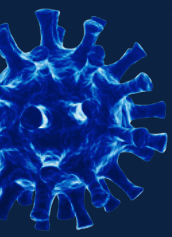
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

موجز تنفيذي

استعراض النقل البحري

2020



الأمم المتحدة

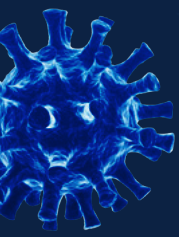
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

موجز تنفيذي

استعراض النقل البحري

2020



الأمم المتحدة
جنيف، 2020

©2020، الأمم المتحدة

جميع الحقوق محفوظة في جميع أنحاء العالم

ينبغي أن تُرسل طلبات إعادة طبع مقاطع أو استنساخها إلى مركز حقوق النشر والتأليف (Copyright Clearance Center)، على الموقع الشبكي: copyright.com.

وتوجه جميع الاستفسارات الأخرى المتعلقة بالحقوق والتراخيص، بما فيها الحقوق الفرعية، إلى العنوان التالي:

United Nations Publications
300 East 42nd Street
New York, New York 10017
United States of America
البريد الإلكتروني: publications@un.org
الموقع الشبكي: un.org/publications

النتائج والتفسيرات والاستنتاجات المعبر عنها هنا هي آراء المؤلف (المؤلفين) ولا تعكس بالضرورة آراء الأمم المتحدة أو مسؤوليها أو الدول الأعضاء.

ليس في التسميات المستخدمة في هذا العمل، ولا في طريقة عرض المادة الواردة في أي خريطة فيه ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان للأمانة العامة للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة، أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين تخومها أو حدودها.

ولا يعني ذكر أي شركة أو عملية مرخَّص بها الإعراب عن موافقة الأمم المتحدة عليها

منشور من منشورات الأمم المتحدة
صادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)

UNCTAD/RMT/2020 (Executive summary)

موجز تنفيذي

أبرزت جائحة فيروس كورونا ("كوفيد-19") (الجائحة) الترابط العالمي فيما بين الدول، وأدت الجائحة إلى ظهور اتجاهات جديدة ستعيد تشكيل مشهد النقل البحري. فهذا القطاع يمر بلحظة مفصلية إذ إنه يواجه ليس فقط الشواغل المباشرة الناجمة عن الجائحة، بل أيضاً الاعتبارات الأطول أجلاً، التي تتراوح بين التحوُّلات في تصميم سلاسل الإمداد وأنماط العولمة إلى التغيّرات في عادات الاستهلاك والإنفاق، والتركيز المتزايد على تقييم المخاطر وبناء القدرة على الصمود، فضلاً عن زيادة الاستدامة العالمية وشواغل تحقيق انخفاض الكربون. كما يتعامل هذا القطاع مع الآثار غير المباشرة المترتبة على الحمائية التجارية المتنامية وعلى السياسات المتطلعة إل الداخل.

ودفعت الجائحة إلى الصدارة أهمية النقل البحري باعتباره قطاعاً لا بد منه للتوصيل المستمر للإمدادات الحيوية والتجارة العالمية وقت الأزمات وأثناء مرحلة التعافي وعند عودة الأمور إلى طبيعتها. وأصدرت جهات كثيرة، من بينها الأونكتاد وهيئات دولية أخرى، توصيات وتوجيهات تؤكد على الحاجة إلى ضمان استمرارية العمل في هذا القطاع، مع القيام في الوقت نفسه بحماية عمال الموانئ والبحارة من الجائحة. وأكّدت هذه الجهات على الحاجة إلى أن تفي السفن بالمتطلبات الدولية، بما في ذلك القيود الصحية، وأن تظل الموانئ مفتوحة أمام عمليات الشحن والنقل المتعدد الوسائط.

وقوع التجارة البحرية الدولية تحت ضغط شديد

أدت الأزمة الصحية والاقتصادية العالمية الناجمة عن الجائحة إلى قلب مشهد النقل البحري والتجارة رأساً على عقب وأثرت تأثيراً كبيراً على الآفاق المرتقبة للنمو. ويتوقّع الأونكتاد أن ينخفض حجم التجارة البحرية الدولية بنسبة 4,1 في المائة في عام 2020. ووسط اضطرابات سلاسل الإمدادات وانكماش الطلب وعدم التيقّن الاقتصادي العالمي وهي الأمور الناجمة عن الجائحة، تأثّر الاقتصاد العالمي تأثراً شديداً بصدمة مزدوجة تتعلق بالعرض والطلب.

وقد تكشفت هذه الاتجاهات في ضوء خلفية تتمثّل في عام 2019 الأضعف بالفعل والذي شهد فقدان التجارة البحرية الدولية للمزيد من الزخم. وأدت التوترات التجارية المستمرة هي وعدم التيقّن البالغ على مستوى السياسات إلى تقويض النمو في الناتج الاقتصادي العالمي وتجارة البضائع. فقد نمت الأحجام بنسبة 0,5 في المائة في عام 2019، انخفاضاً من 2,8 في المائة في عام 2018، ووصلت إلى 11,08 مليار طن في عام 2019. وبالتوازي مع ذلك، تباطأ معدل نمو حركة موانئ الحاويات العالمية ليهبط إلى 2 في المائة، منخفضاً من 5,1 في المائة في عام 2018.

