مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري ٢٠١٦

الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري ٢٠١٦

الأمم المتحدة
نيويورك وجنيف، ٢٠١٦

ملاحظات

استعراض النقل البحري هو منشور تعدّه أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بصورة متكررة منذ عام ١٩٦٨ بهدف تعزيز شفافية الأسواق البحرية وتحليل التطورات ذات الصلة. وأي تصحيحات وقائعية أو تحريرية قد يثبت أنها ضرورية في ضوء التعليقات التي ترد من الحكومات ستُدرج في وثيقة تصويب تصدر في وقت لاحق.

*

* *

وتتألف رموز وثائق الأمم المتحدة من حروف وأرقام. ويعني إيراد أحد هذه الرموز الإحالة إلى إحدى وثائق الأمم المتحدة.

*

* *

وليس في التسميات المستخدمة في هذا المنشور، ولا في طريقة عرض مادته، ما يتضمن التعبير عن أي رأي كان للأمانة العامة للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة، أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين تخومها أو حدودها.

*

* *

ويمكن اقتباس المادة الواردة في هذا المنشور أو إعادة طبعها دون استئذان، ولكن يرجى التنويه بذلك مع الإشارة إلى رمز الوثيقة (UNCTAD/RMT/2016). وينبغي موافاة أمانة الأونكتاد بنسخة من المنشور الذي يتضمن النص المقتبس أو المعاد طبعه على العنوان التالي: Palais des Nations, CH1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2016
منشورات الأمم المتحدة
eISBN: 978-92-1-058465-4 ISSN 0252-5437

شكر وتقدير

نسّق إعداد منشور *استعراض النقل البحري ٢٠١٦* الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية جان هوفمان، واضطلعت بالدعم الإداري وتشكيل النسق ويندي خوان، وتولت التوجيه العام شاميكا ن. سيريمان. وساهم في إعداد المنشور كل من رجينا أزاريوتيس، وحسيبة بن عمارة، وجان هوفمان، وأنيلا بريمتي، وفانسون فالونتين، وفريدا يوسف.

وحرر المنشور دينيس باركي، ولوسي ديليز – بلاك. وصممت الغلاف صوفي كومبيت. وتولت عملية النشر المكتبي ناتلي لوريو.

ويجدر التنويه بامتنان بالتعليقات السديدة والمساهمات القيِّمة التي قدمها مستعرضو المنشور التالية أسماؤهم: سامانتا بارنويل، وأليكس شارفالياس، وتريفور كروي، ويورغ إيردتمان، وماهن فغفوري، وداليبور غوجيتش، وكي سون هوانغ، وروبين إندجيكيان، وأولتريش مالشو، وحافظ ميرزا، وخوسي ماريا روبياتو، وما شوو، ودونغ – ووك سونغ، وأندري ستوشنيول، وأنطونيلا تيودورو، وميلوسي تيشافسكا، ووانغ ووي، وكلاركسون ريسيرتش. والشكر أيضاً لفلاديسلاف شوفالوف لاستعراض المنشور بالكامل.

المحتويات

ملاحظات ii
شكر وتقدير iii
فهرس الجداول والأشكال والأطر v
ملاحظات توضيحية viii
مجموعات السفن المستخدمة في *استعراض النقل البحري* ix
موجز تنفيذي x

الفصل الأول
التطورات في التجارة البحرية الدولية ١
ألف – حالة الاقتصاد العالمي وتوقعاته ٢
باء – التجارة البحرية العالمية ٦
جيم – التطورات الأخرى التي تؤثر في التجارة البحرية، والفرص المحتملة للبلدان النامية ٢٤
دال – التوقعات ٢٩

الفصل الثاني
هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله ٣٥
ألف – هيكل الأسطول العالمي ٣٦
باء – مشاركة البلدان النامية في الأعمال التجارية البحرية ٣٩
جيم – ملكية الأسطول العالمي وتشغيله ٤٣
دال – توزيع سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ٤٨
هاء – التسجيل ٥١
واو – البحارة ٥٢
زاي – بناء السفن وتكسيرها وطلبات بناء سفن جديدة ٥٥
حاء – التوقعات ٥٦

الفصل الثالث
أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري ٥٩
ألف – أسعار الشحن في حاويات ٦٠
باء – أسعار شحن السوائب الجافة ٦٥
جيم – أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية ٦٧
دال – التوقعات ٦٩

الفصل الرابع
الموانئ ٧٣
ألف – الفرص المتاحة للبلدان النامية لتحسين أداء موانئها ٧٤

باء – إحصاءات الموانئ ٧٤
جيم– التطورات المتعلقة بموانئ سفن الحاويات ٨٢
دال – مُجمل التطورات المتعلقة بالموانئ ٨٥
هاء – خاتمة ٨٨

الفصل الخامس
المسائل القانونية والتطورات التنظيمية ٩١

ألف– التطورات الهامة في قانون النقل البحري ٩٣
باء – التطورات التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي ومسائل بيئية أخرى ٩٧
جيم– التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل ١٠٦
دال – حالة الاتفاقيات ١١٤

فهرس الجداول والأشكال والأطر

الجداول

١-١ النمو الاقتصادي العالمي بحسب مجموعة البلدان، ٢٠١٣-٢٠١٦ (التغير بالنسبة المئوية) ٣
١-٢ نمو حجم التجارة السلعية بحسب مجموعات بلدان مختارة، ٢٠١٣-٢٠١٥ (التغير بالنسبة المئوية) ٥
١-٣ التطورات في التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحمَّلة) ٧
١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (بملايين الأطنان) ٩
١-٤(ب) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (الحصة بالنسبة المئوية) ١١
١-٥ المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، ٢٠١٥ (الحصة من السوق العالمية بالنسبة المئوية) ١٧
١-٦ السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والموردون الرئيسيون، ٢٠١٥ (الحصص من السوق العالمية بالنسبة المئوية) ١٨
١-٧ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق التجارة الرئيسية للبضائع المنقولة في حاويات بين الشرق والغرب، ٢٠١٤-٢٠١٥ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً) ٢٢
١-٨ مبادرة حزام واحد، طريق واحد: استثمارات الصين المتوقعة في البنى التحتية ٢٦
٢-١ الأسطول العالمي بحسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٥-٢٠١٦ (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة والحصة بالنسبة المئوية) ٣٧
٢-٢ التوزيع العُمري للأسطول التجاري العالمي بحسب نوع السفينة، ٢٠١٦ ..... ٣٨
٢-٣ ملكية الأسطول العالمي، ٢٠١٦ ..... ٤٤
٢-٤ شركات خطوط النقل البحري المنتظمة الخمسون الأولى بحسب عدد السفن ومجموع السعة المتنية المستخدمة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً ٤٧
٢-٥ استخدام سفن الحاويات على الطرق العشرة الأولى، ١ أيار/مايو ٢٠١٦ ..... ٥٠
٢-٦ أعلام التسجيل لدى أكبر الأساطيل المسجلة، ٢٠١٦ ..... ٥٣

٢-٧ سعة أنواع السفن بحسب مجموعة بلدان التسجيل، ٢٠١٦ (بالنسبة المئوية)..... ٥٤

٢-٨ توريد السفن الجديدة وأنواع السفن الرئيسية وبلد بنائها، ٢٠١٥ (بآلاف الأطنان الإجمالية)..... ٥٤

٢-٩ السفن، معبراً عنها كحمولة طنية، المُبلغ عن بيعها لأغراض التكسير بحسب أنواع السفن الرئيسية وبلد تكسيرها، ٢٠١٥ (بآلاف الأطنان الإجمالية)..... ٥٥

٣-١ أسواق الشحن البحري في حاويات وأسعاره، ٢٠٠٩-٢٠١٥ ..... ٦١

٣-٢ مؤشرا بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية، ٢٠٠٨-٢٠١٦ ..... ٦٨

٣-٣ موجز سوق الناقلات الصهريجية: الأسعار الفورية لناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية وناقلات الزيوت القذرة الصهريجية، ٢٠١٠-٢٠١٥ (المقياس العالمي ١٠٠)..... ٧٠

٤-١ عمليات رسو السفن في الموانئ بحسب المنطقة والنوع، ٢٠١٥..... ٧٩

٤-٢ المحطات العشرون الأولى لسفن الحاويات وحركة نقل البضائع فيها في الأعوام ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥ (بآلاف الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والتغير بالنسبة المئوية)..... ٨٣

٤-٣ حركة نقل البضائع في محطات رسو سفن الحاويات في بلدان نامية مختارة، ٢٠١٥..... ٨٤

٤-٤ موانئ العالم الأولى بحسب الحجم الكلي، ٢٠١٣-٢٠١٥ (بآلاف الأطنان)..... ٨٥

٤-٥ متوسط مدد مكوث سفن السوائب في بلدان مختارة، ٢٠١٥ ..... ٨٦

٤-٦ التكلفة المقدرة لمدة المكوث في بلدان مختارة، ٢٠١٤-٢٠١٥ ..... ٨٧

٥-١ الدول المتعاقدة الأطراف في اتفاقيات دولية مختارة بشأن النقل البحري، في ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٦..... ١١٤

الأشكال

١-١ مؤشر منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي للإنتاج الصناعي ومؤشراتها للناتج المحلي الإجمالي العالمي وللتجارة البحرية وللتجارة السلعية، ١٩٧٥-٢٠١٥ ..... ٢

٢-١ التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحمّلة) ٨

٣-١ التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع، ٢٠٠٠-٢٠١٦ (ببلايين الأطنان - الأميال المقدّرة) ٩

٤-١(أ) التجارة البحرية العالمية بحسب مجموعة البلدان، ٢٠١٥ (الحصة من الحمولة الطنية العالمية بالنسبة المئوية) ١٤

٤-١(ب) مشاركة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية في سنوات مختارة (الحصة من الحمولة الطنية العالمية بالنسبة المئوية)..... ١٥

٤-١(ج) التجارة البحرية العالمية بحسب المنطقة ٢٠١٥ (الحصة من الحمولة الطنية العالمية بالنسبة المئوية) ١٦

٥-١ التجارة العالمية للبضائع المنقولة في حاويات بحسب الطريق، ٢٠١٥ (الحصة بالنسبة المئوية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) .. ٢١

٦-١ التجارة العالمية للبضائع المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٦ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والتغير السنوي بالنسبة المئوية) ٢١

٧-١ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على الطرق الرئيسية لتجارة البضائع المنقولة في حاويات بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١٥ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)..... ٢٢

١-٢ النمو السنوي للأسطول العالمي، ٢٠٠٠-٢٠١٥ (النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة)..... ٣٦

٢-٢ الأسطول العالمي بحسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٦ (الحصة من الحمولة الطنية الساكنة بالنسبة المئوية)..... ٣٨

٣-٢ عيّنة ملمح قطري بحري للأونكتاد: شيلي ٤١

٤-٢ حصة ملكية السفن بحسب مجموعة البلدان، ٢٠١٦ (النسبة المئوية)..... ٤٥

٢-٥ الأساطيل المملوكة وطنياً بحسب أنواع السفن الرئيسية ومجموعة البلدان، ٢٠١٦ (الحصة من الحمولة الطنية الساكنة بالنسبة المئوية) ٤٦
٢-٦ المتوسطات لكل بلد، ٢٠٠٤-٢٠١٦: عدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة، وحجم سفن الحاويات، والحد الأقصى لحجم السفن..... ٤٩
٢-٧ الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٦ (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة) ٥٦
٣-١ نمو العرض والطلب في قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات، ٢٠٠١-٢٠١٦ (معدلات النمو السنوية بالنسبة المئوية) ... ٦٠
٣-٢ مؤشر New ConTex، ٢٠١١-٢٠١٦ (٢٠٠٧=١٠٠٠ نقطة)..... ٦٤
٣-٣ مؤشر بورصة البلطيق للبضائع الجافة، ٢٠١٤-٢٠١٦ (١٩٨٥=١٠٠٠ نقطة)..... ٦٦
٣-٤ الإيرادات اليومية لناقلات السوائب، ٢٠١٣-٢٠١٦ (بالدولارات يومياً) ٦٧
٤-١ عيّنة من إشارات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية بحسب نوع السفينة، ٢٠١٥ ..... ٧٧
٤-٢ نطاق عمليات رسو السفن في الموانئ في أفريقيا، ٢٠١٥ ..... ٨١
٤-٣ عمليات رسو السفن في الموانئ في أفريقيا، ٢٠١٥ ..... ٨٢
٤-٤ عمليات رسو السفن في الموانئ في غرب أفريقيا، ٢٠١٥ ..... ٨٢

الأطر

١-١ تباطؤ التجارة العالمية والعلاقة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي..... ٦
١ ما هي النظم الآلية لتحديد الهوية؟ ٧٨
٢ كيف تعمل النظم الآلية لتحديد الهوية عملياً؟..... ٧٩
٣ صحة بيانات النُظم الآلية لتحديد الهوية ٨٠
١-٥ الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000..... ١٠٩

ملاحظات توضيحية

يغطي *استعراض النقل البحري ٢٠١٦* البيانات والأحداث من كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ حتى حزيران/يونيه ٢٠١٦. وقد بُذل، حيثما أمكن، كل جُهد ممكن لإدراج أحدث التطورات.

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

وتشير كلمة "الدولارات" إلى دولارات الولايات المتحدة، ما لم يُذكر خلاف ذلك.

وتشير كلمتا "طن" و"ميل" إلى الطن المتري (١ ٠٠٠ كيلوغرام) والميل البحري، على التوالي، ما لم يُذكر خلاف ذلك.

وفي الجداول والأشكال:

- بسبب التقريب، قد تختلف مجاميع النسب المئوية الواردة في الجداول عن المجموع الكلي.
- تعني النقطتان (..) أن البيانات غير متوافرة.
- وتعني علامة الشرطة (–) أن المبلغ هو صفر أو يكاد لا يُذكر.

ومنذ عام ٢٠١٤، لا يتضمن *استعراض النقل البحري* مرفقات إحصائية مطبوعة. وبدلاً من ذلك، وسع الأونكتاد نطاق البيانات الإحصائية المتاحة في الإنترنت عن طريق الروابط التالية:

الاستعراض العام: http://stats.unctad.org/maritime

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

الأسطول التجاري بحسب عَلَم 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 تتكون منها كل مجموعة
ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات النفط الصهريجية
ناقلات السوائب	ناقلات السوائب، ناقلات مختلطة
سفن البضائع العامة	السفن المتعددة الأغراض والمشاريع، والشحن والتفريغ الأفقيان، والشحن العام
سفن الحاويات	سفن الحاويات كاملة الخلايا
سفن أخرى	ناقلات الغاز النفطي المسيَّل، وناقلات الغاز الطبيعي المسيَّل، والناقلات الصهريجية المتعددة الأغراض (للمواد الكيميائية)، والناقلات الصهريجية المتخصصة، وسفن التبريد، وسفن التموين البحري، وسفن القطر، والحفارات، والسفن السياحية، والعبّارات، والسفن الأخرى غير المخصصة لنقل البضائع
مجموع كل السفن	يشمل جميع أنواع السفن المذكورة أعلاه

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

ناقلات النفط الخام الصهريجية	
ناقلة نفط خام كبيرة جداً	٢٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلة نفط خام صهريجية من فئة سويزماكس	١٢٠ ٠٠٠–٢٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة
ناقلة نفط خام صهريجية من فئة أفراماكس	٨٠ ٠٠٠–١١٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلة نفط خام صهريجية من فئة بنماكس	٦٠ ٠٠٠–٧٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب الجافة والركازات	
ناقلة سوائب عملاقة من فئة كيب – سايز	١٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلة سوائب من فئة بنماكس	٦٥ ٠٠٠ – ٩٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلة سوائب من فئة هاندي ماكس	٤٠ ٠٠٠ – ٦٤ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلة سوائب من فئة هاندي سايز	١٠ ٠٠٠ – ٣٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
سفن الحاويات	
سفينة الحاويات من فئة نيوبنماكس	سفن تستطيع الآن المرور عبر الأهوسة الموسعة لقناة بنما، حتى حد أقصى للعرض قدره ٤٩ متراً وحد أقصى للطول قدره ٣٦٦ متراً في مجملها
سفينة حاويات من فئة بنماكس	سفن حاويات تتجاوز ٣ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً ويقل عرضها عن ٣٣,٢ متراً، أي أكبر حجم للسفن القادرة على المرور عبر الأهوسة القديمة لقناة بنما

المصدر: Clarkson Research Services.

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

موجز تنفيذي

هذه الطبعة من *استعراض النقل البحري* تعتنق الرأي القائل إن آفاق النمو الطويل الأجل للتجارة البحرية وللأعمال التجارية البحرية هي آفاق إيجابية. فثمة فرص وفيرة متاحة أمام البلدان النامية لإدرار دخل وتوليد عمالة وللمساعدة على النهوض بالتجارة الخارجية.

التجارة البحرية

في عام ٢٠١٥، زاد الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة قدرها ٢,٥ في المائة، وهو نفس المعدل المسجّل في عام ٢٠١٤. وتفاوت في أداء فرادى البلدان في ظل انخفاض مستويات أسعار النفط والسلع الأساسية، وضعف الطلب العالمي، وحدوث تباطؤ في الصين. وبالترادف مع ذلك، اعترى التجارة السلعية العالمية بحسب الحجم الضَّعْف، بحيث زادت بمقدار ١,٤ في المائة فقط، بعد أن كانت تلك الزيادة تبلغ ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٤.

وإضافة إلى ذلك، في عام ٢٠١٥، تجاوزت تقديرات أحجام التجارة البحرية العالمية ١٠ بلايين طن، للمرة الأولى حسب سجلات الأونكتاد. وزادت الشحنات بنسبة قدرها ٢,١ في المائة، وهو ما يمثل وتيرة أبطأ بدرجة ملحوظة من المتوسط التاريخي. وسجّل قطاع التجارة بواسطة الناقلات الصهريجية أفضل أداء له منذ عام ٢٠٠٨، في حين كان النمو في قطاع البضائع الجافة، بما في ذلك السوائب، وتجارة البضائع المنقولة في حاويات، أقل من التوقعات.

ويتوقع الأونكتاد أن يزيد تباطؤ الناتج المحلي الإجمالي العالمي بحيث يبلغ ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٦، في حين أنه من المتوقع، وفقاً لتقديرات منظمة التجارة العالمية، أن تظل أحجام التجارة السلعية مطردة وأن تنمو بنفس المعدل الذي نمت به في عام ٢٠١٥. ومن المتوقع أن يرتفع نمو شحنات التجارة البحرية العالمية ارتفاعاً هامشياً في عام ٢٠١٦، مع بقاء الوتيرة المقدّرة بطيئة نسبياً على أساس تاريخي.

وفي حين شكّل التباطؤ في الصين نبأً سيئاً للنقل البحري، توجد لدى بلدان أخرى إمكانية دفع مزيد من النمو. وإلى جانب الزخم الذي اكتسبته التجارة فيما بين بلدان الجنوب، ثمة مبادرات مقررة، من قبيل مبادرة حزام واحد، طريق واحد، والشراكة من أجل بنى تحتية راقية المستوى، وكذلك توسيع قناة بنما وقناة السويس، تنطوي جميعها على إمكانية التأثير في التجارة البحرية، وإعادة تشكيل شبكات النقل البحري العالمية، وتوليد فرص أنشطة تجارية. وبالتوازي مع ذلك، تتكشف اتجاهات من قبيل الثورة الصناعية الرابعة، والبيانات الضخمة، والتجارة الإلكترونية، وهي اتجاهات تترتب عليها تحديات وفرص على حد سواء بالنسبة للبلدان وللنقل البحري.

الأعمال التجارية البحرية

ازداد حجم الأسطول العالمي من حيث الحمولة الطنية الساكنة بنسبة قدرها ٣,٥ في المائة في الأشهر الإثني عشر المنتهية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦. وهذا هو أدنى معدل نمو لذلك الأسطول منذ عام ٢٠٠٣، ومع ذلك فهو يظل أعلى من نمو الطلب البالغ ٢,١ في المائة، مما يؤدي إلى استمرار حالة فائض السعة على الصعيد العالمي.

ويبيّن مؤشر الأونكتاد للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة وضعَ البلدان ضمن الشبكات العالمية للنقل البحري للبضائع في حاويات. وفي أيار/مايو ٢٠١٦، كانت أفضل البلدان ربطاً هي المغرب ومصر وجنوب أفريقيا في أفريقيا؛ والصين وجمهورية كوريا في شرق آسيا؛ وبنما وكولومبيا في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي؛ وسري لانكا والهند في جنوب آسيا؛ وسنغافورة وماليزيا في جنوب شرق آسيا.

وتشارك بلدان مختلفة في القطاعات المختلفة لأعمال النقل البحري، مغتنمة ما يتاح من فرص لإدرار الدخل وتوليد العمالة. ففي كانون الثاني/يناير ٢٠١٦، احتلت المراتب الخمس الأولى في ترتيب البلدان المالكة للسفن (من حيث الحمولة الطنيّة الساكنة) كل من اليونان، واليابان، والصين، وألمانيا، وسنغافورة،

في حين كانت البلدان الخمسة الأولى بحسب علم التسجيل هي بنما، وليبريا، وجزر مارشال، وهونغ كونغ (الصين)، وسنغافورة. وتصدرت قطاع بناء السفن خمسة بلدان هي الصين، واليابان، وجمهورية كوريا، التي تمثل ٩١,٤ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية التي بُنيت في عام ٢٠١٥. وتُنجز معظم عمليات تكسير السفن في آسيا، إذ استأثرت في عام ٢٠١٥ أربعة بلدان – هي بنغلاديش والهند وباكستان والصين – بنسبة قدرها ٩٥ في المائة من حجم التخريد معبّراً عنه بالحمولة الإجمالية للسفن المخرّدة. والبلدان التي تحتل مركز الصدارة في توريد البحارة هي الصين وإندونيسيا والفلبين. ويؤدي تخصص البلدان في قطاعات فرعية بحرية إلى عملية تركيز للصناعة. وبالنظر إلى وجود كل نشاط بحري في عدد صغير من البلدان، يتناقص عدد الأعمال التجارية البحرية الموجودة في معظم البلدان، وإن اقترن ذلك بتزايد الحصص السوقية في القطاعات الفرعية.

ويُنصح واضعو السياسات بتحديد القطاعات البحرية التي قد تكون فيها لبلدانهم ميزة نسبية، وبالاستثمار في تلك القطاعات. إذ لم يعد دعم القطاع البحري خياراً على صعيد السياسات. فالتحدي يتمثل، بالأحرى، في تحديد ودعم أنشطة تجارية بحرية مختارة. ومن اللازم أن يقيّم واضعو السياسات بعناية البيئة التنافسية لكل قطاع فرعي بحري يرغبون في تطويره، وأن ينظروا في القيمة المضافة للقطاع بالنسبة لاقتصاد الدولة، بما يشمل أوجه التآزر والتأثيرات غير المباشرة المحتملة في القطاعات الأخرى، سواء كانت بحرية أو غير بحرية. وينبغي أيضاً أن يأخذ واضعو السياسات في الاعتبار أن الأنشطة التجارية للموانئ والنقل البحري هي عامل تمكيني رئيسي للتجارة الخارجية لأي بلد. وعدا عن إمكانية إدرار دخل وتوليد عمالة في القطاع البحري، من المهم عموماً أكثر من ذلك كفالة حصول تجّار أي بلد على خدمات مرفئية وخدمات نقل بحري سريعة وموثوقة وفعالة بالنسبة للتكلفة، أياً كانت الجهة التي تقدم تلك الخدمات.

أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

في عام ٢٠١٥، عانت معظم قطاعات النقل البحري، باستثناء قطاع الناقلات الصهريجية، من مستويات منخفضة انخفاضاً تاريخياً لأسعار الشحن ومن ضعف الإيرادات، نتيجة لضعف الطلب وفرط المعروض من الحمولة الطنية الجديدة. وظلت سوق الناقلات الصهريجية قوية، بسبب الانخفاض المتواصل والاستثنائي في أسعار النفط بصفة رئيسية.

وفي قطاع الحاويات، تراجعت أسعار الشحن باطراد وبلغت مستويات غير مسبوقة من الانخفاض مع استمرار تأثّر السوق بتبعات ضعف الطلب والتزايد المستمر لأحجام سفن الحاويات التي دخلت السوق على مدار العام. وفي محاولة للتعامل مع مستويات أسعار الشحن المنخفضة وللحد من الخسائر، واصلت شركات النقل النظر في تدابير لتحسين الكفاءة وتحسين العمليات إلى الحد الأمثل، مثلما فعلت في السنوات السابقة. وتضمّنت التدابير الأساسية الاستخدام التعاقبي، وتعطيل الاستخدام، والتشغيل البطيء، والتوحيد والإدماج الأوسع نطاقاً، وكذلك إعادة هيكلة التحالفات الجديدة.

وكان الشيء نفسه يصدُق على سوق شحن السوائب الجافة، التي تأثرت بالتباطؤ الكبير في التجارة البحرية للسوائب الجافة وبتدفق حمولة زائدة. وتقلّبت الأسعار حول أو دون تكاليف تشغيل السفن على نطاق جميع القطاعات. وعلى غرار ما حدث في قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات، اتُخذت تدابير للتخفيف من الخسائر وعُزِّزت التحالفات، كما يتضح من إنشاء أكبر تحالف لشركات نقل السوائب الجافة في شباط/فبراير ٢٠١٥ (Capesize Chartering).

ومع ذلك، كانت حالة سوق السفن الصهريجية مؤاتية. فقد حظيت أسواق ناقلات النفط الخام والمنتجات النفطية الصهريجية بأسعار شحن قوية طيلة عام ٢٠١٥، نتجت في المقام الأول عن طفرة في تجارة النفط البحرية وتعززت بفضل مستوى منخفض من معروض سعة أساطيل ناقلات النفط الخام الصهريجية.

الموانئ

يصف التقرير أعمال الأونكتاد في مساعدة البلدان النامية على تحسين أداء الموانئ، بهدف خفض تكاليف النقل وتحقيق اندماج أفضل في التجارة العالمية. وهو يستكشف مجموعات بيانات جديدة في إحصاءات الموانئ ويقدم عرضاً عاماً لما تكشفه من سمات قطاع الموانئ في عام ٢٠١٥.

وقد حدثت في قطاع الموانئ بصفة عامة، بما يشمل قطاع الحاويات، انخفاضات كبيرة في النمو، وظلت معدلات نمو أكبر الموانئ عند مستوى يتجاوز الصفر بالكاد. وحدث في الموانئ العشرين الأولى بحسب الحجم انخفاض في النمو بنسبة قدرها ٨٥ في المائة، من ٦,٣ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٠,٩ في المائة في عام ٢٠١٥. ومن بين أكبر سبعة موانئ سجّلت انخفاضات في إجمالي حركة البضائع، كان ميناء سنغافورة هو الوحيد غير الموجود في الصين. ومع ذلك، حققت بعض الموانئ نمواً باهراً، وضمّت قائمة الموانئ العشرين الأولى ١٤ ميناءً في الصين، علماً بأن أحد الموانئ (سوجو) حقق نسبة نمو ذات رقمين. وفي أكبر ٢٠ ميناءً لسفن الحاويات، وهي موانئ تستأثر عادة بحوالي نصف حركة الحاويات في موانئ العالم وتعطي فكرة عامة واضحة عن القطاع في أي سنة بعينها، حدث انخفاض في النمو بنسبة قدرها ٩٥ في المائة، من ٥,٦ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٠,٥ في المائة في عام ٢٠١٥.

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

شملت التطورات الهامة التي شهدتها الفترة المستعرضة في هذا التقرير اعتماد خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥ واتفاق باريس المبرم في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥. ومن المتوقع أن يتيح تنفيذهما، إلى جانب تنفيذ خطة عمل أديس أبابا، المعتمدة في تموز/يوليه ٢٠١٥، التي توفر إطاراً عالمياً لتمويل التنمية بعد عام ٢٠١٥، مزيداً من الفرص للبلدان النامية.

وعلى صعيد المبادرات التنظيمية، تجدر الإشارة إلى أنه في ١ تموز/يوليه ٢٠١٦ بدأ نفاذ تعديلات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المتعلقة بالتحقق الإلزامي من الكتلة الإجمالية للحاويات، التي ستساهم في تحسين استقرار وسلامة السفن وتجنّب الحوادث البحرية. وتواصلت في المنظمة البحرية الدولية المناقشات بشأن الحد من غازات الدفيئة المنبعثة من النقل البحري الدولي وبشأن التعاون التقني ونقل التكنولوجيا لا سيما إلى البلدان النامية. وأُحرز تقدم أيضاً في مجالات أخرى ترتبط ارتباطاً واضحاً بالتنمية المستدامة. وشملت هذه المجالات العمل بشأن المسائل التقنية المتعلقة ببدء النفاذ الوشيك للاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها (٢٠٠٤) وبتفعيلها، وبشأن وضع صك دولي ملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن حفظ التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية واستخدامه المستدام.

واستمر إدخال تحسينات على التدابير التنظيمية في ميدان الأمن البحري وأمن سلاسل الإمداد وتنفيذها. وشملت المجالات التي أحرز تقدم فيها تنفيذ برامج المشغل الاقتصادي المعتمد وعدداً متزايداً من اتفاقات الاعتراف المتبادل الثنائية التي ستشكل، في الوقت المناسب، أساس الاعتراف بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين على مستوى متعدد الأطراف. وفيما يتعلق بقمع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح البحري، لم تلاحظ في عام ٢٠١٥ سوى زيادة متواضعة في عدد الحوادث التي أُبلغت بها المنظمة البحرية الدولية بلغت ٤,١ في المائة، مقارنةً بعام ٢٠١٤. وانخفض عدد أفراد أطقم السفن الذين أُخذوا رهائن أو اختُطفوا وأولئك الذين تعرضوا لهجوم، وعدد السفن المختطفة، انخفاضاً كبيراً مقارنة بعام ٢٠١٤. وفي هذا الصدد، وُوفق في المنظمة البحرية الدولية على تعميم بشأن مكافحة الممارسات غير المأمونة المرتبطة بالهجرة المختلطة عن طريق البحر وعلى مبادئ توجيهية مؤقتة بشأن إدارة المخاطر الإلكترونية في مجال النقل البحري. وفي سياق اتفاقيات منظمة العمل الدولية، أُحرز تقدم أيضاً بشأن مسألة الاعتراف بوثائق هوية البحارة وبشأن تحسين ظروف عيشهم وعملهم.

1

التطورات في التجارة البحرية الدولية

في عام ٢٠١٥ ، زاد الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة قدرها ٢,٥ في المائة، وهو نفس المعدل المسجّل في عام ٢٠١٤ . وتفاوَت أداء فرادى البلدان في ظل انخفاض مستويات أسعار النفط والسلع الأساسية، وضعف الطلب العالمي، وحدوث تباطؤ في الصين. وبالترادف مع ذلك، اعترى التجارة السلعية العالمية بحسب الحجم الضّعف، بحيث زادت بمقدار ١,٤ في المائة فقط، بعد أن كانت تلك الزيادة تبلغ ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٤ .

وإضافة إلى ذلك، في عام ٢٠١٥ ، تجاوزت تقديرات أحجام التجارة البحرية العالمية ١٠ بلايين طن، للمرة الأولى في سجلات الأونكتاد. وزادت الشحنات بنسبة قدرها ٢,١ في المائة، وهو ما يمثل وتيرة أبطأ بدرجة ملحوظة من المتوسط التاريخي. وسجّل قطاع التجارة بواسطة الناقلات الصهريجية أفضل أداء له منذ عام ٢٠٠٨ ، في حين كان النمو في قطاع البضائع الجافة، بما في ذلك السوائب وتجارة البضائع المنقولة في حاويات، أقل من التوقعات.

ويتوقع الأونكتاد أن يزيد تباطؤ الناتج المحلي الإجمالي العالمي بحيث يبلغ ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٦ ، في حين أنه من المتوقع، وفقاً لتقديرات منظمة التجارة العالمية، أن تظل أحجام التجارة السلعية مطردة وأن تنمو بنفس المعدل الذي نمت به في عام ٢٠١٥ . ومن المتوقع أن يرتفع نمو شحنات التجارة البحرية العالمية ارتفاعاً هامشياً في عام ٢٠١٦ ، مع بقاء الوتيرة المقدّرة بطيئة نسبياً على أساس تاريخي.

وفي حين شكّل التباطؤ في الصين نبأً سيئاً للنقل البحري، توجد لدى بلدان أخرى إمكانية دفع مزيد من النمو. وإلى جانب الزخم الذي اكتسبته التجارة فيما بين بلدان الجنوب، ثمة مبادرات مقررة من قبيل مبادرة حزام واحد، طريق واحد، والشراكة من أجل بنى تحتية راقية المستوى، وكذلك توسيع قناة بنما وقناة السويس، تنطوي جميعها على إمكانية التأثير في التجارة البحرية، وإعادة تشكيل شبكات النقل البحري العالمية، وتوليد فرص أنشطة تجارية. وبالتوازي مع ذلك، تتكشف اتجاهات من قبيل الثورة الصناعية الرابعة، والبيانات الضخمة، والتجارة الإلكترونية، وهي اتجاهات تترتب عليها تحديات وفرص على حد سواء للبلدان وللنقل البحري.

ويتناول هذا الفصل التطورات التي حدثت في الفترة من كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ إلى تموز/يوليه ٢٠١٦ . ويستعرض الفرع ألف الأداء العام للاقتصاد العالمي والتجارة السلعية العالمية؛ ويستعرض الفرع باء، التطورات في التجارة البحرية العالمية، بما في ذلك بحسب قطاع السوق؛ ويستعرض الفرع جيم الاتجاهات والتطورات ذات الصلة التي قد تؤدي إلى زيادة النمو، وتنشيط التجارة، وتعزيز أنشطة النقل البحري وأحجام التجارة البحرية، والتي تترتب عليها تحديات وفرص على حد سواء. ومن اللازم مواصلة رصد ومراعاة هذه الاتجاهات والتطورات عند وضع سياسات للنقل البحري وإعداد إسقاطات للنمو وقرارات للاستثمار في قطاع النقل. ويختتم الفرع دال بالتوقعات.

ألف- حالة الاقتصاد العالمي وتوقعاته

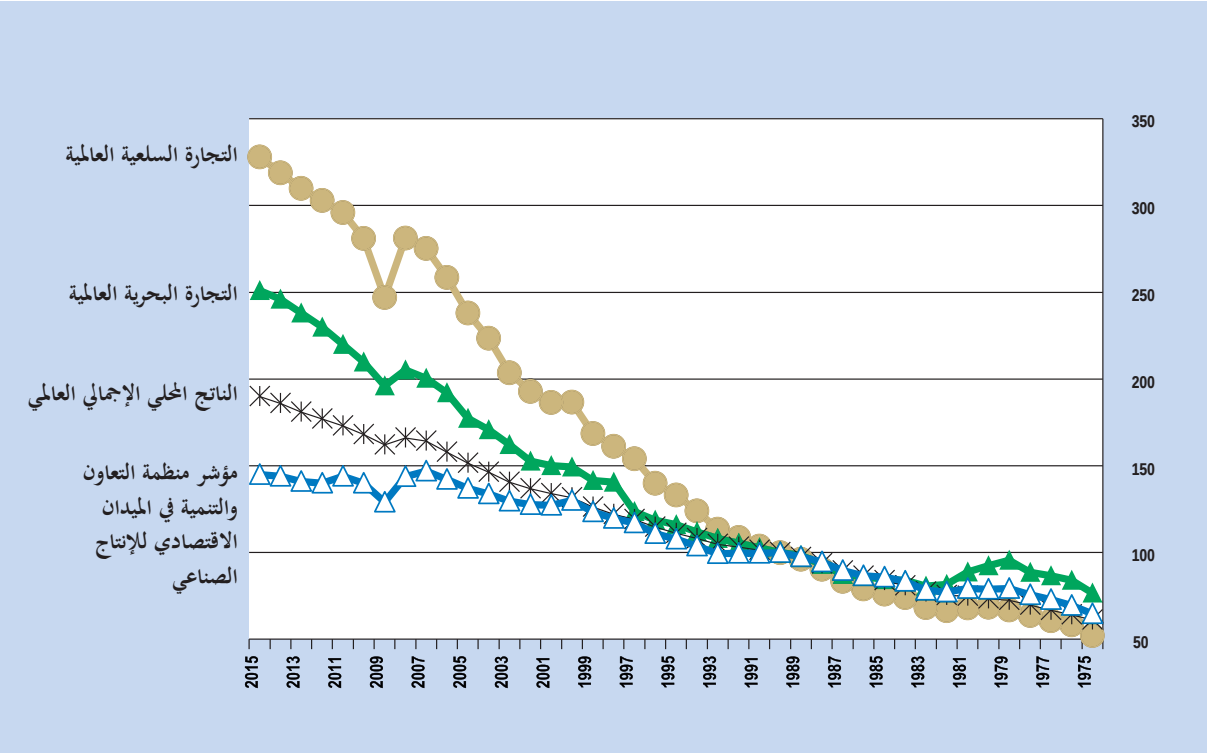
مع أن عدداً من العوامل يعيد تحديد أنماط التجارة البحرية بدرجة متزايدة، ما زالت تدفقات التجارة البحرية تحددها إلى حد كبير التطورات التي تحدث في مشهد الاقتصاد الكلي. فأحجام التجارة البحرية تحركت عموماً بالترادف مع النمو الاقتصادي، والنشاط الصناعي، والتجارة السلعية، وإن يكن بسرعات متباينة (الشكل ١-١).

١- النمو الاقتصادي العالمي

زاد نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة قدرها ٢,٥ في المائة في عام ٢٠١٥، وهو نفس المعدل المسجّل في عام ٢٠١٤ (الجدول ١-١)، بحيث كان أقل من التوقعات وأدنى من مستويات ما قبل الأزمة المالية. وتفاوَت أداء فرادى البلدان في ظل انخفاض مستويات أسعار النفط والسلع الأساسية، وضعف الطلب العالمي، وحدوث تباطؤ في الصين. وكان لانتقال الصين من نموذج للنمو قائم على الاستثمار والتصدير أثر على نشاط الصناعة التحويلية في العالم، والطلب الإجمالي، والاستثمار، وأسعار السلع الأساسية. وكان عامل إضافي أدى إلى انخفاض النمو العالمي هو انخفاض التأثير الإيجابي لانخفاض أسعار النفط، الذي قابله جزئياً الأثر السلبي على الاستثمار في قطاع النفط وطلب البلدان المصدّرة للنفط على الواردات.

وقد تباطأ نمو البلدان النامية من ٤,٤ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٣,٩ في المائة في عام ٢٠١٥، وإن كان لا يزال يمثّل ٧٠ في المائة من التوسع العالمي (International Monetary Fund, 2016). وتباطأ اقتصاد الصين خلال السنوات

الشكل ١-١ مؤشر منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي للإنتاج الصناعي ومؤشراتها للناتج المحلي الإجمالي العالمي وللتجارة البحرية وللتجارة السلعية، ١٩٧٥-٢٠١٥



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Organization for Economic Cooperation and Development. 2016؛ ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، *استعراض النقل البحري*، طبعات شتى؛ وUNCTAD. 2016a؛ وWorld Trade Organization, 2014؛ وWorld Trade Organization, 2016.

ملاحظة: ١٠٠=١٩٩٠. وقد حُسبت المؤشرات استناداً إلى الناتج المحلي الإجمالي والتجارة السلعية بالدولارات وحُسبت التجارة البحرية بالأطنان المترية.

القليلة الماضية وإن كان لا يزال ينمو بمعدل مرتفع نسبياً؛ وتباطأ نمو ناتجها المحلي الإجمالي من ٧,٢ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٦,٩ في المائة في عام ٢٠١٥. ويمكن أن يقال إن الصين تنمو بسرعتين، بحيث يواجه قطاع الصناعة التحويلية لديها فرط سعة ونمواً محدوداً في حين أن قطاع الخدمات لديها القائم على المستهلكين ينمو بوتيرة سريعة (The Economist Intelligence Unit, 2016a). وتنمو الهند الآن بسرعة أكبر من سرعة نمو الصين، إذ تسارع نمو ناتجها المحلي الإجمالي، بدعم من عوامل من قبيل الاستثمار في البنية التحتية، ليبلغ ٧,٢ في المائة في عام ٢٠١٥. وعدا عن التطورات في الصين واستمرار ضعف الطلب، أثّرت أيضاً على كثير من البلدان النامية اتجاهات أخرى، لا سيما الكساد في البرازيل، وانخفاض أسعار السلع الأساسية والطاقة، وحدوث توترات جيوسياسية ونزاعات محلية في عدد من البلدان.

الجدول ١-١ النمو الاقتصادي العالمي بحسب مجموعة البلدان، ٢٠١٣-٢٠١٦ (التغير بالنسبة المئوية)

	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦ *(توقع)*
العالم	٢,٢	٢,٥	٢,٥	٢,٣
الاقتصادات المتقدمة	١,١	١,٧	٢,٠	١,٦
الاتحاد الأوروبي (٢٨ بلداً)	٠,٣	١,٤	٢,٠	١,٨
ألمانيا	٠,٣	١,٦	١,٧	١,٧
فرنسا	٠,٧	٠,٢	١,٢	١,٥
إيطاليا	١,٨-	٠,٣-	٠,٨	٠,٨
المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وآيرلندا الشمالية	٢,٢	٢,٩	٢,٣	١,٨
اليابان	١,٤	٠,٠	٠,٥	٠,٧
الولايات المتحدة	١,٧	٢,٤	٢,٦	١,٦
الاقتصادات النامية	٤,٦	٤,٤	٣,٩	٣,٨
أفريقيا	٢,٠	٣,٧	٢,٩	٢,٠
جنوب أفريقيا	٢,٢	١,٥	١,٣	٠,٣
آسيا	٥,٥	٥,٥	٥,١	٥,١
الصين	٧,٧	٧,٣	٦,٩	٦,٧
الهند	٦,٣	٧,٠	٧,٢	٧,٦
غرب آسيا	٣,٤	٣,٠	٢,٩	٢,١
بلدان أمريكا النامية	٢,٧	١,١	٠,٢	٠,٢-
البرازيل	٣,٠	٠,١	٣,٨-	٣,٢-
أقل البلدان نمواً	٤,٩	٥,٥	٣,٦	٣,٨
الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	٢,٠	٠,٩	٢,٨-	٠,٠
الاتحاد الروسي	١,٣	٠,٧	٣,٧-	٠,٣-

المصدر: UNCTAD, 2016a.

ملاحظة: حسابات للمجاميع القطرية استناداً إلى الناتج المحلي الإجمالي بأسعار الدولار الثابتة في عام ٢٠٠٥.

وتشير بعض التقديرات إلى أن حدوث انخفاض مستمر بمقدار نقطة مئوية واحدة في الاتحاد الروسي والبرازيل وجنوب أفريقيا والصين والهند يمكن أن يخفّض النمو في اقتصادات صاعدة ونامية أخرى بحوالي ٠,٨ نقاط مئوية وأن يخفّض النمو العالمي بمقدار ٠,٤ نقاط مئوية (World Bank, 2016). وهذا يصوّره نمو الناتج المحلي الإجمالي في أمريكا اللاتينية، التي سجّلت أسوأ أداء لها منذ عام ١٩٩٩، بحيث زاد نموها بنسبة لا تتجاوز ٠,٢ في المائة في عام ٢٠١٥. كذلك، تباطأ نمو الناتج المحلي الإجمالي في أفريقيا من ٣,٧ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٢,٩ في المائة في عام ٢٠١٥. وظل النمو في أقل البلدان نمواً ثابتاً نسبياً، وإن يكن قد تباطأ من ٥,٥ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٣,٦ في المائة في عام ٢٠١٥. وما زال هذا المعدل أقل من غاية أهداف التنمية

المستدامة المتمثلة في تحقيق نمو في الناتج المحلي الإجمالي قدره ٧ في المائة على الأقل وقد يقوّض التقدم المحرز في تحقيق خطة التنمية المستدامة وأهدافها لعام ٢٠٣٠.

وانخفض الناتج المحلي الإجمالي في البلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية بنسبة قدرها ٢,٨ في المائة، بسبب الركود الاقتصادي في كل من الاتحاد الروسي وأوكرانيا، وكذلك انخفاض أسعار السلع الأساسية، وصافي تدفقات رأس المال الخارجة، وانخفاض الأجور الحقيقية، والنزاعات، والتدابير القسرية الانفرادية. وفي عام ٢٠١٥ استمر الانتعاش في الاقتصادات المتقدمة، وإن كان لا يزال هشاً، بحيث زاد الناتج المحلي الإجمالي بنسبة قدرها ٢,٠ في المائة، مما يمثل ارتفاعاً عن نسبة نموه التي بلغت ١,٧ في المائة في عام ٢٠١٤. وفي الولايات المتحدة الأمريكية، زاد الناتج المحلي الإجمالي بنسبة قدرها ٢,٦ في المائة، في حين تحسّن النمو في الاتحاد الأوروبي ليبلغ ٢,٠ في المائة، بدعم على وجه الخصوص من ارتفاع مستويات الاستهلاك والاستثمار المحلية وانخفاض أسعار الطاقة. وظل نمو الناتج المحلي الإجمالي في اليابان منخفضاً، بحيث بلغ ٠,٥ في المائة، مما يعكس استمرار مجاهدة البلد في التصدي للكساد الاقتصادي.

٢- التجارة السلعية العالمية

زادت التجارة السلعية العالمية بحسب الحجم (أي التجارة من حيث القيمة، معدّلة مراعاة للتضخم وتحركات أسعار الصرف) بنسبة قدرها ١,٤ في المائة في عام ٢٠١٥، بعد أن كانت قد زادت بنسبة قدرها ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٤ (الجدول ١-٢). وكان أداء التجارة من حيث الأحجام جيداً نسبياً، مقارنةً بالتجارة من حيث القيمة، التي سجّلت انخفاضاً قدره ١٣ في المائة، نتيجة للتقلبات في أسعار السلع الأساسية وأسعار الصرف (World Trade Organization, 2016). وأدى الانتعاش البطيء في أوروبا، وزيادة ضَعف الاستثمار العالمي، والتباطؤ في الاقتصادات النامية الكبيرة، معاً، إلى انخفاض التجارة العالمية. وإجمالاً، يبدو أن تأثير آسيا، التي ساهمت أكثر من أي منطقة أخرى في انتعاش التجارة السلعية العالمية بعد الأزمة المالية، آخذ في الاضمحلال. فقد انخفضت مساهمة شرق آسيا في نمو الواردات العالمية انخفاضاً كبيراً، من متوسط قدره ٢٧ في المائة في العقد السابق إلى ٨,٤ في المائة في عام ٢٠١٥ (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016). وبالمقارنة، ساهمت أوروبا بنسبة قدرها ٥٩ في المائة في نمو الواردات العالمية، على النقيض من مساهمتها السلبية في عامي ٢٠١٢ و٢٠١٣. وفيما يتعلق بنمو الصادرات العالمية، ساهمت أوروبا بنسبة قدرها ٤٤ في المائة وساهمت آسيا بنسبة قدرها ٣٥ في المائة (World Trade Organization, 2016). أما مساهمات المناطق الأخرى فقد كانت محدودة.

وكانت تجارة البلدان النامية ضعيفة على وجه الخصوص في عام ٢٠١٥، بحيث زادت أحجام الصادرات والواردات، على التوالي، بمعدل هامشي قدره ٠,٤ في المائة، وهو ما يمثل انخفاضاً كبيراً عن نمو تلك التجارة في السنوات السابقة. وقد ترك انكماش الصادرات والواردات على حد سواء في شرق آسيا آثاراً سلبية على تجارة اقتصادات نامية أخرى، لا سيما الاقتصادات المصنِّعة المعتمدة على الصادرات في بلدان آسيا النامية. وكانت الصين مسؤولة عن حوالي ٢٠ في المائة من التباطؤ في نمو واردات الاقتصادات النامية والبلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية في ٢٠١٤-٢٠١٥ (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016). وظل نمو الصادرات في مناطق أفريقيا وغرب آسيا والبلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية المصدِّرة للنفط إيجابياً. وفيما يتعلق بالواردات، اعترى الطلب في البلدان والمناطق المعتمدة على تصدير السلع الأساسية والنفط، من قبيل أفريقيا وأمريكا اللاتينية وغرب آسيا والبلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية، الضَعْف أو انخفض بسبب حدوث تآكل في معدلات تبادلها التجاري وفي قوتها الشرائية. وعلى النقيض من ذلك، شهدت الهند طفرة في الطلب على الواردات فيها (١٠,١ في المائة).

وللسنة الثانية على التوالي، كانت الاقتصادات المتقدمة أنشط في دفع التجارة العالمية، بحيث ارتفعت صادراتها ارتفاعاً طفيفاً (٢,٢ في المائة) في حين زادت وارداتها بوتيرة أسرع، بنسبة قدرها ٣,٣ في المائة. وانخفضت صادرات الولايات المتحدة انخفاضاً هامشياً (-٠,٢ في المائة) في حين أدى النمو المتواضع وزيادة ضَعْف العُملة وحدوث تباطؤ لدى الشركاء التجاريين الأساسيين في شرق آسيا إلى خفض الصادرات والواردات على حد سواء في اليابان. وكان الطلب على الواردات في الولايات المتحدة وأوروبا جيداً نسبياً (٤,٨ في المائة و٣,٦ في المائة، على التوالي)، نتيجة لزيادة قوة الدولار وحدوث نمو اقتصادي متين نسبياً في الولايات المتحدة ويمكن أن يقال إنه نتيجة أيضاً لحدوث انتعاش في تجارة الاتحاد الأوروبي الداخلية.

الجدول ١-٢ نمو حجم التجارة السلعية بحسب مجموعات بلدان مختارة، ٢٠١٣-٢٠١٥ (التغير بالنسبة المئوية)

الصادرات				الواردات	
٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥		٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥
٣,٣	٢,٣	١,٤	العالم	٢,٧	٢,٤	١,٦
٢,٢	١,٩	٢,٢	الاقتصادات المتقدمة	٠,٠	٢,٨	٣,٣
١,٨	١,٧	٣,٢	الاتحاد الأوروبي	٠,٩-	٣,٣	٣,٦
١,٥-	٠,٦	١,٠-	اليابان	٠,٣	٠,٦	٢,٨-
٢,٨	٤,٤	٠,٢-	الولايات المتحدة	١,٠	٤,٣	٤,٨
٤,٦	٣,١	٠,٤	الاقتصادات النامية	٦,٣	٢,٥	٠,٤
٠,٧-	٠,٠	٢,١	أفريقيا	٦,٥	٥,٧	١,٥
١,٩	٣,٣	٢,٩	بلدان أمريكا النامية	٣,٦	٠,٢	١,٨-
٥,٦	٣,٣	٠,١-	بلدان آسيا النامية	٦,٨	٢,٦	٠,٧
٦,٧	٤,٩	٠,٥-	شرق آسيا	٨,٩	٢,٨	١,٦-
٧,٧	٦,٨	٠,٩-	الصين	٩,٩	٣,٩	٢,٢-
٤,١	٥,٢	٠,٢-	جنوب آسيا	٠,٤-	٤,٦	٧,٢
٨,٥	٣,٥	٢,١-	الهند	٠,٣-	٣,٢	١٠,١
٤,٧	٣,٥	٠,٣-	جنوب شرق آسيا	٤,٣	١,٧	٢,٨
٣,٨	٢,٣-	٢,٠	غرب آسيا	٧,٤	١,٨	٢,٠
٢,٣	٠,٥	٠,٩	الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	٠,٥-	٧,٦-	١٩,٤-

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى إحصاءات الأونكتاد والمصادر الوطنية.

ملاحظة: أحجام التجارة مشتقة من قيَم التجارة السلعية الدولية بعد خفضها بمؤشرات الأونكتاد لقيمة الوحدة.

وثمة اتجاه يمكن أن تكون له آثار طويلة الأجل على التجارة البحرية وعلى النقل البحري هو الضَعف البادي لنسبة نمو التجارة إلى الناتج المحلي الإجمالي. ففي السنوات الأخيرة، زادت التجارة السلعية العالمية بوتيرة أبطأ نسبياً، بحيث إما كانت تضاهي مستويات نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي أو كانت أدنى منها، في حين أن التجارة الدولية زادت في السنوات الأسبق، في المتوسط، بسرعة أكبر من زيادة نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي. فقد قُدرت نسبة نمو التجارة إلى نمو الناتج المحلي الإجمالي بما يبلغ ٠,٦٢ في عام ٢٠١٥، بعد أن كانت ٠,٩٤ في عام ٢٠١٤ وبعد أن كانت ١,٤ في عام ٢٠١٣. وفي حين أن التجارة الدولية ما زالت تتأثر بالكساد الكبير (٢٠٠٩)، فإن السؤال هو ما إذا كان التباطؤ المستمر في التجارة السلعية ينتج بصفة رئيسية عن العوامل الدورية (دورات زيادة ضعف نمو الناتج المحلي الإجمالي والاقتصاد الكلي) أو عن حدوث انقطاع في العلاقة الطويلة الأجل بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي، مما يشير إلى وجود عوامل هيكلية فاعلة، من قبيل احتمال بدء نمط تفكيك العولمة (الإطار ١-١).

وإيجازاً، يستمر الانتعاش العالمي ولكن بوتيرة أبطأ، مع تزايد اضمحلال الزخم الذي أوجدته الصين وغيرها من الاقتصادات النامية في آسيا. فالتطورات في اقتصاد الصين وما يرتبط بها من تأثيرات غير مباشرة على غيرها من البلدان النامية الكبيرة تؤثر على جميع البلدان، سواء كانت متقدمة أو نامية. وثمة عوامل أخرى – هي انخفاض مستويات أسعار السلع الأساسية والنفط، وتآكل معدلات التبادل التجاري في كثير من البلدان المصدِّرة للسلع الأساسية وللنفط، وزيادة ضَعْف الطلب والاستثمار العالميين، والتوترات الجيوسياسية، والاضطرابات السياسية – تساهم في زيادة عدم اليقين، وفي زيادة خطر حدوث انخفاض، وفي الشك في التوقعات المتعلقة بالتجارة السلعية وبالتجارة البحرية. كما أن اتجاهاً تعزَّز في عام ٢٠١٥ وله تأثير على التوقعات الطويلة الأجل

للتجارة البحرية وللنقل البحري هو تطوّر العلاقة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي.

باء- التجارة البحرية العالمية

إن النقل البحري هو عصَبْ العولمة ويحتل مكانة في صميم شبكات النقل العابر للحدود التي تدعم سلاسل الإمداد وتمكّن التجارة الدولية. فالنقل، بما يشمل النقل البحري، الذي يُعتبر قطاعاً اقتصادياً في حد ذاته يولّد عمالة ويدرّ دخلاً وإيرادات، هو قطاع شامل ويتخلل قطاعات وأنشطة أخرى. فالنقل البحري يمكّن التنمية الصناعية بدعمه نمو الصناعة التحويلية؛ وجمعه ما بين المستهلكين وصناعات السلع الوسيطة وسلع الإنتاج؛ وتعزيزه للتكامل الاقتصادي والتجاري الإقليمي.

وقد اعتُرف بأهمية النقل في أهداف التنمية المستدامة، التي أدرجت البنية التحتية والنقل بوصفهما اعتباراً هاماً. ومع أن أياً من تلك الأهداف ليس مكرّساً حصرياً للنقل أو للنقل البحري على وجه الخصوص، يُعتبر النقل عاملاً بالغ الأهمية لتحقيق ثمانية أهداف و ١١ غاية تحقيقاً فعالاً، على نحو مباشر وغير مباشر على حد سواء. فعلى سبيل المثال، كجزء من عملية التنفيذ، اقترح فريق خبراء الأمم المتحدة المشترك بين الوكالات المعني بمؤشرات أهداف التنمية المستدامة (انظر http://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs) استخدام أحجام الشحنات بحسب وسيلة النقل، بما في ذلك النقل البحري، لقياس التقدم المحرز نحو الغاية ٩-١ (إقامة بنى تحتية راقية المستوى وموثوقة ومستدامة وقادرة على الصمود، بما في ذلك البنى التحتية الإقليمية والعابرة للحدود، لدعم التنمية الاقتصادية ورفاه الإنسان، مع التركيز على تيسير سُبل استفادة الجميع منها بتكلفة ميسورة وعلى قدم المساواة). ولوضع الأشياء في منظورها الصحيح، يقدّر أن أحجام التجارة البحرية العالمية كانت مسؤولة في عام ٢٠١٥ عن أكثر من ٨٠ في المائة من مجموع التجارة السلعية العالمية. ومن حيث القيمة، قدّر بعض المراقبين حصة التجارة البحرية بنسبة تبلغ ٥٥ في المائة (وهو رقم يخص عام ٢٠١٣ ومأخوذ من Lloyd's List Intelligence) وقدّرها آخرون بأنها تتجاوز ثلثي مجموع التجارة السلعية (IHS Markit, 2016). وربط أداء أحجام الشحنات، بما يشمل الشحنات البحرية، بالغاية ٩-١ يسلط الضوء على أهمية مواصلة رصد التطورات التي تؤثر على التجارة البحرية الدولية وتقييمها وتحليلها (UNCTAD, 2016b).

الإطار ١-١ تباطؤ التجارة العالمية والعلاقة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي

قُدّرت مرونة التجارة بالنسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي في الأجل الطويل بما يبلغ ١,٣ في الفترة ١٩٧٠-١٩٨٥، وبما يبلغ ٢,٢ في الفترة ١٩٨٦-٢٠٠٠، وبما يبلغ ١,٣ في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، وبما يبلغ ٠,٧ في الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٣. وتشير التقديرات إلى أن مساهمة العوامل الدورية في تباطؤ التجارة تكون أوضح خلال فترات الأزمات والركود. ومع ذلك، تشير المرونة المنخفضة خارج نطاق فترات الأزمات إلى عوامل محتملة أخرى.

وثمة عامل هيكلي محتمل من عوامل انخفاض المرونة الملاحظ كثيراً ما يُستشهد به هو النمو المحدود الذي حدث مؤخراً في التخصص الرأسي والتجزؤ العالمي للإنتاج، الذي يعكس نضج سلاسل القيمة (في الصين والولايات المتحدة). وفي حين أن الانخفاض في المرونة التجارية للسلع الأولية والسلع الاستثمارية يتعلق على وجه الخصوص بالعوامل الدورية، فإن انخفاض المرونة التجارية للسلع الوسيطة يعكس بصفة رئيسية أسباباً هيكلية، من قبيل حدوث تحوُّل في أنماط الإنتاج والتجارة في سلاسل القيمة العالمية. ويتجلى الانخفاض العام في عملية التخصص الرأسي عند النظر في تجارة السلع الوسيطة، لا سيما في شرق آسيا. فحصة الصين من الواردات الوسيطة كنسبة من صادراتها من السلع المصنّعة، التي تقيس اعتماد قطاع الصناعة التحويلية على مدخلات مستوردة، قد انخفضت باستمرار خلال العقد المنصرم، مما يقرب من ٦٠ في المائة في عام ٢٠٠٢ إلى أقل من ٤٠ في المائة في عام ٢٠١٤. وانخفض مقياس آخر، هو حصة سلع الصين الوسيطة في وارداتها الإجمالية، من ٣٣ في المائة في عام ٢٠٠١ إلى حوالي ١٨ في المائة في عام ٢٠١٤. وانخفض أيضاً في السنوات الأخيرة التخصص الرأسي في بلدان أخرى بشرقي آسيا، وإن كان لا يزال مرتفعاً إلى حد كبير. وهذه الاتجاهات تشير أيضاً إلى احتمال إعادة الأعمال التجارية إلى بلدانها الأصلية أو نقل الأعمال التجارية إلى بلدان مجاورة (أي نقل نشاط الصناعة التحويلية إلى الوطن أو منطقة أقرب إلى

الإطار ١-١ تباطؤ التجارة العالمية والعلاقة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي (تابع)

الوطن) وتشير إلى توحيد عمليات الإنتاج في مجموعات إنتاج جغرافية مما يسفر، معاً، عن حدوث انخفاض نسبي في مستويات التجارة بحسب وحدة الناتج.

والعوامل الأخرى التي يمكن أن تكون تفسيرية هي التغيرات في تكوين الطلب العالمي، الذي اتسم بحدوث انتعاش بطيء في السلع الاستثمارية ذات الكثافة التجارية الأكبر مقارنةً بالإنفاق الحكومي وإنفاق المستهلكين، وكذلك حدوث تحوُّل في تكوين طلب المستهلكين بعيداً عن السلع (المصنّعة) القابلة للتداول وفي اتجاه الخدمات. وعالمياً، انخفضت حصة السلع الإنتاجية في الواردات الإجمالية من ٣٥ في المائة في عام ٢٠٠٠ إلى ٣٠ في المائة في عام ٢٠١٤. وفي الفترة نفسها، حافظت السلع الاستهلاكية، التي يكون محتواها من الواردات أقل عادةً بالنسبة إلى السلع الاستثمارية، على حصتها البالغة حوالي ٣٠ في المائة.

وثمة رأي آخر هو أن الانخفاض في حصة الأجور العالمية وما يتصل به من أثر سلبي على نمو الطلب المحلي ربما كانا قد ساهما أيضاً في تباطؤ نمو التجارة. وقد واصلت حصة الأجور العالمية انخفاضها بسبب استمرار الجهود الرامية إلى زيادة القدرة على المنافسة، مثلاً بنقل الإنتاج إلى مواقع منخفضة التكلفة. وكثيراً ما كانت زيادة إمكانية النفاذ إلى الأسواق العالمية مرتبطة بحدوث تدهور في الإيرادات الوطنية من الأجور مقارنة بالمستوى العالمي.

ومع أن تعزيز الطلب الإجمالي العالمي يظل حيوياً لتحفيز نمو التجارة العالمية، تشير عوامل شتى غير دورية إلى أنه حتى إذا انتعشت التجارة تدريجياً فإن مرونة التجارة قد لا تعود مرة أخرى إلى المستويات المرتفعة التي سجلتها في أواخر تسعينيات القرن العشرين وأوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين.

المصادر: Constantinescu et al., 2015; European Central Bank, 2015; UNCTAD, 2015a; UNCTAD, 2015b; UNCTAD, 2016a; United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016.

الجدول ١-٣ التطورات في التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحمَّلة)

	النفط والغاز	السوائب الرئيسية (ركاز الحديد، والفحم، والحبوب، والبوكسيت، والألومينا، والفوسفات الصخري)	البضائع 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	٢ ٩٤٧	٢ ٩٥١	٤ ١٥٠	١٠ ٠٤٧

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من البلدان المُبلغة، بصيغتها المنشورة على المواقع الشبكية للحكومات وقطاعات الموانئ ذات الصلة، ومن مصادر متخصصة، وكذلك من Clarksons Research (2006-2015), Dry Bulk Trade Outlook.

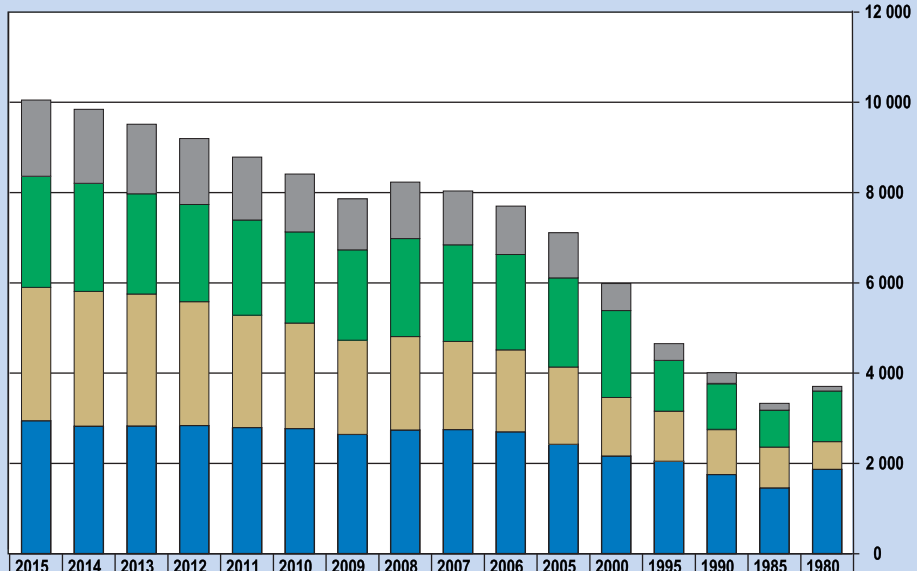
ملاحظة: نُقحت بيانات الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥ وجرى تحديثها لكي تعكس تحسّن الإبلاغ، بما يشمل أرقاماً أحدث ومعلومات أفضل بشأن التوزيع بحسب نوع البضائع. وأرقام عام ٢٠١٥ هي تقديرات تستند إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة كانت تتوافر بيانات عنها.

١- الاتجاهات العامة في التجارة البحرية

في عام ٢٠١٥ – وللمرة الأولى في سجلات الأونكتاد – قُدِّر أن أحجام التجارة البحرية العالمية[1] قد تجاوزت ١٠ بلايين طن. ومع ذلك، فإن نسبة زيادة الشحنات لم تتجاوز ٢,١ في المائة، وهو ما يمثل وتيرة أبطأ بدرجة ملحوظة من المتوسط التاريخي وأقل من المعدلات التي سُجلت خلال العقد المنصرم، عندما ارتفعت الأحجام بطلب قوي على الواردات من الصين. وقد تباين الأداء الفردي بحسب البلد وعبر قطاعات السوق، بحيث كان أداء التجارة بواسطة الناقلات الصهريجية أفضل نسبياً من أي قطاع آخر. وكانت الصين تمثل تأثيراً أساسياً على التجارة البحرية في عام ٢٠١٥. ففي العقد المنصرم، ساهمت الصين بأكبر حصص في نمو أحجام الواردات، لا سيما من حيث الواردات من السوائب الجافة، التي انخفضت في عام ٢٠١٥، للمرة الأولى منذ الكساد الكبير. وبالنظر إلى تزايد مساهمة قطاع الخدمات في الناتج المحلي الإجمالي للصين، إلى جانب مساهمة الصناعة والتشييد، فإن آثار ذلك بالنسبة لأنماط وأحجام التجارة البحرية كبيرة.

وفي عام ٢٠١٥، كانت شحنات البضائع الجافة تمثل ٧٠,٧ في المائة من أحجام مجموع التجارة البحرية، في حين كانت الحصة المتبقية مكونة من التجارة بواسطة الناقلات الصهريجية، بما يشمل النفط الخام، ومنتجات البترول، والغاز (الجدولان ١-٣ و١-٤(أ) و(ب) والشكل ١-٢). وزادت الأحجام أيضاً في عام ٢٠١٥ بنسبة قدرها ١,٦ في المائة، بعد أن كانت زيادتها قد بلغت ٤,١ في المائة في عام ٢٠١٤. وتباطأ أيضاً نمو التجارة البحرية العالمية بحسب الأطنان والأميال، وهو ما يوفر مقياساً أدق للطلب على السعة الحمْلية للسفن، وذلك لأنه يأخذ في الاعتبار المسافات التي تُقطع؛ وبلغ مجموع التجارة البحرية العالمية ما يقدّر بـ ٥٣,٦ بليون طن – ميل، بعد أن كان هذا المجموع يقدّر بما يبلغ ٥٢,٧ بليون طن – ميل في عام ٢٠١٤ (الشكل ١-٣). وفي حين توجد تقارير تفيد بحدوث بعض الزيادات في سرعات تشغيل السفن في قطاع الناقلات الصهريجية، يبدو بوجه عام أن قطاع النقل البحري ملتزم بالتشغيل البطيء كوسيلة لإدارة فرط السعة، وأيضاً للوصول بالسرعات الأقل إلى الوضع الأمثل بالنسبة لتصميم السفن الإيكولوجية.

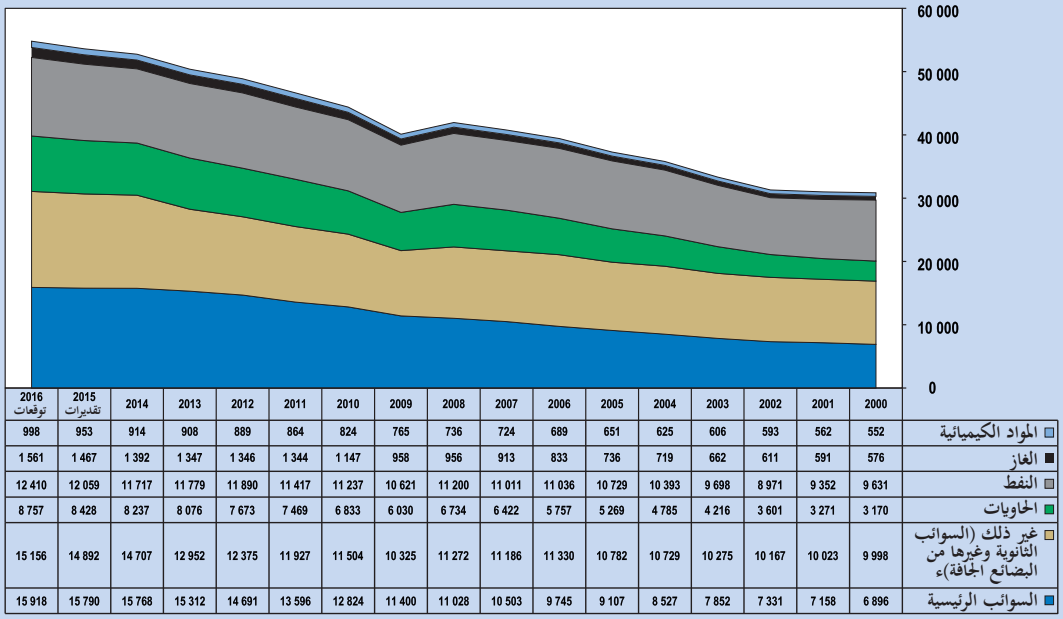
الشكل ١-٢ التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحمّلة)



	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2000	1995	1990	1985	1980
الحاويات	1687	1640	1 544	1 464	1 393	1 280	1 127	1 249	1 193	1 076	1 001	598	371	234	152	102
البضائع الجافة بخلاف السوائب الرئيسية	2463	2393	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
السوائب الرئيسية	2951	2985	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
النفط والغاز	2 947	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

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، *استعراض النقل البحري*، طبعات شتى.

الشكل ١-٣ التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع، ٢٠٠٠-٢٠١٦ (ببلايين الأطنان - الأميال المقدّرة)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 تقديرات	2016 توقعات
المواد الكيميائية	552	562	593	606	625	651	689	724	736	765	824	864	889	908	914	953	998
الغاز	576	591	611	662	719	736	833	913	956	958	1 147	1 344	1 346	1 347	1 392	1 467	1 561
النفط	9 631	9 352	8 971	9 698	10 393	10 729	11 036	11 011	11 200	10 621	11 237	11 417	11 890	11 779	11 717	12 059	12 410
الحاويات	3 170	3 271	3 601	4 216	4 785	5 269	5 757	6 422	6 734	6 030	6 833	7 469	7 673	8 076	8 237	8 428	8 757
غير ذلك (السوائب الثانوية وغيرها من البضائع الجافة)ء	9 998	10 023	10 167	10 275	10 729	10 782	11 330	11 186	11 272	10 325	11 504	11 927	12 375	12 952	14 707	14 892	15 156
السوائب الرئيسية	6 896	7 158	7 331	7 852	8 527	9 107	9 745	10 503	11 028	11 400	12 824	13 596	14 691	15 312	15 768	15 790	15 918

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research, 2016a.

الجدول ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (بملايين الأطنان)

		البضائع المحمّلة				البضائع المفرغة		
المنطقة أو البلد	السنة	المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة	المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة
العالم	٢٠٠٦	٧ ٧٠٠,٣	١ ٧٨٣,٤	٩١٤,٨	٥ ٠٠٢,١	٧ ٨٧٨,٣	١ ٩٣١,٢	٨٩٣,٧	٥ ٠٥٣,٤
	٢٠٠٧	٨ ٠٣٤,١	١ ٨١٣,٤	٩٣٣,٥	٥ ٢٨٧,١	٨ ١٤٠,٢	١ ٩٩٥,٧	٩٠٣,٨	٥ ٢٤٠,٨
	٢٠٠٨	٨ ٢٢٩,٥	١ ٧٨٥,٢	٩٥٧,٠	٥ ٤٨٧,٢	٨ ٢٨٦,٣	١ ٩٤٢,٣	٩٣٤,٩	٥ ٤٠٩,٢
	٢٠٠٩	٧ ٨٥٨,٠	١ ٧١٠,٥	٩٣١,١	٥ ٢١٦,٤	٧ ٨٣٢,٠	١ ٨٧٤,١	٩٢١,٣	٥ ٠٣٦,٦
	٢٠١٠	٨ ٤٠٨,٩	١ ٧٨٧,٧	٩٨٣,٨	٥ ٦٣٧,٥	٨ ٤٤٣,٨	١ ٩٣٣,٢	٩٧٩,٢	٥ ٥٣١,٤
	٢٠١١	٨ ٧٨٤,٣	١ ٧٥٩,٥	١ ٠٣٤,٢	٥ ٩٩٠,٥	٨ ٧٩٧,٧	١ ٨٩٦,٥	١ ٠٣٧,٧	٥ ٨٦٣,٥
	٢٠١٢	٩ ١٩٦,٧	١ ٧٨٥,٧	١ ٠٥٥,٠	٦ ٣٥٦,٠	٩ ١٨٨,٥	١ ٩٢٩,٥	١ ٠٥٥,١	٦ ٢٠٣,٨
	٢٠١٣	٩ ٥١٣,٦	١ ٧٣٧,٩	١ ٠٩٠,٨	٦ ٦٨٤,٨	٩ ٥٠٠,١	١ ٨٨٢,٠	١ ٠٩٥,٢	٦ ٥٢٣,٠
	٢٠١٤	٩ ٨٤٣,٤	١ ٧٠٦,٩	١ ١١٨,٣	٧ ٠١٨,٢	٩ ٨٣٦,١	١ ٨٥٠,٤	١ ١٢٧,١	٦ ٨٥٨,٦
	٢٠١٥	١٠ ٠٤٧,٥	١ ٧٧١,٠	١ ١٧٥,٩	٧ ١٠٠,٦	١٠ ٠٣٣,٤	١ ٩١٦,٢	١ ١٨٥,٢	٦ ٩٣٢,٠
الاقتصادات المتقدمة	٢٠٠٦	٢ ٤٦٠,٥	١٣٢,٩	٣٣٦,٤	١ ٩٩١,٣	٤ ١٦٤,٧	١ ٢٨٢,٠	٥٣٥,٥	٢ ٣٤٧,٢
	٢٠٠٧	٢ ٦٠٨,٩	١٣٥,١	٣٦٣,٠	٢ ١١٠,٨	٣ ٩٩٠,٥	١ ٢٤٦,٠	٥٢٤,٠	٢ ٢٢٠,٥
	٢٠٠٨	٢ ٧١٥,٤	١٢٩,٠	٤٠٥,٣	٢ ١٨١,١	٤ ٠٠٧,٩	١ ٢٥١,١	٥٢٣,٨	٢ ٢٣٣,٠
	٢٠٠٩	٢ ٥٥٤,٣	١١٥,٠	٣٨٣,٨	٢ ٠٥٥,٥	٣ ٣٧٤,٤	١ ١٢٥,٣	٥٢٩,٩	١ ٧١٩,٢
	٢٠١٠	٢ ٨٦٥,٤	١٣٥,٩	٤٢٢,٣	٢ ٣٠٧,٣	٣ ٦٠٤,٥	١ ١٦٥,٤	٥٢٢,٦	١ ٩١٦,٥
	٢٠١١	٢ ٩٨٢,٥	١١٧,٥	٤٥١,٩	٢ ٤١٣,١	٣ ٦٣٢,٣	١ ٠٨٥,٦	٥٨١,٣	١ ٩٦٥,٤
	٢٠١٢	٣ ١٢٢,٩	١٢٥,٢	٤٥٩,٧	٢ ٥٣٨,٠	٣ ٧٠٠,٢	١ ٠٩٢,٦	٥٥٦,٥	٢ ٠٥١,١
	٢٠١٣	٣ ١٨٨,٣	١١٤,٤	٤٧٠,٥	٢ ٦٠٣,٤	٣ ٦٧٩,٤	١ ٠٠٦,٧	٥٥٦,٦	٢ ١١٦,٠

الجدول ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (بملايين الأطنان) (تابع)

المنطقة أو البلد	السنة	البضائع المحمّلة				البضائع المفرغة			
		المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة	المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة
	٢٠١٤	٣ ٣٤٣,٧	١٢١,٨	٤٦٣,٤	٢ ٧٥٨,٥	٣ ٦٩٠,١	٩٦٤,٤	٥١٨,٩	٢ ٢٠٦,٨
	٢٠١٥	٣ ٤٢٣,٤	١٣٥,٦	٤٦٧,٢	٢ ٨٢٠,٦	٣ ٧٣٣,٧	٩٩٤,٣	٥٣٠,٩	٢ ٢٠٨,٥
الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	٢٠٠٦	٤١٠,٣	١٢٣,١	٤١,٣	٢٤٥,٩	٧٠,٦	٥,٦	٣,١	٦١,٩
	٢٠٠٧	٤٠٧,٩	١٢٤,٤	٣٩,٩	٢٤٣,٧	٧٦,٨	٧,٣	٣,٥	٦٦,٠
	٢٠٠٨	٤٣١,٥	١٣٨,٢	٣٦,٧	٢٥٦,٦	٨٩,٣	٦,٣	٣,٨	٧٩,٢
	٢٠٠٩	٥٠٥,٣	١٤٢,١	٤٤,٤	٣١٨,٨	٩٣,٣	٣,٥	٤,٦	٨٥,٣
	٢٠١٠	٥١٥,٧	١٥٠,٢	٤٥,٩	٣١٩,٧	١٢٢,١	٣,٥	٤,٦	١١٤,٠
	٢٠١١	٥٠٥,٠	١٣٢,٦	٤٢,٠	٣٣٠,٥	١٥٦,٧	٤,٢	٤,٤	١٤٨,١
	٢٠١٢	٥٤٤,٢	١٣٥,٦	٤٠,٣	٣٦٨,٣	١٤٨,١	٣,٨	٤,٠	١٤٠,٣
	٢٠١٣	٥٥١,٩	١٤٥,١	٣٢,١	٣٧٤,٨	٧٧,٤	١,١	١٠,٦	٦٥,٧
	٢٠١٤	٥٩٢,٧	١٥٢,١	٣٦,٨	٤٠٣,٨	٦٨,٧	٠,٢	٤,٢	٦٤,٣
	٢٠١٥	٦٣٢,٣	١٦٤,٤	٤٣,١	٤٢٤,٧	٥٨,٦	٠,٣	٤,٣	٥٤,٠
الاقتصادات النامية	٢٠٠٦	٤ ٨٢٩,٥	١ ٥٢٧,٥	٥٣٧,١	٢ ٧٦٥,٠	٣ ٦٤٢,٩	٦٤٣,٦	٣٥٥,١	٢ ٦٤٤,٣
	٢٠٠٧	٥ ٠١٧,٢	١ ٥٥٣,٩	٥٣٠,٧	٢ ٩٣٢,٦	٤ ٠٧٣,٠	٧٤٢,٤	٣٧٦,٣	٢ ٩٥٤,٣
	٢٠٠٨	٥ ٠٨٢,٦	١ ٥١٨,٠	٥١٥,١	٣ ٠٤٩,٦	٤ ١٨٩,١	٦٨٤,٩	٤٠٧,٢	٣ ٠٩٧,٠
	٢٠٠٩	٤ ٧٩٨,٤	١ ٤٥٣,٥	٥٠٢,٩	٢ ٨٤٢,٠	٤ ٣٦٤,٢	٧٤٥,٣	٣٨٦,٩	٣ ٢٣٢,١
	٢٠١٠	٥ ٠٢٧,٨	١ ٥٠١,٦	٥١٥,٦	٣ ٠١٠,٥	٤ ٧١٧,٣	٧٦٤,٤	٤٥٢,٠	٣ ٥٠٠,٩
	٢٠١١	٥ ٢٩٦,٨	١ ٥٠٩,٤	٥٤٠,٤	٣ ٢٤٧,٠	٥ ٠٠٨,٨	٨٠٦,٧	٤٥٢,١	٣ ٧٥٠,٠
	٢٠١٢	٥ ٥٢٩,٦	١ ٥٢٤,٩	٥٥٥,٠	٣ ٤٤٩,٧	٥ ٣٤٠,١	٨٣٣,١	٤٩٤,٧	٤ ٠١٢,٤
	٢٠١٣	٥ ٧٧٣,٤	١ ٤٧٨,٥	٥٨٨,٢	٣ ٧٠٦,٧	٥ ٧٤٣,٤	٨٧٤,٢	٥٢٧,٩	٤ ٣٤١,٣
	٢٠١٤	٥ ٩٠٧,١	١ ٤٣٢,٩	٦١٨,٢	٣ ٨٥٥,٩	٦ ٠٧٧,٣	٨٨٥,٧	٦٠٤,١	٤ ٥٨٧,٥
	٢٠١٥	٥ ٩٩١,٨	١ ٤٧٠,٩	٦٦٥,٦	٣ ٨٥٥,٣	٦ ٢٤١,٠	٩٢١,٦	٦٤٩,٩	٤ ٦٦٩,٥
أفريقيا	٢٠٠٦	٧٢١,٩	٣٥٣,٨	٨٦,٠	٢٨٢,٢	٣٤٩,٨	٤١,٣	٣٩,٤	٢٦٩,١
	٢٠٠٧	٧٣٢,٠	٣٦٢,٥	٨١,٨	٢٨٧,٦	٣٨٠,٠	٤٥,٧	٤٤,٥	٢٨٩,٨
	٢٠٠٨	٧٦٦,٧	٣٧٩,٢	٨٣,٣	٣٠٤,٢	٣٧٦,٦	٤٥,٠	٤٣,٥	٢٨٨,١
	٢٠٠٩	٧٠٨,٠	٣٥٤,٠	٨٣,٠	٢٧١,٠	٣٨٦,٨	٤٤,٦	٣٩,٧	٣٠٢,٥
	٢٠١٠	٧٥٤,٠	٣٥١,١	٩٢,٠	٣١٠,٩	٤١٦,٩	٤٢,٧	٤٠,٥	٣٣٣,٧
	٢٠١١	٧٢٣,٧	٣٣٨,٠	٦٨,٥	٣١٧,٢	٣٧٨,٢	٣٧,٨	٤٦,٣	٢٩٤,١
	٢٠١٢	٧٥٧,٨	٣٦٤,٢	٧٠,٢	٣٢٣,٤	٣٩٣,٦	٣٢,٨	٥١,٠	٣٠٩,٨
	٢٠١٣	٨١٥,٣	٣٢٧,٥	٨٢,٤	٤٠٥,٣	٤٣٢,٢	٣٦,٦	٦٥,٣	٣٣٠,٣
	٢٠١٤	٧٥٧,٤	٢٩٩,٣	٧٤,٣	٣٨٣,٧	٤٦٩,٦	٣٧,٢	٧١,٠	٣٦١,٥
	٢٠١٥	٧٥٦,١	٢٩٤,٧	٥٨,٦	٤٠٢,٨	٤٨٣,٦	٣٩,٤	٧٠,١	٣٧٤,٢
الأمريكتان	٢٠٠٦	١ ٠٣٠,٧	٢٥١,٣	٩٣,٩	٦٨٥,٥	٣٧٣,٤	٤٩,٦	٦٠,١	٢٦٣,٧
	٢٠٠٧	١ ٠٦٧,١	٢٥٢,٣	٩٠,٧	٧٢٤,٢	٤١٥,٩	٧٦,٠	٦٤,٠	٢٧٥,٩
	٢٠٠٨	١ ١٠٨,٢	٢٣٤,٦	٩٣,٠	٧٨٠,٦	٤٣٦,٨	٧٤,٢	٦٩,٩	٢٩٢,٧
	٢٠٠٩	١ ٠٢٩,٨	٢٢٥,٧	٧٤,٠	٧٣٠,١	٣٧١,٩	٦٤,٤	٧٣,٦	٢٣٤,٠
	٢٠١٠	١ ١٧٢,٦	٢٤١,٦	٨٥,١	٨٤٦,٠	٤٤٨,٧	٦٩,٩	٧٤,٧	٣٠٤,٢
	٢٠١١	١ ٢٣٩,٢	٢٥٣,٨	٨٣,٥	٩٠١,٩	٥٠٨,٣	٧١,١	٧٣,٩	٣٦٣,٤
	٢٠١٢	١ ٢٨٢,٦	٢٥٣,٣	٨٥,٩	٩٤٣,٤	٥٤٦,٧	٧٤,٦	٨٣,٦	٣٨٨,٥

الجدول ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (بملايين الأطنان) (تابع)

المنطقة أو البلد	السنة	البضائع المحمّلة				البضائع المفرغة		
		المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة	المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة
	٢٠١٣	١ ٢٦٣,٧	٢٤٠,٠	٦٩,٨	٩٥٣,٩	٥٦٩,٤	٦٩,٤	٨٩,٤	٤١٠,٧
	٢٠١٤	١ ٢٩٢,٢	٢٣٢,٦	٧٦,٤	٩٨٣,١	٥٧١,٧	٦٥,١	٩٩,٨	٤٠٦,٨
	٢٠١٥	١ ٣٢٧,٦	٢٢٣,٥	٨٣,٨	١ ٠٢٠,٣	٥٩٣,٦	٦٥,٨	١٠١,١	٤٢٦,٧
آسيا	٢٠٠٦	٣ ٠٧٣,١	٩٢١,٢	٣٥٧,٠	١ ٧٩٤,٨	٢ ٩٠٦,٨	٥٥٢,٧	٢٤٨,٨	٢ ١٠٥,٣
	٢٠٠٧	٣ ٢١٤,٦	٩٣٨,٢	٣٥٨,١	١ ٩١٨,٣	٣ ٢٦٣,٦	٦٢٠,٧	٢٦٠,٨	٢ ٣٨٢,١
	٢٠٠٨	٣ ٢٠٣,٦	٩٠٢,٧	٣٣٨,٦	١ ٩٦٢,٢	٣ ٣٦١,٩	٥٦٥,٦	٢٨٦,٨	٢ ٥٠٩,٥
	٢٠٠٩	٣ ٠٥٤,٣	٨٧٢,٣	٣٤٥,٨	١ ٨٣٦,٣	٣ ٥٩٢,٤	٦٣٦,٣	٢٦٩,٩	٢ ٦٨٦,٢
	٢٠١٠	٣ ٠٩٤,٦	٩٠٧,٥	٣٣٨,٣	١ ٨٤٨,٨	٣ ٨٣٨,٢	٦٥١,٨	٣٣٣,١	٢ ٨٥٣,٤
	٢٠١١	٣ ٣٢٦,٧	٩١٦,٠	٣٨٨,٢	٢ ٠٢٢,٦	٤ ١٠٨,٨	٦٩٧,٨	٣٢٨,٠	٣ ٠٨٢,٩
	٢٠١٢	٣ ٤٨٠,٩	٩٠٥,٨	٣٩٨,١	٢ ١٧٧,٠	٤ ٣٨٦,٩	٧٢٥,٧	٣٥٥,٥	٣ ٣٠٥,٧
	٢٠١٣	٣ ٦٨٦,٩	٩٠٩,٤	٤٣٥,٢	٢ ٣٤٢,٤	٤ ٧٢٨,٧	٧٦٧,٤	٣٦٩,٢	٣ ٥٩٢,١
	٢٠١٤	٣ ٨٤٩,٤	٨٩٩,٤	٤٦٦,٥	٢ ٤٨٣,٦	٥ ٠٢٣,١	٧٨٢,٥	٤٢٩,٢	٣ ٨١١,٤
	٢٠١٥	٣ ٨٩٩,٩	٩٥١,٠	٥٢٢,٣	٢ ٤٢٦,٧	٥ ١٥١,٣	٨١٥,٦	٤٧٤,٦	٣ ٨٦١,١
أوقيانوسيا	٢٠٠٦	٣,٨	١,٢	٠,١	٢,٥	١٢,٩	٠,٠	٦,٧	٦,٢
	٢٠٠٧	٣,٥	٠,٩	٠,١	٢,٥	١٣,٥	٠,٠	٧,٠	٦,٥
	٢٠٠٨	٤,٢	١,٥	٠,١	٢,٦	١٣,٨	٠,٠	٧,١	٦,٧
	٢٠٠٩	٦,٣	١,٥	٠,٢	٤,٦	١٣,١	٠,٠	٣,٦	٩,٥
	٢٠١٠	٦,٥	١,٥	٠,٢	٤,٨	١٣,٤	٠,٠	٣,٧	٩,٧
	٢٠١١	٧,١	١,٦	٠,٢	٥,٣	١٣,٥	٠,٠	٣,٩	٩,٦
	٢٠١٢	٨,٣	١,٦	٠,٨	٥,٩	١٣,٠	٠,٠	٤,٦	٨,٤
	٢٠١٣	٧,٥	١,٦	٠,٨	٥,١	١٣,١	٠,٨	٤,١	٨,٢
	٢٠١٤	٨,١	١,٦	٠,٩	٥,٥	١٢,٩	٠,٩	٤,١	٧,٩
	٢٠١٥	٨,٢	١,٧	٠,٩	٥,٥	١٢,٥	٠,٩	٤,١	٧,٥

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من البلدان المُبلغة، بصيغتها المنشورة على المواقع الشبكية للحكومات وقطاعات الموانئ ذات الصلة، ومن مصادر متخصصة.

