

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2024/5
30 October 2024
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات

الدورة الخامسة والعشرون

عمّان، 26-27 تشرين الثاني/نوفمبر 2024

البند 7 من جدول الأعمال المؤقت

النقل والأمن الغذائي في المنطقة العربية

موجز

كشفت الأحداث العالمية الأخيرة عن مواطن ضعف كبيرة في سلاسل الإمدادات الغذائية وأنظمة النقل، تطرح تهديداً أمام قدرة البلدان على الصمود واستدامتها الاقتصادية. ويُعدُّ الترابط بين الإمدادات الغذائية والنقل أمراً بالغ الأهمية لاستقرار الاجتماعي والاقتصادي، لا سيّما وسط الأجواء السائدة حالياً من عدم اليقين الجيوسياسي ومواطن الضعف التي تشوب سلسلة التوريد. وأدى ارتفاع أسعار المواد الغذائية وتركيز إنتاج الأغذية إلى زيادة الحساسية تجاه الاضطرابات، ممّا فرض ضغوطاً على كلّ من سلاسل الإمدادات الغذائية وشبكات النقل.

وتتفاقم هذه التحديات في المنطقة العربية بحكم الاعتماد الكبير على الواردات، ممّا يجعل الأمن الغذائي أكثر عرضة للصدمات. ويؤكد هذا الواقع على الحاجة الملحة إلى إعادة إحياء القطاع بإدخال تحسينات على البنى الأساسية للنقل، ممّا قد يعزّز التنمية الاقتصادية ويقلّل من الفوارق الإقليمية. وتستكشف هذه الوثيقة العلاقة بين الأمن الغذائي والنقل، مع التركيز بوجه خاص على مواطن الضعف الفريدة في المنطقة العربية، وتقدّم اقتراحات لتحسين عوامل النقل التي من شأنها أن تزيد من الأمن الغذائي. ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى الاطلاع على مضمون هذه الوثيقة وتقديم التعليقات بشأنها.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	10-1	.....مقدمة
		<u>الفصل</u>
5	25-11	.....أولاً- الإمدادات الغذائية والنقل في المنطقة العربية
8	20	..... ألف- تأثير شبكات النقل على الإمدادات الغذائية
9	23-21	..... باء- تأثير الاضطرابات
9	24	..... جيم- أثر الاعتماد الكبير على الواردات الغذائية
10	25	..... دال- مبادرات النقل الأخرى
10	41-26	.....ثانياً- النقل عامل رئيسي في تعزيز الأمن الغذائي
10	27-26	..... ألف- ربط النقل بالإمدادات الغذائية
11	29-28	..... باء- زيادة الاستثمار العام في البنية التحتية للنقل
11	31-30	..... جيم- ربط المنتجين الريفيين بالأسواق الحضرية
12	33-32	..... دال- تحسين سلاسل التبريد
12	34	..... هاء- تبسيط إجراءات مراقبة الحدود
12	35	..... واو- اعتماد نظام الشهادات الإلكترونية
12	36	..... زاي- تعزيز التعاون الإقليمي في مجال الواردات الزراعية
13	41-37	..... حاء- تعزيز مشروع حساب التنمية المتعلق بالنقل والأمن الغذائي
13	45-42	.....ثالثاً- الخلاصة والتوصيات

مقدمة

1- الأمن الغذائي هو جزء لا يتجزأ من الأمن الوطني. وهو يتحقق عندما تتوفر لجميع الناس، في كلّ الأوقات، الإمكانيات المادية والاجتماعية والاقتصادية، للحصول على أغذية كافية وسليمة ومغذية تلبي احتياجاتهم التغذوية وتناسب أذواقهم الغذائية للتمتع بحياة موفورة النشاط والصحة⁽¹⁾. وللأمن الغذائي ستة أبعاد معترف بها، وهي: توافر الأغذية، وإمكانات الحصول عليها، واستخدامها، واستقرار الإمدادات منها، والقدرة على التحكم بها، واستدامتها. وترتبط الإمدادات الغذائية ببُعد توافر الأمن الغذائي، وتُعدّ بمستوى إنتاج الأغذية ومستويات المخزون وصافي التجارة.

2- وقد حدّد قطاع النقل تاريخياً مدى تكامل أسواق الأغذية عبر المناطق، كما أثر على ديناميات التجارة التي تنطوي عليها العملية. وقبل الثورة الصناعية والتسويق العالمي للأغذية، كان الغذاء يُنتج محلياً في المقام الأول ونادراً ما كان يُنقل لمسافات طويلة. وفي تلك الحقبة، أدى نقص الغذاء في كثير من الأحيان إلى انتشار المجاعة والهجرة الجماعية. وأحدث ظهور السكك الحديدية تغييراً هائلاً في أساليب الربط بين سكان المناطق الحضرية المزدهرة ومصادر الغذاء، ممّا أتاح تسويقها على نحو يتجاوز زراعة الكفاف التقليدية. وسهّل هذا التحوّل تطوير مفهوم النظام الغذائي الذي يشمل الزراعة وصولاً إلى الاستهلاك، كما عزّز أهمية النقل والخدمات اللوجستية في إطار هذا النظام المعقّد⁽²⁾.

3- في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، طرأت تغييرات ملحوظة مع بدء استخدام السفن المبرّدة التي تتيح نقل البضائع الحساسة للحرارة، ومن ثمّ بدء لوجستيات سلسلة التبريد. وفي النصف الثاني من القرن العشرين، سمح إدخال ناقلات البضائع السائبة المتخصصة بنقل المنتجات الغذائية المنخفضة التكلفة لمسافات طويلة بتكاليف مجدية اقتصادياً. لذلك، تُعدّ البنية التحتية للنقل عنصراً مهماً في سلاسل القيمة الغذائية الزراعية.

4- وتؤدي البنية التحتية للنقل دوراً حاسماً في ضمان الأمن الغذائي. ويمكن أن تؤدي التأخيرات أو الأعطال في نقطة معيّنة من شبكة النقل إلى تعطيل سلسلة الإمدادات الغذائية بأكملها، ممّا يؤثر على إمكانية الوصول إلى المنتجات الغذائية والزراعية، ويتسبّب في الهدر والتلف (خسارة الأغذية). بالإضافة إلى ذلك، تتفاقم مسألة سلامة الأغذية بالاقتران مع ضعف أنظمة توزيع النقل. ثمّ أنّ درجات الحرارة المرتفعة في المنطقة العربية والكمية الهائلة من الأغذية المستوردة تجعل سلسلة الإمدادات الغذائية أكثر تأثراً بمدى جودة شبكات النقل.

