

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2020/CRP.1
16 October 2020
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة الحادية والعشرون
دورة افتراضية، 24 تشرين الثاني/نوفمبر و8 كانون الأول/ديسمبر 2020
البند 7 من جدول الأعمال المؤقت

حلقة نقاش 1: أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية

موجز

أعدت الأمانة التنفيذية للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) هذه الوثيقة كورقة خلفية لحلقة نقاش تعقدها لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الحادية والعشرين حول أثر كوفيد-19 على قطاعات النقل المختلفة في المنطقة العربية.

وتنظر الوثيقة في الآثار التي ترتبت على المجتمع والاقتصاد والسياحة والنقل جراء انتشار الجائحة والتدابير التي اعتمدت للحد منه، مفصلاً الآثار الكمية على كل من النقل الجوي والبحري والبري في العالم وفي المنطقة العربية. وتستعرض الوثيقة جهود الأمم المتحدة والإسكوا في مواجهة آثار الجائحة على النقل، وتقدم توصيات لمساندة الدول العربية في تخطي آثارها السلبية.

ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى الاطلاع على الوثيقة واستخدامها في النقاش وإثرائه بمعلومات حول الآثار والإجراءات في كل من البلدان العربية.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	3-1	..... مقدمة
		<u>الفصل</u>
3	9-4	..... أولاً- جائحة كوفيد-19: التطورات والآثار العالمية
5	10	..... ثانياً- جهود الإسكوا والأمم المتحدة في مواجهة أثر جائحة كوفيد-19 على قطاعات النقل
6	25-11	..... ثالثاً- الأثر الكمي لجائحة كوفيد-19 على النقل الجوي
7	15-12	..... ألف- الرحلات المنتظمة للركاب
9	21-16	..... باء- النقل الجوي للبضائع
11	25-22	..... جيم- إيرادات النقل الجوي
12	43-26	..... رابعاً- النقل البحري للركاب والبضائع
12	33-27	..... ألف- نداءات السفن
17	40-34	..... باء- مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI)
19	42-41	..... جيم- قناة السويس
20	43	..... دال- أطقم بحارة السفن
20	52-44	..... خامساً- النقل البري والحضري
20	47-45	..... ألف- النقل البري للبضائع
23	52-48	..... باء- نقل الركاب والنقل الحضري
24	59-53	..... سادساً- خلاصة
26	60	..... سابعاً- التوصيات

مقدمة

1- أعدت الأمانة التنفيذية للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) هذه الوثيقة كورقة خلفية لحلقة نقاش تعقدها لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الحادية والعشرين حول أثر جائحة كوفيد-19 على قطاعات النقل المختلفة في البلدان العربية.

2- وتنظر الورقة في ظروف انتشار الجائحة والآثار التي ترتبت على المجتمع والاقتصاد والسياحة والنقل، وتفصل الآثار الكمية على كل من النقل الجوي والبحري والبري، في العالم وفي البلدان العربية. وتستعرض الورقة أيضاً جهود الأمم المتحدة والأمانة التنفيذية للإسكوا في مواجهة آثار الجائحة على قطاع النقل، وإنشاء مرصدٍ لتتبع الإجراءات التي اتخذتها دول العالم على المعابر الحدودية، والاضطلاع بمشروع حول ربط النقل والتجارة في عصر الأوبئة، ورفع الوعي وتقديم التوصيات خلال العديد من الندوات وورشات العمل على المستوى العالمي والإقليمي.

3- وتختتم الورقة بتقديم توصيات لمساندة الدول العربية في تخطي الآثار السلبية الناجمة من الجائحة على قطاعات النقل. ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى الاطلاع على الورقة واستخدامها في النقاش وإثرائه بمعلومات جديدة حول الآثار والإجراءات في كل من البلدان العربية.

أولاً- جائحة كوفيد-19: التطورات والآثار العالمية

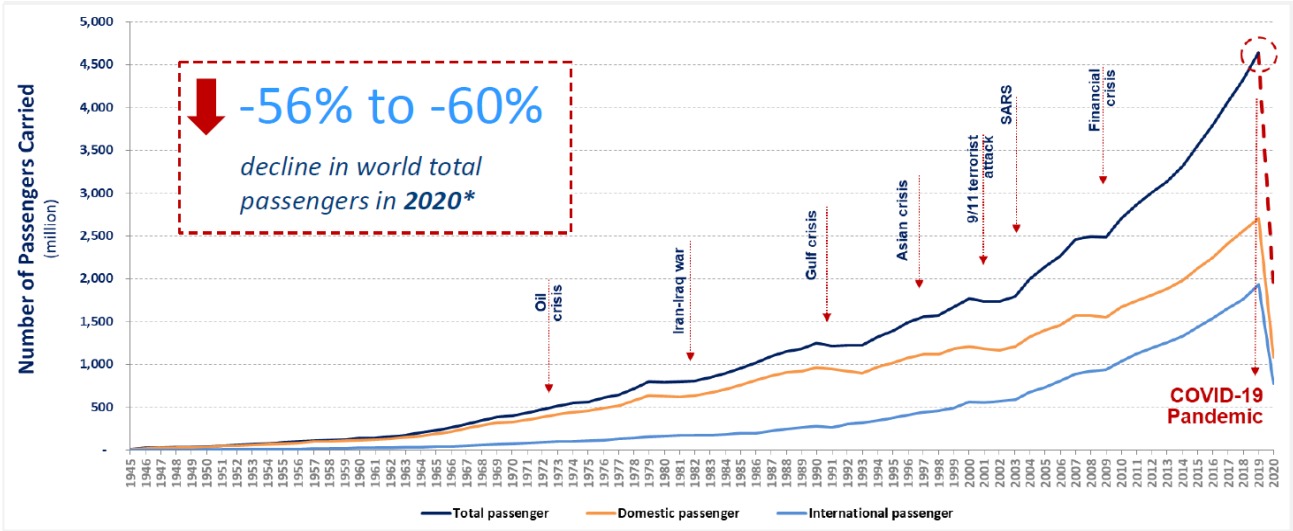
4- في 31 كانون الأول/ديسمبر 2019، أطلقت منظمة الصحة العالمية على بيان إعلامي للجنة الصحة في مدينة ووهان في الصين أعلن عن حالات التهاب رئوي فيروسي مجهولة المصدر، تلاه في 9 كانون الثاني/يناير 2020 إعلان صادر عن السلطات الصينية يحدد مصدر الالتهابات بفيروس كورونا مستجد. نظراً لدور المدينة المحوري في النقل، وحركة النقل الكثيفة في الفترة تلك لكونها فترة رأس السنة الصينية، انتشر حاملو الفيروس بسرعة كبيرة في البلد(1).

5- وتفاوتت مراحل انتشار العدوى بين البلدان، وتباينت الإجراءات المتخذة للحد منه في سرعتها وفعاليتها. وبسبب تفشي الفيروس بسرعة عالية وغياب الاستجابة الملائمة في معظم الحالات، صنفت منظمة الصحة العالمية المرض الذي يسببه فيروس كورونا المستجد بالجائحة في 11 آذار/مارس 2020، ولم تكف الجائحة عن التفاقم حتى وصل عدد الإصابات المؤكدة عالمياً إلى ما يفوق 33 مليون إصابة في 28 أيلول/سبتمبر 2020.

6- وفرض العديد من الدول التي شهدت انتشاراً متسارعاً للفيروس إجراءات واسعة النطاق تُلزم بالتباعد الاجتماعي وتقيّد النقل، كالإغلاق الشامل. وهذه الإجراءات ساعدت في الحد من تفشي الجائحة لكنها اعترضت الحياة الاقتصادية والاجتماعية في جميع أنحاء العالم. أما بالنسبة لآثار جائحة كوفيد-19 على النقل، فقد انعكست بشكل متفاوت على كل من النقل البري والبحري والجوي، حيث أن النقل الجوي تلقى الضربة الكبرى، مع تعثر السياحة والتجارة والسفر. وبحسب المنظمة الدولية للطيران المدني، فقد تعرّض النقل الجوي العالمي لأكبر

انتكاسة له منذ أزمة النفط العالمية في منتصف سبعينات القرن العشرين، ويُقدّر الانخفاض المتوقع لحركة النقل الجوي للركاب بحدود 56 إلى 60 في المائة خلال عام 2020 (الشكل 1).

الشكل 1- تطور حجم النقل الجوي للركاب، 2020-1945



المصدر: International Civil Aviation Organization (ICAO), Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis (Montreal, Canada, Air Transport Bureau, 8 October 2020).

7- أما النقل البحري، فقد لعب دوراً أساسياً في مواجهة جائحة كوفيد-19 من خلال ضمان استمرارية سلاسل الإمداد، علماً أن نسبة 80 في المائة من التجارة العالمية من حيث الحجم و70 في المائة منها من حيث القيمة تُنقل بحراً⁽²⁾. بالرغم من ذلك، فقد شهد القطاع بعض التعثر نتيجة انخفاض الطلب على الاستهلاك وتباطؤ النمو الاقتصادي عموماً، وفقدت الحاويات 4 في المائة من حجمها في الربع الأول من عام 2020 مقارنةً بالعام الفائت. وأصبحت صحة وسلامة البحارة محلّ اهتمام، حيث أن القيود التي فُرضت على حركة الركاب عبر الحدود منعت حصول التبدّل الدوري في طواقم السفن، ممّا أرغم أعداداً كبيرة من البحارة على العمل في البحر لفترات تتجاوز عقود العمل الأصليّة. وقد يؤدي ذلك إلى مشكلة إنسانية تستدعي المعالجة⁽³⁾.

8- وقد تأثر النقل البرّي للركاب كثيراً بسبب الجائحة. فجزّاء انخفاض الطلب والقيود المفروضة على النقل الخاص والعام، شهدت مدن العالم انخفاضاً كبيراً في الحركة المرورية. وتعرّض النقل المشترك لانخفاض ملحوظ في كلّ من العرض والطلب، ما أثر سلباً على مقدّمي الخدمات وعلى الركاب، خاصةً الفئات التي لا بديل لها عن النقل المشترك. ولوحظ تشجيع العديد من المدن لوسائل النقل الفردية، مثل الدراجات الهوائية والمشبي. في نفس

(2) الأونكتاد، استعراض النقل البحري 2015 (https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2015).

(3) International Maritime Organization (IMO), "Crew changes and repatriation of seafarers – a key issue explained", n.d. Available at <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx> (accessed on 6 June 2020); United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), "The COVID-19 pandemic and the blue economy: New challenges and prospects for recovery and resilience", April 2020 (UNCTAD/DITC/TED/INF/2020/2).

الوقت، سرّعت الجائحة من التوجه نحو اتباع أسلوب العمل عن بُعد واعتماد التكنولوجيا التواصلية بدلاً من المواصلات لتقريب المسافات.

9- ونتيجةً لفرض التباعد الاجتماعي والقيود على حركة السكّان، شهد العالم اندفاعاً نحو التجارة الإلكترونية في كلّ من الخدمات والسلع. وارتفع الطلب على اللوازم الصحية والمنزلية والغذائية عبر الإنترنت، وارتفع الطلب أيضاً على خدمات الإنترنت ومواقع التواصل الاجتماعي. وبالرغم من معاناة التجارة الإلكترونية من مشاكل الإنتاج عينها، مثل التأخر في توصيل الطلبات أو ارتفاع الأسعار في بعض الحالات، إلا أنها لعبت الدور الأهم في ضمان استمرارية التجارة، وشهدت نمواً في معظم المجالات، باستثناء بعض الحالات مثل خدمات السياحة⁽⁴⁾.