ملاحظة: نُقحت بيانات الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥ وجرى تحديثها لكي تعكس تحسّن الإبلاغ، بما يشمل أرقاماً أحدث ومعلومات أفضل بشأن التوزيع بحسب نوع البضائع. وأرقام عام ٢٠١٥ هي تقديرات تستند إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة كانت تتوافر بيانات عنها.

الجدول ١-٤(ب) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (الحصة بالنسبة المئوية)

المنطقة أو البلد	السنة	البضائع المحمّلة				البضائع المفرغة		
		المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة	المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة
العالم	٢٠٠٦	١٠٠,٠	٢٣,٢	١١,٩	٦٥,٠	١٠٠,٠	٢٤,٥	١١,٣	٦٤,١
	٢٠٠٧	١٠٠,٠	٢٢,٦	١١,٦	٦٥,٨	١٠٠,٠	٢٤,٥	١١,١	٦٤,٤
	٢٠٠٨	١٠٠,٠	٢١,٧	١١,٦	٦٦,٧	١٠٠,٠	٢٣,٤	١١,٣	٦٥,٣
	٢٠٠٩	١٠٠,٠	٢١,٨	١١,٨	٦٦,٤	١٠٠,٠	٢٣,٩	١١,٨	٦٤,٣
	٢٠١٠	١٠٠,٠	٢١,٣	١١,٧	٦٧,٠	١٠٠,٠	٢٢,٩	١١,٦	٦٥,٥
	٢٠١١	١٠٠,٠	٢٠,٠	١١,٨	٦٨,٢	١٠٠,٠	٢١,٦	١١,٨	٦٦,٦
	٢٠١٢	١٠٠,٠	١٩,٤	١١,٥	٦٩,١	١٠٠,٠	٢١,٠	١١,٥	٦٧,٥

الجدول ١-٤(ب) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (الحصة بالنسبة المئوية) (تابع)

المنطقة أو البلد	السنة	البضائع المحمّلة				البضائع المفرغة			
		المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة	المجموع	النفط الخام	منتجات البترول والغاز	البضائع الجافة
	٢٠١٣	١٠٠,٠	١٨,٣	١١,٥	٧٠,٣	١٠٠,٠	١٩,٨	١١,٥	٦٨,٧
	٢٠١٤	١٠٠,٠	١٧,٣	١١,٤	٧١,٣	١٠٠,٠	١٨,٨	١١,٥	٦٩,٧
	٢٠١٥	١٠٠,٠	١٧,٦	١١,٧	٧٠,٧	١٠٠,٠	١٩,١	١١,٨	٦٩,١
الاقتصادات المتقدمة	٢٠٠٦	٣٢,٠	٧,٤	٣٦,٨	٣٩,٨	٥٢,٩	٦٦,٤	٥٩,٩	٤٦,٤
	٢٠٠٧	٣٢,٥	٧,٥	٣٨,٩	٣٩,٩	٤٩,٠	٦٢,٤	٥٨,٠	٤٢,٤
	٢٠٠٨	٣٣,٠	٧,٢	٤٢,٣	٣٩,٧	٤٨,٤	٦٤,٤	٥٦,٠	٤١,٣
	٢٠٠٩	٣٢,٥	٦,٧	٤١,٢	٣٩,٤	٤٣,١	٦٠,٠	٥٧,٥	٣٤,١
	٢٠١٠	٣٤,١	٧,٦	٤٢,٩	٤٠,٩	٤٢,٧	٦٠,٣	٥٣,٤	٣٤,٦
	٢٠١١	٣٤,٠	٦,٧	٤٣,٧	٤٠,٣	٤١,٣	٥٧,٢	٥٦,٠	٣٣,٥
	٢٠١٢	٣٤,٠	٧,٠	٤٣,٦	٣٩,٩	٤٠,٣	٥٦,٦	٥٢,٧	٣٣,١
	٢٠١٣	٣٣,٥	٦,٦	٤٣,١	٣٨,٩	٣٨,٧	٥٣,٥	٥٠,٨	٣٢,٤
	٢٠١٤	٣٤,٠	٧,١	٤١,٤	٣٩,٣	٣٧,٥	٥٢,١	٤٦,٠	٣٢,٢
	٢٠١٥	٣٤,١	٧,٧	٣٩,٧	٣٩,٧	٣٧,٢	٥١,٩	٤٤,٨	٣١,٩
الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	٢٠٠٦	٥,٣	٦,٩	٤,٥	٤,٩	٠,٩	٠,٣	٠,٣	١,٢
	٢٠٠٧	٥,١	٦,٩	٤,٣	٤,٦	٠,٩	٠,٤	٠,٤	١,٣
	٢٠٠٨	٥,٢	٧,٧	٣,٨	٤,٧	١,١	٠,٣	٠,٤	١,٥
	٢٠٠٩	٦,٤	٨,٣	٤,٨	٦,١	١,٢	٠,٢	٠,٥	١,٧
	٢٠١٠	٦,١	٨,٤	٤,٧	٥,٧	١,٤	٠,٢	٠,٥	٢,١
	٢٠١١	٥,٧	٧,٥	٤,١	٥,٥	١,٨	٠,٢	٠,٤	٢,٥
	٢٠١٢	٥,٩	٧,٦	٣,٨	٥,٨	١,٦	٠,٢	٠,٤	٢,٣
	٢٠١٣	٥,٨	٨,٣	٢,٩	٥,٦	٠,٨	٠,١	١,٠	١,٠
	٢٠١٤	٦,٠	٨,٩	٣,٣	٥,٨	٠,٧	٠,٠	٠,٤	٠,٩
	٢٠١٥	٦,٣	٩,٣	٣,٧	٦,٠	٠,٦	٠,٠	٠,٤	٠,٨
الاقتصادات النامية	٢٠٠٦	٦٢,٧	٨٥,٦	٥٨,٧	٥٥,٣	٤٦,٢	٣٣,٣	٣٩,٧	٥٢,٣
	٢٠٠٧	٦٢,٤	٨٥,٧	٥٦,٩	٥٥,٥	٥٠,٠	٣٧,٢	٤١,٦	٥٦,٤
	٢٠٠٨	٦١,٨	٨٥,٠	٥٣,٨	٥٥,٦	٥٠,٦	٣٥,٣	٤٣,٦	٥٧,٣
	٢٠٠٩	٦١,١	٨٥,٠	٥٤,٠	٥٤,٥	٥٥,٧	٣٩,٨	٤٢,٠	٦٤,٢
	٢٠١٠	٥٩,٨	٨٤,٠	٥٢,٤	٥٣,٤	٥٥,٩	٣٩,٥	٤٦,٢	٦٣,٣
	٢٠١١	٦٠,٣	٨٥,٨	٥٢,٢	٥٤,٢	٥٦,٩	٤٢,٥	٤٣,٦	٦٤,٠
	٢٠١٢	٦٠,١	٨٥,٤	٥٢,٦	٥٤,٣	٥٨,١	٤٣,٢	٤٦,٩	٦٤,٧
	٢٠١٣	٦٠,٧	٨٥,١	٥٣,٩	٥٥,٤	٦٠,٥	٤٦,٤	٤٨,٢	٦٦,٦
	٢٠١٤	٦٠,٠	٨٣,٩	٥٥,٣	٥٤,٩	٦١,٨	٤٧,٩	٥٣,٦	٦٦,٩
	٢٠١٥	٥٩,٦	٨٣,١	٥٦,٦	٥٤,٣	٦٢,٢	٤٨,١	٥٤,٨	٦٧,٤
أفريقيا	٢٠٠٦	٩,٤	١٩,٨	٩,٤	٥,٦	٤,٤	٢,١	٤,٤	٥,٣
	٢٠٠٧	٩,١	٢٠,٠	٨,٨	٥,٤	٤,٧	٢,٣	٤,٩	٥,٥
	٢٠٠٨	٩,٣	٢١,٢	٨,٧	٥,٥	٤,٥	٢,٣	٤,٧	٥,٣
	٢٠٠٩	٩,٠	٢٠,٧	٨,٩	٥,٢	٤,٩	٢,٤	٤,٣	٦,٠
	٢٠١٠	٩,٠	١٩,٦	٩,٤	٥,٥	٤,٩	٢,٢	٤,١	٦,٠
	٢٠١١	٨,٢	١٩,٢	٦,٦	٥,٣	٤,٣	٢,٠	٤,٥	٥,٠
	٢٠١٢	٨,٢	٢٠,٤	٦,٦	٥,١	٤,٣	١,٧	٤,٨	٥,٠

الجدول ١-٤(ب) التجارة البحرية العالمية بحسب نوع البضائع ومجموعة البلدان، ٢٠٠٦-٢٠١٥ (الحصة بالنسبة المئوية) (تابع)

المنطقة أو البلد		البضائع المحمّلة				البضائع المفرغة		
			منتجات			منتجات		
	السنة	المجموع	النفط الخام	البترول والغاز	البضائع الجافة	النفط الخام	البترول والغاز	البضائع الجافة
	٢٠١٣	٨,٦	١٨,٨	٧,٦	٦,١	١,٩	٦,٠	٥,١
	٢٠١٤	٧,٧	١٧,٥	٦,٦	٥,٥	٢,٠	٦,٣	٥,٣
	٢٠١٥	٧,٥	١٦,٦	٥,٠	٥,٧	٢,١	٥,٩	٥,٤
الأمريكتان	٢٠٠٦	١٣,٤	١٤,١	١٠,٣	١٣,٧	٢,٦	٦,٧	٥,٢
	٢٠٠٧	١٣,٣	١٣,٩	٩,٧	١٣,٧	٣,٨	٧,١	٥,٣
	٢٠٠٨	١٣,٥	١٣,١	٩,٧	١٤,٢	٣,٨	٧,٥	٥,٤
	٢٠٠٩	١٣,١	١٣,٢	٧,٩	١٤,٠	٣,٤	٨,٠	٤,٦
	٢٠١٠	١٣,٩	١٣,٥	٨,٧	١٥,٠	٣,٦	٧,٦	٥,٥
	٢٠١١	١٤,١	١٤,٤	٨,١	١٥,١	٣,٧	٧,١	٦,٢
	٢٠١٢	١٣,٩	١٤,٢	٨,١	١٤,٨	٣,٩	٧,٩	٦,٣
	٢٠١٣	١٣,٣	١٣,٨	٦,٤	١٤,٣	٣,٧	٨,٢	٦,٣
	٢٠١٤	١٣,١	١٣,٦	٦,٨	١٤,٠	٣,٥	٨,٩	٥,٩
	٢٠١٥	١٣,٢	١٢,٦	٧,١	١٤,٤	٣,٤	٨,٥	٦,٢
آسيا	٢٠٠٦	٣٩,٩	٥١,٧	٣٩,٠	٣٥,٩	٢٨,٦	٢٧,٨	٤١,٧
	٢٠٠٧	٤٠,٠	٥١,٧	٣٨,٤	٣٦,٣	٣١,١	٢٨,٩	٤٥,٥
	٢٠٠٨	٣٨,٩	٥٠,٦	٣٥,٤	٣٥,٨	٢٩,١	٣٠,٧	٤٦,٤
	٢٠٠٩	٣٨,٩	٥١,٠	٣٧,١	٣٥,٢	٣٤,٠	٢٩,٣	٥٣,٣
	٢٠١٠	٣٦,٨	٥٠,٨	٣٤,٤	٣٢,٨	٣٣,٧	٣٤,٠	٥١,٦
	٢٠١١	٣٧,٩	٥٢,١	٣٧,٥	٣٣,٨	٣٦,٨	٣١,٦	٥٢,٦
	٢٠١٢	٣٧,٨	٥٠,٧	٣٧,٧	٣٤,٣	٣٧,٦	٣٣,٧	٥٣,٣
	٢٠١٣	٣٨,٨	٥٢,٣	٣٩,٩	٣٥,٠	٤٠,٨	٣٣,٧	٥٥,١
	٢٠١٤	٣٩,١	٥٢,٧	٤١,٧	٣٥,٤	٤٢,٣	٣٨,١	٥٥,٦
	٢٠١٥	٣٨,٨	٥٣,٧	٤٤,٤	٣٤,٢	٤٢,٦	٤٠,٠	٥٥,٧
أوقيانوسيا	٢٠٠٦	٠,٠	٠,١	٠,٠١	٠,٠	–	٠,٧	٠,١
	٢٠٠٧	٠,٠	٠,١	٠,٠١	٠,٠	–	٠,٨	٠,١
	٢٠٠٨	٠,١	٠,١	٠,٠١	٠,٠	–	٠,٨	٠,١
	٢٠٠٩	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	–	٠,٤	٠,٢
	٢٠١٠	٠,١	٠,١	٠,٠	٠,١	–	٠,٤	٠,٢
	٢٠١١	٠,١	٠,١	٠,٠	٠,١	–	٠,٤	٠,٢
	٢٠١٢	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	–	٠,٤	٠,١
	٢٠١٣	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	–	٠,٤	٠,١
	٢٠١٤	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	–	٠,٤	٠,١
	٢٠١٥	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	–	٠,٣	٠,١

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من البلدان المُبلغة، بصيغتها المنشورة على المواقع الشبكية للحكومات وقطاعات الموانئ ذات الصلة، ومن مصادر متخصصة.

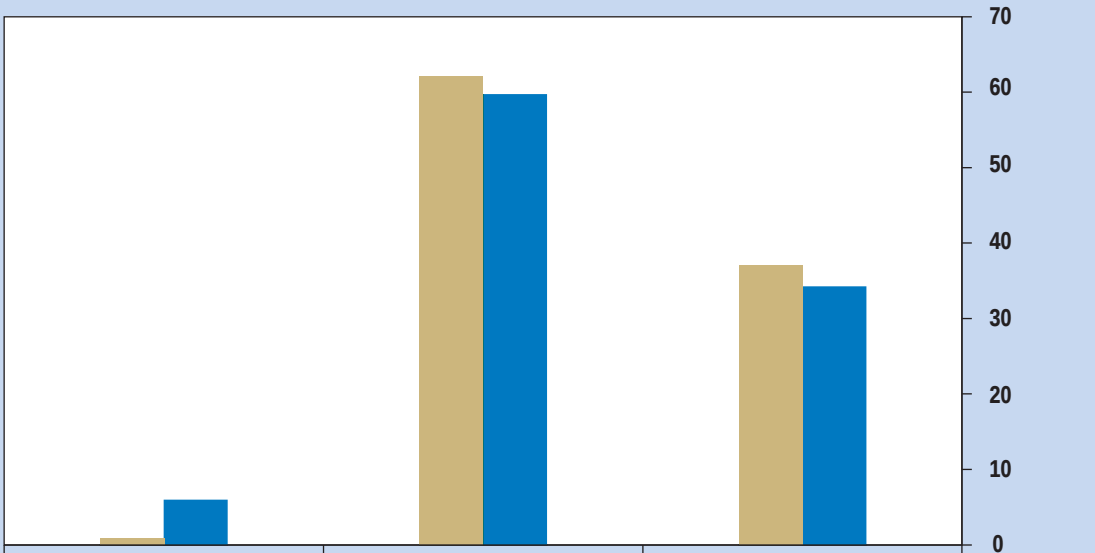
ملاحظة: نُقحت بيانات الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥ وجرى تحديثها لكي تعكس تحسّن الإبلاغ، بما يشمل أرقاماً أحدث ومعلومات أفضل بشأن التوزيع بحسب نوع البضائع. وأرقام عام ٢٠١٥ هي تقديرات تستند إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة كانت تتوافر بيانات عنها.

وفي عام ٢٠١٥، زادت شحنات البضائع الجافة بنسبة قدرها ١,٢ في المائة، وهو ما يمثل وتيرة أبطأ كثيراً من النمو الذي سجّلته تلك الشحنات في عام ٢٠١٤ وهو ٥ في المائة. وبلغ مجموع تجارة السوائب الجافة ٤,٨ بلايين طن، بحيث انخفضت الأحجام بنسبة هامشية قدرها ٠,٢ في المائة، وهو أول انخفاض منذ عام ٢٠٠٩. وكان ما أعاق النمو هو حدوث انخفاض في شحنات السوائب الجافة الرئيسية الخمس (-١,٣ في المائة)، ولا سيما الفحم (-٦,٩ في المائة)، التي انكمشت للمرة الأولى

في غضون ثلاثة عقود تقريباً. وكان للتباطؤ في الاستثمار في قطاعي التشييد والبنية التحتية من جانب الصين وللانخفاض في إنتاج الفولاذ تأثير على تجارة ركاز الحديد، التي مثّلت نسبة قدرها ١٣,٦ في المائة من مجموع التجارة البحرية في عام ٢٠١٥.

وقد زادت تجارة ركاز الحديد، التي تتركز في الصين بشدة، بنسبة قدرها ١,٩ في المائة في عام ٢٠١٥، وهو ما يمثل تباطؤاً كبيراً مقارنةً بالمعدل ذي الرقمين الذي سجلته تلك التجارة في عام ٢٠١٤ وهو ١٢,٥ في المائة.

الشكل ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية بحسب مجموعة البلدان، ٢٠١٥ (الحصة من الحمولة الطنية العالمية بالنسبة المئوية)



	الاقتصادات المتقدمة	الاقتصادات النامية	الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية
المحمّلة	34	60	6
المفرّغة	37	62	1

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من البلدان المُبلغة، بصيغتها المنشورة على المواقع الشبكية للحكومات وقطاعات الموانئ ذات الصلة، ومن مصادر متخصصة.

ملاحظة: تستند الأرقام التقديرية إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة كانت تتوافر بيانات عنها.

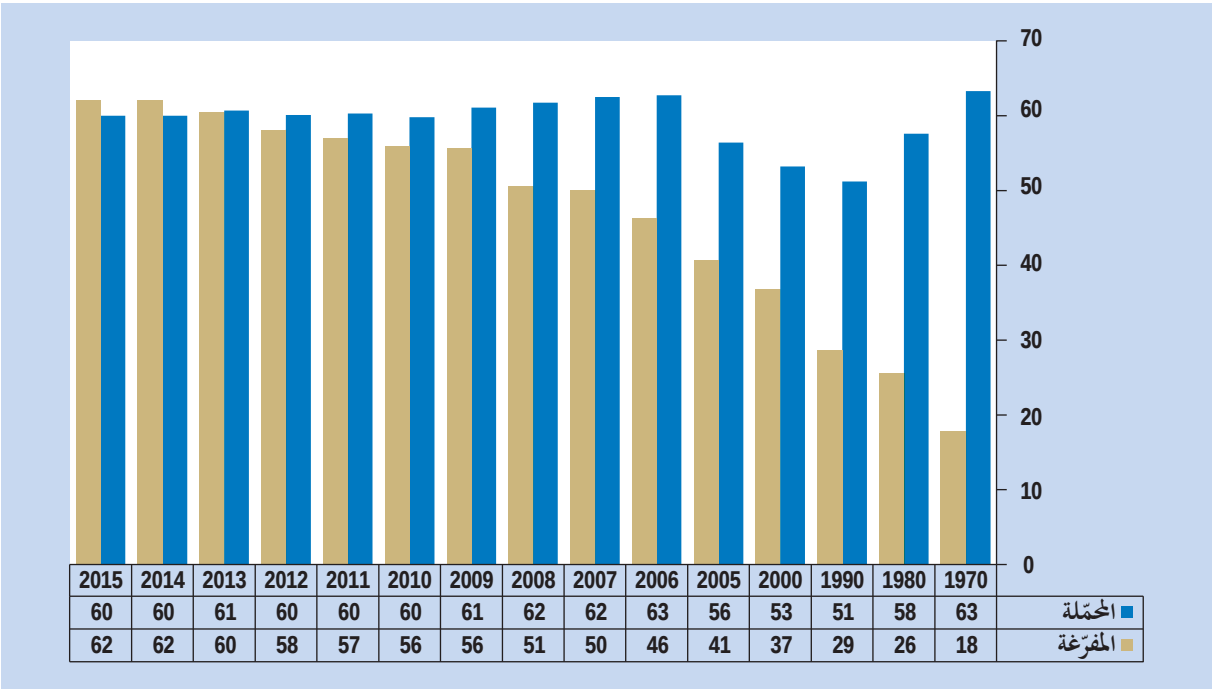
ويقدّر أن السوائب الثانوية (السوائب الزراعية، والمعادن، والسلع المصنّعة)، التي يرتبط كثير منها أيضاً بإنتاج الفولاذ، قد زادت بنسبة قدرها ١,٥ في المائة، مدعومة، على وجه الخصوص، بنمو صادرات منتجات الفولاذ من الصين. كما يقدّر أن أحجام البضائع الجافة الأخرى (البضائع المتنوعة، والبضائع العامة، والبضائع المنقولة في حاويات)، التي تمثّل أكثر من ثُلث جميع البضائع الجافة، قد زادت بمعدل أبطأ قدره ٢,٦ في المائة، بحيث بلغ مجموعها ٢,٥٣ بليون طن في عام ٢٠١٥. كذلك يقدّر أن نمو تجارة البضائع المنقولة في حاويات، التي مثّلت حوالي ثُلثي البضائع الجافة الأخرى، قد تباطأ إلى حد كبير، من ٦,١ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٢,٩ في المائة في عام ٢٠١٥، وذلك انعكاساً لركود التجارة الآسيوية الداخلية ولحدوث انخفاض في أحجام التجارة بين شرق آسيا وأوروبا. أما مجموع أحجام تجارة البضائع المنقولة في حاويات فهو يقدّر بما يبلغ ١,٦٩ بليون طن، أي ما يعادل ١٧٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً.

وفي المقابل، وبدعم على وجه الخصوص من إمدادات وفيرة من شحنات النفط ومن انخفاض أسعار النفط، شهد قطاع الناقلات الصهريجية أحد أفضل أداء له منذ عام ٢٠٠٨. إذ يقدّر أن شحنات النفط الخام قد زادت بنسبة قدرها ٣,٨ في المائة في عام ٢٠١٥، بعد انكماشين سنويين متتاليين في عامي ٢٠١٣ و٢٠١٤. ووفقاً للأونكتاد، زادت تجارة منتجات البترول والغاز معاً بنسبة قدرها ٥,٢ في المائة في عام ٢٠١٥، بعد أن كانت زيادتها في عام ٢٠١٤ تبلغ ٢,٦ في المائة. ويشير تفصيل هذا

المجموع، استناداً إلى تقديرات لمؤسسة Clarksons Research، إلى أن تجارة منتجات البترول زادت في عام ٢٠١٥ بسرعة أكبر من زيادة تجارة الغاز.

وواصلت البلدان النامية مساهمتها بحصص أكبر في مجموع أحجام التجارة البحرية الدولية. إذ يقدّر أن مساهمتها فيما يتعلق بالبضائع العالمية المحمّلة تبلغ نسبتها ٦٠ في المائة، وزاد طلبها على الواردات مقيساً بحجم البضائع المفرّغة، بحيث بلغت نسبته ٦٢ في المائة (الشكلان ١-٤(أ) و(ب)). وظلت البلدان النامية هي البلدان المستوردة والمصدّرة الأساسية في العالم في عام ٢٠١٥ ووطّدت وضعها كمورّدة للمواد الخام، مع تعزيزها أيضاً وضعها كمصادر كبيرة لطلب المستهلكين وكجهات فاعلة رئيسية في عمليات الصناعة التحويلية المعولمة (الشكل ١-٤(ب)). ففي خلال العقود الأربعة الماضية، حدث تحوّل في تكوين التجارة البحرية يعكس، بين جملة أمور أخرى، تأثيرات عولمة عمليات الصناعة التحويلية، وزيادة طول سلاسل الإمداد، وحدوث توسع في احتياجات البلدان النامية من حيث الطاقة والسلع الأساسية الصناعية، فضلاً عن تزايد احتياجاتها إلى السلع الاستهلاكية والمنتجات المجهزة. وفيما يتعلق بالتأثير الإقليمي، واصلت آسيا في عام ٢٠١٥ هيمنتها بوصفها منطقة التحميل والتفريغ الرئيسية. وتفوقت الأمريكتان على أوروبا وأفريقيا وأوقيانوسيا فيما يتعلق بالبضائع المحمّلة، في حين تلقت أوروبا أحجاماً أكبر من البضائع المفرغة، بعد الأمريكتين وأفريقيا وأوقيانوسيا (الشكل ١-٤(ج)).

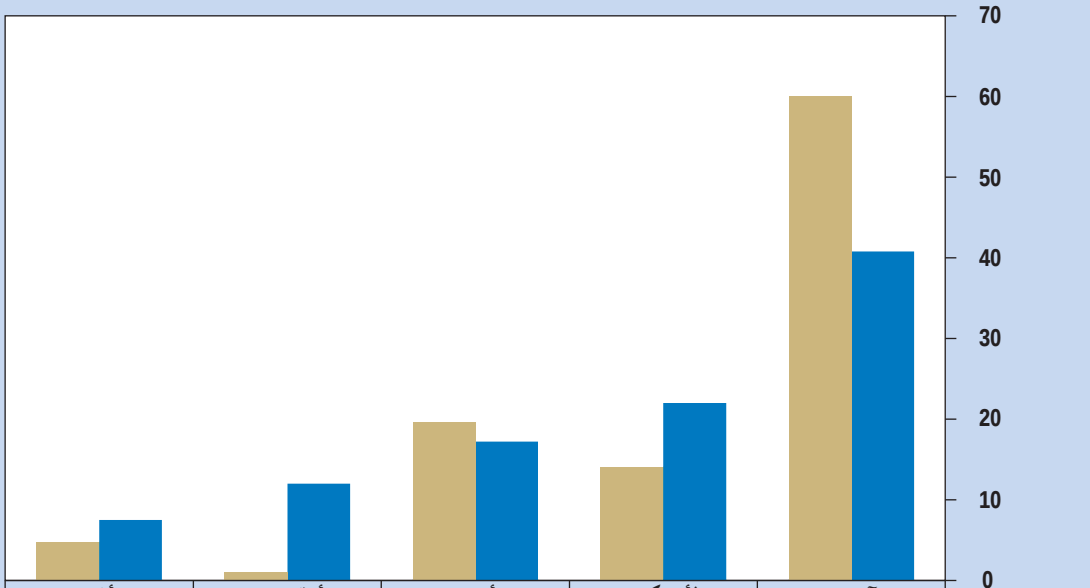
الشكل ١-٤(ب) مشاركة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية في سنوات مختارة (الحصة من الحمولة الطنية العالمية بالنسبة المئوية)



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

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، *استعراض النقل البحري*، طبعات شتى.

الشكل ١-٤(ج) التجارة البحرية العالمية بحسب المنطقة ٢٠١٥ (الحصة من الحمولة الطنية العالمية بالنسبة المئوية)



	آسيا	الأمريكتان	أوروبا	أوقيانوسيا	أفريقيا
المحمّلة	41	22	17	12	8
المفرّغة	60	14	20	1	5

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من البلدان المُبلغة، بصيغتها المنشورة على المواقع الشبكية للحكومات وقطاعات الموانئ ذات الصلة، ومن مصادر متخصصة.

ملاحظة: تستند الأرقام التقديرية إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة كانت تتوافر بيانات عنها.

٢- التجارة البحرية بحسب نوع البضائع

(أ) تجارة البضائع المنقولة في ناقلات صهريجية

١' النفط الخام

في عام ٢٠١٥، ظل النفط هو الوقود الرئيسي، بحيث كان يمثل ثُلث استهلاك الطاقة العالمي. وكان استهلاك النفط العالمي مدعوماً بالطلب بين أعضاء منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، لا سيما الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، ومدعوماً جزئياً أيضاً من الصين والهند، حيث زاد استهلاك النفط بنسبة قدرها ٦,٣ في المائة وبنسبة قدرها ٨,١ في المائة، على التوالي (British Petroleum, 2016). وقد زاد الإنتاج العالمي من النفط بوتيرة أسرع، مما أسفر عن استمرار وجود ضغط هبوطي على أسعار النفط. وعكست تجارة النفط الخام العالمية، المدعومة بهذه التطورات، مسار اتجاه عام ٢٠١٤ وزادت بنسبة قدرها ٣,٨ في المائة في عام ٢٠١٥، بحيث يقدّر أن مجموع أحجامها بلغ ١,٧٧ بليون طن. ويرد في الجدول ١-٥ استعراض عام لبلدان العالم المستهلكة والمنتجة للنفط والغاز.

وقد زادت تجارة النفط البحرية العالمية بسرعة أكبر من الطلب الأساسي على النفط، مما يشير إلى أن طلب المستهلكين النهائيين على النفط لم يكن العامل الوحيد الفاعل. فوفرة إمدادات النفط، وانخفاض مستويات أسعار النفط، وحدوث إضافات إلى سعة منشآت التكرير، وتحسُّن هوامش منشآت التكرير، ونشاط تكوين أرصدة هي كلها عوامل ساهمت في الارتفاع في أحجام النفط الخام، الذي أدى بدوره إلى نشوء عقبات من حيث البنى التحتية، وتأخيرات، وزيادة الطلب على تخزين النفط. وقد دعم انخفاض أسعار النفط وتحسُّن هوامش منشآت التكرير الواردات إلى أوروبا، وكذلك الشحنات داخل المنطقة ومن غرب أفريقيا وغرب آسيا على حد سواء. ومثّلت واردات النفط الخام إلى الصين حوالي نصف النمو، لأن أحجامها زادت بنسبة تقدّر بما يبلغ ٩,٣ في المائة (Clarksons Research, 2016d). وثمة عوامل – هي نمو إنتاجية منشآت التكرير في الصين، والحاجة إلى ملء

احتياطي البلد النفطي الاستراتيجي، وتحرير السوق، مما أتاح لعدد من منشآت التكرير المستقلة إما أن تستورد النفط الخام أو أن تقوم بتكرير النفط المستورد – أدت مجتمعة إلى تعزيز الطلب على النفط وواردات النفط الخام لدى الصين. أما الهند – وهي أكبر ثالث بلد مستورد للنفط الخام بعد الولايات المتحدة والصين – فقد زادت من وارداتها، مع زيادة تنويعها لمصادر الإمداد، بما يشمل أمريكا اللاتينية وغرب أفريقيا (Tusiani, 2016).

الجدول ١–٥ المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، ٢٠١٥ (الحصة من السوق العالمية بالنسبة المئوية)

الإنتاج العالمي للنفط		*الاستهلاك العالمي للنفط*
غرب آسيا	٣٢	٣٤
أمريكا الشمالية	١٩	٢٣
الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	١٥	١٣
بلدان أمريكا النامية	١١	١١
أفريقيا	١٠	٩
آسيا – المحيط الهادئ	٩	٦
أوروبا	٤	٤
سعة منشآت تكرير النفط		*إنتاجية منشآت تكرير النفط*
آسيا – المحيط الهادئ	٣٣	٣٤
أمريكا الشمالية	٢١	٢٢
أوروبا	١٥	١٦
غرب آسيا	١٠	١٠
الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	٩	٨
بلدان أمريكا النامية	٨	٧
أفريقيا	٤	٣
الإنتاج العالمي للغاز الطبيعي		*الاستهلاك العالمي للغاز الطبيعي*
أمريكا الشمالية	٢٦	٢٥
الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	٢٢	٢٠
غرب آسيا	١٧	١٦
آسيا – المحيط الهادئ	١٥	١٤
أوروبا	٧	١٣
بلدان أمريكا النامية	٧	٨
أفريقيا	٦	٤

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى British Petroleum, 2016.

ملاحظة: يشمل النفط الخام، والنفط الصخري، والرمال الزيتية، وسوائل الغاز الطبيعي، ولكنه لا يشمل أنواع الوقود السائلة المشتقة من مصادر أخرى من قبيل الكتلة الأحيائية ومشتقات الفحم.

وكانت لتطورين رئيسيين حدثا في عام ٢٠١٥ عواقب على تجارة النفط الخام قد تكون هامة. فقد رفعت الولايات المتحدة حظراً دام ٤٠ عاماً على صادراتها من النفط الخام، ويُقال إنه قد جرت منذ ذلك الحين شحنات تصدير لذلك النفط منها. وفي الأجل القصير، يؤدي استمرار انخفاض مستويات أسعار النفط ومحدودية مرافق التصدير الملائمة إلى عرقلة نمو صادرات النفط. ولكن من المتوقع أن تعيد الصادرات من الولايات المتحدة رسم خريطة الطاقة في المستقبل مع زيادة إنتاج ذلك البلد من النفط الصخري (Miller, 2016). وإضافة إلى ذلك، تم رفع بعض الجزاءات المفروضة على جمهورية إيران الإسلامية، مما يتيح عودة نفطها الخام إلى السوق، الأمر الذي من المتوقع أن يضيف مزيداً من الضغط على إمدادات النفط ويؤدي إلى انخفاض مستويات الأسعار، وإن كانت الوتيرة التي ستنتعش بها تماماً صادرات جمهورية إيران الإسلامية غير مؤكدة، بالنظر إلى استمرار العقبات الناشئة عن بعض المسائل المعلّقة، ومن بينها المسائل المالية والقانونية والمتعلقة بالتأمين (Danish Ship Finance, 2016).

‘٢’ منتجات البترول المكررة

زادت تجارة منتجات البترول والغاز بنسبة قدرها ٥,١ في المائة في عام ٢٠١٥، بحيث بلغ مجموع حجمها ١,١٧ بليون طن. ولا تتيح بيانات الأونكتاد تفصيل هذه التجارة. ومع ذلك، تشير التقديرات، مثلاً من جانب مؤسسة Clarksons Research، إلى أن التجارة في منتجات البترول زادت بنسبة قدرها ٦,٢ في المائة، لتتجاوز بليون طن، وزادت تجارة الغاز بنسبة قدرها ٣,٥ في المائة، لتبلغ ٣٢٨ مليون طن. وقد ساعد الطلب على الواردات في آسيا، وكذلك الطلب القوي في أستراليا الناجم عن إغلاق بعض منشآت التكرير في عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥، على دعم تلك التجارة. ومما ساعد على نمو الواردات أيضاً وجود طلب قوي على الواردات في الهند، مدفوعاً إلى حد كبير بإزالة إعانات زيت الديزل في أواخر عام ٢٠١٤. وزادت أيضاً الواردات في أوروبا نتيجة لانخفاض مستويات أسعار النفط، مما دعم النمو في إنتاجية منشآت التكرير والتجارة الأوروبية الداخلية. وبالتوازي مع ذلك، وإضافة إلى طلب المستخدمين النهائيين، أدى انخفاض مستويات أسعار النفط إلى زيادة النشاط التجاري وتوليد فرص المراجحة، مما أدى إلى زيادة دعم التجارة في منتجات البترول. وفيما يتعلق بأنواع البضائع، فإن وجود طلب قوي على الغاز وأنواع وقود النقل، وكذلك وجود نشاط تخزيني فيما يتعلق بزيت الديزل، قد دعم الطلب على منتجات البترول. أما فيما يتعلق بالعرض، فإن زيادة إنتاجية منشآت التكرير نتيجة لتوافر نفط خام محلي عززت أحجام الصادرات من الولايات المتحدة، في حين أن نمو

طاقة منشآت التكرير في غربي آسيا، لا سيما في المملكة العربية السعودية، قد دعم أحجام الصادرات من تلك المنطقة.

‘٣’ الغاز

زادت التجارة البحرية العالمية في الغاز الطبيعي في شكل مسيَّل، التي مثّلت زهاء ثُلث تجارة الغاز الطبيعي العالمية في عام ٢٠١٥، بنسبة قدرها ١,٦ في المائة، بعد أن كانت قد زادت بنسبة قدرها ٢,٥ في المائة في عام ٢٠١٤. وبلغ مجموع الأحجام ٣٣٨,٣ بليون متر مكعب (British Petroleum, 2016). وكان نمو الصادرات مدفوعاً بتزايد الشحنات من أستراليا وإندونيسيا وبابوا غينيا الجديدة وقطر وماليزيا، بين بلدان أخرى. وساعد ارتفاع الطلب على الواردات في أوروبا وغربي آسيا على التعويض جزئياً عن حدوث انخفاضات في الحجم في بعض البلدان الرئيسية المستوردة للغاز الطبيعي السائل من قبيل اليابان. فقد خفّضت اليابان، وهي أكبر مستورد، وارداتها، ربما بسبب اعتدال فصل الشتاء فيها، وانخفاض أسعار الفحم، وإعادة بدء تشغيل مفاعلين نوويين في عام ٢٠١٥ (World Nuclear Association, 2016). أما جمهورية كوريا، وهي ثاني أكبر بلد مستورد، فقد خفضت أيضاً وارداتها بنسبة قدرها ١٥ في المائة (British Petroleum, 2016). وانخفضت الواردات إلى الصين بنسبة قدرها ٣,٣ في المائة نتيجة لتباطؤ الاقتصاد الصيني، واعتدال فصل الشتاء في الصين، وتوسّع إنتاج الغاز المحلي لديها. وإضافة إلى ذلك، زادت واردات الولايات المتحدة من الغاز الطبيعي المسيّل بنسبة تجاوزت ٥٠ في المائة، وإن كانت قد بدأت من مستوى منخفض، في حين زادت صادراتها بمقدار ثمانية أمثال (British Petroleum, 2016). وفي عام ٢٠١٥، أدى ارتفاع تكلفة المرافق الشاطئية لاستقبال وتجهيز الواردات إلى استخدام حلول بديلة وجديدة، من بينها استخدام معدات إعادة التغويز على متن السفن، واستخدام ناقلات إعادة تغويز الغاز الطبيعي السائل كمحطات متنقلة للواردات وكوحدات عائمة للتخزين وإعادة التغويز (Clarksons Research, 2016e). وفي تموز/يوليه ٢٠١٥، ذُكر أنه كان هناك ١٩ بلداً تصدّر الغاز الطبيعي السائل ويقال إن ١٦ بلداً قد بدأت في استيراد الغاز الطبيعي السائل خلال السنوات العشر الماضية (Clarksons Research, 2015a). ويقدر أن تجارة الغاز البترولي المسيّل، التي تتنافس مع النفطة (مزيج بترولي) للاستخدام كمادة أولية في قطاع صناعة البتروكيماويات، قد زادت بنسبة قدرها ٨,٣ في المائة في عام ٢٠١٥، نتيجة لاستمرار نمو الصادرات في الولايات المتحدة وارتفاع الطلب في قطاعي البتروكيماويات والأسر المعيشية في آسيا، لا سيما في الصين والهند.

(ب) تجارة البضائع الجافة: السوائب الجافة الرئيسية والثانوية والبضائع الجافة الأخرى

في عام ٢٠١٥، انكمشت الشحنات العالمية من السوائب الجافة بنسبة قدرها ٠,٢ في المائة، وقُدرت أحجامها بما يبلغ ٤,٨ بلايين طن. فقد انكمشت تجارة السوائب الجافة نتيجة لحدوث انخفاض بنسبة قدرها ١,٣ في المائة في تجارة السوائب الرئيسية الخمس (ركاز الحديد، والفحم، والحبوب، والبوكسيت، والألومينا، والفوسفات الصخري)، وذلك على النقيض من متوسط النمو السنوي في السنوات الأخيرة الذي بلغ ٧ في المائة. ففي عام ٢٠١٥، بلغ مجموع شحنات السوائب الرئيسية الخمس ٢,٩٥ بليون طن. وفي أقل من ١٥ عاماً، زادت أحجام واردات الصين زيادة سباعية تقريباً، من ٣١٩ مليون طن في عام ٢٠٠٠ إلى ٢,١ بليون طن في عام ٢٠١٥. وأدى النمو المركّز، في كل من الصين وسلعتين رئيسيتين – هما ركاز الحديد والفحم – إلى ارتفاع درجة هشاشة النقل البحري والتجارة البحرية في مواجهة التقلبات التي تؤثر على الطلب وفي مواجهة التطورات الحاصلة في اقتصاد الصين. وقد تبدّى هذا في عام ٢٠١٥، عندما انخفض إنتاج الصين من الفولاذ، الذي كان يمثل زهاء نصف الإنتاج العالمي، (بنسبة قدرها ٢,٣ في المائة) للمرة الأولى منذ عام ١٩٨١ (World Steel Association, 2016). وأدى انخفاض إنتاج الفولاذ في الصين إلى ضغط الطلب في البلد على الواردات من ركاز الحديد، وكذلك من سلع أساسية أخرى وفلزات ذات صلة. ويرد في الجدول ١-٦ استعراض عام للجهات الفاعلة العالمية في قطاع السوائب الجافة.

الجدول ١-٦ السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والموردون الرئيسيون، ٢٠١٥ (الحصص من السوق العالمية بالنسبة المئوية)

منتجو الفولاذ		*مستخدمو الفولاذ*	
الصين	٥٠	الصين	٤٦
اليابان	٦	الولايات المتحدة	٧
الهند	٦	الهند	٥
الولايات المتحدة	٥	اليابان	٤
الاتحاد الروسي	٤	جمهورية كوريا	٤

منتجو الفولاذ		مستخدمو الفولاذ	
جمهورية كوريا	٤	الاتحاد الروسي	٣
ألمانيا	٣	ألمانيا	٣
البرازيل	٢	تركيا	٢
تركيا	٢	المكسيك	١
أوكرانيا	١	البرازيل	١
منتجون آخرون	١٧	مستخدمون آخرون	٢٤
مصدرو ركاز الحديد		**مستوردو ركاز الحديد**	
أستراليا	٥٤	الصين	٧٠
البرازيل	٢٧	اليابان	١٠
جنوب أفريقيا	٥	أوروبا	٨
كندا	٣	جمهورية كوريا	٥
أوكرانيا	١	مستوردون آخرون	٧
السويد	١		
مصدرون آخرون	٩		
مصدّرو الفحم		**مستوردو الفحم**	
أستراليا	٣٣	الهند	١٩
إندونيسيا	٣٢	اليابان	١٦
الاتحاد الروسي	٩	أوروبا	١٥
كولومبيا	٧	الصين	١٤
جنوب أفريقيا	٧	جمهورية كوريا	١١
الولايات المتحدة	٥	مقاطعة تايوان الصينية	٥
كندا	٢	ماليزيا	٢
مصدرون آخرون	٥	تايلند	٢
		مستوردون آخرون	١٦
مصدرو الحبوب		**مستوردو الحبوب**	
الولايات المتحدة	٢٢	آسيا	٣٣
الاتحاد الروسي	١٩	أفريقيا	٢٢
الاتحاد الأوروبي	١٤	بلدان أمريكا النامية	١٩
أوكرانيا	١١	غرب آسيا	١٦
الأرجنتين	٩	أوروبا	٧
كندا	٨	الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	٣
مصدرون آخرون	١٧		

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research, 2016f; International Grains Council, 2016; and World Steel Association, 2016.

‘١’ ركاز الحديد

يقدّر أن تجارة ركاز الحديد البحرية العالمية قد زادت بنسبة قدرها ١,٩ في المائة في عام ٢٠١٥، وهو ما يمثل أبطأ وتيرة لزيادتها منذ عام ١٩٩٩، بعد أن كانت قد زادت بقوة (١٢,٦ في المائة) في عام ٢٠١٤. فقد بلغ مجموع شحنات ركاز الحديد البحرية ١,٣٦ بليون طن، مع زيادة أحجام الواردات إلى الصين – التي تمثل أكثر من ثلثي واردات ركاز الحديد العالمية – بنسبة قدرها ٢,٨ في المائة، وهو ما يمثل وتيرة أبطأ من زيادة أحجام تلك الواردات في عام ٢٠١٤ التي بلغت ١٥ في المائة. وكان التباطؤ يرجع جزئياً إلى انخفاض إنتاج الفولاذ وإلى الاعتماد على الأرصدة الموجودة. وفيما يتعلق بالعرض، في عام ٢٠١٥ واصل المصدّران الرئيسيان لركاز الحديد، وهما أستراليا والبرازيل – اللتان تمثلان أكثر من ٨٠ في المائة من السوق العالمية لركاز الحديد – الإنتاج وزادا من شحناتهما العالمية.

‘٢’ الفحم

في عام ٢٠١٥، وللمرة الأولى في غضون ثلاثة عقود تقريباً، انخفضت شحنات الفحم البحرية العالمية (فحم المراجل البخارية وفحم الكوك) بنسبة قدرها ٦,٩ في المائة، وانخفض مجموع أحجامها إلى ١,١٣ بليون طن، بحيث انقسمت النسبة بين فحم المراجل البخارية وفحم الكوك إلى ٧٨ في المائة و٢٢ في المائة على التوالي. ويُقدَّر أن الصادرات من فحم المراجل البخارية قد انخفضت بنسبة قدرها ٧,٥ في المائة بحيث بلغت ٨٨١ مليون طن، في حين يقدّر أن شحنات فحم الكوك قد انخفضت بنسبة قدرها ٥,٣ في المائة بحيث بلغت ٢٤٨ مليون طن، نتيجة بصفة رئيسية لحدوث انكماش في واردات الصين من الفحم (-٣١,٤ في المائة)، لا سيما فحم المراجل البخارية. وقد نجم هذا الانكماش عن التباطؤ في نمو الصين الاقتصادي، وفرض قيود على واردات الفحم المنخفضة الجودة، وفرض تدابير لمكافحة تلوث الهواء في الصين. وشهدت الهند، بعد أن كانت قد فاقت الصين كأكبر بلد مستورد لفحم المراجل البخارية في العالم في منتصف عام ٢٠١٥، انخفاض وارداتها من فحم المراجل البخارية بنسبة قدرها ٣,٢ في المائة نتيجة لانخفاض الطلب فيها على الطاقة وزيادة الإنتاج المحلي. وفي الوقت نفسه، زادت واردات الهند من فحم الكوك بنسبة قدرها ٨,٩ في المائة، نتيجة لتطور البنى التحتية ولنشاط الصناعة التحويلية. وفي أوروبا، قيَّد التوجيه الصادر عن الاتحاد الأوروبي بشأن منشآت الحرق الكبيرة، الذي يرمي إلى الحد من الانبعاثات الكربونية، واردات المنطقة من الفحم، مما أدى إلى انخفاض الواردات من فحم المراجل البخارية وفحم الكوك بنسبة قدرها ٩,٦ في المائة وبنسبة قدرها ٦,٢ في المائة، على التوالي. وفي اليابان، كان انخفاض إنتاج الفولاذ عائقاً للواردات من فحم الكوك، بحيث انخفضت الأحجام بنسبة قدرها ٤,٥ في المائة في عام ٢٠١٥. وفيما يتعلق بالصادرات، انخفضت الشحنات الأسترالية إلى الصين في عام ٢٠١٥ بنسبة

قدرها ٣٥ في المائة، مع بدء الصين في زيادة استخدام الفحم المحلي، ومصادر الطاقة المتجددة، واليورانيوم (Catlin, 2015). وما زال مصدرون آخرون، من بينهم إندونيسيا وجنوب أفريقيا، وكذلك في أمريكا الشمالية، عُرضة للتأثر بالتطورات التي تحدث في اقتصاد الصين، وكذلك باحتمال زيادة الهند إنتاجها المحلي، الذي قد يعوّض عن احتياجاتها إلى الواردات من الفحم. وتنشأ أوجه هشاشة أيضاً، مثلاً، فيما يتعلق بالاختلالات اللوجستية في إندونيسيا، وكذلك نتيجة للمنافسة الشديدة فيما بين المنتجين (Catlin, 2015).

‘٣’ الحبوب

في عام ٢٠١٥، زادت تجارة الحبوب (القمح، والحبوب الخشنة، وفول الصويا) في العالم بنسبة تقدّر بـ ٤,٩ في المائة، بحيث بلغت ٤٥٣ مليون طن. وقد زادت شحنات القمح والحبوب الخشنة، التي تمثّل ٧١,٥ في المائة من المجموع، بنسبة قدرها ٢,٩ في المائة، في حين زادت شحنات فول الصويا بنسبة قدرها ١٠,٣ في المائة. ويعكس التباطؤ مقارنةً بمعدلات النمو ذات الرقمين في عام ٢٠١٤ ارتفاع مخزونات الحبوب وزيادة ضعف الطلب على الواردات في بعض أكبر البلدان المستوردة للحبوب، لا سيما في شمال أفريقيا وغربي آسيا. فقد خفّضت جمهورية إيران الإسلامية وارداتها وقيل إنها فرضت ضرائب للحد من الواردات ولتشجيع الإنتاج المحلي. وساهم تحسُّن المحاصيل المحلية، بما في ذلك في الصين ومصر، واتخاذ خطوات لزيادة الاعتماد على المحاصيل المحلية، مثلاً في الجزائر، في الحد من أحجام النقل البحري.

‘٤’ البوكسيت والألومينا، والفوسفات الصخري

في عام ٢٠١٥، زادت أحجام تجارة البوكسيت والألومينا في العالم بنسبة قدرها ١٨,١ في المائة، مقارنةً بأداء تلك التجارة السلبي في عام ٢٠١٤ (-٢٤,٥ في المائة). وقد ساهمت في ذلك النمو قدرة الصين على تأمين مصادر للبوكسيت غير إندونيسيا، ونمو قدرتها على إنتاج الألومينا. وفي أعقاب فرض إندونيسيا حظراً على تصدير البوكسيت في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤، انخفضت أرصدة البوكسيت، في حين زاد إنتاج البوكسيت في الصين، إلى جانب الواردات من بلدان غير إندونيسيا. وفي عام ٢٠١٥، استوردت الصين ٢٠ مليون طن من البوكسيت من أستراليا، وهو ما يمثل زيادة بنسبة قدرها ٢٨ في المائة عن الكمية التي استوردتها منها في عام ٢٠١٤، وزاد إنتاج البوكسيت في ماليزيا بحيث بلغ ٢١,٢٠ مليون طن، بعد أن كان إنتاجها في عام ٢٠١٤ يبلغ ٣,٢٦ ملايين طن، وجرى تصدير البوكسيت كله تقريباً إلى الصين في كلا العامين (United States Department of the Interior and United States Geological Survey, 2016). وفيما يتعلق بالفوسفات الصخري (الذي يُستخدم كسماد أو كمدخل من المدخلات الصناعية)، تقدّر الشحنات العالمية بما يبلغ ٢٩,٨ مليون طن، في أعقاب نمو قُدّر بما يبلغ ١,٠ في المائة في عام ٢٠١٥. ومن المقرر تنفيذ بعض المشاريع في عام ٢٠١٩، بما في ذلك في الاتحاد الروسي والأردن وأستراليا والبرازيل وبيرو وتونس والجزائر والصين وكازاخستان ومصر. كذلك من المقرر تنفيذ مشاريع للتعدين البحري في ناميبيا بعد عام ٢٠١٩. وليس من المتوقع أن تبدأ المشاريع الحالية في أفريقيا إنتاجها إلا بعد عام ٢٠٢٠ (United States Department of the Interior and United States Geological Survey, 2016).

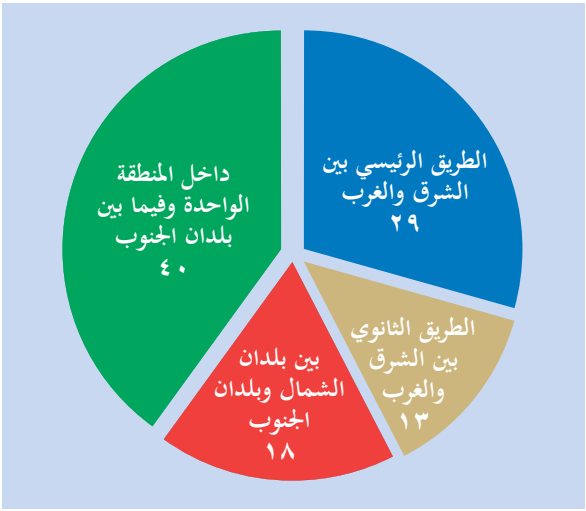
‘٥’ السوائب الثانوية

في عام ٢٠١٥، زادت تجارة السوائب الثانوية بنسبة تقدّر بما يبلغ ٠,٤ في المائة، بحيث بلغ مجموع أحجامها ١,٧٤ بليون طن. ومثّلت السلع المصنّعة (منتجات الفولاذ والمنتجات الحرجية) ٤٣,٠ في المائة من المجموع، تليها الفلزات والمعادن (٣٧,١ في المائة) والسوائب الزراعية (١٩,٩ في المائة). وفي حين أن شحنات السلع المصنّعة والسوائب الزراعية قد زادت، بنسبة قدرها ١,٩ في المائة وبنسبة قدرها ٢,٩ في المائة، على التوالي، فقد انخفضت شحنات الفلزات والمعادن، بنسبة قدرها ٢,٤ في المائة. وعكس نمو السلع المصنّعة زيادة إنتاج الفولاذ في الصين والصادرات إلى الصين، وضعف الطلب المحلي على الفولاذ. وربما كانت تدابير وقائية اتُخذت في بعض البلدان المستوردة من قبيل الهند وفي الاتحاد الأوروبي قد أثّرت على صادرات الصين من المنتجات الفولاذية. وانخفضت الصادرات من الفلزات والمعادن مع انخفاض أحجام ركاز النيكل (-٢١,٤ في المائة)، واستمر الإحساس بتأثير الحظر الذي فُرض على صادرات ركاز النيكل من إندونيسيا في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤. وفيما يتعلق بالواردات، اعترى الطلب من الصين الضَعْف مع انخفاض استهلاك الفولاذ غير القابل للصدأ وفرض تدابير لمكافحة التلوث.

٦'١ تجارة البضائع المنقولة في حاويات

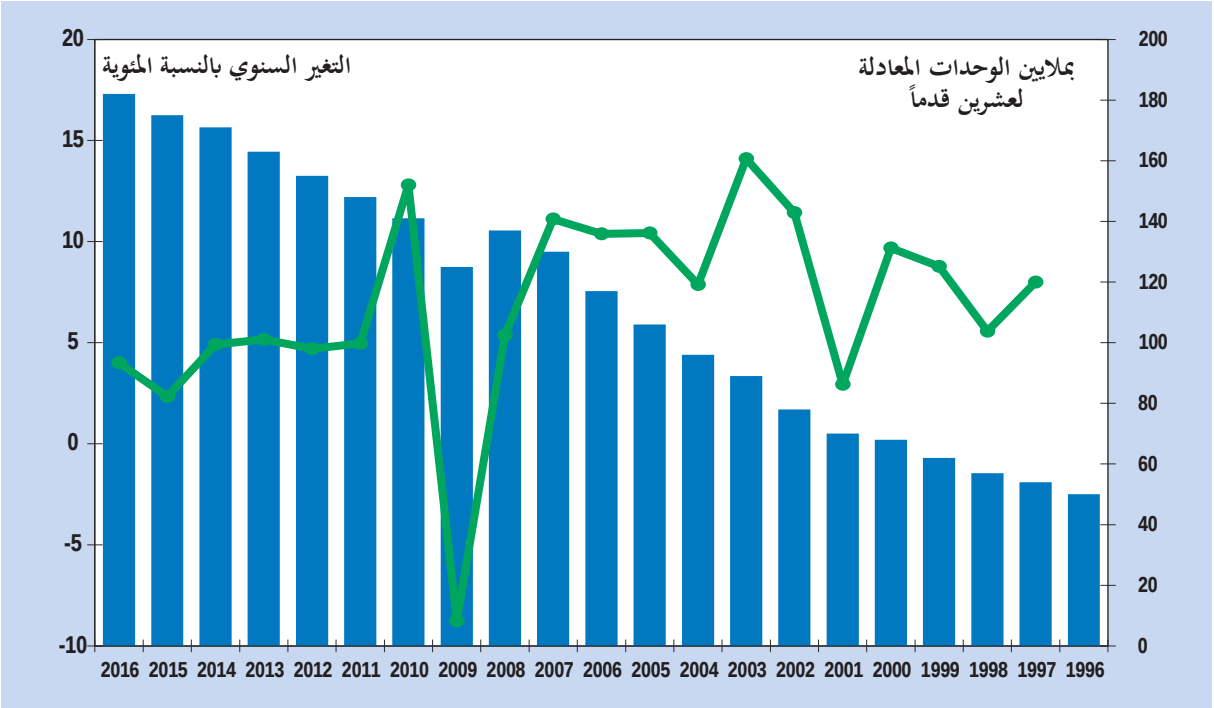
في عام ٢٠١٥، سجّل مجموع تجارة البضائع المنقولة في حاويات عبر طريق الشرق – الغرب الرئيسي، وطريق الشرق – الغرب الثانوي، والطرق الموجودة داخل كل منطقة، والطرق الموجودة بين بلدان الجنوب، والطرق الموجودة بين بلدان الشمال وبلدان الجنوب تباطؤاً كبيراً، بحيث زادت الأحجام بنسبة قدرها ٢,٤ في المائة لتصل إلى ١٧٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (الشكلان ١-٥ و١-٦). وقد تآلفت ثلاثة عوامل رئيسية لتحد من نمو تجارة البضائع المنقولة في حاويات، هي انخفاض أحجام التجارة على اتجاه واحد لطريق التجارة بين شرق آسيا وأوروبا، ومحدودية نمو التجارة بين بلدان الشمال وبلدان الجنوب نتيجة لأثر انخفاض أسعار السلع الأساسية على معدلات التبادل التجاري والقوة الشرائية للبلدان المصدرة للسلع الأساسية؛ والضغط على التجارة داخل آسيا الناتج عن التباطؤ في الصين (الجدول ١-٧).

الشكل ١-٥ التجارة العالمية للبضائع المنقولة في حاويات بحسب الطريق، ٢٠١٥ (الحصة بالنسبة المئوية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research, 2016b.

الشكل ١-٦ التجارة العالمية للبضائع المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٦ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والتغير السنوي بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research, Container Intelligence Monthly، أعداد شتى، وDrewry Shipping Consultants, 2008.

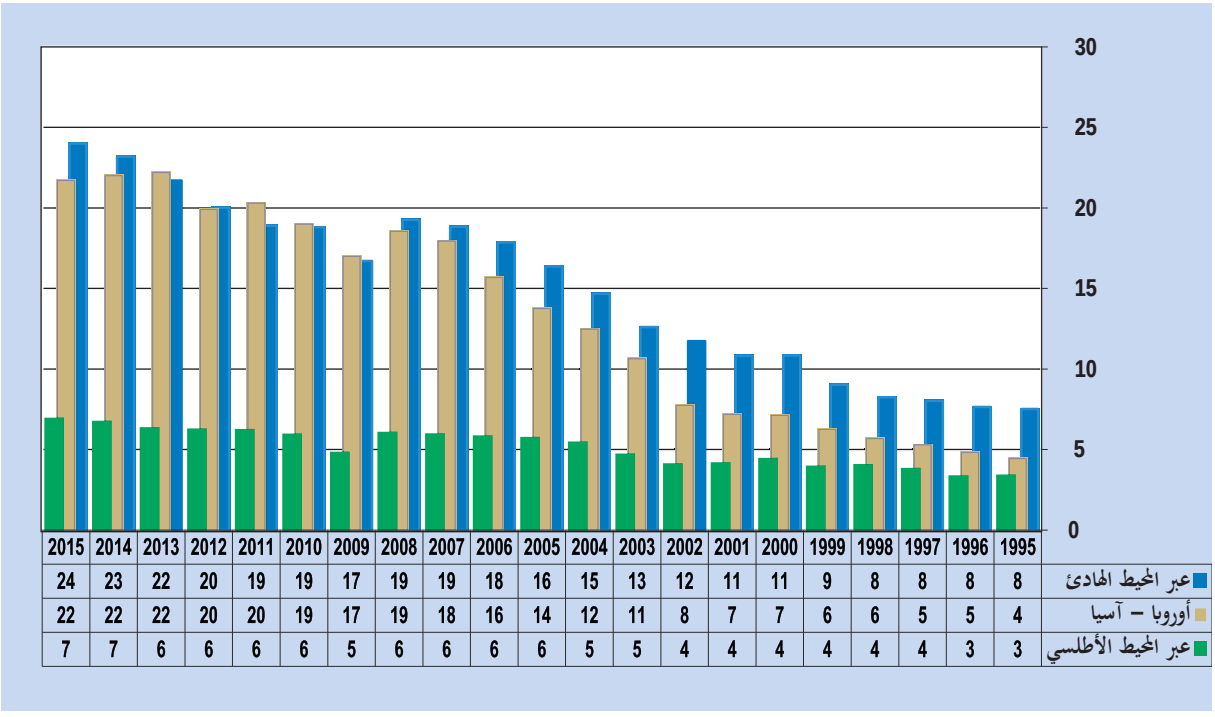
الجدول ١-٧ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق التجارة الرئيسية للبضائع المنقولة في حاويات بين الشرق والغرب، ٢٠١٤-٢٠١٥ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

	عبر المحيط الهادئ		أوروبا – آسيا		عبر المحيط الأطلسي	
	شرق آسيا – أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية – شرق آسيا	آسيا – أوروبا	أوروبا – آسيا	أوروبا – أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية – أوروبا
٢٠١٤	١٥,٨	٧,٤	١٥,٢	٦,٨	٣,٩	٢,٨
٢٠١٥	١٦,٨	٧,٢	١٤,٩	٦,٨	٤,١	٢,٧
التغير بالنسبة المئوية، ٢٠١٤-٢٠١٥	٦,٦	-٢,٩	-٢,٢	٠,٠	٥,٤	-٢,٤

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى MDS Transmodal world cargo database.

وقد زادت الأحجام على الطريق الرئيسي بين الشرق والغرب بنسبة قدرها ١,٢ في المائة تقريباً في عام ٢٠١٥، بحيث بلغت ٥٢,٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (الشكل ١-٧). وأدى إلى عرقلة النمو الأداء السلبي (-٢,٢ في المائة) لحركة مرور التجارة بين أوروبا وآسيا في اتجاه واحد، الذي عكس زيادة ضعف الطلب على الواردات في أوروبا، والتكيفات في مخزونات البيع بالتجزئة، وضعْف اليورو، والأثر السلبي للتدابير القسرية الأحادية بشأن أحجام الواردات إلى الاتحاد الروسي.

الشكل ١-٧ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على الطرق الرئيسية لتجارة البضائع المنقولة في حاويات بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١٥ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



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

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research (2009-2013), Container Intelligence Monthly, MDS Transmodal world cargo database (أرقام ٢٠٠٩-٢٠١٥) وUnited Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2010.

ويبدو أن انخفاض التجارة الأوروبية للبضائع المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٥ لا يتسق مع البيانات التي تشير إلى أنه، خلال السنة، فاق نمو التجارة داخل أوروبا نمو التجارة بين الاتحاد الأوروبي وبقية العالم. ففي حين زادت الواردات داخل

المنطقة بنسبة قدرها ١,٤ في المائة، ظلت الواردات من بقية العالم كما هي. وزادت حصة الواردات داخل المنطقة من مجموع الواردات الأوروبية من ٦٠ في المائة في عام ٢٠٠٧ إلى ٦٥ في المائة في عام ٢٠١٥ (Danish Ship Finance, 2016). وقد قيل إن تحولاً ربما كان يحدث نحو الحصول على البضائع إقليمياً وعلى نحو أقرب إلى السوق النهائية، وذلك إلى جانب وجود إحصاءات تبيِّن وجود طلب قوي نسبياً في أوروبا على السلع الاستهلاكية خلال العام.

وعلى الطريق التجاري العابر للمحيط الهادئ، دَعَم وجود طلب ثابت في الولايات المتحدة أحجام التجارة، بحيث بلغ النمو الإجمالي ٣,٦ في المائة في عام ٢٠١٥. ولكن، في حين أن نمو التجارة في الاتجاه الذي يشهد حجماً أكبر بين اتجاهي حركة مرور التجارة كان قوياً على وجه الخصوص – يقدّر بنسبة قدرها ٦,٦ في المائة – فقد انخفض حجم التجارة في الاتجاه العكسي بنسبة قدرها ٢,٩ في المائة. فقد عززت قوة الدولار وارتفاع إنفاق المستهلكين واردات الولايات المتحدة من الصين وفييت نام. وكان من بين التطورات الرئيسية التي أثّرت على هذا الطريق في عام ٢٠١٥ افتتاح قناة بنما الجديدة والاكتظاظ في الموانئ المطلة على الساحل الغربي للولايات المتحدة. فقد تسبب الاكتظاظ الذي حدث في عام ٢٠١٥ في حدوث تأخيرات وانخفاض في حركة نقل البضائع في موانئ الحاويات، الأمر الذي أدى بدوره إلى تحويل وجهة شحنات البضائع مما عاد بالفائدة على الموانئ الموجودة على الساحل الشرقي (Clarksons Research, 2015b).

وزادت الأحجام على طريق التجارة بين بلدان الشمال وبلدان الجنوب بنسبة قدرها ١,٤ في المائة في عام ٢٠١٥، بحيث بلغت ٣٠,٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. وعكس ذلك النمو المحدود ضعف الطلب على الواردات المنقولة في حاويات في أفريقيا وأمريكا اللاتينية الناتج عن جملة عوامل من بينها الاضطراب السياسي في عدد من بلدان شمال أفريقيا، والركود في البرازيل، والأثر السلبي لتآكل معدلات التبادل التجاري على القوة الشرائية للاقتصادات النامية المصدّرة للسلع الأساسية في المنطقتين (Danish Ship Finance, 2016).

وحدث توسّع في تجارة البضائع في حاويات على النطاق الإقليمي بنسبة تقدّر بما يبلغ ٣,١ في المائة في عام ٢٠١٥. وداخل آسيا – التي تمثّل أكثر من ثلثي المجموع – زادت التجارة بنسبة قدرها ٢,٩ في المائة، بعد أن كانت قد زادت بنسبة قدرها ٦ في المائة في عام ٢٠١٤. وعكس هذا التباطؤ الحالة في الصين والانخفاض في الواردات في اقتصادات أخرى في آسيا، من قبيل إندونيسيا واليابان. ولكن استمر دعم التجارة داخل آسيا من خلال نقل مراكز الصناعة التحويلية من الصين إلى مناطق أخرى في آسيا ومن خلال زيادة الواردات إلى الفلبين وفييت نام وجمهورية كوريا، وكذلك من خلال نمو التجارة القوي على طريق آسيا – جنوب آسيا (Clarksons Research, 2016g).

وإجمالاً، ظلت تجارة البضائع المنقولة في حاويات تواجه في عام ٢٠١٥ ارتفاع حجم سفن الحاويات (انظر الفصلين ٢ و٣). فقد زاد متوسط حجم السفن في الأسطول العالمي بمعدل نمو سنوي تراكمي بلغ ١,٩ في المائة في الفترة ٢٠٠١–٢٠٠٩ وبلغ ١٨,٢ في المائة في الفترة ٢٠١٠–٢٠١٥ (Davidson, 2016).

وقد أشارت إحدى الدراسات إلى أن الزيادات في حجم سفن الحاويات التي تصل إلى ١٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً من المرجح أن تؤدي إلى وفورات في التكلفة للنقل البحري وللموانئ لا تتجاوز ٥ في المائة كحد أقصى من مجموع تكاليف الشبكات، وأن وفورات الحجم قد تضاءلت مع زيادة أحجام السفن إلى ما يتجاوز ١٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (Batra, 2016).

ويرى بعض المراقبين أن تكاليف السفن التي تتزايد أحجامها باستمرار قد تفوق فوائد تلك السفن. وتشمل مساوئ ذلك انخفاض تواتر الخدمات، وارتفاع فترات الذروة في حركة مرور الحاويات، وزيادة الضغط على عمليات خدمات مناولة البضائع، وارتفاع التكاليف الرأسمالية والتشغيلية للمحطات، وحدوث انخفاضات في الخيارات المتاحة للشاحنين، وارتفاع مخاطر سلاسل الإمداد نتيجة لتركّز التجارة في سفن أكبر حجماً ولكنها أقل عدداً، وكذلك التأثيرات البيئية الناشئة عن حفر قنوات أعمق وتوسيع نطاق مساحة أحواض السفن. ومن المرجح أنه ستكون هناك حاجة إلى موانئ وخطوط نقل منتظمة لزيادة التعاون، بما في ذلك، على سبيل المثال، من خلال تحالفات بين مشغلي المحطات، وعمليات الاندماج، وعمليات الحيازة، والمشاريع المشتركة بين قطاع النقل البحري ومحطات الموانئ (Davidson, 2016). وفي عام ٢٠١٥، تزايد نشاط التوحيد في قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات، مما أدى إلى زيادة التكهن بشأن المستقبل (انظر الفصل ٢). وتتمثل نتيجة مباشرة للتوحيد في نزوع التحالفات إلى التركيز على الحد من أوقات المرور العابر

وزيادة الموثوقية لجذب الشاحنين، وذلك على حساب الخدمات وعمليات الرسو في الموانئ (King, 2016).

وفيما يتعلق بتجارة البضائع المنقولة في حاويات، اعتُمد في ١ تموز/يوليه ٢٠١٥ شرط للتحقق من الوزن في إطار الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، وهو شرط يقتضي من الشاحنين التحقق من الكتلة الإجمالية للحاويات المشحونة إما بوزن الحاويات والمحتويات معاً أو بوزن فرادى الأصناف الموجودة في حاوية (انظر الفصل ٥). ويتوقع بعض المراقبين أن تؤدي الرسوم المرتبطة بالشرط الجديد إلى زيادة تكاليف نقل الشحنات عبر المحيطات بأكثر من ١٠ في المائة (Waters, 2016).

وأخيراً، في حين أن التكهن بشأن أثر قرار المملكة المتحدة الخروج من الاتحاد الأوروبي قد يكون سابقاً لأوانه، يرى بعض المحللين أن التأثيرات على النقل البحري للبضائع في حاويات لن تكون هائلة، لأن المملكة المتحدة لا تمثل سوى ١,٤ في المائة من الأحجام العالمية للحاويات وانخفضت حصتها من حركة نقل البضائع في موانئ الحاويات على صعيد العالم، من ٣ في المائة في عام ٢٠٠٠ إلى ١,٢ في المائة في عام ٢٠١٣. وقد تضاءلت أهميتها تدريجياً كمركز بحري للنقل البحري للبضائع في حاويات، كما أن حصتيها فيما يتعلق بسفن الحاويات الخاضعة للمراقبة وبالسعة المشغّلة هامشيتان (Baker, 2016).

جيم- التطورات الأخرى التي تؤثر في التجارة البحرية، والفرص المحتملة للبلدان النامية

يواجه النقل البحري والتجارة البحرية تطورات أخرى تنطوي على تحديات وفرص على حد سواء ويمكن أن تعيد تحديد مشهد تشغيل ذلك القطاع. فإضافة إلى ما سبقت الإشارة إليه من استمرار عدم اليقين فيما يتعلق بالاقتصاد الكلي والتحول البادي في العلاقة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي، يخضع الطلب على النقل البحري، مقيساً بالتجارة البحرية، لاتجاهات أخرى سريعة التطور. وينطوي عدد من التطورات الملحوظة على إمكانية تحفيز النمو وتعزيز التجارة السلعية، وزيادة أحجام التجارة البحرية، وتوليد فرص للبلدان النامية، كمستخدمة وكمقدمة على حد سواء لخدمات النقل البحري. وهذه التطورات آخذة في التزايد ويمكن أن تغيّر قواعد اللعبة فيما يتعلق بقطاع النقل البحري في الأجل الطويل. وتشمل هذه التطورات مبادرات تطوير البنى التحتية، والتطورات في السياسة التجارية وتحريرها، والنمو السكاني والتوسع الحضري، وتزايد استخدام التجارة الإلكترونية. أما آثار اتجاهات موازية أخرى، من قبيل الثورة الصناعية الرابعة، ومفاهيم الاقتصاد المشترك والتدويري، وانخفاض معدل استخدام الوقود الأحفوري على النقل البحري، فهي قد تكون مؤكدة بدرجة أقل. فالثورة الصناعية الرابعة تنطوي، على وجه الخصوص، على التوسع في الثورة الرقمية بحيث تمتد إلى عمليات الإنتاج، بما يشمل التكنولوجيا، والابتكار، والبيانات الضخمة، وإنترنت الأشياء (UNCTAD, 2016c). وفي حين أن هذه التطورات قد تعود بالفائدة على التجارة والنقل البحري من خلال تحسُّن الكفاءة وزيادات الإنتاجية، فإنها قد تؤدي أيضاً إلى حدوث تحوُّل في هياكل وأنماط الإنتاج والاستهلاك والنقل العالمية، وقد تؤدي إلى خفض الطلب على خدمات النقل البحري وتقييد أحجام التجارة البحرية.

١- الاستثمار في البنى التحتية للنقل، وتطويرها، وتوسيع نطاقها

في عام ٢٠١٥، أُعلن عن عدد من مشاريع تطوير البنى التحتية وتوسيع نطاقها، أو بُدئت تلك المشاريع أو أُنجزت، بهدف تحسين الربط، وتعزيز إمكانية الوصول إلى الموردين والمستهلكين، وتمكين التكامل التجاري والإقليمي. وكان من بين هذه المبادرات تشييد بنى تحتية لوجستية وأصول مادية، مثلاً في قناة بنما وقناة السويس، وتوسيع نطاقها وتحسينها، فضلاً عن مبادرة حزام واحد، طريق واحد في الصين، والشراكة المشتركة بين اليابان ومصرف التنمية الآسيوي من أجل إقامة بنى تحتية راقية المستوى. وتنطوي المبادرتان الأخيرتان على إمكانية تحفيز النمو، وتعزيز التجارة، وزيادة الطلب على خدمات النقل وخدمات اللوجستيات.

(أ) قناة بنما وقناة السويس

كان من التطورات التاريخية في عام ٢٠١٥ إتمام مشروع توسيع قناة السويس، من المساحة الأصلية البالغة ٦٠ كيلومتراً إلى ٩٥ كيلومتراً، الذي بلغت تكاليفه ٨,٢ بلايين دولار. ومن المتوقع أن تتيح القناة الموسعة عبور ٩٧ سفينة يومياً، في حركة مرور في اتجاهين في بعض الأجزاء وأن تتيح مرور سفن أكبر حجماً في أجزاء أخرى. والهدف هو أيضاً خفض أوقات العبور والانتظار. وتحقق إنجاز تاريخي آخر في حزيران/يونيه ٢٠١٦ عندما

فُتحت قناة بنما الموسعة أمام عمليات عبورها (انظر الفصل ٢ وUNCTAD, 2014a). وستتيح القناة مرور سفن أكبر حجماً من فئة نيوبنماكس، مما قد يؤدي، بدوره، إلى إعادة توزيع سفن فئة بنماكس على الطرق الموجودة داخل المنطقة.