5- ويُعدّ النقل أمراً حيوياً لتحسين الوصول إلى الغذاء في المناطق الريفية والحضرية على حدّ سواء، لا سيّما للسكان المعرّضين للمخاطر. ويؤثر توافر خيارات النقل والقدرة على تحمّل تكاليفها على مستويات الإمدادات الغذائية، خاصةً للفئات الريفية أو المنخفضة الدخل. كذلك، يمكن أن يكون لقطاع النقل القوي فوائد اقتصادية تتمثّل في تحسين سلاسل الإمدادات الغذائية، ممّا يساعد في الحدّ من الفقر وعدم المساواة. ويعود ذلك بدرجة كبيرة إلى كون شبكات النقل قادرة على خفض تكاليف نقل الأغذية عبر سلسلة التوريد.

(1) Food and Agriculture Organization (FAO), *The State of food insecurity in the world*, 2001

(2) Jean-Paul Rodrigue, *The logistics of global food systems*, 2024

6- باختصار، تدور علاقة الإمدادات الغذائية بالنقل حول عدّة عوامل رئيسية، منها عدم المساواة في المناطق الريفية وتفاوت الدخل، والإنتاجية الزراعية، وتكاليف النقل الوسيط، وإمكانية الوصول إلى المنتجات الغذائية ومدى تنوّعها، وقدرة سلسلة الإمدادات الغذائية على الصمود في وجه الصدمات الناتجة عن النزاع.

7- أُجريت بحوثٌ عن قطاع النقل والأمن الغذائي في المنطقة العربية، لكنّ دراسة هاتين المسألتين قد جرت على نحوٍ منفصل. لذلك من الضروري تقديم تقييم شامل لحالة النقل والأمن الغذائي في المنطقة العربية، مع التركيز على الإمدادات الغذائية وتقييم كيفية ارتباط هذين المتغيّرين باستخدام البيانات بطريقة متعدّدة الأبعاد.

8- تُعدّ الإمدادات الغذائية والنقل عنصرين حاسمين في الإنتاجية المجتمعية والرفاه والاستدامة الاقتصادية والقدرة على الصمود في وجه الصدمات. وتتزايد الحاجة إلى التحوّلات في الأنظمة الغذائية بسبب ارتفاع الطلب على الغذاء، والضغوط الديمغرافية، والوصول المحدود إلى المدخلات الغذائية، والتوزيع غير الفعّال. ويؤدي قطاع النقل دوراً حيوياً في تحسين إمكانية الوصول إلى الأغذية وتوافرها، ودعم التنمية الاجتماعية والاقتصادية، وتسهيل التجارة الدولية. ويساعد تقييم البنية التحتية للنقل في بلدٍ ما في تحديد أفضل الاستراتيجيات للتحسين، وذلك باستخدام تصنيفات الدخل من البنك الدولي ومؤشر التنمية البشرية (HDI) لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي. ويمكن للبنية التحتية القوية أن تقلّل من أوجه القصور في سلاسل القيمة الزراعية والغذائية عن طريق تعزيز الفرص والكفاءة.

9- لا تزال أسعار المواد الغذائية في عام 2024 قريبة من أعلى مستوياتها التاريخية، على الرغم من استقرار الإمدادات الغذائية تدريجياً. ولا تزال التوترات الجيوسياسية والاضطرابات المرتبطة بالمناخ تسبّب تفاقم التقلّبات في أسواق الأغذية والزراعة. وبما أنّ سلاسل الإمدادات الغذائية تميل إلى الاعتماد على الإنتاج المتركّز في مناطق محدّدة، فيمكن للاضطرابات أو التغيّرات المفاجئة في الأسعار أن تزعزع استقرار الشبكة بأكملها. لذلك من الضروري التخفيف من الاضطرابات في شبكة تجارة الأغذية باعتماد وسائل فعّالة، على أن تكون تحسينات النقل مساراً أساسياً في هذا المسعى.

10- تأثّر النقل العالمي بالأحداث الاجتماعية والاقتصادية والجيوسياسية. وتقوم شركات الشحن العالمية بتغيير مسار سفنها حول رأس الرجاء الصالح لتجنّب البحر الأحمر، ممّا يؤثّر على 11 في المائة من التجارة العالمية ويهدّد مسارات الشحن بين آسيا وأوروبا. ويشير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إلى تراجع بنسبة 42 في المائة في حركة عبور قناة السويس، مقارنةً بأعلى مستوياتها. كما انخفضت حركة عبور سفن الحاويات الأسبوعية بنسبة 67 في المائة، إلى جانب التراجع الكبير في سعة الحاويات، وعبور ناقلات النفط والغاز. وفي الوقت نفسه، سجّلت خدمات التأمين زيادة كبيرة بنسبة 17 في المائة نتيجةً لتزايد المخاوف الأمنية المرتبطة بالاضطرابات في مسارات الشحن⁽³⁾. وفي ما يتعلق بشبكات نقل الأغذية، ينصبّ التركيز على إيجاد بدائل مرنة وفعّالة من حيث التكلفة للنقل المتعدّد الوسائط تضمن سلامة الأغذية والكفاءة الاقتصادية، ممّا يجعل اختيار وسائل النقل والمسارات وأنظمة التوزيع عناصر حاسمة في سلسلة الإمدادات الغذائية.