وتسببت التوترات التجارية في تحوُّل أنماط التجارة، إذ أدى البحث عن أسواق بديلة وموزِّدين بديلين إلى إعادة توجيه التدفقات بعيداً عن الصين في اتجاه الأسواق الأخرى، ولا سيما في بلدان جنوب شرقي آسيا. وزادت الولايات المتحدة الأمريكية صادراتها من البضائع إلى باقي العالم، ما ساعد إلى حد ما على التعويض عن انخفاض صادراتها إلى الصين. وتشير التقديرات إلى أن التعريفات الإضافية الجديدة قد خفّضت التجارة البحرية بنسبة 0,5 في المائة في عام 2019، على أن التأثير العام قد خفّ بفعل زيادة الفرص التجارية في الأسواق البديلة.

لا يزال فائض الشحن يشكل شاغلاً لصناعة النقل البحري بالحاويات

في بداية عام 2020، كان مجموع سفن الأسطول العالمي يبلغ 140 98 سفينة تجارية كل منها بحمولة إجمالية قدرها 100 طن إجمالي فأكثر، أي ما يعادل طاقة قدرها 2,06 مليار طن من الوزن الساكن. وفي عام 2019، نما أسطول الشحن التجاري العالمي بنسبة 4,1 في المائة، وهو ما يمثل أعلى معدل نمو منذ عام 2014، ولكنه لا يزال أقل من المستويات التي لوحظت خلال الفترة 2012-2004.

وشهدت ناقلات الغاز أسرع نمو في هذا الصدد، تليها ناقلات النفط وناقلات السوائب وسفن الحاويات. وزاد حجم أكبر سفينة حاويات من حيث السعة بنسبة 10,9 في المائة. وأصبحت أكبر سفن الحاويات الآن بمثل ضخامة أكبر ناقلات النفط، بل وأكبر من أكبر سفن البضائع السائبة الجافة وسفن الرحلات البحرية. وتشير الخبرة المكتسبة

من أنواع السفن الأخرى والقيود التي تؤثر على قنوات الوصول والبنية التحتية للموانئ وأحواض بناء السفن إلى أن أحجام سفن الحاويات ربما تكون قد بلغت ذروتها.

وفورات الحجم تعود بالنفع، في المقام الأول، على شركات النقل البحري

الموانئ الأكبر، بما تسمح به من عدد أكبر من زيارات السفن ومن استقبال السفن الأكبر حجماً، تشير تقاريرها أيضاً إلى وجود مؤشرات على تحقيق أداء وربط أفضل. فزيادة عدد زيارات السفن بنسبة 1 في المائة في موانئ الحاويات على سبيل المثال، هي أمر يرتبط بانخفاض الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء لكل حاوية بنسبة 0,18 في المائة. وبالمثل، فإن زيادة الحجم المتوسط لسفن زيارات الموانئ بنسبة 1 في المائة يقلل الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء لكل حاوية بنسبة 0,52 في المائة.

والمكاسب المتحقِّقة من وفورات الحجم الناتجة عن نشر السفن الكبيرة لا تفيد بالضرورة الموانئ ومقدِّمي خدمات النقل الداخلي، لأنها كثيراً ما تزيد من مجموع تكاليف النقل عبر سلسلة اللوجِستيات. وكثيراً ما يؤدي الارتفاع في الحجم المتوسط للزيارة أو حجم السفينة إلى بلوغ ذروة الطلب على الشاحنات وساحات التخزين ووصلات الربط المتعددة الوسائط، فضلاً عن احتياجات استثمارية إضافية من أجل التجريف والرافعات الأكبر حجماً.

فتركيز الشحنات في السفن الكبيرة وتقليل عدد الموانئ يعنيان أن تكون الأعمال متاحة لعدد أقل من الشركات. ولا يجري دائماً نقل وفورات التكلفة المتحقِّقة على شاطئ البحر إلى العملاء في شكل أسعار شحن أقل. ويتجلى ذلك بشكل أوضح في أسواق مثل الدول الجزرية الصغيرة النامية، حيث لا يعمل سوى قلّة من مقدِّمي الخدمات. وهذه التكاليف الإضافية يجب أن يتحملها الشاحنون والموانئ ومقدِّمو خدمات النقل الداخلي. وهكذا، فإن وفورات الحجم الناشئة عن نشر السفن الكبيرة تتحقّق في المقام الأول لصالح شركات النقل.

أداء إيجابي لأسعار الشحن على الرغم من الجائحة

نظراً إلى كون الاختلالات الهيكلية في سوق الشحن البحري بالحاويات ظلت تشكّل مصدر قلق، فإن شركات الشحن البحري التي تعمل على خطوط ملاحية منتظمة قد قامت عن كثب برصد وتعديل القدرة على الإمداد بالسفن لكي تتناسب مع انخفاض مستويات الطلب في عام 2020. وأجبر الطلب المكبوت شركات شحن الحاويات على اعتماد استراتيجيات أكثر صرامة لإدارة القدرات وخفض التكاليف. وبدأت شركات النقل في تقليل السعة المتاحة تقليلاً يُعتد به في الربع الثاني من عام 2020. وجرى استخدام جميع استراتيجيات إدارة السعة مثل تعليق الخدمات، وإلغاء عمليات الإبحار المجدولة، وتغيير مسارات السفن. ومن منظور الشاحنين، كانت تخفيضات الخدمة وعمليات الحد من السعة المعروضة تعني محدودية الحيزات المتاحة لنقل البضائع والتأخير في مواعيد التسليم، ما يؤثر على سلاسل الإمداد.

