



## بيان مشترك بشأن إسهام التجارة وسلاسل الإمداد على الصعيد الدولي في تحقيق انتعاش اجتماعي واقتصادي مستدام أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19)

16 أيلول/سبتمبر 2020

إننا نعيش في عالم مترابط بشكل مكثف . وقد جعلت جائحة فيروس كورونا (COVID-19) العالم في وضع لم يسبق له مثيل . وهذه الأزمة ولدت ضائقة إنسانية وانكماشاً اقتصادياً يؤثران على جهودنا التي ترمي إلى تحسين سبل العيش وتحقيق أهداف التنمية المستدامة (SDGs) للأمم المتحدة .

وقبل الأزمة ، قام النقل البحري الذي ينقل الأغذية والطاقة والمواد الخام التي يحتاجها العالم ، فضلاً عن السلع والمكونات المصنعة ، بتحريك ما يزيد على 108,9 تريليون طن بالكيلومتر سنوياً<sup>1</sup> . فهو ينقل أكثر من 80 في المئة من التجارة العالمية من حيث الحجم ، وما بين 60 إلى 70 في المئة من التجارة العالمية من حيث القيمة . ويشغل مليوني بحار على متن السفن التجارية في العالم . وهذا ما يجعل النقل البحري أمراً حيوياً للازدهار والتنمية المستدامة .

وقام النقل الجوي بنقل حوالي 4,5 بليون راكب و 223 بليون طن من الحمولة بالكيلومتر في عام 2019<sup>2</sup> ، حيث أن النقل الجوي يمثل 35 في المئة من قيمة البضائع المنقولة في جميع وسائل النقل مجتمعة . ومجموع عدد العاملين المرخص لهم في مجال الطيران ، والذين يشملون الطيارين ومراقبي حركة الملاحة الجوية وفنيي الصيانة المرخص لهم ، بلغ 887 000 في عام 2019<sup>3</sup> .

وتوفّر وسائل النقل الداخلي (الطرق والسكك الحديدية والملاحة الداخلية) وصلات حيوية للتجارة بين المناطق في جميع مناطق العالم . وفي المنطقة الأوروبية الكبرى ، قامت وسائل النقل الداخلي بنقل 6,15 تريليون طن بالكيلومتر عن طريق البر ، و 6,09 تريليون طن بالكيلومتر بواسطة السكك الحديدية ، و 654 بليون طن بالكيلومتر بواسطة الممرات المائية الداخلية<sup>4</sup> .

بيد أنه ، على نحو ما أظهرته المواجهة المبكرة لكبح انتشار جائحة فيروس كورونا (COVID-19) ، فإن الإجراءات المنسقة المحدودة التي اتخذتها البلدان ، والتي شملت الحد من السفر وإغلاق الحدود ، أثرت سلباً على هذا العالم المترابط ارتباطاً كبيراً . وتأثرت جميع عمليات النقل بهذه الإجراءات مما أدى إلى تعطيل سلاسل الإمداد وتدفق التجارة . ونتيجةً

1 مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) .

2 الأرقام الأولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) .

3 الإحصاءات والتوقعات المتعلقة بالعاملين الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) .

4 لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) ، أرقام عام 2018 أو أحدث الأرقام المتوافرة .

لذلك ، أصبح تسليم المنتجات الأساسية مثل الأغذية أو الأدوية وتوافرها تحدياً مشتركاً يقوّض قدرة البلدان على مواجهة فيروس كورونا (COVID-19) والبدء في التعافي بشكل مستدام .