(3) UNCTAD, Unprecedented shipping disruptions raise risk to global trade, UNCTAD warns, 2024

أولاً- الإمدادات الغذائية والنقل في المنطقة العربية

11- تحتلّ المنطقة العربية موقعاً جغرافياً استراتيجياً يجعلها في وضع مناسب للاستفادة من بوابات النقل الدولية الرئيسية. ويعزّز هذا الموقع الأهمية المحتملة لقطاعي التجارة والنقل في البلدان العربية، فإتاحة للمنطقة الاستفادة من انخفاض التكاليف وزيادة المشاركة التجارية. ويشمل الموقع الاستراتيجي للمنطقة ممّرات مهمة بين المحيطات ومسارات رئيسية تتلقّى حركة شحن تجارية كثيفة، مثل قناة السويس وباب المندب. وعلى سبيل المثال، تسجّل الموانئ المصرية ثاني أكبر معدل لحركة الحاويات في أفريقيا، بينما تُعدّ الإمارات العربية المتحدة شريكاً تجارياً رائداً في المنطقة. ويتفاوت الأداء ضمن شبكة خطوط الملاحة البحرية العالمية بدرجة كبيرة بين البلدان العربية. فتحتلّ بلدان مثل الإمارات العربية المتحدة ومصر مرتبتين قريبتين من المركز العشرين عالمياً، بدرجتَي 247.33 و300.086 على التوالي في مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI) (الشكل 1) (4). في المقابل، تحتلّ بلدان أخرى، مثل جزر القمر وموريتانيا، مرتبتين أدنى بكثير (أي قرب المرتبة 140)، بدرجتَي 14.73 و24.8 على التوالي في مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة. وتتبع هذه الاختلافات من العوامل الاجتماعية والاقتصادية والجيوسياسية التي أثرت تاريخياً على مكانتها التجارية الدولية.

12- تُعدّ البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية عنصرين محددتين حاسمين للأمن الغذائي في سلسلة الإمدادات الغذائية. وللشحن البحري أهمية خاصة، بما أنّ نحو 90 في المائة من السلع المتداولة عالمياً في التجارة من حيث القيمة تُنقل عن طريق البحر (5). وتكتسب وسيلة النقل هذه أهمية حيوية في ما يتعلق بقدرة البلد على المنافسة في التجارة الدولية، لا سيّما تجارة الأغذية.

الشكل 1- مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في البلدان العربية



المصدر: UNCTAD, Liner shipping connectivity index, 2024.

UNCTAD, Liner shipping connectivity index (4)

.World Economic Forum, These are the world's most vital waterways for global trade, 15 February 2024 (5)

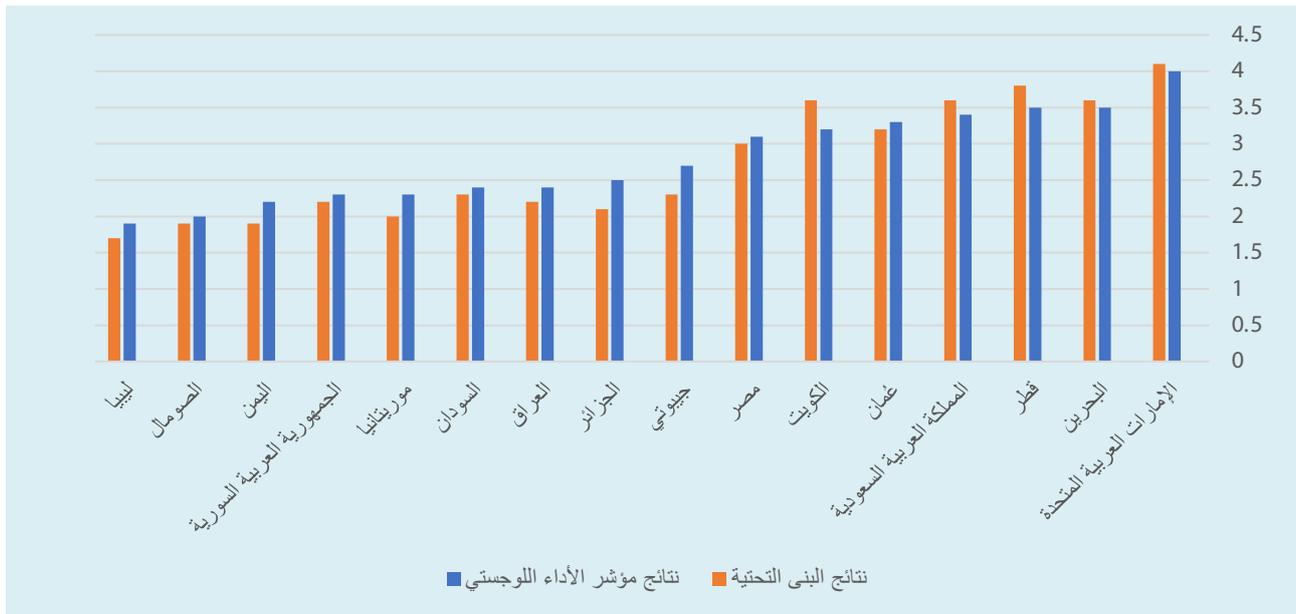
13- يتيح مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) تقييماً إضافياً للوضع الحالي لأنظمة النقل. وبالاستناد إلى عام 2023 كعامٍ مرجعيٍّ، يبلغ متوسط المنطقة العربية 2.79 والمتوسط العالمي 3، علماً أنّ الرقم 1 يمثل الحد الأدنى والرقم 5 الحد الأعلى. ويبين الشكل 2 مقاييس فرعية أخرى ذات أهمية في مؤشر الأداء اللوجستي، وقد سجّلت كلها في المنطقة العربية معدلاً أقلّ بقليل من المتوسط العالمي. ولإجراء المزيد من المقارنات، يسلّط الشكل 3 الضوء على التباينات الرئيسية في الأداء في المنطقة العربية، ويعرض النتائج الإجمالية لمؤشر الأداء اللوجستي ونتائج البنى التحتية في بلدانٍ عربيةٍ معيّنة.

الشكل 2- النتائج في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2023



المصدر: World Bank, [The Logistics Performance Index and its indicators](#), 2023.

