

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

٢٠١٢



الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

٢٠١٢

تقرير أعدته

أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



الأمم المتحدة

نيويورك وجنيف، ٢٠١٢

ملاحظات

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

*

* *

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

*

* *

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

*

* *

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

UNCTAD/RMT/2012

منشورات الأمم المتحدة

e-ISBN 978-92-1-055950-8

ISSN 0252-5437

تنويه

أعد استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٢ فرع لوجستيات التجارة، شعبة التكنولوجيا واللوغستيات، الأونكتاد، وتولت عملية التنسيق جان هوفمان وعملية الدعم الإداري فلورانس هيردي وعملية الإشراف خوسيه ماريا روبياتو والتوجيه العام آن ميرو. والمؤلفون هم ريغينا اساريوتيس وحسيبة بن عمارة وهانز فينينبرينك وجان هوفمان وأزهار جيمورزينا وأنيلا بريجي وفنست فالنتين وفريدة يوسف.

وقدمت خدمات النشر المكتبية ناتالي لوريوت. وقدمت خدمات نشر مكتبية ودعم إداري إضافية ويندي خوان. وحرر المنشور جون روجرز.

واستعرض هذا المنشور من خارج الأونكتاد الأشخاص التالية أسماؤهم:

الفصل الأول : Clarkson Research Services (CRS)، والي ماندريك وأندريه غولدستاين ومليسا دوون نيوهوك.

الفصل الثاني : يان أليكس و بيتر فاوست و ريكو سانشيز.

الفصل الثالث : سام باتمان وأدولف ك. ي. نغ وهاريلاوس ن. بسارافيتيس.

الفصل الرابع : كي- سون هوانغ ومايكل مانويل ودونغ - ووك سونغ.

الفصل الخامس : ماهين فاقعوري وأندرية ستوشينول.

الفصل السادس : سودهير غوتا وصوفي بونت وكو ساكاموتو.

وإضافة إلى ذلك، استعرض هذا المنشور بالكامل فلاديسلاف شوفالوف.

المحتويات

ii.....	ملاحظات.....
iii.....	تنويه.....
ix.....	ملاحظات توضيحية.....
x.....	مجموعات السفن المستخدمة في استعراض النقل البحري.....
xi.....	تصدير.....
xiii.....	موجز تنفيذي.....
١.....	الفصل الأول: التطورات في التجارة البحرية الدولية.....
٢.....	ألف - حالة الاقتصاد العالمي وتوقعاته.....
٦.....	باء - التجارة البحرية العالمية.....
٢٦.....	جيم - اتجاهات ناشئة مختارة تؤثر في النقل البحري الدولي.....
٣٩.....	الفصل الثاني: هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله.....
٤٠.....	ألف - هيكل الأسطول العالمي.....
٤٨.....	باء - ملكية الأسطول العالمي وتشغيله.....
٥٣.....	جيم - تسجيل السفن.....
٥٨.....	دال - بناء السفن وتكسيرها والطلبات الجديدة.....
٧١.....	الفصل الثالث: أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري.....
٧٢.....	ألف - أسعار الشحن.....
٨٦.....	باء - أسواق الشحن وتكاليف النقل.....
٩٤.....	جيم - الخيارات المتاحة على صعيد السياسات لتخفيض تكاليف النقل البحري.....
١٠١.....	الفصل الرابع: التطورات في مجال الموانئ.....
١٠٢.....	ألف - إجمالي الحركة في الموانئ.....
١٠٨.....	باء - التطورات الحديثة في الموانئ.....
١١١.....	جيم - آفاق التطورات المينائية.....
١٢١.....	الفصل الخامس: القضايا القانونية والتطورات التنظيمية.....
١٢٢.....	ألف - التطورات المهمة في قانون النقل.....
١٢٣.....	باء - التطورات التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي وغيرها من المسائل البيئية.....
١٣٤.....	جيم - التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل.....
١٤٠.....	دال - حالة الاتفاقيات.....
١٤١.....	هاء - تيسير التجارة في الاتفاقيات الدولية.....
١٥٥.....	الفصل السادس: تطوير وتمويل نقل البضائع على نحو مستدام.....
١٥٦.....	ألف - مقدمة.....
١٥٧.....	باء - استخدام الطاقة في قطاع النقل والانبعاثات.....
١٦٠.....	جيم - التطورات القريبة العهد في نقل البضائع المستدام.....
١٦٧.....	دال - دعم نقل البضائع المستدام: الاعتبارات المالية.....
١٧٢.....	هاء - تلخيص النقاط.....

المرفقات

الأول	التجارة البحرية العالمية حسب مجموعات البلدان (بملايين الأطنان)..... ١٨٠
الثاني (أ)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (بآلاف الأطنان الإجمالية)..... ١٨٤
الثاني (ب)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات البلدان وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)..... ١٨٩
الثاني (ج)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (حسب عدد السفن)..... ١٩٤
الثالث	الجنسية الحقيقية لأكثر ٢٠ أسطولاً حسب علم التسجيل، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢..... ١٩٩
الرابع	الحركة في موانئ الحاويات..... ٢٠٣
الخامس	مؤشر الأونكتناد للاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة (مُرتَّب حسب الترتيب في عام ٢٠١٢)..... ٢٠٧

فهرس الجداول والأشكال والأطر

الجداول

١-١	النمو الاقتصادي العالمي، ١٩٩١-٢٠١٢..... ٤
٢-١	نمو حجم تجارة السلع، حسب مجموعات البلدان والمنطقة الجغرافية، ٢٠٠٨-٢٠١١..... ٥
٣-١	تطور التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة..... ٧
٤-١	التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١١ حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمنطقة..... ٨
٥-١ (أ)	التجارة البحرية العالمية بالأطنان الملية من البضائع وحسب نوع البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٢..... ١٤
٥-١ (ب)	التجارة البحرية العالمية بالأميال من الحمولة الساكنة، ٢٠٠٨-٢٠١١..... ١٦
٦-١	المنتجات والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، في ٢٠١١..... ١٧
٧-١	السوائب الجافة الرئيسية: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون الرئيسيون، ٢٠١١..... ٢١
٨-١	تقديرات تدفقات البضائع المعبأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩..... ٢٤
١-٢	الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١١-٢٠١٢..... ٤١
٢-٢	الاتجاهات طويلة الأجل في سفن الحاويات المقسّمة إلى خلايا..... ٤٢
٣-٢	التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢..... ٤٤
٤-٢	البلدان والأقاليم الـ ٣٥ التي تمتلك أكبر الأساطيل في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢..... ٤٨
٥-٢	بلدان/أقاليم الملكية، حسب أنواع السفن الرئيسية..... ٥٠
٦-٢	أكبر ٢٠ مشغلاً لسفن الحاويات، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢..... ٥١

٧-٢	أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل ذات أكبر حمولة طنية ساكنة مسجلة، (مرتبة وفقاً للحمولة الساكنة) في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢.....	٥٤
٨-٢	توزيع السعة من الحمولة الطنية الساكنة حسب أنواع السفن، ومجموعة بلدان التسجيل، ٢٠١٢.....	٥٥
٩-٢	عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها.....	٥٩
١٠-٢	السفن المُبلّغ عن بيعها للتكسير، حسب أنواع السفن الرئيسية وبلدان التكسير.....	٥٩
١١-٢	الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١١.....	٦٣
١٢-٢	السفن غير المستعملة المُبلّغ عنها، ٢٠٠٥-٢٠١١ (أرقام نهاية السنوات).....	٦٥
١٣-٢	تحليل الحمولة الطنية غير المستعملة، حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠٠٥-٢٠١١.....	٦٥
١-٣	أسعار المشاركات الزمنية لسفن الحاويات (بالدولارات لخلية سعتها ١٤ طناً في اليوم).....	٧٤
٢-٣	سعار المشاركات الزمنية اليومية ومؤشرات الناقلات الصهرجية، ٢٠١١-٢٠١٢ (أرقام شهرية).....	٧٧
٣-٣	موجز عن سوق الناقلات الصهرجية: أسعار الحاضر لنقل شحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة، ٢٠١١-٢٠١٢.....	٧٩
٤-٣	الأسعار التقديرية للمشاركة الزمنية لثلاث سنوات للسواكب الحافة ٢٠١١-٢٠١٢.....	٨٦
٥-٣	متوسط تكلفة السفينة وتقديرات الربحية لعامي ٢٠٠٦ و ٢٠١١.....	٨٩
٦-٣	أسعار السفن المستعملة، ٢٠٠٣-٢٠١١.....	٩١
٧-٣	مقارنة قطاعات النقل البحري.....	٩٣
١-٤	حركة الحاويات في الموانئ في ٧٥ من البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية ٢٠٠٩، ٢٠١٠، ٢٠١١.....	١٠٣
٢-٤	أهم ٢٠ ميناء للحاويات وإجمالي الحركة فيها لأعوام ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ و ٢٠١١.....	١٠٥
٣-٤	العلاقة بين حجم السفينة ونوع المحطة النهائية.....	١١٥
١-٥	استعراض مسط لأحكام الإفراغ الواردة في المرفق الخامس المعدل باتفاقية ماربول (القرار MEPC.201(62)) الذي يبدأ نفاذه في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.....	١٣٢
١-٦	استعراض عام لأعمال التخفيف الملائمة وطنياً في مجال نقل البضائع (٢٠١١).....	١٦٥

الأشكال

١-١	مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ومؤشرات الناتج المحلي الإجمالي على مستوى العالم وتجارة السلع العالمية والتجارة البحرية العالمية (١٩٧٥-٢٠١٢).....	٣
٢-١	التجارة البحرية الدولية، حسب أنواع البضائع، في سنوات مختارة.....	١١
٣-١ (أ)	التجارة البحرية العالمية، حسب مجموعات البلدان، ٢٠١١.....	١١
٣-١ (ب)	مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية الدولية، في سنوات مختارة.....	١٢
٣-١ (ج)	التجارة البحرية العالمية، حسب المناطق، في عام ٢٠١١.....	١٣
٤-١ (أ)	التجارة البحرية العالمية بالأطنان المليية من البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٢.....	١٥
٤-١ (ب)	التجارة البحرية العالمية بالأطنان المليية من البضائع وحسب نوع البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٢.....	١٥
٥-١ (أ)	تجارة الحاويات العالمية، ١٩٩٦-٢٠١٣.....	٢٣

٢٤.....	تجارة الحاويات العالمية ١٩٨٥-٢٠١٢.....	٥-١ (ب)
	تقديرات تدفق البضائع المعبأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١١.....	٥-١ (ج)
٢٥.....		
٤٠.....	الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، سنوات مختارة.....	١-٢
٤٣.....	اتجاهات عمليات تسليم سفن الحاويات.....	٢-٢
٤٧.....	الهيكلة العمري للأسطول العالمي، الأعلام الوطنية والأجنبية.....	٣-٢
٥٣.....	الحصة الإجمالية للأسطول الذي يرفع أعلاماً أجنبية.....	٤-٢
٥٧.....	الملكية الأجنبية والوطنية لأهم ٣٠ أسطولاً حسب علم التسجيل، ٢٠١٢.....	٥-٢
٥٧.....	بلدان الملكية الرئيسية وأعلام تسجيلها، ٢٠١٢.....	٦-٢
٥٨.....	أهم السجلات المفتوحة الرئيسية وبلدان الملكية، ٢٠١٢.....	٧-٢
٦٠.....	السفن المبلّغ عن بيعها للتكسير في عام ٢٠١١، حسب العمر.....	٨-٢
٦١.....	الحمولة الطنية العالمية المطلوبة، ٢٠١١-٢٠٠٠.....	٩-٢
٧٣.....	مؤشر New ConTex ٢٠٠٧-٢٠١٢.....	١-٣
٧٤.....	نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات، ٢٠١٢-٢٠٠٠.....	٢-٣
	سعر المشاركة الزمنية اليومي للناقلات الصهريجية بالدولار لكل ١٠٠٠٠ من السعة بالحمولة الطنية الساكنة لمختلف أنواع السفن، ٢٠١٢-٢٠٠١.....	٣-٣
٧٧.....		
٨٢.....	النمو في طلب السوائل وعرضها حتى عام ٢٠٣٠.....	٤-٣
٨٣.....	مؤشر بورصة البلطيق للسوائل الجافة، ٢٠١٢-٢٠١٠.....	٥-٣
٨٤.....	الإيرادات اليومية لسفن السوائل، ٢٠١٢-٢٠١٠.....	٦-٣
٨٧.....	عناصر تكلفة سعر الشحن لناقلة صهريجية حمولتها الطنية الساكنة ١٠٠٠٠ وعمرها الاقتصادي ٢٠ عاماً.....	٧-٣
٩٤.....	تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات.....	٨-٣
٩٦.....	إستراتيجيات خفض أسعار الشحن البحري.....	٩-٣
١٠٦.....	الاتجاهات في استخدام أسطول سفن الحاويات: عدد الشركات وحجم أكبر السفن المستخدمة.....	١-٤
	الاتجاهات في استخدام أسطول سفن الحاويات: عدد السفن وسعتها الكلية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً.....	٢-٤
١٠٧.....		
١٥٨.....	الاستهلاك العالمي من النفط، ١٩٧٣ و ٢٠١٠.....	١-٦
١٥٩.....	انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية الناتجة عن احتراق الوقود حسب القطاعات، ٢٠٠٩.....	٢-٦
١٦٠.....	مقارنة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع نقل البضائع حسب وسيلة النقل.....	٣-٦
١٦٩.....	عدد المشاريع ولاستثمار في مشاريع حسب القطاعات الفرعية، ١٩٩٠-٢٠١١.....	٤-٦
١٦٩.....	آليات تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ.....	٥-٦

الأطر

الوضع الراهن لسلسلة المعايير ٢٨٠٠٠ الصادرة عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس.....	١٣٩	١-٥
الدول المتعاقدة في اتفاقيات مختارة متعلقة بالنقل البحري، حتى ١٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢.....	١٤٠	٢-٥
فردى التدابير المدرجة حالياً في مشروع النص التفاوضي.....	١٤٣	٣-٥
دور تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ في النقل المرامي للبيئة في المستقبل.....	١٧٠	١-٦
صندوق الأمم المتحدة الأخضر للمناخ.....	١٧١	٢-٦

ملاحظات توضيحية

- يغطي استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٢ بيانات وأحداث من كانون الثاني/يناير ٢٠١١ حتى حزيران/يونيه ٢٠١٢. 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 والاقتصادات في الجداول وفي المتن إلى بلدان أو أقاليم أو مناطق.
- منذ عام ٢٠٠٧، يرد عرض البلدان في استعراض النقل البحري بشكل مختلف عن العرض الوارد في الطبقات السابقة. والتصنيف الجديد الذي تم الأخذ به منذ عام ٢٠٠٧ هو التصنيف الذي تستخدمه شعبة الإحصاءات، إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية في الأمم المتحدة، والأونكتاد في دليل الإحصاءات. ولغرض التحليل الإحصائي، جُمعت البلدان والأقاليم حسب معايير اقتصادية في ثلاث فئات، قسّمت بدورها إلى مناطق جغرافية. والفئات الرئيسية هي الاقتصادات المتقدمة، والاقتصادات النامية، والاقتصادات الانتقالية.

مجموعات السفن المستخدمة في استعراض النقل البحري

على غرار استعراض النقل البحري للسنة السابقة، استخدمت خمس مجموعات سفن في معظم جداول النقل البحري في إصدار هذا العام. والنقطة الفاصلة لجميع الجداول، استناداً إلى بيانات من شركة IHS-Fairplay، هي ١٠٠ طن إجمالي، باستثناء الجداول التي تتناول الملكية، حيث إن المستوى الفاصل هو ١٠٠٠ طن إجمالي. وتضم المجموعات ٢٠ نوعاً رئيسياً من فئات السفن، حسبما يشار إليها أدناه.

المجموعة التي يتناولها الاستعراض	أنواع السفن التي تتألف منها
ناقلات النفط الصهرجية	ناقلات النفط الصهرجية
ناقلات السوائب	ناقلات ركاز وسوائب، ناقلات ركاز/سوائب/نفط
ناقلات البضائع العامة	بضائع مبردة، بضائع متخصصة، بضائع مناولة أفقية، بضائع عامة (وحيدة ومتعددة الأسطح)، بضائع عامة/ركاب
سفن الحاويات	مقسمة بالكامل إلى خلايا
سفن أخرى	ناقلات صهرجية للنفط/ناقلات صهرجية للمواد الكيميائية، ناقلات صهرجية للمواد الكيميائية ناقلات صهرجية أخرى، ناقلات للغاز المسيل، سفن ركاب ومناولة أفقية، سفن ركاب، صنادل صهرجية، صنادل بضائع عامة، سفن صيد، سفن تموين وجميع الأنواع الأخرى
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 العملاقة، ثنائية الهيكل
ناقلات النفط الخام العملاقة، ثنائية الهيكل	ناقلات النفط الخام أحادية الهيكل
ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً، ثنائية الهيكل	ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً، أحادية الهيكل
ناقلات النفط الخام الصهرجية سويسماكس	ناقلات النفط الخام الصهرجية أفراماكس
ناقلات النفط الخام الصهرجية بنماكس	ناقلات السوائب الحافة/الركاز
ناقلات السوائب الحافة/الركاز	ناقلة السوائب الكبيرة كيب - سايز
ناقلة السوائب الكبيرة كيب - سايز	ناقلة السوائب الصغيرة كيب - سايز
ناقلة السوائب بنماكس	ناقلة السوائب هاندي ماكس
ناقلة السوائب هاندي ماكس	ناقلة السوائب هاندي سايز
ناقلات الركاز/النفط	ناقلات الركاز/النفط الكبيرة جداً
ناقلات الركاز/النفط الكبيرة جداً	سفن الحاويات
سفن الحاويات	سفن الحاويات بوست - بنماكس
سفن الحاويات بوست - بنماكس	سفن الحاويات بنماكس
سفن الحاويات بنماكس	

المصدر: IHS Fairplay.

تصدير

النقل البحري هو عصب التجارة الدولية وأحد محركات العولمة الرئيسية فهو ينقل زهاء ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية وأكثر من ٧٠ في المائة من قيمة هذه التجارة التي تجرى مناولتها في الموانئ في سائر أنحاء العالم، بل إن هذه الحصص تكون أكثر ارتفاعاً في أغلب البلدان النامية.

و طوال ٤٤ سنة متتالية، ظل استعراض النقل البحري الذي يصدره الأونكتاد يغطي التطورات الرئيسية التي تؤثر في التجارة الدولية البحرية وفي النقل البحري والأسطول العالمي والموانئ وأسواق الشحن مثلما تؤثر في أطر النقل التنظيمية والقانونية. ويغطي الاستعراض أيضاً النقل البري ووصلات النقل المتعدد الوسائط. وأضحى هذا الاستعراض عملاً مرجعياً معتمداً في مجاله بفضل تفصيه الاتجاهات في الأجل الطويل وتتبعه لأحدث التطورات.

وعلى غرار الإصدارات السابقة، يتضمن استعراض عام ٢٠١٢ تحليلاً نقدياً ووفرة من البيانات الفريدة تشمل سلاسل البيانات المتعلقة بالتجارة البحرية في الأجل الطويل و طاقة الأسطول وخدمات النقل البحري وأنشطة المناولة في الموانئ. ويلاحظ استعراض هذا العام أن التجارة البحرية العالمية نمت بنسبة ٤ في المائة في عام ٢٠١١، بينما زادت الحمولة الطننية للأسطول العالمي بمعدل أكبر لتقارب ١٠ في المائة إثر تسلم مالكي السفن ما طلبوه من سفن قبل اندلاع الأزمة الاقتصادية. ولأن العرض تجاوز الطلب، انخفضت أسعار الشحن بمعدلات أكبر فوصلت مستويات لا تتيح لأغلب شركات النقل البحري تحقيق أرباح منها. غير أن أسعار الشحن المنخفضة أعانت المستوردين والمصدرين على تخفيض تكاليف الصفقات وهو عامل ذو أهمية في إنعاش التجارة العالمية.

ومع استمرار نمو حركة الشحن، يزداد السؤال المتعلق بكيفية ضمان استدامة هذا النمو أهمية في النقاش الدائر بشأن سياسات العولمة والتجارة والتنمية والاستدامة البيئية وأمن الطاقة وتغير المناخ. وتعبيراً عن هذه الحقائق الجديدة، يعالج استعراض النقل البحري لهذا العام طائفة من المسائل ذات الصلة في هذا السياق ويخصص فصلاً لنقل البضائع المستدام. ويبيّن هذا الفصل أوجه تأثير نشاط نقل البضائع في البيئة وصحة الإنسان والمناخ، على سبيل المثال، وما يستتبع ذلك من ضرورة تخفيض استهلاك هذا القطاع من الطاقة وتقليل الانبعاثات الناشئة عنه.

وإذا أُطلق العنان لهذه الأنماط غير المستدامة، فمن المرجح أن تستفحل وتزيد احتمال حدوث أزمات عالمية في الطاقة والبيئة وقد تقوض التقدم المحرز في مضمار التنمية المستدامة والنمو المستدام. وسيساعد تشجيع التحول إلى نقل البضائع المستدام في تحسين كفاءة الطاقة في هذا القطاع ويُقلّل من اعتماده الهائل على النفط ويحد من تأثيراته في البيئة وتغير المناخ. وفي هذا السياق، تبرز تحديات رئيسية، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية، تتمثل في إعداد سياسات واتخاذ تدابير فعالة تشمل السياسات والتدابير الرامية إلى تخفيف تأثيرات تغير المناخ والتكيف معها وتوفير التمويل اللازم. وترداد الحكومات وقطاع النقل البحري وعياً بضرورة تعميم معيار الاستدامة في تخطيطها وسياساتها في مجال النقل. والأمل معقود على أن يكون استعراض النقل البحري لهذا العام معيناً لوضعي السياسات في ما يبذلونه من جهود لتشجيع لنظم نقل مستدامة للبضائع.



سوباتشاي بانيتشباكدي
الأمين العام للأونكتاد

موجز تنفيذي

التجارة البحرية تصل إلى ٨,٧ بلايين طن

واصلت الشحنات البحرية الدولية نموها في عام ٢٠١١ بالتزامن مع التطورات التي شهدتها الاقتصاد العالمي وتجارة البضائع العالمية وإن كان معدل نموها أبطأ من عام ٢٠١٠. ونمت التجارة البحرية العالمية بنسبة ٤ في المائة في عام ٢٠١١ بفعل النمو القوي الذي شهدته تجارة الحاويات وتجارة السوائب الجافة، فبلغ حجم البضائع المحملة الكلي على الصعيد العالمي ٨,٧ بلايين طن.

وإضافة إلى أزمة الديون السيادية في أوروبا وسواها من الصعوبات التي واجهت الاقتصادات المتقدمة، أثرت عوامل أخرى سلباً في النمو العالمي، وشملت هذه العوامل ازدياد المخاطر المالية العالمية والاضطرابات السياسية والاجتماعية في شمال أفريقيا وغرب آسيا والكوارث الطبيعية التي وقعت في اليابان وتايلند وتسببت في اضطراب سلاسل الإمداد الإقليمية والعالمية، وارتفاع أسعار النفط وتقلبها والتأثير الناجم عن تدابير التقشف المالي التي أخذت بها بلدان عديدة فضلاً عن اضمحلال التأثير الحافز لعام ٢٠١٠ وازدياد التوترات الجيوسياسية. وظل كثير من هذه العوامل قائماً في عام ٢٠١٢ وهي قد تؤثر تأثيراً بالغاً في الآفاق العالمية الاقتصادية والتجارية وفي التجارة البحرية الدولية، رهنأً بكيفية تطورها.

الأسطول العالمي ينمو بنسبة ٣٧ في المائة في أربع سنوات فقط

بعد مضي أكثر من ثلاث سنوات على الأزمة الاقتصادية والمالية التي شهدتها عام ٢٠٠٨، ظلّ الأسطول العالمي يتوسع خلال عام ٢٠١١ ففاقت الحمولة الطننية الساكنة ١,٥ بليون طن في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، أي زيادة تجاوزت ٣٧ في المائة في غضون أربع سنوات فقط. وفي الوقت نفسه، تواصل تسليم السفن الجديدة وانخفضت الطلبات العالمية بمقدار الثلث خلال هذه الفترة وتناقص الطلبات الجديدة تناقصاً حاداً في أعقاب الأزمة الاقتصادية. ويحجم بناء السفن الرئيسيون عن إلغاء عمليات تسليم السفن الجديدة أو تأجيلها ويواصلون إلى حد كبير تلبية الطلبات المقدمة قبل

الأزمة الاقتصادية. وبنيت الصين واليابان وجمهورية كوريا معاً أكثر من ٩٣ في المائة من السفن المُسلمة في عام ٢٠١١ فحافظت بذلك على مستوى مرتفع من العمالة في أحواض بناء السفن. ويمثل العرض الزائد الناتج عن ذلك تحدياً جسيماً للملكي السفن.

وواصلت البلدان النامية زيادة حصتها من السوق في قطاعات بحرية شتى شملت بناء السفن وملكيته وتسجيلها وتشغيلها وتخريدها وتزويدها بالأطقم. وينتمي مالكو ثلث الأسطول العالمي و١٢ مشغلاً من أكبر ٢٠ مشغلاً لسفن الحاويات إلى بلدان نامية، كما أن قرابة ٤٢ في المائة من الأسطول العالمي مُسجّل في بنما وليبيريا وجزر مارشال. وأنجزت نسبة تفوق ٩٢ في المائة من عمليات التخريد في عام ٢٠١١ في الهند والصين وبنغلاديش وباكستان.

تشير التقارير إلى أن أسعار الشحن غير مجزية لشركات النقل

بلغت أسعار الشحن في عام ٢٠١١ ومطلع عام ٢٠١٢ مستويات غير مربحة للملكي السفن، في كثير من الأحيان. وتفيد التقارير بحدوث تخفيضات هائلة في أسعار الشحن في قطاعات السوائب الجافة والسوائب السائلة والبضائع المعبأة في حاويات. وظل العرض الزائد من السفن يمثل عاملاً حافزاً للتخفيضات في أسعار الشحن. وحاول مشغلو السفن الاقتصاد في الإنفاق بزيادة وفورات الحجم عن طريق الاستثمار في السفن الكبيرة السعة في قطاعي سوق الناقلات الصهرية والسوائب الجافة.

وطوال عدة أشهر، انخفضت الإيرادات اليومية لسفن كيب - سايز الكبيرة إلى ما دون إيرادات سفن فئة هاندي سايز الأقل حجماً منها بكثير. وبينما تتمتع السفن الأصغر حجماً بمرونة أكبر بتقديم خدماتها إلى أنواع كثيرة من الموانئ، تضطر السفن الكبيرة للإبحار بين مراكز التجارة العالمية الأكثر نشاطاً التي انخفضت الأعمال التجارية فيها وارتفع العرض الزائد من الحمولة الطننية المتاحة.

أن تصبح نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. وللمساعدة في إنفاذ هذه التدابير الإلزامية، اعتمدت في المنظمة البحرية الدولية أيضاً أربع مجموعات من المبادئ التوجيهية في آذار/مارس ٢٠١٢. وتواصلت المناقشات حول إمكانية اتخاذ تدابير محتملة مستندة إلى السوق لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن النقل البحري ولا تزال تشهد جدلاً. وفي مضمار المسؤولية والتعويض عن التلوث الناجم عن السفن، يستعرض تقرير جديد صادر عن الأونكتاد الإطار القانوني الدولي ويقدم بعض الإرشادات لوضع السياسات الوطنية.

محور اهتمام خاص: تنامي المخاوف بشأن نقل البضائع المستدام

تحظى أهمية نقل البضائع بصفته عاملاً تمكينياً للتجارة ومحركاً للنمو وحافزاً للتنمية الاجتماعية بالاعتراف على نطاق واسع. بيد أن التأثيرات السلبية لنشاط نقل البضائع في البيئة وصحة الإنسان والمناخ مثيرة للقلق أيضاً.

وتواصلت في منظمة التجارة العالمية المفاوضات بشأن اتفاق مستقبلي لتيسير التجارة. ويوحى التقدم الذي أحرزه المتفاوضون بشأن مشروع النص التفاوضي باحتمال التوصل إلى اتفاق في مجال تيسير التجارة قبل المجالات الأخرى من جولة مفاوضات أوروغواي الإنمائية.

وإجمالاً، يستهلك النقل أكثر من ٥٠ في المائة من أنواع الوقود الأحفوري السائل في العالم ويتوقع أن يزداد هذا الاستهلاك بنسبة ١,٤ في المائة في السنة بين عامي ٢٠٠٨ و٢٠٣٥ وأن يمثل ٨٢ في المائة من مجموع الزيادة المتوقعة في استخدام الوقود السائل. وسيرتفع طلب النقل التجاري - الشاحنات والطائرات والسفن والقطارات - على الطاقة بأكثر من ٧٠ في المائة بين عامي ٢٠١٠ و٢٠٤٠ بفعل النمو الاقتصادي، لا سيما في البلدان النامية. وفي الوقت نفسه، يمثل قطاع النقل ١٣ في المائة من جميع غازات الدفيئة في العالم، منها ٥,٥ في المائة ذات صلة بنقل البضائع. وتعدّ قرابة ٢٥ في المائة من الانبعاثات العالمية من ثاني أكسيد الكربون ذات الصلة بالطاقة إلى النقل. ويتوقع أن تزداد هذه الانبعاثات بنسبة ٥٧ في المائة على الصعيد العالمي (١,٧ في المائة سنوياً) بين عامي ٢٠٠٥ و٢٠٣٠.

وظلت تكلفة النقل المحسوبة كنسبة مئوية من قيمة البضائع المستوردة تتناقص في البلدان النامية في آسيا والأمريكيتين فقاربت النسبة المسجلة في البلدان المتقدمة.

زاد إجمالي الحركة في موانئ الحاويات بنسبة ٥,٩ في المائة

زاد إجمالي الحركة في موانئ الحاويات في العالم بنسبة تقديرية بلغت ٥,٩ في المائة ليصل إلى ٥٧٢,٨ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدماً في عام ٢٠١١ وهو أعلى مستوى وصله على الإطلاق. وكانت تلك الزيادة أقل من النسبة البالغة ١٤,٥ في المائة في عام ٢٠١٠ الذي شهد انتعاشاً كبيراً من التراجع الذي حدث في عام ٢٠٠٩. وحافظت موانئ الصين القارية، التي يستخدمها كثير من المصنعين وتمثل مؤشراً جزئياً للطلب العالمي على البضائع شبه المصنّعة والمصنّعة، على حصتها من مجموع الحركة في موانئ الحاويات في العالم بنسبة بلغت ٢٤,٢ في المائة.

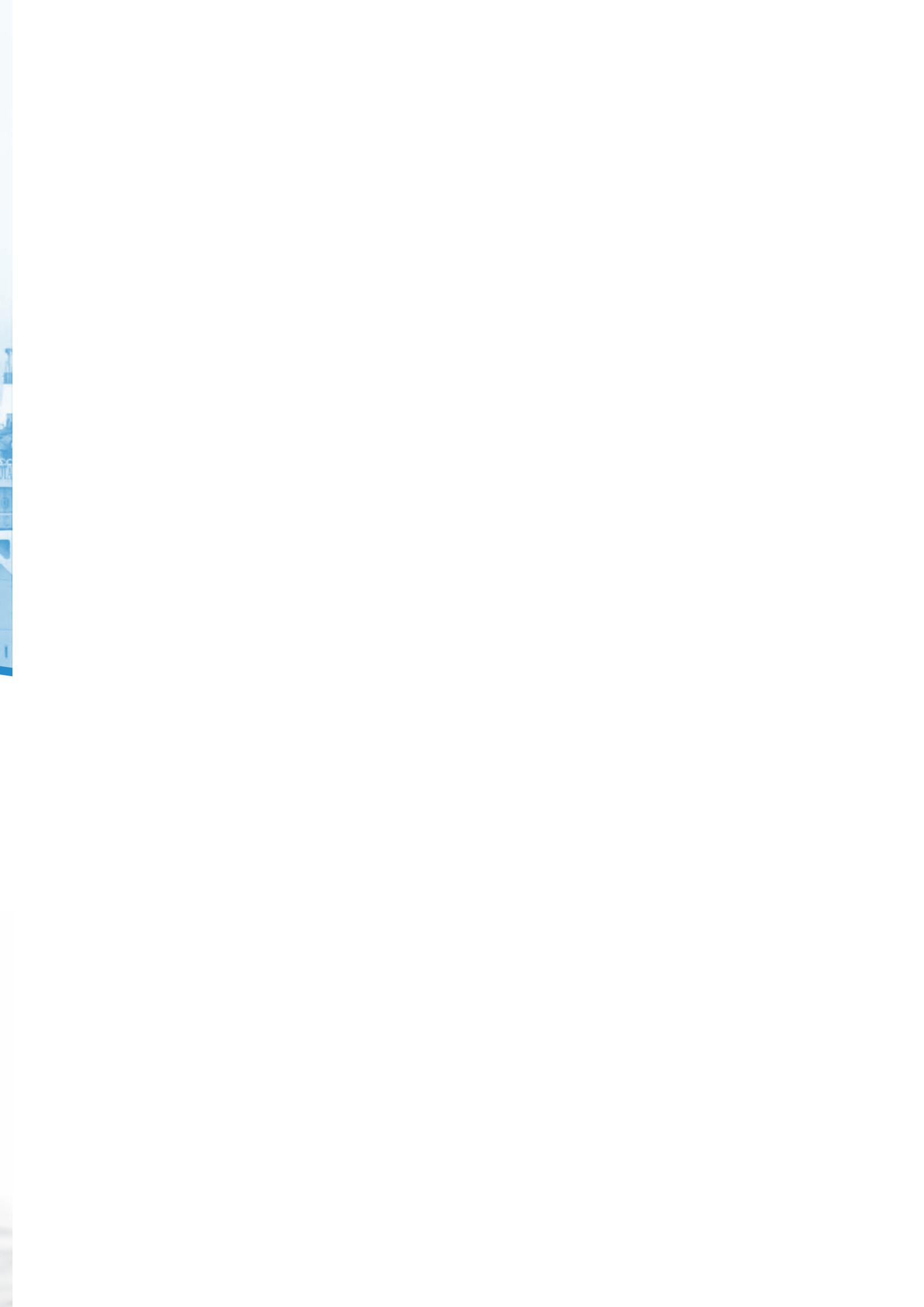
وأظهر مؤشر اتصال خطوط النقل البحري المنتظمة الذي وضعه الأونكتاد تواصل الاتجاه في عام ٢٠١٢ نحو السفن الأكبر حجماً التي يستخدمها عدد أقل من الشركات، فبين عامي ٢٠١١ و٢٠١٢، انخفض عدد الشركات التي تقدم خدمات لكل بلد بنسبة ٤,٥ في المائة، بينما زاد الحجم المتوسط لأكبر سفن الحاويات بنسبة ١١,٥ في المائة. ولم تحدم وصلات خطوط النقل البحري المنتظمة المباشرة سوى نسبة ١٧,٧ في المائة من أزواج البلدان بينما كانت المسافة في ميناء واحد على الأقل ضرورية بالنسبة لبقية أزواج البلدان.

القضايا القانونية والتطورات التنظيمية

تشمل القضايا المهمة اعتماد تعديلات على اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ في الآونة الأخيرة، بالإضافة إلى طائفة من التطورات التنظيمية ذات الصلة بالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد والسلامة البحرية والقضايا البيئية. وتشمل التدابير التنظيمية الجديدة بالذكر مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية الرامية إلى زيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري والتي اعتمدت برعاية المنظمة البحرية الدولية في تموز/يوليه ٢٠١١ ويتوقع

الناجمة عنه، بما في ذلك غازات الدفيئة وملوثات الهواء. وقد شرعت الحكومات وقطاع النقل في تعميم معيار الاستدامة في عملياتها للتخطيط وفي سياساتها وبرامجها، بيد أن بلوغ أهداف القطاع في مضمار الاستدامة على نحو فعلي وتام لم يتحقق بعد.

وإذا أُطلق العنان لهذه الأنماط غير المستدامة، فمن المرجح أن تستفحل وتثير أزمات عالمية في الطاقة والبيئة وقد تقوض أي تقدم يُحرز في مضمار التنمية المستدامة والنمو المستدام. وتقتضي ضرورات الاستدامة في قطاع نقل البضائع تخفيض استهلاك هذا القطاع من الطاقة وتقليل الانبعاثات



1

التطورات في التجارة البحرية الدولية

واصلت الشحنات البحرية الدولية نموها في عام ٢٠١١ جنباً إلى جنب مع الاقتصاد العالمي وتجارة السلع الدولية وإن كان ذلك بمعدل أقل من معدل عام ٢٠١٠. ونمت التجارة البحرية العالمية بنسبة ٤ في المائة في عام ٢٠١١ بفعل النمو القوي الذي شهدته تجارة الحاويات وتجارة السوانب الجافة، فبلغ حجم البضائع المحملة الكلي على الصعيد العالمي ٨,٧ بلايين طن. وإضافة إلى أزمة الديون السيادية في أوروبا وسواها من الصعوبات التي واجهت الاقتصادات المتقدمة، أثرت عدة عوامل أخرى سلباً في النمو العالمي. ومن أهم هذه العوامل تعاضم المخاطر المالية العالمية والاضطرابات السياسية والاجتماعية في شمال أفريقيا وغرب آسيا والكوارث الطبيعية في اليابان وتايلند التي زعزعت سلاسل الإمداد الإقليمية والعالمية، وارتفاع أسعار النفط وتقلبها وتدابير التقشف المالي واضمحلال التأثير الحافز لعام ٢٠١٠ والتوترات الجيوسياسية في مضيق هرمز. وظل كثير من هذه العوامل قائماً في عام ٢٠١٢ وقد تؤثر تأثيراً بالغاً في الآفاق العالمية الاقتصادية والتجارية، رهناً بكيفية تطورها.

ويغطي هذا الفصل التطورات التي حدثت منذ كانون الثاني/يناير ٢٠١١ حتى حزيران/يونيه ٢٠١٢، وإلى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢ حيثما كان ذلك مستطاعاً. ويستعرض الجزء ألف الأداء العام للاقتصاد العالمي وتجارة البضائع العالمية. أما الجزء بء، فيدرس التطورات في أحجام التجارة البحرية العالمية والاتجاهات الناشئة في القطاعات والأنشطة الاقتصادية التي تخلق الطلب على خدمات النقل البحري وهي تشمل قطاعات النفط والغاز والتعدين والزراعة وإنتاج الفولاذ. وأما الجزء جيم، فيسلط الأضواء على اتجاهات مختارة تُحدث في الوقت الراهن تغييراً عميقاً في بيئة النقل البحري الدولي والتجارة البحرية الدولية مع التركيز على تغير المناخ والتحول الحالي في النفوذ الاقتصادي العالمي وعلى أنماط التجارة الدولية الآخذة في التغير وارتفاع أسعار وقود السفن وتكاليف تشغيلها.

ألف- حالة الاقتصاد العالمي وتوقعاته^(١)

١- النمو الاقتصادي العالمي^(٢)

ويستعرض الجدول ١-١ النمو السنوي للنتائج المحلي العالمي خلال الفترة ٢٠٠٨-٢٠١١ والتوقعات لعام ٢٠١٢. وبينما ضعُف النمو في الاقتصادات المتقدمة في عام ٢٠١١، ظلت البلدان النامية تحرك التوسع الاقتصادي في العالم وتستأثر بصورة متزايدة بحصة أكبر من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. ويُقدَّر الأونكتاد أن هذه الحصة ازدادت من ٢١,٦ في المائة في عام ١٩٨٠ إلى ٣٢,٦ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي (بالأسعار الثابتة في عام ٢٠٠٥) في عام ٢٠١١^(٣). وفي عام ٢٠١١، ظل النمو في الصين قوياً وإن انخفض إلى ٩,٢ في المائة. ورغم ذلك، يظل هذا البلد يمثل محرك النمو الإقليمي، فمن جهة تتوسع الطبقة الوسطى فيه وتعتمد الحكومة سياسات تُشجّع النمو في الاستهلاك الخاص؛ ومن جهة أخرى، فكلما ارتقت الصين سلم القيمة، أخذت شركات التصنيع ذات القيمة المنخفضة تنقل نشاطها إلى بلدان أخرى تتدنى فيها الأجور مثل بنغلاديش وفيت نام^(٤).

وتباطأ النمو في أمريكا اللاتينية في عام ٢٠١١ مبرزاً نهاية التأثير الحافز والنمو البطيء في أوروبا والانتعاش المتعثر في الولايات المتحدة. وأعاقت الاضطرابات في شمال أفريقيا النمو الذي يظل عرضة لانعدام الاستقرار السياسي وتقلب أسعار السلع الأساسية وحالات الجفاف المحتملة. بيد أن التوقعات المتعلقة بهذه المنطقة قد تحسّن نظراً للاكتشافات الجديدة من الغاز في تترانيا وموزامبيق واكتشافات البترول الواعدة في كينيا وغرب أفريقيا^(٥). أما أقل البلدان نمواً، فتوسعت اقتصاداتها بنسبة ٤ في المائة في عام ٢٠١١ منخفضة من ٥,٨ في المائة في عام ٢٠١٠، عاكسة إلى حد ما ضعف الطلب العالمي وتباطؤ الاقتصاد الصيني. ونمت الاقتصادات الانتقالية بنسبة ٤,٥ في المائة مع تواصل النمو بفعل ارتفاع أسعار السلع الأساسية وزيادة الإنفاق على البنى التحتية العامة والإنتاج الزراعي الوفير.

وأبرزت التطورات الاقتصادية في عام ٢٠١١ تواصل الترابط الوثيق بين الاقتصادات وأضعفت شيئاً ما الحجج الداعية إلى فك الارتباط المحتمل في النمو بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية. وابتداءً من الفصل الثاني من عام ٢٠١١، أخذ النمو الاقتصادي يتراجع في أغلب البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية، موحياً بذلك إلى أن هذه البلدان ليست بمنأى عن المشاكل التي تواجه الاقتصادات المتقدمة حيث لها تظل عرضة لانتقال العدوى بقنوات شتى منها التجارة وسلاسل الإمداد

ففر نشاط الاقتصاد العالمي في عام ٢٠١١ فما الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٢,٧ في المائة مقابل ٤,١ في المائة في عام ٢٠١٠. وإضافة إلى أزمة الديون السيادية في أوروبا، والانتعاش البطيء في الولايات المتحدة وغيرهما من الصعاب التي تواجه الاقتصادات المتقدمة، أثر عدة عوامل سلباً على النمو العالمي. ومن هذه العوامل تعاضم المخاطر المالية العالمية والاضطرابات السياسية والاجتماعية في شمال أفريقيا وغرب آسيا والكوارث الطبيعية التي وقعت في اليابان وتايلند وتسببت في اضطراب سلاسل الإمداد الإقليمية والعالمية، وارتفاع أسعار النفط وتقلبها وتدبير التقشف المالي واضمحلال التأثير الحافز لعام ٢٠١٠ والتوترات الجيوسياسية في مضيق هرمز. وظل كثير من هذه العوامل قائماً في عام ٢٠١٢ وقد تؤثر تأثيراً بالغاً في الآفاق العالمية الاقتصادية والتجارية، رهناً بكيفية تطورها.

وفي عام ٢٠١١، ظلت حركة الناتج الإجمالي العالمي تقترن بحركة الإنتاج الصناعي وتجارة البضائع والشحنات البحرية على النحو المبين في الشكل ١-١. وخلال تلك السنة، تراجع الإنتاج الصناعي في بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي فيما بنسبة متواضعة بلغت ٢,١ في المائة، منخفضاً من ٨,٥ في المائة في عام ٢٠١٠. وانخفض الإنتاج الصناعي في اليابان بأكثر من ٢ في المائة عاكساً بذلك التأثيرات الناجمة عن تضافر الزلازل والتسونامي والحادث النووي الذي وقع في عام آذار/مارس ٢٠١١، فضلاً عن الانقطاعات في سلاسل الإمداد التي سببتها الفيضانات في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١ في تايلند.

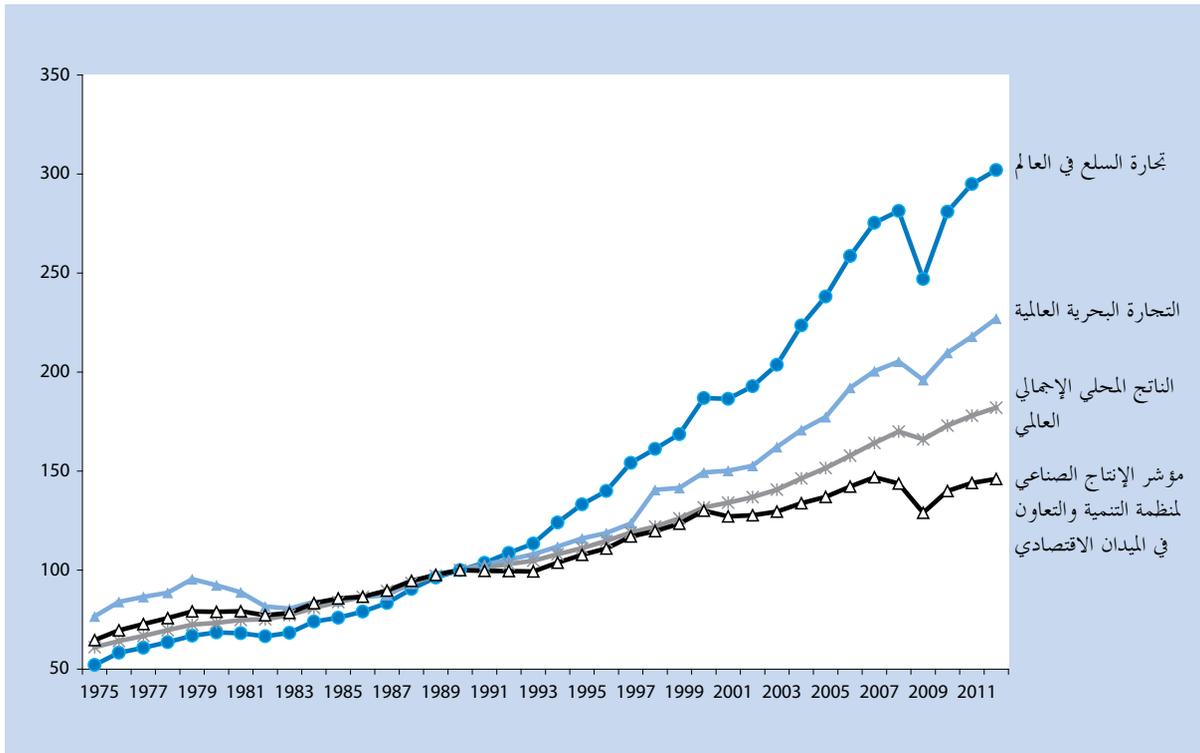
وكان للسياسات النقدية التي اتسمت بمزيد من التشدد في المناطق المتقدمة ضلع في إبطاء النمو في النشاط الصناعي، فعلى سبيل المثال، نما الإنتاج الصناعي في الصين بنحو ١٤ في المائة، منخفضاً من ١٦ في المائة في عام ٢٠١٠. ووسعت البرازيل والهند والاتحاد الروسي إنتاجها الصناعي أيضاً، وإن كان بمعدل أبطأ من عام ٢٠١٠. وأدت الفيضانات في تايلند إلى تخفيض إنتاجها الصناعي بشدة بلغت ٤٨ في المائة في تشرين الأول/أكتوبر وتشرين الثاني/نوفمبر وخفضت الإنتاج في سنغافورة وهونغ كونغ (الصين) وماليزيا ومقاطعة تايوان الصينية وذلك بفعل الانقطاعات في سلاسل الإمداد.

وفي عام ٢٠١١، زادت أسعار النفط بأكثر من ٤٠ في المائة وبلغت في المتوسط ١١٢ دولاراً للبرميل رغم إطلاق المخزونات الاستراتيجية من الدول الأعضاء في وكالة الطاقة الدولية. وأسفرت الزيادة البالغة ٣٢ دولار في متوسط سعر البترول خلال عام ٢٠١١ عن تحويل صافٍ لمبلغ ٤٥٠ بليون دولار من البلدان المستوردة للنفط للبلدان المصدرة له^(٨). ويقدر صندوق النقد الدولي أن توقف إمداد النفط من جمهورية إيران الإسلامية بسبب الجزاءات قد يؤدي إلى ارتفاع السعر العالمي بنسبة تتراوح بين ٢٠ و٣٠ في المائة في البداية، إذا لم يسُد منتجون آخرون هذا النقص^(٩). وفي ظل أوضاع اقتصادية ضعيفة نسبياً، قد تؤدي زيادة أسعار البترول بصورة منتظمة خلال السنتين القادمتين إلى تخفيض النمو بمقدار ٠,٥ إلى ١ في المائة، حسب صندوق النقد الدولي^(١٠).

والنظام المالي العالمي. واستقراً للمستقبل، يتوقع أن يواصل النمو الاقتصادي العالمي تراجعاً في عام ٢٠١٢. وتكتنف هذه التوقعات درجة عالية من الشكوك، ولا يمكن استبعاد انحدارها إلى أدنى من ذلك. ويظل احتمال تفاقم وضع الديون في أوروبا بمصدر انشغال عميق رغم الجهود المبذولة في الوقت الحالي لاحتواء الأزمة وتفادي انتقال العدوى بها، مثل زيادة التعهدات لصندوق النقد الدولي لرفع موارده لتفوق ١ تريليون دولار^(١١). ولوضع هذا الأمر في سياقه، قدم صندوق النقد الدولي مبلغ ٣٠ بليون يورو و٢٨ بليون يورو في أيار/مايو ٢٠١٠ وأبريل/نيسان، على التوالي^(١٢).

وتمثل تطورات أسعار النفط باعثاً آخر على القلق، إذ إن استمرار الأسعار المرتفعة والمتقلبة قد يكبح الطلب العالمي.

الشكل ١-١ مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، ومؤشرات الناتج المحلي الإجمالي على مستوى العالم وتجارة السلع العالمية والتجارة البحرية العالمية (١٩٩٠ = ١٠٠)



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى: OECD Main Economic Indicators, May 2012، الأونكتاد، تقرير التجارة والتنمية ٢٠١٢؛ الأونكتاد، استعراض النقل البحري، إصدارات مختلفة؛ WTO's International Trade Statistics 2010, Table A1a; and the World Trade Organization (WTO) press release issued, WTO press release 658, April 2012, *World trade 2011, prospects for 2012*. وحُسب مؤشر عام ٢٠١٢ للتجارة البحرية على أساس معدل النمو المتوقع من قبل Clarkson Research Services, in *Shipping Review & Outlook*, Spring 2012.

الجدول ١-١ النمو الاقتصادي العالمي، ١٩٩١-٢٠١٢ (النسبة المئوية للتغير السنوي)

المنطقة/البلد	٢٠٠٤-١٩٩١ (المتوسط) ^١	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢ ^٢
العالم	٢,٩	١,٥	٢,٣-	٤,١	٢,٧	٢,٣
الاقتصادات المتقدمة	٢,٦	٠,٠	٣,٩-	٢,٨	١,٤	١,١
ومنها:						
الولايات المتحدة	٣,٤	٠,٤-	٣,٥-	٣,٠	١,٧	٢,٠
اليابان	١,٠	١,٠-	٥,٥-	٤,٤	٠,٧-	٢,٢
الاتحاد الأوروبي (٢٧)	٢,٣	٠,٣	٤,٤-	٢,١	١,٥	٠,٣-
ومنه:						
ألمانيا	١,٥	١,١	٥,١-	٣,٧	٣,٠	٠,٩
فرنسا	٢,٠	٠,١-	٣,١-	١,٧	١,٧	٠,٣
إيطاليا	١,٦	١,٢-	٥,٥-	١,٨	٠,٤	١,٩-
المملكة المتحدة	٣,١	١,١-	٤,٤-	٢,١	٠,٧	٠,٦-
الاقتصادات النامية	٤,٧	٥,٣	٢,٤	٧,٥	٥,٩	٤,٩
ومنها:						
أفريقيا	٣,٢	٤,٨	٠,٩	٤,٥	٢,٥	٤,١
جنوب أفريقيا	٢,٥	٣,٦	١,٧-	٢,٨	٣,١	٢,٧
آسيا	٥,٩	٥,٩	٤,١	٨,٤	٦,٨	٥,٥
رابطة أمم جنوب شرق آسيا	٤,٩	٤,٠	١,٣	٨,٠	٤,٥	٤,٩
الصين	٩,٩	٩,٦	٩,٢	١٠,٤	٩,٢	٧,٩
الهند	٥,٩	٧,٥	٧,٠	٩,٠	٧,٠	٦,٠
جمهورية كوريا	٥,٠	٢,٣	٠,٣	٦,٢	٣,٦	٣,٣
أمريكا الجنوبية والبحر الكاريبي	٢,٧	٤,٠	٢,٠-	٦,٠	٤,٣	٣,٤
البرازيل	٢,٦	٥,٢	٠,٣-	٧,٥	٢,٧	٢,٠
أقل البلدان نمواً	٥,٢	٧,٧	٥,٠	٥,٨	٤,٠	٤,١
الاقتصادات الانتقالية	..	٥,٢	٦,٥-	٤,٢	٤,٥	٤,٣
ومنها:						
الاتحاد الروسي	..	٥,٢	٧,٨-	٤,٠	٤,٣	٤,٧

المصدر: الأونكتاد، تقرير التجارة والتنمية، ٢٠١٢، الجدول ١-١ نمو الإنتاج العالمي، ٢٠٠٤-٢٠١٢.

(أ) متوسط النسبة المئوية للتغير

(ب) توقعات

٢- تجارة السلع العالمية

بصفة خاصة التجارة في عام ٢٠١١ فأحدثت اضطراباً في سلاسل الإمداد وعمليات الإنتاج في اليابان وتايلند، فضلاً عن الاضطرابات المدنية في شمال أفريقيا واضطراب إمدادات النفط من ليبيا. وفي الوقت نفسه، زادت قيمة صادرات السلع العالمية بمقدار ١٩ في المائة بفعل أسعار السلع الأساسية المرتفعة لتصل إلى ١٨,٢ تريليون دولار، مسجلة تراجعاً نسبياً من نسبة ٢٢ في المائة المسجلة في عام ٢٠١٠^(١).

بالاقتران مع الاقتصاد العالمي فقد النمو في حجم تجارة السلع العالمية (أي التجارة بالأرقام الحقيقية معدلة لاحتساب التضخم وتقلبات معدلات الصرف) حيويته شيئاً فشيئاً في عام ٢٠١١ وتوسع بمعدل سنوي قدره ٥,٩ في المائة، أي بانخفاض حاد من نسبة ١٣,٩ في المائة المسجلة في عام ٢٠١٠. وإضافة إلى اقتصاد عالمي أكثر ضعفاً، أعاققت الصدمات الطبيعية

واستقراءً للمستقبل، تتوقع منظمة التجارة العالمية مزيداً من التراجع في نمو التجارة إذ يُتَظَنر أن تنمو أحجام تجارة السلع الدولية بنسبة لا تتعدى ٢,٥ في المائة في عام ٢٠١٢، وهي نسبة تقل عن متوسط النسبة المسجلة خلال الفترة ١٩٩٠-٢٠٠٨ وقدرها ٦ في المائة.

وفضلاً عن الشكوك التي تكثفت الاقتصاد العالمي في الوقت الحالي، يتعمم أفق تجارة السلع أيضاً باحتمال حدوث قصور في التمويل التجاري^(١٤). وكشف تقرير صادر عن غرفة التجارة الدولية وصندوق النقد الدولي النقاب عن توقعات متشائمة للتمويل التجاري في عام ٢٠١٢^(١٥). وتوقع أكثر من ٥٠ في المائة ممن ردوا على استطلاع في هذا الصدد أن يتحسن التمويل التجاري في آسيا بينما أبدى ١٦ في المائة فقط تفاؤهم بشأن التمويل التجاري في أوروبا^(١٦).

وتمثل تكاثر التدابير الحمائية مبعثاً آخر للشكوك نظراً للمناخ الاقتصادي الصعب السائد في الوقت الحالي وعدم إحراز تقدم في اعتماد نظام التجارة المتعدد الأطراف في إطار مفاوضات جولة الدوحة التي ترعاها منظمة التجارة العالمية. وفي اجتماع مجموعة العشرين المعقود في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١، أكد شدد المشاركون التزامهم بالتجارة الحرة ونظام التجارة المتعدد الأطراف^(١٧). بيد أن ١٢٤ تدبيراً تقييدياً جديداً سُجِّلَت منذ منتصف تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١ وهي تؤثر على ١,١ في المائة من الواردات العالمية^(١٨). وتشمل التدابير المعنية تدابير لتصحيح التجارة وزيادات في التعريفات ورخص الاستيراد والضوابط الجمركية^(١٩).

وكان أداء الاقتصادات المتقدمة أفضل مما كان متوقعاً فارتفعت الصادرات بنسبة ٥,١ في المائة بفضل نمو الصادرات بقوة وسرعة في الولايات المتحدة (٧,٢ في المائة) والاتحاد الأوروبي (٦ في المائة). بيد أن الصادرات من اليابان تقلصت بنسبة ٠,٤ في المائة.

ونمت صادرات البلدان النامية بنسبة ٧ في المائة بقيادة آسيا (٤,٤ في المائة) والهند بوجه خاص (١٣,٧ في المائة) والصين (١٢,٨ في المائة) وجمهورية كوريا (١١,٢ في المائة). وتراجعت الصادرات في تايلند بنسبة ٥,١ في المائة تراجعاً يُعزى في المقام الأول لانخفاض شحنات البترول الليبي بنسبة ٧٥ في المائة^(٢٠).

وأدى تراجع الطلب والنمو الضعيف بوجه عام في الاقتصادات المتقدمة إلى إضعاف الواردات في المناطق المتقدمة ففي عام ٢٠١١، نمت الواردات بنسبة متواضعة بلغت ٣,٥ في المائة، مسجلة انخفاضاً حاداً من نسبة ١١ في المائة المسجلة في عام ٢٠١٠. وسجلت اليابان أبطأ نمو (١,٩ في المائة) يليها الاتحاد الأوروبي (٣,٢ في المائة) والولايات المتحدة (٣,٧ في المائة)، حسب الترتيب التصاعدي.

وزادت الواردات إلى البلدان النامية بمعدل أسرع بكثير بلغ ٦,٢ في المائة، إذ استفادت المناطق المصدرة للموارد من أسعار السلع الأساسية المؤاتية. ونمت الواردات إلى أمريكا اللاتينية وأفريقيا بنسبة ٧,١ في المائة و٣,٩ في المائة، على التوالي. وفي تطور منفصل، يُغيّر انخفاض حدث في الآونة الأخيرة في فوائض التجارة الكبيرة عادة في اليابان والصين من شكل التجارة ويمثل تطوراً مستحسنًا فهو قد ينطوي على إعادة توازن الاقتصاد العالمي (انظر الجدول ٢-١)^(٢١).

الجدول ٢-١ نمو حجم تجارة السلع، حسب مجموعات البلدان والمنطقة الجغرافية، ٢٠٠٨-٢٠١١ (النسبة المئوية للتغير)

الواردات				البلدان/المناطق	الصادرات			
٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨		٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨
٥,٠	١٤,١	١٣,٤-	٢,٥	العالم	٥,٩	١٣,٩	١٣,١-	٢,٤
٣,٥	١١,٠	١٤,٥-	٠,٢-	الاقتصادات المتقدمة	٥,١	١٣,٢	١٥,٢-	٢,٥
ومنها:								
١,٩	١٠,١	١٢,٤-	٠,٦-	اليابان	٠,٤-	٢٧,٥	٢٤,٩-	٢,٣

الواردات				البلدان/المناطق	الصادرات			
٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨		٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨
٣,٧	١٤,٨	١٦,٤-	٣,٧-	الولايات المتحدة	٧,٢	١٥,٣	١٤,٩-	٥,٥
٣,٢	١٠,٠	١٤,٢-	٠,٨	الاتحاد الأوروبي	٦,٠	١٢,٠	١٤,٣-	٢,٤
٦,٢	١٩,٢	٩,٩-	٦,٦	الاقتصادات النامية	٧,٠	١٥,٤	٩,٧-	٣,٢
ومنهما:								
٣,٩	٧,١	٣,٩-	١٠,٦	أفريقيا	٥,١-	٨,٧	٩,٧-	٣,١-
٧,١	٢٣,٣	١٧,٩-	٨,٥	أمريكا اللاتينية والكاريبي	٣,٤	١٠,٣	١١,٠-	٠,٣-
٦,١	٢١,٩	١٦,٣-	٨,٠	آسيا	٤,٥	١٨,٨	١٠,٩-	١,٦
ومنهما								
٦,١	٢١,٩	١٦,٣-	٨	رابطة أمم جنوب شرق آسيا	٤,٥	١٨,٨	١٠,٩-	١,٨
١٠,٦	٣٠,٨	١,٨-	٢,٣	الصين	١٢,٨	٢٩,٠	١٣,٩-	١٠,٦
٥,٣	١٣,٨	٠,٨-	٢٩,٧	الهند	١٣,٧	٥,٩	٦,٦-	١٦,٨
٦,٧	١٧,٤	٢,٧-	٠,٧	جمهورية كوريا	١١,٢	١٥,٣	٢,٦	٨,٨
١٧,٠	١٥,٥	٢٨,٦-	١٥,٥	الاقتصادات الانتقالية	٦,٠	١١,٥	١٤,٤-	٠,٢-

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، على أساس دليل الأونكتاد للإحصاءات وتقرير التجارة والتنمية، ٢٠١٢. (أ) بيانات أحجام التجارة مستمدة من قيم سلع التجارة الدولية بعد تخفيضها وفقاً للأرقام القياسية لقيم الوحدات للأونكتاد.

باء- التجارة البحرية العالمية^(٢٠)

١- الاتجاهات العامة في التجارة البحرية

على الواردات في الصين وهو البلد الذي يمثل ثلثي أحجام التجارة العالمية من ركاز الحديد. وظلت أحجام تجارة الناقلات الصهرية (النفط الخام ومنتجات البترول المكررة والبتروول والغاز المسيلان) ساكنة على وجه التقريب فنمت بأقل من ١ في المائة بسبب انخفاض أحجام النفط الخام. وزادت تجارة منتجات البترول والغاز المكررة معاً بنسبة ٥,١ في المائة وهي زيادة تعود إلى الانتعاش الذي شهدته تجارة الغاز الطبيعي المسيل، في المقام الأول.

وكما يتجلى في الجدولين ٣-١ و ٤-١ وفي الشكل ٢-١ التي تورد أحجام التجارة البحرية (بالأطنان)، ظلت تجارة النفط تمثل زهاء ثلث المجموع في عام ٢٠١١. وخلال تلك السنة نفسها، استأثرت البضائع الجافة التي تدرج في عدادها السوائب الجافة الرئيسية والثانوية وتجارة الحاويات والبضائع العامة بالثلثين المتبقين من السوق. وكنسبة من مجموع البضائع الجافة، مثلت السوائب الرئيسية ٤١,٦ في المائة وتجارة الحاويات ٢٣,٣ في المائة والسوائب الثانوية ٢٠,٨ في المائة. أما الحصة المتبقية البالغة ١٤,٣ في المائة، فمثلتها البضائع الجافة الأخرى، ومن بينها البضائع العامة.

تشير البيانات الأولية إلى أن التجارة البحرية العالمية ظلت متماسكة في عام ٢٠١١ ونمت بنسبة ٤ في المائة فبلغت أحجامها الكلية ٨,٧ بليون طن (الجدولان ٣-١ و ٤-١ والشكل ٢-١). ويعزى هذا التوسع إلى النمو السريع الذي اتسمت به أحجام البضائع الجافة (٥,٦ في المائة) بفضل ارتفاع تجارة الحاويات وتجارة السوائب الرئيسية اللتين نمتا بنسبة ٨,٦ في المائة و ٥,٤ في المائة (معبراً عنها بالأطنان)، على التوالي.

وفي عام ٢٠١١، دعمت تجارة الخطوط غير الرئيسية تدفقات تجارة الحاويات؛ إذ ظلت الولايات المتحدة وأوروبا تكافحان النمو البطيء وعدم اليقين، بينما ظلت أحجام السوائب الجافة متماسكة بفعل تواصل الطلب على الواردات من المواد الخام في الاقتصادات النامية الكبيرة، لا سيما الصين والهند. وتعززت تدفقات السوائب الجافة الخمسة الرئيسية بفعل النمو في تجارة ركاز الحديد (٦ في المائة) التي تعزى إليها قوة الطلب

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

السنة	النفط والغاز	السلع السائبة الرئيسية ^(ب)	البضائع الجافة الأخرى	المجموع (جميع البضائع)
١٩٧٠	١ ٤٤٠	٤٤٨	٧١٧	٢ ٦٠٥
١٩٨٠	١ ٨٧١	٦٠٨	١ ٢٢٥	٣ ٧٠٤
١٩٩٠	١ ٧٥٥	٩٨٨	١ ٢٦٥	٤ ٠٠٨
٢٠٠٠	٢ ١٦٣	١ ٢٩٥	٢ ٥٢٦	٥ ٩٨٤
٢٠٠٥	٢ ٤٢٢	١ ٧٠٩	٢ ٩٧٨	٧ ١٠٩
٢٠٠٦	٢ ٦٩٨	١ ٨١٤	٣ ١٨٨	٧ ٧٠٠
٢٠٠٧	٢ ٧٤٧	١ ٩٥٣	٣ ٣٣٤	٨ ٠٣٤
٢٠٠٨	٢ ٧٤٢	٢ ٠٦٥	٣ ٤٢٢	٨ ٢٢٩
٢٠٠٩	٢ ٦٤٢	٢ ٠٨٥	٣ ١٣١	٧ ٨٥٨
٢٠١٠	٢ ٧٧٢	٢ ٣٣٥	٣ ٣٠٢	٨ ٤٠٩
٢٠١١	٢ ٧٩٦	٢ ٤٧٧	٣ ٤٧٥	٨ ٧٤٨

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة على النحو الوارد على مواقع الحكومات أو قطاع الموانئ أو المصادر المتخصصة ذات الصلة على شبكة الإنترنت، ونقحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعده واستكملت لتعكس تحسن الإبلاغ، بما في ذلك توفير أرقام أحدث ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. وبيانات عام ٢٠١١ مُقدّرة استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

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

غير أن ملامح صورة أخرى تتكشف عند النظر في مساهمة هذه القطاعات من السوق في قيمة التجارة البحرية العالمية. ولئن كانت البيانات الحديثة، بما فيها بيانات عام ٢٠١١، غير متاحة بيسر، فإن التقديرات الحالية لعام ٢٠٠٧ قد تبرز ملامح توزيع التجارة البحرية العالمية حسب القيمة وتتيح عقد بعض المقارنات. ففي عام ٢٠٠٧، لا تعزى الحصة الأعلى من التجارة العالمية إلى بضائع الناقلات الصهريجية (النفط والغاز) بل إلى البضائع المعبأة في حاويات التي استأثرت بأكثر من ٥٠ في المائة من المجموع، مما يعبر عن القيمة الأعلى للبضائع المنقولة في حاويات. وبلغت حصة تجارة الناقلات الصهريجية أقل من ٢٥ في المائة، بينما استأثرت البضائع العامة والبضائع الجافة بنسبة ٢٠ في المائة و٦ في المائة من القيمة، على التوالي^(٢١). ويُظهر تحليل أقرب عهداً لبيانات التجارة في عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩ الصادر عن الأمم المتحدة زيادة في قيمة بضائع السوائب الجافة تُجسّد إلى حد بعيد قوة طلب البلدان النامية الناشئة، لا سيما الصين، على الواردات من هذه السلع الأساسية^(٢٢).

الجدول ٤-١ التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١١ حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان والمنطقة

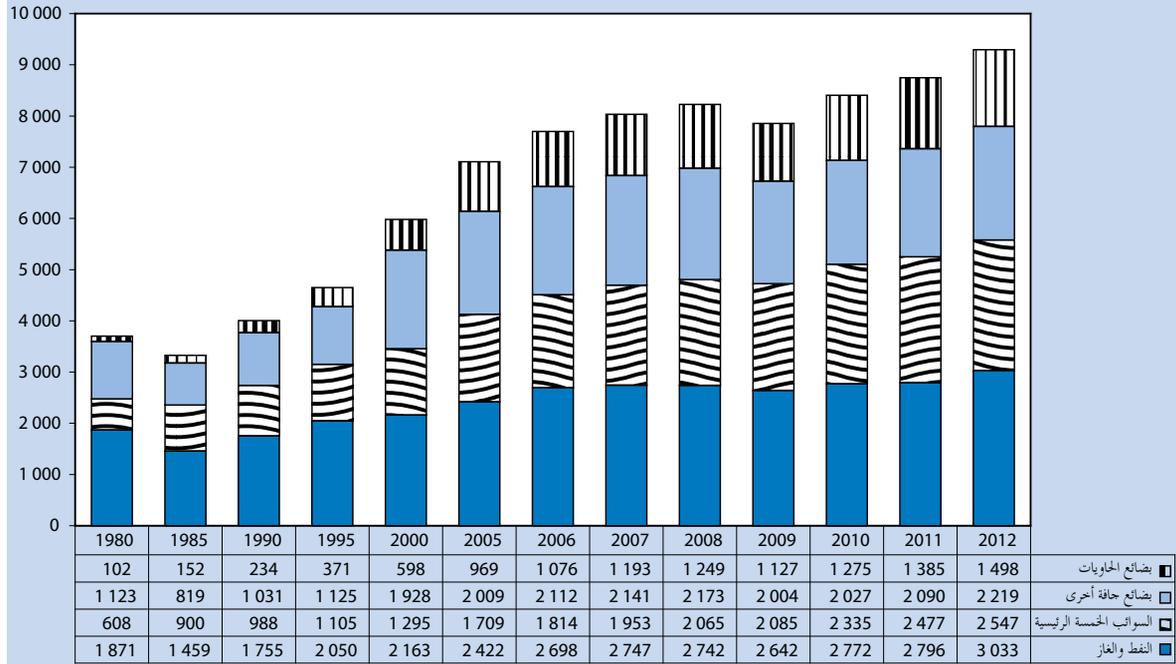
مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة			البضائع المفرغة				
		المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	
بملايين الأطنان									
العالم	٢٠٠٦	٧٧٠٠,٣	١٧٨٣,٤	٩١٤,٨	٥٠٠٢,١	٧٨٧٨,٣	١٩٣١,٢	٨٩٣,٧	٥٠٥٣,٤
	٢٠٠٧	٨٠٣٤,١	١٨١٣,٤	٩٣٣,٥	٥٢٨٧,١	٨١٤٠,٢	١٩٩٥,٧	٩٠٣,٨	٥٢٤٠,٨
	٢٠٠٨	٨٢٢٩,٥	١٧٨٥,٢	٩٥٧,٠	٥٤٨٧,٢	٨٢٨٦,٣	١٩٤٢,٣	٩٣٤,٩	٥٤٠٩,٢
	٢٠٠٩	٧٨٥٨,٠	١٧١٠,٥	٩٣١,١	٥٢١٦,٤	٧٨٣٢,٠	١٨٧٤,١	٩٢١,٣	٥٠٣٦,٦
	٢٠١٠	٨٤٠٨,٩	١٧٨٧,٧	٩٨٣,٨	٥٦٣٧,٥	٨٤٤٣,٨	١٩٣٣,٢	٩٧٩,٢	٥٥٣١,٤
	٢٠١١	٨٧٤٧,٧	١٧٦٢,٤	١٠٣٣,٥	٥٩٥١,٩	٨٧٦٩,٣	١٩٠٧,٠	١٠٣٨,٦	٥٨٢٣,٧
الاقتصادات المتقدمة	٢٠٠٦	٢٤٦٠,٥	١٣٢,٩	٣٣٦,٤	١٩٩١,٣	٤١٦٤,٧	١٢٨٢,٠	٥٣٥,٥	٢٣٤٧,٢
	٢٠٠٧	٢٦٠٨,٩	١٣٥,١	٣٦٣,٠	٢١١٠,٨	٣٩٩٠,٥	١٢٤٦,٠	٥٢٤,٠	٢٢٢٠,٥
	٢٠٠٨	٢٧١٥,٤	١٢٩,٠	٤٠٥,٣	٢١٨١,١	٤٠٠٧,٩	١٢٥١,١	٥٢٣,٨	٢٢٣٣,٠
	٢٠٠٩	٢٥٥٤,٣	١١٥,٠	٣٨٣,٨	٢٠٥٥,٥	٣٣٧٤,٤	١١٢٥,٣	٥٢٩,٩	١٧١٩,٢
	٢٠١٠	٢٨٦٥,٤	١٣٥,٩	٤٢٢,٣	٢٣٠٧,٣	٣٦٠٤,٥	١١٦٥,٤	٥٢٢,٦	١٩١٦,٥
	٢٠١١	٢٩٦٦,٢	١٢٣,٣	٤٢٣,٣	٢٤١٩,٥	٣٦١٥,٣	١١٠٩,٦	٥٦٩,٩	١٩٣٥,٧
الاقتصادات الانتقالية	٢٠٠٦	٤١٠,٣	١٢٣,١	٤١,٣	٢٤٥,٩	٧٠,٦	٥,٦	٣,١	٦١,٩
	٢٠٠٧	٤٠٧,٩	١٢٤,٤	٣٩,٩	٢٤٣,٧	٧٦,٨	٧,٣	٣,٥	٦٦,٠
	٢٠٠٨	٤٣١,٥	١٣٨,٢	٣٦,٧	٢٥٦,٦	٨٩,٣	٦,٣	٣,٨	٧٩,٢
	٢٠٠٩	٥٠٥,٣	١٤٢,١	٤٤,٤	٣١٨,٨	٩٣,٣	٣,٥	٤,٦	٨٥,٣
	٢٠١٠	٥١٥,٧	١٥٠,٢	٤٥,٩	٣١٩,٧	١٢٢,١	٣,٥	٤,٦	١١٤,٠
	٢٠١١	٥١٠,٤	١٣٨,٧	٤٩,٧	٣٢٢,٠	١٥٤,٧	٤,٢	٤,٤	١٤٦,١
الاقتصادات النامية	٢٠٠٦	٤٨٢٩,٥	١٥٢٧,٥	٥٣٧,١	٢٧٦٥,٠	٣٦٤٢,٩	٦٤٣,٦	٣٥٥,١	٢٦٤٤,٣
	٢٠٠٧	٥٠٢٠,٨	١٥٥٣,٩	٥٣٠,٧	٢٩٣٢,٦	٤٠٧٣,٠	٧٤٢,٤	٣٧٦,٣	٢٩٥٤,٣
	٢٠٠٨	٥٠٨٢,٦	١٥١٨,٠	٥١٥,١	٣٠٤٩,٦	٤١٨٩,١	٦٨٤,٩	٤٠٧,٢	٣٠٩٧,٠
	٢٠٠٩	٤٧٩٨,٤	١٤٥٣,٥	٥٠٢,٩	٢٨٤٢,٠	٤٣٦٤,٢	٧٤٥,٣	٣٨٦,٩	٣٢٣٢,١
	٢٠١٠	٥٠٢٧,٨	١٥٠١,٦	٥١٥,٦	٣٠١٠,٥	٤٧١٧,٣	٧٦٤,٤	٤٥٢,٠	٣٥٠٠,٩
	٢٠١١	٥٢٧١,٢	١٥٠٠,٣	٥٦٠,٥	٣٢١٠,٣	٤٩٩٩,٣	٧٩٣,٢	٤٦٤,٣	٣٧٤١,٨
أفريقيا	٢٠٠٦	٧٢١,٩	٣٥٣,٨	٨٦,٠	٢٨٢,٢	٣٤٩,٨	٤١,٣	٣٩,٤	٢٦٩,١
	٢٠٠٧	٧٣٢,٠	٣٦٢,٥	٨١,٨	٢٨٧,٦	٣٨٠,٠	٤٥,٧	٤٤,٥	٢٨٩,٨
	٢٠٠٨	٧٦٦,٧	٣٧٩,٢	٨٣,٣	٣٠٤,٢	٣٧٦,٦	٤٥,٠	٤٣,٥	٢٨٨,١
	٢٠٠٩	٧٠٨,٠	٣٥٤,٠	٨٣,٠	٢٧١,٠	٣٨٦,٨	٤٤,٦	٣٩,٧	٣٠٢,٥
	٢٠١٠	٧٥٤,٠	٣٥١,١	٩٢,٠	٣١٠,٩	٤١٦,٩	٤٢,٧	٤٠,٥	٣٣٣,٧
	٢٠١١	٧٨٧,٧	٣٤٤,٥	١٠٨,٩	٣٣٤,٢	٣٧١,٣	٤٠,١	٤٣,٤	٢٨٧,٨
الأمريكتان	٢٠٠٦	١٠٣٠,٧	٢٥١,٣	٩٣,٩	٦٨٥,٥	٣٧٣,٤	٤٩,٦	٦٠,١	٢٦٣,٧
	٢٠٠٧	١٠٦٧,١	٢٥٢,٣	٩٠,٧	٧٢٤,٢	٤١٥,٩	٧٦,٠	٦٤,٠	٢٧٥,٩

البضائع المقرغة		البضائع المحملة						السنة	مجموعات البلدان
منتجات جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع	بضائع جافة	منتجات نفطية وغاز	نفط خام	المجموع		
٢٩٢,٧	٦٩,٩	٧٤,٢	٤٣٦,٨	٧٨٠,٦	٩٣,٠	٢٣٤,٦	١ ١٠٨,٢	٢٠٠٨	
٢٣٤,٠	٧٣,٦	٦٤,٤	٣٧١,٩	٧٣٠,١	٧٤,٠	٢٢٥,٧	١ ٠٢٩,٨	٢٠٠٩	
٣٠٤,٢	٧٤,٧	٦٩,٩	٤٤٨,٧	٨٤٦,٠	٨٥,١	٢٤١,٦	١ ١٧٢,٦	٢٠١٠	
٣٣٨,١	٧٩,٣	٧٤,١	٤٩١,٥	٩١٢,٤	٩٣,٥	٢٥٤,٠	١ ٢٦٠,٠	٢٠١١	
٢ ١٠٥,٣	٢٤٨,٨	٥٥٢,٧	٢ ٩٠٦,٨	١ ٧٩٤,٨	٣٥٧,٠	٩٢١,٢	٣ ٠٧٣,١	٢٠٠٦	آسيا
٢ ٣٨٢,١	٢٦٠,٨	٦٢٠,٧	٣ ٢٦٣,٦	١ ٩١٨,٣	٣٥٨,١	٩٣٨,٢	٣ ٢١٤,٦	٢٠٠٧	
٢ ٥٠٩,٥	٢٨٦,٨	٥٦٥,٦	٣ ٣٦١,٩	١ ٩٦٢,٢	٣٣٨,٦	٩٠٢,٧	٣ ٢٠٣,٦	٢٠٠٨	
٢ ٦٨٦,٢	٢٦٩,٩	٦٣٦,٣	٣ ٥٩٢,٤	١ ٨٣٦,٣	٣٤٥,٨	٨٧٢,٣	٣ ٠٥٤,٣	٢٠٠٩	
٢ ٨٥٣,٤	٣٣٣,١	٦٥١,٨	٣ ٨٣٨,٢	١ ٨٤٨,٨	٣٣٨,٣	٩٠٧,٥	٣ ٠٩٤,٦	٢٠١٠	
٣ ١٠٥,٣	٣٣٧,٧	٦٧٩,٠	٤ ١٢٢,٠	١ ٩٥٨,٤	٣٥٧,٩	٩٠٠,١	٣ ٢١٦,٤	٢٠١١	
٦,٢	٦,٧	٠,٠	١٢,٩	٢,٥	٠,١	١,٢	٣,٨	٢٠٠٦	أوقيانيا
٦,٥	٧,٠	٠,٠	١٣,٥	٢,٥	٠,١	٠,٩	٧,١	٢٠٠٧	
٦,٧	٧,١	٠,٠	١٣,٨	٢,٦	٠,١	١,٥	٤,٢	٢٠٠٨	
٩,٥	٣,٦	٠,٠	١٣,١	٤,٦	٠,٢	١,٥	٦,٣	٢٠٠٩	
٩,٧	٣,٧	٠,٠	١٣,٤	٤,٨	٠,٢	١,٥	٦,٥	٢٠١٠	
١٠,٦	٣,٩	٠,٠	١٤,٥	٥,٣	٠,٢	١,٦	٧,١	٢٠١١	
الحصة بالنسبة المتوية									
٦٤	١١	٢٥	١٠٠	٦٥	١٢	٢٣	١٠٠,٠	٢٠٠٦	العالم
٦٤	١١	٢٥	١٠٠	٦٦	١٢	٢٣	١٠٠,٠	٢٠٠٧	
٦٥	١١	٢٣	١٠٠	٦٧	١٢	٢٢	١٠٠,٠	٢٠٠٨	
٦٤	١٢	٢٤	١٠٠	٦٦	١٢	٢٢	١٠٠,٠	٢٠٠٩	
٦٦	١٢	٢٣	١٠٠	٦٧	١٢	٢١	١٠٠,٠	٢٠١٠	
٦٦	١٢	٢٢	١٠٠	٦٨	١٢	٢٠	١٠٠,٠	٢٠١١	
٤٦	٦٠	٦٦	٥٣	٤٠	٣٧	٧	٣٢,٠	٢٠٠٦	الاقتصادات المتقدمة
٤٢	٥٨	٦٢	٤٩	٤٠	٣٩	٧	٣٢,٥	٢٠٠٧	
٤١	٥٦	٦٤	٤٨	٤٠	٤٢	٧	٣٣,٠	٢٠٠٨	
٣٤	٥٨	٦٠	٤٣	٣٩	٤١	٧	٣٢,٥	٢٠٠٩	
٣٥	٥٣	٦٠	٤٣	٤١	٤٣	٨	٣٤,١	٢٠١٠	
٣٣	٥٥	٥٨	٤١	٤١	٤١	٧	٣٣,٩	٢٠١١	
١	٠	٠	١	٥	٥	٧	٥,٣	٢٠٠٦	الاقتصادات الانتقالية
١	٠	٠	١	٥	٤	٧	٥,١	٢٠٠٧	
١	٠	٠	١	٥	٤	٨	٥,٢	٢٠٠٨	
٢	٠	٠	١	٦	٥	٨	٦,٤	٢٠٠٩	
٢	٠	٠	١	٦	٥	٨	٦,١	٢٠١٠	
٣	٠	٠	٢	٥	٥	٨	٥,٨	٢٠١١	

مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة			البضائع المفرغة		
		المجموع	نפט خام	منتجات نفطية	بضائع جافة	المجموع	نפט خام	منتجات نفطية
الاقتصادات النامية	٢٠٠٦	٦٢,٧	٨٦	٥٩	٤٦	٣٣	٤٠
	٢٠٠٧	٦٢,٥	٨٦	٥٧	٥٠	٣٧	٤٢
	٢٠٠٨	٦١,٨	٨٥	٥٤	٥١	٣٥	٤٤
	٢٠٠٩	٦١,١	٨٥	٥٤	٥٦	٤٠	٤٢
	٢٠١٠	٥٩,٨	٨٤	٥٢	٥٦	٤٠	٤٦
	٢٠١١	٦٠,٣	٨٥	٥٤	٥٧	٤٢	٤٥
أفريقيا	٢٠٠٦	٩,٤	٢٠	٩	٤	٢	٤
	٢٠٠٧	٩,١	٢٠	٩	٥	٢	٥
	٢٠٠٨	٩,٣	٢١	٩	٥	٢	٥
	٢٠٠٩	٩,٥	٢١	٩	٥	٢	٤
	٢٠١٠	٩,٥	٢٠	٩	٥	٢	٤
	٢٠١١	٩,٥	٢٠	١١	٤	٢	٤
الأمريكتان	٢٠٠٦	١٣,٤	١٤,١	١٠,٣	١٣,٧	٢,٦	٦,٧
	٢٠٠٧	١٣,٣	١٣,٩	٩,٧	١٣,٧	٣,٨	٧,١
	٢٠٠٨	١٣,٥	١٣,١	٩,٧	١٤,٢	٣,٨	٧,٥
	٢٠٠٩	١٣,١	١٣,٢	٧,٩	١٤,٠	٣,٤	٨,٠
	٢٠١٠	١٣,٩	١٣,٥	٨,٧	١٥,٠	٣,٦	٧,٦
	٢٠١١	١٤,٤	١٤,٤	٩,٠	١٥,٣	٣,٩	٧,٦
آسيا	٢٠٠٦	٣٩,٩	٥١,٧	٣٩,٠	٣٥,٩	٢٨,٦	٢٧,٨
	٢٠٠٧	٤٠,٥	٥١,٧	٣٨,٤	٣٦,٣	٣١,١	٢٨,٩
	٢٠٠٨	٣٨,٩	٥٠,٦	٣٥,٤	٣٥,٨	٢٩,١	٣٠,٧
	٢٠٠٩	٣٨,٩	٥١,٠	٣٧,١	٣٥,٢	٣٤,٠	٢٩,٣
	٢٠١٠	٣٦,٨	٥٠,٨	٣٤,٤	٣٢,٨	٣٣,٧	٣٤,٠
	٢٠١١	٣٦,٨	٥١,١	٣٤,٦	٣٢,٩	٣٥,٦	٣٢,٥
أوقيانيا	٢٠٠٦	٠,٥	٠,١	٠,٠١	٠,٠	—	٠,٧
	٢٠٠٧	٠,١	٠,١	٠,٠١	٠,٠	—	٠,٨
	٢٠٠٨	٠,١	٠,١	٠,٠١	٠,٠	—	٠,٨
	٢٠٠٩	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	—	٠,٤
	٢٠١٠	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	—	٠,٤
	٢٠١١	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	—	٠,٤

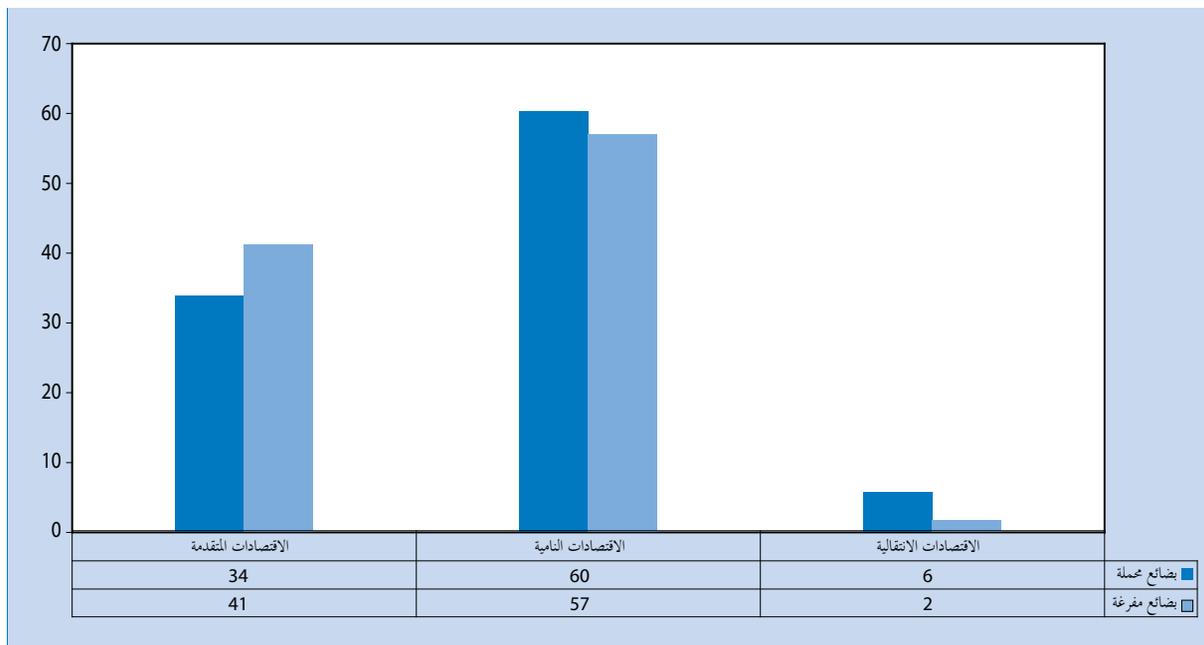
المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة على النحو الوارد على مواقع الحكومات أو قطاع الموانئ أو المصادر المتخصصة ذات الصلة على شبكة الإنترنت، ونقحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعده واستكملت لتعكس تحسن الإبلاغ، بما في ذلك توفير أرقام أحدث ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. بيانات عام ٢٠١١ مُقدّرة استناداً لبيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

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



المصدر: استعراض النقل البحري، إصدارات مختلفة. بالنسبة للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٢، يستند التصنيف حسب نوع البضاعة الجافة إلى إعدادات مختلفة من *Shipping Review and Outlook*، الصادر عن Clarkson Research. تستند بيانات ٢٠١٢ إلى توقعات Clarkson Research الواردة في *Shipping Review & Outlook*, Spring 2012.

الشكل ٣-١ (أ) التجارة البحرية العالمية، حسب مجموعات البلدان، ٢٠١١ (نسبة مئوية من الحمولة الطننية)

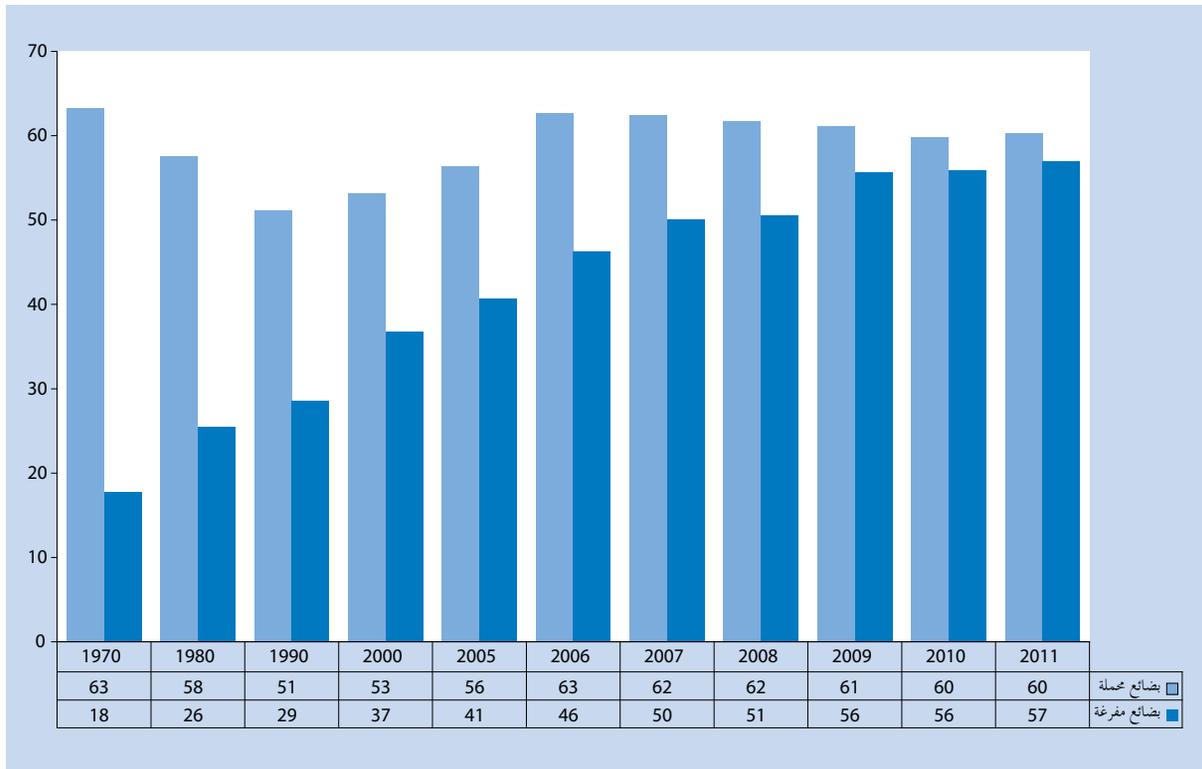


المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة والبيانات المتحصل عليها من الحكومات المعنية أو صناعة الموانئ ذات الصلة ومصادر متخصصة أخرى. وقدّرت الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة توافرت بيانات عنها.

المواد والموارد الخام الكبيرة الحجم)، كما يتضح من الشكل ٣-١ (ب). وفي البلدان المتقدمة، ففاقت حصة الواردات التي وصلت إلى ٤١ في المائة حصة الصادرات التي بلغت ٣٤ في المائة. وظلت الاقتصادات الانتقالية تمثل القدر المتبقي من التجارة وبلغ مجموع مساهمتها ٦,٢ في المائة و٢ في المائة، على التوالي. ومن حيث المناطق الجغرافية، احتفظت آسيا بموقعها القيادي وظلت تغذي التجارة البحرية العالمية فبلغت حصتها من السلع المحملة ٣٩ في المائة، بينما وصلت نسبة السلع المفرغة فيها ٥٦ في المائة (الشكل ٣-١ ج).

ولأن البلدان النامية تساهم على نحو متزايد بمحصول أكبر في الناتج الإجمالي العالمي وفي نمو تجارة السلع العالمية، فإن مساهمتها في التجارة البحرية العالمية ظلت تزداد أيضاً، ففي عام ٢٠١١، أتى ٦٠ في المائة من حجم التجارة البحرية الدولية من البلدان النامية وتم تسليم ٥٧ في المائة من هذه التجارة على أراضيها (الشكل ٣-١ أ)). وتمثل البلدان النامية الآن جهات فاعلة رئيسية في الصادرات والواردات معاً وهو تحول لافت للأنظار عن الأنماط السابقة التي كانت تقوم فيها أساساً بدور مناطق يتم فيها تحميل البضائع الكبيرة الحجم (في المقام الأول

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

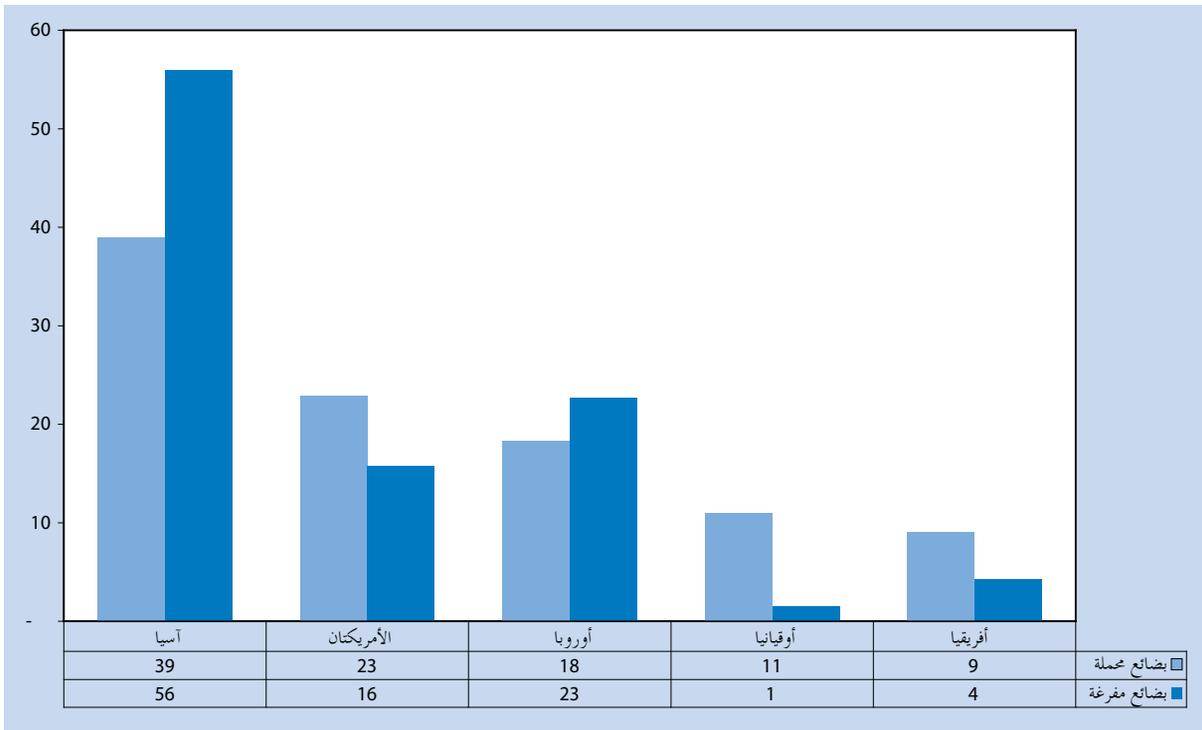


المصدر: الأونكتاد، استعراض النقل البحري، إصدارات مختلفة.

قوية ومستدامة، منها الشكوك الحالية التي تكثف الاقتصاد العالمي والشواغل الأمنية والقرصنة البحرية والتمويل التجاري المحدود والتوترات الجيوسياسية، فضلاً عن احتمال ازدياد القبوض التجارية.

وبالنسبة لعام ٢٠١٢، تتوقع Clarkson Research Services أن يبلغ معدل النمو السنوي في حجم التجارة البحرية العالمية ٤,٣ في المائة. بيد أن عدداً من مخاطر التطورات المعاكسة ما زال يقف حجر عثرة في طريق انتعاش النقل البحري بصورة

الشكل ٣-١ (ج) التجارة البحرية العالمية، حسب المناطق، في عام ٢٠١١ (نسبة مئوية من الحمولة الطننية)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة والبيانات المتحصل عليها من الحكومات المعنية وقطاع الموانئ وغيرها من المواقع على شبكة الإنترنت والمصادر المتخصصة. وقُدِّرت الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة توافرت بيانات عنها.

٢- التجارة البحرية الدولية بالأطنان الميلبية^(٢٣)

التقديرية المتوسطة لتجارة ركاز الحديد العالمية من ٤٥١ ٥ ميلاً في عام ١٩٩٨ إلى ٦ ٢٦٠ ميلاً في عام ٢٠١١، يتوقع أن تزداد الأطنان الميلبية بمقدار أكبر عندما تبدأ المناجم الجديدة في القطب الشمالي وغرب أفريقيا عملها^(٢٤).

وتفاوتت الأطنان الميلبية لفحم المراحل وفحم الكوك بمرور الوقت وبين منطقتي المحيط الأطلنطي والمحيط الهادئ^(٢٥). وفي عام ٢٠١١، حدث تحول في أنماط تجارة الفحم فانخفض نمو الصادرات بالأطنان الميلبية بنسبة ٢ في المائة في منطقة المحيط الهادئ وارتفع، لأول مرة منذ عام ٢٠٠٦، في منطقة المحيط الأطلنطي بمعدل سنوي قدره ١٢ في المائة. ويعزى انخفاض الأطنان الميلبية في منطقة المحيط الهادئ إلى أسباب منها فيضانات أستراليا التي أدت إلى انخفاض العرض وارتفاع أسعار الفحم^(٢٦). وفي الوقت نفسه، تعززت التجارة في منطقة المحيط الأطلنطي بسبب ارتفاع الطلب على الفحم الحراري في أوروبا وزيادة صادرات الفحم من الولايات المتحدة. غير أن تجارة الفحم في منطقة المحيط الهادئ لا تزال مهيمنة ببروز الصين بصفة خاصة كمستورد صافٍ وتلبية الصادرات الإندونيسية لهذا

تمثل وحدة الأطنان الميلبية وحدة لقياس الطلب الحقيقي على خدمات النقل البحري والسفن فهي تأخذ في الحسبان المسافة وتحدد مدى توافر السفن. وخلال الفترة بين عامي ١٩٩٩ و٢٠١١، زادت الأطنان الميلبية لجميع البضائع ويتوقع أن تشهد مزيداً من الارتفاع في عام ٢٠١٢ (الجدول ١-٥ أ) والشكلان ١-١ أ) و١-٤ ب). وحدثت أكثر الزيادات لفتناً للأنظار في الغاز الطبيعي المسيل (٢٥٨ في المائة) يليه ركاز الحديد (١٨٣ في المائة) فالحيوب (٧١ في المائة) ثم الفحم (٦٧ في المائة) فالمنتجات البترولية (٥٨ في المائة) والنفط الخام (١٣ في المائة). ومنذ عام ٢٠٠٠، غدت الطفرة التي شهدتها طلب الصين على واردات السلع الصناعية الأساسية الضرورية لإنتاج الفولاذ النمو السريع في تجارتي ركاز الحديد والفحم. وأبرز إقبال الصين المتزايد على هذه السلع الحاجة إلى تنوع مصادر الإمدادات وإدراج مواقع أكثر بعداً مثل البرازيل والولايات المتحدة وجنوب أفريقيا. وبينما ارتفعت المسافة

٥٢ في المائة في عام ٢٠١١، بينما زادت حصة منطقة الكاريبي من ١ في المائة إلى ١٨ في المائة^(٢٩). وتراجعت حصة غربي آسيا من الخام المتجه إلى أمريكا الشمالية بالأطنان الميالية من ٦٢ في المائة في عام ٢٠٠١ إلى ٥٣ في المائة في عام ٢٠١١، بينما ساهمت الحصص المسجلة في منطقة الكاريبي وغربي آسيا في تعويض هذا الانخفاض^(٣٠). وفي عام ٢٠١٤، يتوقع أن يفوق طلب الصين على الخام بالأطنان الميالية طلب الولايات المتحدة^(٣١).

وفي عام ٢٠١١، زادت مسافات التجارة في بعض المناطق رغم تراجع تدفقات النفط الخام، فعلى سبيل المثال، استعاضت أوروبا عن النفط الخام من ليبيا ببدايل من مواقع أبعد تقع في غرب آسيا والبحر الأسود وغرب أفريقيا^(٣٢). وفضلاً عن ذلك، أصبحت الناقلات الصهرجية التي تبخر بين غربي آسيا وساحل المحيط الأطلنطي في الولايات المتحدة تقطع مسافات أطول تفادياً للقرصنة قبالة ساحل الصومال في المحيط الهندي^(٣٣).

الطلب بصفة أساسية. ونظراً لأن المسافات قصيرة نسبياً بين الصين وإندونيسيا، مقارنة بالولايات المتحدة أو جنوب أفريقيا، تراجعت المسافات التقديرية المتوسطة من ٩٩٨ ميلاً في عام ١٩٩٨ إلى ٣٩١٠ أميال في عام ٢٠١١^(٣٧).

وسجلت منتجات البترول المكررة (على سبيل المثال، البترين والكروسين) والنفط الخام أقل نمو بالأطنان الميالية، نتيجة لبطء تطور تجارة النفط الخام طوال العقد الماضي. وتغير أنماط تجارة الناقلات الصهرجية، وما يتصل بها من طلب بالأطنان الميالية، بسبب الإستراتيجيات الرامية إلى تنويع مصادر الإمداد بالنفط الخام. ففي الصين، حيث زادت واردات النفط الخام بمخمة أمثال تقريباً بين عامي ٢٠٠١ و٢٠١١، ظلت حصة هذا البلد بالأطنان الميالية من التجارة القادمة من غربي آسيا تتناقص بينما ازدادت حصته من التجارة بالأطنان الميالية من منطقة الكاريبي^(٣٨). وهبطت حصة الخام المستورد من غربي آسيا بالأطنان الميالية من ٦٤ في المائة من المجموع في هذا البلد في عام ٢٠٠١ إلى

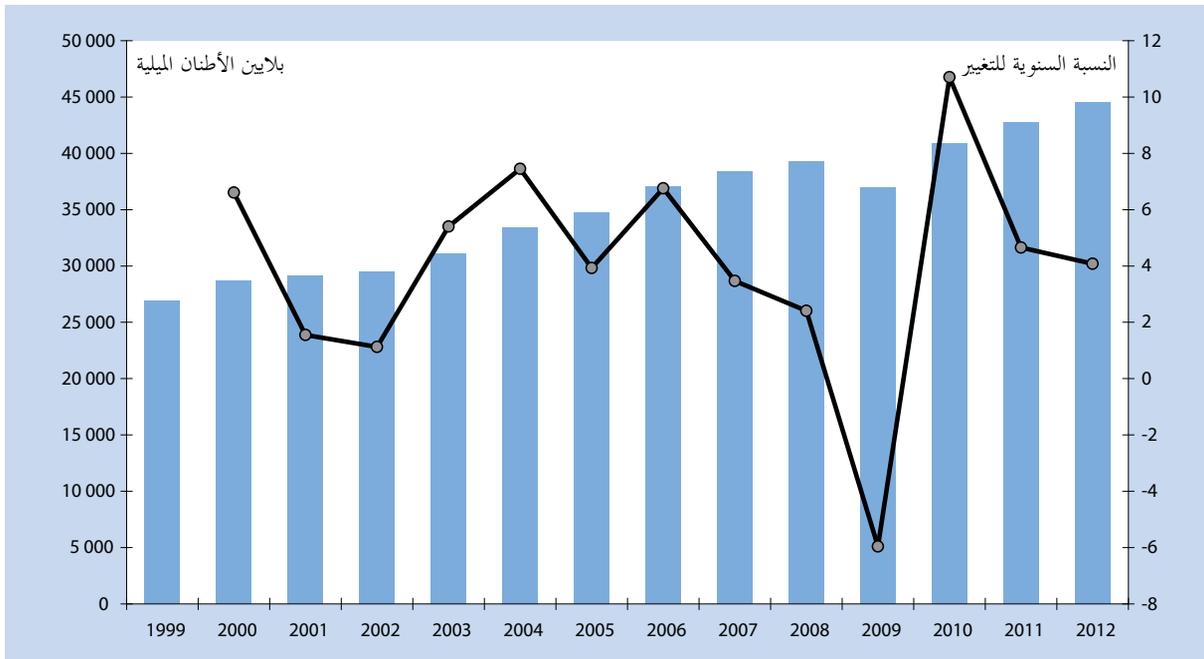
الجدول ١-٥ (أ) التجارة البحرية العالمية بالأطنان الميالية من البضائع وحسب نوع البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٢ (بلايين الأطنان الميالية التقديرية)

السنة	النفط الخام	منتجات	تجارة النفط	الغاز		ركاز الحديد الفحم	الحبوب ^(ب)	السواكب		جميع البضائع
				النفط الطبيعي	الغاز			الجافة الخمسة الرئيسية ^(ب)	بضائع جافة أخرى	
١٩٩٩	٧٧٦١	١٤٨٨	٩٢٤٩	١٨٨	٢٦٧	٢٣٣٨	٢١٢٢	٦٠٤٦	١١١٩١	٢٦٩٤٢
٢٠٠٠	٨٠١٤	١٤٨٧	٩٥٠٠	١٩٩	٣١٧	٢٦٢٠	٢٤٢٠	٦٦٤٩	١٢٠٥٨	٢٨٧٢٣
٢٠٠١	٧٧٧٨	١٥٩٨	٩٣٧٦	١٨٢	٣٤١	٢٦٩٨	٢٥٦٤	٦٩٢٢	١٢٣٤٧	٢٩١٦٨
٢٠٠٢	٧٥٥٣	١٥٩٤	٩١٤٦	١٩٢	٣٦٠	٢٩٥٦	٢٥٧٧	٧٢١٢	١٢٥٨٧	٢٩٤٩٧
٢٠٠٣	٨٠٢٥	١٦٩٧	٩٧٢٣	١٨٧	٣٩٩	٣١٤٨	٢٧٧١	٧٧١٠	١٣٠٧٢	٣١٠٩١
٢٠٠٤	٨٥٥٠	١٨٣٦	١٠٣٨٦	١٩٢	٤٢٩	٣٦٦٧	٢٩٠١	٨٤٢٤	١٣٩٧٥	٣٣٤٠٧
٢٠٠٥	٨٦٤٣	٢٠٥٧	١٠٧٠١	١٨٧	٤٤٤	٣٩٠٠	٢٩٨٤	٨٨١٩	١٤٥٧٠	٣٤٧٢٠
٢٠٠٦	٨٨٧٥	٢١٩٢	١١٠٦٧	١٩٥	٥٣٧	٤٤١٣	٣١٠٣	٩٥٠٨	١٥٧٥٩	٣٧٠٦٥
٢٠٠٧	٨٨٣٦	٢٢٢٣	١١٠٦٠	١٩٨	٦١٤	٤٧٧٣	٣١٧٧	١٠٠٩٠	١٦٣٩٠	٣٨٣٥١
٢٠٠٨	٨٩٦٥	٢٢٧٧	١١٢٤١	٢٠٥	٦٦٠	٥٠٠٠	٣٢٦٠	١٠٥٢٣	١٦٦٤٦	٣٩٢٧٦
٢٠٠٩	٨١٣٨	٢٢٣٣	١٠٣٧١	١٩٣	٦٦٨	٥٥٦٩	٣٠٦٠	١٠٧١٥	١٤٩٨٨	٣٦٩٣٦
٢٠١٠	٨٦٨٨	٢٢٧٢	١٠٩٦٠	١٩٨	٨٦١	٦١٢١	٣٥٤٠	١٢٠٤٢	١٦٨٢٩	٤٠٨٩١
٢٠١١ ^(ب)	٨٧٦٢	٢٣٥١	١١١١٢	٢٠١	٩٥٥	٦٦٠٨	٣٦٦٤	١٢٦٦٦	١٧٨٦١	٤٢٧٩٤
٢٠١٢ ^(د)	٨٩١٨	٢٤٤٩	١١٣٦٧	٢١٣	١٠٦٥	٦٩٤٨	٣٧٦٣	١٣١٤١	١٨٧٥٤	٤٤٥٤٠

المصدر: استناداً إلى بيانات من Clarkson Research Services' Shipping Review & Outlook, spring 2012.

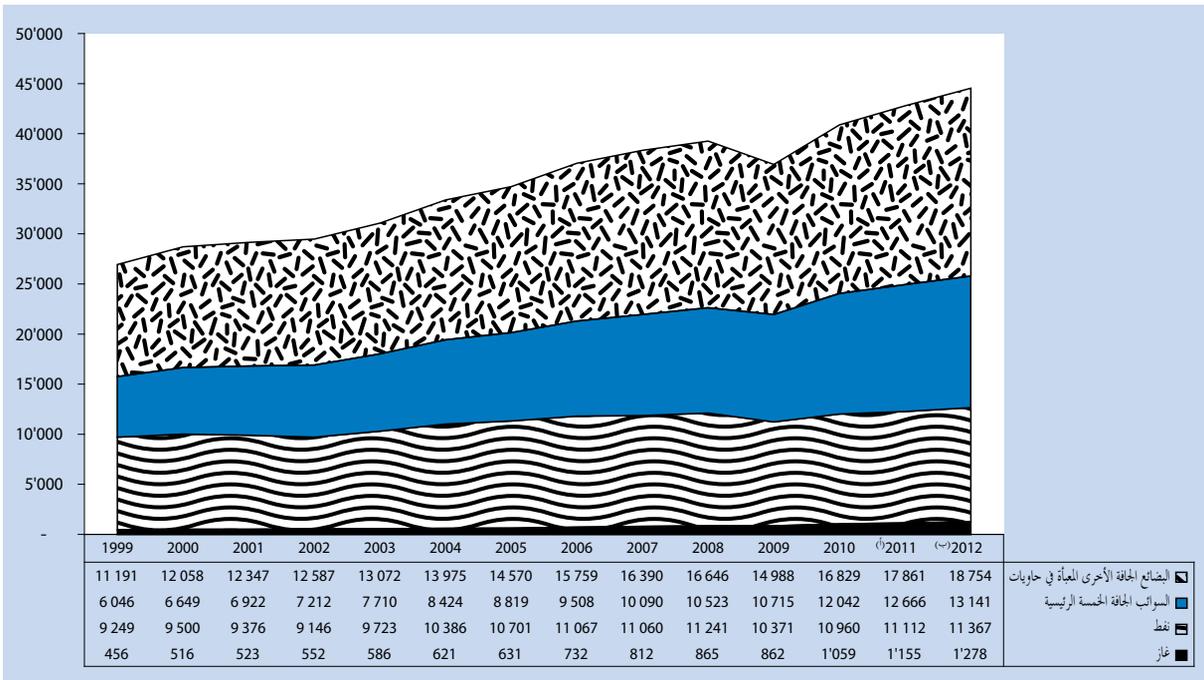
- (أ) تشمل فول الصويا.
(ب) تشمل ركاز الحديد والفحم والبوكسيت/الألومينا والصخور الفوسفاتية.
(ج) تقديرات.
(د) توقعات.

الشكل ١-٤ (أ) التجارة البحرية العالمية بالأطنان الميالية من البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٢ (بلايين الأطنان الميالية)



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات Clarkson Research Services' Shipping Review & Outlook, spring 2012.

الشكل ١-٤ (ب) التجارة البحرية العالمية بالأطنان الميالية من البضائع وحسب نوع البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٢ (بلايين الأطنان الميالية)



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات Clarkson Research Services' Shipping Review & Outlook, Spring 2012.

(أ) تقديرات.

(ب) توقعات.

بين كل ميناء في المسافة والحمولة الطننية الساكنة لكل سفينة. ولذلك، فإن أميال الحمولة الطننية الساكنة، خلافاً للأطنان الميالية من البضائع، لا تقيس مجموع النشاط السنوي للسفينة عندما تكون محملة فحسب بل وحين تكون في حالة صابورة أيضاً. وعليه، لا يعادل هذا المقياس قياس السعة المحتملة بالأطنان الميالية، إذ إن البيانات الواردة في الجدول ١-٥ (ب) تعبر عن الرحلات السنوية المنجزة فعلاً، وهي لا تأخذ في الحسبان السعة المعروضة غير المستخدمة من السفن (على سبيل المثال، السفن الموقوفة من الخدمة أو المنتظرة أو غير الصالحة للعمل). وبناءً على ذلك، لا تقيس بيانات الحمولة الساكنة بالأميال الواردة في الجدول ١-٥ (ب) العرض من السفن ولا تحدد استخدامها. ويقارب معدل الأميال من الحمولة الساكنة مقاساً إلى الأطنان الميالية من البضائع ٢، خلال الفترة ٢٠٠٨-٢٠١١ وهو يعبر جزئياً عن الفرق بين المقياسين.

وتباطأ أيضاً نمو منتجات البترول بالأطنان الميالية خلال العقد المنصرم، إذ إن زيادة طاقة التكرير في آسيا تعني ضمناً نقصان الحاجة إلى منتجات البترول المستوردة من مواقع بعيدة. غير أنه من المرجح أن ينقص طلب الولايات المتحدة على الواردات من النفط الخام بالأطنان الميالية بسبب إيقاف العمل في ثلاث مصافي في الساحل الشرقي للولايات المتحدة. ويتوقع أن يقترن ذلك بارتفاع طلب الولايات المتحدة على المنتجات المكررة بالأطنان الميالية وزيادة أحجام وارداتها من أوروبا والهند وغربي آسيا. ويتوقع أن تساعد التطورات في قطاع المصافي في مناطق إنتاج البترول في تحويل حصة أكبر من تجارة النفط من النفط الخام إلى منتجات البترول المكررة (على سبيل المثال، البترين والكيروسين وما شابههما).

ويُبيّن الجدول ١-٥ (ب) الحمولة الطننية الساكنة السنوية بالأطنان الميالية التي تُحسب بضرب عدد الرحلات

الجدول ١-٥ (ب) التجارة البحرية العالمية بالأميال من الحمولة الساكنة، ٢٠٠٨-٢٠١١ (مقدرة ببلايين الأميال من الحمولة الساكنة)

السنة	بضائع الحاويات	البضائع العامة	بضائع المناولة الأفقية	بضائع مبردة	سوائب جافة	النفط	الغاز	المجموع العالمي
٢٠٠٨	١٨ ٤٠٠	٢ ٨٠٠	١ ٨١٢	٤٩٦	٢٥ ٦٠٦	٢٩ ٣١٠	٢ ٥٣٨	٨٠ ٩٦٢
٢٠٠٩	١٥ ٣١٣	٢ ٣٦٦	١ ٢١٧	٤٠٥	٢٤ ٥٥٠	٢٦ ٢٢٨	٢ ٣٤٤	٧٢ ٤٢٣
٢٠١٠	١٦ ٥٠٨	٢ ٤٥٧	١ ٤٦٨	٣٣٣	٢٦ ٧٨٤	٢٧ ٧٨٧	٣ ٣٢٢	٧٨ ٦٥٩
٢٠١١	١٨ ٧٥٦	٢ ٤٧٢	١ ٥٧٨	٣٥٦	٣١ ٧٨٨	٢٨ ١٨١	٣ ٨١٦	٨٦ ٩٤٧

المصدر: .Lloyd's List Intelligence, 2012. www.lloydslistintelligence.com

٣- التجارة البحرية حسب أنواع البضائع

تجارة الناقلات الصهرجية^(٣٤)

إنتاج النفط الخام واستهلاكه^(٣٥)

في عام ٢٠١١، زاد استهلاك النفط زيادة طفيفة بنسبة ٠,٧ في المائة ليصل إلى ٨٨ مليون برميل في اليوم. وبينما تراجع الاستهلاك في بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بنسبة ١,٣ في المائة، ارتفع بنسبة ٢,٨ في المائة في البلدان النامية. ومن المثير للاهتمام أن نمو استهلاك النفط تباطأ في الصين في عام ٢٠١١ بعد أن كان قد ارتفع بنسبة ١٢ في المائة في المتوسط بين عامي ٢٠٠٦ و٢٠١٠، مُظهراً، بشكل خاص، تأثير ازدياد التشدد سياسات هذا البلد النقدي والمالية.

وإذا أُخذت هذه الفروق في الحسبان، يبدو تطور الحمولة الساكنة بالأميال، كما هو مُبيّن في الجدول ١-٥ (ب)، متسقاً مع الاتجاهات الملاحظة في الأطنان الميالية من البضائع الواردة في الجدول ١-٥ (أ). ويُبرز أداء الأميال من الحمولة الساكنة بوضوح تأثير التراجع الذي حدث في عام ٢٠٠٩ عندما امتازت التجارة العالمية وقوة الانتعاش في أحجام التجارة منذ عام ٢٠١٠. ومثّل النمو السريع في تجارة الغاز، وبوجه أخص الطفرة في التي شهدتها تجارة الغاز الطبيعي المسيل، عاملين أساسيين في نمو الحمولة الساكنة بالأميال خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١١. ويُبيّن الجدول ١-٥ (ب) أيضاً صمود تجارة السوائب الجافة نسبياً بسبب ازدياد طلب آسيا على سلع مثل الحديد والفحم.

وقف التنقيب المفروض في هذه المنطقة بعد حادث Deepwater Horizon. وأنتعش النشاط أيضاً بظهور حقول استكشاف جديدة في البرازيل وخليج غينيا (غانا وأنغولا وغينيا الاستوائية والكونغو) وبدء العمل في مشروعات جديدة في عام ٢٠١١.

شحنات النفط الخام

طوال العقد الماضي، ارتفعت أحجام النفط الخام بوتيرة أبطأ نسبياً من قطاعات السوق الأخرى، فبين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١١، زادت شحنات النفط الخام بمعدل سنوي يقل عن ١ في المائة في المتوسط، بينما انخفضت بنسبة ١,٤ في المائة في عام ٢٠١١. وفي عام ٢٠١١، بلغ الحجم الكلي من النفط الخام المحمّل في العالم نحو ١,٨ بليون طن. وظلت غربي آسيا أكبر مناطق التحميل تليها أفريقيا ثم أمريكا النامية فالاقتصادات الانتقالية. ومثلت اليابان وأمريكا الشمالية ثم أوروبا فآسيا والمناطق المستوردة الرئيسية، حسب الترتيب التصاعدي.

ويتواصل التغيير في أنماط تجارة الناقلات الصهرجية مع استمرار تنوع مصادر النفط الخام. وتشكل معالم خريطة جديدة لإمدادات النفط بحدوث اكتشافات جديدة في مناطق شتّى وبروز موردين جدد في الأسواق. ويعتبر سعي الصين الحثيث لضمان إمداداتها من الطاقة من خلال استثماراتها الأجنبية عاملاً أساسياً في استراتيجية التنوع^(٣٦). ففي آذار/مارس ٢٠٠٩، أقرضت الصين ٤٠ بليون دولار للاتحاد الروسي وكازاخستان وجمهورية فيتزويلا البوليفارية والبرازيل^(٣٧) مقابل النفط، بينما مثلت استثماراتها في قطاع التعدين في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى قرابة ثلث استثماراتها الأجنبية المباشرة^(٣٨). وتُجري شركات النفط الصينية في الوقت الحالي أكثر من ٢٠٠ من عملية استثمار في مرحلة ما قبل الإنتاج في ٥٠ بلداً^(٣٩). ولا يزال الغموض يكتنف مدى استفادة سوق الناقلات الصهرجية العالمية استفادة كاملة من الفرص التي تتيحها هذه المشاريع؛ إذ تهدف الاستراتيجية التي وضعتها الصين أيضاً إلى نقل نصف وارداتها من النفط الخام على سفن محلية بحلول عام ٢٠١٥. ويشكل هبوط الطلب من الولايات المتحدة - وهي أكبر مستهلك للنفط في العالم - وما يتبع ذلك من إعادة توجيه تدفقات الشحنات نحو آسيا توجهاً آخر يعيد تشكيل السوق.

وتؤثر العقوبات الحالية المطبقة على تجارة النفط من جمهورية إيران الإسلامية أيضاً في سوق الناقلات الصهرجية

وزاد الإنتاج العالمي بنسبة ١,٣ في المائة فيبلغ ٨٣,٦ مليون برميل في عام ٢٠١١ وتصدرت البلدان الأعضاء في منظمة البلدان المصدرة للبترول (أوبك) النمو. وظلّ العرض من البلدان غير الأعضاء في منظمة الأوبك مستقرًا، إذ عوّض الانخفاض الذي حدث في النرويج والمملكة المتحدة النمو في الولايات المتحدة وكندا والاتحاد الروسي وكولومبيا. ويستعرض الجدول ٦-١ المنتجين والمستهلكين الرئيسيين.

الجدول ٦-١ المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، في ٢٠١١ (الحصة من السوق العالمية بالنسبة المئوية)

الإنتاج العالمي من النفط	الاستهلاك العالمي من النفط
غرب آسيا	٣٣
الاقتصادات الانتقالية	١٦
أمريكا الشمالية	١٤
أفريقيا	١١
أمريكا اللاتينية	١٢
آسيا والمحيط الهادئ	١٠
أوروبا	٥
أفريقيا	٤
الإنتاج العالمي من الغاز الطبيعي	الاستهلاك العالمي من الغاز الطبيعي
أمريكا الشمالية	٢٥
الاقتصادات الانتقالية	٢٤
غربي آسيا	١٦
آسيا والمحيط الهادئ	١٥
أوروبا	٨
أمريكا اللاتينية	٧
أفريقيا	٦

المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات منشورة في British Petroleum (BP) Statistical Review of World Energy 2012 (June 2012).

ملاحظة: يشمل النفط الخام وزيوت الطفل والرمال الزيتية وسوائل الغاز الطبيعي (سوائل الغاز الطبيعي - المحتوى السائل للغاز الطبيعي عندما تتم استعادته منفصلاً). ويستبعد المصطلح أنواع الوقود السائل من مصادر أخرى مثل مشتقات الكتلة الحيوية والفحم.

وتشير التطورات الأخيرة في نشاط التنقيب إلى حدوث زيادات في عرض النفط في المستقبل. وانتعش نشاط التنقيب في عام ٢٠١١ انتعاشاً يعزى إلى أسباب منها منح تراخيص جديدة للتنقيب في خليج المكسيك. ويأتي ذلك في أعقاب إهماء

مستهلك للبترين الأوروبي) وإغلاق سبع مصافي وضرورة البحث عن أسواق بديلة في أفريقيا وغربي آسيا للبترين الأوروبي وتباين العرض والطلب لأن المصافي في أوروبا تتجه نحو إنتاج البترين في الوقت الذي يدعم فيه الطلب العالمي الديزل. غير أن إغلاق بعض المصافي في أوروبا قد يعني زيادة الواردات الأوروبية من منتجات البترول في المستقبل.

وفي عام ٢٠١١، زادت الشحنات العالمية من منتجات النفط والغاز، ومن بينها الغاز الطبيعي المُسَيَّل والغاز النفطي المُسَيَّل، بنسبة ٥,١ في المائة ليبلغ المجموع ١,٠٣ بليون طن. ويعبر معدل النمو عن انتعاش تجارة الغاز الطبيعي المُسَيَّل. وإذا استُبعدت تجارة الغاز، واستُخدمت تقديرات الغاز الطبيعي المُسَيَّل والغاز النفطي المُسَيَّل التي أصدرتها Clarkson Research Services (*Shipping Review & Outlook, spring 2012*)، فستكون نسبة النمو معتدلة وتبلغ ٣,٣ في المائة. وفي عام ٢٠١١، أصبحت الولايات المتحدة مُصدراً صافياً لمنتجات البترول المكررة لأول مرة في التاريخ.

عرض الغاز الطبيعي والطلب عليه

يمثل الغاز الطبيعي ثالث أكبر مصدر للطاقة المستهلكة في العالم بعد النفط والفحم. ولا تزال الولايات المتحدة تستأثر بأكبر حصة من استهلاك الغاز في العالم رغم أن السوق الآسيوية سجلت أعلى معدل للنمو.

