

Distr.: General
2 February 2026
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 الثانية عشرة

جنيف، 13 و 14 نيسان/أبريل 2026

البند 3 من جدول الأعمال المؤقت

النقل البحري العالمي: الصمود في مواجهة الأمواج العاتية

مذكرة من أمانة الأونكتاد

موجز

أصبحت الاضطرابات في النقل البحري وسلاسل الإمداد العالمية أكثر تواتراً وأكثر تأثيراً في السنوات الأخيرة، في ظل تغير أنماط التجارة والشحن العالمية. وما فتئت العوامل المزعزعة للاستقرار، ولا سيما التوترات الجيوسياسية تتفاقم وتؤثر على نقاط الاختناق البحرية وطرق التجارة مثل البحر الأسود والبحر الأحمر وقناة السويس. وأدت العوامل المناخية، مثل الجفاف وانخفاض منسوب المياه، إلى تقييد حركة السفن في قناة بنما، قبل أن يعود النشاط إلى الحالة الطبيعية. وازدادت المخاطر التي تهدد مضيق هرمز، الذي يعدّ طريقاً استراتيجياً لتجارة الطاقة العالمية، في ظل التوترات الجيوسياسية التي شهدتها المنطقة في منتصف عام 2025. وابتداءً من أوائل عام 2025، واجه النقل البحري تغييرات سريعة في أطر السياسات التجارية. ونتيجة لذلك، ازدادت حالة عدم اليقين وتعددت التقلبات، وحدثت تغييرات في أنماط التجارة، واستمرت عمليات إعادة هيكلة شبكات الشحن، بالتزامن مع تغيير مسارات السفن وتحويل مجرى التجارة. ومع ازدياد مسافات التجارة البحرية وزيادة الاضطرابات، أصبحت أسعار الشحن المرتفعة والمتقلبة هي القاعدة السائدة. وتواجه الموانئ ضغوطاً ناتجة عن إعادة توجيه حركة المرور، مما يؤدي إلى ازدحامات وزيادة أوقات الانتظار. وغالباً ما تؤثر تكاليف النقل المرتفعة على البلدان النامية أكثر من غيرها، ولا سيما البلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً والبلدان الجزرية الصغيرة النامية.

والى جانب هذه الضغوط المباشرة، ثمة تحولات أعمق بصدد إعادة رسم معالم القطاع. فالتحولات المقبلة، نحو أنماط عديمة الكربون، والنظم الرقمية، والطرق التجارية الجديدة - تطرح تحديات، ولكنها تتيح أيضاً فرصاً محتملة. ويتطلب التصدي للتحديات واغتنام الفرص تحقيق التوازن



الرجاء إعادة الاستعمال

الذي يكفل انتقالاً يُدار بعناية وبطريقة عادلة ومنصفة. وتخلق الاضطرابات التي تصيب النقل البحري والتجارة البحرية بيئة تشغيلية تتسم بقلبات مستمرة وشديدة، سواء أكانت هذه الاضطرابات ناجمة عن صدمات مفاجئة أو تغيرات هيكلية بطيئة الحركة. ومن الضروري اتخاذ إجراءات من أجل التحكم في الزيادات في التكاليف وتخفيفها، وتعزيز أداء الموانئ، والمضي قدماً في تيسير التجارة، وتعميم مبادئ الاستدامة وبناء القدرة على الصمود، والتصدي للمخاطر المناخية وتنفيذ تدابير التكيف، وتعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وتعزيز الاستقرار والقدرة على التنبؤ في أطر السياسات التجارية، وتحقيق انتقالات مدارة إدارة جيدة وتكون شاملة للجميع.

واستناداً إلى الاعتبارات والأولويات الواردة في توافق آراء جنيف بخصوص النقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، وباعتماد على *استعراض النقل البحري لعام 2025*، سنتناول المناقشات في الدورة الثانية عشرة التطورات الرئيسية التي تؤثر على النقل البحري والتجارة العالمية، وستقدم وجهات نظر الخبراء حول التحديات المطروحة والفرص المتاحة أمام قطاع النقل البحري وأصحاب المصلحة، فضلاً عن صانعي السياسات.

أولاً - مقدمة

1- أصبحت اضطرابات سلاسل الإمداد العالمية أكثر تواتراً وتعقيداً، مع تلاقي الصدمات وتفاقمها، مما أدى إلى تقلبات غير مسبوقه. وقد تأثر النقل البحري، الذي يمثل أكثر من 80 في المائة من حجم التجارة العالمية للبضائع ويدعم سلاسل الإمداد العالمية، تأثراً شديداً بهذه الاضطرابات. فمنذ عام 2020، عانى النقل البحري والموانئ وخطوط النقل الداخلية من اضطرابات متداخلة مرتبطة بجائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) وتداعياتها، وبالتوترات الجيوسياسية والقيود المرتبطة بالمناخ. وأدت الاضطرابات الأخيرة في نقاط الاختناق التي شهدتها البحر الأحمر وقناة السويس، والمخاطر الأمنية في البحر الأسود، وانخفاض غاطس السفن نتيجة الجفاف في قناة بنما إلى تغيير الطرق البحرية وتعديل الجداول الزمنية. وابتداءً من عام 2025، أدت التغييرات في السياسة التجارية إلى زيادة عدم اليقين على مستوى الأطر التنظيمية وزادت العمليات التشغيلية تعقيداً. وتتنقل هذه الضغوط عبر سلاسل الإمداد، وغالباً ما تكون البلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية هي الأكثر تضرراً بسبب قدراتها المحدودة والفجوات في الاتصال الإلكتروني وقصور البنية التحتية وارتفاع تكاليف النقل.

2- واستناداً إلى الاعتبارات والأولويات الواردة في توافق آراء جنيف بخصوص النقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، وبالاعتماد على استعراض النقل البحري لعام 2025⁽¹⁾، ستتناول المناقشات في الدورة الثانية عشرة التطورات الرئيسية التي تؤثر على النقل البحري والتجارة العالمية، وستقدم وجهات نظر الخبراء حول التحديات المطروحة والفرص المتاحة أمام قطاع النقل البحري وأصحاب المصلحة، فضلاً عن صانعي السياسات. وستتيح الدورة فرصة لتبادل الخبرات والممارسات الجيدة والتوصيات، مع التركيز بشكل خاص على البلدان النامية والبلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية.

3- ومن المتوقع أن تساهم المناقشات في توجيه برنامج عمل الأونكتاد ذي الصلة، بما في ذلك المنتدى الثاني لسلاسل الإمداد العالمية التابع للأونكتاد، الذي سيعقد في أواخر عام 2026، بالتعاون مع الهيئة العامة للموانئ السعودية، وأن تساعد في تحديد الأولويات والأنشطة المواضيعية من أجل تعزيز العمل التعاوني بغية النهوض بالنقل المستدام والقادر على الصمود والشامل وتيسير التجارة كجزء من عقد الأمم المتحدة للنقل المستدام 2026-2035⁽²⁾، مع التركيز على القضايا الرئيسية ذات الأهمية بالنسبة إلى البلدان النامية.

4- وتيسيراً للمداولات، أعدت أمانة الأونكتاد هذه المذكرة، التي تتضمن في الفصل الثاني أبرز التطورات والاتجاهات الرئيسية التي تحدد ملامح النقل البحري واللوجستيات البحرية، إلى جانب المجالات المقترحة لاتخاذ إجراءات ذات أولوية فيها؛ ويرد في الفصل الثالث موجز للجوانب الرئيسية لإطار السياسات العالمية ذي الصلة، بما في ذلك التوجهات الاستراتيجية من أجل مشاركة تعاونية جماعية مؤثرة؛ وترد في الفصل الرابع أسئلة حول سبل المضي قدماً.

(1) TD/561/Add.2، الفقرات 80-35 على 80-40 و 80-43؛ الأونكتاد، 2025، استعراض النقل البحري لعام 2025: الصمود

في مواجهة الأمواج العاتية (منشور من منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع E.25.II.D.36، جنيف).

(2) A/RES/80/132.

ثانياً - التطورات الرئيسية كما وردت في استعراض النقل البحري لعام 2025⁽³⁾

- 5- يشق النقل البحري طريقه في ظروف معقدة وسط حالة من عدم الاستقرار الجيوسياسي وعدم اليقين بشأن أطر السياسات التجارية العالمية.
- 6- وفي خضم التطورات الجيوسياسية والتغيرات المستمرة في بيئة السياسات التجارية، يواجه قطاع النقل البحري ظروفاً استثنائية من حيث تقلبها وصعوبة التنبؤ بها. فما فتئت التوترات الجيوسياسية المتصاعدة تؤثر على الملاحة البحرية في البحر الأسود والبحر الأحمر؛ أما مضيق هرمز، الذي يمثل طريقاً حيوياً لتجارة النفط العالمية، فقد كان معرضاً للاضطرابات في الأشهر الأخيرة. ويؤدي التغير السريع في مشهد السياسة التجارية، الذي يتسم بفرض تعريفات جديدة تؤثر على اقتصادات العالم أجمع، إلى تعطيل سلاسل الإمداد العالمية وطرق الشحن والشبكات المعنية بالتوقف في الموانئ والتخطيط الاستراتيجي.
- 7- وتنعكس التقلبات المتزايدة على أسواق الشحن وأنماط التجارة وتدفعاتها، وتكاليف التجارة، وتؤثر تأثيراً خاصاً على البلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية. وفي الوقت نفسه، تطرح التطورات التنظيمية والتغيرات التكنولوجية تحديات وفرصاً جديدة، مع ما يترتب على ذلك من آثار على جميع الجهات صاحبة المصلحة والقطاعات المرتبطة بنشاط النقل البحري.
- 8- ومن الأمثلة على ذلك إطار العمل الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية بشأن صافي الانبعاثات الصفري، المكوّن من مجموعة من مشاريع القواعد التنظيمية المتعلقة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري. وقد أقر الإطار في نيسان/أبريل 2025، ومن المقرر أن يُنظر في اعتماده رسمياً في تشرين الأول/أكتوبر 2025. بيد أن لجنة حماية البيئة البحرية انفتحت في دورتها الاستثنائية المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر 2025 على تأجيل المناقشات بشأن اعتماد إطار العمل لمدة عام⁽⁴⁾. ويتعلق مثال آخر بأنواع الوقود البديل والخفيزة الكربون، التي ستكون لها أهمية حاسمة في تحقيق الأهداف القطاعية المتعلقة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة، ولكنها قد تتطوي على مخاطر يلزم التصدي لها، حيث يمكن أن تتسبب في وقوع أضرار ناجمة عن التلوث وإصابات جسدية. وتتسم مسألة توفير الحماية الفعالة لحقوق البحارة بأهمية متزايدة، لا سيما في أوقات الاضطرابات، شأنها شأن تحسين مهارات البحارة وتدريبهم في ظل التغير التكنولوجي السريع والتحول إلى أنواع الوقود البديل. وتتيح الرقمنة والتطورات في مجالي التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي فرصاً مهمة، بما في ذلك تعزيز أداء الموانئ وتحسين عملية تيسير التجارة والنقل. وفي الوقت نفسه، لا بد من وضع استراتيجيات مناسبة في مجال الأمن السيبراني للحد من التعرض للمخاطر والتصدي للتهديدات السيبرانية المرشحة للزيادة.
- 9- هذه التطورات وغيرها من التطورات الرئيسية مشمولة في استعراض النقل البحري لعام 2025 عبر مختلف المجالات المواضيعية، ويتناولها هذا الفصل.

