتخزين البارد المدعوم من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص، تعتبر بالغة الأهمية في الحد من خسائر الأغذية بعد الحصاد ودمج المزارعين المحليين في شبكات التجارة العالمية.

22- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أشاد خبيران بمشروع الأمن الغذائي. وشدد أحد المندوبين على التزام المغرب بمواصلة التعاون مع الأونكتاد، لبناء سلسلة إمدادات غذائية قادرة على الصمود وتعزيز الشراكات، وخاصة من خلال التعاون فيما بين بلدان الجنوب، من أجل التنمية المستدامة. وشدد أحد الخبراء على أهمية الأمن البحري في خليج غينيا فيما يتعلق بالأمن الغذائي، مشيراً إلى أن الدراسات المستقبلية يمكن أن تركز على التركيز في النقل والخدمات اللوجستية والحاجة إلى التنوع، وخاصة من خلال بناء السفن في أفريقيا. وفي هذا الصدد، قدم ممثل للأمانة دراسة مقبلة عن النقل البحري والخدمات اللوجستية في أفريقيا.

4- خفض انبعاثات الكربون الصادرة عن النقل البحري، والانتقال الطاقوي والموانئ: خفض انبعاثات الكربون الصادرة عن قطاع النقل البحري كضرورة حتمية وأهمية الانتقال العادل والمنصف إلى نموذج نقل البحري منخفض أو خالٍ من الكربون

23- تألف فريق حلقة النقاش في المناقشة غير الرسمية الرابعة من: المسؤول التقني، قسم التدابير الوقائية، شعبة البيئة البحرية، المنظمة البحرية الدولية؛ ورئيس فرع لوجستيات التجارة؛ المستشار السياسي

الأول، خفض انبعاثات الكربون الصادرة عن النقل البحري، المنتدى البحري العالمي؛ والمستشار، المركز الميكرونيزي للنقل المستدام، لندن.

24- وناقش المتحاور الأول استراتيجية المنظمة البحرية الدولية لعام 2023 بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، بما في ذلك أهداف الحد، وما ورد في هذه الاستراتيجية من إشارة إلى الانتقال الطاقوي العادل والمنصف ومن تدابير متوخاة في المدى المتوسط قيد التفاوض. وأشار المتحاور إلى التقييم الشامل لأثر التدابير على الأسطول العالمي وعلى الدول، وخاصة البلدان النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، والذي أُجري بالتعاون مع الأونكتاد وخبراء آخرين.

25- وعرض المتحاور الثاني النتائج الرئيسية لتقييم الأثر، والتي أظهرت أن التكاليف المتعلقة بالنقل البحري ووقت السفر قد ترتفع بحلول عام 2050، وتشير السيناريوهات التي تشمل فرض ضريبة على الكربون إلى أن لها أثر سلبي أقل. وأشار إلى أن الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً ستتأثر بشكل أكثر سلبية. وأخيراً، ذكر المتحاور أن تأخر الاستثمار في الوقود والأساطيل المنخفضة الكربون يمكن أن يقيد قدرة السفن ويتسبب في ارتفاع أسعار الشحن.

26- وأكد المتحاور الثالث على تعقيدات التحول إلى قطاع بحري خالٍ من الانبعاثات. وأشار إلى أن الوقود البديل الحالي أكثر تكلفة وغير قابل لتوسيع النطاق وأن الجهود التعاونية وتدابير السياسات العادلة ودعم الاقتصادات الضعيفة تشكل عناصر أساسية لضمان انتقال فعال وعادل. وأشار المتحاورون إلى الشواغل إزاء توزيع الإيرادات التي قد تولدها آلية تسعير الكربون المحتملة وذكروا أن الدعم الذي يتجاوز نشر الإيرادات ضروري، مثلاً عن طريق بناء القدرات والتدريب.

27- وتناول المتحاور الرابع بالتفصيل مفهوم التحول العادل والمنصف، الذي يتطلب تعريفاً واضحاً. وأشار إلى أن بعض البلدان تقترح إطاراً لتوضيح أن مثل هذا التحول ينبغي أن يعزز المساواة والعدالة الاجتماعية والشمول التكنولوجي والفعالية البيئية والمواءمة مع العتبة البالغة 1,5 درجة مئوية. وذكر المتحاور أن تكاليف التحول مرتفعة؛ وأن التمويل المستدام والشمول والاستثمار وتدريب البحارة مسائل بالغة الأهمية؛ وأن الأموال الناشئة من آلية محتملة لتسعير الكربون تتطلب إطار صرف عادلاً، لضمان عدم تخلف أحد عن الركب.

28- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، أكد الخبراء على أهمية الجهود التعاونية والتمويل الاستراتيجي في التحول العادل والمنصف وأكدوا أن للحكومات دوراً في وضع القطاع البحري كأولوية رئيسية في الخطط الوطنية ذات الصلة، لتيسير الحصول على التمويل، بما في ذلك التمويل المناخي. وبالإضافة إلى ذلك، فإن وضع وتنفيذ خطط عمل وطنية في إطار المنظمة البحرية الدولية يمكن أن ييسر أيضاً الحصول على المساعدة المالية من المنظمات الأخرى. وأكد ممثل إحدى المجموعات الإقليمية أن المساواة والعدالة والشمولية مسائل بالغة الأهمية وأن بناء القدرات وتطوير الهياكل الأساسية والاستثمار والحصول على التمويل بأسعار معقولة ونقل التكنولوجيا والتكيف مع تغير المناخ ينبغي أن تكون في الصدارة. وفيما يتعلق بحشد التمويل من أجل التحول الذي لا يقوض القدرة التنافسية للنقل البحري في البلدان النامية، اقترح أحد المتحاورين أنه يمكن الاستفادة بسرعة من الإيرادات الناشئة عن آلية محتملة لتسعير الكربون بدعم من المنظمة البحرية الدولية. وأخيراً، لاحظ الخبراء أن الفرص المرتبطة بالانتقال الطاقوي في النقل البحري وعائدات الاستثمار يمكن أن تكون كبيرة وأن كل من التمويل الإضافي والاستثمار في تيسير التجارة والتكيف مع تغير المناخ والرقمنة يؤدي دوراً في تخفيف التكاليف ذات الصلة ومنع الآثار غير المتناسبة المحتملة.

5- إطلاق العنان لإمكانات الموانئ لدعم الانتقال الطاقوي وخفض انبعاثات الكربون الصادرة عن النقل البحري

29- تألف فريق حلقة النقاش غير الرسمية الخامسة من: موظف الشؤون الاقتصادية، قسم النقل، فرع لوجستيات التجارة؛ ومدير الاستراتيجية والاتصالات، الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ؛ ومدير الاستدامة الأول، هيئة الملاحة البحرية والموانئ، سنغافورة.

30- وأكد المتحاور الأول على أهمية الموانئ للانتقال الطاقوي في مجال النقل البحري، مشيراً إلى أن البلدان التي تمتلك مصادر الطاقة المتجددة يمكن أن تستفيد من الفرص المرتبطة بذلك. وسلط المتحاور الضوء على مشروع الموانئ الذكية المستدامة، والذي يعمل الأونكتاد بموجبه مع غانا والمغرب وموريشيوس للاستفادة من فرص الانتقال الطاقوي. وأخيراً، أشار المتحاور إلى الدور الأساسي للتعاون وتبادل الخبرات، بما في ذلك في المسائل المتعلقة بالتمويل والتحديات التقنية.

31- وتناول المتحاور الثاني بالتفصيل المبادرات التي اتخذتها الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ والتعاون مع المنظمة البحرية الدولية في تعزيز خفض انبعاثات الكربون. وأشار إلى أن المنظمة أصدرت، في عام 2022، قراراً دعت فيه الدول الأعضاء إلى تشجيع التعاون الطوعي بين قطاعي الموانئ والنقل البحري للمساهمة في الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن. وذكر المتحاور أن مجالات التركيز تشمل إمدادات الطاقة البرية، وتبادل المعرفة، والحوافز، وحلول الوصول في الوقت المناسب، والوقود الجديد، وأداة بشأن مستوى جاهزية الموانئ وبرنامج استدامة الموانئ العالمية.

32- ووصف المتحاور الثالث جهود خفض انبعاثات الكربون الصادرة عن النقل البحري في سنغافورة، بما في ذلك كهربية محطات الموانئ وتجربة تزويد السفن بالميثانول والأمونيا. وأكد المتحاور على التزام هيئة الملاحة البحرية والموانئ بالاستدامة والتكنولوجيات المبتكرة والتدريب والسلامة لأنواع الوقود الجديدة والشراكات والمساعدة في تخطي الحواجز المالية التي تواجهها الشركات الصغيرة.