وفي النصف الأول من عام 2020، كانت أسعار الشحن أعلى بالمقارنة مع عام 2019 لمعظم المسارات، وزادت الأرباح المعلنة لكثير من شركات النقل عن مستويات عام 2019. والحفاظ على أسعار الشحن عند المستويات التي تضمن الجدوى الاقتصادية للقطاع قد تكون له مبرراته كاستراتيجية للتخفيف من الأزمة، ومع ذلك فالأخذ لفترات أطول وأثناء مرحلة التعافي بتخفيضات مستمرة في سعة السفن المعروضة سينطوي على مشاكل للنقل البحري والتجارة، بمَن في ذلك الشاحنون والموانئ.

تقلبات مرتفعة في أسعار الشحن في قطاعي السوائب الجافة والسوائب السائلة

ارتفعت أسعار الشحن بالناقلات في آذار/مارس ونيسان/أبريل 2020، ما يعكس الطلب المتزايد على التخزين العائم. وكان سوق النفط في حالة من التأجيل الأقصى للبيع فكانت أسعار الشهر الأول أقل بكثير من الأسعار في الشهور المقبلة، ما يجعل تخزين النفط من أجل بيعه مستقبَلاً أمراً مربحاً. واستأجر التجار الناقلات لتخزين النفط الخام المنخفض التكلفة، الأمر الذي حَدَّ من توافر السفن لغرض النقل ودعَم أسعار الشحن بالناقلات. وقد انخفضت أسعار الشحن بشكل حاد في أيار/مايو 2020، مع عودة نحو

ثلث مجموع السفن المحجوزة لغرض التخزين العائم إلى النقل البحري النشط وزاد عرض النفط.

واستمرت أسعار شحْن السوائب الجافة في التأثّر باختلالات العرض والطلب، والتي زادت مع الاضطرابات الناجمة عن الجائحة (جائحة كورونا). ونتيجة لذلك، شهدت هذه الأسعار تقلبات عالية ولا سيما في فئات السفن الأكبر.

البحارة والتعاون الدولي: أمران أساسيان لهما أهمية حاسمة

بسبب القيود المتعلقة بتفشي جائحة "كوفيد-19"، جرى تمديد خدمة أعداد كبيرة من البحارة على متن السفن بعد المكوث عدة أشهر في البحر، غير قادرين على أن يجري استبدالهم أو إعادتهم إلى الوطن بعد مُدد طويلة من الخدمة - لا يمكن تحمّلها، وذلك حرصاً على سلامة البحارة ورفاههم وعلى التشغيل الآمن للسفن. ولم يتمكن آخرون ممن كانوا في فترة راحة من العودة إلى العمل، ما كان له آثار وخيمة على دخلهم الشخصي. وقد أصدر الأونكتاد وغيره نداءات لمعاملة البحارة وغيرهم من العاملين البحريين، بغض النظر عن جنسيتهم، على أنهم عاملون رئيسيون، وأن يجري إعفاؤهم من قيود السفر، لضمان إمكانية إجراء تغييرات في الأُطقم. وبالإضافة إلى ذلك، وُضعت إرشادات مؤقتة لدول العلم، تمكّن من تمديد صلاحية البحارة وتراخيص السفن وشهاداتها بموجب الصكوك الإلزامية للمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية.

لا يزال النقل البحري المستدام وخفض انبعاثات الكربون ومكافحة التلوّث الناتج عن السفن من الأولويات

لا تزال المتطلبات البيئية الأكثر صرامة تُسهم في تشكيل قطاع النقل البحري. ويتعيّن على شركات النقل أن تحافظ على مستويات الخدمة وأن تخفّض التكاليف، وأن تضمن في الوقت نفسه الاستدامة في العمليات. ولا تزال انبعاثات غازات الدفيئة المنبعثة من النقل البحري الدولي تحتل مرتبة عالية في قائمة اهتمامات السياسة الدولية. وجرى إحراز تقدم في المنظمة البحرية الدولية نحو تحقيق الطموح المحدد في استراتيجيتها الأولية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن السفن. وهذه تشمل تحقيق الكفاءة في

استخدام الطاقة بالسفن، وإيجاد أنواع وقود بديلة، ووضع خطط عمل وطنية لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي.

وقد أدت الزيادة في حجم السفن، جنباً إلى جنب مع المكاسب المتعددة في مجال الكفاءة وإعادة تدوير السفن الأقل كفاءة، إلى تقييد النمو في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، على الرغم من النمو في الحمولة الكلية للأساطيل. ويمكن على نحو معقول توقّع حدوث بعض المكاسب الإضافية خلال العقد المقبل، نظراً إلى أن التصاميم الحديثة المراعية للبيئة لا تزال تحل محل السفن القديمة والأقل كفاءة. بيد أن هذه التحسينات الهامشية لن تكون كافية لتحقيق تخفيض يُعتد به في الانبعاثات الإجمالية لثاني أكسيد الكربون على النحو المحدد في هدف المنظمة البحرية الدولية المتمثل في خفض الانبعاثات الإجمالية لغازات الدفيئة بنسبة 50 في المائة على الأقل بحلول عام 2050 بالمقارنة مع مستويات عام 2008. وسيتطلب تحقيق هذه الأهداف إجراء تغييرات جذرية في المحركات وتكنولوجيا الوقود.

