



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، بالمثال لرخصة 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 رأيٍ كان للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أوإقليم أو مدينة أو منطقة أو سلطات أيٍ منها أو بشأن تعريف حدودها أو ت恂ومها.

وإن ذكر أيٍ شركة أو عملية مرجحه لا يعني تزكيه 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 وتكليف
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 وتبسيير
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 أسباباً حول رأس الرجاء الصالح. وباتت أسعار الشحن التي كانت مستقرة نسبياً لسنوات تتراجح 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 - تلقي بسرعة تتطلب إعادة تفكير جوهري في كيفية عمل قطاع النقل البحري.

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

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

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

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

وفي الوقت نفسه، يتقدم التشغيل الآلي والرقمية بوتيرة مذهلة. فكثيراً ما تجهز الموانئ الذكية الحاويات في دقائق وليس ساعات. وتتبناً أنظمة الذكاء الاصطناعي بالازدحام قبل حدوثه. ويدأت 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 تتزايد أيضاً. وإننا ننشئ البنية 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 الجزئية الصغيرة النامية ارتفاع فواتير واراتتها بينما تأكل 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 الصفرية، والأنظمة الرقمية، والطرق التجارية الجديدة - مجرد انتقالات. يجب أن تفضي إلى التمكين لا الإقصاء. ويجب أن تسهم في بناء القدرة على الصمود، لا مفاسدة مواطن الضعف. ويجب أن تدرك أن النقل البحري ليس مجرد سفن وبسائع؛ 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 الأراء على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية، نعمل على ضمان ألا تترك هذه التحولات أحداً خلف الركب.

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

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



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

في خضم التطورات الجيوسياسية وبيئة السياسات التجارية المتطرفة باستمرار، يواجه قطاع النقل البحري ظروفاً استثنائية في تقبلها وصعوبة التنبؤ بها. فلا تزال التوترات الجيوسياسية المتتصاعدة 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 بالتوقيف في الموانئ والخطيط الاستراتيجي.

وتعكس التقلبات المتزايدة على أسواق الشحن وتكليف 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 الصنفي للمنظمة البحرية الدولية، المكون من مجموعة من مشاريع القواعد التنظيمية المتعلقة بالحد من ابعاث 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 ابعاث غازات الدفيئة، ولكنها قد تتطوّر أيضاً على احتمال ينبغي التصدي له متمثل في وقوع أضرار ناجمة عن التلوث وإصابات جسدية. وتزداد 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 مجال 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.

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

يواجه قطاع النقل البحري ظروفاً استثنائية في تقبلها وصعوبة التنبؤ بها



1

التجارة البحريّة الدوليّة

التجارة البحريّة مستمرة في التكيف مع الضغوط الجيوسياسية والهيكلية

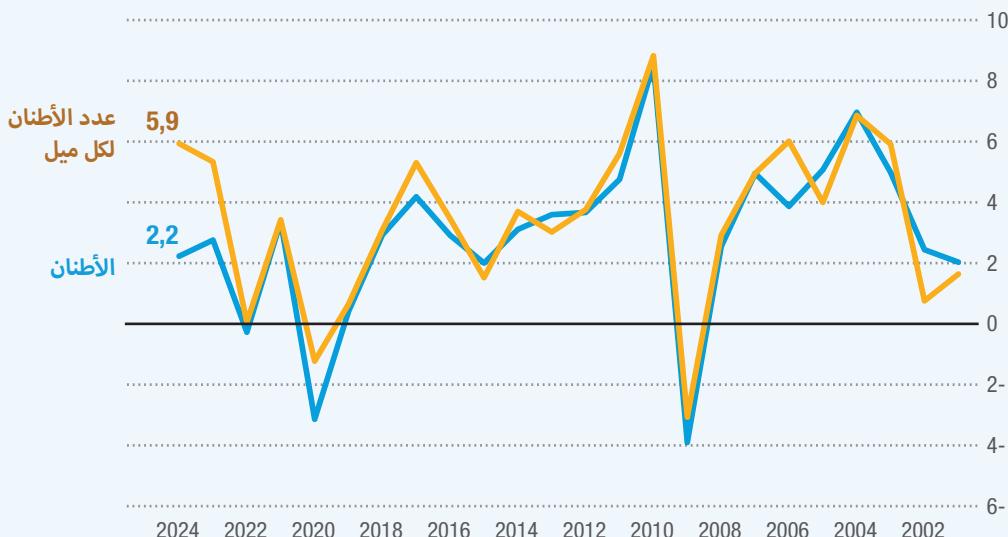
سجلت التجارة البحريّة نمواً ثابتاً في عام 2024 (2,2%) في المائة من حيث الحجم و5,9% في المائة من حيث عدد الأطنان لكل ميل)، ويرجع ذلك بدرجة كبيرة إلى تغيير المسار بالاتفاق حول رأس الرجاء الصالح مع استمرار الأضطرابات في البحر الأحمر (الشكل 1). إلا أن هذا النمو من المتوقع أن يتباطأ في عام 2025. ووفقاً لتوقعات الأونكتاد، سيزداد حجم التجارة البحريّة بنسبة 0,5% في المائة بينما تزيد التجارة المنقوله بالحاويات بنسبة 1,4% في المائة. وعلى المدى المتوسط (2030-2026)، يتوقع الأونكتاد أن ينمو إجمالي حجم التجارة البحريّة بمتوسط سنوي قدره 2% في المائة وأن تنمو التجارة المنقوله بالحاويات بنسبة 2,3% في المائة. ومن المتوقع حدوث زيادة هامشية (0,3% في المائة) في عدد الأطنان لكل ميل⁽¹⁾. وتعبر هذه التحولات عن دوافع هيكلية إلى حد كبير، مثل تبديل التوجهات الجيوسياسية وتغيرات السياسة الصناعية والانتقال الطاقي العالمي.