وفي عام ٢٠١١، زاد استهلاك الغاز الطبيعي بنسبة ٢,٢ في المائة وارتفع الاستهلاك في الولايات المتحدة بنسبة ٣,٢ في المائة بسبب انخفاض أسعار الغاز. وفي المناطق الأخرى، سجلت الصين وقطر والمملكة العربية السعودية واليابان أعلى مستوى من النمو. وأدى تأثير ضعف الحالة الاقتصادية وارتفاع أسعار الغاز نسبياً وأحوال الطقس الأكثر دفئاً وزيادة التحول نحو توليد الطاقة المتجددة بصورة أكبر إلى انخفاض استهلاك الغاز في الاتحاد الأوروبي بنسبة ١٠ في المائة.

وفي عام ٢٠١١، زاد إنتاج الغاز الطبيعي في العالم بنسبة ٣,١ في المائة ونما الإنتاج في الولايات المتحدة بنسبة ٧,٧ في المائة فأصبحت أكبر منتج في العالم. ودأبت الولايات المتحدة على تخفيض اعتمادها على موردي الطاقة الأجنبي شيئاً فشيئاً بوسائل منها زيادة استغلال غاز الطلّ لديها.

وتزيد حدة الشكوك. وللعقوبات تأثير مباشر على صادرات هذا البلد من النفط وعلى تجارة النفط التي تمر عبر مضيق هرمز. وقد يؤدي اشتداد هذه التوترات الجيوسياسية إلى إغلاق المضيق، مما قد يؤدي إلى حدوث حالات نقص في النفط ورفع أسعاره إلى مستويات قد تكون قصوى يبلغ مداها ٢٠٠-٤٠٠ دولار أمريكي^(٤٠). ورغم منح إعفاءات لعدد من البلدان، لا تزال الشواغل قائمة حيال تأثير العقوبات الذي يرحح أن يكون حاداً، بما في ذلك العقوبات التي يطبقها الاتحاد الأوروبي. فهذه العقوبات تحظر على شركات التأمين الأوروبية - معظم شركات التأمين البحري تتخذ من أوروبا والولايات المتحدة مقراً لها - إصدار شهادات تأمين أو مواصلة التأمين للناقلات الصهرجية التي تخدم تجارة النفط من جمهورية إيران الإسلامية. والضغط على أشده على بعض المستوردين الرئيسيين للنفط الخام الذين ربما اضطروا إلى تقديم ضمانات سيادية للناقلات الصهرجية.

وفي تطور منفصل، تأثرت تجارة الناقلات الصهرجية أيضاً بارتفاع تكاليف التشغيل بسبب ارتفاع أسعار النفط ووقود السفن الذي ساد في عام ٢٠١١. واضطر مشغلو الناقلات الصهرجية إلى تخفيض السرعة لتحقيق الفعالية القصوى في استهلاك الوقود واستيعاب الفائض من السعة الطنية. وطُبّق الإبحار البطيء في تجارة الناقلات الصهرجية فبلغت سرعة أغلب الرحلات ١٣ عقدة في المتوسط (مقارنة بسرعة ١٤ عقدة) و ١٠ عقدة - ١١ عقدة عند الإبحار بالصابورة (انظر أيضاً القسم جيم).

تطورات المصافي وشحنات المنتجات البترولية والغاز

في عام ٢٠١١، زاد إنتاج المصافي العالمي بنسبة ٠,٥ في المائة فبلغ ٧٥,٧ مليون برميل في اليوم في المتوسط. وعوّض ارتفاع الإنتاج في البلدان النامية، ومن بينها الهند والصين وبلدان أمريكا اللاتينية، الانخفاض الذي حدث في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. وللمرة الخامسة خلال ست سنوات، فاق نمو طاقات التكرير العالمية التي زادت بنسبة ١,٥ في المائة في عام ٢٠١١، نمو الإنتاج. ولا تزال منطقة آسيا والمحيط الهادئ ومنطقة غربي آسيا تستأثران بأكبر نمو في طاقة التكرير.

وتواجه شركات التكرير في أوروبا صعوبات حمة تشمل انخفاض الطلب في أوروبا والولايات المتحدة (وهي أكبر

تحدث الموجة الثانية في عام ٢٠١٤ وأن يكون القدح المعلى فيها لأستراليا ومنطقة آسيا والمحيط الهادئ. أما الموجة الثالثة، فُتنتظر حدوثها في نحو عام ٢٠٢٠ ويتوقع أن تقودها غرب أفريقيا^(٤٢).

تجارة البضائع الجافة: السوائب الجافة الرئيسية والصغيرة وغيرها من البضائع الجافة^(٤٣)

في عام ٢٠١١، استمر الزخم في تجارة البضائع الجافة التي زادت بنسبة ٥,٦ في المائة فبلغ حجمها زهاء ٦ بلايين طن. وزادت البضائع السائبة الجافة ومنها السلع الخمسة الرئيسية (ركاز الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت/الألومينا والصخور الفوسفاتية) بنسبة ٥,٦ في المائة والسوائب الصغيرة (السوائب الزراعية والأسمدة والفلزات والمعادن والفولاذ ومنتجات الغابات)، هابطة من الزيادة الصافية البالغة ١٢,٣ في المائة المسجلة في عام ٢٠١٠. وبلغ الحجم الكلي من تجارة السوائب الجافة ٣,٧ بلايين طن في عام ٢٠١١.

السوائب الجافة الرئيسية: ركاز الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت/الألومينا والصخور الفوسفاتية

في عام ٢٠١١، بلغت حصة السوائب الجافة الرئيسية الخمسة نحو ٤٢ في المائة من مجموع البضائع الجافة وتصدرتها أحجام ركاز الحديد التي مثلت أعلى حصة (٤٢,٥ في المائة) يليها الفحم (٣٨,١ في المائة) فالحبوب (١٤ في المائة) ثم البوكسيت/الألومينا (٤,٤ في المائة) فالصخور الفوسفاتية (١,١ في المائة).

وظلّ النمو في السوائب الرئيسية الخمسة لصيق الصلة بإنتاج الفولاذ وبالاحتياجات المتزايدة الناجمة عن تطوير البنى التحتية في البلدان النامية الناشئة والتحضر وتطور قاعدة التصنيع العالمية. وظل إنتاج واستهلاك الفولاذ في العالم، وهو مزود رئيسي بالمنتجات لكثير من الصناعات، في ازدياد في عام ٢٠١١ وذلك رغم الشكوك والتقلبات الاقتصادية العالمية، ففي عام ٢٠١١، نما استهلاك العالم من الفولاذ بنسبة ٦,٥ في المائة، هابطاً من ١٥,١ في المائة في عام ٢٠٢٠. ويرز هذا التراجع ضعف الاقتصاد العالمي بوجه عام والتباطؤ الطفيف في التوسع الاقتصادي في الصين. ولأن أغلب الطلب على الفولاذ في الصين يتغذى من الإنفاق على الاستثمار والتشييد، ارتفع استهلاك هذا البلد من الفولاذ بنسبة ٨,٩ في المائة في عام ٢٠١١، وهي وتيرة أبطأ من وتيرة عام ٢٠١٠.

وزاد إنتاج الغاز الطبيعي بسرعة في قطر والاتحاد الروسي وتركمانستان، مما ساعد على تعويض فاقد الإنتاج من ليبيا والمملكة المتحدة. وانخفض الإنتاج في الاتحاد الأوروبي أيضاً بفعل ضعف الطلب في المنطقة ونضوب حقول الغاز أو خضوعها للصيانة.

شحنات الغاز الطبيعي المسيل

في عام ٢٠١١، زادت تجارة الغاز الطبيعي المسيل العالمية بنسبة ٤ في المائة ونُقلت ٣٢ في المائة من هذه التجارة في شكل غاز طبيعي مسيل على متن ناقلات الغاز، بينما نُقلت الحصة المتبقية عبر الأنابيب. ونمت شحنات الغاز الطبيعي المسيل بنسبة ١٠,٣ في المائة في عام ٢٠١١ فبلغ الحجم الكلي ٣٣٠,٨ بليون متر مكعب. وغدّت النمو زيادة الصادرات من قطر وارتفاع الواردات إلى المملكة المتحدة (٣٥,٣ في المائة) واليابان (١٢,٦ في المائة) وجمهورية كوريا (١١ في المائة). وبلغت حصة آسيا من واردات الغاز الطبيعي المسيل العالمية ٦٢,٧ في المائة وظلت اليابان أكبر مستورد في العالم تليه جمهورية كوريا.

وخلال السنوات القليلة المنصرمة، كانت شحنات الغاز الطبيعي المسيل من أسرع الشحنات نمواً بفعل الاهتمام المتزايد بالغاز الطبيعي المسيل كبديل أكثر مراعاة للبيئة لأنواع الوقود الأحفوري الأخرى. وزاد الاهتمام بالغاز الطبيعي المسيل في عام ٢٠١١ إذ سلطت نتائج الكارثة التي حدثت في اليابان الأضواء على ما ينطوي عليه الاعتماد الكبير على الطاقة النووية من مخاطر في الأجل البعيد. ويجري توسيع محطات كهائية وإنشاء محطات جديدة لاستقبال الغاز (على سبيل المثال، في المملكة المتحدة والولايات المتحدة والصين والإمارات العربية المتحدة وشيلي وتايلند) وبدأت خمسة مشاريع جديدة لتسييل الغاز العمل بين عامي ٢٠١٠ و٢٠١٢، منها مشاريع في قطر وبيرو والنرويج. وآفاق إيجابية للغاز الطبيعي المسيل إيجابية بوجه عام ويرفدها الطلب المتزايد من آسيا، ويشمل ذلك نمواً متوقعاً في الطلب من كبار المصدرين التقليديين للغاز الطبيعي المسيل مثل إندونيسيا وماليزيا.

وتتوقع إحدى الدراسات أن تنصدر النرويج والاتحاد الروسي صادرات الغاز الطبيعي المسيل بحلول عام ٢٠٣٠ وأن يقود هذان البلدان الموجة الرابعة من صادرات الغاز الطبيعي المسيل^(٤١). وتحدث الموجة الأولى الآن وتقودها قطر ويتوقع أن

وظل النمو في شحنات الفحم قوياً بوجه عام بسبب زيادة تجارة الفحم الحراري بنسبة ٨,٧ في المائة. وتعزز الطلب على الفحم الحراري بنمو الاحتياجات من الطاقة في البلدان النامية الناشئة في آسيا وزيادة الطلب على فحم المراحل في أوروبا، لفترة وجيزة، وارتفاع أسعار النفط والتأثيرات الناجمة عن الحادث النووي الذي وقع في اليابان.

وفي عام ٢٠١١، ظلت إندونيسيا المصدر الرئيسي للفحم الحراري بحصة بلغت ٤٤,٩ في المائة، تليها أستراليا (٤,٢٠ في المائة). وعزز الطلب القوي في الصين والهند وأوروبا واردات الفحم الحراري. وهبطت مستويات الواردات في اليابان والولايات المتحدة لأسباب منها عواقب الكارثة التي وقعت في اليابان في آذار/مارس ٢٠١١ وازدياد القوانين البيئية صرامة وانخفاض أسعار الغاز انخفاضاً نسبياً في الولايات المتحدة.

وتتوقع إحدى الدراسات أن تتجاوز أستراليا إندونيسيا فتصبح أكبر مُصدر للفحم بحلول عام ٢٠١٦^(٤٥). وتستثمر أستراليا في إنشاء مناجم جديدة وتوسع نطاق المناجم الحالية. وحسب المكتب الإيلارتسا لاقتصاديات وعلوم الزراعة والموارد، بلغ عدد مشاريع التنقيب عن الفحم المقرر إنجازها في هذا البلد ٢٠ مشروعاً وعدد المشاريع المقترحة ٧٦ مشروعاً^(٤٦). غير أن بعض المراقبين يلاحظون أن احتياجات إندونيسيا المتزايدة من الطاقة قد تحد من صادراتها ابتداءً من عام ٢٠١٤^(٤٧). ومن المرجح أن يتيح ذلك لموردين آخرين، من بينهم الموردون في مواقع بعيدة عن الصين، اغتنام هذه الفرصة وتلبية الطلب المتزايد. وتشمل المصادر الجديدة المحتملة التي قد تلعب دوراً أكبر الولايات المتحدة والاتحاد الروسي وجنوب أفريقيا ومنغوليا. ويُبين الجدول ٧-١ مستوردي الفحم ومصدريه الرئيسيين في العالم.

وتظل آفاق تجار الفحم واعدة، إذ تواصل الأمم النامية طلبها على الفحم لتلبية احتياجاتها من الطاقة. غير أن هذه الآفاق ترهن بالتطورات في أنماط إنتاج الفحم واستهلاكه في الصين، إذ إن حجم العرض المحلي الكبير في هذا البلد يعني أنه قد يصبح مُصدراً صافياً ككرة أخرى إذا حدث تحول أي تحول بسيط^(٤٨). وإضافة إلى ذلك، يُرجح أن تؤثر خطة الصين الخمسية للفترة ٢٠١١-٢٠١٥، التي تستهدف تخفيض الطاقة وكثافة الكربون في الاقتصاد، في تجارة الفحم.

ويُقدَّر أن يكون إنتاج الفولاذ في العالم قد زاد بنسبة ٦,٨ في المائة في عام ٢٠١١ ليصل إلى مستوى قياسي قدره ١,٦ بليون طن. وارتفع إنتاج الفولاذ في الصين، وإن كان بوتيرة أبطأ، وظل يمثل نصف الإنتاج العالمي على وجه التقريب في عام ٢٠١١. وزادت الاقتصادات الناشئة الأخرى، مثل الهند والبرازيل وجمهورية كوريا وتركيا التي كانت ضمن أهم ١٠ منتجين للفولاذ طوال الأربعين سنة الماضية، إنتاجها أيضاً. ويُبين الجدول ٧-١ مصدري الفولاذ ومستهلكيه الرئيسيين في العالم.

إنتاج الفحم واستهلاكه وشحناته

يمثل الفحم ثاني أهم مصدر أولي للطاقة، إذ تبلغ حصته من الاستهلاك العالمي للطاقة ٣٠,٣ في المائة وهو يستخدم في توليد الطاقة أساساً. وزاد الاستهلاك العالمي من الفحم بنسبة ٥,٤ في المائة في عام ٢٠١١ وارتفع الاستهلاك خارج بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بقيادة الصين (٩,٧ في المائة) بنسبة ٨,٤ في المائة. ورغم النمو في أوروبا، انخفض الاستهلاك العام في بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بنسبة ١,١ في المائة بسبب هبوط الطلب في الولايات المتحدة واليابان.

وزاد إنتاج الفحم بنسبة ٦,١ في المائة في عام ٢٠١١ وحدث أغلب النمو في البلدان النامية واستأثرت الصين بأكثر من ثلثي هذه الزيادة. ومنذ بروز الصين كمستورد صافٍ للفحم، ظلت أسعار الفحم ترتفع مثلها مثل الاستثمارات الجديدة في البلدان المُصدرة التي ظلت تجذب المستثمرين، لا سيما من البرازيل والهند، ومن بينها أستراليا وإندونيسيا والاتحاد الروسي ومنغوليا ومنذ وقت أقرب موزامبيق. وشهد عام ٢٠١١ أولى شحنات الفحم من موزامبيق^(٤٩).

وفي عام ٢٠١١، بلغ مجموع حجم شحنات الفحم (الفحم الحراري وفحم الكوك) ٩٤٤ مليون طن بارتفاع قدره ٥,١ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٠. وفي عام ٢٠١١، انخفضت الشحنات من فحم الكوك بنسبة ٥,٥ في المائة، معبرة بذلك عن التطورات التي حدثت في الطلب وعن العوامل المعيقة للعرض التي تعزى إلى اشتداد الأوضاع في السوق إثر حالات الانقطاع في الإنتاج من أستراليا. فقد أوقفت الفيضانات في أستراليا العمليات في مناجم الفحم فانخفض عرض الفحم وارتفعت أسعاره فترجع الطلب، لا سيما من الصين حيث يوفر الموردون المحليون بديلاً أفضل عن واردات الفحم الأقل قدرة على التنافس.

إنتاج ركاز الحديد والفولاذ واستهلاكهما

في عام ٢٠١١، توسعت تجارة ركاز الحديد بنسبة ٦ في المائة فتجاوز حجمها الكلي بليون طن. ويظل هذا النمو يتسم بدرجة عالية من التركيز وتحتل الصين مركز الصدارة فيه.

وشمل مصدرو ركاز الحديد الرئيسيون في عام ٢٠١١ أستراليا والبرازيل والهند وجنوب أفريقيا وكندا (الجدول ٧-١). وبلغت حصة أستراليا والبرازيل معاً ٧٣ في المائة وزاد هذان البلدان أحجام صادراتهما بنسبة ٨,٩ في المائة و٦,٤ في المائة، على التوالي. وباستثناء الهند حيث أعاق تطبيق الحظر على التنقيب والتصدير وارتفاع رسوم التصدير صادرات ركاز الحديد، سجل جميع المصدرون الآخرون نمواً إيجابياً في الصادرات.

وخفضت البلدان الأوروبية وارداتها من ركاز الحديد بنسبة ٣,٧ في المائة، مما يعبر عن ميل اقتصادها إلى الضعف، بينما سجلت بلدان آسيا النامية زيادة بنسبة ٢ في المائة. ولئن كانت هذه النسبة إيجابية، فإنها تتضاءل أمام النسبة المسجلة في عام ٢٠١٠ وقدرها ٣٢ في المائة. وزاد الطلب على الواردات في الصين بنسبة قوية بلغت ١٠ في المائة عززت سيطرة هذا البلد على هذه التجارة. وزادت أغلب بلدان آسيا الأخرى وارداتها، غير أن اليابان واندونيسيا سجلتا تراجعاً بنسبة ٤,٤ في المائة و٢١,٧ في المائة، على التوالي.

وفي عام ٢٠١١، أثرت مخاوف بشأن القيود المينائية الجديدة التي فرضتها السلطات الصينية. وهي قيود قد تحد من دخول ناقلات ركاز الحديد العملاقة المخصصة لهذا الغرض والبالغة سعتها الساكنة ٤٠٠.٠٠٠ طن التي تملكها أو طلبتها شركة Vale لتقدم خدماتها لتلبية الطلب المتصاعد من الصين على ركاز الحديد (انظر أيضاً الفصلين الثاني والرابع لمزيد من المعلومات المفصلة). وغني عن القول أن تجارة البرازيل الثنائية مع الصين تكتسي أهمية استراتيجية بالغة بالنسبة لها، فصادرات البرازيل إلى الصين زادت بنسبة ٤٦,١ في المائة في عام ٢٠١١ لتبلغ ٤٤,٣ بليون دولار، مرتفعة من ٣٠,٨ في المائة في عام ٢٠١٠، بينما نمت صادرات الصين إلى البرازيل بنسبة ٣٤,٦ في المائة لتبلغ ٣٢,٨ بليون دولار^(٤٩). ويُمثّل ركاز الحديد ٤٠ في المائة من صادرات البرازيل إلى الصين

الجدول ٧-١ السوائب الجافة الرئيسية: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون الرئيسيون، ٢٠١١ (الحصص من السوق بالنسب المتوية)

مستخدمو الفولاذ	منتجو الفولاذ
الصين	٤٦
اليابان	٧
الولايات المتحدة	٦
الاتحاد الروسي	٥
الهند	٥
جمهورية كوريا	٤
ألمانيا	٣
أوكرانيا	٢
البرازيل	٢
تركيا	٢
بلدان أخرى	١٨
مستوردو ركاز الحديد	مصدرو ركاز الحديد
أستراليا	٤٢
البرازيل	٣١
بلدان أخرى	١٠
الهند	٧
جنوب أفريقيا	٥
كندا	٣
السويد	٢
مستوردو القمح	مصدرو القمح
إندونيسيا	٣٤
أستراليا	٣٠
الولايات المتحدة	١٠
كولومبيا	٨
جنوب أفريقيا	٧
الاتحاد الروسي	٦
كندا	٣
بلدان أخرى	٢
الصين	١
بلدان أخرى	١٢
مستوردو الحبوب	مصدرو الحبوب
الولايات المتحدة	٣٦
الاتحاد الأوروبي	١٢
الأرجنتين	١١
أستراليا	١٠
كندا	٩
بلدان أخرى	٢٣

المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات من The World Steel Association (2012), Clarkson Research Services, published in the June 2012 issue of *Dry bulk Trade Outlook*, and the World Grain Council, 2012

(٥٠ في المائة) وأستراليا (٢٤,٩ في المائة) وكندا (١٠,٤ في المائة) وانخفضت الصادرات من المصادر الرئيسية مثل الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي بنسبة ٢١,٩ في المائة و٢٩,١ في المائة، على التوالي. ويعزى ذلك أساساً إلى الحبوب الأفضل سعراً من مناطق أخرى، ومنها الحبوب من البحر الأسود. وفي الوقت نفسه، زادت شحنات الحبوب الخشنة بنسبة ٥,٨ في المائة وسجلت زيادات كبيرة في أستراليا (٥١,١ في المائة) والأرجنتين (٩,٧ في المائة).

البوكسيت/الألومينا والصخور الفوسفاتية

يُعدن خام البوكسيت ثم يُحوّل إلى مصفاة لمعالجته واستخلاص الألومينا منه. وتوجد أكبر مواقع البوكسيت العالمية في غينيا وأستراليا والبرازيل وجمهايكا. وفي عام ٢٠١١، زاد الإنتاج العالمي من الألومينا بنسبة ٨ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٠. ويُعزى النمو، في المقام الأول، إلى زيادة إنتاج البوكسيت (٦ في المائة) من المناجم الموسعة أو الجديدة أو تلك التي أعيد فتحها في البرازيل والصين وغينيا والهند وجمهايكا وسورينام وجمهورية فنزويلا البوليفارية. وانخفض إنتاج البوكسيت في أستراليا بدرجة طفيفة بسبب الفيضانات التي اضطرت بعض المناجم لإيقاف إنتاجها. وزاد إنتاج العالم من البوكسيت/الألومينا بنسبة قوية وصلت إلى ١٧,٢ في المائة فبلغ مجموع الإنتاج ١٠٩ ملايين طن في عام ٢٠١١.

ويُتوقع أن تزداد قدرة الإنتاج العالمي من الصخور الفوسفاتية بنحو ٢٠ في المائة بين عامي ٢٠١١ و٢٠١٥ وأن تحدث أغلب الزيادات في أفريقيا، وفي المغرب بوجه خاص. ومن المقرر إنشاء مناجم أخرى في أستراليا والبرازيل وناميبيا والمملكة العربية السعودية. ويُتوقع أن ينمو الإنتاج العالمي من الصخور الفوسفاتية لغرض الأسمدة بمعدل قدره ٢,٥ في المائة خلال السنوات الخمسة المقبلة وأن تحدث أكبر الزيادات في آسيا وأمريكا الجنوبية. وزادت أحجام الصخور الفوسفاتية بنسبة ٨,٧ في المائة، هابطة من نسبة ١٥ في المائة المسجلة في عام ٢٠١٠. وبلغ مجموع الأحجام ٢٥ مليون طن وهو رقم يعبر شيئاً ما عن استمرار التحسن في الأوضاع الاقتصادية في النصف الأول من السنة. وبسبب انعدام بديل للفسفور في الزراعة، ساهمت زيادة الطلب على الحبوب وتحسن مستويات الإنتاج في استمرار النمو. ويُتوقع أن يدعم نمو الطلب على الأسمدة وزيادة الإنتاج من المصانع

وفول الصويا ٢٧ في المائة والنفط الخام ١٠,٥ في المائة والحديد الغُفل ٤ في المائة والسكر ٢,٧ في المائة. وتستثمر البرازيل والصين بشكل متزايد في مشاريع البنى التحتية المينائية لمعالجة أية اختناقات محتملة قد تعرقل التجارة بينهما^(٥٠).

ولئن ظلت آفاق تجارة ركاز الحديد رهينة بالتطورات التي تحدث في الاقتصاد الأوسع نطاقاً وفي قطاع صناعة الفولاذ وبدرجة أكبر بتأثير سياسات لاقتصاد الكلي التي تنتهجها الصين، فإنها تبقى إيجابية إذ تتوقع Clarkson Research Services أن تنمو الشحنات بنسبة ٦ في المائة في عام ٢٠١٢.

شحنات الحبوب

هبط مجموع إنتاج الحبوب في السنة المحصولية ٢٠١١/٢٠١٠ بنسبة ٢,٦ في المائة فبلغ ١,٧٥ بليون طن، بينما زاد الإنتاج في السنة المحصولية ٢٠١٢/٢٠١١ بنسبة ٥,١ في المائة ليصل المجموع إلى ١,٨٤ بليون طن. وزاد استهلاك العالم من الحبوب بنسبة ١ في المائة فبلغ ١,٧٩ بليون طن ثم ازداد في عام ٢٠١٢/٢٠١١ بنسبة ٢,٨ في المائة فبلغ المجموع ١,٨٤ بليون طن.

ويُتوقع أن يزداد الاستهلاك العالم من القمح بمقدار ٦٥٧ مليون طن في ٢٠١١/٢٠١٠ ليصل إلى ٦٨٨ مليون طن في ٢٠١٢/٢٠١١، بزيادة قدرها ٤,٧ في المائة. ويمثل استخدام القمح في الغذاء نحو الثلثين من مجموع النمو. غير أن القمح من الدرجة الأدنى يصبح خياراً حسناً لاستخدامه علفاً وذلك لأن الإمدادات من الذرة الصفراء أصبحت محدودة بدرجة أكبر وأعلى سعراً. ولا يزال الاستعمال الصناعي محدود النطاق ولكنه يُتوقع أن يزداد بارتفاع الطلب على الإيثانول المستخلص من القمح.

وبلغ مجموع الشحنات العالمية من الحبوب ٣٤٧ مليون طن في عام ٢٠١١ بأكمله، بارتفاع بلغ ١,٥ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٠. ومثل القمح والحبوب الخشنة ٧٣,٨ في المائة من مجموع شحنات الحبوب. وبالنسبة للسنة المحصولية ٢٠١٢/٢٠١١، زادت صادرات القمح بنسبة ١٥,٦ في المائة بسبب الطلب القوي، لا سيما من الاقتصادات النامية، ووفرة الحصاد. وخفضت هذه التطورات أسعار القمح. وسُجلت زيادات في صادرات القمح في الأرجنتين

الشحنات المعبأة في حاويات

نمت تجارة الحاويات العالمية التي تمثل نحو ٦٢ في المائة من الشحنات الجافة المتبقية البالغة ٢,٢ بليون طن، محسوبة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، بنسبة ٧,١ في المائة في عام ٢٠١١، منخفضة من نسبة ١٢,٨ في المائة المسجلة في عام ٢٠١٠. وحسب Clarkson Research Services، بلغت الأحجام الكلية لتجارة الحاويات ١٥١ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١١، أي ما يعادل نحو ١,٤ بليون طن. وتحجب هذه الأرقام العامة بعض الفروق على مستوى المناطق والطرق التي أثرت تأثيراً ملموساً في سوق تجارة الحاويات في تلك السنة.

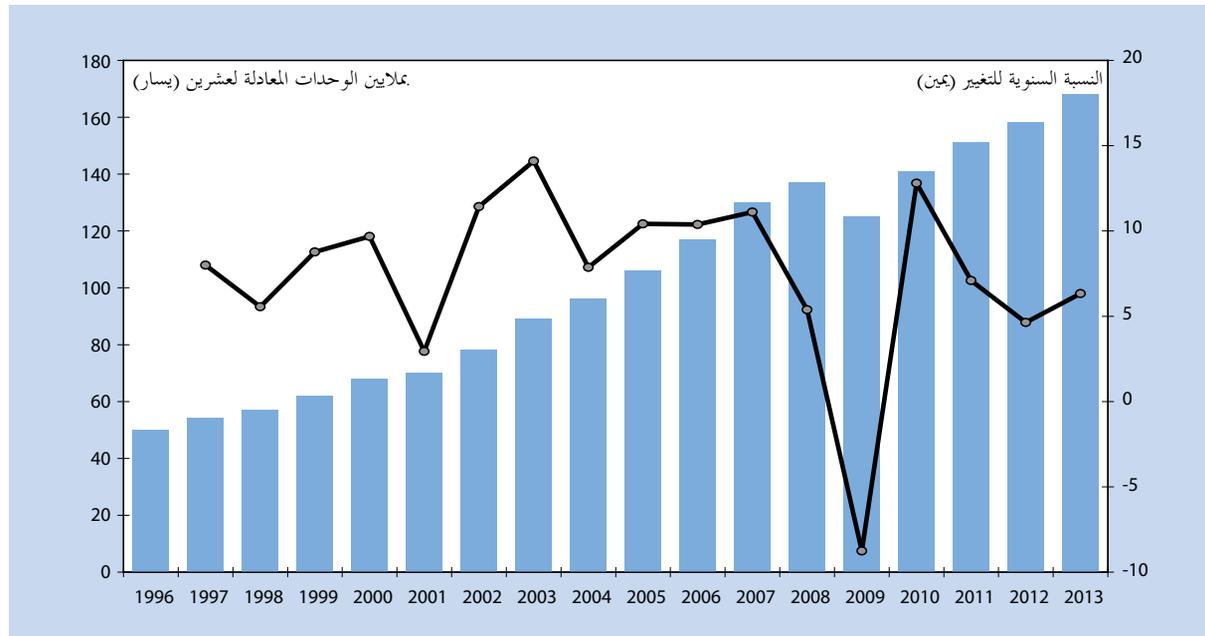
وحدّ التراجع المسجل في خط التجارة الرئيسي من الشرق إلى الغرب من النمو العالمي في عام ٢٠١١. وكما يتضح من الجدول ٨-١، تراجعت التجارة على الطريق العابر للمحيط الهادئ بنسبة ٠,٥ في المائة، بينما زادت الأحجام على طريقي آسيا - أوروبا وعبر المحيط الأطلنطي بنسبة ٦,٣ في المائة و٥,٧ في المائة، على التوالي (الأشكال ١-٥ (أ) و ١-٥ (ب) و ١-٥ (ج) والجدول ٨-١).

الجديدة أو الموسعة في البلدان المنتجة النمو في تجارة الصخور الفوسفاتية.

شحنات البضائع الجافة: السوائب الصغيرة

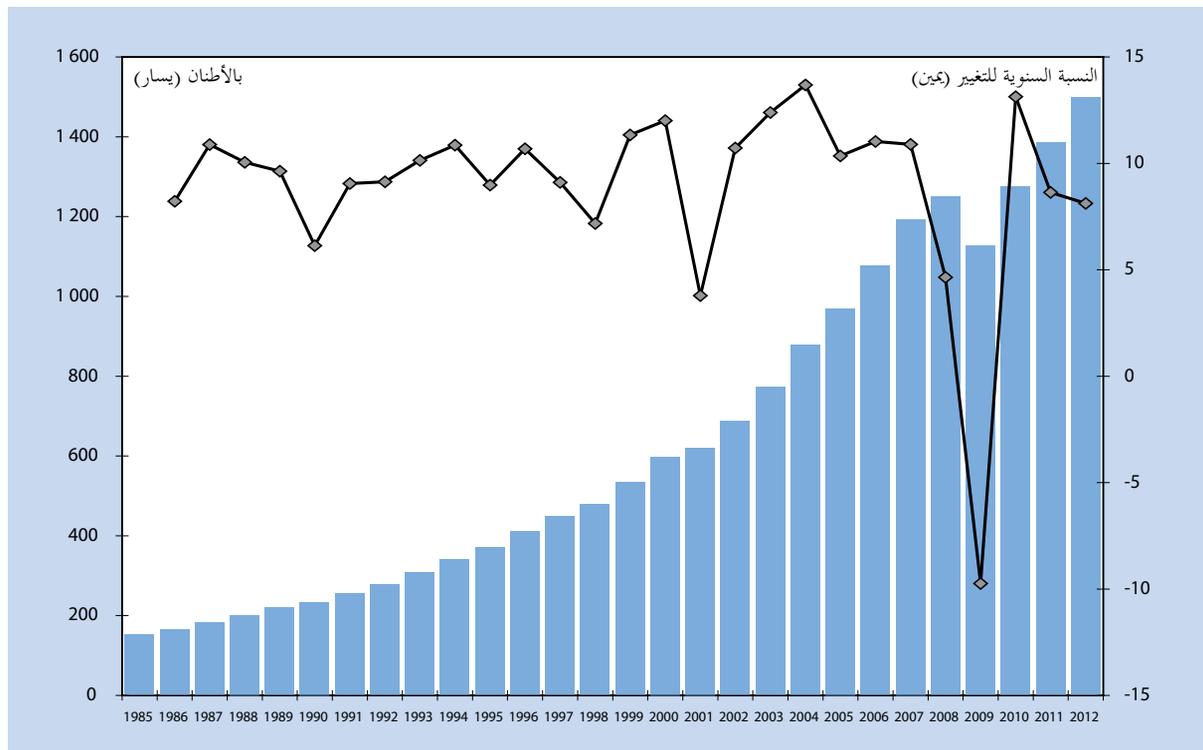
اتساقاً مع التطورات التي تحدث في الاقتصاد العالمي وتراجع النمو منذ الفصل الثالث لعام ٢٠١١، انخفض النمو في السوائب الصغيرة إلى ٦,١ في المائة. ووصلت الأحجام العالمية إلى ١,٢ بليون طن وهو مستوى يتجاوز الذروة المسجلة قبل الأزمة والبالغة ١,١ بليون طن في عام ٢٠٠٧. وسجلت صادرات الفلزات والمعادن أسرع نمو (٧,٤ في المائة) بعد السوائب الزراعية (٨,٦ في المائة)، بينما توسعت السلع المصنّعة بنسبة ٥,٦ في المائة والأسمدة (باستثناء الصخور الفوسفاتية) بنسبة ٤,٣ في المائة. وحدث التراجع الوحيد المسجل في أحجام السكر التي هبطت بنسبة ٧,٤ في المائة، بعد نمو بلغ ١١,٩ في المائة في عام ٢٠١٠. واستشرافاً للمستقبل، يُتوقع أن تواصل تجارة السوائب الصغيرة التوسع في عام ٢٠١٢ وإن كان ذلك بوتيرة أبطأ تعبر إلى حد ما عن اتجاه الاقتصاد العالمي نحو الضعف وعن التراجع في نشاط إنتاج الفولاذ وهو مصدر هام للطلب على عدد من السوائب الصغيرة.

الشكل ١-٥ (أ) تجارة الحاويات العالمية، ١٩٩٦-٢٠١٣ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة السنوية للتغيير)



المصدر: الأونكتاد استناداً إلى Drewry Shipping Consultants, Container Market Review and Forecast 2008/2009; and Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly, various issues.

الشكل ١-٥ (ب) تجارة الحاويات العالمية ١٩٨٥-٢٠١٢ (بملايين الأطنان والنسبة السنوية للتغيير)



المصدر: الأونكتاد استناداً إلى Clarkson Research Services' *Shipping Review & Outlook*, spring 2012

الجدول ١-٨ تقديرات تدفقات البضائع المعأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩ - (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغيير)

عبر المحيط الأطلسي		أوروبا - آسيا		عبر المحيط الهادئ		النسبة المئوية للتغيير ٢٠١١-٢٠١٠
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
٢,٨	٣,١	٥,٦	١٣,٥	٦,٠	١٢,٨	٢٠١٠
٢,٨	٣,٤	٦,٢	١٤,١	٦,٠	١٢,٧	٢٠١١
٢,٨	٨,٣	١٠,٦	٤,٦	٠,٩	١,٢	

المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى Container Trade Statistics, March 2012; *Containerisation International*, 1 September 2012; and the Global Insight Database as published in Bulletin FAL, issue number 288, number 8/2010 (*International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010*), ECLAC

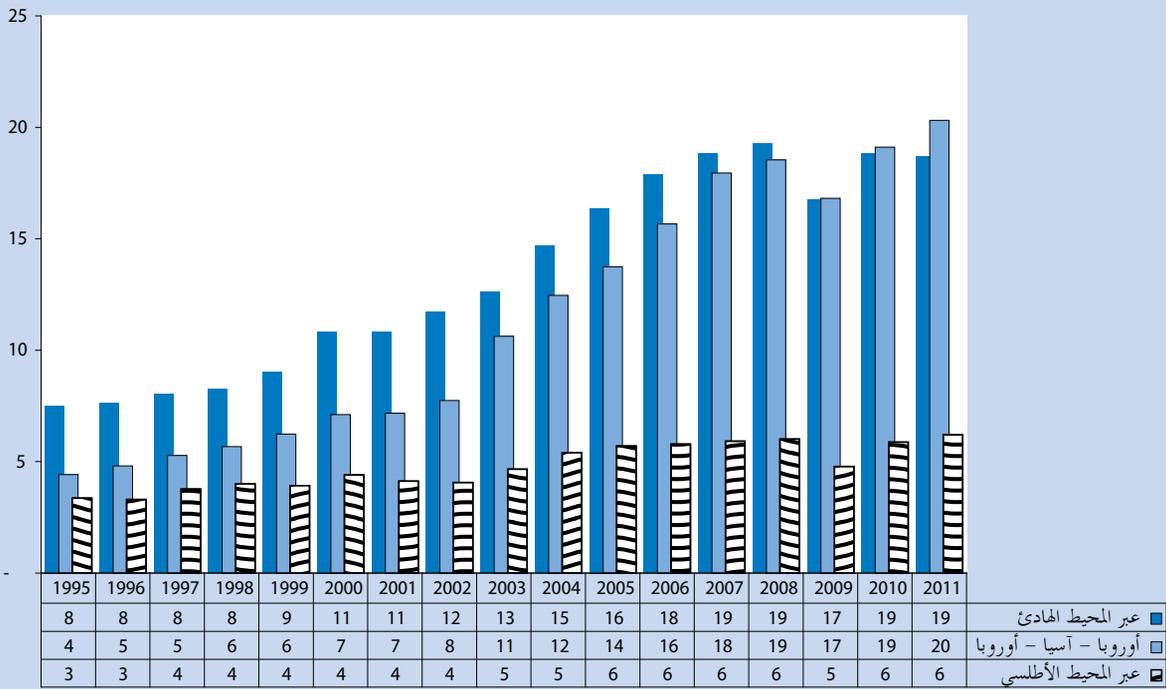
بنسبة ٨,٩ في المائة و٩,٢ في المائة على التوالي^(٥١). وحسب بيانات Clarkson Research Services، بلغ مجموع التجارة على الخطوط الثلاثة الرئيسية ٤٧,٣ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، بينما وصلت التجارة على الخطوط غير الرئيسية إلى ١٠٣,٣ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١١^(٥٢).

ويعزى النمو أساساً إلى زيادة الطلب على الواردات في المناطق النامية، إذ توسعت أحجام تجارة الحاويات بقوة على الطريق غير الرئيسية الشرق - الغرب والشمال - الجنوب والطرق الرابطة بين المناطق بنسبة ٨,٩ في المائة، بينما توسعت التجارة على طريق الشمال - الجنوب والطريق الرابط بين المناطق

سبيل المثال، أجزاء من السلع الغذائية والمواد الأولية). وتشمل السلع الأخرى مزيداً من البضائع المبردة والمواد الكيميائية بل وحتى أحمال سفن هاندي سايز من السلع السائبة، مثل ركاز الحديد، التي يُقال إنها نُقلت من قبل في طرود صغيرة من أفريقيا إلى الصين. بيد أن تجسيد هذه الأفكار يقتضي إزالة الحواجز السائدة في مجال الأسعار والتكلفة وتقييم فعالية التكاليف ومواصفات السفن^(٥٣).

ويقول رأي حالي أن زيادة التعبئة في حاويات قد يساعد في تزويد النقل البحري بالحاويات بشحنات إضافية. ويستند هذا الرأي إلى الحجّة القائلة بأن السلع غير التقليدية يمكن نقلها بازدياد في حاويات. وتشمل هذا السلع، على سبيل المثال، أحجاماً أكبر من خردة الفولاذ والورق المعاد تصنيعه من أمريكا الشمالية وأوروبا إلى آسيا والبضائع العامة والسلع السائبة التي يمكن نقلها في مجموعات أصغر وتعبئتها في حاويات (على

الشكل ١-٥ (ج) تقديرات تدفق البضائع المعبأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ١٩٩٥-٢٠١١ (بملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: استناداً إلى *International* (Global Insight Database as published in *Bulletin FAL*, issue number 288, number 8/2010). ECLAC (2010) *maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010*. وبيانات ٢٠١٠ و٢٠١١ مستمدة من الجدول ١-٨.

يؤدي إلى انتقال العمليات من الصين إلى الولايات المتحدة مرة أخرى^(٥٦). ويستنتج بحث آخر أجرته Cost and Capital Part-ners أن الانتقال إلى مواقع أخرى يتجه صوب المكسيك وليس الولايات المتحدة بسبب تنافسية التكاليف في المكسيك وسلاسل الإمدادات الأكثر كفاءة^(٥٧). وتُثبت ذلك البيانات الحديثة من Piers التي تشير إلى أن الصادرات من الصين إلى الولايات المتحدة ظلت تزداد بمعدل أبطأ (٢ في المائة لفترة الـ ١٢ شهراً حتى كانون الثاني/يناير ٢٠١٢) من الصادرات من المكسيك

وتؤدي سياسة الصين الساعية للارتقاء في سلسلة القيمة في التصنيع العالمي إلى انتقال عمليات تصنيع البضائع ذات القيمة المنخفضة إلى مواقع أخرى تكون فيها تكلفة الإنتاج أقل، مثل فيتنام وبنغلاديش وإندونيسيا^(٥٤). وظل المصنعون الصينيون يرتفون في سلسلة القيمة لأن الصادرات من معدات الطاقة وقطع السيارات والإلكترونيات تنمو بوتيرة أسرع من المتوسط^(٥٥). وتشير البحوث التي تجريها Boston Consulting Group إلى أن ارتفاع تكاليف العمل بسرعة في الصين قد

بوضع ضوابط إلزامية لوزن حاويات البضائع باهتمام كامل من المنظمة البحرية الدولية. وتنظر المنظمة البحرية الدولية في الوقت الحالي في إدخال تعديل على اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (سولاس) ينشأ بموجبه التزام قانوني جديد يقتضي التحقق من وزن الحاويات الفعلي قبل تحميلها على متن سفينة^(٦٤).

جيم- اتجاهات ناشئة مختارة تؤثر في النقل البحري الدولي

في ظل الشكوك الاقتصادية وتعثر الطلب والعبء الناشئ عن السعة الطينية الزائدة للسفن (انظر الفصل الثاني)، يواجه قطاع النقل البحري أيضاً بيئة تشغيل سريعة التغير تعيد فيها بعض التوجهات تشكيل مستقبل القطاع وتُغيّر أنماط التجارة البحرية العالمية. وسيكون على قطاع النقل البحري واللوجستيات معالجة هذه المستجدات حتى يتكيف مع المعطيات الجديدة ويحتفظ بقدرته التشغيلية والتنافسية. وتتصدر قائمة هذه التوجهات العناصر التالية:

- تغير المناخ؛
- التحول في النفوذ الاقتصادي العالمي وتغير أنماط التجارة؛
- ارتفاع أسعار وقود السفن وتكاليف التشغيل؛
- القرصنة البحرية (انظر الفصلين الخامس والثالث)^(٦٥)؛
- تزايد زخم مقتضيات الاستدامة (انظر الفصل السادس)^(٦٦).

ورغم أن جميع هذه المسائل جديدة بأن تُدرس دراسة وافية، فإن القسم التالي يركز على ثلاث تطورات تنطوي بوجه خاص على تبعات طويلة الأجل، هي تغير المناخ، وتحول الكتلة الاقتصادية العالمية وأنماط التجارة، وارتفاع تكاليف الوقود والتشغيل.

١- النقل وتحمدي تغير المناخ

يمثل تغير المناخ تحدياً من أكبر التحديات التي تواجه المجتمعات والهياكل الاقتصادية والنظم البيئية. ولأن تغير المناخ مضاعف كبير للمخاطر، فإنه يقوض أهداف التنمية المستدامة بما يؤدي إليه من تفاقم المشكلات العالمية الأخرى المترابطة

إلى الولايات المتحدة (٦٨ في المائة خلال الفترة نفسها)^(٦٨). وبوجه عام، تعتبر التكلفة ووقت العبور للنقل البحري عاملين رئيسيين للانتقال من الصين إلى المكسيك.

وقد يكون للطلب على الواردات من الصين أيضاً تأثير عميق على أنماط تجارة الحاويات في المستقبل. وبدعم من السياسة المتبعة داخل الصين التي تشجع المستهلكين على زيادة الإنفاق، بدأ يبرز نوع من إعادة التوازن بعيداً عن الأنماط السابقة، فسفن الحاويات تبحر إلى الصين بشكل متزايد وهي محملة تماماً^(٦٩). ولا يعبر التحول عن طلب الصين القوي على المواد والسلع الأولية، بما فيها المعادن وأوراق النفايات واللدائن، فحسب بل وعن طلبها المتزايد على سلع أعلى قيمة^(٦٧). وتشمل هذه السلع عناصر مثل العدد والأدوات المكتبية ومنتجات التقانة الفائقة التطور والسلع الكمالية والسيارات^(٦١).

وفي تطور منفصل وفي سياق ازدياد التكاليف وانخفاض الإيرادات، شهد النقل البحري بالحاويات تغييراً هيكلياً في عام ٢٠١١ تمثل في ظهور تحالفات وبروز منافسة ذات طابع احتكاري (انظر الفصل الثاني)^(٦٢). وفي الوقت نفسه، اتخذت إدارات عديدة خلال هذه السنة قرارات بإعفاء خطوط النقل البحري المنتظمة من تطبيق قوانين المنافسة. وفي شباط/فبراير ٢٠١٢، لم تؤكد دراسة أجرتها اللجنة البحرية الفيدرالية للولايات المتحدة وجهة إلغاء الإعفاء، بينما مُدّد الإعفاء الجماعي من قواعد المنافسة الممنوح لاتفاقات النقل البحري المنتظم في سنغافورة حتى عام ٢٠١٦. وقررت اليابان أيضاً الإبقاء على نظامها المناهض للاحتكار حتى عام ٢٠١٥ على الأقل، بينما اعتمد في عام ٢٠١١ اتفاق أعده منتدى التعاون الاقتصادي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ يضع مبادئ توجيهية بشأن قواعد المنافسة البحرية للاتحادات. غير أن المفوضية الأوروبية لا تزال تواصل أعمال الامتثال لقانون المنافسة في أوروبا حيث ألغيت هذه الامتيازات في عام ٢٠٠٨. وفرضت المفوضية في عام ٢٠١٢ غرامات بلغت ١٦٩ مليون يورو على ١٤ شركة دولية للوجستيات من بينها شركة UPS وشركة Kuehne and Nagel لتشغيلها أربعة اتحادات لتحديد الأسعار^(٦٣).

وفي الختام، تم التعامل مع شاغل آخر لقطاع الحاويات في عام ٢٠١١، إذ حظيت دعوة قطاعي النقل البحري والموانئ

الانسياب السطحي والإطماء الذي يستدعي مزيداً من التحريف والقيود المفروضة على الوصول إلى الأرصفة وتدهور الأوضاع والمشكلات المتعلقة بالسلامة الهيكلية للأرصفة وخطوط السكك الحديدية في المناطق المينائية ووصلات المناطق الداخلية ذات الصلة بها^(٦٧). وإضافة إلى هذه التأثيرات على البنية التحتية المادية، يؤثر تغير المناخ أيضاً في أحجام النقل البحري وتكاليفه وفي تحميل البضائع والسعة والجدول الزمني للإبحار و/أو التحميل والتخزين والحفظ في المستودعات^(٦٨). ومن المرجح أن تفرض هذه التأثيرات تكاليف تتناسب مع درجة التعرض للمخاطر والهشاشة وأن تحد من القدرة على التكيف. وإضافة إلى ذلك، يؤدي ازدياد الترابط والتكامل الاقتصادي على الصعيد العالمي مع سلاسل الإمداد التي تقوم بدور قنوات الاتصال إلى تكاليف إضافية. وقد يسفر تأثير محلي النطاق على الموانئ عن تداعيات متتالية تتجاوز الحدود وتؤثر في الصناعات وأصحاب المصلحة والاقتصادات في مواقع بعيدة. ورغم أن تغير المناخ لم يتسبب بالضرورة في اضطرابات سلسلة الإمداد الناشئة عن الأضرار التي لحقت بالموانئ بسبب الكوارث الطبيعية التي وقعت في اليابان وتايلاند في عام ٢٠١١، فإن هذه الاضطرابات تمثل تحسيدا مؤثراً لذلك.

ويمكن أن تثير التبعات الناجمة عن أي ضرر يلحق بشبكات النقل، بما فيها الموانئ، أو أي اضطراب يتعرض له، تحديات جسيمة أمام النقل والتجارة في البلدان النامية، مثل الدول الجزرية النامية الصغيرة. ويعتبر التحدي الذي تواجهه الدول الجزرية النامية الصغيرة أشد حسمًا بسبب تعرضها لقدر أكبر من المخاطر الاقتصادية والجغرافية والمناخية وقدرتها المحدودة بوجه عام على التكيف^(٦٩). وفي هذا السياق، يمثل بناء قدرات البلدان النامية، ومن بينها البلدان الجزرية النامية الصغيرة، بغية تقليل تعرضها للمخاطر وتمكينها من إدارة مخاطر الكوارث هدفاً بالغ الأهمية ينبغي السعي إلى تحقيقه على سبيل الأولوية^(٧٠).

ويتعذر تقدير تكاليف تأثيرات تغير المناخ التي تتكبدها الموانئ ووصلاتها الداخلية بأي قدر من الوثوقية. بيد أنه لا شك في أن هذه التأثيرات قد تصل إلى مستويات قصوى في الموانئ والمدن المينائية^(٧١). وقدّرت دراسة أجرتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي تعرض أكبر المدن المينائية في العالم لمخاطر الفيضانات الساحلية في عام ٢٠٠٥ وقيّمت القيمة الكلية للأصول المعرضة للمخاطر في ١٣٦ مدينة مينائية بمبلغ ٣ تريليونات دولار أمريكي^(٧٢). وتوصلت دراسة أخرى

ومن بينها الفقر ونقص الأغذية وشح المياه وانعدام أمن الطاقة وتدهور البيئة.

ويحتل النقل وانبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عنه مركز الصدارة في النقاش الدائر حالياً بشأن تغير المناخ. ولئن كان على القطاع برمته أن يُخفّض بصمته الكربونية، فإن النقل البحري الدولي، بصفة خاصة، استأثر بالاهتمام لأن غازات الدفيئة الناشئة عن هذا القطاع لا تدخل في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وثمة سبب آخر لهذا الاهتمام المتزايد يتمثل في تحديد الفرصة التي تتيحها مفاوضات المناخ الحالية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمنظمة البحرية الدولية لاعتماد نظام دولي ملزم، لأول مرة. وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية، في الآونة الأخيرة، بعض التدابير التنظيمية التي تركز على الجوانب التقنية والتشغيلية للنقل البحري الدولي، بينما لا تزال تدابير أخرى مثل الأدوات المستندة إلى السوق قيد النظر (انظر الفصلين الخامس والسادس). وتحظى أيضاً إجراءات التخفيف بمزيد من الاهتمام في قطاعي النقل البحري والموانئ، إذ إن تدابير عديدة نُفذت أو من المقرر اتخاذها (انظر الفصل السادس). ومع أن إجراءات التخفيف في النقل البحري تكتسي أهمية بالغة، فإنها غير كافية لمعالجة تغير المناخ والتأثيرات ذات الصلة به. وتعتبر تدابير التكيف، القائمة كشرط مسبق على الإدراك الجيد للمخاطر وأوجه الضعف، أساسية للمساعدة في تقليل تأثيرات تغير المناخ الجامح في النقل والتجارة إلى أقصى حد. ورغم ازدياد الاعتراف بأهمية تدابير التكيف في النقل البحري، ينبغي الإشارة إلى أن هذه التدابير دخلت حديثاً دائرة النقاش المتعلق بسياسة تغير المناخ وأثارت حتى الآن اهتماماً أقل بكثير مما تحظى به إجراءات التخفيف.

وفي داخل قطاع النقل، تستدعي الحالة الخاصة بالموانئ البحرية اهتماماً خاصاً، فالموانئ تقوم بوظيفة بالغة الأهمية بصفقتها حلقات وصل تربط سلاسل الإمداد العالمية وهي بمثابة محركات للنمو الاقتصادي، إذ إن ٨٠ في المائة من حجم التجارة العالمية تُنقل بحراً. وفي الوقت نفسه، تكون هذه الأصول من البنية التحتية الرئيسية عرضة لتأثيرات تغير المناخ وللمخاطر المقترنة به بسبب مواقعها في المناطق الساحلية والمناطق المنخفضة ومناطق الدلتا.

وتشمل المخاطر التي تهدد النقل البحري تسارع تآكل السواحل وإغراق الطرق المينائية والساحلية أو انغمارها وازدياد

وبالموانئ وفي خطط التصميم والتطوير الأوسع نطاقاً والخاصة بالنقل والموانئ. غير أن ثمة عوامل قد تؤثر أعمال التكيف أو تثير تحديات أمامها. فأولاً، فقد يتعذر المضي قدماً بفعالية في خطط التكيف وإستراتيجياته نظراً لأن عملية اتخاذ القرارات في الموانئ قد تشمل جهات عديدة^(٨٠). وثانياً، فالتصور القوي للمخاوف ومحدودية المعلومات عن فعالية التكيف التي تحققها خيارات التكيف وعن تكلفة الإحجام عن اتخاذ تدابير والحاجة إلى توقعات واقعية عن أوجه التأثير وإلى وضع سياسات تراعي خصوصيات المنطقة وعدم فعالية الموارد والتكاليف كلها عوامل قد تعوق، فرادى أو مجتمعة، أعمال التكيف في الموانئ.

وبوجه أخص، قد تثير التكاليف والقيود على الموارد المالية تحدياً جسيماً أمام أعمال التكيف. ولا تتيح الدراسات الحالية عن تكاليف التكيف إلا تقديرات فضفاضة تشوبها ثغرات كثيرة من حيث المعلومات. وثمة حاجة إلى مزيد من المعرفة بتأثيرات تغير المناخ وكيفية تفاعلها مع بعضها البعض ومن المعلومات بشأن خيارات التكيف الناجمة^(٨١). وتقدر دراسة أجراها البنك الدولي، رغم أنها لا تختص بالنقل أو الموانئ، أن تكلفة التكيف مع ارتفاع في درجة الحرارة بنحو درجتين بمحلول عام ٢٠٥٠ ستتراوح بين ٧٥ و ١٠٠ بليون دولار سنوياً بالنسبة للبلدان النامية خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠٥٠^(٨٢).

وبناءً على التقرير الخاص عن سيناريو الانبعاثات باء ٢^(٨٣) والسيناريو ألف ٢ من سيناريوهات الانبعاثات للفريق الدولي الحكومي المعني بتغير المناخ، تشير التقديرات المتعلقة ببربادوس، وهي مختصة بالنقل بدرجة أكبر، إلى أن تأثير تغير المناخ في نفقات النقل الدولي قد يتراوح بين ١٢,٧ بليون (السيناريو باء ٢ للتقرير الخاص عن سيناريوهات^(٨٤) الانبعاثات) و ١٤,٩ بليون (السيناريو ألف ٢ للتقرير الخاص عن سيناريوهات الانبعاثات). وتتراوح التكاليف بالنسبة للنقل البحري وحده بين بليون دولار (السيناريو باء ٢ للتقرير الخاص عن سيناريوهات الانبعاثات) و ٢,٦ بليون دولار (السيناريو ألف ٢ للتقرير الخاص عن سيناريوهات الانبعاثات)^(٨٥). وقدّرت دراسة أخرى بأن يتراوح مجموع تكاليف تغير المناخ على النقل الدولي في مونتسيرات بين ٨٣٩ مليون و ١,١ بليون دولار حسب السيناريوهين باء ٢ وألف ٢ للتقرير الخاص عن سيناريوهات الانبعاثات، على التوالي^(٨٦) بينما بلغت التقديرات المتعلقة بالنقل البحري ٢٠٩ ملايين دولار (السيناريو باء ٢

أقرب عهداً شملت نفس المدن المينائية الكبيرة الـ ١٣٦ إلى أن قيمة الأصول المعرضة للمخاطر قد تصل إلى ٢٨ تريليون دولار أمريكي إذا ارتفع منسوب البحر بمقدار ٠,٥ متر بحلول عام ٢٠٥٠^(٧٣). وترتفع هذه التكاليف بالاقتران مع الازدياد المتواصل في التوسع الحضري ونمو السكان والاستثمار في البنية التحتية للموانئ والنقل وتوسع الثروة حول المناطق الساحلية.

وبناءً على هذه الخلفية، ثمة حجج قوية تدعم إعداد وتنفيذ إستراتيجيات تكيف ملائمة لمواجهة تأثيرات تغير المناخ في النقل والموانئ بوجه خاص. ونظراً لطول عمر بني النقل التحتية، ينبغي أن يتم التكيف الآن لتفادي التكاليف المرتفعة لإعادة التجهيز^(٧٤). غير أن استعراض المصادر المتاحة يُبين أن أعمال التكيف في الموانئ تبدو نادرة^(٧٥). وخلال السنوات القليلة الماضية، تناولت دراسات مختلفة تأثيرات تغير المناخ في بنية النقل التحتية بوجه عام، في حالة الولايات المتحدة^(٧٦) وكندا وأستراليا والمملكة المتحدة، على سبيل المثال. غير أن أغلب هذه الدراسات لا يختص بوسيلة من وسائل النقل وتركز قلة قليلة منها على الموانئ^(٧٧). ومن بين المصادر الحالية المتاحة في المجال العام، يعتبر تقرير الولايات المتحدة، *Impacts of Climate Change and Variability on Transportation Systems and Infrastructure: Gulf Coast Study, Phase I* وثيق الصلة بالموانئ ووصلاتها الداخلية^(٧٨). ومن الدراسات الأخرى الجديرة بأن يُشار إليها التقرير الذي طلبت إعداده المؤسسة المالية الدولية والذي يركز على حالة Terminal Maritimo Muelles el Bosque (MEB) في قرطاجنة بكولومبيا. واستهدفت هذه الدراسة تنمية المعرفة وإتاحة الأدوات والنهج لتحليل المخاطر والفرص ذات الصلة بالمناخ وتقييم استجابات التكيف. وتعتبر الدراسة التي طلبت الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ إعدادها ذات أهمية مماثلة وعنوانها *Seaports and Climate Change - An Analysis of Adaptation Measures*^(٧٩).

وقد تتباين إستراتيجيات التكيف في الموانئ (على سبيل المثال، الانسحاب/إعادة التوضع، الحماية و/أو التكيف)، إلا أن الهدف النهائي يتمثل في تعزيز قدرة المنشآت والنظم على الصمود. وهو هدف يمكن تحقيقه، مثلاً، بإحداث تغيير في العمليات وممارسات التسيير وأنشطة التخطيط ومواصفات التصميم ومعاييرها. وقد يشمل ذلك تضمين الاعتبارات ذات الصلة بتغير المناخ في قرارات الاستثمار والتخطيط المتعلقة بالنقل

إنمائية لها تبعات مباشرة على التجارة والنمو. ولئن كان لا بد من إنجاز مزيد من الأعمال لفهم مختلف القضايا المثارة وتقييم تبعاتها الكاملة على نحو أفضل، فإن تدابير التكيف في النقل بوجه عام، وفي الموانئ بوجه أخص، لا غنى عنها وتمثل استثماراً رشيداً يحقق عائداً كبيرة في الأجل الطويل.

٢- التحول في النفوذ الاقتصادي وتغير أنماط التجارة

خلال السنوات القليلة الماضية، ظلت البلدان النامية تقود تحولاً عالمياً له تبعات رئيسية على الاقتصاد العالمي وعلى الاعتبارات الجغرافية السياسية والتجارة الدولية. وعمّقت أزمة ٢٠٠٨/٢٠٠٩ عملية التحول في النفوذ والكتلة الاقتصادية من الاقتصادات المتقدمة إلى البلدان النامية الناشئة. ويخلق هذا الاتجاه اقتصاداً عالمياً متعدد الأقطاب^(٩٢) (انظر النقاش السابق عن التصميم العالمي الجديد في استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، القسم جيم).

وبحلول عام ٢٠٢٥، يُتوقع أن تنمو الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية السريعة النمو، بقيادة الصين، بنسبة ٤,٧ في المائة سنوياً في المتوسط بين عامي ٢٠١١ و٢٠٢٥، كما يُتوقع أن تمثل البرازيل والصين والهند وإندونيسيا وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي أكثر من ٥٠ في المائة من النمو العالمي^(٩٣). ومن باب المقارنة، يُتوقع أن ينمو الناتج المحلي الإجمالي في الاقتصادات المتقدمة بأقل من نصف هذه النسبة (٢,٣ في المائة) خلال الفترة نفسها^(٩٤). ويُتوقع أن تزداد حصة الاقتصادات النامية الناشئة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي الحقيقي من ٣٦,٢ في المائة في عام ٢٠١٠ إلى ٤٤,٥ في المائة في عام ٢٠٢٥^(٩٥). واتساقاً مع النمو الاقتصادي، زادت أيضاً حصة جميع البلدان النامية في تدفقات التجارة الدولية خلال العقود القليلة الماضية فارتفعت من ٣٠ في المائة في عام ١٩٩٥ إلى نسبة تقديرية قدرها ٤٢ في المائة في عام ٢٠١٠. وأتى معظم هذا النمو من تجارة الجنوب - الجنوب والتجارة الإقليمية^(٩٦).

ويرى بعض المراقبين أن آسيا ستكون المنطقة الراجحة من العولمة، إذ ستصبح التجارة داخلها بؤرة تركيز الاقتصاد العالمي. ويُتوقع أيضاً أن تنمو التجارة بين أقاليم الجنوب وتزداد قوة^(٩٧). وستدفع سلاسل الإمداد وازدياد التكامل في الاقتصاد العالمي وتنامي التركيز الإقليمي والتحول في مجال التجارة بلدان

للتقرير الخاص عن سيناريوهات الانبعاثات) و٣٤٧ مليون دولار (السيناريو ألف ٢ للتقرير الخاص عن سيناريوهات الانبعاثات)^(٨٧).

غير أنه يُتوقع أن تكون للتكيف مع تأثيرات تغير المناخ في التجارة الدولية والتنمية فوائد تفوق تكلفته^(٨٨). وتوصلت دراسة قارنت بين تكلفة التكيف وتكلفة الإحجام عن اتخاذ تدابير في الاتحاد الأوروبي إلى أن فائدة التكيف الصافية ستراوح بين ٣,٨ بلايين يورو (سيناريو الارتفاع المنخفض لمنسوب البحر) و٤,٢ بلايين يورو (سيناريو الارتفاع العالمي لمنسوب البحر) بحلول عام ٢٠٢٠. ويتوقع أن تكون هذه الفوائد أكبر من ذلك بحلول عام ٢٠٨٠^(٨٩).

وتُعد بعض هذه الاعتبارات البالغة الأهمية جزءاً من أنشطة الأونكتاد لمواجهة تحدي تغير المناخ من منظور النقل البحري^(٩٠). وتشمل هذه الأعمال الدورة الأولى لعام ٢٠٠٩ لاجتماع الخبراء المتعدد السنوات للأونكتاد المتعلق بتيسير النقل والتجارة الذي كان عنوانه النقل البحري وتحدي تغير المناخ، وحلقة العمل لعام ٢٠١٠ المشتركة بين لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والأونكتاد بشأن تأثيرات تغير المناخ في شبكات النقل البحري، واجتماع عام ٢٠١١ لفريق الخبراء المخصص التابع للأونكتاد المعنون تأثيرات تغير المناخ والتكيف: تحدي يواجه الموانئ العالمية والكتاب الجديد بعنوان النقل البحري وتحدي تغير المناخ الذي حرره الأونكتاد ونشرته الأمم المتحدة بالاشتراك مع Earthscan/Routledge في أيار/مايو ٢٠١٢^(٩١). ومن بين الرسائل الرئيسية التي يبرزها هذا الكتاب الاعتراف الواسع النطاق بأن تدابير التكيف في مجال النقل، وبوجه أخص في الموانئ، ينبغي أن تتواصل دون إبطاء وأن يعتبر تخطيط التكيف مع التأثيرات المعروفة سلفاً أولوية. وفضلاً عن ذلك، يمثل التعاون بين العلماء والمهندسين وواضعي السياسات والحكومات والقطاع عاملاً رئيسياً ينبغي توطيده. وبالمثل، يعتبر تجميع مزيد من البيانات، لا سيما البيانات المتعلقة بالتأثيرات وأوجه الضعف المحلية، وإجراء دراسات حالة وتنفيذ مشاريع ريادية أمراً بالغ الأهمية. وينبغي أن تتواصل أنشطة زيادة الوعي والإرشاد وتجميع أفضل الممارسات ونشرها على نطاق واسع.

وخلاصة القول إن تأثيرات تغير المناخ في الموانئ ووصولها الداخلية ومقتضيات التكيف ذات الصلة تمثل تحديات

والقرارات ذات الصلة بمواقع مصانع الإنتاج والاستثمارات في البنى التحتية.

٣- ارتفاع أسعار وقود السفن وتكاليف تشغيلها

ارتفعت أسعار وقود السفن مع ارتفاع أسعار النفط كما يتضح من أسعار سنّي استوك ٣٨٠ في سنغافورة التي ارتفعت بنسبة ٤٠ في المائة لتصل إلى ٦٤٧ دولار للطن في عام ٢٠١١. ولتكاليف الوقود المرتفعة تأثير غير متناسب على شركات النقل، فالوقود يمثل عنصراً ضرورياً في التكاليف. وتشير التقديرات إلى أن تكاليف الوقود مثلت ٦٠ في المائة من مجموع إيرادات الشحن على الرحلة المعيارية لناقلة النفط الخام العملاقة من غرب آسيا إلى الشرق الأقصى - مع احتساب سعر متوسط للوقود قدره ٣٦٠ دولاراً للطن في آذار/مارس ٢٠١١. وبلغت هذه الحصة ٣٦ في المائة فقط في عام ٢٠١٠. ولوضع ذلك في المنظور الملائم، كانت التكلفة الرأسمالية السنوية لناقلة السوائب الجديدة من فئة بنماكس ٦ ملايين دولار وتكلفة الوقود السنوية ٣,٣ ملايين دولار في عام ٢٠٠٨. وفي عام ٢٠١١، كانت التكاليف ٢ مليون دولار و٥,٥ ملايين دولار، على التوالي (انظر أيضاً الفصل الثالث)^(١٠٦).

وإضافة إلى نفقات الوقود، ارتفعت عناصر أخرى من التكاليف. وتقدر Drewry أن تكاليف تشغيل السفينة قد ارتفعت بنسبة تتراوح بين ٤ و ٦ في المائة، حسب قطاعات السوق. ويعزى ذلك إلى زيادات في أسعار السلع الأساسية رفعت تكاليف التزليق والإصلاح والصيانة وإلى تغطية التأمين الإضافية ضد القرصنة^(١٠٧). وقد أثرت هذه التطورات تأثيراً شديداً في قطاع النقل البحري وقلّت ربحيته - وهو قطاع ظل فوق ذلك يواجه فائضاً في السعة الطنية وفتور الطلب وهبوط أسعار الشحن. وفي سوق الناقلات الصهريجية، على سبيل المثال، قدمت شركة التشغيل Samho shipping في جمهورية كوريا طلباً لحماية المحكمة لها من الدائنين بعد أشهر من الصعوبات المالية. وشملت الأسباب التي ذكرتها الشركة ارتفاع أسعار وقود السفن وهبوط أسعار الشحن والتكاليف المرتبطة بمجمعات القراصنة على سفنها^(١٠٨). وفي قطاع خطوط النقل المنتظمة، قدّر مجموع الخسائر بأكثر من ٦ بلايين دولار في عام ٢٠١١^(١٠٩).

شرق آسيا إلى الأمام (بقيادة الصين) لتصبح أكبر كتلة تجارية في عام ٢٠١٥، متجاوزة منطقة اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية ومنطقة اليورو^(١١٠). وسيكون لهذا التطور تبعات ملموسة على أنماط النقل العالمي والتجارة العالمية. وترى إحدى الدراسات التحليلية الحديثة العهد أن الصين ستغدو، بحلول عام ٢٠١٥، أول مُصدّر ومُستورّد وأن أكبر ممر للتجارة في العالم لن يشمل الولايات المتحدة وأوروبا بحلول عام ٢٠٣٠ بل سيتم من بلدان آسيا المتقدمة إلى تايلند وفيت نام الناشئين^(١١١). وتشير التوقعات إلى أن ٦٠ في المائة من الصادرات من آسيا المتقدمة ستتحج إلى بلدان آسيا الناشئة بحلول عام ٢٠٥٠، معززة بذلك حركة التجارة صوب الشرق وبين بلدان الجنوب^(١١٢).

ويُتوقع أن يقترن النمو الاقتصادي والتجاري المتوقع بتوسع نقل البضائع، إذ تتوقع منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أن تتجاوز مستويات تدفق نقل البضائع العالمية بحلول عام ٢٠٥٠ مستويات عام ٢٠١٠ بمقدار ضعفين إلى أربعة أضعاف وأن يشكل النمو خارج منطقة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي محركاً لها حيث يُتوقع أن تفوق التدفقات مستوياتها في عام ٢٠١٠ بمقدار يتراوح بين ضعفين وستة أضعاف^(١١٣). وستكون لذلك تبعات على النقل البحري الدولي والتجارة البحرية الدولية وسيطلب إعداد سياسات وإستراتيجيات ملائمة للتعامل مع هذه الحقائق الجديدة بفعالية. ومن المرجح أن تتأثر جميع قطاعات سوق النقل البحري من خلال التغييرات والتعديلات التي ستدخل على البنى التحتية والخدمات والمعدات والعمليات وعلى الأطر القانونية والتنظيمية التي تستند إليها. ويبدل قطاع النقل واللوجستيات جهوداً أيضاً ليظل مواكباً ويحتفظ بميزة تنافسية بتلبية احتياجات زبائنه بصورة أكبر. ويتجلى ذلك في ازدياد الميل داخل هذا القطاع إلى التواصل مع قاعدة زبائنه طالباً مساهمتها ومساعدتها في تحديد احتياجاتها ومتطلباتها^(١١٤).

بيد أن ثمة أسئلة رئيسية عديدة لا تزال مطروحة وينبغي الإجابة عليها حتى يتسنى فهم التأثير الكامل لتغير بيئة النقل العالمي والتجارة العالمية فهماً أفضل. وتشمل الاعتبارات المتعلقة بهذا الشأن كيفية تأثير أنماط استهلاك النقل البحري من الطاقة وانبعاثات الكربون الناجمة عنه وعمليات الإنتاج

للإبحار بسرعة مختلفة حسب طول الرحلة أو أن تستخدم الموانئ الرئيسية عوضاً عن الخدمات المباشرة. وينبغي أن تراعي هذه الاستراتيجية المتمايزة أيضاً حساسية الطلب حيال وقت العبور مثل التمييز بين المنتجات المحمّدة والجافة والطازجة، على سبيل المثال.

وبينما يرى البعض في الإبحار البطيء حلاً قصير الأجل، يعتبره آخرون توجهاً طويل الأجل. ونظراً للتطورات التي يشهدها قطاع الطاقة في الوقت الحالي ونمو الطلب ومعيقات الإمدادات وعدم موثوقيتها فضلاً عن المخاطر الجيوسياسية التي تتعرض لها مناطق إنتاج النفط، فإن أسعار النفط ومن ثم تكاليف أسعار وقود السفن ستظل تنحدر نحو الارتفاع دون ريب^(١١١). ومما يثير الاهتمام أن العلاقة التقليدية بين أسعار وقود السفن وأسعار النفط الخام قد تغيرت تغيراً طفيفاً في ما يبدو في عام ٢٠١١^١ إذ تجاوز ارتفاع أسعار وقود السفن الزيادة في أسعار النفط الخام. ومن الأسباب المحتملة لذلك أن الطلب على الوقود البحري زاد بسبب عمليات تسليم السفن الكبيرة في السنوات الأخيرة، بينما تباطأ العرض^(١١٢). ولأن وقود السفن المتبقي يعتبر من مخلفات عملية التكرير، فمن المحتمل أن تكون جهود المصافي لزيادة إنتاج الخلاصات الوسيطة قد أدت إلى تخفيض كمية الوقود البحري المتبقي. وثمة سبب آخر قد يكون تسبب في تخفيض كمية الوقود البحري المتبقي يتمثل في اقتران زيادة الطلب على المنتجات النفطية من اليابان في أعقاب الكارثة التي وقعت في آذار/مارس ٢٠١١ بالانقطاعات في إمدادات النفط من ليبيا خلال تلك السنة^(١١٣).

ويُتوقع أن ينمو الطلب العالمي على الطاقة وأن يضيف نحو ٣٩ في المائة للاستهلاك العالمي بحلول عام ٢٠٣٠ وأن يأتي كل النمو تقريباً من المناطق النامية^(١١٤). ومن غير المؤكد أن تتاح مستويات ملائمة من الطاقة وبأسعار ميسورة لتلبية الزيادة في الاحتياجات العالمية من الطاقة (انظر استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١ لمزيد من النقاش بشأن أساسيات العرض من النفط والطلب عليه). وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن تكاليف الاستبدال العالمي للوقود الأحفوري والبني التحتية للطاقة النووية في الوقت الحالي تُقدّر بنحو ١٥ تريليون دولار على الأقل، أي ما يعادل بين ٢٥ و٣٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي^(١١٥). وأثرت المخاطر والتوترات الجيوسياسية، ومن بينها العقوبات الاقتصادية، والاضطرابات المدنية والصراعات في

وفي سياق ارتفاع التكاليف المتزايد وضعف الظرفية الاقتصادية، أضحت إدارة التكاليف وضبطها أمراً مهماً. وتشمل تدابير تخفيض التكاليف ذات الصلة إدارة السرعة من خلال الإبحار البطيء والتعديلات المتعلقة بالوقود والعقود التحوطية واختيار أكثر الطرق اقتصاداً. ومن هذه الإستراتيجيات، تطور الإبحار البطيء فأصبح إجراءً رئيسياً لخفض التكاليف يُقلل من استهلاك وقود السفن ويساعد في امتصاص السعة. وفي الوقت الحالي، يُطبّق الإبحار البطيء في شتى قطاعات السوق ولا سيما في تجارة الحاويات التي كانت تعتمد اعتماداً كبيراً على هذه الاستراتيجية خلال أزمة ٢٠٠٨/٢٠٠٩. ودأب الأسطول العالمي من سفن الحاويات على تخفيض سرعات الإبحار بمتوسط بلغ ١٣ في المائة في عام ٢٠١١ على عدد من طرق التجارة الرئيسية^(١١٦). وظل يواصل تخفيض سرعة الإبحار من ٢٤-٢٥ عقدة إلى ٢١ عقدة (الإبحار البطيء) و١٨ عقدة (الإبحار الشديد البطيء) و١٥ عقدة (الإبحار البالغ البطيء)^(١١٧). وفي تجارة الناقلات الصهرية، ظل الإبحار البطيء مُطبّقاً وأبحرت معظم الرحلات بسرعة ١٣ عقدة (مقارنة بـ ١٤ عقدة) و١٠ عقدة-١١ عقدة عند الإبحار بالصابورة (انظر أيضاً القسم السابق عن شحنات النفط الخام والفصل الثاني)^(١١٨).

ويرى البعض أن للإبحار البطيء حدوداً وأن تطبيقه في جميع الحالات قد لا يكون مستصوباً. فأولاً، قد يكون من الأفضل قصر الإبحار البطيء على عدد قليل من المسارات البحرية البعيدة المدى وعدم اللجوء إليه في المسارات القصيرة المدى. وثانياً، ثمة حاجة لتقييم تبعات استخدام سفن إضافية ومزيد من معدات الحاويات. وفضلاً عن ذلك، فقد لا تكون زيادة وقت العبور، لا سيما في الجزء الأكبر من الرحلة، مستحبة بالنسبة لسلاسل الإمداد كما يتضح من دراسة تبحث في فوائد الإبحار البطيء^(١١٩). وترى هذه الدراسة أنه ينبغي مراعاة عوامل أخرى من بينها تكاليف الوقود الإضافية وحساسية الطلب إزاء وقت العبور. وأشارت الأرقام المتعلقة بشهر كانون الثاني/يناير ٢٠١٠ إلى استعمال الإبحار البطيء على نطاق محدود على الطرق التجارية بين أوروبا - أمريكا الجنوبية (مع تطبيق الإبحار البطيء في ٣٠ في المائة من الخدمات) مقابل ٨٠ في المائة من الخدمات التي تطبق الإبحار البطيء على الطرق بين أوروبا والشرق الأقصى. وتخلص الدراسة إلى أنه قد يكون من المستصوب أن تتبع خطوط النقل البحري استراتيجية متميزة

وينطبق هذا التخوف على التجارة في البحيرات الكبرى في كندا والولايات المتحدة.

وخلاصة القول أن قطاع النقل البحري يواجه تحدياً حسيماً يتمثل في ارتفاع أسعار الطاقة وتكاليف الوقود وذلك بسبب ارتفاع الطلب والضغط على العرض وازدياد الضوابط البيئية. ويمثل ضبط التكاليف وإدارة استهلاك الوقود أمراً أساسياً يستدعي اتباع إستراتيجيات عديدة من بينها إدارة السرعة عبر الإبحار البطيء واختيار أكثر خيارات الطرق البحرية اقتصاداً والحلول التكنولوجية المنشأ. وستؤثر هذه الإستراتيجيات في تصميم السفن وأنظمة دفعها وفي الإستراتيجيات الأخرى التكنولوجية المنشأ وتدبير التشغيل. ومع أن هذه الإستراتيجيات والتدابير قد تنطبق بصورة مختلفة، حسب السفينة ونوع العمليات، فإن الجمع بين التدابير القائمة على التقانة والتدابير التشغيلية ينطوي على قدرات كبيرة من شأنها أن تساعد في معالجة ارتفاع تكاليف الوقود والتشغيل. وبما أن النقل البحري قد ضاعف جهوده في السنوات الأخيرة لتحقيق الفعالية القصوى في استهلاك الطاقة، وهو أمر مرده في المقام الأول إلى وجود إطار تنظيمي أكثر صرامة يتعلق بالبيئة وإلى المخاوف الناشئة عن تغير المناخ، يزداد اللجوء إلى وضع خيارات وحلول جديدة وتجريبها.

وترتبط جميع التوجهات التي كانت موضع نقاش أعلاه ببعضها البعض وهي تثير تحديات أمام قطاع النقل البحري وتتيح له فرصاً. فبتغيير التكاليف والأسعار والمزايا النسبية، فقد تحدد هذه التطورات وتأثيراتها في النقل البحري والتجارة البحرية إلى حد بعيد أداء البلدان التجاري وقدرتها على التنافس. ولا بد من فهم هذه المسائل والتأثيرات الناجمة عنها، فرادى ومجمعة، فهما أفضل بمشاركة حثيثة من جميع أصحاب المصلحة ومن بينهم واضعو السياسات والمستثمرون ومخططو النقل والمشغلون والمديرون.

العرض. ويتوقع بعض المراقبين أن يصل سعر النفط الخام إلى مستويات قصوى إذا تفاقت المخاطر الجيوسياسية الحالية وقُفلت نقاط العبور الاستراتيجية لتجارة النفط. وحسب Drewry Supply Chain Advisors، تعتمد أوروبا على السفن العابرة لقناة السويس بنحو ١٥ في المائة من نفطها الخام ويتوقع أن يزداد عامل تكييف ووقود السفن بنسبة ٧ إلى ٩ في المائة سنوياً خلال السنوات الثلاثة المقبلة على التجارة بين جنوب الصين وشمال أوروبا^(١١).

ويتعلق تطور آخر يؤثر في سوق وقود السفن بالمتطلب الذي يقتضي أن تستخدم السفن الوقود المنخفض الكبريت، بموجب المرفق السادس بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية الذي ينظم مناطق ضبط التلوث البحري والانبعاثات في الاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية (انظر الفصل الخامس). ويطلب من السفن أن تحرق بين الآن و عام ٢٠٢٠ وقوداً أبهظ تكلفة ولكنه أقل تلويثاً هو الوقود المقطر. ويُقدَّر الفرق في السعر مقارنة بالوقود المتبقي في الوقت الحالي بنحو ٥٠ في المائة. ومع أنه من المسموح للسفن أن تستخدم تقانات مثل أنظمة تنظيف غاز العادم (المنظفات)، فإن استخدام هذه المنظفات على نطاق واسع لا يزال غير مؤكد. وتثير هذه التطورات مخاوف تتعلق بتأثيرها الاقتصادي المحتمل في النقل البحري، لا سيما في وقت تمثل فيه تكاليف الوقود أكثر من ثلثي نفقات تشغيل السفن. ويُتوقع أن يزداد ارتفاع فرق السعر بين الوقود المنخفض الكبريت ووقود السفن المتبقي لأن الزيادة في العرض لن تتناسب مع نمو الطلب. وتتعلق المخاوف الأخرى باحتمال أن يمثل ذلك حافزاً لإحداث تحول غير مستحب في وسائل النقل، إذ أشارت دراسات أجريت في الآونة الأخيرة بدعم من روابط مالكي السفن في الجماعة الأوروبية إلى أن تطبيق الحد البالغ ٠,١ في المائة على الوقود الكبريتي سيؤدي إلى تحول في وسائل النقل من النقل المائي إلى النقل البري قد يكون مضرراً بالنقل البحري المحلي وبالبيئة.

المواشي

- (١) يستمد هذا الجزء معلوماته أيضاً من World Bank (2011). *Global Development Horizons 2011. Multipolarity: The New Global Economy*; World Bank (2012). *Global Economic Prospects: Uncertainties and vulnerabilities*. Volume 4. January; Lanzani ML (2012). *Emerging Markets, Fad or New Reality?* Deutsche Bank Research. April; United Nations Department of Economic and Social Affairs (2011). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 34. 11 August; United Nations Department of Economic and Social Affairs (2011). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 38. 20 December; United Nations Department of Economic and Social Affairs (2012). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 43. 29 May
- (٢) للاطلاع على استعراض اشمل لتطورات الاقتصاد العالمي، انظر تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية، ٢٠١٢. www.unctad.org
- (٣) UNCTADstat, Nominal and real GDP, total and per capita, annual, 1970-2010. <http://unctadstat.unctad.org/TableView/tableView.aspx?ReportId=96>
- (٤) Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast. Global Outlook*. June
- (٥) المصدر نفسه.
- (٦) United Nations Department of Economic and Social Affairs (2012). Monthly Briefing. *World Economic Situation and Prospects*. No 43. 29 May
- (٧) المصدر نفسه.
- (٨) United Nations Department of Economic and Social Affairs (2012). *World Economic Situation and Prospects, Update as of mid-2012*. United Nations. New York
- (٩) المصدر نفسه.
- (١٠) المصدر نفسه.
- (١١) World Trade Organization (WTO) (2012). World trade 2011, prospects for 2012. PRESS/658, 12 April
- (١٢) المصدر نفسه.
- (١٣) Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast. Global Outlook*. June
- (١٤) International Monetary Fund (IMF) (2012). *World Economic Outlook. Growth Resuming, Dangers Remain*. World Economic and Financial Surveys (WEFS); Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast. Global Outlook*. June
- (١٥) المصدر نفسه.
- (١٦) المصدر نفسه.
- (١٧) World Trade Organization (WTO) (2012). *Report on G-20 Trade Measures (Mid-October 2011 to Mid-May 2012)*. Executive Summary
- (١٨) المصدر نفسه.
- (١٩) المصدر نفسه.
- (٢٠) بيانات ومعلومات التجارة البحرية مستمدة من إحصاءات وتقارير الأونكتاد ذات الصلة ومن مصادر متخصصة مختلفة، منها: (١) British Petroleum (BP) (2012). *Statistical Review of World Energy 2012*. June; (2) International Energy Agency (IEA) (2011). *World Energy Outlook 2011*; (3) British Petroleum (BP) (2012). *Energy Outlook 2030*. January; (4) International Energy Agency (IEA). *Oil Market Report*. Various issues; (5) Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) (2012). *Monthly Oil Market Report*. June; (6) Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) (2011). *World Oil Outlook*; (7) Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*. May; (8) Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs and Beverages*. May; (9) World Steel Association (2012). *World Steel Short Range Outlook*. April; (10) International Grains Council (IGC) (2012).

Grain Market Report. April; (11) Clarkson Research Services (2012). *Shipping Review & Outlook*. Spring; (12) Clarkson Research Services (2011). *Shipping Review & Outlook*. Fall; (13) Clarkson Research Services. *Container Intelligence Monthly*. Various issues; (14) Clarkson Research Services. *Dry Bulk Trade Outlook*. Various issues; (15) *Lloyd's Shipping Economist* (LSE). Various issues; (16) *Drewry Shipping Consultants* (2012). *Container Forecasters - Quarterly Forecast of the Container Market*. September; (17) *Drewry Shipping Consultants*. *Drewry Shipping Insight*. Monthly Analysis of the Shipping Markets. Various issues; (18) Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL). *Shipping Statistics and Market Review*. Various issues; (19) *Dynamar*. *DynaLiners*. Various issues; (20) *IHS Fairplay*. Various press articles; (21) *BIMCO Bulletins*. Various issues; (22) *ICS/ISF Annual Review 2012*; (23) United States Geological Survey (2012). *Mineral Commodity Summaries*; (24) Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)/International Transport Forum (ITF) (2012). *Transport Outlook Seamless Transport for Greener Growth*; (25) *Deutsch Bank Research* (2012). *On the Record. Prof. Burkhard Lemper on global shipping markets*, May 14; (26) *Barry Rogliano Salles (BRS)* (2012). *Shipping and shipbuilding markets, Annual Review 2012*; (27) *Seatrade* (2011). Issue 6. December; (28) *Slater P* (2012). No end in sight for the great shipping recession. *Lloyds' List*. 3 May; (29) *Leander T* (2012). Global shipping earnings to contract 5%-10% in 2012. *Lloyd's List*. 31 May; (30) *Slater P* (2012). CMA 2012: Bleak Outlook for Shipping. *Lloyd's List*. 19 March

Lloyd's List Maritime Intelligence Unit (LLMIU) as published on the website of the World Shipping Council's (WSC) at (٢١)
.www.worldshipping.org

.Lloyds List Maritime Intelligence Unit (LLMIU), June 2012 تقديرات (٢٢)

Clarkson Research Services (2012). *Shipping Review & Outlook*. Spring; Clarkson من يستمد هذا القسم معلوماته بصفة أساسية من (٢٣)
Research Services (2011). *Shipping Review & Outlook*. Fall; Mantell C (2012). Variety is the Spice of Life: Regional
.Crude Sourcing. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 27 April

Clarkson Research Services (2012). Is Trade Giving Enough Mileage? *World Fleet Monitor-Flag, Class, Ownership, Invest-* (٢٤)
ment, Recycling, Markets, Trade. Volume 3 No. 3. March

.Holden S(2012). Global Coal Flows: A Growing Imbalance? *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 24 February (٢٥)

.المصدر نفسه. (٢٦)

Clarkson Research Services (2012). Is Trade Giving Enough Mileage? *World Fleet Monitor-Flag, Class, Ownership, Invest-* (٢٧)
ment, Recycling, Markets, Trade. Volume 3 No. 3. March

.Mantell C (2012). Variety is the Spice of Life: Regional Crude Sourcing. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 27 April (٢٨)

.المصدر نفسه. (٢٩)

.المصدر نفسه. (٣٠)

.Marsoft (2012). *Marsoft Tanker Market Report*. January (٣١)

.المصدر نفسه. (٣٢)

.المصدر نفسه. (٣٣)

يستمد هذا القسم معلوماته أساساً من: إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية التابعة للأمم المتحدة، (٢٠١٢) الحالة والتوقعات الاقتصادية في (٣٤)

Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Country Forecast. Global Outlook*, نيويورك. العالم. مطبوعات الأمم المتحدة. نيويورك. June; Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials; Shipping & Finance* (2012). Australia to become the world's largest gas exporter in 2030. March; *Shipping & Finance* (2012). How China will evolve until 2030. March; *Shipping & Finance* (2011). Asia to consume two-thirds of global LNG supplies by 2015. October; *Shipping & Finance* (2011). Is US going to cause another oil shock to the tanker market? November; *Shipping & Finance* (2012). LNG Shipping: From Bottom to the Top. March Clarkson Research Services (2012). *Tanker Outlook*. May; Clarkson Research Services (2012). *Oil & Tanker Trades Outlook*. Volume 17, No. 7. July; Clarkson Research Services (2011). *LNG Trade & Transport 2011. A comprehensive overview of the ships, the trades and the markets for LNG*; Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) (2011). *World Oil Outlook 2011*; Barry Rogliano Salles (BRS) (2012). *Shipping and shipbuilding markets, Annual Review 2012*; Mantell C (2012). Anxious Times: Fear and Supply in the Crude Market. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 26 March; Mantell C (2012). Disaster and Recovery: Japanese Oil Trade in 2011. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 30 January;

- BIMCO Bulletin* (2011). Volume 106 #6; Mühlberger M (2012). *Sub-Saharan Africa: the Continent of the 21st Century*. Deutsche Bank. April; Chan, C. (2011). VLs shouldn't rely on China for extra demand. *Fairplay*. 15 December; Brown H (2012). Norway and Russia to ride fourth wave of LNG exports. *Lloyd's List*. 22 March; Brown H (2012). Venezuela-China deal boosts VLCC demand. *Lloyd's List*. 24 May; Chan C (2011). Tanker operators assess changing trade patterns as new oil sources come on stream. *Fairplay*. 15 December; Brown H (2011). Exporters turned importers .drive new LNG demand. *Lloyd's List*. 16 September; Osle D (2012). Venezuela's ties to China boost VLCC demand
- (٣٥) .British Petroleum (BP) (2012). *Statistical Review of World Energy 2012* : يستند هذا القسم أساساً إلى
- (٣٦) Brown H (2012). Venezuela-China deal boosts VLCC demand. *Lloyd's List*. 24 May; Chan C (2011). انظر على سبيل المثال،
Tanker operators assess changing trade patterns as new oil sources come on stream. *Fairplay*. 15 December; Osle D (2012).
. Venezuela's ties to China boost VLCC demand. *Lloyd's List*. 26 March
- (٣٧) .Chan C (2011). VLs shouldn't rely on China for extra demand. *Fairplay*. 15 December
- (٣٨) .Mühlberger M (2012). *Sub-Saharan Africa: the Continent of the 21st Century*. Deutsche Bank. April
- (٣٩) .Chan C (2011). VLs shouldn't rely on China for extra demand. *Fairplay*. 15 December
- (٤٠) *Shipping & Finance* (2011). Is US going to cause another oil shock to the tanker market? November; *Shipping & Finance*
(2012). LNG Shipping: From Bottom to the Top. March
- (٤١) .Brown H (2012). Norway and Russia to ride fourth wave of LNG exports. *Lloyd's List*. 22 March
- (٤٢) المصدر نفسه.
- (٤٣) U.S. Geological Survey (2012). Bauxite and Alumina Statistics and Information. *Mineral Commodity Summaries*; U.S.
Geological Survey (2012). Phosphate Rock Statistics and Information. *Mineral Commodity Summaries*; *Shipping & Finance*
(2011). Brazil's trade with China 45% up causing port problems; *Shipping & Finance* (2012). China's reliance on
imported ores to ease. April; Clarkson Research Services (2012). *Shipping Review & Outlook*, Spring. Clarkson Research
Services (2011). *Shipping Review & Outlook*, Fall; World Steel Association (2012). *Global economic outlook and steel
demand trends*. April; Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *Global World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs
and Beverages*. June; Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*.
June; International Energy Agency (IEA) (2011). *World Energy Outlook 2011*. November. British Petroleum (BP) (2012).
Statistical Review of World Energy 2012. June; *Fairplay* (2011). Mozambique vital to Essar's African Plan. 1 December.
Holden, S. (2012). *Metal Smelting: A Major Driver Under Pressure*. *Clarkson Shipping Intelligence Network*. 10 Febru-
ary; de Groot, B. (2012). Bolting the door on Valemaxes. *Fairplay*. April; Van den Berg, E. (2012). Seaborne coal trade
. will top 1 trillion tonnes by 2016. *Lloyd's List*. 30 March
- (٤٤) .Hutson T (2011). Coal boom seeks new port. *Fairplay*. 27 October
- (٤٥) .Economist Van den Berg E (2012). Seaborne coal trade will top 1trn tonnes by 2016. *Lloyd's List*. 30 March
- (٤٦) .Economist Intelligence Unit (EIU) (2012). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*. June
- (٤٧) .*Fairplay* (2011). Indonesia's coal export dilemma. 17 November
- (٤٨) .See for example, *Fairplay* (2012). China is key to world coal balance. 5 January، انظر، على سبيل المثال،
- (٤٩) .*Shipping & Finance* (2012). China-Brazil bilateral trade soars. April
- (٥٠) المصدر نفسه.
- (٥١) .Research Services. *Container Intelligence Monthly*. October 2012
- (٥٢) المصدر نفسه.
- (٥٣) .*Fairplay* (2012). Containers may aid recovery. 23 Feb
- (٥٤) .Van Marle G (2012). Box lines' China trade could be swamped by a Mexican wave. *Lloyd's List*. March
- (٥٥) .Leander T (2012). China feels the pinch. *Lloyd's List*. 22 May

- (٥٦) .Van Marle G. Box lines' China trade could be swamped by a Mexican wave. *Lloyd's List*. March
- (٥٧) المصدر نفسه.
- (٥٨) المصدر نفسه.
- (٥٩) .Porter J (2012). China's hunger for imports reshapes east-west trade patterns. *Lloyd's List*. 20 June
- (٦٠) المصدر نفسه.
- (٦١) المصدر نفسه.
- (٦٢) .Clayton R (2011). Outside the box. *Fairplay*. 22 December
- (٦٣) European Commission Press Release (2012). *Antitrust: Commission imposes € 169 million fine on freight forwarders for operating four price fixing cartels*. IP/12/314. 23 March <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/314>
- (٦٤) .Ports & Harbors. Looking back at 2011 it seems we have seen more negatives than positives. January/February 2012
- (٦٥) انظر أيضاً الأونكتاد، استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، الفصل الأول، القسم جيم.
- (٦٦) المصدر نفسه.
- (٦٧) UNCTAD (2011). Ad Hoc Expert Meeting on Climate Change Impacts and Adaptation: A Challenge for Global Ports. *Information Note*. 29 September. UNCTAD/DTL/TLB/2011/2
- (٦٨) المصدر نفسه.
- (٦٩) لمزيد من المعلومات عن التحدي الناشئ عن تغير المناخ على النقل البحري، انظر الأعمال ذات الصلة بذلك المجال التي قام بها الأونكتاد والمتاحة على www.unctad.org/ttl/legal انظر بوجه خاص الوثائق والمعلومات ذات الصلة المتعلقة باجتماع الخبراء المتعدد السنوات للأونكتاد المتعلق بتيسير التجارة والنقل: Joint UNECE-UNCTAD Workshop on Climate Change Impacts and Adaptation: A Challenge for Global Ports, 2011; and, *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*, a new book edited by UNCTAD and co-published by the United Nations and Earthscan/Routledge in May 2012. ويقدم هذا الكتاب معلومات عن التحدي الذي يثيره تغير المناخ وتحليلاً له من منظور النقل البحري والتجارة البحرية.
- (٧٠) يمثل تقليل التعرض للمخاطر عاملاً رئيسياً مشتركاً في مضممار التكيف وإدارة المخاطر. انظر، على سبيل المثال، التقرير الخاص الصادر عن الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بعنوان: *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation*, Cambridge University Press, New York
- (٧١) Hanson S and Nicholls R (2012). Extreme floods and port cities through the twenty-first century: Implications of climate change and other drivers. *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Earthscan/United Nations, London
- (٧٢) Nicholls R J et al (2008). *Ranking Port Cities with High Exposure and Vulnerability to Climate Extremes: Exposure Estimates*. OECD Environment Working Papers, No. 1. OECD Publishing
- (٧٣) Lenton T, Footitt A and Dlugolecki A (2009). *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector*
- (٧٤) Kopp A (2012). Transport costs, trade and climate change. *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Earthscan/United Nations, London, 2012. See also, UNCTAD (2011). Ad Hoc Expert Meeting on Climate Change Impacts and Adaptation: A Challenge for Global Ports. Information Note. 29 September. UNCTAD/DTL/TLB/2011/2
- (٧٥) Velegrakis AF (2011). *Climate Change: an overview of the scientific background and potential impacts affecting transport infrastructure and networks*. DRAFT Report for consideration and discussion by the Expert Group on Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks at its second session (8 November 2011). Informal document No. 2. 4 November
- (٧٦) انظر على سبيل المثال، the 2008 Special Report 290 of the Transportation Research Board, National Academy of Sciences, Washington, DC, entitled "The Potential Impacts of Climate Change on U.S. Transportation". See in particular, Appendix

- C containing a commissioned paper on *Climate Vulnerability and Change with Implications for U.S. Transportation*, December 2006. (٧٧) المصدر نفسه.
- U.S. Climate Change Science Program and Subcommittee on global Change Research (2008). *Impacts of Climate Change and Variability on Transportation Systems and Infrastructure: Gulf Coast Study*, Phase I. [Savonis MJ, Burkett VR and Potter JR (eds.)]Department of Transportation, Washington, DC (٧٨)
- Seaports and Climate Change - An Analysis of Adaptation Measures. (2010). Study commissioned by the International Association of Ports and Harbors (IAPH)-Port Planning and Development Committee. Unpublished Draft, November 2010 (٧٩)
- Asam S (2010). *Climate Change Adaptation for Transportation Infrastructure*. cICF International. March 2. North Carolina (٨٠) Workshop on Climate Change Adaptation
- Fankhauser S (2009). *The Cost of Adaptation*. Grantham Research Institute. London School of Economics. 1 November (٨١)
- World Bank (2010). *The Economics of Adaptation to Climate Change (EACC) Synthesis Report* (٨٢)
- نشر الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ مجموعة جديدة من السيناريوهات لاستخدامها في تقرير التقديرات الثالث (التقرير الخاص عن سيناريوهات الانبعاثات). A2 storyline and scenario family: a very heterogeneous world with continuously increasing global population and regionally oriented economic growth that is more fragmented and slower than in other storylines. B2 storyline and scenario family: a world in which the emphasis is on local solutions to economic, social, and environmental sustainability, with continuously increasing population (lower than A2) and intermediate economic development (٨٣)
- United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2011). *An Assessment of the Economic Impact of Climate Change on the Transportation Sector in Barbados*. LC/CAR/L.309. 22 October (٨٤)
- المصدر نفسه. (٨٥)
- United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2011). *An Assessment of the Economic Impact of Climate Change on the Transportation Sector in Montserrat* (٨٦)
- المصدر نفسه. (٨٧)
- Kopp A (2012). Transport costs, trade and climate change. *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Earthscan/United Nations. London (٨٨)
- Richards JA and Nicholls RJ (2009). *Impacts of climate change in coastal systems in Europe*. PESETA-Coastal Systems study. European Commission Joint Research Centre Institute for Prospective Technological Studies (٨٩)
- لمزيد من المعلومات عن أعمال الأونكتاد في هذا المجال ومعرفة الصلوات المباشرة لموقع الاجتماعات ذات الصلة على الإنترنت، انظر -www.unc-tad.org/ttl/legal. انظر أيضاً الوثائق ذات الصلة ونتائج المؤتمر الدولي عن تكيف شبكات النقل مع تغير المناخ الذي نظّمته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وعقد في ٢٥-٢٦ حزيران/يونيه ٢٠١٢ في اليونان (http://www.unctad.org/trans/main/wp5/wp5_conf_2012_june). (٩٠) (html)
- هذا الكتاب هو الأول من نوعه وهو يأخذ بنهج متعدد التخصصات ويقدم إفادات مفصلة عن طائفة من التبعات المحتملة لتغير المناخ على هذا القطاع الرئيسي من التجارة العالمية. ويضم الكتاب مساهمات من الخبراء الأكاديميين ومن المنظمات الدولية - مثل المنظمة البحرية الدولية وأمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ووكالة الطاقة الدولية والبنك الدولي - فضلاً عن قطاعي النقل البحري والموانئ. لمزيد من المعلومات، انظر www.unctad.org/ttl/legal. (٩١)
- World Bank (2011). *Global Development Horizons 2011-Multipolarity: The New Global Economy* (٩٢)
- المصدر نفسه. (٩٣)
- المصدر نفسه. (٩٤)
- المصدر نفسه. (٩٥)
- المصدر نفسه. (٩٦)
- Shipping & Finance (2012). International trade to accelerate from 2014. March (٩٧)

- .*Shipping & Finance* (2011) Analysis on the changing patterns of global trade. August 2011 (٩٨)
- .McMahon, L. (2012). Shipping may seem downbeat and dreadful but better times lie ahead. *Lloyd's List*. 31 May (٩٩)
- المصدر نفسه. (١٠٠)
- Organization for Co-operation and Economic Development (OECD)/International Transport Forum (ITF) (2012). *Transport Outlook Seamless Transport for Greener Growth* (١٠١)
- Deutsche Post AG. *Delivering Tomorrow, Customer Needs in 2020 and Beyond A Global Delphi*، انظر على سبيل المثال، (١٠٢)
.Study. June 2009
- .*Shipping & Finance* (2011). Bunker costs up 5 times in a decade. August (١٠٣)
- .Beddow M (2011). Drewry projects more misery for ocean carriers. *Containerisation International*. October (١٠٤)
- .Taib A (2011). *Rising Bunkers Put Shipping Companies on Edge*. Bunker World (١٠٥)
- .Porter J (2012). Box lines' 2011 losses balloon to \$6bn. *Lloyd's List*. April (١٠٦)
- .McCarthy L (2012). Containerhsip fleet slows speeds 13% over a year to an average 14.9 knots. *Lloyd's List*. March (١٠٧)
- .McCarthy L (2012). Maersk to super-slow steam on five Europe-Asia containership loops. *Lloyd's List*. April (١٠٨)
- .Barry Rogliano Salles (BRS) (2012). *Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2012* (١٠٩)
- Cheaitou A and Cariou P (2011). *Containership speed and fleet size optimization with semi-elastic demand: an application to Northern Europe-South America Trade*. IAME Conference 2011, 25-28 October (١١٠)
- .Deutsche Post AG (2009). *Delivering Tomorrow Customer Needs in 2010 and Beyond. A Global Delphi Study*. June (١١١)
- .Clarkson Research Services (2011). *Shipping Review & Outlook*. Spring (١١٢)
- .BIMCO Bulletin 2011. Volume 106 # 6 (١١٣)
- .British Petroleum (2012). *Energy Outlook 2030*. January (١١٤)
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2011). *The Great Green Technological Transformation Overview. World Economic and Social Survey 2011* (١١٥)
- .IFW News (2011). Asia-Europe bunker rates still on the rise. 24 March (١١٦)

2

هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله

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

بعد انقضاء أكثر من ثلاث سنوات على الأزمة المالية التي وقعت في عام ٢٠٠٨، ظلّ الأسطول العالمي يتوسع خلال عام ٢٠١١ ف تجاوز ١,٥ بليون من الحمولة الطنية الساكنة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، بزيادة تفوق ٣٧ في المائة خلال أربع سنوات فقط. وفي الوقت نفسه، أدى تواصل عمليات التسليم والانخفاض الشديد الحدة في الطلبات الجديدة في أعقاب الأزمة المالية إلى تناقص الطلبات العالمية بمقدار الثلث خلال الفترة نفسها، فبلغت الطلبات في مطلع عام ٢٠١٢ قرابة ٢١ في المائة من الحمولة الطنية للأسطول الحالي، منخفضة من ٤٤ في المائة قبل أربع سنوات مضت.

ويجزم بناء السفن الرئيسيون عن إلغاء عمليات التسليم أو إرجائها ويواصلون تلبية الطلبات التي قُدمت قبل الأزمة المالية. وبنّت الصين واليابان وجمهورية كوريا معاً أكثر من ٩٣ في المائة من الحمولة الطنية المسلمة في عام ٢٠١١ واحتفظت بذلك بمستوى مرتفع من العمالة في أحواضها لبناء السفن. ويمثل العرض الزائد من السفن الناشئ عن هذا الوضع تحدياً جسيماً لبناء السفن. غير أن المستوردين والمصدرين يستفيدون ضمناً من وفرة عرض طاقة النقل البحري لنقل التجارة البحرية الدولية.

وتواصل البلدان النامية زيادة حصتها من السوق في قطاعات شتى منها بناء السفن وملكيته وتسجيلها وتشغيلها وتخريدها وتزويدها بالأطقم. ويستأثر ملاك السفن في البلدان النامية بملكية ثلث الأسطول العالمي، كما ينتمي ١٢ مشغلاً من أهم ٢٠ مشغلاً للسفن إلى بلدان نامية. وبلغت نسبة السفن المسجلة في بنما وليبيريا وجزر مارشال نحو ٤٢ في المائة وأنجز أكثر من ٩٢ في المائة من عمليات التخريد في الهند والصين وبنغلاديش وباكستان.

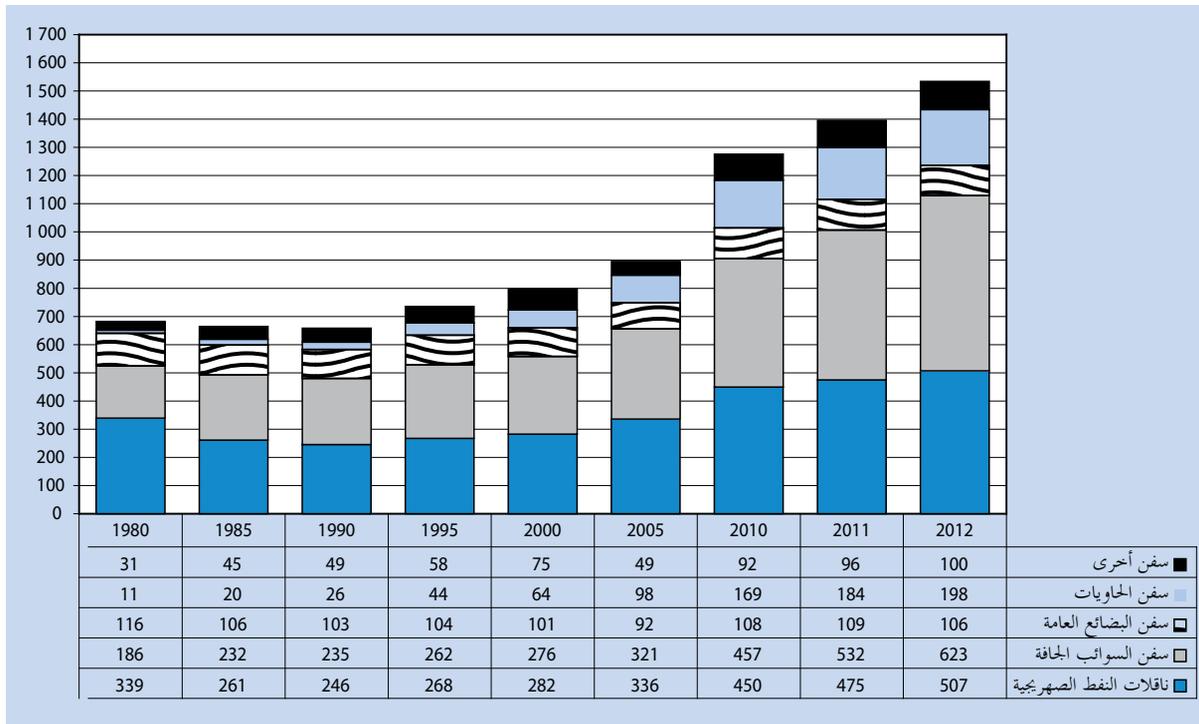
الجافة زيادة كبيرة وصلت إلى ٦٠ في المائة في أربع سنوات فقط. وغدت سعة ناقلات النفط الصهرجية التي نمت بنسبة ٦,٩ في المائة تمثل الآن ٣٣,١ في المائة من الأسطول العالمي. وبعد زيادة بلغت ٧,٧ في المائة، أصبحت سفن الحاويات تمثل ١٢,٩ في المائة من الحمولة الطننية العالمية. وواصل أسطول البضائع العامة التقليدي انخفاضه النسبي فأصبح نوع السفن الرئيسي الوحيد الذي كانت حمولته الطننية في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ أقل مما كانت عليه قبل عام. ومنذ عام ١٩٨٠، انخفض أسطول البضائع العامة بنسبة ٧ في المائة بينما نمت أنواع السفن الباقية من الأسطول العالمي بأكثر من ١٥٠ في المائة (الجدول ١-٢)، الشكل (١-٢).

ألف- هيكل الأسطول العالمي

١- نمو الأسطول العالمي وأنواع السفن الرئيسية فيه

بعد نمو سنوي قارب ١٠ في المائة، وصل مجموع الحمولة الطننية الساكنة للأسطول العالمي إلى ١٥٣٤ مليون طن في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. وفي مطلع السنة، بلغ عدد السفن التجارية المبحرة العاملة ٣٠٥ ١٠٤ سفن (انظر المرفق الثاني). وحدث أكبر نمو في الحمولة الطننية في ناقلات السوائب الجافة بنسبة بلغت ١٧ في المائة، فأصبحت هذه الفئة من السفن تمثل ٤٠,٦ في المائة من مجموع السعة العالمية؛ وزاد أسطول السوائب

الشكل ١-٢ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، سنوات مختارة^(١) (الأرقام في بداية السنة، بملايين الأطنان من الحمولة الساكنة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Fairplay IHS. (أ) سفن تجارية بحرية ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

أن يظلوا قادرين على التنافس والاحتفاظ بهوامش ربح معقولة. ولعل من المجدي التذكير بأن تكلفة نقل الطن الميلي من السوائب الجافة في سفينة هانديماكس صغيرة الحجم كانت، في آذار/مارس ٢٠١٢، أكثر بثلاث مرات من شحن البضاعة في ناقلة سوائب كبيرة من نوع كيب - سايز^(١).

سفن السوائب الجافة

تشكل تكاليف الشحن عنصراً مهماً من سعر الإيصال لأغلب السلع الرئيسية السائبة الجافة. ويرى الموردون من أماكن بعيدة، مثل منتجي ركاز الحديد البرازيليين، في استخدام السفن الكبيرة شرطاً أساسياً لتحقيق وفورات الحجم التي تمكنهم من

البرازيلية Vale من وفورات الحجم المذكورة آنفاً في تجارة ركاز الحديد، استلمت، في عام ٢٠١١ و مطلع عام ٢٠١٢، أكبر سفن نقل البضائع الموجودة المعروفة باسم سفن فالماكس والتي تبلغ سعتها ٤٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة^(٢). غير أن شركة Vale واجهت وضعاً صعباً بسبب هذه السفن، إذ لا يزال السماح لها بدخول الموانئ الصينية موضع نقاش مع السلطات الصينية. وتفيد التقارير بأن مالكي السفن ومنتجات ركاز الحديد الصينيين عارضوا دخول سفن فالماكس البرازيلية إلى الموانئ الصينية بحجة أن تشغيل هذه السفن الكبيرة قد لا يكون آمناً وحشية أن تكتسب شركة Vale سيطرة احتكارية على سلسلة إمداد ركاز الحديد، فضلاً عن أنه سيحتدم على الموانئ توسيع طاقة التخزين المتاحة لديها لتخزين ركاز الحديد المستورد^(٣).

وتعتزم شركة Vale استلام ٣٥ سفينة من هذا النوع بحلول نهاية عام ٢٠١٣ باستثمارات بلغ مجموعها ٤,٢ بلايين دولار أمريكي. وتُبنى سفن فالماكس في أحوض بناء السفن في جمهورية كوريا والصين. وأبدى عدد من مراقبي القطاع أملهم في أن يُرفع الحظر على سفن فالماكس من دخول الموانئ الصينية عمّا قريب آخذين في الحسبان الفوائد التي يحققها تخفيض تكاليف النقل وكفاءة الطاقة وازدياد تجارة الجنوب - الجنوب والتعاون بين البرازيل والصين^(٤). غير أن التاريخ أبان أن محاولات المصدرين للسيطرة على سلسلة الإمداد البحري لم تُعمر طويلاً في أغلب الأحيان وأن مالكي السفن التقليديين قد يستأنفون دورهم في الأجل الأطول كمزودين بخدمات النقل البحري.

ناقلات النفط الصهرجية

وصلت الحمولة الطنية لناقلات النفط الصهرجية إلى أكثر من بليون في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. ويُستخدم جزء من هذه الحمولة الطنية للتخزين أكثر مما يستخدم لنقل النفط. فعلى سبيل المثال، في آذار/مارس ٢٠١٢، حجزت شركة Petroleo Brasileiro ثاني أكبر ناقلة صهرجية للنفط لاستخدامها كمرفق للتخزين. ورفع ازدياد الإنتاج في أمريكا اللاتينية الطلب على مزيد من السفن لتخزين النفط الخام^(٥). وتعتبر زيادة مخزونات النفط عن المخاوف من احتمال حدوث قصور في النفط في المستقبل بسبب الصراع السياسي في الخليج الفارسي، على سبيل المثال. وفي الأجل القصير، تساعد الزيادة في استخدام السفن

الجدول ٢-١ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١١-٢٠١٢^(١) (الأرقام في بداية السنة، بالآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة؛ والحصة بالنسبة المتوية بالحروف المائلة)

النسبة المتوية للتنوع ٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	النسبة المتوية للتنوع ٢٠١١	الأنواع الرئيسية
٦,٩	٥٠٧ ٤٥٤	٤٧٤ ٨٤٦	٦,٩	ناقلات النفط الصهرجية
٠,٩-	٣٣,١	٣٤,٠	٠,٩-	ناقلات السوانب
١٧,٠	٦٢٢ ٥٣٦	٥٣٢ ٠٣٩	١٧,٠	سفن البضائع العامة
٢,٥	٤٠,٦	٣٨,١	٢,٥	سفن الحاويات
٢,٤-	١٠٦ ٣٨٥	١٠٨ ٩٧١	٢,٤-	سفن البضائع العامة
٠,٩-	٦,٩	٧,٨	٠,٩-	سفن الحاويات
٧,٧	١٩٨ ٠٠٢	١٨٣ ٨٥٩	٧,٧	الأنواع الأخرى من السفن
٠,٣-	١٢,٩	١٣,٢	٠,٣-	ناقلات الغاز المُسَيَّل
٣,٨	٩٩ ٦٤٢	٩٦ ٠٢٨	٣,٨	سفن الترمين البحري
٠,٤-	٦,٥	٦,٩	٠,٤-	العبارات وسفن الركاب
٣,٠	٤٤ ٦٢٢	٤٣ ٣٣٩	٣,٠	سفن أخرى/غير متاحة
٠,٢-	٢,٩	٣,١	٠,٢-	المجموع العالمي
١٢,٨	٣٧ ٤٦٨	٣٣ ٢٢٧	١٢,٨	
٠,١	٢,٤	٢,٤	٠,١	
١,٠	٦ ٢٢٤	٦ ١٦٤	١,٠	
٠,٠	٠,٤	٠,٤	٠,٠	
١٤,٨-	١١ ٣٢٨	١٣ ٢٩٩	١٤,٨-	
٠,٢-	٠,٧	١,٠	٠,٢-	
٩,٩	١ ٥٣٤ ٠١٩	١ ٣٩٥ ٧٤٣	٩,٩	
	١٠٠,٠	١٠٠,٠		

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

(أ) سفن تجارية بحجرة ذات محرك تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. ترد النسبة المتوية للحصص بحروف مائلة.

وشهد عام ٢٠١١ تطوراً جديراً بقدر خاص من الاهتمام في سوق السوانب الجافة بصفته مورداً رئيسياً لركاز الحديد يسعى إلى زيادة تحكمه في سلسلة الإمداد بطلب سفن عادة ما تكون كبيرة الحجم. وحتى تستفيد شركة التعدين

الجدول ٢-٢ الاتجاهات طويلة الأجل في سفن الحاويات المقسمة إلى خلايا^(١)

عدد السفن	السعة بالوحدات المعادلة لعشرينين	متوسط حجم السفن (وحدة معادلة لعشرينين قدمًا)	بداية السنة
١٠٥٢	١٢١٥	١١٥٥	١٩٨٧
١٩٥٤	٣٠٨٩	١٥٨١	١٩٩٧
٣٩٠٤	٩٤٣٦	٢٤١٧	٢٠٠٧
٤٢٧٦	١٠٧٦٠	٢٥١٦	٢٠٠٨
٤٦٣٨	١٢١٤٢	٢٦١٨	٢٠٠٩
٤٦٧٧	١٢٨٢٤	٢٧٤٢	٢٠١٠
٤٨٦٨	١٤٠٨١	٢٨٩٣	٢٠١١
٥٠١٢	١٥٤٠٦	٣٠٧٤	٢٠١٢
٢,٩٦	٩,٤١	٦,٢٦	النمو ٢٠١١/٢٠١٢ (نسبة مئوية)

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

(أ) سفن حاويات مقسمة بالكامل إلى خلايا تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. الأرقام في بداية السنوات، باستثناء تلك المتعلقة بعام ١٩٨٧ وما بعده، فهي أرقام منتصف السنة.

ولمواكبة هذا التطور الطويل الأجل، تستخدم الموانئ بدرجة أكبر رافعات متحركة للتعامل مع السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ. وبين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٠، زاد عدد الرافعات المتحركة بنسبة ٨٨ في المائة لتصل إلى ٩٠٠ رافعة في العالم^(٧). غير أن هذا الاتجاه يثر تحديات أمام بعض البلدان النامية، إذ إن موانئها قد لا تكون على الدوام قادرة مواكبة متطلبات السوق. وخلال الفترة نفسها، زادت الرافعات المتحركة المستخدمة في أفريقيا، على سبيل المثال، بنسبة ٦٦ في المائة فقط فبلغ عددها ٢٠٠ رافعة فحسب في عام ٢٠١٠. وثمة عدد كبير من الموانئ الأفريقية غير مستعد بعد لاستقبال أحدث سفن الحاويات غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ.

السفن المتخصصة

عانى مالكو السفن المتخصصة المبردة من منافسة سفن الحاويات التي تنقل أيضاً الحاويات المبردة. وتمثل الحاويات زهاء ٦٠ في المائة من البضائع المبردة في الوقت الحالي وتتضمن سفن الحاويات الجديدة على نحو متزايد ساعات كبيرة للبضائع المبردة^(٨). وبينما سيتواصل الاتجاه نحو تعبئة البضائع المبردة في

لتخزين النفط في تخفيض العرض الزائد من الحمولة الطننية. وفي المستقبل المتوسط الأجل، سيخفض طرح النفط المخزون الطلب على نقل النفط وسيزيد في الوقت نفسه السعة المتاحة من الناقلات الصهرية، مما يؤدي تارة أخرى إلى زيادة العرض من الحمولة الطننية.

سفن الحاويات

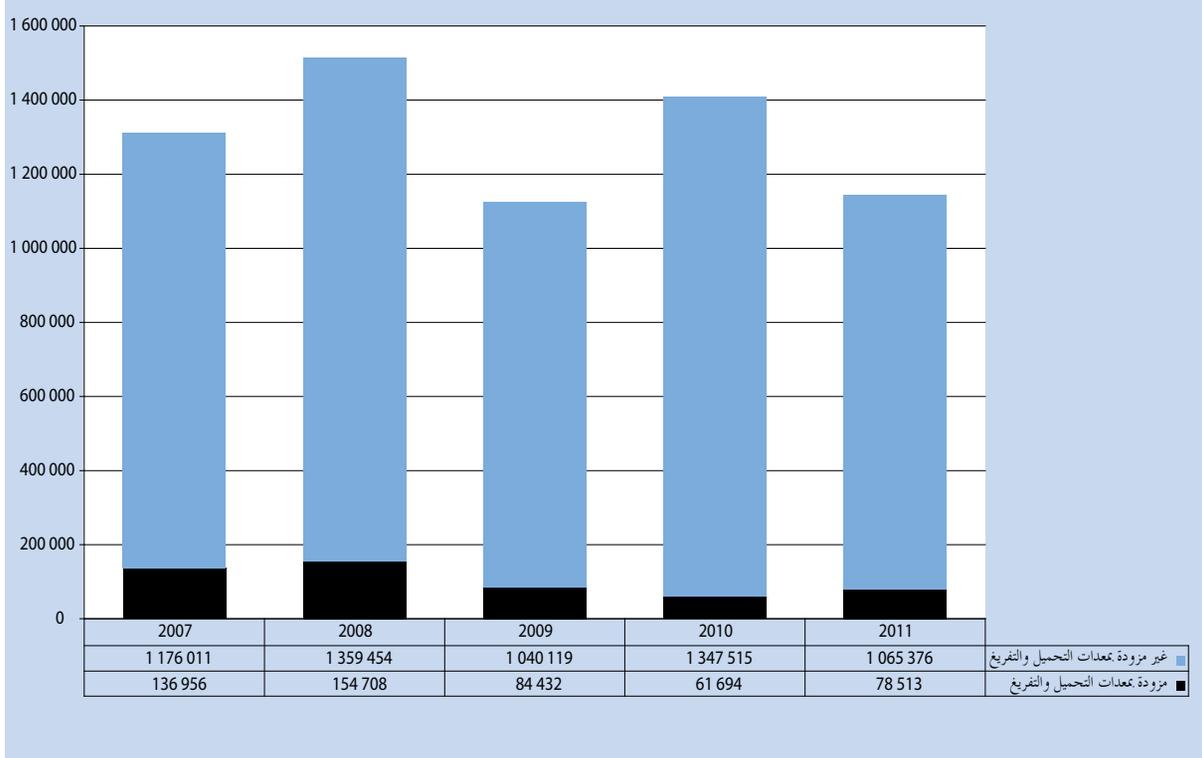
لا تتجاوز حصة سفن الحاويات ١٢,٩ في المائة من الأسطول العالمي من حيث الحمولة الطننية الساكنة. غير أن دور سفن الحاويات في التجارة العالمية أهم مما قد توحي به هذه الحصة من الحمولة الطننية، إذ إن ٥٢ في المائة من التجارة البحرية محسوبة بالدولار تُعبأ في حاويات^(٩). وإذا عُقدت مقارنة بين حصة مختلف أنواع السفن من الحمولة الطننية الساكنة وبين الحصة من قيمة البضائع المنقولة، تبين أن كل طن من الحمولة الساكنة لسفن الحاويات ينقل من التجارة البحرية (بالقيمة النقدية) أكثر مما ينقله طن من الحمولة الساكنة لناقلات السوائب بمقدار ٢٧ مرة (انظر أيضاً الجدول ٢-٥ أسفله).

ومن حيث طاقة النقل الفعلية، بلغ متوسط طاقة نقل الحاويات لسفن الحاويات ٢٠ ٣٠٧٤ من الوحدات المعادلة لعشرينين قدمًا في مطلع عام ٢٠١٢، بزيادة إضافية قدرها ٦ في المائة عن السنة السابقة (الجدول ٢-٢). وكانت سفن الحاويات الجديدة المسلمة في عام ٢٠١١ أكبر من السفن المسلمة طوال عام ٢٠١٠ بمقدار ٣٤ في المائة.

وأكثر من ٩٣ في المائة من سفن الحاويات المسلمة منذ وقت قريب غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ، أي أنها سفن تعتمد في الموانئ على مرافع الحاويات المتخصصة في الموانئ (الشكل ٢-٢). وعادة ما تكون السفن المزودة بمعدات التحميل والتفريغ التي تقدم خدماتها بدرجة أكبر إلى الموانئ الثانوية الواقعة في البلدان النامية في أغلب الأحيان، إلى أن تكون أصغر حجماً من السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ التي تعمل على طرق النقل الرئيسية وتنقل أحجاماً أكبر من تجارة الحاويات. وفي عام ٢٠١١، كانت السفن الجديدة المزودة بمعدات التحميل والتفريغ تمثل في المتوسط خمسي السفن غير المزودة بهذه المعدات (بالوحدات المعادلة لعشرينين قدمًا).

حاويات، ستنجح الاستعاضة عن السفن المرّدة المخصصة الأقدم بسفن أحدث منها في السنوات المقبلة الإبقاء على حد أدنى من أسطول هذه السفن المتخصصة. ويتوقع أن يتمكن هذا تلبيتها بمفردها.

الشكل ٢-٢ اتجاهات عمليات تسليم سفن الحاويات (سفن الحاويات الجديدة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، ٢٠٠٧-٢٠١١)



المصدر: تجميع أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها www.lloydslistintelligence.com: Lloyd's List Intelligence.