وفيما يتعلق بحماية البيئة البحرية وحفظ التنوع الأحيائي (البيولوجي) البحري واستخدامه استخداماً مستداماً، يوجد العديد من المجالات التي اتُخذت فيها إجراءات تنظيمية مؤخراً أو يجري اتخاذها. وهذه تشمل تنفيذ حد الكبريت لعام 2020 الذي حددته المنظمة البحرية الدولية، وإدارة مياه الصابورة، وتدابير معالجة الحشف الأحيائي، والحد من التلوث من المواد البلاستيكية واللدائن الدقيقة، واعتبارات السلامة في مزيج أنواع الوقود الجديدة وأنواع الوقود البحري البديلة، وحفظ واستدامة استخدام التنوع الأحيائي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية.

وقد نُظر إلى تنفيذ لائحة المنظمة البحرية الدولية بشأن الحد الأقصى لانبعاثات أكسيد الكبريت اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2020 على أنه يجري بسلاسة نسبية في البداية. بيد أنه نشأت صعوبات فيما يتصل بالاضطرابات الناجمة عن جائحة "كوفيد-19". ففي آذار/مارس 2020، دخل الحظر المفروض على نقل زيت الوقود غير المطابق حيز التنفيذ من أجل دعم تنفيذ الحد الأقصى من المحتوى الكبريتي لوقود السفن. وكان إنفاذ هذا الحد من جانب سلطات المراقبة في دولة الميناء محدوداً، بسبب التدابير المتخذة للحد من عدد عمليات التفتيش واحتواء خطر انتشار فيروس كورونا. وسيكون من المهم

التأكد من أن أي تأخير لن يكون له تأثير سلبي على التنفيذ الطويل الأجل للوائح الحد الأقصى للمحتوى الكبريتي.

تكتسب الاستدامة والقدرة على الصمود معناهما الكامل في سياق الدول الجزرية الصغيرة النامية

من المحتمل أن تؤدي الآثار الاقتصادية الواسعة النطاق لأزمة "كوفيد-19" على الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى تفاقم نقاط الضعف الحالية لهذه الدول، ما يجعل نظم النقل المستدامة والقادرة على الصمود فيها أكثر أهمية من أي وقت مضى. وتواجه هذه الدول بالفعل تحديات فريدة في مجال النقل واللوجِستيات تنبع من حجمها الخاص بها وخصائصها الجغرافية والطوبوغرافية والمناخية. وهذه التحديات تشمل وجود إمكانية ربط أقل بكثير في مجال النقل، وقاعدة تصدير ضيقة، وأحجام شحن منخفضة، ووفورات حجم محدودة، وتكاليف نقل أعلى، والتعرُّض للصدمات الخارجية - كما يتضح من حالة الجائحة.

وبعض الدول الجزرية الصغيرة النامية هي من بين الدول التي لديها أطول فترات لرسوّ السفن في الموانئ وأقل تواتر للخدمة. وهكذا، تواجه هذه الدول حالات انعدام وفورات الحجم فضلاً عن مستويات منخفضة من المنافسة وخيارات محدودة أمام المستوردين منها والمصدِّرين إليها. ومن الناحية الأخرى، يمكن لبعض الدول الجزرية الصغيرة النامية أن تجتذب خدمات إعادة الشحن واستخدام الأسطول الإضافي المنشور لخدمة التجارة الوطنية، كما يتضح من حالات جزر البهاما وجامايكا وموريشيوس. فهذه البلدان الجزرية، بالعمل كموانئ محورية تتعامل مع تجارة البلدان الأخرى، قد زادت من مستويات الربط بخطوط الشحن البحرية التي تخدمها، ما يفيد بدوره المستوردين والمصدرين المتعاملين معها.

وأوجه الضعف المتأصلة في الدول الجزرية الصغيرة النامية تضعها في صدارة من يواجهون الصدمات والاضطرابات، بما في ذلك تلك الناجمة عن الأوبئة وعوامل تغيّر المناخ. والتمكين لنظام نقل بحري مستدام وقادر على الصمود في هذه الدول إنما يتطلب اتخاذ إجراءات عاجلة ووضع خطط استثمارية تعزِّز حلول النقل البحري

الأقاليمية والمحلية المنخفضة الكربون والربط بخطوط النقل. كما تحتاج هذه الدول إلى اتخاذ تدابير تستبق مخاطر التعطيل وتخفف منها وتمكّن من تكييف البنية التحتية للنقل الساحلي مع تأثيرات تغيّر المناخ والضغوط الأخرى.