وتشير البيانات والتوقعات الأولية إلى تأثيرات شديدة على الاقتصادات في جميع أنحاء العالم ، فعلى سبيل المثال :

- قد تتخفّض أحجام النقل الداخلي بنسبة يمكن أن تصل إلى 40 في المئة في عام 2020 في ارجاء أوروبا<sup>5</sup> ،
- قد تتخفّض أحجام البضائع المنقولة بمقدار النصف بحلول نهاية عام 2020 في معظم أنحاء آسيا<sup>6</sup> ،
- من المتوقع أن تتكّمش قيمة الصادرات والواردات الإقليمية بنسبة 23 و 25 في المئة ، على التوالي ، في أميركا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي<sup>7</sup> ،
- يُقدّر إجمالي الخسائر في إيرادات شركات الطيران في المنطقة العربية في عام 2020 بنحو 38 بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة (حوالي 53 في المئة من إيرادات عام 2019)<sup>8</sup> ،
- قد تخسر شركات الطيران الأفريقية عائدات تزيد على 6 بلايين دولار من دولارات الولايات المتحدة وقد تتخفّض مساهمة هذا القطاع في إجمالي الناتج المحلي لدول هذه القارة بمقدار 28 بليون دولار من دولارات الولايات المتحدة . وعلاوةً على ذلك ، هناك 3,1 مليون وظيفة مرتبطة بهذا القطاع معرضة للإلغاء في هذه القارة<sup>9</sup> .

وبالنظر إلى البيانات الأولية والعبر المستخلصة من الجائحة حتى الآن ، ومن أجل دفع التعافي الاجتماعي - الاقتصادي إلى الأمام لكي يصبح أكثر صلابة واستدامة ، تحتاج سلاسل الإمداد إلى تنسيق وتعاون يتسمان بقدر أكبر من الفعالية بين وسائط النقل وعبر الحدود .

ويمكن تيسير استخدام نظام مأمون وفعال للنقل المتعدد الوسائط بتطبيق الصكوك الصادرة عن الأمم المتحدة ، كالاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاतर النقل الدولي البري والنظام الدولي لدفاतर النقل البري الإلكترونية التابع لها واتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي والبروتوكول الإلكتروني التابع لها والنظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) . وتتيح هذه الصكوك نقل البضائع عبر الحدود من دون الحاجة إلى إخضاعها لفحص مادي وتتيح أيضاً الحد من التماس بين الناس .

والإدارة المنسّقة للحدود من خلال نظام النافذة الوحيدة تمكّن المتداولين من التواصل إلكترونياً مع جميع الوكالات المعنية . والمعايير الدولية لتبادل البيانات ، كتلك التي وضعها مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية (UN/CEFACT) ، تساعد أيضاً في الحد من التماس المادي وتعزيز العمليات المبسّطة .

ويظل التعاون الإقليمي في تيسير التجارة والترابط بين النقل أمراً حيوياً لتلبية الاحتياجات والأولويات المحددة ، والعمل في الوقت ذاته على مواءمة الحلول مع المعايير العالمية .

<sup>5</sup> وفقاً لتقديرات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) .

<sup>6</sup> وفقاً للتقييم الذي أجرته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (UNESCAP) .

<sup>7</sup> دراسة قامت بها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأميركا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي (UNECLAC) .

<sup>8</sup> المصدر : لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA) .

<sup>9</sup> مؤشرات صادرة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (UNECA) .

والأزمة التي يواجهها البحارة<sup>10</sup> الذين يتعدّر عليهم أن يلتحقوا بالسفن أو أن يغادرونها هي جديرة بالاهتمام ضمناً لاستمرارية النقل البحري ومنعاً لتعطّل سلاسل الإمداد . وفي الوقت الراهن ، فإن البحارة هم ضحايا غير مباشرين لأزمة فيروس كورونا (COVID-19) ، حيث أن القيود المفروضة على السفر تركت عشرات الآلاف منهم عالقين على متن السفن أو غير قادرين على الالتحاق بها . وتشير التقديرات إلى أنه حتى شهر آب/أغسطس 2020 ، هناك ما يزيد على 300 000 بحار يحتاجون إلى العودة الفورية إلى الوطن ، مع وجود المزيد من البحارة الذين يعملون بموجب عقود ممددة لأفراد الأطقم تأخروا في العودة إلى ديارهم . وهناك عدد مماثل من البحارة بحاجة ماسة إلى الالتحاق بالسفن ليحلّوا محلّهم .

