

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد



استعراض النقل البحري

٢٠١٣



الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

٢٠١٣



الأمم المتحدة

ملاحظات

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

*

* *

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

*

* *

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

*

* *

يمكن الاستشهاد بالمادة الواردة في هذا المنشور أو إعادة طبعها دون استئذان، ولكن يرجى التنويه بذلك مع بيان رقم الوثيقة (UNCTAD/RMT/2013). 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/2013

منشورات الأمم المتحدة

ISSN 0566-7682

تنويه

أعد استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٣ فرع لوجستيات التجارة، في شعبة التكنولوجيا واللوغستيات، الأونكتاد، وتولى عملية التنسيق جان هوفمان، والدعم الإداري والتصميم الشكلي فلورانس هاردي وويندي خوان، وعملية الإشراف خوزي ماريا روبياتو، والتوجيه العام آن ميرو. والمؤلفون هم ريغينا اساريوتيس، وحسيبة بن عمارة، وجان هوفمان، وأزهر جيمورزينا، وأنيلا برمي، وخوزي ماريا روبياتو، وفنست فالنتاين، وفريدة يوسف.

وحرر المنشور جون روجرز، ولوسي آنيث دليز - بلاك، ومارتيزا أسانسيوس. وصممت الغلاف صوفي كومبيت وناديح هادجيميان. وتولت عملية النشر المكتبي ناتلي لوريوت.

ويجدر التنويه بالتعليقات والمساهمات القيمة للآتية أسماؤهم الذين استعرضوا المنشور:

- الفصل الأول : Clarkson Research Services، تريسي شاتمان، وسقراط لبيتوس - بورغي، وجان - ويليم فاهوغينهيوزن.
- الفصل الثاني : Clarkson Research Services، يان دوفال، وتوماس باوليك.
- الفصل الثالث : هانز فينكينبرينك، وروبرت بيلر، وجان - ويليم فاهوغينهيوزن.
- الفصل الرابع : ماري ر. بروكس، وكبي - سون هوانغ، ودونغ - ووك سونغ.
- الفصل الخامس : ماهين فاقفوري، وستيفان فيفري، وأندرية ستوشينول، وماتيو ويلسون.
- الفصل السادس : ثناتابورن راساميت، وغوردون ويلسمير.

والشكر أيضاً لفلاديسلاف شوفالوف الذي استعرض هذا المنشور بأكمله.

المحتويات

ii	ملاحظات
iii	تنويه
ix	ملاحظات توضيحية
ix	مجموعات السفن المستخدمة في استعراض النقل البحري
xi	تصدير
xiii	موجز تنفيذي

الفصل الأول

١	التطورات في التجارة البحرية الدولية
٢	ألف - حالة الاقتصاد العالمي وتوقعاته
٧	باء - التجارة البحرية العالمية
٢٩	جيم - اتجاهات ناشئة مختارة تؤثر في النقل البحري الدولي

الفصل الثاني

٣٩	هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله
٤٠	ألف - هيكل الأسطول العالمي
٤٨	باء - ملكية الأسطول العالمي وتشغيله
٥٩	جيم - استخدام سفن الحاويات والاتصال بخطوط النقل البحري المنتظم
٦٢	دال - تسجيل السفن
٦٦	هاء - بناء السفن وتكسيروها والطلبات الجديدة منها

الفصل الثالث

٧٧	أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري
٧٨	ألف - أسعار الشحن
٩١	باء - التطورات الحديثة في تمويل النقل البحري: ازدياد مشاركة رأس المال السهمي الخاص

الفصل الرابع

١٠١	التطورات في مجال الموانئ
١٠٢	ألف - إجمالي الحركة في الموانئ
١٠٢	باء - تمويل الاستثمارات في الموانئ
١١٠	جيم - التطورات الحديثة في الموانئ
١١٦	دال - تقييم أداء الموانئ
١١٨	هاء - الاستنتاجات

الفصل الخامس

١٢١	القضايا القانونية والتطورات التنظيمية
١٢٢	ألف - التطورات المهمة في قانون النقل
	باء - التطورات التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي وغيرها
١٢٤	من المسائل البيئية
١٣٤	جيم - التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل
١٤٣	دال - حالة الاتفاقيات
١٤٤	هاء - الاتفاقيات الدولية بشأن تيسير التجارة

الفصل السادس

١٦١	ضمان استفادة البلدان غير الساحلية من خدمات النقل البحري الموثوق
١٦٢	ألف - معيقات سلاسل العبور
١٦٦	باء - تكلفة انعدام الموثوقية في النقل
١٦٧	جيم - نموذج لتغيير نموذج العبور
١٧٣	دال - الاستنتاجات

المرفقات

١٧٦	التجارة البحرية العالمية حسب مجموعات البلدان (بملايين الأطنان)	الأول
	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل، وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن	الثاني (أ)
١٨١	في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بآلاف الأطنان الإجمالية)	الثاني (ب)
	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن	الثاني (ج)
١٨٧	في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)	
	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن	
١٩٢	في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (عدد السفن)	
١٩٨	الجنسية الحقيقية لأكثر ٢٠ أسطولاً حسب علم التسجيل، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣	الثالث
٢٠٤	حركة البضائع المنقولة في حاويات في موانئ العالم (حسب الترتيب الأبجدي)	الرابع
٢٠٦	مؤشر الأونكتاد بشأن الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة (حسب الترتيب الأبجدي)	الخامس

فهرس الجداول والأشكال والأطر

الجداول

٢	النمو الاقتصادي العالمي، ٢٠٠٨-٢٠١٣ (النسبة المئوية للتغير السنوي)	١-١
٦	نمو حجم تجارة السلع، حسب مجموعات البلدان والمنطقة الجغرافية، ٢٠٠٩-٢٠١٢ (النسبة المئوية للتغير) ..	٢-١
٧	تطور التجارة البحرية الدولية، سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)	٣-١

٨	التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٢ حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان	٤-١
١٨	المنتجون والمستهلكون الرئيسيون للنفط والغاز الطبيعي، ٢٠١٢، (الحصة من السوق العالمي بالنسبة المئوية).	٥-١
٢٢	بعض السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والموردون الرئيسيون، ٢٠١٢ (الحصص من السوق العالمية بالنسب المئوية)	٦-١
٢٧	تقديرات تدفقات البضائع المعبأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩-٢٠١٢ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)	٧-١
٤١	حجم الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٢-٢٠١٣ (الأرقام في بداية السنوات بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة؛ والحصة من السوق بالحروف المائلة)	١-٢
٤٣	عمليات تسليم سفن الحاويات	٢-٢
٤٥	التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (نسبة مئوية من مجموع السفن وأطنان الحمولة الساكنة)	٣-٢
٤٩	أهم البلدان والأقاليم الـ ٣٥ التي تمتلك أكبر الأساطيل في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بالحمولة الطننية الساكنة)	٤-٢
٥٨	أكبر ٢٠ شركة لخطوط النقل البحري المنتظم في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (عدد السفن ومجموع سعة السفن المستخدمة، (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	٥-٢
٦٤	أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل التي لديها أكبر الأساطيل المسجلة، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بالحمولة الطننية الساكنة)	٦-٢
٦٦	النسب المئوية لتوزيع سعة الحمولة الطننية الساكنة لمختلف أنواع السفن، حسب مجموعات بلدان التسجيل، ٢٠١٣ (أرقام بداية السنوات، نسبة مئوية من الحمولة الطننية الساكنة)	٧-٢
٦٨	عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٢ (آلاف الأطنان الإجمالية)	٨-٢
٧٢	الحمولة الطننية المبلّغ عن بيعها للتكسير، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي يتم فيها التكسير، ٢٠١٢ (آلاف الأطنان الإجمالية)	٩-٢
٧٤	الحمولة الطننية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٣	١٠-٢
٧٩	استخدام الحمولة الطننية حسب نوع السفينة، كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (النسبة المئوية بالحمولة الطننية الساكنة أو الأمتار المكعبة)	١١-٢
٨٣	أسواق الشحن بالحاويات وأسعاره	١-٣
٨٤	أسعار المشاركات الزمنية لسفن الحاويات (بالدولارات لخلية سعتها ١٤ طناً في اليوم)	٢-٣
٨٥	مؤشر بورصة البلطيق	٣-٣
٩٤	موجز عن سوق الناقلات الصهرجية: أسعار الحاضر لنقل شحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة، ٢٠١٢-٢٠١٣ (بالمقياس العالمي)	٤-٣
١٠٣	طائفة مختارة من استثمارات رأس المال السهمي الخاص التي أُجريت في النقل البحري في الآونة الأخيرة....	٥-٣
١٠٦	حركة الحاويات في الموانئ في ٧٦ من البلدان/الأقاليم النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١٠، ٢٠١١، ٢٠١٢ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	١-٤
١٠٧	أهم ٢٠ ميناء للحاويات وإجمالي حركة الحاويات فيها لأعوام ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغيير)	٢-٤
١٠٩	مقارنة بين التمويل الدولي لقطاع النقل (٢٠١٢)	٣-٤
١١٠	مقارنة وحيزة بين المستثمرين المحتملين في البنية التحتية.	٤-٤
	أكبر عشرة صناديق للبنية التحتية، ٢٠٠٨-٢٠١٢	٥-٤

١٤٣	الدول المتعاقدة في اتفاقيات دولية منتقاة بشأن النقل البحري، حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣	١-٥
١٤٩	أهم ١٠ تدابير تستدعي أعلى مستوى من الاحتياجات المقدرة من المساعدة التقنية وبناء القدرات	٢-٥
١٦٢	المسافات إلى الموانئ في بلدان نامية غير ساحلية منتقاة	١-٦
١٦٤	عدد الأيام للتصدير	٢-٦
١٧٠	وجود الشركات الرئيسية للنقل البحري بالحاويات في البلدان النامية غير الساحلية، ٢٠١٣ (عدد المكاتب)	٣-٦

الأشكال

٤	مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومؤشرات الناتج المحلي الإجمالي وتجارة السلع والتجارة البحرية العالمية (١٩٧٥-٢٠١٣) (١٠٠=١٩٩٠)	١-١
١١	التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)	٢-١
١٢	التجارة البحرية الدولية حسب مجموعات البلدان، ٢٠١٢ (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)	٣-١ (أ)
١٣	مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، سنوات مختارة (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)	٣-١ (ب)
١٤	التجارة البحرية العالمية، حسب المنطقة الجغرافية، ٢٠١٢ (نسبة مئوية من الحمولة الطننية العالمية)	٣-١ (ج)
١٥	التجارة الدولية بالأطنان الميبلية حسب نوع البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٣ (بلايين الأطنان الميبلية)	٤-١
٢٧	تجارة الحاويات العالمية، ١٩٩٦-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)	٥-١ (أ)
٢٨	تقديرات تدفقات البضائع المعبأة في حاويات على طرق الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	٥-١ (ب)
٤٠	الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٣ (أرقام بداية السنوات، بملايين الأطنان من الحمولة الساكنة)	١-٢
٤٤	اتجاهات تسليم سفن الحاويات (سفن الحاويات الجديدة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	٢-٢
٤٥	الهيكلة العمري للأسطول العالمي، الأعلام الوطنية والأجنبية	٣-٢
٥١	خصائص الأسطول المميزة في أهم ٤٨ بلداً/إقليمياً نامياً وبلداً/اقتصاداً انتقالياً مالكاً للسفن (الحمولة الطننية الساكنة، حسب كل بلد ملكية، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣)	٤-٢
٦٠	اتجاهات استخدام أسطول سفن الحاويات (المؤشر = ١٠٠ لعام ٢٠٠٤، بيانات لمنتصف ٢٠٠٤ - منتصف ٢٠١٣)	٥-٢
٦٢	اتجاهات مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة = ١٠٠ للقيم القصوى في عام ٢٠٠٤	٦-٢
٦٥	الحصة العالمية من الأسطول الذي يرفع أعلاماً أجنبية (أرقام بداية السنوات، نسبة مئوية من مجموع الحمولة الطننية الساكنة، ١٩٨٩-٢٠١٣)	٧-٢
٦٧	عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٢ (بالآلاف الأطنان الإجمالية)	٨-٢
٦٩	السفن المبلّغ عن بيعها للتكسير في عام ٢٠١٢، حسب العمر (بالسنوات والحمولة الطننية الساكنة)	٩-٢
٧٠	الحمولة الطننية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٣ (بالآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)	١٠-٢
٧٨	نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات، ٢٠٠٠-٢٠١٣ (معدلات النمو السنوية)	١-٣
٨١	مؤشر كونتكس الجديد، ٢٠٠٨-٢٠١٣	٢-٣

٨٨	..... مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة، ٢٠٠٧-٢٠١٣ (سنة أساس المؤشر ١٩٨٥، ١٠٠٠ نقطة)	٣-٣
٨٩	..... الإيرادات اليومية لناقلات السوائب الجافة، ٢٠٠٧-٢٠١٣ (بالدولارات في اليوم)	٤-٣
٩٣	..... النموذج الألماني للشراكة المحدودة	٥-٣
١١٧	..... مقارنة إنتاجية الموانئ حسب المناطق (٢٠١٣)	١-٤
١٤٦	..... مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة حسب البلدان	١-٥
١٤٧	..... مستوى التنفيذ التام لتدابير تيسير التجارة حسب المناطق	٢-٥
١٤٨	..... أكثر أسباب عدم التنفيذ ذكراً	٣-٥
١٤٨	..... النسبة المئوية للتدابير التي تتطلب المساعدة التقنية وبناء القدرات	٤-٥
١٦٣	..... تكاليف الواردات (دولار للحاوية الواحدة)	١-٦
١٦٥	..... تكاليف النقل في البلدان غير الساحلية (مقارنة نسبية)	٢-٦
١٦٩	..... استخراج الفلزات المعدنية وسلسلة النقل المتعدد الوسائط	٣-٦

الأطر

١٤١	..... الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000	١-٥
١٧٢	..... المحطات النهائية البرية	١-٦
١٧٢	..... النظام المقترح لمشغلي العبور الموثوق بهم	٢-٦

ملاحظات توضيحية

- يغطي استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٣ بيانات وأحداث من كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ حتى حزيران/يونيه ٢٠١٣. وبذلت جميع الجهود الممكنة لإدراج أحدث التطورات.
- جميع الإشارات إلى الدولار تعني دولار الولايات المتحدة، ما لم يذكر خلاف ذلك.
- "الطن" يعني الطن المتري (١٠٠٠ كغم)، و"الميل" يعني الميل البحري، ما لم يذكر خلاف ذلك.
- بسبب التقريب، قد تختلف التفاصيل والنسب المئوية المقدمة في الجداول عن المجموع الكلي.
- يشير الرمز (...) إلى أن البيانات غير متاحة.
- يشير الرمز (-) إلى أن المقدار معدوم.
- يشير مصطلحا "البلدان" و"الاقتصادات" في الجداول وفي المتن إلى بلدان أو أقاليم أو مناطق.
- منذ عام ٢٠٠٧، يرد عرض البلدان في استعراض النقل البحري بشكل مختلف عن العرض الوارد في الطبقات السابقة. والتصنيف الجديد الذي أخذ به منذ عام ٢٠٠٧ هو التصنيف الذي تستخدمه شعبة الإحصاءات، إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية في الأمم المتحدة، والأونكتاد في دليل الإحصاءات. ولغرض التحليل الإحصائي، وُضعت 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

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

المجموعات التقريبية لأحجام السفن المشار إليها في استعراض النقل البحري،

وفقاً للتسميات الشائعة في مجال النقل البحري

ناقلات النفط الخام الصهرجية	٢٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام العملاقة	١٢٠ ٠٠٠ - ٢٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهرجية سويتز ماركس	٨٠ ٠٠٠ - ١١٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهرجية بنماماكس	٦٠ ٠٠٠ - ٧٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب الجافة/الركاز	١٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلة السوائب كيب - سايز	٦٠ ٠٠٠ - ٩٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلة السوائب بنماماكس	٤٠ ٠٠٠ - ٥٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
ناقلة السوائب هاندي ماركس	١٠ ٠٠٠ - ٣٩ ٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة
سفن الحاويات	عرض السطح < ٣٢,٣٠ م
سفن الحاويات بوست - بنماماكس	عرض السطح > ٣٢,٣٠ م
سفن الحاويات بنماماكس	

المصدر: Clarkson Research Services

ملاحظة: ما لم يذكر خلاف ذلك، تشمل السفن التي يغطيها استعراض النقل البحري جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ

حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر، باستثناء سفن الممرات المائية الداخلية وسفن الصيد والسفن الحربية واليخوت والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والقوارب (باستثناء وحدات تخزين الإنتاج العائمة ووحدات التفريغ العائمة وسفن الحفر).