توقعات الأونكتاد لحجم التجارة في عام 2025. توقعات Clarks Research للحجم المعدل حسب المسافة. (1)

الشكل 1

نمو التجارة البحريية

(التغير السنوي بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى (نوفمبر 2024) Clarksons Research, Shipping Intelligence Network time series (نوفمبر 2024).

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

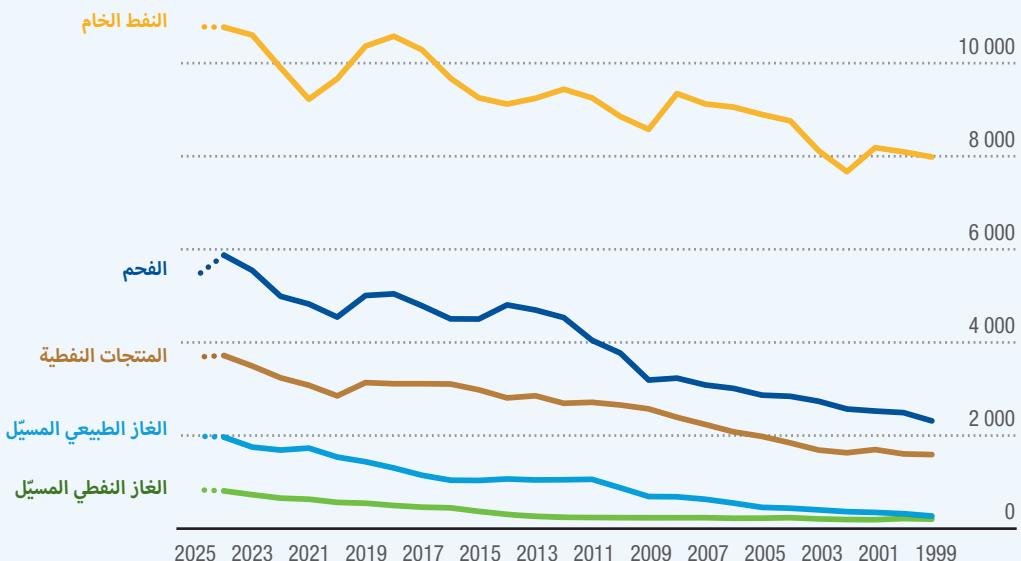
انتعشت التجارة المنقولة بالحاويات في عام 2024، مدفوعةً بتجدد المخزونات، وإعادة توجيه التدفقات بسبب الاضطراب الذي أثر على البحر الأحمر، والقدرة على الصمود في التجارة فيما بين بلدان الجنوب وكذلك بين بلدان الشمال والجنوب. وتجارة الطاقة آخذة في التطور، حيث تتحرك السلع في اتجاهات مختلفة. وقد زادت شحنات الفحم في عام 2024 بناءً على الطلب الآسيوي، ولكن هذا جاء متناقضًا مع تراجعها على المدى البعيد في ظل الانتقال الطاقي العالمي. وظلت أحجام النفط مستقرةً 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 المسال، هو القطاع الأكثر دينامية، ودعمه توسيع المؤذن والوجهات. وتوضح هذه التطورات كيف تعيي 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 البحريّة حسب سلع الطاقة

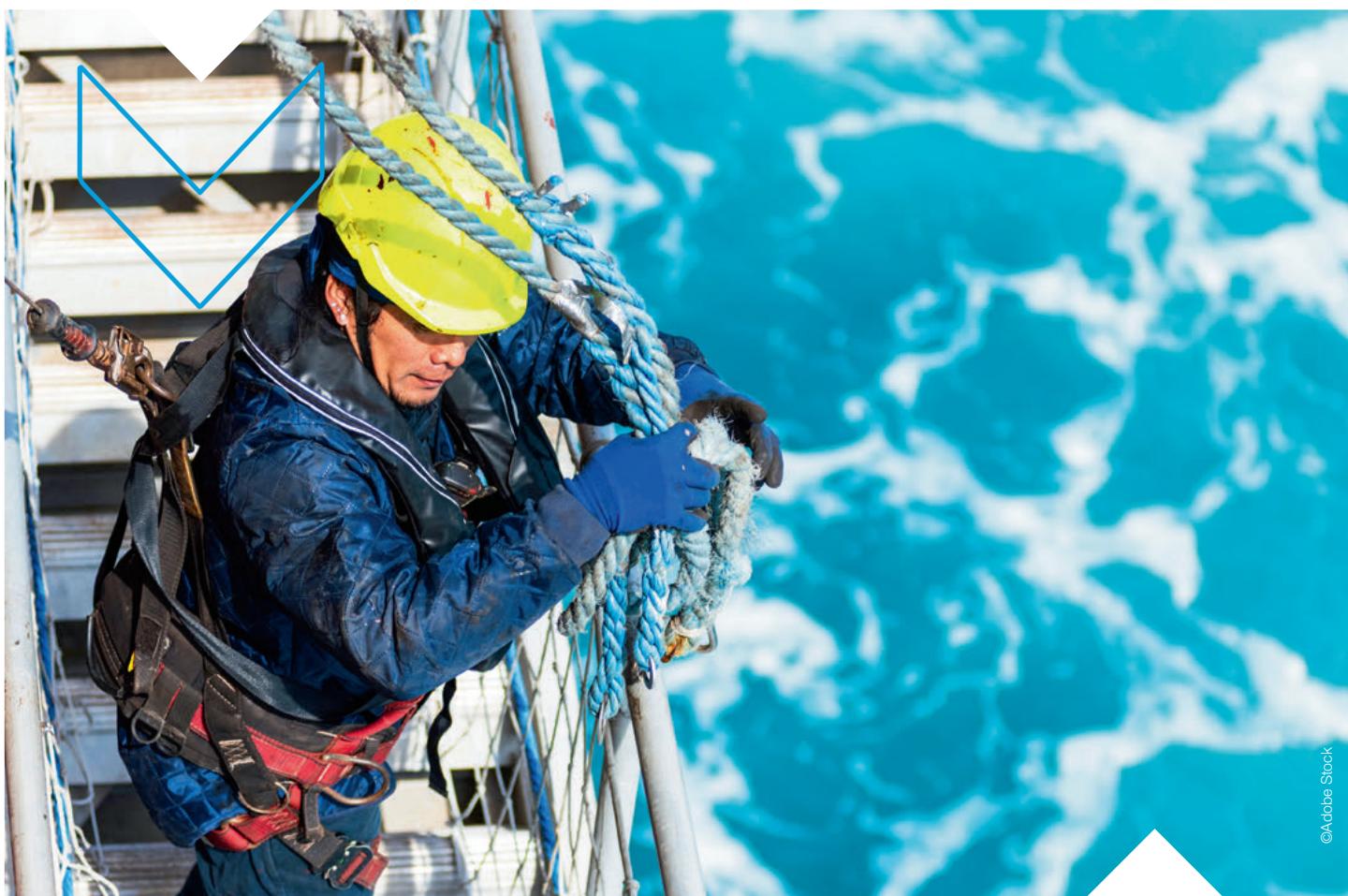
(ببليون الأطنان لكل ميل)



