



استعراض النقل البحري ٢٠١٤



50
الأونكتاد
١٩٦٤
الرفاه للجميع

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

٢٠١٤



الأمم المتحدة
نيويورك وجنيف، ٢٠١٤

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 وقائية أو تحريرية قد يثبت أنها ضرورية في ضوء التعليقات التي ترد من الحكومات.

*

**

تألف 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 إلى رقم الوثيقة (UNCTAD/RMT/2014). 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.

تنويه

أعد الأونكتاد *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٤* ، وتولت عملية تنسيق إعداده جان هوفمان وقدمت وويندي خوان الدعم الإداري وتولت عملية التحرير، وتولت عملية الإشراف ماريا روبياتو والتوجيه العام آن ميرو. والمؤلفون هم ريغينا اساريوتيس وحسيبة بن عمارة وبول هانسين وجان هوفمان وأنيلا برمتي وخوزي ماريا روبياتو وفنست فالنتين وفريدة يوسف. وقدم جون ر. مون وبابلو أشورا مساهمات فنية.

وحرر المنشور جون روجرز. وصممت الغلاف صوفي كوميت وناديج هادجيمان. وتولت عملية النشر المكتبي ناتلي لوريوت. ويجدر التنويه بالتعليقات والمساهمات القيمة التي قدمها الآتية أسماءهم الذين استعرضوا المنشور:

الفصل الأول : Clarkson Research Services وتريسي شاتمان.

الفصل الثاني : Clarkson Research Services، بيير لاتريي ولفتريسي بابابوستولو.

الفصل الثالث : نانسي دراكو وروبرت بيلر ولياس فيسفيكس.

الفصل الرابع : ماري ر. بروكس وكبي - سون هوانغ ودونغ - ووك سونغ.

الفصل الخامس : ماهين فاقعوري وستيفان فيفرييه وأندرية ستوشينول وماتيو ويلسون.

الفصل السادس : جون ر. مون.

والشكر أيضاً لفلاديسلاف شوفالوف الذي استعرض هذا المنشور بالكامل.

المحتويات

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

الفصل الأول

١	التطورات في التجارة البحرية الدولية
٢	ألف - وضع الاقتصاد العالمي وآفاقه
٥	باء - التجارة البحرية العالمية
٢٢	جيم - التوقعات

الفصل الثاني

٢٩	هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله
٣٠	ألف - هيكل الأسطول العالمي
٣٥	باء - ملكية الأسطول العالمي وتشغيله
٤٥	جيم - استخدام سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة
٤٦	دال - تسجيل السفن
٤٩	هاء - بناء السفن وتكسيورها والطلبات الجديدة منها

الفصل الثالث

٥٣	أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري
٥٤	ألف - أسعار الشحن
٦٥	باء - بعض التطورات الحديثة في تمويل النقل البحري: ازدياد مشاركة رأس المال السهمي الخاص

الفصل الرابع

٦٩	التطورات في مجال الموانئ
٧٢	ألف - إجمالي الحركة في الموانئ
٧٣	باء - عمليات المحطات النهائية
٧٥	جيم - التطورات في الموانئ
٧٧	دال - بعض التحديات الحالية التي تواجه الموانئ
٨١	هاء - الاستنتاجات

الفصل الخامس

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

٨٥	.....
٨٦	ألف - التطورات المهمة في قانون النقل
	باء - التطورات التنظيمية ذات الصلة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وغيرها من
٨٨	المسائل البيئية
٩٣	جيم - المسائل القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل
١٠١	دال - حالة الاتفاقيات
١٠٢	هاء - الاتفاقيات الدولية بشأن تيسير التجارة

الفصل السادس

النقل البحري في الدول الجزرية الصغيرة النامية

١١٣	.....
١١٤	ألف - مقدمة
١١٥	باء - البعد عن شبكات النقل البحري العالمية
١١٦	جيم - خدمات النقل البحري للدول الجزرية الصغيرة النامية
١١٧	دال - تكاليف النقل في الدول الجزرية الصغيرة النامية
١١٩	هاء - الربط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة
١٢٢	واو - تقليل مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ
١٢٤	زاي - آفاق المستقبل

فهرس الجداول والأشكال والأطر

الجدول

٢	.....	١-١	نمو الإنتاج العالمي، ٢٠١١-٢٠١٤ (النسبة المئوية للتغير السنوي)
٤	.....	٢-١	نمو حجم (تجارة السلع، ٢٠١٠-٢٠١٣) (النسبة المئوية للتغير السنوي)
٥	.....	٣-١	التطورات في التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحتملة)
٩	.....	٤-١ (أ)	التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق بملايين الأطنان)
١١	.....	٤-١ (ب)	التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمناطق (الحصص بالنسبة المئوية) ...
١٥	.....	٥-١	المنتجات والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، ٢٠١٣، (الحصة من السوق العالمي بالنسبة المئوية)
١٧	.....	٦-١	بعض السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون الرئيسيون، ٢٠١٣ (الحصص من السوق العالمية بالنسبة المئوية)
٢١	.....	٧-١	تقديرات تدفقات البضائع المعبأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدم والنسبة المئوية للتغير السنوي)
٣١	.....	١-٢	الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٣-٢٠١٤ (الأرقام في بداية السنوات، بالآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة، والحصة من السوق بالحروف المائلة)
٣٣	.....	٢-٢	التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (نسبة مئوية من مجموع السفن وأطنان الحمولة الساكنة)

٣٦	..... ملكية الأسطول العالمي، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (حمولة طننية ساكنة)	٣-٢
٤٢	..... أكبر ٥٠ شركة من شركات خطوط النقل المنتظمة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (عدد السفن ومجموع السعة المتتية المستخدمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً مرتبة حسب الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	٤-٢
٤٧	..... أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل لديها أكبر الأساطيل المسجلة، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (بالحمولة الطننية الساكنة) ...	٥-٢
٤٨	..... توزيع السعة بالحمولة الطننية الساكنة لأنواع السفن، حسب مجموعات بلدان التسجيل، كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (أرقام بداية السنوات، نسبة مئوية من الحمولة الطننية الساكنة، النمو السنوي بالنقاط المئوية بالخط المائل)	٦-٢
٤٩	..... عمليات تسليم السفن الجديدة، أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٣ (آلاف الأطنان الإجمالية)	٧-٢
٤٩	..... الحمولة الطننية المبلّغ بيعها للتكسير، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٣ (آلاف الأطنان الإجمالية)....	٨-٢
٥٥	..... أسواق الشحن بالحاويات وأسعاره	١-٣
٥٨	..... أسعار المشاركات الزمنية لسفن الحاويات (بالدولارات لخلية سعتها ١٤ طناً في اليوم)	٢-٣
٥٩	..... مؤشرات بورصة البلطيق للناقلات الصهريجية	٣-٣
٦١	..... موجز عن سوق الناقلات الصهريجية: أسعار الحاضر لشحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة ٢٠١٠-٢٠١٤ (بالمقياس العالمي)	٤-٣
٦٦	..... طائفة مختارة من استثمارات رأس المال السهمي الخاص في النقل البحري المجرأة في الآونة الأخيرة	٥-٣
٧٠	..... حركة الحاويات في الموانئ في ٨٠ من البلدان/الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١١، ٢٠١٢، ٢٠١٣ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	١-٤
٧٣	..... أهم ٢٠ محطة نهائية للحاويات وإجمالي حركة الحاويات فيها لأعوام ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير)	٢-٤
٧٤	..... أهم ١٠ مشغلين للحاويات في العالم، ٢٠١٢، (وحدات معادلة لعشرين قدماً والحصة من السوق)	٣-٤
٧٤	..... أكبر المحطات النهائية العالمية، ٢٠١٣ (تحركات الحاويات للسفينة، في الساعة، في جميع أحجام السفن، وإجمالي الحركة حسب الميناء والبلد)	٤-٤
٧٥	..... أهم موانئ العالم حسب الإنتاجية، ٢٠١٣ (تحركات الحاويات للسفينة، في الساعة، على متن جميع أحجام السفن والزيادة بالنسبة المئوية)	٥-٤
٨٠	..... أنواع التلوث في الموانئ	٦-٤
١٠١	..... الدول المتعاقدة في اتفاقيات دولية منتقاة بشأن النقل البحري، حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٤	٥
١١٩	..... استخدام سفن الحاويات في اقتصادات جزرية مختارة، أيار/مايو ٢٠١٤	٦

الأشكال

٣	..... مؤشر الإنتاج الصناعي والمؤشرات العالمية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي: الناتج المحلي الإجمالي وتجارة السلع العالمية والشحنات البحرية ١٩٧٥-٢٠١٣ (١٠٠=١٩٩٠)	١-١
٧	..... التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)	٢-١
٧	..... التجارة البحرية العالمية، حسب مجموعات البلدان، ٢٠١٣ (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)	٣-١ (أ)
٨	..... مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، سنوات مختارة (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)	٣-١ (ب)
٨	..... التجارة البحرية العالمية، حسب المنطقة الجغرافية (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)	٣-١ (ج)
١٤	..... التجارة العالمية بالأطنان المليية حسب نوع البضائع، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (بملايين الأطنان المليية)	٤-١
١٩	..... التجارة العالمية المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٤ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)....	٥-١ (أ)

٢٠	توزيع التجارة العالمية المنقولة في حاويات، حسب الطرق، ٢٠١١-٢٠١٤ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	٥-١ (ب)
٢٢	تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	٥-١ (ج)
٣٠	النمو السنوي للأسطول العالمي، ٢٠٠٠-٢٠١٣ (نسبة مئوية من الحمولة الطننية الساكنة)	١-٢
٣٢	الأسطول العالمي حسب أنواع السفن، ١٩٨٠-٢٠١٤ (أرقام بداية السنوات، الحصص من الحمولة الطننية الساكنة بالنسبة المئوية)	٢-٢
٣٢	اتجاهات عمليات تسليم سفن الحاويات المزودة بمعدات التحميل والتفريغ، ٢٠٠٥-٢٠١٣ (سفن الحاويات الجديدة المزودة بمعدات مناولة الحاويات، نسبة مئوية من مجموع عمليات تسليم سفن الحاويات)	٣-٢
٣٥	ملكية الأسطول العالمي، حسب سنة البناء (الحمولة الطننية الساكنة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤)	٤-٢
٤١	أهم ٢٠ بلداً مالكاً للسفن، الملكية المنتفعة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (١٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة، حسب بلد/اقتصاد الملكية)	٥-٢
٤٥	وجود شركات خطوط النقل البحري المنتظمة: متوسط عدد الشركات لكل بلد ومتوسط الطاقة الحمولة المستخدمة للحاويات (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) لكل بلد وشركة، ٢٠٠٤-٢٠١٤	٦-٢
٤٦	استخدام الأسطول حسب البلدان: عدد السفن الكلي وحجم السفينة المتوسط (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)، ٢٠٠٤-٢٠١٤	٧-٢
٥٠	الحمولة الطننية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (آلاف أطنان الحمولة الساكنة)	٨-٢
٥٤	نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (معدلات النمو السنوية)	١-٣
٥٧	مؤشر كونتكس الجديد، ٢٠٠٨-٢٠١٤	٢-٣
٦٤	مؤشر بورصة البلطيق للسواحب الجافة، ٢٠١٢-٢٠١٤ (سنة أساس المؤشر ١٩٨٥=١٠٠٠ نقطة)	٣-٣
٦٤	الإيرادات اليومية لناقلات السواحب الجافة، ٢٠٠٨-٢٠١٤ (دولار في اليوم)	٤-٣
١٠٢	عدد هيئات تيسير التجارة الوطنية الموجودة (سنة الإنشاء)	٥
١١٤	تدفقات الحاويات الإقليمية ٢٠١١ (بآلاف الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	١-٦
١١٥	طريق النقل البحري الرئيسي الشرق - الغرب وموقع أكبر موانئ الحاويات	٢-٦
١١٧	نفقات النقل الدولي كنسبة مئوية من قيمة الواردات، متوسط ٢٠٠٤-٢٠١٣	٣-٦
١٢٠	مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، دول مختارة من دول الكاريبي الجزرية الصغيرة النامية، ٢٠٠٤-٢٠١٤	٤-٦
١٢١	مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، دول مختارة من دول المحيط الهندي الجزرية الصغيرة النامية، ٢٠٠٤-٢٠١٤	٥-٦
١٢١	مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، مجموعة مختارة من الدول الجزرية الصغيرة النامية والاقتصادات الجزرية الأخرى في المحيط الهادئ، ٢٠٠٤-٢٠١٤	٦-٦

الأطر

٩٩	الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000	١-٥
١٠٤	أنواع هيئات تيسير التجارة الوطنية	٢-٥

ملاحظات توضيحية

- يغطي استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٤ بيانات وأحداث من كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ حتى حزيران/يونيه ٢٠١٤. وبذلت جميع الجهود الممكنة لإدراج أحدث التطورات.
- جميع الإشارات إلى الدولار تعني دولار الولايات المتحدة، ما لم يذكر خلاف ذلك.
- "الطن" يعني الطن المتري (١٠٠٠ 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.
- لا يتضمن هذا الإصدار من استعراض النقل البحري مرفقات إحصائية مطبوعة. وعوضاً عن ذلك، وسع الأونكتاد نطاق البيانات الإحصائية المتاحة على الإنترنت 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/economy of ownership: <http://stats.unctad.org/fleetownership>
- Liner Shipping Connectivity Index: <http://stats.unctad.org/lsci>
- Containerized port traffic: <http://stats.unctad.org/teu>
- Repository of Trade Facilitation Committees: <http://unctad.org/TFC>

مجموعات السفن المستخدمة في استعراض النقل البحري

المجموعة التي يتناولها الاستعراض	أنواع السفن التي تتألف منها
ناقلات النفط الصهرجية	ناقلات النفط الصهرجية
ناقلات السوائب	ناقلات السوائب، الناقلات المختلطة
سفن البضائع العامة	السفن المتعددة الأغراض والسفن المخصصة، بضائع مناولة أفقية K بضائع عامة
سفن الحاويات	سفن الحاويات المقسمة بالكامل إلى خلايا
سفن أخرى	ناقلات غاز النفط المسيل، ناقلات الغاز الطبيعي المسيل، الناقلات الصهرجية للطرود (الكيميائية)، الناقلات الصهرجية المتخصصة، السفن المبردة، سفن التموين البحري، سفن القطر، الحفارات، سفن السياحة، العبّارات، 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 الصهرجية	ناقلات النفط الخام الصهرجية الكبيرة جداً
ناقلات النفط الخام الصهرجية سويزماكس	٢٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهرجية أفراماكس	١٢٠ ٠٠٠ - ٢٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهرجية بنماكس	٨٠ ٠٠٠ - ١١٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهرجية بنماكس	٦٠ ٠٠٠ - ٧٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب الجافة/الركاز	سفن الحاويات
ناقلة السوائب كيب - سايز	سفن الحاويات بوست - بنماكس
ناقلات السوائب بنماكس	سفن الحاويات بنماكس
ناقلة السوائب هاندي ماكس	عرض السطح < ٣٢,٣ م
ناقلة السوائب هاندي سايز	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

الاستهلاكي، لا سيما في غرب آسيا وأفريقيا، ونمو صادرات المعادن والصادرات القائمة على الموارد.

التجارة البحرية العالمية تنمو بنسبة ٣,٨ في المائة في عام ٢٠١٣

يزداد انتقال مالكي السفن إلى بلدان أخرى

بعد نمو بلغ ٤,١ في المائة في عام ٢٠١٣، وصل مجموع الأسطول العالمي إلى ١,٦٩ بليون طن من الحمولة الساكنة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤. وبلغت حصة ناقلات السوائب ٤٢,٩ في المائة من مجموع الحمولة الطننية تليها ناقلات النفط الصهرجية (٢٨,٥ في المائة) فسفن الحاويات (١٢,٨ في المائة). وكان مستوى النمو السنوي في عام ٢٠١٣ أقل من نظيره الملاحظ في السنوات العشرة الماضية ويوحى الاتجاه السائد في مطلع عام ٢٠١٤ بأن معدل النمو سيكون أقل حتى من معدل السنة الحالية. ويعبر هذا التباطؤ عن انقضاء أكبر دورة لا نظير لها من قبل دورات بناء السفن بلغت ذروتها في عام ٢٠١٢.

أما في ما يخص عمليات تسليم السفن المقبلة، فخلال عام ٢٠١٣ توقف اتجاه الطلبات نحو الهبوط لأول مرة منذ الأزمة الاقتصادية والمالية وارتفعت الطلبات ارتفاعاً طفيفاً لأغلب أنواع السفن. وبعد الانخفاض الشديد الذي حدث قبلاً، لن يؤدي استئناف الطلبات هذا إلى بدء دورة جديدة لبناء السفن قبل مرور بعض الوقت.

وكانت أكبر الأساطيل حسب علم التسجيل في عام ٢٠١٤ هي أساطيل بنما ثم ليبريا فجزر مارشال فهونغ كونغ (الصين) فسنگافورة، إذ استأثرت هذه السجلات الخمسة بمجموعة بنسبة ٥٦,٥ في المائة من الحمولة الطننية العالمية.

وفي مضمير ملكية السفن، يتضمن إصدار استعراض النقل البحري هذا تحليلاً مبتكراً ومُيَّز بين مفهوم "جنسية المالك الأخير" و"الموقع المنتفع من الملكية"، فالتعبير الثاني يدل على موقع الشركة المرجعية الرئيسية، أي البلد الذي توجد فيه الشركة التي تقع على عاتقها المسؤولية التجارية عن السفينة، بينما تمثل "جنسية المالك الأخير" جنسية مالك السفينة، بغض النظر عن الموقع. فمثلما ترفع أغلب السفن اليوم علم بلد غير بلد مالك السفينة، يزداد نقل المالكين مقار شركاتهم إلى بلدان أخرى، فتكتسب "جنسية" السفينة بعداً ثالثاً ممكناً.

تعثر نمو الاقتصاد العالمي في عام ٢٠١٣ بسبب النكسات التي أصابت النشاط الاقتصادي في المناطق النامية ولأن الوضع في الاقتصادات المتقدمة لم يحقق إلا تقدماً طفيفاً. وتجلّى تعثر خطى نمو الاقتصاد العالمي (بلغ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي ٢,٣ في المائة) في أحجام تجارة السلع العالمية التي لم ترتفع إلا بنسبة ضعيفة بلغت ٢,٢ في المائة. وترافق ذلك مع تراجع نمو شحنات التجارة البحرية العالمية الذي بلغ ٣,٨ في المائة في المتوسط فقاربت أحجامها ٩,٦ بلايين طن. وعلى نحو يتسق مع الاتجاهات التي برزت في الآونة الأخيرة، يعزى القسط الأوفر من الزيادة إلى نمو تدفقات البضائع الجافة، ولا سيما السلع الرئيسية السائبة حيث بلغت نسبة النمو ٥,٥ في المائة. واستأثرت البضائع الجافة، بما فيها السلع السائبة الرئيسية الخمسة (ركاز الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت والألومينا والصخور الفوسفاتية والسوائب الصغيرة) منتجات الغابات وما شابهها) والتجارة المنقولة في حاويات والبضائع العامة/السوائب المختلفة بأعلى نسبة (٧٠,٢ في المائة). وتعود نسبة ٢٩,٨ في المائة المتبقية إلى تجارة الناقلات الصهرجية (النفط الخام ومنتجات البترول والغاز).

وتلوح في الأفق بوادر تبشر بتحسن توقعات الاقتصاد العالمي والتجارة والنقل البحري رغم المخاطر العديدة التي لا تزال محدقة به وفي صادراتها المخاطر التي تندر بعبوط النشاط. وتتمثل هذه المخاطر بوجه خاص في هشاشة الانتعاش في الاقتصادات المتقدمة والصعوبات التي تكتنف النمو في الاقتصادات الناشئة الكبيرة واحتمال ازدياد مختلف أشكال التوتر على الصعيد الجيو سياسي حدة. وقد تباعدت هذه الصعوبات الشقة بين الاقتصاد العالمي والنمو الإيجابي، بيد أن احتمالات التحسن تشمل تماسك الانتعاش الاقتصادي في الاقتصادات المتقدمة، والتعهدات التي قطعها مجموعة العشرين على نفسها في القمة التي عُقدت في شباط/فبراير ٢٠١٤ باتخاذ تدابير تُنْعَش النمو العالمي، والمكاسب المرجو تحقيقها من تكاثر الصفقات والمبادرات التجارية، وتوطد روابط التجارة وعلاقات الاستثمار بين بلدان الجنوب، وازدياد التجارة الأفقية، ونمو الطلب

ورغم أن أحجام أجمالي الحركة في الموانئ كانت ضعيفة نسبياً مقارنة بالاتجاه الذي كان سائداً قبل الأزمة الاقتصادية، يظل قطاع تشغيل المحطات النهائية يتمتع بالحيوية. وباع عدد من مشغلي المحطات النهائية على الصعيد العالمي قسطاً من أسهمهم بغية ترشيد عملياتهم وتركيزها. وباع مشغلو المحطات النهائية الذين تربطهم بخطوط النقل البحري المنتظمة صلات وثيقة بمحطات نهائية، بينما سعى مشغلو المحطات النهائية التقليديين على الصعيد العالمي، مثل DP World و Stevedoring Services of America، إلى تعزيز موافقهم بالتركيز على الاستثمار.

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

تتضمن المسائل المهمة نفاذ اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام لعام ٢٠٠٧ في عام ٢٠١٥، فضلاً عن ثلة من التطورات التنظيمية في مجالات البيئة والمجالات ذات الصلة بها وبالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد.

ومواصلة للدعم في تنفيذ مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية لزيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية مبادئ توجيهية وتعديلات إضافية في نيسان/أبريل ٢٠١٤. وتواصل العمل أيضاً في إعداد قواعد تنظيمية لتخفيض انبعاثات المواد الضارة الأخرى الناشئة عن حرق زيت الوقود، لا سيما أكاسيد الكبريت والنيتروجين التي لها اليد الطولى في تلويث الهواء من السفن. وأحرز أيضاً تقدماً في إعداد الأحكام البيئية وسواها من الأحكام الواردة في مشروع مدونة الملاحة في المياه القطبية.

وتواصل إحراز تقدم في تنفيذ الإطار الحالي والبرامج الحالية في مضمار الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد. أما في مجال القرصنة البحرية، فيجدر أن يُشار إلى تواصل انخفاض عدد حوادث القرصنة قبالة ساحل الصومال وخليج عدن وغرب المحيط الهندي، وإن ظل الوضع في خليج غينيا الواقع في غرب أفريقيا خطيراً. ويبرز تقرير فني تحليلي أصدره الأونكتاد في جزأين عن مسائل القرصنة البحرية بعض اتجاهات القرصنة والتكاليف الناشئة عنها وتبعاتها المحتملة على التجارة ويستعرض المبادرات التنظيمية وسواها من المبادرات التي اتخذها المجتمع الدولي بغية التغلب على هذه المشكلة.

وفي مضمار الاتفاقات الدولية بشأن تيسير التجارة، يتضمن اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة التزاماً يقضي بأن تُنشئ الدول الأعضاء في المنظمة لجنة وطنية لتيسير التجارة. ويعتبر هذا

ظلت أسعار الشحن منخفضة ومتقلبة

اتسم سوق أسعار الشحن البحري في عام ٢٠١٣ مرة أخرى بالكآبة والتقلب، فقد عانت جميع قطاعات السوق معاناة شديدة، فسجلت أسعار الشحن في سوقي السواهب الجافة والناقلات الصهريجية في عام ٢٠١٣ أدنى مستوياتها منذ ١٠ سنوات، كما سجل سوق خطوط النقل المنتظمة مستويات منخفضة مشابهة. وتكمن الأسباب العامة التي يعزى إليها أداء أسعار الشحن المنخفضة في المقام الأول في ضعف التنمية الاقتصادية على الصعيد العالمي وفتور الطلب وتردده وتواصل السعة الزائدة المعروضة في أسواق الشحن البحري العالمية.

وظلت استثمارات رأس المال السهمي الخاص تقوم بدور رئيسي في قطاع النقل البحري لأن التمويل المصرفي التقليدي بقي محدوداً واقتصر على قلة من الصفقات المؤكدة. وعلى غرار السنوات الماضية، كان عام ٢٠١٣ مهماً من حيث مشاركة المستثمرين المؤسسيين (مثل صناديق رأس المال السهمي الخاص وصناديق التحوط) في قطاع النقل البحري. وطوال السنوات القليلة الماضية، ظلت صناديق رأس المال السهمي الخاص تُعنى بوجه خاص بقطاع النقل البحري، مغتمة الفرص التي أتاحتها التشدد في أسواق الإقراض والاستثمار في شركات النقل البحري والسفن التي انخفضت أسعارها منذ التراجع الاقتصادي العالمي إلى مستوى غير مسبوق، فأنحارت قيمة السفن بمقدار يصل إلى ٧١ في المائة في خمس سنوات. ومن منظور هذه الصناديق، يتمثل الهدف العام الرئيسي من الاستثمار في قطاع النقل البحري في بيع هذه الاستثمارات أو تعويمها عندما ينتعش السوق.

تجاوز إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم ٦٥٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٣

تُقدّر زيادة إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بنسبة ٥,١ في المائة لتصل إلى ٦٥١,١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٣. وتتسق هذه الزيادة مع زيادة شبيهة بها حدثت في عام ٢٠١٢. وزادت حصة البلدان النامية من إجمالي حركة الحاويات في الموانئ بنسبة تقديرية بلغت ٧,٢ في المائة في عام ٢٠١٣ وهي نسبة أعلى من الزيادة المقدرة في العام السابق بنسبة ٥,٢ في المائة. ولا تزال الموانئ الآسيوية تنصدر قائمة إجمالي حركة الحاويات في الموانئ وكفاءة المحطات النهائية.

الدول الجزرية الصغيرة اقتصادات مفتوحة فهي أيضاً عرضة لأن تصيبها الصدمات الاقتصادية والمالية العالمية. وتوجد دول جزرية صغيرة نامية في مواقع غير مواتية من أنظمة المناخ على الصعيد العالمي وفي مناطق معرضة للكوارث الطبيعية، مثل تأثيرات تغير المناخ المنظورة.

وتواجه خدمات النقل البحري التي تربط الدول الجزرية الصغيرة النامية بشبكات التجارة العالمية عقبات كأداء هيكلية وتشغيلية وتطويرية، فطريق الشرق - الغرب الرئيسي حول العالم الذي ينقل ٨٥ في المائة من حركة الحاويات في العالم ويتحقق فيه القسط الأوفر من اقتصادات الحجم وتعمل فيه أجود خدمات النقل البحري، يحرق حول العالم ولا يدخل النصف الجنوبي من الكرة الأرضية حيث تقع أغلب الدول الجزرية الصغيرة النامية. ويشكل البعد عن طرق التجارة العالمية الرئيسية عاملاً سلبياً رئيسياً يؤثر في تكاليف الخدمات لدخول السوق الدولية والوقت الذي تستغرقه بل وفي جودتها وتواترها. وثمة احتمال كبير في أن يتوقف تشغيل بُنى النقل التحتية وخدماته في الدول الجزرية الصغيرة النامية فيصبح عاملاً إضافياً يزيد الشكوك والتكاليف الناشئة عن تواتر وقوع حوادث الطقس وتأثيراتها المحتملة التي تزعزع الثقة في النقل والخدمات اللوجستية.

التدبير ضرورياً لتنفيذ كثير من تدابير تيسير التجارة، خاصة عندما تقتضي هذه التدابير مشاركة عدة مؤسسات عامة وعدداً من أصحاب المصلحة في القطاع الخاص.

الدول الجزرية الصغيرة النامية

يستعرض الفصل المخصص هذا العام لهذه الدول التحديات التي تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل البحري بسبب صغر مساحتها ومواقعها النائية وتعرضها للمخاطر الطبيعية وهشاشتها حيال تأثيرات تغير المناخ.

وتتسم الدول الجزرية الصغيرة النامية بضيق مساحتها وقلة عدد سكانها وصغر حجم اقتصادها. ويعد ضيق مساحة هذه الدول أحد العوامل التي تجعلها هشة وهي كثيراً ما تعني صغر حجم السوق المحلي، وضيق قاعدة الموارد ضيقاً يُقلل فرص التصدير، ومحدودية الموارد الزراعية أو المعدنية إنتاجاً أو تصنيعاً، فترتفع بذلك حصة الواردات رغم صغر أحجامها في الناتج المحلي الإجمالي. وعندما يقترب الموقع الجزري بعدد الموقع الجغرافي، تصبح طرق النقل طويلة وغير مباشرة، وتنخفض أحجام الصادرات والواردات نسبياً وتفتقر إلى التوازن. وتؤثر كل هذه العوامل تأثيراً شديداً في تكاليف النقل التي تتحملها تجارة البلدان الجزرية الصغيرة النامية. ولكون اقتصادات

1

التطورات في التجارة البحرية الدولية

عثر نمو الاقتصاد العالمي في عام ٢٠١٣ بسبب النكسات التي أصابت النشاط الاقتصادي في المناطق النامية ولأن الوضع في الاقتصادات المتقدمة لم يحقق إلا تقدماً طفيفاً. وتجلى تعثر خطى نمو الاقتصاد العالمي (بلغ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي ٢,٣ في المائة) في أحجام تجارة السلع العالمية التي لم ترتفع إلا بنسبة ضعيفة بلغت ٢,٢ في المائة. وترافق ذلك مع تراجع نمو شحنات التجارة البحرية العالمية الذي بلغ ٣,٨ في المائة في المتوسط فقاربت أحجامها ٩,٦ بلايين طن. وعلى نحو يتسق مع الاتجاهات التي برزت في الآونة الأخيرة، يعزى القسط الأوفر من الزيادة إلى نمو تدفقات البضائع الجافة، ولا سيما السلع الرئيسية السائبة حيث بلغت نسبة النمو ٥,٥ في المائة. واستأثرت البضائع الجافة، بما فيها السلع السائبة الرئيسية الخمسة (ركاز الحديد والفحم والحبوب واليوكسيت والألومينا والصخور الفوسفاتية والسوانب الصغيرة) منتجات الغابات وما شابهها) والتجارة المنقولة في حاويات والبضائع العامة/السوانب المختلفة بأعلى نسبة (٢,٧٠ في المائة). وتعود نسبة ٢٩,٨ في المائة المتبقية إلى تجارة الناقلات الصهرية (النفط الخام ومنتجات البترول والغاز).

وتلوح في الأفق بوادر تبشر بتحسين توقعات الاقتصاد العالمي والتجارة والنقل البحري رغم المخاطر العديدة التي لا تزال محدقة به وفي صدارتها مخاطر هبوط النشاط. وتمثل هذه المخاطر بوجه خاص في هشاشة الانتعاش في الاقتصادات المتقدمة والصعوبات التي تكتنف النمو في الاقتصادات الناشئة الكبيرة واحتمال ازدياد مختلف أشكال التوتر على الصعيد الجيوسياسي حدة. وقد تباعد هذه الصعوبات الشقة بين الاقتصاد العالمي والنمو الإيجابي، بيد أن احتمالات التحسن تشمل تماسك الانتعاش الاقتصادي في الاقتصادات المتقدمة والتعهدات التي قطعها مجموعة العشرين على نفسها في القمة التي عُقدت في شباط/فبراير ٢٠١٤ باتخاذ تدابير تُعشعشع النمو العالمي والمكاسب المرجوة تحقيقها من تكاثر الصفقات والمبادرات التجارية وتوطد روابط التجارة وعلاقات الاستثمار بين بلدان الجنوب وازدياد التجارة الأفقية ونمو الطلب الاستهلاكي، لا سيما في غرب آسيا وأفريقيا، ونمو صادرات المعادن والصادرات القائمة على الموارد.

ويغطي هذا الفصل التطورات التي حدثت من كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ إلى حزيران/يونيه ٢٠١٤. ويستعرض القسم ألف الأداء العام للاقتصاد العالمي وتجارة السلع العالمية. ويتناول القسم باء التطورات في التجارة البحرية العالمية، بما في ذلك التطورات حسب قطاعات السوق. ويتطرق القسم جيم إلى التوقعات.

ألف- وضع الاقتصاد العالمي وآفاقه

١- النمو الاقتصادي العالمي

شقي أعاققت مسيرته، فزاد الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٣ وهو المعدل نفسه الذي سجله في العام السابق. واتسم الأداء في كل مجموعات البلدان الرئيسية بالتفاوت، فارتفع نمو الناتج المحلي الإجمالي في الاقتصادات النامية ليصل إلى ١,٣ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٢، بينما تراجع في الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية (الجدول ١-١).

جاء أداء نمو الاقتصاد العالمي في عام ٢٠١٣ أقل مما كان متوقفاً، إذ تحسن الوضع في الاقتصادات المتقدمة تحسناً طفيفاً وتعرض النشاط الاقتصادي في المناطق النامية لنكسات

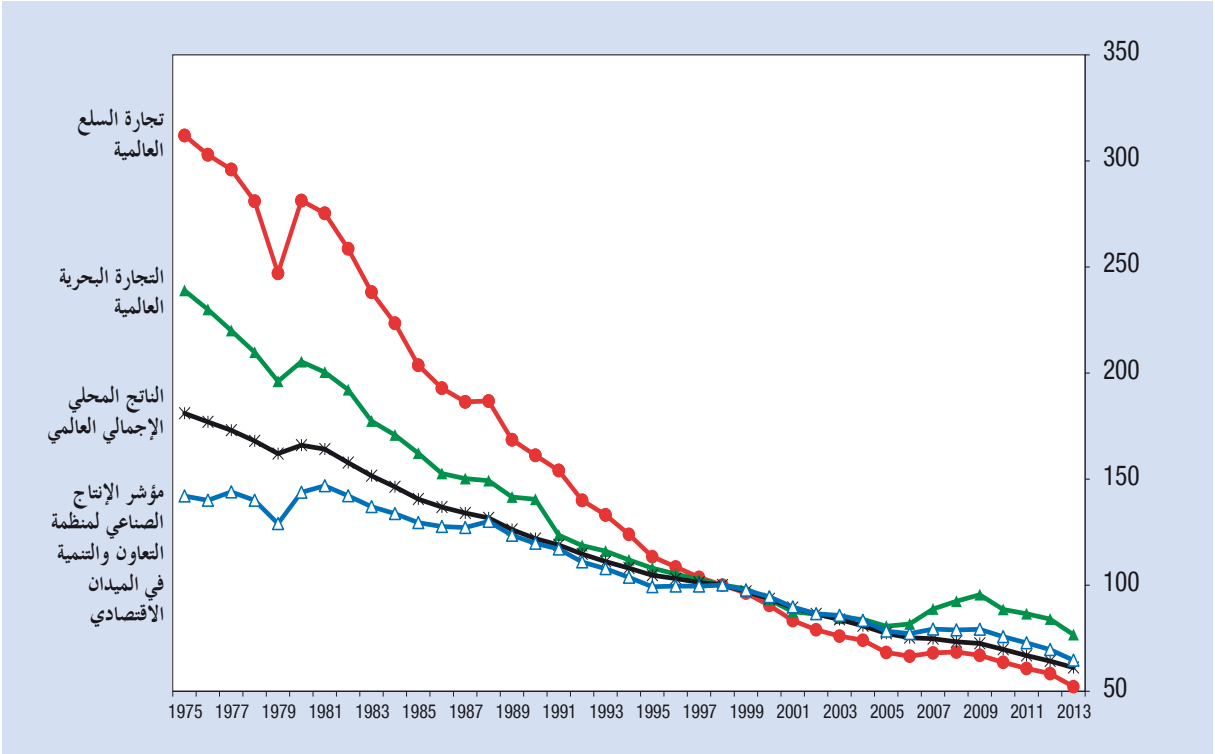
الجدول ١-١ نمو الإنتاج العالمي، ٢٠١١-٢٠١٤ (النسبة المئوية للتغير السنوي)				
المنطقة/البلد	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤
العالم	٢,٨	٢,٣	٢,٣	٢,٧
الاقتصادات المتقدمة ومنها:	١,٤	١,١	١,٣	١,٨
الاتحاد الأوروبي (٢٨)	١,٧	-٠,٣	٠,١	١,٦
ومنه:				
فرنسا	٢,٠	صفر	٠,٢	٠,٧
ألمانيا	٣,٣	٠,٧	٠,٤	١,٩
إيطاليا	٠,٤	-٢,٤	-١,٩	٠,١
المملكة المتحدة	١,١	٠,٣	١,٧	٣,١
اليابان	-٠,٦	١,٤	١,٦	١,٤
الولايات المتحدة	١,٦	٢,٣	٢,٢	٢,١
الاقتصادات النامية ومنها:	٦,٠	٤,٧	٤,٦	٤,٧
أفريقيا	٠,٩	٥,٣	٣,٥	٣,٩
جنوب أفريقيا	٣,٦	٢,٥	١,٩	١,٨
آسيا	٧,٢	٥,٢	٥,٣	٥,٦
الصين	٩,٣	٧,٧	٧,٧	٧,٥
الهند	٧,٩	٤,٩	٤,٧	٥,٦
غربي آسيا	٧,٤	٣,٨	٣,٨	٤,٠
أمريكا النامية	٤,٣	٣,٠	٢,٦	١,٩
البرازيل	٢,٧	١,٠	٢,٥	١,٣
أقل البلدان نمواً	٣,٦	٤,٩	٥,٤	٥,٧
الاقتصادات الانتقالية ومنها:	٤,٧	٣,٣	٢,٠	١,٣
الاتحاد الروسي	٤,٣	٣,٤	١,٣	٠,٥

المصادر: الأونكتاد، تقرير التجارة والتنمية لعام ٢٠١٤. (أ) توقعات.

(OECD, 2014) وتقلص في جمهورية كوريا (Clarkson Research Services, 2014a). وفي عام ٢٠١٣، تراجع نمو الإنتاج الصناعي في الصين إلى ٩,٧ في المائة، منخفضاً من نسبة ١٠,٠ في المائة التي سجلها في عام ٢٠١٢ و١٣,٧ في المائة في عام ٢٠١١. وتبرز هذه الاتجاهات نوعاً من إعادة توزيع النمو الاقتصادي توزيعاً أبعد عن البلدان النامية صوب الاقتصادات المتقدمة.

يتبين من المؤشر الذي حسبه منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (الشكل ١-١) والذي ارتفع من ١٠٣,٩ في عام ٢٠١٢ إلى ١٠٤,٨ في عام ٢٠١٣، أن الإنتاج الصناعي في الاقتصادات المتقدمة تحسن تحسناً طفيفاً تتجلى في الروابط الوطيدة بين النمو الاقتصادي والنشاط الصناعي (OECD, 2014)، بيد أن الإنتاج الصناعي في البرازيل، على سبيل المثال، لم يرتفع إلا بمقدار طفيف بينما ظل خاملاً على وجه التقريب في الهند والاتحاد الروسي

الشكل ١-١ مؤشر الإنتاج الصناعي والمؤشرات العالمية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي: الناتج المحلي الإجمالي وتجارة السلع العالمية والشحنات البحرية ١٩٧٥-٢٠١٣ (١٠٠=١٩٩٠)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى: OECD Main Economic Indicators, June 2014؛ الأونكتاد، تقرير التجارة والتنمية لعام ٢٠١٤، الأونكتاد، استعراض النقل البحري، أعداد مختلفة؛ WTO, appendix tables, table A1a: WTO, presse release 721, 14 April 2014, World Trade 2013, Prospects for 2014

وواجهت البلدان النامية التي كانت محرك النمو العالمي في السنوات القليلة الماضية صعوبات مردها إلى تحديات محلية وظروف خارجية غير مواتية من بينها فتور الرغبة لدى المستثمرين والتباطؤ النسبي في نمو الصين والاضطرابات التي حدثت في القطاع المالي. وبينما بلغ متوسط النمو في الصين ٧,٧ في المائة في عام ٢٠١٢، تراجع نمو الهند إلى ٤,٧ في المائة، هابطاً من ٧,٩ في المائة في عام ٢٠١١ و٤,٩ في المائة في عام ٢٠١٢. وكان للاضطرابات السياسية ضلع في إضعاف التوقعات الاقتصادية في غربي آسيا حيث

وتباطأ نمو الناتج المحلي الإجمالي في الولايات المتحدة الأمريكية فهبط من ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٢ إلى ٢,٢ في المائة في عام ٢٠١٣، بينما بدا أن الاتحاد الأوروبي أخذ يخرج من الانكماش الطويل الأمد فتحسن النمو فيه تحسناً طفيفاً (٠,١ في المائة في عام ٢٠١٣ مقارنة بنسبة -٠,٣ في المائة في عام ٢٠١٢). وظلّ النمو الاقتصادي في اليابان إيجابياً ونما بمعدل أسرع من عام ٢٠١٢ (١,٦ في المائة) يُعبر، في المقام الأول، عن تأثير السياسات النقدية المتبعة الحافر للنمو.

في عام ٢٠١٣ مقارنة بنسبة ٢,٣ في المائة في عام ٢٠١٢. وتظل هذه النسبة التي أعاقها تعثر النمو في الاقتصاد العالمي متواضعة بالمعايير السابقة مقارنة بمستويات ما قبل عام ٢٠٠٩ (الجدول ٢-١).

وفي عام ٢٠١٣، سجلت الاقتصادات المتقدمة طلباً سلبياً على الواردات، بينما زاد الطلب على الواردات في الاقتصادات النامية بنسبة ٥,٥ في المائة. وكانت آسيا أسرع المناطق نمواً في مضمار الواردات (٦,١ في المائة)، وتأتي الصين في الصدارة (٨,٨ في المائة) تليها غربي آسيا (٨,٦ في المائة). وكانت أسرع المناطق نمواً بعد آسيا أفريقيا (٥,٦ في المائة) فأمريكا النامية (٢,٤ في المائة). وتراجع الطلب على الواردات في الاقتصادات الانتقالية تراجعاً سريعاً ليصل إلى ٢,٧ في المائة، هابطاً من ٥,٠ في المائة في عام ٢٠١٢.

وسجلت جميع مجموعات البلدان الرئيسية نمواً إيجابياً في الصادرات في عام ٢٠١٣ (١,٣ في المائة في الاقتصادات المتقدمة و٥,١ في المائة في الاقتصادات النامية و١,٠ في المائة في الاقتصادات الانتقالية). وحفز نمو الصادرات بنسبة ٧,٦ في المائة و٤,٨ في المائة في الهند والصين على التوالي، الشحنات من آسيا فنمت بمعدل أسرع من أي منطقة تصدير أخرى ٤,٣ في المائة). وتشمل أفضل المناطق المصدرة بعد ذلك الولايات المتحدة (٢,٦ في المائة)، فأمريكا النامية (١,٥ في المائة)، والاتحاد الأوروبي (١,٤ في المائة) ثم الاقتصادات الانتقالية (١,٠ في المائة). وتقلصت الصادرات من كلا أفريقيا واليابان بنسبة ١,٨ في المائة. ويعزى ذلك في حالة أفريقيا إلى هبوط أحجام صادرات النفط من الجزائر وليبيا ونيجيريا.

نما الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٣,٨ في المائة وهو المعدل نفسه الذي سجله في عام ٢٠١٢. وتراجع النمو في أمريكا النامية أيضاً إلى ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٣، متراجعاً من ٣,٠ في المائة في السنة السابقة. وشكلت الاحتياجات الاستهلاكية للطبقة الوسطى من السكان التي ما فتئت تزداد عدداً والاستثمارات الكبيرة في الصناعات الاستخراجية عوامل رئيسية زادت الناتج المحلي الإجمالي في أفريقيا نمواً فارتفع بنسبة ٣,٥ في المائة، وهي نسبة أقل من نظيرتها في عام ٢٠١٢. تباين الأداء داخل منطقة أفريقيا، فعلى سبيل المثال، أعاقت الاضطرابات السياسية في شمال أفريقيا نمو الناتج المحلي الإجمالي، بينما تراجع النمو في جنوب أفريقيا لأسباب منها الإضرابات التي وقعت في قطاعي التعدين والتصنيع. وتأثر النمو في الاقتصادات الانتقالية بوجه خاص بتراجع نمو الناتج المحلي في الاتحاد الروسي تراجعاً سريعاً (١,٣ في المائة في عام ٢٠١٣، منخفضاً من ٣,٤ في المائة في عام ٢٠١٢).

يرتبط نمو الناتج المحلي الإجمالي بتجارة السلع والشحنات البحرية وتفتقر حركته بما (الشكل ١-١). ومن المألوف أن تنمو التجارة بمعدل أسرع أو أبطأ من الناتج المحلي الإجمالي، وإن مالت منذ التسعينات إلى النمو بوتيرة أسرع مرتين منه (WTO, 2014a). وبما أن تجارة السلع زادت بمعدل يقارب معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي، أضحت تبرير العلاقة المعتادة بين الناتج المحلي الإجمالي والتجارة موضع شك.

٢- تجارة السلع العالمية

زاد حجم تجارة السلع العالمية (أي قيمة التجارة بعد تعديلها لاحتساب التضخم وتحركات معدلات الصرف) بنسبة ٢,٢ في المائة

الجدول ٢-١ نمو حجم (تجارة السلع، ٢٠١٠-٢٠١٣) (النسبة المئوية للتغير السنوي)

الواردات				البلدان المناطق	الصادرات			
٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠		٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠
٢,١	٢,١	٥,٤	١٣,٨	العالم	٢,٢	٢,٣	٥,٥	١٣,٩
٠,٤-	٠,٤-	٣,٤	١٠,٨	الاقتصادات المتقدمة	١,٣	٠,٥	٤,٩	١٢,٩
ومنها:								
١,٢-	٢,٥-	٢,٨	٩,٤	الاتحاد الأوروبي (٢٨)	١,٤	٠,١-	٥,٥	١١,٦
٠,٥	٣,٨	٤,٢	١٠,١	اليابان	١,٨-	١,٠-	٠,٦-	٢٧,٥
٠,٩	٢,٨	٣,٨	١٤,٨	الولايات المتحدة	٢,٦	٤,٠	٧,٢	١٥,٤

الواردات				البلدان المناطق	الصادرات			
٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠		٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠
٥,٥	٥,٣	٧,٧	١٨,٥	الاقتصادات النامية	٥,١	٤,٦	٦,٧	١٦,٠
ومنها:								
٥,٦	١١,٨	٣,٩	٦,٥	أفريقيا	١,٨-	٧,٨	٦,٨-	١٠,٣
٢,٤	٣,١	١١,٣	٢٢,٣	أمريكا النامية	١,٥	٣,١	٥,١	٨,١
٦,١	٥,١	٧,٣	١٩,٣	آسيا	٤,٣	٤,٥	٨,٥	١٨,٢
ومنها								
٨,٨	٦,١	١٠,٧	٢٥,٠	الصين	٤,٨	٧,٤	١٣,٤	٢٩,٥
٠,١	٥,٥	٩,٧	١٣,٨	الهند	٧,٦	١,٨-	١٥,٠	١٤,٠
٨,٦	٨,٧	٨,٢	٨,٦	غربي آسيا	٢,٢	٩,٨	٩,١	٤,٢
٢,٧	٥,٠	١٦,٨	١٧,٦	الاقتصادات الانتقالية	١,٠	١,٣	٤,١	١١,٤

المصدر: الأونكتاد، تقرير التجارة والتنمية لعام ٢٠١٤، الجدول ٢-١.

ملاحظة: بيانات أحجام التجارة مستمدة من قيم تجارة السلع الدولية بعد تخفيضها وفقاً لمؤشرات قيم الوحدات القياسية للأونكتاد.

قطاع سفن الحاويات. وارتفعت الأحجام بمعدل أبطأ بلغ ٣,٨ في المائة فوصل مجموعها إلى ٩,٦ بلايين طن. واستأثرت البضائع الجافة (السلع الجافة الرئيسية والثانوية المنقولة سائبة والبضائع العامة والسوائب المختلفة والتجارة المنقولة في حاويات، بالقسط الأوفر من هذه الشحنات (٢,٧٠ في المائة)، تليها تجارة الناقلات الصهرجية (النفط الخام ومنتجات البترول والغاز) التي بلغت حصتها ٢٩,٨ في المائة (الجدولان ٣-١ و ٤-١ والشكل ٢-١). وظل النصيب الأوفى من الزيادة التي حدثت في عام ٢٠١٣ يعزى إلى نمو تدفق البضائع الجافة التي زادت بنسبة ٥,٥ في المائة فبلغت ٦,٧ بلايين طن.

باء- التجارة البحرية العالمية

١- الاتجاهات العامة في التجارة البحرية

شكلت اتجاهات شتى أداء التجارة البحرية العالمية من بينها نمو الطلب (التجارة) نمواً أكثر توازناً وتواصل العرض الزائد المطرد من الأسطول العالمي في جميع قطاعات السوق (للاطلاع على نقاش أكثر تفصيلاً، انظر الفصل الثاني)، ومستويات أسعار وقود السفن العالية نسبياً، والتوسع في اللجوء إلى الإبحار البطيء، لا سيما في

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

السنة	النفط والغاز	السلع السائبة الرئيسية ^١	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

السنة	النفط والغاز	السلع السائبة الرئيسية ^١	البضائع الجافة الأخرى	المجموع (جميع البضائع)
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	٢ ٨٤٤	٢ ٩٢٠	٣ ٧٨٤	٩ ٥٤٨

المصادر: 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، ونقحت البيانات واستكملت لينعكس فيها شكل الإبلاغ المحسن، بما في ذلك أحدث الأرقام ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. وبيانات عام ٢٠١٣ 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 Services.

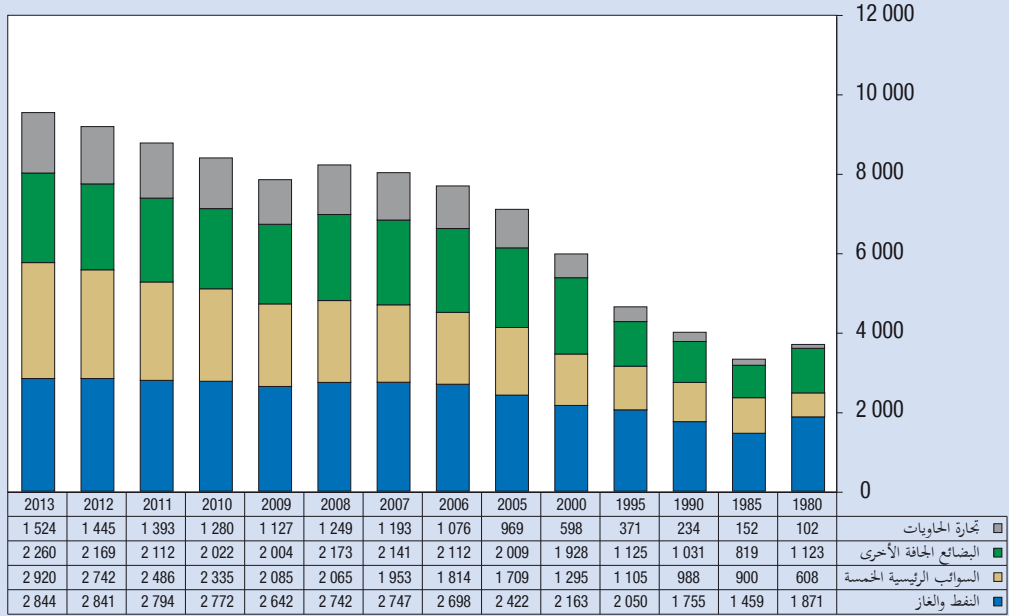
عام ٢٠١٣ (Clarkson Research Services, 2014a). واستأثرت الصين بأكثر من ثلثي أحجام ركاز الحديد العالمية وبما يفوق خمس أحجام الفحم على الصعيد العالمي (أعداد مختلفة من Clarkson Research Services). ورغم التباطؤ النسبي في التوسع الاقتصادي في الصين وسعيها للانتقال من نمو قائم على الاستثمارات إلى نمو مستمد من الاستهلاك يستدعي مقداراً أقل من التجارة في المواد الخام، لا يزال التحضر الحالي وازدياد متطلبات تطوير البنى التحتية والاحتياجات الضخمة من الطاقة تدفع الطلب على ركاز الحديد والفحم. وتندرج أسعار ركاز الحديد والفحم الأكثر تنافسية على الصعيد الدولي والاحتياجات اللازمة لتكوين المخزونات في عداد العوامل الرئيسية التي تحدد أحجام تجارة الصين.

واستجمع نمو التجارة المنقولة في حاويات قواه في عام ٢٠١٣، فارتفع بنسبة ٤,٦ في المائة وهي نسبة تعبر بوجه خاص عن ازدياد الطلب على الواردات في أوروبا والولايات المتحدة (Clarkson Research Services, 2014b). ويعبر هبوط أحجام النفط الخام عن عوامل منها تأثير الوضع الاقتصادي الضعيف بوجه عام ومستويات أسعار النفط العالية نسبياً وازدياد مقتضيات حماية البيئة في الطلب تأثيراً سلبياً. غير أن ثورة زيت الطفل التي حدثت في الولايات المتحدة وهبوط وارداتها من النفط الخام بسبب وفرة العرض المحلي يشكّلان العامل الرئيسي في هذا المجال. وتعثرت تجارة الغاز لقلة مرافق تسييله الجديدة.

وفي عام ٢٠١٣، ظلت السوائب الجافة عماد تجارة البضائع الجافة، فاستأثرت السلع السائبة الرئيسية الخمسة (ركاز الحديد، والفحم، والحبوب، والبوكسيت والألومينا، وصخور الفوسفات) بنسبة ٤٤,٢ في المائة (٢,٩٢ بليون طن) من مجموع حجم البضائع الجافة، بينما مثّلت السوائب الثانوية (منتجات الغابات وما شابهها) ٢١,٠ في المائة (١,٤ بليون طن) (Clarkson Research Services, 2014a). وعادت الحصة المتبقية (٣٥,٤ في المائة، أي قرابة ٢,٤ بليون طن) إلى التجارة المنقولة في حاويات (١,٥ بليون طن) والبضائع العامة/السوائب المختلفة (٨٣٤,٩ مليون طن) (Clarkson Research Services, 2014a). وكانت السوائب الجافة الرئيسية الخمسة الأسرع نمواً، إذ زادت بنسبة ٦,٥ في المائة، تليها البضائع العامة/السوائب المختلفة (٤,٧ في المائة)، فالتجارة المنقولة في حاويات (٤,٦ في المائة)، فالسوائب الثانوية (٣,٩ في المائة) (Clarkson Research Services, 2014a). وتُظهر تجارة الناقلات الصهرية اتجاهات متباينة، فتراجعت شحنات النفط الخام (-١,٧ في المائة)، بينما زادت أحجام منتجات البترول (٣,٢ في المائة) وظلت تجارة الغاز مستقرة.

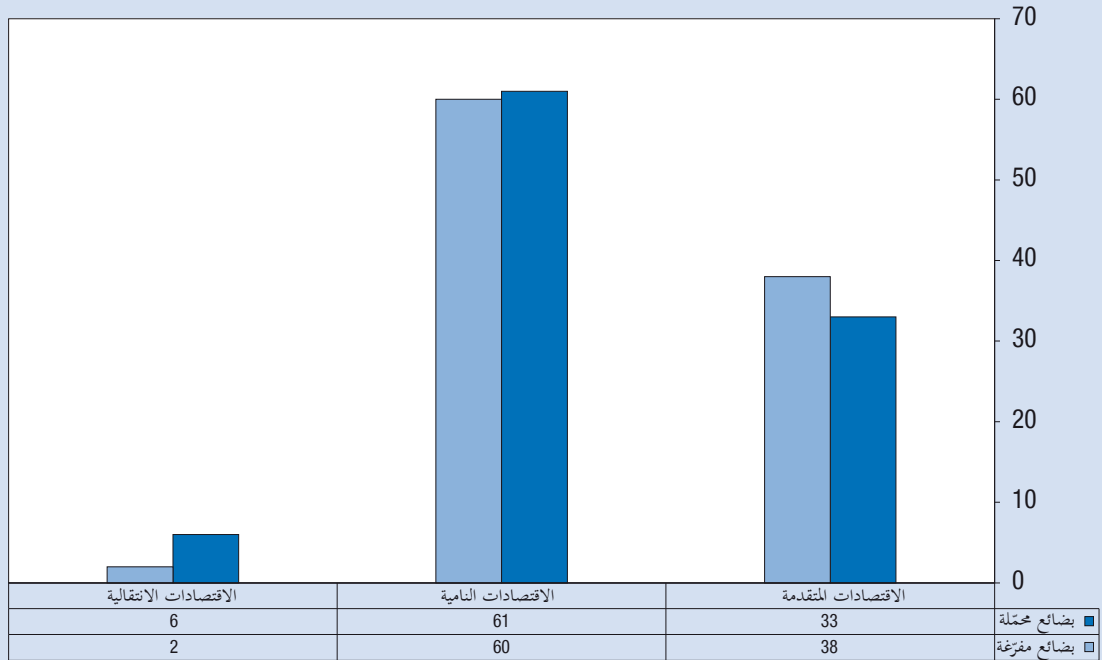
وظلت شحنات ركاز الحديد والفحم التي عززها الطلب القوي على الواردات إلى آسيا، لا سيما إلى الصين والهند، ترفد تجارة السلع السائبة الجافة الرئيسية، فزادت شحنات ركاز الحديد بنسبة ٧,١ في المائة، بينما ارتفعت تجارة الفحم بنسبة ٥,٠ في المائة في

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



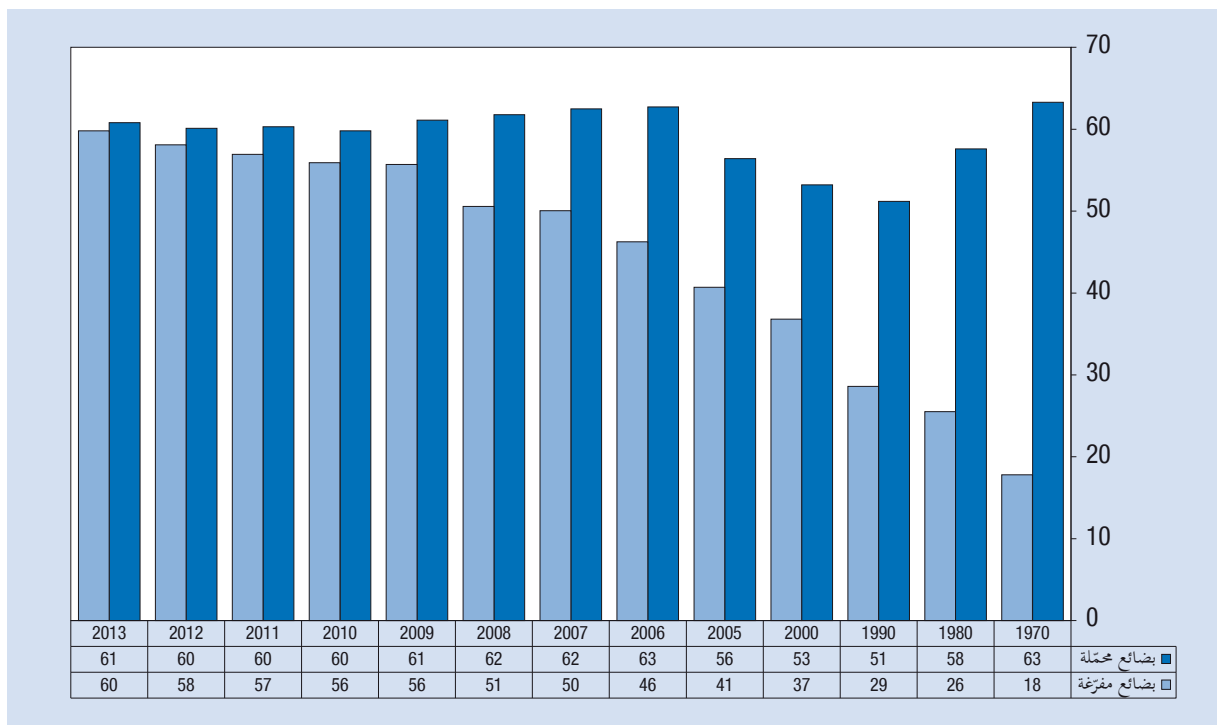
المصادر: الأونكتاد، استعراض النقل البحري، أعداد مختلفة. بالنسبة للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، يستند التصنيف حسب نوع البضاعة الجافة إلى أعداد مختلفة من Shipping Review and Outlook، الصادر عن Clarkson Research Services.

الشكل ٣-١ (أ) التجارة البحرية العالمية، حسب مجموعات البلدان، ٢٠١٣ (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)



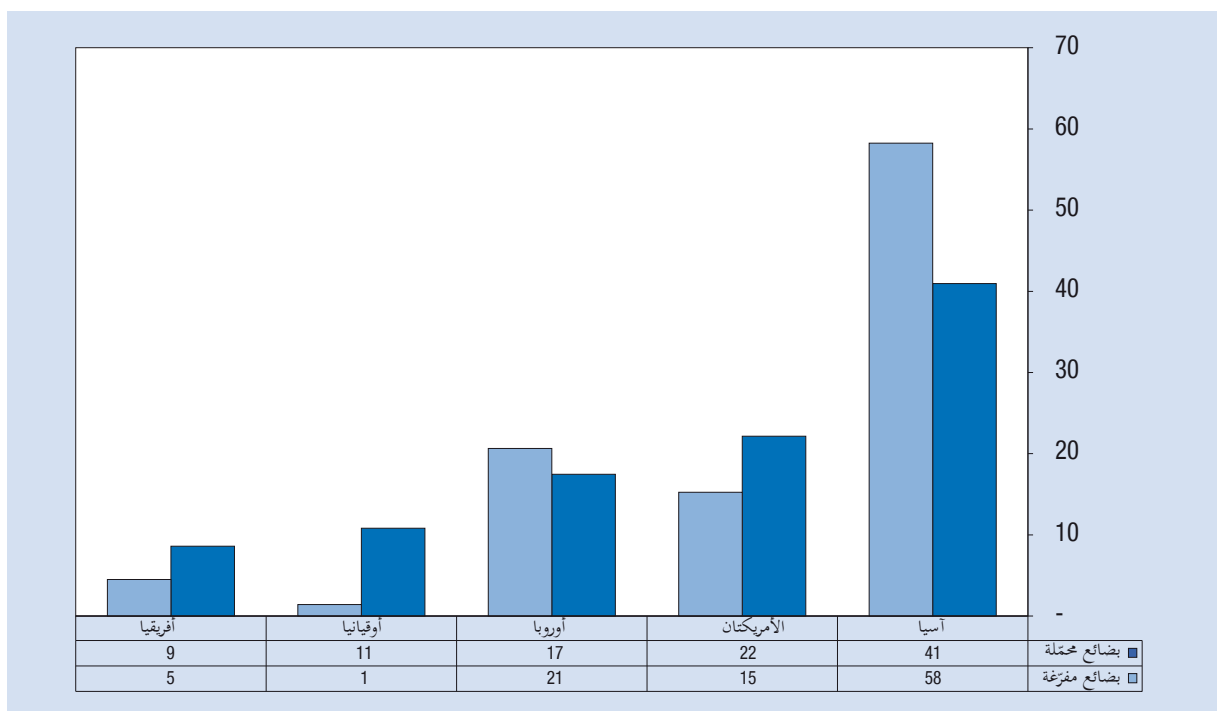
المصادر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وكما هي منشورة في مواقع الحكومات المعنية وقطاع الموانئ المعني على الإنترنت وإلى مصادر متخصصة. وتستند الأرقام التقديرية إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

الشكل ٣-١ (ب) مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، سنوات مختارة (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)



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

الشكل ٣-١ (ج) التجارة البحرية العالمية، حسب المنطقة الجغرافية (نسبة مئوية من الحمولة الطننية 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. وقدّرت الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

الشكل ١-٣(ب)، كادت حصتا البضائع المحملة والمفرّغة أن تتكافأ في السنوات القليلة الماضية.

وظلت آسيا منطقة التحميل والتفريغ الرئيسية في عام ٢٠١٣ وكانت اليد الطولى لحصتها من الواردات (التفريغ) (الشكل ١-٣(ج)). وشملت مناطق التحميل الرئيسية الأخرى، بالعد التنزلي، الأمريكتين وأوروبا وأوقيانيا وأفريقيا. أمّا في مجال التحميل، فكانت المناطق الأخرى التي استأثرت بأكبر الحصة إلى جانب آسيا، بالعد التنزلي، هي أوروبا والأمريكيتين وأفريقيا وأوقيانيا. والراجح أن تتطور هذه الحصة بمقدار أكبر بتغير أنماط التجارة والشركاء التجاريين وظهور أفريقيا وأمريكا الشمالية كمنطقتين لديهما قدرات لا يستهان بها على النمو، ونمو التجارة السريع في طرق تجارة الحاويات الثانوية الذي يدعم التجارة بين بلدان الجنوب والتجارة الأقاليمية.

ورغم تراجع النمو الاقتصادي في عام ٢٠١٣ في البلدان النامية، فإنها ما فتئت تساهم بحصص أكبر في التجارة البحرية الدولية، فزادت مساهمتها في السلع العالمية المحملة إلى ٦١,٠ في المائة بعد أن كانت ٦٠,٠ في المائة في عام ٢٠١٢، بينما وصل طلبها على الصادرات مقيساً بحجم البضائع المفرّغة إلى ٦٠,٠ في المائة بعد أن كان ٥٨,٠ في المائة في عام ٢٠١٢ (الشكل ١-٣(أ)). ويعبر هذا الأداء عن ازدياد مساهمة البلدان النامية في نظام التجارة العالمي ونمو التجارة بين بلدان الجنوب والتجارة داخل آسيا، فضلاً عن ارتفاع استهلاكها من المواد الخام والسلع الاستهلاكية ارتفاعاً يتناسب مع التوسع الحضري فيها مع توسعها وازدياد عدد سكانها وبروز الطبقات الوسطى. غير أن مساهمة البلدان فرادى ومستويات اندماجها في شبكات التجارة وسلاسل الإمداد العالمية تظل متفاوتة. وثمة اتجاه آخر يتمثل في التطور الملاحظ خلال العقود الأربعة المنصرمة في توزيع البضائع المحملة والمفرّغة. وكما يتبيّن من

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 المفرّغة		
		المجموع	نפט خام	منتجات بضاع جافة	المجموع	نפט خام	منتجات بضاع جافة
بملايين الأطنان							
العالم	٢٠٠٦	٧٧٠,٣	١٧٨٣,٤	٩١٤,٨	٧٨٧٨,٣	١٩٣١,٢	٨٩٣,٧
	٢٠٠٧	٨٠٣٧,٧	١٨١٣,٤	٩٣٣,٥	٥٢٨٧,١	١٩٩٥,٧	٩٠٣,٨
	٢٠٠٨	٨٢٢٩,٥	١٧٨٥,٢	٩٥٧,٠	٥٤٨٧,٢	١٩٤٢,٣	٩٣٤,٩
	٢٠٠٩	٧٨٥٨,٠	١٧١٠,٥	٩٣١,١	٥٢١٦,٤	١٨٧٤,١	٩٢١,٣
	٢٠١٠	٨٤٠٨,٩	١٧٨٧,٧	٩٨٣,٨	٥٦٣٧,٥	١٩٣٣,٢	٩٧٩,٢
	٢٠١١	٨٧٨٤,٣	١٧٥٩,٥	١٠٣٤,٢	٥٩٩٠,٥	١٨٩٦,٥	١٠٣٧,٧
	٢٠١٢	٩١٩٦,٧	١٧٨٥,٧	١٠٥٥,٠	٦٣٥٦,٠	١٩٢٩,٥	١٠٥٥,١
	٢٠١٣	٩٥٤٨,٢	١٧٥٥,٣	١٠٨٨,٥	٦٧٠٤,٤	١٨٨٩,٥	١٠٩٠,٦
الاقتصادات المتقدمة	٢٠٠٦	٢٤٦٠,٥	١٣٢,٩	٣٣٦,٤	١٩٩١,٣	٤١٦٤,٧	١٢٨٢,٠
	٢٠٠٧	٢٦٠٨,٩	١٣٥,١	٣٦٣,٠	٢١١٠,٨	٣٩٩٠,٥	١٢٤٦,٠
	٢٠٠٨	٢٧١٥,٤	١٢٩,٠	٤٠٥,٣	٢١٨١,١	٤٠٠٧,٩	١٢٥١,١
	٢٠٠٩	٢٥٥٤,٣	١١٥,٠	٣٨٣,٨	٢٠٥٥,٥	٣٣٧٤,٤	١١٢٥,٣
	٢٠١٠	٢٨٦٥,٤	١٣٥,٩	٤٢٢,٣	٢٣٠٧,٣	٣٦٠٤,٥	١١٦٥,٤
	٢٠١١	٢٩٨٢,٥	١١٧,٥	٤٥١,٩	٢٤١٣,١	٣٦٣٢,٣	١٠٨٥,٦
	٢٠١٢	٣١٢٢,٩	١٢٥,٢	٤٥٩,٧	٢٥٣٨,٠	٣٧٠٠,٢	١٠٩٢,٦
	٢٠١٣	٣١٩٢,٩	١٢٣,٤	٤٧٩,٨	٢٥٨٩,٧	٣٦٦٧,٨	١٠١٦,٤

البضائع المفرغة				البضائع المحملة				السنة	مجموعات البلدان
بضائع جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع	بضائع جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع		
٦١,٩	٣,١	٥,٦	٧٠,٦	٢٤٥,٩	٤١,٣	١٢٢,١	٤١٠,٣	٢٠٠٦	الاقتصادات الانتقالية
٦٦,٠	٣,٥	٧,٣	٧٦,٨	٢٤٣,٧	٣٩,٩	١٢٤,٤	٤٠٧,٩	٢٠٠٧	
٧٩,٢	٣,٨	٦,٣	٨٩,٣	٢٥٦,٦	٣٦,٧	١٣٨,٢	٤٣١,٥	٢٠٠٨	
٨٥,٣	٤,٦	٣,٥	٩٣,٣	٣١٨,٨	٤٤,٤	١٤٢,١	٥٠٥,٣	٢٠٠٩	
١١٤,٠	٤,٦	٣,٥	١٢٢,١	٣١٩,٧	٤٥,٩	١٥٠,٢	٥١٥,٧	٢٠١٠	
١٤٨,١	٤,٤	٤,٢	١٥٦,٧	٣٣٠,٥	٤٢,٠	١٣٢,٦	٥٠٥,٠	٢٠١١	
١٤٠,٣	٤,٠	٣,٨	١٤٨,١	٣٦٨,٣	٤٠,٣	١٣٥,٦	٥٤٤,٢	٢٠١٢	
١٤٢,٤	٦,٧	٠,٠	١٤٩,١	٣٧٠,٧	٣٧,٢	١٤١,٦	٥٤٩,٦	٢٠١٣	
٢٦٤٤,٣	٣٥٥,١	٦٤٣,٦	٣٦٤٢,٩	٢٧٦٥,٠	٥٣٧,١	١٥٢٧,٥	٤٨٢٩,٥	٢٠٠٦	الاقتصادات النامية
٢٩٥٤,٣	٣٧٦,٣	٧٤٢,٤	٤٠٧٣,٠	٢٩٣٢,٦	٥٣٠,٧	١٥٥٣,٩	٥٠٢٠,٨	٢٠٠٧	
٣٠٩٧,٠	٤٠٧,٢	٦٨٤,٩	٤١٨٩,١	٣٠٤٩,٦	٥١٥,١	١٥١٨,٠	٥٠٨٢,٦	٢٠٠٨	
٣٢٣٢,١	٣٨٦,٩	٧٤٥,٣	٤٣٦٤,٢	٢٨٤٢,٠	٥٠٢,٩	١٤٥٣,٥	٤٧٩٨,٤	٢٠٠٩	
٣٥٠٠,٩	٤٥٢,٠	٧٦٤,٤	٤٧١٧,٣	٣٠١٠,٥	٥١٥,٦	١٥٠١,٦	٥٠٢٧,٨	٢٠١٠	
٣٧٥٠,٠	٤٥٢,١	٨٠٦,٧	٥٠٠٨,٨	٣٢٤٧,٠	٥٤٠,٤	١٥٠٩,٤	٥٢٩٦,٨	٢٠١١	
٤٠١٢,٤	٤٩٤,٧	٨٣٣,١	٥٣٤٠,١	٣٤٤٩,٧	٥٥٥,٠	١٥٢٤,٩	٥٥٢٩,٦	٢٠١٢	
٤٢٨٩,٧	٥٢٥,٤	٨٧٣,١	٥٦٨٨,٢	٣٧٤٤,٠	٥٧١,٥	١٤٩٠,٣	٥٨٠٥,٧	٢٠١٣	
٢٦٩,١	٣٩,٤	٤١,٣	٣٤٩,٨	٢٨٢,٢	٨٦,٠	٣٥٣,٨	٧٢١,٩	٢٠٠٦	أفريقيا
٢٨٩,٨	٤٤,٥	٤٥,٧	٣٨٠,٠	٢٨٧,٦	٨١,٨	٣٦٢,٥	٧٣٢,٠	٢٠٠٧	
٢٨٨,١	٤٣,٥	٤٥,٠	٣٧٦,٦	٣٠٤,٢	٨٣,٣	٣٧٩,٢	٧٦٦,٧	٢٠٠٨	
٣٠٢,٥	٣٩,٧	٤٤,٦	٣٨٦,٨	٢٧١,٠	٨٣,٠	٣٥٤,٠	٧٠٨,٠	٢٠٠٩	
٣٣٣,٧	٤٠,٥	٤٢,٧	٤١٦,٩	٣١٠,٩	٩٢,٠	٣٥١,١	٧٥٤,٠	٢٠١٠	
٢٩٤,١	٤٦,٣	٣٧,٨	٣٧٨,٢	٣١٧,٢	٦٨,٥	٣٣٨,٠	٧٢٣,٧	٢٠١١	
٣٠٩,٨	٥١,٠	٣٢,٨	٣٩٣,٦	٣٢٣,٤	٧٠,٢	٣٦٤,٢	٧٥٧,٨	٢٠١٢	
٣٣٢,٩	٥٥,٧	٣٤,٧	٤٢٣,٢	٣٩٨,٦	٦٨,٥	٣٥٤,٢	٨٢١,٣	٢٠١٣	
٢٦٣,٧	٦٠,١	٤٩,٦	٣٧٣,٤	٦٨٥,٥	٩٣,٩	٢٥١,٣	١٠٣٠,٧	٢٠٠٦	أمريكا
٢٧٥,٩	٦٤,٠	٧٦,٠	٤١٥,٩	٧٢٤,٢	٩٠,٧	٢٥٢,٣	١٠٦٧,١	٢٠٠٧	
٢٩٢,٧	٦٩,٩	٧٤,٢	٤٣٦,٨	٧٨٠,٦	٩٣,٠	٢٣٤,٦	١١٠٨,٢	٢٠٠٨	
٢٣٤,٠	٧٣,٦	٦٤,٤	٣٧١,٩	٧٣٠,١	٧٤,٠	٢٢٥,٧	١٠٢٩,٨	٢٠٠٩	
٣٠٤,٢	٧٤,٧	٦٩,٩	٤٤٨,٧	٨٤٦,٠	٨٥,١	٢٤١,٦	١١٧٢,٦	٢٠١٠	
٣٦٣,٤	٧٣,٩	٧١,١	٥٠٨,٣	٩٠١,٩	٨٣,٥	٢٥٣,٨	١٢٣٩,٢	٢٠١١	
٣٨٨,٥	٨٣,٦	٧٤,٦	٥٤٦,٧	٩٤٣,٤	٨٥,٩	٢٥٣,٣	١٢٨٢,٦	٢٠١٢	
٣٩٨,٨	٨٥,٦	٧٠,١	٥٥٤,٥	٩٧٣,٨	٧٨,٢	٢٣١,٠	١٢٨٣,٠	٢٠١٣	
٢١٠٥,٣	٢٤٨,٨	٥٥٢,٧	٢٩٠٦,٨	١٧٩٤,٨	٣٥٧,٠	٩٢١,٢	٣٠٧٣,١	٢٠٠٦	آسيا
٢٣٨٢,١	٢٦٠,٨	٦٢٠,٧	٣٢٦٣,٦	١٩١٨,٣	٣٥٨,١	٩٣٨,٢	٣٢١٤,٦	٢٠٠٧	
٢٥٠٩,٥	٢٨٦,٨	٥٦٥,٦	٣٣٦١,٩	١٩٦٢,٢	٣٣٨,٦	٩٠٢,٧	٣٢٠٣,٦	٢٠٠٨	
٢٦٨٦,٢	٢٦٩,٩	٦٣٦,٣	٣٥٩٢,٤	١٨٣٦,٣	٣٤٥,٨	٨٧٢,٣	٣٠٥٤,٣	٢٠٠٩	

مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة
	٢٠١٠	٣٠٩٤,٦	٩٠٧,٥	٣٣٨,٣	١٨٤٨,٨	٣٣٣,١	٦٥١,٨	٣٨٣٨,٢	
	٢٠١١	٣٣٢٦,٧	٩١٦,٠	٣٨٨,٢	٢٠٢٢,٦	٣٢٨,٠	٦٩٧,٨	٤١٠٨,٨	
	٢٠١٢	٣٤٨٠,٩	٩٠٥,٨	٣٩٨,١	٢١٧٧,٠	٣٥٥,٥	٧٢٥,٧	٤٣٨٦,٩	
	٢٠١٣	٣٦٩٣,٩	٩٠٣,٦	٤٢٣,٩	٢٣٦٦,٥	٣٨٠,١	٧٦٧,٥	٤٦٩٧,٣	
أوقيانيا	٢٠٠٦	٣,٨	١,٢	٠,١	٢,٥	٦,٧	٠,٠	١٢,٩	
	٢٠٠٧	٣,٥	٠,٩	٠,١	٢,٥	٧,٠	٠,٠	١٣,٥	
	٢٠٠٨	٤,٢	١,٥	٠,١	٢,٦	٧,١	٠,٠	١٣,٨	
	٢٠٠٩	٦,٣	١,٥	٠,٢	٤,٦	٣,٦	٠,٠	١٣,١	
	٢٠١٠	٦,٥	١,٥	٠,٢	٤,٨	٣,٧	٠,٠	١٣,٤	
	٢٠١١	٧,١	١,٦	٠,٢	٥,٣	٣,٩	٠,٠	١٣,٥	
	٢٠١٢	٨,٣	١,٦	٠,٨	٥,٩	٤,٦	٠,٠	١٣,٠	
	٢٠١٣	٧,٥	١,٦	٠,٨	٥,١	٤,١	٠,٨	١٣,١	

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	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة
الحصة بالنسبة المئوية									
العالم	٢٠٠٦	١٠٠,٠	٢٣,٢	١١,٩	٦٥,٠	١١,٣	٢٤,٥	١٠٠,٠	
	٢٠٠٧	١٠٠,٠	٢٢,٦	١١,٦	٦٥,٨	١١,١	٢٤,٥	١٠٠,٠	
	٢٠٠٨	١٠٠,٠	٢١,٧	١١,٦	٦٦,٧	١١,٣	٢٣,٤	١٠٠,٠	
	٢٠٠٩	١٠٠,٠	٢١,٨	١١,٨	٦٦,٤	١١,٨	٢٣,٩	١٠٠,٠	
	٢٠١٠	١٠٠,٠	٢١,٣	١١,٧	٦٧,٠	١١,٦	٢٢,٩	١٠٠,٠	
	٢٠١١	١٠٠,٠	٢٠,٠	١١,٨	٦٨,٢	١١,٨	٢١,٦	١٠٠,٠	
	٢٠١٢	١٠٠,٠	١٩,٤	١١,٥	٦٩,١	١١,٥	٢١,٠	١٠٠,٠	
	٢٠١٣	١٠٠,٠	١٨,٤	١١,٤	٧٠,٢	١١,٥	١٩,٩	١٠٠,٠	
الاقتصادات المتقدمة	٢٠٠٦	٣٢,٠	٧,٤	٣٦,٨	٣٩,٨	٥٩,٩	٦٦,٤	٥٢,٩	
	٢٠٠٧	٣٢,٥	٧,٥	٣٨,٩	٣٩,٩	٥٨,٠	٦٢,٤	٤٩,٠	
	٢٠٠٨	٣٣,٠	٧,٢	٤٢,٣	٣٩,٧	٥٦,٠	٦٤,٤	٤٨,٤	
	٢٠٠٩	٣٢,٥	٦,٧	٤١,٢	٣٩,٤	٥٧,٥	٦٠,٠	٤٣,١	
	٢٠١٠	٣٤,١	٧,٦	٤٢,٩	٤٠,٩	٥٣,٤	٦٠,٣	٤٢,٧	
	٢٠١١	٣٤,٠	٦,٧	٤٣,٧	٤٠,٣	٥٦,٠	٥٧,٢	٤١,٣	
	٢٠١٢	٣٤,٠	٧,٠	٤٣,٦	٣٩,٩	٥٢,٧	٥٦,٦	٤٠,٣	
	٢٠١٣	٣٣,٤	٧,٠	٤٤,١	٣٨,٦	٥١,٢	٥٣,٨	٣٨,٦	
الاقتصادات الانتقالية	٢٠٠٦	٥,٣	٦,٩	٤,٥	٤,٩	٠,٣	٠,٣	٠,٩	
	٢٠٠٧	٥,١	٦,٩	٤,٣	٤,٦	٠,٤	٠,٤	٠,٩	

البضائع المفرغة				البضائع المحملة				السنة	مجموعات البلدان
بضائع جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع	بضائع جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع		
١,٥	٠,٤	٠,٣	١,١	٤,٧	٣,٨	٧,٧	٥,٢	٢٠٠٨	
١,٧	٠,٥	٠,٢	١,٢	٦,١	٤,٨	٨,٣	٦,٤	٢٠٠٩	
٢,١	٠,٥	٠,٢	١,٤	٥,٧	٤,٧	٨,٤	٦,١	٢٠١٠	
٢,٥	٠,٤	٠,٢	١,٨	٥,٥	٤,١	٧,٥	٥,٧	٢٠١١	
٢,٣	٠,٤	٠,٢	١,٦	٥,٨	٣,٨	٧,٦	٥,٩	٢٠١٢	
٢,٢	٠,٦	٠,٠	١,٦	٥,٥	٣,٤	٨,١	٥,٨	٢٠١٣	
٥٢,٣	٣٩,٧	٣٣,٣	٤٦,٢	٥٥,٣	٥٨,٧	٨٥,٦	٦٢,٧	٢٠٠٦	الاقتصادات النامية
٥٦,٤	٤١,٦	٣٧,٢	٥٠,٠	٥٥,٥	٥٦,٩	٨٥,٧	٦٢,٥	٢٠٠٧	
٥٧,٣	٤٣,٦	٣٥,٣	٥٠,٦	٥٥,٦	٥٣,٨	٨٥,٠	٦١,٨	٢٠٠٨	
٦٤,٢	٤٢,٠	٣٩,٨	٥٥,٧	٥٤,٥	٥٤,٠	٨٥,٠	٦١,١	٢٠٠٩	
٦٣,٣	٤٦,٢	٣٩,٥	٥٥,٩	٥٣,٤	٥٢,٤	٨٤,٠	٥٩,٨	٢٠١٠	
٦٤,٠	٤٣,٦	٤٢,٥	٥٦,٩	٥٤,٢	٥٢,٢	٨٥,٨	٦٠,٣	٢٠١١	
٦٤,٧	٤٦,٩	٤٣,٢	٥٨,١	٥٤,٣	٥٢,٦	٨٥,٤	٦٠,١	٢٠١٢	
٦٥,٧	٤٨,٢	٤٦,٢	٥٩,٨	٥٥,٨	٥٢,٥	٨٤,٩	٦٠,٨	٢٠١٣	
٥,٣	٤,٤	٢,١	٤,٤	٥,٦	٩,٤	١٩,٨	٩,٤	٢٠٠٦	أفريقيا
٥,٥	٤,٩	٢,٣	٤,٧	٥,٤	٨,٨	٢٠,٠	٩,١	٢٠٠٧	
٥,٣	٤,٧	٢,٣	٤,٥	٥,٥	٨,٧	٢١,٢	٩,٣	٢٠٠٨	
٦,٠	٤,٣	٢,٤	٤,٩	٥,٢	٨,٩	٢٠,٧	٩,٠	٢٠٠٩	
٦,٠	٤,١	٢,٢	٤,٩	٥,٥	٩,٤	١٩,٦	٩,٠	٢٠١٠	
٥,٠	٤,٥	٢,٠	٤,٣	٥,٣	٦,٦	١٩,٢	٨,٢	٢٠١١	
٥,٠	٤,٨	١,٧	٤,٣	٥,١	٦,٦	٢٠,٤	٨,٢	٢٠١٢	
٥,١	٥,١	١,٨	٤,٥	٥,٩	٦,٣	٢٠,٢	٨,٦	٢٠١٣	
٥,٢	٦,٧	٢,٦	٤,٧	١٣,٧	١٠,٣	١٤,١	١٣,٤	٢٠٠٦	أمريكا
٥,٣	٧,١	٣,٨	٥,١	١٣,٧	٩,٧	١٣,٩	١٣,٣	٢٠٠٧	
٥,٤	٧,٥	٣,٨	٥,٣	١٤,٢	٩,٧	١٣,١	١٣,٥	٢٠٠٨	
٤,٦	٨,٠	٣,٤	٤,٧	١٤,٠	٧,٩	١٣,٢	١٣,١	٢٠٠٩	
٥,٥	٧,٦	٣,٦	٥,٣	١٥,٠	٨,٧	١٣,٥	١٣,٩	٢٠١٠	
٦,٢	٧,١	٣,٧	٥,٨	١٥,١	٨,١	١٤,٤	١٤,١	٢٠١١	
٦,٣	٧,٩	٣,٩	٥,٩	١٤,٨	٨,١	١٤,٢	١٣,٩	٢٠١٢	
٦,١	٧,٨	٣,٧	٥,٨	١٤,٥	٧,٢	١٣,٢	١٣,٤	٢٠١٣	
٤١,٧	٢٧,٨	٢٨,٦	٣٦,٩	٣٥,٩	٣٩,٠	٥١,٧	٣٩,٩	٢٠٠٦	آسيا
٤٥,٥	٢٨,٩	٣١,١	٤٠,١	٣٦,٣	٣٨,٤	٥١,٧	٤٠,٠	٢٠٠٧	
٤٦,٤	٣٠,٧	٢٩,١	٤٠,٦	٣٥,٨	٣٥,٤	٥٠,٦	٣٨,٩	٢٠٠٨	
٥٣,٣	٢٩,٣	٣٤,٠	٤٥,٩	٣٥,٢	٣٧,١	٥١,٠	٣٨,٩	٢٠٠٩	
٥١,٦	٣٤,٠	٣٣,٧	٤٥,٥	٣٢,٨	٣٤,٤	٥٠,٨	٣٦,٨	٢٠١٠	
٥٢,٦	٣١,٦	٣٦,٨	٤٦,٧	٣٣,٨	٣٧,٥	٥٢,١	٣٧,٩	٢٠١١	
٥٣,٣	٣٣,٧	٣٧,٦	٤٧,٧	٣٤,٣	٣٧,٧	٥٠,٧	٣٧,٨	٢٠١٢	
٥٤,٤	٣٤,٩	٤٠,٦	٤٩,٤	٣٥,٣	٣٨,٩	٥١,٥	٣٨,٧	٢٠١٣	
٠,١	٠,٧	-	٠,٢	٠,٠	٠,٠١	٠,١	٠,٠	٢٠٠٦	أوقيانيا
٠,١	٠,٨	-	٠,٢	٠,٠	٠,٠١	٠,١	٠,١	٢٠٠٧	
٠,١	٠,٨	-	٠,٢	٠,٠	٠,٠١	٠,١	٠,١	٢٠٠٨	
٠,٢	٠,٤	-	٠,٢	٠,١	٠,٠٢	٠,١	٠,١	٢٠٠٩	

البضائع المفرغة				البضائع المحملة				السنة	مجموعات البلدان
بضائع جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع	بضائع جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع		
٠,٢	٠,٤	-	٠,٢	٠,١	٠,٠	٠,١	٠,١	٢٠١٠	
٠,٢	٠,٤	-	٠,٢	٠,١	٠,٠	٠,١	٠,١	٢٠١١	
٠,١	٠,٤	-	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٢٠١٢	
٠,١	٠,٤	٠,٠	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٢٠١٣	

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وكما نُشرت في مواقع الحكومات المعنية وقطاع الموانئ المعني على 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 ٢٠١٣ مُقدّرة استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

٢- التجارة البحرية بالأطنان الميالية

الإنتاج، كان لا مناص من نقل شحنات الحبوب مسافات أطول من البرازيل إلى آسيا، فارتفعت الأطنان الميالية للحبوب بنسبة ٦,٢ في المائة في عام ٢٠١٣، مدعومة أيضاً بنمو الواردات إلى الصين، لا سيما الواردات الآتية من مواقع بعيدة (Bosamia, 2013a). ويعبر نمو الأطنان الميالية بوجه خاص عن زيادة واردات فول الصويا إلى الصين من الولايات المتحدة والبرازيل. وخلال العقد المنصرم، زادت واردات الصين من البرازيل بوجه عام بسرعة فاقت سرعة وارداتها من الولايات المتحدة فعززت الأطنان الميالية للطلب على الحبوب.