إرث الجائحة

النقل البحري، كما تكررت الإشارة إلى ذلك في تأملات أصحاب مصلحة مختارين عُرضت في هذا المنشور، هو أمر لا بد منه للحفاظ على تدفق التجارة والربط بسلاسل الإمداد أثناء الأزمات وخارجها. وبينما قد تكون الخبرات مختلفة تبعاً للأوضاع الموجودة من قبل ومستويات التأهّب، فإن النقل البحري والخدمات اللوجِستية قد حافظا إجمالاً على حركة تدفقات السلع والتجارة الأساسية أثناء الجائحة. بيد أنه لوحظ عدد من الاتجاهات الرئيسية ذات الآثار السياساتية الواسعة النطاق على النقل البحري والتجارة بسبب الاضطراب الحاصل. وتشمل هذه الاتجاهات ما يلي:

تحوُّل نموذجي - أصبحت إدارة المخاطر وبناء القدرة على الصمود سياسة جديدة وشعاراً جديداً لنشاط الأعمال. لم تكن خطط استمرارية تصريف الأعمال وآليات الاستجابة للطوارئ بمثل الحيوية التي أصبحتا عليها في حالة أزمة "كوفيد-19". وقد أكدت هذه التجربة على الحاجة إلى معايرة النقل البحري مستقبلاً تبعاً لاحتمالات التعرُّض للمخاطر، وإلى ضمان تعزيز إدارة المخاطر وبناء القدرة على الصمود. ويشكّل فهم احتمالات التعرُّض ونقاط الضعف والخسائر المحتملة أمراً أساسياً لتوجيه عملية بناء القدرة على الصمود في القطاع. ومن المتوقّع أن تركِّز الجهات الفاعلة في الصناعة وواضعو السياسات تركيزاً متزايداً على تطوير المبادئ التوجيهية للاستجابة للطوارئ وخطط الطوارئ للتعامل مع الاضطرابات المستقبلية. ومن المحتمل أن تُدمَج في سياسات النقل الوطنية والإقليمية ذات الصلة المعايير والمقاييس المتعلقة بتقييم المخاطر وإدارتها، والرقمنة، والآليات المنسَّقة للاستجابة للكوارث وحالات الطوارئ. وستحتاج نُظم الإنذار المبكر، وتخطيط السيناريوهات، وتحسين التنبؤات، وتقاسم المعلومات، والشفافية الشاملة، وتحليلات البيانات، وخطط استمرارية نشاط الأعمال، ومهارات إدارة المخاطر إلى إبرازها بشكل أوضح في قوائم اهتمامات السياسات وخطط الأعمال بهذه الصناعة.

تحوُّل معجَّل به في أنماط العولمة وتصميمات سلاسل الإمداد. من المحتمل أن يتسارع تباطؤ العولمة الذي انعكس في انخفاض نسب التجارة إلى الناتج المحلي الإجمالي التي تُتَابع منذ الأزمة المالية لعام 2008، وأن تتسارع أيضاً عملية إضفاء الطابع الإقليمي على التجارة، إذ يتسم عالم ما بعد الجائحة بعنصر تقصير سلاسل الإمداد (نقل نشاط الأعمال إلى مكان أقرب، وإعادته إلى بلده الأصلي) والتكرار (فائض المخزون والموجودات). وسيصبح الاستثمار في المستودعات والتخزين أكثر أهمية لضمان وجود مخزونات وموجودات أمان كافية. كما أن النموذج المعمول به المتمثل في سلسلة الإمداد في الوقت المناسب دون تخزين، ستجري إعادة تقييمه لكي يشمل اعتبارات مثل القدرة على الصمود والمتانة. وستزداد أهمية التنويع في المصادر وتحديد الطرق وقنوات التوزيع. وسيتطور بقدر أكبر التحوُّل عن تحديد المصادر الذي يركّز على بلد واحد كمصدر إلى الأخذ بالمصادر المتعددة الذي يركّز ليس فقط على خفض التكاليف وحالات التأخير ولكن أيضاً على إدارة المخاطر وتحقيق القدرة على الصمود.

النمط الجديد لإنفاق المستهلكين وسلوكهم. مع استمرار تطور الأذواق وأنماط الاستهلاك والتسوُّق، يُحتمَل أن تتبع ذلك تغييرات في متطلبات الإنتاج والنقل. ومن الأمثلة على ذلك حدوث زيادة أخرى في التسوُّق على الإنترنت في عالم ما بعد الجائحة والحاجة إلى سلع تلبّي طلب المستهلك بدرجة أكبر. ومن المحتمل أن تؤكد هذه الاتجاهات على مرحلة النقل في الميل الأخير منها وأن تعزِّز سلاسل الإمداد الأقصر عن طريق استخدام الطباعة الثلاثية الأبعاد والروبوتات. وستؤدي هذه الاتجاهات إلى استحداث طلب أكبر على التخزين بالمستودعات وعلى حيزات التخزين، وهو ما يشكّل ابتعاداً عن الأنماط الراسخة التي عزَّزت المخزون والتخزين المحدوديْن.

زيادة قوة مبررات الرقمنة وإلغاء الطابع المادي. سيزداد تغلغل التكنولوجيا والرقمنة والابتكار في سلاسل الإمداد وشبكات التوزيع الخاصة بها، بما في ذلك النقل والخدمات اللوجِستية. وسيصبح اعتماد الحلول التكنولوجية ومواكبة أحدث أوجه التقدّم في هذا المجال متطلَّباً أساسياً وليس خياراً. وقد أظهرت الجائحة أن المحرِّكيْن الأوليْن من حيث الاستيعاب التكنولوجي ظلا يتمثلان في القدرة على مواجهة العاصفة بشكل أفضل (على سبيل المثال، التجارة والمنصات الموجودة على الإنترنت، وتلك التي تستخدم حلول تكنولوجيا دفتر الأستاذ الموزعة واللامركزية (blockchain) وشركات الخدمات

