مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري ٢٠١٥

الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري ٢٠١٥

الأمم المتحدة
نيويورك وجنيف، ٢٠١٥

ملاحظات

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

*

* *

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

*

* *

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

*

* *

يمكن الاستشهاد بالمادة الواردة في هذا المنشور أو إعادة طبعها دون استئذان، ولكن يرجى التنويه بذلك مع بيان رقم الوثيقة (UNCTAD/RMT/2015). وينبغي موافاة أمانة الأونكتاد بنسخة من المنشور الذي يتضمن النص المستشهد به أو المعاد طبعه على العنوان التالي: Palais des Nations, CH 1211 Geneva 10, Switzerland.

UNCTAD/RMT/2015
منشورات الأمم المتحدة
ISSN 0252-5437

تنويه

أعد الأونكتاد *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٥* ، وتولت عملية تنسيق إعداده جان هوفمان وقدمت ووينديي خوان الدعم الإداري وتولت عملية التحرير والتوجيه العام آن ميرو. والمؤلفون هم ريغينا أساريوتيس وحسيبة بن عمارة وجان هوفمان وأنيلا برمتي وريكاردو سانشيز وفنست فالنتين وغوردون ويلمسمير وفريدة يوسف.

وحرر المنشور دنيز باركي وجون روجرز. وصممت الغلاف صوفي كومبيت. وتولت عملية النشر المكتبي ناتلي لوريوت.

ويجدر التنويه بالتعليقات والمساهمات القيمة التي أبداها الآتية أسماؤهم الذين استعرضوا المنشور: سلين باركوت، وجيمس كولدويل، وتريفور كراو، وماهين فاقعوري، وبيتر فوست، وماركو فوغازا، وكي – سون هوانغ، ونيكولا مايستري، وشين أوشيناتا، وتانسوغ أوك، وريتشارد أولورونتوبا، وكريستوفر بالسون، وسارينكا باري – جونز، ودونغ – ووك سونغ، وباتريسيا سوردين وأندريه ستوشينول. والشكر أيضاً لفلاديسلاف شوفالوف الذي استعرض هذا المنشور بالكامل.

المحتويات

ملاحظات ii
تنويه 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 ٥
جيم – نُظم النقل البحري المستدامة والصمودة ٢٤

الفصل الثاني
هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله ٣٣

ألف – هيكل الأسطول العالمي ٣٤
باء – ملكية الأسطول العالمي وتشغيله ٤١
جيم – استخدام سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ٤٦
دال – تسجيل السفن ٤٨
هاء – بناء السفن وتكسيرها والطلبات الجديدة منها ٥١

الفصل الثالث
أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري ٥٥

ألف – محددات تكاليف النقل البحري ٥٦
باء – تكاليف النقل الدولي ٦٣
جيم – التطورات الحديثة في أسعار الشحن ٦٥

الفصل الرابع
الموانئ ٧٥

ألف – التطورات في الموانئ والتطورات ذات الصلة بها ٧٦
باء – مشغلو الحاويات الدوليون ٨١
جيم – تحديات الاستدامة التي تواجه الموانئ ٨٤

الفصل الخامس

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية ٩١

ألف – التطورات المهمة في قانون النقل..... ٩٢
باء – التطورات التنظيمية ذات الصلة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وغيرها من المسائل البيئية..... ٩٥
جيم– المسائل القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل..... ١٠٢
دال – حالة الاتفاقيات ١١٠
هاء – تيسير التجارة والتنمية المستدامة ١١١

فهرس الجداول والأشكال والأطر

الجداول

١-١ النمو الاقتصادي العالمي، ٢٠١٢-٢٠١٥ (النسبة المئوية للتغير السنوي)..... ٣
١-٢ نمو حجم تجارة السلع أ، حسب مناطق جغرافية مختارة، ٢٠١٢-٢٠١٤ (النسبة المئوية للتغير) ٥
١-٣ تطور التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحمّلة) ٧
١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق بملايين الأطنان) ١٠
١-٤(ب) التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق (الحصص بالنسبة المئوية) ... ١٢
١-٥ المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، ٢٠١٣، (الحصة من السوق العالمي بالنسبة المئوية)..... ١٧
١-٦ السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون الرئيسيون، ٢٠١٤ (الحصص من السوق العالمية بالنسبة المئوية)..... ١٩
١-٧ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩- ٢٠١٥ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدما والنسبة المئوية للتغير)..... ٢٣
٢-١ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٣-٢٠١٤ (الأرقام في بداية السنوات، بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة، والحصة من السوق بالحروف المائلة)..... ٣٥
٢-٢ التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب نوع السفينة، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ (نسبة مئوية من مجموع السفن والحمولة الطنية الساكنة)..... ٣٧
٢-٣ أهم ٣٥ بلداً ملكاً للسفن، ١ كانون الثاني يناير ٢٠١٥ (الحمولة الطنية الساكنة)..... ٤١
٢-٤ أكبر ٥٠ شركة من شركات خطوط النقل المنتظمة، ١ أيار/مايو ٢٠١٥ (عدد السفن ومجموع السعة المتنية المستخدمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً مرتبة حسب الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)..... ٤٣
٢-٥ استخدام سفن الحاويات في طرق مختارة، ١ أيار/مايو ٢٠١٥ ..... ٤٦
٢-٦ أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل التي لديها أكبر الحمولات الطنية المسجلة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ (بالحمولة الطنية الساكنة)..... ٤٨
٢-٧ توزيع سعة الحمولة الطنية الساكنة لمختلف أنواع السفن، حسب مجموعات بلدان التسجيل، ٢٠١٥ (النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٤/٢٠١٥ بالحروف المائلة)..... ٤٩

٢-٨ عمليات تسليم السفن الجديدة حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها (٢٠١٤، آلاف الأطنان الإجمالية)..... ٥١

٢-٩ الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها للتكسير، أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي تم فيها تكسيرها (٢٠١٤، آلاف الأطنان الإجمالية).. ٥٢

٣-١ أسواق الشحن بالحاويات وأسعاره ٦٦

٣-٢ مؤشرات بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية ٦٩

٣-٣ موجز عن سوق الناقلات الصهريجية: أسعار الحاضر لشحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة ٢٠١٠-٢٠١٤ (بالمقياس العالمي) ٧٠

٤-١ حركة الحاويات في الموانئ في ٨٠ من البلدان/الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١٢-٢٠١٤ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) ٧٧

٤-٢ أهم ٢٠ محطة نهائية للحاويات وإجمالي حركة الحاويات فيها، ٢٠١٢-٢٠١٤ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير) ٨٠

٤-٣ أهم ١٠ مشغلين للحاويات في العالم، ٢٠١٤، (container moves per ship, per hour on all vessel sizes)..... ٨١

٤-٤ أكبر المحطات النهائية العالمية، ٢٠١٤ (تحركات الحاويات للسفينة، في الساعة، في جميع أحجام السفن، وإجمالي الحركة حسب الميناء والبلد) ٨٢

٥-١ الدول المتعاقدة في اتفاقيات دولية منتقاة بشأن النقل البحري، حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥ ..... ١١٠

٥-٢ أمثلة لمواد اتفاق تيسير التجارة التي قد تستفيد من أهداف التنمية المستدامة وتساعد في تحقيقها ١١٢

الأشكال

١-١ مؤشرات الناتج الإجمالي المحلي، مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، تجارة السلع العالمية والشحنات البحرية (١٩٧٥-٢٠١٤) (سنة الأساس ١٩٩٠=١٠٠)..... ٦

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

١-٣ التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)..... ٩

١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية، حسب مجموعات البلدان، ٢٠١٣ (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)..... ١٤

١-٤(ب) مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، سنوات مختارة (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية) ١٤

١-٤(ج) التجارة البحرية العالمية، حسب المنطقة (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية) ١٥

١-٥ التجارة العالمية بالأطنان الميلية حسب نوع البضائع، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (ببلايين الأطنان الميلية) ١٦

١-٦(أ) التجارة العالمية المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٤ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغيير السنوي)..... ٢١

١-٦(ب) تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً) ٢٢

١-٦(ج) توزيع التجارة العالمية المنقولة في حاويات،حسب الطرق، ٢٠١٤ (النسبة المئوية من التجارة العالمية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) ٢٣

٢-١ النمو السنوي للأسطول العالمي، ٢٠٠٠-٢٠١٣ (نسبة مئوية من الحمولة الطنية الساكنة) ٣٤

٢-٢ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٥ (الأرقام في بداية السنوات، الحصة من السوق) ٣٥

٢-٣ سنة التعاقد للحمولة الطنية (حمولة طنية ساكنة) المسلمة في عام ٢٠٠٧ ..... ٣٦

٢-٤ أنواع سفن الأسطول العالمي، حسب سنة البناء (حمولة طنية ساكنة في ١ كانون الثاني/ يناير ٢٠١٥) ٣٧

٢-٥ حصة السفن الجديدة (عدد السفن) المزودة بنظم معالجة مياه الصابورة، حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠٠٧-٢٠١٤ ..... ٤٠
٢-٦ وجود شركات خطوط النقل البحري المنتظمة: متوسط عدد الشركات لكل بلد ومتوسط الطاقة الحملية من الحاويات المستخدمة (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) لكل شركة وكل بلد (٢٠٠٤-٢٠١٥) ٤٧
٢-٧ الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٥ (آلاف أطنان الحمولة الساكنة)..... ٥٣
٣-١ محددات تكاليف النقل البحري..... ٥٦
٣-٢ الترابط الإحصائي بين مواد اتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية ومؤشرات فعالية التجارة ٥٧
٣-٣ "انعدام العلاقة" بين المسافة وتكاليف النقل البحري ٥٩
٣-٤ العلاقة بين تكاليف النقل البحري ومؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، ٢٠١٢ و٢٠١٣ ..... ٦٠
٣-٥ تكاليف النقل ووفورات الحجم ٦١
٣-٦ تكاليف النقل الدولي: تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات، متوسطات العشر سنوات داخل مجموعات البلدان، ١٩٨٥-٢٠١٤ ..... ٦٤
٣-٧ نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات، ٢٠٠٠-٢٠١٥ (معدلات النمو السنوية)..... ٦٦
٣-٨ مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة، ٢٠١٢-٢٠١٥ (سنة الأساس للمؤشر ١٩٨٥= ١ ٠٠٠ نقطة) ٧١
٣-٩ الإيرادات اليومية للسفن ناقلات السوائب، ٢٠٠٨-٢٠١٥ (دولار في اليوم)..... ٧٢
٥-١ مؤشر التنمية البشرية وعدد تدابير تيسير التجارة المبلغ عنها على أنها تندرج في الفئة ألف ١١٣

الأطر

١-١ أمثلة للتنظيم الذاتي الطوعي في النقل البحري ٢٥
٥-١ الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000 ..... ١٠٥

ملاحظات توضيحية

- يغطي *استعراض النقل البحري* لعام ٢٠١٥ بيانات وأحداث من كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ حتى حزيران/يونيه ٢٠١٥. وبذلت جميع الجهود الممكنة لإدراج أحدث التطورات.

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

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

- بسبب التقريب، قد تختلف التفاصيل والنسب المئوية المقدمة في الجداول عن المجموع الكلي.

- يشير الرمز (..) إلى أن البيانات غير متاحة.

- يشير الرمز (–) إلى أن المقدار معدوم.

- يشير مصطلحا "البلدان" و"الاقتصادات" في الجداول وفي المتن إلى بلدان أو أقاليم أو مناطق.

- منذ عام ٢٠١٤، لا يتضمن *استعراض النقل البحري* مرفقات إحصائية مطبوعة. وعوضاً عن ذلك، وسع الأونكتاد نطاق البيانات الإحصائية المتاحة على قرص مدمج والإنترنت عبر الوصلات التالية:

Seaborne trade: http://stats.unctad.org/seabornetrade

Merchant fleet by flag of registration: http://stats.unctad.org/fleet

Merchant fleet by country of ownership: http://stats.unctad.org/fleetownership

Merchant fleet by country of ownership and flag of registration: http://stats.unctad.org/shipregistration

Ship building by country in which built: http://stats.unctad.org/shipbuilding

Ship scrapping by country of demolition: http://stats.unctad.org/shipscrapping

Liner Shipping Connectivity Index (LSCI): http://stats.unctad.org/lsci

Liner Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI): http://stats.unctad.org/lsbci

Containerized port traffic: http://stats.unctad.org/teu

مجموعات السفن المستخدمة في *استعراض النقل البحري*

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

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

ناقلات النفط الخام الصهريجية	
ناقلات النفط الخام الصهريجية الكبيرة جداً	٢٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية سويزماكس	١٢٠ ٠٠٠–٢٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية أفراماكس	٨٠ ٠٠٠–١١٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية بنماكس	٦٠ ٠٠٠–٧٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب الجافة وناقلات الركاز	
ناقلة السوائب كيب – سايز	١٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب بنماكس	٦٠ ٠٠٠–٩٩ ٩٩٩ من الحمولة الطنية الساكنة
ناقلة السوائب هاندي ماكس	٤٠ ٠٠٠–٥٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلة السوائب هاندي سايز	١٠ ٠٠٠–٣٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
سفن الحاويات	
سفن الحاويات بوست – بنماكس	عرض السطح < ٣٢,٣ م
سفن الحاويات بنماكس	عرض السطح > ٣٢,٣ م

المصدر: Clarkson Research Services.

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

موجز تنفيذي

مثّل عام ٢٠١٥ معلماً بارزاً في مسار التنمية المستدامة أُتيحت فيه للمجتمع الدولي فرصة فريدة ليُعزِّز التزامه حيال التنمية المستدامة ويتفكر في أمثل السبل الكفيلة بتعميم مبادئ الاستدامة في الأنشطة والقطاعات الاقتصادية كافة، ومن بينها النقل البحري. وفي هذا السياق، يُسلط هذا الإصدار من *استعراض النقل البحري* الأضواء على بعض المسائل المشتركة بين النقل البحري والاستدامة ويُبرز أهمية دور النقل البحري للمساعدة على تنفيذ برنامج عمل دولي قابل للتطبيق لتحقيق التنمية المستدامة.

التجارة البحرية

أخذ الاقتصاد العالمي ينتعش بوتيرة بطيئة تعزى إلى تفاوت النمو في البلدان المتقدمة، وتراجع الاقتصاد في البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية. ففي عام ٢٠١٤، زاد الناتج المحلي الإجمالي العالمي زيادة طفيفة بلغت ٢,٥ في المائة، مقارنة بنسبة ٢,٤ في المائة في عام ٢٠١٣، بينما نمت تجارة السلع العالمية بنسبة ٢,٣ في المائة، منخفضة من نسبة ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٣ فبلغت مستوى يقّل عن مستويات ما قبل الأزمة.

وفي ضوء ما تقدم، تشير توقعات الأونكتاد الأولية إلى زيادة الشحنات البحرية العالمية بنسبة ٣,٤ في المائة في عام ٢٠١٤، وهي النسبة ذاتها المحققة في عام ٢٠١٣. وفاقت الزيادات في الأحجام ٣٠٠ مليون طن، فبلغ المجموع ٩,٨٤ بلايين طن. وتحقق هذا الأداء في خضم تطورات عديدة من بينها ما يلي: (أ) حدوث تباطؤ في الاقتصادات النامية الناشئة الكبيرة؛ (ب) انخفاض مستويات أسعار البترول وحدوث تطورات في طاقة المصافي الجديدة؛ (ج) انتعاش الاقتصادات المتقدمة انتعاشاً بطيئاً ومتفاوتاً.

وإجمالاً، يُتوقع أن يستمر النمو في الناتج المحلي الإجمالي العالمي وتجارة السلع والشحنات البحرية بمعدل معتدل في عام ٢٠١٥، وأن تظل التوقعات محفوفة بالشكوك وعرضة لمخاطر هبوط عديدة، من بينها تواصل النمو المعتدل في الطلب العالمي وتجارة السلع، وهشاشة الانتعاش في أوروبا، وتفاوت التوقعات المتعلقة بمستهلكي النفط ومنتجيه الصافين، وضروب التوتر الجيوسياسية، واحتمال تسارع وتيرة التباطؤ في الاقتصادات النامية، لا سيما الاقتصادات الناشئة الكبيرة، والشكوك التي تكتنف وتيرة التباطؤ في الصين والتداعيات المحتمل أن تنشأ عنه.

الأسطول

نما الأسطول العالمي بنسبة ٣,٥ في المائة خلال فترة الاثني عشر شهراً المنتهية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، وهو أدنى معدل نمو خلال أكثر من عشر سنوات. ومن حيث المجموع، تألف الأسطول التجاري العالمي، في بداية السنة، من ٨٩ ٤٦٤ سفينة بلغت حمولتها الساكنة ١,٧٥ بليون طن. ولأول مرة منذ أن بلغت دورة بناء السفن أوجها، زاد متوسط عمر الأسطول العالمي زيادة طفيفة خلال عام ٢٠١٤. ولأن عدد السفن الجديدة المسلَّمة تناقص واقترن بانخفاض نشاط التخريد، لم تعد السفن الجديدة تعوِّض عملية التقادم الطبيعي في الأسطول.

ويظل اليونان أكبر بلد مالك للسفن، تليه اليابان، فالصين، فألمانيا، ثم سنغافورة. وتستأثر أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن مجتمعة بأكثر من نصف الحمولة. ومن بين أهم ١٠ بلدان مالكة للسفن، تنتمي خمسة بلدان إلى آسيا، وأربعة إلى أوروبا، وبلد واحد إلى الأمريكتين.

ويُبيِّن *استعراض النقل البحري* عملية التركيز في خطوط النقل البحري المنتظمة، فبينما زادت الطاقة الحملية من الحاويات لدى كل مقدم خدمات ولكل بلد ثلاث مرات بين عامي ٢٠٠٤ و٢٠١٥، انخفض عدد الشركات التي تقدم خدمات من موانئ كل بلد وإليها بنسبة ٢٩ في المائة. ويمثل هذان المساران وجهين لعملة واحدة: فكلما زادت السفن حجماً وسعت الشركات إلى تحقيق اقتصادات الحجم، قلَّ عدد الشركات في فرادى الأسواق.

وتقضي اللوائح التنظيمية الجديدة بأن يستثمر قطاع النقل البحري في التقانات البيئية التي تعالج مسائل من قبيل إدارة الانبعاثات والنفايات ومياه الصابورة. ولا تقتصر فائدة بعض الاستثمارات على

البيئة، بل قد تحقق وفورات طويلة الأجل في التكاليف تُعزى إلى زيادة كفاءة الوقود، على سبيل المثال.

وستظل الحوافز الاقتصادية والتنظيمية تشجع فرادى المالكين على الاستثمار في تحديث أساطيلهم. وإذا لم تُكسَّر السفن القديمة، فستنمو السعة الزائدة على الصعيد العالمي ويشتد الضغط على أسعار الشحن والاستئجار باتجاه الهبوط. وقد يشكل تفاعل اللوائح البيئية الصارمة وأسعار الشحن والاستئجار المنخفضة عاملاً حاثاً على زيادة تكسير السفن الأقدم، وهي عملية سيكون لها ضلع لا في تخفيض السعة الزائدة في الأسواق فحسب بل وفي تخفيف تأثير النقل البحري في البيئة على الصعيد العالمي.

تكاليف الشحن

تدفع البلدان النامية، لا سيما في أفريقيا وأوقيانيا، لقاء النقل الدولي لوارداتها نسبة تتجاوز في المتوسط ما تدفعه البلدان المتقدمة بمقدار يتراوح بين ٤٠ و٧٠ في المائة. ويعزى هذا الوضع إلى أسباب تأتي في صدارتها الاختلالات التجارية التي تعاني منها هذه المناطق، وإصلاحات الموانئ وتيسير التجارة التي لم تُنفذ بعد، فضلاً عن انخفاض أحجام تجارة هذه المناطق وضعف ارتباطها بالنقل البحري. وبوسع واضعي السياسات أن يتداركوا بعض جوانب هذا الوضع بتنفيذ استثمارات وإجراء إصلاحات، لا سيما في الموانئ البحرية الواقعة في هذه المناطق، وفي نظم العبور وإدارات الجمارك.

وطوال عام ٢٠١٤، ظلت أسعار الشحن بالحاويات متقلبة وتفاوتت فيها الاتجاهات السائدة في فرادى المسارات التجارية. ولم يطرأ تغيير يُذكر في مؤشرات السوق الأساسية رغم ازدياد الطلب العالمي على النقل البحري بالحاويات. ويعزى ذلك لأسباب في صدارتها تواصل الضغوط على أسعار السوق بفعل استمرار عرض السفن الذي تمثل في استخدام سفن شديدة الكبر في تجارة الخطوط الرئيسية وما أحدثه ذلك من تأثير في تجارة الخطوط غير الرئيسية. وسادت في سوق الناقلات الصهريجية التي تشمل نقل النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة والمواد الكيميائية، بيئة تعرضت فيها معدلات الشحن لتقلبات مماثلة في عام ٢٠١٤ ومطلع عام ٢٠١٥. وواجهت سوق السوائب الجافة سنة أخرى محفوفة بالتحديات أثَّر فيها استمرار فائض السعة والشكوك التي اكتنفت توقعات الطلب، فهبطت إيرادات ناقلات السوائب بنسبة ٥ في المائة عن مستواها في عام ٢٠١٣، فبلغت في المتوسط ٨٨١ ٩ دولاراً في اليوم في عام ٢٠١٤. وضغط مستوى الإيرادات المنخفض على المالكين ودفع شركات عديدة إلى إعلان إفلاسها.

الموانئ

زادت حصة البلدان النامية من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم زيادة طفيفة، فبلغت نحو ٧١,٩ في المائة. ويعتبر هذا الارتفاع استمراراً للزيادة التدريجية في حصة البلدان النامية من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم التي تعبر عن زيادة التجارة بين بلدان الجنوب.

ويُعدُّ أداء الموانئ والمحطات النهائية عاملاً مهماً لأنه يؤثر في قدرة البلدان على المنافسة التجارية. وثمة عوامل عديدة تحدد أداء الموانئ/المحطات النهائية، من بينها علاقات العمل، وعدد معدات مناولة البضائع ونوعها، وجودة مناطق شحنات رحلات العودة، وقنوات النفاذ إلى الموانئ، ووسائل النفاذ إلى المنطقة البرية، وكفاءة الجمارك، والامتيازات التي قد تُمنح لمشغلي المحطات النهائية الدوليين. وقد تولى أكبر مشغِّل للمحطات النهائية في العالم مناولة ٦٥,٤ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٤، أي بزيادة قدرها ٥,٥ في المائة عن السنة السابقة. ومن هذا الرقم، تستأثر العمليات التي يجريها هذا المشغِّل في ميناء سنغافورة بمقدار ٣٣,٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، بينما تبلغ حصة محفظته الدولية ٣١,٩ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويمثل Hutchison Port Holdings trust ثاني أكبر مشغِّل دولي للحاويات بمقياس حصته من السوق وهو أقل تنوعاً من الناحية الجغرافية من بعض مشغلي المحطات النهائية الدوليين، إذ إنه يُجري عملياته في هونغ كونغ، الصين، فلدى APM Terminals وجود جغرافي في ٣٩ بلداً، بينما يعتبر DP World أكثر مشغلي المحطات النهائية العالميين تنوعاً من حيث وجوده الجغرافي، فشبكته تتألف من أكثر من ٦٥ محطة نهائية تتوزع على ست قارات.

وتشمل التحديات الاقتصادية والبيئية والاجتماعية التي تواجه الموانئ نمو أحجام الحركة وتركُّزها بسبب حجم السفن الذي ما برح يزداد؛ والتكاليف الناشئة عن تدابير تكييف البنى التحتية في الموانئ ومناطقها الخلفية؛ والتغييرات التي تطرأ في السوق جراء تكاثر التحالفات المعقودة بين خطوط النقل البحري المنتظمة؛ والقيود المفروضة على الميزانيات الوطنية التي تُقلِّل فرص التمويل العام لبنية النقل التحتية؛ وتقلب أسعار الطاقة؛ والبيئة الجديدة في مجال الطاقة؛

والانتقال إلى استخدام أنواع بديلة من الوقود؛ ودخول حدود أكثر صرامة للكبريت حيز النفاذ (على سبيل المثال، في البلدان التي تقع فيها مناطق ضبط الانبعاثات التي اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية)؛ واشتداد الضغوط المجتمعية والبيئية؛ والتغييرات في طرق النقل البحري التي قد تسفر عنها الممرات الدولية الجديدة أو الموسعة.

الإطار القانوني والتنظيمي

شملت التطورات التنظيمية الهامة التي حدثت في عام ٢٠١٤ في مجال النقل البحري وتيسير التجارة اعتماد المدونة الدولية للسفن العاملة في المياه القطبية (المدونة القطبية) التي يُتوقَّع أن تغدو نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧، وطائفة من المستجدات التنظيمية تتناول مسائل الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد ومسائل بيئية.

وتعزيزاً للإطار القانوني الذي يتناول تلوث الهواء من السفن والحد من انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، اتُّخذت عدة تدابير تنظيمية في المنظمة البحرية الدولية وأُكملت الدراسة الثالثة لعام ٢٠١٤ لغازات الدفيئة التي تجريها هذه المنظمة. واعتُمِد أيضاً جرد المواد الخطرة الذي تقضي به الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً لعام ٢٠١٠ (اتفاقية المواد الخطرة والضارة) رغم أن هذه الاتفاقية لم تصبح نافذة بعد. وأُحرِز مزيد من التقدم في المسائل التقنية ذات الصلة بإدارة مياه الصابورة، وإعادة تدوير السفن، وتدابير تيسير منع ومكافحة تلوث البحار الناشئ عن النفط وسواه من المواد الضارة.

وتواصلت الجهود الرامية إلى تعزيز التدابير التنظيمية في مضمار الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد وتنفيذها، فشملت إصدار نسخة جديدة من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها الذي وضعته منظمة الجمارك العالمية، في حزيران/يونيه ٢٠١٥. وتتضمن هذه النسخة الدعامة ٣ الجديدة: "من الجمارك إلى الوكالات الحكومية والحكومية المشتركة الأخرى". أما في مضمار قمع القرصنة البحرية والسطو المسلح، فلوحظ حدوث تطورات إيجابية في المياه قبالة ساحل الصومال وفي منطقة غرب المحيط الهندي بوجه أعم. بيد أن القلق لم يتبدد بشأن البحارة الذين لا يزالون محتجزين كرهائن. ولوحظ أيضاً أن الهجمات في خليج غينيا تنزع إلى الانخفاض انخفاضاً يُستشف منه أن الجهود الدولية والإقليمية والوطنية بدأت تؤتي أُكلها.

1

التطورات في التجارة البحرية الدولية

أخذ الاقتصاد العالمي ينتعش بوتيرة بطيئة تعزى إلى تفاوت النمو في البلدان المتقدمة وتراجع الاقتصاد في البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية، ففي عام ٢٠١٤، زاد الناتج المحلي الإجمالي العالمي زيادة طفيفة بلغت ٢,٥ في المائة مقارنة بنسبة ٢,٤ في المائة في عام ٢٠١٣، بينما زادت تجارة السلع العالمية بنسبة ٢,٣ في المائة، مسجلة انخفاضاً من نسبة ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٣ ومستوى دون مستويات ما قبل الأزمة.

وفي ضوء ما تقدم، تشير توقعات الأونكتاد الأولية إلى زيادة الشحنات البحرية العالمية بنسبة ٣,٤ في المائة في عام ٢٠١٤ وهي النسبة ذاتها المحققة في عام ٢٠١٣. وفاقت الزيادات في الأحجام ٣٠٠ مليون طن، فبلغ المجموع ٩,٨٤ بلايين طن. وتحقق هذا الأداء في خضم تطورات عديدة من بينها ما يلي: (أ) حدوث تباطؤ في الاقتصادات النامية الناشئة الكبيرة؛ (ب) انخفاض مستويات أسعار البترول وحدوث تطورات في طاقة المصافي الجديدة؛ (ج) انتعاش بطيء ومتفاوت في الاقتصادات المتقدمة.

وإجمالاً، يُتوقع أن يستمر النمو في الناتج المحلي الإجمالي العالمي وتجارة السلع والشحنات البحرية بمعدل معتدل في عام ٢٠١٥. وتظل التوقعات محفوفة بالشكوك وعرضة لمخاطر هبوط عديدة، من بينها تواصل النمو المعتدل في الطلب العالمي وتجارة السلع؛ وهشاشة الانتعاش في أوروبا وتفاوت التوقعات المتعلقة بمستهلكي النفط ومنتجيه الصافين، وضروب التوتر الجيوسياسية؛ واحتمال تسارع وتيرة التباطؤ في الاقتصادات النامية، لا سيما الاقتصادات الناشئة الكبيرة؛ والشكوك التي تكتنف وتيرة التباطؤ في الصين وتداعياته المحتملة.

ألف- حالة الاقتصاد العالمي وتوقعاته

١- النمو الاقتصادي العالمي

زاد الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة ٢,٥ في المائة في عام ٢٠١٤، مرتفعاً من نسبة ٢,٤ في المائة في عام ٢٠١٣ (الجدول ١-١). ولئن كان هذا النمو إيجابياً، فإنه يظل دون مستويات ما قبل الأزمة، إذ سلكت جميع الاقتصادات على وجه التقريب مساراً أبطأ من النمو، فارتفع النمو في الاقتصادات المتقدمة بنسبة ١,٦ في المائة، بينما توسع الناتج المحلي الإجمالي في كلا الاقتصادات النامية والانتقالية بمعدلين أقل بلغا ٤,٥ و٠,٩ في المائة، على التوالي. واتسم النمو الغض في الاقتصادات المتقدمة بالتفاوت وشكل تسارع النمو في الولايات المتحدة (٢,٤ في المائة) والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وآيرلندا الشمالية (٣,٠ في المائة) والانتعاش الهش في الاتحاد الأوروبي (١,٣ في المائة) محركاً له. أما نمو الناتج المحلي الإجمالي في اليابان، فتوقف بفعل عوامل من بينها زيادة ضريبة الاستهلاك في عام ٢٠١٤ واضمحلال تأثير المحفزات المالية والنقدية التي استُحدِثت في عام ٢٠١٣.

وفي الاقتصادات الانتقالية، أعاق ضعف الصادرات، والقيود المفروضة على التمويل الخارجي، والشكوك الناشئة عن النزاعات الجيوسياسية الناشبة في المنطقة نمو الناتج المحلي الإجمالي. ولئن ظلت البلدان النامية محرك النمو فساهمت بثلاثة أرباع الزيادة العالمية في عام ٢٠١٤ (International Monetary Fund, 2015)، فإن تباطؤ نمو الناتج المحلي الإجمالي يُجسِّد بوجه خاص ضعف التوسع في أمريكا والتراجع في الصين. أما في المناطق الأخرى، فواصلت اقتصادات أقل البلدان نمواً توسعها بمعدل سريع (٥,٣ في المائة).

وواصلت الصين نموها بمعدل قوي نسبياً بلغ ٧,٤ في المائة. بيد أن هذه النسبة أقل كثيراً من متوسط النمو البالغ ١٠,٠ الذي تحقق في سنوات سابقة وهي تعبر إلى حدٍ كبير عن تباطؤ الإنتاج الصناعي الذي بلغ متوسطه ٨,٠ في المائة في عام ٢٠١٤، منخفضاً من ١٤,٠ في المائة في عام ٢٠١١ و١٠ في المائة في عامي ٢٠١٢ و٢٠١٣ (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). وفي الوقت نفسه، ارتفع الناتج المحلي الإجمالي في الهند بنسبة ٧,١ في المائة، ويُتوقَّع أن ينمو بمعدل أكبر من ذلك في عام ٢٠١٥. وللتباطؤ في الصين تداعيات مهمة بالنسبة للتجارة البحرية، والمستثمرين في النقل البحري، ومقدمي الخدمات ومستخدميها، فدور هذا البلد مهم في دعم النمو في آسيا وفي سواها من المناطق النامية. وعلى صعيد الواردات، كان النقل البحري للسوائب وناقلات النفط الخام الصهريجية أكثر المستفيدين من الطلب القوي في الصين. وأما من حيث الصادرات، فكان النقل البحري بالحاويات المستفيد الرئيسي، لا سيما في الطرق الآسيوية الداخلية والطرق المتجهة غرباً صوب أوروبا وأمريكا الشمالية. وسيكون لازدياد التباطؤ في الصين وقع يتجاوز الحدود الصينية والآسيوية.

واستشرافاً للمستقبل، يُتوقع أن يتسم النمو الاقتصادي العالمي بالاعتدال في عام ٢٠١٥ وأن يتعزَّز، في المقام الأول، بالنمو في الاقتصادات المتقدمة، والنمو القوي نسبياً في آسيا. ويُتوقع أن يتراجع النمو في البلدان النامية كمجموعة بسبب عوامل، من قبيل مستويات أسعار النفط المنخفضة وتأثيرها في البلدان المصدرة للنفط، والمخاوف السياسية المطردة وتلك التي تثيرها التطورات في الاتحاد الأوروبي واليونان، وتواصل عملية إعادة التوازن في اقتصاد الصين.

وسيعتمد التأثير الدقيق لأسعار النفط المنخفضة إلى حد كبير على مدى استمرارها. وعادة ما تكون التأثيرات الناجمة عن انخفاض الأسعار إيجابية لأنها تُحفِّز الطلب العالمي، غير أن ذلك يعني أيضاً حدوث تحول في الدخل من منتجي النفط إلى مستهلكيه. وستعزز أسعار النفط المنخفضة قدرة المستهلكين الشرائية في البلدان المستوردة. فعلى سبيل المثال، يُتوقع أن يحقق انخفاض مطرد بمقدار ٣٠ دولاراً في أسعار النفط وفورات تفوق ٢٠٠ بليون دولار في السنة للمستهلكين في الولايات المتحدة بفضل انخفاض أسعار البنزين والديزل ووقود النفاثات ووقود تدفئة المساكن (*Politico Magazine*, 2014). وعلى النقيض من ذلك، سيتعثر الطلب من البلدان المصدرة للنفط لأسباب عدة، من بينها التعديلات المالية (على سبيل المثال، تخفيض الإعانات)، وشروط التجارة غير المواتية وفقدان الدخل. وتشير التقديرات إلى أن هبوط أسعار النفط بمقدار دولار واحد سيُخفِّض إيرادات الاتحاد الروسي بمقدار بليوني دولار (Johnson, 2015). وفي الوقت ذاته، يُتوقَّع أن تنخفض إيرادات بلدان مجلس التعاون الخليجي من صادرات النفط والغاز بنحو ٣٠٠ بليون دولار (International Monetary Fund, 2015). وتتعلق التأثيرات المحتملة الأخرى لانخفاض أسعار النفط بإرجاء إنجاز مشاريع الاستثمار في النفط والغاز التي لا تكون مجدية إلا في بيئة ترتفع فيها أسعار الطاقة، أو تأجيل تنفيذها أو إلغائها. ومن المرجح أن يُقلِّل تخفيض الاستثمارات في قطاع الطاقة الإنتاج، وأن يعوق نمو تجارتي النفط والغاز في الأجل المتوسط إلى الطويل.

الجدول ١-١ النمو الاقتصادي العالمي، ٢٠١٢-٢٠١٥ (النسبة المئوية للتغير السنوي)

المنطقة/البلد	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥ (أ)
العالم	٢,٢	٢,٤	٢,٥	٢,٥
الاقتصادات المتقدمة	١,١	١,٣	١,٦	١,٩
ومنها:				
الاتحاد الأوروبي (٢٨)	٠,٥-	٠,١	١,٣	١,٧
ومنه:				
فرنسا	٠,٢	٠,٧	٠,٢	١,٢
ألمانيا	٠,٤	٠,١	١,٦	١,٥
إيطاليا	٢,٨-	١,٧-	٠,٤-	٠,٧
المملكة المتحدة	٠,٧	١,٧	٣,٠	٢,٣
اليابان	١,٧	١,٦	٠,١-	٠,٩
الولايات المتحدة	٢,٣	٢,٢	٢,٤	٢,٣
الاقتصادات النامية	٤,٧	٤,٨	٤,٥	٤,١
ومنها:				
أفريقيا	٥,١	٣,٨	٣,٤	٣,٢
جنوب أفريقيا	٢,٢	٢,٢	١,٥	١,٩
آسيا	٥,١	٥,٦	٥,٥	٥,٢
الصين	٧,٧	٧,٧	٧,٤	٦,٩
الهند	٤,٤	٦,٤	٧,١	٧,٥
غربي آسيا	٤,٠	٤,١	٣,٣	٢,٥
أمريكا النامية	٣,٢	٢,٨	١,٤	٠,٨
البرازيل	١,٨	٢,٧	٠,١	١,٥-
أقل البلدان نمواً	٤,٣	٥,٣	٥,٣	٣,٥
الاقتصادات الانتقالية	٣,٣	٢,٠	٠,٩	٢,٦-
ومنها:				
الاتحاد الروسي	٣,٤	١,٣	٠,٦	٣,٥-

المصدر: الأونكتاد، *تقرير التجارة والتنمية لعام ٢٠١٥*، الجدول ١-١.

(أ) توقعات.

ملاحظة: تستند حسابات مجاميع البلدان إلى الناتج المحلي الإجمالي بالدولارات الثابتة لعام ٢٠٠٥.

وخلاصة القول، أن الاقتصاد العالمي بدأ ينتعش بوتيرة بطيئة. وإجمالاً، يُتوقع أن يتواصل نمو الناتج المحلي الإجمالي بمعدل معتدل في عام ٢٠١٥ وأن تظل التوقعات عرضة لمخاطر عديدة تُنذر بالانخفاض، من بينها أن يُقوض الطلب العالمي وتجارة السلع التوقعات؛ والتوقعات الاقتصادية المختلفة المتعلقة بمستهلكي النفط ومنتجيه الصافين؛ والصدمات السياسية وضروب التوتر الجيوسياسية؛ واحتمال حدوث تباطؤ أسرع في الاقتصادات النامية الكبيرة، فضلاً عن المخاوف التي تثيرها وتيرة التباطؤ في الصين وتداعياته المحتملة على الاقتصاد العالمي والتجارة والشحنات البحرية على الصعيد العالمي.

٢- تجارة السلع العالمية

زاد حجم تجارة السلع العالمية (أي قيمة التجارة بعد تعديلها لاحتساب التضخم وتغير معدلات الصرف) بنسبة أبطأ

بلغت ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٤، مقارنة بنسبة ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٣. ويظل هذا الأداء الذي يتجلى فيه تفاوت الانتعاش في الاقتصادات المتقدمة دون مستويات ما قبل الأزمة، إذ شهدت الاقتصادات النامية والانتقالية نمواً أبطأ أعاق زيادة أحجام تجارة السلع بوجه عام (انظر الجدول ١-٢).

ورغم التراجع المسجَّل في عام ٢٠١٤، تواصل البلدان النامية رفد تدفق تجارة السلع العالمية. فلئن كانت بيانات الأونكتاد تشير إلى أن الاقتصادات المتقدمة لا تزال تستأثر بأكبر الحصص من الصادرات والواردات العالمية (٥١,١ و٥٤,٩ في المائة على التوالي في عام ٢٠١٤)، فإن مساهمتها فيها باتت تتناقص على مر السنوات، بينما ظلَّ نصيب الاقتصادات النامية والانتقالية من تجارة السلع العالمية يزداد.

وقُدِّرت مساهمة البلدان النامية في الصادرات العالمية في عام ٢٠١٤ بنسبة ٤٥,٠ في المائة (٣٢,٠ في المائة في عام ٢٠٠٠)، بينما بلغت حصتها من الواردات العالمية ٤٢,٢ في المائة (٢٨,٩ في المائة في عام ٢٠٠٠)، وهو وضع يتجلى فيه التحول الملاحظ في النفوذ الاقتصادي في السنوات القليلة المنصرمة الذي يتمثل في استئثار البلدان النامية بحصة أكبر من سوق تجارة السلع العالمية، من حيث النمو والمستويات.

وكان لتفاوت الأداء بين مجموعات البلدان وفيما بينها وقع على أداء التجارة المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٤، فابتعدت أحجام التجارة في طرق تجارة الحاويات بين آسيا وأوروبا وعبر المحيط الهادئ (رحلة الذروة) عن الأنماط الملاحظة منذ عام ٢٠٠٩، وعكست الاتجاهات مسجلة نمواً متيناً خلال السنة.

بيد أن النمو المتوقع يظل هشاً بسبب استمرار المخاوف التي يثيرها ضعف النمو في الاقتصادات الناشئة، وبوجه خاص احتمال اشتداد التباطؤ في الصين، فضلاً عمَّا يثيره الانتعاش الرخو في الاتحاد الأوروبي والوضع في اليونان من مخاوف. وسيكون للتباطؤ في الصين وقع على الانتعاش العالمي في أحجام التجارة وسيؤثر في التوقعات في البلدان الأخرى، لا سيما البلدان النامية التي وطدت صلاتها الاقتصادية والتجارية مع هذا البلد خلال السنوات القليلة الماضية، فازدادت اندماجاً في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية وغدت مصادر رئيسية لعرض السلع الأساسية الخام.

ويُتوقَّع أن يعيد إحلال التوازن في اقتصاد الصين تشكيل بيئة النقل البحري بشكل ملموس، فيُحدِث تغييراً في أنماط النقل البحري والتجارة البحرية. وتعزى الدورة الاستثنائية التي شهدها النقل البحري خلال السنوات القليلة المنصرمة إلى العولمة، والنمو السريع في تقسيم العمل الدولي، وتشظي عمليات الإنتاج على الصعيد الدولي، ففي سياق العولمة، مثَّلت مرحلة النمو القائم على كثافة استهلاك الموارد في الصين وازدياد اندماجها في سلاسل الإنتاج والقيمة العالمية قوة دافعة رئيسية. وبما أن القسط الأوفر من نمو التجارة البحرية العالمية منذ عام ٢٠٠٩ يعود إلى الصين، فإن ضمان استمرار الحيوية التجارية الناشئة عن التوسع في هذا البلد وتكرارها في مناطق أخرى يمثلان التحدي الذي يواجهه النقل البحري.

وإضافة إلى أداء الناتج المحلي الإجمالي والتجارة على الصعيد العالمي، ثمة عوامل أخرى قد تؤثر في الوقت الحالي في الانتعاش البطيء في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي وتشكله. ويبدو أن معدل اثنين إلى واحد بين التجارة والناتج المحلي العالمي في الأجل الطويل بدأ يتحقق. فخلال السنوات القليلة الماضية ظلَّ الناتج المحلي الإجمالي العالمي ينمو بنسبة تكاد تماثل نسبة نمو التجارة. وقد يُعزى ذلك للنمو المحدود في تشظي عمليات الإنتاج العالمية، وبلوغ سلاسل القيمة مرحلة النضج (في الصين والولايات المتحدة)، وإلى حدوث تغيير في تشكيلة الطلب العالمي يرافقه انتعاش بطيء في الاستثمار في السلع التي تتمتع بطابع تجاري أكثف من الإنفاق الحكومي والاستهلاكي، وارتفاع تكلفة التمويل التجاري أو تناقصه، والارتفاع المحتمل في "إعادة الأنشطة إلى موقعها الأصلي"/"نقل الأنشطة إلى موقع مجاور". وفي الحالة الثانية، لُوحِظ أن الوهن قد يكون أصاب تجارة السلع الوسيطة في الآونة الأخيرة، وتلك ظاهرة قد تكون إيذاناً ببدء عملية إعادة النشاط إلى بلده الأصلي أو الكف عن نقل الأنشطة إلى الخارج (HSBC Bank, 2015). بيد أن الآراء لا تزال متباينة بشأن إعادة الأنشطة إلى البلد الأصلي/نقل الأنشطة إلى موقع أقرب إليه، فثمة اتجاهات ملاحظة توحي بأن عدداً من المصنعين ينقلون بعض العمليات إلى الخارج، بينما يعيدون أنشطة أخرى إلى بلدانهم أو إلى مواقع قريبة منها. لذلك، فقد تُعاد بعض الأنشطة إلى موقعها الأصلي بسبب ارتفاع تكلفة العمل في المواقع الخارجية، بينما تُراعى عوامل أخرى غير تكاليف العمل عند اتخاذ قرارات في هذا الصدد بشأن مواقع الإنتاج، من بينها كفاءة اليد العاملة، والنفاذ إلى الأسواق الخارجية، مثل الأسواق الصينية (Cohen and Lee, 2015).

الجدول ١-٢ نمو حجم تجارة السلع أ، حسب مناطق جغرافية مختارة، ٢٠١٢-٢٠١٤ (النسبة المئوية للتغير)

الصادرات			البلدان المناطق	الواردات		
٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤		٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤
٢,٠	٢,٦	٢,٣	**العالم**	٢,٠	٢,٣	٢,٣
٠,٦	١,٤	٢,٠	**الاقتصادات المتقدمة**	٠,٤-	٠,٣-	٣,٢
			ومنها:			
٠,١-	١,٧	١,٥	الاتحاد الأوروبي (٢٨)	٢,٥-	٠,٩-	٢,٨
١,٠-	١,٩-	٠,٦	اليابان	٣,٨	٠,٥	٢,٨
٣,٩	٢,٦	٣,١	الولايات المتحدة	٢,٨	٠,٨	٤,٧
٤,٠	٤,٢	٢,٩	**الاقتصادات النامية**	٥,١	٦,١	٢,٠
			ومنها:			
٥,٥	٢,٠-	٣,٦-	**أفريقيا**	١٣,٢	٥,٢	٣,٣
٣,٢	٢,١	٢,٤	**أمريكا النامية**	٣,٣	٤,٠	٠,٦
٤,٠	٥,٢	٣,٥	**آسيا**	٧,٧	٦,٦	٢,٢
			ومنها			
٦,٢	٧,٧	٦,٨	الصين	٣,٦	٩,٩	٣,٩
١,٨-	٨,٥	٣,٢	الهند	٥,٩	٠,٢-	٣,٢
٩,٦	٣,١	٠,٣	غربي آسيا	٩,٢	٩,٦	٠,٢
٠,٧	١,٨	٠,٢	**الاقتصادات الانتقالية**	٥,٦	٠,٨-	٨,٥-

المصدر: حسابات أجرتها أمانة الأونكتاد استناداً إلى UNCTADstat.

ملاحظة: بيانات أحجام التجارة مستمدة من قيم تجارة السلع الدولية معدلة حسب مؤشرات قيمة الوحدة التي وضعها الأونكتاد.

وبناءً على ذلك، يجوز القول بأن انتعاش التجارة في الأجل الطويل يعتمد على اتجاهات نمو الناتج المحلي الإجمالي والشكل الذي ستتخذه العلاقة بين التجارة والناتج المحلي الإجمالي ومدى تنفيذ مبادرات سديدة تنعش الطلب والتجارة قد تشمل تحفيز الطلب على السلع الاستثمارية (على سبيل المثال، السلع الرأسمالية والنقل والمعدات) التي تعتمد بقدر أكبر على الواردات؛ وإعادة تنظيم سلاسل الإمداد مع نطاق جديد لتقسيم العمل الدولي، بما في ذلك في جنوب آسيا وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وأمريكا الجنوبية؛ وزيادة تمويل التجارة؛ والمضي قدماً في تحرير التجارة والحد من تدابير الحماية. وفي هذا الصدد، يتعزز الاحتمال بأن يزداد تحرير التجارة باعتماد اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة والمفاوضات الدائرة بشأن التوسيع المحتمل لنطاق اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تكنولوجيا المعلومات. وثمة مبادرات أخرى قمينة بأن تعزز تنشيط التجارة العالمية، من بينها شراكة التجارة والاستثمار عبر الأطلسي المعقودة بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة التي قد ترفع الناتج المحلي الإجمالي السنوي عبر المحيط الأطلسي بمقدار ٢١٠ بليون دولار (Francois et al., 2013)، والشراكة عبر الأطلسي التي يؤمَّل أن ترفد الدخل العالمي بمبلغ ٢٩٥ بليون دولار (Petri and Plummer, 2012).

باء- التجارة البحرية العالمية

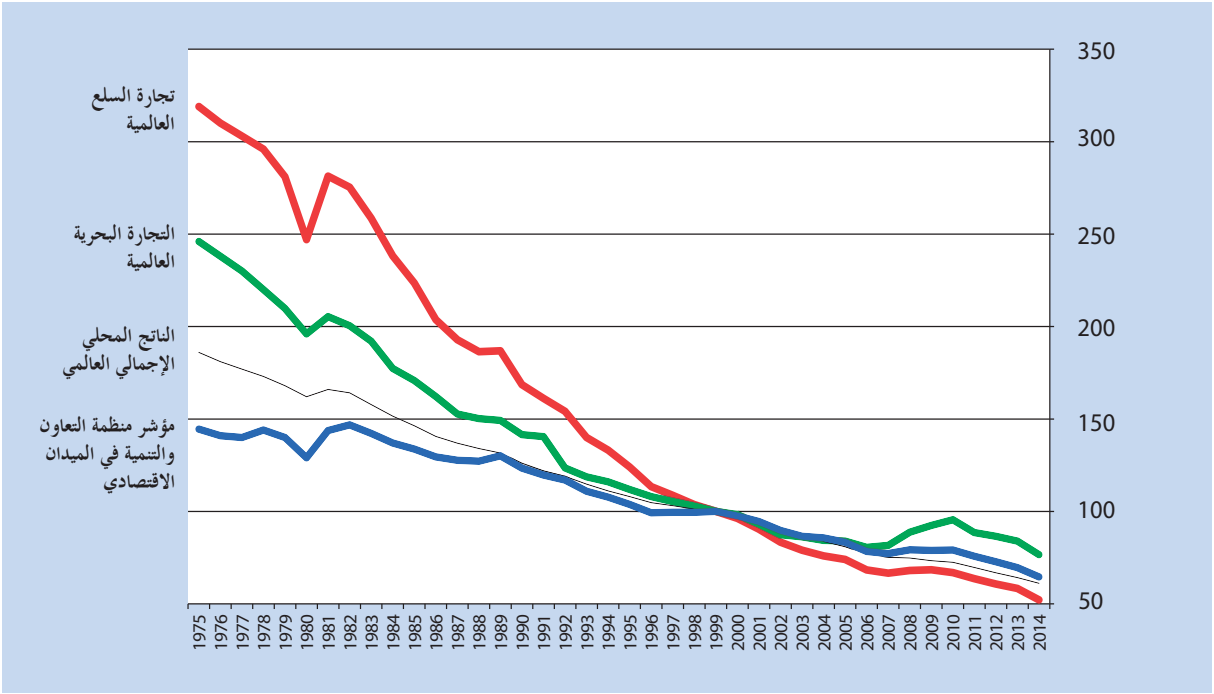
١- الاتجاهات العامة في التجارة البحرية

رغم أن الاعتدال قد يكون السمة التي تتميز بها استجابة التجارة لنمو الناتج المحلي الإجمالي خلال السنوات القليلة المنصرمة، لا يزال النمو الاقتصادي العالمي والحاجة إلى نقل السلع التجارية يُشكِّلان الطلب على خدمات النقل البحري وأحجام التجارة البحرية. ويُبيِّن الشكل ١-١ ارتباط النمو الاقتصادي بالنشاط

الصناعي، المقيس، في هذه الحالة بالذات، بمؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، وتجارة السلع والشحنات البحرية.

وتشير التقديرات الأولية إلى أن حجم الشحنات البحرية العالمية زاد بنسبة ٣,٤ في المائة في عام ٢٠١٤، أي بالنسبة ذاتها المسجلة في عام ٢٠١٣. وفاقت الزيادات في الأحجام ٣٠٠ مليون طن، فبلغ المجموع ٩,٨٤ بليون طن، أو قرابة أربعة أخماس مجموع تجارة السلع العالمية. ويُقدر أن تكون البضائع الجافة قد استحوذت على أكثر من ثلثي هذا المجموع وأن تكون حصة تجارة الناقلات الصهريجية، بما فيها النفط الخام ومنتجات البترول والغاز، قد انخفضت انخفاضاً طفيفاً من نحو ٣٠,٠ في المائة في عام ٢٠١٣ إلى ٢٨,٧ في المائة في عام ٢٠١٤ (انظر الجداول ١-٣ و١-٤(أ) و١-٤(ب) والشكل ١-٢).

الشكل ١-١ مؤشرات الناتج الإجمالي المحلي، مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، تجارة السلع العالمية والشحنات البحرية (١٩٧٥-٢٠١٤) (سنة الأساس ١٩٩٠=١٠٠)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى المؤشرات الاقتصادية الرئيسية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، حزيران/يونيه ٢٠١٥؛ إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية بالأمم المتحدة؛ 2015 LINK Global Economic Outlook, June 2015؛ الأونكتاد، *استعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة؛ منظمة التجارة العالمية، appendix table A1a, World merchandise exports, production and gross domestic product, 1950–2012; WTO press release 739, 14 April 2015.

وزادت شحنات البضائع الجافة بنسبة ٥,٠ في المائة، بينما تقلصت تجارة الناقلات الصهريجية بنسبة ١,٦ في المائة. وفي قطاع البضائع الجافة، يُقدَّر أن تكون تجارة السوائب الجافة، ومن بينها السلع السائبة الرئيسية الخمسة (ركاز الحديد، والفحم، والحبوب، والبوكسيت، والألومنيا والصخور الفوسفاتية) والسوائب الصغيرة (السوائب الزراعية، والمعادن، والفلزات والمصنوعات)، قد ارتفعت بنسبة ٥,٠ في المائة، فبلغ مجموعها ٤,٥٥ بليون طن. ورغم أن التقديرات تشير إلى أن نمو تجارة الفحم قد انخفض انخفاضاً ملموساً، فبلغ ٢,٨ في المائة مقارنة بنسبة ١٢,٠ في المائة في عام ٢٠١٢ و٥,٠ في المائة في عام ٢٠١٣، ظلت الزيادة السريعة في أحجام ركاز الحديد العالمية التي عززها تواصل طلب الصين القوي على الواردات تدعم شحنات السوائب الجافة.

واستأثرت "البضائع الجافة الأخرى" (البضائع العامة، والسوائب المختلفة، والبضائع المنقولة في حاويات) بنسبة ٣٥,٢ في المائة من جميع شحنات البضائع الجافة، ويُقدَّر أن تكون ارتفعت بنسبة ٤,٩ في المائة لتصل إلى ٢,٤٧ بليون طن. وتشير التقديرات إلى أن التجارة المنقولة في حاويات التي استأثرت بنحو ثلثي "البضائع الجافة الأخرى" قد زادت بنسبة قوية بلغت ٥,٦ في المائة، ليصل مجموعها إلى ١,٦٣ بليون طن. وفي عام ٢٠١٤، شاب الضعف

أداء تجارة الناقلات الصهريجية مقارنة بالعام السابق، فتراجعت شحنات النفط الخام (– ١,٦ في المائة)، بينما زادت منتجات البترول (+١,٧ في المائة) وتجارة الغاز (+٣,٩ في المائة) بمعدلات أبطأ. ويعرض الشكل ١–٣ هيكل التجارة البحرية العالمية.

الجدول ١–٣ تطور التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحمّلة)

السنة	النفط والغاز	السوائب الرئيسية[أ]	البضائع الجافة الأخرى	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	٨ ٧٨٤
٢٠١٢	٢ ٨٤١	٢ ٧٤٢	٣ ٦١٤	٩ ١٩٧
٢٠١٣	٢ ٨٢٩	٢ ٩٢٣	٣ ٧٦٢	٩ ٥١٤
٢٠١٤	٢ ٨٢٦	٣ ١١٢	٣ ٩٠٣	٩ ٨٤٢

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة؛ والحكومات المعنية أو قطاع الموانئ على النحو الوارد على مواقع الإنترنت؛ ومصادر متخصصة، ونقحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعده واستكملت لينعكس فيها شكل الإبلاغ المحسن، بما في ذلك أحدث الأرقام ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. وبيانات عام ٢٠١٤ مُقدّرة استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

(أ) ركاز الحديد، والحبوب، والفحم، والبوكسيت/الألومينا، وصخور الفوسفات. تستند بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعده إلى إصدارات مختلفة من *Dry Bulk Trade outlook*؛ الصادر عن Clarkson Research.

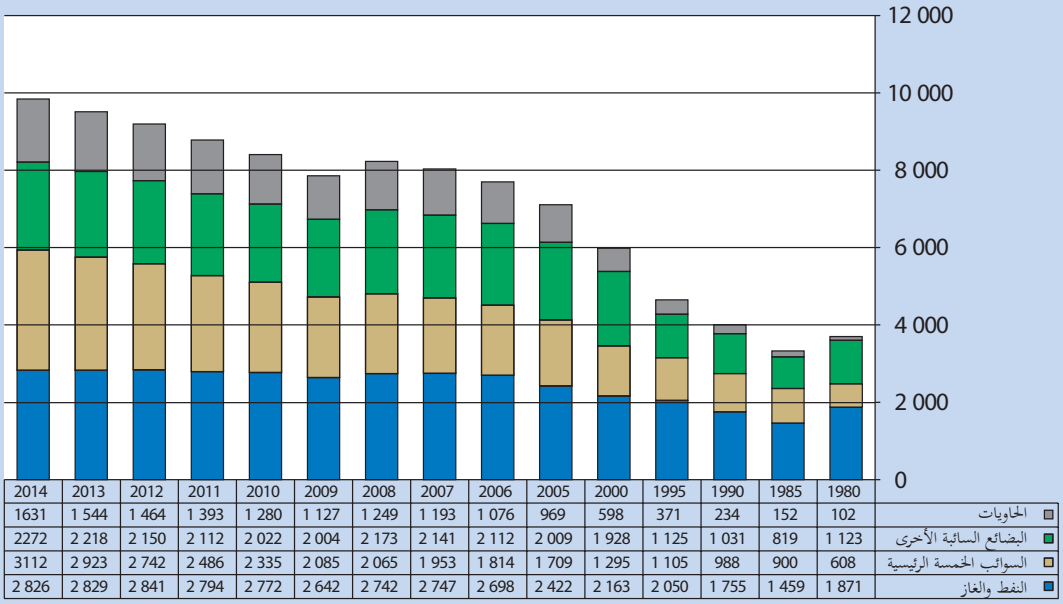
ودأبت البلدان النامية على الاستئثار بحصص أكبر في التجارة البحرية الدولية، فقُدِّرت مساهمتها في البضائع العالمية المحملة بنسبة ٦٠ في المائة، بينما بلغ طلبها على الواردات، مقيساً بأحجام البضائع المفرَّغة، ٦١ في المائة (انظر الشكل ١–٤(أ)). بيد أن الأرقام العامة لا تُبيِّن التفاوت في المساهمات الفردية، حسب المناطق ونوع البضاعة، تفاوتاً تتجلى فيه، ضمن عوامل أخرى، الفروق في هياكل البلدان الاقتصادية، وفي تشكيل التجارة، والتمدن، ومستوى التنمية، فضلاً عن مستويات الاندماج في شبكات التجارة وسلاسل القيمة العالمية.

وطوال العقد المنصرم، زادت البلدان النامية عملية التحول في أنماطها التجارية. فمنذ السبعينات، تغيَّر التوزيع بين السلع المحملة والسلع المفرَّغة تغيراً ملموساً. وكما يتبيَّن من الشكل ١–٤(ب)، غدت البلدان النامية مع مر السنوات بلداناً مستوردة ومصدِّرة صافية رئيسية وقوة محركة تُعوِّل عليها تدفقات التجارة الدولية والطلب على خدمات النقل البحري. ولم تعد البلدان النامية مجرد مصادر إمداد بالمواد الخام، بل أضحت جهات فاعلة رئيسية في عمليات التصنيع المعولمة ومصدراً متزايداً للطلب. ومن حيث النفوذ الإقليمي، ظلت آسيا تحتل موقع الصدارة، فكانت منطقة التحميل والتفريغ

الرئيسية في عام ٢٠١٤، تليها الأمريكتان وأوروبا وأوقيانيا وأفريقيا (الشكل ١-٤(ج)).

ولا يقتصر تأثير هبوط مستويات أسعار النفط منذ حزيران/يونيه ٢٠١٤ على أسواق الطاقة والاقتصاد العالمي، بل ويطال النقل البحري والتجارة البحرية أيضاً، وتجارة الناقلات الصهريجية بوجه خاص. وتتجلى التأثيرات غير المباشرة فيما يحدث من تغييرات في مناطق الأنشطة والقطاعات التي يأتي منها الطلب على خدمات النقل البحري، ومن بينها التغييرات في تكاليف الإنتاج والنمو الاقتصادي ودخل منتجي/مصدري النفط ومستهلكيه/مستورديه وقدرتهم الشرائية، والاستثمارات في النفط والغاز، وشروط التبادل التجاري، والاستثمارات في أنواع الوقود البديلة وتقانات كفاءة الوقود. وتتجلى التأثيرات المباشرة في النقل البحري والتجارة البحرية في انخفاض تكاليف الوقود والنقل. فقد انخفضت تكاليف وقود السفن انخفاضاً ملموساً خلال الأشهر القليلة الماضية. فعلى سبيل المثال، هبطت أسعار وقود السفن ٣٨٠ سنتيستوك في روتردام من ٥٩٠ دولاراً في حزيران/يونيه ٢٠١٤ إلى ٣١٨ دولاراً للطن في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤، أي بانخفاض قدره ٤٦ في المائة (Clarksons Research, 2015a). وتقلِّل تكاليف الوقود المنخفضة نفقات مشغلي السفن وتُخفِّض الأسعار التي يدفعها الناقلون، مما قد يُنشِّط بدوره الطلب على خدمات النقل البحري ويزيد البضائع المنقولة بحراً تدفقاً.

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



	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2000	1995	1990	1985	1980
الحاويات	1631	1 544	1 464	1 393	1 280	1 127	1 249	1 193	1 076	969	598	371	234	152	102
البضائع السائبة الأخرى	2272	2 218	2 150	2 112	2 022	2 004	2 173	2 141	2 112	2 009	1 928	1 125	1 031	819	1 123
السوائب الخمسة الرئيسية	3112	2 923	2 742	2 486	2 335	2 085	2 065	1 953	1 814	1 709	1 295	1 105	988	900	608
النفط والغاز	2 826	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

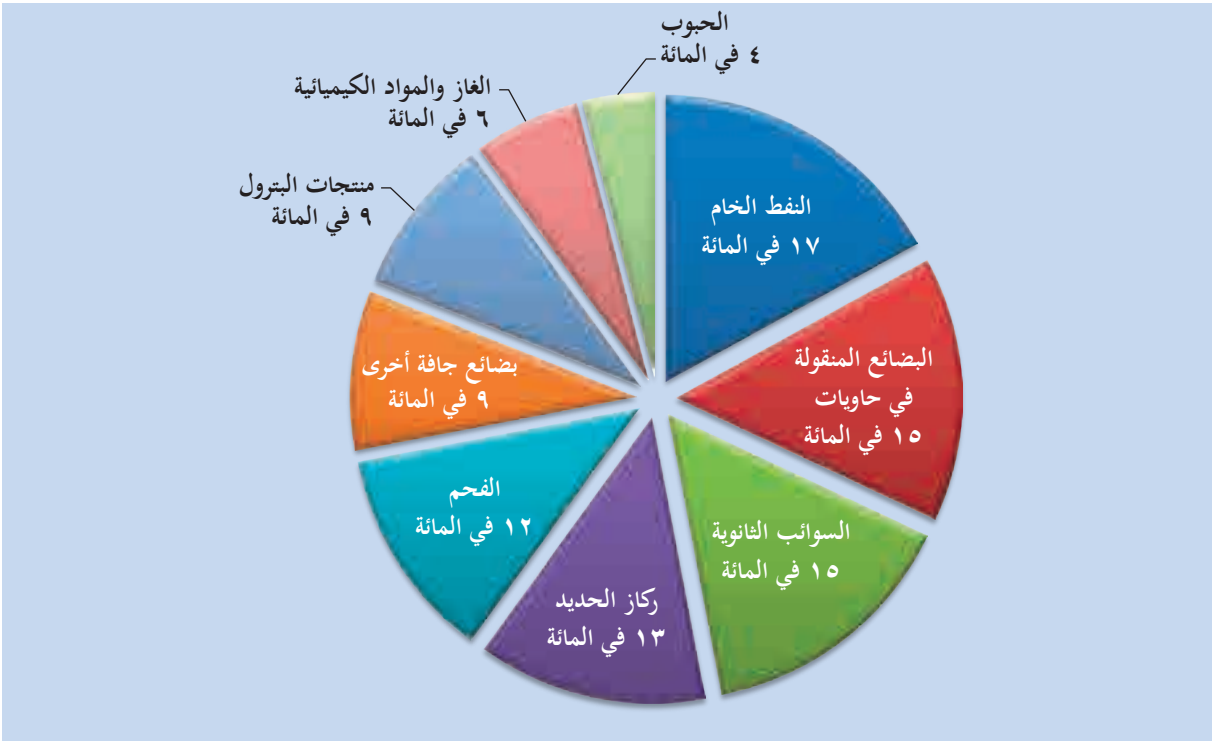
المصدر: الأونكتاد، *استعراض النقل البحري*، أعداد مختلفة. بالنسبة للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٤، يستند التصنيف حسب نوع البضاعة الجافة إلى أعداد مختلفة من *Shipping Review and Outlook*، الصادر عن Clarkson Research Services.

وفضلاً عن أن انخفاض تكاليف وقود السفن قد يعود بالفائدة على الناقلين والتجارة بوجه أعم، فقد يكون له ضلع في تشكيل شبكات النقل البحري العالمية، وتعزيز النفاذ إلى الأسواق، وزيادة الربط بخطوط النقل لأنه، على سبيل المثال، يجعل عمليات التوقف الإضافية للخدمات الحالية في الموانئ أكثر كفاءة من حيث التكاليف. وفضلاً عن دعم الطلب، ومن ثم زيادة أحجام تجارة النفط الخام، فقد تؤدي أسعار النفط المنخفضة وعمليات "التأجيل" الناشئة عنها إلى أن تُستخدم الناقلات الصهريجية وحدات لتخزين النفط. ورغم المعلومات التي تشير إلى إقامة عدد من التجهيزات الثابتة في عام ٢٠١٤ ومطلع ٢٠١٥، فإن تخزين النفط لم ينتشر بالقدر الذي كان متوقعاً في المبتدأ، ذلك أن اتجاهات عقود النفط الآجلة لم تعد واعدة مثلما كانت قبلاً، ناهيك عن أن أسعار استئجار السفن قد ارتفعت (*Clarksons Research*, 2015a).

ويرى بعض المراقبين أن بيئة الأسعار والتكاليف المنخفضة قد تنال من تنافسية تصميم السفن التي تحقق كفاءة

الطاقة و"السفن الإيكولوجية) والمعدات (*Ship & Bunker*, 2014a). ويحاج مراقبون آخرون بأن الفوائد التي حققها الإبحار البطيء، وهو تدبير رئيسي لتخفيض التكاليف معمول به منذ ٢٠٠٨/٢٠٠٩، قد تتلاشى عندما تستأنف السفن الإبحار بسرعات أكبر (*Journal of Commerce (JOC)*, 2014). ورغم أن الشكوك لا تزال قائمة بشأن مستقبل الإبحار البطيء، فإن متوسط سرعات التشغيل لم يزدد فيما يبدو حتى الآن. وربما يعود ذلك إلى انخفاض سرعة التصميم في السفن الإيكولوجية وإلى المخاطر التي تهدد الربحية. ومن المرجح أن تؤدي زيادة السرعة إلى تحدد فائض السعة في بعض أسواق النقل البحري، فتُضعِف بعض مؤشرات السوق الأساسية وتقلِّل الربحية (*Lloyd's List*, 2015a)، فقد لوحظ أن الناقلين لو أرادوا، على سبيل المثال، تسريع خدماتهم لتقصير أوقات العبور على طريق الحاويات بين آسيا وأوروبا أسبوعاً واحداً، فإنهم سيضيفون ٢,٥ في المائة للسعة الحالية في هذا الطريق (*Lloyd's List*, 2015b). ولوضع هذه الظاهرة في سياقها واستناداً إلى المعلومات المستمدة من Clarksons Research، ينبغي أن يلاحظ أن الهيكل المعتاد لرحلة من الشرق الأقصى إلى أوروبا، على سبيل المثال، كان، قبل تنفيذ الإبحار البطيء، يتضمن ثماني خدمات سفينية للحفاظ على عمليات التوقف الأسبوعية في الموانئ خلال فترة مدتها ٥٦ يوماً لرحلتي الذهاب والإياب معاً (٢٨ يوماً لكل رحلة). وبتطبيق الإبحار البطيء، ارتفع عدد الخدمات السفينية إلى عشر خدمات للحفاظ على عمليات التوقف الأسبوعية، بينما زادت مدد العبور الزمنية إلى ٧٠ يوماً لرحلتي الذهاب والعودة معاً (٣٥ يوماً لكل رحلة).

الشكل ١-٣ التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research, *Seaborne Trade Monitor*, 2(5), May 2015.

ومن التطورات ذات الصلة التي تؤثر في قطاع النقل البحري أن المتطلب الذي تنص عليه الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، لعام ١٩٧٣، بصيغتها المعدلة بالمرفق السادس (لوائح منع تلوث الهواء من السفن) ببروتوكول عام ١٩٧٨ (ماربول)، لا سيما اللائحة ١٤، التي تتناول انبعاثات أكاسيد الكبريت والجسيمات من السفن، أصبح نافذاً في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥. وأُنشئت مناطق ضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت بموجب المرفق السادس باتفاقية ماربول، وهي تشمل منطقة بحر البلطيق ومنطقة بحر الشمال ومنطقة المحيط الأطلنطي في أمريكا الشمالية ومنطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة. ويُطلب من السفن المبحرة في مناطق ضبط

الانبعاثات استخدام وقود لا يتجاوز محتواه من الكبريت ٠,١٠ في المائة ابتداءً من كانون الثاني/يناير ٢٠١٥. وكان الحد الأقصى السابق يبلغ ١,٠٠ في المائة (IMO, 2015). أما الحد الأقصى الحالي المطبق في المياه غير مناطق ضبط الانبعاثات، فيبلغ ٣,٥ في المائة ومن المقرر أن ينخفض إلى ٠,٥٠ في المائة في ١ كانون الثاني/ يناير ٢٠٢٠ أو بعده. غير أن دخول هذا الحد الأقصى حيز النفاذ يخضع لدراسة تتناول توافر زيت الوقود المطلوب (IMO, 2015) يُعتزم إكمالها بحلول عام ٢٠١٨. ورغم المخاوف التي أبداها مشغلو السفن بشأن استخدام أنواع وقود منخفضة المحتوى من الكبريت وأكثر تكلفة، فإن بيئة أسعار النفط المنخفضة ساعدت في تعويض الزيادة في الأسعار، فظلت تكلفة الوقود الأنظف معقولة بسبب انخفاض أسعار النفط وتكاليف وقود السفن بوجه عام (Barnard, 2015). بيد أن بعض الناقلين أعلنوا، تحسباً للزيادة المحتملة في أسعار وقود السفن، عن رسوم إضافية ستطبق عند الاقتضاء.