ثانياً- جهود الإسكوا والأمم المتحدة في مواجهة أثر جائحة كوفيد-19 على قطاعات النقل

10- شاركت الإسكوا في العديد من النشاطات والمبادرات المتعلقة برصد أثر جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل واللوجستيات في المنطقة العربية، وتقديم توصيات للتخفيف منه، أهمها ما يلي:

(أ) المشاركة مع سائر اللجان الإقليمية للأمم المتحدة في بناء مرصد الأمم المتحدة لتتبع الإجراءات التي اتخذتها دول العالم على المعابر الحدودية لدرء انتشار جائحة كوفيد-19، وهو منصة إلكترونية متاحة للجميع لبيان الإجراءات التي اتخذتها الدول على معابرها الحدودية. ويساعد المرصد الجوي على الاطلاع على تجارب بعضها البعض، ويتيح المعلومات لشركات النقل حول القيود المفروضة على المعابر الحدودية لتجنب المفاجآت. وقد خاطبت الإسكوا المنسقين الوطنيين لمشروع نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتكامل في الدول العربية لجمع البيانات عن المنطقة، واستجاب كلّ من الأردن، والجمهورية العربية السورية، والسودان، والعراق، وقطر، والكويت، ولبنان، وليبيا، ومصر، وموريتانيا. وإضافة إلى البيانات الرسمية المقدمة من ممثلي الدول حول الإجراءات المتخذة على المعابر الحدودية، يقدّم المرصد بيانات عن الواقع الفعلي للعمل على المعابر الحدودية، بناءً على مراقبات شركات النقل التي يتم تجميعها وتقديمها من قبل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU)؛

(ب) المشاركة في صياغة مشروع حساب التنمية حول ربط النقل والتجارة في عصر الأوبئة: حلول الأمم المتحدة للنقل والتجارة بدون احتكاك، بسلاسة وبشكل تعاوني. وهو مشروع تم التعاون على إطلاقه بين الأونكتاد واللجان الإقليمية الخمس للأمم المتحدة، ويهدف إلى صياغة وتنفيذ الإجراءات التي تتيح استمرار تدفق النقل والتجارة عبر الحدود مع ضمان درء انتشار الأوبئة وحماية العناصر الحدودية ومقدمي خدمات النقل من العدوى، بتطبيق الحلول الرقمية التي تقلل الاحتكاك البشري المرافق لإتمام الإجراءات الإدارية عبر المعابر الحدودية. ويستمر هذا المشروع عبر ثلاث مراحل حتى نهاية عام 2021. وقد بدأت المرحلة الأولى بتلبية طلب تونس لتقديم الدعم الفني لربط برنامج الإدارة الجمركية فيها بالنسخة الإلكترونية من نظام التير للنقل الطرقي العابر (e-TIR)؛

World Trade Organization, "E-commerce, trade and the COVID-19 pandemic", 4 May 2020. Available at (4)

https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/ecommerce_report_e.pdf.

(ج) المشاركة في ورشة العمل التي نظمتها إدارة النقل والسياحة في جامعة الدول العربية بتاريخ 25 حزيران/يونيو 2020 حول تداعيات الجائحة وتأثيراتها السلبية على قطاع النقل في المنطقة العربية، والمشاركة في أعمال الفرق المتخصصة التي كُلفت بعد ذلك بصياغة أدلة إرشادية للتعامل مع الجائحة في قطاعات النقل البري والجوي والبحري ورفع التوصيات إلى إدارة النقل والسياحة لوضعها بتصرف مجلس وزراء النقل العرب؛

(د) المشاركة في العديد من الندوات وورشات العمل التي عُقدت على المستوى العالمي والإقليمي للتحقق في تأثيرات الجائحة على قطاعات النقل المختلفة، منها الورشة التي نظمها معهد تدريب الموانئ في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في الإسكندرية بتاريخ 12 أيار/مايو 2020 حول مستقبل النقل البحري واللوجستيات في إطار أزمة كوفيد-19، والندوة التي نظمها المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية في الكويت بالتعاون مع مكتب الممثل المقيم للأمم المتحدة بتاريخ 19 أيار/مايو 2020 حول إدارة سلسلة التوريد أثناء أزمة كوفيد-19 في الكويت؛

(هـ) المساهمة في صياغة "بيان مشترك بشأن إسهام التجارة وسلاسل الإمداد على الصعيد الدولي في تحقيق انتعاش اجتماعي واقتصادي مستدام أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19)"، تم توقيعه بتاريخ 16 أيلول/سبتمبر 2020 من قبل الأمناء التنفيذيين للجان الإقليمية الخمس للأمم المتحدة بالإضافة إلى الأمناء التنفيذيين لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، والمنظمة البحرية الدولية والمنظمة الدولية للطيران المدني. ويسلط الإعلان المشترك الضوء على أهم التحديات التي تواجه قطاع التجارة وسلاسل الإمداد جراء انتشار الجائحة، وأهم الأدوات المتاحة من قبل منظومة الأمم المتحدة لمواجهة هذه التحديات وضمان استمرار سلاسل الإمداد في المساهمة في تحقيق التنمية والانتعاش الاقتصادي والتعافي من آثار الجائحة؛

(و) وقد ساهمت الإسكوا في الجهود المبذولة لدراسة تأثيرات جائحة كوفيد-19 وانعكاساتها المختلفة، وأصدرت العديد من خلاصات السياسات في مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية⁽⁵⁾.

ثالثاً- الأثر الكمي لجائحة كوفيد-19 على النقل الجوي

11- لتقدير الأثر الكمي لجائحة كوفيد-19 على حركة النقل الجوي في البلدان العربيّة، استخدمت الإسكوا مصادر عديدة للبيانات، منها قاعدة بيانات المنظمة الدولية للطيران المدني حول حركة الطائرات في جميع بلدان العالم⁽⁶⁾؛ وبيانات الاتحاد العربي للناقلين الجويين (AACO) المستخرجة من بيانات الاتحاد الدولي للناقلين الجويين (IATA). وفي ما يلي عرضٌ للنتائج للنقل الجوي للركاب والبضائع.

(5) الإسكوا، "الأثر الاجتماعي والاقتصادي لكوفيد-19: توصيات في السياسات". <https://www.unescwa.org/ar/node/268523>

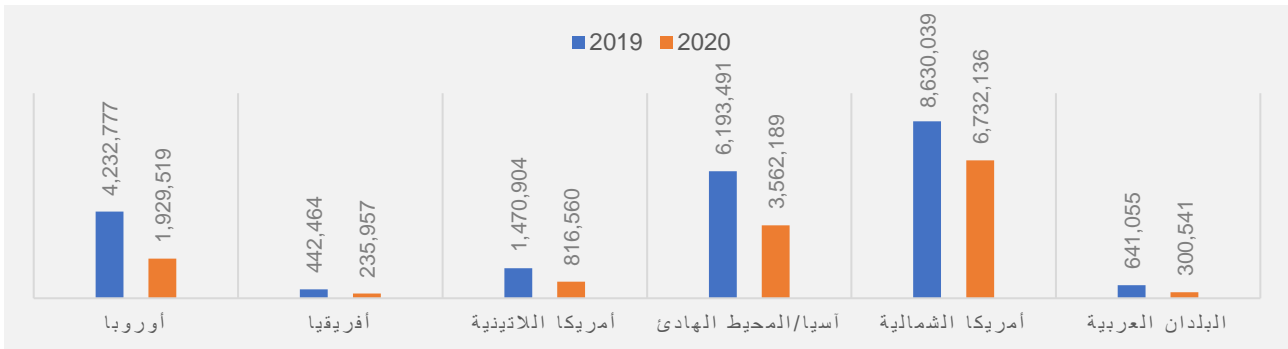
(2020).

(6) يتمّ تتبّع الحركة الفعلية للطائرات من خلال الرصد الدائم لمواقع الطائرات بناءً على تتبّع حركتها عبر الأقمار الصناعية، وعن طريق البيانات الضخمة Big data، التي تؤمنها تقنية AIS. وبينما تقدّم قاعدة البيانات الأصلية المعلومات على أساس تصنيف البلدان في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا، فقد تم هنا استخراج البيانات التفصيلية للبلدان العربيّة بشكل إفرادي ومن ثم تقديمها بشكل إجمالي كمنطقة مستقلة.

ألف- الرحلات المنتظمة للركاب

12- يُظهر الشكل 2 مقارنةً بين أعداد رحلات الركاب في مناطق العالم في النصف الأول للعامين 2019 و2020. وقد شهدت جميع المناطق انخفاضاً في عدد رحلات الركاب، وسجلت أوروبا أكبر نسبة انخفاض (وصلت إلى 54.41 في المائة)، تليها البلدان العربية (53.12 في المائة)، فيما سجلت منطقة شمال أمريكا أقل نسبة انخفاض (22.00 في المائة).

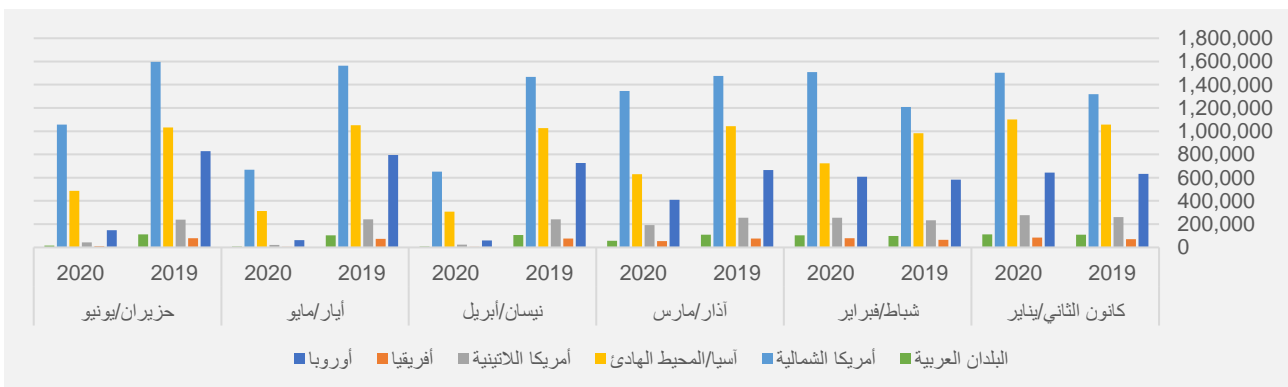
الشكل 2- الأعداد المقارنة لرحلات طيران الركاب بين مناطق العالم، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020



المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020)

13- وكان الانخفاض قد بدأ في منطقة آسيا-المحيط الهادئ في شهر شباط/فبراير 2020، حيث سُجِّل انخفاض بنسبة 26.41 في المائة، ثم تبعها المناطق الأخرى بدءاً من شهر آذار/مارس. وشهدت مناطق العالم الانخفاض الأكبر في كل من شهري نيسان/أبريل وأيار/مايو، حيث وصل معدل الانخفاض إلى 70.99 في المائة و71.78 في المائة على التوالي (الشكل 3).

الشكل 3- الأعداد المقارنة لرحلات الركاب بين مناطق العالم، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020

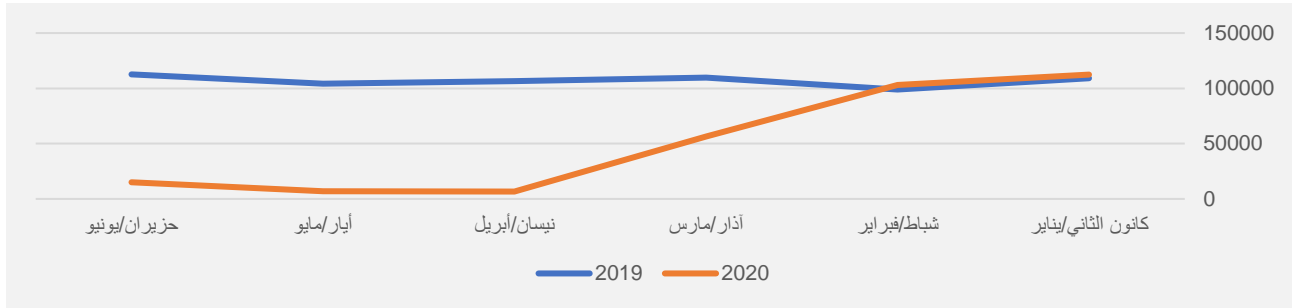


المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020)

-8-

14- على صعيد المنطقة العربية، يُظهر الشكل 4 تطوّر أعداد رحلات الركاب للأشهر الستة الأولى من عامي 2019 و2020. ويتضح التباين بين العامين بدءاً من شهر آذار/مارس 2020، حيث أن أعداد الرحلات بدأت بالانخفاض، ووصل الانخفاض إلى نسبة 93 في المائة في شهري نيسان/أبريل وأيار/مايو من عام 2020 مقارنةً بعام 2019.