ويجب إيلاء اهتمام خاص لتيسير وصول طائرات رحلات الإغاثة وإقلاعها ومرورها العابر ، في ضوء الحاجة الملحة إلى ضمان استدامة سلسلة الإمداد العالمية بالنقل الجوي وصلاتها بوسائل أخرى للحفاظ على استمرار توافر التجهيزات الطبية ، فضلاً عن الكمادات وغيرها من السلع ذات الصلة بالصحة والنظافة .

ويُذكر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (UNECA) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي (UNECLAC) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (UNESCAP) ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA) بأن النقل الدولي وسلاسل الإمداد المتكاملة يقومان بدور حاسم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة (SDGs) للأمم المتحدة والحفاظ على تدفق التجارة خلال الجهود العالمية التي تُبذل لمواجهة فيروس كورونا (COVID-19) .

وإننا نرحّب بالجهود الجبارة التي تبذلها دولنا الأعضاء في تيسير التجارة والنقل في جميع أنحاء العالم . ومع ذلك ، وعلى نحو ما جرى إبرازه أعلاه ، فإننا ندرك التحديات المستمرة التي تواجهها التجارة وترابط النقل في جميع مناطق العالم .

بالتالي ، فإننا ندعو جميع الحكومات إلى أن تزيد إلى أقصى حد ممكن من إسهام التجارة وسلاسل الإمداد على الصعيد الدولي في تحقيق انتعاش اجتماعي واقتصادي مستدام في المراحل ما بعد جائحة فيروس كورونا (COVID-19) من خلال استخدامٍ أوسع نطاقاً لللكوك والمعايير القانونية الدولية ، فضلاً عن تعزيز التعاون الإقليمي والقطاعي .

وإننا نشدد على أهمية تنفيذ تدابير متسقة على الصعيدين العالمي والإقليمي ومقبولة للجميع . وينبغي أن تكون هذه التدابير متوافقة مع متطلبات السلامة والأمن ، وأن تكون متناسبة مع مدى تحسّن الصحة العامة ، وأن تكون مرنة حيثما أمكن (منح استثناءات وإعفاءات عند الاقتضاء) ، للسماح بانتعاش اقتصادي قابل للاستمرار ، وأن تكون مصونة بحيث لا تتسبب باضطراب الأسواق . وفي ما يتعلق بالنقل الجوي ، فإن الدول مدعوة إلى اتباع المبادئ الرئيسية الواردة في تقرير فريق المهام المعني بتعافي الطيران (CART) التابع لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وتنفيذ التوصيات والخطوط التوجيهية التي تقدّم بها<sup>11</sup> .

وفي هذه الحالة غير المسبوقة التي لا يوصى فيها بالتماسّ المادي ، تكون الأتمتة ونزع الطابع المادي من العوامل الرئيسية التي تساعد على تسهيل التجارة والنقل . وبناءً على ذلك ، فإننا نؤيد زيادة رقمنة الإجراءات التجارية والجمركية باستخدام المعايير العالمية للأمم المتحدة ضمناً للتبادل السريع والأمن للبيانات والمعلومات المتعلقة بالبضائع ووسائل النقل . وينبغي أن يقترن ذلك بالانضمام إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالنقل وتنفيذها تنفيذاً كاملاً ، ولا سيما تلك المتعلقة بتيسير النقل وكذلك التجارة التي لا تعتمد على المعاملات الورقية .

وينبغي للتعاون الإقليمي والقطاعي أن يسعى إلى صياغة ترتيبات جماعية للتصدي للجائحة وتخفيف القيود المفروضة على التجارة والنقل . وفي هذا الصدد ، نود أن نشير إلى مشروع الأمم المتحدة للمواجهة السريعة المتعلقة بالنقل والترابط التجاري في زمن الأوبئة ، والذي يهدف إلى مساعدة البلدان التي يعينها هذا المشروع على تنفيذ حلول الأمم المتحدة ليصبح النقل والتجارة الدوليين متّسمين بالسلاسة والتعاون وانعدام التماسّ .