33- وناقش المتحاور الرابع المبادرات الرامية إلى تعزيز الكهربية والانتقال الطاقوي في غانا، حيث ظل مستوى نشر الطاقة المتجددة منخفضاً. وكانت الموانئ في غانا تستكشف الوقود البديل والمبادرات الأخرى، ولكن لا تزال التحديات قائمة، بما في ذلك على سبيل المثال فيما يتعلق بالطبيعة المتقطعة لبعض مصادر الطاقة المتجددة. وذكر المتحاور أن التقييم الاقتصادي لخيارات الطاقة البديلة ضروري قبل اعتمادها وأن مشروع الأونكتاد بشأن الموانئ الذكية المستدامة يمكن أن يساعد في التصدي للتحديات واغتنام الفرص.

34- وتناول المتحاور الخامس بالتفصيل طموح المركب المينائي طنجة المتوسط لتحقيق هدف خفض انبعاثات الكربون إلى الصفر بحلول عام 2030 من خلال استهلاك الطاقة منخفضة الكربون ومبادرات الطاقة المتجددة، وتدابير كفاءة استهلاك الطاقة، وحلول الوصول في الوقت المناسب، والشهادات الخضراء والتعاون الدولي للحصول على التمويل والخبرة. كما تناول المتحاور بالتفصيل التحليلات، مثل نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات، بالإضافة إلى تطبيقها لتقييم وضع الميناء وتقديمه نحو هدفي الاستدامة والانتقال الطاقوي.

35- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، ذكر أحد الخبراء أنه على الرغم من التحديات التنظيمية والمالية والتقنية، فإن سرري لانكا تسعى إلى تنفيذ مبادرات مختلفة للطاقة المتجددة ومعايير الموانئ الخضراء في الميناء الرئيسي في كولومبو، بدعم من الشراكات بين القطاعين العام والخاص والتعاون الدولي. وأشار خبير آخر إلى الخطط في ألبانيا الرامية إلى "تحضير" ميناء دوريس، مع التركيز على كفاءة استهلاك الطاقة والوقود البديل. وقدم أحد الخبراء المشورة بشأن الخطط في قناة السويس لتحقيق التحول الأخضر

بحلول عام 2030. وأكد خبير آخر على أهمية النقل العابر للتجارة وأثر تكاليف النقل على القدرة التنافسية، وأشار إلى التحديات التي تواجهها البلدان الغنية بالنفط في التحول إلى الطاقة الخضراء، وشدد على الحاجة إلى مواصلة النقاش بشأن مصادر الطاقة النظيفة وجدواها الاقتصادية، وكذلك لبناء القدرات والتمويل المناخي ونقل التكنولوجيا. وأكد ممثل الأمانة على أهمية جميع وسائل النقل وأوضح أن عمل الأونكتاد اعتمد منظور نقل متعدد الوسائط. واستقر ممثل إحدى المجموعات الإقليمية عن الطريقة التي تتناول بها الموانئ حلول الطاقة المتجددة الأحادية الجانب، حيث إن هذه الحلول يمكن أن تؤثر على القدرة التنافسية للموانئ، وعن فوائد شهادة الموانئ الخضراء. وفي هذا الصدد، أكد عدد قليل من الخبراء على الحاجة إلى تقييم خيارات الطاقة البديلة قبل اعتمادها، لتحديد جدواها الاقتصادية وتوضيح مصادر الطاقة المستخدمة في الكهرباء من أجل تجنب تحويل المشكلة من قطاع النقل البحري إلى قطاعات أخرى؛ وأوضح أن شهادة الموانئ الخضراء تحسن السمعة والامتثال للمعايير البيئية.

6- دور التمويل المبتكر في دعم تحول القطاع

36- تألف فريق حلقة النقاش غير الرسمية السادسة من: رئيس فرع اتجاهات وقضايا الاستثمار، شعبة الاستثمار والمشاريع؛ ورئيس قسم النقل، فرع لوجستيات التجارة؛ والمؤسس المشارك والشريك الإداري، Capital 2050؛ ونائب الرئيس ونائب رئيس قسم السياسة البحرية والشؤون الحكومية، مجموعة MSC [شركة النقل البحري المتوسطة]؛ والمقرر المشارك، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية الأوروبية، بروكسل.