الجدول ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق (بملايين الأطنان)

مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة
		بملايين الأطنان							
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	٩ ٨٤١,٧	١ ٧١٠,٣	١ ١١٦,١	٧ ٠١٥,٣	٩ ٨٠٨,٤	١ ٨٦١,٥	١ ١٢٢,٦	٦ ٨٢٤,٢
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
	٢٠١٤	٣ ٣٧٠,٨	١١١,٨	٤٨٦,٧	٢ ٧٧٢,٣	٣ ٧٤٤,١	٩٨٥,٤	٥٥٢,٤	٢ ٢٠٦,٣
الاقتصادات الانتقالية	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	٥٩١,٢	١٣٦,١	٤٣,٤	٤١١,٨	٨٠,١	٠,٩	١١,٢	٦٧,٩
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

الجدول ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق
بملايين الأطنان) *(تابع)*

مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة
	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	٥ ٨٧٩,٧	١ ٤٦٢,٤	٥٨٦,٠	٣ ٨٣١,٣	٥ ٩٨٤,٣	٨٧٥,٣	٥٥٩,٠	٤ ٥٥٠,٠
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	٧٦١,٣	٣٠١,٤	٧٨,٣	٣٨١,٦	٤٦٦,٠	٣٦,٤	٦٩,٣	٣٦٠,٣
أمريكا	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
	٢٠١٣	١ ٢٦٣,٧	٢٤٠,٠	٦٩,٨	٩٥٣,٩	٥٦٩,٤	٦٩,٤	٨٩,٤	٤١٠,٧
	٢٠١٤	١ ٢٨٣,٦	٢٣٢,٠	٧٢,٦	٩٧٩,٠	٦٠٦,٩	٧٠,٠	٩٢,٧	٤٤٤,٣
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	٣ ٨٢٦,٨	٩٢٧,٣	٤٣٤,٣	٢ ٤٦٥,٢	٤ ٨٩٧,٢	٧٦٨,٠	٣٩٢,٦	٣ ٧٣٦,٥
أوقيانيا	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	١٤,٢	٠,٩	٤,٤	٨,٩

الجدول ١-٤(ب) التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق (الحصص بالنسبة المئوية)

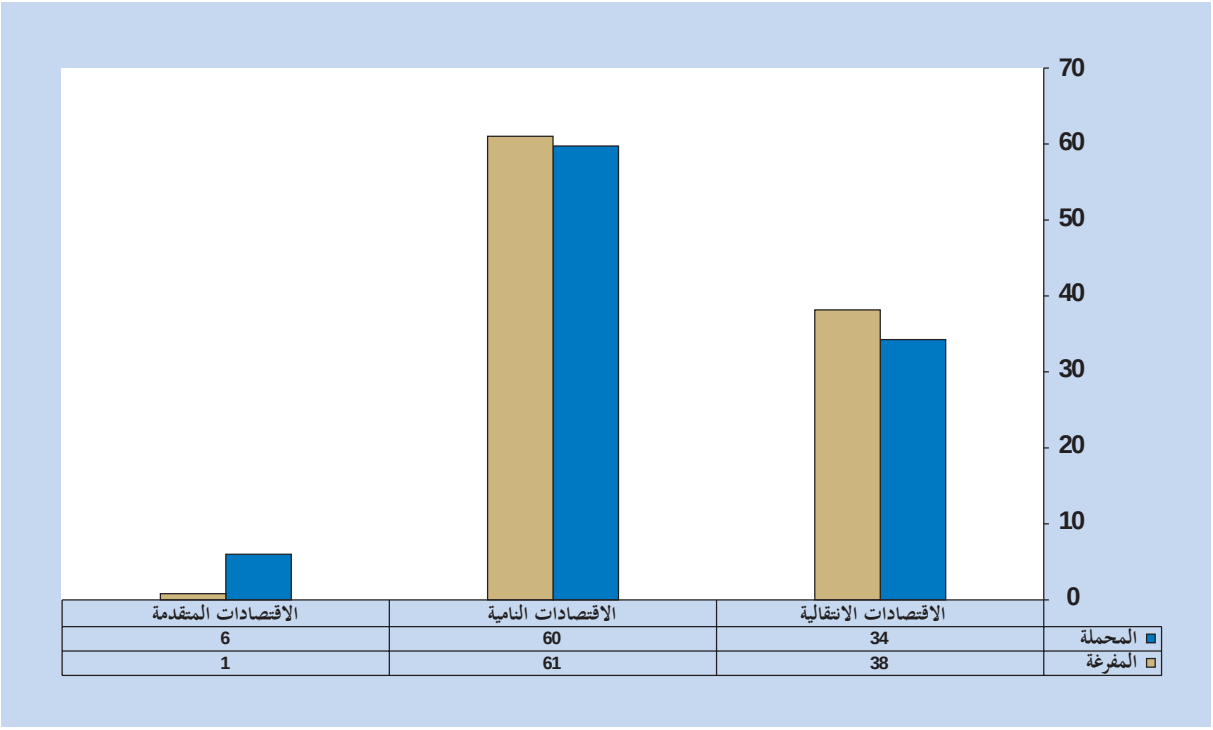
مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة
		الحصة بالنسبة المئوية							
العالم	٢٠٠٦	١٠٠,٠	٢٣,٢	١١,٩	٦٥,٠	١٠٠,٠	٢٤,٥	١١,٣	٦٤,١
	٢٠٠٧	١٠٠,٠	٢٢,٦	١١,٦	٦٥,٨	١٠٠,٠	٢٤,٥	١١,١	٦٤,٤
	٢٠٠٨	١٠٠,٠	٢١,٧	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
	٢٠١٣	١٠٠,٠	١٨,٣	١١,٥	٧٠,٣	١٠٠,٠	١٩,٨	١١,٥	٦٨,٧
	٢٠١٤	١٠٠,٠	١٧,٤	١١,٣	٧١,٣	١٠٠,٠	١٩,٠	١١,٤	٦٩,٦
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	٣٤,٣	٦,٥	٤٣,٦	٣٩,٥	٣٨,٢	٥٢,٩	٤٩,٢	٣٢,٣
الاقتصادات الانتقالية	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	٨,٠	٣,٩	٥,٩	٠,٨	٠,٠	١,٠	١,٠
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
		٥٩,٧	٨٥,٥	٥٢,٥	٥٤,٦	٦١,٠	٤٧,٠	٤٩,٨	٦٦,٧

الجدول ١-٤(ب) التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق (الحصص بالنسبة المئوية) (تابع)

مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نفط خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة
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
	٢٠١٣	٨,٦	١٨,٨	٧,٦	٦,١	٤,٥	١,٩	٦,٠	٥,١
	٢٠١٤	٧,٧	١٧,٦	٧,٠	٥,٤	٤,٨	٢,٠	٦,٢	٥,٣
أمريكا	٢٠٠٦	١٣,٤	١٤,١	١٠,٣	١٣,٧	٤,٧	٢,٦	٦,٧	٥,٢
	٢٠٠٧	١٣,٣	١٣,٩	٩,٧	١٣,٧	٥,١	٣,٨	٧,١	٥,٣
	٢٠٠٨	١٣,٥	١٣,١	٩,٧	١٤,٢	٥,٣	٣,٨	٧,٥	٥,٤
	٢٠٠٩	١٣,١	١٣,٢	٧,٩	١٤,٠	٤,٧	٣,٤	٨,٠	٤,٦
	٢٠١٠	١٣,٩	١٣,٥	٨,٧	١٥,٠	٥,٣	٣,٦	٧,٦	٥,٥
	٢٠١١	١٤,١	١٤,٤	٨,١	١٥,١	٥,٨	٣,٧	٧,١	٦,٢
	٢٠١٢	١٣,٩	١٤,٢	٨,١	١٤,٨	٥,٩	٣,٩	٧,٩	٦,٣
	٢٠١٣	١٣,٣	١٣,٨	٦,٤	١٤,٣	٦,٠	٣,٧	٨,٢	٦,٣
	٢٠١٤	١٣,٠	١٣,٦	٦,٥	١٤,٠	٦,٢	٣,٨	٨,٣	٦,٥
آسيا	٢٠٠٦	٣٩,٩	٥١,٧	٣٩,٠	٣٥,٩	٣٦,٩	٢٨,٦	٢٧,٨	٤١,٧
	٢٠٠٧	٤٠,٠	٥١,٧	٣٨,٤	٣٦,٣	٤٠,١	٣١,١	٢٨,٩	٤٥,٥
	٢٠٠٨	٣٨,٩	٥٠,٦	٣٥,٤	٣٥,٨	٤٠,٦	٢٩,١	٣٠,٧	٤٦,٤
	٢٠٠٩	٣٨,٩	٥١,٠	٣٧,١	٣٥,٢	٤٥,٩	٣٤,٠	٢٩,٣	٥٣,٣
	٢٠١٠	٣٦,٨	٥٠,٨	٣٤,٤	٣٢,٨	٤٥,٥	٣٣,٧	٣٤,٠	٥١,٦
	٢٠١١	٣٧,٩	٥٢,١	٣٧,٥	٣٣,٨	٤٦,٧	٣٦,٨	٣١,٦	٥٢,٦
	٢٠١٢	٣٧,٨	٥٠,٧	٣٧,٧	٣٤,٣	٤٧,٧	٣٧,٦	٣٣,٧	٥٣,٣
	٢٠١٣	٣٨,٨	٥٢,٣	٣٩,٩	٣٥,٠	٤٩,٨	٤٠,٨	٣٣,٧	٥٥,١
	٢٠١٤	٣٨,٩	٥٤,٢	٣٨,٩	٣٥,١	٤٩,٩	٤١,٣	٣٥,٠	٥٤,٨
أوقيانيا	٢٠٠٦	٠,٠	٠,١	٠,٠١	٠,٠	٠,٢	–	٠,٧	٠,١
	٢٠٠٧	٠,٠	٠,١	٠,٠١	٠,٠	٠,٢	–	٠,٨	٠,١
	٢٠٠٨	٠,١	٠,١	٠,٠١	٠,٠	٠,٢	–	٠,٨	٠,١
	٢٠٠٩	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	٠,٢	–	٠,٤	٠,٢
	٢٠١٠	٠,١	٠,١	٠,٠	٠,١	٠,٢	–	٠,٤	٠,٢
	٢٠١١	٠,١	٠,١	٠,٠	٠,١	٠,٢	–	٠,٤	٠,٢
	٢٠١٢	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	–	٠,٤	٠,١
	٢٠١٣	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	–	٠,٤	٠,١
	٢٠١٤	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	–	٠,٤	٠,١

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة؛ أو الحكومات المعنية أو قطاع الموانئ؛ على النحو الوارد على مواقع الإنترنت؛ ومصادر متخصصة، ونقحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعده واستكملت لينعكس فيها شكل الإبلاغ المحسن، بما في ذلك أحدث الأرقام ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. وبيانات عام ٢٠١٤ مُقدّرة استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

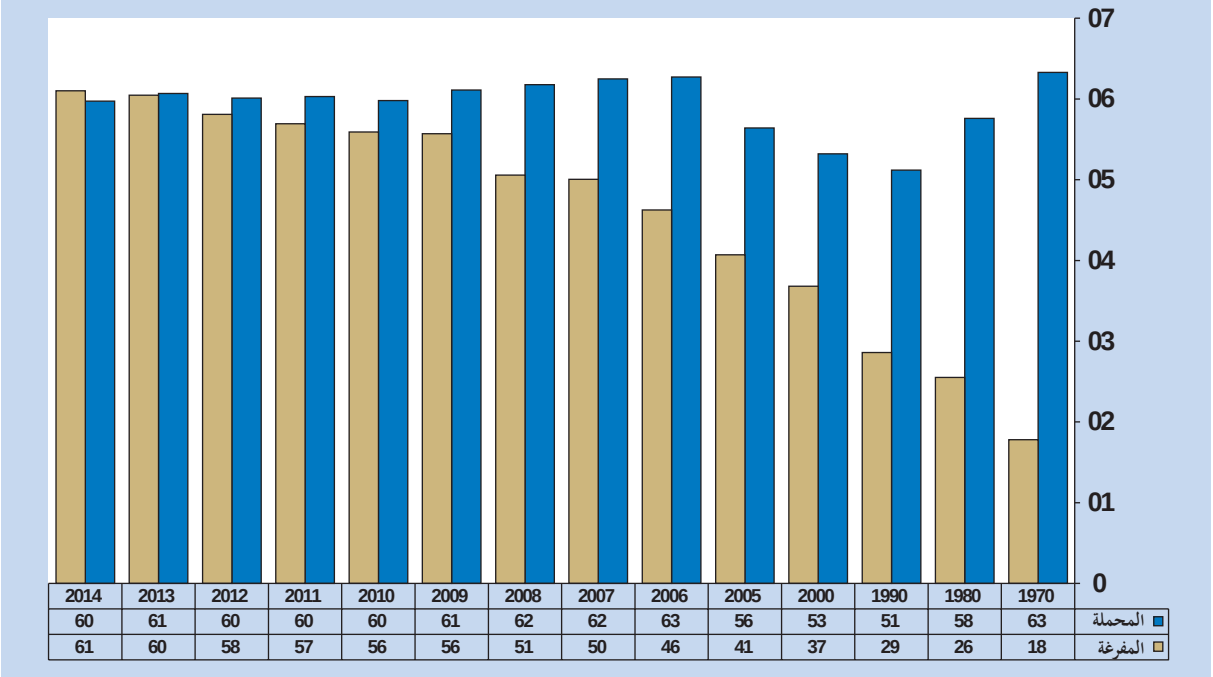
الشكل ١-٤(أ) التجارة البحرية العالمية، حسب مجموعات البلدان، ٢٠١٣ (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)



	الاقتصادات الانتقالية	الاقتصادات النامية	الاقتصادات المتقدمة
المحملة	34	60	6
المفرغة	38	61	1

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وكما هي منشورة في مواقع الحكومات المعنية وقطاع الموانئ المعني على الإنترنت وإلى مصادر متخصصة. وتستند الأرقام التقديرية إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

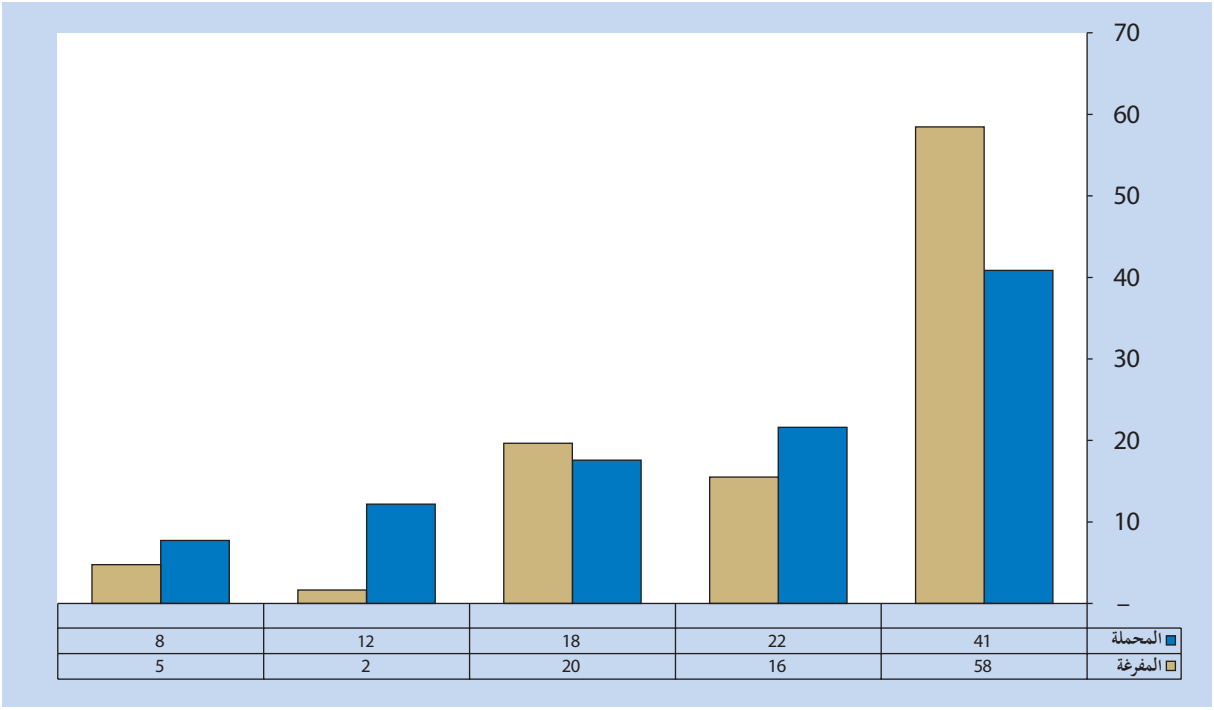
الشكل ١-٤(ب) مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، سنوات مختارة (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)



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

المصدر: *استعراض النقل البحري* الصادر عن الأونكتاد، أعداد مختلفة.

الشكل ١-٤(ج) التجارة البحرية العالمية، حسب المنطقة (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وكما هي منشورة في مواقع مصادر الحكومات المعنية وقطاع الموانئ على الإنترنت ومصادر متخصصة. وقُدِّرت الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

٢- التجارة البحرية بالأطنان الميلية

تتيح وحدة الأطنان الميلية مقياساً أدق للطلب على خدمات النقل البحري وللحمولة الطنية، إذ إنها تأخذ في الحسبان المسافة التي تحدد طاقة النقل للسفن بمرور الزمن. وفي عام ٢٠١٤، يُقدَّر أن يكون نمو الأطنان الميلية الذي حققه النقل البحري قد زاد بنسبة ٤,٤ في المائة بعد أن كان ٣,١ في المائة في عام ٢٠١٣ (الشكل ١-٥) (Clarksons Research, 2015b). واستأثرت السلع السائبة الجافة، وعلى وجه التحديد ركاز الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت والألومنيا وصخور الفوسفات والسوائب الصغيرة، بقرابة نصف مجموع الأطنان الميلية المحققة في عام ٢٠١٤ والمقدرة بنحو ٥٢,٥٧٢ طناً ميلياً. وزادت أطنان السوائب الجافة الميلية بنسبة قوية (٦,٤ في المائة بالنسبة للسلع السائبة الجافة الرئيسية و٥,٢ في المائة للسوائب الصغيرة). ويُقدَّر أن تكون الأطنان الميلية التي حققتها التجارة المنقولة في حاويات قد زادت بنسبة ٥,٤ في المائة (Clarksons Research, 2015b)، مدفوعة بالانتعاش الذي شهدته رحلات الذروة على طرق التجارة آسيا – أوروبا وعبر المحيط الهادئ وبتواصل الزيادة في أحجام تجارة الشمال – الجنوب البعيدة المدى. وساهم الطلب على واردات الفحم وركاز الحديد من آسيا مساهمة ملموسة في نمو أحجام تجارة السوائب الجافة خلال السنوات القليلة الماضية. وفضلاً عن الصين، ظلَّ طلب الاقتصادات السريعة النمو، مثل الهند وجمهورية كوريا، على ركاز الحديد والفحم يزداد.

ومع أن التقديرات تشير إلى انخفاض أحجام النفط الخام في عام ٢٠١٤، ظلت الأطنان الميلية المقترنة بها مستقرة استقراراً يشير إلى ازدياد المسافات المقطوعة. وقُدِّر متوسط المسافة التي تقطعها تجارة النفط الخام المتجهة إلى آسيا بأكثر من ٥ ٠٠٠ ميل في عام ٢٠١٤، أو فوق مستويات عام ٢٠١٥ بنسبة ٩ في المائة (Elliott-Green, 2015). وظلت الصين تقود النمو بسبب ازدياد حصولها على واردات النفط الخام من مواقع شتى تشمل الطرق البعيدة والقصيرة المدى على حدٍ سواء (على سبيل المثال، البحر الكاريبي، وغرب أفريقيا، وغربي آسيا والاتحاد الروسي). وبشكل متزايد، تستمد الهند أيضاً واردات النفط الخام من غربي آسيا وغربي أفريقيا والبحر الكاريبي، مما أسفر عن زيادة الواردات الآتية من مسافات بعيدة. وقُدِّرت المسافة المتوسطة لواردات النفط الخام الهندية بأكثر من ٤ ٠٠٠ ميل

في عام ٢٠١٤، بعد أن كانت ١ ٩٠٠ ميل في عام ٢٠٠٥ (Elliott-Green, 2015). وساهمت الولايات المتحدة أيضاً في اتجاهات الأطنان الميلية الملاحظة في السنوات القليلة الماضية، فبينما هبطت وارداتها من النفط الخام بزهاء النصف منذ عام ٢٠٠٥، تراجعت أطنانها الميلية ذات الصلة بالنفط الخام بسرعة أقل. وتتجلى في ذلك اتجاهات تجارة النفط في الولايات المتحدة حيث سُجّلت عمليات انخفاض ملموسة في الواردات في التجارة القادمة من مسافات قصيرة (على سبيل المثال، غرب أفريقيا) مقارنة بطريق غرب آسيا البعيد المدى. وفي عام ٢٠١٤، زاد متوسط المسافة لواردات النفط الخام المتجهة إلى الولايات المتحدة ليصل إلى ٧ ٠٠٠ ميل، أي بارتفاع قدره ١٨ في المائة عن عام ٢٠٠٥ (Elliott-Green, 2015). وزادت الأطنان الميلية التي حققتها تجارة منتجات البترول بنسبة ٣,٨ في المائة، بينما ارتفعت الأطنان الميلية لتجارة الغاز بنسبة ٢,٦ في المائة. وتعزى هذه الزيادة، في المقام الأول، لازدياد تدفق الغاز النفطي المسيَّل (Clarksons Research, 2015b).

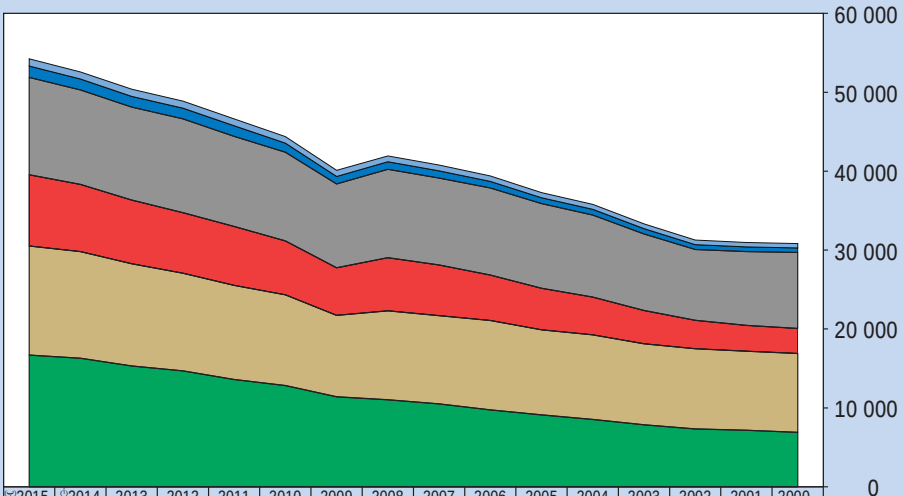
٣- التجارة البحرية حسب نوع البضاعة

(أ) تجارة الناقلات الصهريجية

النفط الخام

لئن كانت أسعار النفط تمثل مؤشراً مهماً من مؤشرات السوق، فثمة عوامل أخرى تزداد أهمية في تشكيل بيئة تجارة الناقلات الصهريجية، من بينها موقف منتجي الزيت الحجري حيال مستويات أسعار النفط المنخفضة والقرارات التي تتخذها منظمة البلدان المصدرة للبترول في مضمار السياسات، والتطورات الجيوسياسية، وأشكال التوتر السياسي.

الشكل ١-٥ التجارة العالمية بالأطنان الميلية حسب نوع البضائع، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (ببلايين الأطنان الميلية)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014(ب)	2015(ب)
المواد الكيميائية	552	562	593	606	625	651	689	724	736	765	824	864	889	908	899	912
الغاز	576	591	611	662	719	736	833	913	956	958	1 147	1 344	1 346	1 347	1 382	1 444
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	11 969	12 339
بضائع 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	8 514	9 024
السوائب الأخرى (السوائب الثانوية وغيرها)	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	13 514	13 833
السوائب الرئيسية الجافة الخمسة	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	16 294	16 685

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Clarkson Research, (2015b) .

(أ) أرقام ٢٠١٣: تقديرات.

(ب) أرقام ٢٠١٤: توقعات.

وقُدِّرت شحنات النفط الخام بمقدار ١,٧ بليون طن في عام ٢٠١٤ (+٠,٨ في المائة) (International Energy Agency, 2015)، أي بانخفاض قدره ١,٧ في المائة عن السنة السابقة، وهو وضع يتجلى فيه النمو المنخفض في استهلاك

النفط على الصعيد العالمي في عام ٢٠١٤. وأدى تضافر الطلب القوي على الواردات من البلدان الآسيوية، وبوجه خاص الصين والهند، وتأثير أسعار النفط المنخفضة في تكوين المخزونات وزيادة العرض من النفط (+٢,٥ في المائة) إلى تعويض النمو المحدود في مناطق أخرى وانخفاض أحجام واردات الولايات المتحدة وأوروبا.

الجدول ١-٥ المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، ٢٠١٣، (الحصة من السوق العالمي بالنسبة المئوية)

الإنتاج العالمي من النفط		*الاستهلاك العالمي من النفط*	
غربي آسيا	٣٢	آسيا والمحيط الهادئ	٣٤
الاقتصادات الانتقالية	١٨	أمريكا الشمالية	٢٢
أمريكا الشمالية	١٦	أوروبا	١٥
أمريكا النامية	١٢	أمريكا النامية	١٠
أفريقيا	٩	غربي آسيا	٩
آسيا والمحيط الهادئ	٩	الاقتصادات الانتقالية	٥
أوروبا	٣	أفريقيا	٤
الإنتاج العالمي من الغاز الطبيعي		*الاستهلاك العالمي من الغاز الطبيعي*	
أمريكا الشمالية	٢٦	أمريكا الشمالية	٢٦
الاقتصادات الانتقالية	٢٢	آسيا والمحيط الهادئ	٢٠
غربي آسيا	١٧	الاقتصادات النامية	١٧
آسيا والمحيط الهادئ	١٥	أوروبا	١٤
أوروبا	٧	غربي آسيا	١٣
أمريكا النامية	٧	أمريكا النامية	٨
أفريقيا	٦	أفريقيا	٤

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى البيانات المنشورة في British petroleum (BP) *Statistical review of World Energy 2015* (june 2015).

ملاحظة: يشمل النفط، النفط الخام، زيت الطفل، الرمال الزيتية وسوائل الغاز الطبيعي – المحتوى السائل للغاز الطبيعي الذي يتم استرجاعه منفصلاً. ويُستبعد المصطلح الوقود السائل المستمد من مصادر أخرى مثل مشتقات الكتلة الإحيائية والفحم.

وفي عام ٢٠١٤، انخفضت واردات النفط الخام المتجهة إلى الولايات المتحدة بقرابة ١٢ في المائة، فبلغت ٤,٥ ملايين برميل في اليوم، بينما زادت الواردات إلى الصين بنسبة ٩,٨ في المائة (٥,٦ ملايين برميل في اليوم) (Clarksons Research, 2015c) واقترنت بزيادة طاقة التكرير، ومتطلبات احتياطيات النفط الاستراتيجية، والتأثير الداعم الناشئ عن انخفاض أسعار النفط. ويُرجح أن يستمر هذا الاتجاه نظراً للنمو المتوقع حدوثه في طاقة المصافي الصينية ومتطلبات الاحتياطيات النفطية. واستندت الهند إلى ارتفاع طاقة المصافي الوطنية، فغدت مع مر السنوات مستورداً هاماً للنفط (Clarksons Research, 2015d). وفي مضمار الصادرات، حافظ أعضاء منظمة البلدان المصدرة للبترول على مستويات الإنتاج للإبقاء على حصتهم من السوق. وتراجعت صادرات أفريقيا من النفط الخام بنسبة ٤,٦ في المائة بسبب مشكلات تقنية في أنغولا واضطرابات في البنية التحتية في نيجيريا والنزاعات الناشبة في ليبيا. ويرد في الجدول ٥-١ عرض عام لمستهلكي النفط والغاز ومنتجيهما على الصعيد العالمي.

منتجات البترول المكررة

بوسع التطورات التي تحدث في طاقة المصافي أن تُشكِّل أنماط تجارة النفط ومنتجاته تشكيلاً ملموساً. وفي عام ٢٠١٤، زادت طاقة المصافي العالمية بنسبة ١,٤ في المائة (British Petroleum, 2015). وتعزى هذه الزيادة، في المقام الأول، إلى النمو في البرازيل والصين وسنغافورة وغربي آسيا. وحسب تقديرات الأونكتاد التي تشمل تجارة الغاز، زاد حجم منتجات البترول والغاز المحملة في عام ٢٠١٤ بنسبة ٢,٣ في المائة، فوصل إلى ١,١١ بليون طن. وفي الوقت ذاته، تشير البيانات المستمدة من Clarksons Research إلى أن منتجات البترول قد تكون زادت بنسبة ١,٧ في المائة في عام ٢٠١٤، فبلغت ٩٧٧ مليون طن، بينما ارتفعت تجارة الغاز بنسبة ٣,٩ في المائة، فبلغ مجموعها ٣١٩ مليون طن (Clarksons Research, 2015b).

وفي جانب العرض، كان لزيادة الصادرات من غرب آسيا (+٦,٣ في المائة) والولايات المتحدة (+٤,٠ في المائة) والاقتصادات الانتقالية (+٣,٦ في المائة) ضلع في دعم النمو (Clarksons Research, 2015b). وشكَّلت الواردات إلى أمريكا اللاتينية (+١١,٨ في المائة) وآسيا النامية (بخلاف الصين) (+٦,٣ في المائة) محرك النمو الرئيسي، بينما تشير التقديرات إلى أن الواردات إلى أفريقيا وأستراليا والهند واليابان وجمهورية كوريا ظلت مستقرة. وأما الواردات إلى الصين والولايات المتحدة وأوروبا، فتراجعت بنسبة ٢٥ في المائة، و١٢,٥ في المائة و١,٥ في المائة على التوالي (Clarksons Research, 2015b).

وخلال السنوات القليلة المنصرمة، كفت الصين عن أن تكون مستورداً صافياً للنفط، إذ قلَّت احتياجاتها من الواردات وزادت صادراتها بتضافر العرض المحلي الزائد من منتجات البترول في الصين، وزيادة طاقة المصافي، وانخفاض الطلب على الصعيد الوطني. وارتفعت كذلك طاقة المصافي في غربي آسيا ارتفاعاً يعبر عن نمو الاحتياجات المحلية والاحتياجات من الصادرات. ورغم أن زيادة طاقة المصافي كانت محدودة في الولايات المتحدة، فإن طاقتها

الإنتاجية زادت بنسبة ٣,٥ في المائة، ففاقت حصة هذا البلد العالمية ٢٠ في المائة في عام ٢٠١٤ (British Petroleum, 2015).

الغاز الطبيعي والغازات المسيَّلة

زاد الغاز الطبيعي المسيَّل حصته من تجارة الغاز العالمية المنقولة بحراً في عام ٢٠١٤، فارتفعت الأحجام بنسبة ٢,٥ في المائة، ليبلغ مجموعها ٣٣٣,٣ بليون متر مكعب. وشكَّل ارتفاع الطلب على الواردات في الصين والهند والمملكة المتحدة والبرازيل والمكسيك قوة النمو الدافعة. وزادت اليابان، وهي أكبر مستورد في العالم، وارداتها بنسبة ١,٤ في المائة، بينما سجلت جمهورية كوريا، وهي ثاني أكبر مستورد، تراجعاً بنسبة ٥,٧ في المائة يُعزى إلى اكتمال إعادة تكوين المخزونات (British Petroleum, 2015). وتعزز ارتفاع الطلب على الواردات في آسيا النامية وأمريكا بازدياد توليد الطاقة، والطلب على المواد البتروكيميائية ومواد التدفئة، وطاقة إعادة التغويز في الصين والهند.

وخفَّض المصدرون الرئيسيون، ومن بينهم قطر، صادراتهم، بينما سجل مصدِّرون آخرون، مثل الجزائر وأستراليا وماليزيا وبابوا غينيا الجديدة، زيادة في أحجام صادراتهم. وفي الوقت نفسه، حدَّت ثورة الزيت الصخري في الولايات المتحدة من وارداتها من الغاز الطبيعي المسيَّل. بيد أن لهذا البلد القدرة على أن يصبح في نهاية المطاف مصدِّراً هاماً للغاز (British Petroleum, 2015).

وإجمالاً، يُتوقَّع أن تدعم زيادة الطلب على ناقلات الغاز الطبيعي المسيَّل الطلب العالمي القوي على الغاز الطبيعي المسيَّل الذي تتصدره الاقتصادات الآسيوية، بينما قد تؤدي القواعد التنظيمية البيئية وضوابط الانبعاثات في الهواء إلى زيادة دور الغاز. ويتوقع بعض المراقبين أن تزيد أحجام الغاز الطبيعي المسيّل ضعفين بحلول عام ٢٠٢٠ وأن تصبح أستراليا مصدِّراً عالمياً رئيسياً جنباً إلى جنب منتجين آخرين، مثل الاتحاد الروسي، والولايات المتحدة، وكندا وشرق آسيا (*Lloyd's List*, 2015c). وسيكون لهذه التطورات وقع على الطلب على ناقلات الغاز وضلع أكبر في تشكيل تدفق تجارة الغاز الطبيعي المسيَّل وأنماطها.

ويُقدَّر أن تكون تجارة الغاز الطبيعي المسيَّل العالمية قد ارتفعت بنسبة ١٢,٧ في المائة في عام ٢٠١٤، فوصلت إلى ٧١ مليون طن. ودَعَم التوسع في إنتاج الزيت الحجري في الولايات المتحدة وصادرات الغاز الطبيعي المسيَّل النمو إلى حد كبير (Clarksons Research, 2015a). وظلت واردات الغاز الطبيعي المسيَّل إلى الصين والهند قوية فساهمت في زيادة التجارة البعيدة المدى وفي استيعاب مزيد من طاقة الناقلات (Clarksons Research, 2015a).

(ب) تجارة البضائع الجافة: السوائب الجافة الرئيسية والثانوية وغيرها من البضائع الجافة

ظلَّ طلب الاقتصادات النامية الناشئة، لا سيما الصين والهند، على الواردات يمثل القوة المحركة الرئيسية لنمو شحنات البضائع السائبة الجافة في عام ٢٠١٤. وخلال تلك السنة، قُدِّرت الزيادة في شحنات السوائب الجافة العالمية المنقولة بحراً بنحو ٥,٠ في المائة، وهي نسبة أبطأ من النسبة المسجلة في السنوات الأربعة السابقة (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). وتعزَّز النمو بفضل التوسع القوي في تجارة ركاز الحديد (+ ١٢,٤ في المائة) التي استأثرت بزهاء ٣٠ في المائة من جميع البضائع السائبة الجافة، فبلغت ١,٣٤ بليون طن. وعلى النقيض من ذلك، يُقدَّر أن تكون شحنات تجارة الفحم قد زادت بنسبة متواضعة بلغت ٢,٨ في المائة، وهي أقل كثيراً من نسبة النمو التي فاقت عشر في المائة في عام ٢٠١٢ (+١٢,٣ في المائة). وارتفعت شحنات البضائع السائبة الخمسة الرئيسية بنسبة ٦,٥ في المائة، بينما يُقدَّر أن يكون حجم البضائع السائبة الثانوية قد زاد بنسبة ٢,٠ في المائة فبلغ، على التوالي، ٣,١ بلايين طن و١,٤٣ بليون طن. وأعاقت عوامل عديدة، من بينها حظر أنشطة التعدين، والقيود المفروضة على الصادرات، وأنماط المناخ، والتدابير التنظيمية، وسياسات تشجيع المنتجين الوطنيين والصناعات الوطنية، صادرات السلع الرئيسية السائبة الجافة، مثل البوكسيت وركاز النيكل وركاز الحديد والفحم. ويرد في الجدول ١-٦ عرض عام لمنتجي الفولاذ ومستخدميه على الصعيد العالمي، فضلاً عن مصدري مجموعة منتقاة من السلع السائب الجافة الرئيسية.

شحنات ركاز الحديد

يُقدَّر أن تكون تجارة ركاز الحديد المنقولة بحراً التي تعززت بزيادة الإنتاج والصادرات من أستراليا قد نمت بنسبة ١,٤ في المائة، فبلغ مجموعها ١,٣٤ بليون طن في عام ٢٠١٤ (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). وبينما تراجع نمو إنتاج الفولاذ في الصين في عام ٢٠١٤ (World Steel Association, 2015)، ظلت صادرات هذا البلد من ركاز الحديد متينة بسبب انخفاض أسعاره العالمية ووفرة العرض من أستراليا. وحلَّ ركاز الحديد المستورد محل العرض المحلي لأنه أرخص منه ثمناً وأكثر جودة. بيد أن عدة مخاوف تكتنف التطورات في صناعة الفولاذ في الصين في الأجل الطويل وتداعياتها المحتملة على النقل البحري للسوائب. وفي الجانب الإيجابي بالنسبة

للنقل البحري، قد يكون في زيادة الطلب الهندي على الواردات مؤشر على أن الهند تعتزم زيادة اعتمادها على واردات ركاز الحديد لدعم قطاعها لإنتاج الفولاذ الآخذ في النمو. وفي الوقت الحالي، يُتوقَّع أن تنمو واردات الهند من ركاز الحديد بنسبة ٢٣ في المائة في عام ٢٠١٥.

الجدول ١-٦ السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون الرئيسيون، ٢٠١٤ (الحصص من السوق العالمية بالنسبة المئوية)

منتجو الفولاذ		*مستخدمو الفولاذ*	
الصين	٥٠	الصين	٤٦
اليابان	٧	الولايات المتحدة	٧
الولايات المتحدة	٧	الهند	٥
الهند	٥	اليابان	٤
جمهورية كوريا	٤	جمهورية كوريا	٤
الاتحاد الروسي	٤	الاتحاد الروسي	٣
ألمانيا	٣	الاقتصادات الانتقالية	٣
تركيا	٢	ألمانيا	٣
البرازيل	٢	تركيا	٢
أوكرانيا	٢	المكسيك	١
بلدان أخرى	١٥	بلدان أخرى	٢٢
مصدرو ركاز الحديد		*مستوردو ركاز الحديد*	
أستراليا	٥٤	الصين	٦٨
البرازيل	٢٥	اليابان	١٠
جنوب أفريقيا	٥	أوروبا	٩
كندا	٣	جمهورية كوريا	٦
السويد	٢	بلدان أخرى	٧
بلدان أخرى	١٢		
مصدرو الفحم		*مستوردو الفحم*	
إندونيسيا	٣٤	الصين	٢٠
أستراليا	٣١	أوروبا	١٩
الاتحاد الروسي	٩	الهند	١٨
كولومبيا	٦	اليابان	١٥
جنوب أفريقيا	٦	جمهورية كوريا	١١
كندا	٣	مقاطعة تايوان الصينية	٥
بلدان أخرى	١٢	ماليزيا	٢
		تايلند	٢
		بلدان أخرى	٩
مصدرو الحبوب		*مستوردو الحبوب*	
الولايات المتحدة	٢٦	آسيا	٣٣
الاتحاد الأوروبي	١٤	أفريقيا	٢١
أوكرانيا	١٠	أمريكا النامية	٢٠
كندا	٩	غرب آسيا	١٩
الأرجنتين	٨	أوروبا	٥
الاتحاد الروسي	٨	الاقتصادات الانتقالية	٢
بلدان أخرى	٢٥		

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات الرابطة العالمية للفولاذ (٢٠١٥)؛ Clarkson Research Services، المنشورة في إصدار أيار/مايو ٢٠١٥ من *Dry Bulk Trade Outlook*.

ويُقدَّر أن تكون الشحنات من أستراليا قد زادت بنسبة ٢٤,٢ في المائة واستأثرت بأكثر من نصف صادرات ركاز الحديد العالمية. وزادت الصادرات من البرازيل التي استأثرت بنسبة ٢٥,٣ في المائة من شحنات ركاز الحديد العالمية بنسبة ٥,٤ في المائة. وارتفعت الصادرات من سيراليون بقرابة ٥١,٠ في المائة، فبلغت ١٨,١ مليون طن رغم أن انتشار الإيبولا أثَّر سلباً في أنشطة التعدين (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015b).

واستشرافاً للمستقبل، تحوم الشكوك حول توقعات الطلب على ناقلات السوائب بسبب المخاوف التي يثيرها تباطؤ صناعة الفولاذ في الصين والطلب على الواردات، رغم أن التوقعات تشير إلى أن شحنات ركاز الحديد ستظل تزداد في الأجل القصير. ولئن كان هبوط أسعار ركاز الحديد قد أنعش تجارته في عام ٢٠١٤، فإن انخفاضها انخفاضاً حاداً يثير مخاوف بشأن قدرة بعض المعدنين على مواصلة الإنتاج وتحمل خسائره (Trimmel, 2015).

شحنات الفحم

تراجع نمو شحنات الفحم العالمية (الفحم الحراري وفحم الكوك) بنسبة ٢,٨ في المائة، فقُدِّر مجموع أحجامها بنحو ١,٢ بليون طن. ويُقدَّر أن تكون صادرات الفحم الحراري التي استأثرت بأكثر من ثُلثي تجارة الفحم في عام ٢٠١٤ قد زادت بنسبة ٣,٨ في المائة، فوصلت إلى ٩٥٠ مليون طن. وهبطت شحنات فحم الكوك هبوطاً طفيفاً (– ٠,٨ في المائة)، فبلغت ٢٦٢ مليون طن لأسباب أهمها انخفاض طلب الصين على الواردات (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a).

وكانت الصين المحرك الرئيسي الذي غذَّى الزيادة السريعة في تجارة الفحم البحرية خلال العقد المنصرم، إذ بلغت حصتها من شحنات الفحم العالمية ٢٠,٠ في المائة في عام ٢٠١٤ بعد أن كانت ٢,٠ في المائة في عام ٢٠٠٥. وقد يكون للانخفاض في واردات الصين من الفحم في عام ٢٠١٤ الذي بلغ ١٠,٠ في المائة وقع ملموس على طلب النقل البحري للسوائب الجافة. وتشمل العوامل التي يُعزى إليها انخفاض واردات الصين هبوط الطلب على الواردات بسبب لوائح الصين التنظيمية بشأن استخدام الفحم القابل للبيع، وتباطؤ إنتاج الفولاذ، والضرائب المفروضة على واردات الفحم، وحدود الجودة، والجهود المبذولة لحماية القطاع المحلي لتعدين الفحم وإنتاج الطاقة الكهرومائية والمبادرات الحكومية الرامية إلى الحد من تلويث الهواء.

وفي المناطق الأخرى، انخفضت أيضاً الواردات إلى الاتحاد الأوروبي انخفاضاً يتوقع أن يتواصل كلما مضت الدول الأعضاء قدماً في الالتزام بالتوجيه الخاص بمنشآت الحرق الكبيرة (European Commission, 2001). وساهم هذا التوجيه في تخفيض انبعاثات الفحم بنسبة ٥,٠ في المائة بين عامي ٢٠٠٨ و٢٠١٣، إذ كانت بعض المحطات قد أُغلِقت (Jones and Worthington, 2014). ويُقدَّر أن تكون واردات الهند من فحم الكوك التي تعبر عن نمو إنتاجه من الفولاذ قد زادت بنسبة ٢٤,٣ في المائة، بينما ارتفعت واردات الفحم الحراري بنسبة ٧,١ في المائة. وعلى صعيد الصادرات، هبط مجموع صادرات الفحم الحراري من إندونيسيا بنسبة ١,٧ في المائة، بينما انخفضت الصادرات من الولايات المتحدة بنسبة ٣٣,٧ في المائة لأسباب في صدارتها ارتفاع تكاليف التعدين الإنتاجية، وانخفاض أسعار الفحم الدولية، وضعف الطلب العالمي بوجه عام. وتراجعت أيضاً في عام ٢٠١٤ صادرات فحم الكوك من مصدريه الرئيسيين ومنهم كندا والاتحاد الروسي والولايات المتحدة، باستثناء الصادرات من أستراليا (+ ٣,٦ في المائة) (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a).

شحنات الحبوب

يُقدَّر أن تكون شحنات الحبوب العالمية (بما فيها القمح والحبوب الخشنة وحبوب الصويا) قد زادت بنسبة ١١,١ في المائة في عام ٢٠١٤، فبلغ مجموعها ٤٣٠ مليون طن (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). وتعزى هذه الزيادة إلى تحسن ظروف المناخ ووفرة الحصاد في البلدان المصدرة الرئيسية، ومن بينها كندا والاتحاد الأوروبي وأوكرانيا والولايات المتحدة، وإلى سعر الصرف المواتي في الاتحاد الروسي. وسجل المنتجون الآخرون، ومن بينهم أستراليا والأرجنتين، معدلات نمو مستقرة أو تراجعاً في أحجام الصادرات أثناء السنة المحصولية ٢٠١٣/٢٠١٤.

واستوردت اليابان التي تأتي في صدارة المستوردين في العالم كميات أقل من الحبوب (– ١,٣ في المائة)، بينما زادت الصين، وهي ثاني مستورد في العالم، وارداتها، لا سيما من حبوب الصويا (+ ١٦,٤ في المائة). وسيظل الطلب القوي من الصين يدعم شحنات صادرات حبوب الصويا الآتية من أمريكا النامية. وزادت واردات البلدان الأخرى المستوردة للحبوب، مثل الجزائر وإندونيسيا وجمهورية إيران الإسلامية والمكسيك والمملكة العربية السعودية، بينما خفَّضت الاقتصادات الانتقالية والبرازيل وكولومبيا والمغرب وتونس وارداتها بسبب وفرة العرض المحلي.

البوكسيت والألومنيا وصخور الفوسفات

لا تزال الشكوك تكتنف تجارة البوكسيت بسبب القيود التي وضعتها إندونيسيا على صادراته بدءً من كانون الثاني/يناير عام ٢٠١٤. ويُقدَّر أن تكون الأحجام العالمية من تجارة البوكسيت والألومنيا قد تراجعت بنسبة ٢٤,٥ في المائة في عام ٢٠١٤، فبلغت ١٠٥ ملايين طن. وتقلَّصت أحجام واردات الصين من البوكسيت بأكثر من النصف في عام ٢٠١٤، وهي نسبة تختلف اختلافاً بيِّناً عن الزيادة التي بلغت ٧٩,٠ في المائة في عام ٢٠١٣ عندما خزَّن أصحاب المصافي هذا المعدن استباقاً لحظر تصديره (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). ودرجت إندونيسيا على أن تكون أكبر مصدِّر للبوكسيت إلى الصين. بيد أن الصين أخذت تستمد وارداتها بمقدار متزايد من ماليزيا بعد تطبيق القيود على التصدير. وفي الوقت نفسه، لدى أستراليا القدرة على أن تصبح مورِّداً مهماً للبوكسيت.

ويُقدَّر أن تكون الشحنات العالمية من صخور الفوسفات قد زادت بنسبة ٧,٢ في المائة في عام ٢٠١٤، فبلغ مجموعها ٣٠ مليون طن. وانخفض الإنتاج العالمي من صخور الفوسفات بنسبة ٢,٢ في المئة، إذ عوضت زيادة الإنتاج في المغرب شيئاً ما تقلصه في الصين والولايات المتحدة. ويُتوقَّع أن تزداد طاقة الإنتاج العالمية بسبب عمليات التوسع في المناجم الحالية في الأردن وكازاخستان والمغرب وبيرو والاتحاد الروسي وتونس. ويُتوقَّع أيضاً أن يزداد الاستهلاك العالمي من حمأسي أكسيد الفوسفور المستمد من صخور الفوسفات وأن تستأثر آسيا وأمريكا النامية بالقسط الأوفر من هذه الزيادة. ويُرجَّح أن تزيد هذه الاتجاهات شحنات صخور الفوسفات وأن تُشكِّل تدفق تجارته وأنماطها.

البضائع الجافة: السوائب الثانوية

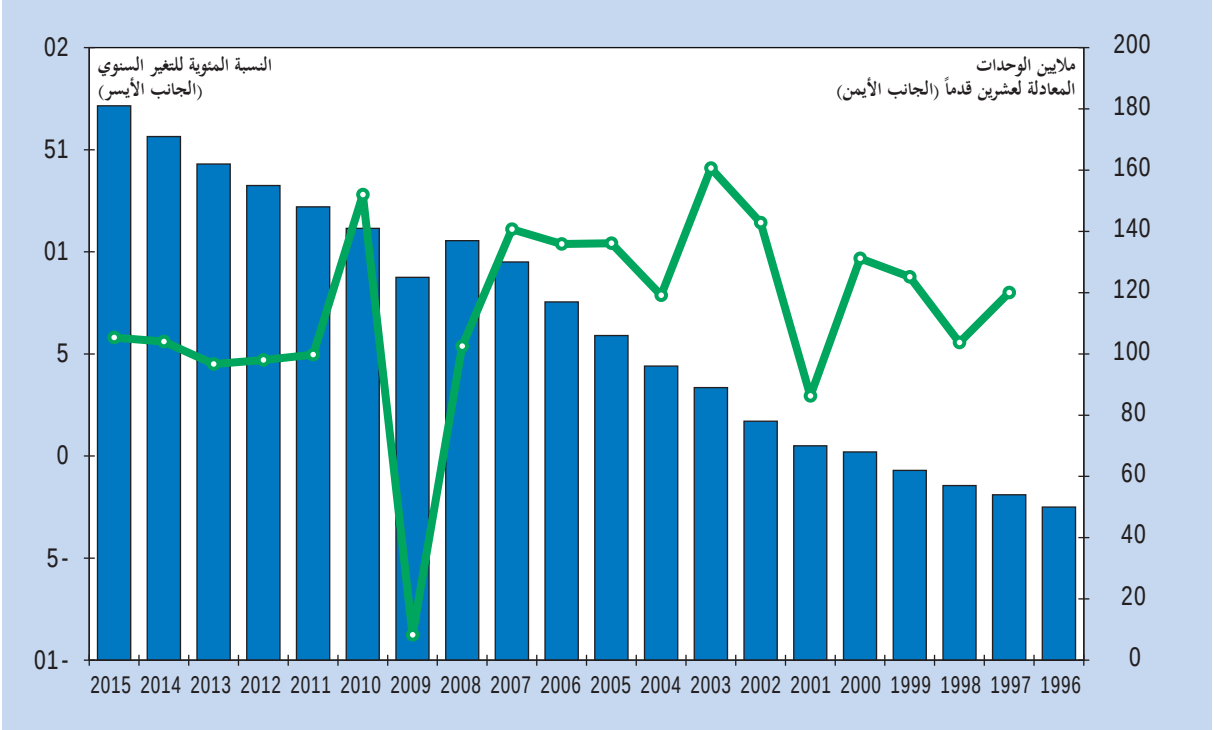
يُقدَّر أن تكون الشحنات العالمية من السلع السائبة الثانوية قد تراجعت بنسبة ١,٨ في المائة في عام ٢٠١٤، فبلغ حجمها ١,٤٣ بليون طن. واستأثرت المصنوعات (الفولاذ ومنتجات الغابات) بنسبة ٤١,٩ في المائة من المجموع، تليها المعادن والفلزات (٣٥,٤ في المائة) والسوائب الزراعية (٢٢,٨ في المائة). وبينما ارتفعت كل من المصنوعات والسوائب الزراعية بنسبة ٦ في المائة في عام ٢٠١٤، تراجعت المعادن والفلزات بنسبة ٣,٠ في المائة (*Dry Bulk Trade Outlook*, 2015a). وتعبر زيادة المصنوعات عن الارتفاع القوي في إنتاج الفولاذ في الصين ونمو الصادرات الذي تعزز بتخفيض الضرائب على بعض المنتجات وضعف الطلب المحلي

على الفولاذ. وأعاق انخفاض صادرات إندونيسيا من ركاز النيكل في أعقاب تطبيق الحظر على تصديره في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ صادرات المعادن والفلزات. وتستمد الصين قدراً متزايداً من وارداتها من ركاز النيكل من الفلبين التي أصبحت مهيمنة على سوقه الدولية في السنة الماضية. ويعبر الانخفاض في المعادن والفلزات أيضاً عن هبوط شحنات الأنتراسيت بسبب تراجع صادرات فييت نام منه (Clarksons Research, 2015a).

البضائع الجافة الأخرى: التجارة المنقولة في حاويات

يُقدَّر أن تكون التجارة العالمية المنقولة في حاويات قد زادت بمقدار ٥,٣ في المائة، فبلغت ١٧١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (انظر الشكل ١-٦(أ)). وتعزز النمو العالمي بفضل الانتعاش الذي حدث في رحلات الذهاب (رحلات الذروة) في خطوط الشرق – الغرب عبر المحيط الأطلسي وآسيا – أوروبا التجارية الرئيسية. ويُقدَّر أن تكون أحجام التجارة المنقولة في حاويات في رحلات الذروة بين آسيا وأوروبا وعبر المحيط الأطلسي قد زادت بنسبة ٧,٥ في المائة و٦,٣ في المائة، على التوالي، وهي زيادة تعزى إلى أسباب من بينها الانتعاش في الولايات المتحدة وتحسن التوقعات بالنسبة لأوروبا (Clarksons Research, 2015e). وعلى النقيض من ذلك، ظلت أحجام التجارة في رحلات العودة ضعيفة بسبب ضعف الطلب على الواردات في آسيا. ولا يعني ضعف الطلب على الواردات من أوروبا وأمريكا اللاتينية بالضرورة هبوط الطلب على الواردات بوجه عام، فالواردات إلى آسيا كثيراً ما تتضمن النفايات وسواها من المخلفات. وتقلَّصت الأحجام في الرحلة المتجهة غرباً على الطريق عبر الأطلسي، بينما لم تزدد الشحنات في الرحلة المتجهة شرقاً على طريق آسيا – أوروبا التجاري إلا زيادة طفيفة (انظر الجدول ١-٧ والشكل ١-٦(ب)).

الشكل ١-٦(أ) التجارة العالمية المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٤ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغيير السنوي)



المصدر: استناداً إلى بيانات من Drewry Shipping Consultants, *Container Market Annual Review and Forecast 2008/2009* وأعداد مختلفة من Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*.

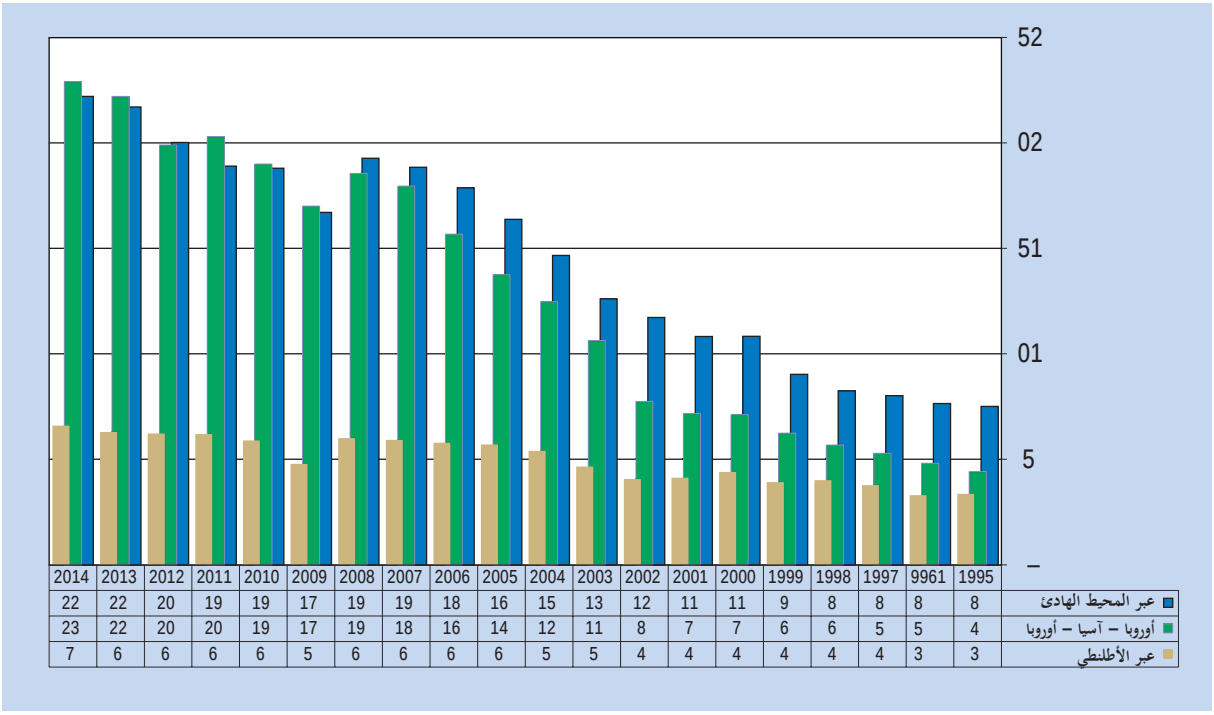
بيد أن الانتعاش في طرق التجارة الرئيسية بين الشرق والغرب لا يكشف النقاب عن التغير في أنماط الطلب العالمي، إذ يُقدَّر أن يكون مجموع تجارة الحاويات في الطريق الرئيسية قد زاد بنسبة ٩,٠ في المائة بين عامي ٢٠٠٧ و٢٠١٤، بينما تفيد المعلومات بأن التجارة على الطرق غير الرئيسية قد ارتفعت بنسبة ٤٥ في المائة خلال الفترة ذاتها. ولذلك، هبطت حصة تجارة

الطرق الرئيسية من ٣٦,٠ في المائة في عام ٢٠٠٧ إلى ٣٠,٠ في المائة في عام ٢٠١٤. وفي الوقت ذاته، استأثرت التجارة الأقاليمية (وفي مقدمتها التجارة داخل آسيا) والتجارة بين بلدان الجنوب بنسبة ٤٠ في المائة من الأحجام المنقولة في حاويات على الصعيد العالمي، تليها تدفقات التجارة على طريق الشرق – الغرب الرئيسية (٣٠ في المائة)، فطريق الشمال – الجنوب (١٧ في المائة)، ثم التجارة في طرق الشرق – الغرب الثانوية (١٣ في المائة) Clarksons (Research, 2015f) (الشكل ١-٦(ج)).

ومن بين التطورات الأخرى ذات الصلة التي أثرت في تجارة الحاويات في عام ٢٠١٤ استمرار الفائض في السعة، والتأثير الناجم عن عملية التحول الحالية (انتقال السعة السفينية من الطرق الرئيسية/الأساسية إلى الطرق الفرعية)، والشكوك التي تكتنف مستقبل الإبحار البطيء (انظر أيضاً القسم باء-١)، وانخراط مشغلي سفن الحاويات الرئيسيين في أربعة تحالفات كبيرة.

ويظل فائض السعة في سفن الحاويات يمثل تحدياً لا سيما في ضوء التأثير الحالي الناجم عن عملية التحول من الطرق الرئيسية إلى الطرق الفرعية ونتائجها المحتملة على متطلبات البنية التحتية في الموانئ، ونسق خدمات النقل البحري (الخدمات المباشرة مقابل شحنات المسافنة)، والإيرادات، والربحية في الطرق التي تُستخدم فيها السفن. وثمة شواغل أخرى مردها إلى استمرار هيمنة السفن الفائقة الكبر على طلبات سفن الحاويات والتفاوت بين تسليم سفن ذات سعة عالية ونمط النمو في الطلب العالمي.

الشكل ١-٦(ب) تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



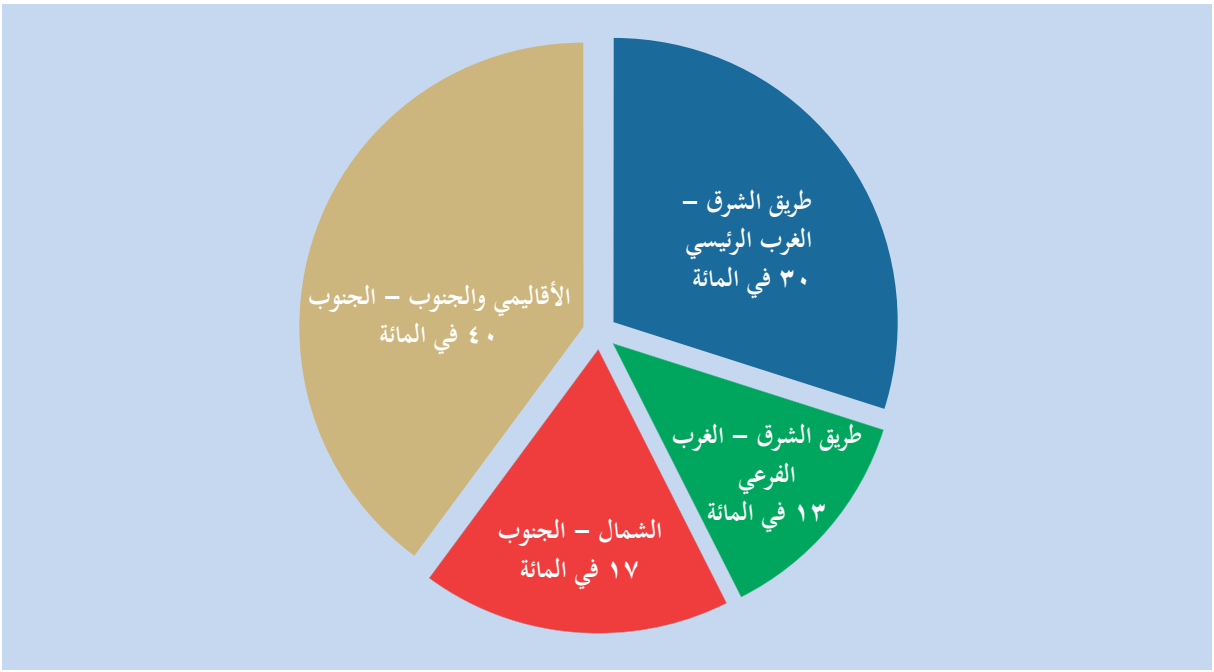
	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	9961	1995
عبر المحيط الهادئ	22	22	20	19	19	17	19	19	18	16	15	13	12	11	11	9	8	8	8	8
أوروبا – آسيا – أوروبا	23	22	20	20	19	17	19	18	16	14	12	11	8	7	7	6	6	5	5	4
عبر الأطلنطي	7	6	6	6	6	5	6	6	6	6	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3

المصدر: استناداً إلى Global Insight Database as published in *Bulletin Fal*, issue 288, number 8/2010 ("International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010") (produced by the Economic Commission for Latin America and the Caribbean). Data for 2009, 2010, 2011 and 2013 are based on table 1.7 of the current Review.

وساعد الإبحار البطيء الذي كان في بداية أمره ترياقاً لارتفاع أسعار النفط وزيت وقود السفن على تدبر فائض السعة في النقل البحري بالحاويات، إذ يُقدَّر أن يكون قد أدى إلى استخدام ١,٣ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي ما يعادل ٧,٠ في المائة من سعة أسطول الحاويات العالمي (*Ship & Bunker*, 2014b). ورغم الانتعاش في طرق الشرق – الغرب التجارية الرئيسية وانخفاض

أسعار النفط وتكاليف وقود السفن، تواصل اللجوء إلى الإبحار البطيء في النقل البحري بالحاويات وأصبح المعيار فيما يبدو، فلم تحدث زيادة بيِّنة في سرعات السفن (*Shipping Watch*, 2014). وفي الوقت نفسه، يواصل مالكو السفن طلب تزويدهم بسفن حاويات فائقة الكبر. ومن الأمثلة على ذلك الطلب الذي قُدِّم منذ وقت قصير جداً بتسليم ١١ سفينة حاويات من الجيل الثاني من الفئة (Triple-E) التي تبلغ سعة كل منها ١٩ ٦٣٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (*Lloyd's List*, 2015d).

الشكل ١-٦(ج) توزيع التجارة العالمية المنقولة في حاويات،حسب الطرق، ٢٠١٤ (النسبة المئوية من التجارة العالمية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى إصدارات مختلفة من Clarksons Research (2015e)؛ و *Lloyd's List Data Hub Statistics*.

الجدول ١-٧ تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩-٢٠١٥ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدما والنسبة المئوية للتغير)

السنة	*عبر المحيط الهادئ*		*أوروبا – آسيا*		*عبر المحيط الأطلنطي*	
	آسيا – أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية – آسيا	آسيا – أوروبا	أوروبا – آسيا	أوروبا – أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية – أوروبا
٢٠٠٩	١٠,٦	٦,١	١١,٥	٥,٥	٢,٨	٢,٥
٢٠١٠	١٢,٣	٦,٥	١٣,٣	٥,٧	٣,٢	٢,٧
٢٠١١	١٢,٤	٦,٦	١٤,١	٦,٢	٣,٤	٢,٨
٢٠١٢	١٣,١	٦,٩	١٣,٧	٦,٣	٣,٦	٢,٧
٢٠١٣	١٣,٨	٧,٩	١٤,٣	٦,٩	٣,٦	٢,٧
٢٠١٤	١٤,٧	٧,٥	١٥,٤	٧,٠	٣,٩	٢,٧
النسبة المئوية للتغير ٢٠١٣-٢٠١٤	**٦,٣**	**-٤,٥**	**٧,٥**	**١,٣**	**٨,٣**	**صفر**

المصدر: UNCTAD secretariat, based on data from MDS Transmodal as published in *Lloyd's List Data Hub Trade Statistics*; and Containerisation International, various issues. Data for 2013 and 2014 are sourced from Clarksons Research, *Container Intelligence Monthly*, 17(4), May 2015.

جيم- نُظم النقل البحري المستدامة والصمودة

يمثل عام ٢٠١٥ معلماً بارزاً في مسار التنمية المستدامة، إذ يعكف فيه المجتمع الدولي على إعداد خطة التنمية لما بعد عام ٢٠١٥ التي تجدد الفرصة لتعزيز الالتزام الدولي بتحقيق التنمية المستدامة والتفكير في أمثل السبل لتعميم مبادئ الاستدامة في كل القطاعات الاقتصادية، ومن بينها النقل البحري.

ويظلّ النقل البحري بمثابة العمود الفقري للتجارة الدولية والعولمة، فأكثر من ٨٠ في المائة من تجارة السلع العالمية يُنقل بحراً، فضلاً عن أن هذا القطاع يمثل محفزاً رئيسياً في قطاعات وأنشطة اقتصادية أخرى، مثل صناعة المعدات البحرية والخدمات البحرية الفرعية (على سبيل المثال، التأمين، والأعمال المصرفية، والوساطة، والتصنيف والاستشارة)، ومصايد الأسماك، والسياحة، وقطاع الطاقة البحرية وسائر الصناعات البحرية، مثل بناء السفن وتكسيرها. وفي هذا السياق، تقتضي نظم النقل البحري المستدامة توافر عدة عوامل، من بينها أن تكون بنية النقل وخدماته مأمونة ومقبولة اجتماعياً، ومتاحة للجميع، وموثوق بها، وميسورة، وكفؤة من حيث الطاقة، ومراعية للبيئة، وخفيضة المستوى من الكربون وقادرة على الصمود في وجه المناخ.

ومنذ مدة طويلة، اعتُبِر تحقيق مزيد من الاستدامة في النقل، بما في ذلك النقل البحري، هدفاً إنمائياً رئيسياً يندرج في سياق قمة الأرض لعام ١٩٢٢، ومؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، ومؤتمر الأونكتاد الثالث عشر، والمؤتمر الدولي الثالث المعني بالدول الجزرية الصغيرة النامية، ومؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية، والقرار الذي اتخذته في الآونة الأخيرة الجمعية العامة للأمم المتحدة بعنوان "الدور الذي يضطلع به النقل وممرات النقل العابر في ضمان التعاون الدولي والاستقرار والتنمية المستدامة" (A/RES/69/213). وأضفت أعمال الفريق الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام الذي أنشأه الأمين العام للأمم المتحدة مزيداً من الزخم في هذا المضمار. ويُتوقع أن ينشر هذا الفريق الذي عُهِد إليه تقديم توصيات بشأن النقل المستدام تكون قابلة للتطبيق عالمياً وقطرياً ومحلياً وقطاعياً تقريراً عن توقعات النقل العالمي، وأن يعقد المؤتمر الدولي الأول بشأن التنمية المستدامة في عام ٢٠١٦.

وفي ضوء ما تقدم، تتناول الأقسام التالية مسائل منتقاة ذات صلة يتلاقى في إطارها النقل البحري والتنمية المستدامة.

١- العوامل المحفِّزة للاستدامة في النقل البحري

للقواعد التنظيمية، وبوجه خاص تلك التي اعتُمدت برعاية المنظمة البحرية الدولية، ضلع كبير في الجهود المبذولة لتحسين أداء قطاع النقل البحري في مجالات الطاقة والبيئة وعلى الصعيد الاجتماعي. وتتناول القواعد التنظيمية الحاثَّة على الاستدامة والصمود طائفة واسعة النطاق من المسائل وتشمل السلامة (الحوادث)، والأمن (التدابير التنظيمية والقرصنة)، والتلوث البحري (على سبيل المثال، انسكابات النفط، ومياه الصابورة، والقمامة وطلاء السفن)، وظروف العمل (حقوق البحارة وظروف عملهم)، وتلوث الهواء (أكاسيد الكبريت) وأكاسيد النيتروجين وانبعاثات غازات الدفيئة.

ومن العوامل الحاثة على إحداث تغييرات ملموسة في قطاع النقل البحري احتياجات السوق، ومطالبات الزبناء المتنامية بمزيد من المسؤولية الاجتماعية للشركات في سلاسل الإمداد العالمية، وزيادة الشفافية، والحيوية، والموثوقية وتخفيف وطأة البصمة الكربونية. وعلى نحو متزايد، يتوقع الزبناء في سلاسل الإمداد برمتها أن يتصرف مقدمو خدمات النقل، ومن بينهم مقدمو خدمات النقل البحري، تصرف الشركاء الاستراتيجيين القادرين على أن يكونوا عوناً لهم في تحقيق فوائد اقتصادية لهم ومنافع للبيئة والمجتمع (Business for Social Responsibility, 2010).

واستجابة للمطالبات المتزايدة على المستوى التنظيمي وعلى صعيد السوق، يثابر قطاع النقل البحري على اتخاذ تدابير طوعية، واعتماد قواعد تنظيمية ذاتية لتضمين مبادئ الاستدامة والصمود في أنشطته وسياساته وقراراته، فضلاً عن القواعد التنظيمية والتدابير المعتمدة.. ويُبيِّن الإطار ١-١ بعض الأمثلة على الأعمال التي يضطلع بها القطاع استجابة للمطالبات المتزايدة بتحسين أدائه في مضمار الاستدامة والصمود واستباقاً لهذه المطالبات.

الإطار ١-١ أمثلة للتنظيم الذاتي الطوعي في النقل البحري

- استحدث الفريق العامل المعني بالبضائع النظيفة أدوات ومنهجيات للمساعدة في فهم وإدارة التأثيرات المتعلقة بالاستدامة. وتشمل التدابير ذات الصلة بيانات متوسط الانبعاثات للممر التجاري والتي يمكن استخدامها لقياس أداء الناقلين على أساس انبعاثات الكربون، فضلاً عن قرارات أكثر استنارة من جانب الناقلين والشاحنين على السواء (الأعمال التجارية من أجل المسؤولية الاجتماعية، ٢٠١٤).

- مبادرة موانئ العالم بشأن المناخ التي أُطلقت في إطار الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ: تقوم الموانئ الخمسون المشاركة في المبادرة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة عن أنشطتها، بما في ذلك عن طريق التأثير على استدامة سلاسل الإمدادات. فعلى سبيل المثال، يهدف مؤشر السفينة البيئي إلى تحديد السفن المبحرة التي تحقق أداءً أفضل من حيث تخفيض انبعاثات الهواء، وهو يشمل نظاماً للإبلاغ عن انبعاثات غازات الدفيئة من السفن. ويمكن استخدام مؤشر السفينة البيئي لتشجيع السفن النظيفة (IAPH, 2015a).

- مجموعة الأدوات المتعلقة بغازات الدفيئة وبجودة الهواء التي استحدثتها الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، والأعمال المتعلقة بالتكيف مع تغير المناخ في الموانئ مثل عملية إعداد خطة لحماية المناخ (IAPH, 2015b).

- مبادرة النقل البحري المستدام التي تجمع معاً شركات رائدة من هذا القطاع بأكمله وعلى الصعيد العالمي بقصد تحقيق مستقبل مستدام. وتشتمل الأنشطة ذات الصلة على إطلاق التقرير المعنون "الدواعي المبررة لاتخاذ إجراءات" (Case for Action) في عام ٢٠١١ وعلى الجهود المبذولة لتشجيع المزيد من الإقبال على مخططات تصنيف نقل البضائع المستدام لتوفير الشفافية والقابلية للمقارنة ولتمكين أصحاب البضائع ومؤجري السفن وملاكها من دمج الاستدامة في القرارات التجارية (Sustainable Shipping Initiative-2015).

- تقوم شركات سفن الرحلات المستأجرة التي تمثل ٢٠ في المائة من الحمولة العالمية المنقولة على السفن باعتماد سياسات ترمي إلى تجنّب استخدام سفن غير متسمة بكفاءة الأداء من حيث انبعاثات غازات الدفيئة (*International Transport Journal, 2015*).

٢- النفاذ والربط والبنية التحتية

ليس من قبيل المغالاة التشديد على ما لبيئة النقل البحري وخدماته من أهمية استراتيجية في ولوج الأسواق، وعولمة الإنتاج، وتنافسية التجارة، والعمالة، وإدرار الدخل، والحد من الفقر وتحقيق التقدم الاجتماعي. ولذلك، يولي كثير من البلدان النامية اهتماماً عظيماً لمعالجة الحواجز المادية وغير المادية، مثل المسائل ذات الصلة بالبنية التحتية (على سبيل المثال، القصور، وعدم الملاءمة، والاكتظاظ ومتطلبات الصيانة) والروابط المفقودة، والتشغيل المشترك للمعدات والمركبات والتقانات والمعايير.

بيد أن الفجوة القائمة في بنية النقل التحتية لا تزال تمثل تحدياً جسيماً في كثير من المناطق النامية. وقُدِّرت احتياجات بنية النقل على الصعيد العالمي بنحو ١١ ترليون دولار خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠٣٠ (OECD, 2011). غير أن الفجوة في البنية التحتية، ويشمل ذلك بنية النقل التحتية، واسعة في البلدان النامية، فعلى سبيل المثال، تُقدَّر احتياجات الاستثمار المطلوبة سنوياً لتلبية الطلب على البنية التحتية في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي للفترة ٢٠١٢-٢٠٢٠ بنسبة ٦,٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، أي قرابة ٣٢٠ بليون دولار (ECLAC, 2014).

ولسد فجوة العجز الواسع في البنية التحتية في البلدان النامية، بما في ذلك النقل، تشير التقديرات الحالية إلى أن النفقات ينبغي أن تتراوح بين ١,٨ و٢,٣ ترليون دولار سنوياً بحلول عام ٢٠٢٠، مقارنة بالمستويات الحالية البالغة ٠,٨ إلى ٠,٩ ترليون دولار سنوياً (United Nations Development Programme (UNDP), 2013). وفي الوقت الحالي، تُخصص ٦٠ في المائة من مجموع تقديرات

الاستثمارات السنوية في بنية النقل لبلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (Partnership on Sustainable Low Carbon Transport, 2015).

وعلى سبيل الأولوية، ينبغي السعي إلى وضع رؤية واضحة المعالم وخطة عمل طويلة الأجل لسد الفجوة في بنية النقل البحري التحتية. وينبغي أن ترتكز هذه الجهود على تنسيق محكم لتطوير نظم النقل البحري اجتماعياً واقتصادياً ومادياً. وينبغي على مقاولي إنشاءات بنية النقل البحري التحتية والمستثمرين والمدراء تعميم معايير الاستدامة والصمود في خططهم الأوسع نطاقاً لتنمية النقل وذلك في المراحل الأولى من عمليات اتخاذ القرارات والاستثمار ذات الصلة. وبما أن بنية النقل البحري التحتية، مثل الموانئ، تعمِّر طويلاً، فإن إغفال استدامتها وقدرتها على الصمود في الأجل الطويل قد يستدعي إعادة تجهيز المعدات والبنية التحتية وتكييف العمليات والخدمات بتكاليف باهظة.

٣- الطاقة وتكاليف النقل

تبيَّن من النقاش الوارد في القسم باء-١ أن تعويل النقل البحري على الوقود الإحفوري تعويلاً شديداً في دفع محركاته يجعل أسعار الشحن وتكاليف النقل أكثر عرضة لتقلب أسعار النفط الشديد. ولئن كان هبوط أسعار النفط ووقود السفن في منتصف عام ٢٠١٤ تطوراً محموداً، فإن الراجح أن يكون تأثيره قصير الأجل، إذ يُتوقَّع أن ينمو طلب الطاقة العالمي وتحدث تخفيضات سريعة في إنتاج النفط بفعل تناقص الاستثمارات في استخراجه وفي صناعات تكريره.

ويتبيَّن من تقييم التأثير الذي تحدثه أسعار النفط في أسعار الشحن البحري، بما فيها أسعار شحن البضائع المنقولة في حاويات، حساسية الأسعار، ومن ثم تكاليف النقل في أجزاء السوق الثلاثة، حيال ارتفاع أسعار البترول، وإن بدرجات متفاوتة (UNCTAD, 2010). ففي حالة التجارة المنقولة في حاويات، تتراوح المرونة التقديرية بين ٠,١٩ و٠,٣٦؛ بينما يُقدَّر أن تكون المرونة مشابهة لذلك بالنسبة لبضائع النفط الخام؛ إذ تبلغ ٠,٢٨. أما مرونة ركاز الحديد، فيُقدَّر أن تكون أكبر كثيراً وتكاد تعادل الواحد. وتواجه البلدان النامية فعلاً أسعار النقل المرتفعة بشكل غير تناسبي، إذ يُقدِّر الأونكتاد أن متوسط تكاليف الشحن لعام ٢٠١٣، كنسبة من قيمة الواردات، يقارب ٧,٠ في المائة في الاقتصادات المتقدمة و١٠,٠ في المائة في الاقتصادات النامية، بينما يبلغ المتوسط العالمي ٨,٠ في المائة. وقد يكون لتقلب أسعار النفط وتكاليف الوقود تداعيات سلبية ملموسة تؤثر في تنمية الاقتصادات تنمية مستدامة نظراً لتأثيرها المحتمل في تكاليف النقل والقدرة على دفع تكاليف الخدمات وفي التنافسية التجارية. وتقتضي زيادة الاستدامة في النقل البحري أن يعالج القطاع معالجة فعالة وعلى سبيل الأولوية اعتماده المفرط على نظم الدفع التي تُدار بالنفط (UNCTAD, 2010). وقد يساعد الحد من درجة تعرض القطاع لتقلب أسعار النفط وتكاليف الوقود بالاستثمار في تدابير كفاءة الطاقة وفي مصادر الطاقة البديلة، واتباع ممارسات تشغيلية وإدارية أكثر استدامة في ضبط تكاليف الوقود والنقل وتحقيق مكاسب في الكفاءة ومن ثم ولوج الأسواق بفعالية أكبر وتعزيز تنافسية التجارة.

٤- الطاقة والبيئة وانبعاثات الكربون

يقوِّض الاعتماد الشديد على النفط في دفع المحركات أهداف حفظ الموارد ويؤدي إلى تدهور البيئة بتلويث الهواء والبحار وانبعاثات الكربون، فضلاً عن زيادة تكاليف النقل وعرقلة التجارة. وفي عام ٢٠١٢، قُدِّرت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري الدولي بنسبة ٢,٢ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية (IMO, 2014a). ولئن كانت مساهمة النقل البحري الدولي في انبعاثات الكربون العالمية منخفضة نسبياً عندما تُقيَّم بالوحدة من البضائع وبالمسافة المقطوعة، فإن الراجح أنها سترتفع إن لم يتم ضبطها. وتشير التصورات المتوقعة للأجل المتوسط إلى أن انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي قد تزيد بنسبة ٥٠- ٢٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠، حسب النمو الاقتصادي والطلب العالمي على الطاقة. وعلى المنوال نفسه، يُتوقَّع أن يزداد الشحن الدولي، بما في ذلك النقل البحري، بأكثر من أربعة أضعاف بحلول عام ٢٠٥٠ وأن ترتفع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تطلقها كل الوسائط العاملة في التجارة الدولية بين عامي ٢٠١٠ و٢٠٥٠ بمعامل قدره ٣,٩ (International Transport Forum/OECD, 2015). وفي هذا السياق، سيؤدي ربط نقل البضائع، بما في ذلك النقل البحري، بالوقود الإحفوري وتقاناته إلى استمرار أنماط النقل غير المستدامة.

ولا خيار لنقل البضائع، بما في ذلك النقل البحري، سوى التخلي عن نظم النقل البحري التي تستخدم الوقود الإحفوري بكثافة والسعي إلى تحقيق مزيد من الاستدامة والصمود بوسائل، من بينها السياسات واللوائح التنظيمية والحوافز وبرامج تُعدُّ لهذا الغرض وتسعى لتحقيقه. وتشمل الاستراتيجيات السديدة لقطاع

نقل البضائع على سبيل المثال ما يلي: السعي، عندما يكون ذلك ممكناً وقابلاً للتطبيق، إلى إحداث تحول في وسائط النقل يُفضَّل في إطاره استخدام أكثر الوسائط مراعاة للبيئة وأقلها استهلاكاً للطاقة (النقل البحري والنقل البحري قصير المدى والممرات المائية والسكك الحديدية)؛ والانتقال إلى استخدام أنواع الوقود المنخفضة المحتوى من الكربون، والاهتمام بصيانة البنية التحتية وإدارتها؛ وإعادة التفكير في تصاميم سلسلة الإمداد، بما في ذلك مواقع الإنتاج؛ وإعادة تشكيل هيكل النقل وشبكاته، وإعادة توجيه طرق التجارة لضمان أكثر المسارات كفاءة من حيث الطاقة وأقلها إنتاجاً للكربون؛ وتوطيد عرى التعاون والتواصل الشبكي مع أصحاب المصالح؛ ودعم تدابير تيسير التجارة التي تقلل حالات التأخير في الحدود وتتدارك أوجه القصور؛ والتوسع في استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظم النقل الذكية ودعم تقانات النقل التي تحقق كفاءة الطاقة.

ويُتوقَّع أن تحقق تدابير كفاءة الطاقة فوائد ملموسة إلى حد كبير. وتعتبر الوكالة الدولية للطاقة كفاءة الطاقة "الوقود الأول" على الصعيد العالمي وتُقدِّر أن تتراوح استثمارات الأسواق العالمية فيها في عام ٢٠١٢ بين ٣١٠ و٣٦٠ بليون دولار (Kojima and Ryan, 2010). وتتمتع الاقتصادات الناشئة خارج نطاق منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بقدرات كامنة لا يستهان بها لتحقيق كفاءة الطاقة بوسعها تخفيض تكاليف الوقود العالمية ذات الصلة بالنقل بمقدار ٩٠ بليون دولار بحلول عام ٢٠٢٠، والحد من التلوث على الصعيد المحلي في الوقت نفسه. وفي مجال النقل البحري، تمثل التدابير التقنية والتشغيلية التي اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠١١ (IMO, 2015) الصكوك التنظيمية الرئيسية التي تتناول الآصرة بين الطاقة وتلوث الهواء وانبعاثات الكربون من النقل البحري. وتشمل المتطلبات في هذا الشأن مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن وخطة إدارة كفاء الطاقة في السفن. وبحثت إحدى الدراسات في ٢٢ تدبيراً محتملاً لكفاءة السفن وحسبت مجمل ما تحققه هذه التدابير من حيث فعالية التكاليف والتخفيض المحتمل في الانبعاثات وخلصت إلى أن أسطول القطاع المتنامي قد يُخفِّض، بحلول عام ٢٠٢٠، انبعاثات ثاني أُكسيد الكربون بنسبة ٣٣ في المائة من المجموع السنوي المتوقع (International Council for Clean Transportation, 2011). وبحثت دراسة أخرى في ٢٨ خياراً من خيارات الاقتصاد في الطاقة وقدَّرت أن يتجاوز انخفاض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ (Alvik et al., 2010). وتشمل التدابير الأخرى في هذا المضمار تدابير حدود الكبريت التي فرضتها المنظمة البحرية الدولية على الوقود الذي تستخدمه السفن على الصعيد العالمي وفي مناطق ضبط الانبعاثات المعينة (انظر القسم باء).

٥- تأثيرات تغير المناخ والتكيف معها وتدابير الصمود حيالها

يواجه النقل البحري تحدياً مزدوجاً يتمثل في تخفيف وطأة تغير المناخ والتكيف معه[1]. وأصبحت تأثيرات تقلب المناخ وتغيره – بغض النظر عن أسبابهما – ملموسة في شتى أنحاء العالم وبصفة غالبة في أكثر البلدان فقراً وأقلها قدرة على التكيف معها رغم الشكوك التي لا تزال تكتنف اتجاهات الانبعاثات من النقل البحري الدولي في المستقبل (رهناً بالجهود/الالتزامات الدولية بالحد من غازات الدفيئة وجهود المنظمة البحرية الدولية والمؤتمر الحادي والعشرين للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ)، كما أن الحد من غازات الدفيئة يظل ضرورة ملحة حتى تغدو إدارة مستويات الاحترار العالمي قابلة للتدبر.

ويُرجَّح أن تؤثر عوامل تغير المناخ في شبكات النقل والموانئ البحرية بوجه خاص تأثيراً شديداً بسبب موقع الموانئ وهشاشة وضعها. فلعوامل المناخ، مثل ارتفاع مستويات المياه؛ والفيضانات؛ والعواصف؛ والتهطال؛ وحالات الطقس الشديدة الوطأة؛ والمخاطر المقترنة بها، مثل تآكل السواحل؛ والغمر؛ وتدهور الوصلات بالمناطق الداخلية، تداعيات على أحجام النقل البحري وتكاليفه وتحميل البضائع والسعة ومواقيت الإبحار و/أو التحميل والتخزين والمستودعات. ولأن التجارة الدولية غدت تستخدم وسائط نقل متعددة وتستدعي استخدام النقل بالسكك الحديدية والطرق والممرات المائية، فسيكون لهذه التأثيرات أيضاً وقع على ممرات النقل لا يقتصر مداه على الموانئ بصفتها معابر للتجارة.