الشكل 3- نتائج مؤشر الأداء اللوجستي والبنى التحتية لعام 2023



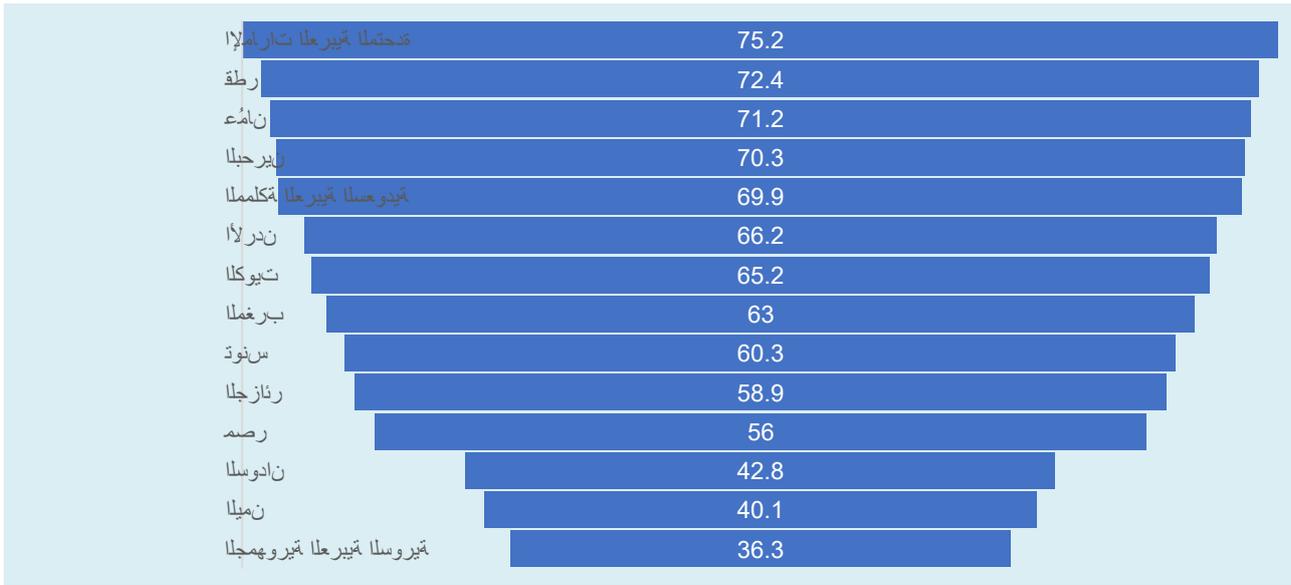
المصدر: World Bank, [The Logistics Performance Index and its indicators](#), 2023.

14- مؤشر الأمن الغذائي العالمي (GFSI) هو المرجع الرئيسي للاطلاع عن كثب على العوامل التي تؤثر على الأمن الغذائي العالمي. فهو يقيّم الأمن الغذائي في 113 بلداً بالاستناد إلى الركائز الأساسية الأربعة التالية: القدرة على تحمل التكاليف، والتوافر، والجودة والسلامة، والاستدامة والتكيف. ويستخدم نموذجاً ديناميكياً للمقارنة المعيارية قائماً على 68 عاملاً نوعياً وكمياً من العوامل المتعلقة بالأمن الغذائي.

15- ويُظهر مؤشر الأمن الغذائي العالمي أنّ الإمارات العربية المتحدة تحتلّ المرتبة الأولى في المنطقة بنتيجة 75.2، تليها قطر بنتيجة 72.4 وعمان بنتيجة 71.2. وتدلّ هذه النتائج على استثمارات هائلة في مبادرات الأمن الغذائي، بما في ذلك البنية التحتية الزراعية، والإنتاج المحلي، ومرونة سلسلة التوريد (الشكل 4).

16- في المقابل، لا يزال كلٌّ من السودان (42.8) واليمن (40.1) والجمهورية العربية السورية (36.3) يواجه تحديات خطيرة. وقد أثرت النزاعات المستمرة وعدم الاستقرار الاقتصادي والقضايا البيئية بدرجة كبيرة على توافر الغذاء وإمكانية الوصول إليه في هذه البلدان. وتبرز نتائج مؤشر الأمن الغذائي العالمي الحاجة إلى تدخّلات هادفة لتعزيز الأمن الغذائي في المنطقة ومعالجة التعقيدات التي تواجهها البلدان الأكثر ضعفاً.

الشكل 4- مؤشر الأمن الغذائي العالمي لعام 2022

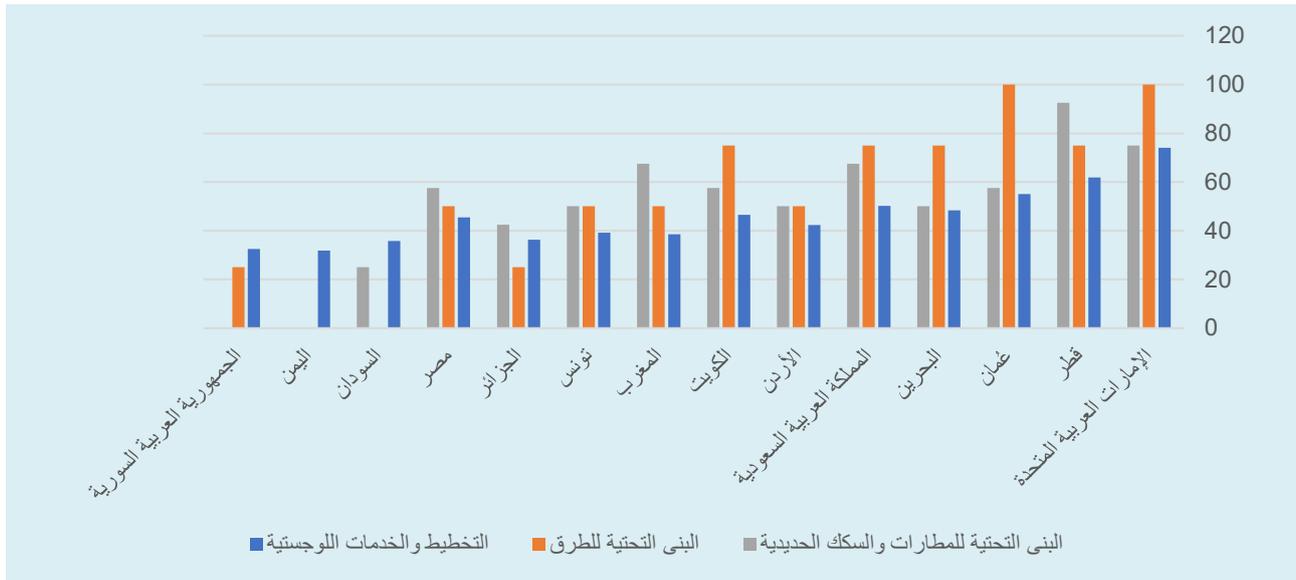


المصدر: Economist Impact, Global Food Security Index, 2022.