37- وأشار المتحاور الأول إلى أن الاستثمار الدولي في الهياكل الأساسية للموانئ يتجه نحو الانخفاض منذ أكثر من عقد من الزمن، وخاصة في تمويل المشاريع الدولية، وأنه راكد في الوقت الحالي. وفي هذا الصدد، يمكن أن تساعد في ذلك مواءمة الاستثمار في الموانئ مع نمو الطاقة الخضراء وتوسيع خدمات الهياكل الأساسية المدفوعة بالنمو في الاقتصاد الرقمي. وذكر المتحاور أن ارتفاع تكلفة رأس المال قد يكون تحدياً ولكن يمكن أن يساعد ضمان مزيج من مجموعات المستثمرين في خفض تكاليف التمويل وأن الاتجاهات في الأدوات المالية المستدامة والاستثمار المرتبط بأهداف التنمية المستدامة في البلدان النامية بحاجة إلى أن تكون متصلة بشكل أفضل.

38- ووصف المتحاور الثاني أدوات التمويل المبتكرة المستخدمة في التمويل المستدام، وخاصة في سياق تطوير قطاع نقل قادر على الصمود ومستدام. وأشار إلى أن الاستخدام الفعال لهذه الأدوات يتطلب أطراً تنظيمية قوية ومعايير استدامة وأسواق رأسمالية ونهجاً تعاونياً بين أصحاب المصلحة.

39- وأكد المتحاور الثالث على مسألة القدرة التنافسية من حيث التكلفة، حيث تواجه الجهات الفاعلة الأصغر تكاليف عالية لخفض انبعاثات الكربون. وأصبح الاستثمار من الصناديق الخاصة والتوريد أكثر شعبية من الإقراض المصرفي التقليدي. ويمكن أن يحفز استخدام أرصدة الكربون التغيير عن طريق تعويض تكاليف التلوث وزيادة التمويل المحتمل من خلال بيع أرصدة كربون مستقبلية. وأخيراً، ذكر المتحاور أن القواعد والمعايير الدولية للوقود الجديد وتسعير الكربون واليقين القانوني للاستثمارات طويلة الأجل ضرورية لضمان تكافؤ الفرص.

40- وأكد المتحاور الرابع أن صناعة النقل البحري ملتزمة بأهداف خفض انبعاثات الكربون التي حددتها المنظمة البحرية الدولية؛ وبالحاجة إلى معايير دولية مشتركة بشأن الوقود وتجنب التعريفات المجزأة التي تؤدي إلى تفاقم حالة عدم اليقين. وأضاف أن التبني السريع لإطار تنظيمي عالمي، وإصدار شهادات الوقود، والتمويل الأخضر، والرقمنة، ومعايير الاستدامة، ودعم الموانئ كمراكز للطاقة وآليات

التسعير، كلها أمور مطلوبة من أجل إطلاق العنان لإمكانات خفض انبعاثات الكربون والانتقال الطاقوي. وأخيراً، ذكر المتحاور أن البلدان النامية يمكن أن تستفيد من اللجوء إلى إمكانات إنتاج الطاقة المتجددة.

41- وسلط المتحاور الخامس الضوء على منظورات رئيسية بشأن النقل البحري والتمويل المستدام وأهمية المعايير الاجتماعية في الاستثمارات العامة. وأشار إلى أن عمليات صنع القرار الشاملة التي تدمج الحكومات والمجتمع المدني والقطاع الخاص ضرورية، كما أن التمويل المستدام بحاجة أيضاً إلى دمج المعايير الاجتماعية. وأخيراً، ذكر المتحاور أن الشرطية الاجتماعية في الاستثمارات العامة والامتثال لحقوق العمال أمران مهمان وأن المتأثرين بالتحول مثل العمال بحاجة إلى أن يكونوا جزءاً من الحوار.

42- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، وفيما يتعلق باستفسار من أحد الخبراء بشأن أمثلة الشركات بين القطاعين العام والخاص في البلدان النامية، والتزامات التمويل المناخي بموجب اتفاق باريس واختبار الوقود الأخضر الجديد في البلدان النامية، قدم ممثل للأمانة أمثلة مفصلة على الشركات في الموانئ وأوضح أن النجاح يعتمد إلى حد كبير على تقاسم المخاطر بشكل واضح بين الكيانات العامة والخاصة. وأكد عدد قليل من المتحاورين أن تنفيذ التزامات التمويل المناخي تأخر بسبب الأولويات السياسية المتنافسة أو التغييرات في الحكومات وأن هناك حاجة إلى الضغط والدعوة بشكل مستمر في المنتديات مثل المنظمة البحرية الدولية. وفيما يتعلق باختبار الوقود، أشاروا إلى الشواغل إزاء العائدات على الاستثمار في البلدان النامية وإلى أن سلامة الوقود مسألة بالغة الأهمية؛ ويتطلب وضع معايير للوقود البحث والاختبار والتعاون قبل أن يتسنى ضخ الاستثمارات، ومن الأهمية بمكان أيضاً تعزيز الاستثمار من خلال السياسات والتدابير التي تقلل المخاطر.

7- الاستنتاجات والرسائل الرئيسية والتوصيات والمجالات ذات الأولوية لمواصلة العمل: بناء قطاع مستدام وقادر على الصمود للنقل والخدمات اللوجستية - دور الأونكتاد

43- تألف فريق حلقة النقاش غير الرسمية السابعة من الأشخاص التاليين من فرع لوجستيات التجارة بالأونكتاد: رئيس قسم السياسات والتشريعات؛ وموظفة الشؤون الاقتصادية، قسم تيسير التجارة؛ وموظف إدارة المعرفة، قسم تنمية الموارد البشرية؛ ورئيس قسم النقل.

44- وقدم المتحاور الأول تفصيلاً لعمل الأونكتاد في دعم النقل والخدمات اللوجستية المستدامة والقادرة على الصمود. وأشار إلى أن الدول الأعضاء ذكرت، في ميثاق بريدج تاون، أن الأونكتاد ينبغي أن يعزز دعمه لوضع وتنفيذ الأطر القانونية والتنظيمية المناسبة التي تقلل تكاليف المعاملات التجارية. وسلط المتحاور الضوء على المبادرات ومجالات العمل المواضيعية التي استفادت من التعاون وأوجه التآزر بين الركائز الثلاث لعمل الأونكتاد وأشار إلى جهود مثل تقييمات آثار الجائحة، بما في ذلك للبحارة والعقود التجارية، وتقديم التدريب ذي الصلة؛ وتقييمات آثار تغير المناخ على الهياكل الأساسية للموانئ والنقل الساحلي والقدرة التكميلية للدول الجزرية الصغيرة النامية، فضلاً عن الآثار التجارية للمخاطر المناخية.

45- وناقشت المتحاور الثانية عمل الأونكتاد الرامي إلى تعزيز القدرة على الصمود والاستدامة في مجال اللوجستيات التجارية. وأكدت على أهمية تيسير التجارة في تعزيز قدرات الاستعداد والاستجابة في أوقات الأزمات والاضطرابات، مثلاً من خلال مبادرة النظام الآلي لشحنات الإغاثة في حالات الطوارئ. وأخيراً، أكدت المتحاور على أهمية التعاون، مثل التعاون في إطار اللجان الوطنية لتيسير التجارة، وأشارت إلى أدوات ومبادرات رئيسية أخرى تتعلق بالرقمنة والنوافذ الواحدة والتنسيق وتيسير التجارة الذكية مناخياً وأتمتة الجمارك.

46- وقدّم المتحاور الثالث لمحة عامة عن برنامج التدريب من أجل التجارة والجهود المبذولة لدعم الاستدامة والقدرة على الصمود في الموانئ، وشملت المبادرات الرئيسية أنشطة بناء القدرات والتدريب في إطار برنامج إدارة الموانئ، فضلاً عن حزم التدريب التي تغطي التجارة الإلكترونية والتبادل التجاري والإحصاءات، إلى جانب المنشورات وقياسات أداء الموانئ ولعبة مساعي الموانئ، وهي أداة تعليمية مبتكرة تعزز أهداف التنمية المستدامة. وفي النهاية، استعرض المتحاور بالتفصيل الدورات والأنشطة القادمة وأكد على أهمية القدرة على التكيف والتدريب والابتكار.