ولتغير المناخ تأثيرات مباشرة أو غير مباشرة في النقل البحري تتمخض عنها تغييرات في الطلب على خدمات النقل البحري (Gledhill et al., 2013). وفي هذا المضمار، تُقدِّر إحدى الدراسات تكلفة تعرض ١٣٦ من مدن الموانئ العملاقة للفيضانات الساحلية (السكان والأصول) في عام ٢٠٠٥ بمبلغ ٣ تريليون دولار (Nicholls et al., 2008). وإن افترضنا ارتفاع منسوب البحر بمقدار نصف متر بحلول ٢٠٥٠ (تصور التحول الحاسم)، فيُتوقَّع أن يبلغ تعرض الأصول للمخاطر (أي الأصول الاقتصادية متمثلة في المباني وبنية النقل التحتية وبنية المرافق العامة التحتية والأصول المادية في إطار البنية التحتية المقامة والمركبات وسائر الأصول) زهاء

٢٨ تريليون (Lenton et al., 2009). وستكون تكلفة إغلاق الموانئ أو اضطراب العمليات فيها باهظة، رغم أنه يُمكن، وضعاً للأمور في نصابها، عقد مقارنة بينها وبين تأثير إغلاق الموانئ بسبب نزاعات العمل، على سبيل المثال.

ولذلك، يمثل إكساب نظم النقل البحري القدرة على الصمود شرطاً مسبقاً لتغدو مستدامة. ويُعدُّ تعزيز فهم تأثير تغير المناخ في بنية النقل البحري الساحلية وخدماته وعملياته وإشاعة المعرفة التقنية بها بين واضعي السياسات ومخططي النقل ومديري بنية النقل البحري التحتية أمراً جوهرياً. ومن المهم بالقدر نفسه تعزيز قدرات هؤلاء الأشخاص على اتخاذ قرارات مستنيرة والاستجابة استجابة قائمة على سياسة فعالة وملائمة ومحكمة تجاه تغير المناخ وتدابير التكيف معه. وسيكون لتقييم المخاطر التي تهدد بنية النقل التحتية ومرافقه، لا سيما في الموانئ، أهمية قصوى في إعداد أي تدابير تكيف تُعتمد إعداداً تراعي فيه الظروف المحلية، وبوجه خاص في المناطق النامية. ويجب أن تتكامل التدابير المتخذة مع السياسات الأخرى، مثل التأهب للكوارث وتخطيط استخدام الأراضي والحفاظ على البيئة وتخطيط السواحل والخطط الوطنية للتنمية المستدامة، حتى يكون تعزيز القدرة على التكيف أكثر فعالية.

٦- تمويل النقل البحري المستدام والصمود

لتعزيز استدامة النقل البحري وصموده تأثيرات محتملة على التكاليف، وهي عملية تستدعي توفير مزيد من الموارد. بيد أن إيجاد سبل مبتكرة لحشد الموارد المطلوبة في بيئة تزداد فيها القيود على الميزانيات الوطنية شدة أمر غير يسير. ومن المهم إيجاد موارد وآليات وزيادة إشراك القطاع الخاص عبر الشراكات بينه وبين القطاع العام. وفي مضمار آليات التمويل المبتكرة، يمكن أن يصبح تمويل المناخ وسيلة ناجعة لحشد موارد إضافية يستفيد منها النقل البحري أيضاً. وفي هذا الصدد، أعادت مجموعة القادة السبعة، في قمتها المنعقدة في حزيران/يونيه ٢٠١٥، التزامها باتفاق كوبنهاجن الذي يدعوهم إلى أن يوفروا معاً ١٠٠ بليون دولار سنوياً بحلول عام ٢٠٢٠ وأن يجعلوا صندوق المناخ الأخضر جاهزاً للتشغيل بحلول عام ٢٠١٥ (Group of Seven Summit, 2015). وفيما يخص تدابير تغير المناخ، يرى بعض المحللين أن إعادة توجيه الموارد الحالية نحو الاستخدامات خفيضة الكربون والمستدامة سيكون كافياً (Vivid Economics, 2014). وحجتهم في ذلك أن أفضل تقديرات الاستثمارات المطلوبة لتخفيف وطأة تأثير المناخ والتكيف معه في البلدان النامية ستتراوح بين ٤٠٠ و٥٠٠ بليون دولار في السنة بحلول عام ٢٠٣٠. وفي الوقت ذاته، زاد مجمل الاستثمارات في هذه البلدان بأكثر من ٣,٢٥ تريليون دولار خلال الفترة ٢٠٠٢-٢٠١٢. ولذلك، سيدعم توجيه قسط يسير من النمو المستمر المتوقع في الاستثمار إلى تدابير التخفيف والتكيف تحقيق أهداف المناخ والتنمية المستدامة (Vivid Economics, 2014).

وفضلاً عن زيادة مستويات التمويل وتنويع مصادره، يقتضي تمويل نظم النقل البحري التي تحقق كفاءة الطاقة إزالة الحواجز المقامة أمام الاستثمارات، مثل التشتت الذي تتسم به الحوافز المقدمة لمالكي السفن ومستأجريها (لا يتقاسم المستأجرون الوفورات مع مالكي السفن ولا يردونها إليهم). وبما أن مالكي السفن/مشغليها هم عادة من يستثمرون في كفاءة الطاقة في السفن، فإن تكاليف استحداث تقانات مبتكرة تحقق كفاءة الطاقة في السفن وإيجاد أنواع وقود بديلة (على سبيل المثال، المعدات وتصميم البدن والمحركات ونظم الدفع وتدابير التشغيل) تمثل جزءً من مجمل التكاليف الرأسمالية لطلب السفينة. فعلى سبيل المثال، يتخذ مالكو السفن/مشغلوها الذين يعتمدون اعتماداً شديداً على القطاع المصرفي في تلبية احتياجاتهم التمويلية قرارات الاستثمار في السفن الإيكولوجية التي تقتصد استخدام الوقود وتخفِّض الانبعاثات في الهواء رغم أنها أكثر تكلفة. وفي الجانب الإيجابي، تفيد المعلومات أن المصارف تراعي على نحوٍ متزايد معايير الاستدامة وأداء السفن من حيث كفاءة الطاقة، لا سيما عند اتخاذ قرارات التمويل. ولأن الراجح أن تشكل السفن التي تحقق كفاءة الطاقة أصولاً أعلى قيمة وأطول عمراً، فإن المعلومات تشير إلى أن المصارف تحبذ بشكل متزايد الاستثمارات في السفن المستدامة مثل السفن الإيكولوجية التي تقِّل فيها مخاطر التمويل (بما في ذلك فرص أكبر لتأجيرها وانخفاض تكاليف الوقود) (*The Marine Professional*, 2015).

ويمكن أيضاً الاستعانة بصكوك النقل البحري المستندة إلى السوق لتمويل الاستثمارات في كفاءة الطاقة. وإضافة إلى معايير التصميم التقنية، يعكف المجتمع الدولي، في الوقت الحالي، برعاية المنظمة البحرية الدولية/اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، على دراسة عدة صكوك لوضع ضوابط لانبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، من بينها التدابير المستندة إلى السوق، مثل الرسوم/الضرائب وآليات تداول الانبعاثات. ويمكن إعادة استثمار الإيرادات التي تحققها هذه الصكوك في قطاع النقل البحري لأغراض، من بينها تدابير كفاءة الطاقة. بيد أن الاتفاق لم ينعقد بعد على أي صك دولي مستند إلى السوق لوضع ضوابط لانبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي.

وللحكومات دور في دعم استثمارات القطاع الخاص في التقانات التي تحقق كفاءة الطاقة والوقود البديل يتمثل في تهيئة مناخ مواتي بوسائل، من بينها الحوافز المالية والنقدية (على سبيل المثال، الامتيازات الضريبية؛ والإعانات التي تدعم تقانات كفاءة الطاقة؛ والمنح أو الإعانات المقدمة للبحث والتطوير)، وإعمال الأطر التنظيمية وذات الصلة بالسياسات التي تدعم الابتكار وتُبسِّط العمليات والإجراءات. وبوسع الحكومات أيضاً أن تشارك في حث أسواق الكربون على دعم التقانات التي تحقق كفاءة الطاقة، بالتعاون مع قطاع النقل البحري والموانئ على سبيل المثال. وعلى النحو الذي ورد ذكره بشأن النقل الجوي، لمصارف التنمية دور أيضاً تضطلع به (World Bank/International Bank for Reconstruction and Development, 2012)، فبوسعها، على سبيل المثال، أن تدعم تدابير كفاءة الطاقة التي تنطبق على بنية النقل البحري التحتية (مثلاً، التقانات التي تدعم تزويد السفن بالكهرباء من الشاطئ في الموانئ)، استكمالاً لتدابير كفاءة الطاقة في السفن.

وخلاصة القول إن عام ٢٠١٥ يشكل معلماً مهماً في مضمار التنمية المستدامة سيُحدد فيه المسار الذي سيسلكه برنامج عمل دولي جديد للتنمية المستدامة ويُعتمد فيه إطار للسياسات العالمية بشأن المناخ. وللنقل البحري دور مهم في تحقيق البرنامج العالمي للاستدامة والصمود. ولذلك، يمر هذا القطاع بمرحلة حاسمة، إذ تُتاح له الفرصة ليؤكد أهميته الاستراتيجية بصفته نشاطاً اقتصادياً يتيح فرص عمل ويحقق إيرادات ويدعم التجارة وسلاسل الإمداد ويربط بين المجتمعات، وليبرز قدرته على تحقيق القيمة من حيث الجدوى الاقتصادية والمساواة الاجتماعية وصون الموارد وحماية البيئة. وحتى يتحقق هذا الدور فعلاً، يتعين أن تُدرج معايير الاستدامة والصمود السديدة وتُعمم في تخطيط النقل البحري وسياسات وقرارات الاستثمار فيه. ويشكل الأخذ بنهج متعدد الأطراف تشارك فيه الحكومات وقطاع النقل البحري والمؤسسات المالية وسائر الشركاء المعنيين شرطاً مهماً لتؤتي هذه الجهود أكلها. ومن الضروري أيضاً جمع البيانات ذات الصلة وتقاسمها ونشرها، بما في ذلك مؤشرات الاستدامة والأداء المناسبة وكذلك زيادة التمويل وتعزيز بناء القدرات وتقاسم أفضل الممارسات ودعم التوسع في استخدام التقانات المناسبة.

ويتناول الفصل الثاني الاتجاهات السائدة في الأسطول التجاري العالمي، بينما يتطرق الفصل الرابع للتطورات في الموانئ والفصل الخامس للمسائل القانونية والتطورات التنظيمية. ويُبرز كل فصل من هذه الفصول السبل التي بوسع النقل البحري أن يساهم بها في تحقيق مزيد من الاستدامة في قطاع النقل البحري.

المراجع

Alvik S, Eide M, Endersen Ø, Hoffmann P and Longva T (2010). Pathways to low carbon shipping. Abatement potential towards 2030. Det Norske Veritas. February.

Barnard B (2015). Low oil prices, shipper pushback nullify low sulfur's impact. *Journal of Commerce*. 16 February.

British Petroleum (2015). *Statistical Review of World Energy 2015*.

Business for Social Responsibility (2010). *Supply Chain Sustainability: A Practical Guide for Continuous Improvement*. United Nations Global Compact and Business for Social Responsibility.

Business for Social Responsibility (2014). Global maritime trade lane emissions factors. Available at http://www.bsr.org/reports/BSR_CCWG_Trade_Lane_Emissions_Factors.pdf (accessed 9 September 2015).

Clarksons Research (2015a). *Shipping Review and Outlook*. Spring.

Clarksons Research (2015b). *Seaborne Trade Monitor*. 2(6). June.

Clarksons Research (2015c). *Oil and Tanker Trade Outlook*. May.

Clarksons Research (2015d). *Oil and Tanker Trade Outlook*. January.

Clarksons Research (2015e). *Container Intelligence Monthly*. 17(6). June.

Clarksons Research (2015f). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.

Cohen MA and Lee HL (2015). Global supply chain benchmark study: An analysis of sourcing and re-structuring decisions. Supply Chain Navigator. April. Available at http://scnavigator.avnet.com/article/april-2015/global-supply-chain-benchmark-study/ (accessed 9 September 2015).

Dry Bulk Trade Outlook (2015a). Clarksons Research. May.

Dry Bulk Trade Outlook (2015b). Clarksons Research. January.

ECLAC (2014). Investment in infrastructure in Latin America and the Caribbean. Available at http://www.cepal.org/sites/default/files/infographic/files/infraestructura_espanol.pdf (in Spanish) (accessed 9 September 2015).

Elliott-Green N (2015). Crude trade: Looking beyond the barrels. Clarksons Research. January.

European Commission (2001). Directive 2001/80/EC of the European Parliament and of the Council on the limitation of emissions of certain pollutants into the air from large combustion plants. October.

Francois J, Manchin M, Norberg H, Pindyuk O and Tomberger P (2013). Reducing transatlantic barriers to trade and investment: An economic assessment. Centre for Economic Policy Research. London.

Gledhill R, Hamza-Goodacre D and Ping L (2013). Business-not-as-usual: Tackling the impact of climate change on supply chain risk. PricewaterhouseCoopers.

Group of Seven Summit (2015). Think Ahead, Act Together. Group of Seven Summit Declaration. June. Available at https://www.g7germany.de/Content/EN/Artikel/2015/06_en/g7-gipfel-dokumente_en.html (accessed 9 September 2015).

HSBC Bank (2015). Global connections – Global overview. Trade forecast reports.

IAPH (2015a). World Ports Climate Initiative. June. Available at http://wpci.iaphworldports.org/ (accessed 7 September 2015).

IAPH (2015b). IAPH Tool Box for Port Clean Air Program. Available at wpci.iaphworldports.org/iaphtoolbox/ (accessed 9 September 2015).

International Council for Clean Transportation (2011). Reducing greenhouse gas emissions from ships: Cost effectiveness of available options. White paper. Available at http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_GHGfromships_jun2011.pdf (accessed 9 September 2015).

International Energy Agency (2015). Oil market report. June.

IMO (2014). Third IMO GHG Study 2014 – Final report. MEPC 67/INF.3. London.

IMO (2015). Prevention of air pollution from ships. Available at http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Air-Pollution.aspx (accessed 9 September 2015).

International Monetary Fund (2015). Learning to live with cheaper oil amid weaker demand. Regional Economic Outlook Update. Washington, D.C.

International Transport Forum/OECD (2015). *ITF Transport Outlook 2015*. Paris.

International Transport Journal (2015). Charterers to exclude inefficient vessels. 29 May.

JOC (2014). Falling bunker price gets industry talking about speeding up ships. 3 November.

JOC staff (2015). European shippers launch global review of mega-alliances. *JOC*. 23 April.

Johnson S (2015). Oil price drop wreaks havoc on Russian economy. *Market Realist*. 30 January.

Jones D and Worthington B (2014). Europe's failure to tackle coal risks for the EU low-carbon transition. Sandbag Climate Campaign.

Kojima K and Ryan L (2010). Transport energy efficiency. Implementation of IEA recommendation since 2009 and next steps. September. International Energy Agency. Available at https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/transport_energy_efficiency.pdf (accessed 9 September 2015).

Lenton T, Footitt A and Dlugolecki A (2009). Major tipping points in the Earth's climate system and consequences for the insurance sector. World Wide Fund for Nature, Gland, and Allianz SE, Munich.

Lloyd's List (2015a). Shippers' calls for faster Asia–Europe services fall on deaf ears. 21 April.

Lloyd's List (2015b). Carriers warned of impact of speeding up services. 10 February.

Lloyd's List (2015c). LNG volumes forecast to pick up substantially in 2015 and 2016. 10 April.

Lloyd's List (2015d). Maersk Line orders 11 ultra-large container vessels. 3 June.

Nicholls RJ, Hanson S, Herweijer C, Patmore N, Hallegatte S, Corfee-Morlot J, Château J and Muir-Wood R (2008). Ranking port cities with high exposure and vulnerability to climate extremes exposure estimates. Environment Working Papers No. 1. OECD.

OECD (2011). *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030*. Paris.

Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (2015). Transport at COP20: Despite limited leaps, Lima limps. Climate finance as the engine for more low-carbon transport. Partnership on Sustainable Low Carbon Transport and Bridging the Gap Initiative.

Petri PA and Plummer MG (2012). The trans-Pacific partnership and Asia–Pacific integration: Policy implications. Policy brief No. PB12-6. Peterson Institute for International Economics. Washington, D.C.

Politico Magazine (2014). What the 2014 oil crash means. Prices are falling – fast. Is that good or bad news for the United States? 16 October.

Ship & Bunker (2014a). Falling oil prices push owners to offload ECO ships. 15 December.

Ship & Bunker (2014b). Alphaliner: Slow steaming keeps 7% of global fleet employed. 24 October.

ShippingWatch (2014). Maersk Line sticks to slow steaming. 22 October.

Sustainable Shipping Initiative (2015). Available at http://ssi2040.org (accessed 9 September 2015).

The Marine Professional (2015). Banks more likely to finance efficient ships. 22 April.

Trimmel B (2015). Iron ore exports: A dangerous race? Shipping Intelligence Network. April.

UNCTAD (2010). Oil prices and maritime freight rates: An empirical investigation. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1 April.

UNDP (2013). *Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. New York.

Vivid Economics (2014). Financing green growth. Available at http://www.vivideconomics.com/publications/financing-green-growth (accessed 9 September 2015).

World Bank/International Bank for Reconstruction and Development (2012). Air transport and energy efficiency. Transport papers No. TP-38. Washington, D.C.

World Steel Association (2015). World crude steel output increases by 1.2% in 2014. January.

حواشي نهاية الفصل

(١) للاستزادة من المعلومات بشأن علم تغير المناخ وتأثيراته في النقل، بما في ذلك بنية النقل الساحلي التحتية، انظر الوثائق ذات الصلة بأعمال الأونكتاد في هذا المجال المتاحة عبر الرابط التالي: http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-and-Maritime-Transport.aspx.

2

هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله

خلال الاثني عشر شهراً المنتهية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، نما الأسطول العالمي بمقدار ٣,٥ في المائة، وهي أدنى نسبة نمو يسجلها طوال ما يزيد عن عقد من الزمان[1]. وفي بداية السنة، تألف مجموع الأسطول التجاري العالمي من ٨٩ ٤٦٤ سفينة بلغ مجموع حمولتها الساكنة ١,٧٥ طناً. ولأول مرة منذ أن بلغت دورة بناء السفن ذروتها، زاد متوسط عمر الأسطول العالمي زيادة طفيفة خلال عام ٢٠١٤. ولأن عدد السفن الجديدة المسلَّمة تناقص واقترن ذلك بانخفاض نشاط التخريد، لم تعد السفن الجديدة تعوِّض عملية التقادم الطبيعي في الأسطول.

ويظل اليونان أكبر بلد مالك للسفن، تليه اليابان فالصين فألمانيا ثم سنغافورة. وتستأثر أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن مجتمعة بأكثر من نصف الحمولة العالمية. ومن بين أهم ١٠ بلدان مالكة للسفن، تنتمي خمسة بلدان إلى آسيا، وأربعة إلى أوروبا، وبلد واحد إلى الأمريكتين.

ويُبيِّن استعراض النقل البحري عملية التركيز في خطوط النقل البحري المنتظمة، فبينما زادت الطاقة الحملية من الحاويات لدى كل مقدم خدمات وكل بلد ثلاث مرات بين عامي ٢٠٠٤ و٢٠١٥، انخفض عدد الشركات التي تقدم خدمات من موانئ كل بلد وإليها بنسبة ٢٩ في المائة. ويمثل هذان المساران وجهين لعملة واحدة: فكلما زادت السفن حجماً وسعت الشركات إلى تحقيق اقتصادات الحجم، قلَّ عدد الشركات في فرادى الأسواق.

وتقضي اللوائح التنظيمية الجديدة بأن يستثمر قطاع النقل البحري في التقانات البيئية التي تعالج مسائل من قبيل إدارة الانبعاثات والنفايات ومياه الصابورة. ولا تقتصر فائدة بعض التقانات على البيئة، بل قد تُحقِّق وفورات طويلة الأجل في التكاليف تُعزى إلى زيادة كفاءة الوقود، على سبيل المثال.

وستظل الحوافز الاقتصادية والتنظيمية تشجع فرادى المالكين على الاستثمار في تحديث أساطيلهم. وما لم تُكسَّر السفن القديمة، فستنمو السعة الزائدة على الصعيد العالمي ويشتد الضغط على أسعار الشحن والاستئجار باتجاه الهبوط. ومن شأن التفاعل بين اللوائح البيئية الصارمة وأسعار الشحن والاستئجار المنخفضة أن يشجع على زيادة تكسير السفن الأقدم، مما سيكون له دور لا في تخفيض السعة الزائدة في الأسواق فحسب بل وفي تقليل تأثير النقل البحري في البيئة على الصعيد العالمي أيضاً.

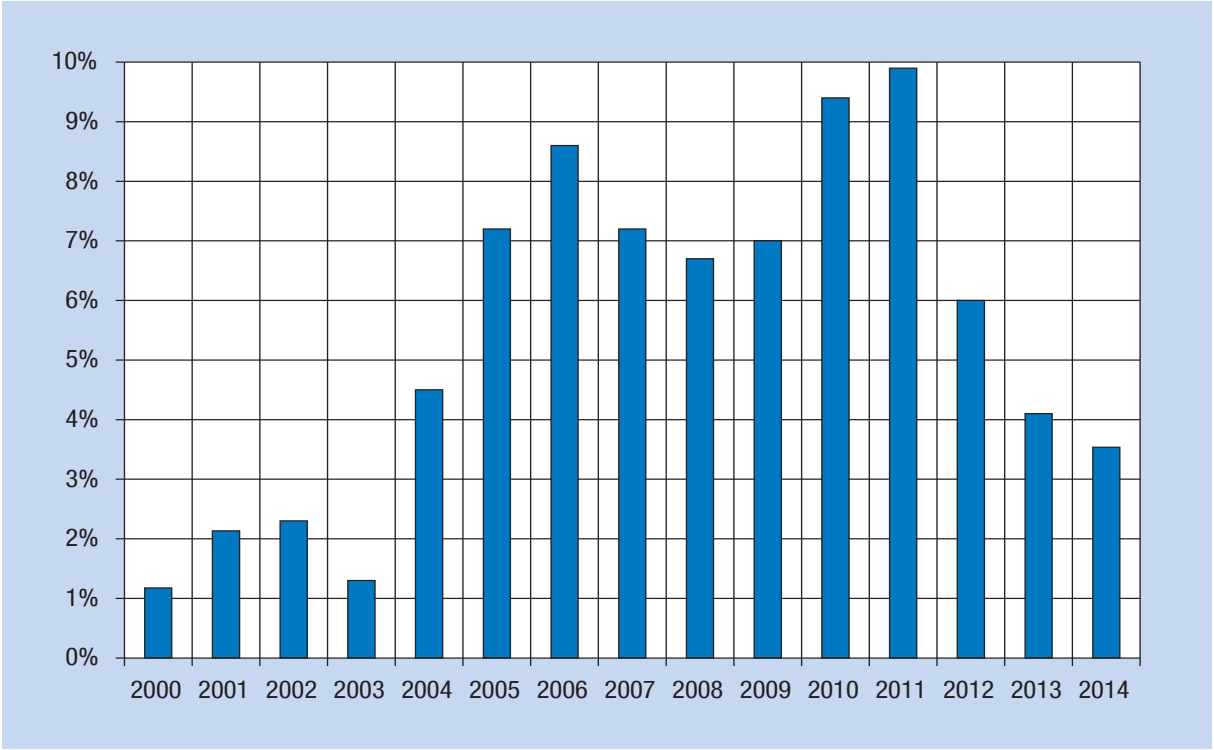
ألف- هيكل الأسطول العالمي

١- نمو الأسطول العالمي وأنواع السفن الرئيسية

تجاوباً مع نمو الطلب (انظر الفصل الأول)، نما الأسطول العالمي بنسبة ٣,٥ في المائة خلال الاثني عشر شهراً المنتهية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، وهي أدنى نسبة نمو يسجلها طوال ما يزيد عن عقد من الزمان. وفي بداية السنة، تألف مجموع الأسطول التجاري العالمي من ٨٩ ٤٦٤ سفينة بلغ مجموع حمولتها الساكنة ١,٧٥ طناً (الشكل ٢-١ والجدول ٢-١). وظلّ عدد السفن الجديدة التي أُضيفت إلى الأسطول العالمي يتناقص بالأرقام المطلقة بالمقارنة مع السنوات الماضية. وفي الوقت نفسه، ظل معدل نمو السفن العام يفوق معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي ونمو التجارة، بل وتجاوز قليلاً معدل نمو التجارة البحرية.

واستأثرت ناقلات السوائب الجافة بأكبر حصة متزايدة بلغت ٤٣,٥ في المائة من السعة الكلية في بداية عام ٢٠١٥، وهي نتيجة معدل نمو بلغ ٤,٤ في المائة بين عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥ بل وزيادة أعلى من ذلك في السنوات ٢٠١٠-٢٠١٣ (الشكل ٢-٢).

الشكل ٢-١ النمو السنوي للأسطول العالمي، ٢٠٠٠-٢٠١٣ (نسبة مئوية من الحمولة الطنية الساكنة)



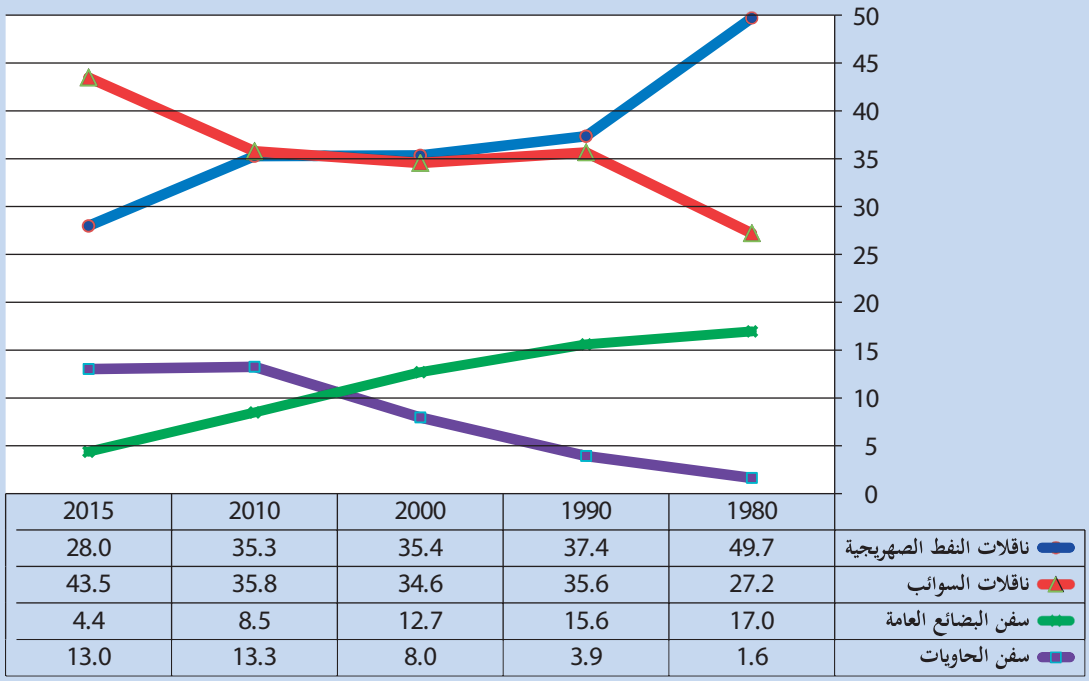
المصدر: الأونكتاد، أعداد مختلفة من *استعراض النقل البحري*.

ورغم الأزمة الاقتصادية المتواصلة، زاد أسطول سفن الحاويات بنسبة ٥,٢ في المائة خلال الفترة نفسها، فكان على طرفي نقيض مع تراجع النمو الاقتصادي العالمي. وقد يؤدي حدوث مزيد من الارتفاع في معدل النقل بالحاويات إلى أن ينمو الطلب على طاقة الحاويات الحملية إلى حدٍ ما. بيد أن الطلب زاد بوجه عام بدرجة أقل من العرض خلال السنوات القليلة الماضية، فتواصل العرض الزائد في سوق النقل البحري بالحاويات وازداد الضغط على أسعار الشحن بالحاويات في اتجاه الهبوط (انظر الفصل الثالث).

وفاق النمو في فئة سفن التموين البحري وناقلات الغاز الصهريجية نظيره في جميع أنواع السفن الأخرى، وفيه يتجلى توسع

تجارة الغاز ومشاريع الاستكشاف البحري. ويتعارض هذا التطور مع النمو البطيء في ناقلات النفط (١,٤ في المائة). وزاد أسطول العبَّارات وسفن الركاب بنسبة ٤,٨ في المائة، فكان ذلك مؤشراً على توقعات الطلب الإيجابية في قطاع سفن الرحلات السياحية. ويدل التطور الإيجابي بوجه عام في جزء السوق المتعلق بأنواع السفن الأخرى أيضاً على أن الأسطول العالمي يزداد تخصصاً (الجدول ٢-١).

الشكل ٢-٢ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٥ (الأرقام في بداية السنوات، الحصة من السوق)



	1980	1990	2000	2010	2015
ناقلات النفط الصهريجية	49.7	37.4	35.4	35.3	28.0
ناقلات السوائب	27.2	35.6	34.6	35.8	43.5
سفن البضائع العامة	17.0	15.6	12.7	8.5	4.4
سفن الحاويات	1.6	3.9	8.0	13.3	13.0

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

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

الجدول ٢-١ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٣-٢٠١٤ (الأرقام في بداية السنوات، بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة، والحصة من السوق بالحروف المائلة)

الأنواع الرئيسية	٢٠١٤	٢٠١٥	*النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٥/٢٠١٤*
ناقلات النفط الصهريجية	٤٨٢ ٤٤٧	٤٨٩ ٣٨٨	١,٤٪
	٢٨,٦٪	٢٨,٠٪	
ناقلات السوائب	٧٢٨ ٣٢٢	٧٦٠ ٤٦٨	٤,٤٪
	٤٣,١٪	٤٣,٥٪	
سفن البضائع العامة	٧٧ ٥٠٧	٧٦ ٧٣١	-١,٠٪
	٤,٦٪	٤,٤٪	
سفن الحاويات	٢١٥ ٨٨٠	٢٢٧ ٧٤١	٥,٥٪
	١٢,٨٪	١٣,٠٪	
أنواع السفن الأخرى	١٨٥ ٣٠٦	١٩٤ ٨٩٣	٥,٢٪
	١١,٠٪	١١,١٪	

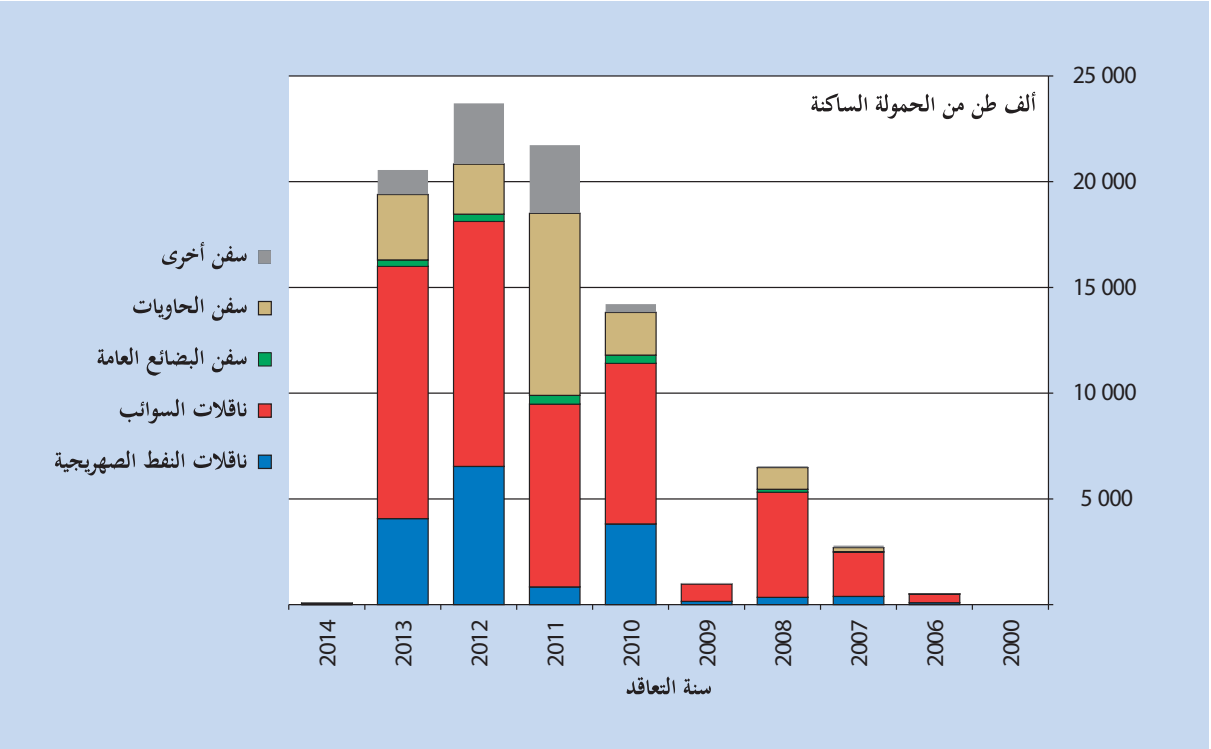
الجدول ٢-١ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٣-٢٠١٤ (الأرقام في بداية السنوات، بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة، والحصة من السوق بالحروف المائلة) *(تابع)*

الأنواع الرئيسية	٢٠١٤	٢٠١٥	*النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٥/٢٠١٤*
ناقلات الغاز	٤٦ ٣٣٥	٤٩ ٦٧٥	٪٧,٢
	٪٢,٧	٪٢,٨	
الناقلات المواد الكيميائية	٤١ ٦٨٨	٤٢ ١٨١	٪١,٢
	٪٢,٥	٪٢,٤	
سفن التموين البحري	٦٩ ٥١٣	٧٤ ١٧٤	٪٦,٧
	٪٤,١	٪٤,٢	
العبّارات وسفن الركاب	٥ ٥٣١	٥ ٧٩٧	٪٤,٨
	٪٠,٣	٪٠,٣	
سفن أخرى/غير متوافرة	٢٢ ٢٤١	٢٣ ٠٦٦	٪٣,٧
	٪١,٣	٪١,٣	
المجموع العالمي	١ ٦٨٩ ٤٦٢	١ ٧٤٩ ٢٢٢	٪٣,٥
	٪١٠٠	٪١٠٠	

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن تجارية بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

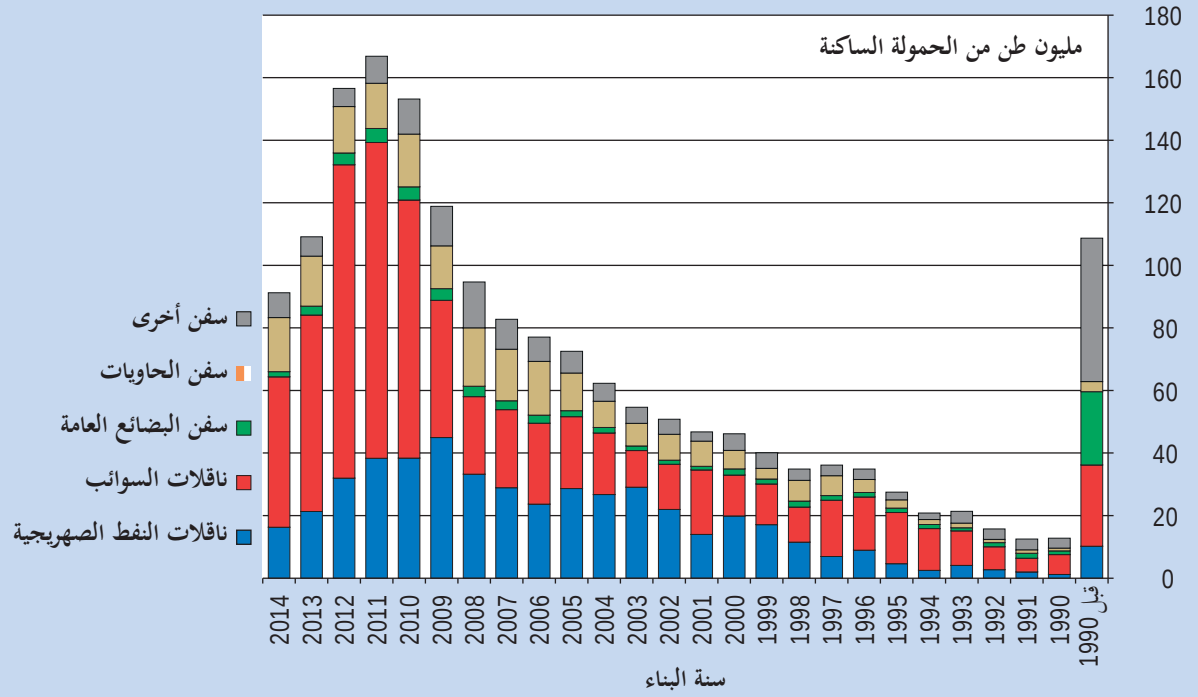
الشكل ٢-٣ سنة التعاقد للحمولة الطنية (حمولة طنية ساكنة) المسلمة في عام ٢٠٠٧



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

الشكل ٢-٤ أنواع سفن الأسطول العالمي، حسب سنة البناء (حمولة طنية ساكنة في ١ كانون الثاني/ يناير ٢٠١٥)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن تجارية بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

الجدول ٢-٢ التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب نوع السفينة، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ (نسبة مئوية من مجموع السفن والحمولة الطنية الساكنة)

مجموعات البلدان أنواع السفن		*صفر إلى ٤ سنوات*	*٥-٩ سنوات*	*١٠-١٤ سنة*	*١٥-١٩ سنة*	*٢٠ سنة فأكثر*	*متوسط العمر ٢٠١٤*	*متوسط العمر ٢٠١٥*	*التغيير ٢٠١٥/ ٢٠١٤*
العالم: ناقلات السوائب	السفن	٤٧,٥٠	١٨,٦٨	١١,١٢	١١,٥٥	١١,١٥	٩,٠٧	٩,١٥	-٠,٠٩
	حمولة طنية ساكنة	٥١,٨٨	١٨,٧٣	١٠,٤٦	٩,٩٤	٨,٩٩	٨,٠٨	٧,٩٨	٠,١٠
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٣٣٨ ٨٠	٧٢٨ ٧٣	١٤٥ ٦٩	٣٢٣ ٦٣	٢٩٠ ٥٩			
العالم: سفن الحاويات	السفن	٢٠,٩٤	٣٤,٣١	١٧,٦١	١٧,٥٥	٩,٦٠	١٠,٨٨	١٠,٧٠	٠,١٨
	حمولة طنية ساكنة	٣٤,٨٨	٣٤,٢٢	١٦,٥٨	١٠,١٨	٤,١٤	٨,٢٣	٨,١٩	٠,٠٤
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٣١٠ ٧٤	٤٨٧ ٤٤	٠٠١ ٤٢	٨٦٩ ٢٥	٢٣٥ ١٩			
العالم: سفن البضائع العامة	السفن	١٠,٦٨	١٤,٨٩	٧,٧٠	٨,٩٦	٥٧,٧٦	٢٤,٨٦	٢٤,١٨	٠,٦٨
	حمولة طنية ساكنة	٢٢,٠٩	١٨,٨٦	١٠,٠٥	١٠,١٧	٣٨,٨٣	١٧,٩٧	١٧,٧٦	٠,٢١
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٢٩٧ ٨	٣٨٨ ٥	٠٨٦ ٦	٨٨٥ ٤	٧٥٨ ٢			

الجدول ٢-٢ التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب نوع السفينة، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ (نسبة مئوية من مجموع السفن والحمولة الطنية الساكنة) (تابع)

مجموعات البلدان أنواع السفن		صفر إلى ٤ سنوات	٥-٩ سنوات	١٠-١٤ سنة	١٥-١٩ سنة	٢٠ سنة فأكثر	متوسط العمر ٢٠١٤	متوسط العمر ٢٠١٥	التغيير ٢٠١٥/ ٢٠١٤
العالم: ناقلات النفط الصهريجية	السفن	١٨,٧٤	٢١,٧٢	١٢,٦٩	٨,٣٢	٣٨,٥٤	١٨,٣٧	١٧,٩٢	٠,٤٥
	حمولة طنية ساكنة	٢٩,٩٠	٣٢,٥٩	٢٢,٨٣	١٠,٠٤	٤,٦٤	٨,٩٨	٨,٥١	٠,٤٧
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	١٩٦ ٨٣	٨٧١ ٧٨	٢٣١ ٩٥	٧٠٢ ٦٥	٥٢١ ٦			
العالم: أنواع السفن الأخرى	السفن	١٦,٥٥	١٦,٨٧	٩,٢٢	٨,٨٨	٤٨,٤٨	٢٢,٢٢	٢١,٨٦	٠,٣٦
	حمولة طنية ساكنة	٢٠,٤١	٢٦,٤٩	١٢,٣١	٩,١٦	٣١,٦٢	١٥,٦٥	١٥,٣٠	٠,٣٥
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٦١٩ ٦	٥٤٧ ٨	٥٧٤ ٧	٨٣٤ ٥	٩٦٢ ٣			
العالم: جميع السفن	السفن	١٤,٩٤	١٥,٦٤	٨,٣٥	٧,٩٦	٥٣,١٢	٢٠,٢٥	١٩,٨٩	٠,٣٥
	حمولة طنية ساكنة	٣٨,٧١	٢٥,٥٠	١٤,٩٠	٩,٩٢	١٠,٩٧	٩,٦٣	٩,٤١	٠,٢٢
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٨٧٣ ٤٢	٨٩٩ ٣٠	٠٤٢ ٣٤	١٦٠ ٢٣	٠٩٥ ٦			
الاقتصادات النامية: جميع السفن	السفن	٢٠,٢٨	١٧,٧١	٨,٦٤	٩,٢٤	٤٤,١٢	١٩,٧٦	١٩,٤٣	٠,٣٣
	حمولة طنية ساكنة	٤١,٥٥	٢٠,٤٥	١٠,٩٧	١٠,٩٨	١٦,٠٥	١٠,٣٧	١٠,٢٠	٠,١٧
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٤٥٣ ٣٦	٨٧٩ ٢١	٢٤١ ٢٥	١٢٨ ٢٢	٧٨٨ ٦			
الاقتصادات المتقدمة: جميع السفن	السفن	٢٠,٢٠	٢١,٠٢	١٢,٧٩	١١,٢٤	٣٤,٧٦	١٨,٥٢	١٨,١٧	٠,٣٥
	حمولة طنية ساكنة	٣٧,٤٦	٢٩,٠٠	١٧,٥٦	٩,١٠	٦,٨٨	٨,٩٠	٨,٦٥	٠,٢٥
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٠٢٦ ٥٢	٦٩٠ ٣٩	٨٤٧ ٤٠	٦٤٩ ٢٤	١٤٢ ٧			
البلدان ذات الاقتصادات الانتقالية: جميع السفن	السفن	٧,٢٩	٧,٧١	٣,٦٨	٤,٠٣	٧٧,٣٠	٢٨,٨٢	٢٨,١٢	٠,٧٠
	حمولة طنية ساكنة	٢٠,٢١	٢٢,٧٠	١٥,٥٦	١٢,٥٧	٢٨,٩٧	١٥,٥٦	١٥,٠٣	٠,٥٣
	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٦٥٩ ١٧	٧٠٦ ٢٠	٣٦٦ ٢٧	٠٢٩ ٢٠	٣٩٨ ٢			

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

وترد أمثلة لطبيعة بناء السفن الدورية في الشكل ٢-٣ الذي يُبيِّن السنة التي تم التعاقد فيها على السفن المبنية في عام ٢٠١٤. ويتبيَّن من الشكل ٢-٤ أن مجموع السفن المسلمة في عام ٢٠١٤ تجاوز بقليل نصف نظيره في عام ٢٠١١، وهي السنة التي بلغت فيها أكبر دورة لبناء السفن على الإطلاق أوجها. وتفصل عدة سنوات بين تقديم طلب لبناء سفينة جديدة والموعد

الذي تُسلَّم فيه إلى السوق. وعادة ما تُطلب السفن عندما يُعتبرُ السوق متيناً، بيد أن تسليمها لا يتم إلا بعد مضي عدة سنوات قد يصاب السوق حينها بالضعف.

وأُبرمت عقود أغلب السفن المسلمة في عام ٢٠١٤ خلال السنوات الأربعة السابقة له، وفي عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٧ في بعض الحالات. وبعد الهبوط الاقتصادي في عام ٢٠٠٩، كان عدد الطلبات المقدمة أقل نسبياً (الشكل ٢-٣). ولذلك، تُعزى معظم السفن المسلمة إلى قرارات اتُّخِذت بعد الأزمة الاقتصادية. ويشير مستوى النمو المرتفع والمتواصل في سفن الحاويات إلى الاستراتيجية التي يتمسك بها القطاع بغية تحقيق وفورات الحجم ووفورات في التكاليف بوسائل، من بينها زيادة كفاءة الطاقة، على سبيل المثال.

وقد لا تعود السعة الزائدة الناجمة عن ذلك بالفائدة على مالكي السفن، بيد أنها تمثل تطوراً إيجابياً من منظور الجهات الساعية لإنعاش التجارة العالمية؛ إذ ينتفي القصور في السعة الحملية، فتواصل تكاليف التجارة انخفاضها في الأجل الطويل (انظر أيضاً الفصل الثالث).

٢- التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي

لأول مرة منذ أن بلغت دورة بناء السفن أوجها، زاد متوسط عمر الأسطول العالمي زيادة طفيفة خلال عام ٢٠١٤. ولأن عدد السفن الجديدة المسلَّمة تناقص واقترن بانخفاضٍ في نشاط التخريد، لم تعد السفن الجديدة تعوِّض عملية التقادم الطبيعي في الأسطول (انظر الجدول ٢-٢). وبما أن معدلات النمو العامة ظلت تنخفض للسنة الثالثة على التوالي، يعتبر التقادم في الأسطول الحالي ظاهرة طبيعية تتسم بها دورة النقل البحري المنقضية وهي ستتسارع في السنوات القليلة المقبلة. بيد أن الأسطول الحالي أصغر عمراً بدرجة ملحوظة مما كان عليه قبل عشر سنوات. ولا يتضح إلى حدٍ ما من القيم المتوسطة أن السفن الجديدة في قطاع السوائب الجافة والحاويات تمثل السبب الرئيسي الذي يعزى إليه انخفاض متوسط عمر الأسطول، بينما يظل عمر أنواع السفن الأخرى يزداد. ويبلغ متوسط عمر السفن "الأخرى" ضعفي نظيره في القطاعين المذكورين آنفاً.

ويتفاوت التوزيع أيضاً في كل المناطق والبلدان وطرق النقل البحري. وتُعزى هذه الفوارق، في المقام الأول، إلى تأثير انتقال السفن من الطرق الرئيسية إلى الطرق الفرعية بفعل السعة الزائدة في طرق التجارة الرئيسية التي تُحوِّل السفن الأقدم وأصغر حجماً في كثير من الأحيان إلى الطرق الفرعية. وفضلاً عن ذلك، تدفع اللوائح التنظيمية البيئية السفن الأقدم نحو المناطق التي تكون النظم فيها أقل صرامة. وعادة ما تتألف المناطق التي تعمل فيها أقدم الأساطيل وأقلها مراعاة للبيئة من المناطق الطرفية والأقل نمواً، وبوجه خاص الخدمات التي تربط بينها. ولذلك، يؤثر انتقال السفن من الطرق الرئيسية إلى الطرق الفرعية تأثيراً إيجابياً فعلياً من منظور البيئة، إذ إنه يدفع السفن الأحدث نسبياً إلى المناطق والطرق الطرفية. ولأن هذه السفن عادة ما تكون أكبر حجماً، فإن هذه الظاهرة تزيد الضغوط لتطوير بنية الموانئ التحتية في البلدان النامية.

٣- الاستدامة البيئية: الاتجاهات السائدة في تقانات السفن

تقضي اللوائح التنظيمية الجديدة (انظر أيضاً الفصل الخامس) أن يستثمر قطاع النقل البحري في التقانات البيئية التي تعالج مسائل مثل الانبعاثات والنفايات و/أو مياه الصابورة. ولا يعود بعض الاستثمارات بالنفع على البيئة وحدها، بل قد يُحقِّق وفورات في التكاليف في الأجل الطويل بفضل كفاءة الوقود، على سبيل المثال.

ويُبيِّن الشكل ٢-٥ ازدياد استعمال نظم معالجة مياه الصابورة والاستعانة بتقانات، من قبيل نظم الأشعة فوق البنفسجية والنظم الكيميائية ونظم الرشح. وتتفاوت فعالية هذه النظم وفق عوامل، مثل ملوحة مياه البحر والحرارة وكمية الرواسب (Clarksons Research, 2014a). وفي عامي ٢٠١٣ و٢٠١٤، بُنِي أكثر من نصف سفن الحاويات الجديدة التي زُوِّدت بهذه النظم. أما حصة الأنواع الأخرى من السفن، فأقل من ذلك وإن كانت تزداد.

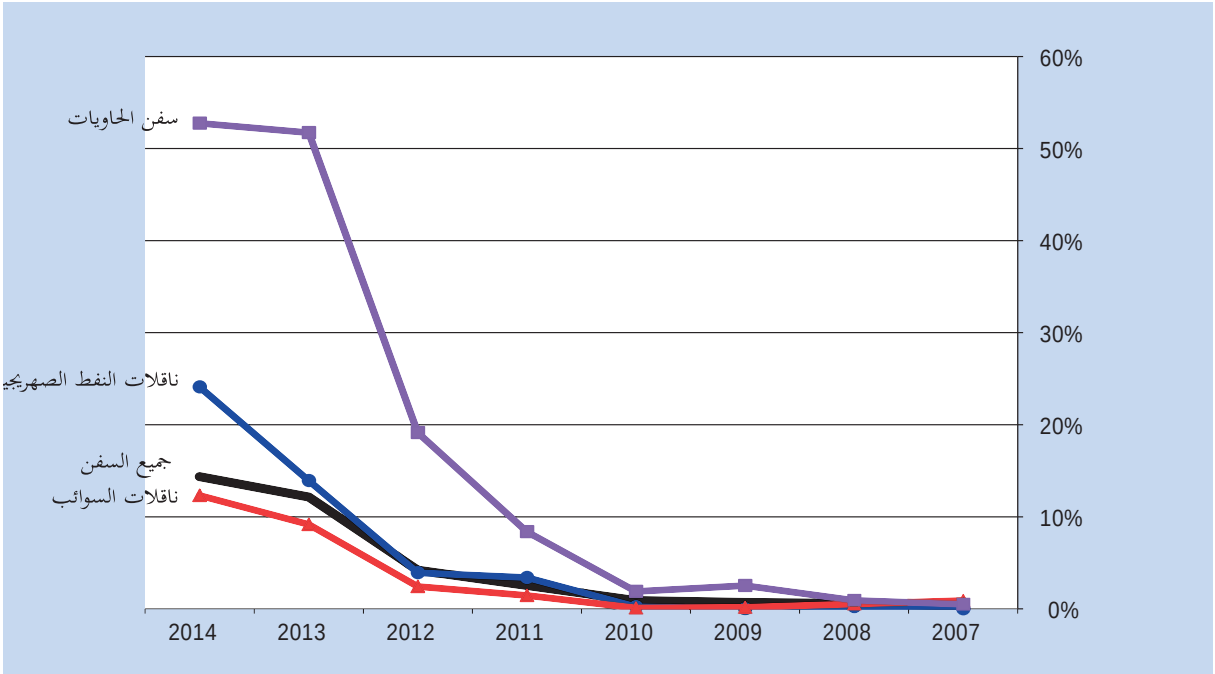
وتثير الانبعاثات من النقل البحري مخاوف تشتد قوة. وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية تدابير أكثر صرامة تتعلق بأكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين، فوُضِعت لأكاسيد الكبريت حدود قصوى جديدة وفُرِضت حدود قصوى أكثر صرامة في منطقتي ضبط الانبعاثات في أوروبا وأمريكا الشمالية.

ومن حيث التقانات، ثمة ثلاث طرائق رئيسية للتقيد بلوائح أكاسيد الكبريت التنظيمية هي: (أ) أنواع الوقود الخفيضة المحتوى من الكبريت، مثل زيت الغاز البحري؛ (ب) تقانة تنقية

الغاز للمعالجة اللاحقة لغاز العوادم التي تستخدم مياه البحر لغسل أكاسيد الكبريت؛ (ج) أنواع الوقود البديلة، لا سيما الغاز الطبيعي المسيَّل، وربما الوقود الإحيائي والميثانول.

ويعتمد الحل الذي سيأخذ به مالك السفينة على عوامل عديدة، من بينها الوقت الذي تمضيه السفينة في مناطق ضبط الانبعاثات واستهلاكها من الوقود وعمرها. وتفيد المعلومات أن نظم تنقية غاز العوادم تكلف بين ٢ مليون و٤ ملايين دولار لكل سفينة (Clarksons Research, 2014b). ويُتوقَّع أن يتحول معظم مالكي السفن إلى استخدام زيت الغاز البحري في الأجل القصير. ولن تكون نظم تنقية غاز العوادم اقتصادية إلا في السفن التي تعمل جل وقتها في مناطق ضبط الانبعاثات، لأن هذه النظم تتيح استخدام زيت الوقود الثقيل المعياري، وهو أرخص من بدائل الوقود الخفيضة المحتوى من الكبريت.

الشكل ٢-٥ حصة السفن الجديدة (عدد السفن) المزودة بنظم معالجة مياه الصابورة، حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠٠٧-٢٠١٤



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

ويُستشف من بيانات السفن الجديدة أن أغلب السفن ستتقيد بالحدود القصوى الجديدة المطبقة في مناطق ضبط الانبعاثات بالانتقال، في الأجل القصير، إلى أنواع الوقود الخفيضة المحتوى من الكبريت، مثل زيت الغاز البحري. وتفيد المعلومات أن السفن المزودة بأجهزة تنقية الغاز تمثل نسبة صغيرة من سفن الأسطول الحالي ومن طلبات السفن. وبوجه خاص، ترى السفن التي تمضي وقتاً طويلاً في مناطق ضبط الانبعاثات ميزة في تركيب أجهزة تنقية الغاز. وفي الأجل الأطول، ومع ازدياد الحدود القصوى العالمية لأكاسيد الكبريت تشدداً، يُتوقع أن يزداد تركيب أجهزة تنقية الغاز بدلاً عن اللجوء إلى حل قصير الأجل باستخدام زيت الغاز البحري (Clarksons Research, 2014b).

ويمثل استخدام الغاز الطبيعي المسيَّل خياراً آخر للحد من الانبعاثات. وفي آذار/مارس ٢٠١٥، لم يتجاوز عدد السفن التي تستخدم الغاز الطبيعي المسيَّل وقوداً، أو تلك القادرة على العمل به، ١٧٨ سفينة أغلبها من ناقلات الغاز الطبيعي المسيَّل (Clarksons Research, 2015a). بيد أن نسبة السفن التي تستخدم الغاز الطبيعي المسيَّل وقوداً آخذة في الازدياد، ازدياداً يُتوقَّع أن يتواصل في الأجل الطويل كلما غدت اللوائح التنظيمية بشأن الانبعاثات أكثر صرامة. وسيعتمد استخدام الغاز الطبيعي المسيَّل وقوداً أيضاً على تركيب ما يقتضيه ذلك من بنية تحتية لتزويد السفن بالوقود. وفي الوقت الحالي، لا تتوافر هذه البنية التحتية، باستثناء قدر ضئيل من التغطية في بعض محطات التزود بالغاز

الطبيعي المسيَّل التي يقع معظمها في أوروبا الشمالية (Morgan Stanley, 2013).

باء- ملكية الأسطول العالمي وتشغيله

١- البلدان المالكة للسفن

لا يزال اليونان أكبر بلد مالك للسفن، إذ يستأثر بنسبة تفوق ١٦ في المائة من المجموع العالمي، تليه اليابان، فالصين، ثم ألمانيا، فسنغافورة. وتستأثر أكبر خمسة بلدان مجتمعة بأكثر من نصف الحمولة الطنية الساكنة العالمية (الجدول ٢-٣). ومن بين أهم ١٠ بلدان، تنتمي خمسة بلدان إلى آسيا، وأربعة إلى أوروبا، وبلد واحد إلى الأمريكتين.

وخلال العقد المنصرم، ارتفعت مرتبة الصين (هونغ كونغ) وجمهورية كوريا وسنغافورة بين أكبر البلدان مالكة السفن، بينما أصبحت حصة ألمانيا والنرويج والولايات المتحدة من السوق أقل مما كانت عليه في عام ٢٠٠٥.

ولا تزال البرازيل أكبر بلد مالك للسفن (بالحمولة الطنية الساكنة) في أمريكا الجنوبية، يليها المكسيك، فشيلي، فالأرجنتين. وأنغولا هي أكبر بلد مالك للسفن في أفريقيا، تليها نيجيريا فمصر (انظر أيضاً البيانات الموسعة المتاحة على الشبكة عن جميع البلدان مالكة السفن على الرابط: http://stats.unctad.org/fleetownership.

الجدول ٢-٣ أهم ٣٥ بلداً ملكاً للسفن، ١ كانون الثاني يناير ٢٠١٥ (الحمولة الطنية الساكنة)

الرتبة (حمولة طنية ساكنة)	بلد/إقليم الملكية	عدد السفن			الحمولة الطنية الساكنة				
		العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الأجنبي كنسبة مئوية من المجموع	المجموع كنسبة مئوية من العالم
١	اليونان	٧٩٦	٣ ٢٢١	٤ ٠١٧	٧٠ ٤٢٥ ٢٦٥	٢٠٩ ٠٠٤ ٥٢٦	٢٧٩ ٤٢٩ ٧٩٠	٪٧٤,٨٠	٪١٦,١١
٢	اليابان	٧٦٩	٣ ٢١٧	٣ ٩٨٦	١٩ ٤٩٧ ٦٠٥	٢١١ ١٧٧ ٥٧٤	٢٣٠ ٦٧٥ ١٧٩	٪٩١,٥٥	٪١٣,٣٠
٣	الصين	٢ ٩٧٠	١ ٩٩٦	٤ ٩٦٦	٧٣ ٨١٠ ٧٦٩	٨٣ ٧٤٦ ٤٤١	١٥٧ ٥٥٧ ٢١٠	٪٥٣,١٥	٪٩,٠٨
٤	ألمانيا	٢٨٣	٣ ٢٤٩	٣ ٥٣٢	١٢ ٥٤٣ ٢٥٨	١٠٩ ٤٩٢ ٣٧٤	١٢٢ ٠٣٥ ٦٣٢	٪٨٩,٧٢	٪٧,٠٤
٥	سنغافورة	١ ٣٣٦	١ ٠٢٠	٢ ٣٥٦	٤٨ ٩٨٣ ٦٨٨	٣٥ ٠٣٨ ٥٦٤	٨٤ ٠٢٢ ٢٥٢	٪٤١,٧٠	٪٤,٨٤
٦	جمهورية كوريا	٧٧٥	٨٤٣	١ ٦١٨	١٦ ٠٣٢ ٨٠٧	٦٤ ١٤٨ ٦٧٨	٨٠ ١٨١ ٤٨٥	٪٨٠,٠٠	٪٤,٦٢
٧	هونغ كونغ، الصين	٧٢٧	٥٣١	١ ٢٥٨	٥٦ ١٢٢ ٩٧٢	١٩ ١٩٨ ٢٩٩	٧٥ ٣٢١ ٢٧١	٪٢٥,٤٩	٪٤,٣٤
٨	الولايات المتحدة الأمريكية	٧٨٩	١ ١٨٣	١ ٩٧٢	٨ ٧٣١ ٧٨١	٥١ ٥٣١ ٧٤٣	٦٠ ٢٦٣ ٥٢٤	٪٨٥,٥١	٪٣,٤٧
٩	المملكة المتحدة	٤٧٧	٧٥٠	١ ٢٢٧	١٢ ٤٧٧ ٥١٣	٣٥ ٩٠٤ ٣٨٦	٤٨ ٣٨١ ٨٩٩	٪٧٤,٢١	٪٢,٧٩
١٠	النرويج	٨٤٨	١ ٠٠٩	١ ٨٥٧	١٧ ٠٦٦ ٦٦٩	٢٩ ٣٠٣ ٨٧٣	٤٦ ٣٧٠ ٥٤٢	٪٦٣,٢٠	٪٢,٦٧
١١	مقاطعة تايوان الصينية	١١٧	٧٥٢	٨٦٩	٤ ٦٨١ ٢٤٠	٤٠ ٨٣٣ ٠٧٧	٤٥ ٥١٤ ٣١٧	٪٨٩,٧١	٪٢,٦٢
١٢	برمودا	٥	٣١٧	٣٢٢	٢٨٩ ٨١٨	٤١ ٩٣٢ ٦١١	٤٢ ٢٢٢ ٤٢٩	٪٩٩,٣١	٪٢,٤٣
١٣	الدانمرك	٣٩٢	٥٣٨	٩٣٠	١٥ ٢٨٦ ١٥٣	٢٠ ٨٩٣ ٥١١	٣٦ ١٧٩ ٦٦٤	٪٥٧,٧٥	٪٢,٠٩
١٤	تركيا	٥٧٦	٩٥٤	١ ٥٣٠	٨ ٣٢١ ٥٠٦	١٩ ٣٦٦ ٢٦٤	٢٧ ٦٨٧ ٧٧٠	٪٦٩,٩٥	٪١,٦٠
١٥	موناكو		٢٦٠	٢٦٠		٢٣ ٩٢٩ ٣٢٣	٢٣ ٩٢٩ ٣٢٣	٪١٠٠,٠٠	٪١,٣٨
١٦	إيطاليا	٥٩٦	٢٠٧	٨٠٣	١٥ ٩٦١ ٩٨٣	٦ ٠٤٠ ١٩٩	٢٢ ٠٠٢ ١٨٢	٪٢٧,٤٥	٪١,٢٧

الجدول ٢-٣ أهم ٣٥ بلداً ملكاً للسفن، ١ كانون الثاني يناير ٢٠١٥ (تابع)

الرتبة (حمولة طنية ساكنة)	بلد/إقليم الملكية	عدد السفن			الحمولة الطنية الساكنة				
		العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الأجنبي كنسبة مئوية من المجموع	المجموع كنسبة مئوية من العالم
١٧	الهند	٦٩٧	١٤٧	٨٤٤	١٤ ٥٤٦ ٧٠٦	٧ ٢٦٨ ٤٤٩	٢١ ٨١٥ ١٥٥	٪٣٣,٣٢	٪١,٢٦
١٨	البرازيل	٢٢٨	١٦٣	٣٩١	٣ ١٥٠ ٤٩٣	١٧ ٣٠٨ ٧٩٨	٢٠ ٤٥٩ ٢٩١	٪٨٤,٦٠	٪١,١٨
١٩	بلجيكا	٨٧	١٥٦	٢٤٣	٧ ٣٠٢ ٥٤٥	١٢ ٧٨٧ ١٩٦	٢٠ ٠٨٩ ٧٤١	٪٦٣,٦٥	٪١,١٦
٢٠	الاتحاد الروسي	١ ٢٩١	٤٤٨	١ ٧٣٩	٥ ٩٢٠ ٤٣٥	١٢ ٤٠٣ ٦٤٤	١٨ ٣٢٤ ٠٧٩	٪٦٧,٦٩	٪١,٠٦
٢١	جمهورية إيران الإسلامية	١٥٧	٧٠	٢٢٧	٣ ٩٨٦ ٨٠٤	١٤ ٠٩٣ ٣٤٠	١٨ ٠٨٠ ١٤٤	٪٧٧,٩٥	٪١,٠٤
٢٢	سويسرا	٤٧	٢٩١	٣٣٨	١ ٤٠٣ ٦٦٨	١٦ ٤٩٢ ٧٦٨	١٧ ٨٩٦ ٤٣٦	٪٩٢,١٦	٪١,٠٣
٢٣	إندونيسيا	١ ٥٠٤	١٥٣	١ ٦٥٧	١٢ ٩٠٨ ٥٧٧	٤ ١٢٠ ٩٣٥	١٧ ٠٢٩ ٥١٢	٪٢٤,٢٠	٪٠,٩٨
٢٤	هولندا	٧٧٥	٤٤٥	١ ٢٢٠	٦ ٥٨٩ ٩٠١	١٠ ٤١٥ ٧٠٨	١٧ ٠٠٥ ٦٠٩	٪٦١,٢٥	٪٠,٩٨
٢٥	ماليزيا	٤٦٦	١٤٢	٦٠٨	٨ ٤٣٠ ٣٥٩	٧ ٧٠٧ ٥٢٦	١٦ ١٣٧ ٨٨٥	٪٤٧,٧٦	٪٠,٩٣
٢٦	الإمارات العربية المتحدة	٩٥	٦٨٤	٧٧٩	٤٧٢ ٩٦٧	١٤ ٨٤٥ ٥٥٠	١٥ ٣١٨ ٥١٨	٪٩٦,٩١	٪٠,٨٨
٢٧	المملكة العربية السعودية	٨٦	١٥٥	٢٤١	٢ ٠٠٤ ٦٣١	١١ ٣٥٨ ٣٤٩	١٣ ٣٦٢ ٩٨٠	٪٨٥,٠٠	٪٠,٧٧
٢٨	فرنسا	١٨٠	٢٧٧	٤٥٧	٣ ٥١٧ ٣٤٤	٧ ٦٣٦ ٣١٢	١١ ١٥٣ ٦٥٦	٪٦٨,٤٦	٪٠,٦٤
٢٩	قبرص	١٤١	١٧٩	٣٢٠	٣ ٨١١ ٩٤٧	٦ ٨٥٨ ٦٦١	١٠ ٦٧٠ ٦٠٨	٪٦٤,٢٨	٪٠,٦٢
٣٠	فييت نام	٧٨٦	٩٢	٨٧٨	٦ ٥٢٧ ٦٣٩	١ ٥١٠ ٦٤٥	٨ ٠٣٨ ٢٨٤	٪١٨,٧٩	٪٠,٤٦
٣١	الكويت	٤٢	٢٧	٦٩	٥ ٢٩٣ ٢١٣	٢ ٤٦٢ ٦٥٦	٧ ٧٥٥ ٨٦٩	٪٣١,٧٥	٪٠,٤٥
٣٢	كندا	٢٠٩	١٣٩	٣٤٨	٢ ٧٤٣ ٠٠٦	٥ ٠٠٤ ٠٥٤	٧ ٧٤٧ ٠٦٠	٪٦٤,٥٩	٪٠,٤٥
٣٣	عُمان	٦	٣١	٣٧	٥ ٨٤٢	٧ ٠٠٨ ٤٨٩	٧ ٠١٤ ٣٣١	٪٩٩,٩٢	٪٠,٤٠
٣٤	السويد	١٠١	٢٣٤	٣٣٥	١ ٢٤٨ ٤٦٠	٥ ١٩٤ ٩٥٥	٦ ٤٤٣ ٤١٥	٪٨٠,٦٢	٪٠,٣٧
٣٥	قطر	٥٦	٧٠	١٢٦	٨٨٨ ٠٩٣	٥ ٤٧١ ٥٥٤	٦ ٣٥٩ ٦٤٧	٪٨٦,٠٤	٪٠,٣٧
	مجموع أهم ٣٥ بلد ملك للسفن	١٨ ٤١٠	٢٣ ٩٥٠	٤٢ ٣٦٠	٤٧٠ ٩٨٥ ٦٥٦	١ ١٧١ ٤٩١ ٠٣٣	١ ٦٤٢ ٤٧٦ ٦٨٩	٪٧١,٣٢	٪٩٤,٦٩
	جميع البلدان الأخرى	٢ ٩٦٢	٢ ٤٨٦	٥ ٤٤٨	٣٥ ٠٠٤ ١٣٨	٥١ ٨٤٥ ٦٢٢	٨٦ ٨٤٩ ٧٦٠	٪٥٩,٧٠	٪٥,٠١
	بلد ملكية غير معروف			٧١٧			٥ ٢٣٤ ٩١٨		٪٠,٣٠
	المجموع العالمي			**٤٨ ٥٢٥**			**١ ٧٣٤ ٥٦١ ٣٦٧**		**٪١٠٠,٠٠**

المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. للاطلاع على قائمة كاملة للأساطيل المملوكة وطنياً، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

وتملك الاتحاد الروسي وإندونيسيا والصين عدداً كبيراً من السفن التي ترفع العمل الوطني وتُستخدَم على نطاق واسع في النقل البحري الساحلي وبين الجزر. وعادة ما تكون هذه الأسواق محمية من المنافسة الأجنبية وهي لا تخضع لزاماً للوائح المنظمة البحرية الدولية التنظيمية العالمية. وعادة ما تكون السفن المستخدمة في هذه الخدمات أصغر حجماً من الأسطول المستخدم في الطرق الدولية وأقدم منه.

٢- مشغلو سفن الحاويات

تستأثر معاً أكبر ثلاث شركات لخطوط النقل البحري المنتظمة، أي الشركات التي تُشغِّل سفن الحاويات العاملة في الخدمات المنتظمة، بنسبة تقارب ٣٥ في المائة من مجموع السعة الحملية العالمية للحاويات. وتقع مقار الشركات الثلاث الكبرى في أوروبا (الدانمرك وسويسرا وفرنسا)، بينما توجد مقار أغلب شركات النقل الأخرى التي تندرج في قائمة أكبر ٢٠ شركة في آسيا وتوجد شركة واحدة في أمريكا الجنوبية هي شركة (Compañía Sudamericana de Vapores (CSA)؛ ومقرها سانتياغو. وقد اندمجت هذه الشركة في الآونة الأخيرة مع شركة Hapag Lloyd (ومقرها في ألمانيا) (الجدول ٢-٤). ويلاحظ أن شركات خطوط النقل البحري المنتظمة لا تملك قرابة نصف السفن التي تشغلها بل تستأجرها من مالكها الذي قد يكون من بلد آخر، على سبيل المثال ألمانيا أو اليونان.

الجدول ٢-٤ أكبر ٥٠ شركة من شركات خطوط النقل المنتظمة، ١ أيار/مايو ٢٠١٥ (عدد السفن ومجموع السعة المتنية المستخدمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً مرتبة حسب الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

الرتبة	المشغل	الحصة من السوق٪ (وحدة معادلة لعشرين قدماً)	وحدة معادلة لعشرين قدماً	السفن	حجم السفينة المتوسط	طلبات السفن بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً	طلبات السفن	متوسط حجم السفن المطلوبة
١	Maersk Line A/S	١٣,٤٥	٢ ٥٢٦ ٤٩٠	٤٧٨	٥ ٢٨٦	٩١ ٠٨٠	٩	١٠ ١٢٠
٢	Mediterranean Shipping Company (MSC) SA	١٣,٢٢	٢ ٤٨٣ ٩٧٩	٤٥١	٥ ٥٠٨	٤٩٨ ٦٨٠	٣٦	١٣ ٨٥٢
٣	CMA CGM S.A.	٨,٠٠	١ ٥٠٢ ٤١٧	٣٧٥	٤ ٠٠٦	١٨٢ ٥٠٠	١٦	١١ ٤٠٦
٤	Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Limited (Evergreen Line)	٥,٠٨	٩٥٤ ٢٨٠	٢٠٤	٤ ٦٧٨	٣٥٤ ٠٠٠	٢٣	١٥ ٣٩١
٥	COSCO Container Lines Limited (COSCON)	٤,٥٥	٨٥٤ ١٧١	١٥٨	٥ ٤٠٦	١١٩ ٥٠٠	١٠	١١ ٩٥٠
٦	China Shipping Container Lines Company Limited	٤,٠٠	٧٥١ ٥٠٧	١٣٦	٥ ٥٢٦	١٩ ١٠٠	١	١٩ ١٠٠
٧	Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	٣,٩٠	٧٣٢ ٦٥٦	١٤٥	٥ ٠٥٣	٠	–	
٨	Hanjin Shipping Company Limited	٣,٤١	٦٤٠ ٤٩٠	١٠٤	٦ ١٥٩	٠	–	
٩	Mitsui O.S.K. Lines Limited (MOL)	٣,١٩	٥٩٩ ٧٧٢	١١١	٥ ٤٠٣	١٢٢ ٣٠٠	٦	٢٠ ٣٨٣
١٠	APL Limited	٢,٩١	٥٤٥ ٨٥٠	٩٦	٥ ٦٨٦	٠	–	
١١	Orient Overseas Container Line Limited (OOCL)	٢,٧٧	٥٢٠ ٣٢٨	١٠٣	٥ ٠٥٢	١٤٣ ٦٥٦	٨	١٧ ٩٥٧
١٢	Hamburg Sudamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG	٢,٦٦	٤٩٨ ٩٠٢	١٠٤	٤ ٧٩٧	٠	–	
١٣	Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK)	٢,٦٣	٤٩٤ ٩٥٣	١٠٤	٤ ٧٥٩	١١٢ ٠٠٠	٨	١٤ ٠٠٠
١٤	Yang Ming Marine Transport Corporation	٢,٦٠	٤٨٧ ٧٧١	١٠٣	٤ ٧٣٦	١٨٢ ٠٠٠	١٣	١٤ ٠٠٠
١٥	Hyundai Merchant Marine Company Limited (HMM)	٢,١٣	٣٩٩ ٧٩١	٦٥	٦ ١٥١	٦٠ ٠٠٠	٦	١٠ ٠٠٠

الجدول ٢-٤ أكبر ٥٠ شركة من شركات خطوط النقل المنتظمة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (عدد السفن ومجموع السعة المتنية المستخدمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً مرتبة حسب الوحدات المعادلة لعشرين قدماً) (تابع)

الرتبة	المشغل	الحصة من السوق٪ (وحدة معادلة لعشرين قدماً)	وحدة معادلة لعشرين قدماً	السفن	حجم السفينة المتوسط	طلبات السفن بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً	طلبات السفن	متوسط حجم السفن المطلوبة
١٦	Kawasaki Kisen Kaisha Limited ('K' Line)	٢,١٢	٣٩٧ ٦٢٣	٧٧	٥ ١٦٤	١١٠ ٩٦٠	٨	١٣ ٨٧٠
١٧	Pacific International Lines (Private) Limited (PIL)	١,٩٩	٣٧٤ ٨٤٩	١٣٩	٢ ٦٩٧	٢٢ ٩٠٥	٦	٣ ٨١٨
١٨	United Arab Shipping Company (S.A.G.) (UASC)	١,٩٨	٣٧٢ ٨٤١	٥٣	٧ ٠٣٥	٢١٤ ٣٠٠	١٣	١٦ ٤٨٥
١٩	Zim Integrated Shipping Services Limited	١,٥٨	٢٩٦ ٥٥٤	٦٦	٤ ٤٩٣	صفر	–	
٢٠	Compania Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV)	١,٢٦	٢٣٧ ٥٦٧	٤٠	٥ ٩٣٩	١٨ ٠٠٠	٢	٩ ٠٠٠
٢١	Wan Hai Lines Limited	١,٠٧	٢٠٠ ٩٧٠	٨٨	٢ ٢٨٤	صفر	–	
٢٢	X-Press Feeders	٠,٦٧	١٢٦ ٠٠٩	٨٧	١ ٤٤٨	صفر	–	
٢٣	MCC Transport (Singapore) Private Limited	٠,٥٨	١٠٩ ٦٦٢	٦٢	١ ٧٦٩	صفر	–	
٢٤	Delmas	٠,٥٣	٩٩ ٠٧٨	٤٧	٢ ١٠٨	صفر	–	
٢٥	SITC Container Lines Company Limited	٠,٤١	٧٦ ٧٦٥	٦٣	١ ٢١٨	١٤ ٤٠٠	٨	١ ٨٠٠
٢٦	Korea Marine Transport Company Limited (KMTC Line)	٠,٤٠	٧٥ ٧٧٩	٤٦	١ ٦٤٧	٥ ٤٠٠	١	٥ ٤٠٠
٢٧	Nile Dutch Africa Line BV	٠,٤٠	٧٥ ٦٧٨	٢٩	٢ ٦١٠	صفر	–	
٢٨	United States Military Sealift Command	٠,٣٦	٦٨ ٣٣٤	٥٨	١ ١٧٨	صفر	–	
٢٩	Compania Chilena de Navegacion Interoceanica S.A. (CCNI)	٠,٣٢	٥٩ ٩٠٦	١٤	٤ ٢٧٩	١٨ ٠٣٠	٢	٩ ٠١٥
٣٠	CNC Line Limited	٠,٣٢	٥٩ ٧٨٧	٢٦	٢ ٣٠٠	صفر	–	
٣١	BBC Chartering & Logistic GmbH & Company KG	٠,٣١	٥٧ ٥٧٠	٩٣	٦١٩	صفر	–	
٣٢	TS Lines Company Limited	٠,٣١	٥٧ ٤٧٧	٣٦	١ ٥٩٧	صفر	–	
٣٣	Safmarine Container Lines N.V.	٠,٢٨	٥٢ ٦٣٨	٢٣	٢ ٢٨٩	صفر	–	
٣٤	Arkas Konteyner ve Tasimacilik A.S.	٠,٢٨	٥٢ ١٨٠	٣٦	١ ٤٤٩	٥ ٠٠٠	٢	٢ ٥٠٠
٣٥	Seago Line	٠,٢٧	٥٠ ٦٨٨	٢٢	٢ ٣٠٤	صفر	–	
٣٦	Simatech Shipping & Forwarding L.L.C.	٠,٢٤	٤٥ ٩٤٧	١٩	٢ ٤١٨	٨ ٧٠٠	٢	٤ ٣٥٠

الجدول ٢-٤ أكبر ٥٠ شركة من شركات خطوط النقل المنتظمة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (عدد السفن ومجموع السعة المتنية المستخدمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً مرتبة حسب الوحدات المعادلة لعشرين قدماً) (تابع)

الرتبة	المشغل	الحصة من السوق٪ (وحدة معادلة لعشرين قدماً)	وحدة معادلة لعشرين قدماً	السفن	حجم السفينة المتوسط	طلبات السفن بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً	طلبات السفن	متوسط حجم السفن المطلوبة
٣٧	Sinotrans Container Lines Company Limited (Sinolines)	٠,٢٣	٤٣ ٤٤٧	٣٦	١ ٢٠٧	١٦ ٠٠٠	٤	٤ ٠٠٠
٣٨	Regional Container Lines Public Company Limited	٠,٢٣	٤٣ ٣٧١	٢٩	١ ٤٩٦	٠	–	
٣٩	ANL Singapore Private Limited	٠,٢٢	٤١ ٦٦٠	١٢	٣ ٤٧٢	٠	–	
٤٠	Gold Star Line Limited	٠,٢٢	٤١ ٤٧٤	١٧	٢ ٤٤٠	٠	–	
٤١	Hafiz Darya Shipping Company (HDS Line)	٠,٢٢	٤١ ٣٣٧	٩	٤ ٥٩٣	٠	–	
٤٢	Grimaldi Group S.p.A.	٠,٢١	٤٠ ٢٦٢	٤١	٩٨٢	٠	–	
٤٣	Unifeeder A/S	٠,٢٠	٣٦ ٧١١	٣٧	٩٩٢	٠	–	
٤٤	Westfal-Larsen Shipping AS	٠,١٩	٣٥ ١٥١	١٧	٢ ٠٦٨	٠	–	
٤٥	Swire Shipping Limited	٠,١٨	٣٤ ٣٣٣	٢٤	١ ٤٣١	٠	–	
٤٦	Seaboard Marine Limited	٠,١٧	٣٢ ٣٥٨	٢٦	١ ٢٤٥	٠	–	
٤٧	Sinokor Merchant Marine Company Limited	٠,١٧	٣١ ٩٦٩	٣٢	٩٩٩	٠	–	
٤٨	Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V.	٠,١٧	٣١ ٤٥٤	٣٦	٨٧٤	٠	–	
٤٩	Heung-A Shipping Company Limited	٠,١٧	٣١ ٣٣٢	٣١	١ ٠١١	٥ ٤٠٠	٣	١ ٨٠٠
٥٠	Samudera Shipping Line Limited	٠,١٦	٣٠ ٩٩٥	٢٦	١ ١٩٢	٣ ٦٠٠	٢	١ ٨٠٠

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها *Lloyd's List Intelligence*، يمكن الاطلاع عليها في www.lloydslistintelligence.com.