٢- التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي

انخفض المتوسط العمري للأسطول العالمي انخفاضاً طفيفاً في عام ٢٠١١ بسبب تواصل تسليم السفن الحديثة البناء وازدياد عمليات التكسير. وفي كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، بلغ عمر الأسطول المتوسط للطن من الحمولة الساكنة ١١,٥ عام، بينما وصل متوسط عمر السفينة إلى قرابة الضعفين فبلغ ٢١,٩ سنة وهو رقم يشير إلى أن السفن الأكبر عمراً عادة ما تكون أصغر حجماً بكثير (الجدول ٢-٣). وتبلغ نسبة سفن السواحب الجافة التي يقل عمرها عن خمس سنوات ٤١,٩ في المائة وهي نسبة لافتة للانتظار تعزى إلى ازدياد السفن الجديدة ازدياداً

وتميل كفة ميزان العرض والطلب لصالح مالكي ناقلات المنتجات الصهرية التي كانت الطلبات عليها قد انخفضت في السنوات الأخيرة غير أن الطلب ازداد لأن المسافات بين مناطق العرض والطلب غدت أطول.

أما في ما يتعلق بالأنواع الأخرى من السفن المتخصصة، فظلت سفن التموين البحري تنمو في عام ٢٠١١ بنسبة فاقت النسبة المتوسطة (زائد ١٢,٨ في المائة) فبلغت حصتها ٢,٤ في المائة من الأسطول العالمي في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. وظل الطلب على سفن التموين البحري المتخصصة يزداد، لا سيما في نيجيريا وغانا وسواهما من بلدان غرب أفريقيا حيث توسع استكشاف البترول في الآونة الأخيرة.

وبين مجموعات البلدان، تظل السجلات المفتوحة الرئيسية تمثل أصغر الأساطيل عمراً بعد أن سجل عمرها المتوسط مزيداً من الانخفاض فهبط من ١١,١ سنة إلى ١٠,٢ سنوات للطن من الحمولة الساكنة. ويتجلى تحديث أسطول السجل المفتوح أيضاً في الحصص المرتفعة بوجه خاص من السفن التي ترفع أعلاماً أجنبية بين السفن المسلمة في عام ٢٠١١ (الشكلان ٢-٣ و ٢-٤).

غير مسوق خلال السنوات القليلة الماضية. ولا تزال سفن الحاويات تمثل قطاع السوق الأصغر عمراً، إذ يقل متوسط عمرها للطن من الحمولة الساكنة عن تسع سنوات، كما يقل عمر ٦٤ في المائة من الأسطول عن عشر سنوات. ولا تزال سفن البضائع العامة والأنواع الأخرى من السفن تحتل مرتبة السفن الأكبر عمراً، إذ يتجاوز عمر ثلاث سفن من كل خمس سفن عشرين عاماً.

الجدول ٢-٣ التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (النسبة المئوية لتغيير)

مجموعات البلدان وأنواع السفن	صفر إلى ٤ سنوات	٥-٩ سنوات	١٠-١٤ سنة	١٥-١٩ سنة	٢٠ سنة فأكثر	متوسط العمر متوسط العمر النسبة المئوية بالتعبير ٢٠١٢	متوسط العمر متوسط العمر النسبة المئوية بالتعبير ٢٠١١	٢٠١١/٢٠١٢
العالم								
ناقلات السوانب	٣٣,٧	١٤,٣	١١,٣	١٢,٤	٢٨,٢	١٣,١٨	١٥,٢٩	٢,١١-
أطنان الحمولة الساكنة	٤١,٥	١٦,٦	١١,٣	١٣,١	١٧,٦	١٠,٥٢	١٢,٤٩	١,٩٧-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٧٨ ٠٩٨	٧٣ ٣٤٤	٦٣ ٣٠٠	٦٦ ٥٢٠	٣٩ ٥٦٩			
سفن الحاويات	٢٣,٨	٢٧,٩	١٨,٣	١٧,٤	١٢,٦	١٠,٩٠	١٠,٧٠	٠,٢٠
أطنان الحمولة الساكنة	٣٢,٨	٣١,٠	١٦,٦	١٢,٠	٧,٥	٨,٩٣	٨,٨٤	٠,٠٩
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٥٤ ٤٦٥	٤٣ ٩١٥	٣٥ ٨٣٧	٢٧ ٢٦٧	٢٣ ٧١٨			
سفن البضائع العامة	١١,٥	١٠,٧	٨,٢	١١,٢	٥٨,٤	٢٣,٢٦	٢٤,١٥	٠,٨٩-
أطنان الحمولة الساكنة	٢١,٤	١٣,٧	١١,٨	١٠,٢	٤٢,٨	١٨,٨٠	٢٠,٢٧	١,٤٧-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٩ ٦٩٨	٦ ٦٧٠	٧ ٤٥١	٤ ٧٢٣	٣ ٧٩٥			
ناقلات النفط الصهرجية	٢٤,٧	٢١,٢	١١,٠	١٠,٥	٣٢,٦	١٥,٧٠	١٦,٣٧	٠,٦٦-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٤,٧	٢٩,٠	١٨,٤	٩,٤	٨,٥	٩,٤٤	٩,٧٤	٠,٣٠-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٦٣ ٤٨٣	٦١ ٨٨٤	٧٥ ٨٩٦	٤٠ ٥٨٨	١١ ٧٥٦			
أنواع السفن الأخرى	١٠,٦	٩,٧	٩,٢	٨,٤	٦٢,٠	٢٥,٠٦	٢٥,١٩	٠,١٣-
أطنان الحمولة الساكنة	٢٧,٢	١٨,٣	١٠,٧	٧,٧	٣٦,١	١٧,١٢	١٧,١١	٠,٠١
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٤ ٤١٧	٣ ٢٤٠	١ ٩٩٢	١ ٥٨٠	١ ٠٠٦			
جميع السفن	١٥,١	١٢,٥	٩,٩	١٠,٠	٥٢,٦	٢١,٩٠	٢٢,٤٩	٠,٥٨-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٥,٨	٢٢,٥	١٤,٣	١١,٢	١٦,٢	١١,٥١	١٢,٥٩	١,٠٧-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٣٤ ٨٢٧	٢٦ ٥١٨	٢١ ٣٧٨	١٦ ٤٣١	٤ ٥٤٣			
الاقتصادات النامية								
ناقلات السوانب	٣٤,٩	١٤,٣	٩,٩	١٢,١	٢٨,٨	١٢,٩٦	١٤,٩٩	٢,٠٣-
أطنان الحمولة الساكنة	٤١,٤	١٦,٠	٩,٥	١٣,٢	١٩,٨	١٠,٨١	١٢,٧٧	١,٩٧-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٧٧ ٣٨٦	٧٢ ٩٧٧	٦٢ ٧٣٠	٧١ ١٣٦	٤٤ ٨٤٣			
سفن الحاويات	٢٥,١	٢٦,٧	١٦,٨	١٨,٠	١٣,٣	١١,٠٠	١٠,٨٣	٠,١٧

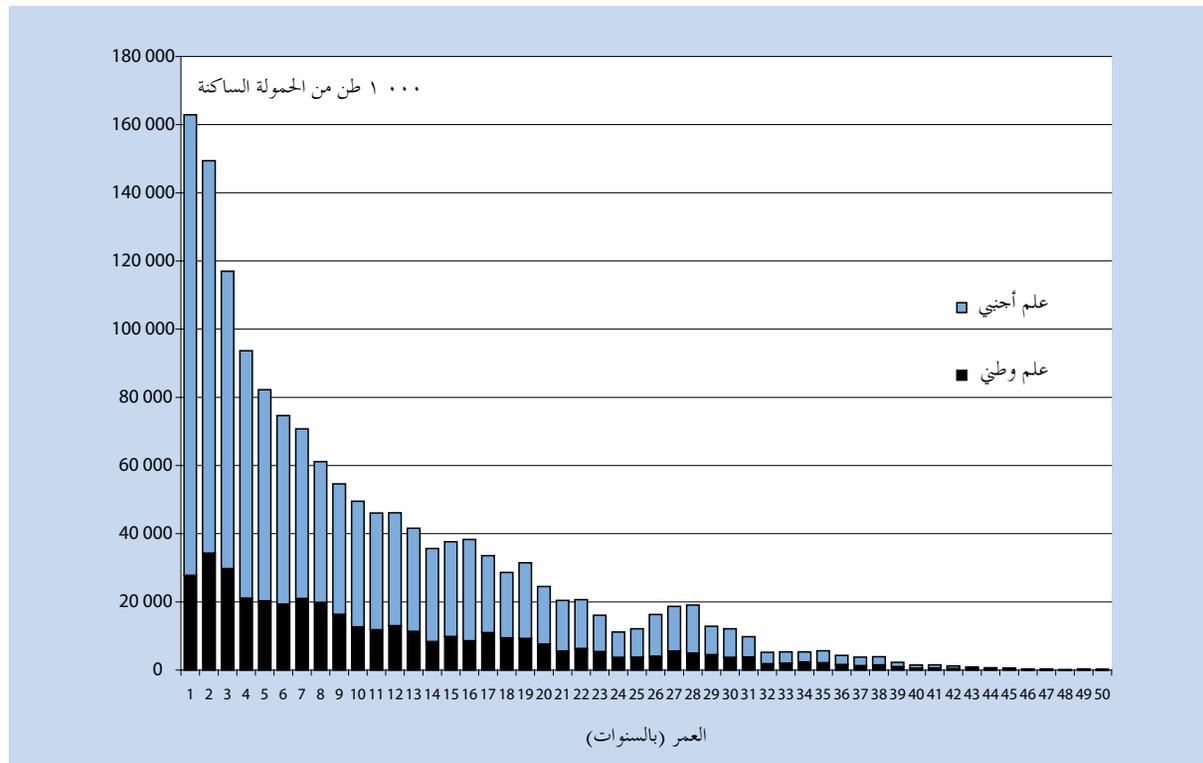
مجموعات البلدان وأنواع السفن	صفر إلى ٤ سنوات	٥-٩ سنوات	١٠-١٤ سنة	١٥-١٩ سنة	٢٠ سنة فأكثر	متوسط العمر بالسنوات	متوسط العمر بالسنوات للتغيير	النسبة المئوية السنوية
	٢٠١١/٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١/٢٠١٢
أطنان الحمولة الساكنة	٣٤,٧	٣٠,٧	١٤,٦	١٢,٣	٧,٧	٨,٨٠	٨,٧١	٠,١٠
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٥١٧٨٠	٤٣٠٨٣	٣٢٧٠٢	٢٥٥٣٢	٢١٥٦٣			
سفن البضائع العامة	١١,٥	١١,٣	٧,٥	٩,١	٦,٥	٢٣,٣١	٢٤,٠٧	٠,٧٦-
أطنان الحمولة الساكنة	٢٢,١	١٣,٤	٩,٨	٩,٨	٤٤,٨	١٩,٠٠	٢٠,٣٩	١,٣٩-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	١٠٥٤٧	٦٤٨٧	٧١٦٠	٥٩٣٢	٤٠٧٤			
ناقلات النفط الصهرجية	٢٤,٠	١٨,٦	٩,٨	٩,٩	٣٧,٧	١٦,٦٩	١٧,١٥	٠,٤٥-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٥,٤	٢٧,٧	١٥,٨	٩,٩	١١,٢	٩,٩٤	١٠,٣٣	٠,٣٨-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٦٥٠٤٥	٦٥٨٩١	٧١٣٠٨	٤٤٤٠٨	١٣١٠٢			
أنواع السفن الأخرى	١٤,٢	١١,٠	٧,٧	٨,٣	٥٨,٩	٢٣,٦٧	٢٤,٣٣	٠,٦٥-
أطنان الحمولة الساكنة	٢٤,٢	١٥,٥	٩,٤	٧,٧	٤٣,٢	١٨,٩٤	١٩,٠٦	٠,١١-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٣٣٨٤	٢٨٠٢	٢٤٤٢	١٨٣٩	١٤٥٤			
جميع السفن	١٧,٨	١٣,٣	٨,٧	٩,٧	٥٠,٤	٢٠,٧٤	٢١,٦١	٠,٨٧-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٦,٤	٢١,٢	١٢,١	١١,٦	١٨,٧	١١,٩٢	١٣,١١	١,١٩-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٣٥٣٩٥	٢٧٦٧٧	٢٤٠٦١	٢٠٦٠٧	٦٤٣٥			
الاقتصادات المتقدمة								
ناقلات السوائب	٢٣,٢	١١,٤	١٥,١	١٦,٧	٣٣,٦	١٦,٥١	١٨,١٣	١,٦٢-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٧,٣	١٧,٢	١٧,٨	١٣,٨	١٣,٨	١٠,٧٨	١٢,٠٦	١,٢٨-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٩٤٣٥٤	٨٨٦٣٨	٦٩٢٥٠	٤٨٦٢٠	٢٤٢٣٠			
سفن الحاويات	١٦,٣	٣٣,٥	٢٤,٧	١٧,٠	٨,٤	١٠,٨٤	١٠,٢٨	٠,٥٦
أطنان الحمولة الساكنة	٢٣,١	٣٥,٥	٢٣,٨	١٢,٠	٥,٥	٩,٤٤	٩,١٢	٠,٣٢
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٧٤١٤١	٥٥٣٣٩	٥٠٢٩٣	٣٦٧٢٦	٣٤٢٩٥			
سفن البضائع العامة	١٦,٨	١٣,٣	١٤,١	٢٠,٨	٣٥,٠	١٩,٠٠	١٩,٦٦	٠,٦٦-
أطنان الحمولة الساكنة	٢٧,٤	١٨,٢	٢٠,٤	١٢,٣	٢١,٧	١٤,١٤	١٥,١٩	١,٠٤-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٧٢٣٤	٦٠٤٠	٦٣٩٥	٢٦١٣	٢٧٤١			
ناقلات النفط الصهرجية	٢١,٥	٢٩,١	١٥,١	١٦,٧	١٧,٦	١٣,٤٧	١٣,٦٧	٠,٢٠-
أطنان الحمولة الساكنة	٢٧,٩	٣٧,٥	٢٣,٨	٨,٥	٢,٣	٨,٤٥	٨,١٨	٠,٢٧
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٥٧١٣٩	٥٦٧٦٦	٦٩٥١١	٢٢٢٨٦	٥٧٣٠			
أنواع السفن الأخرى	٨,١	١٠,٢	١٣,٣	٩,٦	٥٨,٧	٢٤,٩٦	٢٤,٩٦	٠,٠٤
أطنان الحمولة الساكنة	٢١,٨	٢٤,١	١٨,٨	١٠,٩	٢٤,٤	١٥,٠٢	١٥,٤٩	٠,٤٧-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٢٧٨٩	٢٤٥٤	١٤٦٧	١١٨٥	٤٣٤			
جميع السفن	١٠,٨	١٢,٦	١٣,٦	١١,٩	٥١,١	٢٢,٥٤	٢٢,٦٦	٠,١٢-
أطنان الحمولة الساكنة	٢٨,٣	٢٩,٩	٢٠,٧	١٠,٣	١٠,٧	١٠,٤٩	١٠,٧٨	٠,٢٩-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٢٠٩٤٩	١٨٩٦١	١٢١٠٦	٦٨٤٦	١٦٧٥			

مجموعات البلدان وأنواع السفن	صفر إلى ٤ سنوات	٥-٩ سنوات	١٠-١٤ سنة	١٥-١٩ سنة	٢٠ سنة فأكثر	متوسط العمر بالسنوات ٢٠١٢	متوسط العمر بالسنوات ٢٠١١	متوسط العمر النسبة المتغيرة ٢٠١١/٢٠١٢
البلدان ذات الاقتصادات الانتقالية								
ناقلات السوائب	٣٥,٠	٥,٩	٤,٢	١٣,٧	٤١,٢	١٥,٧٣	١٧,٩٩	٢,٢٦-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٤,١	٦,٩	٥,٩	١٧,٣	٣٥,٨	١٥,٠٦	١٧,٣٣	٢,٢٧-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٣٧ ٠٩٤	٤٤ ٥٥٥	٥٥ ٥٠٠	٤٨ ٧٧٠	٣٧ ٩٢٢			
سفن الحاويات	١٤,٥	٢٠,٣	٦,٣	٢٣,٨	٣٥,٢	١٦,١٦	١٥,٩٥	٠,٢٢
أطنان الحمولة الساكنة	٢١,٠	٣٣,١	٢,٥	١٦,٠	٢٧,٤	١٣,٣٠	١٢,٣٥	٠,٩٤
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٤٠ ١٦٥	٤٢ ٩٠١	١٠ ٤٥٤	١٧ ٦٣٨	٢١ ٣٤٧			
سفن البضائع العامة	٧,٥	١٠,٩	٦,٣	٨,٩	٦٦,٤	٢٤,١٩	٢٤,٦٨	٠,٤٩-
أطنان الحمولة الساكنة	١٠,١	٩,٧	٥,٥	٥,٨	٦٨,٩	٢٤,٣٤	٢٥,٦٨	١,٣٤-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٤ ٧١٣	٢ ٩٨٠	٢ ٩٨٧	١ ٩٣٢	٤ ٠٩٨			
ناقلات النفط الصهرجية	١٨,١	١٤,٨	٥,٥	٨,٢	٥٣,٣	٢٠,٧٦	٢٢,١٩	١,٤٣-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٨,٤	٣٠,٠	٦,٨	١٠,٩	١٣,٨	١٠,٠٤	١٠,٩٧	٠,٩٣-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٤١ ٠٠٦	٣٨ ٢١١	٢٥ ٦٨١	٢٢ ١٩٦	٥ ٠٥١			
أنواع السفن الأخرى	٧,١	٦,٧	٣,٩	٧,٤	٧٤,٩	٢٥,٦٩	٢٥,٧١	٠,٠٢-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٧,٦	٢٩,١	٧,٢	٩,٢	١٧,٠	١٠,٥٧	١١,٥٥	٠,٩٨-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٤١ ٠٠٦	٣٨ ٢١١	٢٥ ٦٨١	٢٢ ١٩٦	٥ ٠٥١			
جميع السفن	١١,٧	٩,٦	٥,١	٩,٢	٦٤,٤	٢٣,٢١	٢٣,٩٠	٠,٦٩-
أطنان الحمولة الساكنة	٣١,٣	١٧,٩	٦,٠	١٢,٩	٣١,٩	١٤,٨٤	١٦,٢٤	١,٤١-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٢٩ ٦٨٧	٢١ ٢٠٩	١٤ ٣٥١	١٩ ١٤٩	١٠ ٢٦٧			
السجلات العشرة المفتوحة والدولية الرئيسية								
ناقلات السوائب	٣٨,٠	١٦,٩	١١,٦	١١,٨	٢١,٦	١١,٢٠	١٣,٠٨	١,٨٩-
أطنان الحمولة الساكنة	٤٣,٢	١٨,٠	١٠,٥	١٢,٤	١٥,٩	٩,٧٥	١١,٤٩	١,٧٣-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٨٢ ٢١٥	٧٦ ٧٥١	٦٥ ٤٢٢	٧٥ ٩٧٧	٥٣ ٢٦٤			
سفن الحاويات	٢٦,٢	٣٠,٠	١٧,٥	١٦,٩	٩,٤	٩,٨٦	٩,٦١	٠,٢٥
أطنان الحمولة الساكنة	٣٥,٨	٣٠,٦	١٤,٩	١١,٦	٧,٠	٨,٤٠	٨,٢٨	٠,١٢
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٥٤ ٦٩١	٤٠ ٩٧٨	٣٤ ٣٤١	٢٧ ٥٩١	٢٩ ٧٣٧			
سفن البضائع العامة	١٨,٦	١٣,٩	١٢,٢	١٢,٠	٤٣,٣	١٧,٩٠	١٨,٥٨	٠,٦٨-
أطنان الحمولة الساكنة	٢٧,٠	١٥,٧	١٣,٤	١٠,٠	٣٣,٨	١٥,٢٠	١٦,٢١	١,٠١-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	١٤ ٢٦٤	١١ ١٤٠	١٠ ٨٣٤	٨ ٢٣٦	٧ ٦٨٠			
ناقلات النفط الصهرجية	٣٥,٩	٢٩,٧	١٤,٩	٧,١	١٢,٤	٩,٥٣	٩,٨١	٠,٢٩-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٥,٤	٢٨,١	٢٠,٧	٩,١	٦,٨	٨,٨٠	٩,١٤	٠,٣٣-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٧٧ ٣٧٧	٧٤ ١٦٨	١٠٩ ١٤٦	٩٩ ٨٩٣	٤٢ ٨٠٢			
أنواع السفن الأخرى	٢٣,٦	١٢,٦	١٠,٦	٧,٠	٤٦,٢	١٩,٧٢	٢٠,٤٩	٠,٧٧-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٢,٢	١٧,٩	٩,١	٥,٦	٣٥,٢	١٦,٠٩	١٥,٨٤	٠,٢٥

مجموعات البلدان وأنواع السفن	صفر إلى ٤ سنوات	٥-٩ سنوات	١٠-١٤ سنة	١٥-١٩ سنة	٢٠ سنة فأكثر	متوسط العمر بالسنوات	متوسط العمر النسبة المتغيرة
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	١٧ ٠٤٩	١٧ ٧٨٠	١٠ ٦٨٧	١٠ ٠٣٤	٩ ٥٠٧		
جميع السفن	٢٨,٩	١٩,٥	١٢,٩	١٠,٨	٢٧,٩	١٣,٨٨	١٤,٧٩
أطنان الحمولة الساكنة	٣٨,٣	٢٢,٨	١٤,٥	١٠,٧	١٣,٨	١٠,١٦	١١,١٠
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٥٧ ٤٨٧	٥٠ ٦١٨	٤٨ ٤٦٧	٤٣ ١٥٢	٢١ ٣٩٦		

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها JHS Fairplay. (أ) سفن بحيرة ذات رفاص تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

الشكل ٢-٣ الهيكل العمري للأسطول العالمي، الأعلام الوطنية والأجنبية (بالآلاف أطنان الحمولة الساكنة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من JHS Fairplay، للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

وُسِّجِلت معظم السفن التي أُضيفت إلى الأسطول العالمي خلال عام ٢٠١١ تحت أعلام أجنبية.

٣- النقل البحري المحلي

بمعزل عن التجارة البحرية الدولية، يمثل النقل البحري المحلي مصدراً إضافياً مهماً لاستخدام السفن. وكثيراً ما يسعى واضعو السياسات إلى دعم النقل البحري الساحلي بسبب

وُيَبِّن الشكل ٢-٣ النمو الذي شهده الأسطول العالمي في الآونة الأخيرة، فرغم الأزمة الاقتصادية التي اندلعت في ٢٠٠٨-٢٠٠٩، أُضيف عدد أكبر من السفن إلى الأسطول العالمي في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١١ من أية سنة سابقة. ويعزى ذلك إلى الطلبات المقدمة قبل الأزمة الاقتصادية (انظر أيضاً الشكل ٢-٩). ويُفسَّر الحجم المرتفع من السفن البالغ عمرها عاماً واحداً وانخفاض المتوسط العمري للأسطول (الجدول ٢-٣).

الساحلي والاستفادة من خدمات نقل بحري تتسم بقدر أكبر من المنافسة. ففي الهند على سبيل المثال، تساق الحجج القائلة بأن تخفيف القيود المفروضة على الملاحة الساحلية سيساعد في تطوير المسافنة في الموانئ الهندية^(١٣). وفي نيجيريا، لم يعد إصدار الإعفاءات لمقدمي خدمات الملاحة الساحلية الأجانب استثناء بل أضحى القاعدة عملياً^(١٤). واختارت بلدان أخرى مواصلة اتباع سياسة أكثر تشدداً بغية دعم بناء السفن على الصعيد الوطني واستخدام البحارة من مواطنيها. وتفيد التقارير أن إندونيسيا مثلاً تدرس حظر استيراد السفن الأكبر عمراً لاستخدامها في الملاحة الساحلية، آملة في أن يزيد ذلك الطلب على بناء السفن في أحواض بناء السفن الإندونيسية^(١٥).

باء- ملكية الأسطول العالي وتشغيله

١- البلدان المالكة للسفن

يوجد ١٧ من أهم ٣٥ اقتصاداً مالكاً للسفن في آسيا و١٤ في أوروبا و٤ في الأمريكيتين (الجدول ٢-٤). وتملك شركات ملاحية في أربع بلدان فقط - اليونان واليابان وألمانيا والصين - قرابة نصف السفن في العالم (٤٩,٧ في المائة) ويتخصص مالكو السفن من برمودا والبرازيل وجزيرة مان في السفن كبيرة الحجم في أغلب الأحيان، لا سيما الناقلات الصهرجية وناقلات السوائب الجافة. ولدى المالكين من الاتحاد الروسي وفيت نام عدد كبير من السفن الأصغر حجماً من بينها السفن المستخدمة في الخدمات الساحلية وبين الجزر.

الفوائد البيئية التي يحققها تخفيض حجم البضائع المنقولة عبر الطرق. وساعد الطلب على النقل البحري داخل البلدان (الملاحة الساحلية) في استيعاب بعض السفن الجديدة التي بدأت تقدم خدماتها في عام ٢٠١١. فعلى سبيل المثال، تُستخدم نحو ١٠ في المائة من ناقلات السوائب الجافة الأصغر حجماً المبنية في الصين في الملاحة الساحلية الصينية حصراً^(٩).

ولا تخضع الملاحة الساحلية لأغلب اللوائح البحرية الدولية مثل التخلص التدريجي من الناقلات الصهرجية أحادية البدن. فعلى سبيل المثال، يستخدم مالكو السفن النيجيريون الناقلات الصهرجية أحادية البدن في النقل الساحلي للنفط^(١٠). وعادة ما تكون السفن المستخدمة في الملاحة الساحلية أكبر عمراً أيضاً من السفن المستخدمة في الأسطول الدولي. ففي الولايات المتحدة مثلاً، يتجاوز عمر أكثر من نصف أسطول الملاحة الساحلية ٢٥ عاماً^(١١). ويشمل أسطول السوائب الجافة الذي تملكه مصالح صينية عدداً من السفن التي يبلغ عمرها ٢٥ عاماً فأكثر يفوق المتوسط العالمي من هذه السفن بزهاء ٥٠ في المائة. ويعود ذلك إلى استخدام هذا الأسطول في النقل البحري الساحلي في أغلب الأحيان^(١٢).

وفي بلدان عديدة، تقتصر الملاحة الساحلية على السفن التي ترفع العلم الوطني، مما يُقلل المنافسة من مقدمي الخدمات الأجانب. وتدرس بعض البلدان فتح باب بعض خدمات النقل الساحلي لمشغلين غير وطنيين وذلك بغية تعزيز النقل البحري

الجدول ٢-٤ البلدان والأقاليم الـ ٣٥ التي تمتلك أكبر الأساطيل في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢^(أ) (بأطنان الحمولة الساكنة)

بلد أو إقليم الملكية ^(ب)	عدد السفن		الحمولة الطنية الساكنة		
	علم وطني ^(ج)	علم أجنبي	المجموع	علم أجنبي	المجموع
اليونان	٧٣٨	٢ ٥٨٣	٣ ٣٢١	٦٤ ٩٢١ ٤٨٦	١٥٩ ١٣٠ ٣٩٥
اليابان	٧١٧	٣ ٢٤٣	٣ ٩٦٠	٢٠ ٤٥٢ ٨٣٢	١٩٧ ٢١٠ ٠٧٠
ألمانيا	٤٢٢	٣ ٥٦٧	٣ ٩٨٩	١٧ ٢٩٦ ١٩٨	١٠٨ ٣٣٠ ٥١٠
الصين	٢٠٦٠	١ ٥٦٩	٣ ٦٢٩	٥١ ٧١٦ ٣١٨	٧٢ ٢٨٥ ٤٢٢
جمهورية كوريا	٧٤٠	٤٩٦	١ ٢٣٦	١٧ ١٠٢ ٣٠٠	٣٩ ٠٨٣ ٢٧٠
الولايات المتحدة	٧٤١	١ ٣١٤	٢ ٠٥٥	٧ ١٦٢ ٦٨٥	٤٧ ٤٦٠ ٠٤٨
الصين هونغ كونغ	٤٧٠	٣٨٣	٨٥٣	٢٨ ٨٨٤ ٤٧٠	١٦ ٦٠١ ٥١٨
النرويج	٨٥١	١ ١٤١	١ ٩٩٢	١٥ ٧٧٢ ٢٨٨	٢٧ ٣٢٧ ٥٧٩

بلد أو إقليم الملكية (ب)	عدد السفن		الحمولة الطننية الساكنة		علم وطني (ج)	علم أجنبي	المجموع	علم وطني	علم أجنبي	المجموع	العلم الأجنبي كنسبة من المجموع	الحصة المقدرة من السوق في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢
	علم وطني	علم أجنبي	المجموع	علم أجنبي								
الدايفرك	٣٩٤	٦٤٩	١٠٤٣	١٣ ٤٦٣ ٧٢٧	٢٦ ٥٢٧ ٦٠٧	٣٩ ٩٩١ ٣٣٤	٦٦,٣٣	٢,٨٧				
مقاطعة تايوان الصينية	١٠٢	٦٠١	٧٠٣	٤٠٧٦ ٨١٥	٣٤ ٩٦٨ ٤٧٤	٣٩ ٠٤٥ ٢٨٩	٨٩,٥٦	٢,٨١				
سنغافورة	٧١٢	٣٩٨	١ ١١٠	٢٢ ٠٨٢ ٦٤٨	١٦ ٤٨٠ ٠٧٩	٣٨ ٥٦٢ ٧٢٧	٤٢,٧٤	٢,٧٧				
برمودا	١٧	٢٥١	٢٦٨	٢ ٢٩٧ ٤٤١	٢٧ ٦٩٨ ٦٠٥	٢٩ ٩٩٦ ٠٤٦	٩٢,٣٤	٢,١٦				
إيطاليا	٦٠٨	٢٢٦	٨٣٤	١٨ ١١٣ ٩٨٤	٦ ٨٧٤ ٧٤٨	٢٤ ٩٨٨ ٧٣٢	٢٧,٥١	١,٨٠				
تركيا	٥٢٧	٦٤٧	١ ١٧٤	٨ ٥٥٤ ٧٤٥	١٤ ٩٢٥ ٨٨٣	٢٣ ٤٨٠ ٦٢٨	٦٣,٥٧	١,٦٩				
كندا	٢٠٥	٢٥١	٤٥٦	٢ ٤٨٩ ٩٨٩	١٩ ٣٦٠ ٠٠٧	٢١ ٨٤٩ ٩٩٦	٨٨,٦٠	١,٥٧				
الهند	٤٥٥	١٠٥	٥٦٠	١٥ ٢٧٦ ٥٤٤	٦ ٠٨٦ ٤١٠	٢١ ٣٦٢ ٩٥٤	٢٨,٤٩	١,٥٣				
الاتحاد الروسي	١ ٣٣٦	٤٥١	١ ٧٨٧	٥ ٤١٠ ٦٠٨	١٤ ٩٥٧ ٥٩٩	٢٠ ٣٦٨ ٢٠٧	٧٣,٤٤	١,٤٦				
المملكة المتحدة	٢٣٠	٤٨٠	٧١٠	٢ ٠٣٤ ٥٧٠	١٦ ٣٩٥ ١٨٥	١٨ ٤٢٩ ٧٥٥	٨٨,٩٦	١,٣٢				
بلجيكا	٩٧	١٨٠	٢٧٧	٦ ٣١٩ ١٠٣	٨ ٢٠٢ ٢٠٨	١٤ ٥٢١ ٣١١	٥٦,٤٨	١,٠٤				
ماليزيا	٤٣٢	١٠٧	٥٣٩	٩ ٧١٠ ٩٢٢	٤ ٧٣٤ ١٧٤	١٤ ٤٤٥ ٠٩٦	٣٢,٧٧	١,٠٤				
البرازيل	١١٣	٥٩	١٧٢	٢ ٢٩٧ ٧٣٣	١١ ٤٨١ ٧٩٥	١٣ ٧٦١ ٥٢٨	٨٣,٤٣	٠,٩٩				
المملكة العربية السعودية	٧٥	١١٧	١٩٢	١ ٨٥٢ ٣٧٨	١٠ ٨٨٧ ٧٣٧	١٢ ٧٤٠ ١١٥	٨٥,٤٦	٠,٩٢				
هولندا	٥٧٦	٣٨٦	٩٦٢	٤ ٩٠١ ٣٠١	٦ ٧٩٩ ٩٤٣	١١ ٧٠١ ٢٤٤	٥٨,١١	٠,٨٤				
إندونيسيا	٩٥١	٩١	١٠٤٢	٩ ٣٠٠ ٧١١	٢ ٢٩٢ ٢٥٥	١١ ٥٩٢ ٩٦٦	١٩,٧٧	٠,٨٣				
إيران	٦٧	٧١	١٣٨	٨٢٩ ٧٠٤	١٠ ٦٣٤ ٦٨٥	١١ ٤٦٤ ٣٨٩	٩٢,٧٦	٠,٨٢				
فرنسا	١٨٨	٢٩٧	٤٨٥	٣ ٤٣٠ ٤١٧	٧ ٧٤٠ ٤٩٦	١١ ١٧٠ ٩١٣	٦٩,٢٩	٠,٨٠				
الإمارات العربية المتحدة	٦٥	٣٦٥	٤٣٠	٦٠٩ ٠٣٢	٨ ١٨٧ ١٠٣	٨ ٧٩٦ ١٣٥	٩٣,٠٨	٠,٦٣				
قبرص	٦٢	١٥٢	٢١٤	٢ ٠٤٤ ٢٥٦	٥ ٠٩٢ ٨٤٩	٧ ١٣٧ ١٠٥	٧١,٣٦	٠,٥١				
فييت نام	٤٧٧	٧٩	٥٥٦	٤ ٧٠٦ ٥٦٣	١ ٩٨٨ ٤٤٦	٦ ٦٩٥ ٠٠٩	٢٩,٧٠	٠,٤٨				
الكويت	٤٤	٤٢	٨٦	٣ ٩٥٦ ٩١٠	٢ ٧٣٥ ٣٠٩	٦ ٦٩٢ ٢١٩	٤٠,٨٧	٠,٤٨				
السويد	٩٩	٢٠٨	٣٠٧	١ ٠٧٠ ٥٦٣	٥ ٣٢٥ ٨٥٣	٦ ٣٩٦ ٤١٦	٨٣,٢٦	٠,٤٦				
جزيرة مان	٦	٣٨	٤٤	٢٢٦ ٨١٠	٦ ١٣١ ٤٠١	٦ ٣٥٨ ٢١١	٩٦,٤٣	٠,٤٦				
تايلند	٢٧٧	٦٧	٣٤٤	٣ ٦١٠ ٥٧٠	١ ٥٤٢ ٩٨٠	٥ ١٥٣ ٥٥٠	٢٩,٩٤	٠,٣٧				
سويسرا	٣٩	١٤٢	١٨١	١ ١٨٩ ٣٧٦	٣ ٧٠٠ ٨٨٦	٤ ٨٩٠ ٢٦٢	٧٥,٦٨	٠,٣٥				
قطر	٤٨	٣٧	٨٥	٨٨١ ٦٨٨	٣ ٧٤٥ ٦٦٣	٤ ٦٢٧ ٣٥١	٨٠,٩٥	٠,٣٣				
المجموع: أهم ٣٥ اقتصادا	١٤ ٩٤١	٢٠ ٧٩٣	٣٥ ٧٣٤	٣٧٤ ٠٢٩ ٦٨٥	٩٥٢ ٩٢٧ ١٩٢	١ ٣٢٦ ٩٥٦ ٨٧٧	٧١,٨١	٩٥,٣٤				
مالكون آخرون	٢ ١٧٢	١ ٨١٦	٣ ٩٨٨	٢٢ ٤٩١ ٢٦١	٤٢ ٣٤٤ ١٨١	٦٤ ٨٣٥ ٤٤٢	٦٥,٣١	٤,٦٦				
مجموع اقتصاد الملكية المعروف	١٧ ١١٣	٢٢ ٦٠٩	٣٩ ٧٢٢	٣٩٦ ٥٢٠ ٩٤٦	٣٩٦ ٥٢٠ ٩٤٦	١ ٣٩١ ٧٩٢ ٣١٩	٧١,٥١	١٠٠,٠٠				
اقتصادات أخرى، اقتصاد ملكية غير معروف			٧ ١٧٩			١٢٦ ٣١٧ ١٨٤						
المجموع العالمي			٤٦ ٩٠١			١ ٥١٨ ١٠٩ ٥٠٣						

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

- (أ) سفن تبلغ حمولتها ١ ٠٠٠ طن إجمالي فأكثر، مرتبة حسب الحمولة الطننية الساكنة، باستثناء الأسطول الاحتياطي للولايات المتحدة وأسطول الولايات المتحدة وكندا في البحيرات الكبرى (التي تبلغ حمولتهما الطننية الساكنة المجتمعة ٥,٣ مليون طن).
- (ب) يشير بلد الملكية إلى البلد الذي تقع فيه المصلحة الحقيقية المسيطرة على الأسطول (أي الشركة الأم). وقد تطلب تحديد ذلك، في حالات عدة، إصدار أحكام معينة. فمثلاً، أوردت اليونان على أنها بلد الملكية فيما يتعلق بالسفن المملوكة لمواطن يوناني له مكاتب تمثيل في نيويورك ولندن وبيريه، على الرغم من أن المالك قد يكون مقيماً في الولايات المتحدة.
- (ج) يشمل السفن التي ترفع العلم الوطني ولكنها مسجلة في سجلات ثانية مثل السجل الدولي الدائري أو السجل الدولي النرويجي أو السجل الدولي الفرنسي.

المعبأة في حاويات نحو ٥٢ من قيمة التجارة البحرية العالمية. وبذلك تكون للبلدان التي تستأثر بحصة عالية من الحمولة الطننية المعبأة في حاويات حصة عالية أيضاً من التجارة العالمية البحرية المنقولة على متن سفنها المملوكة وطنياً.

ويوضح الجدول ٢-٥ البلدان الرئيسية مالكة السفن وحصتها في مختلف قطاعات السوق (الحصة بالنسبة المئوية من الحمولة الطننية الساكنة) ويورد تقديرات لحصتها من نقل التجارة العالمية البحرية (بالنسبة المئوية للتغير بالدولار). وتمثل البضائع

الجدول ٢-٥ بلدان/أقاليم الملكية، حسب أنواع السفن الرئيسية (بالوزن الساكن والدولارات كنسب مئوية، تقديرات عام ٢٠١٢)

جميع الاقتصادات الأخرى	المملكة المتحدة	إيطاليا	هولندا	تركيا	الاتحاد الروسي	كندا	الولايات المتحدة	منطقة هونغ كونغ الصينية الإدارية الخاصة	سنغافورة	جمهورية كوريا	الترويج	مقاطعة تايوان الصينية	الدانمرك	الصين	اليونان	اليابان	ألمانيا	الجموع	
الحصة التقديرية من الأسطول العالمي (الحمولة الطننية الساكنة)، حسب أنواع السفن الرئيسية																			
سفن الحاويات	١٣,١	٠,٤	٠,١	٠,٤	٠,٦	٠,٢	٢,٣	١,٥	٢,٢	٣,٣	٣,٢	٠,٣	٤,٨	٨,٨	٦,٣	٦,٨	٨,٨	٣٧,٠	١٠٠
سفن السواكب الجافة	١١,٣	٠,٩	١,٥	٠,٢	٢,١	٠,٣	٠,٤	٣,١	٤,٥	٢,٠	٦,٣	١,٤	٣,٤	١,١	١٤,٠	١٩,٩	٢٢,٧	٤,٨	١٠٠
الناقلات الصحريجية	٢١,٧	٢,٢	٢,٧	٠,٨	١,٦	٢,٨	١,٨	٥,٠	٣,٠	٣,٩	٢,٨	٣,٤	١,٧	٣,٤	٥,٢	٢٠,٨	١٢,٥	٤,٦	١٠٠
سفن البضائع العامة	٢٣,٧	٢,٠	٢,٢	٤,٥	٣,٤	٣,٧	٠,٢	١,٠	١,٨	١,٤	٢,٣	١٢,٠	١,٦	١,١	١١,٠	٢,٤	١٢,٤	١٣,٣	١٠٠
الحصة التقديرية من التجارة البحرية العالمية (دولار)، المحملة على متن سفن مملوكة وطنياً، حسب أنواع السفن الرئيسية																			
سفن الحاويات	٦,٨	٠,٢	٠,٠	٠,٢	٠,٣	٠,١	١,٢	٠,٨	١,١	١,٧	١,٧	٠,٢	٢,٥	٤,٦	٣,٣	٣,٥	٤,٦	١٩,٢	٥٢
سفن السواكب الجافة	٠,٧	٠,١	٠,١	٠,٠	٠,١	٠,٠	٠,٢	٠,٣	٠,١	٠,٤	٠,١	٠,٢	٠,١	٠,٨	١,٢	١,٤	٠,٣	٦	
الناقلات الصحريجية	٤,٨	٠,٥	٠,٦	٠,٢	٠,٤	٠,٦	٠,٤	١,١	٠,٧	٠,٩	٠,٦	٠,٧	٠,٤	٠,٧	١,١	٤,٦	٢,٧	١,٠	٢٢
سفن البضائع العامة	٤,٧	٠,٤	٠,٤	٠,٩	٠,٧	٠,٧	٠,٠	٠,٢	٠,٤	٠,٣	٠,٥	٢,٤	٠,٣	٠,٢	٢,٢	٠,٥	٢,٥	٢,٧	٢٠
للمجموع	١٧,٠	١,٢	١,٢	١,٣	١,٤	١,٥	١,٦	٢,٣	٢,٤	٣,٠	٣,١	٣,٤	٣,٤	٥,٦	٧,٥	٩,٨	١١,٢	٢٣,٢	١٠٠

المصدر: تقديرات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها HIS Fairplay (الأسطول العالمي) والمجلس العالمي للنقل البحري (الحصة من التجارة البحرية حسب أنواع السفن).

ولا تعني ملكية الأسطول بالضرورة أن البلدان المالكة تدير عمليات النقل البحري أو تتحكم فيها فعلاً. فسفن الحاويات المملوكة لألمانيا بوجه خاص كثيراً ما تُوَجَّر لمشغلي خطوط النقل البحري المنتظمة التي تتخذ من بلدان أخرى مقاراً لها مثل Maresk (الدانمرك) وMSC (سويسرا) أو CSAV (شيلي). كما لا توجد بالضرورة صلة بين التجارة الخارجية لبلد بعينه وملكية أسطوله. وتشير التحليلات السابقة إلى أن

وأضحت ألمانيا أيضاً البلد الذي يمثل أكبر حصة (أكثر من ٢٣ في المائة) من التجارة البحرية العالمية المحملة وذلك لأنها تمتلك أكبر حجم من الحمولة الطننية لسفن الحاويات (٣٧ في المائة من أسطول سفن الحاويات). وتأتي اليابان في المرتبة الثانية بين أكبر مالكي السفن بحصة تبلغ ١١,٢ في المائة من التجارة البحرية العالمية المحملة تليها اليونان (٩,٨ في المائة) فالصين (٧,٥ في المائة) والدانمرك (٥,٦ في المائة).

تُشغل مجتمعة قرابة ٣٠ في المائة من السعة الحمليّة العالمية للحاويات (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)، مما يعبر عن تواصل عملية التركيز في هذا القطاع في السنوات القليلة المنصرمة. ومقارنة بكانون الثاني/يناير ٢٠١١، سجلت شركة MOL (اليابان) أعلى نمو بزيادة بلغت ٢٣,٦ في المائة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، تليها شركة CSCL (الصين)، بزيادة قدرها ٢٠,٩ في المائة، فشركة Hapag-Lloyd (ألمانيا)، بزيادة قدرها ١٥,٨ في المائة). وسجلت شركة CSAV (شيلي) أكبر انخفاض في السعة، إذ هبطت سعتها التشغيلية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً بنسبة ٩,١ في المائة (الجدول ٢-٦).

من الأرجح أن تمتلك البلدان المصدرة للنفط ناقلاتها الصهرجية للنفط المستخدمة في نقل صادراتها الوطنية، بينما يرجح بقدر أقل أن يمتلك مصدرو البضائع المعبأة في حاويات سفن الحاويات التي يستخدمونها في تجارتهم الخارجية^(١٦).

٢- مشغلو النقل البحري بالحاويات

أهم ٢٠ شركة ناقلة

لا تزال شركة Maresk Line (الدانمرك) و MSC (سويسرا) و CMA CGM (فرنسا) تمثل أكبر مشغلي سفن الحاويات في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، فهذه الشركات الثلاثة

الجدول ٢-٦ أكبر ٢٠ مشغلاً لسفن الحاويات، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (عدد السفن وإجمالي سعة السفن المستخدمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

الترتيب	المشغل	البلد/الإقليم	عدد السفن	متوسط حجم السفينة	وحدات معادلة لعشرين قدماً	النسبة من المجموع العالمي، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً	النسبة المتراكمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً	النسبة المتوية للنمو بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً مقارنة بعام ٢٠١١
١	Maersk Line	الدانمرك	٤٥٣	٤ ٦٤٦	٢ ١٠٤ ٨٢٥	١١,٨	١١,٨	١٥,٦
٢	MSC	سويسرا	٤٣٢	٤ ٦٨٨	٢ ٠٢٥ ١٧٩	١١,٣	٢٣,١	١٤,٩
٣	CMA CGM Group	فرنسا	٢٩٠	٤ ٠٠٤	١ ١٦١ ١٤١	٦,٥	٢٩,٥	٨,٥
٤	APL	سنغافورة	١٤٤	٤ ١٦٨	٦٠٠ ١٦٨	٣,٤	٣٢,٩	١,٤
٥	COSCO	الصين	١٤٥	٤ ٣٠٤	٦٢٤ ٠٥٥	٣,٥	٣٦,٤	١٠,٣
٦	Evergreen Line	مقاطعة تايوان الصينية	١٥٩	٣ ٥٩٠	٥٧٠ ٨٤٣	٣,٢	٣٩,٦	٣,٩-
٧	Hapag - Lloyd Group	ألمانيا	١٤٥	٤ ٤٧٦	٦٤٨ ٩٧٦	٣,٦	٤٣,٢	١٥,٨
٨	CSCL	الصين	١٢٤	٤ ٤٩٣	٥٥٧ ١٦٨	٣,١	٤٦,٣	٢٠,٩
٩	Hanjin	جمهورية كوريا	١٠١	٤ ٩٢٧	٤٩٧ ٦٤١	٢,٨	٤٩,١	١١,٢
١٠	MOL	اليابان	١٠٧	٤ ١٩٤	٤٤٨ ٧٢٧	٢,٥	٥١,٦	٢٣,٦
١١	OOCL	هونغ كونغ، الصين	٨٨	٤ ٥١٦	٣٩٧ ٤٣٣	٢,٢	٥٣,٨	٦,١
١٢	ZIm	إسرائيل	٨٢	٣ ٧٠٨	٣٠٤ ٠٧٤	١,٧	٥٥,٥	٨,٠
١٣	HMM	جمهورية كوريا	٧٠	٤ ٤٩٧	٣١٤ ٧٧٠	١,٨	٥٧,٣	١٠,٤
١٤	NYK	اليابان	٩٣	٤ ١٢٩	٣٨٣ ٩٦٤	٢,١	٥٩,٤	٨,٨
١٥	Yang Ming	مقاطعة تايوان الصينية	٨٤	٤ ٠٨٩	٣٤٣ ٤٧٦	١,٩	٦١,٣	٦,٤
١٦	Hamburg Sud	ألمانيا	٩٩	٣ ٧٢٨	٣٦٩ ٠٥٧	٢,١	٦٣,٤	١٠,٠
١٧	K Line	اليابان	٧٩	٤ ٣٣٦	٣٤٢ ٥٧٢	١,٩	٦٥,٣	١,٦-
١٨	CSAV	شيلي	٨٥	٤ ٠٩٥	٣٤٨ ٠٣٥	١,٩	٦٧,٢	٩,١-
١٩	PIL	سنغافورة	١٠٤	٢ ٢٧٩	٢٣٦ ٩٧٨	١,٣	٦٨,٦	٠,٥-
٢٠	Wan Hai Lines Limited	مقاطعة تايوان الصينية	٨٩	٢ ٠٨٠	١٨٥ ١٤٦	١,٠	٦٩,٦	٨,٨
	مجموع أكبر ٢٠ شركة نقل		٢ ٩٧٣	٣ ٩٧٩	١٢ ٤٦٤ ٢٢٨	٦٩,٦	٦٩,٦	١٠,٠
	مشغلون آخرون		٧ ٠٩٣	٧٦٨	٥ ٤٤٥ ٠٥٤	٣,٣	٣٠,٤	١٠,٧
	أسطول الحاويات العالمي		١٠ ٠٦٦	١ ٦٧٨	١٧ ٩٠٩ ٢٨٢	١٠٠,٠	١٠٠,٠	١٠,٢

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها www.lloydslistintelligence.com: Lloyd's List Intelligence.

ملاحظة: تشمل على جميع السفن الناقلة لحاويات. ولا تقارن البيانات مقارنة كاملة بالبيانات الواردة في الجدول ٢-٢، التي لا تغطي إلا سفن الحاويات المتخصصة المقسمة بالكامل إلى خلايا.

الأداء المالي

السنوات الأخيرة، قدمت في مطلع عام ٢٠١٢ طلبات لشراء ١٠ سفن تبلغ سعة كل منها ١٣ ٨٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً وهي أكبر سعة لسفن الحاويات. وتفيد التقارير أن سفن الحاويات الجديدة تدرج في فئة السفن المبنية التي تحقق أقصى قدر من كفاءة الطاقة. ومع طلبات أخرى من السفن الجديدة، بلغت طلبات شركة Evergreen ٦٢ في المائة من أسطولها الحالي في أيار/مايو ٢٠١٢ وهو مؤشر على خطة طموحة للتوسع غير المرتبط بتقلب الدورات^(٢٠).

الدمج وإعادة الهيكلة

تأخذ شركات النقل بنهج مختلفة في مواجهة الخسائر، فشركة النقل البحري الماليزية MISC أوقفت فعلاً أنشطتها في قطاع الحاويات وتركز الآن حصراً على السواحب الجافة والسائبة. وعدلت شركة النقل الشيلية CSAV في عام ٢٠١٢ إستراتيجيتها تعديلاً جذرياً فزادت حصة الخدمات المشتركة من ٣٠ في المائة إلى أكثر من ٩٠ في المائة وحصة السفن المملوكة مقابل السفن المستأجرة^(٢١). وتُجري شركة Zim (إسرائيل) مفاوضات مع المقرضين للحصول على أموال إضافية ومع أحواض بناء السفن لتأجيل استلام السفن التي طلبتها من قبل. وتفيد التقارير أن كلاً من CMA CGM و MSC تدرسان بيع أسهم في أعمال تشغيل الموانئ.

ويتوقع عدد من ممثلي الشركات حدوث مزيد من عمليات الدمج بين شركات النقل البحري وأن يكون لهذه العمليات تأثير إيجابي على ربحية شركات النقل. ومن الشركات المرشحة للدمج أكبر ثلاث شركات يابانية، على سبيل المثال^(٢٢). ويتوقع بعض المحللين أن شركات الشرق - الغرب الرئيسية "ستنخفض إلى عدد يتراوح بين ٧ و ١٠ شركات نقل في أواسط العقد الثاني من الألفية الثانية"^(٢٣). وزادت جميع شركات النقل الرئيسية في السنوات الأخيرة ترتيبات تقاسم السفن مع شركات أخرى ووجد اتحادان رئيسيان هما Grand Alliance و New World Alliance قواهما ليُكوّنا الاتحاد الجديد G6 Alliance^(٢٤). وأنشأ مشغلو السفن المُبردة اتحادات بينهم أيضاً للدفاع عن أنفسهم بشكل أفضل أمام منافسة شركات النقل البحري الأكبر حجماً^(٢٥).

وسعت عدة شركات إلى الحصول على دعم من القطاع العام. وتفيد التقارير أن شركة CMA CGM الفرنسية

نتيجة لتواصل العرض الزائد من الحمولة الطنية الذي ظل يتفاقم فعلاً طوال عام ٢٠١١، تكبدت أغلب شركات النقل خسائر مالية فادحة. وقُدّر مجموع الخسارة التي تكبدتها شركات النقل البحري بالحاويات بأكثر من ٥ بلايين دولار في عام ٢٠١١ بعد أرباح بلغت ١٧ بليون دولار في عام ٢٠١٠ وخسارة قدرها ١٩ بليون في عام ٢٠٠٩^(٢٦). وأعلنت شركة COSCO عن خسارة قدرها ١,٧ بليون دولار في عام ٢٠١١ (بما وشركة CSAV عن خسارة قدرها ١,٢ بليون دولار وشركة CMA CGM عن ٣٠ مليون دولار وشركة Hanjin عن ٧٣٠ مليون دولار وشركة NOL عن ٤٧٨ مليون دولار. ولا يبدو عام ٢٠١٢ أكثر إيجابية. فخلال الربع الأول من عام ٢٠١٢، أعلنت وشركة CSAV عن خسارة بلغت ٢٠٥ ملايين دولار وشركة Hanjin عن ٢٠٨ ملايين دولار وشركة Hapag-Lloyd عن ١٧٢ مليون دولار وشركة Maresk Line عن ٥٩٩ مليون دولار وشركة NOL عن ٢٥٤ مليون دولار^(٢٨). وفي ضوء هذه الصورة القاتمة، توقع كثير من مراقبي هذا القطاع تكاثر حالات الإفلاس في السنوات المقبلة، إذ إن المصارف "تسعى إلى استرداد ما أمكن استرداده من كارثة كان لها ضلع في وقوعها"^(٢٩).

الاستثمار في الدورات

استثمرت شركات النقل في سفن ما فتئت تزداد حجماً بغية تحقيق وفورات الحجم. وزاد انخفاض أسعار الشحن بمستوى غير مسبوق من الضغوط لتخفيض التكاليف. غير أن بناء مزيد من السفن وتوسيع حجمها يفاقمان أيضاً العرض الزائد العام من السعة، مما يدفع أسعار الشحن نحو مزيد من الانخفاض. وقد يكون للاستثمار في سفن أكبر حجماً مبرراته في شركة مفردة، غير أنه قد يفضي بالنسبة للقطاع برمته إلى دورة خبيثة تتمثل في ارتفاع العرض الزائد من السفن وازدياد الأداء المالي سوءاً على سوء. ومن منظور الزبناء، قد يُعد هذا النمط دورة حميدة يساعد فيها التقدم التكنولوجي وكفاءة الطاقة في تخفيض تكاليف النقل، مما يساعد بدوره في إنعاش التجارة والاستثمار في سفن أكبر حجماً وأكثر اقتصاداً للطاقة.

ولم تأخذ جميع شركات النقل بأنماط الاستثمار المرتبط بالتقلبات الدورية. فشركة Evergreen التي كانت الناقل الرئيسي الوحيد الذي لم يتوسع ويستثمر في سفن الحاويات العملاقة في

جيم- تسجيل السفن

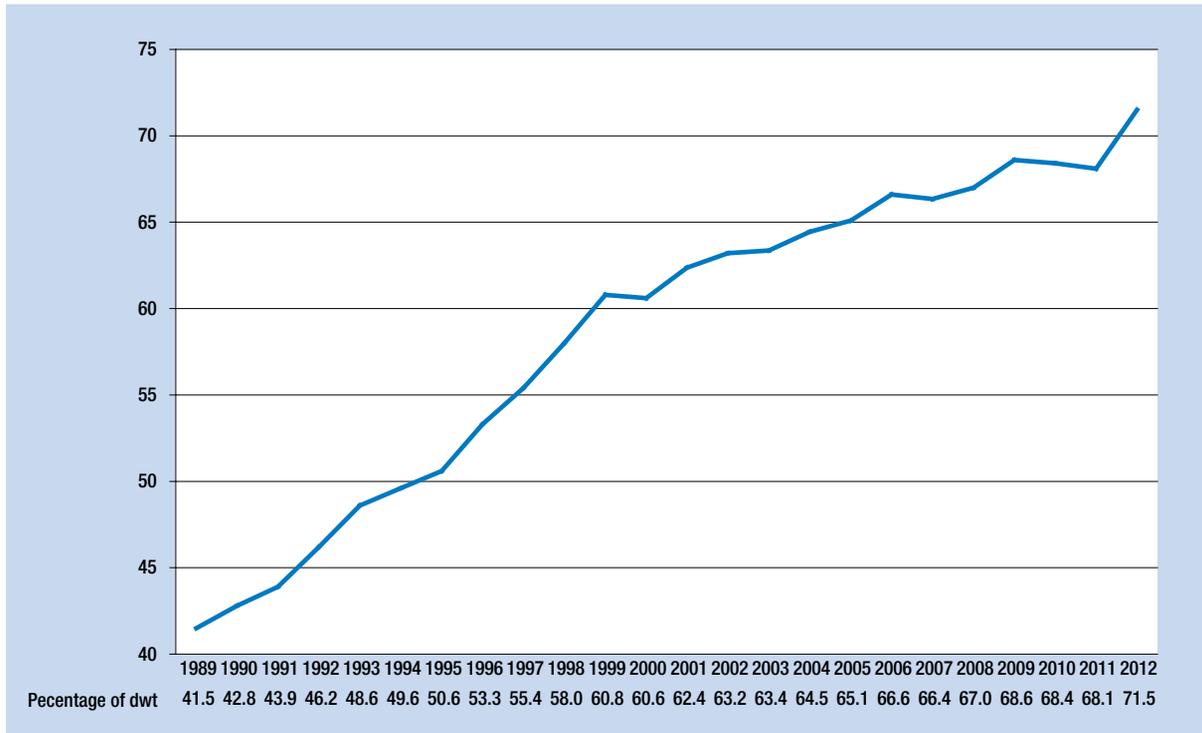
١- أعلام التسجيل

شهد عام ٢٠١١ مزيداً من استخدام السجلات المفتوحة، إذ تُقدَّر السفن المسجلة في الخارج بنسبة ٨٣ في المائة من السفن المسلمة في عام ٢٠١١ (الشكل ٢-٣). وتُقدَّر السفن المسجلة الآن تحت علم أجنبي في العالم بنسبة ٧١,٥ في المائة، أي أنها سفن تعمل تحت علم آخر غير علم جنسية مالكتها (الشكل ٢-٤). وتبعاً لذلك، كان نمو أغلب أعلام التسجيل الرئيسية أعلى من نمو الأسطول الكلي. وشهدت سجلات هونغ كونغ، الصين (زائد ٢٧,٣ في المائة) وجزر مارشال (زائد ٢٤,٤ في المائة) وسنغافورة (زائد ٢٢ في المائة) زيادات ملحوظة في أساطيلها (الجدول ٢-٧).

"اتصلت بصندوق الثروة السيادي الفرنسي"^(٢٦). وتفيد التقارير أن رابطة مالكي السفن في الصين طلبت من الشركات السعي للحصول على دعم من الحكومة وتحديد أسعار الشحن بصورة مشتركة^(٢٧). وزادت ولاية هامبورغ الاتحادية الألمانية حصتها في شركة Hapag-Lloyd خشبية وقوع الشركة "ضحية لاحتكار عالمي"^(٢٨).

وفي كثير من الأحيان، يمتلك سفن الحاويات مؤجرو السفن، أي شركات لا تقدم بنفسها خدمات النقل البحري المنتظم بل تؤجر سفنها للمشغلين. وخضع العديد من مالكي السفن المستأجرة هذه لضغط مالي واضطر بعضهم إلى عرض سفنهم للبيع في المزاد العلني^(٢٩). غير أن هذه المبيعات لن تسحب السعة من السوق.

الشكل ٢-٤ الحصة الإجمالية للأسطول الذي يرفع أعلاماً أجنبية^(١) (الأرقام في بداية السنوات، كنسبة مئوية من الحمولة الطنية الساكنة، ١٩٨٩-٢٠١٢)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

(أ) تقدير استناداً إلى المعلومات المتاحة عن السفن التجارية البحرية التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١ ٠٠٠ طن فأكثر.

الجدول ٧-٢ أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل ذات أكبر حمولة طنية ساكنة مسجلة، (مرتبة وفقاً للحمولة الساكنة) في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢^١

علم التسجيل	عدد السفن	الحمولة الطنية الساكنة بالآلاف الأطنان	متوسط حجم الحمولة الطنية مسجلة	النسبة المئوية من مجموع العالمي من الحمولة الطنية الساكنة (نسبة مئوية)	النسبة التراكمية من الحمولة الطنية الساكنة (نسبة مئوية)	الحمولة الطنية المسجلة للمالكين الأجانب بالآلاف الأطنان	النسبة المئوية للحمولة التي يملكها أجانب (نسبة مئوية)	نمو الحمولة
بنما	٨ ١٢٧	٣٢٨ ٢١٠	٤٠ ٣٨٥	٢١,٣٩	٢١,٣٩	٣٢٨ ١١٢	٩٩,٩٧	٧,٢٥
ليبيريا	٣ ٠٣٠	١٨٩ ٩١١	٦٢ ٦٧٧	١٢,٣٨	٣٣,٧٧	١٨٩ ٩١١	١٠٠,٠٠	١٤,٢٤
جزر مارشال	١ ٨٧٦	١٢٢ ٨٥٧	٦٥ ٤٨٩	٨,٠١	٤١,٧٨	١٢٢ ٨٥٧	١٠٠,٠٠	٢٤,٤٠
الصين، هونغ كونغ	١ ٩٣٥	١١٦ ٨٠٦	٦٠ ٣٦٥	٧,٦١	٤٩,٤٠	٨٧ ٩٠٧	٧٥,٢٦	٢٧,٣٣
سنغافورة	٢ ٨٧٧	٨٢ ٠٨٤	٢٨ ٥٣١	٥,٣٥	٥٤,٧٥	٥٩ ٩١٠	٧٢,٩٩	٢١,٩٩
اليونان	١ ٣٨٦	٧٢ ٥٥٨	٥٢ ٣٥١	٤,٧٣	٥٩,٤٨	٧ ٥٢٠	١٠,٣٦	١,٥٩
مالطة	١ ٨١٥	٧١ ٢٨٧	٣٩ ٢٧٧	٤,٦٥	٦٤,١٢	٧١ ٢٤١	٩٩,٩٤	١٦,٣٠
جزر البهاما	١ ٤٠٩	٦٩ ١٠٥	٤٩ ٠٤٦	٤,٥٠	٦٨,٦٣	٦٨ ٦٢٠	٩٩,٣٠	٢,٤٣
الصين	٤ ١٤٨	٥٨ ١٩٥	١٤ ٠٣٠	٣,٧٩	٧٢,٤٢	٥ ٩٨٣	١٠,٢٨	١٠,٣٤
قبرص	١ ٠٢٢	٣٢ ٩٨٦	٣٢ ٢٧٦	٢,١٥	٧٤,٥٧	٣٠ ٩٤٠	٩٣,٨٠	٢,٠٦
اليابان	٥ ٦١٩	٢٣ ٥٧٢	٤ ١٩٥	١,٥٤	٧٦,١١	٣٩٨	١,٦٩	٦,١٨
جزيرة مان	٤١٠	٢٢ ٥٤٢	٥٤ ٩٨٠	١,٤٧	٧٧,٥٨	٢٢ ٣١٥	٩٨,٩٩	١٦,٠٦
إيطاليا	١ ٦٦٧	٢١ ٧٦٣	١٣ ٠٥٥	١,٤٢	٧٩,٠٠	٣ ٥٢٣	١٦,١٩	١١,٩٥
جمهورية كوريا	٢ ٩١٦	١٩ ١٥٧	٦ ٥٧٠	١,٢٥	٨٠,٢٥	١ ٤٦٠	٧,٦٢	٤,٩٥-
المملكة المتحدة	١ ٦٦٢	١٨ ٦٦٤	١١ ٢٣٠	١,٢٢	٨١,٤٦	١٦ ٦١٥	٨٩,٠٢	٩,٨٠
النرويج (السجل الدولي النرويجي)	٥٣٥	١٧ ٨٩٦	٣٣ ٤٥٠	١,١٧	٨٢,٦٣	٣ ٢٤٨	١٨,١٥	٠,٩٤-
ألمانيا	٨٦٨	١٧ ٤٨٢	٢٠ ١٤١	١,١٤	٨٣,٧٧	١٢٣	٠,٧٠	٠,٤٨-
الهند	١ ٤٤٣	١٦ ١٤١	١١ ١٨٦	١,٠٥	٨٤,٨٢	٦٦٨	٤,١٤	٥,٦٥
أنغيوا وبرودا	١ ٣٢٢	١٤ ٤٠٢	١٠ ٨٩٤	٠,٩٤	٨٥,٧٦	١٤ ٤٠٢	١٠٠,٠٠	٣,٦٧
الدانمرك (السجل الدولي الدانمركي)	٥٣٤	١٣ ٨٤٦	٢٥ ٩٢٩	٠,٩٠	٨٦,٦٦	٣٧٢	٢,٦٩	٣,٢٠-
إندونيسيا	٦ ٣٣٢	١٣ ٥١٢	٢ ١٣٤	٠,٨٨	٨٧,٥٤	٣ ٤٨٣	٢٥,٧٨	١١,٦٣
الولايات المتحدة	٦ ٤٦١	١١ ٩٩٧	١ ٨٥٧	٠,٧٨	٨٨,٣٢	٤ ٥٨٥	٣٨,٢٢	٥,٢٥-
برمودا	١٦٤	١١ ٥٩٨	٧٠ ٧٢٢	٠,٧٦	٨٩,٠٨	٩ ٣٠١	٨٠,١٩	٦,٨٠
ماليزيا	١ ٤٤٩	١٠ ٨٩٥	٧ ٥١٩	٠,٧١	٨٩,٧٩	٩٩٠	٩,٠٩	١,٥٨
تركيا	١ ٣٦٠	٩ ٥٣٥	٧ ٠١١	٠,٦٢	٩٠,٤١	٧١٠	٧,٤٥	٩,٠٣
هولندا	١ ٣٨٢	٨ ٢٧٩	٥ ٩٩١	٠,٥٤	٩٠,٩٥	٣ ٣٣٨	٤٠,٣١	١٧,٦٧

أنواع أخرى من السفن	سفن البضائع		نقلات النفط			مجموع الأسطول	الصهرجية
	سفن الحاويات	السفن العامة	نقلات السوانب العامة	نقلات السوانب العامة	نقلات السوانب العامة		
١,٧٧	٠,١١	٢,٢٥	٠,٢٩	٠,٧٥	٠,٦٥	أفريقيا	
٠,٠١-	٠,٠٠	٠,١٥	٠,٠٦-	٠,٠٣	٠,٠٣-		
٣,٢٦	٠,٤٢	٤,١٧	٠,٩٠	١,٨٢	١,٥٢	أمريكا	
٠,٢٣-	٠,٠٥	٠,٠٠	٠,١٦-	٠,٠١-	٠,١٢-		
١٨,٣٩	٢٠,٦٠	٢٨,٠٥	٢٦,٦٠	٢٢,٠٠	٢٣,٨٧	آسيا	
٠,١٣	٠,٤٩	٠,٠٨	١,٣٠	١,٢١	١,٠٧		
١,١٦	٠,٠٣	٠,٦٩	٠,٣٥	٠,٣٠	٠,٣٧	أوقيانيا	
٠,٠٢	٠,٠١	٠,١١-	٠,١١-	٠,١٢	٠,٠١-		
١,٢٤	٠,٠٦	١,٥٥	٠,١٢	٠,١٨	٠,٣٠	سفن أخرى، غير مخصصة	
٠,٠٩-	٠,٠٧-	١,٠٦-	٠,١٩-	٠,٠٦-	٠,٢١-		
٤٩,٤٨	٥٥,٩٣	٤١,٠٤	٦١,٢٧	٥٥,٨٥	٥٦,٦٢	أهم عشر سجلات مفتوحة (ب)	
١,٢٤	٠,٧٥	٠,٨٩	٠,١٠	٠,١٧-	٠,٥٢		

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

(أ) السفن التجارية البحرية المجهزة بمحرك التي تبلغ حمولتها الطننية الإجمالية ١٠٠ طن إجمالي فأكثر.

(ب) لا يوجد تعريف واضح لمصطلح السجلات المفتوحة الرئيسية. وجمع الأونكتاد أهم ١٠ سجلات مفتوحة ودولية لتضم ١٠ أكبر أساطيل بما أكثر من ٩٠ في المائة من الحمولة الطننية التي يتحكم فيها أجناب في عام ٢٠٠٧ (انظر المرفق الثاني للاطلاع على قائمة السجلات). واحتفظ بتشكيل هذه القائمة ثابتاً لإتاحة المقارنة بين سنة وأخرى. غير أنه يلاحظ أن حصص السوق والنسبة المئوية للحمولة الطننية التي يتحكم فيها أجناب تتغير من سنة إلى أخرى (انظر أيضاً الشكل ٢-٥ للاطلاع على الحصص التقديرية من الحمولة الطننية التي يتحكم فيها أجناب بالنسبة لأهم ٣٠ علم تسجيل).

٢- جنسية المصالح المسيطرة

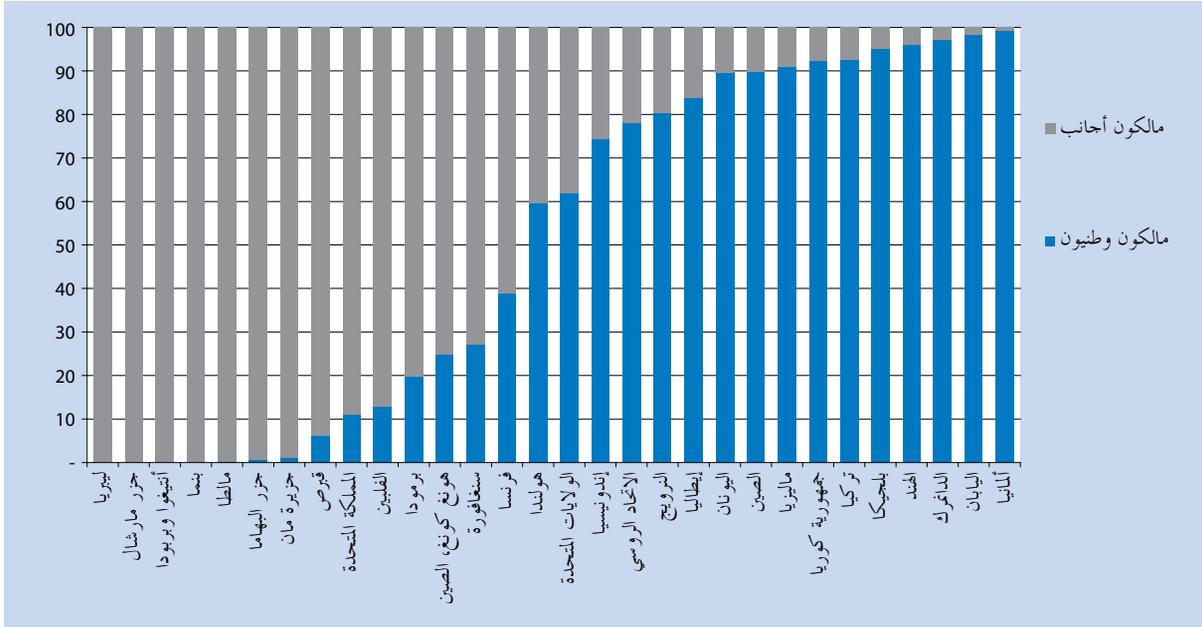
يبلغ عدد المالكين الأجناب مالكيين من كل خمسة مالكيين. ويستخدم مالكون وطيون أعلام بلجيكا والهند والاندونك (بما في ذلك السجل الدولي الدانمركي) واليابان وألمانيا بصورة شبه حصرية.

ويجمع الشكلان ٢-٦ و ٢-٧ - والمرفق الثالث بيانات عن أهم ٣٥ بلداً مالكا للسفن (الجدول ٢-٤) مقرونة بمعلومات عن أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل (الجدول ٢-٧). ويُسجل معظم المالكين من اليابان وجمهورية كوريا سفنهم تحت علم بنما، بينما يختار المالكون الألمان علم ليبيريا في أغلب الأحيان. ويميل المالكون من الولايات المتحدة في أغلب الأحيان إلى تسجيل سفنهم تحت علم جزر مارشال. أما مالكو السفن اليونانيون، فيستخدمون أكبر مجموعة متنوعة من أعلام التسجيل التي تشمل حصة وافرة مسجلة تحت العلم الوطني اليوناني (الشكل ٢-٦). ويعرض الشكل ٢-٧ صورة مطابقة لأهم تشكيلات المالكين والأعلام. ويمثل المالكون اليابانيون أهم المتعاملين مع السجل البنمي بينما يُعد المالكون الألمان أهم من يتعامل مع سجل ليبيريا.

لأن السجلات تتنافس على الأعمال التجارية، أضحي التمييز المألوف بين أعلام التسجيل المفتوحة مقارنة بالأعلام التي تقصر خدماتها على المالكين الوطنيين دون سواهم أكثر التباساً. فما كما يتضح من الشكل ٢-٥، تكاد جميع السجلات اليوم تقدم خدماتها للمالكين الوطنيين والأجناب.

ومن بين أهم ٣٠ علماً من أعلام التسجيل، تقدم ثلاثة أعلام خدماتها حصراً لسفن يملكها أجناب. وهذه الأعلام هي ليبيريا وجزر مارشال وأنتيغوا وباربودا. ويستخدم عدد قليل من مالكي السفن الوطنيين أعلام بنما ومالطة وجزر البهاما وجزيرة مان أيضاً غير أن غالبية مستخدمي هذه الأعلام من الأجناب. وتمثل الأعلام الأخرى التي يملك مواطنون أجناب أكثر من ٥٠ في المائة من السفن المسجلة فيها في قبرص والمملكة المتحدة والفلبين وبرمودا وهونغ كونغ (الصين) وسنغافورة وفرنسا (بما في ذلك السجل الدولي الفرنسي). وفي حالة هولندا والولايات المتحدة،

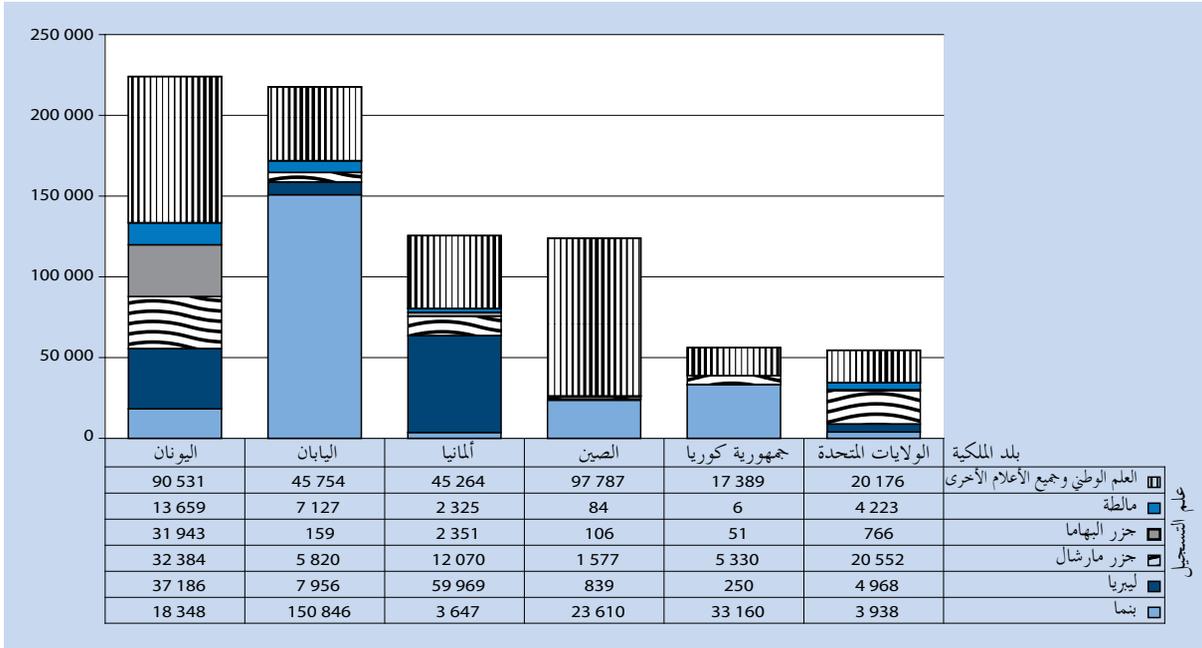
الشكل ٢-٥ الملكية الأجنبية والوطنية لأهم ٣٠ أسطولاً حسب علم التسجيل، ٢٠١٢ (نسبة مئوية من الأسطول بالحمولة الطينية الساكنة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

ملاحظة: يشمل مصطلح المالكين الوطنيين في الأسطول الذي يرفع علماً وطنياً، المواطنين الذين يستخدمون سجل البلد الدولي مثل السجل الدولي الدانمركي والسجل الدولي الفرنسي والسجل الدولي النرويجي. ويشمل مصطلح المالكين الأجانب السفن التي تُجهر جنسية مالكيها.

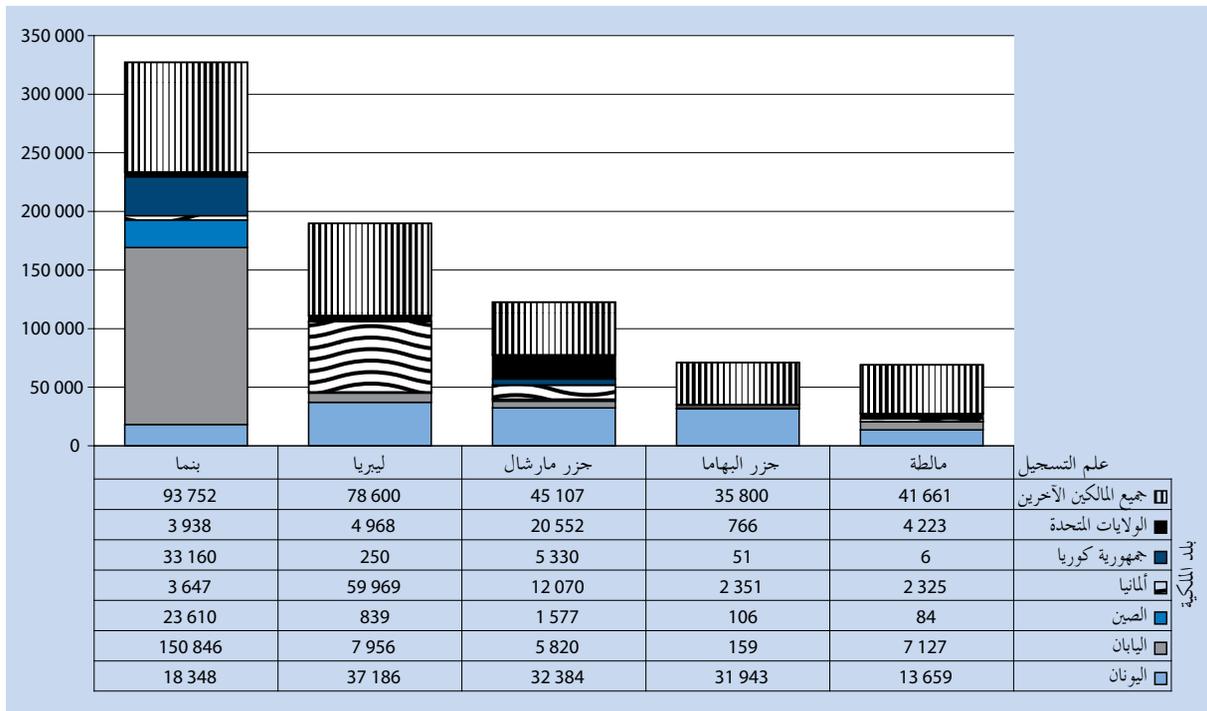
الشكل ٢-٦ بلدان الملكية الرئيسية وأعلام تسجيلها، ٢٠١٢ (بالآلاف أطنان الحمولة الساكنة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

(أ) السفن التجارية ذات المحرك التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

الشكل ٧-٢ أهم السجلات المفتوحة الرئيسية وبلدان الملكية، ٢٠١٢ (آلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay. (أ) سفن ناقلة للبضائع تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠٠ طن فأكثر.

دال- بناء السفن وتكسيورها والطلبات الجديدة

١- عمليات تسليم السفن الجديدة

بنت أحواض بناء السفن الصينية قرابة ٣٩ في المائة من الأطنان الإجمالية المبنية في عام ٢٠١١، تليها أحواض السفن في كوريا الجنوبية (٣٥,٢ في المائة) ثم اليابان (١٩ في المائة) فالفلبين (١,٦ في المائة). وتمثل جميع بلدان العالم الأخرى مجتمعة ٥,٣ في المائة فقط من الأطنان الإجمالية المبنية في عام ٢٠١١ التي أنجز معظمها في أحواض بناء السفن في فييت نام والبرازيل والهند (الجدول ٢-٩). وبُني أكثر من نصف ناقلات السوائب الجافة في الصين، بينما بلغت حصة جمهورية كوريا من سفن الحاويات وسفن البضائع الجافة الأخرى ٥٥ في المائة. ويشكل الشروع في تشييد أكبر سفينة حاويات في العالم، وهي أول سفينة من سفن Triple-E class التي طلبتها شركة Maersk، في حوض دايبو لبناء السفن في جمهورية كوريا في أيار/مايو ٢٠١٢، دليلاً آخر على مركز الصدارة الذي تتبناه جمهورية كوريا في بناء مجال بناء سفن الحاويات.

وفاقت عمليات التسليم خلال السنوات الثلاثة التي أعقبت الأزمة الاقتصادية والمالية السفن المبنية والمُسَلَّمة في السنوات الثلاثة السابقة للأزمة بنحو ٨٠ في المائة. والصورة مغايرة تماماً بالنسبة للطلبات الجديدة: فخلال السنوات الثلاثة السابقة لعلم ٢٠٠٩، طلب مالكو السفن في المتوسط ٢٠٠ مليون من الحمولة الطنية الساكنة في السنة، وهو رقم يعادل الطلبات السنوية الجديدة المقدمة بين عامي ٢٠٠٩ و٢٠١١ بمقدار مرتين ونصف المرة^(٣٠).

وغني عن القول أن الانتعاش الحالي في تسليم السفن يُعزى إلى الطلبات المقدمة قبل عام ٢٠٠٩. واستناداً إلى الطلبات الحالية، يُتَوَقَّع أن تكون عمليات التسليم الجديدة في عام ٢٠١٢ أعلى من الرقم القياسي غير المسبوق المسجل في العام الماضي. وتبلغ نسبة سفن الحاويات التي طلب بناؤها في عام ٢٠٠٨ أو قبله ٧٣ في المائة من سفن الحاويات المقرر تسليمها خلال عام ٢٠١٢^(٣١). ولن يُسَفَّر انخفاض الطلبات الجديدة منذ عام ٢٠٠٢ عن تخفيض في بناء السفن أيضاً إلا في عام ٢٠١٣.

الجدول ٢-٩ عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها (بالآلاف الأطنان الإجمالية، ٢٠١١)

الصين	جمهورية كوريا	اليابان	الفلبين	بقية العالم	مجموع العالم
٧ ٦١٣	١١ ٣٧٠	٤ ٧٦٤	-	٦١٧	٢٤ ٣٦٥
٢٦ ٧١٩	١١ ٦٧٨	١١ ٦٥٦	١ ٦٥٨	١ ٢٩٠	٥٣ ٠٠١
٤ ٢٩١	١١ ٧٩٤	٢ ٩٢١	٣	٢ ٤١٨	٢١ ٤٢٧
٩٨٦	١ ٠٠٨	٢٦	٠	١ ٠٣٢	٣ ٠٥٢
٣٩ ٦٠٩	٣٥ ٨٥٠	١٩ ٣٦٧	١ ٦٦١	٥ ٣٥٧	١٠١ ٨٤٥

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

توظيف ١٠ ٠٠٠ عامل إضافي للعمل في مرفقها الواقع في Subic bay^(٣٤). ويُتوقع أن تُوسَّع الهند أيضاً طاقتها لبناء السفن وإصلاحها بحلول عام ٢٠١٥^(٣٥).

٢-٢ تكسير السفن

تُنجز أغلب عمليات تدوير السفن في بلدان آسيا النامية، فالهند تمثل ٣٣ في المائة من الأطنان الإجمالية التي تم تكسيدها في عام ٢٠١١، تليها الصين (٢٣,٩ في المائة)، فبنغلاديش (٢٢,٤ في المائة) ثم باكستان (١٣ في المائة). وثمة ميل للتخصص في الهند التي تستأثر بأعلى حصة لها من السوق في تكسير سفن الحاويات وسواها من سفن البضائع الجافة. وابتاعت أحواض التكسير في بنغلاديش والصين مزيداً من الحمولة الطنبية لناقلات السواث، بينما يغلب على أحواض التكسير في باكستان تكسير الناقلات الصهرجية (الجدول ٢-١٠).

ولأحواض بناء السفن الصينية والتجار الصينيين مصلحة مشتركة في أن تواصل أحواض بناء السفن الصينية تسليم السفن الجديدة، فأنشطة البناء تحافظ على العمالة في قطاع بناء السفن، بينما تتيح السفن المسلمة عرضاً وافرأ من سعة النقل البحري يعود بالفائدة على المُصدِّرين والمُستوردين. غير أن التقارير تفيد بأن مالكي السفن أبدوا مخاوفهم من أن يكون استمرار العرض الزائد من السفن وبالاً عليهم^(٣٦).

وفي الأجل الأطول، اضطرت أحواض السفن في معظم البلدان إلى تخفيض طاقتها في ضوء انخفاض أعداد الطلبات الجديدة^(٣٧) باستثناء الفلبين التي تُوسَّع طاقتها في بناء السفن. ومن العوامل التي لها ضلع في هذا التوسع الاستثمار الذي تجريه شركة Hanjin (جمهورية كوريا) التي تفيد التقارير أنها تعتمز

الجدول ٢-١٠ السفن المُبلَّغ عن بيعها للتكسير، حسب أنواع السفن الرئيسية وبلدان التكسير (٢٠١١، بالآلاف الأطنان الإجمالية)

الهند	الصين	بنغلاديش	باكستان	تركيا	بقية العالم	المجموع
١ ٨١١	٦١٠	٨٣٠	١ ٤٨٥	٩٨	١٥٧	٤ ٩٩٢
٣ ٢١٥	٤ ٣٦٧	٤ ٥٢٧	١ ٢٤٠	٢٠٥	١١٤	١٣ ٦٦٨
٣ ٣٧٠	١ ٣١٨	٤٦٤	١٧٦	٨٣٠	٣٥٣	٦ ٥١١
٣٦٦	٥٩	١٣٦	٥٤٨	١٨	٢٦٠	١ ٣٨٨
٨ ٧٦٢	٦ ٣٥٤	٥ ٩٥٧	٣ ٤٤٩	١ ١٥٢	٨٨٤	٢٦ ٥٥٨

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

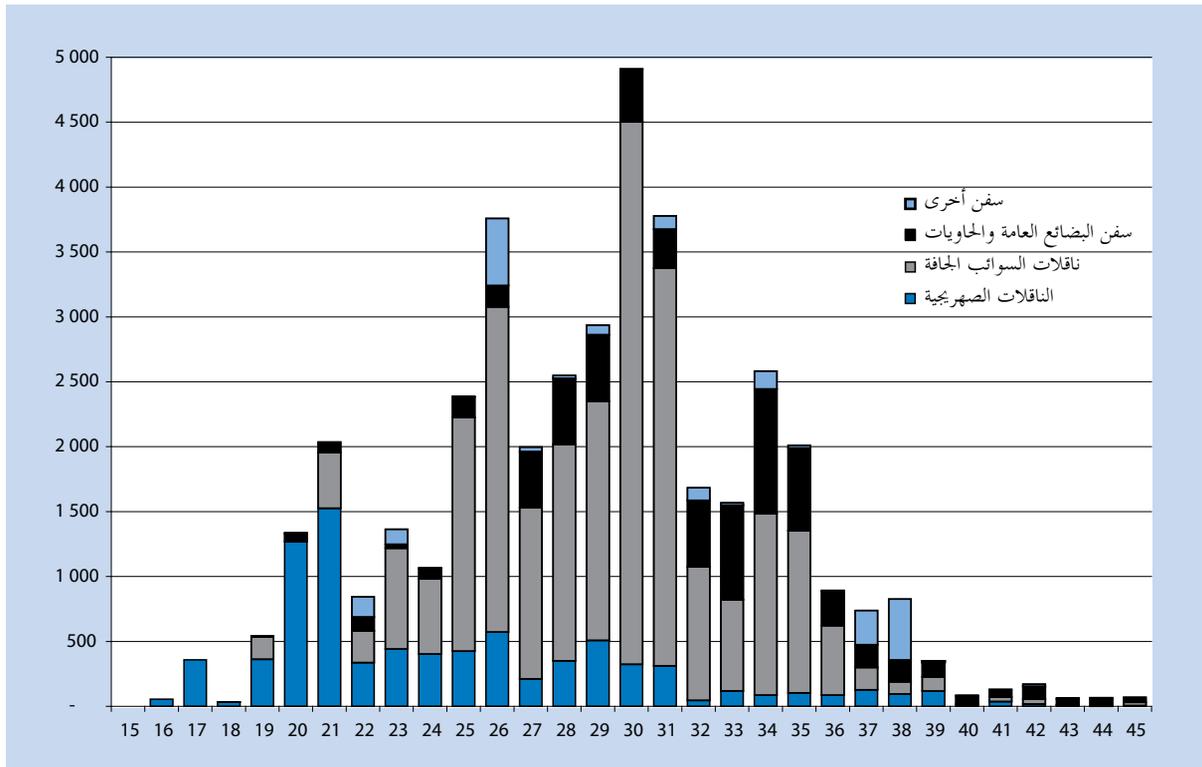
ويتراوح عمر أغلب السفن المُكسَّرة في عام ٢٠١١ بين ٢٠ و ٤٠ عاماً ويصل أقصى عمر لها إلى ٣٠ عاماً (الشكل ٢-٨). وثمة نزعة لأن تكون الناقلات الصهرجية المراد تكسيدها أصغر عمراً، بينما يُرَّجَح بدرجة أكبر الاحتفاظ بسفن البضائع

بينها سفن حديثة مزدوجة البدن "بغية تخفيض السعة الزائدة في سوق السفن المستأجرة"^(٣٦) و عوضاً عن بيع السفن للمالكين آخرين سيتنافسون عندئذ على نفس البضائع، يُعتبر تكسير السفن خياراً أفضل - حتى وإن كانت الإيرادات الفورية المحققة من البيع لهذا الغرض أقل من البيع في سوق السفن المستعملة.

العامة وسفن الحاويات للعمل بعد أن يتجاوز عمرها ٣٠ عاماً. ويُعزى قصر دورة حياة ناقلات النفط الصهرجية إلى أسباب منها ازدياد القواعد التنظيمية البيئية تشدداً.

وفي مطلع عام ٢٠١٢، تفيد التقارير أن شركة MOL (اليابان) باعت خمس ناقلات نفط صهرجية بغية تكسيروها من

الشكل ٢-٨ السفن المبلغ عن بيعها للتكسير في عام ٢٠١١، حسب العمر (السنوات والحمولة الطننية الساكنة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

التكسير في بنغلاديش إلى طفرة جديدة في تدوير السفن في مطلع عام ٢٠١٢. وفي أيار/مايو ٢٠١٢، بيعت سفينة حاويات عمرها ١٣ سنة بغية تكسيروها فأصبحت أقصر السفن التجارية المكسرة عمراً منذ الأزمة المالية في عام ٢٠٠٨^(٣٧).

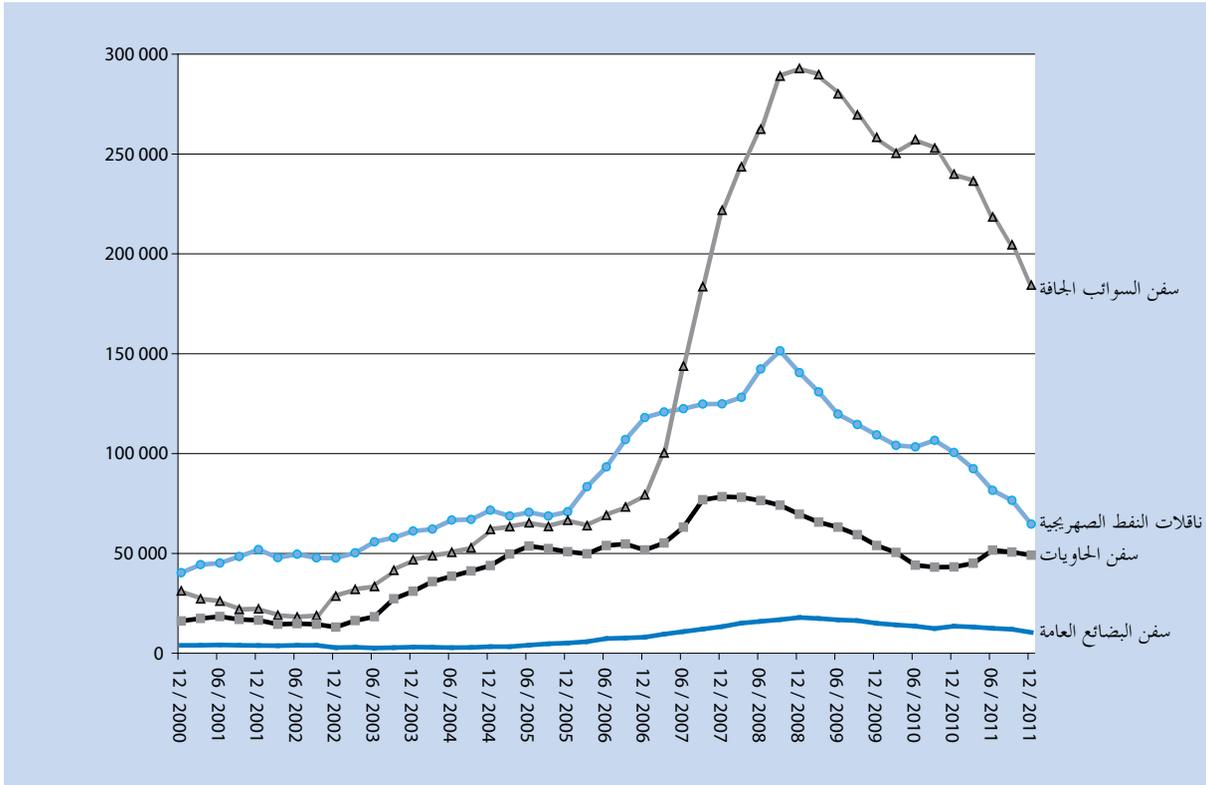
٣- الحمولة الطننية المطلوبة

منذ الأزمة الاقتصادية والمالية في عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩، كان عدد الطلبات الجديدة المقدمة أقل كثيراً من السفن المبنية في أحواض السفن في العالم. وساعد ذلك في تخفيض الطلبات الحالية على نحو ملموس (الشكل ٢-٩ والجدول ٢-١١). ومنذ الذروة التي بلغها مجموع الطلبات

وإجمالاً، زادت كمية السفن المباعة للتكسير بنسبة ٣١ في المائة في عام ٢٠١١ مقارنة بعام ٢٠١٠. وتعزى هذه الزيادة إلى الارتفاع الكبير في تخريد سفن السوائل الجافة (زائد ٣٥٦ في المائة)، بينما شهد تكسير بعض أنواع السفن الأخرى انخفاضاً فعلياً طفيفاً. وكانت كثير من سفن السوائل الجافة التي كُسرت قابلة للإبحار فعلاً، إذ إنها بُنيت في الثمانينات وبجورتهما شهادات صالحة لعدة سنوات من العمل التجاري. غير أن كثيراً من المالكين لا يزالون يبدون بيع السفن للتكسير أكثر رغبة من مواصلة الأعمال بخسارة مالية. ويعزى ذلك إلى أن السفن الجديدة أكثر كفاءة من حيث الطاقة وإلى لانخفاض الحاد في أسعار الشحن. وأدى هذا الوضع الاقتصادي مقروناً بتجدد الطلب من أحواض

في خريف عام ٢٠٠٨، انخفضت الطلبات بنسبة ٤٣ في المائة. وكان الانخفاض في الطلبات على الناقلات الصهرجية أعمق من ذلك - ففي نهاية عام ٢٠١١ انخفض الطلب على الناقلات الصهرجية بنسبة ٥٧ في المائة مقارنة بثلاث سنوات سابقة. ومن حيث الحمولة الطنية الساكنة، تمثل ناقلات السوائب الجافة أكثر من نصف الطلبات الحالية.

الشكل ٩-٢ الحمولة الطنية العالمية المطلوبة (بالآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)، ٢٠٠٠-٢٠١١^١



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

(أ) السفن التجارية البحرية المجهزة بمحرك التي تبلغ حمولتها الطنية الإجمالية ١٠٠ طن إجمالي فأكثر.

الطلبات الحالية منها ٢٠ في المائة من الأسطول الحالي. وفي عام ٢٠١١، ارتفع عدد الطلبات الجديدة على ناقلات الغاز الطبيعي المسيل ارتفاعاً لم يسبق له مثيل يعزى إلى التوقعات بأن تؤدي معارضة استخدام الطاقة النووية في اليابان وفي بلدان أخرى (يتوقع أن تزيد هذه المعارضة استخدام الغاز الطبيعي المسيل) إلى حدوث طفرة أخرى في الطلب على نقل الغاز الطبيعي المسيل. وتتعلق عدة طلبات جديدة بالتصميم الثلاثي الوقود الذي يُمكن السفينة من أن تعمل إما بزيوت الوقود أو بالديزل أو الغاز الطبيعي^(٣٨). وسُجّلت زيادة أخرى كبيرة في سفن الترمين البحري شملت الطلبات على سفن الحفر والدعم التي تقدم خدماتها لأعمال الاستكشاف في البرازيل وغرب إفريقيا.

ومقارنة بالأسطول الحالي (الجدول ٢-١)، لا تزال الطلبات على ناقلات السوائب الجافة تمثل أكبر حصة من الطلبات بنسبة تقارب ٣٠ في المائة من الحمولة الطنية الموجودة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. وتشكل سفن الحاويات المطلوبة نحو ٢٥ في المائة من الأسطول الحالي، بينما تمثل ناقلات النفط الصهرجية أقل من ١٣ في المائة. ولأول مرة منذ عام ٢٠٠٦، زادت الطلبات على سفن الحاويات فعلاً بين نهاية عام ٢٠١٠ وأواخر عام ٢٠١١، مما يعد استثناءً بين جميع أنواع السفن الرئيسية.

ومن بين السفن المتخصصة، سجلت الناقلات النفطية للغاز الطبيعي المسيل أكبر زيادة، إذ تفوق نسبة

وتُنجز أغلب عمليات بناء السفن في آسيا. وتشير التقديرات إلى أن الصين تستأثر بنحو ٤٤ في المائة من الطلبات الحالية، تليها جمهورية الصين (٣٠ في المائة) ثم اليابان (١٧ في المائة)^(٤١). غير أن بناء السفن في جمهورية كوريا أنجزوا عدداً من الصفقات الجديدة خلال السنة يفوق ما حققته أحواض بناء السفن الصينية، إذا أخذت الطلبات الجديدة المقدمة في عام ٢٠١١ في الحسبان. وتتعلم أغلب الطلبات في أحواض بناء السفن الصينية بسفن السوائب الجافة على الأرجح، بينما تستأثر جمهورية كوريا بحصة أكبر من سفن الحاويات والسفن المتخصصة الأعلى قيمة.

وكانت الطلبات الجديدة على سفن البضائع الجافة (السوائب والحاويات) في عام ٢٠١١ مماثلة لمستواها في عام ٢٠٠٦، أي إبان سنوات الازدهار التي سبقت الأزمة المالية والاقتصادية، بينما كانت الطلبات على الناقلات الصهريجية من بين أقل الطلبات التي شهدتها الفترات الأخيرة^(٤٢). ومن بين سفن الحاويات، توجهت أغلب الطلبات الجديدة إلى السفن التي تتجاوز سعتها ١٠ ٠٠٠ بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً. وستمثل هذه السفن العملاقة أكثر من نصف أسطول الحاويات (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً) بحلول عام ٢٠١٥^(٤٣).

الجدول ١١-٢ الحمولة الطافية العمالية الماطلة، ٢٠٠٠-٢٠١١

بيانات الشهر	الجموع		السفن الأخرى		سفن الجاريات		سفن البضائع العامة		سفن السوانب		حمولة النفط الصهرجية		بيانات الشهر		
	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن			
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٠	٣٧٢٦٨	٢٦٩٧	٨١٦٠	١٠٨٧	٤٠٩٦٤	٣٩٤	٨٨٩٢	٤٤٦	٣٩٦٦	٦٤٢١٤	٤٨٦	٣١٢٠٨	١٤٢٠٠١	٧٨٤	٤٠٣٢٨
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠١	٣٩٧١٩	٢٧١٨	١١٢٤٢	١٢٠١	٤٢١١١	٣٩٣	١٠٢٨٦	٣٧٢	٣٨٢٦	٦٢٨٤٥	٣٥٣	٢٢١٨٤	١٣٠٠٦٠	٣٩٩	٥١٨٩٤
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٢	٣٨٤٠٩	٢٨١٨	١١٦٦٩	١٣٨٦	٤٣٩١٩	٢٩٦	١١٠١٨	٢٥٧	٢٨٣٢	٧٣٢٥١	٣٩١	٢٨٦٤١	٩٧٥٢٣	٤٨٨	٤٧٥٩١
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٣	٤٤٣٠٣	٣٦٣٨	١٢٩٢٠	١٤٩٢	٥٣٤٠٣	٥٨٠	١٠٤٠٠	٢٩٥	٣٠٦٨	٧٣٠١٩	٦٤٠	٤٦٧٣٣	٩٢٨٦٧	٦٣١	٦١١٢٣
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٤	٤٤٨١٩	٤٦٤٥	١٤٤١٦	١٨٩٨	٤٩٨٩١	٨٨٠	٨٩٣٥	٣٧٠	٣٣٠٦	٧٧٩٥٣	٧٩٦	٦٢٠٥١	١٠٢٠٨٧	٧٠١	٧١٥٦٣
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٥	٤١٠٢٧	٥٥٢٢	١٤٥٠٦	٢٧٨٥	٤٥٢٤٥	١٢٤	٨٧١٢	٥٨٤	٥٠٨٨	٨٢٧٥٠	٨٠٥	٦٦٦١٤	٩٧٨٥٥	٧٢٤	٧٠٨٤٧
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٥	٤٣٨٢٠	٦٩٠٨	١٥٣٩٩	٢٩٢٢	٤٥٢٤٧	١١٤٣	١٠٨٦٠	٧٣٧	٨٠٠٤	٨٠٣٢٨	٩٨٨	٧٩٣٦٤	١٠٩٤٧٠	١٠٧٨	١١٨٠٠٨
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٦	٤٩٢٧٠	١٠٠٥٣	١٤٦٩٢	٣٨٧٦	٥٤٥٩٨	١٤٣٥	١٢٩٠٨	١٠٣٥	١٣٣٦٠	٨٦٢٠٦	٢٥٧٣	٢٢١٨٠٨	١١٠٠٩٣	١٣٢٤	١٢٤٨٤٥
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٧	٤٨٧٥٣	١٠٧٣١	١٣٩٦٨	٤١٧٤	٥٤٩٩٨	١٤١٩	١٢٦٣٣	١١٩٥	١٥٠٩٧	٨٦٨٧٦	٢٨٠٤	٢٤٣٦٠٠	١١٢٤٩٢	١١٣٩	١٢٨١٢٨
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨	٤٩٨٧٩	١١١٢٠	١٣٣٨٣	٤٣٠٢	٥٦٥٠٠	١٣٥٢	١٢٦٧٨	١٢٥٥	١٥٩١١	٨٧٢٢٢	٣٠٠٩	٢٦٢٤٥٢	١١٨٤١٣	١٢٠٢	١٤٢٣٣٣
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨	٥٠٤٢٧	١١٦٥٧	١٢٧٣٤	٤٤٤٢	٥٦٠٤٤	١٣٢٢	١٢٦٠٣	١٣٣٢	١٦٧٨٧	٨٧١٤١	٣٣١٦	٢٨٨٩٥٩	١٢١٦٢٥	١٢٤٥	١٥١٤٢٣
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٨	٥٠٥١٨	١١٢٤٠	١٢٣٣٩	٤٢٥٦	٥٧٥٦٣	١٢٠٩	١٢٩٩١	١٣٧٤	١٧٨٤٩	٨٧٤٩٢	٣٣٤٧	٢٩٢٨٣٧	١٢١٧٥٤	١١٥٤	١٤٠٥٠٤
كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٩	٥٠١٩٣	١٠٩٩٢	١١٦٩١	٤١١٧	٥٨٥٢٨	١١٢١	١٢٧٥٥	١٣٦٣	١٧٤٢٩	٨٧٧٧٧	٣٣٠٣	٢٨٩٧٣٣	١٢٠٢٠٠	١٠٨٨	١٣٠٧٧٧

بداية الشهر	الجميع		السفن الأخرى		سفن الجاريات		سفن البطائع العامة		نقلات السواكب		سفن النقط الصهيونية		بداية الشهر					
	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن	حجم السفينة المتوسط	السفن						
حزيران/أبويه ٢٠٠٩	٥٠٨٣٠	١٠٣٠٠	٥٣٥٤٨	١١٥٨٨	٣٧٩٦	٤٣٩٨٩	٦١٣٤٦	١٠٢٨	٦٣٠٦٤	١٢٨٧٤	١٢٩٦	١٦٦٨٤	٨٧٦٩٦	٣١٩٤	٧٨٠١٠٢	١٢١٤٠٩	٩٨٦	١١٩٧٠٩
أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩	٥١١٥٣	٩٧٨٧	٥٠٠٦٣٢	١١٤٠٣	٣٥٩١	٤٠٩٤٧	٦٢٥٦٧	٩٤٨	٥٩٣١٤	١٢٩٣٩	١٣٦٤	١٦٣٥٤	٨٨٣٨٠	٣٠٥٠	٢٦٩٥٥٨	١٢٢٥٤٨	٩٣٤	١١٤٤٦٠
كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٠٩	٥١٤٠٠	٩٢٢٢	٤٧٤٠٠٨	١٠٩٢٠	٣٤٢٨	٣٧٤٣٤	٦٦٣٠١	٨١٣	٥٣٩٠٣	١٢٧٣٨	١١٧٩	١٥٠١٨	٨٨٥٣٤	٢٩١٨	٢٥٨٣٤٣	١٢٣٦٥٤	٨٨٤	١٠٩٣١٠
كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٠٩	٥١٣٩٦	٩٠٠٦	٤٥٣٨٦٤	١٠٢٤٨	٣٣٩٦	٣٤٨٠٤	٦٨٨٧٤	٧٣٢	٥٤١٦٦	١٢٤٢٦	١١٣٩	١٤١٩٩	٨٦٦٣٨	٢٨٩٠	٢٥٠٣٨٣	١٢٢٥٧٠	٨٤٩	١٠٤٠٦٢
حزيران/أبويه ٢٠١٠	٥١٩٠٠	٨٦٣٥	٤٤٨١٦٠	٩٦٠٦	٣١٣٧	٣٠١٣٥	٧٠١٧٦	٦٣٨	٤٤٠٧١	١٢٣١١	١٠٩٥	١٣٤٨٠	٨٧١٦٧	٢٩٥١	٢٥٧٢٢٩	١٢٥٢٩٧	٨٢٤	١٠٣٢٤٥
أيلول/سبتمبر ٢٠١٠	٥٤١٠٤	٨١٥٠	٤٤٠٩٤٦	٩١٢٧	٢٨٤٩	٢٦٠٠٣	٧١٧٦٦	٦٠٠	٤٣٠٦٠	١٢٠٨٣	١٠٢٣	١٢٣٦١	٨٧٦٠٨	٢٨٨٧	٢٥٢٩٢٤	١٣٤٧٦٥	٧٦١	١٠٦٥٩٩
كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٠	٥٣٤٤٤	٧٨٢١	٤٢١٨٩٥	٩٢١١	٢٧٠٢	٢٤٨٨٨	٧٦٢٨٩	٥٦٦	٤٣١٨٠	١٣٢٣٧	٩٨٩	١٣٤٨٧	٨٤٩٨٠	٢٨٢٣	٢٣٦٨٩٨	١٣٥٥٤٩	٧٤١	١٠٠٤٤٢
كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٠	٥٣٠٩١	٧٧٤٣	٤١١٠٨٧	٨٩١٨	٢٧٠٣	٢٤١٠٦	٧٨٠٠٩	٥٧٧	٤٥٠١١	١٣٢٢١	٩٦٧	١٣١٧٢	٨٤٨٦٤	٢٧٨٦	٢٣٦٤٣١	١٣٠٠٩٤	٧١٠	٩٢٣٦٧
حزيران/أبويه ٢٠١١	٥١٦٢١	٧٥٢٧	٣٨٨٥٤٩	٩٠٨٢	٢٦٨٧	٢٤٤٠٤	٧٩٢٠٥	٦٥٢	٥١٦٤٢	١٣٤٢٥	٩٣٠	١٢٤٨٥	٨٣٩٨٨	٢٦٠١	٢١٨٤٥٣	١٢٤١٤٩	٦٥٧	٨١٥٦٦
أيلول/سبتمبر ٢٠١١	٥٠٥٤٣	٧٣٠٥	٣٦٩٦١٨	٩٤٧٠	٢٦٨٧	٢٥٤٤٥	٨٠٠٣٤	٦٣٣	٥٠٦٦١	١٣٢٣٠	٨٨٠	١١٩٩٤	٨٢٨٣٦	٢٤٧٠	٢٠٤٥٨٠	١٢٠٥٣٠	٦٣٥	٧٦٥٣٦
كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١١	٤٨٥٧٨	٦٨٥٦	٣٣٣٠٥١	٩٣٨٧	٢٦١٣	٢٤٥٢٧	٨١٥٤٢	٦٠٢	٤٩٠٨٨	١٣٣٣٠	٧٨٥	١٠٤٢٤	٨١٢٨٤	٢٣٣٨	١٨٤٣٥٣	١٠٩٨٩٥	٥٨٨	٦٤٦١٨
النسبة المئوية من الجميع كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١١	١٠٠,٠	١٠٠,٠	١٠٠,٠	٣٨,١	٧,٤	١٤,٧	٨,٨	١١,٤	٣,١	٥٥,٤	٥٥,٤	٨,٦	١٩,٤	٢٣,١	٥٥,٤	١٠,٩	٨,٦	١٩,٤

المصدر: جميع أبحاث أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها HHS Family. تخضع التجارة البحرية المحررة المحررة المحررة المحررة التي تبلغ حجمها الإجمالي ١٠٠ طن إجمالي فاكثر. (أ)

٤- استخدام الحمولة الطنية

الحمولة الطنية غير المستعملة المبلغ عنها

وفي ظل انعدام تعريف متفق عليه لمصطلح عدم الاستعمال، يشمل الأسطول غير المستعمل السفن المبلغ عن توقف استخدامها في الملاحة البحرية، لأغراض التقرير. غير أن عدم الإبلاغ عن الكف عن استخدام السفينة في الملاحة البحرية لا يعني بالضرورة أنها تنقل بضائع في الوقت الحالي. فعلى سبيل المثال، تشير التقارير إلى أن السعة المتاحة من الناقلات الصهرجية المنتظرة والجاهزة لنقل الشحنات في منطقة الخليج الفارسي المصدر للنفط تفوق الشحنات المتاحة في مطلع عام ٢٠١٢ بنسبة ١٠ في المائة^(٤٢).

بحلول نهاية عام ٢٠١١، كانت نسبة الحمولة الطنية غير المستخدمة المبلغ عنها في الأسطول التجاري العالمي المؤلف من الناقلات الصهرجية وناقلات السوائب الجافة والبضائع العامة دون ١ في المائة وهي نسبة أقل من نصف النسبة غير المستعملة في نهاية عام ٢٠٠٨ (الجدول ٢-١٢). ومن بين مختلف أنواع السفن، استأثر أسطول الناقلات النفطية للغاز الطبيعي المسيل (١,٩ في المائة) وسفن المناولة الأفقية (١,٧) بأعلى نسب عدم الاستعمال المبلغ عنها (الجدول ٢-١٣).

الجدول ٢-١٢ السفن غير المستعملة المبلغ عنها، ٢٠٠٥-٢٠١١ (أرقام نهاية السنوات)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
ملايين أطنان الحمولة الساكنة							
١,١٣٥,٤	١,٠٢٣,٣	٩٣٠,٣	٨٧٦,٢	٨٣٠,٧	٧٧٣,٩	٦٩٧,٩	الأسطول التجاري، أنواع السفن الثلاثة الرئيسية ^(أ)
١٠,٧	١٤,١	١٢,٠	١٩,٠	١٢,١	١٠,١	٧,٢	الأسطول غير المستعمل ^(ب)
١,١٢٤,٧	١,٠٠٩,١	٩١٨,٣	٨٥٧,٢	٨١٨,٦	٧٦٣,٧	٦٩٠,٧	الأسطول المستعمل
٠,٩	١,٤	١,٣	٢,٢	١,٥	١,٣	١,٠	الأسطول غير المستعمل كنسبة مئوية من الأسطول التجاري

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها *Lloyd's Shipping Economist*، أعداد مختلفة.
(أ) الناقلات الصهرجية وناقلات السوائب الجافة التي تبلغ حمولتها الطنية الساكنة ١٠٠٠٠ فأكثر وسفن البضائع العامة التقليدية التي تبلغ حمولتها الطنية الساكنة ٥٠٠٠ فأكثر
(ب) يُعرف الأسطول غير المستعمل بأنه السفن المبلغ عن توقف استخدامها في الملاحة.

الجدول ٢-١٣ تحليل الحمولة الطنية غير المستعملة، حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠٠٥-٢٠١١ (بملايين الأطنان من الحمولة الساكنة أو ملايين الأمتار المكعبة)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
٤٧٣,٩١	٤٤٧,٦٤	٤٣٥,٢٥	٤١٤,٠٤	٣٩٣,٥	٣٦٧,٤	٣١٢,٩	الأسطول العالمي للناقلات الصهرجية (بأطنان الحمولة الساكنة)
٦,٩٦	١٠,٤٨	٨,٥١	١٤,٣٥	٧,٨	٦,١	٤,٥	أسطول الناقلات الصهرجية غير المستعمل (بأطنان الحمولة الساكنة)
١,٤٧	٢,٣٤	١,٩٦	٣,٤٧	٢,٠	١,٧	١,٤	حصة الأسطول غير المستعمل في أسطول الناقلات الصهرجية (بالنسبة المئوية)
٦٠٨,٦٠	٥٢٢,٥٢	٤٥٢,٥٢	٤١٧,٦٢	٣٩٣,٥	٣٦١,٨	٣٤٠,٠	الأسطول العالمي لناقلات السوائب الجافة (بأطنان الحمولة الساكنة)
٢,٨٧	٢,٨٦	٢,٦٤	٣,٦٨	٣,٦	٣,٤	٢,٠	أسطول ناقلات السوائب الجافة غير المستعمل (بأطنان الحمولة الساكنة)

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
٠,٤٧	٠,٥٥	٠,٥٨	٠,٨٨	٠,٩	٠,٩	٠,٦	حصة الأسطول غير المستعمل في أسطول ناقلات السواحب الجافة (بالنسبة المئوية)
٥٢,٩٠	٥٣,١٠	٤٢,٥٣	٤٤,٥٤	٤٣,٨	٤٤,٧	٤٥,٠	الأسطول العالمي لناقلات البضائع العامة التقليدية (بأطنان الحمولة الساكنة)
٠,٨٥	٠,٧٨	٠,٨٣	٠,٩٧	٠,٧	٠,٦	٠,٧	أسطول ناقلات البضائع العامة التقليدية غير المستعمل (بأطنان الحمولة الساكنة)
١,٦١	١,٤٧	١,٩٥	٢,١٨	١,٦	١,٤	١,٦	حصة الأسطول غير المستعمل في أسطول ناقلات البضائع العامة التقليدية (بالنسبة المئوية)
٩,٩٩	١٠,٢٨	١٠,٩٣	١١,٣٧	غير متاح	غير متاح	غير متاح	الأسطول العالمي لسفن المناولة الأفقية (بأطنان الحمولة الساكنة)
٠,١٧	٠,٣٣	٠,٧٣	٠,٨٩	غير متاح	غير متاح	غير متاح	أسطول سفن المناولة الأفقية غير المستعمل
١,٧٠	٣,٢١	٦,٦٨	٧,٨٣	غير متاح	غير متاح	غير متاح	حصة الأسطول غير المستعمل في أسطول سفن المناولة الأفقية
١٢,٤٢	١١,٤٨	١١,٢٠	١١,٢٧	غير متاح	غير متاح	غير متاح	الأسطول العالمي لناقلات المركبات (بأطنان الحمولة الساكنة)
٠,٠٦	٠,١٣	٠,٥٥	٠,٢٤	غير متاح	غير متاح	غير متاح	أسطول ناقلات المركبات غير المستعمل (بأطنان الحمولة الساكنة)
٠,٤٨	١,١٣	٤,٩١	٢,١٣	غير متاح	غير متاح	غير متاح	حصة الأسطول غير المستعمل في أسطول ناقلات المركبات (بالنسبة المئوية)
٥١,٣٢	٥١,١٥	٤٦,٩٠	٤٤,٤٣	غير متاح	غير متاح	غير متاح	الأسطول العالمي لناقلات الغاز الطبيعي المسيل (بالأمتار المكعبة)
٠,٩٨	١,٥٣	١,٢٩	٥,٨٧	غير متاح	غير متاح	غير متاح	أسطول ناقلات الغاز الطبيعي المسيل غير المستعمل (بالأمتار المكعبة)
١,٩١	٢,٩٩	٢,٧٥	١٣,٢١	غير متاح	غير متاح	غير متاح	حصة الأسطول غير المستعمل في أسطول ناقلات الغاز الطبيعي المسيل (بالنسبة المئوية)
١٩,٤٤	١٩,٤٢	١٨,٥٠	١١,٥٦	غير متاح	غير متاح	غير متاح	الأسطول العالمي لناقلات الغاز النفطي المسيل (بالأمتار المكعبة)
٠,١١	٠,١٣	٠,١٠	٠,٩٤	غير متاح	غير متاح	غير متاح	أسطول ناقلات الغاز النفطي المسيل غير المستعمل (بالأمتار المكعبة)
٠,٥٧	٠,٦٧	٠,٥٤	٨,١٣	غير متاح	غير متاح	غير متاح	حصة الأسطول غير المستعمل في أسطول ناقلات الغاز النفطي المسيل (بالنسبة المئوية)

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها *Lloyd's Shipping Economist*، في أعداد مختلفة.

(أ) يستثنى هذا الجدول الناقلات الصهرجية وناقلات السواحب الجافة التي تقل حمولتها الطننية الساكنة عن ١٠ ٠٠٠ وسفن البضائع العامة التقليدية التي تقل حمولتها الطننية الساكنة عن ٥ ٠٠٠.

النحو من أسطول سفن الحاويات ٥ في المائة، من بينها ست سفن تتجاوز سعتها ١٠ ٠٠٠ بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً.

الإبحار البطيء في النقل البحري بالحاويات

منذ عام ٢٠٠٨، دأبت شركات النقل البحري بالحاويات على تخفيض سرعة خدماتها بانتظام باللجوء إلى الإبحار البطيء، فأتاح لها ذلك استيعاب سعة السفن الإضافية ومن ثم تخفيض العرض الزائد من الحمولة الطننية وأعمالها أيضاً

ولا يمكن عقد مقارنة معقولة بين نسبة السفن غير المستعملة في النقل البحري بالحاويات وأسطول السواحب والبضائع العامة غير المستعمل. وبينما تستطيع الناقلات الصهرجية وناقلات السواحب وسفن البضائع العامة التي لا تعمل في خطوط أو طرق منتظمة الانتظار ريثما تتلقى شحنات جديدة دون أن تعتبر فوراً "غير مستعملة"، يُبلغ عن سفينة الحاويات التي لا تشارك في خدمات خط منتظم باعتبارها غير مستعملة. وفي مطلع عام ٢٠١٢، بلغت النسبة غير المستعملة على هذا

التكاليف التي يحققها الناقلون. وتبعاً لذلك، اشتكى الناقلون البحريون الذي يقع على عاتقهم تحمل تكاليف المخزونات من هذا الوضع. غير أن الناقلين أدركوا أيضاً أن الإبحار البطيء قد يزيد موثوقية الخدمات وقد لا تشغل سرعة تسليم البضائع بالهم أكثر مما ينبغي^(٤٥).

ولن يكون لتخفيض سرعة الخدمات بدرجة أكبر مبرر من الوجهة التكنولوجية والاقتصادية - فالمحركات ستعاني وستفوق تكاليف التشغيل الإضافية الناشئة عن ضرورة استخدام سفن إضافية الوفورات التي يحققها تخفيض الوقود. ومن غير المرجح كذلك العودة إلى السرعات السابقة الأعلى، إذ إن القطاع قد تكيف الآن مع المخزون المحتفظ به على متن السفن، كما أن شركات النقل ليس بوسعها إعادة استيعاب سعة إضافية قد يسفر عنها الإبحار البطيء وذلك بسبب استمرار العرض الزائد من السفن. ويبدو أن السرعات الحالية ستصبح المعيار وأن السرعة العالية ستعتبر نوعاً من الخدمات الممتازة.

على تخفيض استهلاك الوقود تخفيضاً ملموساً. وعندما بدأ تطبيق الإبحار البطيء، لم يعترض عليه الناقلون شديد اعتراض، إذ إن كثيراً من المصدرين لم يكونوا يبدون انشغالاً شديداً بتجديد مخزوناتهم إبان التراجع الاقتصادي. وفي الوقت الحالي، تُقدر السعة التي يستوعبها الإبحار البطيء بنسبة ٥ في المائة من مجموع أسطول الحاويات^(٤٦).

وتتراوح تقديرات السرعة المتوسطة لخطوط النقل البحري بين ١٥ و ٢٠ عقدة تتعلق بمستويات مختلفة من الإبحار البطيء. ولا تزال هذه السرعة تفوق سرعات الإبحار المألوفة لسفن السواحب الجافة والسائلة التي تتراوح بين ١٠ عقد و ١٥ عقدة. وحسب المسافة والسرعة، يمكن أن تتراوح الوفورات في التكاليف بين ٣ و ٥ في المائة من تكاليف تشغيل السفينة^(٤٧).