(3) يستند هذا الفصل إلى النتائج الواردة في الاستعراض العام الصادر عن الأونكتاد، 2025، المتاح في <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>. أدخلت بعض التعديلات لتوضيح التطورات المهمة المتعلقة بحالة بعض التدابير التي استجدت منذ تاريخ النشر. لا تشمل المعلومات المقدمة التطورات التي حدثت بعد أيلول/سبتمبر 2025، ولكن إذا تغيرت حالة أي من التدابير المطروحة، فقد تمت الإشارة إلى ذلك. ملاحظة: إن ذكر أي شركة أو عملية مرخصة لا يعني تركيزاً لها من جانب الأمم المتحدة.

(4) انظر <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-net-zero-shipping-talks-to-resume-in-2026.aspx> (أطلع عليه في كانون الثاني/يناير 2026). لمزيد من المعلومات، انظر الفصل الثاني، الفرع (هـ).

ألف - التجارة البحرية الدولية

1- التجارة البحرية مستمرة في التكيف مع الضغوط الجيوسياسية والهيكلية

10- سجلت التجارة البحرية نمواً في عام 2024 (2,2 في المائة من حيث الحجم و5,9 في المائة من حيث عدد الأطنان لكل ميل)، ويرجع ذلك بدرجة كبيرة إلى تغيير المسار بالانقاف حول رأس الرجاء الصالح بسبب استمرار الاضطرابات في البحر الأحمر (الشكل 1). إلا أن هذا النمو من المتوقع أن يتباطأ في عام 2025. فوفقاً لتوقعات الأونكتاد، سيزداد حجم التجارة البحرية بنسبة 0,5 في المائة بينما تزيد التجارة المنقولة بالحاويات بنسبة 1,4 في المائة. وعلى المدى المتوسط، في الفترة 2026-2030، يتوقع الأونكتاد أن ينمو إجمالي حجم التجارة البحرية بمتوسط سنوي قدره 2 في المائة وأن تنمو التجارة المنقولة بالحاويات بنسبة 2,3 في المائة. ومن المتوقع حدوث زيادة هامشية بنسبة 0,3 في المائة في عدد الأطنان لكل ميل⁽⁵⁾. وتعكس هذه التحولات دوافع هيكليّة إلى حد كبير، مثل تبديل التوجهات الجيوسياسية وتغيرات السياسة الصناعية والانتقال الطاقى العالمي.

الشكل 1

نمو التجارة البحرية

(التغير السنوي بالنسب المئوية)



المصدر: الأونكتاد، 2025.

2- الاتجاهات المتباعدة تظهر في مختلف قطاعات النقل البحري: التجارة المنقولة بالحاويات وتجارة الطاقة

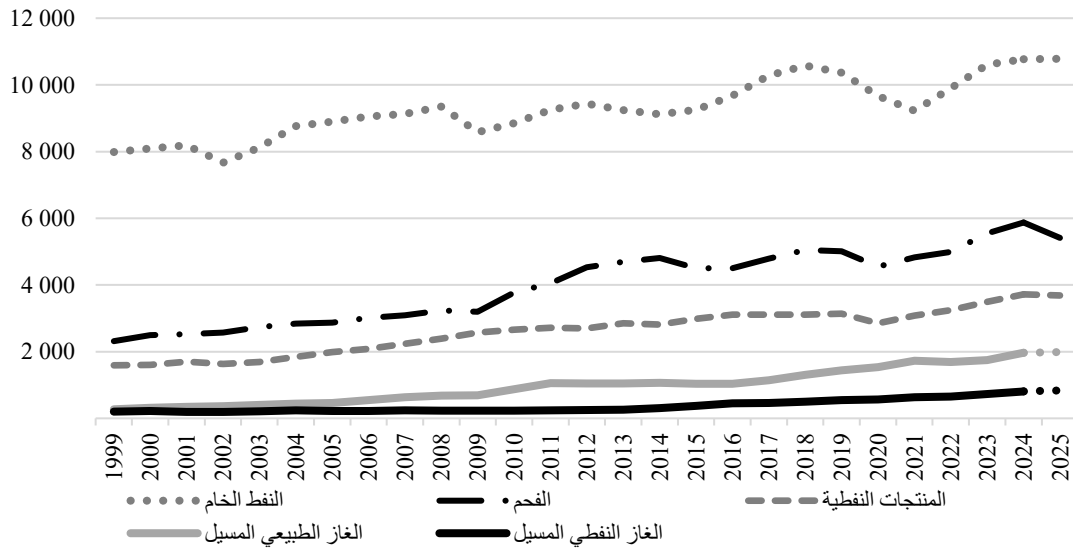
11- انتعشت التجارة المنقولة بالحاويات في عام 2024، مدفوعة بتجديد المخزونات، وإعادة توجيه التدفقات بسبب الاضطرابات التي أثرت على الحركة في البحر الأحمر، والقدرة على الصمود في التجارة فيما بين بلدان الجنوب وكذلك بين بلدان الشمال والجنوب. وما فتئت تجارة الطاقة تتطور، حيث تتحرك السلع في اتجاهات مختلفة. فقد زادت شحنات الفحم في عام 2024 بناءً على الطلب الآسيوي، ولكن هذا جاء متناقضاً مع تراجعها على المدى البعيد في ظل الانتقال الطاقى العالمي. وظلت أحجام النفط مستقرة إجمالاً، غير أن تغيير مسار الإمدادات حول رأس الرجاء الصالح وفي اتجاه آسيا أدى إلى إطالة

(5) توقعات Clarkson Research للحجم المعدّل حسب المسافة.

المسافات المقطوعة للتجارة. وكان قطاع الغاز، لا سيما الغاز الطبيعي المسيل، هو القطاع الأكثر ديناميكية، حيث دعمه تنوع الموردين والوجهات. وتوضح هذه التطورات كيف تعيد أنماط الطلب المتغيرة والعوامل الجيوسياسية واستراتيجيات التنوع تشكيل تدفقات الطاقة، والمسافات التي تقطعها السفن، وحجم البضائع والتجارة من حيث عدد الأطنان لكل ميل (الشكل 2). والتوقعات لعام 2025 أقل طموحاً مقارنةً بالأداء السابق والتوقعات الأولية، حيث يؤثر كل من ضعف طلب المستهلكين وعدم اليقين بشأن السياسات التجارية على ديناميات التجارة العالمية.

الشكل 2

التجارة البحرية حسب سلع الطاقة (ببلايين الأطنان لكل ميل)



المصدر: الأونكتاد، 2025.

ملاحظة: مثل أرقام عام 2025 توقعات.

3- تطرح تجارة المعادن الحرجة فرصاً جديدة، ولكن الخدمات اللوجستية ومدى الاستعداد لتكييف السياسات يشكلان عاملين حاسمين

12- تشهد التجارة في المعادن الحرجة انتعاشاً سريعاً. وفي الوقت نفسه، إن تركيز تدفقات التجارة البحرية للعديد من المعادن الحرجة، مثل النحاس والليثيوم والكوبالت، في بضعة ممرات ثنائية يزيد من مخاطر تعطل سلسلة الإمداد. وللحد من التبعيات الاستراتيجية، تعمل البلدان المستوردة على تنوع المصادر وفرض معايير متعلقة بإمكانية اقتفاء الأثر والاستدامة. وتعمل بعض البلدان النامية المصدرة على فرض قيود على التصدير ووضع حوافز للتجهيز المحلي للارتقاء بمرتبها في سلسلة القيمة. وتساهم هذه التطورات في إعادة رسم معالم أنماط التجارة البحرية وتفرض متطلبات جديدة على نظم النقل والخدمات اللوجستية، كما يتضح بصفة خاصة في حالتي النحاس والكوبالت.

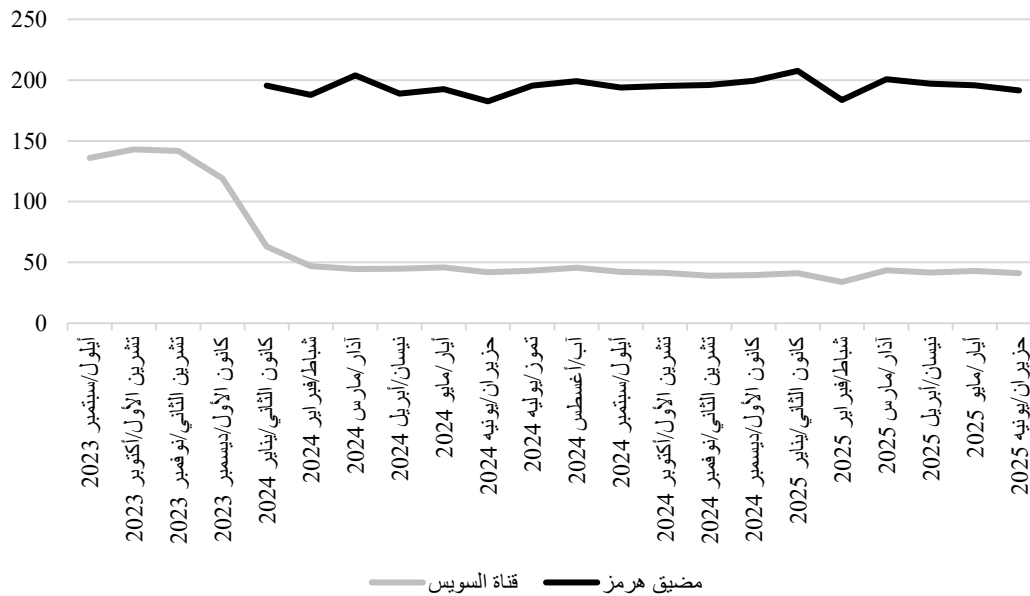
باء - أسطول النقل البحري العالمي وخدماته

1- يشق النقل البحري العالمي طريقه نحو المجهول وسط حالة من عدم الاستقرار الجيوسياسي وعدم اليقين بشأن السياسات التجارية

13- استمر تعطّل الملاحة البحرية في البحر الأحمر مع استمرار تجنب السفن لقناة السويس. وظلت مستويات عبور حمولة السفن بحلول أوائل أيار/مايو 2025 أقل من متوسط مستوياتها لعام 2023 بنسبة 70 في المائة. وقد أدت التوترات بين جمهورية إيران الإسلامية وإسرائيل في حزيران/يونيه 2025 إلى تفاقم المخاوف بشأن حدوث تعطيلات في نقاط الاختناق البحرية، ولا سيما في مضيق هرمز الذي يمثل 11 في المائة من التجارة البحرية وأكثر من ثلث صادرات النفط المنقولة بحراً. وبحلول نهاية حزيران/يونيه 2025، لم يظهر أي تغيير يُذكر على أنماط عبور السفن من ذلك الممر البحري (الشكل 3). ومع ذلك، فحسب التطورات الجارية، لا يمكن استبعاد إمكانية حدوث تعطيلات، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف الشحن والتأخير ورفع أقساط التأمين.