(ب) مبادرة حزام واحد، طريق واحد

إن تطوراً حدث مؤخراً وله آثار قد تكون هامة للتجارة البحرية هو مبادرة حزام واحد، طريق واحد الصينية. فهذه المبادرة، التي أُطلقت في عام ٢٠١٣، ترمي إلى إقامة طرق وروابط وفرص أنشطة تجارية جديدة بزيادة ربط الصين وآسيا وأوروبا وأفريقيا والبلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية على امتداد خمسة طرق. وقد بدئت عملية التنفيذ في عام ٢٠١٥، ويمثل التنفيذ الكامل على نطاق جميع البلدان مسعى طويل الأجل (China-Britain Business Council. 2015). وفي حالة تنفيذ المبادرة بالكامل، من المرجح أن تكون الفوائد المتوقعة واسعة النطاق وأن تشمل عدداً من المناطق وبلداناً وأقاليم شتى. إذ تتوخى المبادرة إقامة شبكة بنى تحتية للتجارة والنقل تضم ٦٠ بلداً (الجدول ١-٨)، تمثل ٦٠ في المائة من سكان العالم وتمثل ناتجاً محلياً إجمالياً جماعياً يعادل ٣٣ في المائة من مجموع الناتج المحلي الإجمالي العالمي (China-Britain Business Council, 2015). ويركز عنصر النقل السطحي على ربط الصين بأوروبا من خلال آسيا الوسطى والاتحاد الروسي، وربط الصين بغرب آسيا من خلال آسيا الوسطى؛ وربط الصين بجنوب شرق آسيا، وجنوب آسيا، والمحيط الهندي، مع تركيز عنصر النقل البحري على ربط الصين بأوروبا من خلال المحيط الهندي وربط الصين بالمحيط الهادئ الجنوبي (Hong Kong [China] Trade Development Council, 2016). وقد تم تحديد ستة ممرات للتعاون الاقتصادي الدولي.

وفي الصين، من المتوقع أن تساعد المبادرة على تنشيط الصناعات المحلية؛ وتحقيق عائدات أعلى لرأس المال الصيني، وزيادة الطلب على السلع والخدمات الصينية؛ واستيعاب اليد العاملة في الصين؛ واستخدام السعة الصناعية الزائدة الموجودة لدى الصين، من قبيل استخدام صناعة الإسمنت من أجل الموانئ والطرق وكذلك استخدام صناعة الفولاذ من أجل السكك الحديدية والقطارات، بين صناعات أخرى (Zhu and Hoffman, 2015). ومن المتوقع أن تستفيد المنطقة الغربية من الصين من خلال بناء روابط وبنى تحتية غير ساحلية، وتوليد طلب على منتجات الفولاذ ذات القيمة المضافة العالية، ومن ذلك مثلاً الطلب على خطوط الأنابيب والسكك الحديدية ذات السرعة الفائقة (Zhu and Hoffman, 2015). وقد تتحقق أيضاً زيادة في أمن الطاقة في الصين باستخدام طرق بديلة لمضائق مَلَقَة من خلال باكستان وتايلند وميانمار.

وعدا عن الصين، قد تساعد المبادرة على الحد من تكاليف النقل، وزيادة التدفقات التجارية، وفتح أسواق جديدة لجميع البلدان المعنية، فضلاً عن تعزيز تطوير الصناعات الناشئة (China-Britain Business Council, 2015). وتتمثل مساهمة متوقعة هامة أخرى في سد الفجوة المستمرة في البنى التحتية في المناطق النامية، لا سيما في قطاع النقل. ويقدّر أن احتياجات آسيا إلى الاستثمار في البنى التحتية تبلغ ٥٠ بليون دولار سنوياً حتى عام ٢٠٢٠ أما فيما يتعلق بأفريقيا فهي تقدر بما يتجاوز ٩٣ بليون دولار (*Bloomberg Brief*. 2015). وإلى جانب هذه المبادرة، خصصت الصين بالفعل أكثر من ١٠ بلايين دولار للاستثمار في تطوير ميناء باغامويو (Bagamoyo) في جمهورية تنزانيا المتحدة ولديها عقود لبناء خطوط سكك حديدية تربط ميناءي دار السلام ومومباسا بالبلدان غير الساحلية (Bohlund and Orlik, 2015). وقد تحفز هذه الاستثمارات التجارة، على النحو المبين في أفريقيا، حيث ارتبط بما تحقق من زيادة ثلاثية في قيمة الاستثمارات الصينية في الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٣ حدوث تضاعف في الصادرات، من قيمة قدرها ٥٥ بليون دولار في عام ٢٠٠٨ إلى قيمة قدرها ١١٦ بليون دولار في عام ٢٠١٤ (Bohlund and Orlik, 2015).

ومن منظور قطاع النقل، يتوقف نجاح المبادرة توقفاً شديداً على التحسين الأمثل للبنى التحتية للنقل وخدمات النقل، بما يشمل النقل البحري واللوجستيات، اللازمة لدعم الربط في الصين وخارجها. وقد يستفيد قطاع النقل، بدوره، من فرص نمو التجارة التي تتولد عن المبادرة ومن النمو في الأحجام النابع من خفض تكاليف النقل، وزيادة فرص الوصول إلى الأسواق والربط، والبنى التحتية والتنمية الصناعية. وفيما يتعلق بالنقل البحري، قد توفر هذه العوامل تعزيزاً إضافياً لزيادة الأحجام ولعكس مسار اتجاهات ضعف الطلب وبطء نمو التجارة مؤخراً، وتساعد على تحقيق التوازن في السوق، التي تواجه حالياً عدم توافق بين العرض والطلب، فضلاً عن استمرار وجود فرط سعة (انظر الفصل ٢). ومن المتوقع أن توفر الروابط البحرية التي تربط الصين بميناء بيريه، في اليونان، عن طريق المحيط الهندي وقناة السويس بديلاً عن موانئ من قبيل أنتويرب، ببلجيكا، وهامبورغ، بألمانيا، وروتردام، بهولندا، مع خفض مدة الرحلة إلى أوروبا الوسطى أو الشرقية بمقدار ١٠ أيام (Pong, 2015).

الجدول ١-٨	مبادرة حزام واحد، طريق واحد: استثمارات الصين المتوقعة في البنى التحتية
بنغلاديش	دراسات بشأن ممر يربط بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار؛ وميناء للمياه العميقة، هو ميناء بايرا (Payra)
بيلاروس	بنى تحتية للتعدين والتجهيز، ستاروبينسكوي (Starobinskoye) (١,٤ بليون دولار)؛ ومجمّع صناعي مشترك بين الصين وبيلاروس، مينسك (Minsk) (٥ بلايين دولار)
فيجي	محطة كهرمائية (١٥٨ بليون دولار)
جورجيا	منطقة اقتصادية دولية، تبليسي (Tbilisi) (١٥٠ مليون دولار)؛ وميناء مياه عميقة، أناكليا (Anaklia) (٥ بلايين دولار)
الهند	تعاون بشأن خطوط سكك حديدية فائقة السرعة؛ ومجمعات صناعية، غوجارات (Gujarat) وماهاراشترا (Maharashtra)
إندونيسيا	خط سكك حديدية فائق السرعة بين جاكارتا وباندونغ؛ وبنى تحتية لتعدين الفحم وللنقل، بابوا (Papua) وكاليمانتان (Kalimantan) (٦ بلايين دولار)؛ وبنى تحتية للطرق والموانئ، كاليمانتان (Kalimantan) (١,١ بليون دولار)؛ ومصنع للنيكل الحديدي، سولاويسي (Sulawesi) (٥,١ بلايين دولار)
كازاخستان	خط أنابيب بين الصين وكازاخستان؛ وتطوير المنطقة الاقتصادية الخاصة "بوابة خورغوس (Khorgos) – الشرق على الحدود بين كازاخستان والصين"
قيرغيزستان	طريق سريع بين الصين وقيرغيزستان وأوزبكستان؛ وخط سكك حديدية بين الصين وأوزبكستان (بليونان من الدولارات)؛ والارتقاء بمستوى شبكات الكهرباء، جنوب قيرغيزستان؛ وتجديد محطة الطاقة، بيشكيك (Bishkek)، وتعاون في مجالي النقل واللوجستيات
ليتوانيا	تشجيع الاستثمار في مشاريع مشتركة بشأن خطوط السكك الحديدية والموانئ؛ وخطاب نوايا فريق تجار الصين مع ميناء كلاييدا (Klaipeda)
ماليزيا	مجمّع كوانتان (Quantan) المشترك بين ماليزيا والصين، بما يشمل ميناء حاويات المياه العميقة، ومصانع للفولاذ والألومنيوم، ومنشأة لتكرير زيت النخيل (٣,٤ بلايين دولار)
ميانمار	شبكة نقل بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، تشمل الطرق وخطوط السكك الحديدية والممرات المائية والمطارات؛ وخطوط أنابيب النفط والغاز بين كيايوفو (Kyaukphyu) وكونمينغ (Kunming)؛ وكابل بصري بين ميانمار ويونان (Yunnan)
باكستان	ممر اقتصادي وطرق وخط سكك حديدية بين الصين وباكستان (٤٦ بليون دولار)؛ وطريق سريع بين لاهور وكراتشي؛ وتحسينات للموانئ، بما يشمل المطار ومحطة الكهرباء والطرق، غوادار (Gwadar)؛ ومنجم للفحم ومحطة كهرباء، غادانِي (Gadani)؛ ومحطة كاروت (Karot) الكهرمائية التي تبلغ طاقتها الإنتاجية ٧٢٠ ٠٠٠ كيلووات، وقروض ميسّرة لمحطتين نوويتين للكهرباء بالقرب من كراتشي (٦,٥ بلايين دولار)
سري لانكا	ميناء للمياه العميقة في هامبانتوتا (Hambantota) (٦٠٠ مليون دولار)؛ واستثمارات دولية من شركة "China Merchants Holdings International" في ميناء كولومبو (٥٠٠ مليون دولار)
الاتحاد الروسي	خط سكك حديدية فائق السرعة بين كازان (Kazan) وموسكو؛ وخطوط أنابيب لغاز سيبريا لإمداد الصين
تايلند	قناة برزخ كرا (Kra) (٢٨ بليون دولار)؛ وطريق سريع بين كونمينغ (Kunming) وبانكوك؛ وخط سكك حديدية بين نونغ كاهي (Nong Kahi)، بانكوك، وخط سكك حديدية مقترح بين الصين وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
طاجيكستان	خط أنابيب للغاز بين آسيا الوسطى والصين؛ وإعادة بناء محطة فرعية للكهرباء طاقتها ٥٠٠ كيلوفولت، تيرسونزودا (Tursunzoda)؛ وتحسينات للطريق السريع بين دوشانبي (Dushanbe) وشاناك (Chanak) (٢٨٠ مليون دولار)
تركمانستان	شبكة طرق وخطوط سكك حديدية بين جمهورية إيران الإسلامية وكازاخستان وتركمانستان
أوزبكستان	خط أنابيب للغاز بين أوزبكستان والصين
فييت نام	تحسينات للموانئ، هايفونغ (Haiphong)؛ وطريق سريع بين لانغ سون (Lang Son) وهانوي
أفريقيا	اتفاق مع الاتحاد الأفريقي للمساعدة على بناء خطوط سكك حديدية وطرق ومطارات؛ وطريق ساحلي، نيجيريا (١٣ بليون دولار)؛ وخط سكك حديدية بين نيروبي وموماسا، كينيا (٣,٨ بلايين دولار)؛ وخط سكك حديدية بين أديس أبابا وجيبوتي (٤ بلايين دولار)
أمريكا الوسطى والجنوبية	استثمار متعهد به للمنطقة (٢٥٠ بليون دولار)؛ وخط سكك حديدية عابر للقارات بين سواحل البرازيل وبيرو (١٠ بلايين دولار)؛ واستخراج الغاز الطبيعي، وخطوط أنابيب، ومرافق لتوليد الكهرباء، وطرق سريعة، وموانئ، واتصالات لا سلكية
أوروبا	تحسين ميناء بيريه، اليونان (٢٦٠ مليون دولار)؛ وخط سكك حديدية فائق السرعة بين هنغاريا وصربيا (٣ بلايين دولار)؛ وخط سكك حديدية لنقل البضائع بين الصين وإسبانيا (طوله ١٢ ٨٧٥ كيلومترا)

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Australia Department of Foreign Affairs and Trade, 2015; وHong Kong [China] Trade Development Council, 2016.

ومن المرجح أن تستفيد قناة السويس الموسعة من حركة المرور الجديدة التي تتولد عن المبادرة، ومن التدفقات التجارية من جمهورية إيران الإسلامية الناشئة عن إزالة الجزاءات الدولية التي كانت مفروضة على ذلك البلد، ومن تجارة النفط التي من المتوقع أن تنتج عن تزايد أهمية سوق منشآت التكرير في الهند (*Safety4Sea*. 2016). ويتيح النقل السطحي خيارات

لوجستية بديلة للأنشطة التجارية وللتجارة، لا سيما فيما يتعلق بالسلع ذات القيمة المضافة المرتفعة والحساسة من حيث الوقت (Pong, 2015). وتوفر عدة خطوط سكك حديدية تعمل بالفعل بين الصين وأوروبا ميزة فيما يتعلق بمتوسط أيام السفر، الذي يدور حول ١٥ يوماً مقارنةً بأيام السفر بحراً التي تتراوح من ٣٠ إلى ٤٠ يوماً. وإضافة إلى ذلك، فإن خطوط السكك الحديدية ترجح كفتها، مقارنة بالنقل الجوي، فيما يتعلق بتكاليف الشحن، وتشكل وسيلة نقل أكثر مراعاة للبيئة.

(ج) الشراكة من أجل بنى تحتية راقية المستوى

ترمي الشراكة من أجل بنى تحتية راقية المستوى إلى تعزيز الاستثمار في البنى التحتية بالتعاون مع بلدان أخرى ومنظمات دولية. ومن المتوقع أن توفر اليابان، من خلال أدوات تعاونها الاقتصادي، بما يشمل المساعدة الإنمائية الرسمية، وكذلك بالتعاون مع مصرف التنمية الآسيوي، ١١٠ بلايين دولار لتمويل إقامة بنى تحتية راقية المستوى في آسيا خلال السنوات الخمس المقبلة (Japan Ministry of Foreign Affairs, 2015). ومن المتوقع أن تلبي المبادرة الطلب على البنى التحتية وأن تحقق الجودة والكمية في البنى التحتية بتعبئة مزيد من الموارد المالية والدراية الفنية من القطاع الخاص. وتشمل أمثلة المشاريع ذات الصلة بذلك قطار مترو دلهي السريع، في الهند؛ وخط السكك الحديدية العلوي في أولان باتار، بمنغوليا، وجسر الصداقة بين فييت نام واليابان.

٢- التطورات المتعلقة بالسياسة التجارية وتحرير التجارة

إن السياسات والتدخلات الحكومية تساهم في تشكيل شركاء التجارة الدوليين، بما يشمل التجارة البحرية. وفي حين أن معالجة الضعف في الطلب العالمي الناجم إلى حد كبير عن ركود الأجور الحقيقية هي أمر ضروري لتعزيز التجارة، من الممكن أن يدعم عدد من الإجراءات حدوث انتعاش في الطلب الإجمالي العالمي وأن يدعم التجارة، وتشمل تلك الإجراءات، على سبيل المثال، التراجع عن التدابير التقييدية وتنفيذ اتفاق تيسير التجارة، اللذين يمكن أن يؤديا إلى زيادة التجارة بما يصل إلى تريليون دولار (World Trade Organization, 2016). كذلك تجري متابعة الجهود الرامية إلى زيادة تحرير التجارة من خلال اتفاقات إقليمية. وبعض المبادرات تنطوي على إمكانية إيجاد أسواق كبيرة وتغطي حصة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي عند تنفيذها بالكامل. فعلى سبيل المثال، من المتوقع أن تؤدي الشراكة الاقتصادية الاستراتيجية للمحيط الهادئ التي اعتُمدت في عام ٢٠١٥، والتي تضم ١٢ بلداً، إلى إيجاد سوق تشمل ٨٠٠ مليون شخص يمثلون أكثر من ٤٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016). وإضافة إلى ذلك، تجري مفاوضات بشأن الشراكة الإقليمية الاقتصادية الشاملة، التي ستضم أكثر من ٣ بلايين شخص (The Economist Intelligence Unit, 2016b). وتجري المفاوضات أيضاً بشأن شراكة التجارة والاستثمار عبر الأطلسي، التي من المرجح أن يكون لها، إلى جانب اتفاقات اقتصادية أخرى واسعة النطاق بين مجموعة من البلدان لها معاً ثقل اقتصادي كبير، أثر كبير على أنماط الاستثمار؛ فكل مجموعة من المجموعات الإقليمية الثلاث تمثل ربع التدفقات العالمية للاستثمار الأجنبي المباشر أو أكثر من ربعها (UNCTAD, 2014b). وإضافة إلى ذلك، يمكن أن تولّد الجماعة الاقتصادية لرابطة أمم جنوب شرق آسيا، التي أُطلقت في كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٥، سوقاً تغطي أكثر من ٦٢٢ مليون شخص وتبلغ قيمتها ٢,٦ تريليون دولار (King, 2015). وكجزء من مبادرة حزام واحد، طريق واحد، أُفيد أيضاً بأن الصين تخطط للتفاوض على اتفاق للتجارة الحرة مع ٦٥ بلداً. ووفقاً لما ذكرته وزارة التجارة، كانت الصين قد أنشأت، بحلول نهاية عام ٢٠١٥، ٥٣ منطقة للتعاون الاقتصادي في ١٨ بلداً على امتداد طرق مبادرة حزام واحد، طريق واحد، باستثمارات بلغت معاً أكثر من ١٤ بليون دولار، ووقّعت ثلاثة اتفاقات تجارية مع ١١ بلداً واتفاقات استثمارية ثنائية مع ٥٦ بلداً. وتسعى الصين أيضاً إلى تنفيذ مبادرات للتيسير التجاري من خلال التعاون الجمركي مع البلدان المجاورة.

٣- النمو السكاني والتوسع الحضري

ما زالت التجارة البحرية تتأثر بنمو عدد سكان العالم وبالتوسع الحضري، ومن المرجح أن يزداد اتسامها بتحولات ديمغرافية، من قبيل شيخوخة السكان في الأسواق الاستهلاكية التقليدية في المناطق المتقدمة (بما في ذلك في الولايات المتحدة وأوروبا) والصين، فضلاً عن ارتفاع أعداد المستهلكين ذوي القدرة الشرائية الأقل في المناطق النامية (Danish Ship Finance, 2016).

٤- تزايد التجارة الإلكترونية العابرة للحدود

إن منطقة آسيا – المحيط الهادئ هي أكبر منطقة في العالم للتجارة الإلكترونية بين مؤسسات الأعمال التجارية والمستهلكين

وأسرعها نمواً، بحيث سجلت مبيعات التجارة الإلكترونية بالتجزئة فيها ٨٧٧,٦١ بليون دولار في عام ٢٠١٥. ومن المتوقع أن تنمو التجارة الإلكترونية في هذه المنطقة بحيث تتجاوز ١,٨٩ تريليون دولار بحلول عام ٢٠١٨ (DHL, 2016). وفي عام ٢٠١٥، تجاوزت الصين الولايات المتحدة كأكبر سوق في العالم للتجارة الإلكترونية، بحيث من المتوقع أن تتضاعف إيرادات تجارتها على الإنترنت لتبلغ ١,١ تريليون دولار بحلول عام ٢٠٢٠. ومن المتوقع أن ينمو حجم تداول التجارة الإلكترونية في الهند، بالتعادل مع حجم تداول تلك التجارة في أستراليا وجمهورية كوريا، بمقدار خمسة أمثال بحلول عام ٢٠٢٠ (DHL, 2016). وتتيح التجارة الإلكترونية فرصة كبيرة للنمو، لأنها تمكّن التجارة، وقدرة سلاسل الإمداد، واللوجستيات. وفي البلدان النامية، قد تكون الفرص والمكاسب المحتملة للأنشطة التجارية كبيرة لأن التجارة الإلكترونية تغيِّر أنماط الاستهلاك وسلوك المستهلكين فيما يتعلق بالشراء وتتيح الوصول إلى نخبة أوسع من السلع والأصناف بتكلفة معقولة نسبياً. وبتعزيز أنماط الاستهلاك وإعادة تشكيلها وبتمكين المؤسسات التجارية الصغيرة والمتوسطة الحجم من الوصول إلى أسواق جديدة عبر البحار، تولّد التجارة الإلكترونية أيضاً أحجاماً تجارية أكبر. وفي حين أن هذه التطورات تنطوي على إمكانية توليد طلب أكبر على خدمات النقل البحري والموانئ واللوجستيات، ما زال يجب تقييم الأثر الفعلي على النقل البحري تقييماً كاملاً، لأن التجارة الإلكترونية قد تشكّل بعض التحديات لقطاع النقل البحري. فعلى سبيل المثال، قد لا يكون النقل البحري قادراً على الاستفادة من الإمكانات التجارية الكاملة الناشئة عن التجارة الإلكترونية، لأن تجّار التجزئة الكبار (من قبيل أمازون (Amazon) ووول مارت (Wal-Mart)) يتزايد تحسينهم لمسافات الانتقال، بما في ذلك من خلال التوسع في شبكات مستودعاتهم، ومن خلال جعلهم مراكز مخزوناتهم ومستودعاتهم أقرب إلى الأسواق الاستهلاكية، وتنمية سعات سفنهم الحِمْلية تجنّباً لتكاليف شركات النقل البحري الخارجية (Subramanian, 2015).

٥- الثورة الصناعية الرابعة

قد تولّد الثورة الصناعية الرابعة، من خلال الرقمنة واستغلال الابتكار والتكنولوجيا والبيانات وشبكة الأشياء لإحداث تحوّل في طرق الإنتاج والاستهلاك الراسخة، مكاسب من حيث الرفاه والإنتاجية وتتيح فرصاً جديدة (UNCTAD, 2016c). فالابتكار والتكنولوجيا والبيانات الضخمة هي أمور قد تساعد على زيادة الكفاءة والإنتاجية، والحد من تكاليف النقل، وتحسين أداء شبكات الإمداد، وتقصير مسافات الانتقال. ولكنها قد تُحدث اختلالاً في عمليات الإنتاج القائمة على التخصص الرأسي والتجزؤ الدولي للإنتاج. فالثورة الصناعية الرابعة، بخفضها مدة طول سلاسل الإمداد واحتمال خفضها (مثلاً من خلال استخدام الطباعة الثلاثية الأبعاد واستخدام التحكم الآلي) لقدرة البلدان على توليد فرص عمالة على النطاق الذي يشاهد في الصين، الأمر الذي قد يعوق بدوره نشوء طبقة متوسطة الدخل، هي ثورة تنطوي على إمكانية الحد من الطلب على خدمات النقل البحري وعرقلة نمو أحجام التجارة البحرية العالمية (Danish Ship Finance, 2016).

٦- الاقتصاد المشترك أو اقتصاد التدوير

يتزايد اجتذاب مفهومي الاقتصاد المشترك (مثلاً، الاستئجار والمقايضة) واقتصاد التدوير اهتماماً. وقد يغيّر الاقتصاد المشترك، من خلال جملة أمور من بينها التكنولوجيا والبرامج الجديدة التي تتيح إدارة الأصول وتقديم الخدمات والحصول على المعلومات، الطلب فضلاً عن سلاسل الإمداد وقد يغيّر أنماط حلقات التحكم في الإنتاج على نطاق الصناعات المترابطة (Danish Ship Finance, 2015). أما اقتصاد التدوير فهو يتيح، بتعزيزه الاستخدام الفعال للموارد وزيادة حفظ الموارد وخفض الاعتماد على الوقود الأحفوري والمواد الخام، اتباع أنماط إنتاج واستهلاك مستدامة تماشياً مع أهداف التنمية المستدامة. ولكن ما يرتبط بذلك من وفورات ومكاسب من حيث الكفاءة يمكن أيضاً أن يخفّض الطلب على خدمات النقل البحري. فعلى سبيل المثال، قد يؤثر تطبيق مبادئ اقتصاد التدوير في صناعة السيارات، حيث يقال إن هذا الاتجاه يكتسب زخماً، على الطلب على شركات نقل السيارات (Danish Ship Finance, 2015).

٧- انخفاض الاستخدام العالمي للوقود الأحفوري

لئن كان من المتوقع أن يشكّل برنامج العمل العالمي للإجراءات المتعلقة بالمناخ أنماط التجارة بواسطة الناقلات الصهريجية تشكيلاً أكبر، من الممكن أن تؤثر أوجه التقدم في مجال الطاقة المتجددة وتخزين الطاقة على الطلب العالمي للمستخدمين النهائيين على النفط (Danish Ship Finance, 2016). فقد تحد التكنولوجيات ذات الصلة من الطلب على النفط الخام ومنتجات البترول، فضلاً عن الفحم والغاز الطبيعي السائل، بحيث تؤثر بذلك على الطلب على الناقلات الصهريجية، وناقلات الغاز، وناقلات السوائب

(Danish Ship Finance, 2015). وجاذبية الغاز كبديل قد يكون أقل ضرراً بيئياً عن النفط والفحم تعني أن تجارة الغاز الطبيعي السائل يمكن توقّع أن تستفيد، على الأقل في الأجلين القصير والمتوسط، من الإجراءات العالمية بشأن التأثيرات ذات الصلة بتغير المناخ. وإضافة إلى ذلك، في سوق الطاقة المتجددة، تتاح للبلدان النامية فرصة زيادة أهميتها، كمستخدمة وكمنتجة على حد سواء. إذ إن إمكانات النمو كبيرة، ففي عام ٢٠١٥، زادت عالمياً الطاقة الريحية، التي ظلت أكبر مصدر متجدد للكهرباء طيلة العام، بنسبة قدرها ١٧,٤ في المائة، في حين زاد توليد الطاقة الشمسية بنسبة قدرها ٣٢,٦ في المائة (British Petroleum, 2016). ومعظم البلدان النامية لديها مصادر طاقة متجددة، بما يشمل الطاقة الشمسية، والطاقة الريحية، والطاقة الحرارية الأرضية، والكتلة الأحيائية، فضلاً عن الموارد البشرية اللازمة لإقامة ما يرتبط بإنتاج الطاقة المتجددة من نُظم كثيفة استخدام اليد العاملة نسبياً.

دال- التوقعات

تظل التوقعات المتعلقة بالتجارة البحرية غير مؤكدة وعُرضة لأخطار الانخفاض، ومن بين تلك الأخطار ضعف الطلب والاستثمار العالميين، والشكوك السياسية، من قبيل أزمة الهجرة المستمرة، والشكوك بشأن وتيرة التكامل الأوروبي واتجاهه في المستقبل، وحدوث تضاؤل إضافي في زخم الاقتصادات النامية. ويتوقع الأونكتاد أن ينخفض نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي إلى أقل من النسبة التي سجلها في عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥ وهي ٢,٥ في المائة وأن ينمو بنسبة قدرها ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٦. ووفقاً لبيانات منظمة التجارة العالمية، من المتوقع أن تظل أحجام التجارة السلعية العالمية مطردة وأن تتوسع بنفس وتيرة توسعها في عام ٢٠١٥.

وتظل الآفاق في البلدان النامية ضعيفة بوجه عام. إذ يقدّر أن انخفاض أسعار السلع الأساسية يقتطع في الفترة ٢٠١٥-٢٠١٧ ما يقرب من نقطة مئوية سنوياً من متوسط معدل النمو الاقتصادي في البلدان المصدّرة للسلع الأساسية، مقارنة بالمعدل في الفترة ٢٠١٢-٢٠١٤. ويقدّر أن الأثر السلبي على نمو البلدان المصدرة للطاقة أكبر من ذلك، بحيث يبلغ حوالي ٢,٢٥ نقطة مئوية في المتوسط خلال الفترة نفسها (International Monetary Fund, 2015). وفي الاقتصادات المتقدمة، من المتوقع أن يستمر الأداء الضعيف الذي سُجل منذ أزمة ٢٠٠٨-٢٠٠٩ الاقتصادية والمالية. وإضافة إلى ذلك، لم تُفهم تماماً حتى الآن عواقب قرار المملكة المتحدة أن تخرج من الاتحاد الأوروبي.

ويتزايد ما تتسبب فيه الإشارات السلبية في إطار الاقتصاد الكلي من خفض لأحجام البضائع البحرية. فبينما تشير بعض التقديرات إلى حدوث تحسّن طفيف في عام ٢٠١٦، تظل معدلات النمو المتوقعة أقل من المتوسط المقدّر من الأونكتاد الذي تجاوز ٣ في المائة في الفترة ١٩٧٠-٢٠١٤. ومن المتوقع أن تنمو السوائب الجافة الرئيسية نمواً هامشياً، مما يعكس استمرار الانخفاض في تجارة الفحم، بينما من المتوقع أن تنتعش أحجام تجارة البضائع المنقولة في حاويات انتعاشاً هامشياً في عام ٢٠١٦. ومن المتوقع أن تنمو تجارة البضائع المنقولة بالناقلات الصهريجية، بما يشمل تجارة الغاز، بنسبة تقدر بما يبلغ ٣,٦ في المائة في عام ٢٠١٦، مدعومة جزئياً بالنمو في واردات النفط الخام وفي منشآت تكريره في الصين واستمرار نشاط تكوين مخزونات (Clarksons Research, 2016a). ويظل هذا المعدل، رغم كونه معدلاً إيجابياً، أقل من المستوى في عام ٢٠١٥، مما يعكس تضاؤل التأثير الإيجابي لانخفاض أسعار النفط على الطلب، ولانخفاض النشاط التجاري، وللاعتدال في تكوين مخزونات. وإضافة إلى الأثر المحتمل لعملية الانتقال الاقتصادي الجارية في الصين وللتوترات الجيوسياسية في أنحاء شتى من العالم واحتمال حدوث اختلالات في إمدادات النفط، فإن تجارة البضائع المنقولة بالناقلات الصهريجية تشكلها أيضاً التطورات المتعلقة بالبنى التحتية، من قبيل التوسع بحلول عام ٢٠٢٠ في خط الأنابيب الممتد من شرق سيبريا إلى المحيط الهادئ والذي يربط الصين والاتحاد الروسي (Danish Ship Finance, 2015).

وعلى الرغم من أن إشارات كثيرة هي إشارات سلبية، تواصل التجارة البحرية نموها، بحيث تجاوزت أحجامها ما يقدّر بما يبلغ ١٠ بلايين طن في عام ٢٠١٥. وفي حين أن التباطؤ في الصين يمثل نبأً سيئاً بالنسبة للنقل البحري، يتزايد دخول بلدان نامية غير الصين مجال النقل البحري مع إمكانية دفعها مزيداً من النمو. ومن المتوقع أن يحفز رفع بعض الجزاءات على جمهورية إيران الإسلامية تجارة النفط الخام، وكذلك القطاعات غير النفطية.

ومع استمرار التحول الملحوظ في العلاقة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي، يتزايد اتضاح أن توقّع تدفقات تجارية بحرية استناداً إلى استقراء خطي من الناتج المحلي الإجمالي ونمو التجارة السلعية ربما لم يعد أمراً صحيحاً. ومن اللازم إعادة النظر في سُبل التنبؤ، والتعبير عن متغيرات غير الناتج المحلي

الإجمالي، بما يشمل السياسات المالية والبيئية، وكذلك تكاليف النقل والجوانب التنظيمية. وينبغي أن تؤخذ هذه الاعتبارات في الحسبان عند توقع النمو والتدفقات التجارية في المستقبل وذلك بهدف التخطيط لتطوير البنى التحتية وقدرة النقل مستقبلاً، وابتكار استراتيجيات وسياسات ترمي إلى دعم سلاسل الإمداد والتصنيع من خلال الصناعة التحويلية وزيادة المشاركة في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية. وإضافة إلى ذلك، يتيح تحسين فهم العلاقة الجديدة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي فرصة للبلدان النامية للنظر في السُبل التي يمكن أن تُزيد بها مشاركتها في عمليات الإنتاج وشبكات التجارة العالمية. ومع أن التخصص الرأسي وتجزؤ الإنتاج في الصين والولايات المتحدة ربما يكونان قد بلغا ذروتهما، يظل هناك مجال لتحسين التقسيم الدولي للعمل بإدماج مناطق كانت على هامش سلاسل الإمداد العالمية، من قبيل أفريقيا، وأمريكا الجنوبية، وجنوب آسيا. وقد تستفيد البلدان النامية من خلال استكشاف الإمكانات والفرص غير المستغلة.

وفي الوقت نفسه، وبينما تكتسب التجارة فيما بين بلدان الجنوب زخماً ويجري التفاوض على اتفاقات إقليمية لتحرير التجارة أو تُعقد اتفاقات من هذا القبيل، ثمة مبادرات مقررة، من قبيل مبادرة حزام واحد، طريق واحد، والشراكة من أجل بنى تحتية راقية المستوى، والتوسع في عمليات المرور العابر والجسور البحرية، من قبيل قناة بنما وقناة السويس، تنطوي أيضاً على إمكانية تحفيز التجارة وإعادة تشكيل شبكات النقل البحري العالمية وطرق التجارة العالمية، فضلاً عن إعادة تحديد المراكز والشبكات. وقد تكون إمكانات النمو المرتبطة بهذه التطورات كبيرة. فمبادرة حزام واحد، طريق واحد، على سبيل المثال، قد تعزز، في حالة تنفيذها بالكامل، التجارة، وتُزيد من الطلب على خدمات النقل البحري، وترفع أحجام التجارة البحرية، وتتيح فرصاً للبلدان النامية لتعزيز وضعها كمستخدمة للخدمات وكمقدمة لها على حد سواء. وعالمياً، تمثّل البلدان النامية بالفعل نسبة قدرها ٦٠ في المائة من البضائع المحمّلة، ونسبة قدرها ٦٢ في المائة من البضائع المفرّغة.

وقد تؤدي التكنولوجيا والابتكار وثورة البيانات والتجارة الإلكترونية إلى إحداث تحوّل واختلال كبيرين في قطاع النقل البحري، بحيث تتولد عن هذه العوامل تحديات وفرص على حد سواء، من بينها مكاسب الكفاءة، ونماذج جديدة للأنشطة التجارية، واستخدام الإنترنت، والرقمنة، وكفاءة اللوجستيات، وإدارة الأصول بفعالية، وزيادة إدماج المؤسسات التجارية الصغيرة والمتوسطة الحجم. وقد تستغل البلدان النامية الاتجاهات ذات الصلة لخفض التكاليف، وزيادة الإنتاجية، وتنمية القدرة – بما يشمل المهارات والمعارف – والتمكين من الوصول إلى فرص أنشطة تجارية جديدة.

وستظل الكيفية التي ستتحقق بها هذه الاتجاهات على نطاق أوسع غير معروفة، ومع ذلك من المهم بالنسبة لجميع البلدان – لا سيما في المناطق النامية – ولصناعات النقل لديها أن تُبقي هذه التطورات في الاعتبار، وأن ترصد تطورها، وتقيِّم آثارها المعينة على قطاعي النقل واللوجستيات لديها، وعلى اقتصاداتها ومجتمعاتها وبيئاتها بوجه أعم. وتحسين فهم الاتجاهات وآثارها قد يساعد البلدان على كفالة إدماج تلك الاتجاهات والآثار بفعالية فيما يتصل بذلك من عمليات التخطيط وعمليات اتخاذ القرارات المتعلقة بالاستثمار، وعلى نحو يتماشى مع خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

وأخيراً، من الممكن توقع أن يؤدي برنامج العمل الدولي المتعلق بالمناخ إلى زيادة تشكيل مشهد تشغيل النقل البحري، لأن القطاع يواجه التحدي المزدوج المتمثل في التخفيف من تغير المناخ والتكيف معه (للاطلاع على مناقشة أكثر تفصيلاً للصلة بين تغير المناخ والنقل البحري، انظر *استعراض النقل البحري*، ٢٠١٢ و٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥). وتظل الاتجاهات المستقبلية فيما يتعلق بالانبعاثات من النقل البحري الدولي غير مؤكدة ومرهونة بالجهود والالتزامات الدولية المتعلقة بكبح انبعاثات غازات الدفيئة، بما في ذلك الجهود المبذولة ضمن أطر المنظمة البحرية الدولية ومؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. ويمثل كبح انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي ضرورة، لأن نقل الشحنات، بما يشمل النقل البحري، ينمو بالترادف مع النمو السكاني، واحتياجات الاستهلاك، والنشاط الصناعي، والتوسع الحضري، والتجارة، والاقتصاد. ورغم التباطؤ الحالي في نمو التجارة البحرية العالمية، يحدث توسّع في أحجام الشحنات البحرية وفي الطلب على خدمات النقل البحري. وفي الوقت نفسه، فإن الاعتماد الشديد لدى النقل البحري على النفط كطاقة دفْع معناه حدوث انبعاثات كبيرة للملوثات التي ينقلها الهواء ولغازات الدفيئة. ووفقاً لبيانات المنظمة البحرية الدولية، قُدرت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري الدولي بنسبة قدرها ٢,٢ في المائة من مجموع الانبعاثات في عام ٢٠١٢ ومن المتوقع أن تزيد بنسبة تتراوح من ٥٠ إلى ٢٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠، تبعاً للنمو الاقتصادي والطلب العالمي على

الطاقة. وحيث إن اتفاق باريس المبرم في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ لا يشير إلى الانبعاثات من النقل البحري الدولي، فإن استمرار العمل ضمن أطر المنظمة البحرية الدولية واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ هو أمر ذو أهمية بالغة. وتتيح الدورة الثانية والعشرون لمؤتمر الأطراف، المقرر عقدها من ٧ إلى ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦، فرصة متجددة للنقل البحري للمضي قُدماً بالعمل المتعلق بالتخفيف من تغير المناخ. وهذا، بدوره، تترتب عليه تحديات لهذا القطاع كما يتيح له فرصاً، لأن القطاع يمكن أن يظهر كجهة فاعلة رئيسية في تنفيذ إجراءات فعالة بشأن السياسة المتعلقة بتغير المناخ وخطة التنمية المستدامة. ودعماً لهذا الهدف، يتزايد نظر الأونكتاد في تغير المناخ، كجزء من عمله المتواصل في ميدان اللوجستيات التجارية، ويتزايد قيامه بعمل جوهري لتحسين فهم المسائل المتعلقة بالتفاعل بين النقل البحري والتحدي المتعلق بتغير المناخ (انظر الرابط http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx والرابط http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Sustainable-Transport.aspx).

المراجع

Australia Department of Foreign Affairs and Trade (2015). China's one belt, one road: Economic implications for Australia. Business Envoy. Available at http://dfat.gov.au/about-us/publications/trade-investment/business-envoy/Pages/business-envoy-july-2015.aspx (accessed 15 September 2016).

Baker J (2016). Brexit vote to have limited impact on box shipping. *Lloyd's List Intelligence*. 29 June.

Batra A (2016). Container mega-ships may not deliver the promised economies of scale. *Shipping and Finance*. 237.

Bloomberg Brief (2015). One belt, one road: Assessing the economic impact of China's new silk road. 2 July.

Bohlund M and Orlik T (2015). China's road to Africa lifts investment, adds debt risk. *Bloomberg Intelligence*. 18 June.

British Petroleum (2016). *Statistical Review of World Energy 2016*. London.

Catlin J (2015). Analysis on the factors affecting dry bulk shipping. *Shipping and Finance*. 233.

China–Britain Business Council (2015). One belt one road: A role for United Kingdom companies in developing China's new initiative – new opportunities in China and beyond. Available at http://www.cbbc.org/sectors/one-belt,-one-road/ (accessed 15 September 2016).

Clarksons Research (2015a). *LNG Trade and Transport*.

Clarksons Research (2015b). *Container Intelligence Monthly*. 17(12).

Clarksons Research (2016a). *Seaborne Trade Monitor*. 3(7).

Clarksons Research (2016b). *Container Intelligence Monthly*. 18(7).

Clarksons Research (2016c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 22(7).

Clarksons Research (2016d). *China Intelligence Monthly*. 11(7).

Clarksons Research (2016e). *Shipping Market Outlook*. Spring.

Clarksons Research (2016f). *Dry Bulk Trade Outlook*. 22(5).

Clarksons Research (2016g). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.

Constantinescu C, Mattoo A and Ruta M (2015). The global trade slowdown: Cyclical or structural? International Monetary Fund Working Paper No. 15/6.

Danish Ship Finance (2015). Shipping market review – November. Available at http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~/media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---November-2015.ashx (accessed 15 September 2016).

Danish Ship Finance (2016). Shipping market review. Available at http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~/media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2016.ashx (accessed 15 September 2016).

Davidson N (2016). Juggling bigger ships, mega-alliances and slower growth. Presented at the Terminal Operations Conference Europe. Hamburg, Germany. 14 June.

DHL (2016). DHL demystifies Asian trade trends and uncovers supply chain implications. Available at http://www.dhl.com/en/press/releases/releases_2016/all/dhl_demystifies_asian_trade_trends_and_uncovers_supply_chain_implications.html (accessed 15 September 2016).

Drewry Shipping Consultants (2008). *Container Market Review and Forecast: Annual Report 2008–2009*. London.

European Central Bank (2015). Understanding the weakness of world trade. Economic Bulletin No. 3.

Hong Kong [China] Trade Development Council (2016). The belt and road initiative. Available at http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm (accessed 15 September 2016).

IHS Markit (2016). Maritime and trade. Available at http://www.ihs.com/index.html (accessed 15 September 2016).

International Grains Council (2016). Grain market report. No. 467.

International Monetary Fund (2015). *World Economic Outlook*. October.

International Monetary Fund (2016). *World Economic Outlook Update*. January.

Japan Ministry of Foreign Affairs (2015). Summary of Partnership for Quality Infrastructure. Available at http://www.mofa.go.jp/policy/oda/page18_000076.html (accessed 15 September 2016).

King M (2015). Association of Southeast Asian Nations Economic Community launch milestone event. *Lloyd's Loading List*. 31 December.

King M (2016). Alliances to cut port calls to reduce transit times. *Lloyd's Loading List*. 7 June.

Miller G (2016). How United States crude exports will redraw the map. *IHS Fairplay*. 5 January.

Organization for Economic Cooperation and Development (2016). Main economic indicators. Available at http://www.oecd.org/std/oecdmaineconomicindicatorsmei.htm (accessed 15 September 2016).

Pong LK (2015). One belt one road – implications for the European Union. European Union Academic Programme. Available at http://euap.hkbu.edu.hk/main/one-belt-one-road-implications-for-the-european-union/ (accessed 15 September 2016).

Safety4Sea (2016). New Suez Canal to benefit from one belt one road. 24 February.

Subramanian R (2015). How will e-commerce transform the shipping industry? *Yale Insights*. 7 April.

The Economist Intelligence Unit (2016a). *Country Forecast – Global Outlook*. May.

The Economist Intelligence Unit (2016b). *Country Forecast – Global Outlook*. January.

Tusiani M (2016). India to replace China as centre of world's oil demand growth. *Shipping and Finance*. 237.

UNCTAD (2014a). *Review of Maritime Transport 2014*. United Nations publication. Sales No. E.14.II.D.5. New York and Geneva.

UNCTAD (2014b). *World Investment Report 2014*. United Nations publication. Sales No. E.14.II.D.1. New York and Geneva.

UNCTAD (2015a). *Key Statistics and Trends in International Trade 2015*. United Nations publication. Geneva.

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

UNCTAD (2016a). *Trade and Development Report, 2016*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.D.5. New York and Geneva.

UNCTAD (2016b). Development and globalization: Facts and figures. Available at http://stats.unctad.org/Dgff2016/ (accessed 15 September 2016).

UNCTAD (2016c). Harnessing emerging technological breakthroughs for the 2030 Agenda for Sustainable Development. Policy Brief No. 45.

United Nations Department of Economic and Social Affairs (2016). *World Economic Situation and Prospects*. United Nations publication. Sales No. E.16.II.C.2. New York.

United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2010). Fal Bulletin. No. 288(8). Available at http://www.cepal.org/en/node/33845 (accessed 15 September 2016).

United States Department of the Interior and United States Geological Survey (2016). Mineral commodity summaries 2016. Available at http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/ (accessed 15 September 2016).

Waters W (2016). Box-weighing changes could raise freight costs more than 10 per cent. *Lloyd's Loading List*. 23 March.

World Bank (2016). *Global Economic Prospects – Divergences and Risks*. Washington, D.C.

World Nuclear Association (2016). Nuclear power in Japan. Available at http://www.world-nuclear.org/information-library/country-profiles/countries-g-n/japan-nuclear-power.aspx (accessed 15 September 2016).

World Steel Association (2016). World crude steel output decreases by 2.8 per cent in 2015. Press release. 25 January.

World Trade Organization (2014). *International Trade Statistics 2014*. Geneva.

World Trade Organization (2016). Trade growth to remain subdued in 2016 as uncertainties weigh on global demand. Press release 768. 7 April.

Zhu Y and Hoffman K (2015). Steel demand may improve on one belt one road. *Bloomberg Intelligence*. 23 June.

الحواشي

(١) التوزيع بحسب نوع البضائع ومعدلات النمو ذات الصلة (ما لم يُبيَّن خلاف ذلك) استناداً إلى Clarksons Research, 2016a, 2016b and 2016c.

2

هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله

ازداد حجم الأسطول العالمي من حيث الحمولة الطنية الساكنة بنسبة قدرها ٣,٥ في المائة في الأشهر الإثني عشر المنتهية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ . وهذا هو أدنى معدل نمو لذلك الأسطول منذ عام ٢٠٠٣ ، ومع ذلك فهو يظل أعلى من معدل نمو الطلب البالغ ٢,١ في المائة، مما يؤدي إلى استمرار حالة فائض السعة على الصعيد العالمي.

ويبيّن مؤشر الأونكتاد للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة وضعَ البلدان ضمن الشبكات العالمية للنقل البحري للبضائع في حاويات. وفي أيار/مايو ٢٠١٦ ، كانت أفضل البلدان ربطاً هي المغرب ومصر وجنوب أفريقيا في أفريقيا؛ والصين وجمهورية كوريا في شرق آسيا؛ وبنما وكولومبيا في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي؛ وسري لانكا والهند في جنوب آسيا؛ وسنغافورة وماليزيا في جنوب شرق آسيا.

وتشارك بلدان مختلفة في القطاعات المختلفة لأعمال النقل البحري، مغتنمة ما يتاح من فرص لإدرار الدخل وتوليد العمالة. ففي كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ ، احتلت المراتب الخمس الأولى في ترتيب البلدان المالكة للسفن (من حيث الحمولة الطنّية الساكنة) كل من اليونان، واليابان، والصين، وألمانيا، وسنغافورة، في حين كانت البلدان الخمسة الأولى بحسب علم التسجيل هي بنما، وليبريا، وجزر مارشال، وهونغ كونغ (الصين)، وسنغافورة. وتصدرت قطاع بناء السفن خمسة بلدان هي الصين، واليابان، وجمهورية كوريا، التي تمثل ٩١,٤ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية التي بُنيت في عام ٢٠١٥ . وتُنجز معظم عمليات تكسير السفن في آسيا، إذ استأثرت في عام ٢٠١٥ أربعة بلدان – هي بنغلاديش والهند وباكستان والصين – بنسبة قدرها ٩٥ في المائة من حجم التخريد معبّراً عنه بالحمولة الإجمالية للسفن المخرّدة. والبلدان التي تحتل مركز الصدارة في توريد البحارة هي الصين وإندونيسيا والفلبين. ويؤدي تخصص البلدان في قطاعات فرعية بحرية إلى عملية تركيز للصناعة. وبالنظر إلى وجود كل نشاط بحري في عدد صغير من البلدان، يتناقص عدد الأعمال التجارية البحرية الموجودة في معظم البلدان، وإن اقترن ذلك بتزايد الحصص السوقية في القطاعات الفرعية.

وثمة آفاق إيجابية لنمو التجارة البحرية والأعمال التجارية البحرية في الأجل الطويل، رغم أوجه عدم اليقين (انظر الفصل ١). وتتاح فرص كثيرة للبلدان النامية لإدرار الدخل وتوليد العمالة وللمساعدة على النهوض بالتجارة الخارجية. ويُنصح واضعو السياسات بتحديد القطاعات البحرية التي قد تكون فيها لبلدانهم ميزة نسبية، وبالاستثمار في تلك القطاعات. إذ لم يعد دعم القطاع البحري "ككل" خياراً على صعيد السياسات. فالتحدي يتمثل، بالأحرى، في تحديد ودعم أنشطة تجارية بحرية مختارة. ومن اللازم أن يقيّم واضعو السياسات بعناية البيئة التنافسية لكل قطاع فرعي بحري يرغبون في تطويره، وأن ينظروا في القيمة المضافة للقطاع بالنسبة لاقتصاد الدولة، بما يشمل أوجه التآزر والتأثيرات غير المباشرة المحتملة في القطاعات الأخرى، سواء كانت بحرية أو غير بحرية. وينبغي أيضاً أن يأخذ واضعو السياسات في الاعتبار أن الأنشطة التجارية للموانئ والنقل البحري هي عامل تمكيني رئيسي للتجارة الخارجية لأي بلد. وعدا عن إمكانية إدرار دخل وتوليد عمالة في القطاع البحري، من المهم عموماً أكثر من ذلك كفالة حصول تجار أي بلد على خدمات مرفئية وخدمات نقل بحري سريعة وموثوقة وفعالة بالنسبة للتكلفة، أياً كانت الجهة التي تقدم هذه الخدمات.

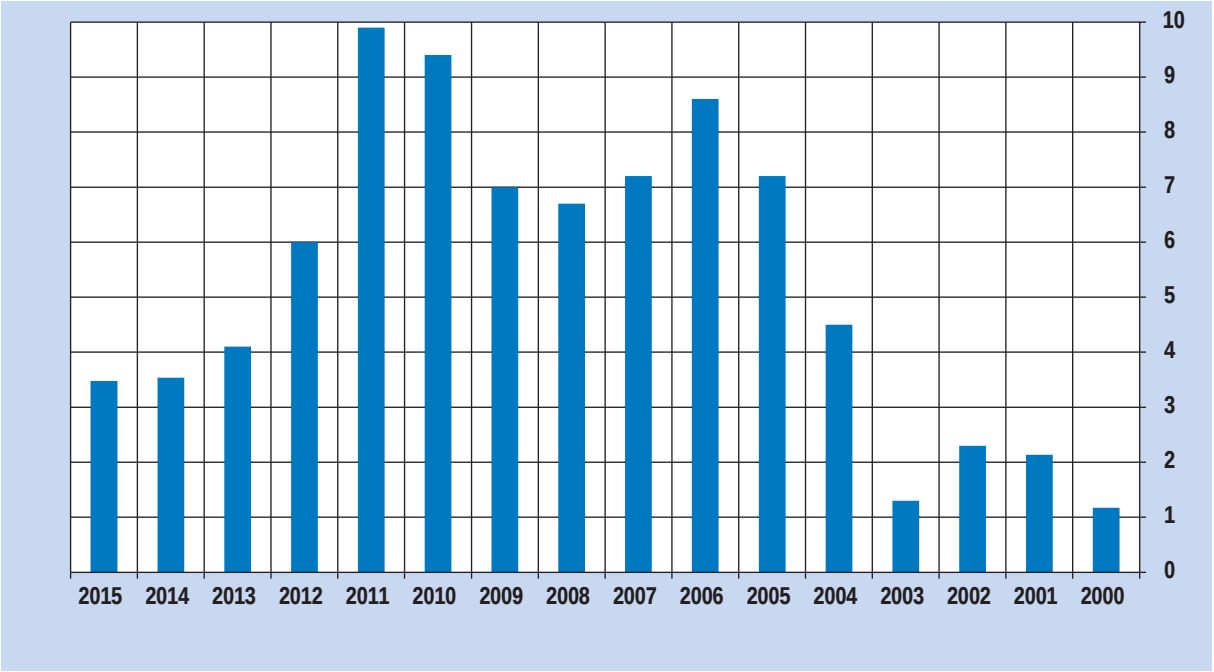
ألف- هيكل الأسطول العالمي[1]

١- نمو الأسطول العالمي وأنواع السفن الرئيسية

لقد نما الأسطول العالمي للنقل البحري التجاري من حيث الحمولة الطنية الساكنة بمعدل قدره ٣,٤٨ في المائة خلال الأشهر الإثني عشر المنتهية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ (الشكل ٢-١)، وهو أدنى معدل لنموه منذ عام ٢٠٠٣. ولكن السعة العالمية للنقل البحري للبضائع زادت بسرعة أكبر من سرعة زيادة الطلب (٢,١ في المائة، انظر الفصل ١)، الأمر الذي أدى إلى استمرار حالة وجود فرط سعة عالمية.

وإجمالاً، كان الأسطول التجاري العالمي في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ يتكون من ٩١٧ ٩٠ سفينة، تبلغ حمولتها الطنية الساكنة معاً ١,٨ بليون طن. وسُجل أعلى نمو في حالة ناقلات الغاز (+٩,٧ في المائة)، تليها سفن الحاويات (+٧,٠ في المائة)، والعبّارات وسفن الركاب (+٥,٥ في المائة)، في حين واصلت سفن البضائع العامة هبوطها الذي دام مدة طويلة، بحيث سجلت أدنى معدل لنمو أنواع السفن الرئيسية (الجدول ٢-١). فحصتها من الحمولة الطنية العالمية لا تتجاوز حالياً ٤,٢ في المائة، بعد أن كانت تبلغ ١٧ في المائة في عام ١٩٨٠ (الشكل ٢-٢).

الشكل ٢-١ النمو السنوي للأسطول العالمي، ٢٠٠٠-٢٠١٥ (النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة)



المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، *استعراض النقل البحري*، طبعات شتى.

وفي عام ٢٠١٥، تم توريد ٢١١ سفينة حاويات جديدة، وهو ما يقل عن نصف العدد (٤٣٦ سفينة) الذي تم توريده في عام ٢٠٠٨ الذي شهد ذروة توريد تلك السفن. ومع ذلك، بالنظر إلى أن أحجام السفن في هذا القطاع من قطاعات السوق قد زادت زيادة كبيرة، من حيث السعة الحمْلية للحاويات، فقد سجل عام ٢٠١٥ رقماً تاريخياً في بناء سفن الحاويات. فعالمياً، أنتجت أحواض بناء السفن ١,٦٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٥، وهو ما يمثل زيادة بنسبة قدرها ١٢,٧ في المائة عن عام ٢٠١٤ وبنسبة قدرها ١٢,٤ في المائة عن عدد التوريدات في سنة ٢٠٠٨ الذي كان يمثل الذروة السابقة. وارتفع متوسط حجم سفن الحاويات الجديدة بنسبة قدرها ١٣٢ في المائة مقارنةً بالسنوات السبع الماضية. وكانت نسبة لا تتجاوز ٥ في المائة من السفن، معبّراً عنها بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، التي بُنيت في

عام ٢٠١٥ سفناً مزودة بمعدات (أي سفناً تحمل المعدات الخاصة بها لمناولة الحاويات)، مقارنة بنسبة قدرها ١٢ في المائة في عام ٢٠٠٨. وتعتمد سفن الحاويات الكبيرة اعتماداً دائماً على توافر روافع حاويات من السفينة إلى الشاطئ في المحطات، وهو ما زال يمثل تحدياً لبعض الموانئ البحرية الصغيرة في البلدان النامية.

الجدول ٢-١ الأسطول العالمي بحسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٥-٢٠١٦
(بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة والحصة بالنسبة المئوية)

	٢٠١٥		٢٠١٦		*التغير بالنسبة المئوية، ٢٠١٥-٢٠١٦*
ناقلة نفط صهريجية	٤٨٨ ٣٠٨		٥٠٣ ٣٤٣		
		٢٨,٠		٢٧,٩	٣,٠٨
ناقلة سوائب	٧٦١ ٧٧٦		٧٧٨ ٨٩٠		
		٤٣,٦		٤٣,١	٢,٢٥
سفينة بضائع عامة	٧٤ ١٥٨		٧٥ ٢٥٨		
		٤,٢		٤,٢	١,٤٨
سفينة حاويات	٢٢٨ ٢٢٤		٢٤٤ ٢٧٤		
		١٣,١		١٣,٥	٧,٠٣
سفن أخرى:	١٩٣ ٤٥٧		٢٠٤ ٨٨٦		
		١١,١		١١,٣	٥,٩١
ناقلة غاز	٤٩ ٦٦٩		٥٤ ٤٦٩		
		٢,٨		٣,٠	٩,٦٧
ناقلة مواد كيميائية صهريجية	٤٢ ٤٦٧		٤٤ ٣٤٧		
		٢,٤		٢,٥	٤,٤٣
سفينة تموين بحري	٧٢ ٦٠٦		٧٥ ٨٣٦		
		٤,٢		٤,٢	٤,٤٥
عبّارة وسفينة ركاب	٥ ٦٤٠		٥ ٩٥٠		
		٠,٣		٠,٣	٥,٤٩
سفن أخرى (لا ينطبق)	٢٣ ٠٧٥		٢٤ ٢٨٤		
		١,٣		١,٣	٥,٢٤
المجموع العالمي	١ ٧٤٥ ٩٢٢		١ ٨٠٦ ٦٥٠		
		١٠٠		١٠٠	٣,٤٨

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

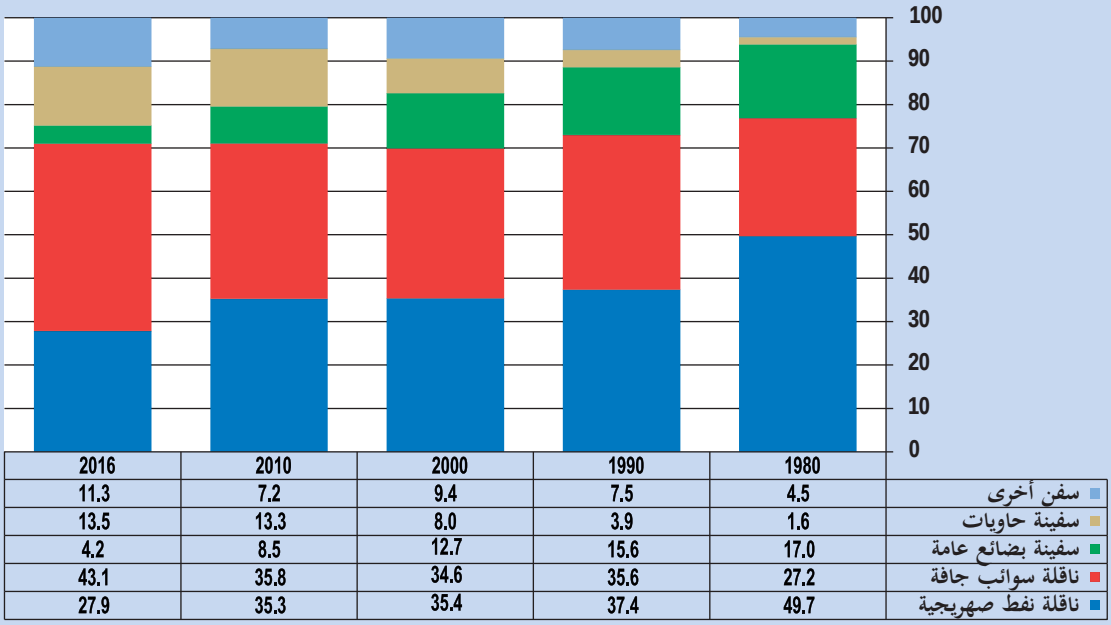
ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها ١٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير.

٢- التوزيع العُمري للأسطول التجاري العالمي

في بداية عام ٢٠١٦، كان متوسط عُمر السفن التجارية قد بلغ ٢٠,٣ سنة، وهو ما يمثل زيادة طفيفة عن السنة السابقة (الجدول ٢-٢). وبعد الإضافات إلى الأسطول التي حدثت خلال السنوات العشر الماضية، يظل متوسط العُمر الحالي منخفضاً، مقارنة بالعقود السابقة. وكانت السفن الجديدة أقل بدرجة طفيفة كما أن نشاط التخريد انخفض نوعاً ما، بالنظر إلى كون كثير من السفن ما زالت جديدة للغاية بحيث لا يمكن تكسيرها. ومن بين أنواع السفن الرئيسية كانت ناقلات السوائب الجافة أحدث في أوائل عام ٢٠١٦ مما كانت في أوائل عام ٢٠١٥؛ فنسبة قدرها ٤٢,٨ في المائة من سفن السوائب الجافة كان يتراوح عمرها من صفر إلى ٤ سنوات. أما أقدم السفن فهي ناقلات البضائع العامة (٢٤,٧ سنة). ويعكس أيضاً التوزيع العُمري للأسطول نمو أحجام السفن خلال العقدين الماضيين. وعلى وجه الخصوص، زادت سفن الحاويات من متوسط سعتها الحمْلية؛ ويبلغ متوسط حمولتها

الطنية الساكنة ٥١٦ ٢٨ طناً، في حين أن تلك التي بنيت في السنوات الأربع الأخيرة أكبر في المتوسط بما يبلغ ٢,٨ مرة، بحيث يبلغ متوسط حجم حمولتها الطنية الساكنة ٨٧٧ ٧٩ طناً. وفي أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، كانت السفينة النمطية لنقل السوائب الجافة أو السائلة أكبر بما يتراوح من مرتين إلى ثلاث مرات من سفينة الحاويات الجديدة، في حين أن سفن الحاويات الجديدة تمثل الآن نوع السفن ذا أكبر متوسط للحمولة الطنية.

الشكل ٢-٢ الأسطول العالمي بحسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٦ (الحصة من الحمولة الطنية الساكنة بالنسبة المئوية)



	2016	2010	2000	1990	1980
سفن أخرى	11.3	7.2	9.4	7.5	4.5
سفينة حاويات	13.5	13.3	8.0	3.9	1.6
سفينة بضائع عامة	4.2	8.5	12.7	15.6	17.0
ناقلة سوائب جافة	43.1	35.8	34.6	35.6	27.2
ناقلة نفط صهريجية	27.9	35.3	35.4	37.4	49.7

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Clarksons Research ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، *استعراض النقل البحري*، طبعات شتى.

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير.

الجدول ٢-٢ التوزيع العُمري للأسطول التجاري العالمي بحسب نوع السفينة، ٢٠١٦

		سنوات					متوسط العمر		النسبة المئوية
		صفر-٤	٥-٩	١٠-١٤	١٥-١٩	+٢٠	٢٠١٥	٢٠١٦	
العالم									
ناقلات السوائب	النسبة المئوية من مجموع السفن	٤٢,٨٣	٢٥,٤٦	١١,٩٧	٩,٨٦	٩,٨٩	٩,٠٤	٨,٨٣	-٠,٢١
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	٤٦,٤٠	٢٥,٩٥	١١,٤٨	٨,١٤	٨,٠٤	٨,٠٦	٧,٩٥	-٠,١١
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٧٨ ٩٨٨	٧٤ ٣٣٠	٦٩ ٩٨٨	٦٠ ١٨٢	٥٩ ٢٨١			
سفن الحاويات	النسبة المئوية من مجموع السفن	١٩,٤٧	٣٣,٤٥	١٩,٣٦	١٧,١٥	١٠,٥٧	١٠,٨٦	١١,٢١	٠,٣٥
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	٣٣,٤٢	٣٣,٩٤	١٧,٩٤	١٠,٥١	٤,١٩	٨,٢٣	٨,٤١	٠,١٨
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٧٩ ٨٧٧	٧ ٢٢٠	٤٣ ١٤١	٢٨ ٥١٦	٨ ٤٢٥			
سفن البضائع العامة	النسبة المئوية من مجموع السفن	٩,٦٧	١٥,٩٣	٨,٦٦	٨,٤١	٥٧,٣٣	٢٣,٩٩	٢٤,٧٢	٠,٧٣
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	١٨,٩٧	٢٢,١٠	١٠,٠٩	١٠,٧٢	٣٨,١٢	١٧,٤٦	١٧,٩٧	٠,٥٢
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٧ ٩٨٥	٥ ٦٥٩	٥ ٠٠٥	٥ ١٨٨	٢ ٦٢٠			

الجدول ٢-٢ التوزيع العُمري للأسطول التجاري العالمي بحسب نوع السفينة، ٢٠١٦ (تابع)

		سنوات					متوسط العمر		النسبة المئوية
		صفر-٤	٥-٩	١٠-١٤	١٥-١٩	+٢٠	٢٠١٥	٢٠١٦	
السفن الصهريجية لنقل النفط	النسبة المئوية من مجموع السفن	١٧,١٢	٢٢,٤١	١٤,٠٩	٨,٢٦	٣٨,١٢	١٨,٠٢	١٨,٤٩	٠,٤٧
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	٢٤,٩٣	٣٣,٦٥	٢٣,٩٢	١٢,٥٧	٤,٩٢	٨,٩٥	٩,٥٤	٠,٥٩
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٧٧ ٣٢٤	٧٩ ٨٥٠	٩٠ ٨٧٨	٨٢ ٩٤٩	٧ ١٢٥			
سفن أخرى	النسبة المئوية من مجموع السفن	١٥,٠٢	١٨,٢٢	٩,٧٢	٨,٨٠	٤٨,٢٣	٢٢,١٢	٢٢,٥٢	٠,٤١
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	١٩,٠٦	٢٧,٤٣	١٢,٥٥	١٠,٤٧	٣٠,٤٩	١٥,٤٧	١٥,٦٠	٠,١٣
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٦ ٨٥٣	٨ ٢٨٨	٧ ٦٤٩	٦ ٩١٢	٤ ٠٠٠			
جميع السفن	النسبة المئوية من مجموع السفن	١٣,٤٧	١٧,٠٣	٩,١١	٧,٥٣	٥٢,٨٦	١٩,٩٢	٢٠,٣١	٠,٣٩
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	٣٤,٤٢	٢٩,١٨	١٥,٨٩	١٠,٠٧	١٠,٤٥	٩,٥٥	٩,٧٤	٠,١٩
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٤٢ ٢٨٤	٣٢ ٣١٤	٣٣ ٧٧٢	٢٤ ٦٥٧	٥ ٩٦٣			
الاقتصادات النامية – جميع السفن	النسبة المئوية من مجموع السفن	١٨,٥٩	١٩,٥٤	٩,٩١	٨,٦٣	٤٣,٣٣	١٩,٣٤	١٩,٧٤	٠,٤٠
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	٣٧,٥٦	٢٤,٦٨	١١,٨٠	١٠,٥١	١٥,٤٤	١٠,٢٩	١٠,٤٢	٠,١٣
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٣٥ ٤٥٧	٢٣ ٣٣٩	٢٣ ٣٠٧	٢٢ ٦٦٣	٦ ٥٧١			
الاقتصادات المتقدمة – جميع السفن	النسبة المئوية من مجموع السفن	١٨,٢١	٢٢,٩٢	١٣,١٥	١١,٢٤	٣٤,٤٨	١٨,٣٠	١٨,٦٧	٠,٣٦
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	٣٢,٩٨	٣٢,٣٨	١٨,٥٥	٩,٦٨	٦,٤١	١٠,٢٩	٩,٠٦	١,٢٣-
	متوسط حجم السفينة (dwt)	٥٢ ٤٨٢	٤١ ٢٥٦	٤٢ ٦٠٨	٢٦ ٥٨٥	٦ ٩٤٠			
البلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية – جميع السفن	النسبة المئوية من مجموع السفن	٦,٧٣	٨,٤١	٤,٥٩	٣,٤٨	٧٦,٧٩	٢٨,٣٥	٢٩,٠٤	٠,٦٩
	النسبة المئوية من الحمولة الساكنة	١٥,٩٢	٢٦,١٣	١٦,٩٦	١١,٨٤	٢٩,١٥	١٥,٣٧	١٥,٧٥	٠,٣٨
	متوسط حجم السفينة (dwt)	١٥ ٠٢٩	٢١ ٠٨٠	٢٤ ٥٦١	٢١ ٤٢٧	٢ ٣٨٩			

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

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير.

dwt: الحمولة الطنية الساكنة.

باء- مشاركة البلدان النامية في الأعمال التجارية البحرية

طيلة معظم القرن العشرين كانت الأعمال التجارية البحرية تتركز في البلدان المتقدمة، التي توجد لديها أساطيل وطنية بناها عموماً رعايا نفس البلدان التي تحمل السفن عَلَمها، ويملكها ويقوم بتشغيلها ويعمل عليها رعايا تلك البلدان. والآن تواصل بضعة بلدان مشاركتها في جميع الأعمال التجارية البحرية، ولكنها تتخصص بدلاً من ذلك في قطاعات فرعية بحرية مختارة. وقد أتاحت عملية التخصص فرصاً للبلدان النامية، التي تُزيد من مشاركتها في جميع الأعمال التجارية البحرية تقريباً. ولواضعي السياسات مصلحة في تحديد القطاعات البحرية التي تشارك فيها بلدانهم أو التي يمكن أن تشارك فيها مستقبلاً.

ولمساعدة واضعي السياسات في تصوير حصص بلدانهم من السوق والاتجاهات في القطاعات البحرية، أطلق الأونكتاد، في آذار/مارس ٢٠١٦، مجموعة من الملامح القطرية البحرية على موقع شبكي مخصص (http://stats.unctad.org/maritime). ويتوافر ما مجموعه ٢٣٠ ملمحاً قطرياً بحرياً، ويتألف كل ملمح من ستة عناصر، على النحو التالي:

- البيانات الأساسية: بيانات أساسية عن قطاعي الاقتصاد والتجارة، وعن القطاع البحري
- الحصص من السوق: الحصة في قطاعات بحرية مختارة (تسجيل السفن وملكيتها وبنائها وتكسيرها وحركة مرور الحاويات في الموانئ)، وعدد السكان، والناتج المحلي الإجمالي، والتجارة الساحلية والسلعية
- التجارة السلعية: السلع المتّجر بها (بجميع وسائل النقل)، والميزان التجاري، والشركاء الرئيسيون
- تجارة خدمات النقل: التجارة الأساسية في بيانات الخدمات، بما يشمل تجارة خدمات النقل، والميزان التجاري في هذه الخدمات

- الأسطول الذي يرفع علماً وطنياً: الاتجاهات، والتكوين فيما يتعلق بأنواع السفن
- الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة: الوضع في الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة، بما يشمل الخط الزمني للمؤشر الوطني للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، وقائمة الدول ذات أكبر ربط على الصعيد الثنائي.

وعند تفسير عيّنة الملمح القطري البحري المبيّن في الشكل ٢-٣، يمكن استنتاج ما يلي بشأن شيلي: يتجاوز نصيب الفرد فيها من الناتج المحلي الإجمالي المتوسط العالمي، وحصتها من الناتج الإجمالي العالمي (٠,٣٣ في المائة) أعلى من حصتها من عدد سكان العالم (٠,٢٤ في المائة)؛ وهي اقتصاد مفتوح، لأن حصتها من التجارة الدولية أعلى من ناتجها المحلي الإجمالي؛ ولديها فائض في التجارة السلعية، والأسواق الرئيسية لصادراتها هي الصين والولايات المتحدة واليابان؛ وهي تعتمد اعتماداً شديداً على النقل البحري للبضائع في حاويات، بحيث تمثل ٠,٥٥ في المائة من حركة مرور الحاويات في موانئ العالم؛ وأسطولها المملوك وطنياً يحمل في معظم الحالات أعلاماً أجنبية، لأن حصتها من ملكية الأسطول العالمي (٠,١٤ في المائة) أعلى من حصتها من الأسطول الذي يحمل أعلاماً وطنية (٠,٠٥ في المائة)؛ ولا تجري فيها عمليات كبيرة لبناء السفن أو لتكسيرها.

وعند مقارنة الملامح القطرية البحرية للبلدان المختلفة قد يُلاحظ وجود تخصصات في قطاعات فرعية مختلفة. ولا يتسنى عادةً الاستمرار في العمل في جميع الأنشطة المتعلقة بالموانئ والنقل البحري، ويجب الإقدام على اختيارات معينة. وترد في الفقرات التالية ثلاثة اختيارات من هذا القبيل ومفاضلات محتملة.

هل يفضل واضعو السياسات ملاّك السفن الوطنيين أو البحارة الوطنيين؟ فقد يرغب مالك سفينة وطني، لكي يظل قادراً على المنافسة، في توظيف بحارة أجانب، نتيجة لانخفاض التكاليف التي ينطوي عليها ذلك، مما يلحق الضرر بالبحارة الوطنيين. وقد يكون من اللازم لمالك السفينة، لكي يتاح له القيام بذلك، أن يسجل السفينة تحت علم أجنبي. ومن الممكن أن يجعل واضعو السياسات التسجيل تحت أعلام وطنية أمراً أكثر أو أقل جاذبية، مثلاً من خلال النظام الضريبي، أو من خلال نُظم تخصيص البضائع.

هل تعطي السياسة الوطنية أولوية لتيسير التجارة الدولية أو لتقديم خدمات النقل؟ ففي بعض البلدان، ما زال يُسمح لشركات خطوط النقل البحري المنتظمة بالانخراط في اتحادات خطوط بحرية، الأمر الذي قد يتضمن التحديد المشترك لأسعار الشحن. والشاحنون (أي مستخدمو خدمات النقل) يعتبرون تحديد الأسعار هذا أمراً ضاراً لمصالحهم، في حين تذكر شركات النقل البحري التي تحظى بنظام اتحادات الخطوط البحرية أن هذا يساعدها على تقديم خدمات أفضل بسعر للشحن أكثر استقراراً. ففي الاتحاد الأوروبي، مثلاً، ألغيت حصانة اتحادات الخطوط البحرية المنتظمة من مكافحة الاحتكار، وذلك بهدف زيادة المنافسة وخفض أسعار الشحن، مع مراعاة مصالح الشاحنين.

هل يهتم واضعو السياسات بالأسطول الذي يرفع أعلاماً وطنية أكثر من اهتمامهم بجاذبية الموانئ البحرية الوطنية؟ ففي كثير من البلدان، تظل الملاحة الساحلية البحرية (أي النقل بين ميناءين بحريين وطنيين) مخصصة للسفن التي تحمل أعلاماً وطنية، وذلك في بعض الأوقات، لدواعي الأمن القومي. ويحمي نظام تخصيص البضائع هذا ملاّك السفن الوطنيين والبحارة الذين يعملون على سفن تحمل أعلاماً وطنية من المنافسة الأجنبية، وقد يساعد على توليد أنشطة لأحواض السفن الوطنية، إذا كانت التشريعات تتضمن التزاماً باستخدام سفن مبنية وطنياً أو استعمال خدمات الملاحة الساحلية. وفي الوقت نفسه، فإن هذا التقييم يجعل الموانئ الوطنية في وضع غير مؤات عندما تتنافس على خدمات تعقيب الشحن. فعلى سبيل المثال، نجد أن تقييدات الملاحة الساحلية في الأرجنتين والهند وماليزيا والولايات المتحدة قد حسّنت قدرة خدمات تعقيب الشحن في أوروغواي وسري لانكا وسنغافورة وجزر البهاما، على التوالي، على المنافسة.

وفي الأقسام التالية، يجري تناول مشاركة البلدان النامية في تسجيل السفن وملكيتها وبنائها وتكسيرها وتشغيلها وفي الملاحة البحرية بتفصيل أكبر.

الشكل ٢-٣ عيّنة ملمح قطري بحري للأونكتاد: شيلي

UNCTADSTAT
UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT

HOME DATA CENTER COUNTRY PROFILES INFOGRAPHICS DOCUMENTATION

MARITIME PROFILE: CHILE

GENERAL INFORMATION FOR 2014

Population
17,763 Millions

GDP
258 062 Millions current US$

Merchandise trade [1]
147 834 Millions current US$

Coast/area ratio [2]
(e) 106 m/km²

Ship building [3]
5 500 GT

Ship scrapping [3]
..

Fleet - National flag [4]
834 Thousands DWT

Fleet - Ownership [5]
2 307 Thousands DWT

Container port throughput [6]
3 742 520 TEU

WORLD SHARES FOR 2014

INTERNATIONAL MERCHANDISE TRADE

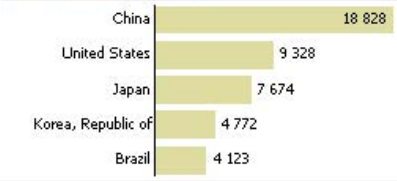
Total merchandise trade

(millions of US$)	2005	2010	2013	2014
Merchandise exports	41 267	71 109	76 477	75 675
Merchandise imports	32 735	59 207	79 249	72 159
Merchandise trade balance	8 532	11 901	-2 772	3 516

-1.0 %
Merchandise exports growth rate in 2014

Export structure by product group in 2014
(as % of total exports)

Top 5 partners in 2014
(exports, millions of US$)



الشكل ٢-٣ عيّنة ملمح قطري بحري للأونكتاد: شيلي (*تابع*)

INTERNATIONAL TRADE IN TRANSPORT SERVICES

Services exports by main category [7]

(as % of total services)	2005	2010	2013	2014
Transport	60.0	57.4	48.7	43.9
Travel	15.5	14.8	17.6	20.5
Other services	24.5	27.9	33.7	35.6

Total trade in transport services [7]

(millions of US$)	2005	2010	2013	2014
Transport services exports	4 301	6 394	6 013	4 838
Transport services imports	4 135	6 571	7 090	6 110
Transport services trade balance	166	-177	-1 077	-1 272

-19.5 %
Transport services exports growth rate in 2014

NATIONAL FLEET

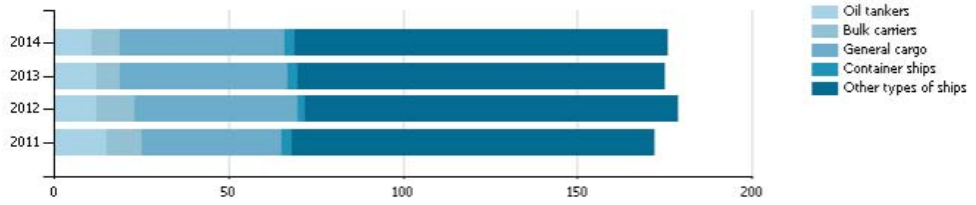
Carrying capacity by type of ship [4]

(Thousands DWT)	2005	2010	2013	2014
Total fleet	1 143.0	1 095.8	794.3	833.7
Oil tankers	493.0	395.6	404.3	336.1
Bulk carriers	318.0	381.4	236.6	346.4
General cargo	104.0	75.4	71.5	65.7
Container ships	21.0	21.2	38.4	38.4
Other types of ships	207.0	222.2	43.5	47.1

+5.0 %
Fleet growth rate in 2014

Fleet by type of ship [4]

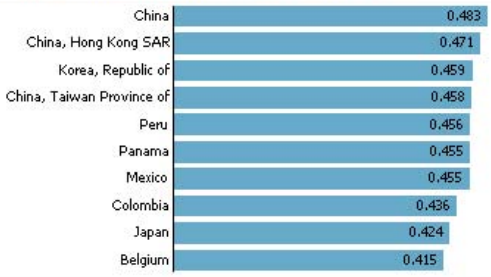
(Number of ships)



LINER SHIPPING CONNECTIVITY INDEX

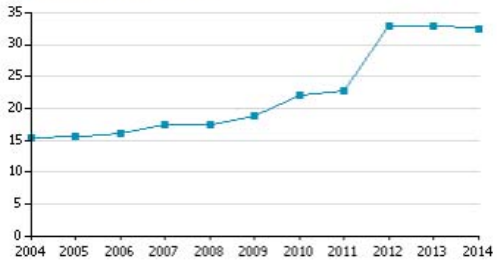
Bilateral connectivity index - Top 10 partners in 2014 [8]

Can only take values between 0 (minimum) and 1 (maximum)



National connectivity index [8]

Maximum 2004=100 for China



Source: UNCTADstat (http://unctadstat.unctad.org)

Notes:

1 Sum of exports and imports.
2 Coastline length based on data calculated in 2000 from the World Vector Shoreline database at 1:250,000 scale.
3 Propelled seagoing merchant vessels of 100 GT and above. Source: Clarksons Research.
4 Propelled seagoing merchant vessels of 100 GT and above, on 1 January. Source: Clarksons Research.
5 Propelled seagoing merchant vessels of 1000 GT and above, on 1 January. Source: Clarksons Research.
6 TEU: Twenty Foot Equivalent Unit. Source: UNCTAD Secretariat, derived from various sources including Dynamar B.V. Publications operators and port authorities.
7 Statistics presented correspond to the 6th edition of the IMF Balance of Payments and International Investment Position Manual 2009).
8 Source: UNCTAD Secretariat, generated from data provided by Lloyds List Intelligence.
e Estimated.

Symbols for missing values:

0 Zero means that the amount is nil or negligible
.. Not available or not separately reported
_ Not applicable
... Not available, including no quotation
Non-relevant calculation
- Not publishable
*** Negative accumulation of flows; Value included in regional and global totals

Note: GT, gross tons.