ال المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى (تموز/يوليه 2025).
ملاحظة: تمثل أرقام عام 2025 توقعات.

تطرح تجارة المعادن الثمينة فرصاً جديدة، ولكن الخدمات اللوجستية وجاهزية السياسات يشكلان عاملين تمكين رئيسين

توسيع التجارة في المعادن الحرجية بوتيرة سريعة. وفي الوقت نفسه، فإن تركز تدفقات التجارة البحريّة للعديد من المعادن الحرجية، مثل النحاس والليثيوم والكوبالت، في بضعة ممرات ثانوية يزيد من التعرض لتعطل سلسلة الإمداد. وللحد من التبعيات الاستراتيجية، تعمل البلدان المستوردة على توسيع المصادر وفرض معايير متعلقة بامكانية اقفال الآثار والاستدامة. وتعمل بعض البلدان النامية المصدرة على فرض قيود على التصدير وإنشاء حواجز للتجهيز المحلي للارتفاع بمرتبتها في سلسلة القيمة. وتعيد هذه التطورات تشكيل أنماط التجارة البحريّة وتفرض متطلبات جديدة على أنظمة النقل والخدمات اللوجستية، كما يتضح بصفة خاصة في حالتي النحاس والكوبالت.



.2

أسطول النقل البحري العالمي وخدماته

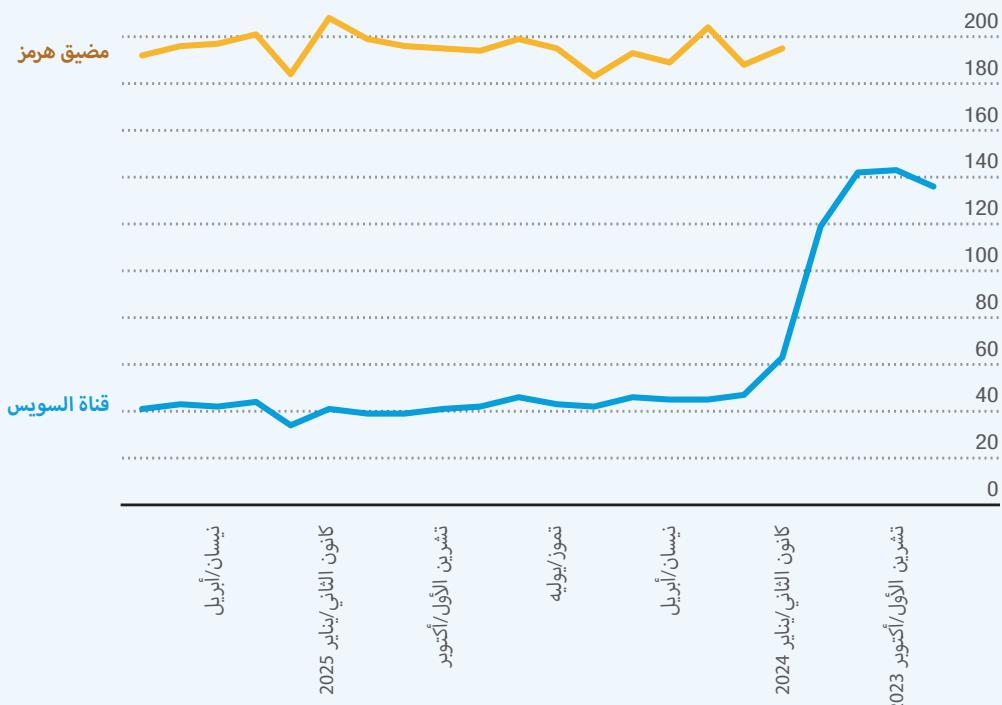
يشق النقل البحري العالمي مساره نحو المجهول وسط حالة من عدم الاستقرار الجيوسياسي وعدم اليقين بشأن السياسات التجارية

استمر تعطل الملاحة البحريية 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 البحريية، 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 تعطل
الملاحة البحريية
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 آب/أغسطس 2025 (Clarksons Research Services, Shipping Intelligence Network).

▼ زادت التعريفات التجارية الجديدة في الولايات المتحدة الأمريكية وأنحاء أخرى من حالة عدم اليقين والเคลبات 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 تطبق هذه الرسوم على السفن التي تملكها الصين أو تشغela وكذلك على السفن الصينية في الصين ونقلات المركبات الأجنبية الصنع.

نشر سعة السفن إلى التعديل بما يتماشى مع الديناميات المتغيرة قد تحتاج عمليات الشحن وعروض الخدمات وأنماط نشر سعة السفن إلى التعديل بما يتماشى مع الديناميات المتغيرة، ولم يتحقق حتى الآن فهم كامل لتأثير 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 نوافذ 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 للتتحول على ملامح 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 معدل التوسيع 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 "تحضير" 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 ملامح الأسطول العالمي وآفاقه.