الشكل 3

معدلات عبور السفن شهرياً من مضيق هرمز وقناة السويس
(بملايين الأطنان من الحمولات الإجمالية)



المصدر: الأونكتاد، 2025.

14- وزادت التعريفات التجارية الجديدة في الولايات المتحدة الأمريكية وأنحاء أخرى من حالة عدم اليقين والتقلبات في عام 2025. فقد أعلن مكتب الممثل التجاري للولايات المتحدة عن تدابير من قبيل رسوم الموانئ التي تستهدف سفناً معينة ترسو في موانئ الولايات المتحدة، ومن المتوقع أن تنطبق على السفن المملوكة أو المشغلة من قبل الصين، وكذلك على السفن الصينية الصنع وغيرها من ناقلات المركبات الأجنبية الصنع؛ بيد أن هذا الإجراء غُلق اعتباراً من 10 تشرين الثاني/نوفمبر 2025 هذا

الإجراء لمدة سنة⁽⁶⁾. ولم يتحقق حتى الآن فهم كامل لآثار التعريفات الجمركية ورسوم الموانئ على تدفقات التجارة البحرية وأنماطها، وعلى الطلب على خدمات النقل البحري وقدرة الأسطول، وتصميم شبكات النقل البحري، وتكوين موانئ التوقف، وخطط نشر الأسطول. ويمكن أن يسفر الأثر المشترك لهذه التدابير عن نواتج مختلفة، ربما تكون ذات اتجاهات متباينة، في مختلف الاقتصادات والمناطق والجهات صاحبة المصلحة. وقد يلزم تعديل عمليات الشحن وعروض الخدمات وأنماط نشر سعة السفن بما يتماشى مع الديناميات المتغيرة.

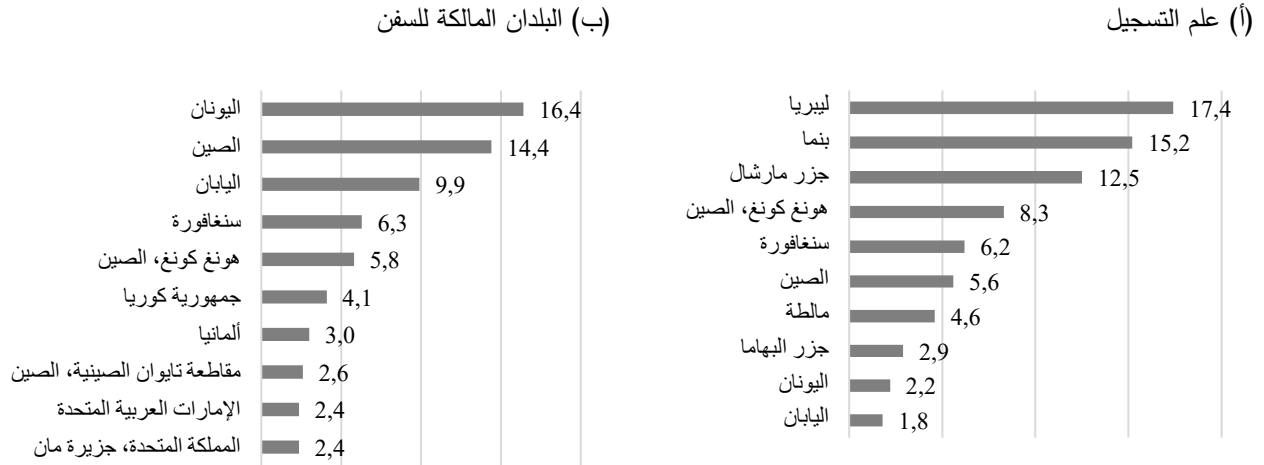
2- تأثير الاتجاهات المحدثة للتحويل على ملامح الأسطول العالمي وقدراته

15- في 1 كانون الثاني/يناير 2025، بلغ عدد سفن الأسطول العالمي 112 500 سفينة تجارية تبلغ قدرتها الاستيعابية الإجمالية 2,44 بليون طن من الحمولة الساكنة. ويمثل ذلك زيادة سنوية بنسبة 3,4 في المائة، في موازنة لمعدل التوسع لعام 2023. وهذه النسبة أقل من المتوسط السنوي البالغ 5,1 في المائة على مدار العقدين الماضيين، ولكنها أسرع من معدل نمو التجارة البحرية. وقد سُجِّلَ حتى الآن تقدم في "تخصير" الأسطول، ولكنه تدريجي. واعتباراً من أيار/مايو 2025، كان 8 في المائة من الأسطول العالمي العامل من حيث الحمولة الإجمالية و53 في المائة من الحمولة المسجلة في دفتر الطلبات مصمماً للعمل بأنواع الوقود البديل. وبالتزامن مع ذلك، يؤدي نقص العمالة والتطورات التكنولوجية والتهديدات الأمنية المرتبطة بها إلى زيادة التعقيدات وإعادة رسم معالم الأسطول العالمي وأفاقه. وقد ظلت القائمة التي تضم الدول التي تمتلك أكبر عدد من السفن وأهم دول العلم على حالها بشكل عام، مع بعض التبدل في الترتيب النسبي. وفي 1 كانون الثاني/يناير 2025، كانت دول العلم الثلاث الأولى من حيث عدد السفن المسجلة، وهي ليبيريا وبنما وجزر مارشال، تمثل 45,1 في المائة من إجمالي القدرة الاستيعابية للسفن في العالم. وكانت الدول الثلاث المالكة لأكثر عدد من السفن، وهي اليونان والصين واليابان، حسب ترتيب إجمالي حصة الملكية، تمثل أكثر من 40,7 في المائة. وكانت اليونان هي الدولة المالكة لأكثر عدد من السفن بنسبة 16,4 في المائة من سعة الأسطول العالمي.

(6) انظر https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Section%20301/2025-19873.pdf (اطَّلَعَ عليه في كانون الثاني/يناير 2026).

الشكل 4

البلدان الرئيسية من حيث تسجيل الأعلام وامتلاك السفن، 1 كانون الثاني/يناير 2025
(النسبة المئوية لسعة الحمولة الساكنة بالطن)



المصدر: الأونكتاد، 2025.

جيم - أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

16- أصبح تقلب أسعار الشحن هو القاعدة، ويُعزى ذلك إلى التوترات الجيوسياسية، والتحول في السياسات التجارية، وهشاشة المحددات الأساسية للعرض والطلب. وفي الفترة من منتصف عام 2024 إلى منتصف عام 2025، ظلت أسعار الشحن بالحاويات متقلبة ومرتفعة. فقد ارتفعت الأسعار الفورية بحلول منتصف عام 2024، لتقترب من الذروة التي بلغتها خلال جائحة كوفيد-19، حيث تسببت الاضطرابات في البحر الأحمر وتغيير المسار عبر رأس الرجاء الصالح في إطالة مسافات الرحلات ومدتها، وأدت إلى زيادة في استهلاك الوقود وتكاليفه. وبحلول نهاية العام، تراجعت الأسعار الفورية إلى مستوى معتدل ولكنها ظلت أعلى بكثير من مستويات ما قبل الأزمة. وبلغ مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات 2 496 نقطة في المتوسط في عام 2024، فيما مثل زيادة قدرها 149 في المائة عن عام 2023. وخلال الفترة نفسها، ارتفعت أسعار تأجير سفن الحاويات في شرائح السفن كافة، مع تفضيل المشغلين للعقود القصيرة الأجل لما يتيح من مرونة. وفي مطلع عام 2025، انخفضت أسعار الشحن بالحاويات مؤقتاً بسبب ضعف الطلب الموسمي في أعقاب رأس السنة القمرية الصينية الجديدة. إلا أن التقلبات زادت حداثتها لاحقاً، مدفوعة بإعلانات التعريفات الجديدة وزيادة المخاطر الجيوسياسية، بما في ذلك في مضيق هرمز. وقد ارتفعت أسعار شحن البضائع السائبة الجافة في عام 2024 على خلفية الطلب القوي على الفحم والحبوب والأسمدة بالإضافة إلى تحويل المسار عن البحر الأحمر والنمو المحدود للأسطول. وبحلول منتصف عام 2025، تراجعت الأسعار مع تباطؤ النشاط الصناعي ودخول سفن جديدة إلى الخدمة. وظلت أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية مرتفعة ولكنها متقلبة، مدعومة بتزايد الطلب من حيث عدد الأطنان لكل ميل وتقيد العرض. وانخفضت الأسعار إجمالاً في مطلع عام 2025 ولكنها ارتفعت مرة أخرى في حزيران/يونيه وسط زيادة المخاطر التشغيلية في مضيق هرمز.

17- ومن المتوقع أن تعيد تكاليف الامتثال البيئي رسم معالم اقتصاديات النقل البحري. فقد بدأ بالفعل تسعير الاتحاد الأوروبي لانبعاثات الكربون، المطبق على الشحنات الصادرة إلى الموانئ الأوروبية والواردة

منها، في التأثير على هياكل تكاليف النقل، وعلى ملامح الأسطول العالمي والقدرة التنافسية في مختلف شرائح السفن.