اللوجِستية الخارجية المدعومة بتكنولوجيا المعلومات). واتسمت رقمنة التفاعلات وتقاسم المعلومات بأهمية بالغة لاستمرارية عمليات النقل البحري أثناء الجائحة. فقد ساعدت في الحفاظ على الاستمرارية في عمليات النقل والعمليات التجارية في الوقت الذي حدّت فيه أيضاً من مخاطر العدوى. وكفل النشر السريع للحلول التكنولوجية استمرارية أنشطة الأعمال والعمليات الحكومية. وكان هذا أكثر وضوحاً في حالة التجارة العابرة للحدود وعند الاستجابة لتوقّعات المستهلكين الجديدة في ظل بيئة تتسم باضطراب سلاسل الإمداد، وبالعمل عن بعد، وبزيادة الإسهام عن طريق التجارة الإلكترونية بين الشركات والمستهلكين (التجارة الإلكترونية) في العمليات التجارية للشركات.

حدوث زيادة مهمّة في استخدام وثائق التجارة الإلكترونية. بذلت الحكومات جهوداً ملحوظة للحفاظ على تشغيل موانئها والتعجيل باستخدام التقنيات الجديدة والرقمنة. وبالإضافة إلى ذلك، ظلت رابطات الصناعة تعمل على تعزيز استخدام المقابِلات الإلكترونية لسندات الشحن القابلة للتداول وزيادة قبولها من جانب السلطات الحكومية والمصارف وشركات التأمين. وسيكون التعاون والتنسيق الدوليان مطلوبين لضمان أن تقبل الأطراف التجارية في جميع أنحاء العالم السجلات الإلكترونية وأن تستخدمها بسهولة وأن تكون الأنظمة القانونية معدَّة بشكل ملائم. وقد يكون بناء القدرات مطلوباً، وخاصة في حالة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم من البلدان النامية التي قد تفتقر إلى إمكانية الوصول إلى التكنولوجيا أو وسائل التنفيذ الضرورية.

أصبحت المعايير والقابلية للتشغيل التبادلي بين النظم أكثر أهمية. لكي تستفيد الموانئ وشركات النقل البحري من وضع المعايير المرجعية، ينبغي أن تكون البيانات قابلة للمقارنة، ويلزم التوحيد القياسي لأنواع السفن ومؤشرات الأداء الرئيسية والتعاريف والمعايير. وعلى سبيل المثال، فعلى المدى الطويل، يمكن لبطاقة قياس أداء الموانئ التي وضعها الأونكتاد أن تصبح معياراً من معايير الصناعة وبالتالي معياراً مقبولاً عالمياً، ما يساعد قطاع الموانئ على تحسين كفاءته باستمرار. ويسعى الأونكتاد إلى تضمين مكون بطاقة أداء الموانئ المزيد من كيانات الموانئ والبلدان من شبكة برنامج التدريب وتنمية الموارد البشرية في ميدان التجارة الخارجية (برنامج التدريب التجاري) التي لم تقدم تقاريرها بعد.

أصبح الأمن السيبراني مصدر قلق كبير. الهجمات الإلكترونية المتزايدة على النقل البحري خلال أزمة "كوفيد-19" قد تفاقمت بسبب القدرة المحدودة للشركات على حماية أنفسها بشكل كافٍ، بما في ذلك بسبب قيود السفر وتدابير التباعد الاجتماعي والركود الاقتصادي. ومع تحسُّن ربط السفن والموانئ بشبكات تكنولوجيا المعلومات وزيادة اندماجها فيها، أصبح تنفيذ تدابير الأمن السيبراني وتعزيزها من الأولويات الأساسية. وتشجِّع القرارات الجديدة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية الإدارات على ضمان التصدّي على نحو مناسب في نظم إدارة السلامة لمخاطر الأمن السيبراني. والمالكون الذين لا يفعلون ذلك لا يتعرضون لمثل هذه المخاطر فحسب، بل قد يجري احتجاز سفنهم من جانب سلطات المراقبة في دولة الميناء التي يتعيّن عليها إنفاذ هذا الاشتراط. ومن المحتمل أن تستمر مخاطر الأمن السيبراني في النمو بدرجة يُعتد بها نتيجة لزيادة الاعتماد على التجارة الإلكترونية والتحوُّل المتزايد إلى التفاعلات الافتراضية على جميع المستويات. ويؤدي هذا إلى تعميق أوجه التعرُّض للخطر في جميع أنحاء المعمورة، مع إمكانية إحداث آثار معوقة على سلاسل الإمداد والخدمات البالغة الأهمية.

إجراء تعديلات في مجال النقل البحري للتكيّف مع المشهد التشغيلي الجديد. بالإضافة إلى العرض الفائض لطاقة السفن، والذي لا يزال مصدر قلق لشركات النقل، فإن الجائحة وتداعياتها ستزيدان من الضغوط التنافسية وستدفعان أصحاب المصلحة في قطاع النقل البحري إلى الاستفادة على نحو متزايد من فرص الأعمال الجديدة لضمان أهميتهم وربحيتهم واستمرارية نشاط أعمالهم. وقد أبدت بعض خطوط الشحن ومشغِّلي الموانئ اهتماماً أكبر بفرص الأعمال المحتملة التي قد تكون موجودة في سلسلة الإمداد عن طريق الخدمات اللوجِستية الداخلية. والهدف هو أن تكون هذه الخدمات أقرب إلى الشاحنين وأن يظهروا كمقدِّمي خدمات لوجِستية موثوقة من بداية العملية إلى نهايتها. وتتطلب الشواغل المتعلقة بتركيز السوق وهياكل السوق الاحتكارية رصداً دقيقاً للاتجاهات التي تعزِّز ترشيد الخدمات وتوحيدها وتكاملها لضمان مستويات مناسبة من المنافسة.