ويمكن أن تفوق قيمة المخزونات (رأس المال، الاهتلاك) من البضائع التي تمضي وقتاً أطول في الطريق كثيراً وفورات

المواشي

- (١) .Clarkson (2012). *Dry Bulk Trade Outlook*. London, May 2012
- (٢) .www.vale.com
- (٣) .IHS Fairplay (2012). Bolting the door on Valemaxes. London, 9 February
- (٤) .Lloyd's List (2012). Vale in talks over access to China. London, 17 May
- (٥) .Bloomberg (2012). Petrobras Books World's Second-Biggest Oil Tanker. www.bloomberg.com. 9 March
- (٦) .World Shipping Council website (2012). www.worldshipping.org. Accessed on 28 May
- (٧) Drewry Shipping Consultants (2011). *Global Container Terminal Operators, Annual Review and Forecast 2011*. London, August
- (٨) .Containerisation International (2012). Reefers on the slide. London, April
- (٩) Lloyd's List (2012). China's coastal trades absorb newbuilding surplus. London, 15 May, and: Lloyd's List (2012). China hints at intervention for ailing industry. London, 21 March
- (١٠) .IHS Fairplay (2011). New dawn for African shipping. London, 15 September
- (١١) United States Department of Transportation Maritime Administration (2011). *U.S. Water Transportation Statistical Snapshot*. The share refers to the "Jones-Act" fleet. Washington, February
- (١٢) Clarksons Shipping Intelligence Network (2011). *Elderly Chinese Bulkers - Not A Clear Solution*. www.clarksons.net. 19 December
- (١٣) .The New Indian Express (2012). Not enough feeders, say steamer agents. http://expressbuzz.com. 3 April
- (١٤) All Africa (2012). Nigeria: NIMASA poised to implement cabotage. http://allafrica.com/stories/201203300693.html. 30 March
- (١٥) .The Jakarta Post (2012). Government mulls reducing age limit for imported ships. www.thejakartapost.com. 20 March
- (١٦) .UNCTAD (2008). *Review of Maritime Transport*. Geneva
- (١٧) .Bloomberg (2012). No slower steaming as container lines run like clippers. www.bloomberg.com. 26 January
- (١٨) .Dynamar, Journal of Commerce, IHS Fairplay and Lloyd's List, various issues تقارير الصحف المتخصصة بما فيها
- (١٩) .Lloyd's List (2012). No end in sight for the great shipping recession. London, 3 May
- (٢٠) Lloyd's List (2012). Timing is everything. Whether Evergreen will in the end own or charter the ships is not yet decided. London, 26 April
- (٢١) .Lloyd's List (2012). CSAV sees glimmers of improvement. London, 23 April
- (٢٢) .IHS Fairplay (2011). Box lines poised to consolidate. London, 1 December
- (٢٣) .Journal of Commerce (2012). Mega-ship trend comes with consequences. www.joc.com. 5 March
- (٢٤) .IHS Fairplay (2011). Outside the box. London, 22 December
- (٢٥) .Lloyd's List (2012). Shortsea and feeder trades will consolidate. London, 1 February
- (٢٦) .Lloyd's List (2012). No more smoke and mirrors. London, 10 May
- (٢٧) .Lloyd's List (2012). CSA urges China shipowners to seek government aid. London, 2 April
- (٢٨) .Lloyd's List (2012). State of Hamburg defends decision to buy more Hapag-Lloyd shares. London, 23 February

- .*Lloyd's List* (2012). Forced sales to flood small boxship market as banks lose patience. London, 30 April (٢٩)
- .*BRS* (2012). World Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review, 2012. Paris (٣٠)
- .*Clarkson Container Intelligence Monthly* (2012). A little patience can go a long way. London, May (٣١)
- .*Lloyd's List* (2012). Shipyard survival is zero-sum game. London, 20 March (٣٢)
- Hellenic Shipping News: "Shipyards looking to trim capacity as demand slows down", www.hellenicshippingnews.com, 7 May 2012; Reuters: "China's shipyards founder as building boom ends", www.reuters.com, 2 May 2012 (٣٣)
- Ground Report: "SUBIC Freeport: Hanjin shipyard expanding to hire 10.000 workers", www.groundreport.com, 15 May 2012 (٣٤)
- Associated Chambers of Commerce and Industry of India: "Shipbuilding & ship repair industry to reach Rs 9,200 crore by 2015", www.assochem.org, 16 April 2012 (٣٥)
- Lloyd's List*: "United action", London, 30 January 2012; see also Hellenic Shipping News: "Demolition activity maintains pace as owners seek to ease oversupply issues", www.hellenicshippingnews.com, 18 February 2012 (٣٦)
- .*Lloyd's List*: "Downturn claims youngest vessel sold for scrap", London, 22 May 2012 (٣٧)
- .*IHS Fairplay Daily News*: "Ten places LNG bet", London, 10 April 2012 (٣٨)
- .*BRS*: "Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012", Paris, 2012 (٣٩)
- .Shipping Finance: "Containership industry consolidation to start again by 2015", Athens, March 2012 (٤٠)
- .*BRS*: "Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012", Paris, 2012 (٤١)
- .Bloomberg: "Crude oil-tanker glut stays at four-week high, survey shows", www.bloomberg.com, 14 February 2012 (٤٢)
- .*IHS Fairplay Daily News*: "More box ship idling seen", London, 1 February 2012 (٤٣)
- .DC Velocity: "Slow steam ahead", www.develocity.com, 5 March 2012 (٤٤)
- Bloomberg: "No slower steaming as container lines run like clippers", www.bloomberg.com, 26 January 2012; Clarkson Container Intelligence Monthly: "A little patience can go a long way", London, May 2012 (٤٥)

3

أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

ظلّت أسعار الشحن عند مستويات غير مربحة في كثير من الأحيان في عام ٢٠١١ ومطلع عام ٢٠١٢. وتفيد التقارير عن حدوث هبوط ملموس في أسعار الشحن في القطاعات الثلاثة وهي السوانب الحافة والسوانب السائلة والبضائع المعبأة في حاويات. ويُعتبر العرض الزائد من السفن السبب الرئيسي وراء هذا الهبوط. وأدى الاستثمار في السفن الكبيرة السعة في قطاع الناقلات الصهرية والسوانب الحافة إلى احتدام المنافسة لأن مشغلي السفن أبدوا استعدادهم للقبول بأسعار شحن أقل من تكاليف التشغيل أو قريبة منها.

وطوال عدة أشهر، انخفضت الإيرادات اليومية لسفن كيب - سايز إلى مستوى يقل عن إيرادات سفن هاندي سايز الأقل حجماً منها بكثير. ويغذي هذا الوضع الجدل الدائر في وقت يشرف فيه التسابق في زيادة حجم السفن على الانتهاء. فبينما تتمتع السفن الأصغر حجماً بقدر أكبر من المرونة وتقدم خدماتها الموانئ غير مجهزة بأحدث معدات المناولة، تضطر السفن الكبيرة إلى الإبحار بين أكثر موانئ العالم نشاطاً سالكة طرّقاً شهدت في هذا العام قدراً وافراً من العرض الزائد من السفن.

وبينما هبطت أسعار الشحن أو ظلت عند مستويات منخفضة على نحو غير مسبوق، ارتفعت تكاليف الشحن بدرجة معتدلة. زد على ذلك أن أسعار وقود السفن واصلت انتعاشها من الانهيار الذي شهدته إبان الأزمة الاقتصادية فخففت تأثير الارتفاعات المؤقتة في أسعار الشحن. وبالنسبة للبلدان النامية في آسيا والأمريكتين، ظلت تكلفة النقل المحسوبة كنسبة مئوية من قيمة البضائع المستوردة تنخفض فقاربت رصيفتها في البلدان المتقدمة. وسارت أفريقيا في هذا الاتجاه حتى عام ٢٠١١، بيد أن نسب تكاليف النقل هذه تظل في الوقت الراهن تراوح مكانها عند مستويات مرتفعة نسبياً في هذه القارة.

ويناقش هذا الفصل أيضاً ثلاثة إستراتيجيات جامعة تأخذ بهافرادى البلدان بغية التأثير في تكاليف النقل في نطاق شبكتها للتجارة البحرية. وتشمل هذه الإستراتيجيات تطوير النقل البحري الساحلي وبرامج الكفاءة للموانئ. وإضافة إلى ذلك، ينبغي تطبيق سياسات ترمي إلى تحسين الوصلات التي تربط الموانئ بالأسواق الداخلية.

يغطي هذا الفصل تطور أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري وهو مرّتب على النحو التالي: يُحلّل القسم الأول التطورات التي حدثت في أسعار النقل البحري في عام ٢٠١١ وبداية عام ٢٠١٢ بالنسبة لثلاثة أنواع رئيسية من البضائع هي: الحاويات والسوانب السائلة والسوانب الحافة. وبناءً على ذلك، يناقش القسم باء أسباب التقلبات في أسعار الشحن، ويركز بوجه خاص على تكاليف النقل وهيكل الطلب والعرض في كل من قطاعات النقل البحري. ويقترح القسم جيم الذي يجتسم هذا الفصل ثلاثة إستراتيجيات جامعة لتخفيض أسعار الشحن البحري ويُقيّم تأثير هذه التدابير في مكونات تكاليف أسعار الشحن.

ألف- أسعار الشحن

من السوق^(١). ولا يزال كثير من مشغلي الحاويات يتكبدون خسائر في مزاولة أعمالهم، مما يدفعهم إلى سحب الطاقة من الطرق التجارية غير المربحة و/أو رفع الأسعار التي يتقاضونها من الشاحنين. وتعد شركة Hanjin مثالاً على ذلك، إذ أعلنت زيادات في أسعار الشحن تتراوح بين ٢٠٠ و ٤٠٠ دولار على الطرق الرابطة بين آسيا وأوروبا الشمالية وغرب أفريقيا. وخفضت شركات مثل CMA CGM و CKYH و OOCL طاقتها على الطرق العابرة للمحيط الأطلنطي^(٢). بيد أن هذه التدابير لم تُسفر عن زيادات ملموسة في أسعار الشحن في سوق النقل البحري بالحاويات بوجه عام في عام ٢٠١١. ويُقدَّر أن يصل مجموع الخسائر التي سيتكبدها هذا القطاع إلى ٥,٢ بلايين دولار هذا العام^(٣).

وتشتد المنافسة في الطرق ذات الأحجام العالية بوجه خاص، فالمشغلون يضعون أكبر ما لديهم من سفن على هذه الشبكات ويسعون إلى تقديم مزيد من الخدمات المنتظمة. ونتيجة لذلك، تُقيم خطوط النقل البحري تحالفات لتقاسم التكاليف وتجميع السعة وترشيد عملياتها. وتشمل الأمثلة على هذا الاتجاه في القطاع الشركاء المعقودة بين MSC و CMA CGM أو دمج خدمات آسيا - أوروبا بين Hapag-Lloyd, NYK and OOCL) Grand Alliance (HMM, APL and MOL) و World Alliance^(٤). وستواجه خطوط النقل البحري التي تملك سفناً أصغر حجماً صعوبة متزايدة لتظل قادرة على التنافس في أنشط مسارات النقل البحري في العالم. وإضافة إلى ذلك، يتواصل دخول السفن ذات السعة الكبيرة إلى هذا القطاع من السوق مع معدل النمو المتوقع البالغ ٢٥ في المائة في عام ٢٠١٢ لأسطول السفن التي تبلغ حمولتها ٨.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر^(٥).

دخول مشغلي سفن الحاويات إلى سوق السفن المبردة

ترداد الضغوط التنافسية على شركات السفن المبردة المتخصصة بسبب انخفاض أسعار الشحن في قطاع النقل البحري بالحاويات. ويستغل مشغلو سفن الحاويات البضائع المبردة لملء جزء من السعة غير المستعملة في هذا النشاط. ويتجلى هذا الاتجاه أيضاً في طلبات من يشترى السفن التي باتت تتضمن حصة متزايدة من السفن ذات السعة المبردة الكبيرة (انظر أيضاً الفصل الثاني)^(٦).

يقدم هذا القسم تحليلاً لتطورات أسعار الشحن البحري المتعلقة بالنقل البحري للحاويات والسواكب السائلة والسواكب الجافة. ويُبرز الأحداث المهمة التي أحدثت تقلبات رئيسية في الأسعار ويناقش التوجهات الحديثة العهد في هذا القطاع ويقدم طائفة مختارة من التوقعات بشأن التطورات المستقبلية في أسواق الشحن.

١- أسعار الشحن بالحاويات

يظل الانتعاش متعثراً في عام ٢٠١١ بعد أن شهدت أسعار الشحن في عام ٢٠٠٨ أشد التخفيضات حدة بدرجة لا مثيل لها من قبل، فلا تزال أسعار الشحن الحالية بعيدة عن بلوغ مستوياتها قبل الأزمة، إذ تعرضت لتراجع آخر في النصف الثاني من عام ٢٠١١ بعد أن كانت قد انتعشت لبعض الوقت. فقد انخفضت أسعار المشاركة الزمنية لسفن الحاويات خلال الفترة من شهر أيار/مايو إلى كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١ لأغلب أنواع السفن ففقدت ٦٦ في المائة في فئة السفن ذات السعة المتراوحة بين ٣٠٠ و ٤٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (الجدول ٣-١). ويتجلى هذا الهبوط في مؤشر New ConTex وهو مؤشر مُكثَّف لأسعار الشحن بالحاويات يغطي طائفة واسعة النطاق من أحجام السفن، الذي سجل انخفاضاً قارب ٦٠ في المائة من قيمته خلال الفترة من أيار/مايو إلى كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١ (الشكل ٣-١)^(٧).

ودفعت الضغوط المفرطة في جانب العرض من سوق الشحن بالحاويات أسعار الشحن إلى مستويات منخفضة في عام ٢٠١١. ولئن كان الطلب لا يزال يستجمع أنفاسه الوقت الحالي بعد انهيار التجارة البحرية أثناء الأزمة المالية، فإن معدلات النمو في طاقة الحمل العالمية للحاويات ظلت مستقرة نسبياً (الشكل ٣-٢) لأسباب منها أن مالكي السفن لم يتمكنوا من الانسحاب من عقود الشراء. وفضلاً عن ذلك، يعاني مشغلو السفن من الزيادات الملموسة في أسعار التزود بالوقود التي لا تنعكس في تطورات أسعار الشحن.

ونتيجة لذلك، اتبع مشغلو الحاويات في هذا القطاع سياسات تسعير حريفة في تنافسهم للحصول على حصص

الاستهلاك، مثل أوروبا وأمريكا الشمالية. وحسب Drewry، ستنتقل سفن الحاويات نحو ٧٤ في المائة من السلع القابلة للتلف في عام ٢٠١٤، أي زهاء ٩٥ في المائة من سعة سوق البضائع المبرّدة برمتها^(١٠).

ويتجلى هذا التطور القطاعي أيضاً في هيكل أسطول السفن المبرّدة وفي طلبات السفن المبرّدة المتخصصة، فأستطول السفن المبرّدة قديم نسبياً، إذ إن ٥٠ في المائة من سفنه ظلت تعمل لأكثر من ٢٠ عاماً، بينما لا تتجاوز نسبة السفن التي يقل عمرها التشغيلي عن ست سنوات ٢ في المائة فحسب^(١١). ورغم هذه الحقيقة، لا ترغب أغلب شركات النقل في الاستثمار في سفن جديدة لتحديث أساطيلها الشائخة وانخفضت الطلبات فوصلت إلى الصفر في أيلول/سبتمبر ٢٠١١ لأول مرة. وإضافة إلى ذلك، وصل المتوسط السنوي من السفن المبرّدة المرسله للتكسير إلى ٣٦ سفينة بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٠^(١٢).

ووصفت شركات السفن المبرّدة الرئيسية مثل Star Reefers عام ٢٠١١، مقارنة بعام ٢٠١٠، بأنه كان من أسوأ الأعوام في تاريخ هذا القطاع، إذ إن أسعار الشحن المنخفضة وازدياد المنافسة من مشغلي سفن الحاويات أصابتنا هذه الشركات في مقتل^(١٤). وبلغ متوسط أسعار سوق العمليات الآنية المطبّقة على السفن المبرّدة الكبيرة ٤٣ سنتاً للمتر المكعب لكل ٣٠ يوماً في عام ٢٠١١ بعد أن كان قد وصل إلى ٤٢ سنتاً في عام ٢٠١٠^(١٥). وزاد شبه الأهميار في صادرات الموز من إكوادور وأمريكا الوسطى منذ نيسان/أبريل ٢٠١١ الضغط على أسعار الشحن على متن السفن المبرّدة. ورغم التوقعات بحدوث نمو قوي في نقل السلع القابلة للتلف، فمن المرجح جداً أن يتواصل في قطاع النقل البحري أيضاً التحول في البضائع من السفن المبرّدة المتخصصة إلى سفن الحاويات، فالخطوط الدولية للنقل بالحاويات لا تنفك تعرض خدمات منتظمة جديدة لنقل البضائع القابلة للتلف تربط مراكز الإنتاج الرئيسية بأكبر أسواق

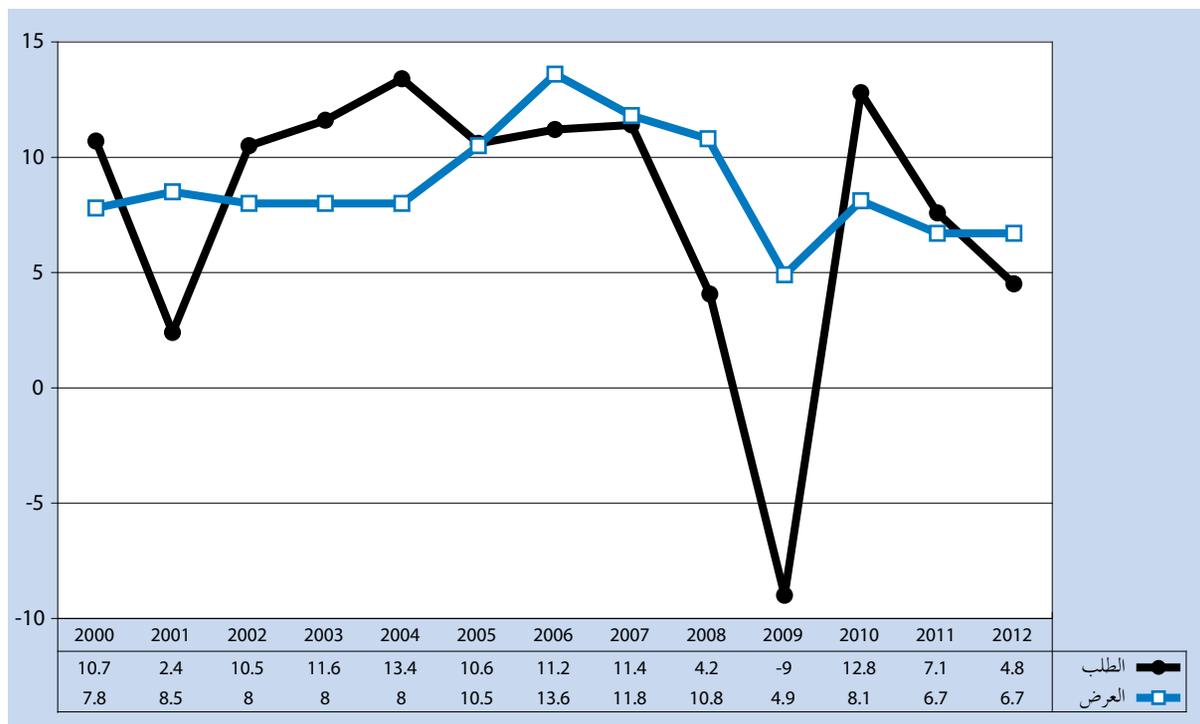
الشكل ٣-١ مؤشر New ConTex ٢٠٠٧-٢٠١٢ (سنة أساس المؤشر ٢٠٠٧، ١٠٠٠ نقطة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد واستخدمت فيه مؤشر New ConTex الذي أعدته Hamburg Shipbrokers' Associatio، انظر <http://www.vhss.de>.

ملاحظة: New ConTex مؤشر لتقدير المشاركة الزمنية لسفن الحاويات يُحسب كوزن مكافئ لنسبة التغير المثوية المستمدة من ست تقديرات لمؤشر ConTex، ويشمل أحجام السفن التالية: ١٠٠، ١٧٠٠، ١٥٠٠، ٢٧٠٠، ٣٥٠٠ و ٤٢٥٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً.

الشكل ٣-٢ نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات، ٢٠١٢-٢٠٠٠ (معدلات نمو سنوية)



المصدر: تجميع 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 بها سعة حملية بالحاويات. ويستند نمو الطلب إلى مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً المرفوعة. وبيانات عام ٢٠١٢ تمثل أرقاماً متوقعة.

الجدول ٣-١ أسعار المشاركات الزمنية لسفن الحاويات (بالدولارات لخليئة سعتها ١٤ طناً في اليوم)

المتوسطات السنوية										نوع السفينة وسرعة الإبحار (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	
السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ										
١٢,٤	١٢,٤	١٢,٥	٢٦,٠	٢٧,٢	٢٦,٧	٣١,٧	٢٥,٠	١٩,٦	١٦,٩	٢٠٠-٢٩٩ (١٤ عقدة على الأقل)
١٢,٨	٩,٩	٨,٨	٢٠,٠	٢٢,٣	٢١,٧	٢٨,٣	٢١,٧	١٧,٥	١٥,١	٣٠٠-٥٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)
السفن المزودة/غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ										
٦,٣	٤,٨	٢,٧	١٠,٠	١١,٧	١٠,٥	١٦,٤	١٣,٨	٩,٨	٤,٩	٢٠٠-٢٩٩ (٢٢ عقدة على الأقل)
٦,٢	٤,٧	٤,٩	١٠,٧	١٠,٧	١٠,٢	١٣,٠	١٣,٢	٩,٣	٦,٠	٣٠٠-٤٠٠ (٢٢,٥ عقدة على الأقل)
السفن المزودة/غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ										
٢٢,١	١٨,٣	١٦,٧	٣٢,١	٢٩,٨	٢٨,٠	٣٥,٤	٢٧,٠	١٨,٩	١٧,٠	٢٠٠-٢٩٩ (١٤ عقدة على الأقل)
١٥,٤	١١,٧	٩,٨	٢١,٤	٢١,٣	٢٢,٠	٢٨,٨	٢٢,٢	١٥,٦	١٣,٤	٣٠٠-٥٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)

المتوسطات السنوية										نوع السفينة وسرعة الإبحار (وحدات معادلة لعشرين قدماً)
٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	٢٠٠٢	
١١,٢	٨,٤	٦,٦	١٥,٦	١٦,١	١٦,٦	٢٣,٧	١٩,٦	١٢,٣	٩,٣	٧٩٩-٦٠٠ (١٧,٩-١٧ عقدة على الأقل)
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)
١٠,٨	٧,٨	٤,٩	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	٩٩٩-٨٠٠ (١٨ عقدة على الأقل)
٨,٧	٥,٩	٤,٠	١٢,٢	١٣,٧	١٤,٣	٢٢,٦	١٩,١	١١,٦	٦,٩	١٠٠٠-١٢٦٠ (١٨ عقدة على الأقل)
٨,١	٤,٩	٣,٧	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	١٢٦١-١٣٥٠ (١٩ عقدة على الأقل)
٦,٨	٥,٠	٣,٥	١٠,٨	١٢,٨	١١,٨	١٥,٨	١٦,١	١٠,٠	٥,٧	١٦٠٠-١٩٩٩ (٢٠ عقدة على الأقل)

المتوسطات الشهرية لعام ٢٠١٢												نوع السفينة وسرعة الإبحار (وحدات معادلة لعشرين قدماً)		
المتوسطات الشهرية لعام ٢٠١١														
شباط/فبراير	كانون الثاني/يناير	كانون الأول/ديسمبر	تشرين الثاني/نوفمبر	تشرين الأول/أكتوبر	أيلول/سبتمبر	آب/أغسطس	تموز/يوليه	حزيران/يونيه	أيار/مايو	نيسان/أبريل	آذار/مارس	شباط/فبراير	كانون الثاني/يناير	
السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ														
١٤,٤	١٣,١	١٤,٤	١٢,٦	١٥,١	١٤,٣	١٥,٥	١٥,٤	١٣,٨	١٥,٧	١٥,٦	١٤,٩	١٤,٤	١٣,٣	٢٩٩-٢٠٠ (١٤ عقدة على الأقل)
١٢,٣	٩,٨	١٠,٣	١١,٩	١٢,٤	١٢,٦	١٣,١	١٣,٦	١٤,١	١٤,٤	١٤,٤	١٣,٤	١٢,٣	١١,٣	٥٠٠-٣٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)
السفن المزودة/غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ														
٧,٣	٣,٤	٣,٦	٤,٣	٤,٨	٥,١	٦,٣	٦,٦	٧,٨	٧,٥	٨,٢	٧,٤	٧,٣	٦,٦	٢٩٩-٢٠٠ (٢٢ عقدة على الأقل)
	٣,٠	٢,٧	٢,٧	٢,٧	٣,٣	٥,١	٦,٧	٨,١	٨,٧	٨,٦	٩,١	٨,٥	٧,٦	٣٠٠-٤٠٠ (٣,٥) ٢٢ عقدة على الأقل)
السفن المزودة/غير المزودة بمعدات التحميل والتفريغ														
٢٢,٩	١٣,٥	١٩,١	١٩,١	١٩,٥	٢٠,٥	٢٢,١	٢٣,٠	٢٤,٧	٢٧,٢	٢٢,٥	٢٢,٥	٢٢,٩	٢٢,١	٢٩٩-٢٠٠ (١٤ عقدة على الأقل)
١٦,١	١٢,٣	١١,٤	١٣,٦	١٣,٢	١٤,٦	١٥,٤	١٧,١	١٨,٢	١٥,٣	١٥,٥	١٧,٢	١٦,١	١٧,٢	٥٠٠-٣٠٠ (١٥ عقدة على الأقل)
١٢,٩	٧,٤	٧,٩	٨,٩	٩,٨	١٠,٦	١١,٣	١١,٧	١٢,٧	١٣,٤	١٢,٤	١٢,٦	١٢,٩	١٠,٤	٧٩٩-٦٠٠ (١٧,٩-١٧ عقدة على الأقل)

المتوسطات الشهرية لعام ٢٠١٢		المتوسطات الشهرية لعام ٢٠١١											نوع السفينة وسرعة الإبحار (وحدات معادلة لعشرين قدماً)	
شباط/فبراير	كانون الثاني/يناير	كانون الأول/ديسمبر	تشرين الثاني/نوفمبر	تشرين الأول/أكتوبر	أيلول/سبتمبر	آب/أغسطس	تموز/يوليه	حزيران/يونيه	أيار/مايو	نيسان/أبريل	آذار/مارس	شباط/فبراير		كانون الثاني/يناير
١٢,٧	٧,٧	٧,٨	٨,٧	٩,٥	١٠,٤	١١,٠	١٢,٣	١٣,٣	١٣,٥	١٣,٨	١٣,٤	١٢,٧	١١,٩	١٨) ٩٩٩-٧٠٠ عقدة على الأقل
١٢,٧	٧,٣	٧,١	٨,٧	٩,٠	٩,٨	١٠,٨	١١,٨	١٢,١	١٢,٤	١٢,٣	١٢,٢	١٢,٧	١٠,٣	١٨) ٩-٨٠٠ عقدة على الأقل
٨,٧	٦,٣	٦,٢	٦,٩	٧,٩	٨,٤	٨,٩	٩,٦	١٠,٣	١٠,٤	١٠,١	٩,٩	٨,٧	٧,٥	١٢٦٠-١٠٠٠ ١٨) عقدة على الأقل
	٥,٢	٥,٤	٦,١	٧,٣	٧,٨	٨,٢	٨,٩	٩,٦	٩,٥	٩,٤	٨,٩	٨,٠	٧,٦	١٣٥٠-١٢٦١ ١٩) عقدة على الأقل
٧,٥	٤,١	٤,٤	٤,٨	٥,٧	٦,٢	٦,٩	٧,٣	٨,٠	٨,٠	٧,٨	٧,٩	٧,٥	٦,٧	١٩٩٩-١٦٠٠ ٢٠) عقدة على الأقل

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من *Shipping Statistics and Market Review*، في أعداد مختلفة من ٢٠٠٢-٢٠١٢، الصادر عن *Bremen, Germany Institute of Shipping Economics and Logistics*. انظر أيضاً www.isl.org.

٢- أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية

يمثل سوق الناقلات الصهرجية الذي يشمل نقل النفط الخام ومنتجات البترول نحو ثلث حجم التجارة البحرية العالمية.

أسعار الشحن لمختلف أحجام السفن

يُصوّر الشكل ٣-٣ أسعار الشحن للناقلات الصهرجية لأحجام مختلفة من السفن بالدولار لكل ١٠ ٠٠٠ طن من السعة الطنية الساكنة. وتؤكد النتائج أهمية وفورات الحجم في نشاط الناقلات الصهرجية بفوارق ملموسة في الأسعار بين أكبر فئات السفن (٣١٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة) وأصغرها (٤٧ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة).

وتُظهر مقارنة أسعار النفط وأسعار الشحن في سوق الناقلات الصهرجية في الشكل نفسه أن أسعار الشحن وأسعار النفط تتبع أنماطاً متشابهة^(١٣). ويعزى ذلك إلى أن تزود السفن بالوقود بشكل حصّة كبيرة من تكاليف التشغيل (انظر أيضاً تفصيل تكاليف تشغيل السفن الوارد في الشكل

٣-٧). وإضافة إلى ذلك، يرتبط كلا الطلب العالمي على النفط وخدمات النقل البحري ارتباطاً وثيقاً بالنمو الاقتصادي العام. ففي فترات النمو الاقتصادي، يزداد الطلب على خدمات النقل البحري والنفط ازدياداً ملموساً على نحو قد يتجاوز، بالتوازي، التوازن بين الطلب والعرض فيهما ويؤدي من ثم إلى زيادات في الأسعار. وفي الماضي، تمت التجارة البحرية بوتيرة تفوق نمو الناتج المحلي الإجمالي في العالم بمقدار مرتين على وجه التقريب (انظر أيضاً الفصل الأول). ويزداد الطلب على النفط في فترات الازدهار الاقتصادي لا لأنه مصدر أساسي للطاقة اللازمة لنقل البضائع فحسب بل ولأنه يُستخدم أيضاً في ٧٠ ٠٠٠ من المنتجات المصنعة، مثل الألياف الاصطناعية واللدائن والأدوية.

غير أنه يلاحظ وجود تفاوت في اتجاهات سعر النفط وأسعار الشحن منذ عام ٢٠٠٩، فبينما تعافى سعر النفط الخام واستعاد مستوياته قبل الأزمة، لم تُظهر أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية مؤشرات قوية على الانتعاش، بل يُلاحظ أن أسعار

المؤشر البلطقي للناقلات الصهرجية	سعر المشاركة الزمنية اليومي بالدولار، المتوسط الشهر						٢٠١١
	مؤشر ناقلات المنتجات غير النظيفة	مؤشر ناقلات المنتجات النظيفة	٤٨	٧٤	١١٠	١٥٠		٣١٠
٨٨٢	٨٢٢	١٤ ٢٥٠	١٥ ٥٦٢	١٥ ٨١٢	٢١ ٥٠٠	٢٧ ٢٥٠	أيار/مايو
٧٠٦	٧٥٠	١٤ ٢٥٠	١٥ ٥٠٠	١٥ ٣٧٥	٢١ ٠٠٠	٢٦ ١٢٥	حزيران/يونيه
٦٩٠	٧٤٦	١٤ ١٥٠	١٥ ٤٥٠	١٥ ٤٥٠	١٨ ٦٠٠	٢٥ ٨٠٠	تموز/يوليه
٦٨٢	٧٢٠	١٣ ٨٧٥	١٤ ٨٧٥	١٥ ٣١٢	١٧ ٠٠٠	٢٢ ١٢٥	آب/أغسطس
٦٧٩	٦٧٧	١٣ ٨٥٠	١٤ ٦٥٠	١٥ ٠٥٠	١٧ ٧٠٠	٢١ ٠٠٠	أيلول/سبتمبر
٧٢١	٧٠٤	١٣ ٦٨٨	١٤ ٠٠٠	١٤ ٥٠٠	١٨ ٢٥٠	١٩ ٧٥٠	تشرين الأول/أكتوبر
٧٢١	٧٦٣	١٣ ٢٥٠	١٣ ٤٣٨	١٣ ٩٣٨	١٧ ٧٥٠	١٩ ٥٦٢	تشرين الثاني/نوفمبر
٧٢٥	٧٨٤	١٣ ٦٥٠	١٣ ٠٠٠	١٣ ٦٠٠	١٦ ٣٠٠	١٩ ٠٠٠	كانون الأول/ديسمبر
٧٢٢	٧٨٠	١٣ ٦٥٤	١٤ ٧٤٧	١٥ ٤٩٣	١٩ ٦٨٥	٢٥ ٠٣٠	معدل عام ٢٠١١
٧٦٢	٧٨٣	١٤ ٠٠٠	١٣ ٠٠٠	١٣ ٦٢٥	١٦ ٠٠٠	١٩ ٢٥٠	كانون الثاني/يناير
٦٤٥	٨٠٣	١٤ ٢٥٠	١٣ ٠٠٠	١٣ ٩٣٨	١٦ ٠٠٠	٢٠ ٣٧٥	شباط/فبراير
٧١١	٧٨١	١٤ ٢٥٠	١٣ ٠٠٠	١٣ ٦٥٠	١٦ ٤٠٠	٢٠ ٧٠٠	آذار/مارس
٦٤٥	٨١٩	١٤ ٢٥٠	١٢ ٥٠٠	١٣ ٧٥٠	١٧ ٠٠٠	٢٢ ٧٥٠	نيسان/أبريل

المصدر: ترد أسعار المشاركة الزمنية اليومية كمتوسطات شهرية استناداً إلى معلومات مستمدة من *Clarkson Shipping Intelligence Network*. وتتبع البورصة البلطيقية المؤشرات، وتمثل الأرقام القيمة في أول تاريخ عمل لكل شهر. ملاحظة: تشير الأرقام الواردة في الصف الثاني، الأعمدة ٢-٦، لحجم السفينة معبراً عنها بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة.

أسعار الشحن في مختلف طرق التجارة

في السوق العالمي للنقل البحري بالناقلات الصهرجية برتمته. ويُتوقع أن يؤدي تخفيض الطلب على نقل النفط من جمهورية إيران الإسلامية إلى عمليات انخفاض في أسعار الشحن. غير أن الأسعار على طريق الخليج الفارسي - أوروبا، على سبيل المثال، ارتفعت من ٣٧ إلى ٤٤ في مؤشر *Worldscale* من شباط/فبراير إلى نيسان/أبريل ٢٠١٢ (الجدول ٣-٣). ويعود ذلك إلى أن المملكة العربية السعودية زادت إنتاجها من النفط لتعويض انخفاض الصادرات من جمهورية إيران الإسلامية. ويوجد المنتجون الآخرون الذين يسدون الفجوة التي حدثت في العرض في غرب أفريقيا والبحر الكاريبي ومنطقة بحر الشمال. والطرق من هذا المصادر إلى آسيا أطول كثيراً من مثلتها من الخليج الفارسي، مما يزيد الأطنان المليئة للناقلات الصهرجية ومعدلات استعمال السعة^(٦). واقترب قيام البلدان المستهلكة للنفط، مثل الولايات المتحدة والصين، بزيادة مخزوناتها من الطاقة بسحب سفن إضافية من سوق العمليات الآنية^(٧).

تباين أسعار الشحن في مختلف طرق التجارة حسب هيكل الطلب والعرض في كل منها. ويوضح الجدول ٣-٣ أسعار الشحن المتوسطة المحددة كميّاً في مؤشر *Worldscale* وهو مؤشر موحد لتحديد أسعار الحاضر في طرق الناقلات الصهرجية الرئيسية لأحجام مختلفة من السفن. وسيعرض هذا القسم التطورات التي حدثت في بعض هذه الطرق.

وتُقل قرابة ١٧ مليون برميل من النفط، أي ٣٥ في المائة من تجارة النفط البحرية، في عام ٢٠١١ عبر الخليج الفارسي الذي أضحيّ أنشط مضيق للنقل البحري المتعلق بهذا المنتج^(٤). ومن حيث الرحلات، عبرت ٧٣ في المائة من رحلات ناقلات الخام العملاقة في العالم وعددها ٣ ٧٢٢ رحلة الخليج الفارسي^(٥). ولذلك، فقد تؤثر القيود على النقل الناشئة عن الحظر النفطي المفروض على جمهورية إيران الإسلامية تأثيراً بالغاً

الجدول ٣-٣ موجز عن سوق الناقلات الصهرية: أسعار الحاضر لنقل الشحنات المتجهة إلى المنطقة، ٢٠١٢-٢٠١١

نوع السفينة	الطرق	٢٠١٠					٢٠١١					٢٠١٢							
		كانون الأول/ديسمبر	كانون الثاني/يناير	شباط/فبراير	آذار/مارس	نيسان/أبريل	أيار/مايو	حزيران/يونيه	تموز/أغسطس	أيلول/سبتمبر	تشرين الأول/أكتوبر	تشرين الثاني/نوفمبر	كانون الأول/ديسمبر	النسبة المئوية للتغير كالتالي: الأول/ديسمبر ٢٠١١/كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠	كانون الثاني/يناير	شباط/فبراير	آذار/مارس	نيسان/أبريل	
ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً/العلافة (٢٠٠٠٠٠ طن فأكثر حمولة ساكنة)		٦١	٦٣	٥٠	٤٩	٤٩	٥١	٥٣	٤٨	٤٥	٥٠	٥٧	٥٩	٣,٣٪	٦٧	٥٢	٥٢	٥٩	٦٣
	الخليج الفارسي - اليابان																		
	الخليج الفارسي/جمهورية كوريا	٥٦	٥٥	٤٩	٤٩	٤٩	٥١	٥٤	٤٨	٤٣	٤٦	٥٤	٥٧	١,٨-٪	٦١	٥١	٥١	٥٨	٥٨
	الخليج الفارسي - أوروبا	٥٧	٣٧	٣٨	٣٨	٣٨	٣٧	٣٩	٤٣	٣٤	٣٢	٣٤	٣٧	..	..	٣٥	٣٥	٤٠	٤٤
	الخليج الفارسي - الكاريبي الساحل الشرقي الأمريكا الشمالية	٣٦	٣٧	٣٨	٤٢	٣٨	٣٧	٣٩	٣٧	٣٤	٣٣	٣٩	٣٧	٢,٨-٪	٤٠	٣٤	٣٤	٣٥	٤٢
الناقلات من فئة سويس ماكس (١٠٠٠٠-١٢٠٠٠٠ طن حمولة ساكنة)																			
	غرب أفريقيا - شمال غرب أوروبا	١١٨	٧٥	٨٣	١٠٧	٨٣	١٠٧	١١٠	٧٤	٧٠	٦٩	٧٩	٨٦	٢٧,١٪	٩١	٧٧	٧٧	٨٧	٦٨
	غرب أفريقيا - الكاريبي/الساحل الشرقي الأمريكا الشمالية	١٠٣	٦٠	٧٩	١٠١	٧٩	١٠١	٦٦	٦٩	٦٦	٦٦	٨٣	٨٣	١,٩,٤٪	٨٥	٧٥	٧٥	٨٤	٦٥
	ضمن البحر الأبيض المتوسط	١١٣	٨٢	١٣٠	٨٢	٨٦	٨٢	٧٤	٧٥	٨١	٦٩	٧٤	٨٦	٢٣,٩٪	٩٨	٨٦	٨٦	٨٤	٧٣
الناقلات من فئة أزمالكس (٧٠٠٠٠-١٠٠٠٠٠ طن حمولة ساكنة)																			
	شمال غرب أوروبا - شمال غرب أوروبا	١٢٢	٨٨	١٢١	١٢١	١٠٧	١٢١	١١٠	١٠٢	٩٨	٩٦	١٠٤	١٢٢	٢٤,٧٪	١١١	٩٣	٩٣	٩٥	٩٩
	شمال غرب أوروبا/الكاريبي الساحل الشرقي الأمريكا الشمالية	١٢٠	٩٠	١٠٩	٩٠	١٠٢	٩٥	٨٠	٨٠	٩٢	٩٢	٩٢	..	..	١١٩	٩٩	٩٩	..	..
	ضمن الكاريبي - الساحل الشرقي الأمريكا الشمالية	١٤٦	٩٨	١٢٥	١٢٥	١٢٣	١٢٥	٩٨	١١٠	١١٣	٩٠	١٠٤	١١٢	٢٣,٣٪	١١٨	١٢٩	١٢٩	١١٢	١٣١
	ضمن البحر الأبيض المتوسط	١٣٨	٩٧	١٢٢	١٢٢	٩٥	١٢٢	٩٤	٨٨	٨٧	٨٧	٨٧	١٣٠	٥,٨٪	١٠٥	٨٣	٨٣	١٠٤	١٣٩
	ضمن البحر الأبيض المتوسط - شمال غرب أوروبا	١٣٣	٦٩	١٣٥	١٣٥	٨٥	١٣٥	٩٠	٨٦	٨٤	٨٤	٨٤	١١٨	١١,٣٪	٩٧	٨٣	٨٣	١٠٥	١٤١

٢٠١٢		النسبة المئوية للتنغير كالتالي الأول/ديسمبر الأول/يناير ٢٠١١ ٢٠١٠		٢٠١١		٢٠١٠		النوع/المنطقة
نيسان/أبريل	آذار/مارس	شباط/فبراير	كانون الثاني/يناير	كانون الأول/ديسمبر	تشرين الثاني/نوفمبر	تشرين الأول/أكتوبر	أيلول/سبتمبر	
٨٥	٢٠	٩٠	١٠٠	١٠٤	١٠٢	٩١	٩١	٦,٣٪
١٤٠	١٤٧	١٥٧	١٤٧	١٥٣	١٣٤	١٣٥	١١٩	٨,٩٪
١٢٧	١١٨	١٢١	١٢٤	١٢١	١٢٥	١١٦	١١٤	١٧,١٪
١٣١	١٤٥	١٤٨	١١٣	١٣٣	١٤١	١٢١	١٢٤	٣٣,٥٪
٩١	٨٤	٨٦	١٠٠	١٠٥	١٠٠	١١٥	١٢٤	١٦,٠٪
١١٧	١٠٠	١٠١	١٠٧	١١٩	١١٨	١١٤	١٣٣	٧,٠٪
١٥٥	١٥٢	١٢٥	١٥٠	١٥٥	١٦٧	١٥١	١٣٦	١,٩٪
١٨٣	١٥٥	١٥٠	..	..	٢١٦	٢٣٤	..	..
١١١	١١٠	٨٧	٨٨	١١٥	٩٩	٩٩	١١٥	٦,٥٪
١٢٨	١٢٤	١١٦	١٤٠	١٣٨	١٣٨	١٣٨	١٥٥	٨,٩٪
١٤٦	١٤٧	١١١	١٣٤	١٣٩	١٣٣	١٣٣	١٤٧	١٧,١٪
٢٠٠	١٧٤	١٠٥	١٥٥	١٥٥	١٣٩	١٣٩	١٥٥	٣٣,٥٪
١٢٥	٩٨	١٠٧	١٠٧	١٢٥	١١١	١٢٩	١٣٣	١٦,٠٪
١٢٨	١١١	١١٩	١١٩	١٢٨	١٢٨	١٢٨	١٣٣	٧,٠٪
١٥٨	١٢٠	١٣٣	١٣٣	١٥٨	١٦٧	١٥١	١٣٦	١,٩٪
١٩٣	١٣٥	١٣٥	١٣٩	١٨٥	١٥٩	١٥٩	١٣٥	..

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Shipping Insight الصادر عن Denvy Publishing، أعداد مختلفة.
ملاحظة: الأرقام مقاسة بمعدلات رحلة المشاركة الزمنية للطن بالنسبة لناقله صهرتجية تبلغ نحو ثلثها الطن الساكنة ٧٥٠.٠٠٠ وتصل هذا الأساس القيمة ١٠٠ في مؤشر Worldwide الذي يمثل تكاليف التعامل فلما الحجم من الناقلات الصهرتجية، مقدرة على أساس فودي لكل طريق من طرق الناقلات الصهرتجية.

الصهرية عبر البحر الأبيض المتوسط وعلى الطرق الخارجية من غرب أفريقيا. وتعتبر ثلاثة ملايين برميل من النفط كل يوم هذا المضيق المختنق على متن الناقلات الصهرية من فئة سويسماكس^(٢٤).

وأدى إعلان إغلاق مصفاة النفط في سانت كروا، وهي إحدى جزر فيرجن التابعة للولايات المتحدة، في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ والتي تعتبر من أكبر المصافي في العالم، إلى انخفاضات قصيرة الأجل في أسعار الشحن على الطريق الرابط بين البحر الكاريبي وساحل المحيط الأطلنطي في الولايات المتحدة. وأغلقت المصفاة بسبب التراجع الاقتصادي خلال الأزمة المالية واشتداد المنافسة الناتجة عن إقامة مصاف جديدة للنفط في الأسواق الناشئة^(٢٥). وسيستخدم هذا المرفق الآن كمرفأ للمسافنة. وسيكون من اللازم استيراد النفط المكر لسوق الولايات المتحدة من مصادر أكثر بعداً لتعويض الطاقة المفقودة. وقد يكون لذلك أثر إيجابي على أسعار شحن المنتجات بالناقلات الصهرية في الرحلات البعيدة المدى من المصافي الواقعة في الشرق الأوسط وآسيا. وقد تزيد الأميال الطنية الإضافية أيضاً أسعار الشحن في سوق نقل المنتجات بالناقلات الصهرية بأسره^(٢٦).

آفاق سوق الناقلات الصهرية

تربط الناقلات الصهرية البلدان المنتجة للنفط بمستهلكي الطاقة. ومن ثم، سيحدث أي تغيير في الهيكل الجغرافي للطلب والعرض تعديلات في الشبكة العالمية للطرق التي تسلكها الناقلات الصهرية. وتتوقع شركة British Petroleum (BP) حدوث تطورات في سوق السوائل حتى عام ٢٠٣٠ وتواصل التحول في الطلب على النفط من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي إلى آسيا، مع استئثار الصين بنسبة ٥٠ في المائة من النمو في استهلاك النفط حتى عام ٢٠٣٠. ويتوقع التحليل الذي أجرته شركة British Petroleum أن يضيف الإنتاج من مناطق الشرق الأوسط وأمريكا الجنوبية والوسطى مجتمعة ٣٠ في المائة إلى التوسع في الطلب. وفي جانب الإنتاج، ستوفر منطقة الشرق الأوسط أكثر من ٦٠ في المائة من النمو في طاقة إنتاج النفط، وسيشمل ذلك حصصاً وافرة من العراق والمملكة العربية السعودية. وستوفر بعض بلدان أمريكا الشمالية والجنوبية نسبة إضافية قدرها ٣٥ في المائة من النمو المتوقع تتضمن حصصاً كبيرة من البرازيل.

وكانت أسعار الشحن على الطرق من غرب أفريقيا عرضة للتقلبات في عام ٢٠١١ واتسمت بانخفاضات في طريق غرب أفريقيا - شمال غرب أوروبا من ١٠٧ في مؤشر Worldscale في آذار/مارس إلى ٦٩ في آب/أغسطس. ودفعت زيادة الطلب على الشحنات وعزوف مالكي سفن سويسماكس عن قبول أسعار شحن أدنى مستويات الأسعار للارتفاع تارة أخرى فبلغت ٨٩ في مؤشر Worldscale في تشرين الأول/أكتوبر^(٢٨). وأصبحت القرصنة التي كانت شبه معدومة في خليج غينيا قبل عشر سنوات، مسألة تثير قلقاً متنامياً وأدت إلى زيادات في أقساط التأمين على السفن العاملة في تلك المنطقة^(٢٩). وتمثل نفقات تغيير المسار لتفادي المناطق الشديدة التعرض للقرصنة والاستثمار في معدات الأمن تكاليف إضافية ناشئة عن القرصنة. وتُبهر السفن أيضاً بسرعات أعلى تجنباً للاختطاف فترتفع تكاليف الوقود. وحتى عام ٢٠١١، لم ينجح اختطاف أي سفينة تبحر بسرعة ١٨ عقدة أو أكثر^(٣٠). وتشير التقديرات إلى أن قيمة التكاليف المباشرة التي يتكبدها القطاع البحري بسبب القرصنة تراوحت بين ٣,٤ بلايين و٨,٧ بلايين دولار في عام ٢٠١٠^(٣١). وأبلغت المنظمة البحرية الدولية عن ٤٦ حادث قرصنة وقعت في ٧ بلدان في عام ٢٠١٠ على طول خليج غينيا. وزاد هذا العدد فبلغ ٦٤ حادثاً في ٩ بلدان في عام ٢٠١١^(٣٢).

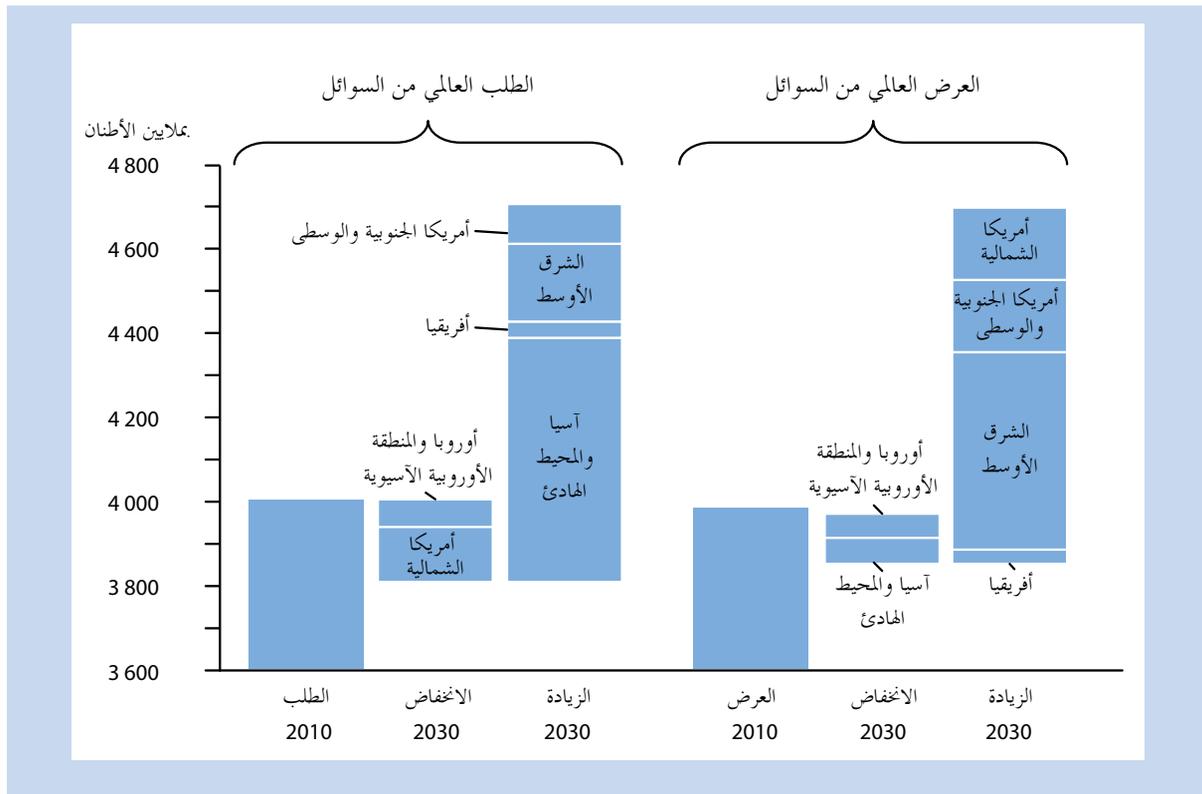
وانخفضت أسعار الشحن على طرق الصادرات من البحر الأبيض المتوسط في منتصف عام ٢٠١١ مقارنة بالسنة السابقة. وتعزى أغلب ارتفاعات الأسعار في عام ٢٠١١ إلى أحداث استثنائية وهي لا تعني ضمناً حدوث تغيير طويل الأجل في السوق. وتعود أغلب الطفرات في مستويات أسعار الشحن في آذار/مارس ٢٠١١ إلى الاضطرابات والعمليات العسكرية في ليبيا التي دفعت المشترين إلى إرسال شحناتهم خارج ذلك البلد. وبسبب الحرب، انخفضت أحجام استخراج النفط في ليبيا من ١,٥٧ مليون برميل إلى نحو ٣٠٠ ألف برميل في اليوم. ودفع ذلك أسعار الشحن نحو الهبوط مرة أخرى وقلل احتمال حدوث انتعاش سريع^(٣٣). ويعزى ارتفاع أسعار الشحن في تشرين الأول/أكتوبر إلى الاختناقات التي حدثت في مضيق البوسفور وهو من نقاط الاختناقات لشحنات النفط. وتعود هذه الاختناقات إلى سوء أحوال الطقس التي رفعت أسعار الشحن بالناقلات

في عام ٢٠٠٦ إلى ٣٨ سفينة في عام ٢٠١١. وقد أخرجت الضغوط التنافسية مشغلي الناقلات الصهرجية الحاليين من السوق. وحفّض مالكو السفن الأوروبيون حصتهم من السوق بمقدار النصف فأضحت تمثل ١٦ في المائة من طريق الشرق الأوسط - الصين خلال الفترة من عام ٢٠٠٦ إلى عام ٢٠١١ وفقدت سعتها لصالح منافسيها الصينيين^(٢٧). وإذا ازداد تركيز سياسات الاقتصادات الناشئة في هذا القطاع على زيادة حصصها من سوق نقل النفط، فسيؤدي ذلك إلى إضافة مزيد من السعة للعرض الزائد الحالي وسيبقى أسعار الشحن في مستويات منخفضة. وتوقع شركة McQuilling أن تظل أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية خاضعة للضغوط وتُقدّر تسليم ما مجموعه ٧٦٧ ناقلة صهرجية خلال السنوات الخمسة المقبلة. وستصبح الزيادات في الفائض بين أحجام السفن الأكبر أكثر تحليلاً، إذ يُتوقع أن تدخل ٦٢ ناقلة من ناقلات النفط الخام العملاقة و٤٣ سفينة من فئة سويسماكس السوق في عام ٢٠١٢^(٢٨).

وإذا تحققت هذه التوقعات، فسيحدث ازدياد مستمر في الحجم على الطرق التي تربط مراكز الإنتاج التقليدية الواقعة حول الخليج الفارسي بالأسواق الآسيوية الكبرى. ومن ناحية أخرى، سنلاحظ تطوراً بطيئاً للسعة على طرق الناقلات الصهرجية المؤدية إلى أغلب البلدان المتقدمة. وتوقع شركة British Petroleum حدوث نمو متوازن في عرض النفط والطلب عليه في أفريقيا - ومن ثم فلن يزداد دور هذه القارة كمزود عالمي للطاقة على نحو ملموس.

وستعتمد التطورات في أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية اعتماداً كبيراً على استعداد البلدان المنتجة للنفط والمشتري له للاستثمار في أساطيلها من الناقلات الصهرجية. فعلى سبيل المثال، أعلنت الصين أنها تهدف إلى نقل مزيد من صادراتها البحرية من النفط بأسطول وطني الملكية. ويتجلى هذا الهدف الإستراتيجي أيضاً في نمو أسطول هذا البلد من ناقلات النفط الخام العملاقة التي زاد عددها من ١١ سفينة

الشكل ٣-٤ النمو في طلب السوائل وعرضها حتى عام ٢٠٣٠



٣- أسعار شحن السوائب الجافة

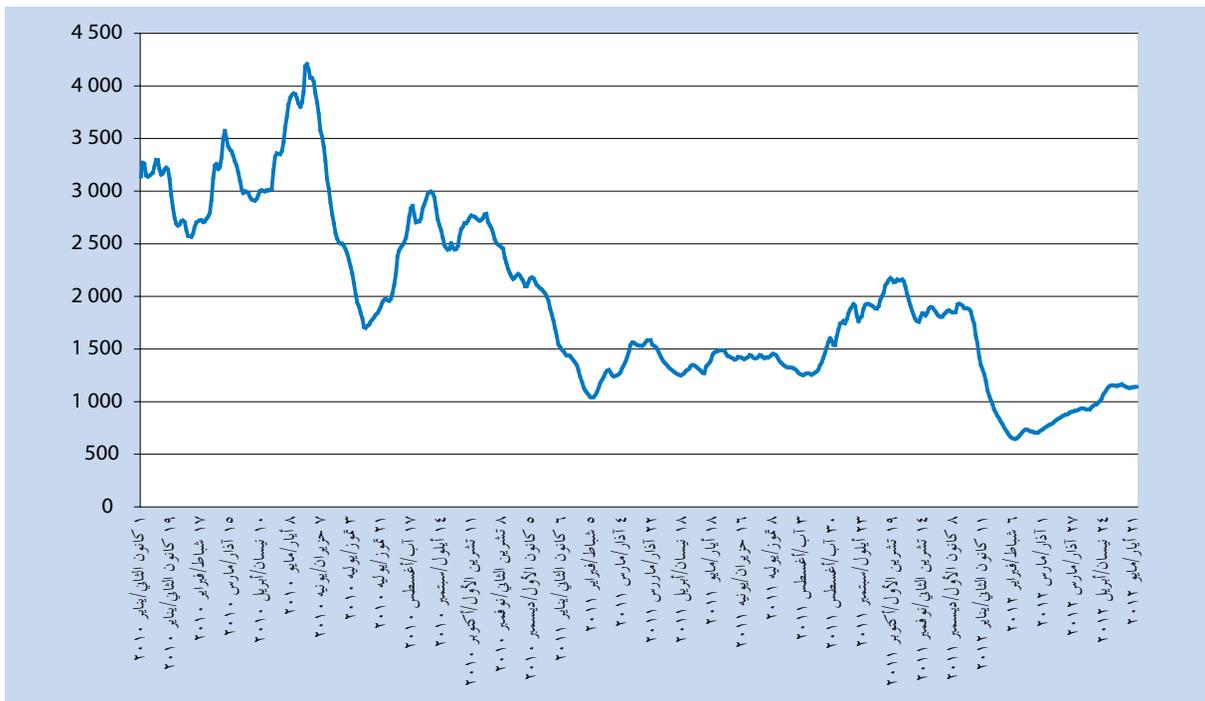
تطور المؤشر البلطقي للسوائب الجافة (الشكل ٣-٥) الذي ارتفع من ١٢٥٦ نقطة في آب/أغسطس ٢٠١١ إلى ٢١٧٣ نقطة في تشرين الأول/أكتوبر. ويُعزى هذا الارتفاع إلى عوامل منها ازدياد الطلب الآسيوي على ركاز الحديد والفحم^(٣١). فعلى سبيل المثال، زادت اليابان وارتفعت من هاتين المادتين الخام لإعادة بناء المناطق المتضررة من الدمار الذي أحدثته التسونامي والزلازل^(٣٢). بيد أن هذا الاتجاه لم يدم وقتاً طويلاً، فمُنذ تشرين الأول/أكتوبر يُلاحظ حدوث انخفاض متواصل في المؤشر استمر حتى شباط/فبراير حيث وصل إلى قيمته الدنيا، مسجلاً ٦٤٧ نقطة.

وتُحدث الخصائص التي تنفرد بها كل فئة من فئات السفن فروقاً واسعة النطاق في أسعار الشحن بين مختلف قطاعات سفن السوائب الجافة. وكان أداء الناقلات الصغيرة للسوائب الجافة أفضل من أداء الناقلات الأكبر حجماً (الشكل ٣-٦). وبناءً على ذلك، تبرز الحاجة في هذا القسم لدراسة التطورات التي حدثت في كل فئة من الفئات الأربعة وهي: هاندي سايز وسوبراماكس وبنماكس وكيب - سايز.

يمكن تصنيف سوق النقل البحري للسوائب في فئتين رئيسيتين هما السوائب الرئيسية والسوائب الثانوية. وتشمل السوائب الرئيسية ركاز الحديد والفحم والحبوب وهي سوائب تنقلها عادة سفن كيب - سايز وبنماكس الكبيرة. وتمثل هذه السوائب قرابة ثلثي التجارة العالمية من السوائب الجافة. أما السوائب الثانوية، فتشمل الأسمدة ومنتجات الفولاذ ومواد البناء مثل الأسمنت والألومنيوم والمنتجات الزراعية بخلاف الحبوب ومنتجات الغابات وسائر المعادن (الصخور الفوسفاتية، على سبيل المثال). وتضيف هذه السوائب ثلثاً آخر لمجموع تجارة السوائب الجافة البحرية. وغالباً ما تنقل سفن هاندي ماكس وهاندي سايز الأصغر حجماً هذه السلع^(٣٣).

وعزّز ازدياد معدل استخدام السفن الأمل في انتعاش السوق في منتصف عام ٢٠١١. ووصل هذا المؤشر إلى ٨٨ في المائة في آب/أغسطس ٢٠١١، عاكساً الفرق بين بيئة سوقية راكدة وأخرى متينة^(٣٤). وتتجلى زيادات أسعار الشحن في

الشكل ٣-٥ مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة، ٢٠١٠-٢٠١٢ (سنة أساس المؤشر ١٩٨٥، ١٠٠٠ نقطة)



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات London Baltic Exchange.

ملاحظة: يتألف هذا المؤشر من ٢٠ طريقاً رئيسية للسوائب الجافة مقاسة على أساس المشاركة الزمنية. ويشمل المؤشر ناقلات السوائب الجافة من فئة هاندي ماكس وسوبراماكس وبنماكس وكيب - سايز التي تنقل سلعاً أساسية مثل الفحم وركاز الحديد والحبوب.

الشكل ٦-٣ الإيرادات اليومية لسفن السواكب، ٢٠١٠-٢٠١٢ (دولارات في اليوم)



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

سفن كيب - سايز

وتُعزى التقلبات الملموسة في أسعار الشحن في فترة سفن كيب - سايز، في كثير من الأحيان، إلى تقلب سوق الفحم وركاز الحديد وهما سلعتان درجت ناقلات السواكب الكبيرة الحجم على نقلهما. وتشير أسعار المواد الأولية المنخفضة، في أغلب الأحيان، إلى تباطؤ الطلب العالمي على هذه السلع. غير أن أسعار ركاز الحديد ارتفعت ارتفاعاً كبيراً في عام ٢٠١١ (٤، ١٤٠ دولار في شباط/فبراير ٢٠١٢)^(٣٤). وإضافة إلى ذلك، لم تتعرض أسعار الفحم الحراري لتقلبات كثيرة منذ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠ ووصلت إلى مستوى متين غير مسبوق بلغ ١٢٣،٤ دولار للطن في شباط/فبراير ٢٠١٢^(٣٥). ولذلك، يبدو العرض الزائد من السفن في أكبر قطاعات السواكب الجافة العامل الحاسم مرة أخرى في عمليات الانخفاض التي تشهدها أسعار الشحن من انخفاضات في الوقت الحالي^(٣٦)؛ إذ مثلت ناقلات السواكب الثلثين من جميع السفن الجديدة المُسلمة في عام ٢٠١١. ولا توحى أرقام الاستثمار الحديثة العهد بتوقف الضغوط التنافسية في قطاع

يُبين الشكل ٦-٣ الإيرادات اليومية لمختلف أحجام السفن الأربعة الوارد ذكرها في هذا القسم. وتُبرز النتائج أن سفن كيب - سايز تواجه أصعب بيئة سوقية مقارنة بسفن السواكب الأصغر حجماً منها. فمنذ كانون الثاني/يناير ٢٠١١، هبطت الإيرادات اليومية للناقلات من فئة كيب - سايز طوال عدة أشهر إلى مستويات أقل من مستويات سفن هاندي سايز وسوبراماكس وبنماكس الأصغر حجماً^(٣٣). ويمكن وصف هذا الهبوط بأنه ظاهرة أفرزتها الأزمة المالية. وحسب بورصة البلطيق، حققت سفن كيب - سايز بانتظام إيرادات يومية أعلى من السفن التي تصغرها حجماً بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠٠٨. وفي ٥ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، سجل مؤشر بورصة البلطيق إيرادات قياسية لسفن كيب - سايز بلغت ٢٤٤ ٠٠٠ دولار في اليوم. وبعد أربع سنوات من ذلك، أي في أيار/مايو ٢٠١٢، أصبح من الممكن استئجار السفن نفسها بنحو ٨ ٠٠٠ دولار.

الطنية الساكنة وارتفع هذا الرقم إلى ٥٧.٣٧ من الحمولة الطنية الساكنة في عام ٢٠١١. وتصل سعة بعض الناقلات الحديثة التي سَلَّمَتها أحواض بناء السفن إلى ٦١ من الحمولة الطنية الساكنة. وفوق ذلك، تتميز هذه السفن بقدر أكبر من الكفاءة من حيث الطاقة كما أنها مزودة، في أحيان كثيرة، برافعات لتحميل البضائع وتفريغها، مما يشكل ميزة في الموانئ الصغيرة والمتوسطة الحجم الواقعة في البلدان النامية والتي كثيراً ما تفتقر إلى تجهيزات المناولة الكافية^(٤٣). وتتجلى قدرة سفن سوبرماكس على المنافسة مقارنة بسفن بناماكس في التطورات التي شهدتها أسعار الشحن^(٤٤). فقد كانت الأسعار التقديرية للمشاركة الزمنية للسواكب الجافة لثلاث سنوات في عام ٢٠١١ أعلى في ٦ أشهر من ١٢ شهراً بالنسبة لسفن سوبرماكس منها لسفن بناماكس الأكبر حجماً (الجدول ٣-٤)^(٤٥). غير أن هذه الفئة شهدت أيضاً انخفاضاً حاداً في سعر الشحن فهبطت الأسعار اليومية من ٢٩٦ ١٢ دولار في نهاية عام ٢٠١١ إلى ٣٤٨ ٦ دولار في شباط/فبراير ٢٠١٢. بيد أن الانتعاش اللاحق لأسعار استتجار سفن سوبرماكس كان أدوم فحققت إيرادات فاقت في أحيان كثيرة إيرادات فئة بناماكس الأكبر حجماً (الجدول ٣-٦).

سفن هاندي سايز

كانت سفن هاندي سايز أكثر قدرة على الصمود في سوق السواكب الجافة الفاتر وهي تتمتع بعدة ميزات تنافسية، فبوسعها تحميل أكثر من ٣٠ صنفاً من البضائع مقارنة ببحفنة من السلع المتنوعة التي تحملها السفن الأكبر حجماً، كما أن بمقدور السفن الأصغر حجماً دخول أي ميناء، بينما تقتصر الناقلات الأكبر على الطرق ذات الأحجام المرتفعة التي تربط أنشط الموانئ في العالم. أضف إلى ذلك أن معدلات العرض الزائد من السفن كانت أعلى بين السفن الأكبر حجماً: وصل معدل النمو السنوي للأسطول، ابتداءً من كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، إلى ١٩ في المائة لسفن كيب - سايز و١٣ في المائة لسفن بناماكس، بينما زاد أسطول هاندي سايز بنسبة ٤ في المائة فقط خلال الفترة نفسها^(٤٦). وتكاد أسعار المشاركة الزمنية لثلاث سنوات تكون متعادلة بالنسبة لسفن هاندي سايز وبناماكس بين شهري كانون الثاني/يناير ونيسان/أبريل ٢٠١٢ (الجدول ٣-٤). وإذا روعي أن حمولة سفن بناماكس تفوق حمولة سفن هاندي سايز بمرتين تقريباً، فإن هذه المقارنة تُبرز ضعف الطلب على أنواع السفن الأكبر.

سفن كيب - سايز ومثلت الطلبات المتعلقة بالسفن التي تتجاوز حمولتها الطنية الساكنة ٢٠٠.٠٠٠ نسبة ٩٣ في المائة من الأسطول الحالي في شباط/فبراير ٢٠١٢^(٤٧). وتنشأ الضغوط التنافسية أيضاً عن الخصائص المحددة الطابع التي يتميز بها هذا القطاع من السوق، فسفن كيب - سايز الكبيرة الحجم لا تُبحر إلا بين قلة من الموانئ يقع أغلبها في أستراليا والصين والبرازيل^(٤٨). ومن ثم، فإن حدوث تقلبات في الطلب في طريق رئيسي واحد بين هذه البلدان قد يُحدث تقلبات ملموسة في سعر الشحن تُعْمُ السوق بأسرها.

سفن بناماكس

تعرضت أسعار الشحن في قطاع سفن بناماكس لاتجاه طويل الأجل نحو الانخفاض. وأحصت شركة Clark-sons ١ ٦٣٢ ناقلية صهريجية من فئة بناماكس في عام ٢٠١٠. وخلال الفترة نفسها، تأرجح متوسط المشاركة الزمنية في مؤشر بورصة البلطيق بين ٢٤.٠٠٠ و٣٤.٠٠٠ دولار (الشكل ٣-٦). وفي مطلع عام ٢٠١١، زاد الأسطول فوصل ١ ٨١٨ سفينة وهبطت أسعار الشحن إلى نطاق ١١.٠٠٠ - ١٥.٠٠٠ دولار^(٤٩). وفي عام ٢٠١٢، لم ينعكس هذا الاتجاه بعد فالأسطول المستخدم الآن يتألف من ٢ ٠٣٥ سفينة بينما وصل السعر اليومي للمشاركة الزمنية إلى أدنى مستوياته منذ تموز/يوليه ٢٠٠٨ فهبط إلى أقل من ٩.٠٠٠ دولار^(٥٠).

وقلّ تقلّب البيئة الاقتصادية واعتدال الطقس في أوروبا طلب هذه القارة على الفحم فانخفضت الأسعار على طريق الأطلنطي في مطلع عام ٢٠١٢. وانخفضت الرسوم اليومية من ٤.٠٠٠ دولار في طريق الولايات المتحدة - أوروبا/أوروبا - الولايات المتحدة في المؤشر البلطريقي. وزادت الأسعار اليومية لطريق المحيط الهادئ بمقدار النصف وهي زيادة تُعزى أيضاً إلى الطلب على شحنات الفحم من إندونيسيا إلى آسيا^(٥١). ومع اقتراب موسم الحبوب في آذار/مارس في أمريكا الجنوبية، ارتفعت أسعار الشحن في سوق العمليات الآتية، بيد أن هذا الزخم تبدد مرة أخرى في أيار/مايو مع انتهاء الموسم^(٥٢).

سفن سوبرماكس

تزداد منافسة سفن سوبرماكس لسفن بناماكس وهي منافسة تعزى إلى ازدياد حجم هذه السفن، ففي عام ٢٠٠٨، بلغ متوسط سعة سفن سوبرماكس ٥٥ ٥٥٤ من الحمولة

الجدول ٣-٤ الأسعار التقديرية للمشاركة الزمنية لثلاث سنوات للسوانب الجافة ٢٠١١-٢٠١٢ (آلاف الدولارات في اليوم)

الحجم (الحمولة الطينية الساكنة)	هاندي سايز ٣٧.٠٠٠ حمولة طينية ساكنة		سوبراماكس ٥٥.٠٠٠ حمولة طينية ساكنة		بنماكس ٧٥.٠٠٠ حمولة طينية ساكنة		كيب - سايز ١٧٠.٠٠٠ حمولة طينية ساكنة	
	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢
كانون الثاني/يناير	١٣,٠	١٠,٥	١٥,٢	١١,٠	١٦,٥	١١,٠	١٢,٠	١٢,٠
شباط/فبراير	١٣,٠	٩,٥	١٥,٢	١٠,٠	١٦,٧	١٠,٠	٢٠,٥	١١,٠
آذار/مارس	١٣,١	١٠,٥	١٥,٥	١٠,٨	١٧,٠	١٠,٩	٢٠,٥	١٠,٠
نيسان/أبريل	١٣,٥	١٠,٧	١٦,٣	١١,٠	١٥,٥	١١,٢	١٦,٠	١١,٥
أيار/مايو	١٣,١		١٦,٠		١٦,٥		١٣,٥	
حزيران/يونيه	١٢,٥		١٥,٠		١٤,٠		١٢,٠	
تموز/يوليه	١٢,٠		١٤,٠		١٣,٠		١٢,٥	
آب/أغسطس	١٢,٥		١٤,٠		١٣,٥		١٤,٥	
أيلول/سبتمبر	١٣,٠		١٤,٥		١٤,٠		١٦,٥	
تشرين الأول/أكتوبر	١٣,٥		١٤,٥		١٤,٠		١٧,٠	
تشرين الثاني/نوفمبر	١٢,٠		١٣,٠		١٣,٠		١٦,٠	
كانون الأول/ديسمبر	١١,٣		١٢,٥		١٢,٥		١٨,٠	
المتوسط السنوي	١٢,٧	١٠,٣	١٤,٦	١٠,٧	١٤,٧	١٠,٨	١٥,٨	١١,١

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى أعداد مختلفة من *Shipping Insight* الصادرة عن Drewry Publishing.

باء- أسواق الشحن وتكاليف النقل

المقبول لدى مشغلي السفن. ويحدد عاملان خارجيان رئيسيان آخران السعر هما الطلب والعرض في سوق النقل البحري بدرجة أساسية. وتناقش الأقسام التالية هذه العوامل المؤثرة في الأسعار.

١- مكونات تكاليف النقل البحري

يهدف مقدمو خدمات النقل البحري الذين يستثمرون في شراء سفينة وتشغيلها إلى تحقيق ربح من رأس مالهم المستثمر. وستؤثر التقلبات في تكاليف شراء السفينة وصيانتها في سعر الشحن الذي سيقبله مشغل السفينة ويمكنه من استعادة التكاليف وتحقيق ربح. ويتيح تفصيل مجموع تكاليف السفينة إجراء تقييم لمدى تأثير كل عنصر في أسعار الشحن وتحديد نصيبه من مجموع تكاليف السفينة. وفوق ذلك، يكتسي تقلب كل عنصر من عناصر التكاليف أهمية عند تقييم تقلبات أسعار الشحن.

ويُبين الشكل ٣-٧ مكونات تكلفة سعر الشحن لناقله صهريجية تبلغ حمولتها الطينية الساكنة ١٠.٠٠٠ يبلغ

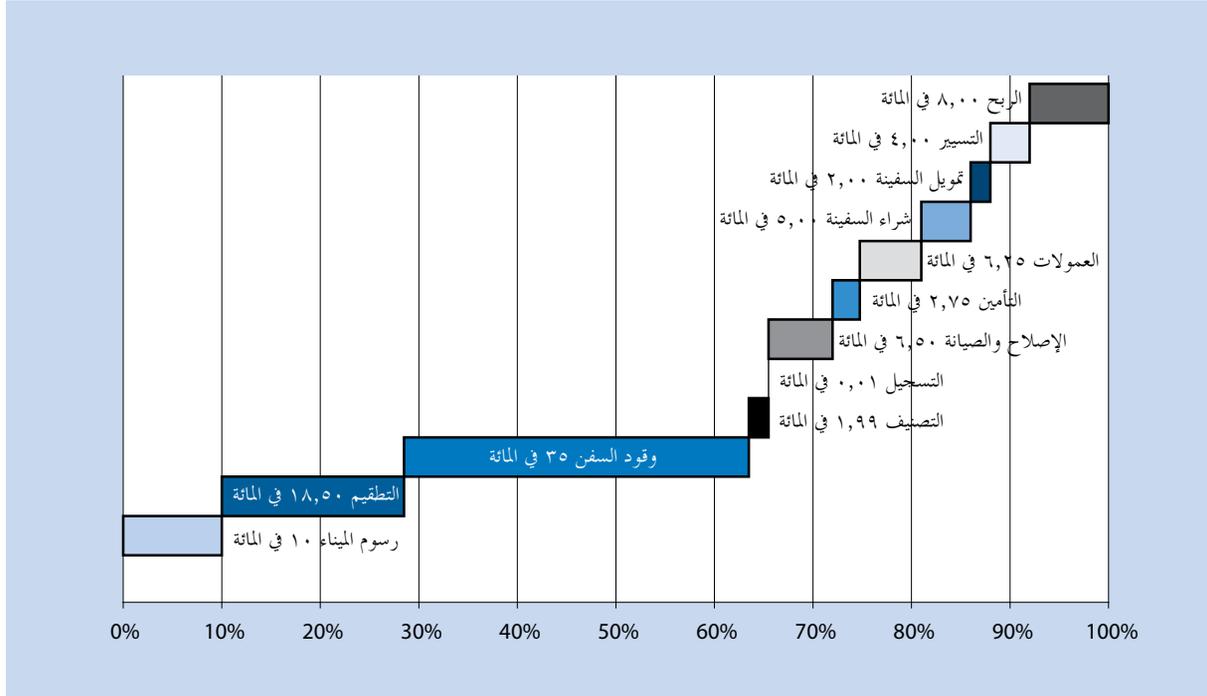
يمكن إجراء تحديد كمي للأنماط التي تنفرد بها أسعار الشحن بناقلات السوانب والناقلات الصهريجية وسفن الحاويات من خلال مقارنة التقلب الأقصى لسعر الشحن في كل قطاع. ويشير التقلب الأقصى لسعر الشحن إلى القاسم بين سعر الشحن الأعلى وسعر الشحن الأدنى المبلغ عنهما بين آذار/مارس ٢٠١١ ونيسان/أبريل ٢٠١٢. وحدث أكبر تقلب في أسعار الشحن في قطاع ناقلات السوانب حيث فاق أعلى مستوى للأسعار مستواها الأدنى بمقدار ٢,١٧ مرة. ويبدو القطاعان الآخران أكثر استقراراً؛ إذ بلغ معدل التقلب الأقصى ١,٤ بالنسبة للناقلات الصهريجية و١,٨٧ لسفن الحاويات خلال الفترة نفسها^(٤٧).

وتتسبب ثلاثة عوامل رئيسية في تقلبات الأسعار في بيئة سوقية تنافسية: أولاً، تكاليف إدارة عمل تجاري في مزار النقل البحري؛ ثانياً، يجب أن تغطي أسعار الشحن جميع النفقات المتكبدة حتى يتحقق التكافؤ؛ ثالثاً، نطاق سعر الشحن الأدنى

عمرها التشغيلي المفترض ٢٠ عاماً. ويمثل استهلاك الوقود أكبر عامل في التكلفة فهو يصل إلى ٣٥ في المائة من مجموع النفقات. والتطبيق هو ثاني أكبر عامل بحصة قدرها ١٨,٥ في المائة، تليه رسوم الميناء بنسبة ١٠ في المائة. ويبدو أن أغلب

العوامل المساهمة في التكاليف لا تكون عرضة لتقلبات كبيرة في الأسعار. ويُعدُّ سعر النفط الخام استثناءً، كما يظهر في الشكل ٣-٣ وهو يمثل عاملاً رئيسياً يؤثر في تقلب سعر الشحن.

الشكل ٣-٧ عناصر تكلفة سعر الشحن لناقلة صهرية جملتها الطنية الساكنة ١٠.٠٠٠ وعمرها الاقتصادي ٢٠ عاماً



المصدر: بيانات تم تلقيها من مُشغّل سفينة في شباط/فبراير ٢٠١٢.

ملاحظة: تشير الأرقام إلى حصة عنصر التكلفة كنسبة مئوية من مجموع التكاليف. وتستند النتائج إلى افتراض أن السفينة مُطَمَّنة بطاقم تركي. وتعتمد التكاليف النسبية على عوامل كثيرة قد تتغير بمرور الوقت.

٢- مقارنة تكلفة النقل البحري والإيرادات

ومالكوها وسماستها^(٤٨). وبما أن تكاليف الوقود ورسوم المناولة في الميناء لا تُدرج عادة في أسعار المشاركة الزمنية، استُبعدت هذه النفقات أيضاً من الحسابات. ووُضعت افتراضات لعدة متغيرات تؤثر في التكلفة مثل معدلات استخدام السفينة وأسعار الفائدة أو عمر السفينة التجاري المتوقع، وذلك بغية الحصول على مجموعة من البيانات للمقارنة^(٤٩).

النتائج لعام ٢٠١١

تُبين النتائج الواردة في الجدول ٣-٥ تأثير وفورات الحجم التي يمكن تحقيقها من السفن الكبيرة. فعلى سبيل المثال، أبلغت الناقلات الصهرية من نوع بنماكس عن تكاليف يومية لتشغيل السفينة قدرها ٨ ٨٧١ دولار، بينما فاقت هذه النفقات

استناداً إلى المعلومات المستقاة من تفاصيل تكلفة سعر الشحن، أُجريت أدناه مقارنة أشمل بين التكلفة والإيرادات لقطاعات النقل البحري الثلاثة ومختلف أحجام السفن فيها. ويتيح هذا التحليل تحديد خصائص هياكل التكلفة لمختلف أنواع السفن والتغيرات المحتملة في هيكل التكاليف بمرور الوقت. ويُبين الجدول ٣-٥ نتائج العمليات الحسابية لعامي ٢٠٠٦ و٢٠١١.

ويمثل سعر المشاركة الزمنية السنوي جانب الإيرادات في التحليل. واستُمدت تكاليف تشغيل السفينة من دراسة استقصائية سنوية تستند إلى إفادات قدمها مشغلو ٢ ٦٠٠ سفينة

كيب - سايز ٦٤٥ ٤٥ دولار في المتوسط في عام ٢٠٠٦ وهبط إلى ١٦ ٣٥٤ دولار فقط في عام ٢٠١١. واستفاد المشغلون أيضاً من انخفاض تكاليف التشغيل التي سجلت معدلات نمو معتدلة ومستقرة في السنوات الخمسة الأخيرة. ولذلك، كانت معدلات الربحية أعلى بكثير في عام ٢٠٠٦ وتفاوتت بين ناقص ١,٤ لسفن الحاويات من نوع Feedermax و١٥٨,٧ في المائة لنافلات السوايب من نوع كيب - سايز. وأدت أرقام الإيرادات الواعدة إلى استثمارات هائلة في سفن إضافية، فارتفعت أسعار السفن. ومن ثم أصبحت حصة تكاليف شراء سفينة، محسوبة بالنسبة المئوية من مجموع نفقات السفينة، أعلى بمقدار كبير في عام ٢٠٠٦، فوصل المؤشر إلى ٥٧,٩ في المائة في عام ٢٠٠٦ بالنسبة لنافلات السوايب من نوع كيب - سايز مقابل ٥١,٩ في المائة في عام ٢٠١١ للنوع نفسه من السفن.

وتعرضت أسعار السفن المستعملة لتقلبات أكثر من ذلك. ولا يوجد عادة فاصل زمني بين بيع السفينة وتسليمها. وبوسع المشترين الاستفادة مباشرة من معدلات الربحية العالية في بيئة أعمال إيجابية، مما يحدوهم لقبول أسعار مرتفعة للسفن المستعملة. ويحدث تأثير معاكس لذلك حين تكون أسعار الشحن منخفضة، فعندئذ تميل أسعار السفن المستعملة لانعدام المستثمرين الراغبين في تشغيل سفينة في سوق لا تدر ربحاً. وترد أسعار السفن المستعملة في الجدول ٣-٦. وجنباً إلى جنب مع أسعار الشحن، تعرضت قيم السفن المستعملة لخسائر - فعلى سبيل المثال، هبط سعر السفينة من نوع كيب - سايز من ٥٤ مليون دولار في المتوسط في عام ٢٠١٠ إلى ٤٣ مليون دولار في عام ٢٠١١.

هذه القيمة بنسبة تقل عن ٣٠ في المائة بالنسبة لنافلات النفط الصهرجية العملاقة. ويُلاحظ أيضاً أن حصة تكاليف شراء السفينة كنسبة مئوية من مجموع تكاليف السفينة تزداد بازدياد حجم السفينة. ويصل هذا المؤشر إلى ٤٢,٢ في المائة لسفن السوايب من نوع هاندي سايز وإلى ٥١,٩ في المائة لناقلة من نوع كيب - سايز.

وتمثل أرقام ربحية السفن لعام ٢٠١١ البيئة الاقتصادية غير المواتية لمقدمي خدمات النقل البحري في تلك السنة وتُظهر أن معدلات الربحية لأغلب أنواع السفن كانت سلبية. وأنفرد قطاع السوايب وحده بهوامش تقديرية إيجابية. وتُبين النتائج أيضاً أن السفن الأكبر حجماً عملت في عام ٢٠١١ بمعدل ربحية أدنى من السفن الأصغر حجماً في أغلب الأحيان. ويُعزى ذلك إلى أن العرض الزائد بدرجة ملموسة من السفن الكبيرة، لا سيما في قطاع السوايب، قلل من ميزة وفورات الحجم. وعند تفسير هذه الأرقام، ينبغي الأخذ في الحسبان أن الحسابات أجريت على افتراض استخدام السفن بنسبة ١٠٠ في المائة. غير أن معدلات الاستخدام بين أغلب المشغلين كانت أقل من ذلك بكثير في عام ٢٠١١، مما يجعل معدلات الربحية أقل حتى من ذلك المقدار.

نتائج عام ٢٠٠٦

تُبين حسابات عام ٢٠٠٦ أن هياكل التكلفة والإيرادات تغيرت تغييراً كبيراً خلال السنوات الخمسة الأخيرة. وكانت أسعار الشحن أعلى بمقدار كبير، فبلغ سعر المشاركة الزمنية السنوي لناقلة الصهرجية من نوع

الجدول ٥-٣ متوسط تكلفة السفينة وتقديرات الرجعية لعامي ٢٠٠٦ و ٢٠١١

نوع السفينة	سعر المشاركة اليومية اليومية، ٢٠١١، في ٢٠١١، السعر اليومي بالดอลลาร์ ^(١) بالดอลลาร์ ^(٢)	هامش المساهمة I ^(٣) المساهمة I ^(٣)	أسعار السفن الجديدة ٢٠١١، ٢٠١١، قاطبة، يوميا بالดอลลาร์ ^(٤) بالดอลลาร์ ^(٥)	تكاليف استهلاك السفن نسبة يوميا بالดอลลาร์ ^(٦) بالดอลลาร์ ^(٧)	تكلفة رأس المال المستخدم، يوميا بالดอลลาร์ ^(٨) بالดอลลาร์ ^(٩)	مجموع تكاليف (المصاريف) + شراء السفينة، يوميا بالดอลลาร์	مجموع تكاليف السفينة	الطبعة بالنسبة اليومية لتكاليف التشغيل من مجموع تكاليف السفينة	هامش المساهمة الرجعية بالنسبة اليومية ^(١٠)	نوع السفينة الأجنبية
ناقلة صهريج	١٣ ٦٠٠	٤ ٨٦٠	٣٦١٠٠٠٠٠٠	٣ ٩٥٦	١ ٩٧٨	٥ ٩٣٤	١٤ ٦٧٤	%٤٠,٤	-١,٠٧٤	الحمولة الساكنة
ناقلة منتجات	١٣ ٨٠٠	٤ ٩٢٨	٤٤٥٠٠٠٠٠٠	٤ ٨٧٧	٢ ٤٣٨	٧ ٢١٥	١٦ ١٨٧	%٤٥,٢	-٢,٣٨٧	الحمولة الساكنة
سفينة بنماكس	١٩ ٧٠٠	٩ ٥٩٨	٦٤١٠٠٠٠٠٠	٧ ٠٢٥	٣ ٥١٢	١٠ ٥٣٧	٢٠ ٦٣٩	%٥١,١	-٩٣٩	الحمولة الساكنة
ناقلة نفط خام	٢٤ ٦٥٠	١٣ ٣٠٨	١١١٠١٠٠٠٠٠٠	١١ ١٠١	٥ ٥٥١	١٦ ٦٥٢	٢٧ ٩٩٤	%٥٩,٥	-٣,٣٤٤	الحمولة الساكنة
ناقلة سوليت	١٢ ٥٩٦	٧ ٠٠٧	٢٤٨٠٠٠٠٠٠٠	٢ ٧١٨	١ ٣٥٩	٤ ٠٧٧	٩ ٦٦٦	%٤٢,٢	٢,٩٣٠	الحمولة الساكنة
سفينة هاندي سايز	١٤ ٨٨٨	٦ ٣١٨	٣٠٠٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٢٨٨	١ ٦٤٤	٤ ٩٣٢	١١ ٢٥٠	%٤٣,٨	٢,٦٣٨	الحمولة الساكنة
سفينة بنماكس	١٤ ٨٦٣	٦ ٨٥٤	٣٣٦٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٥٧٣	١ ٧٨٦	٥ ٣٥٩	١٢ ٢١٣	%٤٣,٩	٢,٦٥٠	الحمولة الساكنة
سفينة كيب - سايز	١٦ ٣٥٤	٨ ٤٧٨	٥١٦٠٠٠٠٠٠٠	٥ ٦٥٥	٢ ٨٢٧	٨ ٤٨٢	١٦ ٣٥٨	%٥١,٩	-٤	الحمولة الساكنة
سفينة حويات	٤ ٢٥٠	-٤٠٦	١١٤٠٠٠٠٠٠٠	١ ٢٤٩	٦٢٥	١ ٨٧٤	٦٥٣٠	%٢٨,٧	-٢,٢٨٠	وحدة ٥٠٠٠
سفينة فيدر ماكس (١٠٠-١٠٠)	٤ ٨٢٥	٥ ٥٢٢	٣٧٤٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٠٠٣	١ ٥٠١	٤ ٥٠٤	١٠ ٠٢٦	%٤٤,٩	-٢٠١	وحدة ٥٠٠٠
وحدة معاملة لعشرين قدما	٩ ٨٢٥	٥ ٥٢٢	٣٧٤٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٠٠٣	١ ٥٠١	٤ ٥٠٤	١٠ ٠٢٦	%٤٤,٩	-٢٠١	وحدة ٥٠٠٠
وحدة معاملة لعشرين قدما	٩ ٨٢٥	٥ ٥٢٢	٣٧٤٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٠٠٣	١ ٥٠١	٤ ٥٠٤	١٠ ٠٢٦	%٤٤,٩	-٢٠١	وحدة ٥٠٠٠
سفينة حويات	٤ ٢٥٠	-٤٠٦	١١٤٠٠٠٠٠٠٠	١ ٢٤٩	٦٢٥	١ ٨٧٤	٦٥٣٠	%٢٨,٧	-٢,٢٨٠	وحدة ٥٠٠٠
سفينة فيدر ماكس (١٠٠-١٠٠)	٤ ٨٢٥	٥ ٥٢٢	٣٧٤٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٠٠٣	١ ٥٠١	٤ ٥٠٤	١٠ ٠٢٦	%٤٤,٩	-٢٠١	وحدة ٥٠٠٠
وحدة معاملة لعشرين قدما	٩ ٨٢٥	٥ ٥٢٢	٣٧٤٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٠٠٣	١ ٥٠١	٤ ٥٠٤	١٠ ٠٢٦	%٤٤,٩	-٢٠١	وحدة ٥٠٠٠
وحدة معاملة لعشرين قدما	٩ ٨٢٥	٥ ٥٢٢	٣٧٤٠٠٠٠٠٠٠	٣ ٠٠٣	١ ٥٠١	٤ ٥٠٤	١٠ ٠٢٦	%٤٤,٩	-٢٠١	وحدة ٥٠٠٠
سفينة حط رئيسي للنقل البحري المنظم	١٤ ٤٧٩	٨ ٠٤٠	٦٤٣٩	٤ ٩٩٧	٢ ٤٩٩	٧ ٤٩٦	١٥٥٣٦	%٤٨,٢	-١,٠٥٧	وحدة ٣ ٥٠٠٠
										معاملة ٣٠٠٠ قداما (سفينة غير مرودة) معاملات تحميل وتفريغ

نوع السفينة	نقالة صهريجية	نقالة متنتجات	٢٦ ٧٩٢	٦٥٤١	١٨٥٧٠	١٤٨٧٩	٦٦٤٠	٢٣٢٥	سعر المشاركة العميات الرمية اليومي في ٢٠٠٦، في ٢٠١١، التكاليف السعر اليومي اليومية بالدولار (٣)	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
اطعمة بالنسبة الغربية، التكاليف التشغيل من مجموع تكاليف شراء السفينة، + السفينة، يومية بالدولار	١٠٠٨٧٧	%٤٨,٣	١٥٩١٥	٧٢٩٣	٢٥٦٤	٥١٢٩	٤٦٨٠٠٠٠٠	١٨٥٧٠	٦٥٤١	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة متنتجات	نقالة صهريج
مجموع التكاليف مجموع تكاليف شراء السفينة، السفينة، يومية بالدولار	٦,٩٨٩	%٤٨,٦	١٦٢٣٦	٧٨٩٠	٢٦٣٠	٥٢٦٠	٤٨٠٠٠٠٠٠٠	١٤٨٧٩	٦٦٤٠	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة متنتجات	نقالة صهريج
الجمولة الساكنة ١٦٠٠٠٠ طن من	٢٠,٧٥٣	%٥٦,٦	٢١٩١٤	١٢٤١١	٤١٣٧	٨٧٧٤	٧٥٥٠٠٠٠٠٠	٣٣١٦٤	٧٥٦٠	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
الجمولة الساكنة ٣٠٠٠٠٠ طن من	٢٤,٧٩٥	%٦٥,٨	٣١٢٠٢	٢٠٥٣٢	٦٨٤٤	١٣٦٨٨	١٢٤٩٠٠٠٠٠	٤٥٣٢٢	٨٤٨٩	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
الجمولة الساكنة ٣٠٠٠٠٠ طن من	٦,٩١٦	%٤١,٠	٨٩٤٤	٣٦٦٦	١٢٢٢	٢٤٤٤	٢٢٣٠٠٠٠٠٠	١٠٥٨٢	٤٠٤٨	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
الجمولة الساكنة ٥٥٠٠٠ طن من	١٠,٦٥٦	%٤٦,٥	١١١٤٤	٥١٧٨	١٧٢٦	٣٤٥٢	٣١٥٠٠٠٠٠٠	١٥٨٣٤	٤٥٧٦	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
الجمولة الساكنة ٧٥٠٠٠ طن من	١٠,١٣٥	%٤٧,٦	١٢٣٤٠	٥٨٦٨	١٩٥٦	٣٩١٢	٢٥٧٠٠٠٠٠٠	١٦٠٠٣	٤٩٦٤	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
الجمولة الساكنة ١٧٠٠٠٠ طن من	٢٨,٠٠٠	%٥٧,٩	١٧٦٤٥	١٠٢٠٨	٣٤٠٣	٦٨٠٥	٦٢١٠٠٠٠٠٠	٣٨٢٠٨	٥٧٠٥	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
وحدة معادلة ٥٠٠٠ و ٢٠٠٠ قداما موزدة عميات تحميل وتفريغ	-٩٨	%٣٧,٣	٦٩٦٩	٢٥٩٧	٨٦٦	١٧٣٢	١٥٨٠٠٠٠٠٠	٢٤٩٩	٣٥٦٧	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
وحدة ١٥٠٠٠ معادلة ٢٠٠٠ قداما معدات تحميل وتفريغ	٥,٨١٧	%٥١,٤	١٠٦٧٥	٥٤٩٠	١٨٣٠	٣٦٦٠	٣٣٤٠٠٠٠٠٠	١١٣٠٧	٤٢٣١	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج
وحدة ٣٠٥٠٠ معادلة ٢٠٠٠ قداما معدات تحميل وتفريغ	٧,٧٢٥	%٥٤,٣	١٦٥٠٨	٨٩٥٩	٢٩٨٦	٥٩٧٣	٥٤٥٠٠٠٠٠٠	١٦٦٨٤	٦١٦٠	٢٦ ٧٩٢	٢٣ ٢٥	٤٢ ٦٦٧	٥٥ ٩٩٢	نقالة فقط بحام عمالة	نقالة صهريج

المصدر: حسابات أبحاث الأوكناد، أسعار السفن الجديدة وأسعار المشاركة وأسعار المشاركة اليومية المجمعة من Moore Stephens' report OpCost 2011، وبيانات تكاليف التشغيل مستمدة من Moore Stephens' report OpCost 2011. تشمل الافتراض في أن السفينة مستخدمة نسبة ١٠٠ في المائة.

(١)

- (ب) استناداً إلى بيانات تكلفة التشغيل المستمدة من Moore Stephens لسنة ٢٠١٠. وتمثل بيانات عام ٢٠١١ توقعات مستقبلية تم الحصول عليها بضرب بيانات سنة ٢٠١٠ بمتوسط معدل نمو تكاليف التشغيل خلال السنوات العشرة الماضية. وتمثل بيانات ٢٠٠٦ توقعات رجعية لبيانات عام ٢٠١٠ استناداً إلى مؤشر Stephens Moore لتكاليف التشغيل. وتشمل تكاليف التشغيل تكاليف الطاقم وقطع الغيار والإصلاحات والصيانة والتأمين والإدارة.
- (ج) هامش المساهمة I = (سعر المشاركة الزمنية لعام واحد - (تكاليف العمليات)
- (د) تُحدّد تكاليف الاستهلاك على أساس فترة استهلاك مدتها ٢٥ سنة.
- (هـ) تُحدّد التكاليف بضرب نصف تكاليف الشراء بسعر فائدة مفترض قدره ٤,٠ في المائة.
- (و) هامش المساهمة II = (هامش المساهمة I) - (تكاليف رأس المال المستخدم) - (تكاليف استهلاك السفينة).
- (ز) الربحية = (سعر المشاركة الزمنية/مجموع تكاليف تشغيل السفينة) - ١.

الجدول ٣-٦ أسعار السفن المستعملة، ٢٠٠٣-٢٠١١ (ملايين الدولارات، أرقام نهاية السنوات)

النسبة المئوية للتغير ٢٠١١/٢٠١٠	نوع السفينة وحجمها									
	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
٧,٧	٢٨	٢٦	٣٠	٥١	٤٠	٤٧	٤٤	٣٥	٢٥	ناقلات النفط الصهرجية، هاندي، ٤٥٠٠٠ من الحمولة الطنية الساكنة، عمره ٥ سنوات
١٢,٩-	٥٤	٦٢	٥٩	٩٥	٨٧	٧٦	٧٢	٦٠	٤٣	ناقلة نفط صهرجية - سويسماكس، ١٥٠٠٠٠ من الحمولة الطنية الساكنة، عمره ٥ سنوات
١٠,٥-	٧٧	٨٦	٨٤	١٤٥	١٢٤	١١٦	١١٣	٩١	٦٠	ناقلة صهرجية للنفط - ناقلة نفط خام عملاقة، ٣٠٠٠٠٠، عمرها ٥ سنوات
١٥,٤-	١١	١٣	٢٠	٢٣	٢٣	١٤	١٢	١١	٩	ناقلة صهرجية للمواد الكيميائية - ١٢٠٠ من الحمولة الطنية الساكنة، عمرها ١٠ سنوات
٤,٠	٢٦	٢٥	٣٠	٣٩	٤٠	٣٩	٣٠	٢٣	٢١	ناقلة غاز نفطي نفطي مسيل - ٣م ١٥٠٠٠، عمرها ١٠ سنوات
١٦,٥-	١٧	٢٠	١٧	٣١	٢٨	٢٠	٢٠	١٥	١٠	ناقلة سوائب جافة - هاندي سايز، ٢٨٠٠٠ من الحمولة الطنية الساكنة، عمرها ١٠ سنوات
٢٤,٠	٣١	٢٥	٣١	٧٠	٨٣	٣٩	٤٠	٣٥	٢٠	ناقلة سوائب - بناماكس، ٧٥٠٠٠ من الحمولة الطنية الساكنة، عمرها ٥ سنوات
٢٠,٤-	٤٣	٥٤	٤٧	..	..	..	..	..	..	ناقلة سوائب - كيب - سايز، ١٥٠٠٠٠ من الحمولة الطنية الساكنة، عمرها ٥ سنوات

النسبة المئوية للتغير ٢٠١١/٢٠١٠	نوع السفينة وحجمها									
	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٤	٢٠٠٣	
١٦,٧	٧	٦	٤	١٣	٩	١٠	١١	٧	٥	سفينة حاويات - مزودة بمعدات التحميل والتفريغ، ٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، عمرها ١٠ سنوات
٣٠,٤	٣٠	٢٣	١٨	٣٦	٢٤	٤١	٣٩	٢٩	٢٠	سفينة حاويات - غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ - ٢٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، عمرها ١٠ سنوات
٢١,٤	٣٤	٢٨	٢٤	٤٥	٤٣	٤٤	٤٣	٣٤	٢٥	سفينة حاويات - غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ ٣٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، عمرها ١٠ سنوات

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من *Drewry's Shipping Insight*.

ويُبين الجدول ٣-٧ معدلات النمو للعرض (سعة السفن) والطلب (الأحجام المحمولة). وفي كل القطاعات الثلاثة، ازدادت سعة السفن بوتيرة أسرع من حجم التجارة البحرية، فبين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠١، زاد عرض ناقلات السواكب بوتيرة أسرع من الطلب على النقل بمرتين. وفي قطاع الناقلات الصهريجية، كان هذا الفارق أكبر من ذلك، إذ زادت سعة السفن بسرعة فاقت الأحجام المنقولة من البضائع بمقدار ٢,٣ مرة. وفي السنوات المقبلة، سيشهد نمو الأسطول في قطاع السواكب الجافة بوجه خاص معدلات مرتفعة. ويبلغ معدل الطلبات مقاساً إلى حجم الأسطول الحالي في قطاع السواكب الجافة ٢٧,٨ في المائة مقارنة بنسبة ١٣,١ في المائة للناقلات الصهريجية و ٢١,٣ في المائة لسفن الحاويات. ويُعرض ذلك أسعار الشحن لمزيد من الضغوط في قطاع النقل البحري للسواكب المتسم أصلاً بعرض زائد من السفن.

ويمكن أيضاً تقييم جانب العرض بعقد مقارنة بين المؤشرات التي تصف هيكل الأسطول. فعلى سبيل المثال، يكشف تحليل مستويات التركيز في السوق عن درجة المنافسة السائدة فيه وهو أمر قد يؤثر في آلية التسعير. ويصل النقل البحري بالحاويات إلى أعلى مستويات التركيز من بين القطاعات الثلاثة، فأكثر ١٠ شركات فيه تمثل أكثر من ٥٠ في المائة من السوق العالمي للنقل البحري بالحاويات. وفي الطرق المؤدية إلى مناطق نائية حيث تكون أحجام التجارة منخفضة بوجه خاص، قد يؤدي

وحددت الحسابات الواردة في هذا القسم تأثير وفورات الحجم في أسعار الشحن تحديداً كمياً. وإضافة إلى ذلك، أُجري تقييم للتقلبات المحتملة في تكاليف السفن الجديدة ولتأثيرها في تكاليف السفينة الشاملة. وتُظهر الأرقام أيضاً أن تكاليف تشغيل السفينة تتقلب بدرجة معتدلة فقط بمرور الزمن. ويُبرز تقلب الربحية الملموس الملاحظ بين السنوات تأثير التغيرات الهيكلية الكبيرة في الطلب والعرض في مجال النقل البحري عند وجود الطلب المناسب، وذلك على النحو الذي سيتم نقاشه في القسم التالي،

٣- الطلب على النقل وعرضه

يؤدي تفاوت الطلب والعرض إلى تقلبات ملموسة في أسعار الشحن في مختلف مراحل دورة سوق النقل البحري. ويُلاحظ أن أسعار الشحن تتطور بالاقتران مع حجم طلبات السفن الجديدة، في كثير من الأحيان، ففي الأوقات التي ترتفع فيها أسعار الشحن، يميل ملاك السفن إلى الاستثمار في السعة الجديدة من السفن. ويُعزى ذلك أيضاً إلى أن المصارف تكون أكثر استعداداً لإقراض الأموال فتزداد الطلبات. ومع ازدياد العرض من السعة، تنخفض أسعار الشحن وتصطف السفن الأقل كفاءة بحثاً عن الشحنات فيقل إقبال القطاع على الاستثمار في السعة الجديدة من السفن^(٥٠). وسيتقييم هذا القسم مؤشرات مختارة لهذين العنصرين، مع مراعاة هذا التفاعل بين العرض والطلب.

ذلك إلى ارتفاع أسعار الشحن وإلى تقلبات أقل في الأسعار تجاوباً مع التغييرات في الطلب على النقل. ومستويات التركيز منخفضة بدرجة ملموسة في قطاع تجارة السوائب، إذ يتقاسم أكبر ١٩ مشغلاً ٢٢ في المائة فحسب من العرض العالمي للنقل.

الجدول ٣-٧ مقارنة قطاعات النقل البحري

سفن الحاويات	ناقلات السوائب	الناقلات الصهرجية	
١٠,١٪	٦,١٪	٤,٩٪	٥ نمو عرض النقل سنوياً (٢٠٠٠-٢٠٠١، استناداً إلى نمو الأسطول بالحمولة الطنية الساكنة)
٦,٦٪	١٢,٨٪	٦,٦٪	٥ نمو عرض النقل سنوياً (٢٠٠٩-٢٠١١، استناداً إلى نمو الأسطول بالحمولة الطنية الساكنة)
٧,٢٪	٣,٣٪	٢,٢٪	٥ نمو الطلب على النقل سنوياً (٢٠٠٠-٢٠١١، استناداً إلى الأطنان المحملة)
٥,٩٪	٦,٨٪	٢,١٪	٥ نمو الطلب على النقل سنوياً، (٢٠٠٩-٢٠١١، استناداً إلى الأطنان المحملة)
٢١,٣٪	٢٧,٨٪	١٣,١٪	نسبة الطلبات لحجم الأسطول (نيسان/أبريل ٢٠١٢، استناداً إلى الحمولة الطنية الساكنة)
٢٨,٦٪		١١,٨٪	حصة أهم ٣ شركات من السوق
٥٠,٨٪	٢٢,٠٪	٢٦,٧٪	حصة أهم ١٠ شركات من السوق
١٤,٩٪	٤٦,٩٪	٣٨,٢٪	الحصة السوقية من أعمال النقل البحري (٢٠١٢، استناداً إلى سعة الأسطول بالحمولة الطنية الساكنة)

- المصدر: نمو عرض النقل، الطلب على النقل وحصص السوق مستمدة من استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١ الصادر عن الأونكتاد؛ نسبة الطلبات إلى حجم الأسطول مأخوذة من *Lloyds List Intelligence*.
- (أ) بيانات عام ٢٠١٠ مأخوذة من استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، استناداً إلى عدد الحاويات المنقولة.
- (ب) بيانات عام ٢٠٠٨ مستمدة من *Tanker Operator Annual Review March 2009*، استناداً إلى حجم الأسطول بالحمولة الطنية الساكنة.
- (ج) بيانات عام ٢٠٠٦. تشمل الأرقام أكبر ١٩ مشغل، استناداً إلى الحمولة الطنية الساكنة.

٤- تكاليف الشحن في البلدان النامية

النقل في بلدان أمريكا وآسيا النامية إلى قرابة ١ في المائة فوق مثيلتها في الاقتصادات المتقدمة. وتمثل أفريقيا النامية استثناء من هذا الاتجاه نحو التقارب، إذ ظلت نسبة تكاليف النقل إلى قيمة الواردات مستقرة عند ١٠,٩ في المائة بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠١٠.

ومن العوامل التي تفسر أوجه التفاوت هذه انخفاض الإنتاجية المنخفضة وارتفاع التكاليف والاختناقات التي تحدث في كثير من الموانئ الأفريقية^(٥١). ويميل مشغلو السفن إلى تحميل هذه التكاليف للناقلين عند حساب أسعارهم للشحن. وإضافة إلى

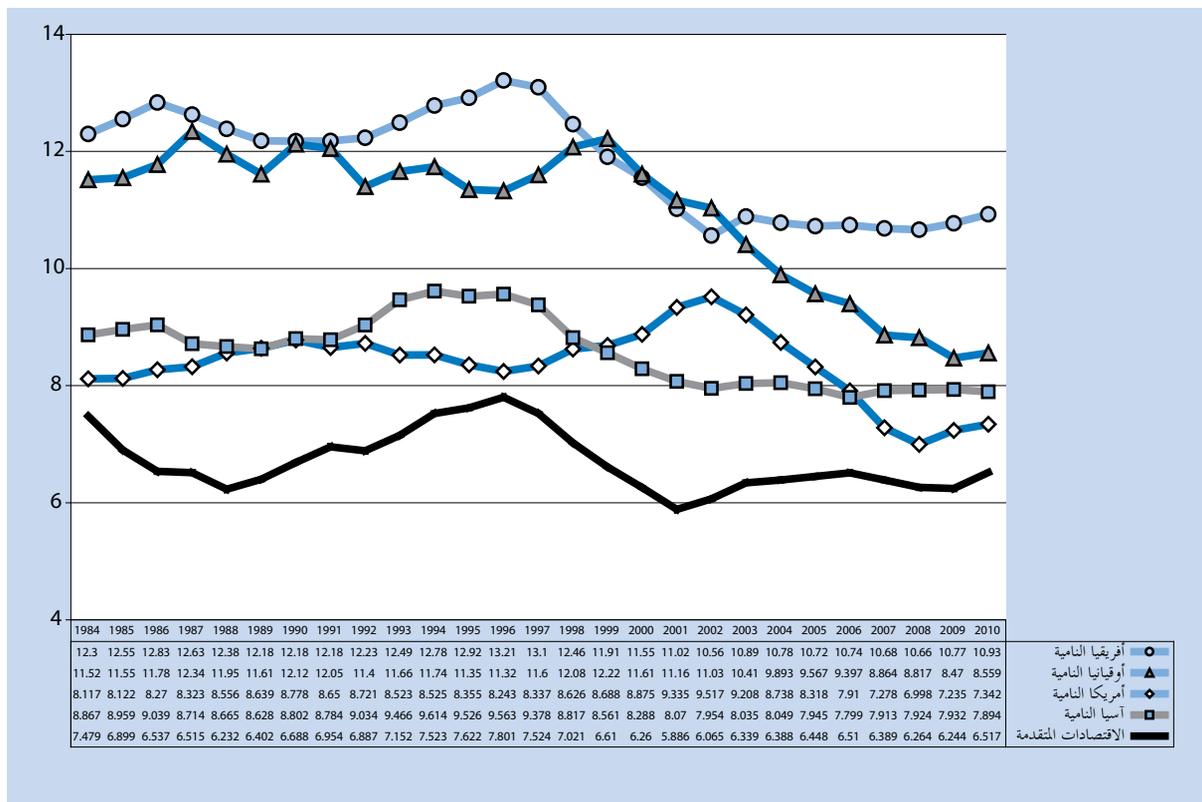
يُبين الشكل ٣-٨ تكاليف الشحن البحري كنسبة مئوية من القيمة الكلية للبضائع المستوردة. ويتضح من النتائج أن ثمة اتجاه إلى أن تكون النسبة أدنى بين تكاليف الشحن وقيمة البضائع بين جميع مجموعات البلدان في الأجل الطويل رغم حدوث تقلبات بمرور الزمن. وفضلاً عن ذلك، تميل حصة أسعار الشحن في البلدان النامية إلى الاقتراب من رصيفتها في الاقتصادات المتقدمة، فأوقيانيا النامية حققت انخفاضاً في حصة تكلفة النقل من ١١,٧ في المائة في عام ١٩٩٤ إلى ٨,٦ في المائة في عام ٢٠١٠، بينما وصلت حصة تكلفة

لمعظم الموانئ الأفريقية إلى ضعف الضغوط التنافسية فتظل أسعار الشحن مرتفعة. وتمثل الاختلالات التجارية عاملاً آخر يفضي إلى ارتفاع أسعار الشحن في أفريقيا، فبسبب فائض الواردات من البضائع المعبأة في حاويات والصادرات التي يتكوّن أغلبها من السوائب التي تنقلها الناقلات الصهريجية وناقلات السوائب، لا تُستخدم السفن استخداماً كاملاً إلا في طريق واحد في كثير من الأحيان^(٥٣). وتبعاً لذلك، يتعين على مشغلي السفن تطبيق سعر شحن لرحلة واحدة يُغطي النفقات التي يتكبدها في طريقي الذهاب والإياب معاً.

ذلك، يتعذر الوصول إلى الموانئ الأفريقية من المناطق الداخلية، في كثير من الأحيان، بسبب انعدام بُنى النقل^(٥٤).

وفي جانب النقل البحري، يكشف مؤشر الأونكتاد للاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة (انظر أيضاً الفصل الرابع) عن انعدام وفورات الحجم والمنافسة في كثير من البلدان الأفريقية، فالموانئ الأفريقية عاجزة عن استقبال أكبر السفن التي تعرض أكثر أسعار الشحن قدرة على المنافسة. ويؤدي العدد المحدود نسبياً من المشغلين البديلين الذين يقدمون خدماتهم

الشكل ٣-٨ تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات (المتوسط المتحرك لخمس سنوات)



المصدر: الأونكتاد.

جيم- الخيارات المتاحة على صعيد السياسات لتخفيض تكاليف النقل البحري

سلة السلع التي يشتريها المستهلك. وعلى النقيض من ذلك، تؤثر أسعار الشحن الباهظة للصادرات في التنافسية التجارية لمنتجات بلد ما في الأسواق العالمية. ولذلك، فقد ترغب البلدان في وضع نهج تكفل تخفيض تكاليف النقل البحري إليها ومنها في تجارتها مع شركائها، على النحو الذي سيكون موضع نقاش أدناه.

تظل تكاليف النقل تمثل مكوناً مهماً من مكونات أسعار السلع حين يشتريها مستهلكها النهائي. وتؤثر أسعار النقل البحري المرتفعة للسلع المستوردة في مستوى أسعار

بتحديد شروط تسجيل السفينة وعبر سياسات تنمية هذا القطاع والاستثمار في البنية التحتية، مثل تطوير شبكة الموانئ الفرعية.

وفي سوق تقتصر فيها الملاحة الساحلية على الناقلات الوطنية فقط، لا خيار لمشغلي السفن سوى الامتثال للقواعد التنظيمية للبلد المعني. ولذلك، سيؤثر تحسين شروط تسجيل السفينة في تكاليف التشغيل تأثيراً مباشراً. وأجرت دراسة أعدتها إدارة النقل في الولايات المتحدة تحيداً كمياً للتأثير النقدي المحتمل، فعلى سبيل المثال، قُدرت هذه الدراسة أن تكاليف السفن التي ترفع علم الولايات المتحدة كانت في عام ٢٠١٠ أعلى من تكاليف السفن المكافئة التي ترفع أعلاماً أجنبية بنحو ٢,٧ مرة^(٤٥).

ويمثل فتح أبواب النقل الساحلي لخطوط النقل البحري الدولية خياراً آخر في مضمار السياسات، فدخل فاعلين جدد إلى السوق قد يُخفّض أسعار الشحن التي يدفعها الناقلون ويؤدي إلى خدمات أفضل وأكثر تنوعاً. غير أن أغلب البلدان تمنح حقوق الملاحة الساحلية لشركات النقل المحلية حصراً بغية حماية قطاع النقل البحري الوطني وتطويره.

وتمه تدبير آخر لدعم الملاحة الساحلية يتمثل في توسيع نطاق شبكة الموانئ الفرعية في البلد المعني، مما يتيح للمتعاملين التجاريين الاستفادة من الملاحة الساحلية ويشجعهم على الانتقال من النقل البري إلى النقل البحري. وقد يُفضي ازدياد الأحجام إلى رفع معدلات الاستخدام وتخفيض أسعار الشحن.

الخيار الثاني - زيادة التنافسية في الموانئ

بوسع البلدان المطلة على البحر تطبيق طائفة واسعة النطاق من السياسات الرامية إلى رفع كفاءة شبكتها المينائية التشغيلية والإدارية. وتشمل هذه السياسات قرارات تتعلق بالإطار القانوني والمؤسسي واختيار نموذج للملكية أو تخصيص موارد للاستثمارات في البنية التحتية. وينبغي أن تستهدف الإصلاحات جميع الكيانات التي تقوم بدور مُجد في الميناء مثل المالكين وواضعي اللوائح التنظيمية والمشغلين والمسؤولين عن التسويق ومعالجي البضائع فتتخفف بذلك رسوم الميناء ذات الصلة بكل من هذه الوظائف.

ويُبين تحليل تكلفة سعر الشحن الذي أُجري على ناقلة صهرجيية تبلغ حمولتها الطنبة الساكنة ١٠.٠٠٠ (الشكل ٣-٧) عناصر التكلفة الرئيسية التي تتألف منها أسعار الشحن. ويمكن أن يُستعان بهذا التحليل عند وضع التدابير السياساتية الرامية إلى تخفيض كل عامل من العوامل المؤثرة في التكلفة. بيد أن الخيارات المتاحة على صعيد السياسات لأي بلد منفرد والتي قد تؤدي إلى تخفيض ملموس في أسعار الشحن محدودة. وتتاح لمشغلي السفن الفرصة للاختيار بين بدائل كثيرة من الموردين على النطاق العالمي للحصول على حاجتهم من السلع والخدمات لتشغيل سفنهم على نحو يمكنهم من معاوضة مزايا التكلفة النسبية في كل وجهة من الوجهات. فعلى سبيل المثال، تُقدّم أغلب الموانئ الكبيرة خدمات التزود بالوقود بأسعار زهيدة. وحتى في الحالات التي لا تُقدّم فيها هذه الخدمات، فبوسع السفينة أن تستخدم خدمات التزود بالوقود في وجهة بديلة. وإذا أُتيح لبلد أن يقدم منفرداً السلع والخدمات بتكاليف أقل من مستوى البلدان الأخرى بكثير، فمن المرجح ألا تنعكس هذه المزايا التنافسية في سعر الشحن من ذلك البلد وإليه، فعلى سبيل المثال، إذا سمح أحد البلدان لمقدمي خدمات التأمين التنافسية بمزاولة أعمالهم فيه، فلن يجديه ذلك نفعاً في تخفيض تكاليف النقل البحري فيه. ومن المرجح أن تُعمّم مزايا التكلفة هذه بالتساوي على أسعار الشحن في جميع الطرق التي يزودها مشغل السفينة بخدماته في نطاق شبكته للنقل البحري.

وعند تقييم العناصر التي تتألف منها تكاليف أسعار الشحن، بوسع البلدان أن تختار بين ثلاث خيارات استراتيجية يمكن أن تؤثر في أسعار الشحن من بلد بعينه وإليه. ويوجز الشكل ٣-٩ هذه الخيارات وتأثيرها المحتمل في تكاليف تشغيل السفينة وفي أسعار الشحن.

الخيار الأول - تطوير النقل البحري الساحلي

لا تؤثر فرادى البلدان إلا تأثيراً محدوداً النطاق في النقل البحري الدولي الذي يزاول أعماله كسوق مفتوحة لا تخضع إلا لعدد محدود من النظم، في ما عدا القواعد الدولية ذات الصلة بمسؤولية الناقل والأمن والسلامة. ويُستثنى من ذلك النقل البحري الساحلي وبوجه خاص الملاحة الساحلية التي تخضع للولاية القانونية لبلد واحد بصورة كلية. وتستطيع البلدان أن تؤثر تأثيراً مباشراً في مستوى أسعار هذه الخدمات

الشكل ٣-٩ إستراتيجيات خفض أسعار الشحن البحري



المصدر: أمانة الأونكتاد.

الثالث، فيعالج نماذج أخرى تؤثر في أسعار الشحن للسفن على نحو غير مباشر من خلال دورها في سلسلة النقل المتعدد الوسائط.

وتعتبر وصلات النقل الداخلي بمثابة شرايين للموانئ فهي تربطها بالأسواق الإقليمية وتمكنها من تعزيز الصادرات من المنطقة وتوزيع الواردات على وجهتها النهائية في المنطقة الداخلية، فعلى سبيل المثال، يتيح ميناء ديربان في جنوب أفريقيا وصلات بالسكك الحديدية أحدث وأوسع نطاقاً من ميناء مابوتو المجاور له في موزامبيق، مما يكسبه ميزة عند التنافس على الزبناء. ويعتبر هيكل شبكة النقل في موزامبيق مثلاً آخر، فهو يتيح وصلات طرقية متطورة على نحو جيد بين الشمال والجنوب تلي على وجه التحديد احتياجات النقل داخل البلد. غير أنه لا توجد إلا وصلات قليلة بين الشرق والغرب تربط أصحاب المشاريع المحليين بالموانئ الواقعة على ساحل البلاد الطويل فيتعذر عليهم عرض سلعهم في الأسواق الدولية.

ويمثل التفاوض بشأن اتفاق امتياز متوازن بين مشغل المحطة النهائية والمؤسسة المسؤولة عن اللوائح التنظيمية عنصراً بالغ الأهمية في هيئة بيئة أعمال مينائية تُعنى بالأداء. وينبغي أن يشمل ذلك تقديم حوافز ملائمة تُشجّع على تحسين العمليات باستمرار وإنشاء آليات لوضع أسعار تنافسية ونظام شامل لرصد الأداء. بيد أن التأثير الإيجابي لهذه التدابير يبدو محدوداً لأن الرسوم المينائية تمثل نحو ١٠ في المائة فقط من مجموع سعر الشحن، فحسب الأرقام المشار إليها في تفصيل سعر الشحن في الشكل ٣-٧، سيؤدي تخفيض رسوم المناولة المينائية بنسبة ٥٠ في المائة إلى تخفيض مجموع سعر الشحن بنسبة ٥ في المائة فقط.

الخيار الثالث- تطوير الوصلات الداخلية

يتضمن الخياران الأول والثاني تدابير في مجال السياسات تستهدف مباشرة تحسين عناصر سلسلة النقل البحري. أما الخيار

ولذلك، يُتيح تحسين وصلات النقل من أسواق المنطقة الداخلية وإيها للموانئ أن تجتذب أحجاماً أكبر من البضائع. ولا يؤدي ذلك إلى تحقيق وفورات الحجم فحسب في الموانئ بل قد يجذب إليها سفناً أكبر حجماً تكون فيها تكاليف النقل بالوحدة أقل، أو مزيداً من مقدمي خدمات النقل البحري البديلة.

المواشي

- (١) تمهدف تغطية عدد أكبر من أحجام السفن في مؤشر New ConTex إلى إعطاء صورة أكثر شمولاً عن التطورات في سوق النقل البحري بالحاويات. ويرد وصف المؤشر في الشكل ٣-١.
- (٢) Drewry (2011). Container Forecaster 4Q11 - Survival of the fittest. <http://www.drewrysupplychains.com/news.php?id=108>, accessed 20.02.2012
- (٣) *Lloyd's List* (2011). Rate hikes and capacity reductions fail to lift box freight prices. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article385705.ece>, accessed 17.02.2012
- (٤) *Journal of Commerce* (2011). Shipping's New World, Grand Alliance to Merge Asia-Europa Services. <http://www.joc.com/container-lines/new-world-grand-alliances-merge>, accessed 21.02.2012
- (٥) *Journal of Commerce* (2011). Shipping's New World, Grand Alliance to Merge Asia-Europa Services. <http://www.joc.com/container-lines/new-world-grand-alliances-merge>, accessed 21.02.2012. See also *International Freight News* (2011). MSC/CMA CGM alliance will shake up Asia-Europe trade. <http://www.ifw-net.com/freightpubs/ifw/article.htm?artid=20017924842&src=rss>, accessed 21.02.2012
- (٦) Drewry (2011). Container Forecaster 4Q11 - Survival of the fittest. <http://www.drewrysupplychains.com/news.php?id=108>, accessed 20.02.2012
- (٧) *Lloyd's List* (2011). Youth trumps age for declining reefer fleet. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article173229.ece>, accessed 20.02.2012
- (٨) *Journal of Commerce* (2011). Star Reefers Swings to \$124 Million Loss in 2011. <http://www.joc.com/container-lines/star-reefers-swings-124-million-loss-2011>, accessed 20.02.2012
- (٩) *Shipping Herald* (2012). Star Reefers posts USD 124m net loss. <http://www.shippingherald.com/Admin/ArticleDetail/ArticleDetailsFinanceEconomy/tabid/104/ArticleID/2947/Star-Reefers-posts-USD-124m-net-loss.aspx>, accessed 06.04.2012
- (١٠) Drewry (2011). Charter rates thaw amid shifting reefer market. http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com_content&view=article&id=11116:charter-rates-thaw-amid-shifting-reefer-market&catid=66:container&Itemid=57, accessed 20.02.2012
- (١١) *Lloyd's List* (2011). Youth trumps age for declining reefer fleet. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article173229.ece>, accessed 20.02.2011
- (١٢) Drewry (2011). Charter rates thaw amid shifting reefer market. http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com_content&view=article&id=11116:charter-rates-thaw-amid-shifting-reefer-market&catid=66:container&Itemid=57, accessed 20.02.2011
- (١٣) UNCTAD (2010). *Oil Prices and Maritime*، للاطلاع على مزيد من المعلومات عن تطور أسعار النفط وأسعار الشحن انظر، *Freight Rates: An Empirical Investigation. Geneva*
- (١٤) *Lloyd's List* (2012). Iran conflict rubs salt in tanker industry's wounds. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article390597.ece>, accessed 03.02.2012
- (١٥) *Lloyd's List* (2011). Tanker Owners' Exposure to the Strait of Hormuz. http://www.lloydslist.com/ll/incoming/article388221.ece/BINARY/090112_Liz_page2.pdf, accessed 03.02.2012
- (١٦) Steelguru (2012). Iran oil sanctions revive tanker rates around the globe. http://www.steelguru.com/middle_east_news/Iran_oil_sanctions_revive_tanker_rates_around_the_globe/254183.html, accessed 23.05.2012
- (١٧) *Tankeroperator* (2012). VLCC spike to end. <http://www.tankeroperator.com/news/todisplaynews.asp?NewsID=3446>, accessed 23.05.2012
- (١٨) *Lloyd's List* (2011). Suezmax owners resist falling West Africa rates <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article381146.ece>, accessed 29.02.2012

- United Nations (2012). Piracy threatens West Africa oil expansion. <http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5hOMaiSYBW6AW085d3tYMhMc8KCQ?docId=CNG.ac1da1d635b0d9e3fc331f672dc85b9d.4c1>, accessed 29.02.2012 (١٩)
- One Earth Future Foundation (2011). The Economic Cost of Somali Piracy. http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf, accessed 12.06.2012 (٢٠)
- One Earth Future Foundation (2010). The Economic Cost of Maritime Piracy. <http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/The%20Economic%20Cost%20of%20Piracy%20Full%20Report.pdf>, accessed 12.06.2012. The figures only include costs for ransoms, insurances, rerouting and security equipment (٢١)
- United Nations (2012). Gulf of Guinea needs regional anti-piracy strategy, UN official stresses. <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=41390&Cr=gulf+of+guinea>, accessed 29.02.2012 (٢٢)
- GCaptain* (2011). Stability to help boost Mediterranean tanker market. <http://gcaptain.com/stability-libya-boost-mediterranean/?30212#>, accessed 03.01.2012 (٢٣)
- Hellenic Shipping News* (2011). Tanker Market: Modest demand growth and continued oversupply sets the scene. <http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=fc2b1429-a5fa-4526-af80-4d11456bd89c>, accessed 03.01.2012 (٢٤)
- Market Watch* (2011). Hess shutting St. Croix refinery due to losses. <http://www.marketwatch.com/story/hess-shutting-st-croix-refinery-due-to-losses-2012-01-18>, accessed 03.02.2012 (٢٥)
- Lloyd's List* (2012). St Croix refinery closure opens doors for product tankers. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article391040.ece>, accessed 23.05.2012 (٢٦)
- Lloyd's List* (2011). China must further boss tanker fleet to meet expanding refining capacity. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article375538.ece>, accessed 28.02.2012 (٢٧)
- Hellenic Shipping News* (2011). Tanker oversupply to hurt larger ships the most says analyst. <http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=f5a1616d-b41c-4d97-9619-aab73c890c75>, accessed 27.02.2012 (٢٨)
- .Clarkson Research Services Limited (2012). *Dry Bulk Trade Outlook from February 2012*, p. 2 (٢٩)
- Lorentzen & Stemoco (2011). Weekly 33.2011. <http://www.lorstem.com/Global/Weekly%20reports/Report%2033-2011.pdf>, accessed 14.03.2012 (٣٠)
- Lloyd's List* (2011). Largest overnight capesize rate drop in two months. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article387492.ece?service=print>, accessed 14.03.2012 (٣١)
- Lorentzen & Stemoco (2011). Weekly 33.2011. <http://www.lorstem.com/Global/Weekly%20reports/Report%2033-2011.pdf>, accessed 14.03.2012 (٣٢)
- Fish Info & Services* (2011). Capesize freight rates hit the floor. <http://www.freightinvestorservices.com/inc/docs/upload/FISUpdateFeb11.pdf>, accessed 03.04.2012 (٣٣)
- Index Mundi* (2012). Iron ore Monthly price. <http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=iron-ore&months=60>, accessed 04.04.2012 (٣٤)
- Index Mundi* (2012). Coal, Australian thermal coal monthly price. <http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=coal-australian&months=60>, accessed 04.04.2012 (٣٥)
- Fish Info & Services* (2011). Capesize freight rates hit the floor. <http://www.freightinvestorservices.com/inc/docs/upload/FISUpdateFeb11.pdf>, accessed 03.04.2012 (٣٦)
- .Clarkson (2012). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(2). February 2012 (٣٧)
- Lloyd's List* (2012). Size of Capesize ships set to explode. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article393401.ece>, accessed 03.04.2012 (٣٨)
- Lloyd's List* (2012). Panamax period charters stall. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article391339.ece>, accessed 15.03.2012 (٣٩)
- .Clarkson (2010-2012). *Dry Bulk Trade Outlook*. Various issues (٤٠)

- (٤١) *Lloyd's List* (2012). Weak European coal demand sees Atlantic and Pacific rates diverge. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article392634.ece>, accessed 15.03.2012
- (٤٢) *IHS Fairplay* (2012). Panamax rates keep sliding. http://www.fairplay.co.uk/login.aspx?reason=denied_empty&script_.name=/secure/display.aspx&path_info=/secure/display.aspx&articlename=dn0020120516000001, accessed 30.05.2012
- (٤٣) GLG Research (2007). Supramax market better protected than larger cousins. <https://www.hightable.com/maritime-and-shipping/insight/supramax-market-better-protected-than-larger-cousins-12957>, accessed 05.04.2012
- (٤٤) *Lloyd's List* (2011). Bigger Supramaxes steal market share. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article359304.ece>, accessed 05.04.2012
- (٤٥) .Drewry (2012). *Shipping Insight*. Various issues
- (٤٦) .Clarkson (2011). *Dry Bulk Trade Outlook*. December 2011
- (٤٧) تستند الأرقام إلى تحليل مؤشر New ConTex لسفن الحاويات ومؤشر بورصة البلطيق لناقلات السواثب والأرقام الشهرية لمؤشر بورصة البلطيق لناقلات الصهريج للمنتجات غير النظيفة. الفترة موضوع التقييم: 01.04.2012-28.03.2011.
- (٤٨) بيانات مستمدة من دراسة أجراها مور ستيفن في عام ٢٠١١ استناداً إلى بيانات من ٢٦٠٠ سفينة. http://www.moorestephens.gr/images/OpCost_Seminar.pdf, accessed 09.05.2012
- (٤٩) ترد جميع الافتراضات في ملاحظات الشكل ٦-٥.
- (٥٠) .Stopford M (2006). *Maritime Economics*. Routledge. Oxford. p. 43
- (٥١) .World Bank (2012). Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports? Washington DC
- (٥٢) .World Bank (2007). Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa. Washington DC
- (٥٣) .World Bank (2007). Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa. Washington DC
- (٥٤) United States Department of Transportation (2011). Comparison of U.S. and Foreign-Flag Operating Costs. http://www.marad.dot.gov/documents/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf, accessed 24.04.2012

4

التطورات في مجال الموانئ

زاد إجمالي الحركة في موانئ الحاويات في العالم بنحو ٩,٥ في المائة ليصل إلى ٥٧٢,٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١١ وهو أعلى مستوى بلغه على الإطلاق. وتقل هذه الزيادة عن رصيفتها في عام ٢٠١٠ التي بلغت ١٤,٥ في المائة وتمثلت بدورها انتعاشاً كبيراً من الهبوط الحاد الذي شهدته في عام ٢٠٠٩. وحافظت موانئ الصين الرئيسية على حصتها من إجمالي الحركة في موانئ الحاويات في العالم بنسبة بلغت ٢٤,٢ في المائة.

