



2025

# استعراض النقل البحري

الصمود في مواجهة  
الأمواج العاتية

استعراض عام











2025

# استعراض النقل البحري

الصمود في مواجهة  
الأمواج العاتية

استعراض عام





© 2025، الأمم المتحدة

هذا العمل متاح للجميع من خلال النفاذ المفتوح، بالامتثال لخصة المشاع الإبداعي التي أنشئت للمنظمات الحكومية الدولية، في الرابط: <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

ليس في التسميات المستخدمة في هذا العمل ولا في عرض المواد على أي خريطة فيه ما ينطوي على التعبير عن أي رأي كان للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو سلطات أي منها أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها.

وإن ذكر أي شركة أو عملية مرخصة لا يعني ترقية لها من جانب الأمم المتحدة.

يُسمح بتصوير مقتطفات واستنساخها مع الإشارة إلى المصدر على النحو الواجب.

حُرر هذا المنشور خارج الأونكتاد.

منشور للأمم المتحدة صادر عن  
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

UNCTAD/RMT/2025 (Overview)



# المحتويات

تصدير الصفحة iv

مقدمة الصفحة vi



## الصفحة 7

أسعار الشحن وتكاليف  
النقل البحري



## الصفحة 4

أسطول النقل البحري  
العالمي وخدماته



## الصفحة 1

التجارة البحرية الدولية



## الصفحة 17

التوجهات السياسية  
الرئيسية



## الصفحة 15

المسائل القانونية  
والتطورات التنظيمية



## الصفحة 10

أداء الموانئ وتيسير  
التجارة البحرية



## تصدير



### يشق النقل البحري العالمي مساره نحو المجهول

لم يسبق لنا أن نشهد منذ إغلاق قناة السويس في عام 1967 مثل هذه الاضطرابات المستمرة في شرايين التجارة العالمية، فالسفن التي كانت تعبر البحر الأحمر في أيام أصبحت الآن تبحر أسابيع حول رأس الرجاء الصالح. وباتت أسعار الشحن التي كانت مستقرة نسبياً لسنوات تتأرجح بجنون من شهر لآخر. وثبتت هشاشة سلاسل إمداد كنا نظنها قادرة على الصمود.

ولكن هذه ليست مجرد قصة عن الاضطرابات. فهي، كما يوثق *استعراض النقل البحري* لهذا العام، قصة تحولات - تكنولوجية وبيئية وجغرافية اقتصادية - تتلاقى بسرعة تتطلب إعادة تفكير جوهرية في كيفية عمل قطاع النقل البحري.

ولنتأمل ما نحن بصده اليوم. فقناة السويس تعمل بأقل من قدرتها العادية، أقل بحوالي 70 في المائة من متوسط مستويات عبور الحمولات في عام 2023. وقد لفتت التطورات التي شهدتها هذا العام حول مضيق هرمز - وهو ممر تعبر منه حوالي 34 في المائة من صادرات النفط العالمية المنقولة بحراً - الانتباه مجدداً إلى الحاجة إلى وجود حوار مستمر بشأن الأمن البحري. وصار تعطيل عمليات الموانئ وضعاً مزمنياً وليس عابراً.

وتؤدي هذه العوامل بالفعل إلى إعادة تشكيل أنماط التجارة البحرية. وفي حين أن التدفقات استمرت في التوسع بنسبة 2,2 في المائة في عام 2024 مقارنة بعام 2023، فقد توسعت بوتيرة معتدلة - أقل من المتوسط المسجل على مدى 20 عاماً من عام 2003 إلى عام 2023. والأمر الأكثر دلالة هو أن التجارة البحرية تقطع الآن مسافات أطول بكثير، حيث ارتفع متوسط المسافات التي تقطعها الرحلات من 4 831 ميلاً في عام 2018 إلى 5 245 ميلاً في عام 2024، حيث تعيد المخاوف الأمنية رسم خريطة الملاحة البحرية العالمية. وزادت التجارة المنقولة بحراً من حيث عدد الأطنان لكل ميل بمقدار 5,9 في المائة في عام 2024 مقارنة بعام 2023، أي ما يقارب ثلاثة أضعاف الزيادة في حجم التجارة البحرية. ولم تعد المسافة مسألة جغرافياً؛ بل مسألة اقتصادية.

ولكن إلى جانب هذه الضغوط المباشرة، ثمة تحولات أعمق تعيد تشكيل القطاع. وقد يفضي إطار العمل الصافي الصفري للمنظمة البحرية الدولية، المقرر النظر في اعتماده في تشرين الأول/أكتوبر 2025، إلى مزيد من



إعادة التشكيل لكيفية بناء السفن وتزويدها بالوقود وتشغيلها. وتكشف هذه المسألة في سجلات الطلبات بالفعل: فسفن الوقود البديل باتت تمثل الآن أكثر من نصف حمولة السفن من الطلبات الجديدة، وإن كان أكثر من 90 في المائة من الأسطول العامل من حيث الحمولة لا يزال يعمل بالوقود التقليدي. وتبرز هذه الفجوة بين الطموح والواقع التحدي الذي نواجهه.

وفي الوقت نفسه، يتقدم التشغيل الآلي والرقمنة بوتيرة مذهلة. فكثيراً ما تجهّز الموانئ الذكية الحاويات في دقائق وليس ساعات. وتنبأ أنظمة الذكاء الاصطناعي بالازدحام قبل حدوثه. وبدأت السفن الذاتية التشغيل في الانتقال من مرحلة صياغة المفهوم إلى مرحلة النموذج الأولي. ولكن كل تطور رقمي ينشئ مواطن ضعف جديدة - فالهجمات الإلكترونية على قطاع النقل البحري تزايد أيضاً. وإننا ننشئ البنى التحتية للمستقبل بالاستناد إلى الأسس الأمنية والتنظيمية الحالية.

فمن يتحمل هذه التكاليف؟ صارت البلدان النامية تضع الآن ميزانية لتكاليف شحن يمكن أن تتغير في أسبوع واحد أكثر مما كانت تتغير خلال سنة. وتشهد الدول الجزرية الصغيرة النامية ارتفاع فواتير وارداتها بينما تتآكل قدرتها التنافسية التصديرية. وتدفع البلدان النامية غير الساحلية في بعض الأحيان ثلاثة أضعاف المتوسط العالمي لتكاليف النقل - وتشهد اتساع هذه الفجوة مع كل اضطراب. ولا يمكن أن يكون هذا هو مستقبلنا.

فيجب أن تكون الانتقالات المقبلة - إلى الانبعاثات الكربونية الصفية، والأنظمة الرقمية، والطرق التجارية الجديدة - مجرد انتقالات. يجب أن تفضي إلى التمكين لا الإقصاء. ويجب أن تسهم في بناء القدرة على الصمود، لا مفارقة مواطن الضعف. ويجب أن تدرك أن النقل البحري ليس مجرد سفن وبضائع؛ إنه 1,9 مليون ملاح بحري ينتمي معظمهم إلى بلدان نامية ويحتاجون إلى تحديث مهاراتهم وحماية حقوقهم والاعتراف بمساهماتهم.