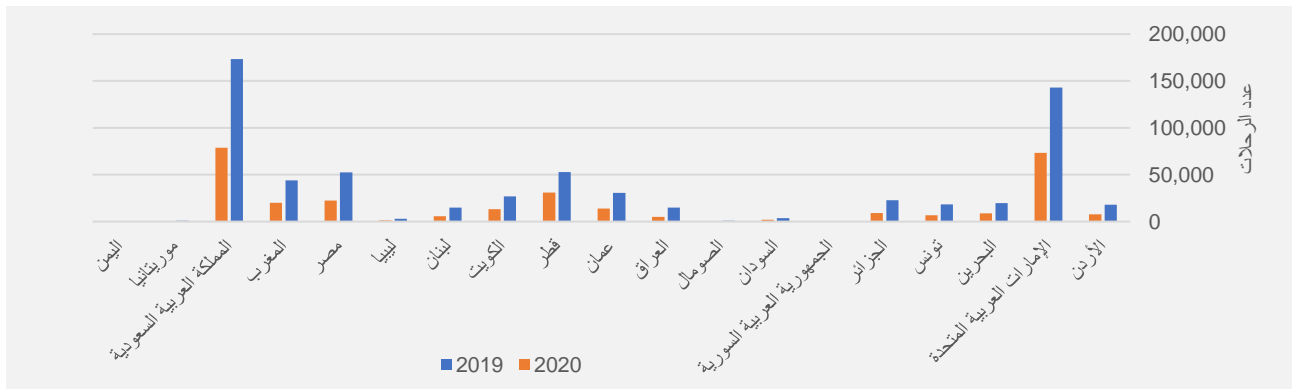
الشكل 4- تغيّر أعداد رحلات الركاب في المنطقة العربية، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020



المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020).

15- وقد بلغ متوسط انخفاض أعداد رحلات الركاب في البلدان العربية 53.12 في المائة خلال الأشهر الستة الأولى من عام 2020 مقارنة مع العام الماضي. وشهدت جميع البلدان العربية انخفاضاً في عدد رحلات الركاب خلال النصف الأول من عام 2020، إلا الجمهورية العربية السورية التي سجّلت ارتفاعاً في الفترة نفسها بنسبة بلغت 38.60 في المائة. وتراوحت نسب الانخفاض ما بين البلدان العربية بين حدٍ أدنى نسبته 34.68 في المائة في موريتانيا وحدٍ أقصى نسبته 66.67 في المائة في العراق (الشكل 5).

الشكل 5- أعداد رحلات الركاب في البلدان العربية، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020



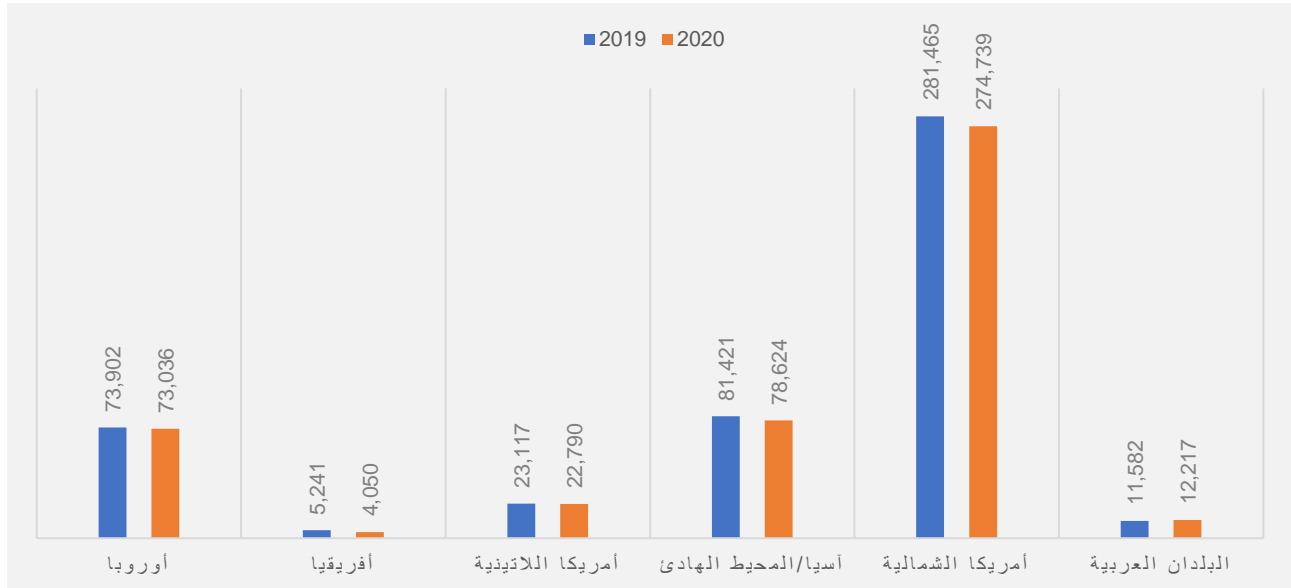
المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020).

باء- النقل الجوي للبضائع

16- على صعيد العالم، شهد النقل الجوي للبضائع مشكلة انخفاض في السعة المتاحة، حيث أنّ حوالي نصف عمليات الشحن الجويّ للبضائع تتم عادة باستعمال بطون طائرات الرحلات المنتظمة لنقل الركاب، ولا سيما الرحلات التي تتم باستخدام الطائرة المتسعة البدن (Widebody aircraft). ومع الانخفاض في أعداد الرحلات المنتظمة لطائرات نقل الركاب، فقد جزء كبير من سعة البطن التي كانت متاحة لنقل البضائع على متن هذه الرحلات. ولتعويض هذا النقص، قامت العديد من شركات الطيران بزيادة أعداد الرحلات الخاصة بشحن البضائع، ولاسيما بين بداية شهر شباط/فبراير ونهاية شهر آذار/مارس من عام 2020. ومع ذلك، لم تكف هذه الرحلات لتأمين الحجم المطلوب من البضائع على مستوى العالم، مما أدى إلى زيادة الضغط باتجاه ارتفاع أسعار الشحن الجويّ خلال الفترة (7).

17- ويظهر الشكل 6 التباين بين مناطق العالم من حيث أعداد رحلات الشحن الجوي خلال الأشهر الستة الأولى من عام 2020 بالمقارنة مع نفس الفترة من عام 2019، حيث شهدت معظم أقاليم العالم انخفاضاً برحلات الشحن الجوي. وسجلت أفريقيا أكبر نسبة انخفاض بين العامين، وصلت إلى 22.72 في المائة. ومن الملفت أن المنطقة العربية شهدت ارتفاعاً من 11,582 رحلة في عام 2019 إلى 12,217 رحلة في عام 2020، بنسبة 5.48 في المائة، وهي المنطقة الوحيدة التي شهدت نمواً في أعداد رحلات شحن البضائع خلال الفترة قيد المقارنة.

الشكل 6- الأعداد المقارنة لرحلات الشحن الجوي في مناطق العالم، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020

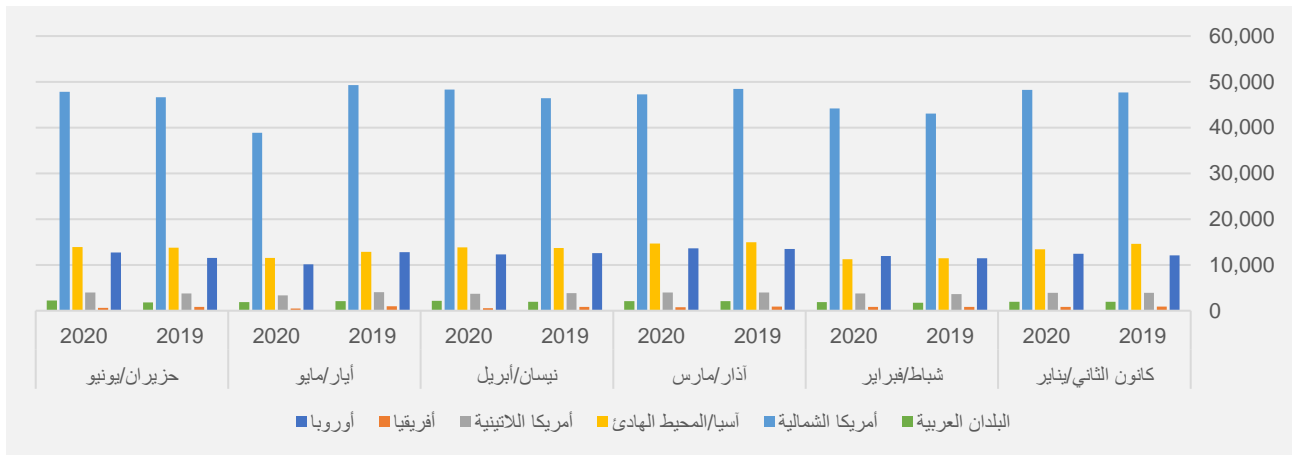


المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020)

-10-

18- وعند تتبُّع أعداد رحلات شحن البضائع، يتبيّن وجود تفاوت آخر بين المناطق، ففيما شهدت منطقة أفريقيا انخفاضاً مستمراً في عام 2020 مقارنة بعام 2019، شهدت المناطق الأخرى انخفاضاً في بعض الأشهر وارتفاعاً في غيرها. ومن الملفت أن كافة المناطق شهدت انخفاضاً في شهر أيار/مايو، بما فيها المنطقة العربيّة (الشكل 7).

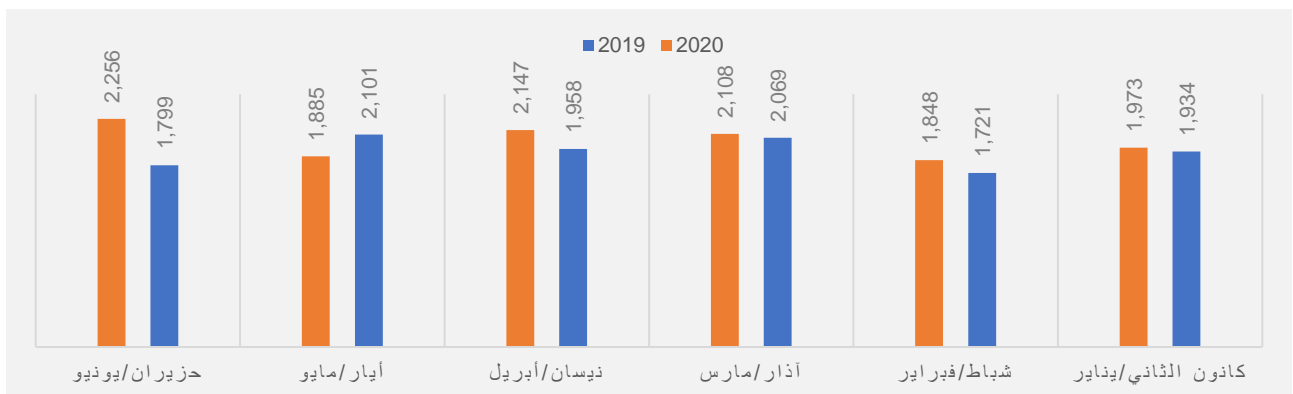
الشكل 7- تغيُّر أعداد رحلات الشحن الجوي، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020



المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020).

19- وقد شهدت المنطقة العربية ارتفاعاً في أعداد رحلات الشحن لوحظ في خمسة من ستة أشهر في عام 2020، باستثناء شهر أيار/مايو الذي شهد انخفاضاً بنسبة 10.28 في المائة. وقد سجّل الارتفاع الأكبر في شهر حزيران/يونيو بنسبة 25.40 في المائة.

