مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

٢٠١٧

الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

٢٠١٧

الأمم المتحدة
نيويورك وجنيف، ٢٠١٧

ملاحظات

استعراض النقل البحري هو منشور تصدره أمانة الأونكتاد بصورة متكررة منذ عام ١٩٦٨ بهدف تعزيز الشفافية في أسواق النقل البحري وتحليل التطورات ذات الصلة. وستدرج في وثيقة تصويب تصدر في وقت لاحق أي تصويبات وقائعية أو تحريرية قد يثبت أنها ضرورية في ضوء التعليقات التي ترد من الحكومات.

*

* *

تتألف رموز وثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام. ويعني استعمال أحد هذه الرموز الإحالة إلى إحدى وثائق الأمم المتحدة.

*

* *

ليس في التسميات المستخدمة في هذا المنشور ولا في طريقة عرض مادته ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان من جانب أمانة الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين تخومها أو حدودها.

*

* *

يمكن الاستشهاد بالمادة الواردة في هذا المنشور أو إعادة طبعها دون استئذان، لكن يرجى التنويه بذلك مع بيان رمز الوثيقة (UNCTAD/RMT/2017). وينبغي موافاة أمانة الأونكتاد بنسخة من المنشور الذي يتضمن النص المستشهد به أو المعاد طبعه على العنوان التالي: Palais des Nations, CH 1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2017
منشورات الأمم المتحدة
رقم المبيعات E.17. II. D.10
ISBN 978-92-1-112922-9
eISBN 978-92-1-362808-9
ISSN 0566-7682

تنويه

تولت عملية تنسيق إعداد *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٧* جان هوفمان واضطلعت بالتوجيه العام شاميكا ن. سيريمان. وقدمت ويندي خوان الدعم الإداري وتولت عملية التنسيق النصي. وشارك في إعداد المنشور كل من رجينا أزاريوتيس، ومارك عساف، وحسيبة بن أعمارة، وماركو فوغازا، وجان هوفمان، وأنيلا بريمتي، ولويزا رودريغيز، وباميلا أوغاز، وماتيس ويلر، وفريدا يوسف.

وحرر المنشور دنيز باركي ولوسي دليز – بلاك. وصممت الغلاف والمعلومات المصورة ناديج أديمجيان وماغالي ستودر. وتولت عملية النشر المكتبي ستيفان بوثوا وناتالي لوريوت.

ويجدر التنويه بالتعليقات والمساهمات القيمة التي أبداها الأشخاص الآتية أسماؤهم الذين استعرضوا المنشور: سيسيل بارايري، وغيل برادفورد، وأليكس شارفالياس، وفيرجينيا كرام – مارتوس، وتريفور كراو، ومايكل دوومز، ومارتن فاغفوري، وهانز ج. غاتجينز، وأنسغار كوف، ونيكولاس – جوزيف لازارو، وستيفين مالبي، وجيمس ملن، وديمتريس ميتروديماس، وجيرارد بول أولفييه، وكارين أورسيل، وكيران رينغ، وبن شيبارد، وأنتونيلا تيودور، ومليوش تيشافسكا، وكايتلين فوغهان، وفرانس فالس، وغوردون ويلمسمير. والشكر أيضاً لفلاديسلاف شوفالوف الذي استعرض هذا المنشور برمته.

المحتويات

ملاحظات ii
تنويه iii
ملاحظات توضيحية vii
موجز تنفيذي ix

١ - التطورات في التجارة البحرية ١
ألف - حالة الاقتصاد العالمي ٣
باء - التجارة البحرية الدولية ٦
جيم - التوقعات والاعتبارات السياساتية ١٧

٢ - هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله ٢٣
ألف - هيكل الأسطول العالمي ٢٥
باء - ملكية الأسطول العالمي وتشغيله ٣١
جيم - تسجيل السفن ٣٦
دال - بناء السفن وتكسيرها والطلبات الجديدة منها ٣٩
هاء - الاتجاهات المستقبلية في عرض النقل البحري والمتطلبات ذات الصلة ٤١
واو - التوقعات والاعتبارات السياساتية ٤٧

٣ - أسعار الشحن وتكاليف النقل الدولي ٥١
ألف - أسعار الشحن بالحاويات ٥٣
باء - أسعار شحن السوائب الجافة ٦٠
جيم - أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية ٦٢
دال - تكاليف النقل الدولي ٦٦
هاء - التوقعات والاعتبارات السياساتية ٦٧

٤ - الموانئ ٧١
ألف - التطورات في موانئ الحاويات في العالم ٧٣
باء - التطورات في موانئ الحاويات وسوق النقل البحري المنتظم في العالم ٧٨
جيم - مشاركة القطاع الخاص في الموانئ ٨٤
دال - التوقعات والاعتبارات السياساتية ٩٠

٥ - المسائل القانونية والتطورات التنظيمية ٩٥
ألف - التحديات والفرص التكنولوجية في قطاع النقل البحري العالمي ٩٧
باء - التطورات التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، وسواها من المسائل البيئية ... ١٠٢
جيم - التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل ١٠٤
دال - الاعتبارات السياساتية ١٠٦

٦ - الربط بخطوط النقل البحري ١١١
ألف - استخدام سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ١١٣
باء - الملاحة الساحلية البحرية: الربط بين البلدان وشركات النقل البحري العالمية ١٢٠
جيم - تيسير التجارة والنقل البحري ١٢٤
دال - التوقعات والاعتبارات السياساتية ١٢٦

قائمة الجداول

١-١	النمو الاقتصادي العالمي، ٢٠١٥-٢٠١٧	٤
١-٢	نمو حجم تجارة السلع، ٢٠١٣-٢٠١٦	٤
١-٣	نمو التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة	٦
١-٤	التجارة البحرية العالمية حسب المجموعات الاقتصادية، والمناطق ونوع البضاعة، ٢٠١٥ و٢٠١٦	٨
١-٥	المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي في عام ٢٠١٦	١١
١-٦	تجارة النفط والغاز في عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦	١١
١-٧	حصص المنتجين والمستخدمين والمصدرين والمستوردين الرئيسية من سوق السوائب الجافة والفولاذ في عام ٢٠١٦	١٣
١-٨	تجارة السوائب الجافة في ٢٠١٥ و٢٠١٦	١٣
١-٩	التجارة المنقولة بالحاويات على طرق تجارة الشرق – الغرب الرئيسية، ٢٠١٤-٢٠١٧	١٤
١-١٠	التجارة المنقولة بالحاويات على الطرق غير الرئيسية (٢٠١٥-٢٠١٧)	١٥
١-١١	التطورات المتوقعة في التجارة البحرية، ٢٠١٧-٢٠٣٠	١٩
٢-١	الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٦ و٢٠١٧	٢٦
٢-٢	التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن، ٢٠١٧	٣٠
٢-٣	ملكية الأسطول العالمي في عام ٢٠١٧	٣١
٢-٤	ملكية الأسطول العالمي الناقل للحاويات في عام ٢٠١٧	٣٣
٢-٥	أهم ٥٠ شركة لخطوط النقل البحري المنتظمة في العالم في عام ٢٠١٧	٣٤
٢-٦	أعلام التسجيل الرئيسية حسب الحمولة الطنية في عام ٢٠١٧	٣٦
٢-٧	أعلام التسجيل الرئيسية حسب القيمة في عام ٢٠١٧	٣٧
٢-٨	توزيع السعة من الحمولة الطنية الساكنة لأنواع السفن حسب مجموعات بلدان التسجيل في عام ٢٠١٧	٣٨
٢-٩	عمليات تسليم السفن الجديدة وأنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها في عام ٢٠١٦	٣٩
٢-١٠	الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها للتكسير، الأنواع الرئيسية من السفن والبلدان التي كُسِّرت فيها في عام ٢٠١٦	٤٠
٢-١١	السفن الجديدة التي تستخدم الغاز الطبيعي المسيل	٤٥
٣-١	سوق وأسعار الشحن بالحاويات، ٢٠٠٩-٢٠١٦	٥٤
٣-٢	مؤشرات بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية (٢٠٠٧-٢٠١٧)	٦٣
٣-٣	موجز عن سوق الناقلات الصهريجية: أسعار الحاضر لشحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة، ٢٠١٠-٢٠١٦	٦٤
٤-١	إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم حسب المناطق، ٢٠١٤ و٢٠١٥	٧٤
٤-٢	أحجام موانئ الحاويات المعالجة في أهم ٤٠ محطة نهائية للحاويات، ٢٠١٥ و٢٠١٦	٧٥
٤-٣	أهم ١٠ مشغلين عالميين ودوليين للمحطات النهائية في عام ٢٠١٥	٧٧
٤-٤	متوسط الوقت في الميناء: جميع السفن في عام ٢٠١٦	٨٠
٤-٥	متوسط الوقت في الميناء: سفن الحاويات، ٢٠١٦	٨١
٤-٦	متوسط الوقت في الميناء: سفن الناقلات الصهريجية، ٢٠١٦	٨١
٤-٧	متوسط الوقت في الميناء: ناقلات السوائب، ٢٠١٦	٨١
٤-٨	متوسط الوقت في الميناء: ناقلات الغاز، ٢٠١٦	٨١
٤-٩	مشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية الميناءية في الاقتصادات الناشئة والنامية، ٢٠٠٠- ٢٠١٦	٨٦
٤-١٠	المستثمرون العالميون الرئيسيون في الموانئ، ٢٠٠٠-٢٠١٦	٨٩
٤-١١	مشاريع مينائية مختارة، ٢٠١٦	٨٩
٦-١	استخدام سفن الحاويات على الصعيد القطري، بلدان مختارة، أيار/مايو ٢٠١٧	١١٦
٦-٢	الاستخدام الثنائي لسفن الحاويات، أزواج مختارة من البلدان، أيار/مايو ٢٠١٧	١١٧
٦-٣	أهم ٢٥ زوجاً من أزواج البلدان مرتبة حسب مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، ٢٠٠٦، ٢٠١٠ و٢٠١٦	١١٩
٦-٤	استخدام سفن الحاويات في الخدمات المحلية، أهم ٣٠ بلداً، أيار/مايو ٢٠١٧	١٢١

الأشكال

١-١ مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والمؤشرات العالمية، والناتج المحلي الإجمالي، والتجارة البحرية، ١٩٧٥-٢٠١٦ ..... ٣
٢-١ التجارة البحرية الدولية، في سنوات مختارة ٧
٣-١ التجارة البحرية الدولية بالأطنان الميلية من البضائع وحسب نوع البضاعة، ٢٠٠٠-٢٠١٧ ..... ٧
٤-١(أ) التجارة البحرية العالمية، حسب نوع الاقتصاد، ٢٠١٦ ..... ٩
٤-١(ب) مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، في سنوات مختارة ١٠
٤-١(ج) التجارة البحرية العالمية، حسب المناطق، ٢٠١٦ ..... ١٠
٥-١ التجارة العالمية المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٧ ..... ١٤
٦-١ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق تجارة الشرق - الغرب الرئيسية، ١٩٩٥-٢٠١٧ ..... ١٥
١-٢ النمو السنوي للأسطول العالمي، ٢٠٠٠-٢٠١٦ ..... ٢٥
٢-٢ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٧ ..... ٢٦
٣-٢ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٧ ..... ٢٨
٤-٢ عمليات تسليم سفن الحاويات (٢٠٠٥-٢٠١٦) ٢٨
٥-٢ متوسط حجم السفينة من سفن الحاويات المسلمة، ٢٠٠٥-٢٠١٦ ..... ٢٩
٦-٢ أهم ١٠ أساطيل مملوكة وطنياً، حسب أنواع السفن في عام ٢٠١٧ ..... ٣٢
٧-٢ الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٧ ..... ٤١
٨-٢ حصة السفن الجديدة القادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل، في عام ٢٠٠١ ..... ٤٦
١-٣ نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات ٢٠٠٦-٢٠١٧ ..... ٥٣
٢-٣ مؤشر كونتكس الجديد، ٢٠١١-٢٠١٦ ..... ٥٦
٣-٣ مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة، ٢٠٠٧-٢٠١٧ ..... ٦٠
٤-٣ الإيرادات اليومية لسفن نقل السوائب، ٢٠٠٧-٢٠١٧ ..... ٦١
٥-٣ تكاليف نقل التجارة الدولية وتأمينها (٢٠٠٦-٢٠١٦) ٦٧
١-٤ أحجام موانئ الحاويات في العالم، حسب المناطق في عام ٢٠١٦ ..... ٧٣
٢-٤ نمو الأحجام في موانئ الحاويات، ٢٠١٦-٢٠١٨ ..... ٧٤
٣-٤ مدة الرسو في موانئ الحاويات، ١٩٩٦ و٢٠١١ ..... ٨٢
٤-٤ متوسط مدد مكوث البضائع في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، ٢٠١١ ..... ٨٢
٥-٤ المشاركة الخاصة في استثمارات البنية التحتية المينائية وعدد المشاريع حسب المناطق والأنواع ٢٠٠٠-٢٠١٦ ..... ٨٧
٦-٤ المشاركة الخاصة في مشاريع البنية التحتية المينائية حسب المناطق والنوع الفرعي، ٢٠٠٠-٢٠١٦ ..... ٨٨
١-٦ خارطة كثافة سفن الحاويات ١١٣
٢-٦ مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ٢٠٠٤-٢٠١٧
(أ) الساحل الغربي، أمريكا الجنوبية؛ (ب) الساحل الشرقي، أمريكا الجنوبية؛ (ج) الموانئ المركزية الأفريقية؛ (د) أفريقيا الشرقية؛ (هـ) غرب آسيا؛ (و) جنوب آسيا؛ (ز) جنوب شرق آسيا؛ (ح) شرق آسيا ١١٥
٣-٦ أهم ٢٥ زوجاً من أزواج البلدان مرتبة حسب مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، ٢٠٠٦، ٢٠١٠ و٢٠١٦ .... ١١٩
٤-٦ السعة المستخدمة المحلية والكلية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، أيار/مايو ٢٠١٧ ..... ١٢٣
٥-٦ خدمات النقل البحري بالحاويات وعددها الكلي، أيار/مايو ٢٠١٧ ..... ١٢٣

قائمة الأطر

٢-١ الملاحة الساحلية في الاتفاقات التجارية: التصورات والشروط والأمثلة ٤٢
٣-١ الأرباح والخسائر التشغيلية لعدد مختار من خطوط النقل البحري، ٢٠١٥ و٢٠١٦ ..... ٥٧
٣-٢ تحالفات النقل البحري ٥٩
٤-١ نظم الميناء المجتمعية، التطورات في تكنولوجيا المعلومات والترتيبات التعاونية ٨٣
٤-٢ النماذج البديلة لهياكل إدارة الموانئ وملكيتها ٨٥

ملاحظات توضيحية

يغطي *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٧* بيانات وأحداثاً من كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ حتى حزيران/يونيه ٢٠١٧. وبذلت جميع الجهود الممكنة لإدراج أحدث التطورات.

يشير مصطلحا "البلدان" و"الاقتصادات" إلى بلدان، أو أقاليم، أو مناطق.

جميع الإشارات إلى الدولار تعني دولار الولايات المتحدة الأمريكية، ما لم يذكر خلاف ذلك.

"الطن" يعني الطن المتري (١ ٠٠٠ كغم)، و"الميل" يعني الميل البحري، على التوالي، ما لم يذكر خلاف ذلك.

في الجداول الأشكال:

- بسبب التقريب، قد لا تبلغ مجاميع النسب المئوية ١٠٠.
- يشير الرمز (–) إلى أن البيانات غير متاحة.

منذ عام ٢٠١٤، لا يتضمن *استعراض النقل البحري* مرفقات إحصائية مطبوعة. وعوضاً عن ذلك، وسع الأونكتاد نطاق البيانات الإحصائية المتاحة في الإنترنت عبر الوصلات التالية:

معلومات عامة: http://stats.unctad.org/maritime

التجارة البحرية: http://stats.unctad.org/seabornetrade

الأسطول التجاري بحسب علم التسجيل: http://stats.unctad.org/fleet

الأسطول التجاري بحسب بلد الملكية: http://stats.unctad.org/fleetownership

السمات القطرية للنقل البحري: http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/en-GB/index.html

بناء السفن بحسب بلد بنائها: http://stats.unctad.org/shipbuilding

تخريد السفن بحسب بلد تكسيرها: http://stats.unctad.org/shipscrapping

مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة: http://stats.unctad.org/lsci

مؤشر الربط على الصعيد الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة: http://stats.unctad.org/lsbci

حركة مرور الحاويات في الموانئ: http://stats.unctad.org/teu

مجموعات السفن المستخدمة في *استعراض النقل البحري*

المجموعة التي يتناولها الاستعراض	أنواع السفن التي تتألف منها كل مجموعة
ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات النفط الصهريجية
ناقلات السوائب	ناقلات السوائب، الناقلات المختلطة
سفن البضائع العامة	السفن المتعددة الأغراض والسفن المخصصة، سفن بضائع المناولة الأفقية، سفن البضائع العامة
سفن الحاويات	سفن الحاويات المقسمة بالكامل إلى خلايا
سفن أخرى	ناقلات غاز النفط المسيل، ناقلات الغاز الطبيعي المسيل، الناقلات الصهريجية للطرود (الكيميائية)، الناقلات الصهريجية المتخصصة، السفن المبردة، سفن التموين البحري، سفن القطر، الحفارات، سفن السياحة، العبارات، والسفن الأخرى غير سفن البضائع
مجموع كل السفن	يشمل مجموع كل أنواع السفن السالف ذكرها

المجموعات التقريبية لأحجام السفن المشار إليها في *استعراض النقل البحري* وفقاً للتسميات الشائعة في مجال النقل البحري

ناقلات النفط الخام الصهريجية

ناقلات النفط الخام الصهريجية الكبيرة جداً	٢٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية سويزماكس	١٢٠ ٠٠٠–٢٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية أفراماكس	٨٠ ٠٠٠–١١٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية بنماكس	٦٠ ٠٠٠–٧٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة

ناقلات السوائب الجافة وناقلات الركاز

ناقلات السوائب كيب – سايز	١٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب بنماكس	٦٥ ٠٠٠–٩٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب هاندي ماكس	٤٠ ٠٠٠–٦٤ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب هاندي سايز	١٠ ٠٠٠–٣٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة

سفن الحاويات

سفن الحاويات نيوبنماكس	السفن القادرة على عبور الأهوسة الموسعة لقناة بنما التي يبلغ عرضها الأقصى ٤٩ متراً وطولها الأقصى ٣٦٦ متراً إجمالاً.
سفن الحاويات بنماكس	السفن التي تتجاوز سعتها ٣ ٠٠٠ وحدة مكافئة لعشرين قدماً ويقل عرضها عن ٣٣,٢ متراً، أي أكبر السفن حجماً القادرة على عبور الأهوسة القديمة لقناة بنما

المصدر: Clarksons Research.

ملاحظة: ما لم يذكر خلاف ذلك، تشمل السفن التي يغطيها *استعراض النقل البحري* جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، باستثناء سفن الممرات المائية الداخلية، وسفن الصيد، والسفن الحربية، واليخوت، والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والصنادل، باستثناء وحدات تخزين الإنتاج العائمة ووحدات التفريغ العائمة وسفن الحفر.

موجز تنفيذي

ليس من المغالاة التشديد على أهمية النقل البحري في التجارة والتنمية، فما تنقله السفن وتعالجه الموانئ البحرية في شتى أنحاء العالم من سلع يتجاوز ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية ويفوق ٧٠ في المائة من قيمتها. واعترافاً بالمهمة الاستراتيجية التي يؤديها هذا القطاع، شدَّد إطار السياسات العالمي المندرج في خطة عمل أديس أبابا وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ على أهمية دور التجارة، ومن ثم التجارة البحرية، بصفتها محركاً للنمو والتنمية الشاملين المستدامين.

ويورد *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٧* التطورات الرئيسية في الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية وأوجه التأثير الناجمة عنها في الطلب والعرض في مجال النقل البحري، ويتناول أسواق الشحن واستئجار السفن في عام ٢٠١٦ ومطلع عام ٢٠١٧، فضلاً عن الموانئ والإطار التنظيمي والقانوني. وفوق ذلك، يتضمن *استعراض* هذا العام فصلاً مخصصاً للربط بخطوط النقل البحري يبيّن أهمية الربط المادي والإلكتروني كمجال يحظى بالأولوية في خطة سياسات التجارة والتنمية.

استدامة تدفقات التجارة البحرية

في عام ٢٠١٦، تحسَّن الطلب على خدمات النقل البحري وإن كان بدرجة معتدلة، فزادت أحجام التجارة البحرية بنسبة ٢,٦ في المائة، مرتفعة من نسبة ١,٨ في المائة في عام ٢٠١٥، بيد أنها كانت أقل من المتوسط التاريخي البالغ ٣ في المائة الذي سُجِّل خلال العقود الأربعة المنصرمة. ووصلت الأحجام الكلية إلى ١٠,٣ بلايين طن، بزيادة تفوق ٢٦٠ مليون طن من البضائع يعزى قرابة نصفها إلى تجارة الناقلات الصهريجية.

ويتوقع الأونكتاد أن تزداد التجارة البحرية بنسبة ٢,٨ في المائة في عام ٢٠١٧ لتبلغ الأحجام الكلية ١٠,٦ بلايين طن. وتشير توقعات الأجل المتوسط أيضاً إلى توسع متواصل تنمو فيه الأحجام بمعدل سنوي مركب يُقدَّر بنسبة ٣,٢ في المائة بين عامي ٢٠١٧ و٢٠٢٢. ويُنتظر أن تزداد تدفقات البضائع في جميع القطاعات، وأن تستأثر التجارة المنقولة في حاويات وتجارة السلع الرئيسية السائبة الجافة بأسرع معدلات النمو.

وتؤثر الشكوك وشتى عوامل المخاطر الإيجابية والسلبية في تبلور آفاق الاقتصاد وتجارة السلع على الصعيد العالمي. ويمثل اتفاق الشراكة الاقتصادية المبرم بين الاتحاد الأوروبي واليابان في تموز/يوليه ٢٠١٧ تطوراً إيجابياً، فمن شأن هذا الاتفاق أن يدعم تدفقات التجارة والاتفاقية التجارية والاقتصادية الشاملة بين الاتحاد الأوروبي وكندا التي يرجح أن تصبح نافذة في الفترة ٢٠١٧-٢٠٢١. وفي الأجل الطويل، يتوقع أيضاً أن تدعم التجارة الإلكترونية عبر الحدود (التجارة الإلكترونية) الطلب على النقل البحري بالحاويات. وتشمل عوامل المخاطر السلبية استمرار إعادة التوازن في الاقتصاد الصيني بتوجيه دفته نحو الطلب المحلي، والتوجه الآخذ في التجلي في سياسة الولايات المتحدة الأمريكية التجارية، فضلاً عن المخاوف المقترنة بقرار المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وآيرلندا الشمالية القاضي بمغادرة الاتحاد الأوروبي. وتقتضي هذه الشكوك التزاماً لا يتزعزع، واتخاذ تدابير على جميع المستويات تشمل وضع سياسات متسقة ومنسقة ومتعددة الأطراف تحقق الانتعاش في الطلب على النقل البحري العالمي.

الفرص المتاحة في مجال الأعمال التجارية البحرية

لا يتيح النقل البحري العالمي ربط التجارة العالمية بخطوط النقل فحسب بل ويوفر أيضاً سبل كسب العيش لمن يعملون في قطاع الأعمال التجارية البحرية. وفي عام ٢٠١٦، زادت سعة الأسطول العالمي بنسبة تقدر بنحو ٣,٢ في المائة، مسجلة انخفاضاً من النسبة المحققة في عام ٢٠١٥ وقدرها ٣,٥ في المائة. وبلغت سعة الأسطول العالمي بالحمولة الساكنة ١,٨٦ بليون طن في مطلع عام ٢٠١٧، بقيمة قدرها ٨٢٩ بليون دولار.

وتتواصل عملية الإدماج القطاعي المتمثلة في تخصص بلدان شتى في قطاعات بحرية فرعية مختلفة. وتنتفع بلدان مختلفة، من بينها مناطق نامية، من بناء السفن وامتلاكها وتسجيلها وتشغيلها وتخريدها. ويقتضي التخصص في الأعمال التجارية البحرية أن يحدد واضعو السياسات بعناية الأسواق المتخصصة المحتملة لبلد كل منهم، وأن يتخذوا قراراً بشأن خيارات السياسات التي تبدو متضاربة. فعلى سبيل المثال، قد يكون عليهم أن يختاروا بين حماية الأعمال التجارية الوطنية في مجال النقل البحري

من المنافسة الأجنبية، أو زيادة تنافسية التجارة بتحسين الربط وتخفيض تكاليف التجارة. وفي الحالة الثانية، قد تدعو الحاجة إلى تحرير أسواق النقل البحري والموانئ الوطنية.

وجرت العادة على أن يهيمن الذكور على قطاع الأعمال التجارية في النقل البحري، سواء أكانت في البحر أو على البر. ففي البحر، تبلغ نسبة البحارة من النساء ١ في المائة. أما على البر، فتستأثر المرأة بنسبة ٥٥ في المائة من الوظائف البحرية العالمية الصغرى مقارنة بنسبة ٩ في المائة من الوظائف التنفيذية. وبتشجيع توظيف المرأة، قد تتمكن الأعمال التجارية البحرية من التغلب على النقص في اليد العاملة المتاحة ومن المساهمة أيضاً في تحقيق أهداف التنمية المستدامة الرئيسية.

ويشكل تحقيق الاستدامة البيئية، بما في ذلك في النقل البحري، هدفاً إلزامياً لخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠. وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى النمو الذي يشهده قطاع الغاز الطبيعي المسيل. فقد عزز نمو التجارة في هذا المجال الاستثمار في ناقلات الغاز الطبيعي المسيل، فزادت الحمولة الطنية الساكنة بنحو ١٠ في المائة في خلال الاثني عشر شهراً المنتهية في كانون الثاني/يناير ٢٠١٧. وفي الآن ذاته، يزداد استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً. وتبلغ حصة السفن القادرة على العمل بالغاز الطبيعي المسيل من إجمالي الحمولة الطنية المطلوبة المزمع تسليمها في عام ٢٠١٨ وما بعده ١٣,٥ في المائة في الوقت الحالي. ويمثل ذلك أكثر من ضعفي القيمة في عام ٢٠١٧ ويفوق القيمة المحققة في عام ٢٠١٥ بثلاث مرات. وبتعزيز استخدام السفن العاملة بالغاز الطبيعي المسيل، يستطيع القطاع أن يخفض التكاليف ويستخدم مصدر طاقة أنظف على نحو يتسق مع الأهداف المتعلقة بالطاقة وبالمناخ المندرجة في إطار هدفي التنمية المستدامة رقم ٧ (بشأن الطاقة) ورقم ١٣ (بشأن تغير المناخ).

تحقيق التوازن في الطلب والعرض

للسنة الخامسة على التوالي، ظلَّ نمو الأسطول العالمي يتراجع. بيد أن عرض السعة الحملية للسفن زاد بوتيرة فاقت الطلب، فأدى ذلك إلى استمرار الوضع المتسم بالسعة العالمية الزائدة والضغط على أسعار الشحن والإيرادات باتجاه الهبوط. ووضعت البيئة المتسمة بانخفاض الطلب وارتفاع السعة الزائدة قيوداً على حركة أسعار الشحن، وقلَّلت الربحية في معظم قطاعات سوق النقل البحري. وبلغت خسائر التشغيل الكلية في سوق النقل البحري بالحاويات ٣,٥ بلايين دولار في عام ٢٠١٦.

وفي عام ٢٠١٧، يُرجَّح أن يدعم النمو المتوقع في الطلب على النقل البحري على الصعيد العالمي واستمرار تدبير العرض من سعة السفن التحسن في مؤشرات السوق الأساسية، معززاً بذلك أسعار الشحن. بيد أن تحقيق ذلك يقتضي تخفيض العرض الزائد من سعة السفن ببناء عدد أقل منها، وزيادة التخريد، وتقاسم السعة من خلال التحالفات، على سبيل المثال.

ويمكن أن تعزز عمليات الإدماج والتحالفات الضخمة المعقودة بين شركات النقل بالحاويات التي حدثت في الآونة الأخيرة عملية تدبير العرض، واستخدام الأسطول على نحو أفضل، فيتحسّن تبعاً لذلك الوضع المالي لقطاع النقل البحري بالحاويات. بيد أن ثمة خطراً يكمن في أن تسفر عملية التركيز في السوق عن إنشاء هياكل احتكارية. وينبغي أن ترصد الجهات التنظيمية التطورات التي تحدث في عمليات الإدماج والتحالفات في النقل البحري بالحاويات، ضماناً للمنافسة في السوق. وقد يكون من اللازم أيضاً مراجعة القواعد الناظمة للتجمعات والتحالفات لتحديد إن كان ثمة ما يدعو إلى تنقيح القواعد التنظيمية. وسيتيح ذلك تحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والموانئ والناقلين، تفادياً لما قد يحدث من سوء استخدام لسلطة السوق.

وفي عام ٢٠١٦، يُقدِّر الأونكتاد أن تكون النسبة المئوية التي أنفقتها البلدان على النقل الدولي والتأمين قد بلغت في المتوسط زهاء ١٥ في المائة من قيمة وارداتها. وتدفع الاقتصادات الأصغر حجماً والتي تعاني من أوجه ضعف هيكلية نسبة تفوق ذلك كثيراً تصل في المتوسط إلى ٢٢ في المائة في حالة الدول الجزرية الصغيرة النامية، و١٩ في المائة في البلدان النامية غير الساحلية، و٢١ في المائة في أقل البلدان نمواً. ويعزى استمرار عبء تكاليف النقل الواقع على عاتق بلدان نامية كثيرة إلى ضعف الكفاءة في الموانئ، وقصور البنى التحتية، ومحدودية اقتصادات الحجم، وضعف التنافس في أسواق النقل. ومن المحتمل أن يزداد الوضع سوءاً في الاقتصادات الصغيرة الحجم والضعيفة هيكلياً بسبب الزيادة في حجم السفن والمضي قدماً في عمليات الإدماج في السوق.

الموانئ البحرية: المحاور الداعمة للربط البحري وفي المنطقة الداخلية

تندرج معدلات النمو في أعوام ٢٠١٥ و٢٠١٦ و٢٠١٧ في عداد أدنى المعدلات التي سجلها القطاع خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠٠٠، باستثناء عام ٢٠٠٩. وفي الآن ذاته، كان على موانئ الحاويات في العالم أن تتكيف مع استمرار استخدام سفن ما فتئت تزداد حجماً، وانتقال السفن من الطرق التجارية الرئيسية إلى الطرق الفرعية، وازدياد التركيز في خطوط النقل البحري المنتظمة، ونمو

أنشطة التعزيز، وإعادة تشكيل تحالفات النقل البحري، واستفحال تهديدات الأمن السيبراني.

ويقتضي ازدياد حدة الضغط التنافسي على الموانئ تحسين مستويات الأداء على نحو يتجاوز الأهداف المتمثلة في تحقيق الكفاءة القصوى في العمليات، وتخفيض التكاليف، والكفاءة في الوقت، وتعزيز التجارة. وما فتئت التوقعات تزداد بأن تستوفي الموانئ معايير أداء أخرى، محققة قدراً أعلى من الموثوقية في الخدمات، ومن معايير الجودة، والأمن، والسلامة، والاستدامة المالية، وصون الموارد، وحماية البيئة، والإدماج الاجتماعي، وهي أهداف يرتبط كثير منها بأهداف التنمية المستدامة الرئيسية.

وعلى الموانئ أن تضع السياسات والخطط التي تتناول أفضل السبل التي تمكّنها من التكيف مع مقتضيات البيئة المتغيرة لسوق خطوط الملاحة البحرية المنتظمة. ويستدعي الأمر توطيد عرى التعاون بين الموانئ والجهات المعنية فيها، تخفيفاً لوقع التأثير السلبي الناشئ عن الضغوط المتنامية على التكاليف. وقد لا يكون التنافس في العمليات البحرية على حركة المسافنة مستداماً على الدوام في سياق بيئة التشغيل الجديدة. وسيكون على الموانئ أن تعيد النظر فيما تقدمه من خدمات، فتفكر في توفير خدمات أخرى للمستهلكين، وهو أمر سيزيد من تدفق إيراداتها. وينبغي كذلك تشجيع اعتماد تكنولوجيات ملائمة والأخذ بحلول سديدة في الموانئ، من قبيل أتمتة الجمارك ونظم مجتمع الموانئ، وتعزيز تقييم الأداء في الموانئ على نحو يُستفاد منه في تخطيط النقل، وإدارة الموانئ، ونُهج السياسات والنظم. وفي هذا الصدد، ينبغي أن تقدم الاستثمارات في قدرات جمع البيانات وبرامج تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المساندة التي تخفض تكاليف جمع البيانات وتحليلها الدعم لمقاييس الأداء في الموانئ.

وزاد اشتداد الحاجة إلى تزويد الموانئ ومرافق مناولة البضائع المتطورة الحديثة بنظم إدارة المحطات النهائية والنظم الأمنية متطلبات الموانئ الرأسمالية والتقنية بدرجة ملموسة في السنوات القليلة الماضية، فأضحى توطيد عرى التعاون بين القطاعين العام والخاص ضرورياً، فخلال عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٦، جرى التعهد بنحو ٦٨,٨ بليون دولار من الاستثمارات الخاصة في ٢٩٢ مشروعاً مينائياً شملت البنى المينائية التحتية والفوقية، والمحطات النهائية، وقنوات المحطات النهائية للحاويات والسوائب الجافة والسائلة، والمحطات النهائية المتعددة الأغراض. وتستطيع الحكومات أن تعول على نماذج عديدة للشراكة بين القطاعين العام والخاص، فتجعلها أداة ناجعة وفعالة لتنمية موانئ مستدامة. وتتمثل الشروط المسبقة لعقد شراكات ناجحة بين القطاعين العام والخاص في إعداد عقود محكمة الصياغة تكفل توزيع الأدوار والأنشطة توزيعاً واضحاً، وتقاسم المخاطر على نحو ملائم والتحلي بالمرونة، ووضع إطار واضح للسياسات، ونظام قانوني وتنظيمي يضمن فعالية العقود ويتيح إعمالها، وإنشاء إطار مؤسسي يمكّن من إدارة هذه العملية إدارة سديدة. وينبغي ألا تقتصر الشراكة على تحسين الأداء في الموانئ فحسب، بل وتضمن أيضاً أن تعود التحسينات بالفائدة على الشاحنين بتقديم خدمات أفضل لهم وتخفيض الرسوم.

غير أن الاستثمارات في الموانئ ليست كلها مستحبة، فالضغط الذي تمارسه شركات النقل البحري لتوسيع الممرات المائية وجرفها حتى تستوعب سفناً لا تنفك تزداد حجماً، لا سيما لعمليات المسافنة، قد لا يبرر تكبد تكاليف إضافية، فزيادة حجم السفن وحده دون أن يزداد أحجام البضائع سيقلّل من السعة الفعلية في الموانئ البحرية التي سيقع على عاتقها توسيع الأحواض وزيادة المعدات لمعالجة الحجم الكلي نفسه من البضائع.

التطورات القانونية والتنظيمية

غدت اتفاقيتان دوليتان مهمتان تؤثران في القطاع البحري نافذتين في عام ٢٠١٧، فأصبحت الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لعام ٢٠٠٤ نافذة في ٨ أيلول/سبتمبر، ودخلت اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك لعام ٢٠٠٧ (رقم ١٨٨) الصادرة عن منظمة العمل الدولية حيز النفاذ في ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر. وتجدر الإشارة أيضاً إلى قرار المنظمة البحرية الدولية القاضي بتطبيق الحد الأقصى العالمي لمحتوى الكبريت في زيت الوقود البالغ ٠,٥ في المائة على متن السفن ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠، وذاك تطور مهم من منظور الصحة البشرية والبيئة.

ويُحرز تقدم في المفاوضات الجارية في الأمم المتحدة بشأن وضع صك دولي ملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ يتناول الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري في مناطق تقع خارج نطاق الولاية القانونية الوطنية ويكفل استخدامه المستدام. وفي هذا السياق، ولا سيما فيما يخص المسائل المتصلة بتقاسم الفوائد المستمدة من الموارد الجينية البحرية، وبناء القدرات، ونقل التقانة البحرية، من المهم أن تُراعى، عند صياغة هذا الصك، الاحتياجات الخاصة بالبلدان النامية، وبوجه أخص أقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والبلدان المحرومة جغرافياً، والدول الجزرية الصغيرة النامية، والدول الساحلية الأفريقية.

وتُحدِث التقانات الجديدة تحولاً في قطاع النقل البحري، متيحة فرصاً لتعزيز الكفاءة الاقتصادية، وتحقيق الكفاءة القصوى في نظم إدارة اللوجستيات والعمليات وتوسيع نطاق الربط، بما في ذلك الربط بالوسائل الإلكترونية. وفي الآن ذاته، تثير هذه التقانات مخاوف جديدة، من بينها ازدياد التهديدات والمخاطر المحدقة بالأمن السيبراني. وحتى تتمكن السفن من الإبحار الآمن وتظل المعلومات

البحرية والبرية المهمة في مأمن، ينبغي أن يتكاتف أصحاب المصلحة في القطاعين العام والخاص لفهم التقانات المستحدثة وتقييمها وإدارتها وتطبيقها على نحو أفضل.

وفضلاً عن ذلك، ورغم الإمكانات الجديدة التي قد تتيحها التقانة المستحدثة، مثل تقنية سلسلة السجلات المغلقة، لاستخراج الهوية وإدارتها، فثمة مخاوف من استخدامها في تطبيقات تتعلق بالتثبت من الهوية، أو بحماية الخصوصية، أو البيانات المالية. ولذلك، ينبغي رصد التطورات بشأن هذه التقنية وما تنطوي عليه من تأثيرات قانونية ومتعلقة بالتكاليف والبنية التحتية، وسواها من التأثيرات.

وينبغي تجسيد مخاوف الأمن السيبراني في الأطر التنظيمية التي تحكم القطاع البحري وتشجيع الامتثال للقواعد التنظيمية ودعمه. ويكتسي إعمال القواعد التنظيمية الحالية المتعلقة بالأمن السيبراني أهمية شأنه في ذلك شأن وضع معايير وسياسات إضافية. وفضلاً عن ذلك، ينبغي مراعاة أفضل الممارسات والارشادات والسياسات المعتمدة حتى الآن جنباً إلى جنب مع العناصر الوظيفية الخمسة الواردة في المبادئ التوجيهية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بشأن إدارة مخاطر أمن الفضاء الإلكتروني (٢٠١٧) والمتمثلة في تحديد المخاطر والحماية منها والكشف عنها والتصدي لها والتعافي منها.

الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة: فهم شبكات النقل البحري بالحاويات وتعزيزها

لا يزال ضعف الربط بخطوط النقل يعيق نفاذ الاقتصادات الصغيرة والضعيفة إلى الأسواق العالمية. ويتدرج عدد كبير من البلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، وأقل البلدان نمواً، في عداد أكثر البلدان تضرراً بسبب ارتباطها بوصلات نقل أقل عدداً وموثوقية وأكثر تكلفة. وتُظهر بيانات الأونكتاد وبحوثه أن التحسن في التخطيط والتوقعات يمكن أن يتحقق بقدر ملموس إن أُدرجت البيانات عن شبكات النقل البحري في نُهج السياسات ذات الصلة، مثل التفاوض بشأن الصفقات التجارية ووضع خطط تطوير بنى النقل التحتية.

وينبغي ربط خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة الوطنية والإقليمية والعابرة للقارات بعضها ببعض قدر المستطاع. وفي كثير من البلدان، تتمتع خدمات النقل البحري المحلية المتعلقة بالملاحة الساحلية اليوم بالحماية من المنافسة الأجنبية. وقد تؤدي مثل هذه القيود المفروضة على السوق إلى أوجه قصور غير ضرورية وإلى فقدان الربط بالملاحة البحرية. ويمكن أن تُعزز السياسات المحكمة الإعداد التي تتيح، وفق شروط محددة بشكل واضح، لخطوط النقل البحري الدولية المنتظمة نقل التجارة المحلية والبضائع من السفن العاملة في الخطوط الفرعية تنافسية الموانئ البحرية في البلد المعني وتيُسر حصول المستوردين والمصدرين على خدمات النقل البحري الدولية.

ولتعزيز المنافسة بين الموانئ دور مهم حتى يحقق مشغلوها الكفاءة القصوى ويفيدون عملاءهم من مكاسب الكفاءة. وينبغي ألا تقتصر المنافسة بين الموانئ على الموانئ البحرية الوطنية بل وتشمل موانئ البلدان المجاورة أيضاً. وبذلك، يعتمد تحسين الربط البحري على النفاذ الفعال إلى المنطقة الخلفية عبر روابط النقل الداخلية والمتعددة الوسائط. وتشكل الأسواق الإقليمية للنقل الفعال بالشاحنات، والممرات المائية الداخلية، وبنية السكك الحديدية والطرق التحتية، ونظم العبور، وسائل مهمة لتعزيز المنافسة بين الموانئ. ويمكن تيسير عملية العبور وفق المعايير والتوصيات الدولية، ومن بينها تلك الصادرة عن الأمم المتحدة، ومنظمة الجمارك العالمية، ومنظمة التجارة العالمية.

وثمة حاجة مستمرة لتحديث وكالات الجمارك وغيرها من وكالات الحدود وتيسير التجارة ونقلها. ويتضح من أعمال التعاون التقني التي دأب الأونكتاد على الاضطلاع بها في مجال أتمتة إجراءات الجمارك وتكامل عمليات التجارة وغيرها من العمليات التي تنفذها الوكالات الحكومية عبر النظام الآلي للبيانات الجمركية أن هذه الجهود قمينة بأن تخفض تكاليف النقل، وتقصِّر وقت مكوث البضائع، وتعزِّز الشفافية، ومن ثم مساءلة جميع أصحاب المصلحة. ويقتضي اتفاق تيسير التجارة، الصادر عن منظمة التجارة الدولية، واتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية أن يشكل الأعضاء لجاناً، أو منتديات تعاونية أخرى، يتولى فيها أصحاب المصلحة التنسيق والتعاون في تنفيذ إصلاحات تيسير التجارة والنقل. وينبغي ألا تقتصر هذه المنتديات التعاونية على مسائل الامتثال وحدها بل وحري بها أن تستهدف أيضاً تنفيذ جميع الإصلاحات اللازمة لتيسير التجارة الدولية والربط بوسائط النقل.

وسيظلُّ النقل البحري عبر المحيطات أهم وسيلة لنقل سلع التجارة الدولية. وينبغي أن تستوعب وزارات النقل والتخطيط والسلطات البحرية وسلطات الموانئ العوامل التي تحدد الربط بخطوط النقل البحري وما يقترن بها من فرص ومخاطر حتى تُوضع السياسات وتُتخذ القرارات وتُعد خطط الاستثمار السديدة على هدى في مجالات الملاحة البحرية والموانئ وروابطها بمناطقها الداخلية.

١

التطورات في التجارة البحرية

في عام ٢٠١٦، ظلَّ قطاع النقل البحري يواجه التأثيرات المستمرة الناجمة عن التراجع الاقتصادي الذي حدث في عام ٢٠٠٩، وبقيت التجارة البحرية تخضع للضغط الناشئ عن استمرار ضعف الطلب العالمي، وازدياد حدة المخاوف الناجمة عن عوامل، مثل السياسات التجارية، وأسعار السلع الأساسية، والبترول المنخفضة. وفضلاً عن ذلك، ما فتئت تظهر رويداً رويداً عدة اتجاهات تنطوي على تأثيرات ذات صلة بالنقل البحري وتستلفت الأنظار إليها على رأسها الرقمنة وتوسع التجارة الإلكترونية بخطى سريعة وازدياد التركز في أسواق خطوط النقل البحري المنتظمة.

وتجسيداً لحالة الاقتصاد العالمي، زاد الطلب على خدمات النقل البحري بدرجة معتدلة في عام ٢٠١٦. فارتفعت أحجام التجارة الدولية البحرية بنسبة ٢,٦ في المائة، مقارنة بنسبة ١,٨ في المائة في عام ٢٠١٥، وهي نسبة تقل عن المتوسط التاريخي البالغ ٣ في المائة الذي سُجِّل طوال العقود الأربعة المنصرمة. ووصلت الأحجام الكلية إلى ١٠,٣ بلايين طن تشمل زيادة تفوق ٢٦٠ مليون طن من البضائع يعزى زهاء نصفها إلى تجارة الناقلات الصهريجية.

وفي عام ٢٠١٧، يُتوقع أن تتحسن آفاق الاقتصاد العالمي وتجارة السلع بعض الشيء، بيد أن المخاوف مقرونة بعوامل أخرى إيجابية وسلبية لا تزال تشكل هذه الآفاق. وفي هذا السياق، يُقدِّر الأونكتاد أن تزداد التجارة البحرية بنسبة ٢,٨ في المائة لتصل الأحجام الكلية إلى ١٠,٦ بلايين طن. وتشير توقعاته للأجل المتوسط إلى أن التوسع سيتواصل، فتنمو الأحجام بمعدل نمو سنوي مركب قدره ٣,٢ في المائة بين عامي ٢٠١٧ و٢٠٢٢. ويُنتظر أن تزداد الأحجام في جميع القطاعات، وأن تستأثر التجارة المنقولة في حاويات، وتجارة السلع الرئيسية السائبة الجافة، بأسرع معدلات النمو.

التجارة البحرية العالمية

(الحصة بالنسبة المئوية من الحمولة الطنية العالمية)

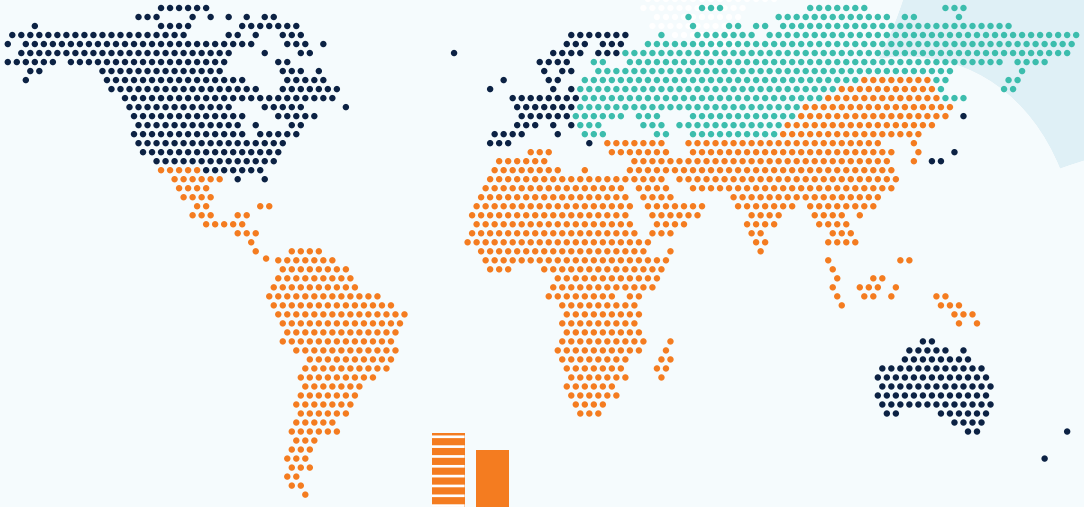
١٠,٣ بلايين طن

مجموع الأحجام المحققة

تشمل زيادة تفوق ٢٦٠ مليون طن من البضائع

+٢,٦٪ في عام ٢٠١٦

مرتفعاً من ١,٨ في المائة في عام ٢٠١٥



	الاقتصادات المتقدمة	الاقتصادات النامية	الاقتصادات الانتقالية
المحملة (الخارجة/ الصادرات)	٣٥٪	٥٩٪	٦٪
المفرغة (الداخلة/ الواردات)	٣٥٪	٦٤٪	١٪

تطور أحجام التجارة البحرية الدولية

١٩٧٤-٢٠١٤

٢٠١٥

٢٠١٦

يتوقع الأونكتاد أن تزداد أحجام التجارة البحرية العالمية بمعدل نمو سنوي مركب يبلغ ٣,٢٪ بين عامي ٢٠١٧ و٢٠٢٢

٢٠١٧-٢٠٢٢

ألف- حالة الاقتصاد العالمي

١- النمو الاقتصادي العالمي

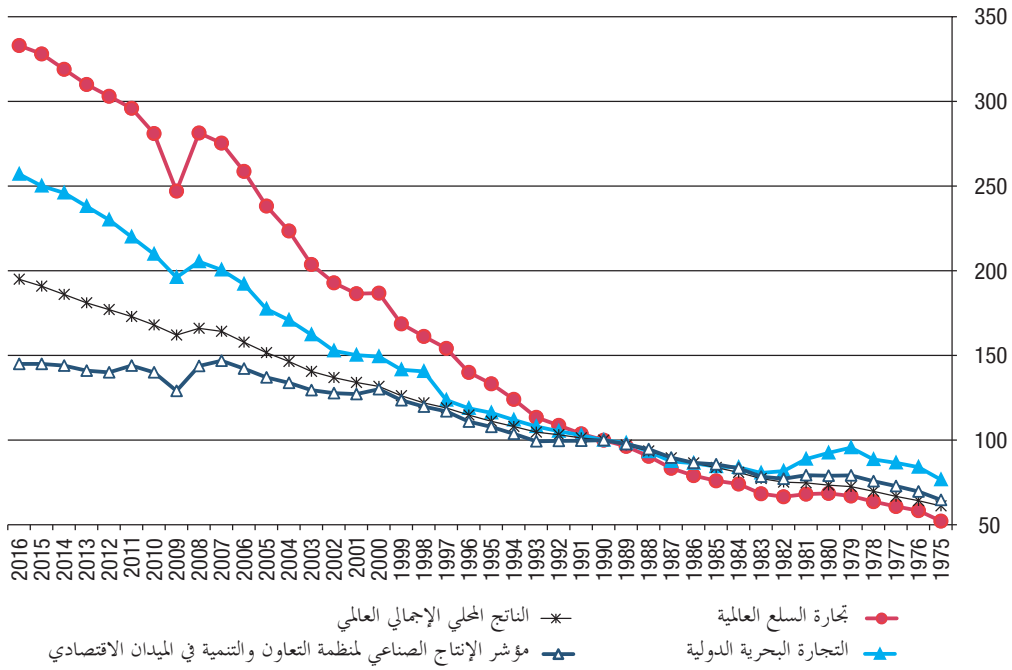
ما برحت التطورات التي تطرأ في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي تحدد التجارة البحرية العالمية بمقدار كبير. ولئن كانت العلاقة بين الإنتاج الاقتصادي وتجارة السلع تبدو آخذة في التحول، مع تراجع ملحوظ في معدل نمو التجارة إلى الناتج المحلي الإجمالي في السنوات القليلة الماضية[1]، فإن الطلب على خدمات النقل البحري لا يزال يعتمد على أداء الاقتصاد العالمي اعتماداً كبيراً.

ومع أنَّ سرعة نمو النشاط الصناعي، والإنتاج الاقتصادي، وتجارة السلع، وشحنات التجارة البحرية قد تتفاوت، فإن هذه المتغيرات تظل مترابطة بشكل إيجابي كما يتبيَّن من الشكل ١-١ الذي يتناول العوامل ذات الصلة بمؤشر الإنتاج الصناعي في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في الميدان الاقتصادي والمؤشرات العالمية.

وتباطأ نمو الاقتصاد العالمي في عام ٢٠١٦، فارتفع الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٢,٢ في المائة، هابطاً من نسبة ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٥، ومسجلاً مستوى دون متوسط النمو السنوي في الفترة ٢٠٠١-٢٠٠٨ البالغ ٣,٢ في المائة (الجدول ١-١). وتشمل العوامل التوضيحية بيئة استثمار عالمية شابها الضعف، وازدياد الشكوك التي تكتنف السياسات التجارية، واستمرار التأثير السلبي الناشئ عن المستويات المنخفضة لأسعار السلع الرئيسية على كلا الاستثمار وإيرادات صادرات البلدان المصدرة للسلع الأساسية.

وهبط الإنتاج الصناعي في البلدان المتقدمة أيضاً من ٢,٢ في المائة في عام ٢٠١٥ إلى ١,٧ في المائة في عام ٢٠١٦ نتيجة لتباطؤ النمو في الاتحاد الأوروبي (١,٩ في المائة) والولايات المتحدة (١,٦ في المائة) واليابان (١,٠ في المائة). أما في الاقتصادات النامية، فانخفض نمو الناتج المحلي الإجمالي إلى ٣,٦ في المائة بعد أن كان قد بلغ ٣,٨ في المائة في عام ٢٠١٥. ورغم نمو الناتج المحلي الإجمالي القوي بنسبة ٦,٧ في المائة – مدعوماً بالتدابير التحفيزية التي اتخذتها الحكومة خلال السنة – واصلت الصين انتقالها التدريجي نحو اقتصاد قوامه الاستهلاك يستقوي بنموها الداخلي. وفي الهند، تواصل نمو الناتج المحلي القوي (٧ في المائة) ولكن بوتيرة أبطأ قليلاً من عام ٢٠١٥.

الشكل ١-١ مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والمؤشرات العالمية، والناتج المحلي الإجمالي، والتجارة البحرية، ١٩٧٥-٢٠١٦



المصادر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ٢٠١٧، والأمم المتحدة ٢٠١٧، وإصدارات شتى من *استعراض النقل البحري* الذي يصدره الأونكتاد؛ ومنظمة التجارة العالمية، ٢٠١٢.

ملاحظة: تستند حسابات المؤشر إلى الناتج المحلي الاجمالي وتجارة السلع بالدولارات والتجارة البحرية بالأطنان.

الجدول ١-١ النمو الاقتصادي العالمي، ٢٠١٥-٢٠١٧
(النسبة المئوية للتغير السنوي)

المنطقة أو المجموعة الاقتصادية	٢٠٠١-٢٠٠٨	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧
العالم	٣,٢	٢,٦	٢,٢	٢,٦
الاقتصادات المتقدمة	**٢,٢**	**٢,٢**	**١,٧**	**١,٩**
منها				
الولايات المتحدة	٢,٥	٢,٦	١,٦	٢,١
الاتحاد الأوروبي ٢٨	٢,٢	٢,٣	١,٩	١,٩
اليابان	١,٢	١,٢	١,٠	١,٢
الاقتصادات النامية	**٦,٢**	**٣,٨**	**٣,٦**	**٤,٢**
منها				
أفريقيا	٥,٧	٣,٠	١,٥	٢,٧
آسيا	٧,٣	٥,٢	٥,١	٥,٢
الصين	١٠,٩	٦,٩	٦,٧	٦,٧
الهند	٧,٦	٧,٢	٧,٠	٦,٧
غربي آسيا	٥,٨	٣,٧	٢,٢	٢,٧
أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي	**٣,٩**	**-٠,٣**	**-٠,٨**	**١,٢**
البرازيل	٣,٧	-٣,٨	-٣,٦	٠,١
أقل البلدان نمواً	**٧,٢**	**٣,٦**	**٣,٧**	**٤,٤**
الاقتصادات الانتقالية	**٧,١**	**-٢,٢**	**٠,٤**	**١,٨**
الاتحاد الروسي	٦,٨	-٢,٨	-٠,٢	١,٥

المصدر: UNCTAD, 2017a.

ملاحظة: بيانات عام ٢٠١٧ أرقام متوقعة.

وظلَّ النشاط المحدود في البلدان المصدرة للنفط في أفريقيا، وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، وغرب آسيا، والاقتصادات الانتقالية الذي اقترن بالركود في البرازيل والاتحاد الروسي يكبح النمو في الاقتصادات النامية وفي الاقتصادات الانتقالية على حدٍ سواء. أما في أقل البلدان نمواً، فارتفع الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٣,٧ في المائة في عام ٢٠١٦، وهي نسبة تقِّل كثيراً عن هدف النمو البالغ ٧ في المائة على الأقل المحدد في إطار أهداف التنمية المستدامة، وبوجه أخص الهدف رقم ٨ المتمثل في تعزيز النمو الاقتصادي المطرد والشامل للجميع والمستدام والعمالة الكاملة والمنتجة، وتوفير العمل اللائق للجميع.

٢- تجارة السلع العالمية

كان أداء تجارة السلع العالمية دون المستوى في عام ٢٠١٦، فزادت الأحجام (أي التجارة بالقيمة معدَّلة لاحتساب التضخم وتحركات معدل الصرف) بنسبة متواضعة بلغت ١,٩ في المائة (متوسط معدل نمو الواردات والصادرات)، مرتفعة من نسبة ١,٧ في المائة في عام ٢٠١٥ (الجدول ١-٢). وكان ازدياد التجارة ضعفاً سبباً في تباطؤ النشاط الاقتصادي العالمي ونتيجة له بفعل الروابط المتينة بين الاستثمار والنمو والتجارة. وارتفعت أحجام الصادرات العالمية والطلب على الواردات في عام ٢٠١٦ مقارنة بعام ٢٠١٥، فزادت الصادرات بوتيرة أسرع بلغت ١,٧ في المائة، مقارنة بنسبة ١,٤ في المائة في عام ٢٠١٥، بينما زاد الطلب على الواردات بنسبة ٢,١ في المائة، صاعداً من نسبة ١,٩ في المائة في عام ٢٠١٥.

الجدول ١-٢ نمو حجم تجارة السلع، ٢٠١٣-٢٠١٦
(النسبة المئوية للتغير السنوي)

الصادرات				المناطق الاقتصادية	الواردات			
٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦		٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦
٣,١	٢,٠	١,٤	١,٧	**العالم**	٢,٣	٢,٥	١,٩	٢,١
٢,١	١,٧	٢,١	١,٠	**الاقتصادات المتقدمة**	٠,٠	٢,٨	٣,٣	٢,٧
٢,٦	٣,٣	-١,١	-٠,٢	الولايات المتحدة	٠,٨	٤,٧	٣,٧	٣,٦
١,٩	١,٦	٣,٣	١,١	الاتحاد الأوروبي	-١,٠	٣,٢	٤,١	٢,٨
-١,٥	٠,٦	-١,٠	٠,٣	اليابان	٠,٣	٠,٦	-٢,٨	-٠,٣
٤,٤	**٢,٥**	**٠,٦**	**٢,٨**	**الاقتصادات النامية**	**٥,٥**	**٢,٧**	**١,١**	**١,١**
٢,٤	٢,٣	٣,٢	٢,٣	أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي	٣,٨	٠,٠	-٢,٠	-٤,٢
-١,٦	-٢,٠	٠,٦	٢,٩	أفريقيا	٦,٨	٣,٦	٠,٧	-٤,٦
٦,٧	٤,٩	-٠,٦	٠,٦	شرقي آسيا	٧,٠	٣,٤	-١,١	٢,٢
٨,٥	٥,٦	-٠,٩	٠,٠	الصين	٩,١	٢,٩	-١,٨	٣,١

الجدول ١-٢ نمو حجم تجارة السلع، ٢٠١٣-٢٠١٦
(النسبة المئوية للتغير السنوي) *(تابع)*

الصادرات				المناطق الاقتصادية	الواردات			
٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦		٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦
٠,٠	١,١	-١,٤	١٨,١	جنوبي آسيا	-٠,٤	٤,٧	٧,٤	٨,٩
٨,٥	٣,٥	-٢,١	٦,٧	الهند	-٠,٣	٣,٢	١٠,١	٧,٣
٥,٠	٣,٧	٣,٧	٣,٩	جنوب شرق آسيا	٤,٢	٢,٤	٥,٧	٤,٤
٣,٧	-٣,٢	-٠,٦	٣,٥	غربي آسيا	٦,٧	٢,٢	٣,١	-٢,٤
٢,٠	**٠,٥**	**١,٠**	**-١,٦**	**الاقتصادات الانتقالية**	**-٠,٤**	**-٧,٩**	**-١٩,٩**	**٧,٣**

المصدر: UNCTAD, 2017a.

ملاحظة: أحجام التجارة مستمدة من أحجام تجارة السلع الدولية معدلة بمؤشرات الأونكتاد للرقم القياسي لقيمة الأونكتاد.

وأثَّر ضعف التوقعات التجارية في الاقتصادات المتقدمة والنامية على حدٍ سواء، بيد أن بعض الاختلافات قد لوحظت في الأداء على الصعيد الإقليمي، فزادت صادرات الاقتصادات المتقدمة بوتيرة أبطأ (١ في المائة) في عام ٢٠١٦، مقارنة بعام ٢٠١٥ (٢,١ في المائة). وهبط الطلب على وارداتها إلى ٢,٧ في المائة، منخفضاً من ٣,٣ في المائة في عام ٢٠١٥.

وكان أداء نمو التجارة في المناطق النامية دون المستوى في عام ٢٠١٦. ورغم أن الصادرات زادت بنسبة ٢,٨ في المائة، مرتفعة من نسبة ٠,٦ في المائة في عام ٢٠١٥، فإن هذه النسبة تظلُّ دون نسبة النمو المسجلة في عام ٢٠١٣ وقدرها ٤,٤ في المائة. وزاد طلب الاقتصادات النامية على الواردات بنسبة متواضعة بلغت ١,١ في المائة في عام ٢٠١٦. ومَرَدُّ ذلك بوجه خاص انخفاض القدرة الشرائية لدى كثير من البلدان المصدرة للسلع الأساسية التي واجهت تآكل معدل التبادل التجاري بسبب انخفاض أسعار السلع الرئيسية (على سبيل المثال، أفريقيا، وأمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي). ويعزى قسط كبير من تقلص الطلب على الواردات في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي إلى الركود في البرازيل أيضاً.

وفي عام ٢٠١٦، تراجعت أحجام الصادرات في الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية، معبرة بذلك بوجه خاص عن التأثير السلبي الناجم عن الركود في الاتحاد الروسي. وعلى النقيض من ذلك، انتعش طلب هذه الاقتصادات على الواردات بعد التقلص الشديد المسجل في عام ٢٠١٥ بسبب تآكل معدلات التبادل التجاري إثر انخفاض أسعار السلع الأساسية والبترول. وعزَّز التحسن النسبي في مستويات أسعار البترول في عام ٢٠١٦ وقدرة الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية على امتصاص الصدمة الناشئة معدلات التبادل التجاري طلبها على الواردات.

واتسم إجمالي نمو تجارة السلع بالضعف أيضاً مقارنة بنمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي وهو اتجاه اشتد منذ عام ٢٠٠٨. وفضلاً عن العوامل الدورية، مثل ضعف الطلب العالمي وتباطؤ النشاط الاقتصادي، يجسد التحول الظاهر في العلاقة التقليدية بين الناتج المحلي الإجمالي والتجارة أيضاً عوامل هيكلية من قبيل تباطؤ وتيرة العولمة وتجزؤ سلسلة الإمداد (الأونكتاد، ٢٠١٦، Bems et al, 2013). فعلى سبيل المثال، انخفضت حصة الواردات الصينية من الأجزاء والمكونات في صادرات السلع من ٦٠ في المائة في عام ٢٠٠٠ إلى أقل من ٣٥ في المائة في السنوات القليلة الماضية (United Nations, 2017). وقد يكون لهذه التطورات ضلع في انخفاض مرونة التجارة – الناتج المحلي الإجمالي. وتقدر مرونة الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ١,٣ في المائة في الفترة ١٩٧٠-١٩٨٥، و٢,٢ في المائة في الفترة ١٩٨٦-٢٠٠٠، و١,٣ في المائة في الألفية الثانية، و٠,٧ في المائة في ٢٠٠٨-٢٠١٣[٢].

ويبدو أن تحولاً في تشكيلة الطلب العالمي قد ساهم أيضاً في اعتدال الصلة بين الناتج المحلي الإجمالي والتجارة. واتسم الاستثمار، وهو أشد عناصر الطلب العالمي كثافة من حيث التجارة، بالضعف في السنوات الأخيرة. وثمة عوامل مقيدة أخرى تتمثل في تباطؤ التقدم المحرز في تحرير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية، والشكوك التي تحوم حول مستقبل الاتفاقات التجارية الإقليمية، وعلى رأسها اتفاق الشراكة عبر المحيط الهادئ، وتنامي الاتجاهات الحمائية، بما فيها الاتجاهات المقيسة بتكاثر القيود التجارية. وفضلاً عن المخاوف التي يثيرها توجه السياسات التجارية التي تتبعها الإدارة الجديدة في الولايات المتحدة، يمثل ارتفاع الحصيلة العامة من التدابير التجارية التقييدية المتخذة منذ ٢٠٠٨/٢٠٠٩ مصدر قلق آخر. فمن بين التدابير التجارية التقييدية المسجلة في مجموعة تتألف من ٢٠ اقتصاداً منذ عام ٢٠٠٨ وعددها ١ ٦٧١ تدبيراً، أُزيل فقط ٤٠٨ تدابير بحلول منتصف تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦.

وفي الوقت الحالي، يقدر العدد الكلي للتدابير التقييدية التي لا تزال سارية بأكثر من ١ ٢٥٠ تدبيراً (World Trade Organization, OECD and UNCTAD, 2016).

باء- التجارة البحرية الدولية

١- لمحة عامة

في اتساق مع التطورات التي تحدث في الاقتصاد العالمي، تحسَّن الطلب على خدمات النقل البحري في عام ٢٠١٦ وإن كان بوتيرة معتدلة. وتوسعت التجارة البحرية العالمية بنسبة ٢,٦ في المائة، مرتفعة من نسبة ١,٨ في المائة في عام ٢٠١٥، وهي نسبة تقِّل عن المعدل التاريخي المسجَّل خلال العقود الأربعة المنصرمة وقدره ٣ في المائة. وبلغت الأحجام الكلية ١٠,٣ بلايين طن تشمل زيادة تفوق ٢٦٠ مليون طن من البضائع يعزى أكثر من نصفها إلى تجارة الحاويات الصهريجية (الجدولان ١-٣ و١-٤؛ والشكل ١-٢). وظلّ الطلب القوي على الواردات في الصين في عام ٢٠١٦ يدعم التجارة البحرية العالمية رغم أن النمو الإجمالي قابله توسع محدود في الطلب على الواردات من المناطق النامية الأخرى.

وبلغ مجموع شحنات البضائع الجافة المنقولة بحراً ٧,٢٣ ملايين طن في عام ٢٠١٦، بزيادة قدرها ٢ في المائة عن السنة السابقة (الجدول ١-٤). وكما هو موضَّح في الشكل ١-٢ والجدول ١-٣، قاربت حصة السلع السائبة الرئيسية (الفحم، وركاز الحديد، والحبوب والبوكسيت/الألومنيا/صخور الفوسفات) ٤٣,٩ في المائة من مجموع أحجام البضائع الجافة، تليها التجارة المنقولة في حاويات (٢٣,٨ في المائة) والسوائب الثانوية (٢٣,٧ في المائة). وتمثل الأحجام المتبقية بضائع جافة "أخرى"[٣]، أي الشحنات المتنوعة على وجه التحديد.

الجدول ١-٣ نمو التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة

(بملايين الأطنان المحملة)

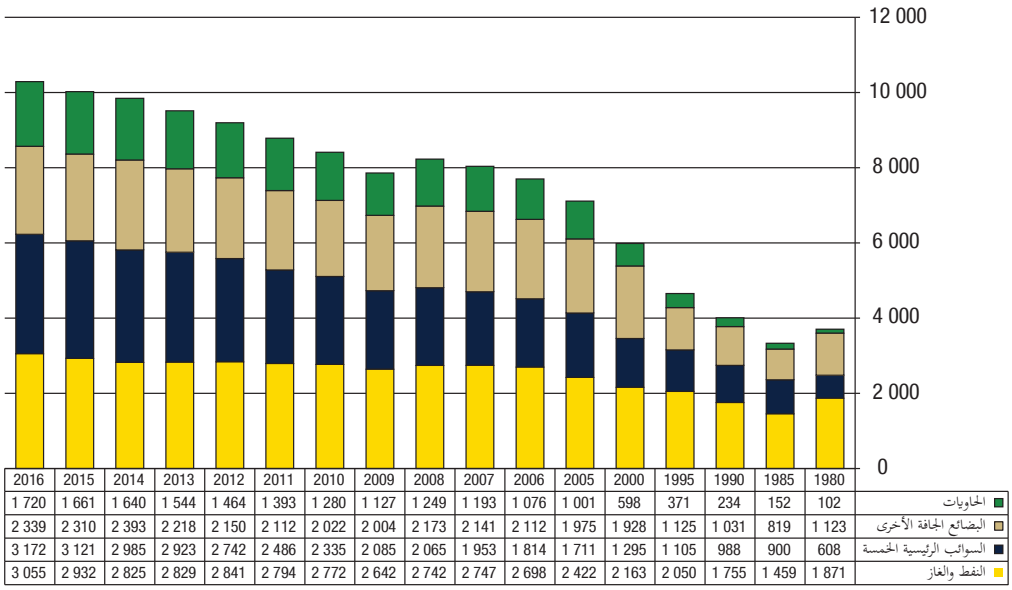
السنة	النفط والغاز	السوائب الرئيسية[أ]	السوائب الجافة غير السوائب الرئيسية	المجموع (جميع البضائع)
١٩٧٠	١ ٤٤٠	٤٤٨	٧١٧	٢ ٦٠٥
١٩٨٠	١ ٨٧١	٦٠٨	١ ٢٢٥	٣ ٧٠٤
١٩٩٠	١ ٧٥٥	٩٨٨	١ ٢٦٥	٤ ٠٠٨
٢٠٠٠	٢ ١٦٣	١ ٢٩٥	٢ ٥٢٦	٥ ٩٨٤
٢٠٠٥	٢ ٤٢٢	١ ٧٠٩	٢ ٩٧٨	٧ ١٠٩
٢٠٠٦	٢ ٦٩٨	١ ٨١٤	٣ ١٨٨	٧ ٧٠٠
٢٠٠٧	٢ ٧٤٧	١ ٩٥٣	٣ ٣٣٤	٨ ٠٣٤
٢٠٠٨	٢ ٧٤٢	٢ ٠٦٥	٣ ٤٢٢	٨ ٢٢٩
٢٠٠٩	٢ ٦٤٢	٢ ٠٨٥	٣ ١٣١	٧ ٨٥٨
٢٠١٠	٢ ٧٧٢	٢ ٣٣٥	٣ ٣٠٢	٨ ٤٠٩
٢٠١١	٢ ٧٩٤	٢ ٤٨٦	٣ ٥٠٥	٨ ٧٨٥
٢٠١٢	٢ ٨٤١	٢ ٧٤٢	٣ ٦١٤	٩ ١٩٧
٢٠١٣	٢ ٨٢٩	٢ ٩٢٣	٣ ٧٦٢	٩ ٥١٤
٢٠١٤	٢ ٨٢٥	٢ ٩٨٥	٤ ٠٣٣	٩ ٨٤٣
٢٠١٥	٢ ٩٣٢	٣ ١٢١	٣ ٩٧١	١٠ ٠٢٣
٢٠١٦	٣ ٠٥٥	٣ ١٧٢	٤ ٠٥٩	١٠ ٢٨٧

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وكما هي منشورة في مواقع مصادر الحكومات المعنية وقطاع الموانئ على الإنترنت ومصادر متخصصة. ونُقِّحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعدها وتم تحديثها لتعكس الإبلاغ المحسن بما في ذلك أرقام أحدث عهداً ومعلومات أفضل بشأن التصنيف حسب نوع البضاعة. أرقام ٢٠١٦ تقديرات، استناداً إلى بيانات أولية او عن آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

(أ) ركاز الحديد، الحبوب، البوكسيت، الألومنيا، وصخور الفوسفات.

وفي عام ٢٠١٦، زادت السلع الأساسية السائبة الرئيسية بنسبة ١,٦ في المائة، بينما توسعت البضائع الجافة الأخرى بنسبة ٢,٢ في المائة.

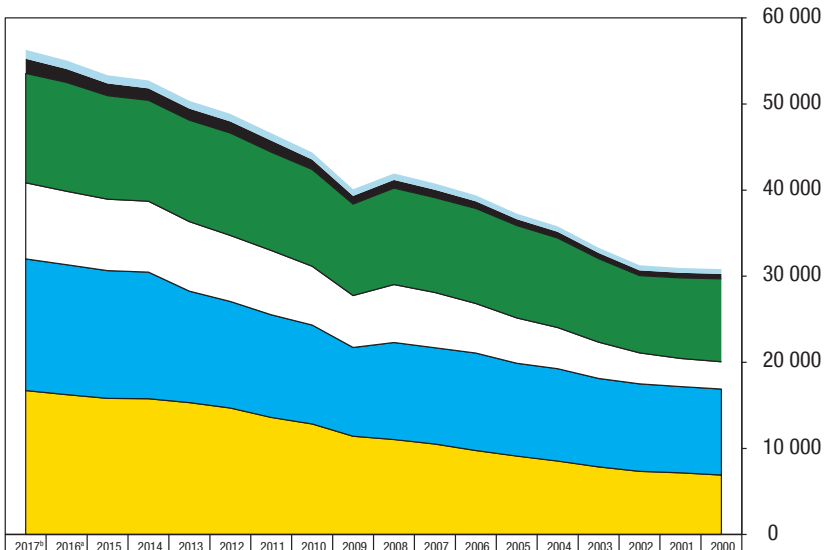
الشكل ١-٢ التجارة البحرية الدولية، في سنوات مختارة
(بملايين الأطنان المحملة)



2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2000	1995	1990	1985	1980	
1 720	1 661	1 640	1 544	1 464	1 393	1 280	1 127	1 249	1 193	1 076	1 001	598	371	234	152	102	الحاويات
2 339	2 310	2 393	2 218	2 150	2 112	2 022	2 004	2 173	2 141	2 112	1 975	1 928	1 125	1 031	819	1 123	البضائع الجافة الأخرى
3 172	3 121	2 985	2 923	2 742	2 486	2 335	2 085	2 065	1 953	1 814	1 711	1 295	1 105	988	900	608	السوائب الرئيسية الخمسة
3 055	2 932	2 825	2 829	2 841	2 794	2 772	2 642	2 742	2 747	2 698	2 422	2 163	2 050	1 755	1 459	1 871	النفط والغاز

المصدر: إصدارات شتى من *استعراض النقل البحري*. بالنسبة للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٦، يستند التصنيف حسب نوع البضاعة إلى بيانات من Clarksons Research, Shipping Review and Outlook and Seaborne Trade Monitor, various issues.

الشكل ١-٣ التجارة البحرية الدولية بالأطنان الميلية من البضائع وحسب نوع البضاعة، ٢٠٠٠-٢٠١٧
(بلايين الأطنان الميلية)



2017[b]	2016[a]	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
1 039	991	953	914	908	889	864	824	765	736	724	689	651	625	606	593	562	552	مواد كيميائية
1 706	1 563	1 422	1 392	1 347	1 346	1 344	1 147	958	956	913	833	736	719	662	611	591	576	غاز
12 701	12 638	12 013	11 717	11 779	11 890	11 417	11 237	10 621	11 200	11 011	11 036	10 729	10 393	9 698	8 971	9 352	9 631	نفط
8 845	8 529	8 302	8 237	8 076	7 673	7 469	6 833	6 030	6 734	6 422	5 757	5 269	4 785	4 216	3 601	3 271	3 170	حاويات
15 298	15 097	14 836	14 707	12 952	12 375	11 927	11 504	10 325	11 272	11 186	11 330	10 782	10 729	10 275	10 167	10 023	9 998	بضائع أخرى (غير السوائب الثانوية والبضائع الجافة الأخرى)
16 710	16 239	15 813	15 768	15 312	14 691	13 596	12 824	11 400	11 028	10 503	9 745	9 107	8 527	7 852	7 331	7 158	6 896	السوائب الجافة الرئيسية الخمسة

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Clarksons Research, 2017a.

(أ) تقديرات.

(ب) توقعات.

الجدول ١-٤ التجارة البحرية العالمية حسب المجموعات الاقتصادية، والمناطق ونوع البضاعة، ٢٠١٥ و٢٠١٦
(الحمولة الطنية والحصة بالنسبة المئوية)

المجموعة الاقتصادية	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	الخام	منتجات النفط والغاز	البضائع الجافة	المجموع	الخام	منتجات النفط والغاز	البضائع الجافة
		ملايين الأطنان							
العالم	٢٠١٥	١٠ ٠٢٣,٥	١ ٧٦١,٠	١ ١٧٠,٩	٧ ٠٩١,٦	١٠ ٠١٦,٤	١ ٩١٠,٢	١ ١٨٧,٢	٦ ٩١٩,٠
	٢٠١٦	١٠ ٢٨٦,٩	١ ٨٣٧,٦	١ ٢١٧,٩	٧ ٢٣١,٤	١٠ ٢٨١,٦	١ ٩٩٠,٠	١ ٢٣٣,٣	٧ ٠٥٨,٣
الاقتصادات المتقدمة	٢٠١٥	٣ ٤١٧,٤	١٢٩,٦	٤٦٧,٢	٢ ٨٢٠,٦	٣ ٧٣٣,٧	٩٩٤,٣	٥٣٠,٩	٢ ٢٠٨,٥
	٢٠١٦	٣ ٥٩٤,٧	١٤٣,٥	٥٠٥,٠	٢ ٩٤٦,٣	٣ ٦٣٣,٠	٩٩٠,٨	٥٣٣,٥	٢ ١٠٨,٧
الاقتصادات الانتقالية	٢٠١٥	٦٣٢,٣	١٦٤,٤	٤٣,١	٤٢٤,٧	٥٨,٦	٠,٣	٤,٣	٥٤,٠
	٢٠١٦	٦٤٦,٥	١٧٦,٣	٤٨,٢	٤٢١,٩	٦١,٥	٠,٣	٤,٥	٥٦,٧
الاقتصادات النامية	٢٠١٥	٥ ٩٧٣,٨	١ ٤٦٦,٩	٦٦٠,٦	٣ ٨٤٦,٣	٦ ٢٢٤,٠	٩١٥,٦	٦٥١,٩	٤ ٦٥٦,٥
	٢٠١٦	٦ ٠٤٥,٧	١ ٥١٧,٧	٦٦٤,٧	٣ ٨٦٣,٢	٦ ٥٨٧,١	٩٩٨,٩	٦٩٥,٤	٤ ٨٩٢,٨
أفريقيا	٢٠١٥	٧٥٥,١	٢٩٣,٧	٥٨,٦	٤٠٢,٨	٤٨٥,٦	٣٩,٤	٧٢,١	٣٧٤,٢
	٢٠١٦	٧٤٥,٣	٢٩٠,١	٥٠,٢	٤٠٥,٠	٥٠٦,٢	٤٠,١	٧٨,٧	٣٨٧,٤
أمريكا	٢٠١٥	١ ٣٢٧,٦	٢٢٣,٥	٨٣,٨	١ ٠٢٠,٣	٥٨٩,٦	٦٥,٨	١٠٢,١	٤٢١,٧
	٢٠١٦	١ ٣٦٩,٠	٢٧٠,٧	٦٩,٧	١ ٠٢٨,٦	٥٩٤,٣	٥٨,٢	١٢٣,١	٤١٣,١
آسيا	٢٠١٥	٣ ٨٨٢,٩	٩٤٨,٠	٥١٧,٣	٢ ٤١٧,٧	٥ ١٣٦,٣	٨٠٩,٦	٤٧٣,٦	٣ ٨٥٣,١
	٢٠١٦	٣ ٩٢٣,٠	٩٥٥,١	٥٤٣,٩	٢ ٤٢٤,٠	٥ ٤٧٣,٩	٨٩٩,٧	٤٨٩,٤	٤ ٠٨٤,٨
أوقيانيا	٢٠١٥	٨,٢	١,٧	٠,٩	٥,٥	١٢,٥	٠,٩	٤,١	٧,٥
	٢٠١٦	٨,٤	١,٨	١,٠	٥,٦	١٢,٧	٠,٩	٤,٣	٧,٥

المجموعة الاقتصادية	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	الخام	منتجات النفط والغاز	البضائع الجافة	المجموع	الخام	منتجات النفط والغاز	البضائع الجافة
		الحصة بالنسبة المئوية							
العالم	٢٠١٥	١٠٠,٠	١٧,٦	١١,٧	٧٠,٧	١٠٠,٠	١٩,١	١١,٩	٦٩,١
	٢٠١٦	١٠٠,٠	١٧,٩	١١,٨	٧٠,٣	١٠٠,٠	١٩,٤	١٢,٠	٦٨,٦
الاقتصادات المتقدمة	٢٠١٤	٣٤,١	٧,٤	٣٩,٩	٣٩,٨	٣٧,٣	٥٢,١	٤٤,٧	٣١,٩
	٢٠١٥	٣٤,٩	٧,٨	٤١,٥	٤٠,٧	٣٥,٣	٤٩,٨	٤٣,٣	٢٩,٩
الاقتصادات الانتقالية	٢٠١٥	٦,٣	٩,٣	٣,٧	٦,٠	٠,٦	٠,٠	٠,٤	٠,٨
	٢٠١٦	٦,٣	٩,٦	٤,٠	٥,٨	٠,٦	٠,٠	٠,٤	٠,٨
الاقتصادات النامية	٢٠١٥	٥٩,٦	٨٣,٣	٥٦,٤	٥٤,٢	٦٢,١	٤٧,٩	٥٤,٩	٦٧,٣
	٢٠١٦	٥٨,٨	٨٢,٦	٥٤,٦	٥٣,٤	٦٤,١	٥٠,٢	٥٦,٤	٦٩,٣
أفريقيا	٢٠١٥	٧,٥	١٦,٧	٥,٠	٥,٧	٤,٨	٢,١	٦,١	٥,٤
	٢٠١٦	٧,٢	١٥,٨	٤,١	٥,٦	٤,٩	٢,٠	٦,٤	٥,٥
أمريكا	٢٠١٥	١٣,٢	١٢,٧	٧,٢	١٤,٤	٥,٩	٣,٤	٨,٦	٦,١
	٢٠١٦	١٣,٣	١٤,٧	٥,٧	١٤,٢	٥,٨	٢,٩	١٠,٠	٥,٩
آسيا	٢٠١٥	٣٨,٧	٥٣,٨	٤٤,٢	٣٤,١	٥١,٣	٤٢,٤	٣٩,٩	٥٥,٧
	٢٠١٦	٣٨,١	٥٢,٠	٤٤,٧	٣٣,٥	٥٣,٢	٤٥,٢	٣٩,٧	٥٧,٩
أوقيانيا	٢٠١٥	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,٠	٠,٣	٠,١
	٢٠١٦	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,٠	٠,٣	٠,١

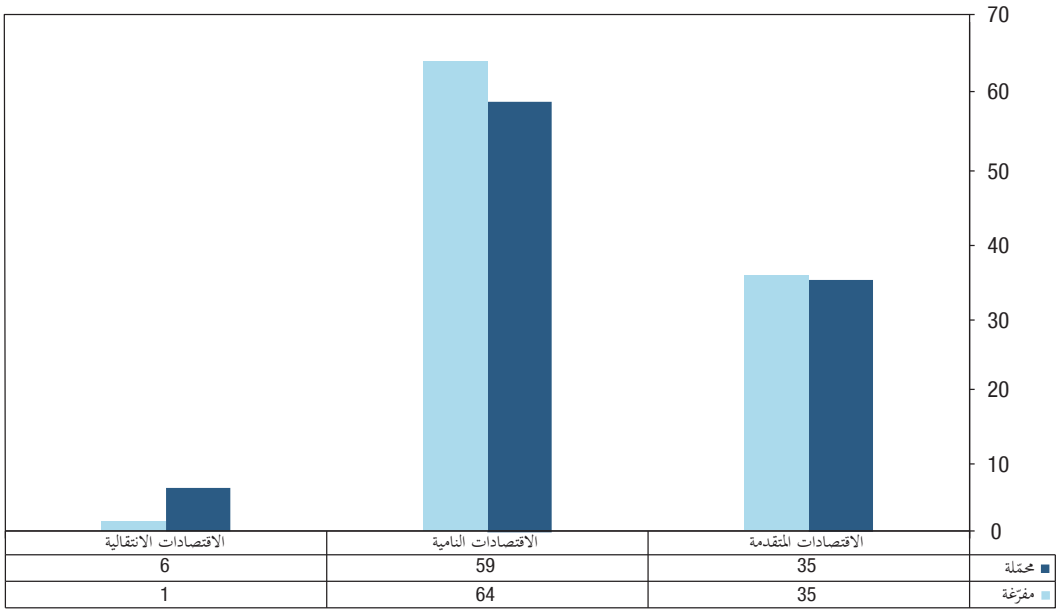
المصادر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وبيانات تم الحصول عليها من مواقع الحكومات وقطاع الموانئ وغيرها من المواقع المتخصصة على الإنترنت والمصادر المتخصصة. ونُقِّحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعدها تم تنقيحها وتحديثها لتعكس الإبلاغ المحسن بما في ذلك أرقام أحدث عهداً ومعلومات أفضل بشأن التصنيف حسب نوع البضاعة. أرقام ٢٠١٦ تقديرات، استناداً إلى بيانات أولية او عن آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

ملاحظة: للاطلاع على سلاسل زمنية أطول وبيانات قبل عام ٢٠١٥، انظر UNCTAD, 2017b.

وفي عام ٢٠١٦، ظلَّت التجارة البحرية المعدلة حسب المسافة تنمو بوتيرة أسرع قليلاً من التجارة البحرية بالأطنان. وبلغت أطنان النقل البحري العالمي الميلية ٥٥,٠٥٧ بليون على وجه التقدير، مرتفعة بنسبة ٣,٢ في المائة عن السنة السابقة، حيث زادت الأطنان الميلية بنسبة ١,١ في المائة (الشكل ١-٣).

ورغم الطلب الضعيف بوجه خاص على الواردات والصادرات المحدودة في كثير من الاقتصادات، ظلَّت الاقتصادات النامية كمجموعة تستأثر بمعظم شحنات التجارة البحرية العالمية في عام ٢٠١٦. وكما يتضح من الشكل ١-٤(أ)، استحوذت الاقتصادات النامية على نسبة ٥٩ في المائة من البضائع العالمية المحملة (الخارجة/الصادرات) وزهاء ثلثي البضائع المفرغة (الداخلة/الواردات)، على التوالي.