<sup>10</sup> إن مصطلح "بحارة" يشمل "العاملون في القطاع البحري" و "صيادو الأسماك" و "العاملون في قطاع الطاقة في البحر" .

<sup>11</sup> <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART%20Report%20Final.pdf> .

وإذ نقرّ بالحاجة إلى الحفاظ على تدفق التجارة عبر الحدود خلال هذه الأوقات الحرجة ، فإننا نشجّع الدول على اتباع نهج قائم على تقييم المخاطر لإعادة الربط الجوي والداخلي والبحري مع الحد الأدنى من القيود ، والحرص في الوقت نفسه على منع انتشار فيروس كورونا (COVID-19) وحماية صحة وسلامة السائقين وأفراد الأطقم وموظفي وكالات الحدود ، فضلاً عن تعزيز ثقة الجمهور في وسائل النقل والتجارة والنقل . وتمشياً مع توصيات منظمة الصحة العالمية (WHO) ، لا ينبغي أن تُستخدَم تدابير التقصي الطبي كإجراء قائم بذاته فحسب ، بل كجزء من استراتيجية متعددة الطبقات . وبالنسبة للنقل الجوي ، فإن تطبيق العمل بممرات الصحة العامة يمكن أن يضمن خلو عمليات النقل الجوي والصيانة والعبّارات وعمليات الطيران<sup>12</sup> من فيروس كورونا (COVID-19) .

وسيكون التعاون والتنسيق والتضامن على الصعيد الدولي بين الجميع أمراً أساسياً للتغلب على التحدي العالمي غير المسبوق الذي تشكّله الجائحة وعواقبها على المدى الطويل . وينبغي أيضاً بذل جهود تعاونية لتحديد وإزالة أي عقبات تنظيمية لا داعي لها وتحول دون التعافي بعد الجائحة ، ولتيسير النقل والتجارة الدوليين في هذه الأزمنة العصيبة . وبالتالي ، فإننا ندعو الحكومات إلى الشروع في مراجعة الاتفاقات التجارية الدولية والإقليمية ، حسب الاقتضاء ، والعمل على أن تتضمن أحكاماً لتيسير التجارة والنقل أثناء الأزمات والأوبئة .

وعلى المدى الطويل ، قد يكون لبعض تدابير مواجهة أزمة فيروس كورونا (COVID-19) فوائد إضافية هامة ، على سبيل المثال ، من حيث توفير قوة دفع لمزيد من الاستثمار في الرقمنة والترابط السلس .

ولذلك ، فإننا ندعو الدول الأعضاء إلى أن تتخذ الإجراءات المناسبة لتيسير التجارة والنقل والحفاظ على تكامل سلاسل الإمداد . ونود أيضاً أن نؤكد من جديد دعمنا للدول الأعضاء في جهودها التي ترمي إلى تحقيق التعافي الاجتماعي - الاقتصادي المستدام في المراحل ما بعد جائحة فيروس كورونا (COVID-19) بما يعود بالنفع على الجميع .



Mukhisa Kituyi  
الأمين العام  
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية  
(UNCTAD)



Kitack Lim  
الأمين العام  
المنظمة البحرية الدولية  
(IMO)



Fang Liu  
الأمين العام  
منظمة الطيران المدني الدولي  
(ICAO)



Vera Songwe  
الأمين التنفيذي  
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا  
(UNECA)



Olga Algaycova  
الأمين التنفيذي  
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا  
(UNECE)



Alicia Báreena  
الأمين التنفيذي  
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة  
البحر الكاريبي (UNECLAC)



Armida Salsia Alisjahbana  
الأمين التنفيذي  
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط  
الهادئ (UNESCAP)



Rola Dashti  
الأمين التنفيذي  
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا  
(ESCWA)