تصدير

إن نظم النقل المتسمة بالكفاءة وفعاليتها التكاليف التي تربط سلاسل الإمداد العالمية هي المحرك الذي يغذي التنمية والازدهار على الصعيد الاقتصادي في عالمنا الراهن المتصف بالترابط والعولمة. وغني عن البيان أن للنقل البحري أهمية اقتصادية استراتيجية نابعة من كونه يشكل وسيلة تُيسر التجارة، فأكثر من ٨٠ في المائة من حجم تجارة السلع العالمية يُنقل بحراً ويُعالج في موانئ تقع في سائر أنحاء العالم. وتعتمد قدرة جميع البلدان، المتقدمة منها والنامية على حدٍ سواء، بما فيها البلدان غير الساحلية، على التنافس في الميدان التجاري أشد الاعتماد على مدى استفادتها الفعلية من خدمات النقل البحري الدولي واستخدامها شبكات الموانئ.

وتشير التقديرات الواردة في طبعة عام ٢٠١٣ من استعراض النقل البحري إلى أن التجارة البحرية العالمية ازدادت بنسبة ٤,٣ في المائة، فتجاوز مجموعها ٩ بلايين طن في عام ٢٠١٢ لأول مرة على الإطلاق. بيد أن التجارة البحرية التي يُعزى نموها بوجه خاص إلى تنامي الطلب المحلي في الصين وازدياد التجارة فيما بين بلدان آسيا وبين بلدان الجنوب، لا تزال عرضة لمخاطر التراجع المحدقة باستمرار بالاقتصاد العالمي وبالتجارة العالمية. وبقيت أسعار الشحن منخفضة واتسمت بالتقلب في مختلف قطاعات السوق (الحاويات والسواحب السائلة والجافة).

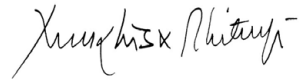
ويواجه النقل البحري بيئة جديدة ومعقدة تتيح له فرصاً وتثير أمامه تحديات في الوقت ذاته، بيد أن المسائل المترابطة المتمثلة في أمن الطاقة وتكاليفها وتغير المناخ والاستدامة البيئية قد تكون أكثر القضايا مدعاة للقلق من بين جميع التحديات السائدة، فتغير المناخ بوجه خاص ما فتئ يتصدر جدول أعمال السياسات الدولية، بما في ذلك في قطاع النقل البحري والأعمال المتعلقة بالموانئ. أما الفرص، فنكتفي بذكر قلة منها تشمل توطيد عرى التكامل الإقليمي والتعاون بين بلدان الجنوب وازدياد مصادر الإمداد تنوعاً والنفاذ إلى أسواق جديدة بفضل اتفاقات التعاون وتحسين شبكات النقل (على سبيل المثال، توسيع قناة بنما).

وفي ضوء الأبحاث الحديثة التي تشير إلى أن النقل في حاويات كان حافزاً أقوى للعولمة من تحرير التجارة، يناقش الاستعراض التطورات العالمية في تدفق تجارة الحاويات واستعمال سفن الحاويات. ويعرض الاستعراض أيضاً الاتجاهات التي طرأت طوال عشرة أعوام على الربط بخطوط النقل البحري المنتظم في المناطق النامية، مستنداً في ذلك إلى مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظم الذي وضعه الأونكتاد ونُشر في عام ٢٠١٣ للسنة العاشرة.

ويقدم الفصل المعنون "البلدان غير الساحلية والنقل البحري" استعراضاً عاماً لما أُحرز في الآونة الأخيرة من تقدم في إدراك العوامل التي تعيق الحصول على خدمات النقل البحري من أجل تجارة السلع بين الأقاليم غير الساحلية والأسواق الخارجية. ويقترح الاستعراض نموذجاً جديداً لعبور البضائع يقوم على مفهوم 'سير نقل البضائع' ويهدف إلى توفير عرض متواصل من خدمات النقل العابر تدعمه أطر وبنية تحتية مؤسسية. وتستند الحجة المقترحة هنا إلى أن إقامة نظام عبور منتظم وموثوق به ومأمون هو الهدف البسيط والمباشر الذي ينبغي السعي إلى تحقيقه حتى يتسنى للبلدان النامية غير الساحلية النفاذ إلى شبكات النقل البحري العالمية في ظروف غير محففة. وبما أن استعراض برنامج عمل ألماتي

سيُجرى في عام ٢٠١٤، فمن الممكن أن يندرج هذا المقترح في عداد تدابير جدول أعمال جديد للبلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية.

وعلى غرار جميع الإصدارات السابقة المنشورة منذ عام ١٩٦٨، يزخر استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٣ بالتحليلات والبيانات الفريدة. ويعتبر الاستعراض مصدر الأمم المتحدة المعتمد للإحصاءات والتحليلات المتعلقة بالتجارة البحرية الدولية والأسطول العالمي وأسعار الشحن والحركة في الموانئ وأحدث الاتجاهات في بيئة النقل البحري الدولي القانونية والتنظيمية.



موخيسا كيتويي
الأمين العام للأونكتاد

موجز تنفيذي

- (ج) التجارة البحرية الدولية تنمو في عام ٢٠١٢ ولكنها تظل عرضة لمخاطر التراجع المحدقة بالاقتصاد العالمي
- (د) يُذكر أداء الاقتصاد وتجارة السلع على الصعيد العالمي في عام ٢٠١٢ بالمستوى العالي الذي بلغه التكامل والترابط في الميدان الاقتصادي رغم تواصل إعادة التوجيه في الإنتاج العالمي والتجارة العالمية بزيادة حصص البلدان النامية في الإنتاج والتجارة على الصعيد العالمي. وخلال تلك السنة، تراجع نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي إلى ٢,٢ في المائة في عام ٢٠١٢ مقارنة بنسبة ٢,٨ في المائة في العام السابق. واقترب ذلك بتراجع النمو في أحجام تجارة السلع العالمية إلى ١,٨ في المائة من سنة إلى سنة، وهو تراجع يُحسّد انخفاضاً متزامناً في أحجام الطلب على الواردات في الاقتصادات المتقدمة والنامية على حد سواء.
- (هـ) وتؤدي المشكلات التي تحدث في الاتحاد الأوروبي إلى تداعيات ملموسة في الاقتصادات النامية، بينما يؤثر التباطؤ الاقتصادي في الاقتصادات النامية الكبيرة، لا سيما الصين والهند، في المناطق النامية الأخرى وفي البلدان ذات الدخل المنخفض. ومع ذلك، كان أداء التجارة البحرية الدولية جيداً نسبياً خلال تلك الفترة؛ إذ زادت أحجامها بنسبة ٤,٣ في المائة خلال تلك السنة. ويعود جل الفضل في هذا الأداء إلى ارتفاع الطلب المحلي في الصين وازدياد التجارة بين بلدان آسيا وبلدان الجنوب. ومع ذلك، يظل أداء التجارة البحرية الدولية عرضة لمخاطر التراجع وللشكوك التي تؤثر في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي. ويتحقق هذا الأداء أيضاً في سياق بيئة تشغيلية للنقل البحري آخذة في التغير تؤدي إلى بروز اتجاهات ومستجدات قد تغير الأوضاع السائدة في هذا القطاع.
- (و) وتؤدي المشكلات التي تحدث في الاتحاد الأوروبي إلى تداعيات ملموسة في الاقتصادات النامية، بينما يؤثر التباطؤ الاقتصادي في الاقتصادات النامية الكبيرة، لا سيما الصين والهند، في المناطق النامية الأخرى وفي البلدان ذات الدخل المنخفض. ومع ذلك، كان أداء التجارة البحرية الدولية جيداً نسبياً خلال تلك الفترة؛ إذ زادت أحجامها بنسبة ٤,٣ في المائة خلال تلك السنة. ويعود جل الفضل في هذا الأداء إلى ارتفاع الطلب المحلي في الصين وازدياد التجارة بين بلدان آسيا وبلدان الجنوب. ومع ذلك، يظل أداء التجارة البحرية الدولية عرضة لمخاطر التراجع وللشكوك التي تؤثر في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي. ويتحقق هذا الأداء أيضاً في سياق بيئة تشغيلية للنقل البحري آخذة في التغير تؤدي إلى بروز اتجاهات ومستجدات قد تغير الأوضاع السائدة في هذا القطاع.
- (ز) وفي هذا السياق، تبرز تحديات وفرص عديدة تؤثر في التجارة البحرية الدولية، غير أن القضايا المترابطة المتمثلة في أمن الطاقة وتكليفها وتغير المناخ والاستدامة البيئية قد تكون أكثر التحديات الحالية مدعاة للقلق، فتغير المناخ لا يزال بوجه خاص يتصدر جدول أعمال السياسات الدولية. أما الفرص السائجة، فتشمل ما يلي على سبيل المثال:
- (ح) تكاليف الطاقة والاستدامة البيئية
- (أ) توطيد عرى التكامل الإقليمي والتعاون بين بلدان الجنوب
- (ب) ازدياد التنوع في مصادر الإمدادات بفضل التكنولوجيا والنقل الفعال
- (ج) بروز أنماط جديدة في التجارة والنفاز إلى أسواق جديدة بفضل ازدياد اتفاقات التجارة والتعاون
- (د) توسيع/فتح طرق بحرية جديدة (على سبيل المثال، توسيع قناة بنما والطرق في منطقة القطب الشمالي)
- (هـ) ازدياد مشاركة اقتصادات نامية أخرى، لا سيما في أفريقيا وجنوب شرق آسيا، في القطاعات ذات القيمة المضافة الأدنى والكثيفة العمالة في الوقت الذي ترتقي فيه الصين درجات سلسلة القيمة وتعيد توازن أنشطتها بالتوجه صوب القطاعات التي تحقق قيمة إضافية أعلى
- (أ) استمرار التأثير السلبي الناشئ عن أزمة ٢٠٠٨/٢٠٠٩ في الطلب والتمويل والتجارة على الصعيد العالمي
- (ب) التحولات الهيكلية في أنماط الإنتاج العالمي

نفسه، تميل البلدان التي تُجري استثمارات بحرية كبيرة إلى أن تملك أيضاً سفناً من سفن التموين البحري. وتتحكم البلدان التي تملك البضائع في سفن السواكب الجافة بدرجة تقل عن تحكم البلدان المصدرة للنفط. وترفع أغلب سفن الحاويات أعلاماً أجنبية لدى مشاركتها في التجارة الدولية وتقدم خدماتها لطرق تربط عدة بلدان في الوقت نفسه. وكثير من أساطيل البضائع العامة ترفع أعلاماً وطنية وتقدم خدماتها للتجارة الساحلية والتجارة الساحلية بين الجزر.

سفن أكبر حجماً وعدد أقل من شركات الحاويات

يسلط الاستعراض الصادر هذا العام الضوء على مضي ١٠ سنوات منذ وضع الأونكتاد مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظم وعلى تحليل استخدام سفن الحاويات ذي الصلة بهذا المؤشر. وشهدت السنوات العشر الماضية اتجاهين هاميين يمثلان وجهي عملة واحدة. فمن جهة، غدت السفن أكبر حجماً وتناقص عدد الشركات في أغلب الأسواق من جهة أخرى. أما الشركات، فانخفض عددها المتوسط لكل بلد بنسبة ٢٧ في المائة خلال السنوات العشر الماضية، فهبط من ٢٢ شركة في عام ٢٠٠٤ إلى ١٦ شركة فحسب في عام ٢٠١٣. ويؤثر هذا الاتجاه تأثيراً ملموساً في مستوى المنافسة في البلدان التجارية الصغيرة، فرغم أن وجود ١٦ من مقدمي الخدمات في المتوسط قد يكون كافياً لأن تؤدي السوق التنافسية أعمالها على نحو يتيح للناقلين في البلد المتوسط خيارات، فإن انخفاض مستوى المنافسة أدى إلى نشوء أسواق احتكارية في بعض آحاد الطرق وفي مقدمتها تلك التي تقدم خدماتها للبلدان النامية الأصغر حجماً.

ظلت أسعار الشحن متدنية بفعل العرض الزائد من السفن الجديدة

ظلت أسعار الشحن في عام ٢٠١٢ منخفضة وشاهاها التقلب في شتى قطاعات النقل البحري بسبب السعة الفائضة في الأسطول العالمي التي تعزى إلى تراجع التجارة تراجعاً حاداً في أعقاب الأزمة الاقتصادية والمالية التي حدثت في عام ٢٠٠٨. وظلت أسعار الشحن تتعرض لضغط شديد بسبب تواصل تسليم السفن الجديدة في سوق كان فيها العرض فائضاً أصلاً والاقتصاد ضعيفاً.

(و) نمو الطلب العالمي بفعل ازدياد سكان العالم عدداً ونمو الطبقة الوسطى/الفئة المستهلكة

(ز) صعود مصارف البلدان النامية (على سبيل المثال، مصرف مجموعة بريكس - البرازيل والاتحاد الروسي والهند والصين وجنوب أفريقيا - المقترح إنشاؤه) التي قد يكون بمقدورها توفير التمويل لتلبية احتياجات التمويل الكبيرة في بنية النقل الأساسية.

نهاية أكبر دورة لبناء السفن في التاريخ

كان عام ٢٠١٢ إيذاناً بنهاية أكبر دورة لبناء السفن في التاريخ المدون، فخلال الفترة من عام ٢٠٠١ إلى عام ٢٠١١ وصلت عمليات تسليم السفن إلى أرقام غير مسبوقه تتابعت سنة تلو أخرى. ومنذ عام ٢٠٠١، انفرد عام ٢٠١٢ بأن الأسطول الذي دخل الخدمة خلاله كان أقل عدداً من الأسطول المسلم خلال الإثني عشر شهراً التي سبقته. ورغم هذا التباطؤ في تسليم السفن الجديدة، واصلت الحمولة الطنية العالمية نموها في عام ٢٠١٢ وإن قلت وتيرتها عن نظيرتها في عام ٢٠١١. وازداد الأسطول العالمي بأكثر من الضعف منذ عام ٢٠٠١ فوصل إلى ١,٦٣ بليون من الحمولة الطنية الساكنة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.

وظلت الحمولة الطنية المطلوبة لجميع أنواع السفن الرئيسية تتناقص بشدة منذ الذروات غير المسبوقة التي بلغت في عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩. وفي حين واصلت أحواض السفن تسليم السفن المطلوبة من قبل، انخفضت الطلبات بنسبة ٥٠ في المائة في ما يخص سفن الحاويات وبنسبة ٥٨ في المائة لناقلات السواكب الجافة و ٦٥ في المائة لناقلات الصهريج و ٦٧ في المائة لسفن البضائع العامة. وبحلول نهاية عام ٢٠٠٨، كانت الطلبات من ناقلات السواكب الجافة تعادل زهاء ٨٠ في المائة من الأسطول آنذاك، بينما كانت السفن المطلوبة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ تساوي ٢٠ في المائة فحسب من الأسطول العامل.

ويعرض الفصل الثاني من استعراض النقل البحري الصادر هذا العام السمات التي ينفرد بها أسطول البلدان النامية الرئيسية المالكة للسفن. ويتبين من هذه السمات أن بلداناً عدة مُصدرة للنفط والغاز هي أيضاً بلدان مالكة مهمة لناقلات النفط والغاز المسيل الصهريج، سواء أكانت تلك الناقلات ترفع العلم الوطني لكل من هذه البلدان (الكويت مثلاً) أو أعلاماً أجنبية (مثل السفن المملوكة لعمان والمسجلة في الخارج). وعلى المنوال

التكاليف. وللأونكتاد تاريخ طويل من العمل على إصلاح الموانئ في البلدان النامية إدراكاً منه لدورها في تخفيض تكاليف النقل في البلد المعني واستناداً إلى ولايات عديدة منحتها إياه دوله الأعضاء (الفقرات ٥٧ و ١٢١ و ١٦٥ و ١٦٦ من اتفاق أكراف والفقرات ٤٥ و ٤٧ و ٤٨ من ولاية الدوحة). ولئن كان جل التركيز قد انصب من قبل على مساعدة الموانئ في تحديد مؤشرات الكفاءة بغرض القياس والتسجيل، فإن الخطوة المنطقية التالية تتمثل في أن يتبادل البلدان بيانها لتحديد الدروس المستخلصة وأفضل الممارسات. ورغم كل ما يُدلى من نشاط في مسك السجلات، قلما تُنشر المعلومات في ميناء أو على الصعيد الوطني، ناهيك من نشرها على نطاق عالمي. غير أن عام ٢٠١٣ شهد حدوث الضغط الخارجي لنشر البيانات عندما نشرت مجلة مرموقة تصنيفها لموانئ الحاويات مستخدمة لذلك الغرض بيانات استمدتها من مشغلي خطوط النقل. وبذلك، تمهد الجهود المبذولة من أجل أن يتسنى لعملاء الموانئ تقييم أدائها السبيل لبروز عهد تزداد فيه عمليات الموانئ شفافية، مما قد يشجع على مزيد من التنافس بينها ويؤدي إلى تحسين أدائها وتخفيض تكاليف النقل.