جيم- ملكية الأسطول العالمي وتشغيله

١- البلدان المالكة للسفن

إن البلدان النامية التي تحتل المرتبة الأولى في ملكية السفن موجودة في آسيا، وعلى رأس تلك البلدان الصين وسنغافورة (الجدول ٢-٣). وما زالت البلدان المتقدمة تمثل ما يقرب من ٦٠ في المائة من ملكية السفن في العالم (الشكل ٢-٤)، وإن كانت حصة البلدان النامية آخذة في التزايد. ومن بين البلدان الخمسة والثلاثين التي تحتل المرتبة الأولى في ملكية السفن، يوجد ١٨ في آسيا، و١٣ في أوروبا و٤ في الأمريكتين. وبحسب المنطقة دون الإقليمية، فإن البلدان الأولى في ملكية السفن في أفريقيا هي أنغولا (٥,٤ ملايين طن من الحمولة الطنية الساكنة) ونيجيريا ومصر؛ وفي أمريكا الجنوبية البرازيل (١٥,٨ مليون طن من الحمولة الطنية الساكنة) وجمهورية فنزويلا البوليفارية وشيلي؛ وفي جنوب آسيا، الهند (٢١,٧ مليون طن من الحمولة الطنية الساكنة) وبنغلاديش وباكستان؛ وفي جنوب شرق آسيا، سنغافورة (٩٥,٣ مليون طن من الحمولة الطنية الساكنة) وإندونيسيا وماليزيا (للاطلاع على تفاصيل جميع البلدان المالكة للسفن وعلى قائمة كاملة بالأساطيل المملوكة وطنياً، انظر الرابط http://stats.unctad.org/fleetownership).

وتتخصص أيضاً بلدان مختلفة مالكة للسفن في أنواع مختلفة من السفن (الشكل ٢-٥). فالبلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية توجد لديها أعلى حصة من ناقلات النفط الصهريجية، التي يملك الاتحاد الروسي الكثير منها. وتملك بلدان نامية في أفريقيا والأمريكتين، لا سيما أنغولا والبرازيل والمكسيك ونيجيريا، حصة مرتفعة من سفن التموين البحري.

٢- مشغلو سفن الحاويات

إن سفن الحاويات هي، بين أنواع السفن المختلفة، السفن التي تقوم بتشغيلها على نحو أكثر شيوعاً شركات لا تملكها. فاستخدام السفن وخدماتها لا يقررهما مالك السفينة بل تقررهما شركة خطوط نقل بحري منتظمة قد تستأجر السفن من الملاك والمديرين. والشركات المستأجرة – المالكة، من قبيل Anglo-Eastern وNSB وV.Ships، تكون معروفة لدى الجمهور بدرجة أقل عادة مقارنةً بمعرفته مشغلي خطوط النقل البحري المنتظمة، من قبيل Maersk وEvergreen، الذين تبدو أسماؤهم على السفن التي يقومون بتشغيلها والذين يقدمون خدماتهم للتجار. وتقرر شركات خطوط النقل البحري المنتظمة أنماط الخدمة واستخدام السفن، ومن ثم من اللازم أن يركز تحليل لخدمات النقل البحري للبضائع في حاويات على المشغلين لا على الملاّك.

وفي نهاية تموز/يوليه ٢٠١٦، كانت Maersk هي أكبر شركة لخطوط النقل البحري المنتظمة (الجدول ٢-٤) من حيث سعة سفن الحاويات الجاري تشغيلها بحسب الوحدات المعادلة لعشرين قدماً، بحيث كانت حصتها من السوق تبلغ ١٥,١ في المائة، تليها شركة Mediterranean Shipping (١٣,٤ في المائة) وشركة CMA CGM (٩,٢ في المائة)[1]، وشركة (مجموعة) China Ocean Shipping (٧,٨ في المائة)، وشركة Hapag-Lloyd (٤,٨ في المائة). وأربع من شركات النقل الخمس الأولى هي شركات أوروبية، وتوجد مقار غالبية شركات النقل العشرين الأولى الباقية في آسيا، بينما لا يوجد مقر أي شركة نقل في أفريقيا أو في الأمريكتين (لأن Compañía Sud Americana de Vapores، التي يوجد مقرها في شيلي، اندمجت مع شركة Hapag-Lloyd).

وفي عام ٢٠١٦، يبلغ متوسط حجم السفن في سجل الطلبات ٨ ٥٠٨ وحدات معادلة لعشرين قدماً، أي أكثر من ضِعف المتوسط الحالي لحجم السفن. وهذا معناه أن السفن التي تدخل السوق في الأشهر والسنوات المقبلة ستكون أكبر بكثير من تلك المستخدمة حالياً. وإجمالاً، يمثل سجل الطلبات ١٨ في المائة من السعة القائمة (في تموز/يوليه ٢٠١٦).

ومنذ عام ٢٠١٥، حدثت عملية تركيز إضافية بين مشغلي سفن الحاويات. وتشمل عمليات الاندماج الأخيرة والمتوقعة ما حدث من عمليات اندماج بين China Ocean Shipping Company وشركة China Shipping Container Lines (وكلتاهما من الصين) وبين شركة Hapag-Lloyd (ألمانيا) وUnited Arab Shipping Company (الكويت)، وحيازة شركة CMA CGM (فرنسا) لشركة Neptune Orient Lines (سنغافورة). وإضافة إلى ذلك، ما زال المشغلون الرئيسيون يوسعون نطاق تعاونهم في شكل تحالفات. ففي خلال أحدث التعديلات، وحّدت شركات النقل الست عشرة التي تحتل المرتبة الأولى جهودها في ثلاثة تحالفات عالمية، بعد أن كان عدد تلك التحالفات يبلغ ٤ في بداية السنة، ويقال إن شركة Hyundai Merchant Marine ستنضم إلى التحالف بين شركة Maersk وMediterranean

Shipping Company (Murphy, 2016). ويقدّر Mouftier و Sanchez (٢٠١٦) أن مستوى التركيز، عندما تؤخذ في الاعتبار أحدث عمليات الاندماج وترتيبات التحالف، كما يعبّر عنها مؤشر Herfindahl Hirschman الشائع استخدامه، قد زاد بأكثر من ٧٠ في المائة في الفترة ٢٠١٤-٢٠١٦. ورغم هذه الزيادة، يشير مستوى المؤشر إلى أن السوق مركّزة تركيزاً معتدلاً. والسبيل البديل لأخذ مستوى التركيز في الاعتبار هو الحصة من السوق من حيث الحمولات الفعلية للحاويات لا من حيث سعة سفن الحاويات. وقد ذكرت مؤسسة DynaLiners (٢٠١٦) الأرقام التالية فيما يتعلق بعام ٢٠١٥: كانت شركة Maersk هي شركة النقل التي تحتل المرتبة الأولى، بحيث قامت بما يبلغ ٠٠٠ ٠٤٤ ١٩ عملية نقل، مما جعل نسبة حصتها من السوق ١٢,٣ في المائة؛ واحتلت China Ocean Shipping Company وشركة China Shipping Container Lines (وهما شركتان كانتا منفصلتين في عام ٢٠١٥) معاً المرتبة الثانية، بحيث قامتا بما يبلغ ١٠٠ ٦٣٧ ١٧ عملية نقل (وكانت حصتهما من السوق تبلغ ١١,٤ في المائة)؛ واحتلت Mediterranean Shipping Company المرتبة الثالثة، لبلوغ عمليات النقل التي قامت بها ٦٠٠ ٣١١ ١٥ عملية. وفي عام ٢٠١٥، زادت الشركات الخمس والعشرين الأولى من عمليات النقل التي تقوم بها بنسبة قدرها ٤ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٤، في حين انخفضت عمليات النقل التي قامت بها الشركات الأصغر بنسبة قدرها ٢٧ في المائة. وهذا يعكس أيضاً عملية تركيز عالمية.

الجدول ٢-٣ ملكية الأسطول العالمي، ٢٠١٦

		عدد السفن			الحمولة الطنية الساكنة		
	البلد أو الإقليم	علم وطني	علم أجنبي	المجموع	علم وطني	علم أجنبي	المجموع	السفن الحاملة لأعلام أجنبية كنسبة مئوية من المجموع	المجموع كنسبة مئوية من سفن العالم
١	اليونان	٧٢٨	٣ ٤٠٨	٤ ١٣٦	٦٤ ٧٠٤ ١٤١	٢٢٨ ٣٨٣ ٠٩١	٢٩٣ ٠٨٧ ٢٣١	٧٧,٩٢	١٦,٣٦
٢	اليابان	٨٣٥	٣ ١٣٤	٣ ٩٦٩	٢٨ ٧٧٤ ١١٩	٢٠٠ ٢٠٦ ٠٩٠	٢٢٨ ٩٨٠ ٢٠٩	٨٧,٤٣	١٢,٧٨
٣	الصين	٣ ٠٤٥	١ ٩١٥	٤ ٩٦٠	٧٤ ١٠٦ ٢٢٧	٨٤ ٧٧٨ ١٤٠	١٥٨ ٨٨٤ ٣٦٧	٥٣,٣٦	٨,٨٧
٤	ألمانيا	٢٤٠	٣ ١٢١	٣ ٣٦١	١١ ٣١٥ ٧٩٠	١٠٧ ٨٦٥ ٦١٥	١١٩ ١٨١ ٤٠٥	٩٠,٥١	٦,٦٥
٥	سنغافورة	١ ٤٩٩	١ ٠٥٤	٢ ٥٥٣	٦١ ٧٦٣ ٦٠٣	٣٣ ٥٤٨ ٧٧٠	٩٥ ٣١٢ ٣٧٣	٣٥,٢٠	٥,٣٢
٦	هونغ كونغ (الصين)	٨٥٤	٥٩٤	١ ٤٤٨	٦٧ ٥٢٢ ١٦٢	١٩ ٨٥٣ ١٠٠	٨٧ ٣٧٥ ٢٦٢	٢٢,٧٢	٤,٨٨
٧	جمهورية كوريا	٧٩٥	٨٣٩	١ ٦٣٤	١٦ ١٠٧ ٥٦٥	٦٢ ٧٢٦ ٦٢٩	٧٨ ٨٣٤ ١٩٤	٧٩,٥٧	٤,٤٠
٨	الولايات المتحدة	٧٨٢	١ ٢١٣	١ ٩٩٥	٨ ١٥٥ ٧١٧	٥٢ ١٢٣ ٤٢١	٦٠ ٢٧٩ ١٣٨	٨٦,٤٧	٣,٣٦
٩	المملكة المتحدة	٣٣٢	٩٩٧	١ ٣٢٩	٥ ٢٤٧ ٠٠٩	٤٦ ١٩٤ ٠٩١	٥١ ٤٤١ ١٠٠	٨٩,٨٠	٢,٨٧
١٠	برمودا	١٤	٤٠٤	٤١٨	٥٠٣ ٠٧٧	٤٧ ٩٥٠ ٠٨٤	٤٨ ٤٥٣ ١٦١	٩٨,٩٦	٢,٧٠
١١	النرويج	٨٥٨	٩٩٦	١ ٨٥٤	١٧ ٥٧٦ ٩٥٤	٣٠ ٦١٠ ٨٩٣	٤٨ ١٨٧ ٨٤٧	٦٣,٥٢	٢,٦٩
١٢	مقاطعة تايوان الصينية	١٢٢	٧٧٦	٨٩٨	٥ ٠٩٤ ٢٣٢	٤١ ٠٤٧ ١١٢	٤٦ ١٤١ ٣٤٥	٨٨,٩٦	٢,٥٨
١٣	الدانمرك	٣٩٨	٥٦٢	٩٦٠	١٦ ٠٧٩ ٣١٩	٢٢ ٢٣٥ ٢٠٦	٣٨ ٣١٤ ٥٢٥	٥٨,٠٣	٢,١٤
١٤	موناكو	–	٣٢٠	٣٢٠	–	٢٩ ٨٩٢ ٤٧١	٢٩ ٨٩٢ ٤٧١	١٠٠,٠٠	١,٦٧
١٥	تركيا	٥٦٢	٩٧٨	١ ٥٤٠	٨ ٣١١ ٩٨٧	١٩ ٦٣٩ ٤٤٥	٢٧ ٩٥١ ٤٣٣	٧٠,٢٦	١,٥٦
١٦	إيطاليا	٥٧٥	٢٢٧	٨٠٢	١٥ ٤٢٧ ٤٢٢	٧ ٣١١ ٩٤٦	٢٢ ٧٣٩ ٣٦٩	٣٢,١٦	١,٢٧
١٧	بلجيكا	٩٣	١٥٦	٢٤٩	٧ ٥٢٢ ٤٥١	١٤ ٥٧٥ ٣٠١	٢٢ ٠٩٧ ٧٥٢	٦٥,٩٦	١,٢٣
١٨	الهند	٨١٥	١٣٢	٩٤٧	١٥ ٦٩٩ ٨٦٨	٥ ٩٧٧ ٨٥٥	٢١ ٦٧٧ ٧٢٣	٢٧,٥٨	١,٢١
١٩	سويسرا	٤٧	٣٢٠	٣٦٧	١ ٥٢٣ ٨٧٣	١٨ ٩٥٦ ٢٥٨	٢٠ ٤٨٠ ١٣١	٩٢,٥٦	١,١٤
٢٠	الاتحاد الروسي	١ ٣٢٥	٣٥٥	١ ٦٨٠	٦ ٧٢٧ ٩٥٨	١١ ٤١٥ ٧٤٧	١٨ ١٤٣ ٧٠٥	٦٢,٩٢	١,٠١
٢١	جمهورية إيران الإسلامية	١٦٨	٦٥	٢٣٣	٤ ٠٥١ ٦٠١	١٣ ٧٨٦ ٧٠٠	١٧ ٨٣٨ ٣٠١	٧٧,٢٩	١,٠٠
٢٢	هولندا	٧٧١	٤٥٨	١ ٢٢٩	٦ ٦٨٢ ٣١٢	١٠ ٧٥٨ ٧٨٠	١٧ ٤٤١ ٠٩٢	٦١,٦٩	٠,٩٧
٢٣	إندونيسيا	١ ٦٠٧	١٠٥	١ ٧١٢	١٥ ١٤١ ٩٤٣	٢ ١٤٥ ١٤٥	١٧ ٢٨٧ ٠٨٨	١٢,٤١	٠,٩٦
٢٤	ماليزيا	٤٦٦	١٥٥	٦٢١	٨ ٤٥٠ ١٢٢	٨ ٣٤١ ١٧٤	١٦ ٧٩١ ٢٩٦	٤٩,٦٨	٠,٩٤
٢٥	البرازيل	٢٣٦	١٥١	٣٨٧	٣ ٦٩٥ ٥٤١	١٢ ٠٨٧ ٨٦٩	١٥ ٧٨٣ ٤١٠	٧٦,٥٩	٠,٨٨
٢٦	الإمارات العربية المتحدة	١٠٣	٧١٢	٨١٥	٤٨٣ ٧٣٣	١٥ ٠٠٦ ٩٢٤	١٥ ٤٩٠ ٦٥٧	٩٦,٨٨	٠,٨٦

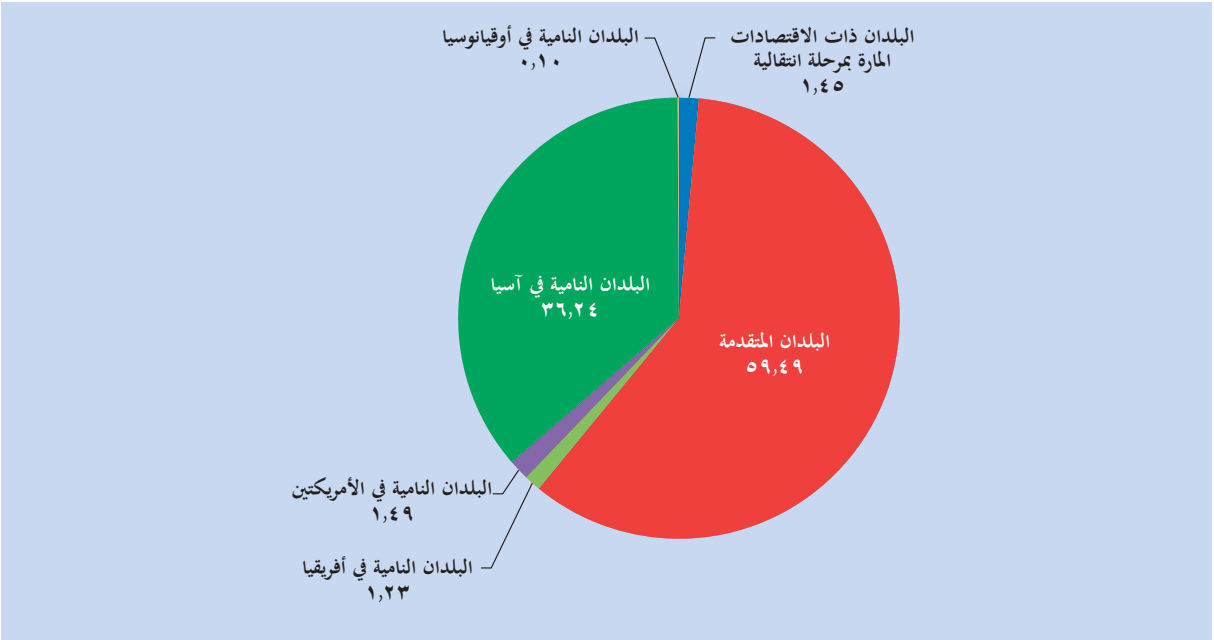
الجدول ٢-٣ ملكية الأسطول العالمي، ٢٠١٦ (تابع)

	البلد أو الإقليم	عدد السفن					الحمولة الطنية الساكنة		
		علم وطني	علم أجنبي	المجموع	علم وطني	علم أجنبي	المجموع	السفن الحاملة لأعلام أجنبية كنسبة مئوية من المجموع	المجموع كنسبة مئوية من سفن العالم
٢٧	المملكة العربية السعودية	١٠٠	١٤٦	٢٤٦	٢ ٩٠٥ ٤٣٤	١١ ٠٨٤ ٠٢١	١٣ ٩٨٩ ٤٥٥	٧٩,٢٣	٠,٧٨
٢٨	فرنسا	١٧٩	٢٨٣	٤٦٢	٣ ٤٨٤ ٦٨٣	٨ ٧٠٧ ٢٢١	١٢ ١٩١ ٩٠٤	٧١,٤٢	٠,٦٨
٢٩	كندا	٢٠٨	١٥٤	٣٦٢	٢ ٥٨٢ ٧٧٩	٧ ٢٨٣ ٧٩٢	٩ ٨٦٦ ٥٧١	٧٣,٨٢	٠,٥٥
٣٠	الكويت	٤٣	٣٧	٨٠	٥ ٣١٨ ٦٨٦	٣ ٩٠٢ ٩٨٦	٩ ٢٢١ ٦٧٢	٤٢,٣٢	٠,٥١
٣١	قبرص	١٢٨	١٤٤	٢٧٢	٣ ٣٣٢ ٩٢١	٥ ٧١٧ ١٠٥	٩ ٠٥٠ ٠٢٦	٦٣,١٧	٠,٥١
٣٢	فييت نام	٧٩٧	٩٩	٨٩٦	٦ ٧٩١ ٣٤٧	١ ٥٠٧ ٥٠٢	٨ ٢٩٨ ٨٤٩	١٨,١٧	٠,٤٦
٣٣	عمان	٦	٣٣	٣٩	٥ ٨٥٠	٧ ١٠٤ ٧٢٧	٧ ١١٠ ٥٧٧	٩٩,٩٢	٠,٤٠
٣٤	تايلند	٣٢٧	٦٢	٣٨٩	٥ ٠٦٦ ٩٣٤	١ ٦٥٩ ٣٢٧	٦ ٧٢٦ ٢٦١	٢٤,٦٧	٠,٣٨
٣٥	قطر	٥٣	٧٧	١٣٠	٧٦٨ ٦١٤	٥ ٨٢٩ ٣٦١	٦ ٥٩٧ ٩٧٥	٨٨,٣٥	٠,٣٧
	مجموع أكبر ٣٥ بلداً مالكاً للسفن	١٩ ١١١	٢٤ ١٨٢	٤٣ ٢٩٣	٥٠٠ ٩٢٥ ٩٧٤	١ ٢٠٠ ٢١٣ ٨٩٨	١ ٧٠١ ١٣٩ ٨٧٢	٧٠,٥٥	٩٤,٩٥
	جميع السفن الأخرى	٢ ٧٢٧	٢ ٤٩٥	٥ ٢٢٢	٣٠ ٤٤٧ ٦٦٩	٥١ ٦٣١ ٩٧٥	٨٢ ٠٧٩ ٦٤٤	٥٩,٧٠	٤,٥٨
	مجموع السفن المعروف بلد ملكيتها	٢١ ٨٣٨	٢٦ ٦٧٧	٤٨ ٥١٥	٥٣١ ٣٧٣ ٦٤٣	١ ٢٥١ ٨٤٥ ٨٧٣	١ ٧٨٣ ٢١٩ ٥١٦	٧٠,٢٠	٩٩,٥٣
	السفن الأخرى غير المعروف بلد ملكيتها	–	–	٧٠٨	–	–	٨ ٣٦٤ ٨٨٤	–	٠,٤٧
	المجموع العالمي	–	–	٤٩ ٢٢٣	–	–	١ ٧٩١ ٥٨٤ ٤٠٠	–	١٠٠,٠٠

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

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير، مرتّبة بحسب الحمولة الطنية الساكنة (dwt).

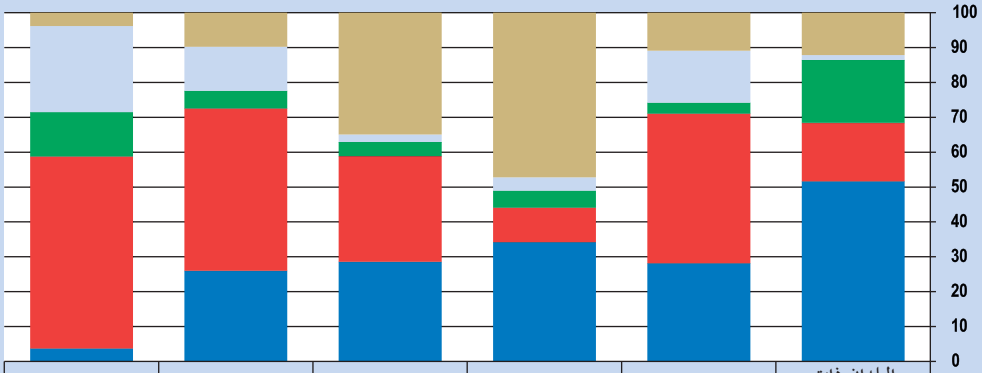
الشكل ٢-٤ حصة ملكية السفن بحسب مجموعة البلدان، ٢٠١٦ (النسبة المئوية)



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

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير، مرتّبة بحسب الحمولة الطنية الساكنة (dwt).

الشكل ٢-٥ الأساطيل المملوكة وطنياً بحسب أنواع السفن الرئيسية ومجموعة البلدان، ٢٠١٦ (الحصة من الحمولة الطنية الساكنة بالنسبة المئوية)



	البلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	البلدان المتقدمة	البلدان النامية في أفريقيا	البلدان النامية في الأمريكتين	البلدان النامية في آسيا	البلدان النامية في أوقيانوسيا
سفن أخرى	12.1	10.9	47.2	34.9	9.8	3.9
سفينة حاويات	1.4	14.9	3.8	2.2	12.6	24.7
سفينة بضائع عامة	18.0	3.1	4.9	4.0	5.1	12.7
ناقلة سوائب	16.8	42.9	9.9	30.3	46.6	55.1
ناقلة نفط صهريجية	51.6	28.2	34.2	28.5	26.0	3.7

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

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير، مرتّبة بحسب الحمولة الطنية الساكنة (dwt).

٣- ما هو الحجم الذي يُعتبر كبيراً للغاية؟

لم تكن سفن الحاويات قط أكبر مما هي في الوقت الحاضر، ونادراً ما كانت أسعار الشحن في حاويات أقل مما هي الآن (انظر الفصل ٣). ففي آذار/مارس ٢٠١٦، كان أسطول سفن الحاويات غير العاملة يبلغ ١,٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (انظر الرابط http://www.alphaliner.com). وفي حزيران/يونيه ٢٠١٦، على سبيل المثال، كان من الممكن أن يدفع الشاحن أقل من ٨٠٠ دولار من أجل حاوية يبلغ طولها ٤٠ قدماً مشحونة من شنغهاي إلى الساحل الغربي لأمريكا الشمالية (Clarksons Research, 2016). وإضافة إلى ذلك، في عام ٢٠١٦، حدثت أكبر عملية إفلاس على الإطلاق في قطاع الشحن في حاويات، بعد أن صوّت مجلس شركة Hanjin Shipping بالإجماع على تقديم طلب لكي تفرض المحكمة الحراسة عليها (*The Load Star*. 2016).

ووجود فرط معروض من الحمولة الطنية هو نتيجة للقرارات الاستثمارية الماضية ولنمو الطلب بمعدل أبطأ مما كان متوقعاً. فعند طلب السفن التي تدخل السوق حالياً، كان الملاّك الذين قدموا الطلبات يتوقعون أن يكون الاقتصاد في عام ٢٠١٦ أقوى. وتستجيب فرادى شركات النقل عادةً لهذا الوضع بمحاولة خفض التكاليف وزيادة الحصص في السوق، بالاستثمار غالباً في سفن حاويات كبيرة حديثة لتوفير تكاليف الوقود وتحقيق وفورات الحجم، وبالسعي إلى عمليات الاندماج لتحسين التحكّم في السوق، وهو أمر ضروري لملء السفن الكبيرة الجديدة. وهذا أمر منطقي من منظور فرادى الشركات، ولكن مشهد الصورة الأكبر يبين وجود ثلاثة اعتبارات إضافية، على النحو الذي ترد معالجته في الفقرات التالية.

أولاً، يمكن الاستعاضة عن السفن القديمة، ولكنها لا تترك السوق. ويظل هناك عادة فرط سعة، ما لم تحدث عملية تخريد لتلك السفن، كما أن معظم وحدات أسطول سفن الحاويات جديدة للغاية بحيث لا يجب تكسيرها. وفي النهاية، تواجَه جميع شركات النقل بأسعار شحن منخفضة انخفاضاً تاريخياً. وفرط الاستثمار ليس في صالح أعمال خطوط النقل البحري المنتظمة.

ثانياً، قد تخفض السفن الكبيرة تكاليف الوحدة بالنسبة لشركات النقل، ولكن التكاليف الكلية للنظام لا تنخفض وقد ترتفع في حقيقة الأمر. وتكاليف السفن العملاقة فيما يتعلق بنظام اللوجستيات قد تفوق فوائدها. وتؤدي التكاليف الإضافية للموانئ، وشركات التأمين، ومقدمي خدمات مواصلة النقل وهيكل الشبكات العام (أي، مع وجود مزيد من عمليات تعقيب الشحن ولكن مع وجود خدمات مباشرة أقل) إلى ارتفاع مجموع تكاليف النظام مع تزايد أحجام السفن. وهذا ينطبق ليس فحسب على الموانئ والطرق التي يتعين عليها استيعاب السفن الأكبر بل ينطبق أيضاً، بسبب وجود تأثير تعاقبي، على كثير من أسواق البلدان النامية الأصغر. وفرط الاستثمار ليس في صالح شركاء لوجستيات شركات النقل.

ثالثاً، عندما تصبح السفن أكبر حجماً فمن اللازم أن تُملأ بالبضائع. ونتيجة لذلك، يتاح مجال لعدد قليل من شركات النقل في فرادى الأسواق، مما يؤدي إلى استمرار عملية التركّز. وفي حين أن انخفاض أسعار الشحن قد يكون مفيداً للشاحنين في الأجل القصير، يمثُل في الأجل الطويل خطر وجود مزيد من الأسواق ذات الهياكل التي تتسم باحتكار القلّة. وفرط الاستثمار ليس في صالح الشاحنين في الأجل الطويل، على الأقل في الأسواق الصغيرة.

وهذه الدواعي لعدم الاستثمار في مزيد من سفن الحاويات وفي سفن منها تكون أكبر حجماً لا تنطبق على شركات نقل فرادى. فأي شركة نقل من هذا القبيل يجب عليها، باعتبارها كياناً تجارياً، أن تأخذ في الاعتبار عائداتها ولن تقبل التخلف عن المنافسين. ومع ذلك، فيما يتعلق ببعض شركات النقل، من المؤكد أنه قد تم بلوغ مرحلة تبذيرات الحجم، لأن شركات النقل هذه لا تستطيع أن تغطي تكاليفها الثابتة إذا لم تكن السفن مملوءة بدرجة معقولة.

وفي الأجل الطويل، يتاح مجال لمزيد من التوحيد. فالشركاء في اللوجستيات (الموانئ ومقدمو خدمات السكك الحديدية والشاحنات) سيبذلون قصاراهم للتكيف مع تزايد أحجام السفن، وسيصبح حجم السفن الأمثل لنظام اللوجستيات أكبر. وفي الوقت نفسه، سيستمر الضغط على أسعار الشحن البحري، وانخفاض تكاليف التجارة الناتج عن ذلك قد يساعد على انتعاش الاقتصاد العالمي.

الجدول ٢-٤ شركات خطوط النقل البحري المنتظمة الخمسون الأولى بحسب عدد السفن ومجموع السعة المتنية المستخدمة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً

		نهاية عام ٢٠١٤		نهاية عام ٢٠١٥		نهاية تموز/يوليه ٢٠١٦		
	الشركات	السفن	السعة	السفن	السعة	السفن	السعة	متوسط حجم السفن	الحصة من السوق (بالنسبة المئوية)
١	Maersk	٥٩٢	٢ ٧٩٢ ١٢٤	٦١٩	٣ ٠٥٩ ٩٨٤	٦١٦	٣ ٠٠٧ ٣٩٢	٤ ٨٨٢	١٥,١
٢	Mediterranean Shipping Company	٤٧٧	٢ ٤٩٥ ٤٣٩	٤٧٩	٢ ٧٠٣ ٤٠٤	٤٦٥	٢ ٦٦١ ١٣٥	٥ ٧٢٣	١٣,٤
٣	CMA CGM	٤٥٤	١ ٦٩١ ٢٩٠	٤٥٩	١ ٨٧٣ ٤٣٩	٤٣٥	١ ٨٢٩ ٩٥١	٤ ٢٠٧	٩,٢
٤	China Ocean Shipping (Group) Company	٢٧٢	١ ٥٢٤ ٥٨٨	٢٨٣	١ ٦٠٨ ٤٥٦	٢٦٨	١ ٥٥٤ ٤٣٤	٥ ٨٠٠	٧,٨
٥	Hapag-Lloyd	١٨٦	٩٧٤ ٤٣٠	١٨٢	٩٧٨ ٦٦٣	١٧٤	٩٥٦ ١٩٤	٥ ٤٩٥	٤,٨
٦	Evergreen	١٩٩	٩٤٧ ١٥٩	١٩٤	٩٤٩ ٤٩٢	١٨٩	٩٣٧ ٩٥٧	٤ ٩٦٣	٤,٧
٧	Hamburg Süd	١٢٦	٥٨٤ ٩٤٤	١٣٨	٦٧٠ ٠٢٩	١٣٢	٦٥١ ٥٤٩	٤ ٩٣٦	٣,٣
٨	Hanjin Shipping	٩٨	٥٩٥ ٠٥٦	١١٠	٦٤٨ ٠٤٣	١٠١	٦١٧ ٦٦٥	٦ ١١٥	٣,١
٩	Orient Overseas Container Line	١٠٣	٥٢٧ ٨٢٧	١٠٩	٥٧١ ٤٢٩	١١١	٥٨٩ ٤٧٦	٥ ٣١١	٣,٠
١٠	Neptune Orient Lines – American President Lines	٩٩	٦٠٤ ٠٧٣	٩٠	٥٦٧ ٦٣٥	٨٩	٥٦٤ ٠٢٨	٦ ٣٣٧	٢,٨
١١	Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines	١٠٦	٥٦٠ ٦٧٨	٩٨	٥٤٢ ٩٠٩	٩٣	٥٣١ ٣٧٦	٥ ٧١٤	٢,٧
١٢	Yang Ming Marine Transport	٨٥	٣٨٩ ٦١٤	١٠٠	٥٤٢ ١٢٧	٩٧	٥٢٠ ٥٨٠	٥ ٣٦٧	٢,٦
١٣	United Arab Shipping Company	٥٣	٣٣٨ ٥٣٢	٥١	٤٥٢ ٥١٠	٥٤	٥١٠ ٢٩٦	٩ ٤٥٠	٢,٦
١٤	Nippon Yusen Kaisha	١٠٤	٥٠٨ ٨٠١	١٠١	٤٩٣ ٤٤٣	١٠٠	٥٠٠ ١٦٥	٥ ٠٠٢	٢,٥
١٥	Hyundai Merchant Marine	٦٣	٣٨٥ ٧٥٣	٥٦	٣٨١ ٧٢٨	٥٧	٤٠١ ١٥٢	٧ ٠٣٨	٢,٠

الجدول ٢-٤ شركات خطوط النقل البحري المنتظمة الخمسون الأولى بحسب عدد السفن ومجموع السعة المتنية المستخدمة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً (تابع)

	الشركات	نهاية عام ٢٠١٤		نهاية عام ٢٠١٥		نهاية تموز/يوليه ٢٠١٦		
		السفن	السعة	السفن	السعة	السفن	السعة	متوسط حجم السفن	الحصة من السوق (بالنسبة المئوية)
١٦	Kawasaki Kisen Kaisha Limited – K Line	٦٩	٣٤٠ ٣٤٧	٧١	٣٩٧ ٥٥٧	٦٨	٣٨٠ ٨٥١	٥ ٦٠١	١,٩
١٧	Zim Integrated Shipping Services	٨٣	٣٥٠ ٢٥٥	٨٥	٣٦٨ ٨٨٤	٧٩	٣٤٣ ٥٩٨	٤ ٣٤٩	١,٧
١٨	Pacific International Lines	١٧١	٤١٠ ٥١٢	١٣٥	٣٣٦ ٦٩٩	١٢٩	٣٣٢ ٤٠٣	٢ ٥٧٧	١,٧
١٩	Wan Hai Lines	٨٥	١٩٥ ٤٨١	٩٢	٢١٧ ٨٤٧	٩٨	٢٥٥ ١٢٤	٢ ٦٠٣	١,٣
٢٠	X-Press Feeders	٨١	١٢٧ ٠٢١	٧٥	١١٦ ٧٠٩	٨٢	١٣١ ٦٨٦	١ ٦٠٦	٠,٧
٢١	Republic of Korea Marine Transport Company	٦٥	١٠٣ ١٣٠	٦٥	١٠٩ ٠١٢	٦٦	١١٢ ٦٥٩	١ ٧٠٧	٠,٦
٢٢	Islamic Republic of Iran Shipping Lines	٢٨	٩٣ ٣٧٢	٢٧	٩٢ ٦٧٤	٢٧	٩٢ ٦٧٤	٣ ٤٣٢	٠,٥
٢٣	Shandong International Transportation Corporation	٦٥	٧٦ ٢٥٤	٧٦	٩٨ ٥٧٣	٧٣	٩٠ ٩٠٩	١ ٢٤٥	٠,٥
٢٤	Arkas Container Transport	٤٠	٥٨ ٤٩٨	٤٥	٦٧ ٢٣٧	٤٥	٦٨ ٣٨٨	١ ٥٢٠	٠,٣
٢٥	T S Lines	٣٨	٧٠ ٢٤٥	٤٤	٩١ ٣٠٨	٣٣	٦١ ٥١٢	١ ٨٦٤	٠,٣
٢٦	Simatech Shipping	١٥	٣٦ ٢٦٩	٢٠	٥٥ ٩٨٤	٢٠	٥٨ ٨٠٢	٢ ٩٤٠	٠,٣
٢٧	Regional Container Lines	٣٠	٥٢ ٠٩٦	٣٠	٥٤ ٧٧١	٣٠	٥٦ ٧٩٠	١ ٨٩٣	٠,٣
٢٨	Sinokor Merchant Marine	٢٩	٤١ ٦٥٦	٣٦	٤٥ ١٢١	٤٠	٥٦ ٦٣٦	١ ٤١٦	٠,٣
٢٩	Nile Dutch	٣٠	٩٥ ٢٩٦	١٦	٤٨ ٨٦٧	١٥	٤٩ ٨٦٦	٣ ٣٢٤	٠,٣
٣٠	Transworld Group of Companies	٢٣	٣٤ ٧٣٠	٢٤	٤٠ ٢٥٦	٢٨	٤٦ ٣٧٩	١ ٦٥٦	٠,٢
٣١	Heung-A Shipping	٣٣	٤١ ٢٦٣	٣٥	٤٩ ١٩٩	٣٤	٣٩ ٧٧٧	١ ١٧٠	٠,٢
٣٢	Matson	٢٤	٥٢ ٢٢٣	٢٠	٤٠ ٩٥٢	١٩	٣٩ ٤٨٤	٢ ٠٧٨	٠,٢
٣٣	Unifeeder	٥٦	٥٧ ٨٥٦	٤٠	٤٣ ٣٩٥	٣٧	٣٩ ٢٥٩	١ ٠٦١	٠,٢
٣٤	China Merchants Group	٢٧	٣٩ ٤٧١	٢٩	٣٧ ٢٣٨	٢٩	٣٨ ٥٠٨	١ ٣٢٨	٠,٢

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

ملاحظة: يشمل جميع سفن الحاويات المعروف أن شركات خطوط النقل البحري المنتظمة تقوم بتشغيلها مرتّبة بحسب مجموع الوحدات المعادلة لعشرين قدماً.

دال- توزيع سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة

١- الربط على المستوى القطري

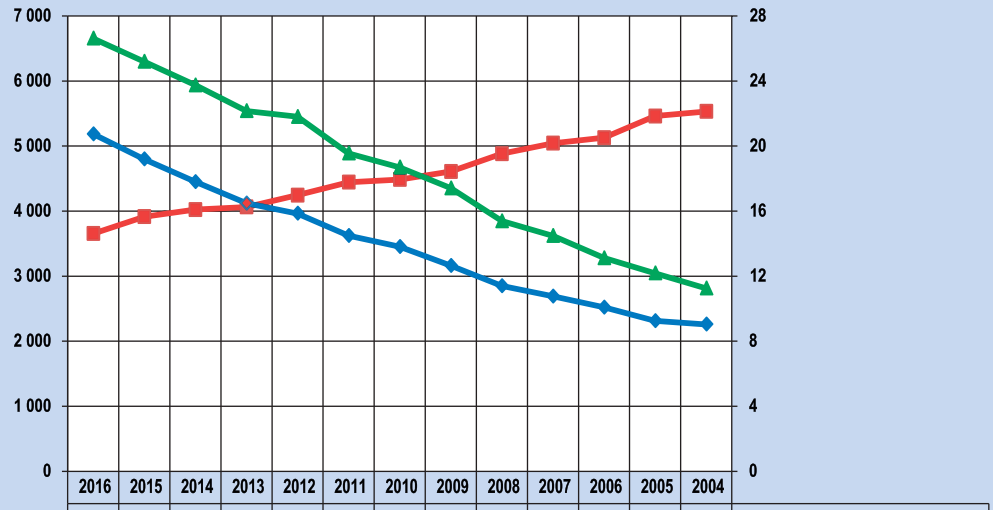
ينعكس أيضاً اتجاه التوحيد في هذا القطاع في البيانات المتعلقة بتوزيع الأسطول. فأحجام سفن الحاويات لكل بلد – سواء من حيث المتوسط أو الحد الأقصى – آخذة في الارتفاع في حين أن عدد الشركات التي تقدم الخدمات إلى الموانئ البحرية للبلدان التي تمثل المتوسط العام آخذ في الانخفاض (الشكل ٢-٦).

فعدد شركات النقل التي تتنافس على شحن بضائع البلدان التي تمثل المتوسط العام قد انخفض بنسبة قدرها ٣٤ في المائة في ١٢ عاماً، من ٢١,١ شركة في عام ٢٠٠٤ إلى ١٤,٦ شركة في عام ٢٠١٦. وفي حين أن وجود ١٤,٦ شركة لكل بلد سيكون كافياً عادةً لضمان وجود سوق تنافسية، لا يكشف المتوسط عن تزايد عدد البلدان التي لا يوجد فيها سوى بضع جهات تقدم خدمات الحاويات، الأمر الذي يؤدي إلى احتمال وجود أسواق تتسم باحتكار القلة. وفي عام ٢٠٠٤، كان هناك ٤٤ بلداً لديها خمس جهات مقدِّمة للخدمات، أو لديها جهات أقل عدداً، مقارنة بما يبلغ ٥٦ بلداً في عام ٢٠١٦، وهو ما يمثل زيادة بنسبة قدرها ٢٧ في المائة. وفي الفترة نفسها، سجل الأونكتاد تضاعفاً في عدد البلدان التي لا توجد فيها سوى جهة

واحدة مقدِّمة للخدمات، من ٥ بلدان في عام ٢٠٠٤ إلى ١٠ بلدان ٢٠١٦.

والوضع العام لأي بلد في الشبكات العالمية للنقل البحري للبضائع في حاويات يعبّر عنه مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة. وفي أيار/مايو ٢٠١٦، كانت أفضل البلدان ربطاً، أي تلك ذات أعلى مؤشر للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، هي المغرب ومصر وجنوب أفريقيا في أفريقيا؛ والصين وجمهورية كوريا في شرق آسيا؛ وبنما وكولومبيا في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي؛ وسري لانكا والهند في جنوب آسيا؛ وسنغافورة وماليزيا في جنوب شرق آسيا (للاطلاع على المؤشر فيما يتعلق بجميع البلدان الساحلية في الفترة ٢٠٠٤-٢٠١٦، انظر الرابط http://stats.unctad.org/maritime). وفي حين أن متوسط مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة قد زاد منذ التوصل إلى ذلك المؤشر في عام ٢٠٠٤، لم تحسِّن بلدان عديدة ربطها خلال العقد المنصرم. وتشير التجربة إلى وجود ثلاثة مجالات رئيسية على صعيد السياسات يمكن، في حالة التركيز عليها، أن تساعد على تحسين مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لأي بلد، على النحو المفصّل في الفقرات التالية.

الشكل ٢-٦ المتوسطات لكل بلد، ٢٠٠٤-٢٠١٦: عدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة، وحجم سفن الحاويات، والحد الأقصى لحجم السفن



	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
عدد شركات النقل البحري المنتظمة	14.6	15.7	16.1	16.3	17.0	17.8	17.9	18.4	19.5	20.2	20.5	21.8	22.1
حجم سفن الحاويات (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	5 184	4 798	4 449	4 121	3 962	3 622	3 452	3 161	2 848	2 689	2 520	2 312	2 259
الحد الأقصى لحجم السفن (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	6 656	6 298	5 937	5 540	5 452	4 889	4 673	4 353	3 847	3 620	3 279	3 045	2 812

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Lloyd's List Intelligence.

ملاحظة: تمثل البيانات المتوسطات لكل بلد استناداً إلى توزيع السفن في ١٦٠ بلداً.

وأول مجال على صعيد السياسات هو زيادة حجم شحنات البضائع في المناطق الخلفية للموانئ. ومن المهم، لتوسيع تلك المناطق الخلفية (أي توسيع سوق خدمات أي ميناء)، تيسير التجارة والمرور العابر (الترانزيت) الدوليين، لكي يتسنى أن تزداد سهولة وصول الزبائن من البلدان المجاورة إلى الميناء. فعلى سبيل المثال، في غربي أفريقيا، تتنافس موانئ بنن وتوغو وغانا وكوت ديفوار ونيجيريا على شحنات البضائع من البلدان غير الساحلية المجاورة. بيد أن النقل الداخلي باهظ التكلفة، ويؤدي عدم كفاءة إجراءات عبور الحدود إلى جانب حواجز الطرق إلى صعوبة توسيع نطاق المناطق الخلفية. وأحد سُبل تحسين الربط بالنقل البحري في بلدان غرب أفريقيا هو تحسين النقل الداخلي المتعدد الوسائط وتحسين الربط التجاري.

والمجال الثاني على صعيد السياسات هو كفالة أن تكون الأسواق تنافسية. ومن الناحية المثالية، ينبغي أن يكون متاحاً للشاحنين الاختيار من بين محطات مختلفة وشركات مختلفة للنقل في شاحنات وللنقل البحري. فأي تقييد لخدمات النقل، من قبيل نُظم تخصيص شحنات البضائع في إطار تقييدات النقل في شاحنات أو الملاحة الساحلية في النقل البحري، يؤدي إلى انخفاض الربط البحري.

أما المجال الثالث على صعيد السياسات فهو تلبية طلب شركات خطوط النقل البحري المنتظمة بخصوص وجود موانئ بحرية حديثة وتتسم بالكفاءة. وهذا يشمل البنى التحتية المادية اللازمة لاستيعاب سفن تتزايد أحجامها باستمرار، مع توافر العمق المائي الضروري وروافع مناولة الحاويات من السفينة إلى الشاطئ. ومن الضروري أيضاً وجود عمليات وجمارك حديثة في الموانئ تجنباً للتأخيرات ولأوجه عدم اليقين، الأمر الذي يساعد بدوره على تحسين الربط المستدام بشبكات النقل.

٢- الربط على الصعيد الثنائي

يوجد أعلى ربط على الصعيد الثنائي في الخدمات الموجودة داخل المناطق، لا سيما داخل آسيا وداخل أوروبا. ومن بين أكبر ١٠ طرق من حيث السعة الحملية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، نجد أن طريقاً واحداً فقط هو العابر للقارات، وهو الطريق الذي يربط بين الصين والولايات المتحدة (الجدول ٢-٥). وأكبر السفن موزعة على الخدمات بين آسيا وأوروبا، بما يشمل الروابط المقابلة داخل المناطق. أما أمريكا الشمالية فهي لا تخدمها حتى الآن أكبر السفن العملاقة، سواء على طريق شمال الأطلسي أو من خلال خدمات من الصين. وليس من المرجح أن يتغير هذا في المستقبل المنظور لأن السفن الجديدة من فئة بنماكس لا تحمل سوى ما يتراوح من ١٣ ٠٠٠ إلى ١٤ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي أقل من عدد الوحدات المعادلة لعشرين قدماً الذي تحمله أكبر سفن الحاويات الموجودة وهو ١٩ ٢٢٤ وحدة، حتى بعد افتتاح قناة بنما الموسعة.

الجدول ٢-٥ استخدام سفن الحاويات على الطرق العشرة الأولى، ١ أيار/مايو ٢٠١٦

الخدمات المباشرة	مجموع الوحدات المعادلة لعشرين قدماً المستخدمة	عدد الشركات (التي تقوم بتشغيل السفن)	أكبر سفينة (بالوحدات المعادلة لعشرين قدما)
الصين – جمهورية كوريا	٥ ٤٠٨ ٦٠٨	٤٣	١٩ ٢٢٤
الصين – سنغافورة	٥ ٢٧٧ ٠٢٣	٣٤	١٩ ٢٢٤
الصين – هونغ كونغ (الصين)	٤ ٢٨٩ ٤٥١	٤٣	١٦ ٦٥٢
الصين – ماليزيا	٤ ٢٧٠ ٦٥٣	٢٩	١٩ ٢٢٤
ألمانيا – هولندا	٣ ٦٤٥ ٤٨٨	٣٥	١٩ ٢٢٤
ألمانيا – المملكة المتحدة	٣ ٥٩٨ ٧٩١	٣١	١٩ ٢٢٤
هولندا – المملكة المتحدة	٣ ٣١١ ٢٧٧	٤٠	١٩ ٢٢٤
الصين – الولايات المتحدة	٣ ٠٩٥ ٠٨٠	٢٥	١٤ ٠٣٦
ماليزيا – سنغافورة	٢ ٧٨٧ ١٢١	٤٧	١٩ ٢٢٤
بلجيكا – ألمانيا	٢ ٧١٧ ٠٧٨	٣٠	١٩ ٢٢٤
الصين – مقاطعة تايوان الصينية	٢ ٦٩٤ ٤٧٨	٣٤	١٤ ٠٨٠

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Lloyd's List Intelligence.

٣- الربط عن طريق قناة بنما

في حزيران/يونيه ٢٠١٦، وبعد الانتهاء بنجاح من تنفيذ مشروع استغرق تسع سنوات يقدّر أن تكلفته بلغت ٥,٤ بلايين دولار، دشّنت قناة بنما مجموعة موسعة من الأهوسة الأطول والأعمق. وقبل ذلك التوسيع، لم يكن بإمكان السفن التي يتجاوز عرضها ٣٢,٣ متراً المرور عبر القناة؛ أما الأهوسة الجديدة فهي تتيح مرور سفن يصل عرضها إلى ٤٩ متراً. وقد جرى بالفعل توسيع نطاق عدة خدمات على الطريق بين آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة عبر قناة بنما بحيث أصبحت متناسبة مع سفن فئة بنماكس (Clarksons Research, 2016). ونتيجة لذلك، في حزيران/يونيه ٢٠١٦، أصبحت نسبة قدرها ٨٥ في المائة من الأسطول العالمي من سفن الحاويات معبّراً عنها بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً هي سفن من فئة نيوبنماكس أو تمثل حجماً أقل

ومن ثم يمكن أن تقدم خدمات عبر القناة. ويمثل هذا زيادة كبيرة مقارنةً بالوضع قبل التوسع، عندما كانت نسبة لا تتجاوز ٣٧ في المائة من الأسطول العالمي من سفن الحاويات هي سفن من فئة بنماكس أو ذات حجم أقل من حجم سفن تلك الفئة (Clarksons Research, 2016). والتغير الحاصل في سجل الطلبات مماثل لذلك، أي أنه قبل التوسع كانت نسبة لا تتجاوز ١٥ في المائة من السفن التي يشملها سجل الطلبات صغيرة الحجم بدرجة تكفي للمرور عبر القناة السابقة، وزادت هذه الحصة الآن إلى أكثر من ٥٠ في المائة. وثمة خطط أيضاً لتحويل السفن الموجودة. فقد أفادت شركة NSB (٢٠١٦) بوجود خطط لديها لتوسيع نطاق سفن الحاويات بزيادة حجم السفن التي تمثل ٤٨٠ ٤ وحدة معادلة لعشرين قدماً إلى ٣٣٠ ٦ وحدة، وذلك لكي يتوافق مع أبعاد قناة بنما الجديدة؛ ويمكن بذلك أن تزيد السعة الحملية لشحنات البضائع بنسبة قدرها ٣٠ في المائة، وأن ينخفض استهلاك الوقود لكل حمولة حاويات تبلغ في المتوسط ١٤ طناً بنسبة قدرها ٥٠ في المائة.

ويتيح توسيع النطاق فرصاً لبنما، وكذلك للبلدان التي تمر تجارتها الدولية عبر القناة. ففيما يتعلق ببنما، توجد ثلاث فوائد رئيسية. أولاً، ستدر السعة الإضافية رسوماً مباشرة إضافية للمرور وتفتح أسواقاً إضافية، مثلاً، بالسماح بمرور ناقلات الغاز الكبيرة لأول مرة. ثانياً، ستولّد الموانئ الموجودة في بنما أعمال تعقيب شحن إضافية. ثالثاً، سيستفيد المستوردون والمصدرون من بنما من الربط الإضافي وانخفاض التكاليف التجارية، لأن السفن الأكبر وزيادة المنافسة قد تساعدان على كفالة انتقال وفورات الناقلات الناجمة عن وفورات الحجم إلى الزبائن في شكل أسعار شحن أقل. وفيما يتعلق بزبائن القناة، سيكون أكبر تأثير من حيث القيمة المطلقة هو تحسين تنافسية الخدمات بين آسيا والساحل الشرقي لأمريكا الشمالية. وتزداد تنافسية الطريق المائي تماماً عبر قناة بنما مقابل الطرق الرئيسية المنافسة له، وهي الجسور الأرضية عبر أمريكا الشمالية وقناة السويس. ومن منظور الزبائن، قد يكون المستوردون والمصدرون على الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية من بين المستفيدين الرئيسيين، لأنهم سيتاح لهم مزيد من الخيارات للربط بأوروبا وأمريكا الشمالية من خلال القناة. وأخيراً، تنشأ فرص إضافية أيضاً لموانئ منطقة البحر الكاريبي وأمريكا اللاتينية، التي يمكن توقّع أن تجذب بعض أعمال تعقيب الشحن لأن سفناً أكبر بكثير ستُستخدم على الطرق التي تمر بالقرب من جامايكا وكوبا وكولومبيا وبلدان أخرى. ومع اتساع الفرق في الحجم بين أكبر الحاويات وأصغرها، يرتفع أيضاً الحافز الاقتصادي لتعقيب الشحن، وذلك بهدف كفالة استخدام الحد الأمثل للسفينة في كل مرحلة من مراحل طريق تجاري.

هاء- التسجيل

تبلغ الحمولة الطنية المسجلة تحت علم أجنبي (أي حيثما تختلف جنسية مالك السفينة عن العلَم الذي تحمله السفينة) ٧٠,٢ في المائة من المجموع العالمي (الجدول ٢-٣). وقد كان نظام السجلات المفتوحة (أي حيثما كان المالك والعَلم من بلدين مختلفين) يمثّل فرصة لكثير من البلدان النامية – بما يشمل الكثير من البلدان الجزرية الصغيرة النامية، من قبيل جزر مارشال، وأقل البلدان نمواً، من قبيل ليبريا – لتقديم خدمات سجلات السفن. وفي الوقت ذاته، يظل أغلب ملاّك السفن موجودين في بلدان متقدمة، ونتيجة لنظام السجلات المفتوحة قد تظل أساطيلهم تنافسية مقابل الأساطيل التي تملكها شركات توجد مقارها في بلدان نامية. فعلى سبيل المثال، باستطاعة مالك سفينة من ألمانيا أو اليابان أن يستخدم، تحت أعلام بنما أو جزر مارشال أو ليبريا، بحارة من بلدان ثالثة، مثلاً من إندونيسيا أو الفلبين، يعملون نظير أجور أقل من أجور زملائهم الألمان أو اليابانيين. وفي ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦، ظلت بنما وجزر مارشال وليبريا هي التي تمثل أكبر سجلات السفن، بحيث تمثل هذه البلدان معاً ٤١,٠ في المائة من الحمولة الطنية العالمية، مع تسجيل جزر مارشال أعلى نمو بين السجلات الرئيسية، وهو نمو بنسبة قدرها ١٢ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٥ (الجدول ٢-٦). وتمثل السجلات العشرة الأولى ٧٦,٨ في المائة من الأسطول العالمي من حيث الحمولة الطنية الساكنة.

ونسبة تتجاوز ٧٦ في المائة من الأسطول العالمي مسجلة في بلدان نامية (بما يشمل سجلات مفتوحة كثيرة)، وهو ما يمثل زيادة إضافية مقارنة بعام ٢٠١٥ (الجدول ٢-٧). وبعض الأساطيل التي تحمل أعلاماً وطنية هي أيضاً مملوكة وطنياً. وعلى وجه الخصوص، في البلدان ذات السواحل الطويلة وحركة المرور الهامة للملاحة الساحلية وبين الجزر، كثيراً ما تحد التشريعات الوطنية من الخيارات المتاحة لملاّك السفن لتسجيل سفنهم في بلد غير البلد الذي يجري فيه تشغيل تلك السفن. فعلى سبيل المثال، نجد أن سفناً كثيرة تحمل أعلام إندونيسيا والصين والولايات المتحدة والهند مستخدمة في خدمات الملاحة الساحلية (للاطلاع على قائمة كاملة انظر الرابط http://stats.unctad.org/fleet). وفيما يتعلق

بحصة المجموعات الإقليمية بين الأعلام الوطنية للأسطول العالمي، تحمل نسبة قدرها ١١,٤٢ في المائة من سفن تمثل الحمولة الطنية المسجلة في أفريقيا والبالغة نسبتها ١٢,٩٧ في المائة علم ليبريا وتحمل نسبة قدرها ١١,٠٧ في المائة من سفن تمثل الحمولة الطنية المسجلة في أوقيانوسيا والبالغة نسبتها ١١,٤٩ في المائة علم جزر مارشال (الجدول ٢-٧). وبعبارة أخرى، تحمل نسبة قدرها ٨٨ في المائة من سفن الأسطول المسجل في أفريقيا علم ليبريا وتحمل نسبة تتجاوز ٩٦ في المائة من سفن الأسطول المسجل في أوقيانوسيا علم جزر مارشال.

وتركز السجلات المختلفة على أنواع مختلفة من السفن. فأنتيغوا وبربودا توجد لديها أكبر حصة في السوق من سفن البضائع العامة المتعددة الأغراض، في حين أن ليبريا هي أهم سجل لسفن الحاويات، وجزر مارشال هي أهم سجل لناقلات النفط الصهريجية، وبنما هي أهم سجل لناقلات السوائب الجافة. وأحد أسباب هذا التخصص هو الروابط التقليدية مع البلدان المالكة للسفن. وكثيراً ما تسجل اليابان – التي توجد لديها حصة كبيرة من ناقلات السوائب الجافة – سفنها في بنما. ولألمانيا – التي تتخصص في سفن الحاويات على الأغلب – علاقة وثيقة مع ليبريا؛ وتوجد معاهدة بين الدولتين بشأن ضرائب الدخل أو يوجد اتفاق بينهما بشأن الازدواج الضريبي، وهو أمر مفيد للضباط البحريين الألمان الذين يعملون على سفن تحمل علم ليبريا (German Federal Ministry of Finance, 1975).

واو- البحارة

يوفر الأسطول العالمي زهاء ١ ٥٤٥ ٠٠٠ فرصة عمل للبحارة في النقل البحري الدولي (Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping, 2016). وزهاء ٥١ في المائة من الوظائف هي للضباط، مقارنة بنسبة قدرها ٤٩ في المائة للمجندين البحريين، أي البحارة غير الضباط من قبيل البحار القدير أو البحار العادي (في عام ٢٠٠٥، كانت النسبة ٤٥ في المائة للضباط مقابل ٥٥ في المائة للمجندين البحريين). وللمرة الأولى في التاريخ، تزيد نسبة الضباط عن نسبة المجندين البحريين، مما يعكس أوجه التقدم التكنولوجية وانخفاض الطلب على العمل اليدوي على متن السفن. والعمالة على متن السفن هي مثال لأهمية وفورات الحجم في قطاع النقل البحري. فعلى سبيل المثال، يلزم طاقم مكون من ١٤ أو ١٥ بحاراً لسفينة حاويات أو لناقلة سوائب جافة تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠ ٠٠٠ طن. ولا تحتاج سفينة تبلغ ١٠ أمثال هذا الحجم (حمولتها الإجمالية ١٠٠ ٠٠٠ طن) إلى عشرة أمثال هذا العدد من البحارة، بل يمكن أن تعمل جيداً بواسطة ١٩ أو ٢٠ بحاراً.

وفي الفترة ٢٠٠٥-٢٠١٥، زاد الطلب العالمي على البحارة بنسبة قدرها ٤٥ في المائة، تماشياً بوجه عام مع نمو الأسطول العالمي في الفترة نفسها. وتوفر الصين أعلى أعداد البحارة (٦٣٥ ٢٤٣)، تليها الفلبين (٥٠٠ ٢١٥)، ثم إندونيسيا (٧٠٢ ١٤٣)، ثم الاتحاد الروسي (٠٦١ ٨٧)، ثم الهند (٠٨٤ ٨٦)، ثم أوكرانيا (٠٠٠ ٦٩) (Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping, 2016). وأخذاً في الاعتبار أحجام السكان، فإن التحويلات المالية من البحارة الذين يعملون على متن السفن أهم كثيراً للفلبين منها للبلدان الرئيسية الأخرى المورّدة للبحارة. فعلى سبيل المثال، كحصة من عدد السكان، نجد أن ما يقرب من ٢ من كل ١ ٠٠٠ من مواطني الفلبين يعملان على متن سفينة، مقارنة بأقل من ١ من كل ١٠ ٠٠٠ من مواطني الهند. وفي الفلبين، أفيد بأن التحويلات المالية من البحارة في عام ٢٠١٥ بلغت ٥,٨ بلايين دولار، وهو ما يمثل زيادة بنسبة قدرها ٥,٣ في المائة عن عام ٢٠١٤ (*The Seafarer Times*, 2016). وتتابع الحكومة تنفيذ برنامجها للعمالة فيما وراء البحار بهدف عام هو تحقيق فوائد اجتماعية واقتصادية للمهاجرين من الفلبين ولأسرهم ومجتمعاتهم وللبلد ككل. وقد أصبحت التحويلات المالية مصدراً ثابتاً للدخل، بحيث فاقت حتى مبالغ الاستثمار الأجنبي المباشر وأموال المساعدة الإنمائية الخارجية التي حصلت عليها الفلبين (De Vries, 2011). وفي بعض البلدان الأصغر، يُعتبر العمل كبحارة أكثر أهمية حتى من ذلك. ففي كيريباس، مثلاً، يعمل أكثر من ١ من كل ٥٠ مواطناً على متن سفينة.

وتختلف البلدان أيضاً فيما يتعلق بنسبة الضباط والمجندين البحريين الذين يعملون على متن السفن. فالمواطنون من اليونان واليابان الذين يعملون كبحارة، مثلاً، يعملون إلى حد كبير كضباط، في حين أن البحارة من إندونيسيا وباكستان والفلبين من الأرجح أن يعملوا كمجندين بحريين (حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping, 2016).

الجدول ٢-٦ أعلام التسجيل لدى أكبر الأساطيل المسجلة، ٢٠١٦

	عدد السفن	حصة السفن من المجموع العالمي (بالنسبة المئوية)	بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة	الحصة من المجموع العالمي للحمولة الطنية الساكنة (بالنسبة المئوية)	الحصة المتراكمة من الحمولة الطنية الساكنة (بالنسبة المئوية)	متوسط حجم السفن (بالأطنان من الحمولة الساكنة)	نمو الحمولة الطنية الساكنة، ٢٠١٥-٢٠١٦ (بالنسبة المئوية)
بنما	٨ ١٥٣	٨,٩٧	٣٣٤ ٣٦٨	١٨,٥١	١٨,٥١	٤٢ ٧٦٨,٩٩	-٠,٥٣
ليبريا	٣ ١٨٥	٣,٥٠	٢٠٦ ٣٥١	١١,٤٢	٢٩,٩٣	٦٤ ٨٦٩,٨٨	٢,٢١
جزر مارشال	٢ ٩٤٢	٣,٢٤	٢٠٠ ٠٦٩	١١,٠٧	٤١,٠٠	٦٨ ٠٧٣,٩٨	١٢,٠٣
هونغ كونغ (الصين)	٢ ٥١٥	٢,٧٧	١٦١ ٧٨٧	٨,٩٦	٤٩,٩٦	٦٥ ٥٥٣,٨٥	٧,٦٣
سنغافورة	٣ ٦٠٥	٣,٩٧	١٢٧ ١٩٣	٧,٠٤	٥٧,٠٠	٣٧ ٠٢٨,٥٣	٧,٥٠
مالطة	٢ ١٠١	٢,٣١	٩٤ ٩٩٢	٥,٢٦	٦٢,٢٦	٤٥ ٨٦٧,٦٦	٨,٩٠
جزر البهاما	١ ٤٥٠	١,٥٩	٧٩ ٥٤١	٤,٤٠	٦٦,٦٦	٥٥ ٥٤٥,١٨	٧,٦١
الصين	٤ ٠٥٢	٤,٤٦	٧٥ ٨٥٠	٤,٢٠	٧٠,٨٦	١٩ ٨٤٥,٦٦	-٠,٩٦
اليونان	١ ٣٨٦	١,٥٢	٧٣ ٥٦٨	٤,٠٧	٧٤,٩٣	٦٣ ٦٤٠,١٩	-٢,٤٩
قبرص	١ ٠٥٣	١,١٦	٣٣ ٣١٣	١,٨٤	٧٦,٧٧	٣٢ ٤٠٥,٩٧	٠,٤٦
اليابان	٥ ٣٢٠	٥,٨٥	٣١ ٨٦٩	١,٧٦	٧٨,٥٤	٧ ٤٣٥,٤٩	٣,٥٥
جزيرة مان	٣٨٩	٠,٤٣	٢٢ ٥٣٩	١,٢٥	٧٩,٧٩	٥٧ ٩٤٠,٩٤	-٨,٣٦
النرويج	١ ٥٦١	١,٧٢	٢٠ ٦٩٧	١,١٥	٨٠,٩٣	١٥ ٣٠٨,٤٥	٣,٠٠
إندونيسيا	٧ ٨٤٣	٨,٦٣	١٨ ١١٧	١,٠٠	٨١,٩٣	٣ ٨٥٨,٧٨	٣,٤١
الدانمرك	٦٧١	٠,٧٤	١٧ ١٨٥	٠,٩٥	٨٢,٨٨	٢٧ ٥٤٠,٢٦	٤,٥٧
جمهورية كوريا	١ ٩٠٦	٢,١٠	١٦ ٨٢٠	٠,٩٣	٨٣,٨٢	٩ ٨٩٩,٨٣	-٥,٤٢
إيطاليا	١ ٣٧٦	١,٥١	١٦ ٤٧٠	٠,٩١	٨٤,٧٣	١٤ ٢٩٦,٦٣	-٢,١٤
الهند	١ ٦٢٥	١,٧٩	١٦ ٣٣٨	٠,٩٠	٨٥,٦٣	١٠ ٤٣٩,٤١	٤,٥٨
المملكة المتحدة	١ ١٦٧	١,٢٨	١٥ ١٩٢	٠,٨٤	٨٦,٤٧	١٥ ٣٦٠,٥٠	٧,٥٩
جمهورية تنزانيا المتحدة	٢٦٥	٠,٢٩	١٣ ٢٥٥	٠,٧٣	٨٧,٢١	٥٤ ٧٧١,٤٤	٦,٨٤
الولايات المتحدة	٣ ٥٧٠	٣,٩٣	١١ ٨٤١	٠,٦٦	٨٧,٨٦	٥ ٧٧٣,٢٧	٤,١٦
أنتيغوا وبربودا	١ ٠٨٠	١,١٩	١١ ٥٠٦	٠,٦٤	٨٨,٥٠	١٠ ٧٢٣,٢٠	-٧,٣٨
ألمانيا	٦١٨	٠,٦٨	١١ ٤٠٢	٠,٦٣	٨٩,١٣	٢١ ٦٧٥,٨٨	-٨,٣٧
برمودا	١٥٦	٠,١٧	١٠ ٦١٠	٠,٥٩	٨٩,٧٢	٦٩ ٣٤٦,٢٩	-٣,١٧
ماليزيا	١ ٦٦٢	١,٨٣	٩ ٦١٢	٠,٥٣	٩٠,٢٥	٦ ٧٨٧,٨٠	٢,١٩
تركيا	١ ٢٧٦	١,٤٠	٨ ٦٣٥	٠,٤٨	٩٠,٧٣	٨ ٢٧١,٣٤	٢,٣٧
بلجيكا	٢٠٠	٠,٢٢	٨ ٤٧٩	٠,٤٧	٩١,٢٠	٤٥ ١٠٣,٦٥	-٣,٢٤
البرتغال	٣٧٣	٠,٤١	٨ ٣٩٨	٠,٤٦	٩١,٦٦	٢٥ ٢٩٥,١٤	٦٥,١٢
الاتحاد الروسي	٢ ٥٤٦	٢,٨٠	٨ ٣٩٠	٠,٤٦	٩٢,١٣	٣ ٣٦٤,٠٦	٥,٩٤
هولندا	١ ٢٤٥	١,٣٧	٨ ٢٥٢	٠,٤٦	٩٢,٥٨	٧ ٣٨٧,٩٢	-٢,٨٠
فييت نام	١ ٧٨٦	١,٩٦	٧ ٦٧٠	٠,٤٢	٩٣,٠١	٤ ٤٨٨,٠٣	٧,٢٤
فرنسا	٥٤٣	٠,٦٠	٦ ٨٥٦	٠,٣٨	٩٣,٣٩	١٥ ٨٧٠,١٤	٦,٨٤
الفلبين	١ ٤٦٢	١,٦١	٦ ٣٩٠	٠,٣٥	٩٣,٧٤	٥ ٢٦٣,٦١	٤,٨٢
تايلند	٧٨٢	٠,٨٦	٥ ٣٩٧	٠,٣٠	٩٤,٠٤	٧ ٧٨٧,٥٩	٠,٣٨
الكويت	١٦٥	٠,١٨	٥ ٣٦٤	٠,٣٠	٩٤,٣٤	٣٦ ٩٩٥,٩٢	٠,٠٨
مجموع أكبر ٣٥ بلداً	٧٠ ٠٢٩	٧٧,٠٣	١ ٧٠٤ ٣١٦	٩٤,٣٤	٩٤,٣٤	٢٧ ٦٩٧,٣٩	٣,٧٠
بقية العالم	٢٠ ٨٨٨	٢٢,٩٧	١٠٢ ٣٣٤	٥,٦٦	٥,٦٦	٤ ٨٩٩,١٩	-٠,١٨
المجموع العالمي	٩٠ ٩١٧	١٠٠,٠٠	١ ٨٠٦ ٦٥٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	٢٢ ٧٥٧,٣٦	٣,٤٨

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

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير، مرتّبة بحسب الحصة من الحمولة الطنية الساكنة.

وإجمالاً، يتزايد انفصال سوق العمل على متن السفن عن بلد ملكية السفينة. فبعد تسجيل السفينة في أحد السجلات المفتوحة الرئيسية، من قبيل بنما وجزر مارشال وليبريا، قد يقوم مالك السفينة بتوظيف مواطنين أجانب بمستويات للأجور تتوقف على جنسية البحّار أكثر مما تتوقف على بلد ملكية السفينة أو تسجيلها.

الجدول ٢-٧ سعة أنواع السفن بحسب مجموعة بلدان التسجيل، ٢٠١٦ (بالنسبة المئوية)

		مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب	ناقلات البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى
البلدان المتقدمة	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	٢٢,٧٥	١٨,٧٠	٢٧,٠٥	٢٨,٢٠	٢٥,٠٩	٢٥,٢٥
	النمو السنوي	-٠,٣٠	-٠,٠٩	-٠,١٤	٠,١١	-١,٠٧	٠,١٢
البلدان ذات الاقتصادات المارة بمرحلة انتقالية	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	٠,٦٩	٠,١٨	٠,٠٤	٥,٣٤	٠,٨٩	١,٢٤
	النمو السنوي	-٠,٠٢	-٠,٠٣	٠,٠٠	-٠,٠٨	٠,٠٣	-٠,٠٥
البلدان النامية	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	٧٦,٣٠	٨١,٠٨	٧٢,٨٧	٦٥,٤٤	٧٣,٩٣	٧٢,٠٠
	النمو السنوي	٠,٣٠	٠,١١	٠,١٢	-٠,٠٨	١,٠٢	-٠,٠٨
ومنها:							
أفريقيا	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	١٢,٩٧	٩,٩١	١٩,٤٧	٥,٨٧	١٧,٠٣	٩,٥٢
	النمو السنوي	-٠,٤٥	-٠,٢٢	-١,٣٧	-٠,٠٩	-٠,٥٢	-٠,٥٦
الأمريكتان	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	٢٥,٠١	٢٩,٧٤	١٨,٩٥	٢١,٣٨	١٩,٠١	٣٠,٣٥
	النمو السنوي	-٠,٧١	-١,٠٧	-٠,٥٢	-٠,٥١	-٠,٢٤	-٠,٥١
آسيا	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	٢٦,٨٢	٢٩,٨٠	٢٨,٧٨	٣٥,٠٠	٢٢,٧٩	٢٠,٠٥
	النمو السنوي	٠,٣٠	٠,٠٥	٠,٥١	٠,٤٦	٠,٥٥	٠,٥٣
أوقيانوسيا	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	١١,٤٩	١١,٦٤	٥,٦٦	٣,١٩	١٥,١٠	١٢,٠٨
	النمو السنوي	٠,٨٣	١,٠٩	٠,٥٣	٠,٠٨	٠,٨٨	٠,٤٧
غير معروفة وأخرى	الحصة من الحمولة الطنية الساكنة	٠,٢٦	٠,٠٤	٠,٠٥	١,٠٢	٠,٠٨	١,٥١
	النمو السنوي	٠,٠٢	٠,٠١	٠,٠٢	٠,٠٥	٠,٠٣	٠,٠١

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

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير.

الجدول ٢-٨ توريد السفن الجديدة وأنواع السفن الرئيسية وبلد بنائها، ٢٠١٥ (بآلاف الأطنان الإجمالية)

	الصين	اليابان	جمهورية كوريا	الفلبين	بقية العالم	المجموع العالمي
ناقلات النفط الصهريجية	٢ ٨٧٢	٨٩٢	٤ ٧٨١	–	٤٢٥	٨ ٩٧٠
ناقلات السوائب	١٣ ٣١٠	١٠ ٧٦٧	١ ٥٨٨	٨٦٩	٢٢٦	٢٦ ٧٦٠
سفن البضائع العامة	٦٩٧	٢٠٠	٣٢٩	–	٣٨٨	١ ٦١٤
سفن الحاويات	٤ ٩٨٢	١٨٨	٩ ٣٣١	٩٩٥	٦٣٩	١٦ ١٣٥
ناقلات الغاز	١١٩	٦٦٧	٣ ٤٢٦	–	١٤	٤ ٢٢٧
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	١٥٠	١٩٣	١٨٥	–	١١٦	٦٤٤
سفن التموين البحري	٨٦٠	٤٨	١ ٤٨٨	–	٩٩٦	٣ ٣٩١
العبّارات وسفن الركاب	١٠٣	٢٨	٦	–	٧٩٠	٩٢٦
سفن أخرى	٤٧	٣٩٢	٨٣٨	–	١٩٣	١ ٤٧٠
المجموع	٢٣ ١٤٠	١٣ ٣٧٥	٢١ ٩٧١	١ ٨٦٥	٣ ٧٨٧	٦٤ ١٣٧

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

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

زاي- بناء السفن وتكسيرها وطلبات بناء سفن جديدة

١- توريدات السفن الجديدة

في عام ٢٠١٥، حدثت نسبة قدرها ٩١,٣ في المائة من عمليات بناء السفن بحسب الحمولة الطنية الإجمالية في ثلاثة بلدان فقط، هي الصين (٣٦,١ في المائة)، وجمهورية كوريا (٣٤,٣ في المائة)، واليابان (٢٠,٩ في المائة) (الجدول ٢-٨؛ وللاطلاع على بيانات أكثر تفصيلاً عن البلدان الأخرى، انظر الرابط http://stats.unctad.org/shipbuilding). وهذه الحصص مماثلة للحصص في عام ٢٠١٤، مع حدوث زيادة طفيفة في حصة الصين وانخفاض طفيف في حصة اليابان. وكانت أكبر حصتين للصين في ناقلات السوائب الجافة وسفن البضائع العامة، وأقوى حصة لجمهورية كوريا في سفن الحاويات وناقلات الغاز وناقلات النفط الصهريجية، وكانت السفن التي بنتها اليابان هي في معظمها ناقلات سوائب جافة. واحتفظت بقية العالم – بما يشمل بناة السفن في أوروبا – بقصب السبق في بناء العبّارات وسفن الركاب، ومن بينها السفن السياحية. ورسّخت الفلبين حصتها من سوق سفن الحاويات ترسيخاً إضافياً.

٢- عمليات تكسير السفن

جرى معظم عمليات تكسير السفن القديمة في آسيا (الجدول ٢-٩). ومثّلت أربعة بلدان – هي باكستان وبنغلاديش والصين والهند – زهاء ٩٥ في المائة من العمليات المعروفة لتخريد السفن في عام ٢٠١٥ (للاطلاع على بيانات أكثر تفصيلاً عن البلدان الأخرى انظر الرابط http://stats.unctad.org/shipbuilding). وفي عام ٢٠١٥، كانت السفن، معبّراً عنها كحمولة طنية، التي جرى التخلص منها هي في معظمها ناقلات سوائب جافة (٧٣ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية). وبين أنواع السفن الأخرى، كانت لباكستان أكبر حصة من ناقلات النفط الصهريجية، وللهند أكبر حصة من سفن الحاويات، ولبنغلاديش أكبر حصة من سفن التموين البحري.

الجدول ٢-٩ السفن، معبراً عنها كحمولة طنية، المبلغ عن بيعها لأغراض التكسير بحسب أنواع السفن الرئيسية وبلد تكسيرها، ٢٠١٥ (بآلاف الأطنان الإجمالية)

	بنغلاديش	*الصين*	*الهند*	*باكستان*	*بلدان غير معروفة في جنوب آسيا*	*تركيا*	*بلدان أخرى أو غير معروفة*	*المجموع العالمي*
ناقلات النفط الصهريجية	٣١١	٩٢	١١٠	٥٤٠	–	٢٤	٩٣	١ ١٦٩
ناقلات السوائب	٥ ٧٥٨	٢ ٨٩٥	٣ ١٣٦	٣ ٥٥٩	٦٧١	٢٣٥	٥٦٣	١٦ ٨١٦
سفن البضائع العامة	٢٠٢	١٣٤	٢٥٩	٥	–	١٣٨	٨٠	٨١٨
سفن الحاويات	٦٤٠	٤١٥	١ ٠٠٨	–	–	١٨٨	٣٥	٢ ٢٨٥
ناقلات الغاز	١٠	٢٠٣	٦١	–	–	٧	٨	٢٨٩
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	٢٦		٩٨	١٥	–	٢٣	٤	١٦٦
سفن التموين البحري	٣٨٦	٢٦	١٤٧	٢٤	–	١٣١	٢٢٩	٩٤٣
العبّارات وسفن الركاب	١٩		٨٦	–	–	٩١	١٥	٢١٢
سفن أخرى	٦٧	٢٠٤	٣٤	–	–	١٦	١٧	٣٣٨
المجموع	٧ ٤١٩	٣ ٩٧٠	٤ ٩٤٠	٤ ١٤٣	٦٧١	٨٥٢	١ ٠٤٤	٢٣ ٠٣٧

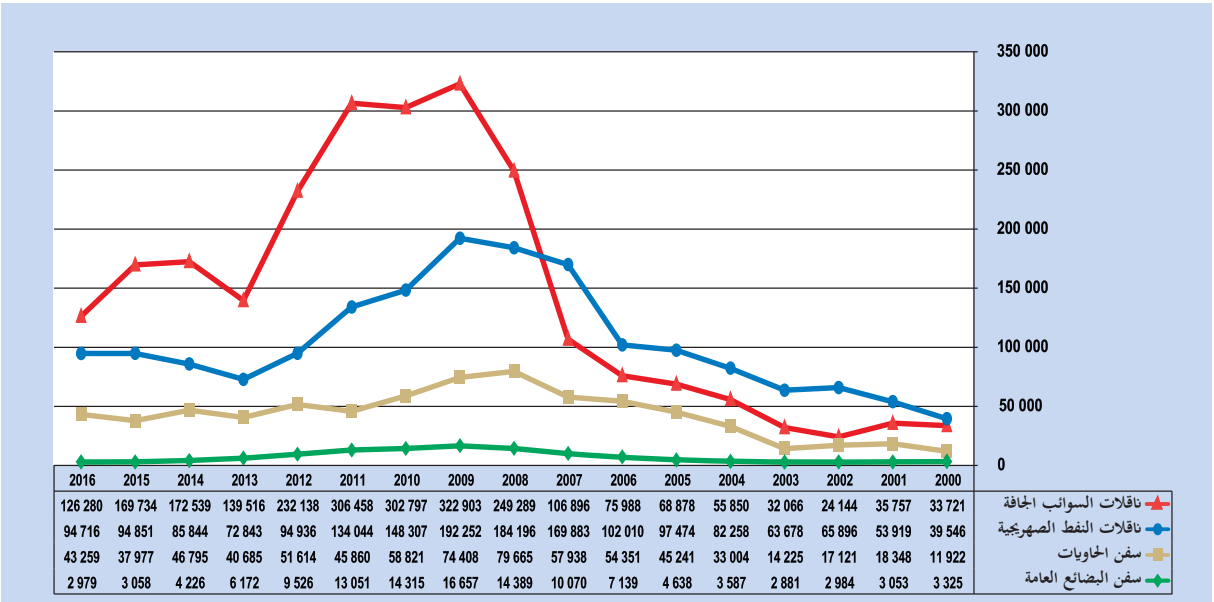
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Clarksons Research.

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

٣- الحمولة الطنية المطلوبة

تماشياً مع انخفاض سعة أحواض السفن وماليات كل من الملاّك والمصارف التي بلغت أقصى حد ممكن لها، واصل سجل الطلبات العالمي الانخفاض فيما يتعلق بمعظم أنواع السفن في الفترة في ٢٠١٥-٢٠١٦، باستثناء سفن الحاويات (الشكل ٢-٧). فمقارنةً بالقيم التي بلغت الذروة في عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩، انخفض سجل الطلبات المتعلقة بسفن الحاويات بنسبة قدرها ٤٦ في المائة، وفيما يتعلق بناقلات النفط الصهريجية بنسبة قدرها ٥١ في المائة، وفيما يتعلق بناقلات السوائب الجافة بنسبة قدرها ٦١ في المائة، وفيما يتعلق بسفن البضائع العامة بنسبة قدرها ٨٢ في المائة (وهو أكبر انخفاض مسجل). والآن، في عام ٢٠١٦، زادت عمليات تكسير السفن وحدث تباطؤ في الطلبات الجديدة. ولكن هذا لم يكن كافياً لخفض السعة الزائدة الموجودة. فمع انخفاض أسعار النفط، يقل ما يتعرض له المشغّلون من ضغط يدفعهم إلى تطبيق التشغيل البطيء للسفن من أجل الاقتصاد في استخدام الوقود، ومن المحتمل، إذا كانت السفن أسرع، إخراج سفن إضافية من الخدمة، مما يؤدي إلى زيادة فرط السعة. ويتمثل تأثير آخر لانخفاض أسعار النفط في وجود حافز أقل لتخريد السفن القديمة ذات السعة غير الكافية.

الشكل ٢-٧ الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٦ (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)



	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
ناقلات السوائب الجافة	126 280	169 734	172 539	139 516	232 138	306 458	302 797	322 903	249 289	106 896	75 988	68 878	55 850	32 066	24 144	35 757	33 721
ناقلات النفط الصهريجية	94 716	94 851	85 844	72 843	94 936	134 044	148 307	192 252	184 196	169 883	102 010	97 474	82 258	63 678	65 896	53 919	39 546
سفن الحاويات	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	2 979	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 من Clarksons Research.