وأظهر مؤشر الأونكتاد للاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة تواصل التوجه نحو السفن الأكبر حجماً التي يستخدمها عدد أقل من الشركات، فبين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢، انخفض عدد الشركات التي تقدم خدماتها في كل بلد بنسبة ٤,٥ في المائة، بينما زاد الحجم المتوسط لأكثر سفن الحاويات بنسبة ١١,٥ في المائة. وتقدم وصلات خطوط النقل البحري المنتظمة المباشرة خدماته لنسبة ١٧,٧ من أزواج البلدان فقط. أما بالنسبة لأزواج البلدان المتبقية، فيلزم وجود ميناء مسافنة واحد على الأقل.

ويغطي هذا الفصل إجمالي الحركة في موانئ الحاويات والاتصال بخطوط النقل المنتظمة وبعض مشاريع تحسين الموانئ الجاري تنفيذها في البلدان النامية. وهو يُقيّم أيضاً الكيفية التي قد تؤثر بها الاتجاهات الحديثة نحو زيادة سعة السفن في الموانئ.

ألف- إجمالي الحركة في الموانئ

حركة الحاويات في البلدان النامية بنسبة تقديرية قدرها ١٥,٨ في المائة فوصل ٣٧٦,٧ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويمثل هذا النمو تحولاً من الانخفاض الحاد في السنة السابقة الذي كان، إلى حد كبير، رداً مباشراً على تخفيض الأعمال التجارية مخزوناتها في ضوء الشكوك المحيطة بالأزمة الاقتصادية العالمية. وتُقدَّر نسبة نمو إجمالي حركة الحاويات في الاقتصادات النامية في عام ٢٠١١ بنسبة ٦,٨ في المائة، مما يعني العودة إلى مستويات النمو السابقة من سنة إلى أخرى. وتظل حصة الاقتصادات النامية من إجمالي حركة الحاويات في العالم دون تغيير يُذكر بنسبة تقارب ٧٠ في المائة. ومن بين ٧٥ اقتصاداً نامياً وانتقالياً ترد في الجدول ٤-١، شهدت ١٠ اقتصادات منها فقط نمواً سالباً في إجمالي حركة الحاويات في الموانئ في عام ٢٠١٠، مما يشير إلى أن الأزمة الاقتصادية العالمية لم يكن لها تأثيرات مستدامة في موانئ الحاويات. وتقع تسعة بلدان من أهم ١٠ بلدان نامية واقتصادات انتقالية في آسيا. ويوجد في آسيا أيضاً ستة عشر بلداً من أهم ٢٠ بلداً، بينما يقع بلدان منها في أمريكا الوسطى والجنوبية وأثان في أفريقيا. وتدل الغلبة التي تتمتع بها آسيا في إجمالي الحركة في موانئ الحاويات على أهمية هذه المنطقة في إنتاج الصادرات. والبلدان العشرة التي تسجل أعلى نمو هي المغرب (٦,٨ في المائة) والاتحاد الروسي (٦,٣٢ في المائة) والمكسيك (٥,٢٨ في المائة) وبنما (٥,٢٨ في المائة) وأوكرانيا (٧,٢٧ في المائة) وجورجيا (٥,٢٤ في المائة) وبيرو (٤,٢٤ في المائة) والأرجنتين (١,٢٤ في المائة) والبرازيل (٥,٢٣ في المائة) وتركيا (٧,٢٢ في المائة). وتظل الصين البلد الذي يستأثر بأكبر حصة من إجمالي حركة الحاويات، إذ تدرج ثمانية موانئ من موانئها في قائمة أهم ٢٠ ميناء. وحققت الموانئ الصينية، بخلاف هونغ كونغ (الصين)، نمواً إيجابياً بلغ ٤,١٩ في المائة في عام ٢٠١٠ ووصل إلى ٩,١٢٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. وتُظهر أرقام عام ٢٠١١ الأولية انخفاض النمو في إجمالي الحركة في موانئ الحاويات الصينية لقرابة ٣,٧ في المائة ليصل إلى ٤,١٣٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. ومثّلت الموانئ الصينية، باستثناء هونغ كونغ (الصين) ومقاطعة تايوان الصينية، نحو ٨,٢٥ في المائة من إجمالي الحركة في موانئ الحاويات في العالم في عام ٢٠١١، بانخفاض من ٤,٢٧ في المائة في السنة السابقة. ويقترن انخفاض حصة الموانئ الصينية في إجمالي حركة الحاويات في العالم بانخفاض الواردات الصينية من بعض المواد الخام، مثل ركاز الحديد والفحم الحراري^(١). ولإنعاش الصادرات وتحقيق قدر أكبر من التوازن التجاري

يُقاس إجمالي الحركة في الموانئ عادة بالأطنان ونوع البضاعة (على سبيل المثال، بضائع سائلة أو جافة). ومن المألوف أن تُقاس البضائع السائلة بالأطنان أو بالبرميل في بعض الأحيان، في حالة النفط. ويشمل قطاع البضائع الجافة السوائب (الفحم والحبوب وركاز الحديد وما شابه ذلك) والبضائع السائبة المتنوعة (على سبيل المثال، البضائع العامة والأخشاب والحاويات). ويمثّل قطاع السوائب الجافة قرابة ثلثي التجارة البحرية في العالم. ويتعلق نحو ٢٥ في المائة من قطاع البضائع الجافة بوجه خاص بالسوائب الرئيسية الخمسة (الفحم والحبوب وركاز الحديد والفوسفات والبوكسيت/الألمينا) بينما تمثل البضائع الجافة الأخرى نحو ٤٠ في المائة. وتنقل سفن البضائع العامة وسفن الحاويات هذه البضائع الجافة الأخرى (على سبيل المثال، الأخشاب والبضائع الزائدة الحجم). ويتعلق نحو ١٧ في المائة من التجارة البحرية العالمية بتجارة الحاويات على وجه التحديد. ولذلك، تمثل قدرة تجارة الحاويات على مواصلة زيادة حصتها من قطاع البضائع الجافة احتمالاً حقيقياً. وتمثل البضائع التي تُنقل في حاويات منتجات متنوعة تشمل خردة الحديد والمواد الخام والسلع شبه المُصنَّعة والمنتجات المُصنَّعة للجهازه للاستهلاك. وتحظى الحاويات بالإقبال لأنها عملية ومتعددة الاستخدامات ومتوافرة على الدوام ومفهمها ميسور. ويتمتع توحيد تعبئة البضائع ومناولتها بمزايا أخرى مثل سهولة الحركة بين وسائط النقل وتخفيض وقت مناولة البضائع وتكلفتها. ويمكن اتخاذ حصة البضائع المعبأة في الحاويات في تجارة بلد ما من السوائب المتنوعة أيضاً مقياساً لمدى اندماجه في ساحة التجارة الدولية. ولهذا السبب، يولي هذا الفصل اهتماماً خاصاً للتطورات في النقل البحري بالحاويات وموانئ الحاويات.

١- موانئ الحاويات

يُقاس إجمالي الحركة في موانئ الحاويات بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً وهي من الوحدات القليلة التي تتيح مقارنة نشاط الموانئ على الصعيد العالمي. وترد في الجدول ٤-١ أحدث الأرقام المتاحة عن الحركة في موانئ الحاويات في العالم. ويرد في الجدول خمسة وسبعون بلداً نامياً واقتصاداً انتقالياً تتجاوز فيها الحركة السنوية في الموانئ الوطنية ١٠٠.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. (ترد في المرفق الرابع أرقام إجمالي حركة الحاويات في الموانئ لـ ١٢٧ بلداً). وفي عام ٢٠١٠، زاد إجمالي

مع الشركاء التجاريين، أعلنت الصين في عام ٢٠١٢ سلسلة من التخفيضات في الضرائب على الواردات تُطبَّق على بضائع محددة^(٢). وقد يؤدي هذا الإجراء إلى زيادة السلع المُصنَّعة للتصدير، إذا لم تُستهلك هذه السلع محلياً، ومن ثم المساعدة في زيادة إجمالي حركة الحاويات (يرد في الفصل الأول عرض أكثر تفصيلاً للطلب والعرض في التجارة الدولية).

الجدول ٤-١ حركة الحاويات في الموانئ في ٧٥ من البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية ٢٠٠٩، ٢٠١٠، ٢٠١١ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

البلد	٢٠٠٩	٢٠١٠	التقديرات الأولية لعام ٢٠١١ ^١	النسبة المئوية للتغيير ٢٠٠٩-٢٠١٠	النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٠-٢٠١١
الصين	١٠٧ ٩٦٣ ١٨٠	١٢٨ ٩٢٩ ٨٩٥	١٣٨ ٣٩١ ٠٣١	١٩,٤٢	٧,٣٤
سنغافورة	٢٦ ٥٩٢ ٨٠٠	٢٩ ١٧٨ ٥٠٠	٣٠ ٧٢٢ ٤٧٠	٩,٧٢	٥,٢٩
الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة	٢١ ٠٤٠ ٠٩٦	٢٣ ٦٩٩ ٢٤٢	٢٤ ٤٠٤ ٠٠٠	١٢,٦٤	٢,٩٧
جمهورية كوريا	١٥ ٦٩٩ ١٦١	١٨ ٥٣٧ ٨٠١	٢٠ ٨٠٩ ٢١٠	١٨,٠٨	١٢,٢٥
ماليزيا	١٥ ٨٥٩ ٩٣٨	١٨ ٢٤٤ ٦٥٠	١٩ ٨٠٨ ٦٥٨	١٥,٠٤	٨,٥٧
الإمارات العربية المتحدة	١٤ ٤٢٥ ٠٣٩	١٥ ١٧٤ ٠٢٣	١٦ ٧٥٢ ٧٢٤	٥,١٩	١٠,٤٠
الصين مقاطعة تايوان	١١ ٣٥٢ ٠٩٧	١٢ ٥٠١ ١٠٧	١٣ ٤٦٣ ٩١٩	١٠,١٢	٧,٧٠
الهند	٨ ٠١١ ٨١٠	٩ ٧٥٢ ٩٠٨	٩ ٩٥١ ٣١٠	٢١,٧٣	٢,٠٣
إندونيسيا	٧ ٢٤٣ ٥٥٧	٨ ٣٧١ ٠٥٨	٨ ٨٨٤ ٨٨٨	١٥,٥٧	٦,١٤
البرازيل	٦ ٥٧٤ ٦١٧	٨ ١٢١ ٣٢٤	٨ ٥٩٧ ٧٣٣	٢٣,٥٣	٥,٨٧
تايلند	٥ ٨٩٧ ٩٣٥	٦ ٦٤٨ ٥٣٢	٧ ١٧٠ ٥٠٠	١٢,٧٣	٧,٨٥
مصر	٦ ٢٥٠ ٤٤٣	٦ ٧٠٩ ٠٥٣	٦ ٥٥٦ ١٨٩	٧,٣٤	٢,٢٨-
بنما	٤ ٥٩٧ ١١٢	٥ ٩٠٦ ٠٥٦	٦ ٥٣٤ ٢٦٥	٢٨,٤٧	١٠,٦٤
فييت نام	٤ ٩٣٦ ٥٩٨	٥ ٩٨٣ ٥٨٣	٦ ٢٨٢ ٧٦٢	٢١,٢١	٥,٠٠
تركيا	٤ ٥٢١ ٧١٣	٥ ٥٤٧ ٤٤٧	٥ ٩٩٨ ٨٢٠	٢٢,٦٨	٨,١٤
المملكة العربية السعودية	٤ ٤٣٠ ٦٧٦	٥ ٣١٣ ١٤١	٥ ٦٩٤ ٥٣٨	١٩,٩٢	٧,١٨
الفلبين	٤ ٣٠٦ ٩٤١	٤ ٩٤٦ ٨٨٢	٥ ٢٣٠ ٩٠٩	١٤,٨٦	٥,٧٤
سري لانكا	٣ ٤٦٤ ٢٩٧	٤ ٠٠٠ ٠٠٠	٤ ٢٠٠ ٠٠٠	١٥,٤٦	٥,٠٠
عمان	٣ ٧٦٨ ٠٤٥	٣ ٨٩٣ ١٩٨	٤ ٠٨٩ ٧٦٠	٣,٣٢	٥,٠٥
جنوب أفريقيا	٣ ٧٢٦ ٣١٣	٣ ٨٠٦ ٤٢٧	٣ ٩٢٤ ٠٥٩	٢,١٥	٣,٠٩
المكسيك	٢ ٨٧٤ ٢٩٠	٣ ٦٩٣ ٩٤٩	٣ ٨٧٨ ٦٤٦	٢٨,٥٢	٥,٠٠
الاتحاد الروسي	٢ ٣٦٠ ٦٢٥	٣ ١٢٩ ٩٧٣	٣ ٦٩٢ ٧١٩	٣٢,٥٩	١٧,٩٨
شيلي	٢ ٧٩٥ ٩٨٩	٣ ١٧١ ٩٥٠	٣ ٣٨٧ ٣٤٨	١٣,٤٥	٦,٧٩
إيران (جمهورية الإسلامية)	٢ ٢٠٦ ٤٧٦	٢ ٥٩٢ ٥٢٢	٢ ٧٢٢ ١٤٨	١٧,٥٠	٥,٠٠
كولومبيا	٢ ٠٥٦ ٧٤٧	٢ ٤٤٣ ٧٨٦	٢ ٥٦٥ ٩٧٥	١٨,٨٢	٥,٠٠
باكستان	٢ ٠٥٨ ٠٥٦	٢ ١٤٩ ٠٠٠	٢ ٢٥٦ ٤٥٠	٤,٤٢	٥,٠٠
المغرب	١ ٢٢٢ ٠٠٠	٢ ٠٥٨ ٤٣٠	٢ ١٦١ ٣٥٢	٦٨,٤٥	٥,٠٠
الأرجنتين	١ ٦٢٦ ٣٥١	٢ ٠١٨ ٤٢٤	٢ ١١٩ ٣٤٥	٢٤,١١	٥,٠٠
جامايكا	١ ٦٨٩ ٦٧٠	١ ٨٩١ ٧٧٠	١ ٩٨٦ ٣٥٩	١١,٩٦	٥,٠٠
بيرو	١ ٢٣٢ ٨٤٩	١ ٥٣٣ ٨٠٩	١ ٦١٠ ٤٩٩	٢٤,٤١	٥,٠٠
الجمهورية الدومينيكية	١ ٢٦٣ ٤٥٦	١ ٣٨٢ ٦٠١	١ ٤٥١ ٧٣١	٩,٤٣	٥,٠٠
بنغلاديش	١ ١٨٢ ١٢١	١ ٣٥٦ ٠٩٩	١ ٤٢٣ ٩٠٤	١٤,٧٢	٥,٠٠
إكوادور	١ ٠٠٠ ٨٩٥	١ ٢٢١ ٨٤٩	١ ٢٨٢ ٩٤١	٢٢,٠٨	٥,٠٠
فتزويلا (الجمهورية البوليفارية)	١ ٢٣٨ ٧١٧	١ ٢١٦ ٢٠٨	١ ٢٧٧ ٠١٨	١,٨٢-	٥,٠٠
جزر البهاما	١ ٢٩٧ ٠٠٠	١ ١٢٥ ٠٠٠	١ ١٨١ ٢٥٠	١٣,٢٦-	٥,٠٠
كوستاريكا	٨٧٥ ٦٨٧	١ ٠١٣ ٤٨٣	١ ٠٦٤ ١٥٧	١٥,٧٤	٥,٠٠
غواتيمالا	٩٠٦ ٣٢٦	١ ٠١٢ ٣٦٠	١ ٠٦٢ ٩٧٨	١١,٧٠	٥,٠٠
لبنان	٩٩٤ ٦٠١	٩٤٩ ١٥٥	١ ٠٣٤ ٢٤٩	٤,٥٧-	٨,٩٧
الكويت	٨٥٤ ٠٤٤	٨٨٨ ٢٠٦	٩٣٢ ٦١٦	٤,٠٠	٥,٠٠

النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٠-٢٠١١	النسبة المئوية للتغيير ٢٠٠٩-٢٠١٠	التقديرات الأولية لعام ٢٠١١ ^١	٢٠١٠		٢٠٠٩	البلد
			٢٠١٠	٢٠٠٩		
٥,٠٠	١٢,٤٧	٧٣٠ ٨٠٠	٦٩٦ ٠٠٠	٦١٨ ٨١٦		كينيا
٥,٠٠	١٤,٢٠	٧٠٥ ٥٥٠	٦٧١ ٩٥٢	٥٨٨ ٤١٠		أوروغواي
٤,٩٣	٢٧,٦٥	٦٩٢ ٠٦٩	٦٥٩ ٥٤١	٥١٦ ٦٩٨		أوكرانيا
٥,٠٠	٥,٣٠-	٦٨١ ٤٥٥	٦٤٩ ٠٠٥	٦٨٥ ٢٩٩		الجمهورية العربية السورية
٥,٠٠	٨,٤٢	٦٥٠ ٨٦٠	٦١٩ ٨٦٧	٥٧١ ٧٢٠		هندوراس
٥,٠٠	٨,٢٣-	٦٤٩ ٩٥٠	٦١٩ ٠٠٠	٦٧٤ ٥٢٥		الأردن
٥,٠٠	١٠,٢٤-	٦٣٨ ١١٧	٦٠٧ ٧٣٠	٦٧٧ ٠٢٩		كوت دي فوار
٥,٠٠	١٥,٥٠	٦٣٠ ٠٠٠	٦٠٠ ٠٠٠	٥١٩ ٥٠٠		جيبوتي
٥,٠٠	١,٠٦	٦٠١ ٨٧٨	٥٧٣ ٢١٧	٥٦٧ ١٨٣		ترينيداد وتوباغو
٥,٠٠	٤,٠٠	٥٣٩ ٤٠٢	٥١٣ ٧١٦	٤٩٣ ٩٥٨		غانا
٥,٠٠	١١,٣٤	٤٨٩ ٦٩٣	٤٦٦ ٣٧٥	٤١٨ ٨٨٠		تونس
٥,٠٠	١,٨٢	٤٦١ ٠٥٥	٤٣٩ ١٠٠	٤٣١ ٢٣٢		السودان
٥,٠٠	١٥,٢٤	٤٤٨ ١٨٩	٤٢٦ ٨٤٧	٣٧٠ ٤٠١		جمهورية تنزانيا المتحدة
١,١٤-	٩,٣٢	٤٣٩ ٦٩٥	٤٤٤ ٧٧٨	٤٠٦ ٨٦٢		موريشيوس
٥,٠٠	٣,١٥-	٣٨٨ ٩٠١	٣٧٠ ٣٨٢	٣٨٢ ٤٤٥		اليمن
٥,٠٠	٥,٤٨	٣٦٦ ٦٩٣	٣٤٩ ٢٣١	٣٣١ ٠٧٦		السنغال
٥,٠٠	١٥,٦١-	٣٦٣ ٣٠٠	٣٤٦ ٠٠٠	٤١٠ ٠٠٠		قطر
٥,٠٠	٤,٠٠	٣١١ ٩٧٣	٢٩٧ ١١٨	٢٨٥ ٦٩٠		الكويت
٥,٠٠	٣,٦٣	٣٠٤ ٤٥٤	٢٨٩ ٩٥٦	٢٧٩ ٧٩٩		البحرين
٥,٠٠	٤,٠٠	٢٩١ ٥٦٤	٢٧٧ ٦٨٠	٢٦٧ ٠٠٠		بنن
٥,٦٥	٢,٤٦	٢٨٣ ٨٣٩	٢٦٨ ٦٤٩	٢٦٢ ٢٠٩		بابوا غينيا الجديدة
٥,٠٠	٧,١١	٢٧٨ ٩١٠	٢٦٥ ٦٢٨	٢٤٧ ٩٨٦		الجزائر
٥,٠٠	٤,٠٠	٢٦٢ ٤٠٨	٢٤٩ ٩١٢	٢٤٠ ٣٠٠		الكامبيون
٨,٠٧	١٩,٥٧-	٢٤٦ ٧٧٣	٢٢٨ ٣٤٦	٢٨٣ ٩١٠		كوبا
٥,٠٠	٢٤,٥٠	٢٣٧ ٤٢١	٢٢٦ ١١٥	١٨١ ٦١٣		جورجيا
٥,٠٠	٨,٠١	٢٣٥ ٤١٦	٢٢٤ ٢٠٦	٢٠٧ ٥٧٧		كمبوديا
٥,٠٠	٤,٠٠	٢٣٤ ٤٥٣	٢٢٣ ٢٨٩	٢١٤ ٧٠١		موزامبيق
٥,٠٠	١٦,٦٣	١٩٢ ٣٧٥	١٨٣ ٢١٤	١٥٧ ٠٩٦		غوام
٥,٠٠	٤,٠٠	١٧٤ ٩٣٨	١٦٦ ٦٠٨	١٦٠ ٢٠٠		ميانمار
٥,٠٠	٤,٠٠	١٦٩ ٩١١	١٦١ ٨٢٠	١٥٥ ٥٩٦		ليبيا
٥,٠٠	١٥,٣٦	١٥٣ ٠٦٣	١٤٥ ٧٧٤	١٢٦ ٣٦٩		السلفادور
٥,٠٠	٦,٦٦	١٤٨ ١٤٨	١٤١ ٠٩٣	١٣٢ ٢٧٨		مدغشقر
٥,٠٠	٤,٨٢	١٤٣ ٩٠٠	١٣٧ ٠٤٨	١٣٠ ٧٤٠		كرواتيا
٥,٠٠	٤,٠٠	١٤٢ ٧٨٨	١٣٥ ٩٨٨	١٣٠ ٧٥٨		غابون
٥,٠٠	٤,٠٠	١٣٦ ٥٠٠	١٣٠ ٠٠٠	١٢٥ ٠٠٠		أروبا
٥٨,٠٢-	٣,٥٢-	١٠٧ ٦٠٦	٢٥٦ ٣١٩	٢٦٥ ٦٦٣		ناميبيا
٦,٦٨	١٥,٥٦	٣٩٨ ٠٩٣ ٤٧٨	٣٧٣ ١٧٤ ٩٠٥	٣٢٢ ٩١٦ ٧٨٩		المجموع الفرعي
٢٠,٨٦	٥١,٨٥	٤ ٢٤٧ ٤٤٤	٣ ٥١٤ ٤٥١	٢ ٣١٤ ٤٥٨		حركة أخرى مُبلغ عنها ^(ب)
٦,٨١	١٥,٨٢	٤٠٢ ٣٤٠ ٩٢٣	٣٧٦ ٦٨٩ ٣٥٦	٣٢٥ ٢٣١ ٢٤٧		مجموع الحركة المبلغ عنها
٥,٩٤	١٤,٤٩	٥٧٢ ٨٣٤ ٤٢١	٥٤٠ ٦٩٣ ١١٩	٤٧٢ ٢٧٣ ٦٦١		المجموع العالمي

المصدر: أمانة الأونكتاد، مستمدة من المعلومات الواردة في *Containerisation International Online* (May 2012)، ومن منشورات مختلفة صادرة عن *Dynamar B.V. publications*، ومن معلومات حصلت عليها أمانة الأونكتاد مباشرة من سلطات المحطات اللامتهاتية الموانئ.

(أ) في هذه القائمة، تشمل سنغافورة ميناء Jurong.

(ب) يشير مصطلح حركة أخرى مبلغ عنها إلى البلدان المُبلغ عنها ما يُقل عن ١٠٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً في السنة.

ملاحظة: كثير من الأرقام تقديرية، خاصة لعام ٢٠١١ (ترد هذه الأرقام بالأحرف المائلة). وتميل الموانئ إلى عدم الكشف عن أرقام إجمالي الحركة المينائية إلا بعد مضي وقت طويل على نهاية السنة التقويمية. وقد تُخفي مجاميع البلدان عدم إدراج الموانئ الصغيرة فيها؛ ولذلك، فقد تكون الأرقام أعلى في بعض الحالات من الأرقام المقدمة.

شنغهاي بمركز الصدارة ووسعت الشقة بينها وبين الموقع الثاني، سنغافورة، منتقلة من ٦٠٠.٠٠٠ إلى ١,٧ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويعزى دخول ميناء داليان إلى قائمة أهم ٢٠ ميناء إلى نمو إجمالي حركة الحاويات فيه بنسبة ٢٢ في المائة وهي أعلى نسبة بين أهم ٢٠ ميناء. وتبادل ميناء أنتويرب وهامبورغ موقعيهما فتقدم ثانيهما على الآخر إثر زيادة بلغت ١٤,٢ في المائة مقابل نمو قدره ٢,٣ في المائة سجلها ميناء هامبورغ. وهبط ميناء لونغ بيتش درجتين من المركز الثامن عشر إلى المركز العشرين بسبب تقلص إجمالي حركة الحاويات فيه بنسبة ٣,٢ في المائة، وهو الميناء الوحيد من بين أهم ٢٠ ميناء الذي سجل نمواً سلبياً. وصعد ميناء كزيامين درجة واحدة من المرتبة التاسعة عشرة إلى الموقع الثامن عشر بنسبة نمو بلغت ١١ في المائة. وتمثل ملامح الصورة العامة في بقاء أغلب الطلب والنمو في موانئ الحاويات راسخاً في آسيا وهو أمر يشير إلى زيادة التجارة الأقاليمية في آسيا وإلى أهمية هذه المنطقة كمركز للتجارة الدولية.

ترد في الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ من موانئ الحاويات للفترة ٢٠٠٩-٢٠١١. واستأثر أهم ٢٠ ميناء للحاويات بزهاء ٥٢ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في العالم في عام ٢٠١١. وسجلت هذه الموانئ مجتمعة زيادة قدرها ٧,٨ في المائة في إجمالي حركة الحاويات في عام ٢٠١١، بانخفاض من الزيادة المسجلة في عام ٢٠١٠ وقدرها ١٥,٢ في المائة. وتضم القائمة ١٥ ميناء من الاقتصادات النامية، تقع جميعها في آسيا، بينما تنتمي الموانئ الخمسة المتبقية إلى بلدان متقدمة، منها ثلاثة موانئ في أوروبا وميناءين في أمريكا الشمالية. وفي عام ٢٠١١، احتفظ ١٥ ميناءً برتبته نفسها في السنة السابقة واستبقى أهم ١٣ ميناء نفس المواقع على وجه التقريب. وخرج ميناء واحد في أمريكا الشمالية (ميناء نيويورك ونيو جيرسي) من قائمة أمريكا الشمالية (ميناء نيويورك ونيو جيرسي) من قائمة أهم ٢٠ ميناء وحل محله ميناء آسيوي (داليان). واحتفظت شنغهاي بمركز الصدارة ووسعت الشقة بينها وبين الموقع الثاني أهم ٢٠ ميناء وحل محله ميناء آسيوي (داليان). واحتفظت

الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ ميناء للحاويات وإجمالي الحركة فيها لأعوام ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ و ٢٠١١ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغيير)

اسم الميناء	الأرقام الأولية		النسبة المئوية للتغيير ٢٠٠٩-٢٠١٠	النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٠-٢٠١١
	٢٠٠٩	٢٠١٠		
شنغهاي	٢٥ ٠٠٢ ٠٠٠	٢٩ ٠٦٩ ٠٠٠	٣١ ٧٠٠ ٠٠٠	١٦,٢٧
سنغافورة	٢٥ ٨٦٦ ٤٠٠	٢٨ ٤٣١ ١٠٠	٢٩ ٩٣٧ ٧٠٠	٩,٩٢
هونغ كونغ	٢١ ٠٤٠ ٠٩٦	٢٣ ٦٩٩ ٢٤٢	٢٤ ٤٠٤ ٠٠٠	١٢,٦٤
شيتهين	١٨ ٢٥٠ ١٠٠	٢٢ ٥٠٩ ٧٠٠	٢٢ ٥٦٩ ٨٠٠	٢٣,٣٤
بوسان	١١ ٩٥٤ ٨٦١	١٤ ١٩٤ ٣٣٤	١٦ ١٨٤ ٧٠٦	١٨,٧٣
نينغبو	١٠ ٥٠٢ ٨٠٠	١٣ ١٤٤ ٠٠٠	١٤ ٦٨٦ ٢٠٠	٢٥,١٥
غوانغزو	١١ ١٩٠ ٠٠٠	١٢ ٥٥٠ ٠٠٠	١٤ ٤٠٠ ٠٠٠	١٢,١٥
كينغداو	١٠ ٢٦٠ ٠٠٠	١٢ ٠١٢ ٠٠٠	١٣ ٠٢٠ ٠٠٠	١٧,٠٨
دي	١١ ١٢٤ ٠٨٢	١١ ٦٠٠ ٠٠٠	١٣ ٠٠٠ ٠٠٠	٤,٢٨
روتterdam	٩ ٧٤٣ ٢٩٠	١١ ١٤٥ ٨٠٤	١١ ٩٠٠ ٠٠٠	١٤,٣٩
تيانجين	٨ ٧٠٠ ٠٠٠	١٠ ٠٨٠ ٠٠٠	١١ ٥٠٠ ٠٠٠	١٥,٨٦
كاوهسيونغ	٨ ٥٨١ ٢٧٣	٩ ١٨١ ٢١١	٩ ٦٣٦ ٢٨٩	٦,٩٩
بورت كلانغ	٧ ٣٠٩ ٧٧٩	٨ ٨٧١ ٧٤٥	٩ ٣٧٧ ٤٣٤	٢١,٣٧
هامبورغ	٧ ٠٠٧ ٧٠٤	٧ ٩٠٠ ٠٠٠	٩ ٠٢١ ٨٠٠	١٢,٧٣
انتويرب	٧ ٣٠٩ ٦٣٩	٨ ٤٦٨ ٤٧٥	٨ ٦٦٤ ٢٤٣	١٥,٨٥
لوس أنجلس	٦ ٧٤٨ ٩٩٤	٧ ٨٣١ ٩٠٢	٧ ٩٤٠ ٥١١	١٦,٠٥
تاجونغ بيليباس	٦ ٠١٦ ٤٥٢	٦ ٥٣٠ ٠٠٠	٧ ٥٠٠ ٠٠٠	٨,٥٤

اسم الميناء	الأرقام الأولية		النسبة المئوية للتغيير	
	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠١٠-٢٠١١	٢٠٠٩-٢٠١٠
كزيمين	٥ ٨٢٠ ٠٠٠	٤ ٦٨٠ ٣٥٥	١١,٠١	٢٤,٣٥
داليان	٥ ٢٤٢ ٠٠٠	٤ ٥٥٢ ٠٠٠	٢٢,٠٩	١٥,١٦
لونغ بيتش	٦ ٢٦٣ ٣٩٩	٥ ٠٦٧ ٥٩٧	٣,٢٣-	٢٣,٦٠
مجموع أهم ٢٠ ميناء	٢٥٤ ٥٤٣ ٩١٢	٢٢٠ ٩٠٧ ٤٢٢	٧,٧٩	١٥,٢٣

المصدر: أمانة الأونكتاد و (Containerisation International Online (May 2011). ملاحظة: في هذا الجدول، لا تتضمن سنغافورة ميناء جورونغ.

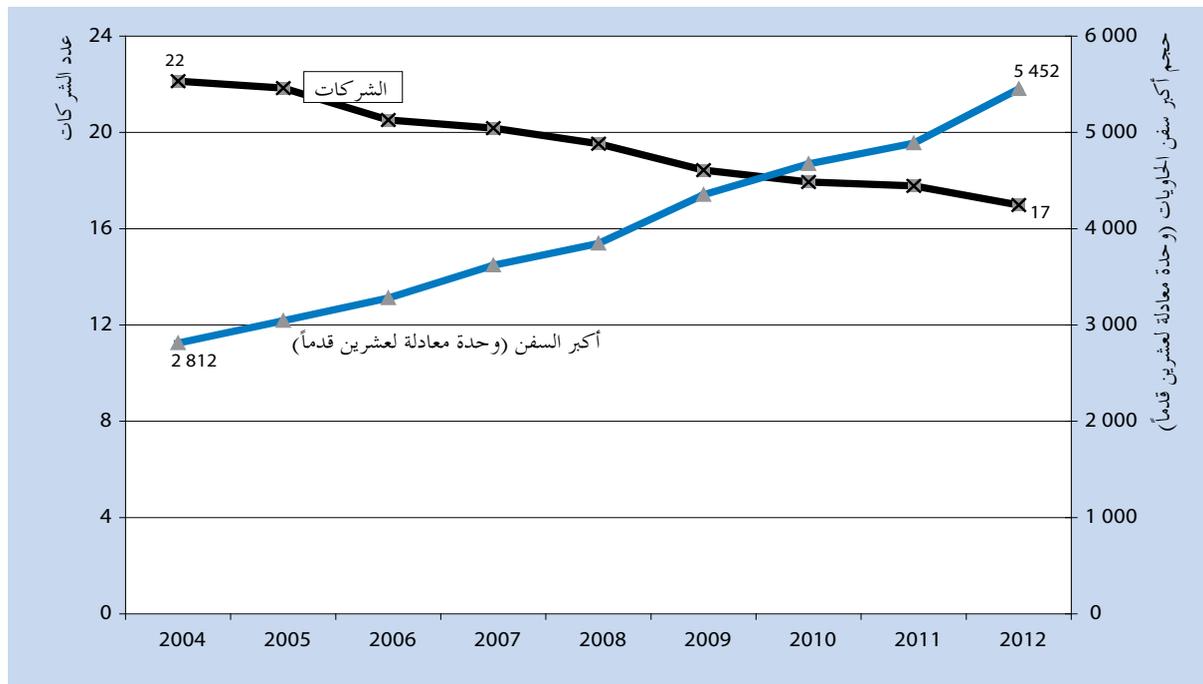
٢- الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة

مكونات الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة

من ٢٢ إلى ١٧ شركة، أي بانخفاض بنسبة ٢٣ في المائة. وأثناء الفترة نفسها، تواصل ازدياد حجم أكبر السفن المستخدمة، فارتفع من حجم أقصى للسفينة قدره ٢ ٨١٢ وحدة معادلة لعشرين قدماً في المتوسط في عام ٢٠٠٤ إلى ٥ ٤٥٢ وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٢، بزيادة بلغت ٩٤ في المائة (انظر الشكل ٤-١). وبما أن حجم السفن زاد بوتيرة أسرع من حجم البضائع المتاحة، فقد ضاق الحيز المتاح لشركات خطوط النقل البحري المنتظمة في كل سوق ومن ثم أخذ متوسط عدد الشركات يتناقص.

في مجال استخدام شركات خطوط النقل البحري المنتظمة سفن الحاويات، تواصلت في عام ٢٠١٢ الاتجاهات الملاحظة في السنوات السابقة والمتمثلة في ازدياد أحجام السفن وسعتها وانخفاض مستوى المنافسة، فخلال الفترة من منتصف عام ٢٠٠٤ إلى أيار/مايو ٢٠١٢، انخفض عدد الشركات التي تستخدم سفن الحاويات من موانئ البلدان الساحلية وإليها

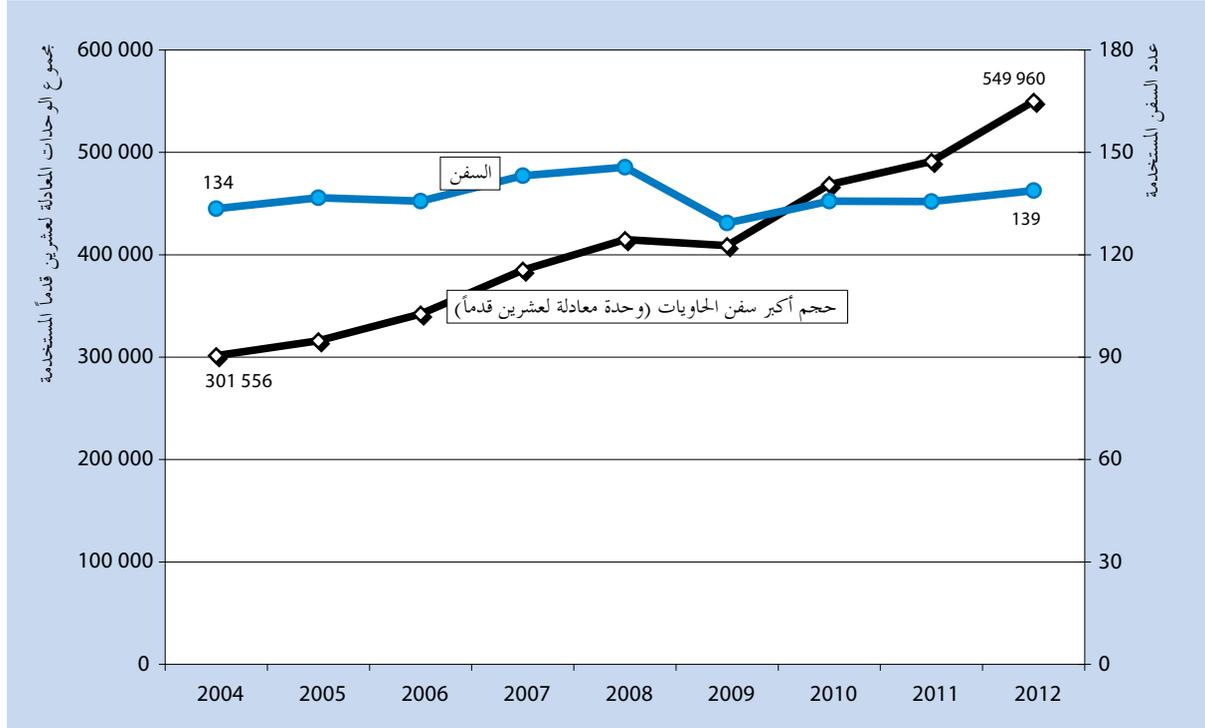
الشكل ٤-١ الاتجاهات في استخدام أسطول سفن الحاويات: عدد الشركات وحجم أكبر السفن المستخدمة (المتوسطات لكل بلد، تقديرات منتصف السنوات)



المصدر: حسابات أجرتها أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyd List Intelligence.

وَيُبيِّن الشكل ٤-٢ جانباً آخر من جوانب هذا الاتجاه. عدد السفن مستقراً على وجه التقريب. وباستخدام سفن أكبر، فقد زاد متوسط السعة الحمليّة الكلية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً بنسبة ٨٢ في المائة بين عامي ٢٠٠٤ و ٢٠١٢ بينما ظلّ دون حاجة إلى زيادة عدد السفن. يمكن نقل التجارة البحرية المعبأة في حاويات الآخذة في الازدياد

الشكل ٤-٢ الاتجاهات في استخدام أسطول سفن الحاويات: عدد السفن وسعتها الكلية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً (المتوسطات لكل بلد، تقديرات منتصف السنوات)



المصدر: حسابات أجرتها أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyd List Intelligence.

وصلات البلدان النامية

قدماً. ويتجلى موقع بنما كميناء رئيسي في أمريكا اللاتينية في العدد الكبير من السفن المستخدمة في الطرق من بنما إلى الصين (١٤٧ سفينة حاويات) وإلى الولايات المتحدة (١٨٢ سفينة) وإلى كولومبيا (١٢٧ سفينة).

وفي أفريقيا، تساهم مواقع مصر والمغرب وجنوب أفريقيا الجغرافية في ملتقى شبكات النقل البحري العالمية في أن تحظى هذه البلدان بأعلى درجة اتصال في هذه القارة. ويفوق عدد الشركات التي تقدم خدماتها بين جنوب أفريقيا وسنغافورة (١٥ شركة) والصين (١٤ شركة) وماليزيا (١٣ شركة) عدد الشركات التي تقدم خدماتها للوصلات الأفريقية الداخلية. فعلى سبيل المثال، تربط ثماني شركات فقط جنوب أفريقيا وبنن ونيجيريا.

لا تزال الصين أحسن البلدان اتصالاً على الصعيد العالمي، ففي أيار/مايو ٢٠١٢، بلغ عدد سفن الحاويات المستخدمة في خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة من موانئ الصين وإليها ١٧٦٥ سفينة وصل مجموع سعتها الحمليّة إلى ٨,٩٦ ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً. وشغلت ٧٥ شركة سفنها على هذه الخطوط وبلغت سعة أكبر سفينة ١٥٥٥٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً^(٣).

وبنما هي أحسن البلدان اتصالاً في أمريكا اللاتينية، إذ بلغ عدد الشركات فيها ٢٣ شركة تستخدم ٣٤٢ سفينة يبلغ مجموع سعتها الحمليّة ١,٢٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً، تليها البرازيل بمقدار ٩٣٧٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين

باء- التطورات الحديثة في الموانئ

تواصل التطورات في الموانئ في سائر أنحاء العالم بوتائر متفاوتة بدافع الاحتياجات الوطنية للاستيراد والتصدير واغتنام الفرص للاستثمار بحصة من التجارة البحرية المتنامية عبر الاستفادة من فرص المسافنة. ويرد في الأقسام التالية استعراض موجز لبعض من هذه التطورات مرتبة ترتيباً أبجدياً. والقائمة ليست شاملة والغرض المراد من الموانئ المذكورة إتاحة منظور إقليمي وإظهار التنوع في التطورات وبيان أنواعها. وتتواصل التطورات الأخرى المذكورة في إصدارات سابقة من استعراض النقل البحري حسب وتيرتها الخاصة. ولكل ميناء أو حكومة على وجه التقريب خطة تنمية أو تحسينات في البنية التحتية جاري تنفيذها.

وفي الكاميرون، يتواصل العمل في تطوير مجمع ميناء كربي الذي سيشيخ التكامل دون الإقليمي عبر ممر كربي - بانغي (جمهورية أفريقيا الوسطى) - كاسانغاني (جمهورية الكونغو الديمقراطية) للنقل والتنمية^(٥). وسيعالج الميناء الذي يجري تشييده ليكون نقطة تصدير رئيسية للنفط المنقول من تشاد عبر خط الأنابيب أيضاً البضائع المعبأة في حاويات والبضائع الموجهة لقطاع التعدين في الكاميرون، مثل البوكسيت والحديد والنيكل والكوبالت.

وفي الصين، تستمر التطورات بوتيرة حثيثة في ما يبدو، فميناء كزايمن يعتزم استثمار ١٤ بليون يوان صيني (٢,٢ بليون دولار) في تحديث مرافقه خلال السنوات القليلة المقبلة. ويضاف هذا المبلغ إلى ٧٠٥ ملايين دولار أنفقت على افتتاح محطة الحاويات النهائية الجديدة - Xiamen Ocean Gate Container Terminal - في عام ٢٠١١^(٦). وبالنسبة لميناء نينغبو - زهوشان، أعلنت خطط لتشييد رصيفين لركاز الحديد تبلغ طاقتهم ٣٠٠.٠٠٠-٤٠٠.٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة ورصيف واحد لحمولة ساكنة قدرها ١٠٠.٠٠٠ طن ورصيفين لحمولة ساكنة تبلغ ٥٠.٠٠٠ طن. وسيزود المشروع الذي تُقدّر تكلفته بمبلغ ٤,٩١ بلايين يوان صيني (٧٧٤ مليون دولار) الميناء بطاقة معالجة يصل مجموعها إلى ٥٢ مليون طن من ركاز الحديد في السنة^(٧). وهذا يعني أن عمليات الانخفاض في واردات الحديد التي شهدتها الموانئ الصينية في الآونة الأخيرة لن تتواصل في الأجل الطويل، حسب التوقعات.

وفي جنوب شرق آسيا، تتعامل الموانئ في سري لانكا مع سفن حاويات أكبر من تلك التي تتعامل معها موانئ الهند. ويفوق مجموع السعة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً المستخدمة من سري لانكا وإليها (١,١٤ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً) نظيرتها المستخدمة من موانئ الهند وإليها (١,٠٦ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً). وسنغافورة وماليزيا أفضل بلدين اتصالاً في جنوب شرق آسيا، إذ تبلغ السعة المستخدمة من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً ٥,٢٨ ملايين و ٤,٢١ ملايين وحدة، على التوالي.

ويعقد مقارنة بين مختلف المناطق، تستأثر آسيا بأكثر شبكة من خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة، فهي تُستخدم ٧٩٤ سفينة من سفن الحاويات في خدمات منتظمة بين الصين وجمهورية كوريا و ٧١٨ سفينة بين الصين وسنغافورة و ٦٠٠ سفينة بين الصين وماليزيا. وبالمقارنة، تُستخدم ٤٤٠ سفينة فقط بين الصين والولايات المتحدة و ١١١ سفينة بين الولايات المتحدة وألمانيا.

سمات الشبكة العالمية

يتبين من تحليل الشبكة العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة أن وصلات النقل البحري المنتظمة المباشرة تقدم خدماتها لنسبة ١٧,٧ في المائة فقط من أزواج البلدان^(٨). أما بالنسبة لأزواج البلدان المتبقية، فيلزم إجراء عملية مسافنة واحدة على الأقل.

ومما يثير الاهتمام، من الناحية النظرية على الأقل (سيكون على شركات النقل البحري والموانئ التي قد تكون متنافسة أن تتعاون) أنه يمكن ربط ٦٢,٢ في المائة من أزواج البلدان مع إجراء عملية مسافنة واحدة (على سبيل المثال، الصين إلى سورينام عبر جامايكا). وثمة حاجة إلى مسافنة ثانية في حالة ١٩,٩ في المائة من أزواج البلدان، فمثلاً، يمكن نقل حاوية من كمبوديا إلى ناميبيا عبر سنغافورة وجنوب أفريقيا. ويلزم إجراء عملية مسافنة ثالثة في ٠,٢ في المائة فقط من أزواج البلدان؛ فعلى سبيل المثال، ينطبق ذلك على التجارة المعبأة في حاويات بين توفالو وجمهورية الكونغو الديمقراطية عبر نيوزيلندا وبلجيكا وجمهورية الكونغو. ويصعب تصور عقد صفقة من التجارة المعبأة في حاويات بين هذين البلدين، غير أن الشبكة العالمية من خطوط النقل البحري المنتظمة وموانئ المسافنة قد تجعل ذلك ممكناً.

والتخفيض بعد ذلك التاريخ إلى ٥٠ في المائة حتى عام ٢٠١٨، وذلك بغية اجتذاب أعمال جديدة. وإضافة إلى ذلك لا تُطبَّق الرسوم الواجبة السداد إلا على أول ١٤٥ ٠٠٠ طن. ويعني ذلك على سبيل المثال، أن سفينة *M/V Emma Maresk* من نوع E-class تابعة لشركة Maersk تبلغ حمولتها الطننية الإجمالية ١٧٠ ٧٤٩ (١٥ ٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً)، ستدفع فقط ١٤ ٠٠٠ يورو في كل مرة تتردد فيها على الميناء عوضاً عن ٤٦ ٤٠٠ يورو^(١٠). ويتوقع أن تعتمد موانئ أخرى أيضاً إستراتيجيات تسعير مماثلة لإنعاش الطلب.

وفي الهند، فرغت ولاية غوجارات من وضع خطط لإنشاء موانئ جديدة في داهيج و نارغول وفانسي بورسي وكوتشهيغار ستنفذ بعقد شراكة بين القطاعين العام والخاص. وأرجئت خطط لإنشاء موانئ في دهوليرا وكامبهات بسبب مشروع كالباسار الذي يستهدف تشييد سد في خليج كامبهات لإنشاء خزان ضخم لمياه الشرب. وتدل هذه التطورات المينائية على أن حكومة الهند ملتزمة بتحسين بنيتها التحتية للنقل. غير أن المهمة ضخمة ولم يبدأ التشييد إلا في ٨٢ مشروعاً من المشاريع المينائية التي حددتها الحكومة في السنوات الخمسة السابقة والتي يُقدَّر عددها بنحو ٢٧٦ مشروعاً. ولم يكتمل الانجاز إلا في ٢٥ مشروعاً فحسب^(١١).

وفي إندونيسيا، أذنت الحكومة للهيئة الحكومية لإدارة الموانئ وتشغيلها *Perlindo II* بالشروع في تشييد ميناء كاليبوارو. وستشهد المرحلة الأولى من تشييد الميناء الجديد إتاحة طاقة لمعالجة الحاويات تبلغ ١,٥ تبلغ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في مطلع عام ٢٠١٤ ثم تشييد محطتين مئائيتين إضافيتين لتصبح طاقة الميناء الكلية ٤ ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً^(١٢). ولهذا التطور أهمية بالنسبة لهذا البلد الذي ينمو فيه الناتج المحلي الإجمالي بمعدل متوسط قدره ٦ في المائة منذ عام ٢٠٠٨ ويزداد فيه دخل الفرد البالغ ٣ ٠٠٠ دولار^(١٣).

وفي جمهورية كوريا الديمقراطية، أُعلنت خطط لتطوير ميناء راسون في الجزء الشمالي الشرقي من البلاد. ويحيط الغموض بتفاصيل الخطط ولكنها تشير إلى تجديد ثلاثة مستويات من الميناء وتشييد مطار ومحطة للكهرباء وإقامة خط للسكك الحديدية عابر للحدود يبلغ طوله ٣٤ ميلاً يربط الميناء بمدينة تومين الصينية الواقعة في الشمال الشرقي^(١٤).

وفي كوستاريكا، وافقت الحكومة على اتفاق امتياز لمدة ٣٣ سنة مع *APM Terminals* لتشييد الميناء الكاريبي في *Moin* وتشغيله. ويتوقع أن يكتمل تشييد الميناء الذي يبعد ١٠ ساعات بزم من الإبحار من قناة بنما بنهاية عام ٢٠١٦ بتكلفة قدرها ٩٩٢ مليون دولار. وعند اكتمال الميناء، سيكون عمق رصيف الرسو على الجانبين فيه ١٦ متراً وسيتمكن من تقديم الخدمات لسفن الحاويات الحالية ذات السعة القصوى^(١٥). وسيتمكن الميناء من اجتذاب عملاء جدد باستيعاب جزء من الحركة العابرة لقناة بنما.

وفي فرنسا وحَّدت موانئ لوهافر وروان وباريس المطلة على نهر السين قواها وشكلت هيئة جديدة أطلق عليه اسم *HAROPA*. ويهدف الكيان الجديد إلى استعادة القسط الذي فقدته من التجارة الذي جاء رداً على إصلاحات في الموانئ عمّت القطر بأكمله. ويتيح هذا المفهوم التآزر في التسعير والتسويق. وقد تعتمد موانئ أخرى تقع في مناطق أخرى هذا المفهوم إذا حالفه النجاح.

وفي جورجيا، أدى تحويل عمليات ميناء بوتي الواقع على البحر الأسود من هيئة رأس الخيمة للاستثمار، وهي صندوق سيادي للثروة تابع للإمارات العربية المتحدة، إلى شركة *APMT* إلى تسريح ٣٨٦ عاملاً، أي قرابة ربع قوته العاملة. وحصلت هيئة رأس الخيمة للاستثمار على حق تسيير الميناء في عام ٢٠٠٨، ولكن الشركة فشلت في تنشيط التجارة المحلية عبر الميناء^(١٦). ويوضّح هذا المثال أهمية حركة الواردات/الصادرات في نجاح الميناء.

وفي ألمانيا، شرع ميناء *Wilhelmshaven* في مزاولة أعماله بصورة جزئية في عام ٢٠١٢. وواجه الميناء تحديات تشغيلية شتى شملت تقديم خدمات القطر وتحدياً بالبنية التحتية تمثلت في حدوث تصدعات في الرصيف وضعف أساسات خط السكك الحديدية. وبوسع هذا الميناء الذي يبلغ عمقه ١٨ متراً تقديم خدماته لأكبر سفن الحاويات في العالم، مثل سفن شركة *Maersk* من نوع *Triple E-class*. وتفيد التقارير بأن إدارة الميناء تقدم لجميع السفن تخفيضاً قدره ٧٠ في المائة من تعريفاتها المألوفة البالغة ٠,٣٢ يورو للطن حتى كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣ وذلك بغية اجتذاب أعمال تجارية إضافية. ويقال هذا

من فرص العمل^(١٨). وتشير التقديرات إلى أن طاقة ميناء ليكي النهائية الذي يتألف من محطات نهائية للسوائل والسوائل الجافة تبلغ ٢,٥ ملايين وحدة معادلة لعشرين قداماً. وسيستفيد ميناء لاغوس أيضاً من مشروع إعادة التطوير البالغة تكلفته ١٢٤,٤ مليون دولار الذي يُنفذ في المنطقة المسماة Bull Nose من ميناء لاغوس. وتشمل الأعمال تشييد وتشغيل مرفق للنفط والغاز في إطار عقد امتياز لمدة ٢٠ عاماً^(١٩).

وفي جنوب أفريقيا، أعلنت Transnet Port Terminals عن خطط لإنفاق ٣٣ بليون راند (٤,٢ بلايين دولار) خلال سبع سنوات على النفقات الرأسمالية تشجيعاً للنمو الاقتصادي ولتحسين الكفاءة. وتشمل المناطق المحددة للاستثمار تطوير ميناء الحاويات في ديربان ونغكورا ومرافق ركاز الحديد السائب في سلدانها وإنشاء طاقة إضافية لمعالجة المانغنيز بنقل البضائع من بورت إليزابيث إلى مرفق جديد لمعالجة المانغنيز مزود برصيفين في ميناء نغكورا. وسيستقبل ميناء Richards Bay أيضاً معدات متحركة ومعدات للرصيف وجسور قبان وسيُعاد تشكيل الميناء هندسياً لإنشاء طاقة إضافية للمنتجات السائبة^(٢٠). وافتُتح ميناء نغكورا، الواقع على مقربة من ميناء إليزابيث، رسمياً في عام ٢٠١٢ بعد أعمال تشييد دامت ١٢ سنة. وسيشمل المرفق البالغة تكلفته ١٠ بلايين راند (١,٣ بلايين دولار) عند اكتماله أربعة أرصفة للحاويات ومرفقاً للغاز الطبيعي المسيل ورصيفاً للسوائل والسوائل المتنوعة. وظل الميناء مفتوحاً جزئياً منذ عام ٢٠٠٩ وهو يعالج نحو ٠,٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قداماً في الوقت الحالي^(٢١). وتساعد هذه التطورات مجتمعة في إبراز جنوب أفريقيا كإحدى الاقتصادات الناشئة في العالم، على النحو الذي ورد ذكره في عدة مقالات صحفية تحت المختصر BRICS (البرازيل والاتحاد الروسي والهند والصين وجنوب أفريقيا).

وفي أوكرانيا، وافقت الحكومة على إنشاء ميناء جديد في بحيرة دونوزلاف في منطقة القرم. ويقع الموقع في منطقة خالية من الجليد طوال العام يبلغ عمقها الطبيعي ٢٥ متراً ومتصلة بالبحر الأسود مباشرة. وستركز المرافق الجديدة على توفير خدمات العبّارات والبضائع العامة والحاويات. وأبرم الاتفاق الذي قيل أن قيمته تبلغ ١,٢ بليون دولار بين حكومة أوكرانيا وشركة الصين الوطنية التقنية للاستيراد والتصدير^(٢٢). وسيتم إنشاء منفذاً مباشراً للتجارة بين أوكرانيا وآسيا.

ويشمل الاتفاق عقد امتياز لمدة ٤٥-٥٠ عاماً واستثماراً قدره ٣ بلايين دولار تتكفل به الصين^(٢٣). وستصبح المنطقة المحيطة برانسون منطقة اقتصادية خاصة. وفي مناطق أخرى من البلاد، تُعدّ خطط مشاهة لتنمية جزر ويهوا الواقعة في الشمال الغربي وعبر نهر يالو من مدينة داندونغ الصينية. وتتيح زيادة التجارة بين جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية وجزرائها فرصاً أكبر ووصلات تغذي الاقتصاد الوطني، مما قد يساعد في زيادة الناتج المحلي الإجمالي ورفع مستويات المعيشة في هذا البلد.

وفي ليبيريا، تُشارف مفاوضات تُجرى مع شركة تجريف هولندية على الانتهاء ستمكن من استخدام اتفاق الامتياز السابق المبرم بين الحكومة وشركة APMT استخداماً أفضل لتطوير ميناء مونروفيا. وفي عام ٢٠١٠، وقّعت شركة APMT اتفاق امتياز لمدة ٢٥ عاماً لتشغيل الميناء واستثمار ١٢٥ مليون دولار في إعادة بناء الرصيف الفرعي الذي تعرض لأضرار وتحسين وتوسيع بنية الميناء التحتية^(٢٤). وسيساعد ذلك في تحسين وصول المستوردين والمصدرين إلى الأسواق وقد يؤدي إلى تخفيض تكاليف الشحن.

وفي المغرب، يواصل ميناء الحاويات Tanger Med II الذي أصبح جاهزاً للتشغيل منذ وقت قريب توسيع طاقته لمعالجة الحاويات بإنشاء محطة نهائية ثالثة وأخرى رابعة من المقرر أن يتم تشغيلهما في ٢٠١٦/٢٠١٥. وسترفع المحطتان النهائيتان الجديدتان طاقة الميناء إلى ٥ ملايين وحدة معادلة لعشرين قداماً في السنة. وفي عام ٢٠١٢، افتتحت شركة رينو مصنعاً جديداً لتجميع السيارات يتوقع أن يُنشئ الحركة. ويمثل ذلك فرصة طيبة للميناء الذي شهد إضراباً للعاملين في عام ٢٠١١ بشأن أجور متعهدي الشحن والتفريغ وواجه ظروفًا ساهمت آنذاك في تخفيض أحجام البضائع في الميناء في أواخر عام ٢٠١١ ومطلع عام ٢٠١٢. وتُظهر المقارنة من سنة إلى سنة أن إجمالي حركة الحاويات في الفصل الأول من عام ٢٠١٢ كان أقل من عام ٢٠١١ بنسبة ٣٠ في المائة^(٢٥).

وفي نيجيريا، أعلنت هيئة الموانئ النيجيرية عن خطط لإنشاء ميناءين جديدين للمياه العميقة في ليكي، الواقعة في ولاية لاغوس، وفي إيباكا قرب مدينة أويو، في ولاية أكوا أبوم. ويُتوقع أن يخلق مشروع إنشاء ميناء إيباكا عدة آلاف

مطولة، إذ تركز مجموعات المصالح المختلفة (العاملون والسكان المقيمون ومجموعات المستخدمين وأرباب الأعمال وأمثالهم) على إبداء مخاوفهم والتعبير عن احتياجاتهم. وتتعارض هذه القضايا المتعلقة بالمستخدمين في الجانب البري تعارضاً كبيراً مع قضايا المستخدمين على الجانب البحري، فالمنطقة الداخلية المادية والمتطلبات الإجرائية التي تضعها الحكومات المحلية أو القومية ومجموعات المصالح الخاصة تحد من قدرة المستعملين على الجانب البري، بينما يتمكن المستعملون على الجانب البحري، في كثير من الأحيان، من إدخال تغييرات قد تؤثر في المجتمعات المحلية ولكنها لا تخضع للإجراءات نفسها. ويتصل أحد هذه المجالات بعملاء الميناء البحريين، أي ملاك السفن، فالسفن دائبة الحركة وهي لا تعمل عادة حيث بُنيت. وتميل المجتمعات المحلية المتمركزة حول مواقع بناء السفن إلى رؤية مزاياها (على سبيل المثال، العمالة المباشرة وغير المباشرة) وإغفال عيوبها (التلوث الناشئ عن انبعاثات الغازات والضجيج والضوء، وخلاف ذلك). ويستخدم بناء السفن أعداداً كبيرة من العاملين وله جذور ضاربة في المجتمعات المحلية وعادة ما يقترن بمنشآت صناعية أخرى مثل صناعة الصهر. أما الموانئ، فقد فقدت كثيراً من علاقتها مع المجتمعات المحلية القائمة على العاملين بسبب تقلص العمل بفعل المكننة وترشيده ممارسات الأعمال والتركيز على حركة المسافنة، التي تعود على الاقتصاد المحلي بفوائد مباشرة قليلة في ما يبدو. وفضلاً عن ذلك، تبدي المجتمعات المينائية عزوفاً عن التغيير لأن الموانئ قلماً تنتقل من مكائماً كما أن منشآتها عادة ما تدوم لعدة عقود.

وفي الآونة الأخيرة، سعى مالكو السفن إلى الاستفادة من وفورات الحجم ببناء سفن أطول وأوسع وأعمق من سابقتها. وحتى تقدم الموانئ خدماتها لهؤلاء العملاء، ينبغي عليها تحديث بنيتها التحتية (الأرصعة وأحواض الدوران والحواجز البحرية، وما شابه ذلك) وبنيتها الفوقية (على سبيل المثال، الرافعات ومرافق التخزين والمكاتب، ونحو ذلك) عدة مرات. وينبغي على سلطات الموانئ أو الحكومات إجراء اختيارات مستنيرة بشأن مجالات الاستثمار والعائد المحتمل من الاستثمارات وتكلفة كل فرصة. وينبغي أيضاً مراعاة تدابير التكيف مع التأثيرات السلبية المحتملة الناشئة عن تغير المناخ، مثل ارتفاع منسوب البحر وأحوال الطقس القاسية. وينبغي أن تكون الاستثمارات في البنية التحتية مستدامة مالياً حتى تحتفظ البلدان بقدرتها التنافسية في الأسواق الدولية.

وفي المملكة المتحدة، زاد الاكتظاظ حول لندن بسبب الألعاب الأولمبية وما صاحبها من أعمال التحضير لها فانتعشت حركة الصنادل على نهر التايمز. واستخدم صندلان جرت العادة على استعمالهما لنقل البضائع غير المعبأة في حاويات على نهر التايمز من تيلبوري إلى رصيف نورثمبرلاند - على بُعد بضعة كيلومترات من القرية الأولمبية، لنقل ٤٨ وحدة معادلة لأربعين قدماً. وإذا تكلفت هذه الخدمة بالنجاح، فمن الممكن توسيع نطاقها غرباً على نهر التايمز حتى فولام وبارتسي أو واندورث^(٢٣). وفي أماكن أخرى من البلاد، تنتعش حركة الصنادل أيضاً، بين مدينتي ليفربول ومانشستر على سبيل المثال^(٢٤). وقد تكون هذه التطورات مجتمعة إيداناً بالتحول إلى طريقة أكثر استدامة لنقل البضائع.

وفي الولايات المتحدة، يُعد ميناء لونغ بيتش العدة لاستثمار زهاء ٤ بلايين دولار خلال العقد المقبل لتحديث مرافقه. ويشمل المشروع مبلغ ١,٢ بليون دولار لتحديث المحطات النهائية الحالية لمعالجة الحاويات وإنشاء خطط للسكك الحديدية وتخصيص ٩٥٠ مليون دولار لاستبدال جسر يربط الميناء و ٦٥٠ مليون دولار لتشيد محطة نهائية جديدة للحاويات^(٢٥). وأعلن ميناء نيويورك/نيوجيرسي عن خطط لإنشاء محطة نهائية تبلغ طاقتها ١,٧ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في بايون، نيوجيرسي. ويتوقع أن تُفتح المحطة النهائية الجديدة في عام ٢٠١٤ بتكلفة تفوق ٣٠٠ مليون دولار. ويتفوق الموقع بميزة على جيرانه ومنافسيه القريبين الواقعين غرب جسر بايون المحدد الارتفاع^(٢٦). وتتزامن هذه التطورات مع توسيع قناة بنما وهي قد تتيح الفرصة لاجتذاب قسط من الحركة المتزايدة التي يُتوقع أن يسفر عنها افتتاحها.

جيم- آفاق التطورات المينائية

يرتبط تطوير الموانئ ارتباطاً وثيقاً بأحجام التجارة الحالية أو السابقة أو المتوقعة التي تمر عبر الميناء، أي على الطلب المستمد من استخدامه. وتُنجز بعض مشاريع تطوير الموانئ، لا سيما المشاريع الجديدة، استباقاً للطلب أو عندما يصبح الاكتظاظ في الموانئ القائمة مشكلة عند طرف أو عدة أطراف. وأصبحت كثير من الموانئ التقليدية المشيدة على مقربة من الأنهار أو المرافئ الطبيعية ضيقة بمرور الزمن بفعل نمو المدن من حولها. وتخضع مشاريع تطوير الموانئ بشكل متزايد لمحددات

معادلة لعشرين قدماً. وكانت سفينة *M/V Regina Maersk* نفسها أكبر من سابقتها بنحو ٥٠ في المائة ولكنها اليوم تبدو قزماً أمام أحدث نوع من سفن الحاويات. وفي عام ٢٠٠٦، بدء تشغيل السفينة *M/V Emma Maersk* بسعة معلنة قدرها ١٥ ٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. ومنذ بداية الركود، بدء تشغيل نحو ١٠٠ سفينة تفوق حمولتها ١٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. ويُتوقع تسليم مثل هذا العدد مرة ونصف خلال السنوات القليلة المقبلة^(٢٩). وفي عام ٢٠١١، طلبت شركة Maersk للنقل البحري ٢٠ سفينة قيل أن سعتها تفوق ١٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً وربما تصل إلى ٢٢ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. وتُعرف هذه السفن بسفن بوست بنماكس أو سفن الحاويات العملاقة أو سفن ملقة ماكس الكبيرة (الحجم الأقصى للسفن التي يمكن أن تعبر مضيق ملقة، وهو طريق رئيسي لنقل البضائع بين الشرق الأقصى وغربي آسيا وأفريقيا وأوروبا).

وتقتضي مثل هذه السفن الكبيرة موانئ تتوافر فيها قنوات نفاذ عميقة المياه وأرصفتة للرسو على الجانبين يبلغ عمقها ١٨ متراً ودوائر استدارة ملائمة ومعدات متخصصة لمناولة البضائع. وقد لا تكون كل الموانئ قادرة على استقبال سفن الحاويات العملاقة غير أن لوجود هذه السفن تبعات على جميع الموانئ. وستقتصر خدمات سفن الحاويات العملاقة على قلة من أكبر الموانئ في العالم الواقعة على طرق تجارة الشرق - الغرب. غير أن السفن المعبدة عن هذه الموانئ ستظل تعمل على طرق أخرى وستحدث تأثيرات في موانئ أخرى، فالجيل الأول من سفن بوست بنماكس (مثل *M/V Regina Maersk*) التي يحول صغر سننها دون تخريدتها لا تزال تعمل على طريق الشرق - الغرب الرئيسي^(٣٠). ولأن غاطس هذه السفن يبلغ ١٤,٥ متراً فهي لا تزال أكبر من أن تستقبلها أغلب الموانئ الأفريقية (باستثناء الموانئ الواقعة في جنوب أفريقيا ومصر وموريشيوس والمغرب). بيد أن الموانئ الواقعة في جيبوتي وناميبيا ونيجيريا والسودان تستقبل جميعها سفناً تتجاوز سعتها ٤ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، مما يعني أن السفن المعبدة عن طريق الشرق - الغرب تستفيد من الفرص المتاحة في تجارة الجنوب - الجنوب. وتبعاً لذلك، ينبغي أن تُجري الموانئ الواقعة في هذه البلدان بدورها أعمالاً أكثر تكلفة في البنية التحتية وأن توفر لكل سفينة مزيداً من المعدات.

وقد يكون لازدياد حجم السفن تأثير ملموس في الموانئ، فعلى سبيل المثال، أعاق نمو المدن حول مينائي روتردام وشنغهاي. مرور الزمن تطورها. وأصبح التوسع في البناء في البحر الطريقة الوحيدة لتوسيعها لأنه يفى بمحاجتها من الأراضي ويتيح العمق المطلوب لاستقبال السفن الكبيرة. وتقع محطة الحاويات النهائية الجديدة Maasvlakte ومحطة الحاويات النهائية Yangshan في ميناء شنغهاي في أقصى مناطق الميناءين ذات العمق الأقصى الكافي لاستقبال أحدث جيل من سفن الحاويات. وإضافة إلى ذلك، تحتاج بعض الموانئ (على سبيل المثال، موانئ التجارة الداخلية وموانئ العبور)^(٣١) إلى وصلات مع المنطقة الداخلية لتيسير حركة البضائع.

المحطات النهائية للحاويات

نمت تجارة الحاويات نمواً كبيراً في العقود القليلة الماضية فاستأثرت بنحو ١٧ في المائة من حجم التجارة البحرية العالمية و٥٢ في المائة من قيمتها. ونمت التجارة المعبأة في حاويات لا على حساب حصة البضائع السائبة المتنوعة التي تنقلها وسائط نقل أخرى فقط بل ومن خلال ازدياد التجارة العالمية. وتكثفت موانئ كثيرة مع هذا النمط المتغير من التجارة بتنفيذ برامج لتطوير البنية التحتية بغية زيادة حصتها من البضائع المعبأة في حاويات. وقد تؤدي الزيادة في أحجام إجمالي حركة الحاويات في الموانئ إلى زيادة إيرادات الموانئ المستمدة من رسوم الميناء أو رسوم مناولة البضائع. وقد تشهد الحكومة المحلية أيضاً زيادة في تحصيل الضرائب من خلال ارتفاع أحجام التجارة. غير أن ارتفاع أحجام التجارة بفعل ازدياد المنافسة (بين الموانئ والمصدرين والمستوردين ومشغلي النقل، وأمثالهم) قد توفر إلى حد كبير فرصاً تجعل شحنات العودة متاحة. وقد يؤدي ذلك إلى تحسين الاتصال وتخفيض تكاليف النقل للوحدة على نحو يعود بالفائدة على المستخدم النهائي. والنتائج النهائية الناشئة عن ازدياد التجارة موثقة توثيقاً جيداً وتشمل مستويات أعلى من السلام والأمن والصحة ومستويات المعيشة^(٣٢). ورغم أن هذه الحصيلة قد تبدو بعيدة الصلة بحجم السفينة، فإن التحسينات التي تساعد في تخفيض تكاليف النقل قد يمتد تأثيرها إلى مجالات أخرى.

وما برحت السفن تزداد حجماً منذ بدء تشغيل أول سفينة من سفن بوست بنماكس في عام ١٩٩٦، وهي سفينة *M/V Regina Maersk* البالغة سعتها ٦ ٤٠٠ وحدة

الأقصى. غير أن الإقبال أشد ما يكون على حجم الرافعات التي يتراوح مداها بين ١٨ و ٢٠ صفًا، مما يوحي بأن الموانئ الأصغر حجماً تعمل على تحديث مرافقها، فالتأثير الناجم عن دخول السفن الأكبر حجماً إلى السوق يدفع السفن الأصغر إلى التردد على موانئ أخرى.

ويتحكم مشغلو الحاويات العالميون في الكاربي وأمريكا الوسطى وجنوب آسيا وأوروبا الجنوبية بنسبة مائة في المائة في الرافعات الحاويات المتنقلة التي يبلغ مداها ٢٢ صفًا فأكثر. ويصل هذا الرقم إلى أكثر من ٩٧ في المائة في أوروبا الشمالية ويقارب ٩٥ في المائة في الشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا. ويعني ذلك أن حكومات كثيرة واجهت التحدي المالي المتمثل في شراء المعدات المينائية بإبرام شراكات بين القطاعين العام والخاص. وحسب Drewry Shipping Consultants، توجد من أصل ١٠١١ رافعة حاويات متنقلة عاملة يتراوح مداها بين ٢٠ و ٢٢ صفًا، ثلاث رافعات في جنوب آسيا و ٤٨ رافعة في أفريقيا بأسرها و ٩٩ رافعة في جنوب شرق آسيا و ٥٤٢ رافعة في الشرق الأقصى. وتُعتبر هذه الأرقام بوضوح عن مصدر الصادرات المعبأة في حاويات مقابل الجهات الأخرى حيث تتعلق البضائع المعبأة في حاويات بتجارة الاستيراد في المقام الأول.

وشركة ZPMC الصينية هي أكبر مُصنِّع للرافعات في العالم وهي تستأثر بنحو ٧٥ في المائة من حصة السوق وتُحدث تصميمها على الدوام^(٣٧). غير أنه مهما كان تصميم الرافعة جيداً، فثمة حدود لعدد الرافعات التي يمكن استخدامها لكل سفينة والسفن التي تزداد عرضاً لا تسمح بالضرورة باستخدام عدد أكبر من الرافعات إلا إذا اعتمد مفهوم الرصيف المتدرج^(٣٨). غير أن التقانة الجديدة تتيح تطبيق مفاهيم مختلفة وتجريتها. فعلى سبيل المثال، يعكف مشغل محطات الحاويات النهائية APMT على دراسة مفهومه الخاص بالرافعات. ويتيح مفهوم FastNet الذي وضعته هذه الشركة للرافعات المتنقلة أن تعمل على مسافة أقرب من بعضها البعض، فيزداد عدد الرافعات التي تستخدمها كل سفينة بدرجة ملموسة. ويُمكن مفهوم FastNet الرافعات من أن تعمل في صفوف متقاربة بينما يحول عرض الرافعات الحالية المفرط دون أن تفعل ذلك. ومع سفن الحاويات العملاقة القادرة على استيعاب ٢٤ وحدة معادلة لأربعين قدماً و ٢٣ حاوية بالاتجاه العرضي من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها، يصبح استخدام مزيد من الرافعات المتنقلة أمراً لا غنى عنه لرفع كفاءة الميناء.

وتتمثل تبعات سفن الحاويات العملاقة البالغة سعتها ٢٢.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً بالنسبة للموانئ في أن تنزود برافعات شاطئية متنقلة يصل مداها إلى ٧٢ متراً وقدرة رفع لعلو يبلغ ٥٢ متراً فوق الرصيف. وقد يستدعي الأمر توسيع المسافة بين قوائم الرافعات الأمامية والخلفية من ٣٠ إلى ٣٥ متراً^(٣٩). وهو أمر قد يكون إشكالياً لأن القوائم تعمل على قضبان حديدية مقامة في الرصيف، مما يجعل تحديثها رهيناً بالقيود المتعلقة بالحيز وبالأسس. وتشمل التحديات المرتبطة بالرافعات الكبيرة مقاومة الانحناء والوزن والأحمال الركنية وأحمال الرياح وزيادة الطاقة والجوانب التشغيلية، بما في ذلك مدى الرؤية وسرعات المناولة والأداء^(٤٠). وثمة تبعات أخرى أقل شيوعاً تقع على عاتق الموانئ وتتمثل في السكان المحليين الذين قد يشكون من قبح منظر الرافعات التي تحجب الأفق عنهم^(٤١).

وتتراوح تكلفة شراء رافعات متنقلة للحاويات قادرة على مناولة سفن الحاويات العملاقة بين ٨ و ١٠ ملايين دولار للرافعة الواحدة، ويمكن نظرياً أن تستخدم سفينة واحدة ما بين ١٠ رافعات و ١٢ رافعة. ويطلق على هذه الرافعات أحياناً لفظ Jumbo 23s لأن مداها يمتد إلى مسافة تعادل عرض ٢٣ حاوية من الرصيف. ولئن كان عرض سفن الحاويات العملاقة يعادل عرض ٢٣ حاوية، فإن ميناء جبل علي في دبي وميناء Felixstowe في المملكة المتحدة مزودان برافعات متنقلة يبلغ مداها ٢٤ حاوية، كما تفيد التقارير بأن ميناء Wilhelmshaven الجديد في ألمانيا مزود برافعات يبلغ مداها ٢٥ حاوية^(٤٢). غير أن بعض الموانئ قد تلجأ إلى تكييف الرافعات الموجودة بتكلفة تتراوح بين ٢٥ و ٦٠ في المائة من تكلفة الرافعات الجديدة. وإضافة إلى ذلك، يستغرق تكييف رافعة، في كثير من الأحيان، نصف الوقت اللازم للحصول على رافعة جديدة بسبب قوائم الانتظار الطويلة وقلة الصانعين^(٤٣). ويمكن أن يستغرق نقل الرافعات المتنقلة بالسفن عدة أشهر، إذ يوجد اثنان من قادة السوق في صناعة هذه الرافعات في الصين، بينما يوجد العملاء في مختلف أنحاء العالم. وتقام أكثر من ٧٢ في المائة من الرافعات القادرة على معالجة ٢٢ صفاً أو أكثر من الحاويات في محطات نهائية يملك فيها مشغلو المحطات النهائية العالمية أسهماً^(٤٤). وفي عام ٢٠١١، بلغ مجموع الطلبات للحصول على رافعات متنقلة ذات مدى يتجاوز ٢٢ صفاً من الحاويات ١٧ طلباً، منها رافعتان لمنطقة الكاربي وأمريكا الوسطى وأربع رافعات لأمريكا الشمالية وأربع لجنوب شرق آسيا وسبع رافعات للشرق

من السعر النهائي لركاز الحديد البرازيلي. ويوسع السفن التي تنقل التجارة بين البرازيل والصين، وهي عادة سفن كيب - سايز التي تبلغ حمولتها الساكنة ١٥٠.٠٠٠ طن، أن تنجز نحو خمس رحلات ذهاباً وإياباً في العام، بما في ذلك الوقت اللازم للتحميل والتفريغ، بينما يمكن للسفينة نفسها أن تنجز ١٢ رحلة في المتوسط بين أستراليا والصين. ولذلك، يمكن لركاز الحديد البرازيلي أن يطلب سعراً أعلى، رهناً بدرجة تصنيفه.

وفي عام ٢٠٠٨، طلبت شركة Vale ١٢ ناقلة عملاقة لركاز الحديد تبلغ حمولتها الساكنة ٤٠٠.٠٠٠ طن وذلك في ذروة انتعاش السلع الأساسية قبيل اندلاع الأزمة المالية العالمية. وتمثل هذه السفن التي أُطلق عليها اسم فالماكس، محاولة من قبل الشركة البرازيلية لتخفيض التأثير السلبي الناشئ عن بعدها الجغرافي عن الصين وهي أكبر أسواق عملائها مقارنة بمنافستها الأولى وهي شركة BHB Billiton. وفي مجال ركاز الحديد وحده، صدرت البرازيل أكثر من ٣٢٦ مليون طن وأستراليا ٤٣٧ مليون طن في عام ٢٠١١. وبلغ مجموع واردات الصين من ركاز الحديد من البرازيل ١٤٠ مليون طن في عام ٢٠١١، وهو رقم يقل كثيراً عن الرقم الذي سجلته شركة BHB Bil-liton وقدره ٢٩٥,٧ مليون طن هو يكفي نظرياً لتشغيل ٧٠ سفينة من نوع فالماكس تشغيلاً كاملاً. وفي الوقت الحالي، تشير التقارير إلى أن شركة Vale طلبت تزويدها بعدد ٣٥ سفينة من نوع فالماكس (انظر الفصل الثاني).

غير أن سفن فالماكس أثارت شيئاً من الجدل، لا سيما من قبل المالكين الصينيين لسفن أصغر لنقل السوائب الجافة الذين أبدوا مخاوفهم من عدم توافر البضائع المراد نقلها. ونتيجة لذلك، أعلنت الحكومة الصينية في مطلع عام ٢٠١٢ أن سفن السوائب الجافة التي تتجاوز حمولتها الساكنة ٣٥٠.٠٠٠ طن والناقلات الصهرية التي تفوق حمولتها الساكنة ٤٥٠.٠٠٠ طن لن يسمح لها منذئذ بالرسو في الموانئ الصينية^(٤٦). غير أن هذا القرار ألغاه، في ما يبدو، قرار آخر من الحكومة الصينية يفيد بمنح الموافقة لميناء Ningbo-Zhoushan لتشديد رصيفين تبلغ طاقتهما ٣٠٠.٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة ويمكنهما استقبال سفن فالماكس.

وللتغلب على القيود التي وضعتها الحكومة الصينية، ابتدعت شركة Vale حلاً مبتكراً يتمثل في استخدام مراكز

ويمثل التأمين محالاً من المجالات التي كثيراً ما تُغفل عند النظر في إنشاء الموانئ، فحسب دراسة استقصائية أجراها TT Club عن الحوادث التي تقع في الموانئ، يتسبب الخطأ البشري في ٧٩ في المائة من الحوادث^(٤٧). وقد تكون صيانة معدات الموانئ المعقدة في بيئة قد يسفر فيها توقف المعدات عن تكلفة باهظة عاملاً في ازدياد المطالبات^(٤٨). وكشف TT Club في تحليل أجره للمطالبات أن ٣٤ في المائة من المطالبات ذات الصلة بالأصول تتعلق برافعات الحاويات المتنقلة على نحو مباشر. وتمثل الأسباب الرئيسية التي يرد ذكرها بشأن الأضرار التي تلحق برافعات الحاويات المتنقلة في ما يلي:

- أضرار الرياح - قل عدد عاكسات الرياح الطبيعية المتاحة بسبب إنشاء الموانئ في مواقع أبعد داخل البحر لخدمة السفن الأكبر حجماً؛
- آلة الرفع، وسواعد الانتشار والحبال - ثمة حاجة إلى صيانة وقائية أفضل؛
- المسائل المتعلقة بالسلامة البنوية - قد يكون تحسين الصيانة أو التصميم مجدياً في هذا المجال أيضاً؛
- المسائل التشغيلية - ارتطام السفينة بجواجز الملاحه، تسبب سواعد الانتشار ودلائل وحبال خلايا السفينة جميعها أضراراً جسيمة يمكن تقليلها بتزويد السفن الحالية بأجهزة تفادي الأضرار^(٤٩).

المحطات النهائية للسوائب الجافة

ترداد السفن حجماً في قطاع السوائب الجافة أيضاً. ويمثل قطاع السوائب الجافة زهاء الربع من حجم التجارة البحرية العالمية و٦ في المائة فقط من قيمتها لأن هذه السفن كثيراً ما تحمل المواد الخام الزهيدة القيمة. وهيمن على قطاع السوائب الجافة الحاجة إلى نقل البضائع السائبة الرئيسية الخمسة (الفحم والحبوب وركاز الحديد والبوكسيت/الألومينا والفوسفات). ومن أكبر شركات التعدين شركة BHB Billiton البرازيلية وشركة Vale البرازيلية اللتان تتنافسان في عدة جهات منها شحنات ركاز الحديد إلى الصين وهي أكبر مستورد مفرد في العالم، ففي عام ٢٠١١، استوردت الصين ٦٣٤ مليون طن من ركاز الحديد.

ونظراً لأن المسافة من البرازيل إلى الصين أطول من المسافة من أستراليا إلى الصين، تمثل تكاليف النقل قسماً أكبر

وتختلف المسافنة في السواحب الجافة عن مثيلتها في الحاويات، ففي الحالة الأولى تُنجز المسافنة في البحر بينما تُجرى على البر في الحالة الثانية. وذلك أمر ممكن لأن بضائع السواحب الجافة، خلافاً للحاويات، متجانسة ويمكن تقسيمها وبيعها في الطريق، بينما تحتوي الحاويات على بضائع محددة جداً تعود إلى عدة مالكين في بعض الأحيان. وإضافة إلى ذلك، لا يؤثر الإقبال على استخدام السفن الأكبر حجماً في قطاع السواحب الجافة في الموانئ بطريقة مماثلة للتأثير الناجم عن ازدياد أحجام سفن الحاويات كما يتبين من المقارنة الواردة في الجدول ٤-٣. ولا يزال تحميل سفن السواحب الجافة والناقلات الصهرجية الأكبر حجماً وتفريغها بالمعدات نفسها اللازمة للسفن الأصغر حجماً أمراً ممكناً. غير أن جميع هذه السفن تحتاج إلى أرصفة أعمق للرسو جنباً إلى جنب ولكن توسيع مدى أحزمة النقل المتحركة أو الأنايبب والطاقة لا يمثل تحدياً تقنياً بالدرجة نفسها.

تخزين عائمة مقامة في بلدان تقع على مقربة من الصين، ففي عام ٢٠١٢، تسلمت شركة Vale أكبر سفينة مسافنة في العالم هي *M/N Ore Fabrica* البالغة حمولتها الساكنة ٢٨٤٠٠٠ طن. وستكون السفينة بمثابة منصة لنقل ركاز الحديد من ناقلات ركاز الحديد العملاقة التابعة لشركة Vale لسفن أصغر حجماً تنقله إلى الأسواق الآسيوية ومنها الصين^(٤٦). وتشمل المواقع التي ستستخدمها هذه الناقلات العملاقة لركاز الحديد قاعدة لها الفلبين وجمهورية كوريا وربما ماليزيا^(٤٧). وفي ماليزيا أيضاً، أنفقت شركة Vale ٦٠٠ مليون دولار للحصول على معدات مينائية تشمل معدات التحميل ومعدات التفريغ الكبيرة جداً وروافع قادوسية ومعدات الاسترجاع لمركزها لمسافنة السواحب المتنوعة في Teluk Rubiah^(٤٨). وتتيح إقامة مراكز المسافنة العائمة والإقليمية نقل شحنات ركاز الحديد الكبيرة من أمريكا اللاتينية إلى آسيا مع تحقيق أقصى قدر من وفورات الحجم ووفورات التكاليف، مما سيمكن شركة Vale من الحصول على الحصة المتبغاة من السوق.

الجدول ٤-٣ العلاقة بين حجم السفينة ونوع المحطة النهائية

نوع المحطة النهائية		محطة نهائية للحاويات	الطاقة العملية القصوى للسفينة
محطة نهائية للناقلات الصهرجية	محطة نهائية للسواحب الجافة		
ناقلات النفط الخام العملاقة (الحمولة الساكنة القصوى ٥٥٠.٠٠٠-٤٤٠.٠٠٠ طن)	ناقلات ركاز الحديد الكبيرة جداً (الحمولة الساكنة القصوى ٤٠٠.٠٠٠ طن)	سفن الحاويات العملاقة (١٨.٠٠٠-٢٢.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، كحد أقصى؛ الحمولة الساكنة ١٦٥.٠٠٠ طن)	أبعاد السفينة القصوى
الطول: ٤٥٨ متراً العرض: ٦٩ متراً الغاطس: ٢٤,٦ متراً	الطول: ٣٦٢ متراً العرض: ٦٥ متراً الغاطس: ٢٣ متراً	الطول: ٤٠٠ متر العرض: ٥٩ متراً الغاطس: ١٤,٥ متر	العمق اللازم لرسو الرسو جنباً إلى جنب
٢٥ متراً	٢٣,٥ متر	١٥ متراً	طول الرصيف
يمكن الوصول إلى السفينة عبر رصيف يمتد داخل المياه العميقة ونقل البضائع بخط أنابيب	يمكن الوصول إلى السفينة عبر رصيف يمتد داخل المياه العميقة ونقل البضائع بسير نقل البضائع	١٠٠٠ متر. يجب أن تكون السفينة بأكملها محاذية لمنطقة الرصيف لإتاحة القدر الأقصى من التحميل التفريغ وئمة حاجة أيضاً إلى أرصفة أخرى في الرصيف نفسه لسفن نقل الحاويات الفرعية.	إرشاد السفينة
يُرَجَّح زيادة المساعدة	يُرَجَّح زيادة المساعدة	يُرَجَّح زيادة المساعدة	

نوع المحطة النهائية		
محطة نهائية للناقلات الصهرجية	محطة نهائية للسواحب الجافة	محطة نهائية للحاويات
منطقة المحطة النهائية	تعي حركة البضائع في اتجاهين (الاستيراد/التصدير) ضرورة زيادة حيز التخزين لتفريغ البضائع وتحميلها. وينبغي أن يكون عمق حوض الحاويات ٥٠٠ على الأقل. وتحتاج محطة نهائية يبلغ إجمالي حركة الحاويات السنوية فيها مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً إلى نحو ٣٠-٢٥ هكتار	رغم أن البضائع تتحرك في اتجاه واحد على الأرجح، فإن ثمة حاجة إلى مرافق تخزين ومساحة أرضية عالية التكلفة. ولتخزين مليون برميل، تلزم مساحة تبلغ ٥ هكتارات
معدات مناولة البضائع على جانب الرصيف	لا يوجد فرق ملموس	٨-١٠ رافعات متنقلة لكل رصيف يبلغ مداها ٢٣ وحدة معادلة لعشرين قدماً، تبلغ تكلفة الرافعة الواحدة ٨-١٠ ملايين دولار
معدات شاطئية لمناولة البضائع	لا يوجد فرق ملموس	مزيد من المركبات لنقل الحاويات لساحة التستيف، ومركبات الإرشاد الأوتوماتيكي مرافق تنضيد ذات مدى أعلى (ربما يبلغ ارتفاعها ٧ أمتار)، رافعات متنقلة مقامة على قضبان، ناقلات قنطرية، وخلاف ذلك
معدات تكنولوجيا المعلومات	لا يوجد فرق ملموس	الحاجة إلى نظم لتكنولوجيا المعلومات أكثر تطوراً لتتبع العدد المتزايد من الحاويات
الفحص الجمركي/الأميني	لا يوجد فرق ملموس	قد تؤدي زيادة حجم الحاويات وعدد فرادى الناقلين إلى زيادة ملموسة في عدد الفحوصات الأمنية
الاكتظاظ البري	عادة ما تصل/تغادر البضائع السائبة الميناء بالقطارات/الصنادل. ويعتمد الاكتظاظ على البنية التحتية الأخرى	قد يكون الاكتظاظ شديداً ويؤثر في السكان المحليين لأن الحاويات تصل إلى الموانئ/تغادرها على متن شاحنات
الاكتظاظ في الجانب البحري	قد تؤدي قناة نفاذ خاضعة لقيود إلى تأخير السفن الأخرى	قد تؤدي قناة نفاذ خاضعة لقيود إلى تأخير السفن الأخرى
البيئة	يتوقع زيادة الغبار الذي يؤثر في صحة السكان المحليين، إضافة إلى المسائل المتعلقة بمياه الصابورة في موانئ التحميل	سترفع زيادة الشاحنات على الطرق مستويات التلوث بثاني أكسيد الكربون. وقد يتضرر السكان المحليون من الضجيج والإنارة أيضاً. وقد تثار مسائل تتعلق بمياه الصابورة في موانئ التحميل
العمل	زيادة دنيا في العاملين في الميناء ولكن تتاح فرص أكبر للعمل المحتمل في صناعات الدعم	ستكون هناك حاجة لمزيد من العاملين المهرة (مثلاً، مشغلو الرافعات ونظم تكنولوجيا المعلومات). زيادة فرص العمل المحتملة في صناعات الدعم.

المصدر: أمانة الأونكتاد.

المحطات النهائية للحاويات

درج قطاع الناقلات الصهرجية على الاستفادة من السفن الكبيرة مع ظهور أولى ناقلات النفط الخام الكبيرة في السبعينيات. ويمثل قطاع الناقلات الصهرجية زهاء ثلث حجم التجارة البحرية الدولية و ٢٢ من قيمتها. ويهتم سوق الناقلات الصهرجية بوجه عام بنقل النفط الخام ومنتجات البترول التي تستخدم في صناعة سلع أخرى في المقام الأول. واحتمال النمو في هذا القطاع هائل بسبب ازدياد الطلب على طاقة الكربون الناشئ عن نمو الطبقة الوسطى في البلدان النامية.

وتصدت الموانئ للتحديات المتعلقة باستقبال سفن الحاويات العملاقة بتمديد الأرصفة المزودة بخطوط أنابيب داخل البحر. وتتعلق البنية التحتية المينائية اللازمة لخدمة هذه السفن، في المقام الأول، بصهاريج التخزين داخل منطقة الميناء. غير أن معظم البلدان المستوردة للنفط قد تكون بحاجة إلى مرافق تخزين برية أفضل تقع على مقربة من المستهلك، وذلك حسب خصائص البلد المعني الجغرافية، بدلاً من الاعتماد على التخزين على جانب الشاطئ. ولذلك، ينبغي أن تقوم الموانئ بدور تنظيمي في مجال التخزين المتعلق بالناقلات الصهرجية يساعد في تحقيق التوازن بين تدفق البضائع الداخلة والخارجة، عوضاً عن التخزين في حد ذاته.

وقد تواجه الموانئ التي درجت على تحقيق إيراداتها من مناولة البضائع منافسة مردها إلى الإقبال على السفن الأكبر حجماً ومفهوم مراكز التخزين العائمة التي تُتخذ مراكز للمسافنة. وتوجد مراكز التخزين العائمة فعلاً في قطاع الناقلات الصهرجية، غير أنها تُستخدم أساساً من قبل المصافي لاستيعاب السعة الزائدة. وأكبر السفن المبنية قاطبة هي *M/V Seawise Giant* التي كان مآلها أن تصبح منصة عائمة للتخزين في الخليج الفارسي^(٦٦)، شأنها في ذلك شأن كثير من سفن الحاويات العملاقة. وقد يستخدم تجار النفط بعض السفن مخازن مؤقتة، غير أن هذه السفن لا تقوم بعملية المسافنة وغالباً ما تُوقف عن الخدمة وتستعمل مستودعات عائمة ريثما ترتفع أسعار النفط.

الاستنتاجات

يمثل انتقال أوجه القصور إلى مواقع أخرى في سلسلة اللوجستيات إحدى نتائج ازدياد حجم السفن لنقل البضائع بكفاءة أكبر. ولا يزال جانب الرصيف (لاسيما المناولة بالرافعات) يمثل مجالاً لا يخلو من المشاكل شأنه في ذلك شأن نقطة الدخول/الخروج البرية التي تدخل منها القطارات أو الشاحنات إلى الميناء أو تغادره. وعادة ما يستغرق تفريغ السفن وقتاً أطول من تحميلها (في النقل البحري بالحاويات)، إذ إن الحاويات تأتي، في كثير من الأحيان، من بلد متخصص في التصنيع (على سبيل المثال، الصين) ولكنها تُفْرغ في مواقع كثيرة بأحجام أقل، مما يجعل تحقيق القدر نفسه من الكفاءة التشغيلية أمراً صعب المنال. وإضافة إلى ذلك، كثيراً ما تحتاج البلدان المستقبلية إلى تحريك بعض الحاويات للوصول إلى الحاويات التي توجد تحتها. ورغم أن برامج الحاسوب يمكن أن تُسهّل هذه العملية، لا تزال الحاجة قائمة لحيز تُجرى فيه الحركة، مما يُقلص المناطق التي يمكن إجراء الأعمال فيها. ومن أهم التحديات التي تواجه الموانئ التي تتعامل مع النقل البحري للحاويات تخفيض تردد فرادى السفن على الموانئ، كما يتجلى في مؤشر الأونكتاد للاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة. ولأن السفن الأكبر حجماً تتردد على عدد أقل من الموانئ الرئيسية، فإن وتيرة وصول البضائع ستُعرض موانئ كبيرة للاختبار، فمعدل تدفق البضائع إلى الميناء يجب أن يماثل معدل خروجها منه حتى لا يحتل الميناء مساحات واسعة من الأراضي أو لتفادي الاكتظاظ. وعلى غرار أغلب الأعمال التجارية، يفضل مشغلو الموانئ تدفقات الحركة المنتظمة. وقد تؤدي زيادات البضائع المفاجئة والقيود الزمنية المقترنة بها وربما انعدام المعرفة الكافية بالمعدات الثقيلة إلى زيادة الضغط الذي قد يُحدث ثغرات في معايير السلامة. ومع ازدياد حجم السفن وارتباط معدات مناولة البضاعة الأكثر تخصصاً بكل سفينة، فقد يؤدي أي توقف في عمل الميناء إلى إضعاف قدرته على تحقيق إيرادات كافية تجعل الاستثمار في البنية التحتية مستداماً من الناحية المالية.

المواثبي

- (١) <http://www.ft.com/cms/s/0/a1f5ddda-a26b-11e1-a605-00144feabdc0.html#axzz1zC3LoF6K>, accessed 29 June 2012
- (٢) http://www.china.org.cn/business/2012-03/31/content_25029628.htm, accessed 29 June 2012
- (٣) بيانات قدمتها *Lloyds List Intelligence*, May 2012
- (٤) حسابات أجراها الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها *Lloyds List Intelligence*, May 2012. وتشمل البيانات ١٥٩ بلداً ساحلياً.
- (٥) <http://www.worldfolio.co.uk/region/africa/cameroon/paul-biya>, accessed 7 May 2012
- (٦) *WorldCargo News (2011)*. Xiamen investing for the future. November, p. 33
- (٧) <http://www.metalbulletin.com/Article/3038980/Chinas-transport-ministry-approves-Ningbo-Zhoushan-Port-upgrade.html>, accessed 1 June 2012
- (٨) *WorldCargo News (2012)*. Green light for Moin terminal. March, p. 6
- (٩) *WorldCargo News (2012)*. APMT cuts Poti staff. February, p. 8
- (١٠) <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ports-and-logistics/article390593.ece>, accessed 9 May 2012
- (١١) [http://www.maritimeprofessional.com/Blogs/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-deve-\(4\)/March-2012/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-developm.aspx](http://www.maritimeprofessional.com/Blogs/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-deve-(4)/March-2012/PFI-sees-India-taking-big-strides-in-port-developm.aspx), accessed 29 June 2012
- (١٢) *WorldCargo News (2012)*. Perlindo to build new Jakarta terminal. February, p. 4
- (١٣) <http://www.thejakartapost.com/news/2012/01/29/indonesian-economy-2012-bright-can-it-be-sustained.html>, accessed 29 June 2012
- (١٤) <http://www.joc.com/portsterminals/china-spend-3-billion-expand-port-bordering-north-korean>, accessed 1 June 2012
- (١٥) <http://larouchepac.com/node/21600>, accessed 1 June 2012; and <http://theworldnet.info/en/2012/04/north-korea-and-china-attracting-investors-for-rajin-port-development/>, accessed 1 June 2012
- (١٦) <http://www.pma-wca-agpaoc.org/news.php/13/liberian-mpa-in-talks-with-van-oord.html>, accessed 29 May 2012
- (١٧) *Containerisation International (2012)*. Tanger Med well down year-on-year. 11 May
- (١٨) <http://www.vanguardngr.com/2011/12/ibaka-seaport-%E2%80%99create-100000-jobs-gov-akpabio/>, accessed 7 May 2012
- (١٩) <http://www.pma-wca-agpaoc.org/news.php/14/nigeria-ports-authority-to-develop-lagos-bull-nose-area.html>, accessed 29 May 2012
- (٢٠) <http://www.pmaesa.org/information/news/news.htm?nid=55>, accessed 29 May 2012
- (٢١) <http://www.pmaesa.org/information/news/news.htm?nid=54>, accessed 29 May 2012
- (٢٢) *WorldCargo News (2012)*. Chinese aid for new port in Crimea. February, p. 4
- (٢٣) http://www.ci-online.co.uk/default.asp?URL=news/showNews.asp?News_ID=32908, accessed 29 May 2012
- (٢٤) *Containerisation International (2012)*. Manchester Ship Canal service improved. 22 June
- (٢٥) *WorldCargo News (2012)*. Long Beach builds for the future. February, p. 31
- (٢٦) http://www.fairplay.co.uk/secure/display.aspx?path_info=/secure/display.aspx&articlename=dn0020120510000005, accessed 10 May 2012
- (٢٧) يتعلق ميناء التجارة الداخلية باستيراد وتصدير البضائع (عادة بضائع وطنية) من المنطقة الداخلية وإليها، بينما تشير موانئ العبور إلى البضائع نفسها الموجهة إلى البلدان الأخرى القريبة أو الناشئة عنها. غير أن بضائع المسافنة تبقى داخل الميناء ومن ثم فهي لا تحتاج لوصلات مع المنطقة الداخلية.
- (٢٨) Intriligator, MD (2003). *Globalization of the World Economy: Potential Benefits and Costs and a Net Assessment*. Milken Institute. January No. 33; Lee, J-W and Ju HP (2008). *Does Trade Integration Contribute to Peace?* ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration No. 24. Asian Development Bank. December
- (٢٩) *Seatrade (2011)*. The 'Valemax' Saga, No. 4, September, p. 5

- (٣٠) أُعيدت تسمية *M/V Regina Maersk* فُسِّمَت *M/V Maersk Kure* في عام ٢٠٠٧ عندما بيعت وأعدت استئجارها شركة Maersk Line. ولا تزال هذه السفينة تعمل على الطريق التجاري الشرق - الغرب الذي يربط الصين وأوروبا.
- (٣١) <http://www.portstrategy.com/features101/port-operations/cargo-handling/ship-to-shore-cranes/qsgc>, accessed 30 May 2012.
- (٣٢) <http://www.worldcargonews.com/htm/n20120414.255863.htm>, accessed 29 May 2012.
- (٣٣) http://www.worldcargonews.com/secure/assets/nf20060905.596033_44fd399113039.pdf, accessed 30 May 2012.
- (٣٤) http://www.porttechnology.org/blogs/wilhelmshaven_orders, accessed 30 May 2012; <http://www.portstrategy.com/features101/port-operations/cargo-handling/ship-to-shore-cranes/qsgc>, accessed 30 May 2012.
- (٣٥) http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_new_panamax_and_jumbo_ships_are_coming, accessed 30 May 2012.
- (٣٦) .Drewry (2011). *Global Container Terminal Operators*
- (٣٧) <http://www.zpmc.com/about.php?act=jtjs>, accessed 29 May 2012.
- (٣٨) يُمكن رصيف Ceres Paragan المتدرج في امستردام من تفرغ سفينة حاويات من كلا جانبيها، خلافاً للأرصفت التي تستخدم جانباً واحداً فقط.
- (٣٩) أكبر مؤمن للموانئ هو TT Club ويبلغ عدد عضويته نحو ٤٠٠ ميناء ومحطة نهائية.
- (٤٠) <http://www.portstrategy.com/features101/legal-and-insurance/drama-or-day-to-day>, accessed 30 May 2012.
- (٤١) http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications___Resources/Annual_Reports/Recommended%20minimum%20safety%20specifications%20for%20quay%20cranes%2020110607.pdf, accessed 30 May 2012.
- (٤٢) كانت السفينة *M/V Berge Stahl* وهي أكبر ناقلة للسوائل الجافة في العالم بحمولة ساكنة قدرها ٧٦٧ ٣٦٤ طن، تتردد من قبل على الموانئ الصينية، مما يدل على أن الحجم المادي للسفينة لم يكن بالضرورة المسألة الأساسية وراء قرار الحكومة الصينية.
- (٤٣) http://www.chamber-of-shipping.com/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=1&Itemid=59&limit.start=9, accessed 7 May 2012.
- (٤٤) <http://www.lloydlist.com/ll/sector/ports-and-logistics/article399410.ece>, accessed 30 May 2012.
- (٤٥) <http://www.lloydlist.com/ll/sector/ports-and-logistics/article400912.ece>, accessed 19 June 2012.
- (٤٦) تم في عام ٢٠١٠ تخريد أكبر سفينة حاويات عملاقة في العالم هي *M/V Seawise Giant* التي بُنيت في عام ١٩٧٩ وغيّر اسمها عدة مرات وخضعت لعملية توسيع لتبلغ حمولتها الساكنة ٧٦٣ ٥٦٤ طن، ٨٦٥ ٢٤٠ برميلاً أو ٦٧٦ ٢٤٣ ٦٧٤ لتر. وأكبر سفينة الآن هي سفينة TI Class المبنية في عام ٢٠٠٢ بسعة قدرها ٥٨٥ ٤٤١ طن من الحمولة الساكنة، ٣٥٣ ١٦٦ ٣ برميلاً أو ٩٠٠ ٤٠٩ ٥٠٣ لتر. ويبلغ طولها ٣٨٠ متراً وعرضها ٦٨ متراً وغطاسها ٢٤,٥ متراً.

5

القضايا القانونية والتطورات التنظيمية

يعرض هذا الفصل معلومات عن بعض المسائل القانونية المهمة والتطورات التنظيمية قريبة العهد في مجالي النقل وتيسير التجارة إلى جانب معلومات عن حالة الاتفاقيات البحرية الرئيسية. وتشمل المسائل المهمة اعتماد التعديلات على اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ وطائفة من التطورات التنظيمية ذات الصلة بالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد والسلامة البحرية والمسائل البيئية.

ومن التدابير التنظيمية الجديدة بالذكر مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية الرامية إلى زيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن النقل البحري الدولي التي اعتمدت برعاية المنظمة البحرية الدولية في تموز/يوليه ٢٠١١ ويتوقع أن تصبح نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. ولتيسير تنفيذ هذه التدابير الإلزامية الجديدة، اعتمدت أيضاً في إطار المنظمة البحرية الدولية، في آذار/مارس ٢٠١٢، أربعة مجموعات من المبادئ التوجيهية. وتواصلت المناقشات بشأن إمكانية اتخاذ تدابير مستندة إلى السوق بغية تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي ولا تزال تشهد جدلاً. وفي مضمار المسؤولية والتعويض عن التلوث الزيتي الناتج عن السفن، يقدم تقرير جديد أعده الأونكتاد استعراضاً عاماً للإطار القانوني الدولي وبعض المبادئ التوجيهية الموجهة لوضعي السياسات على الصعيد الوطني.

وتواصلت في منظمة التجارة العالمية المفاوضات بشأن اتفاق لتيسير التجارة في المستقبل. وبينما أحرز تقدم في مشروع النص التفاوضي، أفيد بأنه قد يتم التوصل إلى اتفاق في مجال تيسير التجارة قبل المجالات الأخرى من حولة مفاوضات الدوحة الإنمائية.

ألف- التطورات المهمة في قانون النقل

١- اعتماد التعديلات على اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية

يجوز أن يمنح القانون الوطني أو الصكوك الدولية القانونية مالكي السفن أو الجهات الأخرى ذات الصلة بتشغيل السفينة الحق في تحديد مسؤوليتهم حيال بعض المطالبات، أيّ كان أساس المسؤولية. وبموجب ما يُسمى بالنظم العالمية لتحديد المسؤولية، تُحسب حدود المسؤولية إما باستخدام قيمة السفينة أو قيمة تُحسب على أساس حجم السفينة، وبوجه أخص على أساس الحمولة الطنية للسفينة^(١). وأهم النظم العالمية لتحديد المسؤولية هي اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية، لعام ١٩٧٦^(٢)، واتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية، لعام ١٩٧٦ بصيغتها المعدلة ببروتوكول الاتفاقية لعام ١٩٩٦^(٣) (المشار إليها في ما بعد باتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦).

وتضع كلتا اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ واتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ حدوداً للمسؤولية تتعلق بنوعين من المطالبات ضد مالكي السفن (وبعض الأشخاص الآخرين)^(٤)، هما المطالبات عن فقد الأرواح أو الإصابة الشخصية والمطالبات المتعلقة بأضرار الممتلكات، على النحو المُعرّف لاحقاً^(٥). وفي كل حالة، يحق لمالك السفينة تحديد المسؤولية إلا في بعض قضايا سوء السلوك المتعمد^(٦). ورغم أن الاتفاقيتين تتبعان النهج ذاته في تحديد المسؤولية، فثمة فروق مهمة بينهما، فاتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ تحدد، على وجه الخصوص، مبالغ فعلية أعلى تكون فيها المسؤولية محدودة.

وحدث تطور ذو أهمية يخص الأطراف العاملة في التجارة الدولية يتمثل في تعديلات اعتمدها المنظمة البحرية الدولية في نيسان/أبريل ٢٠١٢ وتقضي برفع حدود التعويض المحددة بموجب اتفاقية تحديد المسؤولية لعام ١٩٩٦^(٧)، ففي ضوء التجربة المكتسبة من حوادث ذات صلة ومع أخذ التضخم في الحسبان، اعتُبرت المبالغ المحددة في بروتوكول عام ١٩٩٦ غير ملائمة لتغطية تكاليف المطالبات، ولا سيما المطالبات الناشئة عن حوادث تتعلق بمحلات انسكاب وقود

السفن. ويُتوقع أن تصبح حدود التعويض الجديدة التي تمثل زيادة بنسبة ٥١ في المائة عن الحدود السابقة نافذة بالنسبة للدول الأطراف في اتفاقية حدود المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ في ١٩ نيسان/أبريل ٢٠١٥، أي بعد ٣٦ شهراً من تاريخ اعتمادها، وذلك بموجب إجراء القبول الضمني^(٨). وبوجه عام، يمكن إيجاز التعديلات على النحو التالي: في حالة المطالبات المتعلقة بالوفاة أو الإصابة البدنية على متن السفن التي لا تتجاوز حمولتها ٢٠٠٠ طن، يبلغ حد المسؤولية ٣,٠٢ مليون من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ٢ مليون من حقوق السحب الخاصة)^(٩). وبالنسبة للسفن الأكبر حجماً، تنطبق المبالغ الإضافية التالية عند حساب حد المسؤولية:

- لكل طن من ٢٠٠١ إلى ٣٠٠٠٠ طن، ١٢٠٨ من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ٨٠٠ من حقوق السحب الخاصة)؛
- لكل طن من ٣٠٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن، ٩٠٦ من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ٦٠٠ من حقوق السحب الخاصة)؛
- لكل طن فوق ٧٠٠٠٠ طن، ٦٠٤ من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ٤٠٠ من حقوق السحب الخاصة)^(١٠).

ويبلغ حد المسؤولية في المطالبات المتعلقة بالممتلكات للسفن التي لا تتجاوز حمولتها ٢٠٠٠ طن، ١,٥١ مليون من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ١ مليون من حقوق السحب الخاصة)^(١١). وتنطبق على السفن الأكبر حجماً المبالغ الإضافية التالية عند حساب حد المسؤولية:

- لكل طن من ٢٠٠١ إلى ٣٠٠٠٠ طن، ٦٠٤ من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ٤٠٠ من حقوق السحب الخاصة)؛
- لكل طن من ٣٠٠٠١ إلى ٧٠٠٠٠ طن، ٤٥٣ من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ٣٠٠ من حقوق السحب الخاصة)؛
- لكل طن فوق ٧٠٠٠٠ طن، ٣٠٢ من حقوق السحب الخاصة (بارتفاع من ٢٠٠ من حقوق السحب الخاصة)^(١٢).

ويرد في الأقسام التالية استعراض عام للتطورات ذات الصلة التي حدثت في المنظمة البحرية الدولية. وتجدر الإشارة أيضاً إلى كتاب النقل البحري وتحدي تغير المناخ الذي تولى الأونكتاد تحريره ونُشر في أيار/مايو ٢٠١٢ ووردت فيه إفادات مفصلة تتعلق بالتبعات المحتملة لتغير المناخ على هذا القطاع الرئيسي من التجارة العالمية^(٢٠).

(أ) اعتماد لوائح جديدة تتعلق بكفاءة الطاقة للسفن ومبادئ توجيهية لتنفيذها

تشمل التطورات الرئيسية التي تحققت برعاية المنظمة البحرية الدولية وضع الصيغة النهائية للتدابير التنظيمية الإلزامية لضبط انبعاثات غازات الدفيئة واعتماد هذه التدابير. واعتمدت، في الدورة الثانية والستين للجنة لحماية البيئة البحرية المعقودة من ١١ إلى ١٥ تموز/يوليه ٢٠١١، مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية^(٢١) الرامية إلى رفع كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي. وأضيفت مجموعة التدابير - التي اعتمدت بالتصويت ببناء الأسماء عوضاً عن توافق الآراء - كتعديلات على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، لعام ١٩٧٣ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ (ماربول)، لوائح المرفق السادس^(٢٢) لتكون بمثابة فصل جديد (الفصل الرابع) بعنوان "لوائح بشأن كفاءة الطاقة للسفن". ويُتوقع أن تصبح التعديلات نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣^(٢٣).

واعتمدت في وقت لاحق أثناء الدورة الثالثة والستين للجنة حماية البيئة البحرية المعقودة من ٢٧ شباط/فبراير إلى ٢ آذار/مارس ٢٠١٢، أربع مجموعات من المبادئ التوجيهية^(٢٤) تستهدف دعم التنفيذ الموحد لهذه اللوائح الإلزامية. وفي الدورة نفسها، تواصل النقاش بشأن تدابير مقترحة مستندة إلى السوق تستكمل التدابير التقنية والتشغيلية المعتمدة قبلاً.

لوائح كفاءة الطاقة للسفن

تجعل لوائح كفاءة الطاقة للسفن مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة إلزامياً بالنسبة للسفن الجديدة وخطة إدارة كفاءة الطاقة إلزامية بالنسبة لجميع السفن^(٢٥) ويضع مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة متطلباً أدنى لكفاءة الطاقة (انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل ميل من السعة) بالنسبة للسفن الجديدة، حسب نوع السفينة وحجمها. وسيُخفّض

وباعتماد زيادة حدود المسؤولية، تعززت حماية مقدمي المطالبات البحرية. بيد أنه تجدر الإشارة إلى أن التعديلات تؤثر في تحديد المسؤولية فقط بموجب اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦^(٢٦). وقد اعتمدت دول كثيرة اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦، غير أن بعض الدول لا يزال منضماً إلى اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ غير المعدلة، أو للاتفاقية الدولية السابقة لها والمتعلقة بالحد من مسؤولية مالكي السفن البحرية لعام ١٩٥٧^(٢٧). وثمة دول قليلة لا تزال منضمة الآن للاتفاقية الدولية الأولى في هذا المجال وهي الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحد من مسؤولية مالكي السفن البحرية، لعام ١٩٢٤. ورغم أن كل اتفاقية من الاتفاقيات ذات الصلة تعالج موضوع تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية، فإن ثمة فروق جوهرية بينها، فمبالغ تحديد المسؤولية تتفاوت تفاوتاً ملموساً وتبلغ أعلى مستوياتها لصالح مقدمي المطالبات بموجب اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦^(٢٨). وفي ضوء أحدث التعديلات، فقد يرغب واضعو السياسات في الدول التي لم تصبح بعد دولاً أطرافاً في اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ في النظر مجدداً في وجهة الانضمام إليها.

باء- التطورات التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي وغيرها من المسائل البيئية

١- تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي

ظلت الجهود الرامية إلى وضع هيكل تنظيمي لضبط انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن السفن وتخفيضها تستأثر منذ عدة سنوات بجل المناقشات الفنية التي تجريها لجنة حماية البيئة التابعة للمنظمة البحرية الدولية^(٢٩). وتركز المناقشات في هذا المضمار على التدابير التقنية والتشغيلية التي ترى دراسة أجرتها المنظمة البحرية الدولية ونُشرت في عام ٢٠٠٩^(٣٠) أنها قادرة على تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي بدرجة ملموسة^(٣١)، وتركز الدراسة أيضاً على مسألة إمكانية اتخاذ تدابير مستندة إلى السوق التي تثير قدراً أكبر من الجدل^(٣٢).

وسُيُحسب مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفينة للطاقة المطلوب ومؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفينة للطاقة المُحقَّق لما يلي:

"(١) كل سفينة جديدة؛ (٢) كل سفينة جديدة خضعت لتحويل رئيسي؛ (٣) كل سفينة جديدة أو موجودة خضعت لتحويل رئيسي واسع النطاق بحيث تعتبر الإدارة السفينة سفينة حديثة البناء..."

وإضافة إلى ذلك:

"ينبغي أن يكون مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفين للطاقة المُحقَّق خاصاً بكل سفينة ويجب أن يُبيِّن أداء السفينة المُقدَّر من حيث كفاءة الطاقة. ويُرفق معه الملف التقني لمؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفين للطاقة الذي يتضمن المعلومات الضرورية لحساب مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفين للطاقة المُحقَّق ويُوضَّح عملية الحساب."^(٣٠)

وتُجرى عملية الحساب مع مراعاة المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية.

المبادئ التوجيهية لتنفيذ تدابير كفاءة الطاقة

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الثالثة والستين المعقودة من ٢٧ شباط/فبراير إلى ٢ آذار/مارس ٢٠١٢^(٣١)، أربعة مجموعات من المبادئ التوجيهية للمساعدة في تنفيذ اللوائح الإلزامية المتعلقة بكفاءة الطاقة للسفن المدرجة في المرفق السادس باتفاقية ماربول. وهذه المجموعات هي:

- المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن طريقة حساب مؤشر تصميم كفاءة الطاقة المحقق للسفن الجديدة؛
- المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ لإعداد خطة إدارة كفاءة الطاقة للسفينة؛
- المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن مسح مؤشر تصميم كفاءة الطاقة وإجازته؛
- المبادئ التوجيهية لحساب الخطوط المرجعية لاستخدام مؤشر تصميم كفاءة الطاقة^(٣٢).

هذا المستوى المطلوب كل خمس سنوات وسيقترن ذلك بأن تتمتع السفن بكفاءة أكبر بفضل التحسينات التقنية لعناصر التصميم والمكونات التي تؤثر في كفاءة الوقود. وحُدِّدت معدلات التخفيض حتى عام ٢٠٢٥ وتقرر أن يبلغ التخفيض حينذاك ٣٠ في المائة من الكفاءة المتوسطة بالنسبة للسفن المبنية بين عامي ١٩٩٩ و٢٠٠٩. ويمثل مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة الحالي وسيلة قائمة على الأداء. ويجوز لقطاع النقل البحري أن يستخدم أكثر التقانات كفاءة من حيث التكاليف في سفنه للامتثال للوائح ذات الصلة شريطة أن يتحقق المستوى المطلوب من الطاقة. وسيغطي مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة نحو ٧٠ في المائة من الانبعاثات الناتجة عن ناقلات النفط الصهرية الجديدة وناقلات الغاز الصهرية وناقلات السوائل وناقلات البضائع العامة وسفن البضائع المُردَّة والحاويات، فضلاً عن الناقلات المختلطة (السوائل السائلة/الجافة)^(٣٣).

وبموجب اللوائح، ستكون السفن ملزمة بحمل خطة كفاءة الطاقة للسفينة على متنها بعد ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. ويتوخى في خطة كفاءة الطاقة للسفينة أن تكون وسيلة عملية تعين مالكي السفن على إدارة أدايتهم في مضمارة البيئة وتحسين كفاءة السفينة والأسطول ورصدها بمرور الزمن. وتضع الخطة آلية لمشغلي السفن لتحسين كفاءة الطاقة للسفن باستخدام مؤشر كفاءة الطاقة التشغيلي كوسيلة للرصد^(٣٤). وستصدر الحكومات المعنية شهادات دولية لكفاءة الطاقة للسفن الخاضعة للوائح^(٣٥).

وابتداءً من كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، ستطبق اللوائح الجديدة على جميع السفن التي تبلغ حمولتها ٤٠٠ طن فأكثر. غير أن الإدارات قد تستثني هذه السفن من شرط الامتثال لمتطلبات مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة. وبموجب اللوائح، لا ينطبق هذا الاستثناء على السفن التي تتجاوز حمولتها ٤٠٠ طن:

"(١) التي أُبرم عقد بنائها في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧ أو بعده؛ (٢) التي وُضِع صالبيها أو بلغت طوراً مماثلاً من البناء في ١ تموز الأول/يوليه ٢٠١٧ أو بعده، إذا لم يُبرم عقد؛ (٣) المُسلمة في ١ تموز/يوليه ٢٠١٩ أو بعده؛ أو ٤- في حالات إجراء تحويل رئيسي لسفينة جديدة أو لسفينة موجودة ... في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٧ أو بعده"^(٣٦).

هذه اللائحة، يُطلب من الإدارات، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية وسواها من الهيئات الدولية، أن تشجع الدول التي تطلب المساعدة التقنية وتقدم لها الدعم، لا سيما الدول النامية، وذلك حسب الاقتضاء وبصورة مباشرة أو عبر المنظمة البحرية الدولية. وتقتضي اللائحة أيضاً أن تتعاون الإدارات مع بعضها البعض وأن تشجع إعداد ونقل التكنولوجيا للدول التي تطلب المساعدة التقنية وتبادل المعلومات معها بشأن تنفيذ التدابير الرامية إلى الوفاء بمتطلبات الفصل الرابع [من المرفق السادس باتفاقية ماربول]، لا سيما الدول النامية^(٣٧).

وعُرض للنقاش في الدورة الثالثة والستين للجنة الحماية البحرية مشروع قرار ذي صلة بتنفيذ هذه اللائحة وتدابير كفاءة الطاقة الأخرى يتعلق "بتشجيع التعاون التقني ونقل التكنولوجيا ذات الصلة بتحسين كفاءة الطاقة للسفن"^(٣٨). وأثناء الدورة، قدمت مجموعة من الدول الأعضاء وثيقة غير رسمية تتضمن تعليقات وتقتراح إدخال تعديلات إضافية على مشروع القرار، بشأن ما يلي:

"منهجية لتقييم التنفيذ وقيام البلدان المتقدمة بتقديم ما يلزم من دعم مالي وتكنولوجي وفي مجال بناء دعم القدرات للبلدان النامية، مع مراعاة مبادئ ومسؤوليات هذه الدول المشتركة ولكنها متميزة وقدرات كل من هذه الدول في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو"^(٣٩).

وتم إنشاء فريق عمل لوضع مشروع القرار في صيغته النهائية، بيد أن الفريق لم يتوصل إلى توافق في الآراء بشأن بعض المقترحات. وسيواصل العمل على مشروع القرار أثناء الدورة الرابعة والستين للجنة حماية البيئة البحرية المقرر عقدها من ١ إلى ٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢.

ونظرت الدورة الثالثة والستين للجنة حماية البيئة البحرية في فئات أخرى من المسائل ذات الصلة بغازات الدفيئة، وهي تطبيق مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة على السفن الحالية والشكوك المتعلقة ببيانات الانبعاثات ومعيار الأداء لقياس استهلاك الوقود. وفي أعقاب المخاوف التي أبدتها القطاع وحظيت بدعم عدد كبير من الدول الأطراف، أكدت اللجنة على أن مؤشر تصميم كفاءة استهلاك الطاقة وُضع كأداة تنظيمية للسفن الجديدة فقط. وبصفته مؤشر

وُدعيت الإدارات إلى مراعاة هذه المبادئ التوجيهية عند إعداد وسن القوانين الوطنية التي تعزز وتنفذ الأحكام الواردة في اللوائح المعنية من المرفق السادس باتفاقية ماربول، بصيغته المعدلة، إضافة إلى لفت انتباه الرابنة والبحارة ومالكي السفن ومشغليها وأية مجموعة أخرى ذات صلة إلى خطة إدارة كفاءة الطاقة للسفينة.