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

تشمل التطورات القانونية المهمة نفاذ اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ (غدت سارية ابتداءً من ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٣) واتفاقية أثينا لعام ٢٠٠٢ المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً (أصبحت سارية ابتداءً من ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٤)، فضلاً عن طائفة من التدابير التنظيمية الرامية إلى تعزيز الإطار القانوني ذي الصلة بتلوث الهواء الناجم عن السفن ومرافق الاستقبال في الموانئ وإدارة القمامة. وفوق ذلك، أُعدت مجموعات مختلفة من المبادئ التوجيهية لتيسير اعتماد بروتوكول عام ٢٠١٠ المتعلق بالاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، المعروفة باتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠١٠ واتفاقية هونغ كونغ الدولية من أجل إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام ٢٠٠٩. وأحرز تقدم أيضاً في المسائل التقنية ذات الصلة بتنفيذ الاتفاقية الدولية لمراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها، لعام ٢٠٠٤.

وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢ وأيار/مايو ٢٠١٣، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في المنظمة البحرية الدولية مزيداً من المبادئ التوجيهية والتفسيرات الموحدة للاستعانة بها في تنفيذ مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية. وغدت هذه المبادئ التوجيهية

وحفّضت أسعار الشحن المتدنية بوجه عام في عام ٢٠١٢ إيرادات شركات النقل إلى مستوى يتجاوز تكاليف التشغيل بقليل بل قد يقل عنها، لا سيما في الأوقات التي ظلت فيها أسعار وقود السفن مرتفعة ومتقلبة، فسعت شركات النقل إلى الأخذ باستراتيجيات شتى لإصلاح الحال، فلجأت بوجه أحص إلى تخفيض استهلاك وقود السفن. وفي عام ٢٠١٢، تواصل الاتجاه الملاحظ في عام ٢٠١١ والمتمثل في تحقيق أقصى قدر من الكفاءة في الأسطول واللجوء إلى الإبحار البطيء وإجراء عمليات تسليم السفن الجديدة وتخريد بعض السفن وإيقاف بعضها الآخر عن العمل.

وفي بيئة النقل المحفوفة بالمصاعب هذه، اغتنم عدد من صناديق رأس المال السهمي الخاص الفرصة التي أتاحتها التشدد في أسواق القروض وانخفاض قيمة السفن إلى مستوى غير مسبوق للاستثمار في السفن وفي شركات النقل البحري، فخلال عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢، مولت صناديق رأس المال السهمي الخاص ما لا يقل عن ٢٢ صفقة في مجال النقل البحري. بمبلغ إجمالي زاد عن ٦,٤ بلايين دولار.

ويبدو دور صناديق رأس المال السهمي الخاص أساسياً في نمو هذا القطاع وهي قد تؤثر في تطوره بطرق شتى، من بينها توحيد خدمات النقل وتحقيق التكامل الرأسي بينها.

تجاوزت حركة الحاويات في موانئ العالم ٦٠٠ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٢

زادت حركة الحاويات في موانئ العالم بنسبة تقدر بنحو ٣,٨ في المائة فبلغت ٦٠١,٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٢، وهي زيادة تقل عن نظيرتها في عام ٢٠١١ التي بلغت ٧,٣ في المائة. ويتجلى هذا النمو أيضاً في قطاع تمويل الموانئ القوي، فالمستثمرون يبحثون عن بُنى أساسية تحقق عائدات مستقرة في الأجل الطويل، وهو أمر في غاية الأهمية، إذ تتوقع دراسة حديثة أن تبلغ احتياجات البلدان النامية من الاستثمارات ١٨,٨ تريليون دولار سنوياً بالقيمة الحقيقية بحلول عام ٢٠٢٠ حتى تتمكن من بلوغ ولو مستويات معتدلة من النمو الاقتصادي.

وستزيد الاستثمارات في الموانئ الكفاءة على نحو قد يساعد في تخفيض تكاليف النقل بجعل البضائع تصل إلى الأسواق وتغادرها في أوقات أنسب وبطريقة تحقق مزيداً من الفعالية في

والتفسيرات الموحدة نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. وفضلاً عن ذلك، اعتمد، في أيار/مايو ٢٠١٣، قرار يتعلق بتعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا بغية تحسين كفاءة الطاقة في السفن. وأبرم اتفاق يقضي بإجراء دراسة جديدة لتحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي. ولا تزال مسألة التدابير المحتملة المستمدة من السوق لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي تثير الجدل وأرجئت مناقشتها.

ومن بين المجالات الرئيسية التي أحرز فيه تقدم في مضمار الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد، التحسينات التي أدخلت على التدابير التنظيمية بشأن الأمن والسلامة في المجال البحري وكان للمنظمة البحرية الدولية الدور الأكبر في رعايتها، وتنفيذ برامج المشغل الاقتصادي المعتمد والاعتراف المتبادل بها.

تنفيذ إصلاحات تيسير التجارة

يتواصل العمل المكثف في مضمار تيسير التجارة لإعداد اتفاق عالمي برعاية منظمة التجارة العالمية. وفي هذا السياق، يتبين من نتائج البحوث التي أجراها الأونكتاد بشأن الخطط التنفيذية لتيسير التجارة أن تيسير التجارة لا يزال يمثل تحدياً أمام البلدان النامية، بيد أنها تعتبره أيضاً مجالاً ذا أولوية في مضمار التنمية الوطنية. وإذ يُحدد استعراض النقل البحري مجالات عدم الامتثال الرئيسية لاتفاق تيسير التجارة تعدده منظمة التجارة العالمية في المستقبل، فإنه يتيح الإلمام عن كتب بطائفة من المتطلبات المتعلقة بالزمن والموارد واحتياجات البلدان النامية إلى المساعدة التقنية وبناء القدرات.

نفاذ البلدان غير الساحلية إلى الموانئ البحرية

بوجه عام، يخضع مرور تجارة البلدان غير الساحلية عبر المناطق الساحلية بغية النفاذ إلى خدمات النقل البحري لمبدأ معياري يتمثل في منح البضائع العابرة ووسائل نقلها حق العبور دون رسوم مالية وعبر أنسب الطرق. أما في الممارسة الفعلية، فثمة صعوبات تشغيلية حمة تكتنف تنفيذ هذا المبدأ

ويقدم الفصل السادس من استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٣ عرضاً عاماً لهذه النتائج ويتخذها منطلقاً لاستجلاء مفهوم جديد يُتغى منه إحداث تغيير جذري في أنظمة النقل العابر يتيح للبلدان غير الساحلية النفاذ الأكيد إلى سلاسل القيمة العالمية ويُمكنها من القيام بدور لا يقتصر على التزويد بالسلع الأولية. وسيتألف النهج المقترح لنظام سير عبور البضائع من نظام مفتوح لجميع البضائع العابرة يقوم على نظام موثوق به لمشغلي العبور يكفل عبور البضائع دون انقطاع غدواً ورواحاً بين الميناء والمنطقة الداخلية. ويهدف نظام سير عبور البضائع إلى جعل التنبؤ بسلاسل لوجستيات العبور أولوية حري بحكومات البلدان غير الساحلية والساحلية على حد سواء أن تبادر إلى تبنيها في إطار شراكة مع التجار ومشغلي الموانئ وخطوط النقل البحري بصفتهم في طليعة المستفيدين من التحسين. ويمكن أن يُدرج هذا الحل النموذجي الذي يكفل الموثوقية في أولويات خطة التنمية الجديدة للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية التي يعترزم اعتمادها في عام ٢٠١٤.

1

التطورات في التجارة البحرية الدولية

يُذكر أداء الاقتصاد وتجارة السلع على الصعيد العالمي في عام ٢٠١٢ بالمستوى العالي الذي بلغه التكامل والترابط في الميدان الاقتصادي رغم تواصل إعادة توجيه الإنتاج العالمي والتجارة العالمية بزيادة حصص البلدان النامية في الإنتاج والتجارة على الصعيد العالمي. وخلال تلك السنة، تراجع نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي إلى ٢,٢ في المائة في عام ٢٠١٢ مقارنة بنسبة ٢,٨ في المائة في العام السابق. واقترون ذلك بتراجع النمو في أحجام تجارة السلع العالمية إلى ١,٨ في المائة من سنة إلى سنة، وهو تراجع يُجسد تزامن الانخفاض في أحجام الطلب على الواردات في الاقتصادات المتقدمة والنامية على حد سواء. وتؤدي المشكلات التي تحدث في الاتحاد الأوروبي إلى تداعيات ملموسة في الاقتصادات النامية، بينما يؤثر تباطؤ الاقتصاد في الاقتصادات النامية الكبيرة، لا سيما الصين والهند، في المناطق النامية الأخرى وفي البلدان ذات الدخل المنخفض. ومع ذلك، كان أداء التجارة البحرية الدولية جيداً نسبياً خلال تلك الفترة؛ إذ زادت أحجامها بنسبة ٤,٣ في المائة خلال تلك السنة. ويعود جل الفضل في هذا الأداء إلى ارتفاع الطلب المحلي في الصين وازدياد التجارة بين بلدان آسيا وبين بلدان الجنوب. ومع ذلك، يظل أداء التجارة البحرية الدولية عرضة لمخاطر التراجع وللشكوك التي تؤثر في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي. ويتحقق هذا الأداء أيضاً في بيئة تشغيلية للنقل البحري آخذة في التغيير تؤدي إلى بروز اتجاهات ومستجدات قد تغير الأوضاع السائدة في هذا القطاع.

ويغطي الفصل الأول التطورات التي حدثت منذ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ إلى حزيران/يونيه ٢٠١٣. ويستعرض الجزء ألف الأداء العام للاقتصاد العالمي وتجارة السلع في العالم. ويتناول الجزء بء التطورات التي حدثت في التجارة البحرية الدولية، بما في ذلك التطورات حسب قطاعات السوق. ويسلط الجزء جيم الأضواء على طائفة منتقاة من الاتجاهات المهمة التي تشكل الآن في مجال النقل البحري الدولي وتؤثر في التجارة البحرية الدولية.

ألف - حالة الاقتصاد العالمي وتوقعاته

١ - النمو الاقتصادي العالمي

الاقتصاد العالمي ومجموعات البلدان التباين في أداء كل بلد على حدة، فقد تراجع نمو الناتج المحلي الإجمالي في جميع مجموعات البلدان الثلاثة، فهبط إلى ١,٢ في المائة في البلدان المتقدمة و٤,٦ في المائة في الاقتصادات النامية و٣ في المائة في الاقتصادات الانتقالية. ومن باب المقارنة، بلغت معدلات النمو المناظرة في عام ٢٠١١، ١,٥ في المائة و٥,٩ في المائة و٤,٥ في المائة على التوالي.

تباطأ الاقتصاد العالمي في عام ٢٠١٢ فزاد الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٢,٢ في المائة، منخفضاً من ٢,٨ في المائة في عام ٢٠١١. وكما يتضح من الجدول ١-١، تخفي أرقام

الجدول ١-١ النمو الاقتصادي العالمي، ٢٠٠٨-٢٠١٣ (النسبة المئوية للتغير السنوي)

البلد/المنطقة	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣ (أ)
العالم	١,٥	٢,٢-	٤,١	٢,٨	٢,٢	٢,١
الاقتصادات المتقدمة	٠,٠	٣,٨-	٢,٦	١,٥	١,٢	١,٠
ومنهما:						
الولايات المتحدة	٠,٣-	٣,١-	٢,٤	١,٨	٢,٢	١,٧
اليابان	١,٠-	٥,٥-	٤,٧	٠,٦-	١,٩	١,٩
الاتحاد الأوروبي (٢٧)	٠,٣	٤,٣-	٢,١	١,٦	٠,٣-	٠,٢-
ومنهم:						
ألمانيا	١,١	٥,١-	٤,٢	٣,٠	٠,٧	٠,٣
فرنسا	٠,١-	٣,١-	١,٧	٢,٠	٠,٠	٠,٢-
إيطاليا	١,٢-	٥,٥-	١,٧	٠,٤	٢,٤-	١,٨-
المملكة المتحدة	١,٠-	٤,٠-	١,٨	٠,٩	٠,٢	١,١
الاقتصادات النامية	٥,٣	٢,٤	٧,٩	٥,٩	٤,٦	٤,٧
ومنهما:						
أفريقيا	٥,٢	٢,٨	٤,٩	١,٠	٥,٤	٤,٠
جنوب أفريقيا	٣,٦	١,٥-	٣,١	٣,٥	٢,٥	١,٧
آسيا	٥,٨	٣,٩	٨,٩	٧,١	٥,٠	٥,٤
الصين	٩,٦	٩,٢	١٠,٤	٩,٣	٧,٨	٧,٦
الهند	٦,٢	٥,٠	١١,٢	٧,٧	٣,٨	٥,٢
جمهورية كوريا	٢,٣	٠,٣	٦,٣	٣,٧	٢,٠	٢,٣
أمريكا النامية	٤,٠	١,٩-	٥,٩	٤,٣	٣,٠	٣,١
البرازيل	٥,٢	٠,٣-	٧,٥	٢,٧	٠,٩	٢,٥
أقل البلدان نمواً	٧,٦	٥,٤	٦,٢	٣,٣	٤,٨	٥,٠
الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	٥,٢	٦,٦-	٤,٥	٤,٥	٣,٠	٢,٧
ومنهما:						
الاتحاد الروسي	٥,٢	٧,٨-	٤,٥	٤,٣	٣,٤	٢,٥

المصدر: الأونكتاد، تقرير التجارة والتنمية لعام ٢٠١٣، الجدول ١-١.

(أ) توقعات.

وفي الوقت نفسه، سجلت البلدان النامية في أمريكا نمواً أبطأ (٣,٠ في المائة) مقارنة بالسنتين الماضيتين، إذ أثر الركود في البلدان المتقدمة والتباطؤ الاقتصادي في الصين في الصادرات من تلك المنطقة، لا سيما من أمريكا الجنوبية. فضلاً عن ذلك، واجهت بعض البلدان، مثل البرازيل والأرجنتين، مشكلات داخلية أعاقَت النمو (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013a).

وواصلت الاقتصادات الانتقالية نموها في عام ٢٠١٢ وإن كان بوتيرة معتدلة بلغت ٣ في المائة. ودعمت أسعار النفط القوية النمو في الاقتصادات المصدرة للطاقة (على سبيل المثال، كازاخستان والاتحاد الروسي)، بينما أعاقَت التأثيرات السلبية الناجمة عن الأزمة التي حدثت في أوروبا النمو في بلدان ومناطق مثل جمهورية مولدوفا وأوكرانيا وشرق أوروبا.

وأظهر النمو في البلدان ذات الدخل المنخفض درجة أعلى من الصمود، بيد أن التباطؤ في البلدان المتقدمة والبلدان النامية على حد سواء أخذ يؤثر فيه الآن. وزادت أقل البلدان نمواً ناتجها الإجمالي المحلي بنسبة ٤,٨ في المائة في عام ٢٠١٢، مقارنة بنسبة ٣,٣ في المائة في عام ٢٠١١ وإن كانت هذه الوتيرة أبطأ من مثيلتها السنتين السابقتين (٢٠٠٩ و ٢٠١٠). ويتجلى في هذا الاتجاه، ضمن أمور أخرى، تواصل الضعف الذي أصاب الاقتصاد العالمي وانخفاض الطلب على السلع الأساسية، بما في ذلك الطلب من الاقتصادات النامية الكبيرة، وانخفاض مستويات المساعدة الإنمائية الرسمية (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013b).

وزاد الإنتاج الصناعي العالمي، وهو مقياس يضم قطاعين يؤثر فيهما الطلب الاستهلاكي بشدة هما التصنيع والتعدين، بنسبة ٣ في المائة في عام ٢٠١٢، رغم أنه ظل فاتراً في الاقتصادات المتقدمة، وبوجه خاص في الاتحاد الأوروبي واليابان (Danish Ship Finance, 2013). وعلى النحو المبين في الشكل ١-١، تظل حركة الإنتاج الصناعي، مقيسة بمؤشر الإنتاج الصناعي الذي وضعته منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، مقترنة بحركة الناتج المحلي الإجمالي العالمي وتجارة السلع والشحنات البحرية. ولأن الطلب على خدمات النقل البحري طلب "مستمد من قطاعات أخرى"، تحدد التطورات التي تحدث في الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية أداء النقل البحري والتجارة البحرية إلى حد كبير. غير أنه لوحظ أن تجارة السلع العالمية نمت على مر السنوات بسرعة قاربت ضعفي سرعة نمو

وتسارع الناتج المحلي الإجمالي في الولايات المتحدة في عام ٢٠١٢، فنما بنسبة (٢,٢ في المائة) قاربت ضعفي متوسط مجموعة البلدان المتقدمة (١,٢ في المائة). وتوقف النمو في الاتحاد الأوروبي (-٠,٣ في المائة)، بينما تسارعت وتيرته في اليابان، فبلغ ١,٩ في المائة وهي نسبة تتجلى فيها بوجه خاص الجهود التي بُذلت لإعادة البناء بعد شهر آذار/مارس ٢٠١١.

ورغم تواصل النمو في الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية بمعدل معقول، فإنها تتأثر بشكل متزايد بالمشكلات في أوروبا وبالانتعاش الهش في الولايات المتحدة، إذ تسربت إليها التأثيرات الناجمة عن ذلك عبر قنوات شتى بتناقض الطلب على صادرات البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية. وتواجه بعض البلدان، مثل الاتحاد الروسي والبرازيل والصين، مشكلات داخلية وبعض التحديات الهيكلية، فضلاً عن انخفاض أحجام صادراتها.