ملاحظة: السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن إجمالي فأكثر، في ١ كانون الثاني/يناير.

حاء- التوقعات

من الممكن أن تتخصص البلدان في قطاعات فرعية بحرية مختلفة، ويؤدي هذا إلى عملية تركيز للصناعات في عدد أقل من البلدان. وبعبارة أخرى، يمكن أن تشارك فرادى البلدان في قطاعات مختلفة لأعمال النقل البحري، مغتنمة بذلك فرصاً لإدرار دخل ولتوليد عمالة في قطاعات فرعية بحرية مختارة. وفي مجال بناء السفن، تمثل البلدان الثلاثة الأولى معاً أكثر من ٩٠ في المائة من الإنتاج العالمي، وفي مجال تخريد السفن، تمثل البلدان الأربعة الأولى حصة مشتركة من السوق تبلغ ٩٥ في المائة. وفيما يتعلق بملكية السفن وتسجيلها وحركة المرور في الموانئ والمعروض من البحارة، توفر ثلاثة بلدان حوالي خُمسي المجاميع العالمية في كل مجال.

وفي القرون الماضية، استفادت الدول البحرية من التآزرات بين المؤسسات التجارية البحرية المختلفة. فقد كان ملاّك السفن يحملون على سفنهم أعلاماً وطنية ويستخدمون

عموماً أبناء أوطانهم وترسو سفنهم في موانئ أوطانهم، وتُبنى سفنهم ويجري إصلاحها في أحواض سفن وطنية. وكان بإمكان القبطان المتمرس أن يعثر على عمل على البر بالقرب من مترله، وذلك في مجال الإدارة البحرية وإدارة الموانئ أو من خلال جمعية تصنيف تُصدر شهادات بشأن بناء السفن على الصعيد الوطني. وبعد ذلك، كان من الممكن إعادة استخدام الفولاذ من السفن المعاد تدويرها من أجل القيام بعمليات بناء سفن جديدة.

ومن حيث المبدأ تظل هذه التآزرات صحيحة. ولكن ثمة جوانب أخرى قد اكتسبت أهمية. فقد تكون التآزرات بين بناء السفن وأنشطة صناعية أخرى من قبيل صناعة السيارات أكبر من التآزرات بين بناء السفن وملكية السفن. كما أن تكاليف اليد العاملة ومؤهلاتها تختلف مستويات أهميتها في القطاعات المختلفة. فكثيراً ما تقدم خدمات تسجيل السفن بلدان قد تكون نشطة أيضاً في مجال الخدمات المالية الخارجية والخدمات غير البحرية، في حين قد يكون تجميع الخدمات المتعلقة بالتأمين والخدمات القانونية مفيداً للعمليات التجارية وللعمليات المتعلقة بالسفن. وكثيراً ما لا توجد أنواع مختلفة من المجموعات في نفس البلد.

وبدون نظام السجلات المفتوحة سيصبح ملاّك السفن، من ألمانيا أو اليابان أو اليونان مثلاً، أقل تنافسية، لأنهم سيضطرون في كثير من الأحيان إلى دفع ضرائب أعلى، ودفع أجور تتماشى مع مستويات الدخل الوطنية. ومن ثم فإن النظام يتيح للوافدين الجدد – الذين يكونون من البلدان النامية في كثير من الأحيان – فرصاً للنفاذ إلى قطاعات بحرية من قبيل بناء السفن أو تسجيلها أو تزويدها بالعاملين، مع مساعدته ملاّك السفن التقليديين من البلدان المتقدمة على الاحتفاظ بتنافسيتهم في الوقت نفسه. والقطاعات التي فقدت حصتها من السوق هي في المقام الأول القطاعات كثيفة استخدام اليد العاملة، من قبيل قطاع بناء السفن وقطاع البحارة، في البلدان المتقدمة.

وسيظل النقل البحري أهم طريقة لنقل التجارة الدولية، بأقل تأثير بيئي لكل طن – ميل من شحنة البضائع المنقولة. والمنظورات الطويلة الأجل للتجارة البحرية وللأعمال التجارية البحرية هي منظورات جيدة. ويُنصَح واضعو السياسات بأن يحددوا القطاعات البحرية التي يمكن أن تكون لبلدانهم ميزة نسبية فيها، وأن يستثمروا في تلك القطاعات.

وختاماً، لم يعد دعم القطاع البحري "ككل" خياراً على صعيد السياسات. فالتحدي يتمثل، بالأحرى، في تحديد ودعم أعمال تجارية بحرية مختارة. ومن اللازم أن يجري واضعو السياسات تقييماً دقيقاً للبيئة التنافسية لكل قطاع من القطاعات الفرعية البحرية التي يرغبون في تطويرها، لكي يحددوا الفرص المتاحة لبلدانهم في الأعمال التجارية المتعلقة بالموانئ والنقل البحري. وقد تنشأ فرص جديدة في قطاعات محددة، من قبيل إصلاح السفن؛ ومع دخول سفن حاويات عملاقة جديدة الخدمة، فإنه سيلزم وضعها في أحواض جافة بعد ٧,٥ سنوات. ومن اللازم أن يأخذ واضعو السياسات في الاعتبار القيمة المضافة لقطاع بالنسبة لاقتصاد البلد، بما يشمل التآزرات والتأثيرات غير المباشرة المحتملة على قطاعات أخرى، سواء كانت بحرية أو لم تكن. ويجب أيضاً أن يراعي واضعو السياسات أن أنشطة الموانئ والنقل البحري هي عامل تمكيني أساسي للتجارة الخارجية للبلد. وعدا عن فرص إدرار دخل وتوليد عمالة كجهة مقدمة للخدمات في القطاع البحري، كثيراً ما يكون من الأهم حتى من ذلك كفالة إتاحة فرص لمستوردي البلد ومصدريه، لأن التجار يحتاجون إلى الحصول على خدمات موانئ ونقل بحري سريعة وموثوقة وفعالة بالنسبة للتكلفة، أياً كانت الجهة التي تقدم هذه الخدمات.

المراجع

Baltic and International Maritime Council and International Chamber of Shipping (2016). *Manpower Report*. London.

German Federal Ministry of Finance (1975). Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Liberia for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital. Available at http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Steuerrecht/Staatenbezogene_Informationen/Laender_A_Z/Liberia/1973-09-06-Liberia-Abkommen-DBA.html (accessed 15 September 2016).

Clarksons Research (2016). *Container Intelligence Monthly*. 18(7).

De Vries S (2011). Mobilizing the use of remittances towards poverty reduction and economic and social development through government initiatives: The Philippine experience. Presented at the Expert Meeting on Maximizing the Development Impact of Remittances. Geneva. 14–15 February.

DynaLiners (2016). *The Millionaires*. July.

Murphy A (2016). 2M to become three. *Containerization International*. 49(6).

NSB (2016). Vessel efficiency. Presented at the European Marine Engineering Conference. Amsterdam. 13–14 April.

Sanchez R and Mouftier L (2016). The puzzle of shipping alliances in July 2016. PortEconomics. Available at http://www.porteconomics.eu/2016/07/29/the-puzzle-of-shipping-alliances-in-july-2016/ (accessed 15 September 2016).

The Load Star (2016). Alliance partners abandon ship as Hanjin applies for court receivership. 31 August.

The Seafarer Times (2016). Seafarers' 2015 remittances top $5.8 billion, up 5.3 per cent year on year. 21 February.

الحواشي

(١) البيانات الأساسية عن الأسطول العالمي استناداً إلى Clarksons Research. وتضم السفن التي يشملها تحليل الأونكتاد جميع السفن التجارية البحرية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، ومن بينها سفن الحفر البحرية، ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة، وأساطيل كندا في البحيرات الكبرى وأساطيل الولايات المتحدة، التي استُبعدت لأسباب تاريخية في الطبعات الأسبق من *استعراض النقل البحري*. ولا تشمل البيانات السفن الحربية واليخوت وسفن الممرات المائية الداخلية وسفن الصيد والمنصات والصنادل البحرية المثبّتة والمتنقلة. كما أن البيانات المتعلقة بملكية السفن لا تضم سوى السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر، لأن المعلومات عن الملكية الحقيقية كثيراً ما لا تكون متوافرة فيما يتعلق بالسفن الأصغر من ذلك. وللاطلاع على بيانات أكثر تفصيلاً عن الأسطول العالمي (التسجيل والملكية والبناء والتكسير)، وكذلك على مزيد من الإحصاءات البحرية، انظر الرابط http://stats.unctad.org/maritime.

(٢) Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime.

3

أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

في عام ٢٠١٥، عانت معظم قطاعات النقل البحري، باستثناء قطاع الناقلات الصهريجية، من مستويات منخفضة انخفاضاً تاريخياً لأسعار الشحن ومن ضعف الإيرادات، نتيجة لضعف الطلب وفرط المعروض من الحمولة الطنية الجديدة. وظلت سوق الناقلات الصهريجية ظلت قوية، بسبب الانخفاض المتواصل والاستثنائي في أسعار النفط بصفة رئيسية.

وفي قطاع الحاويات، تراجعت أسعار الشحن باطراد وبلغت مستويات غير مسبوقة من الانخفاض مع استمرار تأثّر السوق بتبعات ضعف الطلب والتزايد المستمر لأحجام سفن الحاويات التي دخلت السوق على مدار العام. وفي محاولة للتعامل مع مستويات أسعار الشحن المنخفضة وللحد من الخسائر، واصلت شركات النقل النظر في تدابير لتحسين الكفاءة وتحسين العمليات إلى الحد الأمثل، مثلما فعلت في السنوات السابقة. وتضمّنت التدابير الأساسية الاستخدام التعاقبي، وتعطيل الاستخدام، والتشغيل البطيء، والتوحيد والإدماج الأوسع نطاقاً، وكذلك إعادة هيكلة التحالفات الجديدة.

وكان الشيء نفسه يصدُق على سوق شحن السوائب الجافة، التي تأثرت بالتباطؤ الكبير في التجارة البحرية للسوائب الجافة وبتدفق حمولة زائدة. وتقلّبت الأسعار حول أو دون تكاليف تشغيل السفن على نطاق جميع القطاعات. وعلى غرار ما حدث في قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات، اتُخذت تدابير للتخفيف من الخسائر وعُزّزت التحالفات، كما يتضح من إنشاء أكبر تحالف لشركات نقل السوائب الجافة في شباط/فبراير ٢٠١٥ (Capesize Chartering).

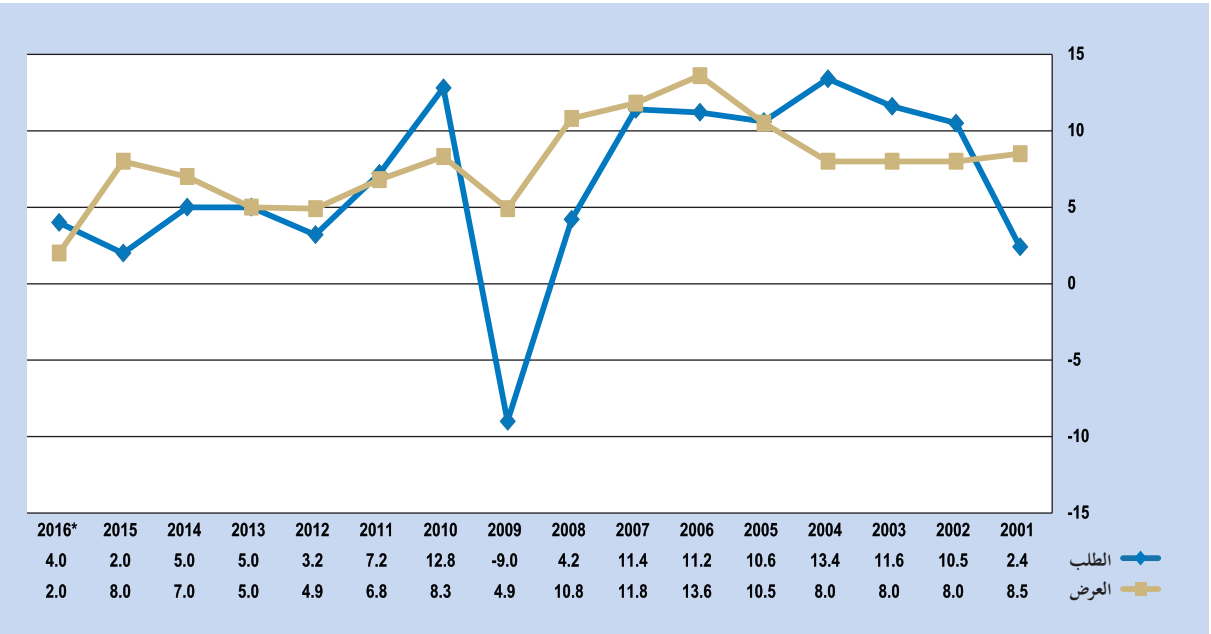
ومع ذلك، كانت حالة سوق السفن الصهريجية مؤاتية. فقد حظيت أسواق ناقلات النفط الخام والمنتجات النفطية الصهريجية بأسعار شحن قوية طيلة عام ٢٠١٥، نتجت في المقام الأول عن طفرة في تجارة النفط البحرية وتعززت بفضل مستوى منخفض من معروض سعة أساطيل ناقلات النفط الخام الصهريجية.

ألف- أسعار الشحن في حاويات

انخفضت باطراد أسعار الشحن في حاويات، بحيث بلغت مستوى قياسياً من الانخفاض مع استمرار معاناة السوق من ضعف الطلب ووجود سفن حاويات تتزايد أحجامها باستمرار دخلت السوق في عام ٢٠١٥. وعلى النحو المبين في الشكل ٣-١، تباطأ الطلب العالمي على النقل البحري للبضائع في حاويات في عام ٢٠١٥. فقد سجل هذا القطاع أبطأ معدل نمو له منذ عام ٢٠١٠، وهو ٢ في المائة، مقارنةً بالمعدل في عام ٢٠١٤ البالغ ٥ في المائة. وفي الوقت نفسه، واجه الطلب المتباطئ تحدياً تمثّل في تسارع حدوث توسع عالمي هائل في سعة المعروض من الحاويات، قُدّر بنسبة قدرها ٨ في المائة في عام ٢٠١٥، وهو أعلى مستوى لزيادة تلك السعة منذ عام ٢٠١٠. وقد مثّل هذا ارتفاعاً طفيفاً عن عام ٢٠١٤، عندما كانت زيادة سعة المعروض من الحاويات تبلغ ٧ في المائة.

ومن الممكن عزو محدودية نمو الطلب على الحاويات في عام ٢٠١٥ إلى عدة عوامل، من بينها ضعْف الطلب الأوروبي، الذي كان له أثر على التجارة على أنشط طريق بين آسيا وأوروبا، وانخفاض أسعار السلع الأساسية، لا سيما ركاز الحديد والنفط الخام. وقد أثّر هذا على اقتصادات، لا سيما واردات، البلدان النامية المعتمدة على السلع الأساسية، وبصفة رئيسية في أفريقيا وأمريكا اللاتينية. وكان عامل مساهم آخر هو تباطؤ النشاط الاقتصادي في الصين، الذي كان له أثر أيضاً على نمو التجارة داخل آسيا (Clarksons Research, 2016a) (انظر الفصل ١).

الشكل ٣-١ نمو العرض والطلب في قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات، ٢٠٠١-٢٠١٦ (معدلات النمو السنوية بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Clarksons Research Container Intelligence Monthly، أعداد شتى.

ملاحظة: تشير بيانات المعروض إلى مجموع سعة أسطول نقل الحاويات، بما يشمل السفن المتعددة الأغراض وغيرها من السفن التي لديها قدر من سعة نقل الحاويات. ويستند نمو الطلب إلى معدل عمليات الرفع بالملايين من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً. والبيانات المتعلقة بعام ٢٠١٦ هي أرقام متوقعة.

وكان السبب الرئيسي لفرط المعروض من الأسطول هو استخدام سفن أكبر حجماً بين شركات النقل الرئيسية التي تسعى إلى زيادة الكفاءة، وزيادة وفورات الحجم، وزيادة حصتها من السوق، وكذلك شروط المستوى الثالث الجديدة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بشأن أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين التي بدأ نفاذها في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ في أمريكا الشمالية والمناطق الكاريبية التابعة للولايات المتحدة لضبط الانبعاثات (انظر الفصل ٥). وكما ذُكر في الفصل ٢، دخلت ٢١١ سفينة حاويات جديدة السوق في عام ٢٠١٥. وأضافت هذه السفن الجديدة نحو ١,٧ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً إلى الأسطول العالمي

مع حدوث ٨٧ في المائة من هذه الزيادة في الحجم في قطاع السفن التي تنقل ٠٠٠ ٨ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر (Clarksons Research, 2016b). وقد عرّض هذا أسعار الشحن لضغط هائل.

وكان من الصعب أن تتأقلم أسعار الشحن على الطرق الرئيسية وغير الطرق الرئيسية على السواء مع التقلب ومع الضغط الهبوطي الشديد، بحيث بلغت تلك الأسعار مستوى قياسياً من الانخفاض في عام ٢٠١٥. فقد انخفض متوسط أسعار الشحن البحري الفورية على جميع الطرق التجارية انخفاضاً كبيراً، وكان انخفاض بعضها أكبر من انخفاض غيرها، على النحو المبين في الجدول ٣-١. إذ انخفضت أسعار الشحن البحري على طريق التجارة بين الشرق الأقصى وأوروبا الشمالية، على سبيل المثال، إلى ما بلغ في المتوسط ٦٢٩ دولاراً لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٥، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة تقرب من ٤٦ في المائة عن متوسط عام ٢٠١٤ وبنسبة قدرها ٦٥ في المائة مقارنة بالأسعار في عام ٢٠١٠. وفي مقابل ذلك، انخفضت الأسعار الفورية فيما يتعلق بالتجارة بين الشرق الأقصى ومنطقة البحر الأبيض المتوسط بنسبة قدرها ٤١ في المائة، بحيث بلغت ٧٣٩ دولاراً لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً، وهو انخفاض تبلغ نسبته ٤١ في المائة، مقارنة بالأسعار في عام ٢٠١٤، ويقل بنسبة تقرب من ٥٨ في المائة عن الأسعار في عام ٢٠١٠. وانخفضت أسعار الشحن البحري بين الشرق الأقصى وأمريكا الجنوبية إلى ٤٥٥ دولاراً لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً في المتوسط، وهو ما يمثل نقصاناً بنسبة قدرها ٥٩ في المائة عن عام ٢٠١٤، ويُعتبر أقل بنسبة قدرها ٨٠ في المائة مقارنة بالأسعار في عام ٢٠١٠. وهذه الأسعار المنخفضة غطّت بالكاد الحد الأدنى للتكاليف التشغيلية.

وحتى الطرق التجارية التي شهدت أقوى نمو في الطلب واجهتها أسعار شحن منخفضة. فعلى سبيل المثال، بلغ المتوسط السنوي للأسعار على الطريق التجاري بين شنغهاي والساحل الغربي للولايات المتحدة العابر للمحيط الهادئ ١ ٥٠٦ دولارات لكل وحدة معادلة لأربعين قدماً، وهو ما يمثل انخفاضاً بنسبة قدرها ٢٣,٥٥ في المائة، مقارنة بعام ٢٠١٤، وهو ما يُعتبر أقل بنسبة قدرها ٣٥ في المائة مقارنة بالأسعار في عام ٢٠١٠. وانخفضت الأسعار الفورية على الطريق التجاري بين شنغهاي والساحل الشرقي للولايات المتحدة بنسبة قدرها ١٤,٤٥ في المائة لتصل إلى متوسط سنوي قدره ٣ ١٨٢ دولاراً لكل وحدة معادلة لأربعين قدماً في عام ٢٠١٥ (مقارنة بما يبلغ ٣ ٧٢٠ دولاراً في عام ٢٠١٤) ويُعتبر أقل بنسبة قدرها ٩ في المائة مقارنة بالأسعار في عام ٢٠١٠. وبالنظر إلى ظروف السوق الصعبة، لم تتحقق الأرباح المتوقعة من السفن الجديدة الكبيرة والأكثر كفاءة التي دخلت القطاع وأدى ذلك إلى زيادة الأزمة المالية بالنسبة لبعض شركات النقل الرئيسية. وأسفر هذا عن حدوث انخفاض في إيرادات شركات النقل البحري الرئيسية، من ٢٠٤ بلايين دولار في عام ٢٠١١ إلى ١٧٣ بليون دولار في عام ٢٠١٥ (AlixPartners, 2016a).

الجدول ٣-١ أسواق الشحن البحري في حاويات وأسعاره، ٢٠٠٩-٢٠١٥

أسواق الشحن	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥
العابر للمحيط الهادئ							
شنغهاي – الساحل الغربي للولايات المتحدة	١ ٣٧٢	٢ ٣٠٨	١ ٦٦٧	٢ ٢٨٧	٢ ٠٣٣	١ ٩٧٠	١ ٥٠٦
التغير بالنسبة المئوية		٦٨,٢١	٢٧,٧٧-	٣٧,١٩	١١,١١-	٣,١٠-	٢٣,٥٥-
شنغهاي – الساحل الشرقي للولايات المتحدة	٢ ٣٦٧	٣ ٤٩٩	٣ ٠٠٨	٣ ٤١٦	٣ ٢٩٠	٣ ٧٢٠	٣ ١٨٢,٤١٦٦٦٦٦٦٦٧
التغير بالنسبة المئوية		٤٧,٨٤	١٤,٠٣-	١٣,٥٦	٣,٧-	١٣,٠٧	١٤,٤٥-
الشرق الأقصى – أوروبا			(بالدولارات لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً)				
شنغهاي – أوروبا الشمالية	١ ٣٩٥	١ ٧٨٩	٨٨١	١ ٣٥٣	١ ٠٨٤	١ ١٦١	٦٢٩
التغير بالنسبة المئوية		٢٨,٢٤	٥٠,٧٥-	٥٣,٥٨	١٩,٨٨-	٧,١٠	٤٥,٨٢-
شنغهاي – منطقة البحر الأبيض المتوسط	١ ٣٩٧	١ ٧٣٩	٩٧٣	١ ٣٣٦	١ ١٥١	١ ٢٥٣	٧٣٩
التغير بالنسبة المئوية		٢٤,٤٩	٤٤,٠٥-	٣٧,٣١	١٣,٨٥-	٨,٨٦	٤١,٠٢-
بلدان الشمال – بلدان الجنوب			(بالدولارات لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً)				
شنغهاي – أمريكا الجنوبية (سانتوس)	٢ ٤٢٩	٢ ٢٣٦	١٤٨٣	١ ٧٧١	١ ٣٨٠	١ ١٠٣	٤٥٥
التغير بالنسبة المئوية		٧,٩٥-	٣٣,٦٨-	١٩,٤٢	٢٢,٠٨-	٢٠,٠٧-	٥٨,٧٥-

الجدول ٣-١ أسواق الشحن البحري في حاويات وأسعاره، ٢٠٠٩-٢٠١٥ (تابع)

أسواق الشحن	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥
شنغهاي – أستراليا/ نيوزيلندا (ملبورن)	١ ٥٠٠	١ ١٨٩	٧٧٢	٩٢٥	٨١٨	٦٧٨	٤٩٢
التغير بالنسبة المئوية		-٢٠,٧٣	-٣٥,٠٧	١٩,٨٢	-١١,٥٧	-١٧,١١	-٢٧,٤٣
شنغهاي – غرب أفريقيا (لاغوس)	٢ ٢٤٧	٢ ٣٠٥	١ ٩٠٨	٢ ٠٩٢	١ ٩٢٧	١ ٨٣٨	١ ٤٤٩
التغير بالنسبة المئوية		٢,٥٦	-١٧,٢٢	٩,٦٤	-٧,٨٩	-٤,٦٢	-٢١,١٦
شنغهاي – جنوب أفريقيا (ديربان)	١ ٤٩٥	١ ٤٨١	٩٩١	١ ٠٤٧	٨٠٥	٧٦٠	٦٩٣
التغير بالنسبة المئوية		-٠,٩٦	-٣٣,٠٩	٥,٦٥	-٢٣,١١	-٥,٥٩	-٨,٨٢
داخل آسيا	(بالدولارات لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً)						
شنغهاي – جنوب شرق آسيا (سنغافورة)	..	٣١٨	٢١٠	٢٥٦	٢٣١	٢٣٣	١٨٧
التغير بالنسبة المئوية			-٣٣,٩٦	٢١,٨٤	-٩,٧٢	٠,٨٧	-١٩,٧٤
شنغهاي – شرق اليابان	..	٣١٦	٣٣٧	٣٤٥	٣٤٦	٢٧٣	١٤٦
التغير بالنسبة المئوية			٦,٦٥	٢,٣٧	٠,٢٩	-٢١,١٠	-٤٦,٥٢
شنغهاي – جمهورية كوريا	..	١٩٣	١٩٨	١٨٣	١٩٧	١٨٧	١٦٠
التغير بالنسبة المئوية			٢,٥٩	-٧,٥٨	٧,٦٥	-٥,٠٨	-١٤,٤٤
شنغهاي – هونغ كونغ (الصين)	..	١١٦	١٥٥	١٣١	٨٥	٦٥	٥٦
التغير بالنسبة المئوية			٣٣,٦٢	-١٥,٤٨	-٣٥,١١	-٢٣,٥٣	-١٣,٨٥
شنغهاي – الخليج الفارسي (دبي)	٦٣٩	٩٢٢	٨٣٨	٩٨١	٧٧١	٨٢٠	٥٢٥
التغير بالنسبة المئوية		٤٤,٣٣	-٩,١١	١٧,٠٦	-٢١,٤١	٦,٣٦	-٣٥,٩٨

المصدر: Clarksons Research, Container Intelligence Monthly، أعداد شتى.

ملاحظة: بيانات تستند إلى المتوسطات السنوية.

* FEU: وحدة معادلة لأربعين قدماً.

التدابير الرئيسية التي شكّلت النقل البحري للبضائع في حاويات في عام ٢٠١٥

لقد ثبتت صعوبة إدارة النمو المرتفع للأسطول لأن معظم الخطوط التجارية كان لديها معروض مفرط من الحمولة الطنية. فقد استُخدمت السفن العملاقة التي دخلت الخدمة على طريق التجارة بين الشرق الأقصى وأوروبا الشمالية في وقت كان يحدث فيه تباطؤ في التجارة. وإضافة إلى ذلك، فإن دخولها في الخدمة أدى إلى أثر تعاقبي، بحيث كانت السفن الأكبر تحل محل السفن الأصغر على الطرق التي كانت تعاني بالفعل من فرط المعروض. فسفن الحاويات الكبيرة التي كانت تخدم في السابق طريق التجارة بين الشرق الأقصى وأوروبا الشمالية، على سبيل المثال، جرى استخدامها على طريق التجارة العابر للمحيط الهادئ، وأعيد توزيع السفن التي كانت تعمل في السابق عبر المحيط الهادئ بحيث أصبحت تعمل على الطريق العابر للأطلسي. ورغم بذل جهود لزيادة تعطيل سعة سفن الحاويات، التي كانت قد ارتفعت إلى ١,٣٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في نهاية عام ٢٠١٥، مقارنة بما يبلغ ٠,٢٣ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في بداية عام ٢٠١٦ (BRS Group, 2016)، لم تتمكن شركات النقل من استيعاب فرط السعة الجديد (انظر الفصل ٢). وكانت السعة العالمية المعطلة لسفن الحاويات تمثل ٦,٨ في المائة من سعة الأسطول القائم في عام ٢٠١٥، وهو رقم مرتفع ارتفاعاً قياسياً، لم يُشهد منذ عام ٢٠٠٩، عندما بلغت سعة الأساطيل المعطلة ١,٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أو ١١,٦ في المائة من سعة الأساطيل (BRS Group, 2016).

وفي محاولة للتغلب على اختلال التوازن بين العرض والطلب وانخفاض مستويات أسعار الشحن، فرضت شركات النقل عدة جولات من الزيادات العامة في الأسعار في عام ٢٠١٥، لم تنجح جميعها. فرغم انخفاض أسعار الوقود، ظل بطء التشغيل ممارسة رئيسية أخرى تستخدمها شركات النقل لاستيعاب فائض الحمولة الطنية، مما أدى إلى زيادة أوقات الرحلات، والحد من تواتر رسو السفن في ميناء بعينه، وزيادة كفاءة عمليات السفن الكبيرة إلى الحد الأمثل بزيادة معدل شغلها. ويقدّر أن بطء التشغيل قد استوعب نحو ٢,٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً من السعة الإسمية منذ نهاية عام ٢٠٠٨ (Clarksons Research, 2016c). وعلاوة

على ذلك، فإن تخريد السفن ساعد نوعاً ما على التعويض عن قدر من تدفق حمولة طنية جديدة بإزالته من الأسطول العالمي سفناً قديمة تمثّل ٢٠١ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. وكان هذا الرقم يمثل ١١,٧ في المائة فقط من توريدات السفن الجديدة (BRS Group, 2016).

ومن الناحية الأخرى، فإن انخفاض أسعار خزانات الوقود أتاح لشركات النقل خفض تكاليف التشغيل وتغطية بعض الخسائر المتكبدة من جراء انخفاض أسعار الشحن في عام ٢٠١٥. فقد بلغ متوسط أسعار الخزانات ٢٧٨ دولاراً للطن، بعد أن كانت تلك الأسعار قد سجّلت انخفاضاً في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ لم يسبق له مثيل منذ ١٠ أعوام بحيث بلغت ١٤٠ دولاراً للطن. وكان هذا يمثل انخفاضاً بنسبة قدرها ٤٩ في المائة، مقارنةً بمتوسط السعر في عام ٢٠١٤ الذي بلغ ٥٤٧ دولاراً (BRS Group, 2016). ومع ذلك، فإن الفوائد المكتسبة من انخفاض أسعار الخزانات، الذي أتاح لشركات النقل الإبقاء على تكاليف الوحدة أقل من إيرادات الوحدة، لم تكن قابلة للاستمرار بسبب الانخفاض المستمر في أسعار الشحن طيلة عام ٢٠١٥. ومثال ذلك شركة Maersk، وهي أكبر شركة في العالم للنقل البحري للبضائع في حاويات، التي شهدت انخفاضاً في صافي أرباحها قدره ٨٢ في المائة. (JOC.com, 2016).

وقد أدت حالة الاضطراب الشديدة في السوق التي شهدها قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات في عام ٢٠١٥ إلى اتساع نطاق التوحيد كوسيلة تستخدمها شركات النقل البحري لإدارة السعة الطنية الحالية والمستقبلية بفعالية، وزيادة النطاق، والحد من التكاليف وتحسين الربحية بذلك في مواجهة انخفاض الإيرادات. وقد تأثرت بداية عام ٢٠١٥ بالاندماج الذي حدث في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ بين Compañía Sud Americana de Vapores وشركة Hapag-Lloyd، وحيازة شركة Hamburg Süd لـ Compañía Chilena de Navegación Interoceánica في آذار/مارس ٢٠١٥. وأعقب ذلك اندماج China Ocean Shipping Company وشركة China Shipping Container Lines، وكذلك الإعلان عن حيازة شركة الخطوط الملاحية الفرنسية (CMA CGM) لشركة Neptune Orient Lines التي يوجد مقرها في سنغافورة ولشركة American President Lines التابعة لها في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ (وقد أُبرمت الصفقة في حزيران/يونيه ٢٠١٦). ومهّدت هاتان الصفقتان السبيل لأن تصبح شركات النقل الكبيرة أكبر حتى مما هي. فعلى سبيل المثال، عززت شركة الخطوط الملاحية الفرنسية (CMA CGM) مكانتها كرائدة في قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات، بحيث بلغت السعة الخاصة بها زهاء ٢,٣٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، مع كون حصتها المقدرة في السوق ١١,٧ في المائة ومع كون أسطولها يضم نحو ٥٤٠ سفينة (American President Lines, 2016).

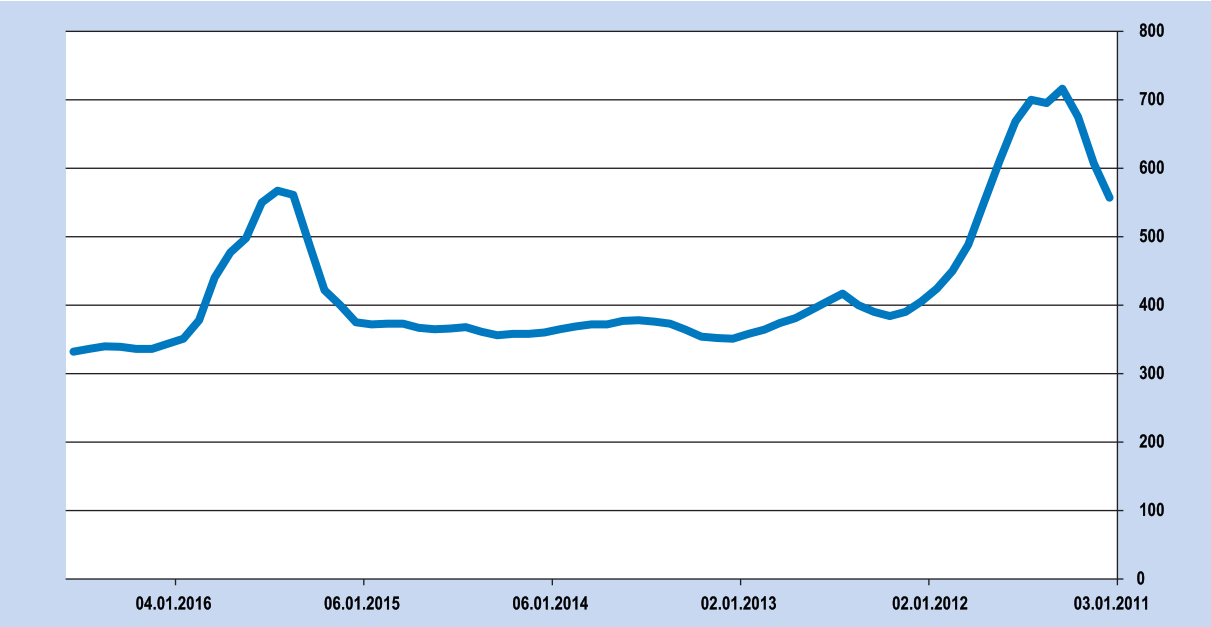
وكان تعزيز التحالفات بين شركات النقل يمثل اتجاهاً استمر طيلة عام ٢٠١٥. ومن المتوقع أن تتحكم شركات النقل الخمس الأولى في أكثر من ٥٠ في المائة من السوق بحلول نهاية عام ٢٠١٦، مقارنة بنسبة لا تتجاوز ٢٣ في المائة في عام ١٩٩٦ (BRS Group, 2016). وفي هذا الصدد، شهدت بداية عام ٢٠١٥ توحيد شركات النقل الخمس الأولى في تحالفين جديدين (بين الشرق والغرب هما: تحالف 2M (Maersk وMediterranean Shipping Company) وتحالف Ocean Three (CMA CGM وChina Shipping Container Lines وUnited Arab Shipping Company) (BRS Group, 2016). وفي أوائل عام ٢٠١٦، دخلت Hyundai Merchant Marine، وهي شركة خطوط بحرية رئيسية تابعة لجمهورية كوريا، في مفاوضات للانضمام إلى تحالف 2M (*The Wall Street Journal*, 2016).

ومع ذلك، لم يحد ارتفاع مستوى تركّز القطاع وتوحيده من الفوضى الشديدة في السوق ومن الانخفاض الحاد في أسعار الشحن اللذين شوهدا في عام ٢٠١٥. وقد تستمر إقامة تحالفات جديدة وجولات جديدة من عمليات إعادة التشكيل، لأنه ليس من المرجح أن تستقر السوق في المستقبل القريب. وعلاوة على ذلك، تواجه البنى التحتية العالمية للنقل البحري تحديات شديدة ناجمة عن وصول سفن الحاويات العملاقة. فمن اللازم أن يتسع نطاق البنى التحتية للموانئ ويتسع نطاق الارتباط بالمناطق الخلفية وأن يتكيفا مع المتطلبات الجديدة للسفن الأكبر. وهذا سيستتبع استثمارات في البنى التحتية – ارتفاع الجسور، وعرض/عمق الأنهار، وجدران الأرصفة، وأحواض الحاويات – ومعدات الموانئ، فضلاً عن استقدام موظفين أعلى مهارة من أجل تشغيل الأحجام المتزايدة والتعامل معها بكفاءة وأمان. ويقدّر أن تكاليف النقل المتعلقة بالسفن العملاقة قد تزيد بمقدار ٠,٤ بليون دولار سنوياً (الثلث للمعدات الإضافية، والثلث لحرف طمي الأعماق، والثلث لتكاليف البنى التحتية للموانئ والمناطق الخلفية) (Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum, 2015). وقد يشير هذا إلى أن التعاون والتوحيد بين شركات النقل من الممكن

أن يزداد تعزيزه، آخذاً أشكالاً شتى في المستقبل، بما في ذلك من خلال الأنشطة المتكاملة رأسياً من قبيل الاستثمارات المشتركة في عمليات النقل البري وفي الموانئ والمناطق الخلفية لزيادة كفاءة عملها إلى الحد الأمثل وتوفير حل شامل للإبقاء على القدرة على المنافسة. ولكن تزايد تركّز القطاع قد يؤدي إلى استبعاد شركات النقل الصغيرة ويسفر عن هيكل للسوق يتسم باحتكار القلة.

وقد اتبعت أيضاً أسعار استئجار سفن الحاويات نفس نمطي التقلّب والهبوط. فقد بدأت أسعار استئجار تلك السفن في عام ٢٠١٥ اتجاهاً صعودياً إلى أن هوت سوق استئجار السفن مرة أخرى قرب منتصف العام، متأثرة بضعف النمو التجاري، وتوافر كميات كبيرة من السفن المستأجرة، وزيادة السعة العاطلة لسفن الحاويات. وكما يبيّن مؤشر تقييم استئجار وقت سفن الحاويات (New ConTex) (الشكل ٣-٢)، ظلت معدلات استئجار وقت سفن الحاويات منخفضة في عام ٢٠١٥، بحيث قُدر متوسطها بـ ٤٦٠ نقطة، حتى عندما بدا أنه قد تحسّن عن المتوسط السنوي السابق البالغ ٣٦٤ نقطة. واستمر انخفاض هذه المعدلات خلال النصف الأول من عام ٢٠١٦، بحيث بلغت بعض أدنى المستويات التي كانت قد بلغتها في الأعوام الخمسة السابقة وأصبحت أقل من تكاليف التشغيل. وتأثر على وجه الخصوص أكبر قطاعين للمشارطة الزمنية، وهما قطاعا السفن من فئة بنماكس وفئة ما دون بنماكس، بحيث شهدا انخفاضاً تجاوزت نسبته ٥٠ في المائة منذ أيار/مايو ٢٠١٥. وقد حُددت قيمة استئجار سفينة من فئة بنماكس لمدة عام بمبلغ قدره ٦ ٠٠٠ دولار يومياً في نهاية عام ٢٠١٥، مقارنةً بمبلغ قدره ١٠ ١٥٠ دولاراً يومياً في نهاية عام ٢٠١٤، وبمبلغ قدره ١٥ ٠٠٠ دولار يومياً في منتصف عام ٢٠١٥. وفي مقابل ذلك، انخفض سعر استئجار وقت سفينة من فئة ما دون بنماكس على مدى العام إلى ٦ ٥٠٠ دولار يومياً في نهاية عام ٢٠١٥، مقارنة بما يبلغ ٨ ٠٠٠ دولار يومياً في نهاية عام ٢٠١٤، وبما يبلغ ١١ ٧٥٠ دولاراً يومياً في منتصف عام ٢٠١٥ (Clarksons Research, 2016c).

الشكل ٣-٢ مؤشر New ConTex، ٢٠١١-٢٠١٦ (٢٠٠٧=١٠٠٠ نقطة)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من مؤشر New ConTex أعدتها رابطة هامبورغ للسماسرة البحريين (Hamburg Shipbrokers Association) (انظر الرابط http://www.vhss.de).

ملاحظة: New ConTex هو مؤشر لتقييم استئجار وقت سفن الحاويات يُحسب كوزن ترجيحي مكافئ للتغير بالنسبة المئوية من ستة تقييمات لمؤشر ConTex، بما يشمل الأحجام التالية للسفن بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً: ١ ١٠٠، و١ ٧٠٠، و٢ ٥٠٠، و٢ ٧٠٠، و٣ ٥٠٠، و٤ ٢٥٠.

خاتمة

من الممكن أن تُعزى المشاكل التي تعرضت لها سوق الشحن البحري للبضائع في حاويات في عام ٢٠١٥ إلى تباين واستمرار اتجاهات العرض والطلب العالمية وإلى تزايد الاختلالات. ومن المتوقع أن تستمر هذه الحالة طيلة عامي ٢٠١٦ و٢٠١٧، عندما تدخل الخدمة ناقلات تصل سعتها إلى ٢١ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. ورغم ضعف الطلب وانخفاض أسعار الشحن، واصلت شركات النقل الاستثمار في سفن أكبر حجماً في عام ٢٠١٥. ومن المتوقع أن ينمو الأسطول العالمي من سفن الحاويات بنسبة قدرها ٤,٦ في المائة في عام ٢٠١٦ وبنسبة أخرى قدرها ٥,٦ في المائة في عام ٢٠١٧ (AlixPartners, 2016a). وهذه الوتيرة من شأنها أن تفوق الطلب العالمي على الحاويات وأن تؤدي إلى تفاقم العوامل الأساسية للسوق وأن تمثل بدورها تحدياً لأحوال سوق سفن الحاويات ولأسعار الشحن البحري في الأجل القصير، لا سيما على الطرق الرئيسية (Clarksons Research, 2016c). وبناءً على ذلك، من المتوقع أيضاً أن يكون الأداء هزيلاً وقد يسفر عن مزيد من عمليات توحيد قطاع النقل البحري للبضائع في حاويات وإعادة تشكيله.

باء- أسعار شحن السوائب الجافة

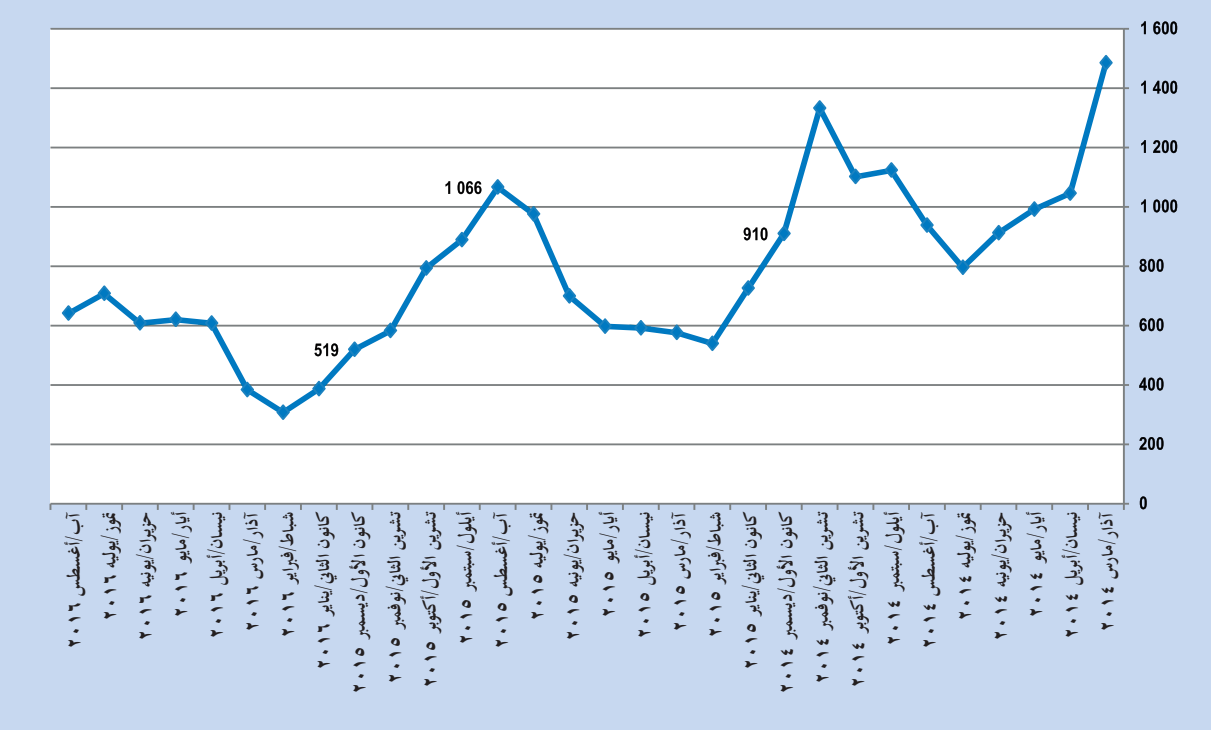
في عام ٢٠١٥، شهدت سوق السوائب الجافة إحدى أسوأ سنواتها منذ عام ٢٠٠٨. فقد هوت أسعار شحن السوائب الجافة إلى مستوى قياسي من حيث الانخفاض بالنظر إلى أن ضعف الطلب وقوة العرض أحدثا اختلالاً شديداً في العوامل الأساسية للسوق. وكما ذُكر في الفصل ١، تأثرت سوق البضائع الجافة بصفة رئيسية بحدوث تباطؤ كبير في التجارة البحرية للسوائب الجافة، بحيث انكمشت الأحجام بنسبة قدرها ٠,٢ في المائة نتيجة لمحدودية نمو تجارة ركاز الحديد ولانخفاض أحجام تجارة الفحم. وشهدت الصين، وهي أكبر جهة فاعلة في السوق، انخفاضاً في الطلب على السوائب الجافة في عام ٢٠١٥، لأول مرة منذ الكساد الكبير.

ومن الناحية الأخرى، ظل فائض الحمولة الطنية على جانب العرض مرتفعاً، مع أن شركات نقل السوائب واصلت إلغاء وتأجيل توريدات السفن الجديدة، في حين ارتفع نشاط تخريد السفن إلى مستويات عالية. وكما ذُكر في الفصل ٢، كانت ناقلات السوائب تمثل ٧٣ في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية التي تم التخلص منها في عام ٢٠١٥. وقد ساعدت الزيادة في أنشطة الإلغاء والتخريد على جعل نمو الأسطول بوجه عام قاصراً على أبطأ وتيرة له في ١٥ عاماً (Clarksons Research, 2016b) لكن هذه الأنشطة لم تكن كافية لسد الفجوة بين العرض والطلب وإعادة توازن القطاع. وكان تعطيل السفن تدبيراً آخر اتُخذ للحد من العرض ولكن على نطاق أقل (كانت حمولة طنية ساكنة قدرها ٥ ملايين طن معطّلة) (Danish Ship Finance, 2016).

وبالنظر إلى أحوال السوق الصعبة هذه، بلغ مؤشر بورصة البلطيق للبضائع الجافة مستويات منخفضة متعددة. فكما هو مبين في الشكل ٣-٣، انخفض المؤشر إلى ٥١٩ نقطة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، وهو أدنى متوسط له في العام، بحيث انخفض بنسبة قدرها ٤٣ في المائة عن المتوسط الذي كان قد بلغه في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤. واستمر الانخفاض في أوائل عام ٢٠١٦، وسجل المؤشر متوسطاً قدره ٣١٩ نقطة في شباط/فبراير.

وتراجعت إيرادات شركات نقل السوائب بنسبة قدرها ٢٨ في المائة. فقد انخفضت تلك الإيرادات إلى ٧ ١٢٣ دولاراً يومياً في عام ٢٠١٥، وهو أدنى مستوى لها منذ عام ١٩٩٩ (Clarksons Research, 2016b). وتقلّبت الأسعار التي تعاملت بها شركات النقل حول أو دون مستوى يعادل تكاليف تشغيل السفن على نطاق جميع القطاعات. وكما هو مبين في الشكل ٣-٤، شهد قطاع سفن فئة كيب – سايز أشد انخفاض، بحيث انخفض متوسط أسعار المشارطة الزمنية على أربعة طرق رئيسية بما يقرب من ٥٠ في المائة في عام ٢٠١٥، متأثراً إلى حد كبير بتباطؤ الاقتصاد الصيني. وانخفضت القطاعات الأخرى أيضاً بنسبة قدرها ٣٠ في المائة تقريباً لكل منها في عام ٢٠١٥، وتراجعت أسعار استئجار وقت سفن فئة بناماكس على أربعة طرق رئيسية إلى أدنى مستوى لها، بحيث بلغت في المتوسط ٤٥٠ ٣ دولاراً يومياً في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥. ونظراً إلى تواصل تعرُّض الأسعار للضغط الناجم عن استمرار ارتفاع تكلفة العمليات، أفاد كثير من شركات نقل السوائب عن خسائر في عام ٢٠١٥، وقدمت أربع شركات طلبات للحصول على الحماية، وسعت شركات أخرى كثيرة إلى تنفيذ عمليات إعادة هيكلة خارج نطاق المحاكم (AlixPartners, 2016b).

الشكل ٣-٣ مؤشر بورصة البلطيق للبضائع الجافة، ٢٠١٤-٢٠١٦ (١٩٨٥=١ ٠٠٠ نقطة)



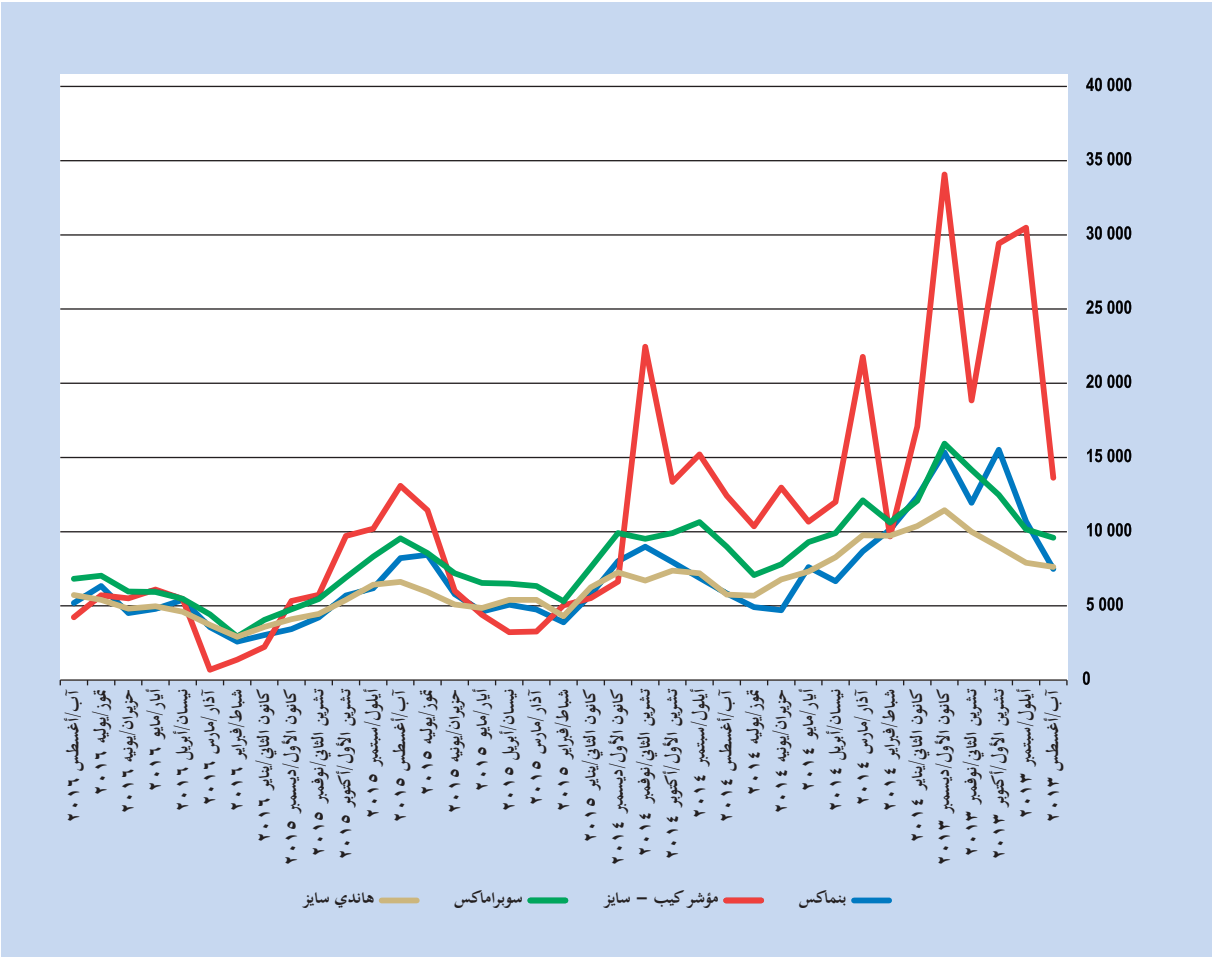
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من بورصة البلطيق (Baltic Exchange).

ملاحظة: يتكون المؤشر من ٢٠ طريقاً رئيسياً لنقل السوائب الجافة مقيسة على أساس مشارطة زمنية ويغطي ناقلات السوائب الجافة من فئة كيب – سايز، ومن فئة هانديسايز، ومن فئة بنماكس، ومن فئة سوبراماكس، وهي ناقلات تنقل سلعاً أساسية من قبيل الفحم وركاز الحديد والحبوب.

وكرد فعل إزاء انخفاض الأسعار، اتبعت شركات نقل السوائب نهجاً مماثلاً لنهج شركات النقل البحري للبضائع في حاويات التي أقامت تحالفات لتعزيز التعاون، وتنسيق خدمات الاستئجار، وتحسين أحوال السوق. وفي هذا الصدد، تشكّل في شباط/فبراير ٢٠١٥ أكبر تحالف لشركات نقل السوائب الجافة، تحت اسم Capesize Chartering، بين شركة Bocimar International، وشركة C transport maritime (المعروفة على نحو شائع باسمها المختصر CTM)، وشركة Golden Union Shipping، وGolden Ocean Group، وشركة Star Bulk Carriers وذلك كوسيلة لتبادل المعلومات وتحسين استخدام الأسطول إلى الحد الأمثل من أجل الحد من التكاليف (AlixPartners, 2016b).

ومن الممكن أن يؤدي ضعف الطلب على السوائب الجافة، المقرون بطلبات بناء سفن كبيرة، إلى تأخير انتعاش السوق. وبالنظر إلى هذا الوضع، من المتوقع أن تتخذ شركات نقل السوائب تدابير، من قبيل زيادة توحيد القطاع، وتخريد السفن، وإلغاء طلبات بناء سفن جديدة، من أجل الحد من الاختلالات وتحقيق استقرار السوق

الشكل ٣-٤ الإيرادات اليومية لناقلات السوائب، ٢٠١٣-٢٠١٦ (بالدولارات يومياً)



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

ملاحظة: كيب – سايز وبنماكس، متوسط الطرق الأربعة التي تطبق فيها المشارطة الزمنية؛ وهانديسايز وسوبراماكس، متوسط الطرق الستة التي تطبق فيها المشارطة الزمنية.

جيم- أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية

شهدت سوق الناقلات الصهريجية، التي تشمل نقل النفط الخام ومنتجات البترول المكررة والمواد الكيميائية، إحدى أفضل سنواتها منذ أزمة السوق التي حدثت في عام ٢٠٠٨. فقد حظيت سوق ناقلات النفط الخام الصهريجية وسوق ناقلات منتجات النفط الصهريجية بأسعار شحن قوية طيلة عام ٢٠١٥، نتيجة للانخفاض في أسعار النفط الذي بدأ في منتصف عام ٢٠١٤ والذي دعمه النمو المنخفض نسبياً على جانب العرض في عام ٢٠١٥.

وكما هو مبين في الجدول ٣-٢، كان التقدم في مؤشرات بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية معتدلاً نسبياً. فقد زاد متوسط مؤشر الناقلات الصهريجية للزيوت القذرة بنسبة قدرها ٥,٦ في المائة بحيث بلغ ٨٢١ نقطة في عام ٢٠١٥، مقارنة بما يبلغ ٧٧٧ نقطة في عام ٢٠١٤. أما متوسط مؤشر ناقلات منتجات البترول المكررة الصهريجية فقد بلغ ٦٣٨ نقطة في عام ٢٠١٥، مقارنة بما يبلغ ٦٠٧ نقاط في عام ٢٠١٤، وهو ما يمثل زيادة بنسبة قدرها ٥ في المائة عن متوسط عام ٢٠١٤.

وكانت الأحوال في سوق النفط الخام مؤاتية في عام ٢٠١٥، بفضل حدوث ارتفاع في تجارة النفط الخام البحرية،

التي زادت بنسبة قدرها ٣,٨ في المائة (انظر الفصل ١). وهذا النمو دعمته زيادة حادة في أنشطة التعويم والتخزين، وانخفاض أسعار النفط، وانخفاض سعة أسطول ناقلات النفط الخام الصهريجية، التي زادت بنسبة تقل عن ١ في المائة في عام ٢٠١٥ (Clarksons Research, 2016b). فعلى سبيل المثال، انخفض سعر نفط برنت الخام بنسبة قدرها ٤٧ في المائة من ٩٨,٨٩ دولاراً للبرميل في عام ٢٠١٤ إلى متوسط قدره ٥٢,٣٢ دولاراً للبرميل في عام ٢٠١٥ (United States Energy Information Administration, 2016).

الجدول ٣-٢ مؤشرا بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية، ٢٠٠٨-٢٠١٦

	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	*التغير بالنسبة المئوية ٢٠١٤-٢٠١٥*	٢٠١٦ *(النصف الأول)*
مؤشر ناقلات الزيوت القذرة الصهريجية	١ ٥١٠	٥٨١	٨٩٦	٧٨٢	٧١٩	٦٤٢	٧٧٧	٨٢١	٥,٦	٧٩٠
مؤشر ناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية	١ ١٥٥	٤٨٥	٧٣٢	٧٢٠	٦٤١	٦٠٥	٦٠٧	٦٣٨	٥	٥٣٩

المصدر: Clarksons Research, 2016d.

ملاحظة: مؤشر ناقلات الزيوت القذرة الصهريجية هو مؤشر لأسعار استئجار ناقلات النفط الخام الصهريجية على طرق مختارة التي تنشرها بورصة البلطيق. أما مؤشر ناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية فهو مؤشر لأسعار استئجار ناقلات المنتجات النفطية الصهريجية على طرق مختارة التي تنشرها بورصة البلطيق. وناقلات الزيوت القذرة الصهريجية تنقل عموماً الزيوت الثقيلة، من قبيل زيوت الوقود الثقيلة أو النفط الخام. أما ناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية فهي تنقل عموماً منتجات نفطية مكررة من قبيل البنزين أو الكيروسين أو وقود المحركات النفاثة أو تنقل المواد الكيميائية.

وكان أداء جميع قطاعات الناقلات الصهريجية جيداً، بحيث استفادت من أسعار شحن قوية وأسعار منخفضة لخزانات الوقود، الأمر الذي أسفر عن إيرادات قوية للناقلات الصهريجية. وعلى النحو المبين في الجدول ٣-٣، كان هناك اتجاه إيجابي في الأسعار بالمقياس العالمي على معظم الطرق. فعلى سبيل المثال، بلغ متوسط الأسعار الفورية على الطريق بين الخليج الفارسي وشمال غرب أوروبا ٥٩ نقطة بالمقياس العالمي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، مقارنة بـ ٣٤ نقطة بالمقياس العالمي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤، وهو ما يمثل زيادة بنسبة قدرها ٨٤ في المائة. وكانت الأسعار على الطريق بين الخليج الفارسي وساحل خليج الولايات المتحدة ثابتة بالمثل وبلغت ٤٩ نقطة بالمقياس العالمي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، مقارنة بـ ٣٤ نقطة بالمقياس العالمي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ (٤٤ في المائة)، في حين بلغ متوسط الأسعار عبر البحر الأبيض المتوسط ٩٧ نقطة بالمقياس العالمي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، مقارنةً بـ ٨٤ نقطة بالمقياس العالمي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤، وفي مقابل ذلك، حققت أسعار الشحن الفورية بناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية نتائج متفاوتة. ففي مقارنة سنوية، كان متوسط أسعار الشحن بناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية أقل كثيراً من متوسطها في عام ٢٠١٤، وإن كانت توجد تباينات في متوسط السعر الشهري (الجدول ٣-٣).

وإجمالاً، ارتفع متوسط إيرادات الناقلات الصهريجية لكل ناقلة إلى ٣١ ٠٣٦ دولاراً في المتوسط يومياً، وهو ما يمثل زيادة بنسبة قدرها ٧٣ في المائة عن عام ٢٠١٤، وما يمثل أعلى مستوى لها منذ عام ٢٠٠٨ (Clarksons Research, 2016b). وقد لوحظت أكبر الزيادات في قطاع ناقلات الزيوت الخام الكبيرة جداً. فقد زاد متوسط الإيرادات في ذلك القطاع بأكثر من الضِّعف ليصل إلى ٦٤ ٨٤٦ دولاراً يومياً في عام ٢٠١٥ وليتجاوز ١٠٠ ٠٠٠ دولار يومياً في كانون الأول/ديسمبر، للمرة الأولى منذ منتصف عام ٢٠٠٨. وارتفع متوسط إيرادات ناقلات النفط الخام من فئة سفن سويزماكس بنسبة قدرها ٦٨ في المائة ليبلغ ٤٦ ٧١٣ دولاراً يومياً، في حين زاد متوسط إيرادات ناقلات النفط الخام من فئة سفن أفراماكس بنسبة قدرها ٥٤ في المائة ليبلغ ٣٧ ٩٥٤ دولاراً يومياً. وتحسنت أيضاً إيرادات ناقلات الزيوت القذرة من فئة سفن بناماكس، بحيث بلغت ٢٦ ٥٤٨ دولاراً في المتوسط يومياً في عام ٢٠١٥، وهو أعلى مستوى لها منذ عام ٢٠٠٨ (Clarksons Research, 2016b).

وسجلت ناقلات المنتجات النفطية الصهريجية أيضاً قدراً من التقدم. فحدوث زيادة في سعة منشآت التكرير وفي صادرات المنتجات من الشرق الأوسط، وكذلك وجود طلب راسخ على استيراد النفطة (مزيج بترولي) في آسيا، أديا إلى دفع الطلب في

سوق ناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية (Clarksons Research, 2016b).

ومن المتوقع أن تظل أسواق الناقلات الصهريجية وأسعار الشحن بها كما كانت في عام ٢٠١٦. ولكن العمليات الكبيرة التي حدثت في عام ٢٠١٥ لتكوين مخزونات نفطية قد تبطئ نمو الطلب على الناقلات الصهريجية. وفي الوقت نفسه، في حين أن الطلب على الناقلات الصهريجية من المتوقع أن يزيد بوتيرة بطيئة في الأجل القصير، قد يؤدي دخول توريدات ناقلات صهريجية جديدة (ناقلات النفط الخام ومنتجاته الصهريجية) السوق قرب نهاية عام ٢٠١٦ إلى حدوث اضطراب في سوق الناقلات الصهريجية ويفرض ضغطاً هبوطياً على أسعار الشحن. وإجمالاً، كان عام ٢٠١٥ أفضل سنة لناقلات النفط الصهريجية منذ انهيار السوق في عام ٢٠٠٨.

دال- التوقعات

في عام ٢٠١٥، تعرضت أسعار الشحن البحري في معظم قطاعات النقل البحري لتقلّب ولتحركات هبوطية شهدت مستويات منخفضة انخفاضاً قياسياً في أسواق الحاويات والسوائب الجافة، بحيث كانت الأسعار أقل بكثير من تكاليف التشغيل. وأدى ضعف الطلب وارتفاع نمو الأسطول إلى زيادة خفض درجة استخدام الأسطول وإلى تكثيف الضغط الانكماشي على أسعار الشحن في معظم الأسواق، إلا فيما يتعلق بالناقلات الصهريجية.

ونمط الأسعار المنخفضة هذا ربما كان قد أفاد الشاحنين بانعكاسه في انخفاض تكاليف الشحن. وقد يكون صافي أثر انخفاض تكاليف الشحن على التجارة، لا سيما على البلدان النامية ذات تكاليف النقل الأعلى، إيجابياً إلى حد ما.

وقد أدى انخفاض أسعار الشحن إلى حدوث زيادات في الإعسار وإلى عمليات تصفية بين شركات النقل البحري، وكذلك إلى التوسع في التوحيد والاندماج في قطاع النقل البحري، لا سيما في قطاعي الحاويات والسوائب الجافة، الأمر الذي قد يستبعد بدوره الناقلات الصغيرة ويسفر عن هيكل للسوق يتسم باحتكار القلة.

وفي عام ٢٠١٦، من المرجح أن يواجه قطاع النقل البحري سنة صعبة أخرى في معظم قطاعاته الفرعية بسبب عدم التوافق المستمر بين السعة المعروضة والطلب. ولأن التوقعات العالمية للتجارة البحرية محفوفة بالشكوك، ستظل أسعار الشحن لهذا السبب تحددها الطريقة التي يجري بها التعامل مع إدارة السعة المعروضة.

الجدول ٣-٣ موجز سوق الناقلات الصهريجية: الأسعار الفورية لناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية وناقلات الزيوت القذرة الصهريجية، ٢٠١٠-٢٠١٥ (المقياس العالمي ١٠٠)

نوع السفينة / الطرق	٢٠١٠ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١١ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١٢ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١٣ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١٤ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١٤ كانون الثاني/ يناير	٢٠١٤ شباط/ فبراير	٢٠١٤ آذار/ مارس	٢٠١٤ نيسان/ أبريل	٢٠١٤ أيار/ مايو	٢٠١٥ حزيران/ يونيه	٢٠١٥ تموز/ يوليه	٢٠١٥ آب/ أغسطس	٢٠١٥ أيلول/ سبتمبر	٢٠١٥ تشرين الأول/ أكتوبر	٢٠١٥ تشرين الثاني/ نوفمبر	٢٠١٥ كانون الأول/ ديسمبر	التغير بالنسبة المئوية من كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ إلى كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٥
ناقلة نفط خام كبيرة جداً/ ناقلة نفط خام ضخمة (٢٠٠ ٠٠٠+dwt)																		
الخليج الفارسي – اليابان	٦١	٥٩	٤٨	٦٤	٧٧	٦٧	٦١	٥٣	٦٣	٦٤	٦٦	٧٦	٣٧	٥٢	٧٠	٦٧	٩٠	٪١٦,٩
الخليج الفارسي – سنغافورة					٧١	٦٩	٦٨	٥٤	٦١	٦٦	٦٦	٥٩	٣٦	٥٦	٧١	٦٦	٨٣	٪١٦,٩
الخليج الفارسي – ساحل خليج الولايات المتحدة	٣٦	٣٧	٢٨	٣٧	٣٤	٣٩	٣١	٢٧	٦١	٣٨	٣٥	٣٥	٢٢	٣٠	٣٧	٤٢	٤٩	٪٤٤,١
الخليج الفارسي – شمال غرب أوروبا	٥٧	٥٩	٢٦	..	٣٢	٣٨	٣٣	٢٧	٢٧	٤٦	٤٠	٤٠	٢٧	٣٥	٥٤	٣٩	٥٩	٪٨٤,٤
غرب أفريقيا – ساحل خليج الولايات المتحدة	..	..	..	..	٦٨	٧٣	٧٠	٦١	٦٩	٧٣	٨٠	٧٤	٥٢	٧٠	٨٢	٨٠	٩٠	٪٣٢,٤
غرب أفريقيا – الصين	..	٥٨	٤٧	٦١	٦٣	٥٩	٥٧	٥٢	٥	٦٥	٦٥	٦٦	٤٥	٥٤	٦٨	٦٩	٧٧	٪٢٢,٢
سويزماكس (١٢٠ ٠٠٠-٢٠٠ ٠٠٠ dwt)																		
غرب أفريقيا – شمال غرب أوروبا	١١٨	٨٦	٧٠	١٠٢	٧٦	٨٦	٨٦	٩١	٧٣	٩٠	٩١	٨٣	٦٩	٦٣	٨١	٨٩	٨٠	٪٥,٣
غرب أفريقيا – البحر الكاريبي/ الساحل الشرقي، أمريكا الشمالية	١٠٣	٨٣	٦٥	٩٧	٧٩	٨٦	٧٢	٩٣	٧٧	٩٤	٨٧	٧٤	٦٧	٦٥	٨٠	٩١	٨١	٪٢,٥
البحر الأبيض المتوسط – البحر الأبيض المتوسط	١١٣	٨٦	٦٧	٩٩	٨٤	٩٤	٩٤	١٠٢	٨٥	٩٩	١٢٤	٨٤	٦٤	٨١	٨٤	١٠١	٩٧	٪١٥,٥
أفراماكس (٧٠ ٠٠٠-١٢٠ ٠٠٠ dwt)																		
شمال غرب أوروبا – شمال غرب أوروبا	١٦٢	١٢٢	٩٣	١٣٥	١١٣	١٢٢	١٠٢	٩٥	١٢٤	١٢٥	١٥٠	١٠١	٩٥	٨٦	١٠٢	١١٥	١١٣	٪٠,٠
البحر الكاريبي – البحر الكاريبي/ الساحل الشرقي، أمريكا الشمالية	١٤٦	١١٢	٩١	١٥٥	١٠٨	١٣٥	١٥٩	١٦٨	١٢٦	١١١	١٥٥	١١١	١١٥	١٠٣	١١٥	١٧٥	١٣٠	٪٢٠,٤
البحر الأبيض المتوسط – البحر الأبيض المتوسط	١٣٨	١٣٠	٨٥	١٠٠	١٠٦	١١٣	١٣٧	١١٦	١٠٦	١١٨	١٣٤	٩٧	١٠١	٧٤	٩١	١١٢	٩٧	٪٨,٥-
البحر الأبيض المتوسط – شمال غرب أوروبا	١٣٣	١١٨	٨٠	١٠٧	١٠٨	١١٤	١٢٧	١١٧	١٠٤	١٠٨	١٢٤	٩٨	٩٧	٧٠	١٠٠	١١٢	١١٥	٪٦,٥
إندونيسيا – الشرق الأقصى	١١١	١٠٤	٩٠	٩٩	١١٦	١٠٨	١٠٤	١٠٤	٩٩	١١٢	١٦٧	١٢١	٩٨	٩٦	٩٣	٩٦	١٢٦	٪٨,٦
بنماكس (٤٠ ٠٠٠-٧٠ ٠٠٠ dwt)																		
البحر الأبيض المتوسط – البحر الأبيض المتوسط	١٦٨	١٥٣	١٦٨	١١٣	..	١٦٢	١٥٠	..	١٢٥	١٢٥	١٣٥	..	..	١٣٠	١٢٠	١٤٣	١٥٠	..
البحر الأبيض المتوسط – البحر الكاريبي/ الساحل الشرقي، أمريكا الشمالية	١٤٦	١٢١	١٦٠	١٠٥	١٣٠	..	١٥٣	١٢٥	١١٥	١٢٠	١٣٥	١٥٨	..	٨٧	٩٠	١٥٠	..	..
شمال غرب أوروبا – البحر الكاريبي	..	..	..	..	١١٨	١٤٦	١٤٨	١٢٠	١١٨	١٢٣	١٣٥	١٤١	١٠١	٨٨	٨٨	١٣٣	١٢٩	٪٩,٣
البحر الكاريبي – الساحل الشرقي، أمريكا الشمالية	..	..	..	..	١١٣	..	١٥٩	١٤٨	١٢٦	١١١	١٤٩	١٥١	١٠٩	٩٤	١١٥	١٦٣	١٦٠	٪٤١,٦
ناقلات المنتجات النفطية المكررة الصهريجية																		
٧٠ ٠٠٠-٨٠ ٠٠٠ dwt الخليج الفارسي – اليابان	..	..	..	٨١	١٠٢	٩٠	١٠٠	١٠٣	٩٥	١٠٤	١٢٥	١٤٨	١٦٦	٨٤	٧٨	٧٢	٩٠	٪١١,٨-
٥٠ ٠٠٠-٦٠ ٠٠٠ dwt الخليج الفارسي – اليابان	..	..	..	٩٣	١١٠	١١٨	١٠٦	١١٧	١٠٧	١١٩	١٤٠	١٦٢	١٤٨	١٠٨	٧٩	٨٣	٩٤	٪١٤,٥-
٣٥ ٠٠٠-٥٠ ٠٠٠ dwt ساحل خليج الولايات المتحدة – شمال غرب أوروبا	..	..	..	..	١٤٢	٩٢	٧٢	١٢٩	٩٣	١٠٤	١١٧	١٢٥	٩٣	١٠٤	٧٤	٩٤	١٠٥	٪٢٦,١-
٢٥ ٠٠٠-٣٥ ٠٠٠ dwt سنغافورة – شرق آسيا	١٩٣	..	٢٢٠	١٦٧	١٢٠	١٢٣	١١٧	١٢٣	١٢٤	١٤٩	١٣٨	١٤٨	١٦٠	١٣٤	١٢٠	١١٥	١١٠	٪٨,٣-

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Drewry Shipping Insight، أعداد شتى.

dwt: الحمولة الطنية الساكنة.

ملاحظة: الأرقام مفهرسة وفقاً لأسعار استئجار الرحلات للطن فيما يتعلق بناقلة صهريجية تبلغ حمولتها الساكنة ٧٥ ٠٠٠ طن.

المراجع

AlixPartners (2016a). *Container Shipping Outlook 2016: Overcapacity Catches Industry in Undertow. Outlook Transportation and Logistics*. Available at http://legacy.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=F8t29219hJg%3d&tabid=635 (accessed 20 September 2016).

AlixPartners (2016b). *Dry Bulk Shipping Outlook: Already-Troubled Waters Get Rougher*. Available at http://legacy.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=CcmHGpd3EQc%3d&tabid=635 (accessed 20 September 2016).

American President Lines (2016). CMA CGM S.A. launches all-cash voluntary conditional general offer to acquire NOL. 6 June. Available at http://www.apl.com/wps/portal/apl/apl-home/news-media/press-releases/press-release/pressrelease-detailedpage-2016/cma+cgm+s.a.+launches+all-cash+voluntary+conditional+general+offer+to+acquire+nol (accessed 15 September 2016).

Baltic Exchange (2004–2016). Available at http://www.balticexchange.com/ (accessed 5 October 2016).

BRS Group (2016). 2016 *Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets*. Available at http://www.brsbrokers.com/flipbook_en2016/files/downloads/BRS-ANNUAL-REVIEW.pdf (accessed 15 September 2016).

Clarksons Research (2016a). *Container Intelligence Monthly*. 18(1).

Clarksons Research (2016b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.

Clarksons Research (2016c). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.

Clarksons Research (2016d). Shipping Intelligence Network – Timeseries.

Danish Ship Finance (2016). Shipping market review. Available at http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~/media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2016.ashx (accessed 10 August 2016).

Drewry Maritime Research (2010–2015). *Shipping Insight*. Various issues.

Hamburg Shipbrokers Association (2016). Available at http://www.vhss.de (accessed 4 October 2016).

JOC.com (2016). Maersk profit plunges on freight rate, oil price collapse. 10 February. Available at http://www.joc.com/maritime-news/maersk-profits-plunge-82-per cent-freight-rate-oil-price-collapse_20160210.html (accessed 15 September 2016).

Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum (2015). *The Impact of Mega-Ships: Case-Specific Policy Analysis*. Available at http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_mega-ships.pdf (accessed 15 September 2016).

The Wall Street Journal (2016). Hyundai Merchant Marine in talks to join 2M alliance. 23 June. Available at http://www.wsj.com/articles/hyundai-merchant-marine-in-talks-to-join-2m-alliance-1466657851 (accessed 15 September 2016).

United States Energy Information Administration (2016). Short-term energy outlook. 7 September. Available at https://www.eia.gov/forecasts/steo/report/prices.cfm (accessed 15 September 2016).

4

الموانئ

تصف هذه الطبعة من استعراض النقل البحري أعمال الأونكتاد في مساعدة البلدان النامية على تحسين أداء بهدف خفض تكاليف النقل وتحقيق اندماج أفضل في التجارة العالمية. ويستكشف الاستعراض مجموعات بيانات جديدة في إحصاءات الموانئ ويقدم عرضاً عاماً لما تكشفه من سمات قطاع الموانئ في عام ٢٠١٥.

وقد حدثت في قطاع الموانئ بصفة عامة، بما يشمل قطاع الحاويات، انخفاضات كبيرة في النمو، وظلت معدلات نمو أكبر الموانئ عند مستوى يتجاوز الصفر بالكاد. وحدث في الموانئ العشرين الأولى بحسب الحجم انخفاض في النمو بنسبة قدرها ٨٥ في المائة، من ٦,٣ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٠,٩ في المائة في عام ٢٠١٥. ومن بين أكبر سبعة موانئ سجّلت انخفاضات في إجمالي حركة البضائع، كان ميناء سنغافورة هو الوحيد غير الموجود في الصين. ومع ذلك، حققت بعض الموانئ نمواً باهراً، وضمّت قائمة الموانئ العشرين الأولى ١٤ ميناءً في الصين، علماً بأن أحد الموانئ (سوجو) حقق نسبة نمو ذات رقمين. وفي أكبر ٢٠ ميناءً لسفن الحاويات، وهي موانئ تستأثر عادة بحوالي نصف حركة الحاويات في موانئ العالم وتعطي فكرة عامة واضحة عن القطاع في أي سنة بعينها، حدث انخفاض في النمو بنسبة قدرها ٩٥ في المائة، من ٥,٦ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٠,٥ في المائة في عام ٢٠١٥.

ألف- الفرص المتاحة للبلدان النامية لتحسين أداء موانئها

يؤثر تنظيم قطاع النقل البحري تأثيراً كبيراً على أحجام التجارة وتكاليف النقل والقدرة التنافسية الاقتصادية، الأمر الذي يجعل التكيف مع تزايد تعقيدات الإدارة الحديثة للموانئ أمراً حاسماً. وفي ذلك السياق، يمكن أن تكون المنهجية التي وضعها برنامج التدريب لإدارة الموانئ التجارية[1]، الذي يربط مؤشرات الأداء بأهداف استراتيجية، مورداً قيّماً لدوائر الموانئ في البلدان النامية.

ويشارك أربعة وثلاثون بلداً حالياً في برنامج إدارة الموانئ، منها تسعة بلدان تشارك في مبادرة أداء الموانئ هي: إندونيسيا وأنغولا وبنن وبيرو وجمهورية تنزانيا المتحدة والجمهورية الدومينيكية وغانا والفلبين وناميبيا. وتمثل هذه البلدان ٢١ كياناً من كيانات الموانئ، تنقسم إلى أربع شبكات لغوية هي: الإسبانية والإنكليزية والبرتغالية والفرنسية.

وترد المؤشرات بوصفها جزءاً من سجل لأداء الموانئ يضم ٢٣ مقياساً. والموانئ المشاركة مسؤولة عن جمع هذه البيانات، استناداً إلى مجموعة من التوصيات المنبثقة من حلقتي عمل بشأن بناء القدرات (الفلبين، ٢٠١٥؛ وإندونيسيا، ٢٠١٦) للحفاظ على إمكانية المقارنة بين الموانئ.

وتوفر الدراسات الاستقصائية للموانئ معلومات قيّمة عن نوع الموانئ في شبكة معلومات مكونة من: السياق التاريخي، والخلفية التشريعية، والنموذج الوظيفي، ومعلومات متعمقة عن إدارة خدمات الموانئ. ويتضمن سجل أداء الموانئ أربعة أبعاد استراتيجية هي: التمويل، والعمليات، والموارد البشرية، والسوق. وتُستخلص البيانات المالية من الميزانيات العمومية، وبيانات التدفق النقدي، وحسابات الأرباح والخسائر، وهي تسجَّل بحسب طريقة الشحن، ونوع رسوم الموانئ، وفئة رسوم الخدمة. وتستند بيانات الموارد البشرية إلى التدابير المالية المتعلقة باليد العاملة والوسائل غير المباشرة للتعبير عن إنتاجية العمل. ومن بين المؤشرات القيّمة الأخرى لأصحاب المصلحة في الموانئ مقاييس سعة السفن، وحجم المرسى، والحصة من السوق بحسب طريقة الشحن، ومدة المكوث.

وتشير البيانات إلى أن الموانئ التي تنتمي إلى البرنامج تجمع بينها خصائص كثيرة وأن أداءها جيد نسبياً، تبعاً لحجمها وطبيعة خدماتها. ويُبرز البرنامج مقاييس الأداء الرئيسية التالية. يبلغ متوسط مكوث الحاويات سبعة أيام، ويبلغ متوسط هامش التشغيل ٣٨ في المائة، ويبلغ متوسط نسبة رسوم السفن إلى رسوم الشحنات ٢:١، ويبلغ متوسط مدة انتظار سفينة للرسو ١٧ ساعة. وإضافة إلى ذلك، يبلغ متوسط أجْر العاملين في سلطات الموانئ ٨٦٣ ٢٣ دولاراً سنوياً، ويقل متوسط نفقات التدريب عن ١ في المائة من مجموع تكاليف كشوف المرتبات. و لم تُخصخص أي من هيئات الموانئ، لكن المساهمات الحكومية في الأصول التي تمثل مصلحة عامة طويلة الأجل، من قبيل حواجز الأمواج، أمر شائع.

وإضافة إلى بناء القدرات، تتيح شبكة معلومات الأونكتاد عن الموانئ فرصة جيدة لإجراء بحوث بشأن أداء الموانئ لتحديد أفضل الممارسات التي يمكن أن يستفيد منها آخرون. وترجع بحوث الأونكتاد في مجال أداء الموانئ إلى سبعينيات القرن العشرين وهي موجزة في عدد من المنشورات (UNCTAD, 1976, 1979, 1983, 1987a and 1987b).