ويقف الأونكتاد على أهبة الاستعداد لدعم هذا التحول. ومن خلال البحوث التي تضيء لنا الطريق، والتعاون التقني الذي يبني القدرات، وبناء التوافق الذي يجمع كل الآراء على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية، نعمل على ضمان ألا تترك هذه التحولات أحداً خلف الركب.

ويقدم هذا الاستعراض أكثر من مجرد بيانات وتحليلات. إنه يوفر إطاراً للعمل: ممارسات مستدامة وقادرة على الصمود يمكنها تحمل صدمات الغد؛ تحديثات تنظيمية تتوافق مع الواقع التكنولوجي الجديد ومعايير الاستدامة؛ مسارات لخفض انبعاثات الكربون تتسم بالطموح والقابلية للتحقيق على حد سواء؛ الاستثمار في الأفراد، وليس فقط في البنية التحتية؛ تيسير التجارة الذي يحوّل الحدود من حواجز إلى بوابات.

وقد اجتاز النقل البحري اضطرابات من قبل - من حروب وعمليات إغلاق وأزمات اقتصادية. ولكن لم يسبق أن تلاقى هذا العدد الكبير من التحولات بهذه السرعة. وسيتكيف القطاع؛ فهو دائماً ما يتكيف. لكن السؤال المطروح هو ما إذا كان هذا التكيف سيكون محكوماً أم فوضوياً، وشاملاً للجميع أم مثيراً للانقسام، ومستداماً أم محتملاً فحسب. ويقدم *استعراض النقل البحري* هذا قاعدة الأدلة التي يمكن الاستناد إليها للاختيار بحكمة. ويبدأ العمل من هذه اللحظة.

Rebecca Gyuspan

ريبيكا غرينسبان  
الأمينة العامة للأونكتاد

# مقدمة

## يعاصر قطاع النقل البحري تعقيدات متزايدة، ناشئة عن اضطرابات جيوسياسية وإطار للتجارة العالمية يتطور باستمرار في ظل مناخ يسوده عدم اليقين

يواجه قطاع النقل البحري ظروفاً استثنائية في تقلبها وصعوبة التنبؤ بها

في خضم التطورات الجيوسياسية وبيئة السياسات التجارية المتطورة باستمرار، يواجه قطاع النقل البحري ظروفاً استثنائية في تقلبها وصعوبة التنبؤ بها. فلا تزال التوترات الجيوسياسية المتصاعدة تعكر صفو الملاحة البحرية في البحر الأحمر والبحر الأسود، في حين بات مضيق هرمز، وهو شريان حيوي لتجارة النفط العالمية، معرضاً للاضطرابات في الشهور الأخيرة. ويؤدي التغير السريع في ساحة السياسة التجارية، التي تشهد مجموعة من التعريفات الجديدة التي تؤثر على اقتصادات العالم أجمع، إلى تعطيل سلاسل الإمداد العالمية وطرق الشحن والشبكات المعنية بالتوقف في الموانئ والتخطيط الاستراتيجي.

وتعكس التقلبات المتزايدة على أسواق الشحن وتكاليف التجارة مع البلدان النامية والنقل البحري إليها، لا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً. وفي الوقت نفسه، تطرح التطورات التنظيمية والتغيرات التكنولوجية تحديات وفرصاً جديدة، مع ما يترتب على ذلك من آثار على جميع الجهات صاحبة المصلحة والقطاعات المعنية بقطاع النقل البحري.

ومن الأمثلة على ذلك إطار العمل الصافي الصفري للمنظمة البحرية الدولية، المكوّن من مجموعة من مشاريع القواعد التنظيمية المتعلقة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري. وقد أقر ذلك الإطار في نيسان/أبريل 2025، وسيُنظر في اعتماده رسمياً في تشرين الأول/أكتوبر 2025. ويتمثل نموذج آخر في أنواع الوقود البديلة والخفيضة الكربون، التي ستكون لها أهمية حاسمة في تحقيق الأهداف القطاعية المتعلقة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة، ولكنها قد تنطوي أيضاً على احتمال ينبغي التصدي له متمثل في وقوع أضرار ناجمة عن التلوث وإصابات جسدية. وتزايد أهمية الحماية الفعالة لحقوق الملاحين، لا سيما في أوقات الاضطراب، وكذلك الحاجة إلى تحسين مهارات الملاحين وتدريبهم في ظل التغير التكنولوجي السريع والتحول إلى أنواع الوقود البديلة.

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 للأمن السيبراني للحد من التعرض للمخاطر والتهديدات السيبرانية التي يُحتمل تصاعدها.

وبغطي استعراض النقل البحري لعام 2025 هذه التطورات وغيرها من التطورات الرئيسية في المجالات المواضيعية التالية.





# 1.

## التجارة البحرية الدولية

### التجارة البحرية مستمرة في التكيف مع الضغوط الجيوسياسية والهيكليّة

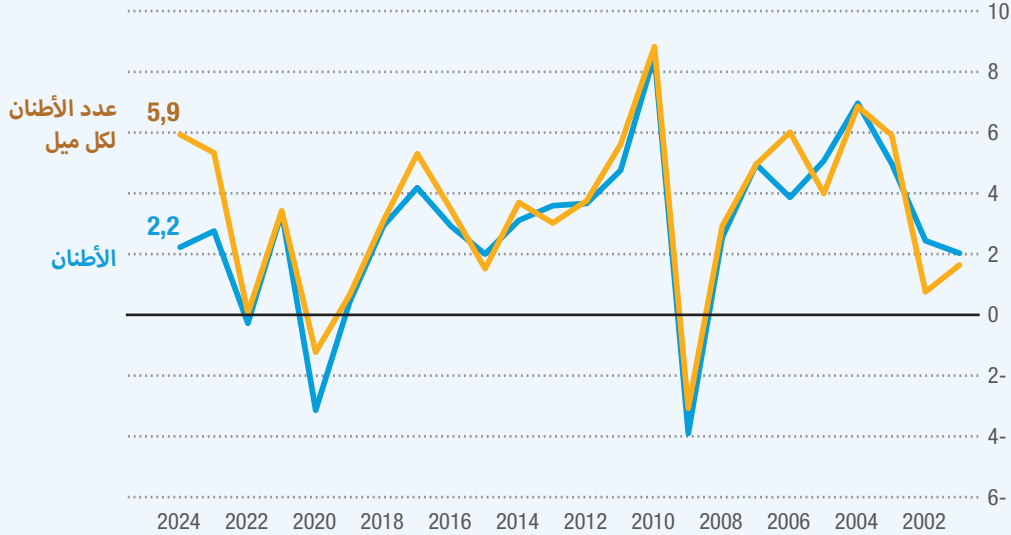
سجلت التجارة البحرية نمواً ثابتاً في عام 2024 (2,2 في المائة من حيث الحجم و5,9 في المائة من حيث عدد الأطنان لكل ميل)، ويرجع ذلك بدرجة كبيرة إلى تغيير المسار بالالتفاف حول رأس الرجاء الصالح مع استمرار الاضطرابات في البحر الأحمر (الشكل 1). إلا أن هذا النمو من المتوقع أن يتباطأ في عام 2025. ووفقاً لتوقعات الأونكتاد، سيزداد حجم التجارة البحرية بنسبة 0,5 في المائة بينما تزيد التجارة المنقولة بالحاويات بنسبة 1,4 في المائة. وعلى المدى المتوسط (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 (0,3 في المائة) في عدد الأطنان لكل ميل<sup>(1)</sup>. وتعبّر هذه التحولات عن دوافع هيكليّة إلى حد كبير، مثل تبديل التوجهات الجيوسياسية وتغيرات السياسة الصناعية والانتقال الطاقوي العالمي.