وتراجع النمو الاقتصادي في الصين من ٩,٣ في المائة في عام ٢٠١١ إلى ٧,٨ في المائة في عام ٢٠١٢، وهي أدنى نسبة يسجلها منذ أكثر من عشر سنوات. وأضعف انخفاض الطلب على الصادرات الصينية، لا سيما في أوروبا، والهبوط الحاد في نمو الاستثمارات نمو الإنتاج العام في الصين. ويدل التراجع أيضاً على الجهود التي تبذلها الصين لإبطاء وتيرة نموها الاقتصادي لأسباب على صدارتها تخفيف الضغوط التضخمية. ويجسد التراجع أيضاً التغييرات التي تطرأ على أنماط النمو في الصين، ومن بينها نبذها مسار النمو القائم على الصادرات والاستثمارات وسعيها لتحقيق نمو أكثر توازناً يُعَوَّل على ارتفاع الطلب والاستهلاك على الصعيد المحلي. وانخفض النمو في الهند بما يزيد عن النصف في عام ٢٠١٢ (٣,٨ في المائة)، بينما تراجع النمو أيضاً في البلدان المصنعة حديثاً، مثل جمهورية كوريا، تراجعاً يعزى إلى حد كبير إلى انخفاض الطلب الأوروبي على صادرات هذه البلدان. وفي غرب آسيا، اقترن النمو القوي الذي شهدته معظم البلدان المصدرة للنفط بضعف مناظر في النشاط الاقتصادي في البلدان المستوردة للنفط. ولا تزال الشواغل الرئيسية التي تثيرها الاضطرابات الاجتماعية وانعدام الاستقرار السياسي، لا سيما في الجمهورية العربية السورية، تنتاب المنطقة بأسرها وتؤثر في توقعات النمو الاقتصادي فيها.

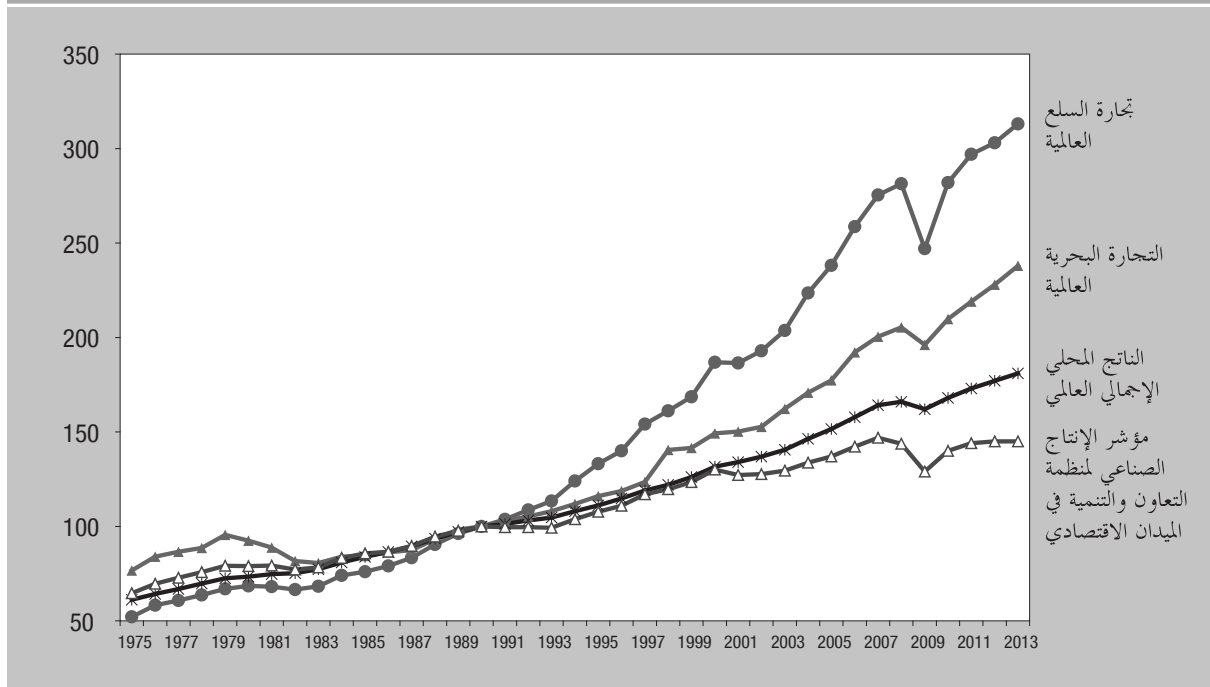
ومن بين جميع المناطق، سجلت أفريقيا أسرع وتيرة للنمو (٥,٤ في المائة) الذي قامت دعائمه على أداء البلدان المصدرة للنفط وتواصل الإنفاق المالي على مشاريع البنية الأساسية وازدياد الاستثمارات بين أفريقيا وآسيا وتوطد الصلات التجارية بينهما.

السير في درب النمو القوي والمطرّد. وثمة عوامل عديدة تعرقل تحقيق انتعاش اقتصادي عالمي مطرد من بينها تواصل التأثيرات الناجمة عن الأزمة المالية والاقتصادية التي بدأت في عام ٢٠٠٨ والعمليات المالية غير المستدامة والاختلالات المحلية والدولية التي أدت إلى نشوب الأزمة. وقد يكون للخيارات التي أخذ بها في مضمار السياسات الاقتصادية الكلية ضلع في ضعف النمو في بلدان عديدة (UNCTAD, 2013).

الناتج المحلي الإجمالي العالمي وذلك بسبب التأثير المضاعف الذي يعزى إلى عوامل منها عولمة عمليات الإنتاج وزيادة التجارة في السلع الوسيطة والمكونات وازدياد سلاسل الإمداد العالمية عمقاً واتساعاً.

ويتوقع الأونكتاد أن يظل نمو الناتج المحلي الإجمالي فاتراً في عام ٢٠١٣، فالالاقتصاد العالمي ما انفك يسعى جاهداً لاستئناف

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



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى: OECD Main Economic Indicators, May 2013؛ الأونكتاد، تقرير التجارة والتنمية لعام ٢٠١٣، استعراض النقل البحري للأونكتاد، أعداد مختلفة؛ World Trade Organization (WTO) (table A1a); and the World WTO press release 688, 10 April 2013, "World trade 2012, prospects for 2013". وحُسبت قيمة المؤشر الذي يقيس نمو التجارة البحرية العالمية لعام ٢٠١٣ على أساس معدل النمو المتوقع من قبل Clarkson Research Services in *Shipping Review & Outlook*, spring 2013 (Clarkson Research Services, 2013a).

الإجمالي العالمي وفي تجارة السلع العالمية. ولا شك في أن البلدان النامية تقوم بدور أكبر على الصعيدين العالمي والإقليمي على حد سواء بفضل توطد الصلات بين بلدان الجنوب وازدياد التكامل التجاري بينها عمقاً، بيد أن أداء الاقتصاد العالمي في عام ٢٠١٢ يُذكر بالمستوى العالي الذي بلغه التكامل والترابط على الصعيد العالمي. وفي المستقبل المنظور، يُتوقع أن تظل الولايات المتحدة أكبر اقتصاد في العالم (بالقيمة النقدية) وأن يتواصل تأثير التطورات التي

ولا تنتقص الأخبار المثيرة للاهتمام التي تفيد أن الاقتصادات النامية تزود النمو العالمي بقوته الدافعة من تواصل الترابط بين الاقتصادات العالمية. وعلى غرار ما ذكرته إصدارات سابقة من استعراض النقل البحري، ظلت إعادة توجيه الإنتاج والتوسع الاقتصادي والتجارة على الصعيد العالمي تتشكل على مر السنوات. ولا مراء في أن أزمة ٢٠٠٨-٢٠٠٩ عمّقت هذا الاتجاه فاكتملت البلدان النامية مزيداً من النفوذ ورفعت حصصها في الناتج المحلي

(- ٠,٢ في المائة) واليابان (-١,٠ في المائة). وفي اليابان، هبطت الصادرات بنسبة ١١ في المائة في الفصلين الأخيرين من السنة، وربما يعزى ذلك إلى النزاع على الأراضي مع الصين وما أحدثه من تأثير سلبي في التجارة بين البلدين (WTO, 2013). وكانت الصادرات من الولايات المتحدة أفضل أداءً، إذ زادت الشحنات بنسبة ٤,١ في المائة، وإن كانت تلك الوتيرة أبطأ من وتيرة عام ٢٠١١.

وبعد هبوط بلغ ٨,٣ في المائة في عام ٢٠١١ إثر الحرب الأهلية في ليبيا، انتعشت أفريقيا في عام ٢٠١٢ وسجلت أسرع نسبة لنمو للصادرات من بين جميع المناطق بنسبة بلغت ٥,٧ في المائة. ورغم معدلات النمو التي بلغت ٦,٩ في المائة في غرب آسيا و٧,٢ في المائة في الصين، لم تستأثر آسيا النامية سوى بنسبة ٣,٧ في المائة من نمو الصادرات لأسباب على رأسها تناقص الشحنات من الهند (-٢,٥ في المائة). وعلى نحو يتسق مع انخفاض النمو في المنطقة، نمت الصادرات في أمريكا النامية بأدنى نسبة (٢,٢ في المائة) رغم أن بلدان الاتحاد الأوروبي لا تزال تسجل أسوأ أداء. أما في مجال الواردات، فتباطأ نمو الأحجام العالمية بدرجة ملموسة في عام ٢٠١٢ (١,٦ في المائة)، إذ هبطت الواردات إلى البلدان المتقدمة بنسبة ٠,٥ في المائة (٣,٤ في المائة في عام ٢٠١١). وسجلت الواردات إلى البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية تراجعاً سريعاً قدر بنسبة ٤,٥ في المائة و٣,٩ في المائة، على التوالي.

واستناداً إلى التوقعات بحدوث انتعاش معتدل في الطلب على الواردات في الاقتصادات المتقدمة وفي معظم المناطق النامية، تتوقع منظمة التجارة العالمية أن تنمو تجارة السلع العالمية بنسبة ٣,٣ في المائة في عام ٢٠١٣ وهي نسبة تقل عن المعدل المتوسط المسجل خلال العشرين سنة الأخيرة (٥,٣ في المائة) (WTO, 2013). ويُتوقع أن تزداد أحجام صادرات الاقتصادات المتقدمة ووارداها بنفس المعدل البالغ ١,٤ في المائة وأن ترتفع صادرات الاقتصادات النامية والاقتصادات الانتقالية معاً بنسبة ٥,٣ في المائة، بينما يُنتظر أن تزداد وارداتها بنسبة ٥,٩ في المائة.

تحدث فيها وفي أوروبا في المناطق النامية (برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ٢٠١٣). وإضافة إلى التأثيرات الناشئة عن المشاكل التي تواجهها الاقتصادات المتقدمة، تشير مؤشرات أخرى أيضاً، مثل تدفق صادرات الولايات المتحدة، إلى تواصل الترابط على الصعيد العالمي، فمنذ عام ٢٠٠٧، زادت الصادرات من الولايات المتحدة إلى البلدان الشريكة في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بنسبة ٢٠ في المائة، بينما ارتفعت صادراتها إلى أمريكا النامية والصين بما يزيد عن ٥٠ في المائة.

٢- تجارة السلع العالمية

للسنة الثانية على التوالي وعلى نحو يتسق مع التطورات التي حدثت في الاقتصاد العالمي والطلب الإجمالي، تباطأ نمو التجارة الدولية بدرجة ملموسة في عام ٢٠١٢ فبلغ ١,٨ في المائة في المتوسط (الجدول ٢-١). ويشير هذا الرقم إلى أحجام تجارة السلع، أي إلى قيمتها المعدلة لمراعاة التضخم والتغيرات في معدلات الصرف، غير أن تدفق التجارة بالقيمة الاسمية يُظهر اتجاهات مشابهة، ففي عام ٢٠١٢، لم تزد قيمة صادرات السلع العالمية بالدولار إلا بنسبة ٠,٢ في المائة، فبلغت ١٨,٣ تريليون دولار وظلت تقريباً دون تغيير بسبب هبوط أسعار سلع مثل البن (-٢٢ في المائة) والقطن (-٤٢ في المائة) وركاز الحديد (-٢٣ في المائة) والفحم (-٢١ في المائة) (WTO, 2013).

وكان تباطؤ نمو التجارة العالمية نتيجة لتزامن التراجع في الطلب على الواردات في الاقتصادات المتقدمة والاقتصادات النامية الكبيرة على حد سواء. وتقلص طلب أوروبا على الواردات لأسباب منها تدابير التقشف وارتفاع البطالة، بينما ظل الطلب فاتراً في الولايات المتحدة واليابان. ونتيجة لذلك، ضعُف الطلب العالمي على صادرات البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية، في حين تناقصت الواردات إلى البلدان النامية والاقتصادات الانتقالية تناقصاً ملحوظاً، باستثناء أفريقيا.

وتراجعت الصادرات من الاقتصادات المتقدمة تراجعاً حاداً من ٤,٩ في المائة في عام ٢٠١١ إلى ٠,٤ في المائة في عام ٢٠١٢ بسبب تقلص أحجام الصادرات في الاتحاد الأوروبي

الجدول ٢-١ نمو حجم تجارة السلع، حسب مجموعات البلدان والمنطقة الجغرافية، ٢٠٠٩-٢٠١٢ (النسبة المئوية للتغير)

الواردات				البلدان/المناطق	الصادرات			
٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩		٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩
١,٦	٥,٣	١٣,٨	١٣,٦-	العالم	١,٨	٥,٢	١٣,٩	١٣,٣-
٠,٥-	٣,٤	١٠,٨	١٤,٦-	الاقتصادات المتقدمة	٠,٤	٤,٩	١٣,٠	١٥,٥-
ومنها:								
٣,٧	٤,٢	١٠,١	١٢,٢-	اليابان	١,٠-	٠,٦-	٢٧,٥	٢٤,٨-
٢,٨	٣,٨	١٤,٨	١٦,٤-	الولايات المتحدة	٤,١	٧,٢	١٥,٤	١٤,٠-
٢,٨-	٢,٨	٩,٦	١٤,٥-	الاتحاد الأوروبي (٢٧)	٠,٢-	٥,٥	١١,٦	١٤,٩-
٤,٥	٧,٤	١٨,٨	١٠,٢-	الاقتصادات النامية	٣,٦	٦,٠	١٦,٠	٩,٧-
ومنها:								
٨,٠	٢,٨	٨,٤	٦,٢-	أفريقيا	٥,٧	٨,٣-	٨,٨	٩,٥-
٢,٥	١٠,٨	٢٢,٥	١٧,٩-	أمريكا النامية	٢,٢	٤,٦	٨,٣	٧,٤-
٤,٦	٣,٥	١٩,٣	٩,١-	آسيا	٣,٧	٧,٨	١٨,٣	٩,٩-
ومنها:								
٥,٩	١٠,٣	٢٥,٤	١,١-	الصين	٧,٢	١٣,٠	٢٩,١	١٤,١-
٥,٨	٩,١	١٣,٨	٠,٩-	الهند	٢,٥-	١٤,٢	١٤,٠	٦,٨-
١,٢	٤,١	١٧,٣	٢,٣-	جمهورية كوريا	١,٥	٩,٧	١٤,٧	٣,٢
٥,٨	٨,١	٨,٤	١٤,٢-	غربي آسيا	٦,٩	٦,٥	٥,٧	٤,٨-
٣,٩	١٥,٧	١٥,٩	٢٨,٢-	الاقتصادات الانتقالية	١,٠	٤,٢	١١,٣	١٤,٤-

المصدر: حسابات أجرتها أمانة الأونكتاد استناداً إلى UNCTADstat.

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

ويتبين من دراسة استقصائية أجراها مصرف التنمية الآسيوي في الفصل الرابع من عام ٢٠١٢ أن الفجوة في تمويل التجارة في آسيا قد بلغت ٤٢٥ بليون دولار، على سبيل المثال.

وفي الجانب الإيجابي، ثمة تطورات قد تُعزز التجارة من بينها التأثير الإيجابي المتوقع أن تسفر عنه حزمة الحوافز المالية والسياسة النقدية التوسعية في اليابان ونمو الناتج الإجمالي القوي نسبياً في الصين وازدياد الشحنات من الصين إلى الولايات المتحدة التي حلت محل الاتحاد الأوروبي فغدت أكبر شريك تجاري للصين وتكاثر اتفاقات تحرير التجارة. ويجدر أن يُشار في هذا الصدد إلى أن تسعة بلدان، من بينها الولايات المتحدة والمكسيك وكندا واليابان التزمت، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١، باتفاق عام سُمي بالشراسة عبر المحيط الهادئ (Economist Intelligence Unit).