الشكل ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية، حسب نوع الاقتصاد، ٢٠١٦
(الحصة بالنسبة المئوية في الحمولة الطنية العالمية)



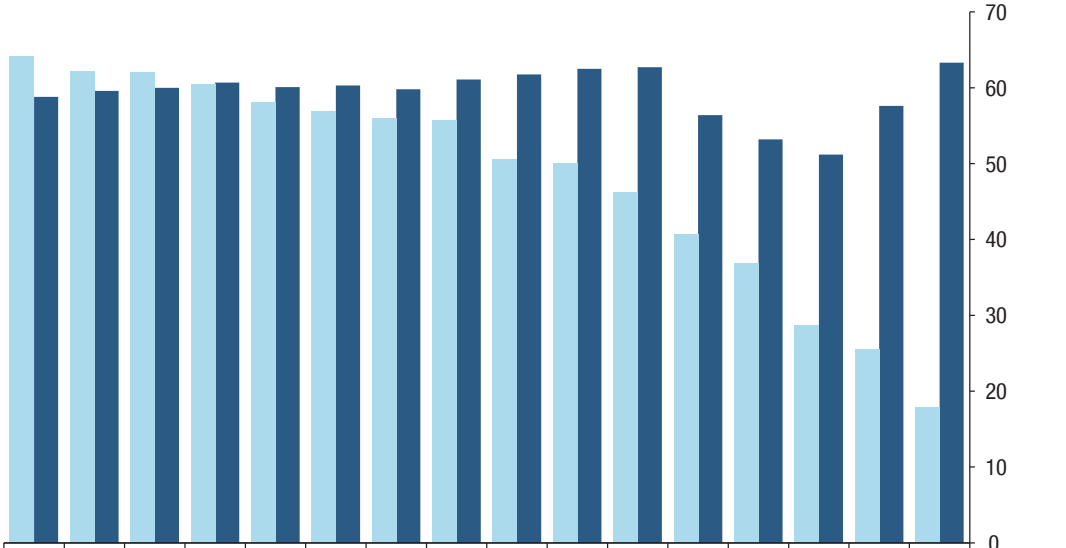
	الاقتصادات المتقدمة	الاقتصادات النامية	الاقتصادات الانتقالية
محمّلة	35	59	6
مفرّغة	35	64	1

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة؛ أو الحكومات المعنية أو قطاع الموانئ؛ على النحو الوارد على مواقع الإنترنت؛ ومصادر متخصصة.

ملاحظة: تستند التقديرات إلى أرقام أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

ويُبرز الشكل ١-٤(ب) مساهمة الاقتصادات النامية من حيث البضائع المحملة والمفرغة على الصعيد العالمي. ومنذ السبعينيات، تحولت مساهمة هذه الاقتصادات في التجارة البحرية العالمية، مظهرة بروزها كجهات مستوردة ومصدرة رئيسية. وطوال أكثر من أربعة عقود، زادت حصة الاقتصادات النامية من البضائع المفرَّغة زيادة ملموسة، بينما ارتفعت أيضاً حصتها من البضائع المحملة، وإن كان بوتيرة أبطأ، قبل أن تستقر عند نحو ٦٠ في المائة منذ عام ٢٠١٠.

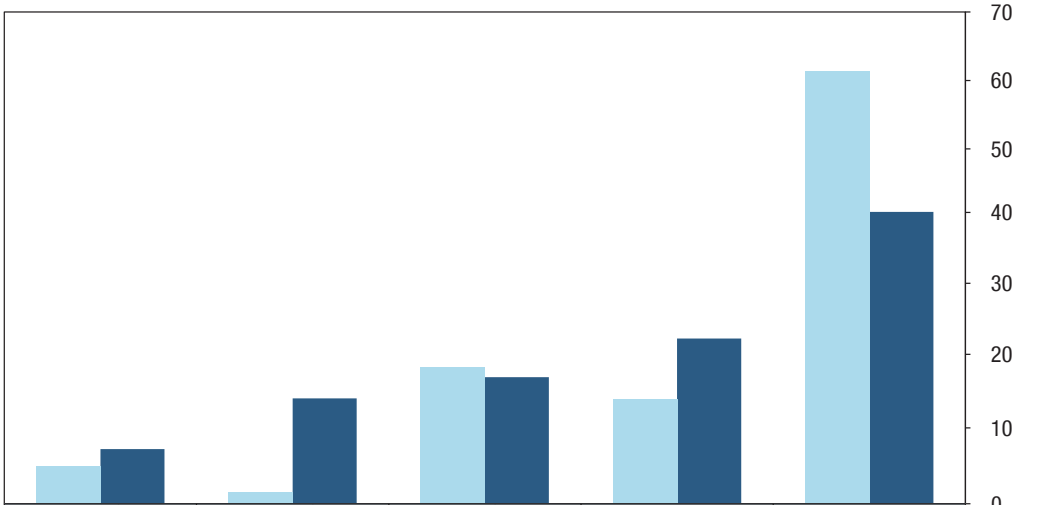
الشكل ١-٤(ب) مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، في سنوات مختارة
(الحصة بالنسبة المئوية في الحمولة الطنية العالمية)



	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2000	1990	1980	1970
محمّلة	59	60	60	61	60	60	60	61	62	62	63	56	53	51	58	63
مفرّغة	64	62	62	60	58	57	56	56	51	50	46	41	37	29	26	18

المصدر: *استعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة.

الشكل ١-٤(ج) التجارة البحرية العالمية، حسب المناطق، ٢٠١٦
(الحصة بالنسبة المئوية من الحمولة الطنية العالمية)



	أفريقيا	أوقيانيا	أوروبا	الأمريكتان	آسيا
محمّلة	7	14	17	22	40
مفرّغة	5	2	18	14	61

المصادر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وبيانات تم الحصول عليها من مواقع الحكومات وقطاع الموانئ وغيرها من المواقع المتخصصة على الإنترنت والمصادر المتخصصة. تستند التقديرات إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

ولم تعد الاقتصادات النامية مصدر الإمداد بالمواد الخام وطاقة الوقود الإحفوري فقط، بل غدت أيضاً جهات فاعلة رئيسية في عمليات التصنيع المعولمة، ومصدراً متزايداً للطلب على الواردات الاستهلاكية، بما في ذلك المواد الخام، مثل النفط (الشكل ١-٤(ب)). ومن حيث النفوذ الجغرافي، بقيت آسيا منطقة تحميل البضائع العالمية وتفريغها الرئيسية في عام ٢٠١٦ (الشكل ١-٤(ج)).

٢- التجارة البحرية حسب نوع البضائع

تجارة الناقلات الصهريجية

في عام ٢٠١٦، ظلَّت التجارة البحرية العالمية المنقولة بالناقلات الصهريجية – النفط الخام ومنتجات النفط المكررة والغاز – تنمو في سياق اتسم بفائض في سوق عرض النفط وبانخفاض أسعاره. ووصلت الأحجام الكلية إلى ٣,١ بلايين طن، بزيادة قدرها ٤,٢ في المائة عن السنة السابقة. وتواصلت دون انقطاع واردات النفط لبناء المخزونات من النفط الخام ومنتجات النفط المكررة، فبلغ التخزين مستويات عالية قياسية. واستندت هذه الاتجاهات الإيجابية إلى الطلب القوي على النفط الخام في الصين، والهند، والولايات المتحدة، وعلى مستوى مرتفع من المنتجات البترولية المصدرة من الصين والهند. ويقدم

الجدول ١-٥ المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي في عام ٢٠١٦
(الحصة من السوق العالمية بالنسبة المئوية)

الإنتاج العالمي من النفط		الاستهلاك العالمي من النفط	
غربي آسيا	٣٥	آسيا والمحيط الهادئ	٣٥
أمريكا الشمالية	١٨	أمريكا الشمالية	٢٣
الاقتصادات الانتقالية	١٥	أوروبا	١٤
أمريكا النامية	١١	غربي آسيا	١١
أفريقيا	٩	أمريكا النامية	٩
آسيا والمحيط الهادئ	٩	الاقتصادات الانتقالية	٤
أوروبا	٤	أفريقيا	٤
قدرات تكرير البترول		إجمالي انتاج مصافي النفط	
آسيا والمحيط الهادئ	٣٤	آسيا والمحيط الهادئ	٣٤
أمريكا الشمالية	٢١	أمريكا الشمالية	٢٢
أوروبا	١٥	أوروبا	١٥
غربي آسيا	١٠	غربي آسيا	١١
الاقتصادات الانتقالية	٩	الاقتصادات الانتقالية	٩
أمريكا النامية	٧	أمريكا النامية	٧
أفريقيا	٤	أفريقيا	٢
الاستهلاك العالمي من الغاز الطبيعي		الاستهلاك العالمي من الغاز الطبيعي	
أمريكا الشمالية	٢٦	أمريكا الشمالية	٢٥
الاقتصادات الانتقالية	٢٢	آسيا والمحيط الهادئ	٢٠
غربي آسيا	١٨	الاقتصادات الانتقالية	١٦
آسيا والمحيط الهادئ	١٦	غربي آسيا	١٥
أوروبا	٦	أوروبا	١٢
أمريكا النامية	٦	أمريكا النامية	٨
أفريقيا	٦	أفريقيا	٤

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات من British Petroleum, 2017.

ملاحظات: قد لا تصل المجاميع إلى ١٠٠ في المائة بسبب التقريب. يشمل النفط، النفط الخام، زيت الطفل، الرمال الزيتية وسوائل الغاز الطبيعي. ويُستبعد المصطلح الوقود السائل المستمد من مصادر أخرى مثل مشتقات الكتلة الإحيائية والفحم.

الجدولان ١-٥ و١-٦ لمحة عامة عن المساهمين العالميين في انتاج النفط والغاز واستهلاكهما وعن الأحجام المشحونة في عام ٢٠١٦.

الجدول ١-٦ تجارة النفط والغاز في عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦
(ملايين الأطنان والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	٢٠١٥	٢٠١٦	النسبة المئوية للتغير السنوي
النفط الخام	١ ٧٦١	١ ٨٣٨	٤,٣
منتجات النفط والغاز	١ ١٧١	١ ٢١٨	٤,٠
منها:			
الغاز الطبيعي المسيل	٢٥٠	٢٦٨	٧,٢
غاز البترول المسيل	٧٩	٨٧	١٠,١
مجموع تجارة الناقلات الصهريجية	٢ ٩٣٢	٣ ٠٥٥	٤,٢

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد المستمدة من الجدول ١-٤ أعلاه. أرقام الغاز الطبيعي المسيل وغاز البترول المسيل مستمدة من Clarksons Research, 2017a.

ملاحظة: تعزى التباينات مع البيانات الواردة في الجدول ١-٤ إلى التقريب في الأرقام.

وزادت شحنات النفط الخام بنسبة ٤,٣ في المائة في عام ٢٠١٦، مدعومة بالطلب القوي من الصين، والهند، والولايات المتحدة وللسنة الثانية على التوالي، فوصل حجمها الكلي المقدر إلى ١,٨ بليون طن. وزادت الواردات إلى أمريكا الشمالية، معبرة عن انخفاض الإنتاج المحلي، بينما تجسدت الإضافات إلى طاقة المصافي في نمو الواردات إلى الصين.

وارتفعت الصادرات من غرب آسيا باطراد بفعل ازدياد الشحنات من جمهورية إيران الإسلامية في أعقاب إنهاء العقوبات الاقتصادية عليها. وفي الولايات المتحدة، زادت شحنات النفط الخام بسبب رفع الحظر على صادرات النفط الذي دام ٤٠ سنة. وفي نيجيريا، انخفضت الصادرات انخفاضاً حاداً يعزى إلى العراقيل في مجال الإنتاج.

وتوسَّعت أحجام تجارة منتجات النفط والغاز المكررة معاً بنسبة ٤ في المائة، فغدا مجموع الشحنات ١,٢ بليون طن في عام ٢٠١٦. وبوجه عام، استند الطلب على منتجات النفط المكررة على بيئة انخفضت فيها أسعار النفط وحركت فيها زيادة الصادرات من غربي آسيا والصين والهند النمو، فضلاً عن انتعاش طلب أوروبا على الواردات. وبينما ازداد الطلب على منتجات البترول المكررة في الصين، والهند، والولايات المتحدة، أعاق النمو الاقتصادي الضعيف

في اليابان، وأمريكا النامية، الواردات العالمية من منتجات البترول المكررة. واستندت الأحجام إلى اشتداد الطلب على البنزين، بينما تراجع الطلب على الديزل بسبب ضعف النشاط الاقتصادي العالمي. وسجلت الهند، وجمهورية كوريا، وأوروبا فقط زيادات كبيرة في الطلب على زيت الديزل استُخدِم جلها في النقل.

أمَّا في مجال تجارة الغاز، فتشير التقديرات إلى انَّ شحنات الغاز الطبيعي المسيل قد ارتفعت بنسبة ٧,٢ في المائة في عام ٢٠١٦، فوصلت إلى ٢٦٨ مليون طن (Clarksons Research, 2017b). ويعزى التوسع، في المقام الأول، إلى زيادة الصادرات من أستراليا والولايات المتحدة، حيث بدأت محطات نهائية لتسييل الغاز تزاول أعمالها. ونمت أحجام الواردات إلى الصين والهند وسواهما من اقتصادات آسيا النامية، ولا سيما في غربي آسيا، باطراد. وساعدت هذه التطورات الإيجابية في تعويض الانخفاض في أحجام الواردات إلى جمهورية كوريا واليابان.

وارتفعت تجارة الغاز المسيل بنسبة ١٠,١ في المائة، فوصلت أحجامها إلى ٨٧ مليون طن في عام ٢٠١٦ (Clarksons Research, 2017b). واستندت الأحجام إلى استمرار التوسع القوي في الصادرات من الولايات المتحدة وغربي آسيا وإلى الطلب المتين على الواردات في الصين والهند. وشكّل ازدياد احتياجات الصناعة البتروكيميائية وقطاع الأسر المعيشية المصدر الأول للطلب في كلا هذين البلدين. أما في قطاع غاز البترول المسيل، فأتاح فتح قناة بنما الموسعة في حزيران/يونيه ٢٠١٦ عبور ناقلات الغاز، فأضحت مسافة الرحلات أقصر على طريق الولايات المتحدة – الصين مقارنة برأس الرجاء الصالح.

تجارة البضائع الجافة

شحنات البضائع الجافة: السوائب الجافة الرئيسية والثانوية

إجمالاً، ألقى ضعف الاستثمار والنشاط الصناعي على الصعيد العالمي بعبئه على قطاع تجارة السوائب الجافة[٤] الذي ما برح يعتمد اعتماداً شديداً على التطورات التي تحدث في الصين. وفي عام ٢٠١٦، زاد الطلب العالمي على السلع الأساسية السائبة الجافة بنسبة متواضعة قدرها ١,٣ في المائة، فوصل مجموع الشحنات إلى ٤,٩ بلايين طن. وظلَّت الصين مصدر النمو الأساسي بفضل التأثير الإيجابي الناجم عن تدابير التحفيز التي اتُخِذت خلال تلك السنة. وساعدت تدابير الدعم القائمة على السياسات في زيادة الاستثمار في البنية التحتية وسوق العقارات، ومن ثم الطلب على السلع الأساسية والفولاذ. بيد أن هذه الاتجاهات قابلها انخفاض في أحجام الواردات في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي، وأمريكا الشمالية، والهند. ويرد في الجدولين ١-٧ و ١-٨ عرض عام للمساهمين العالميين في قطاع السوائب الجافة، ومن بينهم المنتجون والمستهلكون، والأحجام المشحونة في عام ٢٠١٦.

وفي قطاع السوائب الجافة، زادت التجارة في السلع الأساسية السائبة الجافة بنسبة ١,٦ في المائة. واستأثرت تجارة ركاز الحديد بأقوى قدر من النمو، فزادت الأحجام بنسبة ٣,٤ في المائة ووصلت إلى ١,٤ بليون طن في عام ٢٠١٦. وارتفعت الواردات إلى الصين بأكثر من ٧ في المائة، معبرة عن نمو انتاج الفولاذ في هذا البلد، وهبوط انتاج ركاز الحديد المحلي، وازدياد نشاط تكوين المخزونات، والحصول على ركاز الحديد العالي الجودة بأسعار ميسورة من أستراليا والبرازيل. وفي المقابل، انخفضت واردات ركاز الحديد إلى أوروبا والبلدان الآسيوية الأخرى إثر انخفاض أسعار الفولاذ.

وتقلَّصت تجارة الفحم العالمية في عام ٢٠١٦ بسبب ركود الطلب على الفحم. وقُدِّرت الأحجام الكلية بنحو ١,١٤ بليون طن، واقترن ذلك بركود في أحجام فحم الكوك والفحم الحجري فبلغت ٢٤٩ مليون طن و ٨٩٠ طن، على التوالي. وتعزى الزيادة الهامشية في أحجام فحم الكوك إلى ارتفاع الطلب في الصين واليابان. وفي مقابل ذلك، انخفضت أحجام الواردات في الهند، وجمهورية كوريا، وأوروبا.

وقابلت انخفاض واردات الفحم الحراري إلى الهند، واليابان، وجمهورية كوريا، وأوروبا زيادة قدرها ٤ في المائة في واردات بلدان آسيا الأخرى، وفي صدارتها الصين، حيث قفزت أحجام الواردات بأكثر من ٢٨ في المائة.

ونمت تجارة الحبوب بنسبة تقدر بنحو ٣,٧ في المائة في عام ٢٠١٦ تعزى إلى ارتفاع الواردات إلى الاتحاد الأوروبي ارتفاعاً حاداً بسبب سوء الحصاد في بعض البلدان الأعضاء. وفي الصين، هبطت واردات الحبوب إثر قرار الحكومة القاضي بتشجيع استخدام المخزونات من الحبوب المحلية لدعم المزارعين المحليين. وتراجع الطلب على الواردات في الولايات المتحدة بسبب الإنتاج المحلي القوي، بينما زادت البرازيل صادراتها من الذرة الصفراء وفول الصويا.

الجدول ١-٧ حصص المنتجين والمستخدمين والمصدرين والمستوردين الرئيسية من سوق السوائب الجافة والفولاذ في عام ٢٠١٦
(نسبة مئوية)

منتجو الفولاذ		مستخدمو الفولاذ	
الصين	٥٠	الصين	٤٥
اليابان	٦	الولايات المتحدة	٦
الهند	٦	الهند	٦
الولايات المتحدة	٥	اليابان	٤
الاتحاد الروسي	٤	جمهورية كوريا	٤
جمهورية كوريا	٤	ألمانيا	٣
ألمانيا	٣	الاتحاد الروسي	٣
تركيا	٢	تركيا	٢
البرازيل	٢	المكسيك	٢
بلدان أخرى	١٨	بلدان أخرى	٢٥
مصدرو ركاز الحديد		**مستوردو ركاز الحديد**	
أستراليا	٥٧	الصين	٧١
البرازيل	٢٦	اليابان	٩
جنوب أفريقيا	٥	أوروبا	٧
كندا	٣	جمهورية كوريا	٥
السويد	٢	بلدان أخرى	٨
بلدان أخرى	٧		
مصدرو الفحم		**مستوردو الفحم**	
أستراليا	٣٣	الصين	١٨
إندونيسيا	٣٢	الهند	١٧
الاتحاد الروسي	٩	اليابان	١٦
كولومبيا	٨	أوروبا	١٢
جنوب أفريقيا	٦	جمهورية كوريا	١١
الولايات المتحدة	٤	مقاطعة تايوان الصينية	٥
كندا	٢	ماليزيا	٣
بلدان أخرى	٦	بلدان أخرى	١٨
مصدرو الحبوب		**مستوردو الحبوب**	
الولايات المتحدة	٢٢	شرقي وجنوبي آسيا	٣٤
الاتحاد الروسي	١٩	أفريقيا	٢٢
الاتحاد الأوروبي	١٤	أمريكا النامية	١٩
أوكرانيا	١١	غربي آسيا	١٦
الأرجنتين	٩	أوروبا	٦
كندا	٨	الاقتصادات الانتقالية	٣
بلدان أخرى	١٧		

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات الرابطة العالمية للفولاذ 2017a, 2017b؛ Clarksons Research, 2017d.

وبفعل النمو المحدود في تجارة السوائب الثانوية، بقيت الأحجام مستقرة في ١,٧ بليون طن على وجه التقدير. ويعبّر تراخي الأحجام عن الانخفاض في تجارة منتجات الفولاذ، فضلاً عن هبوط شحنات البوكسيت وركاز النيكل بسبب الحظر على تعدين البوكسيت في ماليزيا، وإقفال مناجم ركاز النيكل في الفلبين. بيد أن التجارة في بعض السلع الأساسية السائبة الأخرى، مثل الإسمنت، وكوك البترول، والسكر، كانت إيجابية، وساعدت بدرجة طفيفة في تعويض الانخفاض في شحنات ركاز النيكل والبوكسيت.

الجدول ١-٨ تجارة السوائب الجافة في ٢٠١٥ و٢٠١٦
(مليون طن والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	٢٠١٥	٢٠١٦	النسبة المئوية للتغير السنوي ٢٠١٥-٢٠١٦
السوائب الرئيسية الخمسة	٣ ١٢١	٣ ١٧٢	١,٦
منها:			
ركاز الحديد	١ ٣٦٤	١ ٤١٠	٣,٤
الفحم	١ ١٤٢	١ ١٤٠	-٠,٢
الحبوب	٤٥٩	٤٧٦	٣,٧
البوكسيت/الألومنيا	١٢٦	١١٦	-٧,٩
صخور الفوسفات	٣٠	٣٠	١,٠
السوائب الثانوية	١ ٧٠٦	١ ٧١٦	٠,٦
منها:			
منتجات الفولاذ	٤٠٦	٤٠٤	-٠,٥
منتجات الغابات	٣٤٦	٣٥٤	٢,٣
مجموع السوائب الجافة	٤ ٨٢٧	٤ ٨٨٨	١,٣

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research, 2017d.

البضائع الجافة الأخرى

التجارة المنقولة في حاويات

بعد توسُّع متواضع بنسبة ١,٢ في المائة في عام ٢٠١٥، زادت التجارة العالمية المنقولة في حاويات بنسبة ٣,١ في المائة في عام ٢٠١٦، فبلغت أحجامها ١٤٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، كما هو مبيَّن في الشكل ١-٥ (MDS Transmodal, 2017).

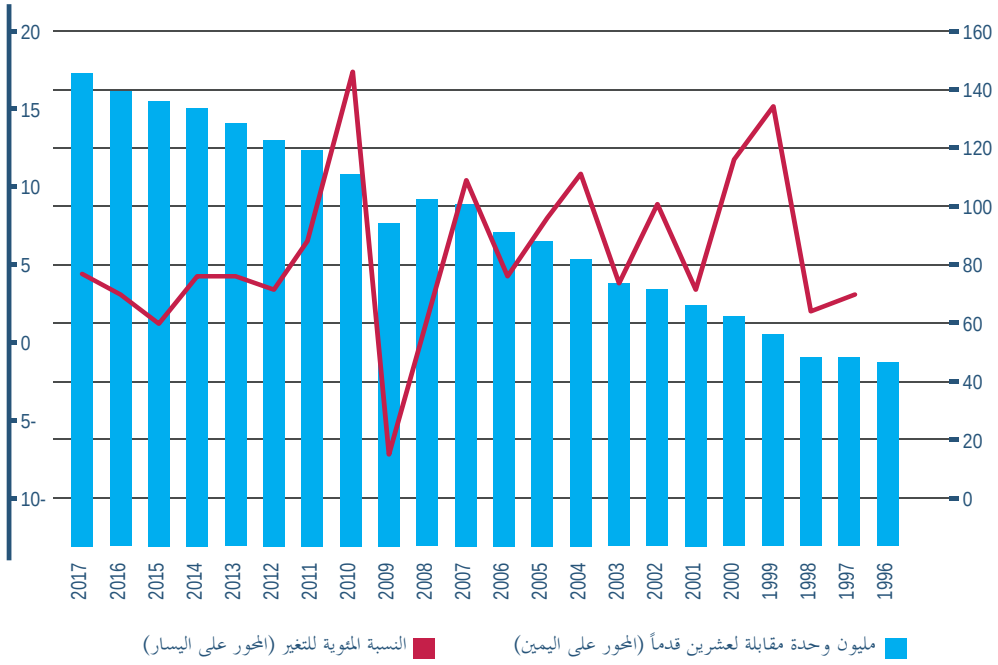
ويعزى هذا الانتعاش إلى نمو الحجم في رحلة الذروة في تجارة آسيا – أوروبا حيث كانت الأحجام قد تقلصت في عام ٢٠١٥ وساهمت فيه عوامل أخرى من بينها تسارع النمو في تدفقات البضائع داخل آسيا والاتجاهات الإيجابية عبر المحيط الهادئ. وساهمت هذه التطورات مجتمعة في زيادة الأحجام الإجمالية للتجارة المنقولة بالحاويات. وعلى النقيض من ذلك، أعاق النمو المحدود في طرق تجارة الشمال – الجنوب نتيجة لانخفاض الطلب على الواردات من قبل مصدري سلع الوقود وغير الوقود الأساسية النمو بوجه عام.

ويقدِّم الجدول ١-٩ والشكل ١-٦ عرضاً وجيزاً للتطورات في تدفقات تجارة الحاويات في طرق تجارة الشرق – الغرب. وزادت تدفقات البضائع على هذا الطريق بنسبة ٤,٤ في المائة في عام ٢٠١٦،

مرتفعة من ١,٢ في المائة في عام ٢٠١٥. وهيمن طريق التجارة المنقولة في حاويات عبر المحيط الهادئ على مسار الشرق – الغرب للتجارة المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٦، ففاقت الأحجام ٢٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. وزادت الأحجام على طريق آسيا – أوروبا بنسبة ٣,١ في المائة، وهي زيادة تجلّى فيها قدر من الانتعاش في الأحجام أعقب التقلص الذي حدث في عام ٢٠١٥. وزادت الأحجام على طريق التجارة عبر الأطلنطي بنسبة ٢,٩ في المائة، فوصلت إلى ٧ ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٦.

الشكل ١-٥ التجارة العالمية المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٧

(مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من MDS Transmodal, 2017.

ملاحظة: بيانات عام ٢٠١٧ أرقام متوقعة.

الجدول ١-٩ التجارة المنقولة بالحاويات على طرق تجارة الشرق – الغرب الرئيسية، ٢٠١٤-٢٠١٧

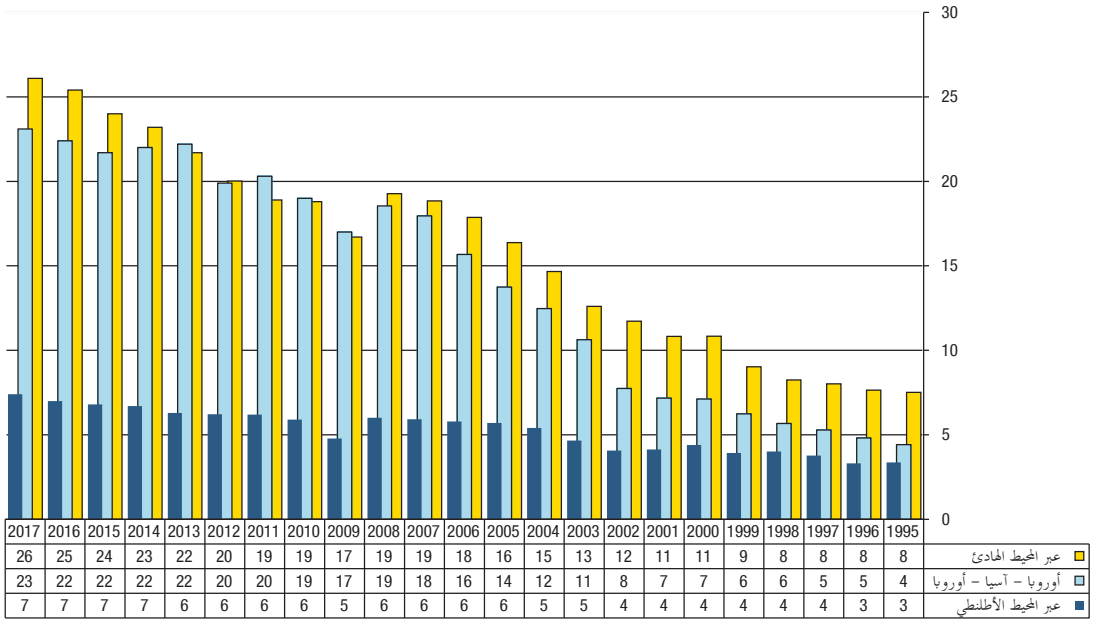
(مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)

السنة	عبر المحيط الهادئ متجه شرقاً		آسيا – أوروبا متجه شرقاً	متجه غرباً	عبر المحيط الأطلسي متجه شرقاً	متجه غرباً
	شرقي آسيا – أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية – شرقي آسيا	شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط إلى شرقي آسيا	شرقي آسيا إلى شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط	شمال أمريكا إلى شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط	شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط إلى أمريكا الشمالية
٢٠١٤	١٥,٨	٧,٤	٦,٨	١٥,٢	٢,٨	٣,٩
٢٠١٥	١٦,٨	٧,٢	٦,٨	١٤,٩	٢,٧	٤,١
٢٠١٦	١٧,٧	٧,٧	٧,١	١٥,٣	٢,٧	٤,٣
٢٠١٧	١٧,٩	٨,٢	٧,٦	١٥,٥	٢,٩	٤,٥
النسبة المئوية للتغير السنوي						
٢٠١٥-٢٠١٤	٦,٦	-٢,٩	٠,٠	-٢,٤	-٢,٤	٥,٦
٢٠١٦-٢٠١٥	٥,٢	٧,٣	٤,٠	٢,٨	٠,٥	٣,٣
٢٠١٧-٢٠١٦	١,٠	٦,٤	٧,٣	١,٨	٦,٧	٤,٥

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من MDS Transmodal, 2017.

ملاحظة: بيانات عام ٢٠١٧ أرقام متوقعة.

الشكل ١-٦ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق تجارة الشرق – الغرب الرئيسية، ١٩٩٥-٢٠١٧
(مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
عبر المحيط الهادئ	26	25	24	23	22	20	19	19	17	19	19	18	16	15	13	12	11	11	9	8	8	8	8
أوروبا – آسيا – أوروبا	23	22	22	22	22	20	20	19	17	19	18	16	14	12	11	8	7	7	6	6	5	5	4
عبر المحيط الأطلنطي	7	7	7	7	6	6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3

المصادر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي، ٢٠١٠ (Global Insight database). الأرقام من ٢٠٠٩ فصاعداً مستمدة من بيانات قدمتها MDS Transmodal, 2017 and Clarksons Research.

ملاحظة: بيانات عام ٢٠١٧ توقعات تقديرية.

الجدول ١-١٠ التجارة المنقولة بالحاويات على الطرق غير الرئيسية (٢٠١٥-٢٠١٧)
(مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	فيما بين المناطق	الجنوب – الجنوب	طريق الشرق – الغرب غير الرئيسي	الشمال – الجنوب
	النسبة المئوية للتغير السنوي			
٢٠١٥	٣,٢	-٣,١	٥,١	٠,٣
٢٠١٦	٥,١	-٢,٩	٢,٦	٠,٧
٢٠١٧	٦,١	-١,٧	٤,٣	٢,٠

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research, 2017e.

ملاحظة: بيانات عام ٢٠١٧ أرقام متوقعة.

طريق الشرق – الغرب غير الرئيسي: التجارة من الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية مع أوروبا، والشرق الأقصى وأمريكا الشمالية. تجارة الشمال – الجنوب: بين مناطق النصف الجنوبي من الكرة الأرضية (أمريكا اللاتينية، وأوقيانيا وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى) ومناطق النصف الشمالي من الكرة الأرضية (أوروبا والشرق الأقصى، وأمريكا الشمالية). الأقاليمية: أساساً داخل آسيا (التجارة بين البلدان الآسيوية، باستثناء شبه القارة الهندية). الجنوب – الجنوب: التجارة بين مناطق النصف الجنوبي من الكرة الأرضية.

كما يتضح من الجدول ١-١٠، ظلَّت التجارة الدولية تنمو باطراد (٥,١ في المائة) في عام ٢٠١٦. وما برحت التجارة الدولية تزيد إلى حد كبير حصتها من السوق بسبب التوسع السريع في التجارة المنقولة بالحاويات داخل آسيا الذي يعزى إلى حركة البضائع الوسيطة وسلاسل القيمة المتعلقة بالصين والبلدان الآسيوية المجاورة لها. وتقلصت تجارة الجنوب – الجنوب بنسبة ٣,١ و٢,٩ في المائة في عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦، على التوالي. وفي هذا المضمار، قد يكون للتأثير الذي أحدثه انخفاض أسعار السلع الرئيسية في قدرة الاقتصادات النامية الشرائية ضلع في هذا التطور. بيد أن التأثير في مجمل التجارة يبدو هامشياً نظراً لصغر أحجام تجارة الجنوب – الجنوب المنقولة بالحاويات.

وما انفكت أسعار السلع الرئيسية الهابطة تقوّض تجارة الشمال – الجنوب وتعيق التدفقات على طرق تجارة الشرق – الغرب

الثانوية. وقلَّت الواردات إلى آسيا بسبب التأثير السلبي الذي أحدثه انخفاض أسعار النفط في قدرة المنطقة الشرائية. بيد أن الطلب القوي على الواردات في جنوبي آسيا عوَّض التأثير الناجم عن هذا الاتجاه.

وتُبرِز العقبات التي تعرض لها قطاع خطوط النقل البحري المنتظمة منذ ٢٠٠٨/٢٠٠٩ الصعوبات التي يواجهها هذا القطاع في التكيف مع ما يبدو أنه "الوضع الطبيعي الجديد" الذي تنمو فيه تدفقات تجارة السلع بوتيرة أبطأ من الناتج المحلي الإجمالي. وفي سوق يتسم بالعرض المفرط وبسفن الحاويات العملاقة (أكثر من ١٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً) وبالنمو العام الضعيف في الطلب العالمي، لجأ قطاع النقل البحري إلى التوحيد والترشيد، نشداناً لأقصى قدر من الكفاءة في استخدام السعة وتخفيض التكاليف. وفي عام ٢٠١٦ والنصف الأول من عام ٢٠١٧، كثَّف قطاع النقل البحري بالحاويات جهوده الرامية للتوحيد التي تجلت في عمليات الإدماج والاحتياز، وإعادة تشكيل التحالفات بين خطوط النقل البحري المنتظمة، وخروج شركة رئيسية للنقل البحري بالحاويات من السوق بعد أن قدمت طلباً للحماية من الإفلاس (تأثير هانجين). ويُحدِث بروز السفن العملاقة، وتكثيف نشاط التوحيد، وعقد تحالفات جديدة أوسع نطاقاً في مجال النقل البحري، تغييراً في الديناميات والقوى في خطوط النقل البحري المنتظمة بوجه عام. ولم يتضح بعد إن كان ذلك تطوراً دورياً مؤقتاً أم تحولاً هيكلياً دائماً.

وقد تُحدِث هذه الاتجاهات تغييراً في قدرة التفاوض بين شركات النقل الكبيرة ومالكي البضائع، وهي تنطوي على بعض التأثيرات السلبية في الأسعار والتكاليف بالنسبة للشاحنين، وفي تنافسية التجارة بتقليل النفاذ إلى الأسواق لأن شركات النقل والتحالفات تتبع استراتيجيات من شأنها أن تغُير تشكيلة شبكاتها ومناطق السوق التي تخدمها بتوقف سفنها فيها.

وما انفكت زيادة حجم السفن وانتقال السعة إلى الطرق الفرعية يؤثران في التجارة المنقولة بالحاويات في الوقت الذي يُحدِث فيه فتح مناطق رفع السفن وخفضها في قناة بنما الموسعة تحولاً في أنماط استخدام السفن قد يؤثر في التجارة البحرية. وفي الربع الثاني من عام ٢٠١٧، استُخدمت نحو ٤٠ سفينة من سفن "بنماكس القديمة" في طريق آسيا – ساحل الولايات المتحدة الشرقي عبر قناة بنما. وبالمقارنة، فاق عدد سفن "بنماكس القديمة" ١٥٠ سفينة في بداية حزيران/يونيه ٢٠١٦. واستُعيض عن هذه السفن بسفن تتراوح سعتها بين ٨ ٠٠٠ و١٢ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (Clarksons Research, 2017c). ويؤثر انتقال السفن إلى طرق التجارة الثانوية في التوازن المعتاد بين أنماط المسافنة والتردد المباشر على الموانئ، ويتوقع أن يستمر هذا الاتجاه لأن شركات النقل تسعى إلى تخفيض عدد عمليات توقف سفنها العملاقة (Lloyd's List, 2017).

ويعتبر الصندوق المعياري، أو الحاوية المعيارية، تطوراً تكنولوجياً بارزاً أحدث ثورة في النقل البحري والتجارة البحرية عندما استُخدِم لأول مرة قبل ٦٠ عاماً خلت. والآن تحدث تطورات تكنولوجية أخرى قد لا تعيد تحديد ملامح بيئة التجارة البحرية فحسب بل وقطاع النقل البحري برمته. وتشمل هذه التطورات الرقمنة، والتجارة الإلكترونية، والحوسبة السحابية، والبيانات الضخمة، وإنترنت الأشياء، والطباعة الثلاثية الأبعاد (المعروفة أيضاً بالتصنيع التجمعي) (الأونكتاد، سيصدر عمَّا قريب). وقدَّر بعض المراقبين أن الطباعة الثلاثية الأبعاد تهدد نحو ٣٧ في المائة من عمليات النقل البحري بالحاويات (PricewaterhouseCoopers, 2015). بيد أن مراقبين آخرين يتشككون في سداد هذا التقدير، فهم يرون أن الطباعة الثلاثية الأبعاد موجهة فقط للقيام بدور دور متخصص في مجال اللوجستيات، مثل وضع النماذج ولوجستيات ما بعد السوق أو الخدمة حيث يلزم أن تكون قطع الغيار في المتناول في الوقت المناسب، فيما يتعلق بالمناطق التي يتعذر الوصول إليها حيث لا تكون سلاسل الإمداد مؤكدة، لا سيما في المناطق النامية النائية. زد على ذلك أن هذه التكنولوجيا لن يكون لها تأثير يسفر عن اضطراب بالغ الشدة (Lloyd's Loading List, 2016). ولم تتضح بعد الطريقة التي ستتطور بها هذه الاتجاهات ولا يُعلمُ إن كانت ستتحقق، ولا بأي سرعة سيحدث ذلك.

ويعزى توسع التجارة الإلكترونية توسعاً كبيراً إلى حد بعيد إلى الرقمنة واستخدام المنصات الإلكترونية. وتوسَّع سوق التجارة الإلكترونية توسعاً ملموساً خلال العقد المنصرم وما برح ينمو. ولئن كانت الاقتصادات المتقدمة لا تزال تهيمن على التجارة الإلكترونية، فإن أعلى درجة من النمو تلاحظ في المناطق النامية وعلى رأسها آسيا.

ويُقدِّر الأونكتاد أن تكون مبيعات الأعمال التجارية إلى المستهلكين والمبيعات بين الأعمال التجارية قد بلغت ٢٥,٣ تريليون دولار في عام ٢٠١٥، أي بزيادة قدرها ٩ تريليونات عن القيمة المحققة في عام ٢٠١٣. ويستأثر قطاع المعاملات فيما بين الأعمال التجارية بأكبر حصة من التجارة الإلكترونية، بينما يبدو قطاع الأعمال التجارية إلى المستهلكين أسرع توسعاً. واستأثر أكبر سوق للتجارة الإلكترونية من الأعمال التجارية إلى المستهلكين في العالم، وهو الصين، بمبلغ ٦١٧ بليون دولار، تليه الولايات المتحدة بمبلغ ٦١٢ بليون دولار. بيد أن الولايات المتحدة تصدرت المبيعات بين الأعمال التجارية (UNCTAD, 2017c).

وشَّدد الخبراء المشاركون في أسبوع الأونكتاد الثالث للتجارة الإلكترونية، في نيسان/أبريل ٢٠١٧، على ما تتيحه التجارة الإلكترونية من فرص واسعة وما تثيره من تحديات جسيمة للنقل والتجارة، مشيرين إلى وجود "أكثر مما يكفي من السعة في قنوات النقل البحري والجوي للتعامل مع الزيادة المتوقعة والمنتظرة في عدد الشحنات الناشئة عن

التجارة الإلكترونية" (UNCTAD, 2017d). وتعطي البيانات المستمدة من الاتحاد البريدي العالمي عن أحجام حركة البريد الدولية صورة واضحة عن النمو الذي حدث في الآونة الأخيرة في تجارة البضائع الإلكترونية عبر الحدود. فبين عامي ٢٠١١ و٢٠١٦ زاد تسليم الرزم، والطرود، والعبوات الصغيرة، في العالم بأكثر من الضعفين. ويرجح أن جُلَّ ذلك يعزى إلى معاملات التجارة الإلكترونية (OECD and World Trade Organization, 2017).

وتنطوي هذه الاتجاهات على تأثيرات في النقل البحري والنقل البحري بالحاويات، إذ يرجح أن يكون للتجارة الإلكترونية تأثير تحويلي في النقل وسلاسل الإمداد يطال المساهمين في هذا القطاع، مثل شركات خطوط النقل البحري المنتظمة، ومقدمي الخدمات اللوجستية، وشركات النقل الجوي (Business Insider, 2016). وفي الوقت الذي لا يزال فيه هذا التأثير يتجلى للعيان، يبرز نمط أساسي يشير إلى أهمية النقل البحري عبر المحيطات بالنسبة للتجارة الإلكترونية. فثمة نمو في التوزيع الاستراتيجي لمراكز دعم المعاملات التجارية الإلكترونية المحلية منها وعبر الحدود على حدٍ سواء، وازدياد في نماذج الأعمال التجارية التي تمهد السبيل ليصبح النقل البحري وسيلة النقل الرئيسية (Journal of Commerce.com, 2016). وستظل المنتجات الشديدة الحساسية من حيث الوقت التي قد تفقد قيمتها بسرعة بين مرحلتي الإنتاج والتسليم تفضل النقل الجوي. بيد أن النقل البحري سيبقى الوسيلة المفضلة لنقل السلع الأقل حساسية إزاء الزمن التي تعتمد على نظم المخزونات الأمامية القريبة من الأسواق، وهو نموذج سلسلة الإمداد المفضل لدى التجارة الإلكترونية فيما يبدو (Journal of Commerce.com, 2016). ويحقق نموذج سلسلة إمداد التجارة الإلكترونية هذا بقدر أكبر من الكفاءة من حيث التكاليف، ويتيح تقديم خدمات التجارة الإلكترونية الخاصة المتكاملة مع اللوجستيات بشكل جيد.

جيم- التوقعات والاعتبارات السياساتية

١ - الحالة الاقتصادية

حسب توقعات الأونكتاد، سيزداد الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٧، مرتفعاً من نسبة ٢,٢ في المائة في عام ٢٠١٦. ولا يتوقع أن يُعبّر هذا النمو عن انتعاش مطرد في الطلب العالمي، بل يجسد عوامل مثل نهاية دورة تخفيض المخزونات في الولايات المتحدة، وتحسن مستويات أسعار السلع الأساسية، وتأثير تدابير الدعم، مثل حزم التحفيز، في الصين على سبيل المثال، والانتعاش الاقتصادي التدريجي في البرازيل والاتحاد الروسي. ويتوقع أن تتسارع خطى التوسع في شرقي آسيا وجنوبها، وأن تظلَّ التطورات في الصين عاملاً رئيسياً في تحديد التوقعات. ويبقى النمو المتوقع في أقل البلدان نمواً (٤,٤ في المائة) دون هدف التنمية المستدامة. وعلى غرار نمو الناتج المحلي الإجمالي، يتوقع أن ترتفع أيضاً أحجام تجارة السلع العالمية: تتوقع منظمة التجارة العالمية زيادة قدرها ٢,٤ في المائة في عام ٢٠١٧، من نسبة ١,٩ في المائة في عام ٢٠١٦. بيد أن النمو المتوقع يندرج في نطاق يتراوح بين ١,٨ و٣,٦ في المائة.

ويمثل إبرام اتفاق الشراكة الاقتصادية بين الاتحاد الأوروبي واليابان في تموز/يوليه ٢٠١٧ تطوراً إيجابياً من شأنه أن يدعم تدفقات التجارة. ويُتوقع أن يلغي الاتفاق معظم الرسوم التي تدفعها الشركات في الاتحاد الأوروبي وتقدر بنحو بليون يورو سنوياً (*Financial Times*, 2017). ويُتوقع كذلك أن يفتح الاتفاق السوق اليابانية للصادرات الزراعية الرئيسية، وينهي التعريفات على السيارات وأجزاء السيارات ويجعل تجارة الخدمات أكثر انفتاحاً (European Commission, 2017). والراجح أيضاً أن تصبح الاتفاقية الاقتصادية والتجارية الشاملة بين الاتحاد الأوروبي وكندا نافذة في ٢٠١٧-٢٠٢١ (Economist Intelligence Unit, 2017).

وفضلاً عن ذلك، قد تساعد السياسات التي تعالج الثغرات المستمرة في بنى النقل التحتية في البلدان النامية وتتيح سعة كافية في النقل البحري في تعزيز التجارة. ويوفر الهدف رقم ٩ من أهداف التنمية المستدامة ("إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع، والمستدام وتشجيع الابتكار") وبوجه أخص الهدف ٩-١ المتعلق بالبنى التحتية القادرة على الصمود، إطاراً لتوجيه الجهود في هذا الصدد. وقد اقترح فريق الخبراء المشترك بين الوكالات المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة أن تُستخدم أحجام الشحن، بما في ذلك الأحجام حسب وسيلة النقل، لقياس التقدم المحرز في تحقيق الهدف ٩-١.

بيد أن الشكوك والمخاطر ما برحت تخيم على الانتعاش التدريجي المتوقع في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي. وتشمل هذه الشكوك استمرار عملية إعادة التوازن في الاقتصاد الصيني، وإطار السياسات الجديد في الولايات المتحدة، وحصيلة المفاوضات بين المملكة المتحدة وبقية الاتحاد الأوروبي وعلاقاتهما الاقتصادية والتجارية في المستقبل بعد أن تغادر المملكة المتحدة الاتحاد. وتُقدِّر إحدى الدراسات أن الخروج "المتشدد" للمملكة المتحدة الذي يؤدي إلى فقدان النفاذ بشكل تفضيلي إلى السوق الأوروبية الموحدة وفرض حواجز تجارية شتى في الولايات المتحدة سيخفضان قيمة صادرات السلع العالمية إلى مستوى يقارب ٣ في المائة دون خط الأساس في عام ٢٠٣٠. ومن حيث القيمة، ستعادل الخسارة ١,٢ تريليون دولار (*Shipping and Finance*, 2017)).

وتعيق عوامل شتى حدوث انتعاش قوي في نمو تجارة السلع: الشواغل بشأن احتمال ازدياد الحمائية التجارية، ونقل الإنتاج إلى مواقع أقرب إلى الموطن، وتقصير سلاسل الإمداد، وازدياد العزوف عن تحرير التجارة، وعدم تحقق اتفاقات التجارة الإقليمية، مثل شراكة التجارة والاستثمار عبر المحيط الأطلسي، واتفاق الشراكة عبر المحيط الهادئ بشكل تام.

٢- توقعات تطور التجارة البحرية

مع مراعاة النمو المتوقع في الناتج المحلي الإجمالي العالمي وتجارة السلع ومخاطر التراجع المحدقة بالاقتصاد العالمي وبالسياسات التجارية، وُضِعت تقديرات شتى لمستقبل نمو التجارة البحرية يبدو أنها جميعاً تتوافق على أن النمو سيستمر في التجارة البحرية العالمية في عام ٢٠١٧. وعلى النحو المبيَّن في الجدول ١-١١، يتوقع الأونكتاد حدوث زيادة في أحجام التجارة البحرية العالمية بين عامي ٢٠١٧ و٢٠٢٢. وتستند تقديرات النمو المتوقعة إلى مرونة الدخل في التجارة البحرية ويشمل ذلك المرونة حسب قطاعات البضائع المستمدة من استخدام تحليل الارتداد خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠١٦. وبالجمع بين تقديرات المرونة وأحدث توقعات نمو الناتج المحلي الإجمالي الصادرة عن صندوق النقد الدولي للفترة ٢٠١٧-٢٠٢٢، يُتوقع أن تزداد أحجام التجارة البحرية العالمية في جميع القطاعات وأن تسجل التجارة المنقولة بالحاويات وتجارة السلع الأساسية السائبة الجافة أسرع وتائر النمو.

وفي عام ٢٠١٧، تُشير توقعات الأونكتاد إلى أن أحجام التجارة البحرية الدولية ستصل إلى ١٠,٦ بلايين طن، مظهرة زيادة قدرها ٢,٨ في المائة مقابل ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٦. ويُعبِّر تحسُّن التوقعات عن استقواء الطلب في قطاع تجارة السوائب الجافة، إذ يُنتظر أن تتوسع السلع الأساسية السائبة الرئيسية بنسبة ٥,٤ في المائة في عام ٢٠١٧ وأن تنمو التجارة المنقولة بالحاويات بنسبة ٤,٥ في المائة. ويعزى ذلك في المقام الأول إلى نمو أحجام التجارة داخل آسيا، وتحسن التدفقات على طرق الشرق - الغرب الرئيسية. ويتوقع أن ينخفض النمو في تجارة الناقلات الصهريجية انخفاضاً يعزى إلى التأثير الناشئ عن عمليات تخفيض انتاج النفط من قِبل المنتجين الرئيسيين منذ بداية عام ٢٠١٧ وإلى قدر من الانتعاش في مستويات أسعار النفط. ويتوقع أن تنمو تجارة النفط الخام بأقل من ١ في المائة، بينما تنمو منتجات البترول المكررة والغاز معاً بنسبة ٢ في المائة.

وكما هو مبيَّن في الجدول ١-١١، تتسم توقعات الأجل المتوسط بالإيجابية أيضاً. ويتوقع الأونكتاد أن تزداد أحجام التجارة البحرية العالمية بمعدل نمو سنوي مركب يبلغ ٣,٢ في المائة بين عامي ٢٠١٧ و٢٠٢٢. ويتسق ذلك مع بعض التوقعات الحالية من بينها توقعات Clarksons Research وهو ينسجم مع معدل النمو السنوي المتوسط في الفترات السابقة الذي قدَّره الأونكتاد بنسبة ٣ في المائة في الفترة ١٩٧٠-٢٠١٦.

وبين عامي ٢٠١٧ و٢٠٢٢، يُتوقَّع أن تنمو تجارة السلع الأساسية الرئيسية والتجارة المنقولة بالحاويات بنسبة ٥,٦ في المائة و٥ في المائة، على التوالي. ويرجح أن تتدعم الأحجام بدرجة أكبر بفعل مشاريع تطوير البنية التحتية، مثل مبادرة الحزام الواحد والطريق الواحد (الصين)، وممر الشمال - الجنوب للنقل الدولي (الهند، والاتحاد الروسي وآسيا الوسطى)، وشراكة جودة البنية التحتية (اليابان). فبسبب نحو ٩٠٠ مشروع يجري التفاوض بشأنها، أو هي قيد التنفيذ، قد تعزز مبادرة الحزام الواحد والطريق الواحد الطلب على المواد الخام وتدعم الصادرات الصينية من الآلات والسلع المصنعة المنقولة بحراً. وسيساعد ذلك في دعم شحنات السوائب الجافة، وتطوير الموانئ وشبكة الحاويات (Gordon, 2017). بيد أن تمويل المبادرة يظل شاغلاً مهماً. فقد قدمت الصين تمويلاً مبدئياً غير أن ثمة حاجة إلى مزيد من الموارد. وسيستدعي المشروع حشد التمويل من خلال عدة قنوات (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2017). بيد أن آفاق الفحم لا تزال غير مؤكدة نظراً لجدول أعمال المناخ والخطة العالمية الخضراء وازدياد الكف التدريجي عن استخدام الفحم والاستعاضة عنه بالطاقات المتجددة.

ويُتوقَّع أن يبقى النمو في أحجام تجارة الناقلات الصهريجية متواضعاً نسبياً بين عامي ٢٠١٧ و٢٠٢٢، وأن تزيد أحجام النفط الخام ومنتجات البترول المكررة والغاز بنسبة ١,٢ و١,٧ في المائة، على التوالي. وتظل التطورات المقبلة في تجارة النفط غير مؤكدة بسبب الاتجاهات المتصلة بإنتاج الزيت الحجري وواردات النفط الخام في الولايات المتحدة. وتبدو توقعات تجارة الغاز إيجابية بمقدار أكبر.

٣- الاعتبارات السياساتية

للتجارة البحرية أهمية استراتيجية، فهي تستأثر بأكثر من ٨٠ في المائة من حجم تجارة السلع العالمية وبما يفوق ٧٠ في المائة من قيمتها. وما برح نمو التجارة البحرية العالمية المتوقع عرضة للشكوك ولمخاطر تراجع عديدة. ولا بد من التصدي لهذه المخاطر والشكوك. وسيكون من اللازم الاستعداد للنمو المتوقع في أحجام التجارة البحرية العالمية. ويعني ذلك ضرورة تحديد الاثار المترتبة على السعة الحملية للسفن، والربط بخطوط النقل البحري، وأداء الموانئ ومتطلبات السعة وفهمها بوضوح. وفي هذا السياق ومع الأخذ في الحسبان الاتجاهات الناشئة التي تتشكل في ضوئها حالياً آفاق تدفقات البضائع المنقولة بحراً، تبرز بعض المسائل المهمة التي تشمل مجالات من قبيل السياسات التجارية، وتطوير البنية التحتية، فضلاً عن التقانة، والتجارة الإلكترونية.

الجدول ١-١١ التطورات المتوقعة في التجارة البحرية، ٢٠١٧-٢٠٣٠

	معدلات النمو	السنوات	تدفقات التجارة البحرية	المصدر
Lloyd's List Intelligence	٣,١	٢٠١٧–٢٠٢٦	حجم التجارة البحرية	*Lloyd's List Intelligence research, 2017*
	٤,٦	٢٠١٧–٢٠٢٦	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	
	٣,٦	٢٠١٧–٢٠٢٦	السوائب الجافة	
	٢,٥	٢٠١٧–٢٠٢٦	السوائب السائلة	
Clarksons Research Services	٣,١	٢٠١٧	حجم التجارة البحرية	*Seaborne Trade Monitor, June 2017*
	٤,٨	٢٠١٧	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	*Container Intelligence Monthly, June 2017*
	٥,١	٢٠١٨	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	*Container Intelligence Monthly, June 2017*
	٣,٤	٢٠١٧	السوائب الجافة	*Dry Bulk Trade Outlook, June 2017*
	٢,١	٢٠١٧	السوائب السائلة	*Seaborne Trade Monitor, June 2017*
Drewry Maritime Research	١,٩	٢٠١٧	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	*Container Forecaster, Quarter 1, 2017*
Maritime Strategies International	٣,٧	٢٠١٧	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	*Dynamar B.V, Dynaliners Monthly, May 2017*
	٤,٥	٢٠١٨	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	
	٤,٥	٢٠١٩	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	
McKinsey	٣,٠	٢٠١٧	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	*Dynamar B.V, Dynaliners Monthly, May 2017*
IHS Markit	بمعامل ٢,٧	٢٠١٦–٢٠٣٠	حجم التجارة البحرية	*IHS Markit research, 2016*
الأونكتاد	٢,٨	٢٠١٧	حجم التجارة البحرية	*استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٧*
	٤,٥	٢٠١٧	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	
	٥,٤	٢٠١٧	السوائب الرئيسية الخمس	
	٠,٩	٢٠١٧	النفط الخام	
	٢,٠	٢٠١٧	منتجات النفط المكررة والغاز	
الأونكتاد	٣,٢	٢٠١٧–٢٠٢٢	حجم التجارة البحرية	*استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٧*
	٥,٠	٢٠١٧–٢٠٢٢	حجم التجارة المنقولة بالحاويات	
	٥,٦	٢٠١٧–٢٠٢٢	السوائب الرئيسية الخمس	
	١,٢	٢٠١٧–٢٠٢٢	النفط الخام	
	١,٧	٢٠١٧–٢٠٢٢	منتجات النفط المكررة والغاز	

المصادر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى حساباتها وإلى التوقعات التي نشرتها المؤسسات ومقدمو البيانات المشار إليهم (العمود الخامس من الجدول).

ملاحظة: تمثل أرقام Lloyd's List Intelligence والأونكتاد معدلات النمو السنوي المركبة. وتمثل أرقام المصادر الأخرى التغيرات السنوية بالنسبة المئوية.

وعلى صعيد السياسات التجارية ومع مراعاة إطار السياسة العامة بمقتضى خطة عمل أديس أبابا وخطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، ينبغي أن تسعى الجهود للحد من التدابير المقيدة للتجارة. وينبغي رصد التطورات ذات الصلة باتفاقات التجارة الإقليمية وآثارها المحتملة على التجارة والنقل البحري وتقييمها. ومن الأمثلة على ذلك التجارة التي يمكن أن تُستمد من اتفاق التجارة الحرة بين الاتحاد الأوروبي واليابان الذي اعتُمد منذ وقت قريب، نظراً لما يقترن به من أطنان ميليه وتوسع في استخدام السعة (Baltic and International Maritime Council, 2017).

وفضلاً عن ذلك، يمكن أن يساعد التنفيذ الفعال لاتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة الذي أصبح نافذاً في شباط/فبراير ٢٠١٧، في دعم تدفقات التجارة بإطلاق السعة وتخفيض تكاليف المعاملات، في البلدان النامية بوجه أخص.

وبموازاة ذلك، ينبغي تشجيع السياسات التي تعالج استمرار الفجوات في بنية النقل التحتية في الاقتصادات النامية وتتيح السعة الكافية في النقل البحري لخدمة التجارة وتعزيزها على نحو فعال.

وفضلاً عن ذلك، يمكن أيضاً أن تُنشِّط التدابير المتخذة في مضمار السياسات التي تتضمن مكوناً مهماً لتطوير بنية النقل التحتية (مثل مبادرة الحزام الواحد والطريق الواحد) التجارة وتُعزِّز الطلب على النقل البحري.

ويمكن أيضاً تشجيع أنماط التجارة الإلكترونية عبر الحدود التي تفضل النقل البحري كوسيلة رئيسية للنقل. ويمكن أن تشمل تدابير التدخل مساعدة أصحاب المصلحة المناسبين في التجارة الإلكترونية على تبني التكنولوجيا وتنفيذ حلول تيسير التجارة والإصلاحات الجمركية ووضع معايير وممارسات مشتركة. وسيكون من اللازم أيضاً إيضاح نطاق الرقمنة وآثارها المحتملة على عمليات الإنتاج الصناعي، وسلاسل الإمداد، والنقل البحري، والتجارة البحرية، لضمان وضع تدابير استجابة ملائمة.

ويلزم رصد التطورات التي تحدث في أسواق خطوط النقل البحري المنتظمة، ومن بينها تأثير إدماج سوق خطوط النقل البحري المنتظمة وتركيزها في أسعار الشحن وفي الأسعار، حتى لا تؤدي زيادة تكاليف النقل البحري في الأجل الطويل إلى تقويض التجارة، وهو موضوع سيُتناول بالتحليل في الفصول القادمة.

المراجع

Bems R, Johnson RC and Yi K-M (2013). The great trade collapse. *Annual Review of Economics*. 5:375–400.

Baltic and International Maritime Council (2017). Macro economics: Economic indicators have been pointing up in recent months. 20 April. Available at https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170420_marcosmoo_2017-02 (accessed 6 September 2017).

British Petroleum (2017). *British Petroleum Statistical Review of World Energy: June 2017* (Pureprint Group, London).

Business Insider (2016). Here's how shipping companies are responding to increasing e-commerce pressure. Available at http://uk.businessinsider.com/heres-how-shipping-companies-are-responding-to-increasing-e-commerce-pressure-2016-10?r=US&IR=T. 14 October.

Clarksons Research, *Shipping Review and Outlook* and *Seaborne Trade Monitor*, various issues.

Clarksons Research (2017a). *Seaborne Trade Monitor*. Volume 4. No. 5. May.

Clarksons Research (2017b). *Seaborne Trade Monitor*. Volume 4. No. 6. June.

Clarksons Research (2017c). *Container Intelligence Quarterly*. First Quarter.

Clarksons Research (2017d). *Dry Bulk Trade Outlook*, Volume 23. No. 5. May.

Clarksons Research (2017e). *Container Intelligence Monthly*. Volume 19, No. 5. May 2017.

Economist Intelligence Unit (2017). Global Forecasting Service. Few major deals will come into force in 2017–21. Global Forecasting. 18 May. Available at http://gfs.eiu.com/Article.aspx?articleType=wt&articleid=1215435905&secId=4 (accessed 6 September 2017).

European Commission (2017). EU and Japan reach agreement in principle on Economic Partnership Agreement. Press release. 6 July. Available at http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1686 (accessed 6 September 2017).

Financial Times (2017). EU–Japan trade deal poses risks for post-Brexit UK, 6 July. Available at https://www.ft.com/content/4ab03ba8-6267-11e7-8814-0ac7eb84e5f1?mhq5j=e1 (accessed 6 September 2017).

Gordon S (2017). Shipping market update. Presented at the Maritime HR Association Annual Conference. London.18 May.

JOC.com (2016). Ocean freight to be a critical link in e-commerce supply chains. 17 May. Available at https://www.joc.com/international-logistics/logistics-providers/ocean-freight-be-critical-link-e-commerce-supply-chains_20160517.html (accessed 6 September 2017).

Lloyd's List (2017). The best kind of alliance. 11 June.

Lloyd's Loading List (2016). 3D [three-dimensional] printing "destined for a niche role in logistics". 22 December. Available at http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/3D-printing-%E2%80%98destined-for-a-niche-role-in-logistics%E2%80%99/68264.htm#.Wa-vJthLfGg (accessed 6 September 2017).

MDS Transmodal (2017). World cargo database. 25 May.

OECD (2017). *Main Economic Indicators*, Volume 2017, Issue 6 (Paris).

OECD and World Trade Organization (2017). *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development*. Geneva and Paris.

PricewaterhouseCoopers (Strategy&) (2015). 2015 commercial transportation trends: Disruption and anticipation. Available at https://www.strategyand.pwc.com/trends/2015-commercial-transportation-trends (accessed 6 September 2017).

Shipping and Finance (2017). If protectionist trade policies are imposed, $1.2 trillion of merchandise goods will be lost by 2030. January.

United Nations (2017). *World Economic Situation and Prospects 2017*. United Nations publication. Sales No. E.17.II.C.2. New York.

UNCTAD. *Review of Maritime Transport*, various issues.

UNCTAD (2015). *Review of Maritime Transport 2015*. United Nations publication. Sales No. E.15.II.D.6. New York and Geneva.

UNCTAD (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.7. New York and Geneva.

UNCTAD (2017a). *Trade and Development Report 2017: Beyond Austerity – Towards a Global New Deal*. United Nations publication. Sales No. E.17.II.D.5. New York and Geneva.

UNCTAD (2017b). UNCTADstat. Data Centre. Available at http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363 (accessed 4 September 2017).

UNCTAD (2017c). Ministers to discuss opportunities and challenges of e-commerce with Jack Ma, eBay, Jumia, Huawei, Etsy, PayPal, Vodafone and more. 21 April.

UNCTAD (2017d). UNCTAD E-commerce Week 2017: "Towards inclusive e-commerce". Geneva, Switzerland, 24–28 April. Summary report. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlstict2017d7_en.pdf (accessed 6 September 2017).

UNCTAD (forthcoming). *Information Economy Report 2017: Digitalization, Trade and Develo*pment.

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2017). *The Belt and Road Initiative and the Role of ESCAP* [United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific]. United Nations publication. Bangkok.

United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2010). *Bulletin FAL* (Facilitation of Transport and Trade in Latin America and the Caribbean). Issue No. 288. Number 8/2010.

World Steel Association (2017a). World crude steel output increases by 0.8% in 2016. 25 January. Available at https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2017/world-crude-steel-output-increases-by-0.8--in-2016.html (accessed 5 September 2017).

World Steel Association (2017b). Steel recovery strengthens, but geopolitical uncertainty clouds outlook, 21 April. Available at https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:04d72319-4763-46ee-acd9-f56add3b5189/Short+Range+Outlook+2017-2018.pdf (accessed 5 September 2017).

World Trade Organization (2012). International trade statistics 2012. Table A1a. Available at https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its12_appendix_e.htm (accessed 8 September 2017).

World Trade Organization (2017). Trade statistics and outlook: Trade recovery expected in 2017 and 2018, amid policy uncertainty. Press/791. 12 April.

World Trade Organization, OECD and UNCTAD (2016). Reports on G20 [Group of 20] Trade and Investment Measures. 10 November.

حواشي نهاية الفصل

(١) انظر *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٥* للاطلاع على تحليل للعوامل الهيكلية والدورية التي يستند إليها هذا الاتجاه.

(٢) انظر *استعراضِ النقل البحري لعام ٢٠١٦* للاطلاع على تحليل أكثر تفصيلاً.

(٣) تشير عبارة *البضائع الجافة الأخرى* إلى جميع البضائع الجافة باستثناء السوائب الأساسية والثانوية.

(٤) الأرقام المفصلة عن السلع الأساسية السائبة الجافة مستمدة من Clarksons Research, 2017d.

٢

هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله

لا يوفر أسطول النقل البحري العالمي للتجارة العالمية الربط بشبكات النقل فحسب، بل ويتيح أيضاً للعاملين في الأعمال التجارية البحرية في البلدان المتقدمة والنامية سبلاً لكسب عيشهم. وفي بداية عام ٢٠١٧، بلغت قيمة الأسطول العالمي التجارية ٨٢٩ بليون دولار أمريكي، وعاد بناء السفن وامتلاكها ورفع الأعلام عليها وتشغيلها وتخريدها بالفائدة على بلدان مختلفة.

وتمثل اليونان، واليابان، والصين، وألمانيا، وسنغافورة أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن من حيث الطاقة الحملية من البضائع (الحمولة الساكنة). وتبلغ حصة هذه البلدان الخمسة مجتمعة من السوق ٤٩,٥ في المائة من الحمولة الساكنة. ويندرج بلد واحد من أمريكا اللاتينية هو البرازيل في عداد أهم ٣٥ بلداً مالكاً للسفن ولا تضم قائمة هذه البلدان أي بلد من أفريقيا. أما أكبر خمسة سجلات فهي بنما، وليبريا، وجزر مارشال، وهونغ كونغ (الصين)، وسنغافورة. وتبلغ حصة هذه السجلات مجتمعة من السوق ٥٧,٨ في المائة. وبنت ثلاثة بلدان، هي جمهورية كوريا، والصين، واليابان، ٩١,٨ في المائة من إجمالي الحمولة الطنية في عام ٢٠١٦. ومن بين هذه البلدان، استأثرت جمهورية كوريا بنصيب الأسد بنسبة بلغت ٣٨,١ في المائة. وبلغ نصيب أربعة بلدان معاً، هي الهند، وبنغلاديش، وباكستان، والصين، ٩٤,٩ في المائة من تخريد السفن في عام ٢٠١٦. وتؤكد بيانات الأونكتاد استمرار الاتجاه المتمثل في توحيد القطاع بحيث تتخصص بلدان شتى في شبه قطاعات بحرية مختلفة. وتؤكد هذه البيانات أيضاً ازدياد مشاركة البلدان النامية في قطاعات بحرية عديدة.

وللسنة الخامسة على التوالي، ظلَّ نمو الأسطول العالمي يتراجع، فنما أسطول النقل البحري التجاري بنسبة ٣,١٥ في المائة في عام ٢٠١٦، مقارنة بنسبة ٣,٥ في عام ٢٠١٥. ورغم استمرار هذا التراجع، زاد العرض بوتيرة أسرع من الطلب، فاستمر الوضع المتسم بالسعة العالمية الزائدة والضغط على الأسعار باتجاه الهبوط.

ويتناول القسم ألف هيكل الأسطول العالمي من حيث أنواع السفن والحمولة الطنية والقيمة والعمر. ويناقش القسمان باء وجيم الملكية والتسجيل على التوالي، ويعرض القسم دال البيانات عن بناء السفن وتخريدها ودفتر السفن المطلوبة. ويتناول القسم هاء ثلاثة مسائل ذات صلة بتطور القطاع في المستقبل هي: حركة الملاحة الساحلية، والجوانب الجنسانية، والتطورات في الوقود البحري. ويعرض القسم واو آفاق القطاع العامة والآثار التي تنطوي عليها السياسات.

الأسطول العالمي لسفن الحاويات

تمتلك ألمانيا والصين واليونان

٪٣٩

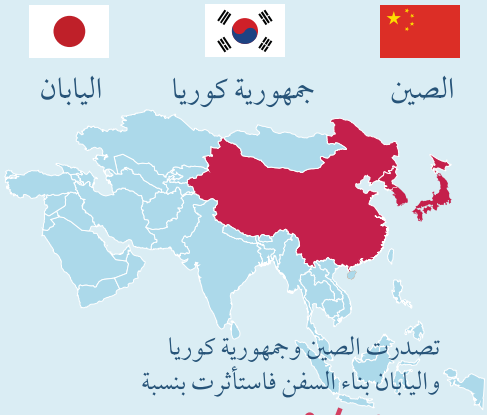
من الأسطول العالمي من
السفن حاملة الحاويات

أهم ثلاثة أعلام من حيث الحمولة الطنية

تفوق نسبة الأسطول
التجاري المسجل تحت علم
يختلف عن بلد الملكية

٪٧٠

أهم البلدان في مجال بناء السفن

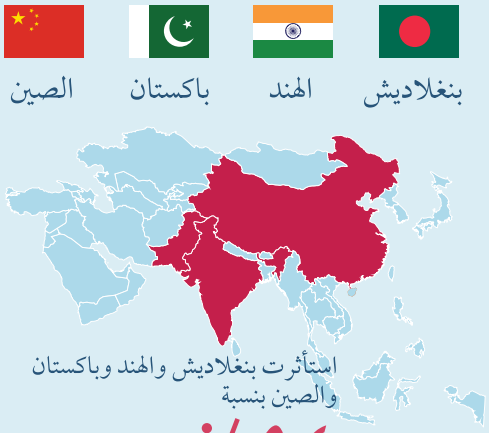


تصدرت الصين وجمهورية كوريا
واليابان بناء السفن فاستأثرت بنسبة

٪٩٢

من عمليات تسليم السفن في
عام ٢٠١٦

بلدان تخريد السفن



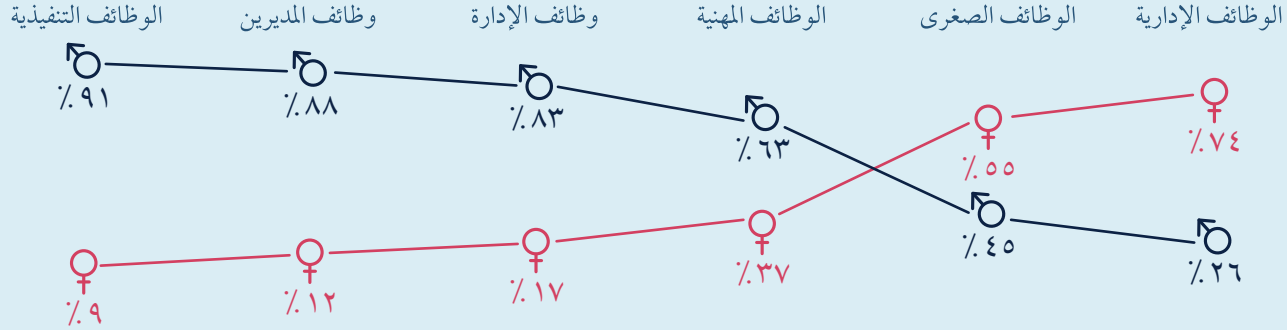
استأثرت بنغلاديش والهند وباكستان
والصين بنسبة

٪٩٤

من تخريد السفن في عام ٢٠١٦

الفجوة الجنسانية في الوظائف البحرية الشاطئية، في عام ٢٠١٦

لئن كان عدد النساء العاملات في الوظائف الإدارية والصغرى يفوق عدد الرجال، فإن القطاع البحري لم ينجح بعد في الاستفادة من القدرات القيادية لدى العاملات فيه



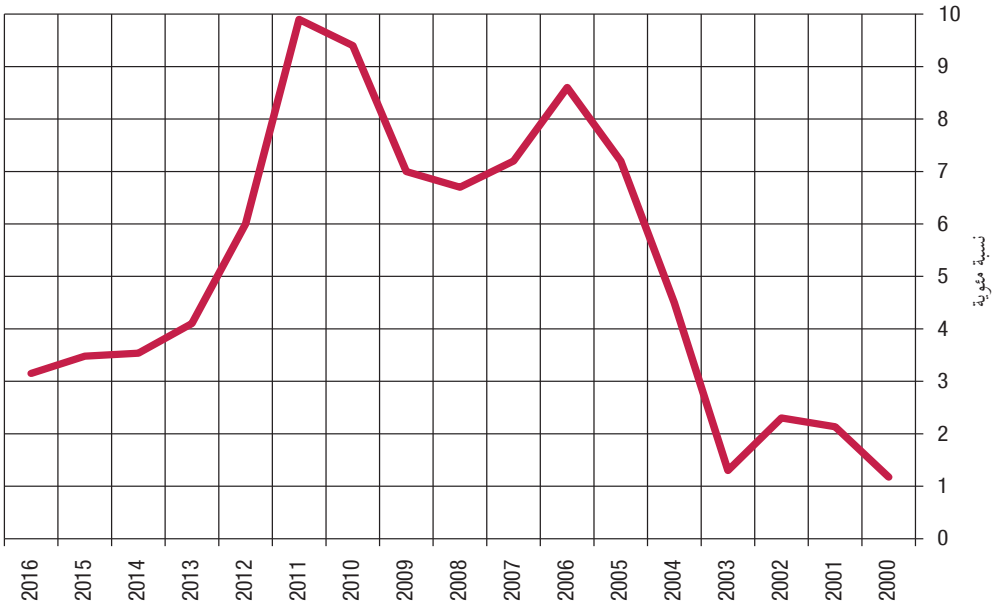
ألف- هيكل الأسطول العالمي

١- نمو الأسطول العالمي وأنواع السفن الرئيسية

نمو العرض[١]

للسنة الخامسة على التوالي، ظلَّ نمو الأسطول العالمي يتراجع، فنما أسطول النقل البحري التجاري بنسبة ٣,١٥ في المائة خلال الإثني عشر شهراً الماضية المنتهية في كانون الثاني/يناير ٢٠١٧ (الشكل ٢-١). ورغم تواصل هذا التراجع في معدل النمو السنوي، زاد العرض بوتيرة أسرع من الطلب، فبلغ نسبة ٢,٦ في المائة، مما أدى إلى استمرار الوضع المتسم بزيادة السعة العالمية والضغط على أسعار الشحن باتجاه الهبوط. ومن حيث أعداد السفن، بلغ معدل النمو ٢,٤٧ في المائة، وهي نسبة أقل من الحمولة الطنية، معبراً عن استمرار الزيادة في متوسط أحجام السفن. وفي ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧، تألف الأسطول التجاري العالمي إجمالاً من ١٦١ ٩٣ سفينة بحمولة طنية تراكمية قدرها ١,٨٦ بليون طن من الحمولة الساكنة.

الشكل ٢-١ النمو السنوي للأسطول العالمي، ٢٠٠٠-٢٠١٦
(النسبة المئوية للتغيير السنوي)



المصدر: الأونكتاد، *استعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة.

أنواع السفن

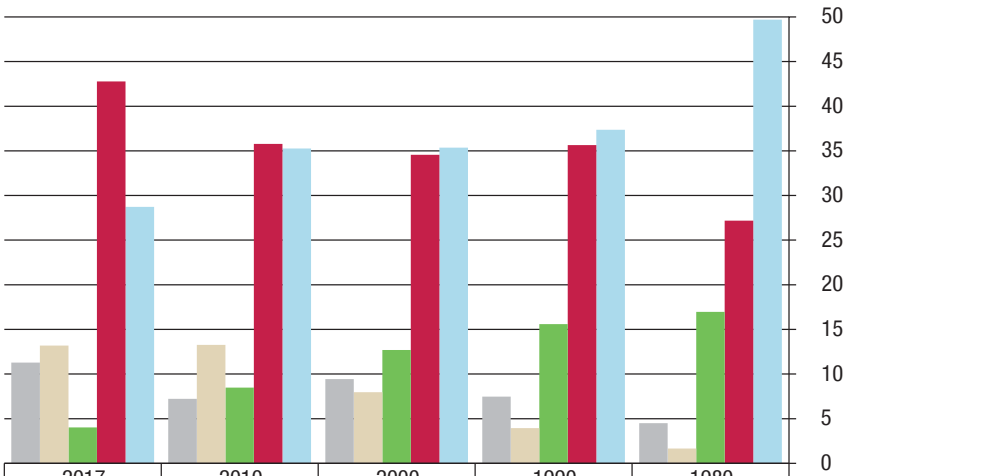
ظلَّت ناقلات الغاز الطبيعي المسيل وأنواع الغاز الأخرى تسجل نسبة عالية من النمو (+٩,٧ في المائة)، شأنها في ذلك شأن قطاعات ناقلات النفط الصهريجية (٥,٨ في المائة)، وناقلات المواد الكيميائية الصهريجية (٤,٧ في المائة) (الجدول ٢-١). وخلافاً لذلك، استمر التراجع في الأجل الطويل في قطاع سفن البضائع العامة الذي شهد نمواً سلبياً (-٠,٢ في المائة). وتبلغ حصة هذا القطاع الحالية من الحمولة الطنية العالمية ٤ في المائة، بعد أن كانت ١٧ في المائة في عام ١٩٨٠ (الشكل ٢-٢).

ويثير إمعان الأسطول العالمي في التخصص تحديات أمام الاقتصادات الأصغر حجماً وأكثر ضعفاً، إذ يتعذر عليها، في أحيان كثيرة، إيجاد أحجام كافية من البضائع لملء السفن المتخصصة، فضلاً عن ارتفاع تكلفة توفير ما يلزم من المرافق المينائية المتخصصة. ولئن كانت سفن البضائع العامة المزودة بمعدات التحميل والتفريغ تتمتع بميزة المرونة وبقدرتها على التوقف في الموانئ الصغيرة المفتقرة إلى معدات مناولة البضائع من السفينة إلى الشاطئ، فإن سفن الحاويات التي ما فتئت تزداد حجماً تستدعي وجود رافعات الحاويات على الأرصفة. وتستلزم ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية والسفن البحرية لقطاع استكشاف النفط والغاز أيضاً مقداراً أكبر من الاستثمارات في المحطات النهائية ومرافق التخزين.

وبسبب النمو المنخفض في الطلب وأسعار النقل المتدنية والمتقلبة، تعزف الموانئ البحرية عن الاستثمار في إنشاء محطات نهائية جديدة. بيد أن الاتجاهات السائدة حالياً من حيث أنواع السفن وأحجامها توحي باستمرار الضغط الذي يمارسه قطاع النقل البحري، مشيرة إلى أن هيئات الموانئ والسلطات البحري يجب أن تخطط بدقة إن كانت ترغب في استقبال السفن الأكبر حجماً والمتخصصة وتهيئ السبل الكفيلة ببلوغ تلك الغاية.

وثمة اتجاه آخر يتسم باستمرار استبدال سعة السفن المبردة بالسعة المبردة المتاحة في سفن الحاويات، ويؤثر هذا الاتجاه في كثير من البلدان النامية، وبوجه خاص تلك التي تصدر الفواكه والأسماك واللحوم. ولا يعزى هذا الاتجاه إلى وفورات التكاليف المحققة في الشق البحري من الرحلة بقدر ما يعود إلى التحسن الذي طرأ على النقل من المنطلق إلى الوجهة النهائية، وموثوقية الحاويات، والربط بين وسائط النقل مقارنة بسفن السوائب المبردة (Arduino et al., 2015).

الشكل ٢-٢ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٧
(الحصة من الحمولة الطنية الساكنة بالنسبة المئوية)



	2017	2010	2000	1990	1980
ناقلات النفط الصهريجية	28.7	35.3	35.4	37.4	49.7
ناقلات السوائب الجافة	42.8	35.8	34.6	35.6	27.2
سفن البضائع العامة	4.0	8.5	12.7	15.6	17.0
سفن الحاويات	13.2	13.3	8.0	3.9	1.6
سفن أخرى	11.3	7.2	9.4	7.5	4.5

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research، وإصدارات مختلفة من *استعراض النقل البحري*.

ملاحظة: جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، باستثناء سفن الممرات المائية الداخلية وسفن الصيد والسفن الحربية واليخوت والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والقوارب (باستثناء وحدات تخزين الإنتاج والتفريغ العائمة وسفن الحفر)؛ أرقام بداية السنوات.

الجدول ٢-١ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٦ و٢٠١٧
(آلاف الأطنان الساكنة والحصة بالنسبة المئوية)

الأنواع الرئيسية	٢٠١٦	٢٠١٧	النسبة المئوية للتغير السنوي، ٢٠١٦-٢٠١٧
ناقلات النفط الصهريجية	٥٠٥ ٧٣٦	٥٣٤ ٨٥٥	٥,٧٦
	٢٨,٠	٢٨,٧	
ناقلات السوائب	٧٧٩ ٢٨٩	٧٩٦ ٥٨١	٢,٢٢
	٤٣,٢	٤٢,٨	
سفن البضائع العامة	٧٤ ٩٩٢	٧٤ ٨٢٣	-٠,٢٣
	٤,٢	٤,٠	
سفن الحاويات	٢٤٤ ٣٣٩	٢٤٥ ٦٠٩	٠,٥٢
	١٣,٥	١٣,٢	

الجدول ٢-١ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٦ و٢٠١٧
(آلاف الأطنان الساكنة والحصة بالنسبة المئوية) *(تابع)*

الأنواع الرئيسية	٢٠١٦	٢٠١٧	النسبة المئوية للتغير السنوي، ٢٠١٦-٢٠١٧
سفن أخرى	٢٠٠ ٩٢٣	٢٠٩ ٩٨٤	٤,٥٥
	١١,١	١١,٣	
ناقلات الغاز	٥٤ ٥٣٠	٥٩ ٨١٩	٩,٧٠
	٣,٠	٣,٢	
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	٤١ ٢٩٥	٤٣ ٢٢٥	٤,٦٨
	٢,٣	٢,٣	
سفن التموين البحري	٧٥ ٦٩٦	٧٧ ٤٩٠	٢,٤٨
	٤,٢	٤,٢	
العبارات وسفن الركاب	٥ ٧٥٧	٥ ٨٩٦	٢,٤٣
	٠,٣	٠,٣	
سفن أخرى/غير متوافرة	٢٣ ٦٤٥	٢٣ ٥٥٤	٠,٠٨-
	١,٣	١,٣	
المجموع العالمي	**١ ٨٠٥ ٢٧٩**	**١ ٨٦١ ٨٥٢**	**٣,١٥**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر؛ أرقام بداية السنوات؛ ترد الحصة بالنسبة المئوية بالأرقام المائلة.

الحمولة الطنية والقيمة[٢]

يتيح تحليل القيمة التجارية للأسطول العالمي النظر من زاوية أخرى لحصة السوق التقليدية من حيث الطاقة الحملية من البضائع (الحمولة الساكنة). وبصفة عامة، تعتبر الحمولة الساكنة المؤشر السليم للنقل البحري، لأنها تمثل جدوى النقل البحري لأحجام التجارة الدولية. وفي مضمار الحمولة الساكنة، تهيمن ناقلات السوائب الجافة، وناقلات النفط الصهريجية، وسفن الحاويات التي تنقل ركاز الحديد، أو الفحم، على الأسطول العالمي.

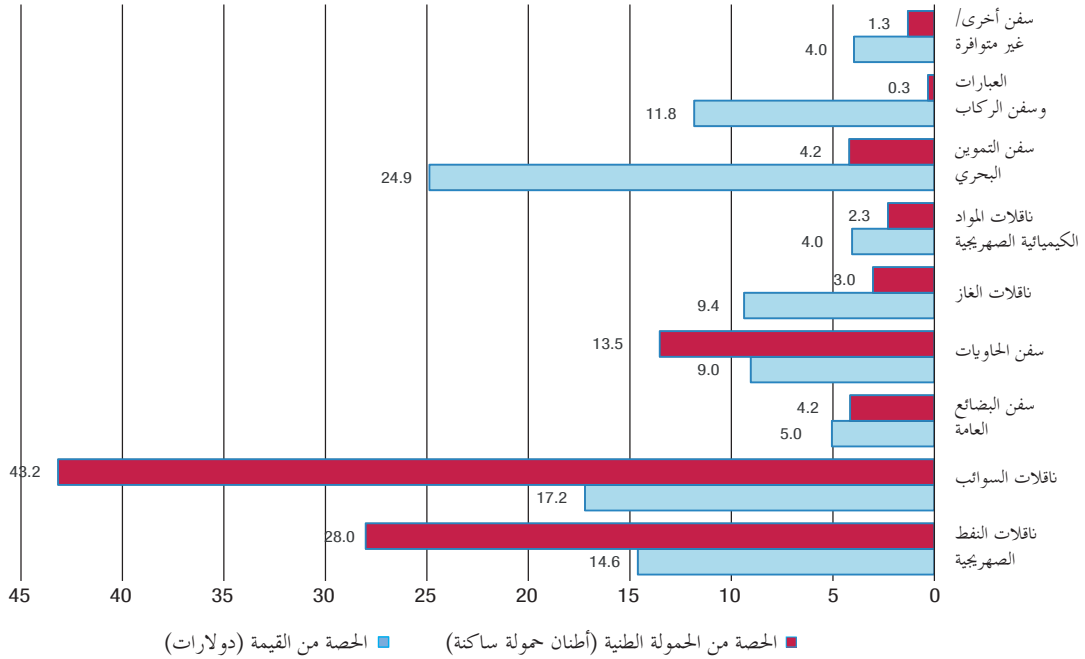
أمَّا إذا أُخِذت قيمة الأسطول التجارية في الحسبان، فسترداد أهمية سفن التموين البحري والعبارات وناقلات الغاز (الشكل ٣-٢). وبناء هذه السفن أكثر تكلفة وكثيراً ما تكون قيمة الوحدة من البضائع التي تنقلها أعلى مما تنقله ناقلات السوائب السائلة والجافة من النفط، أو ركاز الحديد.