(1) توقعات الأونكتاد لحجم التجارة في عام 2025. توقعات Clarkson Research للحجم المعدّل حسب المسافة.

## الشكل 1

### نمو التجارة البحرية

(التغير السنوي بالنسب المئوية)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى Clarkson Research, Shipping Intelligence Network time series (تموز/يوليه 2025).

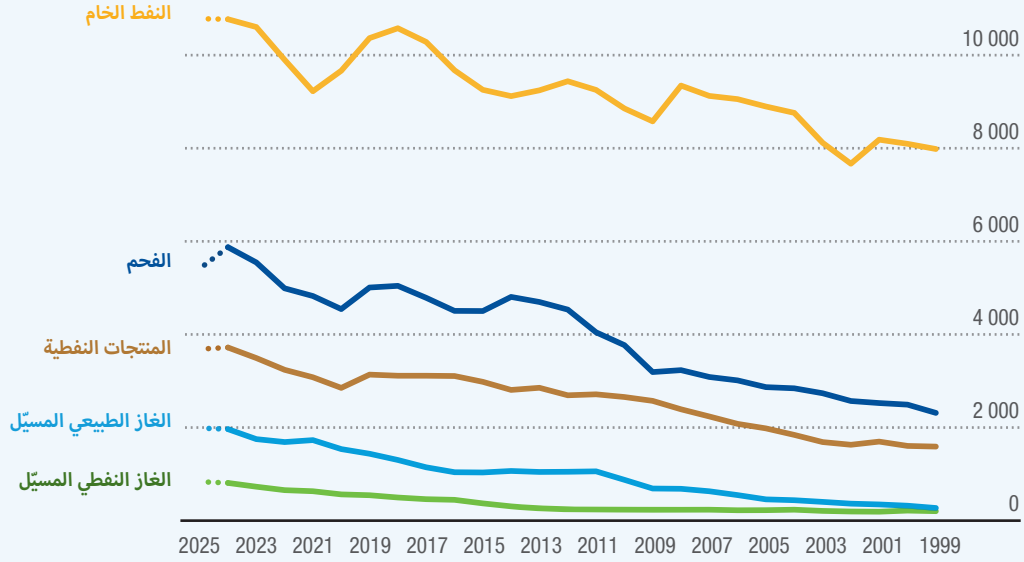
## الاتجاهات المتباينة في مختلف قطاعات النقل البحري: التجارة المنقولة بالحاويات وتجارة الطاقة

انتعشت التجارة المنقولة بالحاويات في عام 2024، مدفوعةً بتجديد المخزونات، وإعادة توجيه التدفقات بسبب الاضطراب الذي أثر على البحر الأحمر، والقدرة على الصمود في التجارة فيما بين بلدان الجنوب وكذلك بين بلدان الشمال والجنوب. وتجارة الطاقة أخذت في التطور، حيث تحرك السلع في اتجاهات مختلفة. وقد زادت شحنات الفحم في عام 2024 بناءً على الطلب الآسيوي، ولكن هذا جاء متناقضاً مع تراجعها على المدى البعيد في ظل الانتقال الطاقوي العالمي. وظلت أحجام النفط مستقرة إجمالاً، غير أن تغيير مسار الإمدادات حول رأس الرجاء الصالح وفي اتجاه آسيا أدى إلى إطالة المسافات المقطوعة للتجارة. وكان قطاع الغاز، لا سيما الغاز الطبيعي المسيل، هو القطاع الأكثر دينامية، ودعمه تنويع الموردين والوجهات. وتوضح هذه التطورات كيف تعيد أنماط الطلب المتغيرة والعوامل الجيوسياسية واستراتيجيات التنويع تشكيل تدفقات الطاقة، والمسافات التي تقطعها السفن، وحجم البضائع والتجارة من حيث عدد الأطنان لكل ميل (الشكل 2).

والتوقعات لعام 2025 أقل طموحاً مقارنة 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: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى Clarkson Research, Shipping Intelligence Network time series (تموز/يوليه 2025).  
ملاحظة: تمثل أرقام عام 2025 توقعات.

## تطرح تجارة المعادن الثمينة فرصاً جديدة، ولكن الخدمات اللوجستية وجاهزية السياسات يشكلان عاملي تمكين رئيسيين

تتوسع التجارة في المعادن الحرجة بوتيرة سريعة. وفي الوقت نفسه، فإن تركز تدفقات التجارة البحرية للعديد من المعادن الحرجة، مثل النحاس والليثيوم والكوبالت، في بضعة ممرات ثنائية يزيد من التعرض لتعطّل سلسلة الإمداد. وللمحد من التبعيات الاستراتيجية، تعمل البلدان المستوردة على تنويع المصادر وفرض معايير متعلقة بإمكانية اقتفاء الأثر والاستدامة. وتعمل بعض البلدان النامية المصدرة على فرض قيود على التصدير وإنشاء حوافز للتجهيز المحلي للارتقاء بمرتبها في سلسلة القيمة. وتعيد هذه التطورات تشكيل أنماط التجارة البحرية وتفرض متطلبات جديدة على أنظمة النقل والخدمات اللوجستية، كما يتضح بصفة خاصة في حالي النحاس والكوبالت.