وتعالج المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ بعض المخاوف التي أُثيرت بشأن سلامة مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة في تبادل وجهات النظر بين الدول أثناء المناقشات التي جرت في المنظمة البحرية الدولية^(٣٣) وفي قطاع النقل البحري^(٣٤). ويتمثل الشاغل الرئيسي في هذا المضمار في أن قيمة صيغة مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة يمكن أن تتحقق بيسر باستخدام سفن مزودة بمحركات أصغر حجماً وأدنى قدرة، غير أنها تنطوي على مخاطر لأنها تفتقر إلى احتياطي كافي من الطاقة المتاحة لمواجهة حالات الطوارئ، مثل أحوال الطقس الشديدة السوء أو عند المناورة الخاصة في الموانئ في حالات الضرورة. وتتضمن المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن، طريقة حساب مؤشر تصميم كفاءة استهلاك الطاقة للسفن الجديدة حكماً يسمح ببناء السفن بأي قدرة للمحرك يراها مالك السفينة ضرورية، ما دامت محدودة، لتوفير قدرة مناسبة لعمود الإدارة تسمح بتحقيق القيمة التي يتطلبها مؤشر تصميم كفاءة الطاقة. وفي حالة الطوارئ، سيوقف جهاز التحديد أو يُتم تجاوزه على نحو يتيح استخدام مزيد من القدرة^(٣٥).

وأُتفق على خطة عمل محدثة^(٣٦) لإعداد مزيد من المبادئ التوجيهية والأطر لكفاءة الطاقة للسفن غير المشمولة باللوائح الحالية المتعلقة بمؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة. وحسب خطة العمل، من المقرر إعداد الصيغة النهائية لهذه المبادئ التوجيهية بنهاية الدورة الخامسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية، المقرر انعقادها في عام ٢٠١٣.

مشروع قرار لجنة حماية البيئة البحرية بشأن تعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا ذات الصلة بتحسين كفاءة الطاقة للسفن

يتضمن الفصل الرابع من المرفق السادس باتفاقية ماربول لائحة جديدة أخرى بشأن "تعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا ذات الصلة بتحسين كفاءة الطاقة للسفن". وبموجب

وواصلت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثالثة والستين، مناقشة التدابير المقترحة المستندة إلى السوق التي ستستكمل التدابير التقنية والتشغيلية المعتمدة قبلاً. وأتفق على أن ينصب التركيز على تقييم أئتمل للعواقب المحتملة لاستحداث تدبير مستند إلى السوق على النقل البحري برعاية المنظمة البحرية الدولية. وشملت المناقشات بشأن التدابير المستندة إلى السوق عدداً من مختلف الموضوعات التي يرد ذكرها موجزة أدناه.

واعتمدت الدورة الثالثة والستين للجنة حماية البيئة البحرية تقرير فريق العمل المعني بانبعثات غازات الدفيئة من السفن المعنون تخفيض انبعثات غازات الدفيئة من السفن^(٤٧)، وأخذت علماً في هذا الصدد بأن الاجتماع الثالث بين الدورات أكمل، قدر المستطاع، الاختصاصات التي منحتها اللجنة إياه ووضع التدابير المستندة إلى السوق في مجموعتين هما: (١) التركيز في داخل القطاع و(٢) وداخل القطاع وخارجه، استناداً إلى آلية تخفيض الانبعثات التي تستخدمها مقترحات التدابير المستندة إلى السوق^(٤٨). وأحاطت اللجنة علماً بمسائل من بينها ما يلي:

- وجود وجهتي نظر عما إذا كان قد أُثبت بجلاء أن ثمة "ضرورة وغرض [قاهرين] لاتخاذ تدبير مستند إلى السوق" للنقل البحري الدولي في إطار المنظمة البحرية الدولية. ووافقت على أن تعاود النظر في المسألة في الوقت المناسب؛
- النقاش بشأن "العلاقة بين الاتفاقيات والقواعد ذات الصلة"، ووافقت على مواصلة النظر في المسألة، وأن تستند في ذلك جزئياً إلى وثيقة قدمها أحد الوفود؛
- النقاش بشأن "أوجه القوة والضعف" وقيام المؤيدين لمقترحات التدابير المستندة إلى السوق بتحديد أوجه القوة والضعف فيها ووضع قائمة بها^(٤٩) وتحديد وفود أخرى غير مؤيدة للتدابير المستندة إلى السوق لأوجه ضعف إضافية لجميع مقترحات التدابير المستندة إلى السوق^(٥٠)؛
- إقرار الاجتماع بين الدورات نتائج واستنتاجات دراسة فريق الخبراء عن دراسة الجدوى وتقدير تأثير التدابير المستندة إلى السوق الممكن اتخاذها^(٥١)، بما في ذلك تحديده لضرورة إجراء مزيد من الدراسة لكل من "التأثيرات المباشرة وغير المباشرة على البلدان النامية" الناجمة عن إدخال التدابير المستندة إلى السوق للنقل

تصميم، فمن غير الملائم توسيع نطاق تطبيقه ليشمل الأسطول الموجود^(٥٢). وأخذت لجنة حماية البيئة البحرية علماً بالمخاوف المتعلقة باحتمال المبالغة في التأثيرات الناجمة عن تخفيض مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة، وأشارت إلى أن الشكوك كانت موجودة في تقديرات وتوقعات الانبعثات الناجمة عن النقل البحري الدولي^(٥٣). ووافقت اللجنة على مواصلة العمل "لتزويد اللجنة بمعلومات موثوقة ومحدثة لتستند إليها أثناء اتخاذ القرارات، وطلبت من الأمانة سير الاحتمالات وموافاتها بتقارير في الدورات المقبلة"^(٥٤). وافقت اللجنة أيضاً على أن قيام المنظمة البحرية الدولية بوضع معيار أداء لقياس استهلاك السفن للوقود قد يكون أداة مفيدة ورأت أن دراسة هذه المسألة ينبغي أن تتواصل.

(ب) التدابير المستندة إلى السوق والمسائل ذات الصلة

اعتُمدت الآن مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية لزيادة فعالية استهلاك السفن للطاقة غير أن المناقشات بشأن إمكانية اتخاذ تدابير مستندة إلى السوق لتخفيض انبعثات غازات الدفيئة تتواصل ولا تزال تشهد جدلاً شديداً^(٥٥). وكما ورد في استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، أُجري نقاش مستفيض لكيفية المضي قدماً في إعداد تدبير مستند إلى السوق في الدورة الحادية والستين للجنة حماية البيئة البحرية^(٥٦). وتراوحت مقترحات التدابير المستندة إلى السوق بين دفع مساهمة أو ضريبة على جميع انبعثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن السفن أو فقط على الانبعثات من السفن غير المستوفية لمتطلبات مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة ونظم تداول الانبعثات والنظم القائمة على الكفاءة الفعلية للسفينة من حيث التصميم (مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة) والتشغيل (المؤشر التشغيلي لكفاءة استهلاك السفن للوقود)^(٥٧). وفي وقت لاحق، انعقد الاجتماع الثالث ما بين الدورات لفريق العمل المعني بانبعثات غازات الدفيئة من السفن المكرّس لمواصلة العمل بشأن التدابير المستندة إلى السوق من ٢٨ آذار/مارس إلى ١ نيسان/أبريل ٢٠١١^(٥٨). ونظراً لضيق الوقت، لم تتمكن لجنة حماية البيئة البحرية من دراسة مسألة التدابير المستندة إلى السوق في دورتها الثانية والستين المنعقدة من ١١ إلى ١٥ تموز/يوليه ٢٠١١، ووافقت على تأجيل النظر في الوثائق ذات الصلة إلى دورتها الثالثة والستين.

وأبرزت وثيقة أخرى قدمتها الصين^(٥٨) ضرورة إجراء المزيد من تقييم التأثير في البلدان النامية واقترحت قائمة من المعايير المنقحة التي ينبغي أخذها في الحسبان في التقييم. والمعايير المقترحة تسعة وهي:

١٠٠ "الفعالية البيئية" للتدابير المستندة إلى السوق المقترحة، لا سيما فعاليتها في الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي؛

٢٠٠ "فعالية التكاليف" للتدابير المستندة إلى السوق المقترحة والتأثيرات الاجتماعية والاقتصادية المباشرة وغير المباشرة في التجارة والمستهلكين والصناعات في البلدان النامية، لا سيما أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية؛

٣٠٠ "قدرة التدابير المقترحة المستمدة من السوق على تقديم حوافز للإصلاح والابتكار في مضمار التكنولوجيا؛"

٤٠٠ "الجدوى الاقتصادية والتقنية والتشغيلية" من تنفيذ التدابير المقترحة المستندة إلى السوق؛

٥٠٠ "عبء العمل والعبء التكنولوجي الإضافيان المحتملان" على صناعة بناء السفن والقطاع البحري في البلدان النامية نتيجة تنفيذ وإعمال التدابير المقترحة المستندة إلى السوق و"الحاجة إلى الدعم المالي ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات؛"

٦٠٠ "اتساق التدابير المقترحة المستمدة من السوق مع الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة" مثل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبروتوكول كيوتو وقواعد منظمة التجارة العالمية "لا سيما مبدأ [المسؤوليات المشتركة ولكنها متمايزة وقدرات كل طرف] وكذلك امتثالها للقانون العرفي الدولي، على النحو الذي تجسده اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؛"

٧٠٠ عند وجود احتمال لجمع الأموال "التكاليف التي تتكبدها البلدان النامية والفوائد التي تجنيها؛"

٨٠٠ "العبء الإداري الإضافي المحتمل" والجوانب القانونية بالنسبة للإدارات الوطنية ذات الصلة بتنفيذ التدابير المستندة إلى السوق وإعمالها؛

البحري الدولي في إطار المنظمة البحرية الدولية وعن عدم إدخالها؛

• مواصلة النظر، في دورتها الحالية، في وثيقتين قدمتهما بعض الوفود^(٥٩)، أو في الأجزاء ذات الصلة منهما.

وتواصل النقاش بشأن إجراء مزيد من التقييم للتأثير الناجم عن التدابير المستندة إلى السوق المقترحة المتعلقة بالنقل البحري الدولي. وجرى النظر في وثيقتين أعدهما رئيس اللجنة في إطار هذا النقاش. وتقدم الوثيقة الأولى^(٥٣) مقترحات عن كيفية إجراء تقييم للأثر لتحديد التأثيرات التي قد يحدثها وضع تدابير مستندة إلى السوق تتعلق بالنقل البحري، بما في ذلك منهجية التقييم ومعايره. وتضمنت الوثيقة الثانية^(٥٤) مشروع الاختصاصات المقترحة للجنة توجيه تقوم بتقييم تأثير المقترحات المتعلقة بالتدابير المستندة إلى السوق ينبغي إنشاؤها لتُشرف على تقييم التأثير وتساعد أمانة المنظمة البحرية الدولية وتسدي إليها المشورة. وأخذت اللجنة علماً أيضاً بأن فريق الخبراء المعني بالتدابير المستندة إلى السوق قد أكمل بنجاح دراسة الجدوى التي دعت إلى إجرائها خطة العمل لمواصلة النظر في التدابير المستندة إلى السوق وأنه خلص إلى إمكانية تنفيذ جميع مقترحات التدابير المستندة إلى السوق قيد الاستعراض، بغض النظر عن التحديات المقترنة بإدخال التدابير الجديدة^(٥٥).

ولبيان الطبيعة المثيرة للجدل للمسائل المتعلقة بوضع تدابير مستندة إلى السوق، لا سيما من منظور بعض البلدان النامية، تجدر الإشارة بوجه خاص إلى وثيقتين قدمتهما بعض الوفود الوطنية، على النحو الوارد تفصيله أدناه.

عرضت وثيقة قدمتها الهند نتائج دراسة لتأثير التدابير المستندة إلى السوق على قطاع النقل البحري والتجارة في هذا البلد^(٥٦). وحسب هذه الدراسة، سيُحدث اعتماد تدبير مستند إلى السوق تأثيرات سلبية في التجارة وفي النمو وسيلقي عبئاً ثقيلاً على عاتق المستهلكين الهنود. وفضلاً عن ذلك، قد يكون لهذا التدبير "تأثير وخيم على البيئة، إذ قد يلجأ مستهلكي الفحم في الهند إلى استخدام الفحم الهندي المتدني الجودة"^(٥٧). واستناداً إلى نتائج الدراسة، أكدت الهند مجدداً على مخاوفها من التبعات الاقتصادية للتدابير المستندة إلى السوق على المستهلكين في البلدان النامية، التي تساهم بالحد الأدنى في انبعاثات غازات الدفيئة.

بالمرحلة التي بلغت المقترحات وأن هذا الأمر يجب ألا يُستخدم كميّار للاختيار.^(٦٣)

ولم يُستبعد أي اقتراح في الدورة. وينبغي مواصلة إعداد جميع المقترحات ووضعها في صيغتها النهائية قبل وقت كافٍ من الدورة الرابعة والستين للجنة حيث يُتوقع مواصلة دراستها لمعرفة إمكانية تحليلها باستخدام جميع المعايير.

ودرست اللجنة أيضاً مسألة تمويل أنشطة الحد من تغير المناخ وإمكانية استخدام عائدات التدابير المستندة إلى السوق للنقل، بما في ذلك علاقته بالجهود الأوسع نطاقاً التي يبذلها المجتمع الدولي من أجل حشد الموارد لتمويل تدابير الحد من تغيير المناخ في البلدان النامية^(٦٤). ومرة أخرى، لم يتحقق بعد توافق الآراء بشأن هذه المسألة كما يتبين من موجز المناقشات الوارد في تقرير الاجتماع. وأشارت اللجنة إلى مسائل من بينها ما يلي:

- "أعرب عن وجود وجهات نظر متعارضة بشأن استخدام العائدات والعلاقة بين تدابير مستمدة من السوق بإشراف المنظمة البحرية الدولية وتمويل تدابير الحد من تغيير المناخ. فبعض الوفود دعت إلى إنفاق العائدات كوسيلة للتوفيق بين مبدأ "المسؤوليات المشتركة ولكنها متفاوتة" ومبادئ المنظمة البحرية الدولية^(٦٥)، في حين عارضت وفود أخرى هذا الأمر في حال جرى تطبيقه بشكل شامل على جميع السفن، ودعت إلى اعتماد نهج يضمن عدم وجود تأثيرات صافية على البلدان النامية"^(٦٦)؛
- "أعرب عدد كبير من الوفود عن وجهة نظر تقول بأنه ينبغي استخدام القسم الأعظم من عائدات أي تدابير مستمدة من السوق لتمويل تدابير الحد من تغيير المناخ في البلدان النامية"^(٦٧)؛
- "أعرب عدد من الوفود عن وجهة نظر تقول بأنه لا ينبغي استخدام تدابير مستمدة من السوق للنقل البحري الدولي بإشراف المنظمة البحرية الدولية كمصدر تمويل عام لتدابير الحد من تغيير المناخ في إطار الصندوق الأخضر للمناخ الذي سيجري تمويله من قبل البلدان المتقدمة النمو"^(٦٨)؛

٩٤ "امثال التدابير المقترحة المستمدة من السوق لأحكام الإنفاذ والتحقق الحالية". بموجب الإطار القانوني للمنظمة البحرية الدولية.

وحدث توافق في الآراء على ضرورة إجراء تقييم متواصل للتأثير يركز على التأثيرات الممكنة في العملاء والصناعات في البلدان النامية. ورغم الجهود المبذولة في إعداد مشروع الاختصاصات المتعلقة بإجراء مزيد من التقييم لتأثير التدابير المقترحة المستندة إلى السوق، بما في ذلك منهجية التقييم ومعايره، لا تزال بعض المسائل معلقة. وتعلق إحدى هذه المسائل بمعرفة ما إذا كانت مهمة إعداد منهجية تقييم التأثير ستُستند إلى فريق خبراء أم إلى معاهد بحثية. وثمة مسألة ثانية تتصل بنطاق تقييم التأثير. وأتفق على مواصلة دراسة الاختصاصات في دورة لجنة حماية البيئة البحرية المقبلة.

ونُظر في وثائق مختلفة قدمتها بعض الوفود في إطار المناقشات بشأن النظر في التدابير المقترحة المستندة إلى السوق وإمكانية تعزيزها^(٦٩). وأتفق على أن تُخضع لتقييم التأثير المقترحات المتعلقة بالتدابير المستندة إلى السوق الواردة في تقرير الاجتماع الثالث لفريق العمل المعني بغازات الدفينة^(٦٧). وبصدد توحيد المقترحات، أُشير إلى مسائل من بينها ما يلي:

- "إن بعض الوفود يرى أن من الأفضل إجراء التحليل لعدد محدود من الاقتراحات بشأن التدابير المستمدة من السوق، ولكنها اعترفت في الوقت نفسه بأن القيام بذلك من شأنه إضاعة معلومات حيوية يمكن استخدامها في مرحلة لاحقة عندما يُحرز تقدّم في إعداد الصيغة النهائية للتدابير المستمدة من السوق لأن التدبير المستمد من السوق المستخلص قد يكون مزيجاً من عناصر مأخوذة من اقتراحات متعددة أو حلاً وسطاً عوضاً عن أي من المقترحات في صيغتها الأصلية"^(٦١)؛
- "عارض عدد من الوفود مواصلة دراسة التدبير المستمد من السوق وذكرت أن المنظمة البحرية الدولية ينبغي أن تركز على التدابير التقنية والتنشغيلية"^(٦٢)؛
- لم يُبد عدد كبير من الوفود استعداداً لاختيار أي اقتراح محتمل بشأن التدابير المستمدة من السوق في هذا الوقت؛ كما أن وجود أو عدم وجود مشروع نص قانوني يتعلق بالمقترحات "ليس مرتبطاً مباشرة

(ج) المسائل المتعلقة باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

بصدد المسائل المتصلة باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، أُشير إلى أن مؤتمر الأمم المتحدة بشأن المناخ الذي انعقد في ديربان من ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ١١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١ أسفر عن اعتماد عدد من القرارات والاستنتاجات^(٧٦) تشمل القرارات والاستنتاجات المتعلقة بضبط انبعاثات غازات الدفيئة من النقل الدولي^(٧٧)، وبالمنظمة البحرية الدولية بصفتها الوديعة لاتفاقية لندن وبروتوكول لندن^(٧٨)، ومؤتمر تغير المناخ المقبل المقرر عقده من ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢ في الدوحة بقطر^(٧٩). وطلبت لجنة حماية البيئة البحرية من أمانة المنظمة البحرية الدولية "مواصلة تعاونها الراسخ مع أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وحضور اجتماعات الاتفاقية ذات الصلة بذلك، ومن ضمنها تلك المتعلقة بتحديد مصادر التمويل المحتملة للصندوق الأخضر للمناخ، ولفت انتباه الهيئات والاجتماعات الملائمة في الاتفاقية إلى نتائج عمل المنظمة البحرية الدولية"^(٨٠).

٢- التلوث الناجم عن السفن وحماية البيئة البحرية

(أ) التطورات في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

استناداً إلى ولاية مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الواردة في اتفاق أكر^(٨١) ووثائق النتائج التي اعتمدت في ختام الدورة الثالثة عشرة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، المعقودة من ٢١ إلى ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠١٢ في الدوحة بقطر، أصدر الأونكتاد منذ وقت قريب تقريراً تحليلياً يركز على التلوث الزيتي من السفن وذلك في إطار أعماله في مجال النقل. وأعد التقرير المعنون المسؤولية والتعويض عن التلوث الزيتي من السفن: استعراض عام للإطار القانوني الدولي بشأن أضرار التلوث الزيتي من الناقلات الصهريجية^(٨٢)، ليكون معيناً لوضعي السياسات، لا سيما في البلدان النامية، في فهم الإطار القانوني الدولي المعقد وتقييم وجهة الانضمام إلى الصكوك القانونية الدولية في هذا الصدد.

ومن باب التذكير، تجدر الإشارة إلى أن قرابة نصف الإنتاج العالمي من النفط الخام يُنقل بحراً. ويجري أغلب نشاط الملاحه هذا على مقربة من سواحل بلدان عديدة ويعبر

• ذكرت عدة وفود أن آلية التخفيض^(٦٩) - التي تهدف إلى التوفيق بين مبادئ مختلف اتفاقيات النقل البحري وتغير المناخ - (اقترح) مبتكر وبنّاء ويعالج مبدأ المسؤوليات المشتركة ولكنها متفاوتة وينبغي مواصلة تحليله ودارسته^(٧٠).

وأخذت اللجنة أيضاً علماً بما يلي:

١٤ العمل الجاري في مجال تمويل أنشطة الحد من تغير المناخ في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛

٢٤ تقرير فريق الأمين العام الاستشاري الرفيع المستوى المعني بتمويل إجراءات مواجهة تغير المناخ^(٧١)؛

٣٤ تقرير مجموعة العشرين الصادر عن البنك الدولي وصندوق النقد الدولي عن حشد موارد التمويل لصندوق المناخ الأخضر^(٧٢) الذي حدد النقل البحري الدولي كمصدر محتمل للتمويل.

ومن الملائم أن يرى قطاع النقل البحري الدولي - الذي أعرب، في ما يخص إمكانية اتخاذ تدابير مستندة إلى السوق عن أنه يفضل فرض ضريبة على الوقود على مخطط مبادلة الانبعاثات - أن الإيرادات المحتملة ينبغي أن تُستخدم، ضمن أمور أخرى، لأغراض تكييف الموانئ في البلدان النامية مع تأثيرات تغير المناخ^(٧٣).

وفي ما يتصل بالعلاقة بين تدبير مستند إلى السوق وقواعد منظمة التجارة العالمية، أُشير إلى أن عدداً كبيراً من الوفود توصل في الاجتماع الثالث لفريق العمل المعني بغازات الدفيئة إلى انعدام التضارب بين إمكانية اتخاذ تدبير مستند إلى السوق يتعلق بالنقل البحري الدولي بإشراف المنظمة البحرية الدولية وقواعد منظمة التجارة العالمية. غير أنه أعرب عن وجهة نظر ترى توخي الحذر عند النظر في العرض الذي قدمته منظمة التجارة العالمية في هذا الشأن في الاجتماع الثالث لفريق العمل المعني بغازات الدفيئة^(٧٤)، إذ إن هذا العرض يعبر عن موقف أمانة منظمة التجارة العالمية، كما أن بعض الوفود لا تزال تبدي مخاوفها من وجود أوجه تضارب بين التدبير المستند إلى السوق وقواعد منظمة التجارة العالمية^(٧٥). ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية على مواصلة النقاش في دورتها الرابعة والستين ودعت إلى تقديم مزيد من الوثائق والمساهمات.

• مستويات الحماية المتاحة لضحايا التلوث الزيتي من الناقلات الصهرجية، حسب الصكوك القانونية المختلفة المعتمدة.

و خلاصة القول أن التقرير يري أن الانضمام للصكوك القانونية ذات الصلة يتيح فوائد جمة لعدد من الدول الساحلية النامية التي قد تكون عرضة للتلوث الزيتي من الناقلات الصهرجية.

ورغم أن التقرير يركز على الإطار الدولي للمسؤولية والتعويض عن التلوث الزيتي من الناقلات الصهرجية، فإنه يُبرز أيضاً بعض السمات الرئيسية لاتفاقيتين دوليتين مهمتين لهما صلة بهذا الموضوع ويغطيان أنواعاً أخرى من التلوث من السفن. وهاتان الاتفاقيتان هما:

• الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١^(٨٤)، التي تنص على المسؤولية والتعويض في حالات انسكاب وقود السفن من سفن غير ناقلات النفط الصهرجية (على سبيل المثال، سفن الحاويات وسفن البضائع المبردة والناقلات الصهرجية للمواد الكيميائية وسفن البضائع العامة وسفن الرحلات والعبّارات)؛

• الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ١٩٩٦^(٨٥) والبروتوكول المعدل لها لعام ٢٠١٠^(٨٦) (الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ٢٠١٠) التي تنص على التعويض عن الحوادث الناشئة عن نقل طائفة واسعة النطاق من المواد الخطيرة والضارة، ومن بينها الزيت غير المداوم.

(ب) التطورات في المنظمة البحرية الدولية

اعتمدت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الثالثة والستين، أيضاً تعديلات على اتفاقية ماربول تتعلق بالترتيبات الإقليمية ذات الصلة بمرفق الاستقبال المينائية، كما اعتمدت مبادئ توجيهية لتنفيذ المرفق الخامس المنقح من اتفاقية ماربول (القمامة) واتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام ٢٠٠٩ (اتفاقية هونغ كونغ)^(٨٧).

مناطق خاضعة لقيود أو لنقاط تفتيش في بعض الحالات، مثل المضائق أو القنوات الضيقة. وفي الوقت نفسه، يعني الازدياد المطرد في حجم السفن التي تنقل البضائع بمختلف أنواعها وفي سعتها نقل كميات هائلة من زيت الوقود عبر المحيطات وعلى طول المناطق الساحلية. ولئن كان عدد حوادث التلوث النفطي الكبيرة قد تناقص وضاق نطاقها بمرور الزمن، فإن التعرض للتلوث الناجم عن السفن لا يزال يشكل بالنسبة للدول الساحلية تهديداً اقتصادياً محتملاً لا يستهان به، لا سيما البلدان النامية والدول الجزرية النامية الصغيرة التي تعتمد اقتصاداتها أشد الاعتماد على الدخل الذي تدره مصائد الأسماك والسياحة.

ويتسم الإطار القانوني الدولي بشأن التلوث الزيتي من الناقلات الصهرجية بإحكام شديد وهو يتيح التعويض بدرجة كبيرة عن الخسائر الناشئة عن حوادث التلوث الزيتي. وتحظى الصكوك القانونية ذات الصلة بهذا الشأن بدعم عام كما أنها اعتمدت على نطاق واسع على الصعيد الدولي وهي تُعرف جمعياً بنظام اتفاقية المسؤولية المدنية - الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث الزيتي^(٨٣). غير أن كثيراً من الدول الساحلية، ومن بينها بلدان نامية قد تكون عرضة لحوادث التلوث الزيتي من السفن، لم تصبح بعد أطرافاً متعاقدة في أحدث الصكوك القانونية في هذا المجال ومن ثم لن تحصل على تعويض ملموس إذا حدث انسكاب زيتي يلحق ضرراً بسواحلها أو بمناطق أخرى تقع في نطاق ولايتها البحرية (المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة). وقد أُعد التقرير في ضوء هذه الخلفية ليستعين به واضعو السياسات، لا سيما في البلدان النامية، في فهم الصكوك القانونية في هذا الشأن وفي تقييم وجاهة الانضمام إليها.

ويسلط التقرير الأضواء على معالم الإطار القانوني الدولي الرئيسية ويستعرض بوجه عام الأحكام الرئيسية لأحدث الصكوك القانونية الدولية النافذة. ويقدم التقرير أيضاً اعتبارات يُستحسن مراعاتها عند وضع السياسات الوطنية، تركز على مسائل منها ما يلي:

- الفوائد النسبية من الانضمام لأحدث الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة؛
- العبء المالي المترتب بالانضمام؛

وأتفق أيضاً على تخفيضات تدريجية في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من محركات السفن. وتطبق أكثر الضوابط صرامة على السفن المبنية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ أو بعده بالنسبة للسفن التي تعمل في مناطق ضبط الانبعاثات.

وتجدر الإشارة إلى أن قطاع النقل البحري أعرب عن مخاوفه حيال بعض جوانب تنفيذ المتطلبات رغم تأييده لتعديلات عام ٢٠٠٨. وتتضمن هذه الجوانب، بوجه خاص، توافر الوقود المنخفض الكبريت الممثل للمتطلبات لتلبية الطلب الجديد^(٩٢).

مرافق الاستقبال بالموانئ وصرف مراحيض السفن وإدارة القمامة

يمكن أن تشكل القمامة من السفن خطراً على الحياة البحرية بمائل خطر النفط أو المواد الكيميائية. واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثانية والستين المنعقدة في تموز/يوليه ٢٠١١، تعديلات على المرفق الخامس^(٩٣) باتفاقية ماربول يُتوقع أن تصبح نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. ويحظر المرفق المعدل تفريغ جميع أنواع القمامة في البحر، ما لم ينص على خلاف ذلك. ويرد في الجدول ٥-١ استعراض عام لأحكام التفريغ الواردة في المرفق الخامس المعدل باتفاقية ماربول.

واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً في دورتها الثالثة والستين ما يلي:

- تعديلات على المرفقات الأول والثاني والرابع والخامس والسادس^(٩٤) باتفاقية ماربول تستهدف تمكين الدول الجزرية النامية الصغيرة من الامتثال لمتطلبات دول الميناء بإتاحة مرافق استقبال لنفايات السفن عبر ترتيبات إقليمية. ويُتوقع أن تصبح هذه التعديلات نافذة في ١ آب/أغسطس ٢٠١٣^(٩٥)؛
- قرار^(٩٦) يدعو إلى أن تُعد، دون إبطاء، معدات تقنية متنية مجربة وملائمة وفعالة من حيث التكاليف تُمكن من استيفاء معايير الإفرغ لسفن الركاب العاملة في بحر البلطيق (المعنى منطقة خاصة بموجب لوائح المرفق الرابع باتفاقية ماربول المتعلقة بمنع التلوث بمياه المجاري من السفن)^(٩٧)؛
- المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ المتعلقة بتنفيذ المرفق الخامس^(٩٨) من اتفاقية ماربول والمبادئ التوجيهية

ومنحت اللجنة أيضاً الموافقة الأساسية والنهائية لعدد من نظم إدارة مياه الصابورة التي تستخدم مواد نشطة.

تلوث الهواء من السفن: إنشاء مناطق جديدة لضبط الانبعاثات

يمثل ثاني أكسيد الكربون غاز الدفيئة الرئيسي المنبعث من السفن، بينما تشمل المواد الأخرى ذات الصلة أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين. ولهذه الأكاسيد نصيب وافر في تلوث الهواء من السفن وهي مشمولة بالمرفق السادس باتفاقية ماربول^(٩٨)، الذي عُُدل في عام ٢٠٠٨ بغية إدخال ضوابط للانبعاثات تكون أكثر صرامة^(٩٩). وابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، يُنشئ المرفق السادس عتبات مُخفّضة لزيت الوقود البحري بتخفيض الحد الأقصى العالمي للكبريت من ٤,٥ في المائة (٤٥ ٠٠٠ جزء من المليون) إلى ٣,٥ في المائة (٣٥ ٠٠٠ جزء من المليون). وسيُخفف الحد الأعلى العالمي من الكبريت مرة أخرى إلى ٠,٥٠ في المائة (٥ ٠٠٠ جزء من المليون) ابتداءً من عام ٢٠٢٠ (رهنأ باستعراض الجدوى في عام ٢٠١٨)^(١٠٠). ويتضمن المرفق السادس أيضاً أحكاماً تسمح بإنشاء مناطق خاصة لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت تُطبق فيها ضوابط أكثر صرامة على انبعاثات الكبريت. ومنذ ١ تموز/يوليه ٢٠١٠، وضعت مناطق ضبط الانبعاثات هذه عتبات لأكاسيد الكبريت لأنواع الوقود البحري تبلغ ١ في المائة (من النسبة السابقة وقدرها ١,٥ في المائة)؛ وابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥، سيُطلب من السفن المبحرة في هذه المناطق إحراق الوقود بما لا يتجاوز ٠,١ في المائة من الكبريت وإلا وجب على السفن تركيب نظام لتنظيف غاز العوادم أو استخدام أية طريقة تكنولوجية أخرى للحد من انبعاثات أكاسيد الكبريت.

وتم إنشاء أول منطقتين لضبط الانبعاثات في أوروبا وهما منطقتا بحر البلطيق وبحر الشمال وأصبحتا نافذتين في عامي ٢٠٠٦ و٢٠٠٧ على التوالي. والمنطقة الثالثة المنشأة هي منطقة شمال أمريكا لضبط الانبعاثات التي أصبحت نافذة في ١ آب/أغسطس ٢٠١٢. وإضافة إلى ذلك، تم، في تموز/يوليه ٢٠١٠، إنشاء منطقة رابعة لضبط الانبعاثات هي منطقة الولايات المتحدة والبحر الكاريبي وهي تغطي بعض المياه المتاخمة لسواحل بورتوريكو (الولايات المتحدة) وجزر فيرجين التابعة للولايات المتحدة وستصبح نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤^(١٠١).

قمامة السفن الذي اعتُمد في الدورة الثانية والستين للجنة حماية البيئة البحرية في تموز/يوليه ٢٠١١ ويُتَوَقَّع أن يصبح نافذاً في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.

لعام ٢٠١٢ لإعداد خطط إدارة القمامة^(٩٩). وتهدف هذه المبادئ التوجيهية إلى المساعدة في تنفيذ لوائح المرفق الخامس المعدل باتفاقية ماربول لمنع التلوث من

الجدول ٥-١ استعراض مبسط لأحكام الإفراغ الواردة في المرفق الخامس المعدل باتفاقية ماربول (القرار (MEPC.201(62) الذي يبدأ نفاذه في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (لمزيد من التفصيل بشأن الإرشادات المتعلقة بمتطلبات الإفراغ المعنية، انظر نص المرفق الخامس باتفاقية ماربول أو المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ لتنفيذ المرفق الخامس باتفاقية ماربول)

نوع القمامة	السفن خارج المناطق الخاصة	السفن الداخلة المناطق الخاصة	المنصات البحرية (أكثر من ١٢ ميل بحري من البر) وجميع السفن في نطاق ٥٠٠ ميل من هذه المنصات
النفايات الغذائية المسحوقة أو المطحونة	يُسمح بالإفراغ ≤ ٣ أميال بحرية من أقرب بر، وإثناء الإبحار وأبعد ما يستطاع	يُسمح بالإفراغ ≤ ١٢ ميلاً بحرياً من أقرب بر، وإثناء الإبحار وأبعد ما يستطاع	يُسمح بالإفراغ
النفايات الغذائية غير المسحوقة أو المطحونة	يُسمح بالإفراغ ≤ ٣ أميال بحرية من أقرب بر، وإثناء الإبحار وأبعد ما يستطاع	يُحظر الإفراغ	يُحظر الإفراغ
مخلفات البضائع ١ غير المضمنة في مياه الغسيل	يُسمح بالإفراغ ≤ ١٢ ميلاً بحرياً من أقرب بر، وإثناء الإبحار وأبعد ما يستطاع	يُحظر الإفراغ	يُحظر الإفراغ
مخلفات البضائع ١ المضمنة في مياه الغسيل	يُسمح بالإفراغ ≤ ١٢ ميلاً بحرياً من أقرب بر، وإثناء الإبحار وأبعد ما يستطاع	يُسمح بالإفراغ ≤ ١٢ ميلاً بحرياً من أقرب بر، وإثناء الإبحار وأبعد ما يستطاع ورهنأ بشرطين إضافيين ٢	يُحظر الإفراغ
مواد التنظيف والمواد المضافة ١ المضمنة في مياه غسيل عنابر البضاعة	يُسمح بالإفراغ	يُسمح بالإفراغ ≤ ١٢ ميلاً بحرياً من أقرب بر، وإثناء الإبحار وأبعد ما يستطاع ورهنأ بشرطين إضافيين ٢	يُحظر الإفراغ
مواد التنظيف والمواد المضافة ١ المضمنة في مياه غسيل السطح والسطح الخارجية	يُسمح بالإفراغ	يُسمح بالإفراغ	يُحظر الإفراغ
ذبائح الحيوانات المحمولة على متن السفينة كبضائع والتي ماتت أثناء الرحلة	يُسمح بالإفراغ أبعد ما يمكن من أقرب بر وأثناء الإبحار	يُحظر الإفراغ	يُحظر الإفراغ

نوع القمامة	السفن خارج المناطق الخاصة	السفن الداخلة المناطق الخاصة	المنصات البحرية (أكثر من ١٢ ميل بحري من البر) وجميع السفن في نطاق ٥٠٠ ميل من هذه المنصات
جميع أنواع القمامة الأخرى بما في ذلك اللدائن والجمال الاصطناعية وُعُد الصيد وأكياس القمامة البلاستيكية ورماد المحرقة وخبث الفحم وزيت الطهي وحشوات الرfid الطافية ومواد التبطين والتغليف والورق والخرق والزجاج والمعادن والقوارير والخزفيات والنفايات المشابهة	يُحظر الإفراغ	يُحظر الإفراغ	يُحظر الإفراغ
يُحظر الإفراغ	عندما تكون القمامة مختلطة أو ملوثة بمواد محظورة أخرى من الإفراغ أو خاضعة لشروط إفراغ أخرى، تُطبّق أكثر المتطلبات صرامة.		

المصدر: www.imo.org

- (١) يجب ألا تكون هذه المواد مُضرةً بالبيئة البحرية.
- (٢) وفق اللائحة ١-٢-٦-٣ من المرفق الخامس باتفاقية ماربول يُسمح بالإفراغ فقط إذا: (أ) وقع ميناء المغادرة وميناء الوجهة التالي كلاهما داخل المنطقة الخاصة وبشرط ألا تعبر السفينة خارج المنطقة الخاصة بين هذين الميناءين (اللائحة ١-٦-٢-٢) (ب) إذا لم تكن مرافق الاستقبال الملائمة متاحة في هذين الميناءين (اللائحة ١-٦-٢-٣).

إعادة تدوير السفن

لإدارة مياه الصابورة والموافقة النهائية لخمسة نظم^(١٠٦) تستخدم المواد النشطة.

ورغم أن مياه الصابورة ضرورية لضمان ظروف تشغيل آمن وكفالة توازن للسفن في البحر، فإنها تحمل معها طائفة من الكائنات البحرية التي قد تبقى على قيد الحياة وتكون مجموعات تتكاثر في البيئة التي تستقبلها وتصبح غازية وتتفوق على الأنواع المحلية وتتوالد بحيث تصبح آفة. وفي شباط/فبراير ٢٠٠٤، وبإشراف المنظمة البحرية الدولية، اعتمدت الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها بغية درء المخاطر الناشئة عن نقل الكائنات البحرية المؤذية التي تحملها مياه صابورة السفن من منطقة إلى أخرى على البيئة وصحة الإنسان والممتلكات والموارد وتقليل هذه المخاطر إلى أقصى حد وإزالتها في نهاية المطاف^(١٠٧).

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثالثة والستين، الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بطريقة آمنة وسليمة بيئياً^(١٠٨) والخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن الترخيص لمرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها^(١٠٩) وتهدف هذه المبادئ التوجيهية، شأنها في ذلك شأن الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١١ لإعداد قائمة جرد بالمواد الخطرة^(١١٠) والخطوط التوجيهية لعام ٢٠١١ لإعداد خطة تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها^(١١١)، التي اعتمدت في الدورة الثانية والستين للجنة حماية البيئة البحرية، إلى مساعدة مرافق تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها وشركات النقل البحري على الشروع في إدخال تحسينات طوعية لاستيفاء متطلبات اتفاقية هونغ كونغ^(١١٢)، التي اعتمدت في أيار/مايو ٢٠٠٩.

إدارة مياه الصابورة

وبشأن توافر أنظمة إدارة مياه الصابورة، أشارت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثالثة والستين، إلى وجود ٢١ نظاماً معتمداً. وبينما أبدت بعض الوفود^(١١٣) مخاوفها من تنفيذ

بعد أن نظرت اللجنة في التقارير الثامن عشر والتاسع عشر والعشرين لفريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية، منحت الموافقة الأساسية لثلاثة نظم^(١١٤)

بالتأهب والاستجابة والتعاون بشأن حوادث التلوث الناجمة من المواد الخطرة والسامة. ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثالثة والستين، على الدلائل الإرشادية التالية التي أعدها الفريق التقني المعني بالاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون بشأن التلوث بالنفط - البروتوكول المتعلق بالتأهب والاستجابة والتعاون بشأن حوادث التلوث الناجمة من المواد الخطرة والسامة:

- إرشادات المنظمة البحرية الدولية/رابطة صناعة النفط الدولية لحفظ البيئة بشأن تحديد المناطق الحساسة بغرض مواجهة انسكاب النفط؛
- الإرشادات المتعلقة بمواجهة انسكاب النفط في التيارات السريعة؛
- الدليل التشغيلي بشأن استخدام المواد الماصة؛
- وسيلة دعم قرار إدارة النفايات الناجمة عن انسكاب النفط.

للاطلاع على المشاريع النهائية للدلائل الأربعة، انظر مرفقات لجنة حماية البيئة البحرية رقم ٦٢/٨/١ و ٦٢/٨/٢ و ٦٢/٨/٣، على التوالي.

جيم- التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل

يتناول هذا القسم بعض القضايا الرئيسية في مجال الأمن والسلامة البحريين التي قد تكون لها أهمية خاصة لدى الأطراف المنخرطة في التجارة والنقل على الصعيد الدولي. وتشمل هذه القضايا التطورات ذات الصلة بالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد ودخول لاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على سفن الصيد لعام ١٩٩٥ حيز النفاذ. ولن يتناول القسم مسائل القرصنة لضيق الحيز المتاح، بيد أن الأمانة تعكف على إعداد وثيقة منفصلة عن مسائل القرصنة.

١- الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد

حدثت تطورات عديدة في المعايير الحالية للأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد المعتمدة بإشراف منظمات دولية شتى مثل منظمة الجمارك العالمية والمنظمة البحرية

الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسيبها بسبب انعدام التكنولوجيات المعتمدة، وقدرة أحواض السفن المحدودة وضيق الوقت المتاح والتكاليف المعنية، رأت وفود أخرى^(١٠٩) أن ثمة ما يكفي من التكنولوجيات وقدرات أحواض السفن لإدارة مياه الصابورة وشجعت مالكي السفن على الشروع في تركيب نظم إدارة مياه الصابورة في سفنهم لتفادي الاختناقات المحتملة في مرحلة تالية. ورغم بعض الاختلافات في وجهات النظر، أُشير إلى وجود توافق في الآراء بشأن الحاجة للتوفير مزيد من المعلومات عن وتيرة التنفيذ وتوافر التكنولوجيات ومرافق أحواض السفن. ودُعيت الدول الأعضاء إلى تقديم معلومات مُحدثة عن الوضع في بلد كل منها، وفق نموذج متفق عليه^(١١٠).

واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً عدداً من التعديلات على المبادئ التوجيهية المتعلقة بالاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسيبها، من بينها الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن تصميم السفن وبنائها لتيسير ضبط الرواسب على متنها (G12)^(١١١). وتمثل هذه المبادئ مجموعة واحدة من ١٤ مجموعة من المبادئ التوجيهية التي أُعدت لتيسير تنفيذ الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسيبها. وتُحدّث المجموعة G12 النسخة السابقة المعتمدة في عام ٢٠٠٦. وحثت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً البلدان التي لم تصدق بعد على الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسيبها على أن تفعل ذلك في أقرب وقت مستطاع حتى تصبح الاتفاقية نافذة^(١١٢).

المواد الكيميائية الخطرة ومواجهة انسكاب الزيت

سعيًا لوضع مزيد من التدابير لمنع التلوث من السفن، اعتمدت الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون بشأن التلوث بالنفط في عام ١٩٩٠. وتقتضي الاتفاقية من الدول المتعاقدة فيها إعداد تدابير لمواجهة حوادث التلوث، إما على الصعيد الوطني أو بالتعاون مع بلدان أخرى. واعتمد في عام ٢٠٠٠ البروتوكول المتعلق بالتأهب والاستجابة والتعاون بشأن حوادث التلوث الناجمة من المواد الخطرة والسامة الملحق بالاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون بشأن التلوث بالنفط. ولمساعدة الدول في تنفيذ الاتفاقية، تم إنشاء الفريق التقني التابع للجنة حماية البيئة البحرية والمعني بالاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون بشأن التلوث بالنفط - البروتوكول المتعلق

- وجود مجموعة من المعايير المشتركة المتفق عليها تتضمن أحكاماً تنفيذية متينة بالقدر الكافي تتعلق بالجمارك والمشغلين الاقتصاديين المعتمدين على حدٍ سواء؛
- تطبيق المعايير بصورة موحدة حتى تثق إدارة الجمارك في الإجازة التي تمنحها إدارة أخرى؛
- إذا حُوِّلت سلطة الإجازة لسلطة معينة من قبل إحدى إدارات الجمارك المُحوَّلة، ينبغي أن توجد آلية ومعايير متفق عليها لتلك السلطة؛
- وضع التشريع الذي يتيح تنفيذ نظام الاعتراف المتبادل^(١١٨).

وفي حزيران/يونيه ٢٠١٠، أصدرت منظمة الجمارك العالمية حزمة معايير إطار تأمين وتيسير التجارة التي تجمع بين كافة الصكوك والمبادئ التوجيهية الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية التي تدعم تنفيذ هذا الإطار^(١١٩). وأدخلت على هذه الحزمة تحديثات عديدة في الآونة الأخيرة. وشملت هذه التحديثات نسخة عام ٢٠١١ من إطار معايير تأمين وتيسير التجارة التي تشمل مرفقاً منفصلاً لعناصر البيانات لأغراض الأمن وتضمن ما تبقى من عناصر البيانات ١٠+٢ في عناصر البيانات الواردة في النسخة السابقة الصادرة في عام ٢٠٠٧ وذلك بغية تحسين قدرات أعضاء منظمة الجمارك العالمية على إجراء تقييم المخاطر في هذا المجال. وتتضمن نسخة عام ٢٠١١ من إطار معايير تأمين وتيسير التجارة أيضاً تعريفات لمصطلحي المسح والتدقيق لبيان استخدامهما في العمل الجمركي المعتاد. وتشمل التحديثات الأخرى نسخة عام ٢٠١١ من الموجز الوافي لبرامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين الذي يورد البيانات ذات الصلة منذ حزيران/يونيه ٢٠١١ والمبادئ التوجيهية لمنظمة الجمارك العالمية لشراء واستخدام معدات التدقيق من طراز Scanning/NIH.

وفضلاً عن ذلك، أُضيفت مجموعة جديدة من المبادئ التوجيهية لإعداد ترتيب/اتفاق للاعتراف المتبادل إلى حزمة إطار معايير تأمين وتيسير التجارة. وعلى نحو ما ورد أعلاه، يشكل الاعتراف المتبادل مفهوماً فريقياً راسخاً في إطار معايير تأمين وتيسير التجارة الصادر عن منظمة الجمارك العالمية ولعل تفسيره لا يزال ملتبساً. ولذلك، يهدف إصدار المبادئ التوجيهية الجديدة إلى مساعدة الدول والقطاع في هذا المضمار. وحسب

الدولية والمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس وعلى صعيد الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة وكلاهما شريكان تجاريان مهمان لكثير من البلدان النامية.

(أ) منظمة الجمارك العالمية - إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية

على النحو المشار إليه في الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري، اعتمدت منظمة الجمارك العالمية، في عام ٢٠٠٥، إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية^(١١٣) بغية إعداد إطار عالمي لسلسلة الإمداد. ويتيح إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية مجموعة من المعايير والمبادئ التي يجب أن تعتمدها إدارات الجمارك الوطنية كحد أدنى. وهذه المعايير مدرجة في دعامتين هما - الدعامات الأولى: الترتيبات بين الشبكات الجمركية والدعامات الثانية: الشراكات بين الإدارات الجمركية ودوائر الأعمال^(١١٤). وحظي إطار معايير تأمين وتيسير التجارة بقبول دولي واسع النطاق. وفي ١ آذار/مارس ٢٠١١، أعرب ١٦٤ عضواً من أعضاء منظمة الجمارك العالمية البالغ عددهم ١٧٧ عضواً أنهم يعتمدون تطبيقه^(١١٥).

ويمثل مفهوم المشغلين الاقتصاديين المعتمدين سمة بارزة من سمات إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية^(١١٦) وهم في المقام الأول أطراف اعتمدها إدارات الجمارك الوطنية بصفتهم ممثلين لمعايير أمن سلسلة الإمداد الصادرة عن منظمة التجارة العالمية أو لمعايير مكافئة لها. ويجب على المشغلين الاقتصاديين المعتمدين استيفاء متطلبات خاصة من حيث السلامة المادية للأماكن والمراقبة بالكاميرا الخفية والتوظيف الانتقائي وسياسات التوظيف. ولقاء ذلك، عادة ما يُمنح المشغلون الاقتصاديون المعتمدون فوائد تتعلق بتيسير التجارة مثل تخليص البضائع بوتيرة أسرع وتقليل عمليات التفتيش بالمعاينة.

وفي السنوات الأخيرة، أُبرم عدد من اتفاقات الاعتراف المتبادل ببرامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين وذلك على أساس ثنائي في المقام الأول^(١١٧). غير أنه لا يزال في ما يبدو ثمة اختلاف في الآراء بشأن معنى الاعتراف المتبادل من الوجهة العملية. وحسب إطار معايير تأمين وتيسير التجارة، يلزم توافر العناصر التالية في نظام الاعتراف المتبادل حتى يؤدي عمله بفعالية:

كان هذا التفسير الأخير مجدداً أو ضرورياً نظراً لأن التجارة الدولية تسيطر عليها الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم التي تتعامل في نطاق جغرافي محدود مقارنة بالشركات المتعددة الجنسيات^(١٢٢).

وفي السنوات القليلة الماضية، اعتمدت إدارات الجمارك عدداً من اتفاقات الاعتراف المتبادل وذلك على أساس ثنائي في الغالب. غير أن الأمل معقود على أن تكون هذه الاتفاقات أساساً لاتفاقات متعددة الأطراف على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي. وأبرم أول اتفاق للاعتراف المتبادل بين الولايات المتحدة ونيوزيلندا في حزيران/يونيه ٢٠٠٧. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٢، أبرم ١٩ اتفاقاً للاعتراف المتبادل وتتواصل المفاوضات بشأن ١٠ اتفاقات أخرى بين الأطراف التالية: الصين - الاتحاد الأوروبي، الصين - اليابان، اليابان - ماليزيا، الصين - جمهورية كوريا، هونغ كونغ (الصين) - جمهورية كوريا، الهند - جمهورية كوريا، إسرائيل - جمهورية كوريا، نيوزيلندا - سنغافورة، النرويج - سويسرا وسنغافورة - الولايات المتحدة. وتعكف بلدان كثيرة أخرى لديها برامج امتثال للنظم الجمركية^(١٢٣) أيضاً على اعتماد تدابير تشريعية واتخاذ الخطوات الأخرى اللازمة لوضع برامجها للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين. وحتى حزيران/يونيه ٢٠١٢، أعد ٢٣ برنامجاً للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين في ٤٩ بلداً^(١٢٤) بينما تعترم ثمانية بلدان أخرى إعداد مثل هذه البرامج عملاً قريباً^(١٢٥).

(ب) التطورات في الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة

على الصعيد الإقليمي، واصل الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة إعداد تدابير لتحسين الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد. ونظراً لما للتجارة مع الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة من أهمية خاصة لدى كثير من البلدان النامية، فمن المفيد ذكر بعض التطورات في هذا الصدد.

وفي ما يتعلق بالاتحاد الأوروبي، قدمت الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري معلومات عن التعديل الأمني على مدونة الجمارك (اللائحة ٦٤٨/٢٠٠٥ والأحكام المنفذة لها) الذي يهدف إلى ضمان قدر مكافئ من الحماية من خلال الضوابط الجمركية على جميع البضائع الداخلة إلى المنطقة الجمركية للاتحاد الأوروبي أو الخارجة منها. وقدم استعراض

المبادئ التوجيهية، يمثل الاعتراف المتبادل مفهوماً "محظياً. بموجبه عمل تنجزه أو قرار تتخذه أو إذن تمنحه بطريقة سليمة إحدى إدارات الجمارك بالقبول والاعتراف لدى إدارة جمركية أخرى" وذلك وفق وثيقة رسمية الطابع تُسمى عادة اتفاق الاعتراف المتبادل أو ترتيب الاتفاق المتبادل. ومن حيث هدف الاعتراف المتبادل، تنص المبادئ التوجيهية على أن "تعترف إحدى إدارات الجمارك بنتائج التحقق والإجازات الصادرة عن إدارة جمارك أخرى بموجب البرنامج الآخر وتوافق على تقديم القدر الملموس والمشابه، وعند الإمكان، المتبادل من الفوائد/التيسير للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين المعترف بهم من قبل الطرفين. ويعتمد هذا الاعتراف بوجه عام على وجود (أو سن) التشريع المناسب (في حالة الانطباق) وعلى الملازمة التشغيلية لكلا البرنامجين أو لعدد أكبر من البرامج"^(١٢٦).

وتطرق ورقة بحثية^(١٢٧) أعدتها منظمة الجمارك العالمية لمسألة الاعتراف المتبادل أيضاً وتم إيضاح المفهوم في هذه الوثيقة وفق النهج العام الذي تأخذ به منظمة الجمارك العالمية، وذلك على النحو التالي:

"يُعتبر الاعتراف المتبادل بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين بمثابة ترتيب أو اتفاق بين إدارتين من إدارات الجمارك أو أكثر (أو حكومات) تعترف بتكافؤ التدقيقات التي تجريها كل منها والضوابط التي تضعها والإجازات التي تمنحها ومن ثم تقدم فوائد متبادلة للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين. ومن الوجهة العملية، يعني ذلك الاعتراف أن المشغلين الاقتصاديين المعتمدين المأذون لهم من قبل البلد الشريك مأمونون وموثوق بهم بدرجة تماثل ما يتمتع به المشغلون الاقتصاديون المعتمدون من قبل إدارتهم ومن ثم سيحصلون على فوائد مثل تخفيض معدل المخاطر وتخفيف الضوابط عند الاستيراد داخل الإقليم الجمركي."

غير أن الورقة البحثية تشير أيضاً إلى أن البعض ينادي باعتماد تفسير أكثر توسعاً. ويؤكد البعض أن المشغلين الاقتصاديين المعتمدين الذين يجيزهم طرف في اتفاق للاعتراف المتبادل ينبغي أن يتمتعوا، دون زيادة أو نقصان، بنفس المكانة والاعتراف اللذين يتمتع بهما مشغل اقتصادي معتمد من الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى، ومن ثم لا ينبغي عليهم أن يتقدموا بطلب في بلد ذلك الطرف. ومن غير الواضح إن

تموز/يوليه ٢٠١٤^(١٣٥). غير أن شكوكاً جدية بشأن جدوى تنفيذ القانون لا تزال قائمة في ما يبدو^(١٣٦) كما يتبين من استنتاجات تقرير حديث صادر عن مكتب مساءلة الحكومة في الولايات المتحدة^(١٣٧). وفي ٢ أيار/مايو ٢٠١٢، قدم وزير الأمن القومي خطاباً إشعاراً رسمياً إلى الكونغرس في الولايات المتحدة منفذاً بذلك التأجيل المتوقع لشرط المسح بنسبة ١٠٠ في المائة للحاويات التجارية المتجهة إلى الولايات المتحدة في الموانئ الأجنبية لمدة سنتين حتى ١ تموز/يوليه ٢٠١٤^(١٣٨). ويذكر الخطاب، ضمن أمور أخرى، أن المسح بنسبة ١٠٠ في المائة لا يمثل الطريقة الأنجع ولا الأكثر كفاءة من حيث التكاليف لتأمين سلسلة الإمداد من الإرهاب. وفضلاً عن ذلك، تُقدر تكاليف التحديات الدبلوماسية والمالية واللوجستية لهذا الإجراء بنحو ١٦ بليون دولار^(١٣٩).

(ج) المنظمة البحرية الدولية

١١ التدابير الرامية إلى تعزيز الأمن البحري

تنظر لجنة السلامة البحرية ولجنة التسهيلات في المنظمة البحرية الدولية في تدابير لتعزيز الأمن البحري كجزء من جدول أعمالهما. وفي هذا الصدد، تعتبر بعض التطورات التي وقعت في أحدث دورات هاتين اللجنتين خلال السنة الماضية وذات الصلة بالتنفيذ الفعلي للفصل ١١-٢ من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) والمدونة الدولية لسلامة السفن والمرافق المينائية والتقييم الطوعي للمرافق المينائية وأمن السفينة، فضلاً عن البحث عن حلول لحالات السفر خلصة على متن السفن، ذات مغزى لهذا الاستعراض

وذكرت لجنة السلامة البحرية، في دورتها التاسعة عشرة، المعقودة في ١٦-٢٥ أيار/مايو ٢٠١٢، أنها سبق وأن حثت الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سولاس والمنظمات الدولية على أن تخطر اللجنة، في أقرب فرصة، بنتائج الخبرة المكتسبة من استخدام إرشادات الأمن البحري^(١٤٠) وذلك للنظر في التدابير المراد اتخاذها. وأفاد أحد البلدان اللجنته أنه أجرى وأكمل، في مطلع عام ٢٠١٢، تقييماً ذاتياً طوعياً لمرافقه المينائية ولأمن السفينة، وأنه استخدم لذلك الغرض الإرشادات الواردة في التعميمات المذكورة أعلاه، مما أكد له قيمة أدوات التقييم الذاتي هذه^(١٤١).

النقل البحري لعام ٢٠١١^(١٣٦) تحليلاً للتغيرات الرئيسية التي أدخلها هذا التعديل على مدونة الجمارك وللتطورات ذات الصلة بذلك.

ويتعلق جزء من هذه التغيرات باستحداث أحكام تخص المشغلين الاقتصاديين المعتمدين، وهو وضع يُمنح للتجار الموثوق بهم وتترتب عليه فوائد ذات صلة بتدابير تيسير التجارة. وتجدر الإشارة أيضاً إلى بعض التطورات اللاحقة، مثل التوصية المتعلقة بالتقييم الذاتي^(١٣٧) للمشغلين الاقتصاديين الواجب إرفاقها بطلباتهم للحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد وإصدار استبيان منقح للتقييم الذاتي^(١٣٨)، وذلك لضمان الأخذ بنهج موحد في جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

ويتفاوض الاتحاد الأوروبي بشأن اتفاقات للاعتراف المتبادل مع بلدان أخرى من بينها شركاء تجاريون رئيسيون^(١٣٩) مثل الولايات المتحدة^(١٤٠). وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أن الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة وقعا قراراً بشأن الاعتراف المتبادل ببرامجهما "للتجار المأمونين، أي برنامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين في الاتحاد الأوروبي وبرنامج شراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب في الولايات المتحدة"^(١٤١) في ٤ أيار/مايو ٢٠١٢^(١٤٢). ويمثل القرار اتفاقاً رسمياً للاعتراف المتبادل بالتجار المأمونين يتيح لهذه الشركات الاستفادة من ضوابط أسرع وإجراءات إدارية أقل للتخليص الجمركي وتكاليف أدنى وإجراءات مبسطة وقدرة أكبر على التوقع في أنشطتها عبر المحيط الأطلسي. ومن المهم أيضاً أن الاعتراف المتبادل قد يُحسّن أمن الواردات والصادرات بتمكين سلطات الجمارك من تركيز اهتمامها على مجالات المخاطر الحقيقية. وشرع في تنفيذ القرار المشترك منذ ١ تموز/يوليه ٢٠١٢^(١٤٣).

وكما أُشير إليه في الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري، أُدخل في قانون الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٧^(١٤٤) شرط قانوني ينص، ابتداءً من تموز/يوليه ٢٠١٠، على إجراء مسح بنسبة ١٠٠ في المائة لجميع حاويات البضائع المتجهة إلى الولايات المتحدة قبل تحميلها في ميناء أجنبي. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩، اعترفت وزارة الأمن القومي في الولايات المتحدة بأن تنفيذ شرط المسح هذا قد لا يتم على الأرجح وأن التاريخ المستهدف قد يؤجل حتى

٣٠ التدابير الرامية إلى تحسين الأمن وتيسير التجارة والنقل على الصعيد الدولي

تجدر الإشارة أيضاً إلى عدد من التطورات الرامية إلى تحسين الأمن وتيسير التجارة والنقل على الصعيد الدولي. وعلى وجه الخصوص، اعتمدت لجنة التسهيلات، في دورتها السابعة والثلاثين، مجموعة من المبادئ التوجيهية لإنشاء نظام النافذة الوحيدة في النقل البحري^(١٤٥). وتتيح نظم النافذة الوحيدة تقديم المعلومات لمستخدمين متعددين عبر تقرير واحد. ولذلك، فهي تُيسر التجارة وتخفف العبء الإداري الواقع على عاتق ربان السفينة وتُحسن في الوقت نفسه انسياب المعلومات لفرادى سلطات الموانئ والوكالات الحكومية المعنية. واعتمدت اللجنة أيضاً موجز المنظمة البحرية الدولية الوافي للتيسير والأعمال التجارية الإلكترونية^(١٤٦). ويقدم الموجز الوافي معلومات مُحدّثة وإرشادات ونماذج مستحبة للتبادل الإلكتروني للمعلومات التي تطلبها السلطات العامة عن وصول ومكوث ومغادرة السفينة والأشخاص والبضائع بغية تيسير عمليات التخليص.

واعتمدت لجنة السلامة البحرية، في دورتها التسعين، تعديلات على المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة^(١٤٧) تهدف إلى موازنة هذه المدونة مع التعديلات على توصيات نقل البضائع الخطرة (الإصدار السابع عشر المنقح) الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. وأصدرت اللجنة أيضاً تعميماً عنوانه التدابير المؤقتة للتنفيذ المبكر لمشروع التعديلات على المدونة الدولية للبضائع الصلبة السائبة^(١٤٨). ومن المقرر أن تُعتمد هذه التدابير في عام ٢٠١٣، في أعقاب الحوادث ذات الصلة بتسييل البضائع التي وقعت في الآونة الأخيرة.

(د) المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس

خلال العقد المنصرم، ظلت المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس تعكف على معالجة مسائل النقل البحري وأمن سلسلة الإمداد. فبُعيد إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، أصدرت اللجنة الفنية الثامنة التابعة للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس المعيار ISO 20858:2007، السفن والتكنولوجيا البحرية - تقييمات أمن المرفق المينائي البحري وإعداد الخطة الأمنية تيسيراً لتنفيذ المدونة من قبل قطاع النقل البحري.

وثمة مساهمة مهمة آخر تتمثل في سلسلة المعايير ISO 28000، نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد، الجاري إعدادها

ونظرت الدورة السابعة والثلاثين للجنة التسهيلات، المعقودة في ٥-٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، في عدد من تدابير الأمن البحري. واعتمدت اللجنة في تلك الدورة القرار FAL.11(37)، المبادئ التوجيهية المنقحة لمنع نفاذ المسافرين خلسة وتوزيع المسؤوليات للبحث عن حل ناجح لحالات السفر خلسة^(١٤٩). وقد يشكل إيجاد حل لحالات المسافرين خلسة تحدياً بسبب الاختلافات بين التشريعات الوطنية لعدة دول قد يعينها الأمر وهي: دولة الركوب ودولة التزول ودولة علم السفينة ودولة الجنسية/المواطنة المفترضة أو المدعاة أو الفعلية أو حق إقامة المسافر خلسة ودول العبور أثناء الإعادة إلى الوطن. وتوضح المبادئ التوجيهية المنقحة إستراتيجيات شاملة لتحسين ضبط النفاذ ومنع الذين يعتزمون السفر خلسة من الوصول إلى السفن. وتقدم المبادئ التوجيهية أيضاً إرشادات للسلطات العامة وسلطات الموانئ ومالكي السفن والربانبة لتمكينهم من التعاون إلى أقصى حد مستطاع بغية إيجاد حل لحالات السفر خلسة بسرعة وضمان عودة المسافر خلسة أو إعادته إلى موطنه في وقت مبكر.

وأيدت اللجنة أيضاً إدخال مجموعة نموذجية للمسافرين خلسة في النظام العالمي المتكامل لمعلومات النقل البحري وحثت الدول الأعضاء على استخدام تسهيلات الإبلاغ هذا النظام إلى أقصى مستطاع. وفي عام ٢٠٠٨، تلقت المنظمة البحرية الدولية ٤٩٤ تقريراً عن المسافرين خلسة و٣١٤ تقريراً في عام ٢٠٠٩ و٢٥٣ تقريراً في عام ٢٠١٠ و٤٧ تقريراً في عام ٢٠١١ (حتى آب/أغسطس ٢٠١١). وشملت الحالات المبلّغ عنها ٢٠٥٢ من المسافرين خلسة في عام ٢٠٠٨، و١٠٧٠ في عام ٢٠٠٩، و٧٢١ في عام ٢٠١٠، و١٤٧ في الأشهر الثمانية الأولى من عام ٢٠١١. غير أن قلة مصادر الإبلاغ جعلت إجراء تحليل مُجدٍ للتقارير أمراً عسيراً^(١٤٣). وقرن ازدياد مشكلة المسافرين خلسة بضعف التنفيذ الملائم لتدابير الأمن المادية وضوابط النفاذ إلى متن السفن وفي المرافق المينائية، فتم التذكير بالتزامات الدول الأعضاء المتعلقة بالتنفيذ الكامل لأحكام الفصل ١١-٢ من اتفاقية سولاس والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، ولا سيما المتطلب القاضي بأن تُقيّم دول العلم باستمرار جميع التهديدات الموجهة للسفن التي يحق لها أن ترفع علمها وأن تُحدد المستوى الأمني في ضوء ذلك وتؤكد من قيام السفن بتنفيذ إجراءات الأمن الملائمة للمستوى الأمني تنفيذاً تاماً، كما هو مُبيّن في خطة أمن السفينة^(١٤٤).

جميع جوانب الأمن: تقييم المخاطر، والتأهب لمواجهة الطوارئ، واستمرارية الأعمال، والاستدامة، والموثوقية والصمود و/أو إدارة الكوارث، سواء تعلق الأمر بالإرهاب أو القرصنة أو سرقة البضائع أو الغش والاضطرابات الأمنية الكثيرة الأخرى. ويمثل المعيار أيضاً أساساً لشهادات المشغل الاقتصادي المعتمد وشراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب في الولايات المتحدة. وبوسع مختلف المنظمات التي تعتمد هذه المعايير أن تضع نهجاً يتوافق مع نظمها التشغيلية.

وتهدف إلى مساعدة القطاع في أن يُخطط بنجاح لمواجهة أي حدث يُحدث اضطراباً فيه وأن يتعافى منه (انظر الإطار ٥-١). وتدعو هذه المعايير للأخذ بنهج جامع مستند إلى المخاطر في إدارة المخاطر المقتربة بأي حدث يُحدث اضطراباً في سلسلة الإمداد قبل وقوع الحدث وأثناءه وبعده.

وُعدَّ المعيار الرئيسي ISO 28000:2007، مواصفات لنظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد، بمثابة نظام إدارة جامع يعزز

الإطار ٥-١ الوضع الراهن^(٤٩) لسلسلة المعايير ٢٨٠٠٠ الصادرة عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس

المعايير الصادرة

- ISO 28000:2007 - مواصفات لنظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد. يمثل هذا المعيار المعيار الجامع العام.
- ISO 28001:2007 - نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - أفضل الممارسات لتنفيذ أمن سلسلة الإمداد. التقييمات والخطط. أُعدَّ هذا المعيار لمساعدة القطاع في استيفاء الشروط المتعلقة بوضع المشغل الاقتصادي المعتمد.
- ISO 28002:2011 - نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - تعزيز الصمود في سلسلة الإمداد - المتطلبات مع إرشادات الاستخدام. يتيح هذا المعيار مزيداً من التركيز على الصمود ويشدد على الحاجة إلى عملية تفاعلية متواصلة لمنع وقوع حدث مُزعزع رئيسي والتصدي له وضمان استمرار عمليات المنظمة بعد وقوعه.
- ISO 28003:2007 - نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - المتطلبات للمهيات التي تقوم بالتدقيق في نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد وإجازتها. يقدم هذا المعيار إرشادات لهيئات الاعتماد والإجازة.
- ISO 28004:2007 - نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - مبادئ توجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000. يهدف هذا المعيار على مساعدة المستخدمين في تنفيذ المعيار ISO 28000.
- ISO 28005-2:2011 - نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - التخلص المينائي بالوسائل الإلكترونية - الجزء الثاني: عناصر البيانات الرئيسية. يتضمن هذا المعيار المواصفات التقنية التي تُيسر التبادل الناجع للمعلومات الإلكترونية بين السفن والشاطئ لأغراض العبور الساحلي أو الرسو في الموانئ، فضلاً عن تعريفات لعناصر البيانات الرئيسية التي تشمل جميع المتطلبات للإبلاغ بين السفينة - الشاطئ والشاطئ - السفينة حسبما هو معرّف في المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية واتفاقية التسهيلات وقرارات المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن.

المعايير الجاري إعدادها

- ISO 28004-Addenda - إرشادات إضافية لاعتماد المعيار ISO 28000 وإجازته؛
 - للاستخدام في العمليات المينائية المتوسطة والصغيرة؛
 - اعتماد المعيار ISO 28000 للأعمال التجارية الصغير والمتوسطة الحجم؛
 - للمتطلبات الأمنية الخاصة بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين.
- ISO 28005-1 - نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - التخلص المينائي بالوسائل الإلكترونية - هياكل الرسائل: ينص على إرسال البيانات من حاسوب على حاسوب.
- ISO 28006 - نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - إدارة الأمن لعبارات الدحرجة للركاب. يتضمن أفضل الممارسات لتطبيق تدابير الأمن.
- ISO 20858 - التنفيذ الموحد للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية. إذا عدلت المنظمة البحرية الدولية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، فقد يحتاج المعيار ISO 20858 إلى التعديل أيضاً.

٢- السلامة البحرية: نفاذ الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد لعام ١٩٩٥

وتمثل سلامة الصيادين وسفن الصيد جزءاً مهماً من ولاية المنظمة البحرية الدولية. بيد أن هذين الصكين المتعلقين بسلامة سفن الصيد المذكورين أعلاه، وهما اتفاقية عام ١٩٧٧ وبروتوكولها لعام ١٩٩٣ لم يصبحا نافذين بعد بسبب عقبات تقنية وقانونية شتى. ومما يثير الأسف أن أرواحاً كثيرة لا تزال تُزهق في حوادث تتسبب فيها سفن الصيد كل عام. وبنفاذ الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد في ٢٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢ وتحدد الجهود للتوصل إلى اتفاق في المؤتمر الدبلوماسي المعقود من ٩ إلى ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢، يُتوقَّع ويؤمل أن يستوفي بروتوكول تورينولينوس أيضاً متطلبات النفاذ في أقرب وقت مستطاع^(١٥٣).

دال- حالة الاتفاقيات

أعدت أو اعتمدت تحت رعاية الأونكتاد اتفاقيات دولية عديدة في مجال النقل البحري. ويعرض الإطار ٥-٢ معلومات عن حالة التصديق على كل من هذه الاتفاقيات، حتى ١٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢.

اعتمدت، في ٧ تموز/يوليه ١٩٩٥، اتفاقية تتضمن قواعد خاصة عن معايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد^(١٥٠). وتحدد الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد التي تتألف من ١٥ مادة ومرفق يتضمن اللوائح التقنية، المتطلبات الدنيا لإجازة وتدريب أطقم سفن الصيد المحركة التي يبلغ طولها ٢٤ متراً فأكثر. وبعد سبعة عشر عاماً من اعتماد الاتفاقية، أصبحت نافذة في ٢٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢ بعد أن حصلت على العدد المطلوب من التصديقات قبل اثني عشر شهراً في ٢٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١١^(١٥١). وتزامن نفاذ الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد مع انعقاد مؤتمر دبلوماسي من ٩ إلى ١١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢ في جنوب أفريقيا بغية اعتماد اتفاق دولي لتنفيذ بروتوكول عام ١٩٩٣^(١٥٢) المتعلق باتفاقية تورينولينوس الدولية المتعلقة بسلامة سفن الصيد.

الإطار ٥-٢ الدول المتعاقدة في اتفاقيات مختارة متعلقة بالنقل البحري، حتى ١٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢

عنوان الاتفاقية	تاريخ دخول الاتفاقية 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 الأول/أكتوبر ١٩٨٣	الاتحاد الروسي والأردن وإسبانيا واندونيسيا وأوروغواي وإيطاليا وإثيوبيا وباكستان وبربادوس والبرتغال وبلجيكا وبنغلاديش وبنن وبوركينا فاسو وبوروندي وبيرو وترينيداد وتوباغو وتوغو وتونس وجامايكا والجزل الأسود والجزائر وجمهورية أفريقيا الوسطى والجمهورية التشيكية وجمهورية ترانينا المتحدة وجمهورية كوريا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكابو فيردي ورومانيا وزامبيا وسري لانكا وسلوفاكيا والسنغال والسودان والسويد وسيراليون وشيلي وصربيا والصومال والصين والعراق وغانون وغانمبيا وغانا وغواتيمالا وغيانا وفرنسا والفلبين وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية) وغينيا وفرنلندا 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 ترانينا المتحدة والجمهورية الدومينيكية والجمهورية العربية السورية وجورجيا ورومانيا وزامبيا وسانت فنست وغرينادين والسنغال وسيراليون وشيلي وغانمبيا وغينيا وكازاخستان والكاميرون وكينيا ولبنان وليبيريا ولسوتو ومصر والمغرب وملايو والنمسا ونيجيريا وهنغاريا.

عنوان الاتفاقية	تاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ أو شروط دخولها حيز النفاذ	الدول المتعاقدة
الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٩٣	دخلت حيز النفاذ في ٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤	الاتحاد الروسي وإسبانيا وإستونيا وإكوادور وألبانيا وأوكرانيا وبنين وبيرو وتونس والجمهورية العربية السورية وسانت فنست وغرينادين وسانت كيتس ونيفس وصربيا وفانواتو ولبنان وموناكو ونيجيريا. (١٧)
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. (١١)
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦	لم تدخل حيز النفاذ بعد - تتطلب ٤٠ طرفاً متعاقداً يستأثرون بما لا يقل عن ٢٥ في المائة من الحمولة الطنية العالمية وفقاً للمرفق الثالث من الاتفاقية	ألبانيا وبلغاريا والجمهورية العربية السورية وجورجيا والعراق وعمان وغانا وكوت ديفوار وليبيريا وليبيا ومصر والمغرب والمكسيك وهاتي وبنغاليا. (١٥)
الاتفاقية الدولية المتعلقة باحتجاز السفن لعام ١٩٩٩	دخلت حيز النفاذ في ١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١١	إسبانيا وإستونيا وإكوادور وألبانيا وبلغاريا وبنين والجزائر والجمهورية العربية السورية ولاتفيا وليبيريا. (١٠)

المصدر: للاطلاع على معلومات عن الحالة الرسمية، انظر <http://www.un.org/law>.

هاء- تيسير التجارة في الاتفاقيات الدولية

١- نحو وضع القواعد المتعددة الأطراف لتيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية: حصاد مبكر أو وحيد لجولة الدوحة؟

ولذلك يترهن اتفاق منظمة التجارة العالمية المقبل بعنصرين هما: فصل تيسير التجارة عن جولة الدوحة في إطار منظمة التجارة العالمية ووضع الصيغة النهائية لاتفاق تيسير التجارة نفسه، ولا سيما أحكامه المتعلقة بالمعاملة الخاصة والمتمايزة.

٢- فصل تيسير التجارة عن جولة الدوحة في إطار منظمة التجارة العالمية

في جو الترم والتشاؤم الذي يخيم على جولة الدوحة واجتماعها الوزاري المعقود في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١ الذي لم يحالفه النجاح، أدلى بعض أعضاء منظمة التجارة العالمية وممثلون لدوائر الأعمال وبعض كبار موظفي منظمة التجارة العالمية ببيانات أشاروا فيها إلى أن تيسير التجارة يعتبر من المجالات القليلة التي كان الاتفاق فيها قريب المنال^(١٥٥).

وغدّى الدعم الذي أعرب عنه وزراء مجموعة العشرين، في نيسان/أبريل ٢٠١٢، لتفكيك مكونات جولة الدوحة مع التركيز على تيسير التجارة الدعوات المطالبة بفصل تيسير التجارة عن بقية قضايا الدوحة. وحظيت هذه

بعد سنوات ثمانية على بدء مفاوضات تيسير التجارة رسمياً في إطار منظمة التجارة العالمية عام ٢٠٠٤، يبدو أن هذه المفاوضات اقتربت من تحقيق ما قد يكون الحصاد المبكر لجولة الدوحة، إن لم يكن حصادها الوحيد، فبينما تعتبر الجولة نفسها آيلة للفشل الآن إلى حد كبير^(١٥٤)، يُعدُّ تيسير التجارة على نحو متزايد قصة نجاح نادرة حققتها المفاوضات. وفي الوقت نفسه، لم يفرغ فريق منظمة التجارة العالمية التفاوضي المعني بتيسير التجارة بعد من وضع الصيغة النهائية لمشروع النص التفاوضي الموحد بشأن فرادى تدابير تيسير التجارة. ولم يتحقق بعد في هذا الطور من المفاوضات اتفاق بشأن درجة الترام البلدان المتقدمة الأعضاء بتقديم المساعدة التقنية وبناء القدرات للبلدان النامية والبلدان الأقل نمواً لقاء التزاماتها بتنفيذ تدابير تيسير التجارة.

الدوحة. وتعيد هذه الاقتصادات التأكيد على أن تكلفة تنفيذ التزامات تيسير التجارة ستكون أبهظ بكثير بالنسبة للبلدان النامية، مقارنة بالبلدان المصنعة، التي سبق ونفذت معظم تدابير تيسير التجارة قيد النظر^(١٥٩). وترى هذه البلدان أن الاتفاق على مسائل الدوحة الأخرى التي ستعود بالفائدة على البلدان النامية سيُرحَّب الكفة لصالح التوقيع على الالتزامات القانونية في منطقة تيسير التجارة.

وأصبحت فكرة تيسير التجارة بحسابها حصاداً مبكراً والتي ظهرت على استحياء خلال السنتين الماضيتين الآن موضوعاً متواتراً في محادثات التجارة وفي تقارير وسائط الإعلام وخطابات كبار موظفي منظمة التجارة العالمية والبنك الدولي والمؤسسات المالية الرئيسية. ولا يُعرف بعد إن كانت الفوائد الاقتصادية والسياسية المحققة من تيسير التجارة ستُغير وجهة نظر المعارضين وتؤدي إلى التوقيع على الاتفاق في المستقبل القريب. بيد أن وضع الصيغة النهائية لاتفاق تيسير التجارة نفسه بحاجة لمزيد من العمل في الوقت الذي تحدث فيه المناقشات بشأن فصل تيسير التجارة عن جولة الدوحة وتزداد أهمية.

٣- وضع الصيغة النهائية لأحكام تيسير التجارة. بما في ذلك الالتزامات المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتمايز

يتضمن مشروع النص التفاوضي الموحد، الذي يخضع الآن للتنقيح الثاني عشر، والصادر في ٨ أيار/مايو ٢٠١٢ (TN/TF/W/165/12) ما مجموعه ٢٦ مادة^(١٦٠) و٦٧٥ زوجاً من الأقواس المعقوفة التي تشير إلى أحكام أو أجزاء من أحكام لم توضع في صيغتها النهائية بعد. وثمة حكم مهم واحد (مشروع المادة ١٤ بشأن اللجنة الوطنية لتيسير التجارة) يخلو من الأقواس المعقوفة.

ويمكن تقسيم أحكام النص التفاوضي الموحد الحالي إلى ثلاث مجموعات هي^(١٦١):

- (أ) الأحكام المتعلقة بفرادى تدابير تيسير التجارة؛
- (ب) الترتيبات المؤسسية؛
- (ج) الأحكام ذات الصلة بالمعاملة الخاصة والتمايز.

الفكرة بنقاش مستفيض وتلقت الدعم من بلدان أو مجموعات بلدان مثل أستراليا وكندا وشيلي والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ودوائر الأعمال فيها. وفي حزيران/يونيه ٢٠١٢، أصدر رئيسا البنك الدولي وبنك التنمية الإقليمي مقالاً صحفياً شخصي الطابع نشرته الصحف لاحقاً في مختلف أنحاء العالم وفي البلدان النامية. وحث الرئيسان في هذا المقال البلدان، بوجه خاص، على إبرام اتفاق تيسير التجارة وأعاد التأكيد على الالتزام بمشاريع بناء القدرات والمساعدة التقنية لتلبية احتياجات البلدان النامية حتى تتمكن من تنفيذ الاتفاق تنفيذاً كاملاً^(١٦٢).

ويشدد الداعون إلى فصل تيسير التجارة عن جولة الدوحة على أن الفوائد المتوقع تحقيقها من اتفاق لتيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية يمثل أكثر من ٤٠ في المائة من الفوائد المتوقعة من الجولة بأكملها، مع استفادة البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً من ثلثي هذه المكاسب^(١٥٧). وهم يرون أيضاً أن النص التفاوضي الحالي بشأن تيسير التجارة يقترب من الحصول على توافق الآراء العام. وأبدى سفير السويد وممثلها الدائم في منظمة التجارة العالمية، في خطابه في اجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة التابع للأونكتاد المعقود في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، عن تأييد قوي لاتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة في عام ٢٠١٢ ووصف الاتفاق بأنه "مكسب لجميع الأطراف"، لا سيما في ضوء فوائده للبلدان النامية والبلدان الأقل نمواً. وأضاف أن ذلك يتيح فرصة فريدة لتزويد الاقتصاد العالمي بدعم هو في أمس الحاجة إليه وأفضل طريقة للاستجابة لخاصة البلدان النامية الأفقر المشروع والمتمثل في حصولها على الدعم الملائم والمستدام لإصلاحاتها في مضمار تيسير التجارة من خلال آلية المعاملة الخاصة والتمايز^(١٥٨).

ومن بين معارضي فكرة فصل تيسير التجارة عن جولة الدوحة اقتصادات ناشئة رئيسية مثل الأرجنتين والبرازيل والصين والهند وجنوب أفريقيا. وتشدد هذه الاقتصادات على أهمية بقية حزمة الدوحة (الإعانات الزراعية وولوج السوق المعفي من الجمارك/المعفي من الحصص وإعفاء الخدمات لأقل البلدان نمواً). وترى هذه الاقتصادات أن اتفاقاً بشأن تيسير التجارة لا يمكن ولا ينبغي فصله عن بقية المفاوضات ومن ثم ينبغي أن يتقاسم مصير العناصر الرئيسية الأخرى في جولة

(أ) الأحكام المتعلقة بفرادى التدابير - تقنين

أفضل الممارسات في مجال تيسير التجارة

يمكن النظر بوجه عام إلى فرادى تدابير تيسير التجارة المضمنة حالياً في النص التفاوضي الموحد بحسبانها مجموعة من أفضل الممارسات في مضممار تيسير التجارة (الإطار ٥-٣).

ويرد معظم هذه التدابير في صكوك تيسير التجارة الكلاسيكية مثل الاتفاقية الدولية المنقحة لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المعدلة) الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية، والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود وتوصيات الأمم المتحدة بشأن تيسير التجارة^(١٦٦). وإضافة إلى ذلك، يهدف مشروع الفقرة ٤ من المادة ١٠ - في صيغته الأكثر إلزامية - إلى إنشاء الالتزام

باستخدام المعايير الدولية المناسبة أو أجزاء منها في شكليات وإجراءات الاستيراد أو التصدير أو العبور. ومن شأن ذلك أن يُدخِل في نطاق الاتفاقية المعايير الدولية لتيسير التجارة المستخدمة حتى الآن على أساس طوعي، مثل دليل الأمم المتحدة لترتيب الوثائق التجارية^(١٦٦)، ودليل الأمم المتحدة لعناصر البيانات التجارية ونموذج البيانات لمنظمة الجمارك العالمية. ومن ثم، أضحت تدابير تيسير التجارة التي تتفاوض منظمة التجارة العالمية بشأنها بشكل متزايد جزءاً من اتفاقات التجارة الإقليمية والثنائية، على النحو الموثق في استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١ الصادر عن الأونكتاد وفي مذكرة تقنية خاصة عن تيسير التجارة في اتفاقات التجارة الإقليمية، مما يعزز مكانة هذه الاتفاقات بحسبانها تدابير معترف بها ومُستحبة لتيسير التجارة^(١٦٦).

الإطار ٥-٣ فرادى التدابير المدرجة حالياً في مشروع النص التفاوضي

تدابير تيسير التجارة المدرجة حالياً في مشروع النص التفاوضي الموحد

٢١. [المشغلون المعتمدون]	١. الإصدار
٢٢. الشحنات السريعة	٢. المعلومات المتاحة على شبكة الإنترنت
٢٣. حظر اشتراط شهادة القنصل التجاري	٣. نقاط الاستعلام
٢٤. التعاون مع هيئة الحدود	٤. الإبلاغ
٢٥. [إعلان البضائع الخاضعة لعملية مسافة أو البضائع العابرة] [العبور المحلي]	٥. المدة الزمنية الفاصلة بين الإصدار والنفاد
٢٦. استعراض متطلبات الإجراءات والتوثيق	٦. فرص التعليق على القواعد الجديدة والمعدلة
٢٧. تقليل الحد من متطلبات الإجراءات والتوثيق	٧. المشاورات
٢٨. قبول النسخ	٨. نص الحكم المسبق
٢٩. استخدام المعايير الدولية	٩. حق الاستئناف
٣٠. النافذة الوحيدة	١٠. آلية الاستئناف [في اتحاد جمركي] [يكون عضواً في منظمة التجارة العالمية]
٣١. [إلغاء] [عمليات التفتيش] [الإلزامية] قبل الشحن [وبعد الشحن]	١١. إنذارات الاستيراد/الإنذارات السريعة
٣٢. استخدام المخلصين الجمركيين	١٢. الاحتجاز
٣٣. إجراءات [ومتطلبات] الحدود المشتركة	١٣. إجراءات الاختبار
٣٤. متطلبات الاستثمارات والوثائق الموحدة ذات الصلة بالتخليص	١٤. الضوابط المتعلقة بالرسوم والمصاريف المفروضة على الاستيراد والتصدير أو المتصلة بهما
٣٥. خيار إرجاع البضائع المرفوضة إلى المصدر	١٥. ضوابط العقوبة
٣٦. قبول البضائع المؤقتة	١٦. المعالجة قبل الوصول
٣٧. معالجة البضائع الداخلة والخارجة	١٧. فصل التخليص عن التحديد النهائي لرسوم الجمارك والضرائب والرسوم والتكاليف
٣٨. حرية العبور	١٨. إدارة المخاطر
٣٩. التعاون الجمركي	١٩. التدقيق قبل التخليص/التدقيق الجمركي
٤٠. اللجنة الوطنية لتيسير التجارة	٢٠. تحديد أوقات الإصدار المتوسطة ونشرها

الآسيوي^(١٦٧). وتخطى جدوى هذه الآلية بالاعتراف على نطاق واسع وفي بلدان كثيرة رفدت مناقشات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة هذه الهيئات ووفرت الدعم السياسي لها. وما إنشاء هذه اللجنة، ناهيك عن استدامتها، بالأمر الهين، لا سيما بالنسبة للبلدان النامية وأقل البلدان نمواً حيث تكتنف صعاب جمة التنسيق والتعاون بشأن تيسير التجارة في أحيان كثيرة بسبب انعدام أساس قانوني واضح والدعم السياسي المتين والمساعدة التقنية المنتظمة. ولذلك، فقد توفر المادة ١٤ الأساس القانوني الذي تلمس الحاجة إليه وتقدم، عند الاقتضاء، أساساً متينة لطلب المساعدة التقنية في الأجل الطويل وتلقيها على نحو يكفل لهذه الآلية الاستمرار وبلوغ المستوى الملائم من الأداء.

(ج) الأحكام المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتمايزة - تخطي عقبة الالتزام بالمساعدة التقنية وبناء القدرات؟

رغم إحراز تقدم في تحديد وصياغة متن النص القانوني المتعلق بفرادى تدابير تيسير التجارة، لا يزال التوصل إلى اتفاق بين جميع المتفاوضين بشأن المعاملة الخاصة والتمايزة للبلدان النامية وأقل البلدان نمواً محفوفاً بالمشاكل وبعيد المنال.

والمعاملة الخاصة والتمايزة مُدرجة في مشروع النص التفاوضي وتتجلى في استحداث ثلاث فئات من الالتزامات للأعضاء من البلدان النامية وأقل البلدان نمواً تستخدم فيها من بين هذه البلدان تلك التي يمكن أن تؤخر تنفيذ بعض التدابير و/أو تجعله رهيناً بتلقي المستوى الملائم من المساعدة التقنية وبناء القدرات^(١٦٨). وترد المعاملة الخاصة والتمايزة أيضاً في عناصر أخرى، مثل "فترة السماح" المقترحة لتطبيق آلية منظمة التجارة العالمية لتسوية المنازعات (لم يُتفق بعد على هذه المدة الزمنية).

وبغض النظر عن الجوانب التقنية التي لم يكتمل بعد إعدادها في صيغتها النهائية والتي تجعل تفاوت السرعة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة أمراً ممكناً، يمثل موقف البلدان المتقدمة المتحفظ إدراج التزام قانوني واضح بتقديم المساعدة التقنية وتوفير بناء القدرات للبلدان النامية وأقل البلدان نمواً والإبلاغ عن المساعدة التي يقدمها كل منها منفرداً أو عبر وكالات المعونة الدولية حجر عثرة في نظر كثير من المتفاوضين والمحللين.

ولذلك، يمثل مشروع النص التفاوضي في هذه المرحلة إطاراً مرجعياً لأفضل ممارسات تيسير التجارة وهو يستخدم فعلاً أساساً للإستراتيجيات الوطنية و/أو الإقليمية والتعاون التجاري الثنائي والإقليمي وفي المساعدة التقنية والمالية لتيسير التجارة التي تقدمها المنظمات الدولية^(١٦٩). وفي الوقت نفسه، تكاد جميع الأحكام المتعلقة بتيسير التجارة تكون بحاجة إلى إحكام الصياغة ومن ثم ضبط نطاق التدبير ودقته. وحسبما إفادات بعض البلدان، تهدف المفاوضات إلى تحديد عناصر الاختلاف الملموسة حتى يتسنى اتخاذ قرار سياسي وتقرير درجة الدقة المبتغاة في الصياغة القانونية^(١٧٠).

(ب) الترتيبات الدولية - التنسيق في منظمة التجارة العامة وعلى الصعيد الوطني

يعالج مشروع النص التفاوضي أيضاً مسألة وضع ترتيبات مؤسسية والحفاظ عليها على صعيد منظمة التجارة الدولية والصعيد الوطني على حدٍ سواء.

ويُنشئ مشروع المادة ١٣ لجنة لتيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية يُعهد إليها الاضطلاع بمسؤوليات محددة تُسند إليها بموجب الاتفاق أو من قبل الأعضاء مثل تلقي الإخطارات بشأن سبل تنفيذ بعض الالتزامات (النشر، النشر على الإنترنت، فئات التنفيذ وجداوله الزمنية) والإشراف على تنفيذ المعاملة الخاصة والتمايزة وتحديد المعايير الدولية المناسبة عن إجراءات التصدير والاستيراد والعبور، وربما تولى تسوية المنازعات خلال فترة انتقالية. وولاية اللجنة واسعة النطاق ضمناً، إذ بوسعها وفق المشروع الحالي أن تعالج "آية مسائل تتعلق بسير هذا الاتفاق أو بالمضي قدماً في تحقيق أهدافه" وهو أمر يتوقع أن تنجزه اللجنة في إطار تعاون وثيق مع المنظمات الدولية الأخرى التي تعالج مسائل تيسير التجارة وذلك تفادياً لازدواج الجهود.

وعلى الصعيد الوطني، يتضمن مشروع المادة ١٤ من النص التفاوضي الالتزام في المستقبل بأن يُكوّن جميع الأعضاء لجنة وطنية لتيسير التجارة تُسهّل تنسيق الاتفاق وتنفيذه على الصعيد الوطني. ويقوم هذا المقترح على مجموعة من أفضل الممارسات في مضمار تيسير التجارة دأبت على تشجيع الأخذ بها الأمم المتحدة (الأونكتاد ولجان الأمم المتحدة الإقليمية) والمؤسسات المالية الدولية، مثل البنك الدولي ومصرف التنمية

في اتفاق التجارة الحرة لعام ٢٠٠١ بين كندا وكوستاريكا، كما أن اتفاقات التجارة الثنائية والإقليمية الجديدة تتضمن بشكل متزايد إشارات إلى المساعدة التقنية^(١٧٣).

٤- الخلاصة: هل الفرصة سانحة لاتفاق تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية؟

بعد ثماني سنوات من بدء مناقشات تيسير التجارة رسمياً في منظمة التجارة العالمية، اكتسبت هذه المفاوضات زخماً تقنياً وسياسياً قد يكون كافياً لوضع قواعد قانونية متعددة الأطراف وملزمة ولتهيئة بيئة مؤسسية لتنفيذ هذه القواعد. ولئن بدت سرعة المفاوضات معتدلة نسبياً، فمن المهم ألا يغيب عن البال أن صياغة اتفاقات تقنية عن قضايا التجارة والنقل عادة ما تستغرق عدة سنوات، حتى على الصعيد الإقليمي. وفي هذه المرحلة، تؤثر مفاوضات منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة في اتفاقات التجارة الإقليمية والثنائية الحالية وفي المساعدة التقنية وبناء القدرات في مضممار تيسير التجارة وفي الإستراتيجيات الوطنية لتيسير التجارة^(١٧٤).

وفي الوقت الحالي، تبدو الفرصة سانحة لتيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية. وفي نهاية المطاف، سيحدد استعداد المتفاوضين وقدرتهم على التوصل إلى حل وسط بشأن فصل تيسير التجارة عن جولة الدوحة ووضع الصيغة النهائية لنص الاتفاق مآل الاتفاق. وأياً كان مآل مفاوضات تيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية، فهي قد أضحت فصلاً أكيداً ومهماً في الإطار الدولي التنظيمي والقانوني بشأن تيسير التجارة.

ولا ريب في أن الربط بين أوجه المرونة في التنفيذ وتقديم المساعدة التقنية وإدخال تعهدات إلزامية بالإبلاغ عما يُقدّم في مجال المساعدة التقنية وبناء القدرات أمر غير مسبوق حتى الآن في منظمة التجارة العالمية^(١٦٩). وإضافة إلى ذلك، تبرر البلدان المتقدمة تحفظاتها بالإشارة إلى أن المساعدة العالمية المتعلقة بتيسير التجارة في ازدهار ومن ثم فإن ما يلزم من مساعدة تقنية وبناء القدرات متاح أصلاً للبلدان المحتاجة للمساعدة وبالقدر الكافي^(١٧٠). وأثناء المفاوضات، قدمت بعض البلدان المتقدمة الأعضاء في منظمة التجارة العالمية عدة تقارير شاملة لفريق منظمة التجارة العالمية للتفاوض بشأن تيسير التجارة تتعلق إما بتمويلها مشاريع في مجال تيسير التجارة أو بما قامت به من أعمال لتيسير للتجارة توضح هذه النقطة^(١٧١). وحقيقة الأمر أن الحصة العامة من المساعدة التقنية وبناء القدرات المخصصة لتيسير التجارة ظلت تزداد زيادة ملموسة خلال السنوات القلائل الماضية. وفي الوقت نفسه، تُظهر حسابات الأونكتاد المستندة إلى بيانات قدمتها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي فرقاً بين البلدان النامية ذات الدخل المتوسط وأقل البلدان نمواً؛ فحصة المساعدات التقنية المخصصة لتيسير التجارة أقل كثيراً في أقل البلدان نمواً منها في البلدان النامية ذات الدخل المتوسط^(١٧٢). ويرر هذا العامل، مقروناً بالتوقعات المعقولة بأن تبلغ تكاليف تنفيذ تيسير التجارة مستواها الأعلى في أقل البلدان نمواً، مخاوف البلدان المتقدمة من قطع وعد يكون ملزماً لها قانوناً في مضممار المساعدة التقنية وبناء القدرات. وسبق أن ربطت بعض اتفاقات التجارة الثنائية منذ أكثر من عقد التزامات تيسير التجارة بالمساعدة التقنية كما هو الحال

الحواشي

- (١) لمزيد من التفاصيل بشأن النظم الدولية ذات الصلة، انظر Reynolds, BWB and Tsimplis MN (2012) *Shipowners' Limitation of Liability*, AH Alphen aan den Rijn, Wolters Kluwer, Part II.
- (٢) أصبحت اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ نافذة في ١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٦. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٢ انضمت إليها ٥٣ دولة طرفاً تمثل ٥٣,٧٥ في المائة من الحمولة الطنية في العالم.
- (٣) بروتوكول عام ١٩٩٦ الملحق باتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦. وأصبح البروتوكول نافذاً في ١٣ أيار/مايو ٢٠٠٤. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٢، انضمت إلى هذا البروتوكول ٤٦ دولة طرفاً تمثل ٤٥,٩٥ من الحمولة الطنية العالمية.
- (٤) لمزيد من التفاصيل عن الأشخاص الذين يحق لهم الاحتجاج بتحديد المسؤولية وعن أنواع السفن التي ينطبق عليها التحديد، انظر Reyn-olds, BWB and Tsimplis, MN (2012), fn 1 above, chapters 3 and 4. انظر أيضاً الحاشية ١٣ أسفله.
- (٥) انظر المادتين ٢ و ٣ من اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٧٦ واتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦. وتورد المادة ٢ قائمة بفئات عامة من المطالبات الخاضعة للتحديد وتنص المادة ٣ على مجموعة فرعية من المطالبات المستبعدة من التحديد (على سبيل المثال، المطالبات التي تغطيها نظم دولية متخصصة للمسؤولية). للاطلاع على تعليقات مفصلة، انظر الحاشية ١ أعلاه، الفصل الخامس. Reynolds, BWB and Tsimplis, MN (2012).
- (٦) انظر المادة ٤ من اتفاقية تحديد المسؤولية لعام ١٩٧٦ واتفاقية تحديد المسؤولية لعام ١٩٩٦ "لا يحق لشخص خاضع للمسؤولية أن يجد من مسؤوليته إذا ثبت أن الخسارة ناشئة عن قيامه بفعل شخصي أو عدم قيامه به، ارتكب بقصد تسبب الخسارة، أو من قبيل الإهمال مع العلم باحتمال وقوع هذه الخسارة".
- (٧) اعتمدت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها التاسعة والتسعين المعقودة من ١٦ إلى ٢٠ نيسان/أبريل ٢٠١٢، تعديلات تنص على تخفيض حدود المسؤولية في بروتوكول عام ١٩٩٦. انظر قرار اللجنة القانونية رقم ٩٩(٥)، تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها التاسعة والتسعين، LEG 99/14، المرفق الثاني.
- (٨) بموجب إجراء القبول الضمني، تصبح التعديلات نافذة في تاريخ محدد ما لم يعترض عدد متفق عليه من الدول الأطراف قبل ذلك التاريخ.
- (٩) المادة ٣(أ)(١).
- (١٠) المادة ٣(أ)(٢).
- (١١) المادة ٣(ب)(١).
- (١٢) المادة ٣(ب)(٢). يمكن الاطلاع على معدلات التحويل اليومية لحقوق السحب الخاصة في موقع صندوق النقد الدولي على شبكة الإنترنت، www.imf.org.
- (١٣) تنطبق اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ على الإجراءات أمام محاكم الدول الأطراف (انظر المادة ١٥)؛ غير أنه يجوز لدولة طرف أن تختار عدم تطبيق الحدود الواردة في الاتفاقية بصدد (أ) شخص لا يوجد مقر إقامته العادي في دولة طرف، أو لا يوجد مكان عمله الرئيسي في دولة طرف أو (ب) أية سفينة تم التذرع بصددها بحق تحديد المسؤولية أو تم السعي لإطلاق سراحها والتي لا ترفع في الوقت المحدد أعلاه علم دولة طرف. انظر أيضاً الحاشية رقم ٤، أعلاه.
- (١٤) أصبحت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالحد من مسؤولية مالكي السفن البحرية لعام ١٩٥٧ نافذة في عام ١٩٦٨، ولا تزال ١٤ دولة طرفاً فيها.
- (١٥) يطابق نطاق تطبيق اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٦٧ نطاق تطبيق اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية لعام ١٩٩٦ (انظر الحاشية ١٣ أعلاه). وتنطبق باتفاقية الحد من مسؤولية مالكي السفن البحرية، لعام ١٩٢٤ واتفاقية تحديد المسؤولية لعام ١٩٥٧، من حيث المبدأ، على إجراءات أمام محاكم دولة طرف. غير أنه يجوز، بموجب كلٍ من الاتفاقيتين لدولة طرف أن تختار عدم تطبيق الحدود على فئات محددة ممن لا علاقة لهم بالدولة الطرف من الأشخاص أو السفن.
- (١٦) ورد استعراض عام للمداورات بشأن تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن السفن التي جرت في الدورة الحادية والستين للجنة حماية البيئة البحرية من ٢٧ أيلول/سبتمبر إلى ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠ في الفصل الخامس من *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١*.
- (١٧) انظر the Second IMO GHG Study 2009، المتاحة في http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf. وتشير الدراسة إلى أن التدابير ذات الصلة لو طبقت فستزيد كفاءة الطاقة وتُخفض معدل الانبعاثات بنسبة ٢٥-٧٥ في المائة دون المستويات الحالية.
- (١٨) للاطلاع على استعراض عام للمناقشات المتعلقة بمختلف أنواع التدابير، انظر *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٠*، الصفحتان ١١٨-١١٩ و ٢٠١١، الصفحتان ١١٤-١١٦.
- (١٩) بشأن التدابير المستندة إلى السوق، انظر على وجه الخصوص، *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١*، الصفحتان ١١٤ و ١١٧-١١٩.

- (٢٠) يتضمن الكتاب وهو مطبوع مشترك للأمم المتحدة وEarthscan/Routledge مساهمات من خبراء أكاديميين ومنظمات دولية - مثل المنظمة البحرية الدولية وأمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ووكالة الطاقة الدولية والبنك الدولي - إضافة إلى قطاعي النقل البحري والموانئ. وتشمل المسائل المعالجة الخلفية العلمية وانبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي والنهج المحتملة لتخفيف وطأها وواقع الحال من حيث الإطار التنظيمي والمؤسسي ذي الصلة وتأثيرات تغير المناخ المحتملة والنهج المتعلقة بتكيف النقل البحري والقضايا الأخرى المتعددة الجوانب مثل التمويل والاستثمار والتقانة والطاقة. لمزيد من المعلومات، انظر موقع الأونكتاد على الإنترنت www.unctad.org/ttl/legal.
- (٢١) للاطلاع على نص اللوائح الجديدة، انظر تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الثانية والستين، MEPC 62/24/Add.1، القرار MEPC.203(62)، المرفق ١٩.
- (٢٢) تضع الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، لعام ١٩٧٣ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ (ماربول ٧٣/٧٨) المرفق السادس (المرفق السادس باتفاقية ماربول)، حدوداً على انبعاثات أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين من عوادم السفن وتحظر الانبعاثات المتممة للمواد المستنفذة للأوزون. وتحتوي الاتفاقية أيضاً على أحكام تسمح بإقامة مناطق خاصة لضبط انبعاثات أكسيد الكبريت تخضع لضوابط أكثر صرامة على انبعاثات الكبريت. وأصبح الملحق السادس باتفاقية ماربول نافذاً في ١٩ أيار/مايو ٢٠٠٥ وفي ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٢ بلغ عدد الدول الأطراف فيه ٧٠ دولة تمثل ٩٣,٢٩ في المائة من الحمولة الطننية العالمية.
- (٢٣) خضعت اللوائح للتصويت رسمياً واعتمدها أغلبية الدول الأطراف في المرفق السادس باتفاقية ماربول الممثلة في الدورة الثانية والستين للجنة حماية البيئة البحرية، بالتصويت ببدء الأسماء عوضاً عن توافق الآراء. وكانت نتيجة التصويت: تأييد ٤٩ طرفاً في المرفق السادس باتفاقية ماربول وعارضتها ٥ أطراف وامتنع طرفان عن التصويت. ويُتوقع أن تصبح اللوائح نافذة بالنسبة للدول الأطراف في المرفق السادس باتفاقية ماربول في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.
- (٢٤) للاطلاع على نص المبادئ التوجيهية، انظر تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الثالثة والستين، MEPC 63/23 و MEPC Add.1، القرارات (63)215-212، المرفقات ٨-١١.
- (٢٥) للاطلاع على بيان موجز لهذه التدابير، انظر استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، الصفحات ١١٤-١١٦.
- (٢٦) تغطي اللوائح الحالية السفن ذات الدفع التقليدي بالديزل. وستخضع أنواع السفن الأخرى مثل سفن المناولة الأفقية وسفن الركاب والسفن ذات الدفع بالديزل - الكهربياء والسفن ذات الدفع العنفي أو الدفع الهجين لمتطلبات كفاءة الطاقة في وقت لاحق.
- (٢٧) للاطلاع على تفاصيل المتطلبات المتعلقة بالمؤشر التصميمي لكفاءة استهلاك السفن للطاقة وخطة كفاءة الطاقة للسفينة، انظر اللوائح ٢٠-٢٢. انظر أيضاً <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/GHG%20Flyer%20WEB.pdf>.
- (٢٨) انظر اللوائح ٥-١٠ والمرفق الثامن.
- (٢٩) انظر اللائحة ١٩.
- (٣٠) انظر اللائحة ٢٠.
- (٣١) أعد الاجتماع الثاني في ما بين الدورات لفريق العمل بشأن تدابير كفاءة الطاقة للسفن المبادئ التوجيهية. ونظر الاجتماع أيضاً في المبادئ التوجيهية لتحديد الحد الأدنى من قدرة الدفع والسرعة لكفاءة المناورة الآمنة في أحوال الطقس غير المواتية، وفي مسائل أخرى مهمة مثل مطلب مؤشر التصميمي المراعي لكفاءة الطاقة للناقلات الصهريجية وناقلات السواكب الكبيرة وأطر المؤشر المراعي لكفاءة الطاقة للسفن التي لا يشملها المؤشر التصميمي الحالي لكفاءة استهلاك السفن للطاقة، للمضي قدماً في إعدادها في الدورات المقبلة. ولمزيد من المعلومات، انظر تقرير الاجتماع في ما بين الدورات MEPC/63/4/11.
- (٣٢) انظر، تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الثالثة والستين، MEPC63/23 و MEPC63/23 Add.1، القرارات، MEPC. 212-215(63)، المرفقات ٨-١١.
- (٣٣) للاطلاع على أحدث المناقشات في المنظمة البحرية الدولية، انظر MEPC 63/23، ص ٢٣-٢٦.
- (٣٤) للاطلاع على المناقشات التي جرت في إطار المؤتمر البحري البلطقي والدولي على سبيل المثال، انظر *It has taken three years of often debate at the International Maritime Organization to finalize EEDI, Lloyd's List, 23 March 2012*.
- (٣٥) انظر المبادئ التوجيهية لطريقة حساب المؤشر التصميمي لكفاءة استهلاك السفن للطاقة المحقق للسفن الجديدة، تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الثالثة والستين، MEPC 63/23، المرفق الثامن.
- (٣٦) MEPC/63/23 Add1، المرفق الثاني عشر.
- (٣٧) انظر اللائحة ٢٣.
- (٣٨) للاطلاع على نص مشروع القرار، انظر الوثيقة MEPC 63/5/4.
- (٣٩) انظر MEPC 63/23، ص ٣٢.

- (٤٠) في الفقرة ٥٤,٥ من الوثيقة ٣ MEPC/63/2، طلب من مؤيدي الاقتراحات بشأن التدابير المستندة إلى السوق التي تعتمد على علامات مرجعية/بارامترات للتصميم أن يضمنوا اقتراحاتهم أيضاً للعلاقة بين هذه العلامات المرجعية/البارامترات للتصميم والمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفن للطاقة، على النحو الوارد في الفصل ٤ الجديد من المرفق VI لاتفاقية ماربول.
- (٤١) أُيدت المخاوف بشأن دراسة طلبت المنظمة البحرية الدولية من Lloyd's Register إجرائها بالاشتراك مع Det Norske Veritas وأنجزت في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١ (Air pollution and energy efficiency, Estimated CO2 emissions reduction from introduction) MEPC 63/INF.2، see MEPC 63/4/ of mandatory technical and operational energy efficiency measures for ships، وتعلقت المخاوف بشأن الدراسة بوجه أخص بالشكوك المموسة حيال توقعات حجم الانبعاثات مستقبلاً ودقة قاعدة البيانات المستخدمة تصورات معدلات نمو الأسطول والتخريد. وإضافة إلى ذلك، اعتبرت أن الدراسة متفائلة في تقديرها لتكلفة الامتثال لمتطلبات المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفن للطاقة وأن عملية الاحتساب تفتقر للشفافية. انظر MEPC 63/23، ص ٢٧.
- (٤٢) الفقرة ٥٨,٥ من الوثيقة MEPC 63/23. وحثت اللجنة الدول الأعضاء على تقديم وثائق للدورة الرابعة والستين للجنة حماية البيئة البحرية.
- (٤٣) تجدر الإشارة إلى أن عدداً من وفود البلدان النامية أبدى كثيراً من المخاوف بشأن مسائل مبدئية ومتعلقة بالسياسات ذات صلة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة وبالتدابير المحتملة المستندة إلى السوق، من بينها بوجه خاص وفود البرازيل والصين والهند. للاطلاع على مزيد من التفاصيل، انظر أيضاً البيانات التي أدلت بها وفود مختلفة والواردة في المرفقات ١٤-١٧ من تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الثالثة والستين، MEPC 63/23 Add1.
- (٤٤) انظر، استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، ص ١١٤ و١١٧-١١٩.
- (٤٥) للاطلاع على بيان موجز لمقترحات التدابير المستندة إلى السوق، انظر استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٠، ص ١١٩-١٢٢.
- (٤٦) للاطلاع على موجز المناقشات، انظر استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، ص ١١٧-١١٩.
- (٤٧) الوثيقة MEPC 62/5/1.
- (٤٨) الوثيقة MEPC 62/5/1.
- (٤٩) المصدر نفسه، المرفق الرابع.
- (٥٠) المصدر نفسه، المرفق الخامس.
- (٥١) Study of the Expert Group on Feasibility Study and Impact Assessment of Possible Market-based Measures (MBM-EG), MEPC 61/INF.2. للاطلاع على ملخص موجز، انظر استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٠، ص ١٢٢-١٢٣.
- (٥٢) الوثيقة GHG-WG 3/3/4 (قبرص والدانمرك وجزر مارشال ونيجيريا) والوثيقة GHG-WG 3/3 (اليونان).
- (٥٣) الوثيقة (MEPC 63/5/2) (مذكرة من الرئيس).
- (٥٤) الوثيقة MEPC/63/Wp.12 (مذكرة من الرئيس).
- (٥٥) تُقدم التعليقات على تقييم التأثير وتبسيط الأضواء على ضرورة إجراء مزيد من دراسات التأثير على البلدان النامية كجزء من النقاش الوارد في الوثيقة MEPC 63/5/8 (الهند) التي تعرض نتائج دراسة لتأثير التدابير المستندة إلى السوق على قطاع النقل البحري والتجارة في الهند والوثيقة MEPC 63/5/11 (الصين).
- (٥٦) الوثيقة MEPC 63/5/8 (الهند). قيمت الدراسة التأثير المحتمل للتدابير المستندة إلى السوق على أسعار الشحن وأسعار التصدير/الاستيراد لثلاث سلع أساسية (صادرات ركاز الحديد بسفن كاب سايز من الهند إلى الصين، وواردات الفحم إلى الهند من أستراليا وواردات النفط الخام إلى الهند من المملكة العربية السعودية).
- (٥٧) تجدر الإشارة إلى أن الفحم يمثل نحو ٦٥ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الهند. وسيعيق ذلك الهدف الأساسي المتمثل في "تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة".
- (٥٨) MEPC 63/5/11 (الصين).
- (٥٩) انظر، MEPC 63/23، ص ٣٤-٤٤. ونُظر في الوثائق التالية في إطار هذا الموضوع: الوثيقة MEPC 63/5/1 (جزر البهاما) والأجزاء ذات الصلة من الوثيقة MEPC 62/5/13؛ MEPC 63/5/3 (اليابان والمجلس العالمي للنقل البحري)؛ والوثيقة MEPC 63/5/9 (ألمانيا)؛ والوثيقة MEPC/63/5/10 (الاتحاد الروسي)؛ والوثيقة MEPC 62/5/7 (اليونان)؛ والوثيقة GHG-WG 3/3 (اليونان)؛ والوثيقة MEPC/62/8 (الولايات المتحدة)؛ والوثيقة MEPC 62/5/33 (قبرص والدانمرك وجزر مارشال وليبيريا ونيجيريا وجمهورية كوريا والرابطة الدولية لناقلات السوائل المتنوعة)؛ والوثيقة GHG-WG 3/3/4 (قبرص والدانمرك وجزر مارشال ونيجيريا). ونُوقشت الوثائق المتعلقة بتمويل المناخ في وقت لاحق. وللإطلاع على المناقشات بشأن المقترحات السابقة قيد النظر، انظر، استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٠ و٢٠١١.
- (٦٠) المرفق الثالث بالوثيقة MEPC 62/5/1، انظر الحاشية ٤٧ أعلاه والنص المصاحب.
- (٦١) الفقرة ٢٥,٥ من الوثيقة MEPC/63/23.
- (٦٢) المصدر نفسه.

- (٦٣) المصدر نفسه.
- (٦٤) قُدمت إلى لجنة حماية البيئة البحرية الوثائق التالية للنظر فيها بشأن هذه المسألة: MEPC 62/5/15 (ألمانيا)، MEPC 63/5/7 (فرنسا)، MEPC 62/5/34 (فرنسا)، MEPC 63/5/6 (الصندوق العالمي لحفظ الطبيعة) وMEPC 62/5/14 (الصندوق العالمي لحفظ الطبيعة).
- (٦٥) يستند نظام اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ إلى مبدأ "مسؤوليات البلدان المشتركة ولكن المتباينة وفقاً لقدرات كل منها" بينما تسترشد السياسات والتدابير المتخذة بإشراف المنظمة البحرية الدولية لمبدئها الرئيسي المتمثل في عدم التمييز والمعاملة المتساوية للسفن (حيادية العلم).
- (٦٦) الفقرة ٣٤,٥ من الوثيقة MEPC 63/23.
- (٦٧) المصدر نفسه.
- (٦٨) المصدر نفسه.
- (٦٩) تحيل "آلية التخفيض" إلى اقتراح يتعلق بالتدابير المستندة إلى السوق قدمه الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة وقدم الصندوق العالمي للطبيعة مزيداً من التفاصيل بشأنه، انظر الوثيقة MEPC 60/4/55 hzr MEPC 61/5/33 وMEPC 62/5/14 وMEPC 63/5/6. انظر أيضاً Stochniol A, "A rebate mechanism for an equitable maritime emission reduction scheme". In: Asariotis R and Benamara H. (2012) *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. London: Earthscan (Routledge/Taylor & Francis), chapter
- (٧٠) الفقرة ٣٤,٥ من الوثيقة MEPC 63/23.
- (٧١) فريق الأمين العام الاستشاري الرفيع المستوى المعني بتمويل إجراءات مواجهة تغير المناخ، ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠، يمكن الاطلاع عليه في http://www.un.org/wcm/webdav/site/climatechange/shared/Documents/AGF_reports/AGF_Final_Report.pdf. انظر أيضاً MEPC 62/INF.2 (الأمانة).
- (٧٢) انظر، *Mobilizing Climate Finance*. 6 October 2011, available at http://www.g20-g8.com/g8-g20/root/bank_objects/G20_Climate_Finance_report.pdf. The report's Annex 2, entitled "Market-based Instruments for International Aviation and Shipping as a Source of Climate Finance" and يمكن الاطلاع عليه في <http://www.imf.org/external/np/g20/pdf/110411a.pdf>. قُدمت إلى اللجنة معلومات عن تقرير مجموعة العشرين وطلب للنظر فيه في الوثيقة MEPC/63/5/7 التي قدمتها فرنسا.
- (٧٣) انظر تعليقات متحدث من الغرفة الدولية للنقل البحري في اجتماع الخبراء المخصص التابع للأونكتاد عن "تأثيرات تغير المناخ والتكيف معها: تحد يواجهه الموانئ العالمية" الذي عُقد في أيلول/سبتمبر ٢٠١١. ويمكن الاطلاع على موقع الأونكتاد على الإنترنت. www.unctad.org/ttl/legal على الملفات الصوتية للعروض المقدمة في الاجتماع وعلى وثيقة تقدم النتائج الرئيسية وموجزاً للمناقشات.
- (٧٤) انظر الوثيقة GHG-WG 3/WP 6.
- (٧٥) في هذا الموضوع، انظر أيضاً الوثيقة MEPC 63/23/Add.1 (الهند) *On possible incompatibility between WTO Rules and a Market-Based Measure for international shipping*. وأبدى وفد الهند مجدداً على مخاوفه في بيان أدلى في الدورة الثالثة والستين للجنة حماية البيئة البحرية. انظر الوثيقة MEPC 63/23/Add. 1، المرفق السابع عشر.
- (٧٦) يرد موجز هذه القرارات والاستنتاجات في الفقرات ٤٣,٥-٤٨,٥ من الوثيقة MEPC 63/23. وللاطلاع على مزيد من المعلومات عن حصيلة مؤتمر ديربان، انظر الوثيقة MEPC 63/23/Add.1 (مذكورة من الأمانة).
- (٧٧) انظر استنتاج الدورة الخامسة والثلاثين للهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية الوارد في الفقرات 23 إلى 26 من الوثيقة MEPC 63/23، بالإضافة إلى النظر المتواصل في المسائل ذات الصلة بمعالجة الانبعاثات من النقل الجوي والبحري الدوليين في إطار الفريق العامل المخصص المعني بالعمل التعاوني الطويل الأجل. بموجب الاتفاقية الذي يمكن الاطلاع عليه في الفقرات ١٨-٢١ من الوثيقة MEPC 63/5/5، وفي مصادر بديلة.
- (٧٨) انظر القرار المشار إليه في الفقرة ٨,٥ من الوثيقة MEPC 63/5/5 الداعي إلى تضمين احتجاز ثاني أكسيد الكربون وتخزينه في التكوينات الجيولوجية كمنشط في آلية التنمية النظيفة.
- (٧٩) ستسبق المؤتمر دورة لمدة أسبوعين في بون بألمانيا ومن المتوقع عقد اجتماعات إضافية بين الدورات لفريق العمل المختصة الثلاثة وحلقات عمل لمواصلة العمل المتصل بالصندوق الأخضر للمناخ، وفق القرار الوارد ذكره في الفقرة ٨,٤ من الوثيقة MEPC 63/5/5. انظر أيضاً الفقرات ٣٥,٥-٤٤,٥ من الوثيقة MEPC 63/23.
- (٨٠) انظر لفقرة ٤٧,٥ من الوثيقة MEPC 63/23.
- (٨١) يُجري الأونكتاد، في إطار برنامج العمل المحدد في ولايته في مجال النقل، أبحاثاً وتحليلات "لمساعدة البلدان النامية على اتخاذ خيارات مستنيرة في مضمار السياسات لمواجهة التحديات البيئية ذات الصلة باستراتيجية النقل وللمساعدة في تحديد احتياجات بناء القدرات المقترنة بذلك ولاستجابات التنظيمية الملائمة" (اتفاق أكرا، الفقرة ١٦٨).
- (٨٢) الوثيقة UNCTAD/DTL/TLB/2011/4، يمكن الاطلاع عليها في www.unctad.org/ttl/legal.

- (٨٣) تشمل هذه الصكوك الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام ١٩٦٩ والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام ١٩٩٢ والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٧١ (لم تعد نافذة) والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٩٢ وبروتوكول عام ٢٠٠٣ للاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٩٢.
- (٨٤) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١. وأصبحت هذه الاتفاقية نافذة في ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ وحتى ٣٠ حزيران/يونيه، انضمت إليها ٦٦ دولة طرفاً تمثل ٩٠ في المائة من الحمولة الطننية العالمية.
- (٨٥) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بجرأ، لعام ١٩٩٦. ولم تصبح هذه الاتفاقية نافذة بعد.
- (٨٦) بروتوكول عام ٢٠١٠ للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بجرأ، لعام ١٩٩٦. ولم يصبح البروتوكول نافذاً بعد. انظر أيضاً، استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٠، ص ١٢٤-١٢٥.
- (٨٧) لم تصبح الاتفاقية نافذة بعد. لمزيد من المعلومات عن اتفاقية هونغ كونغ، انظر استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٠، ص ١٢٣.
- (٨٨) أصبح المرفق السادس باتفاقية ماربول نافذاً في ١٩ أيار/مايو ٢٠٠٥. وصدقت عليه، بحلول ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٢، ٧٠ دولة، تمثل نحو ٩٣,٢٩ في المائة من الحمولة الطننية العالمية. ويغطي المرفق السادس تلوث الهواء من السفن، بما في ذلك انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وثاني أكسيد النيتروجين والمواد الجسيمية.
- (٨٩) انظر، استعراض النقل البحري لعام ٢٠٠٨، ص ١١٩.
- (٩٠) إذا خلص الاستعراض إلى نتيجة سلبية، فينبغي تطبيق الحد الأعلى العالمي الجديد ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٥.
- (٩١) انظر MEPC 62/24، القرار MEPC.202(62)، المرفق الرابع عشر.
- (٩٢) انظر [http://www.marisec.org/2012_Text.htm#low sulphur fuel](http://www.marisec.org/2012_Text.htm#low_sulphur_fuel)، ICS.
- (٩٣) انظر القرار MEPC.201(62).
- (٩٤) انظر القرارات (MEPC.216(63) و (MEPC.217(63) و (MEPC.63/23)، المرفقين ٢٠ و ٢١.
- (٩٥) القرار MEPC.221(63)، الوثيقة MEPC 63/23، المرفق السادس والعشرون.
- (٩٦) القرار MEPC.218(63)، المرفق السادس والعشرون.
- (٩٧) يعقب هذا القرار اعتماد الدورة الحادية والستين للجنة حماية البيئة البحرية تعديلات على المرفق الرابع باتفاقية ماربول تُعين بحر البلطيق "منطقة خاصة". بموجب هذا المرفق. ويُتوقع أن تصبح هذه التعديلات نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.
- (٩٨) القرار MEPC 63/23، (MEPC.219(63)، المرفق الرابع والعشرون.
- (٩٩) القرار MEPC.220(63)، المرفق الخامس والعشرون.
- (١٠٠) القرار MEPC. 210(63)، الوثيقة MEPC 63/23، المرفق الرابع.
- (١٠١) القرار MEPC. 211(63)، الوثيقة MEPC 63/23، المرفق الخامس.
- (١٠٢) القرار MEPC.197(62)، الوثيقة MEPC 62/24، المرفق الثالث.
- (١٠٣) القرار MEPC 196(62)، الوثيقة MEPC 62/24، المرفق الثاني.
- (١٠٤) فُتح باب الانضمام لاتفاقية هونغ كونغ منذ ١ كانون الأول/سبتمبر ٢٠١٠، وهي لم تصبح نافذة بعد. وستصبح نافذة بعد مضي ٢٤ شهراً على التاريخ الذي أصبح فيه ١٥ دولة، تمثل ٤٠ في المائة من الحمولة الطننية للأسطول التجاري العالمي، أطرافاً فيها.
- (١٠٥) هي "الصابورة الذكية" وهو نظام لإدارة مياه الصابورة اقترحه جمهورية كوريا في الوثيقة MEPC 62/2/8 ونظام DMU OH لإدارة مياه الصابورة الذي اقترحه الصين في الوثيقة MEPC 63/2 ونظام ECOGuardian لإدارة مياه الصابورة الذي اقترحه جمهورية كوريا في الوثيقة MEPC/63/2/4.
- (١٠٦) وهي: نظام SiCURE لإدارة مياه الصابورة الذي اقترحه ألمانيا في الوثيقة MEPC 62/2/10؛ ونظام ERMA FIRST لإدارة مياه الصابورة الذي اقترحه اليونان في الوثيقة MEPC 63/2/1؛ ونظام MICROFADETM لإدارة مياه الصابورة الذي اقترحه اليابان في الوثيقة MEPC 63/2/2؛ ونظام AquaStarTM لإدارة مياه الصابورة الذي اقترحه جمهورية كوريا في الوثيقة MEPC 63/2/3؛ ونظام Neo-PurimarTM الذي اقترحه جمهورية كوريا في الوثيقة MEPC 63/2/6.
- (١٠٧) انظر، *The 2004 Ballast Water Management Convention with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force*, UNCTAD, Transport Newsletter No.50, Second Quarter 2011, p.8.
- (١٠٨) وفود البرازيل وليبيريا وماليزيا ومالطة وبنما وسنغافورة وهونغ كونغ والصين والغرفة الدولية للنقل البحري.
- (١٠٩) وفود ألمانيا وأيرلندا وإيطاليا والنرويج وجمهورية كوريا وإسبانيا.
- (١١٠) انظر تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الثالثة والستين، الوثيقة MEPC 63/23، ص ١٢.