النقل البحري بالحاويات

بعد سنوات من فرط الاستثمار في النقل البحري بالحاويات، توحي عمليات تسليم السفن (الشكل ٢-٤) وطلبات السفن في الآونة الأخيرة بحدوث بعض التحسينات المتوقعة (الشكل ٢-٧). ففي عام ٢٠١٦، سُلِّمت ١٢٧ سفينة جديدة من سفن الحاويات وهو رقم يمثل انخفاضاً قدره ٧٠ في المائة من عام الذروة في ٢٠٠٨ حيث بلغ عدد السفن ٤٣٦ سفينة. وكانت السعة المركبة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً أقلَّ من ٩٠٤ ألف وحدة معادلة لعشرين قدماً، بانخفاض يقارب النصف مقارنة بعمليات التسليم في عام ٢٠١٥. ويتواصل الاتجاه الميَّال لاستخدام السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ: بلغت نسبة السفن القادرة على التوقف في موانئ تفتقر لمعدات مناولة الحاويات من السفينة إلى الشاطئ ٤,١ في المائة فقط من السعة المسلمة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً.

وفي عام ٢٠١٦، تحسَّن متوسط حجم السفن في السفن الجديدة بعض الشيء: فكانت سعة كل سفينة من السفن المسلَّمة أقل قليلاً من عام ٢٠١٥ بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً. بيد أن السفن الجديدة تظلُّ أكبر حجماً من سفن الأسطول الحالي ولا يزال الضغط يتواصل على الموانئ لاستيعاب سفن لا تنفك تزداد حجماً. ولا ينطبق ذلك على الموانئ الرئيسية المركزية في العالم الواقعة في شرقي آسيا وأوروبا فحسب، بل ويصدق بالقدر نفسه، إن لم يكن بدرجة أكبر، على موانئ أصغر تقع في جميع المناطق بسبب التأثير الناجم عن انتقال السفن من الطرق الرئيسية إلى الطرق الفرعية.

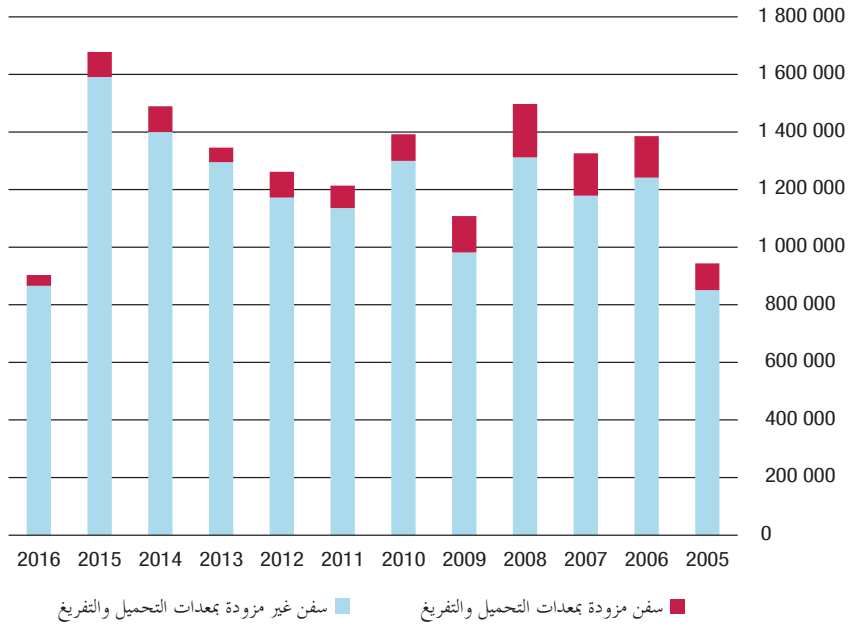
الشكل ٢-٣ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٧
(النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة والقيمة بالدولار)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: حُسبت الحصة من الحمولة الساكنة لجميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. وقُدِّرت الحصة من السوق لجميع السفن التجارية التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر.

الشكل ٢-٤ عمليات تسليم سفن الحاويات (٢٠٠٥-٢٠١٦)
(بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

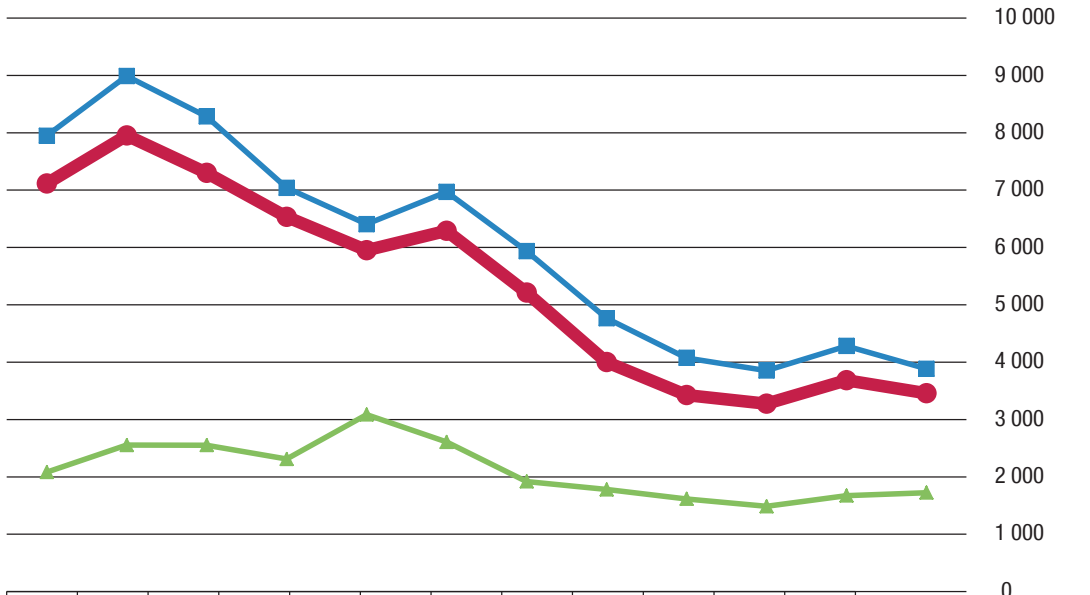


المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظة: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

ويبيّن الشكل ٢-٥ الفرق في أحجام السفن بين السفن المزودة بمعدات التحميل والتفريغ وتلك المفتقرة إليها. فبينما تضاعف متوسط السعة الحملية من الحاويات في السفن الجديدة غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ منذ عام ٢٠٠٥، ظلَّ متوسط سعة السفن الجديدة المزودة بهذه المعدات دون تغيير يذكر.

الشكل ٢-٥ متوسط حجم السفينة من سفن الحاويات المسلمة، ٢٠٠٥-٢٠١٦
(بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ	3 885	4 282	3 853	4 074	4 766	5 937	6 969	6 406	7 040	8 284	8 989	7 947
جميع السفن	3 457	3 686	3 275	3 427	4 001	5 214	6 291	5 952	6 534	7 301	7 952	7 115
مزودة بمعدات التحميل والتفريغ	1 725	1 673	1 486	1 616	1 781	1 919	2 609	3 087	2 311	2 553	2 554	2 082

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظة: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

٢- التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي

في بداية عام ٢٠١٧، كان متوسط عمر الأسطول التجاري ٢٠,٦ سنة، بزيادة طفيفة عن السنة السابقة (الجدول ٢-٢). ولأن عدد السفن الجديدة كان أقل من نظيره عند بداية العقد وظلّت مستويات التخريد متشابهة، بدت علامات الشيخوخة على سفن الأسطول، وإن ظلَّ شاباً نسبياً مقارنة بالمتوسطات التاريخية، ولا سيما في قطاعي السوائب والحاويات.

ويتجاوز عمر السفن التي ترفع أعلاماً في الاقتصادات النامية عمر نظيرتها التي ترفع أعلاماً في الاقتصادات المتقدمة بعشر سنوات في المتوسط. وسفن البضائع العامة هي الأكبر سناً من بين مختلف أنواع السفن (أكثر من ٢٥ سنة)، أما ناقلات السوائب فأصغرها سناً (أقل من تسع سنوات).

ويعبّر هيكل الأسطول العمري عن ازدياد حجم السفن. وبوجه خاص، زادت سفن الحاويات طاقتها الحملية في العقود الأخيرة. وباتت سفن الحاويات المبنية قبل ١٥ إلى ١٩ سنة أصغر بدرجة ملموسة من ناقلات السوائب المبنية في ذلك الوقت. وسفن الحاويات هي اليوم أكبر السفن حجماً في المتوسط (الحمولة الساكنة المسلمة طوال السنوات الأربع الماضية).

ولئن كان النمو الماضي، واستقرار أحجام السفن في قطاعي السوائب الجافة والناقلات الصهريجية يشكلان مؤشراً في قطاع الحاويات، فيجوز أن نفترض أن أحجام سفن الحاويات ستصل

حدها الأقصى ولن تزداد. وقد وصلت سفن الحاويات الآن إلى سعات من الحمولة الساكنة مشابهة لأكبر سفن السوائب الجافة والسائلة. ومن اللازم أن تُوسِّع القنوات وأحواض السفن طاقتها بدرجة ملموسة لتتمكن من استقبال السفن التي تتجاوز سعتها ٢٠ ٠٠٠–٢٢ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. وتتسق هذه الخلاصة مع فقدان وفورات الحجم في الموانئ البحرية الذي سيتناوله الفصل الرابع.

الجدول ٢–٢ التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن، ٢٠١٧

المجموعات الاقتصادية وأنواع السفن		السنوات					متوسط العمر		النسبة المئوية للتغير
		صفر – ٤	٥–٩	١٠–١٤	١٥–١٩	+٢٠	٢٠١٧	٢٠١٦	٢٠١٦–٢٠١٧
العالم									
ناقلات السوائب	النسبة المئوية لجميع السفن	٣٥,٧٧	٣٣,٨٠	١٢,٠٥	٩,٣٣	٩,٠٥	٨,٨٠	٨,٨٠	٠,٠٠
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	٣٨,٦٦	٣٤,٨٨	١١,٩١	٧,٥٥	٧,٠١	٧,٩٥	٧,٩٤	٠,٠١
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٧٩ ٠٩٩	٧٥ ٥٢٥	٧٢ ٢٨٣	٥٩ ٢٤٤	٥٦ ٦٧٣			
سفن الحاويات	النسبة المئوية لجميع السفن	١٨,٦٣	٣٠,٥٠	٢٢,٧٢	١٥,٦٦	١٢,٥٠	١١,٥٥	١١,١٠	٠,٤٥
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	٣١,٥١	٣٢,٥٧	٢٠,٨٢	١٠,١٧	٤,٩٢	٨,٧٢	٨,٣٩	٠,٣٣
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٨٠ ٦٢٤	٥٠ ٨٩١	٤٣ ٦٧٩	٣٠ ٩٦١	١٨ ٧٥١			
سفن البضائع العامة	النسبة المئوية لجميع السفن	٧,٦٨	١٦,٥٠	١٠,٢٠	٧,٥٤	٥٨,٠٨	٢٥,٢١	٢٤,٤٤	٠,٧٦
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	١٤,٩٨	٢٤,٧٠	١٢,٢٣	١٠,٢٤	٣٧,٨٥	١٨,٢٩	١٧,٨٣	٠,٤٦
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٨ ١١٨	٦ ٠٨١	٥ ٠٨٦	٥ ٦٣٠	٢ ٥٦١			
ناقلات النفط الصهريجية	النسبة المئوية لجميع السفن	١٦,٠٣	٢٢,٥١	١٥,٤٦	٧,٧٤	٣٨,٢٦	١٨,٧٦	١٨,٣٦	٠,٤٠
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	٢٢,٠٧	٣٤,٧٤	٢٤,٤٤	١٢,٦٧	٦,٠٩	٩,٩٠	٩,٥٤	٠,٣٦
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٧٣ ٢٧٤	٨٢ ٢٤٢	٨٤ ٦١٠	٨٩ ٤٩٨	٨ ٧٧٧			
سفن أخرى	النسبة المئوية لجميع السفن	١٤,٣٧	١٨,٦٥	١٠,٦٠	٨,٤٣	٤٧,٩٦	٢٢,٧٣	٢٢,٢٥	٠,٤٨
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	١٩,٤٠	٢٦,٤٣	١٤,٢١	١٠,٢٩	٢٩,٦٧	١٥,٥٨	١٥,٦٥	٠,٠٧–
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٧ ٧٧٧	٧ ٩٠٧	٨ ٠٠٤	٧ ١٤٤	٣ ٩٥٤			
جميع السفن	النسبة المئوية لجميع السفن	١١,٧٥	١٧,٩٧	١٠,١٣	٧,٠٠	٥٣,١٥	٢٠,٥٧	١٩,٩٢	٠,٦٥
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	٢٩,٨٠	٣٣,١٦	١٦,٩٥	٩,٧٨	١٠,٣١	٩,٩٠	٩,٥٥	٠,٣٤
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٤٢ ٢٠٧	٣٤ ٩٤٨	٣٢ ٨٤٧	٢٥ ٩٩١	٥ ٩١٧			
الاقتصادات النامية – جميع السفن									
	النسبة المئوية لجميع السفن	١٦,٩٢	٢١,٠١	١١,٢٩	٧,٩٢	٤٢,٨٦	٢٩,٠٣	٢٨,٣٣	٠,٧٠
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	٣١,٤٠	٣٠,٦٠	١٢,٧٤	٩,٧٥	١٥,٥٠	١٦,٧٢	١٥,٩١	٠,٨١
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٣٤ ٦٢٤	٢٧ ٠٢٥	٢٢ ١٣٧	٢٣ ١٩٥	٦ ٧٣٣			
الاقتصادات المتقدمة – جميع السفن									
	النسبة المئوية لجميع السفن	١٦,١٥	٢٣,٨٦	١٤,٠٨	١٠,٧٦	٣٥,١٥	١٩,٠٥	١٨,٥١	٠,٥٤
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	٢٩,٢٥	٣٥,١٣	١٩,٧٣	٩,٧٦	٦,١٢	٩,١٥	٩,٠٤	٠,١١
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	٥٣ ٣٩٦	٤٣ ٥٣٨	٤٢ ٧٠٨	٢٨ ٦٩٥	٦ ٥٨٩			
البلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية – جميع السفن									
	النسبة المئوية لجميع السفن	٦,٣٢	٨,٨٢	٦,٠٢	٣,١٩	٧٥,٦٦	٢٩,٣٩	٢٨,٩٣	٠,٤٦
	النسبة المئوية للحمولة الساكنة	١٢,٥٨	٢٨,٧٦	٢١,٢٣	١١,٢٠	٢٦,٢٢	١٥,٥٩	١٦,٠٣	٠,٤٣–
	متوسط حجم السكينة (حمولة ساكنة)	١٤ ٨٣٥	٢٤ ٥٣٣	٢٦ ٧١٤	٢٥ ٠٢٨	٢ ٤٤٧			

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظة: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، أرقام بداية السنوات.

باء- ملكية الأسطول العالمي وتشغيله

١ - البلدان مالكة السفن

يظلُّ اليونان أكبر بلد مالك للسفن من حيث طاقة حمل البضائع (٣٠٩ ملايين طن من الحمولة الساكنة)، يليه اليابان، فالصين، فألمانيا ثم سنغافورة. وتستأثر هذه البلدان الخمسة مجتمعة بزهاء نصف الحمولة الطنية في العالم (الجدول ٢-٣). وثمة بلد واحد من أمريكا اللاتينية (البرازيل) من بين أهم ٣٥ بلداً مالكاً للسفن، ولا يوجد في عداد هذه البلدان أي بلد من أفريقيا. ومن حيث أعداد السفن، تتصدر الصين قائمة البلدان المالكة (٥ ٢٠٦ سفينة ذات حمولة إجمالية تبلغ ١ ٠٠٠ طن أو أكثر)، من بينها سفن أصغر حجماً تُستخدم في النقل البحري الساحلي.

وما فتئت حصة الأمم البحرية التقليدية في أوروبا وأمريكا الشمالية من ملكية السفن تنحسر، بينما زادت حصة البلدان النامية ذات الدخل المتوسط، لا سيما من آسيا. ولا تمثل ملكية السفن قطاعاً عالي التقانة يستلزم توفير أحدث التكنولوجيات وأكثرها تطوراً، ومن ثم فهو يتيح فرصاً للاقتصادات الناشئة. وفي الوقت نفسه، لا تمثل ملكية السفن عملاً تجارياً كثيف العمالة يمكن أن تستفيد فيه البلدان المنخفضة الدخل من أي ميزة في التكاليف، مثلما هو الحال في تخريد السفن. ولهذا السبب، زادت البلدان المتوسطة الدخل على وجه الخصوص حصتها من السوق طوال العقود الأخيرة، بينما لا تندرج أقل البلدان نمواً في عداد مالكي السفن الرئيسيين في العالم.

الجدول ٢-٣ ملكية الأسطول العالمي في عام ٢٠١٧

الرتبة (حمولة طنية ساكنة)	البلد أو الإقليم	عدد السفن	الحمولة الطنية الساكنة	العلم الأجنبي كنسبة مئوية من المجموع (حمولة ساكنة)	الرتبة (دولارات)	القيمة الكلية (ملايين الدولارات)	متوسط القيم لكل سفينة (مليون دولار)	متوسط القيمة لكل طن من الحمولة الساكنة (دولارات)
١	اليونان	٤ ١٩٩	٣٠٨ ٨٣٦ ٩٣٣	٧٨,٧٦	٣	٧٢ ٥٣٨	١٧,٣	٢٣٥
٢	اليابان	٣ ٩٠١	٢٢٣ ٨٥٥ ٧٨٨	٨٥,٨٩	٢	٧٧ ٨٩٨	٢٠,٠	٣٤٨
٣	الصين	٥ ٢٠٦	١٦٥ ٤٢٩ ٨٥٩	٥٣,٩٧	٤	٦٥ ٠٤٤	١٢,٥	٣٩٣
٤	ألمانيا	٣ ٠٩٠	١١٢ ٠٢٨ ٣٠٦	٩٠,٧٧	٨	٣٨ ٤١٢	١٢,٤	٣٤٣
٥	سنغافورة	٢ ٥٩٩	١٠٤ ٤١٤ ٤٢٤	٣٩,٠٢	٧	٣٩ ١٩٣	١٥,١	٣٧٥
٦	هونغ كونغ (الصين)	١ ٥٣٢	٩٣ ٦٢٩ ٧٥٠	٢٣,٩٨	٩	٢٥ ٧٦٩	١٦,٨	٢٧٥
٧	جمهورية كوريا	١ ٦٥٦	٨٠ ٩٧٦ ٨٧٤	٨١,٩٨	١١	٢٠ ٩٢٨	١٢,٦	٢٥٨
٨	الولايات المتحدة	٢ ١٠٤	٦٧ ١٠٠ ٥٣٨	٨٥,٧٣	١	٩٦ ١٨٢	٤٥,٧	١ ٤٣٣
٩	النرويج	١ ٨٤٢	٥١ ٨٢٤ ٤٨٩	٦٤,٦٢	٥	٥٨ ٤٤٥	٣١,٧	١ ١٢٨
١٠	المملكة المتحدة	١ ٣٦٠	٥١ ١٥٠ ٧٦٧	٨٠,٥٥	٦	٤٠ ٦٧١	٢٩,٩	٧٩٥
١١	برمودا	٤٤٠	٤٨ ٠٥٩ ٣٩٢	٩٨,٩٣	١٣	١٩ ٦٩١	٤٤,٨	٤١٠
١٢	مقطعة تايوان الصينية	٩٢٦	٤٦ ٨٦٤ ٩٤٩	٩٠,٦٢	١٧	١٠ ٨٥٧	١١,٧	٢٣٢
١٣	الدانمرك	٩٢٠	٣٦ ٣٥٥ ٥٠٩	٥٦,٠٠	١٥	١٨ ٦٩٤	٢٠,٣	٥١٤
١٤	موناكو	٣٣٨	٣١ ٦٢٩ ٨٣٤	١٠٠,٠٠	٢٣	٧ ٩٠٣	٢٣,٤	٢٥٠
١٥	تركيا	١ ٥٦٣	٢٧ ٧٣٢ ٩٤٨	٧١,٥٧	٢٠	٩ ٠٥٥	٥,٨	٣٢٧
١٦	سويسرا	٤٠٥	٢٣ ٦٨٨ ٣٠٣	٩٢,٥٨	٢٢	٨ ٤٥٨	٢٠,٩	٣٥٧
١٧	بلجيكا	٢٦٣	٢٣ ٥٥٠ ٠٢٤	٦٧,٨١	٢٧	٦ ٥٠٥	٢٤,٧	٢٧٦
١٨	الهند	٩٨٦	٢٢ ٦٦٥ ٤٥٢	٢٧,٣٥	٢٥	٦ ٩٣٨	٧,٠	٣٠٦
١٩	الاتحاد الروسي	١ ٧٠٧	٢٢ ٠٥٠ ٢٨٣	٦٧,٣٨	١٩	٩ ٠٨١	٥,٣	٤١٢
٢٠	إيطاليا	٧٦٨	٢٠ ٦٠٩ ٧٢٥	٢٩,٣٦	١٠	٢٣ ١٨٤	٣٠,٢	١ ١٢٥
٢١	جمهورية إيران الإسلامية	٢٣٨	١٨ ٨٣٨ ٧٤٧	٦٨,٨٠	٣٢	٢ ٧٩٩	١١,٨	١٤٩
٢٢	إندونيسيا	١ ٨٤٠	١٨ ٧٩٣ ٠١٩	٧,٩٦	٢٦	٦ ٦١٣	٣,٦	٣٥٢
٢٣	ماليزيا	٦٤٤	١٨ ٣٥١ ٢٨٣	٥١,٠٧	١٦	١٤ ٦٤١	٢٢,٧	٧٩٨
٢٤	هولندا	١ ٢٥٦	١٨ ٠٣٣ ٣٣٤	٦٤,٧٢	١٢	١٩ ٩٧٠	١٥,٩	١ ١٠٧
٢٥	الإمارات العربية المتحدة	٨٨٣	١٧ ٨٧٦ ٢٧٢	٩٧,٣٠	٢٤	٧ ٤٠٦	٨,٤	٤١٤
٢٦	المملكة العربية السعودية	٢٨٣	١٥ ٦٥٩ ٥١٨	٧٧,٩٧	٣٠	٤ ١٠١	١٤,٥	٢٦٢
٢٧	البرازيل	٣٩٤	١٤ ١٨٩ ١٦٤	٧٢,٢٥	١٤	١٩ ٦٧٦	٤٩,٩	١ ٣٨٧

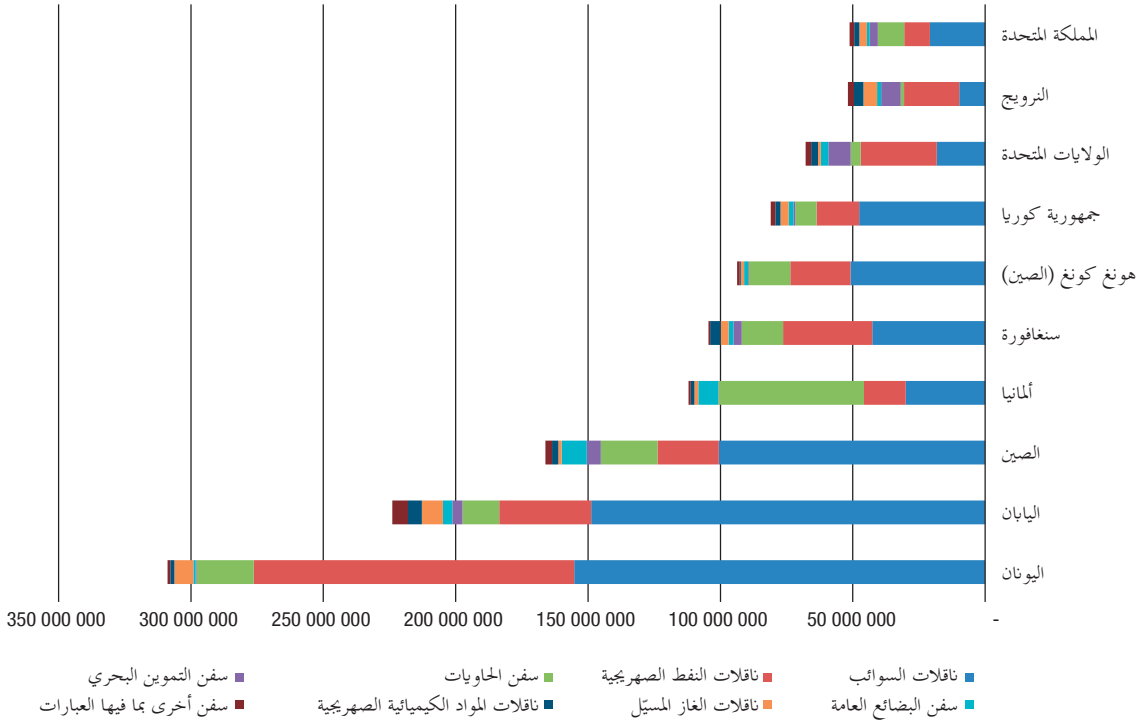
الجدول ٢-٣ ملكية الأسطول العالمي في عام ٢٠١٧ (تابع)

الرتبة (حمولة طنية ساكنة)	البلد أو الإقليم	عدد السفن	الحمولة الطنية الساكنة	العلم الأجنبي كنسبة مئوية من المجموع (حمولة ساكنة)	الرتبة (دولارات)	القيمة الكلية (ملايين الدولارات)	متوسط القيم لكل سفينة (مليون دولار)	متوسط القيمة لكل طن من الحمولة الساكنة (دولارات)
٢٨	فرنسا	٤٥٢	١١ ٩٣١ ٣٩٧	٦٩,٩٣	١٨	١٠ ٦١٦	٢٣,٥	٨٩٠
٢٩	كندا	٣٧٦	١٠ ٢٣٥ ٩٥٤	٧٥,٤٨	٢٨	٥ ٢٣١	١٣,٩	٥١١
٣٠	الكويت	٨٦	١٠ ٢٠٨ ١٤٧	٤٩,٩٢	٣١	٣ ٧٤٩	٤٣,٦	٣٦٧
٣١	قبرص	٢٧٧	٩ ٢٥٧ ٠٩٤	٦٣,٩٥	٣٣	٢ ٧١١	٩,٨	٢٩٣
٣٢	فييت نام	٩٤٣	٨ ٨٠١ ٧٦٥	١٧,٨٤	٢٩	٤ ١٦١	٤,٤	٤٧٣
٣٣	عمان	٤٩	٧ ٤٩٠ ٩٥٦	٩٩,٩٢	٣٤	٢ ٢١٥	٤٥,٢	٢٩٦
٣٤	تايلند	٣٩٣	٧ ٠٢٢ ٤٨٤	٢٧,٨٤	٣٥	١ ٩٤٩	٥,٠	٢٧٨
٣٥	قطر	١١٧	٦ ٦٤٠ ٤٦٧	٨٧,٥٦	٢١	٨ ٨٢٧	٧٥,٤	١ ٣٢٩
المجموع الفرعي لأهم ٣٥ مالكاً للسفن		**٤٤ ٠٣٦**	**١ ٧٥٥ ٧٨٣ ٧٤٨**	**٧٠,٣٠**		**٧٧٠ ١٠٩**	**١٧,٥**	**٤٣٩**
بقية العالم وبلدان ملكية غير معروفة		٦ ١١٩	٩١ ٨٤٧ ١٤٦	٦٤,٣٠		٥٨ ٥٠٩	٩,٦	٦٣٧
مجموع العالم		**٥٠ ١٥٥**	**١ ٨٤٧ ٦٣٠ ٨٩٤**	**٧٠,٠١**		**٨٢٨ ٦١٨**	**١٦,٥**	**٤٤٨**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير. للاطلاع على قائمة مكتملة للأساطيل المملوكة وطنياً، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership (تم الاطلاع عليها في ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

الشكل ٢-٦ أهم ١٠ أساطيل مملوكة وطنياً، حسب أنواع السفن في عام ٢٠١٧
(أطنان الحمولة الساكنة)



المصدر: حساب أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، أرقام بداية السنوات.

وتبرز صورة مختلفة شيئاً ما إذا أُخذت قيمة الأسطول التجارية في الحسبان؛ فعندئذ، يتبوأ أسطول الولايات المتحدة مركز الصدارة بمبلغ ٩٦ بليون دولار، تليه اليابان، فاليونان، فالصين ثم النرويج (الشكل ٢-٣). ويبلغ متوسط قيمة السفينة لدى المالكين من

قطر ٧٥ مليون دولار، وهو مبلغ يعبر عن أسطولها من ناقلات الغاز الطبيعي المسيل الصهريجية وغيرها من الناقلات الصهريجية المتخصصة الباهظة الثمن. وبالمقارنة مع ذلك، تملك إندونيسيا وتايلند، وفييت نام، أساطيل منخفضة القيمة بالوحدة، فإندونيسيا تملك أساطيل يبلغ متوسط قيمة السفينة التجارية فيها ٣,٦ ملايين دولار، وهي قيمة تعبر عن العدد الكبير من سفن البضائع العامة والعبارات الأصغر حجماً والأكبر سناً التي تُستخدم في النقل بين الجزر.

ويُبيّن الشكل ٢-٦ تشكيلة أساطيل أهم ١٠ بلدان مالكة للسفن (بالحمولة الساكنة). ويستأثر اليونان بأكبر حصة من ناقلات النفط الصهريجية، بينما تمتلك الصين أكبر حصة من سفن البضائع العامة، في حين تملك ألمانيا أعلى حصة من سفن الحاويات. وتستأثر الولايات المتحدة والنرويج بحصص مرتفعة نسبياً من سفن التموين البحري ذات القيمة التجارية العالية عادة. ويفسر ذلك أيضاً قيمة الوحدات العالية للسفن التي يملكها هذان البلدان (الجدول ٢-٣).

٢- ملكية سفن الحاويات وخدمات خطوط النقل المنتظمة

تمثل سفن الحاويات القوى المحركة للشبكة العالمية من خطوط النقل البحري المنتظمة، فهي تربط سلاسل القيمة العالمية والتجارة في السلع المصنعة وتدعمهما. ويُبيّن الجدول ٢-٤ ملكية أسطول سفن الحاويات بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً. ولا تزال ألمانيا أكبر المالكين، إذ تبلغ حصتها من السوق ٢١,٤٦ في المائة، تليها الصين واليونان.

وتمتلك شركات نقل من الصين، وهونغ كونغ (الصين)، والدانمرك، وفرنسا، والكويت أكبر سفن الحاويات التي تبلغ حمولتها ١٧ ٠٠٠ فأكثر من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً. ولا يملك مالكو السفن الألمان واليونانيين، وأغلبهم شركات لا تندرج في عداد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة، أي سفن حاويات من هذا الحجم. ويمتلك أغلب هؤلاء المالكين سفن استئجار في المقام الأول، وهم يمثلون بوجه التحديد شركات تؤجر سفنها لشركات خطوط النقل المنتظمة التي تقدم خدمة محددة من خدمات النقل البحري.

ويوضِّح الجدول ٢-٥ ترتيب أهم ٥٠ شركة لخطوط النقل البحري المنتظمة. وحتى أيار/مايو ٢٠١٧، لا تزال شركة Maersk (الدانمرك) أكبر شركة من شركات خطوط النقل البحري المنتظمة من حيث السعة التشغيلية لسفن الحاويات (٣,٢ مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)، تليها شركة MSC (سويسرا)، فشركة CMA CGM (فرنسا). وتملك أغلب شركات خطوط النقل البحري المنتظمة قرابة نصف السفن التي تستخدمها في خدماتها وتستأجر النصف الآخر. وتفسر هذه الممارسة لماذا لا تنتمي شركات خطوط النقل البحري المنتظمة الرئيسية (الجدول ٢-٥) بالضرورة إلى نفس البلدان التي تتصدر قائمة مالكي سفن الحاويات (الجدول ٢-٤).

وشهد عاما ٢٠١٦ و٢٠١٧ موجة جديدة من عمليات الاندماج بين شركات خطوط النقل البحري المنتظمة وتغييرات ذات شأن في تشكيلة التحالفات بينها. وستناقش هذه التطورات في سياق أسعار الشحن التي يتناولها الفصل الثالث. وستكون الاتجاهات السائدة في أنماط الخدمات واستخدام السفن موضع تحليل مفصل في الفصل السادس الذي يتناول الربط بخطوط النقل البحري.

الجدول ٢-٤ ملكية الأسطول العالمي الناقل للحاويات في عام ٢٠١٧
(بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

	وحدات معادلة لعشرين قدماً	الحصة من السوق	عدد السفن	حجم أكبر السفن (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	الحجم لكل سفينة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
ألمانيا	٤ ٧٩٥ ٠٨٥	٢١,٤٦	٢ ١٠٦	١٤ ٠٣٦	٢ ٢٧٧
الصين	٢ ٠٩٨ ٦٥٥	٩,٣٩	٨٧١	١٩ ٢٢٤	٢ ٤٠٩
اليونان	١ ٨١٥ ٢٦٥	٨,١٣	٥٦٣	١٤ ٣٥٤	٣ ٢٢٤
الدانمرك	١ ٥٤٨ ٨٦٥	٦,٩٣	٣٠٠	١٨ ٢٧٠	٥ ١٦٣
هونغ كونغ (الصين)	١ ٣٨٣ ٧٢٠	٦,١٩	٢٨٨	١٧ ٨٥٩	٤ ٨٠٥
سنغافورة	١ ٣٦٨ ٨٨٨	٦,١٣	٤٤٨	١٥ ٩٠٨	٣ ٠٥٦
اليابان	١ ٢٤٠ ٨٧١	٥,٥٥	٤١٠	١٤ ٠٢٦	٣ ٠٢٧
سويسرا	١ ٢٢٥ ٩٣٢	٥,٤٩	٢٣٦	١٤ ٠٠٠	٥ ١٩٥
مقاطعة تايوان الصينية	٩٧٧ ٤٥٣	٤,٣٨	٢٨٠	٨ ٦٢٦	٣ ٤٩١
المملكة المتحدة	٨٧٣ ٣٤٨	٣,٩١	٣٣٧	١٥ ٩٠٨	٢ ٥٩٢
جمهورية كوريا	٦٦٧ ٥٧١	٢,٩٩	٢٥٤	١٣ ١٠٠	٢ ٦٢٨
فرنسا	٥٩٢ ٧٣٨	٢,٦٥	٩٥	١٧ ٧٢٢	٦ ٢٣٩

الجدول ٢-٤ ملكية الأسطول العالمي الناقل للحاويات في عام ٢٠١٧
(بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) *(تابع)*

	وحدات معادلة لعشرين قدماً	الحصة من السوق	عدد السفن	حجم أكبر السفن (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	الحجم لكل سفينة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
الكويت	٤٥٧ ٩١٨	٢,٠٥	٤٢	١٨ ٨٠٠	١٠ ٩٠٣
الولايات المتحدة	٣٥١ ٨٩٥	١,٥٨	٢٠٦	٩ ٤٤٣	١ ٧٠٨
هولندا	٣٠٢ ٣١٣	١,٣٥	٦٤٦	٣ ٥٠٨	٤٦٨
تركيا	٢٦٢ ٩٥٥	١,١٨	٥١٢	٩ ٠١٠	٥١٤
النرويج	٢٢٩ ٢٢٠	١,٠٣	٣٦٥	١٣ ١٠٢	٦٢٨
إندونيسيا	١٨٣ ٤٧٩	٠,٨٢	٤١٠	٢ ٧٠٢	٤٤٨
إسرائيل	١٧٨ ٦٢٣	٠,٨٠	٤٢	١٠ ٠٦٢	٤ ٢٥٣
قبرص	١٧٤ ٥١٣	٠,٧٨	١٢٣	٦ ٩٦٩	١ ٤١٩
مجموع أهم ٢٠ مالكاً	٢٠ ٧٢٩ ٣٠٧	٩٢,٧٩	٨ ٥٣٤		٢ ٤٢٩
بقية العالم	١ ٦١٠ ٤٩١	٧,٢١	٢ ٦١٦		
مجموع العالم	**٢٢ ٣٣٩ ٧٩٨**	**١٠٠,٠٠**	**١١ ١٥٠**	**١٩ ٢٢٤**	**٢ ٠٠٤**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research. للاطلاع على القائمة الكاملة للأساطيل المملوكة وطنياً بالحمولة الساكنة، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership (تم الاطلاع عليها في ٩ أيول/سبتمبر ٢٠١٧).

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، أرقام بداية السنوات. ويشمل الجدول أيضاً سفناً غير سفن الحاويات المتخصصة التي بها قدر من السعة لنقل الحاويات.

الجدول ٢-٥ أهم ٥٠ شركة لخطوط النقل البحري المنتظمة في العالم في عام ٢٠١٧

	الرتبة، الشركة	نهاية عام ٢٠١٥		نهاية عام ٢٠١٦		أيار/مايو ٢٠١٧			
		عدد السفن	السعة	عدد السفن	السعة	عدد السفن	السعة	الحصة من السوق (نسبة مئوية)	متوسط حجم السفينة
١	Maersk	٦٢٩	٣ ١٠٣ ٢٦٦	٦٥٥	٣ ٣٢٣ ٠٦٤	٦٢١	٣ ٢٠١ ٨٧١	١٦,٠	٥ ١٥٦
٢	Mediterranean Shipping Company	٤٨٧	٢ ٧٣٤ ٤٠٩	٤٥٨	٢ ٨٠٢ ٨٣٠	٤٦٩	٢ ٩٣٥ ٤٦٤	١٤,٦	٦ ٢٥٩
٣	CMA-CGM	٥٥٣	٢ ٤٤٩ ٣٥٠	٤٦٠	٢ ٢٢٧ ٦٠٠	٤٤١	٢ ٢٢٠ ٤٧٤	١١,١	٥ ٠٣٥
٤	China Ocean Shipping (Group) Company	٢٨٥	١ ٦١٦ ٤٦٢	٢٥٤	١ ٥٠٨ ٢٠٧	٢٧٧	١ ٦٠٣ ٣٤١	٨,٠	٥ ٧٨٨
٥	Hapag-Lloyd	١٨٧	٩٩٩ ٩٥٠	١٧١	٩٨٧ ٨٩٢	١٨٠	١ ٠٣٨ ٤٨٣	٥,٢	٥ ٧٦٩
٦	Evergreen	١٩٧	٩٥٥ ١٠٨	١٨٨	٩٩٠ ٧٩٢	١٨٦	٩٩٥ ١٤٧	٥,٠	٥ ٣٥٠
٧	Orient Overseas Container Line	١١١	٥٨٣ ٩٦٩	١٠١	٥٩٤ ٥٥٠	١٠٧	٦٦٦ ٥٥٨	٣,٣	٦ ٢٣٠
٨	Hamburg-Süd	١٣٨	٦٧٠ ٠٢٩	١٢٧	٦٣٨ ٩٠٦	١١٦	٥٩٤ ٠٠٨	٣,٠	٥ ١٢١
٩	Yang Ming	١٠١	٥٤٣ ٧٧٢	١٠١	٥٨٤ ٨٣٩	١٠٠	٥٨٨ ٣٨٩	٢,٩	٥ ٨٨٤
١٠	United Arab Shipping Company	٥١	٤٥٢ ٥١٠	٥٩	٥٦٥ ٤٣٣	٥٦	٥٤٦ ٢٢٠	٢,٧	٩ ٧٥٤
١١	Nippon Yusen Kaisha	١٠١	٤٩٣ ٤٤٣	٩٥	٤٩٨ ٠٧٦	٩٧	٥٣٨ ٧٥٤	٢,٧	٥ ٥٥٤
١٢	Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines	٩٩	٥٤٩ ٩٨٧	٧٨	٤٦٧ ٣٨٩	٨٢	٥١٥ ٨٨٠	٢,٦	٦ ٢٩١
١٣	Hundai Merchant Marine	٥٦	٣٨٤ ٤٠٣	٦٧	٤٥٥ ٨٤١	٦٩	٤٥٨ ٢٤٧	٢,٣	٦ ٦٤١
١٤	Kawasaki Kisen Kaisha Limited – K Line	٧١	٣٩٧ ٥٥٧	٦٣	٣٥١ ٨٩٠	٦٤	٣٦٣ ٠١٩	١,٨	٥ ٦٧٢
١٥	Pacific International Lines	١٣٤	٣٣٦ ٣٢٧	١٣٢	٣٦٠ ٩٣٩	١٣٢	٣٦١ ٧٥٢	١,٨	٢ ٧٤١
١٦	Zim Integrated Shipping Services	٨٨	٣٨١ ٧٨٠	٨٠	٣٥٩ ٩٤٥	٦٩	٣٠٧ ٩٣٤	١,٥	٤ ٤٦٣
١٧	Wan Hai Lines	٩٣	٢٢٣ ٣٧٤	٩٤	٢٣٥ ٥٩٦	٩٦	٢٤٨ ٨٨٠	١,٢	٢ ٥٩٣
١٨	X-Press Feeders	٧٨	١٢٢ ٥٠٤	١٠٢	١٦٠ ١٨٤	٩٢	١٤٥ ٤٥٤	٠,٧	١ ٥٨١

الجدول ٢-٥ أهم ٥٠ شركة لخطوط النقل البحري المنتظمة في العالم في عام ٢٠١٧ (تابع)

الرتبة، الشركة		نهاية عام ٢٠١٥		نهاية عام ٢٠١٦		أيار/مايو ٢٠١٧			
		عدد السفن	السعة	عدد السفن	السعة	عدد السفن	السعة	الحصة من السوق (نسبة مئوية)	متوسط حجم السفينة
١٩	Republic of Korea Marine Transport Company	٦٧	١١٤ ٨٣٣	٧٥	١٥٠ ٣٨٦	٧٢	١٤٠ ٣٦٥	٠,٧	١ ٩٥٠
٢٠	Shandong International Transportation Corporation	٧٦	٩٨ ٥٧٢	٧٥	٩٢ ٠٤٣	٧٥	١٠٠ ١٩٥	٠,٥	١ ٣٣٦
٢١	Islamic Republic of Iran Shipping Lines	٢٧	٩٢ ٦٧٤	٢٧	٩٢ ٦٧٤	٢٦	٨٩ ٣٧٤	٠,٤	٣ ٤٣٧
٢٢	Arkas Container Transport	٤٥	٦٧ ٢٤٣	٤٦	٨٢ ٤٩١	٤٨	٨٦ ١٥٧	٠,٤	١ ٧٩٥
٢٣	TS Lines	٤٤	٩١ ٣٠٨	٤٠	٨٦ ١٣١	٣٨	٧٤ ١٨٨	٠,٤	١ ٩٥٢
٢٤	Simatech Shipping	٢٠	٥٥ ٩٨٤	٢٢	٦٢ ٨١٦	٢٥	٧٠ ٦٠٢	٠,٤	٢ ٨٢٤
٢٥	Sinokor Merchant Marine	٣٦	٤٥ ١٢١	٣٩	٥٥ ٢٦٩	٤٢	٥٩ ٥٣٣	٠,٣	١ ٤١٧
٢٦	Transworld Group of Companies	٢٤	٤٠ ٢٥٦	٣١	٥٢ ٨٥٦	٣٣	٥٧ ٥٨٨	٠,٣	١ ٧٤٥
٢٧	Emirates Shipping Line	٩	٤١ ٦١١	٨	٣٨ ٤٣١	٩	٤٨ ٤٥٠	٠,٢	٥ ٣٨٣
٢٨	Regional Container Lines	٣٠	٥٤ ٧٧١	٢٦	٥١ ٦٣١	٢٤	٤٧ ٧٨٢	٠,٢	١ ٩٩١
٢٩	China Merchants Group	٢٩	٣٧ ٢٣٨	٢٧	٣٢ ٢٠٨	٣٤	٤٦ ١٨١	٠,٢	١ ٣٥٨
٣٠	Unifeeder	٤٢	٤٤ ٦٥٣	٤١	٤٥ ٢١١	٤٠	٤٣ ٩١٤	٠,٢	١ ٠٩٨
٣١	Heung-A Shipping	٣٥	٤٩ ١٩٩	٣٩	٤٥ ٨٢٠	٣٤	٤١ ٩٥٩	٠,٢	١ ٢٣٤
٣٢	SM Line					١١	٤١ ٤٠٦	٠,٢	٣ ٧٦٤
٣٣	Nile Dutch	١٦	٤٨ ٨٦٧	١٠	٣٢ ٠٧١	١١	٤٠ ٩٥٧	٠,٢	٣ ٧٢٣
٣٤	Matson	٢٠	٤٠ ٩٥٢	١٩	٣٩ ٨٠٦	١٩	٣٩ ٨٠٦	٠,٢	٢ ٠٩٥
٣٥	Quanzhou Ansheng Shipping Company	٨	٢١ ٧٢١	٩	٢٤ ١٢١	١٢	٣٧ ٢٦١	٠,٢	٣ ١٠٥
٣٦	Zhonggu Shipping	٦	١٩ ٩١٢	٩	٢٧ ٣٩٧	١١	٣٥ ٩٣٣	٠,٢	٣ ٢٦٧
٣٧	Samudera	٢٦	٣١ ٤٨٦	٢٦	٣١ ٩٢٩	٢٦	٣٢ ٠٣٨	٠,٢	١ ٢٣٢
٣٨	Salam Pacific Indonesia Lines	٢٩	٢٣ ٢٦٠	٣٠	٢٦ ٢٥٨	٣١	٢٩ ٥٧٦	٠,١	٩٥٤
٣٩	Seaboard Marine	٢٦	٣٧ ٠٦٣	٢١	٣٠ ٧٤٩	١٩	٢٨ ١٧٥	٠,١	١ ٤٨٣
٤٠	Temas Line	١٩	١١ ٦٣٠	٢٨	٢١ ٤٤٩	٣٣	٢٥ ٦٧١	٠,١	٧٧٨
٤١	Namsung Shipping Company	٢٨	٢٦ ٠٩٥	٢٦	٢٤ ٩٠٠	٢٦	٢٤ ٩٠٠	٠,١	٩٥٨
٤٢	Meratus Line	٢٦	٢٣ ٠٣٤	٢٧	٢٥ ٤٣٦	٢٧	٢٣ ٧٩٥	٠,١	٨٨١
٤٣	Tanto Intim Line	٣٢	٢١ ٠١٥	٣٤	٢٢ ٠٨٩	٣٥	٢٣ ٠٩٤	٠,١	٦٦٠
٤٤	Shipping Corporation of India	٧	٢٣ ٢٥٢	٦	٢٢ ٥١٧	٥	٢٠ ٦٤٨	٠,١	٤ ١٣٠
٤٥	Swire Group	٩	١٠ ٥٤٢	١٠	١٤ ١٤٤	١٣	٢٠ ٣١٨	٠,١	١ ٥٦٣
٤٦	National Transport and Overseas Services Company	٦	٦ ٦٠٠	١٢	١٥ ١٢٢	١٤	١٨ ٦٢٢	٠,١	١ ٣٣٠
٤٧	Far Eastern Shipping Company	١٢	١٣ ٠٨٥	١٣	١٧ ٢٥٢	١٢	١٨ ١٩٨	٠,١	١ ٥١٧
٤٨	W.E.C. Lines	١٨	١٦ ٨٢١	١٧	١٥ ٦٠٠	١٩	١٧ ٩٧٩	٠,١	٩٤٦
٤٩	Log-in Logistica Intermodal	٨	١٩ ٠٠٥	٨	١٩ ٣٤٧	٧	١٦ ٨٩٥	٠,١	٢ ٤١٤
٥٠	Far Shipping	١٤	٢٠ ١٨٥	٩	١٣ ٣٦١	١٠	١٤ ٤٣٦	٠,١	١ ٤٤٤
	أهم ٥٠	**٤ ٢٥٣**	**١٨ ٢٤٦ ١٨٨**	**٤ ٠٩٥**	**١٨ ٤٢٥ ٤٨٨**	**٤ ٠٩٥**	**١٨ ٧٤٥ ٨٧١**		**٤ ٥٧٨**
	أهم ٥٠ في المائة من مجموع الأسطول		**٪٩٢,٤**		**٪٩٢,٢**		**٪٩٣,٥**		
	أهم ١٠	**٢ ٧٣٩**	**١٤ ١٠٨ ٨٢٥**	**٢ ٥٧٤**	**١٤ ٢٢٤ ١١٣**	**٢ ٥٥٣**	**١٤ ٣٨٩ ٩٥٥**		**٥ ٦٣٦**
	أهم ١٠ في المائة من مجموع الأسطول		**٪٧١,٥**		**٪٧١,٢**		**٧١,٨**		

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: عدد السفن والسعة المتنية المستخدمة مرتبة حسب الوحدات المعادلة لعشرين قدماً، وتشمل جميع سفن الحاويات التي يعرف أن شركات خطوط النقل البحري المنتظمة تشغلها في ١ أيار/مايو ٢٠١٧.

جيم- تسجيل السفن

تفوق نسبة سفن الأسطول التجاري المسجلة تحت علم غير علم بلد الملكية ٧٠ في المائة (الجدول ٣-٢). ومن شأن نظام السجلات المفتوحة هذا أن يتيح فرصاً للبلدان النامية، وعلى رأسها الدول الجزرية الصغيرة النامية، مثل جزر مارشال، وأقل البلدان نمواً، مثل ليبريا وكلاهما من بين أهم ثلاثة سجلات.

ويقدم الجدولان ٢-٦ و٢-٧ معلومات مختلفة عن الأساطيل التي ترفع أعلاماً وطنية. فالجدول ٢-٦ يركز على الحمولة الطنية وأعداد السفن، بينما يستعرض الجدول ٢-٧ مختلف أنواع السفن وقيمتها. وحسب كلا هذين المعيارين (الحمولة الطنية والقيمة)، تظلّ بنما علم التسجيل الرئيسي. وتحتل ليبريا المرتبة الثانية من حيث الحمولة الطنية، بينما تتبوأ جزر مارشال المركز الثاني من حيث القيمة. ولدى جزر مارشال أسطول من أصغر الأساطيل سناً يضم عدداً كبيراً من ناقلات الغاز الطبيعي المسيل الصهريجية وسفن الحفر البحري وغيرها من السفن المتخصصة العالية القيمة المسجلة تحت علمها.

الجدول ٢-٦ أعلام التسجيل الرئيسية حسب الحمولة الطنية في عام ٢٠١٧

علم التسجيل	عدد السفن	حصة السفن من المجموع العالمي (نسبة مئوية)	الحمولة الطنية الساكنة	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة العالمية (نسبة مئوية)	الحصة المتراكمة من الحمولة الطنية الساكنة (نسبة مئوية)	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	نمو الحمولة الطنية الساكنة ٢٠١٦-٢٠١٧ (نسبة مئوية)
بنما	٨ ٠٥٢	٨,٦٤	٣٤٣ ٣٩٧ ٥٥٦	١٨,٤٤	١٨,٤٤	٤٥ ٢٣٧	٢,٧٥
ليبريا	٣ ٢٩٦	٣,٥٤	٢١٩ ٣٩٧ ٢٢٢	١١,٧٨	٣٠,٢٣	٦٦ ٧٠٦	٥,٦٦
جزر مارشال	٣ ١٩٩	٣,٤٣	٢١٦ ٦١٦ ٣٥١	١١,٦٣	٤١,٨٦	٦٧ ٩٦٨	٧,٧٦
هونغ كونغ (الصين)	٢ ٥٧٦	٢,٧٧	١٧٣ ٣١٨ ٣٣٧	٩,٣١	٥١,١٧	٦٨ ٦٩٥	٦,٢٣
سنغافورة	٣ ٥٥٨	٣,٨٢	١٢٤ ٢٣٧ ٩٥٩	٦,٦٧	٥٧,٨٤	٣٦ ٩٤٢	٠,٢١
مالطة	٢ ١٧٠	٢,٣٣	٩٩ ٢١٦ ٤٩٥	٥,٣٣	٦٣,١٧	٤٦ ٢٩٧	٥,١٤
جزر البهاما	١ ٤٤٠	١,٥٥	٧٩ ٨٤٢ ٤٨٥	٤,٢٩	٦٧,٤٦	٥٦ ٦٢٥	٠,٧٩
الصين	٤ ٢٨٧	٤,٦٠	٧٨ ٤٠٠ ٢٧٣	٤,٢١	٧١,٦٧	٢٠ ٥٥٥	٢,١٢
اليونان	١ ٣٦٤	١,٤٦	٧٤ ٦٣٧ ٩٨٨	٤,٠١	٧٥,٦٨	٦٦ ٩٩٩	١,٦٠
المملكة المتحدة	١ ٥٥١	١,٦٦	٤٠ ٩٨٥ ٦٩٢	٢,٢٠	٧٧,٨٨	٣٠ ٤٩٥	١٠,٤٢
اليابان	٥ ٢٨٩	٥,٦٨	٣٤ ٥٢٩ ٤٠٥	١,٨٥	٧٩,٧٤	٨ ٥٧٤	٦,٦٠
قبرص	١ ٠٢٢	١,١٠	٣٣ ٧٦٤ ٦٦٩	١,٨١	٨١,٥٥	٣٣ ٧٩٨	١,٨٢
النرويج	١ ٥٨٥	١,٧٠	٢١ ٩٠٠ ٤٥٨	١,١٨	٨٢,٧٣	١٦ ٣١٩	٦,٨٩
إندونيسيا	٨ ٧٨٢	٩,٤٣	٢٠ ١٤٣ ٨٥٤	١,٠٨	٨٣,٨١	٤ ٢٦٩	٧,٥٨
الهند	١ ٦٧٤	١,٨٠	١٧ ٢٥٣ ٥٦٤	٠,٩٣	٨٤,٧٤	١٠ ٨٩٩	٥,٣٤
الدانمرك	٦٥٤	٠,٧٠	١٦ ٨٩٣ ٣٣٣	٠,٩١	٨٥,٦٤	٢٨ ٣٤٤	١,٧٣-
إيطاليا	١ ٤٣٠	١,٥٣	١٥ ٩٤٤ ٢٦٨	٠,٨٦	٨٦,٥٠	١٣ ٤٧٧	٢,٣٢-
جمهورية كوريا	١ ٩٠٧	٢,٠٥	١٥ ١٧١ ٠٣٥	٠,٨١	٨٧,٣١	٩ ٠٠٨	١٠,٨٠-
البرتغال	٤٦٦	٠,٥٠	١٣ ٧٥٢ ٧٥٨	٠,٧٤	٨٨,٠٥	٣٢ ٧٤٤	٥٤,٩٧
الولايات المتحدة	٣ ٦١١	٣,٨٨	١١ ٧٩٨ ٣٠٩	٠,٦٣	٨٨,٦٩	٦ ٣٢٩	٠,٧٥
برمودا	١٦٠	٠,١٧	١٠ ٩٥٧ ٨٩٥	٠,٥٩	٨٩,٢٧	٦٩ ٧٩٥	٢,٤٤
ألمانيا	٦١٤	٠,٦٦	١٠ ٤٤٣ ٦٩٩	٠,٥٦	٨٩,٨٤	٢٠ ٠٨٤	٦,١٥-
أنتيغوا وباربودا	٩٦٤	١,٠٣	١٠ ١٥٣ ٠٤٤	٠,٥٥	٩٠,٣٨	١٠ ٦٠٩	٩,٦٨-
ماليزيا	١ ٦٩٠	١,٨١	١٠ ٠٥٨ ٦٥٣	٠,٥٤	٩٠,٩٢	٧ ٤١٢	٤,٧٠

الجدول ٢-٦ أعلام التسجيل الرئيسية حسب الحمولة الطنية في عام ٢٠١٧ (تابع)

علم التسجيل	عدد السفن	حصة السفن من المجموع العالمي (نسبة مئوية)	الحمولة الطنية الساكنة	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة العالمية (نسبة مئوية)	الحصة المتراكمة من الحمولة الطنية الساكنة (نسبة مئوية)	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	نمو الحمولة الطنية الساكنة ٢٠١٦-٢٠١٧ (نسبة مئوية)
الاتحاد الروسي	٢ ٥٧٢	٢,٧٦	٨ ٢٧٧ ١٧٥	٠,٤٤	٩١,٣٧	٣ ٢٩٢	٢,٩٥-
تركيا	١ ٢٨٥	١,٣٨	٨ ٢٠٠ ٩٨٢	٠,٤٤	٩١,٨١	٨ ٠٥٥	٣,٨٣-
بلجيكا	١٨٥	٠,٢٠	٨ ٠٣٩ ٦٦٥	٠,٤٣	٩٢,٢٤	٥٠ ٨٨٣	٣,٥٧-
فييت نام	١ ٨١٨	١,٩٥	٧ ٩٩١ ٠٣٩	٠,٤٣	٩٢,٦٧	٤ ٧٤٥	٢,٩٦
هولندا	١ ٢٤٤	١,٣٤	٧ ٦١٩ ١٤٣	٠,٤١	٩٣,٠٨	٧ ٢٦٣	٥,٣١-
فرنسا	٥٤٧	٠,٥٩	٦ ٩٦٦ ٥٨٢	٠,٣٧	٩٣,٤٥	١٧ ٠٣٣	٠,٩٠
جمهورية إيران الإسلامية	٧٣٩	٠,٧٩	٦ ٥٨٣ ٠٦٤	٠,٣٥	٩٣,٨٠	١١ ٢٥٣	٣٤,٤٩
الفلبين	١ ٥٠٨	١,٦٢	٦ ١٣٥ ١٤٤	٠,٣٣	٩٤,١٣	٥ ٢٠٣	٣,٦٣-
جزر كايمان	١٦١	٠,١٧	٥ ٥٤٩ ٠٥٦	٠,٣٠	٩٤,٤٣	٣٦ ٢٦٨	٢٨,٥٢
تايلند	٧٨١	٠,٨٤	٥ ٣٧٤ ٨٧٥	٠,٢٩	٩٤,٧٢	٨ ٢٦٩	٠,١٣
الكويت	١٦١	٠,١٧	٥ ١٥٥ ٢٥٦	٠,٢٨	٩٥,٠٠	٣٨ ٧٦١	٣,٨٥-
مجموع أهم ٣٥ علماً	**٧٢ ٣٤٢**	**٧٧,٦٥**	**١ ٧٦٨ ٧٠٧ ٢٨٣**	**٩٥,٠٠**	**٩٥,٠٠**	**٢٤ ٤٤٩**	**٤,٠٢**
بقية العالم	**٢٠ ٨١٩**	**٢٢,٣٥**	**٩٤ ٥٣٠ ٥٢٣**	**٥,٠٧**	**٥,٠٧**	**٤ ٥٤١**	**١٢,٨٠-**
مجموع العالم	**٩٣ ١٦١**	**١٠٠,٠٠**	**١ ٨٦١ ٨٥١ ٧٥٠**	**١٠٠,٠٠**	**١٠٠,٠٠**	**٢٤ ٠٦٢**	**٢,٩٤**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، مرتبة حسب الحمولة الطنية الساكنة، أرقام بداية السنوات. للاطلاع على قائمة كاملة بجميع البلدان، (انظر http://stats.unctad.org/fleet) (تم الاطلاع عليها في ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

الجدول ٢-٧ أعلام التسجيل الرئيسية حسب القيمة في عام ٢٠١٧
(ملايين الدولارات)

علم التسجيل	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب الصهريجية	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى	المجموع
بنما	١١ ٩٤٢	٣٦ ٤٦٤	٣ ٨٦٧	١٠ ٦٦٩	٥٣ ٩٠٩	١١٦ ٨٥٠
جزر مارشال	٢٠ ١٣٠	١٨ ٤٣٤	٦٦٢	٤ ٥٦٧	٥٠ ٧١٣	٩٤ ٥٠٥
جزر البهاما	٧ ٦٩٧	٣ ٨٥٦	٢١٤	٣٠١	٦٦ ٩٩٧	٧٩ ٠٦٥
ليبريا	١٦ ١٧٢	١٣ ٦٤٧	٨٦٩	١٢ ٦١٥	٢٠ ٣٩١	٦٣ ٦٩٤
سنغافورة	١٠ ٠٧٢	٩ ٨٦٣	١ ٤٤٥	٧ ٧٤٣	٢٠ ٦٥٨	٤٩ ٧٨٠
هونغ كونغ (الصين)	٨ ٦٦٩	١٧ ٣٦٤	٢ ٠٣٤	١١ ٥١٣	٥ ٣١٠	٤٤ ٨٩٠
مالطة	٦ ٧٨٧	٨ ٨٧٤	١ ٧٣٣	٦ ٣٤٤	١٨ ٠٣٤	٤١ ٧٧١
الصين	٤ ٦١٤	١٠ ٥٤٣	٢ ٣٩٨	١ ٢٧٤	١٨ ٠٧٨	٣٦ ٩٠٧
النرويج	١ ٨٢٥	١ ٦٧٨	٢٩٠		٢٤ ٤٠٣	٢٨ ١٩٦
المملكة المتحدة	٢ ٨١٨	٢ ٠٢٦	١ ٣٩٤	٣ ٧٥٩	١٧ ٤٨٥	٢٧ ٤٨٢
إيطاليا	١ ٥٧٢	٨١٧	٢ ٧٢٦	٦٦	١٣ ٨٦٩	١٩ ٠٥١
برمودا	٤١٠	٢٤٥	١٠	٣٣	١٧ ٠٢٧	١٧ ٧٢٥
اليونان	٨ ٥٢٤	٣ ٠٠٠	٨٢	٢٣٩	٥ ٦٧٦	١٧ ٥٢٠
اليابان	٢ ٢٤٠	٢ ٢٥٥	١ ٥٩٤	٢٨٩	٧ ١٢٩	١٣ ٥٠٧

الجدول ٢-٧ أعلام التسجيل الرئيسية حسب القيمة في عام ٢٠١٧
(ملايين الدولارات) *(تابع)*

علم التسجيل	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب الصهريجية	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى	المجموع
قبرص	٨٧٧	٣ ٧٦٥	٧٧٦	١ ١٧٥	٤ ٩٥٣	١١ ٥٤٥
هولندا	١٠٩	١٢٧	٣ ٨٤٤	١٦٣	٧ ٠٨٩	١١ ٣٣٢
الولايات المتحدة	١ ١٣٦	٢١	٥٠١	٣٨٣	٨ ١٩٠	١٠ ٢٣١
ماليزيا	٧٤٢	٩٦	٨٩	٥٧	٩ ٢٠٩	١٠ ١٩٣
الدانمرك	١ ١٠٢	٥١	٥٢٤	٤ ١٩٢	٣ ٩١٩	٩ ٧٨٧
إندونيسيا	١ ٤٤٥	٣٥٢	١ ٣٣٦	٤٣١	٤ ٣٧٩	٧ ٩٤٣
البرازيل	٥٨٢	١١٤	٣٨	١٥٩	٤ ٩٨٢	٥ ٨٧٥
فانواتو		٣١١	١٣	١	٥ ١٧٩	٥ ٥٠٤
نيجيريا	١٢٣		٣		٥ ٢٦٤	٥ ٣٩١
الهند	١ ٥١٣	٧٢١	٤٥٢	٦٥	٢ ٥٤٩	٥ ٣٠١
فرنسا	٦٣٣		٣٢٠	٧٦٥	٣ ٤٧٥	٥ ١٩٣
المجموع الفرعي لأهم ٢٥ علماً	**١١١ ٧٣٣**	**١٣٤ ٦٢٢**	**٢٧ ٢١٤**	**٦٦ ٨٠١**	**٣٩٨ ٨٧٠**	**٧٣٩ ٢٤٠**
بلدان أخرى	**٩ ٣٤٩**	**٨ ٠٠٥**	**١٤ ٦١٧**	**٨ ١٧٤**	**٤٩ ٢٣٢**	**٨٩ ٣٧٨**
مجموع العالم	**١٢١ ٠٨٣**	**١٤٢ ٦٢٨**	**٤١ ٨٣١**	**٧٤ ٩٧٥**	**٤٤٨ ١٠٢**	**٨٢٨ ٦١٨**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن المبحرة التجارية التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، مرتبة حسب قيمة الأسطول، أرقام بداية السنوات.

الجدول ٢-٨ توزيع السعة من الحمولة الطنية الساكنة لأنواع السفن حسب مجموعات بلدان التسجيل في عام ٢٠١٧
(نسبة مئوية)

	مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب	ناقلات البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى
مجموع العالم	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠
البلدان المتقدمة	٢٢,٨٤	٢٤,٤٨	١٨,٨٨	٢٧,٨٢	٢٧,٩٤	٢٥,٩١
	٠,١٧	-٠,٣٢	٠,٢٢	-٠,٠٨	٠,٨٤	٠,٣٩
البلدان ذات الاقتصادات الانتقالية	٠,٦٨	٠,٩١	٠,٢٠	٥,٣٨	٠,٠٥	١,٠٢
	-٠,٠٣	-٠,٠٤	٠,٠٠	٠,٠٦	٠,٠١	-٠,٢٣
البلدان النامية	**٧٦,٢٤**	**٧٤,٥٢**	**٨٠,٨٨**	**٦٥,٥٧**	**٧١,٩٥**	**٧١,٨٥**
	-٠,٠٩	٠,٣٦	-٠,٢١	٠,١٠	-٠,٧٩	٠,٠٦
منها:						
أفريقيا	١٢,٦٦	١٥,٢٠	١٠,٣٧	٦,٤٥	١٩,٣٩	٩,١٩
	-٠,٤٣	-٢,٠٤	٠,٢٩	٠,٤٢	-٠,٠١	-٠,٠٧
أمريكا	٢٤,٨٤	٢٠,٩٤	٢٨,٨٨	٢٠,٧٩	١٧,٩٠	٢٨,٩٧
	-٠,١٥	١,٥١	-٠,٨١	-٠,١٩	-٠,٨٧	-٠,٨٦
آسيا	٢٦,٦٦	٢٣,١٩	٢٨,٩٥	٣٤,٨٩	٢٩,٢٣	٢٠,٨٩
	-٠,١٩	٠,٣٩	-٠,٧٤	-٠,٣٧	٠,٢٩	٠,٥٦

الجدول ٢-٨ توزيع السعة من الحمولة الطنية الساكنة لأنواع السفن حسب مجموعات بلدان التسجيل في عام ٢٠١٧
(نسبة مئوية) *(تابع)*

	مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب	ناقلات البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى
أوقيانيا	١٢,٠٩	١٥,١٩	١٢,٦٩	٣,٤٤	٥,٤٤	١٢,٨٠
	٠,٦٨	٠,٥٠	١,٠٥	٠,٢٤	٠,٢٠-	٠,٤٣
بلدان غير معروفة وبلدان أخرى	٠,٢٤	٠,٠٩	٠,٠٤	١,٢٣	٠,٠٦	١,٢٢
	٠,٠٤-	٠,٠٠	٠,٠٢-	٠,٠٨-	٠,٠٦-	٠,٢٢-

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن المبحرة التجارية التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، أرقام بداية السنوات. يرد النمو السنوي بالأرقام المائلة.

الجدول ٢-٩ عمليات تسليم السفن الجديدة وأنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها في عام ٢٠١٦
(آلاف الأطنان الإجمالية)

	الصين	اليابان	جمهورية كوريا	الفلبين	بقية العالم	المجموع
ناقلات النفط الصهريجية	٤ ٤٠٧	١ ٠٩٤	١٠ ٥٠٠		٩١٧	١٦ ٩١٨
ناقلات السوائب	١٢ ٣٤٦	٩ ٤١٨	٢ ٩٤٠	٦٩١	٥٤٠	٢٥ ٩٣٤
سفن البضائع العامة	٧٦٤	٢٠٥			١٦٩	١ ١٣٨
سفن الحاويات	٢ ٢٣١	٥٩٩	٥ ٥٤١	٣٩٧	٦٩٥	٩ ٤٦٤
ناقلات الغاز	٥٥٣	٧٥٩	٤ ٨٨٧	٧٨	٢٤	٦ ٣٠٢
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	٥٦١	٥٦٦	٣٠٦		٣٩	١ ٤٧٢
سفن التموين البحري	٦٥١	٢٠٤	٦٠٣	٢	٦٨٦	٢ ١٤٦
العبارات وسفن الركاب	١٠٥	١٨٤			١ ١٤٨	١ ٤٣٧
سفن أخرى	٥٦١	٣١٩	٤٩٠		٧٦	١ ٤٤٥
المجموع	**٢٢ ١٧٩**	**١٣ ٣٤٩**	**٢٥ ٢٦٦**	**١ ١٦٨**	**٤ ٢٩٥**	**٦٦ ٢٥٧**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظة: السفن التجارية المبحرة التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. للاطلاع على بيانات أكثر تفصيلاً عن بلدان بناء السفن الأخرى، انظر http://stats.unctad.org/shipbuilding (تم الاطلاع عليه في ٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

وتفوق نسبة الحمولة الطنية للأسطول العالمي المسجلة في البلدان النامية ٧٦,٢ في المائة (الجدول ٢-٨). ويشمل ذلك سجلات مفتوحة عديدة، مثل بنما، وليبريا، وجزر مارشال. بيد أن بعض الأساطيل التي ترفع العلم الوطني تكون أيضاً أساطيل مملوكة وطنياً. ويعزى ذلك في كثير من الأحيان إلى نظم حجز البضائع التي تحد من الخيارات التي تتيح لمالكي السفن رفع علم آخر. وتُستخدم كثير من السفن التي ترفع أعلام الصين، والهند، وإندونيسيا، والولايات المتحدة، في خدمات النقل المحلي (الملاحة الساحلية) التي تقتصر على السفن المسجلة وطنياً. ويتناول الفصل ٦ التأثيرات المحتملة لنظم حجز البضائع في الربط بخطوط النقل البحري الدولية.

دال- بناء السفن وتكسيرها والطلبات الجديدة منها

١- عمليات تسليم السفن الجديدة

في عام ٢٠١٦، أُنجزت نسبة ٩١,٨ في المائة من عمليات بناء السفن (أطنان إجمالية) في ثلاثة بلدان، هي جمهورية كوريا، والصين، واليابان. وتزيد هذه النسبة عمّا تحقق في عام ٢٠١٥، وهو أمر يتسق مع عملية التركيز الملاحظة في كثير من القطاعات البحرية. وما برحت الصين تستأثر بحصتها الكبرى في ناقلات السوائب الجافة

وسفن البضائع العامة؛ بينما تبوأت جمهورية كوريا أعلى المراكز في سفن الحاويات، وناقلات الغاز، وناقلات النفط الصهريجية، وبنت اليابان، في أغلب الأحيان، ناقلات النفط الصهريجية، وناقلات السوائب الجافة. واحتفظت الفلبين بنسبة ٤,٢ في المائة من الحصة السوقية في سفن الحاويات. وبنت البلدان الأخرى المتبقية مجتمعة ٦,٥ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية في عام ٢٠١٦، متخصصة، في أغلب الأحيان، في العبارات والسفن السياحية وغيرها من سفن الركاب، فضلاً عن بعض سفن التموين البحري (الجدول ٢-٩).

٢- تكسير السفن

استأثرت أربعة بلدان، هي الهند، وبنغلاديش، وباكستان، والصين، بنسبة ٩٤,٩ في المائة من تخريد السفن المعروف في عام ٢٠١٦. واحتفظت تركيا بحصة متخصصة في تخريد بعض ناقلات الغاز، والعبَّارات وسفن الركاب. وبلغت نسبة جميع الدول المتبقية ١,٦ في المائة من المجموع العالمي. وترد في الجدول ٢-١٠ أرقام التكسير الرئيسية.

الجدول ٢-١٠ الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها للتكسير، الأنواع الرئيسية من السفن والبلدان التي كُسِّرت فيها في عام ٢٠١٦

(آلاف الأطنان الإجمالية)

	الصين	الهند	بنغلاديش	باكستان	بلدان غير معروفة/شبه القارة الهندية	تركيا	بلدان أخرى/ غير معروفة	المجموع العالمي
ناقلات النفط الصهريجية	٢٦٦	١٤٢	٢٢٤	٤٤٨	١٠٣	٧	٦٣	١ ٢٥٣
ناقلات السوائب	١ ٨٢٣	٣ ٢٦٩	٥ ٧٥٦	٣ ٧٤٢	١ ٠٤٩	١٢١	٥٨	١٥ ٨١٨
سفن البضائع العامة	٤٤	٥١٩	١٥٢	٦٦	٣٧	١٩٢	٣٦	١ ٠٤٦
سفن الحاويات	٥٦٩	٣ ٩٢٢	١ ٦٧٥	١١٩	١ ٠٥٦	١٠٤	١١٠	٧ ٥٥٦
ناقلات الغاز	٣	١٤٧	٢٥	٤٨		١٧١	٣	٣٩٧
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	١	١٦٨			٢٨	٢٨	١	٢٢٦
سفن التموين البحري	٢٤	٣٤٠	٦٤	٢٤٩	٢١٨	٤٦	١٢٢	١ ٠٦٤
العبارات وسفن الركاب		٥١				٧٧	٣٩	١٦٦
سفن أخرى	٣٥٦	٣٧٥	٣٤٤		٨١	٢٥٢	٣٣	١ ٤٤٢
المجموع	**٣ ٠٨٦**	**٨ ٩٣٤**	**٨ ٢٤٠**	**٤ ٦٧٢**	**٢ ٥٧٢**	**٩٩٩**	**٤٦٦**	**٢٨ ٩٦٨**

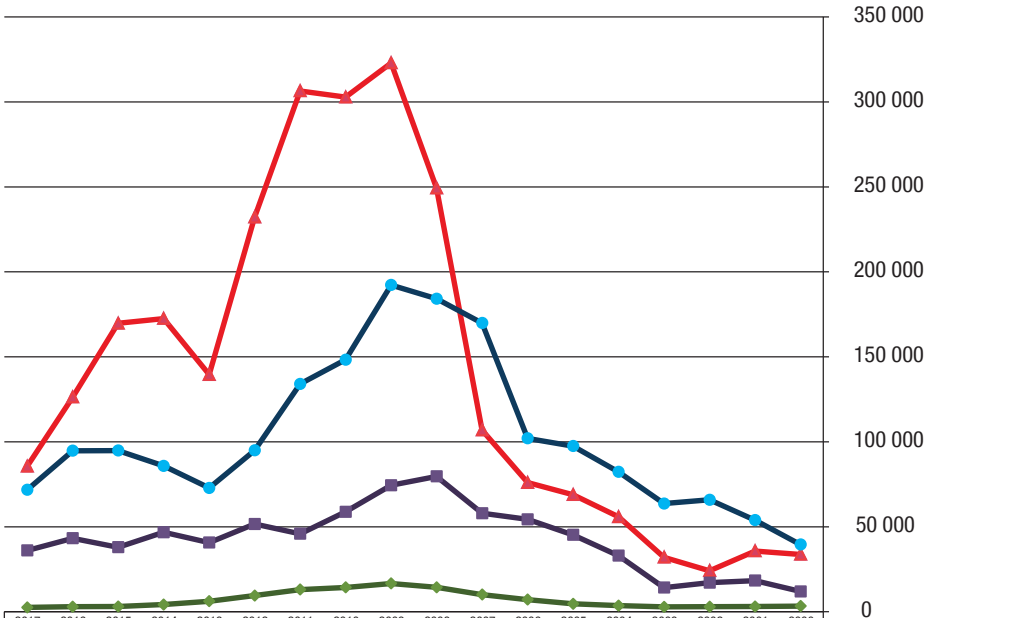
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. يمكن الاطلاع على التقديرات لجميع البلدان في الموقع التالي: http://stats.unctad org/shipscrapping.

٣- السفن المطلوبة

في عام ٢٠١٦، تقلَّص نشاط بناء السفن بنسبة ١,٧ في المائة، بينما زاد تخريد السفن بنسبة ٧,٢٥ في المائة. وبسبب النمو المرتفع في تكسير السفن، تباطأ نمو الأسطول العالمي (الشكل ٢-١). وعلى ضوء طلبات السفن، يُتوقَّع أن يستمر هذا الاتجاه، فعدد السفن المطلوبة من جميع أنواع السفن الرئيسية كان، في مطلع عام ٢٠١٧، أقل من مثيله قبل عام (الشكل ٢-٧). فعلى سبيل المثال، تقلّ الطلبات الحالية المتعلقة بسفن البضائع العامة عن المستويات المسجلة خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠١٦. وفضلاً عن ذلك، استعادت طلبات ناقلات السوائب الجافة، بعد لأيٍ، المستويات التي تحققت لأول مرة قبل فترة الازدهار والركود في ٢٠٠٧-٢٠١٢.

الشكل ٢-٧ الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٧
(آلاف أطنان الحمولة الساكنة)



	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
ناقلات السوائب الجافة	85 573	126 28	169 73	172 53	139 51	232 13	306 45	302 79	322 90	249 28	106 89	75 988	68 878	55 850	32 066	24 144	35 757	33 721
ناقلات النفط الصهريجية	71 743	94 716	94 851	85 844	72 843	94 936	134 04	148 30	192 25	184 19	169 88	102 01	97 474	82 258	63 678	65 896	53 919	39 546
سفن الحاويات	36 062	43 259	37 977	46 795	40 685	51 614	45 860	58 821	74 408	79 665	57 938	54 351	45 241	33 004	14 225	17 121	18 348	11 922
سفن البضائع العامة	2 553	2 979	3 058	4 226	6 172	9 526	13 051	14 315	16 657	14 389	10 070	7 139	4 638	3 587	2 881	2 984	3 053	3 325

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

ملاحظات: السفن المبحرة التجارية التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر؛ أرقام بداية السنوات.

هاء- الاتجاهات المستقبلية في عرض النقل البحري والمتطلبات ذات الصلة

١- تقديم خدمات الملاحة البحرية الساحلية

تُعرَّف الملاحة الساحلية بأنها تعني نقل الركاب، والسلع، والمواد، بحراً بين ميناءين يقعان في البلد نفسه، بغض النظر عن البلد الذي سُجِّلت السفينة فيه. وتشمل الملاحة الساحلية عمليات النقل البحري المحلية التي تتضمن التجارة الداخلية، والعمليات المتعلقة بالمسافنة. وقد تشمل الملاحة الساحلية عمليات الخطوط البحرية غير النظامية والمنتظمة وتقنيات شتى لمناولة البضائع.

وفي بلدان كثيرة، تقتصر الملاحة الساحلية على السفن التي ترفع أعلاماً وطنية لأسباب مختلفة من بينها ما يلي: تعزيز النقل البحري وطاقة النقل الوطني، وتخفيف التأثير السلبي الذي تحدثه نفقات الشحن في ميزان المدفوعات، وتيسير التجارة العالمية في بيئة مستقرة يمكن التنبؤ بما يحدث فيها، وضمان عمليات تسليم السفن والشحنات الاستراتيجية. ويرد في الإطار أدناه عرض وجيز للكيفية التي يتم بها التعبير عن هذه القيود في التزامات ترد في الجداول المستمدة من المفاوضات والاتفاقات التجارية وفي النظم المطبقة. وعادة ما تُصاغ الالتزامات بطريقة تشمل حظراً عاماً على تقديم خدمات الملاحة الساحلية، وإن سُمِح بتقديم بعض منها في ظروف محددة.

وفي الممارسة العملية، لا تُطبق القيود المفروضة على الملاحة الساحلية بشكل متشدد في البلدان النامية، فكثيراً ما تتولى شركات أجنبية تشغيل هذه الخدمات، شريطة أن تتقيد بالأذونات، أو سواها من المقتضيات، وترفع العلم في البلد المعني. وفي بعض الحالات، قد تُحدِث هذه الطريقة في التشغيل اضطرابات شديدة في تقديم الخدمات من المنطلق إلى الوجهة النهائية، وفي ذلك ما يشير إلى أن القيود قد تشكل عبئاً أشد وطأة مما يلزم لجعل القطاع البحري فعالاً.

وقد تُسفر مختلف نظم الملاحة الساحلية عن نتائج متباينة تؤثر في ربط البلد المعني بخطوط النقل البحري، وقد تيسر الجمع بين خدمات النقل البحري الوطنية والإقليمية والدولية. وسيتناول الفصل ٦ هذا الموضوع بالتفصيل.

الإطار ٢-١ الملاحة الساحلية في الاتفاقات التجارية: التصورات والشروط والأمثلة

الحظر العام: لا يجوز لمقدمي الخدمات الأجانب تقديم خدمات الملاحة الساحلية

- خدمات الملاحة الساحلية مقصورة على السفن التي ترفع أعلاماً وطنية.
- الملاحة الساحلية مفتوحة لشركات النقل الوطنية حصراً
- يجب أن تكون السفن التي خدمات الملاحة الساحلية مملوكة لمواطنين، أو شركات منشأة قانوناً في البلد المعني ومسجلة مالكة سفن في السجل الوطني لمالكي السفن.
- ويجب أن تستوفي السفن التي تقدم خدمات الملاحة الساحلية الشروط التالية: إذا كان المالكون أشخاصاً طبيعيين، فيجب أن تثبتوا أن لديهم جنسية ومقر (محليين)؛ وإذا كان المالك شركة، فيجب عليها أن تقيم الدليل على أن نصف أصحاب المصلحة فيها زائد واحد مواطنون (محليون) مقيمون في البلد المعني؛ وأن ٥١ على الأقل من الحصص المسجلة التي يحق لها التصويت يملكها مواطنون، وأن الشركة يتحكم فيها ويديرها مواطنون وأنها تفي بالتزاماتها الاجتماعية والضريبية الوفاء التام.

الاستثناءات: يمكن تقديم خدمات الملاحة الساحلية وفق شروط معينة

مسموح بها لبعض الشركاء (التجاريين)؛ رهناً بالمعاملة بالمثل أو في حالة التكامل الإقليمي	مسموح بها للشركاء (التجاريين) في حالة الاتفاقات الثنائية أو المتعددة الأطراف التي تمنح حقوق الملاحة الساحلية للشركاء التجاريين على أساس المعاملة بالمثل، تشجيعاً للتجارة وتعزيزاً للتكامل الاقتصادي الإقليمي
مسموح بها في بعض العمليات، أو بشروط محددة (رهناً بالأذونات وسواها من الشروط)	بعد التسجيل، يجوز لشركات النقل البحري الأجنبية نقل الحاويات التي تملكها، أو الحاويات الفارغة المستأجرة، بين بعض الموانئ الساحلية المعينة. يجب أن يكون لدى شركات النقل البحري (الملاحة الساحلية) الوطنية والأجنبية إذن ورخصة للتشغيل. وهما يمنحان لمدة غير محددة، شريطة أن تتقيد الشركة بالشروط اللازم استيفاؤها أصلاً للحصول عليهما. وللحصول على هذا الترخيص، يجب أن يكون لشركات النقل البحري الأجنبية وكيل في البلد المعني. يجوز السماح بالملاحة الساحلية في حالة المعاملة بالمثل، وإذا كان النشاط لغرض البحث العلمي، أو لحماية البيئة، أو في مصلحة الدولة المعنية. ويجوز للسفن الأجنبية التي تضطلع بأنشطة (الملاحة الساحلية) في الحالات التي تكون السفينة غير المسجلة وطنياً وتدفع الرسوم المقررة متاحة أو مناسبة. وليست هناك حدود على عدد الاستثناءات التي تمنح للسفن الأجنبية لممارسة الملاحة الساحلية. ويقتضي تقديم طلب استثناء للحصول على رخصة مؤقتة لممارسة التجارة الساحلية البحث عن سفينة (وطنية) مناسبة واختبار لسوق العمل إذا كانت الشركة تسعى لتطقيم سفنها بأجانب.

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى معلومات مستمدة The Integrated Trade Intelligence Portal Services database (منظمة التجارة العالمية والبنك الدولي).

٢- المسائل الجنسانية: تقييم الجوانب الجنسانية في النقل البحري

يشكِّل الرجال أغلب القوة العاملة في النقل البحري، فمن بين البحارة العاملين في أدوار التشغيل البحري والمستخدمين في الأسطول التجاري العالمي الذين قُدِّر عددهم بنحو ٥٠٠ ٦٤٧ ١ بحاراً في عام ٢٠١٥، كان عدد النساء نحو ٥٠٠ ١٦ امرأة، أو ١ في المائة (Baltic and International Maritime Council, 2015). وبوجه خاص، كانت نسبة النساء من بين البحارة والبحارة المتدربين ٠,٤ في المائة و٠,٧ في المائة من الضباط و٦,٩ في المائة من الضباط المتدربين. ويوحي الرقم الأخير بازدياد عدد البحارة من النساء، على الأرجح.

وتشير دراسة استقصائية أجرتها رابطة الموارد البشرية البحرية (Maritime HR Association) إلى أن حصة المرأة من العمالة البحرية الشاطئية على الصعيد العالمي تعتمد اعتماداً شديداً على مستوى التراتب الوظيفي، فتكون الحصة الكبرى في المناصب الإدارية

(٧٤ في المائة من البيانات المقدمة) وتتوازن في المناصب الصغرى (٥٥ في المائة). وتتناقص الحصة في المناصب العليا، إذ تشغل المرأة ٣٧ في المائة من المناصب الفنية، و١٧ في المائة من مناصب الإدارة. وعلى مستوى المديرين، تشغل المرأة ١٢ في المائة من المناصب، مقارنة بنسبة ٩ في المائة في المستوى التنفيذي.

والراجح جداً أن تضطلع المرأة بأدوار الدعم المؤسسي، مثل الموارد البشرية والمالية. أمّا مناصب إدارة السفن، فهي أقل المناصب التي يرجح أن تشغلها المرأة (٩ في المائة) (HR Consulting, 2016). ويمكن ملاحظة اتجاه شبيه بذلك في الروابط الوطنية لمالكي السفن. فعلى سبيل المثال، تبيَّن للغرفة الدولية للنقل البحري أن نسبة النساء بين أعضاء المجلس الوطني تبلغ ٦ في المائة فحسب وتصل إلى ٣٠ في المائة في مستوى المديرين، أو وضع السياسات، و٨٦ في المائة في مستوى الدعم (Orsel and Vaughan, 2015).