وفي عام ٢٠١٢، عقد الأونكتاد اجتماع خبراء بشأن تقييم أداء الموانئ ضمّ كبار الباحثين في هذا الميدان (انظر الرابط http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=175). وفي عام ٢٠١٦، نشر الأونكتاد دراسة منفصلة تبيّن بالتفصيل الجهود العالمية الجارية في مجال تقييم أداء الموانئ (UNCTAD, 2016). ويسلط هذا الفصل أيضاً الضوء على أنواع أخرى من العمل الذي يضطلع به الأونكتاد بشأن إحصاءات الموانئ ويبيّن كيف تكمّل هذه الإحصاءات بعضها بعضاً في تحسين كفاءة الموانئ وخفض تكلفة التجارة الدولية.

باء- إحصاءات الموانئ

لقد قام الباحثون وذوو العقول النيّرة بنحت مقولة "إذا لم يكن بإمكانك أن تقيسها، ليس بإمكانك أن تديرها"؛ ولذا فليس بإمكانك أن تحسّنها. ويُنسب إلى غاليليو (١٥٦٤-١٦٤٢) قوله "احسب ما يمكن حسابه: وقس ما يمكن قياسه. وما لا يمكن قياسه اجعله قابلاً للقياس" (Kozak, 2004). وكثيراً ما كانت الموانئ هي البوابة الوحيدة لدخول بلد وللخروج منه، مما جعل من السهل على الحكومات تسجيل البيانات التجارية وفرض

ضرائب. وقد كانت إحصاءات الموانئ تقليدياً ضمن اختصاص مشغلي المحطات، أو الهيئات المحلية للموانئ، أو رابطات وطنية. وكانت هذه الكيانات، إلى حد كبير، تقرر ما هي البيانات التي تُجمع، والأهم من ذلك أنها كانت تقرر كيف ومتى تُنشر البيانات. وفي بعض الحالات، كان الأمر يستغرق شهوراً – بل حتى سنوات – قبل أن تصبح الأرقام متوافرة على نطاق واسع لأغراض التمحيص. والآن، تضاءلت حصة الدخل القومي المستمدة من فرض ضرائب على الواردات (التعريفات الجمركية) في معظم البلدان، لأنه قد أصبح من الأيسر تحصيل ضرائب في قطاعات أخرى. فعلى سبيل المثال، تقدّر حصة رسوم الاستيراد من الإيرادات الضريبية بنسبة قدرها ١٨ في المائة (وبما يتجاوز ٥٠ في المائة في بعض الحالات) من مجموع إيرادات كثير من البلدان المنخفضة الدخل (Kowalski, 2005). فعلى سبيل المثال، في الهند، انخفض متوسط معدل التعريفات الجمركية من ٥٥ في المائة في أوائل تسعينيات القرن العشرين إلى ما يتجاوز قليلاً ٢٥ في المائة بحلول نهاية العقد (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2002). وفي حين أن التعريفات الجمركية في الولايات المتحدة مثّلت نسبة قدرها ٣٠ في المائة من الإيرادات الحكومية في عام ١٩١٢، فإنها تمثل الآن نسبة قدرها ١ في المائة (Progressive Economy, 2013).

والآن، تتسم الموانئ في معظمها بملكية مختلطة تنقسم بين مشغّلي المحطات الخاصين والهيئات العامة للموانئ. وما زالت الموانئ مصدراً غزيراً للإحصاءات، بحيث توفر تفاصيل عن اليد العاملة المستخدمة، واستخدام المعدات، وحركة نقل البضائع، وعمليات رسو السفن في الموانئ. ومع ذلك، فإن معظم تلك البيانات مخصصة للاستخدام الداخلي وليست لأغراض التمحيص العام. وحتى البيانات التي تجمعها المؤسسات العامة لا تتاح دائماً للجمهور. وعلاوة على ذلك، لا تكون البيانات المتوافرة عن بعض الموانئ متجانسة أو من السهل مقارنتها بالبيانات الخاصة بموانئ أخرى.

ومن الصعب التأكد من الإحصاءات العالمية أو الإقليمية للموانئ لعدم وجود منظمة عالمية مسؤولة عن جمع هذه البيانات؛ وحتى كبار مشغلي المحطات العالمية يعملون عادة في قطاع واحد من السوق – هو موانئ الحاويات – وما زال هذا القطاع مجزّأً نسبياً. وينشر القطاع الخاص أيضاً عادة بيانات عن أداء المحطات كأدوات للتسويق، لا كجزء من بحوث غير منحازة. ومن ثم تكون البيانات انتقائية، وتكون تغطيتها متفاوتة. ولا يوجد منشور عالمي يصدر عن مجموعة من هيئات الموانئ، ولا يوجد لدى الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، وهي التجمع الدولي الوحيد لهيئات الموانئ، لا الاختصاص الضروري ولا الموارد اللازمة لإجراء دراسات استقصائية سنوية بشأن إحصاءات الموانئ.

وعلاوة على ذلك، لا تمثل مقارنة الموانئ على صعيد عالمي ميزة، لأن التنافس على شحن البضائع يمثل عادةً مسألة إقليمية. فلعدة سنوات، رأت هيئات الموانئ أن كل ميناء يختلف ولذا لا يمكن ولا ينبغي مقارنته. وهذا صحيح إلى حد ما، ولكن المؤسسات الأكاديمية وجدت سبلاً للتغلب على المعوقات من خلال تقنيات شتى. فتحليل تضمين البيانات، مثلاً، يأخذ في الاعتبار مختلف مدخلات ومخرجات الموانئ، في حين يجمع تحليل المجموعات بين بنود متماثلة لأغراض المقارنة. وتتمثل الميزة الرئيسية لإجراء مقارنة عالمية في تحديد أفضل الممارسات لأغراض التعلّم. وربما يتساءل مديرو الموانئ عن السبب الذي يستوجب مقارنة مينائهم بموانئ بعيدة، تتسم بارتفاع حركة نقل البضائع فيها وتحقق وفورات حجم أكبر، عندما يكون المنافس الرئيسي لمينائهم هو ميناء معروف في بلد مجاور.

ورغم احتمال صحة ذلك، لن يدفع هذا الموقف الابتكار والتغيير اللازمين بدرجة متزايدة. فمن ناحية، يجعل وجود تفاصيل عن الموانئ العالمية من الأيسر للموانئ أن تعثر على موانئ شريكة ملائمة لإجراء مقارنة مجدية. ومن الناحية الأخرى، إذا لم تكن مقارنة مباشرة بين الموانئ الموجودة في قارات مختلفة تعتبر مفيدة، ينبغي ألا يكون هناك خوف من الكشف عن البيانات، لأن هذا الكشف ليس من شأنه أن يسفر عن فقدان أعمال بحصول ميناء منافس عليها. وفي الواقع، يبدو من الأرجح أن السبب الرئيسي لعزوف الموانئ عن أن تكون أكثر شفافية هو الخوف من أن توصم بأن "أداءها أقل مما يجب".

ويواجه الباحثون الذين يعملون في هذا المجال ويرغبون في مقارنة أداء الموانئ العالمية مهمة صعبة في الحصول على المدخلات والمخرجات اللازم حسابها. وأساساً، يجب أن توافق الموانئ على أن تُدرَس من أجل البيانات التي تُجمع أو تُحلل، وأن توافق على إمكانية نشر الاستنتاجات. وحتى في حالة موافقة الموانئ على أن تُدرس، لا يتوافر التقرير ذو الصلة للجمهور دوماً. فالدراسات التي تجريها الرابطات الإقليمية ومن بينها، على سبيل المثال، دراسة عام ٢٠١٥ للجنة الدائمة للتعاون الاقتصادي والتجاري التابعة لمنظمة التعاون الإسلامي المعنونة *Evaluating the Ownership*,

Governance Structures and Performances of Ports in the OIC Member Countries، لا تُعمم دوماً على نطاق واسع.

وفي عام ٢٠١٥، نظم الأونكتاد، بالاشتراك مع رابطة إدارة الموارد لغرب ووسط أفريقيا، حلقة عمل إقليمية في غانا بشأن تحديد مؤشرات الأداء الرئيسية للموانئ من ١١ بلداً. وأعرب ممثلو الموانئ عن الرغبة في أن يتسموا بالشفافية ولكنهم كانوا يخشون مقارنتهم مقارنة جائرة. فعلى سبيل المثال، من شأن أي مقياس جزئي – أي مقياس قاصر، من قبيل عنصر زمني في إطار عملية أكبر – يشمل المدد التي تُستغرق من نقطة انتظار مرسى إلى إتمام العمليات أن يسفر عن تقديرات لكفاءة الموانئ البحرية والموانئ النهرية تكون شديدة الاختلاف، لأن الموانئ الأخيرة يكون على السفن فيها أن تقطع مسافة إضافية للوصول إلى مرسى. وإضافة إلى ذلك، يكون تحميل شحنات السوائب أسرع عادة من تفريغها، ويختلف بحسب نوع المنتَج؛ ولذا، ينبغي توخي الحرص في تقييم أداء الموانئ. كذلك لا تناسب جميع المؤشرات جميع الموانئ، ومن اللازم وجود مصفوفة من القياسات للتعبير عن الموانئ ذات الخصائص المختلفة العاملة في قطاعات السوق المختلفة. وقد أدت هذه الحاجة إلى وضع منهجية الأونكتاد لسجل الأداء المتوازن المذكورة آنفاً.

وأحد الأسباب الرئيسية التي تدفع المؤسسات التجارية إلى التجمُّع عادة حول الموانئ هو الحد من تعرضها لخسائر من حيث القوة العاملة، أو موردي المكونات، أو مقدمي الخدمات. وكثيراً ما يكون القرب من مورّدي اليد العاملة وغيرهم من مورّدي الأعمال التجارية أهم من التكاليف الأقل للأراضي والليد العاملة في المواقع الداخلية. فسوء روابط النقل يعوق الموثوقية، وإمكانية التنبؤ، واليقين. وعلى نطاق وطني، تُعتبر عوامل أخرى من قبيل سيادة القانون على نحو منفصل عن الحُكم، وحقوق الملكية المأمونة، والقدرة على إعادة رأس المال إلى الوطن، هامة أيضاً للمؤسسات التجارية التي ترغب في أن يكون لها منظور طويل الأجل. ولكن توافر بيانات شفافة عن التجارة والنقل يمكن أن يساعد على التخفيف من شواغل المستثمرين. وفي بداية الأمر يساعد نشر البيانات على التحديد الكمي للمخاطر، ثم إدارتها، ثم الحد منها لاحقاً لتوفير اليقين وبناء ثقة المؤسسات التجارية. وبدون البيانات قد تُبخس المؤسسات التجارية المخاطر التي ينطوي عليها الأمر ومن ثم تُزيد من احتمال فشلها؛ وبدلاً من ذلك، قد يبالغ الداعمون الماليون مبالغة شديدة في تصور احتمال انكشافهم وتعرضهم لدفع سعر زائد، مما يجعل الأعمال التجارية غير مربحة.

وأي خيار من هذين الخيارين يمكن أن يؤدي إلى فشل المؤسسات التجارية، وفي حين أن البيانات ليست ترياقا، فإنها يمكن أن تساعد في حالة استخدامها استخداماً صحيحاً على تجنب هذه العثرات. ومن الممكن أن يمتد تبيان واضح لاعتزام الحكومة إيجاد شفافية في مجال إلى جوانب أخرى من جوانب الحكم. وينبغي أن يكون نشر بيانات عن التجارة والنقل أولوية لواضعي السياسات الراغبين في النهوض بالتجارة الدولية. وينبغي أن تتوافر البيانات للجمهور وأن يكون الحصول عليها مجاناً. ولكي يكون هذا فعالاً على نطاق عالمي، ينبغي أن تنبع البيانات من شراكة تضم مقدم بيانات، ومنظمة مضيفة تجمع البيانات وتنشرها – ولتكن الأونكتاد مثلاً – ومؤسسة أكاديمية مسؤولة عن توفير تفسير (أو أول تفسير للبيانات). وبالنظر إلى أن البيانات ستكون متوافرة مجاناً سيتسنى أيضاً أن تُجري أطراف مهتمة أخرى تحليلا.

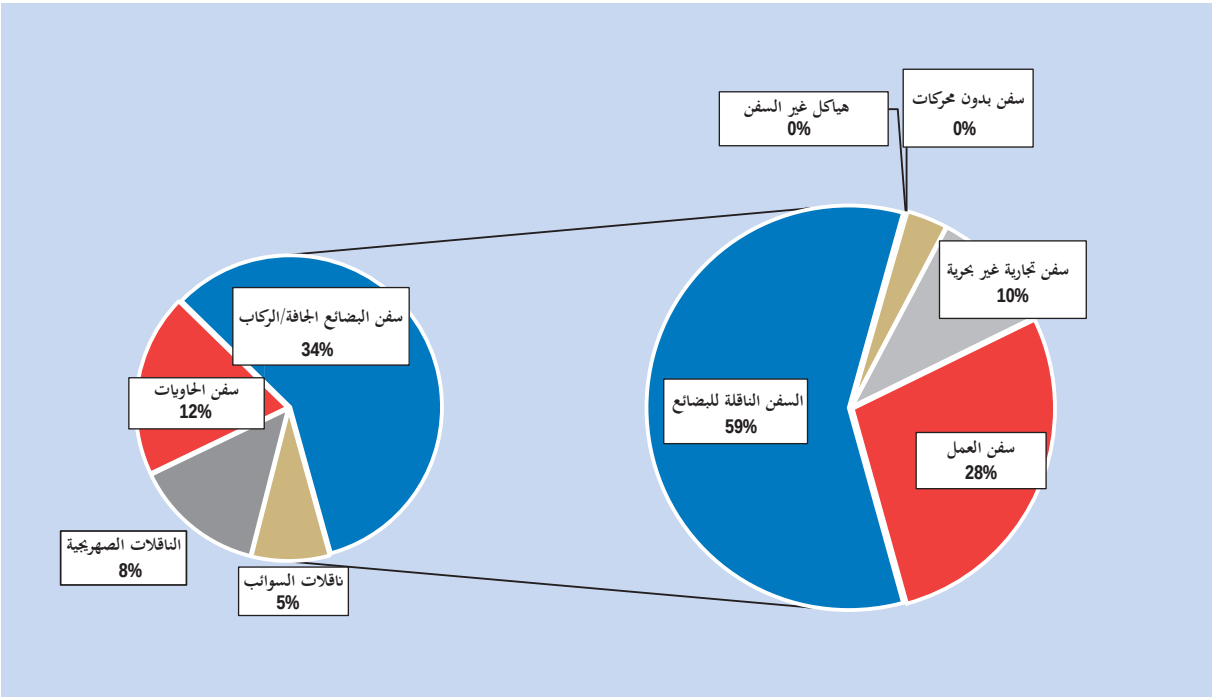
وبيانات الرصد، وتسجيل الإجراءات المحددة التي رُصد اتخاذها، هما نتاج حساب الحالات المحددة لاتخاذ فرادى الإجراءات بدون أي تحليل، ومن ذلك مثلاً عدد ونوع المركبات أو القطارات أو السفن التي تصل إلى ميناء بعينه أو التي تغادره. وهذه البيانات لا تفصح عن الكثير فردياً ولكنها يمكن أن تكشف عند تجميعها وتحليلها عن أنماط لم تكن مرئية في السابق. ويعرض هذا الفصل بعض بيانات الرصد من مصدرين مختلفين للتدليل على ما تكشف عنه بشأن قطاع الموانئ. وكما هو الحال فيما يتعلق بأي تحليل للبيانات، هناك محاذير. فنتيجة للكمية الكبيرة من البيانات اللازمة، يجب أن يكون التحليل آلياً من أجل الحد من وقت وتكاليف عمل المحللين، كما أن التشغيل الآلي قد يؤدي إلى أخطاء. ويركز هذا البحث على البيانات الوصفية، لا على الدراسات التحليلية لتلك البيانات، وذلك في محاولة لفهم مجموعة البيانات وإقامة الدليل على المفهوم أو أوجه القصور المحتملة.

والمعلومات عن عمليات وصول السفن وعمليات مغادرتها من الموانئ قد لا تكشف الكثير في حد ذاتها، ولكنها، عند تحليلها، إلى جانب بيانات الطقس أو عدد المرضى الذين يتلقون علاجاً من ربو شديد في المستشفيات المحلية، يمكن أن تشير إلى نمط يمكن من خلاله أن تحقق عمليات إعادة تكيف طفيفة في الأمور التشغيلية فوائد كبيرة للمجتمع. وينبغي عدم تثبيط الحكومات والسلطات المحلية عن توفير بيانات على أساس افتراض أن هذه البيانات قد تؤدي إلى المقاضاة، وذلك لأن الفوائد في الأجل الطويل ستؤدي إلى تحسين حياة أكبر عدد ممكن من البشر. وما ستكشف عنه البيانات الضخمة عن التجارة الدولية

على وجه التحديد ليس معروفاً حتى الآن. فقد تؤدي هذه البيانات إلى زيادة سهولة التوفيق بين الشحنات والسفن، ومن ثم تؤدي إلى ارتفاع معدلات استخدام الأسطول وانخفاض تكاليف النقل. وقد تصبح الموانئ قادرة على التخطيط على نحو أفضل لوصول السفن، بحيث تتجنب بذلك الحاجة إلى شراء معدات باهظة التكلفة لا تُستخدم استخداماً كافياً. كما أن دعاة الحفاظ على البيئة قد يقدرون على التكهن بفترات زيادة هجرة الحيوانات مع بلوغ عمليات وصول السفن ذروة وذلك للإقلال من أي عوامل سلبية. وفي الواقع، من المرجح أن يؤدي فتح باب البيانات الضخمة إلى إيجاد وظائف وفرص جديدة لم تُتخيل في السابق.

ويحصل الأونكتاد على بيانات الرصد الخاصة بالنظام الآلي لتحديد الهوية من MarineTraffic، وهي شركة لتقديم بيانات بحرية تنتمي إلى القطاع الخاص ويوجد مقرها في لندن (انظر الرابط http://www.marinetraffic.com, 2007-2016). ويرد تفسير لبيانات ذلك النظام في الإطار ٤-١ وللكيفية التي تعمل بها البيانات في الإطار ٤-٢. أما الإطار ٤-٣ فهو يتناول صحة البيانات. وقد زوّدت شركة MarineTraffic الأونكتاد بتفاصيل عن بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية فيما يتعلق بـ ٢,٨ مليون عملية رسو لسفن في ٦٦١ ميناءً في ١٥١ بلداً في عام ٢٠١٥ (الشكل ٤-١). ومجموعة بيانات عمليات الرسو هذه البالغة ٢,٨ مليون عملية لا تمثل صورة كاملة لجميع تحركات السفن. فكما هو مذكور في الفصل ٢، يتكون الأسطول التجاري العالمي من ٩١٧ ٩٠ سفينة، ولكن بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية في هذه العيّنة تتعلق بما يبلغ ٦٦٥ ٣٦ سفينة (أي ٤٠ في المائة). وهناك آلاف من الموانئ في مختلف أنحاء العالم؛ وتشير بعض التقديرات إلى أن عدد الموانئ يتجاوز ١٠ ٠٠٠، ولكن رصد جميع تلك الموانئ من شأنه أن يكون أمراً مرهقاً. وقد حصر خبراء الأونكتاد عدد الرصدات في ١,٦٦ مليون إشارة، يعتقدون أنها تمثل قدراً كبيراً من نسبة التجارة السلعية العالمية التي تنقلها السفن البحرية والتي تقدّر بأنها تبلغ ٨٠ في المائة. والأنواع الأربعة من السفن الناقلة للبضائع هي سفن البضائع الجافة أو الركاب، وسفن الحاويات، والناقلات الصهريجية، وناقلات السوائب. وينبغي تفسير تعاريفها بعناية، لأن سفينة البضائع الجافة أو سفينة الركاب يمكن أن تكون إما عبّارة ركاب تخدم المتنقلين يومياً عبر مضيق ضيق أو سفينة كبيرة تمخر عُباب المحيطات وتنقل تجارة التجّار.

الشكل ٤-١ عيّنة من إشارات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية بحسب نوع السفينة، ٢٠١٥



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات رصد أولية مقدمة من شركة MarineTraffic.

ملاحظة: يتعلق الرسم البياني الوارد في الدائرة الكبيرة بالإشارات الواردة البالغ عددها ٢,٨ مليون إشارة ويتعلق الرسم البياني الوارد في الدائرة الصغيرة بالإشارات البالغ عددها ١,٦٦ مليون إشارة ذات الصلة بالسفن الناقلة للبضائع كما هي محددة من الأونكتاد.

الإطار ١ ما هي النظم الآلية لتحديد الهوية؟

منذ عام ٢٠٠٢ تشترط الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر تجهيز سفن الملاحة الدولية ذات الحمولة الطنية الإجمالية البالغة ٣٠٠ طن أو أكثر، وتجهيز جميع سفن الركاب، بصرف النظر عن حجمها، بالنظام الآلي لتحديد الهوية. وتبث السفن بيانات ذلك النظام آلياً وإلكترونياً من خلال جهاز لاسلكي عالي الترددات جداً على فترات منتظمة. وتشمل بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية بيانات من قبيل ما يلي: رقم تحديد الهوية الصادر عن المنظمة البحرية الدولية، والهوية المحددة من الخدمة المتنقلة البحرية، وإشارة النداء، واسم السفينة، وأبعاد السفينة وموقعها ومسارها وسرعتها وغاطسها. وتُبث البيانات باستمرار على فترات غير منتظمة، مما يوفر مجموعة بيانات شاملة ومفصلة عن مرور سفينة. ويبلغ عادة معدل بث البيانات الخاصة بالنظام الآلي لتحديد الهوية كل ثلاث دقائق تقريباً فيما يتعلق بالسفن الراسية أو المربوطة، وما يصل إلى ثانيتين فيما يتعلق بالسفن السريعة الحركة أو المناورة. ويقتصر نطاق البيانات، عادةً، على قوة إشارة التردد العالي جداً وعلى الخصائص الطوبولوجية من قبيل الجزر، والسلاسل الجبلية، وانحناءات الأرض. ومن ثم يبلغ النطاق الأفقي حوالي ٧٥ كيلومتراً، في حين أن النطاق الرأسي يمكن أن يصل إلى ٤٠٠ كيلومتر، مما يجعل أجهزة استقبال النظام الآلي لتحديد الهوية المثبّتة على السواتل قادرة على توفير تغطية إضافية في البحر. وفي عام ٢٠١٠، نجحت عملية تزويد محطة الفضاء الدولية بجهاز استقبال للنظام الآلي لتحديد الهوية، وزادت التغطية العالمية. ومع ذلك، ما زال هذا القطاع وليداً لأن المنتجات التجارية المشتقة من البيانات ما زالت تُستكشف.

ويجري بث واستقبال بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية من قِبَل سفن أخرى مجهزة تجهيزاً مناسباً ومن قِبَل خدمة مرور السفن الموجودة في الموانئ والطرق البحرية وحولها، التي تشكل جزءاً من نظام أي دولة لتجنّب التصادم البحري. ويوجد أساساً نوعان من أجهزة الإرسال والاستقبال الخاصة بالنظام الآلي لتحديد الهوية على السفن هما: الفئة ألف المدمجة تماماً في النظم الرئيسية للسفينة فيما يتعلق بالسفن التجارية التي تتجاوز حمولتها الإجمالية ٣٠٠ طن، والفئة باء وهي النسخة الميسورة التكلفة بدرجة أكبر والأقل اندماجاً في النظم الرئيسية للسفينة فيما يتعلق بالسفن الأصغر. وفي حزيران/يونيه ٢٠١٦، أفادت إحدى الجهات المقدمة لبيانات النظام الآلي لتحديد الهوية عن نطاق يبلغ ٦٩ ٧٢٦ سفينة. ومن هذه، كانت نسبة قدرها ٨٤ في المائة مزودة بأجهزة مرسلة ومجيبة من الفئة ألف وكانت نسبة قدرها ١٦ في المائة مزودة بأجهزة مرسلة ومجيبة من الفئة باء (VT Explorer, 2006-2013). وبيانات النظام الآلي لتحديد الهوية تلتقطها محطات استماع على البر وفي الفضاء، مثلها في ذلك إلى حد كبير مثل الإشارات اللاسلكية؛ ونتيجة لذلك لا توجد قيود على منْ يستمع ويسجّل ما يُذاع. ومن الشائع وجود تسجيلات متكررة للبيانات حيثما قد تلتقط محطات قاعدية متداخلة في بلدان متناخمة نفس الإشارة. والإشارات المتكررة لبيانات النظام الآلي لتحديد الهوية توفر أيضاً تأكيداً قيّماً لموضع السفينة من مصادر متعددة.

وتحتفظ سلطات السلامة البحرية عادة ببيانات النظام الآلي لتحديد الهوية من أجل التحقيق في الحوادث، أو إجراء تحليل لحركة المرور، أو لإجراء مزيد من البحوث (Xiao et al., 2015). وتُخزن البيانات على صعيد إقليمي عادةً من قِبَل سلطات بحرية وطنية كثيرة، ولا تُخزن على صعيد مركزي من قِبَل منظمة دولية في مركز عالمي واحد. وقد يكون حجم البيانات كبيرا جداً. ففي الولايات المتحدة، يتلقى نظام المعلومات الآلي على نطاق البلد ٩٢ مليون رسالة من هذا القبيل يومياً من زهاء ٧٠٠ ١٢ سفينة (United States Coast Guard, 2016). ولذا من الممكن تصّور أن الأسطول العالمي من السفن التجارية الذي يضم حوالي ٠٠٠ ٩٠ سفينة يمكن أن يبث عدة مئات من بلايين الإشارات سنوياً.

ويبني عدد من الشركات الخاصة ومنظمة واحدة على الأقل شبكات خاصة بها من محطات الاستماع وتخزن الإشارات الواردة في قواعد بياناتها.

ففي قطاع صيد الأسماك، مثلاً، تعمل الجهات التي تقدم البيانات مع دعاة الحفاظ على البيئة لزيادة الشفافية فيما يتعلق بالأماكن التي تصيد فيها سفن الصيد. ومع ذلك، فإن مجموعات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية المتعلقة بالأساطيل التجارية تتسم عادة، في معظمها، بتقييد حقوق الوصول الخاصة بها وليس من السهل أن يحللها الجمهور. فإما أن تكون المعلومات قاصرة على وجهة النظر الوحيدة لعضوية الجهة مقدمة البيانات أو، تقتصر على مستخدمين فرادى فيما يتعلق بسفينة واحدة

الإطار ١ ما هي النظم الآلية لتحديد الهوية؟ (تابع)

أو ميناء واحد أو منطقة واحدة في وقت بعينه. ومن ثم لا يمكن، بدون وجود اتفاق سبق ترتيبه، تحليل البيانات على نطاق عالمي. وثمة استثناء جزئي من ذلك هو جماعات فرادى المتحمسين والمهنيين الذين يسجلون ويتبادلون البيانات التي يبثها النظام الآلي لتحديد الهوية التي يتلقونها من أجهزة مثبّتة في حواسيبهم الشخصية أو موصولة بها (انظر www.AISHub.net, AISHub data-sharing centre، التي يوجد زهاء ٥٠٠ محطة قاعدية عالمية تابعة لها). والعضوية مفتوحة أمام منْ يملكون أجهزة خاصة بهم لاستقبال بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية ويوافقون على تبادل بياناتهم. ويبدو أن الأطراف المهتمة في البلدان غير الساحلية البعيدة عن البحر، أو تلك الموجودة في مناطق يوجد فيها نشاط كبير ويقدم فيها آخرون بالفعل بيانات، قد تجد صعوبة في الانضمام إلى تلك الجماعات وتبادل البيانات.

الإطار ٢ كيف تعمل النظم الآلية لتحديد الهوية عمليا؟

تتولد آلياً بيانات النظم الآلية لتحديد الهوية عن عمليات رسو السفن في الموانئ من خلال تحركات السفن. فإشارات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية التابع لشركة MarineTraffic تنبعث لدى استلام إخطار وصول يبيّن متى تعبر سفينة حدود مضلّع محدد سلفاً غير مرئي وكذلك، على العكس، لدى استلام إخطار مغادرة يبين متى تغادر سفينة. وقد تفسّر إشارة سفينة، عند المناورة، بأنها رسو متكرر في ميناء. كذلك، من الناحية الأخرى، قد لا تُدرج هيئة ميناء في إحصاءاتها الرسمية سوى السفن التي قُدمت لها خدمات من خلال مناولة الشحنات، لا تلك التي أبحرت على مقربة من ميناء من أجل أخْذ شخص أو طرد.

ومن الممكن اعتبار أن تسجيلات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية التي تنشأ في الموانئ تمثل الحد الأدنى لعدد عمليات رسو السفن في الموانئ فيما يتعلق بتلك الموانئ. وعمليات البث من إشارات النظام الآلي لتحديد الهوية الخاص بالسفن قد لا تُرسل أو تُسجل لأسباب شتى، منها مثلاً العطل الكهربائي المرتبط بأجهزة الإرسال أو أجهزة الاستقبال، والصعوبات التقنية فيما يتعلق بإدارة البيانات (مثلاً، توليد إشارات متعددة في آن واحد)، أو الأخطاء أو الإغفالات البشرية ببساطة. وتتعلق بيانات شركة MarineTraffic بـ ٦٩ نوعاً مختلفاً من أنواع السفن، بدءاً من سفن التعامل مع عملية الرسو وسفن البحث والإنقاذ إلى السفن الحربية ويخوت الترفيه. وفي حين أن عدد أنواع السفن من الصعب تفسيره، فإن البيانات المستقاة من تصنيف رئيسي للسفن تذكر أكثر من ٣٠٠ فئة مختلفة من فئات السفن. ومن ثم فإن التحدي الأول فيما يتعلق بمجموعة البيانات هو تصفيتها إلى سفن العمل (مثلاً، سفن القطر وسفن مد الكابلات) وسفن البضائع (مثلاً، السفن التي تتعامل مع البضائع التجارية) ثم تصفيتها إلى فئات سفن البضائع العامة الأربع المذكورة آنفا.

الجدول ٤-١ عمليات رسو السفن في الموانئ بحسب المنطقة والنوع، ٢٠١٥

السفن	أفريقيا	آسيا	الكاريبي	أوروبا	أمريكا الشمالية	أوقيانوسيا	أمريكا الجنوبية	المجموع الكلي
سفن البضائع								
ناقلات السوائب	٩ ٤٨٦	٦٩ ١٥٠	٣ ٦٨٤	١٧ ٠٤٨	١٠ ٥٥٣	١٤ ٠٥١	١٣ ٤٠٣	**١٣٧ ٣٧٥**
سفن الحاويات	٢٠ ٤١٨	١٨٠ ٧٠٥	١٦ ٧٢٩	٦٤ ٩٠٠	١٤ ٦٢٠	٧ ١٨٨	١٧ ٦٦٩	**٣٢٢ ٢٢٩**
سفن البضائع الجافة/الركاب	٣٦ ٩١٥	٣٧٥ ١٣٤	١٣ ٠٣٥	٤٣١ ٨٤٩	٤٨ ٨٣٤	٤٠ ٦٥١	١٩ ٧٨٠	**٩٦٦ ١٩٨**
الناقلات الصهريجية	٩ ١٦٠	١٢٧ ٣١٢	٦ ٥٩٩	٦٢ ٧٢١	١٠ ٣٨٧	٣ ٣٠٦	١٠ ٣١٢	**٢٢٩ ٧٩٧**
المجموع الكلي	٧٥ ٩٧٩	٧٥٢ ٣٠١	٤٠ ٠٤٧	٥٧٦ ٥١٨	٨٤ ٣٩٤	٦٥ ١٩٦	٦١ ١٦٤	**١ ٦٥٥ ٥٩٩**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات الرصد الأولية المقدمة من شركة MarineTraffic.

ملاحظة: المناطق المذكورة حددها الأونكتاد لأغراض هذا البحث، ومنطقة الكاريبي تشمل أيضاً بلدان أمريكا الوسطى.

الإطار ٣ صحة بيانات النُظم الآلية لتحديد الهوية

للتأكد من صحة أرقام بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية، جرت مقارنة البيانات المقدمة من ميناء صغير متعدد الأغراض بأرقام بيانات مجموعة بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية المستقاة من شركة MarineTraffic. واختيرت هيئة ميناء موريشيوس لأنها تتعامل مع مزيج من أنواع السفن ولديها سمعة جيدة فيما يتعلق بنشر إحصاءات الميناء بانتظام وفي الوقت المناسب. وقد أظهرت قاعدة بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية حدوث ٥٣٧ عملية رسو لسفن حاويات في بورت لويس في عام ٢٠١٥، مقارنةً بالعدد المذكور على الموقع الشبكي للميناء وهو ٥٦٨ عملية رسو، الأمر الذي يعني أن نسبة قدرها ٩٥ في المائة من عمليات الرسو في الميناء قد سُجلت. وفيما يتعلق بناقلات السوائب، فإن الأرقام هي ٥٥ إشارة لدى النظام الآلي لتحديد الهوية، مقابل ٥٢ عملية رسو في الميناء سجلها الميناء (١٠٦ في المائة). وانبعثت من سفن البضائع العامة ١٣١ إشارة للنظام الآلي لتحديد الهوية، مقارنة بما يبلغ ١٠٣ إشارات سجلتها هيئة الميناء (١٢٧ في المائة). وانبعثت من السفن السياحية ٢٤ إشارة للنظام الآلي لتحديد الهوية، مقارنة بما يبلغ ٢٣ إشارة سجلتها هيئة الميناء (١٠٤ في المائة). ومع ذلك فإن التباينات في سفن الصيد تُظهر ١٢٦ إشارة للنظام الآلي لتحديد الهوية، مقارنة بما يبلغ ٩٥٣ إشارة سجلتها هيئة الميناء (١١٣ في المائة). والاختلاف الكبير في الأرقام المتعلقة بسفن الصيد يمكن تفسيره بأن كثرة من سفن الصين التي أبلغت عنها هيئة الميناء ربما كانت صغيرة (تقل حمولتها عن ٣٠٠ طن إجمالي) ولم تكن مزودة بأجهزة مرسلة ومجيبة خاصة بالنظام الآلي لتحديد الهوية. وإجمالاً، بلغ عدد إشارات فرادى السفن لدى النظام الآلي لتحديد الهوية ٢٠٩٠، مقارنة بما يبلغ ٢٩٤٧ عملية رسو للسفن سجلتها هيئة الميناء (٧١ في المائة). وفي حالة استبعاد سفن الصيد، سيكون التوافق بين المصدرين أكبر كثيراً (٩٨,٥ في المائة).

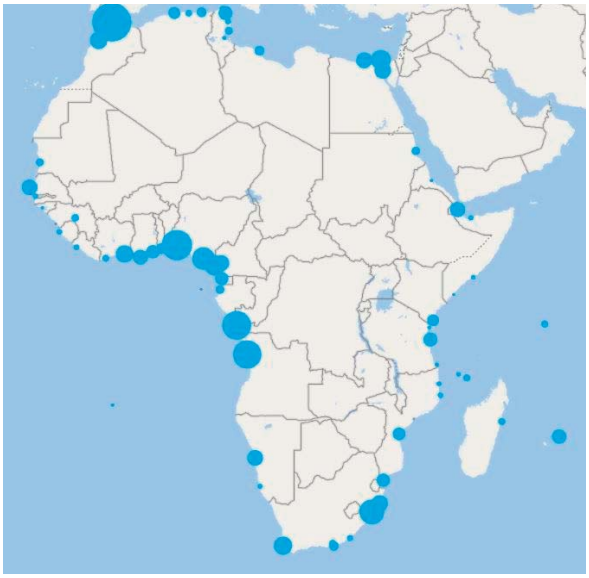
ثم فُحصت البيانات المتعلقة بميناء طنجة، بالمغرب. وفي البداية، لم تُظهر بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية أي سفن غير سفن الدحرجة التي تنقل ركاباً إلى جانب البضائع. وقد أثار هذا قدراً من القلق، لأن طنجة ميناء معروف تماماً لدى شركات الخطوط البحرية لسفن الحاويات كميناء ترسو فيه السفن، على النحو الذي تدلل عليه الوحدات المعادلة لعشرين قدماً التي جرت مناولتها في الميناء في عام ٢٠١٥ وقدرها ٣ ملايين وحدة. ومن الممكن إرجاع الخطأ إلى تفسير اسم الميناء. فالبيانات الأصلية للنظام الآلي لتحديد الهوية كانت تتعلق بميناء طنجة القديم، لا بميناء سفن الحاويات الجديد، وهو الميناء المتوسط (Tanger Med)، أو الميناء في مرحلته الثانية (Tanger Med II)، الكائن على بُعد ٤٠ كيلومتراً شرقي الميناء القديم. ومن ثم فإن مجموع عدد عمليات رسو السفن في الميناء المستمد من إشارات النظام الآلي لتحديد الهوية زاد، بعد تصحيحه، بمقدار أربعة أمثال بحيث بلغ ١٥ ٥٧٥ عملية رسو. ومع أن البيانات المستمدة من الموقع الشبكي Agence nationale des ports (http://www.anp.org.ma/) مفصلة بحسب فئة الميناء والشحنة، فإنها تغطي بصفة رئيسية الكميات الحجمية والزيادات بالنسب المئوية، على العكس من عدد عمليات وصول السفن. وهذا لا ييسر إجراء مقارنة مباشرة.

وأخيراً، اختير ميناء روتردام الكبير المتعدد الأغراض لإجراء مقارنة مع مجموعة بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية الخاصة بشركة MarineTraffic. وكانت المشكلة الأصلية هي أن ميناء روتردام كبير جداً بحيث توجد ستة موانئ داخل الميناء (هي Botlek، وCentrum، وDelfshaven، وMaasvlakte، وPernis، وWaalhaven) في حالة استخدام مدونة الأمم المتحدة لمواقع التجارة والنقل (UN/LOCODE) بوصفها المؤشر الجغرافي. وقد نشأت تلك المدونة، التي ترجع إلى عام ١٩٨١، في إطار الفريق العامل المعني بتيسير التجارة التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا، وهي تستند إلى هيكل مدونة وضعته اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وإلى قائمة بالمواقع وُضعت في إطار تلك اللجنة، وجرى تطويرها في الأونكتاد بالتعاون مع منظمات النقل وبمساهمات نشطة من حكومات وطنية وهيئات تجارية. ووقت إعداد هذا التقرير لم تكن تتوافر بيانات عن هذه الموانئ الفرعية. ولكن، في قطاعات السوائب، يوجد توافق وثيق بين الإحصاءات الرسمية للميناء، التي تشير إلى ١ ١٧٧ ناقلة سوائب جافة، وناقلات السوائب حسب فئة النظام الآلي لتحديد الهوية، التي أشارت إلى ١ ١٧٤ عملية رسو في الميناء (٩٩,٧ في المائة).

الإطار ٣ صحة بيانات النُظم الآلية لتحديد الهوية (*تابع*)

ويلزم إجراء مزيد من التحليل لفهم عدم بروز أمريكا الشمالية بدرجة أكبر في مجموعة البيانات. وربما كان هذا مرتبطاً بزيادة استخدام عبّارات مختلطة وسفن شحن إلبضائع، وحركة المرور في الأنهار، وزيادة استخدام النقل البحري الساحلي، أو، ببساطة، عدد السفن المزودة بأجهزة مرسلة ومجيبة خاصة بالنظام الآلي لتحديد الهوية. وتُظهر البيانات المتعلقة بميناء سياتل، واشنطن (الولايات المتحدة) رسو ٦٧٤ ١٢ سفينة بضائع جافة أو ركاب، وهو ما يمثل ضِعف عدد عمليات الرسو المسجلة في ثاني أكبر ميناء من موانئ الولايات المتحدة في غالفيستون (Galveston)، بولاية تكساس ويمثل السُدس فقط من عمليات الرسو التي أفاد عنها تحالف الشمال الغربي للموانئ البحرية (ميناءاً سياتل وتاكوما معاً) (The Northwest Seaport Alliance, 2016).

الشكل ٤-٢ نطاق عمليات رسو السفن في الموانئ في أفريقيا، ٢٠١٥



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات رصد أولية مقدمة من شركة MarineTraffic.

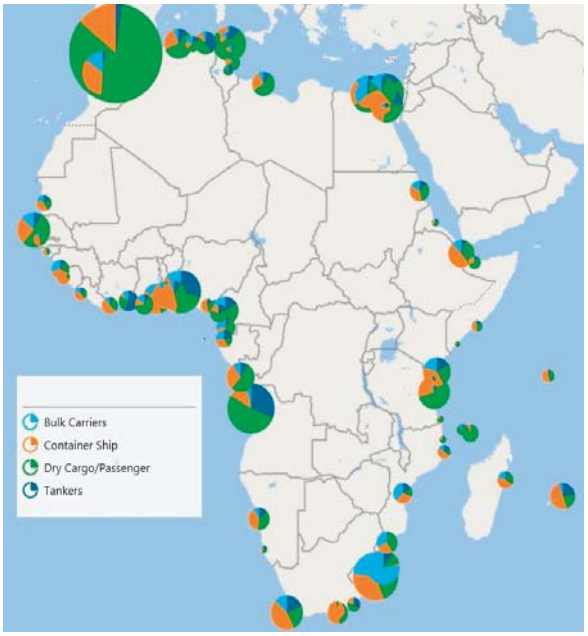
ويبين الجدول ٤-١ توزيعاً للحد الأدنى لعدد عمليات الرسو في الموانئ بحسب فئة السفينة لكل منطقة. وتمثل آسيا وأوروبا أعلى عدد من عمليات الرسو في الموانئ. وفي أستراليا والمناطق المتقدمة من أوروبا وأمريكا الشمالية تمثل فئة سفن البضائع الجافة/الركاب أكثر من ٥٠ في المائة من المجموع.

أما الجدول ٤-٢ فهو يبين التوزيع الجغرافي لنطاق يبلغ ٠٠٠ ٧٦ عملية رسو مسجلة في الموانئ في أفريقيا. وفي السابق حدد قدر كبير من البحوث، وإن يكن في قطاع سفن الحاويات، نقاط الانعطاف في أفريقيا – وهي جنوب أفريقيا ومصر والمغرب – بوصفها أكثر أجزاء القارة نشاطاً من حيث التجارة البحرية. وتبيّن خريطة بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية هذه وجود حركة مرور كبيرة للسفن في خليج غينيا. وتبرز لواندا، بأنغولا، كثاني أنشط ميناء في عيّنة البيانات، بعد طنجة، بالمغرب، بحيث جرى فيه ما يقرب من ٠٠٠ ٤ عملية رسو للسفن (١٠٥ ٢ سفن بضائع جافة/ركاب، و٢٣٦ ١ ناقلة صهريجية، و٥٠٧ سفن حاويات، و١٤٧ ناقلة سوائب). وتبيّن موانئ أخرى تحتل المرتبة الأولى في عينة البيانات مستويات كبيرة لحركة المرور في ديربان، بجنوب أفريقيا؛ ولاغوس، بنيجيريا؛ وبورسعيد والإسكندرية والسويس، بمصر.

ويبين الشكل ٤-٣ عدد تسجيلات بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية الواردة فيما يتعلق بالبلدان الأفريقية. وتمثل بيانات النظام ٧٣ ميناءً موجودة في ٣٧ بلداً (يشمل هذا الرقم جزيرة سانت هيلانة، وهي إقليم بريطاني فيما وراء البحار). ولا يشمل الرقم البلدان الأفريقية غير الساحلية الخمسة عشر، أو كابو فيردي، أو جمهورية الكونغو الديمقراطية، حيث لم يُبلغ عن البيانات. وربما كانت بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية لم تسجل بانتظام كل عملية رسو لسفينة في ميناء، ولذا ينبغي اعتبار هذه الأرقام مؤشراً يمثل حداً أدنى، ولذا سيكون العدد الدقيق لعمليات الرسو في الميناء أعلى. ويصور الشكل ٤-٤ تخصص الموانئ في غرب أفريقيا. فعلى سبيل المثال، لأبيدجان (كوت ديفوار) حصة كبيرة من الناقلات الصهريجية، في حين أن لومي (توغو) لها حصة كبيرة من سفن الحاويات، ولأويندو (غابون) حصص منقسمة بالتساوي تقريباً من أنواع السفن المختلفة. وترجع فرادة مجموعة البيانات فيما يتعلق بنوع السفن التي ترسو في الموانئ إلى عمل الأونكتاد بشأن منهجية السجل المتوازن المذكورة آنفاً. واستخدام بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية لتحديد الموانئ ذات الخصائص المتماثلة

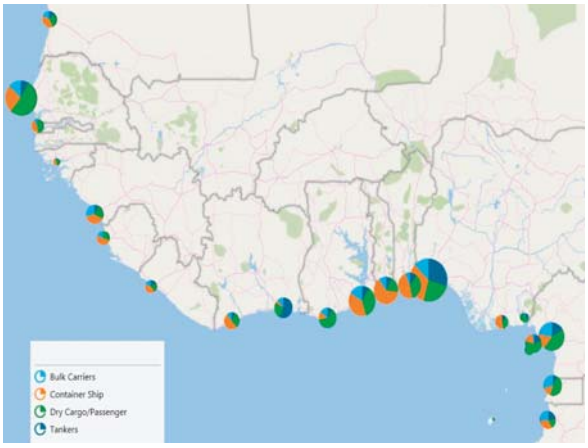
من حيث السفن يتيح إمكانية مقارنة عيّنة من موانئ مماثلة في الوقت نفسه ويناقض الحُجة التي تُساق منذ أمد طويل وهي أن الموانئ لا يمكن مقارنتها لأن كل ميناء منها فريد.

الشكل ٤-٣ عمليات رسو السفن في الموانئ في أفريقيا، ٢٠١٥



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات رصد أولية مقدمة من شركة MarineTraffic.

الشكل ٤-٤ عمليات رسو السفن في الموانئ في غرب أفريقيا، ٢٠١٥



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات رصد أولية مقدمة من شركة MarineTraffic.

جيم- التطورات المتعلقة بموانئ سفن الحاويات

يقل شيوع ندرة توافر إحصاءات الموانئ فيما يتعلق بموانئ سفن الحاويات لأنها مرافق استخدام عام، أي أنها تمثل تجارة آلاف من ملاّك شحنات البضائع. ويبين الجدول ٤-٢ أحجام حركة نقل البضائع في الموانئ العشرين الأولى لسفن الحاويات في العالم خلال الفترة من عام ٢٠١٣ إلى عام ٢٠١٥. وأظهرت تلك الموانئ العشرون الأولى، التي تمثل ٥٥ في المائة من حركة نقل البضائع في المائة ميناء الأولى، انخفاضاً في نموها قدره ٩٥ في المائة، من ٥,٦ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٠,٥ في المائة في عام ٢٠١٥. ولكن هذا لا يبدو أنه يصدق على موانئ أخرى أصغر حجماً، شهدت زيادات أكبر. ويقدّر أن المائة ميناء الأولى لسفن الحاويات ناولت حركة نقل بضائع قدرها ٣٩ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٥، مما يمثل زيادة بنسبة تبلغ حوالي ٦,٨ في المائة عن حركة نقل البضائع التي بلغت ٥٠٥ ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٤ (Informa PLC, 2016). وتشمل قائمة الموانئ العشرين الأولى لسفن الحاويات ١٥ ميناءً في البلدان النامية، وهذه الموانئ موجودة في آسيا، كما كان الوضع في العام السابق؛ أما الموانئ الخمسة الباقية فهي موجودة في بلدان متقدمة، منها ثلاثة في أوروبا (هولندا وبلجيكا وألمانيا) واثنان في أمريكا الشمالية (لوس أنجلوس ولونغ بيتش، بكاليفورنيا). وما زالت الموانئ العشرة الأولى موجودة في آسيا. ويوجد تسعة من الموانئ العشرين الأولى لسفن الحاويات في الصين، وسبعة من هذه (باستثناء داليان وهونغ كونغ، الصين) حققت نمواً إيجابياً. وإجمالاً، حدث نمو في الموانئ العشرين الأولى لسفن الحاويات في الصين بنسبة قدرها ٣,٧ في المائة في عام ٢٠١٥، بالرغم من التباطؤ الاقتصادي (JOC.com, 2016a). وكان معدل نمو سبعة من الموانئ العشرين الأولى لسفن الحاويات سلبياً من حيث حركة نقل البضائع، مقارنة بالعام السابق، في حين استطاع ميناءان إضافيان أن يحققا بالكاد معدل نمو يتجاوز الصفر بنسبة تقل عن ١ في المائة. وحدثت أكبر الانخفاضات في هونغ كونغ (الصين)، وهامبورغ (ألمانيا)، وسنغافورة - بنسب تبلغ -٩,٥ و-٩,٣ و-٨,٧ في المائة، على التوالي. وفي المقابل، تحقق في موانئ بورت كلانغ (ماليزيا) وأنتويرب (بلجيكا) وتانجونغ بيليباس (ماليزيا) أكبر نمو، وذلك بنسب بلغت ٨,٦ في المائة، و٧,٥ في المائة، و٧,٤ في المائة، على التوالي. وحقق ميناء تانجونغ بيليباس قفزات كبيرة في عام ٢٠١٤، بحيث بلغت نسبة النمو التي حققها ١١,٤ في المائة

عند الانتهاء من الاستثمارات في البنية التحتية. وكان من المتوقع أن ينخفض النمو إلى حوالي ٤,٤ في المائة في عام ٢٠١٥ ولكنه أثبت أنه كان أفضل بكثير. ووسّعت الموانئ الماليزية باستمرار نطاق حركة نقل البضائع فيها خلال العقد الماضي بحيث يقوم ميناء بورت كلانغ وميناء تانجونغ بيليباس الآن بمناولة ضِعف الحجم الذي كانا يقومان في عام ٢٠٠٥.

الجدول ٤-٢ المحطات العشرون الأولى لسفن الحاويات وحركة نقل البضائع فيها في الأعوام ٢٠١٣ و٢٠١٤ و٢٠١٥ (بآلاف الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والتغير بالنسبة المئوية)

المرتبة	اسم الميناء	البلد	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	التغير بالنسبة المئوية ٢٠١٣-٢٠١٤	التغير بالنسبة المئوية ٢٠١٤-٢٠١٥
١	شنغهاي	الصين	٣٣ ٦١٧	٣٥ ٢٩٠	٣٦ ٥٤٠	٤,٩٨	٣,٥٤
٢	سنغافورة	سنغافورة	٣٢ ٥٧٩	٣٣ ٨٦٩	٣٠ ٩٢٢	٣,٩٦	٨,٧٠-
٣	شنزن	الصين	٢٣ ٢٧٩	٢٤ ٠٤٠	٢٤ ٢٠٠	٣,٢٧	٠,٦٧
٤	نينغبو وجوشان	الصين	١٧ ٣٥١	١٩ ٤٥٠	٢٠ ٦٣٠	١٢,١٠	٦,٠٧
٥	هونغ كونغ	الصين	٢٢ ٣٥٢	٢٢ ٢٠٠	٢٠ ١٠٠	٠,٦٨-	٩,٤٦-
٦	بوسان	جمهورية كوريا	١٧ ٦٨٦	١٨ ٦٨٣	١٩ ٤٦٧	٥,٦٤	٤,٢٠
٧	غوانجو	الصين	١٥ ٣٠٩	١٦ ٦١٠	١٧ ٥٩٠	٨,٥٠	٥,٩٠
٨	كينغداو	الصين	١٥ ٥٢٠	١٦ ٥٨٠	١٧ ٤٣٠	٦,٨٣	٥,١٣
٩	موانئ دبي	الإمارات العربية المتحدة	١٣ ٦٤١	١٥ ٢٠٠	١٥ ٥٩٠	١١,٤٣	٢,٥٧
١٠	تيانجين	الصين	١٣ ٠٠٠	١٤ ٠٦٠	١٤ ١١٠	٨,١٥	٠,٣٦
١١	روتردام	هولندا	١١ ٦٢١	١٢ ٢٩٨	١٢ ٢٣٥	٥,٨٣	٠,٥١-
١٢	بورت كلانغ	ماليزيا	١٠ ٣٥٠	١٠ ٩٤٦	١١ ٨٨٧	٥,٧٦	٨,٦٠
١٣	كاوسيونغ	تايوان	٩ ٩٣٨	١٠ ٥٩٣	١٠ ٢٦٠	٦,٥٩	٣,١٤-
١٤	أنتويرب	بلجيكا	٨ ٥٧٨	٨ ٩٧٨	٩ ٦٥٤	٤,٦٦	٧,٥٣
١٥	داليان	الصين	١٠ ٠١٥	١٠ ١٣٠	٩ ٤٥٠	١,١٥	٦,٧١-
١٦	شيامن	الصين	٨ ٠٠٨	٨ ٥٧٢	٩ ١٨٠	٧,٠٤	٧,٠٩
١٧	تانجونغ بيليباس	ماليزيا	٧ ٦٢٨	٨ ٥٠٠	٩ ١٣٠	١١,٤٣	٧,٤١
١٨	هامبورغ	ألمانيا	٩ ٢٥٧	٩ ٧٢٠	٨ ٨٢١	٥,٠٠	٩,٢٥-
١٩	لوس أنجلوس	الولايات المتحدة	٧ ٨٦٨	٨ ٣٤٠	٨ ١٦٠	٦,٠٠	٢,١٦-
٢٠	لونغ بيتش	الولايات المتحدة	٦ ٦٤٨	٦ ٨١٨	٧ ١٩٠	٢,٥٦	٥,٤٦
	مجموع الموانئ العشرين الأولى		**٢٩٤ ٢٤٥**	**٣١٠ ٨٧٧**	**٣١٢ ٥٤٦**	**٥,٦٥**	**٠,٥٤**

المصدر: مصادر شتى، تشمل ميناء روتردام (٢٠١٥).

الأداء التشغيلي لموانئ سفن الحاويات

يبين الجدول ٤-٣ التحسنات في حركة نقل البضائع في محطات رسو سفن الحاويات في بلدان نامية مختارة في عام ٢٠١٥، مقارنة بعام ٢٠١٤. وأعلى نمو هو ذلك الذي تحقق في ميناء سوهار، بُعمان، الذي يبعد ١٦٠ كيلومتراً عن دبي، والذي حدث فيه تضاعف في عدد عمليات مناولة الحاويات في أعقاب إدخال الجهة المشغّلة له، وهي Hutchinson Port Holdings (Handy Shipping Guide, 2015)، تحسينات فيه. وتبين الأرقام إمكانية تحقيق نمو ذي رقمين في كفاءة هذه المحطات. وكثيراً ما تستفيد هذه المحطات من تجربة مشغّل محطات عالمي يكون مالكاً من ناحية ومشغلاً من الناحية الأخرى (انظر العمود ٢ في الجدول للاطلاع على قائمة كبار مشغلي المحطات الدوليين). وليس من غير المعتاد أن يكون لأكثر من واحد فقط من مشغّلي المحطات الدوليين المنافسين وجود في نفس الميناء عند محطات مختلفة، وفي عدد محدود من الحالات يكون له وجود داخل نفس المحطة. فعلى سبيل المثال، في عام ٢٠١٣، كانت المحطة العامة لمستخدمي بوابة أنتويرب في حوض ديرغانك (Deurganck) هي مشروع مشترك بين شركة DP World (٤٢,٥ في المائة)، وموانئ زمبابوي (٢٠ في المائة)، وشركة "China

"Ocean Shipping Pacific" (٢٠ في المائة)، وشركة "Terminal Link" التابعة لشركة CMA CGM (١٠ في المائة)، وشركة "Duisport" (٧,٥ في المائة)، مع تولي شركة "DP World" مهمة المشغّل (DP World, 2013). وكما ذُكر في طبعات سابقة من *استعراض النقل البحري*، من الصعب أن تستمر التحسينات في الأداء التشغيلي للمحطات من سنة لأخرى.

الجدول ٤-٣ حركة نقل البضائع في محطات رسو سفن الحاويات في بلدان نامية مختارة، ٢٠١٥

المحطات	مشغلو المحطات الدوليون	الموانئ	البلدان	المناطق	التحسُّن (بالنسبة المئوية)
محطة عمان الدولية لسفن الحاويات	HPH	سوهار	عمان	الشرق الأوسط	١٠١
محطة لواندا لسفن الحاويات	APMT	لواندا	أنغولا	أفريقيا	٥٢
خدمات محطة تنزانيا الدولية لسفن الحاويات	HPH	دار السلام	جمهورية تنزانيا المتحدة	أفريقيا	٣٧
محطة Nam Hai		Haiphong	فييت نام	آسيا	٢٢
DP World Maputo	DP World	مابوتو	موزامبيق	أفريقيا	٢١
محطة Tecon Suape لسفن الحاويات	ICTSI	سواب	البرازيل	أمريكا الجنوبية	٢٠
محطة الجنوب لسفن الحاويات	DP World	جدة	المملة العربية السعودية	الشرق الأوسط	٢٠
محطة منطقة الشعيبة لسفن الحاويات		الشعيبة	الكويت	الشرق الأوسط	١٨
محطة جواهرلال نهرو لسفن الحاويات	DP World	نهرو	الهند	آسيا	١٨
محطة Evergreen Container - LCB2	Evergreen	لايم شابانغ	تايلند	آسيا	١٧
محطة مانزانيلو الدولية	SSA Marine	مانزانيلو	بنما	أمريكا الجنوبية	١٦
شركة موانئ بنما	HPH	كريستوبال	بنما	أمريكا الجنوبية	١٦
المحطة الأولى لسفن الحاويات	Global Ports	سانت بطرسبرغ	الاتحاد الروسي	أوروبا	١٤
Société de manutention du terminal à conteneurs	بولوريه جروب	كوتونو	بنن	أفريقيا	١٣
Terminal Petikemas Surabaya	DP World	سورابايا	إندونيسيا	آسيا	١١
محطة بوسان الكورية السريعة لسفن الحاويات	China Shipping Group	بوسان	جمهورية كوريا	آسيا	٩
المحطة الدولية لسفن الحاويات في المرفأ الجنوبي (ATI)	ICTSI	مانيلا	الفلبين	آسيا	٨
محطة العقبة لسفن الحاويات	APMT	العقبة	الأردن	الشرق الأوسط	٧
محطة خليج والفيس لسفن الحاويات		خليج والفيس	ناميبيا	أفريقيا	٦
محطات PSA Singapore	PSA	سنغافورة	سنغافورة	آسيا	٦
المحطة ٢ – محطة Rio Multitermais Container		ريو دي جانيرو	البرازيل	أمريكا الجنوبية	٥
محطة دونغبو بوسان للحاويات	Evergreen	بوسان	جمهورية كوريا	آسيا	٣
ميناء أكدينيز	Global Ports Holding	أنطاليا	تركيا	آسيا	٢
APM Terminal Pecem	APMT	بيسيم	البرازيل	أمريكا الجنوبية	٢

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى قاعدة بيانات حركة نقل البضائع في الموانئ بالموقع الشبكي JOC.com (2016b) ومصادر أخرى.

ملاحظة: لأغراض هذا البحث يعرّف الموقع الشبكي JOC.com حركة نقل البضائع في محطات الرسو بأنها "متوسط عدد تحركات الحاويات لكل مرفاع في الساعة أثناء وجود السفينة في محطة رسو". وقد قيس التحسن النسبي ثم جرى ترجيحه بحجم عمليات الرسو للتوصل إلى التحسن الفعلي في الأداء من سنة لأخرى.

دال- مُجمل التطورات المتعلقة بالموانئ

إن موانئ السوائب والسوائل، على الاختلاف من موانئ سفن الحاويات، ليست موانئ استخدام عام وتمثل عادة مصالح بضعة ملاّك لشحنات البضائع. وهذا يجعل من الصعب الحصول على إحصاءات عن هذه القطاعات. ويبين الجدول ٤-٤ موانئ العالم الأولى بحسب الحجم. وأربعة عشر من الموانئ العشرين الأولى هذه موجودة في الصين، ويوجد ثلاثة في آسيا وواحد في كل من أستراليا وأوروبا وأمريكا الشمالية. وقد حدث في هذه الموانئ العشرين انخفاض في النمو بنسبة قدرها ٨٥ في المائة، من ٦,٣ في المائة في عام ٢٠١٤ إلى ٠,٩ في المائة في عام ٢٠١٥. ومن الموانئ السبعة التي حدثت فيها انخفاضات في حركة نقل البضائع خلال عام ٢٠١٥ كانت سنغافورة هي الميناء الوحيد غير الموجود في الصين. وحدثت في ميناء سوجو الصيني أكبر زيادة في حركة نقل البضائع، وهي زيادة بنسبة قدرها ١٢,٥ في المائة. وسجّل ميناء روتردام، بهولندا، الذي تحقق فيه نمو بنسبة قدرها ٤,٩ في المائة، أكبر زيادة تالية في حركة نقل البضائع في الموانئ. وكان نمو ميناء روتردام نتيجة لزيادة تجارة السوائب السائلة، لا سيما النفط الخام (بنسبة قدرها ٨ في المائة)، والمنتجات النفطية المعدنية (بنسبة قدرها ١٨ في المائة)، والغاز الطبيعي المسيَّل (بنسبة قدرها ٩٢ في المائة) (Port of Rotterdam, 2016).

الجدول ٤-٤ موانئ العالم الأولى بحسب الحجم الكلي، ٢٠١٣-٢٠١٥ (بآلاف الأطنان)

المرتبة	اسم الميناء	البلد	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	التغير بالنسبة المئوية ٢٠١٣-٢٠١٤	التغير بالنسبة المئوية ٢٠١٤-٢٠١٥
١	نينغبو وجوشان	الصين	٨٠٩ ٨٠٠	٨٧٣ ٠٠٠	٨٨٩ ٠٠٠	٧,٨٠	١,٨٣
٢	شنغهاي	الصين	٧٧٦ ٠٠٠	٧٥٥ ٣٠٠	٧١٧ ٤٠٠	٢,٦٧-	٥,٠٢-
٣	سنغافورة	سنغافورة	٥٦٠ ٨٠٠	٥٨١ ٣٠٠	٥٧٤ ٩٠٠	٣,٦٦	١,١٠-
٤	تيانجين	الصين	٥٠٠ ٦٠٠	٥٤٠ ٠٠٠	٥٤١ ٠٠٠	٧,٨٧	٠,١٩
٥	سوجو	الصين	٤٥٤ ٠٠٠	٤٨٠ ٠٠٠	٥٤٠ ٠٠٠	٥,٧٣	١٢,٥٠
٦	غوانجو	الصين	٤٥٤ ٧٠٠	٥٠٠ ٤٠٠	٥١٩ ٩٠٠	١٠,٠٥	٣,٩٠
٧	كينغداو	الصين	٤٥٠ ٠٠٠	٤٨٠ ٠٠٠	٥٠٠ ٠٠٠	٦,٦٧	٤,١٧
٨	تانغشان	الصين	٤٤٦ ٢٠٠	٥٠٠ ٨٠٠	٤٩٠ ٠٠٠	١٢,٢٤	٢,١٦-
٩	روتردام	هولندا	٤٤٠ ٥٠٠	٤٤٤ ٧٠٠	٤٦٦ ٤٠٠	٠,٩٥	٤,٨٨
١٠	بورت هيدلاند	أستراليا	٣٢٦ ٠٠٠	٤٢١ ٨٠٠	٤٥٢ ٩٠٠	٢٩,٣٩	٧,٣٧
١١	داليان	الصين	٤٠٨ ٤٠٠	٤٢٠ ٠٠٠	٤١٥ ٠٠٠	٢,٨٤	١,١٩-
١٢	ريزهاو	الصين	٣٠٩ ٢٠٠	٣٥٣ ٠٠٠	٣٦١ ٠٠٠	١٤,١٧	٢,٢٧
١٣	يينغكو	الصين	٣٣٠ ٠٠٠	٣٣٠ ٧٠٠	٣٣٨ ٥٠٠	٠,٢١	٢,٣٦
١٤	بوسان	جمهورية كوريا	٢٩٢ ٤٠٠	٣١٢ ٠٠٠	٣٢٣ ٧٠٠	٦,٧٠	٣,٧٥
١٥	جنوب لويزيانا	الولايات المتحدة	٢٤١ ٥٠٠	٢٦٤ ٧٠٠	٢٦٥ ٦٠٠	٩,٦١	٠,٣٤
١٦	هونغ كونغ	الصين	٢٧٦ ١٠٠	٢٩٧ ٧٠٠	٢٥٦ ٦٠٠	٧,٨٢	١٣,٨١-
١٧	كينغهوانغداو	الصين	٢٧٢ ٦٠٠	٢٧٤ ٠٠٠	٢٥٣ ١٠٠	٠,٥١	٧,٦٣-
١٨	بورت كلانغ	ماليزيا	٢٠٠ ٢٠٠	٢١٧ ٢٠٠	٢١٩ ٨٠٠	٨,٤٩	١,٢٠
١٩	شنزن	الصين	٢٣٤ ٠٠٠	٢٢٣ ٣٠٠	٢١٧ ١٠٠	٤,٥٧-	٢,٧٨-
٢٠	شيامن	الصين	١٩١ ٠٠٠	٢٠٥ ٠٠٠	٢١٠ ٠٠٠	٧,٣٣	٢,٤٤
	مجموع أكبر ٢٠ ميناءً		**٧ ٩٧٤ ٠٠٠**	**٨ ٤٧٤ ٩٠٠**	**٨ ٥٥١ ٩٠٠**	**٦,٢٨**	**٠,٩١**

المصدر: مصادر شتى، من بينها Port of Rotterdam (2015).

ورغم صعوبة الحصول على إحصاءات موانئ السوائب الجافة، نجح الأونكتاد في الحصول على مجموعة بيانات فريدة من وكالة نقل بحري كبرى، هي "Wilhelmsen Ships Service". وترد في الجدول ٤-٥ بيانات من سفن السوائب التي رست في موانئ في عدة بلدان تعمل في تجارة ركاز الحديد والفحم. وتشكل البيانات جزءا من مسك السجلات الداخلية للشركة وتتضمن

عمليات الرسو في الموانئ التي قدمت لها الشركة الخدمات أو التي رُصد حدوثها. وقد سجلت قاعدة البيانات زهاء ٣٤ ٠٠٠ عملية رسو في الموانئ في عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥.

وتتضمن قاعدة البيانات معلومات عن فرادى السفن، وأوقات الوصول، ومدد الرسو، وأوقات المغادرة، دّونت يدوياً. والخطر الذي ينطوي عليه تدوين البيانات يدوياً هو إدخال خطأ بشري ناجم عن إيجاد طرق مختصرة. ومع ذلك، ولوجود حقول بيانات متعددة، جرت تصفية البيانات مراعاة للأخطاء الواضحة أو الأرقام المشكوك في صحتها، مثلاً حيثما كان عامل الحمولة أكبر من ١٠٠ في المائة أو أقل من ١٠ في المائة أو حيثما كان العدد الذي ذكرته المنظمة البحرية الدولية ينطبق على نوع مختلف من السفن غير قادر على حَمْلْ الشحنة المحددة. وإضافة إلى ذلك، في بعض الحالات، أظهر عنصر الوقت تواريخ، لا ساعات؛ ولذا فإن متوسطات الوقت والحسابات المالية هي متوسطات مقدّرة. وجرى تدقيق قيودات البيانات مقابل مجموعات بيانات المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق بالتفاصيل بشأن نوع السفن (رقم المنظمة البحرية الدولية) ومجموعات بيانات اللجنة الاقتصادية لأوروبا بشأن الموقع (مدونة الأمم المتحدة لمواقع التجارة والنقل). ونقلت هذه العملية حوالي ٤٠ في المائة من البيانات الواردة لتوفير قاعدة بيانات عن ٢٠ ٠٠٠ عملية رسو في الموانئ لأغراض التحليل.

الجدول ٤–٥ متوسط مدد مكوث سفن السوائب في بلدان مختارة، ٢٠١٥

	٢٠١٤			٢٠١٥		
علامات الصفوف	*حجم العينة*	*الكمية (بآلاف الأطنان)*	*متوسط مدة الانتظار (بالأيام)*	*متوسط مدة العمل (بالأيام)*	*حجم العينة*	*الكمية (بآلاف الأطنان)*	*متوسط مدة الانتظار (بالأيام)*	*متوسط مدة العمل (بالأيام)*
أستراليا	٤ ٤٣٨	٤٥٥ ٩٠٧	٥,٥٠	١٠,٩٥	٢ ٤٦١	٥١٧ ٠٦٦	٤,٥٢	٥,٥٥
البرازيل	١ ٥٣٣	٢٥٢ ٧٠٧	٦,٤٤	١٢,٠٨	١ ٥٣٧	٢٥٨ ٨٩٩	٥,١٧	٢,٠٤
كندا	١٥١	١٧ ٧٧٩	٥,٠٨	٢,٥٨	٣٦	٣ ٣٢٧	٢,٣٣	٢,٦٩
الصين	٥٩٩	٧٦ ٣٤٧	٣,٧٣	٢,٧٤	١ ٤٧٠	١٨٣ ٩٧٦	١,٨١	٢,٤٢
تايوان		..	..	..	١٠٧	٨ ٨٥٨	٠,٦٨	٣,٤٠
كولومبيا	٤٨	٤ ٨٣٨	١,٧٥	٠,٨٢	٢١٣	١٩ ٣٠٤	٠,٣٦	١,٩٥
الهند	٢ ٣٠٢	١٦٣ ٧٢٩	٣,٩٦	١٠,٦٨	١ ٨٦٥	١٢٤ ١٩٢	٢,٢٨	٣,٦٣
إندونيسيا	٢ ٦٠٩	١٨٢ ٨٧٥	٢,٥٥	٤,٠٦	٢٨١	١٩ ٤٣٠	٢,٩٩	٤,٠٥
هولندا	٥١	٧ ٤١٦	٠,١٢	٢,٧٨	٧٢	٨ ٩٤٧	١,٠٩	٢,٥٩
جمهورية كوريا	..	..	..	..	١٦٧	١٩ ١٤٥	٢,٦٤	٣,٧٥
جنوب أفريقيا	..	..	..	..	٩٩٤	٨٩ ٣٧٦	٢,٣٢	٢,٣٣
الولايات المتحدة	١٨٨	١٣ ٨١٩	٤,٧٤	٢,٣١	٥٥	٥ ١٢٩	١,٥١	١,٦٣
المجموع الكلي	**١١ ٩٢٥**	**١ ١٧٦ ٣١٥**	**٤,٥٣**	**٨,٨٠**	**٩ ٢٥٨**	**١ ٢٥٧ ٦٥٠**	**٣,٤٦**	**٣,٨٦**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات رصد أولية مقدمة من شركة Wilhelmsen Ships Service.

وتُظهر البيانات، المستندة إلى حجم عيّنة يبلغ ما يقرب من ١٢ ٠٠٠ عملية رسو في الموانئ في عام ٢٠١٤، أن متوسط مدة الانتظار لمحطة رسو بلغ ٤,٥ أيام وأن متوسط المدة التي قُضيت إلى جانب محطة رسو بلغ ٨,٨ أيام، إما لتحميل أو تفريغ ما مجموعه ١,١٧٦ بليون طن من البضائع، أي ما يعادل ١٢ في المائة تقريباً من التجارة البحرية العالمية السنوية. وفيما يتعلق بعام ٢٠١٥، تمثل الأرقام المقابلة حوالي ٩ ٢٥٠ عملية رصد تبيّن قضاء ٣,٥ أيام في المتوسط في انتظار محطة رسو وقضاء ٣,٩ أيام في المتوسط إلى جانب محطة رسو، مع مناولة ١,٢٥٧ بليون طن من البضائع. ومن الممكن عزو مدة الانتظار إلى عدد من الأسباب من قبيل إجراء تصليحات، أو تحميل مواد غذائية أو مؤن، أو انتظار تعليمات جديدة، أو تكدس الشحنات أو حدوث حالات اكتظاظ في الموانئ والطرق البحرية. وحدثت أكبر التحسنات في مدد الانتظار في موانئ موجودة في البرازيل (حيث انخفضت مدة الانتظار بنسبة قدرها ٨٣ في المائة)، والهند (حيث انخفضت مدة الانتظار بنسبة

قدرها ٦٦ في المائة)، وأستراليا (حيث انخفضت مدة الانتظار بنسبة قدرها ٤٩ في المائة).

وزادت مدة المكوث في موانئ كولومبيا بنسبة قدرها ١٣٧ في المائة، مع تضاعُف عدد عمليات الرصد المسجلة. وقد يعزى هذا إلى التأثير الارتدادي لحظر التصدير الذي فُرض على إحدى أكبر صادرات الفحم الحراري في النصف الأول من عام ٢٠١٤. وفي عام ٢٠١٥، ارتفعت صادرات كولومبيا من الفحم الحراري بنسبة قدرها ٧,٦ في المائة، بينما انخفضت صادراتها من فحم الكوك بنسبة قدرها ١ في المائة (S and P Global Platts, 2016). وتشمل عينة بيانات Wilhelmsen Ships Service حوالي ربع صادرات كولومبيا من الفحم في عام ٢٠١٥، البالغة ١٩,٣ مليون طن. وفيما يتعلق بإندونيسيا، تشمل عينة البيانات حوالي ٤٠ في المائة من صادرات البلد من الفحم في عام ٢٠١٤ (Indonesia Investments, 2016). ولكن فيما يتعلق بعام ٢٠١٥، انخفض حجم عينة البيانات الإندونيسية بنسبة قدرها ٩٠ في المائة، في حين ظلت أرقام متوسط مدة العمل كما هي. وربما كان هذا يرتبط بحدوث تغيّر داخلي في جمع البيانات، ولذا ستلزم سلاسل زمنية أطول لإبراز أي اتجاهات.

والتكلفة المقدّرة لعيّنة الانتظار تُشتق بأخذ متوسط المعدل اليومي على مدار العام لاستئجار الحجم المحدد للسفينة التي تحمل الشحنة وضربه في المدة. وكلا الرقمين السنويين يتعلقان بأحجام عينات مختلفة ولا يمكن إجراء مقارنة مباشرة بينهما. وتمثل التكلفة جزءاً من السعر (أي أنها لا تتضمن عوامل أخرى من قبيل أجور أطقم البحارة، وتوفير المواد الغذائية والمؤن، وزيت الوقود) الخاص بأصل مُستغَل استغلالاً أقل مما يجب، وهو السعر الذي سيتحمله المستهلكون في نهاية المطاف بوصفه مكوِّن تكلفة نقل أعلى، من مكونات قيمة السلعة النهائية.

وقد حُسبت التكلفة المقدّرة لمدة المكوث في بلدان مختارة باستخدام متوسط المعدلات السنوية لاستئجار سفن ذات أحجام مختلفة استناداً إلى بيانات مالية من Clarksons Research (الجدول ٤-٦). وفي عام ٢٠١٤، قُدرت هذه التكلفة بمبلغ ٠,٩ بليون دولار بينما قُدرت في عام ٢٠١٥، فيما يتعلق بعينة مختلفة، بمبلغ ٣٥٠ مليون دولار. والأرقام المالية تقريبية، بالنظر إلى أن سعر الاستئجار يُفترض أنه قد تقلّب على مدار العام. وتتعلق الأرقام بتحميل وتفريغ الفحم وركاز الحديد. واختلفت تكاليف الانتظار المتعلقة بالعينتين اختلافاً كبيراً بسبب حدوث انخفاض في مدة الانتظار وبسبب الانخفاض في متوسط معدل الاستئجار اليومي الذي ربما يكون قد حدث نتيجة لحدوث الانخفاض في التجارة الوارد بيانه في الفصل ١. والتكاليف الكلية هي تقديرات تتعلق بالاقتصاد ككل، بالنظر إلى أن هذا إما سيكون خسارة لإيرادات يتكبدها مالك السفينة أو يكون تكلفة زائدة يتكبدها المستأجر الذي يتعين عليه أن يدفع ثمن استئجار استخدام السفينة. وبصرف النظر عن الطرف الذي يدفع مباشرة ثمن هذه التكاليف، فإنها ستنتقل إلى المستهلك من خلال تكاليف نقل أعلى كمكوّن من مكونات سعر الشراء النهائي للسلع. وفي أي أعمال تجارية، ينبغي أن يكون الهدف دائماً هو القضاء على مدة مكوث المعدات معطلة لدى مصدر إنتاجها، وذلك تحسيناً للكفاءة. وتفيد البيانات واضعي السياسات في استكشاف سُبل زيادة قدرة بلد على المنافسة وتساعد على إبراز الحاجة إلى مزيد من الإحصاءات عن عمليات الموانئ.

الجدول ٤-٦ التكلفة المقدرة لمدة المكوث في بلدان مختارة، ٢٠١٤-٢٠١٥

	٢٠١٤			٢٠١٥		
البلد	*حجم العينة*	*متوسط مدة الانتظار (بالأيام)*	*التكلفة المقدرة لعيّنة الانتظار (بآلاف الدولارات)*	*حجم العينة*	*متوسط مدة الانتظار (بالأيام)*	*التكلفة المقدرة لعينة الانتظار (بآلاف الدولارات)*
أستراليا	٤ ٤٣٨	٥,٥٠	٤٢١ ٣٥٢	٢ ٤٦١	٤,٥٢	١٨٢ ٨١٥
البرازيل	١ ٥٣٣	٦,٤٤	١٨٨ ٨٢٢	١ ٥٣٧	٥,١٧	٧٣ ٦٣٠
كندا	١٥١	٥,٠٨	١٣ ٥٩٤	٣٦	٢,٣٣	٧٠٢
الصين	٥٩٩	٣,٧٣	٤٣ ٦٣٦	١ ٤٧٠	١,٨١	٢٦ ٠٨٧
تايوان	..	..	..	١٠٧	٠,٦٨	٧٠٣
كولومبيا	٤٨	١,٧٥	١ ٣٤٩	٢١٣	٠,٣٦	٦٩٠
الهند	٢ ٣٠٢	٣,٩٦	١٢٨ ٠٠٠	١ ٨٦٥	٢,٢٨	٣٣ ٦٤٠
إندونيسيا	٢ ٦٠٩	٢,٥٥	٨٢ ٤٤٢	٢٨١	٢,٩٩	٦ ٤٢٤

الجدول ٤-٦ التكلفة المقدرة لمدة المكوث في بلدان مختارة، ٢٠١٤-٢٠١٥ (تابع)

البلد	٢٠١٤			٢٠١٥		
	حجم العينة	متوسط مدة الانتظار (بالأيام)	التكلفة المقدرة لعينة الانتظار (بآلاف الدولارات)	حجم العينة	متوسط مدة الانتظار (بالأيام)	التكلفة المقدرة لعينة الانتظار (بآلاف الدولارات)
هولندا	٥١	٠,١٢	١٢٩	٧٢	١,٠٩	٧١٣
جمهورية كوريا	..	..	..	١٦٧	٢,٦٤	٤ ٤٧٠
جنوب أفريقيا	..	..	..	٩٩٤	٢,٣٢	١٩ ٠٦٧
الولايات المتحدة	١٨٨	٤,٧٤	١٢ ٧٨٥	٥٥	١,٥١	٧٥٧
المجموع الكلي	١١ ٩٢٥	٤,٥٣	٨٩٢ ٣٧٩	٩ ٢٥٨	٣,٤٦	٣٤٩ ٦٩٩

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من Clarksons Research (2016) وبيانات رصد أولية مقدمة من Wilhelmsen Ships Service.

ملاحظة: ".." تشير إلى عدم توافر البيانات أو إلى أن العينة صغيرة للغاية.

هاء- خاتمة

لقد أظهر هذا الفصل أن قطاع الموانئ شهد نمواً في عام ٢٠١٥، ولكن بمعدل أقل كثيراً من عام ٢٠١٤. ومع أن هذا التحليل استند إلى عينة محدودة، فإنه يمثل حصة كبيرة من السوق. وقد سجلت أكبر الموانئ أشد الانخفاضات في النمو، الذي ظل في معظمه فوق مستوى الصفر فحسب. وعانت موانئ الحاويات من هبوط معدلات نموها أكثر من معاناة قطاع الموانئ في مجمله، مما يشير إلى أن قدرة الإنتاج ما زالت قوية ولكن الطلب على السلع تامة الصنع ما زال ضعيفا.

ومن الممكن الآن، بمساعدة أطراف ثالثة، اكتساب نظرة بديلة على الإحصاءات الرسمية وسد ثغرات معينة. والبيانات المستمدة من حاجة، تبدو غير متصلة، إلى تزويد السفن بنظام لتجنب التصادم يمكن استخدامها للوقوف على أداء التجارة داخل منطقة أو بلد أو ميناء. وكما هو الحال في معظم الدراسات الريادية، فإن البيانات تطرح في البداية أسئلة أكثر مما تقدمه من أجوبة لأسئلة. ويجري مزيد من التحليل للبيانات، بهدف الإبلاغ عن معلومات من قبيل مدة مكوث السفن، والسعة الحمْلية للسفن، وحركة نقل البضائع في الموانئ.

وعندما تصادف الشركات صعوبات في الإبلاغ عن مقاييس النمو، من قبيل حصة السوق، أو حجم الأعمال التجارية، أو الأنشطة، فإنها تركز على عوامل أخرى، من قبيل حركة نقل البضائع أو الكفاءة. ولذا قد يدفع استمرار وجود ضغط هبوطي الموانئ إلى السعي إلى اعتبارها أكثر كفاءة من الناحية التشغيلية. وهذا يعني أن إصدار الإحصاءات التي لم تكن تُعتبر في السابق جديرة بأن تحظى بتغطية إعلامية قد يصبح أمراً أكثر شيوعاً.

وبدلاً من ذلك، فإن نشر بيانات أطراف ثالثة يمكن أن تُستخدم لتقييم أداء الموانئ قد يُجبر الموانئ على إصدار بياناتها منعاً لأي تفسيرات سلبية.