ملاحظة: تشمل جميع السفن الحاملة لحاويات ويُعرف أن شركات النقل البحري المنتظم تُشغلها.

وما انفك هذا القطاع يزداد تركيزاً، فقد ساهمت عمليات الإدماج التي حدثت في الآونة الأخيرة بين CSAV و Hapag Lloyd، و Compañía Chilena de Navegación Interoceánica و Hamburg Süd على المضي قدماً في هذا المنحى. وفي بداية عام ٢٠١٥، شغّلت أكبر عشر شركات أكثر من ٦١ في المائة من أسطول الحاويات العالمي واستأثرت أكبر عشرين شركة بنسبة ٨٣ في المائة من مجموع السعة. وتستثمر جميع الشركات التي تقدم طلبات للتزود بالسفن في سفن أكبر، فأضحى متوسط حجم السفن المطلوبة في جميع الحالات أكبر من المتوسط الحالي لسعة الحاويات الحملية.

ومن المهم أن يُشار إلى أن السعي لتحقيق وفورات الحجم يُسفر عن طلبات للتزود بسفن جديدة تعزز احتمال حدوث عرض زائد من السفن. ويتجاوز متوسط حجم السفن لجميع أنواع السفن الجديدة التي طلبتها أكبر ١٥ شركة ١٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي ما يعادل ضعف المتوسط الحالي لحجم السفن في الأسطول الحالي الذي تملكه كل شركة. وباستثناء أكبر ٢٠ ناقلاً، لم تقدم سوى قلة قليلة من الشركات أي طلبات جديدة، وإن هي فعلت ذلك، اقتصرت طلباتها على سفن أصغر حجماً. وأدت الحاجة لتدبر العرض الزائد إلى زيادة التعاون بين خطوط النقل البحري المنتظمة وتوسيع نطاقه في جميع الطرق، فأصبحت

الخدمات أكثر تناسقاً. وأثار ذلك تحدياً مرده إلى صعوبة المفاضلة بين الخدمات، لأن خدمات النقل بالحاويات نمطية إلى حدٍ بعيد يتعذر معه على خطوط النقل البحري المنتظمة التمييز بينها بمعيار الجودة، إلا في حالات قليلة.

ويمثل التوجه نحو السفن الأكبر حجماً وعمليات الدمج وزيادة التعاون سمة بارزة أيضاً في كل الطرق والأسواق. ويرد في القسم التالي الذي يتناول استخدام أسطول الحاويات تحليل أكثر تفصيلاً.

جيم- استخدام سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة

منذ عام ٢٠٠٤، ظلَّ مؤشر الأونكتاد للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة يمثل مؤشراً يُبيِّن نفاذ كل بلد ساحلي إلى الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة، أي شبكة خدمات النقل البحري المنتظمة. وتُنشر السلسلة الزمنية الكاملة في قالب إلكتروني على الرابط: (UNCTADstat (http://stats.unctad.org/lsci)). ويُستخلص مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة من خمسة مكونات تشمل استخدام شركات خطوط النقل البحري المنتظمة سفن الحاويات إلى موانئ الرسو في بلد بعينه هي: (أ) عدد السفن؛ (ب) طاقتها الحملية الكلية من الحاويات؛ (ج) عدد الشركات التي تقدم خدمات بسفن تتولى هي تشغيلها؛ (د) عدد الخدمات المُقدَّمة؛ (هـ) حجم أكبر السفن المستخدمة (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً).

ويبلغ مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة أعلى مستوياته في الصين، ثم سنغافورة، فهونغ كونغ (الصين)، فجمهورية كوريا، فماليزيا، ثم ألمانيا. وأفضل البلدان الأفريقية ربطاً هي المغرب ومصر وجنوب أفريقيا، وهو وضع يُعزى إلى موقعها الجغرافي في أركان القارة. وفي أمريكا اللاتينية، تسجل بنما أعلى مستوى لمؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، ويعود الفضل في ذلك إلى قناتها وموقعها في ملتقى الطرق الرئيسية بين الشرق والغرب والشمال والجنوب، تليها المكسيك، فكولومبيا، فالبرازيل. وتنتمي الاقتصادات العشرة التي تسجل أدنى مستوى في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة إلى دول جزرية وهو وضع يعود إلى أحجام تجارتها المنخفضة ومواقعها النائية.

ولا يتحدد مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة بالنسبة لبلد ما بحجم تجارته فحسب، بل ويعتمد بشكل متزايد على وضعه في الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة. وتتجلى أهمية الموانئ المحورية في تحقيق مستوى عالٍ من الربط رغم تدني مستوى التجارة. ومن الأمثلة على ذلك جامايكا، والمغرب، وبنما، وسري لانكا، فموقع هذه البلدان المركزي في الشبكة العالمية يكسبها أهمية بالغة لدى المناطق التي تقع فيها، إذ إن هذه النقاط تتيح مستوى جيداً من الربط يتجاوز الربط المباشر التقليدي.

الجدول ٢-٥ استخدام سفن الحاويات في طرق مختارة، ١ أيار/مايو ٢٠١٥

الخدمات المباشرة	*عدد الشركات (مشغلو السفن)*	*أكبر السفن (وحدة معادلة لعشرين قدماً)*
ماليزيا – سنغافورة	٥١	١٥ ٩٠٨
الصين – جمهورية كوريا	٤٦	١٩ ٢٢٤
هولندا – المملكة المتحدة	٤٤	١٩ ٢٢٤
الصين – اليابان	٣٩	١٣ ٠٩٢
ألمانيا – هولندا	٣٦	١٩ ٢٢٤
الصين – سنغافورة	٣٥	١٥ ٩٠٨
اليابان – جمهورية كوريا	٣٥	١٠ ٠٠٠
الأرجنتين – البرازيل	٢٣	٩ ٧٠٠
الصين – الولايات المتحدة الأمريكية	٢٣	١٣ ٣٦٠
بنما – الولايات المتحدة الأمريكية	٢١	٥ ١١٦
الصين – ألمانيا	١٩	١٩ ٢٢٤
كوت ديفوار – نيجيريا	١٩	٨ ٥٤٠
شيلي – بيرو	١٨	١٠ ٠٠٠
الصين – جنوب أفريقيا	١٦	١٠ ٠٠٠
جمهورية تنزانيا المتحدة – موزامبيق	٦	٣ ٠٩١
كينيا – ماليزيا	٥	٣ ١٠٨
جزر القمر – الإمارات العربية المتحدة	٣	٢ ٢٢٦
فيجي – أستراليا	٣	٢ ٧٤٢
دومينيكا – الولايات المتحدة الأمريكية	١	٦٠٠
اليابان – جزر مارشال	١	٩٧٠

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها *Lloyd's List Intelligence*.

وترتبط ١٧ إلى ١٨ في المائة فقط من أزواج البلدان ببعضها البعض من خلال خدمة مباشرة. أما بقية أزواج البلدان، فيتعين عليها أن تلجأ في تجارتها الثانوية المنقولة في حاويات إلى عملية مسافنه واحدة على الأقل (Fugazza et al., 2013; Fugazza, 2015). وتزداد المسافنة في كثير من العلاقات التجارية وهي متفشية

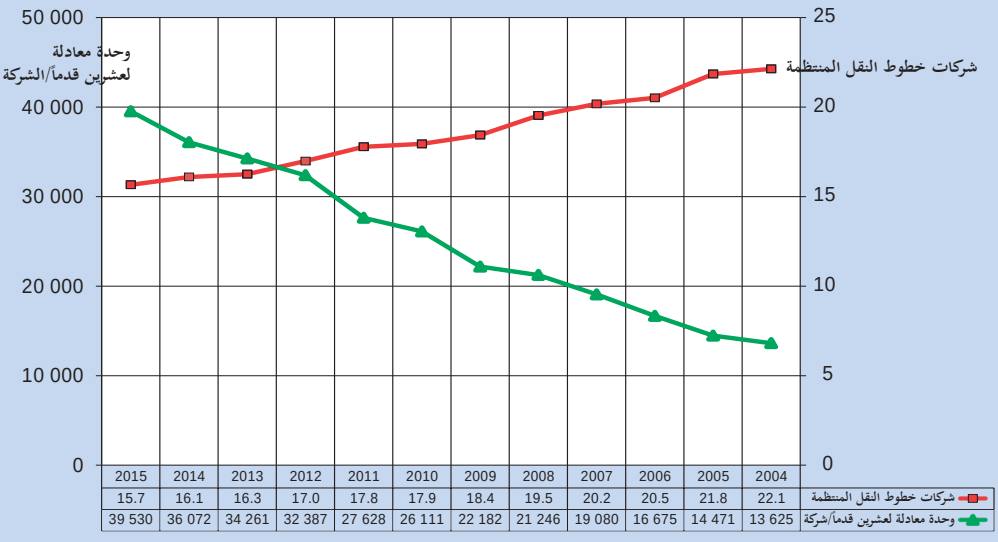
في القطاع على نطاق واسع سعياً لتحقيق وفورات الحجم وتكثيف العمليات. ومن ثم تحظى المسافنة بقدر وافر من القبول لدى الزبناء، لأن عملياتها أضحت شديدة الفعالية حيث تتم عملية الانتقال بين الخدمات في غضون ساعات قلائل في كثير من الأحيان.

واستناداً إلى مؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة الذي أعده الأونكتاد في الآونة الأخيرة (http://stats.unctad.org/lsbci (accessed 15 July 2015)، يُستشف من البحوث التي أجراها الأونكتاد أن الافتقار إلى رابطة بحرية مباشرة مع شريك تجاري يقترن بتدني قيمة الصادرات. وتشير التقديرات إلى أن نطاق الانخفاض يتراوح بين ٤٢ في المائة و٥٥ في المائة. وعند تقييم عدد عمليات المسافنة اللازمة لربط زوجين من البلدان، تقترن كل عملية مسافنة إضافية بانخفاض قيمة الصادرات بنسبة تتراوح بين ٢٠ و٢٥ في المائة. وتشير النتائج كذلك إلى أن مبالغة التقديرات الإحصائية في تقدير تأثير المسافنة الثنائية في الصادرات الثنائية حين ينعدم مؤشر الربط الثنائي أمر مرجح (Fugazza, 2015).

ويتبيَّن من النظر إلى مستوى الربط من منظور ثنائي أن الطرق الأقاليمية تتسم بأكبر طاقة من الخدمات. وفضلاً عن ذلك، يتيح المنظور الثنائي الفرصة لتمحيص مستوى المنافسة، فهو يُظهِر أن عدد مقدمي الخدمات يبلغ ثمة خمسة مقدمين أو أكثر في ٣٢ المائة فقط من جميع الروابط الثنائية وعددها ١١ ٦٥٠ رابطاً، بما فيها الخيارات التي تنطوي على عمليات مسافنة. وتكون المنافسة محدودة في النسبة المتبقية البالغة ٦٨ في المائة، إذ يبلغ عدد الشركات التي تقدم الخدمات أربع شركات أو أقل. ويؤثر هذا الوضع بوجه خاص في الاقتصادات الصغيرة والدول الجزرية. وتبلغ التنافسية بالنسبة لخدمات النقل البحري المباشرة بالحاويات أشدها في الطرق الأقاليمية في آسيا وأوروبا، إذ يبلغ عدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة التي تستخدم سفناً في الطرق التي تربط سنغافورة ربطاً مباشراً بالموانئ الواقعة في ماليزيا ٥١ شركة. وتقدم ٤٦ شركة خدمات مباشرة بين الصين وجمهورية كوريا، بينما يتيح ٤٤ ناقلاً رابطاً مباشراً بين هولندا والمملكة المتحدة (انظر الجدول ٢-٥).

ويُبيِّن الشكل ٢-٦ بشكل أوضح عملية التركيز في خطوط النقل البحري المنتظمة، ففي الوقت الذي زادت فيه الطاقة الحملية من الحاويات لكل مقدم خدمات ولكل بلد ثلاثة أضعاف بين عامي ٢٠٠٤ و٢٠١٥، تناقص متوسط عدد الشركات التي تقدم خدماتها لموانئ كل بلد بنسبة ٢٩ في المائة. ويمثل هذان التوجهان وجهين لعملة واحدة، فكلما زادت السفن حجماً وسعت الشركات إلى تحقيق اقتصادات الحجم، قلَّ عدد الشركات في فرادى الأسواق. ويواجه واضعو السياسات تحدياً يتمثل في دعمهم التطورات التكنولوجية والوفورات في التكاليف، عبر وفورات الحجم، على سبيل المثال، وتهيئة بيئة تنافسية بقدر كافٍ يتيح استفادة الزبناء، أي الموردين والمصدرين، من وفورات التكاليف بشكل فعال.

الشكل ٢-٦ وجود شركات خطوط النقل البحري المنتظمة: متوسط عدد الشركات لكل بلد ومتوسط الطاقة الحملية من الحاويات المستخدمة (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) لكل شركة وكل بلد (٢٠٠٤-٢٠١٥)



	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
شركات خطوط النقل المنتظمة	15.7	16.1	16.3	17.0	17.8	17.9	18.4	19.5	20.2	20.5	21.8	22.1
وحدة معادلة لعشرين قدماً/شركة	39 530	36 072	34 261	32 387	27 628	26 111	22 182	21 246	19 080	16 675	14 471	13 625

المصدر: أمانة الأونكتاد، استنادا إلى البيانات التي قدمتها *Lloyds List Intelligence*.

دال- تسجيل السفن

في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، غدت بنما وليبريا وجزر مارشال أكبر سجلات السفن، فهي تستأثر معاً بنسبة ٤١,٨ في المائة من الحمولة الطنية العالمية، حيث سجلت جزر مارشال نمواً لافتاً للأنظار تجاوز مستواه في عام ٢٠١٤ بمقدار ١٣ في المائة (الجدول ٢-٦). وأكثر من ثلاثة أرباع الأسطول العالمي مسجل في البلدان النامية (الجدول ٢-٧)، بما في ذلك في كثير من السجلات المفتوحة، أي السجلات التي لا يحتاج المالك فيها إلى أن يكون من نفس جنسية البد المسجلة فيه السفينة. وتبلغ نسبة السفن المسجلة تحت علم أجنبي (حيث تختلف جنسية المالك عن العلم الذي ترفعه السفينة) ٧١ في المائة من المجموع العالمي (انظر أيضاً الجدول ٢-٣ أعلاه).

الجدول ٢-٦ أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل التي لديها أكبر الحمولات الطنية المسجلة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ (بالحمولة الطنية الساكنة)

علم التسجيل	عدد السفن	الحصة من مجموع العالم، السفن	الحمولة الطنية الساكنة (١٠٠٠ طن حمولة ساكنة)	الحصة من المجموع العالمي (حمولة طنية ساكنة)	الحصة المتراكمة (حمولة طنية ساكنة)	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	نمو الحمولة الطنية الساكنة ٢٠١٤/٢٠١٥ كنسبة مئوية
بنما	٨ ٣٥١	٩,٣٣	٣٥٢ ١٩٢	٢٠,١٣	٢٠,١٣	٤٤ ٠٥٢	٠,٩١
ليبريا	٣ ١٤٣	٣,٥١	٢٠٣ ٨٣٢	١١,٦٥	٣١,٧٩	٦٥ ٠١٨	٠,٣١
جزر مارشال	٢ ٥٨٠	٢,٨٨	١٧٥ ٣٤٥	١٠,٠٢	٤١,٨١	٦٧ ٩٩٠	١٣,٣٢
هونغ كونغ (الصين)	٢ ٤٢٥	٢,٧١	١٥٠ ٨٠١	٨,٦٢	٥٠,٤٣	٦٣ ٥٧٥	٦,٤٧
سنغافورة	٣ ٦٨٩	٤,١٢	١١٥ ٠٢٢	٦,٥٨	٥٧,٠١	٣٣ ٨٣٠	٨,٥٢
مالطة	١ ٨٩٥	٢,١٢	٨٢ ٠٠٢	٤,٦٩	٦١,٧٠	٤٣ ٨٩٨	٨,٦٩
اليونان	١ ٤٨٤	١,٦٦	٧٨ ٧٢٨	٤,٥٠	٦٦,٢٠	٦٣ ٢٨٦	٤,٤٥
جزر البهاما	١ ٤٢١	١,٥٩	٧٥ ٧٧٩	٤,٣٣	٧٠,٥٣	٥٤ ٣٢٢	٢,٥٤
الصين	٣ ٩٤١	٤,٤١	٧٥ ٦٧٦	٤,٣٣	٧٤,٨٥	٢٠ ٧٥٦	١,٢٨-
قبرص	١ ٦٢٩	١,٨٢	٣٣ ٦٦٤	١,٩٢	٧٦,٧٨	٣٢ ٠٠٠	٣,٩٦
جزيرة مان	١ ٠٧٩	١,٢١	٢٣ ٠٠٨	١,٣٢	٧٨,٠٩	٥٥ ٤٤١	٢,٢٨-
اليابان	٥ ٢٢٤	٥,٨٤	٢٢ ٤١٩	١,٢٨	٧٩,٣٨	٥ ٥٥٨	٧,٤٧
النرويج	١ ٥٥٨	١,٧٤	٢٠ ٧٣٨	١,١٩	٨٠,٥٦	١٥ ٣٣٩	١,٢٠-
إيطاليا	١ ٤١٨	١,٥٨	١٧ ٥٥٥	١,٠٠	٨١,٥٧	١٤ ٥٥٦	١١,٢٢-
المملكة المتحدة	١ ٨٦٥	٢,٠٨	١٧ ١٠٣	٠,٩٨	٨٢,٥٤	١٦ ٠٥٩	٠,٣٥-
جمهورية كوريا	٦٧٣	٠,٧٥	١٦ ٨٢٥	٠,٩٦	٨٣,٥١	١٠ ٠٩٩	٣,١٣-
الدانمرك	٧ ٣٧٣	٨,٢٤	١٦ ٦٥٦	٠,٩٥	٨٤,٤٦	٢٦ ٦٠٦	١٣,٩٤
إندونيسيا	١ ٦٠٤	١,٧٩	١٥ ٧٤١	٠,٩٠	٨٥,٣٦	٣ ٦٨١	٢,٢٩
الهند	١ ١٧٤	١,٣١	١٥ ٥٥١	٠,٨٩	٨٦,٢٥	١٠ ١٥٧	١,٣٩-
أنتيغوا وبربودا	٦٥٠	٠,٧٣	١٢ ٧٥٣	٠,٧٣	٨٦,٩٨	١٠ ٩٠٩	٣,٤٥-
ألمانيا	٣ ٥٦١	٣,٩٨	١٢ ٦٩٣	٠,٧٣	٨٧,٧٠	٢٢ ٢٣٠	١١,٦٩-
الولايات المتحدة الأمريكية	١ ٦١٣	١,٨٠	١٢ ٦٨٣	٠,٧٣	٨٨,٤٣	٦ ٠٨٩	٢,٥٩
جمهورية تنزانيا المتحدة	١ ٣١٣	١,٤٧	١١ ٧٠٣	٠,٦٧	٨٩,١٠	٤٦ ٢٥٦	١,٥٤-

الجدول ٢-٦ أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل التي لديها أكبر الحمولات الطنية المسجلة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ (بالحمولة الطنية الساكنة) (تابع)

علم التسجيل	عدد السفن	الحصة من مجموع العالم، السفن	الحمولة الطنية الساكنة (١ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة)	الحصة من المجموع العالمي (حمولة طنية ساكنة)	الحصة المتراكمة (حمولة طنية ساكنة)	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	نمو الحمولة الطنية الساكنة ٢٠١٤/٢٠١٥ كنسبة مئوية
برمودا	١ ٢٤٥	١,٣٩	١١ ٥١١	٠,٦٦	٨٩,٧٥	٧١ ٩٤٦	٢,٦٩
ماليزيا	١ ٧٧٧	١,٩٩	٩ ٢٣٢	٠,٥٣	٩٠,٢٨	٦ ٧٩٣	٠,٩٥-
تركيا	٢ ٤٧١	٢,٧٦	٨ ٨٢٠	٠,٥٠	٩٠,٧٩	٨ ١٨١	٢,٦٤-
هولندا	١ ٤١٢	١,٥٨	٨ ٦٥١	٠,٤٩	٩١,٢٨	٧ ٥٣٦	٠,٣٤
بلجيكا	٧٥٦	٠,٨٥	٨ ٦٠٩	٠,٤٩	٩١,٧٧	٤٥ ٥٤٨	٢١,٩٦
فييت نام	٦٧٤	٠,٧٥	٧ ٣٥١	٠,٤٢	٩٢,١٩	٤ ٤٩٩	٠,٨١
الاتحاد الروسي	٩٦٣	١,٠٨	٧ ٢٢١	٠,٤١	٩٢,٦٠	٢ ٩٧٤	٢,٤٥
فرنسا	٦٧٠	٠,٧٥	٦ ٨٨٢	٠,٣٩	٩٣,٠٠	١٦ ٠٤٢	٨,٨٥-
الفلبين	٦٤٦	٠,٧٢	٦ ٨٥٠	٠,٣٩	٩٣,٣٩	٦ ١٤٩	٦,١٩
الكويت	٧٦٥	٠,٨٦	٥ ٤٤٠	٠,٣١	٩٣,٧٠	٤٠ ٠٠٢	٣٧,٩١
تايلند	٧٤٩	٠,٨٤	٥ ٠٧٠	٠,٢٩	٩٣,٩٩	٧ ٦٣٦	٠,٨٦
مقاطعة تايوان الصينية	٥٨٦	٠,٦٦	٤ ٨٢٩	٠,٢٨	٩٤,٢٧	١٨ ٤٣١	٨,٠٥
مجموع أهم ٣٥ علماً	٧٢ ٣٧٧	٨٠,٩٠	١ ٦٤٨ ٩٣٧	٩٤,٢٧	٩٤,٢٧	٢٧ ٦٩٧	٣,٥٣
المجموع العالمي	**٨٩ ٤٦٤**	**١٠٠,٠٠**	**١ ٧٤٩ ٢٢٢**	**١٠٠,٠٠**	**١٠٠,٠٠**	**٢٢ ٧٥٧**	**٣,٥٤**

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر؛ مرتبة حسب الحمولة الطنية الساكنة. للاطلاع على قائمة جميع البلدان للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ فأكثر، انظر http://stats.unctad.org/fleet.

الجدول ٢-٧ توزيع سعة الحمولة الطنية الساكنة لمختلف أنواع السفن، حسب مجموعات بلدان التسجيل، ٢٠١٥ (النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٤/٢٠١٥ بالحروف المائلة)

	مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى
مجموع العالم	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠
البلدان المتقدمة	٢٢,٧٠	٢٦,٢٦	١٧,٨٢	٢٨,٣٨	٢٦,٨١	٢٥,٧٥
	٠,٠٢-	٠,٠٩-	٠,٠٥-	٠,٠٢-	٠,٥٤	٠,٠٨-
البلدان ذات الاقتصادات الانتقالية	٠,٧١	٠,٧٨	٠,٢٦	٥,٣٥	٠,٠٣	١,٢٢
	٠,٠٠	٠,٠١	٠,٠١	٠,٠٣-	٠,٠٠	٠,٠١
البلدان النامية	٧٦,٣٦	٧٢,٩١	٨١,٩٠	٦٥,٤١	٧٣,١٤	٧١,٤٥
	٠,٠٣	٠,٠٨	٠,٠٦	٠,٠٥-	٠,٥٥-	٠,٠٥

الجدول ٢-٧ توزيع سعة الحمولة الطنية الساكنة لمختلف أنواع السفن، حسب مجموعات بلدان التسجيل، ٢٠١٥ (النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٥/٢٠١٤ بالحروف المائلة) *(تابع)*

	مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى
منها:						
أفريقيا	١٣,١٤	١٧,١٨	٩,٩٨	٥,٩٦	٢٠,١٩	٩,٩٣
	-٠,٤٦	-٠,٢٥	-٠,٤٤	٠,٠٦	-١,١١	-٠,٥١
أمريكا	٢٦,٧٤	٢٠,٦٨	٣١,٩٣	٢٢,٥٧	١٩,٧٥	٣١,٥٣
	-٠,٦٨	-٠,٢٤	-٠,٦٣	-٠,٧٦	-٢,٢٤	-٠,٦٦
آسيا	٢٦,٠٥	٢١,٤٦	٢٩,٤٦	٣٣,٩٢	٢٨,٠٠	١٨,٩٢
	٠,٢٧	-٠,٠٧	-٠,١٠	٠,٦٧	٢,٢٧	-٠,٠٨
أوقيانيا	١٠,٤٢	١٣,٦٠	١٠,٥٣	٢,٩٥	٥,٢٠	١١,٠٧
	٠,٨٥	١,١٠	٠,٨٧	٠,٠٣	٠,٧٤	٠,٧٦
سفن غير معروفة وأخرى	٠,٢٤	٠,٠٥	٠,٠١	٠,٨٦	٠,٠٢	١,٥٧
	٠,٠٠	٠,٠٠	-٠,٠٣	٠,١٠	٠,٠١	٠,٠٢

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

وينبغي توخي الحيطة عند تفسير البيانات، إذ إن سجلات عديدة عهدت بأجزاء مهمة من عملياتها إلى جهات خارجية، ومن ثم فإن جميع الإيرادات لا تبقى في دولة العلم. بيد أن الخدمات التي تقدمها دولة العلم تمثل مصدراً مهماً من مصادر إيرادات بعض الدول النامية.

ومن الناحية التاريخية، عندما شرع مالكو السفن الأوائل في "التخلي عن العلم" بتسجيل سفنهم في سجل أجنبي مفتوح في السبعينات بل وقبل ذلك، كانت لوائح السلامة واللوائح البيئية الأقل صرامة من بين دوافعهم المحتملة. أما اليوم، فليس ثمة فرق عام بين السجلات المفتوحة والوطنية فيما يخص التصديق على الاتفاقيات الدولية وإعمالها. ويتبيَّن من جدول مقارن قدمته الغرفة الدولية للنقل البحري أن كلا السجلات الوطنية والمفتوحة تُصنَّف بين أفضل مقدمي الخدمات وأسوأهم (International Chamber of Shipping, 2014). ومن بين أهم ٣٥ علماً، توجد أصغر الأساطيل عمراً في هونغ كونغ (الصين) وجزر مارشال وسنغافورة.

وعادة ما تضم السجلات الحسنة الصيت أساطيل أصغر عمراً بكثير وهي تحرص على أن يلتزم مالكو السفن بالقواعد الدولية، إذ إن مصلحتها تقتضي ألا تستهدف سلطات الرقابة في دولة العلم علمها لأن ذلك يقلل جاذبيته لدى مالكي السفن. وحقيقة الأمر، أن من مصلحة هذه السفن "الحسنة الصيت" أن تكون لوائح البيئة والسلامة طموحة وأن يتم إعمالها بصرامة لأن ذلك سيشكل تحدياً للسجلات وللمالكين الذين لديهم سفناً أقدم وأسوأ صيانة.

ومن اللافت للنظر أن عدة سجلات مفتوحة رئيسية مسجلة في دول جزرية صغيرة نامية. ولهذه السجلات مصلحة مزدوجة في دعم اللوائح الطموحة في إطار المنظمة البحرية الدولية مثلاً. فعلى سبيل المثال، قد تتعزز الميزة التي تتمتع بها هذه السجلات التنافسية التي تضم أصلاً أساطيل أحدث وأصغر عمراً، لو فُرِضت حدود عالمية أدنى من انبعاثات ثاني أُكسيد الكربون. وقد يكون لذلك دور أيضاً في تخفيف وطأة تأثير تغير المناخ، وهو أمر توليه اقتصادات جزرية كثيرة اهتماماً بالغاً.

هاء- بناء السفن وتكسيرها والطلبات الجديدة منها

١- عمليات تسليم السفن الجديدة

نما الأسطول العالمي في مجمله بمقدار ٤٢ مليون من الأطنان الإجمالية في عام ٢٠١٤. ويعزى زهاء ٦٤ مليون طن إجمالي من هذا الرقم إلى السفن الجديدة، ناقص نحو ٢٢ مليون طن إجمالي ناشئة عن عمليات التكسير المفاد عنها.

واستأثرت ثلاثة بلدان فقط هي الصين (٣٥,٩ في المائة)؛ وجمهورية كوريا (٣٤,٤ في المائة)؛ واليابان (٢١,٠ في المائة) ببناء أكثر من ٩١ في المائة من الأطنان الإجمالية المسلمة في عام ٢٠١٤. وتصدرت ناقلات السوائب الجافة عمليات البناء في الصين، تليها سفن الحاويات ثم الناقلات الصهريجية؛ بينما غلبت سفن الحاويات وناقلات النفط الصهريجية على عمليات البناء في جمهورية كوريا وتخصصت اليابان، في المقام الأول، في بناء ناقلات السوائب.

واستجابة للمطالبات الداعية إلى أن يكون أسطول النقل البحري أكثر مراعاة للبيئة، يزداد التعاون بين بناة السفن ومالكيها والهيئات التقنية غير الحكومية، مثل هيئات التصنيف، في استحداث تقانات جديدة وسفن إيكولوجية. وبوجه خاص، أشرفت هيئات التصنيف في السنوات القليلة المنصرمة على إجراء بحوث في استخدام الطاقات البديلة في السفن، بما في ذلك طاقة الرياح والطاقة الشمسية.

الجدول ٢-٨ عمليات تسليم السفن الجديدة حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها (٢٠١٤، آلاف الأطنان الإجمالية)

	الصين	جمهورية كوريا	اليابان	الفلبين	بقية العالم	مجموع العالم
ناقلات النفط الصهريجية	٢ ٨٩٦	٤ ٧٨١	٨٩١		٤٦٦	٩ ٠٣٤
ناقلات السوائب	١٣ ٣٠٤	١ ٥٨٨	١٠ ٧٩١	٨٦٩	١٦٧	٢٦ ٧١٩
سفن البضائع العامة	٥٨٥	٣٢٩	١٩٩		٣٧٢	١ ٤٨٥
سفن الحاويات	٤ ٩٨٦	٩ ١٣٥	١٨٨	٩٩٥	٧٣٥	١٦ ٠٣٩
ناقلات الغاز	١١٩	٣ ٥٢٨	٦٦٦		١٤	٤ ٣٢٨
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	١١٣	١٨٥	١٨٨		٥٧	٥٤٣
سفن التموين البحري	٧١٤	١ ٤٨٥	٥١		٩٥٦	٣ ٢٠٦
العبَّارات وسفن الركاب	٩٢	٥	٢٧		٧٦٧	٨٩٢
سفن أخرى	٤٢	٨٣٥	٣٩١		١٤٧	١ ٤١٥
المجموع	٢٢ ٨٥١	٢١ ٨٧٢	١٣ ٣٩٢	١ ٨٦٥	٣ ٦٨٢	٦٣ ٦٦٢

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. ويمكن الاطلاع على مزيد من التفاصيل عن البلدان الأخرى التي تُبنى فيها السفن في الموقع http://stats.unctad.org/shipbuilding.

٢- تكسير السفن

يساعد تخريد السفن في تخفيض العرض الزائد من الحمولة الطنية ويشجع على تحديث الأسطول تحديثاً يشتمل على البعد الإيكولوجي؛ فعادة ما تكون السفن التي تُكسَّر أقل كفاءة من حيث الوقود وأكثر إضراراً بالبيئة بسبب الانبعاثات الناشئة عنها. وقد مددت حكومة الصين برنامج إعانات يشجع شركات النقل البحري على تخريد السفن القديمة. ويقدم هذا المشروع الذي بدأ

العمل به في عام ٢٠١٣ حوافز مالية لمالكي السفن لاستبدال السفن القديمة بسفن أجدَّ منها وأكثر مراعاة للبيئة (Reuters, 2015).

وتستأثر جنوب آسيا (بنغلاديش والهند وباكستان) والصين معاً بأكثر من ٩٠ في المائة من عمليات تكسير السفن على الصعيد العالمي. بيد أن تكسير السفن يتسم بقدر من التخصص، فالهند تتولى تكسير أغلب سفن الحاويات، بينما تشتري بنغلاديش والصين عدداً أكبر من ناقلات السوائب، في حين تقوم الباكستان في الغالب بتكسير ناقلات النفط الصهريجية.

الجدول ٢-٩ الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها للتكسير، أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي تم فيها تكسيرها (٢٠١٤، آلاف الأطنان الإجمالية)

	الهند	الصين	بنغلاديش	باكستان	تركيا	*بلدان غير معروفة في شبه القارة الهندية*	*بلدان أخرى/ غير معروفة*	*مجموع العالم*
ناقلات النفط الصهريجية	٣٩٣	٨٢٧	٣٦٨	٢ ٢٢٧	٨٦	١٦٠	٤٢٠	٤ ٤٨٢
ناقلات السوائب	١ ٥٧٦	٢ ٧٧١	٢ ٨٨٨	١ ٤٥٨	١٥١	١١١	١٤٣	٩ ٠٩٨
سفن البضائع العامة	٧١٩	٣٠١	٣١٣	٦٥	٣٤٩		٢٥٩	٢ ٠٠٨
سفن الحاويات	٣ ٤٥٥	٧٧٧	٣٠٣	٣٢	٦٣		١٣٩	٤ ٧٦٩
ناقلات الغاز	٢١٥	٨	٦٢		٢٨		٢٩	٣٤٢
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	١٣٦	٣	١٠	١٣	٣٤		١	١٩٦
سفن التموين البحري	١٢٧	٦	١٩٩	٣٣١	٩		٢٦	٦٩٧
العبَّارات وسفن الركاب	٧٤	١٣	١٩		٦٧		٢٢	١٩٤
سفن أخرى	٢٧٠	١٦٨	١٠٦		٥٣		١٢	٦٠٩
المجموع	**٦ ٩٦٥**	**٤ ٨٧٣**	**٤ ٢٦٩**	**٤ ١٢٧**	**٨٣٩**	**٢٧١**	**١ ٠٥١**	**٢٢ ٣٩٤**

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

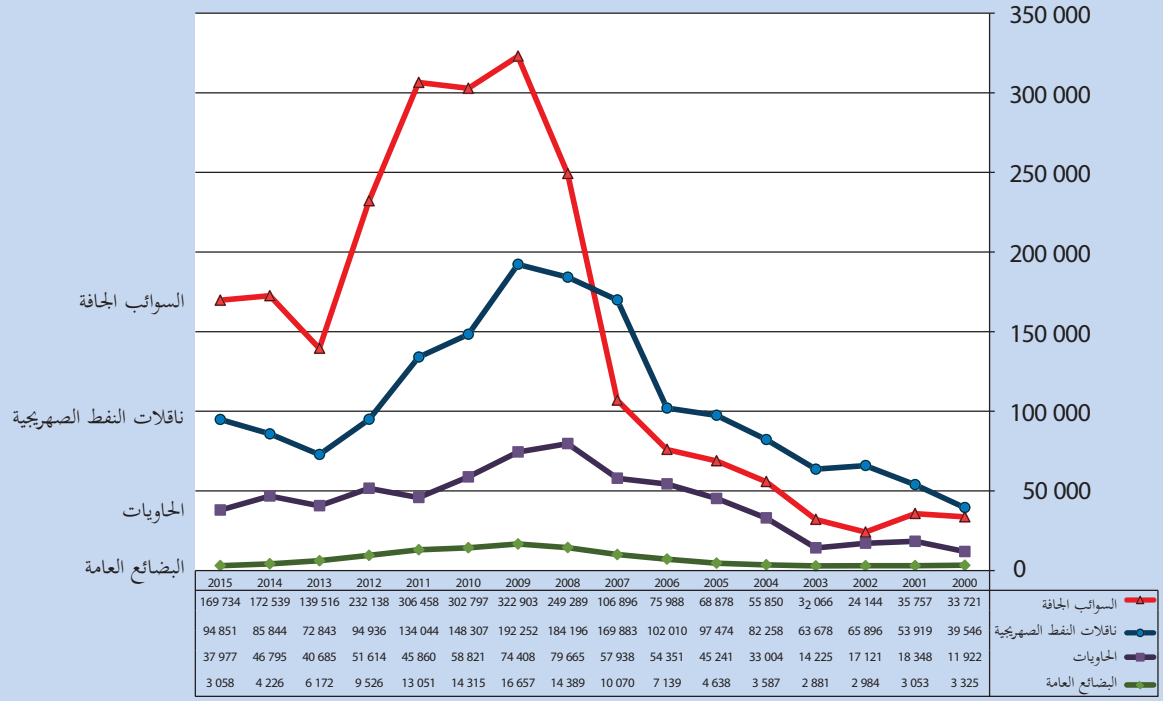
ملاحظة: سفن بحورة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. ويمكن الاطلاع على مزيد من التفاصيل عن البلدان الأخرى التي تُكس فيها السفن في الموقع http://stats.unctad.org/shipbuilding.

ويخضع تكسير السفن في حد ذاته للتدقيق بسبب تأثيره في البيئة، لا سيما طريقة "الإنزال على الشاطئ" المتبعة في جنوب آسيا التي قد تضر بالبيئة المحلية وتفتقر، في كثير من الأحيان، إلى تدابير الصحة والسلامة. وتهدف المشاريع القائمة الآن إلى جعل إعادة تدوير السفن آمنة وسليمة بيئياً بغية تحسين معايير القطاع نشداناً لتعزيز الاستدامة فيه (IMO, 2015).

٣- الحمولة الطنية المطلوبة

قلَّت طلبات السفن العالمية في مطلع عام ٢٠١٥ كثيراً عن الذروة التي بلغتها في الفترة ٢٠٠٨-٢٠٠٩. وفي عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥، تراجعت الطلبات تراجعاً شمل أغلب أنواع السفن، خلا ناقلات النفط الصهريجية. وتعزى طلبات الجهات التي تطلب تزويدها بسفن إلى سببين أولهما أن هذه الجهات تتوقع أن ينمو الطلب في المستقبل بقدر كافٍ يستوعب السفن الجديدة المسلمة؛ وثانيهما أن السفن الجديدة أكثر كفاءة وأقل تلويثاً. ويشكل التقيد باللوائح التنظيمية الجديدة التي تهدف إلى تحقيق الاستدامة البيئية في النقل البحري في الأجل الطويل دوافع إضافية تشجع مالكي السفن على استبدال السفن القديمة بأخرى جديدة. وفي نيسان/أبريل ٢٠١٥، بلغت طلبات سفن الحاويات ١٨ في المائة من السعة الحالية، وهو أدنى مستوى تبلغه منذ أكثر من عشر سنوات (Clarksons Research, 2015b).

الشكل ٢-٧ الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٥ (آلاف أطنان الحمولة الساكنة)



	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
السوائب الجافة	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	94 851	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
الحاويات	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
البضائع العامة	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: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى البيانات التي قدمتها Clarksons Research.

ملاحظة: السفن التجارية المبحرة المزودة بمحركات البالغة حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر، أرقام بداية السنة.

٤- التوقعات

ستظل الحوافز الاقتصادية والتنظيمية تشجع فرادى المالكين على الاستثمار في تحديث أساطيلهم. وما لم تُكسَّر السفن القديمة، فقد ترتفع السعة الزائدة على النطاق العالمي ويتواصل الضغط لتخفيض أسعار الشحن واستئجار السفن (انظر أيضاً الفصل ٣).

ويُتوقع أن يكون التفاعل بين اللوائح البيئية الأكثر صرامة وانخفاض أسعار الشحن واستئجار السفن حافزاً للمضي قدماً في تكسير السفن القديمة، فيساعد لا في تخفيض السعة الزائدة فحسب بل وفي تخفيف وطأة تأثير النقل البحري في البيئة.

المراجع

Clarksons Research (2014a). *World Fleet Monitor*. January.

Clarksons Research (2014b). *World Fleet Monitor*. November.

Clarksons Research (2015a). *World Fleet Monitor.* March.

Clarksons Research (2015b). *Container Intelligence Monthly*. April.

Fugazza M (2015). Maritime connectivity and trade. UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities No. 70. Geneva.

Fugazza M, Hoffmann J and Razafinombana R (2013). Building a data set for bilateral maritime connectivity. UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities No. 61. Geneva.

IMO (2015): Recycling of ships. Available at http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Pages/Default.aspx (accessed 13 July 2015).

International Chamber of Shipping (2014). Shipping industry flag State performance table 2014–2015. Available at http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/ics-shipping-industry-flag-state-performance-table-2014-15.pdf?sfvrsn=10 (accessed 13 July 2015).

Lloyd's List Intelligence – Containers (2015). Available at http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm (accessed 1 May 2015).

Morgan Stanley (2013). Maritime industries. Eco ships: Fuel savings alone do not justify investing in newbuilds. Morgan Stanley Research. 26 August.

Reuters (2015). UPDATE 1 – China extends ship scrapping subsidy programme to end-2017. Industries. 23 June. Available at http://www.reuters.com/article/2015/06/23/china-shipping-idUSL3N0Z91FB20150623 (accessed 28 June 2015). UNCTADstat – Fleet ownership. See http://stats.unctad.org/fleetownership (accessed 1 July 2015).

UNCTADstat – Fleet ownership. See http://stats.unctad.org/fleetownership (accessed 1 July 2015).

حواشي نهاية الفصل

(١) قدمت Clarksons Research, London البيانات التي يستند إليها الأسطول العالمي الوارد في الفصل الثاني. وتضم السفن التي يشملها مؤشر الأونكتاد جميع السفن التجارية ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، بما في ذلك سفن الحفر البحرية ومرافق تخزين الإنتاج والتفريغ العائمة وأساطيل البحيرات الكبرى في كندا والولايات المتحدة التي استُبعدت لأسباب تاريخية من إصدارات *استعراض النقل البحري* السابقة. واستُبعِدت السفن الحربية واليخوت وسفن الممرات المائية وسفن الصيد والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والقوارب. أما فيما يخص أنواع السفن الرئيسية (ناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائب الجافة وسفن الحاويات وسفن البضائع العامة)، فليس ثمة تغيير مقارنة بالإصدارات السابقة من *استعراض النقل البحري*. وأما فيما يتعلق بالسفن "الأخرى"، فتشمل البيانات الجديدة عدداً أقل من السفن (كانت سفن الصيد التي لديها طاقة حملية صغيرة من البضائع تُضمَّن قبلاً) وعدداً أكبر قليلاً من السفن يعزى إلى تضمين السفن المستخدمة في النقل والتخزين البحريين. ولتحقيق المقارنة التامة بين بيانات عام ٢٠١٥ وبيانات السنوات الأربعة السابقة، حدَّث الأونكتاد بيانات الأسطول المتاحة على الإنترنت للسنوات ٢٠١١–٢٠١٥، مطبقاً المعايير نفسها (انظر http://stats.unctad.org/fleet). وعلى غرار السنوات المنصرمة، تقتصر بيانات ملكية الأسطول على السفن البالغة حمولتها ١ ٠٠٠ طن إجمالي فأكثر، إذ إن معلومات الملكية الحقيقية لا تكون متاحة في أغلب الأحيان عن السفن الأصغر حجماً من ذلك. وللاطلاع على مزيد من المعلومات عن ملكية الأسطول، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

3

أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

تدفع البلدان النامية، وبوجه خاص أفريقيا وأوقيانيا، لقاء النقل الدولي لصادراتها نسبة تفوق ما تدفعه البلدان المتقدمة بمقدار ٤٠ إلى ٧٠ في المائة. وتعزى أسباب هذا الوضع الرئيسية إلى الاختلالات التجارية في هذه المناطق وعدم تنفيذ إصلاحات الموانئ وتيسير التجارة وتدني أحجام التجارة وضعف الربط بالنقل البحري. وبوسع واضعي السياسات أن يتداركوا بعض جوانب هذا الوضع مستعينين في ذلك بتنفيذ استثمارات وإجراء إصلاحات، لا سيما في مناطق الموانئ البحرية ونظم العبور وإدارات الجمارك.

وظل التقلب سمة أسعار الشحن بالحاويات طوال عام ٢٠١٤ ، وإن تفاوتت أنماطه في كل طريق من الطرق التجارية. ولم يطرأ تغيير يُذكر على مؤشرات السوق الرئيسية رغم ازدياد الطلب العالمي على النقل البحري بالحاويات. ويعزى ذلك إلى أسباب في صدارتها الضغط الناشئ عن العرض المستمر من السفن الذي ظلت تتعرض له أسعار السوق بسبب دخول وحدات كبيرة جداً إلى طرق التجارة الرئيسية وتأثير انتقال السفن من الخطوط الرئيسية في تجارة الطرق غير الرئيسية. وسادت في سوق الناقلات الصهريجية الذي يشمل نقل النفط الخام ومنتجات البترول المكررة والمواد الكيميائية بيئة تقلبت فيها أسعار الشحن على نحوٍ مماثل في عام ٢٠١٤ ومطلع عام ٢٠١٥ . وواجهت أسعار الشحن في سوق السوائب الجافة عاماً آخر محفوفاً بالتحديات الناجمة عن فائض السعة الذي لا يزال قائماً والشكوك التي تكتنف توقعات الطلب، فهبطت إيرادات ناقلات السوائب بنسبة ٥ في المائة عمّا كانت عليه عام ٢٠١٣ ، فوصل متوسطها إلى ٨٨١ ٩ دولاراً في اليوم في عام ٢٠١٤ . وأسفر انخفاض مستوى الإيرادات عن تعرض المالكين لضغوط ودفع عدة شركات إلى إعلان إفلاسها.

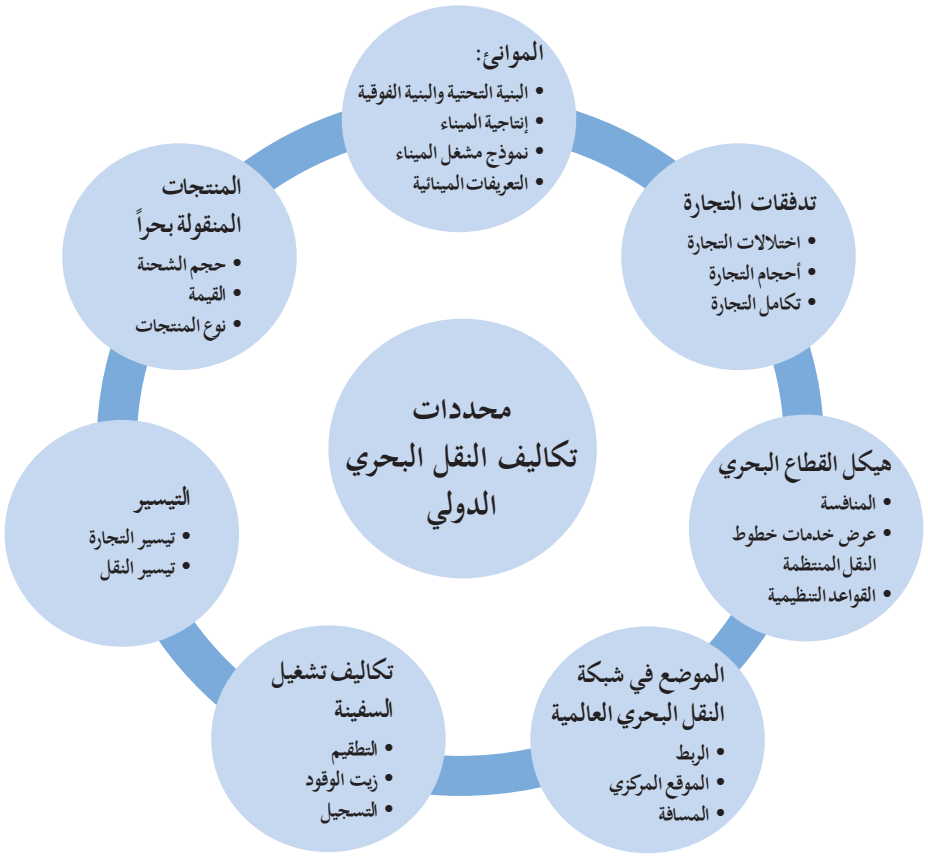
ألف- محددات تكاليف النقل البحري

يعود فهم العوامل التي تحدد تكاليف النقل البحري الدولي بالفائدة على واضعي السياسات والناقلين البحريين، فالنقل البحري يعالج ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية (يُنقلُ بحراً زهاء ٩٠ في المائة من تجارة البلدان النامية الدولية). ويساعد إدراك الأسباب التي تُعزى إليها الفروق في المبلغ الذي يدفعه التاجر مقابل النقل الدولي للسلع التجارية في تحديد المجالات التي يمكن أن يتدخل فيها واضعو السياسات. وكان للبحوث المستفيضة التي أُجريت في الآونة الأخيرة دور كبير في تمييز العوامل الرئيسية التي تحدد تكاليف الشحن (انظر ECLAC, 2002؛ Cullinane et al., 2012; Sourdin and Pomfret, 2012; and Wilmsmeier, 2014 والمصادر المستعرضة فيه).

ويوجز الشكل ٣-١ العوامل المحدِّدة في سبع مجموعات. ويعرض الجزء التالي من هذا القسم كل مجموعة من هذه المجموعات ويناقش الخيارات المتاحة لواضعي السياسات للمساعدة في تخفيض تكاليف النقل البحري الدولي.

وفي السنوات القليلة المنصرمة، دأب واضعو السياسات والجهات الفاعلة في القطاع على تعميم معايير الاستدامة البيئية في عملياتهم التخطيطية وسياساتهم وهياكلهم، لا للتصدي للتحديات العالمية التي تواجه تخفيض الانبعاثات وتحسين البصمة البيئية فحسب، بل ولزيادة وفورات الطاقة والتمكن من تخصيص الموارد المتاحة تخصيصاً أكثر نجاعة. وتشمل التدابير المحددة الطابع في هذا الصدد بناء سفن تتمتع بكفاءة الوقود، وزيادة كفاءة الطاقة، وإعادة تشكيل بنية النقل وشبكاته، وتكييف البنى التحتية الملائمة وإنشائها، وإعادة التفكير في إجراءات تشغيل لوجستيات النقل وتحقيق الكفاءة القصوى فيها، ودعم التقانات الجديدة ونظم المعلومات والاتصالات ونظم النقل الذكية.

الشكل ٣-١ محددات تكاليف النقل البحري



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Wilmsmeier، 2014.

١- التجارة وتيسير النقل

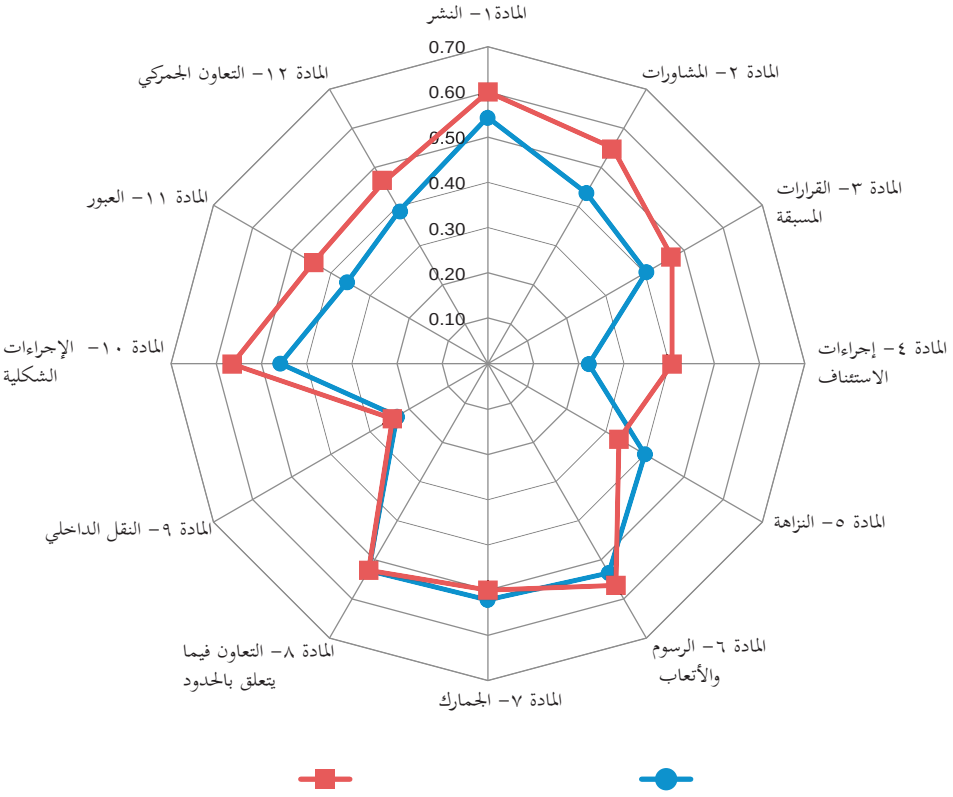
يؤثر تقصير مدد انتظار السفن وما تحمله من بضائع في الموانئ البحرية في تكاليف التجارة تأثيراً مباشراً، فهو يعني أولاً تخفيض تكاليف الاحتفاظ بمخزونات في الطريق إلى الوجهة النهائية، من منظور الناقلين البحريين. وتشير التقديرات إلى أن يوماً إضافياً تمضيه البضائع في العبور يعادل رسماً يتناسب مع قيمتها يتراوح بين ٠,٦ و ٢,١ في المائة (Hummels and Schaur, 2013). وثانياً، تنطوي مدد الانتظار على تكاليف يتحملها الناقل ويدفعها الزبون في نهاية المطاف عبر زيادة رسوم الشحن. وقدَّر Wilmsmeier وآخرون (٢٠٠٦) أن يؤدي تقصير الوقت اللازم للتخليص الجمركي بنسبة ١٠ في المائة إلى تخفيض أسعار الشحن البحري بنسبة ٠,٥ في المائة.

ويمكن تنفيذ تدابير شتى لتيسير التجارة بغية تقصير مدد الانتظار وتحسين أداء اللوجستيات في البلدان بطرق أخرى. ويرى الأونكتاد (٢٠١٥) أن ثمة صلة إحصائية وثيقة بين نشر المعلومات التجارية بشكل شفاف (مثل التدابير الواردة في المادة الأولى من اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة) وتبسيط الإجراءات الجمركية وتقليلها (مثل التدابير الواردة في المادة العاشرة من اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة) والمرتبة التي يحتلها البلد المعني في مؤشرات معايير اللوجستيات الدولية، مثل مؤشر البنك الدولي لأداء اللوجستيات (الشكل ٣-٢).

٢- تكاليف تشغيل السفن

أسفرت التطورات التكنولوجية عن انخفاض تكاليف تشغيل السفن بشكل متزايد خلال العقود الماضية، إذ ساعدت زيادة كفاءة الوقود ووفورات الحجم وأتمتة العمليات في الموانئ في تخفيض التكاليف المالية والبيئية (انظر الفصل ٢).

الشكل ٣-٢ الترابط الإحصائي بين مواد اتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية ومؤشرات فعالية التجارة



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من البنك الدولي (مؤشر أداء اللوجستيات ومؤشر سهولة مزاولة الأعمال) ومنظمة التجارة العالمية (عدد الإخطارات عن الفئة ألف).

ملاحظة: يمثل المحور في الشكل معامل الترابط الجزئي بين الإبلاغ عن تدابير تيسير التجارة بموجب الاثنتي عشرة مادة من مواد اتفاق تيسير التجارة والقيمة في مؤشري أداء اللوجستيات وسهولة مزاولة الأعمال.

بيد أنه قد يكون لجهود الاستثمار التي يُبتغى منها تخفيض تكاليف التشغيل وقع سلبي على أسعار الشحن. فعلى سبيل المثال، يساهم الناقلون أيضاً دون قصد في تفاقم العرض الزائد من السعة حين يستثمرون في سفن أكبر حجماً وأكفأ طاقة في الوضع السائد حالياً في السوق ابتغاء تحقيق وفورات الحجم أو جعل الوقود أكثر كفاءة. وقد يستفيد بعض الناقلين من استخدام سفن أكبر حجماً، بيد أن جميع الناقلين يتحملون عبء العرض الزائد وتدني مستويات أسعار الشحن بينما يجني المورِّدون والمصدِّرون فوائدهما.

وشكَّل العرض الزائد من سعة السفن وضعف الاقتصاد العالمي عاملاً أساسياً أثَّر في أسعار الشحن في السنوات القليلة الماضية. وسعياً لتحسين مستويات أسعار الشحن المنخفضة وتحقيق قدر من الإيرادات، عمد الناقلون إلى اتخاذ تدابير لتحسين الفعالية وتحقيق الكفاءة القصوى في العمليات بغية تخفيض تكاليف الوحدة التشغيلية. وشملت بعض هذه التدابير توحيد عمليات التشغيل، واللجوء إلى الإبحار البطيء، وإيقاف السفن عن العمل، واستبدال السفن الأصغر والأقدم بأخرى أحدث منها وأكثر تحقيقاً لكفاءة الطاقة.

ورغم أن تكاليف التشغيل في النقل البحري ظلَّت تتناقص، فإن مجموع تكاليف نظم النقل لم ينخفض إلا بمقدار أقل. فأولاً، يتعين أن يُحسب تكاليف الاستثمار في أصول جديدة في جموع التكاليف التي يتحملها الناقل. وثانياً، يقتضي استخدام سفن أكبر حجماً وموانئ محورية أن تستثمر الموانئ والمدن المينائية في زيادة قدرات التخزين والمناولة والروابط المتعددة الوسائط. ولا يتحمل الناقل هذه التكاليف الإضافية، بما فيها التكاليف الخارجية الاجتماعية والبيئية، بل يقع عبؤها على عاتق الموانئ والمجتمعات المحلية.

ويُرجَّح أن تؤدي تكاليف التشغيل المنخفضة مقارنة بالأسعار الثابتة المرتفعة (أي التكاليف الرأسمالية المقترنة بالسفن الأكبر حجماً وأكثر كفاءة من حيث الوقود) إلى ازدياد أسعار الشحن تقلباً. وفي الأجل القصير، ينبغي أن تغطي تكاليف الشحن تكاليف التشغيل التي يتحملها الناقل على الأقل. وبعبارة أخرى، إن عجز سعر خدمة النقل عن أن يُغطي تكاليف الوقود والاتصالات وطاقم السفينة على الأقل، فإن الناقل سيوقف السفينة عن العمل ويكف عن تقديم خدمة النقل. غير أن رسوم الشحن ينبغي أن تغطي، في الأجل الطويل، مجموع متوسط التكاليف، بما فيها التكاليف الثابتة. وبما أن تكاليف التشغيل (المتفاوتة) أقل اليوم مما كانت عليه في العقود الماضية، فإن ذلك يعني أن تكاليف الشحن قد تصل أيضاً إلى مستويات أدنى من مستوياتها السابقة. بيد أن السفن الكبيرة لا تحقق تكاليف تشغيل أقل بالوحدة إلا إذا كانت معدلات استخدامها كافية. وإن لم يحدث ذلك، فقد يتضرر المالك من عدم تحقيق وفورات الحجم. ويزداد هذا الاحتمال أيضاً مع حجم السفينة، لا سيما إن افتقر تطور الطلب والعرض إلى الاتساق وحقيقة الأمر، أن أسعار الشحن تبدو اليوم أكثر تقلباً من العقود السابقة. ولعل هذا الاتجاه يُعزى إلى تغير هيكل تكاليف التشغيل مقارنة بالتكاليف الثابتة.

٣- المسافة وموقع البلد في شبكات النقل البحري

يستغرق نقل البضائع بحراً عبر مسافات طويلة وقتاً أطول (تكاليف رأسمالية) ويتطلب وقوداً (تكاليف التشغيل). ولذلك، قد يتوقع الشركاء التجاريون الأكثر بعداً عن الأسواق الرئيسية أن يتحملوا تكاليف أعلى للشحنة الثنائية. أما من حيث تأثير المسافة، فإن نموذج الجاذبية التقليدي يوحي بأن التجارة بين البلدان المتباعدة عن بعضها ستكون أقل حجماً (انظر، على سبيل المثال، Tinbergen, 1962; Pöyhönen, 1963; and Linnemann, 1966). بيد أن نماذج الجاذبية التقليدية لا تأخذ في الحسبان المسافة الفعلية والربط بخطوط النقل حسب تعريفهما في هياكل الشبكات (على سبيل المثال، تشكيلة خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة). واتخذ Limão و Venables (٢٠٠١) تكاليف النقل البحري إلى بالتمور مثالاً، ليُبينا أن المسافة الجغرافية لا تفسر وحدها التفاوت في أسعار الشحن (الشكل ٣-٣).

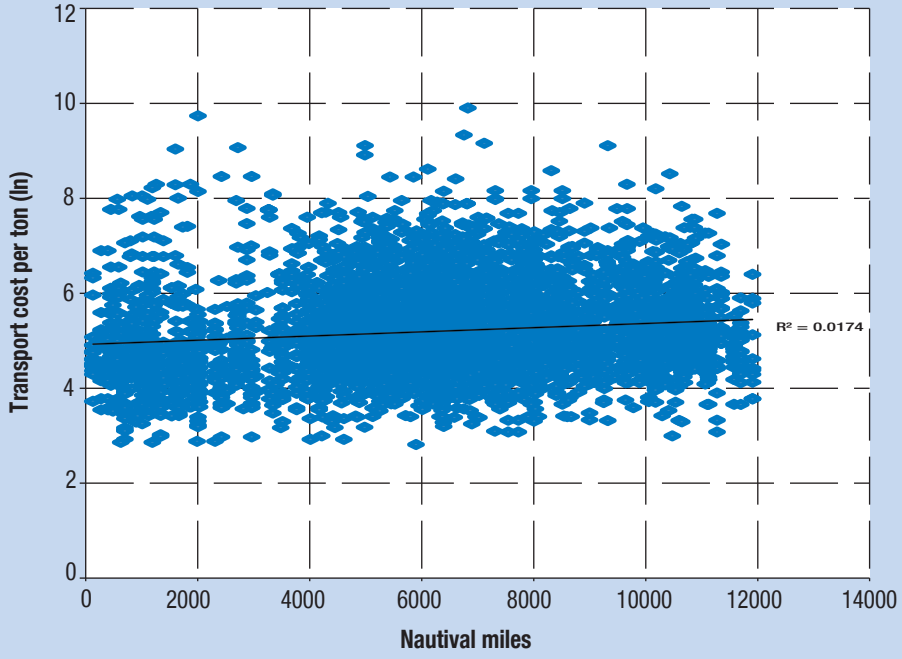
ويُبيِّن الشكل ٣-٣ أن العلاقة الإحصائية المتبادلة بين المسافة الجغرافية البحرية وأسعار الشحن هي علاقة واهية. والراجح أن تكون المسافة الاقتصادية، المحددة على سبيل المثال بمعيار الربط بخطوط النقل البحري وموقع البلد المعني في شبكات النقل البحري العالمية، عاملاً أكثر تأثيراً في تكاليف النقل الدولي من المسافة الجغرافية، فالربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، المقيس بمؤشر الأونكتاد للربط الثنائي بخدمات النقل البحري المنتظمة (انظر الفصل الثاني)، أشد تأثيراً في أسعار الشحن من المسافة (الشكل ٣-٤).

وفي كثير من الأحيان، تتوصل البحوث المتعلقة بالربط بخطوط النقل البحري المنتظمة إلى أن للموقع في الشبكة

تأثير أقوى من مفهوم المسافة الجغرافية (Kumar and Hoffmann, 2002; Márquez-Ramos et al., 2005; Wilmsmeier et al., 2006; Wilmsmeier, 2014; Angeloudis et al., 2006; and McCalla et al., 2005). وينبغي أن يُنظر أيضاً إلى هذه النتيجة المهمة على ضوء المتغيرات التي تؤثر في الربط بشبكة خطوط النقل البحري المنتظمة، مثل حجم السفينة والتواتر اللذين يحددهما مستوى التجارة العام والموقع الجغرافي، فضلاً عن البنية التحتية المتاحة وخيارات تطويرها، وهما عاملان لا يقلان أهمية عما سبق (انظر الفصل الرابع).

ويقتضي عمل الشبكة وبنيتها عملية تفاعل معقدة بين قطاع النقل البحري والموانئ والبلد المعني والمنظمات الدولية التي تتولى مهام الهيئات الإدارية التنظيمية. فالقرارات التي تتخذها هذه الهيئات ستؤثر أيضاً لاحقاً في تكلفة النقل التي يتحملها بلد أو منطقة في التجارة مع نظرائه/نظيراتها. ويُبيِّن الشكل ٣-٤ (القسم جيم-٣) انخفاض أسعار الشحن بسبب ازدياد الربط الذي يمثل إمكانات النقل البحري، والبنية التحتية المينائية المتاحة وهيكل القطاع (للاطلاع على نقاش مفصل، انظر Wilmsmeier and Hoffmann, 2008; and Wilmsmeier, 2014).

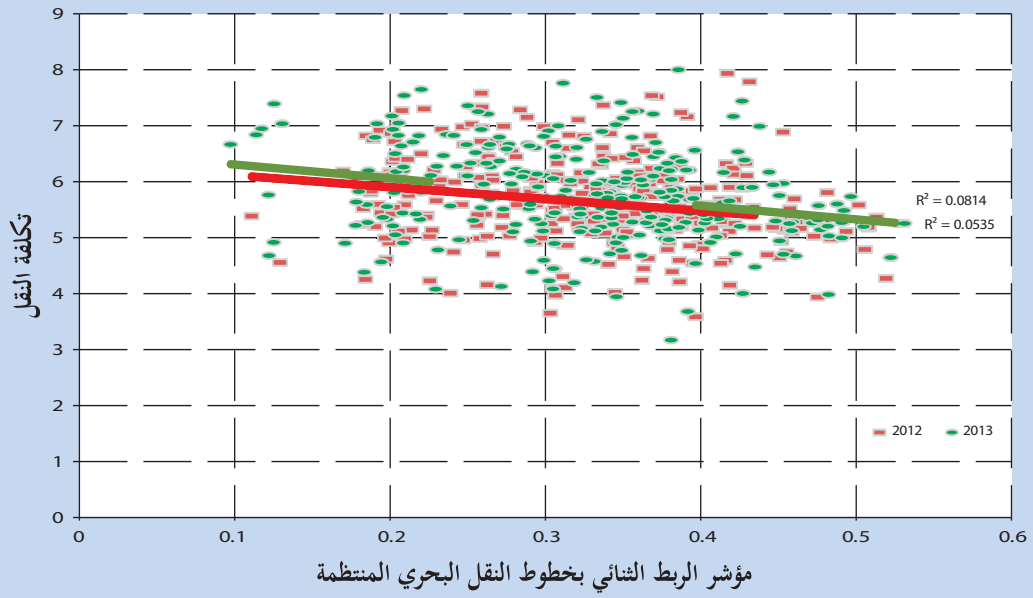
الشكل ٣-٣ "انعدام العلاقة" بين المسافة وتكاليف النقل البحري



المصدر: اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي وأمانة الأونكتاد، استناداً إلى البيانات المستمدة من قاعدة بيانات النقل الدولي، اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي، ٢٠١٣.

ملاحظة: استناداً إلى ٥٩٥ ١٢ ملاحظة عن تكاليف النقل البحري في التجارة الدولية لعام ٢٠١٣ حسب مستوى التصنيف الموحد للتجارة الدولية المكون من رقمين.

الشكل ٣-٤ العلاقة بين تكاليف النقل البحري ومؤشر الربط الثنائي بخطوط النقل البحري المنتظمة، ٢٠١٢ و٢٠١٣



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى قاعدة بيانات النقل الدولي– اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي، ٢٠١٢ و٢٠١٣.

ملاحظة: استناداً إلى ٧ ٨٦٨ ملاحظة عن تكاليف النقل البحري في التجارة الدولية لعامي ٢٠١٢ و٢٠١٣ بمستوى التصنيف الموحد للتجارة الدولية المكون من رقم واحد.

٤- المنافسة وتنظيم السوق

يعتمد تحديد أسعار النقل وأسوق اللوجستيات على مستوى المنافسة الفعلية اعتماداً شديداً. وتعتمد المنافسة في أسواق النقل على حجم السوق واللوائح الفعالة الناظمة له، كما يؤثر تقييد حرية التجارة بأي شكل من الأشكال والسلوك المحتمل القائم على التواطؤ، وتشرذم الأسواق، وعمليات الاحتكار في هيكل الأسعار. ويرد نقاش هذه العوامل في الفقرات التالية.

من الوجهة التاريخية، سعت خطوط النقل البحري المنتظمة إلى تركيز أنشطتها بالتوافق في بعض النقاط مع الجهات الفاعلة الأخرى في السوق، إدراكاً منها للفوائد التي يؤتيها التجميع والحجم. وبفضل ذلك، أمكن وضع استراتيجيات التوزيع المحوري وتقاسم السعة التي تمثل فيها المراكز المحورية نقاطاً تتقاطع فيها الخدمات الكبيرة الحجم بغية تبادل البضائع وتحويلها إلى الطرق الفرعية.

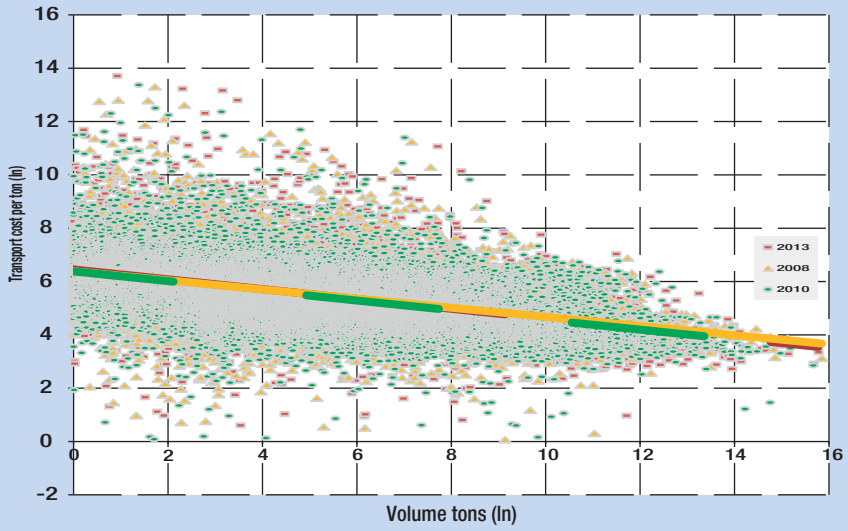
وتؤثر الاستراتيجيات المختلفة التي تأخذ بها خطوط النقل البحري المنتظمة، وتوازن القوة بين هذه الخطوط والشاحنين والموانئ، وعوائق النقل في تطور شبكات النقل البحري وخصائصها والمنافسة السائدة فيها. وفضلاً عن ذلك، تؤثر التحالفات الاستراتيجية المعقودة بين الميناء وقطاع النقل البحري، وهي ظاهرة أوجدتها عمليات التركيز الشديد والتكامل الرأسي على الصعيد العالمي، تأثيراً شديداً في هيكل شبكة النقل البحري وفي درجة اندماج المنطقة في شبكة النقل البحري العالمية.

وينبغي على واضعي السياسات أن يراقبوا عمليات التركيز في القطاع البحري عن كثب، وأن يدركوا تأثيراتها السلبية المحتملة في التجارة وفي تنافسية صادرات البلد المعني، لا سيما في البلدان والمناطق الطرفية في الشبكة. انظر الشكل ٢-٦ (الفصل الثاني) الذي يُبيِّن تناقص عدد شركات النقل البحري التي تقدم الخدمات لفرادى الأسواق.

٥- قيمة المنتجات المنقولة بحراً وحجمها وأنواعها

يتعين أن يُفسَّر تأثير القيمة الوحدوية للمنتَج في أسعار الشحن عبر المحيطات على ضوء تاريخ أسواق النقل البحري وهيكلها. وتُحدِّد قيمة المنتج أيضاً مرونة الطلب، أي استعداد الشاحن لدفع أسعار مرتفعة بل أعلى من الأسعار السائدة. وتُبيِّن جميع الدراسات السابقة (Wilmsmeier, 2003; Wilmsmeier et al., 2006; Martínez-Zarzoso and Suárez Burguet, 2005; and Wilmsmeier and Martínez-Zarzoso, 2010) أن ثمة صلة بين قيمة الوحدة من المنتج وتكاليف النقل. وكان بلاندر (١٩٣٥) قد أشار إلى أن تكاليف النقل لا تكون منتظمة بل تتفاوت حسب وزن المنتج وحالته السائبة وقيمته وقابلية تعرضه للتلف ووسيلة النقل والمسافة. وتوصل رادليت وساش (١٩٩٨) إلى أن متوسط معدلات البلدان من "التكاليف والتأمين والشحن"/" التسليم على متن السفينة" تتفاوت تفاوتاً لا يُعزى إلى الفروق في تكاليف النقل البحري فحسب، بل ويعود أيضاً إلى الفوارق في تشكيلة السلع المختلفة في التجارة الخارجية.

الشكل ٣-٥ تكاليف النقل ووفورات الحجم



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى قاعدة بيانات النقل الدولي- اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي، ٢٠٠٨-٢٠١٣.

ملاحظة: جميع البيانات بمستوى التصنيف الموحد للتجارة الدولية المكون من رقمين، باستثناء المنتجات في مجموعتي السلع الثالثة والتاسعة في التصنيف الموحد للتجارة الدولية.

ورغم انعدام سبب واضح يربط سعر شحن المنتج بقيمته، فإن أبحاثاً كثيرة تتناول العلاقة بين قيمة الوحدة من المنتج وسعر الشحن المفروض عليه. ومرد ذلك أن مشغلي السفن يفترضون أن قيمة الوحدة ترتبط بمرونة الطلب على النقل ارتباطاً عكسياً. وإلى جانب تكاليف التأمين، قد يكون للربط بالوصلات الفرعية في شبكات التوزيع المحوري وتغيير وسائط النقل تأثير أيضاً. ويتعرض كل منتج أثناء نقله لقدر من المخاطر المحتملة قد تتعلق في هذه الحالة بتسليمه في الوقت المحدد، أو احتمال سرقته و/أو شدة تعرضه المحتمل للتغييرات البيئية (درجة الحرارة، وما شابه ذلك).

وحلَّل ويلميسمير وسانشيز (٢٠٠٩) العوامل التي تحدد تكاليف نقل الواردات الغذائية المنقولة في حاويات إلى أمريكا الجنوبية، فبيَّنا أن ارتفاع قيمة السلعة بنسبة ١٠ في المائة يزيد تكاليف نقلها بنحو ٧,٦ في المائة. وتتجلى ظروف النقل الخاصة واحتياجات بعض أنواع البضائع أيضاً في هيكل تكاليف النقل البحري الدولي. وقد أوجد النقل بالحاويات وحدات معيارية من حيث الحجم، بيد أن متطلبات نقل البضائع تتفاوت، ولذلك توجد أنواع مختلفة من الحاويات تلبي هذه الطلبات. ولنقل البضائع المبرَّدة بعض التداعيات.

وتتحقق وفورات الحجم في مستويين مختلفين، أولهما وفورات الحجم داخل النظام التي تُمثل انخفاض تكاليف النقل بالطن كلما زاد حجم الشحنات الفردية، وثانيهما، وفورات الحجم خارج النظام التي تمثل انخفاض تكاليف النقل كلما زاد حجم التجارة بين بلدين. ويرتبط هذا المستوى الثاني أيضاً بمحددات أخرى لتكاليف النقل، مثل مستويات المنافسة وتكاليف تشغيل السفينة وبنية الميناء التحتية.

ويُبيِّن الشكل ٣-٥ تأثير وفورات الحجم من حيث حجم كل شحنة. وتتحقق وفورات الحجم هذه خارج الشركة بسبب موقعها وعندما تكون التعاريف والقيود الجمركية على التجارة بين بلدين منخفضة، أو حينما تكون لدى منطقة ما بنية نقل تحتية فعالة وكفؤة.

٦- خصائص الميناء وبنيته التحتية

لأداء الميناء أهمية بالغة في فعالية الشبكة البحرية وكفاءتها. ويمكن توصيف بنية الميناء التحتية المتاحة بمتغيرات، مثل عدد الرافعات، والغاطس الأقصى، ومنطقة التخزين في موانئ المغادرة والوصول. ويكتسي التفاعل بين هذه المتغيرات أهمية حاسمة، فتركيب رافعات قطرية لمناولة البضائع من السفينة إلى الشاطئ، على سبيل المثال، قد يرفع رسوم الميناء التي تتحملها شركة النقل البحري. وقد تحقق الشركة فعلاً وفورات عامة لأن سفنها تمضي وقتاً أقصر في الميناء، أو لأنها تستطيع أن تستبدل سفناً مزودة بمعدات التحميل والتفريغ بأخرى خالية منها، فتنخفض أسعار الشحن تبعاً لذلك.

