

آثار جائحة كوفيد-19 على المنطقة العربية النقل

E/ESCWA/2020/POLICY BRIEF.19



مقدمة

تسببت جائحة فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) بأزمة صحية واقتصادية طالت تداعياتها جميع أنحاء العالم. ويتوقع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن يتقلص الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة 4.3 في المائة، وحجم التجارة بنحو الخمس في عام 2020. ويتوقع أيضاً أن ينخفض الاستثمار الأجنبي المباشر بنسبة 40 في المائة، وأن تتراجع التحويلات المالية بما قيمته 100 مليار دولار¹.

والمنطقة العربية ليست بمنأى عن الصدمة الناجمة عن الجائحة، فيتوقع أن ينخفض الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة بنسبة 5.7 في المائة في عام 2020، وأن تنخفض تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى المنطقة بنسبة 45 في المائة، وأن ترتفع معدلات البطالة إلى مستويات غير مسبوقة³.

وما أحدثته الجائحة من اختلالات يؤثر مباشرة على سلاسل الإمداد العالمية، وكذلك على شبكات النقل التي تركز عليها هذه السلاسل. فإغلاق الحدود والعمل بمختلف قيود السلامة العامة والبروتوكولات الصحية التي تحد من حركة الأفراد يؤثران مباشرة على قطاعي النقل واللوجستيات.



©iStock.com/aydinmutlu

ملاحظة: هذه الوثيقة تعتمد بشكل كبير على ورقة الإسكوا-الانكتاد حول تأثير جائحة كورونا على النقل في المنطقة العربية، تشرين الأول/أكتوبر 2020، www.unescwa.org.

¹ UNCTAD, Trade and Development Report 2020. From Global Pandemic to Prosperity for All, 2020.

² الأمم المتحدة، كوفيد-19 والمنطقة العربية: فرصة لإعادة البناء على نحو أفضل، https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/sg_policy_brief_covid-19_and_arab_states_arabic_.version_july_2020.pdf.

³ المصدر السابق.

تقييم الأثر

النقل البحري في المنطقة العربية

النقل البحري هو ركيزة التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية، فينقل الشحن البحري ما يقدر بأكثر من 80 في المائة من مجمل التجارة العالمية من حيث الحجم، وأكثر من 70 في المائة من هذه التجارة من حيث القيمة. وقد أبرزت أزمة جائحة كوفيد-19 مدى مرونة هذا القطاع إزاء عوامل الاختلال، مثل الأوبئة، والأهمية الحاسمة لضمان استمرارية عمله في تيسير وصول السلع الأساسية أثناء الأزمة، وفي استدامة التدفقات التجارية. وفي الانخفاض المتوقع في أحجام التجارة البحرية العالمية في عام 2020⁴، واتجاهات أعداد زيارات السفن للموانئ في العالم، على سبيل المثال، دلالة على مدى تأثير الجائحة على النقل البحري والتجارة⁵.

تبلغ حصة الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) من الصادرات البحرية العالمية ما نسبته 14.5 في المائة من حيث الحجم (وتمثل تجارة النفط والغاز معظم هذه الشحنات)، وما نسبته 5.6 في المائة من الواردات البحرية العالمية⁶. وقد سجل عدد زيارات السفن للموانئ في المنطقة العربية بعض التراجع في أول 31 أسبوعاً من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019 (الشكل 1).

وقد تراجع عدد زيارات السفن للموانئ في المنطقة العربية بنسبة 6.1 في المائة في عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019. ورغم أن عدد زيارات الموانئ لسفن الركاب والسفن التي تعمل بنمط الدرجة (رورو) تناقص بنسبة 40.1 في المائة و18.6 في المائة تبعاً، لم ينخفض عدد زيارات جميع أنواع سفن الشحن التجارية إلا بنسبة 1 في المائة. وبقي عدد زيارات ناقلات الحاويات للموانئ ثابتاً على حاله خلال أول 31 أسبوعاً من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019.

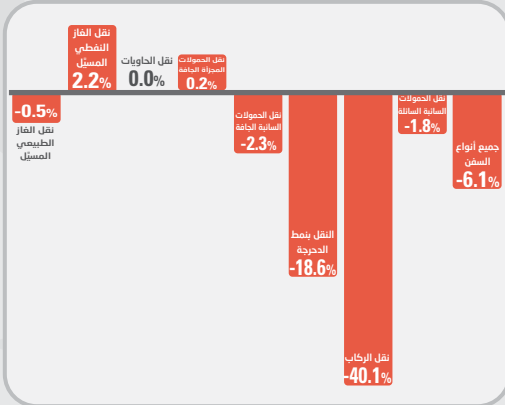
ولعل في عدد زيارات الموانئ إشارة إلى مدى الخلل الذي أحدثته الجائحة. ولكن الجائحة، وما يرتبط بها من إجراءات للاستجابة، ليست بالضرورة سبب كل تغيير في العدد الأسبوعي لزيارات الموانئ. فعدد زيارات الموانئ قد يتأثر أيضاً بالعوامل الموسمية، والتغيرات في السياسات التجارية التي تحوّل أنماط التجارة، والتدابير التنظيمية التي قد تؤثر على الشحن والموانئ، كما يمكن أن يتأثر بالاستراتيجيات التي تعتمد عليها شركات النقل في نشر طاقاتها سفنها، وبالقرارات التي تتخذها تحالفات شركات الشحن.