وزدادت أطنان الطلب الميالية في تجارة ركاز الحديد والفحم أيضاً في عام ٢٠١٣، فارتفعت تبعاً بنسبة ٣,٦ في المائة في ٣,٥ في المائة. وتعزز نمو الأطنان الميالية لتجارة ركاز الحديد بازدياد إنتاج الفولاذ وأسعار ركاز الحديد العالمية التي غدت أكثر تنافسية وتحسن الأداء الاقتصادي في أوروبا وعمليات التوسع في المناجم وقلة معيقات العرض (على سبيل المثال أحوال الطقس التي أعاققت الصادرات من أستراليا والبرازيل). ومنذ عام ٢٠١١، كان لنمو صادرات أستراليا القريبة المدى ضلع كبير في زيادة الأطنان الميالية لواردات الصين من ركاز الحديد. غير أن التوقعات تشير إلى أن الواردات المنقولة عبر مسافات أبعد من البرازيل حيث تُنفذ مشاريع لتوسيع المناجم ستكون على نحو متزايد قوة النمو الدافعة (Bosamia, 2013b).

وتعززت الأطنان الميالية لتجارة الفحم بازدياد الواردات الآسيوية من الفحم التي ارتفعت ارتفاعاً ملحوظاً منذ عام ٢٠٠٧ بسبب نمو شحنات تجارة الفحم المنقولة عبر مسافات بعيدة من المحيط الأطلنطي واندونيسيا والهند. ورغم أن الأطنان الميالية الناشئة عن الواردات إلى أوروبا قد تراجعت في غضون السنوات القليلة الماضية، فإن النمو القوي في الأطنان الميالية الآسيوية عزز الأطنان الميالية لتجارة الفحم بوجه عام (٤٣,٥ في المائة منذ عام ٢٠٠٧). ولذلك، حفّزت واردات الفحم الآسيوية والتحويلات التي طرأت في

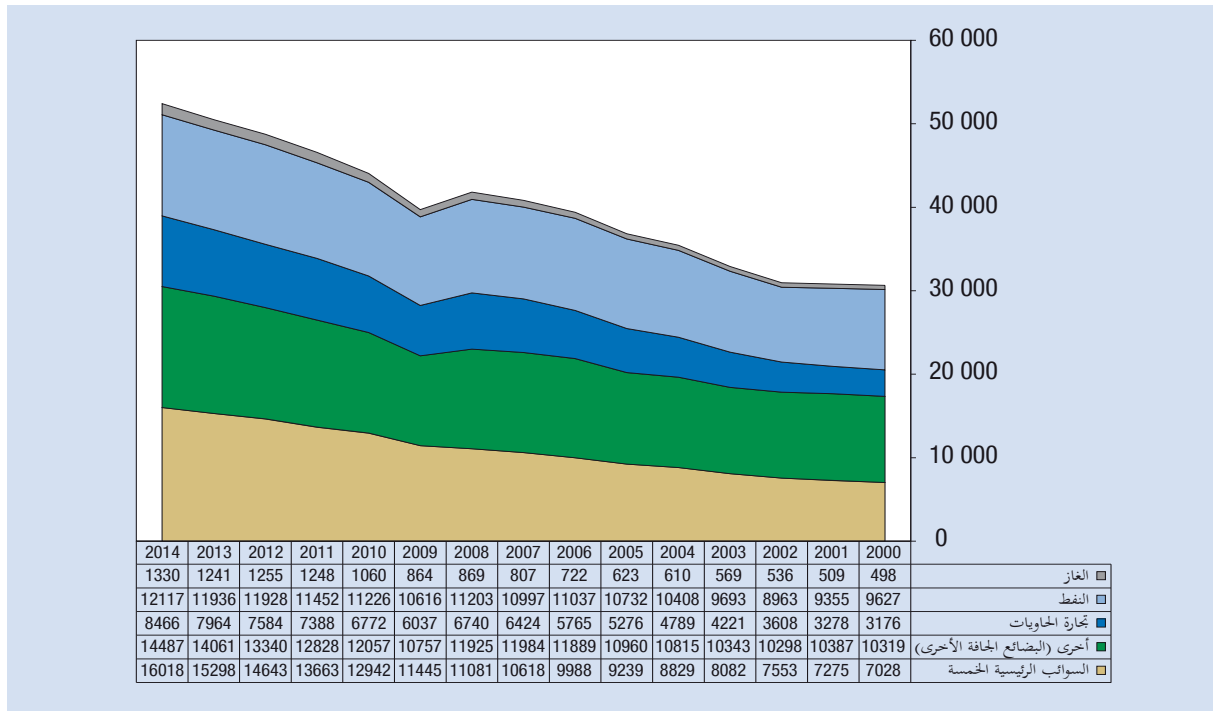
في عام ٢٠١٣، زادت التجارة البحرية العالمية، مقيسة بالأطنان الميالية، بنسبة ٣,٦ في المائة فبلغ مجموعها ٥٠.٠٠٠ بليون طن ميالي (Clarkson Research Services, 2014c). وهبطت الأطنان الميالية الناشئة عن شحنات النفط الخام بنسبة ١,٨ في المائة (Clarkson Research Services, 2014c) وهي نسبة تعبر إلى حدٍ بعيد عن هبوط واردات النفط الخام إلى الولايات المتحدة. وزادت منتجات البترول والغاز معاً بالأطنان الميالية بنسبة ٣,٩ في المائة بسبب النمو السريع في تجارة منتجات البترول (٦,٢ في المائة) (Clarkson Research Services, 2014c). وهبطت تجارة الغاز بنسبة ١,٤ في المائة وهي نسبة يتجلى فيها انخفاض أحجام الغاز الطبيعي المسيل المشحونة خلال تلك السنة.

ورغم انخفاض شحنات النفط الخام على الصعيد العالمي في عام ٢٠١٣، دعم ارتفاع الطلب على واردات النفط الخام إلى آسيا وتغير أنماط مصادره زيادة أطنان النفط الخام الميالية بوجه عام. وعزز ازدياد شحنات النفط الخام من منطقتي البحر الكاريبي وغرب أفريقيا إلى آسيا، والصين بوجه أخص، الطلب بالأطنان الميالية على ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً. وكان لارتفاع الإنتاج المحلي في الولايات المتحدة وتأثيره في الطلب على واردات النفط الخام تداعيات على نمو أطنان النفط الخام الميالية، من بينها الشحنات المحتملة من أمريكا النامية وغرب أفريقيا إلى آسيا لتعويض التقلص الملحوظ.

وزادت الأطنان الميالية الناشئة عن التجارة في السواحل الجافة الرئيسية بنسبة ٤,٥ في المائة في عام ٢٠١٣. وارتفعت في عام ٢٠١٣ الأطنان الميالية لتجارة الحبوب التي تتأثر بما يطرأ من تغيرات على أنماط المناخ مثل فترات الجفاف التي تُقلل أحجام الصادرات وأطنان الطلب الميالية. ولأن حالات الجفاف التي وقعت أثناء السنة المحصولية ٢٠١٢-٢٠١٣ في الولايات المتحدة أعاققت

اتجاهات الأطنان المليية الطلب العالمي لنقل الفحم بحراً (السوائب الجافة) وهو اتجاه يُرجح أن يستمر (Bosamia, 2013c). وهبطت الأطنان المليية لتجارة صخور الفوسفات بنسبة ١٠,٩ في المائة بسبب انخفاض كل من الأحجام والمسافات المقطوعة.

الشكل ١-٤ التجارة العالمية بالأطنان المليية حسب نوع البضائع، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (ببلايين الأطنان المليية)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من (Clarkson Research Services, 2014c) *Shipping Review and Outlook*, Spring 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).
أرقام ٢٠١٣: تقديرات.
أرقام ٢٠١٤: توقعات.

في تدفقات التجارة المنقولة على مسافات أقصر داخل آسيا تراجع التجارة المحمولة على مسافات بعيدة بين آسيا وأوروبا وعبر المحيط الهادئ. ومع ذلك، يُرجح أن يزداد متوسط المسافة التي تقطعها التجارة المنقولة في حاويات بسبب النمو السريع في الطرق الثانوية ومن بينها طريق الشمال - الجنوب البعيد المدى.

٣- التجارة البحرية حسب نوع البضائع

(أ) تجارة الناقلات الصهرجية

شكّلت التطورات التي حدثت في الاقتصاد العالمي معالم تجارة الناقلات الصهرجية في عام ٢٠١٣. وشملت العوامل الأخرى التي حددت معالم هذه التجارة مستويات أسعار النفط العالية (تجاوز متوسط أسعار النفط ١٠٠ دولار للبرميل للسنة الثالثة على التوالي) والعوامل الديمغرافية والشكوك التي تحف بالأوضاع الجغرافية السياسية والمكاسب التي حققتها التقنية وكفاءة الطاقة، فضلاً عن التغيرات

وزاد نمو تجارة البوكسيت بالأطنان المليية بفعل ازدياد الشحنات إلى الصين بنسبة ٢٥,٧ في المائة. وتُعزى هذه الزيادة إلى التوسع السريع في طاقة الصين لإنتاج الألومينا وإلى العرض المحدود واحتياطيات الصين من البوكسيت الضعيفة الجودة. وتعمل الصين تعويلاً شديداً على واردات البوكسيت، لا سيما من إندونيسيا التي تثير القيود التي تطبقها على تصدير المواد الخام المخاوف بشأن هذه التجارة. ولذلك، أخذت الصين تستمد البوكسيت من مواقع أخرى مثل أستراليا والهند ومناطق أخرى، كما يتضح من أولى شحنات البوكسيت الأفريقية التي تلقتها الصين في عام ٢٠١٢ من بلدان مثل غانا وغينيا وغيانا.

ومثلما زادت الأحجام، ارتفعت الأطنان المليية للتجارة المنقولة في حاويات بنسبة ٥,٠ في المائة في عام ٢٠١٣ مقارنة بنسبة ٢,٧ في المائة في عام ٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2014c). وخلال العقد الماضي، انخفض متوسط المسافة التي تقطعها التجارة المنقولة في حاويات انخفاضاً طفيفاً، إذ عوّض النمو السريع

أو أبقوها عند مستويات عام ٢٠١٢. وزادت كندا شحناتها من النفط الخام في عام ٢٠١٣ (٦، ٨ في المائة)، بينما تراجعت صادرات مناطق أخرى، من بينها أمريكا النامية وغربي آسيا والاقتصادات الانتقالية وأفريقيا.

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 ٣٣	آسيا والمحيط الهادئ ٣٣
الاقتصادات الانتقالية ١٧	أمريكا الشمالية ٢٣
أمريكا الشمالية ١٦	أوروبا ١٥
أمريكا النامية ١٢	أمريكا النامية ١٠
أفريقيا ١٠	غربي آسيا ١٠
آسيا والمحيط الهادئ ٩	الاقتصادات الانتقالية ٥
أوروبا ٣	أفريقيا ٤
الإنتاج العالمي من الغاز الطبيعي	الاستهلاك العالمي من الغاز الطبيعي
أمريكا الشمالية ٢٥	أمريكا الشمالية ٢٥
الاقتصادات الانتقالية ٢٣	آسيا والمحيط الهادئ ١٩
غربي آسيا ١٧	الاقتصادات النامية ١٦
آسيا والمحيط الهادئ ١٤	أوروبا ١٤
أوروبا ٨	غربي آسيا ١٤
أمريكا النامية ٧	أمريكا النامية ٨
أفريقيا ٦	أفريقيا ٤

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى البيانات المشورة في British petroleum (BP) (Statistical review of World 2014 Energy (British Petroleum, 2014a) وإلى Clarkson Research Services, Shipping Review and Outlook, Spring 2014 (Clarkson Research Services, 2014c).

ملاحظة: يشمل النفط، النفط الخام، زيت الطفل، الرمال الزيتية وسوائل الغاز الطبيعي. ويستبعد المصطلح الوقود السائل المستمد من مصادر أخرى مثل مشتقات الكتلة الإحيائية والفحم.

٢٤ منتجات البترول المكررة

زاد مجموع طاقة التكرير العالمية بنسبة ١,٤ في المائة في عام ٢٠١٣ وهو معدل يقارب رصيفه في العام السابق فوصلت الأحجام إلى ٩٤,٩ مليون برميل في اليوم (British Petroleum, 2014a). ويُتَوَقَّع أن تزداد الطاقة بفعل مشاريع التوسع في آسيا، ولا سيما الصين والهند. وفي الوقت نفسه، يزداد إغلاق المصافي في أوروبا مع تكاثر القيود البيئية في منطقة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي واستمرار المنافسة من المصافي الواقعة في آسيا (Danish Ship Finance, 2013).

التي حدثت في العرض والطلب وتجلت في بروز أسواق الاستهلاك التقليدية، مثل الولايات المتحدة، كأسواق لعرض النفط الخام يُحتمل أن تصبح مُصدِّرة كبيرة له.

وفي عام ٢٠١٣، كانت أحجام واردات النفط الخام إلى الولايات المتحدة أقل وصُدِّرت كميات أكبر من منتجات النفط المكررة من موانئ هذا البلد. وتبرز الاقتصادات النامية، لا سيما الصين والهند، كمستوردة لكميات كبيرة من النفط الخام، لأسباب من بينها التوسع الحالي والمزعم في قدرات مصافيهما. وقد يُجَدِّث ذلك بدوره تحولاً في أنماط تجارة الناقلات فتغدو آسيا مُورِّدة مهمة لمنتجات البترول.

١٦ النفط الخام

هبطت شحنات النفط الخام العالمية بنسبة ١,٧ في المائة في عام ٢٠١٣ فبلغ متوسط أحجامها الكلية ١,٨ بليون طن. وشملت العوامل المؤثرة في الشحنات ديناميان العرض والطلب الناشئة عن الاضطرابات الجيوسياسية وازدياد الإنتاج المحلي في أكبر سوق تقليدي للاستهلاك، فضلاً عن ضعف الأوضاع الاقتصادية العالمية بوجه عام وتناقص الطلب. وكان لضعف الطلب على واردات النفط الخام في الولايات المتحدة وإغلاق بعض المصافي في أوروبا ضلع كبير في هذا التراجع. ويرد في الجدول ١-٥ استعراض عام لمستهلكي النفط ومصدره في العالم.

ومثلت موانئ اليابان وأمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا النامية أهم موانئ التحميل أو المناطق المستوردة. وهبطت واردات النفط الخام إلى الولايات المتحدة بنسبة ١٣,٠ في المائة فتراجمت من ٧,٧ ملايين إلى ٦,٧ ملايين برميل في اليوم (British Petroleum, 2014a)، وهو أدنى مستوى يُسجل لأكثر من عقدين. وتراجعت الواردات أيضاً في كندا واليابان. أمَّا في المناطق الأخرى، فزادت واردات الصين من النفط الخام بنسبة ٦,٨ في المائة فوصلت إلى ٧,٧ ملايين برميل في اليوم فتجاوزت الولايات المتحدة كأكبر مستورد للنفط الخام في العالم. وزاد جميع المستوردين الآخرين، بما فيهم أفريقيا وأمريكا النامية وأستراليا وأوروبا والهند وسنغافورة، وارداتهم من النفط الخام وإن كان ذلك بنسب متباينة. وتعتبر الواردات إلى آسيا عن ازدياد احتياجات الاستهلاك وعن الجهود التي تبذلها بعض بلدان المنطقة، ومن بينها الصين والهند، لإنشاء مصافي محلية.

وظلَّت غربي آسيا وأفريقيا وأمريكا النامية والاقتصادات الانتقالية تمثل مناطق تحميل النفط الخام الرئيسية. وحقَّق جميع مصدري النفط الخام الرئيسيين، على وجه التقريب، صادراتهم منه

وبلغ متوسط المشاريع الجاري تنفيذها على الصعيد العالمي ٨٣٩ مشروعاً (Shipping and Finance, 2014)، غير أن طاقة التصدير المحدودة الناجمة عن عدم إقامة عدد مناسب من المنشآت الجديدة لتسييل الغاز أعاقت نمو الصادرات. وفضلاً عن ذلك، انخفض الطلب على الغاز في أوروبا بسبب هبوط أسعار الفحم الذي أصبح الحصول عليه أيسر. وظلَّ نمو التجارة البحرية في غاز النفط المسيل التي لا تمثل سوى ١٥,٦ في المائة من تجارة الغاز البحرية العالمية مستقرّاً في عام ٢٠١٣ فبلغ مجموع أحجام غاز النفط المسيل ٤٤ مليون طن (Clarkson Research Services, 2014c). وبقيت اليابان أكبر مستورد لغاز النفط المسيل في العالم، تليها جمهورية كوريا فالصين ثم الهند.

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

تمثل السلع السائبة الجافة عماد التجارة البحرية الدولية وفيها يتجلى بوجه خاص نمو الطلب من المناطق النامية نمواً سريعاً، ففي عام ٢٠١٣، بلغت الشحنات العالمية من البضائع الجافة ٦,٧ بلايين طن، مُسجّلة زيادة قدرها ٥,٥ في المائة عن عام ٢٠١٢. وزادت تجارة السوائب الجافة بنسبة ٥,٦ في المائة فاستأثرت بنسبة ٦٤,٦ في المائة من أحجام البضائع الجافة العالمية (Clarkson Research Services, 2014a). ومن هذا المجموع، قاربت حصة السوائب الجافة الرئيسية الخمسة ٢,٩ بلايين طن، بينما بلغ نصيب السوائب الجافة الثانوية ١,٤ بلايين طن (Clarkson Research Services, 2014a). وظلت السلع السائبة الجافة الخمسة مُحركَ النمو في هذا القطاع من السوق، إذ ارتفعت بنسبة ٦,٥ في المائة في عام ٢٠١٣ مقارنة بنسبة ٣,٥ في المائة في عام ٢٠١٢.

ويتسم المصدرون في تجارة السوائب الجافة بالتنوع بوجه عام، فموردوا مختلف السلع الرئيسية ينتشرون في مناطق شتى في حين يزداد ظهور مصدرين أصغر حجماً في السوق. ويشمل الموردون الرئيسيون أستراليا واندونيسيا والبرازيل وجنوب أفريقيا والأرجنتين وكندا والولايات المتحدة. ويظهر في السوق موردون جدد لأكثر من سلعة (على سبيل المثال، بيرو وسيراليون وليبيريا). أمّا قطاع الواردات، فيبدو أكثر تركيزاً، فالطلب فيه يأتي في المقام الأول من المناطق النامية في آسيا، لا سيما الصين وعلى نحو متزايد الهند. ويستعرض الجدول ١-٦ المنتجين والمستخدمين الرئيسيين للفولاذ والمستوردون والمصدرين لسلع جافة مختارة.

وفي عام ٢٠١٣، زادت الشحنات من منتجات البترول بنسبة ٤,٧ في المائة فعوّضت شيئاً ما هبوط الشحنات من النفط الخام (Clarkson Research Services, 2014c). وتفيد تقديرات الأونكتاد بأن الشحنات العالمية من منتجات البترول، بما في ذلك تجارة الغاز، زادت بنسبة ٣,١ في المائة فارتفعت من ١,٠٦ بليون طن في عام ٢٠١٢ إلى ١,٠٩ بليون طن في عام ٢٠١٣. وتعزى هذه الزيادة في المقام الأول إلى نمو أحجام الصادرات من الولايات المتحدة (+١٨,٥ في المائة في عام ٢٠١٣) (British Petroleum, 2014a). ولأن الفائض في أحجام النفط الخام في الولايات المتحدة لا يمكن تصديره، تقوم المصافي في هذا البلد بمعالجة الخام بغية تصدير منتجات البترول. وفي عام ٢٠١٣، زادت الصين والاقتصادات الانتقالية وأوروبا وسنغافورة وغربي آسيا شحناتها، بينما تراجعت الشحنات في بعض المناطق (أفريقيا وأمريكا النامية والهند) أو توقفت عن النمو (كندا).

وتعززت الشحنات كذلك بالطلب في الصين وفي البلدان التي تكون فيها طاقة المصافي محدودة، مثل إندونيسيا وماليزيا وتايلند وفيت نام. وزادت الواردات إلى أوروبا وأمريكا النامية أيضاً في عام ٢٠١٣ لأسباب تعود على التوالي إلى طاقة المصافي المحدودة في المنطقة وازدياد الطلب البرازيلي. وتراجعت واردات منتجات البترول إلى الولايات المتحدة بنسبة ١,٣ في المائة في عام ٢٠١٣ وهو اتجاه وثيق الصلة بازدياد إنتاج زيت الطفل (British Petroleum, 2014a).

٣٤ الغاز الطبيعي والغازات المُسيّلة

نما إنتاج الغاز الطبيعي في العالم بنسبة ١,١ في المائة في عام ٢٠١٣ وهي نسبة تقل عن متوسط السنوات العشرة البالغ ٢,٦ في المائة. واستأثرت الولايات المتحدة بنسبة ٢٠,٠ في المائة من الإنتاج العالمي فظلَّت أهم منتج في العالم. ويرد في الجدول ١-٥ استعراض عام لمستهلكي الغاز الطبيعي ومصدره في العالم. وظلت أحجام تجارة الغاز الطبيعي في العالم مستقرة في عام ٢٠١٣ (-٠,٣ في المائة)، وهي نسبة أقل بمقدار كبير من المتوسط السابق البالغ ٥,٢ في المائة تعبر عن الاتجاهات السائدة في الطلب والعرض. وكاد نمو تجارة الغاز الطبيعي المسيل يتوقف (٠,٣ في المائة) في عام ٢٠١٣، بينما وازنت انخفاض الواردات في فرنسا وإسبانيا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية إلى حد ما زيادة الواردات إلى أمريكا النامية والصين وجمهورية كوريا. وظلَّت قطر أكبر مُصدِّر للغاز الطبيعي المسيل فاستأثرت بنسبة ٣٢,٤ في المائة من صادرات الغاز الطبيعي العالمية.

عام ٢٠١٣ مقابل ١,١ بليون طن في عام ٢٠١٢ و ٥٩٣ طن في عام ٢٠٠٤ (Clarkson Research Services, 2014c). وكانت أستراليا والبرازيل أهم بلدين لتصدير ركاز الحديد، إذ استأثرا معاً بنسبة ٧٥,٦ في المائة من شحنات ركاز الحديد العالمية في عام ٢٠١٣ (a) (Clarkson Research Services, 2014). بيد أن بعض صغار الموردين أخذوا يظهرهم كأسواق مهمة يمكن أن تفتح آفاقاً واعدة للنقل البحري، لا سيما في أفريقيا، ففي عام ٢٠١٣، ساهمت بعض البلدان الأفريقية الأخرى بحصص أكبر رغم أن أغلب صادرات السوائب الجافة سُحِنت من جنوب أفريقيا. وتشمل هذه البلدان مُصدّري ركاز الحديد من ليبيريا وسيراليون وصادرات الفحم من موزامبيق. ويُتوقع أن يزيد التوسع في طاقة تعدين ركاز الحديد، بما في ذلك في غينيا، أحجام السوائب الجافة المنقولة من أفريقيا زيادة ملموسة.

وفي المناطق الأخرى، تراجعت صادرات الهند من ركاز الحديد، بينما واصل طلبها على الواردات من السلع السائبة الجافة نموه. ولأن الهند تتبوأ المركز الرابع بين أكبر منتجي الفولاذ في العالم، فهي تزيد واردتها من فحم الكوك وذلك اتجاه يُتوقع أن يستمر في السنوات المقبلة بسبب الزيادة المقررة في طاقة إنتاج الفولاذ (Clarkson Research Services, 2013).

وظلّت الصين السوق الرئيسي لاستهلاك ركاز الحديد المنقول من أستراليا والبرازيل في عام ٢٠١٣. وتستأثر الصين بأكثر من ثلثي تجارة ركاز الحديد العالمية بفضل استثماراتها الكبيرة في التشييد والبنية التحتية. غير أن هذا الوضع لا يخلو من مخاطر نظراً لاعتماد قطاع النقل البحري العالمي اعتماداً مفرطاً على الطلب على الواردات من الصين التي تغيّر في الوقت الحالي نهج النمو الاقتصادي فيها من النمو القائم على الاستثمارات إلى النمو المستند إلى الاستهلاك. وساعد بعض النمو الذي تحقق في مناطق أخرى، من بينها أوروبا واليابان، في دفع عجلة تجارة ركاز الحديد.

٢٤ شحنات الفحم

في عام ٢٠١٣، زاد حجم شحنات الفحم الكلي (الفحم الحراري وفحم الكوك) بنسبة ٥,٠ في المائة فوصل إلى ١,٨ بليون طن. وارتفعت شحنات الفحم الحراري التي تمثل زهاء ٧٨,٠ في المائة من تجارة الفحم بنسبة ٢,٩ في المائة وهي نسبة أبداً كثيراً من النسبة المسجلة في عام ٢٠١٢. وتساهم الواردات الآسيوية بالحصص الرئيسية في تجارة الفحم العالمية بسبب ازدياد الأحجام بسرعة في السنوات القليلة الماضية. وسجلت أحجام واردات آسيا من الفحم

الجدول ١-٦ بعض السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون الرئيسيون، ٢٠١٣ (الحصص من السوق العالمية بالنسب المئوية)

منتجو الفولاذ		مستخدمو الفولاذ	
الصين	٤٩	الصين	٤٧
اليابان	٧	الاتحاد الأوروبي	١٠
الولايات المتحدة	٥	أمريكا الشمالية	٩
الهند	٥	الاقتصادات الانتقالية	٤
الاتحاد الروسي	٤	أمريكا النامية	٣
جمهورية كوريا	٤	غربي آسيا	٣
ألمانيا	٣	أفريقيا	٢
تركيا	٢	بلدان أخرى	٢٢
البرازيل	٢		
أوكرانيا	٢		
بلدان أخرى	١٧		
مصدرو ركاز الحديد		مستوردو ركاز الحديد	
أستراليا	٤٩	الصين	٦٧
البرازيل	٢٧	اليابان	١١
جنوب أفريقيا	٥	الاتحاد الأوروبي	٩
كندا	٣	جمهورية كوريا	٥
السويد	٣	بلدان أخرى	٨
بلدان أخرى	١٣		
مصدرو الفحم		مستوردو الفحم	
إندونيسيا	٣٤	الصين	١٩
أستراليا	٣٢	اليابان	١٧
الولايات المتحدة	٩	الاتحاد الأوروبي	١٦
كولومبيا	٧	الهند	١٦
الاتحاد الروسي	٧	جمهورية كوريا	١١
جنوب أفريقيا	٦	مقاطعة تايوان الصينية	٥
كندا	٣	ماليزيا	٢
بلدان أخرى	٢	تايلند	٢
		بلدان أخرى	١٢
مصدرو الحبوب		مستوردو الحبوب	
الولايات المتحدة	١٩	آسيا	٣١
الأرجنتين	١٢	أمريكا النامية	٢١
الاتحاد الأوروبي	١١	أفريقيا	٢٠
أستراليا	١٠	غربي آسيا	١٨
أوكرانيا	٩	أوروبا	٧
كندا	٨	الاقتصادات النامية	٣
بلدان أخرى	٣١		

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات الرابطة العالمية للفولاذ (٢٠١٤)؛ Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, June 2014 (Clarkson Research Services, 2014a)، والمجلس العالمي للحبوب، ٢٠١٤.

١٤ إنتاج الفولاذ واستهلاكه وشحنات ركاز الحديد

زادت تجارة ركاز الحديد العالمية بنسبة قوية بلغت ٧,١ في المائة وظل أداؤها الأداء الأفضل فارتفعت أحجامها وتضاعفت مرتين بين عامي ٢٠٠٤ و ٢٠١٣ بسبب تواصل النمو في صناعة الفولاذ. وقارب مجموع شحنات ركاز الحديد ١,٢ بليون طن في

طن في عام ٢٠١٣ (Clarkson Research Services, 2014a). وتحتل في هذا النمو بوجه خاص أحوال الطقس المؤاتية على نحو أكبر في الولايات المتحدة في حالة القمح ومستوى الأسعار الأقل ارتفاعاً في حالة الحبوب الخشنة (Clarkson Research Services, 2014d).

وظلت اليابان أكبر مستورد للقمح وللحبوب الخشنة في العالم فبلغ مجموع وارداتها منها ٢٣,٩ مليون طن، تليها الصين (١٩,٨ مليون طن). ويحفر الطلب من مجهزي الحبوب الزيتية الطلب على فول الصويا وهو يحدد على نحو متزايد أنماط تجارة الحبوب العالمية. وفي عام ٢٠١٣، واصلت تجارة فول الصويا نموها فزادت بنسبة ٧,٠ في المائة (Clarkson Research Services, 2014a) بفعل طلب الصين على الواردات. ويُرجح أن تصبح الأرجنتين والبرازيل، وهما من مُصدّري فول الصويا الرئيسيين، من البلدان المستهلكة الرئيسية له أيضاً (Clarkson Research Services, 2014a) وذلك اتجاه سيؤثر في تجارة الحبوب العالمية، إذ الراجح أن تنخفض الصادرات من هذين البلدين عندئذ.

وزادت الولايات المتحدة، وهي أكبر مُصدّر للحبوب في العالم بحصة بلغت ١٩ في المائة في عام ٢٠١٣، شحناتها (القمح والحبوب الخشنة) بنسبة ٥٤,٢ في المائة في ٢٠١٣/٢٠١٤، قاطعة شوطاً بعيداً بعد التراجع الحاد (-٤,٣١ في المائة) الذي سجلته في العام السابق (Clarkson Research Services, 2014a). وهبطت أحجام صادرات القمح في الأرجنتين وأستراليا، بينما زادت في كندا والاتحاد الأوروبي. وفي الوقت نفسه، زادت شحنات الحبوب الخشنة في أستراليا والاتحاد الأوروبي وأوكرانيا ولكنها تراجعت في الأرجنتين وكندا (Clarkson Research Services, 2014d).

٤٤٤ البوكسيت/الألومينا وصخور الفوسفات

تحف الشكوك بتجارة البوكسيت بسبب الحظر على الصادرات الذي فرضته إندونيسيا في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤. وبلغت حصة صادرات البوكسيت من إندونيسيا نحو ٥٠,٠ في المائة من تجارة البوكسيت العالمية في عام ٢٠١٣ وقرابة ٧٠,٠ في المائة من الواردات الصينية. وبينما تُستمد حصة أكبر من الواردات من مواقع بعيدة مثل أفريقيا وأمريكا النامية، لا يتوقع أن تُعوّض الإمدادات من هذه البلدان تعويضاً تاماً هيوط الصادرات الإندونيسية. وفي هذا السياق، تعتمد بعض الشركات إنشاء مصافي للألومينا امتثالاً منها للقانون الذي يضع قيوداً على تصدير الركازات المعدنية غير المجهزة (United States Geological Survey, 2014).

وهبطت الشحنات العالمية من صخور الفوسفات بنسبة ٦,٧ في المائة في عام ٢٠١٣ لأن معالجة الأسمدة في المصدر آخذة

الحراري أسرع نمو (٥,٣ في المائة) بينما تقلصت أحجام الواردات إلى الاتحاد الأوروبي بنسبة ٥,٩ في المائة. وشمل المستوردون الرئيسيون ألمانيا وجمهورية كوريا والصين وماليزيا ومقاطعة تايوان الصينية والمملكة المتحدة والهند واليابان.

واستأثرت أستراليا وإندونيسيا بنسبة ٦٤,٥ في المائة من الشحنات العالمية في عام ٢٠١٣. وبينما ظلت إندونيسيا أكبر مُصدّر مفرد للقمح بعد أن حلت محل أستراليا في عام ٢٠١٠ فعدت أكبر مُصدّر للقمح إلى آسيا، زادت شحنات القمح العالمية بنسبة ١٠,٢ في المائة في عام ٢٠١٣ (Clarkson Research Services, 2014a). ويزيد توليد الطاقة الكهربائية في المحطات العاملة بالقمح في الهند الطلب على القمح الحراري، بينما شكلت الأسعار الدولية المنخفضة حافزاً لزيادة الواردات إلى الصين. وزادت أيضاً الشحنات من كولومبيا وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة خلال العقد الماضي زيادة تعبر بعض الشيء عن نمو الطلب في آسيا نمواً سريعاً، بيد أن الصادرات الكولومبية هبطت بنسبة ٧,٣ في المائة بسبب اضطراب الإمدادات خلال السنة (Clarkson Research Services, 2014a). ومنذ التراجع الاقتصادي، تحولت صادرات جنوب أفريقيا من القمح من أوروبا إلى آسيا حيث ظل الطلب يشهد زيادة كبيرة. وفي الوقت نفسه، زادت صادرات قمح المراحل من الولايات المتحدة لانخفاض الطلب المحلي عليه إثر زيادة استخدام غاز الطفل في توليد الطاقة.

أما شحنات قمح الكوك، فزادت بنسبة سريعة بلغت ١٢,٨ في المائة في عام ٢٠١٣ بفعل الزيادات في أحجام الواردات إلى آسيا (١٩,٠ في المائة) (Clarkson Research Services, 2014a). وارتفعت الواردات إلى الصين وحدها بنسبة ٧٣,٤ في المائة فزادت من ٣٤,٦ مليون طن في عام ٢٠١٢ إلى ٦٠,٠ مليون طن في عام ٢٠١٣. ويعزى ذلك إلى حد كبير إلى حدوث اضطرابات في الإمداد براً من منغوليا. واحتفظت أستراليا بمركز الصدارة في تصدير قمح الكوك في عام ٢٠١٣ (بحصة قدرها ٥٥,٢ في المائة) فزادت صادراتها بنسبة قوية بلغت ١٧,٣ في المائة، بينما ارتفعت الشحنات من كندا والاتحاد الروسي بنسبة ١٥,٤ في المائة و١٩,١ في المائة على التوالي. وفي الولايات المتحدة، هبطت صادرات القمح (القمح الحراري وقمح الكوك) بنسبة ٦,٩ في المائة (Clarkson Research Services, 2014a) بسبب تكاليف الإنتاج المرتفعة نسبياً وأسعار القمح الدولية المنخفضة بالقياس إلى أسعار الغاز.

٣٣٣ شحنات الحبوب

زادت شحنات الحبوب العالمية (بما فيها القمح والحبوب الخشنة وفول الصويا) بنسبة ٣,٢ في المائة فبلغ مجموعها ٣٨٤ مليون

بسبب النمو المحدود في تجارة الحبوب الزيتية/الجريش والسكر (Clarkson Research Services, 2014a).

٦٠ البضائع الجافة الأخرى: التجارة المنقولة في حاويات

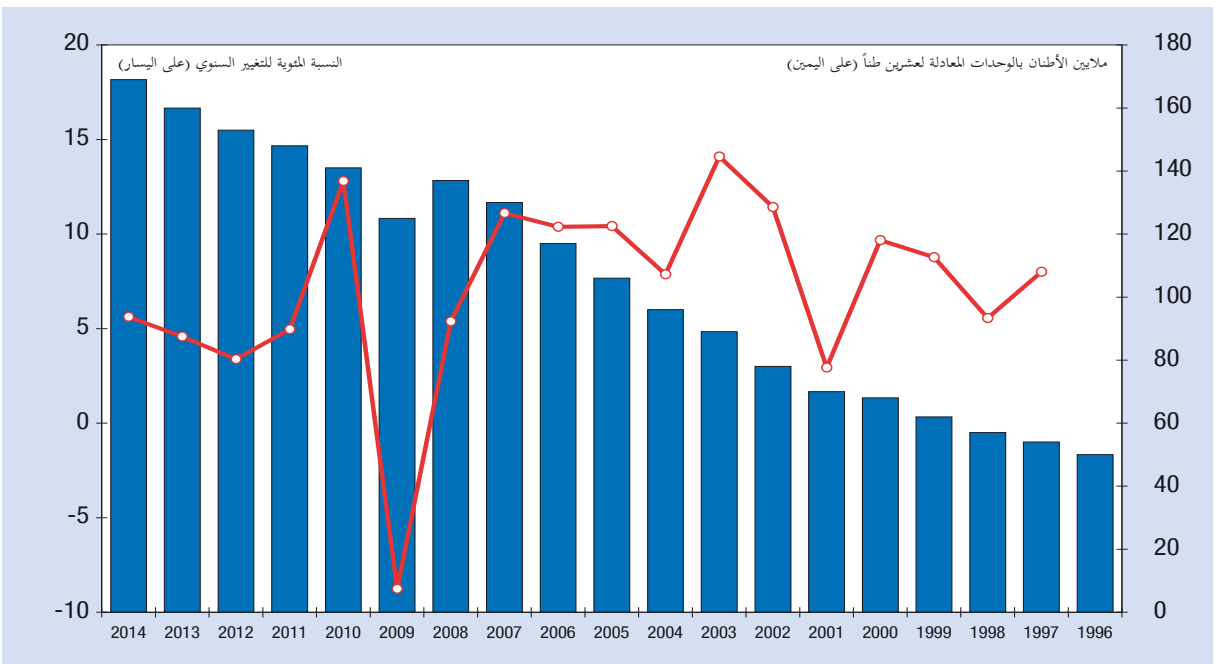
نمت التجارة العالمية المنقولة في حاويات بنسبة ٤,٦ في المائة في عام ٢٠١٣ فبلغ مجموعها ١٦٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٢ (الشكل ١-٥) (Clarkson Research Services, 2014b) واستأثرت التجارة الأقليمية (وفي صادراتها التجارة داخل آسيا) والتجارة بين بلدان الجنوب بنسبة ٣٩,٨ في المائة من شحنات التجارة العالمية المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٣، تليها، حسب الترتيب التنازلي، التجارة بين الشمال والجنوب (١٧,٠ في المائة) والتجارة عبر المحيط الهادئ (١٣,٦ في المائة) وتجارة الشرق الأقصى وأوروبا (١٣,١ في المائة) والتجارة على طريق الشرق الغرب الثانوي (١٢,٦ في المائة) فالتجارة عبر المحيط الأطلنطي (٣,٩ في المائة). ويُبيّن الشكل ١-٥ (ب) مساهمة كلٍ من الطرق والنقاط التجارية في احتمالات النمو ودورها في إحداث مزيد من التغييرات في المناطق.

في الازدياد (Clarkson Research Services, 2014a). وبلغ مجموع الصادرات العالمية من صخور الفوسفات ٢٨ مليون طن، منخفضة من ٣٠ مليون طن في عام ٢٠١٢. وتشير التقديرات إلى أن إنتاج الفوسفات العالمي زاد في عام ٢٠١٣، بينما يُتَظَر أن تزداد طاقة الإنتاج السنوية بوجه خاص في البرازيل والصين والمغرب وبيرو والمملكة العربية السعودية (United States Geological Survey, 2014). ويُعتَرم تنفيذ مشروعات تطوير أخرى في الجزائر وأستراليا وكندا وكازاخستان وناميبيا والاتحاد الروسي وتوغو وتونس أو هي في طور التنفيذ.

٥٠ البضائع الجافة: السوايب الثانوية

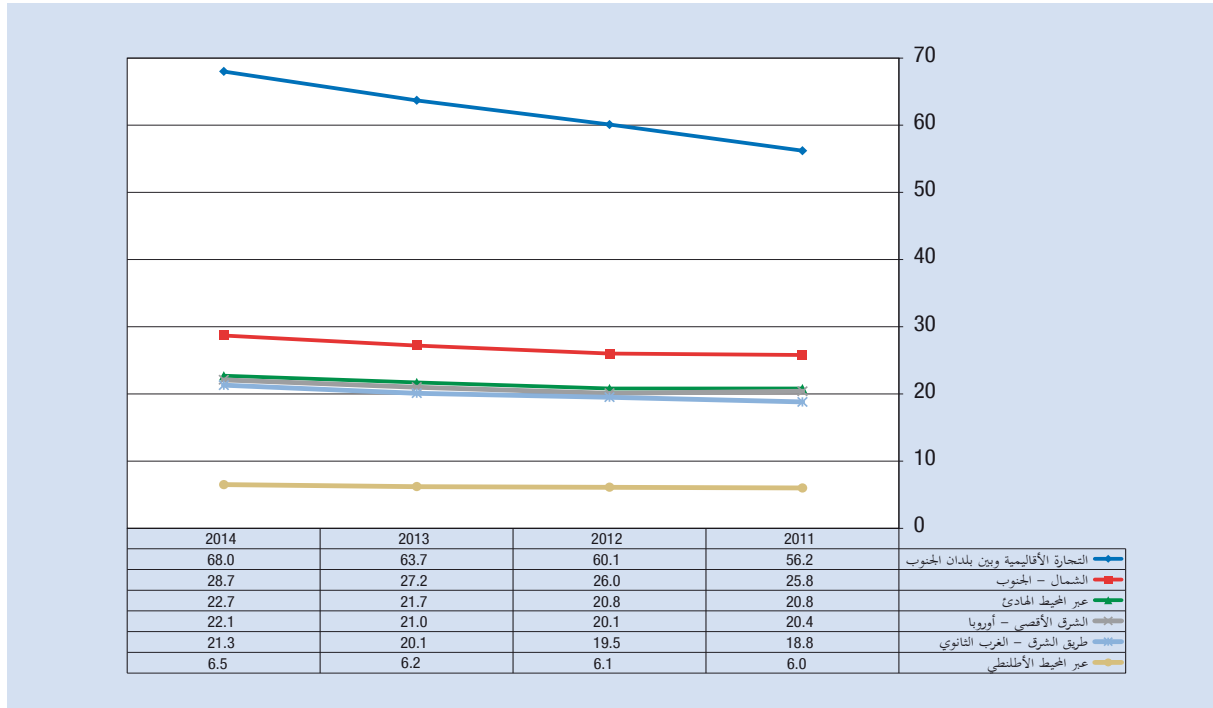
في عام ٢٠١٣، انخفض نمو تجارة السوايب الثانوية إلى ٣,٩ في المائة (Clarkson Research Services, 2014a) فبلغ متوسط أحجامها الكلية ١,٤ بليون طن. واستأثرت المعادن والفلزات (على سبيل المثال، الإسمت وركاز النيكل والانتراستيت) بنسبة ٤٤,٠ في المائة والمنتجات المصنعة بنسبة ٣٤ في المائة (أي منتجات الغابات والفولاذ) والسوايب الزراعية بنسبة ٢١,٩ في المائة (السكر، على سبيل المثال) (Clarkson Research Services, 2014a). وسجلت المعادن والفلزات أسرع نسبة نمو (٦,٠ في المائة) تليها المنتجات المصنعة (٣,٧ في المائة) والسوايب الزراعية التي ظل مستواها مستقرًا

الشكل ١-٥ (أ) التجارة العالمية المنقولة في حاويات، ١٩٩٦-٢٠١٤ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغيير السنوي)



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

الشكل ١-٥ (ب) توزيع التجارة العالمية المنقولة في حاويات، حسب الطرق، ٢٠١١-٢٠١٤ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: استناداً إلى (Clarkson Research Services, 2014b) إلى (Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly, June 2014).

قدماً، أي ٣٠,٢ في المائة من التجارة العالمية المنقولة في حاويات (انظر الجدول ١-٧ والشكل ١-٥ (ج)).

ويتجلى إلى حدٍ ما تحسن ثقة المستهلكين ودوائر الأعمال في أوروبا وفي الولايات المتحدة في تدفقات التجارة نحو أوروبا، إذ زادت الواردات الأوروبية من آسيا بنسبة ٣,١ في المائة بينما ارتفعت الصادرات إلى السوق الآسيوية بنسبة أبطأ بلغت ١,٨ في المائة. وتعتمد أغلب سفن الحاويات العملاقة المطلوبة العمل في الطريق الرئيسي بين آسيا وأوروبا. وتسارعت وتيرة النمو بعض الشيء على الطريق عبر المحيط الأطلنطي بازدياد واردات التجارة المنقولة في حاويات إلى الولايات المتحدة وأوروبا بنسبة ٥,٨ في المائة، بينما ارتفعت التدفقات في الاتجاه المعاكس بنسبة ٣,٦ في المائة.

وترتبط الطرق الثلاثة الواقعة على طريق التجارة الرئيسي بين الشرق والغرب، لا سيما الطريق الذي يعبر المحيط الهادئ وطريق آسيا - أوروبا والطريق العابر للمحيط الهادئ، ثلاث مناطق اقتصادية رئيسية هي آسيا (الصين بوجه خاص)، مركز التصنيع في العالم، وأوروبا وأمريكا الشمالية وهي مناطق ألفت أن تكون أسواقاً استهلاكية رئيسية. واستأثرت آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية معاً بزهاء ٨٠,٠ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي في عام ٢٠١٢ (بالأسعار الثابتة لعام ٢٠٠٥) (UNCTADstat - Statistical Database, 2014). وفي عام ٢٠١٣، زاد مجموع أحجام التجارة المنقولة في حاويات بنسبة ٤,٣ في المائة فبلغ ٤٨,٣ مليون وحدة معادلة لعشرين

الجدول ٧-١- تقديرات تدفقات البضائع المعبأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدم والنسبة المئوية للتغير السنوي)

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

المصدر: MDS Transmodal data as published in Data Hub Trade Statistics, Lloyd's List Containerisation International, www.containershipping.com, April, May and June 2014.

حد كما يتجلى في السعي إلى إقامة التحالفات وإبرام اتفاقات التعاون بين الناقلين في مجال الخدمات في عام ٢٠١٣. وتمثل شبكة P3 Network المقترح إقامتها بين Maersk Line و Mediterranean Shipping Company (MSC) وقد أجازت اللجنة البحرية الفيدرالية التحالف المقترح شريطة أن يخضع للرقابة، بينما رفضته وزارة التجارة الصينية (Lloyd's List, 2014a) (انظر الفصل الثاني).

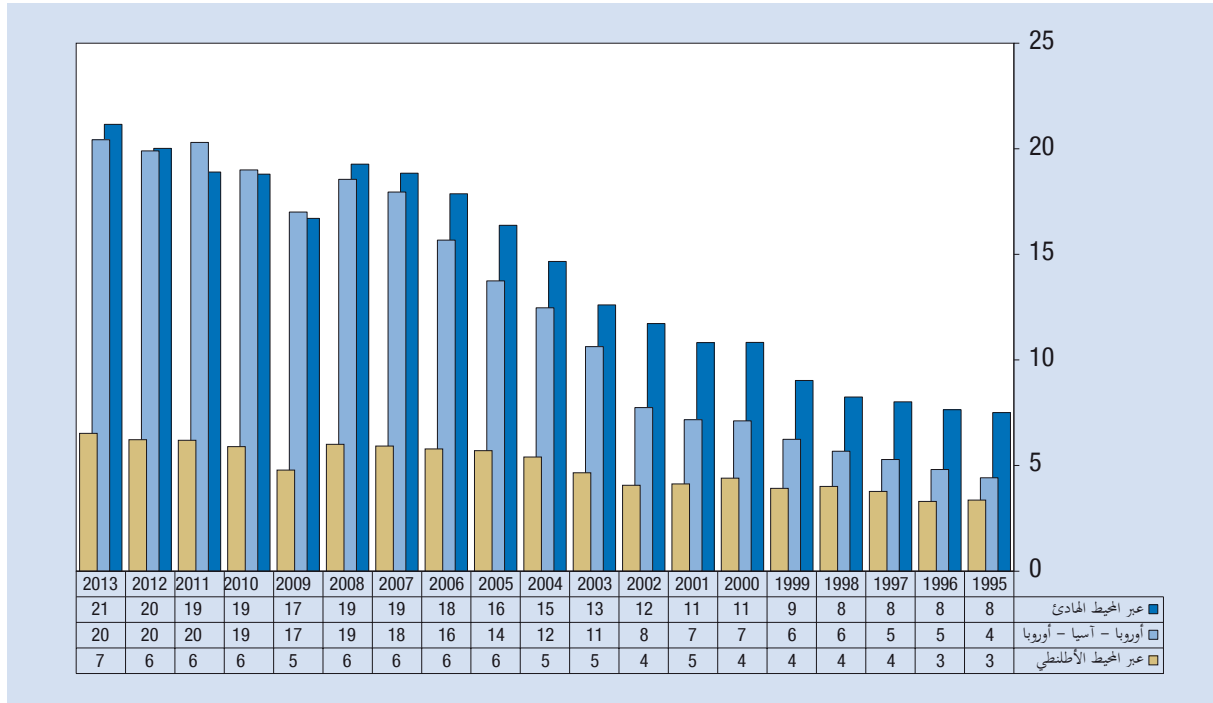
وتتعلق التطورات الأخرى التي يجدر ذكرها في هذا الصدد بمسائل من بينها: (أ) التغييرات التنظيمية التي اعتمدت برعاية المنظمة البحرية الدولية والتي تقضي بالتحقق من أوزان الحاويات بحلول تموز/يوليه عام ٢٠١٦، (ب) تأجيل الخطط الرامية إلى مسح الحاويات الآتية إلى الولايات المتحدة بنسبة ١٠٠ في المائة بسبب التأثيرات السلبية المقترنة بهذه العملية على تدفق البضائع، فضلاً عن تكاليفها وصعوبة تنفيذها (Clarkson Research Services, 2014e)، (ج) الخلاف بشأن تجاوز التكاليف والتأخير في إتمام أعمال توسيع قناة بنما، (د) خطط لجنة قناة نيكاراغوا لبناء قناة جديدة تربط المحيطين الأطلسي والهادئ، (و) تدابير مكافحة الاحتكار التي اتخذتها المفوضية الأوروبية بشأن الطاقة المشغلة والتي ستخضع لها ١٤ شركة من شركات النقل البحري المنتظمة وجميعها من بين أهم ٢٠ شركة نقل عالمية (Lloyd's List, 2013).

وزادت تدفقات التجارة الإقليمية وبين بلدان الجنوب بنسبة ٦,٠ في المائة بسبب ضعف الطلب في أمريكا النامية (Clarkson Research Services, 2014b). وزاد مجموع التجارة الإقليمية والتجارة بين بلدان الجنوب - الجنوب بنسبة قُدِّرت بنحو ٦,٦ في المائة في عام ٢٠١٣ فبلغت أحجامها ٤٥,٠ مليون طن (Clarkson Research Services, various issues). ويعزى معظم النمو في التجارة الإقليمية إلى التجارة داخل آسيا التي شاركت فيها الصين ورابطة أمم جنوب شرق آسيا.

وتعلق ثاني أسرع نمو في الطلب على التجارة المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٣ بطرق التجارة بين الشمال والجنوب وهو نمو يعبر عن حدوث تحول في المناطق الرئيسية. وساعدت الزيادة القوية في تجارة آسيا وأفريقيا وأوقيانيا الأصغر حجماً بعض الشيء في تعويض ضعف الطلب من أمريكا النامية.

وإجمالاً، حدثت تدفقات التجارة المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٣ في سياق اتسم بما يلي: (أ) تواصل تحويل السفن الكبيرة من الطرق الرئيسية إلى الطرق الثانوية، (ب) زيادة اللجوء إلى الإبحار البطيء الذي بدأ في عام ٢٠٠٧ إثر الزيادة السريعة في أسعار وقود السفن وذلك بغية مواجهة العرض الزائد من سعة السفن، (ج) تواصل الجهود الهادفة إلى إقامة تحالفات. وأضحت إقامة التحالفات استراتيجية مهمة يأخذ بها مالكو السفن لاحتواء التكاليف وزيادة استخدام السعة في السفن الكبيرة إلى أقصى

الشكل ١-٥ (ج) تقديرات تدفقات البضائع المنقولة في حاويات على طرق الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



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.

من ركاز الحديد والنحاس والماكينات والأجزاء والمكونات اللازمة لإنتاج السلع الإلكترونية والكهربائية (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2014).

ويُتوقع أن يتسارع النمو في أفريقيا جنوب الصحراء في عام ٢٠١٤ وما بعده بفضل توسع الأسواق المحلية بانضمام عدد أكبر من سكان المنطقة إلى الطبقة الوسطى الدنيا وتواصل الاستثمارات في البنية التحتية. ويزداد سعي المستثمرين لمجاعة إمكانات النمو في أفريقيا التي تعزى بوجه خاص إلى انتعاش قطاع الموارد فيها وتطوير البنية التحتية وازدياد طلب المستهلكين (Economist Intelligence Unit, 2012). ويتوقع بعض المراقبين أن يرتفع الاستهلاك في الاقتصادات النامية إلى ٣٠ ترليون دولار أمريكي بحلول عام ٢٠٢٥ وأن تبلغ حصة هذه الاقتصادات أكثر من نصف الأسر المعيشية التي تتجاوز إيراداتها السنوية ٢٠.٠٠٠ وبالبلغ عددها بليون أسرة (United Nations Development Programme, 2013). وإن تحققت هذه التوقعات، فالراجح أن تؤثر في أنماط نمو التجارة وفي دينامياتها. وفي الوقت نفسه، تزداد الاستثمارات في المشاريع المينائية في أفريقيا

جيم- التوقعات

١- النمو الاقتصادي وتجارة السلع

تتسم توقعات الاقتصاد والإنتاج الصناعي على الصعيد العالمي بالإيجابية، إذ يُتوقع أن ينمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة ٢,٧ في المائة في عام ٢٠١٤ وهي نسبة تعبر بوجه خاص عن تحسن أداء الاقتصادات المتقدمة. ويُتوقع أن يظل النمو في آسيا الذي تقوده الصين رافداً للنمو العالمي رغم تراجع النمو الاقتصادي الملاحظ في الصين طوال السنتين الماضيتين والتحول الهيكلي الذي تشهده قاعدة الاقتصاد والتجارة في الصين في الوقت الحالي. ويُرجح أن تؤثر التغييرات في هيكل طلب الصين على الواردات في الشركاء التجاريين وفي طرق النقل البحري. ويشمل الشركاء التجاريون المعنيون بذلك على نحو مباشر أستراليا والبرازيل وشيلي وألمانيا وإندونيسيا واليابان وماليزيا وجمهورية كوريا ومقاطعة تايوان الصينية الذين يستأثرون بحصص كبيرة من الواردات إلى الصين

التوتر الجيوسياسي التي قد تستفحل. وقد تحرف هذه الصعوبات الاقتصاد العالمي عن مسار النمو الإيجابي. أما عوامل الارتفاع المحتملة فتشمل تعزز الانتعاش الاقتصادي في الاقتصادات المتقدمة والتعهدات التي قطعتها مجموعة العشرين التي عُقدت في شباط/فبراير ٢٠١٤ باتخاذ تدابير لإنعاش النمو العالمي والمكاسب المحتملة تحقيقها من الصفقات والمبادرات التجارية المتكاثرة وتوطد العلاقات التجارية وعلاقات الاستثمار بين بلدان الجنوب وتوسع التجارة الأفقية وتنامي الطلب الاستهلاكي (لا سيما في غربي آسيا وأفريقيا) واحتمال ارتفاع صادرات المعادن والصادرات القائمة على الموارد.

(أ) النفط الخام ومنتجات البترول

يُتوقع أن تنمو تجارة الناقلات الصهرجية بنسبة ضئيلة قدرها ٢,١ في المائة فتزداد شحنات النفط الخام ومنتجات البترول بنسبة ١,٢ في المائة و٣,٦ في المائة تبعاً (Clarkson Research Services, 2014c). ويتمثل الحدث الأهم في أنماط تجارة النفط الخام في ثورة زيت الطفل في الولايات المتحدة التي حققت الواردات إليها وهيأت الفرصة للولايات المتحدة لتصبح مُصدراً عالمياً للنفط الخام. وفي المناطق الأخرى، يُتوقع أن تعيق الاضطرابات المدنية وتشخيص الحقول والبنية التحتية الضعيفة نسبياً الصادرات من شمال أفريقيا. ويُتوقع أن يتواصل تحوّل الشحنات من غربي آسيا وغرب أفريقيا من أمريكا الشمالية نحو آسيا والصين بوجه خاص، إذ أن هذه المناطق بحاجة إلى أسواق تصدير جديدة ولأن الصين تواصل تنويع مصادر إمداداتها. ويعتقد هذا التوقع في بيئة تتسم بحدوث تحول في نمو الطاقة من البلدان المتقدمة إلى المناطق النامية حيث يتحقق كل النمو المتوقع على وجه التقريب، لا سيما في الصين وفي الهند بشكل متزايد (British Petroleum, 2014b)

ونتيجة لذلك، أخذت تظهر طرق جديدة لتجارة كل من منتجات البترول المكررة والنفط الخام بفعل التغييرات التي تطرأ في الإنتاج وحجم الطلب وهيكله وموقع المصافي العالمية. ويستشف من هذه الأنماط الجديدة أن الراجح أن يزداد النفط قريباً من الأسواق فينتقل البرميل الهامشي من الإنتاج غرباً نحو أمريكا الشمالية وتتحول طاقة التكرير نحو آسيا (UNCTAD, 2013). وستتمخض طرق التجارة الجديدة عن رحلات بعيدة المدى جديدة فتزداد الأطنان المليئة لناقلات النفط الخام الصهرجية. وإذا أُلغي الحظر الذي فُرض في عام ١٩٧٥ على صادرات النفط الخام في الولايات المتحدة، فيُتوقع أن تتحقق صادرات النفط الخام من هذا البلد خلال السنتين المقبلتين (Lloyd's List, 2014b).

ويُتوقع أن تتجاوز ١٠ بلايين دولار في السنوات الخمسة المقبلة. وثمة مشاريع يجري تنفيذها في غانا وناميبيا ونيجيريا وكينيا وجنوب أفريقيا وجمهورية تنزانيا المتحدة وهي ترمي إلى ربط أفريقيا بالأسواق الدولية (IHS Maritime Fairplay, 2014).

وما برحت آفاق تجارة السلع العالمية تتحسن ويُتوقع أن تزداد لتصل إلى ٤,٧ في المائة في عام ٢٠١٤ و٥,٣ في المائة في عام ٢٠١٥ (WTO, 2014a). وتشمل مُحفّزات النمو ازدياد الطلب من أوروبا وتعزز الانتعاش في الولايات المتحدة وازدياد التجارة داخل آسيا. وستظل درجة التكامل الإقليمية تتفاوت فتستأثر بعض بلدان آسيا الشرقية، مثل جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وميانمار، بمحصر كبيرة من المبادلات الإقليمية، ويعزى ذلك في المقام الأول إلى التجارة في المنتجات الوسيطة. وثمة اتجاه يتجلى في الوقت الحالي يتمثل في ارتفاع التجارة الأفقية (أي التجارة في السلع نفسها) التي تشمل السلع الوسيطة والمنتجات النهائية التي يُرجح أن تُعزز التجارة بين بلدان الجنوب وأن تُحدد معالم الطلب على خدمات النقل البحري.

٢- التجارة البحرية الدولية

في مجال النقل البحري، يُعدّ النمو المحتمل في الناتج المحلي الإجمالي وفي تجارة السلع إيداناً بحدوث نمو محتمل لكنه سيظل هشاً. وفي شباط/فبراير ٢٠١٤، بلغ متوسط مستوى الثقة التي أعرب عنها من ردوا على الاستبيان من العاملين في أسواق النقل البحري ٦,٥ نقطة في مقياس تتراوح درجاته بين ١ و ١٠ نقاط، مقابل ٦,١ نقاط في عام ٢٠١٣. وذلك أعلى مستوى منذ بدء الاستبيان في أيار/مايو ٢٠٠٨.

ويُتوقع أن تنمو أحجام التجارة البحرية العالمية بنسبة ٤,٢ في المائة في عام ٢٠١٤ بفضل التوسع القوي في السواكب الخمسة الرئيسية، لا سيما ركاز الحديد والفحم، وانتعاش التجارة المنقولة في حاويات وشحنات الغاز الطبيعي المسيل. ويدعم تواصل التحضر وأسعار ركاز الحديد الدولية التنافسية النمو المتوقع حدوثه في السواكب الجافة الرئيسية. غير أنه لوحظ أن عهد الانتعاش في نمو تجارة السلع الأساسية خلال الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٨ قد ولى ولا يُرجح أن يعود عمّا قريب (The Maritime Executive, 2014).

ويبدو أن آفاق الاقتصاد والتجارة والنقل البحري على الصعيد العالمي تتحسن وإن ظلت تحف بها مخاطر عديدة يُندر أغلبها بالتراجع يأتي في صادراتها الانتعاش الهش في الاقتصادات النامية والصعوبات التي تواجه النمو في الاقتصادات الناشئة الكبيرة وأوجه

الكربون الإقبال على استخدام الغاز لتوليد الطاقة ووقوداً في مجال النقل. ويُتوقع أن تدعم أسواق آسيا النامية، مثل الصين والهند، النمو في الطلب على ناقلات الغاز الطبيعي المسيل وأن يزيد الطلب بالأطنان المليية بفعل التنوع الناجم عن توسع التجارة. ويُعتمد إنشاء مرافق كثيرة لواردات الغاز الطبيعي المسيل أو هي في طور الإنشاء في آسيا بوجه عام والصين والهند بصفة خاصة.

وتتسم توقعات تجارة الغاز الطبيعي المسيل بالإيجابية بوجه عام، إذ يُتظر أن يزداد الاستهلاك العالمي بسبب (أ) الطفرة في الإنتاج وفي الصادرات في الولايات المتحدة، (ب) اكتشافات الغاز الجديدة في مختلف أنحاء العالم (على سبيل المثال، في قبرص وإسرائيل وموزامبيق وجمهورية تنزانيا المتحدة)، (ج) النمو المتوقع في واردات آسيا من الغاز الطبيعي المسيل التي يدعمها بوجه خاص التزام الصين الاستراتيجي بزيادة استخدام الغاز، (د) انخفاض استخدام الطاقة النووية، (هـ) جاذبية الغاز بحسابه بديلاً "أكثر مراعاة للبيئة" لأنواع الوقود الأحفوري الأخرى. بيد أن المخاطر الجيوسياسية تحدد بتوقعات تجارة الغاز الطبيعي المسيل فهي قد تعيد تحديد أنماط التجارة وطرقها. وخير مثال على ذلك، أوجه التوتر بين الاتحاد الروسي وأوكرانيا والتداعيات المحتملة لاستمرار الصراع على موردي الغاز الأوروبيين. وتأتي أربعة وثلاثون في المائة من واردات الاتحاد الأوروبي من الغاز من الاتحاد الروسي ويعبر قسط وافر منها أوكرانيا عبر الأنابيب (Lloyd's List, 2014b). وقد يدفع اضطراب إمدادات الغاز أوروبا إلى أن تستورد مزيداً من الغاز الطبيعي المسيل بحراً عوضاً عن استخدام خطوط الأنابيب. وقد يعني ذلك أيضاً أن تنخفض الشحنات من أوروبا لأن بلداناً، مثل إسبانيا وبلجيكا وفرنسا، ستكون أقل ميلاً لإعادة تحميل الغاز الطبيعي المسيل المستورد بغية شحنه لأسواق أخرى أعلى سعراً في آسيا أو أمريكا النامية. ولئن كان تحقق هذه الاتجاهات سيستغرق بعض الوقت، فإن صادرات الولايات المتحدة من الغاز الطبيعي المسيل قد تشكل مصدراً بديلاً لإمدادات الغاز الطبيعي المسيل المنقولة على متن السفن. وسيؤثر ذلك بدوره في الطلب على ناقلات الغاز الطبيعي المسيل وعلى تدفقات تجارته واتجاهها.

(ج) تجارة السوائل الجافة

يُتوقع أن تنمو تجارة السلع السائلة الجافة بنسبة ٤,٥ في المائة في عام ٢٠١٤ بفضل النمو القوي المتوقع في تجارة ركاز الحديد وتواصل الزخم في تنمية البنية التحتية في الصين والانتعاش في الولايات المتحدة والسياسات المالية المواتية في اليابان. وتدعم

وفي الوقت نفسه، تظل أوجه التوتر الجيوسياسي تلقي بثقلها على آفاق النمو في تجارة الناقلات الصهرجية. ولا تزال مساهمة جمهورية إيران الإسلامية غير مؤكدة رغم الاتفاق المؤقت الذي تم التوصل إليه في عام ٢٠١٣ بغية تخفيف وطأة العقوبات الدولية على قطاع تجارة الناقلات الصهرجية فيها. وفضلاً عن ذلك، تمثل زيادة التوتر حدة في مناطق الإنتاج والتصدير الرئيسية ومن بينها غربي آسيا وشمالي أفريقيا وأجزاء من أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى خطراً جسيماً.

ويُتوقع أن يتواصل نمو الطلب على منتجات البترول المكررة بازدياد الاحتياجات في بلدان آسيا وأمريكا النامية، لا سيما وأن هذه البلدان تخطو في مسار التصنيع، بينما تظل طاقة التكرير الحالية فيها غير كافية (UNCTAD, 2013). ويُتوقع أن تتعزز تجارة منتجات البترول في الطرق البعيدة المدى المتجهة من غربي آسيا والهند إلى الشرق الأقصى (UNCTAD, 2013). ويُتوقع أن تزداد واردات النفط الخام إلى الصين بنسبة ١٠,٠ في المائة في عام ٢٠١٤ وأن يرتفع الإنتاج المحلي بنسبة هامشية قدرها ١,٠ في المائة (Clarkson Research Services, 2014f). ويُتظر أن تنمو واردات اليابان في عام ٢٠١٤ بسبب إغلاق عدد من المصافي الذي قد يعرقل النمو أيضاً في واردات النفط الخام.

(ب) تجارة الغاز الطبيعي المسيل

يُتوقع أن ترتفع الشحنات العالمية من الغاز الطبيعي المسيل بنسبة ٥,٠ في المائة في عام ٢٠١٤ بفضل نمو طاقة العرض في آسيا ومنطقة المحيط الهادئ وربما من الولايات المتحدة. وتظهر حقول جديدة في منطقة بحر قزوين. وسيدعم الإنتاج في غربي آسيا وأفريقيا (على سبيل المثال، إسرائيل وموزامبيق وجمهورية تنزانيا المتحدة) وفي الأجل الأطول في الصين وأمريكا النامية وشمالي أفريقيا وأجزاء من أوروبا. وتظهر الولايات المتحدة كمصدر رئيسي محتمل للغاز الطبيعي المسيل حيث يُتظر أن يُشيد هذا البلد أكثر من ٢٠٠ مليون طن في العام من طاقة الغاز الطبيعي المسيل (أي ما يعادل ٢,٥ مرة طاقة قطر) (Shipping and Finance, 2014). ويُعتمد إنشاء مشاريع في أستراليا واندونيسيا أو هي في طور الإنشاء، بينما تُشيد ماليزيا وسنغافورة محطات نهائية ثنائية الاتجاه لاستيراد الغاز الطبيعي المسيل وتصديره (Shipping and Finance, 2014). ويستثمر الاتحاد الروسي استثماراً كبيراً في هذا القطاع ليصل إلى ٤٠ مليون طن في العام بحلول عام ٢٠٢٠ (Shipping and Finance, 2014). أما من حيث الواردات، فتزيد الاعتبارات البيئية وضرورة تخفيض انبعاثات

إذ يُتوقع أن يرفد المستهلكون في الحواضر الاقتصاد العالمي بإنفاق إضافي يقارب ٢٠ ترليون دولار سنوياً بحلول عام ٢٠٢٥، مما سيؤدي إلى ازدهار تجارة السلع (UNCTAD, 2013).

وسيصبح نمو الطلب على الموارد والمواد الخام ومن ثم تجارة السواحب الجافة أمراً حتمياً بدخول بليون شخص في الفئة المستهلكة وتواصل التحضر وتطوير البنية التحتية في المناطق النامية (UNCTAD, 2013)، ففي قطاع الموانئ وحده يُقدَّر أن تفوق الاحتياجات اللازمة من البنية التحتية مستوى البنية التحتية الحالية في الموانئ بأكثر من ٢,٥ مرة. غير أن الاعتماد الشديد على طلب الصين من الواردات، وعلى طلب الهند بمقدار أقل، ودرجة التركيز العالية التي تتسم بها تجارة ركاز الحديد والفحم يشيران المخاوف، إذ يُحتمل أن تُحدث التغيرات في أنماط النمو وضرورة تحقيق نمو أكثر توازناً واستدامة وازدياد المتطلبات البيئية تحولاً في هذين السوقين الأساسيين وفي هاتين السلعتين الهامتين، لا سيما في الصين.