وقد ظلت القائمة التي تضم الدول التي تمتلك أكبر عدد من السفن وأهم دول العلم على حالها بشكل عام، مع بعض التبديل في الترتيب النسبي (الشكل 4). واعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2025، كانت دول العلّم 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)



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



.3

أسعار الشحن وتكليف النقل البحري

أصبح تقلب

أسعار الشحن

هو القاعدة،

وتحركه التوترات

الجيوسياستية،

والتحولات في

السياسات التجارية،

وهشاشة أساسيات

العرض والطلب

أصبح تقلب أسعار الشحن هو القاعدة، وتحركه التوترات الجيوسياسية، والتحولات 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 وتكليفه. 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 (الشكل 5). وخلال الفترة نفسها، ارتفعت أسعار تأجير سفن الحاويات في شرائح السفن كافة، مع تفضيل المشغلين للعقود القصيرة الأجل توخيًا للمرنة.

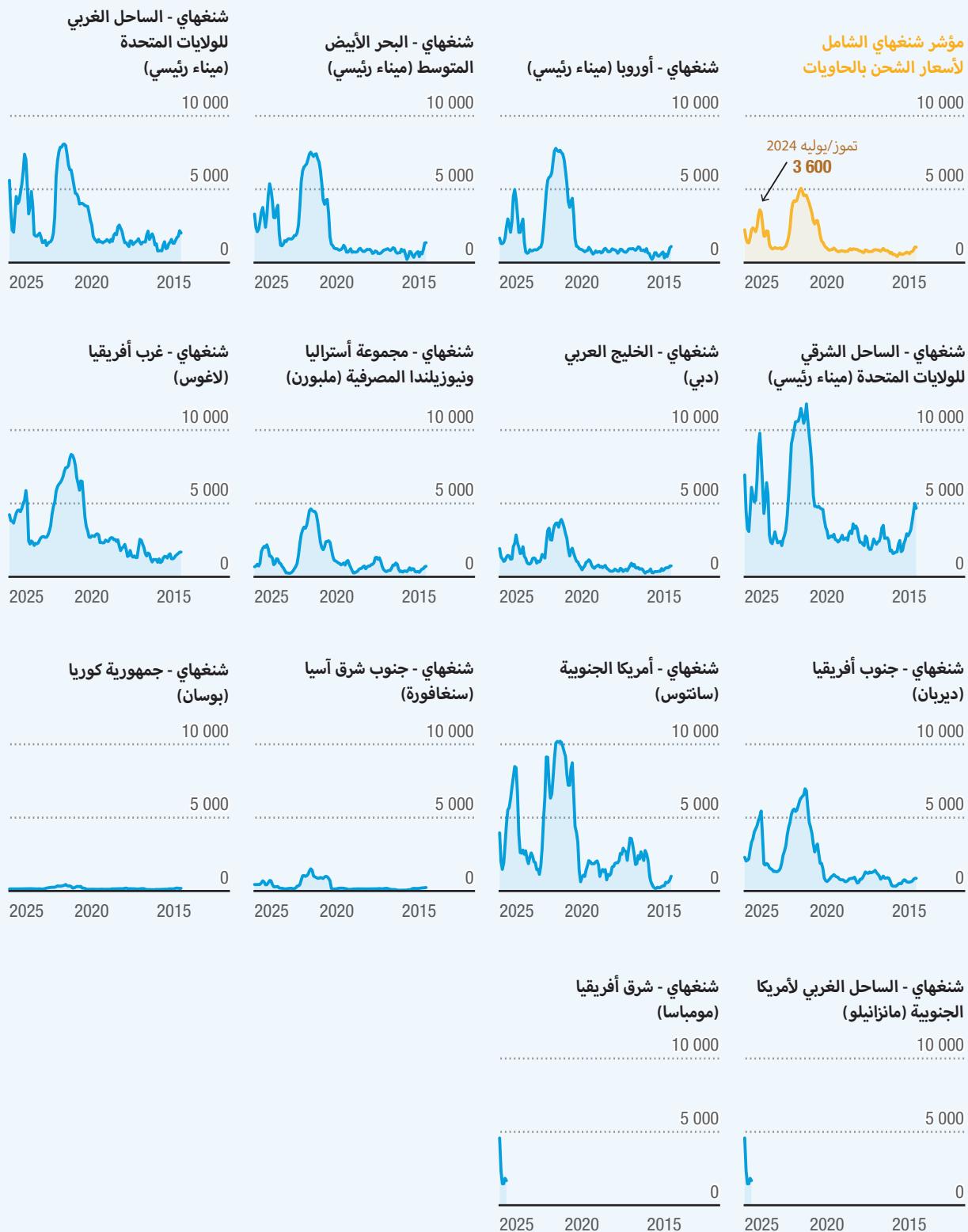
وفي مطلع عام 2025، انخفضت أسعار الشحن بالحاويات مؤقتًاً بسبب ضعف الطلب الموسمى في أعقاب رأس السنة القمرية الصينية الجديدة. إلا أن التقلبات زادت حدتها لاحقًاً، مدفوعة بإعلانات التعرفيات الجديدة وزيادة المخاطر الجيوسياسية، بما في ذلك في مضيق هرمز.

استعراض النقل البحري، 2025
الصمود في مواجهة الأمواج العاتية
استعراض عام

الشكل 5

الأسعار الفورية للمؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات

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



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

وقد ارتفعت أسعار شحن البضائع السائبة الجافة في عام 2024 على خلفية الطلب القوي على الفحم والحبوب والأسمنت بالإضافة إلى تحويل المسار عن البحر الأحمر والنمو المحدود للأسطول. ويحلول منتصف عام 2025، تراجعت الأسعار مع تباطؤ النشاط الصناعي ودخول سفن جديدة إلى الخدمة. وظلت أسعار الشحن بالنقلات الصريرية مرتفعة ولكنها متقلبة، مدفوعة بزيادة الطلب من حيث عدد الأطنان لكل ميل وتقدير 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 تعيّد 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 هيكل تكاليف النقل، وعلى ملامح الأسطول العالمي والقدرة التنافسية في مختلف شرائح السفن.