النقل الجوي والبري

تأثر النقل الجوي في المنطقة العربية كثيراً بجائحة كوفيد-19 (الشكل 2). فانخفض عدد رحلات الركاب بنسبة 53 في المائة في الأشهر الستة الأولى من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019. وزاد العدد الإجمالي لرحلات الشحن بنسبة 5.6 في المائة في الفترة نفسها للتعويض عن انخفاض قدرة الشحن المتاحة في طائرات الركاب.

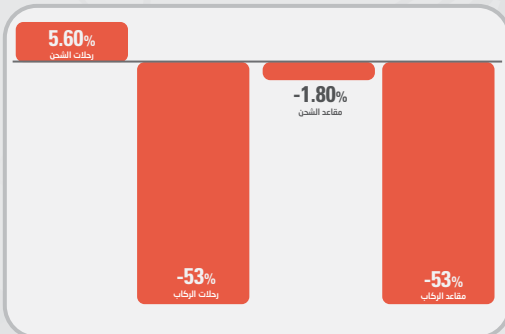
ومن المتوقع، في عام 2020، أن ينخفض العدد الإجمالي لركاب الرحلات الجوية من وإلى المنطقة العربية وداخلها بنسبة 52.7 في المائة، ليصل إلى حوالي 154 مليون مسافر، ما يعيد عدد المسافرين إلى ما كان عليه

الشكل 1. التغيرات في عدد زيارات الموانئ في المنطقة العربية خلال أول 31 أسبوعاً من عام 2020 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019 (التغير بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات تستند إلى بيانات الأونكتاد المستمدة من حركة الملاحة البحرية (www.marinetraffic.com).
ملاحظة: استُمدت الأرقام الإجمالية من الجمع بين بيانات نظام التحديد التلقائي (AIS) ومن نظام مشروع MarineTraffic للتعين الذكي لمواقع الموانئ الذي يغطي السفن البالغ وزن شحنتها أكثر من 5,000 طن. ولا يؤخذ في حسابان عدد زيارات الموانئ إلا السفن التي وصلت إلى تلك الموانئ.

الشكل 2. نشاط النقل الجوي في المنطقة العربية (التغير بالنسبة المئوية، النصف الأول لعام 2020 مقارنة بالنصف الأول لعام 2019)



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى بيانات من إيكافو (https://data.icao.int/COVID-19/) (استخرجت في 25 تموز/يوليو 2020).

⁴ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2020 (forthcoming).

⁵ UNCTAD, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help. Transport and Trade Facilitation Newsletter N°87, 2020.

⁶ UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019.

في عام 2009. ويقدر إجمالي خسائر إيرادات شركات الطيران في المنطقة العربية، في عام 2020، بنحو 38 مليار دولار (نحو 53 في المائة من إيرادات عام 2019)⁷. ولا يُتوقع للسفر الجوي الدولي أن يعود إلى مستويات ما قبل كوفيد-19 قبل عام 2023⁸.

وفيما يتعلق بالنقل البري، أغلقت بعض الحدود البرية بالكامل بسبب القيود المفروضة من جراء تفشي جائحة كوفيد-19، في حين ظلت حدود أخرى مفتوحة أمام التجارة بجميع السلع. واعتمدت بلدان عديدة إجراءات وتدابير جديدة للسلامة، إلا أن بعض البلدان وضع تدابير إضافية لتيسير التجارة وتدفق السلع. ومن المتوقع أن تتسبب الجائحة بتراجع إيرادات النقل البري في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بنسبة 22 في المائة في عام 2020 مقارنة بعام 2019⁹.



2020

انخفاض بنسبة
52.7 في المائة

إلى نحو
154 مليون



2009



استجابات على مستوى السياسات

لقد أثرت جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل في جميع أنحاء العالم. وأما في المنطقة العربية، فيُرجح أن تكون للجائحة آثاراً طويلة الأمد، لا سيما بالنسبة لقطاع الطيران. وقد اتخذت معظم الحكومات العربية تدابير في مجال السياسات لدعم مختلف الجوانب الاقتصادية والاجتماعية الوطنية¹⁰. ولكن لم يتبين بعد مدى نجاح هذه التدابير في دفع الانتعاش المستدام من ناحية، وفي التصدي للتحديات القائمة (التوترات السياسية والصراعات) والتخفيف من أثر انهيار أسعار النفط من ناحية أخرى.