(٥) التجارة المنقولة في حاويات

يُتوقع أن تؤدي عدة عوامل منها تحسن آفاق التجارة على طريق الشرق - الغرب الرئيس إلى نمو التجارة العالمية المنقولة في حاويات بنسبة ٥,٦ في المائة في عام ٢٠١٤ (Clarkson Research Services, 2014b). ورغم ذلك تظل الطرق غير الرئيسية المحرك الرئيسي للتجارة العالمية المنقولة في حاويات، إذ يُتوقع أن تزداد أحجامها بنسبة ٦,٠ في المائة في عام ٢٠١٤. ويُتوقع أن تنمو التجارة الإقليمية، وفي مقدمتها التجارة داخل آسيا، بنسبة ٧,٧ في المائة في عام ٢٠١٤ فيفوق حجمها ٥٠,٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (Clarkson Research Services, 2014b). ولئن كان للصين دور رئيسي في دفع التجارة داخل آسيا، فإن التوقعات المستقبلية تشير أيضاً إلى مساهمين مهمين محتملين آخرين، هم بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا، إذ يتوقع أن يسهم التعاون الاقتصادي بين بلدان هذه الرابطة في التجارة بوجه عام وفي التجارة داخل آسيا بوجه أخص. ومنذ عام ٢٠٠٢، ظلت الصين من بين أهم ثلاثة شركاء تجاريين لرابطة أمم جنوب شرق آسيا، إذ بلغت التجارة الثنائية بينهما ٤٠٠ بليون دولار في عام ٢٠١٢ ويُنتظر أن تصل إلى ٥٠٠ بليون دولار في عام ٢٠١٥ (China Daily, 2013)، أي بزيادة تقارب عشرة أمثال منذ عام ٢٠٠٢.

ويُتوقع أن تزداد تجارة الشمال - الجنوب بنسبة ٥,٥ في المائة في عام ٢٠١٤ وهي زيادة تعبر عن التوقعات الإيجابية الناشئة عن ازدياد التجارة التي تشارك فيها آسيا وأوقيانيا وأفريقيا. وفي الحالة

التجارة ذات الصلة بالبنية التحتية النمو في السلع السائبة الجافة وهو اتجاه سيتواصل على الأرجح. وقد استأثرت التجارة الناشئة عن هذه الاستثمارات بنحو ٤٥,٠ في المائة من تجارة السلع في عام ٢٠١٣ ويُتوقع أن ترتفع هذه النسبة إلى الضعف بحلول عام ٢٠٢٠ بزيادة الاستثمار في الطاقة الإنتاجية (Shipping and Finance, 2013a). ويُتوقع أن تحقق الاقتصادات الناشئة في فييت نام وماليزيا وإندونيسيا أسرع وتيرة من النمو في الواردات ذات الصلة بالبنية التحتية، تليها الهند وبنغلاديش ومصر وتركيا (HSBC Bank, 2013). ورغم أن الصين استأثرت بأغلب استثمارات البنية التحتية خلال العقد الماضي، لا يزال ثمة مجال لمزيد من الواردات ذات الصلة بالبنية التحتية بسبب ازدياد احتياجات هذا البلد من الطاقة والنقل العام (Shipping and Finance, 2013b). وسيكون لهذا الوضع تأثيرات عميقة محتملة على تدفقات التجارة البحرية، لا سيما تجارة ركاز الحديد والفحم والمعادن والفلزات.

ومع ذلك، يظل نمو إنتاج أستراليا من ركاز الحديد يمثل محركاً رئيسياً، إذ يُتوقع أن تستأثر أستراليا بالقسط الأوفر من النمو في تجارة ركاز الحديد في العالم في عام ٢٠١٤. ويُتوقع أن يزداد نمو الصادرات الأسترالية بفضل عمليات توسيع المناجم التي تعتمده الشركات الرئيسية الثلاثة وبعض الشركات الأصغر حجماً إجرائها في مجال التعدين في أستراليا.

ويُتوقع أن تحقق تجارة الفحم في عام ٢٠١٤ نمواً قدره ٤,٨ في المائة يعزى في المقام الأول إلى الزيادات في الطاقة العاملة بالفحم في آسيا (Clarkson Research Services, 2014a). ويُرحح أن يكون للتطورات التي تؤثر في إنتاج الصين المحلي من الفحم دور أكبر في تحديد معالم سوق الفحم العالمية بزيادة مستوى السلامة في مناجم الفحم وبفضل التطورات في البنية التحتية لشبكة الخطوط الحديدية التي تجعل شحن الفحم من المنطقة الداخلية إلى المناطق الصناعية الساحلية أكثر يسراً. وستؤثر هذه الاتجاهات في طلب الصين على واردات الفحم وقد تجعل من هذا البلد مُصدراً صافياً للفحم مرة أخرى. وتمثل التدابير البيئية، لا سيما في أوروبا، عاملاً رئيسياً قد يحدد حجم شحنات الفحم العالمية. وفي جانب العرض، يُتوقع أن تنمو صادرات أستراليا وكولومبيا من فحم المراحل في عام ٢٠١٤، بينما تحد مخاطر التراجع من نمو صادرات الفحم الحراري من إندونيسيا بسبب وضع حد أقصى لمستويات إنتاج هذا البلد من الفحم.

ويذهب بعض المراقبين إلى أن الفوز سيكون من نصيب قطاع السواحب الجافة بفضل ازدياد عدد سكان العالم والتحضر،

أما في جانب الانخفاض، فقد تلقي بعض الاتجاهات بظلمها على أداء قطاع التجارة المنقولة في حاويات. ومن بين هذه الاتجاهات تكاليف استهلاك الوقود، وزيادة حجم السفن المسلمة وما ينطوي عليه ذلك من تبعات على المشاركين الأصغر حجماً الذين يتعذر عليهم الاستفادة من وفورات الحجم، وحالات التأخير في توسيع قناة بنما، والتطورات التنظيمية، وقواعد المنافسة وضوابطها وما يتمخض عنها من نتائج على "تحويل" سعة السفن شيئاً فشيئاً من الطرق الرئيسية إلى الطرق الثانوية الأصغر منها فيزداد الضغط على الأسعار والإيرادات وتقلّ الربحية.

الأخيرة، تشكل نيجيريا مثلاً لاحتمالات النمو في الأجل الطويل، إذ يُتوقع أن يصل حجم حركة الحاويات السنوي في الموانئ البحرية النيجيرية إلى ١٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠٤٠، مقارنة بحجمها الحالي البالغ ١,٤ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (Business Day, 2014). ويستند هذا التصور إلى توقع ارتفاع سكان نيجيريا الذين يُقدَّر عددهم بنحو ١٧٠ مليون نسمة إلى ٢٨٩ مليون نسمة لتحتل المرتبة التالية للهند والصين والولايات المتحدة وباكستان في الترتيب العالمي من حيث عدد السكان (Business Day, 2014).

المراجع

- Bosamia D (2013a). Chinese grain imports on the rise. Clarkson Research Services. 24 October.
- Bosamia D (2013b). Iron ore drivers providing support. Clarkson Research Services. 13 December.
- Bosamia D (2013c). Changing share of coal exporters to Asia. Clarkson Research Services. 21 August. British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. Available at http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf (accessed 22 September 2014).
- British Petroleum (2014a). Statistical review of world energy 2014. June. Available at bp.com/statisticalreview (accessed 22 September 2014).
- British Petroleum (2014b). BP energy outlook 2035. January. Available at http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy_Outlook_2035_booklet.pdf (accessed 22 September 2014).
- Business Day* (2014). Nigerian seaports to grow container traffic to 10m TEUs in 2040. 5 March.
- China Daily* (2013). China playing a rising role in ASEAN business. 11 October.
- Clarkson Research Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. July.
- Clarkson Research Services (2014a). *Dry Bulk Trade Outlook*. June.
- Clarkson Research Services (2014b). *Container Intelligence Monthly*. June.
- Clarkson Research Services (2014c). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Clarkson Research Services (2014d). *Dry Bulk Trade Outlook*. April.
- Clarkson Research Services (2014e). *Container Intelligence Monthly*. May.
- Clarkson Research Services (2014f). *China Intelligence Monthly*. Various issues.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. April. Available at <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review—April-2013.ashx> (accessed 22 September 2014).
- Economist Intelligence Unit (2012). Into Africa: emerging opportunities for business. *The Economist*. Special report. Available at http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?fi=Into_Africa_report_June_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012 (accessed 22 September 2014).
- HSBC Bank (2013). HSBC global connections – Global overview. October.
- IHS Maritime Fairplay* (2014). Unlocking Africa's potential. 13 February.
- Lloyd's List* (2012). Get ready for a new world oil map. 12 October.
- Lloyd's List* (2013). Shipping lines facing antitrust proceedings revealed. 26 December.
- Lloyd's List* (2014a). China's Ministry of Commerce kills P3. 17 June.
- Lloyd's List* (2014b). US crude exports on tankers – your questions answered. 30 April.
- OECD (2014). Main economic indicators, industry and services. Available at http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL (accessed 23 September 2014).
- Shipping and Finance* (2013a). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. May.
- Shipping and Finance* (2013b). World merchandise trade to grow 8% annually until 2030. October.
- Shipping and Finance* (2014). Natural gas demand to overtake crude oil's earlier than 2050. May.
- The Maritime Executive* (2014). Shipping confidence hits the highest level since 2008. 28 March.
- UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva.
- UNCTADstat – Statistical Database (2014). Available at <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed 23 September 2014).
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2014). *World Economic Situation and Prospects 2014*. United Nations publication. Sales No E.14.II.C.2. New York.

United Nations Development Programme (2013). *Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. New York. Available at <http://hdr.undp.org/en/2013-report> (accessed on 22 September 2014).

United States Geological Survey (2014). *Mineral Commodity Summaries*. Available at <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/2014/mcs2014.pdf> (accessed 23 September 2014).

WTO (2014a). World trade 2013, prospects for 2014. Press release No. 721. Geneva. 14 April.

WTO (2014b). Regional trade agreements gateway. Available at http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm (accessed 19 September 2014).

2

هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله

يعرض هذا الفصل جانب العرض في قطاع النقل البحري ويغطي أنواع السفن وسمات الأسطول العالمي العمرية وملكيته وتسجيله. ويستعرض الفصل أيضاً عمليات التسليم وعمليات التكسير والحمولة الطنية المطلوبة.

بعد نمو سنوي بلغ ٤,١ في المائة في عام ٢٠١٣، وصل مجموع الأسطول العالمي إلى ١,٦٩ بليون من الحمولة الطنية الساكنة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤. واستأثرت ناقلات السوائب بنسبة ٤٢,٩ في المائة من مجموع الحمولة الطنية، تليها ناقلات النفط الصهرية (٢٨,٥ في المائة) فسفن الحاويات (١٢,٨ في المائة). وكان النمو السنوي في عام ٢٠١٣ أقل من نظيره الملاحظ خلال أي من السنوات العشرة السابقة ويُستشف من الاتجاه المسجل في مطلع عام ٢٠١٤ أن معدل النمو للسنة الحالية سيكون أقل حتى من تلك النسبة. ويعبر هذا التراجع عن نقطة التحول في أكبر دورة لبناء السفن سجلها التاريخ وبلغت ذروتها في عام ٢٠١٢.

أما في ما يخص عمليات تسليم السفن المقبلة، فخلال عام ٢٠١٣ توقف اتجاه الطلبات نحو الهبوط لأول مرة منذ الأزمة الاقتصادية والمالية فارتفعت الطلبات ارتفاعاً طفيفاً لأغلب أنواع السفن. وبعد الانخفاض الشديد الذي حدث قبلاً، لن يؤدي استئناف الطلبات هذا إلى بدء دورة جديدة لبناء السفن قبل مرور بعض الوقت.

وكانت أكبر الأساطيل حسب علم التسجيل في عام ٢٠١٤ هي أساطيل بنما، تليها ليبيريا وجزر مارشال وهونغ كونغ (الصين) وسنغافورة، إذ استأثرت هذه السجلات الخمسة الرئيسية مجتمعة بنسبة ٥٦,٥ في المائة من الحمولة الطنية العالمية.

وبصدد ملكية السفن، يتضمن إصدار استعراض النقل البحري هذا تحليلاً جديداً ويُميز بين مفهوم "جنسية المالك الأخير" و"الموقع المنتفع من الملكية"، فالنوع الثاني يشير إلى موقع الشركة المرجعية الأولى، أي البلد الذي توجد فيه الشركة التي تقع على عاتقها المسؤولية التجارية الرئيسية عن السفينة، بينما تمثل "جنسية المالك الأخير" جنسية مالك السفينة، بغض النظر عن الموقع. فمثلما ترفع أغلب السفن اليوم علماً من بلد غير بلد مالك السفينة، يزداد نقل المالكين مقار شركاتهم إلى بلدان أخرى فتكتسب "جنسية" السفينة بعداً ثالثاً ممكناً.

وتحققت الزيادة الصافية البالغة ٦٩,٥ مليون طن من الحمولة الساكنة في عام ٢٠١٣ إثر إضافة سفن بلغت حمولتها الساكنة ١١٢,٨ مليون طن مقابل عمليات التكسير أو فقدان أو سواها من عمليات سحب السفن التي وصلت حمولتها الطننية الساكنة إلى ٤٦,٩ مليون طن.

ويقف التراجع المتواصل في عمليات تسليم السفن الجديدة طوال عام ٢٠١٣ (الشكل ٢-٤) شاهداً على انقضاء أكبر دورة لبناء السفن على الإطلاق في عام ٢٠١٢ وهي ظاهرة أفاد عنها الاستعراض الذي صدر في العام الماضي. وكانت السفن المبنية في عام ٢٠١٣ أقل، بالأرقام المطلقة، عن تلك المبنية في أي من السنوات الخمسة السابقة.

ألف- هيكل الأسطول العالمي

١- نمو الأسطول العالمي وأنواع السفن الرئيسية فيه

خلال الاثنا عشر شهراً المنتهية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤، نما الأسطول العالمي بمقدار ٦٥,٩ مليون طن من الحمولة الساكنة، أي بزيادة قدرها ٤,١ في المائة عن ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣^(١). ويقل هذا النمو السنوي عن نظيره الملاحظ خلال أي من السنوات العشرة المنصرمة (الشكل ٢-١) ومع ذلك فهو أعلى من الاتجاه الملاحظ حتى الآن في عام ٢٠١٤.

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



المصدر: الأونكتاد، أعداد مختلفة من استعراض النقل البحري.

سفن البضائع العامة راكداً (-,٠ في المائة). ومن بين أنواع السفن الأخرى، سجلت سفن التزويد البحري (+,١٥ في المائة) وناقلات الغاز (+,٤,٧ في المائة) أعلى نسبتي للنمو (الجدول ٢-١).

ولوحظت أعلى نسبة من النمو في عام ٢٠١٣ في ناقلات السوائل الجافة (+,٥,٨ في المائة)، تليها سفن الحاويات (+,٤,٧ في المائة) وأنواع السفن الأخرى (+,٤,٠ في المائة) وناقلات النفط الصهرية (+,١,٩ في المائة). وظلَّ أسطول

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

النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٣/٢٠١٤	٢٠١٤	٢٠١٣	الأنواع الرئيسية
٪١,٩	٤٨٢ ٠١٧	٤٧٢ ٨٩٠	ناقلات النفط الصهرجية
	٪٢٨,٥	٪٢٩,١	
٪٥,٨	٧٢٦ ٣١٩	٦٨٦ ٦٣٥	ناقلات السوائب
	٪٤٢,٩	٪٤٢,٢	
٪٠,٠	٧٧ ٥٥٢	٧٧ ٥٨٩	سفن البضائع العامة
	٪٤,٦	٪٤,٨	
٪٤,٧	٢١٦ ٣٤٥	٢٠٦ ٥٤٧	سفن الحاويات
	٪١٢,٨	٪١٢,٧	
٪٤,٠	١٨٩ ٣٩٥	١٨٢ ٠٩٢	الأنواع الأخرى من السفن
	٪١١,٢	٪١١,٢	
٪٤,٧	٤٦ ٤٢٧	٤٤ ٣٤٦	ناقلات الغاز
	٪٢,٧	٪٢,٧	
٪١,٦	٤٢ ٠٠٩	٤١ ٣٥٩	الناقلات الصهرجية للمواد الكيميائية
	٪٢,٥	٪٢,٥	
٪٥,١	٧١ ٩٢٤	٦٨ ٤١٣	سفن التموين البحري
	٪٤,٣	٪٤,٢	
٪٤,٦	٥ ٦٠١	٥ ٣٥٣	العبارات وسفن الركاب
	٪٠,٣	٪٠,٣	
٪٣,٦	٢٣ ٤٣٤	٢٢ ٦٢١	سفن أخرى/غير متاحة
	٪١,٤	٪١,٤	
٪٤,١	١ ٦٩١ ٦٢٨	١ ٦٢٥ ٧٥٠	المجموع العالمي
	٪١٠٠,٠	٪١٠٠,٠	

المصادر: بجميع أجزائه أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

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

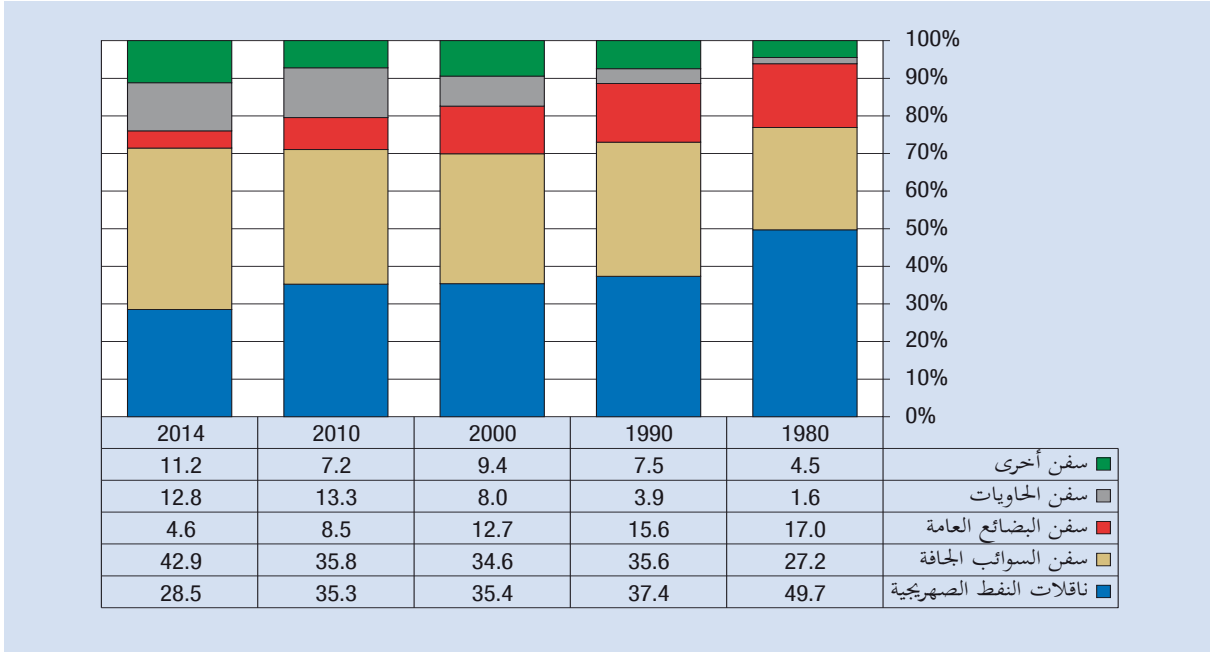
عدد السفن الجديدة المزودة "بمعداتها" (أي بالرافعات المتينة لمناولة الحاويات)، فأضحى لزاماً على الموانئ أن توفر رافعات البضائع بين السفينة والشاطئ بغية تحميل الحاويات وتفريغها. وفي عام ٢٠١٣، انخفضت الطاقة الحاملة الجديدة للحاويات على متن السفن المزودة بمعدات التحميل والتفريغ إلى ٣,٨ في المائة فقط وهي نسبة دنيا لا نظير لها من قبل (الشكل ٢-٣).

ولهذا الاتجاه أهميته لا سيما لدى الموانئ الصغيرة في البلدان النامية التي لا تزال تُعَوَّل في كثير من الأحيان على السفن المزودة بمعدات التحميل والتفريغ في مناولة تجارة بلدانها الخارجية. وفي الأجل الطويل، سيكون لزاماً على جميع موانئ الحاويات البحرية أن تستثمر في تزويد نفسها برافعات مناولة الحاويات بين الشاطئ والسفينة حتى تتمكن من مناولة البضائع من السفن الكبيرة غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ التي ما برحت تزداد حجماً.

وفي كانون الثاني/يناير ٢٠١٤، بلغ مجموع الأسطول العالمي ١,٦٩ بليون طن من الحمولة الساكنة (الجدول ٢-١). واستأثرت ناقلات السوائب بنسبة ٤٢,٩ في المائة من مجموع الحمولة الطننية، تليها ناقلات النفط الصهرجية (٢٨,٥ في المائة) فسفن الحاويات (١٢,٨ في المائة). ومنذ عام ١٩٨٠، ارتفعت الحصة العالمية لناقلات السوائب بنسبة ٥٨ في المائة بينما تراجعت حصة ناقلات النفط الصهرجية بنسبة ٤٣ في المائة. وفي الوقت نفسه، ارتفعت حصة أسطول سفن الحاويات ارتفاعاً كبيراً بنسبة قدرها ٦٧٧ في المائة منذ عام ١٩٨٠ بسبب ازدياد نقل البضائع غير السائبة في حاويات، بينما انخفضت حصة أسطول سفن البضائع العامة بنسبة ٧٣ في المائة (الشكل ٢-٢).

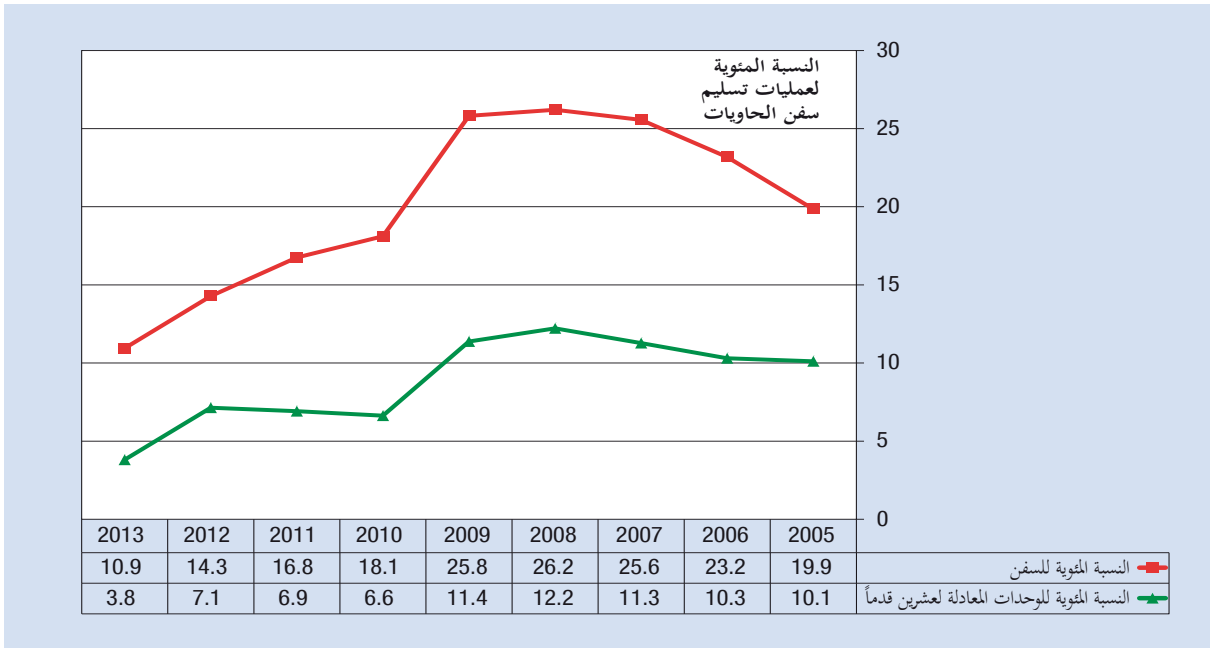
وفي أسطول سفن الحاويات، تواصل الاتجاه نحو استخدام السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ فقل على نحو غير مسبوق

الشكل ٢-٢ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن، ١٩٨٠-٢٠١٤ (أرقام بداية السنوات، الحصة من الحمولة الطنوية الساكنة بالنسبة المئوية)



المصدر: بجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services وأعداد سابقة 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).

الشكل ٣-٢ اتجاهات عمليات تسليم سفن الحاويات المزودة بمعدات التحميل والتفريغ، ٢٠٠٥-٢٠١٣ (سفن الحاويات الجديدة المزودة بمعدات مناولة الحاويات، نسبة مئوية من مجموع عمليات تسليم سفن الحاويات)



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

سنوات. ويعزى ذلك إلى تجديد شباب الأسطول الذي تواصل طوال السنوات الأخيرة. ولا يعتبر الأسطول الأصغر عمراً عاملاً إيجابياً في تخفيض تكاليف التشغيل فحسب بل ويُمكن مالكي السفن أيضاً من الامتثال لقواعد السلامة والأمن التي غدت أكثر صرامة ويتيح لهم تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

ولا تزال السفن المسجلة في البلدان المتقدمة أصغر عمراً بقليل من نظيرتها المسجلة في البلدان النامية، رغم أن الفروق العمرية بين الفئتين تضيق باستمرار. وبالنسبة لجميع البلدان وأنواع السفن، كان العمر المتوسط بالطن من الحمولة الساكنة أقل من رصيفه للسفينة لأن السفن الجديدة عادة ما تكون أكبر حجماً فيزداد وزنها الحسابي مما يؤثر في حساب الحجم المتوسط بالطن من الحمولة الساكنة. وبلغ العمر المتوسط أدنى مستوى له بين سفن الحاويات وناقلات النفط الصهرية، بينما لا تزال سفن البضائع العامة أكبر السفن عمراً. فسفن البضائع العامة هي النوع الوحيد من السفن الذي ارتفع فيه متوسط عمر السفينة بين عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤ لأن عدد السفن الجديدة المبنية من هذا النوع كان ضئيلاً جداً (الجدول ٢-٢) بينما يظل عدد كبير من السفن الموجودة عاملاً في التجارة الساحلية والتجارة بين الجزر.

وظلت أحجام سفن الحاويات تزداد أيضاً فشهد عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤ أرقاماً قياسية جديدة في حجم السفن المسلمة ابتداءً من السفن البالغة حمولتها ١٦ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً التي استخدمتها شركة CMA-CGM في مطلع عام ٢٠١٣ وتجاوزتها مجموعة السفن العشرين التابعة لشركة Maersk والبالغة حمولتها ١٨ ٢٧٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً في منتصف عام ٢٠١٤ والتي يُتوقع أن تتجاوزها هي أيضاً السفن التي زادت حمولتها إلى ١٩ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً وتُبنى في جمهورية كوريا لشركة China Shipping في نهاية عام ٢٠١٤ (Dynamar B.V., 2014). وفي بعض الأحيان، تكون طاقة السفينة الحاملة الدقيقة من الحاويات موضع نقاش، إذ أنها قد تتضمن، على سبيل المثال، حاويات فارغة. وقد أعرب بعض المحللين عن شكهم بشأن الرقم البالغ ١٩ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً لسفن شركة China Shipping المقبلة (Lloyd's List Containerisation International, 2014). وأياً كان الحال وبغض النظر عن أحجام أكبر السفن، تزداد أيضاً الأحجام المتوسطة للسفن الجديدة المسلمة كما يزداد استخدامها (انظر القسم جيم أيضاً) وهو أمر يعرض بنية الموانئ التحتية والعمليات في الأسواق كافة إلى تحديات.

٢- التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي

في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤، كان متوسط العمر بالطن من الحمولة الساكنة للأسطول العالمي أقل من عشر

الجدول ٢-٢ التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (نسبة مئوية من مجموع السفن وأطنان الحمولة 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 ٢٠١٣	التغيير ٢٠١٣- ٢٠١٤
العالم: ناقلات السواحل	السفن ٤٧,٩٩	١٥,٩٣	١٠,٨٩	١٢,١٢	١٣,٠٨	٩,٣٧	١٠,٣٩	١,٠٣-
أطنان الحمولة الساكنة	٥٣,٢٣	١٦,٢٤	١٠,٠٤	١٠,٨٣	٩,٦٥	٨,٠٧	٨,٨٧	٠,٨٠-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٨١ ٠٠٩	٧٤ ٤٨٥	٦٧ ٣٤٢	٦٥ ٢٦٧	٥٣ ٨٨٣			
العالم: سفن الحاويات	السفن ٢٢,٢١	٣٢,٣٨	١٦,٥٨	١٨,٣٢	١٠,٥٢	١٠,٩٦	١١,٣٤	٠,٣٨-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٥,٠٣	٣٣,٥٧	١٥,١٩	١١,٣٢	٤,٨٩	٨,٢٦	٨,٧٨	٠,٥٢-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٦٦ ٧٠٩	٤٣ ٨٥١	٣٨ ٧٦٥	٢٦ ١٣٩	١٩ ٦٦٧			

التغيير -٢٠١٣ ٢٠١٤	متوسط العمر ٢٠١٣	متوسط العمر ٢٠١٤	٢٠ سنة فأكثر	١٩-١٥ سنة	١٤-١٠ سنة	٩-٥ سنوات	صفر إلى ٤ سنوات	مجموعات البلدان أنواع السفن
٠,٢٠	٢٤,٣٦	٢٤,٥٦	٥٧,٥٧	١٠,٠٢	٦,٨٨	١٣,٢٠	١٢,٣٣	العالم: سفن البضائع العامة
٠,٥٠-	١٨,٦٧	١٨,١٦	٤٠,٧٢	٩,٨٩	٩,٨٨	١٥,٧٣	٢٣,٧٨	أطنان الحمولة الساكنة
			٢٩١٧	٤٢٥٧	٦٦٦٠	٥١٩٢	٧٩١١	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)
٠,١١-	١٨,٢١	١٨,١٠	٣٨,٢٧	٨,٩٣	١١,٥٥	٢٠,٠٩	٢١,١٦	العالم: ناقلات النفط الصهريجية
٠,١٦-	٨,٦٨	٨,٥٢	٥,٣١	٧,٨١	٢١,٣٢	٢٩,٣٨	٣٦,١٧	أطنان الحمولة الساكنة
			٧٥٨٥	٤٨٠٨٢	٩٩٣٩٨	٧٧٧٣٣	٩٠٠٠٩	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)
٠,٠٢-	٢٢,١٥	٢٢,١٤	٤٩,٢٦	٨,٥٧	٩,٣٣	١٤,٦٨	١٨,١٦	العالم: أنواع السفن الأخرى
٠,٠٦-	١٥,٦١	١٥,٥٥	٣٢,٨٤	٧,٧٥	١٢,٣١	٢٣,٦٥	٢٣,٤٥	أطنان الحمولة الساكنة
			٣٩٩٧	٥١٠١	٧٣٥١	٨٨٧٥	٦٨٦٧	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)
٠,١٤-	٢٠,٣٢	٢٠,١٨	٥٣,٥٢	٨,٢٠	٧,٨٨	١٣,٨٦	١٦,٥٤	العالم: جميع السفن
٠,٥٠-	١٠,٠٢	٩,٥٢	١١,٨٣	٩,٦٤	١٤,١٦	٢٣,٠١	٤١,٣٦	أطنان الحمولة الساكنة
			٦٣٣٠	٢١٤٥١	٣٢٨٧٥	٣١٢٤٢	٤٢٠٣٥	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)
٠,٢٥-	٢٠,٠٩	١٩,٨٥	٤٥,٢٧	٩,٧٤	٧,٩٦	١٥,٤٧	٢١,٥٦	الاقتصادات النامية: جميع السفن
٠,٦٥-	١١,٠٩	١٠,٤٥	١٧,٣٥	١١,٥٣	١٠,٠٠	١٧,٦٢	٤٣,٤٩	أطنان الحمولة الساكنة
			٧١٤٤	٢٢١٤٩	٢٤٩٣١	٢٢١١٩	٣٦٥٢٥	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)
٠,١٧-	١٨,٤٧	١٨,٣١	٣٤,٩٤	١١,١٥	١٢,٧٧	١٨,٩٠	٢٢,٢٤	الاقتصادات المتقدمة: جميع السفن
٠,٤٢-	٩,١١	٨,٧٠	٧,٤٥	٨,٣٩	١٦,٩٧	٢٦,٧١	٤٠,٤٨	أطنان الحمولة الساكنة
			٧٣٧١	٢١٩٤٤	٣٨٣١٢	٣٩٤٤٦	٤٩٢٨٣	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)
٠,٢٤	٢٨,٠٩	٢٨,٣٣	٧٧,٦٧	٤,٦٥	٢,٨٧	٦,٦٨	٨,١٢	البلدان ذات الاقتصادات الانتقالية: جميع السفن
٠,٤٥-	١٥,٥١	١٥,٠٦	٣٠,٣٢	٩,٩٣	١٢,٩٨	٢١,١٥	٢٥,٦١	أطنان الحمولة الساكنة
			٢٤٦٧	١٣٤٠١	٢٩٠٨٢	٢١٨٠٤	٢٠٤٢٦	متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)

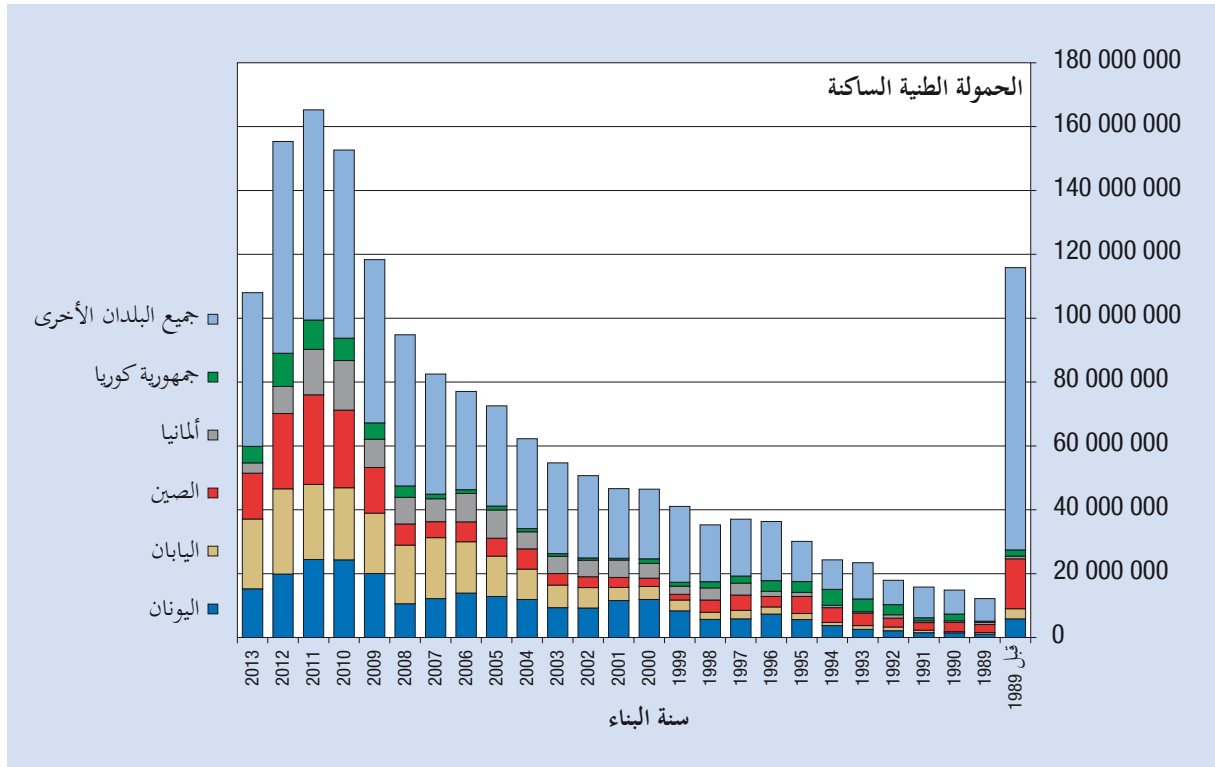
المصدر: بجميع أجزائه أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

(أ) سفن بحيرة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

المسلّمة خلال السنوات الخمسة الأخيرة، بينما لا تتجاوز حصتها من الأسطول الذي يتجاوز عمره ٢٥ عاماً ٢٣,٧ في المائة (الشكل ٢-٤).

وبحوزة أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن (الصين وألمانيا واليونان واليابان وجمهورية كوريا) أساطيل أصغر عمراً من متوسط البلدان المالكة المتبقية، فهي تملك ٥٨,٥ في المائة من السفن

الشكل ٢-٤ ملكية الأسطول العالمي، حسب سنة البناء (الحمولة الطنية الساكنة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services؛ سفن بحيرة ذات محرك تبلغ حولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

علمها وقد تكون جنسية مالك مختلفة ومقر الشركة المالكة التي تتحكم في السفينة في بلد/اقتصاد آخر. وتضيف هذه الأبعاد المختلفة مزيداً من الالتباس إلى مفهوم "الأساطيل الوطنية" الشائع الاستعمال وتجعله أقل دلالة.

ويُبيّن الجدول ٢-٣ الموقع "المنتفع من الملكية" للأسطول العالمي من حيث العدد والحمولة الطنية الساكنة. فالموقع المنتفع من الملكية هو موقع الشركة المرجعية الأولى، أي البلد/الاقتصاد الذي توجد فيه الشركة التي تقع على عاتقها المسؤولية التجارية الرئيسية عن السفينة. ومن باب المقارنة، يُبيّن العمود الأخير في الجدول ٢-٣ الحمولة الطنية للأسطول العالمي حسب "جنسية المالك الأخير". وتعني جنسية المالك الأخير جنسية المصالح المتحكمة في الشركة المالكة المنتفعة. وكمثال شائع على ذلك مواطن يوناني (الجنسية اليونانية هي جنسية المالك الأخير) تتخذ شركته التي تملك السفينة من المملكة المتحدة مقراً لها (الموقع المنتفع من الملكية هو المملكة المتحدة).

باء- ملكية الأسطول العالمي وتشغيله

١- البلدان المالكة للسفن

يتضمن هذا الإصدار من استعراض النقل البحري تحليلاً جديداً ومُتميزاً بين مفهوم "جنسية المالك الأخير" و"الموقع المنتفع من الملكية"، فالتعبير الثاني يشير إلى موقع الشركة المرجعية الأولى، أي البلد/الاقتصاد الذي توجد فيه الشركة التي تقع على عاتقها المسؤولية التجارية الرئيسية عن السفينة، بينما تمثل "جنسية المالك الأخير" جنسية مالك السفينة، بغض النظر عن الموقع. ومن المهم أن يُشار إلى أن مفهوم "الجنسية" هذا كثيراً ما يكون مستقلاً، في سياق الملكية، عن علم السفينة الوطني. وستخضع هذه المسألة لمزيد من التحليل المفصل في القسم دال. فمثلما ترفع أغلب السفن اليوم علماً يختلف عن جنسية مالك السفينة، يزداد نقل المالكين مقار شركاتهم إلى بلدان/اقتصادات أخرى، فتكتسب جنسية السفينة ومالكها بعداً ثالثاً ممكناً. وتتحدد جنسية السفينة بالدولة التي ترفع

ملكية الأسطول العالمي، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (حمولة طنية ساكنة)

الجدول ٣-٢

الجنسية الحقيقية ^(١)	الموقع المنتفع من الملكية ^(٢)							عدد السفن
	الحمولة الطنية الساكنة (الأرفاق الطنانة الحمولة الساكنة)	نسبة الحمولة الطنية الساكنة مقارنة بعام ٢٠١٣	الحجم الإجمالي كسبة مئوية من مجموع الحمولة الطنية الساكنة	الحمولة الطنية الأجنبية، الحمولة الطنية الساكنة (الأرفاق الطنانة من الحمولة الساكنة)	الحجم الوطني، الحمولة الطنية (الأرفاق الطنانة من الحمولة الساكنة)	النسبة المئوية من المجموع العالمي (الطنان الحمولة الساكنة)	الحمولة الطنية الساكنة (الأرفاق الطنانة من الحمولة الطنية الساكنة)	
ألبانيا	١٤٠	%٠,٠	%٥٢	٧٣	٦٧	٠,٠٠٨	١٤٠	٣٤
الجزائر	١٣٨٠	%٠,٠	%٥٢	٧٢٢	٦٥٨	٠,٠٨٢	١٣٨٠	٤٥
أنغولا	٤٠٣٣	%١٠,٨	%٩٥	٥٥٠٣	٢٨٨	٠,٣٤٥	٥٧٩٢	٥٣
أنغيغوا وبربودا	١	%٠,٠	صفر %	صفر	١	٠,٠٠٠	١	١
الأرجنتين	٨٨٨	%٣,٠-	%٦٣	٥٦٣	٣٢٦	٠,٠٥٣	٨٨٨	٦٦
أستراليا	٥٠٤٢	%٣,٨	%٣٦	٩٤٢	١٦٤٥	٠,١٥٤	٢٥٨٧	١٢٣
النمسا	٥٠	%٧٧,٣-	%١٠٠	٥٠	صفر	٠,٠٠٣	٥٠	٧
أذربيجان	٦٢٢	%٠,٥	%٣	١٨	٦٥٣	٠,٠٤٠	٦٧١	١٨١
جزر البهاما	٨٠٥	%٦,٣	%٤	٤٥	١١٠٤	٠,٠٦٩	١١٤٩	٤٢
البحرين	١٣٩	%٨,١-	%٦٥	٩٦	٥٢	٠,٠٠٩	١٤٧	٣١
بنغلاديش	٢١٢٥	%٣,٧-	%٣٥	٧٤٩	١٣٧٦	٠,١٢٧	٢١٢٥	٩٠
بربادوس	٢	%٠,٠	%١٠٠	٢	صفر	٠,٠٠٠	٢	١
بلجيكا	١٤٩٥٢	%١,٦-	%٥٤	٤٣٨١	٣٧٣٣	٠,٤٨٤	٨١١٤	١٩٢
بليز	٢٨	%٣٦,٦	%٨٦	٢٤	٤	٠,٠٠٢	٢٨	٨
بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)	٢	%٠,٠	صفر %	صفر	٢	٠,٠٠٠	٢	١
البرازيل	١٨٨٣٠	%٩,٥	%٨٦	١٦٧٤٤	٢٧٦٧	١,١٦٤	١٩٥١٠	٣٤٦
بروني دار السلام	٤٤٥	%١٢,٦	%٥٠	١٢	١٢	٠,٠٠١	٢٣	٩
بلغاريا	١٢٧٩	%١٦,٠-	%٨٠	١٠٢٦	٢٥٤	٠,٠٧٦	١٢٧٩	٨١
كمبوديا	١٩	%٠,٠	%٩٢	١٧	٢	٠,٠٠١	١٩	٤
الكامرون	٤٢٩	%٣٤,١-	صفر %	صفر	٤٢٩	٠,٠٢٦	٤٢٩	٣
كندا	٢٥٨٣٢	%٠,١	%٧٠	٦٤٦٥	٢٧٤٤	٠,٥٤٩	٩٢٠٩	٣٥٨
كابو فيردي	٧	%٠,٠	صفر %	صفر	١٠	٠,٠٠١	١٠	٧
شيلي	٢٨٨٨	%١,٩-	%٧٠	١٦٠٩	٧٠٤	٠,١٣٨	٢٣١٤	٧٧
الصين	١٨٨٣٥٦	%٥,٨	%٦٣	١٢٦٩٢٨	٧٣٢٥٢	١١,٩٣٨	٢٠٠١٧٩	٥٤٠٥
هونغ كونغ (المنطقة الإدارية الخاصة)	٣٤٢٩٦	%١٦,٩	%٣٠	٧٩٦٦	١٨٦٣٧	١,٥٨٦	٢٦٦٠٣	٦١٠
مقاطعة تايوان	٤٧٤٨٣	%٤,٩	%٩٢	٤٣٦٢٢	٣٨٥٩	٢,٨٣٢	٤٧٤٨١	٨٦٢
كولومبيا	١٥٤	%٠,٠	%٥٤	٨٤	٧٠	٠,٠٠٩	١٥٤	٣١
الكونغو	٩	%٠,٠	%١٠٠	٩	صفر	٠,٠٠١	٩	٤
كوستاريكا	٧٧	%٠,٠	%١٠٠	٧٧	صفر	٠,٠٠٥	٧٧	٧
كرواتيا	٣٣٠٤	%٤,٧-	%٣٢	١٠٧٠	٢٢٣٥	٠,١٩٧	٣٣٠٤	١١٢
كوبا	٧٣٧	%١,٤	%٩٤	٢٣٠	١٦	٠,٠١٥	٢٤٦	٢١
قبرص	٥٨٢٤	%١١,٥-	%٥٢	٦٥٨٥	٦١٣١	٠,٧٥٨	١٢٧١٦	٣٥٥
جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	٧٩٩	%٥,٨-	%١٢	١٠٠	٦٩٩	٠,٠٤٨	٧٩٩	١٤٣
جمهورية الكونغو الديمقراطية	٦	%٠,٠	%١٠٠	٣٧١	صفر	٠,٠٢٢	٣٧١	٤
الدانمرك	٤٢٤٦٢	%٠,٢-	%٩٩	٢٦٩٨٦	١٣٥١٨	٢,٤١٥	٤٠٥٠٤	٩٥٥

الجنسية الحقيقية ^(ب)	الموقع المتنتفع من الملكية ^(أ)							عدد السفن
	الجمهورية الطبية الساكنة (الأف أطان الحمولة الساكنة)	نسبة الحمولة الطبية الساكنة مقارنة بعام ٢٠١٣	العلم الأجنبي كنسبة مئوية من مجموع الحمولة الطبية الساكنة	العلم الوطني، الحمولة الطبية الساكنة (الأف أطان من الحمولة الساكنة)	العلم الوطني، الحمولة الطبية (الأف أطان من الحمولة الساكنة)	النسبة المئوية من مجموع الحمولة العالمي (الأف أطان الحمولة الساكنة)	الجمهورية الطبية الساكنة (الأف أطان من الحمولة الطبية الساكنة)	
جيبوتي	٣	%٠,٠	%١,٠٠	٣	صفر	٠,٠٠٠	٣	١
الجمهورية الدومينيكية	٦	%٠,٠	%١,٠٠	٦	صفر	٠,٠٠٠	٦	٢
إكوادور	٦٤٢	%١,١	%٤,٦	٢٩٣	٣٤٩	٠,٠٣٨	٦٤٢	٤٦
مصر	٣٢٧٠	%١,٦	%٦,٠	٢١١٥	١٤٢١	٠,٢١١	٣٥٣٦	٢٢٠
غينيا الاستوائية	٣	%٠,٠	%٣,٧	١	٢	٠,٠٠٠	٣	٢
إريتريا	١٣	%٠,٠	% صفر	صفر	١٣	٠,٠٠١	١٣	٤
إستونيا	٤٦٢	%٥٩,٧	%٩,٥	٤٣٩	٢٣	٠,٠٢٨	٤٦٢	٧٧
إثيوبيا	٤٣٤	%٩٤,٤	% صفر	صفر	٤٣٤	٠,٠٦٦	٤٣٤	١٧
فيجي	٧	%٠,٠	%٨	١	٦	٠,٠٠٠	٧	٨
فنلندا	٢٠٥١	%٦,١-	%٥,٢	١٠٦٨	٩٧١	٠,١٢٢	٢٠٣٩	١٥٢
فرنسا	١٢٨٠٢	%٦,٧	%٦,٥	٧٧٠٢	٤٠٩٦	٠,٧٠٤	١١٧٩٨	٤٤٢
الغابون	٧٦	%٠,٠	%٢	٢	٧٤	٠,٠٠٥	٧٦	٣
غامبيا	٢	%٠,٠	% صفر	صفر	٢	٠,٠٠٠	٢	١
جورجيا	٨	%٠,٠	%٦,٤	٥	٣	٠,٠٠٠	٨	٣
ألمانيا	١٢٧٢٧٣	%٢,١-	%٨,٧	١١١٢٥١	١٥٩٨٧	٧,٥٨٨	١٢٧٢٣٨	٣٦٩٩
غانا	٣٩	%٤,٢	%٢,٦	١٠	٢٩	٠,٠٠٢	٣٩	٩
اليونان	٢٨٣٤٩٨	%٧,٨	%٧,٣	١٨٧٩٨٥	٧٠٤٩٩	١٥,٤١٥	٢٥٨٤٨٤	٣٨٢٦
غرينلاند	٤٢	%٠,٠	%٩,٤	٣٩	٢	٠,٠٠٢	٤٢	٨
غرينادا	٢	%٠,٠	%١,٠٠	٢	صفر	٠,٠٠٠	٢	١
غواتيمالا	١	%٠,٠	%١,٠٠	١	صفر	٠,٠٠٠	١	١
غيانا	٤٧	%٢٠,١	%٥,٠	٢٣	٢٣	٠,٠٠٣	٤٧	١٩
هندوراس	٥١	%٠,٠	%٣,٥	١٨	٣٣	٠,٠٠٣	٥١	١٤
آيسلندا	١١٣	%٠,٥	%٩,٥	١٠٧	٥	٠,٠٠٧	١١٣	٢٢
الهند	٢٤٢٨٤	%٢,٢-	%٣,٢	٧٠٢١	١٤٦٣٦	١,٢٩٢	٢١٦٥٧	٧٥٣
إندونيسيا	١٥٤٥٧	%٠,١-	%١,٩	٢٩٩٢	١٢٥١٩	٠,٩٢٥	١٥٥١١	١٥٩٨
إيران (جمهورية - الإسلامية)	١٨٢٥٧	%٨,٨	%٧,٨	١٤٢٤٤	٤٠١٢	١,٠٨٩	١٨٢٥٧	٢٢٩
العراق	١٤٥	%٠,٠	%٥,٨	٨٣	٦١	٠,٠٠٩	١٤٥	٢٤
أيرلندا	٦٩٢	%٢٢,٥	%٦,٧	٥١٨	٢٥٥	٠,٠٤٦	٧٧٣	٧٩
إسرائيل	٤٢١٥	%٧,٧	%٩,٣	٣٩٠٥	٣١٠	٠,٢٥١	٤٢١٥	١١٥
إيطاليا	٤٢٤٣٤	%٢,١-	%٢,٤	٥٨٢٠	١٨٧٩٠	١,٤٦٨	٢٤٦١٠	٨٥١
جامايكا	١	%٠,٠	%١,٠٠	١	صفر	٠,٠٠٠	١	١
اليابان	٢٣٦٥٣٢	%٢,١	%٩,٢	٢١٠٦٨٢	١٧٨٧١	١٣,٦٣٠	٢٢٨٥٥٣	٤٠٢٢
الأردن	١٧٧	%٠,٠	%٩,٧	١٧٢	٥	٠,٠١١	١٧٧	١٨
كازاخستان	٣٥٦	%١,٠	%٧,٢	٢٦٢	١٠١	٠,٠٢٢	٣٦٤	٢٣
كينيا	١٩	%٠,٠	%١,٠٠	١٩	صفر	٠,٠٠١	١٩	٦
كيريباس	١	%٠,٠	% صفر	صفر	١	٠,٠٠٠	١	١
الكويت	٦٨٦١	%٠,٨-	%٤,٤	٣٠٠٣	٣٨٥٨	٠,٤٠٩	٦٨٦١	٧٥
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية	٢٠	%٠,٠	%١,٠٠	٢٠	صفر	٠,٠٠١	٢٠	١

الجنسية الحقيقية ^(١)	الموقع المتفجع من الملكية ^(٢)							عدد السفن
	النسبة المئوية من إجمالي السفن	النسبة المئوية من إجمالي السفن العالمية	النسبة المئوية من إجمالي السفن الوطنية	النسبة المئوية من إجمالي السفن الوطنية (الأطراف من السفن)	النسبة المئوية من إجمالي السفن الوطنية (الأطراف من السفن)	النسبة المئوية من إجمالي السفن الوطنية (الأطراف من السفن)	النسبة المئوية من إجمالي السفن الوطنية (الأطراف من السفن)	
لاتفيا	٩٢	١ ٢٢٧	٠,٠٧٣	٤٨	١ ١٧٩	٩٦	٦,٨-	١ ٢٢٧
لبنان	١٥٩	١ ٤٧٤	٠,٠٨٨	١٠٥	١ ٣٧٠	٩٣	٢٦,٥	١ ٣٢٥
ليبيريا	٧	٣٨	٠,٠٠٢	١٠	٢٨	٧٣	٣٦,٧	٣٨
ليبيا	٣٢	٢ ٤٤٤	٠,١٤٦	١ ١٣٧	١ ٣٠٧	٥٣	٠,٤-	٢ ٤٤٤
ليختنشتاين	صفر	صفر	-	صفر	صفر	صفر	١٠٠,٠-	صفر
ليتوانيا	٥٨	٣٠٥	٠,٠١٨	٢٠٢	١٠٣	٣٣,٧١	١,٣	٣٧٠
لكسمبرغ	٧٧	١ ٥١٩	٠,٠٩١	٦٦٥	٨٥٥	٥٦,٢٥	٣٤,٧	١٧
مدغشقر	٨	١٥	٠,٠٠١	١٤	١	٧,٩٧	٠,٠	١٥
ماليزيا	٦٠٢	١٦ ٧٩٧	١,٠٠٢	٨ ٦٦٨	٨ ١٢٩	٤٨,٤٠	٠,٦	١٦ ٢٣١
ملديف	١٠	٥٠	٠,٠٠٣	٢٥	٢٥	٤٩,٥٢	٤٨,٨-	٥٠
مالطة	٣٣	٥٨٥	٠,٠٣٥	٤٤٦	١٤٠	٢٣,٨٥	٥١,١	٣٥١
جزر مارشال	٣٤	٦١٥	٠,٠٣٧	٤٥٧	١٥٨	٢٥,٧٢	٢٢٦,٠	٥٠٣
موريتانيا	١	٩	٠,٠٠١	صفر	٩	١٠٠,٠٠	٠,٠	٩
موريشيوس	٧	١٠١	٠,٠٠٦	٩٣	٨	٨,٢٦	٦,٤	١٠١
المكسيك	١٤٩	١ ٣٦٥	٠,٠٨١	١ ٠٦١	٣٠٣	٢٢,٢١	١٣,٠-	١ ٦٦٨
موناكو	١٩٤	١٦ ٦٩٨	٠,٩٩٦	صفر	١٦ ٦٩٨	١٠٠,٠٠	٢٠,٦	٢ ٧٠١
الجزر الأسود	٤	٧٤	٠,٠٠٤	٧٤	صفر	٠,٠٠	٠,٠	٧٤
المغرب	٣٤	٢٠٩	٠,٠١٢	٩٩	١١٠	٥٢,٧٤	٠,٧-	٢٠٩
موزامبيق	٤	٩	٠,٠٠١	٩	صفر	٠,٠٠	٠,٠	٩
ميانمار	٣٦	١٨٨	٠,٠١١	١٥٨	٣٠	١٥,٧٨	١,١	١٨٨
ناميبيا	١	١	٠,٠٠٠	١	صفر	٠,٠٠	٠,٠	١
هولندا	١ ٢٣٤	١٧ ٢٠٣	١,٠٢٦	٦ ٥٧٢	١٠ ٦٣١	٦١,٨٠	٣,٧	١٦ ٨٧٣
نيوزيلندا	٢٠	٢٢٢	٠,٠١٣	٩٤	١٢٨	٥٧,٦٨	٦٦,٣	٢٢٢
نيجيريا	٢٤١	٤ ٨٩٣	٠,٢٩٢	٢ ٦٠٥	٢ ٢٨٨	٤٦,٧٦	١٣,٢	٣ ٧١٤
السويد	١ ٨٦٤	٤٢ ٩٧٢	٢,٥٦٣	١٧ ٤٧٠	٢٥ ٥٠٢	٩٤,٣٣	١,٥-	٦١ ٤٧٤
عُمان	٣٥	٦ ٩٢٣	٠,٤١٣	٦	٦ ٩١٨	٩٩,٩٢	١٢,٨	٦ ٩٢٣
باكستان	١٧	٦٧٩	٠,٠٤٠	٦٥٨	٢١	٣,٠٤	٢٠,٢-	٦٧٩
بنما	١٢١	٧٣٠	٠,٠٤٤	٥٨٩	١٤٢	١٩,٣٩	٣,٣	٥٧٠
بابوا غينيا الجديدة	٣٢	١٠٢	٠,٠٠٦	٩٨	٤	٣,٧٠	١٠,٠	١٠٢
باراغواي	١٨	٤٣	٠,٠٠٣	٢٥	١٨	٤١,٤٨	٦٨,٦	٤٣
بيرو	٣٠	٥١٣	٠,٠٣١	٤٣٢	٨١	١٥,٨٨	٨,٧	٥١٣
الفلبين	٣٦٧	٢ ٩٦٢	٠,١٧٧	١ ٤٢٠	١ ٥٤٢	٥٢,٠٤	٣,١	٢ ٩٣٩
بولندا	١٤٠	٢ ٨٠٣	٠,١٦٧	٤٣	٢ ٧٦٠	٩٨,٤٧	١١,٢-	٢ ٨٠٩
البرتغال	٥٤	٩٤٠	٠,٠٥٦	١٢٤	٨١٦	٨٦,٨١	٠,٤-	٩٣٦
قطر	١٠٩	٥ ٥١٠	٠,٣٢٩	٨٥٠	٤ ٦٦٠	٨٤,٥٨	٠,٠	٤ ٥٦٤
جمهورية كوريا	١ ٥٦٨	٧٨ ٢٤٠	٤,٦٦٦	١٦ ٢٦٦	٦١ ٩٧٤	٧٩	٥,٨	٨٤ ٢٥٤
رومانيا	٩٤	١ ٠٤٤	٠,٠٦٢	٥٥	٩٨٩	٩٤,٧٣	١٠,٤	١ ٠٤٤
الاتحاد الروسي	١ ٧٣٤	١٨ ٨٨٣	١,١٢٦	٥ ٥٥٩	١٣ ٣٢٤	٧٠,٥٦	١,٠-	٢٣ ٣٥٧
سانت كيتس ونيفيس	٣	١٦	٠,٠٠١	١	١٥	٩٣,٤١	٠,٠	١٦
سانت لوسيا	١	٢	٠,٠٠٠	صفر	٢	١٠٠,٠٠	٠,٠	٢

الجنسية الحقيقية ^(ب)	الموقع المتفجع من الملكية ^(أ)							عدد السفن
	النسبة المئوية من إجمالي الأسطول الوطني (الأساطيل من السفن المسجلة في الوطن)	النسبة المئوية من إجمالي الأسطول العالمي (الأساطيل من السفن المسجلة في جميع البلدان)	النسبة المئوية من إجمالي الأسطول العالمي (الأساطيل من السفن المسجلة في جميع البلدان)	النسبة المئوية من إجمالي الأسطول العالمي (الأساطيل من السفن المسجلة في جميع البلدان)	النسبة المئوية من إجمالي الأسطول العالمي (الأساطيل من السفن المسجلة في جميع البلدان)	النسبة المئوية من إجمالي الأسطول العالمي (الأساطيل من السفن المسجلة في جميع البلدان)	النسبة المئوية من إجمالي الأسطول العالمي (الأساطيل من السفن المسجلة في جميع البلدان)	
سانت فنسنت وجزر غرينادين	صفر	٠,٠٠٩	١٥٤	١٥٤	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	٣
ساموا	صفر	٠,٠٠١	٢٠	٢٠	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	٢
المملكة العربية السعودية	١٤٢٤	٠,٤٨١	٨٠٧٣	١٥٣٥٣	٢,٨	٨,٢٣٦	٢٠,٠	٢٠٠
السنغال	١	٠,٠٠٠	١	١	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	١
سيشيل	٢٠٠	٠,٠١٣	٢١٣	٢١٣	٠,٠٠٤	٠,٠٠٤	٠,٠٠٤	١١
سيراليون	صفر	٠,٠٠٠	٣	٣	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	١
سنغافورة	٤١٠٨٠	٤,٤١٧	٧٤٠٦٤	٥٦٠٨٨	١٢,١	٤٤,٥٣	١٢,١	٢١٢٠
سلوفينيا	صفر	٠,٠٤١	٦٨٤	٢٧	١١,٤-	١٠٠,٠٠	١١,٤-	٢١
جنوب أفريقيا	٤٩	٠,١٣٣	٢٢٣٧	١٠٣٩	٦,٣-	٩٧,٨١	٦,٣-	٦٠
إسبانيا	٦٩٢	٠,١٣٢	٢٢٠٦	٢٦٤٢	٤,٦-	٦٨,٦٤	٤,٦-	٢١٧
سري لانكا	٦٤	٠,٠٠٤	٦٤	٦٤	١٦,١-	٠,٠٠٠	١٦,١-	١٤
السودان	٢٥	٠,٠٠٢	٣٤	٣٤	٠,٠٠	٢٧,٣١	٠,٠٠	٥
سورينام	١	٠,٠٠٠	٤	٤	٣٠,٩-	٦٧,٦١	٣٠,٩-	٢
السويد	١٣١١	٠,٣٩٩	٦٦٨٥	٧٢٠٤	٤,١	٨٠,٣٩	٤,١	٣٣٩
سويسرا	١١٩٥	١,٠١٥	١٧٠١٢	٥٩٧٢	٣,٣	٩٢,٩٨	٣,٣	٣٥٠
الجمهورية العربية السورية	٦٨	٠,٠٧٤	١٢٣٧	١٤٨٠	٢١,٤-	٩٤,٤٩	٢١,٤-	١٥٤
تايلند	٤٥٩٨	٠,٤٠٣	٦٧٦٠	٦٣٨٥	١٠,٩	٣١,٩٨	١٠,٩	٤٠٧
تيمور - ليشتي	صفر	٠,٠٠٠	صفر	صفر	٠,٠٠	١٠٠,٠٠	٠,٠٠	١
تونغا	١	٠,٠٠٠	١	١	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١
ترينيداد وتوباغو	٦	٠,٠٠٠	٧	٧	٠,٠٠	١٤,١٩	٠,٠٠	٥
تونس	٣٣٠	٠,٠٢٠	٣٣٠	٣٣٠	٨,٣-	٠,٠٠	٨,٣-	١٣
تركيا	٨٦٠٠	١,٧٤٥	٢٩٢٦٦	٢٩٤٣١	٠,٤	٧٠,٦١	٠,٤	١٥٤٧
تركمانستان	٦٩	٠,٠٠٤	٧٢	٧١	٢٤,٤	٤,٣٦	٢٤,٤	١٨
أوكرانيا	٤٥٠	٠,١٨٤	٣٠٨١	٣٣٨١	١٧,٠-	٨٥,٣٩	١٧,٠-	٤٠٩
الإمارات العربية المتحدة	٤٣٠	١,١٣٥	١٩٠٣٣	١٣٤١٥	١٢,٧	٩٧,٧٤	١٢,٧	٧١٦
المملكة المتحدة	٨٢٦٤	٣,١٥٠	٥٢٨٢١	٢٥٢٦١	٥,٨	٨٤,٣٥	٥,٨	١٢٣٣
جمهورية تنزانيا المتحدة	٢٦	٠,٠٠٢	٣٦	٣٦	٨,٠	٢٦,٣١	٨,٠	١١
الولايات المتحدة الأمريكية	٨٤٩٥	٣,٤٢٠	٥٧٣٥٦	٥٩١١٨	٥,٤	٨٥,١٩	٥,٤	١٩٢٧
أوروغواي	٢٩	٠,٠٠٧	١١٣	٣٢	٢٠,٥	٧٤,٣٨	٢٠,٥	٢٣
فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)	١٢٨٩	٠,١٦٤	٢٧٥١	٢٨٠٣	١,٢	٥٣,١٥	١,٢	٧٣
فييت نام	٦٥١١	٠,٤٧٧	٨٠٠٠	٨٠٠٠	١,٦-	١٨,٦١	١,٦-	٨٥٩
اليمن	٤٣٧	٠,٠٣٤	٥٦٦	٥٦٦	٠,٤	٢٢,٨٠	٠,٤	١٩
أنغويلا	صفر	٠,٠٠٠	١	١	٠,٠٠	١٠٠	٠,٠٠	١
برمودا	٢١٠	٢,١٩٤	٣٦٧٩٣	١٠٩٠٨	٥,٨	٩٩	٥,٨	٢٥٠
جزر فيرجين البريطانية	صفر	٠,٠٢٥	٤١٦	٤١٦	٩,٣-	١٠٠	٩,٣-	١٣
جزر كايمان	صفر	٠,٠٠٠	٤	٤	٦٥,٢	١٠٠	٦٥,٢	٣
جزر كوك	٣	٠,٠٠٠	٦	٦	٨١,٠	٤٥	٨١,٠	٢

الجنسية الحقيقية ^(ب)	الموقع المنتفع من الملكية ^(أ)							عدد السفن
	الحمولة الطبية الساكنة (ألاف الأطنان الحمولة الساكنة)	نسبة الحمولة الطبية الساكنة مقارنة بعام ٢٠١٣	العلم الأجنبي كسبة مئوية من مجموع الحمولة الطبية الساكنة	الحمولة الطبية الساكنة (ألاف الأطنان من الحمولة الساكنة)	العلم الوطني، الحمولة الطبية الساكنة (ألاف الأطنان من الحمولة الساكنة)	النسبة المئوية من المجموع العالمي (أطنان الحمولة الساكنة)	الحمولة الطبية الساكنة (ألاف الأطنان من الحمولة الطبية الساكنة)	
كوراساو	٨	٠,٠٠	صفر	٨	٠,٠٠٠	٠,٠٠٠	٨	١
جزر فارو	٥٤	٣٧,١%	٨%	٤	٥٠	٠,٠٠٣	٥٤	١٩
بولينزيا الفرنسية	٢٦	١٩,٩%	٦٦%	١٧	٩	٠,٠٠٢	٢٦	٢١
جبل طارق	٣٢	٠,٠%	١٦%	٥	٢٧	٠,٠٠٢	٣٢	٧
غوام	١	٠,٠%	١٠٠%	١	صفر	٠,٠٠٠	١	١
الأنيل الهولندية	٨	٠,٠%	١٠٠,٠%	٢	صفر	٠,٠٠٠	٢	١
كاليدونيا الجديدة	١	٠,٠%	١٠٠,٠%	١	صفر	٠,٠٠٠	١	٣
سانت هيلينا	٣	٠,٠%	٠,٠%	صفر	صفر	٠,٠٠٠	صفر	٣
جزر تركيس وكايكوس	صفر	١٠٠,٠%	٠,٠%	صفر	صفر	٠,٠٠٠	صفر	٣
جزر فيرجين (الولايات المتحدة)	٣	٠,٠%	١٠٠,٠%	٣	صفر	٠,٠٠٠	٣	٢
المجموع	١ ٦٧٣ ٩٠١	٤,١٤%	٧٢,٨٨%	١ ٢١٩ ٤٢٥	٤٥٣ ٧٣٢	٩٩,٧٨٠	١ ٦٧٣ ١٥٧	٤٦ ٩٥٢
غير معروفة	٣ ٩٥٢					٠,٢٢٠	٣ ٦٩٦	٦٤٩
المجموع الكلي	١ ٦٧٦ ٨٥٣	٤,٠٤%				١٠٠,٠٠٠	١ ٦٧٦ ٨٥٣	٤٧ ٦٠١

المصادر: جميع أجزائه أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمته Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠٠ طن فأكثر.

(أ) يشير "الموقع المنتفع من الملكية" إلى البلد/الاقتصاد الذي توجد فيه الشركة التي تقع على عاتقها المسؤولية التجارية الرئيسية عن السفينة.

(ب) تعني "جنسية المالك الأخير" جنسية المصالح المتحركة في السفينة. ملاحظة: تشير "الجنسية" في هذا السياق إلى جنسية مالك السفينة بينما تتحدد "جنسية السفينة" نفسها بعلم التسجيل. ويورد الجدول ٢-٥ بياناً لعلم التسجيل.

بصفتها مديرة للسفينة أو توجر فيها السفن لمشغلين، لا سيما في حالة خطوط النقل البحري المنتظمة بالحاويات.

وتُعدُّ اليونان أكبر بلدٍ مالكٍ للسفن حسب كِلا المعيارين. بيد أن عدداً كبيراً من المواطنين اليونانيين الذين يملكون سفناً يتخذون من بلدان أخرى مقاراً لشركاتهم أو يقيمون في الخارج، في المملكة المتحدة على سبيل المثال. ولذلك، إذا أُخذت جنسية المالك الأخير معياراً، فستكون حصة اليونان من الأسطول العالمي (بملك مواطنون يونانيون ١٦,٩ في المائة من الأسطول العالمي) أكبر من حصتها بمقياس الموقع المنتفع من الملكية (تبلغ حصة اليونان من السوق وفق هذا المعيار ١٥,٤ في المائة فقط). ويلاحظ نقض ذلك بالنسبة للمملكة المتحدة: فنسبة مالكي الأسطول العالمي الذين يحملون جنسية المملكة المتحدة لا تتعدى ١,٥ في المائة، بينما تبلغ حصة الموقع المنتفع من الملكية ٣,٢ في المائة في حالة الشركات الموجودة في المملكة المتحدة، ومن بينها شركات كثيرة يملكها يونانيون. وإجمالاً، ثمة ١١٢ سفينة يملكها مالكون يونانيون وتديرها شركات موجودة في

وتختلف جنسية المالك الأخير عن الموقع المنتفع من الملكية في ١١,٨ في المائة من الأسطول العالمي (بالحمولة الطبية الساكنة) بينما تتطابق جنسية المالك والموقع المنتفع من الملكية في ٨٨,٢ في المائة من الأسطول. ولا تتغير البلدان الخمسة الرئيسية المالكة للسفن في كلا المعيارين وتأتي في صدارتها اليونان، تليها اليابان فالصين فألمانيا ثم جمهورية كوريا.

ويركز التحليل الذي أجراه الأونكتاد بوجه أخص على الموقع المنتفع من الملكية لأنه يكون، في أغلب الأحيان، بلد/اقتصاد المقر الذي تُطبَّق قوانينه على العمليات البرية ويستفيد من الضرائب المحلية وتنشأ فيه العمالة البرية. غير أنه ينبغي التنبيه إلى أن التمييز بين هذين المعيارين لا يكون على الدوام واضحاً وضوح الشمس في رابعة النهار، ففي بعض الحالات يظل مقر مجموعة الشركات الذي يقع في بلد/اقتصاد "الملكية الحقيقية" يزاو أيضاً أنشطة اقتصادية في البلد/الاقتصاد الأصلي، بينما قد يشارك بلد/اقتصاد ثالث ورابع في حالات أخرى تقدم فيها الشركات خدماتها

أما بلجيكا وكندا واليونان وهونغ كونغ (الصين) وإيطاليا والنرويج والمملكة العربية السعودية، فهي بلدان مالكة "فعلية" للسفن تحظى بأهمية تفوق حصتها من السوق حسب معيار الموقع المنتفع من الملكية. فقد درجت هذه الاقتصادات على أن تكون مواقع لمصالح مهمة من حيث ملكية السفن، غير أن المالكين رأوا في بعض الأحيان أن مصلحتهم تقتضي نقل عملياتهم إلى الخارج.

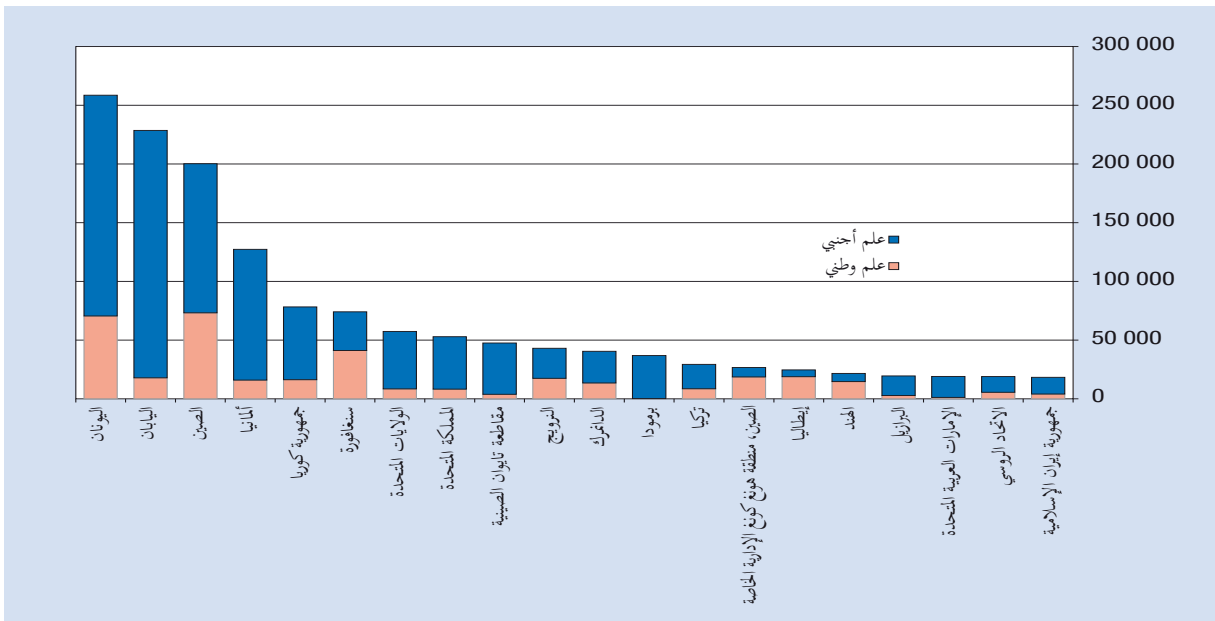
وقد سبقت الإشارة إلى أن جنسية المالك الأخير والموقع المنتفع من الملكية لا يزالان متطابقين بالنسبة لأغلب السفن، وإن كان ثمة اتجاه إلى التمييز على نحو أكثر تواتراً بين هذين المعيارين. وقد ساد قبل أربعين سنة وضع شبيه بذلك بشأن العلم الوطني وملكية السفن. فقد كان من المألوف آنذاك أن ترفع السفينة العلم الذي يطابق جنسية مالكيها. أما اليوم، فتقارب نسبة الأسطول العالمي الذي يرفع أعلاماً أجنبية ٧٣ في المائة (انظر أيضاً القسم دال: تسجيل السفن). ويُبيّن الشكل ٥-٢ أهم ٢٠ بلداً/اقتصاداً مالكاً للسفن وحصتها من الأعلام الأجنبية. وباستثناء سنغافورة وهونغ كونغ (الصين) وإيطاليا والهند، تفوق الأساطيل المسجلة في الخارج نصف الأساطيل في جميع البلدان/الاقتصادات المالكة للسفن بمقدار كبير، أي أن معظم السفن المملوكة وطنياً في هذه البلدان/الاقتصادات ترفع أعلاماً أجنبية.

المملكة المتحدة (الموقع المنتفع من الملكية). وخير الأمثلة على ذلك ناقلة سوائب جافة تملكها شركة يوجد مقرها في المملكة المتحدة ويملكها مواطنون يونانيون، وربما تكون هذه السفينة قد بُيّت في جمهورية كوريا ومُصنّفة من قبل Det Norske Veritas من النرويج وتستخدم بحارة من الفلبين وترفع علم قبرص.

ويعتبر النرويج مثلاً لبلد آخر يملك بعض مواطنيه سفناً كثيرة ولكن شركاتهم توجد خارج هذا البلد. وتبلغ حصة النرويج من السوق ٦,٢ في المائة فقط بمعيار الموقع المنتفع من الملكية، بينما يستأثر المواطنون النرويجيون بنسبة ٧,٣ في المائة من الأسطول العالمي بمعيار المالكين الأخيرين.

وبمعيار الموقع المنتفع من الملكية، حصلت برمودا وقبرص ولكسمبورغ وموناكو وسنغافورة وسويسرا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة، وهي بلدان/اقتصادات مالكة رئيسية للسفن، على حصة من السوق تفوق الحصة التي تخولها لها "جنسية المالك الأخير" للأسطول. وكثيراً ما تكون هذه البلدان أيضاً مقارناً رئيسية لشركات عديدة لا يقتصر نشاطها على قطاع النقل البحري الذي قد يندرج في إطار مجموعة أوسع من الخدمات المالية أو اللوجستية.

الشكل ٥-٢ أهم ٢٠ بلداً مالكاً للسفن، الملكية المنتفعة، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (١٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة، حسب بلد/اقتصاد الملكية)



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

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

في المائة) ولبنان (+٢٦,٥ في المائة) ونيجيريا (+١٣,٢ في المائة) وعمان (+١٢,٨ في المائة) وسنغافورة (+٢١,١ في المائة) وتايلند (+١٠,٩ في المائة) والإمارات العربية المتحدة (+١٢,٧ في المائة) أسرع نسب النمو (الجدول ٢-٣).

٢- مشغلو سفن الحاويات

حتى ١ أيار/مايو ٢٠١٤، كانت شركة MSC ومقرها في سويسرا أكبر مشغل لسفن الحاويات من حيث السعة الحمليّة للحاويات بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، تليها شركة Maersk Line (الدانمارك) ثم شركة CMA-CGM (فرنسا). وواقع الحال أن معظم المشغلين لا يملكون السفن التي يستخدمونها وإنما يستأجرونها ممن يُسمون "المالكون المؤجرون"، ففي مطلع عام ٢٠١٤، قُدّرت نسبة طلبات سفن الحاويات الجديدة التي تعود إلى هؤلاء المالكين المؤجرين بنحو ٦٠ في المائة، بينما تعزى نسبة ٤٠ في المائة المتبقية إلى مشغلي خطوط النقل المنتظمة أنفسهم. وكان من المألوف قبلاً أن تكون النسبة بين المشغلين والمالكين المؤجرين أقرب إلى نطاق ٥٠-٥٠. (Lloyd's List - Daily Briefing, 2014a).

وفي المستقبل، يُتوقع أن يتواصل ظهور اتجاه شبيه بذلك بشأن الموقع الذي توجد فيه شركات النقل البحري "المملوكة أجنبياً"، فقد يزداد انتقال مالكي السفن والمستثمرين فرادى إلى بلدان تتيح لهم سوقاً محلية جذابة ونظام ضرائب وعمل تنافسي وإطاراً قانونياً وتنظيماً حديثاً ومجموعة محتملة من الخدمات البحرية واللوجستية وخدمات التأمين والخدمات المالية ذات الصلة، فيزداد الفرق بين جنسية المالك الأخير والموقع المنتفع من الملكية اتساعاً ويصبح مفهوم الأسطول المملوك وطنياً أقل دلالة.

وحتى الآن (كانون الثاني/يناير ٢٠١٤) تمثل البرازيل أكبر بلد مالك للسفن في أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي بمقياس الموقع المنتفع من الملكية، تليها جمهورية فنزويلا البوليفارية وشيلي. وأكبر البلدان الأفريقية المالكة للسفن هي أنغولا ونيجيريا ومصر. وفي جنوب آسيا، تتحكم الهند ثم بنغلاديش فيباكستان في أكبر الأساطيل. وأكبر البلدان المالكة للسفن في جنوب شرق آسيا هي سنغافورة تليها ماليزيا وإندونيسيا. ومن بين الاقتصادات النامية المالكة الرئيسية للسفن، سجلت أنغولا (+١٠,٨ في المائة) وإثيوبيا (+٩٤,٤ في المائة) وهونغ كونغ (الصين) (+١٦,٩).