17- لإبراز الجانب اللوجستي لمؤشر الأمن الغذائي العالمي بتفصيل أكبر، يسلط الشكل 5 الضوء على ثلاثة عناصر فرعية ذات صلة بالخدمات اللوجستية، ألا وهي: البنية التحتية للطرق، والبنية التحتية للمطارات والسكك الحديدية، والتخطيط والخدمات اللوجستية. ومع أنّ هذه العوامل تُعدُّ حاسمةً لتحقيق الأمن الغذائي، فلا ينظر مؤشر الأمن الغذائي العالمي إجمالاً إلا في ثلاثة محرّكات من أصل 68 محرّكاً. ويقدم الشكل 5 لمحةً عامةً عن كيفية تأثير دور البنية التحتية اللوجستية في نتائج الأمن الغذائي في المنطقة العربية.

18- وتُمثّل الخدمات اللوجستية وقطاع النقل عنصرين حاسمين للأمن الغذائي كونهما يضمنان الحركة الفعّالة للأغذية من مناطق الإنتاج إلى الأسواق والمستهلكين. وتتيح البنية التحتية المتطوّرة، مثل الطرق والسكك الحديدية والمطارات، التوزيع في الوقت المناسب وبفعالية من حيث التكلفة، ممّا يحدّ من هدر الأغذية ويحسّن إمكانية الوصول إليها. وبدون شبكات النقل الموثوقة، قد تواجه البلدان، حتى تلك التي تحظى بإمدادات غذائية وفيرة، تحدياتٍ جمةً في جعل الغذاء متاحاً للجميع وبأسعار معقولة، ممّا يسلب الضوء على أهمية الخدمات اللوجستية في الحفاظ على نظام غذائي مستقرّ وآمن.

الشكل 5- مؤشر الأمن الغذائي العالمي: المؤشرات الفرعية المتعلقة بالخدمات اللوجستية



المصدر: Economist Impact, Global Food Security Index, 2022.

19- من الأهمية بمكان تقييم إمكانية حصول بلدٍ ما مادياً واقتصادياً على المدخلات الغذائية والزراعية. وغالباً ما تعكس الاختلافات في الاستثمارات في البنية التحتية لقطاع النقل مستويات متفاوتة من إمكانية الوصول في ما بين البلدان. وعلى سبيل المثال، وفقاً لمؤشر الأمن الغذائي العالمي، تسجّل كلٌّ من الإمارات العربية المتحدة ومصر تبايناتٍ كبيرة في الوصول إلى المدخلات الزراعية، فتختلف نتيجتهما بين 51.73 و28.32 على التوالي في الفترة 2012-2022. في المقابل، تسجّل مصر 51.7 درجة في مؤشر الدخل المعدل حسب عدم المساواة مقابل 68.58 للإمارات العربية المتحدة. وتُبرز هذه التباينات الآثار المختلفة للبنية التحتية والظروف الاقتصادية على الأمن الغذائي.

ألف- تأثير شبكات النقل على الإمدادات الغذائية

20- تواجه المنطقة العربية قيوداً جمةً تؤثر على الأمن الغذائي، بما في ذلك شحّ المياه، والموازين التجارية الغذائية السلبية، والأحداث الجيوسياسية التي تعطل التدفّقات التجارية. وتؤثر هذه العوامل مجتمعةً على حالة الأمن الغذائي في المنطقة بطرق مختلفة. وتُضاف إليها العوامل الخارجية التي تؤثر بشدّة على المنطقة العربية، ومنها مثلاً التضخم العالمي. فبين عامي 2019 و2024، ارتفعت أسعار المواد الغذائية ارتفاعاً هائلاً، ومنها

الحبوب والأسمدة التي سجّلت ارتفاعات أكثر حدّةً من غيرها⁽⁶⁾. وأدى هذا التضخّم إلى تفاقم أزمة تكاليف المعيشة السائدة أساساً، وحدّ من الإنتاج الزراعي في البلدان العربية. وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أنّ تكاليف الشحن في فترة تفشي جائحة كوفيد-19 تسبّبت بنسبة تتراوح بين 68 و111 في المائة من الزيادة في تضخّم أسعار الواردات، وبين 15 و25 في المائة من الزيادة في مؤشر أسعار المنتجين⁽⁷⁾.

باء- تأثير الاضطرابات

21- أسفرت الصدمات الشائعة، مثل التضخّم العالمي وجائحة كوفيد-19، عن تفاقم عدم الاستقرار الاقتصادي، والتبعيات الزراعية، ومشاكل الإنتاج الغذائي المحلي، وعدم كفاية البنية التحتية للنقل. وأدت الصدمات الوطنية، مثل انتكاسة إنتاج الزيتون في تونس، والصراع الداخلي في السودان، وانفجار مرفأ بيروت في لبنان عام 2020، إلى ازدياد حدّة ضغوطٍ معيّنة.

22- تؤثر الاضطرابات في أنظمة النقل في المنطقة العربية بدرجة كبيرة على سلاسل الإمدادات الغذائية الإقليمية والدولية، وتعوق كفاءة النقل وفعاليتها من حيث التكلفة.

23- اختلفت تأثيرات أسعار الشحن بين قطاعات السوق، فسجّل شحن حاويات السلع الاستهلاكية والمصنّعة أعلى ارتفاع له. كذلك، ارتفعت أسعار شحن الحاويات على المسارات من آسيا والمحيط الهادئ إلى أوروبا بدرجة كبيرة بدءاً من تشرين الثاني/نوفمبر 2023. وسجّلت الزيادة الأبرز في الأسبوع الأخير من كانون الأول/ديسمبر 2023، مع قفزة أسبوعية قياسية بلغت 500 دولار أمريكي. وبحلول أوائل شباط/فبراير 2024، زاد متوسط الأسعار الفورية لشحن الحاويات من شنغهاي بالصين بأكثر من الضعف، مسجلاً زيادةً بنسبة 122 في المائة مقارنة بأوائل كانون الأول/ديسمبر 2023. كذلك، سجّلت أسعار الشحن من شنغهاي بالصين إلى أوروبا زيادةً هائلةً بنسبة 256 في المائة بسبب الهجمات في البحر الأحمر⁽⁸⁾. وأدت هذه التكاليف المرتفعة حتماً إلى التأثير على أسعار المواد الغذائية للوسطاء والمستخدمين النهائيين.