غير أن تطوير بنية الميناء التحتية لن يكون مجدياً إلا إذا كان يعود بالنفع على نظام النقل برمته، فلا يكتفي بنقل الاختناقات إلى عنصر آخر من عناصر النظام. وثمة عوامل مادية ومؤسسية وتنظيمية تؤثر في الإنتاجية. وتشمل العوامل المادية المعيقة المنطقة التي تقع فيها المحطة النهائية وشكلها وتجهيزها وعدد المعدات المتوافرة فيها ونوعها ونوع السفن التي تستخدمها وخصائصها. ويدخل في عداد العوامل المادية المعيقة انعدام الرافعات، وضيق مساحة الأرض، وحيز الحاويات المهيأ بشكل غير مناسب، وقلة المراسي وقصور مرافق البوابات، وصعوبة النفاذ بالطرق البرية. وحتى تحقق الإنتاجية قيمة قصوى للقطاع، ينبغي تناولها من منظور نظمي. وذاك أمر له أهميته من منظور السياسات، وهو يبرز الحاجة إلى أن تشمل التوصيات والإرشادات التي تضعها السياسات تصورات ثنائية ومتعددة الوسائط. وينبغي أن تكون جميع الجهات الفاعلة ملمة بالنظام بأكمله وتتحاشى أن تكون الحلقة الرخوة فيه.

إن النتائج التجريبية التي عرضها ويلمسمير وآخرون (٢٠٠٦) واضحة جلية، فهي تُبيِّن أن زيادة الكفاءة في الموانئ، وبنية الموانئ التحتية، ومشاركة القطاع الخاص، والروابط داخل الميناء تساهم في تخفيض تكاليف النقل البحري الدولي العامة. وإذا زاد البلدان اللذان تنخفض فيهما كفاءة الميناء إلى أدنى مستوياتها في العينة التي استخدمها هذان الباحثان لتبلغ مستوى البلدين اللذين تسجل فيهما المؤشرات أعلى مستوياتها، فيُتوقَّع أن تنخفض تكاليف الشحن على الطريق الرابط بينهما بمقدار ٢٥ في المائة. ويؤدي تحسين بنية الميناء التحتية ومشاركة القطاع الخاص أيضاً إلى تخفيض تكاليف النقل البحري. وخلافاً للمسافة، بوسع واضعي السياسات أن يؤثروا في كفاءة الموانئ. وتؤثر مضاعفة كفاءة الميناء في كلا الطرفين في تكاليف النقل البحري الدولي تأثيراً يماثل تأثير "تقريب" المسافة بين الميناءين بنسبة ٥٠ في المائة.

ولذلك، قد توحي زيادة كفاءة الموانئ وإنتاجيتها والاستعانة بالتطورات التقنية وتدابير تصميم الموانئ وتخطيطها لواضعي السياسات بأفكار قيمة تعين على تحسين الكفاءة وتقصير الوقت.

٧- تدفق التجارة وأوجه الاختلال فيها

يؤثر حجم البضائع ونوعها في التكاليف التي يتحملها الناقل تأثيراً مباشراً، فحجم البضائع عامل مهم يتيح تحقيق وفورات الحجم في الرحلة البحرية والميناء على حدٍ سواء. بيد أن وفورات الحجم المحققة في شق النقل البحري قد تؤدي، في بعض الأحيان، إلى اكتظاظ الميناء فلا تتحقق وفورات الحجم فيه.

ويعتمد المدى الذي يُحمَّل فيه الزبون التكاليف التي يتكبدها الناقل على هيكل السوق وتوازن التجارة، ففي أغلب طرق النقل البحري تبحر السفن ممتلئة في اتجاه واحد وتعود شبه فارغة في الاتجاه الآخر، وينطبق ذلك بوجه خاص على أغلب البضائع السائبة. وحين تكون لدى الناقلين سعة غير مستخدمة، يبدون استعدادهم لنقل البضائع بأسعار تقل كثيراً عن نظيرتها عندما تكون السفن ملئ. ولذا، تفوق أسعار الشحن من الصين إلى أمريكا الشمالية كثيراً مثيلاتها المطبقة على صادرات أمريكا الشمالية إلى الصين. وعلى المنوال نفسه، تفوق أسعار شحن الواردات المنقولة في حاويات إلى أفريقيا أسعار شحن الصادرات منها. ويجوز أن

تؤخذ في الحسبان شيئاً ما الفوارق في أسعار الشحن التي تعتمد على اتجاه التجارة حتى يتسنى إيجاد آلية سوقية يُستعان بها في تقليل أوجه الاختلال، فتدفع الجهات التي تعاني من عجز في التجارة مبلغاً أقل لنقل صادراتها.

وفي التجارة المنقولة بالحاويات، يشكِّل التوازن في تدفق التجارة عاملاً حاسماً في تحديد الأسعار التي تطبقها خطوط النقل البحري المنتظمة، فهذه الخطوط تحسب تكاليف نقل الحاوية على أساس الرحلة ذهاباً وإياباً، مراعية في ذلك احتمال نقل الحاويات فارغة. وعندما يكون توازن التجارة سلبياً، تفوق واردات البلد صادراته. وكلما اشتد الاختلال فيه، انخفضت أسعار شحن صادراته. أما إن تجاوزت الصادرات الواردات، فستكون أسعار الشحن المتوقعة لنقل الصادرات أعلى كلما اشتد الاختلال. وإلى جانب مؤشر اختلال التجارة، يعزى هذا التفاوت إلى آليات تحديد أسعار الشحن المعمول بها في سوق خطوط النقل البحري المنتظمة، فشركات خطوط النقل المنتظمة تعلم أن نسبة استخدام سعة السفينة ستكون بشكل متكرر أقل إما في رحلة الذهاب أو الإياب. ولذلك، فهي تُكيِّف نظام التسعير مع اتجاه الرحلة والبضائع المحتمل أن تنقلها، فتكون أسعار شحن الشحنات المنقولة على متن الرحلة الأكثر امتلاءً أعلى، إذ ينبغي أن يعوِّض المبلغ الإجمالي المدفوع لقاء هذه الرحلة دخل رحلة العودة المنخفض حين يكون لا مفر من أن تشغل الحاويات المعادة إلى موقعها خاوية قدراً من سعة السفينة. وستزيد السعة الفائضة في رحلة العودة المنافسة بين مختلف خدمات الخطوط المنتظمة فتميل أسعار الشحن إلى الانخفاض. ويمكن أن تقلِّل عملية تنظيم سوق خدمات النقل حركة الحاويات الفارغة بالاستعانة بالمعلومات وتقاسم المعدات وتجميع البضائع والتعاون بين مقدمي خدمات النقل على الصعيد الدولي.

باء- تكاليف النقل الدولي

تشكِّل تكاليف النقل الدولي عنصراً رئيساً من عناصر تكاليف التجارة والتنمية الاقتصادية. وتُفيد الأبحاث الحديثة لتي أُجريت في آسيا والمحيط الهادئ أن التعريفات الجمركية لا تمثل سوى نسبة تتراوح بين صفر و١٠ في المائة من تكاليف التجارة الثنائية الشاملة، بينما تستأثر تكاليف التجارة الأخرى المتصلة بالسياسات (أي غير الجمركية الطابع) بنسبة تتفاوت بين ٦٠ و٩٠ في المائة من تكاليف التجارة الثنائية. وبعبارة أخرى، تؤثر مسائل من قبيل تكاليف النقل والربط البحري والإجراءات في تكاليف التجارة تأثيراً أشد من تأثير الرسوم الجمركية (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2015).

واستند الأونكتاد إلى بينات مستمدة من واردات السلع فقدَّر نفقات النقل البحري (جميع وسائط النقل) حسب مجموعات البلدان (الشكل ٣-٦). وبلغت تكاليف النقل البحري التي يتحملها البلد المتوسط زهاء ٩ في المائة من قيمة الواردات خلال العقد ٢٠٠٥-٢٠١٤. ومن بين المجموعات الإقليمية الرئيسية، دفعت البلدان الأفريقية أعلى نسبة (١١,٤ في المائة في المتوسط)، مقابل متوسط قدره ٦,٨ في المائة فقط للبلدان المتقدمة.

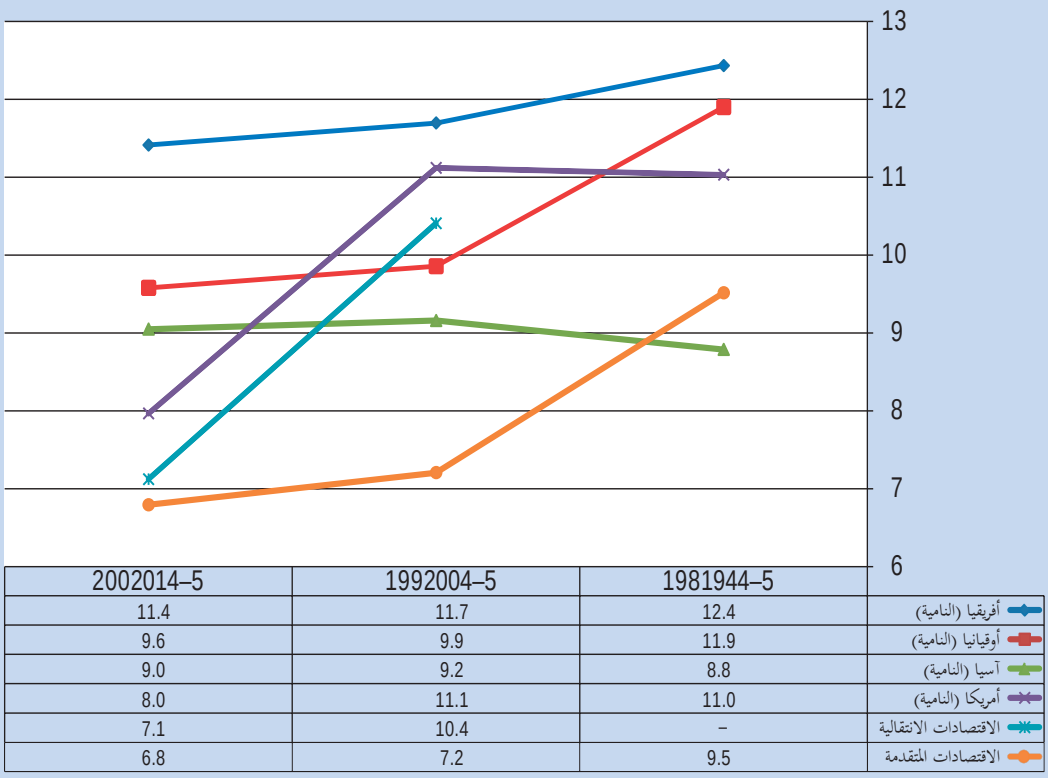
وبعد النظر في العوامل السبعة الرئيسية التي تحدد تكاليف النقل البحري، يمكن الآن مناقشة الأسباب الممكنة التي تعزى إليها تكاليف الشحن العامة المقدّرة لمختلف مجموعات البلدان، وبوجه خاص الأسباب التي تجعل أفريقيا وأوقيانيا تدفعان مبالغ أكبر من المناطق الأخرى لنقل وارداتهما. وتُبيِّن الفقرات التالية هذه النقاط:

(أ) *تيسير التجارة والنقل:* كثير من البلدان الواقعة في أفريقيا بلدان غير ساحلية لا تعتمد على إجراءات جماركها وإجراءات الوكالات الحدودية الأخرى فحسب، بل وعلى تلك التي تطبقها أيضاً بلدان العبور المجاورة. وقد وصف كوليرا (٢٠٠٨) هذا الوضع بعبارة البلدان "الحبيسة في محبس الجيران السيئ". وتسجل بلدان كثيرة في أفريقيا وأوقيانيا أيضاً درجات منخفضة في المؤشرات، مثل مؤشر سهولة أداء الأعمال أو مؤشر أداء اللوجستيات (انظر الفصل الخامس عن الروابط بين تيسير التجارة والتنمية المستدامة).

(ب) *تكاليف التشغيل:* لا تختلف تكاليف التشغيل التي يتحملها مشغلو السفن (تشمل تكاليف الإصلاحات والصيانة، والبدن والآلات وأقساط تأمين الحماية والتعويض والتطقيم والمؤن والمخزونات والمياه وزيت التزليق) بوجه عام، وهي لا تتأثر إلى حدٍ بعيد بالطرق أو بالمواقع. بيد أن هذه التكاليف تتفاوت حسب نوع السفينة وعمرها، فتكون أقل في الطرق التي تعمل فيها سفن أكبر و/أو أجَد. وفضلاً عن ذلك، قد تتفاوت تكاليف التشغيل بمرور الزمن وتعتمد على أسعار الوقود ولكنها لا تفسر على الدوام الأسباب التي تجعل أسعار الشحن أعلى في طريق منها في طريق آخر.

(ج) *الموقع في شبكة النقل البحري:* تتأثر الدول الجذرية الصغيرة النامية بوجه خاص في أوقيانيا سلباً بموقعها الجغرافي الذي ينأ بها عن أغلب طرق النقل البحري الرئيسية. ويمكن التفكير في تحسين الروابط بين الجزر وإنشاء موانئ محورية إقليمية/شبه إقليمية وتحديث بنية الموانئ التحتية أو إعادة تطويرها وتحسين مناولة البضائع نشداناً لتخفيض تكاليف الشحن. وفي أفريقيا، تمكنت بعض البلدان من الاستفادة من موقعها الجغرافي وتقديم خدمات المسافنة. فعلى سبيل المثال، تستفيد مصر من الحركة التي تعبر قناة السويس، كما أنشأت موريشيوس والمغرب موانئ محورية مهمة. بيد أن أغلب البلدان الأفريقية الأخرى تقع نسبياً على مبعدة من طرق النقل البحري الشرق – الغرب الرئيسية.

الشكل ٣-٦ تكاليف النقل الدولي: تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات، متوسطات العشر سنوات داخل مجموعات البلدان، ١٩٨٥-٢٠١٤



2002014–5	1992004–5	1981944–5	
11.4	11.7	12.4	أفريقيا (النامية)
9.6	9.9	11.9	أوقيانيا (النامية)
9.0	9.2	8.8	آسيا (النامية)
8.0	11.1	11.0	أمريكا (النامية)
7.1	10.4	–	الاقتصادات الانتقالية
6.8	7.2	9.5	الاقتصادات المتقدمة

المصدر: تقديرات أمانة الأونكتاد. تمثل البيانات تكلفة النقل الدولي، باستثناء تكاليف التأمين، كنسبة مئوية من قيمة (التكلفة والتأمين والشحن) للسلع المستوردة.

ملاحظة: متوسطات مجموعات البلدان غير مرجحة، أي أن معدل الشحن لكل بلد له نفس الوزن عند حساب المتوسط. وتشمل البيانات جميع وسائط النقل.

(د) *التنظيم وهيكل الصناعة:* لا تتيح الدول الجزرية الصغيرة النامية في أوقيانيا وعدة اقتصادات أفريقية صغيرة إلا أسواقاً صغيرة نسبياً قد يواجه فيها الشاحنون أسواقاً احتكارية يؤدي فيها انخفاض مستويات المنافسة إلى ارتفاع الأسعار. وفي هذا السياق، سيكون من الخطأ تقييد المنافسة باستحداث نظام وطني/دولي لحجز البضائع، على سبيل المثال.

(هـ) *المنتجات المنقولة بحرًا:* عادة ما تكون قيمة تكاليف النقل المضافة للسلع المصنعة أقل من نظيرتها للمواد الخام، لأن قيمة الطن من المواد الخام تكون أقل من مثيلتها في السلع المصنعة. وبما أن كثيراً من البلدان النامية في أفريقيا وأوقيانيا تستورد في الغالب سلعاً مصنعة، يُتوقَّع أن تكون أسعار الشحن فيها أقل فعلاً من المناطق الأخرى. ومن ناحية

أخرى، عادة ما تكون أنواع السلع المصنعة التي تستوردها أفريقيا وأوقيانيا منخفضة القيمة نسبياً. ويعني ذلك في المتوسط أن السيارات والملابس أو الأدوات المستوردة إلى أفريقيا أقل قيمة بالوحدة من تلك التي تستوردها أوروبا أو أمريكا الشمالية. ولذلك، تزداد تكلفة النقل كحصة بالنسبة المئوية.

(و) *خصائص الميناء وبنيته التحتية:* يواجه كثير من البلدان النامية في أفريقيا وأوقيانيا وأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي اختناقات في بنية النقل التحتية، فأكبر السفن التي يمكن أن تستقبلها أغلب موانئ تلك المناطق أقل حجماً بكثير من تلك التي تتردد على الموانئ في مناطق أخرى. وفضلاً عن ذلك، تكون مشاركة القطاع الخاص عبر الامتيازات أقل في البلدان النامية، مثل بلدان أفريقيا وأوقيانيا. ويساهم هذان العاملان في رفع تكاليف النقل. وفي هذا السياق، ينبغي التفكير في تشجيع إنشاء موانئ محورية إقليمية/دون إقليمية قادرة على استقبال سفن أكبر حجماً، بما في ذلك وصلات التوزيع المحوري الفرعية وخدمات الربط بين الخطوط وخدمات مواصلة الرحلات وتشجيع الشراكات بين القطاعين العام والخاص بغية تحديث بنية الموانئ وعمليات مناولة البضائع وتطويرها.

(ز) *تدفق التجارة:* يعاني معظم بلدان أفريقيا وأوقيانيا من عجز في تجارة السلع. ومن ثم، يرجح أن تصلها السفن وهي محملة تماماً وأن تكون لديها سعة غير مستخدمة عندما تعود إلى الصين أو اليابان أو أوروبا. ولذلك، ينبغي أن تكون أسعار شحن الواردات أعلى من أسعار شحن الصادرات. ويورد الشكل ٣-٦ بيانات عن الواردات وفيه تبدو أسعار الشحن في أفريقيا وأوقيانيا أعلى من المناطق الأخرى. ومع أن البيانات الشاملة غير متوافرة، فإن الأدلة غير الموثقة تشير إلى أن أسعار شحن الصادرات أقل فعلاً من أسعار شحن الواردات في أغلب بلدان هاتين المنطقتين.

وخلاصة القول إن تحليل بيانات الأونكتاد عن تكاليف النقل تشير إلى أن البلدان النامية، وبوجه خاص في أفريقيا وأوقيانيا، تدفع لقاء النقل الدولي لوارداتها مبالغ تفوق ما تدفعه البلدان المتقدمة. ويعزى هذا الوضع إلى أسباب من أهمها أوجه الاختلال في تجارة هذه المناطق وعدم تنفيذ إصلاحات الموانئ وتيسير التجارة وتدني أحجام التجارة وضعف الربط بخطوط النقل البحري. ولدى واضعي السياسات الفرصة لإصلاح بعض جوانب هذا الحال بالاستثمارات والإصلاحات، لا سيما في موانئ هذه المناطق، ونظم العبور وإدارات الجمارك.

وثمة أسباب واضحة تدعوا واضعي السياسات وسلطات الموانئ إلى تعزيز التعاون عبر الوطني لزيادة تطوير النظام برمته، واضعين نصب أعينهم الأسباب التي تجعل بلداً أو منطقة عرضة للتهميش والعجز عن المنافسة. ورغم أن يد واضعي السياسات مغلولة بعض الشيء حيال موقع بلدانهم الجغرافي، فإن ثمة خيارات سياساتية لتخفيض التكاليف بتحسين بنية الموانئ التحتية وزيادة فعالية سلسلة اللوجستيات، بوسائل من بينها تيسير التجارة والنقل وزيادة كفاءة العمليات في الموانئ أو جعلها أكثر جاذبية كموانئ للرسو، وهو أمر قد يستدعي إجراء استثمارات في الموانئ وتحرير خدمات النقل البحري وإجراء إصلاحات اقتصادية تعزز القطاع وتوطِّد العلاقات التجارية.

جيم- التطورات الحديثة في أسعار الشحن

في عام ٢٠١٤، ظل سوق أسعار الشحن يتقلب تقلباً شديداً في شتى أقسامه. وتعرضت الأسعار للضغوط بسبب تواصل تسليم السفن الكبيرة المبنية حديثاً وتردد الطلب في سوق النقل البحري العالمي.

١- أسعار الشحن بالحاويات

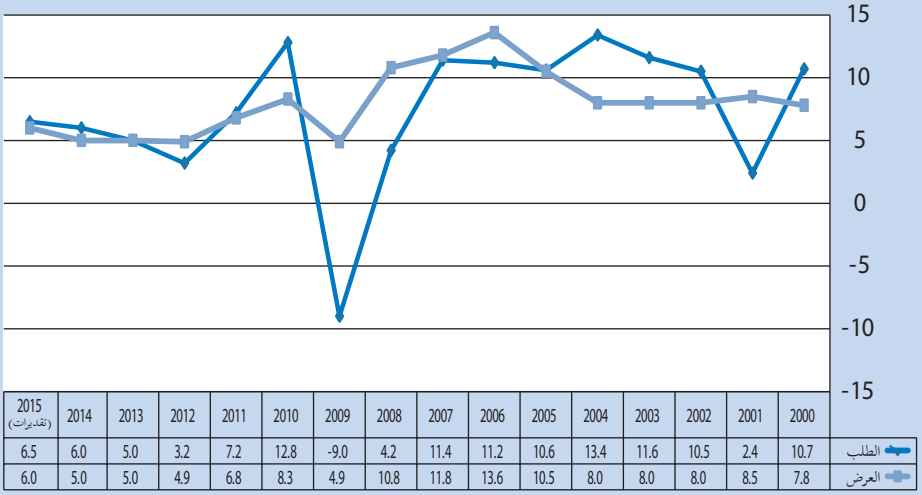
ظل التقلب سمة أسعار الشحن بالحاويات طوال عام ٢٠١٤ وإن تفاوتت أنماطه في كل طريق من الطرق التجارية. ولم يطرأ تغيير يُذكر على مؤشرات السوق الرئيسية رغم ازدياد الطلب العالمي على النقل البحري بالحاويات (انظر الفصل الأول). ويعزى ذلك إلى أسباب يأتي في صدارتها الضغط الناشئ عن العرض المستمر من السفن الذي ظلت تتعرض له أسعار السوق بسبب دخول وحدات كبيرة جداً إلى طرق التجارة الرئيسية وتأثير انتقال السفن من طرق التجارة الرئيسية إلى الطرق الفرعية (انظر الفصل الثاني).

ويتضح من الشكل ٣-٧ أن نمو الطلب العالمي على النقل بالحاويات وصل إلى ٦ في المائة في عام ٢٠١٤، مقارنة بنسبة

٥ في المائة في عام ٢٠١٥)، متجاوزاً نمو العرض الذي ظلَّ عند ٥ في المائة. وتعزَّز طلب الحاويات العالمي بفضل نمو التجارة القوي في رحلة الذروة على الخطوط الرئيسية الشرق الأقصى – أوروبا وعبر المحيط الهادئ، حيث كان أداء واردات أوروبا الشمالية وواردات الولايات المتحدة من آسيا جيداً في عام ٢٠١٤ بوجه خاص.

وسجلت أسعار الشحن في الخطوط الرئيسية تحسناً عاماً في عام ٢٠١٤، مقارنة بمستوياتها في عام ٢٠١٣. وبلغت أسعار الشرق الأقصى – أوروبا في المتوسط ١ ١٦١ دولاراً/للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٤، مرتفعة من مستواها المتوسط في عام ٢٠١٣ بنسبة ٧ في المائة. وفي سوق الشحن عبر المحيط الهادئ، تحسنت أسعار الشحن على طريق آسيا – الساحل الشرقي للولايات المتحدة بفضل أحجام التجارة الكبيرة وعمليات تحويل البضائع بسبب مشاكل الاكتظاظ في موانئ الساحل الغربي للولايات المتحدة في أواخر عام ٢٠١٤. وفي طريق شنغهاي – الساحل الشرقي للولايات المتحدة، بلغ متوسط أسعار الشحن ٣ ٧٢٠ دولاراً/للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في عام ٢٠١٤، أي بزيادة قدرها ١٣ في المائة عن عام ٢٠١٣، مقارنة بطريق شنغهاي – الساحل الغربي حيث بلغ المتوسط ١ ٩٨٣ دولاراً/للوحدة المعادلة لأربعين قدماً، أي بزيادة قدرها ٣ في المائة عن عام ٢٠١٣ (الشكل ٣–١).

الشكل ٣–٧ نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات، ٢٠٠٠–٢٠١٥ (معدلات النمو السنوية)



	2015 (تقديرات)	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
الطلب	6.5	6.0	5.0	3.2	7.2	12.8	-9.0	4.2	11.4	11.2	10.6	13.4	11.6	10.5	2.4	10.7
العرض	6.0	5.0	5.0	4.9	6.8	8.3	4.9	10.8	11.8	13.6	10.5	8.0	8.0	8.0	8.5	7.8

المصدر: أمانة الأونكتاد، استنادا إلى بيانات قدمتها إصدارات مختلفة من Clarksons Research Container Intelligence Monthly.

ملاحظة: تحيل بيانات العرض إلى سعة الحمل الكلية لأسطول الحاويات، وتشمل السفن المتعددة الأغراض والسفن الأخرى التي بها سعة حملية بالحاويات. ويستند نمو الطلب إلى مليون من الوحدات المرفوعة المعادلة لعشرين قدماً. وتمثل بيانات عام ٢٠١٥ أرقاماً متوقعة.

الجدول ٣–١ أسواق الشحن بالحاويات وأسعاره

أسواق الشحن	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤
سوق الشحن عبر المحيط الهادئ			(دولاراً/وحدة معادلة لأربعين قدماً)*			
شنغهاي – ساحل الولايات المتحدة الغربي	١ ٣٧٢	٢ ٣٠٨	١ ٦٦٧	٢ ٢٨٧	٢ ٠٣٣	١ ٩٧٠
النسبة المئوية للتغير		٦٨,٢١	٢٧,٧٧–	٣٧,١٩	١١,١١–	٣,١٠–
شنغهاي – ساحل الولايات المتحدة الشرقي	٢ ٣٦٧	٣ ٤٩٩	٣ ٠٠٨	٣ ٤١٦	٣ ٢٩٠	٣ ٧٢٠
النسبة المئوية للتغير		٤٧,٨٤	١٤,٠٣–	١٣,٥٦	٣,٧–	١٣,٠٧

الجدول ٣-١ أسواق الشحن بالحاويات وأسعاره (*تابع*)

أسواق الشحن	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤
الشرق الأقصى – أوروبا			(دولاراً/وحدة معادلة لعشرين قدماً)			
شنغهاي – أوروبا الشمالية	١ ٣٩٥	١ ٧٨٩	٨٨١	١ ٣٥٣	١ ٠٨٤	١ ١٦١
النسبة المئوية للتغير		٢٨,٢٤	٥٠,٧٥-	٥٣,٥٨	١٩,٨٨-	٧,١٠
شنغهاي – البحر الأبيض المتوسط	١ ٣٩٧	١ ٧٣٩	٩٧٣	١ ٣٣٦	١ ١٥١	١٢٥٣
النسبة المئوية للتغير		٢٤,٤٩	٤٤,٠٥-	٣٧,٣١	١٣,٨٥-	٨,٨٦
الشمال – الجنوب			(دولاراً/وحدة معادلة لعشرين قدماً)			
شنغهاي – أمريكا الجنوبية (سانتوس)	٢ ٤٢٩	٢ ٢٣٦	١ ٤٨٣	١ ٧٧١	١ ٣٨٠	١ ١٠٣
النسبة المئوية للتغير		٧,٩٥-	٣٣,٦٨-	١٩,٤٢	٢٢,٠٨-	٢٠,٠٧-
شنغهاي – أستراليا/نيوزيلندا (ملبورن)	١ ٥٠٠	١ ١٨٩	٧٧٢	٩٢٥	٨١٨	٦٧٨
النسبة المئوية للتغير		٢٠,٧٣-	٣٥,٠٧-	١٩,٨٢	١١,٥٧-	١٧,١١-
شنغهاي – غرب أفريقيا (لاغوس)	٢ ٢٤٧	٢ ٣٠٥	١ ٩٠٨	٢ ٠٩٢	١ ٩٢٧	١ ٨٣٨
النسبة المئوية للتغير		٢,٥٦	١٧,٢٢-	٩,٦٤	٧,٨٩-	٤,٦٢-
شنغهاي – جنوب أفريقيا (ديربان)	١ ٤٩٥	١ ٤٨١	٩٩١	١ ٠٤٧	٨٠٥	٧٦٠
النسبة المئوية للتغير		٠,٩٦-	٣٣,٠٩-	٥,٦٥	٢٣,١١-	٥,٥٩-
داخل آسيا			(دولاراً/وحدة معادلة لعشرين قدماً)			
شنغهاي – جنوب شرق آسيا (سنغافورة)		٣١٨	٢١٠	٢٥٦	٢٣١	٢٣٣
النسبة المئوية للتغير			٣٣,٩٦-	٢١,٨٤	٩,٧٢-	٠,٨٧
شنغهاي – شرق اليابان		٣١٦	٣٣٧	٣٤٥	٣٤٦	٢٧٣
النسبة المئوية للتغير			٦,٦٥	٢,٣٧	٠,٢٩	٢١,١٠-
شنغهاي – جمهورية كوريا		١٩٣	١٩٨	١٨٣	١٩٧	١٨٧
النسبة المئوية للتغير			٢,٥٩	٧,٥٨-	٧,٦٥	٥,٠٨-
شنغهاي – هونغ كونغ (الصين)		١١٦	١٥٥	١٣١	٨٥	٦٥
النسبة المئوية للتغير			٣٣,٦٢	١٥,٤٨-	٣٥,١١-	٢٣,٥٣-
شنغهاي – الخليج الفارسي (دبي)	٦٣٩	٩٢٢	٨٣٨	٩٨١	٧٧١	٨٢٠
النسبة المئوية للتغير		٤٤,٣٣	٩,١١-	١٧,٠٦	٢١,٤١-	٦,٣٦

المصدر: أعداد مختلفة من *Container Intelligence Monthly*، Clarkson Research Services.
ملاحظة: بيانات مستندة إلى متوسطات سنوية.

أمَّا في الخطوط غير الرئيسية، فكان أداء أسعار الشحن أقل جودة، إذ إنها ظلت تواجه أيضاً ضغوط العرض الناشئ عن انتقال السفن ذات الحمولة الطنية الضخمة إليها من الخطوط الرئيسية. ففي تجارة الشمال – الجنوب حيث بلغت إعادة استخدام السعة مستويات عالية، انخفض متوسط أسعار الشحن على خط شنغهاي – أمريكا الشمالية إلى ١ ١٠٣ دولارات/للوحدة المعادلة عشرين قدماً في عام ٢٠١٤، أي أقل من مستواها في عام ٢٠١٣ بنسبة ٢٠ في المائة. أما في طريق آسيا الداخلي شنغهاي – سنغافورة، فظلت أسعار الشحن مستقرة نسبياً، فزاد متوسطها بنحو ١ في المائة في عام ٢٠١٤. وما فتئت السعة الزائدة تؤثر أيضاً في سوق السفن المستأجرة، فظلت أسعار الشحن عند مستوياتها المنخفضة دون تغيير يُذكر طوال السنة.

وإضافة إلى تحويل السفن من الخطوط الرئيسية إلى الخطوط الفرعية بغية تدبر السعة الزائدة، ثابر الناقلون على اللجوء إلى إيقاف السفن والإبحار البطيء (رغم انخفاض أسعار النفط أثناء الأشهر الأخيرة من عام ٢٠١٤) اللذين تشير التقديرات إلى أنهما أديا إلى استيعاب نحو ٢,٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً من السعة الإسمية العالمية. وانخفض إيقاف سفن الحاويات عن العمل إلى ٠,٢ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في نهاية عام ٢٠١٤، أي ما يعادل ١,٣ في المائة من سعة الأسطول (Clarksons Research, 2015a).

وفي الوقت نفسه، ساعد بيع الأصول وجهود التوحيد والتعاون التي بذلتها عدة خطوط للاقتصاد في التكاليف وتحسين الكفاءة وتوفير شبكة عالمية من الطرق على تحسين هوامش التشغيل في عام ٢٠١٤. فعلى سبيل المثال، شهدت شركة Maersk Group، التي بدأت في تنفيذ استراتيجية جديدة للاستدامة[1] في عام ٢٠١٤ (تغطي الفترة ٢٠١٤–٢٠١٨)، تحسناً في كفاءة أكبر المساهمين في انبعاثاتها الكلية وهو Maersk Line بنحو ٨ في المائة في عام ٢٠١٤ وتحقيق وفورات في قيمة الوقود بلغت ٩٨ مليون دولار (Maersk Sustainability Report, 2014). وتضافر ذلك مع تخفيضات في تكاليف الوحدات (بفضل تحسين استخدام السفن وأوجه الكفاءة في الشبكة) والزيادات في الحجم (بينما انخفضت الأسعار بنسبة ١,٦ في المائة)، فأعلنت شركة Maersk Line عن نتيجة مرضية جداً تمثلت في تحقيق أرباح بلغت ٢,٣ بليون دولار في عام ٢٠١٣ (أعلى من عام ٢٠١٣ بمقدار ٨٣١ مليون دولار)[2].

وفضلاً عن ذلك، هبطت أسعار الوقود، بما في ذلك أسعار زيت وقود السفن، هبوطاً شديداً خلال النصف الثاني من عام ٢٠١٤، فانخفضت أسعار الشحن من ٦٠٠ دولار للطن في تموز/يوليه ٢٠١٤ إلى ٢٥٠ دولاراً في كانون الثاني/يناير ٢٠١٥ (Barry Rogliano Salles, 2015). وساعد ذلك الناقلين على تحسين هوامشهم. وفي دراسة استقصائية شملت ١٥ ناقلاً تجارياً عاماً، لوحظ أن الدخل انخفض بنسبة ٣ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٣ إثر انخفاض قدره ٥ في المائة عن مستوى عام ٢٠١٠ (AlixPartners, 2015). وفي عام ٢٠١٤، ظل دخل القطاع أقلَّ بنسبة ١٦ في المائة عن مستواه الأقصى في عام ٢٠٠٨ الذي تجاوز ٢٠٠ بليون دولار.

وشهد عام ٢٠١٤ أيضاً إعادة تشكيل التحالفات، إذ أدى فشل شبكة P3 المقامة بين أكبر ثلاث شركات للنقل البحري، وهي Maersk Line و Mediterranean Shipping Company و CMA CGM، إلى تكوين تحالفين مهمين هما شبكة 2M وهي اتفاق لمدة عشر سنوات يقضي بتقاسم السفن بين Maersk Line و Mediterranean Shipping Company في طرق آسيا – أوروبا وعبر الأطلنطي، واتفاق التقاسم Three Ocean Alliance المبرم بين CMA CGM و China Shipping Container Lines و United Arab Shipping Company بغية تحقيق وفورات في التكاليف في طرق الحاويات الرئيسية بين آسيا وأوروبا وآسيا وأمريكا الشمالية. وبهذه التحالفات، يُتوقع أن يتجه القطاع نحو استخدام سفن أكبر وأكثر كفاءة من الناحية البيئية، لا سيما في خطوط آسيا – أوروبا وأن يحقق وفورات في التكاليف باستخدام سفن أكبر حجماً وأكثر كفاءة وأحسن استخداماً وأقل إطلاقاً لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

وثمة تحالف مهم آخر يتمثل في اتفاق التعاون على الصعيد العالمي المبرم بين شركة الملاحة العربية المتحدة وشركة Hamburg Süd الذي سيتيح لهذا الناقل الذي يتخذ دبي مقراً له المشاركة في تجارة أمريكا الجنوبية، أي تجارة أوروبا – الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية وتجارة آسيا – الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية، كما يمكِّن شركة النقل البحري الألمانية من المشاركة في تجارة آسيا – أوروبا والتجارة عبر المحيط الهادئ، أي تجارة آسيا – شمال أوروبا وآسيا – الولايات المتحدة (*Lloyd's List Containerisation International*, 2014). وإضافة إلى ذلك، أكملت الشركة الألمانية German Hapag-Lloyd وشركة CSAV الشيلية عملية اندماجهما لتصبحا رابع أكبر شركة للنقل البحري في العالم.

ويتوقع سوق الحاويات أن يكون عام ٢٠١٥ عاماً آخر محفوفاً بالتحديات؛ إذ يشير جدول الطلبات الزمني إلى تسليم مزيد من سفن الحاويات العملاقة لتعمل في الطرق الرئيسية في ٢٠١٥–٢٠١٦. وسيكون لمدى استمرار تحويل السفن من الطرق الرئيسية إلى الطرق الفرعية دور كبير في تحديد أسعار الشحن في التجارة على الخطوط الرئيسية والفرعية على حدٍ سواء. وفضلاً عن ذلك، قد تبرز تحديات جديدة في المستقبل، إذ يُتوقَّع أن تزداد التجارة تركُّزاً حول محاور التصنيع الإقليمية فتصبح مسافات الرحلات أقصر في المستقبل (Danish Ship Finance, 2015). وقد تتحسن البيئة في سوق استئجار السفن بسبب المستويات العالية من تخريد السفن الصغيرة والمتوسطة الحجم والعدد الصغير نسبياً من طلبات سعة سفن الحاويات في الفئات الصغيرة الحجم.

٢- أسعار الشحن في قطاع الناقلات الصهريجية

شهد سوق الناقلات الصهريجية الذي يشمل نقل النفط الخام ومنتجات البترول المكررة والمواد الكيميائية بيئة اتسمت فيها أسعار الشحن بقدرٍ مماثل من التقلب في عام ٢٠١٤. وبوجه عام، ارتفع مؤشر البلطيق للنفط الخام (مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات غير النظيفة الصهريجية) بنسبة ٢١ في المائة في عام ٢٠١٤، فبلغ ٧٧٧ نقطة، بينما ظلَّ مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات النظيفة الصهريجية دون تغيير يُذكر عن مستواه في عام ٢٠١٣، فسجل ٦٠٧ نقاط في حين بلغ ٦٠٥ نقاط في عام ٢٠١٣. وفي عام ٢٠١٤، زادت أسعار الشحن لناقلات النفط الخام والمنتجات على حدٍ سواء في جميع قطاعات السفن. وفاق الطلب العرض لأول مرة منذ عام ٢٠١٠، فارتفعت أسعار الشحن.

وكان سوق ناقلات النفط الخام الصهريجية أحسن حالاً في عام ٢٠١٤ مما كان متوقعاً، وبوجه خاص في مطلع النصف الثاني من العام حين انخفضت أسعار النفط الخام، فزاد الطلب على هذه الفئة من الناقلات الصهريجية. وفضلاً عن ذلك، أدت الزيادة البطيئة في عرض أسطول النفط (الذي ارتفع بنسبة ٤,٥ في المائة فقط) والإبحار البطيء وتغيُّر نمط التجارة (واردات أقل إلى الولايات المتحدة وازدياد الطلب من اقتصادات الشرق الأقصى) تغيراً جعل المسافات أطول (Barry Rogliano Salles, 2015) إلى طفرة في أسعار الحاضر في عام ٢٠١٤ في أغلب القطاعات (الجدولان ٣-٢ و٣-٣).

الجدول ٣-٢ مؤشرات بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية

	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	*النسبة المئوية للتغيير (٢٠١٣/٢٠١٤)*	*٢٠١٥ (النصف الأول من السنة)*
مؤشر ناقلات المنتجات غير النظيفة الصهريجية	١ ٥١٠	٥٨١	٨٩٦	٧٨٢	٧١٩	٦٤٢	٧٧٧	٢١	٨٥٣
مؤشر ناقلات المنتجات النظيفة الصهريجية	١ ١٥٥	٤٨٥	٧٣٢	٧٢٠	٦٤١	٦٠٥	٦٠٧	٠,٣٣	٦٧٨

المصدر: Clarkson Research Services, Shipping intelligence network - Timeseries, 2014.

ملاحظة: يمثل مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات غير النظيفة الصهريجية مؤشر أسعار استئجار ناقلات النفط الخام الصهريجية العاملة على طرق مختارة الذي تنشره بورصة البلطيق في لندن. ويمثل مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات النظيفة مؤشر أسعار استئجار ناقلات المنتجات على طرق مختارة الذي تنشره بورصة البلطيق في لندن. ومن المألوف أن تنقل ناقلات المنتجات غير النظيفة الصهريجية الزيوت الثقيلة، مثل زيوت الوقود الثقيلة أو النفط الخام. وعادة ما تنقل ناقلات المنتجات النظيفة الصهريجية منتجات البترول المكررة مثل البنزين والكيروسين أو وقود النفاثات أو المواد الكيميائية.

وكان لانهيار أسعار النفط بقرابة ٦٠ في المائة طوال الفصل الثاني في عام ٢٠١٤ تأثير إيجابي في سوق الناقلات الصهريجية. وانتعش الطلب أيضاً على ناقلات النفط الخام الصهريجية بفعل الزيادة في تخزين النفط، لا سيما من قِبل البلدان الآسيوية (الصين على وجه التحديد) والزيادة في تشغيل المصافي وفي التخزين العائم مع تطور الوضع المتسم بتأجيل عمليات الشراء.

وعلى هذا المنوال، أدت قلة الحمولة الطنية المتوافرة وازدياد النشاط إلى رفع أسعار الشحن الآنية لناقلات النفط الصهريجية الكبيرة جداً في طرق الشحن الرئيسية، أي الطرق الآسيوية، في أواخر عام ٢٠١٤. وفي عام ٢٠١٤، تواصلت الزيادة الكبيرة في إيرادات ناقلات النفط الخام الصهريجية الكبيرة جداً التي بدأت في نهاية عام ٢٠١٣، فبلغت أعلى مستوياتها منذ عام ٢٠١٠. ووصل متوسط الإيرادات الفورية لناقلات النفط الخام الكبيرة جداً إلى ٩٤٨ ٤٣ دولاراً في اليوم خلال الفصل الأخير من عام ٢٠١٤ و٣١٥ ٢٧ دولاراً في اليوم طوال عام ٢٠١٤ برمته، أي بزيادة قدرها ٦٨ في المائة عن عام ٢٠١٣. وشهد قطاع سفن سويسماكس نشاطاً ملموساً، لا سيما في الفصل الأخير من عام ٢٠١٤، اقترن بحلول تجارة غرب أفريقيا – أوروبا المنتعشة محل طريق تجارتها الرئيسي غرب أفريقيا – الولايات المتحدة الذي غدت تستخدمه لماماً. ودعمت أسعار النفط المنخفضة متوسط الإيرادات السنوية، فارتفع بنسبة ٧٩ في المائة، فبلغ ٧٩١ ٢٧ دولاراً في اليوم في عام ٢٠١٤ (Clarksons Research, 2015b). واستفادت سفن أفراماكس من قلة الحمولة الطنية المتاحة ومن انتعاش التجارة في طريق البحر الأبيض

الجدول ٣-٣ موجز عن سوق الناقلات الصهريجية: أسعار الحاضر لشحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة ٢٠١٠-٢٠١٤ (بالمقياس العالمي)

نوع السفينة	الطرق	٢٠١٠ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١١ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١٢ كانون الأول/ ديسمبر	٢٠١٣	٢٠١٤ كانون الثاني/ يناير	شباط/ فبراير	آذار/مارس	نيسان/ أبريل	أيار/مايو	حزيران/ يونيه	تموز/يوليه	آب/ أغسطس	أيلول/ سبتمبر	تشرين الأول/ أكتوبر	تشرين الثاني/ نوفمبر	كانون الأول/ ديسمبر	النسبة المئوية للتغيير كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٤ - كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٣
ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً/العملاقة (٢٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر حمولة ساكنة)																		
	الخليج الفارسي - اليابان	٦١	٥٩	٤٨	٦٤	٦٣	٤٩	٤٠	٤١	٣٤	٤١	٥٠	٥٢	٤٠	٤٥	٥٧	٧٧	٢٠,٣٪
	الخليج الفارسي/جمهورية كوريا	٥٦	٥٦	٤٦	٦١	٤٦	٤٨	٤٠	٣٨	٣٤	٤٠	٤٥	٤٤	٣٦	٤٦	٥٣	٦٢	١,٦٪
	الخليج الفارسي - الكاريبي الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	٣٦	٣٧	٢٨	٣٧	٣١	٣٣	٢٩	٢٦	٢٥	٢٦	٢٧	٢٥	٢٠	٢٤	٣٠	٣٤	-٨,١٪
	الخليج الفارسي - أوروبا	٥٧	٥٩	٢٦	..	غير موجود	٣٠	٣٠	٣٠	٢٧	٤١	٢٨	٢٩	٢٦	٢٥	٣٢	٣٢	غير موجود
	غرب أفريقيا - الصين	..	٥٨	٤٧	٦١	٥٧	٥٤	٤٥	٤٢	٣٩	٤٠	٤٨	٥١	٤٥	٤٩	٥٩	٦٣	٣,٣٪
الناقلات من فئة سويس ماكس (١٦٠ ٠٠٠-١٠٠ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة)																		
	غرب أفريقيا - شمال غرب أوروبا	١١٨	٨٦	٧٠	١٠٢	١٠٩	٥٩	٦٢	٦٠	٥٨	٧٠	٨٥	٦٩	٥٩	٧٦	١٠٢	٩١	-١٠,٨٪
	غرب أفريقيا - الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٠٣	٨٣	٦٥	٩٧	١٠٢	٥٧	٦٠	٦٠	٥٢	٦٤	٨١	٦٣	٥٦	٧٩	٩١	٧٩	-١٨,٦٪
	ضمن البحر الأبيض المتوسط	١١٣	٨٦	٦٧	٩٩	١٥٧	٦٧	٦٧	٦٥	٦٧	٧٣	٩٨	٧٧	٦٥	٨٤	١٠٦	٩٥	-٤,٠٪
الناقلات من فئة أفراماكس (١٠٠ ٠٠٠-٧٠ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة)																		
	شمال غرب أوروبا - شمال غرب أوروبا	١٦٢	١٢٢	٩٣	١٣٥	١٦٥	١١٨	٩٢	٩٣	٩٦	١٠٢	١٢٢	١١٥	٩٣	١٠٠	١١٣	١١٣	-١٦,٣٪
	شمال غرب أوروبا - الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٢٠	..	٨٠	..	١٢١	٨٧	٨٥	غير موجود	٧٠	٨٠	٩٠	غير موجود	٩٠	٨٩	١٠٤	١١٠	غير موجود
	ضمن الكاريبي - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٤٦	١١٢	٩١	١٥٥	٢٤٣	١١٣	١٠١	٩٨	١١٣	١٠٤	١٥٧	١٠٤	٨٤	١٢٣	١٥١	١٠٨	-٣٠,٣٪
	ضمن البحر الأبيض المتوسط	١٣٨	١٣٠	٨٥	١٠٠	١٦٧	٨٧	٩٤	٩٢	٨١	٨١	٩٨	١٠٠	٨٥	٩٢	١٦٦	١٠٦	٦,٠٪
	البحر الأبيض المتوسط - شمال غرب أوروبا	١٣٣	١١٨	٨٠	١٠٧	٢٠٤	٨٣	٨٩	٨٧	٦٥	٧٤	٩٨	١٠٤	٧٩	٩٢	١٨٥	١٠٨	٠,٩٪
	إندونيسيا - الشرق الأقصى	١١١	١٠٤	٩٠	٩٩	١٠٩	٩٧	٨٦	٨٦	٨٧	٩٦	١٠١	١١٠	٩٣	٩٠	١٠٥	١١٦	١٧,٢٪
الناقلات من فئة بنماكس (٧٠ ٠٠٠-٤٠ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة)																		
	ضمن البحر الأبيض المتوسط	١٦٨	١٥٣	١٦٨	١١٣	٢١٣	١٨٩	غير موجود	١١٨	غير موجود	غير موجود	غير موجود	١٢٨	١٢٠	١٠٠	غير موجود	غير موجود	غير موجود
	البحر الأبيض المتوسط - الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٤٦	١٢١	١٦٠	١٠٥	١٥٠	١١٥	١١٤	١١٥	غير موجود	غير موجود	١٠٠	١١٣	١١٨	١١٠	١٢٣	١٣٠	٢٣,٨٪
	الكاريبي - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية/ خليج المكسيك	٢٠٠	١٣٣	١٥٦	١٤١	٢٢٩	١٦٢	غير موجود	١٠٩	١٢١	١١٤	١٦٢	١٤٧	١١٨	١١٣	١٤٨	١٥٠	٦,٤٪
جميع ناقلات المنتجات النظيفة																		
٨٠ ٠٠٠-٧٠ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة	الخليج الفارسي - اليابان	١٢٥	١٠٥	١١٦	٨١	٧٣	٧٨	٨٨	٩٠	٩١	٨٢	٨٧	١١٦	١٠٨	١١٤	١١٥	١٠٢	٢٥,٩٪
٦٠ ٠٠٠-٥٠ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة	الخليج الفارسي - اليابان	١٢٨	١١٩	١٤٤	٩٣	٨٨	٩٨	١١٠	٩٣	١١١	١١٠	١٠٥	١٢٠	١٢٥	١٣٢	١٢٧	١١٠	١٨,٣٪
٥٠ ٠٠٠-٣٥ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة	الكاريبي - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية/ خليج المكسيك	١٥٨	١٥٥	١٦٢	..	١٠٣	١٠٥	١٠١	١٠٠	٩٦	٩١	١٤٢	١٠٠	٩٥	١٠٠	١٣١	١٧٥	غير موجود
٣٥ ٠٠٠-٢٥ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة	سنغافورة - شرقي آسيا	١٩٣	..	٢٢٠	١٦٧	١٥٨	غير موجود	١٦٨	١٨٠	غير موجود	غير موجود	غير موجود	١٧٦	١٣٠	١٨٠	١٥٨	١٨٠	٧,٨٪

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Dewry Shipping Insight، أعداد مختلفة.

ملاحظة: الأرقام مقيسة بأسعار رحلة المشارطة للطن لناقلة صهريجية تبلغ حمولتها الساكنة ٧٥ ٠٠٠ طن. والأساس هو القيمة ١٠٠ في مؤشر Worldscale.

المتوسط – الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية والكاريبي – الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية/منطقة خليج المكسيك (Drewry, 2015). وبلغ متوسط الإيرادات الفورية ٧٠٥ ٢٤ دولارات في اليوم في عام ٢٠١٤، أي بارتفاع قدره ٧٥ في المائة عن السنة السابقة.

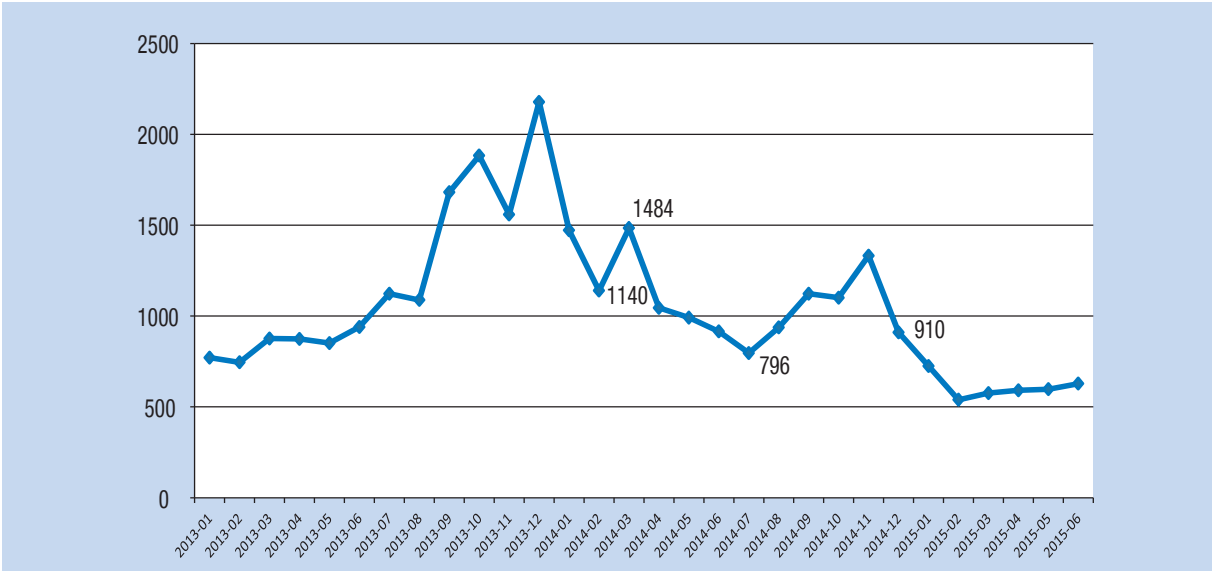
وفي قطاع ناقلات المنتجات الصهريجية، ظلت أسعار السوق منخفضة بوجه عام في عام ٢٠١٤ وإن تحسنت في أواخره (لأسباب من أهمها أسعار النفط الخام المنخفضة التي عززت الطلب على تشغيل المصافي، لا سيما في الولايات المتحدة وآسيا – المحيط الهادئ). ويعزى ذلك إلى الاختلال بين الطلب والعرض الذي استمر في عام ٢٠١٤ حيث فاق نمو العرض (٣,٩ في المائة) نمو الطلب (٢ في المائة) في عام ٢٠١٤. بيد أن الإيرادات الفورية السنوية لناقلات المنتجات النظيفة انخفضت بنسبة ٢ في المائة، فبلغت ١٢ ٣٦١ دولاراً في اليوم في عام ٢٠١٤ (Clarksons Research, 2015b).

ويُرجح أن يظل سوق الناقلات الصهريجية إيجابياً في عام ٢٠١٥ بسبب انخفاض أسعار النفط الخام وازدياد تجارة المخزونات. بيد أن السوق لا يزال يعاني من السعة الزائدة، وستظل أسعار الشحن عرضة للضغوط. وفضلاً عن ذلك، قد يؤدي التغيير في نمط التجارة والطلب، المتمثل أساساً في انخفاض طاقة المصافي في أوروبا وازديادها في آسيا والشرق الأوسط، إلى ازدياد أسعار الشحن تقلباً. وبدأ الشرق الأوسط يُحوِّل تركيزه من صادرات البترول الخام إلى تطوير الأنشطة الدنيا مثل المصافي، فأضحى بترول حوض الأطلنطي الخام (أي الموردين من جنوب أمريكا) أكثر جاذبية لآسيا (Danish Ship Finance, 2015).

٣- أسعار الشحن في قطاع السوائب الجافة

رغم البداية القوية والتوقعات المرتفعة باستمرار الزخم الإيجابي الذي حدث في عام ٢٠١٣، واجهت أسعار الشحن في سوق السوائب الجافة سنة أخرى محفوفة بالتحديات التي تُعزى إلى تواصل السعة الزائدة والشكوك التي حامت حول توقعات الطلب في عام ٢٠١٤، فهبطت إيرادات ناقلات السوائب بنسبة ٥ في المائة عن مستواها عام ٢٠١٣، فبلغ متوسطها ٨٨١ ٩ دولاراً في اليوم. وعرَّض مستوى الإيرادات المنخفض مالكي السفن لضغط مالي ودفع عدة شركات إلى إعلان إفلاسها (Clarksons Research, 2015b). وتجلَّى الانخفاض المتواصل في إيرادات السوائب الجافة في مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة الذي هبط إلى مستوى منخفض بلغ ٧٩٦ نقطة في تموز/يوليه ٢٠١٤ وانتهى عند ٩١٠ نقاط في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ (الشكل ٣-٨).

الشكل ٣-٨ مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة، ٢٠١٢-٢٠١٥ (سنة الأساس للمؤشر ١٩٨٥= ١ ٠٠٠ نقطة)



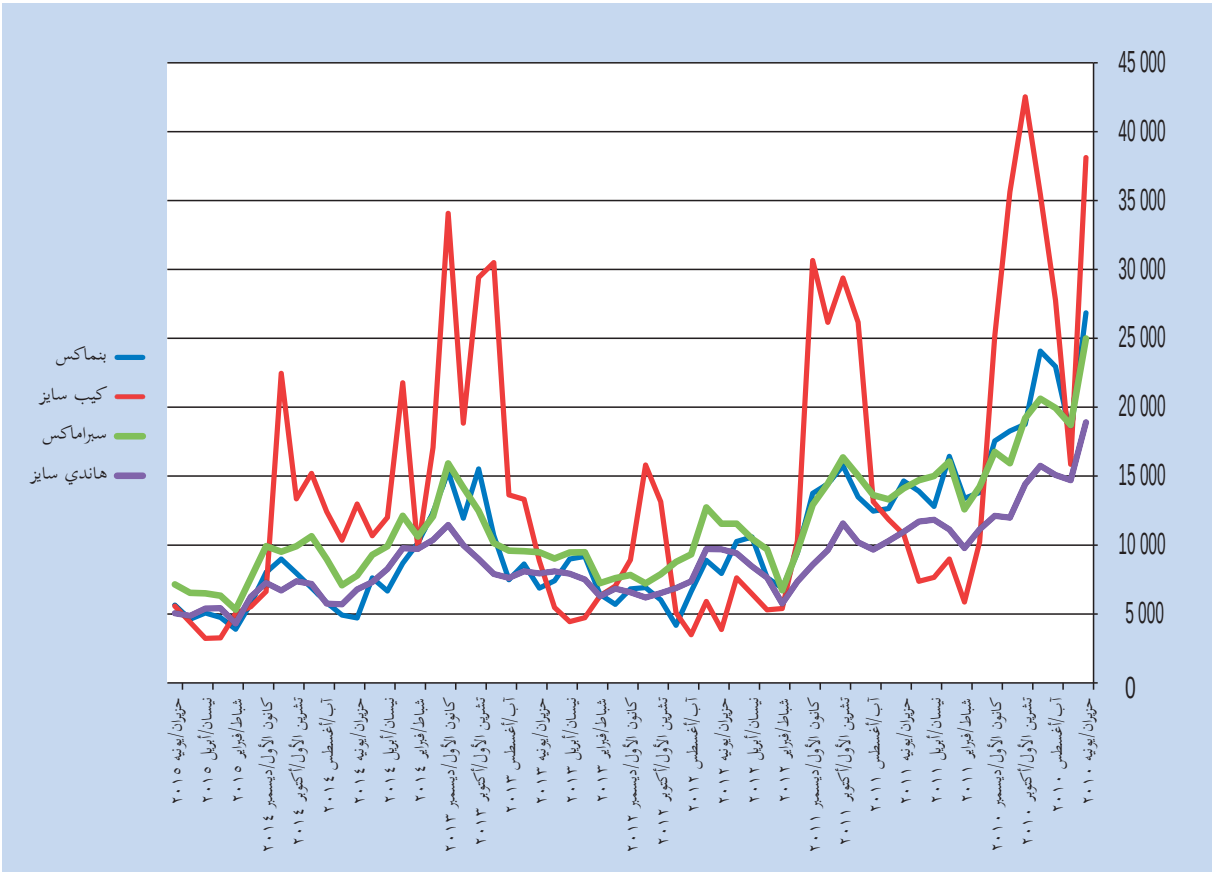
المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات بورصة البلطيق.

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

وظل متوسط الإيرادات في قطاع ناقلات السوائب منخفضاً وشديد التقلب في عام ٢٠١٤ (الشكل ٣-٩)، فبلغ متوسط إيرادات سفن كاب ساين ٣٠٩ ١٣ دولارات في اليوم في عام ٢٠١٤، أي بانخفاض قدره ١٥ في المائة عن عام ٢٠١٣ وذلك رغم نمو تجارة ركاز الحديد نمواً أسرع كثيراً (بفعل زيادة الواردات الصينية) من أسطول سفن كاب ساين (الذي نما بنسبة ٤ في المائة ٢٠١٤). وما انفك سوق سفن بنماكس يتأثر سلباً بالحمولة الطنية الزائدة بسبب تسليم عدد كبير من سفن كامسارماكس (Kamsarmaxes) وتباطؤ النمو في تجارة الفحم (بفعل تناقص الواردات إلى الصين)، فانخفض متوسط الإيرادات بنسبة ٥ في المائة إلى ٦٢٠ ٦ دولاراً في اليوم ووصل إلى مستوى متدنٍ بلغ ١٣٧ ٢ دولاراً في اليوم في حزيران/يونيه ٢٠١٤. وهبط متوسط إيرادات سفن سوبراماكس بنسبة ١٢ في المائة، فبلغ ٨١٩ ١٠ دولاراً في اليوم في عام ٢٠١٤، وتدنّى إلى ٩٠٥ ٥ دولارات في آب/أغسطس قبل أن يلتقط أنفاسه خلال الأشهر المتبقية ليصل في نهاية المطاف إلى ٧٦٩ ٨ دولاراً في اليوم (Clarksons Research, 2015c). وأدى الحظر الذي فرضته إندونيسيا على الصادرات غير المعالجة من البوكسيت وركاز الحديد إلى إضعاف سوق سفن سوبراماكس في الشرق الأوسط.

وستظلُّ أسعار سوق السوائب الجافة في عام ٢٠١٥ وما بعده خاضعة للعرض المتنامي والشكوك التي تكتنف طلب الصين على السلع السائبة الجافة في المستقبل. ومن الأسباب التي قد تؤثر في الطلب في المستقبل الابتكارات التكنولوجية التي تسعى إلى زيادة كفاءة الوقود وإيجاد بدائل للفحم وازدياد عدد البلدان التي تضع سياسات ولوائح ترمي إلى تخفيض انبعاثات الكربون.

الشكل ٣-٩ الإيرادات اليومية للسفن ناقلات السوائب، ٢٠٠٨-٢٠١٥ (دولار في اليوم)



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Shipping Intelligence Network وأرقام نشرتها London Baltic Exchange.

ملاحظة: هاندي ساين – متوسط طرق المشارطات الزمنية الستة؛ سوبراماكس – متوسط طرق المشارطات الزمنية الستة، بنماكس – متوسط طرق المشارطات الزمنية الأربعة؛ كيب ساين – متوسط طرق المشارطات الزمنية الأربعة.

المراجع

AlixPartners (2015). *Container Shipping Outlook*. Available at http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=WD5LcjeJkhs%3d&tabid=635 (accessed 9 September 2015).

Angeloudis P, Bichou K, Bell M and Fisk D (2006). Security and reliability of the liner container shipping network: Analysis of robustness using a complex network framework. Presented at the International Association of Maritime Economists conference. Melbourne. 12–14 July.

Clarksons Research (2015a). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.

Clarksons Research (2015b). *Shipping Review and Outlook.* Spring.

Clarksons Research (2015c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 21(1).

Collier P (2008). *The Bottom billion: Why the Poorest Countries are Failing and What Can Be Done About It*. Oxford University Press. Oxford.

Danish Ship Finance (2015). *Shipping Market Review*. May. Available at http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~/media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2015.ashx (accessed 18 September 2015).

Dicken P and Lloyd P (1998). *Standort und Raum – Theoretische Perspektiven in der Wirtschaftsgeographie*. Eugen Ulmer. Stuttgart, Germany: 95–123.

Drewry (2015). Analysis of the shipping markets. *Shipping Insight Monthly*. January.

ECLAC (1998). Concentration in liner shipping: Its causes and impacts for ports and shipping services in developing regions. LC/G.2027. Santiago. Available at http://www.cepal.org/en/publications/31094-concentration-liner-shipping-its-causes-and-impacts-ports-and-shipping-services (accessed 20 June 2015).

ECLAC (2002). The cost of international transport, and integration and competitiveness in Latin America and the Caribbean. *FAL Bulletin*. 191. Santiago. Available at http://repositorio.cepal.org/handle/11362/36199?show=full (accessed 20 June 2015).

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2015). Reducing trade costs in Asia and the Pacific: Implications from the ESCAP–World Bank Trade Cost Database. Bangkok, 2015. Available at http://www.unescap.org/resources/reducing-trade-costs-implications-escap-world-bank-trade-cost-database (accessed 20 June 2015).

Hummels D and Schaur G (2013). Time as a trade barrier. *American Economic Review*. 103(7):2935–2959.

Kumar S and Hoffmann J (2002). Globalization: The maritime nexus. In: CT Grammenos, ed., *Handbook of Maritime Economics and Business*. Informa. Lloyds List Press. London.

Limao N and Venables A (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade. The World Bank Economic Review. 15(3):451–479.

Linnemann H (1966). *An Econometric Study of International Trade Flows*. North-Holland Publishing. Amsterdam.

Lloyd's List Containerisation International (2014). UASC and Hamburg Süd agree global co-operation. September. Available at http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article449233.ece (accessed 9 September 2015).

Maersk Sustainability Report (2014). Available at http://www.maersk.com/~/media/annual-magazine-pj/maersk_sustainability_report_2014_online_version.pdf (accessed 9 September 2015).

Márquez-Ramos L, Martínez-Zarzoso I, Pérez-Garcia E and Wilmsmeier G (2005). Determinants of Maritime Transport Costs. Importance of Connectivity Measures. Presented at the International Trade and Logistics, Corporate Strategies and the Global Economy Congress. Le Havre. 28–29 September.

Martínez-Zarzoso I and Suárez Burguet C (2005). Transport costs and trade: Empirical evidence for Latin American imports from the European Union. *Journal of International Trade and Economic Development*. 14(3):227–45.

McCalla R, Slack B and Comtois C (2005). The Caribbean basin: Adjusting to global trends in containerization. *Maritime Policy and Management*. 32(3):245–261.

Palander T (1935). *Beiträge zur Standorttheorie*. Almqvist & Wiksell. Uppsala, Sweden.

Pöyhönen P (1963). A tentative model for the volume of trade between countries. *Weltwirtschaftliches Archiv*. 90:93–99.

Radelet S and Sachs J (1998). Shipping costs, manufactured exports, and economic growth. Paper presented at the American Economic Association Meeting, Harvard University. 1 January.

Sourdin P and Pomfret R (2012). *Trade Facilitation: Defining, Measuring, Explaining and Reducing the Cost of International Trade*. Edward Elgar Publishing. Cheltenham, United Kingdom.

Tinbergen J (1962). *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*. Twentieth Century Fund. New York, United States.

UNCTAD (2015). The intrinsic relation between logistics performance and trade facilitation measures. Transport and Trade Facilitation Newsletter. First quarter. Issue No. 65. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/webdtltlb2015d1_en.pdf (accessed 10 September 2015).

Wilmsmeier G (2003). Modal choice in South American freight transport: Analysis of constraint variables and a perspective for diversified modal participation in South America. Unpublished master's thesis. Technische Universität. Dresden, Germany.

Wilmsmeier G (2014). *International Maritime Transport Costs: Market Structures and Network Configurations*. Ashgate. Farnham, United Kingdom.

Wilmsmeier G and Hoffmann J (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics and Logistics*. 10(1):130–151.

Wilmsmeier G, Hoffmann J and Sánchez RJ (2006). The impact of port characteristics on international maritime transport costs. In: Cullinane K and Talley W, eds. *Research in Transportation Economics. Volume 16: Port Economics*. Elsevier. Amsterdam.

Wilmsmeier G and Martínez-Zarzoso I (2010). Determinants of maritime transport costs – a panel data analysis. *Transportation Planning and Technology*. 33(1):117–136.

Wilmsmeier G and Sánchez RJ (2009). The relevance of international transport costs on food prices: Endogenous and exogenous effects. *Research in Transportation Economics*. 25(1):56–66.

حواشي نهاية الفصل

(١) تركز استراتيجية الاستدامة التي تطبقها شركة Maersk على ثلاثة مجالات هي: تفعيل التجارة، وكفاءة الطاقة والاستثمار في التعليم. انظر http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability (accessed 9 September 2015).

(٢) انظر المقالات المعروضة في موقع شركة Maersk الشبكي: http://www.maerskline.com/ur-pk/countries/int/news/news-articles/2015/02/maerskline-report-2014 (accessed 9 September 2015).

4

الموانئ

زادت حصة الاقتصادات النامية من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم زيادة طفيفة، فبلغت نحو ٧١,٩ في المائة. ويعتبر هذا الارتفاع استمراراً للزيادة التدريجية في حصة البلدان النامية من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم التي تجسد زيادة التجارة بين بلدان الجنوب.

وأداء الموانئ والمحطات النهائية مهم لأنه يؤثر في قدرة البلدان على المنافسة التجارية. وثمة عوامل عديدة تُحدِّد أداء الموانئ/المحطات النهائية، من بينها علاقات العمل وعدد معدات مناولة البضائع ونوعها وجودة مناطق شحنات العودة وقنوات النفاذ إلى الموانئ والنفاذ إلى المنطقة البرية وكفاءة الجمارك والامتيازات المحتمل تقديمها لمشغلي المحطات النهائية الدوليين. وقد تولى أكبر مشغِّل للمحطات النهائية في العالم مناولة ٦٥,٤ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٤، أي بزيادة قدرها ٥,٥ في المائة عن السنة السابقة. ومن هذا الرقم، تستأثر عمليات هذا المشغِّل في ميناء سنغافورة بمقدار ٣٣,٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، بينما تبلغ حصة محفظته الدولية ٣١,٩ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويمثل Hutchison Port Holdings trust ثاني أكبر مشغِّل دولي للحاويات بمقياس حصته من السوق وهو أقل تنوعاً من الناحية الجغرافية من بعض مشغلي المحطات النهائية الدوليين الآخرين، إذ إنه يُجري عملياته في هونغ كونغ، الصين، فالمشغل APM Terminals يتمتع بوجود جغرافي في ٣٩ بلداً، بينما يعتبر DP World أكثر مشغلي المحطات النهائية العالميين تنوعاً من حيث الوجود الجغرافي، فشبكته تتألف من أكثر من ٦٥ محطة نهائية تتوزع على ست قارات.

وتشمل التحديات الاقتصادية والبيئية والاجتماعية التي تواجه الموانئ زيادة الأحجام وتركُّزها بسبب حجم السفن الذي ما برح يزداد وتكاليف تدابير تكييف البنى التحتية في الموانئ ومناطقها الخلفية؛ والتغييرات التي تطرأ في السوق جراء ازدياد التحالفات المعقودة بين خطوط النقل البحري المنتظمة؛ والقيود المفروضة على الميزانيات الوطنية التي تحد من فرص التمويل العام لبنية النقل التحتية؛ وتقلب أسعار الطاقة؛ والبيئة الجديدة في مجال الطاقة؛ والانتقال إلى أنواع بديلة من الوقود؛ ودخول حدود أكثر صرامة للكبريت حيز النفاذ (على سبيل المثال، في البلدان التي تقع فيها مناطق ضبط الانبعاثات التي اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية)؛ واشتداد الضغوط المجتمعية والبيئية؛ والتغييرات في طرق النقل البحري التي قد تسفر عنها الممرات الدولية الجديدة أو الموسعة.

ألف- التطورات في الموانئ والتطورات ذات الصلة بها

ثمة تطورات رئيسية عديدة تحدث على الصعيد العالمي ستؤثر في النقل البحري والموانئ تأثيراً مباشراً، فعلى سبيل المثال، بدأ في عام ٢٠١٤ تشييد قناة ثانية بمحاذاة قناة السويس الحالية وتواصل في عام ٢٠١٥. ويُتوقَّع أن تزداد الحركة عبر القناة من متوسط قدره ٤٩ سفينة في اليوم إلى ٩٧ سفينة. وستنخفض أوقات العبور والانتظار على حدٍ سواء. فمثلاً، ستنقص أوقات العبور بمقدار يتراوح بين١١ و١٨ ساعة بالنسبة للرحلة المتجهة جنوباً وسيقلِّلُ الوقت الذي تمضيه السفن في الانتظار من نطاقه الحالي الذي يتراوح بين ٨ ساعات و١١ ساعة إلى ٣ ساعات. ويندرج مشروع قناة السويس الجديدة في إطار حزمة من المحفزات المالية يُبتغى منها استعادة معدلات النمو الاقتصادي التي كانت سائدة قبل عام ٢٠١١ والبالغة نحو ٧ في المائة في السنة.

ويشمل برنامج التطوير إنشاء مركز صناعي في المناطق المتاخمة وخمسة موانئ بحرية جديدة وإقامة وادٍ تكنولوجي ومركزٍ للإمدادات واللوجستيات. وستبلغ تكلفة المشروع ٨,٤ بلايين دولار ويُتوقع أن تزيد إيرادات القناة السنوية الحالية البالغة ٥ بلايين دولار بأكثر من الضعفين لتصل إلى ١٣ بليون دولار بحلول عام ٢٠٢٣. وفُتِح باب تمويل المشروع للمواطنين المصريين بنسبة عائد مضمونة قدرها ١٢ في المائة. ويُرجح أن يشمل تأثير التوسع في قناة السويس في موانئ المنطقة زيادة عدد السفن التي تتردد عليها.

أمَّا مشروع توسيع قناة بنما (انظر الإصدارات السابقة من *استعراض النقل البحري*)، فيتوقع أن يُغير قواعد اللعبة في الموانئ الإقليمية، إذ إنه سيُمكِّن سفناً أكبر حجماً من عبور القناة. ويعني استخدام السفن الكبيرة مزيداً من البضائع ومن ثم إيرادات أكبر، غير أن تكاليف التكيف ستزداد أيضاً. وفي المناطق الأخرى، تفيد المعلومات أن تشييد قناة نيكاراغوا قد تأخر وأن إتمامه يستدعي توفير ٥٠ بليون دولار حسب التقديرات (Gracie, 2015). وأُعيد الآن إحياء مقترح بإنشاء قناة عبر برزخ تايلند (قناة كرا) كان قد قُدِّم أول مرة قبل ٣٥٠ عاماً. بيد أن هذا المشروع لم يؤكد رسمياً (*Channel News Asia*, 2015). وتُقدَّر تكاليف تشييد هذه القناة بنحو ٢٨ بليون دولار. ولئن كان تنفيذ المشروع ممكناً من الناحية التقنية، فإن فوائده الاقتصادية ظلت على الدوام غير أكيدة، إذ إن الوقت الذي سيوفره – وهو يُقدر بثلاثة أيام (رهناً بالسرعة) – ليس ملموساً بالقياس إلى ١٠ أيام لقناة بنما و٢٠ يوماً لقناة السويس. وفي وقت يتسم بالشكوك الاقتصادية والعرض الزائد ولجوء القطاع إلى إبطاء سرعة السفن لم يُعد تقصير الوقت يحظى بالأولوية مثلما كان قبلاً. وتتيح التكلفة البيئية وضروب التوتر الاجتماعي التي قد يسفر عنها شطر البلد مادياً إلى شطرين أسباباً عديدة لإجراء تحليل متأنٍ لا يقتصر على الجوانب الاقتصادية فحسب.

١- موانئ الحاويات

يُقاس إجمالي حركة الحاويات في الموانئ بعدد الوحدات المعادلة لعشرين قدماً التي تتم معالجتها. وتمثل الوحدة المعادلة لأربعين قدماً حركتين تقوم بهما وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويمكن أن يُعدَّ تحريك الحاويات من موضعها وصولاً إلى حاويات مصفوفة تحت/فوق حاويات أخرى حركة أيضاً. وأُشير في الفصل الأول إلى أن عدد الحاويات المنقولة بحراً وهي ملئ على الصعيد العالمي في عام ٢٠١٤ يُقدَّر بنحو ١٨٢ مليون حاوية. بيد أن تقديرات إجمالي الحركة في الموانئ تفوق ذلك العدد بأكثر من مرتين ونصف المرة، مما يعني أن حاويات كثيرة حُرِّكت من موضعها وهي فارغة. وتتعلق الأحجام المفاد عنها في هذا الفصل في المقام الأول بالبضائع المنقولة في حاويات، وهي تمثل بدورها أكثر من نصف قيمة التجارة البحرية الدولية بأسرها ونحو سُدس قيمتها. وتستخدم موانئ الحاويات جهات عديدة، فالتجارة فيها ليست حكراً على أيٍ من مالكي البضاعة. وفي بعض الحالات يكون لشركات النقل البحري محطات نهائية مخصصة تتردد عليها دون سواها. أما البضائع فيتعدد مالكوها. وأما الموانئ/المحطات النهائية الأخرى، فيحدث أن تملكها أو تديرها شركة وحيدة تملك البضاعة أيضاً، في حالة السوائب الجافة والسوائل مثلاً. ويصدق ذلك بوجه خاص على تجارة السلع الأساسية حيث يمكن أن تمتلك مجموعة ضخمة منجم الاستخراج وخط السكك الحديدية ومصنع التجهيز والمرافق المينائية. ويجعل ذلك الوضع بيانات التشغيل أقرب إلى السرية، فيتعذر التحقق منها. وفضلاً عن ذلك، قد تؤثر المعلومات المتعلقة بحجم سلعة أساسية ومنشأها/وجهتها في سعرها في الأسواق العالمية، لأن التجار يستبقون مستويات العرض/الطلب، ولذلك يميل القطاع إلى اتباع نهج انتقائي حيال المعلومات التي يجعلها علنية. ولهذا السبب، يتناول هذا الفصل تجارة الحاويات في المقام الأول.

وتُشغِّل الموانئ الصينية أكبر عدد من المراسي (٣١ ٧٠٥) وتعالج بالأطنان حجماً أكبر من البضائع وعدداً أزيد من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً من أي بلد وحيد آخر،

كما أن لدى الصين أنهار قابلة للملاحة يفوق طولها مجتمعة البالغ ٣٠٠ ١٢٦ كيلومتر ما لدى أي بلد آخر. ولذلك، فإن فهم ما يحدث في الموانئ الصينية يمثل مؤشراً جيداً لقطاع الموانئ على الصعيد العالمي. وفي عام ٢٠١٤، عالجت موانئ الصين النهرية والبحرية ١٢,٤٥ بليون طن من البضائع، بزيادة قدرها ٥,٨ في المائة عن السنة السابقة. وعلى الشاكلة نفسها، زادت البضائع المنقولة في حاويات لتصل إلى ٢٠٢ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، بزيادة قدرها ٦,٤ في المائة. وعالجت موانئ الصين الرئيسية ٢,٧ بليون طن من البضائع، بزيادة طفيفة بلغت ٢,٢ في المائة عن السنة السابقة. ويُعزى هذا التباطؤ في واردات السوائب في المقام الأول إلى ضعف الطلب على السلع الأساسية الرئيسية، مثل الفحم وركاز الحديد (Yu, 2015).