وإضافة إلى مخاطر التراجع التي تكتنف الاقتصاد العالمي، فقد يعوق ازدياد الحماية واستفحال النقص في تمويل التجارة النمو المتوقع في تجارة السلع العالمية، فقد سلطت التقارير الصادرة عن منظمة التجارة العالمية والمفوضية الأوروبية الأضواء على ازدياد تدابير الحماية منذ عام ٢٠٠٨ (Economist Intelligence Unit, 2013) بتطبيق قيود جديدة على التجارة باستمرار وإحضاع نسبة تُقدر بنحو ٣,٠ في المائة من التجارة العالمية للقيود التجارية المعمول بها منذ بدء الأزمة (United Nations, 2012). وفي الوقت ذاته، ما برح النقص في تمويل التجارة يثير نقاشاً يشمل التدابير المنصوص عليها في اتفاقية بازل الثالثة وما قد يقترن بها من قيود على تمويل التجارة في اتفاقية بازل الثالثة وما قد يقترن بها من قيود على تمويل التجارة الذي توجهه المصارف الأوروبية إلى الاقتصادات النامية.

طن. ومثلت تجارة الناقلات الصهرجية (النفط الخام ومنتجات البترول والغاز) أقل من ثلث المجموع، بينما استأثرت البضائع الجافة بحصة الأسد المتبقية (الجدولان ١-٣ و ١-٤ والشكل ١-٢ والمرفق الأول).

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

السنة	النفط والغاز	السلع السائبة الرئيسية ^١	البضائع الجافة (جميع البضائع)	المجموع
١٩٧٠	١ ٤٤٠	٤٤٨	٧١٧	٢ ٦٠٥
١٩٨٠	١ ٨٧١	٦٠٨	١ ٢٢٥	٣ ٧٠٤
١٩٩٠	١ ٧٥٥	٩٨٨	١ ٢٦٥	٤ ٠٠٨
٢٠٠٠	٢ ١٦٣	١ ٢٩٥	٢ ٥٢٦	٥ ٩٨٤
٢٠٠٥	٢ ٤٢٢	١ ٧٠٩	٢ ٩٧٨	٧ ١٠٩
٢٠٠٦	٢ ٦٩٨	١ ٨١٤	٣ ١٨٨	٧ ٧٠٠
٢٠٠٧	٢ ٧٤٧	١ ٩٥٣	٣ ٣٣٤	٨ ٠٣٤
٢٠٠٨	٢ ٧٤٢	٢ ٠٦٥	٣ ٤٢٢	٨ ٢٢٩
٢٠٠٩	٢ ٦٤٢	٢ ٠٨٥	٣ ١٣١	٧ ٨٥٨
٢٠١٠	٢ ٧٧٢	٢ ٣٣٥	٣ ٣٠٢	٨ ٤٠٩
٢٠١١	٢ ٧٩٤	٢ ٤٨٦	٣ ٥٠٥	٨ ٧٨٤
٢٠١٢	٢ ٨٣٦	٢ ٦٦٥	٣ ٦٦٤	٩ ١٦٥

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وإلى بيانات مستمدة من مصادر حكومية وصناعة الموانئ ذات الصلة ومصادر متخصصة، ونقحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعده واستكملت لينعكس فيها شكل الإبلاغ المحسن، بما في ذلك أحدث الأرقام ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. وبيانات عام ٢٠١٢ مُقدّرة استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

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

وظل النمو القوي (٧,٥ في المائة) في شحنات البضائع الجافة يمثل عماد التوسع الذي حدث في عام ٢٠١٢ واستمد قوة دفعه بوجه خاص من تواصل النمو السريع في أحجام السوائب الجافة. وفي اتساق مع الاتجاه في الأجل الطويل،

وتشمل المبادرات الأخرى ذات الصلة اتفاق التجارة الحرة المقترح عقده بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، والتعهد الاقتصادي الموسع لرابطة أمم جنوب شرق آسيا الذي يقضي بزيادة الصلات بين اقتصادات رابطة أمم جنوب شرق آسيا، والشراكة عبر المحيط الهادئ، والشراكة الاقتصادية الإقليمية الشاملة الجديدة بين مجموعة رابطة أمم جنوب شرق آسيا زائد ٦ (أستراليا والصين والهند واليابان ونيوزيلندا وجمهورية كوريا)، والمفاوضات الحالية لعقد اتفاق تجاري ثنائي بين الصين واليابان وجمهورية كوريا والمفاوضات الدائرة في الوقت الحالي لإبرام اتفاق للتجارة الحرة بين الاتحاد الأوروبي واليابان. ولدى تحرير هذا التقرير، أفيد أن المفاوضات بشأن الاتفاق بين الاتحاد الأوروبي والهند قد بلغت طورها النهائي. ومع أن الصفقات التجارية قد تعزز تدفق التجارة الدولية إذا تكللت بالنجاح، لا تزال بعض المخاوف قائمة من أنها قد تحوّل التجارة عن البلدان التي ليست طرفاً في الصفقة، لا سيما في الحالات التي لم يُبرم فيها بعد اتفاق للتجارة العالمية.

وخلاصة القول أن للأزمة التي وقعت في الاتحاد الأوروبي تداعيات ملموسة في الاقتصادات النامية تتجلى في انخفاض التجارة وتدفق رؤوس الأموال الخاصة والتحويلات والمساعدة، بينما يؤثر التباطؤ في اقتصادي الصين والهند في المناطق النامية الأخرى والبلدان ذات الدخل المنخفض. ورغم الظروف المحفوفة بالتحديات السائدة في الأسواق الآن وضعف التوقعات في الاتحاد الأوروبي بوجه خاص، يُتوقع أن يتواصل النمو العالمي الذي تقوده أساساً البلدان النامية ومن بينها الصين. ويُتوقع أن تتيح بلدان أخرى في آسيا وأفريقيا وأمريكا النامية أيضاً فرصاً واسعة النطاق لا تقتصر على النمو الاقتصادي وتوسع التجارة فحسب بل وتشمل الأعمال التجارية البحرية والشحنات البحرية.

باء- التجارة البحرية العالمية

١- الاتجاهات العامة في التجارة البحرية

كان أداء التجارة البحرية الدولية الذي استمد قوته الدافعة بوجه خاص من ارتفاع الطلب المحلي في الصين وازدياد التجارة فيما بين بلدان آسيا وبين بلدان الجنوب أفضل من أداء الاقتصاد العالمي، فارتفعت الأحجام بنسبة تقديرية قدرها ٣,٤ في المائة في عام ٢٠١٢، وهي نسبة تماثل النسبة المسجلة في عام ٢٠١١. وبلغ حجم البضائع المحملة في سائر موانئ العالم نحو ٩,٢ بلايين

ازدادت شحنات السواكب الجافة الرئيسية بنسبة ٧,٢ في المائة بفضل تنامي الطلب على ركاز الحديد والفحم في آسيا. وظلت الصين التي كان لها ضلع كبير في نمو التجارة البحرية في السنوات الأخيرة، تتلقى أحجاماً هائلة من الواردات. وكان نمو الواردات من ركاز الحديد معتدلاً مقارنةً بالمستويات المرتفعة السابقة غير أن الفحم سدّ الفجوة.

الجدول ٤-١ التجارة البحرية العالمية في الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٢ حسب نوع البضاعة ومجموعات البلدان

مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة			
		المجموع	نפט خام	نפטية وغاز	منتجات	المجموع	نפט خام	نפטية وغاز	منتجات
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	٨٧٨٤,٣	١٧٥٩,٥	١٠٣٤,٢	٥٩٩٠,٥	٨٧٩٧,٧	١٨٩٦,٥	١٠٣٧,٧	٥٨٦٣,٥
	٢٠١٢	٩١٦٥,٣	١٧٨٥,٤	١٠٥٠,٩	٦٣٢٩,٠	٩١٨٣,٧	١٩٢٨,٧	١٠٥٤,٩	٦٢٠٠,١
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	٢٩٨٢,٥	١١٧,٥	٤٥١,٩	٢٤١٣,١	٣٦٣٢,٣	١٠٨٥,٦	٥٨١,٣	١٩٦٥,٤
	٢٠١٢	٣١٦٢,٩	١٢١,٦	٤٤٧,٣	٢٥٩٤,٠	٣٦٧٨,٨	١٠٩٧,٧	٥٧٣,٧	٢٠٠٧,٥
الاقتصادات الانتقالية	٢٠٠٦	٤١٠,٣	١٢٣,١	٤١,٣	٢٤٥,٩	٧٠,٦	٥,٦	٣,١	٦١,٩
	٢٠٠٧	٤٠٧,٩	١٢٤,٤	٣٩,٩	٢٤٣,٧	٧٦,٨	٧,٣	٣,٥	٦٦,٠
	٢٠٠٨	٤٣١,٥	١٣٨,٢	٣٦,٧	٢٥٦,٦	٨٩,٣	٦,٣	٣,٨	٧٩,٢
	٢٠٠٩	٥٠٥,٣	١٤٢,١	٤٤,٤	٣١٨,٨	٩٣,٣	٣,٥	٤,٦	٨٥,٣
	٢٠١٠	٥١٥,٧	١٥٠,٢	٤٥,٩	٣١٩,٧	١٢٢,١	٣,٥	٤,٦	١١٤,٠
	٢٠١١	٥٠٥,٠	١٣٢,٦	٤٢,٠	٣٣٠,٥	١٥٦,٧	٤,٢	٤,٤	١٤٨,١
	٢٠١٢	٥٤٢,١	١٣٦,٦	٤١,١	٣٦٤,٤	١٤٩,٢	٣,٨	٤,٠	١٤١,٤
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	٥٢٩٦,٨	١٥٠٩,٤	٥٤٠,٤	٣٢٤٧,٠	٥٠٠٨,٨	٨٠٦,٧	٤٥٢,١	٣٧٥٠,٠
	٢٠١٢	٥٤٦٠,٣	١٥٢٧,٢	٥٦٢,٥	٣٣٧٠,٦	٥٣٥٥,٧	٨٢٧,٣	٤٧٧,٢	٤٠٥١,٢
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

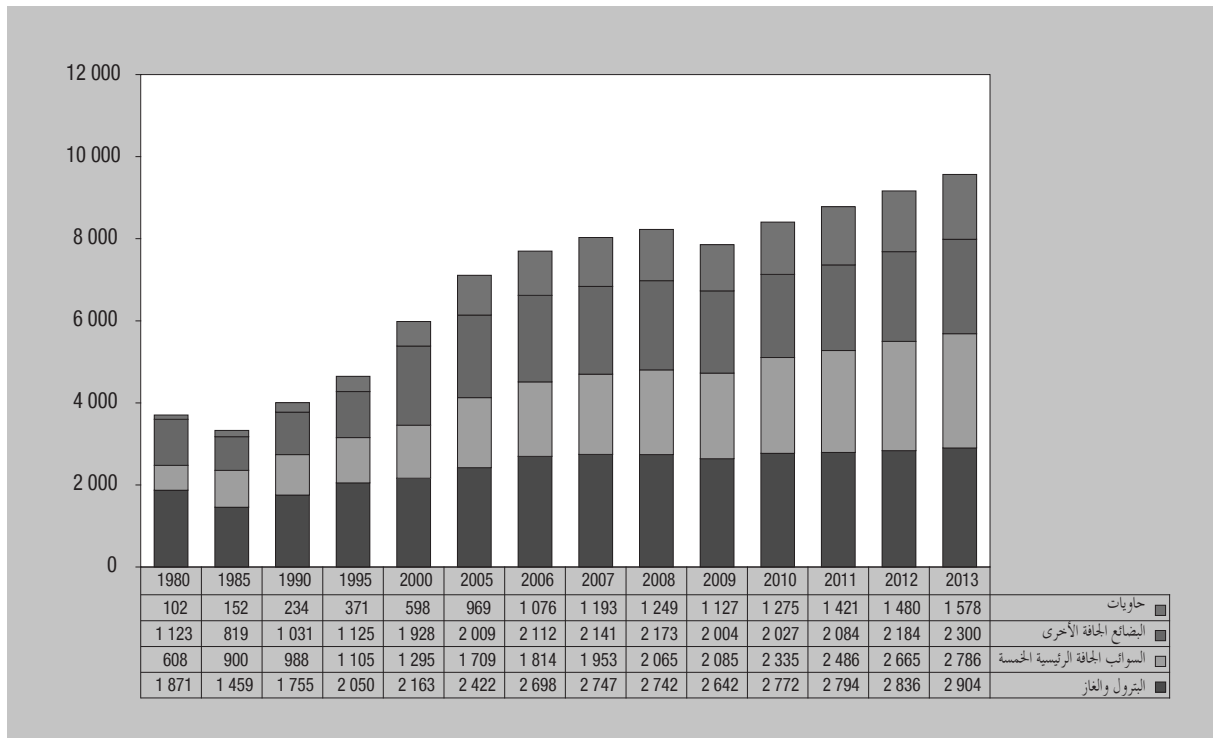
مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة				
		المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	
	٢٠٠٩	٧٠٨,٠	٣٥٤,٠	٨٣,٠	٢٧١,٠	٣٨٦,٨	٤٤,٦	٣٩,٧	٣٠٢,٥	
	٢٠١٠	٧٥٤,٠	٣٥١,١	٩٢,٠	٣١٠,٩	٤١٦,٩	٤٢,٧	٤٠,٥	٣٣٣,٧	
	٢٠١١	٧٢٣,٧	٣٣٨,٠	٦٨,٥	٣١٧,٢	٣٧٨,٢	٣٧,٨	٤٦,٣	٢٩٤,١	
	٢٠١٢	٧٨٧,٣	٣٧٠,١	٧٢,٦	٣٤٤,٦	٤٠٧,٧	٣٥,٩	٥١,٧	٣٢٠,١	
أمريكا	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	
	٢٠٠٨	١١٠٨,٢	٢٣٤,٦	٩٣,٠	٧٨٠,٦	٤٣٦,٨	٧٤,٢	٦٩,٩	٢٩٢,٧	
	٢٠٠٩	١٠٢٩,٨	٢٢٥,٧	٧٤,٠	٧٣٠,١	٣٧١,٩	٦٤,٤	٧٣,٦	٢٣٤,٠	
	٢٠١٠	١١٧٢,٦	٢٤١,٦	٨٥,١	٨٤٦,٠	٤٤٨,٧	٦٩,٩	٧٤,٧	٣٠٤,٢	
	٢٠١١	١٢٣٩,٢	٢٥٣,٨	٨٣,٥	٩٠١,٩	٥٠٨,٣	٧١,١	٧٣,٩	٣٦٣,٤	
	٢٠١٢	١٢٨٧,٢	٢٥٠,٧	٩١,٦	٩٤٤,٩	٥٣٨,٥	٧٧,٥	٧٩,٤	٣٨١,٦	
	٢٠٠٦	٣٠٧٣,١	٩٢١,٢	٣٥٧,٠	١٧٩٤,٨	٢٩٠٦,٨	٥٥٢,٧	٢٤٨,٨	٢١٠٥,٣	
آسيا	٢٠٠٧	٣٢١٤,٦	٩٣٨,٢	٣٥٨,١	١٩١٨,٣	٣٢٦٣,٦	٦٢٠,٧	٢٦٠,٨	٢٣٨٢,١	
	٢٠٠٨	٣٢٠٣,٦	٩٠٢,٧	٣٣٨,٦	١٩٦٢,٢	٣٣٦١,٩	٥٦٥,٦	٢٨٦,٨	٢٥٠٩,٥	
	٢٠٠٩	٣٠٥٤,٣	٨٧٢,٣	٣٤٥,٨	١٨٣٦,٣	٣٥٩٢,٤	٦٣٦,٣	٢٦٩,٩	٢٦٨٦,٢	
	٢٠١٠	٣٠٩٤,٦	٩٠٧,٥	٣٣٨,٣	١٨٤٨,٨	٣٨٣٨,٢	٦٥١,٨	٣٣٣,١	٢٨٥٣,٤	
	٢٠١١	٣٣٢٦,٧	٩١٦,٠	٣٨٨,٢	٢٠٢٢,٦	٤١٠٨,٨	٦٩٧,٨	٣٢٨,٠	٣٠٨٢,٩	
	٢٠١٢	٣٣٧٦,٧	٩٠٤,٧	٣٩٧,٥	٢٠٧٤,٥	٤٣٩٦,٢	٧١٣,٨	٣٤١,٥	٣٣٤٠,٩	
	أوقيانيا	٢٠٠٦	٣,٨	١,٢	٠,١	٢,٥	١٢,٩	٠,٠	٦,٧	٦,٢
		٢٠٠٧	٧,١	٠,٩	٠,١	٢,٥	١٣,٥	٠,٠	٧,٠	٦,٥
٢٠٠٨		٤,٢	١,٥	٠,١	٢,٦	١٣,٨	٠,٠	٧,١	٦,٧	
٢٠٠٩		٦,٣	١,٥	٠,٢	٤,٦	١٣,١	٠,٠	٣,٦	٩,٥	
٢٠١٠		٦,٥	١,٥	٠,٢	٤,٨	١٣,٤	٠,٠	٣,٧	٩,٧	
٢٠١١		٧,١	١,٦	٠,٢	٥,٣	١٣,٥	٠,٠	٣,٩	٩,٦	
٢٠١٢		٩,٠	١,٦	٠,٨	٦,٦	١٣,٣	٠,٠	٤,٦	٨,٦	
الحصة بالنسبة المئوية										
العالم	٢٠٠٦	١٠٠,٠	٢٣,٢	١١,٩	٦٥,٠	١٠٠,٠	٢٤,٥	١١,٣	٦٤,١	
	٢٠٠٧	١٠٠,٠	٢٢,٦	١١,٦	٦٥,٨	١٠٠,٠	٢٤,٥	١١,١	٦٤,٤	
	٢٠٠٨	١٠٠,٠	٢١,٧	١١,٦	٦٦,٧	١٠٠,٠	٢٣,٤	١١,٣	٦٥,٣	
	٢٠٠٩	١٠٠,٠	٢١,٨	١١,٨	٦٦,٤	١٠٠,٠	٢٣,٩	١١,٨	٦٤,٣	
	٢٠١٠	١٠٠,٠	٢١,٣	١١,٧	٦٧,٠	١٠٠,٠	٢٢,٩	١١,٦	٦٥,٥	
	٢٠١١	١٠٠,٠	٢٠,٠	١١,٨	٦٨,٢	١٠٠,٠	٢١,٦	١١,٨	٦٦,٦	
	٢٠١٢	١٠٠,٠	١٩,٥	١١,٥	٦٩,١	١٠٠,٠	٢١,٠	١١,٥	٦٧,٥	
	الاقتصادات المتقدمة	٢٠٠٦	٣٢,٠	٧,٤	٣٦,٨	٣٩,٨	٥٢,٩	٦٦,٤	٥٩,٩	٤٦,٤
٢٠٠٧		٣٢,٥	٧,٥	٣٨,٩	٣٩,٩	٤٩,٠	٦٢,٤	٥٨,٠	٤٢,٤	
٢٠٠٨		٣٣,٠	٧,٢	٤٢,٣	٣٩,٧	٤٨,٤	٦٤,٤	٥٦,٠	٤١,٣	
٢٠٠٩		٣٢,٥	٦,٧	٤١,٢	٣٩,٤	٤٣,١	٦٠,٠	٥٧,٥	٣٤,١	