جيم- أثر الاعتماد الكبير على الواردات الغذائية

24- المنطقة العربية معرضة بشدّة للتغيّرات في شبكة تجارة الأغذية العالمية بسبب اعتمادها الكبير على الواردات الغذائية لتلبية احتياجاتها⁽⁹⁾. ويتفاقم هذا الضعف بحكم التوترات الجيوسياسية المستمرة، وعدم اليقين بشأن السياسات، والنزاعات الإقليمية، وتزايد النزعة الحمائية التجارية، ممّا يسبّب أزمة معقّدة تؤدي إلى تفاقم المخاطر. ويتمثّل أحد أكبر الشواغل في اعتماد المنطقة المرتفع على الواردات، لا سيّما الحبوب منها، فتبلغ نسبة الاعتماد على الواردات في بعض البلدان 100 في المائة، كما تتجاوز 90 في المائة في بلدان أخرى. ويعرقل هذا الاعتماد الجهود الرامية إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي من الغذاء، علماً أنّ أدنى نسب للاكتفاء الذاتي قد سجّلت

(6) برنامج الأغذية العالمي، تقرير أممي يحذّر من تسارع انعدام الأمن الغذائي في المنطقة العربية بسبب الأزمات العالمية، 2023.

(7) Federal Reserve Bank of St. Louis, Shipping prices and import price inflation, 2023.

(8) UNCTAD, Impact to global trade of disruption of shipping routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal, February 2024.

(9) ESCWA, Arab Food Security: Vulnerabilities and Pathways, 2022.

للحبوب والزيوت النباتية والسكر (أقل من 40 في المائة)، وأعلى نسب للأسماك ومنتجات الألبان واللحوم (أكثر من 70 في المائة)⁽¹⁰⁾.

دال- مبادرات النقل الأخرى

25- يجري النظر في عروض بارزة لممرات النقل المتعدّد الوسائط في المنطقة، لقدرتها على إحداث تغيير جذري في ديناميات التجارة والعودة بالنفع على أنظمة سلسلة الإمدادات الغذائية، وهو أمرٌ يمكن تحقيقه عن طريق تنويع ملامح التجارة الإقليمية في ما يتعلق بالمنتجات والمسارات والشركاء. وتشمل المشاريع ذات الأهمية في هذا السياق مشروع طريق التنمية في العراق، والممرّ التجاري بين الهند والشرق الأوسط، ومشروع سكة حديد الخليج، وقد اكتسبت هذه المشاريع زخماً في الآونة الأخيرة. وينطوي كلٌّ من مشروع طريق التنمية في العراق والممرّ التجاري بين الهند والشرق الأوسط على مسارات نقل متعدّدة الوسائط توقّر بديلاً للمسارات القائمة. فيسعى مشروع طريق التنمية إلى جعل العراق مركز عبور استراتيجي بين آسيا وأوروبا، بينما يوفّر الممرّ التجاري بين الهند والشرق الأوسط رابطاً مباشراً بين أوروبا وشبه الجزيرة العربية والهند. في المقابل، يهدف مشروع سكة حديد الخليج إلى تعزيز الربط الجغرافي عبر شبكة سكك حديدية موزّعة بين دول مجلس التعاون الخليجي. وتعكس هذه الجهود الدوافع الإقليمية لإعادة تعريف أنماط التجارة الحالية وتعزيز مستويات مرونة سلسلة التوريد، ومن ثم إقامة حواجز أمام العوامل السلبية في دورات سلسلة الإمدادات الغذائية في البلدان العربية.

ثانياً- النقل عاملٌ رئيسيٌّ في تعزيز الأمن الغذائي

ألف- ربط النقل بالإمدادات الغذائية

26- يبيّن تقلّب وتجزئة أنظمة الإمدادات الغذائية والنقل في المنطقة العربية الحاجة الملحة إلى معالجة أوجه القصور في الإنتاجية والكفاءة والوصول إلى الأسواق والرفاهية. وهنا تبرز أهمية تحسين الربط بإمدادات الأغذية وإمكانية الحصول عليها والقدرة على تحمّل تكاليفها وكفاءتها، لا سيّما عن طريق تعزيز قطاع النقل. فقد ألحقت الصدمات المتكرّرة، على الصعيدين العالمي والمحلي، الأضرار بالبنية التحتية للنقل، وعطلت سلاسل الإمدادات الغذائية، وتسببت في زيادة الأسعار، ومشاكل الربط، ونقص السلع الأساسية. ويزيد اعتماد المنطقة على الواردات الغذائية من إجهاد نظام الإمدادات الغذائية عندما تكون البنية التحتية للنقل غير كافية. لذلك، يمكن لنظام النقل المرن أن يساعد في التخفيف من بعض الآثار السلبية على الأمن الغذائي في المنطقة.

27- ويمكن أن يحقّق الاستثمار في البنية التحتية للنقل فوائد كبيرة تتمثّل بتقليل الوقت وتكاليف المعاملات في نقل السلع الغذائية، وذلك بتقصير المسافات أو تحسين الجودة. بالإضافة إلى ذلك، تعرّز زيادة الكفاءة ربط السوق بالنسبة إلى مختلف شرائح السكان. في المقابل، تزيد أنظمة النقل غير الفعّالة من تكاليف النقل، ممّا يؤثر على المنتجين والمستهلكين على السواء. ويتحمّل المستهلكون نتائج ارتفاع تكاليف النقل الوسيطة، مثل زيادة أسعار الوقود، ممّا يرفع أسعار المواد الغذائية ويقلّل من القدرة على تحمّل التكاليف. وفي ما يتعلق بالمنتجين، تؤدي زيادة تكاليف النقل إلى رفع أسعار المدخلات الزراعية، ممّا يحدّ من إمكانية الوصول إلى الموارد الأساسية

ويخفّض المحاصيل الزراعية. وتدعم البنية التحتية الفعّالة للنقل تسليم المنتجات الغذائية وإمكانية الوصول إليها، ممّا يتيح أسعاراً أكثر تنافسية لكلّ من المزارعين والمستهلكين.

باء- زيادة الاستثمار العام في البنية التحتية للنقل

28- تُعدّ زيادة الاستثمار العام في البنية التحتية للنقل أمراً بالغ الأهمية لربط المنتجين الريفيين بالأسواق الحضرية في المنطقة العربية، ممّا يساعد على تحسين فرص الحصول على الأغذية، والحدّ من هدرها، وتعزيز إتاحتها.