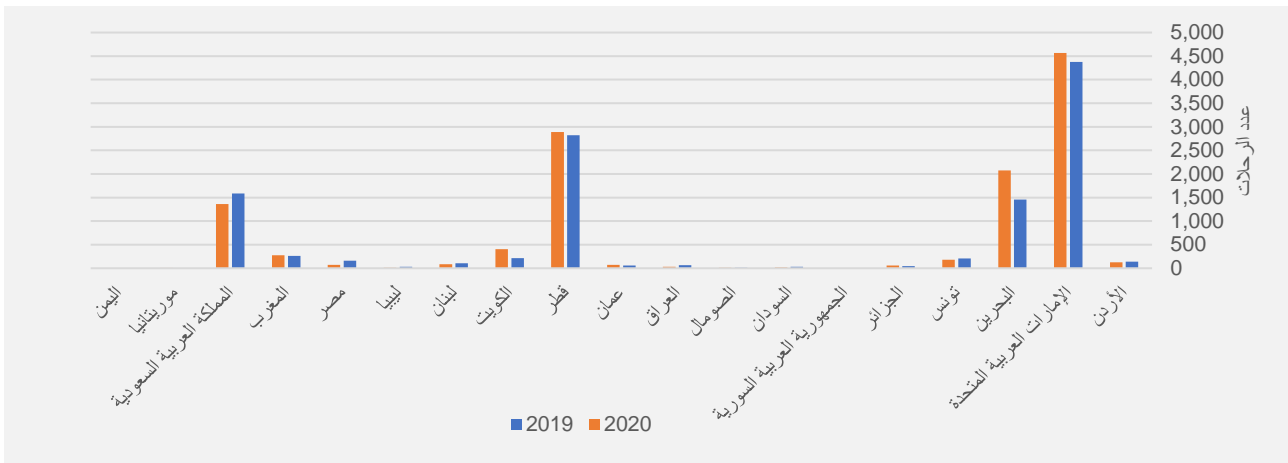
الشكل 8- تغيُّر أعداد رحلات شحن البضائع في المنطقة العربيّة، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020



المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020).

20- وهناك تباينٌ في تعيُّر أعداد رحلات شحن البضائع ما بين البلدان، ففيما شهد العديد منها ارتفاعاً في أعداد رحلات شحن البضائع، لا سيما الجزائر (31.11 في المائة) والبحرين (42.61 في المائة) والكويت (86.64 في المائة) والمغرب (6.15 في المائة) وعمان (22.03 في المائة) وقطر (2.45 في المائة) والإمارات العربية المتحدة (4.29 في المائة)، شهدت بلدان عربية أخرى انخفاضاً، كمصر (56.05 في المائة) والعراق (52.31 في المائة) وليبيا (75.76 في المائة) والسودان (55.88 في المائة).

الشكل 9- الأعداد المقارنة لرحلات الشحن في البلدان العربية، الفترتان كانون الثاني/يناير - حزيران/يونيو من عامي 2019 و2020



المصدر: ESCWA calculations based on International Civil Aviation Organization, "Operational impact on air transport". Available at <https://data.icao.int/COVID-19/> (accessed on 25 July 2020).

21- ويجدر التنويه بتقديم شركات الطيران الخليجية في مجال الشحن الجوي، حيث تفيد معلومات حديثة⁽⁸⁾ بتسجيل شركة الشحن الجوي سكاى كارغو التابعة لطيران الإمارات رقماً قياسياً بلغ 66 طناً من البضائع التي أمكن تحميلها في بطن طائرة بوينغ 777-300ER المخصصة لنقل الركاب. ويفيد المصدر نفسه بقيام شركة الطيران القطرية بشحن ما يزيد عن 200,000 طن من الإمدادات الأساسية إلى المناطق الأكثر تأثراً بجائحة كوفيد-19، ما زاد بشكل كبير من حصة شركة الطيران القطرية في مجال الشحن الجوي وجعلها أكبر شركة طيران للشحن الجوي في العالم.

جيم- إيرادات النقل الجوي

22- تلقى النقل الجوي في العالم الضربة الكبرى جراء انتشار جائحة كوفيد-19، نتيجةً لإجراءات الإغلاق والقيود على السفر التي فرضتها معظم دول العالم، والتي أدت إلى تراجع كبير في أعداد الرحلات المنتظمة لنقل الركاب، وتراجع مماثل في الشحن الجوي بشكل عام، سواء بسبب تراجع سعة الشحن الجوي المنتظم على

Prasad Badguar, "Impacts of Covid-19 on air logistics", 20 June 2020. Available at (8) <https://www.stattimes.com/news/impacts-of-covid19-on-air-logistics/#>.

طائرات نقل الركاب، أو بسبب تراجع الطلب على العديد من السلع نتيجة الإغلاق والتباعد الاجتماعي وما نجم عن كل ذلك من تراجع في النمو الاقتصادي.

23- وقد تراجعت إيرادات شركات النقل الجوي في جميع مناطق العالم. وبناءً على النتائج المحققة خلال النصف الأول من عام 2020، يتوقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي أن تبلغ الخسائر من إيرادات شركات الطيران في العالم 419 مليار دولار خلال عام 2020، ويمثل ذلك انخفاضاً بنسبة 50 في المائة بالمقارنة مع عام 2019⁽⁹⁾.

24- وبالنسبة للبلدان العربية، يتوقع الاتحاد العربي للنقل الجوي أن تبلغ الخسائر من إيرادات شركات الطيران العربية 38 مليار دولار خلال عام 2020، أي ما يعادل 52.8 في المائة من الإيرادات المحققة في عام 2019، التي بلغت 72 مليار دولار⁽¹⁰⁾. وهذه الخسائر الجسيمة أكبر من أن تتحملها شركات الطيران، والعديد منها سيحتاج إلى أنواع ومستويات مختلفة من الدعم الحكومي للتمكن من البقاء في العمل والاستمرار في تقديم الخدمات.

25- وتقدر القيمة الإجمالية لحزم الدعم المقدمة من الحكومات لشركات الطيران في العالم بحوالي 126 مليار دولار، أي مع يعادل حوالي 30 في المائة من إجمالي الخسائر من الإيرادات المقدرة لهذه الشركات خلال عام 2020. وتفاوتت نسب الدعم بين مناطق العالم، حيث تبلغ حدّها الأقصى في أمريكا الشمالية والجنوبية (45 في المائة من خسائر الشركات)، تليها أوروبا (39 في المائة). وتأتي المنطقة العربية في المرتبة الأخيرة من حيث قيمة الدعم الذي تقدمه إلى شركات الطيران، إذ لا تتجاوز 2.3 في المائة من الخسائر في الإيرادات المتوقعة لشركات الطيران العربية لعام 2020⁽¹¹⁾.

رابعاً- النقل البحري للركاب والبضائع

26- من أجل تقييم الآثار الكمية لجائحة فيروس كورونا على النقل البحري في البلدان العربية، استعانت الإسكوا بالعديد من مصادر البيانات، منها أعداد نداءات السفن الصادرة عن حركة المرور البحري (Marine Traffic) التي يتيحها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، وبيانات مؤشر اتصال النقل البحري المنتظم الصادرة أيضاً عن الأونكتاد. ويرد في ما يلي شرح لنتائج الجائحة على صعيد النقل البحري للركاب والشحن.

ألف- نداءات السفن

27- يظهر الشكل 11 تشابهاً في عدد نداءات السفن بين العامين 2019 و2020 خلال الأسابيع العشرة الأولى، ولكن بدءاً من الأسبوع الحادي عشر، أي من 9 آذار/مارس 2020، شهد عدد النداءات انخفاضاً حاداً من عدد

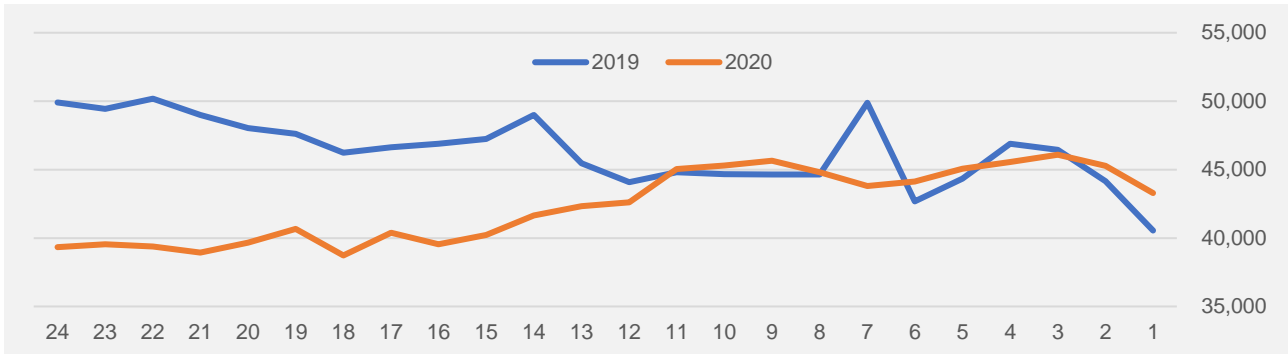
(9) International Air Transport Association (IATA), "Industry losses to top \$84 billion in 2020", 9 June 2020. Available at <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-09-01>.

(10) Arab Air Carriers' Organization (AACO), "State of affairs of travel & tourism and what is needed for a smooth recovery, 3rd state report", powerpoint presentation, 31 August 2020.

(11) المرجع نفسه.

أولياً بلغ 45,038 نداءً ليصل إلى أدنى المستويات في الأسبوع الثامن عشر، أي 38,728 نداءً، مقارنة بـ 46,231 نداءً في الأسبوع ذاته من عام 2019. ولوحظ أن العدد العالمي لنداءات السفن سجل انخفاضاً إجمالياً بنسبة 8.66 في المائة في أول 24 أسبوعاً من عام 2020 مقارنة بالعام السابق.

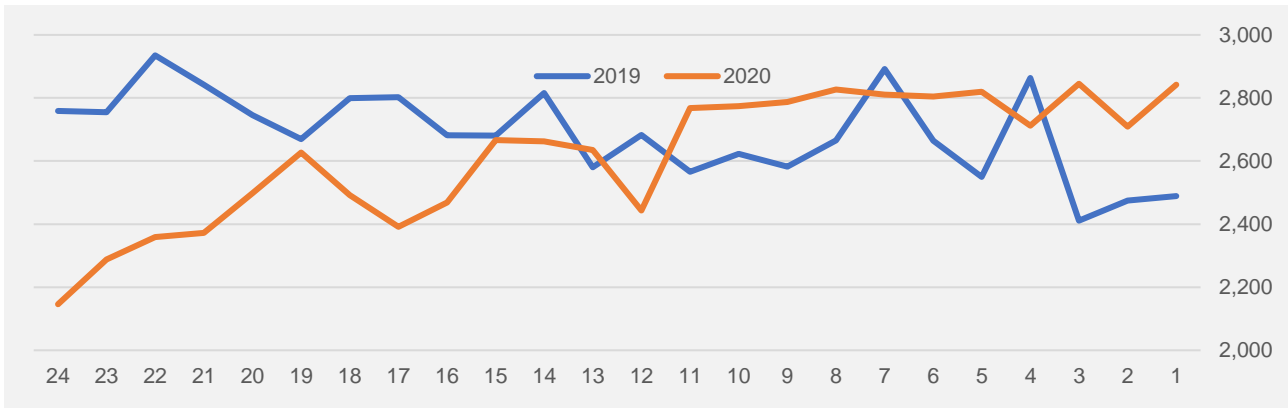
الشكل 10- التغير في أعداد نداءات السفن في العالم: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Marine Traffic) المتاحة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

28- أما على صعيد البلدان العربيّة، فشهد مطلع عام 2020 عدداً أكبر لنداءات السفن مقارنةً بعام 2019. ولكن بعد الأسبوع العاشر من العام، بدأ عدد نداءات السفن بالتراجع، ثم أخذ بالتفاوت حتى وصل إلى أدنى مستوياته في الأسبوع الرابع والعشرين، مسجلاً 2,146 نداءً مقابل 2,759 نداءً في عام 2019. وشهدت البلدان العربيّة انخفاضاً إجمالياً بندايات السفن بنسبة 2.76 في المائة ما بين الأسابيع الـ 24 الأولى للعامين 2019 و2020.