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

مجموعات البلدان	السنة	البضائع المحملة				البضائع المفرغة		
		المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز	بضائع جافة	المجموع	نפט خام	منتجات نفطية وغاز
	٢٠١١	٣٧,٩	٥٢,١	٣٧,٥	٣٣,٨	٤٦,٧	٣٦,٨	٥٢,٦
	٢٠١٢	٣٦,٨	٥٠,٧	٣٧,٨	٣٢,٨	٤٧,٩	٣٧,٠	٥٣,٩
أوقيانيا	٢٠٠٦	٠,٠	٠,١	٠,٠١	٠,٠	٠,٢	—	٠,١
	٢٠٠٧	٠,١	٠,١	٠,٠١	٠,٠	٠,٢	—	٠,١
	٢٠٠٨	٠,١	٠,١	٠,٠١	٠,٠	٠,٢	—	٠,١
	٢٠٠٩	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	٠,٢	—	٠,٢
	٢٠١٠	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	٠,٢	—	٠,٢
	٢٠١١	٠,١	٠,١	٠,٠٢	٠,١	٠,٢	—	٠,٢
	٢٠١٢	٠,١	٠,١	٠,٠٨	٠,١	٠,١	—	٠,١

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وإلى بيانات مستمدة من مصادر حكومية ومصادر قطاع الموانئ ذات الصلة ومصادر متخصصة، ونقحت بيانات عام ٢٠٠٦ وما بعده واستكملت لينعكس فيها شكل الإبلاغ المحسن، بما في ذلك أحدث الأرقام ومعلومات أفضل عن التوزيع حسب نوع البضائع. وبيانات عام ٢٠١٢ مُقدّرة استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

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



المصدر: استعراض النقل البحري للأونكتاد، أعداد مختلفة. بالنسبة للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٣، يستند التوزيع حسب نوع البضاعة الجافة إلى أعداد مختلفة من Shipping Review and Outlook، الصادرة عن Clarkson Research. وتستند بيانات ٢٠١٣ إلى توقعات Clarkson Research Services (2013a).

وتباطأ نمو التجارة المتقولة في حاويات، مقيساً بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، بشدة في عام ٢٠١٢، فزادت الأحجام عام ٢٠١٠ و٧,١ في المائة في عام ٢٠١١. وكان للانخفاض في المائة في ١٣,١ في المائة في

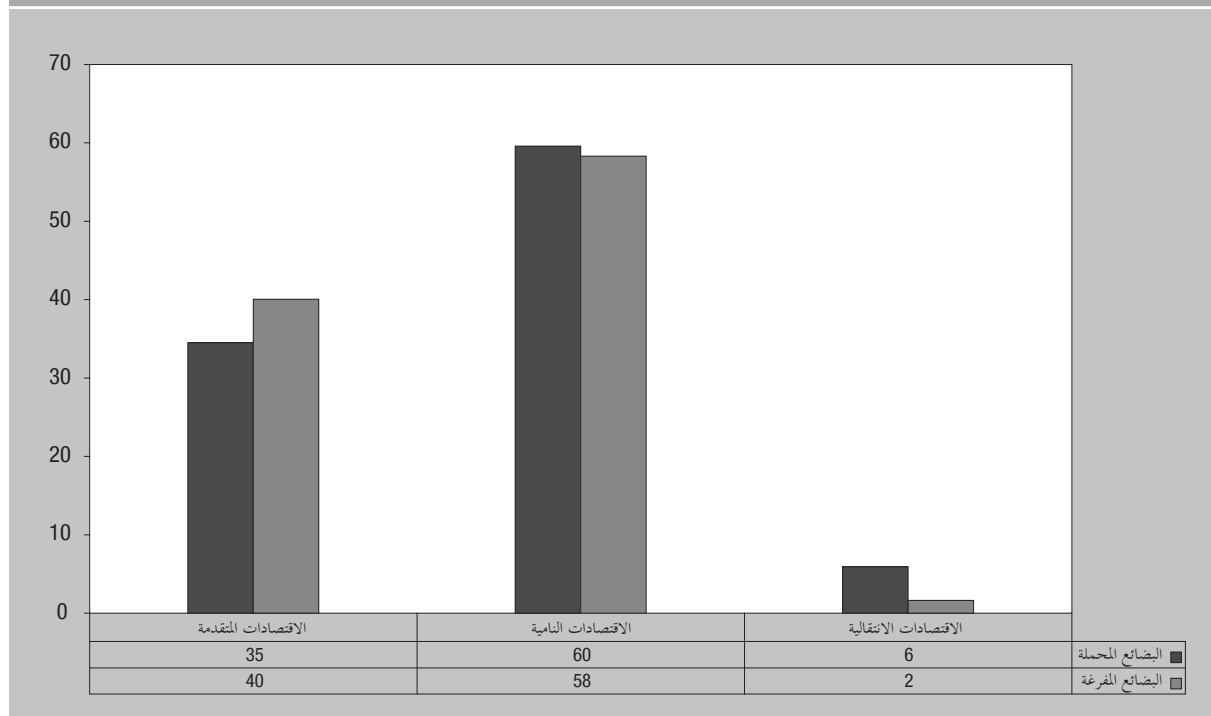
دون حدوث ارتفاع كبير في الأحجام التي زادت بنسبة معتدلة بلغت ١,٦ في المائة.

وواصلت البلدان النامية مساهمتها بحصص أكبر في التجارة البحرية الدولية وهو أمر يتجلى فيه إلى حد كبير ازدياد مشاركتها في نظام التجارة العالمي، ففي عام ٢٠١٢، استأثرت هذه البلدان بنسبة ٦٠ في المائة من البضائع المحملة على الصعيد العالمي ونسبة ٥٨ في المائة من البضائع المفرغة في عام ٢٠١٢. (الشكل ١-٣ أ)). ورغم ارتفاع حصة هذه المجموعة، فإن مساهمة كل بلد من بلدانها تفاوتت حسب مستويات اندماجها في شبكات التجارة وسلاسل الإمداد العالمية.

الحاد في طلب أوروبا على الواردات وما نجم عنه من تأثير في أحجام الصادرات العالمية، لا سيما الصادرات من آسيا، ضلع كبير في هذا التباطؤ.

وخلال السنة، سجلت أحجام النفط الخام ومنتجات البترول المكررة نمواً طفيفاً بلغ ١,٥ في المائة في عام ٢٠١٢، غير أنه تجدر الإشارة إلى أن تجارة منتجات البترول كانت أفضل حالاً من الطلب على البترول الخام الذي تراجع بسبب تباطؤ النشاط الاقتصادي ومستويات أسعار البترول المرتفعة والتكنولوجيات الجديدة. أما في ما يخص تجارة الغاز، فقد حالت إضافة حد أدنى من منشآت التسييل خلال تلك السنة

الشكل ١-٣ أ) التجارة البحرية الدولية حسب مجموعات البلدان، ٢٠١٢ (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وإلى بيانات مستمدة من مصادر حكومية ومصادر صناعة الموانئ ذات الصلة ومصادر متخصصة. وقدّرت الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة توافرت بيانات عنها.

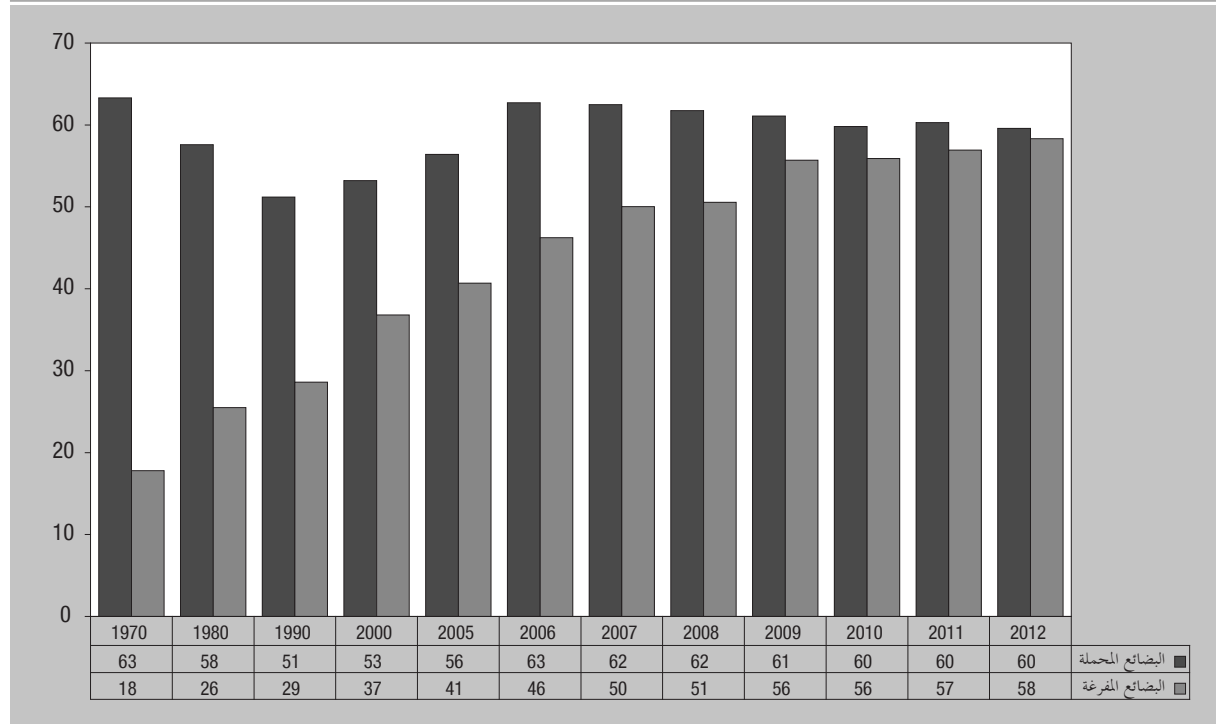
تفوق حصة البضائع المفرغة في البلدان النامية عمّا قريب حصتها من البضائع المحملة فيها. ويعزى ذلك إلى نمو الطلب على الواردات بوتيرة متسارعة في المناطق النامية بسبب عملية التصنيع التي تشهدها وسرعة ارتفاع الطلب الاستهلاكي فيها.

وعلى غرار الاتجاهات المسجلة في السنوات السابقة، تجاوزت أحجام البضائع المحملة أحجام البضائع المفرغة في موانئ البلدان النامية (الشكل ١-٣ ب))، غير أن حصصها تطورت طوال العقود الأربعة الماضية وكادت أن تتكافأ في عام ٢٠١٢. ولأول مرة على الانطلاق، يُرّجح أن

الترتيب التنازلي، الأمريكتين وأوروبا وأوقيانيا وأفريقيا من حيث التحميل وأوروبا والأمريكتين وأفريقيا وأوقيانيا في ما يخص التفريغ (الشكل ١-٣ ج)).

ويشير التوزيع حسب المناطق إلى أن آسيا لا تزال تستأثر بمرتبة منطقة التحميل والتفريغ الرئيسية في عام ٢٠١٢ وشملت مناطق التحميل والتفريغ الرئيسية الأخرى، حسب

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



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

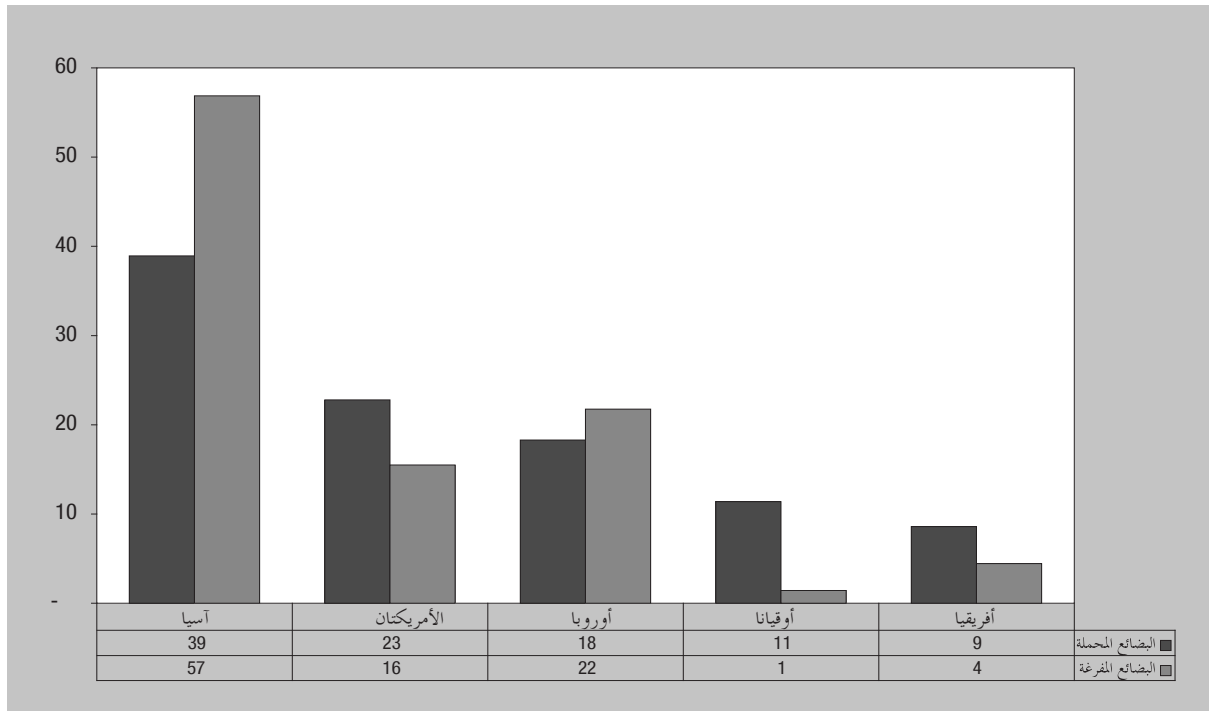
وقبل وقت قريب، وقعت الصين وجمهورية تانزانيا المتحدة اتفاقاً يقضي ببناء ميناء رئيسي وإنشاء منطقة صناعية في تانزانيا بتكلفة قدرت بنحو ١٠ بلايين دولار أمريكي (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013c). وفي أعقاب اكتشاف آخر للغاز الطبيعي قبالة ساحل جمهورية تانزانيا المتحدة، تعترم شركة نفطية الآن تشييد منشأة للغاز الطبيعي المسيل بقيمة ١٤ بليون دولار أمريكي (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013c). ويُتوقع أن تزدهر الأعمال التجارية البحرية في أفريقيا بفعل هذه التطورات، إذ تزداد أفريقيا تحولاً من سوق متخصص بالنسبة لمشغلي النقل البحري لتتحوّل مكاناً في السوق الرئيسية (Fairplay, 2013b). وحسب بنك التنمية الأفريقي، سترتفع حركة الموانئ في أفريقيا من ٢٦٥ مليون طن في عام ٢٠٠٩

وتحظى أفريقيا باهتمام متزايد بحسابها منطقة تتمتع بإمكانيات كبيرة في مجال النقل البحري والتجارة البحرية. ورغم أن تأثير أفريقيا في النقل البحري لا يزال محدوداً، فإنه قابل للتوسع حين تشرع القارة في استغلال مواردها الوفيرة ويزداد الطلب على الاستهلاك مع تحسن مستويات الدخل. وما برحت جاذبية أفريقيا تزداد، لا سيما في نظر آسيا، مع ازدياد التجارة بين المنطقتين باطراد (Fairplay, 2013 a). وبينما يظل الاتحاد الأوروبي أكبر شريك تجاري لأفريقيا، تحطمت الصين الآن الولايات المتحدة لتصبح أكبر شريك تجاري مفرد لأفريقيا. وبلغت قيمة تدفق التجارة بين الولايات المتحدة وأفريقيا ١٢٣ بليون دولار في عام ٢٠١١، بينما وصلت التدفقات بين الصين وأفريقيا إلى ١٣٣ بليون دولار (Fairplay, 2013, a).