29- ويمكن أن يؤدي تنفيذ التطوّرات التكنولوجية في النقل والمناولة إلى تقليل الفاقد والمُهدّر من الأغذية إلى حدّ كبير في المنطقة العربية. وقد تشمل هذه الابتكارات حاويات شحن مبرّدة باهظة الثمن لسلسلة التبريد، بالإضافة إلى حلول أبسط مثل استخدام القماش المشمّع لتغطية الشاحنات بهدف نقل الحبوب، أو ضمان التهوية المناسبة في الشاحنات التي تنقل الماشية أو المنتجات الطازجة. كذلك، يمكن لتشجيع نقل الطعام خلال ساعات المساء الباردة أن يقلّل بدرجة كبيرة من احتمال تلف المنتجات، بما أنّ درجة الحرارة المنخفضة وحركة المرور السريعة تساعدان في الحفاظ على جودة الطعام.

جيم- ربط المنتجين الريفيين بالأسواق الحضرية

30- يُعدّ تعزيز شبكات الطرق أمراً حيوياً للعديد من البلدان العربية، وخاصة في شمال أفريقيا حيث تؤدي الزراعة دوراً مهماً في الاقتصاد. ويحسّن الاستثمار في البنية التحتية للطرق الريفية إلى حدّ كبير قدرة صغار المزارعين على نقل منتجاتهم إلى أسواق أوسع. فعلى سبيل المثال، أظهر البرنامج الوطني للطرق الريفية في المغرب أنّ هذا النوع من الاستثمارات يمكن أن يؤدي إلى تقليل أوقات السفر، وتحسين وصول المزارعين إلى الأسواق، وزيادة الأرباح⁽¹¹⁾.

31- ومن النقاط المهمّة التي أبرزتها منظمة الأغذية والزراعة أنّ البلدان المنخفضة الدخل تواجه صعوبات أكبر بكثير في تحقيق الوصول المادي إلى الغذاء عبر شبكات النقل التي تُعتبر ضروريةً للحفاظ على سلاسل الإمداد الغذائية الزراعية النشطة. ويكشف تحليل البيانات الواردة من 90 بلداً أنّ تعطلّ مسارات النقل الأولية يمكن أن يعيق بوجهٍ خاص قدرة العديد من البلدان المنخفضة الدخل على تنويع توزيع الأغذية أو استخدام مسارات بديلة للتوصيل. وفي نصف البلدان المشمولة بالدراسة تقريباً، يؤدي إغلاق روابط الشبكة الأساسية إلى زيادة بنسبة 20 في المائة أو أكثر في أوقات النقل المحلية، ممّا يؤدي إلى رفع التكاليف وأسعار المواد الغذائية للمستهلكين⁽¹²⁾.

(11) Rabab Hteit, *Morocco's Rural Roads Program*, 2023

(12) منظمة الأغذية والزراعة، *حالة الأغذية والزراعة*، 2021.

دال- تحسين سلاسل التبريد

32- يُهدر نحو 25 في المائة من الأغذية القابلة للتلف في المنطقة العربية بسبب عدم كفاية التبريد⁽¹³⁾. وللتصدي لهذا الواقع، يمكن للبلدان أن تقلل إلى حدٍ كبير من الخسائر وتحسين مصادر رزق المنتجين عن طريق إبقاء درجات الحرارة ضمن النطاقات المثلى من الإنتاج إلى الاستهلاك. ويستلزم ذلك اتخاذ تدابير معينة مثل التبريد المسبق والتخزين البارد والنقل المبرّد. ويمكن للحكومات أن تتعاون مع القطاع الخاص وشركاء التنمية للاستثمار في البنية التحتية لسلسلة التبريد، وتطبيق اللوائح التنظيمية، وتقديم الحوافز المالية⁽¹⁴⁾.

33- وعلى سبيل المثال، جعلت تونس من مهمّة تعزيز سلامة الأغذية وتطوير سلسلة التبريد جانباً رئيسياً من استراتيجيتها الوطنية للأمن الغذائي. وبإعداد خطة وطنية لسلسلة التبريد وتقديم حوافز للمستثمرين، زادت الحكومة من قدرة سلسلة التبريد بنسبة 65 في المائة على مدى العقد المنصرم، فباتت تشغّل الآن نحو 3,000 مركبة مبرّدة و1,500 مركبة متساوية الحرارة لتصدير المحاصيل العالية القيمة بصورة أساسية⁽¹⁵⁾،⁽¹⁶⁾.

هاء- تبسيط إجراءات مراقبة الحدود

34- بوسع الحكومات أن تسرّع عملية استيراد المنتجات الزراعية عن طريق تبسيط إجراءات مراقبة الحدود. فعلى سبيل المثال، يؤدي إنشاء مراكز حدودية شاملة الخدمات دوراً حاسماً في تقليل أوقات انتظار الشاحنات التي تنقل المواد القابلة للتلف، ممّا يسمح للمنتجات الطازجة بالوصول إلى الأسواق بصورة أسرع. وبتبسيط التخليص الجمركي وتقليل عدد عمليات التحقق للشحنات الزراعية، يمكن أيضاً تقليص فترات التأخير إلى حدٍ كبير، ومن ثمّ الحفاظ على جودة البضائع المستوردة.

واو- اعتماد نظام الشهادات الإلكترونية

35- يمكن أن يؤدي اعتماد أنظمة إصدار الشهادات الإلكترونية إلى تحسين كفاءة الواردات الزراعية إلى حدٍ كبير. وباستخدام الشهادات الإلكترونية لواردات الأغذية، يمكن للبلدان أن تلغي الاعتماد على الوثائق المادية التي غالباً ما تسبّب تأخيراً وعقبات بيروقراطية. وخير مثال على ذلك هو إنشاء نظام استيراد إلكتروني يتيح تتبّع المنتجات الزراعية والتحقّق منها في الوقت الفعلي. وتعمل هذه الطريقة الرقمية على تسريع العملية الجمركية، كما تعزّز في الوقت نفسه الشفافية وإمكانية التتبّع في كافة مراحل سلسلة التوريد.

زاي- تعزيز التعاون الإقليمي في مجال الواردات الزراعية

36- يمكن أن يؤدي تعزيز التعاون الإقليمي بين البلدان العربية في الإنتاج والتبادل الزراعيين إلى تحسين الأمن الغذائي والكفاءة في هذا القطاع بصورة ملحوظة. ويتيح هذا التعاون للبلدان تبادل أفضل الممارسات

(13) International Institute of Refrigeration, Tunisia: refrigeration data, 2013

(14) الإسكوا، موجزات سياسات الأمن الغذائي في المنطقة العربية، 2018.