4

أداء الموانئ وتنمية التجارة البحرية

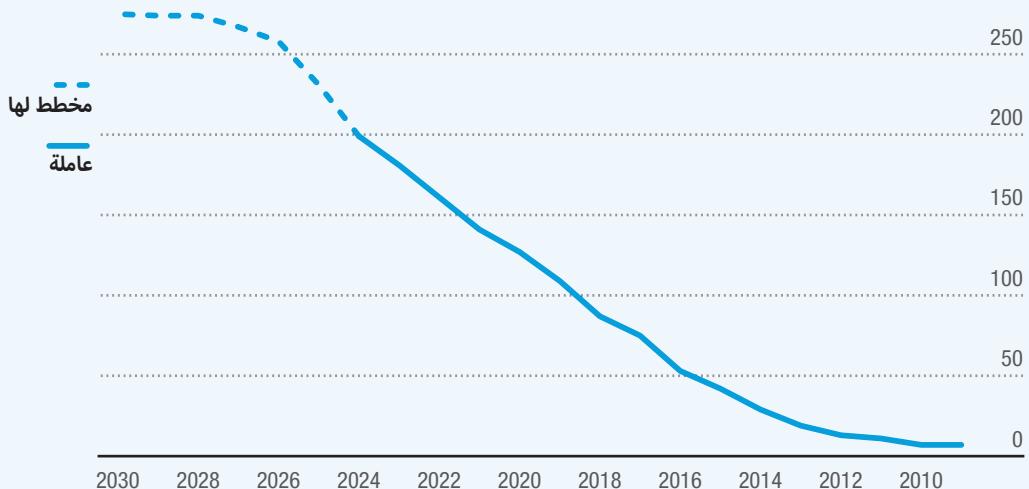
كان أداء الموانئ متبايناً باختلاف المؤشرات وقطاعات الشحن؛ ولم يتحقق التوازن بين الجنسين في القوة العاملة في الموانئ حتى الآن

شهدت ناقلات الشحنات السائبة الجافة نمواً متواضعاً في عدد زيارات الموانئ، بينما ظلت حركة الناقلات الصهريجية 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 الالزامية 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:

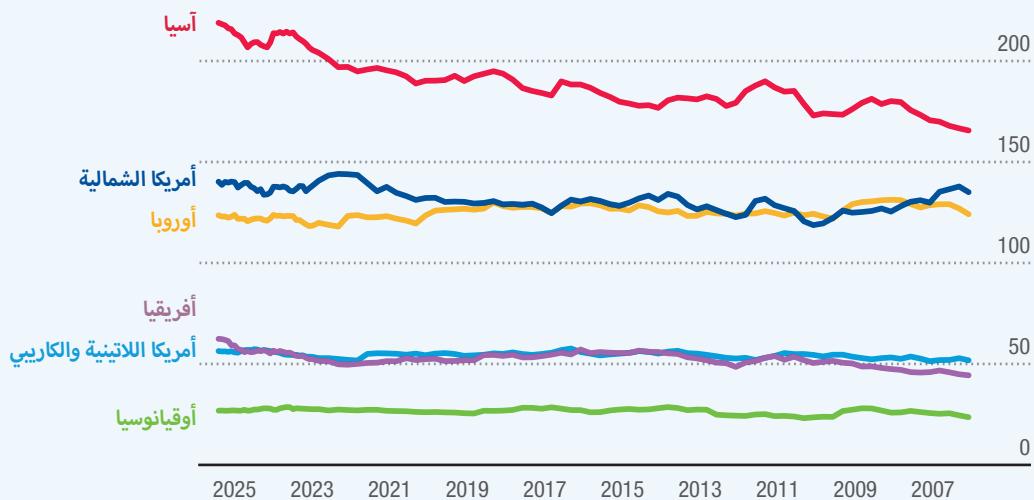
ملحوظة:

حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من Clarksons Research (أيار/مايو 2025).
 يشمل عدد الموانئ العاملة تلك الموانئ التي أُفيد بقدرها على توفير خدمة التزويد بالغاز الطبيعي المسيل. تشمل الموانئ المخطط لها تلك
 الموانئ التي أبلغت عن تواريخ بدء تشغيل مرفاق 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). ويحلول منتصف عام 2025، وواصلت 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