الاستثمارات في المناطق الحرة في نيجيريا قد وصلت إلى ٩,٤ بلايين دولار وإلى أن التشييد جارٍ في ست مناطق من المناطق الحرة البالغ عددها ٢٥ منطقة، في حين بلغت أربع مناطق طور التصميم (P.M. News Nigeria, 2013).

إلى أكثر من بليون طن في عام ٢٠٤٠، بينما ستزداد أحجام النقل بمعدل يتراوح بين ستة وثمانية أمثال، مع زيادة ملموسة تبلغ ١٤ ضعفاً في بعض البلدان غير الساحلية (Fairplay, 2013 a). وتعبيراً عن النمو المتوقع، تشير المعلومات إلى أن

الشكل ١-٣ (ج) التجارة البحرية العالمية، حسب المنطقة الجغرافية، ٢٠١٢ (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلغة وإلى بيانات مستمدة من مصادر حكومية ومصادر صناعة الموانئ ذات الصلة ومصادر متخصصة. وقُدرت الأرقام استناداً إلى بيانات أولية أو إلى آخر سنة توافرت بيانات عنها.

هياكل وإقامة شركات جديدة خلافاً بغية تمويل تطوير بنية النقل التحتية وصيانتها، ضمن أهداف أخرى. وتجدر الإشارة إلى أن البرازيل والاتحاد الروسي والهند والصين وجنوب أفريقيا اتفقت، في قمتها السنوية المعقودة في آذار/مارس ٢٠١٣، على إنشاء بنك التنمية لهذه البلدان لتمويل مشاريع في البلدان النامية من بينها مشاريع تشييد البنى التحتية (Voice of America News, 2013).

واستشرافاً للمستقبل، يتوقع بعض المحللين أن تزداد تجارة السلع العالمية بأكثر من الضعفين بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠٢٠ وأن تبلغ قيمة صادرات الصين إلى أوروبا نحو ضعف قيمة صادرات الولايات المتحدة إلى أوروبا (Ernst and Young, 2011). وتشير توقعات هؤلاء المحللين أيضاً إلى أن التجارة بين مناطق آسيا ستتمو بسرعة لتصل إلى ٥ تريليونات دولار وأن صادرات أوروبا

وتظل الفجوة في البنى التحتية تمثل تحدياً يعيق النقل البحري والتجارة البحرية في كثير من المناطق النامية ومن بينها أفريقيا. وقُدرت الاحتياجات العالمية من البنى التحتية بنحو ١١ تريليون دولار أمريكي خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠٣٠ (OECD, 2011). ولسد فجوة العجز الواسع النطاق في البنية التحتية في البلدان النامية، بما في ذلك في مجال النقل، تشير التقديرات الحالية إلى أن الإنفاق يجب أن يصل إلى ١,٨-٢,٣ تريليون دولار أمريكي سنوياً بحلول عام ٢٠٢٠، مقارنة بالمستويات الحالية البالغة ٠,٨-٠,٩ تريليون دولار سنوياً (United Nations Development Programme, 2013). وفي ما يخص أفريقيا، تمثل زيادة الاستثمار في البنية التحتية مسألة رئيسية لا سيما وأن القارة تتخذ على نحو متزايد لنفسها موضعاً كمناطق مهمة للأعمال التجارية والتجارة البحرية. وفي هذا السياق، يتيح "الجنوب" الناشئ الفرصة لإنشاء

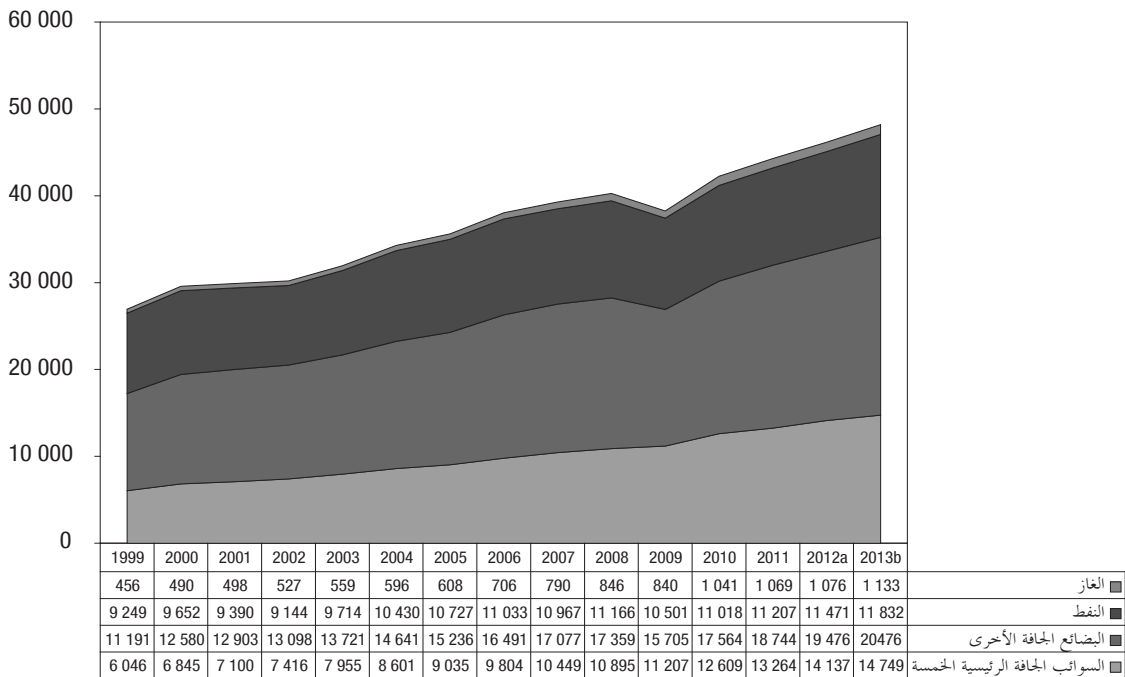
وفي سياق ازدهار فرص الأعمال التجارية في الاقتصادات الناشئة النامية والنمو المتوقع في تجارة السلع العالمية، ومع أخذ المخاطر والشكوك السائدة في الحسبان، سيكون على قطاع النقل البحري أن يُعدّل استراتيجياته التجارية على نحو يراعي التغيرات في الاقتصاد العالمي وأنماط التجارة العالمية التي يتوقع أن تشد في المستقبل.

٢ - التجارة البحرية بالأطنان المئوية

تُشكل التطورات التي يشهدها الاقتصاد العالمي والتغيرات في نمو التجارة وأنماطها الطلب على السلع الأساسية وتحدد المسافات التي يتعين على البضائع قطعها. ويتيح الطلب النهائي على خدمات النقل البحري المقيس بالأطنان المئوية الإلمام بشكل أفضل بنشاط النقل البحري وبالطلب على السعة من السفن.

إلى أفريقيا وغرب آسيا ستفوق صادرات أوروبا إلى الولايات المتحدة بزهاء ٥٠ في المائة. ومن حيث مساهمة القطاعات، يُتوقع أن تساهم التجارة في الآلات ومعدات النقل والمنتجات الاستهلاكية الكهربائية (على سبيل المثال، الحواسيب وأجهزة التلفاز والغسالات) والسلع الصناعية بأكبر حصة في تجارة السلع العالمية خلال السنوات العشر المقبلة (Ernst and Young, 2011). ويتوقع بعض المراقبين أن يرتفع الاستهلاك السنوي في الاقتصادات النامية إلى ٣٠ تريليون دولار بحلول عام ٢٠٢٥ وأن تستأثر هذه الاقتصادات بأكثر من نصف الأسر المعيشية التي يتجاوز دخلها السنوي ٢٠.٠٠٠ دولار وعدددها بليون أسرة (United Nations Development Programme, 2013). وإذا تحققت هذه التوقعات، فمن المرجح أن تؤثر في أنماط النمو ودينامياته. وفي مجال التجارة البحرية، تشير التوقعات الحالية إلى تواصل النمو. ويرى أحد هذه التوقعات لعام ٢٠١٣ أن النمو المتوقع سيبلغ ٤,٢ في المائة (Clarkson Research Services, 2013 a).

الشكل ١-٤ التجارة الدولية بالأطنان المئوية حسب نوع البضائع، ١٩٩٩-٢٠١٣ (بلايين الأطنان المئوية)



المصدر: أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات من (Clarkson Research Services (2013a).

(أ) تقديرات (ب) توقعات

٢٠١١. واستأثرت السلع السائبة، أي المواد المعدنية والمواد الأولية، بما يقارب ثلاثة أرباع مجموع الأطنان المئوية في عام

وفي عام ٢٠١٢، بلغ نمو النقل البحري بالأطنان المئوية ٤,٢ في المائة بعد أن كان قد وصل إلى ٤,٩ في المائة في عام

٢٠١٢ (الشكل ١-٤). ومثلت السوائب الجافة الرئيسية الخمسة (أي الفحم وركاز الحديد والحبوب والبوكسيت/ الألومينا وصخور الفوسفات) المحرك الرئيسي للنمو، إذ زادت الأطنان الميالية بنسبة ٦,٦ في المائة مقارنة بنسبة ٦,١ في المائة للسوائب الثانوية و٣,٩ في المائة للبضائع الجافة الأخرى، بما في ذلك تجارة البضائع المنقولة في حاويات، و٢,٤ في المائة للنفط والمنتجات النفطية و٠,٧ في المائة للغاز. ويُعزى القسط الأكبر من النمو إلى الزيادة السريعة (١١,٨ في المائة) في الفحم بالأطنان الميالية، ثم إلى النمو الناجم عن تجاري الحبوب وركاز الحديد حيث زادت الأطنان الميالية بنسبة ٦,٢ في المائة و٤,١ في المائة، على التوالي.

ومما يثير الاهتمام أن متوسط المسافات التي قطعتها التجارة البحرية العالمية لم يتغير في ما يبدو بمرور الزمن رغم كثرة الحديث عن حدوث تغير في جغرافية التجارة العالمية واشتداد الحاجة إلى تنوع مصادر الإمداد على نحو يؤدي، في غالب الأحيان، إلى القيام برحلات أطول لنقل الشحنات، فبين عامي ١٩٧٠ و٢٠٠٨، ظل متوسط المسافة التي قطعتها البضائع مستقرًا وبلغ ٤ ١٠٠ ميلاً بحرياً في المتوسط (Crowe, 2012). ويعبر هذا الاتجاه بوجه خاص عن ازدياد أهمية التجارة بين المناطق وبدرجة أقل من ذلك عن انتقال جزء من الإنتاج إلى مواقع أكثر قرباً من الأسواق، رغم أن النقاش الدائر بشأن "اقتراب الإنتاج من الأسواق" لم يتوصل بعد إلى نتائج قاطعة.

ويعود القسط الأكبر من الزيادة في متوسط المسافات المقطوعة في الفترة ١٩٧٠-٢٠٠٨ إلى التجارة في السوائب الرئيسية الخمسة التي زاد فيها متوسط المسافات المقطوعة من ٤ ٦٠٠ إلى ٥ ٤٠٠ ميل بحري إثر الزيادات الحادة في الطلب على الواردات في المناطق النامية السريعة النمو، وفي صادراتها الصين (Crowe, 2012). وكان لطلب آسيا القوي على واردات الفحم وركاز الحديد ضلع كبير في نمو أحجام تجارة السوائب الجافة. وبخلاف الصين، كان طلب الاقتصادات السريعة النمو الأخرى على ركاز الحديد والفحم كبيراً أيضاً، لا سيما من الهند وجمهورية كوريا. وكان لشحنات ركاز الحديد من البرازيل القسط الأوفر من نمو الأطنان الميالية بسبب المسافات التي تقطعها التجارة بين البرازيل والصين. وارتفع متوسط المسافة التي قطعها تجارة ركاز الحديد بنسبة ٦,٧ في المائة بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٢، بينما تراجع متوسط المسافات التي

قطعها تجارة الفحم خلال الفترة نفسها بنسبة ١٣,١ في المائة فبلغ ٤ ٠٠٢ ميل، وهو رقم يعبر، في المقام الأول، عن المسافات الأقصر بين الصين وأستراليا وإندونيسيا (Crowe, 2012). وفي وقت أقرب، أدت الثورة التي حدثت في مجال فحم الطفل في الولايات المتحدة إلى زيادة كميات الفحم المتاحة للتصدير إلى جهات من بينها أوروبا وآسيا. ونتيجة لذلك، تتجه صادرات الولايات المتحدة من الفحم بالأطنان الميالية إلى الارتفاع، ففي عام ٢٠١١، كانت صادراتها من الفحم أعلى بنسبة ١٢٧ في المائة مما كانت عليه في عام ٢٠٠٧، بينما بلغ متوسط النمو بالأطنان الميالية ١٥٢ في المائة (Clarkson Research Services, 2012a). وفي تطور آخر له تأثيرات في تجارة السوائب الجافة، يتوقع بعض المراقبين أن تلجأ الصين على الأرجح إلى مصادر بديلة تشمل مواقع بعيدة نسبياً، مثل أستراليا، إذا شكلت اللوائح التنظيمية الجديدة في إندونيسيا، وهي مورد رئيسي للمعادن الموجهة إلى الصين مثل الفحم والبوكسيت والنيكل، عقبة حقيقية أمام الصادرات من إندونيسيا. ونتيجة لذلك، يُرجح أن تزداد شحنات السوائب الجافة والمسافات بالأميال. أما تجارة الحبوب، فزادت حصتها في مجموع الأطنان الميالية من ٤,٢ في المائة في عام ٢٠٠٠ إلى ٥,٤ في المائة في عام ٢٠١٢، إذ إن الظفرة في الصادرات البرازيلية عوّضت الانخفاض الحاد في الصادرات من الولايات المتحدة. وخلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠١٢، زاد متوسط المسافات التي قطعها شحنات الحبوب بنسبة ١٧,٨ في المائة فوصل إلى ٦ ٨٠٧ أميال بسبب تدفق الشحنات السريعة النمو من أمريكا النامية إلى الصين (Crowe, 2012).

وفي عام ٢٠١٢، زادت تجارة البضائع المنقولة في حاويات بالأطنان الميالية بنسبة ٣,٠ في المائة مقارنة بنسبة ٨,٨ في المائة في عام ٢٠١١. وبين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٢، انخفض متوسط المسافات التي قطعها تجارة البضائع المنقولة في حاويات بنسبة ١,٢ في المائة، إذ إن النمو السريع الذي حدث في تدفقات التجارة على مسافات أقصر بين بلدان آسيا عوّض الانخفاض الذي شهدته تجارة المسافات البعيدة بين آسيا وأوروبا. غير أنه من المرجح أن يزيد الارتفاع المتواصل في أحجام التجارة على مسافات أطول بين الشمال والجنوب متوسط المسافات التي تقطعها تجارة الحاويات (Crowe, 2012).