الجدول ٤-١ حركة الحاويات في الموانئ في ٨٠ من البلدان/الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١٢-٢٠١٤ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

البلد/الإقليم	٢٠١٢	٢٠١٣	الأرقام الأولية لعام ٢٠١٤	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢-٢٠١٣	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٣-٢٠١٤
الصين	١٦١ ٣١٨ ٥٢٤	١٧٠ ٨٥٨ ٧٧٥	١٨١ ٦٣٥ ٢٤٥	٥,٩١	٦,٣١
سنغافورة	٣٢ ٤٩٨ ٦٥٢	٣٣ ٥١٦ ٣٤٣	٣٤ ٨٣٢ ٣٧٦	٣,١٣	٣,٩٣
جمهورية كوريا	٢١ ٦٠٩ ٧٤٦	٢٢ ٥٨٨ ٤٠٠	٢٣ ٧٩٦ ٨٤٦	٤,٥٣	٥,٣٥
ماليزيا	٢٠ ٨٧٣ ٤٧٩	٢١ ١٦٨ ٩٨١	٢٢ ٧١٨ ٧٨٤	١,٤٢	٧,٣٢
هونغ كونغ (الصين)	٢٣ ١١٧ ٠٠٠	٢٢ ٣٥٢ ٠٠٠	٢٢ ٣٠٠ ٠٠٠	-٣,٣١	-٠,٢٣
الإمارات العربية المتحدة	١٨ ١٢٠ ٩١٥	١٩ ٣٣٦ ٤٢٧	٢٠ ٩٠٠ ٥٦٧	٦,٧١	٨,٠٩
مقاطعة تايوان الصينية	١٤ ٩٧٦ ٣٥٦	١٥ ٣٥٣ ٤٠٤	١٦ ٤٣٠ ٥٤٢	٢,٥٢	٧,٠٢
إندونيسيا	٩ ٦٣٨ ٦٠٧	١١ ٢٧٣ ٤٥٠	١١ ٩٠٠ ٧٦٣	١٦,٩٦	٥,٥٦
الهند	١٠ ٢٧٩ ٢٦٥	١٠ ٨٨٣ ٣٤٣	١١ ٦٥٥ ٦٣٥	٥,٨٨	٧,١٠
البرازيل	٩ ٣٢٢ ٧٦٩	١٠ ١٧٦ ٦١٣	١٠ ٦٧٨ ٥٦٤	٩,١٦	٤,٩٣
فييت نام	٧ ٥٠٩ ١١٩	٩ ٠٣٦ ٠٩٥	٩ ٤٢٤ ٦٩٩	٢٠,٣٣	٤,٣٠
مصر	٨ ١٤٠ ٩٥٠	٨ ٢٤٨ ١١٥	٨ ٨١٠ ٩٩٠	١,٣٢	٦,٨٢
تايلند	٧ ٤٦٨ ٩٠٠	٧ ٧٠٢ ٤٧٦	٨ ٢٨٣ ٧٥٦	٣,١٣	٧,٥٥
بنما	٧ ٢١٧ ٧٩٤	٧ ٤٤٧ ٦٩٥	٧ ٩٤٢ ٢٩١	٣,١٩	٦,٦٤
تركيا	٦ ٧٣٦ ٣٤٧	٧ ٢٨٤ ٢٠٧	٧ ٦٢٢ ٥٥٩	٨,١٣	٤,٦٥
المملكة العربية السعودية	٦ ٥٦٣ ٨٤٤	٦ ٧٤٢ ٦٩٧	٦ ٣٢٦ ٨٦١	٢,٧٢	-٦,١٧
الفلبين	٥ ٦٨٦ ١٧٩	٥ ٨٦٠ ٢٢٦	٥ ٨٦٩ ٤٢٧	٣,٠٦	٠,١٦
المكسيك	٤ ٧٩٩ ٣٦٨	٤ ٩٠٠ ٢٦٨	٥ ٢٧٣ ٩٤٥	٢,١٠	٧,٦٣
جمهورية إيران الإسلامية	٥ ١١١ ٣١٨	٤ ٩٢٤ ٦٣٨	٥ ١٦٣ ٨٤٣	-٣,٦٥	٤,٨٦
سري لانكا	٤ ٣٢١ ٠٠٠	٤ ٣٠٦ ٢٠٠	٤ ٩٠٧ ٩٠٠	-٠,٣٤	١٣,٩٧
جنوب أفريقيا	٤ ٣٦٠ ١٠٠	٤ ٦٩٤ ٥٠٠	٤ ٨٣١ ٤٦٢	٧,٦٧	٢,٩٢
الاتحاد الروسي	٣ ٩٣٠ ٥١٥	٣ ٩٦٨ ١٨٦	٣ ٩٠٣ ٢٥٠	٠,٩٦	-١,٦٤
شيلي	٣ ٥٩٦ ٩١٧	٣ ٧٢٢ ٩٨٠	٣ ٧٤٢ ٥٢٠	٣,٥٠	٠,٥٢
عُمان	٤ ١٦٧ ٠٤٤	٣ ٩٣٠ ٢٦١	٣ ٦٢٠ ٣٦٤	-٥,٦٨	-٧,٨٨
كولومبيا	٢ ٩٩١ ٩٤١	٢ ٧٤٦ ٠٣٨	٣ ١٢٧ ٩٩٤	-٨,٢٢	١٣,٩١
المغرب	١ ٨٢٦ ١٠٠	٢ ٥٥٨ ٤٠٠	٣ ٠٧٠ ٠٠٠	٤٠,١٠	٢٠,٠٠
باكستان	٢ ٣٧٥ ١٥٨	٢ ٤٨٥ ٠٨٦	٢ ٥٩٧ ٣٩٥	٤,٦٣	٤,٥٢
بيرو	٢ ٠٣١ ١٣٤	٢ ٠٨٦ ٣٣٥	٢ ٢٣٤ ٥٨٢	٢,٧٢	٧,١١
كوستاريكا	١ ٣٢٩ ٦٧٩	١ ٨٨٠ ٥١٣	١ ٩٦٠ ٢٦٧	٤١,٤٣	٤,٢٤

الجدول ٤-١ حركة الحاويات في الموانئ في ٨٠ من البلدان/الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١٢-٢٠١٤ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) *(تابع)*

البلد/الإقليم	٢٠١٢	٢٠١٣	الأرقام الأولية لعام ٢٠١٤	النسبة المئوية للتغير ٢٠١١-٢٠١٢	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢-٢٠١٣
الجمهورية الدومينيكية	١ ٥٨٣ ٠٤٧	١ ٧٠٨ ١٠٨	١ ٧٩٥ ٢٢١	٧,٩٠	٥,١٠
إكوادور	١ ٥٩٤ ٧١١	١ ٦٧٥ ٤٤٦	١ ٧٨٦ ٩٨١	٥,٠٦	٦,٦٦
الأرجنتين	١ ٩٨٦ ٤٨٠	٢ ١٤١ ٣٨٨	١ ٧٧٥ ٥٧٤	٧,٨٠	١٧,٠٨-
بنغلاديش	١ ٤٣٥ ٥٩٩	١ ٥٠٠ ١٦١	١ ٦٥٥ ٣٦٥	٤,٥٠	١٠,٣٥
جامايكا	١ ٨٥٥ ٤٠٠	١ ٧٠٣ ٩٠٠	١ ٦٣٨ ١٠٠	٨,١٧-	٣,٨٦-
جمهورية فنزويلا البوليفارية	١ ٢٤٩ ٥٠٠	١ ٣٤٨ ٢١١	١ ٤١٦ ٩٧٠	٧,٩٠	٥,١٠
جزر البهاما	١ ٢٠٢ ٠٠٠	١ ٤٠٠ ٠٠٠	١ ٣٩٩ ٣٠٠	١٦,٤٧	٠,٠٥-
الكويت	١ ١٢٦ ٦٦٨	١ ٢١٥ ٦٧٥	١ ٢٧٧ ٦٧٤	٧,٩٠	٥,١٠
غواتيمالا	١ ١٥٨ ٤٠٠	١ ٢١١ ٦٠٠	١ ٢٧٣ ٣٩٢	٤,٥٩	٥,١٠
لبنان	٨٨٢ ٩٢٢	١ ١١٧ ٣٠٠	١ ٢١٠ ٤٠٠	٢٦,٥٥	٨,٣٣
نيجيريا	٨٧٧ ٦٧٩	١ ٠١٠ ٨٣٦	١ ٠٦٢ ٣٨٩	١٥,١٧	٥,١٠
كينيا	٩٠٣ ٤٠٠	٨٩٤ ٠٠٠	١ ٠١٠ ٠٠٠	١,٠٤-	١٢,٩٨
أنغولا	٧٥٠ ٠٠٠	٩١٣ ٠٠٠	١ ٠٠٠ ٠٠٠	٢١,٧٣	٩,٥٣
أوروغواي	٧٥٣ ٠٠٠	٨٦١ ٠٠٠	٩٠٤ ٩١١	١٤,٣٤	٥,١٠
اليمن	٧٦٠ ١٩٢	٨٢٠ ٢٤٧	٨٦٢ ٠٧٩	٧,٩٠	٥,١٠
أوكرانيا	٧٤٨ ٨٨٩	٨٠٨ ٠٥١	٨٤٩ ٢٦٢	٧,٩٠	٥,١٠
الجمهورية العربية السورية	٧٣٧ ٤٤٨	٧٩٥ ٧٠٧	٨٣٦ ٢٨٨	٧,٩٠	٥,١٠
غانا	٧٣٥ ٢٢٩	٧٩٣ ٣١٢	٨٣٣ ٧٧١	٧,٩٠	٥,١٠
الأردن	٧٠٣ ٣٥٤	٧٥٨ ٩١٩	٧٩٧ ٦٢٤	٧,٩٠	٥,١٠
كوت ديفوار	٦٩٠ ٥٤٨	٧٤٥ ١٠٢	٧٨٣ ١٠٢	٧,٩٠	٥,١٠
جيبوتي	٦٨١ ٧٦٥	٧٣٥ ٦٢٤	٧٧٣ ١٤١	٧,٩٠	٥,١٠
ترينيداد وتوباغو	٦٥١ ٣٣٢	٧٠٢ ٧٨٧	٧٣٨ ٦٣٠	٧,٩٠	٥,١٠
هندوراس	٦٦٥ ٣٥٤	٦٧٠ ٧٢٦	٧٠٤ ٩٣٤	٠,٨١	٥,١٠
موريشيوس	٥٧٦ ٣٨٣	٦٢١ ٩١٧	٦٥٣ ٦٣٥	٧,٩٠	٥,١٠
جمهورية تنزانيا المتحدة	٤٨٧ ٧٨٦	٥٢٦ ٣٢١	٦٣٨ ٠٢٣	٧,٩٠	٢١,٢٢
تونس	٥٢٩ ٩٥٦	٥٧١ ٨٢٣	٦٠٠ ٩٨٦	٧,٩٠	٥,١٠
السودان	٤٩٨ ٩٣٨	٥٣٨ ٣٥٤	٥٦٥ ٨١١	٧,٩٠	٥,١٠
ليبيا	٣٦٩ ٧٣٩	٤٣٤ ٦٠٨	٤٥٦ ٧٧٣	١٧,٥٤	٥,١٠
السنغال	٣٩٦ ٨٢٢	٤٢٨ ١٧١	٤٥٠ ٠٠٨	٧,٩٠	٥,١٠
قطر	٣٩٣ ١٥١	٤٢٤ ٢١٠	٤٤٥ ٨٤٥	٧,٩٠	٥,١٠
الكونغو	٣٨٥ ١٠٢	٤١٥ ٥٢٥	٤٣٦ ٧١٧	٧,٩٠	٥,١٠
بنن	٣٥٩ ٩٠٨	٣٨٨ ٣٤١	٤٠٨ ١٤٦	٧,٩٠	٥,١٠
بابوا غينيا الجديدة	٣٣٧ ١١٨	٣٦٣ ٧٥٠	٣٨٢ ٣٠١	٧,٩٠	٥,١٠
البحرين	٣٢٩ ٤٧٠	٣٥٥ ٤٩٨	٣٧٣ ٦٢٨	٧,٩٠	٥,١٠
الكاميرون	٣٢٣ ٩١٧	٣٤٩ ٥٠٧	٣٦٧ ٣٣٢	٧,٩٠	٥,١٠
الجزائر	٣١٧ ٩١٣	٣٤٣ ٠٢٨	٣٦٠ ٥٢٢	٧,٩٠	٥,١٠
موزامبيق	٢٨٩ ٤١١	٣١٢ ٢٧٤	٣٢٨ ٢٠٠	٧,٩٠	٥,١٠

الجدول ٤-١ حركة الحاويات في الموانئ في ٨٠ من البلدان/الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١٢-٢٠١٤ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) *(تابع)*

البلد/الإقليم	٢٠١٢	٢٠١٣	الأرقام الأولية لعام ٢٠١٤	النسبة المئوية للتغير ٢٠١١-٢٠١٢	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢-٢٠١٣
كوبا	٢٦٥ ٢٨١	٢٨٦ ٢٣٨	٣٠٠ ٨٣٦	٧,٩٠	٥,١٠
جورجيا	٢٥٦ ٩٢٩	٢٧٧ ٢٢٦	٢٩١ ٣٦٥	٧,٩٠	٥,١٠
كمبوديا	٢٥٤ ٧٦٠	٢٧٤ ٨٨٦	٢٨٨ ٩٠٥	٧,٩٠	٥,١٠
ميانمار	٢١٥ ٩٤٥	٢٣٣ ٠٠٥	٢٤٤ ٨٨٨	٧,٩٠	٥,١٠
غوام	٢٠٨ ١٨١	٢٢٤ ٦٢٨	٢٣٦ ٠٨٤	٧,٩٠	٥,١٠
غابون	١٧٤ ٥٩٧	١٨٨ ٣٩٠	١٩٧ ٩٩٨	٧,٩٠	٥,١٠
السلفادور	١٦١ ٠٠٠	١٨٠ ٦٠٠	١٨٩ ٨١١	١٢,١٧	٥,١٠
مدغشقر	١٦٠ ٣٢٠	١٧٢ ٩٨٦	١٨١ ٨٠٨	٧,٩٠	٥,١٠
كرواتيا	١٥٥ ٧٢٤	١٦٨ ٠٢٦	١٧٦ ٥٩٦	٧,٩٠	٥,١٠
آروبا	١٤٧ ٧١٦	١٥٩ ٣٨٥	١٦٧ ٥١٤	٧,٩٠	٥,١٠
ناميبيا	١١٥ ٦٧٦	١٢٤ ٨١٥	١٣١ ١٨٠	٧,٩٠	٥,١٠
بروني دار السلام	١١٢ ٨٩٤	١٢١ ٨١٣	١٢٨ ٠٢٦	٧,٩٠	٥,١٠
كاليدونيا الجديدة	١٠٢ ٤٢٣	١١٠ ٥١٤	١١٦ ١٥٠	٧,٩٠	٥,١٠
نيكاراغوا	٩٣ ٧٣٧	٩٦ ٤٧٢	١٠١ ٣٩٢	٢,٩٢	٥,١٠
المجموع الفرعي	**٤٤٣ ٦٧٢ ٤٣٧**	**٤٦٦ ٢٥٦ ٠٦٢**	**٤٩١ ١٦٩ ٠١٥**	**٥,٠٩**	**٥,٣٤**
حركة أخرى مبلغ عنها	**٦٨٩ ٣٥١**	**٧٣٩ ٢٧٦**	**٧٦١ ٤٢٠**	**٧,٢٤**	**٣,٠٠**
مجموع الحركة المبلغ عنه	**٤٤٤ ٣٦١ ٧٨٨**	**٤٦٦ ٩٩٥ ٣٣٨**	**٤٩١ ٩٣٠ ٤٣٥**	**٥,٠٩**	**٥,٣٤**
المجموع العالمي	**٦٢٤ ٤٨٠ ١٧٤**	**٦٥١ ٢٠٠ ٧٤٢**	**٦٨٤ ٤٢٩ ٣٣٩**	**٤,٢٨**	**٥,١٠**

المصدر: أمانة الأونكتاد، مستمدة من عدة مصادر منها منشورات Dynamar B.V. ومن معلومات حصلت عليها أمانة الأونكتاد مباشرة من هيئات المحطات النهائية والموانئ.

ملاحظة: تشمل سنغافورة ميناء جورجونغ. ويشير مصطلح "حركة أخرى مبلغ عنها" إلى بلدان/اقتصادات تقل فيها الحركة عن ١٠٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً في السنة. وكثير من الأرقام بالنسبة لعامي ٢٠١٣ و٢٠١٤، تقديرات من قِبل الأونكتاد (ترد هذه الأرقام بالخط المائل). وقد تُخفي مجاميع البلدان عدم إدراج الموانئ الصغيرة فيها؛ ولذلك، فقد تختلف الأرقام الفعلية في بعض الحالات عن الأرقام المقدمة.

وفي الفصل الأول من عام ٢٠١٥ عالجت الموانئ الصينية ٤٩ ميلون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي بزيادة قدرها ٧,٣ في المائة عن الفترة نفسها من العام الماضي. ويُعزى ذلك إلى حدٍ كبير إلى انتعاش اقتصاد الولايات المتحدة. ويُستشف من هذه الأرقام أن موانئ التصدير الرئيسية الصينية شهدت نمواً ملموساً، بينما تباطأ نمو موانئ الاستيراد (فيما يخص البضائع السائبة، مثلاً). ولعل ذلك يعود إلى أن المصانع أخذت تُقلِّل مخزوناتها استباقاً لحدوث نمو بطيء في الاقتصاد العالمي.

ويرد في الجدول ٤-١ إجمالي حركة الحاويات في ٨٠ بلداً نامياً واقتصاداً انتقالياً يتجاوز إجمالي الحركة فيها على الصعيد الوطني ١٠٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (يمكن الاطلاع على أرقام إجمالي الحركة في ١٢٦ بلداً/إقليماً في الرابط: http://stats.unctad.org/TEU). وفي عام ٢٠١٤، قُدِّر نمو إجمالي حركة الحاويات في الاقتصادات النامية بنسبة ٥,٣٤ في المائة، فبلغ ٤٩١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، وهي نسبة أعلى من نظيرتها في السنة السابقة وقدرها ٥,١ في المائة. وقُدِّر معدل نمو إجمالي حركة الحاويات لجميع البلدان في عام ٢٠١٤ بمقدار ٦٨٤,٤ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي بارتفاع قدره ٥,١ عن السنة السابقة.

وزادت حصة الاقتصادات النامية في إجمالي الحركة العالمية بنسبة ٠,٢ في المائة، لتصل إلى ٧١,٩ في المائة على وجه التقريب. وبذلك، يتواصل اتجاه ازدياد حصة البلدان النامية في إجمالي حركة الحاويات في العالم ازدياداً تدريجياً. وتُعزى هذه العملية إلى سببين رئيسيين هما ازدياد مشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية وتواصل التوسع في استخدام الحاويات لنقل البضائع السائبة الجافة.

ويورد الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ ميناء للحاويات خلال الفترة ٢٠١٢-٢٠١٤. واستأثر أهم ٢٠ ميناء للحاويات بزهاء ٤٥,٧ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في العالم في عام ٢٠١٤. وشهدت هذه الموانئ زيادة في إجمالي الحركة بلغت ٤,٥ في المائة، مقارنة بعام ٢٠١٣ وهي نفس نسبة الزيادة المقدَّرة لعام ٢٠١٣. وتضم القائمة ١٦ ميناءً من الاقتصادات النامية تقع جميعها في آسيا. أما الموانئ الأربعة المتبقية، فتنتمي إلى بلدان متقدمة، منها ثلاثة موانئ في أوروبا وميناء واحد في أمريكا الشمالية. ولا تزال أهم ١٠ موانئ تقع جميعاً في آسيا، وذاك وضع يبرز أهمية هذه المنطقة كمحور للتصنيع. واحتفظ ميناء نينغبو بالمرتبة الخامسة ولكنه حقق أعلى نسبة نمو وصلت إلى ١٢ في المائة، وهي نسبة تليها عن كثب تلك التي حققها ميناء دبي وميناء تانجونغ بليباس الذي ارتفع درجتين ليتبوأ المرتبة الثامنة عشرة بعد اكتمال الاستثمارات في البنية التحتية. وفقد ميناء لونغ بيتش مكانه في قائمة أهم ٢٠ ميناء بسبب النمو الضعيف الذي تسببت فيه نزاعات العمل في الميناء ونسبة النمو الأعلى التي حققتها الموانئ الأخرى. ودخل ميناء جاكارتا القائمة لأول مرة بفعل الزيادة المطردة في الطلب التي أدت إلى ارتفاع إجمالي الحركة فيه بأكثر من ٥٠ في المائة منذ عام ٢٠٠٩ بفضل الاقتصاد المزدهر (*Drewry*, 2015).

الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ محطة نهائية للحاويات وإجمالي حركة الحاويات فيها، ٢٠١٢-٢٠١٤ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير)

اسم الميناء	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	*النسبة المئوية للتغير* ٢٠١٢-٢٠١٣	*النسبة المئوية للتغير* ٢٠١٣-٢٠١٤
شنغهاي	٣٢ ٥٢٩ ٠٠٠	٣٦ ٦١٧ ٠٠٠	٣٥ ٢٩٠ ٠٠٠	١٢,٥٧	٣,٦٢-
سنغافورة	٣١ ٦٤٩ ٤٠٠	٣٢ ٦٠٠ ٠٠٠	٣٣ ٨٦٩ ٠٠٠	٣,٠٠	٣,٨٩
شينزهين	٢٢ ٩٤٠ ١٣٠	٢٣ ٢٧٩ ٠٠٠	٢٤ ٠٤٠ ٠٠٠	١,٤٨	٣,٢٧
هونغ كونغ	٢٣ ١١٧ ٠٠٠	٢٢ ٣٥٢ ٠٠٠	٢٢ ٢٠٠ ٠٠٠	٣,٣١-	٠,٦٨-
نينغبو	١٥ ٦٧٠ ٠٠٠	١٧ ٣٥١ ٠٠٠	١٩ ٤٥٠ ٠٠٠	١٠,٧٣	١٢,١٠
بوسان	١٧ ٠٤٦ ١٧٧	١٧ ٦٨٦ ٠٠٠	١٨ ٦٧٨ ٠٠٠	٣,٧٥	٥,٦١
كوانغزهو	١٤ ٧٤٣ ٦٠٠	١٥ ٣٠٩ ٠٠٠	١٦ ٦١٠ ٠٠٠	٣,٨٣	٨,٥٠
كينغداو	١٤ ٥٠٣ ٠٠٠	١٥ ٥٢٠ ٠٠٠	١٦ ٥٨٠ ٠٠٠	٧,٠١	٦,٨٣
دبي	١٣ ٢٧٠ ٠٠٠	١٣ ٦٤١ ٠٠٠	١٥ ٢٠٠ ٠٠٠	٢,٨٠	١١,٤٣
تيانيان	١٢ ٣٠٠ ٠٠٠	١٣ ٠٠٠ ٠٠٠	١٤ ٠٦٠ ٠٠٠	٥,٦٩	٨,١٥
روتردام	١١ ٨٦٥ ٩١٦	١١ ٦٢١ ٠٠٠	١٢ ٢٩٨ ٠٠٠	٢,٠٦-	٥,٨٣
بورت كلانغ	١٠ ٠٠١ ٤٩٥	١٠ ٣٥٠ ٠٠٠	١٠ ٩٤٦ ٠٠٠	٣,٤٨	٥,٧٦
كاوزيونغ	٩ ٧٨١ ٢٢١	٩ ٩٣٨ ٠٠٠	١٠ ٥٩٣ ٠٠٠	١,٦٠	٦,٥٩
داليان	٨ ٠٦٤ ٠٠٠	١٠ ٠١٥ ٠٠٠	١٠ ١٣٠ ٠٠٠	٢٤,١٩	١,١٥
هامبورغ	٨ ٨٦٣ ٨٩٦	٩ ٢٥٨ ٠٠٠	٩ ٧٢٩ ٠٠٠	٤,٤٥	٥,٠٩
انتويرب	٨ ٦٣٥ ١٦٩	٨ ٥٧٨ ٠٠٠	٨ ٩٧٨ ٠٠٠	٠,٦٦-	٤,٦٦
كزيامين	٧ ٢٠١ ٧٠٠	٨ ٠٠٨ ٠٠٠	٨ ٥٧٢ ٠٠٠	١١,٢٠	٧,٠٤
تانيونغ بليباس	٧ ٧٠٠ ٠٠٠	٧ ٦٢٨ ٠٠٠	٨ ٥٠٠ ٠٠٠	٠,٩٤-	١١,٤٣
لوس آنجلس	٨ ٠٧٧ ٧١٤	٧ ٨٦٩ ٠٠٠	٨ ٣٤٠ ٠٠٠	٢,٥٨-	٥,٩٩
جاكارتا	٦ ١٠٠ ٠٠٠	٦ ١٧١ ٠٠٠	٦ ٠٥٣ ٠٠٠	١,١٦	١,٩١-
مجموع أهم ٢٠ ميناء	٢٨٤ ٠٥٩ ٤١٨	٢٩٦ ٧٩١ ٠٠٠	٣١٠ ١١٦ ٠٠٠	٤,٤٨	٤,٤٩

المصدر: أمانة الأونكتاد، استنادا إلى Dynamar B.V.، حزيران/يونيه ٢٠١٥، ومصادر أخرى شتى.

ملاحظة: لا تشمل سنغافورة جورجونغ.

باء- مشغلو الحاويات الدوليون

١- الأداء التشغيلي

يؤثر أداء الموانئ والمحطات النهائية تأثيراً ملموساً في قدرة تجارة البلد المعني على المنافسة، بل إن أحد كبار الاقتصاديين اعتبر اكتظاظ الميناء عائقاً جديداً أمام التجارة الدولية (van Marle, 2015). وثمة عوامل عديدة تُحدِّد أداء الميناء/المحطة النهائية، من بينها، على سبيل المثال، علاقات العمل وعدد معدات مناولة البضائع ونوعها وجودة مناطق شحنات العودة وقنوات النفاذ إلى الميناء والنفاذ إلى المنطقة البرية وكفاءة الجمارك، وما شابه ذلك. وبوجه عام، تكون فائدة هذه المؤشرات التشغيلية المحددة الطابع أكبر لمشغلي الموانئ وهي تخلو من التقييمات غير الملموسة (على سبيل المثال، تصورات المستخدمين، وجودة الخدمات، ومستويات الابتكار وما شابه ذلك) التي قد يجد فيها زبناء الميناء فائدة أكبر (Cetin, 2015).

الجدول ٤-٣ أهم ١٠ مشغلين للحاويات في العالم، ٢٠١٤، (container moves per ship, per hour on all vessel sizes)

المحطة النهائية	الميناء	البلد	إنتاجية المرسى
APM Terminals Yokohama	يوكوهاما	اليابان	١٨٠
Tianjin Port Pacific International	تيانيان	الصين	١٤٤
DP World-Jebel Ali Terminal	جبل علي	الإمارات العربية المتحدة	١٣٨
Qingdao Qianwan	كنغداو	الصين	١٣٦
Tianjin Port Alliance International	تيانيان	الصين	١٣٢
Ningbo Beilun (second)	نينغبو	الصين	١٢٧
Guangzhou South China Oceangate	نانشا	الصين	١٢٢
Busan Newport Co. Ltd.	بوسان	جمهورية كوريا	١١٩
Yantian International	يانتيان	الصين	١١٧
Nansha Phase I	نانشا	الصين	١١٧

المصدر: JOC Port Productivity Database 2015.

وقلّما ينشر مشغلو المحطات النهائية تصنيفات أدائهم، بيد أنهم يكونون أحياناً ملزمين بأن يفعلوا ذلك لأغراض الدعاية، فعلى سبيل المثال حققت Malaysia Westports "رقماً قياسياً جديداً في إنتاجية محطات الحاويات النهائية فأنجزت عدداً مثيراً للإعجاب من حركة الحاويات بلغ ٧٩٣ حركة في ساعة واحدة فوق سفينة Le Havre (٩ ٥٧٢ وحدة معادلة لعشرين قدماً) التابعة لشركة CSCL [خطوط الصين للنقل البحري للحاويات] باستخدام تسع من رافعات الرفع المزدوج (Westports, 2015). ونادراً ما تنشر الموانئ والمحطات النهائية أداءها الذي يُمكِّن الشاحنين من اتخاذ خيارات مستنيرة أو يتيح لواضعي السياسات تحديد أفضل الممارسات. وقد يُعزى ذلك إلى أسباب كثيرة – مثل انعدام اشتراط قانوني يقضي بذلك أو قلة القراء – بيد أن الراجح أن يكون السبب الأقوى هو تجنب ما قد يؤدي إليه ذلك من تمحيص غير مستحب، فضلاً عن أنه لا يحقق أي عائد فوري. ويُستبعد أن يتغير هذا الوضع في وقت يُتاح فيه للمسؤولين التنفيذيين الأوائل زمن قصير في مناصبهم وفترات قصيرة لإعداد التقارير. بيد أن الضغوط الدولية، في مضمار الإبلاغ عن الاستدامة على سبيل المثال، قد تساعد في تغيير هذا الوضع. وربما يحدث ذلك، يبدو أن الزبناء سيتولون مهمة الإبلاغ عن أداء مقدمي الخدمات لهم. فمثلاً، أنشأت Drewry Shipping Consultants ناديها المسمى Drewry Benchmarking Club الذي تقتصر عضويته على الموردين والمصدرين (أي من يشترون خدمات النقل البحري) ويُستبعد منه مقدمو خدمات النقل البحري (الناقلين) والوسطاء/السماسرة (وكلاء الشحن/الناقلون العامون الذين لا يشغلون سفناً). ولئن كان النادي يهدف إلى تقييم أداء الموانئ والطرق، فإنه يهتم فيما يبدو بأسعار الشحن في المقام الأول. وقد أصدرت مجلة *JOC* قبل وقت قصير تصنيفها لإنتاجية الموانئ الذي يدرس بيانات التحميل/التفريغ المأخوذة من ١٧ ناقلاً في أكثر من ٥٠٠ ميناء في شتى أنحاء العالم. ويتضح من هاتين المبادرتين أن زبناء الموانئ (أي الشاحنين والناقلين) هم من يتبادلون المعلومات عن أداء الموانئ لمنفعتهم المتبادلة. وقد تُضطر الموانئ إلى نشر بياناتها الخاصة إن كانت لا تتفق مع الطريقة التي يتبعها زبناؤها في تقييمها. ويبيِّن الجدول ٤-٣ تصنيف المحطات النهائية المينائية في عام ٢٠١٤ وفيه تتبوأ يوكوهاما مرتبة أكفأ موانئ الحاويات، إذ زادت إنتاجيتها بنسبة ١٠ في المائة عن السنة الماضية. وخلافاً لمحطات نهائية أخرى، نجحت APM Terminals Yokohama في تحسين كفاءتها سنة تلو الأخرى باتباع أسلوب يتزامن فيه العمل بين السفينة وحيز الحاويات تزامناً يكاد يقضي تماماً على الوقت المهدر بين عمليات رصيف الرافعات ومعدات حيز الحاويات.

ويُبيِّن الجدول ٤-٤ تصنيف إنتاجية الموانئ في عام ٢٠١٤ والتغيير الذي طرأ خلال السنتين السابقتين. ويوجد في بعض الموانئ عدة مشغلون للمحطات النهائية، مما يتيح المنافسة داخل الميناء. فعلى سبيل المثال، يعمل في ميناء تيانيان الذي يتبوأ المركز الثاني عدة مشغلون دوليون للمحطات النهائية، مثل APM Terminals و China Merchants Holdings International و COSCO Pacific و CSX World Terminals OCCL و PSA و DPW. ومما يثير الاهتمام، أن جميع الموانئ الواردة في هذا الجدول حققت مكاسب في الإنتاجية تراوحت بين ٣٠ و٦٠ في المائة في عام ٢٠١٣ مقارنة بالسنة السابقة. بيد أن ثلاثة موانئ فقط تمكنت، في عام ٢٠١٤، من مواصلة التحسين. ويعني ذلك أن تحسين أداء الموانئ ومواصلته أمر غير يسير.

الجدول ٤-٤ أكبر المحطات النهائية العالمية، ٢٠١٤ (تحركات الحاويات للسفينة، في الساعة، في جميع أحجام السفن، وإجمالي الحركة حسب الميناء والبلد)

الميناء	البلد	إنتاجية المرسى في عام ٢٠١٢	إنتاجية المرسى في ٢٠١٣ عام	إنتاجية المرسى في عام ٢٠١٤	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢/٢٠١٣	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٣/٢٠١٤
جبل علي	الإمارات العربية المتحدة	٨١	١١٩	١٣٨	٪٤٧	٪١٦
تيانيان	الصين	٨٦	١٣٠	١٢٥	٪٥١	٪٤-
كينغداو	الصين	٩٦	١٢٦	١٢٥	٪٣١	٪١-
نانشا	الصين	٧٣	١٠٤	١١٩	٪٤٢	٪١٤
تيانيان	الصين	٧٨	١٠٦	١١٧	٪٣٦	٪١٠
خور الفكان	الإمارات العربية المتحدة	٧٤	١١٩	١٠٨	٪٦١	٪٩-
نينغبو	الصين	٨٨	١٢٠	١٠٧	٪٣٦	٪١١-
يوكوهاما	اليابان	٨٥	١٠٨	١٠٥	٪٢٧	٪٣-
بوسان	جمهورية كوريا	٨٠	١٠٥	١٠٢	٪٣١	٪٣-
كزيامين	الصين	٧٦	١٠٦	٩٠	٪٣٩	٪١٥-

المصدر: أمانة الأونكتاد و*JOC* Port Productivity Database, June 2014.

ولوحِظ في دراسة شملت ٢٠٣ موانئ تقع في ٧٠ بلداً نامياً وتضمنت ١ ٧٥٠ نقطة قياس، أن التغييرات التشغيلية وليس نطاق الكفاءة (عملية إضافة مزيد من المعدات) هي التي أدت إلى زيادة الموانئ كفاءة. وتجدر الإشارة إلى أن الكفاءة البحتة هي نتيجة المدخلات مقسومة على النواتج. وفي الموانئ، قد تتعدد المدخلات ويصعب حسابها (على سبيل المثال، الحيز المستخدم، وتعدد العملات، وساعات التشغيل وما شابه ذلك). وتتفادى أغلب الدراسات ذات الصلة بالموانئ هذا القصور بقياس الإنتاجية (الناتج) في فترة معينة. ويُشار إلى حدٍ بعيد إلى الكفاءة والإنتاجية دون تمييز بينهما. ومنذ عام ٢٠٠٠ وحتى عام ٢٠١٠، ازداد السعي لرفع كفاءة الموانئ داخل المناطق النامية من ٤٧ إلى ٥٧ في المائة. وتمثلت العوامل المحدِّدة الرئيسية في مشاركة القطاع الخاص والحد من الفساد في القطاع العام وتحسين الربط بخطوط النقل المنتظمة، بالإضافة إلى إتاحة مزيد من الوصلات المتعددة الوسائط التي أدت إلى رفع مستوى كفاءة الموانئ في المناطق النامية (Suárez-Alemán et al., 2015). ويكتسي أداء الموانئ أهمية قصوى على الصعيد الإقليمي حيث يُحتمل أن تتحول البضائع إلى ميناء منافس أكثر كفاءة. وتبيَّن من دراسة تناولت الموانئ في غرب أفريقيا أنها تُظهر مستوى عالياً من الكفاءة وأن ستة موانئ منها حققت مستوى من الكفاءة بلغ في المتوسط ٧٦ في المائة أو أكثر خلال الفترة التي شملتها الدراسة (van Dyck, 2015). غير أن دراسة أخرى أجرتها مجلة *JOC* وشملت كل أفريقيا صنّفت الموانئ الأفريقية في المتوسط في مرتبة أقل الموانئ إنتاجية بين جميع المجموعات الإقليمية (*Data in Motion*, 2015). إن الأداء الضعيف لإدارة الميناء وعملياته، وأوجه القصور الإجرائية الأخرى في مجمل سلسلة اللوجستيات، وأسعار الشحن غير المتوازنة التي تفرضها خطوط النقل البحري المنتظمة بسبب رحلات

العودة الخالية من البضائع، كلها عوامل لها ضلع في تكاليف النقل المرتفعة (Bofinger et al., 2015). وكل دقيقة تمضيها السفينة في محطة نهائية تكلف شركة النقل البحري مالاً وهو وضع يُعرِّض مشغل المحطة النهائية للضغط حتى يضمن عدم فقدان عمله التجاري لصالح منافسين أكثر كفاءة منه (ACS-AEC, 2015). وفي كثير من الأحيان، تعتبر خصخصة الموانئ أفضل وسيلة للاستفادة من دراية القطاع الخاص وتحسين أداء الميناء. وفي التسعينات، خصخصت بلدان كثيرة الموانئ التي تملكها بيد أن الموانئ التي تملكها الدولة وتديرها لا تزال كثيرة في مختلف أنحاء العالم. وفي فييت نام، تعتزم الحكومة خصخصة شركات تملكها الدولة يقارب عددها ٤٣٢ شركة خلال الفترة ٢٠١٤–٢٠١٥، من بينها ١٩ ميناءً بحرياً (*Vietnam Briefing*, 2015).

وعندما تستعرض الحكومات مقترحات تتعلق بمشروعات لإنشاء بنية تحتية جديدة في الموانئ يتعذر عليها أن تتبَّين إن كانت أحجام الحركة ووفورات التكاليف الهامشية تتناسب مع التوقعات. ولوحِظ في دراسة حديثة شملت نحو ٥٠٠ محطة طرفية تقع في مختلف أنحاء العالم أن متوسط الوحدة المعادلة لعشرين قدماً لكل متر من الرصيف يبلغ ١ ٠٧٢، بينما تبلغ الوحدة المعادلة لعشرين قدماً لكل هكتار ٢٤ ٧٩١ والوحدة المعادلة لعشرين قدماً للرافعة القطرية ١٢٣ ٤٨٩ (Drewry, 2014b). وتقع بعض أسوأ الموانئ أداءً من حيث استخدام كل وحدة من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والهكتارات والرافعات في أمريكا الشمالية. وساهم في هذه الحصيلة تفاوت مستويات أحجام البضاعة ونسبة المسافنة وأتمتة العمليات. ورغم أن إتاحة مزيد من المساحة لإقامة رافعات أكبر لا يضمن ازدياد البضائع، فإن معرفة واضعي السياسات بما يمكن توقعه من المرافق الجديدة المقترحة سيكون مفيداً لهم عند دراسة مقترحات المشاريع. ومن المثير للاهتمام أن الدراسة تُظهِر أيضاً أن إنتاجية الرافعات القطرية تقارب ٥٠ في المائة من القدرة القصوى التي تُعلن عنها الجهة الصانعة لها. ومن شأن ذلك أن يؤثر في الموانئ على الصعيد المالي عندما تخطط لإجراء تحسينات في المستقبل.

وجاء في إحدى الدراسات أن أكبر شركة من شركات خطوط النقل البحري المنتظمة، وهي Maersk Line، تتوقف في الموانئ نحو ٣١ ٠٠٠ مرة وتُجري بين ١ ٥٠٠ و١ ٨٠٠ حركة في كل توقف وتنفق نحو ١٩ في المائة من مجموع تكاليفها في زيت وقود السفن. وسيتيح تقصير الوقت الذي تمضيه السفينة في الميناء بنسبة ٧ في المائة أثناء عملية توقف تتراوح مدتها بين ١٣ و١٨ ساعة الإبحار بسرعة أبطأ عندما تغادر السفينة الميناء وتخفيض استهلاك الوقود بزهاء ١٢٠ مليون دولار في السنة (van Marle,2015). ويعتمد تقصير مدة بقاء السفينة في الميناء، في المقام الأول، على الكفاءة التي يتمتع بها الميناء في إنجاز مهامه.

٢- الأداء المالي

يرتهن نمو إجمالي الحركة في الميناء والدخل الذي يحققه بعوامل خارجية لا سلطان للميناء عليها، مثل قدرة منطقة الميناء الخلفية على استيراد سلع أكثر أو تصديرها. ويُعزى ذلك إلى دور الموانئ التقليدي بصفتها حلقة وصل بين الأسواق الخارجية والمحلية. وبالنسبة لمشغلي المحطات النهائية، يمثل تطبيق أوجه الكفاءة المحلية في الأسواق الخارجية الطريقة المثلى للتوسع في أعمالهم عندما يتعرضون لقيود محلية لا يتحكمون فيها. وقد لجأ كثير من مشغلي المحطات النهائية إلى التوسع الأفقي (على سبيل المثال، مزاولة الأعمال نفسها في مكان مختلف) أو الرأسي (على سبيل المثال، بالتحكم في جوانب مختلفة من سلسلة الإمداد). وفي الوقت الحالي، يوجد مالكون كثُر لمحطات نهائية يتحكمون في موانئ على الصعيد العالمي. وفي عام ٢٠١٣، استأثرت المحطات النهائية العالمية الرئيسية بنحو ٣٠٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي نحو ٤٧ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في الموانئ (Drewry, 2014b).

وعالج أكبر مشغل للمحطات النهائية على الصعيد العالمي، وهو شركة PSA International، (رسمياً، هيئة ميناء سنغافورة) ٦٥,٤ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٤، بزيادة قدرها ٥,٥ في المائة عن السنة السابقة. ومن هذا الرقم، تعود ٣٣,٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً لعملياته في ميناء سنغافورة (+ ٤,٢ في المائة) و٣١,٩ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً إلى محفظته الدولية (+٧,٢ في المائة) التي تمتد لتشمل ١٦ بلداً وثلاث قارات. بيد أن هذه الشركة لا تدير محطات نهائية في أفريقيا أو أستراليا أو أمريكا الشمالية. وزاد دخل الشركة زيادة طفيفة في عام ٢٠١٤، فبلغ ٣,٨ بلايين دولار، بينما انخفضت أرباحها بدرجة بسيطة، فوصلت ١,٤ بليون دولار (PSA, 2014). ومن بين أهم مشغلي المحطات النهائية، تتصدر شركة PSA International السوق لا من حيث حصتها السوقية من إجمالي الحركة في موانئ العالم فحسب بل ومعدل الدخل والأرباح أيضاً.

وتُعدُّ شركة Hutchison Port Holdings Trust ثاني أكبر مشغل دولي للمحطات النهائية بمقياس حصتها من السوق. وهي لا تتسم بالتنوع الجغرافي الذي يُميِّز مشغلين دوليين آخرين

للمحطات النهائية، إذ تُجري عملياتها في الصين، بما في ذلك هونغ كونغ (الصين). وفي عام ٢٠١٤، ارتفع إجمالي الحركة الذي بلغ ٤٢,٢ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً بنسبة ٦,٣ في المائة عن السنة السابقة. وارتفعت الإيرادات بنسبة ١,٩ في المائة، لتصل إلى ١٢,٦ بليون من دولارات هونغ كونغ (١,٦٣ بليون دولار أمريكي) في عام ٢٠١٤، بينما زادت أرباح التشغيل بنسبة ٥,٥ في المائة، لتبلغ ٤,٢ بليون دولار من دولارات هونغ كونغ (٥٤٠ مليون دولار أمريكي).

وتتمتع شركة APM Terminals بوجود جغرافي في ٣٩ بلداً يشمل ٦٥ ميناءً ومرافق نهائية و٢٠٠ خدمة داخلية. وفي عام ٢٠١٤، حققت هذه الشركة أعلى إيرادات بين جميع مشغلي المحطات النهائية الدوليين، إذ بلغت إيراداتها ٤,٥ بلايين دولار، بزيادة قدرها ٢,٧ في المائة، بينما رفعت أوجه الكفاءة الداخلية الأرباح إلى ٩٠٠ مليون دولار، أي بزيادة قدرها ١٤,٤ في المائة عن السنة السابقة رغم الخسائر الملموسة التي تكبدتها في أعمالها في روسيا. ومن بين أكبر مشغلي المحطات النهائية العالميين، كانت شركة APM Terminals أشد المتأثرين بالعقوبات الدولية المفروضة على الاتحاد الروسي. ويتجلّى ذلك في انخفاض الأحجام من آسيا إلى الموانئ البحرية الروسية المطلة على البحر الأسود بقرابة ٥٠ في المائة في الأشهر الأربعة الأولى من عام ٢٠١٥، مقارنة بالفترة نفسها من عام ٢٠١٤ (*Lloyd's List - Daily Briefing*, 2015). وتملك شركة APM Terminals حصة قدرها ٣٠,٧٥ في المائة في Global Ports، وهي المشغل الرئيسي في الاتحاد الروسي ولديها سبع محطات نهائية بحرية للحاويات تمثل نحو نصف إجمالي الحركة السنوية في هذا البلد. وانخفضت الأسهم المالية في Global Ports بزهاء ٨٠ في المائة من ١٦ دولاراً للسهم إلى ٣ دولارات فقط في السنة التي أعقبت بداية الأزمة (Pasetti, 2015).

وشركة DP World هي أكثر مشغلي المحطات النهائية العالميين تنوعاً من الناحية الجغرافية، فشبكتها تتألف من أكثر من ٦٥ محطة نهائية تنتشر في ست قارات. وتشمل المشاريع الجديدة التي نُفِّذت في الآونة الأخيرة مشروعي DP World London Gateway وEmbraport (البرازيل) وكلاهما غدا جاهزاً للتشغيل في عام ٢٠١٣. وحدث توسع في المرافق الحالية بافتتاح المحطة النهائية ٣ في ميناء الشركة الأم في جبل علي بالإمارات العربية المتحدة ومحطة نهائية جديدة للحاويات في ساوثمبتون في المملكة المتحدة. وفي عام ٢٠١٤، عالجت الشركة ٦٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، بزيادة قدرها ٨,٩ في المائة عن السنة السابقة. وفي عام ٢٠١٤، زادت الإيرادات بنسبة ١٠ في المائة، فبلغت ٣,٤ بلايين دولار وارتفعت الأرباح بنسبة مماثلة، فوصلت إلى ٦٧٥ مليون دولار.

ويتضح من العرض العام الوجيز الوارد أعلاه الذي يتناول مشغلي محطات الحاويات النهائية الرئيسيين أن هذا العمل مربح، فقد حقق مشغلو محطات الحاويات النهائية الأربعة الرئيسيون على الصعيد العالمي مجتمعين أرباحاً بلغت ١٣,٣ بليون دولار في عام ٢٠١٤، وهي نسبة عائد تبلغ في المتوسط ٢٦ في المائة. ويثير ذلك تحدياً أمام واضعي السياسات، فالأرباح التي تجنيها المحطات النهائية الدولية ترفع تكاليف النقل، وهو أمر قد يؤثر في التنافسية الوطنية. بيد أن امتلاك ميناءٍ كفوء وتحسين الربط بالأسواق الدولية قد يخفضا تكاليف النقل بمقدار ما كان ليتحقق لولاهما. وفي الحالة المثلى، يُفضَّل أن يحدث التنافس داخلياً بين موانئ متعددة. أما حين يتعذر ذلك، فقد يساعد التنافس داخل الميناء وتعدد عمليات المحطات النهائية في ميناء واحد على إبقاء تكاليف النقل منخفضة. ووضعت بعض البلدان، مثل الهند وجنوب أفريقيا، حدوداً للرسوم التي يُسمح لمشغلي المحطات النهائية بتقاضيها، بيد أن هذه الحدود حققت نتائج متباينة. وثمة مسألة أخرى يجدر النظر فيها، وهي أن مشغلي المحطات النهائية العالميين يجب أن يُمكنوا مالياً من مواجهة التكاليف الناشئة عن استيفاء معايير التنمية المستدامة التي ما برحت تزداد.

جيم- تحديات الاستدامة التي تواجه الموانئ

تشمل التحديات الاقتصادية والبيئية والاجتماعية التي تواجه الموانئ ما يلي: ارتفاع أحجام الحركة وتركيزها بسبب ازدياد حجم السفن المتواصل؛ وتكلفة تدابير تكييف البنية التحتية في الميناء ومنطقته الداخلية؛ والتغييرات التي تحدث في السوق بسبب تكاثر التحالفات بين خطوط النقل البحري المنتظمة؛ والقيود المفروضة على الميزانيات الوطنية التي تحد من فرص توفير التمويل العام لبنية النقل التحتية؛ وتقلُّب أسعار الطاقة؛ والبيئة الجديدة في قطاع الطاقة؛ والتحول إلى أنواع بديلة من الوقود؛ وتطبيق حدود الكبريت الأكثر صرامة، على سبيل المثال في بلدان اللجنة الاقتصادية لأفريقيا الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية؛ وازدياد الضغوط المجتمعية والبيئية؛ والتغييرات المحتمل أن تحدثها الممرات الدولية الموسعة أو الجديدة في طرق النقل البحري (على سبيل المثال، قناة السويس وقناة بنما الحاليتين والمقترحات الجديدة مثل قناتي نيكاراغوا وكرا اللتين ذُكرتا آنفاً)؛ والشكوك التي تكتنف الوضع السياسي وتأثيرها في سلاسل

القيمة المتحولة؛ وازدياد العولمة في الأعمال التجارية والمجتمعات؛ والحواجز المقامة أمام النقل البحري في الأسواق الداخلية (مثلاً، التفتيش الجمركي).

١- التحديات البيئية

زادت حصة قطاع النقل من الطاقة المستهلكة على الصعيد العالمي من ٤٥ في المائة في عام ١٩٧٣ إلى ٦٢ في المائة في عام ٢٠١٠ (Hui-huang, 2015). أما انبعاثات هذا القطاع، فلا تفوقها إلا الطاقة المستهلكة لتنظيم درجات الحرارة الداخلية. وفي عام ١٩٩٢، تناولت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ السبل الكفيلة بجعل البلدان تُخفِّض انبعاثاتها الصناعية وتحد من تغير المناخ المتوقع حدوثه على صعيد الكوكب. بيد أنه تبيَّن أن تدابير الانبعاثات الواردة في الاتفاقية غير ملائمة، فاعتُمِدت تدابير جديدة لتعزيز التصدي لتغير المناخ على الصعيد العالمي في إطار بروتوكول كيوتو لعام ١٩٩٧. ويلزم بروتوكول كيوتو، الذي غدا نافذاً في ١٦ شباط/فبراير ٢٠٠٥، البلدان المتقدمة بتحقيق أهداف لتخفيض الانبعاثات. وأصبح عدد الأطراف في الاتفاقية الآن ١٩٥ طرفاً و١٩٢ طرفاً في البروتوكول. وواصلت الأطراف في البروتوكول المفاوضات وعدَّلته لتحقيق أهداف أكثر طموحاً. وفي حقيقة الأمر، "يُفعِّل" بروتوكول كيوتو اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بجعل البلدان الصناعية تلتزم بتثبيت مستويات انبعاثات غازات الدفيئة. ويعمل البروتوكول وفق مبدأ "المسؤولية المشتركة وإن كانت متباينة" حيث تُلزم بعض البلدان بإجراء تخفيضات في الانبعاثات نظراً لدورها في المساهمة في غازات الدفيئة الحالية. ويشمل بروتوكول كيوتو الانبعاثات الناشئة عن النقل البحري على الصعيد الوطني (على سبيل المثال، الممرات المائية الداخلية والبحيرات والنقل البحري الساحلي) والانبعاثات الميناءية. وقُدِّرت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري بنسبة ٣,٣ في المائة من الانبعاثات العالمية في عام ٢٠٠٧ (IMO, 2015). بيد أن بروتوكول كيوتو لا يتضمن انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، على سبيل المثال، أثناء الإبحار في المياه الدولية، وتُقدَّر انبعاثات النقل البحري الدولي بنسبة ٨٣ في المائة من مجموع انبعاثات النقل البحري (Villalba and Gemechu, 2011). ويعترف بروتوكول كيوتو بأن على البلدان أن تعمل متكاتفة عبر المنظمة البحرية الدولية في تناول مسائل الانبعاثات البحرية. غير أن هذه المنظمة تعمل وفق مبدأ "معاملة السفن معاملة لا تقل تفضيلاً"، أي أن السفن ينبغي ألا تتضرر لأن البلد الذي تنتمي إليه قد صدَّق على الاتفاقية أو لم يصدق عليها. لذا، تواجه الموانئ في مضمار حماية البيئة متطلباً تنظيمياً معقداً وتوقعات مجتمعية (Lam and Notteboom, 2014). وقد يكون لهذا الضغط تأثير في الحيز الذي يتاح للموانئ التوسع فيه لا من حيث عدد الهكتارات فحسب بل ووفق مفهوم "الحيز البيئي"[1] أيضاً. وهذا يعني أن تناول الانبعاثات البحرية مهمة معقدة وأن وقتاً ثميناً قد ينقضي في تفسير النص (Fitzgerald et al., 2011).

والموانئ التي يُعزى إليها أكبر قسط من انبعاثات النقل البحري هي سنغافورة وهونغ كونغ (الصين) وتيانيان (الصين) وبورت كلانغ (ماليزيا). وتوزُّع الانبعاثات في الموانئ غير متسق: فالموانئ العشرة التي تطلق أكبر مقدار من الانبعاثات تمثل ١٩ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الموانئ و٢٢ في المائة من انبعاثات أكاسيد الكبريت. والميناء الذي يسجل نسبياً أدنى مقدار من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (الانبعاثات الصادرة عن كل مرة ترسو فيها السفينة) هو ميناء كيتاكيوشو (اليابان)، بينما يسجل ميناء كيليني (اليونان) أدنى مقدار من انبعاثات أكسيد الكبريت. وتقع الموانئ الأخرى الخفيضة الانبعاثات نسبياً في اليونان واليابان والسويد والمملكة المتحدة والولايات المتحدة (Merk, 2014).

وحجم انبعاثات النقل البحري في الموانئ كبير، فقد استأثر في عام ٢٠١١ بمقدار ١٨ مليون طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون و٠,٤ مليون طن من أكسيد النيتروجين و٠,٢ مليون طن من أكسيد الكبريت و٠,٠٣ طن من المادة الجسيمية (PM10) (مادة جسيمية يقل قطرها عن ١٠ ميكروميتر) في عام ٢٠١١. وتُعزى قرابة ٨٥ في المائة من انبعاثات السفن إلى نوعين من أنواعها، هما سفن الحاويات والناقلات الصهريجية. ويُقدَّر أن ترتفع أغلب انبعاثات النقل البحري في الموانئ (الميثان وأول أكسيد الكربون وثاني أكسيد الكربون وأكسيد النيتروجين) أربعة أمثال حتى عام ٢٠٥٠. ويُتوقَّع أن تشهد أفريقيا وآسيا أكبر مقدار من زيادة الانبعاثات بسبب ازدياد الحركة في الموانئ بشدة وقلة تدابير التخفيف (Merk, 2014).

وفي ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، أضحت اللائحة ١٤ من المرفق السادس باتفاقية ماربول التي تتناول الانبعاثات من السفن نافذة. ويُبتغى من هذه اللائحة تحسين جودة الهواء بتحديد محتوى الكبريت في الوقود الذي تستخدمه السفن العاملة في مناطق ضبط الانبعاثات، بما في ذلك الموانئ، بمقدار ٠,١٠ في المائة. ويستدعي ذلك أن تتحول السفن الحالية إلى وقود ينخفض فيه محتوى الكبريت أثناء الإبحار في مناطق ضبط الانبعاثات، أو أن يُعاد تجهيز السفن وتزويدها بأجهزة غسل الغاز لتنقية أدخنة العوادم قبل أن تدخل الجو.

ويُستخدم في غسل الغاز سائل يحتوي مادة قلوية تمتص أكاسيد الكبريت وتُحيِّدها. وبعد ذلك، تُطلق غازات العادم المتبقية ويُخزَّن ما تبقى من حمأ النفايات على متن السفينة إلى أن يتسنى نقله إلى الشاطئ والتخلص منه بطريقة مأمونة. غير أن السفن الجديدة تُبنى بناءً يكفل امتثالها للوائح ماربول امتثالاً تاماً. ولئن كان تأثير اللائحة الجديدة لم يتضح بعد، فإن بعض مقدمي خدمات النقل يعتقدون أن وقعها المباشر سيتمثل في زيادة تكاليف النقل وتحويل البضائع المنقولة على مسافات قصيرة من البحر إلى الطرق البرية. وخارج مناطق ضبط الانبعاثات، حُدِّد الحد الأقصى من محتوى الكبريت في الوقود بنسبة ٣,٥ في المائة ولكن يُعتزم تخفيضه إلى ٠,٥٠ في المائة ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠ (أو ٢٠٢٥، حسب تاريخ النفاذ ونتيجة الاستعراض الذي ستجريه المنظمة البحرية الدولية عن مدى توافر أنواع الوقود المنخفضة الكبريت). وانبعاثات أكاسيد النيتروجين في الموانئ الأوروبية (٥ في المائة) وكذلك انبعاثات المادة الجسيمية PM10 (٧ في المائة) أقل كثيراً من حصتها من عمليات الرسو في الموانئ (٢٢ في المائة). وقد يعزى ذلك إلى أن لائحة الاتحاد الأوروبي تقضي باستخدام أنواع الوقود المنخفضة الكبريت في المراسي (Merk, 2014).

وتُطلق السفن أثناء مكوثها في الموانئ مواد ملوثة، مثل ثاني أكسيد الكربون وثاني أكسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين (مجموع انبعاثات أكسيد النيتروجين وثاني أكسيد النيتروجين) كما تُطلِق بمقادير أقل أول أكسيد الكربون ومواد جسيمية ومركبات عضوية متطايرة غير الميثان وأكسيد النيتروز (Fitzgerald et al., 2011). وتشمل المواد الملوِّثة الأخرى الغبار الناتج عن مناولة البضائع السائبة والانبعاثات من استهلاك الكهرباء والغازات التي تطلقها معدات مناولة البضائع والشاحنات (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 1992; and Villalba and Gemechu, 2011). وتثير الذبذبات والتلويث الضوئي والأضرار الناشئة عن أثر المخر مسائل عديدة. وعادة ما تُعدُّ الموانئ مصادر للتلوث لأن تحديدها سهل وهي مواقع ثابتة ولصيقة بالمجتمع المحلي، وهو أكثر المتضررين من التأثيرات الناجمة عن التلوث. وتشمل الأضرار الصحية أعراض التهاب القصبات الهوائية ذات الصلة بانبعاثات ثاني أكسيد النيتروجين وأول أكسيد الكربون، بينما يقترن التعرض لثاني أكسيد الكبريت بمشاكل التنفس والولادات قبل الأوان (Merk, 2014). وبما أن الموانئ بحاجة إلى عاملين من المجتمع المحلي وهم من جانبهم يحتاجون إلى عملهم، فإن علاقتهم تكون أوثق من العلاقة مع مشغلي السفن. ويعني ذلك أن التعاون بين الموانئ ومجتمعاتها المحلية يعود عليهما بالفائدة معاً وأن تيسيره أقرب منالاً. ويتمثل التحدي الذي تواجهه الموانئ في أن المجتمعات المحلية غدت بفضل الإنترنت أكثر تمكناً واطلاعاً على المعلومات العلمية فأضحت أعلى صوتاً وأكثر تنظيماً. ولذلك، فعلى هيئة الموانئ ألا تكتفي بتهيئة بيئة عمل مأمونة تحمي صحة العاملين وتحرص على تطورهم الذاتي، بل وأن تراعي المسؤولية الاجتماعية وأخلاقيات حسن التدبير وتتيح المساءلة. ويجب على هيئة الموانئ أن تُظهر أنها تتدبر المخاطر البيئية خير تدبر وتحرص على تنمية المنطقة المحيطة بها اقتصادياً واجتماعياً وتناصر المساواة واحترام التنوع الثقافي بإشراك الجهات صاحبة المصلحة في تطوير الميناء وفي عملياته (Doerr, 2011). ويجب على الموانئ أن تقرن دعائم الاستدامة الثلاثة المعروفة (الدعائم الاقتصادية والبيئية والاجتماعية) ببعد مؤسسي يُعنى بالجهات ذات المصلحة المتعددة.

وأقر مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠١٢ المعروف بمؤتمر ريو+٢٠ في وثيقته الختامية (المعروفة بتعبير "المستقبل الذي نصبو إليه") أهمية الإبلاغ عن الاستدامة المؤسسية وشجع الشركات، لا سيما الكبيرة منها أو العامة التداول، على أن تنظر في إدراج معلومات الاستدامة في تقاريرها الدورية. ونشداناً لهذه الغاية، عُيِّن الأونكتاد ضمن الهيئات الرسمية المنفذة لتدابير الإبلاغ عن الاستدامة، لا سيما عبر دوره كمضيف لفريق الخبراء العامل الحكومي الدولي المعني بالمعايير الدولية للمحاسبة والإبلاغ. وفي عام ٢٠١٤، نشر الأونكتاد تقريراً عنوانه *إرشادات بشأن أفضل الممارسات فيما يتعلق بمبادرات الإبلاغ عن الاستدامة من أجل واضعي السياسات وأسواق الأوراق المالية*، يعترف بدور أسواق الأوراق المالية في التأثير في الشركات. وذكر التقرير، على سبيل المثال، أن الكشف عن "السياسات والأداء بشأن المسؤولية البيئية والاجتماعية" إلزامي فقط في ٥٦ في المائة من ٢٥ سوقاً ناشئة، بيد أن ٩١ في المائة من بين أكبر ١٨٨ شركة في هذه الأسواق كشفت عن ذلك طوعاً. ولذلك، لا تشكل القواعد الإلزامية سبيل العمل الوحيد الذي ينتهجه واضعو السياسات، فمجرد الإيماء إلى الشركات بسلوك اتجاه معين قد يكون أكثر فعالية.

ولا يزال الإبلاغ عن الاستدامة في الموانئ والمحطات النهائية في مراحله الأولى. وتشمل المسائل الرئيسية التي يتعين تناولها تخفيض عدد الكيلوغرامات من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل وحدة معدَّلة معادلة لعشرين قدماً (كغ ثاني أكسيد الكربون/وحدة معدَّلة معادلة لعشرين قدماً) وتخفيض عدد الميغاجولات من الطاقة

المستخدمة في مجموع حركات المحطات النهائية وتخفيض استهلاك المياه العذبة في معدات التنظيف. وخفَّض أحد مشغلي المحطات النهائية، وهو شركة DP World، استهلاكه من المياه العذبة بنسبة ٧٥ في المائة (٦٤ مليون لتر) بإنشاء مصانع إعادة تدوير المياه. وأعلن تقرير DP World بشأن الاستدامة أيضاً أن كثافة انبعاثات الشركة من ثاني أكسيد الكربون قد خُفِّضت بنسبة ٣ في المائة، مقارنة بأرقامها لعام ٢٠١٣ البالغة ١٥,٨ كغ مكافئ ثاني أكسيد الكربون/وحدة معدَّلة معادلة لعشرين قدماً. ويمثل ذلك انخفاضاً ملموساً من الرقم المبلغ عنه في عام ٢٠٠٨ وهو ٢٠,٢ كغ مكافئ ثاني أكسيد الكربون/وحدة معدَّلة معادلة لعشرين قدماً. ويقوم الإبلاغ عن الاستدامة في شركة DP World على أربعة أسس رئيسية هي: المجتمع المحلي والبيئة والسوق والسكان والسلامة. ولدى الشركة لجنة استشارية مختصة بالاستدامة تضع خطط التنمية وسياساتها وفريق رائد يُحدد أفضل الممارسات.

وثمة تدابير طوعية أخرى تتيح للميناء أن يُبلِّغ عن تأثيره البيئي. ففي أوروبا، على سبيل المثال، يضع نظام الاستعراض البيئي في الموانئ الذي تنفذه المنظمة الأوروبية للموانئ البحرية سلسلة من الالتزامات التي تتعهد بتنفيذها هيئة الميناء، مثل نشر تقرير دوري عن حال البيئة ورصد عدد من المؤشرات البيئية، وما شابه ذلك. وثمة تدبير إقليمي آخر يمكن تطبيقه على الموانئ هو مؤشر هاوكاما لحسن التدبر البيئي والاجتماعي لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وأُعدَّ هذا المؤشر بالتعاون مع وكالة ستاندرد وبور للإبلاغ وبدعم من مؤسسة التمويل الدولية. ويمثل المؤشر حافزاً للشركات المسجلة في هذه الأسواق الناشئة لاتباع ممارسات مستدامة في أعمالها بتحسين العمليات المسؤولة بيئياً واجتماعياً وتطبيق نظم معززة للتدبر الحسن على الصعيد المؤسسي.

ويستدعي رصد الانبعاثات والإبلاغ عنها بغية تخفيضها بمرور الزمن تنفيذ تدابير عملية. وتُعد إعادة موضعة شاحنات الحاويات الفارغة في الميناء ممارسة متلافة من شأنها أن تساهم في مجمل الانبعاثات دون أن تنقل أي بضائع. ويُرجح أن يكون لاستخدام نظام حاسوبي ملائم للرصد والتخطيط والتنسيق بغية الحد من عمليات إعادة التموضع غير الضرورية تأثير ملموس في الانبعاثات دون الحاجة إلى إنفاق أموال في شراء معدات جديدة أو إعادة تجهيز المعدات الحالية بتقانات جديدة. وسيحقق هذا النظام أقصى قدر من الكفاءة، وقد يؤدي إلى تخفيض الانبعاثات بمقدار أكبر إن هو عَمِل وفق مفهوم ملكية المركبات المشتركة. فعلى غرار السيارات الخاصة، عادة ما تعني الملكية الفردية لوسائط النقل معدلات إشغال واستخدام أقل لها. ومن شأن أي مفهوم يتضمن تقاسم حيز النقل من ميناء جاف محلي إلى ميناء بحري أن يُخفِّض كمية الانبعاثات في الميناء وحوله.

يمثل تزويد السفينة بالكهرباء من الشاطئ التي تُسمَّى أيضاً "الطاقة البحرية البديلة" أو "الطاقة الشاطئية" عملية تُزوَّد فيها السفينة بالطاقة الكهربائية أثناء رسوها. ويعني ذلك أن محركات السفينة يُمكن أن تُوقف، فتقل انبعاثات الوقود والذبذبات والضوضاء. وفي عملية تزويد السفينة بالطاقة الشاطئية يُنقل توليد الطاقة من السفينة إلى مصدر مركزي لها أكثر كفاءة، غالباً ما يكون شبكة كهربائية (GreenSync, 2015). ولا تزيل الطاقة الشاطئية الانبعاثات بل تنقلها من موقع لآخر قد يكون أكثر أو أقل تلويثاً. وأدى انتشار استخدام الوقود الذي يتدنى فيه محتوى الكبريت إلى مستوى ضئيل وأجهزة غسل غاز العوادم إلى تحسين جودة الهواء تحسيناً ملموساً حول الموانئ والمناطق الساحلية في السنوات القليلة المنصرمة وجعل بعض المعلقين يقولون إن زمان الطاقة الشاطئية قد يكون ولَّى (*The Maritime Executive*, 2015). بيد أن الطاقة الشاطئية تمتاز بقدرتها على تخفيض انبعاثات الضجيج والذبذبات التي لا يمكن التخلص منها بإحراق وقود بديل أو باعتماد حلول حجز غاز العوادم. وفي الاتحاد الأوروبي، يُلزم التوجيه 2014/94/EU الدول الأعضاء، بحلول كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢٥، بإنشاء شبكات بديلة من البنية التحتية، مثل تكنولوجيا الطاقة الشاطئية. وبالنسبة لمالكي السفن، قد يطيل الانتقال إلى الطاقة الشاطئية عمر معدات السفينة ولكنه سيُحمِّلهم تكاليف أولية تتمثل في فواتير الكهرباء التي قد تكون أعلى تكلفة من زيوت الوقود. وعادة ما يكون شراء الديزل البحري معفياً من الضرائب. غير أن تمتع الكهرباء الشاطئية بهذه الميزة يعتمد على الحكومة الوطنية. ولا توجد متطلبات عالمية موحدة من حيث الفلطية والتردد لربط السفن بشبكة الكهرباء الوطنية، فبعض السفن تستخدم ٢٢٠ فلط بمقدار ٥٠ أو ٦٠ دورة في الدقيقة (هيرتز)، بينما تستخدم سفن أخرى ١١٠ فلط.

٢- التحديات الاجتماعية

تشمل التحديات الاجتماعية الرئيسية التي تواجه الموانئ اليوم السلامة والأمن والموثوقية: السلامة من حيث ضمان عدم إصابة العاملين أو الجمهور بوجه عام بأذى؛ والأمن فيما يتعلق بمنع تهريب البضائع الخطرة أو غير المشروعة إلى الميناء أو منه؛ والموثوقية من حيث تمتع الميناء بما يكفي من القدرة على الصمود واستدامة مستويات الأداء القصوى بغض النظر عن إي اضطرابات بشرية

أو طبيعية غير مستحبة. بيد أن مشاكل العمل قد تكون من أصعب المشاكل تذليلاً. وجرت العادة على أن تقتضي عمليات المناولة في الموانئ استخدام يدٍ عاملة كثيفة، بيد أن استخدام التقانات التي توفر العمالة ما انفك يزداد. وعادة ما يبدأ الإصلاح بخصخصة الميناء، وهي عملية كثيراً ما يكون تخفيض العمالة أحد سماتها الرئيسية. وقد يثير أي تخفيض في العمالة تذمراً شديداً في أوساط من تبقى من العاملين وبوجه عام في المجتمع المحلي الذي يعتمد على أجور عمال أرصفة السفن. غير أن هؤلاء العاملين كثيراً ما يعملون في إطار نظام يحميهم وينحصر فيه ولوج أسواق العمل على الأشخاص المعتمدين فقط. وفي أوروبا، جرت منذ وقت طويل محاولة لتنسيق العاملين في المناولة عبر الاتحاد الأوروبي، بيد أنه لم تُوضع بعد حلول واضحة (Verhoeven, 2011). وفي عام ٢٠١٤، احتج عمال أرصفة السفن في ميناء بيرايوس على ظروف العمل التي تتضمن نوبات عمل لمدة ١٦ ساعة (Vassilopoulos, 2014). وفي عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥، دامت المناقشات بين International Longshore and Warehouse Union و Pacific Maritime Association أشهراً وأحدثت اضطراباً شديداً في حركة السفن التي تدخل موانئ الساحل الغربي للبلاد وتغادرها وعددها ٢٩ ميناءً (Vekshin, 2015). وفي ميناء كالاو في بيرو، واجه نظام جديد لأتمتة قائمة عمال نوبات العمل احتجاجات أدت إلى إغلاق محطة الحاويات النهائية الرئيسية في الميناء (*Lloyd's List Daily Briefing*, 2015). ويكمن التحدي الذي تواجهه الحكومات والمشغلون في تحديد السبل الكفيلة بتلبية المطالبات بزيادة الأتمتة وتوفير عمالة تحظى بالرعاية في الوقت نفسه. غير أن إلغاء القواعد التنظيمية الذي عادة ما يسبق الخصخصة قد يؤدي إلى رفع أجور من يبقون في القطاع. فقد خلصت البحوث إلى أن الأجور الفعلية (معدلة لاحتساب التضخم) في الساعة والأسبوع التي يتلقاها عمال أرصفة السفن في الولايات المتحدة زادت بنسبة ١٤,٣ في المائة و١٥,٣ في المائة على التوالي في الفترة التي أعقبت إلغاء القواعد التنظيمية (Talley, 2009).

٣- الاستنتاجات

حقق ازدياد الأحجام مزيداً من أوجه الكفاءة وفوائد عاد نفعها على مشغلي المحطات النهائية وإن لم تستفد منها هيئات الموانئ بالضرورة. ولا يتمثل التحدي المباشر الذي تواجهه الموانئ في التكيف مع ازدياد الأحجام فحسب بل وفي معالجة القضايا العالمية، مثل تخفيف تأثير تغير المناخ والتكيف معه. وتساعد زيادة الأتمتة في هذه العملية وتشكل عائقاً لها في الآن ذاته. ومع أن العمل الذي يقوم به الإنسان لا يُنتج في حد ذاتها انبعاثات ضارة، فإن الاستعاضة عنه بالآلات المؤتمتة التي تزيد من جهة كفاءة المحطة النهائية والميناء قد تساعد في تخفيض تكاليف النقل، إلا أنها قد تزيد الانبعاثات الضارة داخل منطقة الميناء. ويكمن التحدي الذي يواجه واضعي السياسات في مزج السياسات مزجاً سديداً يعود بالفائدة على القطاع والمجتمع معاً.

المراجع

ACS–AEC (2015). Trade facilitation: Port development and operations efficiency. Available at http://www.acs-aec.org/index.php?q=press-center/releases/2015/trade-facilitation-port-development-and-operations-efficiency (accessed 22 September 2015).

Bofinger HC, Cubas D and Briceno-Garmendia C (2015). OECS ports: An efficiency and performance assessment. Policy research working paper No. 7162. World Bank Group.

Cetin CK (2015). Port and logistics chains: Changes in organizational effectiveness. In: Song DW and Panayides P, eds., *Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management.* Second edition. Kogan Page. London.

Channel News Asia (2015). Thailand denies Kra Canal deal. Available at http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/thailand-denies-kra-canal/1856758.html (accessed 22 September 2015).

Data in Motion (2015). The JOC launches a new tool to benchmark port productivity. Available at https://pierstransportation.wordpress.com/2013/02/07/the-joc-launches-a-new-tool-to-benchmark-port-productivity/ (accessed 22 September 2015).

Doerr O (2011). Sustainable port policies. *Bulletin FAL*. 299(7). Available at http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36271/FAL-299-WEB-ENG_en.pdf?sequence=1 (accessed 17 September 2015).

Drewry (2014a). *Global Container Terminal Operators – Annual Review and Forecast 2014*. London.

Drewry (2014b). Container terminal capacity and performance benchmarks. October. Available at http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.php?id=425 (accessed 17 September 2015).

Drewry (2015). *Container Insight*. 3 May. Available at http://ciw.drewry.co.uk/release-week/2014-20/ (accessed 22 September 2015).

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (1992). *Assessment of the Environmental Impact of Port Development*. New York. Available at http://www.unescap.org/resources/assessment-environmental-impact-port-development-guidebook-eia-port-development (accessed 22 September 2015).

Fitzgerald WB, Howitt OJA and Smith IJ (2011). Greenhouse gas emissions from the international maritime transport of New Zealand's imports and exports. *Energy Policy*. 39(3):1521–1531.

Gracie C (2015). Wang Jing: The man behind the Nicaragua canal project. BBC News. Available at http://www.bbc.com/news/world-asia-china-31936549 (accessed 21 September 2015).

GreenSync (2015). Cold ironing within port's embedded networks. Available at http://www.greensync.com.au/cold-ironing-within-ports-embedded-networks/ (accessed 22 September 2015).

Hui-huang T (2015). A comparative study on pollutant emissions and hub-port selection in Panama Canal expansion. *Maritime Economics & Logistics*. 17(2).

JOC (2013). Introducing JOC port productivity. Available at http://www.joc.com/port-news/port-productivity/introducing-joc-port-productivity_20130201.html (accessed 14 September 2015).

IMO (2009). *Second IMO GHG 2009*. London. Available at http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/GHGStudyFINAL.pdf (accessed 22 September 2015).

Lam JSL and Notteboom T (2014). The greening of ports: A comparison of port management tools used by leading ports in Asia and Europe. *Transport Reviews*. 34(2).

Lloyd's List – Daily Briefing (2015). 5 June. Available at http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2015-06-05&expandId=462699 (accessed 22 September 2015).

Merk O (2014). Shipping emissions in ports. Discussion paper 2014-20. International Transport Forum. Paris.

Pasetti A (2015). The only way is up as APMT keeps faith with box terminal operator Global Ports. 1 August. *The Loadstar*. Available at http://theloadstar.co.uk/global-ports-apm-terminals-ap-moller-maersk/ (accessed 22 September 2015).

PSA (2014). *Annual Report 2014*. Available at https://www.globalpsa.com/ar/ (accessed 22 September 2015).

Suárez-Alemán A, Morales Sarriera J, Serebrisky T and Trujillo L (2015). When it comes to container port efficiency, are all developing regions equal? Inter-American Development Bank working paper 568. January. Available at http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=39360687 (accessed 22 September 2015).

Talley WK (2009). *Port Economics*. Routledge. London.

The Maritime Executive (2015). Is cold ironing redundant now? Available at http://www.maritime-executive.com/features/is-cold-ironing-redundant-now (accessed 22 September 2015).

van Dyck GK (2015). Assessment of port efficiency in West Africa using data envelopment analysis. *American Journal of Industrial and Business Management*. 5(4):208–218.

van Marle G (2015). Measuring port performance. *LongRead*. 1. June. Available at http://theloadstar.co.uk/wp-content/uploads/The-Loadstar-LongRead-Port-productivity1.pdf (accessed 22 September 2015).

Vassilopoulos J (2014). Dock workers at Piraeus Port, Greece end strike. World Socialist Web Site. Available at https://www.wsws.org/en/articles/2014/07/23/dock-j23.html (accessed 22 September 2015).

Vekshin JN (2015). United States West Coast port employees agree to deal. Available at http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-02-20/west-coast-port-talks-said-to-intensify-as-perez-raises-pressure (accessed 22 September 2015).

Verhoeven P (2011). Dock labor schemes in the context of EU law and policy. *European Research Studies*. 14(2):149.

Vietnam Briefing (2015). Privatization of Viet Nam's port infrastructure to boost efficiency and lower prices. Available at http://wwjw.vietnam-briefing.com/news/privatization-vietnams-port-infrastructure-boost-efficiency-prices.html/ (accessed 22 September 2015).

Villalbaa G and Gemechub ED (2011). Estimating GHG emissions of marine ports – The case of Barcelona. *Energy Policy*. 39(3):1363–1368.

Westports (2015). Our milestones. Available at http://www.westportsmalaysia.com/About_Us-@-Our_Milestones.aspx (accessed 21 September 2015).

Yu A (2015). Chinese ports handled 202 million TEU in 2014. *Journal of Commerce*. 4 May. Available at http://www.ihsmaritime360.com/article/17726/chinese-ports-handled-202-million-teu-in-2014 (accessed 14 September 2015).

WTO (2014). Agreement on Trade Facilitation. Article 14: Categories of provisions. WT/L931. 15 July. Available at http://www.wto.org/english/news_e/news14_e/sum_gc_jul14_e.htm (accessed 9 September 2015).

WTO (2015). Doha development agenda. Available at http://www.wto.org/english/thewto_e/coher_e/mdg_e/dda_e.htm (accessed on 17 September 2015).

حواشي نهاية الفصل

(١) يصف مفهوم "الحيز البيئي" الكمية الكلية من الموارد غير المتجددة والأراضي الزراعية والغابات التي يمكن استخدامها على الصعيد العالمي بدون الإضرار بحصول الأجيال المقبلة على الموارد نفسها. وللاطلاع على أحد تفاسير مفهوم الحيز البيئي، انظر الوكالة الأوروبية للبيئة: http://www.eea.europa.eu/publications/92-9167-078-2/page003.html (accessed 22 September 2015).

5

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

شملت التطورات التنظيمية الهامة التي حدثت في عام ٢٠١٤ في مجال النقل البحري وتيسير التجارة اعتماد المدونة الدولية للسفن العاملة في المياه القطبية (المدونة القطبية) التي يُتوقَّع أن تغدو نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧ وطائفة من المستجدات التنظيمية تتناول مسائل الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد ومسائل بيئية.

وتعزيزاً للإطار القانوني الذي يتناول تلوث الهواء من السفن والحد من انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، اتُّخذت عدة تدابير تنظيمية في المنظمة البحرية الدولية وأُكملت الدراسة الثالثة لعام ٢٠١٤ لغازات الدفيئة التي تجريها هذه المنظمة. واعتُمِد أيضاً جرد المواد الخطرة الذي تقضي به الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحراً لعام ٢٠١٠ رغم أن هذه الاتفاقية لم تصبح نافذة بعد. وأُحرِز مزيد من التقدم في المسائل التقنية ذات الصلة بإدارة مياه الصابورة وإعادة تدوير السفن وتدابير تيسير منع ومكافحة تلوث البحر الناشئ عن النفط وسواه من المواد المضرة.