متوسط مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة حسب المنطقة

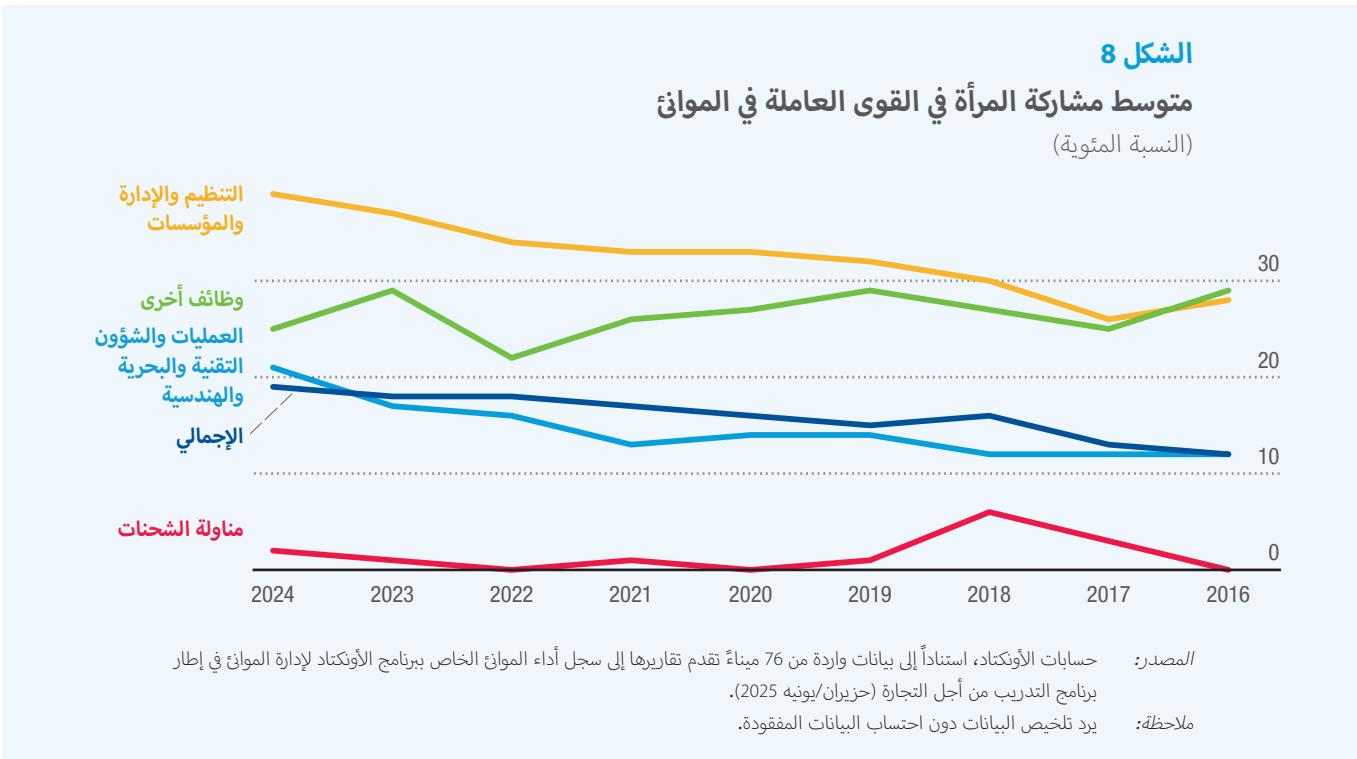


المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MDS Transmodal (حزيران/يونيه 2025). انظر أيضاً إحصاءات الأونكتاد في: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

ملاحظة: حدد المؤشر عند 100 لمتوسط قيمة ارتباط البلد بخطوط الملاحة في شباط/فبراير 2023. وفيما يتعلق بالبلدان عديمة الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة، تفترض قيم صفرية للتعبير بشكل أفضل عن غياب الارتباط. واسْتُبعدت 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 للэкономيات النامية في آذار/مارس 2024.

وتشير البيانات الصادرة بشأن 76 ميناءً من الموانئ المساهمة في سجل أداء الموانئ إلى تحسن في التنوع الجنسي، حيث تشغله النساء 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.



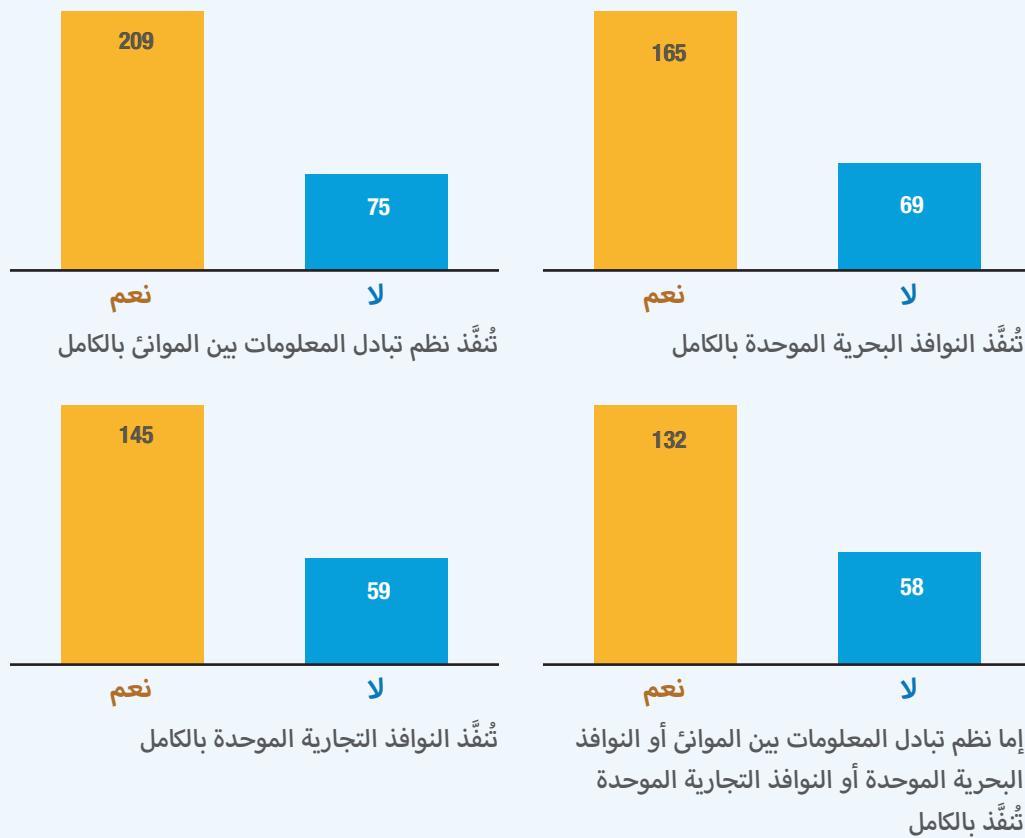
يمكن أن يكون لتدابير تيسير التجارة دور محوري في تحسين أداء الموانئ في بيئة تشغيل شديدة الاضطراب والتقلّب

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 النواخذة التجارية الموحدة والنواخذة البحرية الموحدة ونظم تبادل المعلومات بين الموانئ، التعاون وتبادل البيانات. وعادةً ما تُبدي البلدان التي تمتلك مثل هذه الأدوات مستويات أعلى من الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة وأداءً لوجستيًّا أفضل (الشكل 9).