وتؤدي قلة عدد النساء في المناصب العليا، مع عوامل أخرى، إلى حدوث فجوة جنسانية في الأجور. ولئن كانت البيانات العالمية غير متوفرة، فثمة فجوة جنسانية في الأجور تبلغ في المتوسط الوطني ١٩ في المائة في المملكة المتحدة. وبالمقارنة مع ذلك، فإن الفرق بين متوسط معدل الأجر في الساعة بين العاملين من الرجال والنساء أكبر بدرجة ملموسة في القطاع البحري، إذ يصل إلى ٣٩ في المائة بين سائر العاملين الذين شملتهم الدراسة التي أجرتها رابطة الموارد البشرية وعددهم ٢٦ ٠٠٠ شخصاً (HR Consulting, 2017). وعند عقد مقارنة بين الأجور حسب نوع الجنس ومستويات الوظائف، تصل الفجوة في الأجور إلى ٨ في المائة في مستوى الوظائف الصغرى أو المستوى الفني وتزداد اتساعاً في المستويات الأعلى (Spinnaker Global, 2017).

وتمثل مسائل الصحة بعداً آخر في هذا المجال ينبغي مراعاته. وخشية ألا تتبع الكتيبات الطبية الموجهة للبحارة من النساء نهجاً جنسانياً حيال الصحة، أو تكون غير مواكبة، أجرت الجمعية الدولية للصحة البحرية وشركاؤها دراسة استقصائية تناولت احتياجات البحارة من النساء في مضمار الصحة والرفاه. وحسب هذه الدراسة، تتمثل التحديات الصحية الرئيسية في آلام المفاصل والظهر (لا سيما في خدمات الإطعام وخدمات الغرف في سفن الركاب، وبدرجة أقل في سفن البضائع)، والإجهاد، والاكتئاب، والقلق والسمنة، وفترات الحيض الغزير، أو المؤلم. وعزى نحو ٥٥ في المائة من المجيبات مشاكلهن الصحية لظروف العمل. ولا تتاح لنحو ٤٠ في المائة منهن سلة صحية، بينما اعتبرت ١٧ في المائة منهن أن التحرش الجنسي لا يزال مشكلة قائمة. وفي دراسة استقصائية نموذجية أُجريت قبل ذلك ولم يقتصر السؤال فيها على التجارب الحالية، ذكرت ٥٠ في المائة من النساء أن التحرش الجنسي يُعدُّ مشكلة (International Maritime Health Association et al., 2015).

ونظراً لقلة العرض من الضباط وضرورة إتاحة فرص متساوية لجميع أنواع الجنس، ينبغي أن تتخذ الحكومات والقطاع البحري تدابير تمهد السبيل لالتحاق المرأة بالنقل البحري، وتضمن لها الأجر المتساوي، وترفع معدلات بقائها في عملها. ويُتوقع أن يزداد النقص في عدد الضباط الذي بلغ ١٦ ٥٠٠ في عام ٢٠١٥ حسب التقديرات، ليصل إلى ١٧٤ ٥٠٠ بحلول عام ٢٠٢٥ (Baltic and International Maritime Council, 2015). ومن المبادرات التي يمكن أن يتخذها القطاعان العام والخاص التوظيف المستهدف، وتقديم الدعم لمن يتولون مسؤوليات تتعلق بالرعاية من العاملين (مثل ترتيبات العمل التي تتيح الانتقال بين الوظائف السفينية والشاطئية)، والتدريب على إدراك التحيز اللاواعي، والتوجيه، والشبكات الداخلية، وقنوات التزود بالمهارات، وتوخي الاتساق في القرارات المتعلقة بالرواتب (HR Consulting, 2017). ونظراً لشح البيانات المتاحة عن هذا الموضوع، ينبغي إجراء مزيد من البحوث لاستحداث أدوات تلبي الاحتياجات على أفضل وجه مستطاع (Women's International Shipping and Trading Association, 2015). وعلى المنظمات المهتمة بهذه المسالة أن تتبادل المعلومات، وتتعاون على استخدام الموارد بأقصى قدر مستطاع من الفعالية، وتذكي الوعي في القطاع البحري وفي مضمار السياسات.

ويمكن أن تساعد بعض الأنشطة البسيطة والقليلة التكلفة مساعدة ملموسة في تحسين ظروف عمل المرأة ومعيشتها على متن سفن النقل البحري، فإنتاج المعلومات الجنسانية عن المشاكل الصحية المشار إليها آنفاً ونشرها، قد يخفف من وطأتها. ومن شأن ميثاق يعنى بالتنوع تُوقّع عليه شركات النقل البحري ومنظمات البحارة أن يدعم عملية التغيير في الثقافات السائدة في المؤسسات. وينبغي أن يكون منع التحرش الجنسي والمضايقة على متن السفن والتحقيق في الحالات المتعلقة بهما سياسة معيارية. ويمكن إيجاد حلول للتخلص من النفايات الصحية على متن جميع السفن وتوفير المنتجات الخاصة بالمرأة في متاجر الموانئ ومراكز الرعاية (ILO, 2016; International Maritime Health Association et al., 2015; Orsel and Vaughan, 2015). وفضلاً عن ذلك، يمكن أن تزيد التدابير التي لا تميز بين الجنسين، مثل الحوافز الحاثة على إعادة الالتحاق بالخدمة والخدمة الطويلة، واتباع سياسة الباب المفتوح في ثقافة الشركة، وتحسين ظروف الإقامة على متن السفن، وتيسير التواصل بين البحارة وأسرهم، معدلات الاستبقاء في العمل (Women's International Shipping and Trading Association, 2015).

٣- مستقبل وقود الغاز الطبيعي المسيل

ناقلات الغاز الطبيعي المسيل هي نوع السفن الذي يحقق أعلى معدلات النمو بالحمولة الطنية الساكنة (الجدول ٢-١)، وفضلاً عن ذلك، يزداد استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً في النقل البحري. ويتحقق هذا الاتجاه في سياق تزداد فيه السياسات البيئية تشدداً، فعلى سبيل المثال، قرر أعضاء المنظمة البحرية الدولية، في الدورة السبعين للجنة حماية البيئة البحرية، في قرار هذه اللجنة MEPC.280 (70) المؤرخ ٢٨ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦، أن يصبح الحد البالغ ٠,٥ في المائة كتلة/كتلة من محتوى الوقود من الكبريت في حركة الملاحة البحرية العالمية نافذاً في عام ٢٠٢٠.

ومنذ عام ٢٠١٥، وُضِعت قواعد تنظيمية أكثر تشدداً في مناطق ضبط الانبعاثات التي تشمل سواحل أمريكا الشمالية ومنطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة: وحُدِّد محتوى الكبريت في الوقود بنسبة ٠,١ في المائة؛ وتنطبق أيضاً حدود منخفضة نسبياً على انبعاثات أكاسيد النيتروجين والمواد الجسيمية الدقيقة (United States Environmental Protection Agency, 2010). ويُطبَّق الحد الأقصى من الكبريت البالغ ٠,١ في المائة في مناطق ضبط انبعاثات الكبريت في بحر الشمال وبحر البلطيق، وسيوسع نطاق هذه المناطق التنظيمي ليشمل أكاسيد النيتروجين ابتداءً من عام ٢٠٢١، تمشياً مع قرار الدورة الحادية والسبعين للجنة حماية البيئة البحرية التي انعقدت في تموز/يوليه ٢٠١٧ (Danish Maritime Authority, 2017). وعلى غرار ذلك، يحظى تنظيم انبعاثات غازات الدفيئة بالدعم في القطاع البحري: اعتمدت اللجنة، في دورتها الحادية والسبعين، نظاماً إلزامياً لجمع البيانات المتعلقة باستهلاك السفن من الوقود سيكون أساساً لاستراتيجية شاملة للمنظمة البحرية الدولية بشأن تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من المقرر اعتمادها في عام ٢٠١٨ (European Commission, 2016). وتُتخذ خطوات أخرى في هذا الاتجاه؛ فعلى سبيل المثال، أعلن الاتحاد الأوروبي أن نظامه للاتجار بالانبعاثات سيشمل النقل البحري ابتداءً من عام ٢٠٢٣ إذا لم تنفذ المنظمة البحرية الدولية نظام تخفيض غازات الدفيئة بحلول عام ٢٠٢١ (*Täglicher Hafenbericht*, 2017). وتقدم الإدارات والموانئ الوطنية حوافز إضافية لتخفيض الانبعاثات (European Commission, 2017). ومن الأمثلة على ذلك، النظام السويدي لرسوم الممرات المائية الذي يحسب الرسوم حسب محتوى الكبريت في الوقود المستخدم في السفن التي تتوقف في الموانئ السويدية (Swedish Maritime Administration, 2010).

وفي هذا السياق، يمكن تخفيض الانبعاثات على الصعيد الوطني باستخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً، أو باتخاذ مجموعة من التدابير الأخرى عوضاً عن ذلك. فعلى سبيل المثال، يجوز أيضاً أن تُستخدم لهذا الغرض أنواع الوقود الخفيضة الكربون والقائمة على الزيت، والمواد الحافزة، ومصفيات المواد الجسيمية، وأجهزة تنقية الغاز، أو إعادة تدوير غاز العوادم. ورهناً بالظروف، قد يكون الغاز الطبيعي المسيل أكفأ من حيث التكاليف، وهو قد يخفض انبعاثات غازات الدفيئة أيضاً، شريطة اتباع مسار من البئر إلى الإبحار (Bureau Veritas, 2017; European Union, 2016). وفضلاً عن ذلك، أدت عوامل، مثل المتطلبات التنظيمية الجديدة، وسوق الغاز الطبيعي المسيل الذي تزداد هيمنة المشترين عليه (*Shipping and Finance*, 2016; Lloyd's List, 2017)، والتقدم المحرز في مجال التكنولوجيا، إلى زيادة السفن القادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً.

ولئن ظلت النسبة المئوية من السفن الجديدة القادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً مستقرة نسبياً في نحو ٢ في المائة من عام ٢٠٠٢ إلى ٢٠١٣، فإنها ارتفعت إلى ٥,٨ في المائة في عام ٢٠١٤ و٤,٣ في المائة في عام ٢٠١٥، و٥,٣ في المائة في عام ٢٠١٦. ويتضح هذا الاتجاه بشكل جلي عند النظر إلى طلبات السفن. ولئن كان من المتوقع حدوث زيادة طفيفة في عام ٢٠١٧ (تصل إلى ٥,٧ في المائة)، فإن ١٣,٥ في المائة من الحمولة الطنية المطلوبة للتسليم في عام ٢٠١٨ وما بعده تتعلق بسفن تستخدم الغاز الطبيعي المسيل وقوداً (الجدول ٢-١١ والشكل ٢-٨).

وابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧، تم توزيع الحمولة الطنية الإجمالية بين ٣٢٥ سفينة قادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً، من بينها ٢٢٩ من ناقلات الغاز الطبيعي المسيل، و٤٦ من سفن الخدمات البحرية وغيرها من سفن البضائع، و٣٩ من سفن الركاب، و١١ سفينة من أنواع السفن الأخرى. ويبلغ عدد السفن المطلوبة القادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً ١١٠ سفينة. وفي فئة السفن الجاهزة لاستخدام الغاز الطبيعي المسيل، أي السفن المعدة لإعادة تجهيزها بغية استخدام الغاز الطبيعي المسيل في المستقبل، يضم الأسطول ٨٠٥ ٤٦٧ ١ من الأطنان الإجمالية الإضافية ويبلغ عدد الأطنان الإجمالية المطلوبة ٤٨٣ ٧٠٨ ٣ طناً.

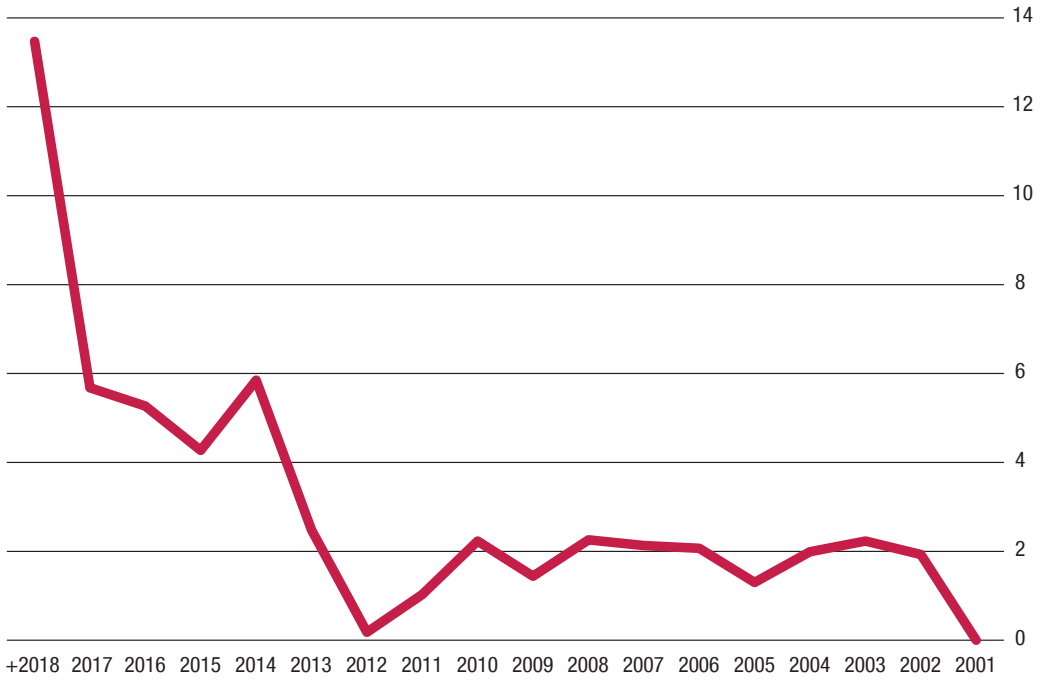
الجدول ٢-١١ السفن الجديدة التي تستخدم الغاز الطبيعي المسيل
(آلاف الأطنان الإجمالية)

	السفن المسلمة في ٢٠٠١-٢٠١٦															طلبات السفن المقررة ٢٠١٧-٢٠١٨+	
	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨+
ناقلات النفط الصهريجية																	٤٧	
ناقلات السوائب																		٣١
سفن البضائع العامة			١٣١								٤	٣			٢٣	٣٠	٥٧	
سفن الحاويات											١١				٣٤	٣٤	١٧	١٤٩
ناقلات الغاز الطبيعي المسيل		٦٥٧	٦٧٤	٧٢٦	٦٢٢	١ ٠٩٠	١ ١٠٠	١ ٥٤٣	١ ١٢٦	٢ ١٨٢	١ ٠٣٣	١١٤	١ ٦٥٨	٣ ٥٨٩	٢ ٧٨٨	٣ ١٣٩	٤ ٨٧٧	٧ ٥٥١
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية						١٢	٢٢									٣٤	١١	٧٩
سفن التموين البحري			١٠	٩٤			٨٧	٦	٦		٥	٣١	٥	١٢٠	١٩	٩	١٨	١٦٩
العبارات وسفن الركاب						٧	٢٣		٦	١٢	١٣	٢٣	١٠٤	٣٢	٢٨	١٤٣	٢٤٨	٨٣٠
سفن أخرى/غير متاحة																٩٥	٢٠	١٣
المجموع الفرعي للسفن المبنية أو المطلوبة		٦٥٧	٨١٤	٨٢٠	٦٢٢	١ ١٠٩	١ ٢٣١	١ ٥٤٩	١ ١٣٨	٢ ١٩٤	١ ٠٦٦	١٧٠	١ ٧٦٧	٣ ٧٤٠	٢ ٨٩٣	٣ ٤٨٤	٥ ٢٩٥	٨ ٨٢١
جميع السفن الأخرى	٣١ ٢٦٧	٣٣ ٤١٢	٣٥ ٦٦٢	٤٠ ٣٩٥	٤٧ ٠٥٩	٥٢ ٤٥٤	٥٦ ٦٢٣	٦٧ ٠٦٠	٧٧ ٨٧٨	٩٦ ٢٩٨	١٠٢ ٦٨٤	٩٦ ٤٤٤	٦٩ ٤١٤	٦٠ ١٧٨	٦٤ ٨٦٢	٦٢ ٥٩٨	٨٧ ٩٣٦	٥٦ ٦٦٩
مجموع الحمولة الطنية الإجمالية المبنية أو المطلوبة	٣١ ٢٦٧	٣٤ ٠٦٨	٣٦ ٤٧٧	٤١ ٢١٤	٤٧ ٦٨١	٥٣ ٥٦٣	٥٧ ٨٥٤	٦٨ ٦١٠	٧٩ ٠١٦	٩٨ ٤٩٢	١٠٣ ٧٥٠	٩٦ ٦١٥	٧١ ١٨١	٦٣ ٩١٨	٦٧ ٧٥٥	٦٦ ٠٨٢	٩٣ ٢٣٢	٦٥ ٤٩٠
حصة السفن القادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل (نسبة مئوية)	٠,٠٠	١,٩٣	٢,٢٣	١,٩٩	١,٣٠	٢,٠٧	٢,١٣	٢,٢٦	١,٤٤	٢,٢٣	١,٠٣	٠,١٨	٢,٤٨	٥,٨٥	٤,٢٧	٥,٢٧	٥,٦٨	١٣,٤٧

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research. بيانات السفن الجديدة مستمدة من الأسطول الحالي وطلبات السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧.

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر. للفترة ٢٠٠١-٢٠١٦، لا توجد معلومات عن نوع الوقود بالنسبة لنسبة ٦ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية المسلمة. وبالنسبة لعام ٢٠١٧ وما بعده، لا توجد معلومات عن نوع الوقود لنسبة ٢٠ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية المطلوبة.

الشكل ٢-٨ حصة السفن الجديدة القادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل، في عام ٢٠٠١
(نسبة مئوية من الحمولة الطنية الإجمالية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research. بيانات السفن الجديدة مستمدة من الأسطول الحالي وطلبات السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧.

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر. للفترة ٢٠٠١-٢٠١٦، لا توجد معلومات عن نوع الوقود بالنسبة لنسبة ٦ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية المسلمة. وبالنسبة لعام ٢٠١٧ وما بعده، لا توجد معلومات عن نوع الوقود لنسبة ٢٠ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية المطلوبة.

ويحد العدد الصغير نسبياً من الموانئ التي توفر مرافق التزود بالغاز الطبيعي المسيل من إمكانات المسار الذي تتبعه رحلات السفن التي تعمل بالغاز الطبيعي المسيل. بيد أن هذا العدد يزداد بوجه خاص على طول خطوط النقل البحري الرئيسية (European Union, 2016; DNV GL, 2014). وفي نطاق الاتحاد الأوروبي، يقتضي التوجيه المتعلق بالبنية التحتية لأنواع الوقود البديلة (2014/94/EU) أن تتيح جميع الموانئ البحرية المندرجة في شبكة النقل الأوروبية الرئيسية التزود بالغاز الطبيعي المسيل حتى عام ٢٠٢٥ وجميع الموانئ الداخلية في الشبكة حتى عام ٢٠٣٠ (European Union, 2014).

ومن المنظور الحكومي، يساعد الغاز الطبيعي المسيل، إلى جانب المزايا البيئية، في توسيع نطاق عرض الوقود والطاقة، مقللاً الاعتماد على النفط. ويكاد مصدرو الغاز الطبيعي المسيل ومصدرو النفط يكونون على طرفي نقيض (International Energy Agency and Organization for Economic Cooperation and Development, 2016; International Gas Union, 2016)، وهو وضع يتيح تنويع المخاطر. وفي حالة البلدان التي توجد لديها كتلة إحيائية متاحة بشكل مستدام، يشكل استبدال الغاز الطبيعي إلى المستوى المرغوب فيه بالميثان الحيوي المحلي إمكانية أخرى – فلا يوجد مانع يحول دون المزج، كما هو الحال في أنواع الوقود القائمة على النفط.

وينبغي أن تُضمِّن الحكومات في النهج الذي تتبعه حيال تنمية السوق الطلب على التزود بالغاز الطبيعي المسيل وبنية العرض في مبادرة منسقة للتغلب على معضلة عزوف أحد الأطراف عن الاستثمار دون أن يكون هناك التزام بالاستثمار من الأطراف الأخرى المعنية. وعلى هذا النحو، يمكن أن يشكل التنسيق بين القطاعات مفتاحاً فعالاً لفك قيد استثمارات القطاع الخاص ذات الأهمية الخاصة بالنسبة للبلدان النامية بسبب تكاليف الاستثمار المسبقة العالية التي تقتضيها بنية الغاز الطبيعي المسيل التحتية.

ويمكن أن تشكل الصلة مع العمليات المينائية وحركة الطرق والممرات المائية حيث يجوز تشغيل المركبات بالغاز الطبيعي المسيل، أو المضغوط، عنصراً آخر في سياسة تنمية سوق الغاز الطبيعي المسيل (German Energy Agency, 2014). وحتى يتكلل استخدام الغاز الطبيعي المسيل بالنجاح، يلزم وضع معايير عالية المستوى تحكم التزود بالوقود وعمليات السفن لتفادي انفلات الميثان وكفالة السلامة.

وأصبحت مدونة السلامة الدولية للسفن التي تستخدم الغازات أو غير ذلك من أنواع الوقود ذات الضغط المنخفض المعروفة بالمدونة الدولية لغازات الوقود نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧. وتُفصّل هذه المدونة المتطلبات التشغيلية الخاصة باستخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً بغية تقليل المخاطر التي تتعرض لها السفن، والطواقم، والبيئة، إلى أقصى حد. وترفق بالمدونة متطلبات تدريب البحارة والمعيار الجديد ISO 20519 لتزويد السفن التي تستخدم الغاز الطبيعي المسيل بالوقود على نحو آمن (IMO, 2017; ISO, 2017).

واو- التوقعات والاعتبارات السياساتية

بعد سنوات من العرض الزائد، توحي معدلات نمو الأسطول العالمي المنخفضة، وتناقص الطلبات، بتوازن الطلب والعرض في الأجل المتوسط، كما أن تشكيل الأسطول آخذ في التكيف، وإن كان ببطء، مع متطلبات السوق باستخدام سفن جديدة وتخريد أنواع مختلفة من السفن.

ولأن بلداناً مختلفة تشارك في قطاعات بحرية متباينة، ينبغي على واضعي السياسات أن يحددوا أسواق بلدانهم المتخصصة المحتملة. وقد تناولت إصدارات سابقة من *استعراض النقل البحري* هذا الموضوع وناقشت الخيارات المتاحة لواضعي السياسات بشكل أكثر تفصيلاً (UNCTAD, 2011). وتؤكد أحدث البيانات التي يعرضها إصدار عام ٢٠١٧ هذا من *استعراض النقل البحري* استمرار التركيز والتخصص. وفي بعض الأوقات، ينبغي لواضعي السياسات أن يختاروا بين حماية الوظائف في أعمال النقل البحري التجارية الوطنية، أو السعي سعياً حثيثاً لزيادة القدرة على المنافسة التجارية بتحسين الربط بخطوط النقل وتخفيض تكاليف التجارة، لأن هذا الخيار الأخير قد يعني فتح الأسواق لمقدمي خدمات النقل البحري الأجانب. وعلى النحو الذي تم تناوله أعلاه، قد يكون في إكساب نظم الملاحة الساحلية البحرية قدراً أكبر من المرونة سبيلاً لزيادة الكفاءة.

وينبغي للأعمال التجارية البحرية أن تراجع باستمرار أسلوب أداء عملها، ومدى تكيفها، لا سعياً لاستيفاء متطلبات الموردين والمصدرين فحسب، بل وتلبيةً لطلبات المجتمع، وتحقيقاً لتوقعاته، ووفاءً بالالتزامات السياسية. وجرت العادة على أن يهيمن الذكور على قطاع النقل البحري بشقيه البحري والبري. وحين تشجع الأعمال التجارية البحرية استخدام المرأة، فإنها لا تساعد في سد النقص في عرض العمل فحسب، بل وقد تساهم أيضاً في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

ويمثل تحقيق الاستدامة البيئية، بما في ذلك في قطاع النقل البحري، هدفاً تحرص خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ على بلوغه أشد الحرص. وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى تطور مهم يتمثل في ازدياد أهمية الغاز الطبيعي المسيل كبديل للوقود الإحفوري. ففي عام ٢٠١٦، سجلت ناقلات الغاز الطبيعي المسيل وسواها من ناقلات الغاز أعلى نسبة نمو بالحمولة الطنية الساكنة، وهو أمر يعبر عن ازدياد تدفقات تجارة الغاز الطبيعي المسيل. ومن شأن تشجيع استخدام السفن العاملة بالغاز الطبيعي المسيل أن يخفض التكاليف، ويشجع الطاقة النظيفة، محققاً بذلك الأهداف المتعلقة بالمناخ.

المراجع

Arduino G, Carrillo Murillo D and Parola F (2015). Refrigerated container versus bulk: Evidence from the banana cold chain, *Maritime Policy and Management*. 42(3):228–245. Available at http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839.2013.851421 (accessed 14 September 2017).

Baltic and International Maritime Council (2015). *Manpower Report: The Global Supply and Demand for Seafarers in 2015*. Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping. London.

Bureau Veritas (2017). Will the new IMO regulations lead to other propulsion systems? Presentation by Gätjens HJ at the Propeller Club. Geneva. 27 April.

Danish Maritime Authority (2017). Summary of the seventy-first session of the Maritime Environment Protection Committee. 3–7 July. Available at http://bit.ly/2uICPio (accessed 14 September 2017).

DNV GL (2014). Alternative fuels for shipping. DNV GL Strategic Research and Innovation Position Paper 1-2014.

European Commission (2016). 70th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 70) at the International Maritime Organization (IMO). 28 October. Available at https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/70th-session-marine-environment-protection-committee-mepc-70-international_en (accessed 19 September 2017).

European Commission (2017). Study on differentiated port infrastructure charges to promote environmentally friendly maritime transport activities and sustainable transportation. Final report. Available at https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-06-differentiated-port-infrastructure-charges-report.pdf (accessed 14 September 2017).

European Union (2014). Directive 2014/94/EU of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure.

European Union (2016). Alternative fuels for marine and inland waterways: An exploratory study. Joint Research Centre technical report EUR 27770 EN.

German Energy Agency (Deutsche Energie-Agentur) (2014). Liquefied Natural Gas and Renewable Methane in Heavy-Duty Road Transport: What It Can Deliver and How the Policy Framework Should Be Geared towards Market Entry. Druckerei Mahnert, Aschersleben.

HR Consulting (2016). Maritime HR Association – Gender Fact Sheet. Updated data provided by HR Consulting from Spinnaker Global on 30 August 2017.

HR Consulting (2017). Maritime HR Association – Gender Pay Breakfast. Presentation by S Hutley and H Watson, London. 21 February.

International Energy Agency and Organization for Economic Cooperation and Development (2016). *Key World Energy Statistics 2016*. Paris.

International Gas Union (2016). *2016 World Liquefied Natural Gas Report*. Fornebu, Norway.

ILO (2016). Overwhelming ILO support for the protection against harassment and bullying onboard ships, improved procedures concerning the maritime labour certificate and an electronic seafarer identity document. Maritime Labour Convention, 2006. News. 13 June.

International Maritime Health Association, International Seafarers' Welfare and Assistance Network, International Transport Workers' Federation and Seafarers Hospital Society (2015). Women Seafarers' Health and Welfare Survey. Available at http://seafarerswelfare.org/images/docs/women-seafarers-health-and-welfare-survey-.pdf (accessed 14 September).

IMO (2017). *IMO News Magazine*. Spring 2017. Available at https://issuu.com/imo-news/docs/imo_news_-_spring_issue_-_2017 (accessed 14 September 2107).

ISO (2017). New ISO standard for the safe bunkering of LNG [liquefied natural gas]-fuelled ships. 13 February 2017. Available at https://www.iso.org/news/2017/02/Ref2161.html (accessed 14 September 2017).

Lloyd's List (2017). Is this the tipping point for LNG [liquefied natural gas] fuel? The Intelligence. 2 May.

Orsel K and Vaughan C (2015). Employment of Women in the Maritime Industry. Presented at the International Shipping Conference of the International Chamber of Shipping. London. 9 September.

Shipping and Finance (2016). LNG [liquefied natural gas] supply glut to trigger delays and losses until 2020? April.

Spinnaker Global (2017). The gender pay gap in maritime. 28 February. Available at https://spinnaker-global.com/blog/1571_28-02-2017_the-gender-pay-gap-in-maritime (accessed 14 September 2017).

Swedish Maritime Administration (2010). The environmental differentiated fairway dues system. 20 May. Available at http://www.sjofartsverket.se/pages/1615/Fairway%20dues.pdf (accessed 14 September 2017).

Täglicher Hafenbericht (2017). Schifffahrt setzt auf Gruen. 28 April.

UNCTAD (2011). *Review of Maritime Transport 2011* (United Nations publication, Sales No. E.11.II.D.4, New York and Geneva).

United States Environmental Protection Agency (2010). Designation of North American emission control area to reduce emissions from ships. Regulatory announcement EPA-420-F-10-015. March.

Women's International Shipping and Trading Association (2015). Female Cadets Committee. Final report.

World Trade Organization and World Bank (2017). Integrated Trade Intelligence Portal Services database. Available at http://i-tip.wto.org/services/default.aspx (accessed 15 September 2017).

حواشي نهاية الفصل

(١) قدمت Clarksons Research, London البيانات الواردة في هذا الفصل عن الحمولة الطنية وعدد السفن في الأسطول العالمي. وما لم يذكر خلاف ذلك، يشمل تحليل الأونكتاد جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، بما في ذلك سفن الحفر البحرية ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة. ولا يشمل التحليل السفن الحربية واليخوت وسفن الممرات المائية وسفن الصيد والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والقوارب. وتشمل البيانات عن ملكية الأسطول فقط السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، لأن المعلومات عن الملكية الحقيقية للسفن الأصغر حجماً لا تتوافر في كثير من الأحيان. وللاطلاع على بيانات أكثر تفصيلاً عن الأسطول العالمي (التسجيل والملكية والبناء والتكسير) وعلى الإحصاءات البحرية الأخرى، انظر http://stats.unctad.org/Maritime (تم الاطلاع عليه في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

(٢) تحسب مجاميع قيم الأسطول التي نشرتها Clarksons research من تقديرات قيمة كل سفينة استناداً إلى نوع السفينة وحجمها وعمرها. والقيم تقديرية لجميع ناقلات النفط/المنتجات الصهريجية وناقلات السوائب وناقلات المواد المختلطة وسفن الحاويات وناقلات الغاز مع الإشارة إلى المصفوفات استناداً إلى القيم التمثيلية للسفن الجديدة والسفن المستعملة والتكسير التي يقدمها وكلاء Clarksons Platou. وبالنسبة لأنواع السفن الأخرى، تقدر القيم بالإشارة إلى للتقييمات الفردية وعمليات البيع المفاد عنها في الآونة الأخيرة والقيم المتبقية المحسوبة من أسعار السفن الجديدة المفاد عنها. ولأن تغطية السفن المتخصصة والسفن غير سفن البضائع قد لا تكون مكتملة، فقد لا تمثل الأرقام بدقة القيمة الكلية للأسطول التجاري العالمي الذي يزيد عن ١٠٠ طن إجمالي. وأُجريت تقديرات نظرية استناداً إلى التسليم الفوري بدون عقد استئجار، كما هو الحال بين مشتر راغب وبائع راغب للدفع نقداً وفق شروط تجارية عادية. ولأغراض هذه العملية، يفترض أن تكون جميع السفن في حالة جيدة وصالحة للإبحار.

(٣) وحسب Clarksons Research، تعريف السفن القادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسيل المستخدم في هذا التقرير هو السفن التي يمكن أن تستخدم الغاز الطبيعي المسيل وقوداً خالصاً، أو تكميلياً، للمحركات الرئيسية.

٣

أسعار الشحن وتكاليف النقل الدولي

على غرار عام ٢٠١٥، واجه النقل البحري تحديات شملت أغلب قطاعاته في عام ٢٠١٦ بسبب استمرار التباين بين القدرة على الإمداد والطلب. وبما أنَّ الطلب العالمي على التجارة البحرية بقي محفوفاً بالشكوك، فقد ظلَّ الأسلوب الذي تُعالج بها إدارة القدرة على الإمداد يحدد أسعار الشحن.

ويغطي هذا الفصل تطور أسعار الشحن وتكاليف النقل في عام ٢٠١٦ ومطلع ٢٠١٧، متناولاً التطورات في الأسواق البحرية، ولا سيما العرض والطلب في سفن الحاويات، وناقلات السوائب الصهريجية، والناقلات الصهريجية. وهو يسلط الأضواء على أحداث ذات شأن تمخضت عنها تقلبات رئيسية في أسعار الشحن، ويناقش الاتجاهات التي ظهرت في القطاع في الآونة الأخيرة، مورداً توقعات مختارة عن التطورات التي ستشهدها أسواق الشحن في المستقبل. ويستكشف الفصل بوجه خاص الاتجاه الذي برز في الآونة الأخيرة نحو التوحيد في سوق سفن الحاويات وتجلى في عمليات الدمج والشراء الجديدة، وفي إقامة تحالفات بين خطوط النقل البحري المنتظمة العملاقة وما أحدثته من تأثير في السوق.

وبيقت أسعار الشحن منخفضة انخفاضاً شديداً، واستعرت المنافسة على مختلف الطرق التجارية. وتحسنت مؤشرات السوق الرئيسية في النقل البحري بالحاويات لأول مرة منذ عام ٢٠١١ تحسناً يعزى في المقام الأول إلى تقلص نمو الطلب. وما برح قطاع السوائب الجافة يجابه السعة الزائدة الحالية ونمو الطلب الضعيف اللذين أديا إلى هبوط أسعار الشحن هبوطاً حاداً. وانخفضت أسعار الشحن في جميع قطاعات الناقلات الصهريجية من المستوى المرتفع الذي بلغته في عام ٢٠١٥، وإن لم يكن الفرق بينها وبين متوسط السنوات الخمس كبيراً في أغلب القطاعات.

أما فيما يتعلق بتكاليف النقل الدولي الكلية، فتشير تقديرات الأونكتاد لعام ٢٠١٦ إلى أن كل بلد قد أنفق زهاء ١٥ في المائة من قيمة وارداته على النقل الدولي والتأمين. وتدفع الاقتصادات الأصغر حجماً والضعيفة هيكلياً نسبة أكبر من ذلك تصل في المتوسط إلى ٢٢ في المائة في حالة الدول الجزرية الصغيرة النامية، و١٩ في المائة في البلدان النامية غير الساحلية، و٢١ في المائة في المتوسط في حالة أقل البلدان نمواً. ويندرج ضعف الكفاءة في الموانئ، والبنية التحتية القاصرة، واقتصادات الحجم السلبية، وانخفاض التنافس في أسواق النقل، في عداد العوامل التي يعزى إليها استمرار وقوع عبء تكاليف الشحن على كاهل بلدان نامية عديدة.

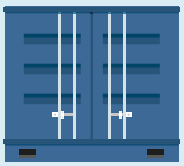
أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

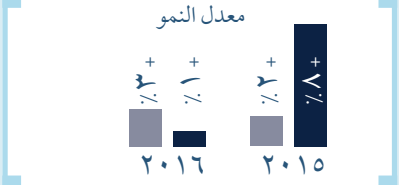
٢٠١٦ وبدايات ٢٠١٧

القدرة على الإمداد

الطلب العالمي على التجارة البحرية

أسعار الشحن بالحاويات

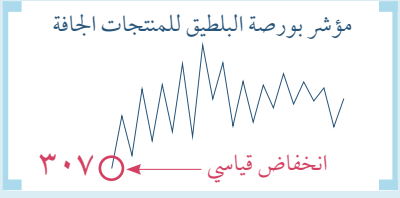




أسعار الشحن الفوري بالحاويات ضعيفة وغير مستقرة طوال عام ٢٠١٦

- انخفاضات قياسية في الجزء الأول من السنة واتجاهات أكثر إيجابية في النصف الثاني من السنة

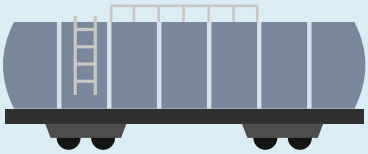
أسعار الشحن السوائب الجافة

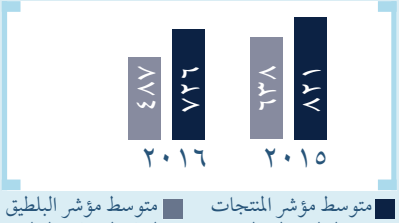


جابهت أسعار شحن السوائب الجافة السعة الزائدة وضعف الطلب

- انخفاضات الأسعار الحادة في قطاع الشحن

أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية

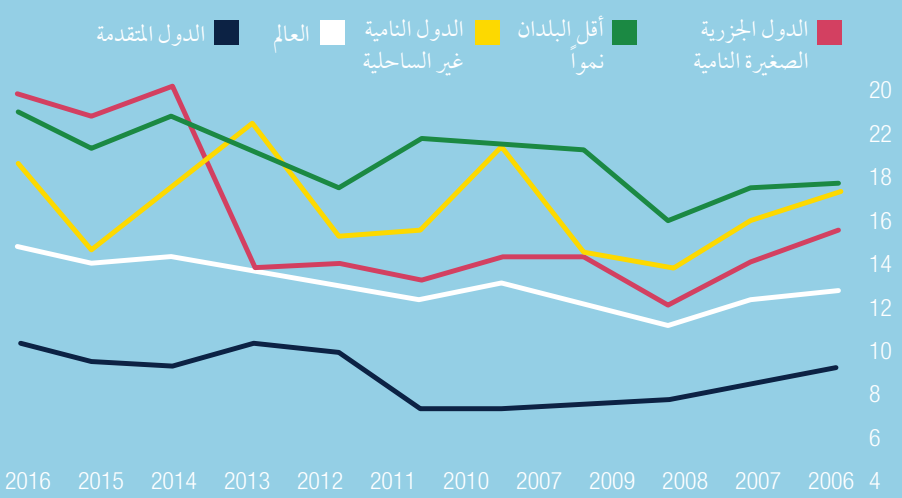




انخفضت أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية من مستواها المرتفع في عام ٢٠١٥

- ولكن أسعار الشحن لم تكن بعيدة عن متوسط السنوات الخمس في أغلب القطاعات

تكاليف الشحن



تواجه البلدان النامية، وخاصة الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نموا، تكليف نقل أعلى نسبياً

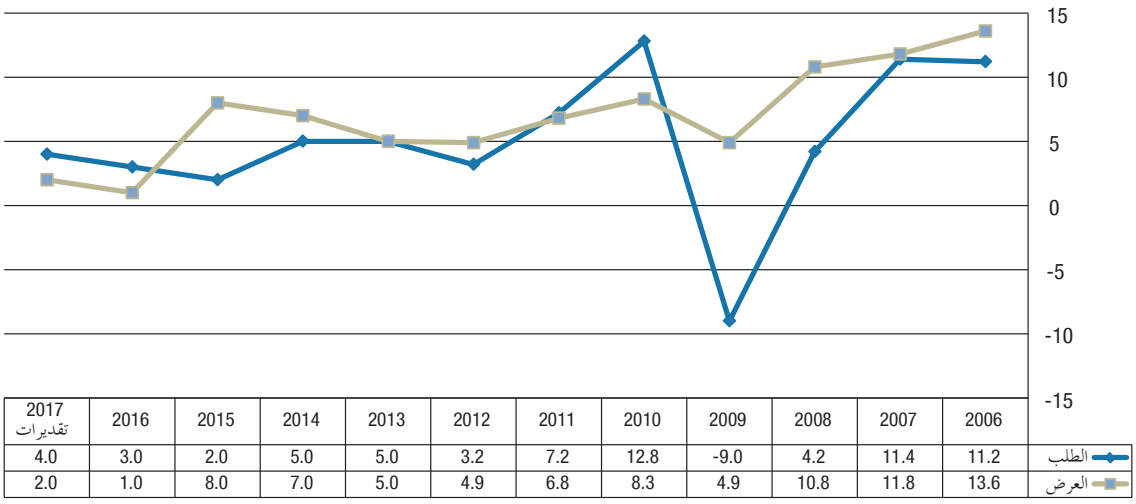
ألف- أسعار الشحن بالحاويات

١ - الاتجاهات الرئيسية

كان عام ٢٠١٦ عاماً محفوفاً بالتحديات في قطاع سفن الحاويات، رغم أن مؤشرات السوق الرئيسية توازنت لأول مرة منذ عام ٢٠١١، فتجاوز نمو السعة نمو العرض. وكما يتضح من الشكل ٣-١، زاد معدل نمو الطلب العام في السوق بنسبة ٣ في المائة في عام ٢٠١٦، وهي نسبة أعلى بمقدار طفيف من نسبة النمو السنوي المحققة في عام ٢٠١٥ والتي بلغت ٢ في المائة. وفي المقابل، ارتفعت القدرة على الإمداد بالحاويات بنسبة ١ في المائة، مقارنة بنسبة ٨ في المائة في عام ٢٠١٥. ويعزى هذا التحسن، في المقام الأول، إلى التباطؤ الشديد في نمو الأسطول وإلى بروز اتجاه أكثر إيجابية في الطلب، ولا سيما في النصف الثاني من السنة.

ودعم التوازن بين العرض والطلب تقلص شديد في القدرة على الإمداد يعزى، في المقام الأول، إلى تناقص عمليات تسليم السفن التي لم يتجاوز مجموعها ٩٠٤ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي قرابة نصف عمليات التسليم في عام ٢٠١٥ التي بلغت ١,٧ مليون وحدة، وإلى ارتفاع مستوى أنشطة تكسير سفن الحاويات، لا سيما سفن بنماكس، التي زادت بأكثر من ثلاثة أضعاف في عام ٢٠١٦ مقارنة بعام ٢٠١٥، فوصلت رقماً قياسياً عالياً قارب ٠,٧ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. واتسمت السعة غير المستخدمة بالارتفاع أيضاً، إذ بلغت ٧ في المائة في نهاية عام ٢٠١٦ (Clarksons Research) 2017a.

الشكل ٣-١ نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات ٢٠٠٦-٢٠١٧
(نسبة مئوية)



2017 تقديرات	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	
4.0	3.0	2.0	5.0	5.0	3.2	7.2	12.8	-9.0	4.2	11.4	11.2	الطلب
2.0	1.0	8.0	7.0	5.0	4.9	6.8	8.3	4.9	10.8	11.8	13.6	العرض

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من إصدارات مختلفة من Clarksons Research, Container Intelligence Monthly.

ملاحظات: تشير بيانات العرض إلى مجموع سعة الأسطول الحامل للحاويات، ويشمل ذلك السفن المتعددة الأغراض وغيرها من السفن التي لديها قدر من السعة لحمل الحاويات. ويستند نمو الطلب إلى مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً المرفوعة. وأرقام عام ٢٠١٧ توقعات.

ومن ناحية أخرى، وجهت الزيادة في الطلب الذي شهد مستويات منخفضة في عام ٢٠١٥، والتوسع الجيد في الطرق التجارة داخل آسيا (نحو ٥ في المائة) الذي عززته الاتجاهات الإيجابية في الاقتصاد الصيني، التحسينات التي حدثت في طرق التجارة الرئيسية، ولا سيما طريق تجارة الشرق الأقصى - أوروبا (قرابة ١ في المائة)، بشكل رئيسي. بيد أن التحسن في مؤشرات العرض والطلب الرئيسية لم يكن بالقدر الكافي لتهيئة ظروف أفضل في السوق ورفع أسعار الشحن. وإجمالاً، حدَّ استمرار التباطؤ في النمو الاقتصادي العالمي، وبيئة أسعار السلع الأساسية المتسمة بالضعف من نمو الطلب، فظلَّ مستوى الفائض في القدرة على الإمداد مرتفعاً بسبب الزيادة التي تراكمت طوال السنوات القليلة الماضية.

وما انفك سوق أسعار الشحن يتعرض للضغوط، وسعى الناقلون جاهدين لاسترداد تكاليف التشغيل في بعض الطرق التجارية. وكانت الأسعار الفورية للشحن بالحاويات منخفضة وغير مستقرة بوجه عام طوال عام ٢٠١٦، فشهدت انخفاضات قياسية في الجزء

الأول من السنة، واتجاهات اتسمت بقدر أكبر من الإيجابية في النصف الثاني منه. ويعزى الزخم الذي تحقق في النصف الثاني من عام ٢٠١٦ إلى أسباب تأتي في صدارتها التدابير التي اتخذتها خطوط النقل البحري لإدارة العرض من خلال تحقيق الكفاءة القصوى في الشبكات، والتخريد، واستخدام السفن بعناية أكبر خلال موسم الذروة ((Baltic and International Maritime Council, 2017a.

وكما يتبيَّن من الجدول ٣-١، كان متوسط أسعار الشحن الفورية سلبياً في معظم الطرق التجارية، خلا بعض الاستثناءات، فقد تحسنت أسعار الشحن في طرق تجارة الشرق الأقصى - أوروبا الشمالية بشكل طفيف، فبلغ متوسط الزيادة نحو ٨ في المائة في عام ٢٠١٦ (٦٨٣ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً مقارنة بمبلغ ٦٢٩ دولاراً للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٥)، ولكنها ظلت دون ١ ٠٠٠ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً. وانخفض المتوسط السنوي لأسعار الشحن الفورية من الشرق الأقصى إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط بنسبة ٨ في المائة (٦٧٦ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٦، مقابل ٧٣٩ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٦)، وهبط المتوسط إلى ٢٠٠ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في آذار/مارس ٢٠١٦. وساهم فرط العرض في السوق مقروناً بنمو الطلب البطيء، لا سيما تباطؤ الصادرات من الصين، في تحقيق هذه المستويات المنخفضة.

الجدول ٣-١ سوق وأسعار الشحن بالحاويات، ٢٠٠٩-٢٠١٦

أسواق الشحن	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦
عبر المحيط والهادئ				(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)				
شنغهاي - الساحل الغربي للولايات المتحدة	١ ٣٧٢	٢ ٣٠٨	١ ٦٦٧	٢ ٢٨٧	٢ ٠٣٣	١ ٩٧٠	١ ٥٠٦	١ ٢٧٩
النسبة المئوية للتغير		٦٨,٢	-٢٧,٨	٣٧,٢	-١١,١	-٣,١	-٢٣,٦	-١٥,١
شنغهاي - الساحل الشرقي للولايات المتحدة	٢ ٣٦٧	٣ ٤٩٩	٣ ٠٠٨	٣ ٤١٦	٣ ٢٩٠	٣ ٧٢٠	٣ ١٨٢	٢ ١٠٢
النسبة المئوية للتغير		٤٧,٨	-١٤,٠	١٣,٥٦	-٣,٧	١٣,٠٧	-١٤,٥	-٣٣,٩
الشرق الأقصى - أوروبا				(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)				
شنغهاي - أوروبا الشمالية	١ ٣٩٥	١ ٧٨٩	٨٨١	١ ٣٥٣	١ ٠٨٤	١ ١٦١	٦٢٩	٦٨٣
النسبة المئوية للتغير		٢٨,٢	-٥٠,٨	٥٣,٦	-١٩,٩	٧,١٠	-٤٥,٨	٨,٦
شنغهاي - البحر الأبيض المتوسط	١ ٣٩٧	١ ٧٣٩	٩٧٣	١ ٣٣٦	١ ١٥١	١ ٢٥٣	٧٣٩	٦٧٦
النسبة المئوية للتغير		٢٤,٥	-٤٤,١	٣٧,٣	-١٣,٩	٨,٩	-٤١,٠	-٨,٦
الشمال - الجنوب				(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)				
شنغهاي - أمريكا الجنوبية (سانتوس)	٢ ٤٢٩	٢ ٢٣٦	١ ٤٨٣	١ ٧٧١	١ ٣٨٠	١ ١٠٣	٤٥٥	١ ٦٤٤
النسبة المئوية للتغير		-٨,٠	-٣٣,٧	١٩,٤	-٢٢,١	-٢٠,١	-٥٨,٧	٢٦١,٣
شنغهاي/أستراليا/نيوزيلندا (ملبورن)	١ ٥٠٠	١ ١٨٩	٧٧٢	٩٢٥	٨١٨	٦٧٨	٤٩٢	٥٣٣
النسبة المئوية للتغير		-٢٠,٧	-٣٥,١	١٩,٨	-١١,٦	-١٧,١	-٢٧,٤	٨,٣
شنغهاي - غرب أفريقيا (لاغوس)	٢ ٢٤٧	٢ ٣٠٥	١ ٩٠٨	٢ ٠٩٢	١ ٩٢٧	١ ٨٣٨	١ ٤٤٩	١ ١٨١
النسبة المئوية للتغير		٢,٦	-١٧,٢	٩,٦٤	-٧,٩	-٤,٦	-٢١,٢	-١٨,٥
شنغهاي - جنوب أفريقيا (ديربان)	١ ٤٩٥	١ ٤٨١	٩٩١	١ ٠٤٧	٨٠٥	٧٦٠	٦٩٣	٥٨٤
النسبة المئوية للتغير		-٠,٩٦	-٣٣,١	٥,٧	-٢٣,١	-٥,٦	-٨,٨	-١٥,٧
داخل - آسيا				(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)				
شنغهاي - جنوب شرق آسيا (سنغافورة)		٣١٨	٢١٠	٢٥٦	٢٣١	٢٣٣	١٨٧	٧٠
النسبة المئوية للتغير			-٣٤,٠	٢١,٨	-٩,٧	٠,٩	-١٩,٧	-٦٢,٦
شنغهاي - شرق اليابان		٣١٦	٣٣٧	٣٤٥	٣٤٦	٢٧٣	١٤٦	١٨٥
النسبة المئوية للتغير			٦,٧	٢,٤	٠,٣	-٢١,١	-٤٦,٥	٢٦,٧
شنغهاي - جمهورية كوريا		١٩٣	١٩٨	١٨٣	١٩٧	١٨٧	١٦٠	١٠٤
النسبة المئوية للتغير			٢,٦	-٧,٦	٧,٧	-٥,١	-١٤,٤	-٣٥,٠

الجدول ٣-١ سوق وأسعار الشحن بالحاويات، ٢٠٠٩-٢٠١٦ (تابع)

أسواق الشحن	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦
شنغهاي - هونغ كونغ (الصين)		١١٦	١٥٥	١٣١	٨٥	٦٥	٥٦	٥٥
النسبة المئوية للتغير			٣٣,٦	-١٥,٥	-٣٥,١	-٢٣,٥	-١٣,٨	-١,٨
شنغهاي - الخليج الفارسي (دبي)	٦٣٩	٩٢٢	٨٣٨	٩٨١	٧٧١	٨٢٠	٥٢٥	٣٩٩
النسبة المئوية للتغير		٤٤,٣٣	-٩,١	١٧,١	-٢١,٤	٦,٤	-٣٦,٠	-٢٤,٠

المصدر: إصدارات شتى من Clarksons Research, Container Intelligence Monthly.

ملاحظة: تستند البيانات إلى متوسطات سنوية.

وظلّت أسعار الشحن عبر المحيط الهادئ ضعيفة، فعلى سبيل المثال، بلغ متوسط الأسعار السنوية على طريق شنغهاي - الساحل الشرقي للولايات المتحدة ٢ ١٠٢ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في عام ٢٠١٦، أي أقلّ من متوسط سنة ٢٠١٥ بأكملها (٣ ١٨٢ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً) بنسبة ٣٤ في المائة. وقُدِّر المعدل السنوي على طريق شنغهاي - الساحل الغربي للولايات المتحدة بمبلغ ١ ٢٧٩ دولار في المتوسط للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في عام ٢٠١٦، أي أقل من عام ٢٠١٥ بنسبة ١٥ في المائة. ويعزى هذا التراجع بشكل أساسي إلى القصور الذي شاب الطريقة التي أدار بها المشغلون العرض في مواجهة نمو الحجم الذي اتسم بالضعف (Baltic and International Maritime Council, 2017b).

وازدادت أسعار الشحن من شنغهاي إلى سنغافورة وجمهورية كوريا هبوطاً من مستوياتها المنخفضة في عام ٢٠١٥، فانخفضت إلى متوسط سنوي بلغ ٧٠ دولاراً للوحدة المعادلة لعشرين قدماً للرحلة من شنغهاي إلى سنغافورة، مقابل ١٨٧ دولاراً للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٥، أي بانخفاض قدره ٦٣ في المائة. وهبطت أسعار نقل البضائع من شنغهاي إلى جمهورية كوريا إلى ١٠٤ دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً، أي بانخفاض قدره ٣٥ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٥.

ولم تكن أسعار الشحن على طريق الشمال - الجنوب مواتية أيضاً بسبب انعدام التوازن بين العرض الزائد من السعة، وضعف أحجام التجارة المتجهة إلى أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وأمريكا الجنوبية ضعفاً يُعزى إلى أسعار السلع الأساسية المنخفضة وتأثيرها في اقتصادات البلدان النامية المصدرة لها (Clarksons Research, 2016). بيد أن أسعار الشحن على طريق شنغهاي - أمريكا الجنوبية (سانتوس، البرازيل) ارتفعت ارتفاعاً ملموساً، فبلغ متوسط الزيادة السنوية ٢٦١ في المائة. ويعزى ارتفاع الأسعار أساساً إلى أن الناقلين خفضوا السعة تخفيضاً شديداً على هذا الطريق، تمشياً مع انخفاض الطلب (JOC.com, 2016a).

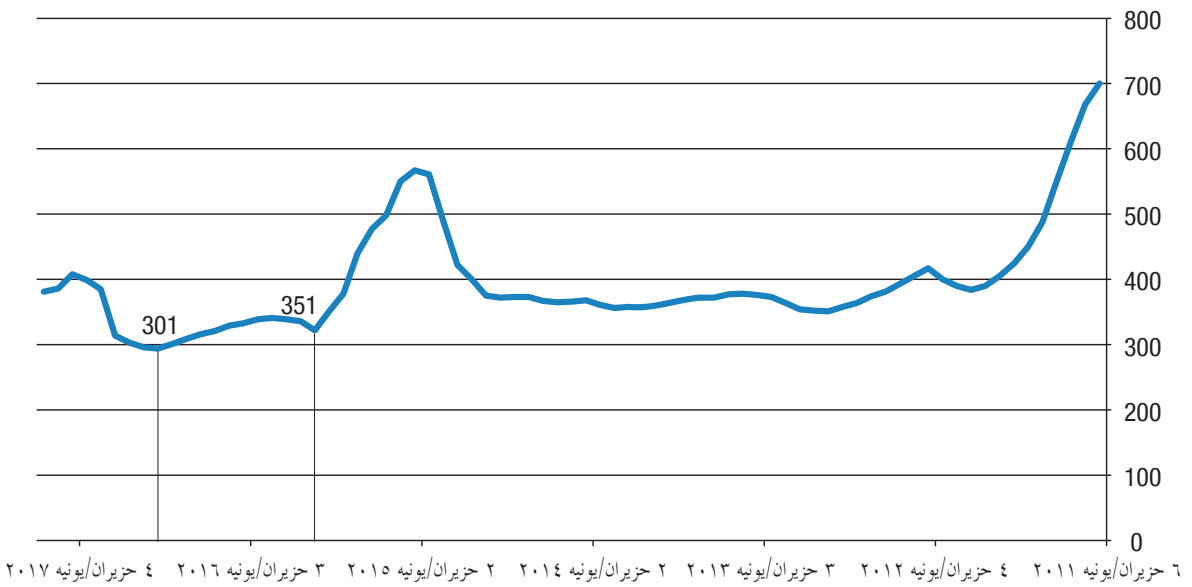
وثابر الناقلون، في سعيهم لإدارة القدرة على الإمداد، على تنفيذ استراتيجيات من قبيل التخريد، وإيقاف السفن عن العمل، والإبحار البطيء. وظلّ انتقال السعة من الحاويات إلى الطرق الفرعية سمة بارزة أيضاً في هذا القطاع، وإن كانت فرص انتقال السفن على هذا النحو محدودة في بعض الطرق بسبب ضعف الطلب، مثلما هو الحال في تجارة الشمال - الجنوب. وفي الوقت نفسه، ازدادت فرص استخدام السفن الكبيرة التي تبلغ سعتها ٨ ٠٠٠-١٢ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً على طريق التجارة عبر المحيط الهادئ، لأن السفن العملاقة حلّت محل هذه الوحدات المنتقلة من طريق الشرق الأقصى - أوروبا، فضلاً عن الفرص الجديدة المتاحة لاستخدام سفن أكبر حجماً في طرق آسيا - الساحل الشرقي للولايات المتحدة عبر ممرات قناة بنما الجديدة (Clarksons Research 2017b). وفي المستقبل، سيغدو انتقال سفن أكبر حجماً إلى طريق الشرق الأقصى - الساحل الشرقي للولايات المتحدة، ومن بينها السفن التي تبلغ سعتها ١٤ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر، ممكناً بفضل التعزيزات الجارية في موانئ الساحل الشرقي للولايات المتحدة للتمكن من مناولة سفن بنماكس الجديدة الأكبر حجماً.

وبقيت إيرادات سوق السفن المستأجرة منخفضة طوال عام ٢٠١٦ برمته، متأثرة بضعف الطلب في السوق والسعة الزائدة من السفن المعروضة للإيجار. وعلى النحو المبيَّن في الشكل ٣-٢، انخفضت أسعار الاستئجار إلى متوسط قدره ٣٢٥ نقطة في عام ٢٠١٦، مقابل ٣٦٠ نقطة في عام ٢٠١٥، وهو أمر يقف شاهداً على التفاوت التام بين العرض والطلب. وما فتئت أسعار الاستئجار تعاني في جميع أحجام السفن وبوجه خاص في قطاع سفن بنماكس السابقة (٤ ٠٠٠-٥ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً) التي أخرجها تدفق السفن الكبيرة (٨ ٠٠٠-١٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً) إلى طريق آسيا - الولايات المتحدة التجاري في أعقاب توسيع قناة بنما. وفضلاً عن ذلك، أحدث الانتقال من الطرق الرئيسية إلى الطرق الفرعية شيئاً من الاضطراب طوال السنة في صفوف السفن الأصغر حجماً (٣ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر).

ورغم أن سفن الحاويات الأكبر حجماً قد استُخدمت في طرق التجارة الأقاليمية، فإن هذا الاتجاه قد تباطأ بشدة على ما يبدو بسبب القيود الناشئة عن البنية التحتية والحجم وسواهما من العوامل التي حدت من إعادة استخدام هذه السفن (Clarksons Research, 2017a). وبقي مستوى إيقاف سفن الحاويات عن العمل مرتفعاً، فبلغ في المتوسط ١,٢٧ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٦، وهي زيادة ملموسة عن ٠,٥٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٥ (Barry Rogliano Salles, 2017). وتحسَّنت الأسعار خلال الربع الأول من عام ٢٠١٧، وبوجه خاص أسعار قطاع سفن بنماكس القديمة. وتعزى هذه الزيادة إلى أسباب من بينها الطلب القوي على الحاويات منذ الربع الأخير من عام ٢٠١٦، وبروز تحالفات جديدة، فاضطر الناقلون لاستئجار سفن لسد الثغرات ريثما تتشكل شبكاتهم (JOC.com, 2017). ولم يتضح بعد إن كان هذا الانتعاش في سوق الاستئجار يمثل طلباً أقوى على السفن بشكل أساسي، أم تأثيراً مؤقتاً لإعادة تنظيم شبكات التحالفات (Danish Ship Finance, 2017).

وشهد الربع الأول من عام ٢٠١٧ بعض التحسن في سوق سفن الحاويات، فبرزت اتجاهات إيجابية في سوقي الشحن والاستئجار معاً، مدعومة في بعض جوانبها بتحسن اتجاهات الطلب، ونمو الأسطول بقدر محدود. وبدأ سوق استئجار سفن الحاويات يشهد تحسناً أيضاً في آذار/مارس ٢٠١٧، بعد أن ظلَّ عند مستويات منخفضة لم يسبق لها مثيل طوال عام ٢٠١٦ ومطلع عام ٢٠١٧ (Clarksons Research, 2017c).

الشكل ٣-٢ مؤشر كونتكس الجديد، ٢٠١١-٢٠١٦



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى مؤشر كونتكس الجديد الذي تعده رابطة السماسرة البحريين في هامبورغ. انظر http://www.vhss.de (تم الاطلاع عليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

ملاحظة: يستند مؤشر كونتكس الجديد على تقييمات لمعدلات الاستئجار اليومية الحالية لستة أنواع مختارة من سفن الحاويات التي تمثل فئات حجم كل منها: النوع ١ ١٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً والنوع ١ ٧٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً لفترة استئجار مدتها سنة واحدة، والأنواع ٢ ٥٠٠ و٢ ٧٠٠ و٣ ٥٠٠ و٤ ٢٥٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً لفترة استئجار مدتها سنتان.

٢- شركات النقل البحري العالمي بالحاويات تعاني من الضائقة المالية

كان عام ٢٠١٦ أشد الأعوام وطأة على الناقلين وهم يسعون جاهدين للتكيف مع الضغوط المالية المستمرة الناشئة عن زيادة السعة بشكل مفرط، ومن سوء الأحوال السائدة في السوق. ورغم أن الجهات الفاعلة في القطاع نفذت تدابير تنظيمية واتخذت إجراءات لتسوية التكاليف بغية تخفيف حدة المخاطر وتخفيض النفقات، ظلَّ الناقلون في قطاع النقل البحري العالمي بالحاويات يعانون من الضائقة المالية ومن ارتفاع خسائر التشغيل التي تقدر مجتمعة بمبلغ ٣,٥ بليون دولار في عام ٢٠١٦ (Drewry, 2017). وأفاد قلة من الناقلين عن تحقيق نتائج تشغيلية إيجابية، من بينهم

شركة Hapag-Lloyd بأرباح تشغيلية بلغت ١٤٠ مليون دولار مقابل ٤٠٧ ملايين دولار في عام ٢٠١٥ (Hapag-Lloyd, 2016). وذكرت شركة CMA CGM أنها حققت أرباحاً تشغيلية بلغت نحو ٢٩ مليون دولار في عام ٢٠١٦، وهو انخفاض حاد من ٩١١ مليون دولار حققتها الشركة في عام ٢٠١٥[1]. أما شركة Maersk Line، فأفادت عن تكبد خسائر تشغيلية بلغت ٣٧٦ مليون دولار في عام ٢٠١٦ (Maersk, 2016). وأعلنت شركة النقل Orient Overseas Container Line، هونغ كونغ (الصين) أيضاً عن خسائر تشغيلية بلغت ١٨٥ مليون دولار في عام ٢٠١٦ (الإطار رقم ٣-١)[2].

الإطار ٣-١ الأرباح والخسائر التشغيلية لعدد مختار من خطوط النقل البحري، ٢٠١٥ و٢٠١٦

شركة China Ocean Shipping Group

بلغت خسائر الشركة الصافية ٩,٩ بلايين رينمبي (RMB) (١,٤٥ بليون دولار) في عام ٢٠١٦ وهو أضعف أداء سنوي لها منذ عام ٢٠٠٥ وذلك بسبب استمرار أسعار الشحن المنخفضة وتكاليف إعادة الهيكلة. وكان نمو العائدات المحققة من قطاع الأعمال للنقل البحري بالحاويات في الشركة أقل من النمو في أحجام النقل البحري بالحاويات، والزيادة في الإيرادات أقل من الزيادة في التكاليف.

وفي عام ٢٠١٥، حققت الشركة أرباحاً صافية بلغت ٢٨٣ مليون رينمبي (٤١,٧ مليون دولار).

وفي الربع الأخير رمن عام ٢٠١٦، تتوقع الشركة أن تحقق أرباحاً تشغيلية (الإيرادات قبل الفائدة والضرائب) تقارب ٧٠٠ مليون رينمبي (١٠,٣ ملايين دولار)، لا تشمل الخسائر الناشئة عن التخلص من السفن

CMA CGM

بلغت خسائر الشركة الصافية ٣٢٥ مليون دولار في عام ٢٠١٦، مقابل ٥٦٧ مليون دولار من الأرباح في عام ٢٠١٥. وارتفعت الخسارة إلى ٤٥٢ مليون دولار تشمل مساهمة شركة Neptune Orient Lines ومقرها في سنغافورة وهي الشركة الأم لشركة American President Lines التي احتازتها في حزيران/يونيه ٢٠١٦.

وهبطت أرباح التشغيل (الإيرادات قبل الفائدة والضرائب) من ٩١١ مليون دولار في عام ٢٠١٥ إلى ٢٩ مليون دولار في عام ٢٠١٦

وأظهرت أحجام النقل نمواً قدره ٢٠,٤ في المائة لتصل إلى ١٥,٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً بفعل شراء شركة Neptune Orient Lines الذي عزز رتبة CMA CGM بصفتها ثالث أكبر ناقل في العالم بعد Maersk Line و Mediterranean Shipping Company.

وزاد متوسط أسعار الشحن بالوحدة المعادلة لعشرين قدماً بنسبة ١٣,٦ في المائة للعام بأكمله، مقارنة بعام ٢٠١٥.

ونمت الإيرادات بنسبة ١,٩ في المائة لتصل إلى ١٦ بليون دولار، وباستبعاد حصة Neptune Orient Lines، هبطت الإيرادات بنسبة ١٤,٧ في المائة من ١٥,٧ بليون دولار إلى ١٣,٤ بليون دولار.

متوسط تكلفة الوحدة: استخدمت الشركة خطتها العالمية لكفاءة التشغيل المسماة (البراعة) التي أدت إلى تخفيض بنسبة ٥ في المائة في متوسط تكاليف الوحدات في عام ٢٠١٦، مقارنة بعام ٢٠١٥، باستثناء تأثير تقلب أسعار الوقود. وتتمسك الشركة بهدفها المتمثل في تخفيض التكاليف بمقدار ١ بليون دولار حتى نهاية كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٧.

Hapag-Lloyd

بلغت أرباح الشركة التشغيلية (الإيرادات قبل الفائدة والضرائب) ١٤٠ مليون دولار في عام ٢٠١٦ (السنة المالية لعام ٢٠١٥: ٤٠٧ ملايين دولار).

وزاد حجم النقل بنسبة ٢,٧ في المائة ليصل إلى ٧,٦ ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويعزى ذلك في المقام الأول إلى النمو في طرق التجارة داخل آسيا وأوروبا – البحر الأبيض المتوسط – أفريقيا – أوقيانيا.

وكان متوسط أسعار الشحن ١ ٠٣٦ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في السنة المالية ٢٠١٦، بانخفاض قدره ١٥ في المائة مقارنة بفترة السنة السابقة.

وانخفضت الإيرادات بمقدار ١,٣ بليون دولار (أقل بنسبة ١٣ في المائة) في عام ٢٠١٦ لتصل إلى ٨ ٥٤٦ مليون دولار.

وانخفضت نفقات النقل للوحدة بنسبة ١٥ في المائة لتبلغ ٩٢٥ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً. ويعزى ذلك في المقام الأول إلى تنفيذ برامج الاقتصاد في التكاليف والتآزر، فضلاً عن انخفاض استهلاك زيت الوقود والأسعار.

Maersk Line

بلغت خسائر التشغيل (الإيرادات قبل الفائدة والضرائب) التي تكبدتها الشركة ٣٧٦ مليون دولار في عام ٢٠١٦.

ووصلت الإيرادات إلى ٢٠,٧ بليون دولار، أي بانخفاض قدره ١٣ في المائة عن عام ٢٠١٥ (٢٣,٧ بليون دولار).

وكان متوسط أسعار الشحن ٧٩٥ ١ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً، بانخفاض بلغ ١٩ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٥.

وزادت الأحجام بنسبة ٩,٤ في المائة لتصل إلى ١٠,٤٢ وحدة معادلة لأربعين قدماً. وزادت الأحجام في جميع طرق التجارة، وكان أكبر المساهمين في ذلك رحلة العودة في طريق تجارة الشرق – الغرب ورحلة الذهاب في طريق تجارة الشمال – الجنوب.

وانخفضت تكاليف الوحدة من النقل بنسبة ١٣ في المائة. واستفادت تكلفة الوحدة من تحسن استخدام الأسطول، وانخفاض أسعار وقود السفن، وأوجه الكفاءة في التكاليف.

المصدر: التقارير السنوية والمواقع الشبكية لشركات مختلفة، ٢٠١٦، وروبيترز، ٢٠١٧.

٣- النقل البحري بالحاويات: التركيز على التوحيد في عام ٢٠١٦

أدى استمرار العرض الزائد عن الحاجة في السوق، وانخفاض أسعار سوق الشحن وما تمخض عنهما من ضائقة مالية عانى منها الناقلون، إلى تطور مهم شكّل قطاع النقل البحري بالحاويات في عام ٢٠١٦، ألا وهو المضي قدماً في عمليات التوحيد، ففي أعقاب ظهور السفن العملاقة، شهد القطاع نشوء تحالفات ضخمة وعمليات دمج وشراء جديدة في عام ٢٠١٦.

عمليات الدمج والشراء

في عام ٢٠١٦، أسفرت عمليات الدمج والشراء الواسعة النطاق في قطاع النقل البحري عن موجة من عمليات التوحيد، فأضحى عدد شركات النقل العالمية الكبيرة التي يتألف منها القطاع ١٧ شركة في نهاية عام ٢٠١٦ بعد أن كان عددها ٢٠ شركة من هذا القبيل. ويعزى ذلك إلى احتياز شركة CMA CGM شركة American President Lines ودمج شركتي China Shipping Container Lines و China Ocean Shipping (Group) Company وخروج شركة Hanjin Shipping من السوق في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ (Danish Ship Finance, 2016).

وابتداءً من كانون الثاني/يناير ٢٠١٧، أصبحت شركات النقل السبعة عشرة هذه تسيطر مجتمعة على ٨١,٢ في المائة من السعة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة، مقابل ٨٣,٧ في المائة كانت تسيطر عليها ٢٠ من شركات النقل الرئيسية قبل عام[٣]. وسينخفض العدد أكثر من ذلك بفعل سلسلة جديدة من عقود الشراء المبرمة في عام ٢٠١٧: اتفاق بيع وشراء Maersk-Hamburg Süd[٤]؛ ودمج شركتي Hapag-Lloyd و United Arab Shipping Company؛ ومشروع مشترك جديد هو Ocean Network Express بين أكبر ثلاثة خطوط يابانية – Nippon Yusen Kabushiki Kaisha و Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines و Kawasaki Kisen Kaisha (K-Line). ومن المقرر أن تبدأ الشركة الجديدة عملياتها في عام ٢٠١٨[٥].

التحالفات الضخمة

فضلاً عن عمليات الدمج والشراء، خضعت خطوط النقل البحري لعملية تحول تمثلت في إعادة تشكيل التحالفات الحالية وإقامة تحالفات جديدة. وتضافرت جهود أهم ١٠ ناقلين فانضوت تحت لواء ثلاثة تحالفات عالمية بعد أن كان عدد هذه التحالفات أربعة في بداية السنة. وتكون تحالفان جديدان هما Ocean Alliance و Alliance، بالإضافة إلى 2M Alliance.

ومجتمعة، سيطرت هذه التحالفات الثلاثة التي تضم أهم ١٠ خطوط للنقل البحري بالحاويات زائداً شركة K-Line، التي تحتل المرتبة الرابعة عشرة بين أكبر شركات النقل البحري بالحاويات في العالم، ٧٧ في المائة من السعة العالمية لسفن الحاويات (Baltic and International Maritime Council, 2017c)، تاركة ٢٣ في المائة من حصة السوق لخطوط النقل البحري بالحاويات الأخرى. وتسيطر التحالفات الثلاثة أيضاً على ٩٢ في المائة من تجارة الشرق – الغرب. وسيكون تحالف Ocean Alliance أهم شركة عاملة في طرق الشرق – الغرب، إذ إنه يستخدم نحو ٣٤ في المائة من السعة الكلية في طرق التجارة هذه، يليه تحالف 2M Alliance، بحصة تبلغ ٣٣ في المائة، ثم تحالف Alliance بحصة قدرها ٢٦ في المائة (MDS Transmodal, 2017).

الإطار ٣-٢ تحالفات النقل البحري

2M Alliance	Ocean Alliance	"The" Alliance
Maersk (مع Hamburg Süd) وMediterranean Shipping Company	CMA CGM, Evergreen, China Ocean Shipping (Group) Company، وOrient Overseas Container Line	Hapag-Lloyd (with United Arab Shipping Company), Ocean Network Express (K-Line, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines) وYang Ming
يتحكم في ٣٧ في المائة من سوق النقل البحري العالمي	يتحكم في ٣٣ في المائة من سوق النقل البحري العالمي	يتحكم في ٢١ في المائة من سوق النقل البحري العالمي

المصدر: JOC.com, 2016b.

وازدادت أهمية هذه التحالفات في قطاع النقل البحري العالمي؛ إذ إن الناقلين كانوا يسعون إلى استخدام السعة بشكل أفضل بالاقتران مع وجود سفن أكبر حجماً، ويعملون على تخفيض تكاليف التشغيل باقتسام السفن والسعة، على سبيل المثال.

وقد تؤدي زيادة التوحيد بين الناقلين إلى شيء من التنظيم في سوق بحاجة إلى أن يُدير العرض بشكل أفضل، فتفضي إلى تحسين الكفاءة وتعزز التآزر بين الناقلين. ومن شأن ذلك أن يزيد النمو في القطاع من خلال تجميع البضائع، وزيادة اقتصادات الحجم، وتخفيض تكاليف التشغيل، وزيادة الهوامش. ويُتوقع أن يجني الناقلون فوائد هذا التعاون بتقاسم الموارد، بما في ذلك التردد على الموانئ، والشبكات، وتقديم خدمات جديدة. فعلى سبيل المثال، سيُمكِّن تقاسم السفن شركات النقل الأعضاء من مزاولة أعمالها دون زيادة عدد السفن. وتكمن ميزة ذلك في أن خطوط النقل البحري هذه ستغدو مجتمعة قادرة على تقديم خدمات تفوق ما يمكن أن تقدمه منفردة بوجه عام، إذ إن عملية وحيدة من عمليات النقل البحري يمكن أن تقيد السفينة لعدة أسابيع [٦]. بيد أن الموانئ، بما فيها موانئ المسافنة حيث تشتد المنافسة وتتقلب حصص السوق، قد تتأثر سلباً في الحالات التي تؤدي فيها استراتيجيات استخدام السفن التي تتبعها التحالفات والمتطلبات المتشددة لسفن الحاويات العملاقة إلى زيادة تفضيل الروابط المباشرة. وقد تُستبعد بعض الموانئ، وربما تفقد موانئ أخرى حصتها من السوق.

وقد يتمكن الشاحنون أيضاً من تحقيق منافع من هذا التوحيد الذي سيجعل القطاع أكثر استقراراً وعافية ويقلل تقلبات أسعار الشحن، ويُحسِّن وضع الأسعار بسبب اقتصادات الحجم، ويمكن الناقلين من تقديم خدمات أكثر وأوسع نطاقاً تشمل عمليات النقل الداخلي (McKinsey and Company, 2017). وقد تمهد الشراكات المتينة بين خطوط النقل البحري السبيل لاتخاذ مزيد من تدابير الوقاية لحماية القطاع والشاحنين. وقد حدث ذلك على سبيل المثال مع تحالف Alliance الذي أنشأ صندوقاً للطوارئ لأعضائه ليستعينوا به في حالة الإفلاس. وستستخدم الأموال المتأتية من هذا الصندوق لكفالة سير التشغيل بيسر والحؤول دون حدوث اضطراب في سلسلة الإمداد إذا أصيب أحد الأعضاء بضائقة مالية. وبصفة أكثر تحديداً، يحمي الصندوق بضائع العملاء ويضمن وصولها إلى ميناء وجهتها دون أن تواجه مشاكل شبيهة بتلك التي تعرضت لها شركة Hanjin عندما أعلنت إفلاسها. وفي ذلك الوقت، أمرت شركة Hanjin سفنها المحملة بالحاويات بألا ترسو خوفاً من مصادرتها؛ وفي الوقت نفسه قررت الموانئ ألا تسمح لسفن Hanjin بأن ترسو فيها خشية ألا تدفع الشركة الرسوم المناظرة، تاركة الآلاف من وحدات البضائع المعادلة لعشرين قدماً في عرض البحر [٧].

بيد أن هذه الدرجة من التوحيد تحمل في ثناياها بعض المخاطر. فعلى سبيل المثال، قد تمارس خطوط النقل البحري قوة السوق، فتحد من العرض وترفع الأسعار في الأجل الطويل وحين يحقق القطاع الاستقرار. وعلى غرار ما أشار إليه *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٦*، زاد التركيز المتنامي في السوق الاحتمال بأن تصبح المنافسة النزيهة شائهة فيغدو هيكل السوق احتكارياً على نحو قد يؤثر فيه وفي أسعار الشحن والشاحنين. ولذلك، ينبغي على الهيئات المنظمة أن تراقب عن كثب تطور هذه التحالفات في المستقبل، ضماناً للمنافسة النزيهة، ومنعاً للسلوك المنافي لها في أسواقها.

وفي الوقت نفسه، يرجح أن يستمر التوحيد، وأن يركز القطاع على تخفيض التكاليف بإقامة شبكات فعالة تعمل بأقصى قدر من الكفاءة، واستخدام الأسطول بشكل أفضل، وترشيد الأنشطة، فيعود التوازن بين العرض والطلب (McKinsey and Company, 2017).

وفي عام ٢٠١٧، يُتوقع أن تواصل مؤشرات القطاع الرئيسية التحسُّن في أعقاب ظروف عام ٢٠١٦ المحفوفة بالتحديات. ويُقدِّر الأونكتاد أن يزداد الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٧، مرتفعاً من نسبة ٢,٢ في المائة في عام ٢٠١٦، وأن تصل أحجام التجارة البحرية العالمية إلى ١٠,٦ بلايين طن، بزيادة قدرها ٢,٨ في المائة، مقابل ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٦. وبناءً على هذه التوقعات، يُنتظر أن يزداد الطلب العالمي على النقل البحري في عام ٢٠١٧، فيدعم أسعار الشحن. بيد أنه لا بد من إدارة الطلب

بوسائل من بينها تخفيض عدد السفن المطلوبة، وزيادة التخريد، واتباع استراتيجيات تخفيض التكاليف بتقاسم السعة بين التحالفات على سبيل المثال، حتى تتحقق هذه التحسينات.

ويتوقع أن تفضي عمليات الدمج والشراء والتحالفات الضخمة الجديدة التي حدثت في عامي ٢٠١٦ و٢٠١٧ إلى تدبر العرض واستخدام الأسطول بشكل أفضل على نحو يؤدي إلى تحسين ظروف السوق، وزيادة إيرادات قطاع النقل البحري بالحاويات وتوفير خدمات أفضل للشاحنين. بيد أن الجهات المنظمة ينبغي أن تراقب عن كثب السلوك المنافي للمنافسة في أسواق النقل البحري المنتظم، لأن ازدياد التركيز قد يؤدي إلى سوء استغلال السوق ووضع قيود على العرض وزيادة الأسعار.

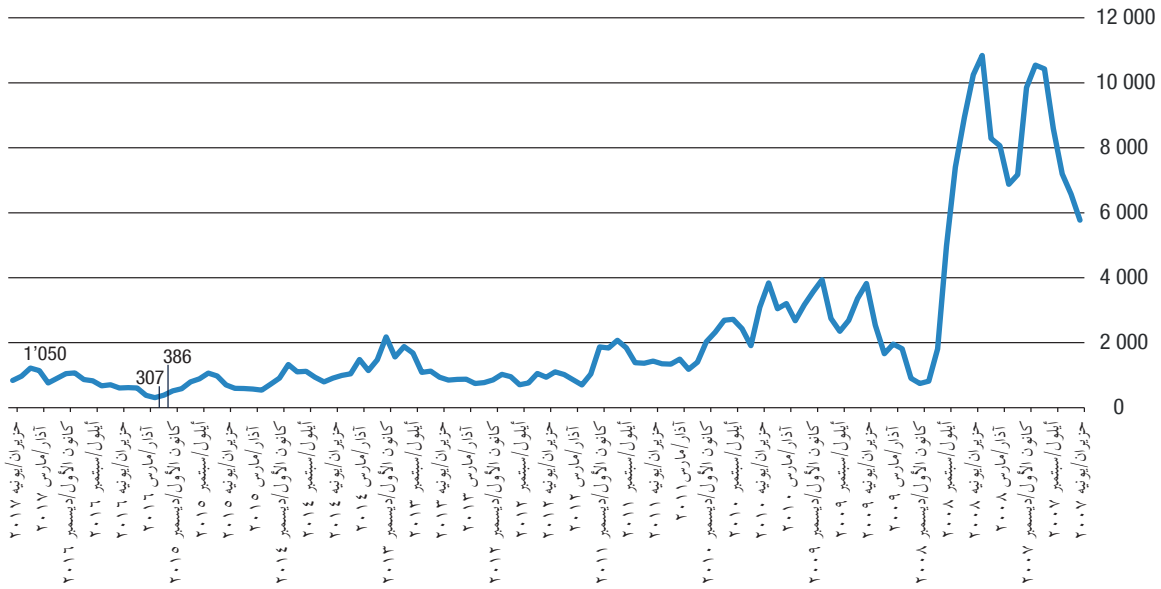
باء- أسعار شحن السوائب الجافة

كان عام ٢٠١٦ عام شدةٍ آخر في قطاع السوائب الجافة الذي ظلَّ يواجه السعة الزائدة وضعف نمو الطلب. وبدأ العام بأسعار شحن منخفضة انخفاضاً لم يسبق له مثيل لأن الطلب بقي ضعيفاً واستمرت السفن الجديدة تتدفق إلى السوق.

وشهد مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة حالات انخفاض قياسية في عام ٢٠١٦، فهبط إلى أدنى مستوى له وبلغ ٣٠٧ في شباط/فبراير (الشكل ٣-٣). وتحسَّن الطلب على السوائب الجافة، وبوجه أخص ركاز الحديد، نحو نهاية السنة عندما توسعت الواردات الصينية بفعل حزمة جديدة من المحفزات المالية قدمتها الحكومة لإنعاش النمو الاقتصادي (Clarksons Research, 2017d). وكانت سفن كيب ساير لنقل السوائب المستفيد الرئيسي من ذلك، إذ إنها نقلت سلعة ركاز الحديد الرئيسية إلى الصين. وواصل القطاع اتخاذ تدابير للحد من نمو العرض من الأسطول بزيادة التخريد، وإرجاء موعد تسليم السفن الجديدة، أو تقليل عددها خلال عام ٢٠١٦. وعلى النحو المشار إليه سلفاً، نمت سعة أسطول ناقلات السوائب بنسبة ٢,٢٢ في المائة، وهي من أشد معدلات النمو انخفاضاً منذ عام ١٩٩٩ (Clarksons Research, 2017d). وعلى هذا النحو، دعمت إدارة النمو في العرض وانتعاش الطلب أسعار الشحن، فزادت في النصف الثاني من العام، ووصل مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة إلى ١,٠٥٠ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦. بيد أن أسعار الشحن بقيت منخفضة نسبياً مقارنة بالبيانات السابقة.

ونتيجة لانعدام التوازن في سوق السوائب الجافة، هبط متوسط الإيرادات في جميع القطاعات، فانخفضت الأرقام إلى أدنى من ٤ ٠٠٠ دولار في اليوم (Clarksons Research, 2017d).

الشكل ٣-٣ مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة، ٢٠٠٧-٢٠١٧



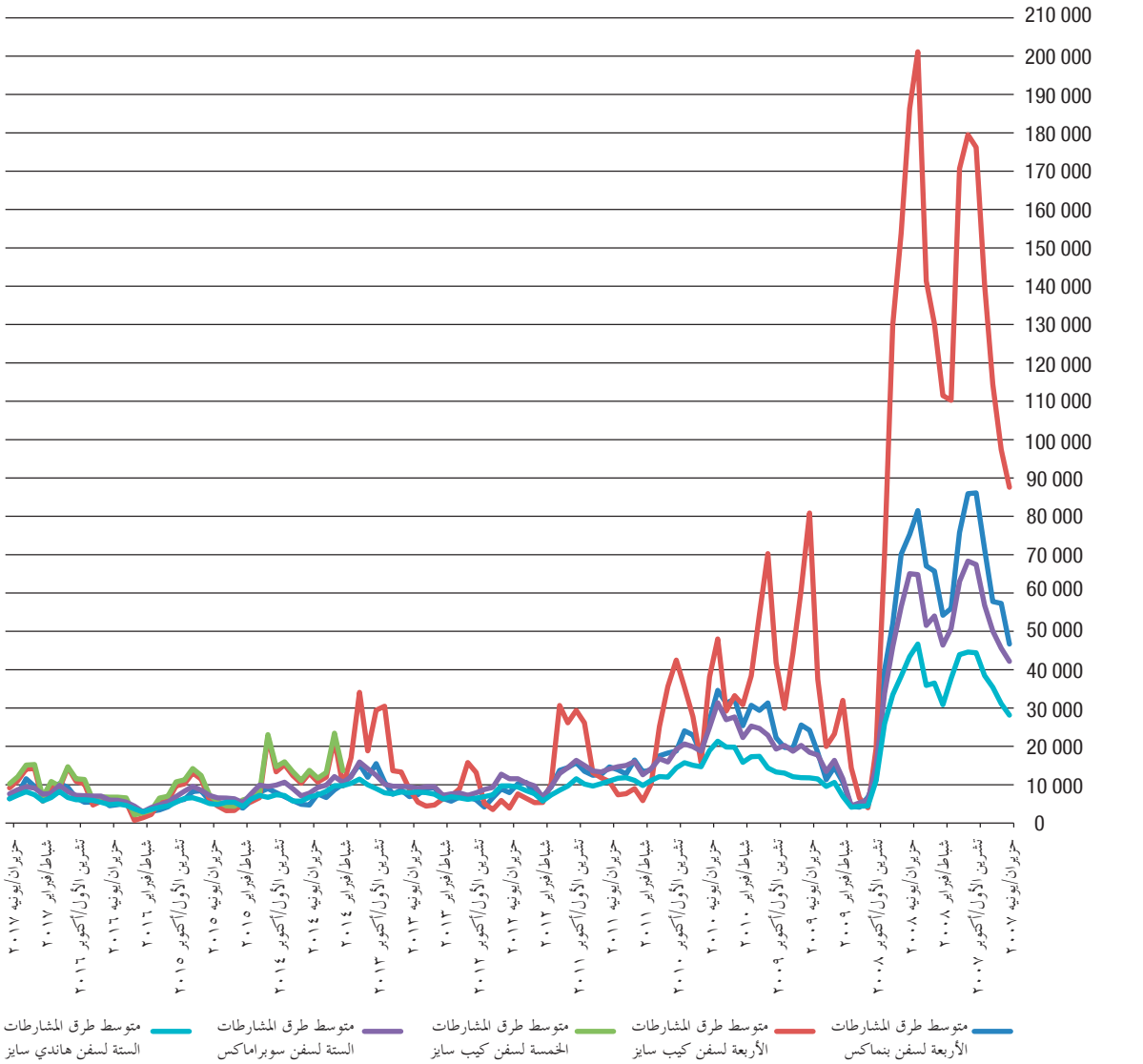
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من بورصة البلطيق.