47- وسلط المتحاور الرابع الضوء على بعض المساهمات الرئيسية التي قدمها الأونكتاد في مجال نقل البضائع والخدمات اللوجستية المستدامة والقادرة على الصمود، بما في ذلك مركز للمعرفة يضم إحصاءات النقل البحري وأكثر من 200 ملف تعريف قطري ومؤشرات أداء رئيسية؛ وبرنامج المساعدة التقنية، مثل تلك المتعلقة بالنقل المستدام للبضائع، والموانئ الذكية المستدامة، والخدمات اللوجستية البحرية القادرة على الصمود وإدارة الممرات. وأخيراً، أشار المتحاور إلى البحوث والتحليلات الجديدة بشأن النقل البحري في أفريقيا ومشروع للمساعدة التقنية بشأن تسخير السلاسل المستدامة والقادرة على الصمود لإمدادات الأغذية.

48- وخلال المناقشة التي تلت ذلك، تم تناول أربعة مواضيع رئيسية. ففيما يتعلق بفهم التحديات وتأمين سلاسل الإمداد في المستقبل من خلال تسخير النقل والخدمات اللوجستية المستدامة والقادرة على الصمود، أكد الخبراء أن النقل البحري والخدمات اللوجستية العالمية التي تربط سلاسل الإمداد تواجه تحديات معقدة ومتشابكة، تفاقمت بسبب الاضطرابات والتقلبات، بما في ذلك الاضطرابات الأخيرة في نقاط الاختناق البحرية التي أدت إلى تفاقم التأثيرات المزعزعة الجارية والتعقيد. وفي هذا السياق، يعتبر تعزيز القدرة على الصمود، وخاصة عند نقاط الاختناق، حيويًا، إلى جانب الاستدامة، بما في ذلك في تحقيق الأمن الغذائي وأمن الطاقة، وعلى القطاع أن يتبنى نهجاً استباقياً لبناء القدرة على الصمود وإدارة المخاطر، بمشاركة جميع أصحاب المصلحة؛ ويعد التعاون الدولي مفيداً في تخفيف الاضطرابات مع التركيز على الاحتياجات الخاصة للدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً. وفيما يتعلق بخفض انبعاثات الكربون الصادرة عن النقل البحري ودور الموانئ في النهوض بالانتقال الطاقوي في النقل البحري، لاحظ الخبراء أن مسألة الاستدامة البيئية في النقل البحري تكتسب أهمية متزايدة، وهناك مفاوضات جارية بشأن تدابير التخفيض في منتصف المدة في المنظمة البحرية الدولية؛ ولا تزال الانبعاثات العالمية من النقل البحري الدولي آخذة في الارتفاع، مما يؤكد الحاجة إلى اتخاذ إجراءات سريعة مدعومة بنهج يركز على التنمية لخفض انبعاثات الكربون والانتقال الطاقوي في النقل البحري. ويمكن لإطار تنظيمي واضح بشأن الانتقال العادل، بما في ذلك التركيز على الجوانب الاجتماعية والتعاون والتخطيط طويل الأجل لمستقبل العاملين في المجال البحري أن يساعد في الحد من عدم اليقين وتحفيز قرارات الاستثمار في الوقت المناسب بشأن الوقود النظيف والهيكل الأساسية للتزويد بالوقود والأساطيل، وضمان عدم تخلف أي بلد عن الركب، وخاصة الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً. وبالإضافة إلى ذلك، يؤدي كل من النقل البحري والموانئ دوراً في دفع الانتقال الطاقوي، ومن المحتمل أن تظهر الموانئ، وخاصة في البلدان النامية ذات قدرات الطاقة المتجددة، كمراكز عالمية للطاقة، ويوفر مثل هذا التحول فرصاً اقتصادية كبيرة، وخاصة في البلدان النامية؛ وفي هذا الصدد، يعد تعزيز التعاون والابتكار وتبادل أفضل الممارسات حيويًا في دعم الموانئ في أدوارها كجهات موردة للطاقة البديلة، إلى جانب إجراء تقييمات الجاهزية. وفيما يتعلق بالعوامل التمكينية، سلط الخبراء الضوء على الدعم المالي وبناء القدرات والتعاون والشراكات والأدوات الرقمية. ويترتب على تحقيق قدر أكبر من القدرة على الصمود وتعزيز الاستدامة والتحول إلى طاقة أنظف وضمان خفض انبعاثات الكربون تكاليف، والبلدان النامية معرضة بشكل خاص للمخاطر في هذا الصدد، نظراً لأن النفقات قد تكون كبيرة ولا تتطلب