- (١١١) انظر القرار MEPC.209(63) والوثيقة MEPC 63/23، المرفق الثالث.
- (١١٢) فُتِحَ باب الانضمام للاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لكل الدول منذ ٣١ أيار/مايو ٢٠٠٥، وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٢، بلغ عدد الأطراف فيها ٣٥ طرفاً، تمثل ٢٧,٩٥ في المائة من الحمولة الطننية للأسطول التجاري العالمي. ووفق المادة ١٨ من الاتفاقية، تصبح الاتفاقية نافذة بعد ١٢ شهراً من التاريخ الذي أصبحت فيه ما لا يقل عن ٣٠ دول أطرافاً فيها، تمثل أساطيلها التجارية مجتمعة ما لا يقل عن ٣٥ في المائة من الحمولة الطننية الإجمالية للنقل البحري التجاري العالمي.
- (١١٣) يمكن الاطلاع على نسخة محدثة من إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية صدرت في حزيران/يونيه ٢٠١١ على الموقع التالي: http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_I_2011.pdf
- (١١٤) تستند الدعامة الأولى على مبادرة أمن الحاويات التي قدمتها الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٢. وتقوم الدعامة الثانية على نموذج برنامج شراكة الجمارك - التجارة ضد الإرهاب الذي قدمته الولايات المتحدة في عام ٢٠٠١. لمزيد من المعلومات في هذا الصدد وللإطلاع على تحليل للسلمات الرئيسية لأمن سلسلة الإمداد الجمركية، أي المعلومات المسبقة عن البضائع وإدارة المخاطر وتفتيش البضائع والمشغلون الاقتصاديون المعتمدون، انظر "9/11: The Customs Supply Chain Security Paradigm and WCO research paper No.18, available at www.wcoomd.org Ten Years On and Beyond", September 2011, available at www.wcoomd.org Container Security: Major initiatives and related international developments, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, available at <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal-reports+docs.htm>
- (١١٥) للاطلاع على قائمة أعضاء منظمة الجمارك العالمية الذين أبدوا عزمهم على تنفيذ إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية، انظر http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/FOS_bil_05.pdf
- (١١٦) يعود أصل مفهوم المشغلين الاقتصاديين المعتمدين في إطار معايير تأمين وتيسير التجارة العالمية إلى اتفاقية كيوتو المعدلة التي تتضمن معايير بشأن "الأشخاص المعتمدين" والبرامج الوطنية.
- (١١٧) انظر نص الحاشية رقم ١٢٢ أسفله.
- (١١٨) *WCO Safe Framework of Standards*, June 2011, p.49
- (١١٩) انظر، استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١، ص ١٢١-١٢٢. وتضمنت الحزمة *SAFE Framework of Standards, Customs Guidelines on Integrated Supply Chain Management, AEO Implementation Guidance, AEO Compendium, Model AEO Appeal Procedures, AEO Benefits: A contribution from the WCO Private Sector Consultative Group, Guidelines for the Purchase and Deployment of Scanning/Imaging Equipment, SAFE Data Element Maintenance Mechanism, Trade Recovery Guidelines, and FAQ for Small and Medium Enterprises*. ويمكن الاطلاع على الحزمة في: www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_safepackage.htm
- (١٢٠) انظر *Guidelines for developing a mutual recognition arrangement/agreement*, 2011, p.2
- (١٢١) انظر الورقة البحثية رقم ١٨ الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية *The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond*, September 2011, available at http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/18_CSCSP_911.pdf
- (١٢٢) المصدر نفسه.
- (١٢٣) تركز برامج الامتثال للنظم الجمركية بصورة أساسية على المعايير المالية التقليدية أكثر مما تركز على معايير الأمن.
- (١٢٤) يعزى ذلك إلى أن بلدان الاتحاد الأوروبي الـ ٢٧ لديها برنامج مشترك موحد للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين.
- (١٢٥) حسب المعلومات التي قدمتها أمانة منظمة الجمارك العالمية، لمزيد من المعلومات، انظر *Compendium of AEO Programmes*, 2012, Edition, available at www.wcoomd.org/home_research_researchseries.htm
- (١٢٦) انظر الصفحتين ١٢٢-١٢٣.
- (١٢٧) توجد ثلاثة أنواع من الشهادات يمكن تقديم طلب للحصول عليها هي: التبسيطات الجمركية، الأمن والسلامة والتبسيطات الجمركية/والأمن والسلامة معاً. وحسب المعلومات تالي قدمتها الإدارة العامة للضرائب والاتحاد الجمركي التابعة للمفوضية الأوروبية قُدم، حتى ٨ شباط/فبراير ٢٠١٢، ١٣ طلباً للحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد وأصدرت ٩,٨٩٤ شهادة. وبلغ مجموع الطلبات المرفوضة حتى ذلك التاريخ ١٢٠١ طلباً (١٣ في المائة من الطلبات المتلقاة) وبلغ مجموع الشهادات التي ألغيت ٢٨٩ شهادة (٣ في المائة من الشهادات الصادرة). وبلغ عدد الطلبات الواردة خلال سنة واحدة من ١ كانون الثاني/يناير إلى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، ٥٣٣ طلباً. وبلغ عدد الشهادات الصادرة خلال الفترة نفسها ٤٨٧٢ شهادة (بمتوسط ٤٠٦ شهادة في الشهر). وكان التصنيف المفاد عنه حسب أنواع الشهادات كما يلي: (شهادات التبسيطات الجمركية/الأمن والسلامة معاً ٤٧٠٠ شهادة (٤٩ في المائة)؛ شهادة التبسيطات الجمركية ٤٥٣١ شهادة (٤٨ في المائة)؛ وشهادة الأمن والسلامة ٢٥٨ شهادة (٣ في المائة).

- (١٢٨) بشأن استبيان التقييم الذاتي، انظر http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf. Explanatory notes are also available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf.
- (١٢٩) أبرمت اتفاقات للاعتراف المتبادل مع سويسرا والنرويج واليابان. ويجري النظر في اتفاق مماثل مع الصين.
- (١٣٠) الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة شريكان تجاريان إستراتيجيان بلغت صادراتهما وواردتهما ٥٠٠ بليون يورو في عام ٢٠١١.
- (١٣١) وصلت عضوية برنامج شراكة الجمارك وقطاع التجارة ضد الإرهاب ١٠ ٢٢١ شركة في ١٢ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. وقعت هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود في الوقت الحالي اتفاقات للاعتراف المتبادل مع الاتحاد الأوروبي ونيوزيلندا وكندا والأردن واليابان وجمهورية كوريا وتواصل العمل في اتفاق مماثل مع سنغافورة وتايوان وبلدان أخرى
- (١٣٢) انتهت الأعمال التحضيرية بشأن الاعتراف المتبادل في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١ حين توصلنا إلى اتفاق للاعتراف المتبادل ببرامجهما للتجار المأمونين. ونُشرت نسخة من القرار في الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي، <http://eur-lex.europa.eu> L 144/44, 5 June 2012, p.44-47, at <http://eur-lex.europa.eu>.
- (١٣٣) انظر *Customs: EU and USA agree to recognize each other's "trusted traders"*, EU Press Release IP/12/449, 4 May 2012.
- (١٣٤) *Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*. Public Law 110-53, 3 August 2007 على التحليل للأحكام المعنية، انظر UNCTAD's Transport Newsletter no.45, first quarter 2010, available at www.unctad.org/ttl.
- (١٣٥) انظر *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٠*، ص ١٢٨.
- (١٣٦) انظر أيضاً *"Balancing maritime security and trade facilitation: Protecting our ports, increasing commerce and securing the supply chain"*, Joint Statement by DHS before the House Committee on Homeland Security Subcommittee on Border and Maritime Security, 7 February 2012, available at: <http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Heyman%2C%20Zunkunft%2C%20McAleenan.pdf>.
- (١٣٧) *Container Security Programs Have Matured, but Uncertainty Persists over the Future of 100 Percent 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. ويذكر التقرير "لا تزال الشكوك تخيم على السبل التي ستستوفي بها وزارة الأمن القومي وهيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود مهمة المسح بنسبة ١٠٠ في المائة، إذ إن تحقيق ذلك لا يزال غير مثبت في ضوء التحديات التي واجهتها هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود في تنفيذ البرنامج التجريبي للمسح بنسبة ١٠٠ في المائة. واستجابة للمقتضى الوارد في قانون الموانئ المأمونة بتنفيذ برنامج تجريبي لتحديد إمكانية إجراء مسح بنسبة ١٠٠ في المائة، أعلنت هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود ووزارة الخارجية ووزارة الطاقة عن وضع البرنامج التجريبي لمبادرة الشحن المأمون في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٦. غير أن تحديات لوجستية وتكنولوجية وتحديات أخرى حالت دون أن تحقق الموانئ المشاركة المسح بنسبة ١٠٠ في المائة وقلصت هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود منذ ذلك نطق برنامج مبادرة الشحن المأمون من ستة موانئ إلى ميناء واحد. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩، أوصى مكتب مسالة الحكومة في الولايات المتحدة بأن تجري هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود تقييماً لتحديد إمكانية إجراء مسح بنسبة ١٠٠ في المائة وإذا كان إجراء المسح ممكناً، تحديد أفضل سبل لتحقيقه وتقديم بدائل مقبولة إذا لم يكن الأمر كذلك".
- (١٣٨) حتى يصبح التأجيل لمدة سنتين نافذاً، طُلب من وزير الأمن القومي أن يقدم تقريراً إلى الكونغرس قبل ٦٠ يوماً من ١ تموز/يوليه ٢٠١٢ (أي بحلول ٢ أيار/مايو ٢٠١٢). انظر *Act of 2007 (9/11 Act)* الذي يعدل قانون الموانئ المأمونة. Section 1701 (b)(2) of the *Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*.
- (١٣٩) للاطلاع على نص الخطاب كاملاً، انظر www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf.
- (١٤٠) MSC.1/Circ.1192 on Guidance on voluntary self-assessment by SOLAS Contracting Governments and by port facilities; MSC.1/Circ.1193 on Guidance on voluntary self-assessment by Administrations and for ship security; and MSC.1/Circ.1194 on Effective implementation of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code.
- (١٤١) انظر الوثيقة MSC 90/4/1 (Australia).
- (١٤٢) .Resolution FAL.11(37), *Report of the Facilitation Committee on its thirty-seventh session*, FAL 37/17 Annex 1.
- (١٤٣) انظر، FAL 37/17, p.18. تلقت المنظمة البحرية الدولية تقارير عن حوادث المسافرين خلسة من تسع دول أعضاء؛ ومن عضو منتسب واحد ومن منظمة غير حكومية واحدة في عام ٢٠٠٨؛ ومن ثمان دول أعضاء وعضو منتسب واحد ومنظمة غير حكومية واحدة في عام ٢٠٠٩، ومن خمس دول أعضاء وعضو واحد منتسب في عام ٢٠١٠ ومن دولة عضو واحدة في عام ٢٠١١.

- (١٤٤) المصدر نفسه. ص ٢١.
- (١٤٥) .FAL.5/Circ.36
- (١٤٦) .FAL.5/Circ.35
- (١٤٧) لمزيد من المعلومات عن هذه التعديلات التي اعتمدت خلال الدورة التسعين للجنة السلامة البحرية، انظر تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها التسعين، الوثيقة MSC 90/28، المرفق الرابع.
- (١٤٨) .MSC.1/Circ.1441
- (١٤٩) لمزيد من المعلومات انظر أيضاً *FAL 37/8/3, ISO 28000 Series Standards Update, submitted by the International Organization for Standardization (ISO)* ويتمثل الإجراء المتبع في وضع المعايير الدولية في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس في ما يلي: تُعَمَّمُ مشروعات المعايير الدولية التي تعتمد عليها اللجان الفنية على الهيئات الأعضاء للتصويت عليها. ولإصدار معيار دولي، ينبغي أن يوافق عليه ٧٥ في المائة على الأقل من الأعضاء الذين يدلون بأصواتهم. وفي حالة حاجة السوق الماسة إلى هذه الوثائق، فقد تقرر اللجنة الفنية إصدار أنواع أخرى من الوثائق مثل مواصفة متاحة للعموم صادرة عن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس أو مواصفة تقنية. وتقبل المواصفة المتاحة للعموم للنشر إذا وافق عليها أكثر من ٥٠ في المائة من أعضاء اللجنة الأم الذين يدلون بأصواتهم بينما تقبل المواصفة التقنية للنشر إذا وافق عليها ٣/٢ أعضاء اللجنة الفنية الذين يدلون بأصواتهم. وتخضع المواصفة المتاحة للعموم والمواصفة التقنية للمراجعة بعد ثلاث سنوات لتقرير ما إذا كانت ستثبت لمدة ثلاث سنوات أخرى أو تراجع لتصبح معياراً دولياً أو تُسحب. وإذا ثبتت مواصفة متاحة للعموم أو مواصفة تقنية، يتم استعراضها مرة أخرى لمدة ثلاث سنوات أخرى وعندئذ يجب أن تحوّل إلى معيار دولي أو تُسحب.
- (١٥٠) لمزيد من المعلومات انظر <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-fishing-vessel-personnel-.aspx>
- (١٥١) حسب الماد ١٢ من الاتفاقية، ستصبح نافذة بعد ١٢ شهراً من التاريخ الذي تصدق فيه ما لا يقل عن ١٥ دولة عليها. وفي ٢٩ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، أصبحت جمهورية بالاو الدولة الخامسة عشرة للتصديق على الاتفاقية، فزادت مستوى التصديق عليها إلى ٤,٧٥ في المائة من الحمولة الطننية العالمية.
- (١٥٢) اعتمد بروتوكول عام ١٩٩٣ لتعديل اتفاقية تورجمولينوس الأصلية لعام ١٩٧٧.
- (١٥٣) للاطلاع على معلومات بشأن اتفاقية أخرى ذات صلة وطابع أعم هي الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للبحارة لعام ١٩٧٨ وتعديلاتها اللاحقة، انظر *استعراض النقل البحري لعام ٢٠١١*، ص. ١٢٦-١٢٨.
- (١٥٤) Policy Brief, Global Governance Programme, Issue 2011/1, June 2011; Bridges Weekly Trade News Digest, Volume 15, Number 15, 27 April 2011
- (١٥٥) انظر التقارير الحديثة العهد عن المحادثات التجارية الوزارية غير الرسمية في باريس في ٢٢ أيار/مايو ٢٠١٢ كما أوردها عدد ٢٤ أيار/مايو من *Washington Trade Daily* و *Wall Street Journal* في ٢٣ أيار/مايو ٢٠١٢؛ والبيان المشترك المؤرخ في ١٣ كانون الأول/ديسمبر والصادر عن ANTAD (Mexico), EuroCommerce (Europe), the Conseil québécois du commerce de détail (Canada), FTA (Europe) and NRF (US) and P. Lamy (WTO) on March 19 2012, as reported by Reuters (US Edition) on 19 March 2012.
- (١٥٦) "A Down Payment on Development: Conclude a WTO Trade Facilitation Deal", 27 June 2012, Ahmad Mohamed Ali Al-Madani, President of the Islamic Development Bank, Donald Kaberuka, President of the African Development Bank, Haruhiko Kuroda, President of the Asian Development Bank, Thomas Mirow, President of the European Bank for Reconstruction and Development, Luis Alberto Moreno, President of the InterAmerican Development Bank and Robert B. Zoellick, President of the World Bank Group
- (١٥٧) Interview with Pablo Longueira, Minister of Economics, Development and Tourism of Chile and Gabriel Duque, Deputy Minister of Trade of Colombia, 19 April 2012, transcribed by the office of the Australian Minister for Trade and Competitiveness
- (١٥٨) "The Case for a WTO agreement - now", Mr. Joakim Reiter, Ambassador and Permanent Representative of Sweden to the WTO, 8 December 2011, UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation
- (١٥٩) للاطلاع على استعراض حديث، انظر ٤-٥ June 2012 talks of the trade ministers from the 21 Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), as reported by Bridges Weekly Trade News Digest, Volume 16 • Number 22, 6 June 2012
- (١٦٠) يتضمن القسم الأول ١٦ مادة ويتضمن القسم الثاني عن المعاملة الخاصة والتمايز ١١ حكماً مستقلاً رغم أنه لم يُقسّم إلى مواد.
- (١٦١) يعالج النص أيضاً المسائل الجامعة التي تتضمن العلاقة باتفاقيات منظمة التجارة العالمية الأخرى وتسوية المنازعات والأحكام الختامية وجدول التنفيذ الزمنية والاستثناءات. ونظراً لضيق الحيز المتاح، لن تكون هذه المسائل موضع تحليل هنا.

- (١٦٢) انظر، على سبيل المثال، التوصية رقم ١٨ عن تدابير التيسير المتعلقة بإجراءات التجارة الدولية الصادرة عن مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال التجارية الإلكترونية.
- (١٦٣) غير أن الأطراف المتعاقدة تلتزم في بعض اتفاقات التجارة والنقل، مثل اتفاقية التنسيق المثيرة للجدل المشار إليها أعلاه، بتنسيق وثائقها مع دليل الأمم المتحدة لترتيب الوثائق التجارية،
- (١٦٤) UNCTAD, Transport and Trade Facilitation, Series No.3, "Trade Facilitation in Regional Trade Agreements", UNCTAD/DTL/TLB/2011/1.
- (١٦٥) يستخدم الأونكتاد مشروع النص التفاوضي لمنظمة التجارة العالمية مرجعاً لتقييم حالة تيسير التجارة في البلدان المشاركة وذلك في مشروعاته الجارية لبناء القدرات وحلقات العمل الإقليمية بشأن تيسير التجارة. لمزيد من المعلومات، انظر <http://unctad.org/en/Pages/DTL/Trade-Logistics-Branch.aspx>. Switzerland, Note on TF negotiations, August 2011
- (١٦٦) انظر UNCTAD, Technical Notes on Trade Facilitation Measures UNCTAD/DTL/TLB/2010/1, and UNCTAD, Trade Facilitation Handbook (Part I): National Facilitation Bodies: Lessons from Experience, UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1 (currently under revision).
- (١٦٧) انظر UNCTAD, Technical Notes on Trade Facilitation Measures UNCTAD/DTL/TLB/2010/1, and UNCTAD, Trade Facilitation Handbook (Part I): National Facilitation Bodies: Lessons from Experience, UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1 (currently under revision).
- (١٦٨) تتألف الفئات المقترحة مما يلي:
 الفئة ألف: الأحكام التي حددها بلد عضو نام أو أقل نمواً للتنفيذ عند نفاذ الاتفاق.
 الفئة باء: الأحكام التي حددها بلد عضو نام أو أقل نمواً للتنفيذ في تاريخ يلي فترة زمنية انتقالية على نفاذ الاتفاق.
 الفئة جيم: الأحكام التي حددها بلد عضو نام أو أقل نمواً للتنفيذ في تاريخ يقتضي فترة زمنية انتقالية بعد نفاذ الاتفاق وتلقي المساعدة التقنية و/أو المالية والدعم لبناء القدرات.
- (١٦٩) انظر NCTAD, Reflection on a Future Trade Facilitation Agreement: Implementation of WTO obligations. A comparison of existing WTO agreements, UNCTAD/DTL/TLB/2010/2, p.45
- (١٧٠) "The Case for a WTO agreement - now", supra, p.5
- (١٧١) للاطلاع على أحدث مثال، انظر وثيقة الاتحاد الأوروبي TN/TF/W/149/Rev.3 of 12 May 2012.
- (١٧٢) Challenges and policy options for transport and trade facilitation, Note by UNCTAD secretariat, 28 September 2011, TD/B/C.I/MEM.1/11, pp. 65-68
- (١٧٣) يرد في مذكرة الأونكتاد المشار إليها أعلاه عن "تيسير التجارة واتفاقات التجارة الإقليمية" تحليل مفصل للأحكام ذات الصلة بتيسير التجارة في الاتفاقات الثنائية والإقليمية.
- (١٧٤) للاطلاع على مثال حديث، انظر العرض الذي قدمته الأرجنتين في آخر اجتماع لفريق الخبراء المتعدد السنوات بشأن النقل وتيسير التجارة التابع للأونكتاد في ٧-٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١.

6

تطوير وتمويل نقل البضائع على نحو مستدام

تحتل أهمية نقل البضائع بحسبانه عاملاً تمكينياً للتجارة ومحركاً للنمو وحافزاً للتنمية الاجتماعية باعتراف واسع النطاق. بيد أن التأثيرات السلبية المقترنة بنشاط نقل البضائع في البيئة وصحة الإنسان والمناخ تشير الانشغال أيضاً. وإجمالاً، يستهلك النقل أكثر من ٥٠ في المائة من الوقود الأحفوري السائل في العالم ويتوقع أن يزداد الاستهلاك بنسبة ٤, ١ في المائة سنوياً من عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠٣٥ وأن يمثل ٨٢ في المائة من مجموع الزيادة المتوقعة في استخدام الوقود السائل. وسيرتفع الطلب على النقل التجاري للبضائع - الشاحنات والطائرات والسفن والقطارات - بأكثر من ٧٠ في المائة من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠٤٠ بفعل النمو الاقتصادي، لا سيما في البلدان النامية. وفي الوقت نفسه، يمثل قطاع النقل زهاء ١٣ في المائة من جميع غازات الدفيئة في العالم، منها ٥,٥ في المائة ذات صلة باللوجستيات. ويتصل قرابة ٢٥ في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بالنقل ويتوقع أن تزداد هذه الانبعاثات بنسبة ٥٧ في المائة في العالم (أو ١,٧ في المائة في السنة) بين عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٣٠.

وإذا لم يُكبح جماح هذه التوجهات غير المستدامة، فمن المرجح أن تستفحل وقد تشير أزمات عالمية في الطاقة والبيئة وتقوض ما أحرز من تقدم في التنمية والنمو المستدامين على الصعيد العالمي. ويُبرز هذا الفصل جدوى لزميات الاستدامة في قطاع نقل البضائع ويركز على ضرورة تخفيض استهلاك هذا القطاع من الطاقة وتقليل الانبعاثات الهوائية، ومن بينها انبعاثات غازات الدفيئة. ويقدم الفصل أيضاً بعضاً من التطورات والمبادرات الرئيسية التي اتخذتها بعض البلدان وقطاع النقل والمجتمع الدولي بغية تشجيع نقل البضائع المستدام، كما يستعرض عدداً من الاعتبارات المالية التي قد تحدد القدرة على إحداث تحول في النموذج يتيح الأخذ بنظم نقل البضائع المستدامة.

ألف- مقدمة

لأسباب تنصدها التأثيرات السلبية الناشئة عن تغير المناخ. ورغم الجهود الدولية الداعية إلى اعتماد نظام تنظيمي دولي ملزم، وتحديدًا بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، زادت انبعاثات غازات الدفيئة بنسبة ٥ في المائة في عام ٢٠١٠ فأصبح مجموع الانبعاثات ٣٠,٦ جيجا طن^(٥). وبذلك، أضحي القيام بعمل فعال للحد من انبعاثات غازات الدفيئة ودعم النمو والتنمية في الوقت نفسه أمراً بالغ الأهمية أكثر من ذي قبل.

وفي ضوء هذه الخلفية، يُعتبر تقييم قطاع النقل، بما فيه قطاع الشحن، في إطار التنمية المستدامة مساهمة أساسية في هذا الاستعراض. ويمثل الوقود الإحفوري نحو ٩٥ في المائة من أنواع الوقود المستخدمة في قطاع النقل. ولأن النقل يعتمد اعتماداً شديداً على النفط في دفع محركاته، يُصدر هذا القطاع كميات كبيرة من انبعاثات غازات الدفيئة (لا سيما ثاني أكسيد الكربون)^(٦) ومن الانبعاثات الهوائية مثل انبعاثات أكاسيد النيتروجين وأكاسيد الكبريت والمركبات العضوية المتطايرة والجسيمات الدقيقة والرصاص. ولجميع هذه الانبعاثات تأثيرات سلبية في صحة الإنسان والبيئة (جودة المياه ونوعية التربة والتنوع الحيوي وإنتاجية الأراضي واستخدام الأراضي والاحتفاظ والضجيج)^(٧) والمناخ.

وسيطل نشاط نقل البضائع ينمو جنباً إلى جنب مع النمو المتوقع في أنشطة قطاع الأعمال وارتفاع الدخل وزيادة حركة السلع - داخل الأمم وبينها على حد سواء. وسيؤدي ازدياد نشاط نقل البضائع إلى ارتفاع مماثل في الطلب العالمي على النفط وفي استخدامه وفي انبعاثات غازات الدفيئة على نحو يُحدث تغيرات في المناخ العالمي لا يمكن التنبؤ بها.

وإضافة إلى انبعاثات غازات الدفيئة والتأثيرات المرتبطة بها على المناخ في العالم، تثير الانبعاثات المحلية والإقليمية من ملوثات الهواء المخاوف أيضاً. وعلى الصعيد العالمي، يعتبر التلوث الناشئ عن النقل مسؤولاً عن نحو ١,١ في المائة من جميع حالات الوفاة السنوية^(٨). وتشكل الشاحنات والسفن مصدراً رئيسياً للملوثات الهوائية، لا سيما الجسيمات الدقيقة، التي تشمل انبعاثات الكربون الأسود والديزل التي ثبت الآن أنها مُسرطنة^(٩). فعلى سبيل المثال، تعتبر الشاحنات مسؤولة عن ٥٧ في المائة من انبعاثات الجسيمات الدقيقة

الاستدامة البيئية مسألة ملحة تكتسب مزيداً من الزخم في العالم. ويعزى ذلك إلى تزايد احتياجات سكان العالم الذين ما فتئوا يزدادون عدداً وإلى تزايد النشاط الاقتصادي على نحو يستنزف موارد العالم الطبيعية ويفرض ضغوطاً شديدة على البيئة، بما في ذلك المناخ. وفي هذا السياق، يصبح الالتزام بمبادئ الاستدامة أمراً بالغ الأهمية لتحقيق التوازن بين هذه الاتجاهات والتطورات المتنافسة.

وساهمت الأزمة الاقتصادية والمالية العالمية في بلورة الحاجة إلى تحقيق أهداف الاستدامة بصورة أكثر وضوحاً وذلك بتسليط الأضواء على بروز ما يُعرف بالاقتصادات الخضراء. ويُقصد بهذا المصطلح اقتصاد يتسم بانخفاض مستوى الكربون فيه وبكفاءة الموارد وبالشمول الاجتماعي^(١٠). ويعتبر الاقتصاد الأخضر خياراً رئيسياً في مجال السياسات بوسعه أن يواجه التحديات الاقتصادية والبيئية والاجتماعية المتنامية.

ودعت الجمعية العامة للأمم المتحدة وعدد من وكالات الأمم المتحدة إلى إعداد مبادرات تتعلق بالاقتصاد الأخضر كجزء من حزم التحفيز التي أُعدت لدعم الانتعاش وتحفيز النمو. ومفهوم الاقتصاد الأخضر هو أحد الموضوعين الرئيسيين اللذين نظر فيهما مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الذي عُقد في حزيران/يونيه ٢٠١٢ في البرازيل (ريو + ٢٠)^(١١) والذي تضمن، لأول مرة، إشارة صريحة إلى النقل المستدام. وأعترف المؤتمر بأهمية النقل المستدام ضمن إطار التنمية المستدامة العالمية وحدد تدابير لدعم أنظمة النقل هذه، من بينها نظم النقل المتعدد الوسائط المحققة لكفاءة الطاقة وأنواع الوقود النظيف والمركبات النظيفة، فضلاً عن نظم النقل المطورة في المناطق الريفية والتشجيع على الأخذ بنهج متكاملة في وضع السياسات^(١٢).

ويستبطن تحقيق اقتصاد أخضر أيضاً معالجة تغير المناخ وتسريع النمو الأخضر المتدني الكربون. وتشير التقديرات إلى أن العالم سيكون بحاجة إلى زيادة في الغذاء بنسبة ٥٠ في المائة وفي الطاقة بنسبة ٤٥ في المائة وفي المياه بنسبة ٣٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠^(١٣). وفي الوقت نفسه، يُرجح أن تستنفد هذه الموارد أو تغدو شحيحة ومتاحة بتكاليف باهظة لا تطاق

البيئية وتقليل تعرض القطاع لارتفاع أسعار الطاقة وتقلبها التي تزيد تكاليف الوقود والنقل ارتفاعاً.

١- استخدام الطاقة

يعتمد قطاع النقل على النفط اعتماداً شديداً كمصدر رئيسي لطاقته. وكما يتبين من الشكل ٦-١، يستهلك النقل أكثر من ٥٠ في المائة من أنواع الوقود الأحفوري السائل في العالم ونمت حصته من الاستهلاك العالمي بنسبة ١٧ في المائة بين عامي ١٩٧٣ و ٢٠١٠^(١٢). وبالمقارنة، سجلت قطاعات اقتصادية أخرى انهماكاً هبوطياً خلال الفترة نفسها. ويتوقع أن ينمو الاستهلاك العالمي من الوقود السائل بنسبة ١,٤ في المائة بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٣٥^(١٣) وأن يمثل ٨٢ في المائة من مجموع الزيادة المتوقعة في استخدام الوقود السائل.

وظل نقل البضائع ينمو بوتيرة أسرع من نقل الركاب ويُتوقع أن يواصل ارتفاعه في المستقبل. وتشير بعض التوقعات الحالية إلى ارتفاع الشحنات بالأطنان لكل كيلومتر بثلاثة أمثال بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠٥٠ بفعل النمو الاقتصادي، لا سيما في البلدان النامية^(١٤). ويُتوقع أن يرتفع الطلب على النقل التجاري - الشاحنات والطائرات والسفن والقطارات - بأكثر من ٧٠ في المائة بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠٤٠^(١٥).

وبمثل عرض النفط والطلب عليه وتقلب أسعاره اعتبارات مهمة بالنسبة للنقل وسيظل دورها ملموساً في المستقبل، كلما ازدادت المخاوف حيال الاحتياطات العالمية من النفط، ضمن أمور أخرى. وقد تقوم مصادر الطاقة البديلة وكفاءة الوقود في قطاع النقل بدور أكثر أهمية، إذا افترضنا تواصل البحث والتطوير وأوجه التقدم التكنولوجي ووضعت السياسات المحكمة التي تكفل تنفيذها بتكلفة ميسورة وعلى نطاق واسع جداً. وفي الوقت نفسه، لا ينبغي أن يحول ذلك دون اتخاذ الخطوات لتوجيه العمليات الحالية نحو ممارسات تتسم بكفاءة الطاقة (انظر القسم جيم).

الناشئة عن النقل رغم أنها تمثل ٤ في المائة فقط من المركبات في الصين^(١٦).

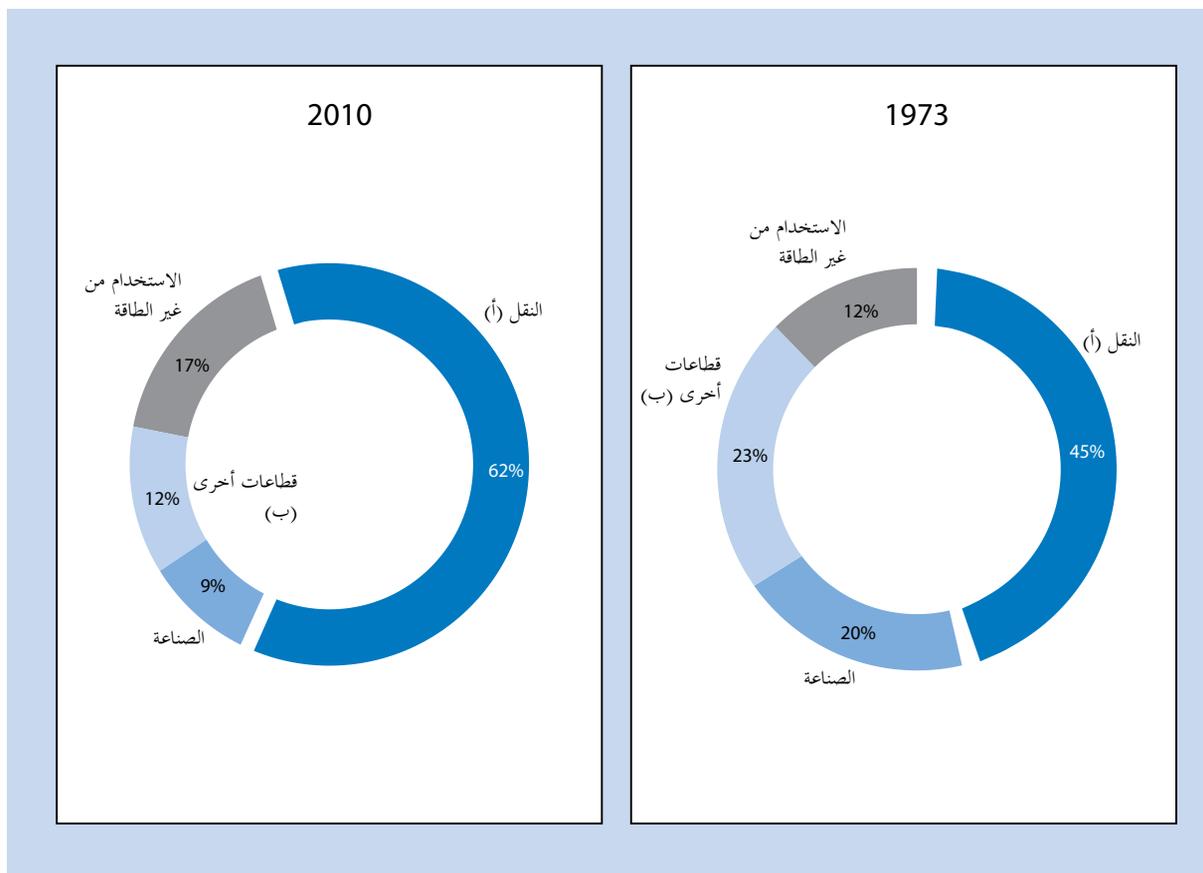
وتقتضي الاستدامة في نقل البضائع إحداث توازن بين الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وتستتبع القدرة على إتاحة نظم نقل تتسم بكفاءة الطاقة وفعالية التكاليف وتدني مستوى الكربون والصمود أمام المناخ والسلامة البيئية^(١٧). وشرعت الحكومات والقطاع الآن في تعميم معايير الاستدامة في عمليات التخطيط والسياسات والبرامج. وقد تتضمن التدابير المحددة الطابع إعادة تشكيل بنية النقل والشبكات وتحقيق التوازن بين وسائط النقل وتكثيف البنية التحتية الملائمة وتطويرها وإعادة التفكير في تصاميم سلسلة الإمداد وإجراءات تشغيل لوجستيات النقل وتسخير التكنولوجيات الجديدة ودعم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونظم النقل الذكية. ورغم إحراز تقدم ملموس في نهج الشحن المستدام وممارساته، لم تتحقق بعد أهداف الاستدامة في هذا القطاع بشكل فعال وتام.

ورغم أن معالجة التأثيرات الناجمة عن المناخ في نقل البضائع بالاستعانة بتدابير التكيف تمثل أيضاً اعتباراً مهماً في السعي لتحقيق أهداف الاستدامة، فإن هذه المسألة لا تدرج في نطاق هذا الفصل ويعالجها الفصل الأول بإسهاب. ويُبرز هذا الفصل أهمية تحقيق الاستدامة في نقل البضائع والحاجة إلى تخفيض الانبعاثات من هذا القطاع وتقليل استهلاكه من الطاقة والحد من اعتماده الشديد على النفط. ويناقش هذا الفصل أيضاً بعض التطورات والمبادرات التي اتخذتها بعض البلدان وقطاع النقل والمجتمع الدولي بغية تشجيع نقل البضائع المستدام، كما يتناول عدداً من الاعتبارات المالية التي قد تساعد في تحديد القدرة على إحداث تحول في النموذج والتوجه نحو اعتماد نظم نقل البضائع المستدام.

باء- استخدام الطاقة في قطاع النقل والانبعاثات

يسلط هذا القسم الأضواء على الكميات الكبيرة التي يستهلكها النقل من الطاقة وعلى الانبعاثات الناشئة عنه، بما في ذلك نقل البضائع، ويُبرز أهمية تخفيض استهلاك القطاع من النفط وتقليل اعتماده عليه في تحقيق قدر أكبر من الاستدامة

الشكل ٦-١ الاستهلاك العالمي من النفط، ١٩٧٣ و ٢٠١٠



المصدر: (Key World Energy Statistics 2012, International Energy Agency IEA). تشمل المنتجات النفطية غاز المصافي والإيثان وغاز البترول المسيل وبتزين الطائرات وبتزين السيارات ووقود النفاثات والكبروسين وزيت وقود الغاز/الديزل والنفثا والقطارات البيضاء وزيت التشحيم والقار وشمع البارافين وكوك البترول وغيرها من المنتجات البترولية.

(أ) يشمل الطيران الدولي وزيت الوقود البحرية الدولية.

(ب) تشمل الزراعة والخدمات التجارية والعامة.

٢- الانبعاثات

النقل ثاني أكبر قطاع في إصدار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بعد الكهرباء وإنتاج الحرارة.

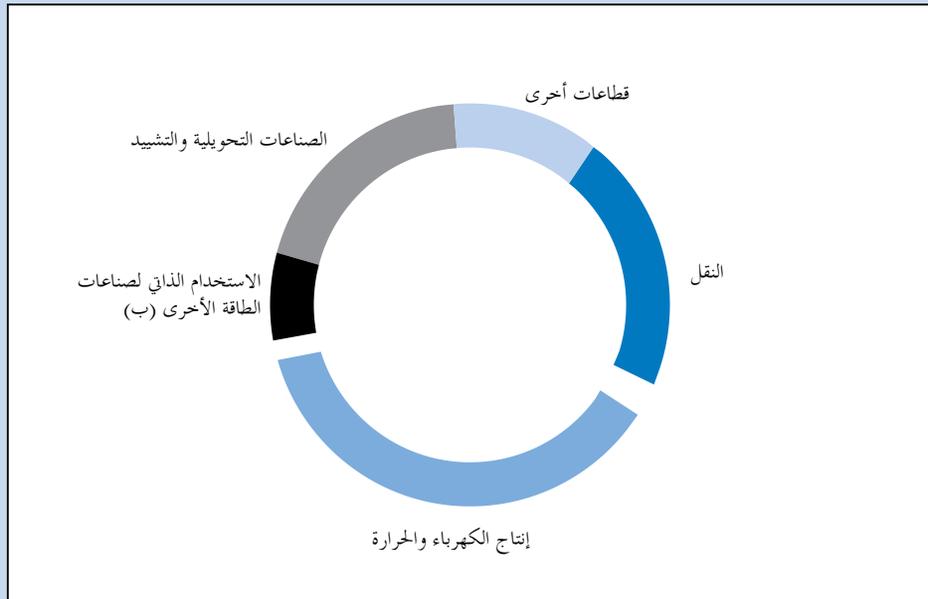
ويقارن الشكل ٦-٣ الانبعاثات من الوسائل الرئيسية لنقل البضائع. ويوضح الشكل أن النقل الجوي يمثل أكبر مصدر للانبعاثات مقاسة بالغرامات من ثاني أكسيد الكربون المنتج لكل طن محمول لمسافة كيلومتر واحد، يليه النقل البري أعلى وسيلتين للنقل من حيث أسعار الشحن بالحجم.

يُقدَّر أن يكون قطاع النقل قد مثل قرابة ١٣ في المائة من جميع انبعاثات غازات الدفيئة في العالم في عام ٢٠٠٤^(١٦). وتمثل اللوجستيات، بما في ذلك نقل البضائع و"مباني اللوجستيات" ٥,٥ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية. ويستأثر نقل البضائع بنصيب الأسد من هذا المجموع بنسبة ٩٠ في المائة أو ٤,٩٥ في المائة من مجموع انبعاثات غازات الدفيئة^(١٧). ومن حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، يُقدَّر أن يكون قطاع النقل قد مثل نحو ٢٣ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية في عام ٢٠٠٩^(١٨). وكما هو موضح في الشكل ٦-٢، يمثل قطاع

تمثل الصين والهند وحدهما أكثر من ٥٠ في المائة من الزيادة العالمية^(٢١) وأن يكون النقل البري مصدر أغلب الانبعاثات. ويُتَوَقَّع أيضاً أن يكون تلوث الهواء أكثر شدة في البلدان النامية بسبب نوعية الوقود المستخدم في الدفع وحالة المعدات والمركبات، لا سيما الشاحنات المعمرة.

وإذا استمرت الاتجاهات الحالية، فمن المقدر أن تزداد انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون ذات الصلة بالنقل بنسبة ٥٧ في المائة في العالم (١,٧ في المائة في السنة) خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠٣٠^(٢٠). ومن المتوقع أيضاً أن يحدث أكثر من ٨٠ في المائة من النمو المتوقع في انبعاثات النقل في البلدان النامية

الشكل ٦-٢ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية الناتجة عن احتراق الوقود حسب القطاعات، ٢٠٠٩



المصدر: CO2 Emissions from Fuel Combustion Highlights, 2011, IEA

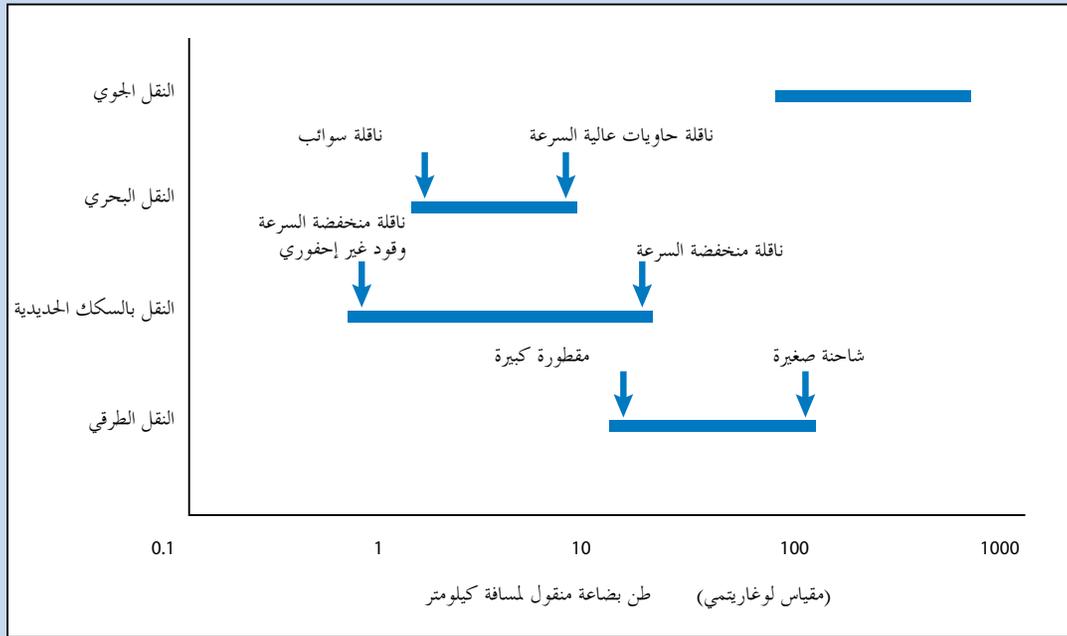
(أ) يشمل زيوت وقود السفن الدولية في قطاع النقل.

(ب) تشمل الانبعاثات من الاستخدام الذاتي في تكرير البترول وصناعة أنواع الوقود الصلب وتعدين الفحم واستخراج النفط والغاز وغير ذلك من صناعات إنتاج الطاقة.

إعادة تجهيز البنية التحتية والمعدات الحالية لمواجهة الصدمات، ومن بينها الصدمات الناتجة عن تأثيرات تغير المناخ، عبئاً ثقيلاً يقتضي استثمارات رأسمالية كثيفة ويسفر عن تكاليف باهظة. ولذلك، يكتسي العمل في التوقيت المناسب أهمية بالغة. وأي تأخير في السعي لاعتماد نظم تتسم بكفاءة طاقة الوقود وتدني مستوى الكربون سيحقق وفورات كاذبة. وتشير التقديرات إلى أن كل دولار أمريكي يُنفق على كفاءة الطاقة يوفر دولارين من خلال الاستثمارات في العرض الجديد ويتيح للبلدان النامية تحقيق وفورات تفوق ذلك^(٢٢).

ويتمثل التحدي الآن بالنسبة لجميع البلدان في تشجيع سياسات النقل المستدام واستراتيجياته واتخاذ قرارات التخطيط والاستثمار التي تحقق التوازن بين الأهداف الاقتصادية والبيئية والاجتماعية. ويكتسي هذا الأمر أهمية بالغة لدى البلدان النامية التي تتاح لها الفرصة منذ البداية لاختيار مسار التنمية المستدامة. وقد يؤدي إهدار هذه الفرصة إلى زيادة التكاليف في المستقبل، إذ إن الحكومات والصناعات قد تتكبد نفقات إضافية للتكيف مع الأوضاع الجديدة واعتماد نظم نقل جديدة، بما في ذلك التقانات والممارسات التشغيلية الجديدة. وقد تشكل

الشكل ٦-٣ مقارنة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع نقل البضائع حسب وسيلة النقل (غرام كربون لكل طن بضاعة منقول لمسافة كيلومتر)



المصدر: الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ^(٩).

جيم- التطورات القريبة العهد في نقل البضائع المستدام

التحول إلى وسائل ونظم نقل مستدامة: التحول إلى وسائل نقل أنظف (السكك الحديدية والممرات المائية، عند الانطباق) وإلى أنواع بديلة من الوقود وإلى أحجام مركبات وأحمال وطرق ملائمة، وما شابه ذلك؛

تحسين الاستدامة في نقل البضائع واللوجستيات والسفن والمركبات: تحسين تصميم البنية التحتية والتشييد، زيادة كفاءة الوقود في جميع الوسائط بتحسين عمليات نقل البضائع (على سبيل المثال، بتحسين إدارة التدفقات في نظام النقل وقدراته) والنظم اللوجستية للشحن (مثلاً، استحداث مفاهيم لشبكات اللوجستيات الذكية) وتسخير التكنولوجيات القادرة على تحسين كفاءة الوقود وتخفيض الانبعاثات وتقوم سلوك السائقين (على سبيل المثال، من خلال التدريب وبناء القدرات).

ويركز هذا القسم على بعض التدابير والمبادرات التي اتخذها القطاع (البحري والبري) لتشجيع التحول إلى نقل البضائع المستدام. ويُتوقع أن تحقق هذه المبادرات فوائد تتمثل

تستدعي معالجة الاستدامة في قطاع نقل البضائع الأخذ بنهج جامع تُدرس في إطاره وتتكامل منظورات جميع أصحاب المصلحة الخواص والعموم في النظام على نحو يشمل جميع الوسائط والأنشطة. وينبغي تحديد التدابير المؤسسية والتقنية والتشغيلية وتوحيدها للتغلب على مختلف التحديات ذات الطابع الشامل التي تواجه هذا القطاع. وبوجه عام، يمكن ربط بعض أبرز التدابير بمجالات عمل رئيسية ثلاثة - يطلق عليها أيضاً نهج التفادي والتحول والتحسين^(١٣) - قادرة على معالجة المسائل الجامعة يمكن إنجازها على النحو التالي:

تفادي نقل البضائع غير الفعال: تفادي أو تقليل الرحلات المهذرة أو غير الضرورية أو الفراغة وازدواج الطرق، ومن ثم تحقيق أعلى قدر من الكفاءة في تخطيط نقل البضائع/حجمها/عملياتها وتخفيف الاكتظاظ، وما شابه ذلك؛

وعلى الصعيد التنظيمي، يزداد التزام قطاع النقل البحري الدولي بمبادئ الاستدامة البيئية وهو يعترف بأهمية دوره في استدامة الزخم الدولي الحالي الذي تحظى به تدابير الاستدامة وتغير المناخ في النقل البحري. وفي عام ٢٠١١، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية (وهي الهيئة التي عهدت إليها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بإعداد وتطبيق لوائح عالمية لضبط انبعاثات غازات الدفيئة من السفن العاملة في التجارة الدولية) أول نظام عالمي يعالج انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي وهو مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة وخطة إدارة كفاءة الطاقة للسفينة (انظر الفصل الخامس لمزيد من النقاش بشأن القواعد الجديدة). وتدرس المنظمة البحرية الدولية أيضاً تدابير مستندة إلى السوق، مثل تداول الانبعاثات أو فرض ضريبة عالمية للمساعدة في زيادة تخفيض الانبعاثات من النقل البحري الدولي بسرعة. غير أن عدداً من المسائل المتعلقة تَوَجُّر اعتماد اتفاق دولي من بينها ضرورة تحقيق التوافق بين مبدأ مسؤوليات البلدان المشتركة والمتباينة في الوقت ذاته وقدرات كل منها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ مع مبدأ التطبيق الموحد والعالمي لصكوك المنظمة البحرية الدولية، وكذلك ضرورة تحديد مستوى مساهمة النقل البحري في الصندوق الأخضر للمناخ (الذي تم إنشاؤه في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١ في مؤتمر الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ المعقود في ديربان - انظر القسم التالي بشأن تمويل أنشطة المناخ). ويهدف الصندوق إلى توفير ١٠٠ بليون دولار بحلول عام ٢٠٢٠ للتمكين من الاضطلاع بأعمال التخفيف والتكيف في البلدان النامية. وبينما أشار فريق الأمين العام للأمم المتحدة الاستشاري الرفيع المستوى المعني بتمويل إجراءات مواجهة تغير المناخ، الذي تم إنشاؤه في عام ٢٠١٠، إلى أنه يمكن جمع نحو ١٦ بليون دولار في السنة من النقل البحري الدولي، يشير البنك الدولي عوضاً عن ذلك إلى إمكانية إيجاد ٢٥ بليون دولار في السنة^(٢٦). وييدي قطاع النقل البحري تخوفه من أن تكون مساهمته المحتملة في الصندوق غير متناسبة مع مسؤوليته عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية ومن أن تفرض عليه مساهمات مزدوجة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ ومن خلال الصك المستند إلى السوق المحتمل وضعه في إطار المنظمة البحرية الدولية^(٢٧).

وعلى مستوى القطاع، يتخذ قطاع النقل البحري إجراءات مهمة تشمل تدابير تكنولوجية وتشغيلية وهندسية

في زيادة قدرة وسائط ونظم النقل السليمة بيئياً على التنافس ورفع كفاءة الوقود وتحقيق الفعالية في الوقت والتكاليف، ومن ثم تخفيض بصمة القطاع من الكربون.

١- القطاع البحري

مع تنامي النقاش على الصعيد العالمي بشأن تغير المناخ، ظل القطاع البحري والنقل البحري يواجهان ضغوطاً للتصدي للتحديات الناشئة عن زيادة انبعاثات غازات الدفيئة (ثاني أكسيد الكربون، أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين، وغير ذلك) وتلوث الهواء (لا سيما الجسيمات الدقيقة) وجرى النظر في إمكانية اتخاذ تدابير التخفيف والتكيف، على الصعيدين التنظيمي والقطاعي.

يخضع قطاع النقل البحري وبصمته البيئية للتدقيق على المستوى العام بصورة متزايدة رغم أنه يُعتبر وسيلة نقل تنسم نسبياً بكفاءة الطاقة وبالسلامة البيئية، لا سيما من حيث الانبعاثات لظن من الشحنات بالكيلومتر.

وتُقدّر المنظمة البحرية الدولية أن يكون النقل البحري قد مثّل نحو ٣,٣ في المائة من الانبعاثات العالمية خلال عام ٢٠٠٧. وتشير التقديرات إلى أن النقل البحري الدولي مسؤول عن ٢,٧ في المائة من الانبعاثات العالمية من ثاني أكسيد الكربون في عام ٢٠٠٧. وإذا لم توضع سياسات عالمية لضبط الانبعاثات من النقل البحري الدولي، فقد تزداد الانبعاثات من السفن بنسبة ٢٠٠-٣٠٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠ (مقارنة بالانبعاثات في عام ٢٠٠٧) وذلك بسبب تواصل النمو المتوقع في التجارة البحرية الدولية^(٢٤).

بيد أن ثمة توافق في ما يبدو في المجتمع الدولي، بما في ذلك المنظمة البحرية الدولية، بأن بعض التدابير التي تؤثر في تكنولوجيا السفن والوقود قد تساهم في تحقيق قدر من كفاءة الطاقة وفي تخفيض معدلات كثافة انبعاثات غازات الدفيئة (ثاني أكسيد الكربون/طن - ميل) بنحو ٢٥-٧٥ في المائة دون المستويات الحالية. وفوق ذلك، يرى قطاع النقل البحري أن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون يمكن أن تُخفّض بنسبة ١٥-٢٠ في المائة لكل طن من البضائع لكل كيلومتر بحلول عام ٢٠٢٠ بفضل الجهود التقنية والتشغيلية المشتركة والموحدة^(٢٥).

وتشمل التدابير المينائية الأخرى لتحقيق مزيد من الكفاءة في الموانئ تغيير تصميم المحطات النهائية لتقصير الوقت والعمليات اللازمة لتحريك الحاويات والبضائع. ويؤدي اتباع هذا النهج إلى تخفيض الانبعاثات، كما حدث في Rotter-damShortsea Terminal الذي سجل انخفاضاً في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة تقارب ٧٠ في المائة^(٣٤). ويتمثل نهج آخر أكثر شمولاً في الأخذ بحلول لوجستية نظمية لتقصير الوقت وتقليل التكلفة في تصميم الموانئ والمحطات النهائية وتخطيطها، كما يتجلى في اللوجستيات المينائية المحور أو هيكل تشغيل مركز البضائع^(٣٥). وأظهرت دراسات حديثة^(٣٦) أن النموذج الذي يتخذ الميناء محوراً له يعالج التحديات الرئيسية في سلسلة الإمداد المتمثلة في الوقت والتكلفة وانبعاثات الكربون. غير أن توافر الأراضي والتكلفة الميسورة قد يشكلان عائقاً يحول دون وضع حلول مينائية المحور ذات فعالية تامة. ويحظى إعداد النماذج المينائية المحور بقبول واسع النطاق في أوروبا حيث يزداد التحول إلى إنشاء مراكز لوجستية متاخمة لمحطات النقل النهائية الجديدة في البحر أو المياه الداخلية^(٣٧). فعلى سبيل المثال، يقوم DP World's London Gateway بإنشاء مركز كبير للوجستيات المينائية المحور يرتبط بميناء جديد للحاويات في البحر العميق تبلغ طاقته ٣,٥ ملايين وحدة مكافئة لعشرين قداماً يقع في غرب لندن. وسيتيح ميناء London Gateway وسيلة أسرع وأكثر موثوقية ومراعاة للبيئة لنقل البضائع إلى وجهتها مقارنة بنماذج سلسلة الإمداد الحالية. ويُقدَّر أن تُوفَّر ٦٥ مليون من أميال الشحن البري كل سنة، إذ ستنتفي الحاجة لنقل البضائع من موانئ المياه العميقة إلى مراكز التوزيع البرية^(٣٨). ويتمثل مشروع آخر لتحسين الاستدامة في النظر في كيفية إعداد سلاسل اللوجستيات بطرق تتيح تخفيف الأحمال الفارغة من البضائع وتوحيد رحلات النقل البحري عبر ما يُعرف بالفعالية القصوى. وبوسع الإدارة المعززة للوجستيات وسلسلة الإمداد أن تُحسِّن أحمال البضائع وتخزينها، مما يقلل عدد الرحلات المطلوبة لتسليم البضائع. وتشمل النهج المبتكرة الأخرى التي تأخذ بها بعض الموانئ لتخفيض الانبعاثات ما يسمى بمناطق الانبعاثات المنخفضة أو المناطق المحددة جغرافياً التي تسعى إلى تقييد أو منع دخول المركبات الملوثة إلى المناطق المينائية أو المناطق الواقعة حولها. وتوجد مناطق الانبعاثات المنخفضة في سنغافورة وهونغ كونغ (الصين) وسياتل وأنتويرب والمناطق الساحلية، مثل الساحل الشرقي للولايات المتحدة والساحل الشرقي للصين (مقرر). وقد تساعد هذه التدابير مجتمعة في تخفيض بصمة

الطابع لتحسين كفاءة الطاقة في القطاع وتخفيض استهلاك الوقود والانبعاثات. وتشمل المبادرات ذات الصلة بذلك بناء سفن تقتصد في الوقود وتكفل السلامة البيئية وتشجيع التحول إلى أنواع أنظف من الوقود وزيادة اللجوء إلى الإبحار البطيء. فعلى سبيل المثال، أطلقت شركة SinoPacific Shipbuilding Group، في أيار/مايو ٢٠١٢، جيلاً جديداً من ناقلات السوايب المقتصدة للوقود والمراعية للبيئة موجهة إلى الأسواق المجزأة المخصصة لناقلات السوايب التي تبلغ حمولتها الساكنة ٦٠.٠٠٠ و ٨٠.٠٠٠ و ١٢٠.٠٠٠ طن (CROWN 63, CROWN MHI and 82 and CROWN 121 Ultimate، على التوالي). فبسرعة إبحار قدرها ١٤,٣ عقدة، ينخفض استهلاك ناقلات السوايب من نوع CROWN 63 Ultramax إلى ٢٥,٨ طن في اليوم، أي ما يمثل تخفيضاً في استهلاك الوقود بنسبة ١٣ في المائة مقارنة بناقلات السوايب ذات الحجم المكافئ العاملة في الوقت الحالي.

وسنحت للموانئ والمحطات النهائية فرص شتى لتحسين الاستدامة البيئية. وتتفاوت الأمثلة من التصميم المعزز لبنية الميناء التحتية والانتقال إلى وسائل نقل أكثر مراعاة للبيئة للوصول إلى المناطق الداخلية (مثلاً، السكك الحديدية والممرات المائية الداخلية) واعتماد برامج تحقق كفاءة الطاقة واستخدام الطاقة المتجددة (مثل الوقود الحيوي والطاقة الشمسية والعنفات الهوائية) في أداء العمليات في الميناء بوجه عام، ومن بينها تحميل البضائع وتفريغها والمستودعات ونظم إدارة الحركة (لخدمة السفن ومناولة البضائع داخل المحطات الطرفية على حد سواء). وفي هذا الإطار، أثبتت دراسة أن خلط ٣٠ في المائة من الوقود الحيوي بالديزل المستعمل يمكن أن يُخفِّض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في كل محطة نهائية بنسبة ١٣-٢٦ في المائة وانبعاثات قطاع الحاويات بأكمله بنسبة ٢١ في المائة^(٣٨). ويمثل ما يسمى "الكي البارد" الذي يعني أن تستخدم السفينة الكهرباء الشاطئية كمصدر للطاقة لتشغيل محركاتها أثناء وجودها في الميناء، استراتيجية أخرى قادرة على تخفيض الانبعاثات في الموانئ بل وإزالة الانبعاثات الهوائية الضارة من محركات الديزل، في بعض الحالات. وإضافة إلى ذلك، يرى مشغلو الموانئ والمحطات النهائية أن إدماج التكنولوجيا في عملياتهم واستخدام معدات برية أنظف لمعالجة البضائع مثل الرافعات الرصيفية التي تُدار بتكنولوجيا المعلومات والرافعات المتحركة ذات العجلات المطاطية المراعية للبيئة يتيحان لهم تحقيق ميزة تنافسية.

المتكاملة ذات القدرة المحتملة على تشجيع الاستدامة في نقل البضائع برأ. ويستدعي ذلك، ضمن ما يستدعيه، تحقيق الكفاءة القصوى في أداء سلاسل اللوجستيات المتعددة الوسائط ورفع تنافسية وسائط النقل المراعية للبيئة وتسخير التكنولوجيات القادرة على تحسين كفاءة الطاقة وكفاءة اللوجستيات وتخفيض الانبعاثات وإنشاء شبكات نقل متكاملة وممرات مكرسة للشحن ومراعية للبيئة.

ومن الأمثلة على نهج التخطيط المتكامل للنقل، الكتاب الأبيض بشأن النقل الصادر عن المفوضية الأوروبية (اعتمد في آذار/مارس ٢٠١١) الذي يحدد استراتيجية لنظم النقل التنافسية والفعالة من حيث استخدام الموارد ويضع غايات وأهدافاً واضحة مثل:

(أ) تحقيق الكفاءة القصوى في أداء سلاسل اللوجستيات المتعددة الوسائط؛

(ب) تشجيع استخدام وسائط النقل التي تحقق مزيداً من كفاءة الطاقة على نطاق أوسع، بمساعدة ممرات الشحن الفعالة والمراعية للبيئة؛

(ج) إحداث تحول بنسبة ٥٠ في المائة في رحلات الشحن على مسافات طويلة من الطرق إلى وسائط أخرى؛

(د) تشجيع استخدام ٤٠ في المائة من أنواع الوقود المتدني الكربون والمستدام في الطيران؛

(هـ) تحقيق تخفيض في الانبعاثات من السفن بنسبة ٤٠ في المائة على الأقل.

ولكل هذه التدابير هدف شامل يتمثل في تحقيق تخفيض في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بمقدار يصل إلى ٦٠ في المائة وإحداث تخفيض مشابه في الاعتماد على النفط^(٣٦).

وثمة مثال آخر تقدمه حكومة إندونيسيا التي استحدثت سياسات شاملة ترمي إلى تشجيع نظم نقل البضائع المستدامة وتخفيف عبء النقل على الطرق وهي وسيلة النقل الرئيسية (التي تمثل نحو ٧٠ في المائة من الشحن

الكربون وضبط تلوث الهواء في قطاع النقل البحري وزيادة كفاءة الأعمال التجارية في الوقت نفسه.

٢- نقل البضائع البري واللوجستيات

كما ذُكر من قبل، يعزى استهلاك النقل قدرأً وافرأً من الطاقة وإصداره كما كبيراً من الانبعاثات إلى وسائط النقل البرية، في المقام الأول، لا سيما نقل البضائع برأ عبر الطرق. ومن المتوقع أن يزداد ذلك زيادة ملموسة في العقود المقبلة، خاصة في البلدان النامية. ويُتوقع أن يزداد نشاط نقل البضائع برأ في العالم - بما في ذلك السكك الحديدية والشاحنات المتوسطة والشاحنات الثقيلة (بالأطنان - الكيلومترات) بنسبة سنوية تبلغ في المتوسط ٢,٣ في المائة بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠٥٠^(٣٧). وفي الهند، يُرَّجَح أن يصل هذا النمو إلى ٣,٨ في المائة خلال الفترة نفسها، تليها الصين بنسبة ٣,٣ في المائة فأفريقيا بنسبة ٣,١ في المائة ثم أمريكا اللاتينية بنسبة ٢,٨ في المائة^(٣٨). ولذلك، سيصبح تحقيق النمو والاستدامة أصعب في المستقبل، دون مراعاة تحسين كفاءة الوقود وتخفيض الانبعاثات من النقل البري.

وأثبتت التجارب الماضية، وعلى وجه التحديد في البلدان النامية، أن النقل البري من أصعب القطاعات التي يمكن التحول عنها أو تخفيض الانبعاثات فيها بعد إنشاء النظم، نظراً لطبيعة أصول النقل المعمرة والتبعات الاستثمارية الهائلة في هذا القطاع. فعلى سبيل المثال، يتيح التحول إلى وسائط أكثر مراعاة للبيئة، مثل السكك الحديدية والممرات المائية الداخلية، بديلاً معروفاً بتكلفته الباهظة في البداية يستدعي التخطيط في الأجل الطويل واتخاذ التدابير التصحيحية والداعمة الملائمة على مستوى السياسات والأعمال التجارية والتشغيل.

وفوق ذلك، ثمة تحديات عديدة منها قطاع النقل البري المجزأ والسياسات والترتيبات المؤسسية غير الملائمة وتوافر التقانات على نطاق محدود وارتفاع تكلفتها التي تحول دون اعتماد الإستراتيجيات المستدامة على نطاق واسع.

يبد أن الفرص المتاحة كثيرة لتحسين الاستدامة في نقل البضائع برأ واللوجستيات المقترنة به بإتباع "نهج شامل ومتكامل". ورنهناً بإجراء تحليل متأن للتكاليف والفوائد وتقييم المعاوضات (مكاسب كفاءة الطاقة، وتكاليف النقل، وسرعة الخدمات وموثوقيتها، وما شابه ذلك)، ثمة عدد من الخيارات

تعاظم أهمية نقل البضائع واللوجستيات المقترنة به بازدياد عدد السكان وتواصل النمو الاقتصادي في المناطق الحضرية. وبالمثل، غدت شبكات النقل واللوجستيات الريفية (في الصين والهند وجنوب أفريقيا، على سبيل المثال) عاملاً رئيسياً في التنمية الاقتصادية الشاملة في كثير من البلدان النامية حيث لا تزال التجارة تعتمد على المنتجات الأولية أشد الاعتماد وتمثل مصدراً أساسياً للدخل. ويعاني كثير من هذه البلدان من أوجه قصور ملموسة في بنية النقل التحتية في المناطق الريفية، بما في ذلك الممارسات والخدمات في مجال اللوجستيات، تزيد خسائرها وتحد من قدرتها على التنافس^(٤١). ومن شأن ترسيخ هذه المفاهيم أن يعين الدول على تخفيض أوجه انعدام الفعالية في نظمها لسلاسل القيمة وعلى الأخذ بحلول مستدامة وسليمة بيئياً في مجال النقل.

وبوجه عام، لا يوجد نهج موحد أو واحد لتحديد وتنفيذ تدابير الاستدامة في نقل البضائع يصلح لجميع البلدان والمناطق، لا سيما حين يتعلق الأمر بالنقل البري للبضائع واللوجستيات المرتبطة به. ويجب أن تكون التدابير الرامية إلى تبني نقل البضائع المستدام متسقة مع خطط وأهداف التنمية في الأجل الطويل للبلد المعني التي ينبغي أن تراعي أيضاً الأهمية النسبية لأمن الوقود والانبعاثات وتلويث الهواء ووضع البلد الجغرافي. وإضافة إلى ذلك، يجب أن تكون هذه الخطط والأهداف متناسبة مع مستوى تطور البنية التحتية واللوجستيات في البلد المعني ومع الأوضاع المحلية السائدة فيه، بما في ذلك المسائل الاجتماعية - الاقتصادية. ويُظهر الاستعراض العام لأعمال التخفيف الملائمة وطنياً^(٤٢) للبلدان غير الخاضعة للمرفق الأول (أي البلدان غير الملزمة بأهداف كيوتو) انعدام أعمال نسقية تقدمها البلدان لتشجيع نظم نقل البضائع الأقل استهلاكاً للطاقة وإصداراً لانبعاثات الكربون. وتتفاوت الأعمال التي تضطلع بها البلدان من حيث القطاعات الفرعية والأهداف على النحو المبين في الجدول ٦ - (٤٢)١.

وتُظهر دراسات شتى أيضاً كيف تستطيع حزمة مختلطة من التدابير (المؤسسية والتقنية) تتعلق، ضمن أمور أخرى، بكفاءة الطاقة وكثافة الانبعاثات وهيكل سلسلة الإمداد وتوزيع الشحن على مختلف وسائل النقل واستخدام المركبات، أن تتيح الانتقال إلى لوجستيات الشحن المستدامة.

بالأطنان/الكيلومترات). وتتضمن هذه السياسات التحول نحو وسائل نقل أكثر مراعاة للبيئة مثل السكك الحديدية والنقل البحري لمسافات قصيرة (حيث تستطيع العبّارات أن تقوم بعمليات الشحن بالدرجة) وإعداد اللوجستيات المعتمدة على القضبان في جاكرتا لتخفيف اختناقات الحركة الناشئة عن حركة البضائع. ويكتسي تحسين كفاءة الوقود وتخفيض انبعاثات النقل البري أهمية بالغة نظراً للنمو الذي حدث في حركة البضائع في إندونيسيا في الآونة الأخيرة (التي زادت بنسبة ٦٧ في المائة في ٥ سنوات، أي من ٩,٤ بلايين طن في عام ٢٠٠٦ إلى ١٥,٧ بلايين طن في عام ٢٠١١) وحصّة النقل البري الكبيرة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (التي تمثل ٨٩ من مجموع انبعاثات النقل ونحو ٢٠ في المائة من مجموع الانبعاثات على الصعيد الوطني)^(٣٧).

ومن المؤلف أن تتضمن الاستراتيجية المتكاملة لتخطيط النقل التي تشجع النظم الأكثر كفاءة للنقل واللوجستيات إنشاء شبكات للنقل المتعدد الوسائط وشبكات متكاملة لنقل البضائع. وتستدعي هذه الشبكات أيضاً إنشاء البنية التحتية والخدمات الملائمة وتسهيل حركة البضائع وتقليل الإجراءات المعيقة في سلسلة الإمداد أو إزالتها، مما يعزز كفاءة نظم نقل البضائع. ومن الأمثلة على ذلك، إنشاء المراكز المتعددة الوسائط ومراكز اللوجستيات (المرتبطة بالموانئ ومحطات البضائع النهائية بالسكك الحديدية أو الممرات المائية) الموجودة أصلاً والمتطورة إلى حد كبير في عدة بلدان متقدمة وفي بعض البلدان النامية. ففي آسيا مثلاً، تقام موانئ جافة مزودة بمراكز الخدمات اللوجستية لتكون بمثابة آلية لتكامل شبكات النقل الإقليمية. وتوجد أمثلة على ذلك في الصين والهند ونيبال وتايلند^(٣٨).

ومن المفاهيم المتكررة الأخرى التي أعدتها البلدان إنشاء ممرات مكرسة للنقل لتشجيع نقل البضائع المستدام (مثلما حدث في أستراليا والهند). وتهدف هذه الممرات إلى كفاءة تحرك البضائع بفعالية ونقل حركة البضائع من وسائل النقل الكثيفة الكربون، مثل الطرق، إلى وسائل ذات مستوى أدنى من الكربون، مثل السكك الحديدية^(٣٩). وعززت مبادرات أخرى إقامة مراكز اللوجستيات الحضرية (مثلما حدث في ألمانيا والمملكة المتحدة) لتحسين تسليم البضائع وتجميعها بفعالية في مراكز المدن والبلدات وتخفيف الاكتظاظ والآثار البيئية الخارجية في الوقت نفسه. ويرتبط

استهلاك الوقود والانبعاثات في البلدان المتقدمة التي لديها بنية تحتية جيدة من الطرق وعمليات عالية السرعة، أقل فائدة بكثير في بلدان أقل نمواً تكون البنية التحتية فيها غير ملائمة والسرعات المتوسطة أقل كثيراً من ذلك^(٤٣).

غير أن الدراسة شددت أيضاً على الأهمية النسبية لمستوى التنمية في البلد المعني وجغرافيته في تطبيق هذه التدابير. فعلى سبيل المثال، قد يكون تزويد الشاحنات بخصائص ديناميكية هوائية، وهو تدبير فعال من حيث التكاليف في تخفيض

الجدول ٦-١ استعراض عام لأعمال التخفيف الملائمة وطنياً في مجال نقل البضائع (٢٠١١)

الهدف	نوع الأعمال	القطاع الفرعي	البلد	
تحديث البنية التحتية لنظام Belgrano Cargas للنقل بالسكك الحديدية وتشجيع التحول في وسائط نقل المنتجات الزراعية من الشاحنات إلى السكك الحديدية	مجهول	الشحن بالسكك الحديدية	الأرجنتين	تحديث بنية نقل البضائع بالقطارات
تشجيع كفاءة الطاقة في قطاع النقل لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة وضمان النقل المستدام للبضائع والركاب	استراتيجية/خطة	الشحن بالطرق	شيلي	برنامج تحقيق كفاءة الطاقة في قطاع النقل في شيلي
بناء قدرات التخطيط والتنفيذ لدى وزارة النقل والإدارة الوطنية للتخطيط هيكلية أعمال التخفيف الملائمة وطنياً في قطاع النقل وبصفة أكثر تحديداً في مجال نقل البضائع	استراتيجية/خطة	الشحن بالطرق	كولومبيا	الخطة الوطنية لنقل البضائع: دراسة نموذجية لأعمال التخفيف الملائمة وطنياً
زيادة البضائع المنقولة بالسكك الحديدية الكهربائية محسوبة بالطن - كيلومتر مقارنة بالنقل الطرقي. وسيُزوّد النقل بالسكك الحديدية بالكهرباء المتجددة.	مشروع	الشحن بالسكك الحديدية	إثيوبيا	تحويل نقل البضائع إلى السكك الحديدية الكهربائية

المصدر: NAMA database.

دور القطاع

للبيئة. ولوحظ أن تفعيل اللوجستيات إلى حد أقصى باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات قد يؤدي إلى تخفيض مجموع الانبعاثات العالمية بمقدار ١,٥٢ جيجا طن من ثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠٢٠^(٤٤).

وترد أدناه بعض مبادرات نقل البضائع المستدام الناجحة التي اتخذها القطاع الخاص:

- وضعت الشركة المواد الكيميائية الألمانية BASF سياسة جديدة لاستخدام الممرات المائية الداخلية لنقل أكثر من ٧٠ في المائة من إمداداتها ولدى شركة IKEA سياسة لاستخدام القطارات كلما أمكن ذلك؛
- تستخدم شركة المواد الغذائية الألمانية Kraft Jacobs Suchard القطارات لنقل حبوب البن الخام من مدينة برلين إلى مصانعها في برلين. وحققت قطارات حبوب البن التي حلت محل رحلات التسليم المحلية بالطرق

على صعيد القطاع، أُتخذت مبادرات كثيرة في مضمار نقل البضائع المستدام مثل: تشجيع كفاءة الطاقة في المركبات (بالكيلومترات والأطنان - الكيلومترات، باعتماد خيارات بسيطة مثل تعديل ضغط الإطارات وتشجيع القيادة المراعية للبيئة والتوسع في استخدام تقانات مثل الشاحنات المزودة بمحركات الديزل الكهربائية المختلطة) والتحول إلى وسائط نقل أنظف، فضلاً عن استخدام التقانات المتدنية الكربون وتكنولوجيات المعلومات والاتصالات. ويمكن زيادة فعالية العمليات اللوجستية بطرق شتى باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، مثل استخدام البرمجيات التي تتيح تحسين تصميم شبكات النقل وتشغيل نظم شبكات التوزيع والإدارة المركزية. وسيتيح تنفيذ هذه الحلول تخفيف تكديس البضائع وتقصير مدد الانتظار في أماكن التسليم وتقليل الرحلات غير الضرورية (تقليل تواتر المركبات المسافرة خاوية أو محملة جزئياً) والتخزين اللازم للمخزونات، ومن ثم إنشاء نظام نقل أكثر فعالية ومراعاة

توسعت المنصة فشملت المقاطعة بأسرها وفاق عدد الصفقات في الشهر ٥٠.٠٠٠ صفقة وبلغ متوسط الوفورات في الشهر ٤٣,٩ مليون كيلومتر، ٨,٨ مليون لتر من الوقود و٥٢,٧ مليون يوان صيني (قراءة ٨,٢ ملايين دولار)^(٤٧)؛

• أجرى المجلس الأوروبي للصناعات الكيماوية في عام ٢٠١١ دراسة بعنوان - *Guidelines for Measuring and Managing CO2 Emissions from Freight Transport Operations* - لمساعدة شركات المواد الكيماوية على فهم كيفية تقييم عملياتها ذات الصلة بالنقل وتحسينها وتخفيض الانبعاثات^(٤٨)؛

• أنشئت في عام ٢٠١١ The Green Freight Asia Net- work التي تضم شركات عالمية للوجستيات الشحن ومُصنِّعين وشركات شحن البضائع وروابط صناعية لدعم مبادرات وبرامج الشحن المراعية للبيئة في آسيا^(٤٩)؛

• تم التوصل إلى التزام طوعي مشترك لتشجيع الشحن المراعي للبيئة في أوروبا وآسيا بين Clean Air Initiative Secretariat for Green (for Asian Cities (CAI-Asia Freight Europe (European Shippers' Council - ESC Sustainable and EVO Dutch Shippers' Council (Supply Chain Centre Asia Pacific (SSCCAP) برعاية مؤتمر ريو + ٢٠. ويهدف البرنامج، الذي سيعمل بشكل تام في أوروبا وآسيا، إلى مساعدة البلدان على تقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري وتحسين جودة الهواء وتقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تساهم في تغير المناخ إلى أقصى حد، دون إعاقة التنمية الاقتصادية^(٥٠).

ورغم أن تقدماً ملموساً قد أُحرز في نهج الشحن المستدام وممارساته في السنوات القليلة الماضية، لا يزال نقل البضائع المستدام في طور الطفولة ومعظم أصحاب المصلحة في مرحلة التعلم. وحتى يتحقق الأخذ بمبادرات ناجحة، يجب تعزيز الجهود الموحدة التي يبذلها القطاعان الخاص والعام معاً وتشمل النهج الشاملة التي تكفل التعاون المتعدد التخصصات والمؤسسات في مجالات من قبيل البحوث وتحليل البيانات والتكنولوجيا. ويجب أيضاً تعزيز التفكير والتطوير على المدى الإستراتيجي في مضممار نقل البضائع المستدام سعياً لتحقيق فوائد وكفاءات مؤسسية وتشغيلية مشتركة في مضممار تقليل

وفورات بمقدار ٤٠ في المائة في الطاقة المستخدمة من قبل في النقل الطرقي؛

• في هولندا تنظم EVO، وهي منظمة أرباب الأعمال للوجستيات والنقل، حلقات وبرامج تدريبية لتعليم السائقين على قيادة الشاحنات بطريقة اقتصادية أفضل. ويستطيع السائقون الذين يحضرون هذه الحلقات التدريبية تخفيض استهلاك الوقود بنسبة تصل إلى ١٠ في المائة^(٤٥)؛

• تسعى شركة Walmart إلى مضاعفة اقتصاد الوقود لأسطول الشاحنات ضعفين بحلول عام ٢٠١٥ وتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بمقدار ٢٦ بليون رطل بحلول عام ٢٠٢٠. وتقطع شاحنات شبكة Walmart للتوزيع ٩٠٠ مليون ميل في السنة لإيصال البضائع إلى ٤٠٠٠ مخزن للتجزئة. وإضافة إلى الإطارات وتقانات الديناميكا الهوائية، رُكبت وحدات طاقة مساعدة في جميع الشاحنات التي تقوم برحلات ليلية في عام ٢٠٠٦ أدت إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بما يُقدَّر بنحو ١٠٠.٠٠٠ طن واستخدام الوقود بمقدار ١٠ ملايين جالون^(٤٦)؛

• أطلقت شركة FedEx مبادرة "EarthSmart" التي تشمل وسائل شتى لتحقيق الاستدامة من بينها إضافة ناقلات أكثر استدامة لإيصال البضائع وتحقيق أقصى قدر من الكفاءة في طرق الإيصال لتقصير زمن القيادة والاستفادة القصوى من حيز البضائع في الطائرات المتمتعة بكفاءة الطاقة بغية تقليل عدد الطائرات المُحلقة. وزادت كفاءة الطاقة من ٥,٤ في المائة في عام ٢٠٠٦ إلى ١٥,١ في المائة في عام ٢٠١٠؛

• وفي الصين، ساعدت Henan Anyang Modern Logis- tics Information Development وهي شركة أُسست في عام ٢٠٠٦ كمنصة للمعلومات اللوجستية على الإنترنت تقدم خدمات تبادل معلومات الشحن وغيرها من الخدمات ذات القيمة المضافة لشركات النقل بالشاحنات في مدينة آنيانغ (مقاطعة هينان) على تقليل نسبة الأميال الفارغة من ٥٣ في المائة في عام ٢٠٠٦ إلى ٣٨ في المائة في عام ٢٠٠٨. وبلغ مجموع الوفورات من المسافات الفارغة من البضاعة في آنيانغ نحو ١٣٧,٥ مليون كيلومتر، مما أسفر عن توفير ٢٧,٥ مليون لتر من الوقود (تعادل ١٦٥ مليون يوان صيني) خلال الفترة نفسها. ومنذ ذلك الحين،

(أ) التنافس على الأموال العامة مع مجالات أخرى ذات أولوية عالية، مثل الرعاية الصحية والتعليم وخدمة الديون؛

(ب) الميزانيات الوطنية الخاضعة لقيود صارمة وقدرة الحكومات المحدودة على الاقتراض في الداخل أو الخارج؛

(ج) يُنفق قدر كبير من التمويل العام على إعانات ضارة بالبيئة، من أبرزها إعانات الوقود الأحفوري^(٥٤).

ورغم ذلك، يظل القطاع العام يقوم بدور رئيسي. ويتفاوت دور الحكومة بين توفير الاستثمارات وتقاسم المخاطر وتيسير تطوير البنية التحتية وخدمات النقل. وللحكومة دور رئيسي في توفير الحوافز وإرسال الإشارات إلى السوق لاستثارة التحول إلى نظم نقل البضائع المستدام. وقد يتخذ ذلك أشكالاً شتى، مثل سحب إعانات الوقود تدريجياً كلما كان ذلك مناسباً ودعم وسائل الشحن الأكثر مراعاة للبيئة وتطبيق آليات التسعير الملائمة (مثل تسعير الطرقات المراعي للآثار الخارجية الفعلية) ودعم الاستثمارات (من خلال الضمان/التمويل) الملائمة لإنشاء نظم نقل البضائع المستدام وتشغيلها.

وقد تشمل الحوافز الأخرى إعداد نظم تمويل مخصصة تدعم إنشاء البنية التحتية لنقل البضائع المستدام. فعلى سبيل المثال، أعدت إدارة النقل بالمملكة المتحدة صندوقين لمنح الشحن لتشجيع التحول في حركة البضائع من الطرق إلى السكك الحديدية أو المياه الداخلية. وأعد الصندوقان (the Mode Shift Revenue Support Scheme and the Waterborne Freight Grant Scheme) لدعم الفوائد البيئية والاجتماعية الناشئة عن استخدام السكك الحديدية أو النقل المائي^(٥٥).

وثة مثال آخر تقدمه جنوب أفريقيا التي تعتبر النقل المراعي للبيئة استراتيجية رئيسية في سياستها الإطارية الجديدة لتحقيق نمو أكثر شمولاً ومراعاة للبيئة، تتضمن استراتيجية جديدة لنقل البضائع بالسكك الحديدية للإسراع بالتحول عن النقل الطرقي. وستستثمر شركة Transnet التي تملكها الدولة نحو ٦٣ بليون راند (٧ بلايين دولار) في نظام نقل البضائع بالسكك الحديدية خلال خمس سنوات وستواصل حث الشركات على زيادة استخدامها للسكك الحديدية في نقل البضائع^(٥٦).

الكربون الناتج عن النقل وحفظ الطاقة وإدارة التكاليف ولوجستيات حركة البضائع الفعالة، دعماً للتجارة والتنمية على الصعيد العالمي.

دال- دعم نقل البضائع المستدام: الاعتبارات المالية

تُشكل التدفقات المالية من شتى المصادر - العامة والخاصة والوطنية والدولية - النقل. وتشير حالة الموارد المالية في عام ٢٠١٠ إلى أن التدفقات المحلية (عامة وخاصة) تمثل أهم مصدر التمويل في قطاع النقل (تبلغ نحو ٥٨٣ بليون دولار)، تليها الاستثمارات الأجنبية المباشرة (نحو ١٤٩ بليون دولار) والتمويل الدولي للديون (١٥٠ بليون دولار). وظلت المساعدة الإنمائية الرسمية متاحة أيضاً ولكن بحجم أقل (قرابة ٨ بلايين دولار). ومصادر التمويل الأخرى، مثل تمويل أنشطة تغير المناخ، أقل حتى من ذلك، إذ تمثل زهاء ١,٢٥ بليون دولار^(٥٧).

وسيستدعي التحول إلى نقل البضائع المستدام نظماً متطورة تتطلب موارد وقدرات تفوق ما هو متاح منها. وسيكون تشجيع الأخذ بنهج تعاوني بين شركاء الاستثمار في القطاعين العام والخاص عنصراً أساسياً في هذا الشأن لتلبية متطلبات الاستثمار المتزايدة لتمويل أنماط نقل أكثر استدامة.

ويقدم هذا القسم استعراضاً موجزاً لبعض مصادر التمويل ذات الصلة ولدورها في تشجيع تطوير نقل البضائع المستدام في الوقت الحالي وفي المستقبل. وهذا الاستعراض ليس شاملاً البتة، بيد أنه يسلط الضوء على بعض الاعتبارات الأساسية المتصلة بتمويل التحول إلى نقل البضائع المستدام.

١- التمويل العام المحلي

يمثل التمويل العام المحلي (الذي يستخدم التدفقات المحلية والدولية معاً، مثل المساعدة الإنمائية الرسمية) مصدراً أساسياً لتمويل قطاع النقل، لا سيما لأغراض إنشاء البنية التحتية وصيانتها. ومن المؤلف أن تُنفق البلدان ٢-١٣ في المائة من ميزانياتها العامة على النقل^(٥٨). وفي كثير من البلدان النامية، يواجه التمويل العام لبنية النقل التحتية تحديات عديدة منها ما يلي:

٢- التمويل الخاص وشركات القطاعين العام والخاص

جرت العادة على أن تقع المسؤولية الرئيسية عن تمويل بنية النقل التحتية وإدارتها على عاتق الحكومات، بيد أن حكومات كثيرة لجأت إلى القطاع العام بصورة متزايدة بسبب ازدياد الطلب على البنية التحتية الجديدة وعلى خدمات البنية التحتية المتسمة بالكفاءة وبفعالية التكاليف. وظهرت في العقود القليلة الماضية الشراكات بين القطاعين العام والخاص بحسبها آلية مهمة لزيادة المساهمة العامة باستثمارات القطاع الخاص ودرايته الفنية. وتقتضي نظم النقل في الوقت الحالي مهارات إدارية وتشغيلية دقيقة التخصص وتقانات شديدة التطور. ولذلك، أصبحت الدراية الفنية لدى الشركاء الخواص لإنشاء وتشغيل وصيانة بنية النقل التحتية وخدماته مهمة ومصدراً مهماً يستعان به إضافة إلى التمويل.

فمن أصل ٣٣٣ مشروعاً تتضمن أنشطة للقطاع الخاص (يبلغ مجموعها زهاء ٢٤٩ بليون دولار) أُجرت في البلدان النامية خلال الفترة ١٩٩٠-٢٠١١، بلغ عدد المشاريع المنجزة في قطاع الطرق الفرعي ٧٠٧ مشاريع (٥٣ في المائة). وازداد نشاط القطاع الخاص في مشاريع الطرق في البلدان النامية في السنوات الماضية، فنمت التزامات الاستثمار لمشروعات الطرق التي يشارك فيها القطاع الخاص من ٧ بلايين دولار في عام ٢٠٠٥ إلى ١٦,٧ بليون دولار في عام ٢٠٠٨^(٥٧).

وينبغي أن يحدث تحول في هذه الاتجاهات حتى يتسنى تطوير وسائل نقل أكثر استدامة وفعالية. ولذلك، تمثل قدرة القطاع العام على إعادة توجيه وحشد استثمارات ملموسة من القطاع الخاص وتوطيد التعاون معه في مشاريع ومبادرات النقل المستدامة عاملاً بالغ الأهمية.

٣- تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ

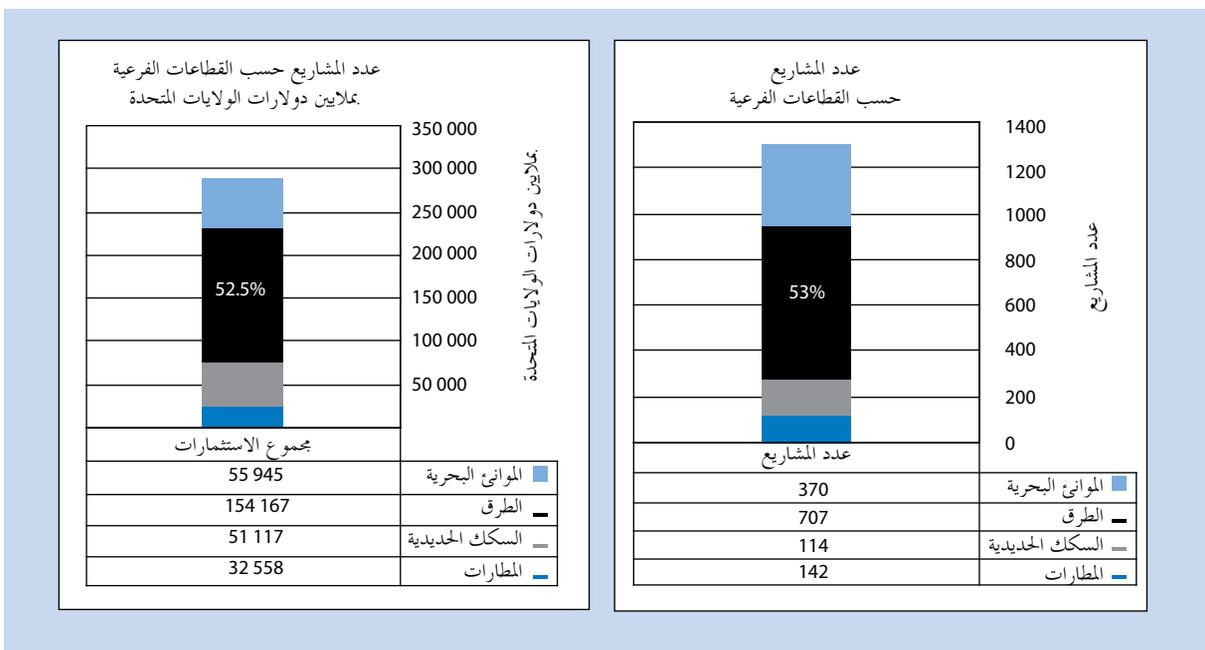
يمثل تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ مكوناً مهماً قد يساعد في التحول إلى تطوير النقل المتدني الكربون والقادر على الصمود أمام تغير المناخ. ويتصل تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ بالتمويل الذي يمكن أن يُستخدم في دعم أنشطة تخفيف تأثير تغير المناخ والتكيف معه. وهو يشمل مصادر التمويل العامة والخاصة معاً، ويمكن استخدامه في دعم الأنشطة في جميع قطاعات الاقتصاد في البلدان المتقدمة والبلدان النامية على حد سواء. ومن ثم، يمكن استخدام تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ للمساعدة في تحقيق التحول إلى نقل البضائع المستدام المتدني الكربون الذي يساهم مساهمة مباشرة في تحقيق التنمية المستدامة على نطاق أوسع وزيادة التمويل الموجه إليه. ومع ذلك، لا تحظى الشواغل المناخية والبيئية عادة بالاهتمام اللازم عند تقييم مشاريع الاستثمار في النقل. وبوجه عام، يظل تحليل التكاليف والزمن أهم مجالات التركيز في تقييم المشاريع.

غير أن هناك عدة مصادر وآليات لتمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ يمكن تطبيقها على قطاع النقل اليوم (الشكل ٦-٥). ويمكن تصنيف هذه الآليات في فئتين هما: سوق الكربون والصناديق المعنية بالمناخ.

ويقوم القطاع الخاص بدور رئيسي في حشد مزيد من الاستثمارات، فضلاً عن إتاحة المهارات المتخصصة والابتكارات والتقانات الجديدة المرتبطة بنقل البضائع المستدام. ولن يكون التمويل العام وحده قادراً على تمويل الانتقال إلى نقل البضائع المستدام بالسرعة والحجم اللازمين، لا سيما في البلدان النامية. وتُمكن مساهمة القطاع الخاص من إحداث التغييرات المتباعدة، كما أن الشراكات بين القطاعين العام والخاص قد تكون وسيلة ناجعة لتحقيق الاستثمارات المستدامة وتوفير المهارات. وفي كثير من البلدان، لا تزال قدرات القطاع الخاص غير مستغلة بالقدر الكافي، وحرى بالحكومات أن تستكشف نماذج بديلة للشراكات بين القطاعين العام والخاص تتضمن أطراً ملائمة لتقاسم المخاطر وترتيبات إدارية ومؤسسية مناسبة تدعمها الأحكام القانونية والتنظيمية والسياساتية اللازمة.

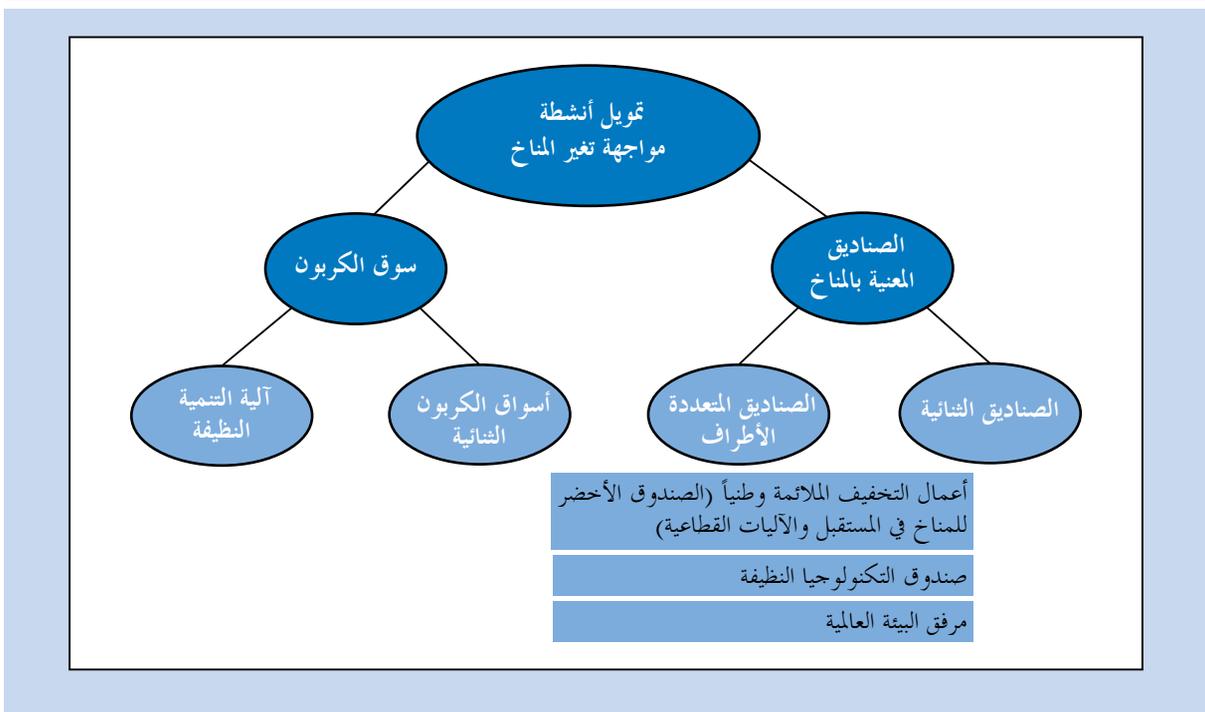
غير أن مساهمة استثمارات القطاع الخاص في قطاع النقل تتأثر أشد التأثير بتوجهات تدفقات التمويل العام وبالدعم الدولي. وبالتمعن في التزامات الاستثمار لمساهمة القطاع الخاص في بنية النقل التحتية خلال العقود المنصرمين (الشكل ٦-٤)، يتضح أن قطاع الطرق الفرعي تلقى قسطاً كبيراً من الاستثمارات الخاصة في البلدان النامية.

الشكل ٤-٦ عدد المشاريع ولاستثمار في مشاريع حسب القطاعات الفرعية، ١٩٩٠-٢٠١١



المصدر: Private Participation in Infrastructure Projects Database - the World Bank and the Public-Private Infrastructure Advisory Facility

الشكل ٥-٦ آليات تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ



المصدر: أمانة الأونكتاد.

أسواق الكربون

تخفيضاً يعادل ٥,٥ ميغاطن من ثاني أكسيد الكربون في السنة حتى عام ٢٠١٢-٠,٥ فقط من مجموع تخفيضات مشاريع آلية التنمية النظيفة المقررة الحالية^(٦٠). وتتعلق العقبات التي تحول دون تنفيذ مشاريع آلية التنمية النظيفة حالياً في قطاع النقل بحجم هذا القطاع ونطاقه وبالتحديد الذي يتسم به. ويجد النهج المتشدد المتبع في قياس التخفيف المحتمل الناتج عن التدابير في مجال السياسات (والتكاليف الإضافية المرتبطة بها) وانعدام البيانات التي تمكن من قياس أعمال التخفيف والإبلاغ عنها والتحقق منها من استفادة قطاع النقل من هذا المصدر من مصادر التمويل. غير أن إعداد الوسائل المالية أصبح يزداد تركيزاً، في سياق المفاوضات الجارية حالياً بشأن تغير المناخ، على الوسائل التي يمكن أن تُطبَّق في قطاع النقل وهو أمر عجزت الوسائل الحالية مثل آلية التنمية النظيفة عن إدراجه في إطارها (انظر الإطار ٦-١).

أسواق الكربون آليات تقدم حافزاً لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة بإنشاء سوق لرخص وأرصدة الانبعاثات. وتوجه سوق الكربون المصادر المالية لاستثمارات تخفيض الكربون بوسائل منها الآليات القائمة على مشاريع مثل آلية التنمية النظيفة (السوق التنظيمية/سوق الامتثال) والأسواق الطوعية^(٥٨). ويُفترض أن تساهم مشاريع آلية التنمية النظيفة في التنمية المستدامة في البلدان النامية وأن تحقق أيضاً وفورات فعلية وإضافية في الانبعاثات.

ويتعلق ٤٧ مشروعاً فقط من المشاريع المراد إنجازها في إطار آلية التنمية النظيفة وعددها ٧ ٥٣٢ مشروعاً بالنقل في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (سُجِّل ١١ مشروعاً منها)^(٥٩). ويُتوقع أن تُحدِث هذه المشاريع البالغ عددها ٤٧ مشروعاً

الإطار ٦-١ دور تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ في النقل المراعي للبيئة في المستقبل

في إطار للفترة التالية لعام ٢٠١٢، يُرجَّح أن تدرج تدابير التخفيف في قطاع النقل في البلدان النامية في نطاق أعمال التخفيف الملائمة وطنياً التي يُمكن تمويلها من خلال ما يلي:

- نافذة للنقل في إطار صندوق للتخفيف مثل الصندوق الأخضر للمناخ - انظر الإطار ٦-٢؛
- آلية معززة وبرمجية للتنمية النظيفة؛
- وسيلة مخصصة للنقل؛
- صناديق أخرى محتملة مخصصة لبناء القدرات أو التكنولوجيا.

ويُرجَّح أن تُموَّل أعمال التخفيف الملائمة وطنياً التي تدعمها البلدان المتقدمة بوسائل حسب نوع الصندوق، بينما تُنفذ الأعمال المضطلع بها للحصول على الأرصدة من خلال نظام لمنح الأرصدة مثل آلية معززة للتنمية النظيفة.

المصدر: برنامج الأمم المتحدة الإنمائي http://www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/documents/ger/GER_10_Transport.pdf

صناديق تغير المناخ من أجل نقل البضائع المستدام

والثنائية) التي تسعى إلى تقليل مخاطر تغير المناخ ومساعدة أشد الفئات ضعفاً على التكيف مع تغير المناخ. ويمكن استخدام عدد من صناديق تغير المناخ الحالية لتخفيف انبعاثات غازات الدفيئة أو لتخفيض الأثر السلبي لمبادرات التأثير في قطاع النقل رغم أن هذه الصناديق ليست مكرسة للنقل على وجه التحديد. وعلى سبيل المثال، تشمل هذه الصناديق مرافق البيئة العالمية

يدل مصطلح صناديق تغير المناخ على الموارد المالية وصناديق الاستثمار وأدوات التمويل التي يمكن استخدامها في أنشطة التخفيف والتكيف مع تأثيرات تغير المناخ. وفي الآونة الأخيرة، تكاثرت مبادرات صناديق تغير المناخ (المتعددة الأطراف

الخطوات اللازمة التي ستُتخذ لإنهاء العمليات حال وضع هيكل مالي جديد في نطاق اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ (انظر الإطار ٦-٢). غير أن الشكل الذي سيتخذه هيكل التمويل في المستقبل في نظام ما بعد عام ٢٠١٢ مبهم إلى حد كبير.

وصندوق التكنولوجيا النظيفة والتحالف العالمي المناهض لتغير المناخ ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية والمبادرة البيئية المستدامة لتغير المناخ وصندوق تغير المناخ التابع لمصرف التنمية الآسيوي وصندوق الطاقة النظيفة التابع لمصرف التنمية الآسيوي. وتتضمن كثير من الصناديق شرطاً يتعلق بالانقضاء التدريجي ينص على

الإطار ٦-٢ صندوق الأمم المتحدة الأخضر للمناخ

تقرر إنشاء الصندوق الأخضر للمناخ في الدورة السادسة عشرة لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ التي عُقدت في كانكون بالمكسيك في عام ٢٠١٠ ليصبح آلية التمويل المتعدد الأطراف الرئيسية لدعم الأعمال الخاصة بالمناخ في البلدان النامية.

ويُتوقع أن يبدأ الصندوق الأخضر للمناخ أعماله بحلول عام ٢٠١٤ ومن المقرر أن يقدم ١٠٠ بليون دولار كل عام بحلول عام ٢٠٢٠ لمساعدة أنشطة التخفيف والتكيف في أفقر بلدان العالم. ويمكن أن تساهم أموال القطاع الخاص في البرامج أيضاً.

وسيساهم الصندوق الأخضر للمناخ في تحقيق الهدف النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ بتقديم الدعم للبلدان النامية للحد من انبعاثاتها من غازات الدفيئة وللتكيف مع تأثيرات تغير المناخ أو تخفيفها. وسيراعي تطبيق الصندوق احتياجات البلدان النامية الشديدة التعرض لتأثيرات تغير المناخ السلبية. وسيقوم الصندوق أيضاً بدور رئيسي في توجيه الموارد المالية الجديدة والإضافية والملائمة التي يمكن التنبؤ بها إلى البلدان النامية وتحفيز تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ من كلا القطاعين العام والخاص وعلى الصعيدين الدولي والوطني. وسيأخذ الصندوق بنهج قطري ويشجع ويعزز الانخراط على الصعيد القطري من خلال إشراك المعنيين من المؤسسات وأصحاب المصلحة إشراكاً فعالاً. وقد يتخذ التمويل شكل الإقراض بشروط ميسرة والمنح وغيرها من أنواع الإقراض حسبما يقرره المجلس.

وسيكون الصندوق الأخضر للمناخ مؤسسة مستقلة قانوناً ولها أمانة منفصلة وسيكون البنك الدولي الوصي المؤقت عليه ولكنه يعمل بموجب توجيهات مؤتمر الأطراف ومسؤول لديه. ومن المقرر أن يتم التوصل إلى الترتيبات بين مؤتمر الأطراف والصندوق الآخر للمناخ في الدورة ١٨ لمؤتمر الأطراف (في الدوحة، كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢) لضمان أن يكون الصندوق مسؤولاً لدى مؤتمر الأطراف ويعمل بموجب توجيهاته.

ويتمثل أكبر تحدٍ يواجهه الصندوق الأخضر للمناخ في توفير التمويل الملائم والمنتظم في الأجل الطويل. وستكون التعهدات المالية الكبيرة من البلدان المساهمة ضرورية لإظهار الدعم السياسي الواسع النطاق للصندوق ولضمان استمراره.

المصدر: الصندوق الأخضر للمناخ؛ لمزيد من المعلومات يرجى الرجوع إلى <http://gcfund.net/home.html>.

وسياسات التمكين. غير أن التمويل المباشر لدعم البنية التحتية العريضة قد لا يكون متاحاً، حتى عبر التمويل المشترك، نظراً لحجم تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ الذي لا يمكن التنبؤ به وللشروط المقترنة به. بيد أن تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ

وبالنسبة لنقل البضائع المستدام، يمكن أن يمثل تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ وسيلة مهمة لدعم الأنشطة الموجهة لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة. ونطاق الأنشطة المؤهلة لذلك واسع ويشمل برامج الدعم والسياسات والمشاريع وتدبير

الخدمات ودرجة موثوقيتها، وما شابه ذلك)، ينطوي عدد من الخيارات على القدرة على تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل ومعالجة الشواغل البيئية في الوقت نفسه، مثل المياه وتلوث الهواء والضجيج وتدهور البنية التحتية. وعلى سبيل المثال، تشمل خيارات التخفيف إعادة تشكيل بنية النقل وشبكاته وإعادة التفكير في تصاميم سلسلة الإمداد وإحداث توازن في وسائط النقل باستخدام تقانات أنظف والاستعانة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتحول إلى مصادر الوقود المتجددة الكربون والأحجام الملائمة من الشاحنات والأحمال والطرق، وما شابه ذلك؛

(ج) يمكن أن يُعين إعداد نظم نقل البضائع المستدام بإتباع نهج التفادي والتحول والتحسين البلدان النامية على السير بخطى حثيثة في طريق التنمية المستدامة. وإذا استثمرت البلدان النامية في نظم نقل البضائع المستدامة الآن، فستكون أكثر استعداداً لجني الفوائد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في المستقبل؛

(د) رغم أن نقل البضائع في العالم أحرز تقدماً ملموساً في السنوات القليلة الماضية في مجال الامتثال لضرورات الاستدامة، بما في ذلك الجهود المبذولة لتخفيض الآثار الخارجية السلبية، فإن هذه الجهود لا تزال غير كافية. وثمة حاجة إلى مزيد من العمل الذي ينبغي أن يشمل نهجاً شاملة ومتكاملة تكفل التعاون المتعدد التخصصات والمؤسسات على كافة الصُّعد (المحلي والوطني والإقليمي والعالمي) بالإضافة إلى انخراط القطاع بدرجة أكبر. وفي هذا الصدد، يجب تعزيز الجهود المنسقة والمُوحدّة بين القطاعين العام والخاص في المجالات الرئيسية (البحث والتحليل، وجمع البيانات وأطر السياسات والأطر التنظيمية وتطوير التكنولوجيا) بغية تحقيق الفوائد وأوجه الفعالية المؤسسية والتشغيلية المشتركة. وينبغي أن تتحقق أوجه التطور هذه في إزالة الكربون من النقل وحفظ الطاقة وإدارة التكاليف وكفاءة لوجستيات حركة البضائع، دعماً للتجارة والتنمية، وما شابه ذلك؛

(هـ) لا يوجد نهج معياري "مناسب لجميع الحالات" لمواجهة التحديات المقترنة بوضع نظام نقل البضائع المستدام وتنفيذه. ورغم أهمية الاستفادة من التجارب وأفضل الممارسات المتاحة حالياً، سيكون على كل بلد وإقليم إعداد

قد يكون له تأثير خاص في الحالات التي تتطلب فيها برامج نقل البضائع المستدام التمويل من مجموعة مصادر وحين يدفع توافر تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ النشاط المعني إلى ما بعد النقطة الحرجة التي تحدد تنفيذ مشروع بعينه أو عدم تنفيذه. ويمكن أن تُستخدم وسائل تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ أيضاً محفّزاً يساعد في دعم نقل البضائع المستدام بطرق شتى منها زيادة الوعي وبناء القدرات ودعم التقييم الوطني والإصلاحات في مجال السياسات وتنفيذ التدابير الرائدة وتحديد المشاريع النموذجية وتنفيذها وجعل المشاريع الهامشية قابلة للبقاء مالياً وحشد تدفقات التمويل الأخرى.

هـ- تلخيص النقاط

تبدو بعض العناصر الرئيسية بارزة في المناقشات السابقة بشأن التنمية وتمويل نقل البضائع المستدام. ويمكن إيجاز هذه العناصر على النحو التالي:

(أ) قطاع النقل مستهلك رئيسي للوقود الأحفوري في العالم وهو مسؤول عن قسط وافر من انبعاثات غازات الدفيئة وتلوث الهواء على الصعيدين المحلي والإقليمي. وثمة حاجة لاتخاذ تدابير عاجلة لتحقيق الاستدامة العالمية وبلوغ الهدف العالمي المتمثل في تخفيض الانبعاثات. ويجب أن تُحدث هذه التدابير تغييراً كلياً في الطريقة التي ينمو بها نقل البضائع وأن تعالج كفاءة الوقود والزيادة السريعة في جميع الانبعاثات من قطاع النقل. وينطبق هذا الأمر على البلدان النامية بوجه خاص حيث ستتمو أنشطة نقل البضائع بدرجة كبيرة وحيث يجري تطوير نظم النقل؛

(ب) سيعالج تشجيع نظم نقل البضائع المستدام واعتماد نهج التفادي والتحول والتحسين بطريقة ممنهجة مختلف الشواغل والمسائل الناشئة عن نمو السكان الحالي والمتوقع في المستقبل والمطالب الاقتصادية. ولنقل البضائع المستدام القدرة المحتملة على زيادة اقتصاد الطاقة وكفاءتها وهو يعالج من ثم الشواغل المتعلقة بالمصادر غير المتجددة والتكاليف وتدهور البيئة. ويثير التوفيق بين ضرورات النمو وحماية المناخ والاستدامة البيئية تحديات أمام النقل واللوجستيات ولكن تحقيقه ليس أمراً مستحيلاً. ورنهناً بإجراء تحليل دقيق للتكلفة والفوائد وتقييم المعاوَضات (مكاسب كفاءة الطاقة، وتكلفة النقل، وسرعة

ويمكن استخدام سبل تمويل المناخ كوسائل استنفار تساعد في الترويج لنقل البضائع المستدام بطرق شتى تشمل زيادة الوعي وبناء القدرات ودعم التقييم على الصعيد الوطني والإصلاحات في مجال السياسات وتنفيذ التدابير الرائدة وتحديد المشاريع النموذجية وتنفيذها وجعل المشاريع الثانوية قابلة للبقاء مالياً وحشد تدفقات التمويل الأخرى. ويمكن إعداد هذه المصادر المختلفة بحيث تستكمل بعضها لتحفيز الاتجاه نحو نقل البضائع المستدام. وبناءً على ذلك، ثمة حاجة ماسة لإحصاء المصادر المالية الحالية المتعلقة بالنقل وإعادة توجيه المصادر وهيكلتها وفق معايير الاستدامة.

النهج المناسب له الذي يراعي أحواله وظروفه وفرصه المحلية ويتسق مع خطته وأهدافه الإنمائية الاستراتيجية في الأجل الطويل؛

(و) يستدعي نقل البضائع المستدام استثمارات ضخمة في بنية النقل التحتية وخدماته ومعداته. وللقطاع العام (كمصدر للاستثمارات أو شريك في المخاطر أو ضامن أو مُيسّر) والقطاع الخاص (عبر شراكات القطاع العام والخاص) أدوار مهمة في توفير التمويل المطلوب من مصادر تمويل متنوعة، من بينها تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ.