الشكل 9

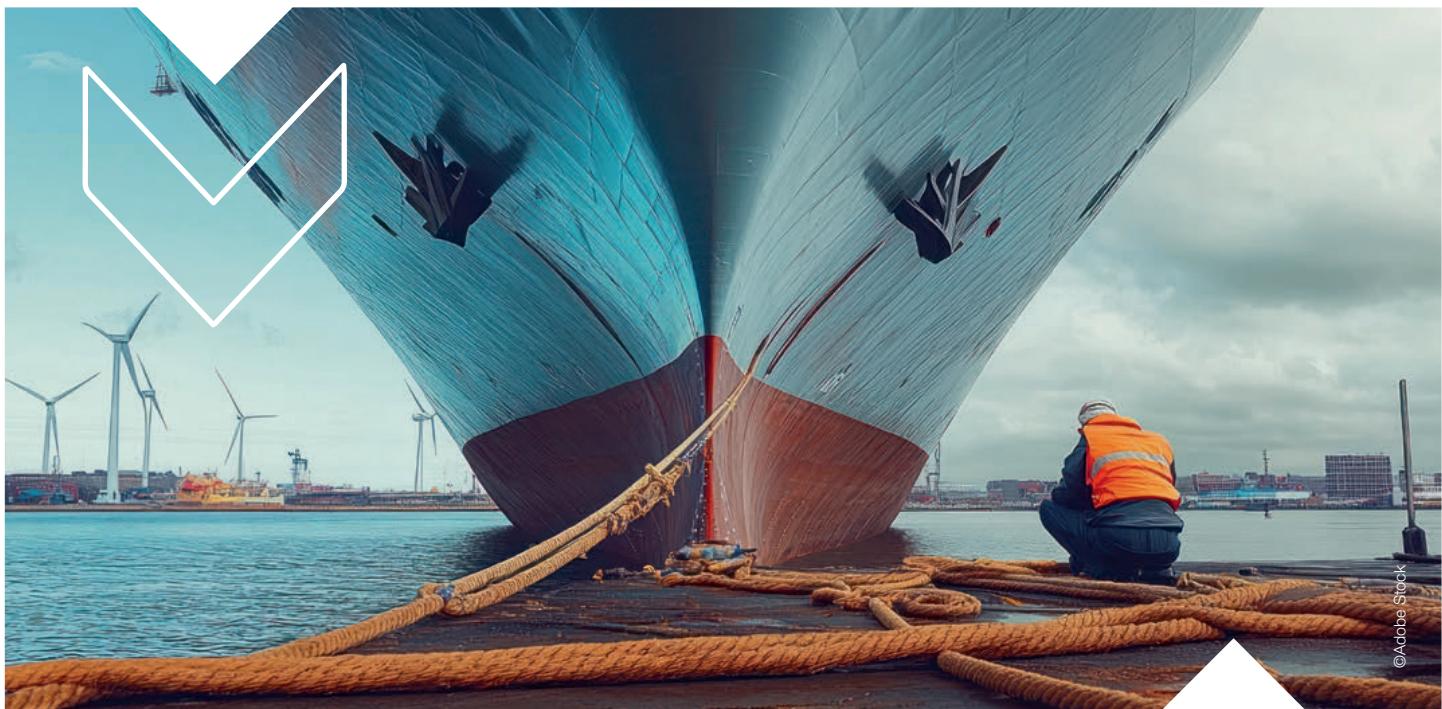
العلاقة بين الارتباط بخطوط الملاحة المنتظمة والأدوات الرقمية لتنسيق التجارة

متوسط مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات المنظمة البحرية الدولية الممكحة على الرابط التالي: <https://www.imo.org/ar/ourwork/facilitatiion/pages/imocompendium.aspx> والموقع الإلكتروني لمنظمة التجارة العالمية المتعلق بتنسيق 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 تفزيذ الحلول الرقمية. وتمثل الشراكات بين القطاعين العام والخاص، مثل اللجان الوطنية لتنسيق التجارة، التي يواصل الأونكتاد إمدادها بالدعم الفعال، آليات أساسية للتعاون والتآزر. ومع تناول الرقمنة، بات من الضروري أن تُنفذ حلول لتخفيف المخاطر واستراتيجيات مُحكمة للأمن السيبراني في مجال النقل وتيسير التجارة.



.5

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

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

وفي تطور مهم، تقرر النظر في تشرين الأول/أكتوبر 2025 في إطار العمل الصافي الصافي الجديد للمنظمة البحرية الدولية، الذي وافق 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 78/73. ويكون الإطار من عناصر تقنية وكذلك اقتصادية، بما في ذلك معيار عالمي للوقود وأية لتسعير الكربون وتداول الانبعاثات. وهو يتوجه إلى إنشاء صندوق صافي صافي 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 والمتحركة للصرف أن تقدم إسهاماً مهماً في الانتقال الطاقي العادل في البلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية، فضلاً عن الاستثمارات ذات الصلة في البنية 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 والبني التحتية. وبعد اعتماد إطار العمل الصافي الصافي رسمياً، سيعين إدراج التزامات الرصد والإبلاغ والالتزامات المالية ذات الصلة فيما يتعلق بفرادي السفن في العقود البحرية التجارية، بما يتواءم مع إرشادات التنفيذ التفصيلية التي لم تتطور 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 للتلطير والاشتعال. ويتمثل 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، خطة أولى مهمة نحو وضع إطار قانونية مناسبة بشأن المسؤولية والتعويض عن التلوث والإصابة الشخصية، قبل أن تتحقق أي مخاطر مرتقبة 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. وتشجع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة والجهات صاحبة المصلحة في قطاع النقل البحري بقوة على المشاركة الفاعلة في هذا العمل المهم.

بدأت حماية 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 أتفق 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. وتحتاج هذه التعديلات الدعم الفاعل من جميع الجهات صاحبة المصلحة.