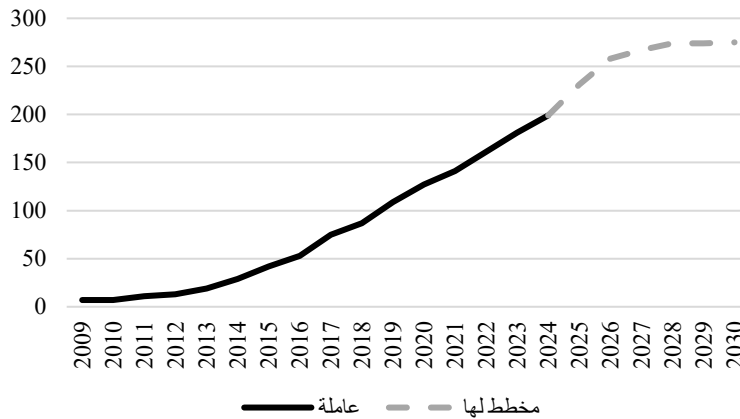
دال - أداء الموانئ وتيسير التجارة البحرية

1- كان أداء الموانئ متبائناً باختلاف المؤشرات وقطاعات الشحن؛ ولم يتحقق التوازن بين الجنسين في القوة العاملة في الموانئ حتى الآن

18- شهدت ناقلات الشحنات السائبة الجافة نمواً متواضعاً في عدد زيارات الموانئ. وظلت حركة الناقلات الصهرجية وسفن الحاويات مستقرة نسبياً في عام 2024. ويمثل توافر البنية التحتية اللازمة لتزويد السفن بالوقود البديل أحد العوامل الرئيسية التي يستند إليها اختيار الموانئ التي تتوقف فيها، وهو عامل يُتوقع أن يحتفظ بأهميته في المستقبل. على سبيل المثال، ثبت نمو التزويد بالغاز الطبيعي المسيل في عدد أكبر من الموانئ في السنوات الأخيرة، ليصل إلى حوالي 200 ميناء في عام 2024، مع توقع زيادات مطردة في المستقبل (الشكل 5).

الشكل 5

الموانئ التي تقدم خدمات تزويد السفن بالغاز الطبيعي المسيل
(العدد)



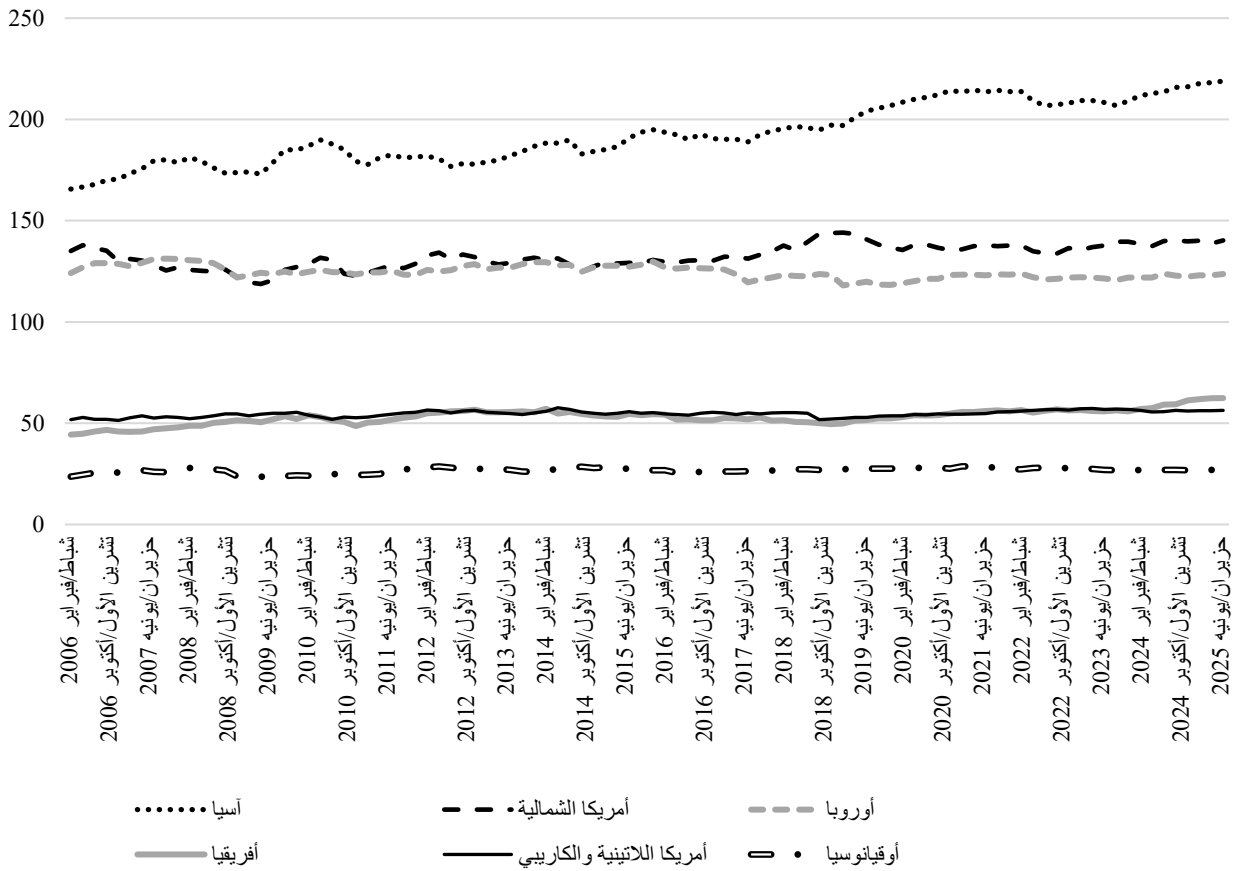
المصدر: الأونكتاد، 2025.

ملاحظة: تدخل في فئة "الموانئ العاملة" الموانئ التي يُعترف أنها قادرة على توفير خدمة التزويد بالغاز الطبيعي المسيل؛ وتدخل في فئة "الموانئ المخطط لها" الموانئ التي أعلنت عن تواريخ بدء إتاحة الخدمة اعتباراً من أيار/مايو 2025.

19- ويظهر مؤشر الأونكتاد للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، وهو مقياس يتيح للبلدان تقييم مستوى اندماجها في شبكات التجارة العالمية ومدى ترابط شبكات النقل البحري على الصعيد العالمي، زيادةً في ترابط الموانئ في أفريقيا وآسيا خلال العام الماضي (الشكل 6). وبحلول منتصف عام 2025، ظلت آسيا محافظة على الريادة فيما يتعلق بالارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة. وظهر أسرع معدل نمو خلال الفترة من حزيران/يونيه 2024 إلى حزيران/يونيه 2025 في أفريقيا (10 في المائة)، وهو نمو دعمه تحول المسار عن البحر الأحمر.

الشكل 6

متوسط مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة حسب المنطقة



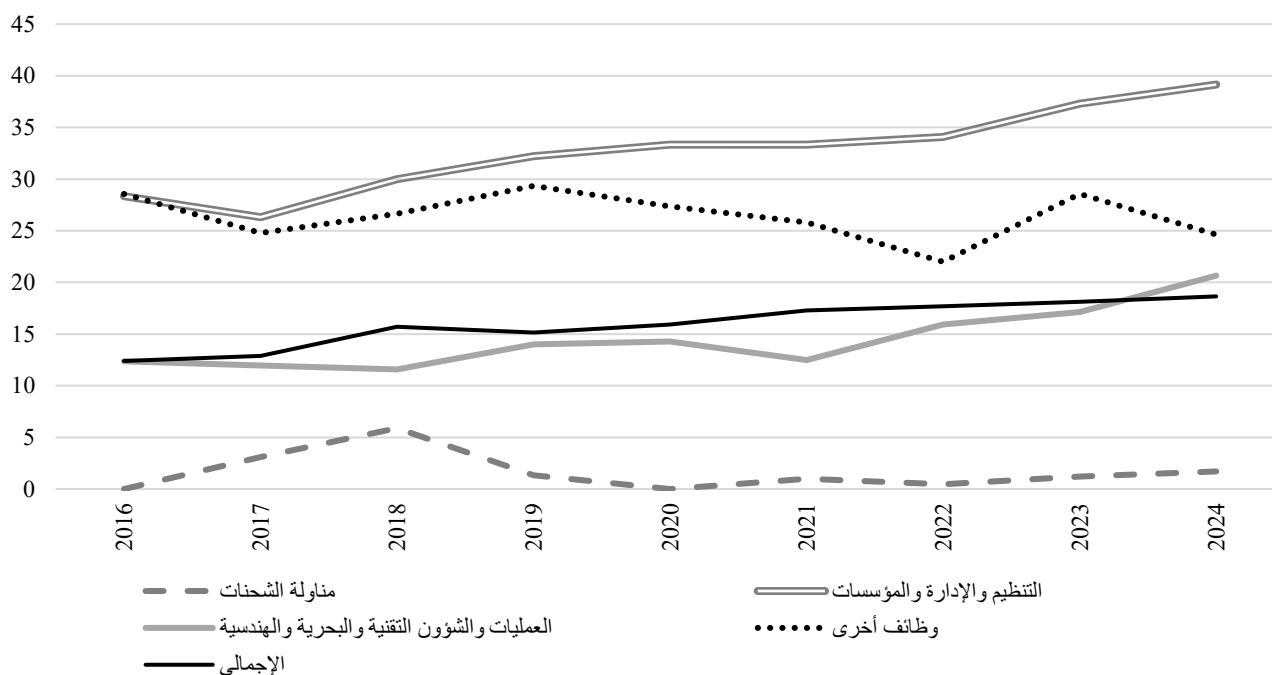
المصدر: الأونكتاد، 2025.

ملاحظة: خُدد المؤشر عند 100 لمتوسط قيمة ارتباط البلد بخطوط الملاحة في شباط/فبراير 2023.. وفيما يتعلق بالبلدان عديمة الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة، تُفترض قيم صفرية للتعبير بشكل أفضل عن غياب الارتباط. واستُبعدت من المتوسطات البلدان غير المرتبطة بخطوط الملاحة المنتظمة طوال الفترة بأكملها.

20- وتعاني الموانئ العالمية أيضاً من الازدحام وطول أوقات انتظار السفن. فقد ارتفع متوسط وقت الانتظار في الميناء في عام 2024، من 5,2 ساعات في الاقتصادات المتقدمة و10,2 ساعات في الاقتصادات النامية في كانون الأول/ديسمبر 2023 إلى 6,4 ساعات في الاقتصادات المتقدمة و10,9 ساعات في الاقتصادات النامية في آذار/مارس 2024. وتشير البيانات الصادرة بشأن 76 ميناءً من الموانئ المساهمة في سجل أداء الموانئ إلى تحسن في التوازن الجنساني، حيث تشغل النساء الآن قرابة 40 في المائة من المناصب الإدارية. إلا أن سيطرة الذكور لا تزال قائمة في مجالات أخرى، لا سيما في مناولة الشحنات، حيث تقل نسبة النساء عن 2 في المائة من العمال (الشكل 7) ومن المتوقع أن تفتح الرقمنة والتشغيل الآلي مسارات جديدة للنساء، لا سيما في الأدوار القائمة على التكنولوجيا والأدوار الأقل اعتماداً على القوة البدنية.