ومن المهم أن الإحصاءات ينبغي عدم إعدادها من أجل وجود إحصاءات فحسب، بل لتفسير كيف يعمل العالم وكيف يمكن أن يتحسن. وأي زيادة في البيانات عن مقاييس الموانئ قد تؤثر على الشاحنين أو شركات النقل فيما يتعلق بالموانئ التي يستخدمونها، وقد يدفع ما ينتج عن ذلك من منافسة على الأعمال التجارية إلى إدخال تحسينات. وفي حالة توافر تلك البيانات مجاناً وتخزينها مركزياً لكي يحللها الباحثون، من الممكن ضمان توافر رؤى أكبر بشأن أداء الموانئ. وهذا يمكن من ثم أن يؤدي إلى تحسينات في الموانئ تساعد على خفض تكاليف النقل وتجعل التجارة الدولية أقل تكلفة للجميع.

وكان من العوامل المؤثرة في نمو العولمة زيادة اليقين فيما يتعلق بالحصص والرسوم الجمركية التجارية من خلال عضوية منظمة التجارة العالمية. وساعد أيضاً على دفع هذه العملية حدوث انخفاض تدريجي في الرسوم الجمركية التجارية، مقرون بتحسينات في ممارسات القطاع، من قبيل زيادة استخدام الحاويات والاتصالات والأعمال المصرفية. ومن الممكن أن تعزز تحسينات في كفاءة الموانئ، ييسرها توافر البيانات، انخفاضاً في تكاليف النقل وأن توفر تعزيزاً للتجارة الدولية تشتد الحاجة إليه.

وفي العالم المعاصر الذي يتسم بزيادة استخدام التكنولوجيا من الأرجح أن يجري تقييم البشر والمؤسسات التجارية من قِبَل أطراف ثالثة. ومن ثم ينبغي أن يحفز هذا التفكير هيئات الموانئ على تبادل المزيد من بياناتها.

المراجع

Agence nationale des ports. Available at http://www.anp.org.ma/ (accessed 14 October 2016).

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

DP World (2013). Press release. 17 May. Available at http://www.npgenergy.be/assets/Uploads/Press-release-DPW-17052013.pdf (accessed 17 October 2016).

JOC.com (2016a). China port volume set for slowdown after 2015 growth. Available at http://www.joc.com/port-news/asian-ports/port-hong-kong/china-ports-data-shows-slowing-growth-2015_20160122.html (accessed 16 September 2016).

JOC.com (2016b). Port productivity. Available at http://www.joc.com/special-topics/port-productivity (accessed 13 October 2016).

Handy Shipping Guide (2015). Container handling facility plans for 6 million TEU following significant investment. 25 April. Available at http://www.handyshippingguide.com/shipping-news/container-handling-facility-plans-for-6-million-teu-following-significant-investment_6334 (accessed 7 June 2016).

Informa PLC (2016). Lloyd's List. Top 100 container ports 2015. 26 August. Available at https://www.lloydslist.com/ll/incoming/article504618.ece#country (accessed 6 October 2016).

Kozak M (2004). *Destination Benchmarking: Concepts, Practices and Operations*. CABI Publishing. Oxon, United Kingdom and Cambridge, United States.

Kowalski P (2005). Impact of changes in tariffs on developing countries' government revenue. Working Party of the Trade Committee. Organization for Economic Cooperation and Development Trade Policy Working Paper No. 18.

Indonesia Investments (2016). Production and export down, coal consumption in Indonesia up. 18 January. Available at http://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/production-export-down-coal-consumption-in-indonesia-up/item6392 (accessed 6 October 2016).

MarineTraffic.com (2007–2016). Available at http://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:25/centery:37/zoom:7 (accessed 6 October 2016).

Progressive Economy (2013). Tariffs raised 30 per cent of government revenue in 1912, and now raise 1 per cent. April 10. Available at http://www.progressive-economy.org/trade_facts/tariffs-raised-30-percent-of-government-revenue-in-1912-and-now-raise-1-percent/ (accessed 16 September 2016).

Port of Rotterdam (2015). *Port Statistics. A Wealth of Information. Make it Happen*. Rotterdam Port Authority. Rotterdam.

Port of Rotterdam (2016). The Port of Rotterdam achieves a record throughput thanks to a growth of 4.9%. 15 January. Available at https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/the-port-of-rotterdam-achieves-a-record-throughput-thanks-to-a-growth-of-49 (accessed 6 October 2016).

S and P Global Platts (2016). Colombian 2015 thermal coal exports rise 7.6% on year to 80.64 million mt. 11 January. Available at http://www.platts.com/latest-news/shipping/london/colombian-2015-thermal-coal-exports-rise-76-on-26334265 (accessed 16 September 2016).

Standing Committee for Economic and Commercial Cooperation of the Organization of Islamic Cooperation (2015). *Evaluating the Ownership, Governance Structures and Performances of Ports in the OIC Member Countries* (Ankara). Available at http://www.comcec.org/wp-content/uploads/2015/12/5-Transport-Report.pdf (accessed 13 October 2016).

The Northwest Seaport Alliance (2016). Cargo stats. Available at https://www.nwseaportalliance.com/stats-stories/cargo-stats (accessed 16 September 2016).

UNCTAD (2007–2015). *Review of Maritime Transport*. United Nations publications. Sales Nos. E.07.II.D.14, E.08.II.D.26, E.09.II.D.11, E.10.II.D.4, E.11.II.D.4, E.12.II.D.17, E.13.II.D.9, E.14.II.D.5 and E. 15.II.D.6, respectively. New York and Geneva.

UNCTAD (1976). *Port Performance Indicators*. United Nations publication. Sales No. E.76.II.D.7. Geneva.

UNCTAD (1979). Manual on a Uniform System of Port Statistics and Performance Indicators. First edition. United Nations publication. Geneva.

UNCTAD (1983). Manual on a Uniform System of Port Statistics and Performance Indicators. Second edition. United Nations publication. Geneva.

UNCTAD (1987a) Manual on a Uniform System of Port Statistics and Performance Indicators. Third edition. United Nations publication. Geneva.

UNCTAD (1987b). *Measuring and Evaluating Port Performance and Productivity*. Monograph No. 6. UNCTAD/SHIP(494(6). United Nations publication. Geneva.

UNCTAD (2016). *Port Performance: Linking Performance Indicators to Strategic Objectives.* Port Management Series. Vol. 4. United Nations publication. New York and Geneva.

United Nations Department of Economic and Social Affairs (2002). *Improving Resource Mobilization in Developing Countries and Transition Economies*. ST/ESA/PAD/SER.E/30 (New York, United Nations publication).

United States Coast Guard (2016). Nationwide automatic identification system. Available at http://www.uscg.mil/acquisition/nais/(accessed 3 October 2016).

VT Explorer (2006–2013). Coverage. Vessel statistics. Available at http://www.vtexplorer.com/vessel-tracking-coverage.php (accessed 3 October 2016).

Xiao F, Han Ligteringen H, van Gulijk C and Ale B (2015). Comparison study on AIS data of ship traffic behaviour. *Ocean Engineering*. 95:84–93.

الحواشي

(١) في فرع تنمية المعارف يُعرف برنامج إدارة الموانئ التابع لقسم تنمية الموارد البشرية بشعبة التكنولوجيا واللوجستيات في الأونكتاد باسم برنامج التدريب التجاري. ويدعم البرنامج الدوائر المعنية بالموانئ من البلدان النامية في جهودها الرامية إلى زيادة الكفاءة والقدرة على المنافسة.

5

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

شملت التطورات الهامة التي شهدتها الفترة المستعرضة في هذا التقرير اعتماد خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥ واتفاق باريس المبرم في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ . ومن المتوقع أن يتيح تنفيذهما، إلى جانب تنفيذ خطة عمل أديس أبابا، المعتمدة في تموز/يوليه ٢٠١٥ ، التي توفر إطاراً عالمياً لتمويل التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ ، مزيداً من الفرص للبلدان النامية.

وعلى صعيد المبادرات التنظيمية، تجدر الإشارة إلى أنه في ١ تموز/يوليه ٢٠١٦ بدأ نفاذ تعديلات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المتعلقة بالتحقق الإلزامي من الكتلة الإجمالية للحاويات، الأمر الذي سيساهم في تحسين استقرار وسلامة السفن وتجنّب الحوادث البحرية. وقد تواصلت في المنظمة البحرية الدولية المناقشات بشأن الحد من غازات الدفيئة المنبعثة من النقل البحري الدولي وبشأن التعاون التقني ونقل التكنولوجيا وبخاصة إلى البلدان النامية. وتحقّق تقدم أيضاً في مجالات أخرى ترتبط بوضوح بالتنمية المستدامة. وتشمل هذه المجالات العمل المتعلق بالمسائل التقنية المتعلقة ببدء النفاذ الوشيك للاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها، ٢٠٠٤ (المعروفة باسم اتفاقية تصريف مياه صابورة السفن) وبتفعيلها، وبشأن وضع صك دولي ملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري للمناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية واستخدامه المستدام.

واستمر إدخال تحسينات على التدابير التنظيمية في ميدان الأمن البحري وأمن سلاسل الإمداد وتنفيذ تلك التدابير. وشملت المجالات التي أُحرز تقدم فيها تنفيذ برنامج المشغّل الاقتصادي المعتمد وعدداً متزايداً من اتفاقات الاعتراف المتبادل الثنائية التي ستشكل، في الوقت المناسب، أساس الاعتراف بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين على مستوى متعدد الأطراف. وفيما يتعلق بقمع القرصنة البحرية والسطو المسلح البحري، لم تلاحظ في عام ٢٠١٥ سوى زيادة متواضعة في عدد الحوادث التي أبلغت بها المنظمة البحرية الدولية قدرها ٤,١ في المائة، مقارنة بعام ٢٠١٤ . وانخفض عدد أفراد أطقم السفن الذين أُخذوا رهائن أو اختُطفوا وأولئك الذين تعرضوا لهجوم، وكذلك عدد السفن المختطفة، انخفاضاً كبيراً مقارنة بعام ٢٠١٤ . وفي هذا الصدد، ووفق في المنظمة البحرية الدولية على تعميم بشأن مكافحة الممارسات غير المأمونة المرتبطة بالهجرة المختلطة عن طريق البحر وعلى مبادئ توجيهية مؤقتة بشأن إدارة المخاطر الإلكترونية في مجال النقل البحري. وفي سياق اتفاقيات منظمة العمل الدولية تحقّق تقدم أيضاً بشأن مسألة الاعتراف بوثائق هوية البحارة وبشأن تحسين ظروف عيشهم وعملهم.

مقدمة

في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، اعتُمدت في مؤتمر قمة الأمم المتحدة لاعتماد خطة للتنمية لما بعد عام ٢٠١٥ خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، التي تمثّل توافقاً في آراء المجتمع الدولي بشأن خطة عمل تتضمن ١٧ هدفاً للتنمية المستدامة، ترتبط بها ١٦٩ غاية، "متكاملة وغير قابلة للتجزئة، وعالمية بطبيعتها، وشاملة من حيث تطبيقها" (انظر قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ١/٧٠)[١]. وأهداف التنمية المستدامة أوسع مدى وأشمل بكثير من الأهداف الإنمائية للألفية الأسبق. فهي ترمي إلى القضاء على الفقر العالمي، لا على الحد منه، وكذلك إلى تحقيق اتساق الخطط الإنمائية والبيئية والتصدي لانعدام المساواة وذلك بعدم ترك أحد متخلفاً عن الركب. والنقل المستدام والقادر على الصمود هو من بين المسائل الشاملة ذات الأهمية لتحقيق تقدم فيما يتعلق بالعديد من الأهداف والغايات، ومنها مثلاً الهدف ٩ من أهداف التنمية المستدامة، وهو "إقامة بنى تحتية قادرة على الصمود وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام، وتشجيع الابتكار"، والهدف ١٣ من أهداف التنمية المستدامة، وهو "اتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لتغير المناخ وآثاره".

والهدف ١٤ من أهداف التنمية المستدامة، وهو "حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة"، ذو أهمية خاصة في سياق النقل البحري، والتلوث الناجم عن السفن، وإدارة المناطق الساحلية. فالغاية ١٤-١ تدعو إلى الحد من التلوث البحري بجميع أنواعه بحلول عام ٢٠٢٥، في حين تدعو الغاية ١٤-٢ إلى إدارة النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية على نحو مستدام وحمايتها بحلول عام ٢٠٢٠. وثمة غايات أخرى مكرّسة لتقليل تحمُّض المحيطات إلى أدنى حد ومعالجة آثاره (الهدف ١٤-٣)؛ وحفظ ١٠ في المائة من المناطق الساحلية والبحرية، بما يتسق مع القانون الوطني والدولي واستناداً إلى أفضل المعلومات العلمية المتاحة، بحلول عام ٢٠٢٠ (الغاية ١٤-٥)؛ وتنظيم الصيد على نحو فعال، وإنهاء الصيد المفرط والصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظّم وممارسات الصيد المدمّرة بحلول عام ٢٠٢٠ (الغاية ١٤-٤)؛ وحظر أشكال الإعانات المقدمة لمصائد الأسماك التي تسهم في هذه الممارسات (الغاية ١٤-٦). وتدعو الغاية ١٤-٧ على وجه الخصوص إلى زيادة الفوائد الاقتصادية التي تتحقق للدول الجزرية الصغيرة النامية ولأقل البلدان نمواً من الاستخدام المستدام للموارد البحرية، بما في ذلك من خلال الإدارة المستدامة لمصائد الأسماك، وتربية الأحياء المائية، والسياحة، بحلول عام ٢٠٣٠. وإضافة إلى ذلك، تدعو الغاية ١٤-أ إلى زيادة المعارف العلمية، وتطوير قدرات البحث، ونقل التكنولوجيا البحرية من أجل تحسين صحة المحيطات وتعزيز إسهام التنوع البيولوجي البحري في تنمية البلدان النامية، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، بينما تدعو الغاية ١٤-ب إلى توفير إمكانية وصول صغار الصيادين الحرفيين إلى الموارد البحرية والأسواق.

ومما له أهمية خاصة في سياق التطورات القانونية والتنظيمية المتعلقة بالنقل البحري الغاية ١٤-ج "تعزيز حفظ المحيطات وموارها واستخدامها استخداماً مستداماً عن طريق تنفيذ القانون الدولي بصيغته الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي توفر الإطار القانوني لحفظ المحيطات وموارها واستخدامها على نحو مستدام، كما تشير إلى ذلك الفقرة ١٥٨ من وثيقة "المستقبل الذي نصبو إليه"[٢]. وتجدر ملاحظة صياغة هذه الغاية الواسعة النطاق والشاملة، التي توعز إلى المجتمع الدولي بتنفيذ القانون الدولي بصيغته الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويبدو أن هذا يشمل، في جملة أمور، نطاقاً واسعاً من الصكوك القانونية الدولية المعتمدة تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية، مثلاً في ميدان سلامة السفن وحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث.

ويساهم الأونكتاد في تنفيذ خطة عام ٢٠٣٠، بما يشمل الهدف ١٤ من أهداف التنمية المستدامة، بالعمل على تحسين الحوكمة التنظيمية للمحيطات، بما في ذلك فيما يتعلق بالنقل البحري الدولي، والتلوث البحري، والأمن والسلامة، وكفاءة استخدام الطاقة، ومصائد الأسماك، والمسائل الاقتصادية والبيئية، لا سيما بهدف مراعاة الاعتبارات الناشئة للبلدان النامية. وترمي بحوث الأونكتاد وتحليلاته في ميدان قانون النقل، التي نُشرت بوصفها جزءاً من *استعراض النقل البحري* وفي دراسات وتقارير فرادى، وكذلك المساعدة التقنية والمشورة ذات الصلة التي يقدمها الأونكتاد، إلى مساعدة واضعي السياسات وغيرهم من أصحاب المصلحة في فهمهم للإطار التنظيمي القائم، وفي تقييم مزايا الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة، وفي تنفيذها وتطبيقها بفعالية على الصعيد الوطني[٣].

وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، وبعد زهاء عقد من المفاوضات، وافقت جميع الأطراف التي شاركت في المؤتمر الحادي والعشرين للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية

بشأن تغير المناخ وعددها ١٩٦ طرفاً[٤] على معاهدة عالمية جديدة وشاملة بشأن المناخ، هي اتفاق باريس. وينطبق الاتفاق على جميع البلدان ويتضمن أهدافاً طويلة الأجل. وهو يمثل صفقة من نوع جديد بدون غايات ملزمة بشأن الحد من الانبعاثات ولكنه يتضمن خططاً وطنية وإطاراً لشفافية الجهود والتقدم صوب تحقيق الغرض. فاتفاق باريس يتناول صراحة الانبعاثات الداخلية، ولكن الانبعاثات من الطيران الدولي والنقل البحري الدولي لا يشملها صراحة إطار المساهمات المحددة وطنياً، التي تجسّد الغايات والإجراءات الوطنية. وسيبدأ نفاذ اتفاق باريس عندما يصدّق عليه ٥٥ طرفاً في الاتفاقية، وهي أطراف مسؤولة عن ٥٥ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية.

ألف- التطورات الهامة في قانون النقل البحري

بدء نفاذ التعديلات على الفصل السادس/٢ من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتصلة بالتحقق الإلزامي من الكتلة الإجمالية للحاوية

من التطورات التنظيمية الهامة التي حدثت في عام ٢٠١٦ بدء نفاذ التعديلات على الفصل السادس/٢ من اتفاقية حماية الأرواح في البحر المتصلة بالتحقق الإلزامي من الكتلة الإجمالية للحاوية، التي ستكون لها آثار هامة على سلسلة الإمداد المتعلقة بالنقل. ومع أن الشروط الجديدة أصبحت إلزامية اعتباراً من ١ تموز/يوليه ٢٠١٦[٥]، فقد حُدد عدد من المشاكل المتعلقة بالتنفيذ والامتثال، ونصحت المنظمة البحرية الدولية باعتماد نهج عملي في التنفيذ، لا سيما فيما يتعلق بالأشهر الثلاثة الأولى التي تلي مباشرةً ١ تموز/يوليه ٢٠١٦، بينما يحسّن أصحاب المصلحة إجراءاتهم لتوثيق البيانات الإلكترونية ذات الصلة، والإبلاغ بها وتبادلها (IMO, 2016a). ويرد أدناه استعراض عام للقواعد الموضوعية، وكذلك للمشاكل المحددة المحتملة، وللجهود المبذولة حتى الآن من أجل تنفيذ التعديلات بفعالية.

معلومات أساسية

إن كفالة استقرار أي سفينة أثناء رحلة بحرية هي أمر بالغ الأهمية لسلامة السفن وأطقمها وشحناتها. فعند تحميل شحنة على متن سفينة، يتعين أن يقوم بتحديد المكان الذي يجب أن يوضع فيه كل صنف بعينه ضابط من ضباط السفينة يضطلع بهذه المسؤولية. وتزداد صعوبة ذلك فيما يتعلق بسفن الحاويات، مقارنةً بالسفن الصهريجية أو بناقلات السوائب، لأن وزن كل حاوية معبّأة يتباين عادةً تبعاً لنوع الشحنة التي تحويها. وقد كان الشاحنون مطالبين دوماً بأن يدرجوا الوزن المعلن في بيان شحنة الحاوية[٦]، ولكن كثيراً ما كانت هذه البيانات مجرد تقديرات أو غير دقيقة. ورغم وجود عدد من صكوك المنظمة البحرية الدولية التي تنظم استقرار وسلامة تشغيل السفن، بما يشمل تعبئة الحاويات ومناولتها ونقلها بطريقة مأمونة، لم تكن هناك أي شروط للتحقق من الوزن الفعلي للحاويات المعبأة قبل تحميل السفينة.

وفي حالة عدم صحة الإعلان عن الوزن، وتكدُّس السفن بحاويات وزنها أكبر مما يجب أو موضوعة في غير محلها، بحيث تتعرض للخطر سلامة هياكلها واستقرارها، قد تسقط الحاويات من على متن السفن وتضيع في البحر، وقد تقع حوادث خطيرة، على النحو الذي يصوره عدد من الحالات البارزة لتكبُّد خسائر[٧]. ومع أن الاختلاف بين الوزن المعلن والوزن الفعلي للحاويات لم يكن في كثير من الحالات هو السبب المعلن للحوادث، فإنه عامل مشدِّد. ومن ثم، قد يساعد وزن الحاويات على تجنب الحوادث، وكذلك تجنُّب أي مغالطة محتملة في الإعلان عن الصادرات.

الجهود الرامية إلى تحسين أمن الحاويات

في أعقاب حادث السفينة *MSC Napoli* حدّد المجلس العالمي للنقل البحري بالاشتراك مع الغرفة الدولية للنقل البحري أفضل ممارسات القطاع من أجل المناولة المأمونة للحاويات[٨]. ولكن هذه المبادئ التوجيهية ظلت طوعية فحسب[٩]. وبعد عدة سنوات من الدراسة والمناقشة، وافقت المنظمة البحرية الدولية، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، على التعديلات على البند ٢ (المعلومات المتعلقة بالشحنات)، من الجزء ألف من الفصل السادس، المتعلقة بالتحقق الإلزامي من الكتلة الإجمالية للحاوية (التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالتحقق من الكتلة الإجمالية)[١٠] (IMO, 2014a، المرفق الأول)، التي تقرر بدء نفاذها في ١ تموز/يوليه ٢٠١٦. واعتمدت لجنة السلامة البحرية أيضاً مبادئ توجيهية تنفيذية بشأن الكتلة الإجمالية المتحقق منها للحاوية التي تحمل شحنة (المبادئ التوجيهية للكتلة الإجمالية المتحقق منها) (IMO, 2014b). وبموجب التعديلات على الاتفاقية الدولية

لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها، يكون الشاحن مسؤولاً عن التحقق من الكتلة الإجمالية لحاوية تحمل شحنة، قبل تحميلها على متن سفينة، بإحدى طريقتين. فبإمكان الشاحن إما أن (أ) يزن الحاوية المعبأة باستخدام معدات معايرة ومعتمدة (الطريقة ١)؛ أو أن (ب) يزن جميع الطرود وأصناف الشحنة، ثم يضيف وزن الحاوية الفارغة، باستخدام طريقة معتمدة وتوافق عليها السلطة المختصة في الدولة التي جرت فيها تعبئة الحاوية (الطريقة ٢). وإضافة إلى ذلك، يتكفّل شاحن الحاوية بأن تكون الكتلة الإجمالية المتحقق منها مذكورة في وثيقة شحن (مثلاً بوليصة شحن)، موقعة من شخص مأذون له على النحو الواجب من قِبَل الشاحن، وتقدم إلى قبطان السفينة أو ممثله أو ممثلته، قبل استخدامها في إعداد خطة تستيف السفينة بوقت كافٍ. وفي حالة عدم توفير الكتلة الإجمالية المتحقق منها للحاوية على النحو الموصوف أعلاه، لا تحمَّل الحاوية على متن السفينة إلا إذا توصل قبطان السفينة أو ممثله أو ممثلته وممثل المحطة من خلال سُبل أخرى إلى الكتلة الإجمالية المتحقق منها.

المشاكل المحتملة في تنفيذ التعديلات

أُعرب عن مخاوف من ألا يكون جميع الشاحنين على استعداد للامتثال للتعديلات بحلول ١ تموز/يوليه ٢٠١٦. وقد شكا كثير من الشاحنين، رغم علمهم بالقواعد المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها، من افتقارهم إلى ما يكفي من المعلومات من مقدمي الخدمات (*Journal of Commerce*, 2016a; INTTRA, 2015). وكان من بين المشاكل التي حُددت ما يلي:

نقص البنى التحتية والمعدات المناسبة

من اللازم التحقق من الأوزان الدقيقة للحاويات قبل تحميل السفن. ولا تملك السفن نفسها القدرة على وزن الحاويات، ومن ثم يجب التوصل إلى بيانات التحقق على الشاطئ وتقديمها إلى مشغّل محطة الميناء قبل التحميل. وهذا يتوقف أيضاً على ما إذا كانت المحطة لديها المرافق اللازمة لوزن الحاويات، وما إذا كانت هذه المرافق معايَرة ومعتمدة بموجب القانون الوطني.

وقد أُعرب عن مخاوف من أن يكون الوضع أصعب بالنسبة لصغار المصدرين، وبالنسبة لمن يشحنون مجموعات من المنتجات المعبأة بمعدات تستيف شتى أو يشحنون منتجات غير معبأة في حاويات، لا سيما فيما يتعلق بافتقارهم إلى البنى التحتية، وآلات الوزن، وتكنولوجيا المعلومات، وغير ذلك من العمليات ذات الصلة (*Lloyd's List*, 2016a).

شكل الإبلاغ بالمعلومات المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها

لا تُلزم الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر باتباع أي شكل بعينه للإبلاغ بين الأطراف التي تتبادل المعلومات المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها. ولكن من المهم كفالة إحالة هذه المعلومات بطريقة صحيحة إلى شركة النقل وإلى المحطة واستخدامهما لها عند اتخاذ القرار المتعلق بما إذا كان يجب أو لا يجب تحميل حاوية على متن سفينة. وفي إطار كلتا الطريقتين المنصوص عليهما في التعديلات، نجد أن المعلومات التي يطلبها الشاحن واحدة: وهي الكتلة الإجمالية المتحقق منها للحاوية المعبأة، محددة على هذا النحو وموقّعة من الشاحن أو من شخص مأذون على النحو الواجب من قِبَل الشاحن. ومن الممكن إحالة المعلومات والتوقيع إلكترونياً. وتُستخدم عادة رسائل إلكترونية لتبادل البيانات فيما يتعلق بالكتلة الإجمالية المتحقق منها. ومع ذلك، يلزم عادة الاتفاق بين الأطراف التجارية على شكل التبادل وعلى مضمونه الدقيق (*Lloyd's List*, 2016b)[١١].

صعوبات التنفيذ الوطني

أُعرب عن بعض المخاوف بشأن التنفيذ الوطني الفعال للتعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها. فبينما تشير التعديلات إلى ما يلزم القيام به وكيفية القيام به، وبينما أصبحت تلك التعديلات سارية اعتباراً من ١ تموز/يوليه ٢٠١٦، متروك للسلطات المختصة لدى الدول الأعضاء وللجهات الفاعلة في القطاع أمر توفير إيضاحات بشأن تلك التعديلات، وذلك من خلال إصدار السياسات ذات الصلة التي من المتوقع أن تساعد على تحقيق التنفيذ المتسق. وتشير المبادئ التوجيهية للقطاع (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, 2016)، التي أصدرتها مجموعة وكلاء شحن في كانون الثاني/يناير ٢٠١٦، إلى أن هذه السياسات ينبغي أن توضح، بين جملة أمور أخرى، النقاط التالية: كيف ستعامل شركات النقل البحري الكتلة الإجمالية المتحقق منها من وكلاء الشحن العاملين كناقلين[١٢]؛ وكيف ستحال الكتلة الإجمالية المتحقق منها إلى الناقلين؛ وما هو مدى مستوى

التسامح الذي ستجيزه الحكومات؛ وما هي برامج الاعتماد التي سيُعترف بأنها مكافئة.

وتشير رسالة تعميمية للمنظمة البحرية الدولية (IMO, 2016b)، صدرت في شباط/ فبراير ٢٠١٦، إلى أن المعلومات عن التعديلات المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها ينبغي تعميمها على جميع الأطراف ذات الصلة قبل تنفيذها. وتذكر الرسالة التعميمية أنه ولئن كانت المبادئ التوجيهية المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها توفر الأساس للتنفيذ المتسق، "لا تزال ثمة حاجة إلى قيام الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر بالتواصل، على صعيد وطني، مع جميع الأطراف العاملة في مجال النقل البحري للبضائع في حاويات (ومنهم مثلاً الشاحنون، وهيئات الموانئ، ومحطات الحاويات، ووكلاء الشحن، وشركات النقل) بشأن الكيفية التي سيجري بها تنفيذ الطريقتين ١ و٢، إلى جانب أي تدابير ستوضع لكفالة الامتثال".

وقد نُشر توجيه بشأن التنفيذ الوطني من قِبَل السلطات المختصة في عدد من البلدان على الموقعين الشبكيين للمجلس العالمي للنقل البحري[١٣] وTT Club[١٤]. ولكن أُفيد بأنه في ١ تموز/يوليه ٢٠١٦ لم يكن حوالي ٨٠ في المائة من الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر قد نشر هذا التوجيه (*Lloyd's List*, 2016d). وأصدرت رابطات القطاع أيضاً مبادئ توجيهية مشتركة بشأن جوانب الشروط الإلزامية الجديدة (European Chemical Industry Council others, 2015؛ TT Club, 2016). وبأي حال، يظل تعديل الترتيبات التعاقدية على ضوء الشروط الجديدة، والتواصل بين الهيئات التنظيمية، وهيئات الموانئ، وشركات النقل البحري، والمحطات، والشاحنين، والشركات المصدّرة أمراً حاسم الأهمية للتنفيذ الوطني الفعال.

المنافسة المشوَّهة

قد تكون هناك ميزة نسبية لأصحاب المصلحة، بما يشمل الموانئ والمحطات وشركات النقل، في البلدان التي يكون قد سبق إجراء استعدادات فيها لتنفيذ التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها، مقارنةً بأصحاب المصلحة في البلدان الأخرى التي لم تجر فيها استعدادات من هذا القبيل.

وقد دعت عدة رابطات أوروبية للقطاع، تمثل أصحاب مصلحة شتى، إلى وجود قواعد موحدة لوزن الحاويات في الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، على أساس أن التباينات في التنفيذ قد تؤدي إلى تشويه المنافسة، وذلك على الرغم من إعراب تلك الرابطات عن تأييدها التام للقواعد الجديدة. ففيما يتعلق ببلدان أوروبا، مثلاً، من شأن التنفيذ الموحد أن يتضمن ما يلي: قبول عام لمعدات الوزن؛ والأخذ بمعايير متماثلة فيما يتعلق بالاعتماد لا يكون لها أثر سلبي على أداء سلسلة اللوجستيات ولا تكون مفرطة في تقييدها؛ وقبول فرق في وزن الكتلة الإجمالية المتحقق منها يبلغ ٥ في المائة من شأنه أن يحد من خطر وجود اختناقات في الموانئ وذلك لإمكانية استخدام مزيد من المعدات الموجودة حالياً؛ والإبلاغ بالكتلة الإجمالية المتحقق منها في أقرب فرصة ممكنة، وقبل توريد الحاوية المعبأة إلى مرفق ميناء إن أمكن، من أجل تجنب التعقيدات (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services and others, 2016). ومن الممكن أيضاً تطبيق ممارسات وإجراءات تنفيذ مماثلة في البلدان النامية.

تبعات عدم تحقيق الامتثال الكامل بحلول ١ تموز/يوليه ٢٠١٦

تفرض تعديلات الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها التزاماً على الشاحن الذي يرد اسمه على بوليصة الشحن البحري[١٥]، بوصفه الطرف المسؤول عن تزويد شركة النقل ومشغّل المحطة بمعلومات عن الكتلة الإجمالية المتحقق منها للحاوية المعبأة. ومن الممكن أن يكون الشاحن شركة صناعة تحويلية، أو وكيلاً بحرياً، أو وكيل شحن، على سبيل المثال، ونتيجة لتعقّد معاملات النقل الدولي، قد لا تكون للشخص المحدد أنه "الشاحن" في بوليصة الشحن سيطرة مباشرة أو مادية على العملية التي تتحدد بها الكتلة الإجمالية المتحقق منها، أو قد لا يكون في حقيقة الأمر مسؤولاً كشاحن تعاقدي بموجب عقد النقل. ومع ذلك، يظل الشاحن المسمى مسؤولاً ويجب أن يكفل وضع الترتيبات اللازمة للتحديد الدقيق للكتلة الإجمالية المتحقق منها وإعلانها امتثالاً لشروط الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر. وسيلزم عادةً أن تحدد الأطراف في عقد البيع الطريقة التي سيجري التوصل بها إلى الكتلة الإجمالية المتحقق منها[١٦] والكيفية التي يجب أن يوفر بها الشاحن المحدد في بوليصة الشحن هذه المعلومات لشركة النقل (TT Club, 2015, sections A.1. C.1 and C.2).

ومن الناحية الأخرى، تفرض التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها التزاماً على شركة النقل ومشغّل المحطة بعدم تحميل الحاوية على متن سفينة لم تقدَّم المعلومات المتعلقة بكتلتها الإجمالية المتحقق منها أو لم يتم التوصل إلى تلك المعلومات فيما يخصها. وأي تكاليف مرتبطة بعدم التحميل أو التخزين، أو غرامة تأخير، أو عودة الحاوية في نهاية المطاف إلى الشاحن، ينبغي أن تخضع لترتيبات تعاقدية بين الأطراف التجارية. وينص البند ١٣ من المبادئ التوجيهية المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها أيضاً على أنه للسماح بمواصلة الحاويات الواردة بدون تبيان كتلة إجمالية متحقق منها معلنة المضي قُدُماً، يجوز لقبطان السفينة أو لممثله أو لممثلته وممثل المحطة الحصول نيابة عن الشاحن على المعلومات المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها للحاويات المعبأة. ومن الممكن القيام بذلك بوزن الحاوية المعبأة في المحطة أو في مكان آخر، ولكن مسألة ما إذا كان يمكن القيام بهذا وكيفية ذلك، بما يشمل قسمة التكاليف التي ينطوي عليها الأمر، ينبغي الاتفاق عليها بين الأطراف التجارية. وفي حالة وزن الحاويات في المحطة واكتشاف أنها تتجاوز الكتلة الإجمالية المتحقق منها المعلنة، فإنها يمكن أيضاً أن تُرفض، ويجوز فرض غرامات وعقوبات على الشاحنين، وفقاً للتشريعات الوطنية لدولة الميناء. وإضافة إلى ذلك، إذا لم تكن لدى الموانئ المرافق اللازمة للوزن حتى ١ تموز/يوليه ٢٠١٦، وهو في حقيقة الأمر ليس شرطاً بموجب الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر، من الممكن إعادة الحاويات عند البوابة مما يتسبب في مشاكل، من بينها زيادة اكتظاظ المرافق[١٧].

موقف الولايات المتحدة

لقد كان هناك قدر من الحيرة بشأن موقف الولايات المتحدة من التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها. فقد أصدر الشاحنون، لا سيما ائتلاف نقل الزراعة، الذي يشكّل أعضاؤه غالبية مصدّري المنتجات الزراعية والحرجية في الولايات المتحدة، ورقة موقف (Agriculture Transportation Coalition, 2016) في شباط/فبراير ٢٠١٦، تدعو إلى تأخير إنفاذ شرط الكتلة الإجمالية المتحقق منها إلى أن يتسنى لجميع الأطراف أن توافق على أفضل الممارسات في القطاع. وأبديت مخاوف أيضاً في الورقة، بما في ذلك بشأن المساوئ التنافسية التي يُحتمل أن تسببها التعديلات على الاتفاقية لمصدري الولايات المتحدة، وبشأن كون الشاحن لا يعرف وزن الحاوية، بل يعرف فحسب وزن الشحنة، في حين أن القاعدة تفرض فيما يبدو على الشاحن مسؤولية إصدار شهادة للمعدات المملوكة لشركات النقل أو المستأجرة منها أو الخاضعة لسيطرتها. وأثيرت شواغل أيضاً بشأن عدم دقة الأوزان الفارغة المطبوعة على ظهر الحاوية بالضرورة، وبشأن عدم مراعاة التعديلات لتباين الحاويات أو الأوزان، وبشأن فرض القواعد الجديدة تكاليف تنفيذ جديدة كبيرة على جميع المشاركين في سلاسل إمداد التصدير الخاصة بالولايات المتحدة.

ورداً على ذلك، أيّد المجلس العالمي للنقل البحري، الذي يمثل شركات الخطوط العالمية لشحن الحاويات، التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها، مشيراً، بين جملة أمور أخرى، إلى أن الوزن الفارغ للحاويات يكون مكتوباً على باب الحاوية، ومتاحاً مجاناً، وأن الشاحن ليس مسؤولاً عن التصديق على دقة الوزن الفارغ المكتوب بالطلاء على الحاوية. ورأى المجلس أن هذا يظل مسؤولية مشغّل الحاوية. وأشار المجلس أيضاً إلى أن توفير وزن دقيق للحاوية المعبأة هو شرط قائم بموجب الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر ولذا ليس من المعقول أن يقال إن الشروط المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها تتسبب في تكلفة جديدة من أجل القيام بعملية الوزن. فهي في حقيقة الأمر تكلفة ينبغي أن تكون بالفعل ضمن سلسلة الإمداد (World Shipping Council, 2016).

وقرر سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة أن قوانين ولوائح الولايات المتحدة القائمة لتوفير المعلومات المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها للحاويات مكافئة للشروط الواردة في التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها. وأوضح سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة، في رسالة موجهة إلى المنظمة البحرية الدولية، أن بعض النُهج البديلة لتحديد الكتلة الإجمالية المتحقق منها للحاويات يمكن أن تكون مكافئة لتلك المبينة في التعديلات على الاتفاقية، قائلاً إن "الشاحنين وشركات النقل والمحطات والرابطات البحرية قد حددوا طرقاً مقبولة متعددة لتوفير المعلومات المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها، من بينها (أ) أن 'المحطة تزن الحاوية وتتحقق، عند الإذن لها على النحو الواجب، من الكتلة الإجمالية المتحقق منها نيابة عن الشاحن'، و(ب) أن 'الشاحن وشركة النقل يتوصلان إلى اتفاق يتحقق به الشاحن من وزن الشحنة وحشوات الحماية وغيرها من مواد تأمين سلامة الشحنة، وتقدم شركة النقل المعلومات المتعلقة بالوزن الفارغ للحاوية وتتحقق منه' (United

States Coast Guard, 2016). وقرب موعد التنفيذ أعلنت لجنة الولايات المتحدة البحرية الاتحادية أن الخطوات المتخذة من شركات النقل البحري، بالتعاون مع مشغلي المحطات، هي دلائل مشجعة على أن التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها يجري تنفيذها بطريقة مرنة وعملية ونفعية (United States, 2016a).

التوقعات

تجنباً للتأخيرات وغيرها من التبعات السلبية المتعلقة بالأعمال التجارية، من اللازم أن يعمل أصحاب المصلحة في الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية معاً ليضعوا في أقرب وقت ممكن إجراءات واضحة لتنفيذ التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها. إذ لا يبدو، حتى الآن، وجود أي قرار مشترك بين الشاحنين وشركات النقل بشأن كيفية التحقق من وزن الحاويات على الأرض، ويبدو أن هناك اختلافاً في الآراء المتعلقة بالآثار الكاملة للشروط الجديدة. كما يبدو أن هناك قدراً من الشعور بالإحباط بين الشاحنين فيما يتعلق بالرسوم الإدارية وغيرها من رسوم الخدمة غير المحددة والتي يمكن الشك فيها التي تفرضها بعض المحطات وشركات النقل (Journal of Commerce, 2016b). وثمة تكاليف إضافية تثير القلق بوجه خاص من منظور البلدان النامية، التي يواجه كثير منها بالفعل تكاليف نقل مرتفعة ارتفاعاً غير متناسب. وفي الوقت ذاته، وكما ذُكر باختصار أعلاه، أوصت المنظمة البحرية الدولية في تعميم (IMO, 2016a) بأن يكون ضباط المراقبة في دولة الميناء عمليين خلال الأشهر الثلاثة الأولى بينما يحسّن أصحاب المصلحة إجراءاتهم لتوثيق الإبلاغ بالبيانات الإلكترونية المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها ولتبادل تلك البيانات. وقد أخذ عدد من الدول فعلاً بنصيحة المنظمة البحرية الدولية[١٨]. وفي هذا السياق، من الجدير بالذكر أيضاً أنه وفقاً للاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، لم تُلاحظ أي اختلالات رئيسية خلال أول أسبوعين لتنفيذ التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها، وإن كان هناك قدر من التطويل في مدد العبور (*Lloyd's List*, 2016e).

باء- التطورات التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي ومسائل بيئية أخرى

تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وزيادة كفاءة استهلاك الطاقة

لقد اعتُمدت في المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠١١ (IMO, 2011, annex 19)[١٩] مجموعة جديدة من التدابير التقنية والتشغيلية لزيادة كفاءة استهلاك الطاقة ولتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، على النحو المبين في طبعات سابقة من *استعراض النقل البحري*. وقد أدخلت هذه التدابير مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن الجديدة للطاقة وخطة إدارة كفاءة استهلاك جميع السفن للطاقة، اللذين أُدرجا عن طريق تعديلات على المرفق السادس[٢٠] للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣ وبروتوكولها لعام ١٩٧٩) أُدخلت من خلال تضمينه فصلاً جديداً هو الفصل ٤، المعنون "أنظمة بشأن كفاءة استهلاك السفن للطاقة"، الذي بدأ نفاذه في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. واعتُمد بعد ذلك في المنظمة البحرية الدولية في السنوات اللاحقة (٢٠١٢-٢٠١٥) عدد من المبادئ التوجيهية والتفسيرات الموحدة للمساعدة في تنفيذ هذه المجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية. وعلاوة على ذلك، تواصل المنظمة البحرية الدولية أنشطتها الرامية إلى دعم قرار عام ٢٠١٣ بشأن تعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا فيما يتعلق بتحسين كفاءة استهلاك السفن للطاقة. ومسألة التدابير القائمة على السوق التي يمكن اتخاذها لخفض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي لم تُعالَج خلال آخر أربع دورات للجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، التي أرجأت كل منها مواصلة المناقشة. وترد أدناه معلومات عن المداولات والنتائج ذات الصلة أثناء الدورة التاسعة والستين للجنة حماية البيئة البحرية (١٨-٢٢ نيسان/أبريل ٢٠١٦).

تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي

المسائل المتعلقة باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

نظرت لجنة حماية البيئة البحرية في وثيقة (IMO, 2016c) تقدم معلومات عن نتائج مؤتمري الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ اللذين عُقدا في عام ٢٠١٥. ورحبت اللجنة باعتماد اتفاق باريس[٢١] في الدورة الحادية والعشرين لمؤتمر الأطراف، التي عُقدت في باريس في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، وسلّمت بالدور المتواصل للمنظمة البحرية الدولية في التخفيف من أثر غازات الدفيئة الناجمة عن النقل البحري الدولي.

اتفاق باريس

فُتح باب التوقيع على اتفاق باريس في ٢٢ نيسان/أبريل ٢٠١٦ في احتفال توقيع رفيع المستوى أقامه أمين عام الأمم المتحدة في نيويورك، بالولايات المتحدة، وصدّقت على الاتفاق منذ ذلك الحين ٦٠ دولة[٢٢]. وتلتزم الدول فيه بخفض الانبعاثات بسرعة تكفي لتحقيق هدف "الإبقاء على الارتفاع في متوسط درجة الحرارة العالمية في حدود أقل بكثير من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل الحقبة الصناعية ومواصلة الجهود الرامية إلى حصر ارتفاع درجة الحرارة في حد لا يتجاوز ١,٥ درجة مئوية فوق مستويات ما قبل الحقبة الصناعية" (المادة ٢). ومطلوب من الدول أن تلتزم بأهداف التخفيف من تغير المناخ بتقديم وتنفيذ مساهمات محددة وطنياً ومتزايدة الطموح في دورات خماسية السنوات. ويجب أن يجري استعراض تنفيذ فرادى المساهمات المحددة وطنياً بموجب "إطار شفافية معزز"، يتألف من استعراض خبراء فني ونظر متعدد الأطراف (المادة ١٣). وتحدَّد حصيلة عالمية كل خمس سنوات "لتقييم التقدم الجماعي نحو تحقيق غرض هذا الاتفاق وأهدافه الطويل الأجل" (المادة ١٤)، على أن يسبق ذلك حوار تيسيري يركز على التخفيف في عام ٢٠١٨ "لاستخلاص حصيلة الإجراءات القطرية الجماعية فيما يتعلق بالتقدم المحرز صوب الأهداف الطويلة الأجل" في الاتفاق (الفقرة ٢٠ من المقرر)[٢٣]. وينشئ الاتفاق أيضاً آلية "لتيسير تنفيذ أحكام هذا الاتفاق وتعزيز الامتثال لها" من خلال "لجنة تضم خبراء وتكون ذات طبيعة تيسيرية وتعمل بطريقة شفافة وغير اتهامية وغير عقابية" (المادة ١٥). ولكن التفاصيل الإضافية المتعلقة بكل عملية من هذه العمليات متروكة لقرارات تُتخذ في المستقبل.

وإضافة إلى ذلك، يسلّم الاتفاق بالحاجة إلى جهود للتكيف، "لتعزيز القدرة على التكيف وتوطيد القدرة على الصمود والحد من المخاطر ومن قلة المناعة أمام تغير المناخ، بهدف الإسهام في تحقيق التنمية المستدامة" (المادة ٧(١))[٢٤].وهو يتضمن أيضاً حُكماً بشأن الخسائر والأضرار، يُقصد به مساعدة البلدان الضعيفة على إقامة نُظم للإنذار المبكر، وتسهيلات للتأمين ضد المخاطر وسُبل أخرى للتعامل مع تأثيرات تغير المناخ (المادة ٨). ويدعو الاتفاق البلدان المتقدمة إلى تقديم الدعم، بما في ذلك، حسب ما هو متاح، مستويات الموارد المالية العامة المتوقعة التي يلزم تقديمها إلى البلدان النامية الأطراف. وتشجّع الأطراف الأخرى التي تقدم الموارد على تقديم هذه المعلومات كل سنتين على أساس طوعي" (المادة ٩(٥)). واتفقت الأطراف أيضاً على أنه بحلول عام ٢٠٢٥، سيحدد مؤتمر الأطراف "هدفاً جماعياً جديداً لحشد ما لا يقل عن ١٠٠ بليون دولار سنوياً، مع مراعاة احتياجات وأولويات البلدان النامية" (الفقرة ٥٤ من المقرر).

أهداف تخفيض الانبعاثات فيما يخص النقل البحري الدولي

لم يتضمن اتفاق باريس ولا مقرر المؤتمر الحادي والعشرين للأطراف ذو الصلة أي إشارة إلى النقل البحري والطيران الدوليين. ورغم ذلك، من المتوقع إحراز تقدم في كل قطاع من هذين القطاعين فيما يتعلق بتخفيض الانبعاثات. ووضعاً للأمور في سياقها، يُشار إلى أن المسؤولية عن الحد من انبعاثات الطيران والنقل الدوليين وخفضها هي مسؤولية تخص، وفقاً لبروتوكول كيوتو لعام ١٩٩٧[٢٥] الملحق باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة البحرية الدولية، بوصفهما الوكالتين المتخصصتين التابعتين للأمم المتحدة المسؤولتين عن تنظيم هذين القطاعين.

وقد بذلت كلتا الوكالتين جهوداً على مر السنين لاعتماد سياسات لتخفيض الانبعاثات الدولية التي يتحمل القطاعان التابعان لهما المسؤولية عنها، وإن يكن مع إحراز تقدم بطيء نوعاً ما. فقد قدّرت دراسة عام ٢٠١٤ الثالثة للمنظمة البحرية الدولية بشأن غازات الدفيئة (IMO, 2014c) أن قطاع النقل البحري الدولي انبعث منه ٧٩٦ مليون طن من ثاني أكسيد الكربون في

عام ٢٠١٢، مقارنة بما يبلغ ٨٨٥ مليون طن في عام ٢٠٠٧. ومثّل هذا نسبة قدرها ٢,٢ في المائة من الانبعاثات العالمية لثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠١٢، مقارنة بنسبة قدرها ٢,٨ في المائة في عام ٢٠٠٧. وتنبأت الدراسة أيضاً بزيادة نسبة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري زيادة خمسينية، بحيث تبلغ ٥٢ في المائة، بحلول عام ٢٠٥٠. ويوجد سيناريو مماثل للطيران (International Civil Aviation Organization, 2013). ومن ثم فإن الوكالتين كلتيهما ربما كانتا لا تتخذان، في ظل سياساتهما الحالية، تدابير كافية للتخفيض الانبعاثات من هذين القطاعين اتساقاً مع هدف اتفاق باريس المتعلق بحصر الارتفاع في درجة الحرارة العالمية في ١,٥ درجة مئوية/درجتين مئويتين. ومؤخراً، ذكّر أمين عام الأمم المتحدة كلتا الوكالتين بالحاجة الماسة إلى التصدي لزيادة الانبعاثات في إطار ولايتيهما (IMO, 2016d، و International Civil Aviation Organization, 2016). ومن المتوقع أن تتخذ جمعية منظمة الطيران المدني الدولي، في اجتماعها القادم (أيلول/سبتمبر – تشرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٦)، قراراً بشأن وضع تدبير عالمي قائم على السوق من أجل الطيران الدولي، يُنفّذ بالكامل في عام ٢٠٢٠[٢٦].

وفي المنظمة البحرية الدولية، نظرت لجنة حماية البيئة البحرية، خلال دورتها التاسعة والستين، في عدد من الوثائق المتصلة بهدف التخفيض المحتمل فيما يتعلق بالنقل البحري الدولي. وكان من جملة الإجراءات التي تضمّنتها تلك الوثائق أنها:

(أ) اقترحت أن تحدد المنظمة "مساهمة محددة مزمعة من المنظمة البحرية الدولية" بشأن تخفيض ثاني أكسيد الكربون المنبعث من قطاع النقل البحري ككل، أخذاً في الاعتبار اتفاق باريس المنبثق من المؤتمر الحادي والعشرين للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (IMO, 2016e)[٢٧]؛

(ب) دعت اللجنة إلى وضع خطة عمل لتحديد الحصة المنصفة للنقل البحري الدولي في جهود المجتمع الدولي لكبح انبعاثات غازات الدفيئة (IMO, 2016f)؛

(ج) اقترحت أربعة مجالات رئيسية يلزم إحراز تقدُّم فيها خلال تلك الدورة إذا كان للمنظمة البحرية الدولية أن تحتفظ بأهميتها وأن تستجيب على نحو مناسب وفي الوقت المحدد لاتفاق باريس هي: الاتفاق على خطة عمل لتحديد الحصة المنصفة للنقل البحري في تخفيضات انبعاثات غازات الدفيئة، ومواصلة العمل المفضي إلى المرحلة ٢ من متطلبات مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن، والاتفاق على تحقيق تقدم في النظر في تدابير من أجل السفن القائمة، بما يشمل تدابير قائمة على السوق، واعتماد نظام عالمي شفاف لجمع البيانات (IMO, 2016g)؛

(د) علّقت على الآراء المعرب عنها في الوثيقة MEPC 69/7/2 (IMO, 2016f))، بشأن دور النقل البحري الدولي في تخفيض الانبعاثات الكربونية العالمية (IMO, 2016h).

وذكرت الغرفة الدولية للنقل البحري، التي تمثل دوائر النقل البحري العالمية، في تقريرها الذي اقترحت فيه "مساهمة مزمعة محددة للمنظمة البحرية الدولية"، أن *استعراض النقل البحري ٢٠١٥* الصادر عن الأونكتاد يؤكد أن أكثر من نصف نشاط النقل البحري الدولي الحالي يخدم اقتصادات نامية، وهي نسبة من المتوقع أن تزيد في المستقبل. ورأى التقرير أيضاً أن توقُّع أن يُزيل النقل البحري الكربون الذي ينبعث منه بنفس المعدل الذي التزمت به البلدان المتقدمة لإزالة الكربون من اقتصاداتها في مساهماتها المحددة وطنياً المزمعة هو أمر من شأنه ألا يتسق مع "روح باريس" ومبدأ المسؤوليات المشتركة وإن كانت متباينة الوارد في المادة ٢ من اتفاق باريس. ورأت الغرفة الدولية للنقل البحري أيضاً أنه بالنظر إلى أن مفهوم أهداف التخفيض لم تُطبّق حتى الآن على فرادى الأطراف في إطار اتفاق باريس، أو أي قطاع صناعي آخر، فإن مصطلح "المساهمة المحددة المزمعة للمنظمة البحرية الدولية" مناسب. فهذا من شأنه تجنُّب الإيحاء بأن نوعاً من الجزاء قد يلي عدم بلوغ أي غاية من غايات التخفيض، وهو ما كان أحد الأسباب الرئيسية لنجاح المؤتمر الحادي والعشرين للأطراف ولتحقيق توافق الآراء بين جميع الدول (IMO, 2016e).

وفي أعقاب مناقشة[٢٨]، فإن لجنة حماية البيئة البحرية:

١ – رحبت باتفاق باريس المبرم في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وأقرت بالإنجاز الكبير الذي حققه المجتمع الدولي بإبرام الاتفاق؛

٢ – اعترفت بالجهود الحالية وتلك التي نفذتها بالفعل المنظمة البحرية الدولية لتعزيز كفاءة استهلاك السفن للطاقة، وأثنت على تلك الجهود؛

٣- اعترفت على نطاق واسع بإمكانية ووجوب مواصلة السعي إلى إدخال تحسينات مناسبة تتعلق بالانبعاثات من النقل البحري، واتفقت على ذلك؛

٤- اعترفت بدور المنظمة البحرية الدولية في التخفيف من أثر انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي؛

٥- وافقت على الفهم المشترك الذي مفاده أن الموافقة في هذه الدورة على نظام جمع البيانات واعتماده لاحقاً يمثلان الأولوية؛

٦- كررت الإعراب عن تأييدها للنهج المكون من ثلاث خطوات الذي يتضمن جمع البيانات وتحليلها وصنع القرارات؛

٧- وافقت على إنشاء فريق عامل في إطار هذا البند في الدورة السبعين للجنة حماية البيئة البحرية، بهدف إجراء مناقشة متعمقة بشأن كيفية إحراز تقدم في المسألة، مع مراعاة جميع الوثائق المقدمة إلى هذه الدورة والتعليقات التي أُبديت، وأي مقترحات أخرى ذات صلة (IMO, 2016i, p. 38).

كفاءة استهلاك السفن للطاقة

أصبح مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن الجديدة، وما يرتبط بذلك من تدابير تشغيلية لتحقيق كفاءة استهلاك السفن القائمة للطاقة، أمريْن إلزاميين في عام ٢٠١٣، حسبما ذُكر أعلاه، مع بدء نفاذ التعديلات ذات الصلة على المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن. وتقتضي الأنظمة من المنظمة البحرية الدولية أن تستعرض حالة التطورات التكنولوجية وتعدّل الفترات الزمنية وبارامترات الخط المرجعي لمؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن[٢٩] فيما يتعلق بأنواع السفن ذات الصلة ومعدلات التخفيض، إذا ثبتت ضرورة ذلك.

وقد نظرت لجنة حماية البيئة البحرية خلال دورتها التاسعة والستين في تقرير مؤقت من فريق المراسلة التابع لها والمكلف باستعراض حالة التطورات التكنولوجية ذات الصلة بتنفيذ المرحلة ٢ من أنظمة مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن. وأوعزت إلى ذلك الفريق بأن يواصل النظر في حالة التطورات التكنولوجية فيما يتعلق بسفن الدحرجة التي تنقل بضائع وسفن الدحرجة التي تنقل ركاباً إلى جانب البضائع وتقديم توصيات إلى الدورة السبعين للجنة حماية البيئة البحرية بشأن ما إذا كانت الفترات الزمنية وبارامترات الخط المرجعي لمؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن فيما يتعلق بأنواع السفن ذات الصلة ومعدلات التخفيض (في البند ٢١ من المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن) ينبغي الإبقاء عليها، أو تعديلها، إذا ثبتت ضرورة ذلك (IMO, 2016i, p.27).

التعاون التقني ونقل التكنولوجيا

ناقشت لجنة حماية البيئة البحرية أهمية تنفيذ القرار المتعلق بتعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا فيما يتصل بتحسين كفاءة استهلاك السفن للطاقة (IMO, 2013, annex 4). ونظرت في تقرير (IMO, 2015a) يتضمن تقييماً للتداعيات والآثار المحتملة لتنفيذ "أنظمة كفاءة استهلاك السفن للطاقة" الواردة في الفصل ٤ من المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، لا سيما على البلدان النامية، كوسيلة لتحديد احتياجاتها من حيث نقل التكنولوجيا واحتياجاتها المالية. فعلى سبيل المثال، حدد التقرير أن التشريعات البحرية الوطنية ذات الصلة قد يلزم، مثلها مثل أي أنظمة جديدة، تحديثها وقد يلزم أيضاً تدريب مسؤولي المراقبة لدى دولة العلم ودولة الميناء بشأنها. وأوضحت أيضاً أن مستوى الوعي يتباين من منطقة إلى أخرى ويتباين من بلد إلى آخر داخل المناطق (IMO, 2015a, annex 1). وإضافة إلى ذلك، حدد التقرير العقبات التي تحول دون نقل التكنولوجيا، لا سيما إلى الدول النامية، ومن بين تلك العقبات التكاليف المرتبطة بذلك والمصادر المحتملة للتمويل لدعم نقل التكنولوجيا فيما يتعلق بتحسين كفاءة استهلاك السفن للطاقة (IMO, 2015a, annex 3). وأشارت أيضاً إلى إحالة وثيقة النطاق المتعلقة بإنشاء قائمة جرد لتكنولوجيات كفاءة استهلاك السفن للطاقة (IMO, 2015a, annex 2) إلى مشروع الشراكة العالمية لتحقيق كفاءة استخدام الطاقة البحرية. واستُحدثت أيضاً بوابة معلومات بشأن تكنولوجيات كفاءة استهلاك السفن للطاقة كجزء من المشروع[٣٠].

ووافقت اللجنة على اتفاق نموذجي بشأن التعاون التكنولوجي لتنفيذ الأنظمة الواردة في المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (IMO, 2015a, annex 4)، ستصدره أمانة المنظمة البحرية الدولية كتعميم

(MEPC.1/Circ. 861)، للتشجيع على استخدامه من قِبَل الدول الأعضاء. وأقرت أيضاً مجموعة من التوصيات لتوجيه ومساعدة الدول الأعضاء والقطاع والكيانات الأخرى داخل الدول في تنفيذ الأنظمة الواردة في الفصل ٤ من المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (IMO, 2015a, annex 5).

التدابير التقنية والتشغيلية الإضافية لتعزيز كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي

وافقت لجنة حماية البيئة البحرية على مشروع تعديلات على الفصل ٤ من المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (نظام جمع البيانات بشأن استهلاك السفن للوقود) (IMO, 2016i, annex 7)، ستُستخدم للقيام، بين جملة أمور أخرى، بتقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وذلك بهدف اعتماد تلك التعديلات في الدورة السبعين. وتتضمن التعديلات شروطاً إلزامية للسفن التي تبلغ حمولتها ٥٠٠ ٥ طن إجمالي فأكثر تقتضي من تلك السفن أن تسجّل بيانات عن استهلاكها للوقود وتُبلغ عن تلك البيانات، إلى جانب بيانات إضافية غير مباشرة عن العمل في مجال النقل الذي تقوم به.

وأكدت لجنة حماية البيئة البحرية مجدداً موافقتها على أن جمع البيانات هو الخطوة الأولى في نهج مكون من ثلاث خطوات، وأن الخطوة الثانية هي تحليل البيانات، والخطوة الثالثة هي صنع القرارات بشأن التدابير الإضافية اللازمة، إن وُجدت (IMO, 2016i, pp. 27-34).

التلوث الناجم عن السفن وحماية البيئة

تلوث الهواء من السفن

واصلت لجنة حماية البيئة البحرية عملها بشأن وضع أنظمة التخفيض انبعاثات المواد السمية الأخرى من حرق زيت الوقود، لا سيما أكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت. فهذه الأكاسيد، إلى جانب ثاني أكسيد الكربون، تساهم مساهمة كبيرة في تلوث الهواء من السفن، ويشملها المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، الذي عُدل في عام ٢٠٠٨ لتضمينه ضوابط للانبعاثات أكثر صرامة.

انبعاثات أكاسيد النيتروجين

لقد اعتُمدت في المنظمة البحرية الدولية، على النحو الذي أُبرز في طبعات سابقة من *استعراض النقل البحري*، تدابير تقتضي من السفن أن تنبعث منها تدريجياً أكاسيد نيتروجين أقل من مستويات معينة. وتنطبق الشروط المتعلقة بمكافحة أكاسيد النيتروجين على المحركات المركّبة التي تتجاوز إنتاجها من الطاقة ١٣٠ كيلوواطاً، وتنطبق مستويات مختلفة للمكافحة استناداً إلى تاريخ بناء السفينة. فقيود المستوى الثالث التي تنطبق في مناطق ضبط الانبعاثات، فيما يتعلق بالسفن التي بُنيت اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ فصاعداً، أقل بما يقرب من ٧٠ في المائة من قيود المستوى الثاني السابق. ومن ثم، من شأن تطبيق هذه القيود أن يستلزم تركيب تكنولوجيا إضافية باهظة التكلفة، بما يشمل نظماً للاختزال الحفزي وتدوير غازات العوادم. وخارج نطاق مناطق ضبط الانبعاثات المعينة لمكافحة أكاسيد النيتروجين، تنطبق قيود المستوى الثاني، اللازمة للمحركات البحرية التي تعمل بالديزل المركّبة في السفن التي بُنيت في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١١ أو بعد ذلك التاريخ.

وقد واصلت لجنة حماية البيئة البحرية نظرها في المسائل المتعلقة بالتخفيضات التدريجية في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من محركات السفن، واعتمدت على وجه الخصوص التعديلات على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن وعلى المدونة التقنية المتعلقة بأكاسيد النيتروجين لعام ٢٠٠٨، التي من المتوقع نفاذها في ١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧، وهي:

- التعديلات على البند ١٣ من المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (شروط التسجيل من أجل الامتثال التشغيلي لمناطق ضبط الانبعاثات لشروط المستوى الثالث المتعلقة بأكاسيد النيتروجين) (IMO, 2016i, annex 2)؛
- التعديلات على المدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين لعام ٢٠٠٨ (اختبار المحركات التي تعمل بالغاز والمحركات المزدوجة الوقود) (IMO, 2016i, annex 3).

انبعاثات أكاسيد الكبريت

اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، حدّد المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن

حدوداً دنيا مخفضة لأكاسيد الكبريت فيما يتعلق بوقود الخزانات البحرية، بحيث انخفض الحد الأقصى العالمي للكبريت من ٤,٥ في المائة (٤٥ ٠٠٠ جزء في المليون إلى ٣,٥ في المائة (٣٥ ٠٠٠ جزء في المليون)، خارج نطاق مناطق ضبط الانبعاثات. ومن المتوقع زيادة خفض الحد الأقصى العالمي للكبريت إلى ٠,٥ في المائة (٥ ٠٠٠ جزء في المليون) اعتباراً من عام ٢٠٢٠. وتبعاً لنتيجة دراسة للمنظمة البحرية الدولية عن توافر الوقود، من المقرر إنجازها بحلول عام ٢٠١٨، من الممكن إرجاء هذا الشرط إلى عام ٢٠٢٥. وداخل مناطق ضبط الانبعاثات حيث تنطبق ضوابط أكثر صرامة على انبعاثات أكاسيد الكبريت، يجب ألا يتجاوز محتوى زيت الوقود من الكبريت ٠,١ في المائة (١ ٠٠٠ جزء في المليون) اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥[٣١]. ويعتمد ملاّك السفن ومشغلوها، من أجل استيفاء هذه الشروط الجديدة، مجموعة متنوعة من الاستراتيجيات، من بينها تركيب وسائل منظفة والتحول إلى الغاز الطبيعي المسيّل وغيره من أنواع الوقود المنخفضة الكبريت.

ويرى الخبراء أن ملاّك السفن يجب أن يستعدوا لموعد نهائي هو عام ٢٠٢٠. فعلى سبيل المثال، بصرف النظر عن نتائج المنظمة البحرية الدولية، توجد بالفعل قواعد للاتحاد الأوروبي تجعل الحد الأقصى للكبريت في الوقود ٠,٥ في المائة في المياه الأوروبية، اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠ (European Parliament and Council of the European Union, 2012). وقد ذُكر أيضاً أنه اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦، ينطبق حد أقصى طوعي للكبريت في بعض الموانئ الرئيسية بالصين قدره ٠,٥ في المائة، سيصبح إلزامياً في مياه الموانئ اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧، ثم يمتد إلى مناطق ضبط الانبعاثات بحلول ١ كانون الثاني/ يناير ٢٠١٩ (*Lloyd's List* ٢٠١٦f؛ و*Fairplay*. ٢٠١٦a).

وتنص المبادئ التوجيهية لرصد المتوسط العالمي للمحتوى الكبريتي لزيوت الوقود المورّدة للاستخدام على متن السفن (IMO, 2010, annex I) لعام ٢٠١٠ على حساب متوسط متجدد للمحتوى الكبريتي لمدة ثلاث سنوات. والمتوسط المتجدد استناداً إلى متوسط المحتويات الكبريتية المحسوب للسنوات ٢٠١٥-٢٠١٣ يبلغ ٢,٤٥ في المائة للوقود المتخلف و٠,١١ في المائة للوقود المقطّر (IMO, 2014d, 2015b and 2016j). وقد اتخذت لجنة حماية البيئة البحرية، في أعقاب مناقشة، الخطوتين التاليتين:

- اعتمدت التعديلات على المبادئ التوجيهية لرصد المتوسط العالمي للمحتوى الكبريتي لزيوت الوقود المورّدة للاستخدام على متن السفن (IMO, 2016i, annex 6) لعام ٢٠١٠؛
- وافقت على البدء في تنقيح المبادئ التوجيهية المتعلقة بالموافقة على نظم لإزالة الكبريت من غازات العوادم (المواد المنظّفة (IMO, 2016i, p. 59)).

نوعية زيت الوقود

نظرت لجنة حماية البيئة البحرية في تقرير فريق المراسلة المعني بنوعية زيت الوقود (IMO, 2016k and 2016l)، الذي أنشئ للنظر في التدابير التي يمكن اتخاذها لمراقبة النوعية قبل توريد زيت وقود إلى سفينة. وناقشت اللجنة ثلاثة جوانب لمشروع توجيه محتمل بشأن أفضل ممارسة فيما يتعلق بمقدمي زيت الوقود، ومشتريي/مستخدمي زيت الوقود، والدول الأعضاء/ الدول الساحلية، وأوعزت إلى الفريق بأن يواصل عمله.

وناقشت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً الاستعراض الجاري من قبل أمانة المنظمة البحرية الدولية بشأن توافر زيت وقود ممتثل للشرط العالمي الذي يقضي بألا يتجاوز المحتوى الكبريتي لزيت الوقود المستخدم على متن السفن ٠,٥ في المائة اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠. واتفقت اللجنة من حيث المبدأ على وجوب اتخاذ قرار نهائي بشأن تاريخ تنفيذ[٣٢] الحد العالمي البالغ ٠,٥ في المائة في الدورة السبعين للجنة، لكي يتسنى للإدارات البحرية وللقطاع البحري الاستعداد وفقاً لذلك.

تصريف مياه صابورة السفن

مع استمرار نمو التجارة البحرية، بحيث يوجد أكثر من ٥٠ ٠٠٠ سفينة تجارية تعمل في مجال التجارة الدولية، تنقل السفن على صعيد العالم كمية تتراوح من ٣ إلى ٥ بلايين طن تقريباً من مياه الصابورة كل عام (*The Maritime Executive*, 2015). وإلى جانب هذه الزيادة، يزيد كذلك خطر إدخال أنواع غير محلية وتكاثرها في أعقاب تصريف مياه صابورة السفن غير المعالجة – وهو ما يمثل أحد أكبر أربعة تهديدات لمحيطات العالم، وأحد التهديدات الرئيسية للتنوع البيولوجي[٣٣]. وحتى على الرغم من أن مياه الصابورة أساسية لكفالة أحوال التشغيل الآمنة والاستقرار للسفن، فإنها كثيراً ما تحمل معها أنواعاً بحرية متعددة، قد تبقى على قيد الحياة لتكوّن تجمعات تتكاثر في البيئة المضيفة، بحيث

تصبح أنواعاً غازية تتفوق على الأنواع المحلية، فتتضاعف وتتخذ أبعاداً تجعل منها آفة وقد تترتب عليها عواقب مدمّرة.

وفي شباط/فبراير ٢٠٠٤، اعتُمدت الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية للحيلولة دون ما ينشأ عن نقل مياه صابورة السفن لكائنات حية مائية ضارة من منطقة إلى أخرى من مخاطر على البيئة والصحة البشرية والممتلكات والموارد، وللإقلال إلى أدنى حد من تلك المخاطر والقضاء عليها في نهاية الأمر. واعتُمدت أيضاً عدة قرارات ذات صلة[٣٤] ومنذ ذلك الحين وضعت المنظمة البحرية الدولية عدداً من المبادئ التوجيهية وغيرها من الصكوك لتشجيع التنفيذ الموحد للاتفاقية[٣٥]. وعلى النحو الموضح في مقالة صدرت مؤخراً (UNCTAD, 2015a)[٣٦]، وضعت بلدان كثيرة أو تضع انفرادياً تشريعات وطنية أو محلية، تظل بوجه عام متسقة مع هذه المبادئ التوجيهية. وهذا الإجراء المتخذ من جانب الدول سوف يساعد في التنفيذ المتسق للاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها بعد بدء نفاذها، بالنظر أيضاً إلى أن المنظمة البحرية الدولية ليست لديها سلطة إنفاذ مباشرة. ولكن القواعد الوطنية قد تفرض أحياناً التزامات تكون مختلفة عن معايير المنظمة أو إضافية بالنسبة لها.

وعند بدء نفاذ الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها، سيكون ملاّك السفن ملزمين بتركيب نظام لتصريف مياه الصابورة على متن سفنهم للامتثال لشروط الاتفاقية. ولكن شركات النقل البحري تخشى ألا تعتبر بعض الحكومات المعدات الجديدة الباهظة الثمن للمعالجة المشترط تركيبها ممتثلة تماماً، حتى لو كان قد وُوفق على نوعها طبقاً للمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية. فعلى سبيل المثال، في الولايات المتحدة، يتسق معيار سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة مع معيار المنظمة البحرية الدولية للأداء الخاص بمياه الصابورة، ولكن المبادئ التوجيهية التنفيذية المعنية ليست كذلك. ويبدو أن سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة يعتبر المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية بشأن الموافقة على نوع تكنولوجيا المعالجة، المعروفة بالاسم المختصر "G8"، غير كافية، واعتمد نظماً انفرادية خاصة به. وفي ظل هذه الظروف، تخشى شركات النقل البحري التي تعمل بالتجارة مع الولايات المتحدة والتي سيلزم أيضاً أن تستوفي معايير سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة أنها لو قررت تركيب نظام موافق عليه طبقاً للمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية فقد لا يقبله سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة إلا لفترة محدودة. وبعد ذلك سيتعين عليها تركيب نظام يوافق عليه سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة تماماً، الأمر الذي قد يؤدي إلى تكاليف إضافية. ولكن لا تتوافر حالياً تجارياً أي تكنولوجيا للمعالجة نالت موافقة كاملة من سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة. ولا يوجد أي ضمان لكون نظام تصريف مياه الصابورة الذي يوافَق عليه طبقاً للمبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية سيُمنح لاحقاً موافقة كاملة و/أو سيُعتبر ممتثلاً من قِبَل سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة. وإلى أن تُحسم هذه المسائل تماماً، قد تظل بعض الدول عازفة عن التصديق على الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها. ومع ذلك تجدر الإشارة أيضاً إلى وضع ترتيبات انتقالية، في الوقت نفسه، للسفن التي تدخل مياه الولايات المتحدة، تتضمن (أ) السماح لها بتركيب نظام يكون مقبولاً من سلاح حرس سواحل الولايات المتحدة وموافَقاً عليه طبقاً للمبادئ التوجيهية الحالية للمنظمة البحرية الدولية (G8)، وكذلك (ب) منح تمديدات لمواعيد تركيب النُظم المشترطة لتصريف مياه الصابورة. وفي الوقت نفسه، وافقت المنظمة البحرية الدولية على أنه، بينما يجري تنقيح مبادئها التوجيهية الحالية التي قد تتغير، ينبغي عدم معاقبة السفن التي تقوم بتركيب نُظم لتصريف مياه الصابورة موافَق عليها طبقاً للمبادئ التوجيهية الحالية (G8).

وقد استوفت أخيراً الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها معيارها المتبقي لبدء نفاذها (وهو الحمولة الطنية) في أيلول/سبتمبر ٢٠١٦، وذلك في أعقاب تصديق فنلندا عليها[٣٧]. ففي ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ كانت الاتفاقية تضم ٥٢ طرفاً تمثل ٣٥,١٤ في المائة من الحمولة الإجمالية التجارية العالمية، وهو ما يتجاوز بدرجة طفيفة الشرط الذي يقضي بأن تبلغ تلك الحمولة ٣٥ في المائة. ونتيجة لآخر تصديق، سيبدأ نفاذ الاتفاقية في ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧.

وقد وافقت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها التاسعة والستين، على منح ثلاثة[٣٨] نُظم إضافية لتصريف مياه صابورة السفن تستخدم مواد فاعلة موافقتها النهائية، وأشارت إلى أن مجموع عدد النظم من النوع الذي توافق عليه المنظمة البحرية الدولية يبلغ حالياً ٦٥. وأعادت أيضاً إنشاء فريق المراسلة المعني باستعراض المبادئ التوجيهية للموافقة على نظم تصريف مياه صابورة السفن (G8).

ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية على مشروعين سيجري تعميمهما واعتمادهما لاحقاً عند بدء نفاذ الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها، هما:

- مشروع تعديلات على البند باء – ٣ من الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها (IMO, 2016i, annex 4)، ينص على خط زمني مناسب للسفن للامتثال لمعيار الأداء المتعلق بمياه الصابورة المنصوص عليه في البند دال – ٢ من الاتفاقية؛
- مشروع قرار بشأن تحديد الموعد المشار إليه في البند باء – ٣، بصيغته المعدلة، من الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها (IMO, 2016i, annex 5).

ومن الواضح ارتباط تصريف مياه صابورة السفن بالتنمية المستدامة مثلما تشير إلى ذلك صكوك دولية شتى[٣٩]. فالاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها، بوصفها جزءاً من الاستراتيجية التنظيمية العامة للمنظمة البحرية الدولية بشأن سلامة السفن وجعل البحار أنظف ومن المعايير المتفق عليها دولياً، تساهم في تنفيذ الهدف ١٤ من أهداف التنمية المستدامة[٤٠]. وإضافة إلى ذلك، اعتُرف بأن انتشار الأنواع الغازية هو أحد أكبر التهديدات للتنوع البيولوجي ولسلامة الكوكب الإيكولوجية والاقتصادية[٤١]. ولذا، تتناول الغاية ١٥-٨ من غايات الهدف ١٥ من أهداف التنمية المستدامة تحديداً أيضاً منع إدخال الأنواع الغريبة الغازية ومراقبة تلك الأنواع أو القضاء عليها بحلول عام ٢٠٢٠[٤٢].

الصك الملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

تجدر الإشارة إلى العمل الجاري ذي الصلة[٤٣] لوضع صك دولي ملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن حفظ التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية واستغلاله على نحو مستدام. وقد تقرر أن تتناول المفاوضات المواضيع المحددة في مجموعة تمت الموافقة عليها في عام ٢٠١١، وتشمل حفظ التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية واستغلاله على نحو مستدام، ولا سيما الموارد الجينية البحرية، مجتمعة وككل، بما في ذلك المسائل المتعلقة بتقاسم المنافع، وتدابير من قبيل أدوات الإدارة الملائمة لكل منطقة على حدة، بما فيها المناطق البحرية المحمية، وتقييمات الأثر البيئي، وبناء القدرات، ونقل التكنولوجيا البحرية"[٤٤]. وجميع هذه المسائل ذات أهمية للبلدان النامية. ومن المبادئ الهامة المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهي الإطار القانوني العالمي لجميع الأنشطة المتعلقة بالمحيطات، حرية أعالي البحار (مناطق البحار الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية)، بالنسبة للدول الساحلية وغير الساحلية على حد سواء. ولكن هذه الحرية تخضع لعدد من الشروط، على النحو الذي تحدده قواعد القانون الدولي ذات الصلة، ومن بينها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. فعلى سبيل المثال، يتعين على الدول، عند قيامها بأنشطة شتى في أعالي البحار، أن تأخذ في الاعتبار، بين مسائل أخرى، مواقف الدول المهتمة الأخرى وغيرها من المصالح، بما يشمل الاستخدام المستدام للموارد الحية وحماية البيئة[٤٥]. ووفقاً أيضاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ينطبق نظام التراث المشترك للإنسانية على قاع البحار خارج حدود الولاية الوطنية. ويعني هذا أن الموارد التي توجد هناك يجب استخدامها لمنفعة البشرية ككل مع إيلاء اعتبار على وجه الخصوص لمصالح البلدان النامية واحتياجاتها[٤٦]. والموارد الوراثية هي موارد قيِّمة تجارياً وقد يصبح استغلالها في المستقبل القريب نشاطاً واعداً يجري خارج حدود الولاية الوطنية. ولكن، لا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ولا اتفاقية الأمم المتحدة للتنوع البيولوجي (١٩٩٢) توفران إطاراً قانونياً محدداً بشأن النظام الدولي المنطبق على الموارد الوراثية في المجالات الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية. ولذا يلزم التفاوض على صك جديد. وإضافة إلى ذلك، من الأهمية بمكان، فيما يتعلق بتقاسم المنافع وبناء القدرات، أن تؤخذ في الاعتبار عند صياغة الصك التحديات التي تواجهها البلدان النامية، لا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، واحتياجات تلك البلدان والدول[٤٧].

التطورات المتعلقة بالاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، لعام ١٩٩٦، بصيغتها المعدلة ببروتوكولها لعام ٢٠١٠

مع الاتجار بأكثر من ٢٠٠ مليون طن من المواد الكيميائية سنوياً بواسطة ناقلات صهريجية يتزايد باطراد عدد السفن التي تنقل شحنات مواد ضارة خطرة، ويتزايد بالتالي خطر وقوع ما يتصل بذلك من حوادث. ولئن كانت أهمية كفالة أن يستفيد من نظام دولي شامل للمسؤولية والتعويض مَنْ يعانون من ضرر ناجم عن شحنات المواد الضارة الخطرة (IMO, 2016n) هي أهمية واضحة، لا تسري حتى الآن أي اتفاقية

دولية ذات صلة بذلك. وقد عُدلت في عام ٢٠١٠ الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر (اتفاقية HNS)، التي اعتُمدت أصلاً في عام ١٩٩٦، وذلك في محاولة للتغلب على عدد من العقبات المتصورة التي تحول دون التصديق عليها. ولكن على الرغم من الأهمية المعترف بها لوجود نظام دولي للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن المواد الضارة الخطرة التي تُنقل عن طريق البحر، لم تصدق أي دولة حتى الآن على الاتفاقية، بصيغتها المعدلة في عام ٢٠١٠، وليس واضحاً ما إذا كان سيبدأ نفاذها ومتى سيحدث ذلك[٤٨]. وهذا يترك ثغرة هامة في الإطار العالمي للمسؤولية والتعويض، بينما يوجد نظام دولي شامل وقوي للمسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالتلوث النفطي من الناقلات الصهريجية (نظام الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي)[٤٩]. وكذلك فيما يتعلق بالتلوث بوقود خزانات الوقود الزيتي من سفن غير الناقلات الصهريجية (الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١).

وقد شجعت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها الثالثة بعد المائة (٨-١٠ حزيران/يونيه ٢٠١٦) جميع الدول على النظر في الانضمام في أقرب وقت ممكن إلى الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، لكي يبدأ سريانها (IMO, 2016m).

المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث العابر للحدود الناتج عن أنشطة استكشاف النفط واستغلاله في عرض البحر

تتسم أنشطة استكشاف النفط في عرض البحر بتحديات معينة تقنية وتتعلق بالسلامة وتشغيلية، تزيد في المناطق المعرضة للزلازل على النحو الذي أُبرز أيضاً في *استعراض النقل البحري ٢٠١٥* . فالعواقب التي يمكن أن تكون مدمرة قد تنتج عن حوادث تلوث النفط المرتبطة بذلك، سواء من حيث الخسارة الاقتصادية ومن حيث التأثيرات على التنوع البيولوجي البحري وصحة النظم الإيكولوجية، لا سيما في البيئات البحرية الحساسة من قبيل المنطقة القطبية الشمالية. ومع ذلك، لا يوجد حتى الآن صك قانوني دولي للنص على المسؤولية والتعويض في حالات الانسكابات النفطية العرضية أو التشغيلية.

وقد سلطت الضوء على الضرورة الهامة لوجود تنظيم فعال لمسائل المسؤولية ذات الصلة تلك الحوادث التي وقعت مؤخراً في المنصات الموجودة في عرض البحر، من قبيل الحادث الذي وقع في آب/أغسطس ٢٠٠٩ في مونتارا (*Montara*) بالمنطقة الاقتصادية الخالصة الأسترالية، وتسبب في وصول بقعة زيتية إلى شواطئ أستراليا وإندونيسيا، وكذلك حادث منصة الحفر "ديبووتر هورايزون (Deepwater Horizon) في خليج المكسيك في نيسان/أبريل ٢٠١٠، وهو الحادث الذي انفجرت فيه تلك المنصة وقتلت ١١ فرداً من أفراد الطاقم وأصابت آخرين، وتسببت في تسرّب ٤ ملايين برميل من النفط في مياه الخليج. وبالنظر إلى عدم وجود صكوك قانونية دولية ذات صلة بهذا الموضوع، فقد نُظر في الحاجة إلى صك من هذا القبيل في إطار اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية منذ عام ٢٠١١ وأثيرت تلك الحاجة مرة أخرى في الدورة الثالثة بعد المائة للجنة.