المواشي

- (١) تعريف برنامج الأمم المتحدة الإثمائي / <http://www.unep.org/wed/theme/>
- (٢) يهدف مؤتمر ريو+٢٠ إلى إعادة التأكيد على الالتزام السياسي بالتنمية المستدامة وبتقييم التقدم المحرز بشأن الالتزامات المتفق عليها واستكشاف التحديات الناشئة. وتمخض المؤتمر عن الحصيلة المتفق عليها "المستقبل الذي نريده"، <http://www.uncsd2012.org/thefuturewewant.html>
- (٣) مع تضمين النقل المستدام لأول مرة، حُصِّصت فقرتان من الحصيلة المتفق عليها للنقل المستدام (الفقرتان ١٣٢ و ١٣٣) وقدم عدد من أصحاب المصلحة في القطاعين العام والخاص في ريو سبعة عشر التزاماً طوعياً بالنقل المستدام. <http://www.uncsd2012.org/index.php?page=view&type=12&menu=153&nr=371&theme=17>
- (٤) Associated Press (2011). United Nations says 2011 disasters were costliest ever. March 6 2011, <http://www.newsday.com/news/world/un-says-2011-disasters-were-costliest-ever-1.3590598>
- (٥) International Energy Agency (IEA) (2011). Climate change emissions. Prospect of limiting the global increase in temperature to 2°C is getting bleaker. 30 May 2011
- (٦) ثاني أكسيد الكربون غاز مستمد من احتراق الطاقات الأحفورية، التي تمثل أغلبية انبعاثات غازات الدفيئة ذات المنشأ البشري (نحو ٥٥ في المائة). <http://www.ifpenergiesnouvelles.com/>
- (٧) *The Geography of Transport Systems, chapter 8: Transport, Energy and Environment, The Environmental Impacts of Transportation*, Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Claude Comtois
- (٨) *Air pollution from Ground Transportation: An Assessment of Causes, Strategies and Tactics, and Proposed Actions for the International Community*, by Roger Gorham. The Global Initiative on Transport Emissions: A Partnership of the United Nations and the World Bank Division for Sustainable Development Department of Economic and Social Affairs United Nations, 2002. <http://www.un.org/esa/gite/csd/gorham.pdf>
- (٩) <http://www.who.int/en/and> http://press.iarc.fr/pr213_E.pdf
- (١٠) *Low Carbon Actions in Chinese Trucking Industry*, Mr. Tan Xiaping, Ministry of Transport, Green Freight China Seminar, May 2011, <http://cleanairinitiative.org/portal/node/7313>
- (١١) يتضمن النطاق الأوسع في الاستدامة في نقل البضائع سلامة الطرق وأمنها وتلوث المياه وفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز وما شابه ذلك.
- (١٢) Key World Energy Statistics, 2012, IEA
- (١٣) *International Energy Outlook 2011*, The United States Energy Information Administration, <http://www.eia.gov/forecasts/ieo/highlights.cfm>
- (١٤) <http://www.delivering-tomorrow.com/mapping-a-decarbonization-path-for-logistics/>
- (١٥) *ExxonMobil Outlook for Energy: a View to 2040* (2012), p.19, http://www.exxonmobil.com/Corporate/energy_outlook_view.aspx
- (١٦) According to the *Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) - 2007*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA
- (١٧) Logistics & Supply Chain Industry Agenda Council Final Report 2010–2011, *Decarbonizing Global Logistics: The Challenges Ahead*, World Economic Forum. p. 10, http://www3.weforum.org/docs/WEF_GAC_LogisticsSupplyChain_Report_2010-11.pdf
- (١٨) According to the *IEA CO2 Emissions from Fuel Combustion - 2011 edition*
- (١٩) <http://www.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/126.htm#img86>
- (٢٠) Partnership on Sustainable Low Carbon Transport 2010 Policy Options for consideration by the Commission on Sustainable Development 18th Session, 3-14 May, 2010, http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-18/csd18_2010_bp12.pdf
- (٢١) Global Environment Outlook5 (GEO 5): Asia and the Pacific, UNEP 2012, http://www.unep.org/geo/pdfs/geo5/RS_AsiaPacific_en.pdf

- (٢٢) *World Development Report 2010: Development and Climate Change*. World Bank. Washington DC: 2010
- (٢٣) The "avoid, shift and improve" approach to climate change mitigation, as introduced in Dalkmann and Brannigan (2007) and endorsed in the *Common Policy Framework on Transport and Climate Change* (Leather et al, 2009) aims to reduce GHG emissions and energy consumption and promote sustainable transport, also presented in *Rethinking Transport and Climate Change*, by James Leather and the Clean Air Initiative for Asian Cities Centre, ADB, December 2009.
- (٢٤) International Maritime Organization second GHG study 2009, http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27012&filename=ExecutiveSummary-CMP5_1.pdf
- (٢٥) <http://www.shippingandco2.org/CO2%20Flyer.pdf>
- (٢٦) International Chamber of Shipping (ICS), *Annual Review 2012*. 2012
- (٢٧) .Ibid. See also Simon Bennett, ICS, presentation at UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting 2011
- (٢٨) Geerlings H and van Duin R (2010). A new method for assessing CO₂-emissions from container terminals: a promising approach applied in Rotterdam. *J. Cleaner Production*, 11 November 2010
- (٢٩) المصدر نفسه. وتشدد الدراسة نفسها على أن تكييف تصميم المحطة النهائية يمثل دون ريب إحدى أنجع التدابير لتخفيض ثاني أكسيد الكربون، كما يتجلى في مثال Rotterdam Shortsea Terminal. ويتيح ذلك تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في المحطات النهائية الحالية بقرابة ٧٠ في المائة.
- (٣٠) يُعرف Mangal and Al (2008) اللوجيستات المينائية المحور بأنها إتاحة التوزيع وغيره من الخدمات اللوجستية ذات القيمة المضافة في الموانئ.
- (٣١) Such as the research paper *Time, cost & carbon - does the port-centric model have benefits in the supply chain where goods are imported by suppliers to UK retailers?* conducted by the University of Southampton (summary of findings can be found at <http://www.importservices.co.uk/files/PDFFiles/Report%20V3.pdf>), and the research project "Decarbonising the Maritime Supply Chain: Assessing the Contribution of the Shippers", being undertaken by the Logistics Research Centre, Heriot-Watt University, by Prof. Alan McKinnon, Dr. Dong-Wook Song, and Mr. Rob Woolford, http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/_galleries/downloads/international_supply_chain/decarbonising_the_maritime_supply_chain_heriot_university_research_project.pdf, including article: <http://www.portstrategy.com/features101/port-operations/port-services/portcentric-logistics/portcentric-steps-up>
- (٣٢) *Logistics & supply chain industry agenda council final report 2010-2011*, World Economic Forum
- (٣٣) حصل المشروع على موافقة تخطيطية لـ ٩,٢٥ مليون قدم مربع، مربوطة بالسكك الحديدية مع مركز اللوجستيات، على مقربة من ميناء جديد في المياه العميقة، من المقرر أن يفتح أبوابه في الفصل الرابع من عام ٢٠١٣. وتدخل الأغلبية الغالبة من واردات البحار العميقة إلى المملكة المتحدة عبر موانئ الجنوب الشرقي بينما يوجد في الجنوب الشرقي ١٠ في المائة فقط من المستودعات. ويتيح London Gateway وفورات كبيرة في سلسلة الإمداد للأعمال التجارية العالمية من خلال تخفيض تكاليف النقل ناشئة عن إتاحة التخزين في ميناء الدخول، على مقربة من أسواق الاستهلاك الرئيسية في المملكة المتحدة: <http://www.4-traders.com/DP-WORLD-LLC-6500032/news/>: DP-World-LLC-Europe-s-Largest-Port-Centric-Logistics-Park-Appoints-Property-Agents-14298108/
- (٣٤) World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) (2004). *Mobility 2030: Meeting the Challenges to Sustainability*. The Sustainable Mobility Project, <http://www.wbcd.org/web/publications/mobility/mobility-full.pdf>
- (٣٥) المصدر نفسه.
- (٣٦) http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf
- (٣٧) Sustainable Freight Transport Policy in Indonesia", by Bambang Susantoneo Ph.D., Vice Minister for Transportation" Republic of Indonesia, at the UNCTAD XIII side event: Paving the Way for Sustainable Freight Transport, Doha, 25 April 2012, http://unctadxiii.org/en/Presentation/uxiii2012sdSFT_SUSANTONEO.pdf
- (٣٨) *Introduction to the Development of Dry Ports in Asia*, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - UNESCAP, 2010, (http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/TIS/EGM-DryPorts-Bangkok/TD_EGM_3.pdf), and *Emerging issues in transport: Sustainable transport development*, UNESCAP Ministerial Conference on Transport, Second session Bangkok, 12-16 March 2012, (<http://www.unescap.org/ttdw/MCT2011/MCT/MCT2-7E.pdf>)

- (٣٩) على سبيل المثال، يُظهر "تحليل بصمة الكربون" التي أجرتها شركة Dedicated Freight Corridor Corporation للممر الشرقي في الهند أن تحريك البضائع بالسكك الحديدية سيكون أكثر مراعاة للبيئة رغم أنه سيكون عليه نقل حمل أكثر ارتفاعاً. ويُتوقع أن تكون انبعاثات الكربون من الممر أقل بمقدار ٢,٢٥ مرة بالمقارنة مع سيناريو نقل البضائع عبر شبكات الطرق الحالية.
- (٤٠) "Unlocking Economic Values", Mr. Arvind Mayaram, IAS Additional Secretary Financial Advisor, India, UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation, Geneva, December 2011, http://archive.unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1_4th_26_en.pdf
- (٤١) تشير أعمال التخفيف الملائمة وطنياً إلى مجموعة من السياسات والأعمال التي تضطلع بها البلدان في إطار الالتزام بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة. ويعترف المصطلح بأن البلدان قد تنجز أعمالاً ملائمة وطنية مختلفة على أساس الإنصاف ووفق مسؤولياتها وقدراتها المشتركة والتمايز. ويشدد المصطلح أيضاً على المساعدة المالية من البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية بغية تخفيض الانبعاثات. ولا يزال إطار السياسات بشأن أعمال التخفيف الملائمة وطنياً في طور الإعداد. غير أن من المقرر أن تصبح أعمال التخفيف الملائمة وطنياً لبنة أساسية في اتفاقية بشأن تغير المناخ ترمم في المستقبل.
- (٤٢) .NAMA Database, <http://namadatabase.org/index.php/Transport>
- (٤٣) Alan McKinnon, Kühne Logistics University in Hamburg, include- الدراسات ذات الصلة أساساً بالدراسات التي أجراها -ing: Mapping a Decarbonization Path for Logistics 2012; Green logistics: the carbon agenda, Vol. 6, Issue 3 No 1, logfourm, 2010; The role of Government in promoting green logistics 2010; The present and future land requirements of logistical activities: Land Use Policy, vol. 26S, 2009, etc. For list of publication, please refer <http://www.the-klu.org/alan-mckinnon-publications/>
- (٤٤) *Smart 2020: Enabling the low carbon economy in the information age*, a report by The Climate Group on behalf of the Global eSustainability Initiative (GeSI), 2008, http://www.smart2020.org/_assets/files/02_Smart2020Report.pdf
- (٤٥) "Best European Practice in Freight & Logistics", by Dr. Jürgen Perschon, العرض الأمانة الثلاثة الواردة أعلاه مستمدة من العرض Executive Director, European Institute for Sustainable Transport (EURIST), Germany, at the Green Logistics Conference Singapore, 31 August 312011 (<http://eurist.info/app/download/5782132958/GreenLogisticsSin.pdf>). More examples can be found at http://www.eia-ngo.com/wp-content/uploads/2010/01/Best-Practice_Bestlog.pdf
- (٤٦) تنفادي وحدات الطاقة المساندة الحاجة إلى إبطاء محرك الشاحنة الرئيسي وتتألف من محرك ديزل صغير بمد نظام التدفئة والتهوية وتكييف الهواء بالطاقة وينتج منافذ كهربائية تخدم قمرة النوم. مثال مستمد من "Best practices in green freight for an environmentally sustainable road freight sector in Asia", http://cleanairinitiative.org/portal/sites/default/files/documents/BGP-ES-T5A_Green_Freight_Best_Practices_CAI-Asia-PunteGotaPeng.pdf
- (٤٧) <http://esci-ksp.org/?task=energy-efficient-freight-transport-network>
- (٤٨) المصدر نفسه.
- (٤٩) European Chemical Industry Council (CEFIC). <http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/Best%20Practice%20Guidelines%20-%20General%20Guidelines/Cefic-ECTA%20Guidelines%20for%20measuring%20and%20managing%20CO2%20emissions%20from%20transport%20operations%20Final%2030.03.2011.pdf>. A related study was also conducted by Professor Alan McKinnon and Dr Maja Piecyk for CEFIC in 2012 on Measuring and Managing CO2 Emissions of European Chemical Transport, <http://cefic-staging.amaze.com/Documents/Media%20Center/News/McKinnon-Report-Final-230610.pdf>
- (٥٠) The network is coordinated by the Sustainable Supply Chain Centre-Asia Pacific and CAI-Asia. See <http://cleanairinitiative> and <http://www.greenfreightandlogistics.org/assets/Uploads/asianconnections.pdf>
- (٥١) <http://www.uncsd2012.org/index.php?page=view&type=1006&menu=153&nr=517>
- (٥٢) Paradigm Shift Towards Sustainable Low-carbon Transport: Financing the Vision, by K Sakamoto, هذه الأرقام مستمدة من H Dalkmann and D Palmer, 2010, http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf
- (٥٣) International Monetary Fund (2010). Government Finance Statistics. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfs/manual/gfs.htm>, from http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf
- (٥٤) http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf
- (٥٥) يساعد دعم الإيرادات للتحويل إلى وسائل نقل أخرى (Mode Shift Revenue Support (MSRS) الشركات بتكاليف التشغيل المقترنة بتشغيل نقل البضائع بالسكك الحديدية عوضاً عن الطرق (حين تكون السكك الحديدية أكثر تكلفة من الطرق). وضمّم لتيسير ودعم

- التحول إلى وسائط أخرى الذي يحقق فوائد بيئية وفوائد اجتماعية أكبر من تقليل رحلات الشاحنات على طرق المملكة المتحدة. ومنذ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩، أصبح هذا النظام مفتوحاً أيضاً لحركة الممرات المائية الداخلية ويساعد مشروع (Waterborne Freight Grant) (WFG) الشركات في تكاليف التشغيل، لمدة تصل إلى ثلاث سنوات، المقترنة بتشغيل النقل المائي للبضائع عوضاً عن الطرق (حين يكون النقل المائي أكثر تكلفة من الطرق). <http://www.dft.gov.uk/topics/freight/grants>. (٥٦)
- <http://www.moneyweb.co.za/mw/view/mw/en/page295023?oid=557289&sn=2009+Detail> (٥٧)
- <http://ppi.worldbank.org/features/October2009/didyouknowOctober2009.aspx> (٥٨)
- حدد بروتوكول كيوتو للأمم المتحدة أهدافاً ملزمة لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة لـ ٣٧ بلداً صناعياً والجماعة الأوروبية. وللمساعدة في تحقيق هذه الأهداف، استحدثت البروتوكول ثلاثة "آليات مرنة" - التداول الدولي للانبعاثات، والتنفيذ المشترك وآلية التنمية النظيفة. ويمكن آلية التنمية النظيفة البلدان المتقدمة من الوفاء جزئياً بالتزاماتها بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة بالحصول على أرصدة من تخفيض الانبعاثات الناشئة عن مشاريع مُنفذة في البلدان النامية (التي ليس لديها التزامات بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة بموجب بروتوكول كيوتو). ويتيح التنفيذ المشترك للبلدان المتقدمة أن تحقق جزئياً أهدافها بالحصول على أرصدة تخفيض الانبعاثات التي تحققها مشاريع مُنفذة في بلدان متقدمة أخرى. ويمكن التبادل الدولي للانبعاثات بالحد من تحويل أرصدة الانبعاثات والحصول عليها من بلدان أخرى للمساعدة في بلوغ أهدافها لتخفيض الانبعاثات المحلية. (٥٩)
- التسجيل هو القبول الرسمي من قبل المجلس التنفيذي لمشروع معتمد كمشروع يندرج في نشاط آلية التنمية النظيفة. والتسجيل شرط مسبق للتحقق من التخفيضات المعتمدة من الانبعاثات ذات الصلة بنشاط ذلك المشروع وإجازتها وإصدارها. (٦٠)
- .From UNEP Risoe CDM/JI Pipeline Analysis and Database, <http://www.cdmpipeline.org/cdm-projects-type.htm#2>

المرفقات الإحصائية

الأول	التجارة البحرية العالمية حسب مجموعات البلدان.....	١٨٠
الثاني (أ)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (بآلاف الأطنان الإجمالية).....	١٨٤
الثاني (ب)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات البلدان وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة).....	١٨٩
الثاني (ج)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (حسب عدد السفن).....	١٩٤
الثالث	الجنسية الحقيقية لأكثر ٢٠ أسطولاً حسب علم التسجيل، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢.....	١٩٩
الرابع	الحركة في موانئ الحاويات.....	٢٠٣
الخامس	مؤشر الأونكتاد للاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة (مُرتَّب حسب الترتيب في عام ٢٠١٢).....	٢٠٧

التجارة البحرية العالمية حسب مجموعات البلدان (بملايين الأطنان)									
مجموع السلع	السلع المرفقة				السلع المحملة				المنطقة ^١
	السلع المرفقة	النفط والغاز		مجموع السلع المحملة	النفط والغاز		السنة		
		السلع المحملة	النفط والغاز ^٢		السلع المرفقة	النفط والغاز ^٢			
									الاقتصادات المتقدمة
١ ١٤٨,٧	٤٩٢,١	١٥٥,٧	٥٠١,٠	٥٤٥,٤	٤٣٦,٨	٨٦,٤	٢٢,٢	٢٠٠٦	أمريكا الشمالية
١ ١٢٢,٧	٤٥٣,١	١٥٦,١	٥١٣,٥	٦٣٢,٩	٥١٦,٧	٩١,٣	٢٤,٩	٢٠٠٧	
١ ٠٣٤,٥	٤١٤,٣	١٣٨,٩	٤٨١,٣	٦٩٢,٥	٥٤٩,٤	١١٩,٠	٢٤,١	٢٠٠٨	
٨٨٣,٦	٣٠٦,٤	١٣٢,٠	٤٤٥,٢	٦٤٦,١	٤٩٨,٥	١٢٣,٨	٢٣,٩	٢٠٠٩	
٩٠٩,٩	٣٣١,٠	١١٣,٧	٤٦٥,٢	٦٨٢,٥	٥٣٠,١	١٢٦,٩	٢٥,٥	٢٠١٠	
٨٨٩,٥	٣٣٦,٤	١١٣,٧	٤٣٩,٣	٧٣٨,٦	٥٩٠,٦	١٢٣,٩	٢٤,٠	٢٠١١	
٢ ٠٦٢,٧	١ ٢٤٥,٢	٢٨١,٩	٥٣٥,٦	١ ١٠٥,٢	٧٦٨,٦	٢٣٥,٨	١٠٠,٩	٢٠٠٦	أوروبا
١ ٩٠٩,٢	١ ١٥٤,٧	٢٦٢,٢	٤٩٢,٢	١ ١٢٦,٨	٧٧٦,٦	٢٥٣,٣	٩٦,٩	٢٠٠٧	
١ ٩٧٤,٠	١ ٢١٣,١	٢٧٣,٠	٤٨٧,٩	١ ١٠٠,٨	٧٥١,١	٢٦١,٥	٨٨,٢	٢٠٠٨	
١ ٦٨٤,٦	٩٣٥,٠	٢٨١,٨	٤٦٧,٩	١ ٠٠٨,٠	٦٩٣,٨	٢٣٦,٠	٧٨,١	٢٠٠٩	
١ ٨٠٨,٩	١ ٠٤٤,١	٢٨٠,٦	٤٨٤,٢	١ ٠٩٥,١	٧٣٥,١	٢٦٦,٣	٩٣,٧	٢٠١٠	
١ ٨٣٥,٩	١ ٠٦٧,١	٣١٢,٣	٤٥٦,٥	١ ١١٠,٢	٧٥٢,٥	٢٧٥,٨	٨١,٩	٢٠١١	
٨٦٣,٣	٥٥٩,٦	٨٤,٤	٢١٩,٣	١٦٣,١	١٥٣,١	١٠,٠	٠,٠	٢٠٠٦	اليابان وإسرائيل
٨٦٢,٦	٥٦٠,٩	٨٨,٥	٢١٣,٣	١٧٥,٧	١٦١,٢	١٤,٤	٠,٠	٢٠٠٧	
٨٩٦,٢	٥٤٨,٨	٩٢,٨	٢٥٤,٧	١٨٣,٠	١٦٢,٠	٢١,٠	٠,٠	٢٠٠٨	
٧١٠,٠	٤١٧,٠	١٠٢,٣	١٩٠,٧	١٥٩,٠	١٣٩,٨	١٩,٣	٠,٠	٢٠٠٩	
٧٨١,٢	٤٨٠,٤	١٠٩,٦	١٩١,١	١٧٣,١	١٤٨,٤	٢٤,٧	٠,٠	٢٠١٠	
٧٧٧,٩	٤٦٦,٩	١٢٣,٩	١٨٧,١	١٦٦,٩	١٤٧,٩	١٩,١	٠,٠	٢٠١١	
٩٠,٠	٥٠,٢	١٣,٥	٢٦,٢	٦٤٦,٨	٦٣٢,٧	٤,٢	٩,٩	٢٠٠٦	أستراليا ونيو زيلندا
٩٦,٠	٥١,٧	١٧,٣	٢٧,٠	٦٧٣,٦	٦٥٦,٣	٤,٠	١٣,٣	٢٠٠٧	
١٠٣,٢	٥٦,٧	١٩,٢	٢٧,٣	٧٣٩,١	٧١٨,٥	٣,٨	١٦,٧	٢٠٠٨	
٩٦,١	٦٠,٨	١٣,٨	٢١,٥	٧٤١,١	٧٢٣,٤	٤,٨	١٢,٩	٢٠٠٩	
١٠٤,٥	٦٠,٩	١٨,٧	٢٤,٨	٩١٤,٦	٨٩٣,٦	٤,٣	١٦,٧	٢٠١٠	
١١٢,٠	٦٥,٤	٢٠,٠	٢٦,٦	٩٥٠,٥	٩٢٨,٦	٤,٥	١٧,٥	٢٠١١	
٤ ١٦٤,٧	٢ ٣٤٧,٢	٥٣٥,٥	١ ٢٨٢,٠	٢ ٤٦٠,٥	١ ٩٩١,٣	٣٣٦,٤	١٣٢,٩	٢٠٠٦	المجموع الفرعي للاقتصادات المتقدمة
٣ ٩٩٠,٥	٢ ٢٢٠,٥	٥٢٤,٠	١ ٢٤٦,٠	٢ ٦٠٨,٩	٢ ١١٠,٨	٣٦٣,٠	١٣٥,١	٢٠٠٧	
٤ ٠٠٧,٩	٢ ٢٣٣,٠	٥٢٣,٨	١ ٢٥١,١	٢ ٧١٥,٤	٢ ١٨١,١	٤٠٥,٣	١٢٩,٠	٢٠٠٨	
٣ ٣٧٤,٤	١ ٧١٩,٢	٥٢٩,٩	١ ١٢٥,٣	٢ ٥٥٤,٣	٢ ٠٥٥,٥	٣٨٣,٨	١١٥,٠	٢٠٠٩	
٣ ٦٠٤,٥	١ ٩١٦,٥	٥٢٢,٦	١ ١٦٥,٤	٢ ٨٦٥,٤	٢ ٣٠٧,٣	٤٢٢,٣	١٣٥,٩	٢٠١٠	
٣ ٦١٥,٣	١ ٩٣٥,٧	٥٦٩,٩	١ ١٠٩,٦	٢ ٩٦٦,٢	٢ ٤١٩,٥	٤٢٣,٣	١٢٣,٣	٢٠١١	

مجموع السلع	السلع المرفقة				السلع المحملة				النقطة ^١
	النفط والغاز		النفط والغاز		النفط والغاز		النفط والغاز		
	السلع المرفقة	السلع المحملة	السلع المرفقة	السلع المحملة	السلع المرفقة	السلع المحملة	السلع المرفقة	السلع المحملة	
٧٠,٦	٦١,٩	٣,١	٥,٦	٤١٠,٣	٢٤٥,٩	٤١,٣	١٢٣,١	٢٠٠٦	الاقتصادات الانتقالية
٧٦,٨	٦٦,٠	٣,٥	٧,٣	٤٠٧,٩	٢٤٣,٧	٣٩,٩	١٢٤,٤	٢٠٠٧	
٨٩,٣	٧٩,٢	٣,٨	٦,٣	٤٣١,٥	٢٥٦,٦	٣٦,٧	١٣٨,٢	٢٠٠٨	
٩٣,٣	٨٥,٣	٤,٦	٣,٥	٥٠٥,٣	٣١٨,٨	٤٤,٤	١٤٢,١	٢٠٠٩	
١٢٢,١	١١٤,٠	٤,٦	٣,٥	٥١٥,٧	٣١٩,٧	٤٥,٩	١٥٠,٢	٢٠١٠	
١٥٤,٧	١٤٦,١	٤,٤	٤,٢	٥١٠,٤	٣٢٢,٠	٤٩,٧	١٣٨,٧	٢٠١١	
الاقتصادات النامية									
١٦١,٣	١٤٢,٠	١٣,٣	٦,٠	٢٥٨,٥	٧٧,٢	٦٣,٨	١١٧,٤	٢٠٠٦	شمال أفريقيا
١٧٧,٤	١٥٥,٤	١٤,٦	٧,٥	٢٥٨,١	٨٠,٢	٦١,٨	١١٦,١	٢٠٠٧	
١٧٨,٥	١٥١,١	١٦,١	١١,٣	٢٥١,٨	٧٧,٢	٦١,٣	١١٣,٢	٢٠٠٨	
١٨٢,٧	١٥٦,٢	١٤,٣	١٢,٢	٢٣٧,٣	٧١,٣	٦٤,٩	١٠١,١	٢٠٠٩	
١٩٦,٨	١٧١,١	١٤,٤	١١,٣	٢٣٦,١	٧٦,٢	٦٥,٥	٩٤,٤	٢٠١٠	
١٥٥,٦	١٢٩,٠	١٧,٤	٩,٢	٢٢٦,٢	٨١,٤	٧٢,٤	٧٢,٤	٢٠١١	
٨٢,٠	٦٢,٤	١٤,٢	٥,٤	١٦٢,٩	٣٩,٨	١٢,٦	١١٠,٦	٢٠٠٦	غرب أفريقيا
٩٢,٦	٦٧,٨	١٧,١	٧,٦	١٦٦,٩	٤٦,٥	١٠,٣	١١٠,١	٢٠٠٧	
٨١,٨	٦١,٥	١٣,٥	٦,٨	١٧٥,١	٥٤,٢	٩,١	١١١,٨	٢٠٠٨	
٨٣,٨	٦٦,٢	١٠,٨	٦,٨	١٥٦,٢	٤١,٤	١٠,٥	١٠٤,٤	٢٠٠٩	
١١٢,٥	٩٢,٣	١٢,٨	٧,٤	١٨١,٥	٥٦,٠	١٣,٥	١١٢,١	٢٠١٠	
١١٣,٦	٩٤,٤	١٢,٨	٦,٤	٢٠٦,٥	٦٢,٣	٢١,٠	١٢٣,٢	٢٠١١	
٢٨,٠	١٨,٢	٧,٧	٢,١	٤٢,٠	٢٩,٠	١,١	١١,٨	٢٠٠٦	شرق أفريقيا
٣٠,٣	١٩,٨	٨,٣	٢,١	٣٨,١	٢٣,٣	١,٢	١٣,٦	٢٠٠٧	
٣٣,٥	٢٣,٨	٧,٩	١,٨	٤٨,٢	٢٧,٨	٠,٨	١٩,٧	٢٠٠٨	
٣٥,٣	٢٤,٤	٩,٢	١,٧	٣٧,٨	١٨,٣	٠,٦	١٩,٠	٢٠٠٩	
٣٦,٨	٢٦,٣	٨,٦	١,٩	٤٩,١	٢٩,٥	٠,٥	١٩,٠	٢٠١٠	
٣٨,٦	٢٨,٨	٨,٣	١,٤	٥٣,٨	٣١,١	٠,٦	٢٢,٠	٢٠١١	
١١,٢	٧,٣	١,٧	٢,١	١٢٢,٨	٦,٣	٢,٦	١١٤,٠	٢٠٠٦	وسط أفريقيا
١٢,٣	٧,٧	١,٩	٢,٨	١٣٣,١	٧,٨	٢,٦	١٢٢,٧	٢٠٠٧	
١٣,٥	٨,٩	٢,٨	١,٧	١٤٩,٠	٩,٠	٥,٨	١٣٤,٢	٢٠٠٨	
١٥,٥	١٠,٩	٢,٧	١,٩	١٣٩,٧	٨,٥	٢,٠	١٢٩,٣	٢٠٠٩	
١٢,٠	٨,٣	٢,٣	١,٤	١٤٢,١	٩,٧	٧,٢	١٢٥,٣	٢٠١٠	
١٢,٥	٨,٨	٢,٣	١,٤	١٤٨,٠	٨,٧	١٢,٥	١٢٦,٨	٢٠١١	
٦٧,٤	٣٩,١	٢,٦	٢٥,٦	١٣٥,٨	١٢٩,٩	٥,٩	٠,٠	٢٠٠٦	الجنوب الأفريقي
٦٧,٤	٣٩,١	٢,٦	٢٥,٦	١٣٥,٨	١٢٩,٩	٥,٩	٠,٠	٢٠٠٧	
٦٩,٣	٤٢,٨	٣,١	٢٣,٤	١٤٢,٥	١٣٦,٠	٦,٢	٠,٣	٢٠٠٨	
٦٩,٤	٤٤,٨	٢,٧	٢٢,٠	١٣٦,٨	١٣١,٥	٥,١	٠,٣	٢٠٠٩	
٥٨,٨	٣٥,٧	٢,٣	٢٠,٨	١٤٥,١	١٣٩,٥	٥,٤	٠,٣	٢٠١٠	
٥١,٠	٢٦,٨	٢,٥	٢١,٧	١٥٣,٢	١٥٠,٧	٢,٥	٠,٠	٢٠١١	

مجموع السلع	السلع المرفقة				السلع المحملة				المنطقة ^{١)}
	النفط والغاز		النفط والغاز		النفط والغاز		النفط والغاز		
	السلع المرفقة	السلع المحملة	النفط	الغاز ^{٢)}	السلع المرفقة	النفط	الغاز ^{٢)}	النفط	
٣٤٩,٨	٢٦٩,١	٣٩,٤	٤١,٣	٧٢١,٩	٢٨٢,٢	٨٦,٠	٣٥٣,٨	٢٠٠٦	المجموع الفرعي: أفريقيا النامية
٣٨٠,٠	٢٨٩,٨	٤٤,٥	٤٥,٧	٧٣٢,٠	٢٨٧,٦	٨١,٨	٣٦٢,٥	٢٠٠٧	
٣٧٦,٦	٢٨٨,١	٤٣,٥	٤٥,٠	٧٦٦,٧	٣٠٤,٢	٨٣,٣	٣٧٩,٢	٢٠٠٨	
٣٨٦,٨	٣٠٢,٥	٣٩,٧	٤٤,٦	٧٠٨,٠	٢٧١,٠	٨٣,٠	٣٥٤,٠	٢٠٠٩	
٤١٦,٩	٣٣٣,٧	٤٠,٥	٤٢,٧	٧٥٤,٠	٣١٠,٩	٩٢,٠	٣٥١,١	٢٠١٠	
٣٧١,٣	٢٨٧,٨	٤٣,٤	٤٠,١	٧٨٧,٧	٣٣٤,٢	١٠٨,٩	٣٤٤,٥	٢٠١١	
١٦٢,٢	١٠١,٥	٤٢,١	١٨,٥	٢١٦,٦	٧٣,٥	٣٤,٦	١٠٨,٤	٢٠٠٦	الكاربي وأمريكا الوسطى
١٨٦,٥	١٠٣,١	٤٤,٥	٣٨,٨	٢٠٨,١	٧٥,٢	٣٢,٤	١٠٠,٤	٢٠٠٧	
١٨٦,٢	١٠٣,٥	٤٧,٠	٣٥,٧	٢١٤,٥	٨٤,٤	٤١,٠	٨٩,١	٢٠٠٨	
١٦٧,٦	٨٧,٢	٤٦,٨	٣٣,٦	١٧٣,٤	٧١,٠	٢٧,٤	٧٥,١	٢٠٠٩	
١٨٥,٥	٩٩,٤	٥١,٤	٣٤,٧	١٨٦,٥	٨١,٣	٢٩,٣	٧٥,٩	٢٠١٠	
٢٠٠,٠	١٠٨,٩	٥٣,٥	٣٧,٦	٢١٢,٨	١٠٠,١	٣٢,٦	٨٠,١	٢٠١١	
١٤٣,٥	١١٦,٢	١٠,٣	١٦,٩	٦٥٩,٤	٤٩٩,٥	٤٩,١	١١٠,٨	٢٠٠٦	أمريكا الجنوبية: الساحل الشمالي والشرقي
١٥٦,١	١٢٥,٣	١٠,٨	١٩,٩	٦٩٨,٧	٥٣٠,٧	٤٧,٨	١٢٠,٢	٢٠٠٧	
١٦٥,٠	١٢٨,٣	١٣,٩	٢٢,٧	٧١٣,٢	٥٦٠,٢	٤٠,٥	١١٢,٦	٢٠٠٨	
١٢٨,٩	٩٤,٨	١٤,٥	١٩,٦	٦٨٢,٢	٥٢٤,٤	٣٨,٨	١١٩,٠	٢٠٠٩	
١٧٣,١	١٤٤,٢	١١,٤	١٧,٥	٧٨٦,٨	٦٢٠,٦	٤٢,٦	١٢٣,٥	٢٠١٠	
١٩٤,٦	١٦١,٠	١٢,٤	٢١,٢	٨٢٢,٥	٦٥٣,٦	٤٣,٠	١٢٥,٩	٢٠١١	
٦٧,٨	٤٥,٩	٧,٧	١٤,١	١٥٤,٨	١١٢,٤	١٠,٢	٣٢,١	٢٠٠٦	أمريكا الجنوبية: الساحل الغربي
٧٣,٤	٤٧,٥	٨,٧	١٧,٢	١٦٠,٤	١١٨,٣	١٠,٥	٣١,٦	٢٠٠٧	
٨٥,٧	٦٠,٩	٩,٠	١٥,٨	١٨٠,٤	١٣٦,٠	١١,٥	٣٢,٩	٢٠٠٨	
٧٥,٤	٥٢,٠	١٢,٣	١١,١	١٧٤,٢	١٣٤,٧	٧,٨	٣١,٧	٢٠٠٩	
٩٠,١	٦٠,٦	١٢,٠	١٧,٦	١٩٩,٣	١٤٤,٠	١٣,٢	٤٢,١	٢٠١٠	
٩٦,٩	٦٨,٢	١٣,٤	١٥,٣	٢٢٤,٧	١٥٨,٧	١٧,٩	٤٨,١	٢٠١١	
٣٧٣,٤	٢٦٣,٧	٦٠,١	٤٩,٦	١٠٣٠,٧	٦٨٥,٥	٩٣,٩	٢٥١,٣	٢٠٠٦	المجموع الفرعي: أمريكا النامية
٤١٥,٩	٢٧٥,٩	٦٤,٠	٧٦,٠	١٠٦٧,١	٧٢٤,٢	٩٠,٧	٢٥٢,٣	٢٠٠٧	
٤٣٦,٨	٢٩٢,٧	٦٩,٩	٧٤,٢	١١٠٨,٢	٧٨٠,٦	٩٣,٠	٢٣٤,٦	٢٠٠٨	
٣٧١,٩	٢٣٤,٠	٧٣,٦	٦٤,٤	١٠٢٩,٨	٧٣٠,١	٧٤,٠	٢٢٥,٧	٢٠٠٩	
٤٤٨,٧	٣٠٤,٢	٧٤,٧	٦٩,٩	١١٧٢,٦	٨٤٦,٠	٨٥,١	٢٤١,٦	٢٠١٠	
٤٩١,٥	٣٣٨,١	٧٩,٣	٧٤,١	١٢٦٠,٠	٩١٢,٤	٩٣,٥	٢٥٤,٠	٢٠١١	
٣٧٣,٨	٢٩٦,٥	٥٠,٣	٢٧,٠	١٠٣٨,٢	١٥١,٠	١٥٨,١	٧٢٩,١	٢٠٠٦	غربي آسيا
٤٣٠,٠	٣٤٤,٤	٥١,٢	٣٤,٤	١٠٨٨,٥	١٧٩,٥	١٥٥,٢	٧٥٣,٧	٢٠٠٧	
٤٣٤,٩	٣٤٩,٨	٥٤,٥	٣٠,٦	١٠٥٥,٧	١٨١,٩	١٥٩,٨	٧١٤,٠	٢٠٠٨	
٣٩٥,٦	٣٢٠,١	٥٣,١	٢٢,٣	١٠٢٥,٢	١٧٢,٤	١٣٥,٨	٧١٧,٠	٢٠٠٩	
٤٢٩,٦	٣٤٣,٧	٥٥,٦	٣٠,٢	١٠٥٦,٩	١٨٣,٨	١٥٢,٧	٧٢٠,٤	٢٠١٠	
٤٤١,١	٣٦٦,٣	٥٤,٧	٢٠,١	١٠٨١,٢	١٩٥,٨	١٥٥,٠	٧٣٠,٤	٢٠١١	
١٩٩٧,٤	١٤٨٢,٠	١٠٤,٠	٤١١,٣	١١٥٧,٣	٩٢٢,٦	١٠٢,٥	١٣٢,٣	٢٠٠٦	جنوبي وشرقي آسيا
٢٢٣٦,٧	١٦٧٤,٧	١٠٦,٩	٤٥٥,٠	١١٩٢,٥	٩٥٩,٧	١٠٤,٧	١٢٨,١	٢٠٠٧	
٢٣٥٦,٠	١٨١١,٢	١٢٤,٣	٤٢٠,٥	١١٧٦,٧	٩٤٣,٠	١٠٣,٠	١٣٠,٧	٢٠٠٨	
٢٦٥٩,٠	٢٠٣٤,٠	١٢٦,١	٤٩٨,٨	١٠٤٦,٥	٨٢٣,٧	١١٥,٢	١٠٧,٦	٢٠٠٩	
٢٨٥٦,٤	٢١٩٨,٧	١٤٣,٢	٥١٤,٥	١٢٠٤,٥	٩٦٤,٠	١١١,٨	١٢٨,٧	٢٠١٠	
٣٠٧٨,٩	٢٣٩٠,٢	١٥١,٤	٥٣٧,٤	١١٨٢,٢	٩٥٥,٤	١١٩,٤	١٠٧,٥	٢٠١١	

مجموع السلع	السلع المفرغة			السلع المحملة				المنطقة ^{١)}
	النفط والغاز			النفط والغاز				
	السلع المفرغة	السلع المحملة	السلع المفرغة	السلع المحملة	السلع المفرغة	السلع المحملة	السلع المفرغة	
٥٣٥,٦	٣٢٦,٨	٩٤,٤	١١٤,٤	٨٧٧,٦	٧٢١,٣	٩٦,٥	٥٩,٨	٢٠٠٦
٥٩٦,٩	٣٦٣,٠	١٠٢,٦	١٣١,٣	٩٣٣,٦	٧٧٩,٠	٩٨,٢	٥٦,٤	٢٠٠٧
٥٧١,٠	٣٤٨,٥	١٠٨,٠	١١٤,٦	٩٧١,٢	٨٣٧,٣	٧٥,٨	٥٨,١	٢٠٠٨
٥٣٧,٩	٣٣٢,٠	٩٠,٧	١١٥,٢	٩٨٢,٧	٨٤٠,٣	٩٤,٧	٤٧,٧	٢٠٠٩
٥٥٢,٣	٣١١,٠	١٣٤,٢	١٠٧,٠	٨٣٣,٢	٧٠١,٠	٧٣,٧	٥٨,٤	٢٠١٠
٦٠٢,٠	٣٤٨,٩	١٣١,٦	١٢١,٥	٩٥٢,٩	٨٠٧,٢	٨٣,٥	٦٢,٢	٢٠١١
٢٩٠٦,٨	٢١٠٥,٣	٢٤٨,٨	٥٥٢,٧	٣٠٧٣,١	١٧٩٤,٨	٣٥٧,٠	٩٢١,٢	٢٠٠٦
٣٢٦٣,٦	٢٣٨٢,١	٢٦٠,٨	٦٢٠,٧	٣٢١٤,٦	١٩١٨,٣	٣٥٨,١	٩٣٨,٢	٢٠٠٧
٣٣٦١,٩	٢٥٠٩,٥	٢٨٦,٨	٥٦٥,٦	٣٢٠٣,٦	١٩٦٢,٢	٣٣٨,٦	٩٠٢,٧	٢٠٠٨
٣٥٩٢,٤	٢٦٨٦,٢	٢٦٩,٩	٦٣٦,٣	٣٠٥٤,٣	١٨٣٦,٣	٣٤٥,٨	٨٧٢,٣	٢٠٠٩
٣٨٣٨,٢	٢٨٥٣,٤	٣٣٣,١	٦٥١,٨	٣٠٩٤,٦	١٨٤٨,٨	٣٣٨,٣	٩٠٧,٥	٢٠١٠
٤١٢٢,٠	٣١٠٥,٣	٣٣٧,٧	٦٧٩,٠	٣٢١٦,٤	١٩٥٨,٤	٣٥٧,٩	٩٠٠,١	٢٠١١
١٢,٩	٦,٢	٦,٧	٠,٠	٣,٨	٢,٥	٠,١	١,٢	٢٠٠٦
١٣,٥	٦,٥	٧,٠	٠,٠	٧,١	٢,٥	٠,١	٠,٩	٢٠٠٧
١٣,٨	٦,٧	٧,١	٠,٠	٤,٢	٢,٦	٠,١	١,٥	٢٠٠٨
١٣,١	٩,٥	٣,٦	٠,٠	٦,٣	٤,٦	٠,٢	١,٥	٢٠٠٩
١٣,٤	٩,٧	٣,٧	٠,٠	٦,٥	٤,٨	٠,٢	١,٥	٢٠١٠
١٤,٥	١٠,٦	٣,٩	٠,٠	٧,١	٥,٣	٠,٢	١,٦	٢٠١١
٣٦٤٢,٩	٢٦٤٤,٣	٣٥٥,١	٦٤٣,٦	٤٨٢٩,٥	٢٧٦٥,٠	٥٣٧,١	١٥٢٧,٥	٢٠٠٦
٤٠٧٣,٠	٢٩٥٤,٣	٣٧٦,٣	٧٤٢,٤	٥٠٢٠,٨	٢٩٣٢,٦	٥٣٠,٧	١٥٥٣,٩	٢٠٠٧
٤١٨٩,١	٣٠٩٧,٠	٤٠٧,٢	٦٨٤,٩	٥٠٨٢,٦	٣٠٤٩,٦	٥١٥,١	١٥١٨,٠	٢٠٠٨
٤٣٦٤,٢	٣٢٣٢,١	٣٨٦,٩	٧٤٥,٣	٤٧٩٨,٤	٢٨٤٢,٠	٥٠٢,٩	١٤٥٣,٥	٢٠٠٩
٤٧١٧,٣	٣٥٠٠,٩	٤٥٢,٠	٧٦٤,٤	٥٠٢٧,٨	٣٠١٠,٥	٥١٥,٦	١٥٠١,٦	٢٠١٠
٤٩٩٩,٣	٣٧٤١,٨	٤٦٤,٣	٧٩٣,٢	٥٢٧١,٢	٣٢١٠,٣	٥٦٠,٥	١٥٠٠,٣	٢٠١١
٧٨٧٨,٣	٥٠٥٣,٤	٨٩٣,٧	١٩٣١,٢	٧٧٠٠,٣	٥٠٠٢,١	٩١٤,٨	١٧٨٣,٤	٢٠٠٦
٨١٤٠,٢	٥٢٤٠,٨	٩٠٣,٨	١٩٩٥,٧	٨٠٣٤,١	٥٢٨٧,١	٩٣٣,٥	١٨١٣,٤	٢٠٠٧
٨٢٨٦,٣	٥٤٠٩,٢	٩٣٤,٩	١٩٤٢,٣	٨٢٢٩,٥	٥٤٨٧,٢	٩٥٧,٠	١٧٨٥,٢	٢٠٠٨
٧٨٣٢,٠	٥٠٣٦,٦	٩٢١,٣	١٨٧٤,١	٧٨٥٨,٠	٥٢١٦,٤	٩٣١,١	١٧١٠,٥	٢٠٠٩
٨٤٤٣,٨	٥٥٣١,٤	٩٧٩,٢	١٩٣٣,٢	٨٤٠٨,٩	٥٦٣٧,٥	٩٨٣,٨	١٧٨٧,٧	٢٠١٠
٨٧٦٩,٣	٥٨٢٣,٧	١٠٣٨,٦	١٩٠٧,٠	٨٧٤٧,٧	٥٩٥١,٩	١٠٣٣,٥	١٧٦٢,٤	٢٠١١

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد على أساس البيانات المقدمة من البلدان المبلّغة، حسبما نشرت على مواقع الحكومات والموانئ المعنية على الإنترنت ومن مصادر متخصصة. وجرى تنقيح واستكمال بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعدها لينعكس فيها تحسين طريقة الإبلاغ، بما في ذلك استلام المزيد من الأرقام الحديثة ومعلومات أفضل تتعلق بالتوزيع حسب نوع البضائع. أرقام عام ٢٠١١ تقديرية وتستند إلى بيانات أولية عن آخر سنة متاحة عنها بيانات.

(أ) بما في ذلك الغاز الطبيعي المسيل، والغاز النفطي المسيل، والنافثا، والبترين، ووقود الطائرات، والكبروسين، والزيوت الخفيف، وزيت الوقود الثقيل وغيرها.

المرفق الثاني (أ) الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (بالآلاف الأطنان الإجمالية)

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرنجية	سفن البضائع العامة ^(٢)	ناقلات السوائب سفن الحاويات	الاقتصادات النامية في أفريقيا
٧٩٢	٥٨٦	١٩	٦٦	—	١٢١
٧٢	٥٥	٦	١١	—	—
٢	٢	—	—	—	—
١٦	١٤	—	٢	—	—
٤١	٢٥	٧	٩	—	—
٧٣٠	١٢٢	١٠١	٣٣٦	٤	١٦٧
٤	٤	—	—	—	—
٨	٨	١	—	—	—
١٢	١٠	١	٠	—	—
٣	٣	—	—	—	—
١ ١٣٦	١٩٦	١٨٤	١٨٨	٥٥	٥١٤
٥٩	٢٧	٢١	١٠	—	—
١٣	١	٢	١٠	—	—
١١٢	٠	—	١١٢	—	—
١٥	١٠	٠	٥	—	—
٢	٢	—	—	—	—
١١٧	١٠١	١	١٥	—	—
٢٧	٢٦	—	١	—	—
٦	٥	—	١	—	—
١٠	٩	١	—	—	—
٨٤٢	٤٩	٧٨٨	٥	—	—
١٦	١٠	٠	٦	—	—
٤٦	٤٤	١	١	—	—
١٢٠	٦٢	٤٤	١٤	—	—
٤١٦	٣٢٨	١٤	١١	٦٤	—
٤١	٣٤	—	٧	—	—
١٢٥	١٢٢	—	٣	—	—
٦٥٨	٢١٩	٤٣٢	٦	—	—
٢	٢	—	—	—	—
١٠	٤	—	٦	—	—
٥٣	٥١	٠	٢	—	—
٢٠٢	٣٧	١٢٢	٤٣	—	—
٩٧٣	١١٥	١٧٣	٤٨٣	٢٤	١٧٨
٥	٣	—	٢	—	—
١٦٨	١٥٤	١٣	٠	—	—

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرنجية	سفن البضائع العامة ^(٢)	ناقلات السواحب سفن الحاويات	السودان
٢٤	٤	—	٢٠	—	السودان
٣٩٨	١٦	١٤٧	١٦٠	٣٠	توغو
٢٣٣	١٠٧	٥٩	٥٠	—	تونس
٤٩٧	٣٩	٥٠	٣٦٩	—	جمهورية تنزانيا المتحدة
٨٠٠٥	٢٦٠٦	٢١٨٨	١٩٥٤	١٧٦	١٠٨١
مجموع الاقتصادات النامية في أفريقيا					
الاقتصادات النامية في أمريكا					
٠	٠	—	٠	—	أنغويلا
٦٠١	٢٢٢	٣١٩	٣٣	١٣	١٤
٠	٠	—	—	—	—
١٣٩٩	١٣٩	٣٠٨	٢٦٠	١٥٧	٥٣٦
١٤٨٢	٢٩٧	٨١	٨٠٠	—	٣٠٣
٩٣	٤	٢	٦٩	—	١٨
٢٣٤٤	٤٧١	٩٣٨	٢١٠	٣٦٦	٣٥٩
٦	٥	٠	٠	—	—
٣٣٣٨	١٨٥	١٢٤٣	١٢٢٠	—	٦٩٠
٧٩٢	٢٥٨	٢١٥	٤٢	٢٣	٢٥٤
٩١	٤٩	١٥	٢٨	—	—
٦	٦	—	—	—	—
٣٩	٣٤	٠	٤	—	٠
١١٥٧	١٦٦	٩٩	٨٥٢	—	٤٠
١٠٣١	٤٥	٣٨٢	٧٢	—	٥٣٢
٥	٥	—	٠	—	—
٣٤٧	١٣٥	٢٠٤	٨	—	—
١١	١١	—	—	—	—
٤٦	٤٦	—	—	—	—
٢	١	—	١	—	—
٤	٤	٠	—	—	—
٤٢	١٤	٦	٢٣	—	—
١	٠	—	١	—	—
٤٨١	١٨٨	٨٩	١٧٩	—	٢٥
١٥٧	٣	—	٤٥	٢٨	٨١
١٥٧٣	٦٣٣	٧٥٧	٣٩	—	١٤٤
٦	٤	١	١	—	—
٦٣	٨	٢	٤٦	٨	—
٤٣٩	١٤٠	٢٧٥	١٢	١٢	—
١٠٠٣	١٧١	١٧٦	٣٩٠	٣٩	٢٢٧
٥	٢	٢	١	—	—
٥٠	٤٧	٣	١	—	—
٢	٢	—	٠	—	—

المجموع الكلي	سفن البضائع		سفن الحاويات			
	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	العامه (C)	السوايب	ناقلات	
٩٨	٧٨	١٣	٦	—	٢	أوروغواي
١٠٠٧	٤٤٥	٤١٩	٣٢	—	١١٠	فترويلا (جمهورية - البوليفارية)
١٧٧٢٣	٣٨١٩	٥٥٥٠	٤٣٧٢	٦٤٦	٣٣٣٦	مجموع الاقتصادات النامية في أمريكا
الاقتصادات النامية في آسيا						
٥٤٤	١٥٦	١٠٧	٠	٢٤٧	٣٣	البحرين
١٢٧١	٣٦	١١٨	٣٤٩	٢٨	٧٣٩	بنغلاديش
٥٤٠	٥٣٢	٥	٣	—	—	بروني دار السلام
١٤٢٩	١١١	١٨	١١٢٧	١٠	١٦٤	كمبوديا
٣٧٩٢٤	٢٨٩٠	٧٣٨٩	٣٩٤١	٥٢٦٨	١٨٤٣٥	الصين
٧٠٢٠٦	١٢٣٦	١٤٠٦١	٣٣٧٠	١٢٨٢٧	٣٨٧١٢	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
.	.	—	—	—	—	الصين، مقاطعة ماكاو
٢٩٩٠	٣٦٧	٤٣٤	١١٣	٦٩٣	١٣٨٣	الصين، مقاطعة تايوان
٧٠٩	٣٥	٣٩	٥٢١	١٦	٩٨	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
٩٧٦٢	١٢٢٨	٥٠١٦	٣٤٢	٢٢٤	٢٩٥٢	الهند
١٠٤٣٠	٢٣٦١	٣٠٢٦	٢٥٨٥	٨٢٣	١٦٣٥	إندونيسيا
٨٧٠	٢١٥	٢٤٤	٢٤٢	٣١	١٣٧	إيران (جمهورية - الإسلامية)
١٩	٢	١٧	—	—	—	العراق
٢٠١	٢٤	١٣٧	٣٩	—	—	الأردن
٢٤٠٨	٢٣١	١٧٦٦	٩٦	٢٦٩	٤٦	الكويت
١٥	—	—	٠	—	١٥	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١٣٦	٣	٠	١١٠	—	٢٣	لبنان
٨١٩٧	٣٤٣٩	٣٤٦٥	٤٣١	٦٥٠	٢١٢	ماليزيا
٨٨	١١	٦	٧٠	—	١	ملديف
٥٣٨	٢٥	٢١	١٦٣	٨	٣٢٠	منغوليا
١٨٦	٢٩	٤	١٥٢	١	—	ميانمار
٣٢	٢٨	١	٢	—	—	عمان
٣٧٩	٢٦	١٧٩	٢٥	—	١٤٩	باكستان
٥٠١٢	٦٧٤	٥٠٠	١٤٢٠	٣١٨	٢٠٩٩	الفلبين
٨٨٨	٢٩٥	٢٢٣	١	٣٠٠	٧٠	قطر
١٢٠٨٤	١٦٣٥	٨٤٦	١٤٨٧	٧٧٩	٧٣٣٧	جمهورية كوريا
١٧٠٤	٣١٠	٩٥٥	٢٦٦	١٧٢	—	المملكة العربية السعودية
٥٣٨٣٠	٤٤٠٣	٢٠٨١٥	٤٨٥٩	١٠٨٨٧	١٢٨٦٦	سنغافورة
١٨١	٢٤	٧	٧٥	١٦	٦٠	سري لانكا
٨٩	٣	—	٤٧	—	٤٠	الجمهورية العربية السورية
٢٧١٥	٣٠٧	١١٢٥	٤٨٣	٢١٧	٥٨٣	تايلند
١	١	—	—	—	—	تيمور ليشتي
٦٤١٩	٤٨٥	١٠٦٥	١٤٨٢	٥٦٤	٢٨٢٢	تركيا
١٠٠٥	٢٣٣	٣٧١	٧٠	٢٨٠	٥١	الإمارات العربية المتحدة
٣٧٩٦	٢٠٢	٩٢٢	١٣٨٥	١٢٤	١١٦٣	فييت نام

	سفن البضائع		سفن الحاويات		سفن البضائع العامة (٢)		سفن البضائع العامة (٣)	
	ناقلات النفط	الصحريجية	أنواع أخرى	المجموع الكلي	ناقلات السواحب سفن الحاويات	سفن البضائع العامة (٢)	سفن البضائع العامة (٣)	المجموع الكلي
اليمن	—	—	—	—	—	—	—	—
مجموع الاقتصادات النامية في آسيا	٩٢ ١٤٤	٣٤ ٧٥٥	٢٥ ٢٦٣	٢٣٦ ٦٣٣	٣٥	١٣	١٧	٢١ ٥٧١
الاقتصادات النامية في أوقيانيا	—	—	—	—	—	—	—	—
فيجي	—	—	٨	٤٥	—	—	—	٣٦
كيريباس	٧١	—	١٨٧	٣٦٨	—	—	—	٧٦
ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)	٠	—	٦	١٦	—	—	—	٩
بابوا غينيا الجديدة	١٨	—	٧٤	١١٩	—	—	—	٢٣
ساموا	—	—	٨	١٢	—	—	—	٤
جزر سليمان	—	—	٢	١٠	—	—	—	٨
تونغا	—	—	٢٦	٣٦	—	—	—	٩
توفالو	٨٣	٣٤	٧٩	١ ١٣٦	—	—	—	١٤٣
فانواتو	١ ١٤٥	٢٥	٢٤٥	٢ ٥١٥	—	—	—	١ ٠٩٩
مجموع الاقتصادات النامية في أوقيانيا	١ ٣١٧	٦٠	٦٣٥	٤ ٢٥٧	١٠٩٩	١٤٠٨	٨٣٧	١٤٠٨
اقتصادات السجلات المفتوحة								
أنتيغوا وبربودا	٩٠٢	٥ ٨٧٥	٤ ٢١٦	١١ ١٦٣	١٥٨	١١	١١	١٥٨
جزر البهاما	٨ ٤١٧	١ ٦٩٣	٦ ٨٤٦	٥٢ ٣٩٠	١٦ ٦٦٣	١٨ ٧٧٠	٦ ٨٤٦	١٦ ٦٦٣
برمودا	١ ٨٠٥	٥٩٥	١٠١	١١ ٣٢٣	٧ ٣٣٣	١ ٤٨٩	١٠١	٧ ٣٣٣
قبرص	٩ ٠٩٦	٣ ٩٥٤	١ ٣٠٠	٢٠ ٩٩٣	١ ٤٠٢	٥ ٢٤١	١ ٣٠٠	١ ٤٠٢
جزيرة مان	٣ ٩٨٠	٩١	٤٧١	١٣ ٣٤١	١ ٨٨٦	٦ ٩١٣	٤٧١	١ ٨٨٦
ليبيريا	٣٣ ٨٩٧	٣٧ ٦٨١	٤ ٣١٠	١٢١ ٥١٩	٥ ٧٢١	٣٩ ٩١٠	٤ ٣١٠	٥ ٧٢١
مالطة	١٨ ٦٨٢	٤ ٦٦١	٣ ١٣٤	٤٥ ١١٧	٣ ٢٢٣	١٥ ٤١٧	٣ ١٣٤	٣ ٢٢٣
جزر مارشال	٢٤ ٩٤١	٧ ١٧٥	١ ٧٤٩	٧٦ ٠٥٤	١٠ ٦٦٢	٣١ ٥٢٧	١ ٧٤٩	١٠ ٦٦٢
بنما	١٠٦ ٦٠٥	٣٣ ٧٧٩	٢٤ ١٥١	٢١٤ ٧٦٠	١٤ ١٤٣	٣٦ ٠٨٢	٢٤ ١٥١	١٤ ١٤٣
سانت فنسنت وجزر غرينادين	١ ٢٦٠	٨١	١ ٩٥٩	٤ ٠٢٠	٥٤٠	١٨١	١ ٩٥٩	٥٤٠
مجموع اقتصادات السجلات المفتوحة	٢٠٩ ٥٨٦	٩٥ ٥٨٦	٤٨ ٢٣٦	٥٧٠ ٦٨٠	٦١ ٧٣١	١٥٥ ٥٤١	٤٨ ٢٣٦	٦١ ٧٣١
الاقتصادات المتقدمة								
أستراليا	٢٩٨	—	١٥٣	١ ٦٠٤	١ ١١٧	٣٧	١٥٣	١ ١١٧
بلجيكا	١ ٦٥٤	٧٥	٢٢٧	٤ ٤٢٩	١ ٦٢٦	٨٤٦	٢٢٧	١ ٦٢٦
بلغاريا	١٨٣	—	١١٢	٣١٨	١٦	٦	١١٢	١٦
كندا	١ ٢٤٠	١٦	١٤٠	٣ ٠٥٦	١ ١٠٧	٥٥٢	١٤٠	١ ١٠٧
الدانمرك	٢١٥	٦ ٦١٤	٣٥٥	١١ ٩٠١	١ ٤١٢	٣ ٣٠٥	٣٥٥	١ ٤١٢
إستونيا	—	—	١١	٣١٩	٣٠٠	٨	١١	٣٠٠
فنلندا	٥٢	٢٩	٥٥٦	١ ٥٨١	٥٨١	٣٦٣	٥٥٦	٥٨١
فرنسا	١٨١	١ ٩٦٢	١٥٣	٧ ٠٥٢	١ ٨٥١	٢ ٩٠٥	١٥٣	١ ٨٥١
ألمانيا	٣٧٧	١٣ ٤٨٦	٣٧٢	١٥ ٣٢٠	٧٤٠	٣٤٥	٣٧٢	٧٤٠
اليونان	١٢ ٦٨٧	٢ ٢٨٠	٢٥٦	٤١ ٢٧٦	٢ ١٠٠	٢٣ ٩٥٣	٢٥٦	٢ ١٠٠
آيسلندا	٠	—	١	١٦٩	١٦٧	٠	١	١٦٧
أيرلندا	—	٥	١٤٤	٢٢٩	٦٧	١٣	١٤٤	٦٧
إسرائيل	—	٢٤٣	٢	٢٥٦	٩	٣	٢	٩

المجموع الكلي	سفن البضائع		سفن الحاويات		المجموع الكلي	
	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	العامه (٢)	ناقلات السوايب سفن الحاويات		
١٨ ٤٩٢	٥ ٠٣٢	٥ ١٩٦	٢ ٧٣٦	٨٦٣	٤ ٦٦٦	إيطاليا
١٧ ٤٢٣	٤ ٦٥٣	٣ ٥٣٢	٢ ٩١٧	١١٥	٦ ٢٠٦	اليابان
١٨٧	١٦٥	٩	١٤	—	—	لاتفيا
٤٠٧	٢٠٥	—	١٩٢	١٠	—	ليتوانيا
١ ٠٩٨	٤٩٥	١٨١	٢٨٧	٨٥	٥١	لكسمبورغ
٧ ٥٧٠	٢ ٢٥٠	٤٣٨	٣ ٣٤٤	١ ٠٧٢	٤٦٦	هولندا
٤٣٤	١٦٠	٥٧	١٣١	٧	٧٩	نيوزيلندا
١٦ ٥١٢	٥ ١٣٩	٤ ٩٧٧	٣ ٩٧٦	—	٢ ٤٢١	النرويج
١١٠	٩٠	٥	١٥	—	—	بولندا
١ ٢٤١	٤٤٨	٣٦٥	٣٢٢	٥٠	٥٦	البرتغال
٨٤	٧٢	٤	٨	—	—	رومانيا
١٩	٠	—	١٩	—	—	سلوفاكيا
٣	٣	—	—	—	—	سلوفينيا
٣ ٠٢٨	٢ ٠٦٦	٥٥٩	٣٣٦	٣٥	٣٢	إسبانيا
٣ ٣٦٩	١ ٢٥٢	١٧٤	١ ٩٢٤	—	٢٠	السويد
٧٤٢	٦	٥٥	٨٢	٨٥	٥١٤	سويسرا
١٩ ٨٠٧	٢ ٦٧٦	١ ٨٧٨	٣ ٥٥٩	٩ ٨٢٠	١ ٨٧٤	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
١١ ٦٠١	٣ ٢٨٦	٢ ٠٥١	١ ٧٧٣	٣ ٤١٢	١ ٠٧٩	الولايات المتحدة الأمريكية
١٨٩ ٦٣٨	٣٩ ٠٩٠	٥١ ٨١٦	٢٤ ١١٧	٤٠ ٢٦٤	٣٤ ٣٥٠	مجموع الاقتصادات المتقدمة
الاقتصادات الانتقالية						
٤٥	٢	—	٤٣	—	—	ألبانيا
٧٤٠	٣٦٣	٢٤٩	١٢٨	—	—	أذربيجان
١ ٥٦٢	١٣٨	٧٠١	٢٧	—	٦٩٦	كرواتيا
٢٦٤	٢٦	٢٠	١٦٣	٨	٤٦	جورجيا
١٢٧	٦٣	٦١	٣	—	—	كازاخستان
٢٧	٢	—	٢	—	٢٢	الجيل الأسود
٤٨٤	٦٠	١٧	٣٣٩	—	٦٧	جمهورية مولدوفا
٧ ٥٩١	٢ ٧٤٠	١ ٤٦٨	٢ ٨٣٦	١٤٣	٤٠٥	الاتحاد الروسي
٨٠	٣٩	٢٤	١٧	—	—	تركمستان
٧١٠	٣٢٧	٢٦	٣٢٢	—	٣٦	أوكرانيا
١١ ٦٢٩	٣ ٧٦٠	٢ ٥٦٦	٣ ٨٨٠	١٥١	١ ٢٧٢	مجموع الاقتصادات الانتقالية
٤ ٤٦٨	٢ ١٤٧	٥٥١	١ ٢٢٨	١٠٣	٤٣٧	أعلام غير معروفة
١٠٤٣ ٠٣٣	١٣٦ ١٣٢	٢٨١ ٩٥٠	١٠٩ ٦٨٥	١٧١ ٧٤١	٣٤٣ ٥٢٤	المجموع العالمي ^(٢)

المرفق الثاني (ب) الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل^(١) وحسب مجموعات البلدان وأنواع السفن^(ب) في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (بالآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة ^(٢)	ناقلات السوانب سفن الحاويات	الاقتصادات النامية في أفريقيا
٨٠٩	٥١٢	٢٧	٦٦	-	٢٠٤
٥٨	٣٤	١٠	١٣	-	-
٠	٠	-	-	-	-
٩	٦	-	٣	-	-
٢٦	٥	١٠	١٢	-	-
٩٤٦	٨٥	١٧٧	٤١٠	٥	٢٦٩
١	١	-	-	-	-
٤	٣	١	-	-	-
١٤	١٢	٢	١	-	-
١	١	-	-	-	-
١ ٦٣٠	١٥٨	٣١٩	١٩٠	٦٣	٩٠٠
٦٣	٢٠	٣٣	١١	-	-
١٤	١	٣	١٠	-	-
١٤٦	-	-	١٤٦	-	-
١٠	٤	٠	٥	-	-
٢	٢	-	-	-	-
٨٧	٦٥	٢	٢٠	-	-
١٢	١٢	-	٠	-	-
٢	٢	-	٠	-	-
٨	٦	٢	-	-	-
١ ٤٩٢	٢٥	١ ٤٦١	٥	-	-
١٣	٤	٠	٨	-	-
٢٢	١٨	٢	١	-	-
١٤٢	٥٣	٧٧	١٢	-	-
٢٣٩	١٣٢	٢٠	٨	٧٨	-
٣٧	٢٥	-	١٢	-	-
٧٠	٦٩	-	٢	-	-
٩٣٩	٢٠٠	٧٣٠	٩	-	-
١	١	-	-	-	-
١١	٢	-	٨	-	-
٢٢	١٩	٠	٣	-	-
٢٨٧	٣١	٢٠١	٥٦	-	-
١ ٢٦٨	١١١	٢٧٦	٥٨٧	٣٠	٢٦٥
٥	٢	-	٣	-	-

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة ^(٢)	ناقلات السوانب سفن الحاويات		
١٠١	٨٢	١٨	٠	-	-	جنوب أفريقيا
٢٧	٢	-	٢٥	-	-	السودان
٥٨٥	١٠	٢٤١	٢٢٢	٣٩	٧٣	توغو
١٩٥	٢٧	١٠٧	٣٥	-	٢٦	تونس
٦٧٩	٢٥	٨١	٥١٠	-	٦٣	جمهورية تنزانيا المتحدة
٩ ٩٧٧	١ ٧٦٦	٣ ٨٠١	٢ ٣٩٣	٢١٦	١ ٨٠١	مجموع الاقتصادات النامية في أفريقيا
						الاقتصادات النامية في أمريكا
٠	-	-	٠	-	-	أنغويلا
٨١٨	١٨٥	٥٤١	٥٠	١٨	٢٤	الأرجنتين
٠	٠	-	-	-	-	أروبا
٢٠٤٠	٩٩	٤٧٣	٣٤٣	٢١١	٩١٤	بربادوس
١ ٨١٥	٢٣٩	١٢٨	٩٧١	-	٤٧٧	بليز
١٢٤	٢	٣	٩١	-	٢٩	بوليفيا (جمهورية - المتعددة القوميات)
٣ ٣٦٠	٤٨٩	١ ٥٢١	٢٥٨	٤٧٨	٦١٤	البرازيل
١	٠	١	١	-	-	جزر فرجين البريطانية
٣ ٨٠٤	٢٠٥	٢ ٠٥٦	٤٥٨	-	١ ٠٨٤	جزر كايمان
١٠٦٦	٢٠٩	٣٦٢	٤٧	٣٠	٤١٨	شيلي
١١٣	٤٨	٢٤	٤٠	-	-	كولومبيا
٢	٢	-	-	-	-	كوستاريكا
٣٠	٢٤	١	٥	-	١	كوبا
١ ٥٦١	٢٢٨	١٧٢	١ ٠٨٧	-	٧٤	كوراساو
١ ٨٤٣	٣٨	٧٠١	١٠١	-	١ ٠٠٣	دومينيكا
١	١	-	-	-	-	الجمهورية الدومينيكية
٤٢١	٦٨	٣٤٤	٨	-	-	إكوادور
٢	٢	-	-	-	-	السلفادور
٣٤	٣٤	-	-	-	-	جزر فوكلاند (مالفيناس) ^(٢)
١	٠	-	١	-	-	غرينادا
٣	٢	١	-	-	-	غواتيمالا
٤٥	٧	٩	٢٩	-	-	غيانا
١	٠	-	١	-	-	هايتي
٥١٤	٧٥	١٦٠	٢٣٥	-	٤٥	هندوراس
٢١٧	٠	-	٥٤	٣٥	١٢٨	جامايكا
٢ ٠٧١	٥٥٠	١ ٢٤٢	٢٧	-	٢٥٢	المكسيك
٣	١	١	١	-	-	نيكاراغوا
٦٧	١	٤	٥٣	١٠	-	باراغواي
٥٤٦	٨٥	٤٣٣	١٤	١٥	-	بيرو
١ ٣٢٩	١١٤	٢٨٠	٥١٦	٤٤	٣٧٤	سانت كيتس ونيفس
٦	١	٣	٢	-	-	سورينام

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة	ناقلات السوانب سفن الحاويات		
٢١	١٧	٤	-	-	-	ترينيداد وتوباغو
٠	٠	-	-	-	-	جزر تركس وكايكوس
٦٠	٣٠	١٩	٨	-	٣	أوروغواي
١ ٤٥٥	٤٩٤	٧٣٢	٤٢	-	١٨٧	فتزويلا (جمهورية - البوليفارية)
٢٣ ٣٧٤	٣ ٢٤٨	٩ ٢١٦	٤ ٤٤١	٨٤١	٥ ٦٢٧	مجموع الاقتصادات النامية في أمريكا
الاقتصادات النامية في آسيا						
٦٣٠	١٢٢	١٩٢	١	٢٧١	٤٤	البحرين
٢ ٠٤١	٢٧	٢١٩	٤٩٣	٣٩	١ ٢٦٣	بنغلاديش
٤٢١	٤١١	٧	٣	-	-	بروني دار السلام
١ ٧٤٠	٥٣	٢٤	١ ٤١٨	١٤	٢٣١	كمبوديا
٥٨ ١٩٥	٢ ٠٨٣	١٢ ٧٨٧	٤ ٩٦٢	٦ ٣٢٣	٣٢ ٠٤١	الصين
١١٦ ٨٠٦	١ ١٧٧	٢٥ ٥٤٤	٤ ٤٤٤	١٤ ٦٤٦	٧٠ ٩٩٣	الصين، مقاطعة هونغ كونغ
-	-	-	-	-	-	الصين، مقاطعة ماكاو
٤ ٣٢٨	١١٧	٧٢٥	١٥٤	٧٨٤	٢ ٥٤٩	الصين، مقاطعة تايوان
١ ٠٢٣	٣٢	٦٨	٧٣٥	٢٢	١٦٥	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
١٦ ١٤١	١ ٢١٧	٩ ٠٥٢	٣٥٣	٢٩٤	٥ ٢٢٥	الهند
١٣ ٥١٢	١ ٤٩٤	٤ ٩١٦	٣ ٢٥٨	١ ٠٩٠	٢ ٧٥٣	إندونيسيا
١ ١٧٩	١٧٧	٤١٦	٣١٠	٤٣	٢٣٣	إيران (جمهورية - الإسلامية)
٢٩	٢	٢٧	-	-	-	العراق
٣٤٤	٩	٢٩٠	٤٥	-	-	الأردن
٣ ٩٧٦	٢٣٩	٣ ٢٩٤	٧٤	٢٩٢	٧٨	الكويت
٢٢	-	-	٢	-	٢٠	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١٤٣	٣	١	١٠٣	-	٣٦	لبنان
١٠ ٨٩٥	٣ ١٨٧	٦ ٠٧٩	٤٧١	٧٩٤	٣٦٤	ماليزيا
١١٦	٧	١٢	٩٦	-	٢	ملديف
٨٣٠	٢٣	٣١	٢٢٧	١١	٥٣٨	منغوليا
١٩٨	١٤	٧	١٧٨	-	-	ميانمار
١٧	١٢	٢	٣	-	-	عمان
٦٦٣	٢٦	٣٢٩	٣٦	-	٢٧١	باكستان
٦ ٦٩٤	٣٥٧	٧٩٧	١ ٧١٦	٣٨٣	٣ ٤٤٢	الفلبين
١ ١٤٧	٣٠٧	٣٩٣	٠	٣٣١	١١٦	قطر
١٩ ١٥٧	١ ٢٩٠	١ ٤٣٠	١ ٨٤٣	٩٨٧	١٣ ٦٠٨	جمهورية كوريا
٢ ٣٣٣	٢٣٤	١ ٦٤٥	٢٦٩	١٨٥	-	المملكة العربية السعودية
٨٢ ٠٨٤	٤ ٧٦٠	٣٧ ٢٩٣	٣ ٦٣٣	١٢ ٧٨٥	٢٣ ٦١٢	سنغافورة
٢٤٥	١٦	١٣	٩٩	١٧	٩٩	سري لانكا
١٢٩	٠	-	٦٥	-	٦٤	الجمهورية العربية السورية
٤ ٢٤٩	٢٨٠	٢ ٠٠٩	٦٩٨	٢٩٧	٩٦٦	تايلند
٠	٠	-	-	-	-	تيمور ليشي

تركيبة	ناقلات السوانب سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	ناقلات النفط الصهرجية	أنواع أخرى	المجموع الكلي
تركيا	٤ ٨٧٣	٧١١	١ ٨٤٣	٢٩٦	٩ ٥٣٥
الإمارات العربية المتحدة	٧٢	٣٠٧	٦٢٢	١٩٨	١ ٢٧٣
فيت نام	١ ٩٦٩	١٦٥	١ ٥٢٧	١٤٦	٦ ٠٧٢
اليمن	-	-	٢٨	٦	٣٦
مجموع الاقتصادات النامية في آسيا	١ ٦٥ ٦٢٤	٤٠ ٧٩٢	٢٩ ٨٤٤	١٨ ٣٢٤	٣٦٦ ٢٠٣
الاقتصادات النامية في أوقيانيا					
فيجي	-	-	-	١١	١٦
كيريباس	١٢١	-	٥٧	٤٨	٤٦٩
ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)	٠	-	-	٥	١١
بابوا غينيا الجديدة	٢٤	-	٦	١٨	١٤١
ساموا	-	-	-	١	١٠
جزر سليمان	-	-	-	٥	٧
تونغا	-	-	٣٠	٤	٣٥
توفالو	١٢٥	٣٨	١١١	١٤٩	١ ٨٦٨
فانواتو	١ ٨٨١	٢٩	٢٣٢	٩١٧	٣ ٠٥٨
مجموع الاقتصادات النامية في أوقيانيا	٢ ١٥١	٦٧	٧٣٢	١ ١٥٧	٥ ٦١٦
اقتصادات السجلات المفتوحة					
أنتيغوا وبربودا	١ ٤٩٩	٧ ٤٠٤	٥ ٣٠٨	١٧٥	١٤ ٤٠٢
جزر البهاما	١٤ ٨٣٠	١ ٩٠٧	٥ ٨٨٠	١١ ٨٧٥	٦٩ ١٠٥
برمودا	٣ ٤٨٩	٦٢٩	١١٣	٤ ٥٩٨	١١ ٥٩٨
قبرص	١٦ ٢٨٣	٤ ٧٠٣	١ ٦١١	٩٢٣	٣٢ ٩٨٦
جزيرة مان	١٩٤ ٨٤٣	٣٧ ٦٨٦	١٨ ١١٢	١١ ٩٤٦	٣٢٨ ٢١٠
ليبيريا	٧ ٥٢١	١١٩	٥٥٢	١ ٨٨٨	٢٢ ٥٤٢
مالطة	٦١ ٧٦٧	٤٤ ٤٤٩	٤ ٤٤٧	٦ ٦٥١	١٨٩ ٩١١
جزر مارشال	٤٥ ٤٠٣	٨ ٤٤٢	١ ٧٧٧	٩ ٤٤٣	١٢٢ ٨٥٧
بنما	٣٣ ٥٧٩	٥ ٣٠٣	٣ ٢٥٥	١ ٣٧٧	٧١ ٢٨٧
سانت فنسنت وجزر غرينادين	٢ ١٨١	١٠٩	٢ ٦٠١	٤٢٤	٥ ٦٣٦
مجموع اقتصادات السجلات المفتوحة	٣٨١ ٣٩٧	١١٠ ٧٥٢	٤٣ ٦٥٦	٢٨٣ ٤٣٠	٨٦٨ ٥٣٤
الاقتصادات المتقدمة					
أستراليا	٤٨١	-	١٤٤	١ ١٣٧	١ ٨١٥
بلجيكا	٣ ١٨٨	٩٣	١٥٠	١ ٦٣٤	٦ ٦٦٣
بلغاريا	٢٩٧	-	١٢٣	١١	٤٤٠
كندا	١ ٩١٤	١٧	١٣٦	٥٤٤	٣ ٥٣٢
الدانمرك	٤٢٠	٧ ٤١٩	٢٦٥	٧٩٣	١٤ ١٨٧
إستونيا	-	-	١٥	٥٨	٨٦
فنلندا	٨١	٣٧	٤٠٨	١٢٣	١ ٢٥٨
فرنسا	٣٤٨	٢ ١٤٨	٨٦	٩٤١	٨ ٨٩٠
ألمانيا	٧٥٢	١٥ ٤٣٢	٣٩٢	٣٨٥	١٧ ٤٨٢

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة	ناقلات السوانب سفن الحاويات		
٧٢ ٥٥٨	١ ٠٨٣	٤٤ ٨٨٢	٢٧٠	٢ ٤٩١	٢٣ ٨٣٢	اليونان
٧٦	٧٤	٠	١	-	١	آيسلندا
٢٦٣	٢٥	١٨	٢١٢	٧	-	أيرلندا
٣٠٩	٥	٥	٣	٢٩٧	-	إسرائيل
٢١ ٧٦٣	١ ٥٩٤	٨ ٨٩٥	١ ٦٩٦	٩٤٨	٨ ٦٣٠	إيطاليا
٢٣ ٥٧٢	٢ ٩٣٤	٦ ٥٦٠	٢ ٥١٣	١٢٥	١١ ٤٤٠	اليابان
٧٩	٤٧	١٢	١٩	-	-	لاتفيا
٣٢٥	٧٣	-	٢٣٨	١٤	-	ليتوانيا
١ ٢٣١	٦١٣	٢٧٨	١٥٧	٩٨	٨٥	لكسمبورغ
٨ ٢٧٩	١ ٢٤٢	٦٦٩	٤ ٣٠٧	١ ٢٥٦	٨٠٤	هولندا
٤٥٤	٦٣	٨٩	١٧٠	٨	١٢٤	نيوزيلندا
١٩ ٧٧٤	٤ ٠٨١	٨ ٦٣٤	٢ ٨٥٣	-	٤ ٢٠٥	النرويج
٧٣	٤٧	٧	٢٠	-	-	بولندا
١ ٢٣٦	١٥٢	٦٤٠	٢٩٢	٦٣	٨٨	البرتغال
٥٩	٤٣	٦	١٠	-	-	رومانيا
٢٢	٠	-	٢٢	-	-	سلوفاكيا
١	١	-	-	-	-	سلوفينيا
٢ ٦٤٧	١ ٣٠٨	١ ٠٢٤	٢٢١	٤٨	٤٧	إسبانيا
١ ٦١٩	٢٧٩	٢٥٥	١ ٠٥٩	-	٢٦	السويد
١ ١٨٩	٧	٨٧	١٠٦	١١٨	٨٧٢	سويسرا
٢١ ٢٢٨	١ ٦٤٢	٢ ٩٩٧	٢ ٣٧٩	١٠ ٧٥٢	٣ ٤٥٨	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
١١ ٩٩٧	١ ٨٦١	٣ ٤٨٠	٩٠٤	٣ ٦٧٨	٢ ٠٧٥	الولايات المتحدة الأمريكية
٢٤٣ ١٠٨	٢٢ ٧٦٥	٩٢ ٩٥٩	١٩ ١٦٨	٤٥ ٠٤٨	٦٣ ١٦٨	مجموع الاقتصادات المتقدمة
الاقتصادات الانتقالية						
٦٣	٠	-	٦٢	-	-	ألبانيا
٦٧٠	١٨٠	٣٥٧	١٣٣	-	-	أذربيجان
٢ ٥٧١	٣٢	١ ٢٩١	٣٥	-	١ ٢١٣	كرواتيا
٣٣١	١٩	٣٤	١٩٦	١٢	٧٠	جورجيا
١٤٥	٣٩	١٠٣	٢	-	-	كازاخستان
٣٧	١	-	٢	-	٣٥	الجيل الأسود
٥٨٤	٣٣	٣١	٤٠٩	-	١١٢	جمهورية مولدوفا
٧ ٤١٣	١ ٣٢٢	٢ ١١٧	٣ ٢٦١	١٤٩	٥٦٥	الاتحاد الروسي
٨١	٣١	٣٤	١٥	-	-	تركمستان
٦٧٩	١٨٩	٤٥	٣٨٨	-	٥٦	أوكرانيا
١٢ ٥٧٤	١ ٨٤٨	٤ ٠١٢	٤ ٥٠٣	١٦١	٢ ٠٥١	مجموع الاقتصادات الانتقالية
٤ ٦٣٣	١ ٢٣٥	٩٠٨	١ ٦٤٨	١٢٤	٧١٨	أعلام غير معروفة
١٥٣٤ ٠١٩	٩٩ ٦٤٢	٥٠٧ ٤٥٤	١٠٦ ٣٨٥	١٩٨ ٠٠٢	٦٢٢ ٥٣٦	المجموع العالمي

المرفق الثاني (ج) الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل^(١) وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن^(ب)
في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ (حسب عدد السفن)

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرية	سفن البضائع العامة ^(٢)	ناقلات السوانب سفن الحاويات	الاقتصادات النامية في أفريقيا
١٣٧	١٠٨	١١	١٢	-	٦
١٧٧	١٥٦	٦	١٥	-	-
٨	٨	-	-	-	-
٦١	٥٧	-	٤	-	-
٤٣	٢٧	٥	١١	-	-
٢٧٧	١٢٠	٢٢	١١٧	١	١٧
٢٢	٢٢	-	-	-	-
٣٣	٣١	٢	-	-	-
١٨	١٦	١	١	-	-
١٣	١٣	-	-	-	-
٣٥٤	٢٦٩	٣٧	٣١	٣	١٤
٤٥	٣٣	٦	٦	-	-
١٣	٨	١	٤	-	-
٩	١	-	٨	-	-
٥١	٣٩	١	١١	-	-
٨	٨	-	-	-	-
٢٣٢	٢١٦	١	١٥	-	-
٤٥	٤٣	-	٢	-	-
٢٤	١٧	-	٧	-	-
٢٨	٢٦	٢	-	-	-
١٦٣	١٤١	١٩	٣	-	-
٧٠	٥٣	١	١٦	-	-
١٣٧	١٣٣	١	٣	-	-
٥٦	٤٧	٤	٥	-	-
٥٠٩	٤٩٤	٣	٥	٧	-
١٢٤	١١٤	-	١٠	-	-
١٦٧	١٦٦	-	١	-	-
٥٦٤	٤٦٧	٨٦	١١	-	-
٢	٢	-	-	-	-
٢١	١٢	-	٩	-	-
٢٠٩	٢٠٣	١	٥	-	-
٥٣	٤٠	٦	٧	-	-
٤٥٠	١١٩	٧١	٢٣١	٥	٢٤
١٢	١٠	-	٢	-	-
٢٥٨	٢٤٩	٧	٢	-	-

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة ^(٢)	ناقلات السوانب سفن الحاويات		
١٩	١٧	-	٢	-	-	السودان
١٣٠	٣٠	٢٤	٦٩	٣	٤	توغو
٧٦	٦٩	١	٥	-	١	تونس
٢٣٣	٧٣	١٦	١٣٩	-	٥	جمهورية تنزانيا المتحدة
٤ ٨٥١	٣ ٦٥٧	٣٣٥	٧٦٩	١٩	٧١	مجموع الاقتصادات النامية في أفريقيا الاقتصادات النامية في أمريكا
٢	١	-	١	-	-	أنغويلا
٤٣٠	٣٩٤	٢٧	٧	١	١	الأرجنتين
١	١	-	-	-	-	أروبا
١٤٤	٣٠	١٨	٦٤	٦	٢٦	بربادوس
٤٤٦	١٧٨	٢١	٢١٠	-	٣٧	بليز
٣٥	٩	١	٢٣	-	٢	بوليفيا (جمهورية - المتعددة القوميات)
٤٨٤	٣٨٥	٤٥	٢٣	١٦	١٥	البرازيل
١٨	١٥	١	٢	-	-	جزر فرجين البريطانية
١٦٣	٤٤	٦٨	٣٠	-	٢١	جزر كايمان
٣٨٩	٣٤٤	١٣	١٨	٢	١٢	شيلي
١٥١	١٢٠	٩	٢٢	-	-	كولومبيا
١٧	١٧	-	-	-	-	كوستاريكا
٤٩	٤٢	١	٥	-	١	كوبا
١٣٧	٤٤	٤	٨٨	-	١	كوراساو
١٠٢	٥١	٨	٣٠	-	١٣	دومينيكا
٢١	٢٠	-	١	-	-	الجمهورية الدومينيكية
٢٨٣	٢٣٦	٣٩	٨	-	-	إكوادور
١٦	١٦	-	-	-	-	السلفادور
٢٦	٢٦	-	-	-	-	جزر فوكلاند (مالفيناس) ^(٢)
٧	٤	-	٣	-	-	غرينادا
١٢	١١	١	-	-	-	غواتيمالا
١١٧	٧٧	٥	٣٥	-	-	غيانا
٣	١	-	٢	-	-	هايتي
٨٨٤	٥٥٥	٨٣	٢٣٠	-	١٦	هندوراس
٣٤	١٨	-	٨	٤	٤	جامايكا
٨٥٧	٨٠٣	٤٠	٩	-	٥	المكسيك
٢٩	٢٦	١	٢	-	-	نيكاراغوا
٤٩	١٨	٢	٢٤	٥	-	باراغواي
٤١٦	٣٩٥	١٩	١	١	-	بيرو
٢٨٦	١٠٤	٦٣	١٠١	٣	١٥	سانت كيتس ونيفس
١٦	١٠	٣	٣	-	-	سورينام
١٣٠	١٢٨	١	١	-	-	ترينيداد وتوباغو
٧	٦	-	١	-	-	جزر تركس وكايكوس
١١٨	١٠٦	٧	٤	-	١	أوروغواي

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة	ناقلات السوانب سفن الحاويات		
٣٣١	٢٨٤	٢٢	٢١	-	٤	فتزويلا (جمهورية - البوليفارية)
٦ ٢١٠	٤ ٥١٩	٥٠٢	٩٧٧	٣٨	١٧٤	مجموع الاقتصادات النامية في أمريكا
الاقتصادات النامية في آسيا						
٢٢٣	٢٠٩	٦	٢	٤	٢	البحرين
٣١٢	١٢٠	٧٢	٨٦	٤	٣٠	بنغلاديش
٨٠	٦٩	٣	٨	-	-	بروني دار السلام
٥٩١	٨٩	١٠	٤٥١	٣	٣٨	كمبوديا
٤ ١٤٨	١ ٦٨٧	٥١٢	١ ٠٤٨	٢٢٠	٦٨١	الصين
١ ٩٣٥	١٩٦	٣٣٦	٢٤٠	٢٩٥	٨٦٨	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
٩٠٦	٧٣٢	٣٠	٧٠	٣١	٤٣	الصين، مقاطعة تايوان
٢٢٣	٣٦	١٦	١٥٧	٣	١١	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
١ ٤٤٣	١ ٠٢٧	١٢٨	١٧١	١٣	١٠٤	الهند
٦ ٣٣٢	٣ ٨١١	٤٤٧	١ ٧٨٩	١٢٧	١٥٨	إندونيسيا
٦٤٧	٣٥٦	١٤	٢٦٠	٤	١٣	إيران (جمهورية - الإسلامية)
٣	١	٢	-	-	-	العراق
٢٣	١٦	١	٦	-	-	الأردن
٢٠٦	١٦١	٢٢	١٥	٦	٢	الكويت
٢	-	-	١	-	١	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٤٤	٨	١	٣١	-	٤	لبنان
١ ٤٤٩	١ ٠٣١	١٧٦	١٩١	٤٠	١١	ماليزيا
٧٩	٢٧	١٣	٣٨	-	١	ملديف
١٣٨	٥٢	١٤	٥١	٢	١٩	منغوليا
١٢٧	٧٠	٦	٥٠	١	-	ميانمار
٤٩	٣٩	١	٩	-	-	عمان
٥٩	٤٦	٦	٢	-	٥	باكستان
١ ٩٩٥	١ ٠٣٧	١٩٣	٦٦٣	١٦	٨٦	الفلبين
١٢٢	٩٩	٥	٢	١٣	٣	قطر
٢ ٩١٦	١ ٩٢٠	٢٩١	٤١٩	٧٣	٢١٣	جمهورية كوريا
٣٢٩	٢٥٩	٥٠	١٧	٣	-	المملكة العربية السعودية
٢ ٨٧٧	١ ٢٦١	٧٧٩	٢٠٥	٣٤٦	٢٨٦	سنغافورة
٨٧	٦١	٨	١٢	١	٥	سري لانكا
٢٨	١٤	-	١١	-	٣	الجمهورية العربية السورية
٨٥٠	٣٨٥	٢٣٦	١٦٦	٣١	٣٢	تايلند
١	١	-	-	-	-	تيمور ليشتي
١ ٣٦٠	٥٤٩	١٨٨	٤٧١	٤٣	١٠٩	تركيا
٥٣٣	٤٠٨	٣٨	٧٨	٥	٤	الإمارات العربية المتحدة
١ ٥٢٥	٢٦٥	١٠٩	٩٧٥	٢٠	١٥٦	فيت نام
٤٩	٤٢	٤	٣	-	-	اليمن
٣١ ٦٩١	١٦ ٠٨٤	٣ ٧١٧	٧ ٦٩٨	١ ٣٠٤	٢ ٨٨٨	مجموع الاقتصادات النامية في آسيا

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة	ناقلات السوانب سفن الحاويات	الاقتصادات النامية في أوقيانيا
١١٦	١٠١	-	١٥	-	فيجي
١١١	٣٠	١٧	٥٨	-	كيريباس
٣٣	٢١	-	١٠	-	ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)
١٥٠	٧٤	٤	٦٥	-	بابوا غينيا الجديدة
١١	٧	-	٤	-	ساموا
٣٤	٢٣	-	١١	-	جزر سليمان
٣٦	١٩	٢	١٥	-	تونغا
١٦٠	٨٧	٣٦	٢٩	٢	توفالو
٥٠١	٤٢٦	-	٣٥	١	فانواتو
١ ١٥٢	٧٨٨	٥٩	٢٤٢	٣	مجموع الاقتصادات النامية في أوقيانيا
بلدان السجلات المفتوحة					
١ ٣٢٢	٦٧	٥	٧٩٩	٤٠٩	أنتيغوا وبربودا
١ ٤٠٩	٤٣٩	٣٠٤	٣٤٨	٦٠	جزر البهاما
١٦٤	٩١	٢٥	٩	١٦	برمودا
١ ٠٢٢	٢٣٩	١٢٨	١٨٣	١٩٥	قبرص
٤١٠	١٢٥	١٤٤	٦٨	٦	جزيرة مان
٣ ٠٣٠	٢٥٧	٧٧١	٢٨٨	٩٧٨	ليبيريا
١ ٨١٥	٢٤٥	٤٨٩	٣٩٤	١٢٠	مالطة
١ ٨٧٦	٢٧٣	٦٥٦	١٠٢	٢٢٩	جزر مارشال
٨ ١٢٧	١ ٧٦٤	١ ٠٧٤	١ ٩٢٨	٧٣٧	بنما
٨٥٧	٤٤٨	١٦	٣١٩	١٢	سانت فنسنت وجزر غرينادين
٢٠ ٠٣٢	٣ ٩٤٨	٣ ٦١٢	٤ ٤٣٨	٢ ٧٦٢	مجموع اقتصادات السجلات المفتوحة
الاقتصادات المتقدمة					
٧٣٨	٦٤٨	١١	٦٧	-	أستراليا
٢٣٥	١٧١	١٣	٢٦	٣	بلجيكا
٨٤	٤٦	٩	٢٠	-	بلغاريا
٩٣٠	٧٩٤	٣١	٤٠	٢	كندا
٩٨١	٦٠٩	١٦٦	١٠٥	٩٥	الدانمرك
١٠٧	٩٧	٥	٥	-	إستونيا
٢٨٠	١٧٨	١٢	٨٤	٣	فنلندا
٨١٩	٦٧٦	٥٥	٥٧	٢٦	فرنسا
٨٦٨	٤٦٤	٣٧	٨٤	٢٧٨	ألمانيا
١ ٣٨٦	٥٨٥	٤١٧	٩٢	٣٥	اليونان
٢٢٢	٢١٦	١	٤	-	آيسلندا
٢٤٧	٢٠٥	٢	٣٩	١	أيرلندا
٣٦	٢٤	٦	١	٥	إسرائيل
١ ٦٦٧	١ ١٦٣	٢٤٠	١٣٣	١٩	إيطاليا
٥ ٦١٩	٣ ١١٥	٦٢٣	١ ٤٦٥	١٥	اليابان
١٣٣	١١٩	٦	٨	-	لاتفيا

المجموع الكلي	أنواع أخرى	ناقلات النفط الصهرجية	سفن البضائع العامة	ناقلات السوانب سفن الحاويات		
٩٦	٦١	-	٣٤	١	-	ليتوانيا
١٥١	١٠٩	١٨	١٥	٧	٢	لكسمبرغ
١ ٣٨٢	٦٦٦	٥٣	٥٨٦	٦٧	١٠	هولندا
٢٦٤	٢٠٦	٤	٤٥	١	٨	نيوزيلندا
٢ ٠٠٤	١ ٤٠٧	١٧٥	٣٥١	-	٧١	النرويج
١٨٢	١٦٤	٦	١٢	-	-	بولندا
٤٥٩	٣٧١	٢٠	٥٦	٦	٦	البرتغال
٨٠	٦٩	٦	٥	-	-	رومانيا
٧	١	-	٦	-	-	سلوفاكيا
٨	٨	-	-	-	-	سلوفينيا
١ ٢٥٥	١ ١٥٧	٣٣	٥٢	٥	٨	إسبانيا
٤٥٢	٣٢٧	٣٧	٨١	-	٧	السويد
٣٩	١	٥	٩	٣	٢١	سويسرا
١ ٩٦٥	١ ٢٠٣	١٧٤	٣٣٩	٢٠٢	٤٧	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
٦ ٤٦١	٦ ١٧٧	٥٥	٨٩	٨٥	٥٥	الولايات المتحدة الأمريكية
٢٩ ١٥٧	٢١ ٠٣٧	٢ ٢٢٠	٣ ٩١٠	٨٥٩	١ ١٣١	مجموع الاقتصادات المتقدمة
الاقتصادات الانتقالية						
٦٠	٩	-	٥١	-	-	ألبانيا
٢٨٢	١٩٥	٥١	٣٦	-	-	أذربيجان
٣٠٠	٢١٨	٢٠	٣٣	-	٢٩	كرواتيا
١٥٤	٦٦	١٠	٦٩	١	٨	جورجيا
١٢٩	١٠٩	١٢	٨	-	-	كازاخستان
١١	٩	-	١	-	١	الجيل الأسود
١٥٩	١٨	٤	١٣٣	-	٤	جمهورية مولدوفا
٣ ٣٦٢	١ ٩٨٠	٣٦٧	٩٤٢	١٣	٦٠	الاتحاد الروسي
٦٨	٥٤	٦	٨	-	-	تركمستان
٥٢٣	٣٦٨	١٨	١٣٥	-	٢	أوكرانيا
٥ ٠٤٨	٣ ٠٢٦	٤٨٨	١ ٤١٦	١٤	١٠٤	مجموع الاقتصادات الانتقالية
٦ ١٦٤	٤ ٦٧٤	٢٨١	١ ٠٨٠	١٣	١١٦	أعلام غير معروفة
١٠٤ ٣٠٥	٥٧ ٧٣٣	١١ ٢١٤	٢٠ ٥٣٠	٥٠١٢	٩ ٨١٦	المجموع العالمي ^(٥)

المصدر: HIS Fairplay.

- (أ) تشير التسميات المستخدمة وطريقة عرض المواد في هذا الجدول إلى أعلام التسجيل، ولا تتضمن التعبير عن أي رأي كان من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة بشأن الوضع القانوني لأي بلد أو إقليم، أو لسلطات أي منها أو بشأن تعيين حدوده.
- (ب) السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، باستثناء أساطيل البحيرات الكبرى التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وكندا والأسطول الاحتياطي للولايات المتحدة.
- (ج) بما في ذلك سفن الركاب/البضائع.
- (د) هناك نزاع بين حكومة الأرجنتين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية بشأن السيادة على جزر فوكلاند (مالفيناس).
- (هـ) باستثناء التقديرات الخاصة بالأسطول الاحتياطي للولايات المتحدة وأساطيل البحيرات الكبرى التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وكندا.

المرفق الرابع			المرفق الرابع
الحركة في موانئ الحاويات			المرفق الرابع
الرتبة ٢٠١٠ (٢٠٠٩)	٢٠١٠	٢٠٠٩	البلد أو الإقليم
(١١٤) ١١٣	٨٦ ٨٧٥	٦٨ ٧٨٠	ألبانيا
(٨٨) ٨٩	٢٧٩ ٧٨٤	٢٥٠ ٠٩٥	الجزائر
(١٢٣) ١٢٣	٢٤ ٦١٥	٢٩ ١٥٠	أنتيغوا وبربودا
(٤٢) ٤٢	٢ ٠٢١ ٦٧٥	١ ٦٢٦ ٨٣٥	الأرجنتين
(١٠٧) ١٠٧	١٣٠ ٠٠٠	١٢٥ ٠٠٠	أروبا
(٢٠) ٢٠	٦ ٦٦٨ ٠٧٥	٦ ٢٠٠ ٣٢٥	أستراليا
(٨٢) ٧٨	٣٥٠ ٤٦١	٣٣٠ ٩٩٥	النمسا
(٤٣) ٥٣	١ ١٢٥ ٠٠٠	١ ٢٩٧ ٠٠٠	جزر البهاما
(٩١) ٨٧	٢٨٩ ٩٥٦	٢٧٩ ٧٩٩	البحرين
(٥٠) ٤٨	١ ٣٥٦ ٠٩٩	١ ١٨٢ ١٢١	بنغلاديش
(١١٣) ١١٤	٨٠ ٤٢٤	٧٥ ٠١٥	بربادوس
(١٣) ١٣	١٠ ٩٨٤ ٨٢٤	٩ ٧٠١ ٤٩٤	بلجيكا
(١٢٢) ١٢٢	٣١ ٩١٩	٣١ ٣٤٤	بليز
(٨٥) ٨٤	٣١٦ ٧٤٤	٢٧٢ ٨٢٠	بنن
(١٨) ١٨	٨ ١٣٨ ٦٠٨	٦ ٥٩٠ ٣٦٣	البرازيل
(١١١) ١٠٩	٩٩ ٣٥٤	٨٥ ٥٧٧	بروني دار السلام
(١٠١) ١٠٤	١٤٢ ٦١١	١٣٦ ٤٤٤	بلغاريا
(٩٣) ٩٥	٢٢٤ ٢٠٦	٢٠٧ ٥٧٧	كمبوديا
(٩٠) ٨٨	٢٨٥ ٠٦٩	٢٤٥ ٥٣٨	الكاميرون
(٢٨) ٢٨	٤ ٨٢٩ ٨٠٦	٤ ١٩١ ٥٦٨	كندا
(١٢٠) ١٢١	٤٠ ٢٨١	٤٤ ٢١٥	جزر كايمان
(٣٣) ٣٤	٣ ١٧١ ٩٥٨	٢ ٧٩٥ ٩٩٠	شيلي
(١) ١	١٣٠ ٢٩٠ ٤٤٣	١٠٨ ٧٩٩ ٩٣٣	الصين
(٤) ٤	٢٣ ٦٩٩ ٢٤٢	٢١ ٠٤٠ ٠٩٦	الصين، هونغ كونغ
(١١) ١١	١٢ ٥٠١ ١٠٧	١١ ٣٥٢ ٠٩٧	الصين، مقاطعة تايوان
(٣٩) ٣٨	٢ ٤٤٣ ٧٨٦	٢ ٠٥٦ ٧٨٩	كولومبيا
(٨٣) ٨٢	٣٣٨ ٩١٦	٢٩١ ٩١٧	الكونغو
(٥٦) ٥٥	١ ٠١٣ ٤٨٣	٨٧٥ ٦٨٧	كوستاريكا
(٦٠) ٦٩	٦٠٧ ٧٣٠	٦٧٧ ٠٢٩	كوت ديفوار
(١٠٥) ١٠٦	١٣٧ ٠٤٨	١٣٠ ٧٤٠	كرواتيا
(٨٤) ٩٣	٢٢٨ ٣٤٦	٢٩٠ ٠٩٨	كوبا
(٧٨) ٧٩	٣٤٩ ٣٥٧	٣٥٣ ٩١٣	قبرص
(٦٣) ٦٠	٧٠٩ ١٤٧	٦٢١ ٥٤٦	الدانمرك
(٦٩) ٧٠	٦٠٠ ٠٠٠	٥١٩ ٥٠٠	جيبوتي

الرتبة ٢٠١٠ (٢٠٠٩)	٢٠١٠	٢٠٠٩	البلد أو الإقليم
(٤٤) ٤٧	١ ٣٨٢ ٦٧٩	١ ٢٦٣ ٤٦٧	الجمهورية الدومينيكية
(٥٢) ٥١	١ ٢٢١ ٨٤٩	١ ٠٠٠ ٨٩٥	إكوادور
(١٩) ١٩	٦ ٧٠٩ ٠٥٣	٦ ٢٥٠ ٤٤٣	مصر
(١٠٦) ١٠٣	١ ٤٥ ٧٧٤	١ ٢٦ ٣٦٩	السلفادور
(١٠٣) ١٠٢	١ ٥١ ٩٦٩	١ ٣٠ ٩٣٩	إستونيا
(٥١) ٤٩	١ ٢٤٧ ٥٢٠	١ ١٢٥ ٥٣٢	فنلندا
(٢٥) ٢٥	٥ ٣٤٦ ٧٩٩	٤ ٤٩٠ ٥٨٣	فرنسا
(١٢١) ١٢٠	٤٧ ٥١١	٤٠ ٩٢٣	غيانا الفرنسية
(١١٥) ١١٥	٦٨ ٨٨٩	٦٣ ٨٠٧	بولينزيا الفرنسية
(١٠٤) ١٠١	١ ٥٣ ٦٥٦	١ ٣٢٣ ٤٤٨	غابون
(٩٦) ٩٤	٢ ٢٦ ١١٥	١ ٨١ ٦١٣	جورجيا
(٩) ٩	١ ٤ ٨٢١ ٧٦٦	١ ٣ ٢٩٦ ٣٠٠	ألمانيا
(٧١) ٦٦	٦ ٤٧ ٠٥٢	٥ ٥٧ ٣٢٣	غانا
(٥٤) ٥٢	١ ١٦٥ ١٨٥	٩٣٥ ٠٧٦	اليونان
(١٠٠) ١٠٠	١ ٦٥ ٦٦٥	١ ٤٢ ٦٩٢	غواتيمالا
(٩٨) ٩٩	١ ٨٣ ٢١٤	١ ٥٧ ٠٩٦	غوام
(٥٥) ٥٦	١ ٠١٢ ٣٦٠	٩٠٦ ٣٢٦	غواتيمالا
(٦٧) ٦٧	٦ ١٩ ٨٦٧	٥٧١ ٧٢٠	هندوراس
(٩٤) ٩٦	١ ٩٢ ٧٧٨	١ ٩٣ ٨١٦	آيسلندا
(١٥) ١٥	٩ ٧٥٢ ٩٠٨	٨ ٠١٤ ٤٨٧	الهند
(١٦) ١٧	٨ ٤٨٢ ٦٣٥	٧ ٢٥٥ ٠٠٤	إندونيسيا
(٣٧) ٣٥	٢ ٥٩٢ ٥٢٢	٢ ٢٠٦ ٤٧٦	إيران (جمهورية - الإسلامية)
(٥٨) ٥٩	٧٩٠ ٠٦٧	٨٣٢ ٠٢١	أيرلندا
(٤٠) ٣٩	٢ ٢٨١ ٥٥٢	٢ ٠٣٣ ٠٠٠	إسرائيل
(١٤) ١٤	٩ ٧٨٧ ٤٠٣	٩ ٥٣٢ ٤٦٢	إيطاليا
(٤١) ٤٣	١ ٨٩١ ٧٧٠	١ ٦٨٩ ٦٧٠	جامايكا
(٥) ٧	١ ٨ ٠٩٨ ٣٤٥	١ ٦ ٢٨٥ ٩١٨	اليابان
(٦١) ٦٨	٦ ١٩ ٠٠٠	٦ ٧٤ ٥٢٥	الأردن
(٦٤) ٦١	٦ ٩٦ ٠٠٠	٦ ١٨ ٨١٦	كينيا
(٥٧) ٥٧	٩ ٩١ ٥٤٥	٨ ٥٤ ٠٤٤	الكويت
(٩٥) ٩٠	٢ ٥٦ ٧١٣	١ ٨٤ ٣٩٩	لاتفيا
(٥٣) ٥٨	٩ ٤٩ ١٥٥	٩ ٩٤ ٦٠١	لبنان
(٩٩) ٩٨	١ ٨٤ ٥٨٤	١ ٥٨ ٩٨٧	ليبيا
(٨٩) ٨٦	٢ ٩٤ ٩٥٤	٢ ٤٧ ٩٨٢	ليتوانيا
(١٠٢) ١٠٥	١ ٤١ ٠٩٣	١ ٣٢ ٢٧٨	مدغشقر
(٧) ٦	١ ٨ ٢٦٧ ٤٧٥	١ ٥ ٩٢٢ ٧٩٩	ماليزيا

الرتبة ٢٠١٠ (٢٠٠٩)	٢٠١٠	٢٠٠٩	البلد أو الإقليم
(١١٨) ١١٨	٦٥ ٠١٦	٥٦ ٠٠٠	ملديف
(٣٥) ٣٧	٢ ٤٥٠ ٦٦٥	٢ ٣٢٣ ٩٤١	مالطة
(١١٦) ١١٧	٦٥ ٧٠٥	٦٢ ٢٦٩	موريتانيا
(٧٥) ٧٥	٤ ٤٤٧ ٧٨	٤٠٦ ٨٦٢	موريشيوس
(٣٢) ٣٢	٣ ٦٩٣ ٩٥٦	٢ ٨٧٤ ٣١٢	المكسيك
(٤٩) ٤١	٢ ٠٥٨ ٤٣٠	١ ٢٢٢ ٠٠٠	المغرب
(٩٢) ٩٢	٢٥٤ ٧٠١	٢١٩ ٣٨٠	موزامبيق
(٩٧) ٩٧	١٩٠ ٠٤٦	١٦٣ ٦٩٢	ميانمار
(٨٦) ٩١	٢٥٦ ٣١٩	٢٦٥ ٦٦٣	ناميبيا
(١٢) ١٢	١١ ٣٤٥ ١٦٧	١٠ ٠٦٦ ٣٧٤	هولندا
(١٠٩) ١١١	٩٣ ٦٠٣	٩٧ ٩١٣	الأنتيل الهولندية
(١٠٨) ١١٢	٩٠ ٥٧٤	١١٩ ١٤٧	كاليدونيا الجديدة
(٣٦) ٣٦	٢ ٤٦٣ ٢٧٨	٢ ٣٢٤ ٩٦٩	نيوزيلندا
(١١٧) ١١٦	٦٨ ٥٤٥	٥٩ ٤٧١	نيكاراغوا
(١١٠) ١٠٨	١٠١ ٠٠٧	٨٧ ٠٠٠	نيجيريا
(٨١) ٨٣	٣٣٠ ٨٧٣	٣١٨ ٩٢٤	النرويج
(٢٩) ٣٠	٣ ٨٩٣ ١٩٨	٣ ٧٦٨ ٠٤٥	عمان
(٣٨) ٤٠	٢ ١٤٩ ٠٠٠	٢ ٠٥٨ ٠٥٦	باكستان
(٢٣) ٢٢	٦ ٠٠٣ ٢٩٧	٤ ٥٩٧ ١١٢	بنما
(٨٧) ٨٥	٢٩٥ ٢٨٦	٢٦٢ ٢٠٩	بابوا غينيا الجديدة
(١٢٥) ١٢٥	٨ ١٧٩	٧ ٠٤٥	باراغواي
(٤٨) ٤٥	١ ٥٣٤ ٠٥٥	١ ٢٣٢ ٨٤٩	بيرو
(٢٧) ٢٧	٤ ٩٤٧ ٠٣٩	٤ ٣٠٦ ٩٦٤	الفلبين
(٦٢) ٥٤	١ ٠٤٥ ٢٣٢	٦٧١ ٥٥٢	بولندا
(٤٧) ٤٤	١ ٦٢٢ ٢٤٦	١ ٢٣٣ ٤٨٢	البرتغال
(٧٤) ٨١	٣٤٦ ٠٠٠	٤١٠ ٠٠٠	قطر
(٦) ٥	١٨ ٥٤٢ ٨٠٣	١٥ ٦٩٩ ٦٦٣	جمهورية كوريا
(٦٥) ٧٢	٥٥٦ ٦٩٤	٥٩٤ ٢٩٩	رومانيا
(٣٤) ٣٣	٣ ١٩٩ ٩٨٠	٢ ٤٢٧ ٧٤٣	الاتحاد الروسي
(١٢٦) ١٢٦	٦٥٠	٦٢٣	سانت هيلانة
(١١٩) ١١٩	٥٢ ٤٧٩	٥١ ٩٤٢	سانت لوسيا
(١٢٤) ١٢٤	١٨ ٨٥٢	١٦ ٢٣٨	سانت فنسنت وجزر غرينادين
(٢٦) ٢٦	٥ ٣١٣ ١٤١	٤ ٤٣٠ ٦٧٦	المملكة العربية السعودية
(٨٠) ٨٠	٣٤٩ ٢٣١	٣٣١ ٠٧٦	السنگال
(٣) ٣	٢٩ ١٧٨ ٥٠٠	٢٦ ٥٩٢ ٨٠٠	سنغافورة
(٧٩) ٧٣	٤٧٦ ٧٣١	٣٤٣ ١٦٥	سلوفينيا

البلد أو الإقليم	٢٠٠٩	٢٠١٠	الرتبة ٢٠١٠ (٢٠٠٩)
جنوب أفريقيا	٣ ٧٢٦ ٣١٣	٣ ٨٠٦ ٤٢٧	٣١ (٣٠)
إسبانيا	١١ ٨٠٣ ١٩٢	١٢ ٦١٣ ٠١٥	١٠ (١٠)
سري لانكا	٣ ٤٦٤ ٢٩٧	٤ ٠٠٠ ٠٠٠	٢٩ (٣١)
السودان	٤٣١ ٢٣٢	٤٣٩ ١٠٠	٧٦ (٧٢)
السويد	١ ٢٥١ ٤٢٤	١ ٣٩٠ ٥٠٤	٤٦ (٤٥)
سويسرا	٧٨ ٢٨٥	٩٩ ٠٤٨	١١٠ (١١٢)
الجمهورية العربية السورية	٦٨٥ ٢٩٩	٦٤٩ ٠٠٥	٦٥ (٥٩)
تايلند	٥ ٨٩٧ ٩٣٥	٦ ٦٤٨ ٥٣٢	٢١ (٢١)
ترينيداد وتوباغو	٥٦٧ ١٨٣	٥٧٣ ٢١٧	٧١ (٦٨)
تونس	٤١٨ ٨٨٣	٤٦٦ ٣٩٧	٧٤ (٧٣)
تركيا	٤ ٥٢١ ٧١٣	٥ ٥٧٤ ٠١٧	٢٤ (٢٤)
أوكرانيا	٥١٦ ٦٩٨	٦٥٩ ٥٤١	٦٤ (٧٠)
الإمارات العربية المتحدة	١٤ ٤٢٥ ٠٣٩	١٥ ١٧٦ ٥٢٤	٨ (٨)
المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية	٧ ٦٧١ ٢٩٩	٨ ٥٩٠ ٢٨٢	١٦ (١٧)
جمهورية تنزانيا المتحدة	٣٧٠ ٧٦٤	٤٢٩ ٢٨٤	٧٧ (٧٧)
الولايات المتحدة الأمريكية	٣٧ ٣٥٣ ٥٧٤	٤٢ ٣٣٧ ٥١٣	٢ (٢)
أوروغواي	٥٨٨ ٤١٠	٦٧١ ٩٥٢	٦٢ (٦٦)
فتزويلا (جمهورية - البوليفارية)	١ ٢٤٠ ٢٥١	١ ٢٢٦ ٥٠٧	٥٠ (٤٦)
فييت نام	٤ ٩٣٦ ٥٩٨	٥ ٩٨٣ ٥٨٣	٢٣ (٢٢)
اليمن	٦٣٩ ٦٧٠	٦٦٩ ٠٢٠	٦٣ (٧٦)
المجموع	٤٧٢ ٢٧٣ ٦٦١	٥٤٠ ٦٩٣ ١١٩	

المصدر: أمانة الأونكتاد، مستمدة من بيانات وردت في *Containerisation International Online (May 2011)*، ومن مطبوعات مختلفة من Dynamar B. V ومن معلومات حصلت عليها أمانة الأونكتاد مباشرة من سلطات المحطات النهائية وسلطات الموانئ.

المرفق الخامس مؤشر الأونكتاد للاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة (مُرتَّب حسب الترتيب في عام ٢٠١٢)

الترتيب عام ٢٠١٢	الترتيب عام ٢٠٠٤	نقاط المؤشر					ISO3 2012	البلد أو الإقليم
		متوسط التغير السنوي ٢٠٠٤-٢٠١٢		التغير ٢٠١٢		الترتيب عام ٢٠٠٤		
		٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠٠٤		
١	١	٤,١٢	٧,٠٢	١٥٦,١٩	١٥٢,٠٦	١٠٠,٠٠	CHN	الصين
٢	٢	١,٩١	٢,٨٤	١١٧,١٨	١١٥,٢٧	٩٤,٤٢	HKG	الصين، هونغ كونغ
٣	٤	٨,١٥	٣,٩١	١١٣,١٦	١٠٥,٠٢	٨١,٨٧	SGP	سنغافورة
٤	١٠	٩,٧٠	٤,١٣	١٠١,٧٣	٩٢,٠٢	٦٨,٦٨	KOR	جمهورية كوريا
٥	١٢	٨,٧٣	٤,٦١	٩٩,٦٩	٩٠,٩٦	٦٢,٨٣	MYS	ماليزيا
٦	٣	١٠,٠٧	١,٠٥	٩١,٧٠	٨١,٦٣	٨٣,٣٠	USA	الولايات المتحدة
٧	٧	٢,٦٨-	١,٧٥	٩٠,٦٣	٩٣,٣٢	٧٦,٥٩	DEU	ألمانيا
٨	٦	٣,١٧-	١,٢٦	٨٨,٩٣	٩٢,١٠	٧٨,٨١	NLD	هولندا
٩	٥	٣,٤٧-	٠,٢٩	٨٤,٠٠	٨٧,٤٦	٨١,٦٩	GBR	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
١٠	٨	٩,٦٢-	٠,٧١	٧٨,٨٥	٨٨,٤٧	٧٣,١٦	BEL	بلجيكا
١١	١٥	٢,١٤-	٢,٥٠	٧٤,٤٤	٧٦,٥٨	٥٤,٤٤	ESP	إسبانيا
١٢	١١	١,٧٤-	٠,٣٤	٧٠,٠٩	٧١,٨٤	٦٧,٣٤	FRA	فرنسا
١٣	١٣	٠,٠٧-	٠,٨٨	٦٦,٦٢	٦٦,٦٩	٥٩,٥٦	TWN	الصين، مقاطعة تايوان
١٤	١٤	٣,٨٥-	١,٠٣	٦٦,٣٣	٧٠,١٨	٥٨,١٣	ITA	إيطاليا
١٥	٩	٤,٧٢-	٠,٧٦-	٦٣,٠٩	٦٧,٨١	٦٩,١٥	JPN	اليابان
١٦	١٨	١,٤٢-	٢,٨٨	٦١,٠٩	٦٢,٥٠	٣٨,٠٦	ARE	الإمارات العربية المتحدة
١٧	١٩	٠,٤٣	٣,٠٧	٦٠,٤٠	٥٩,٩٧	٣٥,٨٣	SAU	المملكة العربية السعودية
١٨	١٦	٦,٢٤	١,٨٢	٥٧,٣٩	٥١,١٥	٤٢,٨٦	EGY	مصر
١٩	٧٨	٠,٠٤-	٥,٧١	٥٥,٠٩	٥٥,١٣	٩,٣٩	MAR	المغرب
٢٠	٢٩	١٣,٧٥	٣,٤٤	٥٣,١٥	٣٩,٤٠	٢٥,٦٠	TUR	تركيا
٢١	٤٨	١٩,٤٣	٤,٣٤	٤٩,٤٥	٣٠,٠٢	١٤,٧٦	SWE	السويد
٢٢	٥٥	١,٠١-	٤,٤٨	٤٨,٧١	٤٩,٧١	١٢,٨٦	VNM	فيتنام
٢٣	٣١	٢,٠٩-	٢,٩٩	٤٧,٢٥	٤٩,٣٣	٢٣,٣٣	OMN	عمان
٢٤	٤١	٢٥,١٥	٣,٥٩	٤٦,٢٣	٢١,٠٨	١٧,٥٤	PRT	البرتغال
٢٥	٢٤	١٣,٣٥	١,٩١	٤٥,٥٠	٣٢,١٥	٣٠,٢٢	GRC	اليونان
٢٦	٢٥	٤,٠٨	٢,١٩	٤٥,٠٢	٤٠,٩٥	٢٧,٥٣	MLT	مالطة
٢٧	٦٤	١٨,٣٠	٤,١٤	٤٤,٧١	٢٦,٤١	١١,٥٦	DNK	الدانمرك
٢٨	٩٢	١٨,٠٨	٤,٦٧	٤٤,٦٢	٢٦,٥٤	٧,٢٨	POL	بولندا
٢٩	٢٠	٢,٣٠	١,٠٩	٤٣,٤٣	٤١,١٣	٣٤,٦٨	LKA	سريلانكا
٣٠	٦٧	٨,١١	٤,٠٨	٤٣,٢١	٣٥,٠٩	١٠,٥٧	LBN	لبنان
٣١	٢٢	٤,٨٨	١,٢٩	٤٢,٣٨	٣٧,٥١	٣٢,٠٥	PAN	بنما
٣٢	٢١	٠,٢٢-	٠,٨٩	٤١,٢٩	٤١,٥٢	٣٤,١٤	IND	الهند
٣٣	٣٠	٢,٧١	١,٦٩	٣٨,٨١	٣٦,٠٩	٢٥,٢٩	MEX	المكسيك
٣٤	٢٨	٣,٩٢	١,٥٩	٣٨,٥٣	٣٤,٦٢	٢٥,٨٣	BRA	البرازيل
٣٥	١٧	٠,١٣-	٠,١٧-	٣٨,٢٩	٣٨,٤١	٣٩,٦٧	CAN	كندا
٣٦	٢٣	٠,٩٧	٠,٨٣	٣٧,٦٦	٣٦,٧٠	٣١,٠١	THA	تايلند
٣٧	٣٩	١٠,٠٠	٢,٣٣	٣٧,٢٥	٢٧,٢٥	١٨,٦١	COL	كولومبيا
٣٨	٦٢	١٦,٣٧	٣,١٤	٣٧,٠١	٢٠,٦٤	١١,٩٠	RUS	الاتحاد الروسي
٣٩	٣٢	١,١٦	١,٧١	٣٦,٨٣	٣٥,٦٧	٢٣,١٣	ZAF	جنوب أفريقيا

الترتيب عام ٢٠١٢	الترتيب عام ٢٠٠٤	نقاط المؤشر					ISO3 2012	البلد أو الإقليم
		متوسط التغير		التغير		٢٠١٢		
		السنتي ٢٠٠٤-٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١			
٤٠	٣٧	٣,٥٩	١,٧٦	٣٤,٢١	٣٠,٦٢	٢٠,٠٩	ARG	الأرجنتين
٤١	٤٤	١٠,٢٢	٢,١٩	٣٢,٩٨	٢٢,٧٦	١٥,٤٨	CHL	شيلي
٤٢	٤٧	١١,٦٢	٢,٢٥	٣٢,٨٠	٢١,١٨	١٤,٧٩	PER	بيرو
٤٣	٤٣	٧,٦٢	١,٩٥	٣٢,٠٠	٢٤,٣٨	١٦,٤٤	URY	أوروغواي
٤٤	٣٥	٢,٧٥	١,٣٦	٣١,٢٤	٢٨,٤٩	٢٠,٣٧	ISR	إسرائيل
٤٥	٢٦	٠,٤٨	٠,٢٨	٢٨,٨١	٢٨,٣٤	٢٦,٥٨	AUS	أستراليا
٤٦	٣٦	٢,٤٢-	٠,٩٩	٢٨,١٢	٣٠,٥٤	٢٠,١٨	PAK	باكستان
٤٧	٤٢	١,٨٨	١,٢٠	٢٧,٠٦	٢٥,١٨	١٧,٤٩	BHS	جزر البهاما
٤٨	٢٧	٠,٣٧	٠,٠٥	٢٦,٢٨	٢٥,٩١	٢٥,٨٨	IDN	إندونيسيا
٤٩	٦٥	٣,١٢	١,٦٦	٢٤,٤٧	٢١,٣٥	١١,١٨	UKR	أوكرانيا
٥٠	٥٤	٨,٤٩	١,٣٤	٢٣,٨٦	١٥,٣٧	١٣,١٣	MUS	موريشيوس
٥١	٥٩	٠,٨٤	١,٤١	٢٣,٧٢	٢٢,٨٧	١٢,٤٥	DOM	الجمهورية الدومينيكية
٥٢	٦١	١,٩١	١,٤١	٢٣,٢٨	٢١,٣٧	١٢,٠٢	ROU	رومانيا
٥٣	٦٣	٠,٥٨	١,٤٠	٢٣,٠٥	٢٢,٤٨	١١,٨٤	ECU	إكوادور
٥٤	٦٦	٦,١٠	١,٤٧	٢٢,٧٥	١٦,٦٥	١١,٠٠	JOR	الأردن
٥٥	٥٢	٧,٦٥-	١,١٢	٢٢,٦٢	٣٠,٢٧	١٣,٦٩	IRN	إيران (جمهورية - الإسلامية)
٥٦	٥١	٠,٠١	١,٠٠	٢١,٩٤	٢١,٩٣	١٣,٩١	SVN	سلوفينيا
٥٧	٥٦	١,٩٦	١,١٢	٢١,٨١	١٩,٨٥	١٢,٨٣	NGA	نيجيريا
٥٨	٣٣	٦,٥٩-	٠,٠٣	٢١,٥٧	٢٨,١٦	٢١,٣٢	JAM	جامايكا
٥٩	٨٥	٠,٣٨-	١,٦٠	٢١,٣٨	٢١,٧٥	٨,٥٨	HRV	كرواتيا
٦٠	٦٠	٠,٨١-	٠,٩٧	٢٠,٠٧	٢٠,٨٨	١٢,٢٨	GTM	غواتيمالا
٦١	٣٤	٠,٨٥	٠,١٩-	١٩,٣٥	١٨,٥٠	٢٠,٨٨	NZL	نيوزيلندا
٦٢	٤٠	١,٠٤-	٠,٠٩	١٨,٩٣	١٩,٩٧	١٨,٢٢	VEN	فتويلا (جمهورية - البوليفارية)
٦٣	٥٣	١,٠٢	٠,٧١	١٨,٩٠	١٧,٨٩	١٣,١٨	TTO	ترينيداد وتوباغو
٦٤	٥٨	٠,١٢-	٠,٦٨	١٧,٨٩	١٨,٠١	١٢,٤٨	GHA	غانا
٦٥	١١١	٨,٠٩	١,٥٦	١٧,٨٦	٩,٧٧	٥,٣٩	BHR	البحرين
٦٦	٤٥	١,٤١-	٠,٢١	١٧,١٥	١٨,٥٦	١٥,٤٥	PHL	الفلبين
٦٧	٩٨	٤,٤٦-	١,٢٣	١٦,٥٦	٢١,٠٢	٦,٧٦	DJI	جيبوتي
٦٨	٥٠	٠,٩٣-	٠,٢٦	١٦,٤٥	١٧,٣٨	١٤,٣٩	CIV	كوت ديفوار
٦٩	٤٩	١,١٠-	٠,٢٠	١٦,٠٢	١٧,١٢	١٤,٣٩	CYP	قبرص
٧٠	٨٦	١,١٣-	٠,٨٩	١٥,٦٤	١٦,٧٧	٨,٥٤	SYR	الجمهورية العربية السورية
٧١	٧٧	٤,٢٤	٠,٧٦	١٥,٥١	١١,٢٧	٩,٤٥	FIN	فنلندا
٧٢	١٠٢	٣,١٦	١,١١	١٥,١٨	١٢,٠٢	٦,٢٨	NAM	ناميبيا
٧٣	٧٣	٢,٣٥	٠,٦١	١٥,٠٤	١٢,٦٩	١٠,١٣	BEN	بنين
٧٤	٥٧	٣,٤٤	٠,١٩	١٤,١٣	١٠,٦٩	١٢,٥٩	CRI	كوستاريكا
٧٥	٧١	٠,٠٢-	٠,٤٨	١٤,٠٧	١٤,٠٨	١٠,١٩	TGO	توغو
٧٦	٧٦	٢,٦٨	٠,٥٤	١٣,٩٥	١١,٢٧	٩,٦٧	AGO	أنغولا
٧٧	٤٦	٢,٩٧	٠,١٤-	١٣,٦٧	١٠,٧٠	١٤,٨٢	PRI	بورتوريكو
٧٨	٧٢	١,٣٢	٠,٤٣	١٣,٥٩	١٢,٢٧	١٠,١٥	SEN	السنغال
٧٩	٦٩	٢,٠٤	٠,٣٧	١٣,٤٤	١١,٤٠	١٠,٤٦	CMR	الكاميرون
٨٠	٣٨	١,٣٠	٠,٧٥-	١٣,١٩	١١,٨٩	١٩,٢١	YEM	اليمن
٨١	٨٢	٧,٠٥	٠,٥٣	١٢,٩٩	٥,٩٤	٨,٧٨	IRL	أيرلندا
٨٢	٩٥	٣,٤١	٠,٧٢	١٢,٧٥	٩,٣٣	٦,٩٥	SDN	السودان

البلد أو الإقليم	ISO3 2012	نقاط المؤشر						
		الترتيب عام ٢٠١٢	الترتيب عام ٢٠٠٤	متوسط التغير السنوي -٢٠٠٤		٢٠١١	٢٠١٢	
				التغير ٢٠١١	٢٠١٢			
الكونغو	COG	٨٣	٨٧	١,٧٩	٠,٥٤	١٢,٥٧	١٠,٧٨	٨,٢٩
فيجي	FJI	٨٤	٨٨	٣,١٧	٠,٥٢	١٢,٣٩	٩,٢٣	٨,٢٦
مدغشقر	MDG	٨٥	٩٦	٤,٠٨	٠,٦١	١١,٨٠	٧,٧٢	٦,٩٠
كينيا	KEN	٨٦	٨٤	٠,٢٥-	٠,٣٩	١١,٧٥	١٢,٠٠	٨,٥٩
جمهورية تنزانيا المتحدة	TZA	٨٧	٩٠	٠,٤٣-	٠,٣٧	١١,٠٧	١١,٤٩	٨,١٠
بولينيزيا الفرنسية	PYF	٨٨	٧٠	٢,٢٧	٠,٠٥	١٠,٨٦	٨,٥٩	١٠,٤٦
هندوراس	HND	٨٩	٨٠	٠,٦١	٠,١١	١٠,٠٣	٩,٤٢	٩,١١
بليز	BLZ	٩٠	١٤٩	٦,١٤	٠,٩٧	٩,٩٩	٣,٨٥	٢,١٩
موزامبيق	MOZ	٩١	٩٩	٠,٣٠-	٠,٤٠	٩,٨٢	١٠,١٢	٦,٦٤
ليتوانيا	LTU	٩٢	١١٥	٠,٢٢-	٠,٥٤	٩,٥٥	٩,٧٧	٥,٢٢
كالودونيا الجديدة	NCL	٩٣	٧٥	٠,٢٤	٠,٠٥-	٩,٤١	٩,١٧	٩,٨٣
غابون	GAB	٩٤	٨١	١,٢٦	٠,٠٦	٩,٢٣	٧,٩٧	٨,٧٨
السلفادور	SLV	٩٥	١٠١	٣,٢٧-	٠,٣١	٨,٧٥	١٢,٠٢	٦,٣٠
غوام	GUM	٩٦	٦٨	٠,٣٥-	٠,٢٦-	٨,٤١	٨,٧٦	١٠,٥٠
نيكاراغوا	NIC	٩٧	١٢٢	٠,١٩-	٠,٤٣	٨,٢٣	٨,٤١	٤,٧٥
موريتانيا	MRT	٩٨	١١٢	٢,٥٨	٠,٣٥	٨,٢٠	٥,٦٢	٥,٣٦
ليبيريا	LBR	٩٩	١١٣	١,٩٤	٠,٣٥	٨,١١	٦,١٧	٥,٢٩
بنغلاديش	BGD	١٠٠	١١٦	٠,١٣-	٠,٣٥	٨,٠٢	٨,١٥	٥,٢٠
غامبيا	GMB	١٠١	١١٩	٢,٥٧	٠,٣٦	٧,٨١	٥,٢٤	٤,٩١
الجزائر	DZA	١٠٢	٧٤	٢٣,٢٦-	٠,٢٨-	٧,٨٠	٣١,٠٦	١٠,٠٠
ليبيا	LYB	١٠٣	١١٤	٠,٩٢	٠,٢٨	٧,٥١	٦,٥٩	٥,٢٥
غينيا	GIN	١٠٤	١٠٤	١,٢١	٠,١٦	٧,٤٢	٦,٢١	٦,١٣
سيراليون	SLE	١٠٥	١٠٧	١,٩٩	٠,٢٠	٧,٤٠	٥,٤١	٥,٨٤
العراق	IRQ	١٠٦	١٥٦	٢,٩٢	٠,٧١	٧,١٠	٤,١٩	١,٤٠
بابوا غينيا الجديدة	PNG	١٠٧	٩٤	١,٩٦-	٠,٠١-	٦,٨٦	٨,٨٣	٦,٩٧
الكويت	KWT	١٠٨	١٠٦	١,٠٠	٠,٠٩	٦,٦٠	٥,٦٠	٥,٨٧
كوراساو ^١	CUW	١٠٩	٨٩	١,٥٦-	٠,٢٠-	٦,٥٩	٨,١٤	٨,١٦
قطر	QAT	١١٠	١٤٤	٢,٩٣	٠,٤٩	٦,٥٣	٣,٦٠	٢,٦٤
سيشيل	SYC	١١١	١٢٠	٠,٠٦	٠,٢٠	٦,٥٠	٦,٤٥	٤,٨٨
بلغاريا	BGR	١١٢	١٠٣	٠,٩٩	٠,٠٢	٦,٣٦	٥,٣٧	٦,١٧
تونس	TUN	١١٣	٨٣	٠,٠٢	٠,٣٠-	٦,٣٥	٦,٣٣	٨,٧٦
جزر سليمان	SLB	١١٤	١٣٣	٠,٢٠	٠,٣١	٦,٠٧	٥,٨٧	٣,٦٢
أروبا	ABW	١١٥	٩١	٠,١٧-	٠,١٧-	٦,٠٣	٦,٢١	٧,٣٧
كوبا	CUB	١١٦	٩٧	٠,٥٩-	٠,١٠-	٥,٩٦	٦,٥٥	٦,٧٨
لاتفيا	LVA	١١٧	١٠٠	٠,٠٦-	٠,١٢-	٥,٤٥	٥,٥١	٦,٣٧
إستونيا	EST	١١٨	٩٣	٠,٤١-	٠,٢٠-	٥,٤٣	٥,٨٤	٧,٠٥
النرويج	NOR	١١٩	٧٩	٢,٠٠-	٠,٤٩-	٥,٣١	٧,٣٢	٩,٢٣
جزر القمر	COM	١٢٠	١٠٥	١,٩٧-	٠,١١-	٥,١٧	٧,١٤	٦,٠٧
هايتي	HTI	١٢١	١١٨	٠,٣٣	٠,٠٢	٥,٠٨	٤,٧٥	٤,٩١
جورجيا	GEO	١٢٢	١٣٦	١,١٩	٠,١٩	٤,٩٩	٣,٧٩	٣,٤٦
باربادوس	BRB	١٢٣	١٠٩	١,٠٣-	٠,٠٨-	٤,٨٢	٥,٨٥	٥,٤٧
آيسلندا	ISL	١٢٤	١٢٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٦٨	٤,٦٨	٤,٧٢
سانت لوسيا	LCA	١٢٥	١٣٢	٠,٤٧	٠,١١	٤,٥٥	٤,٠٨	٣,٧٠

البلد أو الإقليم	ISO3 2012	نقاط المؤشر					
		متوسط التغير السنوي ٢٠٠٤-٢٠١٢		التغير ٢٠١١-٢٠١٢		الترتيب عام ٢٠٠٤	الترتيب عام ٢٠١٢
		٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١
غينيا الاستوائية	GNQ	٤,٠٤	٣,٦٨	٤,٥٤	٠,٠٦	١٢٧	١٢٦
كاب فيردي	CPV	١,٩٠	٤,٢٤	٤,٤٨	٠,٣٢	١٥٢	١٢٧
سورينام	SUR	٤,٧٧	٤,١٦	٤,٤٨	٠,٠٤-	١٢١	١٢٨
بروني دار السلام	BRN	٣,٩١	٤,٦٨	٤,٤٤	٠,٠٧	١٢٩	١٢٩
ساموا الأمريكية	ASM	٥,١٧	٤,٥٦	٤,٣٩	٠,١٠-	١١٧	١٣٠
ساموا	WSM	٥,٤٤	٤,٥٦	٤,٣٩	٠,١٣-	١١٠	١٣١
الصومال	SOM	٣,٠٩	٤,٢٠	٤,٣٤	٠,١٦	١٣٩	١٣٢
غينيا - بيساو	GNB	٢,١٢	٤,٠٧	٤,٣١	٠,٢٧	١٥١	١٣٣
جزر فارو	FRO	٤,٢٢	٤,٢٠	٤,٢١	٠,٠٠	١٢٥	١٣٤
ميانمار	MMR	٣,١٢	٣,٢٢	٤,٢٠	٠,١٣	١٣٨	١٣٥
إريتريا	ERI	٣,٣٦	٤,٠٢	٤,١٧	٠,١٠	١٣٧	١٣٦
جزر كايمان	CYM	١,٩٠	٤,٠٣	٤,٠٧	٠,٢٧	١٥٣	١٣٧
غيانا	GUY	٤,٥٤	٣,٩٦	٤,٠٦	٠,٠٦-	١٢٤	١٣٨
جمهورية الكونغو الديمقراطية	COD	٣,٠٥	٣,٧٣	٤,٠٥	٠,١٣	١٤١	١٣٩
غرينادا	GRD	٢,٣٠	٣,٩٣	٤,٠٤	٠,٢٢	١٤٨	١٤٠
سانت فنسنت وجزر غرينادين	VCT	٣,٥٦	٣,٩٥	٤,٠٢	٠,٠٦	١٣٤	١٤١
فانواتو	VUT	٣,٩٢	٣,٧٠	٣,٨٨	٠,٠١-	١٢٨	١٤٢
ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)	FSM	٢,٨٠	٣,٦٢	٣,٥٨	٠,١٠	١٤٣	١٤٣
بالاو	PLW	١,٠٤	٣,٦٢	٣,٥٨	٠,٣٢	١٥٧	١٤٤
كمبوديا	KHM	٣,٨٩	٥,٣٦	٣,٤٥	٠,٠٦-	١٣٠	١٤٥
جزر ماريانا الشمالية	MNP	٢,١٧	٣,٦٥	٣,٤٤	٠,١٦	١٥٠	١٤٦
تونغا	TON	٣,٨١	٣,٧٢	٣,٣٧	٠,٠٦-	١٣١	١٤٧
جزر فيرجين الأمريكية	VIR	١,٧٧	٣,٣٩	٣,٣٤	٠,٢٠	١٥٤	١٤٨
كيريباس	KIR	٣,٠٦	٣,١١	٢,٩١	٠,٠٢-	١٤٠	١٤٩
جزر مارشال	MHL	٣,٤٩	٣,٠٨	٢,٩١	٠,٠٧-	١٣٥	١٥٠
سانت كيتس ونيفيس	KNA	٥,٤٩	٢,٦٦	٢,٦٧	٠,٣٥-	١٠٨	١٥١
انتيجوا وباربودا	ATG	٢,٣٣	٢,٤٠	٢,٤١	٠,٠١	١٤٥	١٥٢
غرينلاند	GRL	٢,٣٢	٢,٣٠	٢,٣٠	٠,٠٠	١٤٧	١٥٣
ساو تومي وبرنسيبي	STP	٠,٩١	٢,١٣	٢,٢٨	٠,١٧	١٥٨	١٥٤
دومينيكا	DMA	٢,٣٣	٢,٠٨	٢,٠٨	٠,٠٣-	١٤٦	١٥٥
ملديف	MDV	٤,١٥	١,٦٢	١,٦٠	٠,٣٢-	١٢٦	١٥٦
برمودا	BMU	١,٥٤	١,٥٧	١,٥٧	٠,٠٠	١٥٥	١٥٧
الجزيل الأسود	MNE	٢,٩٢	٤,٠٤	١,٣٥	٠,٢٠-	١٤٢	١٥٨
ألبانيا	ALB	٠,٤٠	٤,٥٤	٠,٥٣	٠,٠٢	١٥٩	١٥٩

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها IHS Fairplay.

(أ) سفن ناقلة للبضائع تبلغ حمولتها ١ ٠٠٠ طن إجمالي فأكثر.

استبيان

استعراض النقل البحري، ٢٠١٢

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

Readership Survey
Division on Technology and Logistics
UNCTAD
Palais des Nations, Room E.7041
CH 1211 Geneva 10, Switzerland
Fax: +41 22 917 0050
E-mail: transport.section@unctad.org

ونشكركم على حسن تعاونكم.

ضعيف	مقبول	جيد	ممتاز	١- 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"/>	جودة التحليل
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	الجودة بصورة عامة

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 لاستخدامكم 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 تتقاسمون معهم/توزعون عليهم استعراض النقل البحري؟

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

٦- ما هو أقرب وصف لمجال 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- معلومات 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 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, NY 10017 USA

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

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