الشكل 11- التغير في أعداد نداءات السفن في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020

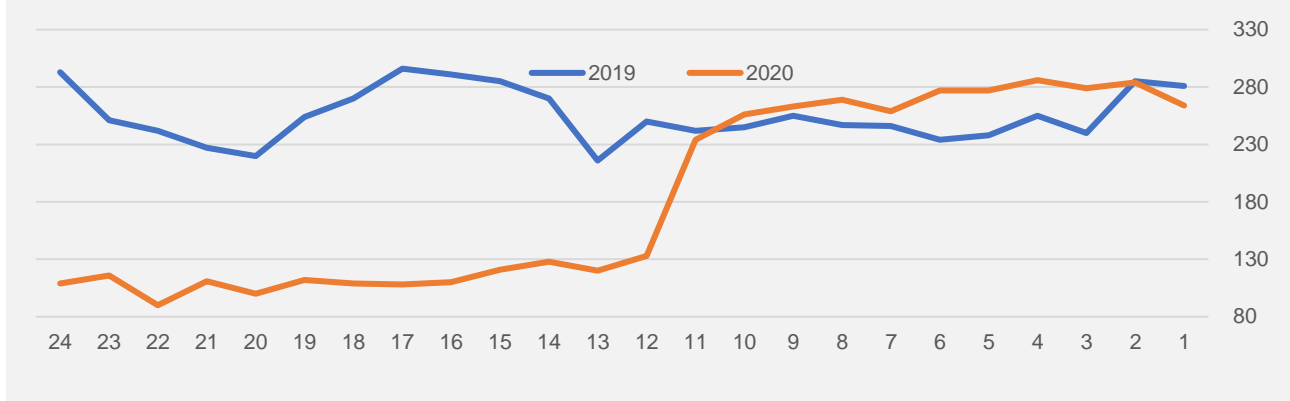


المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Marine Traffic) المتاحة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

29- وتتوزع نداءات السفن إلى سفن الركاب وسفن الشحن (الشكلان 13 و14).

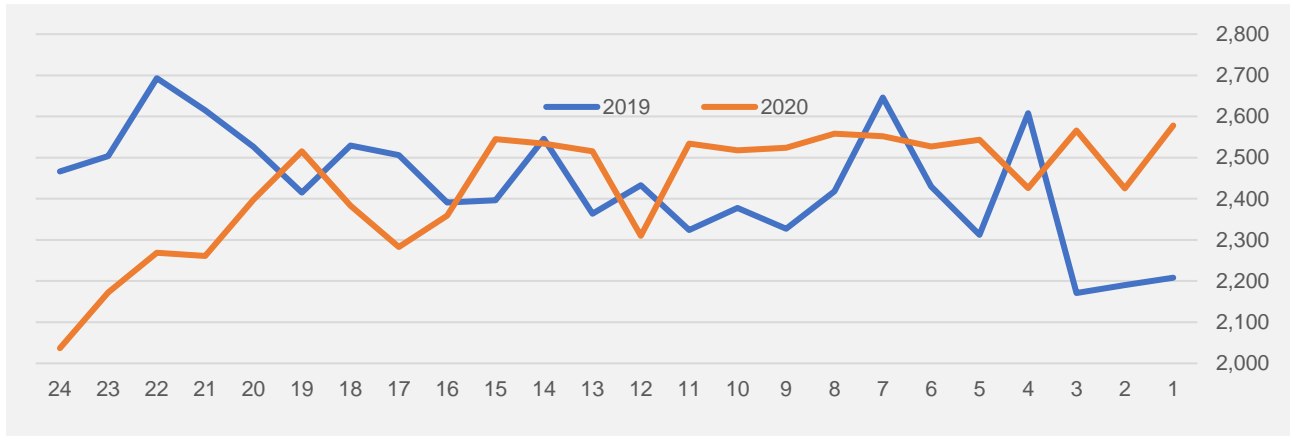
-14-

الشكل 12- التغير في أعداد نداءات سفن الركاب في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Marine Traffic) المتاحة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

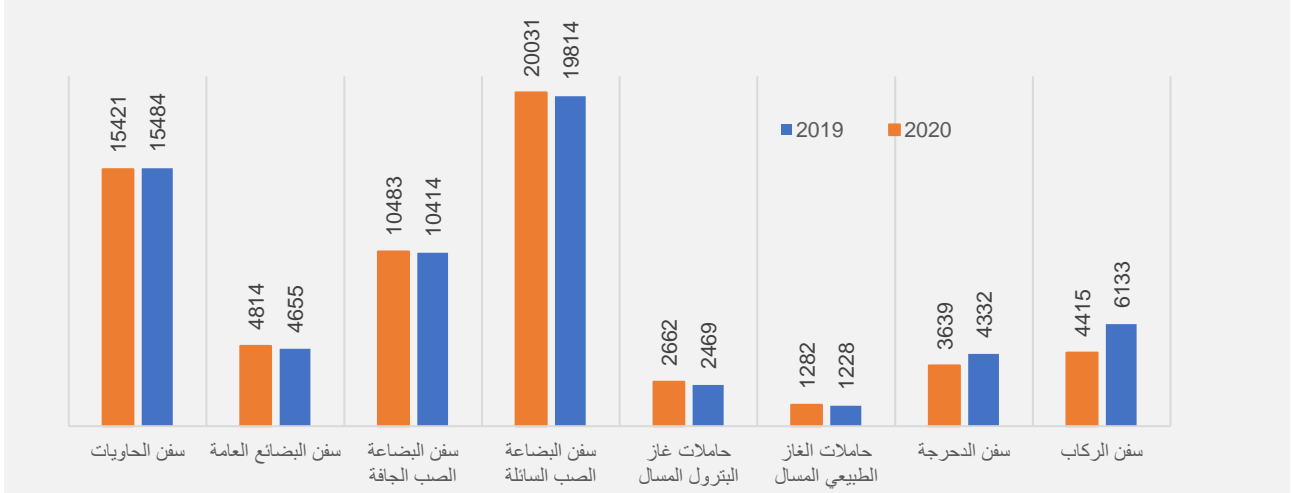
الشكل 13- التغير في أعداد نداءات سفن الشحن في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Marine Traffic) المتاحة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

30- تم تقييم التفاوت في نداءات السفن حسب أنواع السفن خلال الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020 في المنطقة العربية. ولوحظ أن معظم السفن شهدت ارتفاعاً في عدد النداءات، باستثناء سفن الركاب، وسفن الدرجة، وسفن الحاويات (الشكل 15).

**الشكل 14- التغيير في أعداد نداءات سفن الشحن بحسب نوعها في المنطقة العربية:
الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020**



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Marine Traffic) المتاحة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

31- وانخفضت نداءات سفن الركاب بنسبة 28.01 في المائة بين الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020، من 6,133 نداءً إلى 4,415 نداءً. وكذلك شهدت نداءات سفن الشحن انخفاضاً ولكن بنسبة أقل، بلغت 0.11 في المائة، من 58,396 نداءً إلى 58,332 نداءً. واتضح أن الجزء الأكبر من الانخفاض الإجمالي في النداءات يعود إلى انخفاض في سفن الركاب وليس الشحن.

32- وبالنظر إلى الأنواع المختلفة من سفن الشحن، فقد انقسمت التغييرات في ما بينها للأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020 على الشكل التالي:

(أ) انخفضت نداءات سفن الدرجة بنسبة 16.00 في المائة، من 4,332 نداءً إلى 3,639 نداءً؛

(ب) انخفضت نداءات سفن الحاويات بنسبة 0.41 في المائة، من 15,484 نداءً إلى 15,421 نداءً؛

(ج) ارتفعت نداءات حاملات الغاز الطبيعي المسال بنسبة 4.40 في المائة، من 1,228 نداءً إلى 1,282

نداءً؛

(د) ارتفعت نداءات حاملات غاز البترول المسال بنسبة 7.82 في المائة، من 2,469 نداءً إلى 2,662

نداءً؛

(هـ) ارتفعت نداءات سفن شحن البضاعة الصب السائلة بنسبة 1.10 في المائة، من 19,814 نداءً إلى

20,031 نداءً.

-16-

(و) ارتفعت نداءات سفن شحن البضاعة الصب الجافة بنسبة 0.66 في المائة، من 10,414 نداءً إلى 10,483 نداءً؛

(ز) ارتفعت نداءات سفن البضائع العامة بنسبة 3.42 في المائة، من 4,655 نداءً إلى 4,814 نداءً.

33- ويرد في الجدول 1 تفصيلٌ للتغيرات الحاصلة في نداءات السفن في كلِّ من البلدان العربية بحسب نوع السفينة.

**الجدول 1- نسب التغير في نداءات السفن في البلدان العربية بحسب نوع السفينة:
الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020**

نسبة التغير (%) في نداءات السفن في الأسابيع الأربع وعشرين الأولى بين العامين 2019 و2020										
البلد	السفن على أنواعها	سفن الركاب	سفن الشحن	سفن الشحن						
				سفن الدحرجة	حاملات الغاز الطبيعي	حاملات غاز البترول المسال	سفن البضاعة الصب السائلة	سفن البضاعة الصب الجافة	سفن البضائع العامة	
الأردن	-15.73	-56.86	-7.17	-11.84	11.11	120.29	-23.99	-2.64	-26.61	-3.87
الإمارات العربية المتحدة	6.62	-17.99	7.17	16.54	-30.35	-6.25	5.21	1.58	60.17	8.57
البحرين	3.84	-48.65	5.82	21.43	0.00	100.00	-4.35	-12.20	46.07	19.41
تونس	-14.34	-37.34	-9.73	-24.94	0.00	8.75	4.97	-2.00	-12.78	3.75
الجزائر	0.39	-50.00	4.73	-64.84	40.54	41.38	37.15	-7.42	-12.66	-4.52
الجمهورية العربية السورية	3.36		3.36	100.00			-100.00	-50.00	50.00	-7.95
السودان	-12.71	-56.08	11.54	1.90		40.00	20.73	29.17	111.76	-22.37
الصومال	-0.91		-0.91	0.00			55.56	-47.06	50.00	-15.83
العراق	-12.63	0.00	-14.42	13.79		-21.28	-15.42	-19.35	-22.73	-3.95
عُمان	3.55	-46.71	7.33	41.18	18.97	-6.38	5.75	-4.37	51.11	7.72
قطر	-9.74	-27.08	-9.47	12.96	1.40	-7.96	-12.26	-11.89	-8.44	-15.02
الكويت	-4.00	-100.00	-3.94	-6.86	3.85	9.86	2.83	-15.08	-38.67	-1.22
لبنان	-26.58	90.00	-27.50	-51.88	0.00	-20.93	-25.71	-40.65	-41.51	-14.64
ليبيا	-12.63		-12.71	18.12	0.00	42.86	-49.90	-3.30	-1.22	5.28
مصر	-0.11	-18.08	0.52	-25.03	13.35	3.57	12.79	10.03	-11.16	-7.82
المغرب	-14.51	-24.77	-6.38	-38.82	0.00	4.92	-6.95	2.66	-5.70	6.00
المملكة العربية السعودية	-0.03	-26.90	1.20	-0.78	350.00	4.21	-1.01	10.62	0.72	2.23
موريتانيا	-4.06		-4.06	-40.00	0.00	7.69	9.91	4.38	-8.57	-16.13
اليمن	-5.00		-5.00	16.67	0.00	20.00	15.97	-28.80	13.24	1.10
المجموع	-2.76	-28.01	-0.11	-16.00	4.40	7.82	1.10	0.66	3.42	-0.41

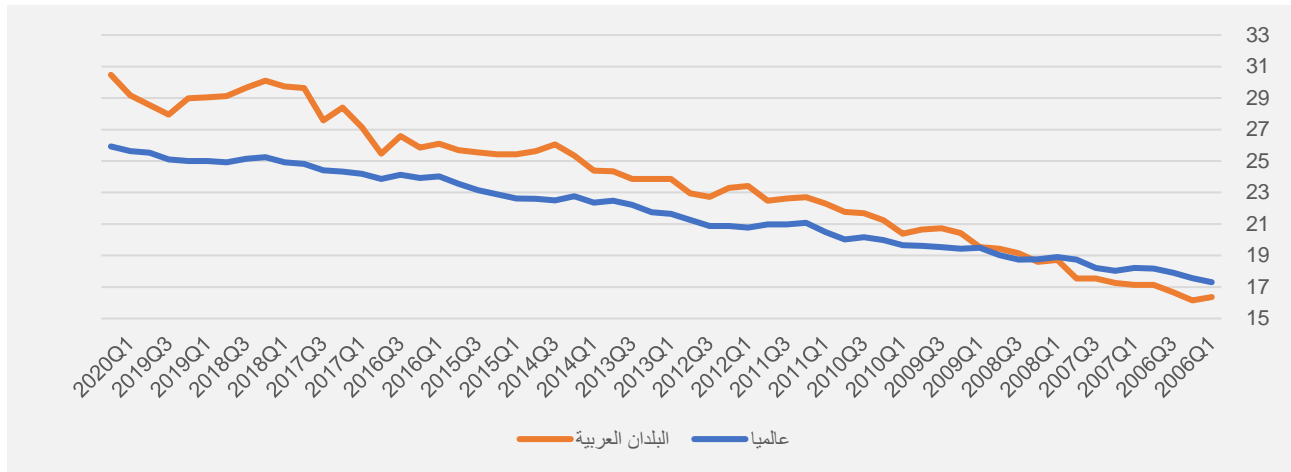
المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Marine Traffic) المتاحة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

باء- مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI)

34- يساعد مؤشر الأونكتاد عن الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على تقييم مدى الربط في الشحن البحري لدى الدول أو المرافئ. ويتيح المؤشر المقارنة ما بين البلدان وعبر الزمن، وهو مركّب من خمسة مكونات يتم تقديرها سنوياً وهي: عدد خطوط الشحن التي تخدم البلد، وحجم أكبر سفينة مستخدمة في الخدمات، وعدد الخدمات التي تربط بلداً ما بالبلدان الأخرى، وإجمالي عدد السفن المنتشرة في بلد ما، والسعة الإجمالية لتلك السفن⁽¹²⁾.