استثمارات مالية فحسب، بل تتطلب أيضاً موارد لتعزيز القدرات والمهارات والمعرفة. ويمكن أن تهدف الجهود المبذولة في هذا الصدد إلى تعبئة التمويل المطلوب وتوفير بناء القدرات وضمان نقل المعرفة وتمكين تبادل التكنولوجيا وتيسير نشر الخبرات والممارسات الجيدة والتعاون. ويجب أن يركز التمويل والاستثمار في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على المشاريع التي تعزز القدرة على الصمود والاستدامة والشمول. ويعد تعزيز الحصول على التمويل المناخي ومبادرات تيسير التجارة والشراكات بين القطاعين العام والخاص والرقمنة والتعاون الدولي من العوامل الرئيسية في دعم البلدان في جهود الاستدامة وبناء القدرة على الصمود؛ كما أن دمج الدعم البحري في استراتيجيات التنمية الوطنية مهم أيضاً، للمواءمة بشكل أفضل مع آليات التمويل المناخي، ويمكن الاستفادة بشكل أكبر من أدوات التمويل المبتكر مثل السندات الخضراء والزرقاء، للمساعدة في سد الفجوة بين أدوات التمويل المستدام المتاحة واتجاهات الاستثمار في الهياكل الأساسية المتأخرة في البلدان النامية، وخاصة في قطاعات مثل الموانئ والخدمات اللوجستية، مع ملاحظة الحاجة إلى إعادة التوازن بين المخاطر في الشراكات بين القطاعين العام والخاص، لضمان النشر الناجح. ويمكن أن تساعد هذه الجهود مجتمعة في تحسين مواءمة ترتيبات التمويل مع أهداف القدرة على الصمود والاستدامة. وأخيراً، فيما يتعلق بدور الأونكتاد، ذكر الخبراء أن الأونكتاد كان رائداً في الإقرار بدور النقل والخدمات اللوجستية في توصيل التجارة العالمية وربط سلاسل الإمداد العالمية، وفي هذا السياق، ساعد عمل الأونكتاد في دمج الترابط بين سلاسل الإمداد والنقل والخدمات اللوجستية ومساعدة البلدان النامية في بناء سلاسل إمداد مستدامة وقادرة على الصمود. وفي هذا الصدد، كان تعزيز العمل المتعلق بالنقل وتيسير التجارة والخدمات اللوجستية بالغ الأهمية في السياق الحالي الذي يشهد تحديات متزايدة، بما في ذلك من خلال تخصيص موارد إضافية. ولا يزال دور الأونكتاد في دعم الدول أساسياً، نظراً للطبيعة السريعة التطور لمشهد التشغيل في مجالات النقل والخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد والتحديات التي تواجهها الاقتصادات الضعيفة في الاندماج في شبكات النقل والتجارة العالمية، وخاصة في الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً التي تعاني أيضاً مع تكاليف النقل المرتفعة بشكل غير متناسب. ومن خلال البحوث القائمة على الأدلة والبيانات والتوصيات السياساتية وبناء القدرات والمساعدة التقنية المصممة خصيصاً، سيواصل الأونكتاد دعم البلدان، وخاصة الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً، بالرؤى والمعرفة وأفضل الممارسات والأدوات والاستراتيجيات اللازمة لتعزيز الكفاءة وزيادة الإنتاجية والتصدي للاضطرابات والحد من الضعف ودعم الانتقال نحو النقل والخدمات اللوجستية الأكثر خضرة واستدامة وقدرة على الصمود. ويعتبر هذا الدعم بالغ الأهمية على وجه الخصوص في التصدي للتحديات العالمية المترابطة أو الأزمات المتعددة ويتمشى مع نتائج منتدى سلاسل الإمداد العالمية. والنهج الشامل للأونكتاد والتزامه بهذه الجهود بالغ الأهمية وينبغي تعزيزه للمساعدة في ضمان قدرة جميع البلدان على المشاركة بشكل عادل في التحول نحو الاستدامة وبناء القدرة على الصمود في القطاع البحري والاستفادة من مسار النمو الشامل الذي يركز على التنمية.