وتواصل تعزيز التدابير التنظيمية في مضمار الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد وتنفيذ تلك التدابير، ومن بينها إصدار نسخة جديدة من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها الذي وضعته منظمة الجمارك العالمية، في حزيران/يونيه ٢٠١٥. وتتضمن هذه النسخة الدعامة ٣ الجديدة: "من الجمارك إلى الوكالات الحكومية والحكومية المشتركة الأخرى". وفيما يتعلق بقمع القرصنة البحرية والسطو المسلح، لوحظ حدوث مستجدات إيجابية في المياه قبالة ساحل الصومال وفي منطقة غرب المحيط الهندي بوجه أعم. بيد أن القلق لم يتبدد بعد بشأن البحارة الذين لا يزالون محتجزين كرهائن. ولوحظ أيضاً أن الهجمات في خليج غينيا تنزع إلى الانخفاض انخفاضاً يُستشف منه أن الجهود الدولية والإقليمية والوطنية بدأت تؤتي أُكلها.

ألف- التطورات المهمة في قانون النقل

١- اعتماد المدونة الدولية للسفن العاملة في المياه القطبية

اعتُمِدت، في الآونة الأخيرة، في المنظمة البحرية الدولية المدونة الدولية للسفن العاملة في المياه القطبية (المدونة القطبية)، وهي صك إلزامي جديد يضع قواعد تتعلق بالسلامة والبيئة تنطبق على النقل البحري في منطقتي القطب الشمالي والقطب الجنوبي على حدٍ سواء. ويشير تمهيد المدونة القطبية إلى أنها "أُعِدّت لتكملة الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بغية رفع مستوى الأمان في تشغيل السفن والتخفيف من أثر ذلك على السكان والبيئة في المياه القطبية البعيدة والهشّة والقاسية". واعتمدت لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، الجزء الأول من المدونة القطبية الذي يضع متطلبات تتعلق بالسلامة مقترنة بتعديلات لجعلها إلزامية[١] بموجب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) للتعامل مع العدد المتزايد من السفن العاملة في مياه القطبين الشمالي والجنوبي. ويتناول الجزء الأول من المدونة القطبية سلامة النقل البحري في المياه القطبية ويحدد تدابير تتجاوز ما تنص عليه لوائح النقل البحري المعيارية لضمان أمان السفن العاملة في الأحوال الصعبة السائدة في هذه المياه. وفي أيار/مايو ٢٠١٥، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في المنظمة البحرية الدولية الجزء الثاني من المدونة الذي يتناول منع التلوث من النقل البحري، مقروناً بالتعديلات التي تجعله إلزامياً بموجب اتفاقية ماربول.

ويُتوقَّع أن تصبح المدونة القطبية الكاملة نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧ من خلال إجراء القبول الضمني[٢]. وبذلك، ستُطبَّق المدونة على السفن الجديدة المبنية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧ أو بعده. وسيكون على السفن المبنية قبل ذلك التاريخ استيفاء المتطلبات ذات الصلة من المدونة بحلول موعد أول معاينة بينية أو تجديدية، أيهما أسبق، تُجرى بعد ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٨.

معلومات أساسية

للمحيطات دور محوري في تنظيم المناخ يتمثل في امتصاص ثاني أكسيد الكربون وتوفير الغذاء والتغذية ودعم سبل كسب العيش. غير أن موارد المحيطات والخدمات التي تقدمها تكون عرضة لمخاطر من بينها تلك المقترنة بانبعاثات غازات الدفيئة وتلويث الهواء وتحمُّض المحيطات وصيد الأسماك غير المشروع وغير المبُلَّغ عنه وغير المنظم والتلوث البحري. وقد أشار الأمين العام للأمم المتحدة، في ملاحظاته بمناسبة اليوم العالمي للبحار لعام ٢٠١٥، إلى أن البحار "عنصر أساسي في رؤيتنا الناشئة للتنمية المستدامة، بما في ذلك المجموعة الجديدة من أهداف التنمية المستدامة التي يجري الآن إعدادها للاسترشاد بها في كفاح العالم ضد الفقر على مدى السنوات الخمس عشرة المقبلة" (UNEP, 2015)، وأومأ الأمين العام إلى أن اعتماد اتفاقيات تُعنى بتغير المناخ والقضاء على الفقر يعني أنه "يتعين على [الحكومات] أن تنظر في الدور الأساسي الذي تضطلع به محيطات العالم" ودعا إلى الالتزام باستخدام "هبات المحيطات استخداماً سلمياً وفي إطار من الإنصاف والاستدامة على مدى أجيال قادمة"[٣].

والمياه القطبية جديرة بأن تحظى باهتمام خاص، إذ تسود فيها ظروف خاصة تجعلها أكثر عرضة لتأثير النقل البحري التجاري، مثل التلوث الناجم عن السفن. وتعتمد أعداد كبيرة من الأحياء البرية في المناطق القطبية اعتماداً كاملاً على الموارد الحية في المحيطات. لذا، فقد يكون لانسكاب النفط، وإن قلّ، عواقب وخيمة على التنوع الحيوي وصحة النظام الإيكولوجي. وفضلاً عن ذلك، يبقى ما يُصرَّف أو يُسكب من نفط أو مواد كيميائية مدة أطول كثيراً في المياه القطبية الباردة، فيشتد وقعه، بشكل مباشر أو غير مباشر، على الأحياء البرية وسبل كسب العيش التي ينتهجها سكان هذه المناطق من خلال تأثيره في الغذاء[٤]. وفي الوقت ذاته، تتعرض السفن العاملة في المياه القطبية ومن هم على متنها لمخاطر فريدة تُعزى، في المقام الأول، إلى وجود تركيزات ضخمة من الجليد، وسوء أحوال الطقس، ودرجات الحرارة المفرطة البرودة، والموقع النائي وما يصاحبه من صعاب. وتشمل المشاكل، على سبيل المثال، المخاطر والصعاب الهيكلية التي تواجهها عمليات السفن، وتدني كفاءة آلات السفينة ومعداتها، وانعدام الخرائط ومعينات الملاحة المحدَّثة، وتعذر إجراء عمليات التنظيف، وصعوبة أو استحالة الحصول على مساعدة السفن الأخرى في حالة وقوع حادث[٥].

ورغم أن النقل البحري في المياه القطبية يثير تحديات تشغيلية فريدة، فإن إمكانيات النقل البحري في مياه القطب الشمالي زادت زيادة ملموسة في السنوات القليلة الماضية، فبسبب الاحترار العالمي، وارتفاع معدلات ذوبان الجليد في البحار القطبية الشمالية، فُتِحت خطوط بحرية جديدة، لا سيما أثناء فصل الصيف، قد

تُقصِّر بمقدار كبير مسافات النقل البحري بين أوروبا وآسيا مقارنة بالطرق التقليدية، وبوجه أخص الطرق التي تعبر قناة بنما. ولذلك، فقد يُحقق فتح الطرق البحرية القطبية الشمالية المحتملة للملاحة على نحو كامل وفورات من حيث المسافة والوقت والتكاليف والوقود[٦]. فعلى سبيل المثال، يتيح ممر شمالي – غربي قابل للملاحة طريقاً بين طوكيو ونيويورك أقصر بمقدار ٧ ٠٠٠ كيلومتر عن الطريق الذي يعبر قناة بنما. وإن أخذنا في الحسبان رسوم القناة وتكاليف الوقود وما يتصل بها من عوامل أخرى تحدد أسعار الشحن، فقد تُقلِّل الطرق التجارية الجديدة تكاليف الرحلة الواحدة التي تجريها سفينة حاويات كبيرة بنسبة تصل إلى ٢٠ في المائة (Bergerson, 2008)، بل وقد تكون الوفورات المحتملة أكبر من ذلك في حالة السفن العملاقة التي يتعذر عليها عبور قناة بنما وقناة السويس وتبحر حالياً عبر رأس الرجاء الصالح وكيب هورن. وأُشير إلى أن هذه الطرق القصيرة المحتملة قد تزيد المنافسة مع الطرق الحالية شدة بتخفيض التكاليف فتتعزز التجارة والتكامل الاقتصادي الدولي (Wilson et al., 2004)[٧].

ومع أن جدوى خطوط النقل البحري الجديدة الاقتصادية لما تُدرس دراسة أوفى، يُتوقَّع أن يزداد النقل البحري في المياه القطبية حجماً وتنوعاً خلال السنوات المقبلة. وينبغي أن يُنظر في تحديات النقل البحري التجاري في منطقة تتسم بالحساسية البيئية وصعوبة تشغيل السفن فيها، بوسائل من بينها التدابير التنظيمية التي تكفل تطور النقل البحري في المياه القطبية تطوراً مأموناً ومستداماً يصون سلامة الأرواح في البحار ويستديم البيئات القطبية. وقد تكون المجتمعات التي تعيش في المناطق القطبية بحاجة إلى المساعدة في بناء القدرات للتصدي للتحديات التي يثيرها ازدياد النقل البحري التجاري في هذه المنطقة[٨].

الإطار التنظيمي للنقل البحري في المياه القطبية

الصك الإطاري الذي يحكم حقوق الأمم ومسؤولياتها في استخدام المحيطات وتنظيم النقل البحري هو اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي تنطبق أحكامها أيضاً على المناطق القطبية من حيث الولاية القانونية على المياه القطبية والمضايق الدولية والحدود البحرية وحقوق الملاحة والحريات المتعلقة بها وكذلك الرقابة من قِبل الدولة الساحلية ودولة الميناء[٩]. والمادة ٢٣٤ من الاتفاقية المعنونة "المناطق المكسوة بالجليد " وثيقة الصلة بهذا الأمر، فهي تنص على أن "للدول الساحلية الحق في اعتماد وتنفيذ قوانين وأنظمة غير تمييزية من أجل منع التلوث البحري من السفن وخفضه والسيطرة عليه في المناطق المكسوة بالجليد والواقعة داخل حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة". ويمكن أن تعتمد الدول معايير السلامة والبيئة هذه، إمَّا فرادى عبر قوانينها الوطنية، أو مجتمعة عبر الاتفاقيات والصكوك الأخرى التي يُتفاوض بشأنها في المنظمات الدولية أو على الصعيد الإقليمي. ويستكمل أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إطار تنظيمي أوسع يضم عدداً من الاتفاقيات الدولية وصكوكاً قانونية أخرى جرى التفاوض بشأنها واعتمادها، لا سيما في المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، وتتناول طائفة واسعة النطاق من مسائل السلامة والبيئة والبحارة. ويحظى كثير من هذه الصكوك القانونية بقبول واسع النطاق بين الدول وتُطبَّق أحكامها بوجه عام، بما في ذلك في المناطق القطبية، بالنسبة للدول الأطراف فيها. وتشمل الاتفاقيات الرئيسية التي تضع قواعد إلزامية اتفاقيتي سولاس وماربول واتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ (MLC).

واتفاقية سولاس[١٠] هي الاتفاقية الرئيسية في مضمار سلامة النقل البحري، وهي تضع معايير السلامة الدولية لبناء السفن وآلاتها ومعداتها وتشغيلها[١١]. أما في مجال حماية البيئة البحرية، فاتفاقية ماربول[١٢] هي الاتفاقية الرئيسية وهي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن السفن لأسباب تشغيلية أو عارضة. وتختص ستة مرفقات بمنع التلوث بالنفط والتحكم فيه (المرفق الأول)؛ والمواد السائلة المؤذية المنقولة سائبة (المرفق الثاني)؛ والمواد الضارة المنقولة بحراً في عبوات (المرفق الثالث)؛ وصرف مراحيض السفن (المرفق الرابع)؛ وقمامة السفن (المرفق الخامس)؛ وتلوث الهواء من السفن (المرفق السادس)[١٣]. ويجدر أن تُذكر، في سياق ضبط التلوث وسلامة الملاحة، اتفاقية نيروبي لإزالة الحطام لعام ٢٠٠٧ التي غدت نافذة في ١٤ نيسان/أبريل ٢٠١٥ وأبرز إصدار العام الماضي من *استعراض النقل البحري* معالمها الرئيسية (UNCTAD, 2014a)[١٤]. وللمسائل ذات الصلة بتنظيم البحارة دور مهم أيضاً، إذ إن ظروف عملهم ومعيشتهم قد تؤثر لا في رفاههم وسلامتهم فحسب بل وفي سلامة السفن وحماية البيئة البحرية من التلوث. وتمثل اتفاقية العمل البحري[١٥] التي تُوحِّد أكثر من ٦٨ معياراً دولياً للعمل تتناول عمل البحارة، الصك الدولي الرئيسي الذي يعالج ظروف عمل البحارة ومعيشتهم. وتُعالجُ شروط كفاءة البحارة وتدريبهم وسواها من الموضوعات التي لها صلة بسلامة السفن ومن هم على متنها أساساً عبر الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة واتفاقية سولاس. وتضمنت التعديلات على الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين والمدونة الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين التي اعتُمِدت في مانيلا في حزيران/يونيه ٢٠١٠ "توجيهات تدريب العاملين على متن السفن

العاملة في المياه المغطاة بالجليد" و"تدابير تكفل كفاءة ربابنة السفن العاملة في المياه القطبية وضباطها".

وبدأ في مطلع التسعينات إعداد قواعد خاصة بالنقل البحري في المياه القطبية تستكمل الصكوك العامة الوارد ذكرها آنفاً والتي تتناول السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية. وانصب التركيز في بداية الأمر على منطقة أنتاركتيكا. فعلى سبيل المثال، عينت المنظمة البحرية الدولية المياه الواقعة جنوب خط العرض ٦٠ درجة جنوباً كمنطقة أنتاركتيكا الخاصة[١٦] بموجب اتفاقية ماربول بالنسبة للمرفق الأول (منع التلوث النفطي ومكافحته)[١٧] والمرفق الثاني (المواد السائلة الضارة)[١٨] والمرفق الخامس (قمامة السفن)[١٩]. وإضافة إلى ذلك، حظر تعديل أُدخِل على المرفق الأول باتفاقية ماربول حمل واستخدام زيوت الوقود الثقيلة في مياه أنتاركتيكا[٢٠]. وفوق ذلك، وُضِعت لمنطقة أنتاركتيكا[٢١]، بموجب نظام معاهدة أنتاركتيكا[٢٢]، معايير بيئية أشد صرامة بكثير بشأن تصريف مياه الصرف الصحي والقمامة في السفن (بما في ذلك النفايات الغذائية). وفي مطلع الألفية الثانية، تحول قسط من الاهتمام التنظيمي إلى منطقة القطب الشمالي. وفي عام ٢٠٠٢، وافقت المنظمة البحرية الدولية على "المبادئ التوجيهية [الطوعية] بشأن السفن العاملة في مياه القطب الشمالي المغطاة بالجليد" (IMO, 2002). وتحدد هذه المبادئ متطلبات إضافية فوق تلك الواردة قبلاً في اتفاقيتي سولاس وماربول تأخذ في الحسبان ظروف المناخ الخاصة السائدة في مياه منطقة القطب الشمالي وذلك بغية استيفاء معايير السلامة البحرية ومنع التلوث الملائمة. وفي ضوء النتائج العلمية التي تشير على نحو متزايد إلى تنامي إمكانيات النقل البحري التجاري عبر طرق النقل البحري المفتَتَحة منذ وقت قريب، اعتُمدت في، كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، المبادئ التوجيهية بشأن السفن العاملة في المياه القطبية وهي تنطبق على المنطقة القطبية الشمالية وأنتاركتيكا على حدٍ سواء (IMO, 2009). وفي شباط/فبراير ٢٠١٠، بدأ في المنظمة البحرية الدولية العمل لجعل هذه المبادئ التوجيهية صكاً إلزامياً (المدونة القطبية) يُستعان به في ضمان حماية البيئة ودعم تطوير النقل البحري تطويراً مستداماً في كلتا المنطقة القطبية الشمالية وأنتاركتيكا.

سمات المدونة القطبية الرئيسية

يتمثل هدف المنظمة القطبية كما ورد في تمهيدها في "ضمان سلامة السفن التي تعمل في المياه القطبية وحماية البيئة فيها عبر معالجة المخاطر الموجودة في هذه المناطق والتي لا تُسهم الصكوك الأخرى الصادرة عن المنظمة في الحدّ منها". وتقرّ المدونة بأن العمل في المياه القطبية قد يفرض متطلّبات إضافية على السفن ونُظمها وعملها، تتخطّى تلك التي تفرضها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) واتفاقية ماربول وسواهما من صكوك المنظمة البحرية الملزمة التي تعالج هذا الموضوع. وتقر المدونة أيضاً بأنه "على الرغم من التشابه القائم بين المياه في القطبين الشمالي والجنوبي، إلا أن الفوارق بينهما تظلّ كبيرة. لذا، ومع أن الغاية من المدونة هي تطبيقها على القطبين الشمالي والجنوبي معاً، إلا أنها تأخذ بعين الاعتبار الاختلافات القانونية والجغرافية بين المنطقتين"[٢٣].

وتتألف المدونة القطبية من جزأين أساسيين هما السلامة (الجزء الأول) ومنع التلوث (الجزء الثاني) بالإضافة إلى مقدمة تتضمن أحكاماً إلزامية تنطبق على كليهما. وترد في الجزء I-ألف الأحكام الإلزامية بشأن تدابير السلامة، بينما ترد التوصيات ذات الصلة في الجزء I-باء. ويتضمن الجزء II-ألف الأحكام الإلزامية بشأن التلوث وتستكمله أيضاً التوصيات ذات الصلة الواردة في الجزء II-باء.

ويتألف الجزء I-ألف المعنون "تدابير السلامة" من فصول تتناول: العموميات والدليل التشغيلي في المياه القطبية وهيكل السفينة والاتزان والتقسيم الداخلي ومنعة الكتامة المائية والصمود أمام عوامل الطقس ومنشآت الآلات والسلامة/الحماية من الحرائق وأجهزة وتجهيزات الإنقاذ وسلامة الملاحة والاتصالات والتخطيط للرحلات وتطقيم السفن والتدريب. ويحدد كل فصل من هذه الفصول أهدافاً ومتطلبات وظيفية ولوائح ذات صلة. ويضع الجزء I-باء "إرشادات إضافية بشأن الأحكام الواردة في المقدّمة والجزء I-ألف".

ويتضمن الجزء II-ألف من المدونة القطبية المعنون "تدابير منع التلوّث" فصولاً عن: منع التلوث الزيتي؛ ومنع التلوّث بالمواد السائلة الضارّة السائبة؛ ومنع التلوّث بالمواد المؤذية المنقولة بحراً في عبوات؛ ومنع التلوّث بقاذورات مجارير السفن؛ ومنع التلوّث بقمامة السفن. ويشمل الجزء II-باء "معلومات وإرشادات إضافية تتصل بالجزء II"، من بينها إرشادات بشأن الاتفاقيات والمبادئ التوجيهية البيئية الأخرى تتناول بشكل أكثر تحديداً إدارة مياه الصابورة والكسوة المقاومة لالتصاق الشوائب.

وستُطبَّق المدونة القطبية على سفن الركاب التي تبلغ حمولتها الإجمالية ٥٠٠ طن فأكثر وهي تغطي طائفة كاملة من مسائل النقل البحري المرتبطة بالملاحة في المياه المحيطة بالقطبين. وتقضي المدونة بأن تخضع السفن الراغبة في العمل في المياه القطبية الشمالية والجنوبية لتقييم يُراعى فيه نطاق شروط التشغيل والمخاطر

المتوقعة التي قد تواجه السفينة في المياه القطبية، والحصول على شهادة سفينة من الفئة القطبية تُصنِّفها حسب الفئات التالية:

- السفينة من الفئة ألف: تعني سفينة صُمّمت للعمل في المياه القطبية عبر جليد رقيق في السنة الأولى من تكونه على الأقلّ، ويمكن أن يحتوي على جليد قديم (الفئة القطبية ١ إلى ٥ أو ما يكافؤها)؛
- السفينة من الفئة باء: تعني سفينة صُمّمت للعمل في المياه القطبية عبر جليد رقيق في السنة الأولى من تكونه على الأقلّ، ويمكن أن يحتوي على جليد قديم (الفئة القطبية ٦ و٧ أو ما يكافؤها)؛
- السفينة من الفئة جيم: تعني سفينة صُمّمت للعمل في عرض البحر أو في ظلّ ظروف جليدية أقلّ قساوة من تلك المُشار إليها في الفئتين ألف وباء؛

ويتعين على السفن أن تحمل أيضاً الدليل التشغيلي في المياه القطبية الذي يزود المالك والمشغل والربان والطاقم بمعلومات كافية عن قدرات السفينة وحدودها التشغيلية يستعينون بها في اتخاذ قراراتهم.

وتشمل العناصر الرئيسية من الجزء II من المدونة الذي يتناول المسائل البيئية ما يلي:

- يُمنَع تصريف الزيت أو الأخلاط الزيتية للسفن في مياه البحر من أي سفينة. ويجب أن تفصل خزانات زيت الوقود عن الأغشية الخارجية للسفينة؛
- يُمنَع تصريف المواد السائلة الضارّة أو الأخلاط التي تتضمّن هذه المواد في مياه البحر؛
- يُمنَع تفريغ قاذورات المجارير إلا إذا أُجريت وفق المرفق الرابع باتفاقية ماربول والمتطلبات الواردة في المدونة القطبية؛
- يخضع تصريف القمامة لقيود ولا يُسمح به إلا وفق المرفق الخامس باتفاقية ماربول ومتطلبات المدونة القطبية.

وفضلاً عن ذلك، ترد إرشادات غير إلزامية بشأن تدابير معالجة مسائل من قبيل التهديدات المحتملة من الأنواع الاجتياحية المنقولة عبر تصريف مياه الصابورة[٢٤] أو الشوائب الملتصقة بالبدن (الجزء ثانياً–باء).

وفيما يبدو، لا يوفر الجزء الأول حماية إضافية ذات شأن للمياه القطبية الجنوبية، إذ توجد أصلاً لوائح عديدة تمنع تصريف الزيت والسوائل الضارة وشتى أشكال القمامة في هذه المياه. بيد أن هذا الجزء سيعزز حماية المياه القطبية الشمالية من تصريف هذه النفايات ويجعل متطلبات هذه المياه القطبية أكثر اتساقاً مع المتطلبات المطبقة على المياه القطبية الجنوبية.

باء- التطورات التنظيمية ذات الصلة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وغيرها من المسائل البيئية

١- تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وكفاءة الطاقة

خلال دورتي لجنة حماية البيئة البحرية السابعة والستين والثامنة والستين[٢٥] واصلت الدول تركيزها على تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري الدولي بوسائل، منها تحسين تصميم السفن وحجمها وإدارة السرعة إدارة أفضل وسواهما من تدابير التشغيل بغية تخفيض استهلاك السفن من الوقود. ولم تنظر اللجنة في التدابير الممكنة المستندة إلى السوق لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، لأن مواصلة النقاش في هذه المسألة قد أُجل إلى دورة مقبلة[٢٦]. ويجدر أن يُشار إلى أن المنظمة البحرية الدولية قد اعتمدت، في عام ٢٠١٢، مجموعة جديدة من التدابير التقنية والتشغيلية ترمي إلى زيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي (IMO, 2011, annex 19)[٢٧]. وأُضيفت هذه المجموعة من التدابير التي تستحدث مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة وخطة إدارة كفاءة الطاقة لجميع السفن بإدخال تعديلات على المرفق السادس لاتفاقية ماربول تضيف فصلاً جديداً هو الفصل الرابع المعنون "اللوائح التنظيمية بشأن منع تلوث الهواء من السفن " الذي غدا نافذاً في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. واعتُمِدت لاحقاً في المنظمة البحرية الدولية، في الأعوام ٢٠١٢ و٢٠١٣ و٢٠١٤، الخطوط التوجيهية والتفاسير الموحدة ليُستعان بها في تنفيذ هذه المجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية. وفضلاً عن ذلك، اعتُمِد، في أيار/مايو ٢٠١٣، "قرار بشأن تشجيع التعاون التقني ونقل التكنولوجيا لتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة" وفي عام ٢٠١٤، أُكمِلت دراسة جديدة

لتحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي التي أجرتها المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠٠٩. وترد فيما يلي معلومات عن المداولات التي جرت في هذا الشأن والنتائج التي تحققت أثناء دورتي لجنة حماية البيئة البحرية السابعة والثامنة والستين.

تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي

شكلت الموافقة، في دورة لجنة حماية البيئة البحرية السابعة والستين، على الدراسة الثالثة لغازات الدفيئة التي أجرتها المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠١٤ (IMO, 2014a) تطوراً هاماً. وتُحدِّث هذه الدراسة التقديرات السابقة لانبعاثات غازات الدفيئة الواردة في الدراسة الثانية لغازات الدفيئة التي أجرتها المنظمة البحرية الدولية (٢٠٠٩). وتُقدِّر الدراسة الثالثة أن الانبعاثات من النقل البحري الدولي بلغت ٧٩٦ مليون طن من ثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠١٢، مقابل ٨٨٥ مليون طن في عام ٢٠٠٧. ويمثل ذلك ٢,٢ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الصعيد العالمي في عام ٢٠١٢، مقابل ٢,٨ في المائة في عام ٢٠٠٧[٢٨].

وتشمل النتائج الرئيسية التي خلصت إليها الدراسة بشأن التصورات للفترة ٢٠١٢–٢٠٥٠ ما يلي:

- يُتوقع أن تزداد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون البحرية زيادة ملموسة. وحسب المستجدات الاقتصادية والمتعلقة بالطاقة، تتوقع تصورات هذه الدراسة القائمة على أساس "أداء الأعمال كالمعتاد" زيادة تتراوح بين ٥٠ و٢٥٠ في المائة خلال الفترة حتى عام ٢٠٥٠. ويمكن أن يؤدي اتخاذ تدابير إضافية بشأن الكفاءة والانبعاثات إلى إبطاء نمو الانبعاثات، رغم أن جميع التصورات، خلا واحداً منها، تتوقع أن تكون الانبعاثات في عام ٢٠٥٠ أكثر من عام ٢٠١٢؛
- ومن بين مختلف فئات البضائع، تتوقع جميع التصورات أن تكون الزيادة أسرع في الطلب على نقل البضائع المنقولة في وحدات؛
- وتتبيَّن من توقعات الانبعاثات أهمية تحسين كفاءة الوقود في الحد من زيادة الانبعاثات. غير أن التحسينات النموذجية التي تحقق وفورات قصوى في الطاقة لا تسفر عن اتجاه نحو الهبوط. وتؤثر التغييرات في خليط الوقود في انبعاثات غازات الدفيئة تأثيراً محدوداً، مقارنة بالتحسينات في الكفاءة الناشئة عن التدابير التنظيمية أو المستندة إلى السوق، على افتراض أن الوقود الأحفوري سيظل مهيمناً؛
- وتزداد معظم الانبعاثات الأخرى على غرار ثاني أكسيد الكربون والوقود، خلا بعض الاستثناءات الجديرة بالملاحظة. ويُتوقع أن تزداد انبعاثات الميثان بسرعة (وإن انطلقت من أساس منخفض) كلما زادت نسبة الغاز الطبيعي المسيل في خليط الوقود. وقد تزداد انبعاثات أكاسيد النيتروجين بمعدل أقل من معدل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بسبب تزويد الأسطول بمحركات المستوى الثاني والثالث. وتُظهِر انبعاثات المواد الجسيمية انخفاضاً مطلقاً حتى عام ٢٠٢٠، بينما ستظل أكاسيد الكبريت تنخفض حتى عام ٢٠٥٠ انخفاضاً يعزى، في المقام الأول، إلى متطلبات الفصل السادس من اتفاقية ماربول بشأن محتوى الكبريت في الوقود.

ونظرت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثامنة والستين، في وثيقة قدمتها دولة عضو تدعو لوضع هدف يمكن تحديده كمياً بشأن انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي ويتسق مع إبقاء الاحترار العالمي دون ١,٥ درجة، والاتفاق على التدابير اللازمة لبلوغ هذا الهدف (IMO, 2015a, annex 25)[٢٩]. وخلال النقاش، أقر المتحدثون بأهمية المسألة المثارة وبوضع نظام للإبلاغ عن انبعاثات النقل البحري الدولي على سبيل الأولوية. وأقروا أيضاً أن ثمة ضرورة تستدعي اتخاذ تدابير إضافية، رغم التدابير التي سبق واتخذتها المنظمة البحرية الدولية لتخفيض الانبعاثات من السفن. بيد أن لجنة حماية البيئة البحرية رأت أن الأولوية في هذه المرحلة ينبغي أن تكون لمواصلة عملها الحالي وللتركيز بوجه خاص على تخفيض الانبعاثات من السفن بمقدار أكبر من خلال إتمام العمل في نظام جمع البيانات عن استهلاك الوقود.

كفاءة الطاقة للسفن

واصلت لجنة حماية البيئة البحرية عملها للمضي قدماً في إعداد المبادئ التوجيهية لمساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ اللوائح الإلزامية بشأن كفاءة الطاقة للنقل البحري الدولي. واعتمدت اللجنة، في دورتيها السابعة والستين والثامنة والستين، المسائل التالية على وجه الخصوص:

- "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٤ بشأن المعاينة وإصدار الشهادات فيما يتعلق بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفن للطاقة" (IMO, 2014b, annex 5)[٣٠]؛

- "تعديلات على الخطوط التوجيهية المؤقتة لعام ٢٠١٣ بشأن تحديد الحد الأدنى من قوة الدفع للحفاظ على قدرة السفينة على التحرك في بحر هائج" (IMO, 2014b, annex 6)[٣١]؛
- "تعديلات على الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٤ بشأن المعاينات وإصدار الشهادات فيما يتعلق بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفن للطاقة (IMO, 2015a, annex 6)، وأقرت تطبيقها ابتداءً من ١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، وشجعت في الوقت نفسه على تنفيذها في وقت أبكر؛
- "تعديلات على الخطوط التوجيهية المؤقتة لعام ٢٠١٣ بشأن تحديد الحد الأدنى من قوة الدفع للحفاظ على قدرة السفينة على التحرك في بحر هائج" (IMO, 2015a, annex 7)[٣٢]؛
- "تعديلات على الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٤ بشأن طريقة احتساب المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك السفن للطاقة (EEDI) الذي ينطبق على السفن الجديدة" (IMO, 2015a, annex 8).

ونظرت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً في تقرير مرحلي قدمه فريق العمل بالمراسلة بين الدورتين الذي أنشأته اللجنة في دورتها السابقة لاستعراض التطورات التكنولوجية المتعلقة بتنفيذ المرحلة الثانية من لوائح المؤشر التصميمي المحقَّق لفعالية استهلاك السفن للطاقة[٣٣] وجددت اللجنة إنشاء الفريق لمواصلة عمله وتقديم تقرير مرحلي لدورة لجنة حماية البيئة البحرية التاسعة والستين.

التدابير التقنية والتشغيلية الأخرى لتعزيز كفاءة الطاقة في النقل البحري الدولي

فيما يخص النظام المقترح لجمع بيانات استهلاك السفن للوقود الذي يمكن أن يُستخدم في أغراض منها تقدير انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، اتفقت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثامنة والستين، على مواصلة إعداد النص الذي وضعه فريق العمل بالمراسلة بين الدورتين[٣٤] في شكل صيغة كاملة لنظام جمع البيانات يُمكن أن تُستخدم بيسر لتطبيق النظام طوعاً أو لزاماً. وتشمل العناصر الرئيسية لنظام جمع البيانات، جمع البيانات حسب السفن، ووظائف دول العلم فيما يتعلق بجمع البيانات، وإنشاء قاعدة بيانات مركزية في المنظمة البحرية الدولية. وحسب النص المقترح، ستُجمع البيانات من السفن التي تبلغ حمولتها الطنية الإجمالية ٥٠٠٠ طن أو أكثر وهي تشمل رقم هوية السفينة والخصائص التقنية ومجموع الاستهلاك السنوي حسب نوع الوقود بالأطنان وبيانات العمل و/أو البيانات غير المباشرة التي لم تُحدد بعد. وستُبيَّن المنهجية التي ستُتبع في خطة إدارة كفاءة الطاقة للسفينة. ويُبلِّغ مالك/مشغل السفينة البيانات، موحدة في رقم سنوي، إلى الإدارة (دولة العلم) التي تقدمها إلى المنظمة البحرية الدولية بغية تضمينها في قاعدة بيانات يقتصر استخدامها على الدول الأعضاء مع إخفاء السمات المميزة للبيانات إخفاءً يتعذر معه التعرف على هوية السفينة.

وأشارت لجنة حماية البيئة البحرية إلى أن أغراض نظام جمع البيانات تشمل تحليل كفاءة الطاقة. وحتى يكون هذا التحليل فعالاً، ينبغي أن يتضمن بعض البيانات عن أعمال النقل. بيد أن المعايير الملائمة لم تُحدَّد بعد في هذه المرحلة. وأوصت اللجنة بأن ينعقد فريق عمل بالمراسلة بين الدورتين لينظر عن كثب في تضمين بيانات أعمال النقل و/أو البيانات غير المباشرة في نظام جمع البيانات ويواصل دراسة مسألة السرية ويبحث في وضع المبادئ التوجيهية التي حددها النص.

المسائل ذات الصلة باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

أخذت لجنة حماية البيئة البحرية علماً بنتائج مؤتمري الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ اللذين عُقِدا في ليما في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ وفي جنيف في شباط/فبراير ٢٠١٥ (IMO, 2015b). وطلبت اللجنة من أمانة المنظمة البحرية الدولية أن تواصل تعاونها مع أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وأن تحيط هيئات الاتفاقية واجتماعاتها علماً بنتائج عمل المنظمة البحرية الدولية، حسب الاقتضاء.

٢- التلوث الناجم عن السفن وحماية البيئة

(أ) تلوث الهواء من السفن

واصلت لجنة حماية البيئة عملها في إعداد اللوائح التنظيمية لتخفيض انبعاثات المواد السمية الأخرى الناشئة عن إحراق زيت الوقود، لا سيما أكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت التي لها ضلع كبير، مع ثاني أكسيد الكربون، في تلويث الهواء من السفن وتخضع للمرفق السادس من اتفاقية ماربول[٣٥]، بصيغتها المعدلة عام ٢٠٠٨ لإدخال ضوابط أكثر صرامة للانبعاثات.

ونظرت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثامنة والستين، في عدة تعديلات على الإرشادات الحالية وغيرها من المسائل المتصلة بتدابير ثلوث الهواء، وقامت بما يلي:

- اعتمدت "الخطوط التوجيهية بشأن نظم تنقية غازات العادم" (IMO, 2015a, annex 1). وتتناول هذه الخطوط بعض جوانب اختبار الانبعاثات المتعلقة بقياسات ثاني أكسيد الكربون وثاني أكسيد الكبريت، وتوضيح معايير اختبار حدود درجة الحموضة لتصريف مياه الغسل، وتضمين منهجية تستند على العمليات الحسابية للتحقق يُستعاض بها عن استخدام المقاييس الفعلية؛
- وافقت على تعريف بوند وآخرين[٣٦] للكربون الأسود فيما يتعلق بالكربون الأسود من النقل البحري بحسبانه نوعاً مميزاً من المواد الكربونية لا تتشكل إلا في اللهب أثناء احتراق الوقود الكربوني. وهي تتميز عن باقي أشكال الكربون ومركبات الكربون التي يحتويها هباء الغلاف الجوي بسبب تركيبتها وخصائصها المادية الفريدة.

وأخذت لجنة حماية البيئة البحرية علماً بأنه يتعذر في هذه المرحلة النظر في تدابير الضبط الممكنة لتخفيض تأثير انبعاثات الكربون الأسود من النقل البحري الدولي في القطب الشمالي[٣٧].

انبعاثات أكاسيد النيتروجين

بُيِّن في الإصدارات السابقة من *استعراض النقل البحري* أن المنظمة البحرية الدولية اتخذت تدابير تقتضي أن تنتج السفن بالتدرج مقداراً من انبعاثات أكاسيد النيتروجين يقلُّ عن المستوى الثالث. وتقل حدود المستوى الثالث بزهاء ٧٠ في المائة عن نظيرتها في المستوى الثاني السابق له ومن ثمَّ فهي تستدعي وجود تقانات إضافية. وواصلت لجنة حماية البيئة البحرية، خلال دورتيها السابعة والستين والثامنة والستين، دراسة ما يتصل من مسائل بتخفيض انبعاثات أكاسيد النيتروجين الآتية من محركات السفن واتخذت التدابير التالية على وجه التخصيص:

- اعتمدت التعديلات على المرفق السادس باتفاقية ماربول (IMO, 2014b, annex 9) التي تتعلق باللائحة ٢ (التعاريف) وباللائحة ١٣ (أكاسيد النيتروجين) وبتكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء وذلك بغية تضمينها إشارة مرجعية إلى الغاز المستخدم وقوداً وإلى المحركات التي تعمل بالغاز. ويُتوقَّع أن تصبح هذه التعديلات نافذة في ١ آذار/مارس ٢٠١٦؛
- أقرت مسودة تعديلات على المدونة التقنية بشأن أكاسيد النيتروجين لعام ٢٠٠٨ (اختبار المحركات التي تعمل بالغاز والمحركات المختلطة الوقود فيما يتعلق باستراتيجية استيفاء المستوى III من انبعاثات أكاسيد النيتروجين (IMO, 2014b, annex 3)؛
- أقرت مسودة تعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول (متطلبات سجل السفينة فيما يتصل بالتقيد على الصعيد العملي بالمستوى III من انبعاثات أكاسيد النيتروجين في مناطق ضبط هذه الانبعاثات)؛ (IMO, 2014b, annex 4)؛
- أقرت الإرشادات بشأن تطبيق اللائحة ١٣ من المرفق السادس باتفاقية ماربول المتعلقة بمتطلبات المستوى III للمحركات المختلطة الوقود والمحركات التي تعمل بالغاز (IMO, 2015c)؛
- اعتمدت تعديلات على الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١١ التي تتناول جوانب إضافية من المدونة التقنية لأكاسيد النيتروجين فيما يتعلق بمتطلبات خاصة تتصل بمحركات الديزل المجهَّزة بنظم للخفض الانتقائي للانبعاثات بالحفز (IMO, 2015a, annex 2)؛
- وافقت، توخياً للسلامة والاتساق، على أن تمضي قدماً في إعداد الخطوط التوجيهية لأخذ عينات زيت الوقود المستخدم على متن السفن والتحقق منه.

وبذلك، ستنطبق معايير المستوى III على محركات الديزل البحري المركبة في سفينة بُنِيت في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ وتعمل في منطقة أمريكا الشمالية لضبط الانبعاثات أو منطقة ضبط الانبعاثات في البحر الكاريبي للولايات المتحدة الأمريكية المعينتين لضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين. وفضلاً عن ذلك، ستنطبق معايير المستوى III من ضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين على محركات الديزل البحري المركبة في السفن عندما تُشغَّل في مناطق أخرى لضبط الانبعاثات قد يتم تعيينها في المستقبل لتطبيق المستوى III. وستُطبق هذه المعايير على السفن المبنية في تاريخ اعتماد مثل هذه المناطق من قِبل لجنة حماية البيئة البحرية أو بعده، أو في تاريخ لاحق يُحدَّد في التعديل الذي يُعيِّن منطقة المستوى III لأكاسيد النيتروجين[٣٨]. وإضافة إلى ذلك، لن تُطبَّق متطلبات المستوى III على محرك الديزل البحري المركَّب في سفينة بُنِيت قبل ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١ وتقل حمولتها الإجمالية عن ٥٠٠ طن ويبلغ طولها

٢٤ متراً أو أكثر وصُمِّمت خصيصاً لأغراض ترفيهية ولا تُستخدم إلا لهذا الغرض. ويُتوقَّع أن تصبح هذه التعديلات نافذة في ١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥. وتنطبق متطلبات ضبط أكاسيد النيتروجين على محركات الديزل المركبة التي يفوق خرج طاقتها ١٣٠ كيلوواط، وتُطبق مستويات مختلفة من الضبط وفق تاريخ بناء السفينة. وخارج مناطق ضبط الانبعاثات المعينة لضبط أكاسيد النيتروجين، تُطبَّق ضوابط المستوى II المطلوبة لمحركات الديزل البحرية المركبة في سفن بُنِيت في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١١ أو بعده. ولئن كانت معايير المستوى III التي أعدتها المنظمة البحرية الدولية ستصبح نافذة بالنسبة للسفن المبنية ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦، فقد لوحِظ أن إعادة تجهيز السفن الحالية بتكنولوجيا المستوى III، من شأنه أن يعزز كفاءة الوقود في الأساطيل الحالية على نحو ملموس، مخفضاً الانبعاثات وتكاليف التشغيل في الآن ذاته (*The Ship Supplier*, 2014).

انبعاثات أكسيد الكبريت

على غرار ما ورد في الإصدارات السابقة من *استعراض النقل البحري*، أنشأ المرفق VI باتفاقية ماربول عتبات مخفضة لأكاسيد الكبريت في زيوت وقود السفن البحري بتخفيض الحد الأقصى العالمي من الكبريت من ٤,٥ في المائة (٤٥ ٠٠٠ جزء من المليون (إلى ٣,٥ في المائة (٣٥ ٠٠٠ جزء من المليون) خارج منطقة ضبط الانبعاثات. وستصبح هذه الحدود نافذة ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. ويُتوقَّع أن يُخفَّض الحد الأقصى العالمي من الكبريت بمقدار أكبر ليصل إلى ٠,٥ في المائة (٥ ٠٠٠ جزء من المليون) ابتداءً من عام ٢٠٢٠. ورهناً بنتيجة الاستعراض الذي سيُنجز بحلول عام ٢٠١٨ بشأن توافر الوقود الممتثل، فقد يؤجل هذا المتطلب إلى ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٥. وداخل مناطق ضبط الانبعاثات التي تُطبَّق فيها ضوابط أكثر صرامة على انبعاثات الكبريت، يجب ألا يتجاوز محتوى الكبريت في زيت الوقود ١ في المائة وأن ينخفض إلى ٠,١ في المائة (١ ٠٠٠ جزء من المليون) ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥[٣٩].

وللتقيد بهذه الخطوط التوجيهية الجديدة، يأخذ مالكو السفن ومشغلوها باستراتيجيات شتى، من بينها التحول إلى استخدام وقود منخفض الكبريت وتركيب أجهزة تنقية الغاز والانتقال إلى استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً. غير أن تنفيذ هذه الاستراتيجيات قد يكون باهظ التكلفة، فعلى سبيل المثال، لا تزال المخاوف تكتنف عرض زيت الغاز البحري المنخفض الكبريت، كما أن المستقطرات البديلة الأخرى باهظة الثمن. وقد يكلف تركيب أجهزة تنقية الغاز أو نظم تنظيف أكاسيد الكبريت بين ٣ و٥ ملايين دولار لكل جهاز تنقية، فضلاً عن أن إعادة تجهيز السفن لاستخدام الغاز الطبيعي المسيل باهظة جداً ولا تكون ممكنة في كل الأحوال. ولذلك، قد يتعرض المشغلون إلى دفع غرامات جزاءً على عدم التزامهم بقيود الانبعاثات وقد يختار بعضهم قبول هذا الوضع في الأجل القصير (*IHS Maritime Technology*, 2014).

وتُبيِّن الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٠ لرصد متوسط محتوى الكبريت العالمي في زيوت الوقود الموفر لاستخدامه في السفن (IMO, 2010, annex I) طريقة حساب المتوسط المتغير لمحتوى الكبريت لفترة ثلاث سنوات. وبلغ المتوسط المتغير المستمد من متوسط محتويات الكبريت للسنوات ٢٠١٢-٢٠١٤ نسبة ٢,٤٧ في المائة للزيت المتبقي و٠,١٣ في المائة لزيت الوقود المقطَّر (IMO, 2013, 2014c and 2015d).

ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثامنة والستين، على أن تشرع أمانة المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠١٥ في إجراء استعراض لاستقصاء توافر زيت الوقود الممتثل لاستيفاء المتطلب العالمي الذي يقضي بألاَّ يتجاوز محتوى الكبريت في زيت الوقود المستخدم على متن السفن ٠,٥٠ في المائة بحلول ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٠[٤٠]. وستشرف لجنة توجيهية[٤١] على استعراض توافر زيت الوقود وستقدم تقريراً نهائياً لدورة لجنة حماية البيئة البحرية السبعين في خريف عام ٢٠١٦.

وفضلاً عن ذلك، نظرت لجنة حماية البيئة البحرية في تقرير فريق عمل بالمراسلة منشأ لدراسة تدابير ضبط الجودة الممكنة قبل تزويد السفينة بزيت الوقود. وأعادت اللجنة إنشاء الفريق لإعداد مشروع إرشادات عن أفضل الممارسات لضمان جودة زيت الوقود الذي تزود به السفن لاستخدامه ومواصلة النظر في ملاءمة الإطار القانوني الحالي الوارد في المرفق السادس باتفاقية ماربول لضمان جودة زيت الوقود المراد استخدامه على متن السفن وتقديم تقرير إلى دورة لجنة حماية البيئة البحرية التاسعة والستين[٤٢].

مسائل أخرى

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتيها السابعة والستين والثامنة والستين، التعديلات التالية التي يُتوقَّع أن تصبح نافذة في ١ آذار/مارس ٢٠١٦:

- تعديلات على المرفق الأول من اتفاقية ماربول (IMO, 2014b, annex 7) تتعلق باللائحة ٤٣ بشأن المتطلبات الخاصة

لاستخدام أو حمل الزيوت في المنطقة القطبية الجنوبية وحظر حمل الزيت الثقيل على متن السفينة كصابورة؛

- تعديلات على المرفق الثالث باتفاقية ماربول (IMO, 2014b, annex 8) بشأن التذييل المتعلق بمعايير التعرف على المواد المؤذية المعبأة.

واتخذت لجنة حماية البيئة البحرية التدابير التالية أيضاً:

- أقرت مجموعتين من الخطوط التوجيهية أعدتهما اللجنة الفرعية المعنية بمنع التلوث ومواجهته ليُستعان بها في التصدي لانسكاب النفط:
  - "إرشادات بشأن العروض الدولية للمساعدة في مواجهة حادث تلوث زيتي في البحر" (IMO, 2015e, annex 13)[٤٣]؛
  - "الخطوط التوجيهية بشأن المواد المشتّتة للتصدي للتلوث الزيتي في البحر" (الصحائف التشغيلية والتقنية لاستخدام المواد المشتِّتة في السطح) (IMO, 2015e, annex 14)[٤٤].
- "تعديلات على اللائحة ١٢ من المرفق ١ باتفاقية ماربول المتعلق بصهاريج الزيت المتخلف (الحمأة). وتتوسع هذه التعديلات في متطلبات وصلات وأنابيب التصريف لضمان التخلص السليم من مخلفات الزيت.

(أ) إدارة مياه الصابورة

يُعدُّ إدخال الأنواع غير المحلية إثر تصريف مياه صابورة السفن غير المعالجة من أهم المخاطر التي تهدد التنوع الحيوي. وقد صُنِّف إدخال الكائنات الحية المائية الضارة ومسببات الأمراض في بيئات جديدة ضمن المهددات الأربعة الأشد خطراً على المحيطات في العالم[٤٥]. ولئن كان لا غنى عن مياه الصابورة لضمان ظروف تشغيل مأمونة وكفالة توازن السفن في البحر، فإنها كثيراً ما تحمل معها أنواعاً بحرية عديدة قد تظل على قيد الحياة فتتوالد في البيئة المضيفة وتصبح اجتياحية فتطغى على الأنواع المحلية وتتكاثر فتغدو آفة. ويظل انتشار الغازيات البيولوجية يتفاقم مع نمو التجارة البحرية، إذ تُقدَّر مياه الصابورة التي تُنقل كل عام بنحو ١٠ بلايين طن في العالم وهي تنطوي على عواقب كارثية. وفي شباط/فبراير ٢٠٠٤، اعتُمِدت، برعاية المنظمة البحرية الدولية، الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها (اتفاقية إدارة مياه الصابورة) لاتقاء المخاطر الناشئة عن انتقال الكائنات الحية المائية الضارة التي تنقلها مياه صابورة السفن من منطقة إلى أخرى فتهدد البيئة وصحة الإنسان والممتلكات والموارد، ولتقليل هذه المخاطر وتبديدها في نهاية المطاف (لاستعراض هذه المسألة، انظر UNCTAD, 2011b).

ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتيها السابعة والستين والثامنة والستين، على منح الموافقة الأولية لستة[٤٦] من نظم إدارة مياه الصابورة والموافقة النهائية لأربعة من هذه النظم[٤٧] التي تستخدم المواد النشطة. وفضلاً عن ذلك، استعرضت اللجنة في كلتا الدورتين حال اتفاقية إدارة مياه الصابورة التي توشك على استيفاء المعايير المتبقية (الحمولة الطنية) لتصبح نافذة. ومن المقرر أن تصبح الاتفاقية نافذة بعد مضي اثني عشر شهراً على التاريخ الذي تغدو فيه ٣٠ دولة على الأقل تمثل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن ٣٥ في المائة من أطنان النقل البحري العالمي الإجمالية أطرافاً فيها. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥، أصبحت ٤٤ دولة تمثل ٣٢,٨٦ في المائة من أطنان الأسطول التجاري العالمي الإجمالية طرفاً في الاتفاقية[٤٨].

واتخذت لجنة حماية البيئة البحرية التدابير التالية أيضاً:

- اعتمدت "القرار MEPC (67) بشأن الخطوط التوجيهية المتعلقة بالرقابة على السفن من قِبل دولة الميناء بمقتضى الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب من السفن" (IMO, 2014b, annex 1)؛
- اعتمدت "خطة العمل لمراجعة الخطوط التوجيهية بشأن اعتماد نُظم إدارة مياه الصابورة (الخطوط التوجيهية)" (G8) (IMO, 2014b, Annex 2)؛
- اعتمدت القرار MEPC.253 (67) بشأن التدابير التي يتعين اتخاذها لتسهيل دخول الاتفاقية الدولية لإدارة مياه الصابورة وترسباتها لعام ٢٠٠٤ حيز التنفيذ (IMO, 2014b, annex 3)[٤٩]؛
- وافقت على "خرطة الطريق لتنفيذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة وترسباتها" (IMO, 2014e, annex 2). وتوضح هذه الخطة أن السفن التي تُركِّب نظم إدارة مياه الصابورة المعتمدة وفق الخطوط التوجيهية الحالية ينبغي ألا تخضع لعقوبات؛
- أعدت "مسودة تعديلات على اللائحة ٣-باء من الاتفاقية الدولية لإدارة مياه الصابورة وترسباتها لتجسد القرار A.1088 (28) بشأن تنفيذ الاتفاقية" بغية الموافقة عليها في الدورة التاسعة والستين والنظر في اعتمادها عندما تصبح الاتفاقية نافذة. وستتيح هذه الخطوط التوجيهية للسفن جدولاً زمنياً ملائماً تُستوفى فيه معيار الأداء المتعلق بمياه الصابورة الذي تنص عليه اللائحة دال-٢ من الاتفاقية؛

- تلقت تقريراً مرحلياً عن دراسة تتناول تنفيذ معيار الأداء المتعلق بمياه الصابورة الذي تنص عليه اللائحة دال-٢ من الاتفاقية (IMO, 2015f)[٥٠].

(ج) إعادة تدوير السفن

"اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٥ بشأن إعداد قائمة جرد المواد الخطرة" (IMO, 2015a, annex 1). وتقضي اتفاقية هونغ كونغ لإعادة التدوير الأمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام ٢٠٠٩ (اتفاقية هونغ كونغ). ولم تصبح الاتفاقية نافذة بعد ولم تُصدِّق عليها إلا ثلاث دول حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥. وتقتضي الاتفاقية تصديق ما لا يقل عن ١٥ دولة لتصبح نافذة.

(د) التطورات بشأن الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ١٩٩٦ بصيغتها المعدلة ببروتوكولها لعام ٢٠١٠

ناقشت اللجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية مسألة نفاذ الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ٢٠١٠ في دورتها الثانية بعد المائة المعقودة في نيسان/أبريل ٢٠١٥. وبوجه خاص، مُدِّدت ولاية فريق العمل بالمراسلة لإعداد منشور بعنوان *فهم اتفاقية المسؤولية والتعويض*[٥١] ووثيقة أخرى بعنوان *تصورات اتفاقية المسؤولية والتعويض* وقرار يصدر عن اللجنة القانونية يساعد في تشجيع الدول على تنفيذ اتفاقية المسؤولية والتعويض واتخاذ الخطوات الضرورية لجعلها نافذة في غضون وقت معقول[٥٢]. وكما ورد في إصدارات *استعراض النقل البحري* السابقة، عُدِّلت، في عام ٢٠١٠، اتفاقية المسؤولية والتعويض، التي اعتُمِدت أصلاً في عام ١٩٩٦، بغية تذليل عدد من العقبات المنظورة التي تعرقل تصديقها. ورغم إدراك أهمية وجود نظام دولي للمسؤولية والتعويض للمواد الخطيرة والضارة المنقولة بحراً (UNCTAD, 2012a)، لم تصدق أي دولة حتى الآن على اتفاقية المسؤولية والتعويض بصيغتها المعدلة في عام ٢٠١٠. ولذلك، فمن غير الواضح متى ستصبح هذه الاتفاقية نافذة ومن ثم تظل ثغرة هامة تشوب الأطر العالمية للمسؤولية والتعويض[٥٣]. ويُجدر أن يُشار إلى أن المسؤولية والتعويض بشأن التلوث الزيتي من ناقلات النفط الصهريجية يخضعان لنظام شامل ومتين (نظام الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي)[٥٤]، بينما تُنظِّم الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١ (اتفاقية التلوث بوقود السفن الزيتي) المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي من السفن غير الناقلات الصهريجية تنظيماً فعالاً أيضاً.

(هـ) المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث عبر الحدود الناشئ عن استكشاف النفط في البحار واستغلاله

يجدر أن يُشار إلى أن اللجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية قد نظرت مرة أخرى، في دورتها الثانية بعد المائة، في الحاجة إلى وضع نظام دولي يُعنى بالمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث عبر الحدود الناشئ عن الأنشطة البحرية لاستكشاف النفط واستغلاله. بيد أن اللجنة قررت، بعد النقاش، أن ليس ثمة حاجة قاهرة تستدعي في الوقت الحالي إعداد اتفاقية دولية، وأن يتواصل إعداد إرشادات عن الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية (IMO, 2015)، وفق ما قررته في دوراتها السابقة.

ويثير استكشاف النفط في البحار تحديات خاصة تقنية وذات صلة بالسلامة والتشغيل تزداد حدة في المناطق المعرضة للزلازل. وقد تكون لحوادث التلوث البحري المقترنة بها عواقب مدمرة اقتصادياً وعلى صعيد التنوع الحيوي البحري وصحة النظام الإيكولوجي، لا سيما في البيئات البحرية الحساسة، مثل القطب الشمالي. ورغم أن استكشاف النفط في البحار واستغلاله يُتوقَّع أن يزدادا في المستقبل[٥٥]، لا يوجد في الوقت الحالي صك قانوني دولي يتناول حالات المسؤولية والتعويض الناجمة عن انسكاب النفط عرضاً أو لأسباب تشغيلية.

وفيما يخص المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث النفطي من المنصات البحرية، تجدر الإشارة أيضاً إلى التطورات الأخيرة بشأن كارثة Deepwater Horizon التي حدث فيها أسوأ انسكاب عرضي للنفط في العالم وأكبر كارثة بيئية في تاريخ الولايات المتحدة. وحدثت هذه الكارثة، التي وقعت في خليج المكسيك في ٢٠ نيسان/أبريل ٢٠١٠ على بعد زهاء ٤٠ ميلاً جنوب شرق ساحل لويزيانا، إثر انفجار الحفارة Deepwater Horizon التي تملكها شركة Transocean and drilling وتشغلها لحساب شركة British Petroleum (BP). وأدى غرق الحفارة إلى انسكاب كميات هائلة من النفط منها. وأودى الانفجار بحياة ١١ عاملاً وجُرِح ١٦ عاملاً وقُدِّر النفط المنسكب بنحو ٤,٩ ملايين برميل (٢١٠ ملايين جالون أمريكي؛ ٧٨٠ ٠٠٠ متر مكعب)[٥٦]. وبعد مضي

أكثر من خمس سنوات على وقوع الكارثة أُعلنت، في حزيران/يونيه ٢٠١٥، تسوية بلغت قيمتها ١٨,٧ بليون دولار توصلت إليها شركة British Petroleum مع مختلف وكالات حكومة الولايات المتحدة لتسوية المطالبات الناشئة عن الانفجار. وتفيد المعلومات أن هذا المبلغ يُضاف إلى تكاليف قدرها ٢٩,١ بليون دولار تتصل بعمليات التنظيف الأولية والجارية حالياً وتسوية الدعاوى المدنية التي قدمتها أعمال تجارية ألحق انسكاب النفط بها أضراراً، وبذلك يقارب مجموع المبالغ المدفوعة ٥٠ بليون دولار[٥٧].

موجز التطورات الرئيسية

يتبيَّن من العرض العام الوارد أعلاه أن السنة قيد الاستعراض شهدت مبادرات وتطورات تنظيمية يُبتغى منها تحقيق أهداف التنمية المستدامة وتنفيذ سياساتها، من أهمها اعتماد المدونة القطبية التي تضع أحكاماً إلزامية تكفل سلامة السفن وتمنع التلوث في المياه القطبية الشمالية والجنوبية على حدٍ سواء. ويُتوقَّع أن تصبح المدونة القطبية نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧. وفضلاً عن ذلك، أكملت الدراسة الثالثة عن غازات الدفيئة التي تجريها المنظمة البحرية الدولية وهي تشمل تقديرات محدَّثة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري الدولي خلال الفترة ٢٠١٢–٢٠٥٠، كما اعتمدت المنظمة البحرية الدولية تدابير شتى لتعزيز الإطار التنظيمي المتعلق بتلوث الهواء من السفن وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي. واعتُمِدت الخطوط التوجيهية بشأن قائمة جرد المواد الخطرة التي تقتضيها اتفاقية المواد الخطرة لعام ٢٠١٠. وأُحرز مزيد من التقدم في المسائل التقنية المتعلقة بتنفيذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة لعام ٢٠٠٤ واتفاقية إعادة تدوير السفن لعام ٢٠٠٩. وإثر قرار اللجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية القاضي بانتفاء الحاجة القاهرة لإعداد اتفاقية دولية، تظلُّ المسألة المهمة ذات الصلة بالمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث عبر الحدود الناشئ عن استكشاف النفط واستغلاله في البحار خارج نطاق التنظيم الدولي في الوقت الحالي.

جيم- المسائل القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل

يسلط هذا القسم الأضواء على بعض مسائل رئيسية في مضمار الأمن والسلامة في المجال البحري قد تكون لها أهمية خاصة لدى الأطراف المشاركة في التجارة والنقل على الصعيد الدولي. وتشمل هذه المسائل التطورات ذات الصلة بالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد وبعضاً من مسائل القرصنة البحرية.

١- الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد

(أ) إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها الذي وضعته منظمة الجمارك العالمية

ورد في الإصدارات السابقة من *استعراض النقل البحري* أن منظمة الجمارك العالمية اعتمدت، في عام ٢٠٠٥، إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها بغية إعداد إطار لسلسة الإمداد العالمية والتنويه في الوقت نفسه بأهمية توطيد عُرى الشراكة بين إدارات الجمارك والأعمال التجارية. ويتضمن الإطار مجموعة من المعايير والمبادئ التي يجب أن تأخذ بها إدارات الجمارك الوطنية كحدٍ أدنى ضُمِّنت أصلاً في دعامتين هما الدعامة الأولى "شبكة ترتيبات بين إدارات الجمارك" والدعامة الثانية "الشراكات بين الجمارك والأعمال التجارية"[٥٨]. ويعتبر إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها صكاً يحظى بقبول واسع النطاق ويمثل مرجعاً مهماً تستعين به سلطات الجمارك والمشغلين الاقتصاديين على حدٍ سواء. وتطور الإطار على مر السنوات فأضحى صكاً دينامياً[٥٩]. وحُدِّث لأول مرة في عام ٢٠٠٧ لتضمينه أحكاماً مفصلة تتناول الشروط والمتطلبات الخاصة بالجمارك والمشغلين الاقتصاديين المعتمدين (وهو وضع يُمنح للتجار الموثوق بهم وينطوي على فوائد تتعلق بتدابير تيسير التجارة). وفي عام ٢٠١٠، أُصدرت مجموعة من معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها جُمِعت فيها كل صكوك منظمة الجمارك العالمية ومبادئها التوجيهية التي تدعم تنفيذ إطار معايير تأمين التجارة العالمية. وتيسيرها وفي حزيران/يونيه ٢٠١٢، تضمنت نسخة منقحة من هذا الإطار جزأين جديدين هما الجزء الخامس والسادس بشأن إدارة الحدود المنسقة ومواصلة التجارة واستئنافها. وأُضيف إلى الإطار أيضاً مرفق جديد ترد فيه التعاريف يشمل تعريف "البضائع الشديدة الخطورة"[٦٠].

وفي حزيران/يونيه ٢٠١٥، أُصدِرت نسخة منقحة من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها تتضمن دعامة ثالثة جديدة تتناول التعاون بين "الجمارك والوكالات الحكومية والحكومية المشتركة الأخرى" يُبتغى منها توطيد عرى التعاون بين إدارات الجمارك والوكالات الحكومية الأخرى ذات الصلة بسلسلة إمداد التجارة الدولية (WCO, 2015a). وتضع الدعامة الثالثة تصوراً للتعاون يتألف من مستويات ثلاثة هي: التعاون مع إحدى الحكومات؛ والتعاون

بين الحكومات وفيما بينها؛ والتعاون الدولي. وأُعِدت لكلٍ من هذه المستويات معايير لتعزيز التعاون وفق نهج متعدد المستويات. وأعدت منظمة الجمارك العالمية أدوات عديدة لتمتين هذه الدعامة يجري تحديثها باستمرار، من أهمها موجزات إدارة الحدود المنسقة والنافذة الوحيدة. ومن السمات الأخرى المميزة لهذه النسخة من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها أنها تتضمن معايير تتناول "المعلومات المسبقة عن البضائع قبل شحنها" تتعلق بالبضائع الجوية التي ينبغي أن تخضع لمستوى أول من تحليل المخاطر الأمنية تشارك فيه سلطات الطيران المدني. وتتضمن هذه النسخة أيضاً تعريف "الحاوية" و"إدارة المخاطر". وفضلاً عن ذلك، حُدِّثت الصكوك والأدوات ذات الصلة بإدارة المخاطر المذكورة في المواصفات التقنية في المعيارين ٤ و٧ من الدعامة الأولى وفي الأقسام الأخرى المعنية بغية إعداد المجلدين ١ و٢ من موجز إدارة المخاطر الذي تصدره منظمة الجمارك العالمية.

ويمثل المشغلون الاقتصاديون المعتمدون[٦١] سمة بارزة من سمات إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها، وهم أطراف خاصة تعتمدها سلطات الجمارك الوطنية بحسبانها تستوفي معايير منظمة الجمارك العالمية بشأن أمن سلسلة الإمداد، أو معايير مكافئة لها. ويجب أن يستوفي المشغلون الاقتصاديون المعتمدون متطلبات محددة من حيث الأمن المادي لأماكن العمل والرقابة بالكاميرات الخفية والتوظيف الانتقائي وسياسات تعيين العاملين. ويكافأ المشغلون الاقتصاديون المعتمدون بفوائد يحققها تيسير التجارة، مثل التخليص الجمركي للبضائع في وقت أسرع والخضوع لعدد أقل من عمليات التفتيش المادي. وخلال السنوات القليلة الماضية، اعتمدت إدارات الجمارك، على أساس ثنائي في العادة[٦٢]، عدداً من اتفاقات الاعتراف المتبادل بالمشغلين الاقتصاديين في كل منها. غير أن الأمل معقود على أن تكون هذه الاتفاقات في الوقت المناسب نواة لإبرام اتفاقات متعددة الأطراف على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي. وحتى حزيران/يونيه ٢٠١٥، وُضِع ٣٧ برنامجاً للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين في ٦٤ بلداً[٦٣]. ويعتزم ١٦ بلداً آخر وضع هذه البرامج في المستقبل القريب[٦٤]. وعُقِدت في عدة بلدان حلقات عمل للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين في إطار برنامج كولومبس التابع لمنظمة الجمارك العالمية، أو في إطار المساعدة المالية المخصصة[٦٥].

(ب) التطورات على صعيد الاتحاد الأوروبي وفي الولايات المتحدة

يقدم هذا القسم الفرعي تحديثاً للمعايير الحالية المتعلقة بالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد على صعيد الاتحاد الأوروبي وفي الولايات المتحدة وكلاهما شريك تجاري مهم لكثير من البلدان النامية.

وفيما يخص الاتحاد الأوروبي وردت في الإصدارات السابقة من *استعراض النقل البحري* معلومات عن التعديل الأمني لمدونة الجمارك للجماعة الأوروبية[٦٦] الذي يهدف إلى ضمان مستوى مكافئ من الحماية بتطبيق ضوابط جمركية على جميع البضائع التي تدخل المنطقة الجمركية في الاتحاد الأوروبي أو تخرج منها[٦٧]. ومن هذه التغييرات إعداد قواعد جمركية مشتركة لإدارة المخاطر الجمركية، بما في ذلك وضع معايير مشتركة لتحليل المخاطر الأمنية قبل وصول البضائع/مغادرتها، استناداً إلى المعلومات المقدمة عن البضائع بوسائل إلكترونية. ومنذ ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١١، أصبح هذا الإعلان الإلكتروني المسبق عن البيانات الأمنية المناسبة ملزماً للتجار[٦٨].

ويندرج أيضاً في إطار التعديلات على مدونة الجمارك استحداث أحكام بشأن المشغلين الاقتصاديين المعتمدين. وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة أيضاً إلى التطورات اللاحقة ذات الصلة، مثل التوصية المتعلقة بالتقييم الذاتي للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين الذي ينبغي تقديمه مشفوعاً بطلبهم الحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد[٦٩]، وإصدار استبيان معدَّل للتقييم الذاتي يكفل اتباع نهج موحد في كافة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي[٧٠]. وقد أبرم الاتحاد الأوروبي ستة اتفاقات للاعتراف المتبادل بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين مع بلدان أخرى، من بينها شركاء تجاريون رئيسيون ولا تزال المفاوضات جارية بشأن اتفاقات أخرى للاعتراف المتبادل[٧١].

وفي ٢١ آب/أغسطس ٢٠١٤، اعتمدت المفوضية الأوروبية بياناً تناول استراتيجية الاتحاد الأوروبي وخطة عمله بشأن إدارة مخاطر الجمارك: "معالجة المخاطر، تعزيز أمن سلسلة الإمداد وتيسير التجارة (European Commission, 2014a). وتقترح الاستراتيجية وخطة العمل المرفقتان بالبيان مجموعة من الإجراءات التدريجية يُرجى منها أن تجعل إدارة المخاطر في حدود الاتحاد الأوروبي الخارجية أكثر اتساقاً وفعالية وتحقيقاً لكفاءة التكاليف (European Commission, 2014b)[٧٢].

أمَّا على صعيد التطورات في الولايات المتحدة، فتصل موانئ الولايات المتحدة البحرية أكثر من ١١ مليون حاوية بحرية كل سنة، حسب إدارة الجمارك وحماية الحدود في الولايات المتحدة. وتصل إلى الحدود البرية ١١ مليون حاوية أخرى تنقلها شاحنات

و٢,٧ مليون حاوية تنقلها السكك الحديدية[٧٣]. وتساعد برامج، مثل مبادرة أمن الحاويات والشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب التي يشارك فيه ممثلون للمجتمع التجاري، في تعزيز الأمن على طول سلاسل الإمداد[٧٤]. وفي غضون أشهر قليلة بعد هجمات ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، اتُّخِذت مبادرة أمن الحاويات للتصدي لما يتعرض له أمن الحدود والتجارة العالمية من تهديدات تتمثل في احتمال أن يستخدم الإرهابيون الحاويات البحرية لإيصال أسلحة. وتهدف مبادرة أمن الحاويات إلى تحديد هوية جميع الحاويات التي تنطوي على مخاطر محتملة وتفتيشها في الموانئ الأجنبية قبل وضعها على متن السفن المتجهة إلى الولايات المتحدة. ويوجد موظفون لإدارة الجمارك وحماية الحدود في مواقع أجنبية للعمل سوياً مع نظرائهم في الحكومات الأجنبية لاستهداف الحاويات وفحصها مسبقاً باستخدام تكنولوجيا "التفتيش بدون تدخل" والكشف الإشعاعي في أبكر مرحلة مستطاعه من مراحل سلسلة الإمداد وفي أسرع وقت ممكن دون إبطاء التجارة. ومنذ أن اتُّخِذت مبادرة أمن الحاويات، انضم عدد لا يستهان به من إدارات الجمارك إلى هذا البرنامج وأصبحت المبادرة مطبقة الآن في ٥٨ ميناءً في أمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا وأفريقيا والشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية والوسطى وتُفحص مسبقاً في إطارها أكثر من ٨٠ في المائة من جميع البضائع المنقولة في حاويات الموردة إلى الولايات المتحدة[٧٥].

وبدأت الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب كشراكة عُقِدت في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١ مع سبعة مستوردين رئيسيين من الولايات المتحدة والبلدان المجاورة وهي الآن تضم أكثر من ١٠ ٠٠٠ شريك معتمد من المجتمع التجاري. وعندما تنضم الشركات إلى الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب توقِّع اتفاقاً يقضي بأن تعمل مع إدارة الجمارك وحماية الحدود بغية حماية سلسلة الإمداد وتحديد الثغرات الأمنية وتنفيذ تدابير أمنية محددة وأفضل الممارسات. وفضلاً عن ذلك، يزود الشركاء إدارة الجمارك وحماية الحدود بموجز أمني يُبيِّن التدابير الأمنية المحددة التي اتخذتها الشركات. ويعتبر مستوى المخاطر منخفضاً بين أعضاء الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب ولذلك لا يُرجَّح أن يخضعوا للتفتيش. ووقعت الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب أول اتفاق للاعتراف المتبادل في حزيران/يونيه ٢٠٠٧. ووقعت منذئذ اتفاقات مع تسعة بلدان/أقاليم ومع الاتحاد الأوروبي[٧٦].

وجاء في *استعراض النقل البحري لعام ٢٠٠٩* أن المتطلبات الجديدة المسماة القاعدة "١٠+٢" أصبحت نافذة[٧٧]. وتقضي هذه القاعدة بأن يقدم المستوردون والناقلون على حدٍ سواء إلى إدارة الجمارك وحماية الحدود معلومات إضافية عن البضائع قبل أن تنقلها السفينة إلى الولايات المتحدة. وقد يؤدي الإخلال بهذه القاعدة إلى فرض غرامات مالية وزيادة عمليات تفتيش البضاعة وتأخير نقلها[٧٨].

ويجدر أن يُذكر أيضاً برنامجُ تقييم المورِّد الذاتي الطوعي الذي شُرع في تنفيذه في حزيران/يونيه ٢٠٠٢ وفيه تُتاح الفرصة لمن يرغب من المستوردين المشاركين في الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب لتحمُّل مسؤولية رصد امتثالهم لقاء فوائد تمنح لهم[٧٩]؛ وبرنامج التجار الثقاة الذي أُعِّد في الآونة الأخيرة ودخل فعلاً مرحلة التجريب وهو يهدف إلى ضم برنامج الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب وبرنامج تقييم المورِّد الذاتي وتوحيدهما بغية دمج عمليات أمن سلسلة الإمداد والامتثال للقواعد التجارية في برنامج شراكة واحد[٨٠]؛ والمبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار التي يُبتغى منها وقف الإتجار بأسلحة الدمار الشامل ونظم إيصالها والمواد المتعلقة بها من الدول والجهات الفاعلة غير الدول التي قد تثير مخاوف بشأن انتشار الأسلحة. وفي شباط/فبراير ٢٠٠٤، وسِّعت المبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار لتشمل التعاون في إعمال القوانين وحظيت حتى الآن بتأييد أكثر من ١٠٠ بلد في شتى أنحاء العالم[٨١].

وفضلاً عن ذلك، نسَّقت الولايات المتحدة ودعمت مبادرات دولية أخرى، من بينها توسيع نطاق إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها الذي وضعته منظمة الجمارك العالمية بإتاحة التدريب والدعم الاستشاري للبلدان المستهدفة عبر برامج بناء القدرات وضبط الصادرات وأمن الحدود[٨٢].

(ج) المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس

خلال العقد المنصرم، شاركت المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس مشاركة حثيثة في مسائل أمن النقل البحري وسلسلة الإمداد.، فبُعيد إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية[٨٣]، أصدرت اللجنة التقنية ISO/TC 8 في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس المعيار ISO 20858:2007 "السفن والتكنولوجيا البحرية – عمليات تقييم أمن مرافق الموانئ البحرية ووضع الخطة الأمنية"، تيسيراً لتنفيذ المدونة من قِبل القطاع. وتندرج في هذا المسعى أيضاً سلسلة المعايير ISO 28000 "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد" التي أُعِّدت ليستعين بها القطاع في التخطيط الناجح لمواجهة وقوع أي حدث مزعزع والتعافي منه (يُبيِّن الإطار ٥–١ تفاصيل الوضع الحالي لسلسلة المعايير ISO 28000). والمعيار

الأساسي في هذه السلسلة هو المعيار 28000:2007، "مواصفات نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد"، وهو بمثابة نظام إدارة جامع يعزز جميع جوانب الأمن – تقييم المخاطر والتأهب للطوارئ ومواصلة أداء الأعمال والاستدامة والتعافي والصمود و/أو إدارة الكوارث – سواء أتعلقت هذه المخاطر بالإرهاب أو بالقرصنة أو بسرقة البضائع أو بالتزوير وسائر مزعزعات الأمن. ويمثل المعيار أيضاً أساساً لشهادات المشغل الاقتصادي المعتمد والشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب. وبوسع المنظمات المختلفة التي تأخذ بهذا المعيار أن تضع نهجاً يتناسب مع نظم التشغيل الحالية فيها. وينص المعيار ISO 28003:2007 الذي نُشر في عام ٢٠٠٧ وأصبح نافذاً منذئذ على متطلبات إجراء عمليات التدقيق وإصدار الشهادات في إطار المعيار 28000:2007.

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 نظام عام يُستند فيه إلى المخاطر وتصدر بموجبه شهادة لجميع المنظمات وحالات الاضطراب والقطاعات. وهو يُستخدم على نطاق واسع ويعتبر منطلقاً للحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد وشهادات الشراكة الجمركية التجارية لمكافحة الإرهاب.
- **ISO 28001:2007 –** "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – أفضل الممارسات لتنفيذ أمن سلسلة الإمداد. وعمليات التقييم والخطط". وأُعدَّ هذا المعيار لمساعدة قطاع النقل البحري في استيفاء متطلبات وضع المشغل الاقتصادي المعتمد.
- **ISO 28002:2011 –** "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – تعزيز الصمود في سلسلة الإمداد – المتطلبات مشفوعة بإرشاداتٍ الاستخدام". يتيح هذا المعيار مزيداً من التركيز على الصمود ويشدد على ضرورة اتباع عملية متواصلة وتفاعلية لمنع وقوع حادث جسيم مزعزعٍ والتصدي له وكفالة استمرار عمليات المنظمة الرئيسية بعد وقوعه.
- **ISO 28003:2007 –** "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – المتطلبات للهيئات التي تقوم بالتدقيق في نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد وإجازتها". يقدم هذا المعيار إرشادات لهيئات الاعتماد والإجازة.
- **ISO 28004-1:2007 –** "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – مبادئ توجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 – الجزء الأول: مبادئ عامة". يقدم هذا المعيار مشورة عامة عن تطبيق المعيار ISO 28000:2007. وهو يُوضِّح المبادئ التي يستند إليها المعيار ISO 28000 ويُبيِّن الغاية من المعيار ISO 28000 والمدخلات النموذجية والعمليات والمخرجات النموذجية لكل متطلب من متطلبات المعيار ISO 28000. ويتوخى من ذلك المساعدة في فهم المعيار28000 ISO وتنفيذه. ولا يستحدث المعيار ISO 28004:2007 متطلبات إضافية للمتطلبات المحددة في المعيار ISO 28000 ولا ينص على اتباع نُهج إلزامية في تنفيذ المعيار ISO 28000.
- **ISO/PAS 28004-2:2014 –** "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – مبادئ توجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 – الجزء الثاني: المبادئ التوجيهية لاعتماد المعيار ISO 28000 لاستخدامها في أعمال الموانئ البحرية المتوسطة والصغيرة". يقدم هذا المعيار إرشادات للموانئ المتوسطة والصغيرة التي تعتزم اعتماد المعيار ISO 28000. وهو يحدد مخاطر سلسلة الإمداد وتصورات التهديدات وتدابير إجراء عمليات تقييم المخاطر/التهديدات ومعايير التقييم لقياس مدى امتثال خطط الأمن الموثقة وفعاليتها وفق المعيار ISO 28000 والمبادئ العامة لتنفيذ المعيار ISO 28004.
- **ISO/PAS 28004-3:2014 –** "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – المبادئ التوجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 – الجزء الثالث: إرشادات إضافية محددة لاعتماد المعيار ISO 28000 لاستخدامها من قِبل الأعمال التجارية المتوسطة والصغيرة (خلاف الموانئ البحرية). أُعدَّ هذا المعيار استكمالاً للمعيار ISO 28004-1 بتوفير إرشادات إضافية للأعمال التجارية المتوسطة أو الصغيرة (بخلاف الموانئ البحرية) التي تعتزم اعتماد المعيار ISO 28000. ولا تتعارض الإرشادات الإضافية في المعيار ISO/PAS 28004-3:2012 مع الإرشادات العامة الواردة في متن المعيار ISO-28004-1 بل تعززها ولا مع الإرشادات العامة ولا تُعدِّل المعيار ISO 28000.
- **ISO/PAS 28004-4:2014 –** "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – المبادئ التوجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 – الجزء الرابع: إرشادات إضافية محددة لتنفيذ المعيار ISO 28000 إذا كان الامتثال للمعيار ISO 28001 هدفاً للإدارة". يقدم هذا المعيار إرشادات إضافية للمنظمات التي تعتمد المعيار ISO 28000 وتعتزم أيضاً تضمين أفضل الممارسات المحددة في المعيار ISO 28001 كهدف إداري في سلاسلها الدولية للإمداد.