زيادة الحاجة إلى استجابات سياساتية منهجية ومنسَّقة على الصعيد العالمي. سلطت الجائحة الضوء على أهمية العمل المنسَّق عند التعامل مع الاضطرابات العابرة للحدود ذات الآثار المتلاحقة الواسعة النطاق. وقد جرى الاعتراف بذلك على

نطاق واسع، كما يتضح من الدعوة إلى العمل التي وجهتها فرقة عمل "كوفيد-19" المعنية بالمخاطر والاستجابات الجغرافية - السياسية التابعة لمنهاج العمل المستدام للأعمال التجارية للمحيطات الذي يتبع الاتفاق العالمي للأمم المتحدة. وتحدد الوثيقة توصيات باتخاذ إجراءات سياسية عاجلة للحفاظ على استمرار حركة سلاسل الإمداد العالمية المتصلة بالمحيطات، وذكرت أن "نطاق المشكلة وتعقيدها وإلحاحها هي أمور تتطلب نهجاً شاملاً ونُظمياً ومنسَّقاً على الصعيد العالمي"[1]. ولا يمكن معالجة هذه القضايا بفعالية على أساس كل حالة على حدة، أو على أساس ثنائي أو بين عدد محدود من البلدان.

ستة إجراءات في مجال السياسات للإعداد لعالم ما بعد الجائحة

توجد ستة مجالات ذات أولوية لإجراءات السياسات التي يتعيّن اتخاذها استجابة لجائحة "كوفيد-19" وللتحديات المستمرة التي تواجه النقل البحري للبلدان النامية وتجارتها.

1- **دعم التجارة لكي تتمكن من دعم النمو والتنمية دعماً فعالاً.** التوترات التجارية والحمائية والقيود المفروضة على الصادرات، وخاصة في حالة السلع البالغة الأهمية في أوقات الأزمات، تؤدي إلى نشوء تكاليف اقتصادية واجتماعية. وهذه ينبغي تجنبها إلى أقصى حد ممكن. وعلاوة على ذلك، ينبغي معالجة التدابير غير التعريفية والعقبات الأخرى التي تعترض التجارة، بما في ذلك عن طريق تكثيف إجراءات تيسير التجارة وأتمتة الجمارك.

2- **المساعدة في إعادة تشكيل العولمة من أجل تحقيق الاستدامة والمرونة.** أدّت الاضطرابات الناجمة عن تفشي جائحة "كوفيد-19" إلى إعادة إشعال النقاش بشأن المخاطر المرتبطة بإنتاج التصنيع الدولي وسلاسل الإمداد الموسَّعة. وسيكون من المهم إجراء تقييم دقيق للخيارات المتنوعة عندما

(1) انظر الرابط: www.unglobalcompact.org/news/4534-05-05-2020 و https://ungc-communications-assets.s3.amazonaws.com/docs/publications/Call-To-Action_Imminent-Threats-to-the-Integrity-of-Global-Supply-Chains.pdf.

يتعلق الأمر بالتغييرات في تصميم سلاسل الإمداد والنتائج التي تتواءم مع أهداف التنمية المستدامة وخطة التنمية المستدامة لعام 2030. وعلى سبيل المثال، فتقصير سلاسل الإمداد، عن طريق إعادة نشاط الأعمال إلى بلده الأصلي أو إلى مكان أقرب، قد يؤدي إلى الحد من تكاليف النقل واستهلاك الوقود، ولكنه لا يحصّن بالضرورة سلاسل الإمداد المستقبلية من الاضطرابات التي يمكن أن تحدث، بغض النظر عن الموقع. وقد تضمن النُهُج التعدّدية المصادر مرونة أكبر من النُهُج التي تركِّز الإنتاج في موقع واحد، سواء في الداخل أو في الخارج. وينبغي أن يركِّز النقاش المتعلق بالعولمة على تحديد الطرق التي يمكن بها التخفيف من أنماط العولمة غير المستدامة من أجل توليد قيمة أكبر لمجموعة أوسع من الاقتصادات.

3- **تشجيع زيادة استيعاب التكنولوجيا والرقمنة.** ينبغي أن تدعم السياسات التحوُّل الرقمي الذي يحسِّن مرونة سلاسل الإمداد وشبكات النقل الداعمة لها. ولكي يؤدّي النقل البحري دوره في ربط الاقتصادات وسلاسل الإمداد في العالم، فإنه ينبغي أن يستفيد من الأزمة عن طريق الاستثمار في التكنولوجيا واعتماد الحلول التي تلبي احتياجات سلاسل الإمداد في المستقبل وتدعم جهود تحقيق المرونة. وينبغي أن تمكِّن جهود الرقمنة من تحسين الكفاءات، بما في ذلك كفاءة الطاقة وكفاءة الإنتاجية في النقل (على سبيل المثال، الموانئ والسفن الذكية). كما ينبغي أن تساعد هذه الجهود البلدان على الاستفادة من قدرات التجارة الإلكترونية ومزايا تسهيل النقل التي تعزِّز التجارة. ولتحقيق مزيد من التأثير، ينبغي تعزيز الأمن السيبراني على جميع المستويات.