الشكل 7

متوسط مشاركة المرأة في القوى العاملة في الموانئ
(النسبة المئوية)



المصدر: الأونكتاد، 2025.

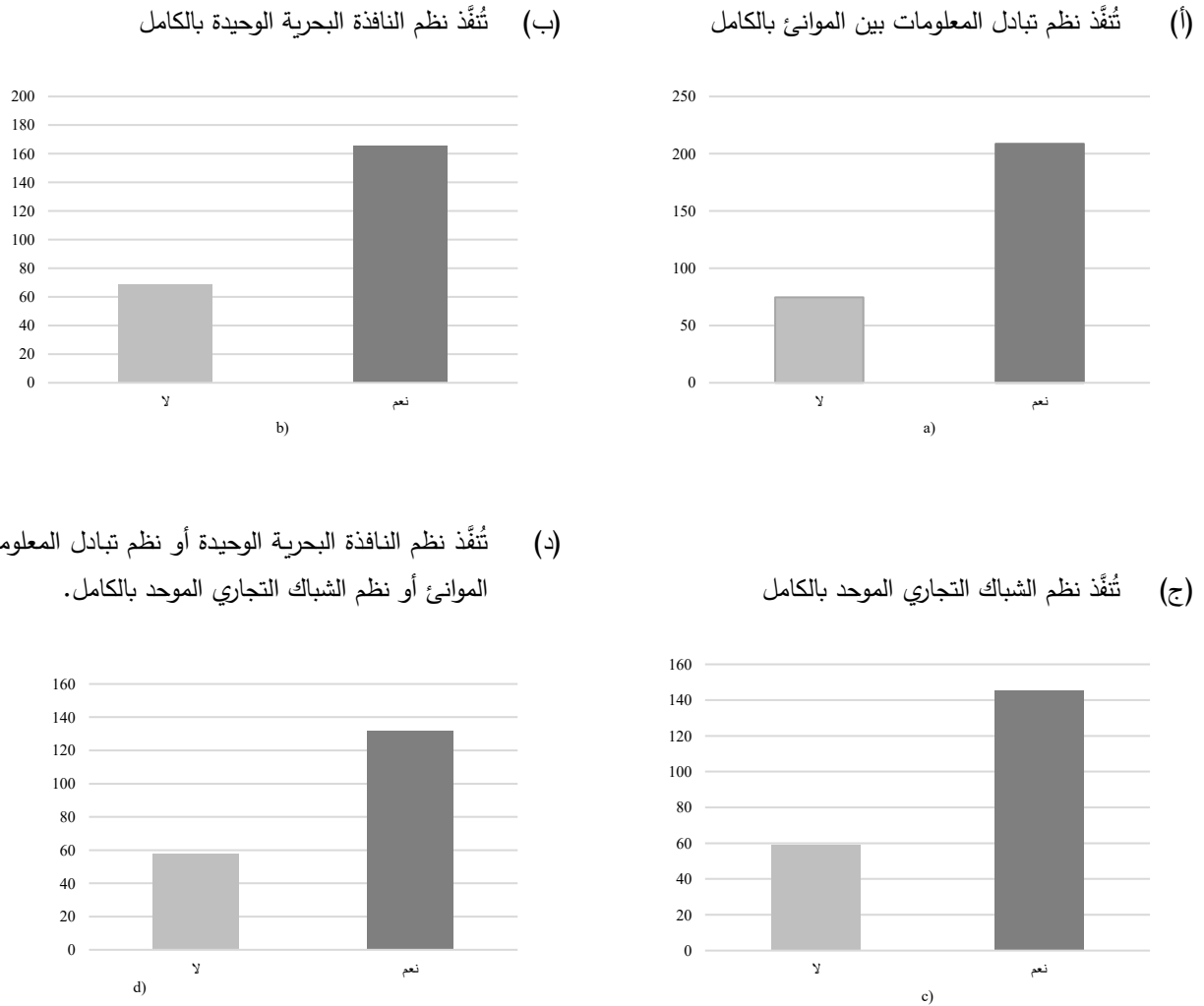
ملاحظة: يرد تلخيص البيانات دون احتساب البيانات المفقودة.

2- يمكن أن يكون لتدابير تيسير التجارة دور محوري في تحسين أداء الموانئ في بيئة تشغيل شديدة الاضطراب والتقلب

21- يمكن لتدابير تيسير التجارة أن تعزز أداء الموانئ، بسبل منها تحسين الشفافية والاتصالات بين الجهات صاحبة المصلحة في النقل البحري من القطاعين العام والخاص. وتعزز البنية التحتية الرقمية، مثل نظم النافذة البحرية الوحيدة ونظم تبادل المعلومات بين الموانئ والشبكات التجارية الموحدة، التعاون وتبادل البيانات. وعادةً ما تُبدي البلدان التي تمتلك مثل هذه الأدوات مستويات أعلى من الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة وأداءً لوجستياً أفضل (الشكل 8).

الشكل 8

العلاقة بين الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة والأدوات الرقمية لتيسير التجارة
(متوسط مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة)



المصدر: الأونكتاد، 2025.

22- ويمكن أن تساعد اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تيسير حركة الملاحة البحرية الدولية واتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة في تنفيذ الحلول الرقمية. وتمثل الشراكات بين القطاعين العام والخاص، مثل اللجان الوطنية لتيسير التجارة، التي يواصل الأونكتاد إمدادها بالدعم الفعال، آليات أساسية للتعاون والتآزر. ومع تنامي الرقمنة، بات من الضروري أن تُنفَّذ حلول لتخفيف المخاطر واستراتيجيات مُحكمة للأمن السيبراني في مجالي النقل وتيسير التجارة.

هاء - المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

1- في محاولة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري، يجري حالياً النظر في مشروع لوائح للمنظمة البحرية الدولية

23- في تطور مهم، تقرر النظر في تشرين الأول/أكتوبر 2025 في إطار العمل الخاص بصافي الانبعاثات الصفري الذي وافقت عليه لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في نيسان/أبريل 2025، لاعتماده رسمياً كفصل إلزامي جديد في المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن. بيد أن لجنة حماية البيئة البحرية اتفقت في دورتها الاستثنائية المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر 2025 على تأجيل الدورة لمدة عام بغية إجراء مزيد من المناقشات.

24- ويتكون الإطار من عناصر تقنية واقتصادية، بما في ذلك معيار عالمي للوقود، وآلية لتسعير الكربون وتداول الانبعاثات، وهو يتوخى إنشاء صندوق صافي انبعاثات صفري لجمع الإيرادات وإدارتها وصرفها. ومن المتوقع أن يركز الصندوق، من بين أمور أخرى، على مكافأة السفن منخفضة الانبعاثات ودعم الابتكار والبحث والبنية التحتية ومبادرات الانتقال العادل في البلدان النامية. وتشمل الأولويات الأخرى التدريب ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات لدعم استراتيجية المنظمة البحرية الدولية بشأن انبعاثات غازات الدفيئة. ويمكن أن تسهم الإيرادات المتولدة والمتاحة للصرف إسهاماً مهماً في الانتقال الطاقوي العادل في البلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية، فضلاً عن وفي الاستثمار في البنى التحتية للموانئ. وستكون مبادرات القطاع الخاص الرامية إلى توفير التمويل الأخضر والمستدام، والقروض الخضراء، والقروض المرتبطة بالاستدامة، والتمويل المختلط حاسمة الأهمية أيضاً في توليد الأموال الكافية لإزالة الكربون من الأسطول العالمي والاستثمار في مرافق التزود بالوقود والبنى التحتية.

25- ورهناً باعتماد إطار عمل صافي الانبعاثات الصفري رسمياً، سيتعين إدراج التزامات الرصد والإبلاغ والالتزامات المالية ذات الصلة فيما يتعلق بفرادى السفن في العقود البحرية التجارية، بما يتماشى مع إرشادات التنفيذ التفصيلية التي لم توضع بعد. ويمكن للمنظمات المهنية أن تساعد في وضع بنود نموذجية موحدة مناسبة تُدرج في العقود التجارية.

2- ينبغي أن يواكب الإطار القانوني والتنظيمي الدولي الاتجاه نحو اعتماد أنواع الوقود البديل والتطورات التكنولوجية، بما في ذلك التشغيل الآلي للسفن

26- يطرح استخدام أنواع الوقود البديل ونقلها مخاطر جديدة، تشمل التلوث والإصابات الشخصية وذلك نظراً لسميّة بعض أنواع الوقود الجديدة وقابليتها للتطاير والاشتعال. ويمثل العمل الذي تضطلع به اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية للتحقق مما إذا كانت أنظمة المسؤولية والتعويض في المنظمة البحرية الدولية ملائمة للتصدي للمخاطر المرتبطة بالوقود البديل، خطوة أولى مهمة نحو وضع أطر قانونية مناسبة بشأن المسؤولية والتعويض عن التلوث والإصابة الشخصية قبل أن تتحقق هذه المخاطر. ولا بد كذلك من وضع إطار تنظيمي ملائم للغرض المنشود لكفالة استقلالية قطاع النقل البحري. وتعكف المنظمة البحرية الدولية حالياً على وضع مدونة غير إلزامية لسفن السطح المسيّرة، ومن المقرر الانتهاء منها في عام 2026. وتشجّع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة والجهات صاحبة المصلحة في قطاع النقل البحري بقوة على المشاركة الفاعلة في هذا العمل.

3- بدأت حماية حقوق البحارة تكتسب أهمية متزايدة

27- يعمل البحارة في بيئة مليئة بالتحديات، وغالباً ما تكون ظروف عملهم صعبة. وتُفاقم التوترات والاضطرابات الجيوسياسية من هذه المشاكل. وقد تعزز الإطار التنظيمي الحالي من خلال التعديلات التي أُتفق عليها في الآونة الأخيرة على اتفاقية العمل البحري، والتي ترمي إلى تعزيز حقوق البحارة في العودة إلى الوطن وإذن النزول إلى اليابسة، ونتيجة وضع المزيد من المبادئ التوجيهية بشأن المعاملة العادلة للبحارة المحتجزين بسبب جرائم مزعومة. وتستحق هذه التعديلات الدعم الفاعل من جميع الجهات صاحبة المصلحة.