35- ويُظهر الشكل 16 التغيّر في معدل مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في العالم وفي المنطقة العربية من عام 2006 إلى عام 2020 (بحسب ربع العام). وقد شهد كل من العالم والمنطقة العربية ارتفاعاً إجمالياً في المؤشر مع مرور الزمن، ولكنّ وتيرة الارتفاع كانت أسرع في المنطقة العربية، فبينما كان العالم متقدماً عليها قبل الربع الثاني لعام 2008، تقدمت المنطقة العربية بالمقارنة مع المتوسط العالمي بعد تلك الفترة.

الشكل 15- تغيّر مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في العالم والمنطقة العربية، 2006-2020

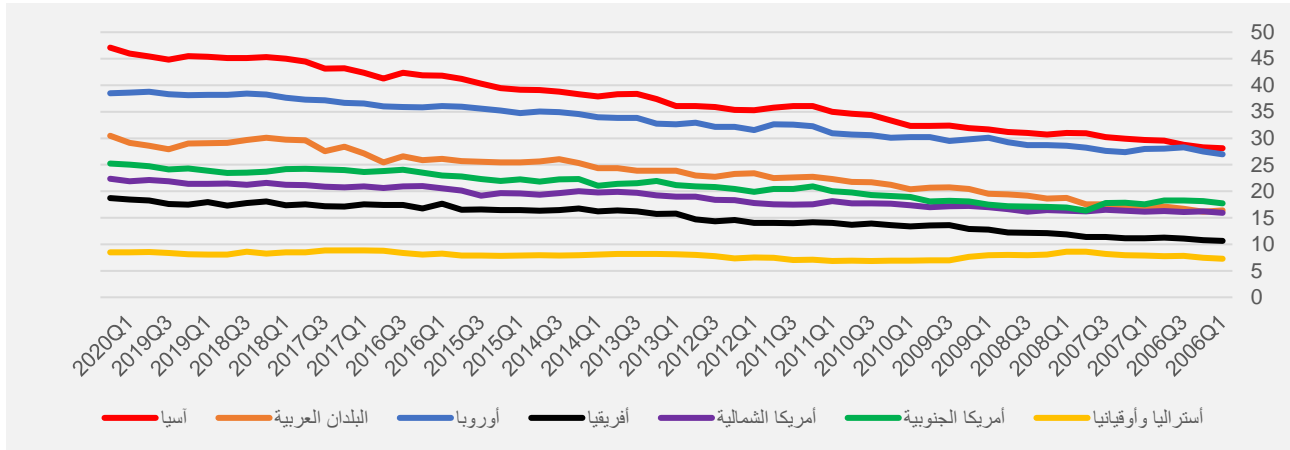


المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات الأونكتاد (المتبادلة في رسائل خاصة في شهر تموز/يوليو 2020).
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=170026> (accessed on 25 July 2020)

36- يساعد الشكل 17 على مقارنة معدل مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة فيما بين مناطق العالم من عام 2006 إلى عام 2020 (بحسب ربع العام). وفي ما شهدت أغلب المناطق ارتفاعاً إجمالياً في مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة مع مرور الزمن، سجّلت أستراليا وأوقيانيا ثباتاً نسبياً. وسجّلت المنطقة العربية مستويات أدنى من تلك المسجلة في آسيا وأوروبا، ومستويات أعلى من أستراليا وأوقيانيا،

وأفريقيا، وأمريكا الشمالية. أما أمريكا الجنوبية، فتفوقت على المنطقة العربية حتى الربع الثالث من عام 2007، ثم تقدّمت المنطقة العربية عليها بعد ذلك.

الشكل 16- تعيّر مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في مناطق العالم، 2006-2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات الأونكتاد، <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=170026> (accessed on 25 July 2020).

37- ويقدم الجدول 2 مقارنة لتطور مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على مستوى البلدان العربية.

الجدول 2- تعيّر مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في البلدان العربية، الربعين الأول والثاني لعامي 2019 و2020

البلد	الربع الأول		الربع الثاني		نسبة التغيّر (%)
	2020	2019	2020	2019	
الأردن	33.51	34.16	33.37	33.52	-0.45
الإمارات العربية المتحدة	72.04	70.88	76.36	71.93	6.15
البحرين	9.29	25.24	9.27	25.10	-63.05
تونس	6.60	7.11	6.59	7.18	-8.29
الجزائر	12.22	11.51	12.06	11.87	1.63
جزر القمر	6.87	5.90	6.71	5.92	13.42
الجمهورية العربية السورية	8.83	9.29	8.83	8.87	-0.50
جيبوتي	32.52	31.00	34.42	30.27	13.72
السودان	9.14	10.00	9.14	8.88	2.99
الصومال	9.50	8.22	9.61	7.66	25.40

البلد	الربع الأول			الربع الثاني		
	2019	2020	نسبة التغيّر (%)	2019	2020	نسبة التغيّر (%)
العراق	24.07	31.30	30.05	24.49	34.08	39.16
عُمان	55.45	52.27	-5.75	53.73	60.41	12.44
قطر	34.06	33.82	-0.71	34.42	42.47	23.40
الكويت	11.85	11.11	-6.27	11.85	11.11	-6.27
لبنان	41.80	43.22	3.38	36.22	33.62	-7.17
ليبيا	12.97	12.85	-0.98	13.25	13.08	-1.27
مصر	63.56	60.59	-4.67	63.97	68.08	6.43
المغرب	61.81	68.90	11.47	60.02	68.27	13.74
المملكة العربية السعودية	56.29	64.30	14.22	64.39	68.46	6.33
موريتانيا	7.44	6.71	-9.87	7.39	6.30	-14.72
اليمن	6.06	7.94	31.07	6.06	7.86	29.62

المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات الأونكتاد. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=170026> (accessed on 25 July 2020).

38- تتمتع بعض البلدان العربية بمؤشر ارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة مرتفع نسبياً، كمصر والمغرب والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. وقد سجّلت الإمارات العربية المتحدة أعلى مستوى لمؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في النصف الأول لعامي 2019 و2020.

39- ومعدل المؤشر للبلدان العربية مجتمعة سجّل ارتفاعاً في النصف الأول لعام 2020 مقارنةً بعام 2019، من 28.03 إلى 28.26، كما وارتفع من 27.95 في الربع الثاني لعام 2019 إلى 29.53 في الربع الثاني لعام 2020.

40- ومقارنةً بعام 2019، شهد اليمن أعلى نسبة ارتفاع في الربع الأول لعام 2020 بلغت 31.07 في المائة، والبحرين أعلى نسبة انخفاض بلغت 63.19 في المائة. أما في الربع الثاني، فشهد العراق أعلى نسبة ارتفاع بلغت 39.16 في المائة، والبحرين أعلى نسبة انخفاض بلغت 63.05 في المائة.

جيم- قناة السويس

41- تشكل قناة السويس أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها استخداماً، فهي المعبر الأساسي لحركة السفن على المسار الرئيسي للتجارة البحرية الدولية، الذي يمتد بين الصين شرقاً وبلدان أوروبا الشمالية غرباً. وفي تصريحٍ لرئيس هيئة القناة الفريق أسامة ربيع، لقد نجحت القناة في درء آثار فيروس كورونا والحفاظ على

أدائها في النصف الأول لعام 2020⁽¹³⁾. وبحسب المصدر، فإنّ النجاح يُعزى للسياسات التسويقية والتسعيرية المرنة التي آلت إلى جذب السفن في ظلّ تراجع التجارة العالمية.

42- ولوحظ ارتفاع في حركة الملاحة خلال النصف الأول من عام 2020، حيث سُجل عبور 9,545 سفينة، مقارنة بـ 9,114 سفينة في النصف الأول من عام 2019، بزيادة بلغت نسبتها 4.7 في المائة. وارتفعت الحمولات خلال النصف الأول من عام 2020 بنسبة 0.6 في المائة، مسجلة 587.6 مليون طن مقابل 584.1 مليون طن في النصف الأول من عام 2019. وقد شهدت سفن الصب الجاف زيادة بنسبة 36.3 في المائة، وناقلات البترول زيادة بنسبة 9.6 في المائة، وناقلات الغاز الطبيعي زيادة بنسبة 10.1 في المائة⁽¹⁴⁾.

دال- أطقم بحارة السفن

43- وفي ظل اعتماد العالم على النقل البحري لنقل 80 في المائة من التجارة العالمية من حيث الحجم و70 في المائة من حيث القيمة، يتوجب الانتباه إلى الأزمة الإنسانية التي طالت أطقم السفن في ظل جائحة كوفيد-19. فبحسب تقرير المنظمة البحرية الدولية⁽¹⁵⁾، تعاني أطقم السفن منذ بدء تطبيق إجراءات الحد من انتشار الجائحة، التي شملت إغلاق حدود وإلغاء رحلات وإقفال مطارات، من عدم القدرة على تبديل الطواقم. وتقدر المنظمة أنه اعتباراً من أوائل أيلول/سبتمبر 2020، يواجه أكثر من 300,000 بحار مشكلة كونهم عالّقين على متن سفن تجارية، لمدة تخطت عقودهم، بمقابل رقم موازي من البحارة غير قابلين على التبديل معهم. وهذه الأزمة تعرّض الطواقم إلى مخاطر عديدة منها الإرهاق، وتهديد الصحة النفسية والجسدية، وغياب الرعاية الصحية اللازمة. ونظراً لحجم الأزمة وعواقبها على الصعيد الإنساني، وعلى صعيد التجارة والنقل، فإن التعاون الدولي أصبح ضرورة ملحة لتجنب نتائج أكثر ضرراً.

خامساً- النقل البري والحضري

44- يُعتبر النقل البري وسيلة أساسية للربط بين المناطق والبلدان، ولضمان النسيج الاجتماعي والاقتصادي للمجتمعات. وقد خلّفت جائحة كوفيد-19 أثراً كبيراً في هذا القطاع.

ألف- النقل البري للبضائع

45- يلعب النقل البري للبضائع دوراً أساسياً في ضمان توفر السلع الضرورية، ويساهم في تأمين الوظائف والدفع بالنمو الاقتصادي. وقد ولّدت الجائحة أثراً سلبياً على الصعيد الاقتصادي، مُعيقاً سلاسل الإمداد والتجارة

(13) هيئة قناة السويس، "قناة السويس تسجل عبور 19311 سفينة بحمولات 1.21 مليار طن خلال العام المالي 2020/2019"،

4 تموز/يوليو 2020.

(14) المرجع نفسه.

International Maritime Organization (IMO), "Crew changes and repatriation of seafarers – a key issue (15) explained", n.d. Available at <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx> (accessed on 6 June 2020).

في جميع أنحاء العالم، وفي الدول غير الساحلية بشكل خاص⁽¹⁶⁾. واعتباراً من أيار/مايو 2020، وصل الشحن البري في بعض القطاعات إلى جمود شبه تام، ومنها نقل السيارات، والورود والثلثيات ومواد البناء، كما شهدت إيرادات نقل المواد الأساسية انخفاضاً إلى حد 40 في المائة⁽¹⁷⁾. وقد واجهت الشاحنات ضغوطات على قدراتها بسبب ازدياد الطلب على نقل المواد الغذائية والطبية، في مقابل الشح في توفر يد عاملة، ما أدى إلى ارتفاع أسعار النقل، وتأخر التوصيل. ونتيجة لذلك، شهد النقل السككي ارتفاعاً على الطلب⁽¹⁸⁾.