49- وعرض الرئيس المسائل الرئيسية التي تم تناولها خلال المناقشات، مشيراً إلى الارتباط بنتائج منتدى سلاسل الإمداد العالمية، وسلط الضوء على أن المناقشات أكدت على الحاجة إلى نهج متكامل من الباب إلى الباب لبناء سلاسل إمداد قادرة على الصمود ومستدامة مدعومة بشبكات نقل وخدمات لوجستية فعالة ومنخفضة الكربون وموثوقة. وبالإضافة إلى ذلك، أشارت المناقشات إلى أهمية التعاون والدعم بين المجتمع الدولي، بما في ذلك الحكومات والصناعة والممولين وجميع أصحاب المصلحة المعنيين، في جعل نظم نقل البضائع مستدامة وقادرة على الصمود عبر جميع الوسائط، ولكن بشكل خاص القطاع البحري. وذكر الرئيس أن الاجتماع عمل بمثابة تأكيد على أهمية تأمين النقل والخدمات اللوجستية لسلاسل الإمداد العالمية والتجارة في المستقبل.

ثانياً- المسائل التنظيمية

ألف- انتخاب أعضاء المكتب

(البند 1 من جدول الأعمال)

50- في الجلسة العامة الافتتاحية، المعقودة في 23 تشرين الأول/أكتوبر 2024، انتخب اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة السيد سومبيو أنتاس (فانواتو) رئيساً، والسيدة سهى محمد قروت عبد العزيز منصور (مصر) نائبة للرئيس - مقررًا.

باء- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند 2 من جدول الأعمال)

51- قرر اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، في جلسته العامة الافتتاحية أيضاً، أن يقرّ جدول الأعمال المؤقت للدورة، بصيغته الواردة في الوثيقة TD/B/C.I/MEM.7/31. ومن ثم، تضمن جدول الأعمال ما يلي:

1- انتخاب أعضاء المكتب.

2- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل.

3- النقل البحري في أوقات الأزمات المتعددة.

4- اعتماد تقرير الاجتماع.

جيم- اعتماد تقرير الاجتماع

(البند 4 من جدول الأعمال)

52- أذن اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، في جلسته العامة الختامية في 24 تشرين الأول/أكتوبر 2024، بأن تُعد نائبة الرئيس - المقررة، تحت إشراف الرئيس، الصيغة النهائية للتقرير بعد اختتام الدورة.

المرفق

الحضور *

- 1 حضر الدورة ممثلو الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد:
- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| الاتحاد الروسي | ساموا |
| إثيوبيا | سري لانكا |
| إسبانيا | سنغافورة |
| ألبانيا | الصين |
| الإمارات العربية المتحدة | العراق |
| أنغولا | غامبيا |
| باكستان | غيانا |
| البرازيل | فانواتو |
| بربادوس | الفلبين |
| بنغلاديش | جمهورية فنزويلا البوليفارية |
| بوركينافاسو | كولومبيا |
| بيرو | الكونغو |
| تركيا | لبنان |
| ترينيداد وتوباغو | مدغشقر |
| توغو | مصر |
| جامايكا | المغرب |
| جزر القمر | هندوراس |
| الجمهورية الدومينيكية | اليمن |
| زمبابوي | |
- 2 وكانت المنظمات الحكومية الدولية التالية ممثلة في الدورة:
- الاتحاد الأوروبي
- اللجنة الحكومية الدولية الدائمة المعنية بالنقل البحري
- 3 وكانت الوكالات المتخصصة والمنظمات المعنية التالية ممثلة في الدورة:
- منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة
- المنظمة البحرية الدولية
- منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية
- الاتحاد البريدي العالمي
- مجموعة البنك الدولي
- منظمة التجارة العالمية

* تتضمن قائمة الحضور هذه المشاركين المسجلين. وللاطلاع على قائمة المشاركين، انظر (ي) TD/B/C.I/MEM.7/INF.11.

4- وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلة في الدورة:

الفئة العامة

غرفة التجارة الدولية

الشبكة الدولية لتوحيد شهادات التعليم العالي

المنظمة الكاميرونية لتعزيز التعاون الاقتصادي الدولي

المنظمة الحكومية الدولية القرية السويسرية

الفئة الخاصة

الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ

الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن

الرابطة النسائية الدولية للنقل البحري والتجارة