ملاحظات: يتألف المؤشر من أهم ٢٠ طريقاً للسوائب الجافة على أساس المشارطة الزمنية. ويشمل المؤشر ناقلات السوائب الجافة من فئة هاندي ساير، وسوبراماكس، وبنماكس، وكيب ساير، التي تحمل سلعاً مثل الفحم، وركاز الحديد، والحبوب. أساس المؤشر: ١٩٨٥ = ١ ٠٠٠ نقطة.

١- سفن كيب ساير

ظلَّت أسعار سفن كيب ساير الفورية وللاستئجار متقلبة وشديدة الانخفاض خلال معظم عام ٢٠١٦، متأثرة في ذلك بالعرض الزائد من السعة وضعف الطلب الناشئ عن الوهن الذي أصاب أسواق السلع الرئيسية وظروف الاقتصاد الكلي، فانخفضت الأسعار إلى أدنى مستوياتها في النصف الأول من العام، واصلة نقطة لم يسبق لها مثيل، كما يتضح من مؤشر بورصة البلطيق لمتوسط طرق المشارطات الأربعة لسفن كيب ساير الذي سجل انخفاضاً غير مسبوق، فبلغ ٦٩٦ دولار في اليوم في آذار/مارس ٢٠١٦ (الشكل ٣-٤). وأدى ذلك إلى أن يُوقِف كثير من المالكين سفنهم عن العمل.

الشكل ٣-٤ الإيرادات اليومية لسفن نقل السوائب، ٢٠٠٧-٢٠١٧
(دولارات في اليوم)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research Shipping ومؤشر بورصة البلطيق.

بيد أن إيرادات سفن كيب ساير تحسَّنت فعلاً في النصف الثاني من عام ٢٠١٦ وفي مطلع عام ٢٠١٧، مدعومة جزئياً ببروز اتجاهات أكثر إيجابية في الطلب، ولا سيما النمو الذي اتسم بالقوة في تجارة ركاز الحديد. وفضلاً عن ذلك، شجعت أسعار الرحلات الرخيصة تجارة المسافات البعيدة الجديدة، مثل تجارة الفحم من كولومبيا إلى الهند وجمهورية كوريا (Barry Rogliano Salles, 2017). غير أن السوق ظلَّت مضطربة بسبب العرض الزائد رغم أن الأسطول نما نمواً بطيئاً نسبياً (١,٩

في المائة بالحمولة الساكنة) (Clarksons Research, 2017d). وكان لتأجيل موعد تسليم السفن الجديدة الذي اقترن بمستوى مرتفع من التخريد وبتحسُّن التجارة في نهاية العام، تأثير إيجابي في الإيرادات. ونتيجة لذلك، بلغ متوسط سفن كيب ساير لطرق المشارطات الزمنية الأربعة للربع الرابع ٤٤٧ ١١ دولار في اليوم، مقارنة بمتوسط سنوي قدره ٣٦٠ ٦ دولار.

٢- سفن بنماكس

في عام ٢٠١٦، بقي قطاع سفن بنماكس أيضاً معرضاً للضغوط التي تعبر عن انعدام التوازن في المؤشرات الرئيسية، مقروناً بتراجع تجارة الفحم للسنة الثانية على التوالي، واستمرار العرض الزائد الذي حدَّ منه بعض الشيء النشاط الملموس في تكسير السفن. وبلغ متوسط طرق المشارطة الزمنية الأربعة في مؤشر بورصة البلطيق لسفن بنماكس نحو ٦١٥ ٥ دولار في اليوم، وهو مبلغ يقارب متوسط السنة السابقة البالغ ٥٠٧ ٥ دولارات في اليوم.

بيد أن إيرادات سفن بنماكس زادت زيادة طفيفة في أواخر عام ٢٠١٦ ومطلع عام ٢٠١٧، مدعومة بشحنات الحبوب القوية الموسمية من أمريكا الجنوبية، وبتوطد تجارة الفحم، فضلاً عن اشتداد التحكم في زيادة السعة في الأسطول. وإجمالاً، توسَّع أسطول سفن بنماكس بنسبة ٠,٦ في المائة في عام ٢٠١٦، وهي أبطأ وتيرة نمو مسجلة منذ عام ١٩٩٢ (Clarksons Research, 2017d). ووصل متوسط طرق المشارطات الزمنية الأربعة في مؤشر بورصة البلطيق لسفن بنماكس إلى ٢٩٨ ١٠ دولار في اليوم في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦، مقارنة بمبلغ ٠٣١ ٣ دولار في اليوم في كانون الثاني/يناير ٢٠١٦.

٣- سفن هاندي ساير وسوبراماكس

اتسمت ظروف السوق بالضعف في قطاعات نقل السوائب الصغيرة في عام ٢٠١٦، إذ أعاق نمو الطلب البطيء نسبياً في تجارة السوائب الثانوية والفحم مستويات نمو العرض العالية. وعلى غرار القطاعات الأخرى، كان النصف الأول من العام محفوفاً بالتحديات، فانخفضت الأسعار، واضطُر المالكون لإيقاف السفن عن العمل، وإرجاء موعد تسليم السفن الجديدة وإلغاء الطلبات. وأدت التعديلات في العرض، مقترنة بتجدد الطلب على المواد الخام (الفحم وركاز الحديد والحبوب) إلى انتعاش السوق، وارتفاع أسعار الشحن في النصف الثاني من العام، فبلغ متوسط الفصل النهائي ٩٨٨ ٦ دولار في اليوم، بينما وصل المتوسط السنوي لطرق المشارطة الزمنية الستة لمؤشر البلطيق لسفن هاندي ساير ٢٤٤ ٥ دولار في اليوم في عام ٢٠١٦، مقارنة بمبلغ ٣٥٥ ٥ دولار في اليوم في عام ٢٠١٥.

وبلغ المتوسط السنوي لطرق المشارطة الزمنية الستة لمؤشر البلطيق لسفن سوبراماكس ٢٧٠ ٦ دولار في اليوم في عام ٢٠١٦، مقابل ٩٢٢ ٦ دولار في عام ٢٠١٥. وبلغ متوسط الفصل الأخير ٤١٨ ٨ دولار في اليوم.

وسيكون نمو الطلب المستدام، والتعاقد على سعة منخفضة، وانخفاض القدرة التعاقدية على الإمداد، عوامل لازمة لإحداث تحول في المؤشرات الرئيسية ورفع أسعار الشحن.

ورغم أن عدد السفن المطلوبة قد انخفض بشكل ملموس في عام ٢٠١٦ بفعل التخريد، وإرجاء موعد تسليم السفن، وانخفاض الأنشطة التعاقدية، فإنه لا يزال كبيراً نظراً للعرض الزائد الحالي وتوقعات الطلب في المستقبل (Clarksons Research, 2017d). وعلى النحو المشار إليه آنفاً، تُعبّر التوقعات عن استقواء الطلب في قطاع تجارة السوائب الجافة، إذ يُتوقع أن تتوسَّع السلع الأساسية السائبة الرئيسية في عام ٢٠١٧. ومن ثم، يلزم أن يتوخى مالكو السفن الحيطة في إدارة جانب العرض من السوق والحد من توسعه. ويتوقع أيضاً أن تتحسَّن أسعار الاستئجار في أغلب قطاعات السوائب الجافة في عام ٢٠١٧، وأن تحدث أعمق درجة من الانتعاش في قطاع سفن كيب ساير.

جيم- أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية

في عام ٢٠١٦، هبطت أسعار الشحن في جميع قطاعات الناقلات الصهريجية من المستوى المرتفع الذي بلغته في عام ٢٠١٥، ولكنها لم تكن بعيدة عن متوسط السنوات الخمس في أغلب القطاعات. وتغيرت ظروف السوق بوصول سفن جديدة وتباطؤ نمو الطلب على النفط.

وعلى النحو المبيَّن في الجدول ٣-٢، تراجع متوسط مؤشر الناقلات الصهريجية للمنتجات غير النظيفة إلى ٧٢٦ في عام ٢٠١٦، مقابل ٨٢١ في عام ٢٠١٥، أي بانخفاض قدره ١٢ في المائة. ووصل مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات النظيفة الصهريجية إلى مستوى منخفض بلغ ٤٧٨ نقطة في عام ٢٠١٦، مقابل ٦٣٨ نقطة في عام ٢٠١٥، أي أقل من المتوسط السنوي لعام ٢٠١٥ بمقدار ٢٤ في المائة.

وزادت مؤشرات السوق الرئيسية سوءً في قطاع ناقلات الخام الصهريجية في عام ٢٠١٦، إذ توسع الأسطول بسرعة متجاوزاً الطلب، فحدثت انخفاضات حادة في أسعار الشحن. وعلى النحو المبيَّن من قبل، توسَّعت التجارة البحرية العالمية بالناقلات الصهريجية

بنسبة ٤,٢ في المائة في عام ٢٠١٦ عمَّا كانت عليه في السنة السابقة. وساهمت في ذلك عوامل عدة، من بينها الارتفاع الحاد في واردات النفط إلى الصين، والهند، والولايات المتحدة، ورفع العقوبات النفطية على جمهورية إيران الإسلامية الذي أدى إلى زيادة شحنات الصادرات من الشرق الأوسط. وفي الوقت نفسه، ازدادت أيضاً عمليات تسليم الناقلات الصهريجية على الصعيد العالمي. وواصل ناقلو الغاز الطبيعي المسيل وغيره من أنواع الغاز نموهم المرتفع (+٩,٧ في المائة)؛ ونمت ناقلات النفط الصهريجية بنسبة ٥,٨ في المائة، وناقلات المواد الكيميائية الصهريجية بنسبة ٤,٧ في المائة، بعد عدة سنوات من النمو المنخفض.

الجدول ٣-٢ مؤشرات بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية (٢٠٠٧-٢٠١٧)

	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	النسبة المئوية للتغير (٢٠١٥-٢٠١٦)	٢٠١٧ (النصف الأول من العام)
مؤشر الناقلات الصهريجية للمنتجات غير النظيفة	١ ١٢٤	١ ٥١٠	٥٨١	٨٩٦	٧٨٢	٧١٩	٦٤٢	٧٧٧	٨٢١	٧٢٦	-١٢	٨٣٨
مؤشر الناقلات الصهريجية للمنتجات النظيفة	٩٧٤	١ ١٥٥	٤٨٥	٧٣٢	٧٢٠	٦٤١	٦٠٥	٦٠١	٦٣٨	٤٨٧	-٢٤	٦٣١

المصدر: Clarksons Research, Shipping Intelligence Network – Timeseries, 2017e.

ملاحظات: مؤشر بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية للمنتجات غير النظيفة هو مؤشر لأسعار الاستئجار الخاصة بناقلات النفط الخام في طرق محددة نشرتها بورصة البلطيق. ومؤشر بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية للمنتجات النظيفة هو مؤشر لأسعار الاستئجار الخاصة بناقلات النفط الخام في طرق محددة نشرتها بورصة البلطيق. وتحمل الناقلات الصهريجية للمنتجات غير النظيفة عادةً زيوتاً – زيوت وقود ثقيلة أو نفط خام – أثقل من التي تحملها الناقلات الصهريجية للمنتجات النظيفة. وعادةً ما تحمل الأخيرة منتجات نفطية مكررة مثل البنزين أو الكيروسين أو وقود المحركات النفاثة أو المواد الكيميائية.

وهبطت أسعار الشحن أيضاً لناقلات المنتجات الصهريجية في عام ٢٠١٦ بسبب تدهور مؤشرات السوق الرئيسية. وشهد السوق نمواً بنحو ٤,٦ في المائة في الطلب على منتجات التجارة البحرية اقترن بنمو سريع يقارب ٦,١ في المائة في أسطول ناقلات المنتجات الصهريجية (Clarksons Research, 2017b).

وأثرَّت أوجه انعدام التوازن هذه في مؤشرات السوق الرئيسية في الإيرادات التي ازداد عليها الضغط، وبخاصة في الأشهر الستة الأخيرة من العام. وإجمالاً، بلغ متوسط إيرادات الناقلات الصهريجية نحو ١٧ ٩١٧ دولار في اليوم في عام ٢٠١٦، بانخفاض بلغ ٤٢ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٥. وتأثر هذا التراجع بارتفاع أسعار النفط الخام الذي أثَّر أيضاً في تكاليف وقود السفن (Clarksons Research, 2017 b). وعلى النحو المشار إليه في الجدول ٣-٣، كانت معظم الأرقام العالمية أقل من المستويات المحققة في عام ٢٠١٥. وانخفضت معظم المتوسطات السنوية العالمية للأسعار الفورية لناقلات الخام الكبيرة جداً والعملاقة في عام ٢٠١٧. فعلى سبيل المثال، بلغت القيم العالمية على طريق الخليج الفارسي – شمال – غرب أوروبا ٣٦ نقطة، مقارنة بـ ٦٣ نقطة في عام ٢٠١٥. وهبط متوسط طريق غرب أفريقيا – خليج الولايات المتحدة (TD4) لشهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ بنسبة ٤٠ في المائة من مستويات كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥. وكانت معدلات المتوسط السنوي العالمي لأغلب طرق مؤشر البلطيق للناقلات الصهريجية من نوع سويسماكس أقل أيضاً من مستويات عام ٢٠١٥. وبلغ المتوسط العالمي لطريق غرب أفريقيا – الكاريبي – الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية ٦٩ (TD5) نقطة، مقابل ٨٢ نقطة في عام ٢٠١٥. وبلغت القيم العالمية لطريق غرب أفريقيا – شمال – غرب أوروبا (TD20) ٧٨ نقطة، مقابل ٨٠ نقطة في عام ٢٠١٥. وكان متوسط أسعار الشحن بناقلات المنتجات النظيفة الصهريجية أقل بدرجة ملموسة عن عام ٢٠١٥.

وفي عام ٢٠١٦، شهد قطاع ناقلات النفط الصهريجية سنة اكتنفتها الصعوبات وامتدت حتى عام ٢٠١٧؛ إذ واصلت أسعار الشحن لجميع الناقلات الصهريجية للنفط الخام والمنتجات انخفاضها بعد تحسّن وجيز في نهاية عام ٢٠١٦. وتبدو آفاق المستقبل محفوفة بالتحديات في الأجل القصير نظراً للتوقعات باستمرار نمو العرض القوي والمخاطر العديدة في جانب الطلب.

بيد أن ثمة تطور تنظيمي قد يقلِّل العرض من الأسطول ويدعم أسعار الشحن في المستقبل. فمعايير إدارة مياه الصابورة الجديدة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتي ستصبح نافذة في أيلول/سبتمبر ٢٠١٧، تقضي أن يعاد تجهيز السفن التي تستخدم مياه الصابورة في التجارة الدولية بنظام لمعالجة مياه الصابورة. وستتراوح تكلفة هذه العملية بين ١ مليون و٥ ملايين دولار (Barry Rogliano Salles, 2017) وهو مبلغ قد يدفع مالكي السفن لزيادة تخريد سفنهم القديمة ذات القدرة الضعيفة على تحقيق إيرادات عوضاً عن تكبد تكاليف إضافية. وقد يسفر ذلك أيضاً عن توازن مؤشرات السوق الرئيسية على نحو أفضل، لأن العرض قد يتقلص بدرجة ملموسة، لا سيما في قطاع ناقلات ركاز الحديد الكبيرة جداً الذي يشكل شطراً كبيراً من السفن القديمة الحالية (Danish Ship Finance 2016).

الجدول ٣-٣ موجز عن سوق الناقلات الصهريجية: أسعار الحاضر لشحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة، ٢٠١٠-٢٠١٦
(المتوسط العالمي ١٠٠)

نوع السفينة / الطرق	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦										كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ - كانون الأول ديسمبر ٢٠١٦ (النسبة المئوية للتغير)
	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الثاني/يناير	شباط/فبراير	آذار/مارس	نيسان/أبريل	أيار/مايو	حزيران/يونيه	تموز/يوليه	آب/أغسطس	أيلول/سبتمبر	تشرين الأول/أكتوبر	تشرين الثاني/نوفمبر	كانون الأول/ديسمبر	
ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً/العملاقة (٢٠ ٠٠٠ طن فأكثر حمولة ساكنة)																			
الخليج الفارسي - اليابان	٦١	٥٩	٤٨	٦٤	٧٧	٩٠	٧٦	٦٢	٦٢	٨١	٦٦	٥٣	٤٣	٣٧	٣٧	٥٥	٦٤	٨٠	٪١١,١-
الخليج الفارسي - شمال غرب أوروبا	٥٧	٥٩	٢٦	..	٣٢	٥٩	٤٣	٣٦	٣٨	٤٤	٣٦	٢٩	٢٥	٢٨	٣٠	٣٠	٤٣	٥٣	٪١٠,٢-
الخليج الفارسي - سنغافورة					٧١	٨٣	٦٣	٦٣	٦٢	٦٧	٦٤	٥٣	٤٣	٣٤	٣٣	٥٢	٧٣	٨٣	٪٠,٠
الخليج الفارسي - خليج الولايات المتحدة	٣٦	٣٧	٢٨	٣٧	٣٤	٤٩	٣٨	٣٤	٣٧	٣٨	٣٧	٣١	٢٥	٢٤	٢٣	٣٣	٣٩	٤٨	٪٢,٠-
غرب أفريقيا - الصين	..	٥٨	٤٧	٦١	٦٣	٧٧	٧٢	٧٦	٧١	٦٣	٥٩	٥٩	٥٠	٤١	٤١	٦٠	٦٦	٧٨	٪١,٣
غرب أفريقيا - خليج الولايات المتحدة	..	..	..	..	٦٨	٩٠	٨٧	٦٣	٦٥	٦٥	٥٧	٥٣	٤٩	٤٩	٤٩	٥٣	٥٣	٥٣	٪٤١,١-
سويسماكس (١٢٠ ٠٠٠-٢٠٠ ٠٠٠ حمولة ساكنة)																			
غرب أفريقيا - الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٠٣	٨٣	٦٥	٩٧	٧٩	٨١	٨١	٧٦	٧٤	٧٧	٦٨	٧٤	٦١	٣٦	٧١	٦٨	٦٥	٨٠	٪١,٢-
غرب أفريقيا - شمال - غرب أوروبا	١١٨	٨٦	٧٠	١٠٢	٧٦	٨٠	٨٣	٨٢	٨٠	٨٤	٨١	٧٩	٦٠	٣٩	٧٢	٨٠	٩٥	١٠٦	٪٣٢,٥
البحر الأبيض المتوسط - البحر الأبيض المتوسط	١١٣	٨٦	٦٧	٩٩	٨٤	٩٧	١٠٩	٨٦	٧٩	٧٨	٧٦	٨٠	٧٠	٦٤	٦٦	٧٢	١١٧	١١٢	٪١٥,٥
أفراماكس (٧٠ ٠٠٠-١٢٠ ٠٠٠ حمولة ساكنة)																			
الكاريبي-الكاريبي/ساحل أمريكا الشمالية الشرقي	١٤٦	١١٢	٩١	١٥٥	١٠٨	١٣٠	١١٨	١٣٣	١٢٠	١٢٠	١٠٦	٩٥	٧٦	٧٦	٩١	٩٨	١١٤	١١٥	٪١١,٥-
إندونيسيا - الشرق الأقصى	١١١	١٠٤	٩٠	٩٩	١١٦	١٢٦	١٣٦	١١٥	١٦٥	١١٩	٩٠	٩٦	٩٠	٧٦	٦٣	٨٠	٨٥	١١٨	٪٦,٣-
البحر الأبيض المتوسط - البحر الأبيض المتوسط	١٣٨	١٣٠	٨٥	١٠٠	١٠٦	٩٧	١٠٧	٩٣	١٠٨	٨٨	١٠٨	١٠٩	٨٤	٦٦	٨٦	٧٠	١٢٨	١٣٠	٪٣٤,٠
البحر الأبيض المتوسط -شمال - غرب أوروبا	١٣٣	١١٨	٨٠	١٠٧	١٠٨	١١٥	١٠٧	٨٩	٩٦	٨٣	١٠٣	١١١	٨٠	٦٣	٨١	٧٦	١٤٣	١٠٦	٪٧,٨-
شمال - غرب أوروبا - شمال - غرب أوروبا	١٦٢	١٢٢	٩٣	١٣٥	١١٣	١١٣	١١٢	٩٩	١١٣	١١١	١٠٣	١٠٧	٩٠	٧٩	٩٣	٩٣	١٠١	١١٢	٪٠,٩-

الجدول ٣-٣ موجز عن سوق الناقلات الصهريجية: أسعار الحاضر لشحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة، ٢٠١٠-٢٠١٦
(المتوسط العالمي) *(تابع)*

نوع السفينة	الطرق	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦										كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ - كانون الأول ديسمبر ٢٠١٦ (النسبة المئوية للتغير)
		كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الأول/ديسمبر	كانون الثاني/يناير	شباط/فبراير	آذار/مارس	نيسان/أبريل	أيار/مايو	حزيران/يونيه	تموز/يوليه	آب/أغسطس	أيلول/سبتمبر	تشرين الأول/أكتوبر	تشرين الثاني/نوفمبر	كانون الأول/ديسمبر	
بنماكس (٧٠ ٠٠٠-٤٠ ٠٠٠ حمولة ساكنة)																				
	الكاريبي - ساحل أمريكا الشمالية الشرقي	..	..	..	..	١١٣	١٦٠	١٢٠	١٣٠	١٢٠	١٢٠	١١٥	١٢٠	٩٥	٨٨	٨٥	٨٥	١٢٠	١٣٤	٪١٦,٣-
	البحر الأبيض المتوسط - الكاريبي - ساحل أمريكا الشمالية الشرقي	١٤٦	١٢١	١٦٠	١٠٥	١٣٠	.n.a	.n.a	١١٨	٩٨	١١٠	.n.a	١٢٠	٨٧	٨٦	٨٢	٧٩	٩٩	١١٥	
	البحر الأبيض المتوسط - البحر الأبيض المتوسط	١٦٨	١٥٣	١٦٨	١١٣	.n.a	١٥٠	.n.a	١٢٥	١٢٠	١١٤	.n.a	١٣٦	١٠٨	٩٤	٩٦	١٠٤	١٣٣	١٥٦	٪٤,٠
	شمال - غرب أوروبا - الكاريبي	..	..	..	..	١١٨	١٢٩	١٣٤	٨٨	١٢٣	١٠٤	١٠٤	٩٣	٩٣	٨٠	٨٤	٨١	٩٥	١٢٩	٪٠,٠
ناقلات المنتجات النظيفة الصهريجية																				
٨٠ ٠٠٠-١٢٠ ٠٠٠ حمولة ساكنة	الخليج الفارسي - اليابان	..	..	..	٨١	١٠٢	٩٠	١١١	٩٧	٩٧	٨٧	٨٦	٨٢	٨٩	١٠٤	٦٣	٨٨	٧٥	٨٧	٪٣,٣-
٥٠ ٠٠٠-٨٠ ٠٠٠ حمولة ساكنة	الخليج الفارسي - اليابان	..	..	..	٩٣	١١٠	٩٤	١٢١	١٠٢	١١٤	١٠٠	١٠٢	٩٢	١٠١	١١١	٨٦	٦٧	٦٧	٨٧	٪٧,٤-
٣٥ ٠٠٠-٥٠ ٠٠٠ حمولة ساكنة	الولايات المتحدة - شمال - غرب - أوروبا	..	..	..	..	١٤٢	١٠٥	٩٥	١٠٩	١١٠	١١٠	٨٤	٦٨	٦٧	٦٢	٧٠	٥٧	٩٢	٩٢	٪١٢,٤-
٢٥ ٠٠٠-٣٥ ٠٠٠ حمولة ساكنة	سنغافورة - شرق آسيا	١٩٣	..	٢٢٠	١٦٧	١٢٠	١١٠	١٣١	١٣٠	١٣١	١٣١	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١١١	١١١	١٢٥	٪١٣,٦

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى إصدارات مختلفة من Drewry Shipping Insight.

ملاحظة: الأرقام مرتبة حسب أسعار الرحلة المستأجرة للطن لناقلة صهريجيه حمولتها الساكنة ٧٥ ٠٠٠ طن.

دال- تكاليف النقل الدولي

يبيّن الشكل ٣-٥ تكاليف النقل في جميع وسائط النقل كحصة من قيمة الواردات. وقد استُمِدت الأرقام بحساب هوامش السعر شاملاً التكلفة والشحن والتأمين – سعر البضائع مسلمة على ظهر السفينة (تكاليف نقل التجارة الدولية وتأمينها) من عام ٢٠٠٦ إلى عام ٢٠١٦. وفي المتوسط، تواجه الاقتصادات ذات الدخل المنخفض والبلدان المتضررة جغرافياً، أي البلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، تكاليف نقل أعلى نسبياً من المجموعات الاقتصادية الأخرى.

ولأن متوسط تكاليف النقل يمثل نحو ٢١ في المائة من قيمة واردات أقل البلدان نمواً، و١٩ في المائة بالنسبة للبلدان النامية غير الساحلية، وقرابة ٢٢ في المائة في حالة الدول الجزرية الصغيرة النامية، مقارنة بالمتوسط العالمي البالغ ١٥ في المائة، يُعدُّ التصدي للعوامل المحركة لارتفاع نفقات النقل في هذه البلدان أولوية. ولئن كان ثمة اعتبارات أخرى تحدد مستوى مشاركة بلد ما في سلاسل القيمة – تكاليف الإنتاج المحلي، وإطار السياسات، وطرائق الانتاج في الوقت المحدد، والمسافة الجغرافية بين الشركاء التجاريين، على سبيل المثال، فإن تكاليف النقل الأشد وطأة نسبياً على أقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية قد تمثل عاملاً له ضلع كبير في تهميش هذه البلدان في شبكات النقل والتجارة العالمية والإقليمية.

وقد تكون المسافة والربط بخطوط النقل عاملين ينبغي أن يُؤخذا في الحسبان في حالة البلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، على نحو ما تبيّنه التقديرات التي تُظهِر أن التجارة بين القارات تزيد تكاليف النقل والتأمين بمقدار ٢-٤ في المائة بالمقارنة مع التجارة المشابهة داخل القارات (OECD, 2016). وتُظهر تقديرات أخرى أن هوامش السعر شاملاً التكلفة والشحن والتأمين – سعر البضائع مسلمة على ظهر السفينة بالنسبة لواردات الآلات الكهربائية مثلاً أقل بكثير في حالة الواردات الصينية من فييت نام وهونغ كونغ (الصين) من الواردات من الاقتصادات الآسيوية الأخرى ومن البرازيل وجنوب أفريقيا. وعلى المنوال نفسه، تقِّل هوامش السعر شاملاً التكلفة والشحن والتأمين – سعر البضائع مسلمة على ظهر السفينة بالنسبة لواردات الولايات المتحدة من المكسيك وكندا كثيراً عن نظيرتها من الشركاء التجاريين الآخرين، مثلما هو حال الواردات الفرنسية من الشركاء الأوروبيين (OECD, 2016). بيد أن المسافة الاقتصادية التي تقاس بالربط بخطوط النقل البحري وبموقع البلد المعني في شبكات النقل البحري العالمية قد يكون لها ضلع أكبر في رفع أسعار النقل الدولي من المسافة الجغرافية. وقد يشكل ذلك عاملاً مهماً في تكاليف النقل البحري.

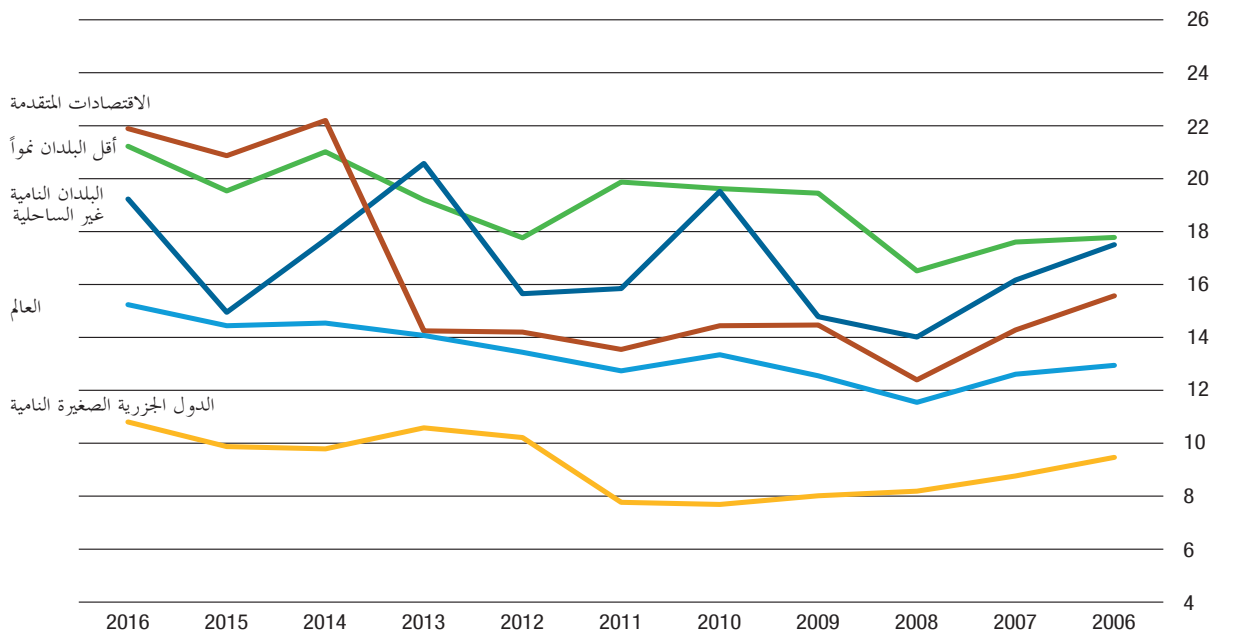
وتمثل تكاليف الوقود أيضاً بنداً رئيسياً في تكاليف النقل الإجمالية، فالزيادة في المستوى العالمي لأسعار النفط بمقدار يتراوح بين ٢٥ و٧٥ دولاراً للبرميل ترفع هامش السعر شاملاً التكلفة والشحن والتأمين – سعر البضائع مسلمة على ظهر السفينة بنسبة ١,٤ نقطة مئوية، على افتراض تساوي جميع العوامل الأخرى (Miao and Fortanier, 2017). وبالمثل، يقلّل التخفيض في أسعار النفط، مثلاً من ١٠٠ دولار للبرميل إلى ٥٠ دولار للبرميل، هامش السعر شاملاً التكلفة والشحن والتأمين – سعر البضائع مسلمة على ظهر السفينة بما يقارب ١ نقطة مئوية. وقد تأكدت هذه النتائج في دراسة أجراها الأونكتاد تقدر مرونة أسعار الشحن في النقل البحري وتكاليف وقود السفن. وخلصت هذه الدراسة إلى أن أسعار الشحن بالحاويات، شأنها في ذلك شأن أسعار نقل ركاز الحديد والنفط بحراً، ترتبط ارتباطاً إيجابياً بتكاليف الوقود (UNCTAD, 2010).

بيد أن الاتجاهات التي برزت في الآونة الأخيرة توحي بأن بيئة تكاليف النفط والوقود المنخفضة نسبياً والسائدة منذ منتصف عام ٢٠١٤ لم تتجلى في هوامش السعر شاملاً التكلفة والشحن والتأمين – سعر البضائع مسلمة على ظهر السفينة (الشكل ٣-٥). ويبدو ذلك واضحاً أشد الوضوح في حالة البلدان النامية غير الساحلية، والدول الجزرية الصغيرة النامية. وقد يوحي ذلك بأن العوامل الأخرى التي تحدد تكاليف النقل، مثل تشكيلة المنتجات والتجارة، والحجم، ووفورات الحجم، أو انعدام تلك الوفورات، والموقع النائي، والربط بخطوط النقل، والبنية التحتية القاصرة، أو غير الكافية، فضلاً عن أوجه انعدام التوازن التجاري، قد كان لها تأثير كبير. وفوق ذلك، يمكن أيضاً أن تكون تكاليف الوقود المنخفضة قد أحدثت تأثيراً منعشاً من خلال زيادة الطلب على خدمات النقل والنفقات المتعلقة بها.

ويُسلَّم، بوجه عام، بأن تأثير تكاليف النقل المرتفعة يكون أشد وطأة في البلدان النامية المتخصصة في البضائع المنخفضة القيمة والمفتقرة إلى القدرة على المفاضلة. وهذا الاتجاه أكثر بروزاً في المناطق الريفية حيث تكون تحديات النقل أشد والنفاذ إلى الأسواق أصعب. فعلى سبيل المثال، يُقدَّر أن رسوم مناولة البضائع في الميناء في الدول الجزرية النامية الصغيرة الواقعة في البحر الكاريبي تتراوح بين ٢٠٠ و٤٠٠ دولار للحاوية، مقارنة مثلاً بمبلغ ١٥٠ دولار للحاوية في الأرجنتين. وعلى الشاكلة نفسها، يُفاد بأن تكلفة النقل والتأمين تكون أعلى بنحو ٣٠ في المائة من المتوسط العالمي. وأسعار الشحن بين ميامي، بولاية

فلوريدا (الولايات المتحدة) والبحر الكاريبي مشابهة للأسعار التي تُدفع للمسافة بين ميامي وبونس آيرس، بالأرجنتين، وهي أطول منها كثيراً. ويبلغ سعر شحن حاوية بين ميناء شنغهاي وميناء لوس أنجلس على مسافة تفوق ١٩ ٠٠٠ ميلاً بحرياً زهاء ٧٠٠ دولار، بينما يصل سعر شحن حاوية من ميناء كينجستون في جامايكا إلى أورانجيستاد بأروبا على مسافة تتجاوز ٥١٣ ميلاً بحرياً ٨٠٠ ٢ دولار في المتوسط (UNCTAD, 2014). وإجمالاً، تقيم هذه الاتجاهات أمام التجارة حاجزاً فعلياً يقوّض نموها ويعتم آفاق التنمية المستدامة. غير أنَّ البحوث تُظهر أن تخفيض تكاليف النقل وتحسين البنية التحتية يمكن أن يعززا التجارة ويخففا من تأثير العقبات، مثل الموقع النائي والمسافة في حالة الدول الجزرية النامية الصغيرة (Borgatti, 2008).

الشكل ٣-٥ تكاليف نقل التجارة الدولية وتأمينها (٢٠٠٦-٢٠١٦)
(الحصة بالنسبة المئوية من قيمة الواردات)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد.

ملاحظة: جميع وسائط النقل؛ تشمل مجموعة أقل البلدان نمواً ٤٨ بلداً لجميع الفترات حتى عام ٢٠١٦.

وفي البلدان النامية غير الساحلية، تمثل تكاليف النقل في المتوسط ٧٧ في المائة من قيمة الصادرات. وتُعزى نسبة ٤٠ في المائة من تكاليف النقل في البلدان الساحلية إلى سوء بنية الطرق التحتية، مقارنة بنسبة ٦٠ في المائة في البلدان غير الساحلية (Limão and Venables, 2000). وقد يتجاوز فقدان الإيرادات بسبب افتقار إجراءات الحدود للفعالية ٥ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي (زيادة بمقدار ٢,٦ تريليون دولار) وهو وضع يصوِّر التحدي الخاص الذي تواجهه البلدان النامية غير الساحلية (Moïsé and Le Bris, 2013). وترفع هذه العوامل مجتمعة تكاليف النقل الكلية التي تعزى إليها حصة كبيرة من قيمة السلع المستوردة. ويشكل عبء التكاليف في البلدان النامية غير الساحلية عائقاً ليس أمام الواردات فحسب بل والصادرات أيضاً، كما هو حال الفرق في التكاليف المقترنة بتصدير حاوية من البلدان النامية غير الساحلية مقارنة بالبلدان الساحلية المجاورة والذي قد يتراوح بين ٨ و٢٥٠ في المائة (Arvis et al., 2010).

هاء- التوقعات والاعتبارات السياساتية

ما انفك ضعف الاقتصاد التجاري منذ الركود الذي حدث في عام ٢٠٠٨ والسعة الزائدة في قطاع النقل البحري يعيقان النمو في النقل البحري. وبقي هذا الوضع سائداً حتى عام ٢٠١٦ حيث خفَّض الطلب المتدني والسعة الزائدة المرتفعة أسعار الشحن، وأديا إلى تدني الربحية، وأسفرا عن عام اتسم بالركود في جميع قطاعات

السوق. ورغم بعض المؤشرات المشجعة في مطلع عام ٢٠١٧ في أغلب القطاعات، لا يزال الوضع في الأسواق محفوفاً بالتحديات، فمستويات الأسعار والطلب تظلّ منخفضة. ولذلك، فمن المهم أن تُدار السعة الزائدة بفعالية.

وفي قطاع سفن الحاويات، ربما تؤدي عمليات الدمج والشراء والتحالفات الضخمة الجديدة في عامي ٢٠١٦ و٢٠١٧ إلى تدبر العرض واستخدام الأسطول بشكل أفضل، وهو أمر من شأنه أن يُحسّن الحال في الأسواق ويزيد ربحية قطاع النقل البحري بالحاويات والخدمات للشاحنين. بيد أن ثمة تخوف من أن تمارس خطوط النقل البحري المنتظم سلطة السوق، فتجّد من العرض وترفع الأسعار في الأجل الطويل. ولذلك، ينبغي أن تتحلى الجهات المنظمة باليقظة حيال التطورات المستقبلية في هذه التحالفات، ضماناً للمنافسة النزيهة. ومن المهم أيضاً تقييم التأثيرات التي تنطوي عليها الاتجاهات التي برزت في النقل البحري المنتظم في الآونة الأخيرة، ومن بينها التأثيرات المتعلقة بالبلدان الصغيرة، وعليها أن تراجع القواعد الناظمة للتجمعات والتحالفات لتقرر إن كان الأمر يستدعي تنظيمها على نحو مختلف، تحقيقاً للتوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين، ومنعاً لسوء استخدام سلطة السوق.

وتمثل نُظم نقل البضائع الكفؤة والفعالة والقادرة على الصمود شرطاً لا غنى عنه لنجاح التجارة وتحقيق التكامل الاقتصادي. وهي أيضاً لازمة لاجتذاب الاستثمارات، وتنمية الأعمال التجارية، وبناء القدرات الإنتاجية. ويكتسي تقديم المساعدة البلدان، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية، في تدبر العوامل الكامنة وراء الزيادات في تكاليف النقل أهمية كبيرة. ويمكن تحقيق ذلك بتنفيذ تدابير سهلة التنفيذ، مثل تقديم الدعم لتمكين الأطر، وتعزيز التدريب، وتيسير نقل التكنولوجيا وتدابير عسيرة التنفيذ، مثل تطوير البنية التحتية وتحسين شراء المعدات.

المراجع

Arvis J-F, Raballand G and Marteau J-F (2010). *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. World Bank. Washington, D.C. Available at: https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2489/558370PUB0cost1C0disclosed071221101.pdf?sequence=1&isAllowed=y (accessed 20 September 2017).

Baltic and International Maritime Council (2017a). Container shipping lines earned 42 USD [United States dollars] less per TEU in 2016. Available at https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170119-container-shipping-lines-earned-42-usd-less-per-teu--in-2016 (accessed 20 September 2017).

Baltic and International Maritime Council (2017b). Container shipping: Good prospects for market improvement if focus is kept on the supply side. Available at https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170127_containersmoo_2017-01 (accessed 20 September 2017).

Baltic and International Maritime Council (2017c). Container shipping: New networks come into focus as the supply side holds the key to improvements. Available at: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170420_containersmoo_2017-02 (accessed 20 September 2017).

Barry Rogliano Salles (2017). Annual review 2017: Shipping and shipbuilding markets. Available at http://www.brsbrokers.com/flipbook_en2017/files/downloads/BRS-ANNUAL-REVIEW-2017_EN.pdf (accessed 20 September 2017).

Borgatti L (2008). Policy Arena: Pacific islands' bilateral trade – The role of remoteness and of transport costs. *Journal of International Development*. (20)486–501. Available at http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/jid.1473/epdf (accessed 20 September 2017).

Clarksons Research. *Container Intelligence Monthly*, various issues.

Clarksons Research (2016). *Shipping Review and Outlook*. Autumn.

Clarksons Research (2017a). *Container* Intelligence *Quarterly*. First quarter 2017.

Clarksons Research (2017b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.

Clarksons Research (2017c). *Container Intelligence Quarterly*. Second quarter 2017.

Clarksons Research (2017d). *Dry Bulk Trade Outlook*. January. Volume 23. No.1.

Clarksons Research (2017e). Shipping Intelligence Network – Timeseries, Available at https://sin.clarksons.net/Timeseries (accessed 20 September 2017).

Danish Ship Finance (2016). Shipping market review. Available at: http://www.shipfinance.dk/media/1649/shipping-market-review-december-2016.pdf (accessed 20 September 2017).

Danish Ship Finance (2017). Shipping market review. Available at: http://www.shipfinance.dk/shipping-research/shipping-market-review/ (accessed 20 September 2017).

Drewry. *Drewry Shipping Insight*, various issues.

Drewry (2017). *Container Forecaster*. First quarter. March.

Hapag-Lloyd (2016). Investor Report: 1 January to 31 December 2016. Available at: https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/pdf/HLAG_Investor_Report_FY_2016.pdf (accessed 20 September 2017).

JOC.com (2016a). Spot rates Asia–Latin America take off as carrier slash capacity. 11 July. Available at: http://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/asia-south-america/rates-asia-latin-america-take-carriers-slash-capacity_20160711.html (accessed 20 September 2017).

JOC.com (2016b). Analysts see liner consolidation as step toward recovery. 4 November. Available at: http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/concentration-liner-shipping-step-towards-recovery-say-analysts_20161104.html (accessed 20 September 2017).

JOC.com (2017). Ship charter rates surge on demand, alliance capacity. Available at. http://www.joc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/demand-strength-new-alliances-power-surge-ship-charter-rates_20170411.html (accessed 20 September 2017).

Limão and Venables (1999). Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs. Policy Research Working Paper No. 2257. World Bank. Available at http://siteresources.worldbank.org/EXTEXPCOMNET/Resources/2463593-1213975515123/09_Limao.pdf (accessed 20 September 2017).

Maersk (2016). Annual report 2016. Available at http://files.shareholder.com/downloads/ABEA-3GG91Y/4613651666x0x926927/1313EF10-D845-4BDE-A0B6-BFEC276D0EE5/Maersk_Annual_Report_2016.pdf (accessed 20 September 2017).

McKinsey and Company (2017). The alliance shuffle and consolidation: Implications-for shippers. Available at: http://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/the-alliance-shuffle-and-consolidation-implications-for-shippers (accessed 20 September 2017).

MDS Transmodal (2017). New mega alliances. Available at http://www.mdst.co.uk/articles/pages/container_shipping_may_17 (accessed 20 September 2017).

Miao G and Fortanier F (2017). Estimating transport and insurance costs of international trade. Working Paper No. 80. STD/DOC(2017)4. OECD. Available at: http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=STD/DOC(2017)4&docLanguage=En (accessed 20 September 2017).

Moïsé E and Le Bris F (2013). Trade costs: What have we learned? A synthesis report. OECD Trade Policy Papers No. 150. OECD. Available at http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5k47x2hjfn48-en.pdf?expires=1499356471&id=id&accname=guest&checksum=2A8E8A12660DE9FE8343C0B1158B9E70 (accessed 20 September 2017).

OECD (2016). Statistical insights: New OECD database on international transport and insurance costs. 2 November. OECD insights. Available at: http://oecdinsights.org/2016/11/02/statistical-insights-new-oecd-database-on-international-transport-and-insurance-costs/ (accessed 20 September 2017).

Reuters (2017). China's COSCO Shipping [China Ocean Shipping (Group) Company] reports $1.4 billion loss for 2016, March. Available at http://www.reuters.com/article/china-cosco-results-idUSL5N1H522A (accessed 17 September 2017).

UNCTAD (2010). Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation. Technical report. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. Available at http://unctad.org/en/docs/dtltlb20092_en.pdf (accessed 20 September 2017).

UNCTAD (2014). Developing sustainable and resilient transport systems in view of emerging challenges. TD/B/C.I/34. 24 February.

حواشي نهاية الفصل

(١) انظر https://www.cma-cgm.com/news/1529/2016-financial-results-cma-cgm-maintains-a-positive-core-ebit-margin-despite-historically-low-freight-rates?cat=finance (تم الاطلاع عليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

(٢) انظر http://fairplay.ihs.com/commerce/article/4283391/no-escape-from-low-2016-rates-as-oocl-tumbles-to-usd273-million-loss (تم الاطلاع عليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

(٣) انظر http://worldmaritimenews.com/archives/210182/alphaliner-number-of-large-scale-carriers-shrinks/ (تم الاطلاع عليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

(٤) انظر https://www.maerskline.com/en/news/2017/04/28/maersk-line-hamburg-sud-sale-approved (تم الاطلاع عليه في ٢١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

(٥) انظر http://www.americanshipper.com/main/news/4d921fd9-6ba2-43d8-bf1e-f56a6d2492f4.aspx (تم الاطلاع عليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

(٦) انظر http://www.icontainers.com/us/2016/12/27/top-5-shipping-industry-stories-of-2016/ (تم الاطلاع عليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

(٧) انظر http://www.icontainers.com/us/2017/03/21/new-shipping-alliances-what-you-need-to-know/ (تم الاطلاع عليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

٤

الموانئ

ليس من باب المغالاة التشديد على أهمية الموانئ البحرية التي تؤدي أعمالها بكفاءة واقتدار للنشاط الصناعي، وتجارة السلع، وعمليات الإنتاج المعولمة، والنمو الاقتصادي، فالموانئ العالمية تعالج ما يفوق ٨٠ في المائة من حجم تجارة السلع العالمية وأكثر من ثلثي قيمتها. ولأن الموانئ تمثل حلقات وصل رئيسية في سلاسل النقل العالمية التي تتيح النفاذ إلى الأسواق، وتدعم سلاسل الإمداد وتربط المستهلكين بالمنتجين، فهي تتعرض لضغوط مستمرة لتتكيف مع البيئة الاقتصادية والمؤسسية والتنظيمية والتشغيلية.

وتبرز القوى التنافسية المتنامية التي تؤثر في الموانئ حاجتها إلى مستويات أعلى من الأداء تتجاوز المعايير المتمثلة في تحقيق الكفاءة القصوى في العمليات، وتخفيض التكاليف، والكفاءة الزمنية، وتعزيز التجارة. ويُتوقع على نحو متزايد من الموانئ أن تُحسِّن أداءها في مجالات أخرى، مثل الأمن، والسلامة، وحفظ الموارد، وحماية البيئة، والادماج الاجتماعي. ولهذه العوامل صلة بتنفيذ البرنامج العالمي للاستدامة وبتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وفي الوقت نفسه، تؤثر توجهات طاغية في قطاع الموانئ وبوجه أخص في موانئ الحاويات، يندرج في عدادها اشتداد عمليات التركيز والتوحيد في سوق خطوط النقل البحري المنتظمة، وازدياد حجم السفن، ونشوء تحالفات عملاقة. وفي هذا السياق، أضحى تحقيق مستويات أداء أعلى في الموانئ، وتمكين القطاع الخاص من المشاركة فيها بإقامة شراكات بينه وبين القطاع العام، ومنح الامتيازات المينائية، اعتبارات يحسب لها حساب.

ويتناول القسم ألف التطورات في حركة موانئ الحاويات على صعيد البلدان وموانئ الحاويات. ويتطرق القسم باء إلى التأثيرات التي يمكن أن تنشأ عن ازدياد التركيز والتوحيد في سوق خطوط النقل البحري المنتظمة، فضلاً عن إقامة التحالفات العملاقة وازدياد حجم السفن. ويستعرض القسم أيضاً أهمية الأداء في الموانئ في مواجهة الضغوط التنافسية المشتدة. ويُبرِز القسم جيم الإمكانات التي تنطوي عليها الشراكات المقامة بين القطاعين العام والخاص والامتيازات المينائية بصفتها آليات مفضلة لمشاركة القطاع الخاص في الموانئ. ويختتم القسم دال الفصل، مورداً توقعات عامة، وذاكرً بعض التأثيرات المحتملة في مضمار السياسات.

اتجاهات موانئ الحاويات في العالم

الإدماج والتركيز

الأمن السيبراني

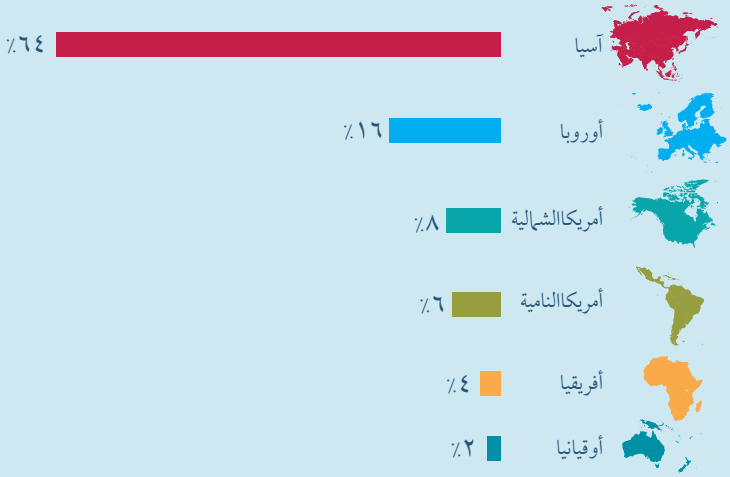
تحالفات عملاقة

2M Ocean Alliance "The" Alliance

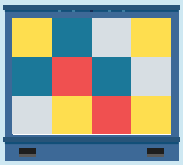
السفن العملاقة

الطرق الفرعية

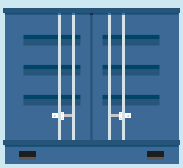
أحجام موانئ الحاويات في العالم، حسب المناطق



نوع الحركة



٧٦٪
من مجموع الأحجام المعالجة استأثرت بها الحاويات المليئة



٢٤٪
حاويات فارغة

ألف- التطورات في موانئ الحاويات في العالم

رغم التحسُّن الطفيف الذي حدث في أحجام التجارة البحرية العالمية في عام ٢٠١٦، لا يزال التأثير الناجم عن النمو الاقتصادي العالمي الضعيف، وتناقص أحجام تجارة السلع، واشتداد ضغوط التكاليف، مستمراً في أداء الموانئ في العالم. ولئن كانت هذه الاتجاهات تؤثر في جميع الموانئ، فإن وقعها على موانئ الحاويات أشد وطأة.

وطوال عام ٢٠١٦ وحتى منتصف عام ٢٠١٧، ما فتئت موانئ الحاويات في العالم تواجه استخدام سفن تزداد حجماً باستمرار، وانتقال السفن من خطوط التجارة الرئيسية إلى الطرق الفرعية، وازدياد التركيز في النقل البحري المنتظم، وتنامي نشاط التوحيد، وإعادة تشكيل التحالفات المعقودة بين خطوط النقل البحري المنتظمة، واشتداد تهديدات الأمن السيبراني.

١- المناولة وإجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم

وكما هو مُبيَّن في الجدول ٤-١، يُقدَّر الأونكتاد أن يكون إجمالي حركة الحاويات قد زاد بنسبة ١,٧ في المائة في عام ٢٠١٥، فبلغت الأحجام الكلية ٦٨٦,٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. وتمثل هذه النسبة أقل من نصف النمو المسجل في عام ٢٠١٤ وهي تعبر عن الصعوبات التي واجهتها تدفقات التجارة العالمية المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٥.

أما بالنسبة لعام ٢٠١٦، فتشير أرقام الأونكتاد الأولية إلى أن إجمالي حركة الحاويات في العالم قد زاد بنسبة ١,٩ في المائة، فبلغ مجموع الأحجام ٦٩٩,٧ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. وحسب البيانات المستمدة من Clarksons Research، استأثرت الحاويات المليئة بنسبة ٧٦ من مجموع الأحجام المعالجة في عام ٢٠١٦، والحاويات الفارغة بنسبة ٢٤ في المائة (Drewry Maritime Research, 2017a). وقُدِّر نصيب المسافنة بنسبة ٢٦ في المائة، رغم أنَّه لوحظ أنَّ الأرقام المطلقة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً المعالجة قد هبطت بشكل طفيف في عام ٢٠١٦.

وترد في الشكل ٤-١ الحصص الإقليمية من حركة الحاويات في موانئ العالم. وبلغ نصيب آسيا ٦٤ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم، ومثلت شرق آسيا وجنوبها الجهات الفاعلة الرئيسية. وعالجت تدفقات البضائع المنقولة بالحاويات المتبقية موانئ أوروبا (١٦ في المائة) وأمريكا الشمالية (٨ في المائة) وأمريكا النامية (٦ في المائة) وأفريقيا (٤ في المائة) وأوقيانيا (٢ في المائة).

الشكل ٤-١ أحجام موانئ الحاويات في العالم، حسب المناطق في عام ٢٠١٦
(حصص بالنسبة المئوية)

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من الجدول ٤-١.

وفي عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦، ظلَّت معدلات النمو في مناولة الحاويات في الموانئ دون المستويات التاريخية المسجلة خلال الفترة ١٩٨٠-٢٠١٦. وهي تندرج أيضاً في إطار أدنى معدلات النمو المسجلة بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٦، باستثناء عام ٢٠٠٩ الذي هبطت فيه الأحجام بنسبة ٨,١ في المائة (Drewry Maritime Research, 2016a). وعلى النحو الموضح في الشكل ٤-٢، زادت الأحجام التي عالجتها موانئ الحاويات في آسيا بنسبة ٢,٦ في المائة وتوسَّع نشاط المعالجة في موانئ جنوبي آسيا بمعدل ١١,٢ في المائة. وكان أداء بعض الموانئ المختارة في الهند، مثل كوشين، وكلكتا، وكريشناباتنام، جيداً بوجه خاص. وفي المناطق الأخرى في أوروبا وأمريكا الشمالية، زادت أحجام المعالجة في الموانئ بنسبة ٢,٤ في المائة و١,٣ في المائة على التوالي. وإضافة إلى ذلك، أعاق تراجع الأحجام المعالجة في الموانئ في بعض المناطق عملية التوسُّع في إجمالي حركة الحاويات في الموانئ. وسُجِّلت حالات تقلص في أفريقيا (-٠,٧ في المائة) وأمريكا النامية (- ١,٢ في المائة) وغربي آسيا (٠,٧ في المائة).

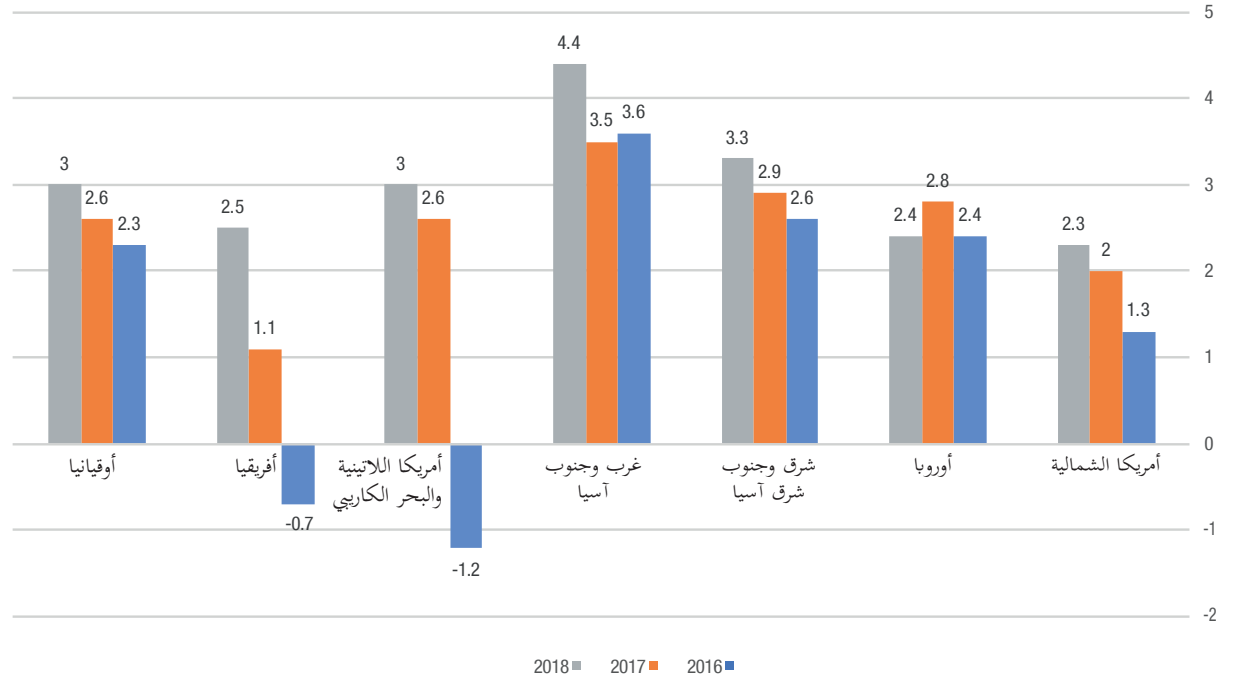
الجدول ٤-١ إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم حسب المناطق، ٢٠١٤ و٢٠١٥
(وحدات معادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦
أفريقيا	٢٨ ٠٢٧ ٩٦٧	٢٨ ١٢٢ ٨٩٣	٢٧ ٩٠٩ ١٣٢
آسيا	٤٢٩ ٦٤١ ٦٦٠	٤٣٩ ٥٧٣ ٩٨٥	٤٤٦ ٨١٣ ٧٩٦
أمريكا النامية	٤٥ ٦١٥ ٨٧٦	٤٥ ٨٠٤ ٣٨٧	٤٥ ٩١٥ ٨٥٣
أوروبا	١٠٩ ٠١٨ ٩٥٧	١٠٨ ٣٥٩ ٣٩٦	١١٣ ٨٣١ ٨٢١
أمريكا الشمالية	٥١ ٦٥٩ ١٨٥	٥٣ ٦٨٩ ٦٦٣	٥٤ ١٢٠ ٢٠٧
أوقيانيا	١١ ٠١٧ ٠٨٤	١١ ١٣٩ ٢٣٩	١١ ١١٢ ٧٣٩
المجموع	**٦٧٤ ٩٨٠ ٧٢٩**	**٦٨٦ ٦٨٩ ٥٦٣**	**٦٩٩ ٧٠٣ ٥٤٦**
النسبة المئوية للتغير السنوي	**٥,٧**	**١,٧**	**١,٩**

المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من مصادر شتى من بينها Lloyd's List Intelligence, Hofstra University, Containerization International Dynamar B.V, Drewry Maritime Research, *Containerization International* (حتى عام ٢٠١٤) ومن المعلومات المنشورة على المواقع الشبكية لهيئات الموانئ والمحطات النهائية للحاويات.

ملاحظة: تقدم البيانات في الشكل المتاح. وعندما لا تكون بيانات السنة الحالية متوفرة، توضع تقديرات استناداً إلى المتوسطات والاستقراءات من بيانات السنوات السابقة. وقد تخفي مجاميع البلدان الحقيقة المتمثلة في أن الموانئ الصغيرة قد لا تدرج؛ ولذلك قد تكون الأرقام الفعلية، في بعض الحالات، مختلفة عن المجاميع الواردة في هذا الجدول. ويمكن الاطلاع على بيانات فرادى البلدان والتحديثات ذات الصلة في الموقع التالي: *http://unctadstat.unctad.org* under "maritime transport".

الشكل ٤-٢ نمو الأحجام في موانئ الحاويات، ٢٠١٦-٢٠١٨



المصدر: Drewry Maritime Research, 2017.

ملاحظة: بيانات عامي ٢٠١٧ و٢٠١٨ أرقام متوقعة.

وعلى سبيل المثال، هبطت الأحجام في جبل علي بنسبة ٥,٣ في المائة لأسباب من بينها أن عدداً متزايداً من خدمات الخطوط المنتظمة في المنطقة أصبح يتفادى خدمات المسافنة تماماً نظراً للسعة الزائدة من السفن وانخفاض تكاليف وقود السفن. وفضلاً عن ذلك، انتقلت بعض المعاملات التجارية إلى بندر عباس بسبب رفع العقوبات المفروضة على جمهورية إيران الإسلامية. وفي الوقت الحالي، تظلّ توقعات النمو في جبل علي في الأجلين المتوسط والطويل محفوفة بالشكوك، لأن الوضع آخذ في التحسن في الموانئ المجاورة، مثل بندر عباس، وكراتشي، والموانئ الواقعة على ساحل المحيط الهندي الغربي.

٢- محطات الحاويات النهائية الرئيسية في العالم

يورد الجدول رقم ٤-٢ أهم ٤٠ ميناء للحاويات، مرتبة حسب الأحجام المعالجة. وقد عالجت هذه الموانئ مجتمعة ما مجموعه ٤١٥,٩ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي قرابة ٦٠ في المائة من المجموع العالمي. واستأثرت أهم ١٠ موانئ يقع أغلبها في آسيا بنحو ثلث السوق. وزاد ٢١ ميناءً فقط الأحجام المعالجة بأكثر من ١ في المائة، وسجلت أعلى الزيادات موانئ بيرايوس (١٤,١ في المائة) وكيلانغ (١٠,٧ في المائة) الذي حلَّ محل ميناء روتردام وجاء في المرتبة الحادية عشرة بين أهم الموانئ في العالم بأسره؛ وميناء كولومبو (١٠,٦ في المائة) وكات لاي (مدينة هوشي منه) (١٠ في المائة).

ورغم ما حدث في الصين في الآونة الأخيرة من تباطؤ في أحجام موانئ الحاويات بسبب إعادة التوازن في اقتصاد هذا البلد نأيا به عن مسار نمو يركز على الصادرات والاستثمار، بقيت الصين تهيمن على قطاع موانئ الحاويات، ففيها تقع سبعة من أهم ١٠ موانئ للحاويات. واستأثرت موانئ الحاويات فيها بزهاء نصف الأحجام التي عالجها أهم ٤٠ ميناء في العالم. ولم يُسجَّل تقلص في الأحجام إلا في ميناءي هونغ كونغ (الصين) وشينزهين، بينما كان أداء الموانئ الرئيسية الأخرى، مثل غوانغزهو، ونينغبو - زهوشان، إيجابياً. وزاد ميناء داليان أحجامه المعالجة خلال عام ٢٠١٥ وهو يعكف على تنفيذ مشاريع يُبتغى منها تعزيز الطلب في المنطقة الداخلية، مثل النقل المتنوع الوسائط من البحر إلى السكك الحديدية والقطارات العابرة للحدود (Lloyd's Loading List, 2017a).

وتشير بعض التقارير إلى أن اكتظاظ الموانئ في المحطات النهائية الرئيسية في الصين قد يؤثر في موانئ آسيوية أخرى، محدثاً اضطراباً في عمليات النقل الفرعية في المنطقة. وما برحت موانئ شنغهاي، وكينغادو، ونينغبو تعاني من الاكتظاظ الناشئ عن زيادة الأحجام، وشبكات اتحادات الخطوط المنتظمة، وسوء الطقس، وقوة الطلب، واستخدام الناقلين سفناً أكبر حجماً (Lloyd's Loading List, 2017b).

وفي عام ٢٠١٦، تبوأ ميناء سنغافورة موقعاً أفضل من موقعه في السنة الماضية، بيد أنه ما برح يسلك مساراً هابطاً، إذ انخفضت الأحجام فيه بنسبة ٠,١ في المائة. وجاء ميناء بوسان في المرتبة السادسة، حالاً محل ميناء هونغ كونغ (الصين) الذي تراجع درجة واحدة. وانخفضت الأحجام في تانجونغ بيليباس بنسبة ٨,٨ في المائة. وساعدت الاتجاهات الإيجابية في الفلبين، وتايلند، وفييت نام، في تخفيف وطأة التأثير الناجم عن تباطؤ النمو في قطاع التصنيع الصيني (Lloyd's Loading List, 2017a). وفي الوقت ذاته، ظلَّ ميناء كولومبو يسجل نمواً في إجمالي الحركة إثر فتح محطة نهائية ثالثة هي المحطة النهائية الوحيدة ذات المياه العميقة في جنوبي آسيا القادرة على مناولة السفن التي تبلغ سعتها ١٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر (Lloyd's Loading List, 2017a).

الجدول ٤-٢ أحجام موانئ الحاويات المعالجة في أهم ٤٠ محطة نهائية للحاويات، ٢٠١٥ و٢٠١٦
(وحدات معادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير والرتبة)

الميناء	البلد	٢٠١٦ (إجمالي الحركة)	٢٠١٥ (إجمالي الحركة)	٢٠١٥-٢٠١٦ (النسبة المئوية للتغير السنوي)	(الرتبة) ٢٠١٦
شنغهاي	الصين	٣٧ ١٣٥ ٠٠٠	٣٦ ٥٣٧ ٠٠٠	١,٦	١
سنغافورة	سنغافورة	٣٠ ٩٣٠ ٠٠٠	٣٠ ٩٦٢ ٠٠٠	-٠,١	٢
شينزهين	الصين	٢٣ ٩٨٠ ٠٠٠	٢٤ ٢٠٤ ٠٠٠	-٠,٩	٣
نينغبو	الصين	٢١ ٥٦٥ ٠٠٠	٢٠ ٥٩٣ ٠٠٠	٤,٧	٤
هونغ كونغ	هونغ كونغ (الصين)	١٩ ٥٨٠ ٠٠٠	٢٠ ١١٤ ٠٠٠	-٢,٧	٥
بوسان	جمهورية كوريا	١٩ ٣٧٨ ٠٠٠	١٩ ٢٩٦ ٠٠٠	٠,٤	٦
غوانغزهو	الصين	١٨ ٨٥٩ ٠٠٠	١٧ ٤٥٧ ٠٠٠	٨,٠	٧
كينغادو	الصين	١٨ ٠٥٠ ٠٠٠	١٧ ٤٦٥ ٠٠٠	٣,٣	٨
دبي	الإمارات العربية المتحدة	١٤ ٧٧٢ ٠٠٠	١٥ ٥٩٢ ٠٠٠	-٥,٣	٩
تيانيان	الصين	١٤ ٥٢٣ ٠٠٠	١٤ ١٠٩ ٠٠٠	٢,٩	١٠
بورت كيلانغ	ماليزيا	١٣ ١٦٧ ٠٠٠	١١ ٨٩١ ٠٠٠	١٠,٧	١١
روتردام	هولندا	١٢ ٣٨٥ ٠٠٠	١٢ ٢٣٥ ٠٠٠	١,٢	١٢
كاوهسيونغ	مقاطعة تايوان الصينية	١٠ ٤٦٠ ٠٠٠	١٠ ٢٦٤ ٠٠٠	١,٩	١٣
أنتويرب	بلجيكا	١٠ ٠٣٧ ٠٠٠	٩ ٦٥٠ ٠٠٠	٤,٠	١٤
كزيامن	الصين	٩ ٦١٤ ٠٠٠	٩ ١٧٩ ٠٠٠	٤,٧	١٥
داليان	الصين	٩ ٥٨٤ ٠٠٠	٩ ٤٤٩ ٠٠٠	١,٤	١٦
همبورغ	ألمانيا	٨ ٩٠٠ ٠٠٠	٨ ٨٢٥ ٠٠٠	٠,٨	١٧

الجدول ٤-٢ أحجام موانئ الحاويات المعالجة في أهم ٤٠ محطة نهائية للحاويات، ٢٠١٥ و٢٠١٦
(وحدات معادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير والرتبة) *(تابع)*

الميناء	البلد	٢٠١٦ (إجمالي الحركة)	٢٠١٥ (إجمالي الحركة)	٢٠١٥-٢٠١٦ (النسبة المئوية للتغير السنوي)	(الرتبة) ٢٠١٦
لوس آنجلس	الولايات المتحدة	٨ ٨٥٧ ٠٠٠	٨ ١٦٠ ٠٠٠	٨,٥	١٨
تانجونغ بيليباس	ماليزيا	٨ ٠٢٩ ٠٠٠	٨ ٧٩٩ ٠٠٠	-٨,٨	١٩
كات لاي	فييت نام	٧ ٥٤٧ ٠٠٠	٦ ٨٦٣ ٠٠٠	١٠,٠	٢٠
ليام شابانغ	تايلند	٧ ٢٢٧ ٠٠٠	٦ ٨٢١ ٠٠٠	٦,٠	٢١
لونغ بيتش	الولايات المتحدة	٦ ٧٧٥ ٠٠٠	٧ ١٩٢ ٠٠٠	-٥,٨	٢٢
نيويورك	الولايات المتحدة	٦ ٢٥٠ ٠٠٠	٦ ٣٧٢ ٠٠٠	-١,٩	٢٣
ينغكو	الصين	٦ ٠٨٧ ٠٠٠	٥ ٩٢١ ٠٠٠	٢,٨	٢٤
كولومبو	سري لانكا	٥ ٧٣٥ ٠٠٠	٥ ١٨٥ ٠٠٠	١٠,٦	٢٥
تانجونغ بريوك	إندونيسيا	٥ ٥١٥ ٠٠٠	٥ ٢٠١ ٠٠٠	٦,٠	٢٦
برمينهافن	ألمانيا	٥ ٤٨٩ ٠٠٠	٥ ٥٤٦ ٠٠٠	-١,٠	٢٧
سوزهو	الصين	٥ ٤٧٩ ٠٠٠	٥ ١٠٢ ٠٠٠	٧,٤	٢٨
ليانيونغان	الصين	٤ ٨٢٩ ٠٠٠	٥ ٠٠٩ ٠٠٠	-٣,٦	٢٩
الجزيرة الخضراء	إسبانيا	٤ ٧٤٥ ٠٠٠	٤ ٥١١ ٠٠٠	٥,٢	٣٠
فالينسيا	إسبانيا	٤ ٦٦٠ ٠٠٠	٤ ٦٦٨ ٠٠٠	-٠,٢	٣١
طوكيو	اليابان	٤ ٦٥٣ ٠٠٠	٤ ٦٢٣ ٠٠٠	٠,٦	٣٢
جواهر لال نهرو	الهند	٤ ٤٧٥ ٠٠٠	٤ ٤٦٨ ٠٠٠	٠,٢	٣٣
مانيلا	الفلبين	٤ ٤٢٧ ٠٠٠	٤ ١٣٥ ٠٠٠	٧,١	٣٤
جدة	المملكة العربية السعودية	٣ ٩٩٧ ٠٠٠	٤ ١٨٨ ٠٠٠	-٤,٦	٣٥
بيرايوس	اليونان	٣ ٧٥٠ ٠٠٠	٣ ٢٨٧ ٠٠٠	١٤,١	٣٦
فليكستاو	المملكة المتحدة	٣ ٧٤٥ ٠٠٠	٤ ٠٤٣ ٠٠٠	-٧,٤	٣٧
سافنا	الولايات المتحدة	٣ ٦٤٥ ٠٠٠	٣ ٧٣٧ ٠٠٠	-٢,٥	٣٨
سياتل	الولايات المتحدة	٣ ٥٢٩ ٠٠٠	٣ ٥٢٩ ٠٠٠	٠,٠	٣٩
سانتوس	البرازيل	٣ ٥٦٤ ٠٠٠	٣ ٧٧٤ ٠٠٠	-٥,٦	٤٠
المجموع		**٤١٥ ٩٢٨ ٠٠٠**	**٤٠٨ ٩٥٦ ٠٠٠**	**١,٧**	

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Drewry Maritime Research, 2016a.

وفي أوروبا الشمالية، سجل ميناء أنتويرب نمواً بنسبة ٤,٠ في المائة، بينما زادت الأحجام في ميناء روتردام بنسبة ١,٢ في المائة. وظلَّ ميناء هامبورغ عرضة للتأثيرات السلبية الناشئة عن النمو في الخدمات المباشرة المتجهة نحو بحر البلطيق والموانئ الاسكندنافية الذي أدى إلى تخفيض الطلب على الخدمات لهذه المناطق. وسجل ميناء هامبورغ زيادة قدرها ٠,٨ في المائة تعزى في بعض وجوهها إلى الدعم الذي قدمته التجارة مع الصين وتحسُّن الوضع التجاري في الاتحاد الروسي (Lloyd's Loading List, 2017a).

وتبوأ ميناء الجزيرة الخضراء المرتبة الأولى في البحر الأبيض المتوسط، فزادت الأحجام بنسبة ٥,٢ في المائة. أما الأحجام في ميناء فالنسيا، فانخفضت بنسبة ٠,٢ في المائة. وتأثر الأداء في كلا هذين الميناءين بنزاعات العمل. بيد أن اضطرابات العمل التي حدثت في الآونة الأخيرة في ميناء بيرايوس قد توقفت على ما يبدو مع خصخصة الميناء. وسجل هذا الميناء زيادة في الأحجام بنسبة ١٤,١ في المائة تعزى إلى وجود شركة China Ocean Shipping (Group) Company. ويبدو أن تفضيل الناقلين على نحو متزايد السفن التي تقوم برحلات مباشرة كان له تأثير في موانئ المسافنة في البحر الأبيض المتوسط وأوروبا الشمالية. وتجلى هذا الاتجاه في بقاء الأحجام التي عالجتها في عام ٢٠١٦ أهم تسع موانئ للمسافنة مستقرة عند زهاء ١٢٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. وكان لعوامل الإبحار البطيء، وأسعار وقود السفن المنخفضة، والسفن المنتقلة إلى الطرق الفرعية مجتمعة ضلع في إنشاء عدد أكبر من أزواج موانئ الرحلات المباشرة، سالبة الموانئ المحورية قسطاً من أعمالها.

وكان الأداء في موانئ أمريكا الشمالية متبايناً، فزادت الأحجام في ميناء لوس آنجلس بنسبة ٨,٥ في المائة بفضل تحسُّن الوضع الاقتصادي وثقة المستهلكين في الولايات المتحدة. ويتجلى في أحجام موانئ أمريكا الشمالية ازدياد الطلب الآسيوي على الواردات الذي تعزز بفعل معدل الصرف المواتي. وخلافاً لذلك، تقلَّص إجمالي الحركة في ميناء بورت بيتش بنسبة ٥,٨ في المائة بسبب انهيار شركة Hanjin Shipping. ويبدو أن توسيع قناة بنما لم يدعم بعد النمو في موانئ المحيط الأطلنطي، مثل شارلستون وفيرجينيا.

٣- مشغلو المحطات النهائية العالميون والدوليون

يتولى مشغلو المحطات النهائية العالميون والدوليون معالجة جُلَّ الأحجام في موانئ الحاويات العالمي ومن بينها أهم ٤٠ ميناء للحاويات. وفي عام ٢٠١٥، استأثرت المحطات النهائية التي يملكها، كلها أو جزءٍ منها، مشغلون عالميون ودوليون بنسبة ٦٥ في المائة إجمالي الحركة العالمية، وعالج الحصة المتبقية مشغلون خواص آخرون (١٨ في المائة) والدول (١٩ في المائة). وزادت حصة المشغلين العالميين والدوليين زيادة طفيفة بقدوم عضو جديد هو (Yildirim Group) في عام ٢٠١٥. وترد في الجدول ٤-٣ قائمة بأهم ١٠ مشغلين عالميين ودوليين للمحطات النهائية.

وفي عام ٢٠١٥، استأثر المشغلون العالميون والدوليون بنسبة ٦٠ في المائة من السعة العالمية، مقابل ٥٧ في المائة في عام ٢٠١٤. ومثل مشغلون خواص آخرون نحو ٢٠ في المائة من السعة. وإذا اعتُبِر جميع مشغلي المحطات النهائية العالميين والدوليين مشغلون خواص، أضحى نحو ٨٠ في المائة من السعة العالمية في أيدي القطاع الخاص. وتتحكم الدول في الكمية المتبقية.

٤- الاتجاهات في زيادة السعة

على خلفية الطلب العالمي الضعيف، أخذ مشغلو المحطات النهائية والمستثمرون يعيدون النظر في خططهم لزيادة السعة وبوجه خاص في المشاريع الطويلة الأجل غير الملتزم بها أو التي لم يشُرع في إعدادها. وتقدِّر Drewry Maritime Research أن يتجاوز النمو العام في السعة المؤكدة توقعات الطلب، مما قد يستوجب إلغاء خطط زيادة السعة في المستقبل. بيد أن بعض التباينات الإقليمية لا تزال قائمة، إذ يُنتظر أن يتجاوز الطلب المتوقع نمو السعة المقرر في بعض المناطق (على سبيل المثال، ساحل أمريكا الشمالية الشرقي، والصين، وأوقيانيا). وعلى النقيض من ذلك، يُتوقع أن تتجاوز زيادة السعة نمو الطلب في المناطق الأخرى، مثل شمال أفريقيا وغربها، وجنوب آسيا، وساحل خليج أمريكا الشمالية (Drewry Maritime Research, 2016b).

وإن افترضنا أن جميع المشاريع المقررة نُفِّذت، فمن المرجح أن تكون زيادة السعة في أفريقيا وجنوب آسيا ملموسة. ففي غرب أفريقيا مثلاً تُلاحظ زيادة حادة في مشاريع تطوير الموانئ يُعزى جُلها للاستثمار الصيني في مشاريع البنية التحتية الأفريقية. ويجري تنفيذ عدة مشاريع والإعداد لبعضها الآخر. وتمضي أعمال الحفر قدماً في موانئ مثل أبيدجان، بينما تُجرى تحسينات في الأرض والتربة في لومي. وفي بعض الحالات، اختيرت مواقع جديدة لتعزيز السعة، كما يتبيَّن من مشروع ميناء ليكي في نيجيريا الذي تُقدر تكلفته بنحو ١,٥ بليون دولار. ويتوقع أن يكتمل تنفيذ مشروع توسيع ميناء تيما الذي تبلغ تكلفته التقديرية ١,٥ بليون دولار بنهاية عام ٢٠١٩، بينما يجري العمل على قدم وساق في مشروع توسيع ميناء تاكورادي بتكلفة قدرها ١٩٧ مليون دولار. وعلى الشاكلة نفسها، بلغ مشروع المحطة النهائية لواردات الغاز الطبيعي المسيل في غانا (٥٠٠ مليون دولار) ومشروع أوتابو فريبورت (٧٠٠ مليون دولار) أطوار التشييد النهائية. ويُنفذ مشروع توسيع تبلغ تكلفته ٦٩٠ مليون دولار في ميناء دار السلام (Port Development West Africa, 2017). وتشمل التطورات المهمة الأخرى مشروع خط السكة الحديدية بين مومبسا ونيروبي (Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway) الذي افتُتِح في أيار/مايو ٢٠١٧، ومشروع ممر النقل بين ميناء لامو – جنوب السودان – إثيوبيا (Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor). بيد أن الشكوك تكتنف مشاريع عديدة بسبب الوضع الاقتصادي العام والعقبات التي تعوق نمو تجارة الحاويات. ولئن كان من المرجح أن تُنفَّذ بعض المشاريع، فإن بعضها الآخر قد يستدعي مزيداً من الدعم ولا سيما من الناقلين (Drewry Maritime Research, 2017b).

وتمثل مشاريع تطوير الموانئ سمة بارزة أيضاً في *مبادرة الحزام الواحد والطريق الواحد*. وتصدرت بلدان آسيوية عديدة، من بينها ماليزيا، وميانمار، وباكستان، وسري لانكا، هذه الخطط. ويُعدُّ اليونان حالة أخرى جديرة بالملاحظة، بينما تجري مناقشة التطورات وتوسيع الموانئ في جورجيا، وإندونيسيا، وفييت نام. وتُدرس أيضاً جدوى إنشاء قناة جديدة عبر كرا إستيموس في تايلند (Richard, 2017).

الجدول ٤-٣ أهم ١٠ مشغلين عالميين ودوليين للمحطات النهائية في عام ٢٠١٥

الرتبة		مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً	الحصة من أحجام موانئ الحاويات في العالم (نسبة مئوية)	٢٠١٤-٢٠١٥ (النسبة المئوية للتغير السنوي)
١	PSA International	٥٣	٧,٧	-٣,٧
٢	Hutchison Port Holdings	٤٧	٦,٩	-٠,١
٣	DP World	٣٧	٥,٤	٣,٣

الجدول ٤-٣ أهم ١٠ مشغلين عالميين ودوليين للمحطات النهائية في عام ٢٠١٥ (تابع)

الرتبة		مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً	الحصة من أحجام موانئ الحاويات في العالم (نسبة مئوية)	٢٠١٤-٢٠١٥ (النسبة المئوية للتغير السنوي)
٤	APM Terminals	٣٦	٥,٢	-٣,٠
٥	China Merchants Port Holdings	٢٦	٣,٨	٢,٠
٦	China Ocean Shipping (Group)	٢٠	٣,٠	١,٨
٧	Terminal Investment	١٨	٢,٧	٩,٢
٨	China Shipping Terminal Development	٩	١,٣	١٣,٥
٩	Evergreen	٨	١,١	-٣,٨
١٠	Eurogate	٧	١,٠	٠,٩

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Drewry Maritime Research, 2016a.

ملاحظة: تشمل الأرقام إجمالي الحركة السنوية الكلية لجميع المحطات النهائية التي عُدِّلت فيها ملكية الأسهم المحتفظ بها في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ بمقدار الأسهم المحتفظ بها في كل محطة نهائية. وتشمل الأرقام عام ٢٠١٥ عندما كانت China Ocean Shipping Liner (Group) Company و China Shipping Terminal Development شركتين منفصلتين (اندمجتا في عام ٢٠١٦).

باء- التطورات في موانئ الحاويات وسوق النقل البحري المنتظم في العالم

١ - زيادة حجم سفن الحاويات

يؤثر استخدام السفن العملاقة في المحطات النهائية الميناءية على امتداد الرابطة البينية التي تربط السفينة بالميناء ومن حيث عمليات الحوض والمحطات النهائية، فضلاً عن عمليات البوابة والمنطقة الخلفية.

ولأن النفاذ البحري قد يكون محدوداً بسبب القيود المفروضة على الغاطس، فمن المألوف أن تتوقف سفن الحاويات الكبيرة في عدد أقل من الموانئ. وتزيد الخصائص المادية لهذه السفن ومتطلبات معالجتها الضغوط شدة على عمليات المرسى والرافعات. وللإسراع في خدمة السفن الكبيرة الحجم، يستخدم مشغلو المحطات النهائية الرافعات خلال ساعات عمل طويلة ويلجؤون لعدد أكبر من نوبات العمل. فعلى سبيل المثال، تفيد المعلومات أن المحطات النهائية في ميناءي لوس آنجلس ولونغ بيتش تستخدم بانتظام ست رافعات لكل سفينة؛ إذ إن توقف السفن التي تبلغ سعتها ٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً أضحى أمراً مألوفاً. ومع ازدياد أحجام السفن إلى ١٤ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، يُتوقع أن يبلغ عدد الرافعات المستخدمة سبع أو ثماني رافعات (JOC.com, 2014). وفوق ذلك، قد يقتضي التوقف في الموانئ الكبيرة أن تمضي السفن وقتاً أطول في المرسى، فيصبح عدد الرافعات المتاحة أقل. وتستغرق عملية التحميل والتفريغ في مراسي الحاويات وقتاً أطول أيضاً (Port Economics, 2017).

وكثيراً ما يقترن توقف السفن الكبيرة بوتيرة أدنى من الخدمات وبفترات تبلغ فيها الأحجام ذروتها في المحطات النهائية الميناءية. وتؤدي أحجام الذروة التي تعالجها السفن الكبيرة إلى الإفراط في استخدام قدرة الميناء في بعض الأيام وعدم استخدامها بشكل كاف في أيام أخرى (Drewry Maritime Research, 2016b). ونتيجة لذلك، لوحظ انخفاض في استخدام المرسى مقاساً بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً لكل متر منه.

ويؤدي اقتران التوقف في الموانئ بوتيرة أقل بازدياد أحجام البضائع المعالجة في كل توقف بسبب استخدام سفن كبيرة، إلى زيادات شديدة وضغوط على العمليات التي تُجرى في الحوض ناشئة عن فترات الذروة الناتجة عن ذلك. ويُقدَّر أن يكون المتوسط العالمي المعالج لكل هكتار مقاساً بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً زاد بنسبة ٢,٥ في المائة في عام ٢٠١٥. وبما أن تحريك الحاويات من مناطق التستيف وإليها يقتضي عدداً أكبر من المعدات، بات من اللازم توفير مزيد من المعدات ومن العاملين. ويقع الضغط أيضاً على إعادة رص الحاويات بسبب الاحتياجات المتزايدة إلى الرافعات القنطرية في الرصيف وكثافة عملية التستيف. وفي حالة البضائع المتخصصة، مثل البضائع المبردة، يتعرض استخدام أحياز التبريد للضغط بسبب الأحجام الكبيرة عند التوقف في الميناء.