الإطار ٥-١ الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000 *(تابع)*

- **ISO 28005-1:2013** – "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – التخليص الإلكتروني في الموانئ – الجزء الأول: هياكل الرسائل". ينص هذا المعيار على طريق إدارة أمن بيانات من حاسوب إلى آخر.
- **ISO 28005-2:2011** – "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – التخليص الإلكتروني في الموانئ – الجزء الثاني: عناصر البيانات الرئيسية". يتضمن هذا المعيار مواصفات تقنية تيسر التبادل الفعال للمعلومات الإلكترونية بين السفن والشاطئ لغرض العبور الساحلي أو الرسو في الموانئ وتعريفات لعناصر البيانات الرئيسية التي تشمل جميع متطلبات عملية الإبلاغ من السفينة إلى الشاطئ ومن الشاطئ إلى السفينة حسبما عرفتها المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية واتفاقية لجنة التسهيلات وقرارات المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن.
- **ISO/PAS 28007-1:2015** – "السفن والتكنولوجيا البحرية – المبادئ التوجيهية لشركات الأمن البحري الخاصة التي تقدم أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن". يقدم هذا المعيار إرشادات تتضمن توصيات قطاعية محددة إضافية يمكن للشركات (المنظمات) الممتثلة للمعيار ISO 28000 تنفيذها لتثبت أنها تقدم أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن.
- **ISO 20858:2007** – "السفن والتكنولوجيا البحرية – عمليات تقييم أمن المرافق المينائية وإعداد خطة الأمن". يضع هذا المعيار إطاراً لمساعدة المرافق المينائية البحرية في تحديد أهلية العاملين لإجراء تقييم لأمن المرافق المينائية البحرية ووضع خطة أمن وفق ما تقتضيه المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية. وفضلاً عن ذلك، يضع المعيار بعض متطلبات التوثيق التي وُضِعت للتحقق من أن النهج المستخدم في أداء الواجبات المذكورة أعلاه قد سُجِل بطريقة تكفل التحقق المستقل الذي تجريه وكالة مؤهلة ومأذون لها بذلك. ولا يهدف المعيار ISO 20858:2007 إلى وضع متطلبات لحكومة متعاقدة أو سلطة معينة في تعيين هيئة أمنية معتمدة أو لفرض استخدام مقدم خدمات خارجي أو أطراف أخرى لإجراء تقييم أمن المرفق المينائي أو خطة الأمن إذا كان لدى العاملين في الميناء الدراية المحددة في هذه المواصفة. ويمكن إبلاغ مشغلي السفن بأن المرافق المينائية البحرية التي تستخدم هذه الوثيقة تستوفي مستوى من الامتثال للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية حدده القطاع. ولا يعالج المعيار ISO 20858:2007 متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الخاصة ببنية الموانئ التحتية التي تقع خارج النطاق الأمني للمرفق المينائي الذي قد يؤثر في أمن التواصل بين المرفق والسفينة. ويقع على عاتق الحكومات واجب حماية سكانها وبنياتها التحتية من الحوادث البحرية التي تقع خارج مرافقها المينائية البحرية. وتقع هذه الواجبات خارج نطاق المعيار ISO 20858:2007.

المعايير التي في طور الإعداد

- **ISO 28006** – "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد – إدارة أمن عبَّارات الدحرجة للركاب". يشمل هذا المعيار أفضل الممارسات لتطبيق التدابير الأمنية.

ملاحظة: للاستزادة من المعلومات، بما فيها المعلومات عن عملية إعداد المعايير الدولية للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس، انظر www.iso.org.

ويلغي المعيار ISO 28007-1:2015 الذي وُضِع في الآونة الأخيرة وصدر في نيسان/أبريل ٢٠١٥، المعيار ISO/PAS 28007:2012 الذي يتضمن مبادئ توجيهية تشمل توصيات قطاعية يجوز للشركات والمنظمات التي تتقيد بالمعيار ISO 28000 تطبيقها قبل أن تقدم أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن. بيد أن التغييرات طفيفة وهي تتناول مسائل التفسير والإرشاد ولا تمس المتطلبات أو المواصفات. وأُزيل اللبس عن دور حقوق الإنسان بالإشارة إلى مبادئ الأمم المتحدة التوجيهية بشأن الأعمال التجارية وحقوق الإنسان. وزيد التركيز على الأهمية المطلقة للتحقق من تحديد متطلبات دولة العلم واستيفائها. وجرى توضيح مفهومي "تقييم التهديدات" و"المخاطر" واستُعيض عن تعبير "الأطراف الراغبة" بمصطلح "أصحاب المصلحة" نشداناً لاتساق النصوص واستُبدِل تعبير "معقول ومتناسب" بعبارة "معقول وضروري"[٨٤].

٢- مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح

تُعد القرصنة البحرية مسألة تتعلق في جوهرها بالنقل البحري وتؤثر في السفن والموانئ والمحطات النهائية والبضائع والبحارة تأثيراً مباشراً. غير أن تطور أنشطة القرصنة وتشعب أساليبها يجعلان منها تحدياً أمنياً معقداً ومتعدد الأوجه يتجاوز الحدود الوطنية ويهدد الأرواح وسبل العيش والرفاه على الصعيد العالمي. وللقرصنة تأثيرات واسعة النطاق تشمل المعونة الإنسانية وسلاسل الإمداد وعمليات الإنتاج العالمي والتجارة وأمن الطاقة ومصايد الأسماك والموارد البحرية والبيئة والاستقرار السياسي، على نحو ما أوضحه بقدر من الإسهاب تقرير يتألف من جزأين أصدره الأونكتاد قبل وقت قريب (UNCTAD, 2014b, 2014c). وللتأثيرات السلبية التي قد تكون مزعزعة تداعيات في جميع البلدان سواء أكانت ساحلية أو غير ساحلية، متقدمة

أو نامية. ويقتضي التصدي لتحدي القرصنة تصدياً ناجعاً تعاوناً وطيداً على الصعد السياسية والاقتصادية والدبلوماسية والعسكرية وتعاضداً بين مختلف أصحاب المصلحة من القطاعين الخاص والعام في المناطق كافة.

ورحبت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الرابعة والتسعين (١٧-٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤)، بالتطورات الإيجابية المتواصلة في القضاء على القرصنة والسطو المسلح في المياه قبالة ساحل الصومال وفي غرب المحيط الهندي بوجه أعم، ولكنها أبدت مخاوفها بصدد البحارة الذين لا يزالون رهائن. ولاحظت اللجنة كذلك انخفاض وتيرة الهجمات في خليج غينيا انخفاضاً يوحي بأن الجهود الدولية والإقليمية والوطنية بدأت تؤتي أكلها. وأعادت اللجنة التأكيد على أهمية إبلاغ دول العلم ومنظمات القطاع البحري عن الحوادث[٨٥].

وأخذت لجنة السلامة البحرية علماً بعمل مركز تقاسم معلومات التجارة البحرية[٨٦] الذي أصبح الآن جاهزاً للعمل على سبيل التجربة ويبلغ عدد السفن التي تقوم بالإبلاغ عبره ٥٠٠ سفينة في الشهر. ويستكمل عمل هذا المركز عمل مركز التنسيق الأقاليمي في ياوندي الذي يتولى مهمة التعاون والتنسيق والاتصال في تنفيذ[٨٧] مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن والأنشطة البحرية غير المشروعة في غرب أفريقيا ووسطها[٨٨] على الصعيد الاستراتيجي، بينما يتولى مركز تقاسم المعلومات البحرية تبادل المعلومات المدنية والجوانب ذات الصلة بالإحاطة بالأحوال البحرية[٨٩]. وأعربت لجنة السلامة البحرية عن تقديرها للمساهمات المقدمة للصندوق الاستئماني للأمن البحري في غرب أفريقيا ووسطها[٩٠] التابع للمنظمة البحرية الدولية. ودعت الدول الأعضاء إلى زيادة دعمها لتنفيذ مشاريع المنظمة البحرية الدولية بشأن الأمن البحري في غرب أفريقيا ووسطها بالمساهمة مالياً في الصندوق الاستئماني.

وفي ما يخص القرصنة قبالة ساحل الصومال، أخذت لجنة السلامة البحرية علماً بقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٨٤ عن الوضع في الصومال الذي اعتُمِد في ١٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤ وأشاد، ضمن مسائل أخرى، بمساهمة المنظمة البحرية الدولية، وجدد دعوته الدول لنشر سفن بحرية في المنطقة، وشدد على المسؤولية السياسية التي تقع، في المقام الأول، على عاتق السلطات الصومالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة ساحل هذا البلد (United Nations, 2014a). ورحبت لجنة السلامة البحرية أيضاً بتمديد ولايتي قوة الاتحاد الأوروبي البحرية ومنظمة حلف شمال الأطلسي حتى نهاية عام ٢٠١٦. وأعاد القرار التأكيد على أهمية المثابرة على تنفيذ إرشادات المنظمة البحرية الدولية وأفضل ممارسات الإدارة تنفيذاً سديداً[٩١].

وفي مضمار وضع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في آسيا خلال الفترة من كانون الثاني/يناير إلى حزيران/يونيه ٢٠١٤، أخذت لجنة السلامة البحرية علماً بوثيقة وردت فيها معلومات حديثة عن أنشطة مركز تقاسم المعلومات المنشأ في إطار اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في آسيا والتدابير التي اتخذها بعض أعضائه حيال من اتضحت مسؤوليتهم عن حالات ثعب الوقود التي أسهبت وسائط الإعلام في تناولها (IMO, 2014f)[٩٢].

وأخذت لجنة السلامة البحرية علماً أيضاً بقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢١٨٢ عن الوضع في الصومال وإريتريا الذي اعتُمِد في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤ وسلط الأضواء على ضرورة منع تدفقات الأسلحة والمعدات الحربية غير المأذون بها إلى الصومال ومنع تصدير الفحم إليه بشكل مباشر أو غير مباشر (United Nations, 2014b). وقد يكون لبعض أحكام هذا القرار تأثير في قطاع النقل البحري، لا سيما الفقرة ١٠ من منطوقه بشأن الأسلحة الموجودة على متن السفن التي تمارس نشاطاً تجارياً في موانئ الصومال والفقرات من ١١ إلى ٢٢ من منطوق القرار التي تشير إلى الحظر البحري على الفحم والأسلحة. وثمة تداعيات محتملة للفقرتين ١٥ و١٦ أيضاً اللتين تتناولان على وجه التخصيص عمليات التفتيش التي تجريها الدول الأعضاء، وهي تتصرف بصفتها الوطنية أو في إطار شراكات بحرية طوعية متعددة الجنسيات، على السفن التجارية متى كان لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأنها تحمل فحماً أو أسلحة في انتهاك للمنع/أو الحظر.

وأقرت لجنة السلامة البحرية في دورتها الخامسة والتسعين ما يلي:

- "توصيات للحكومات بشأن منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن" تتضمن حكماً يقضي بإنشاء نقطة اتصال وطنية لإبلاغ المنظمة بالمعلومات عن القرصنة والسطو المسلح (IMO, 2015h)؛
- "أفضل الممارسات الإدارية للحماية من القراصنة الذين ينطلقون من الصومال" (IMO, 2015i)؛

- "التوصيات المنقحة المؤقتة لدول العلم بشأن استخدام عناصر الأمن المسلحين الذين يعملون بموجب عقود خاصة على متن السفن في المنطقة الشديدة المخاطر" التي تتضمن تعديلات ذات صلة بإجازة شركات الأمن البحري الخاصة فيما يتعلق بمسألة نشر المواصفة القياسية ISO 28007 (IMO, 2015j).

ونظرت اللجنة القانونية، في دورتها الثانية بعد المائة، في وثيقة أعدتها الأمانة (IMO, 2015k) تتناول نتائج المناقشات التي أجراها أفراد عملية كمبالا[٩٣] في اجتماع ترأسته المنظمة البحرية الدولية عُقِد في أديس أبابا في أيلول/سبتمبر ٢٠١٤، بدعم من بعثة الاتحاد الأوروبي لبناء القدرات البحرية الإقليمية في منطقة القرن الأفريقي[٩٤] ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة. وأُبلِغت اللجنة أيضاً[٩٥] بالوضع الحالي لمبادرات الأمانة بشأن مكافحة القرصنة[٩٦].

٣- مسائل البحارة

يُتوقع أن تظل أنشطة النقل البحري تتيح فرص عمل جمة في البلدان النامية، مساهمة بذلك في تحقيق أهداف التنمية المستدامة. وحسب تقديرات منظمة العمل الدولية، يفوق عدد الأشخاص الذين يعملون بحارة في جميع أنحاء العالم ١,٥ مليون شخص أغلبيتهم الغالبة من البلدان النامية[٩٧]. وتكتسي حماية رفاه البحارة ووضع معايير دولية متفق عليها تشمل شروط عملهم والتدريب اللازم لهم أهمية بالغة لا للبحارة أنفسهم فحسب بل وحتى يتمكن قطاع النقل البحري العالمي من تشغيل السفن تشغيلاً مأموناً ومسؤولاً تجاه البيئة.

ودخلت حيز النفاذ، في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٣، اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ وهي أهم وأشمل صك دولي جرى التفاوض بشأنه في منظمة العمل الدولية. وتوحِّد هذه الاتفاقية وتُحدِّث أكثر من ٦٨ معياراً دولياً من معايير العمل تتناول شؤون البحارة وتحدد مسؤولياتهم وحقوقهم من حيث العمل والشؤون الاجتماعية في القطاع البحري. وفي الوقت الحالي، يبلغ عدد الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية ٦٥ دولة تمثل أكثر من ٨٠ في المائة من حمولة النقل البحري الطنية العالمية، وهي تُعدُّ الدعامة الرابعة في نظام القواعد التنظيمية البحرية العالمي. ولذلك، يكتسي استعراض هذه الاتفاقية بانتظام وإجراء مشاورات بشأن أي تحديثات ضرورية لها أهمية بالغة. وتجدر الإشارة إلى التعديلات التي أُدخِلت عام ٢٠١٤ على اتفاقية العمل البحري حتى تقوم دول العلم بتوفير الضمان المالي الملائم لتغطية تكاليف هجر البحارة والمطالبات الناشئة عن الوفاة والإعاقة الطويلة الأجل بسبب الإصابة والمخاطر المهنية، على نحوٍ يسعف البحارة وأسرهم ويُحسِّن جودة النقل البحري بوجه عام. وأقر مؤتمر العمل الدولي الذي انعقد في حزيران/يونيه ٢٠١٤ هذه التعديلات التي ورد موجز لها في *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٤* (UNCTAD, 2014a, pages 89-90).

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

تتناول الاتفاقية رقم ١٨٥ بصفة محددة إصدار وثيقة هوية البحارة والاعتراف بها تيسيراً لدخول البحارة مؤقتاً أرضاً أجنبية لأغراض تتعلق بالترويح عن أنفسهم أثناء مكوثهم في الميناء أو ارتياد المرافق الاجتماعية البحرية أو قضاء عطلة على الشاطئ وعبور بلد لغرض يتعلق بتشغيل السفن[٩٨]. ولا تصدر وثيقة هوية البحار إلا من البلد الذي يحمل البحار جنسيته وهو وحده الجهة التي تتحقق من صحتها. ولا تُعد وثائق هوية البحارة وثائق سفر بالمعنى الدقيق (مثل الجوازات أو التأشيرات)، غير أن إصدارها قد يخضع للشروط ذاتها التي تقضي القوانين الوطنية باستيفائها للحصول على وثائق السفر.

وتضمنت الاتفاقية رقم ١٨٥ التي اعتُمِدت في حزيران/يونيه ٢٠٠٣ لتحل محل الاتفاقية ١٠٨ السابقة لها مستجدات تتعلق بإدخال السمات الأمنية التي كانت حديثة وقتها في وثيقة هوية البحار وسماتها الحيوية (نموذج البصمة والصورة الفوتوغرافية)، فضلاً عن الخصائص التي تُيسِّر التحقق من وثيقة الهوية (التوحيد والقراءة الآلية). وتتضمن الاتفاقية رقم ١٨٥ أيضاً حداً أدنى من المتطلبات لعمليات إصدار وثيقة هوية البحار وإجراءاتها، من بينها ضبط الجودة وقواعد البيانات الوطنية ونقاط الاتصال الوطنية لتزويد سلطات الحدود بالمعلومات.

ومع أن الاتفاقية غدت نافذة في شباط/فبراير ٢٠٠٥، لم يصدِّق عليها أو يطبقها مؤقتاً حتى الآن من أعضاء منظمة العمل الدولية البالغ عددهم ١٨٥ عضواً سوى ٣٠ عضواً من بينهم قلة من دول الميناء. ولذلك، ليس بوسع الدول التي أنجزت استثمارات كبيرة بغية تنفيذ هذه الاتفاقية على النحو الملائم التعويل إلا على قلة من البلدان للاعتراف بوثائق هوية البحارة التي تصدر بموجب الاتفاقية. وثمة بلدان قليلة فحسب من بين تلك التي صدَّقت على الاتفاقية قادرة فعلاً على إصدار وثائق هوية البحارة وفق الاتفاقية. ومن العوائق الرئيسية التي تعرقل

التنفيذ أن تقانة البصمة والسمات الحيوية التي يقتضيها المرفق الأول بالاتفاقية رقم ١٨٥ أصبحت بالية ولا تستخدمها سلطات الحدود في كثير من البلدان المعنية. وعوضاً عن ذلك، أصبح كثير من البلدان يستخدم، منذ عام ٢٠٠٣، معايير المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن وثائق السفر التي تقتصر على سمة حيوية هي صورة الوجه الموضوعة في رقاقة غير لاصقة بدلاً عن نموذج البصمة الموضوعة في شفرة شريطية ثنائية الأبعاد.

وبعد النظر المتأني في هذه المسائل، خلص المشاركون في اجتماع الخبراء الثلاثي الأطراف إلى أن السبيل السديد الوحيد للمضي قدماً في هذا الشأن هو أن يُعدِّل مؤتمر العمل الدولي لعام ٢٠١٦ المرفق الأول بالاتفاقية رقم ١٨٥، ومرفقات أخرى عند الاقتضاء، بغية مواءمة المتطلبات الحيوية التي تقضي بها هذه الاتفاقية مع متطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني المعمول بها على الصعيد الدولي لوثائق السفر والوثائق الشبيهة بها. بيد أنه ستتاح للبلدان التي سبق ونفذت الاتفاقية رقم ١٨٥ فترة انتقالية مناسبة[٩٩].

(ب) المعاملة اللائقة للبحارة عند وقوع حادث بحري

نظرت اللجنة القانونية، في دورتها الثانية بعد المائة، في نتيجة دراسة استقصائية بشأن تنفيذ الخطوط التوجيهية لعام ٢٠٠٦ عن المعاملة اللائقة للبحارة في حال وقوع حادث بحري وفي إجراء مزيد من التحليل للردود على هذه الدراسة الاستقصائية (IMO, 2015l)[١٠٠]. وأشارت الدراسة الاستقصائية إلى ما يلي:

- ذكرت ثلاثة عشرة دولة عضواً (٢٩ في المائة ممن ردوا على الاستقصاء) أن قوانينها الحالية تحمي أصلاً حقوق البحارة الإنسانية وسواها من حقوقهم القانونية الواردة في الخطوط التوجيهية حماية كافية، ومن ثم فهي ليست بحاجة إلى أن تُدخِل هذه الخطوط التوجيهية في قوانينها الحالية؛

- أدخلت سبعة عشرة دولة عضواً (٣٨ في المائة من الرادين على الاستقصاء) الخطوط التوجيهية، كلها أو بعضاً منها، إمَّا في قوانينها الوطنية صراحة أو تضميناً؛
- طلبت خمسة عشرة دولة عضواً (٣٣ في المائة من الرادين على الاستقصاء) المساعدة في شكل معلومات عن معنى الخطوط التوجيهية و/أو القانون النموذجي الصادر عن المنظمة البحرية الدولية بغية تنفيذ هذه الخطوط.

وخلصت اللجنة إلى ما يلي (IMO, 2015g, pages 6-7):

- أن تلك مسألة لها أهمية شديدة لدى البحارة، ومن ثم ينبغي إدراجها في برنامج عمل اللجنة القانونية؛
- ينبغي على اللجنة أن تنظر في وضع إرشادات بشأن تنفيذ الخطوط التوجيهية، لا سيما للبلدان النامية؛
- ينبغي أن تقدم [لجنة التعاون التقني] الدعم التقني لتيسير تنفيذ الخطوط التوجيهية على نطاق واسع لتحسين ظروف البحارة، مع مراعاة مسائل حقوق الإنسان؛
- ينبغي السعي لإلغاء القوانين التي تستهدف البحارة وتفرض عليهم عقوبات جنائية إلغاءً تدريجياً؛
- سيكون من المفيد أن تتيح الدول التي تنفذ فعلاً الخطوط التوجيهية نسخاً مترجمة من قوانينها لتستعين بها الدول الأخرى في جهودها التنفيذية. وأبلغت بعض الدول اللجنة عن استعدادها لتقاسم قوانينها الوطنية المنفذة للخطوط التوجيهية؛
- وفيما يخص جمع الإحصاءات من المفيد أيضاً تلقي إفادات من الموانئ؛
- حُثَّت الدول على تزويد سفاراتها بأسماء الأشخاص الذين يمكن أن يتصل بهم البحارة للإبلا غ عن انتهاكات الخطوط التوجيهية؛
- ينبغي إتاحة مزيد من التدريب للبحارة وزيادة وعيهم بحقوقهم.

وأخذت اللجنة علماً أيضاً مع التقدير باستعداد القطاع الخاص للمساهمة في هذا العمل مالياً.

موجز التطورات الرئيسية

خلال السنة قيد الاستعراض، تواصل تعزيز التدابير التنظيمية في مضمار الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد وتنفيذ هذه التدابير. وشملت التطورات إصدار نسخة جديدة من إطار معايير منظمة الجمارك العالمية لتنظيم التجارة الدولية وتيسيرها في حزيران/يونيه ٢٠١٥ تتضمن الدعامة الثالثة الجديدة التي تهدف إلى توطيد عرى التعاون بين إدارات الجمارك وسائر الوكالات الحكومية المشاركة في سلسلة إمداد التجارة الدولية. وشملت بقية المجالات التي أُحرز فيها تقدم تنفيذ برامج المشغل الاقتصادي المعتمد وعدداً متزايداً من اتفاقات الاعتراف المتبادل الثنائية التي ستصبح في الوقت المناسب أساساً للاعتراف على صعيد متعدد الأطراف بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين. وفي مضمار قمع القرصنة والسطو المسلح، لوحظ حدوث تطورات إيجابية في المياه قبالة ساحل الصومال وفي المحيط الهندي بوجه أعم.

غير أن المخاوف لا تزال قائمة بشأن البحارة المحتجزين رهائن. ولوحِظ أيضاً انخفاض وتيرة الهجمات في خليج غينيا انخفاضاً يشير إلى أن الجهود الدولية باتت تؤتي أكلها. وأُحرز تقدم أيضاً في منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية بشأن معاملة البحارة معاملة لائقة عند وقوع حادث بحري وإصدار وثيقة الهوية للبحارة والاعتراف بها.

دال- حالة الاتفاقيات

أُعدَّت أو اعتُمِدت اتفاقيات دولية عديدة في مجال النقل البحري برعاية من الأونكتاد. وترد في الجدول ٥-١ معلومات عن حالة التصديق على كل من هذه الاتفاقيات حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥.

الجدول ٥-١ الدول المتعاقدة في اتفاقيات دولية منتقاة بشأن النقل البحري، حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥

عنوان الاتفاقية	*تاريخ دخولها حيز النفاذ أو شروط دخولها حيز النفاذ*	*الدول المتعاقدة*
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري لعام ١٩٧٤	دخلت حيز النفاذ في ٦ تشرين لأول/أكتوبر ١٩٨٣	الاتحاد الروسي والأردن وإسبانيا وإندونيسيا وأوروغواي وإيطاليا وإثيوبيا وباكستان وبربادوس والبرتغال وبلجيكا وبنغلاديش وبنن وبوركينا فاسو وبوروندي وبيرو وترينيداد وتوباغو وتوغو وتونس وجامايكا والجبل الأسود والجزائر وجمهورية أفريقيا الوسطى والجمهورية التشيكية وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية كوريا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكابو فيردي ورومانيا وزامبيا وسري لانكا وسلوفاكيا والسنغال والسودان والسويد وسيراليون وشيلي وصربيا والصومال والصين والعراق وغابون وغامبيا وغانا وغواتيمالا وغيانا وفرنسا والفلبين وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية) وغينيا وفنلندا وقطر والكاميرون وكوبا وكوت ديفوار وكوستاريكا والكونغو والكويت وكينيا ولبنان وليبريا ومالي وماليزيا ومدغشقر ومصر والمغرب والمكسيك والمملكة العربية السعودية وموريتانيا وموريشيوس وموزامبيق والنرويج والنيجر ونيجيريا والهند وهندوراس (٧٦)
اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)	دخلت حيز النفاذ في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢	الأردن وألبانيا وأوغندا وباراغواي وبربادوس وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتونس والجمهورية التشيكية وجمهورية تنزانيا المتحدة والجمهورية الدومينيكية والجمهورية العربية السورية وجورجيا ورومانيا وزامبيا وسانت فنست وجزر غرينادين والسنغال وسيراليون وشيلي وغامبيا وغينيا وكازاخستان والكاميرون وكينيا ولبنان وليبريا وليسوتو ومصر والمغرب وملاوي والنمسا ونيجيريا وهنغاريا (٣٤)
الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٩٣	دخلت حيز النفاذ في ٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤	الاتحاد الروسي وإسبانيا وإستونيا وإكوادور وألبانيا وأوكرانيا وبنن وبيرو وتونس والجمهورية العربية السورية وسانت فنست وغرينادين وسانت كيتس ونيفس وصربيا وفانواتو والكونغو وليتوانيا وموناكو ونيجيريا (١٨)
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠	لم تدخل حيز النفاذ بعد – تتطلب ٣٠ طرفاً متعاقداً	بوروندي وجورجيا ورواندا وزامبيا والسنغال وشيلي ولبنان وليبريا والمغرب والمكسيك وملاوي (١١)
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦	لم تدخل حيز النفاذ بعد – تتطلب ٤٠ طرفاً متعاقداً يستأثرون بما لا يقل عن ٢٥ في المائة من الحمولة الطنية العالمية وفقاً للمرفق الثالث من الاتفاقية	ألبانيا، بلغاريا، الجمهورية العربية السورية جورجيا، العراق، عمان، غانا، كوت ديفوار، ليبيا، ليبريا، مصر، المغرب، المكسيك، هايتي، هنغاريا (١٥)
الاتفاقية الدولية المتعلقة باحتجاز السفن لعام ١٩٩٩	دخلت حيز النفاذ في ١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١١	إسبانيا وإستونيا وإكوادور وألبانيا وبلغاريا وبنن والجزائر والجمهورية العربية السورية والكونغو ولاتفيا وليبريا (١١)

ملاحظة: للاطلاع على المعلومات الرسمية عن حال الاتفاقيات، انظر http://treaties.un.org (accessed 24 September 2015).

هاء- تيسير التجارة والتنمية المستدامة

يتأثر النقل البحري الدولي أيضاً بتيسير التجارة البحرية، أي بإجراءات الاستيراد والتصدير والوثائق المطلوبة في الموانئ البحرية. ويكمن هدف تيسير التجارة في تبسيط الإجراءات الإدارية وإكسابها شفافية وتقصير الوقت الذي تستغرقه وتخفيف وطأتها على المستخدمين الذين يشاركون في عمليات التجارة الخارجية. وسيعود ذلك بالفائدة على وكالات القطاع العام المعنية والتجار ويعزز الشفافية وحسن التدبير. وفي هذا السياق، يزداد تضمين إصلاحات تيسير التجارة في مجالات سياساتية أعم ذات صلة بتنفيذ أهداف التنمية المستدامة. ولا تقتصر فائدة معظم إصلاحات التجارة المحددة الطابع على تنافسية التجارة بل وتؤثر تأثيراً مباشراً أيضاً في عدد من أهداف التنمية المستدامة.

وثمة فائدة متبادلة بين إصلاحات التجارة والتنمية تتجلى في صورٍ وأشكالٍ شتى (انظر Kituyi, 2013, 2014). وأكثر الروابط بينهما ذكراً هو تأثير تيسير التجارة تأثيراً إيجابياً في تنافسية البلدان النامية وفي مشاركتها في التجارة وسلاسل الإمداد على الصعيد العالمي (WTO, 2015a). وفضلاً عن هذا التأثير المعروف جداً الذي يحدثه تيسير التجارة في تنافسية البلدان النامية، ثمة وشائج إضافية مهمة تربطه بالتنمية في البلد المعني.

ويساهم نفاذ اتفاقات تيسير التجارة وتنفيذها في إنشاء "نظام تجاري متعدد الأطراف يكون شاملاً وقائماً على القواعد ومنفتحاً وغير تمييزي ومنصفاً (هدف التنمية المستدامة ١٧-١٠). والأمل معقود على أن تعين المساعدة التقنية وبناء القدرات بموجب الجزء II من اتفاق تيسير التجارة على "زيادة المعونة لدعم التجارة في البلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً، بمسائل منها إطار العمل المتكامل المعزز (هدف التنمية المستدامة رقم ٨-أ) وأن "يعزز الدعم الدولي لبناء القدرات بشكل فعالٍ محدد الأهداف في البلدان النامية بغية دعم الخطط الوطنية الرامية إلى تحقيق جميع أهداف التنمية المستدامة، ومن بينها التعاون بين الشمال والجنوب وبين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي الأطراف" (هدف التنمية المستدامة رقم ١٧-٩).

ولأغلب تدابير تيسير التجارة المحددة المضمنة في اتفاق تيسير التجارة صلة مباشرة بشتى جوانب التنمية. ويُورِد الجدول ٥-٢ قائمة بالمواد المدرجة في اتفاق تيسير التجارة ويربطها بأهداف منتقاة من أهداف التنمية المستدامة.

فعلى سبيل المثال، تتناول المادة الأولى من اتفاق تيسير التجارة نشر وإتاحة المعلومات عن إجراءات الاستيراد والتصدير والعبور، فالبلد الذي يمتثل للمادة الأولى يكون بذلك أقرب إلى تحقيق هدف التنمية المستدامة ١٦-١٠ الذي يرمي، فيما يرمي إليه، إلى كفالة "إتاحة المعلومات للجمهور". وثمة مثال آخر هو المادة ٥ من اتفاق تيسير التجارة التي تقضي، ضمن ما تقضي به، بأن تنشر الحكومات بعض الإعلانات في شكل غير تمييزي يسهل استخدامه. ويتحقق ذلك بقدر أكبر من السهولة لو "أُتيحت الإنترنت" للتجار، أسوة بما يرمي إليه هدف التنمية المستدامة ٩-ج. وتتضمن المادة ٦ من الاتفاق شرطاً يقضي بتفادي "تضارب المصالح في تقييم وتحصيل الجزاءات والرسوم" الذي يمكن أن يساهم في "تخفيض الفساد والرشوة" اللذين يشملهما هدف التنمية المستدامة ١٦-٥. وثمة مثال آخر على الوشائج التي تربط اتفاق تيسير التجارة وأهداف التنمية المستدامة هو المادة ١١ التي تتناول حرية العبور وتستكمل "البنية التحتية الإقليمية وعبر الحدود" التي تندرج في إطار هدف التنمية المستدامة رقم ٩-١.

ولتنفيذ اتفاق تيسير التجارة تنفيذاً ناجعاً، يُطلب من أعضاء منظمة التجارة العالمية "إنشاء و/أو الإبقاء على لجنة وطنية لتيسير التجارة أو تعيين آلية قائمة لتيسير تنسيق أحكام [اتفاق تيسير التجارة] وتنفيذها على الصعيد الوطني". ولهذه الآلية دور حاسم في الحصول على الدعم للسياسات من أصحاب المصلحة المعنيين من القطاعين العام والخاص، ومن بينهم مستخدمو خدمات دعم التجارة ومقدموها (UNCTAD, 2014d). وتستجيب هذه الآلية أيضاً لهدف التنمية المستدامة رقم ١٧-١٧ الداعي إلى "تشجيع ودعم شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص والمجتمع المدني تستند على الخبرة المستمدة من استراتيجيات الشراكة وتوفير الموارد لها".

وفضلاً عن أهداف التنمية المستدامة المحددة المذكورة في الجدول ٥-٢، ثمة أهداف شاملة من أهداف التنمية المستدامة تستفيد من إصلاحات تيسير التجارة وتساعد على تنفيذها. فعلى سبيل المثال، سيساعد "حصول جميع النساء والرجال على التعليم التقني والمهني والعالي الميسور، بما في ذلك الجامعة" (٤-٣) على تعزيز قدرات التجار ومقدمي الخدمات على استخدام أحدث التقانات والنُهج التي تستعملها إدارات الجمارك وسواها من وكالات الحدود. وبوجه عام، يساعد كثير من تدابير تيسير التجارة القطاع غير الرسمي على أن يشارك بشكل أفضل في التجارة الخارجية الرسمية على نحو يدعم هدف التنمية المستدامة رقم ٨-٣ وهو "إضفاء الطابع الرسمي

على المشاريع المتناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة الحجم، ونموها".

ومنذ عام ٢٠١٤، شرع أعضاء منظمة التجارة العالمية في إبلاغ هذه المنظمة "بالفئة ألف" من تدابيرهم لتيسير التجارة. و"تتضمن الفئة ألف أحكاماً يحددها بلد عضو نامٍ بغية تنفيذها عند نفاذ هذا الاتفاق، أو في حالة بلد عضو من أقل البلدان نمواً في غضون سنة من النفاذ" (WTO, 2014). وبحلول ٣٠ تموز/يوليه ٢٠١٥، بلغ مجموع البلدان النامية التي أبلغت أمانة منظمة التجارة العالمية عن أحكام الفئة ألف ٦٧ بلداً (WTO, 2015b).

الجدول ٥-٢ أمثلة لمواد اتفاق تيسير التجارة التي قد تستفيد من أهداف التنمية المستدامة وتساعد في تحقيقها

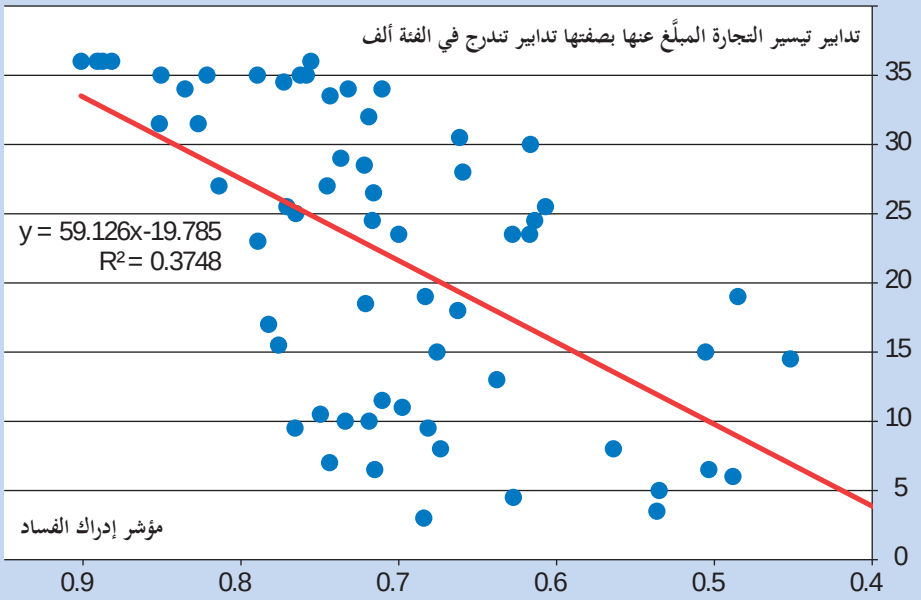
مواد اتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية	*مقتطفات مختارة من أهداف التنمية المستدامة*
المادة ١: نشر المعلومات وإتاحتها	"إتاحة المعلومات للجمهور" (١٦-١٠)
المادة ٢: الفرصة للتعليق، المعلومات قبل النفاذ والمشاورات	" اتخاذ القرارات الاستجابية والشاملة والتشاركية والتمثيلية على جميع المستويات" (١٦-٧)
المادة ٣: القرارات المسبقة	"إنشاء مؤسسات فعالة وقابلة للمساءلة وشفافة على جميع المستويات" (١٦-٦)
المادة ٤: إجراءات الاستئناف أو الاستعراض	"حكم القانون على الصعيدين الوطني والدولي، وكفالة الحصول المتساوي على العدالة" (١٦-٣)
المادة ٥: التدابير الأخرى لتعزيز النزاهة وعدم التمييز والشفافية	"الحصول على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والسعي الحثيث لتوفير حصول الجميع على خدمات الإنترنت بأسعار ميسورة" (٩-ج)
المادة ٦: مراعاة الانضباط بشأن الرسوم والإتاوات المفروضة على الاستيراد والتوريد والعقوبات أو المتعلقة بها	"الحد من الفساد والرشوة" (١٦-٥)
المادة ٧: الإفراج عن السلع وتخليصها	"تعزيز استخدام التقانات التمكينية ولا سيما تكنولوجيا المعلومات والاتصالات"(١٧-٨)
المادة ٨: التعاون بين وكالات الحدود	"رفع مستويات الإنتاجية الاقتصادية عبر التنويع والتطوير التكنولوجي والابتكار" (٨-٢)
المادة ٩: حركة السلع الموجهة للاستيراد تحت رقابة الجمارك	"قدرات المؤسسات المالية المحلية" (٨-٢)
المادة ١٠: إجراءات الاستيراد والتصدير والعبور	" رفع مستويات الإنتاجية الاقتصادية عبر التنويع والتطوير التكنولوجي والابتكار"(٨-٢)
المادة ١١: حرية العبور	"البنية التحتية الإقليمية وعبر الحدود" (٩-١)
المادة ١٢: تعاون الجمارك	"تعزيز المؤسسات الوطنية ذات الصلة، بوسائل من بينها التعاون الدولي، بغية بناء القدرات على جميع المستويات، لا سيما في البلدان النامية، لمنع العنف ومكافحة الإرهاب والجريمة (١٦-أ)
المادة ٢٣-٢: اللجنة الوطنية لتيسير التجارة	"الشراكات الفعالة العامة وبين القطاعين العام والخاص والمجتمع المدني" (١٧-١٧)

المصدر: اقتراح الفريق العامل المتعلق بأهداف التنمية المستدامة الذي يمكن الاطلاع عليه في https://sustainabledevelopment.un.org/ focussdgs.html (accessed 25 June 2015).

ويُستشف من تحليل عدد تدابير الفئة ألف المبلَّغ عنها لكل بلد أن ثمة ارتباط وثيق بين مختلف مؤشرات إعداد إصلاحات تيسير التجارة وتنفيذها. ورغم أن الصلة الإحصائية لا تشي في حد ذاتها بأي شيء عن العلاقات السببية، فإن البيانات توحي بأن الأدلة التجريبية تدعم الصلات المحتملة الواردة في الجدول ٥-٢[١٠١]. فعلى سبيل المثال، يقارب المعامل R2 بين مؤشر التنمية البشرية وعدد التدابير المبلَّغ عنها بحسبانها تندرج في الفئة ألف ٠,٣٧ في المائة، مما يفهم منه أن مؤشر التنمية البشرية في البلد المعني يفسر ٣٧ في المائة من التفاوت في عدد بلاغات الفئة ألف في هذا البلد (الشكل ٥-١).

ومما يثير الاهتمام أن تنفيذ تدابير تيسير التجارة، كما يتجلى في بلاغات الفئة ألف، أقل ارتباطاً من الناحية الإحصائية بتجارة البلد المعني من مستوى تنميته المقيس بالناتج المحلي الإجمالي للفرد أو بمؤشر التنمية البشرية. وبعبارة أخرى، يُفهم من البيانات المستمدة من بلاغات الفئة ألف أن احتمال تنفيذ البلد النامي إصلاحات تيسير التجارة يرتبط بقدراته وتنميته البشرية والمؤسسية ارتباطاً أقوى من ارتباطه بمستوى تجارته الخارجية. ولذلك، ستظل تنمية القدرات عاملاً رئيساً في إحراز تقدم في اتفاق تيسير التجارة على أرض الواقع.

الشكل ٥-١ مؤشر التنمية البشرية وعدد تدابير تيسير التجارة المبلغ عنها على أنها تندرج في الفئة ألف



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى الإخطارات الفردية المنشورة في موقع منظمة التجارة العالمية على الإنترنت http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm#notifications (accessed 24 September 2015)، ومؤشر التنمية البشرية مستمد من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي على الموقع: http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi (accessed 24 September 2015).

المراجع

Bergerson SG (2008). Arctic meltdown, the economic and security implications of global warming. *Foreign Affairs*. March/April.

Det Norske Veritas (2011). Polar Code Hazard Identification Workshop report for IMO. 25 October. Available at http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/INF-3%20annex%20Polar%20Code%20Workshop%20Report%2025Oct11.pdf (accessed 9 September 2015).

Economic Commission for Europe (2013). *Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks*. Expert group report. Inland Transport Committee. United Nations publication. ECE/TRANS/238. New York and Geneva. Available at http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf (accessed 6 July 2015).

European Commission (2014a). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the European Union Strategy and Action Plan for customs risk management: Tackling risks, strengthening supply-chain security and facilitating trade. COM(2014) 527 final. Brussels. Available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/com_2014_527_en.PDF (accessed 12 June 2015).

European Commission (2014b). Annex to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the European Union Strategy and Action Plan for customs risk management: Tackling risks, strengthening supply-chain security and facilitating trade. COM(2014) 527 final. Annex I. Brussels. Available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/com_2014_527_annex_en.PDF (accessed 12 June 2015).

IHS Maritime Technlogy (2014). Emissions control. November.

IMO (2002). Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters. MSC/Circ.1056. MEPC/Circ.399. London.

IMO (2009). Guidelines for ships operating in polar waters. Resolution A.1024(26). London.

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). Sulphur monitoring programme for fuel oils for 2012. MEPC 65/4/9. London.

IMO (2014a). Third IMO GHG study 2014 – Final report. MEPC 67/INF.3. London.

IMO (2014b). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-seventh session. MEPC 67/20. London.

IMO (2014c). Sulphur monitoring for 2013. MEPC 67/4. London.

IMO (2014d). Amendments to MARPOL. Circular letter No. 3495 of 30 October 2014. London.

IMO (2014e). Report of the Ballast Water Review Group. MEPC 68/WP.8. London.

IMO (2014f). Progress report of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) Information Sharing Centre (ISC). Submitted by the ReCAAP-ISC. MSC 94/INF.7. London.

IMO (2014g). Developments since MSC 93. MSC 94/14. London.

IMO (2014h). Report of the Maritime Safety Committee on the work of its ninety-fourth session. MSC 94/21. London.

IMO (2015a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-eighth session. MEPC 68/21. London.

IMO (2015b). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Lima in December 2014 and in Geneva in February 2015. MEPC 68/5. London.

IMO (2015c). Guidance on the application of regulation 13 of MARPOL annex VI tier III requirements to dual fuel and gas-fuelled engines. MEPC.1/Circ.854. London.

IMO (2015d). Sulphur monitoring for 2014. MEPC 68/3/2. London.

IMO (2015e). Report [of the Sub-committee on Pollution Prevention and Response] to the Marine Environment Protection Committee. PPR 2/21/Add.1. London.

IMO (2015f). Progress report on the study on the implementation of the ballast water performance standard described in regulation D-2 of the BWM Convention. MEPC 68/2/11. London.

IMO (2015g). Report of the Legal Committee on the work of its one hundred and second session. LEG 102/12. London.

IMO (2015h). Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships. MSC.1/Circ.1333/Rev.1. London.

IMO (2015i). Best management practices for protection against Somalia-based piracy. MSC.1/Circ.1506. London.

IMO (2015j). Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area. MSC.1/Circ.1406/Rev.3. London.

IMO (2015k). Piracy. LEG 102/5. London.

IMO (2015l). 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, the Comité Maritime International and InterManager. LEG 102/4. London.

Kituyi M (2013). Trade facilitation: Trade competitiveness and the development dimension. International Trade Centre – Trade Forum. 1 December. Available at http://www.tradeforum.org/article/Trade-facilitation-Trade-competitiveness-and-the-development-dimension/ (accessed 9 September 2015).

Kituyi M (2014). Cutting red tape in trade supports development. *Huffington Post*. 2 December. Available at http://www.huffingtonpost.com/mukhisa-kituyi/cutting-red-tape-in-trade_b_6248562.html (accessed 9 September 2015).

The Ship Supplier (2014). Tier III rules will become cost saver. Issue 61.

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 12 June 2015).

UNCTAD (2007). Maritime security: ISPS code implementation, costs and related financing. UNCTAD/SDTE/TLB/2007. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20071_en.pdf (accessed 24 September 2015).

UNCTAD (2009). Multi-Year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation: Maritime Transport and the Climate Change Challenge. Summary of proceedings. UNCTAD/DTL/TLB/2009/1. Geneva. Available at http://unctad.org/en/Docs/dtltlb20091_en.pdf (accessed 17 September 2015).

UNCTAD (2011a). *Review of Maritime Transport 2011*. United Nations publication. Sales No. E.11.II.D.4. New York and Geneva. Available at (accessed 30 September 2015).

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: 8–12. Available at http://unctad.org/en/Docs/webdtltlb20113_en.pdf (accessed 30 September 2015).

UNCTAD (2012a). *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. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf (accessed 24 September 2015).

UNCTAD (2012b). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. Sales no. E.12.II.D.17. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf (accessed 12 June 2015).

UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf (accessed 12 June 2015).

UNCTAD (2014a). *Review of Maritime Transport 2014*. United Nations publication. Sales No. E.14.II.D.5. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf (accessed 24 July 2015).

UNCTAD (2014b). *Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2013/1. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d1_en.pdf (accessed 24 June 2015).

UNCTAD (2014c). *Maritime Piracy. Part II: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2013/3. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d3_en.pdf (accessed 24 June 2015).

UNCTAD (2014d). *National Trade Facilitation Bodies in the World*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2014/1. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/Pages/DTL/Trade-Logistics-Branch.aspx (accessed 17 September 2015).

United Nations (2014a). United Nations Security Council resolution 2184. 12 November. S/RES/2184. New York.

United Nations (2014b). United Nations Security Council resolution 2182. 24 October. S/RES/2182. New York.

United Nations Environment Programme (2015). Message by the United Nations Secretary-General, Ban Ki-moon on World Oceans Day. 8 June. Available at http://www.unep.org/newscentre/Default.aspx?DocumentID=26827&ArticleID=35178&l=en (accessed 9 September 2015).

WCO (2011). The customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond. WCO research paper No.18. September. Available at http://www.wcoomd.org/~/media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Research/Research%20Paper%20Series/18_CSCSP_911.ashx?db=web (accessed 28 September 2015).

WCO (2012). *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/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx (accessed 12 June 2014).

WCO (2015a). *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 28 September 2015).

WCO (2015b). *Compendium of Authorized Economic Operator Programmes*. 2015 edition. Available at http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/media/3109C877081E4071B4E2C938317CBA9C.ashx (accessed 28 September 2015).

Wilson KJ, Falkingham J, Melling H and De Abreu R (2004). Shipping in the Canadian Arctic: Other possible climate change scenarios. Canadian Ice Service and the Institute of Ocean Sciences. Victoria.

WTO (2014). Agreement on Trade Facilitation. Article 14: Categories of provisions. WT/L/931. 15 July. Available at http://www.wto.org/english/news_e/news14_e/sum_gc_jul14_e.htm (accessed 9 September 2015).

WTO (2015a). Doha Development Agenda. Available at http://www.wto.org/english/thewto_e/coher_e/mdg_e/dda_e.htm (accessed 17 September 2015).

WTO (2015b). Notifications of category A commitments, available at https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm#notifications (accessed 28 September 2015).

حواشي نهاية الفصل

(١) فصل سادس جديد عنوانه "تدابير سلامة السفن العاملة في المياه القطبية".

(٢) حسب إجراء القبول الضمني، تصبح التعديلات نافذة تلقائياً ما لم يقدم عدد معين من الدول الأعضاء اعتراضات عليها.

(٣) يندرج في هذا السياق قرار حديث اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة (A/69/L.65) يقضي بوضع 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.

(٤) انظر النشرة الإعلامية الصادرة عن تحالف أنتاركتيكا والمحيط الجنوبي (اتحاد يضم أكثر من ٣٠ منظمة غير حكومية مهتمة بحماية بيئة انتاركتيكا والحفاظ عليها) التي يمكن الاطلاع عليها عبر الرابط: http://www.asoc.org/explore/latest-news/1364-press-release-polar-code-too-weak-to-properly-protect-polar-environments-from-increased-shipping-activity (accessed 9 September 2015).

(٥) انظر النشرة الإعلامية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية عبر الرابط: http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-nmsc94polar.aspx#.VZEmLGw1-Hs (accessed 9 September 2015)؛ ويمكن الاطلاع على مزيد من الوثائق عن المدونة القطبية وعلى عروض من حلقة العمل عن هذا الموضوع في موقع المنظمة البحرية الدولية على الإنترنت: http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx (accessed 9 September 2015).

(٦) للاطلاع على عرض عام، انظر UNCTAD (2009, pages 16-18)؛ انظر أيضاً اللجنة الاقتصادية لأوروبا (٢٠١٣)، الصفحات ١٥ و ٤١ إلى ٤٣.

(٧) انظر النشرة الإعلامية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية عبر الرابط: http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx (accessed 9 September 2015).

(٨) انظر المقابلة مع الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، المنشورة في ٢٥ شباط/فبراير ٢٠١٥، وهي متاحة عبر الرابط: http://www.arctic-council.org/index.php/en/resources/news-and-press/news-archive/992-interview-with-secretary-general-of-the-international-maritime-organization-imo (accessed 9 September 2015).

(٩) للاستزادة من المعلومات، بما في ذلك حالة التصديق، انظر موقع شعبة الأمم المتحدة لشؤون المحيطات وقانون البحار، عبر الرابط: http://www.un.org/depts/los/index.htm (accessed 9 September 2015).

(١٠) أصبحت اتفاقية سولاس نافذة في ٢٥ أيار/مايو ١٩٨٠ وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥ بلغ عدد الأطراف فيها ١٦٢ دولة طرفاً تمثل ٩٨,٦ في المائة من الحمولة الطنية العالمية.

(١١) تشمل الاتفاقيات الأخرى التي تتناول السلامة البحرية: اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام ١٩٧٢؛ الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام ١٩٦٦ (اتفاقية خطوط التحميل)؛ الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات، لعام ١٩٧٢؛ الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين، لعام ١٩٧٨ والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحريين لعام ١٩٧٩. وتشمل المدونات والخطوط التوجيهية غير الإلزامية: المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة لعام ٢٠٠٦ (الفصل السابع من اتفاقية سولاس)؛ المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تحمل غازات مسيلة سائبة (المدونة الدولية لناقلات الغاز لعام ١٩٩٣) (الفصل السابع من اتفاقية سولاس) ومدونة التوازن التام لعام ٢٠٠٨.

(١٢) أصبحت اتفاقية ماربول نافذة في ٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٣. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥ بلغ عدد الأطراف فيها ١٥٣ دولة طرفاً تمثل ٩٨,٥٢ في المائة من الحمولة الطنية العالمية. ورغم أن جميع الدول المتعاقدة في اتفاقية ماربول ملزمة بالمرفقين الأول (منع ومكافحة التلوث الزيتي) والثاني (المواد السائلة الضارة)، لم تصدق جميع الدول المتعاقدة على المرفقات الأخرى أو تنضم إليها. وللاستزادة من المعلومات، انظر موقع المنظمة البحرية الدولية في الإنترنت.

(١٣) تشمل الصكوك الأخرى التي تتناول التلوث من السفن وتنطبق أحكامها أيضاً على المناطق القطبية، الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لعام ٢٠٠٤ (اتفاقية مياه الصابورة)؛ واتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام لعام ٢٠٠٧ (إزالة الحطام لعام ٢٠٠٧)؛ واتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى، لعام ١٩٧٢ (اتفاقية لندن لعام ١٩٧٢) وبروتوكولها لعام ١٩٩٦؛ والاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لعام ١٩٩٠، وبروتوكولها بشأن المواد الخطيرة والضارة (بروتوكول اتفاقية الاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لعام ٢٠٠٠).

(١٤) اتفاقية نيروبي لإزالة الحطام لعام ٢٠٠٧، انظر UNCTAD, 2014a؛ الصفحات ٧٨-٧٩.

(١٥) أصبحت اتفاقية العمل البحري نافذة في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٣. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥، بلغ عدد الدول الأطراف فيها ٦٦ دولة طرفاً. للاطلاع على عرض عام، انظر UNCTAD (2013)، الصفحة ١٠٤.

(١٦) المناطق الخاصة بموجب اتفاقية ماربول هي بعض المياه التي تقتضي، لأسباب تقنية تتعلق بحالتها الأوغنوغرافية والإيكولوجية والحركة البحرية فيها، اعتماد طرائق خاصة إلزامية لمنع تلوث البحار.

(١٧) اللائحة ١٥ من المرفق الأول باتفاقية ماربول.

(١٨) اللائحة ١٣ من المرفق الثاني باتفاقية ماربول.

(١٩) اللائحة ٥ من المرفق الخامس باتفاقية ماربول.

(٢٠) اللائحة ٤٣ من المرفق الأول باتفاقية ماربول.

(٢١) ينظم نظام معاهدة انتاركتيكا العلاقات بين الدول في انتاركتيكا. والصك الرئيسي هو معاهدة انتاركتيكا التي وُقِّعت في ١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٥٩ وأصبحت نافذة في ٢٣ حزيران/يونيه ١٩٦١. وبلغت الأطراف الأصلية في المعاهدة ١٢ دولة عاملة في انتاركتيكا أثناء السنة الجيوفيزيائية الدولية ١٩٥٧-١٩٥٨. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥، بلغ مجموع عدد الأطراف الحالي ٥٢ طرفاً. وتستكمل المعاهدة توصيات اعتُمِدت في اجتماعات استشارية وبروتوكول حماية البيئة المتعلق بمعاهدة أنتاركتيكا (مدريد ١٩٩١) وباتفاقيتين منفصلتين تتناولان الموارد الإحيائية، هما اتفاقية حفظ فقمة انتاركتيكا (لندن ١٩٧٢) واتفاقية حفظ الموارد البحرية الحية لأنتاركتيكا (كانبيرا ١٩٨٠). ولن تدخل حيز النفاذ اتفاقية تنظيم الأنشطة المتعلقة بالموارد المعدنية لأنتاركتيكا (ولينغتون ١٩٨٨) التي جرى التفاوض بشأنها بين عامي ١٩٨٢ و١٩٨٨.

(٢٢) انظر المادتين ٥ و٦ من المرفق الرابع ببروتوكول معاهدة حماية بيئة أنتاركتيكا لعام ١٩٩١ الذي أصبح نافذاً في ١٤ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨.

(٢٣) منطقة القطب الشمالي بحر ضحل يغطيه أحياناً جليد عمره عدة سنوات أو جليد عمره سنة واحدة وتحيط به كتل أرضية. وأنتاركتيكا قارة يكسوها الجليد ويحيط بها محيط عميق. ومنطقة القطب الشمالي موطن لسكان أصليين ظلوا يحصلون على قوتهم من البيئة لألاف السنين. ولا يوجد في أنتاركتيكا سكان دائمون. وتتمتع منطقة القطب الشمالي بحماية أقل بموجب القانون الدولي في الوقت الحالي من أنتاركتيكا. وللاستزادة من المعلومات، انظر (Det Norske Veritas 2011).

(٢٤) للحصول على معلومات أساسية عن أهمية هذه المسألة، انظر http://globallast.imo.org/ (accessed 9 September 2015).

(٢٥) عُقِدتا في ١٣-١٧ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤ و١١-١٥ أيار/مايو ٢٠١٥ على التوالي.

(٢٦) للحصول على مزيد من التفاصيل، انظر *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٣*. وينبغي أن يُشار إلى أن مسالة التدابير المحتملة المستندة إلى السوق لم تناقش في دورات لجنة حماية البيئة البحرية السادسة والستين والسابعة والستين والثامنة والستين.

(٢٧) للاطلاع على موجز عن محتوى التوصيات، انظر (UNCTAD (2012b))، الصفحتان ٩٧-٩٨؛ وللاطلاع على عرض عام للنقاش بشأن مختلف أنواع التدابير، انظر (UNCTAD 2011a)، الصفحات ١١٤ إلى ١١٦.

(٢٨) يمكن الاطلاع على نسخة من الدراسة ومزيد من المعلومات عن المنهجية عبر الرابط: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx (accessed 9 September 2015).

(٢٩) الوثيقة MEPC 68/5/1 (جزر مارشال).

(٣٠) تتضمن تحديد الوقود الأساسي لحساب مؤشر كفاءة الطاقة المحقق في تصميم السفن بالنسبة للسفن المزودة بمحركات الوقود الثنائي التي تستعمل الغاز الطبيعي المسيل وزيت الوقود السائل.

(٣١) تجعل هذه التدابير الخطوط التوجيهية تنطبق على المرحلة الأولى (تبدأ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥) من متطلبات مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن.

(٣٢) تجعل هذه التعديلات الخطوط التوجيهية "منطبقة على المستوى ١ من تقييم خطوط الطاقة الدنيا لناقلات السوائب والناقلات الصهريجية. ووافقت اللجنة على مرحلة متدرجة تتألف من ستة شهور لتطبيق التعديلات".

(٣٣) على نحو ما تقضي به اللائحة ٢١-٦ من المرفق VI بماربول، ستستعرض المنظمة، في بداية المرحلة ١ وفي منتصف المرحلة ٢، حال التطورات التكنولوجية، إن اقتضى الحال ذلك، وتعدل الفترات الزمنية، ومعايير الخط المرجعي لمؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن لأنواع السفن المعنية ومعدل التخفيض؛ انظر IMO (2015a)، الصفحة ٢٨.

(٣٤) فريق العمل بالمراسلة بين الدورتين المعني بالتدابير التقنية والتشغيلية الإضافية لتعزيز كفاءة الطاقة الذي أنشأته دورة لجنة حماية البيئة البحرية السابعة والستين. ويمكن الاطلاع على التقرير في الوثيقة MEPC 67/WP.13. وللاستزادة من المعلومات عن المداولات والوثائق، انظر IMO (2015a)، الصفحة ٣٤.

(٣٥) أصبح المرفق VI باتفاقية ماربول نافذاً في ١٩ أيار/مايو ٢٠٠٥. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥، بلغ عدد الدول الأطراف فيه ٨٢ دولة تمثل ٩٥,٢٣ في المائة من الحمولة الطنية العالمية. ويشمل المرفق VI التلوث الزيتي من السفن، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت والمواد الجسيمية.

(٣٦) انظر http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/jgrd.50171/pdf (accessed 24 September 2015).

(٣٧) للاطلاع على آراء مختلفة عن تأثير انبعاثات الكربون الأسود في المنطقة القطبية الشمالية وفي تغير المناخ العالمي، انظر الوثيقتين MEPC 68/3/5 و MEPC 68/3/5/Corr.1 (الاتحاد الروسي) اللتين ترد فيهما بيانات عن انبعاثات الكربون الأسود من النقل البحري في ظروف الجليد في بحار القطب الشمالي المتاخمة لأراضي الاتحاد الروسي. وحسب التقييم الوارد في هاتين الوثيقتين عن انبعاثات الكربون الأسود من السفن العاملة في المنطقة القطبية الشمالية، فإن تأثير هذه الانبعاثات إقليمي فحسب ولا يمكن أن يشكل خطراً ينذر بتغير المناخ، وأن انبعاثات الكربون الأسود من السفن لا يؤثر في خصائص الجليد والثلج إلا في الحالات التي تحدث فيها هذه الانبعاثات على مسافة تبعد عن حافة الجليد بأقل من ١٠٠ كيلومتر؛ والوثيقة MEPC 68/3/19 CSC) التي ترد فيها تعليقات على الوثيقة MEPC 68/3/5 تشير إلى أنها لا تتبع أي معيار علمي حيال الاقتباسات وتقييم الفوارق مع الدراسات السابقة؛ والوثيقة MEPC 68/3/22 (النرويج) التي ترد فيها تعليقات على الوثيقة MEPC 68/3/5 تدعو لجنة حماية البيئة البحرية إلى مواصلة عملها بشأن الكربون الأسود وفق خطة العمل المتفق عليها في دورة لجنة حماية البيئة البحرية الثانية والستين.

(٣٨) للاستزادة من النقاش، انظر IMO (2014b))، الصفحات ٣٥ إلى ٣٩.

(٣٩) أُنشئت أول منطقتين لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت، وهما منطقتا بحر البلطيق وبحر الشمال، في أوروبا وأصبحتا نافذتين في عامي ٢٠٠٦ و٢٠٠٧ على التوالي. والمنطقة الثالثة التي أُقيمت هي منطقة أمريكا الشمالية لضبط الانبعاثات التي غدت نافذة في ١ آب/أغسطس ٢٠١٢. وفي تموز/يوليه ٢٠١١، أُقيمت منطقة رابعة لضبط الانبعاثات هي منطقة البحر الكاريبي للولايات المتحدة. وتشمل هذه المنطقة مياه محددة متاخمة لسواحل بورتو ريكو (الولايات المتحدة) وجزر فيرجين التابعة للولايات المتحدة، وأصبحت نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.

(٤٠) بموجب اللائحة ١٤ "أكاسيد الكبريت والمواد الجسيمية" من المرفق VI باتفاقية ماربول.

(٤١) تتألف من ١٣ دولة عضواً ومنظمة مشتركة بين الحكومات وست منظمات دولية غير حكومية.

(٤٢) للاستزادة من المعلومات، انظر IMO (2015a))، الصفحة ٢٥.

(٤٣) يُبتغى منها أن تكون أداة يُستعان بها في تدبر طلبات موارد التصدي للانسكاب وعروض المساعدة من البلدان والمنظمات الأخرى عند مواجهة حوادث جدية لانسكاب النفط.

(٤٤) تمت الموافقة فعلاً على الجزء الأول (معلومات أساسية) والجزء الثاني (السياسة الوطنية) من الخطوط التوجيهية بشأن التشتت الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وسيُنشران مع الجزء الثالث. ويُعكف على إعداد الجزء الرابع الذي يتناول تطبيق المشتتات تحت البحر وستراعى فيه الخبرة المكتسبة من حادث Deepwater Horizon وسائر التطورات التقنية.

(٤٥) انظر http://globallast.imo.org/ (accessed 9 September 2015).

(٤٦) أربعة نُظم قدمتها جمهورية كوريا واثنان سنغافورة.

(٤٧) نظامان قدمتهما اليابان واثنان جمهورية كوريا.

(٤٨) خلال عامي ٢٠١٤ و٢٠١٥، انضمت إلى الاتفاقية خمس دول هي جورجيا واليابان والأردن وتونغا وتركيا.

(٤٩) لأسباب ذات صلة بصيغة هذا القرار غير الملزم ومحتواه، احتفظ وفد الولايات المتحدة بموقفه حياله.

(٥٠) بمبادرة من دورة لجنة حماية البيئة البحرية السابعة والستين وتعكف على إجرائه أمانة المنظمة البحرية الدولية في إطار شراكة مع الجامعة البحرية الدولية.

(٥١) بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية وأمانتي الصندوقين الدوليين للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي والاتحاد الدولي لأصحاب الناقلات لمكافحة التلوث. والغرض منه دعم الاتفاقية بالتركيز على مرادها الأساسي وأهدافها الرئيسية من حيث السياسة العامة وليس أن تكون بمثابة مرشد لكيفية تنفيذ الاتفاقية.

(٥٢) للاستزادة من المعلومات، انظر (IMO 2015g)، الصفحة ٤.

(٥٣) أشار إليها أيضاً *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٣*، الصفحتان ١١٠–١١١؛ للاستزادة من المعلومات عن الإطار الدولي للمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث الزيتي من السفن انظر أيضا (UNCTAD 2012a).

(٥٤) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٩٢ واتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٩٢، انظر (UNCTAD 2012a).

(٥٥) انظر، على سبيل المثال، "Shell Arctic oil drilling to commence within weeks"، ٣ تموز/يوليه ٢٠١٥. يمكن الاطلاع عليه في الرابط: www.bbc.com/news/business-33379982 (accessed 9 September 2015).

(٥٦) للاستزادة من المعلومات، انظر *On Scene Coordinator Report Deepwater Horizon Oil Spill*، بتاريخ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، ويمكن الاطلاع عليه في الرابط: http://www.uscg.mil/foia/docs/dwh/fosc_dwh_report.pdf (accessed 24 September 2015).

(٥٧) انظر، *Lloyd's List*, Is BP now an attractive takeover target? 2 July 2015.

(٥٨) تستند الدعامة الأولى أساساً على نموذج مبادرة أمن الحاويات الذي استُحدِث في الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٢، وتقوم الدعامة الثانية أساساً على نموذج الشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب، الذي عُمِل به في الولايات المتحدة في عام ٢٠٠١. للاستزادة من المعلومات عن ذلك، والاطلاع على تحليل للسمات الأساسية لأمن سلسلة إمداد الجمارك، وبصفة خاصة المعلومات المسبقة عن البضائع، وإدارة المخاطر وفحص البضائع والمشغلين الاقتصاديين المعتمدين انظر (WCO 2011). وللاطلاع على موجز عن مختلف برامج الولايات المتحدة للأمن بعد ١١ أيلول/سبتمبر، انظر (UNCTAD 2004).

(٥٩) حتى حزيران/يونيه ٢٠١٥، وقعت ١٦٨ دولة عضواً من أعضاء منظمة الجمارك العالمية البالغ عددهم ١٨٠ خطاب نوايا لتنفيذ إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها.

(٦٠) يمكن الاطلاع على نسخة حزيران/يونيه ٢٠١٢ من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها في (WCO 2012). ويمكن الاطلاع أيضاً على مجموعة إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها التي تجمع جميع صكوك منظمة الجمارك العالمية ومبادئها التوجيهية التي تدعم التنفيذ، في الرابط: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (accessed 24 September 2015).

(٦١) مفهوم المشغل الاقتصادي المعتمد الوارد في إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها مستمد من الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية بصيغتها المعدلة (اتفاقية كيوتو المعدلة) التي تتضمن معايير بشأن "الأشخاص المأذون لهم" والبرامج الوطنية.

(٦٢) أُبرم أول اتفاق للاعتراف المتبادل بين نيوزيلندا والولايات المتحدة في حزيران/يونيه ٢٠٠٧. وحتى حزيران/يونيه ٢٠١٥، أُبرم ٣٢ اتفاقاً ثنائياً للاعتراف المتبادل. ويجري التفاوض على ١٩ اتفاقاً آخر بين البرازيل وجمهورية كوريا؛ وكندا والاتحاد الأوروبي؛ وكندا وإسرائيل؛ وكندا والمكسيك؛ والصين وإسرائيل؛ والصين واليابان؛ والصين والولايات المتحدة؛ وكوستاريكا والمكسيك؛ وكوستاريكا والولايات المتحدة؛ والاتحاد الأوروبي وهونغ كونغ، الصين؛ وهونغ كونغ، الصين واليابان؛ وهونغ كونغ، الصين وماليزيا؛ وهونغ كونغ، الصين وتايلند؛ والهند وجمهورية كوريا؛ وإسرائيل وجمهورية كوريا؛ واليابان وسويسرا؛ ونيوزيلندا وسنغافورة؛ والنرويج وسويسرا؛ وجمهورية كوريا وتايلند.

(٦٣) نظراً لأن لدى بلدان الاتحاد الأوروبي الثمانية والعشرين برنامجاً موحداً مشتركاً للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين.

(٦٤) حسب المعلومات التي قدمتها أمانة منظمة الجمارك العالمية. للمزيد من المعلومات، انظر منظمة الجمارك العالمية (2015b).

(٦٥) هي أذربيجان وأرمينيا وجورجيا والسودان وصربيا وكولومبيا وماليزيا ومصر والمملكة العربية السعودية ومنغوليا والهند. وفضلاً عن ذلك، عُقِد مؤتمر عالمي للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين في مدريد في نيسان/أبريل ٢٠١٤ وفي ربيع عام ٢٠١٦، يُعتزم عقد مؤتمر عالمي آخر في المكسيك.

(٦٦) اللائحة 648/2005 (EC) وأحكامها التنفيذية.

(٦٧) انظر بوجه خاص (UNCTAD 2011a) وفيه يرد عرض عام للتغييرات الرئيسية التي أدخلها هذا التعديل على مدونة الجمارك في الصفحتين ١٢٢ و١٢٣.

(٦٨) للاستزادة من المعلومات، انظر http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (accessed 25 September 2015).

(٦٩) حسب المعلومات التي قدمتها المديرية العامة للاتحاد الضريبي والجمركي في الاتحاد الأوروبي، بلغ عدد الطلبات المقدمة، حتى ١١ حزيران/يونيه ٢٠١٥، ١٧ ٧٨٢ طلباً للحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد وعدد الشهادات التي أُصدِرت ٤٧٦ ١٥ شهادة. وحتى ١١ حزيران/يونيه ٢٠١٥، بلغ عدد الطلبات المرفوضة ٨٨١ ١ طلباً (١١ في المائة من الطلبات المتلقاة) وعدد الشهادات الملغاة ٣٨٣ ١ شهادة (٩ في المائة من

الشهادات الممنوحة). والتفصيل المبلغ عنه لكل نوع من الشهادات الممنوحة كما يلي: AEO-F 7,742 (٥٠ في المائة)؛ AEO-C 7,152 (٤٦ في المائة)؛ وAEO-S 582 (٤ في المائة).

(٧٠) للاطلاع على الاستبيان بشأن التقييم الذاتي، انظر: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf (accessed 25 September 2015). ويمكن الاطلاع على الملاحظات التوضيحية في الرابط: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (accessed 25 September 2015).

(٧١) سبق وأبرم الاتحاد الأوروبي اتفاقات للاعتراف المتبادل مع أندورا وسويسرا والصين والنرويج والولايات المتحدة واليابان. وتجري مفاوضات مع كندا. وللاستزادة من المعلومات عن المشغلين الاقتصاديين المعتمدين، انظر: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/aeo/index_en.htm (accessed 25 September 2015).

(٧٢) انظر النشرة الإعلامية الصادرة عن المفوضية الأوروبية في ٢١ آب/أغسطس ٢٠١٤ – الجمارك: المفوضية تعتمد استراتيجية وخطة عمل لتحسين إدارة الجمارك، يمكن الاطلاع عليهما في: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-936_en.htm (accessed 25 September 2015).

(٧٣) انظر http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security (accessed 25 September 2015).

(٧٤) للاستزادة من المعلومات عن شتى المبادرات الأمنية، انظر (UNCTAD 2004).

(٧٥) لمزيد عن المعلومات عن مبادرة أمن الحاويات، انظر http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief (accessed 25 September 2015). وأُجل مرة أخرى في عام ٢٠١٤ تنفيذ المتطلبات التشريعية لفحص ١٠٠ في المائة من جميع الحاويات المتجهة إلى الولايات المتحدة لسنتين أُخريين. انظر أيضاً (UNCTAD 2014a)، الصفحات ٨٦ إلى ٨٧.

(٧٦) البلدان/الأقاليم التسعة هي الأردن وإسرائيل وجمهورية كوريا وسنغافورة وكندا ومقاطعة تايوان الصينية والمكسيك ونيوزيلندا واليابان.

(٧٧) المتطلبات الإضافية للملف الأمني للموردين والناقلات.

(٧٨) للاستزادة من المعلومات عن القاعدة "١٠+٢"، انظر http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/importer-security-filing-102 (accessed 25 September 2015).

(٧٩) للاستزادة من المعلومات، انظر http://www.cbp.gov/trade/isa/importer-self-assessment (accessed 9 September2015). وللاطلاع على معلومات عن الفوائد التي يجنيها المشاركون، انظر http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2002-06-17/pdf/02-15308.pdf (accessed 25 September 2015).

(٨٠) للاستزادة من المعلومات، انظر http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2014-06-16/pdf/2014-13992.pdf (accessed 25 September 2015).

(٨١) للاستزادة من المعلومات، انظر http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm (accessed 25 September 2015).

(٨٢) للاستزادة من المعلومات، انظر http://www.cbp.gov/border-security/international-initiatives/international-agreements/cmaa (accessed 25 September 2015).

(٨٣) في ١ تموز/يوليه ٢٠٠٤، أصبحت تعديلات عام ٢٠٠٢ على اتفاقية سولاس والمدونة الدولية الجديدة لأمن السفن والمرافق المينائية نافذة وغدت إلزامية لجميع الدول الأعضاء في اتفاقية سولاس. وللاستزادة من المعلومات، انظر ((UNCTAD (2004 and 2007).

(٨٤) انظر أيضاً *Lloyd's List*, 2015, Minimal changes made to ISO 28007 standards for maritime security, March, available at http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article459421.ece (accessed 9 September 2015).

(٨٥) للاستزادة من المعلومات، انظر ((IMO (2014g). انظر أيضاً http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx (accessed 25 September 2015). تُنشر التقارير عن الهجمات الفعلية أو محاولات الهجوم التي يشنها القراصنة ومرتكبو أعمال السطو المسلح عبر النظام المتكامل لمعلومات النقل البحري. ويمكن الاطلاع عليها عبر الرابط: http://gisis.imo.org (accessed 9 September 2015).

(٨٦) يوجد في الوقت الحالي في الجامعة البحرية الإقليمية في أكرا.

(٨٧) من قِبل الجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا ولجنة خليج غينيا والدول الأعضاء في المنطقة.

(٨٨) يمكن الاطلاع عليه عبر الرابط http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf (accessed 25 September 2015).

(٨٩) لمزيد من المعلومات، انظر موقع مركز تقاسم معلومات التجارة البحرية على الإنترنت، www.mtisc-gog.org (accessed 9 September 2015). ويمكن الاطلاع أيضاً في موقع المنظمة البحرية الدولية ومواقع المنظمات المذكورة على الإنترنت على The Newly Updated *Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region* التي أعدها المجلس البحري البلطيقي والدولي والغرفة الدولية للنقل البحري والرابطة الدولية لمالكي الناقلات المستقلين والرابطة الدولية لمالكي سفن نقل البضائع الجافة.

(٩٠) من الصين واليابان ونيجيريا والنرويج والمملكة المتحدة ومنذ وقت قريب أنغولا.

(٩١) للاطلاع على إرشادات المنظمة البحرية الدولية بشأن القرصنة وأفضل ممارسات الإدارة، انظر: http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx (accessed 25 September 2015).

(٩٢) يرد نص البيان الكامل في المرفق ٢٩ بالوثيقة ((IMO (2014h)).

(٩٣) تتألف المجموعة المعروفة باسم "عملية كمبالا" من أعضاء فريق الاتصال الصومالي المعني بمكافحة القرصنة المنشأ في عام ٢٠١٠ بغية تحسين التنسيق وتقاسم المعلومات بين مكاتب مكافحة القرصنة التابعة لحكومة الصومال وغلمودوغ وبونتلاند وصوماليلاند.

(٩٤) EUCAP Nestor هي بعثة مدنية للاتحاد الأوروبي لديها قدر من الدراية العسكرية في إطار سياسة الأمن والدفاع المشتركة. وEUCAP Nestor بعثة غير مسلحة لبناء القدرات لا تتمتع بسلطات تنفيذية وتهدف إلى تطوير نظم الأمن البحري في القرن الأفريقي ودول منطقة غرب المحيط الهندي بحيث تتمكن من مكافحة القرصنة وسواها من الجرائم البحرية بشكل أكثر فعالية. للاستزادة من المعلومات، انظر https://www.eucap-nestor.eu (accessed 9 September 2015).

(٩٥) من قبل المستشار الخاص للأمين العام للمنظمة البحرية الدولية المعني بالأمن البحري والتيسير.

(٩٦) للاستزادة من المعلومات، انظر ((IMO (2015k))، الصفحة ٧.

(٩٧) انظر، على سبيل المثال، النشرة الإعلامية لمنظمة العمل الدولية الصادرة في ٤ نيسان/أبريل ٢٠١٤، ILO, "Maritime sector to address abandonment of seafarers and shipowners' liability"، متاحة على الرابط: http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS_240418/lang--en/index.htm (accessed 29 September 2015).

(٩٨) نوقشت المسائل المتصلة باتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٨٥ بشأن وثائق هوية البحارة (المعدلة) لعام ٢٠٠٣ في اجتماع الخبراء الثلاثي الأطراف الذي عُقِد في الفترة ٤-٦ شباط/فبراير ٢٠١٥.

(٩٩) للاستزادة من المعلومات، انظر http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_301223/lang--en/index.htm (accessed 25 September 2015).

(١٠٠) أجرته Seafarers' Rights International.

(١٠١) يبلغ معامل التحديد، R2، بين مؤشر التنمية البشرية وعدد التدابير المبلغ عنها بحسبانها من الفئة ألف ٠,٣٧٤٨ مما يوحي بأن نحو ٣٧,٤٨ في المائة من التفاوت في عدد إخطارات الفئة ألف لكل بلد تُفسر إحصائياً بمؤشر التنمية البشرية في ذلك البلد. ويُحصل على معاملات تحديد R2s مشابهة لعلاقة الترابط بين إخطارات الفئة ألف والناتج المحلي الإجمالي للفرد (R2=0,36) وحصة الأفراد الذين يستخدمون الإنترنت (R2=0,35). وحسب الأونكتاد عدد تدابير تيسير التجارة المبلَّغ عنها بحسبانها من الفئة ألف على أساس الإخطارات الفردية المنشورة على موقع منظمة التجارة العالمية، على الإنترنت في الرابط: http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm#notifications (accessed 25 September 2015). وفي عدة حالات، أبلغ عضو في منظمة التجارة العالمية عن تدابير خاصة باعتبارها جزئياً من الفئة ألف؛ وفي هذه الحالات حسب الأونكتاد الحالة على أنها تمثل ٠,٥ من الناتج المحلي الإجمالي للفرد الذي قدَّره الأونكتاد. وتتعلق البيانات بعام ٢٠١٣. واستُمِد مؤشر التنمية البشرية من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ويمكن الاطلاع عليه في الرابط http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi (accessed 25 September 2015). وتتعلق البيانات بعام ٢٠١٣. والنسبة المئوية للأشخاص الذين يستخدمون الإنترنت مستمدة من الاتحاد الدولي للاتصالات. ويمكن الاطلاع عليها في: http://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/stat/default.aspx (accessed 25 September 2015). والبيانات عن عام ٢٠١٣.

Printed at United Nations, Geneva
1522630 **(A)** – September 2016 – 147
UNCTAD/RMT/2015
ISSN 0252-5437

Photo credit : © Jan Hoffmann