4- بدء نفاذ قواعد عالمية جديدة بشأن إعادة تدوير السفن على نحو مستدام

28- من المتوقع أن يساهم دخول اتفاقية هونغ كونغ الدولية لعام 2009 بشأن إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن حيز النفاذ في حزيران/يونيه 2025 مساهمة كبيرة في تعزيز سلامة العمال وجعل عمليات إعادة تدوير السفن أكثر ملاءمة للبيئة. ومن المتوقع أن تتزايد أهمية إعادة تدوير السفن مع تجديد الأسطول العالمي والاستعاضة عنه بسفن تعمل بوقود خفيض الكربون أو خالٍ من الكربون. وفي حين أن دول إعادة التدوير الرئيسية الأربع، بالإضافة إلى بعض دول العلم الرئيسية، هي من الدول الأطراف في الاتفاقية، تُدعى جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة إلى النظر في الانضمام إلى الاتفاقية لضمان تطبيقها على نطاق واسع على المستوى الدولي.

واو- التوجهات السياسية الرئيسية

29- يقف قطاع النقل البحري عند منعطف حاسم. فهو مطالب بأن يشق طريقه إلى مستقبل مستدام وقادر على الصمود رقمي في ظل بيئة عمل متزايدة التقلب تحدّق بها التوترات الجيوسياسية والتشتت الجغرافي والاقتصادي والحتمية المتنامية لخفض انبعاثات الكربون والرقمنة وتحسين البنى التحتية والعمليات والخدمات في مواجهة المستقبل. وإزاء هذه الخلفية، تكون الاستدامة وبناء القدرة على الصمود ومرونة النظام والتكيف السريع أموراً بالغة الأهمية. وتحتاج البلدان النامية إلى الدعم والمساعدة لكي تستعد بشكل أفضل للمشهد المتطور باستمرار للنقل البحري والتجارة البحرية وتتكيف مع ذلك المشهد.

30- وينبغي أن تعمل الحكومات والجهات صاحبة المصلحة في مجال النقل البحري، بدعم من الأونكتاد ومنظمات دولية أخرى وكذلك الشركاء في التنمية، على تنفيذ الإجراءات التالية على سبيل الأولوية:

(أ) الاستفادة من الخدمات اللوجستية البحرية من أجل تحقيق التكامل والتحول العادلين. تعتمد مشاركة البلدان النامية في تدفقات التجارة بعلامها الجديدة، بما يشمل المعادن الحرجة، على أنظمة لوجستية بحرية حديثة ومتصلة وقادرة على الصمود. ويجب أن تسهل الاستثمارات في مجالي النقل والخدمات اللوجستية التدفقات التجارية وتدعم إضافة القيمة والارتقاء بالصناعة والتحول الهيكلي. ولا بد من التعاون الدولي لإدارة تدابير السياسة التجارية الأخذ في التطور؛

(ب) التخطيط والاستعداد للاضطرابات وعدم اليقين. يحتاج قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية البحرية إلى تصميم وتنفيذ استراتيجيات، تكون مدعومة بسياسات وأطر تنظيمية مناسبة، للتكيف في بيئة تشغيل سريعة التطور. وينبغي للجهات الفاعلة في القطاع أن تعزز المرونة التشغيلية وتطور الأسطول وتحديث المعدات والبنية التحتية وممارسات إدارة الموانئ لتحسين التعامل مع حركة المرور التي تحولت عن مسارها وتعطلت الخدمات مع تطور ديناميات التبادل التجاري. ويمثل التخفيف من أثر ارتفاع

تكاليف النقل، بما في ذلك تكاليف نقل السلع الأساسية، أهمية خاصة لأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية. ومن أجل التحكم في التكاليف، تشمل الإجراءات الرئيسية وضع تدابير فعالة لتيسير التجارة وتحسين أداء الموانئ وترابطها؛

(ج) تشجيع تحديث الأسطول، واتباع ممارسات مستدامة في قطاع النقل البحري، وتحفيز التجديد النشط للأسطول، وتعزيز إعادة تدوير السفن مع الامتثال لمتطلبات تعزيز سلامة السفن واستدامتها. هذا يتطلب سعة تخريد أكبر تتوافق مع اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً. وتشمل الإجراءات المطلوبة الحكومات، والهيئات التنظيمية، وبناء السفن، ومالكي السفن، ومقدمي تمويل السفن، وجهات تخريد السفن. وتشجع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة على النظر في الانضمام إلى الاتفاقية لدعم تطبيقها على نطاق دولي؛

(د) حماية القوة العاملة البحرية وتمكينها، وتعزيز الشمول ورفع مستوى المهارات. لا يزال التنفيذ الفعال للإطار التنظيمي الدولي بشأن حقوق البحارة يشكل تحدياً بالغ الأهمية، سواء من أجل سلامة البحارة ورفاههم أو من أجل التدفق الآمن والمأمون للبضائع عبر سلاسل الإمداد العالمية. وينبغي للحكومات والمنظمات الدولية والجهات الأخرى صاحبة المصلحة أن تعجل بتنفيذ إطار العمل وإنفاذه، بما في ذلك التعديلات الأخيرة على اتفاقية العمل البحري. ومن شأن التعاون الوثيق أن يقلل من حالات الهجر. وفي خضم الإقبال على الوقود البديل والتطورات الناشئة في مجال التشغيل الآلي للسفن، ينبغي على الجهات المعنية صاحبة المصلحة أن تعطي الأولوية لبناء القدرات والتدريب المحدد الأهداف للبحارة بالتعاون مع المنظمات ذات الصلة؛

(هـ) من شأن تنفيذ استراتيجيات توظيف استباقية وشاملة للجميع والاستفادة من مجموعة المواهب التي توفرها البحارة النساء، اللاتي لا يزلن ممثلات تمثيلاً ناقصاً إلى حد كبير في القوة العاملة الحالية، أن يساعد في معالجة النقص المستمر في البحارة. وفيما يتعلق بالحكومات وقطاع النقل البحري والوكالات التنظيمية ذات الصلة، يشكل توفير الحوافز لاجتذاب العمالة المؤهلة وكذلك حماية حقوق البحارة اثنين من التدابير الأساسية. وينبغي أن تنفذ الحكومات وسلطات الموانئ برامج شاملة للجميع لتنمية القوة العاملة من أجل تعزيز مشاركة المرأة. وتضطلع برامج بناء القدرات، مثل برنامج الأونكتاد لإدارة الموانئ في إطار برنامج التدريب من أجل الإدارة، بدور مهم في هذا الصدد؛

(و) تنفيذ التدابير التنظيمية تنفيذاً فعالاً للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، والتعجيل بعملية خفض انبعاثات الكربون، وتيسير الانتقال الطاقوي العادل والمنصف. يعتمد ذلك على دعم القطاع لتطوير ونشر أنواع وقود بديل مُجدية، وعلى الاعتماد الرسمي لإطار العمل الخاص بصافي الانبعاثات الصفري إلى جانب التوجيهات المتعلقة بالتنفيذ التي لم تُستكمل بعد. ويجب أن تؤخذ الالتزامات المتعلقة بالرصد والإبلاغ والالتزامات المالية المنصوص عليها في الإطار بعين الاعتبار في العقود التجارية البحرية؛ ويمكن أن تبدأ الأطراف التجارية، بالتعاون مع رابطات الصناعة، في النظر في الحاجة إلى بنود تعاقدية مناسبة لتحقيق التوازن في توزيع المخاطر التجارية؛

(ز) ينبغي التعجيل باستخدام التكنولوجيا الموفرة للطاقة على متن السفن وفي الموانئ، فضلاً عن تنفيذ مبادرات أصحاب المصلحة المتعددين، مثل ممرات النقل البحري الخضراء. ومن المحتمل أن تساهم الأموال في إطار آلية جديدة لتسعير الكربون في دعم الانتقال الطاقوي في البلدان النامية. ونظراً لأن الأمر يتطلب استثمارات إضافية كبيرة، ينبغي استكشاف جميع الآليات المناسبة لتوليد التمويل اللازم. وينبغي تعزيز مبادرات القطاع الخاص التي تدعم الاستثمارات الخضراء والمستدامة، والقروض الخضراء والقروض المرتبطة بالاستدامة، وآليات التمويل الجديدة الإضافية؛

(ح) الإعداد للتعامل الآمن مع الوقود البديل واستخدامه ونقله. على الرغم من أن الوقود البديل أساسي للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري، فإنه قد ينطوي على مخاطر كبيرة. فيطلب نقله واستخدامه اتباع بروتوكولات السلامة والأمان المناسبة. وتتطلب معالجة المخاطر والالتزامات المرتبطة به، بما في ذلك إتاحة التعويضات الكافية عن الأضرار ذات الصلة الناجمة عن التلوث، استعراض الإطار القانوني الدولي القائم وتعديله. ويتعين كذلك على الحكومات أن تيسر وتشجع، بالتعاون مع قطاع النقل البحري وكيانات القوة العاملة البحرية ووكالات التوظيف، تيسير وتعزيز تدريب القوة العاملة البحرية المعنية وتحسين مهاراتها؛

(ط) تسخير الحلول الرقمية وتعزيز الإطار التنظيمي من أجل التصدي للمخاطر السيبرانية. ينبغي لصانعي السياسات وكذلك قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية البحرية مواصلة النهوض بالرقمنة لتعزيز الكفاءة وتعميم استخدام ممارسات الشحن المستدامة، من قبيل رصد أنماط الملاحة وحلول الصيانة التنبؤية. ويتطلب الاستخدام المتزايد للتكنولوجيا في النقل وتيسير التجارة استراتيجيات مناسبة للأمن السيبراني وإطاراً تنظيمياً ملائماً؛

(ي) قياس أداء الموانئ لرصد وتتبع الكفاءة والارتباط بخطوط الملاحة والاستدامة والقدرة على الصمود. ينبغي أن تقيّم الموانئ أداءها بصفة منتظمة، باستخدام مؤشرات معترف بها عالمياً ومصممة بما يتناسب مع استراتيجياتها وأولوياتها وظروفها المحلية المحددة، من أجل الوقوف على مجالات التحسين والأهداف الاستراتيجية. ويمكن لسجل الأونكتاد لأداء الموانئ أن يساعد الموانئ على تحديد ثغرات الأداء ووضع أهداف تحسين قابلة للقياس؛