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

الترتيب المُشغّل	السفن	الوحدات المعادلة لعشرين قدماً	٤٩٩٩-٠ % وحدة معادلة لعشرين قدماً*	٥٠٠٠ % وحدة معادلة لعشرين قدماً	١٠٠٠٠ = < % وحدة معادلة لعشرين قدماً
١	Mediterranean Shipping Company S.A.	٤٦١	٢٧,١٤	٤٠,٤٢	٣٢,٤٥
٢	Maersk Line	٤٥٦	٢٧,٣٥	٤٧,٨٨	٢٤,٧٧
٣	CMA CGM S.A.	٣٤٨	٣٠,٨٣	٣٤,٠٩	٣٥,٠٨
٤	Evergreen Line	٢٢٩	٢٧,٦٤	٥٣,٤٩	١٨,٨٧
٥	COSCO Container Lines Limited	١٦٣	٨٧٩ ٦٩٦	٢٤,٠٣	٣٣,٠٧
٦	Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	١٥٩	٧٦٢ ٦١٣	٤٩,٣٤	١٧,٣١
٧	China Shipping Container Lines Company Limited	١٣٤	٧٥٠ ٦٤٤	٣٠,٤٠	٣٧,٨٧
٨	Hanjin Shipping Company Limited	١١٥	٦٧١ ٢١٠	٣٠,٥٤	٣٢,٥٠
٩	APL Limited	١٢١	٦٢٩ ٤٧٩	٣٠,١٤	٢٥,٤٥
١٠	United Arab Shipping Company (S.A.G.)	٧٣	٦١٠ ٢٩٤	١٩,٠١	٦٥,٣٩
١١	Mitsui O.S.K. Lines Limited	١١٩	٦٠٧ ٥٦٢	٣٢,٢٦	١٣,٧٥
١٢	Yang Ming Marine Transport Corporation	١٠٧	٥٦١ ١٧٢	٢٨,٢٧	٢٤,٩٥
١٣	Hamburg Sud	١١٢	٥٣٩ ٧٩٣	٤٤,٤٨	١,٩٥

الترتيب المُشغّل	السفن	الوحدات المعادلة لعشرين قداماً	٤٩٩٩-٠ % وحدة معادلة لعشرين قداماً*	٥٠٠٠ % معادلة لعشرين قداماً	١٠٠٠ = < % وحدة معادلة لعشرين قداماً
١٤	Orient Overseas Container Line Limited	٩٨	٢٧,٨٨	٥٩,١٨	١٢,٩٤
١٥	Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	١٠٤	٤٨٨ ٨٤٨	٤٦,٠٨	١٣,٤٦
١٦	Hyundai Merchant Marine Company Limited	٦٤	٣٩٢ ٨٧٤	٤٦,٤٤	٣٢,٧٣
١٧	Kawasaki Kisen Kaisha Limited	٧٢	٣٦٨ ٧٤٦	٥٨,٠١	٧,٥٢
١٨	Pacific International Lines (Private) Limited	١٣٧	٣٦٥ ٦٩٣	١٤,٠٠	—
١٩	Compania Sud Americana de Vapores S.A.	٥٨	٣٢٠ ٢٧٣	٧١,٠٦	—
٢٠	Zim Integrated Shipping Services Limited	٧١	٣٠٥ ١٩٢	٢٣,٣٤	١٣,١٩
٢١	Delmas	٨٠	١٧٨ ٩٢٦	٩,٦٦	—
٢٢	Wan Hai Lines Limited	٧٨	١٧٢ ٥٧٢	١٠,٠٦	—
٢٣	MCC Transport (Singapore) Private Limited	٦٥	١١٩ ٩٥٤	٤,٢٦	—
٢٤	Nile Dutch Africa Line BV	٤٢	١٠٧ ٧٩٤	١٠٠,٠٠	—
٢٥	X-Press Feeders	٧٠	٩٤ ٩٠٤	١٠٠,٠٠	—
٢٦	Korea Marine Transport Company Limited	٤٩	٨٧ ٩٥٨	٩٣,٨٦	٦,١٤
٢٧	SITC Container Lines Company Limited	٧١	٨٥ ٠٩٩	١٠٠,٠٠	—
٢٨	US Military Sealift Command	٥٩	٧٢ ١٩٥	١٠٠,٠٠	—
٢٩	Seago Line	٣١	٦٩ ١٦٦	١٠٠,٠٠	—
٣٠	Safmarine Container Lines N.V.	٣٢	٦٨ ٥٩٦	١٠٠,٠٠	—
٣١	BBC Chartering & Logistic GmbH & Company KG	٩٩	٦١ ٢٤٦	١٠٠,٠٠	—
٣٢	Simatech Shipping & Forwarding L.L.C.	٢١	٥٨ ٧٧٠	١٠٠,٠٠	—
٣٣	Compania Chilena de Navegacion Interoceanica S.A.	١٥	٥٦ ٥٥٢	٣٥,٣٩	٦٤,٦١
٣٤	Regional Container Lines Public Company Limited	٣٣	٥٥ ٠٣٥	٩٠,٧٦	٩,٢٤
٣٥	TS Lines Company Limited	٣٢	٤٨ ٥٢١	١٠٠,٠٠	—
٣٦	Unifeeder A. S.	٤٧	٤٨ ١٦٢	١٠٠,٠٠	—
٣٧	Shipping Corporation of India Limited	١١	٤٦ ٩٩٠	٥٨,٥٠	٤١,٥٠
٣٨	Arkas Konteyner ve Tasimacilik A.S.	٣٤	٤٤ ٨٣٤	١٠٠,٠٠	—
٣٩	Sinotrans Container Lines Company Limited	٣٨	٤٤ ٥١٦	١٠٠,٠٠	—
٤٠	Grimaldi Group Napoli	٤٣	٤٤ ١٧١	١٠٠,٠٠	—
٤١	CNC Line Limited	٢٠	٤١ ٨٠٧	١٠٠,٠٠	—
٤٢	Hafiz Darya Shipping Company	٩	٤١ ٣٣٧	٥٢,٤٨	٤٧,٥٢
٤٣	Messina	١٧	٣٩ ٥٢١	١٠٠,٠٠	—

الترتيب المُشغّل	السفن	الوحدات المعادلة لعشرين قدماً	٤٩٩٩-٠ % وحدة معادلة لعشرين قدماً*	٥٠٠٠ % معادلة لعشرين قدماً	١٠٠٠ = < % وحدة معادلة لعشرين قدماً
٤٤ Gold Star Line Limited	١٨	٣٩ ٤١٣	١٠٠,٠٠	-	-
٤٥ Matson Navigation Company Incorporated	١٥	٣٧ ٤٤٢	١٠٠,٠٠	-	-
٤٦ Heung-A Shipping Company Limited	٣١	٣٦ ٦٠٠	١٠٠,٠٠	-	-
٤٧ Swire Shipping Limited	٢٥	٣٦ ١٧٥	١٠٠,٠٠	-	-
٤٨ ANL Singapore Private Limited	٩	٣٥ ٢١٩	٨٥,٨٠	١٤,٢٠	-
٤٩ Westfal-Larsen Shipping A. S.	١٧	٣٥ ١٥١	١٠٠,٠٠	-	-
٥٠ Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V.	٣٦	٣١ ٤٥٤	١٠٠,٠٠	-	-
المجموع الفرعي لأهم ٥٠ مشغلاً	٤ ٣٤٨	١٨ ٤٢٩ ٦٥٢	٣٨,٢٢	٣٨,٧٢	٢٣,٠٧
جميع المشغلين الآخرين	١ ٨٢٧	١ ٤٨٤ ٧٢٢	٩٧,٥٤	٢,٤٦	-
المجموع	٦ ١٧٥	١٩ ٩١٤ ٣٧٤	٤٢,٦٤	٣٦,٠١	٢١,٣٥

المصادر: 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.

* تشير إلى النسبة المئوية للسفن بين نطاق معين من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً.

البضائع. ونظراً لاقتصادات الحجم التي يمكن تحقيقها من استخدام السفن الكبيرة (إذا أمكن ملؤها)، سيكون على الشركات الصغيرة إما أن تدافع عن وضعها في أسواق المنتجات المتخصصة أو أن يؤازر بعضها بعضاً عبر عمليات الدمج أو عقد تحالفات تُمكنها من تجميع البضائع وشحنها بالتعاون مع ناقلين آخرين.

وفي عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤، مثّلت عمليات الاندماج والتحالفات موضوعاً رئيسياً في قطاع خطوط النقل المنتظمة، ففي مطلع عام ٢٠١٤، اتفقت شركتنا Hapag-Lloyd من ألمانيا وCompania Sud Americana de Vapores S.A من شيلي على عملية دمج كما يُنظر في عملية أخرى من هذا القبيل بين Hapag-Lloyd وNOL (Lloyds List - Daily Briefing, 2014c). ويُعزّم عقد تحالفات أخرى رغم أنها لم تحظ كلها بموافقة الهيئات التنظيمية من أهمها تحالف P3 الذائع الصيت بين أكبر ثلاث شركات الذي لم توافق عليه وزارة التجارة في الصين (DynaLiners Weekly, 2014).

ومن منظور الشاحنين (أي زبناء شركات النقل) ينطوي التوجه نحو استخدام سفن أكبر وتنفيذ عمليات التركيز بين مقدمي الخدمات على فوائد وعراقيل، فاقتصادات الحجم التي يحققها استخدام سفن أكبر حجماً تساعد في تخفيض تكاليف التشغيل. وإذا توفر القدر الكافي من المنافسة، سيستفيد الزبناء من هذه الوفورات في التكاليف. أمّا إذا تحققت وفورات الحجم هذه بإخراج المنافسين قسراً من السوق، فقد لا ينخفض السعر النهائي

وعادة ما تجذب الشركات الكبيرة (من حيث حجم الأسطول الكلي) إلى تشغيل سفن أكبر حجماً، فثلث أسطول أغلب شركات النقل الكبيرة (الجدول ٢-٤) (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) على وجه التقريب يتألف من سفن تبلغ سعتها ١٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً أو أكثر ويتكوّن ثلث آخر من سفن تتراوح سعتها بين ٥ ٠٠٠ و ٩ ٩٩٩ وحدة معادلة لعشرين قدماً، بينما يشمل الثلث المتبقي من السعة الحاملة للحاويات سفناً تُقلّ سعتها عن ٤ ٩٩٩ وحدة معادلة لعشرين قدماً. وتمثل شركة UASC استثناءً في هذا الشأن، فأغلب سفنها من السفن الكبيرة لأنها تمارس نشاطها في المقام الأول في تجارة الشرق والغرب. وثمة استثناء آخر هو شركة Hamburg Süd التي تعمل أساساً في خدمات الشمال والجنوب ومن ثمّ تستخدم سفناً أصغر حجماً. وبوجه عام، تستخدم الخدمات عبر المحيط الأطلنطي والمحيط الهادئ سفناً تتراوح سعتها بين ٥ ٠٠٠ و ١٣ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، في حين تستعمل تجارة آسيا - أوروبا أيضاً سفناً تفوق سعتها ١٣ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. وتقتصر خدمات السفن التي تُقلّ سعتها عن ٥ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً على الخدمات الإقليمية وخدمات الربط الفرعية والخدمات بين الشمال والجنوب (انظر أيضاً (Lloyd's List - Daily Briefing, 2014b).

أمّا الشركات الصغيرة، فقلماً تستخدم سفن الحاويات الكبيرة التي سيتعذر عليها ملاءها لأنها تعالج أحجاماً أصغر من

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 المقدمة؛ (هـ) حجم أكبر السفن المستخدمة (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً).

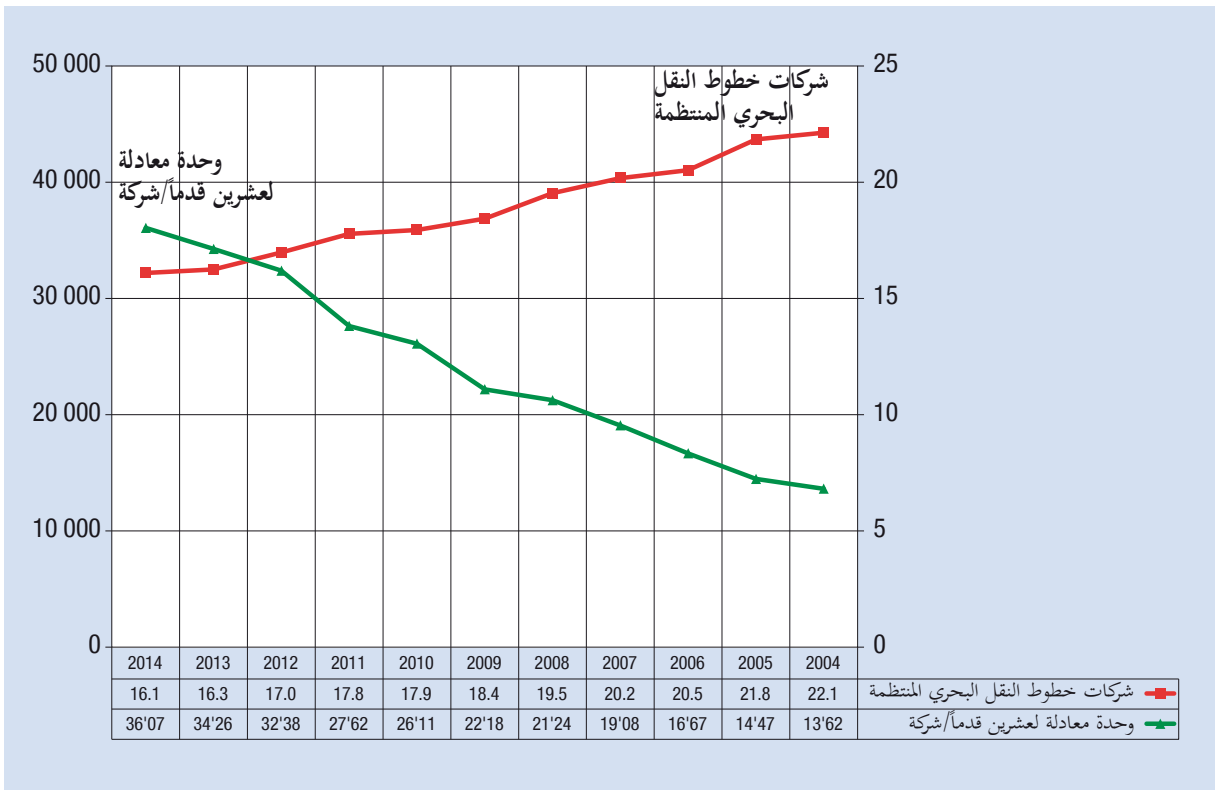
والصين هي البلد/الاقتصاد الذي يبلغ فيه مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة أعلى مستوياته، تليها هونغ كونغ (الصين) فسنغافورة ثم جمهورية كوريا فماليزيا. وأفضل البلدان الأفريقية ربطاً هي المغرب ومصر وجنوب أفريقيا وهو أمر يتجلى فيه موقعها الجغرافي في أركان القارة. وفي أمريكا اللاتينية، تسجل بنما أعلى مستوى لمؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ويعود الفضل في ذلك إلى قناتها وموقعها في ملتقى الطرق الرئيسية بين الشرق والغرب والشمال والجنوب. وتمثل الدول الجزرية 11 بلداً من البلدان التي تسجل أدنى مستوى في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة وعددها 12 بلداً وهو وضع يجسد أحجام تجارتها المنخفضة ومواقعها النائية. وسيتناول الفصل السادس هذا الموضوع بمزيد من التفصيل.

(سعر الشحن) الذي يدفعه الشاحن بالقدر نفسه. ويتضح هذا الاحتمال السلبي جلياً بتحليل استخدام السفينة حسب البلدان وهو الموضوع الذي يتناوله القسم جيم المخصص لاستخدام سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة.

جيم- استخدام سفن الحاويات والربط بخطوط النقل البحري المنتظمة

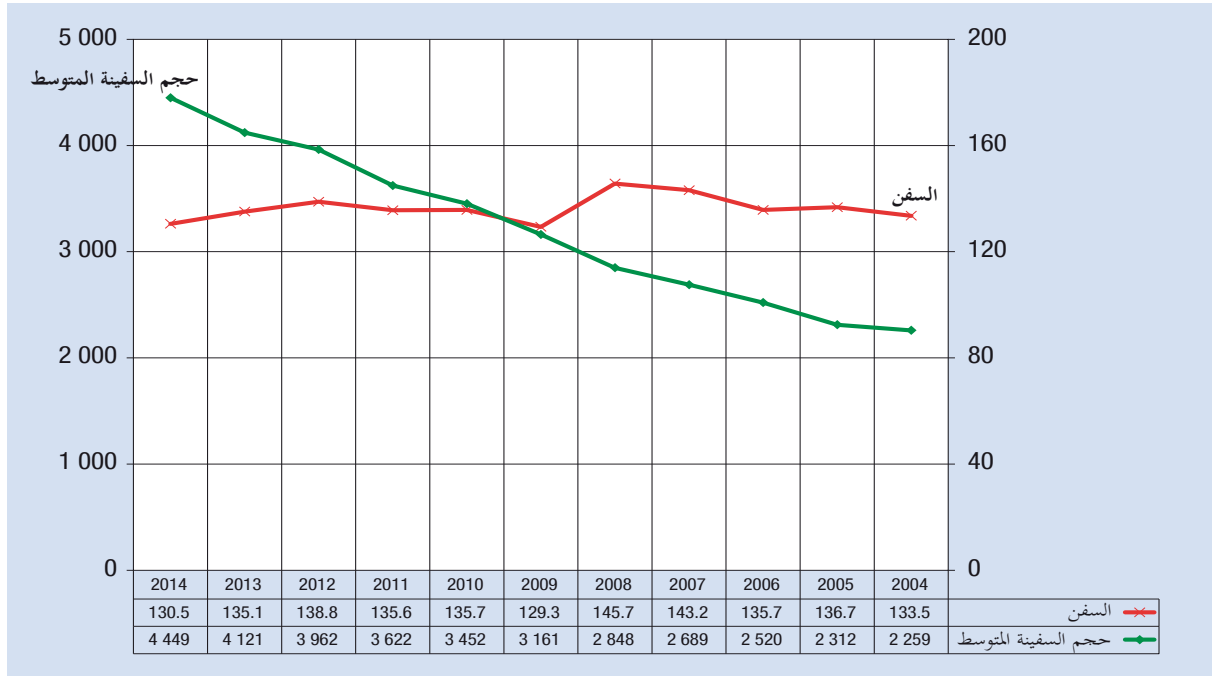
منذ عام 2004، ظل مؤشر الأونكتاد للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة يتيح مؤشراً يُبيّن من نفاذ بلد ساحلي إلى الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة. وتُنشر السلسلة الزمنية الكاملة في قالب إلكتروني في (UNCTADstat, 2014). وتقدم *Lloyds List Intelligence (Lloyd's List Intelligence - Containers, 2013)* البيانات التي يستند إليها في هذا الصدد. ويُستخلص مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة من خمسة مكونات تشمل استخدام شركات خطوط النقل البحري المنتظمة سفن الحاويات

الشكل ٢-٦ وجود شركات خطوط النقل البحري المنتظمة: متوسط عدد الشركات لكل بلد ومتوسط الطاقة الحملية المستخدمة للحاويات (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) لكل بلد وشركة، 2004-2014



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyds List Intelligence.

الشكل ٧-٢ استخدام الأسطول حسب البلدان: عدد السفن الكلي وحجم السفينة المتوسط (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)، ٢٠١٤-٢٠٠٤



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyds List Intelligence.

في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ هي علم بنما (٢١، ٢١) في المائة من الأسطول العالمي)، يليه علم ليبيريا (١٢، ٢٤) في المائة، فجوز مارشال (٨، ٠٩) في المائة، فهونغ كونغ (الصين) (٨، ٢٤) في المائة، ثم سنغافورة (٦، ١٧) في المائة). وتستأثر هذه السجلات الخمسة الكبرى مجتمعة بنحو ٥٧ في المائة من الحمولة الطننية العالمية (الجدول ٥-٢)^(١).

ومن حيث عدد السفن التي ترفع أعلاماً وطنية، تحتل إندونيسيا واليابان المركزين الثاني والثالث على التوالي بعد بنما، فلدى كل من إندونيسيا (٧٠١٩ سفينة تبلغ حمولة كل منه ١٠٠ طن إجمالي فأكثر) واليابان (٥٢٤٩ سفينة تبلغ حمولة كل منها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر) (UNCTADstat, 2013b) أسطولاً وطنياً كبيراً يقدم خدماته للملاحة الساحلية والملاحة الساحلية بين الجزر.

وحققت جمهورية إيران الإسلامية (+٥٩، ٦) في المائة) وجمهورية تنزانيا المتحدة (+٢٧، ٣) في المائة) وتايلند (+١٥، ٤) في المائة) وسنغافورة (+١٣، ٢) في المائة) معدلات نمو فاقت عشرة في المائة. ويستخدم علم سنغافورة في الغالب الأعم مالكون من سنغافورة والدايمرك. وجعلت جمهورية تنزانيا المتحدة من نفسها سجلاً مفتوحاً يضم بين زبائنه الرئيسيين مالكون

وعند النظر في مكونات مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، نلاحظ تواصل اتجاهات مختلفة يتجلى فيها توجه هذا القطاع بوجه عام نحو التعزيز، فكلما نمت الشركات، قلَّ بينها العدد الذي يستخدم سفناً من البلد المتوسط واليه (الشكل ٦-٢) وكلما غدت السفن أكبر حجماً، ظلَّ العدد المتوسط المستخدم منها في كل بلد مستقرًا (الشكل ٧-٢).

وبصفة خاصة، زاد مجموع السعة المستخدمة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً لكل شركة وبلد بمقدار ٢، ٦ أمثال خلال السنين الإحدى عشرة التي رصد فيها الأونكتاد البيانات، بينما انخفض عدد الشركات لكل بلد بنسبة ٢٧ في المائة وارتفع حجم السفينة المتوسط بقرابة الضعفين خلال الفترة نفسها. وكلما أصبحت شركات خطوط النقل البحري المنتظمة أكبر، قلَّت الخيارات المتاحة للشاحنين في أغلب الأسواق.

دال - تسجيل السفن

سبق أن جاء في النقاش الذي ورد في القسم باء أن علم تسجيل أغلب سفن الأسطول العالمي يختلف عن بلد/اقتصاد مالكيها. وأعلام تسجيل أكبر الأساطيل (بالحمولة الطننية الساكنة)

من جمهورية إيران الإسلامية والجمهورية العربية السورية وتركيا والإمارات العربية المتحدة. وزادت تايلند أسطولها الذي يرفع علمها الوطني من خلال إعادة رفع العلم الوطني على السفن المملوكة لها. وعلى الشاكلة نفسها، تملك أغلب السفن التي ترفع العلم الإيرلندي شركات من جمهورية إيران الإسلامية كان كثير منها مسجلاً من قبل في الخارج.

الجدول ٥-٢ أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل لديها أكبر الأساطيل المسجلة، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (بالحمولة الطننية الساكنة)

علم التسجيل	عدد السفن	الحمولة الطننية الساكنة بآلاف الأطنان	النسبة من المجموع العالمي للحمولة الطننية الساكنة	المجموع الكلي المتراكم	المالك الوطني، الحمولة الوطنية الساكنة	المالك الأجنبي، الحمولة الطننية الساكنة	المالك الأجنبي كنسبة مئوية من مجموع الحمولة الطننية الساكنة
بنما	٧٠٦٨	٣٥٥٧٠٠	٢١,٢١	٢١,٢١	٥٨٩	٣٥٥١١١	٩٩,٨٣
ليبيريا	٣١٢٦	٢٠٥٢٠٦	١٢,٢٤	٣٣,٤٥	١٠	٢٠٥١٩٥	٩٩,٩٩
جزر مارشال	٢٢٠٧	١٥٢٣٣٩	٩,٠٨	٤٢,٥٣	٤٥٧	١٥١٨٨٢	٩٩,٧٠
الصين (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة)	٢٠٦٥	١٣٨١٣٤	٨,٢٤	٥٠,٧٧	١٨٦٣٧	١١٩٤٩٧	٨٦,٥١
سنغافورة	٢٣١٨	١٠٣٤٦٧	٦,١٧	٥٦,٩٤	٤١٠٨٠	٦٢٣٨٧	٦٠,٣٠
اليونان	٨٨٣	٧٧٠٧٨	٤,٦٠	٦١,٥٤	٧٠٤٩٩	٦٥٧٩	٨,٥٤
جزر البهاما	١٣٢٧	٧٤٨٧٤	٤,٤٧	٦٦,٠٠	١١٠٤	٧٣٧٧٠	٩٨,٥٣
الصين	٢٨٠٢	٧٣٥٢٢	٤,٣٨	٧٠,٣٩	٧٣٢٥٢	٢٧٠	٠,٣٧
مالطة	١٦٩٨	٧٢٩٣٥	٤,٣٥	٧٤,٧٤	٤٤٦	٧٢٤٨٩	٩٩,٣٩
قبرص	٩٣٧	٣٢٥٩٤	١,٩٤	٧٦,٦٨	٦١٣١	٢٦٤٦٢	٨١,١٩
جزيرة مان	٤٠٩	٢٣٧١١	١,٤١	٧٨,١٠	صفر	٢٣٧١١	١٠٠,٠٠
إيطاليا	٧١٩	٢٠٠٢٢	١,١٩	٧٩,٢٩	١٨٧٩٠	١٢٣٢	٦,١٥
المملكة المتحدة	٦٥٨	١٨٨٠٥	١,١٢	٨٠,٤١	٨٢٦٤	١٠٥٤١	٥٦,٠٦
النرويج (السجل النرويجي الدولي)*	٥٣١	١٨٢٢١	١,٠٩	٨١,٥٠	١٥٠٣٥	٣١٨٧	١٧,٤٩
اليابان	٧٦٦	١٧٩١٥	١,٠٧	٨٢,٥٧	١٧٨٧١	٤٤	٠,٢٤
جمهورية كوريا	٧٧٧	١٦٨٨١	١,٠١	٨٣,٥٧	١٦٢٦٦	٦١٥	٣,٦٤
ألمانيا	٣٨١	١٦٣٨٠	٠,٩٨	٨٤,٥٥	١٥٩٨٧	٣٩٣	٢,٤٠
الهند	٧٠٢	١٥٢٤٥	٠,٩١	٨٥,٤٦	١٤٦٣٦	٦٠٨	٣,٩٩
الدانمرك (السجل الدانمركي الدولي)	٣٨١	١٤٣٧١	٠,٨٦	٨٦,٣٢	١٣٢٧٦	١٠٩٥	٧,٦٢
إندونيسيا	١٦٠٩	١٣٨٤٦	٠,٨٣	٨٧,١٤	١٢٥١٩	١٣٢٧	٩,٥٨
أنغيوا وبرودا	١٢٠٧	١٣٣٩١	٠,٨٠	٨٧,٩٤	١	١٣٣٩٠	١٠٠,٠٠
الولايات المتحدة	٨٥٠	١١٨٤٨	٠,٧١	٨٨,٦٥	٨٤٩٥	٣٣٥٣	٢٨,٣٠
جمهورية تنزانيا المتحدة	١٦٣	١١٦٦٣	٠,٧٠	٨٩,٣٤	٢٦	١١٦٣٧	٩٩,٧٧
برمودا	١٤٥	١١٥٤٢	٠,٦٩	٩٠,٠٣	٢١٠	١١٣٣٣	٩٨,١٨
ماليزيا	٥٣١	٩٢١٢	٠,٥٥	٩٠,٥٨	٨٦٦٨	٥٤٤	٥,٩١
تركيا	٦٣٢	٨٨٩١	٠,٥٣	٩١,١١	٨٦٠٠	٢٩١	٣,٢٧
هولندا	٩٢٦	٨٧٨٩	٠,٥٢	٩١,٦٣	٦٥٧٢	٢٢١٧	٢٥,٢٢
فرنسا	٢٢٦	٧٥٧٧	٠,٤٥	٩٢,٠٩	٤٠٩٦	٣٤٨٠	٤٥,٩٣
بلجيكا	١١٠	٦٦٩٣	٠,٤٠	٩٢,٤٩	٣٧٣٣	٢٩٥٩	٤٤,٢٢
فييت نام	٨١١	٦٦٥٢	٠,٤٠	٩٢,٨٨	٦٥١١	١٤١	٢,١٢

علم التسجيل	عدد السفن	الحمولة الطنبة الساكنة بآلاف الأطنان	النسبة من المجموع العالمي للحمولة الطنبة الساكنة	المجموع الكلي المتراكم	المالك الوطني، الحمولة الوطنية الساكنة	المالك الأجنبي، الحمولة الطنبة الساكنة	المالك الأجنبي كنسبة مئوية من مجموع الحمولة الطنبة الساكنة
الاتحاد الروسي	١ ٤١٠	٦ ٥٣٠	٠,٣٩	٩٣,٢٧	٥ ٥٥٩	٩٧٢	١٤,٨٨
الفلبين	٤١٣	٦ ١١٩	٠,٣٦	٩٣,٦٤	١ ٤٢٠	٤ ٦٩٨	٧٦,٧٩
تايلند	٣٣٩	٥ ٠٦٧	٠,٣٠	٩٣,٩٤	٤ ٥٩٨	٤٦٩	٩,٢٦
جزر كايمان	١٥٨	٤ ٢٩٩	٠,٢٦	٩٤,٢٠	صفر	٤ ٢٩٩	١٠٠,٠٠
سانت فنسنت وغرينادين	٤٨٥	٤ ٢٧٣	٠,٢٥	٩٤,٤٥	صفر	٤ ٢٧٣	١٠٠,٠٠
مجموع أهم ٣٥	٣٩ ٧٧٠	١ ٥٨٣ ٧٩٢	٩٤,٤٥	٩٤,٤٥	٤٠٣ ٣٣٩	١ ١٨٠ ٤٥٣	٧٤,٥٣
بقية العالم	٧ ٨٣١	٩٣ ٠٦٠	٥,٥٥	٥,٥٥	٥٠ ٦٢٩	٤٢ ٤٣١	٤٥,٦٠
مجموع العالم	٤٧ ٦٠١	١ ٦٧٦ ٨٥٣	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	٤٥٣ ٩٦٩	١ ٢٢٢ ٨٨٤	٧٢,٩٣

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

ملاحظة: سفن بحيرة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠٠ طن فأكثر؛ مرتبة حسب الحمولة الطنبة الساكنة. للاطلاع على قائمة جميع البلدان للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ فأكثر، انظر <http://stats.unctad.org/fleet>.

الجدول ٦-٢ توزيع السعة بالحمولة الطنبة الساكنة لأنواع السفن، حسب مجموعات بلدان التسجيل، كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ (أرقام بداية السنوات، نسبة مئوية من الحمولة الطنبة الساكنة، النمو السنوي بالنقاط المئوية بالخط المائل)

مجموع الأسطول	ناقلات النفط	ناقلات السوائل	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	سفن أخرى
١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠
٢٣,٢٨	٢٦,٣٨	١٨,٥٢	٢٨,٩١	٢٧,٥٥	٢٥,٩٦
٠,٤٠-	٠,٢٠-	٠,٤٥-	٠,٠٨	٠,١٩-	٠,١٤
٠,٧٢	٠,٧٦	٠,٢٧	٥,١٨	٠,٠٤	١,١٧
٠,٠٢-	٠,٠٢-	٠,٠٠	٠,٠٢	٠,٠١-	٠,٠١
٧٥,٧٦	٧٢,٨٠	٨١,١٦	٦٥,١٠	٧٢,٤٠	٧١,٤٠
٠,٤٤	٠,٢٤	٠,٤٩	٠,٠٦-	٠,٩٠	٠,٢٥-
منها:					
١٣,٦٩	١٧,٥٣	١٠,١٤	٥,٦٦	٢٣,٠٧	٩,٩٣
٠,٠٣-	٠,٢٩	٠,٠٣	٠,٠٨	٠,٦٤-	٠,١٥-
٢٨,٥٧	٢١,١٧	٣٤,٨٠	٢٤,٨٦	٢٢,٧٣	٣٢,٥٢
٠,٦٦-	٠,١٦-	١,٢٥-	٠,٨٥-	٠,٩٣-	٠,١٢-
٢٤,٥٧	٢١,٦٩	٢٧,٦٩	٣٢,١٤	٢٢,٣٦	١٩,٥٣
٠,٦٦	٠,٠١-	٠,١٩	٠,٣٦	٢,٣٧	٠,٥٠-
٨,٩٢	١٢,٤١	٨,٥٣	٢,٤٤	٤,٢٤	٩,٤٢
٠,٤٦	٠,١٢	٠,١٣	٠,٣٥	٠,١١	٠,٥٣
٠,٢٤	٠,٠٦	٠,٠٥	٠,٨١	٠,٠١	١,٤٧
٠,٠٢-	٠,٠٢-	٠,٠٤-	٠,٠٣-	٠,٠٠	٠,١٠

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

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

٠,٤٤ نقطة مئوية خلال الأشهر الإثني عشر شهراً حتى كانون الثاني/يناير ٢٠١٤. وبصفة خاصة، سُجّلت في البلدان النامية نسبة تفوق ٨١ في المائة من أسطول السواكب الجافة في العالم.

وترد في الجدول ٦-٢ الحصص الإقليمية حسب أنواع السفن وعلوم التسجيل. وتستأثر البلدان النامية بأكثر من ثلاثة أرباع تسجيل الأسطول العالمي، إذ زادت حصتها بنسبة إضافية قدرها

وتبني الصين في الغالب ناقلات السوائل الجافة وتحقق أعلى حصة لها من السوق في سفن البضائع العامة (٥٦ في المائة من المجموع العالمي لهذا النوع من السفن). وتتخصص اليابان في الغالب في سفن السوائل الجافة (تبلغ حصتها من السوق ٣٤ في المائة، وتمثل ٨١ في المائة من جميع السفن المبنية في اليابان في عام ٢٠١٣)، في حين تسيطر جمهورية كوريا على أسواق سفن الحاويات (٦٩ في المائة) وناقلات الغاز (٨١ في المائة) وناقلات النفط الصهرجية (٦٠ في المائة) (الجدول ٧-٢).

هاء- بناء السفن وتكسيروها والطلبات الجديدة منها

١- عمليات تسليم السفن الجديدة

بُني زهاء ٩٣ في المائة من السفن (طن إجمالي) المسلمة في عام ٢٠١٣ في ثلاثة بلدان فحسب، فاستأثرت الصين بحصة من السوق بلغت ٣٦,٩ في المائة، تليها جمهورية كوريا (٣٥,٢ في المائة) فاليابان (٢٠,٦ في المائة).

الجدول ٧-٢ عمليات تسليم السفن الجديدة، أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٣ (آلاف الأطنان الإجمالية)						
	الصين	اليابان	جمهورية كوريا	الفلبين	بقية العالم	مجموع العالم
ناقلات النفط الصهرجية	٣ ٣٦٩	٨٧٥	٦ ٩٠٤	٨٤	٢٤٩	١١ ٤٨٠
ناقلات السوائل	١٧ ٤٤٤	١١ ٧٨٥	٣ ٤٨٦	١ ١٣٣	٧٠١	٣٤ ٥٤٩
سفن البضائع العامة	١ ٢٥٨	٢٤٧	٣٠١		٤٣٥	٢ ٢٤٠
سفن الحاويات	٣ ١٦٤	٥١٣	٩ ٩٩٨	١٤٠	٦٧٦	١٤ ٤٩٠
ناقلات الغاز	١٢٦	٣٦٦	٢ ١٠٩		١١	٢ ٦١٣
الناقلات الصهرجية للمواد الكيميائية	١١٢	١٧١	٢٦٥		١٠٢	٦٥١
سفن الترموين البحري	٤٦٤	٤١	١ ٠٦٢		٧٧٢	٢ ٣٣٩
العبارات وسفن الركاب	١٣	١٢		٣	٦٩٥	٧٢٤
سفن أخرى	٢٣	٥١١	٦٠٧		١٠٠	١ ٢٤٠
المجموع	٢٥ ٩٧٤	١٤ ٥٢١	٢٤ ٧٣٢	١ ٣٦٠	٣ ٧٤٠	٧٠ ٣٢٦

المصدر: جميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. ملاحظة: سفن بحيرة ذات رفاص تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

السوائل ٤٤ في المائة من السفن المكسرة في عام ٢٠١٣، تليها ناقلات النفط الصهرجية (٢٠ في المائة) فسفن الحاويات (١٨ في المائة). وحققت بنغلاديش أعلى حصة لها من السوق في ناقلات السوائل الجافة (٣٣ في المائة) والصين في ناقلات الغاز (٦٥ في المائة) والهند في سفن الحاويات (٦١ في المائة) وباكستان في ناقلات النفط الصهرجية (٦٦ في المائة) (الجدول ٨-٢).

٢- تكسير السفن

رغم أن مجموع عمليات التكسير ظل مرتفعاً في عام ٢٠١٣، فإنه كان أقل من سنة ٢٠١٢ القياسية بنسبة ٢٠ في المائة. ولا تزال الصين وجنوب آسيا تتحكمان في سوق إعادة تدوير السفن، لأنهما تستأثران معاً بنسبة ٩٢ في المائة من الأطنان الإجمالية المكسرة في عام ٢٠١٣. ومثلت ناقلات

الجدول ٨-٢ الحمولة الطنية المُبلَّغ بيعها للتكسير، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٣ (آلاف الأطنان الإجمالية)

	بلدان غير معروفة في شبه القارة الهندية		بلدان أخرى				
	تركيا	بنغلاديش	باكستان	الهند	الصين	مجموع العالم	
ناقلات النفط الصهرجية	٢٧٨	٩٩٤	٢ ٦٨٠	٧٩١	٧٤٨	٥ ٨٤٤	
ناقلات السوائل	١٣٢	٤ ٢٢٢	١ ٣٣٥	٢ ٩٣٤	٣ ٥٢٤	١٢ ٦٦٥	
سفن البضائع العامة	١٢	٢٠٢	٩٩	٩٣٠	٣٣٢	٢ ٢١١	
سفن الحاويات	١١٩	٨٨٨	٢٢	٣ ١٩٥	٧٩٥	٥ ٢٢٣	

مجموع العالم	بلدان أخرى وبلدان غير معروفة	بلدان غير معروفة في شبه القارة الهندية				الصين	الهند	بنغلاديش	باكستان
		تركيا	القارة الهندية	بنغلاديش	باكستان				
٣٨٢	٣٥	٢٩	٦		٢٤٩	٦٣			
٢١٨	٥٣	١٣			١٣	٧٥	٢٣	٤٠	
١٤٢٩	١٩٠	٣	٣٩	٩٤٣	١٣	١٢٧	١١٥		
٣٢٢	٤٢	١٧١				١٠٩			
٧٥٨	١٠	٤٩			٤٥٠	١٨٦	٦٣		
٢٩٠٥٢	١٣٣٦	٩٧٣	٥٨٦	٥١١٨	٦٥٠٦	٨٤٠٩	٦١٢٤		

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

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

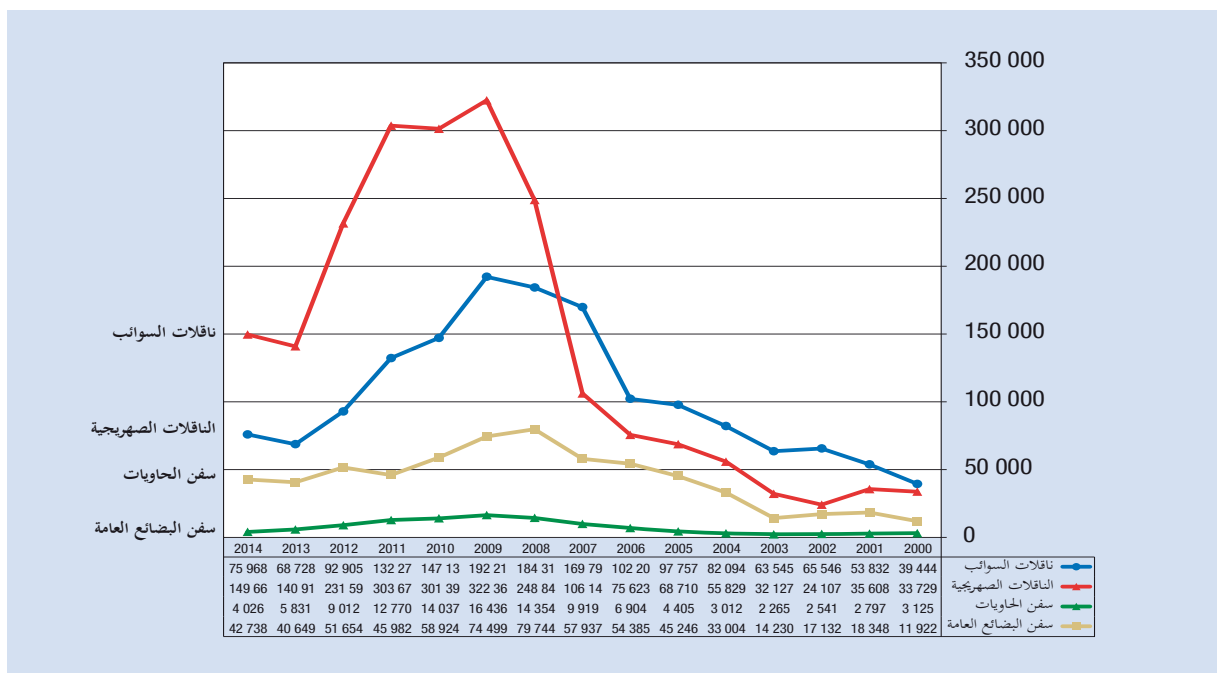
العامة على نحو يساير انخفاض جدوى هذا النوع من السفن في التجارة البحرية. وفي عام ٢٠١٤، كانت طلبات سفن الحاويات أعلى من طلبات سفن البضائع العامة بعشرة أمثال (الشكل ٢-٨).

وفي ما يخص عمليات تسليم السفن في المستقبل، سيستغرق بدء دورة جديدة لبناء السفن عدة سنوات حتى إذا استؤنفت الطلبات الجديدة الآن لأن الطلبات كانت قد انخفضت انخفاضاً شديداً من قبل.

٣- الحمولة الطننية المطلوبة

بعد أن بلغت الذروة في عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩، انخفضت طلبات جميع أنواع السفن الرئيسية حتى مطلع عام ٢٠١٣. أمّا خلال عام ٢٠١٣، ولأول مرة منذ الأزمة الاقتصادية والمالية ارتفع الطلب مرة أخرى ارتفاعاً طفيفاً فحسب بالنسبة لناقلات السوائب والناقلات الصهرجية وسفن الحاويات. واقتصر تواصل تراجع الطلبات على سفن البضائع

الشكل ٢-٨ الحمولة الطننية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (آلاف أطنان الحمولة الساكنة)



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

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

المراجع

- DynaLiners Weekly* (2014). East–West trades. 20 June.
- Dynamar B.V. (2014). *Dynaliners Trades Review*. May.
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). When is a 19,000 teu ship not a 19,000 teu ship? 5 February. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article436383.ece> (accessed 24 September 2014).
- Lloyd's List - Daily Briefing* (2014a). Boxship charter-owners make a comeback. 30 April. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-30&expandId=440774> (accessed 24 September 2014).
- Lloyd's List - Daily Briefing* (2014b). No longer ticking the boxes: Panamax boxships have limits on their popularity. 9 May. See <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-05-09&expandId=441299> (accessed 25 September 2014).
- Lloyds List - Daily Briefing* (2014c). Hapag-Lloyd shareholder Kühne targets another merger. 23 April. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-23&expandId=440374> (accessed 25 September 2014).
- Lloyd's List Intelligence - Containers* (2014). See <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm> (accessed 9 June 2014).
- UNCTADstat (2014). See <http://stats.unctad.org/LSCI> (accessed July 2014).
- UNCTADstat (2014). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980–2014. Available at <http://stats.unctad.org/FLEET> (accessed 25 September 2014).

حواشي نهاية الفصل

- (١) قدمت Clarkson Research Services, London البيانات عن الأسطول العالمي التي يستند إليها الفصل الثاني. وتوخياً للتركيز على النقل البحري التجاري حصراً، تشمل السفن التي يغطيها تحليل الأونكتاد جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر، بما فيها سفن الحفر البحرية ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة، وأيضاً أساطيل البحيرات الكبرى في الولايات المتحدة وكندا، التي درجت الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري على استبعادها. ونستثني السفن الحربية واليخوت وسفن الممرات المائية وسفن الصيد والمنصات البحرية الثابتة والعائمة والقوارب. وبصدد أنواع السفن الرئيسية (ناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائل وسفن الحاويات وسفن البضائع العامة) لم يحدث تغيير مقارنة بالإصدارات السابقة من الاستعراض. وأما بشأن السفن "الأخرى"، فتشمل البيانات الجديدة عدداً أصغر من السفن (جرى في السابق تضمين سفن الصيد التي تتمتع بسعة حمولة للبضائع) وحمولة طنية أعلى قليلاً تعزى إلى تضمين السفن المستخدمة في النقل والتخزين البحريين. ولتحقيق التوافق التام مع بيانات عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤ مع السنتين السابقتين لهما، حدّث الأونكتاد بيانات الأسطول المتاحة على الإنترنت لسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ و ٢٠١٤. وطبق نفس المعايير الحقيقية للسفن الأصغر لا تكون متاحة في كثير من الأحيان. (<http://stats.unctad.org/fleet>). وعلى غرار السنوات السابقة، تغطي بيانات ملكية الأسطول فقط السفن التي تبلغ حمولتها ١٠٠٠ طن إجمالي فأكثر لأن المعلومات عن الملكية الحقيقية للسفن الأصغر لا تكون متاحة في كثير من الأحيان.
- (٢) لإتاحة المقارنة مع القسم بء من الفصل الثاني بشأن الملكية، يتناول هذا التحليل والجدول ٢-٥ فقط السفن التي تبلغ حمولتها ١٠٠٠ طن إجمالي فأكثر (انظر أيضاً: <http://stats.unctad.org/fleet>). ويتاح جدول عن أسطول كل بلد/اقتصاد من السفن البالغة حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر في: <http://stats.unctad.org/fleet>.

3

أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

يغطي هذا الفصل تطور أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري. ويشمل القسم ألف بعض التطورات ذات الصلة التي حدثت في أسعار الشحن البحري في قطاعات مختلفة من السوق، هي على وجه التحديد التجارة المنقولة في حاويات والنقل البحري للسوائب السائلة والجافة في عام ٢٠١٣ ومطلع عام ٢٠١٤. ويسلط الأضواء على أحداث مهمة أفضت إلى تقلبات رئيسية في الأسعار ويناقش الاتجاهات الحديثة العهد في القطاع ويقدم تصوراً انتقائياً للتطورات المستقبلية في أسواق الشحن.

واتسم عام ٢٠١٣ مرة أخرى بسوق كئيب ومتقلب لأسعار الشحن البحري: وعانت جميع قطاعات النقل البحري معاناة شديدة فبلغت أسعار الشحن في سوقي السوائب الجافة والناقلات الصهرية في عام ٢٠١٣ أدنى مستوى لهما خلال ١٠ سنوات وسجل سوق خطوط النقل المنتظمة مستويات منخفضة شبيهة بذلك. وتعزى الأسباب العامة لأداء أسعار الشحن المنخفض في المقام الأول إلى ضعف النمو الاقتصادي على الصعيد العالمي وضعف الطلب وتردده وتواصل الطاقة الزائدة من العرض في سوق النقل البحري العالمي.

ويقدم القسم باء استعراضاً عاماً وجيزاً لبعض التطورات في تمويل السفن وفي استثمار رأس المال السهمي بوجه أخص. وفي عام ٢٠١٣، ظلت استثمارات رأس المال السهمي الخاص تقوم بدور رئيسي في قطاع النقل البحري لأن التمويل المصرفي التقليدي بقي محدوداً جداً ومتاحاً لقلّة من الصفقات المتينة فقط.

ألف- أسعار الشحن

أسعار الشحن وتدني الإيرادات التي كان على الناقلين مواجهتها طيلة السنة.

وعلى النحو المبين في الشكل ٣-١، حقق مجمل الطلب العالمي على الحاويات المنقولة بحراً نمواً قُدِّرَ بنسبة ٤,٧ في المائة في عام ٢٠١٣ مقارنة بنسبة ٣,٢ في المائة في عام ٢٠١٢. وترافق هذا النمو العالمي في الطلب مع تراجع طفيف في العرض العالمي من الحاويات بلغ ٤,٧ في المائة في عام ٢٠١٣ مقارنة بنسبة ٤,٩ في المائة في عام ٢٠١٢.

ولم يؤثر نمو الطلب على الحاويات الملاحظ في أغلب طرق التجارة (انظر الفصل الأول) في أسعار الشحن لأنها درجت على أن تكون ضعيفة ومتقلبة. وفي ذلك مؤشر على استمرار العرض الهيكلي الزائد إذ اتسمت أغلب الطرق التجارية بالعرض الزائد من السفن. ولم يساعد تسليم سفن الحاويات الجديدة في عام ٢٠١٣ والتي كان أغلبها من سفن Post-panamax الكبيرة التي تبلغ سعتها أكثر من ٨.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً في عكس هذا الاتجاه (انظر الفصل الثاني). وظل متوسط أسعار الشحن في أغلب الطرق التجارية منخفضاً ودون أسعار عام ٢٠١٢ بكثير على النحو المبين في الجدول ٣-١. (Clarkson Research Services, 2014a).

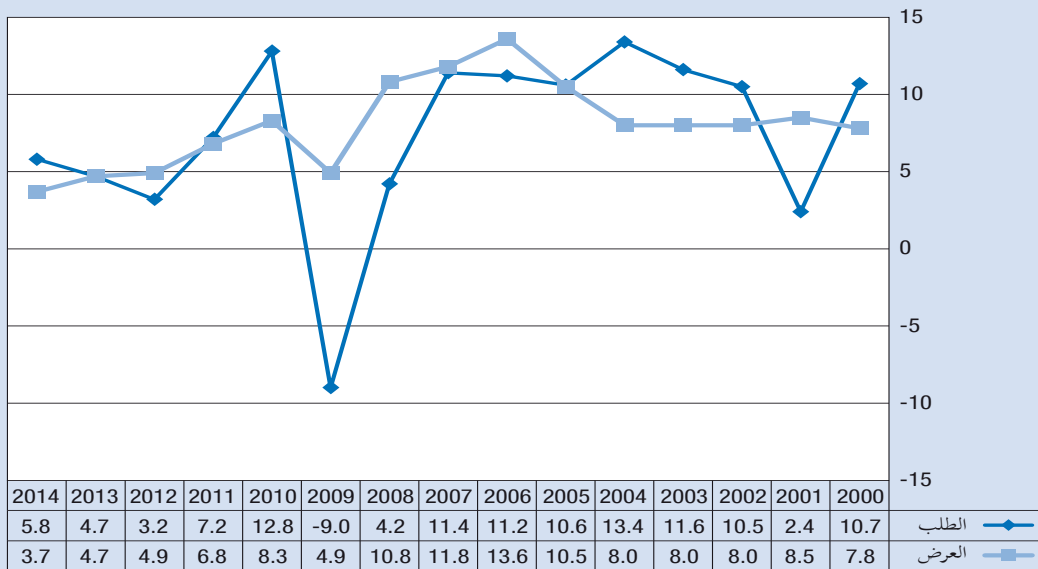
بعد تراجع اقتصادي دام خمسة أعوام، اتسم عام ٢٠١٣ مرة أخرى بسوق كثيب ومتقلب لأسعار الشحن البحري: وعانت جميع قطاعات النقل البحري معاناة شديدة فبلغت أسعار الشحن في سوقي السوائب الجافة والناقلات الصهرجية في عام ٢٠١٣ أدنى مستوى لهما خلال ١٠ سنوات وسجل سوق خطوط النقل المنتظمة بالحاويات مستويات منخفضة شبيهة بذلك.

وعلى غرار السنوات السابقة، تعزى الأسباب العامة لأداء أسعار الشحن المنخفض إلى ضعف النمو الاقتصادي على الصعيد العالمي وضعف الطلب أو تردده وتواصل الطاقة الزائدة من العرض في سوق النقل البحري العالمي.

١- أسعار الشحن بالحاويات

ظل سوق سفن الحاويات متوتراً طوال عام ٢٠١٣، فبقيت أسعار الشحن متقلبة وتسعى جاهدة للارتفاع. وبوجه عام، شاب أساسيات القطاع احتلال طفيف أفضى إلى انخفاض

الشكل ٣-١ نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات، ٢٠٠٠-٢٠١٤ (معدلات النمو السنوية)



المصدر: بجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Container Intelligence Monthly، في أعداد مختلفة.

ملاحظة: تحيل بيانات العرض إلى سعة الحمل الكلية لأسطول الحاويات، وتشمل السفن المتعددة الأغراض والسفن الأخرى التي بما سعة حمولة بالحاويات. ويستند نمو الطلب إلى مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً المرفوعة. وتمثل بيانات عام ٢٠١٤ أرقاماً متوقعة.

الجدول ٣-١ أسواق الشحن بالحاويات وأسعاره					
أسواق الشحن					
٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	
دولارات (للوحة المعادلة لعشرين قدماً)*					
عرب المحيط الهادئ					
٢٠٢٣	٢ ٢٨٧	١ ٦٦٧	٢ ٣٠٨	١ ٣٧٢	شنغهاي - ساحل الولايات المتحدة الغربي
١١,١١-	٣٧,١٩	٢٧,٧٧-	٦٨,٢١		النسبة المئوية للتغير
٣٢٩٠	٣ ٤١٦	٣ ٠٠٨	٣ ٤٩٩	٢ ٣٦٧	شنغهاي - ساحل الولايات المتحدة الشرقي
٣,٧-	١٣,٥٦	١٤,٠٣-	٤٧,٨٤		النسبة المئوية للتغير
دولارات (للوحة المعادلة لعشرين قدماً)					
الشرق الأقصى - أوروبا					
١٠٨٤	١ ٣٥٣	٨٨١	١ ٧٨٩	١ ٣٩٥	شنغهاي - أوروبا الشمالية
١٩,٨٨-	٥٣,٥٨	٥٠,٧٥-	٢٨,٢٤		النسبة المئوية للتغير
١١٥١	١ ٣٣٦	٩٧٣	١ ٧٣٩	١ ٣٩٧	شنغهاي - البحر الأبيض المتوسط
١٣,٨٥-	٣٧,٣١	٤٤,٠٥-	٢٤,٤٩		النسبة المئوية للتغير
دولارات (للوحة المعادلة لعشرين قدماً)					
الشمال - الجنوب					
١٣٨٠	١ ٧٧١	١ ٤٨٣	٢ ٢٣٦	٢ ٤٢٩	شنغهاي - أمريكا الجنوبية (سانتوس)
٢٢,٠٨-	١٩,٤٢	٣٣,٦٨-	٧,٩٥-		النسبة المئوية للتغير
٨١٨	٩٢٥	٧٧٢	١ ١٨٩	١ ٥٠٠	شنغهاي - أستراليا/نيوزيلندا (ملبورن)
١١,٥٧-	١٩,٨٢	٣٥,٠٧-	٢٠,٧٣-		النسبة المئوية للتغير
١٩٢٧	٢ ٠٩٢	١ ٩٠٨	٢ ٣٠٥	٢ ٢٤٧	شنغهاي - غرب أفريقيا (لاغوس)
٧,٨٩-	٩,٦٤	١٧,٢٢-	٢,٥٦		النسبة المئوية للتغير
٨٠٥	١ ٠٤٧	٩٩١	١ ٤٨١	١ ٤٩٥	شنغهاي - جنوب أفريقيا (ديربان)
٢٣,١١-	٥,٦٥	٣٣,٠٩-	٠,٩٦-		النسبة المئوية للتغير
دولارات (للوحة المعادلة لأربعين قدماً)					
داخل آسيا					
٢٣١	٢٥٦	٢١٠	٣١٨		شنغهاي - جنوب شرق آسيا (سنغافورة)
٩,٧٢-	٢١,٨٤	٣٣,٩٦-			النسبة المئوية للتغير
٣٤٦	٣٤٥	٣٣٧	٣١٦		شنغهاي - شرق اليابان
٠,٢٩	٢,٣٧	٦,٦٥			النسبة المئوية للتغير
١٩٧	١٨٣	١٩٨	١٩٣		شنغهاي - جمهورية كوريا
٧,٦٥	٧,٥٨-	٢,٥٩			النسبة المئوية للتغير
٨٥	١٣١	١٥٥	١١٦		شنغهاي - هونغ كونغ (الصين)
٣٥,١١-	١٥,٤٨-	٣٣,٦٢			النسبة المئوية للتغير
٧٧١	٩٨١	٨٣٨	٩٢٢	٦٣٩	شنغهاي - الخليج الفارسي (دبي)
٢١,٤١-	١٧,٠٦	٩,١١-	٤٤,٣٣		النسبة المئوية للتغير

المصادر: أعداد مختلفة من Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services. ملاحظة: بيانات مستندة إلى متوسطات سنوية.

للاستعمال في طرق أخرى ومضاعفة التأثير الناجم عن ذلك. بيد أن تحويل السعة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً لم يكن كافياً لدعم أسعار الشحن في الطرق الرئيسية، فعلى سبيل المثال، ظلت أسعار طريق تجارة الشرق الأقصى - أوروبا تعاني وبقيت منخفضة ومتقلبة

وعانت أسعار الشحن في الطرق الرئيسية من طاقة العرض التي تتيحها سفن الحاويات الكبيرة جداً التي استُخدم معظمها بعيد تسليمها في التجارة على الطرق الرئيسية. وأدى استخدام هذه السفن الجديدة إلى توجيه سفن Post-panamax الأصغر حجماً

ملايين وحدة معادلة لأربعين قدماً (Lloyd's List Containerisation) (International, 2014)^(٤).

وفي محاولة أخرى لتخفيض التكاليف، ظهرت تحالفات أخرى أيضاً، فعلى سبيل المثال، وسع تحالف G6 Alliance الذي عُقد في عام ٢٠١١ ليجمع في إطاره أعضاء New World Alliance و Grand Alliance في الطرق التجارية آسيا - أوروبا والبحر الأبيض المتوسط نطاق تعاونه ليشمل طريق التجارة بين آسيا والساحل الشرقي لأمريكا الشمالية في أيار/مايو ٢٠١٣. ويُفترض أن يوفر هذا التحالف ٣٠ في المائة من السعة المتاحة بين الشرق الأقصى وساحل خليج الولايات المتحدة. وإضافة إلى ذلك وإدراكاً للتهديد المائل، أعلنت شركة Hapag-Lloyd، وهي عضو أساسي في تحالف G6 Alliance، وشركة Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) التي يوجد مقرها في شيلي عن اعتزامهما الاندماج ووقعتا عقداً ملزماً في نيسان/أبريل ٢٠١٤. وسيشكل ذلك أكبر رابع شركة عملية للنقل البحري بالحاويات في العالم لديها نحو ٢٠٠ سفينة وطاقة نقل كلية تبلغ نحو ١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً وحجم نقل سنوي يصل إلى ٧,٥ ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً (انظر النشرة الإعلامية: Hapag-Lloyd, 2014)^(٥).

وإضافة إلى ذلك، شكل بيع الأنشطة غير الرئيسية وإعادة هيكلة إدارة المحفظة جزءاً من الاستراتيجيات التي طبقتها شركات عديدة لخطوط النقل البحري المنتظمة لتقليل التكاليف وتحرير رأس المال بغية استخدامه في استثمارات جديدة وتجميع الاحتياطيات النقدية في فترة حلت فيها الضائقة المالية. وشملت هذه التدابير الاستراتيجية بيع أصول محطات الشحن النهائية وسواها من الأعمال الفرعية، مثل تصنيع الحاويات، واللوجستيات البرية، وخدمات المستهلكين، وهو أمر كان تأثيره المباشر أشد وطأة على الشاحنين. فعلى سبيل المثال، تمكنت شركة CMA-CGM من زيادة ربحها الصافي بقرابة ٢٣ في المائة (أي بربح صافي قدره ٢٠٠ مليون دولار) في عام ٢٠١٣ ببيع نسبة ٤٩ في المائة من وصلتها من المحطات النهائية إلى شركة China Merchants Holdings في حزيران/يونيه ٢٠١٣، فوصلت أرباحها الموحدة الصافية إلى ٣٣٢ مليون دولار في عام ٢٠١٢ (Journal of Commerce (JOC), 2014). ومن جهة أخرى، أعلنت شركة Hanjin Shipping التي يوجد مقرها في جمهورية كوريا عن خططها للتخلي عن التجارة عبر المحيط الأطلسي ابتداءً من أيار/مايو ٢٠١٤ نشداناً لتقليص الأنشطة غير المرحة (AlixPartners, 2014). وتعتزم هذه الشركة أيضاً أن تتخلص من جزء من

رغم ١٠ محاولات لزيادة الأسعار العامة خلال عام ٢٠١٣، فبلغ متوسط الأسعار للعام بأكمله ١٠٨٤ دولار فقط للوحدة المعادلة لعشرين قدماً، أي أقل من متوسط عام ٢٠١٢ بنسبة ٢٠ في المائة (Clarkson Research Services, 2014b). وفضلاً عن ذلك، أثقل العرض الزائد كاهل أسعار الشحن عبر المحيط الهادئ فبلغ متوسط السعر السنوي على طريق شنغهاي - ساحل الولايات المتحدة الغربي ٢٠٣٣ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في عام ٢٠١٣، أي دون متوسط السنة الكاملة لعام ٢٠١٢ بنسبة ١١ في المائة. أمّا الطرق غير الرئيسية، فعانت هي أيضاً من مستويات السعة المرتفعة التي حوّلت إليها من الطرق الرئيسية لأن الحاجة لم تكن تدعو إلى معظم السعة المضافة. وتعرضت أسعار شحن عديدة على الطرق غير الرئيسية إلى ضغوط، فعلى سبيل المثال، هبطت الأسعار من الصين (شنغهاي) إلى أمريكا الجنوبية (سانتوس، البرازيل)، أستراليا/ نيوزيلندا (ملبورن) وجنوب أفريقيا (ديربان) إلى أدنى مستوياتها منذ عام ٢٠٠٩ (الجدول ٣-١). وكان توجيه (تحويل) السعة من الحمولة الطنية من الطرق الرئيسية إلى الطرق غير الرئيسية كافياً أيضاً لتعريض الأسعار داخل آسيا للضغط رغم نمو التجارة الإقليمية نمواً قوياً ومطرداً (Clarkson Research Services, 2013).

وسعيًا لمعالجة مستويات أسعار الشحن المنخفضة والحصول على بعض الإيرادات، سعى الناقلون إلى اتخاذ إجراءات لرفع الكفاءة وتحسين العمليات إلى أقصى حد بغية تقليل تكاليف التشغيل بالوحدة. وشملت بعض هذه التدابير توحيد عمليات التشغيل واللجوء إلى الإبحار البطيء وإيقاف السفن عن العمل واستبدال السفن الصغيرة والقديمة بسفن أحدث تحقق قدرًا أكبر من كفاءة الوقود، مثلما حدث في شركة Maersk Line التي أعلنت عن تحقيق أرباح كبيرة بلغت ١,٥ بليون دولار في عام ٢٠١٣ مقارنة بالأرقام الضئيلة بوجه عام التي أعلنها أغلب الناقلين. وعزت شركة Maersk هذه النتيجة إلى التحسين الكبير في الكفاءة بالوحدة من خلال الاستفادة القصوى من الشبكة وإعادة تجهيز السفن واستخدام سفن جديدة أكفأ من حيث استهلاك الوقود مثل الجيل الجديد من سفن Triple-E البالغة سعتها ٢٧٠ ١٨ وحدة معادلة لعشرين قدماً، فضلاً عن تخفيض التكاليف الناشئ عن تخفيض استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون (Lloyd's List Containerisation International, 2014)^(٦).

وتفيد التقارير بأن الشركة تمكنت من توفير ٧٦٤ مليون دولار في عام ٢٠١٣ بعد أن حققت استهلاك الوقود بنسبة ١٢,١ في المائة. وحققت شركة Maersk هذه التخفيضات رغم زيادة طاقة أسطولها بنسبة ٠,٢ في المائة لتصل إلى ٢,٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً وحجم النقل البحري بنسبة ٤,١ في المائة ليبلغ ٨,٨

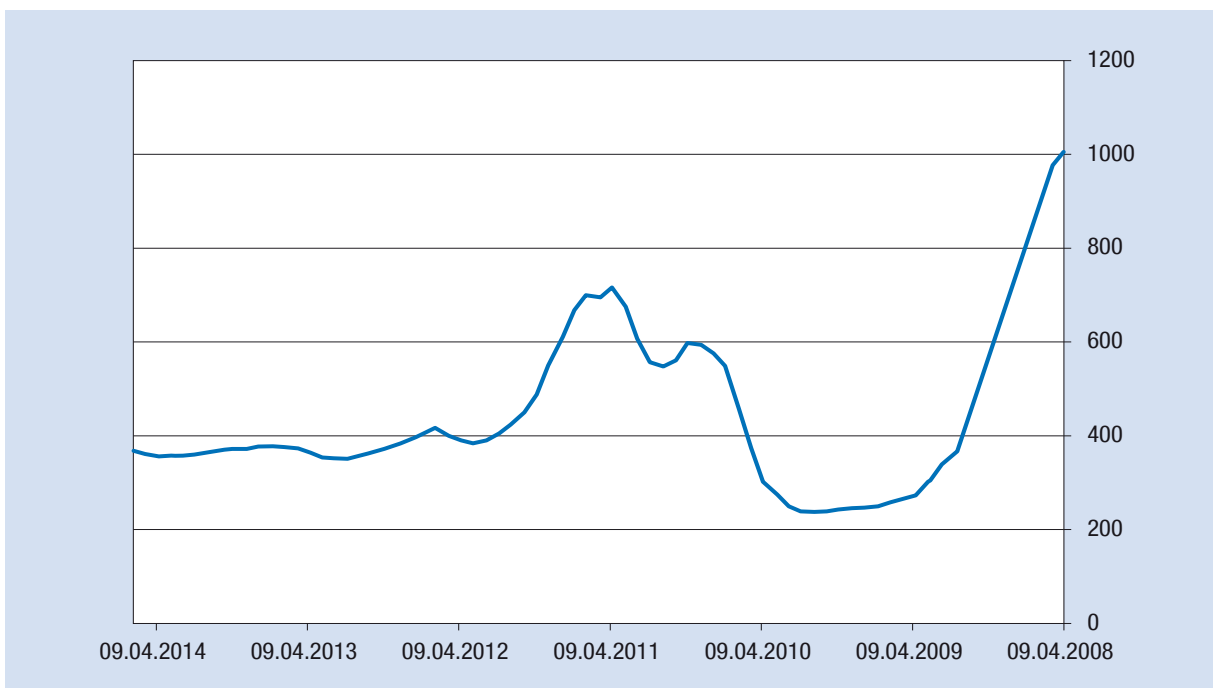
ظلت أسعار المشاركة الزمنية لسفن الحاويات منخفضة حتى عندما بدأ أنها تحسنت من المستويات السابقة (الجدول ٣-٢)

ورغم تحسن التوقعات الاقتصادية وزيادة أسعار الشحن في مطلع عام ٢٠١٤، يُتَوَقَّع أن يظلَّ السوق معرضاً للضغوط بسبب استمرار التفاوت بين طاقة العرض والطلب. وقد تزداد هذه الفجوة اتساعاً في السنوات المقبلة بسبب زيادة الطلبات على سفن الحاويات في عام ٢٠١٣، إذ لوحظت موجة من طلبات السفن الجديدة الكبيرة قدمها أغلب الناقلين الرئيسيين في عام ٢٠١٣ في سياق لتحسين الكفاءة وتخفيض تكاليف التشغيل للوحدة المعادلة لعشرين قدماً. وتمثل طلبات سفن الحاويات التي زادت من ٤١ مليون من الحمولة الطننية الساكنة في مطلع عام ٢٠١٣ إلى ٤٣ مليون في بداية عام ٢٠١٤ نحو ٢٠ في المائة من الأسطول العامل (انظر الفصل الثاني، الشكل ٢-٨). وقد يساهم فرط الطلبات الناشئ عن ذلك مرة أخرى في زعزعة انتعاش أسعار الشحن بوجه عام. ولذلك، ستظل أسعار الشحن على فرادى الطرق تتحدد حسب الطريقة التي ستتبع في معالجة إدارة العرض من السعة.

أسطولها للسوائب الجافة ومحطاتها النهائية للحاويات في إطار سعيها لتصحيح أوضاع الشركة المالية بالحصول على ١,٤٥ بليون دولار (Shipping Watch, 2013).

وأما في سوق السفن المستأجرة، فيؤثر التباين بين مراكز الطلب النامي (الطرق غير الرئيسية) والعرض الجديد من السفن الذي تشكل السفن العملاقة أغلبية سفنه في أسعار الشحن فيه التي ظلت متدنية وعرضة لضغوط طيلة عام ٢٠١٣. وكما يتضح من الشكل ٣-٢، ظل مؤشر كونتكس الجديد^(٦) منخفضاً في عام ٢٠١٣ فبلغ متوسطه ٣٦٧ نقطة (مقارنة بـ ٣٨٨ نقطة في عام ٢٠١٢)، مما يعبر عن الوضع الشائك الذي يواجهه مقدمو الحمولة الطننية. ويعزى سبب هذه المستويات المنخفضة من الأسعار أولاً إلى تأثير تحويل السفن من الطرق الرئيسية إلى الطرق غير الرئيسية وإلى الطاقة الكبيرة غير المستخدمة (التي وصل مجموع متوسط حجمها إلى ٠,٦٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً طيلة عام ٢٠١٣ وتألّف ثلثها من الحمولة الطننية المملوكة لمؤجرين). (Barry Rogliano Salles, 2014)^(٧) مما أبقى على الضغط على السوق باتجاه التراجع. ولذلك،

الشكل ٣-٢ مؤشر كونتكس الجديد، ٢٠٠٨-٢٠١٤



المصدر: جميع أجرته أمانة الأونكتاد، باستعمال مؤشر نيو كونتكس الصادر عن رابطة هامبورغ لوكلاء النقل البحري، انظر <http://www.vhss.de> (أطلع عليه في ٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠١٤).

ملاحظة: New ConTex مؤشر لتقدير المشاركة الزمنية لسفن الحاويات يُحسب كوزن مكافئ لنسبة التغير المتوقعة المستمدة من ستة تقديرات لمؤشر ConTex، ويشمل أحجام السفن التالية: ١٠٠، ١٧٠، ٢٥٠، ٢٧٠، ٣٥٠ و ٤٢٥٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. أساس المؤشر: تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧ = ١٠٠٠ نقطة.

٢- أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية

أي بانخفاض قدره ١٠,٤٢ في المائة. ووصل متوسط مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات النظيفة الصهرجية إلى ٦٠٧ نقاط في عام ٢٠١٣ مقابل ٦٤٣ نقطة في عام ٢٠١٢، أي بانخفاض بلغ ٥,٦ في المائة مقارنة بالمتوسط السنوي لعام ٢٠١٢^(٨).

ويعزى هذا الهبوط في المقام الأول إلى افتقار ظروف سوق الناقلات الصهرجية إلى التوازن، إذ إنهما ظلت تعاني من الطلب الضعيف نسبياً (انظر الفصل الأول) ومن فرط العرض الزائد من السفن (انظر الفصل الثاني).

ظلت أسعار الشحن في قطاع الناقلات الصهرجية ضعيفة في عام ٢٠١٣ وبلغت مستويات دنيا غير مسبوقه في كلا قطاعي النفط الخام ومنتجات البترول. وكما يتبين من الجدول ٣-٣، واصلت مؤشرات مؤشر بورصة البلطيق للناقلات الصهرجية اتجاهها نحو الانخفاض منذ عام ٢٠٠٩، فهبط متوسط مؤشر ناقلات المنتجات غير النظيفة الصهرجية إلى ٦٤٥ نقطة في عام ٢٠١٣ مقابل ٧٢٠ نقطة في عام ٢٠١٢،

الجدول ٣-٢ أسعار المشاركات الزمنية لسفن الحاويات (دولار لكل ١٤ طناً من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

النسبة المئوية للتغيير / ٢٠١٣ / ٢٠١٢	المتوسطات السنوية												نوع السفينة وسرعة إبحارها (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
	٢٠١٤	٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٣,٢٤	١٣,٠	١٢,٦	١٢,٤	١٢,٤	١٢,٥	٢٦,٠	٢٧,٢	٢٦,٧	٣١,٧	٢٥,٠	١٩,٦	١٦,٩	٢٩٩-٢٠٠ (١٤ عقدة على الأقل)
٩,٠٠	١٠,٩	١٠,٠	١٢,٨	٩,٩	٨,٨	٢٠,٠	٢٢,٣	٢١,٧	٢٨,٣	٢١,٧	١٧,٥	١٥,١	٥٠٠-٣٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)
١,٧٧	٣,٤	٣,٣	٦,٣	٤,٨	٢,٧	١٠,٠	١١,٧	١٠,٥	١٦,٤	١٣,٨	٩,٨	٤,٩	٢ ٢٩٩-٢ ٠٠٠ (٢٢ عقدة على الأقل)
			٦,٢	٤,٧	٤,٩	١٠,٧	١٠,٧	١٠,٢	١٣,٠	١٣,٢	٩,٣	٦,٠	٣ ٤٠٠-٢ ٣٠٠ (٢٢,٥ عقدة على الأقل)
١٦,٥٣	٢١,١	١٨,١	٢٢,١	١٨,٣	١٦,٧	٣٢,١	٢٩,٨	٢٨,٠	٣٥,٤	٢٧,٠	١٨,٩	١٧,٠	٢٩٩-٢٠٠ (١٤ عقدة على الأقل)
١٠,٤٩	١٤,٩	١٣,٥	١٥,٤	١١,٧	٩,٨	٢١,٤	٢١,٣	٢٢,٠	٢٨,٨	٢٢,٢	١٥,٦	١٣,٤	٥٠٠-٣٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)
١٢,٣٤	٨,٧	٧,٧	١١,٢	٨,٤	٦,٦	١٥,٦	١٦,١	١٦,٦	٢٣,٧	١٩,٦	١٢,٣	٩,٣	٧٩٩-٦٠٠ (١٧-١٧,٩ عقدة على الأقل)
١٤,٩١	٨,٧	٧,٦	١١,٥	٨,٥	٦,٠	١٥,٤	١٦,٩	١٦,٧	٢٢,٠	١٨,٤	١٢,١	٩,١	٩٩٩-٧٠٠ (١٨ عقدة على الأقل)
١٥,٥٠	٦,٦	٥,٧	٨,٧	٥,٩	٤,٠	١٢,٢	١٣,٧	١٤,٣	٢٢,٦	١٩,١	١١,٦	٦,٩	١ ٢٩٩-١ ٠٠٠ (١٩ عقدة على الأقل)
٥,٧٧	٤,١	٣,٩	٦,٨	٥,٠	٣,٥	١٠,٨	١٢,٨	١١,٨	١٥,٨	١٦,١	١٠,٠	٥,٧	١ ٩٩٩-١ ٦٠٠ (٢٠ عقدة على الأقل)

المتوسطات الشهرية لعام ٢٠١٣												
أنواع السفن وسرعة الإبحار (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	كانون الثاني/يناير	فبراير/شباط	آذار/مارس	نيسان/أبريل	أيار/مايو	حزيران/يونيه	تموز/يوليه	آب/أغسطس	أيلول/سبتمبر	تشرين الأول/أكتوبر	تشرين الثاني/نوفمبر	كانون الأول/ديسمبر
السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ												
٢٩٩-٢٠٠ (١٤ عقدة على الأقل)	١٢,١	١٣,٤	١٠,٠	١٢,٦	١٣,٣	١٣,١	١٣,٥	١٣,٥	١٣,٥	١٤,٤	١٣,٠	١٣,٧
٥٠٠-٣٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)	١٠,٢	١٠,٥	١٠,٧	١٠,٥	١١,٣	١١,٣	١٠,١	١٠,٣	٩,٩	١١,٣	١١,٢	١٣,٥
السفن المزودة/غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ												
٢٢٩٩-٢٠٠٠ (٢٢ عقده على الأقل)	٣,٢	٣,٠	٣,١	٣,٣	٣,٣	٣,٤	٣,٥	٣,٦	٣,٥	٣,٥	٣,٥	٣,٤
السفن المزودة بمعدات التحميل والتفريغ												
٢٩٩-٢٠٠ (١٤ عقدة على الأقل)	٢٠,٢	٢٠,٦	١٩,٧	١٩,٧	٢٣,٤	٢٣,٤	٢٠,٩	١٩,٦	١٩,٦	٢٣,٤	٢٠,٧	٢١,٩
٥٠٠-٣٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)	١٣,٨	١٣,٨	١٤,٠	١٤,٢	١٤,١	١٦,٥	١٧,٧	١٤,٦	١٤,٣	١٥,٦	١٦,٩	١٣,٥
٧٩٩-٦٠٠ (١٧-١٧,٩ عقدة على الأقل)	٨,٠	٧,٤	٧,٤	٩,٠	٩,٠	١٠,٠	٨,٧	٨,٧	٨,٧	٩,٠	٨,٩	٩
٩٩٩-٧٠٠ (١٨ عقدة على الأقل)	٨,١	٨,٦	٨,٤	٩,١	٩,٠	٨,٥	٨,٥	٩,١	٩,٤	٨,٩	٨,٨	٨,٤
١٢٩٩-١٠٠٠ (١٩ عقدة على الأقل)	٥,٣	٥,٧	٥,٨	٦,٠	٦,٢	٦,٤	٦,٣	٦,٣	٦,٩	٨,١	٨,٢	٧,٨
١٩٩٩-١٦٠٠ (٢٠ عقدة على الأقل)	٣,٧	٣,٨	٣,٩	٤,٠	٤,١	٤,٢	٤,٢	٤,٣	٤,٢	٤,٢	٤,٤	٤,٥

المصادر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مؤشر هامبورغ المستمدة من أعداد مختلفة من Shipping Statistics and Market Review، ٢٠٠٢-٢٠١٤، الصادر عن Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen, Germany. انظر أيضاً www.isl.org.