## 2.

# أسطول النقل البحري العالمي وخدماته

## يشق النقل البحري العالمي مساره نحو المجهول وسط حالة من عدم الاستقرار الجيوسياسي وعدم اليقين بشأن السياسات التجارية

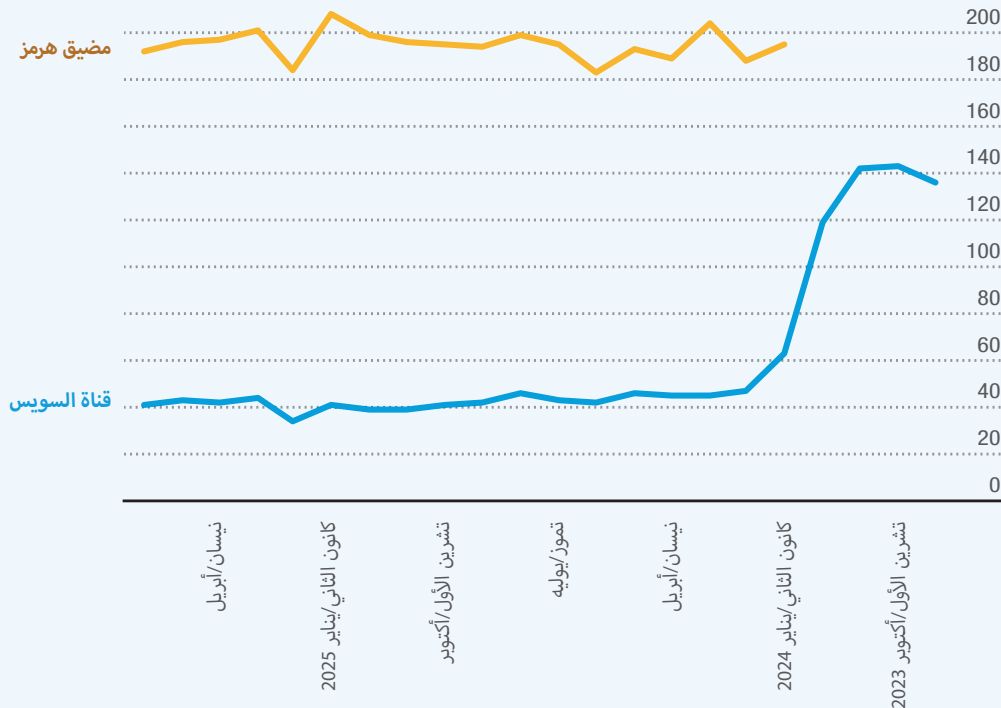
استمر تعطيل الملاحة البحرية في البحر الأحمر مع استمرار تجنب السفن لقناة السويس. ظلت مستويات عبور حمولة السفن بحلول أوائل أيار/مايو 2025 أقل من متوسط مستوياتها لعام 2023 بما قدره 70 في المائة. وقد أدت التوترات بين جمهورية إيران الإسلامية وإسرائيل في حزيران/يونيه 2025 إلى تفاقم المخاوف بشأن حدوث تعطيلات في نقاط الاختناق البحرية، وتوجهت الأنظار نحو 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 تغير ذي شأن على أنماط عبور السفن من ذلك الممر البحري (الشكل 3). ومع ذلك، حسب التطورات الجارية، لا يمكن استبعاد احتمال حدوث تعطيل، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف الشحن والتأخير ورفع أقساط التأمين.

استمرار تعطيل الملاحة البحرية في البحر الأحمر مع استمرار تجنب السفن لقناة السويس

### الشكل 3

## معدلات عبور السفن شهرياً من مضيق هرمز وقناة السويس

(بملايين الأطنان من الحمولات الإجمالية)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Network (آب/أغسطس 2025).

قد تحتاج عمليات الشحن وعروض الخدمات وأنماط

نشر سعة السفن إلى  
التعديل بما يتماشى  
مع الديناميات  
المتغيرة

زادت التعريفات التجارية الجديدة في الولايات المتحدة الأمريكية وأنحاء أخرى من حالة عدم اليقين والتقلبات في عام 2025. وقد أعلن مكتب الممثل التجاري للولايات المتحدة أيضاً عن إجراءات مثل رسوم موانئ تستهدف بعض السفن التي ترسو في موانئ الولايات المتحدة. ومن المتوقع أن تنطبق هذه الرسوم على السفن التي تملكها الصين أو تشغيلها وكذلك على السفن المبنية في الصين وناقلات المركبات الأجنبية الصنع.

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 التأثير 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.

## تأثير الاتجاهات المحدثة للتحويل على ملاح الأسطول العالمي وقدراته

في 1 كانون الثاني/يناير 2025، بلغ عدد سفن الأسطول العالمي 112 500 سفينة تجارية تبلغ طاقتها الاستيعابية الإجمالية 2,44 بليون طن من الحمولة الساكنة. ويمثل هذا زيادة سنوية قدرها 3,4 في المائة، في موازاة لمعدل التوسع لعام 2023. وهذه النسبة أقل بكثير من المتوسط السنوي البالغ 5,1 في المائة على مدار العقدين الماضيين، ولكنها أسرع من معدل نمو التجارة البحرية. ويجري التقدم في "تخصير" الأسطول على قدم وساق 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 البديلة. وبالتزامن مع ذلك، يؤدي نقص العمالة والتطورات التكنولوجية والتهديدات الأمنية المرتبطة بها إلى زيادة التعقيدات وإعادة تشكيل ملاح الأسطول العالمي وآفاقه.

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 (الشكل 4). واعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2025، كانت دول العلم الثلاث الأهم، وهي ليبيريا وبنما وجمهورية جزر مارشال، تمثل معاً 45,1 في المائة من إجمالي القدرة الاستيعابية للسفن في العالم، في حين أن الدول الثلاث المالكة لأكبر عدد من السفن، وهي اليونان والصين واليابان، حسب ترتيب إجمالي حصة الملكية، كانت تمثل أكثر من 40,7 في المائة. كانت اليونان هي الدولة المالكة لأكبر عدد من السفن إذ امتلكت 16,4 في المائة من قدرة الأسطول العالمي.

### الشكل 4

أعلى 10 بلدان في تسجيل الأعلام (الجانب الأيسر) وفي امتلاك السفن (الجانب الأيمن)، 1 كانون الثاني/يناير 2025  
(النسبة المئوية لسعة الحمولة الساكنة بالطن)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من Clarkson Research وإحصاءات الأونكتاد (متاحة على الرابط التالي: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>).





# 3.

## أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

**أصبح تقلب أسعار الشحن هو القاعدة، وتحركه التوترات الجيوسياسية، والتحول في السياسات التجارية، وهشاشة أساسيات العرض والطلب**

في 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 في عصر مرض فيروس كورونا، حيث تسبب الاضطراب في البحر الأحمر وتغيير المسار عبر رأس الرجاء الصالح في إطالة مسافات الرحلات ومدتها، وحث على رفع 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 (SCFI) 2 496 نقطة في المتوسط في عام 2024، فيما مثل زيادة قدرها 149 في المائة عن عام 2023 (الشكل 5). وخلال الفترة نفسها، ارتفعت أسعار تأجير سفن الحاويات في شرائح السفن كافة، مع تفضيل المشغلين للعقود القصيرة الأجل توجيهاً للمرونة.