وقد أكد، مؤخراً، بيانٌ مشترك، وقَّعته ثماني وكالات تابعة للأمم المتحدة تشمل الأونكتاد والإسكوا¹¹، على بعض الأولويات، وشدَّدت فيه على مساهمة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد الدولية في الانتعاش الاجتماعي والاقتصادي المستدام. وبالنسبة إلى المنطقة العربية، تشمل الأولويات ما يلي:

1. على الحكومات العربية أن تنفِّذ تدابير وحزم دعم تمكن من تعافي قطاع النقل والخدمات اللوجستية. وقد تشمل هذه التدابير: الدعم المالي، وتنفيذ برامج الدعم، والتخفيضات الضريبية، والاستثناء من الرسوم الأخرى، والإعفاءات، والدفع مسبقاً مقابل مشتريات الحكومة في المستقبل من خدمات النقل، ودعم أجور العمال وتدريبهم.

2. تُحثُّ الحكومات على مواصلة جهود التعاون لتحديد وإزالة أي عقبات تنظيمية لا لزوم لها تُحول دون الانتعاش بعد الجائحة، ودون تيسير النقل والتجارة في هذه الأوقات العصيبة وما بعدها.

3. على الحكومات أن تعزز التعاون الدولي والإقليمي من أجل المضي بتحركات متسقة ومتضامنة للتصدي للجائحة وأثرها على النقل واللوجستيات. وهذا التعاون بالغ الأهمية في أوقات الأزمات، ويشمل تبادل المعلومات والاعتراف المتبادل بالشهادات ووثائق الامتثال. و ينبغي تشجيع الاستفادة من المنابر الإقليمية مثل الإسكوا، وجامعة الدول العربية والاتحادات المهنية الإقليمية التابعة لها العاملة في مجال النقل.

⁷ Arab Air Carriers Organization (AACO), The effects of COVID-19 on Global and Arab Air transport, 2020.

⁸ International Air Transport Association (IATA), Recovery delayed as international travel remains locked down. Press release No.63, 2020.

⁹ International Road transport Union, COVID-19 Impacts on the road transport industry: Executive Summary, 2020.

¹⁰ ESCWA, COVID-19 Stimulus Tracker, 2020. Available at <http://covdata.unescwa.org/RPT/RPTDSH1.aspx>

¹¹ الأمم المتحدة، بيان مشترك عن أهمية التجارة العالمية وسلاسل الإمداد في التعافي الاقتصادي والاجتماعي المستدام في ظل جائحة كوفيد-19، http://www.unece.org/fileadmin/DAM/206_Final_Joint_Statement_IMO-ICAO-5_RegComms_without_signatures.pdf, 16 أيلول/سبتمبر 2020.



©iStock.com/andresr

والأتمتة. ولا بد أيضاً من نشر الأتمتة في العمليات الجمركية، بوسائل تشمل تشغيل النظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) واعتماد عمليات لا تتطلب اتصالاً مادياً، مثل النسخة الإلكترونية من اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع (eTIR) والنسخة الإلكترونية من اتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي للبضائع (eCMR)، لما لذلك من أهمية حاسمة في احتواء الجائحة مع الحفاظ على تدفق السلع عبر الحدود.

7. على البلدان العربية أن تشجع تنسيق إدارة الحدود. ويُمكن استخدام نافذة واحدة للتجار من التواصل إلكترونياً مع جميع الوكالات المعنية. كما أن المعايير الدولية لتبادل البيانات، مثل تلك التي وضعها مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والمعاملات التجارية الإلكترونية، يمكن أن تقلل من الاتصال المادي وأن تبسّط العمليات.

4. على البلدان العربية أن تدعم عملية بناء المِنعة، ولا سيما من خلال الاستثمار في تقييم المخاطر والتأهب للصدمات والاختلالات. ولا بد من الاسترشاد بالدروس المستفادة من أزمة الجائحة في توجيه جهود تحسين نُظم النقل واللوجستيات من الأزمات المستقبلية.

5. على البلدان العربية أن تشجع التحول الرقمي، والتخلي عن العمليات المادية، وتوحيد معايير العمليات والأنشطة. وعلى الجهود المبذولة أن تحقق مزيداً من الكفاءة والإنتاجية في النقل والتجارة، وأن تمكّن من العمليات التي لا تتطلب اتصالاً مادياً عند الاقتضاء (في حالة وجود تهديدات للصحة، على سبيل المثال).

6. على البلدان العربية أن تستفيد من تدابير تيسير التجارة والنقل لضمان استمرارية الأعمال أثناء التعطيل، وتعزيز العمليات والإجراءات التي تستفيد من التحول الرقمي



©iStock.com/sefa uez



ازدهار البلدان كرامة الإنسان



رؤيتنا: طاقات وابتكار، ومنطقتنا استقرار وعدل وازدهار

رسالتنا: بشقّف وعزم وعمل: نبكر، نتج المعرفة، نقدّم المشورة، نبني التوافق، نواكب المنطقة العربية على مسار خطة عام 2030. بدأ بيد، نبني غداً مشرقاً لكلّ إنسان.

www.unescwa.org