(ك) الاستفادة من تدابير تيسير التجارة لتعزيز أداء الموانئ وسلسلة الإمداد البحرية. تُشجّع البلدان بقوة على تنفيذ اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية واتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالتشغيل الآلي والرقمنة واستخدام نظم النافذة البحرية الوحيدة في الموانئ. وينبغي تعزيز التعاون حول البنى التحتية الرقمية والبيانات المتعلقة بالموانئ وتيسير التجارة. ويمكن أن توفر النظم الرقمية⁽⁷⁾ منصات قابلة للتوسع ومتوافقة مع المعايير لإكساب عمليات الموانئ القدرة على الصمود والشفافية؛

(ل) تعزيز بناء القدرات ودعم البلدان النامية. ينبغي أن يدعم الأونكتاد وغيره من الشركاء في التنمية البلدان النامية، ولا سيما البلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية، لتحسين إدارة المخاطر واعتماد الفرص المتاحة في مجال النقل البحري والموانئ والتجارة. وتتشأ هذه المخاطر والفرص عن مجموعة من العوامل، بما في ذلك تغير أنماط التجارة وتطور جغرافيا النقل والتجارة، وخفض انبعاثات الكربون والانتقال الطاقوي، والتكيف مع تغير المناخ، والرقمنة، والتشغيل الآلي للسفن؛

(م) تعزيز وتشجيع التعاون الهادف بشأن القضايا التنظيمية لمواجهة التحديات الجديدة. التعاون الوثيق بين جميع الجهات صاحبة المصلحة في القطاعين العام والخاص هو عامل أساسي في التغلب على التحديات المستمرة والناشئة ويساعد في نهاية المطاف، على تحقيق استدامة سلاسل الإمداد وقدرتها على الصمود. وينبغي أن تعمل الجهات التنظيمية في إطار تعاون وثيق مع القطاع والجهات الأخرى صاحبة المصلحة، التي ستكون مشاركتها مطلوبة للتكيف الفعال مع الظروف المتغيرة والتخفيف من المخاطر المحتملة. وتحقيقاً لهذه الغاية، تُشجّع جميع الجهات صاحبة المصلحة الفاعلة في العمليات الجارية للمنظمة البحرية الدولية بقوة على المشاركة مشاركة فاعلة، بما في ذلك، على سبيل المثال،

(7) انظر، على سبيل المثال، <https://www.clasphub.org/>.

المشاركة في وضع مدونة طوعية لسفن السطح المسيرة وإرشادات تهدف إلى مكافحة الاحتيال في تسجيل السفن وسجلات السفن غير القانونية.

ثالثاً- الجوانب الرئيسية لإطار السياسات العالمي دعماً لمستقبل مستدام وشامل وقادر على الصمود في مجالات النقل البحري واللوجستيات وتيسير التجارة وسلاسل الإمداد

31- اعتمد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، في دورته السادسة عشرة (الأونكتاد السادس عشر)، توافق جنيف، مما يعزز ولاية الأونكتاد في دعم أنشطة مستدامة وقادرة على الصمود وذكية في مجالات النقل واللوجستيات وتيسير التجارة وسلاسل الإمداد. بالإضافة إلى ذلك، شددت الإعلانات الوزارية الصادرة عن مجموعة البلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية إلى الأونكتاد السادس عشر والبيان الوزاري المعنون "تعزيز النقل واللوجستيات في الدول الجزرية الصغيرة النامية" الذي اعتمد في منتدى الأونكتاد الأول لسلاسل الإمداد العالمية (بربادوس، 2024) على الحاجة إلى تقديم الدعم في هذا الصدد⁽⁸⁾. وشملت الأولويات الرئيسية التي حددها وزراء النقل من الدول الجزرية الصغيرة النامية ما يلي: تعزيز الربط وإمكانية الوصول؛ وتعزيز القدرة على الصمود والاستدامة؛ ومعالجة العلاقة بين النقل والطاقة والأمن الغذائي؛ وتعبئة التمويل والاستثمار المستدامين؛ وتعزيز الابتكار والتحول الرقمي وبناء القدرات؛ والشراكات والتعاون الدولي والرصد؛ وضمان استيعاب الجميع والإنصاف. وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى استراتيجية الأونكتاد لدعم الدول الجزرية الصغيرة النامية، التي أطلقت في عام 2024⁽⁹⁾. بالإضافة إلى ذلك، ساهمت المناقشات التي دارت في اجتماع المائدة المستديرة الوزاري خلال الأونكتاد السادس عشر، بعنوان "نحو سلاسل إمداد ولوجستيات تجارية قادرة على الصمود ومستدامة وشاملة للجميع"، في تحديد الحاجة إلى اتخاذ إجراءات سياسية ملموسة في عدد من المجالات، بما في ذلك الاستثمار في النقل المستدام والبنية التحتية القادرة على تحمل تغير المناخ، والانتقال إلى مسار منخفض الكربون، وتيسير التجارة، والتنسيق في الاستجابة للأزمات، والابتكارات الرقمية، وتطوير ممرات النقل وتكاملها⁽¹⁰⁾.

32- وقد ركزت الاتفاقات الدولية الأخيرة على مجموعات البلدان الرئيسية، مشيرةً إلى الحاجة إلى اتخاذ إجراءات محددة الأهداف لتحويل قطاع النقل، بما في ذلك تعزيز الربط في مجال النقل، والقدرة على تحمل تغير المناخ، وتيسير التجارة الرقمية. وتشمل هذه الاتفاقات برنامج عمل الدوحة لأقل البلدان نمواً، الذي يركز على الاستثمار في الموارد البشرية والعلم والتكنولوجيا والابتكار والتحول الهيكلي والتجارة والتكامل الإقليمي والقدرة على تحمل تغير المناخ، ويسلط الضوء على دور النقل والموانئ في تحقيق التنوع والتخرج من فئة أقل البلدان نمواً؛ وخطة عمل أنتيغوا وبربودا للدول الجزرية الصغيرة النامية-إعلان مجدد لتحقيق الازدهار القادر على الصمود، التي تتناول التعرض لتغير المناخ والهشاشة الاقتصادية وتولي الأولوية للربط والنقل المستدامين، والعمل المناخي، واقتصاد المحيطات، والحد من مخاطر الكوارث

(8) انظر <https://unctad.org/meeting/global-supply-chain-and-forum-2024> (اطلع عليه في كانون الثاني/يناير 2026).

(9) انظر <https://unctad.org/publication/unctad-strategy-support-small-island-developing-states> (اطلع عليه في كانون الثاني/يناير 2026).

(10) TD/555. انظر <https://unctad.org/unctad16/ministerial-roundtable-towards-resilient-sustainable-and-inclusive-supply-chains> (اطلع عليه في كانون الثاني/يناير 2026).

والرقمنة، فضلاً عن الحصول على التمويل الميسر والتمويل المناخي؛ وبرنامج عمل أوازا لصالح البلدان النامية غير الساحلية للعقد 2024-2034 وإعلان أوازا السياسي، اللذين يؤكدان الحاجة إلى معالجة العوائق الهيكلية، مثل ارتفاع تكاليف النقل ونقص البنية التحتية وسرعة التأثر بتغير المناخ، وتعزيز ربط النقل العابر والتحول الرقمي والممرات القادرة على الصمود⁽¹¹⁾.

33- وفيما يتعلق بتمويل التنمية، يحدد التزام إشبيلية سبل سد الثغرات في تمويل التنمية المستدامة وتعبئة التمويل على نطاق واسع، مع الاستثمار في البنية التحتية المتصلة بالتجارة والربط وتعزيز التكامل الإقليمي⁽¹²⁾.

34- وقدمت الجمعية العامة، في قرارها المتعلق بالمحيطات وقانون البحار، مزيداً من التوجيهات المتعلقة بالسياسات⁽¹³⁾. وبالإضافة إلى تسليط الضوء على أهمية اتخاذ إجراءات لدعم السلامة والأمن البحريين، يهدف القرار إلى تأكيد الدور الحاسم للمحيطات في توفير سبل العيش والتجارة، مع التشديد على المخاطر المتزايدة التي تشكلها العوامل المناخية وتدهور النظم الإيكولوجية، بما في ذلك ما يتعلق بالنقل البحري والبنية التحتية للنقل الساحلي، مثل الموانئ؛ فضلاً عن إعادة التأكيد على ضرورة تعزيز التعاون بشأن القضايا الرئيسية، ولا سيما فيما يتعلق بالمجتمعات الساحلية الضعيفة والدول الجزرية الصغيرة النامية.

35- ويهدف الإعلان المنبثق عن عقد الأمم المتحدة للنقل المستدام 2026-2035 إلى إبراز أهمية وجود نظم نقل مستدامة وفعالة وقادرة على الصمود تدمج جميع وسائل النقل من أجل تحقيق خطة التنمية المستدامة لعام 2030 والأهداف ذات الصلة. وتشمل المجالات المواضيعية والأولويات الرئيسية تعزيز التعاون الدولي من أجل تطوير شبكات النقل المتعدد الوسائط وتحسين ربط البلدان النامية غير الساحلية؛ والوصول، والسلامة، والقدرة على تحمل التكاليف، والإجراءات المنسقة، من أجل تعزيز حلول النقل الشاملة والسليمة بيئياً⁽¹⁴⁾. والغرض من عقد الأمم المتحدة للنقل المستدام 2026-2035 هو "تسريع العمل الجماعي صوب تحقيق نظم نقل مستدامة وشاملة للجميع وميسرة الاستخدام وميسورة التكلفة وأمنة وخفيفة أو عديمة الانبعاثات وكفؤة في استخدام الطاقة وجيدة وموثوقة وقادرة على الصمود في جميع أنحاء العالم، مع مراعاة اختلاف الظروف الوطنية، ودعمًا لخطة التنمية المستدامة لعام 2030 وما بعدها"⁽¹⁵⁾. وفي هذا السياق، تهدف خطة التنفيذ الصادرة في كانون الأول/ديسمبر 2025 إلى تيسير اتخاذ إجراءات تحويلية من قبل جميع أصحاب المصلحة المعنيين في إطار مجالات التركيز الستة التالية: ضمان حصول الجميع على وسائل نقل مستدامة؛ وتعزيز نظم النقل المنخفضة أو العديمة الكربون، والقدرة على الصمود، والسليمة بيئياً؛ وتعزيز الكفاءة وتشجيع الربط المستدام والخدمات اللوجستية المستدامة؛ وتشكيل أنماط للتنقل الحضري تركز على الناس ومدن صالحة للعيش؛ وجعل النقل آمناً ومأموناً؛ وتسخير العلم والتكنولوجيا والابتكار لأغراض النقل المستدام. وفيما يتعلق بالنقل البحري والموانئ، تسلط خطة التنفيذ الضوء على إزالة الكربون؛ وبناء القدرة على الصمود، بما في ذلك التكيف مع تغير المناخ، والتكرار، وإدارة الأزمات؛ والرقمنة من خلال التجارة اللاورقية، وإمكانية الاستخدام البيئي

(11) A/RES/76/258؛ A/RES/78/317؛ A/RES/79/233؛ A/RES/80/3.