الجدول ٣-٣ مؤشرات بورصة البلطيق للناقلات الصهرجية

النسبة المئوية للتغيير (النصف الأول من السنة)	٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨
مؤشر ناقلات المنتجات النظيفة الصهرجية	٦٤٥	٧٢٠	٧٨٢	٨٩٦	٥٨١	١٠١٠
مؤشر ناقلات المنتجات غير النظيفة الصهرجية	٦٠٧	٦٤٣	٧٢١	٧٣٢	٤٨٥	١١٥٥

المصادر: Clarkson Research Services, Shipping intelligence network - Timeseries, 2014

الشحن إلى ضعف الطلب (لا سيما من واردات الولايات المتحدة من النفط الخام) وإلى التأثير الناجم عن نمو الأسطول نمواً سريعاً في السنوات القليلة الماضية. غير أن ازدياد الواردات الصينية في أواخر السنة وقلة توافر الحمولة الطنية التي بلغت مستوى متدنياً لم يُعرف له مثيل لفترة من الزمن في المنطقتين الرئيسيتين لتحميل ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً (وهما الخليج الفارسي وغرب أفريقيا) أديا إلى ارتفاع الأسعار ارتفاعاً ملموساً في نهاية عام ٢٠١٣. وثمة عامل مهم آخر أثر في أسعار ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً وتمثل في ازدياد تكسير السفن في ذلك القطاع فوصل أعلى مستوياته منذ عام ٢٠٠٣ (قارب عدد ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً التي أرسلت للتخريد ٢٢ ناقلة مقابل ١٤ ناقلة في عام ٢٠١٢). وعلى نحو ما يتبيّن من الجدول ٣-٤، أظهرت أسعار الشحن الفورية لناقلات النفط الخام الكبيرة جداً/العملاقة زيادة تجاوزت ٤٠ في المائة في المتوسط في تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣ مقارنة بالأشهر الماضية، فحسّن ذلك هوامش مالكي السفن التي كانت قد تدنت تدنياً لم يسبق له مثيل على الإطلاق، فخلال الأشهر العشرة الأولى من تلك السنة، ناهز متوسط إيرادات ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً/العملاقة ١٠.٠٠٠ دولار في اليوم (وهي تعادل نفقات التشغيل المقدّرة أيضاً بنحو ١٠.٠٠٠ دولار في اليوم) ثم ارتفع إلى أكثر من ٤٠.٠٠٠ دولار في اليوم في تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣ وهو أعلى ارتفاع حدث خلال ثلاث سنوات. غير أن الأسعار هبطت منذئذ إلى مستويات أقل من ذلك بسبب التحديات الهيكلية في العرض والطلب (Clarkson Research Services, 2014b).

أسعار الشحن وإيرادات مختلف أسواق الناقلات الصهرية

خلال الأشهر العشرة الأولى من عام ٢٠١٣، بلغ أداء سوق الناقلات الصهرية أدنى مستوياته في ٢٠ عاماً فانخفضت الأسعار دون مستوى تكاليف التشغيل. وهبط متوسط الإيرادات اليومية لقطاع ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً وسفن سويس ماكس وأفراماكس في أسواق الناقلات الصهرية بنسب تراوحت بين ١٥ و ٢٠ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٢ (Barry Rogliano, Salles, 2014). ورغم الزيادات في الواردات الصينية، أثر الطلب المنخفض من الولايات المتحدة بسبب ازدياد اعتمادها على ذاتها وتحويل صناعة تكرير البترول من المناطق الغربية إلى المناطق الشرقية في الأسعار التي عانت أيضاً من تنامي العرض من الحمولة الطنية الذي أثر سلباً في استخدام الأسطول. بيد أن الأسعار ارتفعت ارتفاعاً شديداً قبيل نهاية السنة بسبب الطلب الشتوي وازدياد الطلب الصيني وحالات التأخير التي وقعت في المضائق التركية لأسباب تعزى إلى الطقس وتباطؤ نمو الأسطول فارتفع مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات غير النظيفة الصهرية بشدة وتجاوز ١٠٠٠ نقطة في مطلع عام ٢٠١٤. ورغم هذا الارتفاع المفاجئ في الأسعار لم تدم الإيرادات المسجلة إلا قليلاً، فالعرض الزائد من السعة لا يزال يمثل هاجساً ينبغي تبيده قبل أن تنتعش الأسعار انتعاشاً مستداماً.

وإثر بداية اتسمت بالضعف في مطلع العام، شهد قطاع ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً/العملاقة أقوى مستوى من النمو في أسعار الشحن في أواخر عام ٢٠١٣. ويعزى ضعف أسعار

ويُعتبر هبوط أسعار وقود السفن طوال العام التي بلغت في المتوسط ٥٩٣ دولاراً في روتردام مقابل ٦٣٨ في عام ٢٠١٢ نقطة إيجابية دعمت الإيرادات اليومية في أغلب أسواق الناقلات الصهرجية التي عززتها أيضاً عمليات التخريد (خُرِّدَت ٨ ملايين طن من الحمولة الساكنة في عام ٢٠١٣ وهو أعلى مستوى منذ عام ٢٠٠٣)، وتأجيل تسليم السفن الجديدة أو إلغائه (وصل إلى نحو ٥٠ في المائة من الطلبات المقرر تسليمها في عام ٢٠١٣) (Danish Ship Finance, 2014)، واستبعاد بعض السفن من الخدمة، واللجوء إلى الإبحار البطيء الذي أضحى المعيار المعمول به في إطار جهود تخفيض التكاليف والتحكم في العرض.

وخلال الفصل الأول من عام ٢٠١٤، ظل سوق ناقلات النفط الخام الصهرجية يعاني من فرط العرض الزائد، بيد أن الأسعار الفورية لناقلات النفط الخام الصهرجية تعززت تعزراً ملموساً فبلغت أسعار سفن أفراماكس وسويس ماكس أحد أعلى متوسطاتها الفصلية منذ عام ٢٠٠٨. وأدى تضافر عدة عوامل من بينها تعزز أساسيات السوق (زيادة الطلب على واردات النفط الخام إلى الصين وارتفاع حجم واردات آسيا من النفط الخام القادمة عبر مسافات بعيدة من غرب أفريقيا)، والعوامل الموسمية (حالات التأخير بسبب أحوال الطقس، لا سيما في حوض المحيط الأطلنطي) إلى ارتفاع ملموس في أسعار ناقلات النفط الخام الصهرجية في مطلع الفصل الأول. غير أن هذه الأسعار المرتفعة لم تدم طويلاً وتلاشت في آذار/مارس ٢٠١٤ عندما ضعف تأثير العوامل الموسمية وتباطأ طلب الصين من واردات النفط الخام. وتواصل هذا الضعف في مطلع الفصل الثاني من عام ٢٠١٤ (Danish Ship Finance, 2014).

أمّا أداء سوق ناقلات المنتجات النظيفة فظلّ يفوق نظيره في سوق ناقلات النفط الخام وهي ظاهرة بدأت في عام ٢٠١٢ وتجلّت بصفة خاصة في الجزء الأول من السنة بفضل ازدياد تجارة المنتجات النظيفة زيادة تعزى في المقام الأول إلى طلب آسيا على النفط (R.S., 2014). وزادت أسعار الناقلات الصهرجية المتوسطة المدى فوصلت في المتوسط إلى ١٦ ٠٠٠ دولار في اليوم وهو تحسن ملحوظ من أسعار عام ٢٠١٢ التي بلغت ١٢ ٠٠٠ دولار في اليوم. غير أن العرض الزائد من الحمولة الطنية تواصل في سوق ناقلات المنتجات الصهرجية فأعاق ارتفاع أسعار المشاركة الزمنية.

وفي المستقبل القريب المنظور، يُرَجَّح أن يظل الاختلال بين العرض والطلب يتهدد أسعار سوق الناقلات الصهرجية في قطاع النقل البحري بالحوايات. وقد يؤدي تغير ديناميات التجارة وازدياد مسافات الرحلات طولاً وتخريد السفن إلى استيعاب الزيادة في تدفق السفن. غير أن التوقعات تشير إلى أن نمو الأسطول سيظلّ يفوق

وعلى المنوال نفسه، ظلّت أسعار الشحن الفورية لسفن سويس ماكس ضعيفة نسبياً طوال السنة وزادت زيادة طفيفة في أواخرها. وتعزى المستويات المنخفضة بدرجة كبيرة أيضاً إلى الضغوط التي يمارسها العرض على السوق وإلى انخفاض الطلب الذي يعود في المقام الأول إلى كف الولايات المتحدة عن استيراد النفط الخام من غرب أفريقيا وانعدام الشحنات الليبية خلال القسط الأوفر من السنة. وساهم تحسن الظروف السائدة في السوق في أواخر عام ٢٠١٣ في البحر الأبيض المتوسط، والبحر الأسود وغرب أفريقيا، (Clarkson Research Services, 2014b) وإلى حد ما ارتفاع أسعار الشحن بناقلات النفط الخام الكبيرة جداً الذي دفع الشاحنين إلى تجزئة شحناتهم (Organization of the Petroleum Exporting Countries, 2013) في انتعاش الأسعار، مثلما حدث في قطاعات الناقلات الصهرجية الأخرى. وارتفعت أسعار الناقلات الصهرجية العاملة على طريق غرب أفريقيا - البحر الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية بنسبة ٢٥ في المائة في تشرين الثاني/نوفمبر لتبلغ ٦٠ نقطة في المقياس العالمي وزادت الأسعار في طريق غرب أفريقيا - شمال غرب أوروبا بنسبة ٢٤ في المائة لتصل إلى ٦٢ نقطة في المقياس العالمي. أمّا الإيرادات، فبلغت في المتوسط ١٢ ٧٥٥ دولار في اليوم أثناء الفصول الثلاثة الأولى من السنة، أي أنها انخفضت بمقدار ٣٠ في المائة مقارنة بالفترة نفسها من عام ٢٠١٢. بيد أن ارتفاعاً ملحوظاً في الإيرادات سُجِّل في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣ فوصلت في المتوسط إلى ٣٢٣ ٥٠ دولار في اليوم. وتراجعت الإيرادات منذئذ فهبطت إلى ٤٦٣ ١٤ دولار في اليوم في شباط/فبراير ٢٠١٤ (Clarkson Research Services, 2014b).

وظلّت أسعار الشحن الفورية لسفن أفراماكس ضعيفة أيضاً وتحسنت في أواخر السنة تحسناً طفيفاً يعزى جله إلى حالات التأخير الشديد التي وقعت في المضائق التركية فحدّت من السفن المتوافرة وأدت إلى زيادة الطلب في البحر الكاريبي والبحر الأبيض المتوسط. وحدثت أقوى الزيادات في أسعار الشحن الفورية لسفن أفراماكس العاملة في طريق الكاريبي - الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية فارتفعت بنسبة ٥٠ في المائة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣ وسجلت ١٥٥ نقطة في المقياس العالمي وزادت بنسبة ٧٠ في المائة منذ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢. أما الإيرادات الفورية، فظلّت منخفضة في الفصول الثلاثة الأولى من عام ٢٠١٣ فبلغ متوسطها نحو ٣٩٥ ١٠ دولار في اليوم ولم يطرأ عليها تغيير يُذكر من مستويات عام ٢٠١٢ خلال الفترة نفسها. وعلى النقيض من ذلك، ارتفعت الإيرادات المتوسطة إلى ٣٤ ٠٠٠ دولار في اليوم في كانون الأول/ديسمبر ووافقت ٥٠ ٠٠٠ دولار في اليوم في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤. غير أنه تعذر الحفاظ على بيئة الارتفاع هذه فهبطت الإيرادات إلى قرابة ١٣ ٠٠٠ دولار في اليوم في شباط/فبراير ٢٠١٤ (Clarkson Research Services, 2014b).

كيب سايز في أواخر السنة فتجاوز متوسط الإيرادات الفورية ٤٠.٠٠٠ دولار في اليوم. وتعزى هذه الزيادة أساساً إلى طلب الصين القوي من واردات ركاز الحديد وتراجع النمو في العرض من أسطول سفن كيب سايز.

وشهدت نهاية عام ٢٠١٣ زيادة في طلبات سفن كيب سايز أسهم فيها انخفاض أسعار السفن الجديدة على نحو غير مسبوق وتحسّن أسعار الشحن. غير أن تجارة ركاز الحديد العالمية يُتَوَقَّع أن تنمو بسرعة أكبر من أسطول سفن كيب سايز في الأجل القصير ولأول مرة منذ عدة سنوات، مما قد يؤدي إلى تحسّن الأسعار والإيرادات في قطاع سفن كيب سايز.

سفن بنماكس

في عام ٢٠١٣، ظل متوسط الإيرادات الفورية لسفن بنماكس في مستويات ضعيفة لم يسبق لها مثيل وصلت إلى ٦.٦٠٠ دولار في اليوم. ورغم أن المستويات ارتفعت بنسبة ٢٥ في المائة من سنة إلى سنة، فإنها ظلّت أقل بنسبة ٧١ في المائة من متوسط الإيرادات خلال فترة السنوات العشرة الماضية (٩٣٤ ٢٢ دولار في اليوم). وتعزى الإيرادات الفورية الضعيفة في المقام الأول إلى نمو العرض نمواً قوياً ومطرطراً وقلة التحريد إلى حد ما. وفاق نمو أسطول بنماكس جميع قطاعات ناقلات السوائب في عام ٢٠١٣، إذ بلغت نسبة الزيادة فيه ٩ في المائة.

وتحسنت أسعار المشاركة الزمنية لسفن بنماكس تحسناً طفيفاً في عام ٢٠١٣، فبلغ متوسط الإيرادات ١٠.٠٩٩ دولار في اليوم مقارنة بمتوسط قدره ٩.٧٠٦ دولار في اليوم في عام ٢٠١٢ و١٤.٦٦٢ دولار في عام ٢٠١١.

سفن هاندي ماكس وسوبراماكس

ظلّ العرض الزائد يؤثر في سوق سفن هاندي ماكس في عام ٢٠١٣ لأن عمليات التسليم تواصلت وفاق عمليات التحريد. وبقي متوسط الإيرادات أقل من نظيره خلال العشر سنوات الماضية الذي بلغ ٢٣.١١٨ دولار في اليوم. ورغم أن أسعار الشحن في قطاع سفن هاندي ماكس ظلت ضعيفة بدرجة غير معهودة، فإنها تعززت بعض الشيء بالطلب القوي على الواردات المعدنية، لا سيما وأن الصين شرعت في تكوّن مخزوناتها من البوكسيت وركاز النيكل، وبالنمو القوي في تجارة الفحم داخل آسيا.

الطلب على الحمولة الطنية ومن ثمّ سيقى السوق عرضة للضغط في عام ٢٠١٤ بسبب السعة الزائدة ولكنه قد يصبح أكثر توازناً في عام ٢٠١٥.

٣- أسعار شحن السوائب الجافة

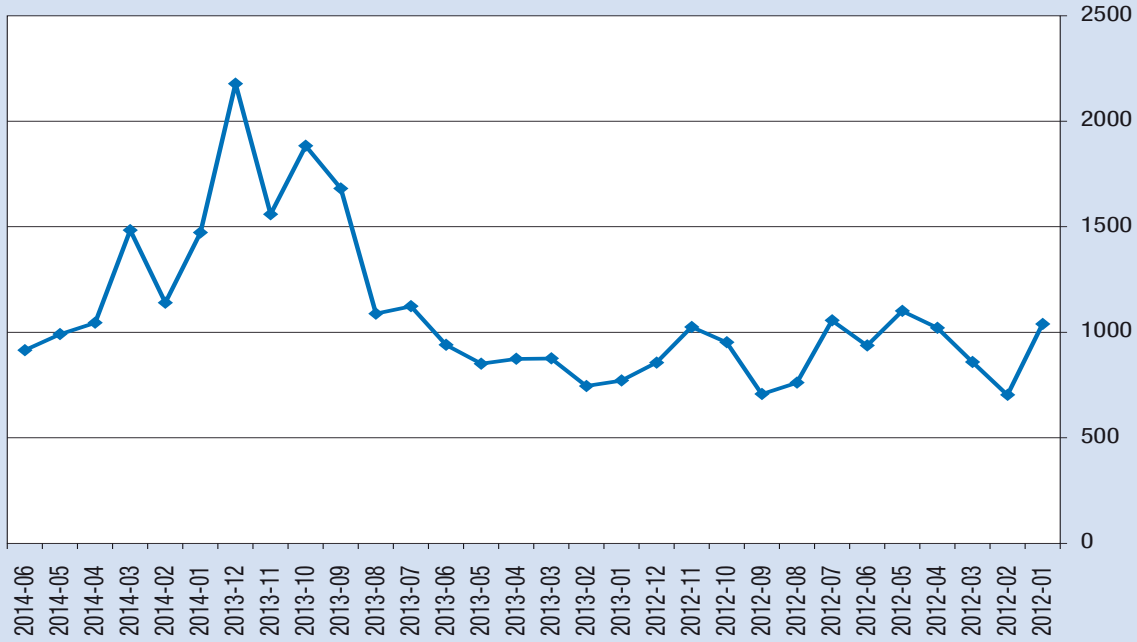
على غرار قطاعات النقل البحري الأخرى، تظل أسعار شحن السوائب الجافة خاضعة للطلب الضعيف والوضع الاقتصادي العالمي الكئيب والعرض الزائد من الحمولة الطنية^(٩). بيد أن السنة انقسمت إلى مرحلتين، فكما هو مُبَيَّن في الشكل ٣-٣، ظلّ مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة الذي استهل العام مسجلاً ٧٧١ نقطة منخفضاً انخفاضاً شديداً خلال الستة أشهر الأولى فبلغ متوسطه لسته أشهر ٨٤٣ نقطة ووصل أدنى مستوياته فسجّل ٧٤٥ نقطة في شباط/فبراير. أمّا في النصف الثاني من السنة، فشهد سوق السوائب، على غرار قطاع ناقلات النفط الصهرجية، زيادات ملموسة في أسعار الشحن فوصل مؤشر كانون الأول/ديسمبر إلى ١٧٨ ٢ نقطة فوصل المؤشر المتوسط ٢١٤ ١ إلى نقطة للسنة مقارنة بمتوسط قدره ٩١٨ نقطة في عام ٢٠١٢. ولم يتحقق المستوى القياسي المسجل في كانون الأول/ديسمبر منذ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠. ويُعزى التحسن الذي حدث في السوق إلى ارتفاع الطلب ارتفاعاً تجاوز الزيادة في السفن المتاحة. ويعود الفضل في ذلك أولاً إلى سفن كيب سايز، إذ أن الصين شرعت في إعادة تخزين الفحم وزيادة وارداتها من ركاز الحديد (Danish Ship Finance, 2014). وزادت الأسعار في القطاعات الأصغر أيضاً ولكن بوتيرة أبطأ وأكثر اطراداً. غير أن هذه المستويات المرتفعة من الأسعار لم تدم، فهبط المؤشر إلى ٩١٥ نقطة بحلول حزيران/يونيه ٢٠١٤.

وبقي متوسط الإيرادات في جميع قطاعات ناقلات السوائب ضعيفاً نسبياً في عام ٢٠١٣ وإن فاق مستوى عام ٢٠١٢ قليلاً بسبب تحسن الإيرادات الفورية لسفن كيب سايز في نصف السنة الثاني. وعانت ناقلات السوائب بوجه عام الأمرين في تغطية نفقات تشغيلها العادية لأن متوسط إيراداتها بلغ ٧.٧٣١ دولار في اليوم في عام ٢٠١٣. ودفعت الإيرادات المنخفضة إجمالاً المالكين إلى مواصلة تشغيل أساطيلهم بسرعات أبطأ.

سفن كيب سايز

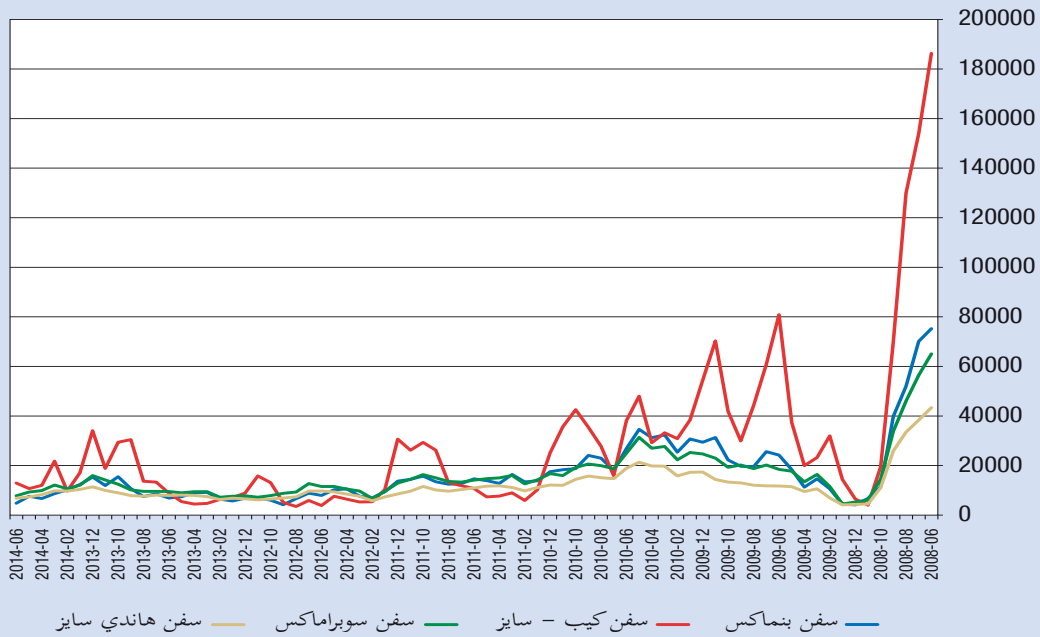
إثر بداية ضعيفة في عام ٢٠١٣ حيث بلغ متوسط الإيرادات نحو ٦.٤٣٥ دولار في اليوم، تحسّن سوق سفن

الشكل ٣-٣ مؤشر بورصة البلطيق للسوايب الجافة، ٢٠١٢-٢٠١٤ (سنة أساس المؤشر ١٩٨٥=١٠٠٠ نقطة)



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات بورصة البلطيق بلندن.
ملاحظة: يتألف المؤشر من أهم ٢٠ طريقاً للسوايب الجافة مقيسة على أساس المشاركة الزمنية. ويشمل المؤشر ناقلات السوايب الجافة من فئة هاندي سايز وسوبراماكس وبنماكس وكيب سايز، التي تحمل سلعاً مثل الفحم وركاز الحديد والحبوب.

الشكل ٣-٤ الإيرادات اليومية لناقلات السوايب الجافة، ٢٠٠٨-٢٠١٤ (دولار في اليوم)



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Shipping Intelligence Network وأرقام نشرتها London Baltic Exchange.
ملاحظة: سوبراماكس - متوسط طرق المشاركات الزمنية الستة؛ هاندي سايز - متوسط طرق المشاركات الزمنية الستة، بنماكس - متوسط طرق المشاركات الزمنية الأربعة؛ كيب سايز - متوسط طرق المشاركات الزمنية الأربعة.

ألمانيا في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣، ١٤ ناقلة صهريجية للمواد الكيميائية لصندوق تديره Oaktree Capital Management، مزيلاً بذلك ٣٨٣ مليون دولار من قروض النقل البحري الضعيفة الأداء (Arnsdorf and Brautlecht, 2014).

وأخذت صناديق رأس المال السهمي الخاص والصناديق التحوطية بنهج استثماري يتمثل في شراء السفن مباشرة وعبر عمليات مشتركة مع متخصصين في النقل البحري، فعلى سبيل المثال، عقدت شركة Oaktree Capital Management شراكة مع Navig8 لإقامة مشروع مشترك وطلب شراء سفن جديدة ورأت في الأسعار المنخفضة للسفن الحديثة المقتصدة للوقود فرصة سانحة واستثماراً سديداً، فطلبت من حوض لبناء السفن في جمهورية كوريا بناء ست ناقلات صهريجية للمواد الكيميائية تُسَلَّم إليها في عام ٢٠١٥. ومن الأمثلة الأخرى على استثمارات رأس المال السهمي شركة تعاون شركة Apollo Global Management مع شركة Rickmers Group التي يوجد مقرها في هامبورغ لاستثمار مبلغ يصل إلى ٥٠٠ مليون دولار في سفن الحاويات^(١٠)، وشركة York Capital Management التي أقامت مشروعاً مشتركاً مع مالك السفن اليوناني Costamare Inc. لشراء خمس سفن الحاويات بمبلغ يربو على ١٩٠ مليون دولار (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). وترد أمثلة أخرى على استثمارات رأس المال السهمي الخاص التي أُجريت في الآونة الأخيرة في الجدول ٣-٥.

غير أن اهتمام صناديق رأس المال السهمي بالقطاع البحري قد تكون له تبعات حساس على هذا القطاع، فتدقق هذا التمويل الجديد يتيح للملكي السفن وأحواض بناء السفن والتجارة بوجه عام فرصاً جديدة ولكنه يزعزع في الوقت نفسه أسس السوق. وكما ذُكر من قبل، ومع مراعاة النقاش الوارد في الفصل الثاني، شهد عام ٢٠١٣ ارتفاعاً شديداً في الطلبات العالمية، فقدمت شركات النقل البحري طلبات حمة حثها عليها التمويل الذي يوفره رأس المال السهمي الخاص والصناديق التحوطية وأسعار السفن الجديدة المنخفضة وظهور سفن أكثر كفاءة واقتصاداً. وقد تزعزع هذه السعة الإضافية عند تسليمها توازن الطلب والعرض وتحدد توقعات القطاع في المستقبل نظراً لهشاشة الانتعاش الاقتصادي الحالي واستمرار العرض الزائد من سعة السفن. وسيؤثر تعميق الاختلال بين العرض والطلب في أسعار الشحن فتزداد الأسعار تقلباً، إذ سيكون على شركات النقل البحري أن توفق العرض الجديد من السعة مع الطلب التجاري في مختلف الطرق فتتعرض إيراداتها للضغط تبعاً لذلك. وقد لوحظت هذه الظاهرة أثناء تعاظم طلبات السفن في منتصف الألفية الثانية الذي أدى في نهاية المطاف إلى العرض الزائد بعد أن أصابت الأزمة المالية العالمية تدفق التجارة في مقتل. ومن جهة

وزاد متوسط لإيرادات سفن سوبرماكس بنسبة ٩ في المائة ولكنها ظلت ضعيفة نسبياً فبلغت ٩٤٦٨ دولار في اليوم في عام ٢٠١٣ بسبب تواصل نمو العرض. ويُستشف من مستويات العرض الزائد الحالية في السوق ونمو الطلبات أن العوامل الأساسية في السوق ستبقى على الراجح مختلفة في الأجل القصير.

ولا تزال أسعار سوق السوائب الجافة لعام ٢٠١٤ وما بعده رهينة بالطلبات الكبيرة والشكوك التي تكتنف الطلب الصيني على السوائب الجافة. ورغم ما يبدو من تحسن في توازن السوق، لا يزال الغموض يكتنف التوقعات وانتعاش أسعار الشحن في الأجل الطويل.

باء- بعض التطورات الحديثة في تمويل النقل البحري: ازدياد مشاركة رأس المال السهمي الخاص

كان عام ٢٠١٣ عاماً مهماً آخر من حيث مشاركة المستثمرين المؤسسيين (مثل صناديق رأس المال السهمي الخاص والصناديق التحوطية) في قطاع النقل البحري. وقد ورد في الإصدار السابق من استعراض النقل البحري أن صناديق رأس المال السهمي الخاص دأبت، في السنوات القليلة الماضية، على إيلاء اهتمام خاص لقطاع النقل البحري باغتنام الفرص الناشئة عن تشدد أسواق القروض والاستثمار في شركات النقل البحري وفي السفن التي انخفضت أسعارها انخفاضاً لا نظير له منذ الأزمة الاقتصادية العالمية (نهارت قيمة السفن بما يصل إلى ٧١ في المائة في غضون خمس سنوات) (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). ومن منظور هذه الصناديق، يكمن هدف الاستثمارات الرئيسي في قطاع النقل البحري في بيعها أو تعويمها حالما ينتعش السوق.

وفي عام ٢٠١٣، ظلت استثمارات رأس المال السهمي الخاص تقوم بدور رئيس في قطاع النقل البحري لأن التمويل المصرفي التقليدي بقي محدوداً جداً ومتاحاً فقط لقلّة من الصفقات المتينة. وأبدت استثمارات رأس المال السهمي الخاص نشاطاً شديداً في شراء قروض النقل البحري من المصارف بقيمة قاربت ٥ بلايين دولار في عام ٢٠١٣ (Arnsdorf and Brautlecht, 2014). ومن الأمثلة على ذلك، بنك اسكتلندا الملكي الذي باع مئات الملايين من الدولارات من قروض النقل البحري للصندوق التحوطي Davidson Kempner Capital Management ولشركتي رأس المال السهمي الخاص Oaktree Capital Management و Centerbridge Partners وجميعها تقع في الولايات المتحدة (Financial News, 2014). وعلى المنوال نفسه، باع مصرف Commerzbank AG وهو ثاني أكبر مصرف في

المراجع

- AlixPartners (2014). Change on the horizon: The 2014 container shipping outlook. Outlook Maritime series. AlixPartners. Available at http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=U_hqYZ2Rlw%3d&tabid=635 (accessed 10 October 2014).
- Arnsdorf I and Brautlecht N (2014). Private-equity funds bet \$5 billion on shipping rebound. Bloomberg. 18 February. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2014-02-18/private-equity-funds-bet-5-billion-on-shipping-rebound-freight.html> (accessed 29 September 2014).
- Barry Rogliano Salles (2014). *2014 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets*. Available at http://www.brsbrokers.com/review_archives.php (accessed 26 September 2014).
- Clarkson Research Services (2013). *Container Intelligence Quarterly*. Fourth quarter.
- Clarkson Research Services (2014a). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Clarkson Research Services (2014b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Danish Ship Finance (2014). *Shipping Market Review*. May. Available at <http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2014.ashx> (accessed 26 September 2014).
- Financial News* (2014). Alternative investors set sale for shipping upturn. 17 March.
- Hapag-Lloyd (2014). Hapag-Lloyd and CSAV agree to merge and create the fourth largest container shipping company. Press release 16 April. See http://www.hapag-lloyd.com/en/press_and_media/press_release_page_34454.html (accessed 25 September 2014).
- JOC (2014). CMA-CGM's net profit soars on sale of ports unit stake. See http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cma-cgm/cma-cgm%E2%80%99s-net-profit-soars-sale-ports-unit-stake_20140331.html (accessed 1 August 2014).
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). Maersk sells green virtues as it cuts operating costs. 7 April.
- Organization of the Petroleum Exporting Countries (2013). Monthly oil market report. December.
- R.S. Platou (2014). The Platou report 2014. Available at http://www.platou.com/dnn_site/LinkClick.aspx?fileticket=VuH1xdQrCUE%3D&tabid=80 (accessed 26 September 2014).
- ShippingWatch* (2013). billion dollar sale to save Hanjin Shipping. 27 December. See <http://shippingwatch.com/carriers/article6363939.ece> (accessed 25 September 2014).

حواشي نهاية الفصل

- (٣) استناداً إلى *Maersk Sustainability Report 2013*، الذي يمكن الاطلاع عليه في http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~/_/media/97169B32CA.46458897FAE47C780CF69F.ashx (accessed 15 October 2014).
- (٤) خفضت التدابير أيضاً انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بمقدار ٣,٨ ملايين طن وأكاسيد الكبريت بمقدار ٦٧ ٠٠٠ طن وأكاسيد النيتروجين بما يعادل ٩٥ ٠٠٠ طن والمواد الدقيقة بمقدار ٨ ٠٠٠ طن.
- (٥) ستصبح شركة *Compañía Sud Americana de Vapores* مالك أسهم أساسي جديد في شركة *Hapag-Lloyd* إلى جانب شركة *HGV* (مدينة هامبورغ) وشركة *Kühne Maritime*. وستملك الشركة في البداية ٣٠ في المائة من الأسهم في الكيان الموحد. وأتفق الشركاء على رأس مال قدره ٣٧٠ مليون يورو عندما تبرم الصفقة ستساهم فيه *CSAV* بمبلغ ٢٥٩ مليون يورو. وسيزيد هذا المبلغ حصة *CSAV* من *Hapag-Lloyd* إلى ٣٤ في المائة. وسترتبط زيادة ثانية قدرها ٣٧٠ مليون يورو بأدراج *Hapag-Lloyd* المعتمد في سوق الأوراق المالية.
- (٦) يعني مختصر *ConTex* "تقدير المشاركة الزمنية لسفن الحاويات".
- (٧) يمثل عدد سفن الحاويات التي أوقفت عن العمل، الذي قارب ١١ في المائة في عام ٢٠٠٩، ٣,٤ في المائة في نهاية عام ٢٠١٣.
- (٨) تنقل "الناقلات الصهريجية غير النظيفة" عادة الزيوت الثقيلة مثل زيوت الوقود الثقيلة أو النفط الخام. وتنقل "الناقلات الصهريجية النظيفة" عادة منتجات البترول المكررة مثل البنزين والكيروسين أو وقود النفاثات أو المواد الكيميائية.
- (٩) بيانات مستمدة من *Clarkson Research Services Shipping Review and Outlook, spring 2014 and autumn 2013*.
- (١٠) اشترى المشروع ٦ من سفن الحاويات من *Hamburg Süd* بمبلغ ١٧٦ مليون يورو (٢٤٠ مليون دولار).

4

التطورات في مجال الموانئ

يغطي هذا الفصل إجمالي حركة الحاويات في الموانئ والتطورات في عمليات المحطات النهائية وبعض التحديات الحالية التي تواجهها الموانئ. وزاد إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بنسبة تقديرية بلغت ٥,٦ في المائة فوصل إلى ٦٥١,١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٣. وزادت حصة البلدان النامية من إجمالي حركة الحاويات في الموانئ بنسبة تقديرية وصلت إلى ٧,٢ في المائة في عام ٢٠١٣ وهي أعلى من نسبة الزيادة التقديرية وقدرها ٥,٢ في المائة في السنة السابقة. ولا تزال موانئ آسيا تتصدر جدول تصنيف إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم وكفاءة المحطات النهائية.

الجدول ٤-١ حركة الحاويات في الموانئ في ٨٠ من البلدان/الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١١، ٢٠١٢، ٢٠١٣ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

البلد/الاقتصاد	٢٠١١	٢٠١٢	التقديرات الأولية عام ٢٠١٣	النسبة المئوية للتغير ٢٠١١/٢٠١٢	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢/٢٠١٣
الصين	١٤٤ ٦٤١ ٨٧٨	١٦٠ ٠٥٨ ٥٢٤	١٧٤ ٠٨٠ ٣٣٠	١٠,٦٦	٨,٧٦
سنغافورة	٣٠ ٧٢٧ ٧٠٢	٣٢ ٤٩٨ ٦٥٢	٣٣ ٥١٦ ٣٤٣	٥,٧٦	٣,١٣
جمهورية كوريا	٢٠ ٨٣٣ ٥٠٨	٢١ ٦٠٩ ٧٤٦	٢٢ ٥٨٢ ٧٠٠	٣,٧٣	٤,٥٠
الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة	٢٤ ٣٨٤ ٠٠٠	٢٣ ١١٧ ٠٠٠	٢٢ ٣٥٢ ٠٠٠	٥,٢٠-	٣,٣١-
ماليزيا	٢٠ ١٣٩ ٣٨٢	٢٠ ٨٩٧ ٧٧٩	٢١ ٤٢٦ ٧٩١	٣,٧٧	٢,٥٣
الإمارات العربية المتحدة	١٧ ٥٤٨ ٠٨٦	١٨ ١٢٠ ٩١٥	١٩ ٣٣٦ ٤٢٧	٣,٢٦	٦,٧١
مقاطعة تايوان الصينية	١٤ ٠٧٦ ٠٦٩	١٤ ٩٧٦ ٣٥٦	١٥ ٣٥٣ ٤٠٤	٦,٤٠	٢,٥٢
الهند	١٠ ٢٨٤ ٨٨٥	١٠ ٢٩٠ ٢٦٥	١٠ ٦٥٣ ٣٤٣	٠,٠٥	٣,٥٣
إندونيسيا	٨ ٩٦٦ ١٤٦	٩ ٦٣٨ ٦٠٧	١٠ ٧٩٠ ٤٥٠	٧,٥٠	١١,٩٥
البرازيل	٨ ٧١٤ ٤٠٦	٩ ٣٢٢ ٧٦٩	١٠ ١٧٦ ٦١٣	٦,٩٨	٩,١٦
تايلند	٧ ١٧١ ٣٩٤	٧ ٤٦٨ ٩٠٠	٧ ٧٠٢ ٤٧٦	٤,١٥	٣,١٣
بنما	٦ ٩١١ ٣٢٥	٧ ٢١٧ ٧٩٤	٧ ٤٤٧ ٦٩٥	٤,٤٣	٣,١٩
تركيا	٥ ٩٩٠ ١٠٣	٦ ٧٣٦ ٣٤٧	٧ ٢٨٤ ٢٠٧	١٢,٤٦	٨,١٣
مصر	٧ ٧٣٧ ١٨٣	٧ ٣٥٦ ١٧٢	٧ ١٤٣ ٠٨٣	٤,٩٢-	٢,٩٠-
فييت نام	٦ ٩٢٩ ٦٤٥	٢ ٩٣٧ ١١٩	٨ ١٢١ ٠١٩	٥٧,٦٢-	١٧٦,٥٠
المملكة العربية السعودية	٥ ٦٩٤ ٥٣٨	٦ ٥٦٣ ٨٤٤	٦ ٧٤٢ ٣٩٧	١٥,٢٧	٢,٧٢
الفلبين	٥ ٢٨٨ ٦٤٣	٥ ٦٨٦ ١٧٩	٥ ٨٦٠ ٢٢٦	٧,٥٢	٣,٠٦
المكسيك	٤ ٢٢٨ ٨٧٣	٤ ٧٩٩ ٣٦٨	٤ ٩٠٠ ٢٦٨	١٣,٤٩	٢,١٠
جنوب أفريقيا	٤ ٣٩٢ ٩٧٥	٤ ٣٢٠ ٦٠٤	٤ ٥٩٥ ٠٠٠	١,٦٥-	٦,٣٥
سري لانكا	٤ ٢٦٢ ٨٨٧	٤ ١٨٠ ٠٠٠	٤ ٣٠٦ ٠٠٠	١,٩٤-	٣,٠١
الاتحاد الروسي	٣ ٩٥٤ ٨٤٩	٣ ٩٣٠ ٥١٥	٣ ٩٦٨ ١٨٦	٠,٦٢-	٠,٩٦
عمان	٣ ٦٣٢ ٩٤٠	٤ ١٦٧ ٠٤٤	٣ ٩٣٠ ٢٦١	١٤,٧٠	٥,٦٨-
شيلي	٣ ٤٥٠ ٤٠١	٣ ٦٠٦ ٠٩٣	٣ ٧٨٤ ٣٨٦	٤,٥١	٤,٩٤
إيران (جمهورية الإسلامية)	٢ ٧٤٠ ٢٩٦	٢ ٩٤٥ ٨١٨	٣ ١٧٨ ٥٣٨	٧,٥٠	١,٩٠
كولومبيا	٢ ٥٨٤ ٢٠١	٢ ٨٠٤ ٠٤١	٢ ٧١٨ ١٣٨	٨,٥١	٣,٠٦-
المغرب	٢ ٠٨٣ ٠٠٠	١ ٨٠٠ ٠٠٠	٢ ٥٠٠ ٠٠٠	١٣,٥٩-	٣٨,٨٩
باكستان	٢ ١٩٣ ٤٠٣	٢ ٣٧٥ ١٥٨	٢ ٥٦٢ ٧٩٦	٨,٢٩	٧,٩٠
جامايكا	١ ٩٩٩ ٦٠١	٢ ١٤٩ ٥٧١	٢ ٣١٩ ٣٨٧	٧,٥٠	٧,٩٠
بيرو	١ ٨١٤ ٧٤٣	٢ ٠٣١ ١٣٤	٢ ١٩١ ٥٩٤	١١,٩٢	٧,٩٠
الأرجنتين	٢ ١٥٩ ١١٠	١ ٩٨٦ ٤٨٠	٢ ١٤٣ ٤١٢	٨,٠٠-	٧,٩٠
كوستاريكا	١ ٢٣٣ ٤٦٨	١ ٣٢٩ ٦٧٩	١ ٨٨٠ ٥١٣	٧,٨٠	٤١,٤٣
الجمهورية الدومينيكية	١ ٤٦١ ٤٩٢	١ ٥٨٣ ٠٤٧	١ ٧٠٨ ١٠٨	٨,٣٢	٧,٩٠
بنغلاديش	١ ٤٣١ ٨٥١	١ ٤٣٥ ٥٩٩	١ ٥٧١ ٤٦١	٠,٢٦	٩,٤٦
جزر الباهاما	١ ١٨٩ ١٢٥	١ ٢٧٨ ٣٠٩	١ ٣٧٩ ٢٩٦	٧,٥٠	٧,٩٠
فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)	١ ١٦٢ ٣٢٦	١ ٢٤٩ ٥٠٠	١ ٣٤٨ ٢١١	٧,٥٠	٧,٩٠
غواتيمالا	١ ١٦٣ ١٠٠	١ ١٥٨ ٤٠٠	١ ٢١١ ٦٠٠	٠,٤٠-	٤,٥٩
أكوادور	١ ٠٨١ ١٦٩	١ ١١٧ ٠٤٧	١ ٢٠٥ ٢٩٤	٣,٣٢	٧,٩٠
الكويت	١ ٠٤٨ ٠٦٣	١ ١٢٦ ٦٦٨	١ ٢١٥ ٦٧٥	٧,٥٠	٧,٩٠
لبنان	١ ٠٣٤ ٢٤٩	٨٨٢ ٩٢٢	١ ١١٧ ٠٠٠	١٤,٦٣-	٢٦,٥١
نيجيريا	٨٣٩ ٩٠٧	٨٧٧ ٦٧٩	١ ٠١٠ ٨٣٦	٤,٥٠	١٥,١٧
أنغولا	٦٧٦ ٤٩٣	٧٥٠ ٠٠٠	٩١٣ ٠٠٠	١٠,٨٧	٢١,٧٣
أوروغواي	٨٦١ ١٦٤	٧٥٣ ٠٠٠	٨٦١ ٠٠٠	١٢,٥٦-	١٤,٣٤
كينيا	٧٣٥ ٦٧٢	٧٩٠ ٨٤٧	٨٥٣ ٣٢٤	٧,٥٠	٧,٩٠

البلد/الاقتصاد	٢٠١١	٢٠١٢	التقديرات الأولية عام ٢٠١٣ ^١	النسبة المئوية للتغير ٢٠١١/٢٠١٢	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢/٢٠١٣
اليمن	٧٠٧ ١٥٥	٧٦٠ ١٩٢	٨٢٠ ٢٤٧	٧,٩٠	٧,٩٠
أوكرانيا	٦٩٦ ٦٤١	٧٤٨ ٨٨٩	٨٠٨ ٠٥١	٧,٩٠	٧,٩٠
الجمهورية العربية السورية	٦٨٥ ٩٩٨	٧٣٧ ٤٤٨	٧٩٥ ٧٠٧	٧,٩٠	٧,٩٠
غانا	٦٨٣ ٩٣٤	٧٣٥ ٢٢٩	٧٩٣ ٣١٢	٧,٩٠	٧,٩٠
الأردن	٦٥٤ ٢٨٣	٧٠٣ ٣٥٤	٧٥٨ ٩١٩	٧,٩٠	٧,٩٠
كوت ديفوار	٦٤٢ ٣٧١	٦٩٠ ٥٤٨	٧٤٥ ١٠٢	٧,٩٠	٧,٩٠
جيبوتي	٦٣٤ ٢٠٠	٦٨١ ٧٦٥	٧٣٥ ٦٢٤	٧,٩٠	٧,٩٠
هندوراس	٦٦٢ ٤٣٢	٦٦٥ ٣٥٤	٦٧٠ ٧٢٦	٠,٨١	٠,٤٤
ترينيداد وتوباغو	٦٠٥ ٨٩٠	٦٥١ ٣٣٢	٧٠٢ ٧٨٧	٧,٩٠	٧,٩٠
موريشيوس	٤٦٢ ٧٤٧	٥٧٦ ٣٨٣	٦٢١ ٩١٧	٢٤,٥٦	٧,٩٠
تونس	٤٩٢ ٩٨٣	٥٢٩ ٩٥٦	٥٧١ ٨٢٣	٧,٩٠	٧,٩٠
السودان	٤٦٤ ١٢٩	٤٩٨ ٩٣٨	٥٣٨ ٣٥٤	٧,٩٠	٧,٩٠
جمهورية تنزانيا المتحدة	٤٥٣ ٧٥٤	٤٨٧ ٧٨٦	٥٢٦ ٣٢١	٧,٩٠	٧,٩٠
الجمهورية العربية الليبية	١٩٥ ١٠٦	٣٦٩ ٧٣٩	٤٣٤ ٦٠٨	٨٩,٥١	١٧,٥٤
السنغال	٣٦٩ ١٣٧	٣٩٦ ٨٢٢	٤٢٨ ١٧١	٧,٩٠	٧,٩٠
قطر	٣٦٥ ٧٢٢	٣٩٣ ١٥١	٤٢٤ ٢١٠	٧,٩٠	٧,٩٠
الكونغو	٣٥٨ ٢٣٤	٣٨٥ ١٠٢	٤١٥ ٥٢٥	٧,٩٠	٧,٩٠
بنن	٣٣٤ ٧٩٨	٣٥٩ ٩٠٨	٣٨٨ ٣٤١	٧,٩٠	٧,٩٠
بابوا غينيا الجديدة	٣١٣ ٥٩٨	٣٣٧ ١١٨	٣٦٣ ٧٥٠	٧,٩٠	٧,٩٠
البحرين	٣٠٦ ٤٨٣	٣٢٩ ٤٧٠	٣٥٥ ٤٩٨	٧,٩٠	٧,٩٠
الكامبيون	٣٠١ ٣١٩	٣٢٣ ٩١٧	٣٤٩ ٥٠٧	٧,٩٠	٧,٩٠
الجزائر	٢٩٥ ٧٣٣	٣١٧ ٩١٣	٣٤٣ ٠٢٨	٧,٩٠	٧,٩٠
موزامبيق	٢٦٩ ٢١٩	٢٨٩ ٤١١	٣١٢ ٢٧٤	٧,٩٠	٧,٩٠
كوبا	٢٤٦ ٧٧٣	٢٦٥ ٢٨١	٢٨٦ ٢٣٨	٧,٩٠	٧,٩٠
جورجيا	٢٣٩ ٠٠٤	٢٥٦ ٩٢٩	٢٧٧ ٢٢٦	٧,٩٠	٧,٩٠
كمبوديا	٢٣٦ ٩٨٦	٢٥٤ ٧٦٠	٢٧٤ ٨٨٦	٧,٩٠	٧,٩٠
ميانمار	٢٠٠ ٨٧٩	٢١٥ ٩٤٥	٢٣٣ ٠٠٥	٧,٩٠	٧,٩٠
غوام	١٩٣ ٦٥٧	٢٠٨ ١٨١	٢٢٤ ٦٢٨	٧,٩٠	٧,٩٠
السلفادور	١٦١ ٢٠٠	١٦١ ٠٠٠	١٨٠ ٦٠٠	٠,١٢-	١٢,١٧
غابون	١٦٢ ٤١٥	١٧٤ ٥٩٧	١٨٨ ٣٩٠	٧,٩٠	٧,٩٠
مدغشقر	١٤٩ ١٣٥	١٦٠ ٣٢٠	١٧٢ ٩٨٦	٧,٩٠	٧,٩٠
كرواتيا	١٤٤ ٨٦٠	١٥٥ ٧٢٤	١٦٨ ٠٢٦	٧,٩٠	٧,٩٠
أروبا	١٣٧ ٤١٠	١٤٧ ٧١٦	١٥٩ ٣٨٥	٧,٩٠	٧,٩٠
ناميبيا	١٠٧ ٦٠٦	١١٥ ٦٧٦	١٢٤ ٨١٥	٧,٩٠	٧,٩٠
بروني دار السلام	١٠٥ ٠١٨	١١٢ ٨٩٤	١٢١ ٨١٣	٧,٩٠	٧,٩٠
كاليدونيا الجديدة	٩٥ ٢٧٧	١٠٢ ٤٢٣	١١٠ ٥١٤	٧,٩٠	٧,٩٠
ألبانيا	٩١ ٨٢٧	٩٨ ٧١٤	١٠٦ ٥١٢	٧,٩٠	٧,٩٠
المجموع الفرعي	٤١٢ ٦٨٢ ١٦٤	٤٣٤ ٣٢٥ ٣٨٠	٤٦٥ ٤٧٥ ٦١٣	٥,٢٤	٧,١٧
حركة أخرى مُبلغ عنها ^(ب)	٥٦٢ ٧٢٣	٥٩٠ ٦٣٧	٦٣٠ ٢٧٦	٤,٩٦	٦,٧١
مجموع الحركة المُبلغ عنها	٤١٣ ٢٤٤ ٨٨٧	٤٣٤ ٩١٦ ٠١٧	٤٦٦ ١٠٥ ٨٨٩	٥,٢٤	٧,١٧
المجموع العالمي	٥٨٧ ٤٨٤ ١٤٨	٦١٦ ٦٧٥ ١٨١	٦٥١ ٠٩٩ ٤١٣	٤,٩٧	٥,٥٨

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

(أ) في هذا الجدول، تشمل سنغافورة ميناء جورونغ.

(ب) يشير مصطلح "حركة أخرى مُبلغ عنها" إلى البلدان المُبلغ عن حركة فيها تقل عن ١٠٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً في السنة.

ملاحظة: كثير من الأرقام بالنسبة لعامي ٢٠١٢ و٢٠١٣، تقديرات من قبل الأونكتاد (ترد هذه الأرقام بالخط المائل). وقد تُخفي مجاميع البلدان عدم إدراج الموائى الصغيرة فيها؛ ولذلك، فقد تكون الأرقام أعلى في بعض الحالات من الأرقام المقدمة.

أن تراجع حركة الحاويات في عمان يعود إلى المنافسة الشديدة من الموانئ المجاورة لها ولكنها تتعارض مع أحجام البضائع العامة التي زادت بنسبة ٩,٥ في المائة (Business Monitor Online, 2014).

وتقع جميع أهم ١٠ بلدان نامية وبلدان ذات اقتصادات انتقالية في آسيا، في حين يقع ستة عشر بلداً من أهم ٢٠ بلداً نامياً وبلداً ذا اقتصاد انتقالي في هذه القارة أيضاً بينما توجد ثلاثة من هذه البلدان والاقتصادات في أمريكا الوسطى والجنوبية (البرازيل والمكسيك وبنما) وواحد منها في أفريقيا (مصر). ولاتزال الصين تمثل البلد الذي يستأثر بأكبر حصة من إجمالي حركة الحاويات. ويقع نصف أهم ٢٠ ميناءً في الصين، بما فيها هونغ كونغ (الصين) ومقاطعة تايوان الصين. وسجل إجمالي حركة الحاويات في الموانئ الصينية، باستثناء هونغ كونغ (الصين)، نمواً إيجابياً بلغ ٨,٧ في المائة ووصل إلى ١٧٣,٩ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. واستأثرت الموانئ الصينية، عدا موانئ هونغ كونغ (الصين) ومقاطعة تايوان الصينية، بزهاء ٢٦,٨ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في العالم في عام ٢٠١٣ بعد أن كانت هذه النسبة ٢٥,٨ في المائة في السنة السابقة (يرد في الفصل الأول بيان أكثر تفصيلاً للعرض والطلب في التجارة العالمية).

ويُبين الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ ميناءً للحاويات في العالم خلال الفترة ٢٠١١-٢٠١٣. وبلغ نصيب أهم ٢٠ ميناءً من موانئ الحاويات قرابة ٤٦ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في العالم في عام ٢٠١٣. وحققت هذه الموانئ مجتمعة زيادة قدرها ٥,٤ في المائة في إجمالي الحركة في عام ٢٠١٣، مقابل نسبة الزيادة التقديرية لعام ٢٠١٢ وهي ٣,٥ في المائة. وتضم القائمة ١٥ ميناءً من الاقتصادات النامية تقع جميعها في آسيا. أمّا السلع المصنّعة المتبقية فتوجد في بلدان متقدمة، منها ثلاثة موانئ في أوروبا واثنان في أمريكا الشمالية. وتقع جميع أهم ١٠ موانئ في آسيا، وذاك دليل على أهمية هذه المنطقة في حركة السلع المصنّعة وشبه المصنّعة. وصعد ميناء شينزهين درجة واحدة فتجاوز لأول مرة ميناء هونغ كونغ (الصين) وأصبح ثالث أكبر ميناءٍ للحاويات في العالم. وفي عام ٢٠١٣، سجل ميناء هونغ كونغ (الصين) نمواً سلبياً بلغ ٣,٣ في المائة وهي أكبر نسبة هبوط بين كافة أهم ٢٠ ميناء. وتراجع ميناء روتردام بنسبة ٢ في المائة ولكنه تمكن من الاحتفاظ برتبته التي تجعل منه الميناء الحادي عشر في العالم. وسجلت موانئ أنتويرب ولوس أنجلوس وتاجونغ بلياس نمواً سلبياً أيضاً في عام ٢٠١٣. وارتفع ميناء كينغداو درجتين، بينما ارتفعت دبي ولونغ بيتش وكريامين درجة واحدة. وتقدم ميناء داليان تقدماً ملحوظاً فارتفع خمس

ألف- إجمالي الحركة في الموانئ

يتناول هذا الفصل البضائع المنقولة في حاويات التي تستأثر بأكثر من نصف قيمة التجارة البحرية الدولية كلها ونحو سدس حجمها. ويمثل إجمالي حركة الحاويات في الموانئ قياس عدد الحاويات التي تمر عبر الميناء وهي تسجل بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً.

١- موانئ الحاويات

يورد الجدول ٤-١ مجموع إجمالي حركة الحاويات في ٨٠ بلداً نامياً واقتصاداً انتقالياً يتجاوز فيها إجمالي الحركة السنوي على الصعيد الوطني ١٠٠.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (يمكن الاطلاع على إجمالي الحركة في ١٢٦ بلداً واقتصاداً في الموانئ في الاقتصادات النامية بنسبة تُقدَّر بنحو ٧,٢ في المائة فبلغ ٤٦٦,١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويفوق هذا النمو نسبة ٥,٢ في المائة المسجلة في السنة الماضية. ويُقدَّر نمو إجمالي حركة الحاويات في جميع البلدان في عام ٢٠١٣ بمقدار ٦٥١,١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي بزيادة قدرها ٥,٦ في المائة من السنة السابقة.

وزادت حصة الاقتصادات النامية من إجمالي حركة الحاويات في العالم بنسبة ١ في المائة فبلغت ٧١,٦ في المائة. وخلال السنوات القليلة الماضية، حدثت زيادة تدريجية في حصة البلدان النامية العالمية من إجمالي حركة الحاويات في العالم بفضل ازدياد مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية وإلى استخدام الحاويات في نقل البضائع السائبة الجافة الذي ما انفك يزداد. ولم تشهد سوى أربعة من الاقتصادات النامية والبلدان ذات الاقتصادات الانتقالية المدرجة في الجدول ٤-١ (كولومبيا ومصر وهونغ كونغ (الصين) وعمان) نمواً سلبياً في إجمالي حركة الحاويات في الموانئ في عام ٢٠١٣، بينما بلغ عدد البلدان التي كان فيها النمو سلبياً ١٢ بلداً في عام ٢٠١٣. ويبدو أن التراجع في كولومبيا يندرج في إطار هبوط إقليمي أوسع نطاقاً في إجمالي حركة الحاويات لأن الموانئ الواقعة في حوض الكاريبي تشهد بوجه عام تراجعاً في التجارة الخارجية (The Gleaner, 2014). أمّا في مصر، فيبدو أن المخاوف السياسية تجعل بعض البضائع تنأى عنها (UKPRwire, 2014). وبذلت هونغ كونغ (الصين) جهداً جهيداً في السنوات القليلة الماضية للاحتفاظ بموقع الصدارة في مواجهة منافسة شديدة من شنغهاي وسنغافورة. ويبدو

يوان (١٢٣ بليون دولار) حيث زادت الصناعات الأولية بنسبة ٤,٨ في المائة والصناعات الثانوية بنسبة ٩,٤ في المائة. ونما قطاع الخدمات بنسبة ٩,١ في المائة فبلغ عدد المؤسسات المالية العاملة في المدينة ٦٣٩ مؤسسة بنهاية عام ٢٠١٣ وهو عدد يقف شاهداً على أهميتها (Rainy Yao, 2014).

درجات بنسبة نمو بلغت ٢٤,٢ في المائة. وتقع في ميناء داليان أكبر منطقة للتجارة الحرة في الصين، هي منطقة داليان للتجارة الحرة، التي تبلغ مساحتها ٢٥١ كيلومتر مربع ساعدت في انعاش التجارة عبر هذا الميناء. وفي عام ٢٠١٣، نما الناتج المحلي الإجمالي لميناء داليان بمعدل سنوي قدره ٩ في المائة فتجاوز ٧٦٥,٠٨ بليون

الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ محطة نهائية للحاويات وإجمالي حركة الحاويات فيها لأعوام ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير)

اسم الميناء	٢٠١١	٢٠١٢	الأرقام الأولية لعام ٢٠١٣	النسبة المئوية للتغير ٢٠١١/٢٠١٢	النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢/٢٠١٣
شنغهاي	٣١ ٧٠٠ ٠٠٠	٣٢ ٥٢٩ ٠٠٠	٣٦ ٦١٧ ٠٠٠	٢,٦٢	١٢,٥٧
سنغافورة	٢٩ ٩٣٧ ٧٠٠	٣١ ٦٤٩ ٤٠٠	٣٢ ٦٠٠ ٠٠٠	٥,٧٢	٣,٠٠
شينزهين	٢٢ ٥٦٩ ٨٠٠	٢٢ ٩٤٠ ١٣٠	٢٣ ٢٧٩ ٠٠٠	١,٦٤	١,٤٨
هونغ كونغ (الصين)	٢٤ ٣٨٤ ٠٠٠	٢٣ ١١٧ ٠٠٠	٢٢ ٣٥٢ ٠٠٠	-٥,٢٠	-٣,٣١
بوسان	١٦ ١٨٤ ٧٠٦	١٧ ٠٤٦ ١٧٧	١٧ ٦٨٦ ٠٠٠	٥,٣٢	٣,٧٥
نينغبو	١٤ ٦٨٦ ٢٠٠	١٥ ٦٧٠ ٠٠٠	١٧ ٣٥١ ٠٠٠	٦,٧٠	١٠,٧٣
كينغداو	١٣ ٠٢٠ ٠٠٠	١٤ ٥٠٣ ٠٠٠	١٥ ٥٢٠ ٠٠٠	١١,٣٩	٧,٠١
كوانغزو	١٤ ٤٠٠ ٠٠٠	١٤ ٧٤٣ ٦٠٠	١٥ ٣٠٩ ٠٠٠	٢,٣٩	٣,٨٣
دبي	١٣ ٠٠٠ ٠٠٠	١٣ ٢٧٠ ٠٠٠	١٣ ٦٤١ ٠٠٠	٢,٠٨	٢,٨٠
تيانجين	١١ ٥٠٠ ٠٠٠	١٢ ٣٠٠ ٠٠٠	١٣ ٠٠٠ ٠٠٠	٦,٩٦	٥,٦٩
روتterdam	١١ ٨٧٦ ٩٢١	١١ ٨٦٥ ٩١٦	١١ ٦٢١ ٠٠٠	-٠,٠٩	-٢,٠٦
بورت كلانغ	٩ ٦٠٣ ٩٢٦	١٠ ٠٠١ ٤٩٥	١٠ ٣٥٠ ٠٠٠	٤,١٤	٣,٤٨
داليان	٦ ٤٠٠ ٠٠٠	٨ ٠٦٤ ٠٠٠	١٠ ٠١٥ ٠٠٠	٢٦,٠٠	٢٤,١٩
كاوزيونغ	٩ ٦٣٦ ٢٨٩	٩ ٧٨١ ٢٢١	٩ ٩٣٨ ٠٠٠	١,٥٠	١,٦٠
هامبورغ	٩ ٠١٤ ١٦٥	٨ ٨٦٣ ٨٩٦	٩ ٢٥٨ ٠٠٠	-١,٦٧	٤,٤٥
لونغ بيتش	٦ ٠٦١ ٠٩٩	٦ ٠٤٥ ٦٦٢	٨ ٧٣٠ ٠٠٠	-٠,٢٥	٤٤,٤٠
انتويرب	٨ ٦٦٤ ٢٤٣	٨ ٦٣٥ ١٦٩	٨ ٥٧٨ ٠٠٠	-٠,٣٤	-٠,٦٦
كزيامين	٦ ٤٦٠ ٧٠٠	٧ ٢٠١ ٧٠٠	٨ ٠٠٨ ٠٠٠	١١,٤٧	١١,٢٠
لوس انجلس	٧ ٩٤٠ ٥١١	٨ ٠٧٧ ٧١٤	٧ ٨٦٩ ٠٠٠	١,٧٣	-٢,٥٨
تانجونغ بلباس	٧ ٥٠٠ ٠٠٠	٧ ٧٠٠ ٠٠٠	٧ ٦٢٨ ٠٠٠	٢,٦٧	-٠,٩٤
مجموع أهم ٢٠ ميناء	٢٧٤ ٥٤٠ ٢٦٠	٢٨٤ ٠٠٥ ٠٨٠	٢٩٩ ٣٥٠ ٠٠٠	٣,٤٥	٥,٤٠

المصدر: أمانة الأونكتاد وDynamar B.V., June 2014.

ملاحظة: في هذه القائمة، لا تشمل سنغافورة ميناء جورونغ.

مشغلي المحطات النهائية حسب إجمالي حركة الحاويات والخصمة من السوق. ومعاً، تتحكم أهم ١٠ محطات نهائية للحاويات في العالم في نحو ٢٢٤ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، أي قرابة ٣٧ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم المبيّنة في الجدول ٤-١.

باء- عمليات المحطات النهائية

يتسم قطاع محطات الحاويات بقدر كبير من التجزؤ. ورغم ذلك توسعت فيه جهات دولية فاعلة عديدة توسعاً أكسبها وجوداً عالمياً. ويورد الجدول ٤-٣ أهم ١٠ مشغلين من

ورغم النمو الضعيف في أحجام إجمالي الحركة في الموانئ مقارنة بمستوياتها قبل الأزمة الاقتصادية، يتسم قطاع تشغيل المحطات النهائية بنشاط شديد. وباع عدد من مشغلي المحطات النهائية على الصعيد العالمي أنشطتهم سعياً لترشيد عملياتهم وتركيزها، فباع مشغلو المحطات النهائية الذين تربطهم روابط وثيقة بوصلات النقل البحري مثل APM Terminal و Mitsui O.S.K. Lines محطات نهائية، في حين سعى بعض مشغلي المحطات النهائية المألوفين مثل DP World و Stevedoring Services of America لتعزيز وضعهم بالتركيز على الاستثمار. وباع ICTSI وهو مشغل أصغر حجماً للمحطات النهائية بعضاً من هذه المحطات أيضاً. بيد أن ذلك يعزى دون ريب إلى نمو هذه المحطات وتركيز الشركة على الاستثمار في المحطات النهائية الصغيرة والمتوسطة الحجم.

الجدول ٣-٤ أهم ١٠ مشغلي الحاويات في العالم، ٢٠١٢ (وحدات معادلة لعشرين قدماً والحصة من السوق)

المشغل	مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً	في المائة الحصة
١ PSA	٥٠,٩	٨,٢
٢ HPH	٤٤,٨	٧,٢
٣ APMT	٣٣,٧	٥,٤
٤ DPW	٣٣,٤	٥,٤
٥ Cosco	١٧	٢,٧
٦ Terminal Investment Ltd.	١٣,٥	٢,٢
٧ China Shipping Terminal Development	٨,٦	١,٤
٨ Hanjin	٧,٨	١,٣
٩ Evergreen	٧,٥	١,٢
١٠ Eurogate	٦,٥	١

المصدر: Drewry Maritime Research.

الجدول ٤-٤ أكبر المحطات النهائية العالمية، ٢٠١٣ (تحركات الحاويات للسفينة، في الساعة، في جميع أحجام السفن، وإجمالي الحركة حسب الميناء والبلد)

المحطة النهائية	الميناء	البلد	إنتاجية المرسى في عام ٢٠١٣	ترتيب الميناء (إجمالي الحركة)	ترتيب البلد (إجمالي الحركة)
APM Terminals Yokohama	يوكوهاما	اليابان	١٦٣	٤١	٧
Tianjin Xingang Sinor Terminal	تيانزين	الصين	١٦٣	١٠	١
Ningbo Beilun Second Container Terminal	نينغبو	الصين	١٤١	٦	١
Tianjin Port Euroasia International Container Terminal	تيانزين	الصين	١٣٩	١٠	١
Qingdao Qianwan Container Terminal	كينغداو	الصين	١٣٢	٧	١
Xiamen Songyu Container Terminal	كزيامين	الصين	١٣٢	١٨	١
Tianjin Five Continents International Container Terminal	تيانزين	الصين	١٣٠	١٠	١
Ningbo Gangji (Yining) Terminal	نينغبو	الصين	١٢٧	٦	١
Tianjin Port Alliance International Container Terminal	تيانزين	الصين	١٢٦	١٠	١
DP World-Jebel Ali Terminal	جبل علي	الإمارات العربية المتحدة	١١٩	٩	٩
Khorfakkan Container Terminal	خور الفكان	الإمارات العربية المتحدة	١١٩	٣٤	٩

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

ملاحظة: رغم تسجيل ١١ محطة نهائية تتقاسم DP World Jebel Ali Terminal و Khorfakkan Container Terminal المركز العاشر بالاشتراك.

(انظر <http://stats.unctad.org/TEU>)، بينما تحتل الصين المرتبة الأولى مما يُوضِّح أن تحقيق الكفاءة في المرسى لا يقتضي وجود حجم كبير من إجمالي الحركة. وفي ما يخص الموانئ، يتبوأ ميناء يوكوهاما المرتبة الأولى من حيث كفاءة المرسى ولكنه يأتي في المرتبة الحادية والأربعين بمقياس الحجم. وترد أربع محطات نهائية مختلفة داخل ميناء تيانينان، الصين، ضمن أهم ١٠ محطات، وذلك مؤشر على درجة الكفاءة العالية التي يتمتع بها المرسى في ذلك الميناء.

يُبيِّن الجدول ٤-٤ أفضل محطات الحاويات النهائية أداءً حسب التصنيف الذي وضعته مجلة التجارة (JOC)^(١١). ويتضح من النتائج أن اليابان والصين والإمارات العربية المتحدة هي البلدان الثلاثة الوحيدة التي تدرج في إطار أهم ١٠ محطات نهائية، حيث يبلغ عدد المحطات النهائية في الصين ثماني محطات. ومن اللافت للنظر أن اليابان تأتي في المرتبة السابعة حسب تصنيف الأونكتاد للبلدان من حيث حجم إجمالي الحركة في الموانئ

China Merchants Holdings International و APM Terminals و PSA و CSX World Terminals و OCCL و COSCO Pacific و DPW. وبذلك فقد تكون المنافسة بين المحطات النهائية داخل الميناء حافظاً لزيادة الكفاءة.

ويُصنّف الجدول ٤-٥ ميناء تيانيان بحسبانه أكفأ ميناءً للحاويات في العالم حيث أنه حقق مكاسب إنتاجية فاقت نظيرتها في السنة السابقة بنسبة ٥٠ في المائة. ويضم ميناء تيانيان عدداً كبيراً من مشغلي المحطات النهائية الدوليين مثل

الجدول ٤-٥ أهم موانئ العالم حسب الإنتاجية، ٢٠١٣ (تحركات الحاويات للسفينة، في الساعة، على متن جميع أحجام السفن والزيادة بالنسبة المئوية)

الميناء	البلد	إنتاجية المرسى في عام ٢٠١٣	إنتاجية المرسى في عام ٢٠١٢	الزيادة بالنسبة المئوية ٢٠١٢/٢٠١٣
تيانيان	الصين	١٣٠	٨٦	٥١٪
كينغداو	الصين	١٢٦	٩٦	٣١٪
نينغبو	الصين	١٢٠	٨٨	٣٦٪
جبل علي	الإمارات العربية المتحدة	١١٩	٨١	٤٧٪
خور الفكان	الإمارات العربية المتحدة	١١٩	٧٤	٦١٪
يوكوهاما	اليابان	١٠٨	٨٥	٢٧٪
يانتيان	الصين	١٠٦	٧٨	٣٦٪
كزيامين	الصين	١٠٦	٧٦	٣٩٪
بوسان	جمهورية كوريا	١٠٥	٨٠	٣١٪
نانشا	الصين	١٠٤	٧٣	٤٢٪

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

فقد اكتملت المرحلة الثانية من توسع رئيسي فيه يتيح إقامة ست رافعات قطرية لسفن سوپر بوست ماكس وأربع رافعات من طراز Tandem على مرسى يبلغ طوله ٨٠٠ متراً وعمق غاطسه ١٦ متراً (United Arab Emirates, و يمكن السفن من الرسو جنباً إلى جنب (Department of Seaports and Customs, 2014).

جيم- التطورات في الموانئ

يمثل تطوير الموانئ عملية لا غنى عنها لأي بلد يرغب في المشاركة المثمرة في التجارة الدولية، فالموانئ هي المدخل للوصول إلى شركاء التجارة العالميين والنقل البحري من أكثر وسائل النقل على مسافات بعيدة كفاءة من حيث التكاليف. وقد جرى العرف على أن تُعتبر الموانئ أصولاً بالغة الأهمية فهي، فضلاً عن كونها المنفذ إلى البلد المعني، تمثل الموقع الذي تُجى فيه الضرائب على الواردات والمكوس. بيد أن دور الموانئ ما فتئ يتطور وثمة فرق بين البلدان النامية والبلدان المتقدمة في هذا المجال، ففي كثير من البلدان النامية، يمثل جبي الضرائب في الموانئ حصة كبيرة من جميع إيرادات الحكومة. فعلى سبيل المثال، تعتبر هيئة موانئ تنزانيا من أهم دافعي

وفي أوروبا، كانت Euromax Terminal Rotterdam أفضل المحطات النهائية للحاويات أداءً المتوسط المقدمة للحاويات للسفينة في الساعة لجميع أحجام السفن تليها محطة MSC Gate Container Terminal في بريمرهافن في ألمانيا (الترتيب ٩٨). وفي الشرق الأوسط، حققت محطة Salalah Container Terminal في صلالة بعمان ٩١ حركة للحاويات للسفينة في الساعة. ولم تُقدم أي أرقام عن كفاءة المحطات النهائية في الموانئ الأفريقية رغم أن الرقم المتوسط المقدم للقارة في عام ٢٠١٢ كان ١٩ حركة للحاويات للسفينة في الساعة لجميع أحجام السفن. ويقل هذا الرقم كثيراً عن أعلى المحطات النهائية رتبة في الوقت الحالي. ورغم أنه يُظهر أن ثمة فرصة للتحسن فإن انعدام رقم مناظر له في عام ٢٠١٣ قد يوحي بعدم حدوث تغيير. ومما يثير الاهتمام أن زيادة كفاءة موانئ الصدارة في العالم تتراوح بين ٢٧ في المائة (يوكوهاما) و ٦١ في المائة (خور الفكان) ويمثل ذلك تحسينات ملموسة وغير تراكمية كما قد يكون متوقعاً. وتتولى شركة APM Terminal تشغيل ميناء يوكوهاما ولا ريب في أن الخبرة التي اكتسبتها من إدارة حافظتها العالمية من المحطات الطرفية كان لها ضلع في ما تحقق. وبالنسبة إلى خور الفكان، فقد يعود السبب إلى التحسينات التي أُجريت في الميناء في الآونة الأخيرة،

بليون دولار من الإيرادات الإضافية من زيادة تدفق الحركة عندما تصبح القناة الموسعة منذ وقت قريب جاهزة للتشغيل.

وتقدم قناة بنما خدماتها لأكثر من ١٤٤ طريقاً بحرياً تربط ١٦٠ بلداً وتصل إلى نحو ١٧٠٠ ميناء في العالم. وبلغ مجموع عمليات العبور في قناة بنما ١٢٠٤٥ عملية في عام ٢٠١٣ وهو عدد أقل من السنة السابقة بنسبة ٦,٥ في المائة. ومن هذا المجموع، بلغت نسبة سفن الحاويات ٢٥ في المائة من عدد السفن التي عبرت القناة (٣١٠٣ سفن)، بانخفاض قدره ٦,٤ في المائة عن السنة السابقة. ومع ذلك، تنقل سفن الحاويات نسبة تقديرية تبلغ ٥٢ في المائة من التجارة البحرية العالمية من حيث القيمة وهي من نمّة ذات أهمية كبيرة في التجارة العالمية. وخلال عام ٢٠١٣، عبر القناة أكثر من ٣١٩ مليون طن، أي بانخفاض قدره ٣,٩ في المائة عن السنة السابقة، تمثل نحو ٣,٤ في المائة من التجارة البحرية العالمية. وستكون الموانئ الواقعة على ساحل الولايات المتحدة الشرقي، مثل نيويورك وفيرجينيا، المستفيد المباشر من توسيع القناة على الأرجح.

ويجذب منافس لقناة بنما الاهتمام أيضاً في نيكاراغوا حيث أجاز الكونغرس في حزيران/يونيه ٢٠١٣ مقترحاً بإنشاء قناة في هذا البلد. ويُرجّح أن تكون هذه القناة أطول من قناة بنما بثلاث مرات حيث يبلغ طولها ٢٧٨ كيلومتراً. وإن أنشئت هذه القناة فستكون أوسع من قناة بنما وتتمكن من تقديم خدماتها لأكثر السفن الحالية في العالم. وتُقدّر تكلفة القناة بنحو ٤٠ بليون دولار وستُنشئها وتشغلها شركة صينية هي شركة Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. ومُنحت الشركة عقد امتياز لمدة ٥٠ عاماً لبناء ممر مائي وتشغيله يتضمن خياراً يقضي بتمديده لمدة ٥٠ عاماً أخرى. ويستخدم مشروع قناة نيكاراغوا مباشرة ٥٠.٠٠٠ شخص ويستفيد منه ٢٠٠.٠٠٠ شخص آخر بشكل غير مباشر. ويُتوقع أن يبدأ التشييد في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ وأن يستغرق خمس سنين (NBC News, 2014).

ولئن كان من الجلي أن لتطوير قنوات العبور تداعيات محتملة عديدة، فإن تقييمها بأي قدر من الوثوق أمر عسير، فأى مشروع توسيع يتضمن مشاركين عديدين فيه وهو عرضة لعوامل غير معروفة عديدة، لا سيما بالنظر إلى الشكوك التي تكتنف الاقتصاد العالمي والتطورات التقنية السريعة في مجالات من بينها حجم السفن وتصميمها.

الضرائب في جمهورية تنزانيا المتحدة، ففي عام ٢٠١١ دفعت هذه الهيئة Tanzania International Container Terminal Services ٤٣ مليون دولار و ١٥ مليون دولار على التوالي فاحتلتنا معاً المرتبة الثالثة في البلاد من حيث المساهمات الضريبية، مما يدل على أهمية الموانئ في الناتج المحلي الإجمالي لهذا البلد. وفي ٢٠٠٩/٢٠١٠، جبت جمهورية تنزانيا المتحدة ٤,٥ ترليون شلن تنزاني (٢,٨ بليون دولار) من الضرائب، نحو ٣٠ في المائة منها من ضريبة الدخل بينما مثلت المكوس ١٨ في المائة والرسوم على الواردات نحو ٩ في المائة (Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania, 2012). وورد في تقرير حديث أعده البنك الدولي عن جمهورية تنزانيا المتحدة "سيُمكن تحسين الكفاءة في الميناء من زيادة فعالية جبي الضرائب فتزداد إيراداتها زيادة ملموسة" (World Bank Group Africa Region, Poverty Reduction and Economic Management, 2013). ولذلك، يمثل تطوير الموانئ وإصلاحها عنصرين أساسيين في سلامة وضع البلد المعني المالي. غير أن جبي الضرائب في الميناء أضحت أقل أهمية في البلدان المتقدمة. ويعزى ذلك في جانب منه إلى ظهور طرائق جديدة لفرض الضرائب مثل ضريبة الدخل والضريبة على الرواتب وإلى الجهود المبذولة لترشيد عمليات الموانئ وتيسير انسياب السلع. فعلى سبيل المثال، تمثل المكوس ورسوم الجمارك في الولايات المتحدة ٣ في المائة و ١ في المائة على التوالي من مجموع إيرادات الحكومة (National Priorities Project, 2014).

١ - طرق العبور

في الأمريكتين لا يزال توسيع قناة بنما الذي بدأ في عام ٢٠٠٧ السبب الرئيس الذي يُعزى إليه كثير من مشاريع تطوير الموانئ، فرغم وقوع سلسلة من النكسات وحدوث تجاوزات في التكلفة في ٢٠١٣-٢٠١٤ يُنتظر أن يكتمل توسيع القناة في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥. وتشمل أعمال التوسيع إضافة مجموعة ثالثة من الأقفال لنظام القناة وتعميق القنوات الحالية وتوسيعها (لتصل إلى ٥٤,٨٦ متراً) حتى تتمكن سفن الحاويات التي تصل سعتها إلى ١٣ ٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً وسواها من السفن الكبيرة من العبور. ولن تتمكن أكبر سفن الحاويات المبحرة من عبور القناة الموسعة. وتبلغ تكلفة مشروع التوسيع في الوقت الحالي ٧ بلايين دولار بتجاوز في التكلفة قدره ١,٦ بليون دولار. وفي عام ٢٠١٣، حققت القناة رسوماً بلغت ١,٨ بليون دولار، بانخفاض قدره ٠,٢ في المائة عن السنة السابقة. وتوقع هيئة قناة بنما الحصول على

SPARCS N4 في ١٠٧ مواقع في ٤٧ بلداً، منها ٦٣ عاملة في الوقت الحالي (Navis, 2014).

دال - بعض التحديات الحالية التي تواجه الموانئ

١ - السفن الأكبر حجماً وتركيز البضائع

يتمثل أحد أهم التحديات التي تواجهها موانئ الحاويات اليوم في تحديث مرافقها لتستوعب الزيادة في حجم السفن والضغوط التي يضعها ذلك على مناولة البضائع زمنياً ومكاناً. وتعني السفن الكبيرة ضرورة الاستثمار في رافعات أكبر حجماً يكون بوسعها أن تعالج أكثر الحاويات بعداً عن المرسى. وقد جرت العادة على تصميم رافعات الحاويات لخدمة سفن يبلغ عرضها ١٣ حاوية. ومنذ أن بدأ مالكو السفن يطلبون سفن Post-panamax في عام ١٩٨٨، دعت الحاجة إلى استخدام رافعات أبعد مدى يصل نطاقها إلى ١٨ حاوية في الطرق الرئيسية. ويستدعي أحدث جيل من السفن مدى أبعد من ذلك (٢٢-٢٣ حاوية) وتشدد شركات النقل البحري المنتظمة الضغوط على الموانئ للاستثمار في هذه المعدات الشاطئية أو الاستبعاد من خطوط التجارة الرئيسية بين الشرق والغرب. ومع وصول السفن الكبيرة، يُعاد استخدام أكبر السفن السابقة من طرق الشرق - الغرب ذات الأحجام الضخمة التي توجد عليها موانئ متطورة إلى طرق الشمال - الجنوب الأصغر حيث التجارة أقل حجماً. وعادة ما تُخدم طرق الشمال - الجنوب موانئ البلدان النامية التي يشهد الضغط عليها لتستثمر في رافعات أبعد مدى وإلا أصبحت موانئ فرعية.