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 ببيئاً عام 2009 حيز النفاذ في حزيران/يونيه 2025 مساهمة كبيرة في تعزيز سلامة العمال وجعل عمليات إعادة تدوير السفن أكثر ملائمة للبيئة. ومن المتوقع أن تزداد 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 الرئيسيّة

يقف قطاع النقل البحري عند منعطف حاسم. فهو يجب أن ينتقل إلى مستقبل مستدام وقدر على الصمود ومتمكّن رقميًّا بينما يخوض بيئه عمل متزايدة التقلب تحديًّا بها التوترات الجيوسياسية والتشتت الجغرافي الاقتصادي والحتمية المتنامية لخوض انبعاثات الكربون والرقمنة وتحصين البن التحتية والعمليات والخدمات في مواجهة المستقبل. وإذاء هذه الخلفية، تكون الاستدامة وبناء القدرة على الصمود ومونة النظام والتكييف السريع أموراً بالغة الأهمية. وتحتاج البلدان النامية إلى الدعم والمساعدة لتحسين استعدادها للمشهد المتغير باستمرار فيما يتعلق بالنقل البحري والتجارة البحريّة وتكييفها مع ذلك المشهد.

يقف قطاع النقل البحري عند منعطف حاسم.

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 البحريّة لتحقيق التكامل والتحول العادلين: توقف مشاركة البلدان النامية في التدفقات التجارية المعاد تشكيلها، بما في ذلك المعادن الحيوية، على توافر أنظمة حديثة ومتراوحة وقدرة على الصمود لتقديم الخدمات اللوجستية البحريّة. ويجب أن تسهل الاستثمارات في مجال النقل والخدمات اللوجستية التدفقات التجارية وتدعّم إضافة القيمة والارتقاء بالصناعة والتحول الهيكلي. ولا بد من التعاون الدولي لإدارة تدابير السياسة التجارية الأخذة في التطور.

التخطيط والاستعداد للأضطرابات وعدم اليقين: يحتاج قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية البحري إلى تصميم وتنفيذ استراتيجيات، بدعم من السياسات والأطر التنظيمية المناسبة، للتكييف في بيئه تشغيل سريعة التطور. وينبغي للجهات الفاعلة في القطاع أن تعزز المرونة التشغيلية وتطور الأسطول وتحدّث المعدات والبنية التحتية وسياسات إدارة الموارد لتحسين التعامل مع حركة المرور التي تحولت عن مسارها وتعطلُ الخدمات مع تطور ديناميّات 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 لتسهيل التجارة وتحسين أداء الموارد وترابطها.

تشجيع تحديث الأسطول واتباع ممارسات مستدامة لتسهيل الأعمال البحريّة: تحرفي 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 وسلامة بيئيًّا. وتشمل الإجراءات المطلوبة الحكومات، والمنظّمين، وبناء السفن، ومالكي السفن، ومقدّمي تمويل السفن، وجهات تحرير السفن. وتشجع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة على النظر في الانضمام إلى الاتفاقية لدعم تطبيقها على نطاق دولي.

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 الالي 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 الملاحة، اللائي 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 الحواجز لاجتذاب العمالة المؤهلة وكذلك حقوق الملاحين اثنين من التدابير الأساسية. وينبغي أن تفذ 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 الطاقي العادل والمنصف: سيعتمد ذلك على دعم القطاع لتطوير ونشر أنواع وقود بديلة مُجدية، وعلى الاعتماد الرسمي لإطار العمل الصافي الصفرى إلى جانب التوجيهات المتعلقة بشأن التنفيذ. ونظراً لوجوب الأخذ بالرصد والإبلاغ والالتزامات المالية المتواخدة في إطار العمل الصافي الصفرى 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 الطاقي 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 المستدامة، والقروض الخضراء والقروض المرتبطة بالاستدامة، وأليات التمويل الجديدة الإضافية.

الإعداد للتعامل الآمن مع الوقود البديل واستخدامه ونقله: على الرغم من أن الوقود البديل أساسى 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 وتعديلاته. وينتعين 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 وتعزيز استخدام ممارسات الشحن المستدامة (على سبيل المثال، رصد أنماط الملاحة وحلول الصيانة التنبؤية). ويطلب الاستخدام المتزايد للتكنولوجيا في النقل وتسهيل 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 تسهيل التجارة لتعزيز أداء الموانئ وسلسلة الإمداد البحري: تُشجّع البلدان بقوة على تفيد اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية واتفاق منظمة التجارة العالمية لتسهيل التجارة، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالتشغيل الآلي والرقمنة واستخدام التوافذ البحرية الموحدة في الموانئ. وينبغي تعزيز التعاون حول البنية التحتية الرقمية والبيانات المتعلقة بالموانئ وتسهيل التجارة. ويمكن أن توفر الأنظمة الرقمية، مثل ASYHUB Maritime، منصات قابلة للتوسّع ومتّوافقة 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. وتشاًء هذه المخاطر والفرص عن مجموعة من العوامل، بما في ذلك تغيير أنماط التجارة وتطوير جغرافيا النقل والتجارة، وخفض انبعاثات الكربون والانتقال الطاقي، والتكيف مع تغيير المناخ، والرقمنة، والتشغيل الآلي للسفين.

تعزيز وتشجيع التعاون الهدف بشأن القضايا التنظيمية لمواجهة التحديات الجديدة: سيكون التعاون الوثيق بين جميع الجهات صاحبة المصلحة في القطاعين العام والخاص عاملًا أساسياً في التغلب على التحديات المستمرة والناشئة، وفي نهاية المطاف، تحقيق استدامة سلسلة الإمداد وقدرتها على الصمود. وينبغي أن تعمل الجهات التنظيمية في إطار تعاون وثيق مع القطاع والجهات الأخرى صاحبة المصلحة، التي ستكون مشاركتها مطلوبة للتكييف الفعال مع الظروف المتغيرة والتحفييف من المخاطر المحتملة. وتحقيقاً لهذه الغاية، تُشجّع بقوة المشاركة الفاعلة لجميع الجهات صاحبة المصلحة في العمليات الجارية لمنظمة البحري 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.



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

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

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