(12) A/RES/79/323.

(13) A/RES/80/110.

(14) A/RES/78/148.

(15) A/RES/80/132.

للبيانات، والأمن السيبراني؛ واتساق السياسات، من خلال مواءمتها مع جداول أعمال التنمية والمناخ والمحيطات⁽¹⁶⁾.

رابعاً - تحويل الالتزامات السياسية إلى عمل جماعي ونتائج ملموسة

36- النقل البحري هو قناة للتجارة العالمية ويمكن أن يحفز سلاسل إمداد مستدامة وقادرة على الصمود وعلى مواجهة تغير المناخ ومدعومة رقمياً وقائمة على البيانات. ومع ذلك، يواجه هذا القطاع ومختلف الأطراف المعنية فيه العديد من التحولات، بما في ذلك التحول نحو انبعاثات كربونية صفرية، والنظم الرقمية، وطرق التجارة الجديدة، الأمر الذي يتطلب التكيف. وللتحقق من إدارة عمليات التكيف إدارة جيدة وشاملة ومستدامة، بحيث لا يُترك أحد خلف الركب، ومن أن جميع البلدان في وضع يمكنها من اغتنام الفرص وبناء القدرة على الصمود في مواجهة الصدمات والاضطرابات، هناك حاجة إلى عمل جماعي متضافر. وقد وضع المجتمع الدولي أطراً سياساتية واستراتيجية تعكس الأهداف والالتزامات المشتركة؛ وفي الوقت الحالي، هناك حاجة للانتقال من الطموح إلى العمل. وترد أولويات العمل المقترحة في استعراض النقل البحري لعام 2025 (استعراض عام)، وهي تشمل القضايا التالية: إزالة الكربون بشكل عادل، والانتقال إلى طاقة أنظف، واعتماد التكنولوجيا الرقمية، وإمكانية الاستخدام البيئي للبيانات والنظم؛ والتكامل الإقليمي من خلال نظم وممرات النقل؛ وتسهيل التجارة بدعم من الأدوات الرقمية والبيانات والأمن السيبراني المعزز؛ وقدرة البنية التحتية والخدمات والعمليات على الصمود وتهيئة نظم النقل البحري لمواجهة تغير المناخ؛ والتمويل الكافي؛ وقوة عاملة ماهرة تتمتع بحماية قوية لحقوقها ورفاهها؛ وقواعد محسنة ومناسبة للغرض استعداداً للانتقال الرقمي والطاقي في ظل اضطرابات متكررة ناجمة عن الصدمات. وفي هذا السياق، تكتسي الشراكات الفعالة وشبكات التعاون والتدريب وبناء القدرات أهمية بالغة.

37- وبناءً على الأنشطة القائمة في إطار أركان عمل الأونكتاد الثلاثة، وهي البحث والتحليل، والمساعدة التقنية، وبناء توافق الآراء⁽¹⁷⁾، للأونكتاد دور هام يؤديه في دعم البلدان والجهات المعنية بنشاط النقل البحري واللوجستيات في عمليات الانتقال والتكيف مع المشهد التشغيلي المتطور، مدعوماً في ذلك بولاية قوية في هذا الصدد. ويتناول الأونكتاد، من خلال أركان عمله الثلاثة، بعض القضايا الرئيسية التي أبرزتها هذه المذكرة، بهدف بناء القدرات اللازمة لتعميم اعتبارات الاستدامة والقدرة على الصمود والاستعداد الرقمي والحلول القائمة على البيانات والتأهب لمخاطر المناخ في التخطيط والعمليات وصياغة السياسات. وتُنشر الأعمال التحليلية ذات الصلة من خلال المنشور السنوي "استعراض النقل البحري"، الذي يوفر رؤية قطاعية نقدية وبيانات وإحصاءات شاملة، ويرصد التطورات الرئيسية ويتتبعها ويبلغ عنها؛ ودراسات موضوعية تتضمن رؤى ومعلومات استخباراتية لدعم صنع السياسات ومساعدة أصحاب المصلحة على أرض الواقع، بما في ذلك تقارير تحليلية عن آثار جائحة كوفيد-19 على العقود التجارية وتأثيراتها على النقل البحري وتدابير الاستجابة لها، فضلاً عن منتجات معرفية ودورات تدريبية أخرى طُوّرت في إطار مشروع مشترك بين عدة وكالات، مع التركيز على معالجة آثار الجائحة⁽¹⁸⁾. وتشمل أنشطة المساعدة

(16) انظر <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035> (اطّلع عليه في كانون الثاني/يناير 2026).

(17) انظر <https://unctad.org/ttl>.

(18) انظر، على سبيل المثال، <https://sdgpulse.unctad.org/sustainable-transport/> و <https://unttc.org/> و <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics> (اطّلع عليه في كانون الثاني/يناير 2026).

التقنية وبناء القدرات ذات الصلة دليلاً للموانئ، ووحدة تدريبية عن الموانئ وقدرة سلاسل الإمداد البحرية على الصمود، ومشروعاً عن الموانئ الذكية المستدامة، وإطاراً للنقل المستدام للبضائع، ومجموعة أدوات للنقل المستدام للبضائع والتمويل، وأعمالاً واسعة النطاق بشأن التكيف مع تغير المناخ في الموانئ، مثل مشروع لبناء القدرات يركز على البنية التحتية الحيوية للنقل الساحلي في الدول الجزرية الصغيرة النامية، بما في ذلك إطار منهجي ومبادئ توجيهية للتكيف دعماً للموانئ القادرة على تحمل تغير المناخ؛ وتشمل الأبحاث والتحليلات العمل المتعلق بالقضايا السياسية والقانونية ذات الصلة، فضلاً عن تيسير التجارة والتدريب وبناء القدرات، في إطار برنامج التدريب من أجل التجارة، والنظام الآلي للبيانات الجمركية، وهو أكبر برنامج للتعاون التقني تابع للأمم المتحدة⁽¹⁹⁾.

38- وتتيح الدورة الثانية عشرة لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة فرصة لرسم طريق للمضي قدماً في مجال النقل البحري واللوجستيات، من أجل الصمود في مواجهة الظروف الصعبة. وللمساعدة في توجيه النقاش، تُطرح الأسئلة التالية للنظر فيها:

(أ) ما هي الدروس المستفادة من الاضطرابات المتكررة في سلاسل الإمداد التي تؤثر على النقل البحري واللوجستيات والممرات البحرية وشبكات الشحن وأنماط التجارة؟ وما هي الممارسات الجيدة التي يمكن تسليط الضوء عليها؟

(ب) ما هي النهج التي ينبغي إعطاؤها الأولوية لضمان استمرارية النقل البحري واللوجستيات في المستقبل من خلال تعزيز التأهب والقدرة على الاستجابة والتعافي من الاضطرابات والتغيرات والتكيف معها؟ ما هي المقاييس التي ينبغي استخدامها لقياس التقدم المحرز مع توفير إطار عمل مفيد لتقييم ما يتحقق من تحسينات من حيث القدرة على الصمود بمرور الوقت؟

(ج) ما هي جهود المساعدة التقنية وبناء القدرات والمنتجات و/أو الأدوات المطلوبة، لا سيما فيما يتعلق بالاقتصادات الضعيفة مثل البلدان النامية غير الساحلية وأقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية، من أجل الانتقال بكفاءة إلى وسائل نقل ولوجستيات منخفضة الكربون وتعتمد على التكنولوجيا الرقمية وقادرة على الصمود؟ وكيف يمكن للأمم المتحدة المساعدة في ذلك على أفضل وجه؟

(د) ما هي الفرص التجارية التي يمكن أن تنشأ عن التغيرات الجغرافية في التجارة وأنماط العولمة المتطورة، بما في ذلك تحويل المسارات وإمكانات الموانئ في البلدان النامية؟ وكيف يمكن للبلدان النامية وأصحاب المصلحة من القطاع الخاص فيها الاستفادة من هذه الفرص؟

(هـ) كيف يمكن زيادة وتنويع الموارد المالية والاستثمارات اللازمة لتعزيز الاستدامة، وبناء القدرة على الصمود، وتعزيز الاستعداد لمواجهة تغير المناخ، ودعم اعتماد الرقمنة في النقل البحري

(19) UNCTAD, 2024, *Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints* (United Nations publication, Sales No. E.24.II.D.19, Geneva).

UNCTAD, 2022, *(استعراض النقل البحري لعام 2024)*.

Climate-resilience of seaports: Adequate finance is critical for developing countries but remains a

major challenge, Policy Brief No. 3. <https://resilientmaritimelogistics.unctad.org/> انظر

<https://unctad.org/project/sustainable-smart-ports-african-countries-including-small-island-developing-states-recover>

<https://unctadsftportal.org/sfttoolkit/>، <https://sft-framework.unctad.org/>، <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/climate-change-and-maritime-transport>

<https://sidsport-climateadapt.unctad.org/>، <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-logistics/trade-facilitation>

<https://unctad.org/topic/training-and-capacity-building/trainfortrade>، <https://asycuda.org/en/> (أطلع عليه في كانون الثاني/يناير 2026).

واللوجستيات؟ وما هو دور آليات التمويل المبتكرة؟ وما هي التجارب الناجحة للتمويل المبتكر المطبق في مجال النقل البحري واللوجستيات؟

(و) ما هي بعض الموضوعات الرئيسية التي ينبغي أن تكون جزءاً من المناقشات في منتدى الأونكتاد الثاني لسلاسل الإمداد العالمية؟ وما هي النتائج المحتملة للمنتدى؟

(ز) ما هي المبادرات التعاونية التي يمكن أن تساعد في التحقق من أن جميع وسائل النقل والجهات صاحبة المصلحة في سلسلة اللوجستيات، يمكنها تعميم معايير الاستدامة والقدرة على الصمود، في سياق يؤدي فيه قطاع النقل البحري والموانئ دوراً ريادياً استراتيجياً؟

(ح) ما هي الأنشطة والمبادرات الجماعية المحددة التي يمكن اقتراحها كجزء من عقد الأمم المتحدة للنقل المستدام 2026-2035؟