كثيراً ما يكون المستثمرون بحاجة إلى "استباق التطورات المستقبلية" في إنشاءاتهم حتى تلي الاحتياجات الناشئة عن المستجديات المستقبلية التي لم يوضع لها تصور بعد. ولذلك، يكمن التحدي الذي يواجه مخططي الموانئ في فهم الكيفية التي قد يتغير بها السوق من منظور زبائنهم. وتمثل وفورات الحجم واستخدام سلسلة اللوجستيات كجزء من دورة الإنتاج اتجاهين متزايدين. ومن خلال إدارة المخزونات إدارة أفضل وتحسين موثوقية السفن، فقد تتيح التكنولوجيا استخدام السفن مستودعات عائمة. وسيكون الجيل المقبل من سفن الحاويات أكبر حجماً بل وأُعدت تصورات لسفن تبلغ سعتها ٢٢ ٨٠٠ و ٢٤ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قداماً. وسيكون عرض هذه السفن نحو ٦٤ متراً وطولها ٤٨٧ متراً. ويُرجَّح خبراء القطاع أن لا يتعدى طول السفن ٤٠٠-٤٥٠ متراً. ويعزى ذلك أولاً إلى التكاليف المقترنة بزيادة السفن طولاً، فالسفن

٢ - التطورات الأخرى ذات الصلة بالموانئ

خلال عام ٢٠١٣، أضحى أوزان الحاويات مسألة بالغة الأهمية لدى محطات الحاويات النهائية في جميع أنحاء العالم. فعقب اتفاق تم التوصل إليه في المنظمة البحرية الدولية، سُجِّرى عمليات تحقق إلزامية من أوزان الحاويات. وسيصبح التحقق من أوزان الحاويات بحسبان شرطاً لتحميل الحاويات المعبأة للتصدير على متن السفن جزءاً من تنقيح لاتفاقية سلامة الأرواح في البحار من المقرر أن يصبح نافذاً في تموز/يوليه ٢٠١٦. وينبغي على المعبئين والناقلين الالتزام بهذه التقييدات المفروضة على الأوزان التي يُرجَّح أن يتم التحقق منها في الميناء. ويحتمل أن تكون جسور قبان ومستشعرات الأحمال اللولبية القفل المركبة على المرافع أكثر وسيلتين تفضيلاً للتحقق من الوزن. وتأتي هذه القواعد التنظيمية بعد الحوادث الجسيمة التي وقعت مثل جنوح السفينة MSC Napoli في عام ٢٠٠٧.

ودفعت المخاوف التي تتاب حكومة المملكة المتحدة من فرط اعتماد خطوط النقل البحري المنتظمة على التقانة في الإبحار في القنال الإنكليزي وهو أكثر الممرات المائية نشاطاً في العالم، إلى إقامة سبع من محطات eLoran على طول ساحل المملكة المتحدة^(١٢). وستكون هذه المحطات بمثابة نظام احتياطي يدعم النظم العالمية لتحديد المواقع التي ستظل الوسيلة الأولى التي سيستخدمها قباطنة السفن لتحديد الموقع والمسار عند وقوع حوادث مثل "التشويش" المتعمد أو العرضي بفعل أشخاص أو بسبب أحوال الطقس الشديدة السوء (على سبيل المثال، الأعاصير والعواصف) أو الحوادث الكونية (مثل الأعاصير الشمسية). وبحلول عام ٢٠١٩، ستقام ٢٠ محطة إضافية كل منها بحجم خزانة ملفات في مختلف أنحاء المملكة المتحدة وأيرلندا. وتجري مشاورات بين المملكة المتحدة وجمهورية كوريا للبحث في كيفية تنفيذ نظام مشابه في الجزيرة الكورية.

ومن المؤلفون أن توجد في المحطات النهائية في الموانئ نظم لتشغيل المحطات النهائية وأداة لتخطيط موارد المؤسسة. وثمة نظم مختلفة مُعدَّة حسب الحاجة وعادة ما يعود تصميمها إلى الموانئ الكبيرة مثل سنغافورة. ويمثل نظام PSA لعمليات المحطات النهائية الحاسوبية المتكاملة نظاماً صُمِّم خصيصاً لتلبية احتياجات هذا الميناء. غير أن NAVIS يتصدر السوق وهو شعبة من شركة Cargotec Corporation متخصصة في إنتاج البرمجيات. ويُمكن أحدث نظام أنتجه لتشغيل المحطات النهائية وهو نظام SPARCS N4 الرزء من إجراء عمليات عديدة تشمل عدة مواقع جغرافية من موقع مركزي واحد. ولذلك أصبح هذا النظام مرغوباً لدى مشغلي المحطات النهائية العالميين الذين بحوزتهم حوافز دولية كبيرة. ويوجد نظام

جبل علي النهائية، في دبي، رافق شراء ١٩ رافعة رصيفية لتحميل السفن وتفريغها طلباً لشراء ٥٠ رافعة قنطرية أوتوماتيكية دارجة على سكة حديدية سلّمت أربع منها منذ وقت قريب. وتستطيع هذه الرافعات القنطرية التي يقارب عرضها ٥٠ متراً وارتفاعها ٣٢ متراً أن ترفع تزامنياً وحدات من الحاويات يصل عرضها إلى ١٠ حاويات وارتفاعها إلى ست حاويات (Seatrade, 2014).

٢- الشواغل البيئية

على غرار أغلب القطاعات الصناعية، تتعرض الموانئ لضغط متزايد لتخفيض تأثيرها في البيئة. وفي عام ٢٠١٥، يُتوقع أن تعتمد الأمم المتحدة أهدافاً إيمائية مستدامة تستند إلى الأهداف الإنمائية للألفية. ويُتوقع أن توضع هذه الأهداف التي تخضع حالياً للنقاش في سلسلة من الحوار في إطار الفريق العامل المفتوح العضوية في صيغتها النهائية لتعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في نيويورك في أيلول/سبتمبر ٢٠١٥. وستستند الأهداف الجديدة إلى الوثيقة الختامية لمؤتمر ريو+٢٠ المعنونة "المستقبل الذي نصبو إليه" بمعالجة مسائل عديدة من مسائل التنمية المستدامة ليس أقلها شأنًا الوسائل الكفيلة بتحقيق التنمية مع إحداث أقل قدر من التأثير في البيئة^(١١).

وتؤثر الموانئ في البيئة بطرق شتى، فعلى سبيل المثال قد يؤدي تشييدها الأولي في مواقع غير معمورة إلى هجرة الحيوانات البرية المحلية. وقد تؤدي حركة السفن إلى زعزعة الحياة البرية الطبيعية وتجعل بعض المناطق غير قابلة للحياة فيها. وقد تؤثر إقامة الموانئ على مقربة من المدن في حياة البشر الذين يعيشون ويعملون بالقرب منها. وتثبت أدلة كثيرة أن استخدام مواد البناء، مثل الإسمنت، يؤثر على البيئة في جميع المراحل بدءاً من استخراجها من المحاجر وحتى مرحلة استعمالها. وتؤثر ضرورة تجريف القنوات والمراسي في المنطقة المعنية وفي المواقع التي توضع فيها المواد المحروقة. وفي بعض الأحيان، تكون هذه المواد مشبعة بالسميات من المركبات أو بملوثات البضائع التي تدخل البحر عندما تتدفق مياه الأمطار من الأرصفة.

ومن المؤلف عند تشييد الموانئ إجراء تقييم لتأثيرها في البيئة تليه مشاورات تُعقد مع الأطراف المتضررة أو مجموعات المصالح. وبذلك تتم الموازنة بين إبعاد الموائ الطبيعية والأحياء البرية والمكاسب العائدة على الاقتصاد المحلي بغية إعداد تقرير تحليلي للتكاليف والفوائد. وقد تستغرق هذه المشاورة العلنية سنين عدة وتكلف الملايين ثم يكون مآلها الإبقاء على الوضع الراهن. ومن الأمثلة على ذلك مشروع ميناء الحاويات الجديد المقترح إنشاؤه في دبيدين باي، في ساوثامبتون بالمملكة المتحدة بتكلفة تبلغ ٦٠٠ مليون

الأقصر والأعرض أكثر توازناً ولها غاطس أقل عمقاً، مما يُمكنها من أن تخدم على نحو أفضل موانئ البلدان النامية التي تعجز عن تجريف سواحلها. وفوق ذلك، تتطلب السفن الأعرض مقداراً أقل من مياه الصابورة من السفن الأضيق ومن ثم فهي تساهم بقدر أقل في الغزو الضار للطفيليات الأجنبية في المياه غير المحلية الذي قد يؤدي إلى حدوث تلوث بيئي حسيب في بعض المناطق المهشة (Lloyd's List Containerisation International, 2013). ولذلك، لا يكون لزاماً على الموانئ أن تُشيّد مراسي أطول إلا إذا كانت راغبة في مناولة عدة سفن في آن واحد، بل يجب عليها أن تُنشئ قنوات نفاذ أعمق وأحواض دوران أوسع ومرافق أكثر لإرشاد السفن وأرصفتها أكثر متانة ومناطق تخزين أرحب وأنظمة أكثر تطوراً لتشغيل المحطات النهائية داخل الميناء. ومن ثم، فالقيد الحقيقي ليس مالياً فحسب بل ومكانياً أيضاً، فخارج الميناء، ينبغي أن تكون الطرق السيارة والممرات المائية الداخلية وشبكات السكك الحديدية قادرة على معالجة أحجام أكبر من البضائع. زد على ذلك ضرورة زيادة عدد مركبات الشحن وعربات السكك الحديدية والقوارب أو الشاحنات. ولأن الناقلين برأ يفضلون النقل عبر الطرقات (لتمتعهم بمزيد من القدرة على التنبؤ والموثوقية التي تحققها المليكة)، فإن ذلك يعني بالضرورة ارتفاع انبعاثات الكربون وزيادة تأثير العوامل الخارجية الأخرى على البيئة. وقد يكون في اختيار موقع جديد غير مُعمر لإقامة محطة الحاويات النهائية حل لبعض المشاكل ولكنه يخلق مشاكل أخرى أيضاً.

وتكون الرافعات الأكبر حجماً أكثر طولاً على وجه الإطلاق وهي تزيد تعرض الرافعة وسائقها لمزيد من عدم الاستقرار بفعل شدة قوى الرياح. وقد تؤدي هذه العوامل إلى إبطاء الأداء العام وزيادة الأخطاء البشرية. وسبق أن تزودت بعض الموانئ، مثل مينائي Felixstowe ودبي، بمرفاع قنطرية لتحميل الحاويات وتفريغها يبلغ مداها ٦٩,٥ متراً لمناولة سفن Super Post-panamax. وفضلاً عن الجانب العملي، يحقق الميناء ميزة تسويقية حين يكون بوسعه مناولة أي حجم من سفن الحاويات ومن ثم يحصل على فوائد من استباق التطورات المستقبلية. وتحدث أعلى درجة من التردد في الموانئ التي تمثل المنفذ الرئيسي لبلدها وللمنطقة وعليها أن تختار بين مناولة السفن التي تتراوح سعتها بين ٥٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (سفن بنماكس الحالية) و ١٣٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (سفن بنماكس لعام ٢٠١٥). وفي هذه الحالة، يشكل خيار شراء رافعات لتلبية الطلب المستقبلي ضرباً من المغامرة، ف شراء رافعات قنطرية أكبر ليس في حد ذاته بل سماً شافياً، كما أن التكاليف التي يجب على الميناء تكبدها لخدمة السفن الكبيرة لا تقتصر عليه. وفي محطة

أن تكون في صدارة الملوثين في الموانئ لأن الوقود الذي تحرقه يحتوي كميات كبيرة من غازات الدفيئة، فعلى سبيل المثال، تبعث معظم سيارات الديزل مقداراً يتراوح بين ٠,٣ و ٠,٥ من الكبريت في المتوسط، بينما حُدِّدَت النسبة القصوى حتى وقت قريب بمقدار ٤,٥ في المائة في الوقود البحري وسُخِّفَت هذه النسبة إلى ٠,٥ في المائة بحلول عام ٢٠٢٠ عبر القاعدة التنظيمية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بموجب المرفق السادس باتفاقية منع التلوث من السفن (ماربول). بيد أن مناورة السفن في الموضع المراد لها تُجرى عادة بسفن القطر داخل الميناء ومن ثم تتحكم الموانئ بعض الشيء في نصيبها في بصمة الميناء الكربونية. وفي المناطق التي تشتد فيها المخاوف من تلويث الهواء، عكفت الموانئ على الاستثمار في الطاقة الشاطئية تقليلاً لاستخدام وقود السفن في المرسى. فعلى سبيل المثال، كان ميناء لوس انجليس ولونغ بيتش سباقين في مجال تكنولوجيا ربط السفن الراسية بالشبكة الكهربائية الأرضية. وفي ميناء سياتل، قُدِّرت تكلفة إنشاء مرافق ربط السفن الراسية بالشبكة الكهربائية الأرضية في الآونة الأخيرة بنحو ١,٥ مليون دولار للمرسى و ٤٠٠.٠٠٠ دولار للسفينة (Port Technology International, 2014).

ويمثل التلوث عبر الانسكاب العرضي احتمالاً فعلياً بالنسبة للموانئ، فالحوادث واقعة لا محالة في وقت ما لأن عمليات مناورة جميع البضائع والمركبات الحاملة لها (مثل الشاحنات ومرافق التنضيد أو النقلات السرجية) تُجرى في حيز ضيق. ولذلك، يُشكِّل تقييم المخاطر ووضع خطط للتصدي السريع لها واتخاذ تدابير تخفف منها عنصراً لازماً من عناصر التخطيط الاستراتيجي للموانئ.

وإضافة إلى ذلك، فقد لا يكون التلوث ناشئاً عن الميناء وحده بل ومن الخدمات الفرعية أيضاً التي يجذبها لتستقر قربه، مثل أحواض إصلاح السفن/الحواريات أو مصانع الإمدادات. ولأسباب قد تعود إلى ضعف الوصلات مع المنطقة الداخلية، تقرر بعض الصناعات الأخرى، في كثير من الأحيان، اتخاذ قرار لها قرب الميناء فيصبح موقعها جاذباً لصناعات أخرى وجزءاً من سلسلة التلوث. ويحقق تصدير بعض البضائع، مثل ركاز الحديد، في سبائك مصفاة أرباحاً أكبر، غير أن عملية تصفيته تستهلك كمياً كبيراً من الطاقة وهي تُجرى على مقربة من الميناء في أحيانٍ عديدة. وكثيراً ما تتزود المصافي من محطات الطاقة العاملة بالفحم فيشغل ذلك بالبلدية والميناء على حدٍ سواء.

وأهم الملوثات المبتوثة في الموانئ وحوالها غازات الدفيئة وثنائي أكسيد الكربون والميثان وأكسيد النيتروز (N2O) وأكسيد النيتروجين والمواد الجسيمية وأكسيد الكبريت (World Ports Climate

جنه إسترليني. وتمثلت الحجج الاقتصادية في ما يلي: (أ) الحاجة على الصعيد الوطني إلى مزيد من طاقة معالجة الحواريات، (ب) إيجاد فرص عمل أثناء التشييد والتشغيل العام، (ج) زيادة الكفاءة على نحو يؤدي إلى تخفيض التكاليف على المستهلكين، (د) تنشيط الاقتصاد المحلي. أما الحجج البيئية المعارضة للمشروع فكانت (أ) تحديد المناطق البيئية المعيّنة، (ب) مخاطر انسكابات النفط، (٣) فقدان الموائل، (د) تشويه المناظر الطبيعية. وفي نهاية المطاف، استمر النقاش بشأن تشييد محطة نهائية للحواريات في المياه العميقة ٤-٥ سنوات وكلفت Associated British Ports ٥٠ مليون جنيه إسترليني وباءت بالفشل (Southern Daily Echo, 2009). وبعد عدة سنوات من ذلك، شُيِّد ميناء جديد للحواريات هو ميناء DP World's London Gateway عندما أصبح موقع مهممل يقع على بعد نحو ١٠٠ ميل إلى الشمال الشرقي من نهر التايمز متاحاً لإعادة استخدامه.

قد تحدث أثناء تشغيل الميناء انبعاثات من غازات الدفيئة الناجمة عن عدم كفاءة محركات الديزل التي تدير الرافعات وعن رافعات التنضيد وسواها من المركبات في الميناء. ولا تخضع هذه المعدات عادة لعمليات التنقيش الصارمة التي تُجرى على مركبات الزوار على سبيل المثال أو، في بعض الحالات، على التوبات الثلاث من عمال الميناء الذين يقدمون على مدار اليوم الخدمات التي يحتاج إليها أي ميناء حديث. وستستخدم المباني المقامة على الرصيف للعاملين والتبريد لإبقاء العمليات في درجات حرارة ملائمة للعاملين. وقد تُلوِّث البضائع في حد ذاتها بفعل ما ينبعث من ضجيج وغبار مفرطين أثناء مناولتها أو تخزينها^(٤). وتثير بعض البضائع مشكلات بوجه خاص، فالإسمنت وصلصال الصين والحديد، على سبيل المثال، عرضة للتلوث بالغبار. وتحتوي بعض البضائع السائبة الجافة الأخرى، مثل الأسمدة وعلف الحيوانات، على تركيزات عالية من المواد العضوية و/أو المغذيات، فإذا انسكب أي منها في البحر فقد يؤدي ذلك إلى زيادة المغذيات واستنفاد الأوكسجين الذي ربما قضى على الحياة البحرية.

وحسب أنواع الموانئ، فقد تكون هناك أيضاً حركة للعبارات يمكن أن تؤدي إلى انتظار أرتال من السيارات والشاحنات. وبالمثل، قد تكون هناك إضاعة مفرطة من العمليات التي تُجرى على الرصيف طوال الليل. وفوق ذلك، يتسبب مقدمو الخدمات المحليين في مزيد من التلوث وهم يقومون بأنشطتهم. وثمة فائدة عظيمة في تحويل أنشطة النقل المحلي إلى وسائل حركة أقل تلويثاً، مثل الغاز الطبيعي المضغوط. وقد تتزعزع البيئة بفعل الذبذبات المنبعثة من السفن جراء استخدام محركاتها في عمليات المناورة في الميناء. ودأبت السفن على

فيه ٠,١ في المائة أو تستخدم تقانات بديلة (Ports & Harbors, 2013)؛

(ب) إخضاع المعدات المينائية لنفس الاختبارات الصارمة المطبقة على المركبات العاملة على الطرق حتى يُعَيَّرَ صانعوها منتجاتهم، أو تطبيق نظم لضبط الانبعاثات، أو استخدام حفازات الديزل - الأكسدة ومصافي المواد الجسيمية؛

(ج) إقامة منشآت لمستحجمات المياه تصفي الحطام في انسياب مياه العواصف المطيرة على جانب الرصيف ومنعها من الانسياب إلى البحر/النهر؛

(د) استحداث قواعد تنظيمية لقصر الأنشطة المثيرة للضوضاء على ساعات العمل اليومية (مثلاً عمليات تفريغ البضائع ومناورات القطارات وما شابهها)؛

(هـ) تخفيض ارتفاع إسقاط البضائع السائبة وسرعة سقوطها؛

(و) إقامة شبكات تحميل البضائع أو استخدام تقانات إزالة الغبار لتخفيض انتشار المواد الجسيمية؛

(ز) عزل مباني المكاتب بغية تنظيم الحرارة بشكل أفضل؛

(ح) استخدام مصادر الطاقة المتجددة، حيثما أمكن ذلك؛

(ط) وضع خطط محكمة لحالات الطوارئ لمواجهة الانسكابات.

وتقدم بعض الموانئ حوافر مالية لأكثر السفن كفاءة؛ فعلى سبيل المثال تقدم هيئة ميناء بوسان تخفيضاً قدره ١٥ في المائة من رسوم الميناء للسفن التي تحوز درجات معينة من الكفاءة فتكافئ بذلك مالكي السفن الذين يستثمرون في التقانة والتدابير التي تزيد أساطيلهم كفاءة. وتستند الدرجات إلى مؤشر للنقل البحري المراعي للبيئة، وتقييم كمية ما تنتجه السفينة من أكسيد النيتروجين وأكسيد الكبريت الذي يتيح تقييم انبعاثات المواد الجسيمية وغازات الدفيئة. وللمشروع قاعدة بيانات تزداد اتساعاً تشمل أكثر من ٢٥٠٠ سفينة حالية ويضم في عضويته أكثر من ٣٠ ميناء^(١٥). وفي حالة السفن الجديدة، يوجد مؤشر كفاءة الطاقة في تصميم السفن الذي تنظمه المنظمة البحرية الدولية بموجب المرفق السادس باتفاقية ماربول. ويوجد أيضاً نظام تصنيف انبعاثات غازات الدفيئة (من ألف إلى زاي) الذي أعدته Carbon War Room and Right Ship ويتضمن معلومات عن أكثر من ٧٠.٠٠٠ سفينة حالية^(١٦). ويمكن هذا النظام الموانئ من تقديم حوافر دون الحاجة إلى مزيد من الإجراءات الورقية.

(Initiative, 2010). وتشمل المخاطر البيئية الناشئة عن المواد الضارة إلحاق الضرر بالموارد الحية (السمية) والتراكم الإحيائي والمخاطر على صحة الإنسان (الابتلاع والاستنشاق والاحتكاك الجلدي) وتقليل أسباب الراحة (United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project, 2014).

ويجوز تصنيف تأثير الموانئ في البيئة في ثلاث فئات بوجه عام هي: الانبعاثات وعمليات البضائع والتلوث العرضي (الجدول ٦-٤).

الجدول ٦-٤ أنواع التلوث في الموانئ

الانبعاثات	عمليات البضائع	الحوادث
السيارات	الضوء	انسكاب النفط
الشاحنات	الغبار	انسكاب البضائع
السكك الحديدية	الضوضاء	انسكاب مياه وحماة المجاري
السفن	الذبذبات	ملوثات مياه الصابورة
الرافعات		الغسل السطحي
معدات الميناء		
المكاتب (تبريد/تدفئة)		

المصدر: أمانة الأونكتاد.

ودرجت حلول مكافحة التلوث على التركيز على أعمال المعايير والقواعد التنظيمية من خلال المزج بين الحوافر والجزاء المالية.

وترد أسفله بعض التدابير العملية لتخفيض بصمة الكربون والتلوث من الموانئ:

(أ) الربط بالشبكة الكهربائية الأرضية: توجيه السفن بعدم استخدام زيت الوقود والإصرار على استخدام الكهرباء الشاطئية. فعلى سبيل المثال، أنشأت مليلية، وهي الجيب الإسباني الواقع في شمال أفريقيا، الطاقة الكهربائية الشاطئية لخدماتها المقررة لسفن الدرجة، وشمل ذلك إعادة تجهيز السفن حتى تقبل مصدراً خارجياً للطاقة وإدخال تعديلات على جانب الميناء للتزويد بالطاقة. ويقدر تخفيض الانبعاثات من السفن بفضل استخدام الطاقة الشاطئية بأكثر من ٩٠ في المائة (Ports & Harbors, 2014). وفي كاليفورنيا، ستحظر السفن غير المزودة بوصلة كهربائية شاطئية من الموانئ في عام ٢٠١٤ وبحلول عام ٢٠٢٠ يجب أن تكون ٨٠ في المائة من الطاقة التي تستخدمها السفينة مستمدة من وصلة شاطئية. وفي أوروبا، يُطلب من السفن الراسية لأكثر من ساعتين أن تتحول إلى وقود تبلغ درجة الكبريت

هاء- الاستنتاجات

تحدياً يستعصي التغلب عليه وإن كان يقتضي الرصد والتخطيط السديدين. ويشر تحسن أداء فرادى المحطات النهائية بمستقبل واعد لتنظيم الموانئ وتخطيطها، فمثلاً غدت الحاوية معياراً عالمياً، تشهد نظم تشغيل المحطات النهائية تطوراً شبيهاً بذلك. وستصبح نظم تكنولوجيا المعلومات القادرة على التكامل مع النظم العالمية الأخرى سمة بارزة من سمات المستقبل. ومع تحول السفن الكبيرة نحو أسواق البلدان النامية، سيكون على موانئ هذه البلدان تقبل التقانة الجديدة. وسيسهل ذلك على الأطراف الأخرى، مثل الموانئ الكبيرة أو الزبناء، تقديم المساعدة لتحقيق مكاسب الكفاءة. وسيكون التعاون بين الموانئ سمة من سمات المستقبل وستضيق الفجوة في الأداء بين الموانئ في مختلف أنحاء العالم شيئاً فشيئاً.

يوصل إجمالي حركة الحاويات في الموانئ النمو بمعدل يتراوح بين ٥ و ٦ في المائة سنوياً. ويتيح ذلك فرصة ممتازة للمصدرين للاستفادة من استخدام الحاويات الفارغة للبحث عن أسواق جديدة للمنتجات الموجودة. وبغض النظر عن المسائل التشغيلية المتعلقة بكيفية الإعلان عن توافر الحاويات الخالية وتنظيمها، ثمة فرص للبلدان النامية لتحقيق مزيد من الاندماج في سلاسل القيمة العالمية من خلال التخطيط التنظيمي. وبالنسبة للموانئ، لا يمثل التعامل مع الطلب المتنامي ومعالجة المسائل المتعلقة بازدياد تركيز البضائع وتخفيض بصماتها الكربونية وسواها من ضروب التلوث

المراجع

- Business Monitor Online (2014). Oman shipping report. September. See <http://store.businessmonitor.com/oman-shipping-report.html> (accessed 23 July 2014).
- Lloyd's List Containerisation International* (2013). A matter of time. December.
- National Priorities Project (2014). Federal revenue: Where does the money come from? See <https://www.nationalpriorities.org/budget-basics/federal-budget-101/revenues/> (accessed 27 September 2014).
- Navis (2014). Navis SPARCS N4 reaches critical milestone with 100 terminals globally. Press release 13 February. Available at <http://navis.com/news/press/navis-sparcs-n4-reaches-critical-milestone> (accessed 24 June 2014).
- NBC News (2014). Route of proposed Nicaraguan Canal disclosed. 8 July. See <http://www.nbcnews.com/news/latino/route-proposed-nicaraguan-canal-disclosed-n150721> (accessed 30 September 2014).
- Ports & Harbors* (2013). Global power shift. October.
- Ports & Harbors* (2014). Retrofitting. February.
- Port Technology International* (2014). The economics of cold ironing. Available at http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_economics_of_cold_ironing/#.U61ckXZ_yf8 (accessed 27 June 2014).
- Rainy Yao C (2014). China regional focus: Dalian, Liaoning Province. *China Briefing*. April. Available at <http://www.china-briefing.com/news/2014/04/23/china-regional-focus-dalian-liaoning-province.html> (accessed 27 June 2014).
- Seatrade* (2014). UAE Special Report. Available at <http://www.seatrade-global.com/publications/general-shipping-publications/uae-special-report.html> (accessed 7 October 2014).
- Southern Daily Echo* (2009). Southampton container port needs Dibden Bay development, say bosses. 13 July. See <http://www.dailyecho.co.uk/news/4489713.display/> (accessed 30 September 2014).
- Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania (2012). The one billion dollar question: How can Tanzania stop losing so much tax revenue. June. Available at <http://www.kirkensnodhjelp.no/contentassets/a11f250a5fc145dbb7bf932c8363c998/one-billion-dollar-question.pdf> (accessed 30 September 2014).
- The Gleaner* (2014). Regional port activity affected by decline in foreign trade – ECLAC. 28 June. See <http://jamaica-gleaner.com/latest/article.php?id=53939> (accessed 29 September 2014).
- UKPRwire (2014). New market study published: Egypt Shipping Report Q2 2014. See http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New_Market_Study_Published_Egypt_Shipping_Report_Q2_2014_339558.shtml (accessed 29 September 2014).
- United Arab Emirates, Department of Seaports and Customs (2014). Khor Fakkan. See <http://www.sharjahports.gov.ae/Docs/Viewer/6d4a1880-d2d8-407c-a9c9-ec9e8693a1b6/default.aspx> (accessed 27 June 2014).
- United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project (2014). Environmental impacts of port and harbour operations. Available at http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3_2.htm (accessed 1 October 2014).
- World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management (2013). Tanzania economic update: Opening the gates: How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania. Issue 3. May. Available at http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340onomic0Update0Report.pdf (accessed 30 September).
- World Ports Climate Initiative (2010). Carbon footprinting working group - guidance document. Available at http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV_DRAFT_WPCI_Carbon_Footprinting_Guidance_Doc-June-30-2010_scg.pdf (accessed 7 October 2014).

حواشي نهاية الفصل

- (١١) في عام ٢٠١٣، أفاد استعراض النقل البحري عن إعداد المؤشر الجديد الذي استحدثته منذ وقت قريب JOC ويصنف إنتاجية المخطات النهائية. وتُعرّف الإنتاجية بأنها متوسط إجمالي التحركات في الساعة لكل عملية رسو مرسلة. ويُعرّف إجمالي التحركات لسفينة واحدة في الساعة بأنه مجموع تحركات الحاويات (التحميل والتفريغ وإعادة الترميم) مقسوماً على عدد الساعات التي بقيت فيها السفينة في المرسى. ويستخدم المؤشر البيانات التي تسجلها ١٧ شركة لخطوط النقل البحري المنتظمة التي قدمت في عام ٢٠١٣ تفاصيل الأحداث المتعلقة بأكثر من ١٥٠٠٠ عملية رسو في الموانئ.
- (١٢) تعني "eLoran" الملاحة البعيدة المدى المعززة وهي تمثل خدمة معيارية دولية لتحديد الموقع والملاحة والتوقيت تُستخدم في كثير من وسائط النقل وفي تطبيقات أخرى.
- (١٣) في عام ١٩٩٢، عقد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية ما يُعرف عادة بقمة ريو التي أفضت إلى توقيع إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية. وفي عام ٢٠١٢، استعرض اجتماع لاحق، سُمي بشكل شائع ريو+٢٠، التقدم المحرز وقدم مزيداً من التوصيات. وأفضى مؤتمر قمة ريو+٢٠ إلى وثيقة ختامية عنوانها المستقبل الذي نصبو إليه. وتُبين هذه الوثيقة أهمية النقل بحسابه مسألة مركزية في التنمية المستدامة. وللنقل استخدام ثلاث ركائز رئيسية: اقتصادية واجتماعية وبيئية، وهي تشمل كلاً من رحلات الشحن والركاب. وتعتبر الوثيقة بأن النقل يمثل في حد ذاته عاملاً تمكينياً في إتاحة الحصول على خدمات أخرى، مثل التعليم والصحة والعمل. ويمكن الاطلاع على الوثيقة في https://rio20.un.org/sites/rio20.un.org/files/a-conf.2161-1_english.pdf.pdf (accessed 15 October 2014).
- (١٤) في إحدى المخطات النهائية في برينس رويبرت في كندا، تُلقيت ٢٠٠ شكوى من الضوضاء والغبار قدمها السكان المحليون خلال فترة ستة أشهر (Trouble with the terminal: Frustrations abound surrounding Westview Terminal", *The Northern View*, 18 June; see <http://www.thenorthernview.com/news/263559031.html>, accessed 15 October 2014).
- (١٥) انظر <http://www.environmentalshipindex.org/> (accessed 1 October 2014).
- (١٦) انظر <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/> (accessed 1 October 2014).

5

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

يعرض هذا الفصل معلومات عن بعض المسائل القانونية المهمة والتطورات التنظيمية قريبة العهد في مجال النقل. وتيسير التجارة إلى جانب معلومات عن حالة بعض الاتفاقيات البحرية الرئيسية. وتشمل المسائل المهمة دخول اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام لعام ٢٠٠٧ حيز النفاذ في عام ٢٠١٥، إضافة إلى طائفة من التطورات التنظيمية ذات الصلة بالمسائل البيئية وما يتصل بها وبالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد البحري.

ولمواصلة دعم تنفيذ مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية الرامية إلى زيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية مبادئ توجيهية وتعديلات إضافية في نيسان/أبريل ٢٠١٤. وتواصل العمل أيضاً في القواعد التنظيمية لتخفيض انبعاثات المواد الضارة الأخرى الناشئة عن حرق زيت الوقود، لا سيما أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين التي لها ضلع كبير في تلويث الهواء من السفن. وأحرز تقدم أيضاً في الأحكام البيئية وسواها من الأحكام الواردة في مشروع مدونة الملاحة في المياه القطبية.

وأحرز تقدم مطرد في تنفيذ الإطار الحالي والبرامج الحالية في مضمار الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد. أمّا بشأن القرصنة البحرية، فيجدر أن يُشار إلى تواصل اتجاه الانخفاض في الحوادث قبالة ساحل الصومال وخليج عدن وغرب المحيط الهندي. بيد أن الوضع في غرب خليج غينيا الأفريقي لا يزال يتسم بالخطورة. ويسلط تقرير جوهري تحليلي يتألف من جزأين أعده الأونكتاد على بعض من هذه الاتجاهات وعلى تكاليف القرصنة البحرية وتأثيراتها المحتملة في التجارة ويستقضي المبادرات التنظيمية وغير التنظيمية التي اتخذها المجتمع الدولي في سعيه لمكافحة هذه المشكلة.

وفي مضمار الاتفاقات الدولية بشأن تيسير التجارة، يتضمن اتفاق تيسير التجارة الذي أعدته منظمة التجارة العالمية إلزام أعضائها بإنشاء لجنة وطنية لتيسير التجارة. ويعتبر ذلك أمراً ضرورياً لتنفيذ كثير من تدابير تيسير التجارة، لا سيما إذا كانت تعني عدة مؤسسات عامة وجهات معنية من القطاع الخاص. ويعرض هذا الفصل النتائج التي توصلت إليها دراسة حديثة أجراها الأونكتاد عن الدروس المستخلصة وأفضل الممارسات لإنشاء هيئات وطنية لتيسير التجارة تكون فعالة ومستدامة.

ألف- التطورات المهمة في قانون النقل

نفاذ اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام، عام ٢٠٠٧

البحرية. ويُعرّف "الخطر" بأنه أي حالة أو تهديد (أ) يشكل خطراً على الملاحة أو يعيقها؛ أو (ب) يُمكن أن يُتوقع بصورة معقولة أن تنجم عنه عواقب ضارة بالبيئة أو الحاق أضرار بخط الساحل أو بالمصالح ذات الصلة للدولة أو أكثر^(٢٠). وينبغي أن تتناسب التدابير التي تتخذها الدولة المتضررة مع الخطر وأن "لا تتجاوز حدود ما هو معقول لإزالة حطام يشكل خطراً، وأن تتوقف حالما يزال الحطام"^(٢١).

وُعرّف "منطقة الاتفاقية" أو منطقة تطبيق الاتفاقية بأنها المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لدولة طرف. ويستثنى البحر الإقليمي الذي تُطبّق فيه القوانين الوطنية. غير أن الفقرة ٢ من المادة ٣ تنص على أنه يجوز لأي دولة طرف أن "توسع نطاق تطبيق هذه الاتفاقية ليشمل الحطام الموجود ضمن إقليمها، بما في ذلك البحر الإقليمي" إذا رغبت في ذلك.

ويشمل تعريف "الحطام"، في أعقاب حادثة بحرية، السفينة أو أي جزء منها، أو أي شيء موجود أو كان موجوداً على متن هذه السفينة ولكنه انفصل عنها، مثل البضائع، وأصبح في أعقاب حادثة بحرية غارقاً أو جانحاً أو طافياً على سطح الماء^(٢٢). وإضافة إلى ذلك، يشمل هذا التعريف أيضاً أي "سفينة على وشك، أو يتوقع بصورة معقولة، أن تجرح أو تغرق، ولم تُتخذ أي تدابير فعلية لتقديم المساعدة للسفينة أو أي أملاك معرضة للخطر"^(٢٣). وُعرّف "الحادثة البحرية" بوجه عام بأنها "اصطدام السفن أو جنوحها، أو أي حادث آخر من حوادث الملاحة، أو أي حادث آخر على متن السفينة أو خارجها، تنجم عنه أضرار مادية أو تهديد وشيك بالحاق أضرار بالسفينة أو شحناتها"^(٢٤).

الإبلاغ عن الحطام وتحديد موقعه وتوسيمه

تحدد المواد من ٥ إلى ٩ المقتضيات بموجب الاتفاقية، فالدولة الطرف "يجب أن تطلب من ريان ومشغل السفينة التي ترفع علمها إبلاغ الدولة المتضررة، دون إبطاء، عندما تتعرض السفينة لحادثة بحرية ينجم عنها حطام"^(٢٥). ويجب أن يقدم التقرير كل المعلومات ذات الصلة التي تحتاج إليها الدولة المتضررة، بما في ذلك ما يلي: "أ) موقع الحطام بدقة؛ (ب) نوع الحطام وحجمه وبنيته؛ (ج) طبيعة الأضرار التي لحقت بالحطام وحالته؛ (د) طبيعة الشحنة وكميتها، ولا سيما أي مواد خطيرة وضارة؛ (هـ) كمية الزيوت وأنواعها الموجودة على متن السفينة، بما في ذلك زيت وقود السفن وزيت التزليق"^(٢٦).

اعتمدت الاتفاقية الدولية بشأن إزالة الحطام، عام ٢٠٠٧ في ١٦ أيار/مايو ٢٠٠٧^(٢٧) في مؤتمر دبلوماسي عُقد في نيروبي برعاية المنظمة البحرية الدولية^(٢٨). وتقرر أن تصبح نافذة بعد أن تصدّق عليها ١٠ دول على الأقل. واستوفي هذا الشرط بعد أن أودعت الدانمارك وثيقة تصديقها عليها في ١٤ نيسان/أبريل ٢٠١٤ فأصبحت الاتفاقية نافذة في ١٤ نيسان/أبريل ٢٠١٥.

سمات الاتفاقية الرئيسية

حسب المنظمة البحرية الدولية، تفيد المعلومات أن الحطام المهجور، الذي تُقدّر أعداد بنحو ١٣٠٠ في جميع أنحاء العالم في عام ٢٠٠٧، زاد رغم انخفاض حوادث الإصابات البحرية انخفاضاً شديداً وأن المشاكل المقترنة به لا تزال تتسم بالخطورة، فحطام السفن يمكن أن يهدد إبحار السفن الأخرى وأطقمها. وحسب نوع البضائع وجوانب أخرى، قد يُلحق الحطام الضرر أيضاً بالبيئة البحرية والساحلية كما أن توسيمه وإزالته ينطويان على تكاليف. وتهدف الاتفاقية إلى ترويد الدول بمجموعة موحدة من القواعد تُمكنها من أن تزيل بسرعة وفعالية حطام السفن الموجود خارج البحر الإقليمي أو تكلف جهة أخرى بإزالته^(٢٩). وتنص الاتفاقية أيضاً على التأمين الإلزامي وعلى الحق في مقاضاة شركة التأمين مباشرة (انظر القسم الخاص بالتأمين الإلزامي أدناه).

رغم أن الاتفاقية لا إذ يُوجد على الحطام الواقع خارج البحر الإقليمي، في "المنطقة الاقتصادية الخالصة" التابعة لدولة طرف، فإنها تتضمن أيضاً بنداً اختيارياً يُمكن الدول الأطراف من أن تجعل إجراءات محددة منطبقة على أراضيها، بما في ذلك بحرها الإقليمي. ولهذا الأمر أهميته، إذ يُوجد أشد أنواع الحطام خطراً داخل البحر الإقليمي، أي في المياه الساحلية الضحلة الواقعة تحت ولاية الدول الساحلية.

النطاق والتعريفات

تغطي المواد الأربعة الأولى نطاق الاتفاقية وتعريفاتها وأهدافها ومبادئها العامة. ويجوز لدولة طرف أن تتخذ تدابير تتسق مع الاتفاقية لإزالة الحطام الذي يشكل خطراً على الملاحة أو البيئة

حيث الإثبات. ويجوز للمالك أيضاً "تحديد المسؤولية بموجب أي نظام وطني أو دولي منطبق، كاتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، بصيغتها المعدلة"^(٣٣). غير أن القانون الوطني الذي يُصدّق على اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، بصيغتها المعدلة كثيراً ما يستثني على وجه التحديد حق المالك في الحد من المسؤولية في ما يختص بالحطام.

وإضافة إلى ذلك، لا يكون المالك المسجل مسؤولاً بموجب هذه الاتفاقية طالما كانت هذه المسؤولية تعارض مع اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الأخرى المنطبقة والسارية^(٣٤) أو مع القانون الوطني الذي يحكم أو يحظر الحد من المسؤولية عن الأضرار النووية غير واضح أو الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام ٢٠٠١، بصيغتها المعدلة^(٣٥).

وفي الختام، تنص المادة ١٠ من الاتفاقية على أن لا شيء في هذه المادة يمس بأي حق من حقوق الرجوع على الغير. وبذلك، يحق لأي طرف يتكبد تكاليف بموجب الاتفاقية الرجوع على طرف ثالث، مثل سفينة أخرى لها ضلع في وقوع حادث تصادم.

التأمين الإلزامي

تقضي المادة ١٢ من الاتفاقية بأن على مالك كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية ٣٠٠ طن فأكثر وترفع علم دولة طرف أن "يكون مكتسباً بتأمين أو ضمان مالي آخر، كالضمان الذي يقدمه مصرف أو مؤسسة أخرى مماثلة" لتغطية المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية. وتُحدّد القيمة حسب نظام تحديد المسؤولية المنطبق على أن لا يتجاوز في جميع الحالات مبلغاً يُحتسب وفق الحدود التي وضعتها اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، بصيغتها المعدلة. ويجب على كل سفينة أن تحمل على متنها شهادة تفيد بأن التأمين أو الضمان المالي الآخر ساري المفعول. ويجب أن تكون هذه الشهادة وفق النموذج المعتمد المدرج في مرفق الاتفاقية. وإضافة إلى ذلك، يُمكن تقديم المطالبات بالتكاليف الناشئة بموجب أحكام الاتفاقية مباشرة ضد شركة المؤمن أو الضامن المذكور في الشهادة^(٣٦).

بيد أنه يجدر أن يُشار إلى أن على الدول الأطراف أن تُوسع نطاق تطبيق الاتفاقية ليشمل إقليمها، بما فيه البحر الإقليمي، عملاً بالفقرة ٢ من المادة ٣، حتى تتمكن من الاعتماد على شهادات التأمين في حالة الحوادث التي تقع خارج "منطقة الاتفاقية"^(٣٧) ومن تقديم المطالبات بالتكاليف مباشرة ضد المؤمن عملاً بالمادة ١٢.

وعلى الدولة المتضررة، أي الدولة التي يوجد الحطام في منطقة الاتفاقية الخاصة بها^(٣٨)، أن تحدد إن كان الحطام يشكل خطراً، وأن تراعي المعايير المحددة الواردة في المادة ٦ من الاتفاقية. وعلى الدولة المتضررة أن تحدد موقع الحطام بدقة وأن "[تنبيه] الملاحين والدول المعنية بصورة عاجلة إلى طبيعة الحطام وموقعه"^(٣٨).

وأن توسم موقع الحطام وفق النظام الدولي للعوامات البحرية^(٣٩).

وبعد أن يتحدد أن الحطام يشكل خطراً وفق المادة ٩ من الاتفاقية، يجب على المالك المسجل إزالته. ويجوز للدولة المتضررة أن تضع شروطاً لإزالة الحطام تتضمن تحديد مدة معقولة يتعين على المالك المسجل أن يزيل الحطام خلالها^(٤٠). وإذا لم يلتزم بهذه المدة، أو إذا لزم اتخاذ تدابير فورية قبل أن يتصرف المالك "يجوز [للدولة المتضررة] أن تزيل الحطام بالوسائل المتوافرة التي تتسم بأقصى قدر من العملية والسرعة، مع مراعاة اعتبارات السلامة وحماية البيئة البحرية"^(٤١) ويبدو أن ثمة مجال هنا للتنازع بين المالك والدولة المتضررة بشأن العناصر التي تتكون منها هذه الاعتبارات.

المسؤولية

يكون المالك المسجل مسؤولاً عن تكاليف تحديد موقع الحطام وتوسيمه وإزالته، دون وضع حد أقصى لهذه التكاليف سوى القيد الوارد في المادة ٢ الذي يقضي بأن تكون التكاليف معقولة ومتناسبة مع الخطر المواجه. غير أن المسؤولية تُستبعد إذا أثبت المالك المسجل أن الحادثة البحرية التي نجم عنها الحطام "أ) نجمت عن عمل حربي أو اقتتال أو حرب أهلية أو عصيان؛ أو عن ظاهرة طبيعية غير مألوفة ولا مقرر منها ولا سبيل لمقاومتها؛ (ب) "أو نجمت بأكملها عن تصرف طرف ثالث عمداً، أو امتناعه عمداً عن التصرف، بقصد التسبب بأضرار؛ (ج) "أو نجمت بأكملها عن إهمال أو فعل خطأ من جانب أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعينات الملاحية الأخرى في ممارسة تلك الوظيفة"^(٤٢).

وحتى يحق للمالك، بصفته الطرف الذي يسعى إلى الاستفادة من الإعفاء الثاني من المسؤولية الذي يستند إلى أن الحادثة البحرية نجمت عن تصرف قام به طرف ثالث عمداً، عليه أن يثبت أن أي ضرر ناشئ "نجم بأكمله" عن هذا التصرف. ولذلك لا يشكل هذا الإعفاء دفاعاً كاملاً إذا أمكن إثبات أي إهمال من قبل مالك السفينة ساعد على وقوع الحادثة البحرية ولو كان ضئيلاً. ويلقي ذلك في ما يبدو عبئاً ثقيلاً على المالك من

التقدم

تفرض المادة ١٣ مهلة زمنية مزدوجة يمكن خلالها تقلمم المطالبة. وتقضي الاتفاقية بأن تُقدم المطالبات خلال السنوات الثلاثة الأولى من التاريخ الذي تحدد فيه الدولة المتضررة أن الحطام يشكل خطراً، وفي موعد لا يتجاوز ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث البحري وإلا سقطت حقوق استرجاع التكاليف بموجب الاتفاقية.

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

لا تزال المسائل ذات الصلة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي تمثل مجالاً مهماً من المجالات التي ركز عليها عمل لجنة حماية البيئة البحرية في المنظمة البحرية الدولية في دورتها السادسة والستين التي عُقدت من ٣١ آذار/مارس إلى ٤ نيسان/أبريل ٢٠١٤. واعتمدت تحسينات متواصلة على تصميم السفن وحجمها وتدابير تشغيلية من بينها تدابير لتحسين إدارة السرعة أثناء رحلة السفينة يُتغى منها بوجه أخص تخفيض استهلاك الوقود بمقدار أكبر وتحقيق مزيد من الكفاءة في استخدامه. وما فتئ تخفيض استهلاك الوقود، ومن ثمّ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وهو غاز الدفيئة الرئيسي الناشئ عن حرق الوقود وأكبر مساهم في انبعاثات غازات الدفيئة من الأنشطة البشرية، يمثل حافزاً قوياً للنقل البحري.

ومن باب التوضيح، يجدر التذكير باعتماد مجموعة جديدة من التدابير التقنية والتشغيلية^(٣٨) في عام ٢٠١٢ لزيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي (IMO, 2011, annex 19). وقد اعتمدت هذه المجموعة من التدابير التي استحدثت مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة وخطة إدارة كفاءة الطاقة لجميع السفن بإدخال تعديلات على المرفق السادس باتفاقية ماربول "اللوائح التنظيمية بشأن منع تلوث الهواء من السفن" بإضافة فصل جديد هو الفصل الرابع المعنون "اللوائح التنظيمية بشأن كفاءة الطاقة للسفن" أصبحت نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. واعتمدت المنظمة البحرية الدولية في وقت لاحق، في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢ وأيار/مايو ٢٠١٣، مبادئ توجيهية

وتفسيرات موحدة لِيُستعان بها في تنفيذ هذه المجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية. وفضلاً عن ذلك، اعتمد "قرار بشأن تشجيع التعاون التقني ونقل التكنولوجيا لتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة" في أيار/مايو ٢٠١٣ وتم التوصل إلى اتفاق بالشرع في إجراء دراسة جديدة لتحديث تقديرات المنظمة البحرية الدولية لانبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي. ولا تزال مسألة التدابير المحتملة المستندة إلى السوق لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة تثير الجدل وأجل إجراء مزيد من النقاش بشأنها إلى دورة مقبلة^(٣٩). وترد أدناه معلومات عن المداولات التي أُجريت والنتائج التي تحققت في هذا الشأن خلال الفترة المشمولة بالاستعراض.

كفاءة الطاقة للسفن

وواصلت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها السادسة والستين، عملها في إعداد خطوط توجيهية لدعم تنفيذ القواعد التنظيمية الإلزامية بشأن كفاءة الطاقة للسفن الواردة في الفصل الرابع من المرفق السادس باتفاقية ماربول. وقامت اللجنة بوجه خاص بما يلي:

- اعتمدت "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٤ بشأن طريقة احتساب المؤشر التصميمي المحقق لفعالية استهلاك السفن الجديدة للطاقة" (IMO, 2014a, annex 5)؛
- أخذت علماً "ب" مشروع التعديلات على الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ عن إجراء مسح لمؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة وإجازته، بصيغتها المعدلة (IMO, 2014b, annex 7) بغية وضعها في صيغتها النهائية واعتمادها في الدورة السابعة والستين؛
- أيدت وجهات النظر القائلة بأن "الخطوط التوجيهية المؤقتة بشأن تعيين الحد الأدنى من قوة الدفع للحفاظ على قدرة السفينة على التحرك في بحر هائج" لا تنطبق على السفن التي تقل حمولتها الساكنة عن ٢٠٠٠ طن، وأنه لا يلزم تعديل الخطوط التوجيهية؛
- دعت إلى تقلمم مزيد من المساهمات بشأن "مشروع المبادئ التوجيهية لحساب معامل "fw"؛
- لتخفيض سرعة السفينة في ظروف البحر التمثيلية لأغراض الاستخدام التجريبي (IMO, 2012a)؛
- وافقت على "التعديلات على التفسير الموحد للائحة ٢-٢٤ من المرفق السادس باتفاقية ماربول" (IMO, 2014a, annex 6)،

السفن والإبلاغ عن هذه البيانات^(٤٣). ووافقت على إنشاء فريق بالمراسلة للنظر في وضع نظام لجمع البيانات عن استهلاك السفن للطاقة. ويشمل ذلك تحديد العناصر الرئيسية التي يتألف منها هذا النظام. وسيقدم الفريق تقريره إلى دورة اللجنة السابعة والستين التي ستعقد في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤.

تحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي

أقرت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الخامسة والستين، اختصاصات دراسة تحديث غازات الدفيئة^(٤٤) ووافقت على أن (أ) تركز دراسة تحديث غازات الدفيئة على الدراسات الجردية العالمية (على النحو المبين في الفقرة ١،٣ من الاختصاصات) وأن يُضمَّن أيضاً، إذا سمحت الموارد بذلك، تصورات مستقبلية للانبعاثات (كما هو مبين في دياجحة الفقرة ١،١٠ من الاختصاصات)؛ (ب) يركز أولاً على تحديث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري الدولي، وإذا سمحت الموارد بذلك، إجراء تقديرات نفس المواد التي قدرتها الدراسة الثانية لغازات الدفيئة التي أجزتها المنظمة البحرية في عام ٢٠٠٩؛ (ج) إنشاء لجنة توجيهية يتسم تشكيلها بالتوازن الجغرافي وبالتمثيل المتكافئ للبلدان النامية والبلدان المتقدمة ويكون حجمها معقولاً^(٤٥).

ونظرت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها السادسة والستين، في تقرير عن حالة دراسة تحديث غازات الدفيئة وأفادت لجنة التوجيه للجنة بأن الخبراء الذين جرى التعاقد معهم قد قدموا تقريراً مرحلياً في شباط/فبراير. ورأت لجنة التوجيه أن العمل يسير كما ينبغي له للتقيد بموعد إتمام الدراسة الثالثة لغازات الدفيئة التي تجريها المنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠١٤ وأن الفريق التزم باختصاصات الدراسة (IMO, 2013d)^(٤٦).

المسائل ذات الصلة باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ

أخذت لجنة حماية البيئة البحرية علماً بوثيقة (IMO, 2013e) عن نتائج مؤتمر بون ووارسو بشأن تغيير المناخ اللذين عُقدا في عام ٢٠١٣ وأن الأمين العام للأمم المتحدة سيستضيف مبادرة موازیه هي قمة المناخ التي ستعقد في نيويورك في ٢٣ أيلول/سبتمبر ٢٠١٤. وطلبت اللجنة من الأمانة العامة للمنظمة البحرية الدولية أن تتأبر على تعاونها مع أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن

وطلبت إلى الأمانة أن تصدر نصاً موحداً للتفسيرات الموحدة يتضمن جميع التعديلات، بغية تعميمه^(٤٧)؛

- وافقت على إنشاء قاعدة بيانات لمؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة وعلى الحد الأدنى من البيانات اللازم لدعم عمليات الاستعراض المطلوبة بموجب اللائحة ٢١-٦ من المرفق السادس باتفاقية ماربول.

التعاون التقني ونقل التكنولوجيا

ناقشت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها السادسة والستين، أهمية تفسير القرار (65) MEPC.229 عن "تعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا لتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة" (IMO, 2013a, annex 4)^(٤٨) وكذلك ضرورة أن يبدأ فريق عمل الخبراء المخصص المعني بتيسير نقل التكنولوجيا للسفن عمله في تلك الدورة في أعقاب نفاذ التعديلات على المرفق السادس باتفاقية ماربول في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. وزودت اللجنة فريق العمل بالتوجيهات التالية:

- تقييم التبعات والتأثيرات المحتملة لتفسير اللوائح التنظيمية الواردة في الفصل الرابع من المرفق السادس باتفاقية ماربول، وبوجه خاص، في الدول النامية، كوسيلة لتحديد احتياجاتها في مجال نقل التكنولوجيا واحتياجاتها المالية، إن وُجدت؛
- تحديد التقانات التي تحقق كفاءة الطاقة للسفن ووضع قائمة بها؛ وتحديد معيقات نقل التكنولوجيا، لا سيما للدول النامية، بما في ذلك التكاليف المقترنة بذلك، ومصادر التمويل الممكنة؛ ووضع توصيات تشمل إعداد اتفاق نموذجي يتيح نقل الموارد المالية والتكنولوجية وبناء القدرات بين الأطراف بغية تنفيذ اللوائح الواردة في الفصل الرابع من الملحق السادس باتفاقية ماربول^(٤٩).

وأشادت لجنة حماية البيئة البحرية بالتقدم الذي أحرزه الفريق العامل وحثته على إتمام عمله في أقرب وقت مستطاع من الناحية العملية، على ألا يتجاوز ذلك موعد انعقاد دورة لجنة حماية البيئة البحرية التاسعة والستين في عام ٢٠١٥.

التدابير التقنية والتشغيلية الأخرى لتعزيز كفاءة الطاقة في النقل البحري الدولي

ناقشت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً وثائق شتى تحتوي مقترحات تدعو لإنشاء إطار لجمع بيانات عن الوقود الذي تستهلكه

وستُطبَّق هذه المعايير على السفن المبنية في أو قبل التاريخ الذي تعتمد فيه لجنة حماية البيئة البحرية منطقة ضبط الانبعاثات هذه، أو في تاريخ لاحق على الوجه الذي يحدده تعديل يُعيَّن منطقة ضبط الانبعاثات الخاضعة للمستوى الثالث من معايير انبعاثات أكاسيد النيتروجين^(٤٦). وإضافة إلى ذلك، لا تنطبق متطلبات المستوى الثالث على محرك الديزل البحري المركب في سفينة مبنية قبل ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١ تُقلِّ حملتها الإجمالية عن ٥٠٠ طن ويبلغ طولها ٢٤ متراً أو أكثر صُمِّمت خصيصاً لأغراض الزهدة وتُستخدم في هذه الأغراض دون سواها. ويُتوقَّع أن تصبح هذه التعديلات نافذة في ١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥.

وتنطبق متطلبات ضبط أكاسيد النيتروجين على المحركات البحرية المركَّبة التي يتجاوز خرج طاقتها ١٣٠ كيلواط، وتنطبق مستويات مختلفة من ضبط الانبعاثات استناداً إلى تاريخ بناء السفينة. أما خارج مناطق ضبط الانبعاثات المعيّنة لضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين فتتطبق ضوابط المستوى الثاني^(٥٠) المطلوبة لمحركات الديزل البحرية المركبة في السفن المبنية في ١ كانون الثاني/يناير أو ٢٠١١ أو بعده.

انبعاثات أكاسيد الكبريت

على نحو ما ورد في إصدار عام ٢٠١٢ من استعراض النقل البحري الدولي، وضع المرفق السادس باتفاقية ماربول عتبات مخفضة من أكاسيد الكبريت لزيوت الوقود 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) أصبحت نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. وسيخفض الحد الأقصى العالمي من الكبريت إلى ٠,٥ في المائة (٥ ٠٠٠ جزء من المليون) ابتداءً من عام ٢٠٢٠ (رهنأً بدراسة جدوى تُجرى في عام ٢٠١٨)^(٥١). ويتضمن المرفق السادس أيضاً أحكاماً تتيح إنشاء مناطق خاصة لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت تُطبق فيها ضوابط أشد صرامة على هذه الانبعاثات^(٥٢). ومنذ ١ تموز/يوليه ٢٠١٠، تُطبق في مناطق ضبط الانبعاثات هذه حدود قصوى لانبعاثات أكاسيد الكبريت تبلغ ١ في المائة (كانت النسبة السابقة ١,٥ في المائة). وابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، سيُطلب من السفن العاملة في هذه المناطق إحراق وقود لا يتجاوز محتوى الكبريت فيه ٠,١ في المائة. وكبديل عن ذلك، يجب أن تركيب السفن نظاماً لتنظيف غاز العوادم^(٥٣) وإلا كان لزاماً عليها أن تستخدم أي وسيلة تقنية أخرى للحد من انبعاثات أكاسيد الكبريت.

تغير المناخ وأن تُطلع هيئات الاتفاقية واجتماعاتها المختصة بنتائج العمل الذي اضطلعت به المنظمة البحرية الدولية، حسب الاقتضاء.

٢- التلوث الناجم عن السفن وحماية البيئة

(أ) تلوث الهواء من السفن

لا تسعى المنظمة البحرية الدولية سعياً حثيثاً لتخفيض بصمة الكربون من النقل البحري الدولي فحسب بل وتعكف أيضاً على إعداد لوائح تنظيمية لتخفيض انبعاثات المواد الضارة الأخرى الناشئة عن حرق الوقود، لا سيما أكاسيد الكربون وأكاسيد النيتروجين التي لها ضلع كبير في تلوث الهواء من السفن ويشملها المرفق السادس باتفاقية ماربول^(٤٧) التي عُدِّلت في عام ٢٠٠٨ لإدخال ضوابط أكثر صرامة للتحكم في الانبعاثات.

انبعاثات أكاسيد النيتروجين

واصلت لجنة حماية البيئة البحرية دراسة المسائل ذات الصلة بالتخفيض المتدرج لانبعاثات أكاسيد النيتروجين من محركات السفن. واعتمدت اللجنة، في دورتها السادسة والستين، تعديلات على اللائحة ١٣ من المرفق السادس باتفاقية ماربول بشأن أكاسيد النيتروجين^(٤٨) تتعلق بتاريخ تنفيذ "المستوى الثالث" من معايير أكاسيد النيتروجين داخل مناطق ضبط الانبعاثات، ولا سيما بما يلي:

- تحديد تاريخ فعلي هو ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ لمناطق ضبط الانبعاثات الحالية بالنسبة لأكاسيد الكربون على النحو الوارد في الفقرتين ٦-١ و ٦-٢ من المادة ١٣ من المرفق السادس باتفاقية ماربول؛
- وضع استثناء مدته خمس سنوات يسري على اليخوت الكبيرة (التي يتجاوز طولها ٢٤ متراً وتقل حملتها الإجمالية عن ٥٠٠ طن).

وبذلك، ستطبق معايير المستوى الثالث على محرك الديزل البحري المركَّب في سفينة مبنية في أو قبل ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ وتعمل في منطقة ضبط الانبعاثات في أمريكا الشمالية أو منطقة ضبط الانبعاثات في البحر الكاريبي للولايات المتحدة المعينتين لضبط انبعاثات أكاسيد النيتروجين. وفضلاً عن ذلك، ستطبق معايير المستوى الثالث على محركات الديزل البحرية المركبة عندما تعمل في مناطق ضبط الانبعاثات الأخرى التي قد يتم تعيينها في المستقبل للخضوع لضوابط المستوى الثالث لانبعاثات أكاسيد النيتروجين.

- تؤثر جودة زيت الوقود في سلامة النقل البحري وتشكل عاملاً مهماً من عوامل الحماية البحرية ومن بينها ضبط الانبعاثات وكفاءة الطاقة؛
- ينبغي إعداد إرشادات تُوجّه للمسؤولين عن الإشراف على موردي زيت الوقود المحليين ومنح الترخيص لهم؛
- قد تدعو الحاجة للنظر في مراجعة معيار المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ٢٠١٠:٨٢١٧ حتى يتسق مع متطلبات جودة زيت الوقود لصانعي محركات الديزل البحرية، على سبيل المثال، الغرامات المفروضة على الحفازات في المصافي؛
- ثمة حاجة إلى النظر في المرح غير المشروع للنفايات الكيميائية؛
- يشكل إمداد السفن بزيت الوقود وتزويدها به وضمان جودته مسائل تجارية وتعتبر أي منازعة بين المورد والسفينة مسألة تعاقدية تخضع للقانون المحلي.

وبعد إجراء نقاش، وافقت اللجنة على إعداد إرشادات بشأن تدابير محتملة لضبط جودة زيت الوقود قبل تزويد السفينة به ودعت الدول الأعضاء والمنظمات الدولية إلى تقديم مقترحات محددة لدورة لجنة حماية البيئة البحرية السابعة والستين.

ووافقت اللجنة أيضاً على ما يلي بغية اعتماده في دورتها السابعة والستين:

- "مسودة تعديلات على المرفق VI لاتفاقية ماربول" بشأن المحركات العاملة بالوقود الغازي حصراً، (IMO, 2014a, annex)؛
- مشروع التعديلات على اللائحة ١٣-٧-٣ من المرفق السادس باتفاقية ماربول والبند ٢-٢-١ من تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث من السفن (IMO, 2014a, annex). ووافقت اللجنة أيضاً، من حيث المبدأ، على مشروع إرشادات بشأن تكملة الشهادة الدولية لمنع التلوث من السفن (IMO, 2014d).

(ب) إدارة مياه الصابورة

بعد أن نظرت لجنة حماية البيئة البحرية في تقريرين الاجتماعيين السادس والعشرين والسابع والعشرين لفريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية التابع للفريق العامل المعني بمياه الصابورة اللذين عُقدتا في عام ٢٠١٣، منحت، في دورتها السادسة

- وتنص الخطوط التوجيهية بشأن رصد النسبة الوسطية على الصعيد العالمي للكبريت في زيوت الوقود التي يتم تزويدها لاستخدامها على متن السفن، لعام ٢٠١٠ (IMO, 2010, annex I) على وسيلة لاحتساب متوسط الكبريت المتجدد لفترة ثلاث سنوات متعاقبة. ويبلغ المتوسط المتجدد المحسوب استناداً إلى متوسط محتويات الكبريت لسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ نسبة ٢,٥٣ في المائة للوقود المتبقي و ٠,١٤ في المائة للوقود المستقطر (IMO 2012b, 2013g, 2014c)

أما بصدد توقيت الاستعراض المطلوب الذي تقضي به اللائحة ١٤-٨ من المرفق السادس باتفاقية ماربول، فوافقت اللجنة على إنشاء فريق مراسلة يتولى وضع المنهجية لتحديد توافر زيت الوقود الممثل بالقدر الكافي لاستيفاء متطلبات الواردة في اللائحة. وسيقدم الفريق تقريراً مرحلياً إلى الدورة السابعة والستين للجنة حماية البيئة البحرية حتى تتمكن الدورة الثامنة والسبعين للجنة التي ستُعقد في عام ٢٠١٥ من اعتماد اختصاصات هذه الدراسة^(٤٥).

مسائل أخرى

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً ما يلي:

- "المواصفة القياسية المعيارية للمرمّقات على متن السفن لعام ٢٠١٤" (IMO, 2014a, annex 3) التي تشمل تصميم المرمّقات المخصصة لترميد القمامة وسواها من النفايات المتنية الناشئة أثناء خدمة السفينة المعتادة وتصنيعها وأداءها وتشغيلها واختبارها. وتطبق المواصفة على مصانع المرمّقات التي تصل طاقتها إلى ٤٠٠٠ كيلوواط للوحدة؛
- "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٤ المتعلقة بما يلزم على الإدارات البحرية تقديمه إلى المنظمة بموجب اللائحة ١٣-٧-١ من المرفق VI باتفاقية ماربول من معلومات بشأن إجازة طريقة معتمدة (تتعلق "بمحركات الديزل البحرية المركّبة في سفينة مبنية قبل ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠") (IMO, 2014a, annex 1)؛

- الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٤ المتعلقة بإجراءات الطريقة المعتمدة (IMO, 2014a, annex 2).

وإضافة إلى ذلك، دار نقاش^(٤٥) عن جودة زيت الوقود بوجه عام أثناء الدورة السادسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية، وأبدت تعليقات عديدة شملت ما يلي:

(د) مرافق الاستقبال في الموانئ

نظرت لجنة حماية البنتائج الحلقة ي دورتها السادسة والستين، في نسخة موحدة (IMO, 2013) من خمسة تعميمات تتعلق بمرافق الاستقبال في الموانئ اعتمدت في الدورة الخامسة والستين ومن ثم اعتمدت "الإرشادات الموحدة بشأن موردي ومستخدمي مرافق الاستقبال في الموانئ" (IMO, 2014g).

وأخذت اللجنة علماً بنتائج الحلقة الثانية من حلقتي العمل الإقليميتين اللتين عقدتهما المنظمة البحرية الدولية عن مرافق الاستقبال في الموانئ (IMO, 2014h). وحثت اللجنة أيضاً جميع الأطراف في اتفاقية ماربول على الوفاء بالتزاماتها التعاقدية بتوفير مرافق استقبال للنفايات الناجمة عن تشغيل السفن، وجميع الدول الأعضاء على تحديث المعلومات الواردة في قاعدة بيانات مرافق الاستقبال في الموانئ في النظام العالمي المتكامل لمعلومات النقل البحري بشأن توافر مرافق الاستقبال في موانئها ومحطاتها النهائية.

(هـ) مخطط المراجعة للمنظمة البحرية الدولية

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية تعديلات على المرفقات من الأول إلى السادس لاتفاقية ماربول (IMO, 2014a, annexes) 7 and 8 لجعل تنفيذ مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية (مدونة تنفيذ الصكوك) إلزامياً (IMO, 2013k). وتتص مدونة تنفيذ الصكوك التي اعتمدها جمعية المنظمة البحرية الدولية في ٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣ على معيار عالمي لتمكين الدول من الوفاء بالتزاماتها بصفتها دول علم/ميناء و/أو دولاً ساحلية^(٥٦). وتضيف التعديلات تعريفات ولوائح بشأن "التحقق من التقيد بالأحكام" تجعل مخطط المراجعة للمنظمة البحرية الدولية إلزامياً بموجب اتفاقية ماربول ويُتوقع أن تصبح نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦. واعتمدت تعديلات مشابهة على معاهدات المنظمة البحرية الأخرى أو هي في طور الاعتماد^(٥٧).

(و) الضجيج الناجم عن النقل البحري التجاري

أقرت لجنة حماية البيئة البحرية "الخطوط التوجيهية لتخفيض الضجيج تحت الماء الناجم عن حركة النقل البحري التجاري لمعالجة تأثيره الضار في الأحياء البحرية" (IMO, 2014k). وبشأن الأعمال المستقبلية في هذه المسألة المهمة، دعت اللجنة الدول الأعضاء إلى تقديم مقترحات وأشارت بوجه خاص إلى أنه "ما زال هناك عدد كبير من الثغرات في المعرفة وإلى عدم إمكانية تقييم هذه

والستين، موافقة أساسية لأربعة من نُظم إدارة مياه الصابورة^(٥٦) التي تستخدم مواد نشطة وموافقة نهائية لاثنتين منها^(٥٧).

ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً على ما يلي:

- إرشادات بشأن تشغيل أو استئناف تشغيل السفن حصراً داخل المياه الخاضعة لولاية طرف وحيد (IMO, 2014e)؛
- مراجعة المنهجية التي يأخذ بها فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية التابع للفريق العامل المعني بمياه الصابورة في جمع المعلومات وأداء عمله (IMO, 2014f).

وبعد أن أخذت اللجنة علماً بأن العدد الكلي لنظم إدارة مياه الصابورة المعتمدة حسب النوع بلغ حتى الآن اثنين وأربعين نظاماً، شجعت جميع الدول التي لم تصبح بعد أطرافاً في الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها (اتفاقية إدارة مياه الصابورة) على أن تفعل ذلك في أقرب فرصة^(٥٨).

(ج) إعادة تدوير السفن

دُكرت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها السادسة والستين، بأن المجموعات الستة من الخطوط التوجيهية المطلوبة بموجب أحكام اتفاقية هونغ كونغ قد وُضعت في صيغتها النهائية واعتمدت، منذ اعتماد الاتفاقية، حتى يتسنى تنفيذ وإعمال متطلبات الاتفاقية ذات الصلة على نحوٍ موحد وفعلي ولمساعدة الدول في تنفيذ معاييرها التقنية طوعاً في الفترة الانتقالية قبل نفاذ الاتفاقية. ولأن دولة واحدة^(٥٩) فقط انضمت إلى الاتفاقية حتى الآن، حثت اللجنة الدول الأعضاء على أن تصبح عضوة فيها في أقرب وقت مستطاع.

ونظرت اللجنة، من بين ما نظرت فيه، في تقرير (IMO, 2013h) فريق المراسلة المكلف بإعداد قيم الحد الأقصى والإعفاءات المنطبقة على المواد المراد إدراجها في قائمة جرد المواد الخطيرة، بموجب الاتفاقية، وقررت إعادة إنشاء الفريق بغية إعداد التعديلات اللازمة على الخطوط التوجيهية بشأن إعداد قائمة جرد المواد الخطيرة لعام ٢٠١١ (IMO, 2011, annex 3). وأخذت اللجنة علماً أيضاً بالمعلومات التي قدمتها الأمانة (IMO, 2013i) عن حساب طاقة إعادة التدوير لاستيفاء شروط نفاذ اتفاقية هونغ كونغ.

العمل في القطبين الشمالي والجنوبي شهادة قطبية للسفينة تستدعي إجراء تقييم يُراعى فيه النطاق المتوقع من ظروف التشغيل والمخاطر التي قد تتعرض لها السفينة في المياه القطبية وأن تحمل السفينة على متنها أيضاً دليل التشغيل في المياه القطبية^(٦٣).

واستعرضت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها السادسة والستين، المتطلبات البيئية بموجب مشروع المدونة القطبية المقترح. ونظرت أيضاً في مشروع التعديلات المقترح إدخالها على اتفاقية ماربول لجعل المدونة إلزامية. وأنشأت اللجنة فريق مراسلة لوضع مشروع هذه التعديلات والمتطلبات البيئية في صيغتهما النهائيتين وتقدم تقرير إلى الدورة السابعة والستين للجنة حماية البيئة البحرية. ونظرت هيئات أخرى^(٦٤) تابعة للمنظمة البحرية الدولية في الفصول الأخرى من مشروع المدونة القطبية حسب مجالات اختصاص كل منها بغية اعتمادها بصفة نهائية من قبل لجنة حماية البيئة البحرية ولجنة السلامة البحرية في خريف عام ٢٠١٤.

موجز التطورات الرئيسية

يتضح من الاستعراض العام الوارد أعلاه للتطورات التنظيمية أن السنة المشمولة بالاستعراض شهدت اعتماد تدابير تنظيمية شتى برعاية المنظمة البحرية الدولية ترمي إلى تعزيز الإطار القانوني بشأن تلوث الهواء من السفن وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وجعل مخطط التدقيق للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية إلزامياً. وأحرز أيضاً تقدم في الأحكام البيئية وسواها من الأحكام الواردة في مشروع المدونة القطبية وفي المسائل التقنية ذات الصلة بتنفيذ اتفاقية مياه الصابورة لعام ٢٠٠٤ واتفاقية تفكيك السفن والتصرف في مكوناتها لعام ٢٠٠٩.

جيم- المسائل القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل

يسلط هذا القسم الأضواء على بعض المسائل الرئيسية في مضمار الأمن والسلامة في المجال البحري التي 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^(٦٥).

المسألة تقيماً كاملاً في هذه المرحلة". ونظراً لتعقيد هذه المسألة، ذكرت اللجنة أن "الأوان ما زال مبكراً لتحديد أهداف المستقبل في ما يخص مستويات الضجيج تحت الماء الناجمة عن السفن ومن الصعب تقييمها في الوقت الحاضر". وفي هذا الصدد "يتعين مواصلة البحث، وخصوصاً في مجال قياس الأصوات المنبعثة من السفن تحت الماء والإبلاغ بشأنها" (IMO, 2014a).

٣- التطورات الأخرى في المنظمة البحرية الدولية

مسائل المدونة القطبية

تكون السفن العاملة في المياه القطبية عرضة لمخاطر فريدة منها التوجيهية للسفن شديدة البرودة وأحوال الطقس السيئة والتحديات التي تواجهها نظم السفن والصعوبات الملاحة فضلاً عن عمليات التنظيف الصعبة الباهظة التكلفة. وأثيرت مسألة الملاحة في المياه القطبية لأول مرة في "الخطوط التوجيهية للسفن التي تعمل في مياه القطب الشمالي المغطاة بالجليد (IMO, 2002). وتنص هذه الخطوط التوجيهية على متطلبات تضاف إلى تلك الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) واتفاقية ماربول للملاحة في مياه القطب الشمالي رُوعيت فيها الظروف المناخية التي تنفرد بها تلك المنطقة وأريد منها استيفاء معايير السلامة البحرية الملائمة ومنع التلوث. وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية قراراً بشأن "الخطوط التوجيهية للسفن التي تعمل في المياه القطبية" يشمل كلتا المنطقتين القطبيتين الشمالية والجنوبية (IMO, 2009, annex 18). وفي شباط/فبراير ٢٠١٠، بدأ السعي في المنظمة البحرية الدولية لجعل هذه الخطوط التوجيهية مدونة إلزامية للسفن العاملة في المياه القطبية ولوضع مشروع التعديلات المتعلقة بهذه المسألة على اتفاقيتي سولاس وماربول لجعل المدونة إلزامية.

وسينطبق مشروع المدونة الدولية الإلزامية للسفن التي تعمل في المياه القطبية (المدونة القطبية) الذي يجري إعداده في الوقت الحالي على سفن الركاب وسفن البضائع البالغة حمولتها الإجمالية ٥٠٠ طن فأكثر وهي تغطي كل مسائل التصميم والبناء والتجهيز والتشغيل والتدريب وحماية البيئة البحرية المتعلقة بالسفن العاملة في المياه المحيطة بالقطبين حيث تسود أحوال الطقس القاسية. وتشمل المدونة تدابير إلزامية بشأن السلامة (الجزء ١-ألف) ومنع التلوث (الجزء ٢-ألف) وأحكاماً مستصوبة بشأن هاتين المسألتين (الجزء ١-باء و٢-باء)^(٦٦). وتقضي المدونة بأن تطلب السفن الراغبة في

١ - الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد

في ٥٣ بلداً^(٧٣) ويعتزم ١١ بلداً آخر وضع هذه البرامج في المستقبل القريب^(٧٤).

وتمثل المساعدة في بناء القدرات في إطار برنامج كولومبس التابع لمنظمة الجمارك العالمية جزءاً بالغ الأهمية في استراتيجية تنفيذ إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتسييرها. وتدعم تنفيذ هذه المعايير هيئات الجمارك والقطاع الخاص العاملة المنشأة في نطاق أمانة منظمة الجمارك العالمية والتي تعمل في تعاون وثيق للحفاظ على جدوى إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتسييرها في بيئة تجارية ما فتئت تتغير.

حدثت عدة تطورات بشأن معايير الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد الحالية التي اعتمدت برعاية منظمات دولية شتى مثل منظمة الجمارك العالمية والمنظمة البحرية الدولية والمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس وعلى صعيد الاتحاد الأوروبي وفي الولايات المتحدة وكلاهما شريكان هامان لكثير من البلدان النامية.

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

ومنذ وقت أقرب، أخذ الانشغال يشهد بشأن جودة البيانات تمثل موضوعاً يزداد الانشغال بشأنه في مجالي الجمارك والتجارة على الصعيد العالمي (WCO, 2013). وتستخدم الجمارك البيانات لأغراض شتى، منها تحليل المخاطر الأمنية وقرارات قبول البضائع وتدابير تسيير التجارة وتحصيل الإيرادات وتخصيص الموارد وتنسيق إدارة الحدود، فضلاً عن وضع الإحصاءات التي تستخدمها الحكومات في قرارات سياسة الاقتصاد الكلي، ففي حالات سوء الإعلان عن المعلومات الجمركية عمداً أو دون قصد قد تدفع البيانات الضعيفة الجودة، سلطات الجمارك إلى اتخاذ قرارات خاطئة تتحمل جميع الأطراف المعنية نتائجها السلبية. وفي هذا السياق، أنشأت منظمة الجمارك العالمية فريق خبراء يتألف من ممثلين للجمارك والقطاع الخاص سيعملون معاً لإيجاد سبل لتحسين جودة المعلومات وتجميع أفضل ما لدى الجمارك وسواها من الوكالات الحكومية والجهات الفاعلة في التجارة من ممارسات، فضلاً عن تحليل الوسائل التي تعدها المنظمات الدولية الأخرى نشداناً لجودة البيانات^(٧٥).