46- وكانت للجائحة آثارٌ سلبية على وضع العمّال في قطاع الشحن البري، حيث لا يستفيد عمال النقل البري في العديد من دول العالم من الضمانات الاجتماعية وقوانين الحماية المناسبة، مثل التأمين ضد البطالة والتأمين الصحي⁽¹⁹⁾. كما وعانى البعض من طيلة فترات الانتظار على الحدود، وفرض الحجر الصحي، والإلزام بإجراء فحوصات كوفيد-19⁽²⁰⁾. ويُظهر الجدول 3 الإجراءات المتخذة على الحدود في البلدان العربية.

الجدول 3- الإجراءات المتخذة في مجال النقل البري لدرء جائحة كوفيد-19 في البلدان العربية

تاريخ التحديث	الإجراءات المتخذة في مجال النقل البري وعلى المعابر الحدودية	البلد
30 آذار/مارس 2020	عدم السماح للشاحنات التي تعبر أراضي المملكة (ترانزيت) بالمرور إلا من خلال مرافقة أمنية وتحت سيطرة الأمن العام. إيقاف حركة دخول الشاحنات غير الأردنية من مركز حدود الكرامة والتي مقصد بضائعها الأراضي الأردنية وتحويل عملية النقل إلى نقل تبادلي وعدم السماح للشاحنات الأردنية بالمغادرة عبر المركز. إيقاف حركة دخول الشاحنات غير الأردنية من مركز حدود جابر والتي مقصد بضائعها الأراضي الأردنية وتحويل عملية النقل إلى نقل تبادلي وعدم السماح للشاحنات الأردنية بالمغادرة عبر المركز. إيقاف حركة دخول وخروج الشاحنات من مركز حدود الدرة ويستخدم المركز لحركة الترانزيت من وإلى جمرک بواخر الركاب فقط. إيقاف حركة دخول الشاحنات غير الأردنية من مركز جمرک بواخر الركاب والتي مقصد بضائعها الأراضي الأردنية وتحويل عملية النقل إلى نقل تبادلي وعدم السماح للشاحنات الأردنية بالمغادرة عبر المركز.	الأردن

International Labour Organization (ILO), "Covid-19 and road transport", ILO Brief (June 2020). Available at (16) https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_746914/lang--en/index.htm.

Umberto de Pretto, International Road Transport Union, "Road transport industry call for action, driving the recovery", letter to Mr. Antonio Guterres, 4 May 2020. (17)

International Finance Corporation, "The impact of Covid-19 on logistics", June 2020. Available at (18) https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5.

.ILO, *Priority Safety and Health Issues in the Road Transport Sector* (Geneva, 2015) (19)

ILO, "Covid-19 and road transport", ILO Brief (June 2020). Available at (20) https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_746914/lang--en/index.htm.

تاريخ التحديث	الإجراءات المتخذة في مجال النقل البري وعلى المعابر الحدودية	البلد
	السماح بحركة دخول الشاحنات من مركز حدود العمري والتي مقصد بضائعها الأراضي الأردنية شريطة اتباع قواعد السلامة للحد من انتشار فيروس كورونا وطلب شهادة خلو من الفايروس للسائق صادرة عن جهات معتمدة بمدة لا تزيد عن 48 ساعة. إيقاف حركة الشاحنات عبر مركز حدود المدورة.	
1 نيسان/أبريل 2020	إغلاق كافة المعابر البرية غير الشرعية أمام حركة القادمين إلى الجمهورية العربية السورية من لبنان.	الجمهورية العربية السورية
30 آذار/مارس 2020	إغلاق كامل لأي حركة من مصر إلى السودان والعكس على معبري أرقين وأشكيت. لا يُسمح بمغادرة أي شاحنات أو عربات أجنبية من داخل السودان إلى جمهورية مصر العربية عبر معبر أرقين. يُسمح للعالقين من الباصات والشاحنات والعربات الفارغة وغير المشحونة بالبضائع المحددة عدداً وصفة الحاملين للجنسية المصرية المغادرة إلى جمهورية مصر العربية. السماح للصادر السوداني عبر الشاحنات المصرية بالمغادرة وخاصة بأن الصادر عليه التزامات وتخصيص معبر أشكيت بذلك.	السودان
9 نيسان/أبريل 2020	حث العراقيين المقيمين في جمهورية إيران الإسلامية بالعودة إلى أرض الوطن لغاية تاريخ 15 آذار/مارس 2020، وبعد هذا التاريخ تغلق المنافذ الحدودية كافة عن استقبال العراقيين باستثناء مطارات بغداد، والبصرة، والنجف واربيل. إيقاف حركة التبادل التجاري في المنافذ البرية مع جمهورية إيران الإسلامية ودولة الكويت من تاريخ 8 آذار/مارس 2020 ولغاية 15 آذار 2020 ويُراجع القرار بحسب مستجدات الإصابة ورؤية وزارة الصحة والبيئة وتقييمها. الاستمرار بمنح حركة الوافدين من الدول التي تم ذكرها سابقاً باستثناء الوفود الرسمية والدبلوماسية. منع سفر المواطنين إلى الدول التالية: الصين، إيران، اليابان، كوريا الجنوبية، تايلاند، سنغافورة، إيطاليا، الكويت، البحرين. يستثنى الوفود الرسمية والأجنبية والهيئات الدبلوماسية من إجراءات الفقرة أعلاه. إيقاف دخول الوافدين من مملكة البحرين ودولة الكويت وإلى إشعار آخر. خضوع جميع الوافدين من الدول أعلاه لإجراءات الفحص الطبي الإلزامي في المنافذ الحدودية.	العراق
7 نيسان/أبريل 2020	المعابر البرية لدولة قطر مغلقة منذ عام 2017 بسبب الحصار على دولة قطر. تم إيقاف العمل بوسائل النقل العام مثل الحافلات والمترو، أما بالنسبة لسيارات الأجرة والليموزين فهي لا تزال تعمل دون توقف.	قطر
28 تموز/يوليو 2020	أفادت الإدارة العامة للجمارك في دولة الكويت أنّ المعابر الحدودية البرية عملت خلال فترة الجائحة في كافة المنافذ الحدودية بشكل اعتيادي لضمان تسهيل وتيسير حركة التبادل التجاري وتوفير كافة البضائع وبالأخص (الأساسية والغذائية والطبية) إلا تلك التي صدرت بشأنها قرارات وتعاميم من الجهات المختصة بالدولة والدول المجاورة.	الكويت
28 أيار/مايو 2020	في 15 آذار/مارس 2020 تم إعلان القرار رقم واحد في التعبئة العامة لمواجهة جائحة كورونا. تضمن المخطط إجراءات منها إغلاق المطار والمرافئ والمعابر البرية، ويستثنى من الإقفال قوات اليونيفيل والبعثات الدبلوماسية المعتمدة في لبنان والمنظمات الدولية	لبنان

تاريخ التحديث	الإجراءات المتخذة في مجال النقل البري وعلى المعابر الحدودية	البلد
	وطائرات الشحن. كما وتناول القرار التباعد الاجتماعي والحجر الصحي وإقفال المؤسسات التعليمية وتنظيم عمل المؤسسات العامة والخاصة أو إقفالها.	
7 نيسان/أبريل 2020	فرض حظر تجول لفترة زمنية محددة. تقييد حركة السفر بين المدن. إغلاق جميع المنافذ البرية للدولة الليبية للأفراد المسافرين في الاتجاهين. تعقيم البضائع الموردة برأ برشها بالمواد المطهرة وإبقاء السائقين في فترة الحجر الصحي واستبدال السائق بأخر محلي وفيما يخص النقل الدولي للبضائع لا يوضع السائق في الحجر الصحي إذا لم تظهر أي أعراض صحية. إيقاف وسائل النقل العام الجماعي عن العمل.	ليبيا
30 آذار/مارس 2020 و 8 تموز/يوليو 2020	تم بدءاً من تاريخ 15 آذار/مارس 2020 إغلاق جميع المعابر الحدودية جواً وبحراً وبراً فيما يخص المطارات والأشخاص في المعابر البرية، وتم استثناء البضائع. تم بتاريخ 8 تموز/يوليو فتح الطرق بين الولايات والمدن والرفع الكلي لحظر التجوال	موريتانيا

المصدر: مساهمة الإسكوا في مرصد الأمم المتحدة لحالة المعابر الحدودية جراء كوفيد-19،
Observatory on Border Crossing Status due to COVID-19. Available at

<https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Observatory+on+Border+Crossings+Status+due+to+COVID-19+Home>

47- ويستنتج من الجدول 3 تبايناً في الإجراءات المتخذة على المعابر الحدودية بين البلدان العربية، ما بين الإغلاق الكامل للمعابر الحدودية في بعض الحالات، والسماح بحركة البضائع مع فرض إجراءات تعقيم وحجر صحي في حالات أخرى، والسماح بحركة البضائع بمفردها من خلال نقلها إلى شاحنات محلية يقودها سائقون محليون. وجرى في بعض الأحيان تأخر في تنسيق الإجراءات بين بلدين متجاورين يتشاركان بالمعبر الحدودي. كما يُلاحظ تباين بين الدول في تحديث المعلومات حول الإجراءات المتخذة.

باء- نقل الركاب والنقل الحضري

48- شهدت خدمات النقل المشترك للركاب في العالم انخفاضاً حاداً من حيث عدد الركاب والإيرادات، الأمر الذي قد يعيق الجهود نحو الدفع بالنقل الحضري نحو الاستدامة البيئية. وفي إحصاءات أجريت في الصين في شهر آذار/مارس 2020، لوحظ ازدياد في استخدام السيارات الخاصة مقابل تناقص في استخدام الباص والمترو والتاكسي⁽²¹⁾. وفي الوقت عينه، شهدت العديد من المدن اندفاعاً نحو الدراجات الهوائية والمشبي، كوسائل بديلة تفادياً للعدوى. وقد وجه العديد من الدول السياسات نحو تشجيع هذه الوسائل، لفوائدها على صعيد البيئة والصحة والاقتصاد، فأطلقت مبادرات لتشديد ممرات للدراجة الهوائية، مؤقتة ودائمة، وتحويل بعض الطرقات إلى مناطق مشاة حصرياً. كما وفرضت شركات النقل المشترك إجراءات لتعزيز السلامة العامة، منها التوعية والتعقيم وتوفير معدات الوقاية الشخصية والتحول نحو سبل الدفع بدون تلامس.

Ipsos Group, "Impact of coronavirus to new car purchase in china", 12 march 2020. Available at (21)

<https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2020-03/impact-of-coronavirus-to-new-car-purchase-in-china-ipsos.pdf>.

49- وبيّن الجدول 4 التغيّر في حركة المرور في بعض مدن العالم خلال الفترة الممتدة من 3 آذار/مارس 2020 إلى 18 آب/أغسطس 2020، كنسبة من الحركة المعهودة للتنقلات خلال فترة مرجعية هي الأسابيع الأربعة بين 6 كانون الثاني/يناير و2 شباط/فبراير 2020.

الجدول 4- انخفاض حركة المرور في بعض مدن العالم خلال الفترة الممتدة من 3 آذار/مارس 2020 إلى 18 آب/أغسطس 2020

نسبة الحركة من الحركة المعهودة في تاريخ 18 آب/أغسطس 2020	أدنى قيمة لنسبة الحركة من الحركة المعهودة*		المدينة
	التاريخ	النسبة (%)	
44	7 نيسان/أبريل، 14 نيسان/أبريل، 21 نيسان/أبريل، 28 نيسان/أبريل	9	لندن
24	7 نيسان/أبريل، 14 نيسان/أبريل، 21 نيسان/أبريل،	6	نيويورك
63	24 آذار/مارس، 31 آذار/مارس، 7 نيسان/أبريل، 14 نيسان/أبريل	12	برلين
79	5 أيار/مايو	14	موسكو
18	31 آذار/مارس، 7 نيسان/أبريل	3	ميلانو
35	7 نيسان/أبريل، 14 نيسان/أبريل، 21 نيسان/أبريل	13	سيدني

Statista, "Traffic reduction in selected cities amid coronavirus crisis 2020". Available at: <https://www.statista.com/statistics/1106798/change-in-traffic-volume-amid-coronavirus-crisis-selected-cities> (accessed on 21 September 2020).