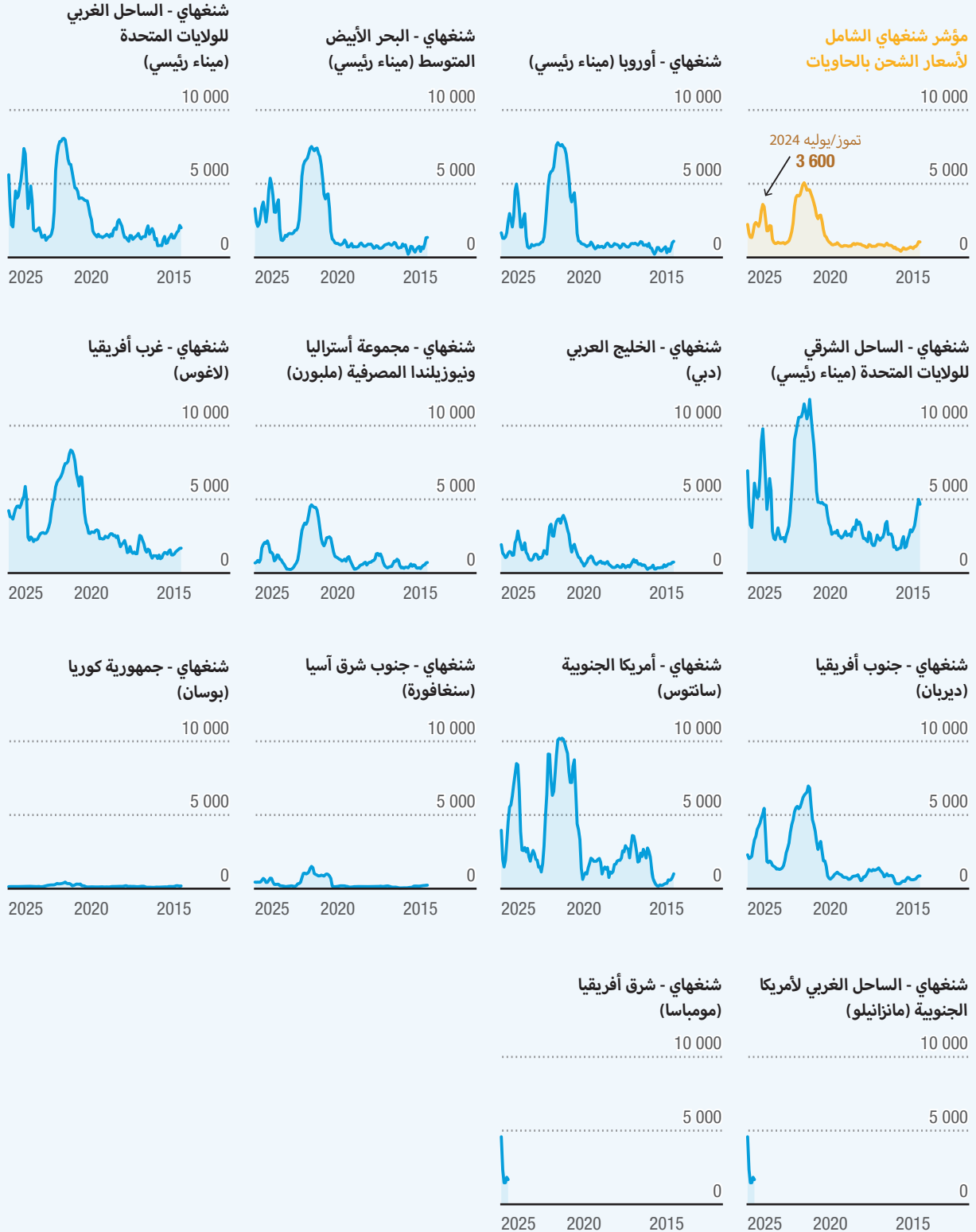
وفي مطلع عام 2025، انخفضت أسعار الشحن بالحاويات مؤقتاً بسبب ضعف الطلب الموسمي في أعقاب رأس السنة القمرية الصينية الجديدة. إلا أن التقلبات زادت حدتها لاحقاً، مدفوعة بإعلانات التعريفات الجديدة وزيادة المخاطر الجيوسياسية، بما في ذلك في مضيق هرمز.

أصبح تقلب  
أسعار الشحن  
هو القاعدة،  
وتحركه التوترات  
الجيوسياسية،  
والتحولات في  
السياسات التجارية،  
وهشاشة أساسيات  
العرض والطلب

## الشكل 5

### الأسعار الفورية لمؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات

(المتوسطات الشهرية، بدولارات الولايات المتحدة لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson Research, Shipping Intelligence Network (تموز/يوليه 2025).



## استعراض النقل البحري، 2025

الصمود في مواجهة الأمواج العاتية

### استعراض عام

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 الصهرجية مرتفعة ولكنها متقلبة، مدعومة بتزايد الطلب من حيث عدد الأطنان لكل ميل وتقيّد العرض. وانخفضت الأسعار إجمالاً في مطلع عام 2025 ولكنها ارتفعت مرة أخرى في حزيران/يونيه وسط زيادة المخاطر التشغيلية في مضيق هرمز.

ومن المتوقع أن تعيد تكاليف الامتثال البيئي تشكيل اقتصاديات النقل البحري. وقد 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.







# 4.

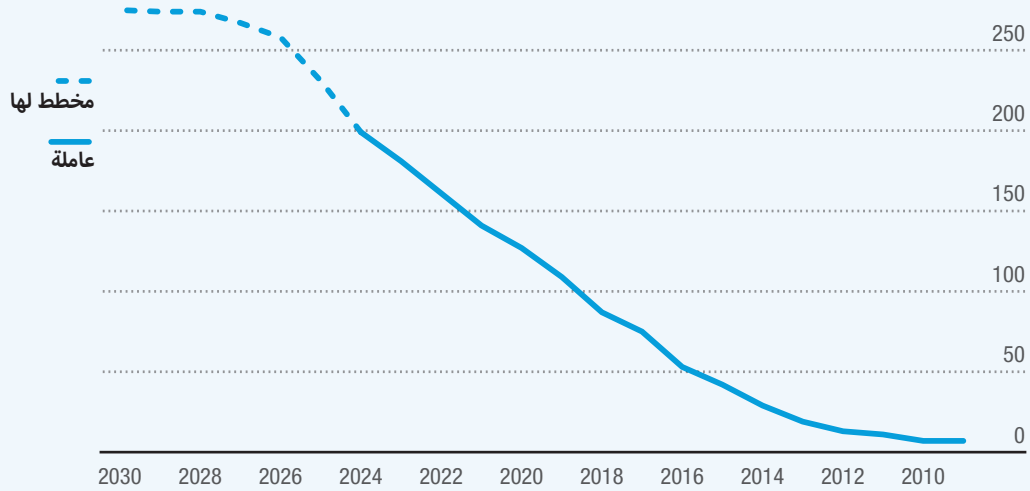
## أداء الموانئ وتيسير التجارة البحرية

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

شهدت ناقلات الشحنات السائبة الجافة نمواً متواضعاً في عدد زيارات الموانئ، بينما ظلت حركة الناقلات الصهرجية وسفن الحاويات مستقرة نسبياً في عام 2024. ويتمثل أحد العوامل الرئيسية التي يقوم عليها اختيار الموانئ في إطار تشكيل موانئ التوقف، وهو عامل يُتوقع أن يحتفظ بأهميته في المستقبل، في توافر البنية التحتية اللازمة لتزويد السفن بالوقود البديل. على سبيل المثال، فقد 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 6).