ورد في الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري أن منظمة الجمارك العالمية اعتمدت، في عام ٢٠٠٥، إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتسييرها^(٦٦) بغية إعداد إطار لسلسلة الإمداد العالمية. ويتضمن الإطار مجموعة من المعايير والمبادئ التي يجب أن تأخذ بها إدارات الجمارك الوطنية كحد أدنى^(٦٧). وحُدث الإطار وتطور على مر السنوات فأضحى وسيلة دينامية تسعى إلى إحلال التوازن بين "التيسير والضوابط مع ضمان أمن سلسلة إمداد التجارة العالمية في الوقت نفسه"^(٦٨). وتحظى هذه الوسيلة بقبول واسع النطاق وهي تُتخذ مرجعاً مهماً لدى الجمارك والمشغلين الاقتصاديين على حد سواء^(٦٩).

(ب) التطورات على صعيد الاتحاد الأوروبي وفي الولايات المتحدة

لا تزال للتجارة مع الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة تحظى بأهمية خاصة لدى كثير من البلدان النامية. ولذلك، ترد الإشارة هنا أيضاً إلى بعض التطورات ذات الصلة بالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد.

وفي ما يخص الاتحاد الأوروبي، أوردت الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري معلومات عن التعديل الأمني لمدينة الجمارك للجماعة الأوروبية^(٧٦) الذي يهدف إلى ضمان مستوى مكافئ من الحماية بتطبيق ضوابط جمركية على جميع البضائع التي تدخل المنطقة الجمركية في الاتحاد الأوروبي أو تخرج منها^(٧٧). ومن

ويمثل المشغلون الاقتصاديون المعتمدون^(٧٠) معلماً مهماً من معالم إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتسييرها وهم أطراف خواص اعتمدتهم إدارات الجمارك الوطنية بحسبانهم مستوفين لمعايير أمن سلسلة الإمداد التي وضعتها منظمة الجمارك العالمية أو لمعايير مكافئة لها. ويجب على المشغلين الاقتصاديين المعتمدين استيفاء متطلبات محددة من حيث أمن الأماكن المادي والمراقبة بالكاميرات الخفية والتوظيف الانتقائي وسياسات التوظيف. ولقاء ذلك، جرت العادة على أن يكافأ المشغلون الاقتصاديون المعتمدون ببعض الفوائد التي يحققها تسيير التجارة، المتبادل بالمشغلين للبضائع في وقت أسرع والخضوع لعدد أقل من عمليات التفتيش المادي. وخلال السنوات القليلة الماضية، اعتمدت إدارات الجمارك، على أساس ثنائي في العادة، عدداً من اتفاقات الاعتراف المتبادل بالمشغلين الاقتصاديين^(٧١) 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^(٧٢) وحتى آذار/ مارس ٢٠١٤، وُضع ٢٦ برنامجاً للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين

للحدود والمنظمة، ومن بينها الاتجار بالبشر عن طريق البحر، والعواقب المحتملة للتلوث البحري، والكوارث الطبيعية أو الأحداث الخطيرة.

ويُتوخى في الاستراتيجية أن تكون جامعة شاملة وأن تستند إلى الإنجازات الحالية. وينبغي توطيد عرى التعاون بين جميع أصحاب المصلحة في المجال البحري لمواجهة المخاطر والتهديدات المحتملة مواجهة فعالة على الصعيد المحلي وخارج حدود الاتحاد الأوروبي على حدٍ سواء في المناطق التي يكون للاتحاد فيها مصالح استراتيجية. وحسب البيان، ينبغي أن تركز الاستراتيجية على خمسة مجالات محددة سيؤدي اتباع نهج منسق بشأنها في الاتحاد الأوروبي إلى تحسين التعاون:

- التدابير الخارجية؛
- الوعي والرقابة وتبادل المعلومات في المجال البحري؛
- تطوير الإمكانيات وبناء القدرات؛
- إدارة المخاطر وحماية البنية التحتية البحرية الشديدة الأهمية ومواجهة الأزمات
- البحوث والابتكار والتعليم والتدريب في مضمار الأمن البحري.

واستناداً إلى العناصر المقترحة في البيان المشترك، ينبغي أن تُعدّ الآن استراتيجية أمن بحري فعلية للاتحاد الأوروبي في إطار هيئات مجلس الاتحاد الأوروبي المختصة تمهيداً لاعتمادها^(٨٥).

وبصدد التطورات في الولايات المتحدة، سبق وأشارت الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري إلى تضمين قوانين الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٧^(٨٦) شرطاً قانونياً يتيح، بحلول شهر تموز/يوليه ٢٠١٢، إجراء مسح بنسبة مائة في المائة لجميع حاويات البضائع قبل تحميلها في ميناء أجنبي. غير أن الشواغل بشأن إمكانية تنفيذ هذا القانون لا تزال قائمة^(٨٧) وتجلت في استنتاجات تقرير مكتب المساءلة التابع لحكومة الولايات المتحدة^(٨٨)، ففي ٢ أيار/مايو ٢٠١٢، قدم وزير الأمن الوطني رسالة إلى الكونغرس يخبره فيها رسمياً بتطبيق التأجيل المتوقع لمدة سنتين، حتى ١ تموز/يوليه ٢٠١٤، لشرط مسح حاويات البضائع المتجهة إلى الولايات المتحدة بنسبة مائة في المائة في الموانئ الأجنبية. وتشير الرسالة، ضمن ما تشير إليه، إلى أن مسح الحاويات بنسبة ١٠٠ في المائة ليس أكثر سبل تأمين سلسلة الإمداد من الإرهاب فعالية وكفاءة من حيث التكاليف. وفضلاً عن ذلك، ستكلف التحديات الدبلوماسية

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^(٨٨).

ويندرج أيضاً في إطار التعديلات على مدونة الجمارك استحداث أحكام بشأن المشغلين الاقتصاديين المعتمدين وهي صفة تُمنح، على غرار ما سبق ذكره، للتجار الموثوق فيهم وتحقق لهم فوائد تتعلق بتدابير تيسير التجارة. وفي هذا الصدد^(٨٩)، 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، وإصدار استبيان معدّل^(٩٠) للتقييم الذاتي يكفل اتباع نهج موحد في كافة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

وفي ما يخص الاعتراف المتبادل ببرامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين عبر الاتفاقات المبرمة بين الاتحاد الأوروبي والبلدان الأخرى، بما فيها الشركاء التجاريون الرئيسيون^(٩١)، تجدر الإشارة إلى توقيع اتفاق للاعتراف المتبادل مع الصين في ١٩ أيار/مايو ٢٠١٤. والاتحاد الأوروبي هو أول شريك تجاري يبرم اتفاقاً من هذا القبيل مع الصين^(٩٢). وبموجب هذا الاتفاق، يتعهد كل طرف من الطرفين بالاعتراف بالتجار المأمونين المعتمدين لدى الطرف الآخر بحيث يتمكنون من الاستفادة من عمليات تدقيق أسرع ومن تخفيف إجراءات التخليص الجمركي وتقصير الوقت الذي تستغرقه هذه الإجراءات. وبذلك، تتمكن الجمارك من تركيز مواردها على مجالات المخاطر الفعلية فتُحسّن أمن سلسلة الإمداد^(٩٣) فيتمتع المواطنون بمزيد من الحماية (European Commission, 2014a)^(٩٣).

وفي ٦ آذار/مارس ٢٠١٤، صدر بيان مشترك^(٩٤) من أجل إنشاء مجال بحري عالمي مفتوح وآمن: عناصر لاستراتيجية الاتحاد الأوروبي للأمن البحري" (European Commission, 2014b). ويكمن هدف الاستراتيجية الرئيسي في تحديد مصالح الاتحاد الأوروبي البحرية، مثل منع الصراعات، وحماية البنية التحتية الشديدة الأهمية التي تشمل الموانئ والمحطات النهائية، وضبط الحدود الخارجية ضبطاً فعالاً، وحماية سلسلة دعم التجارة العالمية، ومنع الصيد غير القانوني وغير المنظم وغير المبلغ عنه. وتعترف الاستراتيجية بوجود عدد من المخاطر المحتملة التي تهدد الاتحاد الأوروبي ومواطنيه، من بينها المنازعات الإقليمية البحرية والقرصنة البحرية والإرهاب ضد السفن والموانئ أو غيرها من البنى التحتية البالغة الأهمية، والجريمة العابرة

هجمات القرصنة على الصعيد العالمي قد تناقصت وأنه لم تُختطف أي سفينة من السفن الخاضعة لاتفاقية سولاس في الجزء الغربي من المحيط الهندي منذ أيار/مايو ٢٠١٢ وذلك بفضل الإجراءات التي اتخذتها القوات البحرية الدولية في المنطقة وتنفيذ التدابير المتنبية ونشر فرق الأمن المهنية. بيد أن الوضع في خليج غينيا لم يتحسن بالقدر الكافي، إذ تفيد المعلومات باختطاف تسع سفن في عام ٢٠١٢ وتسع سفن أخرى في عام ٢٠١٣^(٩٤).

وُدِّعَت اللجنة أيضاً إلى استعراض مشروع الخطوط التوجيهية المؤقتة بشأن تدابير دعم البحارة المتضررين من حوادث القرصنة قبالة ساحل الصومال وعائلاتهم (IMO, 2014n)^(٩٥). غير أن اللجنة قررت إحالة مشروع الخطوط التوجيهية إلى منظمة العمل الدولية لتستعرضها وتتخذ ما تراه بشأنها. واستندت اللجنة في ذلك إلى الآراء التي أعربت عنها عدة وفود ومفادها أن الأحكام الواردة في الوثيقة ينبغي أن تنظر فيها منظمة العمل الدولية وبغية تبادي أي تضارب مع أحدث التعديلات في اتفاقية العمل البحري (اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦).

اللجنة القانونية

أخذت اللجنة القانونية علماً، في دورتها الأولى بعد المائة^(٩٦)، بنتائج اجتماع فريق العمل الثاني التابع لفريق الاتصال بشأن القرصنة قبالة ساحل الصومال^(٩٧) (IMO, 2014o and 2014p) وأقرت بأن القرصنة لا تزال تمثل مشكلة دولية عويصة. ورحبت بإعداد مشروع قانون (IMO, 2014p, annex) لإنشاء خفر السواحل/شرطة بحرية من قبل فريق الاتصال المعني بمكافحة القرصنة قبالة ساحل الصومال^(٩٨).

وفي الاجتماع الذي عقده فريق الاتصال المعني باستراتيجية مكافحة القرصنة قبالة ساحل الصومال في باريس في كانون الثاني/يناير ٢٠١٤، رُئي أن فريق العمل الثاني قد نجح في تحقيق جميع الأهداف المنشودة ولذلك سيعقد اجتماعاته فقط حسب الحاجة. وسيغير اسمه ليصبح "المنتدى القانوني لفريق الاتصال المعني بمكافحة القرصنة قبالة ساحل الصومال" وسيحتفظ به ليكون بمثابة منتدى افتراضي يقدم الدعم القانوني لفرق العمل الأخرى حسب طلبها.

وأُعرب عن وجهات النظر التالية:

- تظل القرصنة مشكلة دولية مهمة وينبغي أن تخطى الأعمال التي تضطلع بها المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن بالدعم؛

والمالية واللوجستية التي يثيرها هذا الإجراء ١٦ بليون دولار على وجه التقدير^(٩٩).

وفي عام ٢٠١٤، قرر وزير الأمن الوطني مرة أخرى تمديد الأجل لمدة سنتين آخرين وساق الأسباب نفسها التي ذكرها قبل سنتين، ففي خطاب أرسله إلى الكونغرس في أيار/مايو ٢٠١٤، أشار إلى أن الظروف والأدلة الداعمة التي وردت في تأجيل الموعد الأقصى في عام ٢٠١٢ "لا تزال سائدة وتحول دون تطبيق النص القانوني تطبيقاً تاماً في الوقت الحالي". وأضاف أن استخدام النظم المتاحة لمسح الحاويات "سيؤثر سلباً في طاقة التجارة وتدفق البضائع" مشيراً إلى أن المساحات الضوئية لرصد الحاويات الواردة إلى الولايات المتحدة والبالغ عددها ١٢ مليون حاوية كل سنة "لا يمكن شراؤها أو استخدامها أو تشغيلها في موانئ خارج الولايات المتحدة لأن هذه الموانئ تعوزها المواصفات المادية لتركيبة مثل هذا النظام". وتسترعي الرسالة الانتباه أيضاً إلى تكلفة هذا المشروع الباهظة^(١٠٠).

(ج) المنظمة البحرية الدولية

تدابير تعزيز الأمن البحري

تجدر الإشارة أيضاً إلى بعض المسائل التي نُظِرَ فيها في إطار جدول أعمال أحدث دورات لجنة السلامة البحرية واللجنة القانونية التابعتين للمنظمة البحرية الدولية وهي تتعلق بالتنفيذ الفعال للفصل ١١-٢ من اتفاقية سولاس والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية^(١٠١) (لمكافحة القرصنة والنهب المسلح والمتطلبات الخاصة باستخدام أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن).

لجنة السلامة البحرية

أعربت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الثالثة والتسعين^(١٠٢)، عن قلقها من أن بعض الدول ضمنت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية في قوانينها الوطنية دون إدراج كثير من الأحكام التمكينية التي تهيئ السبل لتنفيذ المدونة وإعمالها على النحو الملائم. ولذلك، أنشأت اللجنة فريق مراسلة عهدت إليه باستعراض مشروع "الإرشادات بشأن سن قوانين الأمن البحري الوطنية" ووضعه في صيغته النهائية وتقديم تقرير إلى دورة اللجنة المقبلة^(١٠٣).

واستعرضت اللجنة أحدث الإحصاءات بشأن القرصنة والنهب المسلح ضد السفن (IMO, 2014m) وناقشت المبادرات الحالية لقمع القرصنة والنهب المسلح. ولاحظت اللجنة أن عدد

أو المنظمات التي تلتزم بالمعيار ISO 28000 تنفيذها قبل أن توفر أفراد الأمن المسلحين الذين يعملون بعمود خاصة على متن السفن. وتعكف المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس في الوقت الحالي على تضمين قواعد استخدام القوة (سلسلة القواعد ١٠٠) (IMO, 2013m) في إطار تعديل للمعيار ISO/PAS 28007.

ويجدر أن يُشار إلى أن معايير المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس طوعية وأن المنظمة نفسها لا تقوم بعملية الاعتماد. وفيما يخص عملية الاعتماد والإجازة، على الدول أن تتصل بهيئات الاعتماد الوطنية القائمة فيها والواردة في قائمة المخفل الدولي لاعتماد هيئات إصدار شهادات النوعية الذي يتمتع بالسلطة الدولية الرسمية اللازمة لتقييم الامتثال^(١٠١). ويحق لفرادى الدول أيضاً إحداث تغييرات في المعايير وفق متطلباتها الوطنية^(١٠٢).

(هـ) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

لا تزال القرصنة الدولية تمثل هاجساً شديداً يقلق بال قطاع النقل البحري وواضعي السياسات على الصعيد العالمي على حدٍ سواء، فالنقل البحري بمحض طبيعته عرضة لتهديدات القرصنة والنهب المسلح. وتمثل القرصنة البحرية في جوهرها مسألة تتعلق بالنقل البحري وتؤثر تأثيراً مباشراً في السفن والموانئ والمحطات النهائية والبضائع والبحارة. بيد أن تطور أنشطة القرصنة والإتقان المتزايد الذي تتسم به يجعلان من هذه المشكلة تحدياً معقداً متعدد الوجوه يتجاوز الحدود الوطنية ويهدد الأرواح وسبل كسب العيش والرفاه على الصعيد العالمي. وللقرصنة تداعيات واسعة النطاق، فهي تؤثر في المساعدات الإنسانية وسلاسل الإمداد وعمليات الإنتاج على الصعيد العالمي والتجارة والطاقة والأمن ومصائد الأسماك والموارد البحرية والبيئة والاستقرار السياسي. وتسفر تأثيراتها السلبية والمزعزعة عن تداعيات بعيد المدى على جميع البلدان سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية متقدمة أو نامية.

وأعد الأونكتاد، وفق الولاية المسندة إليه في مجال الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد، تقريراً تحليلياً جوهرياً يركز على مسائل القرصنة البحرية. ونُشر التقرير في جزأين منفصلين عنوانهما القرصنة البحرية، الجزء الأول: استعراض عام للاتجاهات والتكاليف والتداعيات على التجارة؛ والقرصنة البحرية، الجزء الثاني: استعراض عام للإطار القانوني الدولي والتعاون المتعدد الأطراف لمكافحة القرصنة^(١٠٣). ويُصوّر الجزء الأول المشهد العام ويورد بعض الأرقام والإحصاءات التي تُبرز الاتجاهات العامة في القرصنة البحرية والجرائم ذات الصلة بها. وهو يُسلط الأضواء أيضاً على بعض المسائل الرئيسية القائمة

- ينبغي أن تشارك المنظمة البحرية الدولية في العمل المضطلع به في نطاق المنتدى القانوني؛
- نظراً لتصاعد أعمال القرصنة في ساحل غرب أفريقيا، يظل الوجود العسكري في المنطقة مبرراً؛
- المنظمة البحرية الدولية هي المنتدى الملائم لتلبية احتياجات قطاع النقل البحري من الإرشادات والتوصيات بشأن مسألة الحراس المسلحين على متن السفن^(١٠٤).

(د) المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس

خلال العقود القليلة الماضية، ظلت المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس تشارك مشاركة حثيثة في مسائل أمن النقل البحري وأمن سلسلة الإمداد البحرية. ويُعيد إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ولتسيير تنفيذها من قبل القطاع، أصدرت اللجنة التقنية الثامنة للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس المعيار ISO 20858:2007 "السفن والتكنولوجيا البحرية - تقييمات أمن المرافق المينائية البحرية وإعداد خطة الأمن".

وتجدر الإشارة أيضاً إلى إعداد سلسلة المعايير ISO 28000 "نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد" التي أُعدت ليستعين بها القطاع في التخطيط للتعامل مع أي حدث مُزعزع واقع والتعافي من تأثيره (يُقدم الإطار ٥-١ عرضاً وافياً لما آلت إليه سلسلة المعايير ISO 28000 في الوقت الحالي). والمعيار الرئيسي في هذه السلسلة هو المعيار ISO 28000:2007 "مواصفات لنظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد" وهو بمثابة نظام إدارة جامع يعزز جميع جوانب الأمن - تقييم المخاطر والتأهب لحالات الطوارئ ومواصلة أداء الأعمال والاستدامة والتعافي والصمود و/أو إدارة الكوارث - سواء تعلقت هذه الجوانب بالإرهاب أو بالقرصنة أو بسرقة البضائع أو بالاحتيايل أو بكثير من مُزعزعات الأمن الأخرى. ويمثل المعيار أيضاً أساساً لشهادات المشغل الاقتصادي المعتمد وشهادات الشراكة الجمركية التجارية لمكافحة الإرهاب. ويجوز لمختلف المنظمات التي تعتمد هذه المعايير أن تضع نهجاً يتسق مع نظم التشغيل الحالية فيها. وينص المعيار ISO 28003:2007 الذي صدر وأصبح نافذاً منذ عام ٢٠٠٧، شروط إجراء عمليات التدقيق والإجازة المتعلقة بالمعيار ISO 28000:2007.

ويضع المعيار ISO/PAS 28007:2012^(١٠٥) إرشادات لشركات الأمن البحري الخاصة بتعيينها على تطبيق المعيار ISO 28000 ويحدد معايير اختيار الشركات التي تزود السفن بالحراس المسلحين، ويضع خطوطاً توجيهية تتضمن توصيات قطاعية إضافية يجوز للشركات

وحقوقهم بشأن مسائل العمل والمسائل الاجتماعية في القطاع البحري أصبحت نافذة في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٣. وتضم الاتفاقية في الوقت الحالي ٥٧ دولة عضو تمثل أكثر من ٨٠ في المائة من الحمولة الطنية للنقل البحري في العالم وتُعد بمثابة الركيزة الرابعة للنظام التنظيمي البحري العالمي^(١٠٦). ولذلك يعتبر استعراض تنفيذ اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ بانتظام وإجراء مشاورات بشأن أي تحديثات ضرورية لها مسألة بالغة الأهمية.

وعُقد أول اجتماع للجنة الخاصة الثلاثية الأطراف المنشأة بموجب اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ في منظمة العمل الدولية في جنيف في نيسان/أبريل ٢٠١٤ وشارك فيه ممثلون للبحارة ومالكي السفن والحكومات. ونظر الاجتماع في مجموعتين من التعديلات المقترحة على مدونة اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ (اللوائح والمعايير والمبادئ التوجيهية) فاعتمدها بالإجماع. وتتعلق المجموعة الأولى من التعديلات باللوائح ٢-٥ - "الإعادة إلى الوطن" والثانية باللوائح ٤-٢ - "مسؤولية مالكي السفن". وحتى آذار/مارس ٢٠١٤، أُدرجت ١٥٩ سفينة تجارية مهجورة في قاعدة بيانات منظمة العمل الدولية لهجر البحارة، يعود تاريخ بعضها إلى عام ٢٠٠٦ ولم يُحسم أمرها بعد. وتهدف التعديلات الجديدة إلى أن تضمن عدم هجر المالكين المنكوبين البحارة لفترات تصل إلى أشهر في بعض الحالات دون أجور وما يكفيهم من الماء والغذاء وفي مواقع بعيدة عن مواطنهم. وتهدف أيضاً إلى جعل دول العلم مسؤولة عن التأكد من وجود الضمان المالي المناسب لتغطية تكاليف المهجر ودعاوى الموت والعجز طويل الأجل بسبب الإصابات والمخاطر المهنية تخفيفاً على البحارة وأسرهم وتحسيناً لجودة النقل البحري بوجه عام.

ولأغراض التعديلات، يقع المهجر عندما يكون مالك السفينة "أ) عاجزاً عن تغطية تكلفة إعادة البحار إلى موطنه؛ أو ب) ترك البحار دون أن يوفر له القدر اللازم من الإعاشة والمأزرة؛ أو ج) قطع من جانب أحادي الروابط التي تربطه بالبحار ومن بينها عدم دفع الأجور التعاقدية لمدة شهرين على الأقل"^(١٠٧). وبصدد نظام الضمان المالي، تقضي التعديلات بأن يتيح "الانتفاع المباشر والتغطية الكافية والمساعدة المالية السريعة"^(١٠٧). وينبغي لهذه المساعدة أن "تُمنح على الفور بناءً على طلب البحار"^(١٠٨) أو لممثله المعين. وتغطي المساعدة دفع الأجور غير المدفوعة وسواها من الاستحقاقات على مالك السفينة ونفقات الإعادة إلى الوطن والاحتياجات الأساسية مثل الماء والغذاء والكساء والرعاية الطبية الضرورية والوقود اللازم للبقاء على قيد الحياة على متن السفينة.

بالتركيز على تكاليف القرصنة البحرية المحتملة المباشرة وغير المباشرة وبعض تداعياتها الأعم من ذلك وذات الصلة بالتجارة. ويستعرض الجزء الثاني النظام القانوني الدولي الحالي لمكافحة القرصنة ويسوق أمثلة بارزة للتعاون الدولي والمبادرات المتعددة الأطراف لمواجهة هذه المشكلة، لا سيما في أعقاب تصاعد القرصنة قبالة ساحل الصومال وخليج عدن والمحيط الهندي^(١٠٩).

٢ - مسائل أخرى

أ) سلامة سفن الحاويات

إثر النقاش الذي دار في دورة لجنة السلامة البحرية الثالثة والتسعين، أقرت اللجنة "مسودة التعديلات على اللائحة 2/VI من اتفاقية سولاس" المتعلقة بالتحقق الإلزامي من كتلة الحاوية الإجمالية (IMO 2014I, annex 19) لتنظر فيها اللجنة في دورتها الرابعة والتسعين فتعتمدها.

وأقرت اللجنة أيضاً "الخطوط التوجيهية بشأن الكتلة الإجمالية المتحقق منها لحاوية تحمل بضائع" (IMO, 2014r). وأظهرت الممارسة أن سلامة السفينة الهيكلية وتوازنها قد يختلان فتقع حوادث إذا حُمّلت السفينة بشكل مفرط بحاويات زائدة الوزن. ورُئي أن وزن الحاويات قد يساعد في تجنب وقوع حوادث من هذا القبيل وفي مكافحة الإعلان الخاطئ المحتمل عن الصادرات. غير أن بعض مجموعات الشاحنين عارضت وزن الحاويات الإلزامي بحجة أن هذه القاعدة سيضيف تكاليف وأن البنية التحتية لوزن الحاويات غير متوفرة، لا سيما في البلدان النامية (JOC, 2014).

وبموجب مشروع التعديلات على اتفاقية سولاس، ينبغي التحقق من أوزان الحاويات قبل تحميلها على متن السفن. ويجوز للشاحنين أن يزونا الحاوية المحملة أو جميع الطرود وعناصر البضاعة ثم يضيفون وزن الحاوية وهي فارغة. ويُتوقع أن يُنظر في هذه التعديلات أثناء دورة لجنة السلامة البحرية الرابعة والتسعين التي ستعقد في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤ وأن تصبح نافذة بصفة نهائية في تاريخ لا يسبق ١ تموز/يوليه ٢٠١٦، إذا اعتُمدت.

ب) تعديلات على اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦

ورد في إصدار عام ٢٠١٣ من استعراض النقل البحري أن اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ التي تجمّع وتُحدّث أكثر من ٦٨ معياراً دولياً من معايير العمل تتعلق بالبحارة وتحدد مسؤولياتهم

أساساً للاعتراف بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين على المستوى المتعدد الأطراف.

وفي مجال القرصنة البحرية، أسفرت الجهود التي بذلها المجتمع الدولي وتنفيذ التدابير على متن السفن واستخدام فرق الأمن المختصة عن تواصل اتجاه القرصنة نحو الانخفاض قبالة ساحل الصومال وخليج عدن وغربي المحيط الهندي. غير أن الوضع في غرب خليج غينيا الأفريقي لا يزال خطيراً. ويسلط تقرير تحليلي جوهري يتألف من جزأين أعده الأونكتاد الأضواء على تأثيرات القرصنة وتكاليفها وتداعياتها ذات الصلة بالتجارة ويخصي المبادرات التنظيمية وسواها من المبادرات التي اتخذها المجتمع الدولي سعياً لمكافحة القرصنة. ومن حيث حقوق البحارة، تجدر الإشارة إلى أن منظمة العمل الدولية اعتمدت مجموعة جديدة من التعديلات على اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ تضمن توفير دول العلم الضمان المالي اللازم لتغطية تكاليف هجر البحارة والمطالبات المتعلقة بالوفاة والعجز الطويل الأجل بسبب الإصابات والمخاطر المهنية، مما يخفف العبء الواقع على عاتق البحارة وأسرتهم ويُحسّن جودة النقل البحري بوجه عام.

وفضلاً عن ذلك، تقضي التعديلات بأن تحمل السفن على متنها الشهادات أو الوثائق الأخرى التي تثبت وجود الضمان المالي "سواء أكان في شكل نظام للضمان الاجتماعي أو تأمين أو صندوق وطني أو غير ذلك من الترتيبات الشبيهة"^(١٠٩) لحماية البحارة العاملين على متن السفينة. وقد يؤدي عدم التقيد بذلك إلى حجز السفينة في الميناء. ووافق مؤتمر العمل الدولي الذي عُقد في حزيران/يونيه ٢٠١٤ على التعديلات^(١١٠).

موجز التطورات الرئيسية

خلال الفترة المشمولة بالتقرير، تواصل إحراز تقدم في تنفيذ الإطار الحالي والبرامج الحالية في مضمار الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد. وتشمل المجالات الرئيسية التي أُحرز فيها تقدم عمليات تعزيز التدابير التنظيمية بشأن الأمن والسلامة في المجال البحري التي أُخذت في المقام الأول برعاية المنظمة البحرية الدولية، فضلاً عن تنفيذ برامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين وعدد ما فتى يزداد من اتفاقات الاعتراف المتبادل التي ستشكل، في الوقت المناسب،

الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000

الإطار ٥-١

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". وأُعد 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 بإرشادات الاستخدام". يتيح هذا المعيار مزيداً من التركيز على الصمود ويشدد على ضرورة اتباع عملية متواصلة وتفاعلية لمنع وقوع حادث جسيم مُزعزع 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 يُوضّح المبادئ التي يستند إليها المعيار ISO 28000 ويبيّن الغاية من المعيار ISO 28000 والمدخلات النموذجية والعمليات والمخرجات النموذجية لكل متطلب من متطلبات المعيار ISO 28000. ويتوخى من ذلك المساعدة في فهم المعيار ISO 28000 وتنفيذه. ولا يستحدث المعيار ISO 28004:2007 متطلبات إضافية للمتطلبات المحددة في المعيار ISO 28000 ولا ينص على اتباع نهج 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 تعتمد 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 قبل الأعمال التجارية المتوسطة والصغيرة (خلاف الموانئ البحرية)". أُعد هذا المعيار استكمالاً للمعيار ISO 28004-1 بتوفير إرشادات إضافية للأعمال التجارية المتوسطة أو الصغيرة (بخلاف الموانئ البحرية) التي تعتمد اعتماد المعيار ISO 28000. ولا تتعارض الإرشادات الإضافية في المعيار ISO/PAS 28004-3:2014 مع الإرشادات العامة الواردة في متن المعيار ISO-28004-1 بل تعززها ولا مع الإرشادات العامة ولا تُعدّل 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 وتعتمد أيضاً تضمين أفضل الممارسات المحددة في المعيار ISO 280001 كهدف إداري في سلسلتها الدولية للإمداد.
- **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 28007:2012** - "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) المتمثلة للمعيار ISO 28000 تنفيذها لتثبيت 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 وُضعت للتحقق من أن النهج المستخدم في أداء الواجبات المذكورة أعلاه قد سُجل 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 عبّارات الدحرجة للركاب". يشمل هذا المعيار أفضل الممارسات لتطبيق التدابير الأمنية.

دال- حالة الاتفاقيات

أُعدت أو اعتمدت اتفاقيات دولية عديدة في مضمار الأمن البحري برعاية الأونكتاد. وترد في الجدول ٥ معلومات عن حالة التصديق على كُُلِّ من هذه الاتفاقيات حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٤.

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 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 وغانبون وغانما وغانا وغواتيمالا وغيانا وفرنسا والفلبين وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وغينيا وفنلندا وقطر والكاميرون وكوبا وكوت ديفوار وكوستاريكا والكونغو والكويت وكينيا ولبنان وليبيريا ومالي وماليزيا ومدغشقر ومصر والمغرب والمكسيك والمملكة العربية السعودية وموريتانيا وموريشيوس وموزامبيق والنرويج والنيجر ونيجيريا والهند وهندوراس*
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 وغرينادين والسنغال وسيراليون وشيلي وغانما وغينيا وكازاخستان والكاميرون وكينيا ولبنان وليبيريا وليسوتو ومصر والمغرب وملاوي والنمسا ونيجيريا وهنغاريا
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
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 وليبيريا والمغرب والمكسيك وملاوي
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 الطننية العالمية وفقاً للمرفق الثالث من الاتفاقية	ألبانيا، بلغاريا، الجمهورية العربية السورية وجورجيا، العراق، عمان، غانا، كوت ديفوار، ليبيا، ليبيريا، مصر، المغرب، المكسيك، هايتي، هنغاريا
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 وليبيريا

ملاحظة: للاطلاع على المعلومات الرسمية عن حال الاتفاقيات، انظر <http://treaties.un.org> (accessed 4 October 2014).

والتوصل إلى فهم متبادل مع الوكالات العامة المنفذة وأصحاب المصلحة المعنيين في القطاع الخاص. ويمثل نهج الشراكة هذا بين القطاعين الخاص والعام الدافع الرئيسي لإنشاء هيئات تنسيق تيسير التجارة وتشغيلها.

وبرزت فكرة هيئات تنسيق تيسير التجارة في بداية أمرها على الصعيد الوطني، ثم انتقلت في وقت لاحق إلى الساحة الدولية واتخذت شكل توصيات أو مبادئ توجيهية.

وفي عام ١٩٧٤، اعتمدت توصية اللجنة الاقتصادية لأوروبا رقم ٤ التي استلهمت أفضل الممارسات هذه. ونصحت التوصية البلدان بإنشاء أجهزة وطنية لتيسير التجارة (أطلق عليها اسم لجان الإجراءات) لتساهم في اعتماد معايير دولية لتبسيط إجراءات التجارة ووثائقها. وفي عام ٢٠٠١، رُوِّجَت التوصية رقم ٤ وحُدِّثت.

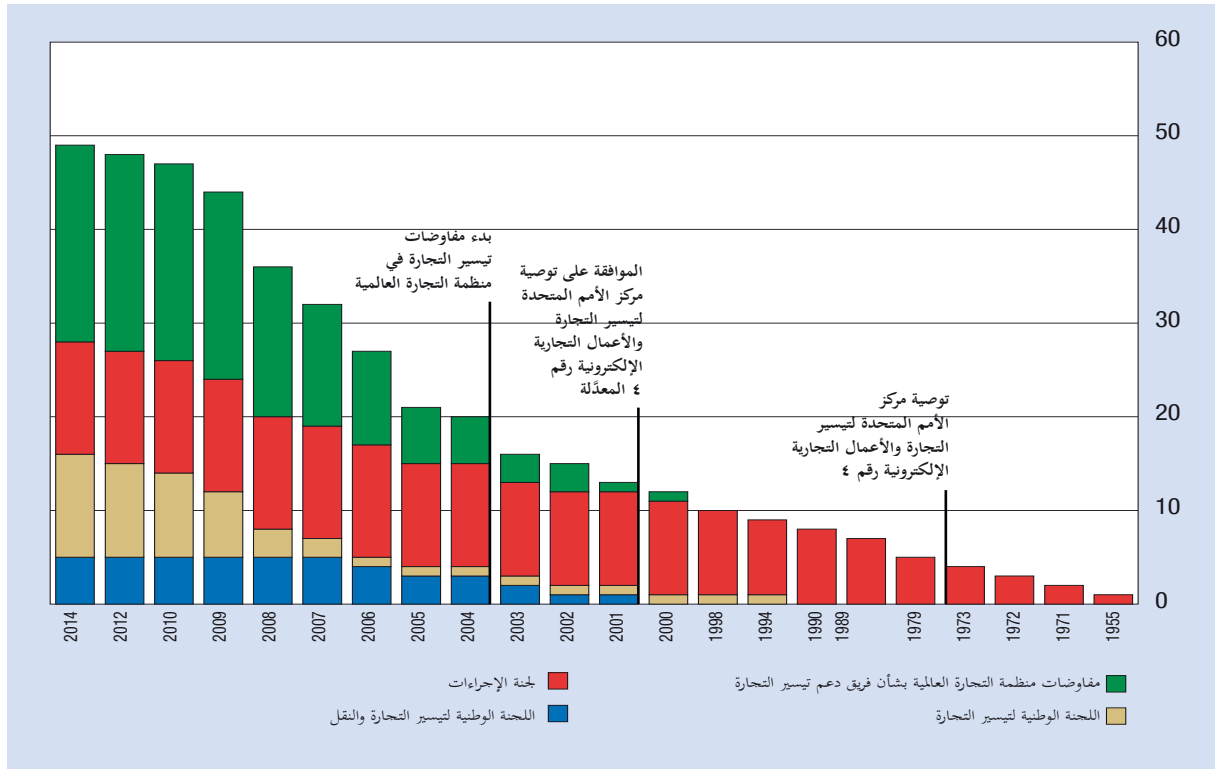
هاء- الاتفاقيات الدولية بشأن تيسير التجارة

١- هيئات تيسير التجارة الوطنية في العالم

أضحى تيسير التجارة جانباً أصيلاً في المشهد التجاري الدولي، فازداد عبر السنوات عدد البلدان التي تُدرج إصلاحات تيسير التجارة في أجندة سياساتها التجارية وتطور محتوى هذه الإصلاحات بمرور الزمن.

ومن المألوف أن يتضمن تنفيذ تدابير تيسير التجارة إجراء إصلاحات في مراحل عديدة من العملية الإدارية وأن تشارك فيه مؤسسات عامة متعددة. وحتى يتحقق أقصى قدر من الفعالية في التقدم المحرز في تنفيذ الإصلاح، يتعين إجراء مشاورات مسبقة

الشكل ٥ عدد هيئات تيسير التجارة الوطنية الموجودة (سنة الإنشاء)



المصادر: الأونكتاد - استناداً إلى المعلومات الواردة في خزين الأونكتاد (<http://unctad.org/TFC>, accessed 5 October 2014).
* مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية.

التجارة العالمية. وتضمنت اتفاق تيسير التجارة الذي أعدته منظمة التجارة العالمية واعتمد في المؤتمر الوزاري التاسع الذي عُقد في بالي في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣^(١١) إنشاء لجنة وطنية لتيسير التجارة.

ومنذ عام ٢٠٠٤، ازداد عدد هيئات تيسير التجارة أكثر من ذلك بفعل بدء المفاوضات بشأن تيسير التجارة في تموز/يوليه من ذلك العام^(١١) في إطار خطة الدوحة الإنمائية التي وضعتها منظمة

٢- دراسة الأونكتاد بشأن لجان تيسير التجارة الوطنية

مأسسة هيئة تيسير التجارة، فكلما كان البلد أقل تنمية، علا مستوى السلطة التي تُضفي على فريق العمل الطابع المؤسسي.

وفي أغلب الحالات، تتولى وزارة التجارة مهمة الوكالة المنسّقة. ولا تضطلع بهذا الدور هيئات حكومية أخرى، مثل الجمارك، أو هيئات القطاع الخاص، مثل غرف التجارة، إلا في حالات محدودة. وفي هذه الحالة، كلما قلّ مستوى التنمية في البلد، زاد الاحتمال بأن تتولى وزارة التجارة مهمة الوكالة المنسّقة. ولئن كان لأغلب هيئات تيسير التجارة أمانة دائمة، فإن الإجابات الواردة تُبيّن أن وجودها يزداد حسب مستوى التنمية في البلد المعني.

وتُظهر البيانات وجود علاقة ترابط إيجابية بين مستوى التنمية في البلد المعني وانتظام اجتماعات فريق العمل، فكلما قلّ مستوى تنمية البلد المعني، أصبحت اجتماعات هيئة تيسير التجارة أقل تواتراً.

وكلما زاد مستوى تنمية البلد، ازداد عدد أعضاء الهيئة وكثُر عدد أعضائها من القطاع الخاص. وفي هذا السياق، تُظهر البيانات أن لمستوى التنمية ونوع الهيئة بل وحتى الموقع الجغرافي لفرق العمل المعنية بتيسير التجارة تأثير محتمل في النسبة بين أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص.

وتعتمد المعلومات التي تُنشر عن أنشطة هيئة تيسير التجارة على الجمهور بوجه عام وبعض أصحاب المصلحة بوجه خاص أيضاً على نوع هيئة تيسير التجارة ومستوى التنمية والمنطقة الجغرافية. فعلى سبيل المثال، يرتبط مستوى التنمية ارتباطاً وثيقاً، حسب التحليل، باستراتيجيات التواصل. فكلما قلّت تنمية البلد المعني، قلّ إصدار البيانات للجمهور العام.

وتتفاوت مصادر التمويل حسب نوع الهيئة ومستوى التنمية في كل بلد. وعند النظر إلى مصادر التمويل من زاوية مستوى التنمية، يجدر التشديد على أن نسبة هيئات تيسير التجارة التي تمولها الحكومات حصراً تتناسب عكسياً مع مستوى تنمية البلد، فالشركات المعقودة بين القطاعين العام والخاص التي تمول هيئات تيسير التجارة الوطنية لا توجد إلا في البلدان المتقدمة.

تُبيّن دراسة حديثة^(١١٣) رعاها الأونكتاد أن التحدي الرئيسي الذي تواجهه هيئات تيسير التجارة يكمن في قدرتها على الاستمرار. ولا يوجد عامل واحد حاسم بل ثمة جوانب عديدة، مثل الأهداف الموضوعية للجنة وقدرتها المؤسسية وتشكيل الفريق وآليات التمويل المتاحة وغير ذلك، قد تؤثر تأثيراً شديداً في استمرارية اللجنة. وتصب الدراسة اهتمامها على الهيئات التي يلتزم فيها أصحاب المصلحة لدراسة مسائل تيسير التجارة بطريقة منسقة، بغض النظر عن الاسم الذي يُطلق عليها (لجان أو فرق عمل أو ما شابه ذلك). ويتبيّن من الدراسة أن مستوى التنمية الذي بلغه البلد المعني قد يكون أشد العوامل تأثيراً في أداء هيئة تيسير التجارة عملها بفعالية. وقد يكون لنوع الهيئة ومنطقتها الجغرافية دور في ذلك أيضاً. وتغطي الدراسة هيئات تيسير التجارة المنشأة على الصعيد الوطني وتستثني الهيئات الإقليمية أو الدولية وتشمل ٥٠ دراسة حالة قطرية استندت إلى الردود التي وردت حتى آب/أغسطس ٢٠١٣.

ويمكن الاطلاع على دراسات الحالات القطرية في حزين وثائق الأونكتاد على الإنترنت الذي يتواصل تحديثه وتوسيعه كلما جُمعت معلومات جديدة^(١١٤).

ويمكن تسليط الأضواء على ثلاثٍ من مهام هيئات تيسير التجارة هي: التفاوض بشأن تدابير تيسير التجارة وتنسيقها وتعزيزها. وأكثر المهام ذكراً هي تبسيط إجراءات التجارة وتوحيدها وتنسيقها بغض النظر عن مستوى التنمية في البلد المعني. ولنوع هيئة تيسير التجارة أيضاً تأثير قوي في مهام فريق العمل في ما يبدو.

ولمأسسة اللجنة وولايتها القانونية دور حاسم في حصولها على الالتزام السياسي والموارد المالية، غير أنه لا يبدو أن ثمة علاقة أصيلة بين مستوى مأسسة اللجنة وفعاليتها. وأتاحت البيانات التي جُمعت اكتشاف علاقة بين مستوى التنمية في البلد المعني ومستوى

الإطار ٥-٢ أنواع هيئات تيسير التجارة الوطنية

يمكن تصنيف هيئات تيسير التجارة في أربع فئات حسب الخصائص المختلفة الوارد بيانها أدناه: لجان الإجراءات، ولجان تيسير التجارة والنقل الوطنية، ولجان تيسير التجارة الوطنية، وفرق دعم مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة.

لجان الإجراءات

- ترد معلومات عن هيكل لجان الإجراءات ودورها في توصية اللجنة الاقتصادية لأوروبا رقم ٤. وعادة ما تتلقى هذه الهيئات ذات الطابع القانوني العام في كثير من الأحيان التمويل المباشر و/أو غير المباشر من القطاع الخاص. وأنشئت هذه اللجان أساساً في أوروبا وبعضها في آسيا. وتدل السابقة (PRO) في اسم هذه اللجان إلى "الإجراءات" وهي تتضمن أهدافها (Economic Commission for Europe, 2013).

لجان تيسير التجارة والنقل الوطنية

- في إطار مشاريع المساعدة التقنية، دعم الأونكتاد والبنك الدولي إنشاء لجان تيسير التجارة والنقل الوطنية في أكثر من ٣٠ بلداً. ومع نموذج لجان تيسير التجارة والنقل الوطنية يستند إلى توصية اللجنة الاقتصادية لأوروبا رقم ٤، فإن لأغلب هذه اللجان في الممارسة نطاق عمل أوسع يشمل تيسير النقل. وتعمل هذه اللجان بمثابة آلية استشارية لتعزيز التيسير ودراسة لوائح التجارة والنقل الدولية ووضع توصيات بشأن السياسات وإعداد التوصيات واللوائح وتعزيز الشفافية الإدارية بشأن مسائل التجارة والنقل الرئيسية. ويكمن هدف هذه اللجان أساساً في تشجيع تحديث الممارسات في مجال التجارة والنقل دعماً للتجارة الخارجية (Economic Commission for Europe, 2013).

لجان تيسير التجارة الوطنية

- تختلف لجان تيسير التجارة الوطنية عن لجان الإجراءات ولجان تيسير التجارة والنقل الوطنية في أنها أنشئت لغرض الامتثال لاتفاقات التجارة الإقليمية أو الثنائية. ورأت الحكومات إنشاء لجان تيسير التجارة الوطنية لتكون بمثابة آليات تعاونية لتبسيط إجراءات وتنفيذ تدابير تيسير التجارة على الصعيد الوطني حسبما ما هو متفق عليه في الاتفاقات المشار إليها. ومن منطلق مستوى التنمية والجغرافيا، لم تكشف الدراسة عن أي علاقة ترايط متينة بين لجان تيسير التجارة الوطنية ومناطق أو مستويات تنمية بعينها.

فرق دعم مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة

- أنشئت فرق الدعم هذه بعد أن بدأت في تموز/يوليه ٢٠٠٤ المفاوضات بشأن اتفاق لتيسير التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية في سياق خطة الدوحة الإنمائية. وبدعم، في كثير من الأحيان، من عملية تقييم احتياجات تيسير التجارة التي تضطلع بها منظمة التجارة العالمية، "أنشأت بلدان كثيرة هذه الهيئات لدعم فرق التفاوض بتقديم الدراية التقنية والتعقيبات بشأن المقترحات المطروحة. وتنظم فرق العمل هذه في شبكة تعاونية تتكون من الأطراف المهتمة من القطاعين العام والخاص" (Economic Commission for Europe, 2013).

كانت قلة من بلدان العينة تعتبر "الموارد المالية" عاملاً نجاح بالغ الأهمية، فإن ربع البلدان على وجه التقريب شدد على أن "قلة الموارد المالية" تمثل أكبر عقبة. وتعتبر "مشاركة القطاع الخاص" أيضاً أهم عوامل النجاح.

وبشأن تأثير هيئات تيسير التجارة الإيجابي، تُعتبر هذه الهيئات قناة اتصال فعالة بين الحكومة والقطاع الخاص وأنها تتيح التنسيق على نحو أفضل بين جميع الوكالات العامة. وهي تُعد أيضاً ركائز لتبادل المعارف والتعلم.

ولمعظم عوامل النجاح الرئيسية المشار إليها صلة بتشكيل هيئة تيسير التجارة. وتبدو المساهمات المقدمة من مانحين خارجيين (مثل التدريب وبناء القدرات وخطط العمل السديدة والموارد المالية المناسبة) مهمة ولكن بدرجة أقل من قدرة أعضاء هيئة تيسير التجارة على دعم أنشطتها وإنجازاتها الناجحة. غير أن دعم المانحين والمساعدة التقنية يمثلان عاملاً حاسماً بالنسبة لأقل البلدان نمواً.

واللافت للنظر أن كثيراً من العقبات التي وُجدت تتصل أيضاً بالدور الذي يضطلع به أعضاء هيئة تيسير التجارة. ولئن

٣- التوصيات العشرة الرئيسية لإنشاء هيئات تيسير التجارة وتشغيلها

لا غنى عنه أيضاً في رصد أنشطة فريق تيسير التجارة ومتابعتها وهو عامل دُكر ضمن عوامل النجاح المهمة.

التوصية ٦: الحرص على أن يكون تيسير التجارة جامعاً ويُشرك جميع القطاعات المعنية ومنها الجهات المعنية بالتجارة والنقل في القطاع الخاص.

التوصية ٧: اغتنام كل الفرص لزيادة الوعي بتيسير التجارة. وسيكون إنشاء موقع على الإنترنت وسيلة مفيدة لتعزيز هيئة تيسير التجارة بحسبانها منبراً للحوار مع القطاع الخاص والتنسيق وإذكاء الوعي وتبادل المعلومات.

التوصية ٨: تزويد هيئة تيسير التجارة الوطنية بالموارد اللازمة. وبما أن قلة الموارد المالية قد تؤثر تأثيراً شديداً في استدامة هيئات تيسير التجارة، تُوصى البلدان النامية وأقل البلدان نمواً بوجه خاص بأن تُضمّن بانتظام مهام هيئات تيسير التجارة والاعتمادات المخصصة لها في الميزانية عند طلب الحصول على أموال دولية لمشاريع محددة في مجال تيسير التجارة. وقد يساهم تقاسم التكاليف بين المؤسسات الخاصة والعامة في الحل أيضاً.

التوصية ٩: وضع آليات للرصد والتقييم لقياس النتائج. وتعتبر الإدارة القائمة على النتائج ورصد التقدم المحرز وتقييمه باستمرار وسائل لازمة لتؤدي هيئة تيسير التجارة عملها على الوجه السليم. غير أن قلة من هيئات تيسير التجارة القائمة تستخدم هذه الأنواع من الوسائل.

التوصية ١٠: الحرص على مشاركة القطاع الخاص. ينبغي أن يكون القطاع الخاص جزءاً أصيلاً في أي هيئة لتيسير التجارة. وثبت أن ذلك من أهم عوامل نجاح هيئة تيسير التجارة. وينبغي أن يشارك القطاع الخاص منذ البداية في وضع الاختصاصات. ويُوصى أيضاً بأن تكون الرئاسة شراكة بين القطاعين العام والخاص أو قائمة على أساس التناوب بينهما.

تُختتم دراسة الأونكتاد عن لجان تيسير التجارة الوطنية بمجموعة من التوصيات مستمدة من تجارب أصحاب المصلحة المشاركين في هيئات تيسير التجارة التي ساهمت في البحث الذي أجراه الأونكتاد. وقد يكون لهذه التوصيات دور حاسم في حالة البلدان الساعية لإنشاء هيئات وطنية لتيسير التجارة أو تعزيزها وللوكالات الدولية والمناخين الراغبين في مساعدتها في هذه المهمة.

التوصية ١: الأخذ بنهج مستدام وقابل للقياس ويمكن تحقيقه وواقعي ومحدد المدة عند وضع أهداف هيئة تيسير التجارة الوطنية وتحديد نطاقها. يعني المختصر (SMART): مستدام وقابل للقياس ويمكن تحقيقه وواقعي ومحدد المدة (Doran, 1981).

التوصية ٢: إسناد ولاية قانونية متينة لهيئة تيسير التجارة الوطنية. ويشكل تيسير التجارة جزء من سياسة التجارة الوطنية ولذلك فهو يستدعي أن تُشارك فيه عدة مؤسسات عامة، ويمثل إضفاء الطابع الرسمي عليه عاملاً حاسماً في ضمان مستوى عالٍ من الالتزام السياسي الرفيع المستوى واستدامته.

التوصية ٣: تحديد الاختصاصات بشكل شامل وجامع. وينبغي تحديد الاختصاصات لتكون وسيلة لدعم عمل هيئة تيسير التجارة الفعال واستدامته. وينبغي أن تكون الاختصاصات محددة وتتصف بالمرونة في الوقت نفسه وتحظى بموافقة جميع أصحاب المصلحة المعنيين.

التوصية ٤: تزويد هيئة تيسير التجارة الوطنية بأمانة دائمة. وينبغي أن تفكر البلدان في إنشاء أمانة دائمة تديرها وكالة تابعة للقطاع العام أو الخاص. ويتضح من الممارسة أن هذا الدور قد أنيط بوزارة التجارة في أغلب الحالات.

التوصية ٥: عقد الاجتماعات بانتظام، فانتظام الاجتماعات وتواترها قد يساهم في تطور هيئة تيسير التجارة تطوراً حسناً وفي بقائها في الأجل الطويل. وانتظام الاجتماعات

المراجع

- Doran GT (1981). There's a S.M.A.R.T. way to write management's goals and objectives. *Management Review*. 70(11):35–36.
- Economic Commission for Europe (2013). Trade facilitation implementation guide. Available at <http://tfig.unece.org/> (accessed 5 October 2014).
- European Commission (2014a). Customs: EU and China sign landmark mutual recognition agreement and intensify their customs cooperation. Press release. 16 May. Available at http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-555_en.htm (accessed 24 June 2014).
- European Commission (2014b). Joint communication to the European Parliament and the Council: For an open and secure global maritime domain: Elements for a European Union maritime security strategy. JOIN(2014) final. Brussels. Available at http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/doc/join_2014_9_en.pdf (accessed 15 October 2014).
- European Commission (2014c). Towards an EU integrated approach to global maritime security. Press release. 6 March. Available at http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_en.htm (accessed 24 June 2014).
- IMO (2002). Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters. MSC/Circ.1056. MEPC/Circ.399. London.
- IMO (2007). Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. Text adopted by the conference. LEG/CONF.16/19. London.
- IMO (2009). Guidelines for ships operating in polar waters. A26/Res.1024. 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 (2012a). Interim guidelines for the calculation of the coefficient k_v for decrease in ship speed in a representative sea condition for trial use. MEPC.1/Circ.796. London.
- IMO (2012b). Sulphur monitoring for 2011. Note by the secretariat. MEPC 64/4. London.
- IMO (2013a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fifth session. MEPC 65/22. London.
- IMO (2013b). Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW). Note by the secretariat. MEPC 65/5/2. London.
- IMO (2013c). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular letter No.3381/Rev.1. London.
- IMO (2013d). IMO Update Study for the GHG Emissions Estimate for International Shipping – First report from the Steering Committee. Submitted by the Steering Committee coordinator. MEPC 66/5/1. London.
- IMO (2013e). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Bonn in June 2013 and in Warsaw in November 2013. Note by the secretariat. MEPC 66/5. London.
- IMO (2013f). Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NOx tier III standards. Submitted by Canada, Denmark, Germany, Japan and the United States. MEPC 66/6/6. London.
- IMO (2013g). Sulphur monitoring programme for fuel oils for 2012. Note by the secretariat. MEPC 65/4/9. London.
- IMO (2013h). Guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials (IHM) threshold values and exemptions. Report of the Intersessional Correspondence Group on Ship Recycling. Submitted by the United States. MEPC 66/3. London.
- IMO (2013i). Calculation of recycling capacity for meeting the entry into force conditions of the Hong Kong Convention. Note by the secretariat. MEPC 66/INF.3. London.
- IMO (2013j). Consolidation of revised MEPC circulars related to port reception facilities. Note by the secretariat. MEPC 66/10. London.
- IMO (2013k). IMO Instruments Implementation Code (IIC Code). A 28/Res.1070. London.
- IMO (2013l). Framework and procedures for the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1067. London.
- IMO (2013m). An international model set of maritime rules for the use of force (RUF). Submitted by the Marshall Islands, ICS, ISO and the Baltic and International Maritime Council. MSC 92/INF.14. London.
- IMO (2014a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-sixth session. MEPC 66/21. London.

- IMO (2014b). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 66/WP.7. London.
- IMO (2014c). Sulphur monitoring for 2013. Note by the secretariat. MEPC 67/4. London.
- IMO (2014d). Clarification of item 2.2.1 of the supplement to the IAPP Certificate. Submitted by the Marshall Islands and the International Association of Classification Societies (IACS). MEPC 66/INF.35. London.
- IMO (2014e). Guidance on entry or re-entry of ships into exclusive operation within waters under the jurisdiction of a single Party. BWM.2/Circ.52. London.
- IMO (2014f). Methodology for information gathering and conduct of work of the GESAMP-BWWG. BWM.2/Circ.13/Rev.2. London.
- IMO (2014g). Consolidated guidance for port reception facility providers and users. MEPC.1/Circ.834. London.
- IMO (2014h). Report of the regional workshop on port reception facilities for Caribbean Region States. Submitted by the United States. MEPC 66/INF.37. London.
- IMO (2014i). Transition from the voluntary IMO member State audit scheme to the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1068. London.
- IMO (2014j). Draft mandatory Polar Code and amendments agreed in principle. IMO news issue 1. London.
- IMO (2014k). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life. MEPC.1/Circ.833. London.
- IMO (2014l). Report of the Maritime Safety Committee on the work of its ninety-third session. MSC 93/22. London.
- IMO (2014m). Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and other illicit activity in the Gulf of Guinea. Note by the secretariat. MSC 93/16. London.
- IMO (2014n). Interim guidelines on measures relating to the welfare of seafarers and their families affected by piracy off the coast of Somalia. Submitted by Italy, the Republic of Korea, the Philippines, the Baltic and International Maritime Council, ICC, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, the Nautical Institute, and OCIMF. MSC 93/16/1. London.
- IMO (2014o). Piracy. Note by the secretariat. LEG 101/5. London.
- IMO (2014p). Kampala Process. Legal training plan and workshop on a draft law for coastguard/maritime police. Note by the secretariat. LEG 101/INF.2. London.
- IMO (2014q). Report of the Legal Committee on the work of its one hundred and first session. LEG 101/12. London.
- IMO (2014r). Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. MSC.1/Circ.1475. London.
- JOC (2014). IMO OKs mandatory container weighing. May. Available at http://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/imo-oks-mandatory-container-weighing_20140519.html (accessed 30 June 2014).
- Lloyd's List (2014). US postpones 100% scanning of inbound containers a second time. May. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article441804.ece?service=dbPrint&issueDate=2014-05-20> (accessed 24 June 2014).
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. Report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (accessed 24 June 2014).
- UNCTAD (2005). *Review of Maritime Transport 2005*. United Nations publication. Sales No. E.05.II.D.14. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1656> (accessed 3 October 2014).
- UNCTAD (2006). *Trade Facilitation Handbook Part I. National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*. United Nations publication. UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1. New York and Geneva.
- UNCTAD (2010a). *Review of Maritime Transport 2010*. United Nations publication. Sales No. E.10.II.D.4. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/Docs/rmt2010_en.pdf (accessed 24 June 2014).
- UNCTAD (2010b). *Transport Newsletter*. No.45. First quarter. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1. Available at http://unctad.org/en/Docs/webdtlb20101_en.pdf (accessed 2 October 2014).
- UNCTAD (2011). *Review of Maritime Transport 2011*. United Nations publication. Sales No. E.11.II.D.4. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf (accessed 24 June 2014).
- UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2012. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf (accessed 24 June 2014).

- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf (accessed 30 June 2014).
- 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 24 June 2014).
- 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 24 June 2014).
- WCO (2013). Data quality and economic competitiveness amongst the "flotsam" of a ship wreck. WCO news No.72. October. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/wco-news-magazine/~media/8E86989134B34169BBC8DA4FF464824F.ashx> (accessed 30 June 2014).
- WCO (2014). Compendium of authorized economic operator programmes. 2014 edition. Available at <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/B8FC2D23BE5E44759579D9E780B176AC.ashx> (accessed 24 June 2014).

حواشي نهاية الفصل

- (١٧) يوجد نص الاتفاقية في الوثيقة IMO,2007.
- (١٨) فُتح باب التوقيع على الاتفاقية من ١٩ تشرين الثاني ٢٠٠٧ إلى ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ وللتصديق عليها أو الانضمام إليها أو القبول بما بعد ذلك التاريخ.
- (١٩) انظر النشرة الإعلامية للمنظمة البحرية الدولية Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 التي يمكن الاطلاع عليها في <http://www.imo.org/> OurWork/Legal/Pages/RemovalOfWrecks.aspx (accessed on 24 June 2014). انظر أيضاً دياحة الاتفاقية التي ورد فيها "إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، إدراكاً منها أن الحطام، إذا لم تتم إزالته، قد يشكل خطراً على الملاحة أو البيئة البحرية، واقتناعاً منها بالحاجة إلى اعتماد قواعد وإجراءات دولية تضمن إزالة الحطام وتسدّد التعويضات عن التكاليف المتعلقة بذلك بسرعة وفعالية، وإذ تلاحظ أن موقع الحطام قد يكون في إقليم الدول، بما في ذلك البحر الإقليمي، وإذ تعي منافع التساوق بين الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية عن إزالة أنواع الحطام الخطر والتبعية الناجمة عنها، وإذ تأخذ في الحسبان أهمية اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي أبرمت في خليج مونتيفغو في ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ والقانون العربي الدولي للبحار، وبالتالي الحاجة إلى تنفيذ هذه الاتفاقية بموجب هذه الأحكام، قد اتفقت على ما يلي...".
- (٢٠) قد تتضمن الموانئ ومصايد الأسماك والسياحة ورفاه السكان المحليين وصون الحياة البحرية وغير البحرية، فضلاً عن البنية التحتية البحرية وتحت الماء. انظر المادتين (٥) و(٦) من الاتفاقية.
- (٢١) المادة ٢(٣).
- (٢٢) المادة ١(٤).
- (٢٣) على سبيل المثال، تدابير الإنقاذ.
- (٢٤) المادة ١(١٣).
- (٢٥) المادة ٥(١).
- (٢٦) المادة ٥(٢).
- (٢٧) المادة ١(١٠).
- (٢٨) المادة ٧.
- (٢٩) المادة ٨.
- (٣٠) المادة ٩(٦)(أ).
- (٣١) المادتان ٩(٧) و٩(٨).
- (٣٢) المادة ١٠.
- (٣٣) المادة ١٠(٢). بشأن حدود المسؤولية بموجب اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية، انظر UNCTAD, 2012a, page 96 أيضاً <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitationof-Liability-for-Maritime-Claims-%28LLMC%29.aspx> (accessed 30 June 2014).
- (٣٤) اتفاقيات أخرى مثل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام ١٩٦٩، بصيغتها المعدلة؛ والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضرارة بحراً، لعام ١٩٩٦؛ بصيغتها المعدلة؛ واتفاقية المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية المؤرخة ٢٩ تموز/يوليه ١٩٦٠ بصيغتها المعدلة؛ واتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، ١٩٦٣، بصيغتها المعدلة.

- (٣٥) المادة ١١. للاستزادة من المعلومات بشأن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت وقود السفن، ٢٠٠١، انظر UNCTAD 2012b, pages 33-35.
- (٣٦) المادة ١٢(١٠).
- (٣٧) معرفة بأنها المنطقة الاقتصادية الخالصة في المادة (١١) من الاتفاقية.
- (٣٨) للاطلاع على موحز اللوائح، انظر UNCTAD (2012a), pages 97-98. وللإطلاع على استعراض عام للمناقشات بشأن أنواع التدابير، انظر UNCTAD 2011, pages 114-116 and UNCTAD 2010a, pages 118-119.
- (٣٩) لمزيد من التفاصيل، انظر استعراض النقل البحري، الأونكتاد، ٢٠١٣. وتجدر الإشارة إلى أن مسألة التدابير المحتملة المستندة إلى السوق لم تُناقش في الدورة السادسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية.
- (٤٠) بصفتها الوثيقة MEPC.1/Circ.795/Rev.1.
- (٤١) يطلب القرار من المنظمة البحرية الدولية، عبر مختلف برامجها، أن تقدم المساعدة التقنية لدولها الأعضاء لتمكينها من التعاون في نقل التكنولوجيات المقتصدّة للطاقة إلى البلدان النامية بوجه خاص وكذلك المساعدة في إيجاد مصادر التمويل لبناء القدرات وتقديم الدعم بصفة خاصة للبلدان النامية التي طلبت نقل التكنولوجيا إليها. وللإطلاع على المناقشات التي أجرتها الوفود خلال دورة لجنة حماية البيئة البحرية الخامسة والستين، انظر المرفق الخامس من الوثيقة IMO, 2013a، انظر أيضاً الوثيقة UNCTAD, 2013, pages 106-107.
- (٤٢) انظر IMO, 2014a, page 27.
- (٤٣) لمزيد من المعلومات عن الوثائق المقدمة والنقاش الذي أعقب ذلك، انظر IMO, 2014a, pages 29-30.
- (٤٤) ترد اختصاصات الدراسة المحدثة عن غازات الدفيئة في مرفق الوثيقة IMO, 2013b.
- (٤٥) أنشأ الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية لجنة التسيير لاحقاً في ١٢ تموز/يوليه ٢٠١٣ بالتعميم (IMO, 2013c).
- (٤٦) يُتوقع أن تنظر دورة لجنة حماية البيئة البحرية السابعة والستين التي ستعقد في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٤ في تقرير دراسة المنظمة البحرية الدولية الثالثة بشأن غازات الدفيئة.
- (٤٧) أصبح المرفق السادس باتفاقية ماربول نافذاً في ١٩ أيار/مايو ٢٠٠٥ وصدقت عليه حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٤، ٧٥ دولة تمثل ٩٤,٧٧ في المائة من الحمولة الطننية العالمية. ويغطي المرفق السادس تلوث الهواء من السفن، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين والجسيمات.
- (٤٨) على النحو المفصّل في الوثيقة IMO, 2013f.
- (٤٩) للاطلاع على مزيد من النقاش، انظر IMO, 2014a, pages 35-39.
- (٥٠) تقل حدود المستوى الثالث عن حدود المستوى الثاني بما يقارب ٧٠ في المائة وهي لذلك تستدعي تكنولوجيا إضافية.
- (٥١) إذا أسفر الاستعراض عن نتائج سلبية، فسُيُطبق الحد الأقصى العالمي الجديد ابتداءً من كانون الثاني/يناير ٢٠٢٥.
- (٥٢) أنشئت أول منطقتين لضبط الانبعاثات، وهما منطقة بحر البلطيق وبحر الشمال في أوروبا، وأصبحتا نافذتين في عامي ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ على التوالي. والمنطقة الثالثة التي أقيمت هي منطقة أمريكا الشمالية لضبط الانبعاثات التي أصبحت نافذة في ١ آب/أغسطس ٢٠١٢. وإضافة إلى ذلك، أقيمت، في تموز/يوليه ٢٠١١ منطقة رابعة هي منطقة البحر الكاريبي للولايات المتحدة. وهي تشمل بعض المياه المتاخمة لسواحل بورتو ريكو (الولايات المتحدة) وحزر فيرجن التابعة للولايات المتحدة وغدت نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.
- (٥٣) تسمى أيضاً أجهزة تنقية غاز العوادم من أكاسيد الكبريت.
- (٥٤) للاستزادة من المعلومات، انظر IMO, 2014a, pages 15-16. وللإطلاع على المناقشات التي دارت في هذا الشأن في دورة لجنة حماية البيئة البحرية الخامسة والستين، انظر UNCTAD 2013, pages 112-113.
- (٥٥) للاستزادة من المعلومات، انظر IMO, 2014a, page 15-17.
- (٥٦) اقترحت إيطاليا أحد نظم مياه الصابورة هذه بينما اقترحت اليابان ثلاثة منها.
- (٥٧) اقترحت اليابان وألمانيا هذه النظم. ومنحت المنظمة البحرية الدولية موافقتها على أنواع كثيرة من نظم معالجة مياه الصابورة في السنوات القليلة المنصرمة سُجِب بعضها في وقت لاحق من السوق لأن تشغيلها لم يكن ممثلاً للمعايير بعد تركيبها على متن السفن.
- (٥٨) اعتمدت اتفاقية مياه الصابورة برعاية المنظمة البحرية الدولية في شباط/فبراير ٢٠٠٤ لدرء المخاطر الناشئة عن نقل الكائنات البحرية الضارة في مياه صابورة السفن من منطقة إلى أخرى ولتقليل هذه المخاطر وإزالتها في نهاية المطاف. وستدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد أن مضي اثنا عشر شهراً على التاريخ الذي تصبح فيه ٣٠ دولة تمثل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن ٣٥ في المائة من الحمولة الطننية الإجمالية للنقل البحري العالمي. وحتى ٣١ أيار/مايو ٢٠١٤، صدقت على الاتفاقية ٤٠ دولة يبلغ مجموع حمولتها الطننية من النقل البحري العالمي ٣٠,٢٥ في المائة.
- (٥٩) الترويج.
- (٦٠) اعتمدت الجمعية أيضاً قرارات بشأن إطار وإجراءات نظام التدقيق للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (IMO, 2013)، وبشأن الانتقال من النظام الطوعي إلى النظام الإلزامي (IMO, 2014i).
- (٦١) على سبيل المثال، أكملت لجنة سلامة الملاحة البحرية خلال دورتها الثالثة والتسعين في أيار/مايو ٢٠١٤ الإطار القانوني لتنفيذ نظام التدقيق الإلزامي للمنظمة البحرية الدولية باعتماد تعديلات على عدد من المعاهدات ذات الصلة بالسلامة في البحار وذلك لجعل استخدام "مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية" إلزامياً والتدقيق في الأطراف في هذه المعاهدات.
- (٦٢) يحدد كل فصل من فصول مدونة الملاحة في المياه القطبية الأهداف والمطلوبات الوظيفية، بما في ذلك تلك التي تغطي الهيكل والاتزان والتقسيم والكتامة المائية والسلامة من أحوال الطقس ومرافق الماكينات والسلامة التشغيلية والسلامة/الحماية من الحرائق ومعدات إنقاذ الأرواح وترتيباته وسلامة الملاحة والاتصالات وتخطيط الرحلات وتقييم السفن والتدريب ومنع التلوث من النفط ومنع التلوث من المواد السائلة الضارة ومنع التلوث من مياه مجاري السفن ومنع التلوث من تصريف قمامة السفن.
- (٦٣) للاستزادة من المعلومات، انظر IMO, 2014.

- (٦٤) بما في ذلك لجنة السلامة البحرية واللجنة الفرعية لتصميم السفن وبنائها.
- (٦٥) لن تغطي مسائل القرصنة بالتفصيل هنا لضيق الحيز المتاح ولكنها تُعالج في مطبوع من جزأين صادر عن أمانة الأونكتاد بعنوان القرصنة البحرية. الجزء الأول: استعراض عام لالتجارات القرصنة البحرية وتكاليفها وتداعياتها على التجارة. والقرصنة البحرية. الجزء الثاني: استعراض عام للإطار القانوني الدولي والتعاون المتعدد الأطراف لمكافحة القرصنة - الوثيقتان UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 and UNCTAD/DTL/TLB/2013/3، على التوالي.
- (٦٦) يمكن الاطلاع على نسخة محدثة صدرت في حزيران/يونيه ٢٠١٢ من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها في الوثيقة WCO, 2012. ويمكن الاطلاع على حزمة إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها التي تجمع كل صكوك منظمة التجارة العالمية ومبادئها التوجيهية التي تدعم تنفيذ الإطار، في <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/> (instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx, accessed 24 June 2014).
- (٦٧) ترد هذه المعايير في الركيزتين - الركيزة ١ شبكة الترتيبات ما بين إدارات الجمارك وهي تستند إلى نموذج مبادرة أمن الحاويات التي أُخذت في الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٢. والركيزة الثانية، شركات الجمارك مع الأعمال التجارية وهي تستند إلى نموذج برنامج لشراكة بين الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب الذي طُبّق في الولايات المتحدة في عام ٢٠٠١. وللاستزادة من المعلومات في هذا الصدد والاطلاع على تحليل الخصائص الرئيسية لأمن سلسلة إمداد الجمارك، وعلى وجه التحديد المعلومات المسبقة عن البضائع وإدارة المخاطر ومسح البضائع والمشغلين الاقتصاديين المعتمدين، انظر WCO research paper No.18, "The customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond", September 2011", available at www.wcoomd.org. UNCTAD, 2004, انظر ١١ أيلول/سبتمبر، انظر UNCTAD, 2004.
- (٦٨) انظر الوثيقة WCO, 2012، تمهيد من الأمين العام لمنظمة التجارة العالمية.
- (٦٩) حتى آذار/مارس ٢٠١٤، أعرب ١٦٨ عضواً من أعضاء منظمة التجارة العالمية وعددهم ١٧٩ عضواً عن اعترافهم بتنفيذ إطار معايير التجارة العالمية وتيسيرها.
- (٧٠) يعود أصل مفهوم المشغل الاقتصادي المعتمد في إطار معايير التجارة العالمية وتيسيرها إلى اتفاقية كيوتو المعدلة التي تتضمن معايير تخص "الأشخاص المعتمدين" والبرامج الوطنية.
- (٧١) للاستزادة من المعلومات بشأن مفهوم الاعتراف المتبادل بوجه عام وعن المبادئ التوجيهية لإعداد اتفاق الاعتراف المتبادل المضمن في حزمة إطار معايير التجارة العالمية وتيسيرها وورقة البحث رقم ١٨ الصادرة عن الأونكتاد في هذا الشأن، انظر UNCTAD, 2012a, pages 106-107.
- (٧٢) أُبرم أول اتفاق للاعتراف المتبادل بين الولايات المتحدة ونيوزيلندا في حزيران/يونيه ٢٠٠٧. وحتى آذار/مارس ٢٠١٤، أُبرم ٢٣ اتفاقاً ثنائياً للاعتراف المتبادل ويُفاوض بشأن ١٢ اتفاقاً آخر بين الصين والاتحاد الأوروبي، والصين واليابان، واليابان وماليزيا، والصين وجمهورية كوريا، وهونغ كونغ (الصين) وسنغافورة، والهند وجمهورية كوريا، وإسرائيل وجمهورية كوريا، ونيوزيلندا وسنغافورة، والنرويج وسويسرا، وسنغافورة والولايات المتحدة، والولايات المتحدة وإسرائيل، والولايات المتحدة والمكسيك، على التوالي.
- (٧٣) يعزى ذلك إلى أن ٢٨ بلداً من بلدان الاتحاد الأوروبي لها برنامج واحد وموحد ومشارك للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين.
- (٧٤) حسب المعلومات التي قدمتها أمانة منظمة التجارة العالمية. للاستزادة من المعلومات، انظر الوثيقة WCO, 2014.
- (٧٥) أنشأ فريق الخبراء هذا فريق العمل المعني بإطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها، المسؤول عن إدارة هذا الإطار. والذي يسدي المشورة، عند الاقتضاء، إلى هيئات منظمة التجارة العالمية بشأن كافة المسائل ذات الصلة بالإطار، بما فيها المسائل المتعلقة بالتعديلات ورصد برامج الاعتراف المتبادل التجريبية وتطوير تنفيذ إدارة الحدود المتكاملة (النافذة الوحيدة) ورصدها ومسائل الجمارك المتصلة بذلك وتنفيذ برنامج كولومبس. وللإستزادة من المعلومات، انظر WCO 2013.
- (٧٦) اللائحة (EC) No. 648/2005 والأحكام المنفذة لها.
- (٧٧) انظر بوجه خاص، UNCTAD, 2011، الذي يقدم استعراضاً عاماً لأهم التغييرات التي يدخلها هذا التعديل على مدونة الجمارك، في الصفحتين ١٢٢ و ١٢٣.
- (٧٨) للاستزادة من المعلومات، انظر http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (accessed 24 June 2014).
- (٧٩) حسب المعلومات التي قدمتها المديرية العامة للاتحاد الضريبي والجمركي التابعة للمفوضية الأوروبية، بلغ مجموع طلبات شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد التي قُدمت حتى ١٩ أيار/مايو ٢٠١٤، ١٦ ٥٣٧ طلباً وعدد الشهادات التي أُصدرت ٢٨٧ ١٤ شهادة. وبلغ مجموع الطلبات التي رُفضت حتى ١٩ أيار/مايو ٢٠١٤، ١٦ ٦٨٩ طلباً (١٠ في المائة من الطلبات المتلقاة). وعدد الشهادات التي أُلغيت ١٠٢٥ شهادة (٧ في المائة من الشهادات الصادرة). ويأتي التصنيف المبلغ عنه حسب نوع الشهادات كما يلي: AEO-F: 7.094 (٥٠ في المائة) و AEO-C 6.700 (٤٧ في المائة) و AEO-S 493 (٣ في المائة).
- (٨٠) للاطلاع على استبيان التقييم الذاتي، انظر: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf (accessed 24 June 2014) ويمكن الاطلاع على المذكرات التوضيحية أيضاً في http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (accessed 24 June 2014).
- (٨١) سبق وأبرم الاتحاد الأوروبي اتفاق اعتراف متبادل مع الصين واليابان والنرويج وسويسرا والولايات المتحدة. والمفاوضات متواصلة مع كندا.
- (٨٢) حسب الاتحاد الأوروبي، تمثل الصين أكبر مصدر للواردات وأصبحت أيضاً من أسرع أسواق صادرات الاتحاد الأوروبي نمواً. ويفوق حجم التبادل التجاري للاتحاد الأوروبي الأوروبي بليون أورو في اليوم بكثير. وفي عام ٢٠١٣، زادت صادرات الاتحاد الأوروبي إلى الصين بنسبة ٢,٩ في المائة لتصل إلى ١٤٨,١ بليون أورو، بينما استورد الاتحاد الأوروبي بضائع بقيمة ٢٧٩,٩ بليون أورو في عام ٢٠١٣. وتقوم الجمارك بدور مهم في هذه العلاقة التجارية فهي تكفل سهولة انسياب البضائع وتحمي المستهلكين من التهديدات الأمنية ومن البضائع غير المأمونة أو غير المشروعة. انظر European Commission, 2014a.
- (٨٣) ووقّعت مبادرتان هامتان أخريان في التاريخ نفسه، أولاهما الإطار الاستراتيجي الجديد للتعاون الجمركي بين الاتحاد الأوروبي والصين وتشمل مجالات التركيز الرئيسية للسنوات المقبلة تيسير التجارة وأمن سلسلة الإمداد ومكافحة التجارة المزيفة وغير المشروعة. وثمة أولوية مهمة جديدة تتمثل في فتح مشترك لمعالجة شحنات النفايات غير المشروعة وهو مجال يثير قلقاً شديداً لدى الطرفين ويدعم أهدافاً مهمة لحماية البيئة. والمبادرة الثانية الموقّعة هي خطة عمل جديدة للاتحاد الأوروبي والصين بشأن حقوق الملكية الفكرية تحدف إلى تحسين التعاون والتنسيق في مكافحة تجارة البضائع المزيفة.
- (٨٤) بيان مشترك صادر عن المفوضية الأوروبية وممثل الاتحاد الأوروبي الرفيع المستوى للشؤون الخارجية وسياسة الأمن موجه إلى البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي.
- (٨٥) للاستزادة من المعلومات، انظر European Commission, 2014b and 2014c.
- (٨٦) UNCTAD, 2010b. Implementing recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007. Public Law 110-53, 3 August 2007.