50- ولا توجد للأسف قواعد بيانات تتيح معلومات عن انخفاض حركة المرور في المدن العربية، ولكن يمكن توقع حصول انخفاضات مشابهة في حركة المرور في المدن العربية التي شهدت تطبيق إجراءات مماثلة متعلّقة بتعليق الدوام في المؤسسات الرسمية والخاصة وإغلاق المرافق التجارية وفرض التباعد الاجتماعي وحظر التجول.

51- وقد نقلت دولتا قطر وليبيا إلى مرصد الأمم المتحدة للإجراءات المتخذة من قبل دول العالم على المعايير الحدودية لدرء انتشار جائحة كوفيد-19 قرارها بإيقاف وسائل النقل العام، وقد استتنت قطر من القرار التاكسي والليموزين.

52- ومن المتوقع أن تكون الإجراءات المتخذة في المدن العربية قد أثرت على أعمال مقدمي خدمات النقل الجماعي، ولاسيما شركات النقل العام أو السائقين الإفراديين لهذه الحافلات وللنقل المشترك بشكل عام، سواء ما يتم باستخدام الباصات أو الميكروباصات الصغيرة أو سيارات الركوب المشتركة وصولاً لخدمات التاكسي.

سادساً- خلاصة

53- استند تقييم الآثار الكميّة لجائحة كوفيد-19 على البيانات الضخمة التي أمكن الحصول عليها عن حركة الطائرات والسفن، وبناءً على بيانات الدول في مرصد الأمم المتحدة لتتبع الإجراءات المتخذة من قبل الدول على

المعابر الحدودية لدرء انتشار جائحة كوفيد-19. ولا بدّ من التنويه بأنّ البيانات المذكورة لا تُغني عن البيانات الرسمية التي تقدّمها الدول عن حركة الطائرات والسفن في مطاراتها وموانئها، والتي يتم تجميعها وتقديمها عادة بشكل سنوي. ولكن ميزة البيانات الضخمة تكمن في أنها وفي إمكانية تحديثها بشكل أسبوعي، ما أتاح تتبّع تطور حركة الطائرات والسفن خلال النصف الأوّل من عام 2020 بالمقارنة مع نفس الفترة من عام 2019. وسيكون من الضروري مراجعة دقّة هذه البيانات ومقارنتها بالبيانات الرسمية التي ستقدّم من قبل المؤسسات ذات الصلة في الدول الأعضاء عن عام 2020 حال جهوزها.

54- ولا بدّ من التنويه أن التغيّرات الطارئة على حركة السفن والطائرات والنقل البري قد لا تكون مرتبطة بالكامل بانتشار جائحة كوفيد-19 وبالتدابير والقيود التي طبقتها الدول لدرئه، بل قد تكون نتيجة تأثيرات موسمية، أو تطورات اقتصادية واجتماعية ذات منشأ منفصل عن الجائحة. ولكن المقارنة بين عامي 2019 و2020 تقدّم دلالات على تأثير الجائحة على نشاطات النقل المختلفة، على الصعيد الدولي وفي المنطقة العربية، من خلال الربط بتاريخ انتشار الجائحة وانتقالها من منبعها الأصلي في الصين إلى سائر دول العالم.

55- وقد أوضحت البيانات أن التأثير الأكبر كان على قطاع النقل الجويّ للركّاب، الذي تعرّض لأكبر نكسة له منذ أزمة النفط العالمية في سبعينيات القرن الحادي والعشرين. وتضاف إلى خسائر شركات الطيران المبيّنة سابقاً خسائر أخرى في مداخل الحكومات، نتيجة لفقدان الرسوم التي كانت تتقاضاها عن عبور الطائرات لأجوائها، ورسوم الهبوط والإقلاع والخدمات الملاحية والأرضية، والرسوم والضرائب المختلفة التي تتقاضاها بعض الحكومات على تذاكر السفر المباعة على أراضيها، والتي تختلف من بلد لآخر. ويتعذر حصر وتقدير هذه الخسائر قبل نهاية العام المالي في كل بلد.

56- أمّا النقل البحري، فبخلاف الرحلات السياحية للركّاب، أظهرت سائر أنواعه مناعةً نسبيّة في مواجهة آثار جائحة كوفيد-19، بالرغم من الإجراءات التي اعتمدها المرافئ والتعديلات المرافقة في عمل شركات النقل البحري. وقد يُعزى تراجع أعداد نداءات سفن الحاويات إلى استخدام سفن حاويات ذات سعة أكبر لتحقيق منافع الاقتصاد السلمي، حيث تشير المعلومات إلى ظهور سفن الحاويات العملاقة في خمسة مرافئ في المنطقة العربية⁽²²⁾. ويبدو على الصعيد العالمي أنّ قطاع النقل البحري المنتظم بالحاويات قد استطاع مواجهة عاصفة كورونا بالعديد من الإجراءات المتعلقة بزيادة الكفاءة للدرجة التي ستمكّنه من تحقيق أرباح ملموسة في الربع الثاني من عام 2020⁽²³⁾. بالمقابل، يواجه النقل البحري أزمة ذات أبعاد إنسانية واجتماعية متعلّقة بعمل البحارة على السفن، وقد عُرضت تفاصيلها أعلاه. ومعالجتها تتطلّب تدخلاً مباشراً من الحكومات لاعتبار أطقم السفن بمثابة عمال أساسيين ومعالجة وضعهم على هذا الأساس.

57- وبالنسبة للنقل البري، فإنّ التأثير الأهمّ لجائحة كوفيد-19 يتعلّق بتراجع إيرادات مقدّمي خدمات نقل الركّاب، ومعظمهم من المشغّلين الإفراديين الذين يشكّل عملهم كسائقي حافلات وسيارات نقل مشترك وتاكسي

Drewry, Maritime Research, "Ports and terminals insight" (August 2020). Available at (22)

<https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/maritime-research-products/ports-and-terminals-insight-annual-subscription>.

Drewry, "Container Insight: When big profits look bad". Available at <https://www.drewry.co.uk/container-insight-weekly> (23)

المورد الوحيد لإعالتهم مع عائلاتهم. وسُجّلت كذلك زيادة في كلفة نقل البضائع عبر الحدود بسبب مختلف الإجراءات المتخذة وصولاً إلى حالات منع دخول الشاحنات أو السائقين، أو كليهما، وفرض نقل البضائع إلى شاحنات محلية لبلد المقصد من المعبر الحدودي، وفق عملية النقل التبادلي (أو النقل من الظهر للظهر). ويقدر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي انخفاض إيرادات شركات النقل البري للبضائع في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في عام 2020 بنسبة 22 في المائة عما كانت عليه في العام السابق، وهي أعلى نسبة للانخفاض المتوقع لهذه الإيرادات من بين مناطق العالم⁽²⁴⁾.

58- ونتيجةً للقيود المفروضة على حركة الأفراد وتنقلاتهم، زاد الإقبال على التجارة الإلكترونية وخدمات التوصيل للمنازل لمختلف أنواع السلع. وأبلغ مثال على ذلك شركة أمازون التي حققت رقماً قياسياً في مبيعاتها خلال الربع الثاني من عام 2020، بقيمة 80 مليار دولار، وبأرباح صافية تعادل 5 مليارات دولار، بما تخطى كل توقعات محلي بورصة نيويورك. وتبعها في تحقيق أرباح طائلة من التجارة الإلكترونية شركتنا وولمارت وتارغت⁽²⁵⁾.

59- وكذلك، ولنفس الأسباب المذكورة أعلاه، تم الاستغناء عن العديد من النشاطات والاجتماعات والمؤتمرات التي كانت تتم عبر التنقل والسفر، بما في ذلك الدوام في المدارس والجامعات وغيرها، واستبدال كل ذلك بالتعلم وحضور الاجتماعات والمؤتمرات عن بُعد، الأمر الذي أدى إلى ازدهار مبيعات مختلف المنصات الإلكترونية التي تتيح هذه الخدمات.

سابعاً- التوصيات

60- انطلاقاً من كل ما تقدّم، يمكن اقتراح التوصيات التالية لضمان استمرار النقل وسلاسل الإمداد، وتعافي قطاعات النقل المختلفة من تأثيرات الجائحة:

(أ) الاطلاع على البيانات المتاحة للمرصد الدولي للأمم المتحدة لمتابعة الإجراءات التقييدية التي طبقتها مختلف الدول على المعابر الحدودية، واستخلاص الدروس من بيانات المرصد لتطبيق أفضل الإجراءات التي تسمح باستمرار تدفقات النقل والتجارة الملازمة للنمو الاقتصادي مع اتخاذ جميع الاحتياطات الكفيلة بدرء انتشار الوباء؛

(ب) تفعيل دور اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة، التي أعدت الإسكوا الدليل الإرشادي لها، كونها تجمع جميع الفعاليات المنخرطة بخدمات النقل والتجارة في أي بلد، من جهات حكومية وقطاع خاص، وتشكل

Umberto de Pretto, International Road Transport Union, "Road transport industry call for action, driving the recovery", letter to Mr. Antonio Guterres, 4 May 2020. (24)

Jason Del Rey, "Amazon just posted record sales and profit in the middle of a pandemic", 30 July 2020. (25)
Available at <https://www.vox.com/recode/2020/7/30/21348701/amazon-q2-earnings-record-profit-covid-pandemic-worker-bonus-hazard-pay>.

بذلك منتدىً مناسباً للحوار لإيجاد ومتابعة تطبيق الحلول التي تكفل استمرار تدفق حركة النقل في حالات الأزمات مع الأخذ بالاعتبار الظروف النوعية الخاصة بكل بلد؛

(ج) الاستفادة من الاتفاقيات الدولية للأمم المتحدة التي تتيح تطبيق الحلول الرقمية التي تلغي (أو تقلل بدرجة كبيرة) الاحتكاك البشري المرافق لعمليات النقل، مثل التطبيق الرقمي لاتفاق النقل الدولي العابر للحدود (e TIR) والتطبيق الرقمي للاتفاق الدولي للنقل الطرقي للبضائع (e CMR)، والأنظمة الإدارية الرقمية في مجال عمل الجمارك، مثل نظام **Asycuda** أو غيره من الأنظمة المماثلة. وكذلك تطبيق نظام النافذة الواحدة الإلكترونية لتسهيل التجارة؛

(د) تشميل المؤسسات المتوسطة والصغيرة والمتناهية الصغر العاملة في مجال النقل بحزم التحفيز (**Stimulus Packages**) المطبقة من قبل مختلف الحكومات لتمكين هذه المؤسسات من الاستمرار في سوق العمل وتقديم خدماتها؛

(هـ) تقديم التسهيلات المالية والمصرفية لشركات الطيران العربية وتأجيل استحقاقاتها لتمكينها من استرجاع عافيتها والاستمرار بتقديم خدماتها؛

(و) توفير ونشر كافة البيانات المتعلقة بالإجراءات والقيود على حركة نقل الركاب والبضائع، وتغييرات هذه الإجراءات والقيود، وجعلها بمتناول كافة المتعاملين مع قطاع النقل والجمهور العام؛

(ز) زيادة التعاون الإقليمي والدولي، عبر المنصات التي تتيحها الأمم المتحدة ومنظمات التعاون الإقليمي، لتبادل الخبرات وتنسيق ومواءمة الإجراءات بتعميم الممارسات الجيدة والحلول المثلى؛

(ح) الاستفادة من أوراق السياسات التي أعدتها الإسكوا لمواجهة تحديات جائحة فيروس كوفيد-19 على مختلف المجالات الاجتماعية والاقتصادية.

(ط) الاستفادة من التوصيات التفصيلية التي شاركت الإسكوا في إعدادها مع إدارة النقل والسياحة في جامعة الدول العربية، ضمن أعمال الندوة الافتراضية التي عُقدت بتاريخ 25 حزيران/يونيو 2020، لضمان احتواء الفيروس على المدى القصير، وتسهيل التعافي على المدى المتوسط، وتحقيق مناعة قطاع النقل في مواجهة أخطار مماثلة على المدى البعيد. وتطبيق الأدلة الإرشادية التي تمت صياغتها من قبل فرق العمل المنبثقة عن الندوة لدرء أخطار الجائحة في قطاعات النقل الجوي والبحري والبري.