4- **تسخير البيانات لأغراض الرصد وتحقيق استجابة السياسات.** يمكن أن يدعم استخدام إمكانات البيانات السريعة التطور الجهود الرامية إلى التنبؤ بالنمو ورصد اتجاهات التعافي. فالمصادر الجديدة للبيانات والإمكانيات المعزَّزة الناشئة عن الرقمنة تتيح فرصاً كبيرة لتحليل السياسات وتحسينها. وقد سلطت الجائحة الضوء على إمكانية وجود بيانات في الوقت الفعلي عن حركة السفن وحركة الموانئ، وكذلك معلومات عن جداول الشحن بغية استحداث نُظم إنذار مبكر من أجل النمو الاقتصادي والتجارة المنقولة بحراً.

5- **التمكين لوجود نُظم للنقل البحري تتسم بالمرونة والقدرة على الصمود.** توجد حاجة إلى الاستثمار في إدارة المخاطر والتأهب للاستجابة لحالات الطوارئ خارج نطاق الجوائح. ويتطلب التحصين المستقبلي لسلسلة الإمداد البحري وإدارة المخاطر ظهوراً أكبر لعمليات النقل من الباب إلى الباب. وللقيام بذلك، فمن الضروري صياغة خطط تحدد الإجراءات والبروتوكولات الرئيسية التي يتعيّن تنفيذها استجابةً للأزمات مع ضمان استمرارية الأعمال في الوقت نفسه. وتوجد حاجة إلى إيلاء اعتبار خاص لمعالجة شواغل البحارة، ومعظمهم يأتون من البلدان النامية. ويظل التعاون بين دول الموانئ وفيما بين الجهات الفاعلة المختلفة داخل البلدان أمراً رئيسياً لتحسين عمليات تغيير الطواقم وضمان اتباع إجراءات موحَّدة وبروتوكولات لإدارة المخاطر.

6- **الحفاظ على الزخم بشأن الاستدامة والتكيّف مع تغيّر المناخ وبناء القدرة على الصمود.** ينبغي الاستمرار في منح أولوية للجهود الحالية للتعامل مع انبعاثات الكربون المنبعثة من النقل البحري وللتحوُّل المستمر للطاقة بعيداً عن الوقود الأحفوري. ويمكن للحكومات أن توجّه حِزَم التحفيز إلى دعم التعافي مع تعزيز الأولويات الأخرى مثل التخفيف من آثار تغيّر المناخ وأعمال التكيّف. وهكذا، ينبغي في السياسات المعتمدة في سياق عالم ما بعد الجائحة أن تدعم تحقيق مزيد من التقدم في انتقال صناعة الشحن إلى التخضير والاستدامة. وفي الوقت نفسه، تظل الشواغل المتعلقة بالاستدامة وتحقيق القدرة على الصمود، مثل الربط بين الدول الجزرية الصغيرة النامية والتكيّف مع تغيّر المناخ، من الأولويات الرئيسية. ففي هذه الدول، تشكّل البنية التحتية للنقل الساحلي شريان حياة للتجارة الخارجية والسياحة والأمن الغذائي وأمن الطاقة. ويؤدّي توليد ونشر البيانات والمعلومات المعدَّة حسب الطلب دوراً مهماً في تقييم المخاطر، وتحسين مستويات الربط، وتطوير تدابير التكيّف الفعالة، وإعداد الدراسات المستهدفة، والتعاون الفعال المتعدد التخصصات والمتعدد أصحاب المصلحة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن التقدم نحو تحقيق الهدف 1-8 من أهداف التنمية المستدامة - أي النمو الاقتصادي المستدام في أقل البلدان نمواً - هو أكثر أهمية من أي وقت مضى لتعزيز قدرة أقل البلدان نمواً على الصمود وقدرتها على التكيّف مع لاضطرابات التي تحدث في المستقبل.

وجائحة "كوفيد-19" هي اختبار حاسم، ليس فقط للعولمة ولكن أيضاً للتضامن والتعاون العالميين. وسيعتمد نجاح التدابير السياساتية المذكورة أعلاه على التعاون الدولي الفعال لضمان إيجاد استجابات سياساتية منسَّقة. كما أن الجهود المنسَّقة ضرورية لتوحيد البيانات ولتتبع أداء الموانئ واستحداث آليات الحماية من الجرائم الإلكترونية. وفي مواجهة التحديات المقبلة، يتعيّن على واضعي السياسات ضمان تقديم الدعم المالي والتعاون التقني والتعاون في بناء القدرات إلى البلدان النامية، وخاصة أكثر فئات البلدان ضعفاً، بما في ذلك أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والصغيرة. والدول الجزرية النامية.

استعراض النقل البحري لعام 2020

unctad.org/rmt

البريد الإلكتروني: **rmt@unctad.org**

للحصول على مزيد من المعلومات عن أعمال الأونكتاد بشأن
لوجِستيات التجارة، يُرجى زيارة الموقع الشبكي: **unctad.org/ttl**

لقراءة المزيد وللاشتراك في رسالة النقل الإخبارية
للأونكتاد، يُرجى زيارة الموقع الشبكي:
unctad.org/transportnews

Printed at United Nations, Geneva – 2017142 **(A)** – March 2021 – 79 – **UNCTAD/RMT/2020 (Executive summary)**