- (٨٧) انظر البيان المشترك لوزارة الأمن الوطني أمام اللجنة الفرعية لأمن الحدود والأمن البحري التابعة للجنة مجلس النواب المعنية بالأمن الوطني، ٧ شباط/فبراير ٢٠١٢، الذي يُمكن الاطلاع عليه في: <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Heyman%2C%20Zunkunf%2C%20McAleenan.pdf> (accessed 2 October 2014).
- (٨٨) Container security programmers have matured, but uncertainty persists over the future of 100 per cent scanning. Statement of Stephen L. Caldwell, Director, Homeland Security and Justice, 7 February 2012, GAO-12-422T, available at www.gao.gov/products/GAO-12-422T (accessed 2 October 2014) ويذكر التقرير أن: الشكوك لا تزال قائمة بشأن كيفية اضطلاع وزارة الأمن الوطني وسلطات الجمارك وحماية الحدود في الولايات المتحدة بمهمة المسح بنسبة ١٠٠ في المائة نظراً لأن إمكان إنجاز تلك المهمة لم يتأكد بعد بسبب التحديات التي تواجهها سلطات الجمارك وحماية الحدود في تنفيذ برنامج تجريبي للمسح بنسبة ١٠٠ في المائة. واستيفاءً لمقتضى قانون SAFE Port Act، الذي يقضي بتنفيذ برنامج تجريبي لتحديد إمكانية إنجاز المسح بنسبة ١٠٠ في المائة، أعلنت سلطات الجمارك وحماية الحدود ووزارة الطاقة عن البرنامج التجريبي لمبادرة الشحن المأمون في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦. غير أن معوقات لوجستية وتكنولوجية وعواقب أخرى حالت دون أن تحقق الموانئ المشاركة المسح بنسبة ١٠٠ في المائة وخفضت سلطات الجمارك وحماية الحدود منذئذ نطاق مبادرة الشحن المأمون من ستة موانئ إلى ميناء واحد. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩، أوصى مكتب مساءلة الحكومة في الولايات المتحدة بأن تجري سلطات الجمارك وحماية الحدود تقييماً يحدد إن كان إجراء المسح بنسبة ١٠٠ في المائة ممكناً وإذا كان الأمر كذلك تحديداً أفضل سبيل لتحقيقه أو اقتراح بدائل مقبولة إذا لم يكن المسح ممكناً.
- (٨٩) للاطلاع على نص الرسالة كاملاً انظر www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf (accessed 2 October 2014).
- (٩٠) انظر *Lloyd's List*, 2014.
- (٩١) للاطلاع على النقاش المفصل بشأن المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، انظر UNCTAD, 2004. انظر أيضاً UNCTAD, 2005, pages 84-88.
- (٩٢) عُقدت من ١٨ إلى ٢٣ أيار/مايو ٢٠١٤.
- (٩٣) انظر IMO, 2014, pages 21-22.
- (٩٤) المرجع نفسه، ص ٥٦.
- (٩٥) أعدها الفريق العامل ٣ التابع لفريق الاتصال بشأن القرصنة قبالة ساحل الصومال.
- (٩٦) عُقدت من ٢٨ نيسان/أبريل إلى ٢ أيار/مايو ٢٠١٤.
- (٩٧) عُقد في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣.
- (٩٨) لتضمين وفود من حكومة الصومال، بوتلاند، غالمودوغ وصوماليلاند. وهذا جزء من عملية كيمبالا.
- (٩٩) انظر IMO, 2014q, page 8.
- (١٠٠) نُشر في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢.
- (١٠١) يمكن الاطلاع على قائمة أعضاء المحفل الدولي لاعتماد هيئات إصدار شهادات النوعية في <http://www.iaf.nu> (accessed 3 October 2014).
- (١٠٢) للاستزادة من المعلومات، انظر IMO, 2014, page 59. انظر أيضاً البيان الكامل للمنظمة الدولية لتوحيد المعاييس (IMO, 2014, annex 32).
- (١٠٣) الوثيقتان UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 and UNCTAD/DTL/TLB/2013/3.
- (١٠٤) للاستزادة من المعلومات والاطلاع على نص التقرير، انظر UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 and UNCTAD/DTL/TLB/2013/3. وإضافة إلى ذلك، للاطلاع على تقييم شامل وتحليل جغرافي مكاني لأنشطة القرصنة، انظر *United Nations Institute for Training and Research UNOSAT Global Report on Maritime Piracy - A Geospatial Analysis 1995-2013*, available at https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf (accessed 4 October 2014) وحدد التقرير عدة اتجاهات هامة ذات صلة بالأمن البحري، مستنداً في ذلك إلى دراسات من مصادر شتى مثل وكالات الأمم المتحدة النظرية والأوساط الأكاديمية وقطاع التأمين والمفوضية الأوروبية والبنك الدولي.
- (١٠٥) حسب اتفاقيات سولاس وماربول والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على سفن الصيد، الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.
- (١٠٦) Standard A2.5.2 - Financial security, paragraph 2.
- (١٠٧) المرجع نفسه، الفقرة ٤.
- (١٠٨) المرجع نفسه، الفقرة ٨.
- (١٠٩) المرجع نفسه، الفقرة ٣.
- (١١٠) بعد الموافقة على التعديلات، أُرسِلت إلى الدول التي صدقت على اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦ وأمهلت مدة سنتين للإعراب عن اعتراضها عليها. وبعد ذلك، ستعتبر التعديلات مقبولة ما لم يعارضها ٤٠ في المائة أو أكثر من الدول التي تمثل ما لا يقل عن ٤٠ في المائة من الحمولة الطننية الإجمالية للسفن التابعة للدول التي صدقت على اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦. وللإستزادة من المعلومات والاطلاع على نص اتفاقية العمل البحري، ٢٠٠٦، انظر موقع منظمة العمل الدولية على الإنترنت www.ilo.org.
- (١١١) تهدف المفاوضات إلى توضيح وتحسين الجوانب ذات الصلة من المواد الخامسة والثامنة والعاشر من الاتفاق العام حول التعريفات الجمركية والتجارة لعام ١٩٩٤ بغية تسريع حركة البضائع والإفراج عنها وتحليلها، بما في ذلك البضائع العابرة. (UNCTAD, 2006, page 18).
- (١١٢) لا يزال الاتفاق ينتظر تصديق كل بلد عضو في منظمة التجارة العالمية عليه ولن يصبح نافذاً قبل أن يقبله أعضاء منظمة التجارة العالمية.
- (١١٣) The UNCTAD study, National Trade Facilitation Bodies in the World (تقرير سيصدر لاحقاً).
- (١١٤) يمكن الاطلاع عليه في <http://unctad.org/TFCcommittees> (accessed 5 October 2014).

6

النقل البحري في الدول الجزرية الصغيرة النامية

الدول الجزرية الصغيرة النامية دول صغيرة مساحة وسكاناً واقتصاداً. ويشكل صغرهما هذا عامل ضعف من وجوه شتى، فهو غالباً ما ينطوي على سوق محلية صغيرة وقاعدة موارد ضيقة لفرص التصدير وإنتاج زراعي ومعدني محدود وسلع مصنعة قليلة، فتستأثر الواردات بحصة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي. وتكاليف نقل تجارة الدول الجزرية الصغيرة النامية مرتفعة نسبياً لأن الأحجام التجارية الصغيرة مضطرة إلى الانتقال عبر طرق طويلة وغير مباشرة لتصل أسواقاً بعيدة. ولأن الدول الجزرية الصغيرة النامية تمثل اقتصادات مفتوحة وصغيرة الحجم فإنها تكون عرضة للصدمات الاقتصادية والمالية العالمية. وفضلاً عن ذلك، تتعرض أغلب الدول الجزرية الصغيرة النامية للمخاطر الطبيعية لأنها تقع في مناطق غير مواتية من حيث نظم الطقس العالمية ومعرضة لأحوال الطقس الشديدة ومن بينها الأحوال المقترنة بتأثيرات تغير المناخ المنظورة.

ويسلط هذا الفصل الضوء على بعض العقبات ذات الصلة التي تواجهها خدمات النقل التي تربط الدول الجزرية الصغيرة النامية بالأسواق العالمية، مثل التكاليف ومسائل الربط وتقلبات الطقس المزعزعة التي تنال من موثوقية خدمات النقل والخدمات اللوجستية.

وترد في الجزء الختامي من هذا الفصل الآراء التي قدمها بعض الخبراء في اجتماع خبراء مخصص عقده الأونكتاد في الآونة الأخيرة. وتشمل هذه الآراء نهجاً جديدة لمواجهة تحديات النقل الفريدة التي تتعرض لها الدول الجزرية الصغيرة النامية ومقترحات للمضي قدماً مشفوعة بتوصيات قابلة للتنفيذ. وجمعت الأعمال والتدابير المقترحة السديدة في ثلاث فئات مترابطة: تحديات لوجستيات النقل والتجارة التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية وتأثيرات تغير المناخ في بنى النقل التحتية وتكيفها معها وتمويل نظم نقل مستدامة وصمودة في هذه الدول.

ألف - مقدمة

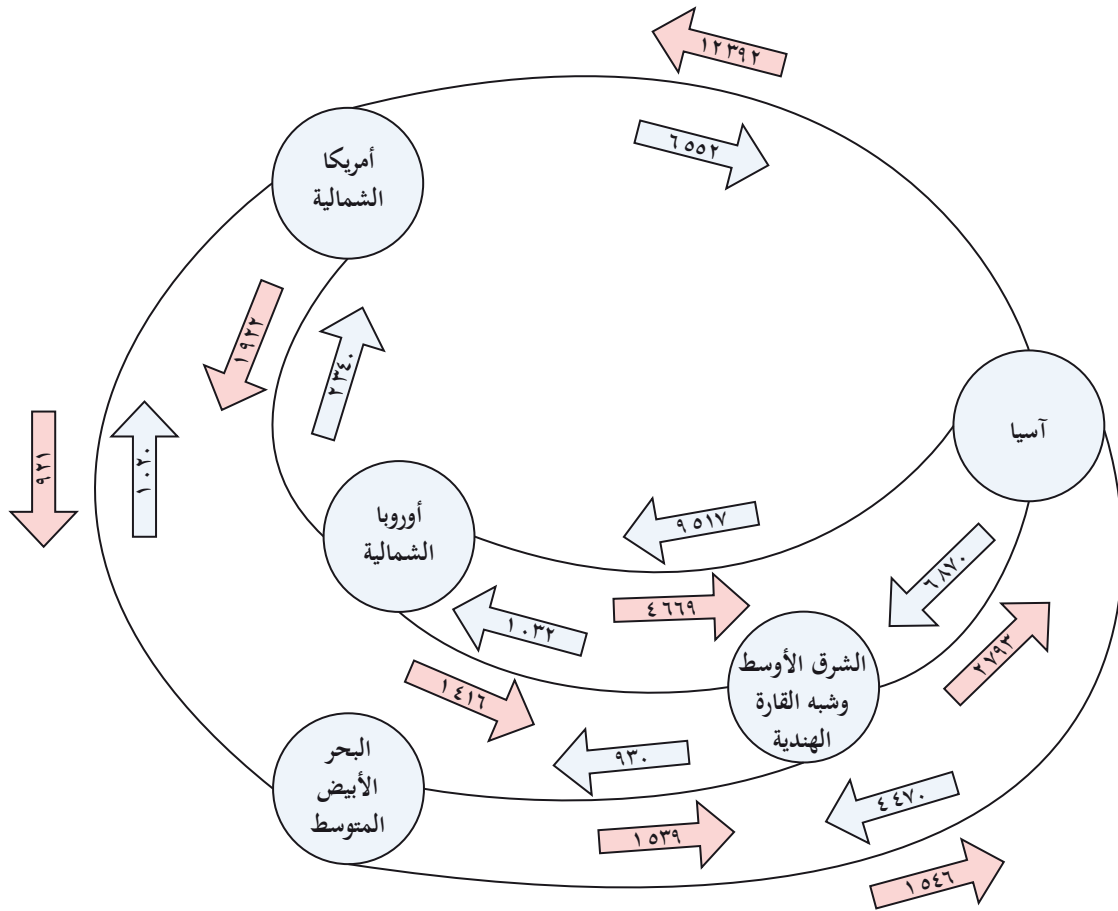
من المنتجات. وفي كثير من هذه الدول، تزيد مياهها الإقليمية الشاسعة الصعوبات التي تواجهها نظمها المحلية للنقل بين الجزر والتعقيدات التي تتسم بها.

ولأن أغلب الدول الجزرية الصغيرة النامية تمثل اقتصادات مفتوحة إلى حد بعيد، فإنها تعتمد اعتماداً شديداً على تجارتها الخارجية وهي تعاني من تعرضها للتقلبات الخارجية الشديدة، ومن بينها الأزمات المالية والاقتصادية العالمية أو الإقليمية. وبما أن كثيراً من الدول الجزرية الصغيرة النامية يقع في مناطق جغرافية معرضة لأحوال الطقس والزلازل الشديدة، فإنها تدرج في فئة أشد المناطق عرضة للمخاطر الطبيعية ولتأثيرات تغير المناخ المنظورة. وللمخاطر الاقتصادية والبيئية تبعات حسام على موثوقية نظم النقل وتكاليفها الباهظة.

تدرج في فئة الدول الجزرية الصغيرة النامية مجموعة من البلدان تتسم بالتنوع من أوجه كثيرة تشمل موقعها الجغرافي ومستويات التنمية في كل منها^(١١٥). وهي تشترك في الصغر مساحة وسكاناً وفي أنها بلدان غير ساحلية ونامية ودول مستقلة.

ورغم أن الدول الجزرية الصغيرة النامية تختلف من حيث خصائص تجارتها وهيكلها وتدفعها، فإنها تتقاسم عدداً من السمات من منظور النقل الدولي تتمثل في بعدها جغرافياً عن شركائها التجاريين الرئيسيين؛ وأحجام تجارتها المحدودة، واختلال تجارتها الناشئ عن اعتمادها اعتماداً شديداً على الواردات؛ وحجم الصادرات المنخفض الذي ينحصر في قلة

الشكل ١-٦ تدفقات الحاويات الإقليمية ٢٠١١ (بالآلاف الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyd's List Containerisation International، في أعداد مختلفة.

مشغلو الحاويات مثل خدمات المسافنة بين السفن الكبيرة وسفن الخطوط الفرعية الصغيرة وخدمات الربط بين الخطوط الرئيسية وخدمات الربط بين الخطوط الرئيسية لنقل الشحنات إلى داخل البلدان، مع غلبة خدمات المسافنة بين السفن الكبيرة وسفن الخطوط الفرعية الصغيرة^(١١٦). وأسفرت استراتيجية خدمات المسافنة بين السفن الكبيرة والسفن الصغيرة على الخطوط الفرعية خاص عن بروز عدة مناطق تنقل فيها السفن العاملة على الخطوط الفرعية الحاويات من المراكز المينائية الكبيرة وإليها. وتشمل المناطق التجارية الرئيسية شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط وغربي آسيا وجنوبها ووسط - شرق آسيا ومنطقة الكاريبي.

وتُستخدم استراتيجية خدمات الربط بين الخطوط الرئيسية لنقل الشحنات إلى داخل البلدان في أغلب الأحيان لربط خدمات الشرق - الغرب بحزام خدمات الشمال - الجنوب إلى أفريقيا وأستراليا وأمريكا الجنوبية. والموانئ الرئيسية التي تقدم خدمات الربط بين الخطوط الرئيسية لنقل الشحنات إلى داخل البلدان هي ألخيسيراس وطنجة المتوسطة ولاس بالماس على الطرف الشرقي من البحر الأبيض المتوسط (نحو أمريكا الجنوبية وغرب أفريقيا وجنوبها) وغيويا تورو (نحو جزر المحيط الهندي وأستراليا) وصاللة (نحو شرق أفريقيا وجنوبها وجزر المحيط الهندي) وسنغافورة (نحو أفريقيا وأمريكا الجنوبية وأستراليا وجزر المحيط الهادئ) وهونغ كونغ (الصين) وكاويونغ (نحو الفلبين وجزر المحيط الهادئ الشمالية) وبوسان (نحو جزر المحيط الهادئ) ومانزاليينو ولازارو كارديناس (المكسيك) وبنما (الساحل الشرقي والغربي) وكينغستون (جامايكا) وفريپورت (جزر البهاما) (نحو أمريكا الجنوبية).

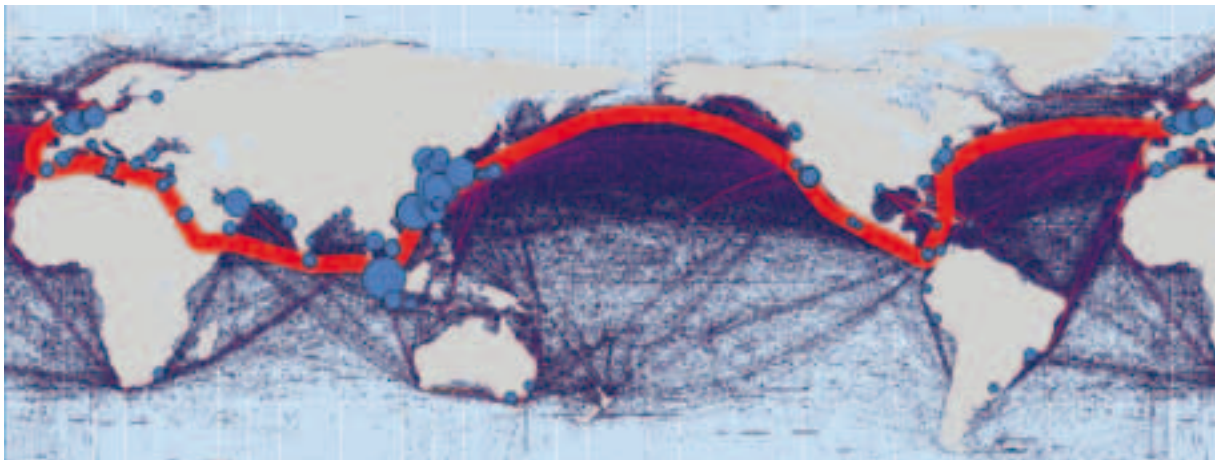
باء- البعد عن شبكات النقل البحري العالمية

يعتبر البعد عن طرق التجارة العالمية الرئيسية عقبة كأداء من حيث التكلفة والوقت اللازم لولوج الأسواق الدولية، إذ إن الدول الجزرية الصغيرة النامية تتناثر أشتاتاً في مناطق مختلفة، جُمعت هنا في مناطق الكاريبي والمحيط الهندي وغرب أفريقيا والمحيط الهادئ، بمنأى عن طرق التجارة البحرية الرئيسية. وترتبط هذه الطرق المناطق الاقتصادية الثلاثة في آسيا (الشرق الأقصى، وغربي آسيا وجنوب آسيا) وأوروبا (أوروبا الشمالية والبحر الأبيض المتوسط) وأمريكا الشمالية (الشكلان ٦-١ و ٦-٢). غير أن معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية التي تعول تعويلاً شديداً على الواردات المنقولة في حاويات ليست في وضع يتيح لها تقاسم المكاسب التي قد تتحقق حول حزام أو ممر بحري ينقل زهاء ٨٥ في المائة من تدفقات التجارة العالمية المنقولة في حاويات عبر النصف الشمالي من الكرة الأرضية حصراً ويستبعد البلدان الواقعة في النصف الجنوبي منها.

ويُبيّن الشكل ٦-٢ أن هذا الحزام أو الممر لا يدخل، في أي وقت من الأوقات، الجزء الجنوبي من الكرة الأرضية حيث يقع كثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية فهو عندما يعبر المحيطين الهادئ والأطلنطي يصل إلى خطوط عرض مرتفعة نسبياً.

ورغم أن الدول الجزرية الصغيرة النامية لا تقع في قلب أنماط التجارة هذه بين الشرق والغرب، فإن هذا الحزام من خدمات النقل البحري هو نفسه الذي يحدد ربطها بالنقل البحري وتكاليفه. وقد تستفيد هذه الدول بعض الشيء من الاستراتيجيات التي يأخذ بها

الشكل ٦-٢ طريق النقل البحري الرئيسي الشرق - الغرب وموقع أكبر موانئ الحاويات



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات حركة الموانئ المستمدة من أعداد مختلفة من Review of Maritime Transport، وخرطة مأخوذة من <http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/>، gam/images/large/shipping_laness.png. (accessed 6 October 2014)

يلزم مسافنة الحاويات في إحدى هذه الموانئ (وربما في موانئ غيرها حسب ما تقتضيه التجارة)، ما لم تكن الحاويات قادمة من فرنسا أو غيانا أو جامايكا أو سورينام أو ترينيداد وتوباغو أو المملكة المتحدة أو الولايات المتحدة وذاهبة إليها.

٢- جزر المحيط الهندي

رغم أن دول المحيط الهندي الجزرية الصغيرة النامية^(١١٨)، باستثناء ملديف، تقع خارج الخطوط العالمية الرئيسية بين الشرق والغرب، فإنها توجد على عدد من طرق الشمال - الجنوب، أو تقع على مقربة منها، بما في ذلك أوروبا وأستراليا؛ وشرق آسيا إلى غرب أفريقيا؛ وشرق آسيا إلى جنوب أفريقيا؛ وشرق آسيا إلى غرب أفريقيا، فضلاً عن شرق آسيا إلى ساحل أمريكا الشمالية الشرقي. وفي الوقت نفسه، تمثل هذه الجزر نقطة يتقاطع فيها طريق الشمال - الجنوب الذي يربط جنوب وشرق أفريقيا إلى غرب آسيا وجنوبها.

وتشمل خدمات النقل البحري الحالية (أ) الدول الجزرية الصغيرة النامية الواقعة في المحيط الهندي التي تربط بآسيا (آسيا الشمالية وآسيا الوسطى - الشرقية وجنوب شرق آسيا)؛ (ب) البحر الأبيض المتوسط وأستراليا؛ (ج) خدمات الشمال - الجنوب بين جنوب وشرق أفريقيا (بما في ذلك دول المحيط الهندي الجزرية الصغيرة النامية) إلى غرب آسيا وجنوب آسيا؛ (د) خدمات الربط الفرعية التي تربط الدول الجزرية الصغيرة النامية الواقعة داخل منطقة المحيط الهندي.

٣- المحيط الهادئ

لا تقع دول المحيط الهادئ الجزرية الصغيرة النامية في نطاق حزام الشرق - الغرب العالمي وإنما تتلقى خدماتها، بشكل مباشر أو غير مباشر، من الموانئ الفرعية/موانئ الربط وهي سنغافورة وهونغ كونغ (الصين) وكازيونغ وبوسان. وتتلقى هذه الجزر خدماتها أيضاً، بشكل مباشر أو غير مباشر، من أو عبر أستراليا ونيوزيلندا. وفضلاً عن ذلك، ثمة خدمات من ساحل أمريكا الشمالية الغربي إلى الجزر الواقعة في شمال المحيط الهادئ، وخدمة من ساحل أمريكا الشمالية الغربي إلى أستراليا ونيوزيلندا تتوقف في جزيرة واحدة في جنوب المحيط الهادئ في رحلتها المتجهة جنوباً، وخدمة من شمال غرب المحيط الهادئ إلى أستراليا تتوقف في جزيرة واحدة في جنوب المحيط الهادئ في رحلتها المتجهة شمالاً. ولا توجد خدمات مباشرة بين دول المحيط الهادئ الجزرية الصغيرة النامية وأوروبا.

جيم- خدمات النقل البحري للدول الجزرية الصغيرة النامية

تحتفظ كل مجموعة إقليمية من الدول الجزرية الصغيرة النامية بحلقات وصل مختلفة تربطها بالحاويات على طريق الشرق - الغرب الرئيسي. وتحتل الدول الجزرية الصغيرة النامية الواقعة في البحر الكاريبي ميزة تتمثل في موقعها في ملتقى طرق الشرق والغرب، بينما تقع الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيطين الهادئ والهندي خارج هذا الحزام. وفي المحيط الهندي، تتمتع موريشيوس بموقع أفضل نسبياً لأنها تقع في ملتقى طريقي آسيا - أفريقيا/أمريكا الجنوبية وأوروبا - أستراليا. وتقع جزر المحيط الهادئ بمنأى عن حزام الشرق - الغرب. وتقع جزيرة كابو فيردي في غرب أفريقيا على مسافة قريبة نسبياً من لاس بالماس وهو ميناء عالمي للمسافنة، بينما تقع سان تومي وبرنسيبي على مبعدة من الطريق المعهود.

وبناءً على ذلك، ينبغي أن يؤخذ في الحسبان، عند دراسة تحديات النقل والتحديات اللوجستية التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية، تفاوت مواقعها الجغرافية وبعدها النسبي عن طرق النقل البحري الرئيسية بالحاويات بين الشرق والغرب، فضلاً عن أي تباينات اقتصادية قائمة بينها.

١- البحر الكاريبي

بما أن حزام الشرق - الغرب العالمي يمر عبر منتصف البحر الكاريبي، فإن الدول الجزرية الصغيرة النامية الواقعة في هذه المنطقة تتمتع بميزة جغرافية نسبية، كما أن قربها من الولايات المتحدة يعني أنها قد تستفيد من قوانين الملاحة الساحلية في هذا البلد ومن لوائح تفتيش الحاويات وأمنها واستعداد موانئها لاستقبال سفن الحاويات من نوع بوست - بنماكس.

ويقدم المشغلون العالميون (CMA-CGM و Maersk و MSCo) أو الشركات التي تحمل علاماتهم التجارية^(١١٩) بالإضافة إلى Hyundai و OOCL و NYK Line و G6 Alliance (Hapag-Lloyd و Merchant Marine و Mitsui O.S.K. Lines) أو أعضاء التحالف فرادى الخدمات إلى الكاريبي أو عبره.

وتتجلى صفة المسافنة/الربط التي تتمتع بها موانئ فريبورت - جزر البهاما وكنغستون وبورت أوف إسبين في أن لديها أكبر عدد من الوصلات المباشرة مع بلدان تقع خارج منطقة الكاريبي. وبذلك،

٤- غرب أفريقيا

التجارة مع البلدان المجاورة، وينطبق ذلك على سان تومي وبرنسيبي بوجه أخص.

في غرب أفريقيا، لا تقع سان تومي وبرنسيبي في نطاق حزام الشرق - الغرب العالمي شأنها في ذلك شأن كابو فيردي، وإن كانت أفضل موقعاً من عدد من الموانئ العالمية من بينها لاس بالماس وطنجة المتوسطة في المغرب.

دال- تكاليف النقل في الدول الجزرية الصغيرة النامية

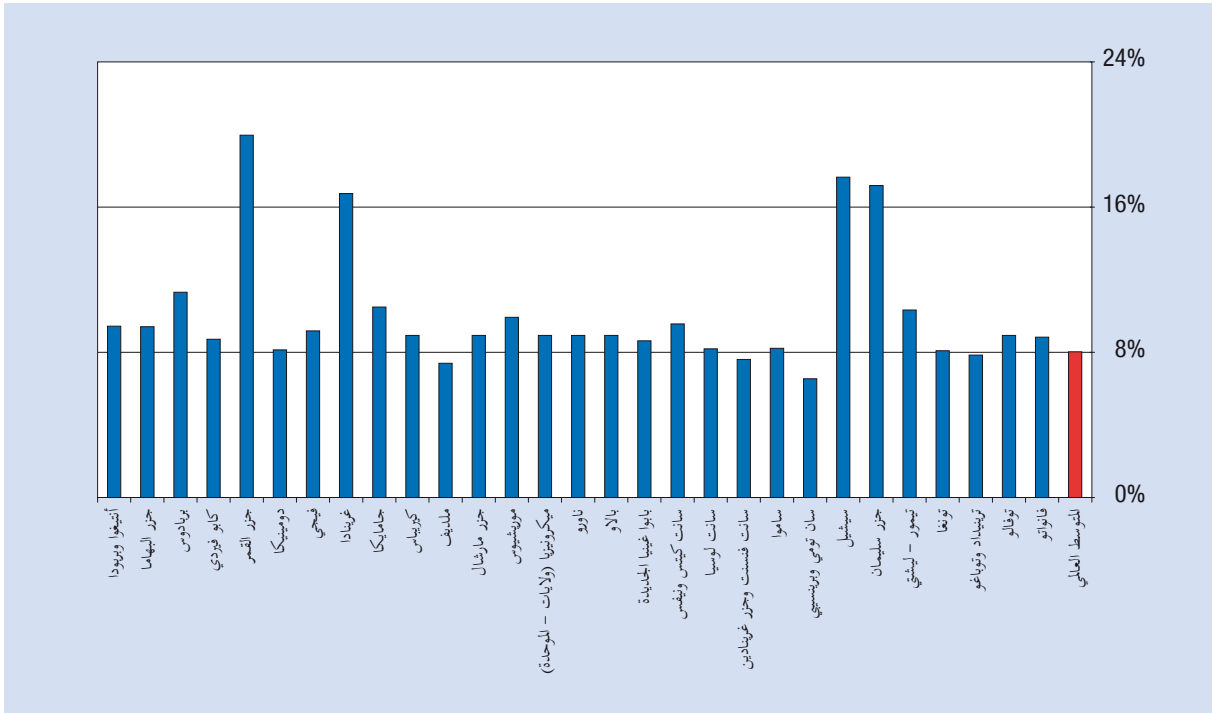
١- بيانات عن تكاليف النقل الدولي في الدول الجزرية الصغيرة النامية

من الناحية العملية، تدفع أغلب الدول الجزرية الصغيرة النامية تكاليف شحن لنقل وارداتها تفوق المتوسط العالمي. وترد في الشكل ٦-٣ تقديرات الأونكتاد لمتوسط العشر سنوات لما تنفقه دول جزرية صغيرة نامية مختارة على تكاليف النقل الدولي كحصة من قيمة وارداتها (متوسط ٢٠٠٤-٢٠١٣). وفاق المتوسط الذي دفعته الدول الجزرية النامية الصغيرة المتوسط العالمي وقدره ٨,١ في المائة بنسبة ٢ في المائة خلال تلك الفترة. وتعود أعلى التقديرات إلى جزر القمر (٢,٢ في المائة)، تليها سيسيل (٩,١ في المائة) في المائة) فجزر سليمان (٤,١٧ في المائة) وغرينادا (٠,١٧ في المائة).

وتتلقى سان تومي وبرنسيبي خدماتها أساساً من البرتغال، بينما تتلقى كاب فيردي الخدمات من لاس بالماس وطنجة المتوسطة والبرتغال. وتستخدم الوصلات لبقية أنحاء العالم موانئ المسافة بالنسبة لكلا هذين البلدين. وبوجه عام، لا ترتبط كابو فيردي وسان تومي وبرنسيبي إلا ببعض البلدان الواقعة في أوروبا وغرب أفريقيا، ففي كليهما تكون الوصلات الأفريقية على الأرجح مع بلدان القارة الأفريقية المجاورة لها، فكابو فيردي ترتبط بغامبيا وغينيا وغينيا - بيساو وموريتانيا والمغرب، بينما ترتبط سان تومي وبرنسيبي بأنغولا والكاميرون وغينيا الاستوائية وغابون ونيجيريا.

وتتوقف خدمات الخطوط المنتظمة القادمة من خارج القارة في موانئ كلا هذين البلدين قبل أن ترسو في موانئ بلدان أفريقية أخرى. وفي كلتا الحالتين، تُسجل أحجام منخفضة من

الشكل ٦-٣ نفقات النقل الدولي كنسبة مئوية من قيمة الواردات، متوسط ٢٠٠٤-٢٠١٣



المصدر: تقديرات الأونكتاد.

وقد يعتمد التجار إلى توسيع قاعدة البضائع الإقليمية لتخفيف الاختلالات، فيُجمع فائض أحد البلدان من سلعة معينة مع عجز بلد آخر فيها حتى تصبح التجارة مع الشركاء التجاريين الخارجيين أكثر توازناً في المتوسط. وتعتبر طاقة الصادرات الفائضة وانخفاض أسعار شحن الصادرات للتجارة المنقولة في حاويات فرصة حتى بالنسبة للبضائع التي لا تُعبأ عادة في حاويات لتصديرها عبر خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة.

المسافة

يشكل بعد الموقع عن طرق النقل البحري الرئيسية والأسواق الخارجية تحدياً تواجهه بشكل خاص الدول الجزرية الصغيرة النامية في المحيط الهندي والمحيط الهادئ. ودول الكاريبي الجزرية الصغيرة النامية أقرب إلى سوق أمريكا الشمالية وتستفيد من وقوعها نسبياً على مقربة من طرق النقل البحري الرئيسية بين الشرق والغرب والشمال والجنوب التي تستخدم قناة بنما. غير أن الوضع غير المواتي الذي تعاني منه الدول الجزرية الصغيرة النامية بسبب مواقعها الجغرافية قد يزداد سوءاً بوجه عام إذا ارتفعت تكاليف الوقود وتواصلت الاتجاهات السائدة في شبكات خطوط النقل البحري المنتظمة في الآونة الأخيرة. وعندئذ، ستصبح الأسواق الأقرب خياراً أفضل.

المنافسة

مع ازدياد أحجام السفن ونمو حجم شركات النقل البحري وشبكاته، يطلب الناقلون كميات أكبر من البضائع حتى تظل الخدمات مجدية من الوجهة التجارية. وكما ورد في الفصل الثاني (انظر الشكلين ٢-٦ و ٢-٧) ما فتئ متوسط الطاقة الحاملة للحاويات يرتفع بالنسبة للشركة والخدمة. وقد يتيح فتح أسواق الملاحة الساحلية القطرية أو الإقليمية بالسماح لشركات خطوط النقل المنتظمة الدولية والناقلين الإقليميين بالجمع بين الحركة الدولية والقطرية للشاحنين خيارات بديلة ورحلات أكثر تواتراً. وقد يساعد ذلك الناقلين أيضاً في تخفيض عدد رحلات العودة الفارغة. وإذا توفر قدر من المنافسة، فستفيد الزبون من بعض وفورات التكاليف فيدفع قادراً أقل من تكاليف الشحن.

خصائص الموانئ

تعتمد تكاليف النقل البحري على الكفاءة في الموانئ التي ترسو فيها السفن. وينبغي تجريف الموانئ البحرية لاستقبال السفن التي ما برحت تزداد حجماً وتزويدها بمرافعات الحاويات

٢- مُحدّدات تكليف الشحن في الدول الجزرية الصغيرة النامية

من الناحية النظرية، يمكن تصنيف مُحدّدات تكاليف النقل الدولي في الدول الجزرية الصغيرة النامية في ست فئات رئيسية (UNCTAD, 2012; Micco et al., 2003; Sourdin, 2012; UNCTAD, 2008) هي اقتصادات الحجم واختلالات التجارة ونوع البضائع المتاجر بها وقيمتها والمسافة الجغرافية ومستوى المنافسة بين مقدمي خدمات النقل وخصائص الموانئ البحرية والجوية من حيث بنيتها التحتية وتشغيلها وإدارتها. وترتبط هذه المُحدّدات المختلفة بعضها ببعض، فأحجام التجارة المنخفضة، على سبيل المثال، قد تحول دون تحقيق اقتصادات الحجم وتُخفّض في الوقت نفسه مستوى المنافسة. وقد يتباين تأثير كلٍ من المُحدّدات بمرور الزمن، فمثلاً إذا زاد سعر الوقود اشتدّ تأثير المسافة الأطول في تكاليف الشحن.

ويناقش القسم التالي وضع الدول الجزرية الصغيرة النامية من حيث تأثير هذه المُحدّدات في النقل البحري وهو أكثر وسائل النقل جدوى لتجارة هذه الدول الخارجية.

اقتصادات الحجم

تؤدي أحجام التجارة المنخفضة عملياً إلى ارتفاع تكاليف الشحن، فالسفن الأصغر حجماً أقل كفاءة في استهلاك الوقود لكل وحدة تحملها، كما أن تكاليف تشغيل الموانئ الصغيرة أعلى لكل طن من البضاعة وتستغرق الاستثمارات في البنية التحتية وقتاً أطول لتعود بالفائدة على الأعمال التجارية الصغيرة الحجم. وقد نجحت بعض الدول الجزرية الصغيرة النامية في أن تصبح مراكز مسافنة جذابة، فالموانئ في جزر البهاما وجامايكا وموريشيوس مثلاً تقدم خدمات المسافنة لخطوط نقل الحاويات، فتركيز البضائع في بلدان هذه الموانئ جعل توقف سفن الحاويات الكبيرة في هذه الموانئ عملية مجدياً اقتصادياً، بينما استثمرت الموانئ في معدات التجريف ومناولة الحاويات الضرورية.

اختلالات التجارة

إذا لم تُملأ السفن تماماً في رحلة نقل الصادرات لعجز تجارة السلع في البلد المعني، فسيكون على المستورد أن يدفع عملياً لرحلة عودة السفينة أو الحاوية وهي فارغة. ويعاني أغلب الدول الجزرية الصغيرة النامية من اختلالات شديدة في التجارة ومن ثم تكون تكاليف شحن الواردات فيها أعلى من تكاليف شحنات الصادرات.

النامية تندرج في فئة أقل الاقتصادات التي يغطيها المؤشر ارتباطاً (UNCTADstat, 2014). وعند إمعان النظر في المكونات التي يُستمد منها هذا المؤشر (الجدول ٦)، يتضح أن كل الدول الجزرية النامية الصغيرة على وجه التقريب يخدمها عدد قليل من شركات النقل البحري بالحاويات التي تقدم خدمات قليلة تؤديه سفن أقل عدداً وأصغر حجماً من المتوسط العالمي. فمن حيث حجم السفن على سبيل المثال، تستقبل عدة دول جزرية صغيرة نامية سفناً تقل حمولتها عن ١٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً من الطاقة الحاملة للحاويات، وهو رقم يقل كثيراً عن المتوسط في بقية العالم وقدره ٧٠٧٦ وحدة معادلة لعشرين قدماً، أو السفن البالغة حمولتها ١٨٢٧٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً المستخدمة في خدمات الشرق - الغرب الرئيسية. وفضلاً عن ذلك، تقدم أقل من خمس شركات خدماتها لأكثر من نصف الدول الجزرية الصغيرة النامية الواردة في الجدول ٦. ويشير هذا العدد القليل من مقدمي الخدمات إلى احتمال وجود أسواق احتكارية (Wilmsmeier and Hoffmann, 2008). وإضافة إلى ذلك، يُرجَّح أن يؤدي عدم تحقيق وفورات الحجم مقروناً بمستويات المنافسة المنخفضة إلى ارتفاع تكاليف الشحن (انظر القسم بء).

من السفينة إلى الشاطئ ومن الشاطئ إلى السفينة لأن عدد السفن الجديدة التي تبني اليوم وتُرَوَّد بمعدات التحميل والتفريغ يتناقص (انظر أيضاً الشكل ٢-٣). ويؤدي انتظار السفن وقتاً طويلاً أو إجراءات التخليص المطوّلة عملياً إلى ارتفاع تكاليف الشحن البحري أيضاً.

هـ- الربط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة

١- بيانات عن الربط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في الدول الجزرية الصغيرة النامية

تعتمد مشاركة أي بلد في التجارة العالمية أيضاً على حصوله بشكل فعال على خدمات النقل المنتظمة والموثوق بها، أي على ارتباطه بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة. ويُستشَف من البيانات المتاحة أن الدول الجزرية الصغيرة النامية تواجه تحديات جسيمة في مضممار الربط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة.

ويتبيّن من مؤشر الربط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لعام ٢٠١٤ الذي وضعه الأونكتاد أن معظم الدول الجزرية الصغيرة

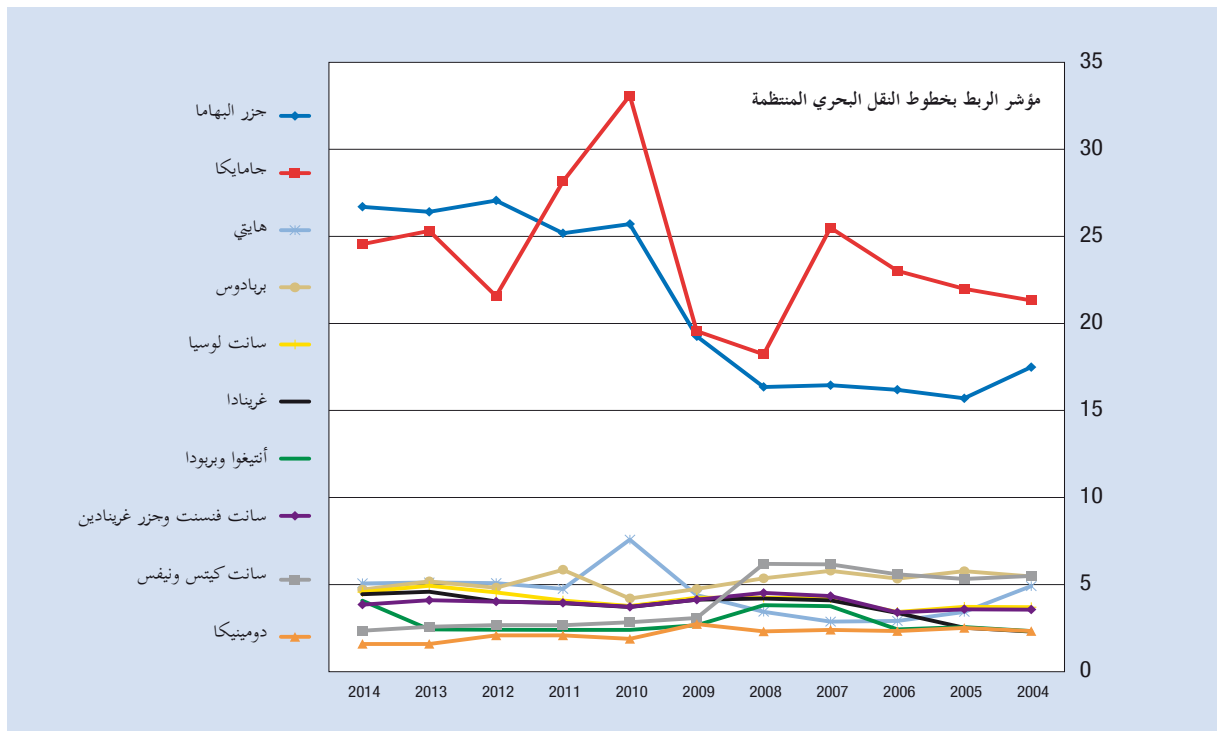
الجدول ٦ استخدام سفن الحاويات في اقتصادات جزرية مختارة، أيار/مايو ٢٠١٤

البلد	عدد السفن	الطاقة الحاملة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً	أكبر السفن (وحدة معادلة لعشرين قدماً)	عدد الشركات	عدد الخدمات
أنتيغوا وبربودا	١١	٦٨٨٠	١٢٥٠	٣	٦
جزر البهاما	٤٤	٢٧١٩٣٦	٩١٧٨	٤	١٠
بربادوس	١٥	١٠٥٠٤	١٢٥٠	٦	٩
كابو فيردي	٤	٤٠٢٧	١٣٢٥	٣	٥
جزر القمر	١١	١٦٢١٩	٢٢١٠	٣	١٦
دومينيكا	٥	١٤٩٤	٤٣٠	٢	٣
الجمهورية الدومينيكية	١٢٢	٣٩٧٣٧٥	٦٧٥٠	٢١	٥٥
فيجي	٢٣	٤٢٩٩٣	٢٧٥٨	٨	١٨
غرينادا	١٠	٦١٨٢	١٢٨٤	٥	٦
هايتي	١٦	١٣٥٨٢	١٢٩٦	٧	١١
آيسلندا	٩	٨٠٩٩	١٤٥٧	٢	٦
جامايكا	١٠٩	٣٥٥٨٣٧	٦٧٥٠	١٥	٤١
كيريبياس	٤	٣٧٦٠	٩٧٠	١	٧
ملديف	٥	١٢٨٧١	٢٧٦٤	٣	٢
جزر مارشال	٧	٤٩٩٧	٩٧٠	١	٩
موريشيوس	٤٠	١٢٤٠٠٥	٦٧١٢	٧	١٢
ولايات ميكرونيزيا الموحدة	٣	١٢٣٧	٤١٨	١	١
بالاو	٣	١٢٣٧	٤١٨	١	١
بابوا غينيا الجديدة	٢٩	٣٤٦٤٦	٢٥٤٦	٨	٢١
سانت كيتس ونيفس	٥	٢٨٦٤	٦٦٠	٣	٣

البلد	عدد السفن	الطاقة الحملية بالوحدات المعادلة لعشرين قداماً	أكبر السفن (وحدة معادلة لعشرين قداماً)	عدد الشركات	عدد الخدمات
سانت لوسيا	١٤	١٠ ١٨٨	١ ٢٨٤	٥	٧
سانت فنسنت وجزر غرينادين	٩	٤ ٩٨٨	١ ١٢٢	٤	٦
ساموا	٧	٧ ٢٢٩	١ ٣٠٤	٤	١١
سان تومي وبرينسيبي	٥	٦ ٧٥٧	٢ ١٦٩	٢	٢
سيشيل	١٠	٢١ ٧٢٣	٢ ٧٦٤	٣	٨
جزر سليمان	٢٢	٢٥ ١٦٥	٢ ٠٨٢	٦	٣
تونغا	٦	٥ ٠٤٩	١ ٠٤٣	٣	١٢
ترينيداد وتوباغو	٥٢	١١٠ ٤٢٤	٥ ٠٨٩	١٣	٢٥
فانواتو	١١	١٢ ١٤٣	٢ ٠٨٢	٤	٨
ساموا الأمريكية	٧	٧ ٢٢٩	١ ٣٠٤	٤	١١
أروبا	٧	٨ ٦٧٦	٢ ٠٠٨	٤	٧
برمودا	٣	١ ٠٠٢	٣٦٢	٣	٢
جزر كايمان	٣	٧٩٨	٣٤٠	١	١
كيراساو	٩	١٣ ٢٢٩	٢ ٥٤٦	٦	١١
جزر فارو	٣	٣ ٤٢٥	١ ٤٥٧	٢	٢
بولينيزيا الفرنسية	١٩	٤٥ ٧٧٩	٣ ٨٢٠	٨	١٧
غوام	١٥	٢٤ ٨٠٤	٢ ٧٨١	٤	٨
كاليدونيا الجديدة	٢٦	٤٨ ٩١٧	٢ ٧٥٨	٧	٢٤
متوسط بقية العالم	١٦٦	٧٤٩ ٠٠١	٧ ٠٧٦	٢٠	٩٠

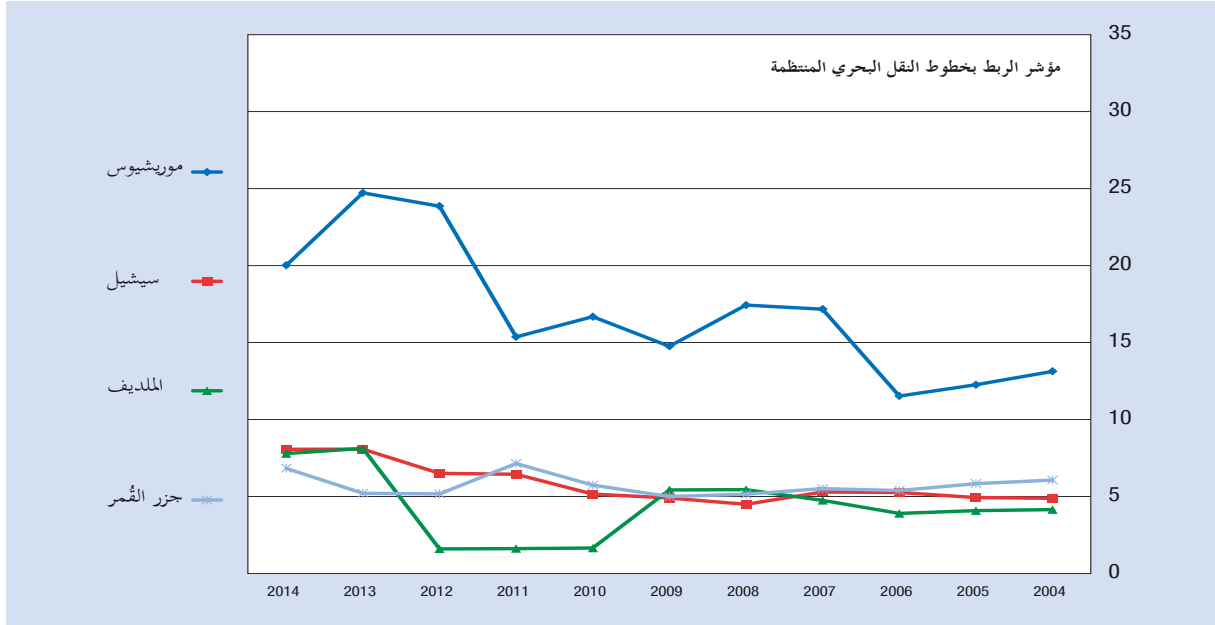
المصدر: تجميع أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyds List Intelligence.

الشكل ٤-٦ مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، دول مختارة من دول الكاريبي الجزرية الصغيرة النامية، ٢٠٠٤-٢٠١٤



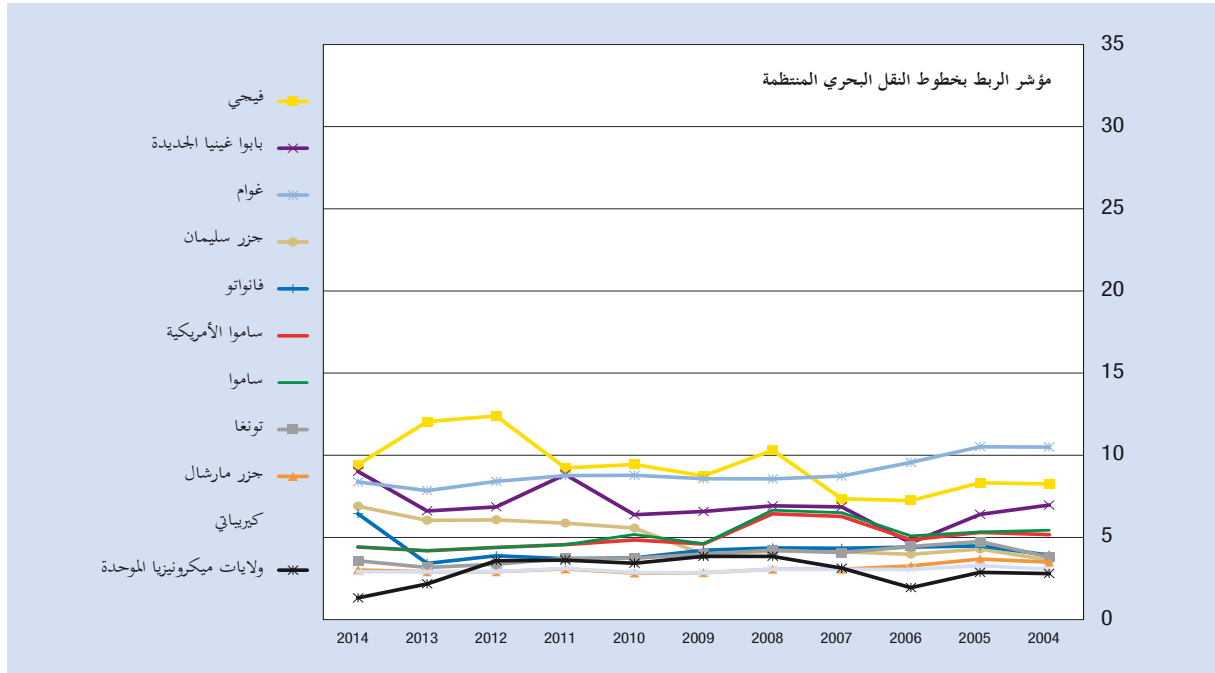
المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyds List Intelligence. للاطلاع على مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لجميع البلدان، انظر <http://stats.unctad.org/>. lsci (accessed 6 October 2014).

الشكل ٥-٦ مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، دول مختارة من دول المحيط الهندي الجزرية الصغيرة النامية، ٢٠١٤-٢٠٠٤



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها *Lloyds List Intelligence*. للاطلاع على مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لجميع البلدان، انظر <http://stats.unctad.org/>. Isci (accessed 6 October 2014).

الشكل ٦-٦ مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، مجموعة مختارة من الدول الجزرية الصغيرة النامية والاقتصادات الجزرية الأخرى في المحيط الهادئ، ٢٠١٤-٢٠٠٤



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها *Lloyds List Intelligence*. للاطلاع على مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لجميع البلدان، انظر <http://stats.unctad.org/>. Isci (accessed 6 October 2014).

أسواق النقل البحري

قد يكون من المستصوب، لا سيما في حالة الدول الجزرية الصغيرة النامية التي تتألف من جزر عديدة وبها عدة موانئ، أو الدول الجزرية الصغيرة النامية المجاورة التي تكون فيها جزر مختلفة أقرب من الموانئ البحرية الواقعة في أراضي دولة مجاورة، السماح لبلدان أجنبية بربط هذه الموانئ وتجنب إخضاعها لأية قيود على السوق. وتعد نيوزيلندا مثلاً للبلد الذي نجح في تحسين الربط العالمي وتخفيض تكاليف الشحن البحري التي يتحملها، إذ أتاح تحرير الملاحة الساحلية بين الجزيرتين الشمالية والجنوبية لخطوط النقل البحري الدولية المنتظمة أن تجمع بين الخدمات الدولية وخدمات الملاحة الساحلية، فأصبح استخدام عدد أكبر من السفن في خدمات أكثر تواتراً عملية جذابة أكثر من ذي قبل حينما كانت التجارة بين الجزر وقفاً على الشركات التي ترفع العلم الوطني.

واو- تقليل مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ

يجعل الموقع الجغرافي والخصائص الطبوغرافية الدول الجزرية الصغيرة النامية أكثر عرضة للتأثيرات الناجمة عن المخاطر الطبيعية وتغير المناخ بصفة أساسية. وتشمل هذه المخاطر الرياح الشديدة والأمطار الغزيرة والهبات العاصفية وحركة الأمواج بفعل الأعاصير أو الأعاصير المدارية وتصدع سطح الأرض وانهيار الأراضي والأضرار الناجمة عن الزلازل والانفجارات البركانية والتسونامي. والدول الجزرية الصغيرة النامية معرضة أيضاً للمخاطر التي يتسبب فيها الإنسان، مثل انسكابات النفط البحرية.

وفي الأجل المتوسط، ستواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية تغيرات في درجة الحرارة والتهطال المرتبط بدورة التقلبات الجنوبية للنينيو. ولن يؤثر ذلك في المحيط الهادئ فحسب، بل وفي نشاط الأعاصير في المحيط الأطلنطي أيضاً. وفي الأجل الطويل، ستكون الدول الجزرية الصغيرة النامية عرضة أيضاً لارتفاعات في درجة الحرارة وهطول أمطار أغزر وارتفاع منسوب البحر بسبب تغير المناخ. وستؤدي هذه الظاهر إلى وقوع إصابات وخسائر في الأرواح والحيوانات وستلحق أضراراً بالمتلكات وسبل كسب العيش. ويتضمن ذلك اتخاذ تدابير حتى لا تتحول المخاطر إلى كوارث. ومع أن تقليل مخاطر الكوارث يتضمن عدة تخصصات (إدارة المخاطر وتخفيفها والتأهب لها)، فإن هذا القسم سيركز على تخفيف تأثير المخاطر وتغير المناخ على بنية النقل التحتية.

ولاستكمال البيانات لعام ٢٠١٤ الواردة في الجدول ٦، تُبين الأشكال ٦-٤ و ٦-٥ و ٦-٦ اتجاهات مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة خلال السنوات العشرة الماضية لعدد مختار من الدول الجزرية الصغيرة النامية وغيرها من الاقتصادات الجزرية النامية في البحر الكاريبي والمحيط الهندي والمحيط الهادئ. وخلال الفترة ٢٠٠٤-٢٠١٤، زاد المتوسط العالمي لمؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة بنسبة ٥٠ في المائة فارتفع من ١٦,٨ إلى ٢٥ نقطة على المؤشر، بينما ظل مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة للدول الجزرية الصغيرة النامية راکداً إلى حد كبير. وتستثنى من ذلك البلدان التي تمكنت موانئها من أن تصبح مراكز عالمية أو إقليمية للمسافنة، مثل جزر الباهاما وجامايكا وموريشيوس. ولا تُسجل هذه البلدان الثلاثة مستويات أعلى من جيرانها في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة فحسب بل وتحقق نمواً إيجابياً أعلى يقارب الاتجاه العالمي في هذا الصدد.

٢- مُحدّدات الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة

يعتمد وضع أي بلد في شبكة خطوط النقل البحري المنتظمة العالمية بمقدار كبير على أربعة عوامل هي: موقعه الجغرافي؛ وقاعدته من البضائع الحبيسة وخصائص موانئه والإطار التنظيمي الذي يحكم سوق خطوط النقل البحري المنتظمة. وستكون هذه المحدّدات الأربعة موضع نقاش وحيث في هذا القسم.

الموقع الجغرافي

يُسهّل القرب من طرق النقل البحري الرئيسية أو على مقربة من دولة تجارية كبيرة على ميناء جذب شركات خطوط النقل المنتظمة فيصبح ميناءً ترسو فيه سفن هذه الخطوط. فجزر البحر الكاريبي، على سبيل المثال، أقرب إلى طرق الشرق - الغرب والشمال - الجنوب الرئيسية من أغلب الدول الجزرية الصغيرة النامية الواقعة في المحيط الهندي أو الهادئ.

خصائص الميناء

تصبح خطوط النقل البحري المنتظم أميل إلى ربط موانئ بلد إلى شبكتها العالمية من خطوط النقل المنتظمة إذا كان بوسعها أن تعوّل في هذه الموانئ على بنية تحتية حديثة وعمليات تتسم بالكفاءة. وترتبط هذه المسألة أيضاً ارتباطاً وثيقاً بمحدّدات تكاليف النقل التي ورد النقاش بشأنها أعلاه، فإذا رأى الناقل أن تكلفة الميناء باهظة فإنه سيتفاداه ولا يرسو فيه أو يزيد تكاليف الشحن على الناقل.

النقل بسبب تعرضها للمخاطر الطبيعية، أو تكون سياساتها هذه قاصرة. وفضلاً عن ذلك، تعرقل عوامل أخرى تكيف الدول الجزرية الصغيرة النامية مع تغير المناخ من بينها ما يلي:

- قلة الموارد المالية لتنفيذ تدابير التكيف مع تغير المناخ؛
- قصور النظام المؤسسي والقدرات الفردية في مسائل تغير المناخ؛
- ضعف إلمام الجمهور بتغير المناخ وتأثيره المحتمل في النظم الإيكولوجية وفي الاقتصاد؛
- قصور التدريب على تقانات التكيف مع تغير المناخ وتخفيف وطأته ونقل التكنولوجيا.

٣- الأعمال المضطلع بها على الصعيدين القطري والإقليمي

حتى وقت قريب، كانت البلدان تعمل بموجب ولايتين للأمم المتحدة ومع هيئتين من هيئاتها في سعيها لتخفيف وطأة تغير المناخ والتكيف معه.

وأسفر هذا النظام في منطقة المحيط الهادئ على سبيل المثال عن اقتران تطبيق إطار العمل المعني بإدارة الكوارث والحد من مخاطرها في المحيط الهادئ (٢٠٠٥-٢٠١٥) بتنفيذ خطط التكيف الوطنية في إطار تخفيف مخاطر الكوارث، بينما طُبِّق الإطار الإقليمي المتعلق بتغير المناخ في المحيط الهادئ وخطط العمل الوطنية للاتصالات والتكيف على الصعيد الوطني في إطار التكيف مع تغير المناخ.

وأثبت استعراض أجراه مكتب الأمم المتحدة للحد من الكوارث وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ضرورة دمج الحد من مخاطر الكوارث مع التكيف مع تغير المناخ وذلك استناداً إلى الحجج التالية:

- سيخفَّ عبء برمجة المساعدة الإنمائية؛
- سيقلل ازدواج الجهود إلى أقصى حد؛
- ستُخفَّض أوجه التضارب المحتملة في السياسة الإنمائية؛
- يصبح استخدام الموارد الشحيحة أكثر كفاءة؛
- سيزداد الوعي، لا سيما على الصعيد المجتمعي، بقلة الفرق بين الحد من الكوارث وتغير المناخ من الناحية العملية.

وقد أُجريت أنشطة رائدة مثل خطة عمل وطنية مشتركة للتكيف مع تغير المناخ وإدارة مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٠-٢٠١٥

١- تأثير المخاطر وتغير المناخ المحتمل في بنية النقل التحتية

تنطوي أنواع شتى من الظواهر ذات الصلة بالرياح والمياه والظواهر الاهتزازية على تأثيرات محتملة في بنية النقل التحتية وتشغيل الخدمات. ويمكن بيان هذه الأحداث بشكل وجيز على النحو التالي:

وتنشأ ظواهر المياه والرياح بسبب ازدياد هطول الأمطار أو حركة البحر، بما في ذلك المد العالي والهبات العاصفية التي تثيرها الأعاصير الاستوائية وارتفاع منسوب البحر. ويتسبب اشتداد هطول الأمطار في الفيضانات وانهيار الأراضي وانحسافها، فتصاب الطرق والجسور ومدارج الطائرات بأضرار. وتشمل حركة البحر الفيضانات الساحلية وتآكل السواحل وتعرض البنية التحتية لمياه البحر، فتغمر المياه الطرق والموانئ والمطارات وتتآكل قاعدة البنية التحتية وتضطرب الحركة ويتعذر الوصول إلى هذه المرافق.

وإضافة إلى التسونامي، قد تصيب الظواهر الاهتزازية بنية النقل التحتية بأضرار من قبيل تصدع الطرق وأرصفت الموانئ والمطارات والبنية التحتية المعلقة، مثل الجسور والممرات العلوية وكُسى أسطح الأرصفة ودعماتها، والمباني والاتصالات ونظم إدارة الحركة والطاقة ومرافق تخزين الوقود السائل، لا سيما في الموانئ البحرية والمطارات.

ويقترن ارتفاع درجات الحرارة وازدياد حالات الجفاف بتغيرات المناخ في الأجل المتوسط (دورة التقلبات الجنوبية للنينيو) وتغيرات المناخ في الأجل الطويل. وتشمل تأثيرات ارتفاع درجة الحرارة المباشرة في بنية النقل التحتية ارتخاء الأرصفة وتمددتها والتخدد والحفر وانسياب الأسفلت السائل وتلف الأرصفة والهياكل الخرسانية وانبعاثها بسبب العوامل الجوية وإجهاد الوصلات التمديدية والجسور والأسطح المعبدة بسبب التمدد الحراري. ويمكن أن يُعَيَّر ارتفاع الحرارة والجفاف مستويات رطوبة التربة فتتعرض سلامة الطرق للمخاطر ويزيد أيضاً حرائق الغابات التي تدمر تجهيزات الطرق وتقلل الرؤية متضطرب الحركة وتتضرر طرق الوصول والإخلاء. ومن شأن الجفاف أن يخلخل أيضاً المنحدرات فتتساقط الصخور وتنهال الأراضي وتنخسف.

٢- تدابير تخفيف تأثير المخاطر وتغير المناخ في بنية النقل التحتية

على غرار بلدان نامية كثيرة أخرى، تفتقر الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى سياسات لمواجهة المخاطر التي تتعرض لها نظم

البنية التحتية". ومن نتائج مشروع حماية الساحل "تشبيد الطرق والجسور وغيرها من البنى التحتية الرئيسية وحمايتها من المناخ" بينما تمثلت نتائج مشروع تطوير البنية التحتية في ما يلي: (أ) تحسين سلامة المطار ومرافقه وكفاءتها التشغيلية؛ (ب) إقامة هياكل هندسية واقية في المرفأ والمناطق الساحلية؛ (ج) حماية البنى التحتية الرئيسية من المناخ، وتشمل بعض الأنشطة التي سُنَّمت في مشروع البنية التحتية معايير تصميم واقية من المناخ لتطوير الميناء ومعاودتها كل ٦٠ سنة؛ وتشبيد عوازل بحرية وكُسى ومجاري سفلية وحواجز إنشائية وأرصفت وأبواب تحكم في المياه وتشبيد نظم الصرف لحماية المطارات وإعادة تشجير الشاطئ الأمامي.

وأُخذت أيضاً مبادرات عدة على الصعيد الإقليمي تُعنى بالتكيف مع المناخ والحد من مخاطر الكوارث في قطاع النقل أو تعترف بأهميتهما. وأهم هذه المبادرات برنامج التكيف مع تغير المناخ في المحيط الهادئ ومركز تغير المناخ التابع للجماعة الكاريبية الذي اعتمد سلسلة من مشاريع التكيف ومشروع لجنة المحيط الهندي المسمى Acclimate (التكيف مع تغير المناخ) بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٢. وتضمن هذا المشروع الأخير عدداً من الدراسات لتحسين الفهم وزيادة الوعي وأعد "وثيقة إيطارية لاستراتيجية التكيف على الصعيد الإقليمي مع تغير المناخ في البلدان الأعضاء في لجنة المحيط الهندي، ٢٠١٢-٢٠٢٠".

زاي- آفاق المستقبل

ينبغي أن يعالج المجتمع الدولي والدول الجزرية الصغيرة النامية على سبيل الأولوية بعض المسائل التي كانت موضع نقاش في هذا الفصل. ونشيداً لاستكشاف نُهج جديدة ممكنة وانسجاماً مع نُهج التوصل إلى توافق الذي يأخذ به الأونكتاد، عقد اجتماع خبراء مخصصاً في جنيف في ١١ تموز/يوليه ٢٠١٤ وحُدِّد هذا الموعد في سياق التحضير للمؤتمر الدولي الثالث المعني بالدول الجزرية الصغيرة النامية (مؤتمر ساموا). وأتاح الاجتماع الفرصة لتركيز الاهتمام الدولي على التحديات الفريدة التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل (UNCTAD, 2014). ودُعي الخبراء المشاركون في الاجتماع إلى تقديم مقترحات بشأن آفاق المستقبل وتحديد بعض التوصيات العملية القابلة للتنفيذ. ويمكن وضع الأعمال والتدابير المختلفة ذات الجدوى الخاصة في مجموعات على النحو الوارد أدناه.

التي وضعتها تونغيا في عام ٢٠١٠. وأعدت جزر كوك وجزر مارشال وتوفالو خططاً شبيهة بذلك.

وفي المناطق الأخرى، ظلت الدول الجزرية الصغيرة النامية تعكف على إعداد خطط مشتركة، ففي المحيط الهندي مثلاً وضعت ملديف مشروع خطة عمل استراتيجية وطنية للحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ للفترة ٢٠١٠-٢٠٢٠.

وفي هذا المضمار، قدمت ١٠ دول جزرية صغيرة نامية برامج عمل وطنية للتكيف. ولئن كانت معظم المشاريع المقترحة تُعنى بمسائل مثل الموارد المائية ومصايد الأسماك والزراعة والصحة والحفاظ على الشعاب المرجانية ونظم الإنذار المبكر، فإن بعضها يهتم بحماية نظم بنية النقل التحتية. فقد أشار مشروع كابو فيردي المعنون "الحماية والإدارة المتكاملتان للمناطق الساحلية" إلى أن ٨٠ في المائة من السكان يقيمون في المنطقة الساحلية وأن "الجزر المسطحة"، مثل سال وبوفيسا ومايوو، أكثر عرضة للمخاطر من غيرها. ومن فوائد هذا المشروع حماية بنية السياحة التحتية (بما في ذلك المطارات). وتضمن مشروع كيريباتي المعنون "تعزيز دفاعات الساحل والجسور" هدفاً يتمثل في "منع تآكل الساحل الزاحف من التأثير في البنية التحتية العامة، مثل الطرق والمطارات والأصول العامة المجتمعية بتمتين الحواجز البحرية الموجودة".

وأشار مشروع ملديف المعنون "الحماية الساحلية لمطار ماليي الدولي للحد من المخاطر البحر الناشئة عن الفيضان وارتفاع منسوب البحر المتوقع" إلى أن "البنية التحتية للموانئ الخمسة الرئيسية معرضة بشدة للضرر من أحوال الطقس القاسية ذات الصلة بالفيضانات وتغير المناخ في المستقبل وذلك بسبب علوها المنخفض ومتاخمتها لخط الساحل". وشملت الأنشطة المقترحة تنفيذها في إطار المشروع (أ) إجراء دراسات تقنية وهندسية مفصلة للحماية الساحلية لميناء ماليي الدولي تشمل كفاءة تكاليف الحلول المقترحة، (ب) إعداد تدابير هندسية وتصميمية مفصلة للحماية الساحلية للميناء، (ج) تنفيذ تدابير نموذجية للحماية الساحلية على جزء من ساحل مطار ماليي الدولي.

ويتضمن مشروع ساموا المعنون "تنفيذ خطط إدارة البنية التحتية الساحلية للمناطق المعرضة للمخاطر بشدة" تحديث الطرق والمجاري السفلية والمصارف كجزء من أنشطة المشروع.

وشملت مشاريع جزر سليمان مشروعين يتضمنان عناصر ذات صلة ببنية النقل التحتية من بينها "حماية الساحل" و"تطوير

التكيف المحتملة للدول الجزرية الصغيرة النامية التطورات الهندسية والتكنولوجية والتخطيط والتطوير ونظم الإدارة ونظم التأمين. ويجب أن تصبح إدارة المخاطر عنصراً أساسياً في سياسة الحكومة ويُرجَّح أن تؤدي زيادة الاستثمار في الحد من مخاطر الكوارث والتكيف مع تغير المناخ في الدول الجزرية الصغيرة النامية فوائد أكثر من أي مجموعة أخرى من البلدان. ويجب أن تستند استراتيجيات المخاطر إلى حقائق ومعلومات دقيقة يُعَوَّل عليها.

٣- تمويل نظم النقل المستدامة والصمود

كثيراً ما يكون حصول الدول الجزرية الصغيرة النامية التي لا تندرج في فئة أقل البلدان نمواً على قروض ميسرة محدوداً وقد تكون تكلفة الاستثمار المباشر في البنية التحتية باهظة. وثمة حاجة لآليات جديدة بإنشاء مؤسسات مختلطة تزيد التمويل بحشد مصادر أخرى لسد الثغرة الحالية في التمويل. وقد أنشئت مؤسسات التمويل المختلطة في كلتا منطقتي الكاريبي والمحيط الهادئ من مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ. وتساعد هذه المؤسسات في تحسين استدامة المشاريع بسبب الانضباط المالي الذي تتسم به ولأن الدول التي تقدم المشاريع للتمويل تملك هذه المشاريع.

وتتيح المؤسسات المختلطة أيضاً تدفق موارد مالية لدعم تخفيف تأثير تغير المناخ والتكيف معه. وتشمل الموارد المالية لتطوير البنية التحتية جزئياً تمويل المناخ ولكن العنصر الأهم فيها هو الموارد الوطنية وبعض عناصر التمويل المبتكرة. وثمة حاجة لتهيئة سبل الاستعداد لتمويل المناخ (على سبيل المثال، تطوير مهارات تحديد الأموال الفعلية للدول الجزرية الصغيرة النامية) وتعزيز التخطيط الوطني والسياسة العامة والنظم المالية لمواجهة تأثير المناخ (وسائل تقييم تمويل تغير المناخ، مثلاً). ويتعين على الدول الجزرية الصغيرة النامية أن تستفيد من الموارد غير المستغلة وأن تضع نُهجاً عملية لآليات التمويل المبتكرة.

ويؤمل أن تساهم هذه التدابير وغيرها من الإجراءات التي دعمها مؤتمر ساموا في فهم كثير من التحديات التي تواجهها الدول الجزرية الصغيرة النامية في النقل البحري لتجارته فهماً أفضل.

١- التحديات التي تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل ولوجستيات التجارة

يعرقل صغر الدول الجزرية الصغيرة النامية وبعدها النقل ولوجستيات التجارة فيها. ويكمن التحدي الذي تواجهه الدول الجزرية الصغيرة النامية في تفادي تكاليف النقل المرتفعة التي تحد من تدفق التجارة وتقلل من الربط بخطوط النقل بوجه عام. ويمثل النقل المحلي بين الجزر مسألة مهمة لدى الدول الجزرية الصغيرة النامية المكونة من جزر متناثرة على مسافات شاسعة.

وثمة حاجة لتشجيع البحوث الاستشراعية والسعي لابتداع أفكار جديدة لإيجاد لوجستيات الموانئ والإطار الإنمائي الذي يمكن أن تستخدمه الدول الجزرية الصغيرة النامية. وينبغي أن تسعى الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى تحقيق مكاسب من التشغيل على نطاق ضيق باستغلال الموارد المحلية وتلبية الاحتياجات على الصعيد المحلي. ومن الأمثلة ذات الصلة بذلك إنشاء أسواق متخصصة وإقامة شراكات مع التجار والتركيز على المجالات التي تتحكم فيها الدول الجزرية الصغيرة النامية في العمليات وتتوافر فيها الموارد المحلية.

٢- تأثيرات تغير المناخ والتكيف معه في بنية النقل التحتية

يمثل ارتفاع درجات حرارة الجو والمحيطات ومناسيب البحر والهبات الموجية وسرعة الرياح الشديدة بعض العوامل الرئيسية المسببة لمخاطر المناخ التي تتعرض لها الدول الجزرية الصغيرة النامية. ومن المهم إدراك تحدي تغير المناخ في بعده، أي التخفيف والتكيف. وتعتبر ضرورة التكيف مع تأثيرات تغير المناخ التي لا مناص منها في النقل، لا سيما البنية التحتية للموانئ البحرية والمطارات، هاجساً يشغل بال جميع البلدان.

وتتعرض الدول الجزرية الصغيرة النامية لأعلى درجة نسبية من المخاطر في العالم. ويُعدُّ بناء الصمود في الموانئ البحرية والمطارات عبر أعمال التكيف ضرورة بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة لأنها تعتمد على هذه المرافق اعتماداً شديداً. وتشمل استراتيجيات

المراجع

- Micco A, Pizzolitto GV, Sánchez RJ, Hoffmann J, Sgut M and Wilmsmeier G (2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*. 5(2):199–218.
- Sourdin P (2012). *Trade Facilitation*. Edward Elgar Publishers. Northampton, MA.
- UNCTAD (2008). The modal split of international goods transport. In: *Transport Newsletter*. No. 38. Fourth quarter 2007/ First quarter 2008. UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2008/1. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlbmisc20081_en.pdf (accessed 6 October 2014).
- UNCTAD (2012). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. Sales No. E.12.II.D.17. New York and Geneva.
- UNCTAD (2014). Ad hoc expert meeting on Addressing the Transport and Trade Logistics Challenges of the Small Island Developing States: Samoa Conference and Beyond. See <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=586> (accessed 6 October 2014).
- UNCTADstat (2014). Liner Shipping Connectivity Index, annual, 2004–2013. See <http://stats.unctad.org/LSCI> (accessed 6 October 2014).
- Wilmsmeier G and Hoffmann J (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics & Logistics*. 10(1–2):130–151.

حواشي نهاية الفصل

- (١١٥) تشمل الدول التي يرى الأونكتاد أنها حديثة بأن يطلق عليها اسم الدول الجزرية الصغيرة النامية: في منطقة الكاريبي: أنتيغوا وباربادوس وجزر البهاما وبربادوس ودومينيكا وغرينادا وجامايكا وسانت كيتس ونيفيس وسانت لوسيا وسانت فنسنت وغرينادين وترينيداد وتوباغو؛ وفي منطقة المحيط الهندي: جزر القمر وملديف وموريشيوس وسيشيل؛ وفي غرب أفريقيا: كابو فيردي وسان تومي وبرنسيبي؛ وفي منطقة المحيط الهادئ: فيجي وكريباتي وجزر مارشال وولايات ميكرونيزيا الموحدة وناورو وبالاو وبابوا - غينيا الجديدة وساموا وجزر سليمان وتيمور - ليشتي وتونغا وتوفالو وفانواتو.
- (١١٦) Hub-and-spoke: التحويل بين السفن البحرية الكبيرة والسفن الصغيرة العاملة على الطرق الفرعية. Interlining: التحويل بين خدمتين بحريتين تغطيان مجموعة مختلفة من الموانئ في النطاق ذاته. Relaying: التحويل بين خدمات بحرية مختلفة لنقل الشحنات إلى داخل البلد.
- (١١٧) ترد الأسماء التجارية لمختلف المشغلين العالميين بين قوسين: CMA-CGM (Delmas, ANL, US Lines, Feeder Associate System, Cagema, MacAndrews, Cheng Lie)؛ MSCo (WEC Lines)؛ Maersk Line (Safmarine, MCC-Transport, Seago Line and Mercosul Line)؛ Navigation Co. and CoMaNav.
- (١١٨) تشمل جزر المحيط الهندي التي تدرج في قائمة الأونكتاد جزر القمر (فابوني وموروني وموتسامودا) وملديف (ماليبي) وموريشيوس (بورت لويس) وسيشيل (بورت فكتوريا).

استبيان

استعراض النقل البحري

من أجل تحسين نوعية استعراض النقل البحري وفائدته، ترحب أمانة الأونكتاد أن تتفضلوا بإبداء آرائكم بشأن هذا المنشور. ويرجى ملء هذا الاستبيان وإعادته إلى:

Readership Survey
Division on Technology and Logistics
UNCTAD
Palais des Nations, Room E.7044
CH-1211 Geneva 10, Switzerland
Fax: +41 22 917 0050
E-mail: rmt@unctad.org

ونشكركم على حسن تعاونكم.

ضعيف	مقبول	جيد	ممتاز	ما هو تقييمكم لهذا المنشور؟
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	طريقة العرض ووضوح النص
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	شمولية التغطية
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	نوعية التحليل
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	الجودة العامة

٢- ما هي، في رأيكم، نقاط القوة في هذا المنشور؟

٣- ما هي، في رأيكم، نقاط الضعف في هذا المنشور؟

٤- ما هي الأغراض الرئيسية التي من أجلها تستخدمون هذا المنشور؟

<input type="checkbox"/>	التعليم والتدريب	<input type="checkbox"/>	التحليل والبحث
<input type="checkbox"/>	أغراض أخرى (يرجى تحديدها)	<input type="checkbox"/>	صياغة السياسة العامة وإدارتها

٥- كم عدد الأشخاص الذين تتقاسم معهم استعراض النقل البحري أو توزعه عليهم؟

أقل من ١٠ أشخاص ما بين ١٠ أشخاص و ٢٠ شخصاً أكثر من ٢٠ شخصاً

٦- أي الجهات التالية تصف على أفضل وجه مجال عملكم؟

- | | | | |
|--------------------------|-----------------------|--------------------------|------------------|
| <input type="checkbox"/> | مؤسسة عامة | <input type="checkbox"/> | حكومة |
| <input type="checkbox"/> | جهة أكاديمية أو بحثية | <input type="checkbox"/> | منظمة غير حكومية |
| <input type="checkbox"/> | وسائط إعلام | <input type="checkbox"/> | منظمة دولية |
| <input type="checkbox"/> | أخرى (يرجى تحديدها) | <input type="checkbox"/> | مؤسسة خاصة |

٧- بيانات شخصية:

الاسم (اختياري):

البريد الإلكتروني (اختياري):

بلد الإقامة:

٨- هل لديكم أي تعليقات أخرى؟

* * *

كيفية الحصول على هذا المنشور

يمكن شراء المنشورات المعروضة للبيع من موزعي منشورات الأمم المتحدة في جميع أنحاء العالم. ويمكن الحصول عليها أيضاً بالكتابة إلى:

UN Publications Sales and Marketing Office
300 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, NY 10017
United States of America

Tel: +1-212-963-8302
Fax: +1-212-963-3489
E-mail: publications@un.org

<https://unp.un.org/>

للمزيد من المعلومات عن أعمال الأونكتاد بشأن لوجستيات التجارة،
يرجى زيارة: <http://unctad.org/ttl>

وفيما يتعلق باستعراض النقل البحري لعام ٢٠١٤ :
<http://unctad.org/rmt>

البريد الإلكتروني:
rmt@unctad.org

ولمزيد من القراءة والاشتراك في نشرة الأونكتاد الإخبارية المتعلقة بالنقل،
يرجى زيارة:

<http://unctad.org/transportnews>