## الشكل 6

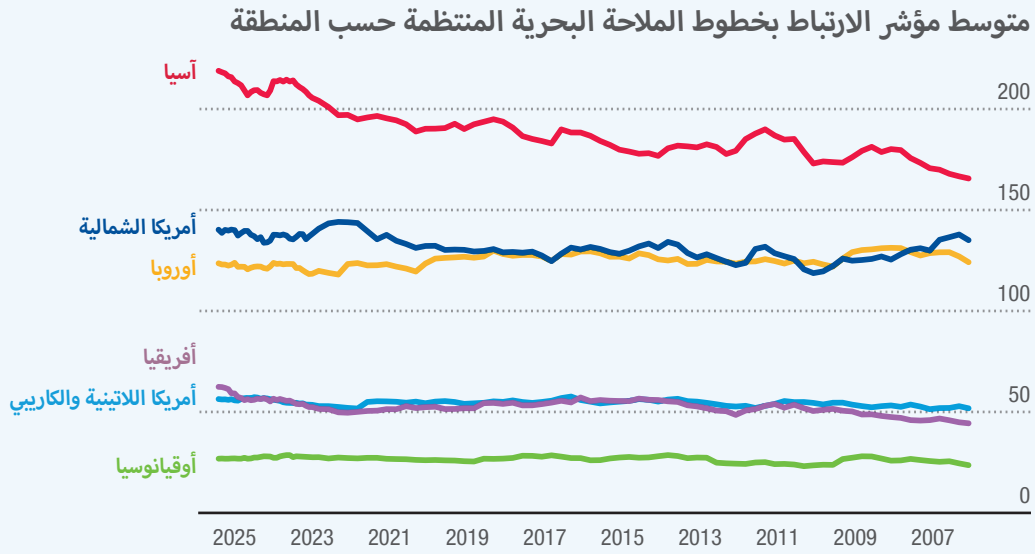
### الموانئ التي تقدم خدمات التزويد بالغاز الطبيعي المسيل (العدد)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من Clarkson Research (أيار/مايو 2025).  
ملاحظة: يشمل عدد الموانئ العاملة تلك الموانئ التي أُفيد بقدرتها على توفير خدمة التزويد بالغاز الطبيعي المسيل. تشمل الموانئ المخطط لها تلك الموانئ التي أُبلغت عن تواريخ بدء تشغيل لمرافق مخطط لها لتزويد السفن بالغاز الطبيعي المسيل اعتباراً من أيار/مايو 2025.

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، زيادة في ترابط الموانئ في أفريقيا وآسيا خلال العام الماضي (الشكل 7). وبحلول منتصف عام 2025، واصلت آسيا الحفاظ على ريادتها 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 7



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MDS Transmodal (حزيران/يونيه 2025). انظر أيضاً إحصاءات الأونكتاد في: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>.  
ملاحظة: حُدد 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 البلدان غير المرتبطة بخطوط الملاحة المنتظمة طوال الفترة بأكملها من المتوسطات.

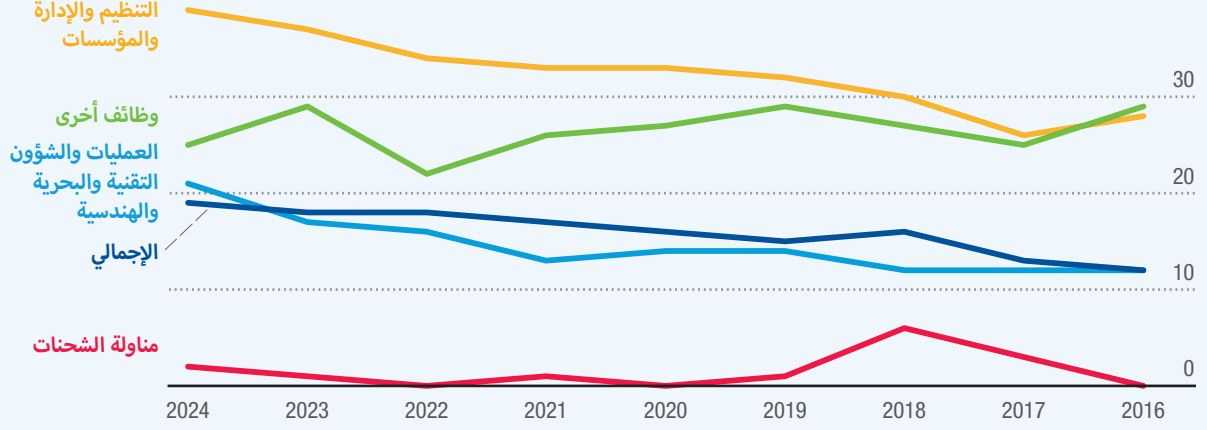
وتعاني الموانئ العالمية أيضاً من الازدحام وطول أوقات انتظار السفن. فقد ارتفع متوسط وقت الانتظار في الميناء في عام 2024، من 5,2 ساعات للاقتصادات المتقدمة و10,2 ساعات للاقتصادات النامية في كانون الأول/ديسمبر 2023 إلى 6,4 ساعات للاقتصادات المتقدمة و10,9 ساعات للاقتصادات النامية في آذار/مارس 2024.

وتشير البيانات الصادرة بشأن 76 ميناءً من الموانئ المساهمة في سجل أداء الموانئ إلى تحسن في التنوع الجنساني، حيث تشغل النساء الآن قرابة 40 في المائة من المناصب الإدارية. إلا أن سيطرة الذكور باقية في مجالات أخرى، لا سيما في مناولة الشحنات، حيث تقل نسبة النساء عن 2 في المائة من العمال (الشكل 8). ومن المتوقع أن تفتح الرقمنة والتشغيل الآلي مسارات جديدة للنساء، لا سيما في الأدوار القائمة على التكنولوجيا والأدوار الأقل اعتماداً على القوة البدنية.



الشكل 8

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



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات واردة من 76 ميناءً تقدم تقاريرها إلى سجل أداء الموانئ الخاص ببرنامج الأونكتاد لإدارة الموانئ في إطار برنامج التدريب من أجل التجارة (حزيران/يونيه 2025).  
ملاحظة: يرد تلخيص البيانات دون احتساب البيانات المفقودة.