وأشارت اللجنة إلى توصيتها بأن توافي الدول الأعضاء أمانة المنظمة البحرية الدولية بأمثلة للاتفاقات الثنائية والإقليمية القائمة. وفي هذا السياق، أشارت اللجنة إلى وثيقة (IMO, 2016o) تعرض مثالين لاتفاقات إقليمية قدمتها إحدى الدول الأعضاء، فضلاً عن مشروع توجيه منقح للترتيبات أو الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية بشأن المسائل المتعلقة بالمسؤولية والتعويض المرتبطة بأضرار التلوث النفطي العابر للحدود الناجم عن أنشطة الاستكشاف والاستغلال في عرض البحر (IMO 2016p, annex)، تضمّن مقدمة وأمثلة للعناصر التي يمكن إدراجها و/أو أخذها في الاعتبار عند التفاوض على ترتيبات أو اتفاقات ثنائية أو إقليمية، أو عند وضع أو تنقيح قانون وطني.

وأعربت اللجنة القانونية مرة أخرى، في أعقاب مناقشة، عن رأيها وهو عدم وجود حاجة ملحة إلى وضع صك دولي للنص على المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث العابر للحدود الناتجة عن أنشطة الاستكشاف والاستغلال في عرض البحر. ومع ذلك، ينبغي الاستمرار في وضع توجيه بشأن الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية (IMO, 2016m, pp. 19-20).

ومع أن الدول الساحلية تكون عادة مسؤولة، وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهي الاتفاقية الإطارية العالمية، عن اعتماد تشريعات ملائمة فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن أنشطة قاع البحار[٥٠]، فإن المخاطر الواسعة النطاق المرتبطة باستكشاف النفط في عرض البحر والإمكانية الكبيرة لحدوث

تلوث واسع النطاق عابر للحدود تُبرز الحاجة إلى نظام دولي للمسؤولية والتعويض. وفي حين أن عزوف المنظمة البحرية الدولية عن التعامل مع المسألة يبدو أنه يتعلق بولايتها، التي تركز على التلوث الناجم عن السفن (IMO, 2014e)، فإن استمرار عدم وجود نظام دولي للمسؤولية يترك ثغرة هامة في الإطار القانوني الدولي ويمثل مدعاة للقلق، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية التي قد تتأثر بذلك.

موجز التطورات الرئيسية

خلال الفترة المستعرضة في هذا التقرير، كان من بين التطورات الهامة، على وجه الخصوص، اعتماد خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ واتفاق باريس في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، الذي من المتوقع أن يؤدي تنفيذه إلى زيادة الفرص المتاحة للبلدان النامية. وتجدر الإشارة، بين المبادرات التنظيمية، إلى بدء نفاذ التعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها في ١ تموز/يوليه ٢٠١٦، التي ستساهم في تحسين استقرار وسلامة السفن وتجنّب الحوادث البحرية. واستمرت المناقشات في المنظمة البحرية الدولية بشأن خفض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، وبشأن التعاون التقني ونقل التكنولوجيا، لا سيما إلى البلدان النامية. وأُحرز تقدم أيضاً في مجالات أخرى من الواضح أنها ذات صلة بالتنمية المستدامة. وشملت هذه المجالات العمل بشأن المسائل التقنية بخصوص النفاذ والتنفيذ الوشيكين للاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها لعام ٢٠١٤، والعمل بشأن وضع صك دولي ملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن حفظ التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الاختصاص الوطني واستغلاله على نحو مستدام.

جيم- التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل

يسلط هذا القسم الضوء على المسائل الرئيسية في ميدان الأمن والسلامة البحريين التي قد تكون ذات أهمية خاصة للأطراف الضالعة في التجارة والنقل الدوليين. وتشمل هذه المسائل تطورات تتعلق بالأمن البحري وأمن سلاسل الإمداد، والقرصنة البحرية، والهجرة غير الآمنة عن طريق البحر، والأمن الإلكتروني البحري، والمسائل المتعلقة بالبحارة.

الأمن البحري وأمن سلاسل الإمداد

إطار معايير منظمة الجمارك العالمية لتأمين وتيسير التجارة العالمية

أصبح إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية (المعروف أيضاً باسم "إطار SAFE") المعتمد في عام ٢٠٠٥ صكاً مقبولاً على نطاق واسع، على النحو المبرز في طبعات سابقة من *استعراض النقل البحري*، وذلك بوصفه نقطة مرجعية هامة لمشغلي الجمارك وللمشغلين الاقتصاديين على السواء، وقد تطور على مر السنين[٥١]. ويستمر اعتماد عدد من اتفاقات الاعتراف المتبادل الخاصة بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين المعنيين، معظمها على أساس ثنائي، وهي اتفاقات تتفق بموجبها كل إدارة من إدارتين للجمارك على الاعتراف بإذن المشغّل الاقتصادي المعتمد الصادر في إطار برنامج الإدارة الأخرى وتقدم منافع على أساس المعاملة بالمثل للمشغّلين الاقتصاديين المعتمدين. ولكن من المأمول أن تشكل هذه الاتفاقات الثنائية، في الوقت المناسب، أساس اتفاقات متعددة الأطراف على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي. وقد زاد خلال الفترة المستعرضة في هذا التقرير عدد اتفاقات الاعتراف المتبادل الموقعة وتلك التي يجري التفاوض بشأنها، الأمر الذي يشير إلى زيادة اهتمام جميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة. ففي أيار/مايو ٢٠١٦ كان قد تم عقد ٤٠ اتفاقاً ثنائياً للاعتراف المتبادل، وكان يجري التفاوض بشأن ٣٠ اتفاقاً إضافياً. وعلاوة على ذلك، أنشئ ٦٩ برنامجاً للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين في ٧٩ بلدا[٥٢]، مع اعتزام إطلاق ١٦ برنامجاً إضافياً في المستقبل القريب[٥٣].

التطورات في الاتحاد الأوروبي وفي الولايات المتحدة

يرد هنا ملخص للتطورات ذات الصلة في ميدان الأمن البحري وأمن سلاسل الإمداد في الاتحاد الأوروبي وفي الولايات المتحدة، وكلاهما شريكان تجاريان هامان لكثير من البلدان النامية.

فقانون الجمارك الخاص بالاتحاد الأوروبي والمعتمد في ٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣ يرمي إلى ترشيد وتبسيط وتحديث التشريعات والقواعد والإجراءات الجمركية، فضلاً عن توفير مزيد من اليقين القانوني والوحدة والوضوح فيما يتعلق بالأعمال

والمسؤولين الجمركيين في الاتحاد الأوروبي بأكمله (European Parliament and Council of the European Union, 2013). وهو يرمي أيضاً إلى المساعدة على إكمال تحوّل الجمارك إلى بيئة غير ورقية وإلكترونية تماماً وقابلة للتشغيل المتبادل، وعلى تعزيز زيادة سرعة الإجراءات الجمركية فيما يتعلق بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين الممتثلين والجديرين بالثقة[٥٤].

وبينما بدأ في ١ أيار/مايو ٢٠١٦ نفاذ معظم أحكام قانون الجمارك الخاص بالاتحاد الأوروبي الموضوعية فقد تُوخيت فترة انتقالية قبل التنفيذ الكامل، من المتوقع أن تستمر حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢٠ كحد أقصى، وذلك بصفة رئيسية لتطوير و/أو تحسين مستوى نظم تكنولوجيا المعلومات اللازمة لتنفيذ الشروط القانونية تنفيذاً تاماً[٥٥]. وترد قواعد مفصلة ترمي إلى كفالة الانتقال بسلاسة وتدريجياً من النظام القائم إلى قانون الجمارك الجديد الخاص بالاتحاد الأوروبي في القانون غير التشريعي الانتقالي (European Commission, 2016a) وبرنامج العمل لقانون الجمارك الخاص بالاتحاد الأوروبي (European Commission, 2016b). وتطبيقهما العملي متناول في وثائق توجيهية[٥٦]، من بينها المبادئ التوجيهية للمشغّلين الاقتصاديين المعتمدين (European Commission, 2016c) التي ترمي إلى توفير فهم مشترك، وأداة لتيسير التطبيق الصحيح والمتجانس للأحكام القانونية المتعلقة بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين.

وتوفر المبادئ التوجيهية للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين معلومات عامة عن برنامج الاتحاد الأوروبي للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين، بما في ذلك فوائد هذا المركز والاعتراف المتبادل به (الجزء ١)؛ وتصف معايير المشغلين الاقتصاديين المعتمدين والجوانب المختلفة للشروط الأمنية ولأمن سلاسل الإمداد (الجزء ٢)؛ وتتناول عملية صنع القرار في مجملها بشأن كل من السلطات الجمركية والمشغلين الاقتصاديين (الجزء ٣)؛ وتصف الجوانب المختلفة لتبادل المعلومات بين السلطات الجمركية بما يشمل التشاور (الجزء ٤)؛ وتغطي جميع الجوانب المتعلقة بإدارة المركز الممنوح بالفعل، بما في ذلك الرصد، وإعادة التقييم، والتعديل، والوقف، والإلغاء (الجزء ٥)؛ وتتناول الاعتراف المتبادل ببرامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين (الجزء ٦).

وحتى ١٠ حزيران/يونيه ٢٠١٦، كان قد قُدّم وفقاً لمعلومات من المديرية العامة للاتحاد الضريبي والجمركي التابعة للمفوضية الأوروبية، ١٩ ٥١٢ طلباً للحصول على تراخيص المشغلين الاقتصاديين المعتمدين وكان قد صدر ١٦ ٧٩١ ترخيصاً. أما عدد الطلبات التي رُفضت حتى ١٠ حزيران/يونيه ٢٠١٦ فقد بلغ ٢ ٠٣١، وبلغ عدد التراخيص التي ألغيت ١ ٧٧٥[٥٧]. وعقد الاتحاد الأوروبي حتى الآن ستة اتفاقات مع بلدان ثالثة، من بينها شركاء تجاريون رئيسيون، للاعتراف المتبادل بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين، وتجري حالياً، أو ستبدأ في المستقبل القريب، مفاوضات إضافية مع آخرين من أهم الشركاء التجاريين[٥٨].

وفيما يتعلق بالتطورات في الولايات المتحدة تجدر الإشارة إلى أن الشروط التشريعية التي تقضي بإجراء مسح لـ ١٠٠ في المائة من جميع الحاويات المتجهة إلى الولايات المتحدة – وهي الشروط التي تمثل جزءاً من قانون الموانئ الآمنة لعام ٢٠٠٦، وسُلط عليها الضوء في طبعات سابقة من *استعراض النقل البحري* – كان من المفترض أن يبدأ نفاذها في عام ٢٠١٢. ولكن مشروعاً تجريبياً استغرق ثلاث سنوات قد تبين منه أن هذا الشرط لا يمكن تحقيقه بدون التسبب في حدوث خلل في سلسلة الإمداد وأن تكلفته ستكون كبيرة. ولذا، أصدرت وزارة الأمن الوطني بالولايات المتحدة تمديدات متتالية مدتها عامان للموعد النهائي لبدء النفاذ، وذلك في عامي ٢٠١٢ و٢٠١٤[٥٩]. وأُرسل إلى الكونغرس في ٢ أيار/مايو ٢٠١٦ طلب ثالث لتمديد الموعد النهائي، أرجأ التنفيذ مرة أخرى، حتى أيار/مايو ٢٠١٨ (*Fairplay*, 2016b).

وفي أيار/مايو ٢٠١٦، أصدرت وزارة الأمن الوطني طلباً للحصول على معلومات (United States, 2016b)، سعت به إلى الحصول على مدخلات عما هو جديد من برامج أو قدرات أو نماذج أو استراتيجيات أو نُهج يمكن استخدامها لإحراز تقدم صوب إجراء مسح لـ ١٠٠ في المائة من الشحنات البحرية القادمة إلى الولايات المتحدة سواء كانت في حاويات أو ليست في حاويات. وكانت الحلول التي استندت إلى برامج قائمة، من قبيل الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب، والتي استغلت موارد وخبرة القطاع الخاص، ذات أهمية خاصة. وتمثلت النتائج المنشودة في زيادة مقدار الشحنات البحرية المتجهة إلى الولايات المتحدة التي يجري مسحها، وتحسين القدرة والسعة العالميتين للكشف الإشعاعي والنووي، والحد من المواد النووية وغيرها من المواد المشعة الخارجة عن نطاق التحكم الرقابي في بيئة النقل البحري العالمية. ومن المزمع استعراض المدخلات التي كان من المقرر تقديمها في حزيران/يونيه ٢٠١٦ في الأشهر التالية (قد تُطلب معلومات إضافية خلال هذه المدة) بهدف زيادة مناقشة عدد محدود من التقارير المؤهلة جيداً التي قُدمت في أواخر عام ٢٠١٦.

وإضافة إلى ذلك، في رسالة مشتركة[٦٠] موجهة إلى وزير الأمن الوطني، كرر عدد من المنظمات التي تمثل الصانعين والمزارعين والبائعين بالجملة والبائعين بالتجزئة والمستوردين وأصحاب المؤسسات الزراعية والموزعين ومقدمي خدمات النقل واللوجستيات في الولايات المتحدة الإعراب عن موقفهم المعارض لشرط إجراء مسح لـــ ١٠٠ في المائة من الحاويات المتجهة إلى الولايات المتحدة وذلك باعتباره غير عملي وغير فعال ويمثل خطراً على التجارة العالمية، على النحو الذي صورته سلسلة من الاختبارات التجريبية. وأعربت الرسالة أيضاً عن القلق بشأن بعض المسائل التي أثيرت في طلب وزارة الأمن الوطني بالولايات المتحدة الحصول على معلومات، لا سيما احتمال امتداد الولاية إلى الشحنات غير الموضوعة في حاويات والسعي إلى تحقيق "مكاسب سريعة". وحثّت الرسالة، مع تأييدها التام للتخلي لمدة عامين عن شرط إجراء مسح للحاويات بنسبة ١٠٠ في المائة، الإدارة على أن توصي الكونغرس، بدلاً من قيامها كل عامين بعملية التخلي، بأن يجري عملية إعادة تقييم شاملة لشرط إجراء مسح بنسبة ١٠٠ في المائة وأن يركز على إيجاد حلول عملية لأمن سلاسل الإمداد.

ويستمر تنفيذ برامج من قبيل مبادرة أمن الحاويات والشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب، التي يشارك فيها ممثلو الدوائر التجارية، وذلك بهدف زيادة أمن سلاسل الإمداد[٦١]. فمبادرة أمن الحاويات تُنفّذ الآن في ٥٨ ميناء في أمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا وأفريقيا والشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية وأمريكا الوسطى، بحيث يجري مسح مسبق لأكثر من ٨٠ في المائة من جميع البضائع المشحونة في حاويات بحرية التي ترد إلى الولايات المتحدة[٦٢]، بينما تضم الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب حالياً أكثر من ١٠ ٠٠٠ شريك معتمد من الدوائر التجارية. وكما هو الحال فيما يتعلق بالمشغّلين الاقتصاديين المعتمدين، يُنظر إلى أعضاء الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب على أنهم يمثلون مخاطرة منخفضة وبالتالي تقل أرجحية خضوعهم للفحص. وقد وقّعت تلك الشراكة أول اتفاق لها للاعتراف المتبادل في حزيران/يونيه ٢٠٠٧ ووقّعت منذ ذلك الحين ترتيبات مماثلة مع تسعة بلدان أو أقاليم والاتحاد الأوروبي[٦٣].

وإضافة إلى ذلك، يجوز للمستوردين المهتمين الأعضاء المشاركين في الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب أن يتولوا، من خلال البرنامج الطوعي للتقييم الذاتي للمستوردين القائم منذ حزيران/يونيه ٢٠٠٢، المسؤولية عن رصد امتثالهم في مقابل الحصول على فوائد[٦٤]، بينما يهدف برنامج التجار الموثوقين، وهو برنامج أصبح الآن بالفعل في طور الاختبار، إلى الانضمام إلى الشراكة القائمة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب وإلى برنامج التقييم الذاتي للمستوردين، وذلك لإدماج وترشيد عمليات أمن سلاسل الإمداد وامتثال التجارة ضمن برنامج شراكة واحد[٦٥]. وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى المبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار، التي ترمي إلى وقف الاتجار بأسلحة الدمار الشامل وما يتصل بها من مواد، والتي يؤيدها حالياً أكثر من ١٠٠ بلد في مختلف أنحاء العالم[٦٦].

المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس

أفادت طبعات سابقة من *استعراض النقل البحري* عن التطورات المتعلقة بسلسلة المعايير ISO:28 000، الصادرة عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) والمعنونة "نُظم إدارة أمن سلسلة الإمداد"، التي يُقصد بها مساعدة القطاع على التخطيط بنجاح لأي حادث معطِّل مستمر وللتعافي منه. والمعيار الأساسي في هذه السلسلة هو ISO 28000:2007، "مواصفات نُظم إدارة أمن سلسلة الإمداد"، الذي يمثل نظاماً جامعاً للإدارة يعزز جميع جوانب الأمن – وهي تقييم المخاطر، والتأهب للطوارئ، واستمرارية العمل، والاستدامة، والتعافي، والقدرة على الصمود و/أو إدارة الكوارث – سواء المتعلقة بالإرهاب أو القرصنة أو سرقة الشحنات أو الغش أو كثير من الاختلالات الأمنية الأخرى. ويمثل المعيار أيضاً أساساً لعمليات إصدار الشهادات المتعلقة بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين والمتعلقة بالشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب. ويجوز لمنظمات شتى تتبنى هذه المعايير أن تكيِّف نهجاً يتفق مع نظمها التشغيلية القائمة.

و لم تحدث أي تطورات جديدة يجب الإبلاغ عنها خلال الفترة المستعرضة في هذا التقرير. ومع ذلك، وتيسيراً للرجوع، يرد في الإطار ٥–١ تفصيل وضع السلسلة ISO 28000.

الإطار ٥–١ الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000

المعايير الصادرة

- **ISO 28000:2007**، "مواصفات نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد".

يمثل هذا المعيار المعيار "الجامع" العام. وهو معيار نوعي قائم على المخاطر ويمكن أن تصدر بموجبه شهادة لجميع المنظمات وجميع حالات الاضطرابات وجميع القطاعات. وهو يُستخدم على نطاق واسع ويشكّل نقطة انطلاق لإصدار شهادات المشغّلين الاقتصاديين المعتمدين والشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة لمكافحة الإرهاب.

- **ISO 28001:2007**، "نُظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – أفضل الممارسات لتنفيذ أمن سلسلة الإمداد وتقييماتها وخططها".

يُقصد بهذا المعيار مساعدة قطاع النقل البحري على استيفاء متطلبات وضع المشغّل الاقتصادي المعتمد.

- **ISO 28002:2011**، "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – تنمية القدرة على الصمود في سلسلة الإمداد – المتطلبات مشفوعة بإرشادات بشأن الاستخدام".

يوفر هذا المعيار تركيزاً إضافياً على القدرة على الصمود، ويشدد على ضرورة اتباع عملية تفاعلية متواصلة لمنع وقوع حدث معطّل كبير وللتصدي له وضمان استمرار العمليات الرئيسية للمنظمة بعد وقوعه.

- **ISO 28003:2007**، "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – المتطلبات المتعلقة بالهيئات التي تقوم بمراجعة نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد وتصدر الشهادات لها".

يوفر هذا المعيار إرشادات لهيئات الاعتماد وإصدار الشهادات.

- **ISO 28004-1:2007**، "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – مبادئ توجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 – الجزء ١: مبادئ عامة".

يوفر هذا المعيار مشورة عامة بشأن تطبيق المعيار ISO 28000:2007. وهو يفسر المبادئ الأساسية التي يستند إليها المعيار ISO 28000 ويبين القصد منه والمدخلات النموذجية والعمليات والمخرجات النموذجية لكل متطلب من متطلبات المعيار ISO 28000. وتُتوخى من ذلك المساعدة على فهم المعيار ISO 28000 وتنفيذه. ولا يستحدث المعيار ISO 28004-1:2007 متطلبات إضافية لتلك المحددة في المعيار ISO 28000، ولا ينص على أي نُهج إلزامية في تنفيذ المعيار ISO 28000.

- **ISO/PAS 28004-2:2014**، "نُظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – مبادئ توجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000– الجزء ٢: مبادئ توجيهية لاعتماد المعيار ISO 28000 من أجل استخدامها في عمليات الموانئ البحرية المتوسطة والصغيرة"

يوفر هذا المعيار إرشادات للموانئ المتوسطة والصغيرة الحجم التي ترغب في اعتماد المعيار ISO 28000. وهو يحدد سيناريوهات الخطر على سلسلة الإمداد والتهديدات التي تتعرض لها، والإجراءات المتعلقة بإجراء تقييمات للمخاطر/ التهديدات، ومعايير تقييم لقياس مدى امتثال الخطط الأمنية الموثقة وفعاليتها وفقاً للمبادئ التوجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 والمعيار ISO 28004

- **ISO/PAS 28004-3:2014**، "نُظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – مبادئ توجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000– الجزء ٣: إرشادات إضافية محددة لاعتماد المعيار ISO 28000 من أجل استخدامها من قِبَل مؤسسات الأعمال المتوسطة والصغيرة (بخلاف الموانئ البحرية)"

أُعد هذا المعيار ليكمّل المعيار ISO 28004-1 بتوفير إرشادات إضافية لمؤسسات الأعمال الصغيرة والمتوسطة الحجم (بخلاف الموانئ البحرية)، التي ترغب في اعتماد المعيار ISO 28000. والإرشادات الإضافية الواردة في المعيار ISO/PAS 28004-3:2012،

الإطار ٥–١ الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO ٢٨٠٠٠ (تابع)

مع توسيعها لنطاق الإرشادات العامة الواردة في متن المعيار ISO 28004-1، لا تتعارض مع الإرشادات العامة ولا تعدّل المعيار ISO 28000.

- **ISO/PAS 28004-4:2014**، "نُظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – مبادئ توجيهية لتنفيذ ISO 28000– الجزء ٤: إرشادات إضافية محددة بشأن تنفيذ المعيار ISO 28000 إذا كان الامتثال للمعيار ISO 28001 هدفاً للإدارة"

يوفر هذا المعيار إرشادات إضافية للمنظمات التي تعتمد المعيار ISO 28000 والتي ترغب أيضاً في تضمينه أفضل الممارسات المحددة في المعيار ISO 28001 كهدف للإدارة في سلاسلها الدولية للإمداد.

- **ISO 28005-1:2013**، "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – الإرسال الإلكتروني للبيانات اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج منها (EPC) – الجزء ١: هياكل الرسائل".

يتناول هذا المعيار إرسال البيانات من حاسوب إلى آخر.

- **ISO 28005-2:2011**، "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – الإرسال الإلكتروني للبيانات اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج منها (EPC) – الجزء ٢: عناصر البيانات الرئيسية".

يتضمن هذا المعيار المواصفات التقنية التي تيسر تبادل المعلومات بكفاءة بين السفينة والشاطئ من أجل العبور الساحلي أو الرسو في الموانئ، وكذلك تعاريف عناصر البيانات الرئيسية التي تشمل جميع متطلبات الإبلاغ من السفينة إلى الشاطئ ومن الشاطئ إلى السفينة كما هي معرّفة في المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية، واتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تيسير حركة الملاحة البحرية الدولية لعام ١٩٦٥، والقرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

- **ISO/PAS 28007-1:2015**، "تكنولوجيا السفن والتكنولوجيا البحرية – مبادئ توجيهية لشركات الأمن البحري الخاصة (PMSC) التي توفر أفراد أمن مسلحين على متن السفن يعملون بعقد خاص (عقد شكلي) – الجزء ١: عام".

يوفر هذا المعيار مبادئ توجيهية تتضمن توصيات إضافية خاصة بكل قطاع على حدة، يمكن للشركات (المنظمات) التي تمتثل للمعيار ISO 28000 أن تنفذها للتدليل على أنها توفر أفراد أمن مسلحين على متن السفن يعملون بعقد خاص.

- **ISO 20858:2007**، "السفن والتكنولوجيا البحرية – تقييمات أمن مرافق الموانئ البحرية ووضع خطة أمنية".

ينشئ هذا المعيار إطاراً لمساعدة مرافق الموانئ البحرية في تحديد أهلية الموظفين لإجراء تقييم لأمن مرافق الموانئ البحرية ووضع خطة أمنية وفق ما تقتضيه المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية. وإضافة إلى ذلك، يحدد المعيار متطلبات معينة فيما يتعلق بالوثائق ترمي إلى كفالة تسجيل العملية التي تُستخدم في أداء الواجبات الموصوفة أعلاه على نحو يتيح التحقق المستقل من قِبَل وكالة مؤهَلة ومأذون لها بذلك.

مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح

لقد تطورت القرصنة البحرية من شاغل محلي بشأن النقل البحري إلى تحدٍ عالمي شامل للقطاعات وله عواقب هامة على آفاق التنمية في الاقتصادات الإقليمية المتضررة، وأيضاً على التجارة العالمية، وذلك مثلما تبيّن المسائل المتناولة في تقرير من جزأين صدر مؤخراً عن القرصنة البحرية من إعداد الأونكتاد (UNCTAD 2014b and 2014c). وتظل القرصنة البحرية، مثلها مثل السفن التي يستهدفها القراصنة، "هدفاً متحركاً". ومن الواضح أن استمرار بذل جهود طويلة الأمد لمكافحة وقمع القرصنة يظل مسألة ذات أهمية استراتيجية، بالنظر إلى المسائل التي ينطوي عليها الأمر والنطاق الواسع لتكاليف القرصنة البحرية وما يترتب عليها من آثار تتعلق بالتجارة على الصعيدين الإقليمي والعالمي على حد سواء. ويتطلب التصدي على نحو فعال للتحدي الذي تمثله

القرصنة تعاوناً قوياً على كل من الصعيد السياسي والاقتصادي والقانوني والدبلوماسي والعسكري، فضلاً عن أنه يتطلب تعاوناً بين مختلف أصحاب المصلحة في القطاعين العام والخاص على نطاق المناطق.

وقد أشارت لجنة السلامة البحرية في دورتها السادسة والتسعين (١١-٢٠ أيار/مايو ٢٠١٦) إلى أن عدد أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن التي حدثت أو جرت محاولة القيام بها في عام ٢٠١٥ والمبلغ عنها إلى المنظمة البحرية الدولية قد بلغ ٣٠٣، وهو ما يمثل زيادة متواضعة بمقدار ١٢ حادثاً (٤,١ في المائة) عن عدد الحوادث المبلغ عنه في ٢٠١٤ وهو ٢٩١ حادثاً. وكانت المناطق الأكثر تعرضاً لتلك الحوادث هي مضيقا ملقة وسنغافورة (١٣٤ حادثاً)، وبحر الصين الجنوبي (٨١ حادثاً)، والمحيط الهندي الغربي بمجموع قدره ٣٨ حادثاً، تليه غرب أفريقيا (٣٥ حادثاً)، وأمريكا الجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي (٥ حوادث) وشمال الأطلسي والمحيط الهادئ (٤ حوادث)، والبحر الأصفر (٤ حوادث)، والبحر الأبيض المتوسط (حادثان). وزاد عدد الحوادث التي تسبب فيها القراصنة الذين ينطلقون من الصومال (بحر العرب) إلى ١٥ حادثاً، بعد أن كان ١٢ حادثاً في عام ٢٠١٤، وهو ما يقل كثيراً مع ذلك عن عدد الحوادث التي أُبلغ عنها في عام ٢٠٠٧ وهو ٧٨ حادثاً عندما كانت القرصنة المنطلقة من الصومال منتشرة. ولم يُبلغ عن اختطاف قراصنة صوماليين لأي سفينة في عام ٢٠١٥.

وإضافة إلى ذلك، أُبلغ عن حدوث أو محاولة شن زهاء ٤٦,٥ في المائة من الهجمات على نطاق العالم في المياه الإقليمية، نتيجة إلى حد كبير لحدوث زيادة في نشاط السطو المسلح في مضيق ملقة. وعلاوة على ذلك، في ١٤١ (٤٦,٥ في المائة) من البلاغات الواردة وعددها ٣٠٣، تعرّض أفراد أطقم السفن لهجوم عنيف من قِبَل مجموعات مكونة مما يتراوح من شخص إلى أربعة أشخاص، قيل أيضاً إنهم يحملون إما سكاكين أو بنادق في ١٠٩ (٧٧,٣ في المائة) من تلك الأعمال البالغ عددها ١٤١. وتكشف البيانات أيضاً عن الإبلاغ عن قتل أحد أفراد طاقم سفينة في غرب أفريقيا خلال تلك الفترة. وهذا الرقم يظل مماثلاً للرقم المبلغ عنه في عام ٢٠١٤. وأُبلغ عن أخْذ حوالي ٧١ فرداً من أفراد أطقم السفن رهائن أو عن اختطافهم. ويمثل هذا انخفاضاً كبيراً مقارنة بالحوادث التي أُبلغ عنها في عام ٢٠١٤ وهي ١٣٧ حادثاً. وفي عام ٢٠١٥، هوجم أفراد أطقم السفن في ٢٥ حالة، وهو ما يقرب من نصف عدد الحالات المبلغ عنها في عام ٢٠١٤ (٤٩ حالة). وعلى نطاق العالم، أُبلغ عن اختطاف ٥ سفن، مقارنة باختطاف ٢١ سفينة في عام ٢٠١٤. وقد ارتفع إلى ٣٤٦ ٧ حادثاً مجموع عدد ما أُبلغ عن حدوثه أو عن محاولة القيام به من حوادث القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن خلال الفترة من عام ١٩٨٤ حتى نهاية كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥ (IMO, 2016q).

وأشارت لجنة السلامة البحرية أيضاً إلى إصدار مركز تبادل المعلومات، المنشأ بموجب اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في آسيا، دليلاً إرشادياً إقليمياً جديداً لمكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في آسيا، وكذلك إلى الافتتاح الرسمي لمبنى مركز جيبوتي الإقليمي للتدريب، الذي يُقصد به دعم التدريب الإقليمي بشأن الأمن البحري ومكافحة أعمال القرصنة في المنطقة. وإضافة إلى ذلك، قُدم الدعم لزيادة استخدام مرفق تحديد هوية السفن وتتبّعها عن بُعد لأغراض التوفير الآلي لمعلومات تحديد الهوية والتتبع عن بُعد عن دول العلم لمركز تبادل المعلومات المتعلقة بالتجارة البحرية – خليج غينيا، وذلك بسبب تزايد عدد هجمات القرصنة هناك، والنتائج الإيجابية التي تحققت من استخدامه في خليج عدن وغربي المحيط الهندي (IMO, 2016r).

الهجرة المختلطة غير الآمنة عن طريق البحر

وافقت لجنة السلامة البحرية على تعميم (IMO, 2016s) يرمي إلى تعزيز الوعي والتعاون فيما بين الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية لكي تتمكن من التصدي على نحو أكثر فعالية للممارسات غير الآمنة المرتبطة بالاتجار بالمهاجرين أو تهريبهم أو نقلهم عن طريق البحر، الذي يتسم ببُعد دولي. وتشمل الإجراءات الموصى بأن تتخذها الدول الامتثال للالتزامات الدولية، بما في ذلك كفالة الامتثال للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر[٦٧]، واتخاذ الإجراء المناسب ضد قباطنة السفن وضباطها وأفراد أطقمها الذين ينخرطون في ممارسات غير مأمونة؛ والتعاون إلى أقصى حد ممكن لمنع وقمع الممارسات غير المأمونة المرتبطة بالاتجار بالمهاجرين أو تهريبهم أو نقلهم عن طريق البحر، وذلك طبقاً للقانون الدولي للبحار وطبقاً لجميع الصكوك الدولية المقبولة عموماً ذات الصلة؛ واتخاذ التدابير والإجراءات التي يمكن اتباعها عندما تكون لدى الدول أسس معقولة للاشتباه في انخراط سفينة في ممارسات غير مأمونة مرتبطة بالاتجار بالمهاجرين أو تهريبهم أو نقلهم عن طريق البحر.

التدابير الرامية إلى تعزيز الأمن الإلكتروني البحري

مع التزايد المستمر في استخدام البرمجيات والإنترنت والتكنولوجيات تتزايد أهمية الأمن الإلكتروني. واعترافاً بهذه الحقيقة، وافقت لجنة السلامة البحرية في دورتها السادسة والتسعين على مبادئ توجيهية مؤقتة بشأن إدارة المخاطر الإلكترونية البحرية (IMO, 2016t). وتوفر المبادئ التوجيهية توصيات ترمي إلى حماية النقل البحري من التهديدات الإلكترونية وأوجه الضعف الحالية والناشئة، وذلك نتيجة للتزايد المستمر في استخدام البرمجيات والإنترنت والتكنولوجيات على متن السفن واحتمال شن هجمات إلكترونية عليها. ولذا، من اللازم وجود ضوابط تقنية وإجرائية ملائمة لحماية الشركة، وعمليات السفن، والمعلومات، والبيانات المتعلقة بسفينة وطاقمها وركابها وشحنتها. وتشمل المبادئ التوجيهية أيضاً عناصر وظيفية تدعم الإدارة الفعالة للمخاطر الإلكترونية. وللاطلاع على توجيهات مفصلة يجب أن يرجع مستخدمو المبادئ التوجيهية أيضاً إلى متطلبات حكومات أعضاء المنظمة البحرية الدولية وإدارات دول العلم، وكذلك إلى المعايير وأفضل الممارسات الدولية والخاصة بالقطاع ذات الصلة[٦٨].

مسائل البحارة

يقوم أكثر من ١,٢ مليون بحّار بتشغيل سفن في مختلف أنحاء العالم[٦٩]، والغالبية العظمى منهم يأتون من بلدان نامية. ويُعتبر وضع معايير متفق عليها دولياً بشأن ظروف عمل البحّارة، وتزويدهم بما يلزم من تدريب، وحماية سلامتهم أموراً هامة، ليس لهم فحسب بل أيضاً للتنمية المستدامة، لأن هذه التدابير تساعد على توفير قدرة قطاع النقل البحري العالمي على تشغيل السفن بأمان وعلى نحو يتسم بالمسؤولية بيئياً.

التعديلات على اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦

بدأ في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٣ نفاذ اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦، التي توحّد وتحدّث أكثر من ٦٨ معياراً من معايير العمل الدولية المتعلقة بالبحّارة، وتبيّن مسؤولياتهم وحقوقهم فيما يتعلق بالعمل والمسائل الاجتماعية في القطاع البحري. وفي ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ كان هناك ٧٩ طرفاً في الاتفاقية، تمثل أكثر من ٩١ في المائة من حمولة العالم الإجمالية[٧٠]، وتُعتبر الاتفاقية الركيزة الرابعة من ركائز النظام التنظيمي البحري العالمي.

وفي بعض الأحيان، يتخلى ملاّك السفن الذين لا يأخذون مسؤولياتهم مأخذ الجد، والذين يجدون أنفسهم في مواجهة صعوبة مالية، عن البحّارة أثناء وجودهم في موانئ بعيدة عن أوطانهم وبدون وقود أو غذاء أو ماء أو رعاية طبية وبدون أجر لمدة أشهر. وقد أشارت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية إلى أن قاعدة بيانات منظمة العمل الدولية بشأن التخلي عن البحّارة شملت، في آذار/مارس ٢٠١٦، ١٩٢ سفينة تجارية مهجورة، يعود هجْر بعضها إلى عام ٢٠٠٦، مع استمرار عدم إيجاد حل لحالات هجر السفن. ولذا، فقد وافقت اللجنة على وجوب أن تبقي المسألة قيد نظرها[٧١].

ولتحسين حماية البحّارة المتخلى عنهم وتوفير أمن مالي لتعويض البحّارة وأسرهم في حالات وفاتهم أو إصابتهم بإعاقة طويلة الأجل[٧٢]، وافق مؤتمر العمل الدولي في حزيران/يونيه ٢٠١٤ على تعديلات على اتفاقية العمل البحري، ومن المقرر أن يبدأ نفاذ هذه التعديلات في ١٨ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧.

المعاملة المنصفة للبحّارة في حالة وقوع حادث بحري

قدم الاتحاد الدولي لعمال النقل مزيداً من المعلومات (IMO, 2016u) إلى اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية بشأن تحليل قوانين الدول الأعضاء في المنظمة التي تنفذ المبادئ التوجيهية لعام ٢٠٠٦ بشأن المعاملة المنصفة للبحّارة في حالة وقوع حادث بحري (IMO, 2015c). وقد كشف هذا التحليل أن الدول الأعضاء اعتمدت نُهجاً مختلفة فيما يتعلق بتنفيذ المبادئ التوجيهية، بما يشمل نطاق تطبيقها؛ ومدى اعتماد المبادئ القانونية الواردة في المبادئ التوجيهية؛ وأنواع الصكوك القانونية المستخدمة. ويبدو أن من بين أسباب تلك النُهُج المختلفة اختلاف تفسيرات الدول الأعضاء، واختلاف تحليلات الثغرات التي تكشف أن المبادئ القانونية الواردة في المبادئ التوجيهية موجودة بالفعل بدرجة أكبر أو أقل في القوانين الوطنية للدول الأعضاء؛ واختلاف النظم القانونية وتقاليد الصياغة التشريعية بين الدول الأعضاء؛ واختلاف الوزارات و/أو الكيانات القانونية المستقلة الحكومية داخل الدول الأعضاء التي تنفذ المبادئ التوجيهية وتديرها و/أو تقوم بإنفاذها (IMO, 2016u).

وكما استنتجت اللجنة القانونية، من الممكن ترشيد النُهج المختلفة في تنفيذ المبادئ التوجيهية من خلال وضع توجيهات.

اتفاقية منظمة العمل الدولية بشأن وثائق هوية البحارة (المنقحة)، ٢٠٠٣ (رقم ١٨٥)

تتعلق اتفاقية وثائق هوية البحارة لعام ٢٠٠٣ (رقم ١٨٥)، على النحو الذي أبرزه *استعراض النقل البحري ٢٠١٥*، بإصدار وثيقة هوية للبحارة والاعتراف بها، الأمر الذي ييسر دخول البحارة المؤقت إلى أراض أجنبية، لأغراض رفاههم أثناء وجودهم في الميناء، أو استفادتهم من المرافق الاجتماعية الموجودة على الشاطئ، أو حصولهم على إجازة قصيرة، وكذلك لغرض المرور عبر بلد له صلة بتشغيل السفن. وهذه كلها عناصر حيوية لتهيئة ظروف عمل لائقة للبحارة، كجزء من الولاية الأساسية لمنظمة العمل الدولية.

وكان تعزيز إصدار وثائق هوية للبحارة من قِبَل الدول الأعضاء هو الهدف من التعديلات التي أُدخلت على الاتفاقية رقم ١٨٥. وأجريت مناقشات بشأن تلك التعديلات خلال اجتماع للجنة البحرية الثلاثية المخصصة التابعة لمنظمة العمل الدولية (١٠-١٢ شباط/فبراير ٢٠١٦). وتهدف التعديلات إلى تحديد حلول تقنية وإدارية فعالة بالنسبة للتكلفة للتغلب على المشاكل التي نشأت في تنفيذ الاتفاقية وللتشجيع على مزيد من عمليات التصديق عليها، لا سيما من قِبل الدول الأعضاء في منظمة العمل الدولية ذات المصالح البحرية. وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية رقم ١٨٥ اعتُمدت في عام ٢٠٠٣ ومع ذلك حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٦ كان عدد الدول الأعضاء التي صدَّقت عليها أو التي تطبّقها تطبيقاً مؤقتاً لا يتجاوز ٣٢ دولة من مجموع الدول الأعضاء في منظمة العمل الدولية وهو ١٨٧ دولة[٧٣]، وأن ذلك العدد لم يشمل سوى بضع دول مرفئية. وبناء على ذلك، فإن البلدان التي استثمرت مبالغ كبيرة من أجل تنفيذ الاتفاقية رقم ١٨٥ على النحو الصحيح لا يمكنها أن تعتمد سوى على بضعة بلدان أخرى للاعتراف بوثائق هوية البحارة الصادرة بموجب الاتفاقية. وإضافة إلى ذلك، كانت قلة فقط من البلدان التي صدّقت على الاتفاقية رقم ١٨٥ في وضع يمكّنها من أن تصدر فعلاً وثائق هوية للبحارة ممتثلة للاتفاقية. وكان يعوق هذه أيضاً كون تكنولوجيا بصمات الأصابع ومنتجات الاستدلال البيولوجي المشترطة في المرفق الأول للاتفاقية قد اعتُبرت بالفعل قديمة و لم تكن سلطات الحدود في بلدان كثيرة معنية تستخدمها. وتستخدم كثرة من هذه البلدان بدلاً من ذلك معايير منظمة الطيران المدني الدولي الخاصة بوثائق السفر، وهي معايير تستند حصرياً إلى صورة الوجه في رقاقة اتصال لاسلكي كوسيلة للاستدلال البيولوجي، بدلاً من نموذج بصمة الأصابع في شفرة شريطية ثنائية الأبعاد.

واعتمدت اللجنة، بعد إجراء مناقشة، التعديلات المقترح إدخالها على المرفقات الأول والثاني والثالث للاتفاقية رقم ١٨٥. وحددت التعديلات أن تكون وثيقة هوية البحارة ممتثلة للشروط الإلزامية الواردة في وثيقة منظمة الطيران المدني الدولي ٩٣٠٣ بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً، التي تُتبع الآن على نطاقٍ العالم فيما يتعلق بالسفر، وما يماثلها من وثائق. وفي الوقت نفسه، منحت الدول الأعضاء التي كانت تنفذ بالفعل الاتفاقية رقم ١٨٥ وقتاً كافياً لإجراء أي تنقيحات ضرورية لوثائقها الوطنية المتعلقة بهوية البحارة ولإجراءات تنفيذ التعديلات المقترحة[٧٤].

موجز التطورات الرئيسية

خلال الفترة المستعرضة في هذا التقرير، أُدخلت تحسينات على التدابير التنظيمية في ميدان الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد وتنفيذها. وكان من بين المجالات التي أُحرز فيها تقدم تنفيذ برامج المشغّلين الاقتصاديين المعتمدين وتزايد عدد اتفاقات الاعتراف المتبادل الثنائية التي ستشكل، في الوقت المناسب، أساس الاعتراف بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين على مستوى متعدد الأطراف. وفيما يتعلق بأعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن، فإن عدد الحوادث التي أُبلغت المنظمة البحرية الدولية بحدوثها أو بمحاولة القيام بها في عام ٢٠١٥ بلغ ٣٠٣، وهو ما يمثل زيادة متواضعة قدرها ٤,١ في المائة، مقارنة بعام ٢٠١٤. وانخفض عدد أفراد أطقم السفن الذين أُخذوا رهائن أو اختُطفوا، وأولئك الذين تعرضوا لهجوم، وكذلك عدد السفن المختطفة، انخفاضاً كبيراً، مقارنة بعام ٢٠١٤. وإضافة إلى ذلك، وُوفق على تعميم بشأن مكافحة الممارسات غير المأمونة المرتبطة بالهجرة المختلطة عن طريق البحر وعلى مبادئ توجيهية مؤقتة بشأن إدارة الأخطار الإلكترونية البحرية. وفي سياق اتفاقيات منظمة العمل الدولية، أُحرز تقدم أيضاً بشأن مسألة الاعتراف بوثائق هوية البحارة وتحسين ظروف عيشهم وعملهم.

دال- حالة الاتفاقيات

أُعد أو اعتُمد عدد من الاتفاقيات الدولية في ميدان النقل البحري تحت رعاية الأونكتاد. ويقدم الجدول ٥-١ معلومات عن حالة التصديق على كل اتفاقية من تلك الاتفاقيات في ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٦.

الجدول ٥-١ الدول المتعاقدة الأطراف في اتفاقيات دولية مختارة بشأن النقل البحري، في ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٦

عنوان الاتفاقية	*تاريخ بدء النفاذ أو شروط بدء النفاذ*	*الدول المتعاقدة*
اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية، ١٩٧٤	٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٣	الاتحاد الروسي، إثيوبيا، الأردن، إسبانيا، إندونيسيا، أوروغواي، إيطاليا، باكستان، بربادوس، البرتغال، بلجيكا، بنغلاديش، بنن، بوركينا فاسو، بوروندي، بيرو، ترينيداد وتوباغو، تشيكيا، توغو، تونس، جامايكا، الجبل الأسود، الجزائر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية كوريا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، رومانيا، زامبيا، سري لانكا، سلوفاكيا، السنغال، السودان، السويد، سيراليون، شيلي، صربيا، الصومال، الصين، العراق، غابون، غامبيا، غانا، غواتيمالا، غيانا، غينيا، فرنسا، الفلبين، فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، فنلندا، قطر، كابو فيردي، الكاميرون، كوبا، كوت ديفوار، كوستاريكا، الكونغو، الكويت، كينيا، لبنان، ليبريا، مالي، ماليزيا، مدغشقر، مصر، المغرب، المكسيك، المملكة العربية السعودية، موريتانيا، موريشيوس، موزامبيق، النرويج، النيجر، نيجيريا، الهند، هندوراس (٧٦)
اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، لعام ١٩٧٨، (قواعد هامبورغ)	١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢	الأردن، ألبانيا، أوغندا، باراغواي، بربادوس، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشيكيا، تونس، الجمهورية الدومينيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية تنزانيا المتحدة، جورجيا، رومانيا، زامبيا، سانت فنسنت وجزر غرينادين، السنغال، سيراليون، شيلي، غامبيا، غينيا، كازاخستان، الكاميرون، كينيا، لبنان، ليبريا، ليسوتو، مصر، المغرب، ملاوي، النمسا، نيجيريا، هنغاريا (٣٤)
الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية، لعام ١٩٩٣	٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤	الاتحاد الروسي، إسبانيا، إستونيا، إكوادور، ألبانيا، أوكرانيا، بنن، بيرو، تونس، الجمهورية العربية السورية، سانت فنسنت وجزر غرينادين، سانت كيتس ونيفيس، صربيا، فانواتو، الكونغو، ليتوانيا، موناكو، نيجيريا (١٨)
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع الدولي المتعدد الوسائط، لعام ١٩٨٠	لم يبدأ نفاذها بعد - تتطلب وجود ٣٠ طرفاً متعاقداً	بوروندي، جورجيا، رواندا، زامبيا، السنغال، شيلي، لبنان، ليبريا، المغرب، المكسيك، ملاوي (١١)
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن، لعام ١٩٨٦	لم يبدأ نفاذها بعد - تتطلب ٤٠ طرفاً متعاقداً تمثل ٢٥ في المائة على الأقل من الحمولة الطنية العالمية وفقاً للمرفق الثالث للاتفاقية	ألبانيا، بلغاريا، الجمهورية العربية السورية، جورجيا، العراق، عمان، غانا، كوت ديفوار، ليبريا، ليبيا، مصر، المغرب، المكسيك، هايتي، هنغاريا (١٥)
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن، لعام ١٩٩٩	١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١١	إسبانيا، إستونيا، إكوادور، ألبانيا، بلغاريا، بنن، الجزائر، الجمهورية العربية السورية، الكونغو، لاتفيا، ليبريا (١١)

ملاحظة: للاطلاع على معلومات عن المركز الرسمي، انظر مجموعة معاهدات الأمم المتحدة (https://treaties.un.org).

المراجع

Agriculture Transportation Coalition (2016). Agriculture Transportation Coalition Position Paper: Safety of Life at Sea (SOLAS) Container Weight Documentation. Available at http://agtrans.org/wp-content/uploads/2016/02/AgTC-SOLAS-position-paper.pdf (accessed 29 July 2016).

European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT) (2016). CLECAT guidelines on the implementation of the SOLAS amendments on container weighing. January. Available at http://www.clecat.org/media/CLECAT_guidelines_on_container_weighing.pdf (accessed 29 September 2016).

European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Shippers' Council, European Seaports Organization, Federation of European Private Port Operators and Terminals (2016). SOLAS requirements for weighing of containers: European organizations representing shippers, freight forwarders, terminal operators and port authorities call on national authorities to take action in coordination to preserve level playing field. 20 April. Available at https://www.espo.be/media/espoviews/2016.04.20_Joint_Statement_-_Weighing_of_Containers_-_CLECAT_ESC_ESPO_FEPORT.pdf (accessed 29 September 2016).

European Chemical Industry Council, European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Shippers' Council and Global Shippers' Forum (2016). Industry guidance for the implementation of SOLAS chapter VI, regulation 2 and the associated IMO guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. Available at http://www.otmbe.org/infotheek/downloads/informatie/658-joint-industry-guidance-mandatory-weighing-of-containers-cefic-esc-clecat-gsf/file (accessed 29 July 2016).

European Commission (2016a). Commission Delegated Regulation (EU) 2016/341 of 17 December 2015 supplementing Regulation (EU) No. 952/2013 of the European Parliament and of the Council as regards transitional rules for certain provisions of the Union Customs Code where the relevant electronic systems are not yet operational and amending Delegated Regulation (EU) 2015/2446. Available at http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2016:069:FULL&from=NL (accessed 29 July 2016).

European Commission (2016b). Commission Implementing Decision (EU) 2016/578 of 11 April 2016 establishing the work programme relating to the development and deployment of the electronic systems provided for in the Union Customs Code. Available at http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016D0578&from=EN (accessed 29 July 2016).

European Commission (2016c). Authorized Economic Operators Guidelines. 11 March. TAXUD/B2/047/2011, Rev. 6. Available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_en.pdf (accessed 14 October 2016).

European Parliament and Council of the European Union (2012). Directive 2012/33/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012, amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels. Available at http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32012L0033 (accessed 29 July 2016).

European Parliament and Council of the European Union (2013). Regulation (EU) No. 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. Available at http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&rid=1 (accessed 29 July 2016).

Fairplay (2016a). China investigates shore power to reduce emissions in port area. 14 July. Available at http://fairplay.ihs.com/ports/article/4271701/china-investigates-shore-power-to-reduce-emissions-in-port-areas (accessed 12 October 2016).

Fairplay (2016b). United States seeks "quick wins" towards 100 per cent container scanning. 12 May. Available at http://fairplay.ihs.com/safety-regulation/article/4268041/us-seeks-%E2%80%9Cquick-wins%E2%80%9D-towards-100-container-scanning (accessed 12 October 2016).

International Civil Aviation Organization (2013). *International Civil Aviation Organization Environmental Report 2013*. Available at http://cfapp.icao.int/Environmental-Report-2013/ (accessed 29 July 2016).

International Civil Aviation Organization (2016). United Nations Secretary-General underscores aviation's vital role in sustainable development and climate change. 12 February. Available at http://www.icao.int/Newsroom/Pages/United-Nations-Secretary-General-Underscores-Aviation%E2%80%99s-Vital-Role-in-Sustainable-Development-and-Climate-Change.aspx (accessed 29 July 2016).

IMO (2010). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-first session. MEPC 61/24. London.

IMO (2011). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-second session. MEPC 62/24. London.

IMO (2013). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-fifth session. MEPC 65/222. London.

IMO (2014a). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-fourth session. MSC/94/21. London.

IMO (2014b). Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo.

MSC.1/Circ.1475. London.

IMO (2014c). Third IMO Greenhouse Gas Study 2014. Final report. MEPC 67/INF.3. London. Available at http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf (accessed 13 October 2016).

IMO (2014d). Sulphur monitoring for 2013. MEPC 67/4. London.

IMO (2014e). Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. Study by the secretariat of the International Maritime Organization. LEG/MISC.8. London.

IMO (2015a). Final report of the Ad Hoc Expert Working Group on Facilitation of Transfer of Technology for Ships. Note by the Chair of the Ad Hoc Expert Working Group. MEPC 69/5. London.

IMO (2015b). Air pollution and energy efficiency. Sulphur monitoring for 2014. MEPC 68/3/2. London.

IMO (2015c). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Analysis of the questionnaire on the implementation of the 2006 Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation, the International Federation of Shipmasters' Associations, Comité Maritime International and InterManager. LEG 102/4. London.

IMO (2016a). Advice to administrations, port State control authorities, companies, port terminals and masters regarding the SOLAS requirements for verified gross mass of packed containers. MSC.1/Circ.1548. London.

IMO (2016b). IMO Circular Letter No. 3624. 10 February. London.

IMO (2016c). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Bonn in June, August and October 2015 and Paris in December 2015. Note by the Secretariat. MEPC 69/7. London.

IMO (2016d). United Nations Secretary-General visits IMO. 3 February. Available at http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/04-UNSG-visit-.aspx (accessed 29 July 2016).

IMO (2016e). Proposal to develop an Intended IMO Determined Contribution on CO_2 reduction for international shipping. Submitted by the International Chamber of Shipping. MEPC 69/7/1. London.

IMO (2016f). International shipping's share in international efforts to limit the rise of global average temperature. Submitted by Belgium, France, Germany, the Marshall Islands, Morocco and Solomon Islands. MEPC 69/7/2. London.

IMO (2016g). An appropriate IMO response to the Paris Agreement. Submitted by the Clean Shipping Coalition. MEPC 69/7/3. London.

IMO (2016h). Establishing a process for considering shipping's appropriate contribution to reducing CO_2 emissions. Submitted by World Shipping Council, Cruise Lines International Association, Intertanko and International Parcel Tankers Association. MEPC 69/7/4. London.

IMO (2016i). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-ninth session. MEPC 69/21. London.

IMO (2016j). Sulphur monitoring for 2015. MEPC 69/5/7. London.

IMO (2016k). Report of the Correspondence Group on fuel oil quality. Submitted by the United States. MEPC 69/5/3. London.

IMO (2016l). Report of the Correspondence Group on fuel oil quality – Collation of comments. Submitted by the United States. MEPC 69/INF.7. London.

IMO (2016m). Report of the Legal Committee on the work of its 103rd session. LEG 103/14. London.

IMO (2016n). Address of the Secretary-General at the opening of the 103rd session of the Legal Committee. 8 June. Available at http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/LEG-103-opening.aspx (accessed 29 July 2016).

IMO (2016o). Liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Note by the secretariat. LEG 103/INF.2. London.

IMO (2016p). Liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Guidance for bilateral/regional arrangements or agreements on liability and compensation issues connected with transboundary oil pollution damage resulting from offshore exploration and exploitation activities. Submitted by Indonesia and Denmark. LEG 103/13/1. London.

IMO (2016q). Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual Report – 2015. MSC.4/Circ.232. London.

IMO (2016r). Report of the Marine Safety Committee on its ninety-sixth session. MSC/96/25. London.

IMO (2016s). Interim measures for combating unsafe practices associated with the trafficking, smuggling or transport of migrants by sea. MSC.1/Circ.896/Rev.2. London.

IMO (2016t). Interim guidelines on maritime cyber risk management. MSC.1/Circ.1526. London.

IMO (2016u). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation. LEG 103/5. London.

IMO (2016v). Guidelines on the Facilitation Aspects of Protecting the Maritime Transport Network from Cyberthreats. The Guidelines on Cybersecurity On Board Ships. Submitted by the International Chamber of Shipping, International Union of Marine Insurance, Baltic and International Maritime Council, International Association of Independent Tanker Owners, Cruise Lines International Association and International Association of Dry Cargo Shipowners. MSC 96/4/1. London.

INTTRA (2015). INTTRA survey finds widespread fears of disruption and lack of preparedness for new SOLAS container weight requirements. 2 December. Available at http://www.inttra.com/pr/article/inttra-survey-finds-widespread-fears-of-disruption-and-lack-of-preparedness-for-new-solas-container-weight-requirements (accessed 29 July 2016).

Journal of Commerce (2016a). Shippers, forwarders still confused over container weight rule. 23 May. Available at http://www.joc.com/regulation-policy/transportation-regulations/international-transportation-regulations/survey-finds-shippers-forwarders-fazed-over-container-weight-rule_20160523.html (accessed 29 July 2016).

Journal of Commerce (2016b). Shipper frustration with VGM fees intensifies. 1 July. Available at http://www.joc.com/regulation-policy/transportation-regulations/international-transportation-regulations/global-solas-disruption-minimal-shipper-frustration-over-fees-intensifies_20160701.html (accessed 29 July 2016).

Lloyd's List (2016a). Supply chain at risk as box weight rules approach. 29 January. Available at https://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article512218.ece (accessed 29 July 2016).

Lloyd's List (2016b). Containers – A weight on their minds. 9 February.

Lloyd's List (2016c). International Federation of Freight Forwarders' Associations calls for clarity on new box weight data requirements. 23 February.

Lloyd's List (2016d). The weight is over. 30 June.

Lloyd's List (2016e). VGM disruption limited in first two weeks, say forwarders. 19 July.

Lloyd's List (2016f). Outlook 2016: Environmental wrangling kicks a political football into play. 7 January.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (2016). Paris Memorandum of Understanding agrees on a concentrated inspection campaign on MARPOL annex VI in 2018. 30 May. Available at https://www.parismou.org/paris-mou-agrees-concentrated-inspection-campaign-marpol-annex-vi-2018 (accessed 29 July 2016).

Rajamani L (2016). Ambition and differentiation in the 2015 Paris Agreement: Interpretative possibilities and underlying politics. *International and Comparative Law Quarterly*. 65(2):493–514.

The Maritime Executive (2015). Ballast Water Management Convention So Close... 24 November. Available at http://maritime-executive.com/article/ballast-water-management-convention-so-close (accessed 12 October 2016).

TT Club (2015). Verified gross mass. Industry FAQs. Available at http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications___Resources/New_Document_Store_2015/1SOLAS_VGM___Industry_FAQs_Dec_2015_A4_WEB.pdf (accessed 29 July 2016).

UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (accessed 29 July 2016).

UNCTAD (2007). Maritime security: International Ship and Port Facilities Security ISPS code implementation, costs and related financing. UNCTAD/SDTE/TLB/2007. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20071_en.pdf (accessed 29 July 2016).

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

UNCTAD (2011b). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force. Transport Newsletter No. 50, Second Quarter. Available at http://unctad.org/en/Docs/webdtltlb20113_en.pdf (accessed 4 July 2016).

UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. Sales No. E.12.II.D.17. New York and Geneva.

UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers.* Studies in Transport Law and Policy 2012 No. 1. United Nations publication. New York and Geneva.

UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva.

UNCTAD (2014a). *Review of Maritime Transport 2014*. United Nations publication. Sales No. E.14.II.D.5. New York and Geneva.

UNCTAD (2014b). *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications*. United Nations publication. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d1_en.pdf (accessed 29 July 2016).

UNCTAD (2014c). *Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*. United Nations publication. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d3_en.pdf (accessed 29 July 2016).

UNCTAD (2015a). 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 29 July 2016).

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

United States, Federal Maritime Commission (2016a). Announcements about gate weights are encouraging sign for smooth VGM implementation. 29 June. Available at http://www.fmc.gov/announcements_about_gate_weights_are_encouraging_sign_for_smooth_vgm_implementation/ (accessed 29 July 2016).

United States, Department of Homeland Security (2016b). Request for Information. Strategies to Improve Maritime Supply Chain Security and Achieve 100% Overseas Scanning. 2 May. Available at http://www.usfashionindustry.com/pdf_files/DHS-Request-for-Information-100-Percent-Overseas-Container-Scanning.pdf (accessed 14 October 2016).

United States Coast Guard (2016). United States declares an equivalency to regulation VI/2 of SOLAS. Marine Safety Information Bulletin. No. 009/16. Available at https://www.uscg.mil/msib/docs/009_16_4-28-2016.pdf (accessed 29 July 2016).

World Customs Organization (2011). The customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond September 2011. World Customs Organization Research Paper No. 18. Available at http://www.wcoomd.org/~/media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Research/Research%20Paper%20Series/18_CSCSP_911.ashx?db=web (accessed 4 July 2016).

World Customs Organization (2015). *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. June. Available at http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/media/2B9F7D493314432BA42BC8498D3B73CB.ashx (accessed 29 July 2016).

World Customs Organization (2016). *Compendium of Authorized Economic Operator Programmes*. Available at http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/~/media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Facilitation/Instruments%20and%20Tools/Tools/Safe%20Package/AEO%20Compendium%20EN%20%202016.ashx (accessed 29 July 2016).

World Shipping Council (2014). History of the IMO effort to improve container security. Available at http://www.worldshipping.org/History_of_IMO_Effort_to_Improve_Container_Safety_May_2014.pdf (accessed 29 July 2016).

World Shipping Council (2016). Comments on Agriculture Transportation Coalition Position Paper: Safety of Life at Sea (SOLAS) Container Weight Documentation. 11 February. Available at http://www.worldshipping.org/public-statements/Comments_on_AgTC_Position_Paper_for_Release.pdf (accessed 29 July 2016).

الحواشي

(١) المعنون "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠". وللاطلاع على مزيد من المعلومات عن الأهداف والغايات، انظر الرابط http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/ (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٢) انظر قرار الجمعية العامة ٢٨٨/٦٦، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، الفقرة ١٥٨: نسلّم بأن المحيطات والبحار والمناطق الساحلية تشكل عنصراً متكاملاً وأساسياً في النظام الإيكولوجي للأرض ولها أهمية بالغة في الحفاظ عليه، وأن القانون الدولي يوفر، على النحو المبيّن في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الإطار القانوني لحفظ المحيطات ومواردها ولاستخدامها على نحو مستدام. ونؤكد أهمية حفظ المحيطات والبحار ومواردها واستخدامها على نحو مستدام تحقيقاً للتنمية المستدامة، بسُبل منها الإسهام في القضاء على الفقر وكفالة النمو الاقتصادي المطرد والأمن الغذائي وتهيئة سُبل مستدامة لكسب الرزق والعمل الكريم والعمل في الوقت نفسه على حماية التنوع البيولوجي والبيئة البحرية ومعالجة آثار تغير المناخ. ومن ثم، نلتزم بحماية المحيطات والنظم الإيكولوجية البحرية وإعادتها إلى سابق عهدها من حيث السلامة والإنتاجية والقدرة على

الصمود والحفاظ على تنوعها البيولوجي، بما يتيح حفظها للأجيال الحالية والمقبلة واستخدامها على نحو مستدام، وتطبيق نهج النظم الإيكولوجية والنهج التحوطي في إدارة الأنشطة التي تؤثر في البيئة البحرية على نحو فعال وفقاً للقانون الدولي، من أجل تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة.

(٣) للحصول على مزيد من المعلومات والوثائق، انظر صفحة الأونكتاد الشبكية عن سياسة وتشريعات النقل، التي يمكن الوصول إليها من خلال الرابط http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٤) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر Rajamani (2016).

(٥) للاطلاع على الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤. وقد كانت الصيغة الأولى للاتفاقية، التي اعتُمدت في عام ١٩١٤، هي استجابة لكارثة السفينة *Titanic*. واعتُمدت الصيغة الثانية في عام ١٩٢٩، واعتُمدت الثالثة في عام ١٩٤٨، واعتُمدت الرابعة في عام ١٩٦٠. والاتفاقية السارية الآن، وهي الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤، المحدّثة والمعدّلة في مناسبات متعددة، هي صك معتمد على نطاق واسع. وقد بدأ نفاذها في عام ١٩٨٠، وفي ٣١ تموز/يوليه ٢٠١٦ كان عدد الدول الأطراف فيها ١٦٢ دولة تمثل ٩٨,٥٣ في المائة من الحمولة الإجمالية العالمية. ولإدخال تعديلات على الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤ يُستخدم إجراء "القبول الضمني"، الذي يبدأ وفقاً له نفاذ أي تعديل في موعد بعينه، إلا إذا اعترض عدد محدد من الأطراف عليه قبل ذلك الموعد. وللحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.imo.org/en/About/Conventions/ ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS).-1974.aspx (بالرجوع إليه في ١٩ آب/أغسطس ٢٠١٦).

(٦) بما في ذلك المواد السادسة/٢-١، والسادسة/٢-٢، والسادسة/٢-٣ من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر.

(٧) بما في ذلك *MSC Napoli* (2007), *Annabella* (2007), *MOL Comfort* (2013) and *Svenborg Maersk* (2014).

(٨) عُرضت على لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨. وللحصول على مزيد من المعلومات عن المنشور *Safe Transport of Containers by Sea: Guidelines on Industry Best Practices*، انظر صفحة المجلس العالمي للنقل البحري الشبكية من خلال الرابط http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/cargo-weight (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٩) للاطلاع على تاريخ الجهد الذي بذلته المنظمة البحرية الدولية لتحسين أمن الحاويات، انظر World Shipping Council (2014).

(١٠) يمكن الاطلاع على النص الكامل للتعديلات من خلال الرابط http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/SOLAS_CHAPTER_VI_Regulation_2_Paragraphs_4-6.pdf (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(١١) انظر أيضاً TT Club (2015). وللحصول على مزيد من المعلومات، انظر الموقع الشبكي لـــ Shipplanning Message Development Group من خلال الرابط http://www.smdg.org (بالرجوع إليه في ٤ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(١٢) للاطلاع على الشواغل التي أعرب عنها الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن بشأن هذه المسألة، وعلى الرد ذي الصلة من إحدى شركات خطوط الملاحة المنتظمة بالحاويات، انظر *Lloyd's List* (2016c).

(١٣) انظر الرابط http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/global-container-weight-verification-rule-effective-july-1-2016 (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(١٤) انظر الرابط http://www.ttclub.com/loss-prevention/container-weighing/stakeholder-digests/ (بالرجوع إليه في ٤ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(١٥) تعرّف المبادئ التوجيهية المتعلقة بالكتلة الإجمالية المتحقق منها "الشاحن" بأنه "كيان قانوني أو شخص مسمّى على بوليصة الشحن أو سند الشحن البحري أو وثيقة نقل متعدد الوسائط مكافئة باعتباره الشاحن و/أو منْ (أو باسمه أو نيابة عنه) أُبرم عقد نقل مع شركة بحري".

(١٦) على النحو الذي تسمح به الدول التي تتم فيها تعبئة الحاوية.

(١٧) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/ container/Pages/default.aspx (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(١٨) انظر، على سبيل المثال، إشعارات السلطات المختصة في الهند، التي يمكن الاطلاع عليها من خلال الرابط http://dgshipping.gov.in/WriteReadData/News/20160624042318365366 8m_s_notice_no_07_of_2016.pdf (بالرجوع إليه في ٤ تموز/يوليه ٢٠١٦)، وإشعارات السلطات المختصة في هونغ كونغ، الصين، التي يمكن الاطلاع عليها من خلال الرابط http://www.mardep.gov.hk/en/notices/pdf/mdn16087.pdf (بالرجوع إليه في ٤ تموز/يوليه ٢٠١٦)، التي تذكر أنها ستقوم بإنفاذ الشروط بطريقة عملية ونفعية من ١ تموز/يوليه ٢٠١٦ إلى ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦.

(١٩) للاطلاع على موجز لمضمون المواد، انظر UNCTAD (2012a)، الصفحتين ٩٧ و٩٨؛ وللاطلاع على استعراض عام للمناقشات بشأن الأنواع المختلفة من التدابير، انظر UNCTAD (2011a)، الصفحات ١١٤-١١٦.

(٢٠) بدأ نفاذ المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن في ١٩ أيار/مايو ٢٠٠٥، وفي ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦ كان عدد الدول الأطراف ٨٧ دولة تمثّل ٩٦,١٤ في المائة من الحمولة العالمية.

(٢١) انظر FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1، المرفق، الذي يمكن الاطلاع عليه من خلال الرابط http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1 (بالرجوع إليه في ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦).

(٢٢) في ذلك الاحتفال، وقّعت ١٧٤ دولة والاتحاد الأوروبي اتفاق باريس، وأودعت ١٥ دولة أيضاً صكوك التصديق الخاصة بها. ووفقاً للمادة ٢١(١)، يقتضي بدء نفاذ هذا الاتفاق وجود ٥٥ طرفاً على الأقل فيه، تسهم بنسبة قدرها ٥٥ في المائة على الأقل من إجمالي انبعاثات غازات الدفيئة. وفي ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦، كانت ١٩١ دولة موقّعة، منها ٦٠ دولة، تسهم بنسبة قدرها ٤٧,٧٦ في المائة من إجمالي الانبعاثات العالمية لغازات الدفيئة، قد أصبحت أطرافاً. وللحصول على مزيد من المعلومات عن حالة اتفاق باريس، انظر الرابط http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php (بالرجوع إليه في ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦).

(٢٣) انظر FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1، الذي يمكن الاطلاع عليه من خلال الرابط http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1 (بالرجوع إليه في ٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦).

(٢٤) تجدر الإشارة، في هذا السياق، إلى دور مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في إطار ولايته التي أعادت الدول الأعضاء تأكيدها مؤخراً في دورته الرابعة عشرة (نيروبي، ١٧-٢٢ تموز/يوليه ٢٠١٦)، في "مواصلة تقديم المساعدة إلى البلدان النامية في تعزيز استدامة شبكاتها وهياكلها الأساسية للنقل وقدرتها على التأقلم مع المناخ، بما في ذلك هياكلها الأساسية للنقل الساحلي وخدماته وممرات النقل" (انظر Nairobi Maafikiano. TD/519/Add.2، الفقرة ٥٥(ك))؛ وكذلك "الإسهام في الحوار السياساتي وآليات التعاون لدعم النقل المستدام، والتأقلم مع تغير المناخ، والحد من مخاطر الكوارث للهياكل الأساسية للنقل وخدماته وعملياته، بما في ذلك الجهود التعاونية لدعم وتعزيز حفظ المحيطات ومواردها واستخدامها المستدام TD/519/Add.2، الفقرة ٥٥(ل))".

(٢٥) انظر المادة ٢(٢). وقد اعتُمد البروتوكول في عام ١٩٩٧ وبدأ نفاذه في ١٦ شباط/فبراير ٢٠٠٥. ويبلغ حالياً عدد الدول الأطراف فيه ١٩٢ دولة. ويمكن الاطلاع على النص من خلال الرابط http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٢٦) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٢٧) هذا الاقتراح من الغرفة الدولية للنقل البحري يؤيد من حيث المبدأ طلبا من جزر مارشال في الدورة الثامنة والستين للجنة حماية البيئة البحرية، وهو أن تناقش تلك اللجنة إنشاء التزامات للمنظمة البحرية الدولية من أجل خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون نيابة عن قطاع النقل البحري الدولي بأكمله. وهذا من شأنه أن يمن خلال عن الالتزامات أو المساهمات المحددة وطنياً التي تعهدت بها الدول في إطار اتفاق باريس، المستبعد منه حالياً النقل البحري الدولي.

(٢٨) للاطلاع على موجز للتعليقات المتبادلة أثناء المناقشات، انظر IMO (2016i)، الصفحات ٣٥-٣٨.

(٢٩) يعرّف الخط المرجعي بأنه منحنى يمثل متوسط قيمة مؤشر على مجموعة فرادى قيَم مؤشر لفئة محددة من السفن. وتصاغ قيمة الخط المرجعي بوصفها: قيمة الخط المرجعي = أ (حمولة ساكنة نسبتها ١٠٠ في المائة) - ج حيث "أ" و"ج" هما بارامتران يحدّدان من خط الانحدار المناسب. وللحصول على مزيد من المعلومات، انظر IMO (2013)، المرفق ١٤.

(٣٠) انظر الرابط http://glomeep.imo.org/ (بالرجوع إليه في ١٧ آب/أغسطس ٢٠١٦).

(٣١) المادة ١٤ من المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن "أكاسيد الكبريت والمواد الجسيمية". وأول منطقتين لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت، وهما منطقتا بحر البلطيق وبحر الشمال، أنشئتا في أوروبا وبدأ سريانهما في عامي ٢٠٠٦ و٢٠٠٧، على التوالي. وكانت المنطقة الثالثة التي أنشئت هي منطقة ضبط الانبعاثات في أمريكا الشمالية، التي بدأ سريانها في ١ آب/أغسطس ٢٠١٢. وفي تموز/يوليه ٢٠١١، أنشئت منطقة رابعة لضبط الانبعاثات، هي منطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة. وتغطي المنطقة الأخيرة مياها معينة متاخمة لسواحل بورتوريكو (الولايات المتحدة) وجزر فرجن التابعة للولايات المتحدة، وبدأ سريانها في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.

(٣٢) ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠ أو ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٥.

(٣٣) انظر الرابط http://globallast.imo.org (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٣٤) قرار المؤتمر ١: عمل المنظمة المقبل المتعلق بالاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها؛ وقرار المؤتمر ٢: استخدام أدوات صنع القرار عند استعراض المعايير عملاً بالبند دال ٥؛ وقرار المؤتمر ٣: تعزيز التعاون والمساعدة التقنيين؛ وقرار المؤتمر ٤: استعراض مرفق الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها.

(٣٥) للاطلاع على قائمة بهذه الصكوك حتى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٥، انظر الرابط http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Documents/Compilation%20of%20relevant%20Guidelines%20and%20guidance%20documents%20-%20October%202015.pdf (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٣٦) انظر أيضاً UNCTAD (2011b)، الصفحات ٨-١٣.

(٣٧) من المقرر أن يبدأ نفاذ الاتفاقية بعد ١٢ شهراً من التاريخ الذي يكون فيه ما لا يقل عن ٣٠ دولة، تشكّل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن ٣٥ في المائة من الحمولة الإجمالية للنقل البحري التجاري العالمي، قد أصبحت أطرافاً فيها. ومنذ آخر دورة للجنة حماية البيئة البحرية، أصبحت

إندونيسيا وبلجيكا وبيرو وسانت لوسيا وغانا وفنلندا وفيجي والمغرب أطرافاً في الاتفاقية. وأعلنت بلدان أخرى، وبخاصة أستراليا، اعتزامها التصديق على الاتفاقية (IMO, 2016m).

(٣٨) اثنان اقترحتهما جمهورية كوريا وواحد اقترحته اليابان.

(٣٩) يجب أن يُلاحظ، على سبيل المثال، أن الاتفاقية تشير، في ديباجتها، إلى مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية الذي عُقد عام ١٩٩٢ وطلبه أن تضع المنظمة البحرية الدولية قواعد بشأن تصريف مياه الصابورة؛ والحاجة إلى اتباع نهج تحوطي وفقاً للمبدأ ١٥ من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية؛ والتزامات الدول بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بمنع انتشار الأنواع الغريبة؛ وحفظ التنوع البيولوجي البحري والنظم الإيكولوجية البحرية والساحلية واستخدامهما المستدام بموجب اتفاقية التنوع البيولوجي والصكوك ذات الصلة؛ ومؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة المعقود عام ٢٠٠٢.

(٤٠) لا سيما الغايات ١٤-١ و١٤-٢ و١٤-٣ و١٤-٥ و١٤-أ و١٤-ب و١٤-ج. وللاطلاع على مزيد من التفاصيل، انظر القسم الأول من الفصل ٥.

(٤١) انظر الرابط http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Pages/Default.aspx. وانظر أيضاً الرابط http://globallast.imo.org (بالرجوع إليهما في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٤٢) الغاية ١٥-٨ تتعلق بالنظم الإيكولوجية البرية والمائية على حد سواء ونصّها كما يلي: "اتخاذ تدابير لمنع إدخال الأنواع الغريبة الغازية إلى النظم الإيكولوجية للأراضي والمياه، وتقليل أثر ذلك إلى حد كبير، ومراقبة الأنواع ذات الأولوية والقضاء عليها."

(٤٣) وفقاً لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٢٩٢/٦٩ المؤرخ ١٩ حزيران/يونيه ٢٠١٥.

(٤٤) المرجع نفسه.

(٤٥) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المادة ٨٧.

(٤٦) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المادة ١٥٠.

(٤٧) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.un.org/Depts/los/biodiversity/prepcom.htm (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٤٨) سُلط الضوء عليه أيضاً في UNCTAD (2013)، الصفحتين ١١٠ و١١١.

(٤٩) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٩٢ والاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلويث لعام ١٩٩٢. وللاطلاع على استعراض عام تحليلي للإطار القانون الدولي، انظر UNCTAD (2012b).

(٥٠) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المادة ٢٠٨.

(٥١) حتى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٥ كانت ١٦٩ دولة من الدول الأعضاء في منظمة الجمارك العالمية البالغ مجموعها ١٨٠ دولة قد وقّعت على خطاب النوايا لتنفيذ إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية. وقد صدرت أحدث صيغة منقحة للإطار (World Customs Organization, 2015) في حزيران/يونيه ٢٠١٥. ويمكن الاطلاع على أحدث مجموعة من عناصر الإطار، التي تضم جميع صكوك منظمة الجمارك العالمية ومبادئها التوجيهية التي تدعم تنفيذه، من خلال الرابط http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦). وللحصول على مزيد من المعلومات عن محتوى أحدث التنقيحات، وكذلك عن مفهوم المشغّلين الاقتصاديين المعتمدين، انظر UNCTAD (2015b).

(٥٢) نتيجة أيضاً لوجود برنامج موحد مشترك لدى ٢٨ بلداً في الاتحاد الأوروبي بشأن المشغّلين الاقتصاديين المعتمدين.

(٥٣) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر World Customs Organization (2016).

(٥٤) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_ code/union_customs_code/ucc/introduction_en.htm (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٥٥) المرجع نفسه.

(٥٦) يمكن الاطلاع عليه من خلال الرابط http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_code/union_customs_code/ucc/guidance_en.htm (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٥٧) كان التوزيع المُبلغ عنه بحسب نوع الترخيص هو: المشغلون الاقتصاديون المعتمدون/تبسيط الإجراءات الجمركية ٧٢٦ ٧؛ والمشغلون الاقتصاديون المعتمدون/الأمن والسلامة ٦٦١؛ والمشغلون الاقتصاديون المعتمدون/ تبسيط الإجراءات الجمركية – المشغلون الاقتصاديون المعتمدون/ الأمن والسلامة ٩١٦ ٩.

(٥٨) عقد الاتحاد الأوروبي بالفعل اتفاقات للاعتراف المتبادل مع أندورا وسويسرا والصين والنرويج والولايات المتحدة واليابان. وتجري مفاوضات مع كندا. وللحصول على مزيد من المعلومات عن المشغلين الاقتصاديين المعتمدين، انظر الرابط http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/ policy_issues/ customs_security/aeo/index_en.htm (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٥٩) للحصول على معلومات وتحليل أكثر تفصيلاً، انظر UNCTAD (2014a)، الصفحتين ٨٦ و٨٧.

(٦٠) يمكن الاطلاع على الرسالة من خلال الرابط https://www.sfia.org/img/files/Final%20Multi%20Association%20DHS%20 Letter%20on%20100%20Percent%20Maritime%20Cargo%20Scannin%20%20%20.pdf (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٦١) للحصول على مزيد من المعلومات عن شتى المبادرات الأمنية، انظر UNCTAD (2004).

(٦٢) للحصول على مزيد من المعلومات عن مبادرة أمن الحاويات، انظر الرابط http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ csi/csi-brief (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٦٣) البلدان/ الأقاليم التسعة هي الأردن، وإسرائيل، وجمهورية كوريا، وسنغافورة، ومقاطعة تايوان الصينية، وكندا، والمكسيك، ونيوزيلندا، واليابان.

(٦٤) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.cbp.gov/trade/isa/importer-self-assessment (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/ يوليه ٢٠١٦). وللحصول على معلومات عن المنافع للمشاركين، انظر الرابط http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2002-06-17/pdf/02-15308.pdf (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٦٥) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2014-06-16/pdf/2014-13992.pdf (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٦٦) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

(٦٧) يمكن الاطلاع عليه من خلال الرابط http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf. وللاطلاع على تاريخ موجز للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر وعلى قائمة التعديلات التي أُدخلت عليها حتى الآن والمواقع التي يمكن العثور فيها عليها، انظر الرابط http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Documents/SOLAS%201974%20-%20Brief%20History%20-%20List%20of%20amendments%20to%20date%20and%20how %20to%20find%20them.html (بالرجوع إليه في ٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠١٦).

(٦٨) بما في ذلك IMO (2016v).

(٦٩) يمكن الاطلاع عليه من خلال الرابط http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/ seafarers/lang--en/index.htm (بالرجوع إليه في ١٨ آب/أغسطس ٢٠١٦).

(٧٠) للحصول على معلومات محدّثة عن الحالة، انظر الرابط http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm (بالرجوع إليه في ١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦).

(٧١) كانت ظروف عيش وعمل البحّارة تمثل أولوية أيضاً أثناء الاجتماع التاسع والأربعين للجنة في إطار مذكرة تفاهم باريس بشأن المراقبة من قِبَل دولة الميناء، في أيار/مايو ٢٠١٦، حيث أولي اهتمام كبير لحملة التفتيش المركزة المتعلقة باتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦، المقرر القيام بها من أيلول/سبتمبر إلى تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦ (مذكرة تفاهم باريس بشأن المراقبة من قِبَل دول الميناء، ٢٠١٦).

(٧٢) للحصول على مزيد من المعلومات عن التعديلات، انظر UNCTAD (2014a)، الصفحتين ٨٩ و٩٠.

(٧٣) للاطلاع على معلومات محدّثة عن الحالة، انظر الرابط http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p= 1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312330 (بالرجوع إليه في ١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٦).

(٧٤) للحصول على مزيد من المعلومات، انظر الرابط http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_411197/lang--en/index.htm (بالرجوع إليه في ٢٩ تموز/يوليه ٢٠١٦).

للحصول على مزيد من المعلومات عن أعمال الأونكتاد بشأن لوجستيات التجارة،
ترجى زيارة الرابط: **http://unctad.org/ttl**

وللاطلاع على *استعراض النقل البحري ٢٠١٦*:
ترجى زيارة الرابط: **http://unctad.org/rmt**
البريد الإلكتروني: **rmt@unctad.org**

وللاستزادة في القراءة وللاشتراك في رسالة الأونكتاد بشأن النقل،
ترجى زيارة الرابط: **http://unctad.org/transportnews**

Photo credit : © Jan Hoffmann

Printed at United Nations, Geneva
1623508 **(A)** – July 2017 – 134
UNCTAD/RMT/2016
ISSN 0252-5437