وبسبب الزيادات الحادة في حجم البضائع يشتد الطلب على استخدام بوابات المرور، لأن مزيداً من الشاحنات يدخل الميناء ويغادره محملاً بأعداد كبيرة من الحاويات، فيزداد الاكتظاظ المحلي الناشئ عن انتظار عدد أكبر من الشاحنات لدخول الميناء. وبوجه عام، تتيح السفن الكبيرة تحقيق وفورات الحجم في البحر، بيد أن هذه الوفورات لا تمتد لتشمل الموانئ بالضرورة، فقد أبانت إحدى الدراسات أن زيادة قدرها ١ في المائة في حجم السفينة وعمليات القطاع المساند لها تطيل وقت المكوث في الميناء بنحو ٢,٩ في المائة، متسببة بذلك في فقدان وفورات الحجم في الموانئ، مما يشير إلى أن الوفورات المحققة في البحر تضيع في الموانئ (Guan et al., 2017). ويتمثل التحدي الذي تثيره السفن الكبيرة في إيجاد السبل الكفيلة بتفادي إهدار الوقت في المراسي، لأن هذه السفن تحتل حيزاً أكبر من الميناء وتبقى فيه وقتاً أطول (JOC Group, 2014). وثمة تحد آخر، خاصة بالنسبة للموانئ الصغيرة الواقعة في المناطق النامية، يتمثل في الطريقة التي تُتبع في تحديد تصميم المحطات النهائية، والنوع الذي ينبغي الاستثمار فيه من معدات مناولة البضائع، ودرجة الأتمتة والرقمنة في المعدات، ونوع التكنولوجيا الذي ينبغي اعتماده، وإدارة الميناء، ومستوى التوظيف (Lloyd's Loading List, 2017c).

ولئن كان ثمة رابحين وخاسرين في بيئة التشغيل الجديدة، فإن مدى المكاسب والخسائر المقترنة بها لم يُدرك بعد إدراكاً تاماً.

٢- تحالفات خطوط النقل البحري المنتظمة وعملية التركيز في السوق

كلما أصبحت السفن أكبر حجماً وازداد نطاق التحالفات، أضحى عدد الموانئ والمحطات النهائية القادرة على استقبال سفن هذه التحالفات التي تتوقف فيها محدوداً. وبما أن مدى التوسُّع في النقل البحري قلَّما يقابله توسُّع مماثل في الموانئ، فالراجح أن تفقد بعض الموانئ وصلاتها المباشرة، وبوجه أخص الموانئ الثانوية ذات الأحجام المنخفضة نسبياً والقدرة الضعيفة على المساومة.

وأضحت خدمات الخطوط الرئيسية المباشرة أكثر تواتراً، لأن التحالفات العملاقة أنشأت مزيداً من أزواج الموانئ المباشرة. ويتوقع أن تكون التأثيرات المحتملة على موانئ المسافنة ملموسة، فمستوى المنافسة سيضطر المحطات النهائية إلى زيادة الإنتاجية وتخفيض الأسعار (Drewry Maritime Research, 2017a). وموانئ المسافنة أكثر عرضة لحدوث تقلبات في حصتها من السوق، إذ إن خطوط النقل يمكن أن تتحول بسهولة إلى موانئ منافسة. أما الموانئ التي تعالج خليطاً يتألف من البضائع التي تُفرَّغ في الميناء وبضائع المسافنة، فهي أقدر على الصمود حيال هذه الممارسة (Notteboom et al., 2014).

وفي السياق الحالي المتسم بالتحالفات التي تتسع نطاقاً وتزداد قوة، تكتسي القرارات التي تتخذها التحالفات العملاقة أهمية استراتيجية لدى الموانئ (Drewry Maritime Research, 2017c). وسيُطلب بشكل أكبر الموانئ أن تزيد إنتاجيتها وربما يتوقَّع منها أن توحد إجراءات الجمارك وتبسِّطها، وتخفف القيود على الملاحة الساحلية، وتوفر بنية تحتية ملائمة (Lloyd's Loading List, 2017c). وقد يكون ميناء مسافنة يقع في جنوب شرق آسيا مثلاً بحاجة إلى سعة تتراوح بين ٧ و٩ ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً حتى يتمكن من استقبال سفن تابعة لأحد التحالفات. ويشكل ذلك حاجزاً أمام الدخول نظراً للاحتياجات الاستثمارية المقترنة به. ولم يعد من الممكن لمشغل أن يدخل السوق بمرسى يتراوح طوله بين ٦٠٠ و٨٠٠ متر.

وقد تفضي التحالفات العملاقة وتواصل اتجاهات التوحيد في خطوط النقل البحري المنتظمة إلى تركيز سلطة السوق في أيدي قلة من الجهات الفاعلة الرئيسية. وسينصب اهتمام التحالفات على أوقات العبور الأسرع، وعلى الموثوقية بزيادة فعالية الشبكات، وتقليل التوقف في الموانئ. ويُنتظر أن يدفع الشاحنون أسعاراً أعلى لخدمات النقل البحري، وهو أمر قد ينال من قدرتهم على المنافسة في السوق العالمية. وقد يكون على الشاحنين أيضاً أن يعيدوا تحديد سلاسل إمدادهم بسبب ما يطرأ على التوقف في الموانئ من تغيير أو تخفيض (MDS Transmodal, 2017).

ولم يُدرك بعد إدراكاً تاماً التأثير المحدد الناجم عن التحالفات العملاقة وازدياد حجم السفن، وهي أمر يستدعي مزيداً من الرصد. ولا ريب في أن لخدمات المسافنة أهمية كبيرة في عمليات خطوط النقل البحري المنتظمة، فحاويات المسافنة تمثل أكثر من وحدة من بين كل أربع وحدات معادلة لعشرين قدماً تتم معالجتها في موانئ العالم في الوقت الحالي. ولئن كانت مسافنة البضائع عملية لا غنى عنها لتحقيق الكفاءة القصوى في استخدام سفن الحاويات الكبيرة لأنها تساعد في إيجاد الأحجام المطلوبة من البضائع، فإن مستوى ممارسة المسافنة – المقدر بنسبة ٢٦ في المائة من مجموع حركة الأحجام في الميناء في عام ٢٠١٦ – قد يستقر وربما يتراجع (Drewry Maritime Research, 2017c).

٣- أداء موانئ الحاويات العالمية

زادت أهمية مكاسب الإنتاجية وتحسين الكفاءة بسبب ما حدث في الآونة الأخيرة من تطورات تؤثر في سوق النقل البحري المنتظم. ويقتضي التكيف مع المنظومة الجديدة أن تُحسِّن جميع الموانئ أداءها، بما في ذلك من حيث مدة الرسو في الميناء (الوقت الذي تمضيه السفينة في الميناء)، ومدة المكوث (مدة بقاء البضاعة في الميناء)

والعمليات البوابية، والوصلات مع المنطقة الداخلية، والربط بالنقل المتعدد الوسائط.

ومع مرور الزمن، استُخدمت عدة معايير لتحديد الأداء في الموانئ، من بينها مؤشرات تُقيّم معدلات استخدام الرافعات، والمراسي، والأحواض، والبوابات، والمعابر، وتقيس إنتاجها: الوحدات المعادلة لعشرين قدماً في السنة لكل رافعة، وعدد السفن في السنة لكل مرسى، والوحدات المعادلة لعشرين قدماً في السنة للهكتار الواحد، وتحركات كل رافعة في الساعة. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يصل متوسط مستويات الأداء في ميناء كبير إلى ١١٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً في السنة لكل رافعة، و٢٥ إلى ٤٠ حركة للرافعة في الساعة، ومدة مكوث تتراوح بين ٥ و٧ أيام للحاويات المستوردة و٣ إلى ٥ أيام للحاويات المصدرة (OECD, 2013).

ولئن كان من المسلم به أن هذا المقياس تشوبه عيوب ملازمة له، فإن الوقت الذي تمضيه السفينة في الميناء، أو مدة الرسو فيه، قد يشكلان معياراً بديلاً لقياس الأداء العام في الميناء، لأنه يقيس متوسط الوقت الذي تمضيه السفن في الميناء قبل التوجه إلى وجهة أخرى. وباستخدام بيانات جمعتها Marine Traffic، تورد الجداول ٤-٤ إلى ٤-٨ بعض الأمثلة عن الوقت في الميناء مقاساً بالأيام. ويمثل الوقت في الميناء الفرق بين الوقت الذي تدخل فيه السفينة حدود الميناء والوقت الذي تغادرها فيه. وبغض النظر عن سبب زيارة السفينة للميناء، سواء أتعلق ذلك بعمليات البضائع، أو بسواها من العمليات، مثل التزود بالوقود، أو إصلاح عطب، أو للصيانة، أو التخزين، أو التوقف عن العمل، يشمل الوقت في الميناء الوقت قبل الرسو، والوقت في المرسى (وقت المكوث ووقت العمل) والوقت الممضي في الإقلاع والعبور خارج حدود الميناء. ورغم أن متوسط الوقت لا يقيس بدقة كفاءة الوقت في الميناء لأنه لا يميز بين وقت الانتظار، ووقت الرسو، ووقت العمل، والتوقف عن العمل، فإن البيانات تقدم تقديراً للوقت الكلي في الميناء.

ومع أخذ هذه الاعتبارات في الحسبان، يُقدر متوسط الوقت في الميناء في العالم بمقدار ١,٣٧ يوم أو ٣٣ ساعة. وتستأثر سفن الحاويات بالأداء الأفضل وهو أقل من ٢٤ ساعة داخل حدود الميناء. وعلى النقيض من ذلك، يبدو أن الناقلات الصهريجية وناقلات السوائب تمضي وقتاً أطول من ذلك. وتشمل البلدان التي تستغرق فيها الموانئ وقتاً أقل لتزويد السفن المترددة عليها بالخدمات اليابان (جميع أنواع السفن)، وجمهورية كوريا، وسنغافورة. وتفسِّر عوامل عديدة الأسباب التي تجعل السفن تمضي وقتاً أقل في الموانئ. ولذلك، يلزم إجراء مزيد من التحليل لبيانات حركة السفن الملاحظة لفهم هذه العوامل على نحو أفضل.

وتشير دراسة أخرى استخدمت البيانات المجمعة برصد تحركات السفن بين عامي ١٩٩٦ و٢٠١١ إلى حدوث تخفيض عام في مدة الرسو في الميناء (الشكل ٤-٣). وبين عامي ٢٠٠٦ و٢٠١١، حسَّنت آسيا مستوياتها لتماثل مستويات أوروبا وأمريكا الشمالية، متجاوزة المتوسط العالمي. وأفضل الموانئ أداء من حيث كفاءة الوقت، أو مدة الرسو في الميناء، هي سنغافورة (٠,٥ يوم)، وهونغ كونغ (الصين) (٠,٧٢ يوم)، وشنغهاي (٠,٧٩ يوم) (Ducruet et al., 2014).

وتُبيّن إنتاجية المرسى لكل سفينة أن محطات الحاويات النهائية في آسيا أفضل أداءً من مثيلاتها في أوروبا والولايات المتحدة، مبرزة بذلك الفوارق الإقليمية. ويرجع بعض المراقبين الفوارق إلى بقاء الموانئ والبوابات مفتوحة طوال اليوم، وإلى المستوى العالي من الأتمتة، وكبر أحجام المسافنة في آسيا (JOC Group, 2014). ولئن كانت الفوارق في حجم السفينة وأحجام التوقف تؤثر في الفوارق في الانتاجية وتزيدها (World Bank, 2016a)، فإن نماذج التشغيل والتكاليف لكل حركة قد يكون لها ضلع أيضاً.

الجدول ٤-٤ متوسط الوقت في الميناء: جميع السفن في عام ٢٠١٦

نوع السفينة	الأيام في الميناء	مجموع السفن الواصلة	مجموع السفن	مجموع الحمولة الطنية الساكنة (آلاف الأطنان)
سفن الحاويات	٠,٨٧	٤٤٥ ٩٩٠	٢٨٨ ١٤٨	١٨ ٢٨٨ ١٣٥
الناقلات الصهريجية	١,٣٦	٣٠٩ ٩٩٤	٢٠٥ ٠٣٤	٨ ٥٠٤ ٤١٨
ناقلات الغاز	١,٠٥	٥٩ ١٨٣	٣٢ ٤٠٤	٧٦٥ ٣٢٨
ناقلات السوائب	٢,٧٢	٢١٣ ٤٩٧	١٦٩ ٨٥١	١٢ ١٥٠ ٠٨٨
سفن البضائع الجافة والركاب	١,١٠	٢ ٠٦٥ ٥٠٥	٤٧٤ ٩٨٢	٦ ٣٧٢ ٣٠٥
المجموع الكلي	**١,٣٧**	**٣ ٠٩٤ ١٦٩**	**١ ١٧٠ ٤١٩**	**٤٦ ٠٨٠ ٢٧٤**

المصدر: Marine Traffic, 2017.

ملاحظة: يعادل متوسط الوقت في الميناء متوسط الرقم الوسيط لموانئ العالم.

الجدول ٤-٥ متوسط الوقت في الميناء: سفن الحاويات، ٢٠١٦

البلد	الأيام في الميناء	مجموع السفن الواصلة
الصين	٠,٨٣	٦٠ ٧٩٥
اليابان	٠,٢٩	٣٨ ٤١٥
جمهورية كوريا	٠,٤٩	٢٣ ٥٤٥
الولايات المتحدة	٠,٩٧	١٩ ٨٤٤
مقاطعة تايوان الصينية	٠,٤٠	١٦ ٨٩٥
سنغافورة	٠,٨٠	١٦ ١٥٩
ماليزيا	٠,٩٣	١٥ ٦٧٨
ألمانيا	٠,٤٦	١٤ ٧٨٤
إسبانيا	٠,٥١	١٤ ٠١٨
هولندا	١,١٤	١٢ ٢٦٤
مجموع العالم	**٠,٨٧**	**٤٤٥ ٩٩٠**

المصدر: Marine Traffic, 2017.

ملاحظة: يعادل متوسط الوقت في الميناء متوسط الرقم الوسيط في كل ميناء وكل بلد.

الجدول ٤-٧ متوسط الوقت في الميناء: ناقلات السوائب، ٢٠١٦

البلد	الأيام في الميناء	مجموع السفن الواصلة
الصين	٢,٦٠	٤١ ٩٠٨
اليابان	١,٠٨	٣٢ ٢٣٩
الولايات المتحدة	١,٨٨	١٤ ١٠٤
أستراليا	٢,١٢	١٢ ٨٤٠
كندا	١,٥٠	١١ ٢٧٨
الهند	٢,٨٣	٨ ٨٨٥
البرازيل	٢,٧٠	٧ ٨١٤
إندونيسيا	٣,٤٨	٧ ٣٣٨
جمهورية كوريا	٢,٨٩	٥ ٩٨٧
الاتحاد الروسي	٣,٤٠	٤ ٥٧٩
مجموع العالم	**٢,٧٢**	**٢١٣ ٤٩٧**

المصدر: Marine Traffic, 2017.

ملاحظة: يعادل متوسط الوقت في الميناء متوسط الرقم الوسيط في كل ميناء وكل بلد.

الجدول ٤-٦ متوسط الوقت في الميناء: سفن الناقلات الصهريجية، ٢٠١٦

البلد	الأيام في الميناء	مجموع السفن الواصلة
اليابان	٠,٤٥	٥٤ ٠١٥
سنغافورة	٠,٩٨	١٩ ٠٤٧
الصين	٣,١٢	١٨ ٧٠٢
هولندا	٠,٩٥	١٨ ٠٧٧
الولايات المتحدة	١,٥٤	١٧ ٥٢٦
جمهورية كوريا	٠,٩٢	١١ ٨٩٤
الاتحاد الروسي	١,٤٠	١٠ ٥٦٠
المملكة المتحدة	٠,٩٤	٩ ٩٥٠
ألمانيا	٠,٥٨	٨ ٥٠٩
فرنسا	٠,٩٦	٨ ٢٠٥
المجموع العالمي	**١,٣٦**	**٣٠٩ ٩٩٤**

المصدر: Marine Traffic, 2017.

ملاحظة: يعادل متوسط الوقت في الميناء متوسط الرقم الوسيط في كل ميناء وكل بلد.

الجدول ٤-٨ متوسط الوقت في الميناء: ناقلات الغاز، ٢٠١٦

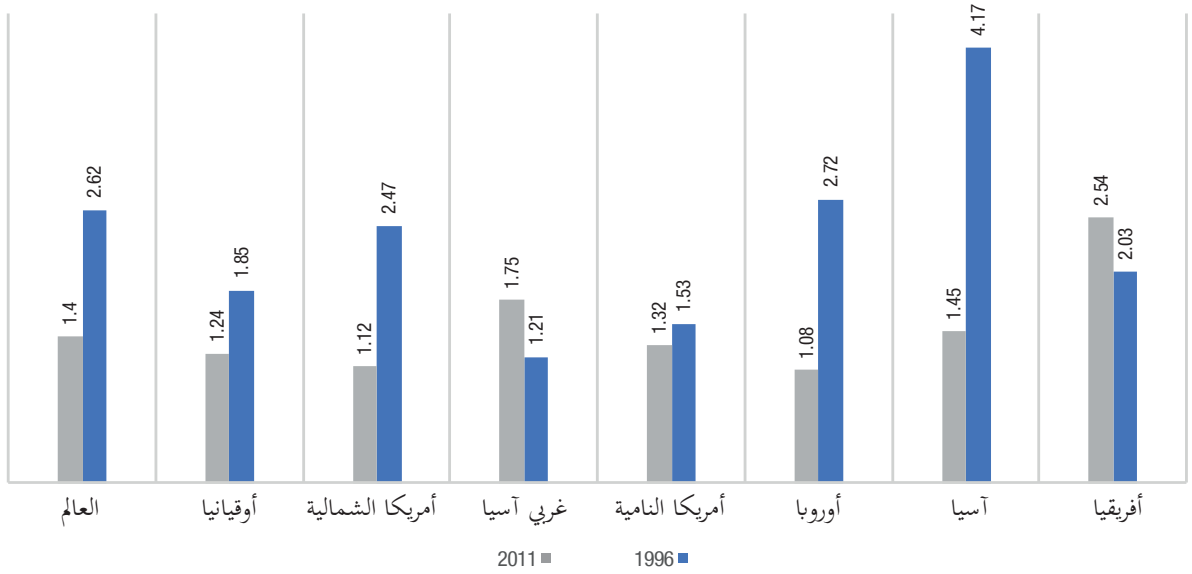
البلد	الأيام في الميناء	مجموع السفن الواصلة
اليابان		٢٢ ٢٧٩
تايلند	٠,٨٨	٦ ٣١٨
الصين	١,١٦	٤ ٩٠٤
جمهورية كوريا	٠,٩٥	٢ ٨٢٧
إندونيسيا	١,٤١	٢ ١٤٦
المملكة المتحدة	٠,٩٩	١ ٩٣٢
قطر	١,٢٠	١ ٤٠٠
سنغافورة	١,١٠	١ ٢١٩
بلجيكا	١,٢٦	١ ١٥٩
هولندا	٠,٨٨	١ ١٥٦
مجموع العالم	**١,٠٥**	**٥٩ ١٨٣**

المصدر: Marine Traffic, 2017.

ملاحظة: يعادل متوسط الوقت في الميناء متوسط الرقم الوسيط في كل ميناء وكل بلد.

ويمثل وقت مكوث البضاعة مقياساً يستكمل إنتاجية المرسى ووقت السفينة في الميناء. وتساهم مناولة البضائع بكفاءة، مقيسه بإنتاجية الرافعات مساهمة ملموسة في تمكين البضاعة من مغادرة الميناء بسرعة. ويبدو أن أشد العمليات كفاءة تتركز في آسيا، تليها أوروبا الشمالية، وهو أمر يؤكد بعض الاتجاهات الملاحظة. وحسب Drewry Maritime Research، بلغ متوسط إنتاجية الرافعات ٥٣١ ١٣٦ وحدة معادلة لعشرين قدماً للرافعة في السنة في غربي آسيا في عام ٢٠٠٩، و٥٨١ ١٢٤ وحدة معادلة لعشرين قدماً في شرق آسيا، و٢٧٦ ١١٩ وحدة معادلة لعشرين قدماً في جنوب شرق آسيا؛ وسُجِّلت أدنى الدرجات في شرق أوروبا (٠٦٣ ٥٦ وحدة معادلة لعشرين قدماً)، وأمريكا الشمالية (٧٤١ ٧١ وحدة معادلة لعشرين قدماً) (OECD, 2013). وعادة ما يبلغ متوسط إنتاجية الرافعات ٢٠ حركة للرافعة في الساعة في غرب أفريقيا، و٢٥ إلى ٣٠ حركة في جنوب أفريقيا، و٣٥ إلى ٤٠ حركة في آسيا.

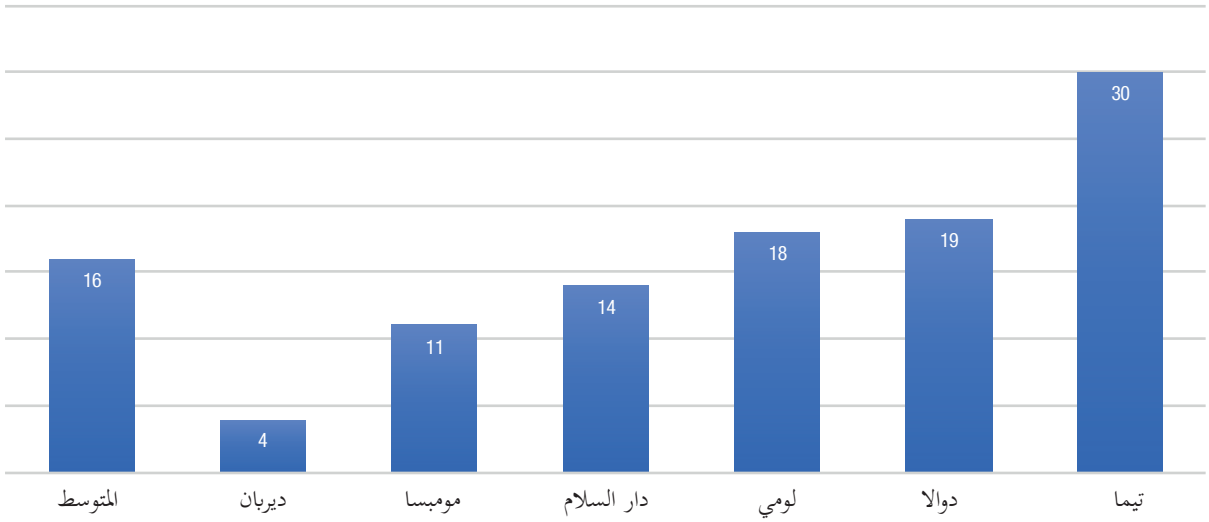
الشكل ٤-٣ مدة الرسو في موانئ الحاويات، ١٩٩٦ و٢٠١١
(عدد الأيام)



المصدر: Ducruet et al., 2014.

ويورد الشكل ٤-٤ أمثلة عن مدد مكوث البضائع في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى لفترة أطول من المعتاد، مقارنة بالأداء في مناطق أخرى مثل آسيا وأوروبا حيث تقل مدد مكوث البضائع عادة عن أسبوع واحد. وباستثناء مينائي ديربان ومومبسا، تُقدر مدة مكوث البضائع في أغلب موانئ أفريقيا جنوب الصحراء بعشرين يوماً (Raballand et al., 2012). وتشير البيانات الحديثة إلى أن مدد مكوث حاويات الاستيراد في مومبسا أصبحت أقصر، فهبطت من ١٢ يوماً في عام ٢٠٠٨ إلى ٤,٨ أيام في عام ٢٠١٥. وانخفض التأخير بعد التخليص من ٧٢ ساعة في عام ٢٠١٠ إلى ٤٣ ساعة في عام ٢٠١٥. ومن باب المقارنة، تبلغ مدد المكوث والتأخير المرجعية بعد الإفراج للحاويات ٤٨ ساعة و٢٤ ساعة، على التوالي (Dooms and Farrell, 2017).

الشكل ٤-٤ متوسط مدد مكوث البضائع في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، ٢٠١١
(عدد الأيام)



المصدر: Raballand et al., 2012.

ملاحظة: لا يشمل المتوسط ديربان.

ويُعدُّ تحسين الفعالية وتخفيض مدة المكوث في الميناء عاملين ضروريين لتخفيض التكاليف وتعزيز التنافسية التجارية. وتشير بعض التقديرات إلى أن زيادة درجة الفعالية في بلد ما بمقدار ٠,١ وحدة على مقياس من صفر (أسوء قدر من الفعالية) إلى ١ (أقصى قدر من الكفاءة) ستخفض تكاليف النقل البحري لصادراته بنسبة ٢,٣ في المائة. وسيؤدي ذلك بطبيعة الحال إلى زيادة قدرها ١,٨ في المائة في صادرات البلد المعني (Herrera Dappe and Suárez-Alemán, 2016).

ويُقدَّر أنَّ أكثر من ٥٠ في المائة من وقت النقل البري من الميناء إلى المدن الداخلية في البلدان غير الساحلية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى يُمضى في الميناء (Arvis et al., 2010). وتبيَّن في المتوسط أنَّ حالات التأخير الناشئة عن المناولة القاصرة والعوامل التشغيلية لا تمثل عادة أكثر من يومين من وقت المكوث الذي يبلغ ١٥ يوماً على الأقل. وتعزى حالات التأخير في المقام الأول إلى الوقت الذي تستغرقه المعاملات والتخزين المقترن بأداء وكالات الرقابة وبدرجة أكبر إلى استراتيجيات وكلاء المستوردين والجمارك الذين يميلون إلى استخدام مرافق الميناء للتخزين. وللنهوض بأداء الموانئ وقدرتها التنافسية، يلزم إذن فهم شتى العناصر المتعلقة بتأخير البضاعة في الميناء فهماً أفضل ومعالجة الأسباب الكامنة وراءه (Raballand et al., 2012). وتقدم لوحة متابعة أداء الممر الشمالي التي تستعين بمرصد النقل في الممر وتمثل أداة لرصد الأداء مزودة بمنصة إلكترونية تتتبع أكثر من ٣١ مؤشراً لمجتمع ميناء مومبسا، معلومات مفيدة عن العوامل التي تطيل وقت المكوث في الميناء وتزيد حالات التأخير (Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority et al., 2017).

ومن المبادرات الساعية في هذا المضمار إلى إحراز تقدم في الجهود المبذولة لقياس أداء الموانئ مشروع بورتوبيا الذي ينضوي تحت لوائه لفيف من الأكاديميين، والباحثين، والشركاء الصناعيين من ذوي الخبرة في إدارة أداء الموانئ. ويكمن هدف المشروع في دعم قطاع الموانئ الأوروبي ببيانات الأداء بغية الاسترشاد بها في وضع السياسات ورصد الأداء في المقام الأول (Portopia, 2017). وثمة مثال آخر هو العمل الذي تضطلع به الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ والرابطة العالمية للبنى التحتية للنقل المائي في إطار فريق العمل المشترك ١٧٤ عن تقارير الاستدامة للموانئ. ومن أهم أهداف فريق العمل هذا وضع إرشادات عن تقارير الاستدامة للموانئ.

وإضافة إلى عمليات التحديث التشغيلية، يمثّل شراء المعدات، وتطوير البنية التحتية، والاتصالات الفعالة بين أصحاب المصلحة في الميناء، وتحسين أساليب أداء الأعمال، وتسريع العمليات، وتبسيط الأنشطة وتنسيقها، وتقليل أوجه القصور الإدارية والإجرائية، عوامل رئيسية لتعزيز أداء الموانئ بوجه عام وإدارة موانئ الحاويات بوجه خاص. وفي هذا الصدد، يمكن أن تساعد أنظمة مجتمع الميناء في تحسين كفاءة المعاملات، وتخفيض التكاليف، وتعزيز الموثوقية. أما الإصلاحات الجمركية والأتمتة فمن شأنهما أن يكونا معيناً على الإسراع في تخليص البضائع، وتقصير مدة المكوث في الميناء (الإطار ٤-١). ولا غنى عن تأمين هذه النظم وتعزيز قدرتها على الصمود في وجه الاختراقات والتهديدات الأمنية، نظراً لأن الموانئ ونظم النقل البحري تزداد تعرضاً للهجمات الأمنية وتشتد ضعفاً أمامها.

الإطار ٤-١ نظم الميناء المجتمعية، التطورات في تكنولوجيا المعلومات والترتيبات التعاونية

يتيح برنامج الأونكتاد للتدريب على إدارة الموانئ وبوجه أخص برنامجه لإدارة الموانئ الجديدة الفرصة للموانئ في العالم قاطبة لتبادل تجاربها بإجراء دراسات حالة عن التحديات التي تواجهها الموانئ المحلية، واستكشاف الحلول، ووضع توصيات للمضي قدماً. وتستخلص من أكثر من ٨٠ من دراسات الحالة المنجزة معلومات مفيدة ودروساً وممارسات جيدة في تشغيل الموانئ وإدارتها، فضلاً عن الدراسات الجاري إعدادها. ويرد أدناه استعراض عام لدراسات حالة منتقاة تركز على نظم الموانئ المجتمعية، والتطورات في تكنولوجيا المعلومات، والتعاون بين أصحاب المصلحة، والشراكات بين القطاعين العام والخاص، وقدرتها على تعزيز أداء الموانئ.

ميناء كوتونو المستقل. يتبع ميناء كوتونو طرائق شتى لاستخدام نظام جديد لتخطيط إدارة موارد المؤسسة ويسجل التصورات واتجاهات الاستخدام لدى مستخدميه الرئيسيين. ويندرج النظام الجديد الذي تدعمه حكومة بنن في إطار النظام المتكامل لميناء كوتونو الذي ينجز المهام التالية: إدارة حركة السفن، وإدارة عملية الشحن والتفريغ، وإعداد الفواتير، وإدارة حيز الخدمات ومستودعات تجميع الشحنات، وإدارة السلع والمرافق، وتوفير الإمدادات للسفن وإدارة موارد المستخدمين. ويندرج نظام تخطيط موارد المؤسسة هذا في إطار استراتيجية مينائية تستهدف تحسين إدارة الميناء وكفاءته باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. واتسمت مشاركة المستخدمين في مرحلة الابتداء ونقل البيانات بين النظم بالضعف وافتقر النظام إلى عملية مراجعة وتكيف. وفضلاً عن ذلك، كان التدريب العملي والدعم الإداري للمستخدمين محدوداً. ونظراً لهذه العوامل، أُوصي باستقدام مستشارين إضافيين يستعان بهم في تحسين الوضع، وبالحصول على درجة أعلى من القبول من قِبل إدارة الميناء ومستخدميه، وبوضع أولويات للعمل، وتوفير التدريب الناجع لتطوير القدرات وتغيير العقليات السائدة.

ميناء دوالا. اقترحت دراسة الحالة طرائق وإجراءات جديدة لزيادة تحصيل الإيرادات وإدارة أرض الميناء (١ ٠٠٠ هكتار) إدارة أفضل. وتمثل إيرادات حيز الميناء ٨,٤ في المائة من إيرادات المبيعات بينما تمثل نظيرتها في مينائي داكار وأبيدجان ١٨ و١٣ في المائة على

التوالي. وأُصي بتطبيق النظام الحاسوبي للبضائع الذي يتضمن مكوناً لإدارة الحيز. وفضلاً عن ذلك، ينبغي إنشاء نظام فعال لاستخدام الحيز وتخصيص أراضيه تتولى الإشراف عليه لجنة مختصة.

ميناء داكار. أبرزت دراسة الحالة الدور الهام الذي تقوم به المنشئات المتخصصة في تحسين كفاءة الميناء واجتذاب مزيد من الحركة في طائفة من الموانئ تتسم بمنافسة شديدة في دون الإقليم. ويدر ميناء داكار ٣٠ في المائة من دخل الدولة، و٩٠ في المائة من إيرادات التجارة الخارجية و٩٠ في المائة من إيرادات الجمارك ويوفر وظائف مباشرة وغير مباشرة في داكار. وأُصي بالسعي لعقد شراكات بين القطاعين العام والخاص لتوفير الاستثمارات الكثيفة رأس المال وإقامة أوجه تآزر عبر وطنية بين السنغال والبلدان غير الساحلية التي تعتمد اقتصادياً على أداء ميناء داكار. ويمثل تحقيق وفورات الحجم وكفالة إدارة الوقت الفعالة وتعزيز الروابط البرية والنفاذ العالمي عوامل لا غنى عنها لتنمية الميناء تنمية مستدامة.

ميناء تيما. يعد مشغلو البضائع جزءاً أصيلاً في سلسلة الجهات الفاعلة في مجتمع الميناء وتشكل خدماتهم المعيار الرئيسي في مؤشر رضا الزبناء. وتمثل مناولة البضائع أكبر بنود التكاليف في مجموع تكاليف تحريك البضائع في أنحاء الميناء (٤٠ في المائة للسوائب، و٥٠ في المائة للحاويات، و٦٠ في المائة للبضائع العامة). وأشارت دراسة الحالة إلى أن استثمار متعهدي الشحن الخواص في المعدات غير كاف ولا يتسق مع اتفاق الترخيص ذي الصلة. ويعمل ١٠ من متعهدي الشحن المرخص لهم في تنافس مع القسم الخاص بهيئة موانئ غانا ومرافقها. وتُظهر البيانات أن المشغلين الخواص يعملون بنسبة تتراوح بين ٥٠ و٦٥ في المائة من المعدات المطلوبة وهي نسبة أقل من نسبة ٨٠-٩٠ في المائة التي ينص عليها الاتفاق. ولهذا الوضع تأثير سلبي يشمل ٢٥ في المائة من التأخير في سفن الحاويات العاملة بسبب النفاذ المحدود إلى المعدات والأعطال أثناء العمليات. وتعتبر الاستثمارات الرأسمالية لشراء المعدات باهظة التكلفة بالنسبة لشركات مناولة البضائع الخاصة. ويوصى بأن تضمن الهيئة القروض.

موانئ المالديف المحدودة. تشمل التحديات التي تواجهها موانئ المالديف الحيز والبنى التحتية المحدودين وضيق المجال لإعادة ترتيب الحيز المستخدم. ويتم مناولة البضائع بمعدات التحميل والتفريغ السفينية إذ إن غاطس السفن العاملة يبلغ ٩,٥ أمتار ولا يتجاوز طولها ١٥٠ متراً بشكل عام. وتمثل الخدمات الإلكترونية أحد الخيارات القليلة التي يمكن أن تحسن أداء الميناء. وفضلاً عن ذلك، يمكن أن يساعد التعويل على نمذجة البيانات في تحديد أفضل التصورات لموضعة البضائع في منطقة الميناء. وتشمل الفوائد المتوقعة من اعتماد نموذج الخدمة الإلكترونية في ميناء ميلي التجاري تخفيض التكاليف الثابتة وتقصير الوقت اللازمة لإتمام الإجراءات، وتقليل معدلات الأخطاء إلى أدنى حد، وتحسين خدمات الزبناء، وتحسين الصورة التنظيمية وزيادة الإيرادات. وتوفر تكنولوجيا الخدمات الإلكترونية فرصة فريدة لتبسيط إجراءات العمل المعقدة وتحسين تقديم خدمات الميناء. وفوق ذلك، يتوقع أن تكون تكاليف التنفيذ منخفضة، إذ إن أغلب البنية التحتية والموارد موجودة أصلاً. ويبقى تحد وحيد يتمثل في أن يقبل مجتمع الميناء النظام الجديد ويختار حلاً شاملاً لا يقتصر على الجمع بين النظم الفردية الحالية. ويكتسي تدريب الموظفين أهمية للتغلب على الخوف من التغيير وتشجيع استخدام النظام المستقبل.

المصدر: أمانة الأونكتاد، Train for Trade Programme, June 2017، استناداً إلى بيانات مستمدة من UNCTAD, 2014, 2015a and 2015b.

جيم- مشاركة القطاع الخاص في الموانئ

تنتفع الموانئ والمحطات النهائية من مشاركة مشغلي المحطات النهائية الخواص، لا على صعيد المشاركة الرأسمالية فحسب بل وفي مضمار نقل الدراية والتقانات أيضاً. وطوال العقود الثلاثة المنصرمة، برزت الشراكات العامة – الخاصة كوسيلة لاستقطاب مزيد من مشاركة الاستثمارات الخاصة في تنمية الموانئ، بل وفي الحصول على المهارات المتخصصة والابتكارات والتقانات الحديثة ذات الصلة بتطوير البنية التحتية والتشغيل والصيانة. وبما أن نظم الموانئ في الوقت الحالي تستلزم مهارات إدارية وتشغيلية متخصصة وفائقة وتقانات فائقة التطور، فإن الدراية الفنية العميقة المتوفرة لدى الشركاء الخواص في تشييد وتشغيل وصيانة بنية النقل التحتية وخدماته تشكل، جنباً إلى جنب مع التمويل، مصدراً مهماً.

١- الشراكات بين القطاعين العام والخاص

عادة ما يستلزم تشييد وتشغيل وصيانة ميناء أو محطة نهائية استثمارات مالية كبيرة ومهارات إدارية وتقنية رفيعة المستوى وتقانات فائقة التطور. وأدى اشتداد الحاجة لتزويد الموانئ ومرافق مناولة البضائع الحديثة بنظم لإدارة وأمن المحطات النهائية إلى ازدياد احتياجات الموانئ الرأسمالية والتقنية في السنوات القليلة الماضية، فباتت زيادة التعاون بين القطاعين العام والخاص أمراً ضرورياً. ولئن جرت العادة على النظر إلى الموانئ بصفتها بنية تحتية وخدمات ينبغي أن يوفرها القطاع العام، فإن تحولاً عالمياً قد حدث في العقود الأخيرة يميل إلى إشراك القطاع الخاص في تطوير بنية الموانئ التحتية والعمليات المينائية معاً.

وحدثت تغييرات رئيسية في هيكل الملكية والتشغيل في كثير من الموانئ بفعل دور القطاع الخاص الذي يزداد أهمية كمصدر للتمويل، ومقدم للخدمات اللازمة لتشغيل الموانئ بنجاح (Holman Fenwick Willan, 2015). وأحدث ذلك بدوره تغييراً في الهيكل المؤسسي لعمل الميناء التجاري وفي دور مالك الميناء ومشغله التقليدي، أي هيئة الميناء.

وفي الوقت الحالي، يمثل نموذج مالك الميناء الهيكل المؤسسي المألوف في قطاع الموانئ. ويُقدر أن تتراوح نسبة مالكي موانئ الملكية من الموانئ العالمية بين ٨٥ و٩٠ في المائة، أي ٦٥ إلى ٧٠ في المائة من إجمالي الحركة في موانئ الحاويات العالمية (Drewry Maritime Research, 2016). والمالك المألوف هو نموذج تبرم فيه هيئة الميناء اتفاقات امتياز، أو خطط شراكة بين القطاعين العام والخاص، أو مزيجاً منهما، لسلسلة من المحطات النهائية الفردية. وتملك الهيئة العامة، أو المملوكة للدولة، أرض الميناء وبنيته التحتية وتديرها، ويشمل ذلك المرافق العامة، مثل قنوات كسر الأمواج والدخول، والمنافع العامة، والنفاذ إلى المنطقة الداخلية (الطرق، والسكك الحديدية وما شاكلها). وتقوم هذه الهيئة أيضاً، في الاتفاقات طويلة الأجل، بدور المالك حيال المستأجرين الذين يستثمرون في البنية الفوقية والمعدات ويتولون مناولة البضائع (Drewry Maritime Research, 2016).

ويتولى الشركاء الخواص الذين يزاولون أعمالهم وفق الامتيازات المسؤولية عن عمليات المحطات النهائية وعن الاستثمارات ذات الصلة بها، مثل البنية الفوقية، والمعدات، والرافعات، وتوسيع الرصيف. وعادة ما تُمنح الامتيازات على أساس عقد استئجار لمدة تتراوح بين ٢٠ و٥٠ عاماً وقد تتضمن قيام صاحب الامتياز بإعادة تأهيل البنية التحتية أو تشييدها. وتمكّن عقود الامتياز الحكومات من الاحتفاظ بالملكية النهائية للميناء وبالمسؤولية عن الترخيص لعمليات الميناء وأنشطة التشييد وحماية المصالح العامة. وفي الوقت نفسه، ترفع هذه العقود عن كاهل الحكومات مخاطر التشغيل الكبيرة والأعباء المالية. وعادة ما تكون الاستثمارات الخاصة في شكل مساهمات دنيا تتراوح بين ٢٠ و٣٠ في المائة من مجموع التمويل، حسب البلد المستضيف وهيئة الميناء (Holman Fenwick Willan, 2011).

ويجوز لهيئة الميناء أن تشير في عقد الامتياز إلى حركة إجمالية دنيا يضمنها صاحب الامتياز. ويشجع ذلك المستأجر على تسويق المرفق واستخدام المحطة النهائية والأرض بأقصى قدر من الكفاءة. ويودي الإخلال بهذا الشرط إلى توقيع عقوبة يدفعها مشغل المحطة النهائية، فإن لم يفعل، جاز إلغاء عقد الإيجار. وتُعدُّ ضمانات إجمالي الحركة أداة تدبر فعالة تتيح إدارة الأرض بقدر أكبر من الفعالية وتزيد انتاجيتها. وتشكل أهداف الأداء حافزاً على تحقيق معدلات أفضل في استخدام المحطة النهائية. وكلما استُخدم الحيز المتاح في الميناء على النحو الأكفأ، قلّت العقبات أمام الداخلين الجدد إليه، فتسنح له الفرصة ليتوسع في تنويع أنشطته (MDS Transmodal, 2017). وفي وجه من الوجوه، يمكن مقارنة ضمانات إجمالي الحركة هذه بضمانات الحركة الدنيا في وسائط النقل الأخرى. بيد أن الوضع يكون معكوساً في هذه الحالة، حيث يجوز أن تقدم الحكومة ضمانات تكفل مشاركة القطاع الخاص. ففي قطاع الطرق على سبيل المثال، كثيراً ما ترى الحكومات نفسها مسؤولة عن تقديم ضمان بتوفير حد أدنى من الحركة لشريك من القطاع الخاص، مثل مشغلي الطرق التي تدفع عليها رسوم في المشاريع البكر حيث يمكن أن تُعد مخاطر الدخل بالغة الشدة لدرجة قد تجعل القطاع الخاص يعزف عن المشاركة. بيد أن الممارسة المتمثلة في فرض ضمانات إجمالي الحركة الدنيا على شريك من القطاع الخاص، حتى في المشاريع البكر، يشير إلى أن مشاركة القطاع الخاص وقبوله المخاطرة أمر محتمل، أن الأسواق تعمل في القطاع البحري وقطاع الموانئ بصورة أفضل من البنية التحتية لوسائط النقل البري. بيد أن الدراسات والتوقعات الدقيقة ضرورية لتنمية المحطات النهائية المينائية حتى يتسنى تحديد مستويات واقعية من إجمالي الحركة والطلب على خدمات المحطات النهائية.

ويعرض الإطار رقم ٤-٢ أنواعاً أخرى من نماذج هياكل إدارة الموانئ وملكيتها.

الإطار ٤-٢ النماذج البديلة لهياكل إدارة الموانئ وملكيتها

ثمة أربعة نماذج لإدارة الموانئ: موانئ الخدمات العامة؛ وموانئ الأدوات، وموانئ المالكين، وموانئ الخدمات الخاصة.

وقد تتفاوت هذه الخصائص باختلاف مسؤوليات القطاعين العام والخاص.

ولكل من هذه النماذج خصائصه من حيث ملكية البنية التحتية والمعدات وتشغيل المحطة النهائية وتقديم خدمات الميناء للسفن مثل الإرشاد، والقطر، والإرساء. وتركز موانئ الخدمات والأدوات بشكل أساسي على تحقيق المصالح العامة، بينما تهدف موانئ المالك إلى تشجيع التوازن بين المصالح العامة (هيئات الموانئ) والمصالح الخاصة (قطاع الموانئ). وتركز الموانئ المخصخصة بشكل تام على المصالح الخاصة (حملة الأسهم).

موانئ الخدمات العامة. تملك هيئة الميناء البنية التحتية وتقدم طائفة الخدمات الكاملة اللازمة لتشغيل نظام الميناء، ويعني ذلك أن الهيئة تملك وتصون وتشغل كل البنية التحتية والفوقية والمعدات في الميناء وجميع أصول الميناء، بما في ذلك مناولة البضائع. ويمكن تخصيص بعض الخدمات الثانوية لشركات خاصة. وعادة ما تكون موانئ الخدمات فرعاً من وزارة حكومية. ويتناقص عدد موانئ الخدمات العامة.

موانئ الأدوات. هذه الموانئ شبيهة بموانئ الخدمات العامة وإن اختلفت عنها في أن القطاع الخاص يتولى عمليات البضائع. غير أن هيئة الميناء تملك معدات المحطات النهائية، مثل الرافعات الرصيفية والرافعات الشوكية. وتتولى شركات مناولة البضائع الخاصة، أو متعهدي مناولة البضائع الخواص، مناولة البضائع على متن السفينة وعلى الرصيف. وفي بعض الحالات، تُستخدم موانئ الأدوات للانتقال من موانئ الخدمات العامة إلى موانئ المالك.

موانئ المالك. وهي أكثر نماذج إدارة الموانئ شيوعاً حيث تقوم هيئة الميناء بدور الهيئة التنظيمية، بينما تتولى عمليات الميناء، ولا سيما مناولة البضائع، شركات خاصة. وتؤجر البنية التحتية، وبوجه خاص المحطات النهائية، لشركات تشغيل خاصة أو لصناعات، مثل المصافي، والمحطات النهائية للحبوب، والمحطات النهائية للصهاريج، والمصانع الكيميائية. وفي هذه الحالة، تحتفظ هيئة الميناء بملكية الأرض. وأكثر أنواع عقود الاستئجار شيوعاً هو اتفاق الامتياز الذي تمنح فيه شركة خاصة عقد إيجار طويل الأجل مقابل دفع إيجار عادة ما يكون متناسباً مع حجم المرفق والاستثمار المطلوب لتشييد محطة نهائية، أو تحديثها، أو توسيعها. ويتولى المشغلون الخواص أيضاً مسؤولية تجهيز المحطات النهائية لضمان الوفاء بمعايير التشغيل. ويكون المشغلون الخواص مسؤولين أيضاً عن صيانة بنيتهم الفوقية، بما فيها المباني (على سبيل المثال، المكاتب والمستودعات ومحطات شحنات الحاويات والورش). ويستخدم مشغلو المحطات النهائية الخواص العاملين على الرصيف وإن كانت هيئة الميناء توفر جزءاً من قوة العمل في بعض الموانئ.

موانئ الخدمات الخاصة. تخصخص مرافق هذه الموانئ بشكل تام ولكنها تحتفظ بدورها البحري. وبالمثل، تخصخص هيئة الميناء بشكل تام. وتخضع معظم وظائف الميناء لسيطرة القطاع الخاص رغم أن القطاع الخاص يتمتع بسلطات الإشراف التنظيمي المعيارية ويمكن أن يمتلك حصصاً في الميناء.

المصادر: Rodrigue, 1998-2017 و World Bank, 2007.

٢- مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية في الموانئ

يُبرز الجدول ٤-٩ بعض البيانات الرئيسية عن مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية (المشاركة الخاصة في البنية التحتية) في الموانئ في الاقتصادات الناشئة والنامية بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٦. وتم التعهد بنحو ٦٨,٨ بليون دولار من الاستثمارات الخاصة في ٢٩٢ مشروعاً. وتشمل المجالات المغطاة بنية الموانئ التحتية والفوقية، والمحطات النهائية، وقنوات الحاويات والسوائب الجافة والسائلة، والقنوات المتعددة الأغراض. وتتعلق معظم الاستثمارات بمشاريع بكر ومنشئات قائمة تمثل ٥٨ و٣٨ في المائة، على التوالي من مجموعة حصة الاستثمار، تليها تصفية الاستثمار وعدد قليل من مشاريع الإدارة والاستئجار (الشكلان ٤-٥ و٤-٦)[1].

الجدول ٤-٩ مشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية المينائية في الاقتصادات الناشئة والنامية، ٢٠٠٠-٢٠١٦

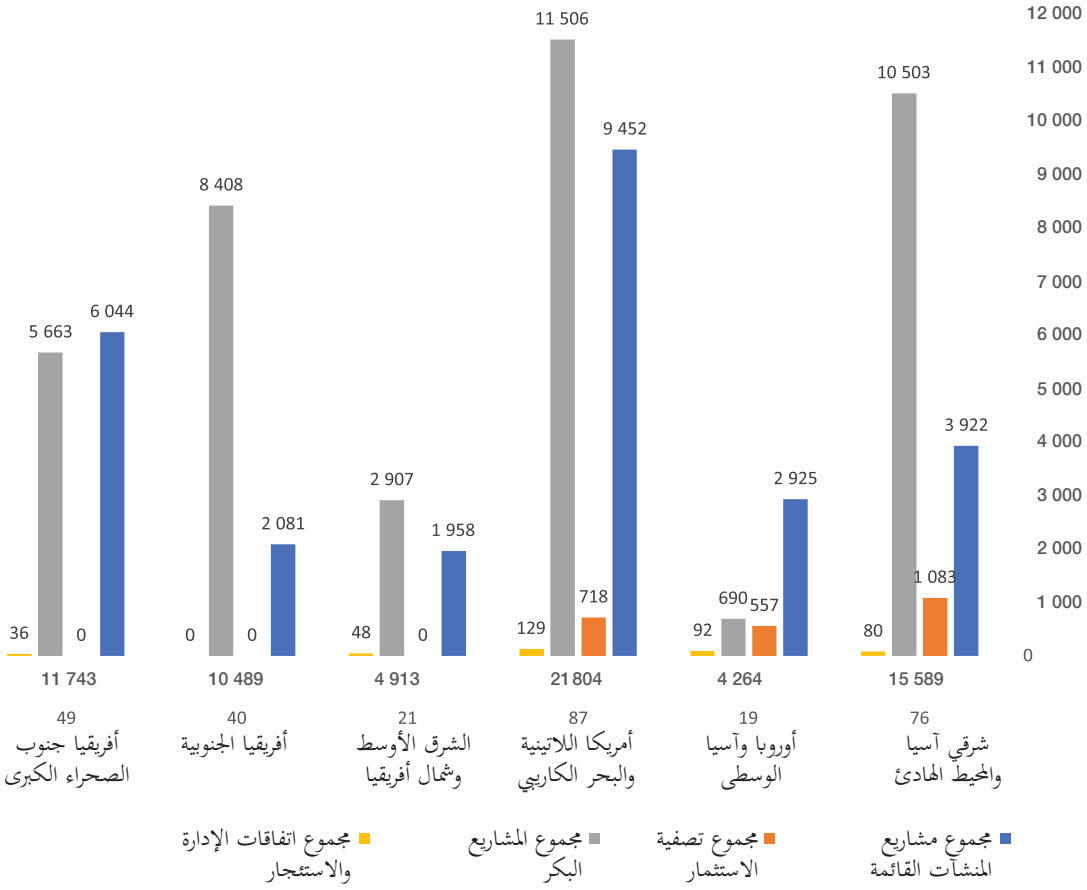
عدد البلدان التي يشارك فيها القطاع الخاص	٦٣
المشاريع التي وصلت مرحلة الإقفال المالي	٢٩٢ مشروعاً، مجموع الاستثمارات ٦٨,٨ بليون
المناطق المستأثرة بأكبر حصة من الاستثمارات	أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي (٣١٪)
نوع المشروع الحاصل على أكبر حصة من الاستثمارات	المشاريع البكر (٥٨٪)
نوع المشروع الحاصل على أكبر حصة في المشاريع	المشاريع البكر (٤٧٪)
المشاريع الملغاة أو المعانية من ضائقة	٨ (٢٪ من مجموع الاستثمارات)

المصدر: World Bank, 2017a.

واستأثرت أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي بأعلى حصة من الاستثمارات بلغت ٣١ في المائة من مجموع الاستثمارات، تليها شرقي آسيا والمحيط الهادئ (٢٣ في المائة)، فأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى (١٥ في المائة)، وجنوب آسيا (١٥ في المائة) (الشكل ٤-٥). وبلغ نصيب غرب آسيا وشمال أفريقيا وأوروبا وآسيا الوسطى ٧ و٦ في المائة على التوالي. ونالت أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي أكبر عدد من المشاريع، فبلغ نصيبها ٨٧ مشروعاً، تليها شرق آسيا والمحيط الهادئ (٧٦ مشروعاً)، ثم أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى (٤٩ مشروعاً)، فجنوب آسيا (٤٠ مشروعاً). وبلغ عدد المشاريع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ٢١ مشروعاً، و١٩ مشروعاً في أوروبا وآسيا الوسطى.

وتستند أغلبية المشاريع المينائية إلى اتفاقات الامتياز على أساس التشييد – التشغيل – النقل. وبموجب هذه الاتفاقات، تبني المجموعة، أو الشركة الخاصة، مرفقاً وتديره لمدة محددة وتعيده إلى القطاع العام في نهاية المدة. وعادة ما تُحدد مدة العقد بالزمن الذي يحتاجه صاحب الامتياز بشكل واقعي لاستعادة استثماره من خلال الرسوم المفروضة على المستخدمين. ويشمل مصطلح "الامتياز" الحقوق والمخاطر التي ينطوي عليها تحصيل هذه الرسوم، فضلاً عن بناء المرفق وتشغيله. وبوجه عام، تناسب هذه الامتيازات المشاريع التي تستدعي استثمارات ضخمة ومحتوى التشغيل.

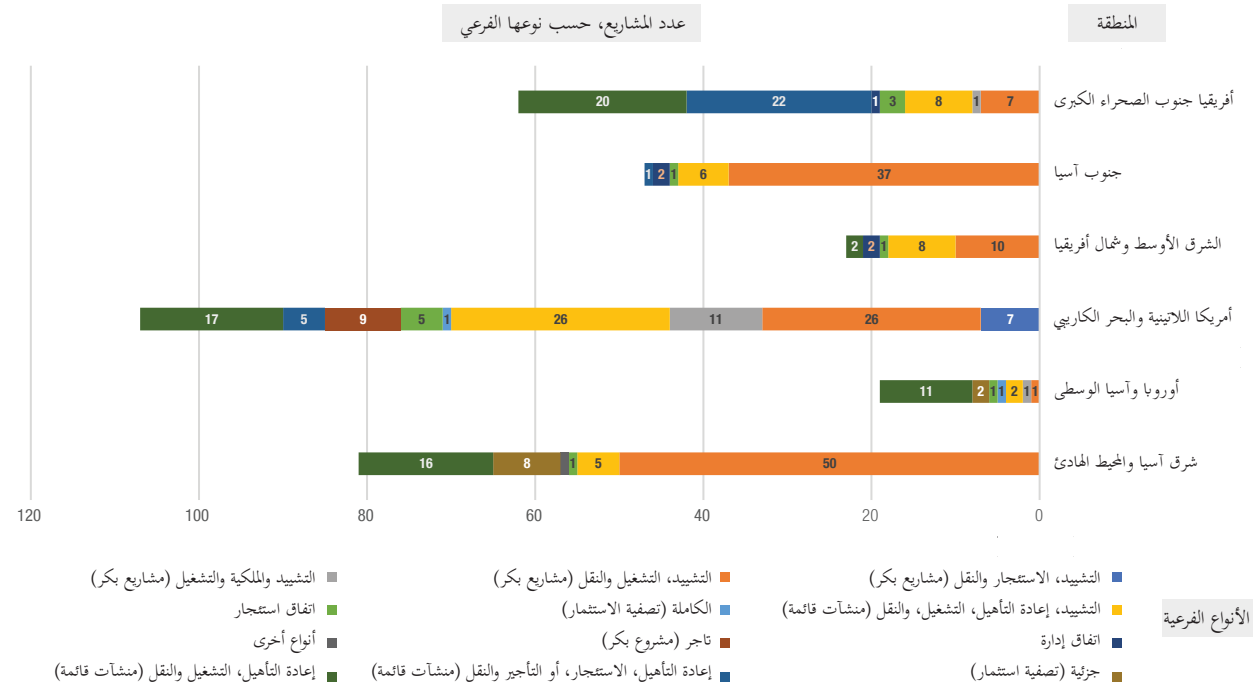
الشكل ٤–٥ المشاركة الخاصة في استثمارات البنية التحتية المينائية وعدد المشاريع حسب المناطق والأنواع ٢٠٠٠–٢٠١٦
(مليون دولار)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى World Bank, 2017a (في تموز/يوليه ٢٠١٧).

وتمثل الشركات العالمية لإدارة الموانئ جُل المستثمرين في تطوير الموانئ. وعلى النحو المبيَّن في الجدول ٤–١٠، استأثرت شركة AP Moller-Maersk Group بحصة الأسد من مجموع الاستثمارات (١٢,٤ بليون دولار) والمشاريع (٤٣ مشروعاً) في الفترة ٢٠٠٠–٢٠١٦، تليها شركة Port of Singapore بنحو ٥ بلايين دولار من الاستثمارات لثمانية عشر مشروعاً. وتأتي شركة Hutchison Whampoa في المرتبة الثالثة بمجموع استثمارات بلغ ٤,٦ بلايين دولار لسبعة عشر مشروعاً. وبوجه عام، تستثمر هذه الشركات في مشاريع شتى، بيد أنها تميل إلى التخصص في بعض المناطق. فعلى سبيل المثال، كانت شركة CMA CGM مساهماً رئيسياً في شمال أفريقيا وغربي آسيا؛ وشركة Hutchison Whampoa في آسيا؛ وBolloré Group في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. وفي شركات النقل البحري المنتظم، مثل شركة AP Moller-Maersk Group أو Mediterranean Shipping Company، تخضع عمليات المحطات النهائية بوجه عام لأعمالها التجارية للنقل البحري والحال على خلاف ذلك لمطوري المحطات النهائية المينائية مثل Port of Singapore.

الشكل ٤-٦ المشاركة الخاصة في مشاريع البنية التحتية المينائية حسب المناطق والنوع الفرعي، ٢٠٠٠-٢٠١٦



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى World Bank, 2017a (في تموز/يوليه ٢٠١٧).

وفي السنوات الأخيرة، دخل السوق وافدون جدد، فازداد التنافس في القطاع. ومن بين هؤلاء شركة China Ocean Shipping (Group) Company وشركة International Container Terminal Services، فضلاً عن شركة Yildrirm and Noatum groups[٢]. وتكوّن هذه الشركات محفظاتها من المحطات النهائية المينائية والعمليات الفرعية وأنشطة وكالات الشحن، إضافة إلى خدمات الدعم واللوجستيات الأخرى والأعمال التجارية المضافة القيمة.

ويُوسّع أيضاً بعض مشغلي المحطات النهائية الخواص نطاق استثماراتهم على نحوٍ يتجاوز الموانئ ليشمل ربط المنطقة الداخلية بخطوط النقل، فيستثمرون في البنية التحتية للسكك الحديدية والطرق وما تعلق بها من خدمات، ميسرين بذلك النفاذ إلى الأسواق، ومتيحين التسليم من المنطلق إلى الوجهة النهائية. وبما أن كثيراً من التطورات في المشاريع المينائية يقترن بالمبادرة المسماة حزام واحد وخط واحد، فسيكون للاستثمار الصيني في الموانئ وفي مناطق الموانئ الداخلية والخدمات ذات الصلة دور رئيسي في المستقبل. وفي أيار/مايو ٢٠١٧، اتفقت China Ocean Shipping (Group) Company وLianyungang Port Group على شراء شركة Khorgos Gateway. وسيمتلك كل من الشركتين الصينيتين ٢٤,٥ في المائة من الأسهم في شركة نقل الحاويات المرتبطة بحكومة كازاخستان[٣].

وعادة ما تسيطر على المحطات النهائية لناقلات السوائب والناقلات الصهريجية الشركات التي تتاجر في السلع الأساسية وتنزع إلى السيطرة على شبكاتها لسلسلة الإمداد واللوجستيات. وفضلاً عن امتلاك محجر، أو منجم، وتشغيل محطة نهائية، وتقديم خدمات النقل الداخلية، يستثمر بعض مشغلي ناقلات السوائب أيضاً في السفن لنقل بضائعهم إلى الأسواق المعنية (Holman Fenwick Willan, 2011).

وفي عام ٢٠١٦، اجتذبت الموانئ ثالث أعلى مستوى من الاستثمارات مقارنة بقطاعات النقل الأخرى. وكانت أكبر الاستثمارات في قطاع النقل في الطرق (١٢,٤ بليون دولار)، تليها السكك الحديدية وقطار الأنفاق (١٠,١ بلايين دولار). ونُفِّذت التزامات تقارب ٣,١ بلايين دولار في ١٠ مشاريع: ٦ في أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي، أربعة منها في البرازيل. وسجلت جمهورية إيران الإسلامية، وغانا وميانمار مشاريع في مجال النقل لأول مرة خلال أكثر من ١٠ سنوات، كلها في قطاع الموانئ: توسيع ميناء تيما، تطوير ميناء شبهار، وتحديث Myanmar Industrial Port، على التوالي (World Bank, 2016b). انظر الجدول ٤-١١.

٣- التحديات في تنفيذ الشراكات بين القطاعين العام والخاص

يمثل التعقيد القانوني أحد التحديات الرئيسية المقترنة بالشراكات بين القطاعين العام والخاص لأنها تنطوي على عدد من التشريعات والإجراءات التي تقتضي أن يكون القطاع الخاص ملماً بالظروف المحلية. ويمكن أن يشكل الافتقار إلى أُطر تنظيمية

ومؤسسية واضحة تتيح تنفيذ العقود وإعمالها بشكل سديد عقبة كأداء تعيق عقد الشراكات بين القطاعين العام والخاص، فضلاً عن وجود قواعد تنظيمية كثيراً ما تحد من المشاركة الخاصة و/أو الأجنبية بسبب الطبيعة الاستراتيجية للموانئ والمحطات النهائية. فعلى سبيل المثال، قد تقتصر الامتيازات الخاصة على قطاعات بعينها داخل الميناء، أو قد يُطلب من المستثمر الأجنبي أن يعقد شراكة تتضمن أغلبية محلية من حملة الأسهم (Holman Fenwick Willan, 2011). بيد أن الأطر القانونية اللازمة التي تضمن الامتيازات لا تكون موجودة في جميع الدول، ففي بعض الحالات، يعالج القانون العام الامتيازات التي قد تشمل الموانئ. وقد يقتضي الأمر اعتماد قانون يتيح على وجه التحديد لهيئة الميناء أن تمنح الامتياز. وبوجه عام، يحدد هذا القانون الخصائص المتعلقة بالامتياز، ومن بينها مدته والخدمات المينائية التي يتولى مشغل الميناء المسؤولية عنها، أو لا يتولاها، بموجب عقد الامتياز (Holman Fenwick Willan, 2015). ولذلك، قد ترغب الحكومة التي تشرع في إقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص في قطاع الموانئ في إجراء مراجعة شاملة للإطار القانوني والتنظيمي الذي ينظم هذا القطاع لتحديد إن كان ثمة ما يدعو إلى إدخال تعديلات على القوانين السارية، أو سن قانون جديد (World Bank, 2017b). ومن المهم أيضاً تحديد الموارد الإدارية والتقنية وحشدها لإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص وإدارتها. ولا بد من اختيار نموذج مناسب للشراكة بين القطاعين العام والخاص لتحديد مستوى مشاركة القطاع الخاص الذي يمكن أن يكون منخفضاً، أو عالياً، والمسؤوليات، وتوزيع المخاطر بين القطاعين العام والخاص (الإطار ٤-٢). ولذلك، فإن وضع إطار لسياسة الشراكة بين القطاعين العام والخاص يعالج المخاطر ويخفف من حدتها يُعدُّ عاملاً رئيسياً يستوجب قدرات قانونية وإدارية وتقنية واسعة النطاق (UNCTAD, 2016). وفضلاً عن ذلك، من المهم أن تدرك الحكومات عواقب هذه الآليات وتداعياتها وأن تتحسب للتكاليف والفوائد المحتملة طوال مدة المشروع حتى تتفادى أي صدمات مالية محتملة (UNCTAD, 2015b). وفي حالة الميناء المالك، يكتسي إنشاء هيئة عامة للميناء وتحديد ولايتها تحديداً دقيقاً أهمية بالغة، وكذلك وضع قواعد واضحة تكفل الشفافية في إجراءات العطاءات وإدارة عقود الشراكة.

الجدول ٤-١٠ المستثمرون العالميون الرئيسيون في الموانئ، ٢٠٠٠-٢٠١٦

المستثمرون العالميون	البلد	الاستثمار (مليون دولار)	عدد المشاريع
AP Moller–Maersk Group	الدانمرك	١٢ ٤٢٥	٤٣
Port of Singapore	سنغافورة	٥ ٠٦٤	١٨
Hutchison Whampoa	هونغ كونغ، الصين	٤ ٥٥٨	١٧
DP World	الإمارات العربية المتحدة	٣ ٩٢٢	٢٧
Bollore Group	فرنسا	٣ ٣٠١	١١
Marubeni	اليابان	٢ ٥٤١	٥
International Container Terminal Services Inc.	الفلبين	٢ ٠٢٩	٢١
EIG Global Energy Partners	الولايات المتحدة	١ ٨٥٨	٣
Mediterranean Shipping Company	سويسرا	١ ٤١٩	٤
Hutchison Port Holdings	هونغ كونغ، الصين	١ ٢٧٦	٣

المصدر: World Bank, 2017a.

الجدول ٤-١١ مشاريع مينائية مختارة، ٢٠١٦

الاقتصاد	المشروع	الاستثمار	الجهات الراعية	نوع مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية
البرازيل	Salvador Port Passenger Terminal	٤,٤	Socicam, Aba Infraestrutura e Logistica	مشروع قائم (إعادة التأهيل، التشغيل والنقل)
البرازيل	Santos Port Ponta da Praia Terminal	١٤٦,٠	Louis Dreyfus (50%), Cargill (50%)	مشروع قائم (التشييد، إعادة التأهيل، التشغيل والنقل)

الجدول ٤-١١ مشاريع مينائية مختارة، ٢٠١٦ (تابع)

الاقتصاد	المشروع	الاستثمار	الجهات الراعية	نوع مشاركة القطاع الخاص في البنية التحتية
البرازيل	Santos Port Macuco Terminal	٨١,٤	Fibria Celulose (100%)	مشروع قائم (إعادة التأهيل، الاستئجار، أو التأجير والنقل)
البرازيل	Suape Port Sugar Terminal	٦٣,٧	Odebrecht (75%), Agrovia (25%)	مشروع بكر (التشييد، التشغيل، والنقل)
غانا	Tema Port Expansion	١ ٥٠٠,٠	AP Moller–Maersk Group (35%), Bollore Group (35%), other (30%)	مشروع قائم (التشييد، وإعادة التأهيل، التشغيل والنقل)
جمهورية إيران الإسلامية	Chabahar port development	٢٣٥,٠	Other	مشروع قائم (التشييد، إعادة التأهيل والنقل)
جامايكا	Kingston Freeport Terminal Limited	٤٥٢,٠	CMA CGM (51%), China Merchant Holdings (International) Company (49%)	مشروع قائم (التشييد، إعادة التأهيل، التشغيل والنقل)
ميانمار	Myanmar Industrial Port Modernization	٢٠٠,٠	Other (100%)	مشروع قائم
بنما	PSA Panama International Terminal, phase 2	٤٠٠,٠	PSA (100%)	مشروع بكر (التشييد، التشغيل والنقل)
فييت نام	Dinh Vu Port acquisition	٤,٥	Other (51%)	تصفية الاستثمار المحتملة

المصدر: World Bank, 2017a.

ما برحت السياسات البيئية والمناخية الأكثر صرامة تزداد أهمية في تنمية الموانئ. ويمكن أن تؤثر تنمية الميناء وعملياته في جودة الهواء والمياه واستخدام الأراضي. وتزداد الموانئ توجهاً نحو اعتماد سياسات تشجع ممارسات التشغيل والمناولة المراعية للبيئة بغية استيفاء المعايير والقواعد التنظيمية المحلية والدولية. وقد يشمل ذلك مياه المجاري، ومياه الصابورة، ومناولة البضائع الخطرة، وانبعاثات الكربون، والضوضاء وسوى ذلك من ضروب التلوث. ويستدعي التقيد بهذه المتطلبات استثمارات ضخمة من المشغلين الخواص. وفي الوقت نفسه، تنظر هيئات الموانئ بشكل متزايد عند منح الامتيازات في سجل مشغلي الموانئ الأخضر، وبصمات ثاني أكسيد الكربون. وفي كثير من الأحيان، يقتضي الأمر تزويد السفينة بالكهرباء من الشاطئ، واستخدام التكنولوجيا النظيفة لتشغيل معدات الميناء ومركباته، والتوليد المستدام لطاقة الرياح والطاقة الشمسية، والمباني المستدامة، وحماية المياه، والنظم الفعالة لإزالة الغبار الناشئ عن البضائع السائبة الجافة، وغير ذلك من مواد البناء المراعية للبيئة. ومن المتوقع أن تستمر هذه التطورات وتؤثر في طريقة بناء الموانئ وتشغيلها وأن تقتضي استثمارات إضافية من القطاعين العام والخاص (Holman Fenwick Willan, 2011).

ويعتمد تحقيق مكاسب الكفاءة، وهو هدف رئيسي يسعى لتحقيقه نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص، على الطريقة التي يمكن بها تحويل المخاطر والمسؤوليات من القطاع العام إلى القطاع الخاص، وفق المبدأ القائل بأن المخاطر ينبغي أن يتحملها الطرف الأكثر قدرة على تدبرها[٤]. ويكتسي إجراء تحليل محكم للمخاطر وتوزيعها على القطاعين العام والخاص أهمية بالغة في إقامة شراكة تعود بالنفع على كلا الجانبين.

دال- التوقعات والاعتبارات في مضمار السياسات

يظلّ قطاع موانئ الحاويات عرضة للتطورات غير المواتية التي تحدث في الاقتصاد والطلب العالميين. بيد أن التوقعات تشير إلى أن إجمالي حركة الحاويات سيزيد بنسبة ٢,٨ في المائة في عام ٢٠١٧، في اتساق مع الانتعاش المتوقع حدوثه في تدفقات التجارة المنقولة في حاويات. ويُتوقع أن تسجل موانئ آسيا أسرع معدلات النمو (٢,٩ في المائة)، تليها أوروبا (٢,٨ في المائة)، فأمريكا الشمالية (٢,٠ في المائة) ثم أمريكا النامية (٠٢,٦ في المائة).

ويستند النمو المتوقع إلى الانتعاش في الأسواق الرئيسية ومتانة اقتصاد أمريكا الشمالية. وسيساهم النمو في أفريقيا وأمريكا النامية،

والصين في التوسع المتوقع في أحجام الموانئ العالمية، الذي يجسد، ضمن عوامل أخرى، الانتعاش في اقتصادات أفريقيا الغربية، والانتعاش التدريجي في البرازيل، والنمو المفاد عنه في موانئ بنما، وإنتاجية الموانئ في الصين (Lloyd's Loading List, 2017d). ويرجح أن تتحقق التأثيرات الناجمة عن التحالفات الضخمة وعملية التوحيد في سوق النقل البحري المنتظم واستخدام السفن التي تفوق سعتها ١٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً بقدر أكبر في الأجل القصير والأجل المتوسط. وبناءً على هذا التصور، فقد ترغب الموانئ وأصحاب المصلحة فيها في النظر في التوصيات الواردة أدناه.

جميع الموانئ

ينبغي على الموانئ أن تضع سياسات وخططاً عن أفضل السبل للتكيف مع متطلبات بيئة سوق النقل البحري المنتظم الآخذة في التغير.

وينبغي على مشغلي المحطات النهائية والموانئ وخطوط النقل البحري المنتظمة التعاون تعاوناً وثيقاً لتخفيف وطأة التأثير السلبي الناشئ عن ازدياد الضغوط الناجمة عن التكاليف شدة. ويُخشى أن تؤدي الضغوط الناجمة عن التكاليف إلى زيادة رسوم الموانئ، رغم أن ذلك قد يكون صعباً بسبب الظروف السائدة في السوق في الوقت الحالي. وقد يصعب على قطاع موانئ الحاويات تقديم الخدمات لقطاع خطوط النقل البحري المنتظمة، وبوجه أخص السفن الكبيرة، إن اضطر مشغلو المحطات النهائية إلى مغادرة السوق بسبب الهوامش المتدنية، أو إلى العزوف عن الاستثمار في قدرات جديدة بسبب الشكوك التي تحوم حول الإيرادات (Drewry Maritime Research, 2016a).

ولأن الناقلين يطلبون بشكل متزايد سعة أقل تشتتاً في المحطات النهائية، أي عدداً أقل من المحطات النهائية الأكبر سعة في كل ميناء، فمن المحتمل أن يصبح توحيد المحطات النهائية مادياً ومن حيث الملكية ضرورة. ويتوقع بعض المراقبين أن يزداد التعاون بين الموانئ المتجاورة، مثلما هو الحال في موانئ سياتل وتاكوما (Lloyd's Loading List, 2017c). ويتوقع أن تزداد حالات الاندماج والحيازة، على غرار حيازة محطات APM النهائية مجموعة Spanish Group TCB وشراء Yilport مجموعة Portuguese group Tertir، وخلاف ذلك (Lloyd's Loading List, 2017c).

الموانئ الصغيرة والثانوية

ستكون الموانئ التي تخدم البلدان النامية وبصفة خاصة الموانئ الصغيرة نسبياً والثانوية بحاجة لأن تتكيف حتى تبقى قادرة على المنافسة واجتذاب المعاملات التجارية، إما بوصلات مباشرة، أو عبر الخدمات الفرعية. وفضلاً عن الحفاظ على أعمال الموانئ الصغيرة، من المهم من منظور النقل البحري والتجارة، تقليل التكاليف، وحالات التأخير التي تؤثر في التجارة وسلاسل الإمداد التي تخدمها هذه الموانئ إلى أقصى حد.

موانئ المسافنة

قد لا تكون منافسة حركة المسافنة على صعيد العمليات البحرية مستدامة على الدوام في سياق بيئة التشغيل الجديدة. وسيكون على الموانئ إعادة النظر فيما تقدمه من خدمات والتفكير في تقديم خدمات أخرى للزبناء وهو أمر من شأنه أيضاً أن يزيد تدفقات إيراداتها. وقد لا يكون الاعتماد بمقدار كبير على أنشطة مناولة البضائع في إدرار دخل الميناء استراتيجية سديدة في الأجل الطويل، وينبغي إيلاء مزيد من العناية لمجالات من قبيل الموانئ الداخلية وأنشطة المستودعات والمخازن المبردة ومرافق التوزيع (Lloyd's Loading List, 2017c). وفضلاً عن إيجاد مصادر جديدة للدخل، ستعقد الموانئ شراكات وصلات أمتن مع الشاحنين ومالكي البضائع (Lloyd's Loading List, 2017c).

الحكومات

للحكومات دور ينبغي عليها أن تضطلع به في دعم الموانئ الصغيرة والمتوسطة الحجم للتكيف مع الوضع الجديد، بوسائل من بينها الأعمال المتعلقة بالسياسات وسواها من ترتيبات التيسير التي ستعزز تحسين خدماتها في مناطقها الداخلية، عوضاً عن التنافس للحصول على مركز ميناء المسافنة المحوري الدولي (Lloyd's Loading List, 2017e). ولمساعدة الموانئ الصغيرة والثانوية على الاحتفاظ بمكانتها في السوق، ينبغي اتخاذ خطوات لتحديد الاستراتيجية التي ينبغي اتباعها لاجتذاب مقدمي الخدمات في الخطوط الرئيسية، أو الفرعية تحديداً واضحاً.

ويكتسي إدراك العوامل التي تحدد مدة مكوث البضائع إدراكاً أفضل أهمية بالغة. وبوسع الحكومات أن تساعد في تلافي أوجه القصور وإزالة العقبات المتعلقة بالسعة في الموانئ من خلال التنظيم، وتقديم الحوافز واتخاذ تدابير تدعم السياسات والاستثمار، بما في ذلك من أجل تحقيق كفاءة العمليات التي تجريها إدارة الحدود ووكالات التخليص.

زد على ذلك، أن مشاركة مشغلي المحطات النهائية الخواص، من خلال الشراكات المعقودة بين القطاعين العام والخاص تتطور بصفتها آلية مهمة لاستقطاب مزيد من مشاركة الاستثمارات الخاصة

في تطوير الموانئ، ناهيك عن إتاحة الحصول على المهارات المتخصصة، والابتكارات، والتقانات الجديدة والنظيفة ذات الصلة بتطوير البنية التحتية والتشغيل والصيانة. وبوسع الحكومات أن تستعين بالنماذج الوفيرة عن الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تحديد استراتيجية مناسبة للشراكة بين هذين القطاعين تكفل التعاون المثمر وتحقق حصائل التنمية المستدامة. والشروط المسبقة لعقد شراكة مثمرة بين القطاعين العام والخاص هي: اتفاقات محكمة للشراكة بين القطاعين العام والخاص تكفل تقاسم المخاطر والمرونة بشكل ملائم، وإطار واضح للسياسات يتناول المخاطر ويخفف حدتها، ونظام قانوني وتنظيمي يكفل فعالية الاتفاقات ويتيح إعمالها، وإطار مؤسسي داخل الحكومة يتضمن قدرات تقنية وإدارية لإدارة العملية على نحو ملائم. ويمثل المشغلون الخواص شركاء رئيسيين في تطوير الموانئ وتنافسيتها. فهم لا يساعدون في تحسين حركة البضائع بفعالية وتحقيق كفاءة التكاليف مستعينين في ذلك بالبنى التحتية والخدمات المعززة فحسب، بل ويساهمون أيضاً في تحسين استدامة الموانئ وتنافسيتها من خلال التقانات الجديدة، وإدارة سلاسل الإمداد بشكل أفضل، وتحسين الربط بالمنطقة الداخلية، والتسليم من المنطلق إلى الوجهة النهائية.

جميع أصحاب المصلحة والشركاء في الموانئ

تُعدُّ الكفاءة في عمليات الميناء محركاً أساسياً لتنافسية الموانئ التجارية وقدرتها على المنافسة في بنية سوقية معقدة وآخذة في التطور. وينبغي اتخاذ خطوات لدعم اعتماد تقانات وحلول سديدة في الموانئ، ويشمل ذلك أتمتة الجمارك ونظم مجتمع الميناء.

ومؤشرات أداء الميناء وسيلة ضرورية لتحديد وضع الموانئ. ويساعد فهم الأداء في الموانئ في تخطيط الموانئ واتخاذ القرارات المتعلقة بها بشكل مستنير. وينبغي مواصلة الجهود لإحكام معايير الأداء في الموانئ، بوسائل من بينها الاستثمار في قدرات جمع البيانات، ودعم منصات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تخفض تكاليف جمع البيانات وتحليلها. ونظراً لصعوبة عقد مقارنات دولية فعالة عن الأداء في الموانئ، فإن توحيد معايير ومقاييس الأداء في الموانئ سيدعم وضع معايير مجدية، وعقد مقارنات، ووضع رتب يعول عليها. وثمة مقترح آخر يتمثل في دراسة تصورات المستخدمين وأصحاب المصلحة بشأن الأداء في الموانئ، أو قياس رضا المستخدمين، أو أصحاب المصلحة.

المراجع

Arvis J-F, Raballand G and Marteau J-F (2010). *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. World Bank. Washington, D.C. Available at: https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2489/558370PUB0cost1C0disclosed071221101.pdf?sequence=1&isAllowed=y (accessed 20 September 2017).

Dooms and Farrell S (2017). Lions or gazelles? The past, present and future of African port authorities: The case of East Africa. *Research in Transportation Business and Management*. 22:135–152.

Drewry Maritime Research (2016a). Spotlight briefing. Diminishing return? Ports and terminals. February.

Drewry Maritime Research (2016b). Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2016. Annual Review and Forecast. July.

Drewry Maritime Research (2017a). Container forecaster. First quarter. March.

Drewry Maritime Research (2017b). Drewry insight weekly. 25 June.

Drewry Maritime Research (2017c). Ports and terminal insights quarterly. Second quarter.

Ducruet C, Itoh H, Merk O (2014). Time efficiency at world container ports. Discussion Paper. OECD. August.

Guan C, Yahalom S and Yu J (2017). Port congestion and economies of scale: The large container ship factor. Paper presented at the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists. Conference. 27–30 June. Kyoto, Japan.

Herrera Dappe M and Suárez-Alemán A (2016). Competitiveness of South Asia's Container Ports: A Comprehensive Assessment of Performance, Drivers and Costs. World Bank. Washington, D.C.

Holman Fenwick Willan (2011). Ports and terminals: Global investment in ports and terminals. Available at https://www.hfw.com/downloads/HFW%20Ports%20and%20Terminals%20Report%20[A4]%20February%202013.pdf (accessed 5 October 2017).

Holman Fenwick Willan (2015). *Ports and Terminals 2016: Getting the Deal Through*. Law Business Research. London. Available at: https://sites-hfw.vuturevx.com/9/1320/uploads/getting-the-deal-through-ports-and-terminals-2016-hfw-chapters.pdf. (Accessed 5October 2017).

JOC.com (2014). New operational methods improving port productivity. 23 June.

JOC Group (2014). Berth productivity: The trends, outlook and market forces impacting ship turnaround times. July.

Lloyd's Loading List (2017a). Volume growth picks up pace at major box ports. 22 March.

Lloyd's Loading List (2017b). China congestion "likely to affect other Asian ports". 2 May.

Lloyd's Loading List (2017c). Liner consolidation piles pressure on ports. 26 May.

Lloyd's Loading List (2017d). Drewry upgrades full-year box growth forecast. June.

Lloyd's Loading List (2017e). New mega-alliances adding to pressure on box hubs. February.

MDS Transmodal (2017). India – the impacts of shipping lines' consolidation and the cabotage rule change.

Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority, Kenya Maritime Authority and Trade Mark East Africa (2017). Northern Corridor Performance Dashboard. Available at http://kandalakaskazini.or.ke/export.php?u=NHZ3a3B0MDdkYWh0dHA6Ly9rYW5kYWxha2Fza2F6aW5pLm9yLmtlLw&t=MGtlaWJueXA1bDU (accessed 28 September 2017).

Notteboom T, Parola F and Satta G (2014). Deliverable 1.1: State of the European port system – Market trends and structure update. Partim Trans-shipment Volumes. Portopia.

OECD (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: OECD 2014 Synthesis report. September.

Port Development West Africa (2017). State of West African ports and intermodal projects: Expansion, modernization and intermodal construction.

Port Economics (2017). The Post-Panamax syndrome: The challenges of the Port of Cartagena. 29 June. Available at http://www.porteconomics.eu/2017/06/29/the-post-panamax-syndrome-the-challenges-of-the-port-of-cartagena/2/#page-content (accessed 4 October 2017).

Portopia (2017). Moving towards a robust and sustainable port transport system. Available at http://www.portopia.eu (accessed 31 July 2017).

Raballand G, Refas S, Beuran M and Isik G (2012). Why cargo dwell time Matters in trade. Economic Premise No. 81. World Bank Group. May.

Richard S (2017). How China's Belt and Road initiative impacts global shipping. *Shipping and Finance*. June.

Rodrigue J-P (1998–2017). The geography of transport systems. Available at : https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/tbl_public_privte_roles_ports.html (accessed 5 October 2017).

UNCTAD (2014). *Port Management Series: Port Management Case Studies*. Volume 1. United Nations publication. New York and Geneva.

UNCTAD (2015a). *La gestion portuaire.* Volume 2. United Nations publication. New York and Geneva.

UNCTAD (2015b). *Trade and Development Report, 2015: Making the International Financial Architecture Work for Development*. United Nations publication. Sales No. E.15.II.D.4E. New York and Geneva.

UNCTAD (2016). *Economic Development in Africa Report 2016: Debt dynamics and Development Finance in Africa*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.3. New York and Geneva.

World Bank (2007). *Port Reform Toolkit*. Second edition. Washington, D.C.

World Bank (2016a). Western Africa: Making the most of ports in West Africa. 6 April.

World Bank (2016b). 2016 Private participation in infrastructure: Annual update. Available at: https://ppi.worldbank.org/~/media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/2016-PPI-Update.pdf (accessed 4 October 2017).

World Bank (2017a). Private Participation in Infrastructure Database. Available at https://ppi.worldbank.org/data (accessed 1 October 2017).

World Bank (2017b). PPP [Public–private partnerships] Knowledge Lab. Port. Available at https://pppknowledgelab.org/sectors/ports (accessed 1 October 2017).

حواشي نهاية الفصل

(١) للاستزادة من المعلومات عن تصنيف الأنواع والأنواع الفرعية من المشاركة الخاصة في مشاريع البنية التحتية، انظر the World Bank Private Participation in Infrastructure Projects Database التي يمكن الاطلاع عليها في: http://ppi.worldbank.org/methodology/glossary (تم الاطلاع عليه في ٢ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧).

(٢) في حزيران/يونيه ٢٠١٧، عقدت موانئ نواتوم شراكة مع شركة China Ocean Shipping (Group) Company. وتضمن اتفاق البيع والشراء الموقع عليه محطات نهائية لموانئ نواتوم في فالنسيا وبيلباو، فضلاً عن الموانئ الجافة في مدريد وزاراغوسا. انظر http://www.noatum.com/media/wp-content/uploads/20170611-PR-Noatum-Ports-partnership-CSP-EN_2.pdf (تم الاطلاع عليه في ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧).

(٣) انظر https://port.today/cosco-acquires-dry-port-kazakhstan/ (تم الاطلاع عليه في ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٧.

(٤) يستخدم توزيع المخاطر كممارسة حسنة في كثير من الأسواق الناضجة للشراكة بين القطاعين العام والخاص، مثل أستراليا والمملكة المتحدة.