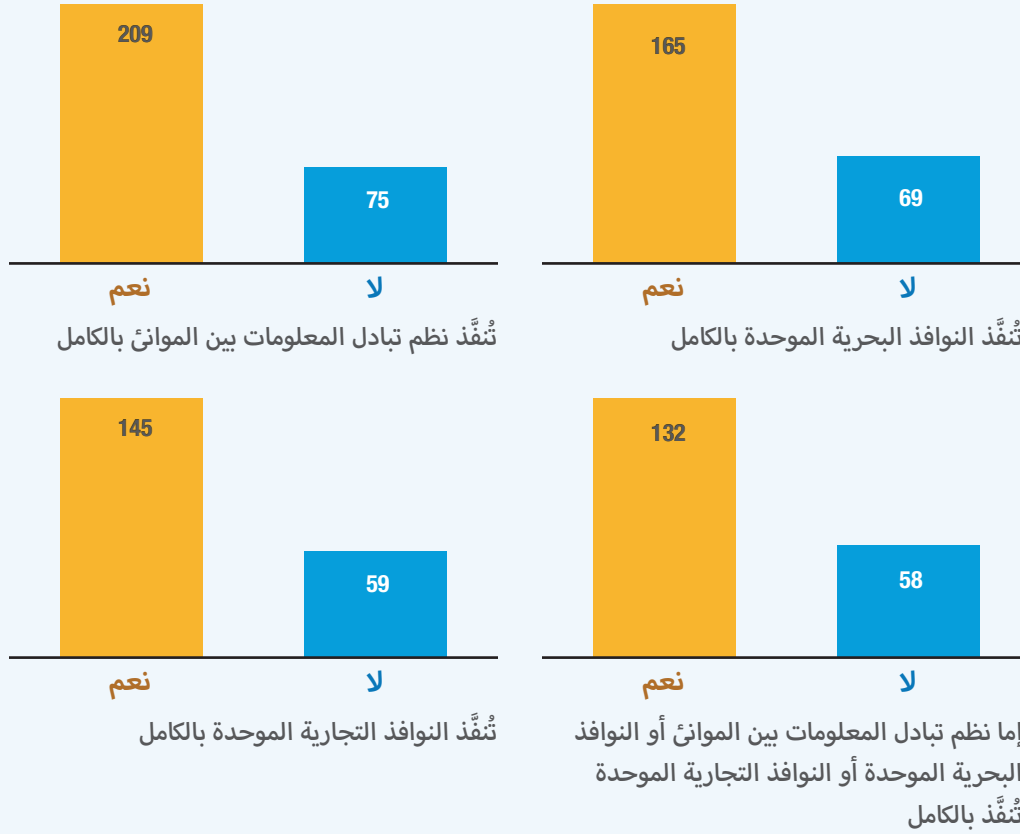
## يمكن أن يكون لتدابير تيسير التجارة دور محوري في تحسين أداء الموانئ في بيئة تشغيل شديدة الاضطراب والتقلب

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 النوافذ التجارية الموحدة والنوافذ البحرية الموحدة ونظم تبادل المعلومات بين الموانئ، التعاون وتبادل البيانات. وعادةً ما يُبدي البلدان التي تمتلك مثل هذه الأدوات مستويات أعلى من الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة وأداء لوجستي أفضل (الشكل 9).

## الشكل 9

### العلاقة بين الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة والأدوات الرقمية لتيسير التجارة

متوسط مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات المنظمة البحرية الدولية المتاحة على الرابط التالي: <https://www.imo.org/ar/ourwork/facilitation/pages/imocompendium.aspx> والموافق الإلكترونية لكل من اتفاق منظمة التجارة العالمية المتعلق بتيسير التجارة ومؤشر أداء اللوجستيات التجارية التابع للبنك الدولي وعدة موانئ.

ويمكن أن تساعد اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تيسير حركة الملاحة البحرية الدولية لعام 1965 (اتفاقية فال) 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 مُحكَّمة للأمن السيبراني في مجالي النقل وتيسير التجارة.



# 5.

## المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

**في محاولة للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري،  
تقرر النظر في مشروع لوائح للمنظمة البحرية الدولية لاعتماده رسمياً في  
تشرين الأول/أكتوبر**

وفي تطور مهم، تقرر النظر في تشرين الأول/أكتوبر 2025 في إطار العمل الصافي الصفري الجديد للمنظمة البحرية الدولية، 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 73/78. ويتكون الإطار من عناصر تقنية وكذلك اقتصادية، بما في ذلك معيار عالمي للوقود وآلية لتسعير الكربون وتداول الانبعاثات. وهو يتوخى إنشاء صندوق صافي صفري لتحصيل الإيرادات وإدارتها وصرفها، مع التركيز بشكل خاص، مثلاً، على مكافأة السفن ذات الانبعاثات المنخفضة ودعم الابتكار والبحوث 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. وإذا اعتمد التشريع رسمياً في تشرين الأول/أكتوبر، فسوف يدخل حيز التنفيذ في ربيع عام 2027، على أن يبدأ التنفيذ في عام 2028.



ويمكن للإيرادات المتولدة والمتاحة للصرف أن تقدم إسهاماً مهماً في الانتقال الطاقى العادل في البلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية، فضلاً عن الاستثمارات ذات الصلة 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. وبعد اعتماد إطار العمل الصافي 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 تطور بعد. ويمكن للمنظمات الصناعية أن تساعد في وضع بنود نموذجية موحدة مناسبة لإدراجها في العقود التجارية.

## ينبغي للإطار القانوني والتنظيمي الدولي مواكبة الأخذ بأنواع الوقود البديلة والتطورات التكنولوجية، بما في ذلك التشغيل الآلي للسفن

يلزم وجود إطار تنظيمي ملائم للغرض المنشود

يشكل استخدام الوقود البديل ونقله مخاطر جديدة. ويشمل ذلك التلوث والإصابات الشخصية، بالنظر إلى سمية بعض أنواع الوقود الجديدة وقابليتها للتطاير والاشتعال. ويمثل عمل اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية على التوصل إلى نتيجة جديدة، بشأن مدى ملائمة أنظمة المسؤولية والتعويض في المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق بالوقود البديل، خطوة أولى مهمة نحو وضع أطر قانونية مناسبة بشأن المسؤولية والتعويض عن التلوث والإصابة الشخصية، قبل أن تتحقق أي مخاطر مرتبطة بها. ولا بد كذلك من إطار تنظيمي ملائم للغرض المنشود لكفالة استقلالية قطاع النقل البحري. وتعكف المنظمة البحرية الدولية حالياً على تطوير مدونة غير إلزامية لسفن السطح المسيرة، 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 المهم.

## بدأت حماية حقوق الملاحين تكتسب أهمية متزايدة

يعمل الملاحون في بيئة مليئة بالتحديات، وغالباً ما تكون ظروف عملهم صعبة. وتفاقم التوترات والاضطرابات الجيوسياسية من هذه المشاكل. وتعزز الإطار التنظيمي الحالي التعديلات التي أُتفق عليها في الآونة الأخيرة لاتفاقية العمل البحري لعام 2006، والتي ترمي إلى تعزيز حقوق الملاحين في العودة إلى الوطن وإذن النزول إلى اليابسة، بالإضافة إلى وضع المزيد من المبادئ التوجيهية بشأن المعاملة العادلة للملاحين المحتجزين على خلفية جرائم مزعومة. وتستحق هذه التعديلات الدعم الفاعل من جميع الجهات صاحبة المصلحة.

يعمل الملاحون في بيئة مليئة بالتحديات، وغالباً ما تكون ظروف عملهم صعبة؛ وتفاقم التوترات والاضطرابات الجيوسياسية من هذه المشاكل

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

من المتوقع أن يساهم دخول اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً لعام 2009 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 خفيف الكربون أو خالٍ من الكربون. وفي حين أن دول إعادة التدوير الرئيسية الأربع، بالإضافة إلى بعض دول العلم الرئيسية، هي من الدول المتعاقدة في الاتفاقية بالفعل، تُدعى جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة إلى النظر في الانضمام إلى الاتفاقية لضمان تطبيقها على نطاق واسع على المستوى الدولي.