(15) International Institute of Refrigeration, Tunisia: refrigeration data, 2013

(16) World Food Programme, Draft Tunisia country strategic plan (2022–2025)

والموارد والتكنولوجيات، وهو أمرٌ مفيد على وجه الخصوص للبلدان الأصغر ذات القدرة المحدودة على الاستيراد.

حاء- تعزيز مشروع حساب التنمية المتعلق بالنقل والأمن الغذائي

37- يعمل الأونكتاد، بالشراكة مع الإسكوا واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، على تنفيذ مشروع لحساب التنمية يسلط الضوء على الأثر المحدد للنقل على الأمن الغذائي في البلدان المستهدفة. وفي ما يتعلق بالمنطقة العربية، يستهدف هذا المشروع كلاً من لبنان والمغرب.

38- ويستجيب هذا المشروع مباشرةً للمخاوف التي بيّنتها الأزمات الثلاثية للغذاء والطاقة والتمويل، مع التركيز على البلدان والمناطق الأكثر تضرراً من هذه الأزمات. ومن شأن هذا المشروع أن يقوّي قدرة البلدان المستهدفة على الاستفادة من تدابير السياسة التجارية، وتسخير النقل والخدمات اللوجستية لتكون أفضل استعداداً لمواجهة اضطرابات سلسلة التوريد والاستجابة لها، وبناء سلاسل إمدادات غذائية مستدامة وقادرة على الصمود.

39- ويهدف المشروع إلى تعزيز الإجراءات الوطنية وتنسيق السياسات عن طريق دعم تطوير السياسات والخطط التي تعزز الأمن الغذائي والنمو الاقتصادي الشامل والمستدام وتشجع أنظمة تجارة ونقل الأغذية المرنة، مع مراعاة الصدمات الاقتصادية كتلك التي حدثت نتيجةً للحرب في أوكرانيا وجائحة كوفيد-19.

40- ويهدف المشروع إلى تحقيق ما يلي:

- تقييم الوضع على أرض الواقع.
- تقديم توصيات لمواجهة التحديات واغتنام الفرص المحددة.
- توفير منتجات/أدوات المعرفة وبناء القدرات.
- تقديم التوجيهات على الصعيدين الوطني والإقليمي.
- تنفيذ أنشطة أخرى تدعم أهداف المشروع.

41- وسيستفيد المشروع من تدابير السياسة التجارية، التي عادةً ما تكون تدابير غير تعريفية ومعايير استدامة طوعية، فضلاً عن حلول لوجستيات النقل والتجارة لاستخدام سلاسل الإمدادات الغذائية المستدامة والمرنة.

ثالثاً- الخلاصة والتوصيات

42- الأمن الغذائي والإمدادات الغذائية والنقل كلّها عناصر مترابطة تتأثر بشدّة بالعوامل الاجتماعية والاقتصادية والجيوسياسية. وتكتسي هذه المجالات أهمية حاسمة بالنسبة إلى قدرة البلد على توفير مستوى معيشي مرتفع والحفاظ على القدرة التنافسية الدولية. ولكنّ سلسلة الإمدادات الغذائية العالمية معرضة للخطر بصورة خاصة بحكم التركيز الجغرافي لإنتاج السلع الغذائية، ممّا يزيد من الاضطرابات ويزعزع استقرار الشبكة. وفي المنطقة العربية، تؤدي هذه الاضطرابات العالمية إلى تفاقم التحديات القائمة المتعلقة بأوجه القصور البيئية والزراعية.

-14-

43- ولطالما واجه قطاع النقل تحديات هائلة نتيجةً للصدمات الشائعة والمحدّدة التي أثّرت على قدرته الاقتصادية وسلامته. واستجابةً لهذا الواقع، بات أساسياً اعتماد النقل المتعدّد الوسائط والفعال من حيث التكلفة من أجل التنقل في البيئة العالمية المعقّدة. ومن الملاحظ أيضاً أنّ المنطقة ككلّ، تسجّل في المتوسط درجات معقولة في مؤشر الأداء اللوجستي لا تتخلف كثيراً عن المتوسطات العالمية، رغم وجود بعض التباينات بين مختلف البلدان العربية.

44- وينبغي للبلدان العربية أن تستفيد من نقاط قوتها وأن تعالج مواطن الضعف في البنية التحتية للنقل، والظروف الاقتصادية، والقضايا الجيوسياسية. فمبادرات النقل البارزة، مثل الممرّ التجاري بين الهند والشرق الأوسط ومشروع طريق التنمية في العراق ومشروع سكة حديد الخليج، تقدّم حلولاً محتملة للتحديات القائمة.

التوصيات في مجال السياسات العامة

45- تسلّط التوصيات التالية الضوء على الدور الهامّ الذي يؤديه قطاع النقل في مجال الأمن الغذائي، مع التركيز على الإمدادات الغذائية:

- (أ) **التركيز على مرحلة التوزيع:** إيلاء اهتمام خاص لتوزيع الأغذية، لا سيّما في المناطق التي تسجّل درجات حرارة قصوى فيكون التبريد أمراً بالغ الأهمية؛
- (ب) **تعزيز التكامل التجاري الإقليمي:** تحسين اتفاقيات التجارة الإقليمية بين البلدان العربية لتعزيز سلسلة الإمدادات الغذائية واستخدام مرافق النقل الإقليمية على نحو أكثر فعالية؛
- (ج) **تحسين نقل البضائع القابلة للتلف:** ضمان سلاسة عمليات النقل، لا سيّما في ما يتعلق بالسلع الغذائية القابلة للتلف، لتقليص فترات التأخير عند الجمارك؛
- (د) **زيادة الاستثمار العام في البنية التحتية للنقل:** الاستثمار في البنية التحتية للنقل لربط المنتجين الريفيين بالمستهلكين، ومن ثمّ تحسين فرص الحصول على الغذاء وتعزيز توافر المواد الغذائية؛
- (هـ) **اتباع نهج شامل:** تنفيذ استراتيجية شاملة تراعي احتياجات جميع أصحاب المصلحة، ومعالجة الطبيعة المعقّدة للأمن الغذائي والنقل عبر البلدان العربية.