٥

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

جنباً إلى جنب مع الفوائد الاقتصادية والربط والفوائد ذات الصلة بالكفاءة المستمدة من استخدام تقانات جديدة، يواجه النقل البحري تحديات معقدة، من بينها التهديدات والمخاطر السيبرانية. ولذلك، من المهم فهم هذه التهديدات والمخاطر فهماً أفضل وإذكاء الوعي بها. وتجدر الإشارة إلى القواعد التنظيمية الدولية في هذا الشأن التي تندرج في عدادها المبادئ التوجيهية الصادرة، في الآونة الأخيرة، عن المنظمة البحرية الدولية بصدد إدارة المخاطر السيبرانية، فضلاً عن أفضل الممارسات المتبعة في القطاع، والارشادات والمعايير الرامية إلى تدارك أوجه الضعف ومواجهة التحديات في هذا المضمار على نحو فعال.

وتشمل التطورات التنظيمية الدولية التي حدثت خلال الفترة قيد الاستعراض نفاذ الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لعام ٢٠٠٤، المعروفة باسم (اتفاقية إدارة مياه الصابورة لعام ٢٠٠٤)، في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧، واتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك، ٢٠٠٧، (رقم ١٨٨)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية، في ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧. واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في المنظمة البحرية الدولية قراراً يقضي بتنفيذ حد أقصى من محتوى الكبريت في زيت الوقود المستخدم على متن السفن قدره ٠,٥ في المائة ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠، وهو قرار ذو أهمية لكلا صحة الإنسان والبيئة.

الأمن السيبراني في النقل البحري

من المهم إذكاء الوعي بشأن المهددات والمخاطر التي تكتنف الأمن السيبراني والعواقب الناشئة عنها على السفن، والموانئ، ومناولة البضائع والعمليات المتعلقة بالبضائع ودراسة هذه المسائل بدقة، فضلاً عن وضع القواعد التنظيمية وأفضل الممارسات والارشادات وأفضل المعايير على الصعيدين الوطني والدولي في هذا الشأن والتقيد بها

التلوث الناشئ عن السفن

ينبغي لمالكي السفن ومشغليها وضع خطط للامتثال للحد الأقصى من الكبريت البالغ

٠,٥٪

في زيت الوقود، وذلك ابتداءً من كانون الثاني/ يناير ٢٠٢٠

على ضوء الهدف رقم ١٤، تُشجع جميع البلدان على أن تنظر، على سبيل الأولوية، في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمنع التلوث البحري وضبطه

ألف- التحديات والفرص التكنولوجية في قطاع النقل البحري العالمي

١ - الأمن السيبراني[١]

المخاطر والمهددات في قطاع النقل البحري

أضحى النقل البحري يعول تعويلاً شديداً على النظم المحوسبة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وهو يواجه الضغوط التجارية والمطالبة المتزايدة دوماً بتحقيق الكفاءة القصوى في نظم إدارة اللوجستيات والعمليات وتحسين الربط، بما في ذلك الربط الرقمي. وعلى غرار شعب القطاع الأخرى التي تعتمد على هذه التقانة، تكون النظم الحاسوبية المركبة على متن السفن، أو في المرافق البحرية، عرضة للهجمات السيبرانية ذاتها، من خلال الاختراقات، والبرمجيات الخبيثة، والتصيد الاحتيالي، وفيروسات حصان طروادة، والفيروسات، والفيروسات المتنقلة، وحجب الخدمات، وخلاف ذلك. وقد يشن هذه الهجمات مخترقو الشبكات والمجرمون في أي مكان في العالم. والراجح أن تستهدف الهجمات السيبرانية أول ما تستهدف أوجه الضعف في سلسلة الامداد، ويشمل ذلك أهل الغفلة من المستخدمين، ونقاط النفاذ اللاسلكية والوسائط النقالة. ويمكن أن يُحدِث الاستخدام غير المأذون به للبيانات أو النظم من قِبل أشخاص مأذون لهم بذلك، مثل طاقم السفينة أو السطح، تأثيرات سلبية جسيمة. وقد تقع حوادث الأمن السيبراني أيضاً بسبب أحوال الطقس الشديدة الوطأة، ومن بينها الأحداث ذات الصلة بتغير المناخ التي تشكل تهديدات جسيمة للأفراد والأعمال التجارية، بما في ذلك على متن السفن وفي الموانئ والمرافق البحرية. وفي هذه الأحوال، ينبغي أن تكون تدابير الأمن متاحة على نحو يكفل سلامة البيانات ويمكّن النظم من استئناف عملها في أقرب وقت مستطاع حتى وإن دُمِّرت المرافق كلياً أو جزئياً.

وقد يؤدي الاستغلال الخبيث لنظم تكنولوجيا المعلومات و/أو تعطلها عن العمل على متن السفن إلى زعزعة ابحارها ونظم دفعها بشكل مأمون. وعلى المنوال نفسه، قد تُحدِث الهجمات السيبرانية على النظم والتقانات الأخرى المستخدمة في عمليات محطات الحاويات النهائية، ومناولة البضائع، ومن بينها نظم المخزونات وتتبع الحاويات، اضطرابات شديدة في هذه العمليات. وقد يكون استقرار المنصات البحرية وموضعة سفن التموين البحري عرضة بالقدر نفسه للتأثيرات الناجمة عن هجمات الأمن السيبراني التي يشنها القراصنة والمهربون الحديثون، أو من خلال الفيروسات المتنقلة غير الموجهة إلى أهداف بعينها، أو التهديدات الداخلية والوظائف المشروعة المضطلع بها في الوقت غير الملائم أو في ظروف خاطئة (United States Coast Guard, 2016). ولجميع هذه الهجمات عواقب في مضمار السلامة والأمن، وهي تنطوي على تأثيرات شديدة الوطأة على الحياة البشرية، والبيئة، والاقتصاد. وقد تستهدف الهجمات السيبرانية الأخرى سرقة المعلومات، مثل بينات الشركات الحساسة، التي تتضمن تقنيات الإنتاج والتجهيز، أو استراتيجيات التفاوض مع الشركاء التجاريين. وفضلاً عن العواقب الاقتصادية على الشركات المعنية بشكل مباشر، يمكن ان تكون لهذه الهجمات تبعات على الأمن الوطني وتأثيرات مالية وغير مالية أوسع نطاقاً. وقد شُبِّهت العواقب وتكاليف الاضطراب المحتملة الناشئة عن الهجمات السيبرانية الخبيثة بعواقب الحوادث البحرية الكبيرة التي وقعت في الماضي في قطاع النقل البحري، مثل انفجار منصة الحفر المسماة Deepwater Horizon في عام ٢٠١٠ وانسكاب النفط من سفينة Exxon Valdez في عام ١٩٨٩، وإن لم تقع هذه الحوادث بسبب قصور شاب الأمن السيبراني (Rouser, 2015).

وفي العقود الأخيرة، أثيرت مخاوف بشأن المستوى الضحل من الوعي والثقافة بشأن الأمن السيبراني في القطاع البحري، وهو أمر لم تسلم منه البلدان المتقدمة، مثل الإلمام بما وقع من حوادث في مضمار الأمن السيبراني. وكثيراً ما يُنظر إلى الأمن السيبراني بحسبانه مسألة نظرية، أو موضوعاً تقنياً يعني المتخصصين في تكنولوجيا المعلومات، ولا يهم سواهم بشكل مباشر. وفوق ذلك، يركز تقييم المخاطر وتدبرها، على ما يبدو، جُلَّ اهتمامه على الأمن المادي في السفن والموانئ، ويولي قدراً غير كاف من الاهتمام للأمن السيبراني وتبادل المعلومات بشأن تخفيف حدة التهديدات السيبرانية.

فعلى سبيل المثال، تبيَّن من تحليل المبادرات المتخذة والجهود المبذولة في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بشأن الأمن السيبراني في القطاع البحري أن التركيز على الأمن السيبراني كان، ضمن أمور أخرى، قاصراً قصوراً حدَّ من قدرات القطاع على تقييم التحديات في هذا المجال والتصدي لها بشكل مطرد. ويُعدُّ قصور الوعي بين أصحاب المصلحة الرئيسيين، بما فيهم الحكومات وهيئات الموانئ، وشركات النقل البحري، ومقدمو خدمات الاتصالات اللاسلكية، بالتحديات الأمنية وأوجه الضعف والتهديدات التي يختص بها هذا القطاع سبباً من الأسباب الرئيسية التي يعزى إليها هذا الوضع. ومن بين المشاكل التي حددها التحليل التعقيد الذي يسم بيئة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات البحرية، وتشتت عملية التدبير على مستويات مختلفة سواء أكانت دولية، أو إقليمية، أو وطنية. وأبرزت الدراسة، من بين ما أبرزته، الحاجة لتحديد تدابير سديدة لحماية القطاع البحري، بصفته قطاعاً يمثل بنية تحتية بالغة الأهمية، من تهديدات الأمن السيبراني المتزايدة. وهي تقترح خارطة طريق موجهة لأصحاب المصلحة المعنيين، تتضمن أولويات عمل في الأجل القصير والمتوسط والطويل (European Union Agency for Network and Information Security, 2011).

التهديدات الموجهة للسفن

في مضمار تهديدات الأمن السيبراني التي تؤثر في السفن وفي ملاحتها الآمنة، أُحرزت نتائج مفيدة بشأن النظم الآلية لتحديد الهوية، والنظم العالمية التي تستخدم حيثيات النظام العالمي لتحديد الموقع وتتبادل أحدث المعلومات عن مواقع السفن وأسمائها وبضائعها وسرعاتها ووجهاتها مع سفن وهيئات بحرية أخرى من خلال التواصل عبر الاتصالات الراديوية. وتُستخدم هيئات الموانئ النظم الآلية لتحديد الهوية كثيراً لتحذير السفن من مخاطر شتى في البحر. وتُستخدم هذه النظم أيضاً في عرض البحار للإخطار عن الأشخاص الذين قد يسقطون من على متن السفينة وتحديد مواقعهم. وتمثل هذه النظم وسيلة مجدية للملاحة، ورصد حركتها، وتفادي التصادم، وعمليات البحث والإنقاذ، والتحقيق في الحوادث، ومنع القرصنة وتعزيز سلامة حركة الملاحة البحرية، واستكمال منشآت الرادار التقليدية. وفي عام ٢٠٠٠، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية، من خلال مراجعات أجرتها على الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، متطلباً جديداً يقتضي أن تحمل جميع السفن على متنها نظاماً آلياً لتحديد الهوية ابتداءً من ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤. وبناءً على ذلك، ستُبقي السفن النظام الآلي لتحديد الهوية عاملاً في جميع الأوقات، إلا في الحالات التي توفر فيها الحماية لمعلومات الملاحة البحرية اتفاقات، أو قواعد، أو معايير دولية. وبوسع مالكي السفن ومشغليها أن يستخدموا بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية في سفنهم لأغراض من بين أكثرها شيوعاً إيقاف النظام عن العمل إذا كان "تشغيل النظام الآلي لتحديد الهوية قد يهدد سلامة، أو أمن سفنهم، أو عندما تكون حوادث أمنية وشيكة الوقوع" (IMO, 2015)، على سبيل المثال، عند عبور مناطق تشتد فيها مخاطر القرصنة، لمنع القراصنة من تحديد مواقع السفن وتخطيط الهجمات.

وأشار تقييم أُجري في الآونة الأخيرة إلى أن المهاجمين يستطيعون أن يخترقوا النظام الآلي لتحديد الهوية بسهولة. وأبرز التقييم طائفة من أوجه الضعف والتهديدات المحتملة، من بينها الانتحال، والاختطاف، وزعزعة البيانات المتاحة، وقد حُلِّل كل منها لتحديد إن كان التهديد يستند إلى برمجيات، أو ترددات لا سلكية، أو إلى كليهما. وأعاد التقييم التأكيد أيضاً على نتائج التقارير السابقة عن هشاشة نظم الملاحة السفينية (Trend Micro, 2014). وتشمل التهديدات الأخرى التشويش العشوائي الذي قد يثير صعوبات في تحديد الموقع الصحيح لسفن عديدة (The Maritime Executive, 2017).

وفي عام ٢٠١٣، أبان باحثون في جامعة تكساس أن بوسعهم السيطرة الملاحية على السفن وإعادة توجيه مسارها بإصدار إشارة كاذبة من نظام تحديد الموقع طغت على الإشارة الصحيحة. ولا يتم ترميز النظام الآلي لتحديد الموقع ولا النظم العالمية لتحديد الموقع للاستخدامات المدنية ولا التحقق من صحتها ولذلك فهي تمثل هدفاً سهل المنال. وفضلاً عن ذلك، لا تستدعي الثغرات الأمنية التي حُدِّدت معدات، أو قدرات باهظة التكلفة، فالمعدات التي استخدمتها Trend Micro وجامعة تكساس لتحديد الثغرات الأمنية تكلف ٧٠٠ يورو و٢ ٠٠٠ دولار على التوالي (Marsh, 2014).

وفي عام ٢٠٠٩، عدَّلت المنظمة البحرية الدولية القاعدة ١٩-٢ من الفصل الخامس في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، جاعلة تجهيز السفن التي تقوم برحلات دولية بنظم إلكترونية لعرض الخرائط والمعلومات إلزامياً على مراحل تمتد من تموز/يوليه ٢٠١٢ حتى تموز/يوليه ٢٠١٨، حسب نوع السفينة. وتمثِّل هذه النظم بديلاً حاسوبياً لخرائط الملاحة الورقية تُدمج فيه خرائط الملاحة الإلكترونية، ومعلومات النظام العالمي لتحديد الموقع، والبيانات المستمدة من مستشعرات الملاحة الأخرى، مثل الرادار، ومقياس الأعماق، والنظام الآلي لتحديد الهوية. وتتيح نظم عرض الخرائط والمعلومات إلكترونياً معلومات قيمة للملاحة، بيد أنها عرضة للهجمات السيبرانية وقد يؤدي المساس بها إلى فقدان الأرواح، والتلوث البيئي، ووقوع خسائر مالية (NCC Group, 2014).

وحلَّلت دراسة حديثة المخاطر وأوجه الضعف الأمنية المتعلقة بعرض الخرائط ونظم المعلومات إلكترونياً. ويمكن أن يتيح الربط بين هذه النظم ومنصات المكاتب والاتصالات الفرصة للمهاجمين للنفاذ بوسائل شتى، مثل إدخال فيروس من خلال بطاقة ذاكرة متحركة استخدمها أحد أفراد الطاقم، أو باستغلال ضعف لم يتم تداركه عبر الإنترنت. وعند التمكن من النفاذ غير المأذون على هذا النحو، يمكن أن يتواصل المهاجمون مع الشبكات المتنية ومع كل ما هو موصول بها وبوسعهم، من بين عواقب كثيرة مقصودة وغير مقصودة، تخريب بيانات المستشعرات وتفسيرها تفسيراً خاطئاً لنظم عرض الخرائط والمعلومات الإلكترونية. ومن شأن هذه الأفعال أن تؤثر في عملية اتخاذ القرارات من قِبل العاملين في الملاحة وأن تفضي إلى تصادم السفن أو جنوحها. ويمكن أن تؤدي أوجه ضعف عديدة أخرى في برمجيات النظم الإلكترونية لعرض الخرائط والمعلومات إلى اضطرابات بالغة الشدة في ملاحة السفن. وتتضمن التوصيات لإصلاح هذا الحال، على سبيل المثال، تركيب النظم بطريقة سليمة وعزلها عن بقية نظم تكنولوجيا المعلومات في السفينة ببرنامج حماية يقيها من الاختراق ومن احتمال حرف السفينة عن مسارها (NCC Group, 2014). ويُتوقع أن تزداد أهمية تدبر مخاطر الأمن السيبراني على نحوٍ فعال، لأن القطاع شرع في استخدام سفن ذاتية التشغيل.

وفي عام ٢٠١٤، تبيَّن من التحقيق في حادث التصادم الذي وقع بين سفينة بضائع وصندل غير مُطقَّم يحمل رافعة أن بطاقة ذاكرة موصولة بالنظام قد استُخدِمت لتخزين ملفات وسائط الإعلام. ورغم أن سوء استخدام المعدات هذا لم يكن له ضلع مباشر في الحادث،

فقد كان من المحتمل أن يفسد بيانات قيمة لازمة لتحديد ملابسات الحادث. وفي آب/أغسطس ٢٠١٦، اختُرِق متعهد بحري في فرنسا، فتسربت أكثر من ٠٠٠ ٢٢ وثيقة تتضمن تفاصيل غواصة كان يجري تشييدها، وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦، اختُرِق حاسوب موظف يعمل في شركة Packard Enterprise Services، مما أدى إلى فتح أكثر من ٠٠٠ ١٣٤ سجلاً شخصياً للبحارة (Marine Link, 2017).

وليست منصات النفط البحري بمنجاة من هذه المخاطر، مع ما ينطوي عليه ذلك من تداعيات. فعلى سبيل المثال، ربما تسبب مخترقو الشبكات في تغيير توازن منصة نفطية عائمة على نحو يؤدي إلى إغلاقها مؤقتاً. واستغرق تحديد السبب في ذلك وتخفيف وطأة التأثير الناجم عنه أسبوعاً. وعلى الصعيد العالمي، قد تكلف الهجمات السيبرانية على بنى النفط والغاز التحتية شركات الطاقة ما يقارب ١,٩ بليون دولار بحلول عام ٢٠١٨، وتقدر حكومة المملكة المتحدة أن الهجمات السيبرانية تكلف شركات النفط والغاز الوطنية زهاء ٦٧٢ مليون دولار في السنة (Reuters, 2014).

التهديدات الموجهة للموانئ

للموانئ البحرية أيضاً أهمية اقتصادية استراتيجية، كما هو مبيَّن في الفصلين الرابع والسادس. ويمكن أن تؤدي الهجمات السيبرانية إلى تداعيات جسيمة لمن يعولون على الحواسيب والنظم المرتبطة بها، إذ إن هذه النظم عادة ما تتضمن معلومات عن عدد من مختلف أصحاب المصلحة. ومن ثم، قد يتمكن مخترقو الشبكات، على سبيل المثال، من النفاذ إلى النظم بغية الاستيلاء على السفينة، أو إغلاق ميناء، أو محطة نهائية فيه، أو الحصول على معلومات حساسة، مثل وثائق التسعير، أو الجداول الزمنية، أو قوائم البضائع، أو أرقام الحاويات وخلاف ذلك. وقد يكبد الهجوم السيبراني الأعمال التجارية خسائر تبلغ ملايين الدولارات، حتى وإن كان محدود النطاق (Belmont, 2014; Cyber Keel, 2014; Hazard Project, 2017). فعلى سبيل المثال، أثر هجوم شُنَّ في الولايات المتحدة، في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، على نظم الإنترنت في ميناء Port of Houston، وهو من أكثر المرافق البحرية نشاطاً في العالم، في أداء شبكة الميناء برمتها وحال دون الوصول إلى بيانات، من بينها بيانات عن المد والجزر، وأعماق المياه، والطقس، يستعين بها المرشدون والسفن على الإبحار عبر الميناء. ورغم أن ذلك لم يسفر عن وقوع إصابات أو أضرار، فإن تداعياته كان يمكن أن تكون شديدة الوطأة على من اعتمدوا على الحواسيب (The *Register*, 2003). وفضلاً عن ذلك، أفاد ميناء لونغ بيتش (Port of Long Beach)، في عام ٢٠١٣، عن وقوع عدة هجمات سيبرانية شنها مخترقو شبكات، مستخدمين فيها طريقة حجب الخدمة الموزع، أو طرائق أخرى. ورداً على هذه الهجمات، اتخذ الميناء عدة تدابير تتعلق بالأمن السيبراني، من بينها إنشاء شبكة حاسوبية تتضمن بيانات مؤمنة من قِبل وكالات فيدرالية ومشغلين خواص لمحطات نهائية، وحظر حركة الإنترنت التجارية من شبكة الميناء، واستثمار قرابة مليون دولار في تطبيقات تجارية لرصد نشاط الشبكة، والاقتحامات، وبرامج حماية الحواسيب؛ ورسم خريطة لنظم الميناء الشبكية ونقاط النفاذ إليها؛ وتعيين مناطق النفاذ إلى حواسيب الخدمة فيه الخاضعة للمراقبة، ونسخ البيانات الرئيسية وتكرارها خارج الشبكة (Ship-technology.com, 2013)[٢].

التهديدات الموجهة لنظم مناولة البضائع وتشغيل المحطات النهائية

ترد أدناه أمثلة لهذه التهديدات:

(أ) جمهورية إيران الإسلامية، ٢٠١١: استهدف هجوم سيبراني الشركة التي تملكها الدولة وكانت تملك آنذاك أكبر أسطول للنقل البحري في الشرق الأوسط وألحق أضراراً ببيانات أسعار النقل البحري، والتحميل، وأرقام البضائع والتواريخ والمواقع وأحدث التباساً بشأن موقع الحاويات، وعمّا إذا كانت الحاويات قد حُمِّلت، وأي الحاويات يوجد على متن السفينة وأيها على الشاطئ. وإضافة لذلك، ضاعت شبكة الشركة للاتصالات الداخلية نتيجة للهجوم، ومع أن البيانات استُرجِعت لاحقاً، فقد حدث اضطراب شديد في العمليات، وتعرضت كميات كبيرة من البضائع للضياع، وأُرسِلت بضائع أخرى إلى وجهات خاطئة، فتسبب ذلك في خسائر مالية جسيمة (Cyber Keel, 2014)؛

(ب) هولندا، ٢٠١١: لمدة عامين، أخفى المتاجرون في المخدرات الهيروين وكمية لا تقل عن طن واحد من الكوكايين تبلغ قيمة بيعها في الشوارع ١٣٠ مليون جنيه في بضائع مشروعة واستخدموا مخترقي شبكات للتسلل إلى نظام تتبع البضائع المحوسب في ميناء أنتويرب، ببلجيكا بغية تحديد حاويات النقل البحري التي أُخفيت فيها شحنات من المخدرات. ونقل المتاجرون الحاويات من الميناء واسترجعوا المخدرات قبل وصول مالكي البضائع الشرعيين. وبدأ الاختراق بهجمات تصيد احتيالي تضمنت إرسال رسائل بريد إلكتروني ذات محتوى خبيث للعاملين في شركات النقل في الميناء. وبعد اكتشاف الاختراق الأمني وتركيب برنامج حماية، اقتحم مرتكبو الاختراق مكاتب الشركة وأخفوا معدات حاسوبية متطورة لاختطاف البيانات في أجهزة الكابلات وفي أقراص الحواسيب الصلبة بغية سرقة بيانات التوثيق

للحصول على الشهادات اللازمة ورموز التخليص لاستعادة الحاويات وتفريغها في المكان الذي يريدونه والوقت الذي يختارونه (Ship-technology.com, 2013)؛

(ج) ٢٠١٣: نشرت شركة أمنية معلومات عن الهجمات الجارية منذ عام ٢٠١١ والموجهة إلى أهداف في قطاعات الأعمال التجارية في اليابان وجمهورية كوريا، ومن بينها النقل البحري والعمليات البحرية. وتمكن المهاجمون من النفاذ إلى شبكات الشركات المستهدفة واستخلاص وثائق ومعلومات حسابات البريد الإلكتروني، والكلمات السرية التي تتيح النفاذ إلى موارد أخرى في الشبكات. وخلافاً للهجمات الأخرى، دامت هذه الهجمات أياماً أو أسابيع قليلة وانسحب المهاجمون حال الحصول على المعارف الصناعية المستهدفة (Cyber Keel, 2014)؛

(د) تموز/يوليه ٢٠١٤: نشرت شركة أمنية معلومات عن برمجيات خبيثة فائقة التطور تستهدف النظم في قطاع النقل البحري واللوجستيات في العالم برمته. وفي مصنع أحد الموردين، أدمجت البرمجيات الخبيثة في نظام تشغيل الناسخات اليدوية التي تستخدم للتحقق من عناصر المخزونات التي يجري تحميلها في السفن والشاحنات والطائرات وترسل لشركات النقل البحري واللوجستيات وتفريغها. وتسللت البرمجيات الخبيثة إلى الخواديم وحصلت على بيانات مالية وبيانات أخرى (Trap X Security, 2014)؛

(هـ) حزيران/يونيه ٢٠١٧: أثر هجوم سيبراني في عمليات شركة Maersk على نطاق العالم، فأخر الشحنات بسبب إقفال المحطات النهائية في عدة موانئ، من بينها ميناء روتردام في هولندا وميناء جواهر لال نهرو، وهو أكبر موانئ الحاويات في الهند؛ ومحطات نهائية في الولايات المتحدة. وعلى غرار الهجمات التي أثرت في البنية التحتية الرقمية في العالم بأجمعه في أيار/مايو ٢٠١٧، تضمن هذا الهجوم فيروس الفدية الذي يختطف التحكم في حاسوب ويطلب الدفع لعنوان إلكتروني لقاء استعادة النفاذ إلى البيانات والنظم (JOC.com, 2017).

الجوانب التنظيمية الدولية

حتى الآن، تناولت القواعد التنظيمية والسياسات الدولية، مثل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وغيرها من التدابير، أساساً الجوانب المادية من الأمن والسلامة البحريين، وظل تنظيم الأمن السيبراني في العمليات البحرية طوعياً في جل الأحيان. وتشمل التطورات الأخيرة اعتماد المنظمة البحرية الدولية المبادئ التوجيهية لإدارة مخاطر الأمن السيبراني البحري التي تقدم توصيات رفيعة المستوى بشأن الحماية من التهديدات وأوجه الضعف السيبرانة الحالية والمقبلة موجهة إلى جميع المشاركين في النقل البحري الدولي (IMO, 2017a). وتتضمن المبادئ التوجيهية خمسة عناصر وظيفية لإدارة المخاطر الفعالة في قطاع النقل البحري، على النحو التالي "١- التحديد. تحديد أدوار ومسؤوليات العاملين بشأن إدارة المخاطر السيبرانية وتحديد النظم والأصول والبيانات والقدرات التي تثير مخاطر لعمليات السفينة إذا أصابها الاضطراب؛ ٢- الحماية: تنفيذ نهج وتدابير التحكم في المخاطر والتخطيط لحالات الطوارئ للحماية من حدث سيبراني وضمان تواصل عمليات النقل البحري؛ ٣- الاكتشاف: إعداد وتنفيذ الأنشطة اللازمة لاكتشاف الحدث السيبراني في الوقت المناسب؛ ٤- الاستجابة: إعداد أنشطة وخطط توفر القدرة على الصمود وتتيح استعادة النظم اللازمة لعمليات النقل البحري، أو الخدمات التي أعاقها الحدث السيبراني؛ ٥- الاسترجاع: تحديد التدابير لإسناد واسترجاع النظم السيبرانية اللازمة لعمليات النقل البحري المتضررة من حدث سيبراني (IMO, 2017b). وتورد المبادئ التوجيهية أيضاً أفضل الممارسات والارشادات والمعايير التي تتيح مزيداً من المعلومات لفهم أوجه الضعف والهجمات السيبرانية والتصدي لها بشكل أفضل[٣].

وبما أنَّ كثيراً من حادثات الأمن السيبراني تندرج في عداد الجرائم، تجدر الإشارة أيضاً إلى المعايير الدولية بشأن الجرائم السيبرانية. فعلى سبيل المثال، تتضمن الاتفاقية المتعلقة بالجريمة الإلكترونية، لعام ٢٠٠١، بنوداً تتعلق بإسناد الاختصاص القضائي بشأن السفن التي ترفع علم طرف وجنسية مرتكبي الجرائم (المادة ٢٢) وتعرف اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، لعام ٢٠٠٤، الجريمة عبر الوطنية بصفتها، مثل الجرائم الأخرى، جريمة ترتكب في دولة واحدة ولكن لها تأثيرات ملموسة في دولة أخرى، وقد تكون منطبقة في سياق أفعال الجرائم السيبرانية التي تؤثر في العمليات البحرية.

٢- تقنية سلسلة السجلات المغلقة

لمحة عامة

تقنية سلسلة السجلات المغلقة تقنية جديدة للسجلات الموزعة لم يتم بعد تعريفها أو فهمها على نحو تام. وسلسلة السجلات المغلقة هي قاعدة بيانات موزعة (أي بها نسخ عديدة موجودة في نظم حاسوبية مختلفة) تسجل المعلومات المتشاطرة مع شبكة نظير -

إلى – نظير تستخدم التشفير وسواه من التقنيات لإنشاء سجلات للمعاملات تكون مأمونة وغير قابلة للتحريك (انظر *Harvard Business Review*, 2017). وقد تتضمن هذه المعاملات أنواعاً كثيرة من القيمة مثل العملة (النقد، والأسهم، أو السندات) وسند ملكية الأصول الملموسة (بضائع، عقارات، أو طاقة) والأصول غير الملموسة (أصوات، هوية، أفكار، أو بيانات شخصية). ويتوقع أن يؤدي استخدام تقنية سلسلة السجلات المغلقة إلى زيادة سرعة أداء الأعمال، وتخفيض تكلفته بتبسيط العمليات، وتقليل الحاجة للتدخل البشري، وأتمتة العمليات وتفادي الأخطاء البشرية (Knect365, 2016).

وطُبِّقت هذه التكنولوجيا أول ما طُبِقت في المجال المالي باستحداث العملة الرقمية المعروفة باسم بيتكوين التي تتيح نظاماً موزعاً لأصول ومعاملات موثوق بها دون الحاجة إلى هيئة وصية مركزية تقوم بدور الضامن للغير. وقد تطورت تقانات سلاسل السجلات المغلقة منذ ذلك الوقت، مثل تقنية Ethereum التي تتيح تنفيذ العقود الذكية التي تنفذ معاملات تقوم على استيفاء الشروط التفضيلية.

ولا تزال تقنية سلاسل السجلات المغلقة في مراحلها الأولى، ويمثِّل إدماجها مع تقانات ومنصات جديدة أخرى، واعتماد نُهج الأعمال والمهارات والقواعد التنظيمية في هذا الشأن، تحدياً ويستدعي وقتاً واستثماراً (Cognizant, 2016). وإضافة إلى ذلك، لا تزال المخاوف قائمة بشأن التداعيات في مجال الأمن السيبراني الناشئة عن تطبيق تقنية سلسلة السجلات المغلقة. وقد تبيَّن من تحليل أُجري في الآونة الأخيرة أن لهذه التكنولوجيا فوائد أمنية، وهي تتضمن تحديات وتشمل أفضل الممارسات. ووجدت هذه الدراسة أن بعض مبادئ الأمن في كلا نظم تكنولوجيا المعلومات التقليدية وتكنولوجيا سلسلة السجلات المغلقة، مثل الترميز وإدارة المفاتيح، تتماثل إلى حد كبير وتواجه ذات المخاطر (European Union Agency for Network and Information Security, 2016). ويواجه استخدام تقنية سلاسل السجلات المغلقة أيضاً تحديات جديدة تتعلق، ضمن أمور أخرى، باختطاف التوافق[٤] وبمسائل التشغيل البيني بين مختلف المنصات وإدارة العقود الذكية.

تقنية سلسلة السجلات المغلقة في النقل البحري

اقتُرح، على سبيل المثال، استخدام تقنية سلسلة السجلات المغلقة في النقل البحري لنقل البيانات وتبادلها، بما في ذلك البيانات عن حالة الشحنات، وهي عملية تتم على نحو متزايد إلكترونياً من خلال رسائل التبادل الإلكتروني للبيانات عوضاً عن تبادل الوثائق الورقية (انظر United Nations Economic Commission for Europe, 1996). وتستخدم بعض شركات النقل البحري الرئيسية بوابات النقل البحري مثل Cargo Smart و Inttra و Nexus GT التي تتيح إجراء العمليات الرقمية، ووظائف للحجز، والتتبع، والتقصي، والتوثيق، وتمكِّن الزبناء من التواصل مع الناقلين. بيد أن الوثائق الورقية لا تزال تُستخدم على نطاق واسع في كثير من الخطوات في عملية النقل البحري. وكثيراً ما تُستخدم نظم مجتمع الميناء التي تؤدي دوراً مهماً في تنفيذ العمليات المينائية التقنية نفسها المستخدمة في بوابات النقل البحري.

ويمكن أن تضيف تقنية سلسلة السجلات المغلقة وظائف إضافية مهمة لمعلومات النقل، والمعلومات البحرية، وتكنولوجيا الاتصالات، ونظم التبادل الإلكتروني للبيانات، مثل التحقق من البيانات والتتبع والتقصي. وفي الوقت نفسه، من المهم وضع وتطبيق معايير[٥] تيسر تبادل البيانات المأمون بين هذه التقانات وجميع أصحاب المصلحة المعنيين (*Combined Transport Magazine*, 2016). وتشمل المراحل الأولى من استخدام تقنية سلسلة السجلات المغلقة وتطبيقاتها النموذجية في سلاسل الإمداد وقطاع النقل والقطاع البحري المبادلات المتحقق منها لكتلة البيانات الإجمالية عبر تقنية سلسلة السجلات المغلقة، بموجب المتطلبات الجديدة التي تنص عليها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، مما قد يؤدي إلى تسريع توحيد تبادل البيانات الإلكترونية (انظر http://solasvgm.com و http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Pages/Verification-of-the-gross-mass.aspx)؛ ونظام Blockfreight، وهو نظام مفتوح لشبكة سلسلة السجلات المغلقة لسلاسل الإمداد؛ ومشروع سلسلة السجلات المغلقة لاتحاد اللوجستيات في جامعة ديلفت للتكنولوجيا، بهولندا؛ ومشروع نموذجي لتقنية سلسلة السجلات المغلقة في ميناء أنتويرب، ومشروعي Maersk و Walmart النموذجيين لاستخدام ماكينات الأعمال التجارية الدولية (International Business Machines) (انظر https://www.nytimes.com/2017/03/04/business/dealbook/blockchain-ibm-bitcoin.html، ولاستخدام تقنية سلسلة السجلات المغلقة في الإعلانات الجمركية، انظر https://youtu.be/LeKapqAQimk).

وفي مضمار وثائق النقل، ظلَّ انتاج نسخة مطابقة لوظائف كل وثيقة في بيئة إلكترونية مأمونة مع ضمان تمتع استخدام السجلات ورسائل البيانات الإلكترونية بالاعتراف القانوني نفسه الذي تحظى به الوثائق الورقية يمثل التحدي الرئيسي الذي يواجه الجهود المبذولة لوضع بدائل إلكترونية للوثائق الورقية التقليدية. وفيما يتعلق بسند الشحن حيث جرت العادة على أن يقترن الحق الحصري في تسليم البضائع بالحيازة الفعلية للوثائق الأصلية، يشمل ذلك على وجه التخصيص إصدار نسخة مطابقة، في بيئة إلكترونية، من الوثيقة الوحيدة لسند الملكية (UNCTAD, 2003).

وفي أعقاب المحاولات الأولى لرقمنة سند الشحن، ومن بينها Bolero[٦]، وفي الآونة الأخيرة essDOCS الذي أصاب شيئاً من النجاح (انظر http://essdocs.com)، أُفيد أن بعض الشركات أخذت تستكشف منذ وقت قريب استخدام تقنية سلسلة السجلات المغلقة في هذا السياق (JOC.com, 2016).

بيد أن تقنية سلسلة السجلات المغلقة لما تُطبَّق على نطاق واسع في النقل البحري، ولم يتضح بعد إن كان هذا الوضع سيتغير عمَّا قريب. وتشمل التحديات ضمان التشغيل البيني وطائفة من المسائل القانونية (Takahashi, 2017)، فضلاً عن ضرورة وضع آليات لتضمين بنود العقود البحرية الجوهرية، واستصدار نسخة مطابقة من العمليات التي تنطوي عليها نظم تكنولوجيا المعلومات القائمة على العقود الذكية التي تستخدم تقنية سلسلة السجلات المغلقة. وإضافة إلى ذلك، ثمة مخاوف محتملة بشأن استخدام تقنية سلسلة السجلات المغلقة في تطبيقات تتعلق بالتحقق من الهوية، أو بحماية الخصوصية، أو بالبيانات المالية، رغم الفرص التي قد تتيحها هذه التقنية لتوليد الهوية وإدارتها. ولذلك، ينبغي رصد التطورات في تقنية سلسلة السجلات المغلقة والمسائل القانونية المقترنة بها، والتكاليف، والبنية التحتية، وإجراء مزيد من الدراسة لها.

وحدث تطور تنظيمي دولي بشأن الاعتراف القانوني بالسجلات المنقولة إلكترونياً تمثل في فراغ فريق العمل الرابع بشأن التجارة الإلكترونية التابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي من وضع الصيغة النهائية لقانون نموذجي للسجلات المنقولة إلكترونياً اعتُمِد في تموز/يوليه ٢٠١٧ (انظر http://uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/MLETR_ebook.pdf). ويتضمن القانون النموذجي، ضمن أمور أخرى، تعريف السجل المنقول إلكترونياً الذي يجب أن يشمل بيانات ومعلومات تعرفه بأنه المعادل الوظيفي لوثيقة أو وسيلة قابلة للنقل، مثل سندات الشحن، والإيصالات، والشهادات وغير ذلك من الوثائق المستخدمة في النقل البحري. ويتألف النموذج من أربعة أقسام على النحو التالي: أحكام عامة (المواد ١-٧)، أحكام بشأن المعادل الوظيفي (المواد ٨-١١)؛ استخدام السجلات المنقولة إلكترونياً (المواد ١٢-١٨)؛ والاعتراف عبر الحدود بالسجلات المنقولة إلكترونياً (المادة ١٩).

ويحدد النموذج أيضاً الشروط التي تكفل فرادة السجل المنقول إلكترونياً وسلامته، وقابليته للتحكم فيه منذ وضعه حتى نفاد مفعوله أو صلاحيته، على نحو يتيح بوجه خاص نقله. ومنذ عام ٢٠١٥، تعكف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على تناول المسائل القانونية ذات الصلة بإدارة الهوية وخدمات الثقة والجوانب التعاقدية للحوسبة السحابية (انظر http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/4Electronic_Commerce. html).

باء- التطورات التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، وسواها من المسائل البيئية

١ - تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وكفاءة الطاقة

غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي

يبعث النقل البحري قرابة بليون طن من ثاني أكسيد الكربون سنوياً وإليه يعزى نحو ٢,٥ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن احتراق الوقود على الصعيد العالمي. وبحلول عام ٢٠٥٠، قد تزيد انبعاثات النقل البحري بنسبة تتراوح بين ٥٠ و٢٥٠ في المائة، حسب النمو الاقتصادي والتطورات في مجال الطاقة في المستقبل (IMO, 2014a). ولا يتماشى ذلك مع الهدف المتفق عليه عالمياً المتمثل في تحديد المتوسط العالمي لارتفاع الحرارة بأقل من ٢ درجة مئوية فوق المستويات قبل الصناعية، وهو أمر قد يستدعي تخفيض الانبعاثات العالمية بمقدار النصف على الأقل عن مستوى عام ١٩٩٠ بحلول عام ٢٠٥٠. ومن شأن تنفيذ التدابير التقنية والتشغيلية المتعلقة بالسفن أن يزيد الكفاءة ويخفض الانبعاثات بنسبة تصل على ٧٥ في المائة، ويمكن تحقيق مزيد من التخفيضات بتطبيق التقانات المبتكرة (IMO, 2009).

وواصلت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها المعقودة في تموز/يوليه ٢٠١٧، الاستناد إلى الأعمال السابقة لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، بوسائل في صدارتها اعتماد استراتيجية المنظمة البحرية الدولية لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن في عام ٢٠١٨؛ وفق خارطة طريق وافقت عليها اللجنة في دورتها المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦ (IMO, 2016a، المرفق ١١). ودرست اللجنة مقترحات شتى بشأن الاستراتيجية قدمتها الدول وممثلو القطاع، وأخذت علماً بمشروع الملامح العامة لهيكلها المحتمل التي تضمنت العناصر التالية: الديباجة، المقدمة والسياق، بما في ذلك تصورات الانبعاثات؛ والرؤية؛ ومستويات الطموح، والمبادئ التوجيهية؛ وقائمة التدابير المقترح اتخاذها في الأجل القصير والمتوسط والطويل؛ مشفوعة بجداول زمنية ممكنة وتأثيراتها في الدول؛ والعقبات وتدابير الدعم، وبناء القدرات، والتعاون التقني، والبحث والتطوير؛ وتدابير المتابعة بشأن وضع الاستراتيجية المنقحة؛ والاستعراض الدوري للاستراتيجية (IMO, 2017c). وأبدت بعض الوفود مخاوفها

بشأن الإشارة على النحو الملائم في خارطة الطريق إلى مراعاة الاحتياجات الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية، وأقل البلدان نمواً، وفق إجراءات العمل المعجَّل للدول الجزرية الصغيرة النامية، نشداناً للتقدم والشمول معاً، وأبرزت الحاجة إلى مستوى عالٍ من الطموح بشأن الاستراتيجية[٧].

كفاءة الطاقة للسفن

تشمل تدابير كفاءة الطاقة الملزمة قانوناً لقطاع النقل البحري برمته منذ عام ٢٠١٣، مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن الذي يحدد معايير للسفن الجديدة، وتدابير مقترنة بها لكفاءة الطاقة التشغيلية للسفن الحالية. بيد أنه لم يتم التوصل حتى الآن إلى اتفاق بشأن تدابير عالمية مستندة إلى السوق، أو وسائل أخرى تخفض الانبعاثات من قطاع النقل البحري بأكمله.

وأُحيطت لجنة حماية البيئة البحرية علماً، في دورتها المعقودة في تموز/يوليه ٢٠١٧، بأن قرابة ٥٠٠ ٢ سفينة جديدة قد حصلت على شهادة تثبت أنها تستوفي معايير كفاءة الطاقة. ومن بين أمور أخرى، اعتمدت اللجنة المبادئ التوجيهية لإدارة التحقق من بيانات استهلاك الوقود للسفن البالغة حمولتها الإجمالية ٠٠٠ ٥ طن فأكثر، ابتداءً من عام ٢٠١٩، والمبادئ التوجيهية لإنشاء وإدارة قاعدة بيانات المنظمة البحرية لاستهلاك السفن من الوقود (IMO, 2017c، المرفقان ١٦ و١٧). وتجعل هذه المبادئ التوجيهية جمع بيانات الاستهلاك لكل نوع من أنواع الوقود تستعمله إلزامياً على السفن البالغة حمولتها الإجمالية ٠٠٠ ٥ طن فأكثر، فضلاً عن بيانات إضافية محددة، من بينها بيانات غير مباشرة عن أعمال النقل. وستبلَّغ البيانات المصنفة لدولة العلم بعد نهاية كل سنة تقويمية، وتُنقل لاحقاً إلى قاعدة بيانات المنظمة البحرية الدولية.

٢- التلوث من السفن وحماية البيئة

تلوث الهواء من السفن

فيما يتعلق بأكاسيد النيتروجين، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية تعديلات تُعيّن بحر الشمال وبحر البلطيق (وهما منطقتان لضبط انبعاثات أكسيد الكبريت)، منطقتين لضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين بموجب القاعدة ١٣ من المرفق السادس بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن. وسيُطلب أن تتقيد محركات الديزل البحرية العاملة في هاتين المنطقتين والمركبة في السفن المبنية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١ أو بعده بالمستوى III الأكثر صرامة من انبعاثات أكاسيد النيتروجين. واعتُمِدت أيضاً مبادئ توجيهية بشأن نظم مختارة من نظم الخفض الانتقائي للانبعاثات بالحفز (IMO, 2017c، المرفق ١٣).

وبصدد أكسيد الكبريت، اعتمدت اللجنة قراراً مهماً بشأن صحة الإنسان والبيئة يقضي بتنفيذ الحد العالمي البالغ ٠,٥ من الكبريت في الوقود الذي تستخدمه السفن، على نحو ما نصت عليه القاعدة ١٤-١-٣ من المرفق السادس بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠ (IMO, 2016a، المرفق ٦). ويمثل ذلك تخفيضاً ملموساً من الحد الأقصى البالغ ٣,٥ في المائة السائد حالياً خارج مناطق ضبط الانبعاثات[٨]. ولاستيفاء المتطلبات، يواصل مالكو السفن ومشغلوها اتباع استراتيجيات شتى، من بينها تركيب أجهزة تنقية الغاز، والتحول إلى الغاز الطبيعي المسيل وغيره من أنواع الوقود الخفيضة الكبريت. ووافقت اللجنة على مبادئ توجيهية تنص على طريقة متفق عليها لأخذ العينات للتمكن من ضبط وإعمال محتوى الكبريت في زيت الوقود المسيل المستخدم على متن السفن بفعالية بموجب أحكام المرفق السادس بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (IMO, 2016b)، وعلى تعديلات للمعلومات التي ينبغي تضمينها في مذكرة تسليم وقود السفن بشأن إمداد السفن التي ركبت آليات بديلة لاستيفاء متطلبات انبعاثات أكسيد الكبريت بزيت الوقود (IMO, 2017c).

إدارة مياه الصابورة

مثَّل نفاذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة لعام ٢٠٠٤، في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧[٩]، تطوراً مهماً. وترمي الاتفاقية درء الخطر الكامن في إدخال أنواع دخيلة وتكاثرها في أعقاب صرف مياه الصابورة غير المعالجة من السفن. ويُعد هذا الخطر من بين أشد أربعة أخطار تهدد محيطات العالم وأحد المهددات الرئيسية للتنوع الحيوي، ويمكن أن تكون له تأثيرات بيئية واقتصادية وعلى الصحة البشرية شديدة الوطأة، إن لم يتم التحكم فيها (انظر http://globallast.imo.org). وابتداءً من تاريخ النفاذ، يُطلب من السفن إدارة مياه الصابورة التي على متنها لاستيفاء المعايير المشار إليها بالمعايير D-1 وD-2؛ وتقتضي المعايير الأولى أن تُبدِّل السفن وتصرِّف ما لا يقل عن ٩٥ في المائة من مياه الصابورة بالحجم على مبعدة من الشاطئ، بينما ترفع المجموعة الثانية مستوى التقييد إلى كمية قصوى محددة من الكائنات القابلة للحياة التي يسمح بتصريفها، وتحد من تصريف مكروبات محددة مضرة بصحة الإنسان. ويبيّن مشروع التعديلات على الاتفاقية التي وافقت عليها لجنة حماية البيئة البحرية في ١ نيسان/أبريل ٢٠١٨ وستُوزَّع بعد دخولها حيز النفاذ في نيسان/ابريل ٢٠١٨، الحالات التي يجب أن

تتقيد فيها السفن بالمعيار D-2. ويجب على السفن الجديدة المبنية في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧ أو بعده التقيد بالمعايير D-2 ابتداءً من تاريخ دخولها الخدمة. وتمتثل السفن الحالية المبنية قبل ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧ للمعايير D-2 بعد أول أو ثاني مسح للتجديد الخماسي السنوات المقترن بمنح الشهادة الدولية لمنع التلوث بموجب المرفق الأول بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، الذي أجري في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧ أو بعده، وعلى كل حال في موعد لا يتجاوز ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٢٤ (IMO, 2017c).

المواد الخطرة والضارة

في نيسان/أبريل ٢٠١٧، وافقت اللجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية على مشروع قرار يدعو الدول الأعضاء إلى النظر في التصديق على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام ١٩٩٦ بصيغتها المعدلة ببروتوكولها لعام ٢٠١٠، وتنفيذها في الوقت المناسب (IMO, 2017d، المرفق ٢). ولم يصبح هذا الصك الرئيسي نافذاً بعد، وصادقت عليه حتى الآن دولة واحدة (النرويج). ويترك ذلك ثغرة مهمة في الإطار العالمي للمسؤولية والتعويض في الوقت الذي يوجد فيه نظام دولي شامل ومتين للمسؤولية والتعويض بشأن التلوث النفطي من الناقلات الصهريجية (نظام الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي)[١٠] وبشأن التلوث الزيتي من وقود السفن غير الناقلات الصهريجية (الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، لعام ٢٠٠١).

التلوث الناشئ عن استكشاف النفط واستغلاله في البحر

وضعت اللجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية الصيغة النهائية للإرشادات التي ينبغي أن تراعيها الدول عند التفاوض على اتفاقات ثنائية و/أو إقليمية أو اتفاقات بشأن مسائل المسؤولية والتعويض تتعلق بأضرار التلوث النفطي عبر الحدود الناشئ عن أنشطة استكشاف النفط واستغلاله في البحر (IMO, 2017e). وظلّت الحاجة إلى صك قانوني عالمي محل نظر في المنظمة البحرية الدولية منذ عام ٢٠١١، ولكن لم يتم التوصل إلى اتفاق. ولئن كان تلكؤ المنظمة البحرية الدولية في معالجة هذه المسألة يعزى، على ما يبدو، إلى ولايتها التي تركز على التلوث الناشئ عن السفن (IMO, 2014b)، فإن استمرار انعدام نظام دولي للمسؤولية يترك ثغرة مهمة في الإطار القانوني الدولي ويثير القلق، لا سيما في حالة البلدان النامية المحتمل تضررها منه.

جيم- التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل

١ - مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح

أبلغت لجنة السلامة البحرية، في حزيران/يونيه ٢٠١٧، عن وقوع ٢٢١ حادثة قرصنة بحرية وسطو مسلح في العالم في عام ٢٠١٦، بانخفاض يقارب ٢٧ في المائة مقارنة بالحوادث التي وقعت في عام ٢٠١٥ وعددها ٣٠٣ حوادث. بيد أنه لوحظ حدوث زيادة بنسبة ٧٧ في المائة في غرب أفريقيا. وظلّت القرصنة قبالة ساحل الصومال نشطة، وأُبلغ عن وقوع ثماني حوادث بين كانون الثاني/يناير ونيسان/أبريل ٢٠١٧ وأُخِذ قرابة ٣٩ فرداً من أفراد الطواقم رهائن. ولمعالجة قصور الإبلاغ المحتمل عن حوادث القرصنة والسطو المسلح في منطقة خليج غينيا، حثت لجنة السلامة البحرية جميع الجهات المعنية على الإبلاغ عن الحوادث في الوقت المناسب لمنظمات الإبلاغ لإتاحة التصدي لها وإدارة المخاطر على نحو أفضل (IMO, 2017a).

٢ - صك قانوني ملزم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لعام ١٩٨٢

بموجب هذه الاتفاقية، يخضع قاع البحر الذي يقع خارج حدود الولاية القانونية الوطنية لمبدأ الإرث المشترك للإنسانية، وينبغي أن تُستخدم الموارد التي توجد فيه لمنفعة الإنسانية جمعاء، على أن تراعى على وجه الخصوص مصالح البلدان النامية واحتياجاتها (المادة ١٤٠). وتحظى الموارد الجينية البحرية بقيمة تجارية وتتمتع بقدرات هائلة لتطوير مستحضرات صيدلانية متطورة، وقد يصبح استغلالها في المستقبل القريب نشاطاً واعداً في المناطق الواقعة خارج حدود الولاية القانونية الوطنية. ومع انعدام إطار قانوني دولي محدد ينظم هذه المسائل، ظلّت المفاوضات تتواصل منذ عام ٢٠١٦ في الأمم المتحدة بشأن العناصر الرئيسية لوضع صك دولي ملزم قانوناً في إطار هذه الاتفاقية يتناول الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج الولاية القانونية الوطنية واستخدامه على نحو مستدام. وشملت حصيلة الاجتماع الرابع للجنة التحضيرية المنشأة وفق قرار الجمعية العامة ٢٩٢/٦٩ المؤرخ ١٩ حزيران/يونيه ٢٠١٥ (انظر http://www.un.org/Depts/los/biodiversity/prepcom.htm)، المعقود في تموز/يوليه ٢٠١٧، عدداً من العناصر الموصى بأن تنظر فيها الجمعية العامة عند إعداد النص. وتمثل العناصر المقترحة التقارب بين أغلب الوفود أثناء المناقشات وهي ليست حصرية. وتضمنت الحصيلة أيضاً قائمة بالمسائل الرئيسية المتصلة بهذه العناصر التي تختلف وجهات النظر بشأنها، وكذلك توصية إلى الجمعية العامة لاتخاذ قرار، في أسرع وقت مستطاع، بشأن عقد مؤتمر دولي. وشملت العناصر

المقترحة ما يلي، ضمن مسائل أخرى: مبادئ عامة ونُهُج؛ والتعاون الدولي؛ والموارد الجينية البحرية؛ بما في ذلك مسائل تقاسم المنافع؛ وتدابير من قبيل أدوات الإدارة القائمة على المنطقة؛ ويشمل ذلك المناطق البحرية المحمية؛ وعمليات تقييم التأثير البيئي؛ وبناء القدرات، ونقل التقانة البحرية. وفي هذا السياق، من المهم أن تُراعى، عند صياغة هذا الصك، احتياجات البلدان النامية الخاصة، وبوجه أخص أقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية؛ والدول المتضررة جغرافياً، والدول الجزرية الصغيرة النامية والدول الأفريقية الساحلية.

٣- مسائل البحارة: اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك، ٢٠٠٧ (رقم ١٨٨) الصادرة عن منظمة العمل الدولية

تهدف هذه الاتفاقية، التي أصبحت نافذة في ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٧ إلى إتاحة معايير دولية محدثة وشاملة عن العمل للعاملين في صيد الأسماك[١١]. ويعمل أكثر من ٣٨ مليون شخص في مصايد الأسماك على الصعيد العالمي في قطاع يعدُّ من أشد المهن خطراً (International Labour Organization, 2016). ويتضمن الهدف ١٤ من أهداف التنمية المستدامة المتمثل في حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة عدة أهداف مخصصة لمصائد الأسماك، وبوجه خاص الأهداف ١٤-٤ و١٤-٧ و١٤-ب. ورغم أن الأهداف لا تتضمن إشارات مباشرة إلى بُعد العمل في الصيد المستدام، فإن حقوق العاملين في صيد الأسماك جديرة بالاهتمام في هذا السياق. وقد أقامت دراسات سابقة الصلة، على سبيل المثال، بين الصيد المفرط والصيد غير القانوني وزيادة المخاطر وتدهور ظروف عمل العاملين في صيد الأسماك (Environmental Justice Foundation, 2015; International Labour Organization, 2013a; Pocock et al, 2016). وبسبب تدابير الحفظ الرامية إلى حماية الأرصدة السمكية من ممارسات الصيد غير المستدام، قد تضطر سفن الصيد إلى السفر مسافات أبعد في البحر إلى بيئات محفوفة بالمخاطر ومعزولة، فيزداد احتمال سوء معاملة العاملين في صيد الأسماك (International Labour Organization, 2013b). وثمة مشاكل أخرى تتعلق بالممارسة المتمثلة في أن ترفع سفن الصيد أعلام بلدان لديها قواعد تنظيمية غير كافية لحماية العاملين، أو أن تستخدم سجلات مفتوحة تتيح الاحتفاظ بسرية مالك السفينة، وهو أمر من شأنه أن يعقد مسألة مسؤوليات تفتيش العمل في السفن (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2002).

وتحدد اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك لعام ٢٠٠٧ (رقم ١٨٨) معايير عمل دنيا للعاملين في صيد الأسماك على متن جميع أنواع سفن الصيد التجارية على الصعيد العالمي. وتهدف الاتفاقية إلى "ضمان تمتع صائدي الأسماك بظروف عمل لائقة على متن سفن الصيد، من حيث متطلبات العمل الدنيا على متن السفينة؛ وظروف الخدمة؛ والإقامة والغذاء؛ والسلامة المهنية والحماية الصحية؛ والرعاية الطبية والضمان الاجتماعي" (International Labour Organization, 2007a). وتورد الاتفاقية قائمة بالالتزامات التي قطعتها الدول الأطراف على نفسها في هذه المجالات وتطلب منها تنفيذ وإعمال القوانين والقواعد التنظيمية الوطنية، أو التدابير الأخرى التي اعتمدتها للوفاء بالالتزامات (المادة ٦). وتتناول الاتفاقية اتفاقات العمل بشأن العاملين في صيد الأسماك التي يجب أن تكون كتابة (المواد ١٦-٢٠)؛ والتعيين والتوظيف (المادة ٢٢)؛ والمدفوعات المنتظمة ووسائل تحويل المدفوعات إلى أسرهم دون تكلفة (المادتان ٢٣ و٢٤). وتهدف الأحكام المتصلة بحماية الضمان الاجتماعي إلى حماية حقوق العمال المهاجرين، وتطلب من الدول أن "توفر حماية الضمان الاجتماعي على نحو متدرج وشامل لصائدي الأسماك، مع مراعاة مبدأ المساواة في المعاملة بغض النظر عن الجنسية" (المادة ٣٦(أ)). وتضع الاتفاقية أيضاً آليات للتفتيش والامتثال والإعمال. وبصفتها دولة علم، على الدولة الطرف "التي تتلقى شكوى، أو تحصل على أدلة تثبت أن سفينة صيد ترفع علمها لا تمتثل لمتطلبات هذه الاتفاقية أن تتخذ الخطوات اللازمة للتحقيق في المسألة واتخاذ إجراءات لإصلاح أي أوجه قصور توجد" (المادة ٤٣-١) ويجوز للدولة الطرف، بصفتها دولة ميناء، تتوقف فيه سفينة الصيد إذا "تلقت شكوى، أو حصلت على أدلة، تفيد بأن هذه السفينة لا تمتثل لمتطلبات هذه الاتفاقية، إعداد تقرير يوجه إلى حكومة دولة علم السفينة [و] وأن تتخذ التدابير اللازمة لتصويب أي ظروف على متن السفينة يكون من الواضح أنها تهدد السلامة أو الصحة" (المادة ٤٣-٢). وفضلاً عن ذلك، تُطبَّق الاتفاقية "بطريقة تكفل بألا تتلقى سفن الصيد التي ترفع علم أي دولة لم تصادق على الاتفاقية معاملة تفضيلية تفوق المعاملة التي تتلقاها سفن الصيد التي ترفع علم أي عضو صادق على الاتفاقية" (المادة ٤٤). وقد تشكل هذه المادة، مقرونة بالتحكم من قبل دولة الميناء، حافزاً لتنفيذ الاتفاقية على نطاق أوسع على السفن التي ترفع أعلام دول ليست أطرافاً فيها.

وتقدم مجموعتان من المبادئ التوجيهية صادرتان عن منظمة العمل الدولية إرشادات عملية لتنفيذ عمليات التفتيش التي تقوم بها دولة العلم ودولة الميناء (International Labour Organization, 2011 and 2017). وفضلاً عن ذلك، تقدم توصية العمل في صيد الأسماك، لعام ٢٠٠٧ (رقم ١٩٩) إرشادات بشأن تنفيذ الاتفاقية (International Labour Organization, 2007b).

دال- الاعتبارات السياساتية

يقترن استخدام التقانات الجديدة في القطاع البحري باشتداد تهديدات ومخاطر الأمن السيبراني. وحتى تبحر السفن بأمان، ينبغي أن تظل المعلومات المهمة على متن السفينة وعلى الشاطئ مأمونة، وأن يكون البحارة وغيرهم من العاملين على علم بالأخطار والمخاطر ذات الصلة، وينبغي أن تتكاتف الحكومات والشركات العامة والخاصة وسواها من أصحاب المصلحة لفهم التقانات الجديدة، وتقييمها، وإدارتها، وتطبيقها على نحو أفضل. وعند تطبيق التقانات الجديدة، ينبغي أن يراعى الأمن السيبراني مراعاة وافية جنباً إلى جنب مع المسائل المهمة الأخرى، تيسيراً لجهود تقليل المخاطر وتخفيف حدتها وزيادة قدرة الأمن السيبراني على الصمود في وجهها. وتكتسي الجهود التضامنية أهمية في هذا الصدد لإذكاء الوعي بتهديدات الأمن السيبراني ومخاطره وعواقبهما المحتملة حتى يتسنى التصدي لها بفعالية بتبادل المعلومات، والتنسيق، والحوار، وتحديث النظم البالية، وتعزيز الأمن المادي لمرافق تكنولوجيا المعلومات، وشبكات البيانات، وتوفير التدريب على الأمن السيبراني للعاملين. وكلما كان ذلك ملائماً، ينبغي تعميم عناصر الأمن السيبراني في الأطر التنظيمية التي تنظم القطاع البحري وتشجيع الامتثال للنظم ودعمه. وإعمال القواعد التنظيمية الحالية للأمن السيبراني مهم شأنه في ذلك شأن إعداد معايير وسياسات إضافية. وفضلاً عن ذلك، ينبغي مراعاة أفضل الممارسات والارشادات والمعايير المعتمدة حتى الآن جنباً إلى جنب مع العناصر الخمسة الرئيسية الواردة في المبادئ التوجيهية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بشأن إدارة مخاطر الأمن السيبراني البحري وهي التحديد، والحماية، والاكتشاف، والتصدي، والتعافي.

وعلى ضوء نفاذ اتفاق باريس في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واعتماده على نطاق واسع، ينبغي أن تتواصل الجهود المبذولة حالياً لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي على سبيل الاستعجال، بوسائل من بينها تنفيذ التدابير التقنية والتشغيلية، والتقانات الابتكارية للسفن. وينبغي أن تعبر المناقشات بشأن استراتيجية عالمية لتخفيض غازات الدفيئة عن الاحتياجات الخاصة للدول الجزرية الصغيرة النامية واقل البلدان نمواً وتراعيها، ضماناً لإحراز التقدم وتحقيق الشمول. وبصدد تلوث الهواء من السفن، من المهم أن يواصل مالكو السفن ومشغلوها النظر في استراتيجيات مختلفة واعتمادها، بما في ذلك تركيب أجهزة تنقية الغاز، والتحول إلى الغاز الطبيعي المسيل وغيره من أنواع الوقود الخفيضة الكبريت. وفضلاً عن ذلك، ينبغي وضع خطط عملية لتنفيذ الحد الأقصى من محتوى الكبريت في الوقود المستخدم على متن السفن البالغ ٠,٥ في المائة وذلك ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠.

ونظراً لأهمية تنفيذ قواعد تنظيمية بيئية دولية متينة وإعمالها بفعالية وعلى هدي أهداف السياسات المضمنة في الهدف ١٤ من أهداف التنمية المستدامة، تُشجع البلدان المتقدمة والنامية على النظر، على سبيل الأولوية، في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقيات الدولية المناسبة لمنع التلوث البحري وضبطه. وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى دخول اتفاقية إدارة مياه الصابورة، لعام ٢٠٠٤ حيز النفاذ في أيلول/سبتمبر ٢٠١٧. ويُستحب أيضاً اعتماد الاتفاقيات الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث من السفن، مثل الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام ٢٠١٠، نظراً للثغرات المهمة التي لا تزال قائمة في الإطار القانوني الدولي.

ويُحرزُ تقدم في المفاوضات الدائرة حالياً في الأمم المتحدة بشأن وضع صك دولي ملزم قانوناً بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لعام ١٩٨٢ بشأن الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية القانونية الوطنية واستخدامه بشكل مستدام. وفي هذا السياق، وبوجه أخص فيما يتعلق بمسائل تقاسم المنافع من الموارد الجينية البحرية وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا البحرية، من المهم أن تراعى، عند صياغة الصك، الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية، ولا سيما أقل البلدان نمواً، والبلدان النامية غير الساحلية، والبلدان المتضررة جغرافياً، والبلدان الجزرية الصغيرة النامية والبلدان الأفريقية الساحلية.

وسيساعد نفاذ اتفاقية العمل في قطاع صيد الأسماك، ٢٠٠٧، (رقم ١٨٨) في تحقيق أهداف التنمية المستدامة، وبوجه خاص ما تعلق منها بحسن تسيير المحيطات واستخدام المحيطات والبحار والموارد البحرية بشكل مستدام، ويشمل ذلك مصائد الأسماك، بإضافة بُعدٍ يتعلق بالعمل والاستدامة الاجتماعية. وحري بجميع البلدان، وبوجه خاص البلدان النامية التي تكتسي فيها العمالة في صيد الأسماك أهمية، أن تنظر في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية

المراجع

Belmont KB (2014). Blank Rome maritime: Maritime cybersecurity – a growing threat goes unanswered. Available at http://mlaus.org/wp-content/uploads/bp-attachments/3821/K-Belmont-Maritime-Cybersecurity-Articles-0031.pdf (accessed 25 September 2017).

Cognizant (2016). Blockchain's smart contracts: Driving the next wave of innovation across manufacturing value chains. Available at https://www.cognizant.com/whitepapers/blockchains-smart-contracts-driving-the-next-wave-of-innovation-across-manufacturing-value-chains-codex2113.pdf (accessed 25 September 2017).

Combined Transport Magazine (2016). Secure data exchange across supply chains – blockchain and electronic data interchange. 9 November. Available at http://combined-transport.eu/blockchain-edi-for-supply-chains (accessed 3 October 2017).

Cyber Keel (2014). Maritime cyberrisks. Available at https://www2.sfmx.org/bay-area-committees/amsc/cyber-security/ (accessed 25 September 2017).

Environmental Justice Foundation (2015). *Pirates and Slaves: How Overfishing in Thailand Fuels Human Trafficking and the Plundering of our Oceans*. London. Available at https://ejfoundation.org/reports/pirates-and-slaves-how-overfishing-in-thailand-fuels-human-trafficking-and-the-plundering-of-our-oceans (accessed 3 October 2017).

European Union Agency for Network and Information Security (2011). Analysis of cybersecurity aspects in the maritime sector. Available at https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-aspects-in-the-maritime-sector-1 (accessed 25 September 2017).

European Union Agency for Network and Information Security (2016). Distributed ledger technology and cybersecurity: Improving information security in the financial sector. Available at https://www.enisa.europa.eu/publications/blockchain-security (accessed 25 September 2017).

Food and Agriculture Organization of the United Nations (2002). Fishing vessels operating under open registers and the exercise of flag State responsibilities. Fisheries Circular No. 980. Available at http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e00.htm (accessed 3 October 2017).

Harvard Business Review (2017). How blockchain is changing finance. 1 March. Available at https://hbr.org/2017/03/how-blockchain-is-changing-finance (accessed 3 October 2017).

Hazard Project (2017). *Cybersecurity in Ports*. Turku, Finland. Available at https://blogit.utu.fi/hazard/materials-for-download/ (accessed 25 September 2017).

International Labour Organization (2007a). Work in Fishing Convention, 2007 (No.188). Available at http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188 (accessed 3 October 2017).

International Labour Organization (2007b). Work in Fishing Recommendation, 2007 (No. 199). http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312536:NO (accessed 25 September 2017).

International Labour Organization (2011). *The Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188): Guidelines for Port State Control Officers*. Geneva. Available at http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_177245/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).

International Labour Organization (2013a). *Employment Practices and Working Conditions in Thailand's Fishing Sector*. Bangkok. Available at http://www.ilo.org/asia/publications/WCMS_220596/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).

International Labour Organization (2013b). *Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries*. Geneva. Available at http://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_214472/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).

International Labour Organization (2016). ILO Work in Fishing Convention, 2007 (No.188), to enter into force. 16 November. Available at http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_535063/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).

International Labour Organization (2017). *Guidelines on Flag State Inspection of Working and Living Conditions On Board Fishing Vessels*. Geneva Available at http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_428592/lang--en/index.htm (accessed 3 October 2017).

IMO (2009). *Second IMO Greenhouse Gas Study 2009*. London.

IMO (2014a). *Third IMO Greenhouse Gas Study 2014*. London.

IMO (2014b). Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. Study by the secretariat. LEG/MISC.8. London.

IMO (2015). Revised guidelines for the on board operational use of shipborne automatic identification systems. A.1106(29). London.

IMO (2016a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its seventieth session. MEPC 70/18. London.

IMO (2016b). Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships. MEPC.1/Circ.864. London.

IMO (2017a). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-eighth session. MSC 98/23. London.

IMO (2017b). Guidelines on maritime cyberrisk management. MSC-FAL.1/Circ.3. London.

IMO (2017c). Report of the Marine Environment Protection Committee on its seventy-first session. MEPC 71/17. London.

IMO (2017d). Report of the Legal Committee on the work of its 104th session. LEG 104/15. London.

IMO (2017e). Liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. LEG 104/14/2. London.

JOC.com (2016). Blockchain tech could save shippers money, stress. 4 October. Available at http://www.joc.com/international-logistics/logistics-technology/tech-behind-bitcoin-could-enable-digital-bills-lading_20161004.html (accessed 3 October 2017).

JOC.com (2017). Shippers search for answers following Maersk cyberattack. 27 June. Available at http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/maersk-line/shippers-search-answers-following-maersk-cyberattack_20170627.html (accessed 3 October 2017).

Knect365 (2016). Could blockchain be the shipping industry's life jacket? 22 December. Available at https://knect365.com/techandcomms/article/6a6fa749-c53f-448d-9036-4f130b062451/could-blockchain-be-the-shipping-industrys-life-jacket (accessed 3 October 2017).

Marine Link (2017). Cybervigilance at sea: The new norm. *Maritime Reporter and Engineering News*. 22 May. Available at https://www.marinelink.com/news/vigilance-cyber-norm425579 (accessed 3 October 2017).

Marsh (2014). The risk of cyberattack to the maritime sector. Available at http://me.marsh.com/NewsInsights/ID/41615/The-Risk-of-Cyber-Attack-to-the-Maritime-Sector.aspx (accessed 25 September 2017).

NCC Group (2014). Preparing for cyberbattleships: Electronic chart display and information system security. Available at https://www.nccgroup.trust/uk/our-research/preparing-for-cyber-battleships-electronic-chart-display-and-information-system-security/ (accessed 25 September 2017).

Pocock NS, Kiss L, Oram S and Zimmerman C (2016). Labour trafficking among men and boys in the Greater Mekong Subregion: Exploitation, violence, occupational health risks and injuries. *Plos One*, 11(12). Available at http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0168500 (accessed 3 October 2017).

Reuters (2014). All at sea: Global shipping fleet exposed to hacking threat. 23 April. Available at http://www.reuters.com/article/tech-cybersecurity-shipping-idUSL3N0N402020140423 (accessed 3 October 2017).

Rouzer B (2015). Cybersecurity and the marine transportation system. Presented at the American Association of Port Authorities cybersecurity seminar. Savannah, United States. 11 March. Available at http://www.aapa-ports.org/unifying/PastDetail.aspx?itemnumber=20333 (accessed 25 September 2017).

Ship-technology.com (2013). Web of intrigue: Protecting ports against cyberterrorism. Available at http://www.ship-technology.com/features/feature-cybersecurity-port-computer-hackers-us-belgium/ (accessed 25 September 2017).

Takahashi K (2017). Implications of the blockchain technology for the United Nations Commission on International Trade Law works. Presented at the Modernizing International Trade Law to Support Innovation and Sustainable Development congress. Vienna. 4–6 July. Available at http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/colloquia/50th-anniversary-papers.html (accessed 25 September 2017).

The Maritime Executive (2017). Mass global positioning system spoofing attack in Black Sea? 11 July. Available at http://maritime-executive.com/editorials/mass-gps-spoofing-attack-in-black-sea (accessed 3 October 2017).

The Register (2003). United Kingdom teenager accused of electronic sabotage against United States port. 6 October. Available at https://www.theregister.co.uk/2003/10/06/uk_teenager_accused_of_electronic/ (accessed 3 October 2017).

Trap X Security (2014). Trap X discovers zombie zero advanced persistent malware. 10 July. Available at https://trapx.com/trapx-discovers-zombie-zero-advanced-persistent-malware/ (accessed 3 October 2017).

Trend Micro (2014). A security evaluation of automatic identification systems. Available at https://www.trendmicro.com/vinfo/us/security/news/cybercrime-and-digital-threats/a-security-evaluation-of-ais (accessed 25 September 2017).

UNCTAD (2003). The use of transport documents in international trade. Available at http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Carriage-of-Goods.aspx (accessed 25 September 2017).

UNCTAD (2011). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force. In: Transport newsletter No. 50. Available at http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Transport-Newsletter.aspx (accessed 3 October 2017).

UNCTAD (2012). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. New York and

Geneva. Available at http://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=322 (accessed 3 October 2017).

UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva. http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx (accessed 3 October 2017).

UNCTAD (2015). The International Ballast Water Management Convention 2004 is set to enter into force in 2016. Transport and Trade Facilitation Newsletter No. 68. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/webdtltlb2015d4_en.pdf (accessed 3 October 2017).

United Nations Economic Commission for Europe (1996). Recommendation 25: Use of the United Nations Electronic Data Interchange for administration, commerce and transport. TRADE/WP.4/R.1079/Rev.1. Geneva. Available at https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec_index.htm (accessed 3 October 2017).

United States Coast Guard (2016). Cyberrisks in the marine transportation system. Available at https://www.uscg.mil/hq/cg5/cg544/docs/USCG_Paper_MTS_CyberRisks.pdf (accessed 25 September 2017).

United States Government Accountability Office (2015). Maritime critical infrastructure protection. Available at http://www.gao.gov/products/GAO-16-116T (accessed 3 October 2017).

حواشي نهاية الفصل

(١) للاطلاع على تعريف للمفهوم، انظر http://www.itu.int/en/ITU-T/studygroups/com17/Pages/cybersecurity.aspx.

(٢) للاستزادة من المعلومات عن تعزيز الأمن السيبراني في موانئ الولايات المتحدة وعلى التوصيات في هذا الشأن، انظر United States Government Accountability Office, 2015.

(٣) يشمل ذلك ما يلي: الخطوط التوجيهية الصناعية المشتركة بشأن الأمن السيبراني على متن السفن، الطبعة الثانية، المعتمدة في تموز/يوليه ٢٠١٧ (انظر https://www.bimco.org/news/press-releases/20170705_cyber-g)؛ المعيار رقم ٢٧٠٠١ الصادر عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس واللجنة الكهربائية التقنية الدولية بشأن تكنولوجيا المعلومات: تقنيات الأمن – نظم ومتطلبات إدارة أمن المعلومات؛ وإطار المعهد الوطني المعني بالمعايير والتكنولوجيا في الولايات المتحدة بشأن تحسن أمن البنية التحتية الحرجة. وللحصول على معلومات عامة عن الجرائم السيبرانية والتصدي لها، انظر https://www.unodc.org/unodc/en/organized-crime/expert-group-to-conduct-study-cybercrime-feb-2013.html.

(٤) يعني ذلك السماح بإحداث تغييرات باختطاف أغلبية وصلات الشبكة وهو أمر قد يثير مشكلة في الشبكات الخاصة، أو الخاضعة لأذونات، التي لديها وصلات أصغر نسبياً.

(٥) على سبيل المثال، قواميس البيانات الموحدة عن تكنولوجيا المعلومات، مثل مكتبة المكونات الرئيسية التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا.

(٦) منظمة التسجيل الإلكتروني لسندات الشحن (Bill of lading electronic registry organization)، انظر UNCTAD, 2003 و http://www.bolero.net.

(٧) جزر كوك، مدعومة من بالاو، وبابوا غينيا الجديدة، وجزر سليمان، وتوفالو وفانواتو، وكذلك التدخلات من قِبل جزر الباهاما والنرويج.

(٨) في نطاق مناطق ضبط الانبعاثات التي تطبق فيها ضوابط أكثر تشدداً على انبعاثات أكسيد الكبريت، يجب ألا يتجاوز محتوى الكبريت من زيت الوقود ٠,١ في المائة (١ ٠٠٠ جزء في المليون)، ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥. وأنشئت أول منطقتين لضبط انبعاثات أكسيد الكبريت في أوروبا، في بحر البلطيق وبحر الشمال، وأصبحتا نافذتين في عامي ٢٠٠٦ و٢٠٠٧، على التوالي؛ وأنشئت المنطقة الثالثة في أمريكا الشمالية في عام ٢٠١٢؛ والمنطقة الرابعة بصفتها البحر الكاريبي للولايات المتحدة، وتشمل المياه المتاخمة لسواحل بورتوريكو وجزر فيرجن التابعة للولايات المتحدة، وأصبحت نافذة في عام ٢٠١٤.

(٩) حتى ١٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧، بلغ عدد الدول الأطراف في الاتفاقية ٦٥ دولة، تمثل ٧٣,٩٢ في المائة من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي. للاستزادة من المعلومات عن التطورات في هذا المجال، أنظر UNCTAD, 2011 و UNCTAD, 2015.

(١٠) الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلويث النفطي لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢ والاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، لعام ١٩٧١، وبروتوكولاها لعامي ١٩٩٢ و٢٠٠٣. للاطلاع على استعراض تحليلي عام للإطار القانوني الدولي، انظر UNCTAD, 2012. وانظر أيضاً UNCTAD, 2013، الصفحتان ١١٠–١١١.

(١١) تنقح الاتفاقية ما يلي: اتفاقية الحد الأدنى للسن (صيادو الأسماك)، ١٩٥٩، (رقم ١١٢)؛ واتفاقية الفحص الطبي (صيادو الأسماك)، ١٩٥٩ (رقم ١١٣)؛ واتفاقية عقود استخدام صيادي الأسماك، ١٩٥٩ (رقم ١١٤)؛ واتفاقية إقامة الأطقم على ظهر سفن الصيد، ١٩٦٦ (رقم ١٢٦).

٦

الربط بخطوط النقل البحري

يعتمد الإنتاج المعولم والتجارة والاتصالات والتمويل على الربط، أي على الإمكانات المتاحة للناس والشركات والبلدان للتواصل مع بعضها بعضاً. وقد تولى الأونكتاد زمام البحوث في مجال الربط بخطوط النقل البحري منذ أن نشر مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في عام ٢٠٠٤ لأول مرة.

وفي الآونة الأخيرة "أصبح الربط كلمة رائجة في النظريات الاقتصادية والإنمائية ... وأضحى النظر إلى الروابط الاقتصادية والاجتماعية بحسبانها عمليات تواصل معزولة تربط نقطة بأخرى ينحسر، فاسحاً المجال لنُهج أكثر شمولاً أصبحت فيها 'الشبكات' على نحو متزايد وحدة التحليل" (World Bank, 2013a). وأنشأت مجموعة العشرين الاتحاد العالمي للبنية التحتية للربط بغية تعزيز "الروابط بين المجتمعات، والاقتصادات والأمم من خلال شبكات النقل والاتصالات والطاقة والمياه" (Global Infrastructure Connectivity Alliance, 2016). وعلى المنوال نفسه، تركز *المساعدة للتجارة في اقتضاب لعام ٢٠١٧* على تعزيز التجارة والشمول والربط من أجل التنمية المستدامة (World Trade Organization, 2017). وفي مساهمة في التقرير المشار إليه آنفاً، ذكرت منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والأونكتاد (٢٠١٧) أن "الربط الرقمي وإن كان يتيح للبلدان النامية فرصاً جديدة للمشاركة في التجارة الدولية، فإن تكاليف التجارة ذات الصلة بالربط المادي يمكن أن تكون عائقاً كبيراً أمام تسليم البضائع فعلياً". ويخلص البنك الدولي (2013b) إلى أن "الربط بالنقل البحري ولوجستياته يمثلان عوامل شديدة الأهمية في تحديد تكاليف التجارة الثنائية: وفي بعض الظروف المحددة يكون تأثيرهما معاً مشابهاً لتأثير المسافة الجغرافية". ومن شأن تحسين الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة أن يساعد في تخفيض تكاليف التجارة ويؤثر تأثير إيجابياً مباشراً في الأحجام التجارية. وهو أمر تؤكده دراسات عديدة بشأن التجارة، والموانئ البحرية، وشبكات النقل البحري (انظر Wilmsmeier et al., 2006; Sourdin and Pomfret, 2012; Wilmsmeier, 2014; Ducruet, forthcoming; Fugazza and Hoffmann, 2017; Hoffmann et al., 2017; Wilmsmeier et al., 2017; and Geerlings et al., forthcoming، الأدبيات المستفيضة المشار إليها فيه).

ولأن النقل البحري لا يزال يمثل وسيطاً رئيسياً من وسائط النقل لأغلب تجارة البلدان النامية الخارجية، يبدأ هذا الفصل بعرض مفهوم الربط بخطوط النقل البحري على الصعيد القطري وفيما يتعلق بالوصلات الثنائية (القسم ألف). ثم يناقش بمزيد من التفصيل مجالين يمكن أن يُحسَّن فيهما الربط البحري، وبوجه خاص إمكان ربط خدمات النقل البحري المحلية والدولية (القسم باء) وتدابير تيسير التجارة والنقل التي يمكن أن تعزز الربط البحري (القسم جيم). ويعرض القسم الختامي دال الخيارات في مضمار السياسات والتوصيات، استناداً إلى فصول الاستعراض الستة.

الوصلات البحرية

قد تشهد أزواج البلدان التي تضيف طريقاً مباشراً واحداً
تخفيضاً في تكاليف التجارة يبلغ ٩ نقاط مئوية

أفضل البلدان اتصالاً حسب المناطق

يمكن أن تعزز الملاحة الساحلية الكفاءة التشغيلية على امتداد سلسلة الإمداد، وتعالج المخاوف بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وكفاءة الطاقة وآفاق التجارة من خلال المسافنة

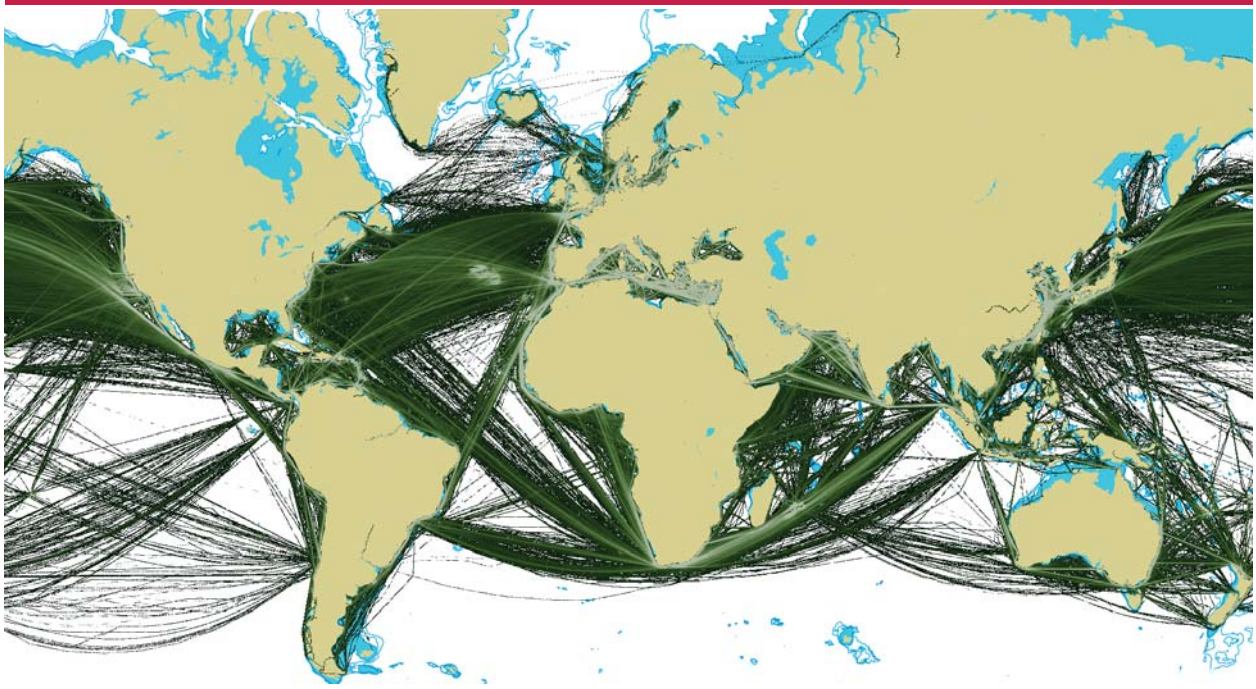
تكون إمكانات الملاحة الساحلية أكبر في البلدان التي لديها سواحل أطول أو في البلدان التي بها جزر حيث يكون النقل البري البديل أكثر تكلفة أو غير متاح

ألف- استخدام سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة

تُنقل معظم البضائع المصنعة بالاستعانة بخدمات النقل البحري المنتظمة بالحاويات. وتتبع سفن الحاويات جدولاً زمنياً ثابتاً وتتوقف في عدة موانئ خلال رحلتها. وتُحمَّل الحاويات التي بها بضائع تعود إلى شاحنين مختلفين وتتم مسافنتها، أو تفريغها في كل ميناء. وهذا النوع من الخدمة شبيه بشبكة قطار الأنفاق في مدينة ما حيث ترتبط محطات قطار الانفاق بخط واحد أو أكثر. ويراجع المسافرون الأوقات والخيارات للتغيير من خط إلى آخر وصولاً إلى وجهة بعينها. وفي حالة خدمات النقل البحري المنتظمة يمكن مقارنة "مدى الربط" بالنسبة لمختلف البلدان بمراجعة الجداول الزمنية للسفن والنظر في الخيارات المتاحة للربط بالأسواق الخارجية من خلال شبكة خطوط النقل البحري المنتظمة[١].

ويعرض الشكل ٦-١ خارطة كثافة سفن الحاويات في عام ٢٠١٦. وحلقات الشبكة الرئيسية هي ملقة، وبنما، ومضيق جبل طارق والسويس، وعادة ما تكون الحركة في النصف الشمالي من الكرة الأرضية أكثر كثافة من النصف الجنوبي، مع بعض الاستثناءات، على سبيل المثال، حول سانتوس (البرازيل)، وجنوب أفريقيا وموريشيوس. وبعض المواقع أفضل ربطاً من سواها ومن المجدي معرفة أسباب هذه الاختلافات والخيارات المتاحة لتحسين الربط.

الشكل ٦-١ خارطة كثافة سفن الحاويات



المصدر: أعدها للأونكتاد Marine Traffic.

ملاحظة: تبيّن البيانات حركة سفن الحاويات في عام ٢٠١٦.

١- الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة على الصعيد القطري

لمقارنة مواضع البلدان في الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة وتحليلها، أعد الأونكتاد، في عام ٢٠٠٤، مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة المستمد من الجداول الزمنية للأسطول العالمي للنقل البحري بالحاويات، وهو يستخدم خمسة مكونات هي: عدد السفن المستخدمة الذاهبة إلى موانئ كل بلد البحرية والعائدة منها، وطاقتها الحملية المتراكمة من الحاويات، وعدد الشركات التي تقدم خدمات منتظمة، وعدد الخدمات وحجم أكبر السفن[٢]. وظلت هذه المنهجية ثابتة منذ عام ٢٠٠٤ وهي لا تعتمد على النماذج ولا الدراسات الاستقصائية أو التصورات. وتبيّن الرسوم البيانية (أ)-(ح) في الشكل ٦-٢ اتجاهات المؤشر في مناطق مختارة.