## التوجّهات السياساتية الرئيسية

يقف قطاع النقل البحري عند منعطف حاسم. فهو يجب أن ينتقل إلى مستقبل مستدام وقادر على الصمود و متمكّن رقمياً بينما يخوض بيئة عمل متزايدة التعقيد تحدّد بها التوترات الجيوسياسية والتشتت الجغرافي الاقتصادي 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 لتحسين استعدادها للمشهد المتطور باستمرار فيما يتعلق بالنقل البحري والتجارة البحرية وتكيفها مع ذلك المشهد.

وتشمل الإجراءات ذات الأولوية بالنسبة إلى الجهات صاحبة المصلحة في مجال النقل البحري والحكومات، بدعم من الأونكتاد ومنظمات دولية أخرى وكذلك الشركاء في التنمية، ما يلي:

**الاستفادة من الخدمات اللوجستية البحرية لتحقيق التكامل والتحول العاديين:** تتوقف مشاركة البلدان النامية في التدفقات التجارية المعاد تشكيلها، بما في ذلك المعادن الحيوية، على توافر أنظمة حديثة ومتراصة وقادرة على الصمود لتقديم الخدمات اللوجستية البحرية. 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 الآخذة في التطور.

**التخطيط والاستعداد للاضطرابات وعدم اليقين:** يحتاج قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية البحرية إلى تصميم وتنفيذ استراتيجيات، بدعم من السياسات والأطر التنظيمية المناسبة، للتكيف في بيئة تشغيل سريعة التطور. وينبغي للجهات الفاعلة في القطاع أن تعزز المرونة التشغيلية وتطوّر 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.

**تشجيع تحديث الأسطول واتباع ممارسات مستدامة لتسيير الأعمال البحرية:** تحفيز التجديد النشط للأسطول وتعزيز إعادة تدوير السفن مع الامتثال لمتطلبات تعزيز سلامة السفن واستدامتها. وهذا يتطلب سعة تخريد أكبر تتوافق مع اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً. وتشمل الإجراءات المطلوبة الحكومات، والمنظمين، وبناء السفن، ومالكي السفن، ومقدمي تمويل السفن، وجهات تخريد السفن. وتشجّع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة على النظر في الانضمام إلى الاتفاقية لدعم تطبيقها على نطاق دولي.

يقف قطاع النقل  
البحري عند منعطف  
حاسم.

فهو يجب أن ينتقل  
إلى مستقبل مستدام  
وقادر على الصمود  
و متمكّن رقمياً بينما  
يخوض بيئة عمل  
متزايدة التعقيد

**حماية القوة العاملة البحرية وتمكينها، وتعزيز الشمول ورفع مستوى المهارات:** لا يزال التنفيذ الفعال للإطار التنظيمي الدولي بشأن حقوق الملاحين يشكل تحدياً بالغ الأهمية، سواء من أجل سلامة الملاحين 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 أنواع الوقود البديل والتطورات الناشئة في مجال التشغيل الآلي للسفن، ينبغي على الجهات المعنية صاحبة المصلحة أن تعطي الأولوية لبناء القدرات والتدريب المحدد الأهداف للملاحين بالتعاون مع المنظمات ذات الصلة.

ومن شأن تنفيذ استراتيجيات توظيف استباقية وشاملة للجميع والاستفادة من مجموعة المواهب التي توفرها الملاحات، اللاتي لا يزلن ممثلات تمثيلاً ناقصاً إلى حد كبير في القوة العاملة الحالية، أن يساعد في معالجة النقص المستمر في الملاحين. وفيما يتعلق بقطاع النقل البحري والحكومات والوكالات التنظيمية ذات الصلة، يشكل توفير الحوافز لاجتذاب العمالة المؤهلة وكذلك حماية حقوق الملاحين 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.

**التنفيذ الفعال لتدابير تنظيمية للحد من انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، والتعجيل بعملية خفض انبعاثات الكربون، وتيسير الانتقال الطاقى العادل والمنصف:** سيعتمد ذلك على دعم القطاع لتطوير ونشر أنواع وقود بديلة مُجدية، وعلى الاعتماد الرسمي لإطار العمل الصافي الصفري إلى جانب التوجيهات المتعلقة بشأن التنفيذ. ونظراً لوجوب الأخذ بالرصد والإبلاغ والالتزامات المالية المتوخاة في إطار العمل الصافي الصفري في الاعتبار في العقود البحرية التجارية، ينبغي للأطراف التجارية، بالتعاون مع رابطات الصناعة، البدء في النظر في الحاجة إلى بنود تعاقدية مناسبة لتحقيق التوازن في توزيع المخاطر التجارية المرتبطة بها.

وينبغي التعجيل باستخدام التكنولوجيا الموفرة للطاقة على متن السفن وفي الموانئ وكذلك مبادرات أصحاب المصلحة المتعددين (مثل ممرات النقل البحري الخضراء). ومن المحتمل أن تساهم الأموال في إطار آلية جديدة لتسعير الكربون في دعم الانتقال الطاقى 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.

**الإعداد للتعامل الآمن مع الوقود البديل واستخدامه ونقله:** على الرغم من أن الوقود البديل أساسي للحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الشحن، فإنه قد ينطوي على مخاطر مخيفة. فيتطلب 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.



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

**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.

**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 النوافذ البحرية الموحدة في الموانئ. وينبغي تعزيز التعاون حول البنى التحتية الرقمية والبيانات المتعلقة بالموانئ وتيسير التجارة. ويمكن أن توفر الأنظمة الرقمية، مثل ASYHUB Maritime، منصات قابلة للتوسع ومتوافقة مع المعايير لإكساب عمليات الموانئ القدرة على الصمود والشفافية.

**تعزيز بناء القدرات ودعم البلدان النامية:** ينبغي أن يدعم الأونكتاد وغيره من الشركاء في التنمية البلدان النامية، ولا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية، لتحسين إدارة المخاطر واغتنام الفرص المتاحة في مجال النقل البحري والموانئ والتجارة. وتنشأ 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.

**تعزيز وتشجيع التعاون الهادف بشأن القضايا التنظيمية لمواجهة التحديات الجديدة:** سيكون التعاون الوثيق بين جميع الجهات صاحبة المصلحة في القطاعين العام والخاص عاملاً أساسياً في التغلب على التحديات المستمرة والناشئة، وفي نهاية المطاف، 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 بقوة المشاركة الفاعلة لجميع الجهات صاحبة المصلحة في العمليات الجارية للمنظمة البحرية الدولية. ومن الأمثلة على ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، تطوير مدونة طوعية لسفن السطح المسيرة وإرشادات تهدف إلى مكافحة الاحتيال في تسجيل السفن وسجلات السفن.











يمثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) الهيئة الرائدة في الأمم المتحدة التي ينصبّ تركيزها على التجارة والتنمية.

ويعمل الأونكتاد على ضمان استفادة البلدان النامية بشكل أكثر إنصافاً من الاقتصاد المعولم من خلال توفير بحوث وتحليلات متعلقة بقضايا التجارة والتنمية، وتقديم المساعدة التقنية وتيسير بناء توافق حكومي دولي.

ويُعتَبَر الأونكتاد أحد أكبر منظمات منظومة الأمم المتحدة من حيث العضوية، إذ يبلغ عدد أعضائه 195 بلداً.