وعلى الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية، تمثل بنما أفضل البلدان ربطاً في المنطقة الفرعية (الشكل ٦-٢(أ)). وتستفيد بنما من قناة بنما التي شجعت على إنشاء موانئ للمسافنة. وتتمتع شيلي وبيرو بمستوى الربط نفسه إلى حد كبير، فكلاهما تخدمه الشركات والسفن نفسها. ولا تزال إكوادور متخلفة عن الركب، فابتداءً كان ميناؤها الرئيسي، غواياكيل، من أواخر الموانئ التي استثمرت في الرافعات القنطرية من السفينة إلى الشاطئ وهو يعاني من التقييدات المتعلقة بالغاطس مقارنة بالموانئ الرئيسية الأخرى على الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية. ويتضح من هذا المثال أن الموانئ الواقعة على الطريق نفسه تعتمد أيضاً على الاستثمارات المحققة في موانئ أخرى التي تخدمها الخطوط نفسها. فعلى سبيل المثال، إذا استثمر ميناء واحد في معدات مناولة الحاويات ولم تفعل الموانئ الأخرى الواقعة على الطريق نفسها مثله، فستضطر السفن إلى أن تأتي بمعداتها للتحميل والتفريغ فلا تتحقق الوفورات المحتملة على الجانب البحري. وعلى الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية، كانت شيلي من أوائل المستثمرين في رافعات الحاويات من السفينة إلى الشاطئ ولسنوات عديدة، ظلّت سفن كثيرة تتردد على ميناء سان أنطونيو، أو فالباريزو، تبحر حاملة معها رافعاتها لأنها كانت بحاجة إليها في كالاو ببيرو، وغياكيل بإكوادور، وبوبينافينتورا بكولومبيا. ونشأ الآن عن هذه الاختلافات اتجاه نحو إنشاء شبكات التوزيع المحوري، وفي كثير من الأحيان تقدم موانئ، مثل ميناء غياكيل، خدماتها للخدمات الفرعية عبر المسافنة التي تتم بوجه خاص في بنما.

وعلى الساحل الشرقي من أمريكا الجنوبية (الشكل ٦-٢(ب))، تخدم الخطوط نفسها الأرجنتين والبرازيل وأوروغواي. ورغم أن اقتصاد أوروغواي أصغر بمقدار كبير فهو يستوعب الخدمات نفسها لا من حيث صادراته وواردات هو فحسب بل وفي حالة البضائع العابرة من باراغواي وخدمات المسافنة على الأرجنتين والبرازيل حيث تحد القيود على الملاحة الساحلية امكانات المسافنة في الموانئ المحلية.

وأفضل البلدان ربطاً في أفريقيا هي مصر، والمغرب، وجنوب أفريقيا (الشكل ٦-٢(ج)). وشهد المغرب زيادة حادة في مؤشره للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة بفضل محور المسافنة طنجة – البحر الأبيض المتوسط. وفي شرق أفريقيا، حسنت جيبوتي بدرجة ملموسة ربطها مستغلة موقعها الجغرافي والاستثمارات الخاصة في مركز المسافنة (الشكل ٦-٢(د)).

وفي الجزيرة العربية، احتفظت الإمارات العربية المتحدة، بفضل مينائها المركزي في دبي، بأعلى مؤشر للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في دون الإقليم (الشكل ٦-٢(هـ)). واستفادت بلدان عديدة من موقعها الجغرافي، رابطة خدمات الشرق – الغرب بين أوروبا وآسيا والشمال – الجنوب والخدمات الفرعية التي تربط موانئها بأفريقيا وجنوب آسيا.

وفي جنوب آسيا، بذّت سري لانكا جيرانها، فميناء كولومبو يستوعب سفن الحاويات الكبيرة التي تُستخدم في الخدمات بين آسيا وأوروبا، فضلاً عن بعض الخدمات إلى أفريقيا وجنوب أمريكا (الشكل ٦-٢(و)). ويمكن تقديم الخدمات الفرعية من كولومبو إلى موانئ تقع في الهند بسفن ترفع علم أي دولة، لأن هذه الخدمات لا تخضع لقيود الملاحة الساحلية الهندية.

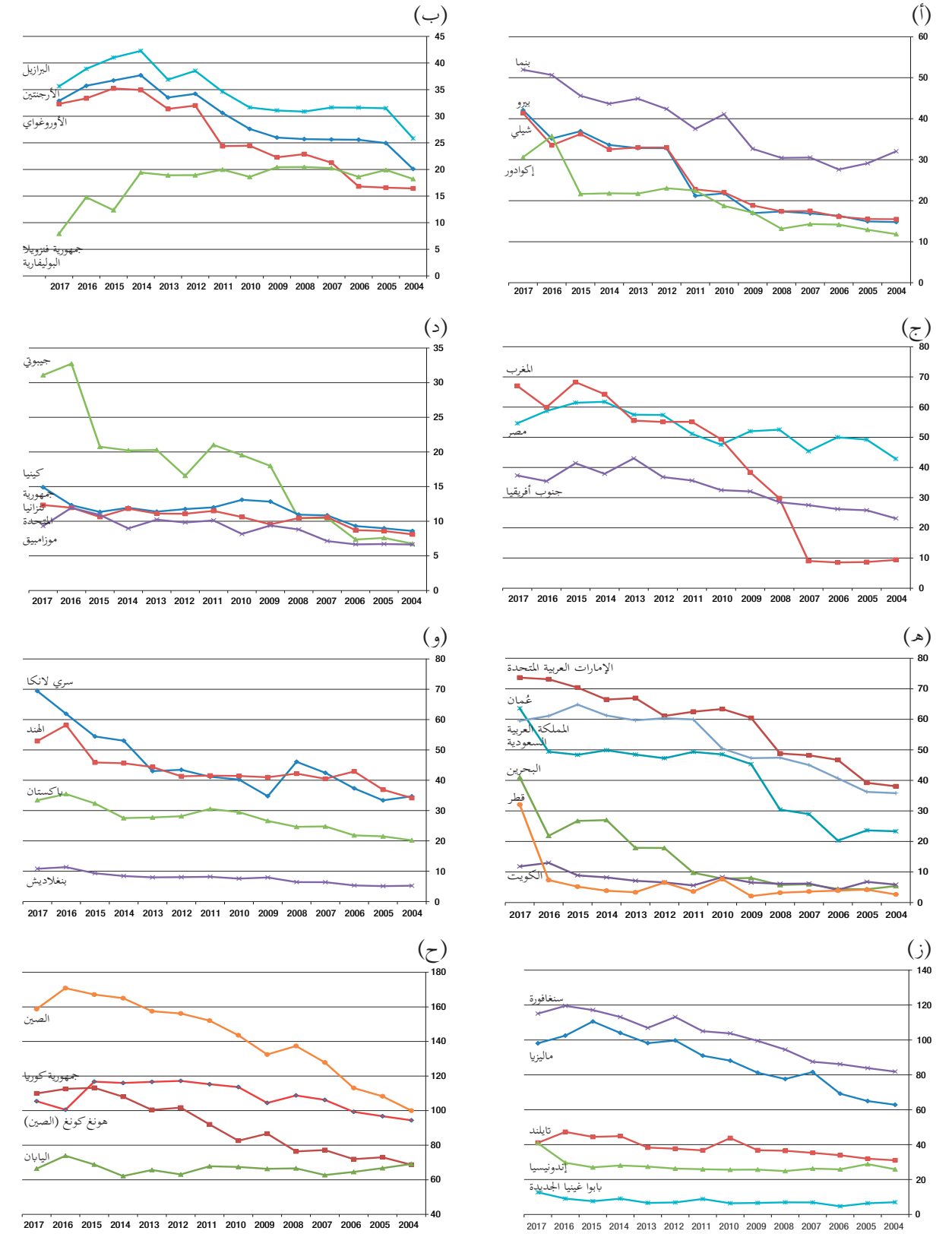
وفي جنوب – شرق آسيا، تخدم سنغافورة وماليزيا إلى حد بعيد الخطوط نفسها في إطار خدماتها آسيا – أوروبا ويتحرك مؤشرها للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة بالتوازي في أغلب الأحيان (الشكل ٦-٢(ز)). بيد أن المؤشر يعبر، في بعض السنوات، عن التنافس على خدمات المسافنة. فعلى سبيل المثال، في عام ٢٠٠٧، غادرت شركة Maersk سنغافورة إلى ماليزيا في أغلب عمليات المسافنة. ولم تشهد بلدان دون الإقليم أخرى تحسناً في مؤشرها؛ إذ إنها ظلت ترتبط بالأسواق الخارجية إلى حد كبير من خلال خدمات المسافنة عبر سنغافورة وماليزيا.

وفي شرق آسيا، تستأثر الصين بأعلى مؤشر للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، فموانئها تشكل مواقع التحميل الرئيسية في العالم (الشكل ٦-٢(ح)). ولسنوات عديدة، استفادت هونغ كونغ (الصين) وجمهورية كوريا من ربط الخدمات الصينية واليابانية بشبكة الخطوط المنتظمة العالمية عبر موانئها المركزية للمسافنة. ومع ازدياد أحجام التجارة ومراجعة لوائح الملاحة الساحلية بِشأن المسافنة في شنغهاي، تتوقف السفن بوتيرة متزايدة مباشرة في موانئ الصين، فقلّت الحاجة للمسافنة في هونغ كونغ (الصين) وجمهورية كوريا.

وتتسم الدول الجزرية الصغيرة النامية في جميع المناطق بمستويات منخفضة من الربط. ومن الأمثلة الواردة في الجدول ٦-١ أنتيغوا وباربودا في البحر الكاريبي (أربع سفن تقدم خدمتين)، وسان تومي وبرينسيبي في المحيط الأطلنطي (خمس سفن تقدم خدمتين)، ومالديف في المحيط الهندي (سفينتان تقدمان خدمتين)، وناورو وتوفالو في المحيط الهادئ (سفينة واحدة تقدم خدمة واحدة). وفي المقابل، اجتذبت موريشيوس سفناً تتجاوز حمولتها ١٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، مع استخدام ١٦ مشغلاً للسفن ٧٥ سفينة في ١٣ خدمة إلى الجزيرة ومنها.

الشكل ٦-٢ مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ٢٠٠٤-٢٠١٧

(أ) الساحل الغربي، أمريكا الجنوبية؛ (ب) الساحل الشرقي، أمريكا الجنوبية؛ (ج) الموانئ المركزية الأفريقية؛ (د) أفريقيا الشرقية؛ (هـ) غرب آسيا؛ (و) جنوب آسيا؛ (ز) جنوب شرق آسيا؛ (ح) شرق آسيا



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد. للاطلاع على مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لكل بلد، انظر http://stats.unctad.org/LSCI؛ للحساب، انظر الحاشية ٢ في نهاية الفصل.

وتستخدم أكبر سفن الحاويات التي تصل حمولتها إلى ١٨ ٥٠٦ وحدات معادلة لعشرين قدماً في خدمات بين أوروبا وشرق آسيا وتتوقف أيضاً في موانئ تقع في جنوب وجنوب - شرق آسيا وفي شمال أفريقيا (المغرب). وتصل حمولة أكبر السفن المستخدمة في خدمات إلى أمريكا الشمالية إلى ١٣ ٩٥٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً.

ويبيّن مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة الاتجاهات في مختلف البلدان. وللاطلاع على تحليل أكثر تفصيلاً، من المفيد أيضاً النظر إلى العناصر التي يتألف منها المؤشر. ويورد الجدول ٦-١ بيانات عن المكونات الخمسة لبلدان مختارة (أيار/مايو ٢٠١٧). وتتراوح الطاقة الحملية السنوية من الحاويات بين ١٦٥ ٦ وحدة معادلة لعشرين قدماً لتوفالو وأكثر من ٨٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً للصين؛ وهناك ١٩٩٦ سفينة حاويات مجدولة لخدمات منتظمة من الموانئ الصينية وإليها، مقارنة بسفينة واحدة فحسب لتوفالو. وينبغي أن تتصدى جميع الدول الجزرية الصغيرة النامية في جميع المناطق لمستويات الربط المنخفضة.

ويتشابه استخدام سفن الحاويات في الموانئ البحرية في مصر وبنما بوجه عام، رغم أن حجم السفينة الأقصى التي يمكن أن تعبر قناة السويس أكبر بمراحل مما هو مسموح به عبر قناة بنما، حتى بعد توسيعها. ولا تستخدم السفن الكبيرة التي تعبر قناة السويس الموانئ البحرية المصرية. وفي أفريقيا، تخدم توغو السفن التي تصل حمولتها إلى ٣٠٩ ١٠ وحدات معادلة لعشرين قدماً، تربط غرب أفريقيا وجنوبها (ويشمل ذلك موريشيوس) بشرق آسيا. وتقل حمولة السفن التي تتردد على موانئ غانا، وكينيا، ونيجيريا عن نصف تلك الحمولة. وتخضع التدابير التي يمكن أن يتخذها واضعو السياسات لاجتذاب مزيد من الشركات والخدمات لاحقاً في هذا الفصل؛ بينما يرد أدناه مزيد من التفاصيل عن هيكل الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة والربط (الثنائي) بين أزواج البلدان.

٢- الربط الثنائي بخطوط النقل الحري المنتظمة

يتمتع أقل من ٢٠ في المائة من أزواج البلدان الساحلية بوصلة بحرية مباشرة بينها، ويعني ذلك أن البضائع المنقولة في حاويات يمكن أن تُنقل بين بلد المنشأ والوجهة دون حاجة إلى المسافنة. ويبلغ العدد المتوسط من الوصلات البحرية المباشرة في البلدان النامية نصف مثيله في البلدان المتقدمة.

الجدول ٦-١ استخدام سفن الحاويات على الصعيد القطري، بلدان مختارة، أيار/مايو ٢٠١٧

البلد	السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	عدد السفن المجدولة للخدمات	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
أنتيغوا وبربودا	٧٨ ٨٣٢	٤	٢	١ ١١٦
شيلي	٤ ١٨٧ ٤٥١	١٢٩	٢١	١١ ٦٢٩
الصين	٨٥ ٣٤٧ ٦٨١	١ ٩٩٦	٤٦٣	١٨ ٥٠٦
جمهورية الكونغو الديمقراطية	١٧٣ ٦٦٢	١٥	٧	١ ٠٠٥
مصر	١٢ ١١٠ ٧٩٣	٢٩٣	٧١	١٤ ١٦٧
ألمانيا	٢٦ ٤٢٧ ٤٧٢	٦٢١	١٤٣	١٨ ٣٥٠
غانا	١ ٨٦٦ ٢٥٩	١١١	١٨	٤ ٥٩٦
كينيا	١ ٨١٥ ٦٤٨	٧١	١٧	٤ ٠١٣
ماليزيا	٣٦ ٦٦٣ ٦٩٧	٩٠٦	١٩٦	١٨ ٥٠٦
ملديف	٦٤ ٢٥٦	٢	٢	١ ١١٨
موريشيوس	٢ ٣٣٩ ٤٥٩	٧٥	١٣	١٠ ٤٠٩
ميكرونيزيا	٩ ٣٦٠	٣	١	٦٢٤
المغرب	١٢ ٠٥٣ ٦٤٠	٣١٢	٦٨	١٨ ٣٥٠
ميانمار	٨٠٩ ٩٥٨	٤٣	١٧	١ ٤٦٨
ناورو	١٦ ٢٧٦	١	١	٦٢٦
نيجيريا	٣ ٢٦٢ ٨٢٦	١٧٩	٢٧	٤ ٥٣٥
بنما	١١ ٩٤٣ ٤٩٦	٣٥٧	٦٢	١٢ ٠٤١
جمهورية كوريا	٤٠ ٩٢٤ ٧٦٨	١ ٠١٧	٢٤٥	١٨ ٥٠٦
سان تومي وبرينسيبي	٤١ ١٤٥	٥	٢	٢ ٠٠٦
سري لانكا	١٣ ٧١٩ ٦٦١	٣٢٧	٥٩	١٨ ٣٥٠

الجدول ٦–١ استخدام سفن الحاويات على الصعيد القطري، بلدان مختارة، أيار/مايو ٢٠١٧ (تابع)

البلد	السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	عدد السفن المجدولة للخدمات	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
توغو	٢ ٣٠٢ ٨٧١	٩٠	١٥	١٠ ٤٠٩
توفالو	٦ ١٥٦	١	١	٥١٣
الإمارات العربية المتحدة	٢٠ ٤٦٨ ٦٦٩	٣٩٣	٩٤	١٧ ٣٨٧
الولايات المتحدة الأمريكية	٣٦ ١٥٤ ٥٠٤	٩٩٠	٢٠٠	١٣ ٩٥٠
فنزويلا (جمهورية – البوليفارية)	٨٢٦ ٥٥٥	٣٠	١٦	٢ ١٣٩

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها MDS Transmodal.

ملاحظة: لا تقارن سعة السفينة الحملية من الحاويات المشار إليها في هذا الجدول مقارنة تامة مع السعة المشار إليها في الفصل ٢. ولأغراض الفصل ٦، اعتمدت فقطالسعة لنقل الحاويات المملوءة. وأحجام السفن المشار إليها في هذا الجدول بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً أقل بشكل طفيف من تلك الواردة في الفصل ٢.

ويورد الجدول ٦–٢ أمثلة للاستخدام الثنائي للأسطول لبيان مختلف جوانب الربط الثنائي. وتوجد أعلى درجة من الربط الثنائي المباشر بين الصين وجمهورية كوريا. وبوجه عام، توجد مستويات عالية من الربط بين البلدان المتجاورة. فعلى سبيل المثال، قد تتردد السفن على موانئ بلدين متجاورين؛ وينقل بعضها التجارة الثنائية بين البلدين أو يتوقف في موانئ المسافنة بصفتها سفناً تقدم خدمات فرعية، وقد تنقل السفن نفسها الصادرات من البلدين المتجاورين إلى بلدان أخرى.

ويفتقر ٨٠ في المائة من أزواج البلدان إلى الربط المباشر. ويشمل ذلك أمماً لها باع طويل في التجارة تقع عبر المحيط نفسه، على سبيل المثال البرازيل ونيجيريا. وثمة سؤال مثير لمحللي التجارة والنقل يتمثل في معرفة إن كان سبب انعدام روابط مباشرة بين هذين البلدين يعزى إلى عدم كفاية الطلب، أو لأن التجارة بينهما قليلة بسبب عدم الربط بين الشريكين التجاريين. وتوجد أدلة تثبت كلا الاحتمالين على النحو المبيَّن أدناه.

وبسبب النقل في حاويات والمسافنة، بوسع أي بلد أن يتاجر بشكل فعال مع أي بلد آخر حتى وإن انعمدت الخدمة المباشرة التي تربط بينهما. ولتحديد مستوى الربط الثنائي في الحالات التي تنعدم فيها الخدمة المباشرة، أعد الأونكتاد مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة (Fugazza and Hoffmann, 2016; Hoffmann et al., 2014). وخلافاً للمؤشر القطري الذي يقدم قيمة مؤشريه لكل بلد، يتيح مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة ١٦٠ قيمة لكل بلد، أي مدى ربط بلد ساحلي ببلدان ساحلية أخرى.

الجدول ٦–٢ الاستخدام الثنائي لسفن الحاويات، أزواج مختارة من البلدان، أيار/مايو ٢٠١٧

أزواج البلدان	السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	عدد السفن المجدولة للخدمات	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
أنتيغوا وباربودا – سانت كيتس ونيفيس	٧٨ ٨٣٢	٤	٢	١ ١١٦
الأرجنتين – البرازيل	٤ ٣٥٨ ٢٧٠	١١٥	١٩	٩ ٦٣٥
أستراليا – سنغافورة	٢ ٦٥٠ ٤٦٦	٩١	١٧	٦ ٣٨٠
بنغلاديش – ماليزيا	١ ٦١٢ ٧٣٨	٤٠	١٦	٢ ٤٥٧
البرازيل – الهند	–	–	–	–
كمبوديا – تايلند	٦٩٣ ٨٠١	٣٤	٩	٢ ١٨١
الكاميرون – غابون	٢١١ ١٥٤	١٩	٤	٣ ١٤٩
شيلي – بيرو	٣ ٨٧٧ ٩٢٥	١١٩	١٧	١١ ٦٢٩
شيلي – سنغافورة	–	–	–	–

الجدول ٦-٢ الاستخدام الثنائي لسفن الحاويات، أزواج مختارة من البلدان، أيار/مايو ٢٠١٧ (تابع)

أزواج البلدان	السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	عدد السفن المجدولة للخدمات	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
الصين – هولندا	١١ ٤٥٦ ٩١٢	١٥٦	١٤	١٨ ٥٠٦
الصين – جمهورية كوريا	٣٨ ٣٥٦ ٥٩١	٩١١	١٨٠	١٨ ٥٠٦
الصين – الولايات المتحدة	١٩ ٣٣١ ٩٦٤	٤٢٧	٥٧	١٣ ٩٥٠
كولومبيا – بنما	٦ ٥٢٧ ٤٥٩	٢٠٣	٢٩	١١ ٦٢٩
جيبوتي – المملكة العربية السعودية	١ ٩٨٨ ١٣٩	٥٧	٩	٨ ٩٦٦
إكوادور – بنما	١ ٦٢٥ ٣٩٣	٧٤	١٢	٩ ٢٢٧
مصر – إيطاليا	٦ ٠٩٠ ٤٢٧	١٥٢	٣٠	١٤ ١٦٧
غابون – ناميبيا	٤ ٢٦٠	١	١	٧١٠
ألمانيا – هولندا	١٩ ٨٧٩ ٩٩٦	٤٠٩	٦٢	١٨ ٣٥٠
الهند – سري لانكا	٦ ٩٨٢ ٥٥١	١٥٠	٣٧	١١ ٥٦٩
كينيا – الولايات المتحدة	–	–	–	–
مدغشقر – فرنسا	٧٢٠	٢	١	٦٠
جزر مارشال – فيجي	٦١ ٩٩٤	٧	٣	١ ٦١٧
موريشيوس – جنوب أفريقيا	١ ٤٥١ ٨٣٢	٣٦	٤	١٠ ٤٠٩
نيجيريا – البرازيل	–	–	–	–
توغو – الصين	١ ٢٠١ ٣٦١	٤٤	٤	١٠ ٤٠٩

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها MDS Transmodal.

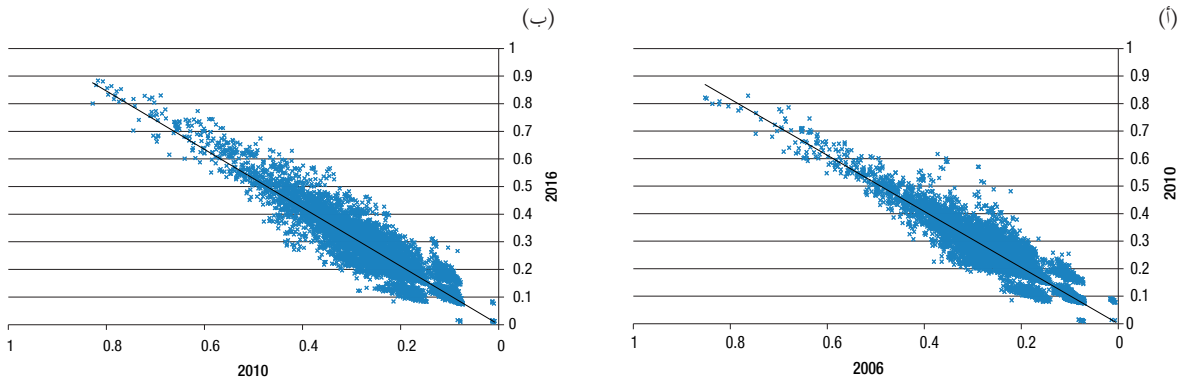
ملاحظة: تفتقر أزواج البلدان التي لم تُقدم عنها معلومات (في هذا الجدول) إلى ربط مباشر.

ويُستمدُ مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري من خمسة مكونات. ففي حالة زوج من البلدان ألف وباء، يستند المؤشر إلى العوامل التالية: عدد عمليات المسافنة المطلوبة للوصول من البلد ألف إلى البلد باء، حيث يؤدي العدد المنخفض إلى مؤشر مرتفع؛ وعدد الروابط المباشرة المشتركة بين كلا البلدين؛ والمتوسط الهندسي لعدد الروابط المباشرة بين البلدين ألف وباء؛ ومستوى المنافسة في الخدمات التي تربط البلد ألف بالبلد باء؛ وحجم أكبر السفن في أضعف الطرق التي تربط البلد ألف بالبلد باء. والمؤشر متماثل[٣]، أو بعبارة أخرى، ما يميز الخدمات المنتظمة من البلد ألف إلى البلد باء يميز أيضاً الخدمات من البلد باء إلى البلد ألف.

يقارن الشكل ٦-٣ مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة خلال فترتين: يقارن المقطع (أ) قيم عام ٢٠١٠ بقيم عام ٢٠٠٦، ويقارن المقطع (ب) قيم عام ٢٠١٦ بقيم عام ٢٠١٠. وتمثل النقاط فوق (أسفل) خط ٤٥ – درجة أزواج البلدان التي زاد (انخفض) مؤشرها. وبين عامي ٢٠٠٦ و٢٠١٠، شهد ٦١ في المائة من أزواج البلدات تحسناً في مؤشرها. ويرتفع هذا الرقم إلى ٦٨ في المائة بين عامي ٢٠١٠ و٢٠١٦. وركد المؤشر بالنسبة لأغلب أزواج البلدان عقيب الأزمة الاقتصادية والمالية في عام ٢٠٠٨ ولم يبدأ في الارتفاع إلا بعد عام ٢٠١٠.

ويتبيَّن من تحليل مكونات مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة أن الرقم المتوسط من عمليات المسافنة المطلوبة لنقل حاوية من أحد البلدان إلى بلد آخر قد ارتفع على مر السنين. ويتسق ذلك مع التطورات في القطاع. فكلما ازداد حجم السفن وزادت التحالفات من استخدام الموانئ المحورية التي تُخصَّصُ لها أنسب السفن حجماً في كل شق من الرحلة من الطريق الكلي، انخفض عدد الخدمات المباشرة. ويُعبِّر ذلك عن الحاجة المستمرة لتحقيق الكفاءة القصوى من شبكات النقل البحري المنتظم (MDS Transmodal, 2017).

الشكل ٦-٣ أهم ٢٥ زوجاً من أزواج البلدان مرتبة حسب مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، ٢٠٠٦، ٢٠١٠ و٢٠١٦



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من مصفوفة الأونكتاد للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة (قاعدة بيانات داخلية).

وإضافة إلى البلدان الأوروبية، تندرج خمسة بلدان آسيوية في عداد أهم ٢٥ زوجاً من أزواج البلدان (الجدول ٦-٣). وكان وجود هذه البلدان أكثر بروزاً في عامي ٢٠١٦ و٢٠١٠ من عام ٢٠٠٦. ويتضح من تحليل أعمق أن أهم ٥٠ مؤشراً من مؤشرات الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة لا توجد إلا في الروابط بين ١٥ بلداً، وأن أهم ٢٥٠ مؤشراً تتعلق بالروابط بين ٤٠ بلداً. وتشمل أزواج البلدان التي تأتي في المؤخرة بصفة أساسية الجزر الصغيرة والنائية، مثل جزر كوك، ومنتسيرات، وناورو وأقل البلدان نمواً.

ومن الواضح أن تعريف مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة وتشكيله استناداً إلى بيانات فعلية عن استخدام الأسطول عوضاً عن التصورات أو الدراسات الاستقصائية يكتسي أهمية تجريبية. ويؤثر المؤشر ومكوناته تأثير مباشراً في تكاليف التجارة ويقوم الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة بدور حاسم في تحديد أداء البلد التجاري. ومع بقاء جميع العوامل الأخرى دون تغيير، تقترن زيادة بمقدار وحدة واحدة (تعادل تغيراً بنسبة ٠,٠١) من المؤشر بزيادة قيمة الصادرات من البضائع المنقولة في حاويات بنسبة ٣ في المائة. ويقترن انعدام ربط بحري مباشر مع شريك تجاري بانخفاض قيمة الصادرات الثنائية؛ وتقترن أي عملية مسافنة إضافية بانخفاض قيمة الصادرات الثنائية بنسبة ٤٠ في المائة. وترتبط وجهة مباشرة مشتركة إضافية بارتفاع قيمة الصادرات بنحو ٥ في المائة. وتقترن زيادة بمقدار ١ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً لأكبر سفينة تعمل على أي جزء من طريق بحري بزيادة في قيم الصادرات الثنائية بنسبة ١ في المائة (Fugazza and Hoffmann, 2017; Fugazza, 2015)[٤]. ويقدر شيبارد (سيصدر قريباً)، استناداً إلى بينات من الأونكتاد، أن انخفاض تكاليف التجارة بنسبة ٩,٠٩ نقطة مئوية يمكن أن يتحقق عندما تضيف أزواج البلدان رابطاً بحرياً مباشراً.

ويتجاوز وضع مؤشرات الأونكتاد بشأن الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة واستخدام هذه المؤشرات الاعتبارات التجريبية. ويمكن أن تساعد إمكانية رصد التغيرات في المؤشرات ومكوناتها بمرور الزمن في تأطير الاعتبارات العملية في مضمار السياسات. وتتيح مجموعات البيانات إلقاء نظرة فريدة على شبكة النقل البحري المنتظم، متيحة الفرصة لفهم موقع بلد بعينه أو زوج من البلدان في تلك الشبكة. ولذلك، يمكن أن تكون المؤشرات وسائل رصد مجدية ومعايير يُستعان بها في وضع السياسات.

الجدول ٦-٣ أهم ٢٥ زوجاً من أزواج البلدان مرتبة حسب مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، ٢٠٠٦، ٢٠١٠ و٢٠١٦

أزواج البلدان		الرتبة في عام ٢٠٠٦	الرتبة في عام ٢٠١٠	الرتبة في عام ٢٠١٦
هولندا	المملكة المتحدة	٢	٢	١
هولندا	بلجيكا	٥	٤	٢
المملكة المتحدة	بلجيكا	١	٣	٣
هولندا	ألمانيا	٦	٧	٤
ألمانيا	بلجيكا	٣	٦	٥
جمهورية كوريا	الصين	١٧	١٠	٦
سنغافورة	ماليزيا	١٦	٥	٧
المملكة المتحدة	ألمانيا	٤	٩	٨
المملكة المتحدة	فرنسا	٨	١١	٩
فرنسا	إسبانيا	١٠	٣٥	١٠
المملكة المتحدة	إسبانيا	١٤	١٨	١١
هولندا	إسبانيا	١٩	٢٠	١٢
ماليزيا	الصين	٤٦	١٥	١٣

الجدول ٦-٣ أهم ٢٥ زوجاً من أزواج البلدان مرتبة حسب مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، ٢٠٠٦، ٢٠١٠ و٢٠١٦ (تابع)

أزواج البلدان		الرتبة في عام ٢٠٠٦	الرتبة في عام ٢٠١٠	الرتبة في عام ٢٠١٦
إسبانيا	بلجيكا	١٨	١٩	١٤
سنغافورة	الصين	٢٣	٨	١٥
هولندا	فرنسا	١١	١٣	١٦
فرنسا	بلجيكا	٧	١٢	١٧
إسبانيا	ألمانيا	٢٥	٢٢	١٨
هونغ كونغ (الصين)	الصين	٩	١	١٩
فرنسا	ألمانيا	١٢	١٧	٢٠
سنغافورة	جمهورية كوريا	٥٥	٢٦	٢١
إيطاليا	إسبانيا	١٥	٢١	٢٢
ماليزيا	جمهورية كوريا	٨٩	٧١	٢٣
الصين	بلجيكا	٣٦	٢٥	٢٤
إسبانيا	الصين	٥٧	٣٢	٢٥

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من مصفوفة الأونكتاد للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة (قاعدة بيانات داخلية).

ويناقش القسمان المقبلان بالتفصيل مجالين من مجالات السياسات يمكن أن يحسن فيهما الربط بالنقل البحري لبلد بعينه. ويتناول القسم باء الملاحة الساحلية - خدمات النقل البحري المحلية - التي يمكن ربطها بخدمات النقل البحري الدولية، مما قد يؤدي إلى تحسين الربط الدولي للبلد المعني؛ وثانياً، يركز القسم جيم على تيسير التجارة والنقل الذي يمكن أن يجعل موانئ البلد البحرية أكثر اجتذاباً للزبناء، أي خطوط النقل البحري والشاحنين.

باء- الملاحة الساحلية البحرية: الربط بين البلدان وشركات النقل البحري العالمية

يمكن، من حيث المبدأ، لأي بلد لديه أكثر من ميناء بحري نقل الحركة المحلية والفرعية بحراً. وتكون إمكانات الملاحة الساحلية أعلى في البلدان التي لديها خطوط ساحلية أطول، أو في البلدان التي بها جزر حيث يكون النقل البديل بالشاحنات أو السكك الحديدية أكثر تكلفة أو غير متاح.

١- الربط المحلي بخطوط النقل البحري المنتظمة

لإعطاء فكرة عن احتمالات النقل بالحاويات عبر الملاحة الساحلية، يوضح الجدول ٦-٤ استخدام أسطول شركات النقل البحري المنتظم في خدمات إلى موانئ بلد ما ومنها. ويصور الجدولان ٦-٤ و٦-٥ العلاقة بين الربط الكلي للنقل البحري بالحاويات والربط المحلي، أو داخل البلد.

الجدول ٦-٤ استخدام سفن الحاويات في الخدمات المحلية، أهم ٣٠ بلداً، أيار/مايو ٢٠١٧

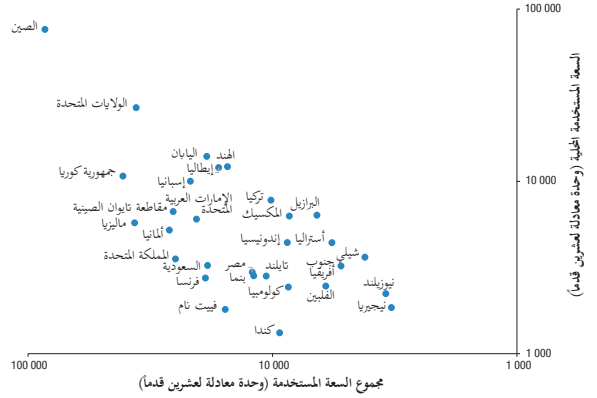
الرتبة (الوحدات المعادلة لعشرين قدماً المستخدمة محلياً)	البلد	مجموع السفن المستخدمة					استخدام السفن محلياً							
		السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	عدد السفن المجدولة للخدمات	عدد المشغلين	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	النسبة المئوية من المجموع	عدد السفن المجدولة للخدمات	النسبة المئوية من المجموع	عدد المشغلين	النسبة المئوية من المجموع	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	النسبة المئوية من المجموع
١	الصين	٨٥ ٣٤٧ ٦٨١	١ ٩٩٦	٩٠٧	٤٦٣	١٨ ٥٠٦	٧٦ ٢١٠ ٤٥٢	٨٩	١ ٧٣٨	٨٣	٧٥٧	٨٧	٣٤٨	١٨ ٥٠٦	١٠٠
٢	الولايات المتحدة الأمريكية	٣٦ ١٥٤ ٥٠٤	٩٩٠	٤٣٧	٢٠٠	١٣ ٩٥٠	٢٦ ٧٥٨ ٥١٨	٧٤	٧٥٥	٧٢	٣١٥	٧٦	١٢٤	١٣ ٩٥٠	١٠٠
٣	اليابان	١٨ ٥٨٤ ٥٦٩	٥٩٤	٢٩١	٢٠٤	١٢ ٩٣٩	١٣ ٩٦٠ ٩٣٢	٧٥	٤٦٢	٨٧	٢٥٢	٧٨	١٨١	٩ ٠٤١	٧٠
٤	الهند	١٥ ٢٩١ ٦٧٥	٣٧١	١٦٤	٩٠	١١ ٥٦٩	١٢ ١٥٨ ٢٥٠	٨٠	٢٩٠	٧١	١١٧	٧٨	٦٢	١١ ٥٦٩	١٠٠
٥	إيطاليا	١٦ ٦١٤ ٧٨٧	٤٥٤	١٦٢	١٠٣	١٤ ١٦٧	١٢ ٠١٧ ٧١٠	٧٢	٣١٨	٧٠	١١٤	٧٠	٧٢	١٤ ١٦٧	١٠٠
٦	جمهورية كوريا	٤٠ ٩٢٤ ٧٦٨	١ ٠١٧	٤٦٥	٢٤٥	١٨ ٥٠٦	١٠ ٧٢٥ ٨٤٥	٢٦	٢٨٦	٣٤	١٦٠	٢٨	٩٩	١٨ ٣٤٨	٩٩
٧	إسبانيا	٢١ ٦٨٥ ٨٩٠	٦٠٥	٢١٣	١٥١	١٨ ٥٠٦	١٠ ٠١٦ ١٥٨	٤٦	٢٦٩	٥٠	١٠٧	٤٤	٧٣	١٤ ١٦٧	٧٧
٨	تركيا	١٠ ١٤٧ ٠٦٨	٢٨٥	١١٧	٨٩	١٣ ٣٣٦	٧ ٧٧٦ ١١٧	٧٧	٢٠٥	٧٢	٨٤	٧٢	٥٩	١٣ ٣٣٦	١٠٠
٩	مقاطعة تايوان الصينية	٢٥ ٥٠٤ ٠٧٣	٦٠١	٢٩١	١٤٦	١٤ ٠٠٠	٦ ٦٧٦ ٧٧٥	٢٦	١٨٠	٣٠	٩٥	٤٤	٦٨	١٣ ٨٤٠	٩٩
١٠	البرازيل	٦ ٥٨١ ٣٣٠	١٧٥	٥٥	٣١	٩ ٦٣٥	٦ ٣٥٩ ٠٩٠	٩٧	١٦٨	٨٩	٤٩	٩٦	٢٥	٩ ٦٣٥	١٠٠
١١	المكسيك	٨ ٥٣٥ ٩٦٠	٢٥٩	٨٥	٤٧	١١ ٦٢٩	٦ ٢٨٧ ٣٢١	٧٤	١٧٢	٦٦	٥٦	٦٦	٢٧	١١ ٦٢٩	١٠٠
١٢	الإمارات العربية المتحدة	٢٠ ٤٦٨ ٦٦٩	٣٩٣	١٥٨	٩٤	١٧ ٣٨٧	٦ ٠٣٦ ٥١١	٢٩	١١٨	٣٠	٥٢	٣٣	٣١	١٢ ١٨٣	٧٠
١٣	ماليزيا	٣٦ ٦٦٣ ٦٩٧	٩٠٦	٣٦٥	١٩٦	١٨ ٥٠٦	٥ ٧٣٩ ٥٩٣	١٦	١٥٦	٢٢	٧٩	١٧	٥٣	١٣ ٩٠٨	٧٥
١٤	ألمانيا	٢٦ ٤٢٧ ٤٧٢	٦٢١	٢٥٣	١٤٣	١٨ ٣٥٠	٥ ٢١٣ ٢٤٩	٢٠	١٢٥	١٥	٣٩	٢٠	٣٥	١٨ ٣٤١	١٠٠
١٥	إندونيسيا	٨ ٧٠٠ ٦٧١	٢٩٠	١٤٦	١١٧	٨ ٧٠٤	٤ ٤١٢ ٧٨٦	٥١	١٨٤	٥٨	٨٥	٦٣	٧٧	٤ ٤٠٠	٥١
١٦	أستراليا	٥ ٧١٧ ٤٢٠	٢٠٦	٩١	٤٩	٦ ٣٨٠	٤ ٤٠٦ ٨٦٣	٧٧	١٥٧	٦٩	٦٣	٧٦	٣٢	٦ ٣٨٠	١٠٠
١٧	شيلي	٤ ١٨٧ ٤٥١	١٢٩	٤٠	٢١	١١ ٦٢٩	٣ ٦٢٩ ٩٥٧	٨٧	١١٣	٨٠	٣٢	٨٨	١٨	١١ ٦٢٩	١٠٠
١٨	المملكة المتحدة	٢٤ ٩٤٦ ٠٦٣	٥٩٤	٢٣٥	١٣٩	١٨ ٥٠٦	٣ ٥٤٤ ٦٩٣	١٤	٧٥	١٦	٣٨	١٣	٣٠	١٨ ٣٥٠	٩٩
١٩	المملكة العربية السعودية	١٨ ٤٤٤ ٥٠٨	٣٥٤	١٣٧	٥٩	١٤ ١٥٩	٣ ٢٤٨ ٥٧٦	١٨	٦٠	٢١	٢٩	١٧	١٣	١١ ٤٢١	٨١
٢٠	جنوب أفريقيا	٥ ٢٤٧ ٥٥٩	١٩٢	٥٧	٣٢	١٠ ٤٠٩	٣ ٢٣٠ ٣٤٩	٦٢	١٠٤	٥٤	٣١	٥٤	١٧	١٠ ٤٠٩	١٠٠

الجدول ٦-٤ استخدام سفن الحاويات في الخدمات المحلية، أهم ٣٠ بلداً، أيار/مايو ٢٠١٧ (تابع)

الرتبة (الوحدات المعادلة لعشرين قدماً المستخدمة محلياً)	البلد	مجموع السفن المستخدمة						استخدام السفن محلياً							
		السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	عدد السفن المجدولة للخدمات	عدد المشغلين	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)		السعة السنوية المستخدمة (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	النسبة المئوية من المجموع	عدد السفن المجدولة للخدمات	النسبة المئوية من المجموع	عدد المشغلين	عدد الخدمات	سعة السفينة القصوى (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	النسبة المئوية من المجموع
٢١	مصر	١٢ ١١٠ ٧٩٣	٢٩٣	١٠٧	٧١	١٤ ١٦٧		٢ ٩٦٨ ٦٢١	٢٥	٦٥	٢٢	٣٢	٢١	٦ ٥٧١	٤٦
٢٢	بنما	١١ ٩٤٣ ٤٩٦	٣٥٧	١١٤	٦٢	١٢ ٠٤١		٢ ٨٢٩ ٥٥٧	٢٤	٨٩	٢٥	٢٤	١٤	٩ ٠٤٠	٧٥
٢٣	تايلند	١٠ ٦١٥ ٢٦٣	٣٣٨	١٧٢	٩٠	٨ ٧٥٠		٢ ٨٢١ ٤٧٧	٢٧	١١٢	٣٣	٦٦	٣٦	١ ٨٦٧	٢١
٢٤	فرنسا	١٨ ٨٢٣ ٤٧٣	٤٦٦	١٧٦	٨٧	١٧ ٣٨٧		٢ ٧٤٦ ٢٣٧	١٥	٨٦	١٨	٢٢	١٣	١٦ ٢٧٧	٩٤
٢٥	الفلبين	٦ ٠٥٦ ٢٢٤	١٩٥	٩٢	٧٦	٤ ٨١٨		٢ ٤٦٨ ٥٠٨	٤١	٩٨	٥٠	٤٦	٥٠	٣ ٤٧٧	٧٢
٢٦	كولومبيا	٨ ٦١٧ ٣٤٨	٢٩٨	٨٩	٥٢	١١ ٦٢٩		٢ ٤٣٤ ٦٣١	٢٨	٨٤	٢٨	٢٨	٣١	٩ ٨٦٣	٨٥
٢٧	نيوزيلندا	٣ ٤٤١ ٦٧٠	١٣٦	٥١	٣٢	٩ ٨٩٠		٢ ٢٢٩ ٠١١	٦٥	٩٨	٧٢	٤٢	٨٢	٤ ٦١٤	٤٧
٢٨	نيجيريا	٣ ٢٦٢ ٨٢٦	١٧٩	٤١	٢٧	٤ ٥٣٥		١ ٨٥١ ٥٠٥	٥٧	٨٦	٤٨	٢٠	٤٩	٤ ٥٠٨	٩٩
٢٩	فييت نام	١٥ ٦١٦ ٦٣٢	٤٨٧	٢٣٠	١٢٨	١٣ ٥٠٤		١ ٨٠٤ ٦٨٦	١٢	٦١	١٣	٢٨	١٢	٢ ٥٥٠	١٩
٣٠	كندا	٩ ٣٥١ ٣٦٦	٢٥٩	١١٣	٤٥	١١ ٢٩٣		١ ٣٢٠ ٣٤٩	١٤	٤١	١٦	١٥	١٣	٨ ٥٠٠	٧٥

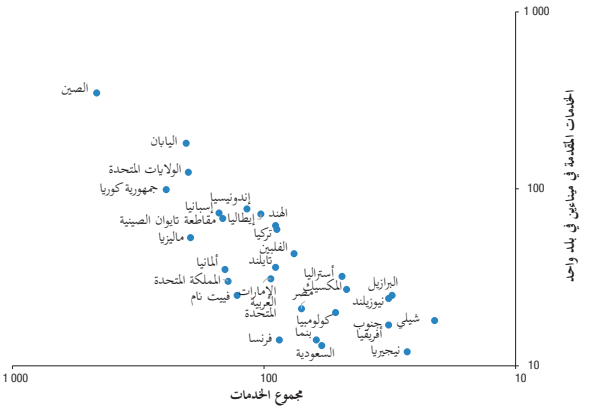
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها MDS Transmodal.

الشكل ٦-٤ السعة المستخدمة المحلية والكلية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، أيار/مايو ٢٠١٧



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها MDS Transmodal.

الشكل ٦-٥ خدمات النقل البحري بالحاويات وعددها الكلي، أيار/مايو ٢٠١٧



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها MDS Transmodal.

وعلى النحو المبيَّن آنفاً، تفرض بلدان عديدة قيوداً على المشغلين الدوليين بشأن نقل التجارة المحلية أو تقديم الخدمات الفرعية. ويؤدي ذلك إلى حالات قد تتوقف فيها السفينة في ميناءين في بلد واحد، ولكن لا يُسمح لها بنقل البضائع بينهما. وتشير البيانات الواردة في الجدول ٦-٤ والشكلين ٦-٤ و٦-٥ إلى إمكانات النقل البحري للتجارة المحلية. بيد أن هذه البيانات لا تشير بالضرورة إلى أن النقل يتم فعلاً نظراً للقيود المذكورة آنفاً.

وكثيراً ما تُعوّل البلدان التي لديها خطوط ساحلية ممتدة، أو جزر، على خدمات النقل البحري بالحاويات التي تتوقف في أكثر من ميناء محلي واحد. ويتضح من عقد مقارنة بين البرازيل وألمانيا، على سبيل المثال، أن ألمانيا تتمتع بمستوى من الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة أعلى من البرازيل وبعدد من الشركات التي تقدم خدماتها للموانئ الألمانية يفوق مثيلتها التي تخدم الموانئ البرازيلية. بيد أن أغلب هذه الشركات لا تتوقف إلا في ميناء هامبورغ، أو بريمرهافن، وليس في كلا هذين الميناءين. أما في البرازيل التي تتمتع بخط ساحلي أطول، فيتوقف كثير من المشغلين في ميناء سانتوس وميناء آخر. ومن ثمَّ، يكون الربط بالنقل البحري بالحاويات أعلى درجة في البرازيل منه في ألمانيا. ومن البلدان الأخرى التي يمثل فيها استخدام السفن المحلية حصة كبيرة من مجمل استخدام السفن شيلي، والصين، والهند، وتركيا.

ومن السمات المشتركة بين أغلب هذه البلدان التي يسود فيها هذا الوضع أن السعة السفينية القصوى بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً التي تُستخدم في الخدمات داخل البلد تعادل السعة السفينية الإجمالية القصوى بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً. وفي ذلك إشارة إلى أن الروابط داخل البلد تشكل جزءاً من خدمة دولية. ففي مثل هذه الحالة، إذا لم يُسمح لمشغل دولي بحمل البضائع المحلية بين ميناءين، أو التوقف في بلد بعينه، فإن ذلك يضع قيداً على العرض المحتمل من خدمات النقل ومن ثم يمثل فرصة مهدرة للنقل عبر الملاحة الساحلية البحرية. وهو يثبط أيضاً عملية التحول في وسائط النقل من النقل البري إلى النقل البحري.

٢- خدمات المسافنة والخدمات الفرعية

قد تجد البلدان المتمتعة بإمكانات كبيرة في مضمار الملاحة الساحلية نفسها في وضع تصبح فيه الموانئ في البلدان المجاورة لها موانئ محورية لملاحتها الساحلية، أو خدماتها الفرعية. فعلى سبيل المثال، يقوم ميناء مونتفيديو في أوروغواي بدور ميناء الوصل للخدمات التي تربط موانئ في الأرجنتين أو البرازيل (Brooks et al., 2014). ويستفيد ميناء كولومبو في سري لانكا من القيود المفروضة على الملاحة الساحلية في الهند، إذ يتوقف فيه مشغلو الخطوط العالمية المنتظمة، فيُتاح للخدمات الفرعية الدولية الربط بالموانئ الواقعة في الهند.

وشجع ازدياد التجارة البحرية الناشئ عن الانتعاش الاقتصادي الصيني في الآونة الأخيرة بلداناً عديدة في آسيا على دخول حلبة المنافسة على المسافنة. ومنذ عام ٢٠١٣، خفَّفت الصين شيئاً فشيئاً القيود على الملاحة الساحلية في نطاق منطقة شنغهاي للتجارة الحرة، سعياً لتطوير المنطقة وزيادة أحجام المسافنة في شنغهاي. ونتيجة لذلك، أضحى بوسع السفن المسجلة في الخارج أن تحمل الحاويات بين شنغهاي والموانئ الصينية الأخرى، وإن كان لا يزال من اللازم أن يكون ملاك السفن صينيين. وقبل ذلك، كان الموقف الرسمي يسمح فقط للسفن التي يملكها صينيون وترفع العلم

الصيني بذلك، مما حال دون استخدام سفن China Ocean Shipping (Group) Company وChina Shipping Container Lines التي ترفع أعلاماً أجنبية، وسفناً غيرها. وأثار التغيير الذي حدث منذ وقت قصير مخاوف بشأن هونغ كونغ (الصين) بسبب انخفاض الحركة الإجمالية والربط فيه (انظر أيضاً انخفاض مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في عام ٢٠١٦، الشكل ٦-٢(ح)). وكانت حماية دور هونغ كونغ (الصين) كميناء محوري للمسافنة أحد أسباب القيود على الملاحة الساحلية في الصين، بالإضافة إلى حماية خطوط النقل البحري المحلية وشواغل الصين الأمنية.

وفي الهند، أُدخِلت، في الآونة الأخيرة، تغييرات على نظام الملاحة الساحلية في إطار إصلاحات أوسع نطاقاً تتعلق بتحسين اللوجستيات من أجل التجارة والتنافسية على حو يقلل التكاليف. وخففت الحكومة القيود على الملاحة الساحلية للسفن المتخصصة التي يقلُّ العرض عنها عمَّا هو مطلوب. وفي هذه الحالة، سيُشجِّع السماح بمسافنة الحاويات باستخدام السفن التي ترفع أعلاماً أجنبية التحول في وسائط النقل من الطرق والسكك الحديدية إلى النقل البحري الساحلي (MDS Transmodal, 2016).

وفي ماليزيا، يعزى تعديل سياسة الملاحة الساحلية إلى أسباب من بينها ارتفاع تكاليف السلع الاستهلاكية، فالسلع المصدرة من شرق ماليزيا تظل في مرحلة العبور لفترات ممتدة، لأن السفن المسافرة من شرق ماليزيا تعجز عن نقل الحمل كاملاً. وبالتالي، يفقد المصنِّعون في شرق ماليزيا قدرتهم على المنافسة في الأسواق، لأن أسعار هذه البضائع لا تكون تنافسية عندما تصل إلى ميناء التفريغ. وأدى التأخير ومدى تواتر السفن إلى زيادة رسوم الموانئ وجعل البضائع عرضة للسرقة. وزيادة على ذلك، تمر البضائع المنقولة من ماليزيا الجزرية إلى ماليزيا الشرقية عبر سلسلة إمداد ممتدة قبل تفريغها، فترتفع تبعاً لذلك أسعار الشحن. واضطرت قلّة خيارات النقل والاحتكار في قطاع النقل البحري الزبناء لتحمل ثمن سياسة الملاحة الساحلية التي سعت بادئ ذي بدء إلى تحقيق مصلحة قطاع النقل البحري المحلي. ومن شأن إزالة قوانين الملاحة الساحلية أن يجعل الوصول إلى موانئ ماليزيا الشرقية أسهل، ويضاعف الأنشطة التجارية ويزيد أهمية هذه الموانئ، فتجتذب طرق حركة الحاويات التي تعبر مضيق ملقة.

وتُعدُّ نيوزيلندا حالة جديرة بالاهتمام أيضاً، فالقاعدة التنظيمية في هذا البلد بشأن النقل البحري الساحلي ظلّت تسمح للسفن المسجلة في الخارج بالذهاب من ميناء محلي إلى آخر منذ عام ١٩٩٤. وتنص القاعدة على أن النفاذ إلى التجارة الساحلية يقتصر على السفن التي ترفع علم نيوزيلندا أو السفن الأجنبية في إطار مشارطة تأجير السفينة غير مجهزة لمشغِّلٍ يقع مقره في نيوزيلندا. وتسمح القاعدة أيضاً بالنقل عبر الملاحة الساحلية إذا كانت السفينة التي تعبر مياه نيوزيلندا في رحلة متواصلة من ميناء أجنبي إلى ميناء أجنبي آخر وتتوقف في نيوزيلندا لشحن بضائع دولية أو تفريغها. وقد عاد هذا الاستثناء على البلد بالفائدة من منظور أسعار الشحن المنخفضة ومن ثم عزز تنافسية التجارة. ونتيجة لذلك، أُعيدت موضعة آلاف الحاويات الفارغة في الجنوب لتحميلها وإعادتها إلى الشمال، أو التوجه إلى أسواق التصدير (Thompson and Cockrell, 2015; Graham, 2003).

وتوحي الاتجاهات السائدة حالياً في شبكات النقل البحري بأن الفوائد المحتمل تحقيقها من ربط خدمات الملاحة الساحلية بالخدمات الدولية سيزداد. أولاً، هناك نمو مستمر في حجم السفينة المتوسط، وهو أمر يستدعي موانئ أعمق ومناطق أرحب لمناولة السفن والحاويات. وتكلفة هذه الاستثمارات في البنية التحتية مرتفعة. وثانياً، سيتسع أيضاً الفرق في الحجم بين أكبر السفن وأصغرها فتصبح مسافنة الحاويات أجدى من الناحية الاقتصادية للاستفادة من الحد الأقصى من حجم السفينة في مختلف مراحل الرحلة على الطريق الكلي. وثالثاً، ثمة ضغط مستمر لتخفيض التكاليف وزيادة الكفاءة على امتداد سلسلة الإمداد بأكملها. وسيزداد إيجاد مبررات لعدم الاستفادة من وفورات التكاليف المحتملة صعوبة. وفضلاً عن ذلك، يزداد الوعي بمعايير الاستدامة وتعميمها في السياسات العامة، ويمثل تشجيع النقل البحري القصير المدى إحدى السبل لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، لأن النقل البحر أكثر كفاءة من حيث الطاقة من وسائط النقل الأخرى.

جيم- تيسير التجارة والنقل البحري

توجد اتفاقات دولية عديد لدعم تيسير التجارة والنقل، من بينها الاتفاقية الدولية المنقحة لتبسيط وتنسيق اتفاقيات تيسير النقل الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية والأمم المتحدة التي تتولى إدارتها، من بين جهات أخرى، اللجنة الاقتصادية لأوروبا. ومن الأمثلة على ذلك، الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي. وفضلاً عن ذلك، تغطي معايير ومبادئ توجيهية دولية عديدة إجراءات التجارة الدولية، مثل توصيات اللجنة الاقتصادية لأوروبا ومركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية. وتساهم هذه الاتفاقات والمعايير في تيسير العناصر التي تتألف منها سلسلة المعاملات التجارية. ويركز هذا القسم على تدابير تيسير التجارة والنقل المضمنة في اتفاق تيسير التجارة الصادرة عن منظمة التجارة العالمية، فضلاً عن اتفاقية المنظمة البحرية الدولية لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية التي تركز على النقل البحري.

١ – اتفاق تيسير التجارة

أصبح اتفاق تيسير التجارة نافذاً في ٢٢ شباط/فبراير ٢٠١٧. ويشدّد الاتفاق على أن حركة البضائع الكفؤة عبر الحدود تمثّل أولوية في البرنامج العالمي للتجارة لدى الأوساط التجارية وفرادى البلدان على حدٍ سواء. وهو يبيّن أيضاً حدوث تحول في مجال تركيز وتشغيل النظام التجاري المتعدد الأطراف الذي كان يستند أساساً إلى مفاوضات النفاذ إلى الأسواق. وعوضاً عن التفاوض بشأن الجوانب القانونية للنفاذ إلى الأسواق، تحول التركيز إلى تحسين النفاذ المادي إلى الأسواق بتحسين الإجراءات والربط.

ويضع الاتفاق إجراءات لتسريع حركة البضائع والإفراج عنها وتخليصها عبر الحدود بغية تخفيض التكاليف ذات الصلة وضمان سلامة سلع التجارة وأمنها في الوقت ذاته من خلال تدابير التحقق من الامتثال الفعالة. وتنزع هذه التدابير إلى أن تكون أقل تطوراً في البلدان النامية مقارنة بالبلدان المتقدمة. ويتضمن الاتفاق قواعد رائدة تحكم المعاملة الخاصة والمتمايزة، رابطة التنفيذ من قِبل البلدان النامية وأقل البلدان نمواً بتحقيق القدرة التقنية.

وعلى ضوء هذه الخلفية، يمكن لاتفاق تيسير التجارة أن يسهم في تخفيض تكاليف التجارة المتعلقة بإجراءات الاستيراد والتصدير والعبور تخفيضاً ملموساً إذا ما نُفّذت الإجراءات الواردة فيه تنفيذاً تاماً. وحسب تقديرات منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، تبلغ نسبة تخفيض تكاليف التجارة الكلية في أعقاب تنفيذ الاتفاق تنفيذاً تاماً ١٦,٥ في المائة بالنسبة للبلدان المنخفضة الدخل و١٧,٤ في المائة للبلدان المتوسطة الدخل من الشريحة الدنيا و١٤,٦ في المائة للبلدان المتوسطة الدخل من الشريحة العليا و١١,٨ في المائة لبلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (Moïsé and Sorescu, 2013). وسيكون لتنفيذ الاتفاق التنفيذ التام تأثير عالمي في تكاليف التجارة أشد وقعاً من إلغاء جميع التعريفات (World Trade Organization, 2015). وتقدر منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والأونكتاد (٢٠١٧) أن تنفيذ الاتفاق التام سيعزز تدفقات التجارة بنسبة ٠,٦ في المائة ويزيد الناتج المحلي الإجمالي بنسبة تتراوح بين ٠,٠٤ و٠,٤١ في المائة حسب مستوى التنمية في البلد المعني. ولا يكتفي الأونكتاد (٢٠١٦) بتحليل علاقة الارتباط الإحصائي الوثيق بين تدابير محددة في الاتفاق والتنافسية بل يتناول أيضاً الارتباط بين إصلاحات تيسير التجارة وتحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بتعزيز حسن التسيير وإضفاء الطابع الرسمي على القطاع غير الرسمي.

موثوقية معاملات التجارة البحرية وسرعتها

تضع المادة ٧ من اتفاق تيسير التجارة تدابير للإفراج عن البضائع وتخليصها في الوقت المناسب. وفي الوقت نفسه، يشجع هذا التدبير الاستثمار في المعالجة الإلكترونية لإجراءات تخليص التجارة، بما في ذلك الدفع وتقديم الإعلانات إلكترونياً والمعالجة قبل الوصول، مما يقصر الوقت الذي تمضيه البضائع في الحدود. وعلى المنوال نفسه، تقدم المادة ١٠ التي تتناول إجراءات الاستيراد والتصدير والعبور حوافز لإدماج التجارة غير الرسمية في الاقتصاد الرسمي. إن تنفيذ كلا هاتين المادتين يؤثر تأثيراً إيجابياً أقوى في مؤشر سهولة مزاولة الأعمال للتجارة عبر الحدود المتعلق بالبلد المعني كما تشير إلى ذلك البيانات المستمدة من التحليل في كل بلد على حدة لعدد الإخطارات بشأن تاريخ نفاذ الاتفاق. وتؤثر تدابير تعزيز القدرة على التنبؤ أشد التأثير في الواردات والصادرات من السلع ذات القيمة المضافة. وفي هذا الصدد، تؤثر تدابير القرارات المسبقة في الواردات، بينما تؤثر التدابير المتعلقة بتوافر المعلومات التجارية في الصادرات (OECD and UNCTAD, 2017).

تعاون أصحاب المصلحة

يعزز نفاذ الاتفاق أيضاً الشركات بين القطاعين العام والخاص. وتقتضي المادة ٢٣–٢ من أعضاء منظمة التجارة العالمية إنشاء لجان وطنية لتيسير التجارة تكون بمثابة منتديات يلتقي فيها ممثلو القطاعين العام والخاص، ويشمل ذلك مجتمع الميناء، للتشاور والحصول على المعلومات والتنسيق والمشاركة في استراتيجيات بغية تنفيذ الاتفاق وتيسير التجارة بوجه عام بنجاح. وتكتسي هذه الآلية أهمية بالغة لضمان استمالة أصحاب المصلحة المعنيين سياسياً بمن فيهم المستخدمون ومقدمو خدمات التجارة والنقل والدعم.

تعزيز نظام مجتمع الميناء

قد يؤدي تنفيذ الاتفاق أيضاً إلى تعزيز نظام مجتمع الميناء بتفعيل منصات إلكترونية محايدة ومفتوحة، مثل النافذة الوحيدة حيث يتبادل أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص المعلومات لتخليص البضائع من أجل زيادة كفاءة المجتمعات البحرية وتعزيز وضعها التنافسي.

وتقوم المادة ١٠–٤ من الاتفاق التي تقتضي أن تُنشئ البلدان نوافذ وحيدة وتحرص على استمرارها بدور رئيسي في هذا المسعى. ويحقق تقديم البيانات إلكترونياً عن طريق النافذة الوحيدة الكفاءة القصوى في أداء الموانئ والعمليات اللوجستية ويتيح أتمتتها. كما أن ربط سلاسل النقل واللوجستيات يُقلّل أيضاً من ازدواج البيانات وعدد الخطوات في الإجراءات التجارية. ويمكن أن تستكمل إجراءات أخرى في الاتفاق، مثل المدفوعات الإلكترونية (المادة ٧–٢) بيئة النافذة الوحيدة. ولدى موانئ كثيرة حول العالم نظم إلكترونية لمجتمع الميناء تستخدم لتبادل المعلومات بين أصحاب المصلحة في الميناء. وبربط هذه النظم بنظم النافذة الوحيدة الإلكترونية أو تحويلها إليها يمكن ربط سلسلة النقل والتجارة برمتها، مما يتيح ربط نظم اللوجستيات

ونُظم معلومات البيانات التجارية بالنُظم الحكومية لتخليص البضائع التابعة للجمارك أو لغيرها من وكالات الحدود، فيتم تسريع عمليات التجارة وتبسيطها وتزداد كفاءة.

ويستشف من تجربة نظام الأونكتاد الآلي للبيانات الجمركية أن النوافذ الوحيدة يمكن أن تؤثر تأثيراً إيجابياً قوياً في سرعة الإجراءات التجارية وموثوقيتها وشفافيتها. ورواند خير مثال على ذلك، فقد ساعدت المكاتب البُعدية لنافذة رواند الإلكترونية الوحيدة القائمة على النظام المؤتمت للمنصة العالمية للبيانات الجمركية المقامة في ميناءين في كينيا (مومبسا) وجمهورية تنزانيا المتحدة (دار السلام) المجاورين في تقصير وقت التخليص من ١١ يوماً في عام ٢٠١٠ إلى ٣٤ ساعة في عام ٢٠١٤. وزاد حجم البضائع التي جرى تفتيشها من ١٤ في المائة في عام ٢٠١٢ إلى ٤٢ في المائة في عام ٢٠١٤ وانخفضت تكلفة التخليص من ٣٠ ٠٠٠ فرنك إلى ٤ ٠٠٠ فرنك في فترة سنة واحدة ٢٠١٣-٢٠١٤ (Trade Mark East Africa, 2015).

ربط البلدان غير الساحلية

تواجه البلدان غير الساحلية النامية تحديات إضافية؛ إذ إن تدفقاتها التجارية وتكاليفها تعتمد على كفاءة الجمارك وغيرها من الوكالات الحدودية ليس في بلدانها فحسب بل وفي بلدان العبور المجاورة أيضاً. وعلى ضوء هذه الخلفية، تسعى المادة ١١ لزيادة كفاءة عمليات العبور التي تقتضي تنسيقاً وثيقاً بين وكالات عديدة على الجانب الآخر من الحدود. وتستفيد البلدان غير الساحلية النامية وبلدان العبور الساحلية النامية من تخفيض المهام البيروقراطية المرتبطة بالعبور. وفضلاً عن ذلك، يقدم اتفاق تيسير التجارة معالجة شاملة لمسائل العبور بالنظر في العبور وتناوله في أحكام أخرى من الاتفاق. فعلى سبيل المثال، يتضمن الإلزام بنشر المعلومات المناسبة (المادة ١) وإتاحة الفرصة للتجار للتعليق على القواعد التنظيمية الجديدة قبل أن تصبح نافذة (المادة ٢) العبور أيضاً.

تعزيز الربط الإقليمي

يرتبط تيسير عبور الحدود والتجارة ارتباطاً وثيقاً بالتكامل والتعاون على الصعيد الإقليمي بين البلدان المتجاورة. ويشجع اتفاق تيسير التجارة الربط الإقليمي ويساهم فيه. وتتضاعف الفوائد المستمدة من إصلاحات تيسير التجارة المحلية عندما تتحقق هذه الإصلاحات مع البلدان المجاورة وفي سياق إقليمي مع الشركاء التجاريين. زد على ذلك أن الربط الأقاليمي يساعد في إزالة العقبات الجغرافية على نحو يعود بالفائدة على الاقتصادات الصغيرة والبلدان غير الساحلية. وتشير منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والأونكتاد (٢٠١٧) إلى الترابط الإيجابي المتين بين عمليات تحسين البنية التحتية وتيسير التجارة في البلدان المجاورة من جهة وزيادة الربط بسلسلة القيمة في البلد المعني من جهة أخرى. ويتضمن الاتفاق مواد تتناول التعاون بين الوكالات والتعاون الجمركي على الصعيدين الثنائي والمتعدد الأطراف ويتيح الفرصة للتعاون الإقليمي بإنشاء نقاط الاستفسار وتوطيد عُرى التعاون بين البلدان المتجاورة. وفضلاً عن ذلك، يحقق الاتفاق هذا الهدف دون أن يقتضي ذلك إبرام اتفاقات إقليمية عديدة للتجارة، جاعلاً معالجة إجراءات إدارية إضافية تتعلق بشهادات المنشأ أمراً لا داعي له (UNCTAD, 2016).

٢- اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية

تكتسي اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية أهمية لدى القطاع البحري وقطاع الموانئ وتساهم في تحسين الربط في هذا المجال. وتهدف الاتفاقية إلى تيسير النقل البحري بتبسيط وتقليل الإجراءات، ومتطلبات البيانات، والإجراءات المرتبطة بوصول السفن التي تقوم برحلات دولية ومكوثها ومغادرتها. ولهذه الغاية، يضم المرفق بالاتفاقية معايير وممارسات موصى بها بشأن الإجراءات، والمتطلبات المستندية، والإجراءات التي ينبغي تطبيقها على السفن وأطقمها، وعلى المسافرين، والبضائع، والأمتعة عند الوصول وأثناء المكوث ولدى المغادرة.

وتُخفِّض الاتفاقية إلى تسعة عدد الإعلانات التي يمكن أن تطلبها السلطات العامة. وتشمل هذه الاستمارات الموحدة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، بين أمور أخرى، الإعلان العام، وإعلان البضائع، وقوائم الطاقم والركاب، وقائمة البضائع الخطرة (IMO, 2017). وفي الوقت الحالي، تعكف المنظمة البحرية الدولية على تنقيح الدليل التوضيحي للاتفاقية بغية تحديث المعلومات.

دال- التوقعات والاعتبارات السياساتية

لا يزال مستوى الربط المنخفض بالنقل يمثل عقبة رئيسية تعرقل ربط البلدان النامية بالأسواق العالمية. وبوجه خاص، تواجه البلدان غير الساحلية النامية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، وغيرها من الاقتصادات الصغيرة والضعيفة، تحديات جسيمة في الاستفادة من فرص التجارة، لأنها تنفذ إلى روابط نقل أقل عدداً وتواتراً وموثوقية وأكثر تكلفة. ولأن النقل البحري لا يزال وسيلة النقل الرئيسية لواردات أغلب البلدان النامية وصادراتها، فمن المهم تحديد السياسات التي تساعد في تحسين الربط بالنقل البحري. وبناء على التحليل الوارد في هذا الإصدار من *الاستعراض*، يمكن استخلاص عدد من الاستنتاجات

والتوصيات لواضعي السياسات والمجتمع الدولي وعمل الأونكتاد في المستقبل، على النحو التالي.

البيانات والبحوث

تضمين الربط البحري في نماذج التخطيط والتجارة. عند التفاوض بشأن الصفقات التجارية، وإعداد السياسات التجارية، أو تخطيط الاستثمارات في بنية النقل التحتية، يمكن تحسين البحوث والتوقعات بشكل كبير إذا ضُمِّنت فيها البيانات عن شبكات النقل البحري. "ويجمع الربط الناجح بين التخطيط لتحقيق وفورات الحجم، وإنشاء قدرة مستدامة من البنية التحتية، واستخدام هذه القدرة، وجوانب الإدماج الاقتصادي" (Global Infrastructure Connectivity Alliance, 2017). وتحقيقاً لهذه الغاية، ينشر الأونكتاد مؤشرين سنويين عن الربط بالنقل البحري. ويُوصَى بإجراء مزيد من البحوث بشأن عناصر الربط بالنقل البحري المحددة وكذلك الصلات بالأبعاد الأخرى للربط في مضمار النقل والتجارة.

استكشاف فرص الربط الرقمي وغيره من أشكال الربط. يؤدي تحسين الربط بالنقل إلى تخفيض تكاليف التجارة وزيادة تدفقاتها. وفي الوقت ذاته، تتسبب التجارة الإلكترونية، وسلاسل القيمة العالمية، والتطورات التكنولوجية في مزيد من الطلب على تحسين الربط الرقمي وسواه من أشكال الربط. وثمة فرص تتيحها تكنولوجيات الشبكات الحديثة، مثل نظم تتبع البضائع والسفن وغيرها من التطورات الرقمية العديدة، يمكن أن تساعد في تعزيز الربط البحري. وعلى الباحثين وواضعي السياسات أن ينظروا إلى الربط البحري كعنصر من عناصر أبعاد الربط الأوسع نطاقاً.

شبكات النقل البحري

تعزيز الروابط بين خدمات النقل البحري المحلية والإقليمية والقارية. يمكن أن تتسبب القيود المفروضة على أسواق الملاحة الساحلية المحلية، أو الإقليمية، في وجوه من القصور في الربط البحري وفي فقدانه. ويمكن أن يعزز السماح للخطوط الدولية بأن تنقل أيضاً التجارة المحلية والبضائع الفرعية تنافسية موانئ البلد المعني البحرية وحصول المستوردين والمصدرين على خدمات النقل البحري الدولية.

الحرص على التنسيق الإقليمي. بوسع كثير من الموانئ أن تخدم أكثر من بلد واحد، إما بالروابط البرية، أو من خلال عمليات المسافنة. وليس في مقدور كل بلد أن يصبح الميناء المحوري الرئيسي في المنطقة. وفي حالة الموانئ الواقعة على الطريق نفسه، من المستصوب تخطيط الاستثمارات المينائية تخطيطاً مشتركاً بغية استقبال السفن التي يتوقع أن تخدم هذا الطريق في المستقبل. ويمكن أن تقوم المنظمات الإقليمية والشركاء الإنمائيون الدوليون بدور مهم عند تخطيط الاستثمارات المينائية في بلدان تقع في المنطقة نفسها.

الموانئ البحرية والمنطقة الداخلية

ينبغي الاستثمار في الموانئ البحرية والروابط المتعددة الوسائط. تقع محددات مهمة للربط البحري في بلد ما خارج نطاق سيطرة واضعي السياسات. ويصعب بوجه خاص تغيير وضع البلد الجغرافي وأحجام التجارة فيه. لكن من شأن الاستثمارات أن تحدث تأثيراً فعالاً في الموانئ البحرية المحلية. ويمكنها أيضاً أن تتخذ شكل شراكات بين القطاعين العام والخاص، لأن تشغيل أغلب موانئ الاستخدام العادي، مثل محطات الحاويات، اعتمد في العقود الأخيرة الماضية على عقود امتياز، أو على نوع آخر من الشراكة، مع القطاع الخاص.

ينبغي تشجيع التنافس بين الموانئ. ستشجع الضغوط التنافسية مشغلي الموانئ على تحقيق الكفاءة القصوى وتحويل مكاسب الكفاءة هذه إلى زبنائهم، وإلى الشاحنين، وخطوط النقل البحري. وينبغي ألا تقتصر المنافسة بين الموانئ على الموانئ البحرية المحلية، بل أن تشمل موانئ البلدان المجاورة كذلك. وتمثل الأسواق الفعالة للنقل بالشاحنات، والبنية التحتية للسكك الحديدية والطرق، ونظم العبور وسائل ناجعة لتعزيز المنافسة بين الموانئ.

تيسير التجارة والنقل

ينبغي إنشاء المنصات التعاونية أو تعزيزها. بموجب اتفاق تيسير التجارة واتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية، ينبغي على الأعضاء إنشاء لجان يقوم أصحاب المصلحة في إطارها بالتنسيق والتعاون في تنفيذ إصلاحات تيسير التجارة والنقل. وفي أفضل الحالات، ينبغي ألا تقتصر هذه المنصات على مسائل الامتثال وأن تستهدف عوضاً عن ذلك جميع الإصلاحات اللازمة لتيسير التجارة والنقل الدوليين.

ينبغي تيسير العبور الدولي والتجارة عبر الحدود. يستفيد الربط البحري من وجود منطقة داخلية أوسع للموانئ البحرية لاجتذاب بضائع إضافية من البلدان المجاورة. ويمكن تيسير العبور على نحو يتسق مع المعايير والتوصيات الدولية، بما فيها تلك الصادرة عن الأمم المتحدة، ومنظمة الجمارك العالمية، ومنظمة التجارة العالمية. ويمكن أن تساعد نُظم العبور الإقليمية ودون الإقليمية في ذلك المسعى، فهي كثيراً ما تكون أكثر طموحاً من المتطلبات الدنيا التي تقتضيها النظم المتعددة الأطراف.

التجارة ونقلها

ينبغي تحديد أهداف السياسات بوضوح. والربط ليس كل شيء. وقد لا يكون الضغط الذي تمارسه خطوط النقل البحري للاستثمار في الموانئ لاستيعاب سفن أكبر حجماً، لا سيما لعمليات المسافنة، مبرراً كافياً لتكبد تكاليف إضافية. فبدون أحجام إضافية، ستخفض زيادة حجم السفن القدرة الفعلية في الميناء البحري، إذ يقتضي الأمر وجود أرصفة أكبر لمناولة الحجم الكلي نفسه من البضائع. وينبغي أن تُحدد أهداف السياسات بوضوح. وفضلاً عن ذلك، لا يمثل تحسين الربط البحري هدفاً في حد ذاته، بل ينبغي أن يسعى لتحقيق أغراض محددة سلفاً مثل تعزيز التنافسية التجارية والعمالة.

ينبغي أن تكون سياسات التجارة والنقل واقعية. في ضوء التطورات الأخيرة التي شهدها القطاع في النقل البحري المنتظم، بما في ذلك من حيث عمليات الدمج والتحالفات العالمية والسفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ التي ما فتئت تزداد حجماً، سيكون احتفاظ بعض الأسواق النائية والصغيرة بروابط متواترة للنقل البحري المنتظم تحقق كفاءة التكاليف أمراً بعيد المنال وباهظ التكلفة. وينبغي أن تنظر سياسات التجارة نظرة واقعية لأنواع السلع والخدمات التي يمكن أن يستوردها بلد ما أو يصدرها. وقد يشمل ذلك البضائع والخدمات الرقمية، أو البضائع التي تكون قادرة على المنافسة إن نُقِلت جواً، بغية استكمال البضائع المتاجر بها بحراً.

المراجع

Brooks M, Wilmsmeier G and Sánchez RS (2014). Developing short sea shipping in South America: Looking beyond traditionalist perspectives. In: Chircop A, Coffen-Smout S and McConnell M, eds. *Ocean Yearbook*. Brill-Njihoff. Leiden. 28:495–525.

Ducruet C, ed. (forthcoming). *Advances in Shipping Data Analysis and Modelling*. Routledge Studies in Transport Analysis.

Fugazza M (2015). *Maritime Connectivity and Trade*. Policy Issues in International Trade and Commodities. Research Studies Series No. 70. (United Nations publication. New York and Geneva).

Fugazza M and and Hoffmann J (2016). *Bilateral Liner Shipping Connectivity since 2006*. Policy Issues in International Trade and Commodities. Research Studies Series No.72 (United Nations publication. New York and Geneva).

Fugazza M and Hoffmann J (2017). Liner shipping connectivity as determinant of trade. *Journal of Shipping and Trade*. 2(1).

Geerlings H, Kupers B and Zuidwijk R, eds. (forthcoming). *Ports and Networks*: *Strategies, Operations and Perspectives*. Routledge.

Global Infrastructure Connectivity Alliance (2017). G20 [Group of 20] Global Infrastructure Connectivity Alliance. 2017 Work plan. Available at http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/G20-Dokumente/GICA-2017-work-plan.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (accessed 25 September 2017).

Graham P (2003). Cabotage backward step say manufacturers. *New Zealand Herald*. 14 September. Available at http://www.nzherald.co.nz/business/news/article.cfm?c_id=3&objectid=3523501 (accessed 25 July 2017).

Hoffmann J, Van Hoogenhuizen J W and Wilmsmeier G (2014). Developing an index for bilateral liner shipping connectivity. Paper ID140. Presented at the 2014 Conference of the International Association of Maritime Economists in Norfolk, Virginia, United States.

Hoffmann J, Wilmsmeier G and Lun V (2017). Connecting the world through global shipping networks. *Journal on Shipping and Trade*. 2(2). Available at https://link.springer.com/journal/41072/topicalCollection/AC_835838b7940e77201a4118b71a0ed5f5 (accessed 25 September 2017).

IMO (2017). FAL [Convention on Facilitation of International Maritime Traffic] forms and certificates. Available at http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/FormsCertificates/Pages/Default.aspx (accessed 30 September2017).

MDS Transmodal (2016). Container shipping. India – the impacts of shipping lines' consolidation and the cabotage rule change. Available at http://www.mdst.co.uk/articles/pages/india-dec16 (accessed 25 September 2017).

MDS Transmodal (2017). Are direct services becoming less attractive for shipping lines? Available at http://www.mdst.co.uk/articles/pages/briefing-feb-17 (accessed 26 September 2017).

Moïsé E and Sorescu S (2013). Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade. OECD Trade Policy Papers No. 144. OECD Publishing. Paris. Available at http://dx.doi.org/10.1787/5k4bw6kg6ws2-en (accessed 28 September 2017).

OECD and UNCTAD (2017). Digital connectivity and trade logistics: Getting goods shipped, across the border and delivered. In: *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development*. World Trade Organization. Geneva.

Shepherd B (forthcoming). Trade Costs and Connectivity. Developing Trade Consultants.

Sourdin P and Pomfret R (2012). *Trade Facilitation: Defining, Measuring, Explaining and Reducing the Cost of International Trade.* Edward Elgar Publishing. Cheltenham, United Kingdom.

Thompson M and Cockrell J (2015). Cabotage in New Zealand and Australia: A world of difference between neighbours? Insight and Knowledge. 13 July. Available at https://www.clydeco.com/insight/article/cabotage-in-new-zealand-and-australia-a-world-of-difference-between-neighbo (accessed 25 September 2017).

Trade Mark East Africa (2015). Request for proposal: Formative evaluation of the Single Window for Rwanda Revenue Authority Project.

UNCTAD (2016). *Trade Facilitation and Development: Driving Trade Competitiveness, Border Agency Effectiveness and Strengthened Governance.* (United Nations publication. Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2016d1_en.pdf (accessed 25 September 2017).

Wilmsmeier G (2014). *International Maritime Transport Costs: Market Structures and Network Configurations*. Ashgate. Farnham, United Kingdom.

Wilmsmeier G, Gonzalez-Aregall M and Spengler T (2017). The liner shipping industry: Looking beyond firms – Markets structure, competition and concentration. Presented at the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists. 27–30 June. Kyoto.

Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ (2006). The impact of port characteristics on international maritime transport costs. In: Cullinane K and Talley W, eds. *Research in Transportation Economics*: *Port Economics*. Volume 16. Elsevier. Amsterdam.

World Bank (2013a). Networks and connectivity tools: Applying a new understanding to international economics. Available at http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Internal-Training/287823-1349811450552/Program_Networks-and-Connectivity-Tools_May-21-2013.pdf (accessed 28 September 2017).

World Bank (2013b). Trade costs and development: A new data set. Economic Premise Series No. 104. Available at http://siteresources.worldbank.org/EXTPREMNET/Resources/EP104.pdf (accessed 28 September 2017).

World Trade Organization (2015). *World Trade Report 2015: Speeding Up Trade – Benefits and Challenges of Implementing the World Trade Organization Trade Facilitation Agreement*. Geneva.

World Trade Organization (2017). *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusiveness and Connectivity for Sustainable Development*. Geneva.

حواشي نهاية الفصل

١- يمكن تقسيم خدمات النقل البحري الدولي إلى مجموعتين أساسيتين. ففضلاً عن خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة للتجارة المنقولة في حاويات، هناك خدمات النقل البحري للاستئجار والرحلات غير المنتظمة التي تُستخدم في أغلب الأحيان للسلع السائبة السائلة والجافة، مثل النفط، أو الفحم، أو ركاز الحديد. وتعود البضائع على متن السفينة إلى مالك واحد وتكون السفينة مستأجرة لعملية من نقطة إلى نقطة أخرى. ويشبه هذا النوع من الخدمة خدمة التاكسي أو حافلة تعمل بعقد استئجار. ولا توجد شبكات لهذه الخدمات ولا يمكن تطبيق مفهوم الربط.

٢- يمكن تنزيل مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة من http://stats.unctad.org/LSCI (اطلع عليه في ٢٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧). ويستخلص المؤشر على النحو التالي: لكل مكون من المكونات الخمسة، تُقسَّم قيمة البلد على القيمة القصوى لذلك العنصر في عام ٢٠٠٤، ويحسب متوسط المكونات الخمسة لكل بلد. وبعد ذلك، يُقسم هذا المتوسط على المتوسط الأقصى لعام ٢٠٠٤ ويضرب في ١٠٠. وعلى هذا النحو، يُسند المؤشر القيمة ١٠٠ إلى البلد الذي لديه أعلى مؤشر متوسَط للمكونات الخمسة في عام ٢٠٠٤، وهو الصين. ومصدر البيانات عن الجداول الزمنية لسفن الحاويات في السنوات الماضية حتى عام ٢٠١٥ هو *Containerization International*. وبالنسبة لعام ٢٠١٦ والسنوات اللاحقة، استخرجت البيانات من MDS Transmodal (http://www.mdst.co.uk، اطلع عليه في ٢٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧).

٣- يمكن تنزيل مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة من http://stats.unctad.org/LSBCI (اطلع عليه في ٢٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧). ويستخلص المؤشر على النحو التالي: وُحّدت جميع المكونات باستخدام الصيغة المعيارية: (Normalized_ Value = (Raw - Min(Raw))/(Max(Raw) - Min(Raw)). وقد اختيرت هذه الصيغة عوضاً عن صيغة Raw/Max(Raw) أساساً بسبب وجود القيم الدنيا التي تختلف عن صفر. وإذا كانت جميع القيم الدنيا لجميع المكونات تعادل صفراً، فستكون كلتا الصيغتين متعادلتين وستولد كل منهما قيماً موحدة متماثلة. ويُحسب المؤشر بأخذ المتوسط البسيط للمكونات الخمسة الموحدة. ونتيجة لذلك، يمكن أن يأخذ المؤشر فقط القيم بين صفر (الحد الأدنى) و١ (الحد الأقصى). أما المكون الأول، فأخذ متممه إلى الوحدة (١- القيمة – الموحدة) لاحترام التماثل بين القيم الأعلى والربط الأقوى.

٤- الارتباطات الإحصائية المعروضة هنا تقريبات إرشادية ولا تنطوي بالضرورة على علاقة سببية، إذ إن الربط الأقوى قد يؤدي إلى مزيد من التجارة والعكس صحيح. وفضلاً عن ذلك، لا يرجح أن تكون جميع الارتباطات خطية بالنظر إلى وجود عتبات وتداخلات بين المكونات يمكن أن تؤدي مجتمعة إلى تأثير مختلف. فعلى سبيل المثال، قد يكون مستوى المنافسة على خط بحري أشد تأثيراً في حالة الربط المباشر منه في الحالات التي تنطوي على مسافنة.

للاستزادة من المعلومات عن عمل الأونكتاد بشأن لوجستيات التجارة،
يُرجى الرجوع إلى: **http://unctad.org/tlb**
وللاطلاع على *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٧*، انظر:
http://unctad.org/rmt
للاطلاع على الإحصاءات البحرية، انظر: **http://stats.unctad.org/maritime**
البريد الإلكتروني: **rmt@unctad.org**
ولمزيد من القراءة والاشتراك في *نشرة الأونكتاد الإخبارية عن النقل وتيسير التجارة*،
يُرجى الرجوع إلى: **http://unctad.org/transportnews**

Printed at United Nations, Geneva
1727465 **(A)** – July 2018 – 139
UNCTAD/RMT/2017
ISSN 0252-5437