وبلغت حصة البضائع المنقولة بالناقلات الصهرجية، بما فيها النفط الخام ومنتجات البترول والغاز، أكثر من ربع

٣- التجارة البحرية حسب نوع البضائع

(أ) تجارة الناقلات الصهرجية

يُحدّد الإنتاج العالمي والطلب الإجمالي من الطاقة والاقتصاد العالمي والعوامل الديمغرافية والتوسع الحضري والتصنيع، فضلاً عن "جغرافية" الفائض والعجز من الطاقة العالمية، تجارة الناقلات الصهرجية بدرجة كبيرة. ومن المهم تسليط الأضواء ابتداءً على التحولات الهيكلية العميقة التي تحدث الآن حتى يتسنى وضع التطورات الرئيسية التي تؤثر في تجارة الحاويات في سياقها السليم، فخريطة الطاقة العالمية يعاد رسمها في خضم ارتفاع إنتاج النفط والغاز في الولايات المتحدة والتقارير التي تشير إلى اكتشافات جديدة من الموارد المعدنية في مناطق شتى (على سبيل المثال، شرق أفريقيا والبحر الأبيض المتوسط)، فضلاً عن التطورات في تقانة الاستخراج. ولعل الطفرة الأخيرة في إنتاج زيت الطفل والغاز في الولايات المتحدة، وهي أكبر مستهلك للنفط في العالم، تمثل الاتجاه المنفرد الذي يحدث تغييراً عميقاً في الأوضاع ستكون له تداعيات تتجاوز الحدود الوطنية وتؤثر في تجارة الناقلات النفطية تأثيراً شديداً. وتوقع الوكالة الدولية للطاقة أن تصبح الولايات المتحدة مُصدراً صافياً للغاز الطبيعي بحلول عام ٢٠٢٠ وأن تتخطى المملكة العربية السعودية كأكبر منتج عالمي للنفط في العام نفسه، قبل أن تغدو مكتفية ذاتياً على وجه التقريب بحلول عام ٢٠٣٥ (International Energy Agency, 2012). ومن منظور مستقبلي، قد يسفر ذلك عن وضع خريطة عالمية جديدة للطاقة تتناقص فيها أحجام النفط الخام المتاجر بها على الصعيد العالمي وترداد المنتجات المكررة المُصدّرة من الولايات المتحدة مع احتمال بروز الصين والهند كمُستوردين كبيرين للنفط الخام ومُصدّرين لمنتجات البترول المكررة. وسيتطور الطلب حسب منتجات البترول أيضاً القُطارات الوسطى، مثل الديزل المستخدم في النقل، نمواً سريعاً (Lloyd's List, 2012a).

١٤ النفط الخام: الإنتاج والاستهلاك

في عام ٢٠١٢ وللسنة الثالثة على التوالي، سجل النفط أبطأ نمو بين أنواع الوقود الأحفوري، ففي ركاب ضعف النمو الاقتصادي العالمي، لا سيما في أوروبا، زاد الاستهلاك العالمي من النفط بأقل من ١,٠ في المائة وهي نسبة دون المتوسط المسجل في فترات سابقة (British Petroleum, 2013). ويعزى النمو الضئيل في الطلب العالمي على النفط الذي بلغ ٨٩,٨ مليون برميل في اليوم

مجموع الأطنان الميلبية في عام ٢٠١٢، مسجلة انخفاضاً من حصتها في عام ٢٠٠٠ التي تجاوزت الثلث. وفي نطاق تجارة الناقلات الصهرجية، استثار النفط الخام بحصة الأسد (١٩,١) في المائة) تليه منتجات البترول (٥,٧ في المائة) فالغاز (٢,٣) في المائة). وحدث انخفاض طفيف في متوسط المسافات التي قطعها تجارة النفط الخام (- ١,٢ في المائة) بين عامي ٢٠٠٠ و٢٠١٢. وعلى النقيض من ذلك، زاد متوسط المسافات التي قطعها منتجات البترول بنسبة ٦,٤ في المائة^(١)، وهي زيادة تعبر عن نمو الواردات البعيدة المدى إلى آسيا والتدفقات من الولايات المتحدة إلى أمريكا النامية. ويُرجح أن يتواصل هذا النمو لأسباب من بينها ما يلي: (أ) حالات إقفال المصافي في أوروبا التي ستحدث نقصاً في القُطارات الوسطى يقتضي زيادة الواردات، بما فيها الشحنات البعيدة المدى من غربي آسيا والهند والولايات المتحدة؛ (ب) الحاجة إلى تلبية طلب آسيا المتزايد على القُطارات بوسائل في صادراتها زيادة الواردات من غربي آسيا؛ (ج) ازدياد كثافة الصادرات من الولايات المتحدة إلى أمريكا النامية وربما إلى مناطق أخرى من بينها أفريقيا التي يرتفع فيها الطلب على القُطارات الوسطى.

وثمة عامل آخر قد يكون له تأثير في الأطنان الميلبية الناشئة عن تجارة النفط يتمثل في بنية إنتاج البترول في الولايات المتحدة التي من شأنها أن تحول دون أن تتأثر الأطنان الميلبية للنفط الخام بالضرورة بالخصائص المميزة للطاقة في هذا البلد. وستواصل المصافي في الولايات المتحدة استيراد كميات كبيرة من النفط الخام الثقيل من غربي آسيا ومن أمريكا النامية نظراً لأن النفط الخام الذي تنتجه أفريقيا شبيه في بنيته برصيفه الذي تنتجه الولايات المتحدة. ولذلك، تتناقص الواردات فعلاً من غرب أفريقيا إلى الولايات المتحدة ويُشحن أغلب الفائض الجديد من البضائع الآن إلى آسيا، فتزداد تبعاً لذلك أميال النفط الخام الطنية (Financial Times, 2013). وبما أن الفوارق في الأسعار تؤثر أيضاً في الطلب بين المنطقتين، فمن المرجح أن تزداد أسعار آسيا الأكثر ارتفاعاً الأطنان الميلبية للناقلات الصهرجين غير أن الأطنان الميلبية للنفط الخام قد تتناقص في المستقبل بسبب امتداد أنابيب البترول من كازاخستان والاتحاد الروسي وعملاً قريب ميانمار إلى الصين. وقد يكون لذلك بعض التداعيات على طلب الناقلات الصهرجية والأسطول العالمي من الناقلات الصهرجية وأنماط التجارة المنقولة بالناقلات الصهرجية.

يؤثر في تطبيق قانون التجارة البحرية لعام ١٩٢٠ (قانون جونز) مع ازدياد الطلب على الناقلات الصهرية في الولايات المتحدة.

وأوضحت ليبيا مصدر النفط الخام الأساسي إلى أوروبا إثر تراجع الإنتاج من بحر الشمال. ويُتوقع أن تتحول واردات أوروبا عن الصادرات الآتية من غربي آسيا عبر مسافات طويلة إلى الشحنات القادمة من أفريقيا عبر مسافات أقصر. ومع استمرار تأثير الأوضاع الاقتصادية الضعيفة في المصافي في أوروبا، يُتوقع أيضاً أن يحدث تحوّل عن واردات النفط الخام نحو منتجات البترول (Danish Ship Finance, 2013).

خلال السنة إلى البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، إذ انخفض الاستهلاك في البلدان الأعضاء في هذه المنظمة بنسبة ١,٣ في المائة في عام ٢٠١٢. أما من حيث العرض، فزاد الإنتاج العالمي بنسبة ٢,٢ في المائة فوصلت الأحجام الكلية إلى ٨٦,٢ مليون برميل في اليوم واستأثرت البلدان الأعضاء في منظمة البلدان المصدرة للبترول (الأوبك) بالقسط الأوفر من النمو. ويعرض الجدول ١-٥ مستهلكي النفط الخام ومنتجيه على الصعيد العالمي.

٢٠٠ شحنات النفط الخام

زادت شحنات النفط الخام بنسبة ١,٣ في المائة في عام ٢٠١٢ فبلغت الأحجام الكلية ٥٥,٣ مليون برميل في اليوم وهو رقم تتحلّى فيه ديناميات العرض والطلب. واستأثرت النفط الخام المنقول على متن الناقلات الصهرية بثلاثي هذا المجموع وارتفع بنسبة تقديرية بلغت ١,٥ في المائة ليبلغ المجموع ١,٧٨ بليون طن. وتعزز النمو بفضل ازدياد الإنتاج العالمي وتكوين المخزونات استباقاً للحظر المتعلق بتجارة النفط مع جمهورية إيران الإسلامية. وشملت مناطق تحميل النفط الخام الرئيسية غرب آسيا وأفريقيا وأمريكا النامية والاقتصادات الانتقالية، بينما مثلت اليابان وأمريكا الشمالية وأوروبا وآسيا النامية مناطق تفرّغه الرئيسية.

وانخفضت واردات النفط الخام إلى الولايات المتحدة بنسبة ٤,٣ في المائة في عام ٢٠١٢ وهي نسبة تعبر بوجه خاص عن زيادة الإنتاج المحلي والشحنات عبر خطوط الأنابيب من كندا (British Petroleum, 2013). وفي عام ٢٠٠٧، بلغت واردات النفط الخام إلى الولايات المتحدة ١٠,١ ملايين برميل في اليوم، بينما انخفضت الأحجام إلى ٩,٢ ملايين برميل في اليوم في عام ٢٠١٠ وإلى ٨,٥ ملايين برميل في اليوم في عام ٢٠١٢. وإذ يرتفع الإنتاج في الولايات المتحدة وتنخفض وارداتها، يتوجه النفط من مورديها التقليديين، مثل أنغولا ونيجيريا وجمهورية فنزويلا البوليفارية، إلى أسواق جديدة ومستهلكين جدد. ويُتوقع أن تتخطى الهند عمّا قريب الولايات المتحدة وتصبح الوجهة الرئيسية التي تقصدها صادرات النفط الخام النيجيرية، بينما زادت وارداتها من جمهورية فنزويلا البوليفارية بثلاثة أمثال منذ عام ٢٠١١ (Financial Times, 2013). وبعد الحصول على الموافقات القانونية اللازمة، يُتوقع أن تُصدّر الولايات المتحدة بترولها الخام الخفيف وتصبح مُصدّرة للبترول الخام (Lloyd's List, 2012b). وقد يمثل هذا التطور خطوة جديدة في إعادة تشكيل خريطة تجارة الناقلات الصهرية وربما

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

الإنتاج العالمي من النفط		المستهلك العالمي من النفط	
٣٣	غربي آسيا	٣٣	آسيا والمحيط الهادئ
١٦	الاقتصادات الانتقالية	٢٣	أمريكا الشمالية
١٥	أمريكا الشمالية	١٥	أوروبا
١٢	أمريكا النامية	١٠	أمريكا النامية
١١	أفريقيا	٩	غربي آسيا
١٠	آسيا والمحيط الهادئ	٦	الاقتصادات الانتقالية
٤	أوروبا	٤	أفريقيا
الإنتاج العالمي من الغاز الطبيعي		المستهلك العالمي من الغاز الطبيعي	
٢٥	أمريكا الشمالية	٢٥	أمريكا الشمالية
٢٣	الاقتصادات الانتقالية	١٩	آسيا والمحيط الهادئ
١٦	غربي آسيا	١٨	الاقتصادات الانتقالية
١٥	آسيا والمحيط الهادئ	١٤	أوروبا
٨	أوروبا	١٢	غربي آسيا
٧	أمريكا النامية	٨	أمريكا النامية
٦	أفريقيا	٤	أفريقيا

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى البيانات المنشورة في British petroleum Statistical review of World Energy 2013.

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

اشتداد القيود البيئية في منطقة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي واستمرار المنافسة من المصافي الواقعة في غربي آسيا والشرق الأقصى (Danish Ship Finance, 2013).

٤٤ منتجات البترول المكررة: الطلب والشحنات

يرتبط الطلب على منتجات البترول المكررة ارتباطاً وثيقاً بالإنتاج الصناعي وقيادة المركبات وتوليد الطاقة. وتراجع نمو شحنات منتجات البترول إلى ٢,١ في المائة في عام ٢٠١٢ نتيجة لضعف الإنتاج الصناعي وانخفاض الطلب على الناقلات خلال تلك السنة (Clarkson Research Services, 2013a). ويقدر الأونكتاد هذا النمو بنسبة ١,٦ في المائة وهي نسبة تشمل أيضاً أداء تجارة الغاز. وبلغ مجموع الشحنات العالمية من منتجات البترول والغاز ١,٠٥ بليون طن في عام ٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2013a) وعوّض ارتفاع أحجام الواردات من آسيا، لا سيما من الصين واليابان وجمهورية كوريا، انخفاض الشحنات الموجهة إلى أمريكا الشمالية. ولبي العرض من أوروبا والهند وغربي آسيا الطلب القوي من آسيا، وبوجه أخص على القطارات الخفيفة (على سبيل المثال، البترين والناقلات) والقطارات الوسطى (على سبيل المثال، الديزل والكروسين). وفي الوقت نفسه، ظل الطلب يضعف في أمريكا الشمالية وهي ثاني أكبر منطقة مستوردة لمنتجات البترول المكررة.

وبما أن العرض الأوروبي درج على توفير واردات البترين إلى الولايات المتحدة، فمن الراجح أن يؤثر انخفاض الطلب وهبوط الواردات إلى الولايات المتحدة في تجارة المنتجات عبر المحيط الأطلنطي. وعلى النقيض من ذلك، زادت الصادرات من الولايات المتحدة، وتلك ظاهرة جديدة بعض الشيء، بفعل الفائض الناشئ عن تراجع الطلب الداخلي على النفط وتنامي الطلب من أمريكا النامية بسبب التصنيع وعملية تطوير البنية التحتية في تلك المنطقة. وفي الوقت نفسه، سيزداد شحن البترين من غربي آسيا إلى الشرق الأقصى ومن أفريقيا إلى أوروبا (Danish Ship Finance, 2013).

وفي عام ٢٠١٢، تعثر الطلب على القطارات الوسطى التي كان رواجها قد ازداد وذلك إثر تراجع الاحتياجات من وقود النفاثات والديزل بسبب الوضع الاقتصادي العالمي. ومع ذلك، يُتوقع أن يُستأنف النمو حينما ينتعش الاقتصاد العالمي. ويُنتظر أن يتخطى نمو الطلب على القطارات الوسطى في المستقبل نظيره على القطارات الخفيفة وأن تتبوأ آسيا، والصين على وجه

وفي عام ٢٠١٢، زادت أحجام واردات النفط الخام بنسبة ٧,٤ في المائة في الصين وبأكثر من ٤,٠ في المائة في الهند (British Petroleum, 2013). وبما أن هذين البلدين يواصلان إنشاء المصافي المحلية، فستزداد أيضاً وارداتهما من النفط الخام الآتية من مصادر من بينها غرب أفريقيا وأمريكا اللاتينية. ويُرجح أن يُحدث هذا التوجه تغييراً في اتجاه تدفقات البضائع وأن يعزز الطلب على الناقلات الصهرية ويزيد الأطنان المليية. غير أن احتمال ازدياد حصة واردات الصين المنقولة عبر خطوط الأنابيب من كازاخستان والاتحاد الروسي وميانمار قد يشكل نمطاً يقلل مدى هذا التغيير.

ولأن العقوبات الدولية تحظر واردات النفط الخام من جمهورية إيران الإسلامية، يضطر المستوردون الرئيسيون، مثل الصين والهند وجمهورية كوريا، إلى تخفيض أحجام وارداتهم لاستيفاء شروط الاستثناء من العقوبات لمدة ١٨٠ يوماً الذي يسمح لهذه البلدان بمواصلة استيراد النفط الإيراني الخام (United States Institute of Peace, 2012). ونتيجة لذلك، تحوّل مسار تجارة الناقلات الصهرية باتجاه مزيد من الشحنات الإيرانية شرقاً صوب آسيا، بينما تستعيز أوروبا عن الصادرات الإيرانية بشحنات من الاتحاد الروسي وغرب أفريقيا (Danish Ship Finance, 2013). ومن المرجح أن يزداد هذا الاتجاه كلما طالّت مدة العقوبات.

٣٣ منتجات البترول المكررة: التطورات في العرض والمصافي

زادت طاقات التكرير العالمية بنسبة ٠,٤ في المائة في عام ٢٠١٢ فبلغ مجموعها ٩٢,٥ مليون برميل في اليوم. ويقع أكثر من ٥٠ في المائة من هذه الطاقة في بلدان غير أعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وهي تعزى في المقام الأول إلى التوسع في الصين والهند وغربي آسيا (British Petroleum, 2013). ويُتوقع أن يتواصل ازدياد الطاقة العالمية وأن تبلغ تقديرات الاستثمارات العالمية اللازمة في مجال التكرير بحلول عام ٢٠٣٥ نحو ١,٣ تريليون دولار. وستبلغ احتياجات المشاريع القائمة حالياً قرابة ٢٣٠ بليون دولار من هذا المجموع، بينما تستلزم المشاريع الإضافية ٣٠٠ بليون دولار ويُخصص زهاء ٧٥٠ بليون دولار للصيانة والإحلال (OPEC, 2012). وفي اتساق مع التطورات التي حدثت في طاقة التكرير، زاد إجمالي إنتاج المصافي بنسبة ٠,٦ في المائة في عام ٢٠١٢ واستأثرت المصافي في أفريقيا وكندا والصين والهند والمكسيك بأكبر قسط من هذا النمو. ويزداد إغلاق المصافي في أوروبا واليابان بسبب

المنتج في العالم (British Petroleum, 2013). ويستعرض الجدول ١-٥ المستهلكين والمنتجين العالميين للغاز الطبيعي.

وفي اتساق مع التطورات في العرض والطلب، ظلت تجارة الغاز العالمية، البرية والبحرية منها على حد سواء، فاترة في عام ٢٠١٢، فتمت بمعدل سنوي يقل عن ١ في المائة. وتوقف النمو في الغاز النفطي المُسَيَّل والغاز الطبيعي المُسَيَّل في عام ٢٠١٢ فبلغت أحجامهما معاً ٢٨٩ مليون طن، وهو المستوى عينه المسجل في عام ٢٠١١، إذ إن ارتفاع شحنات غاز البترول المُسَيَّل وازنت الانخفاض في شحنات الغاز الطبيعي المُسَيَّل^(١). وهبطت شحنات الغاز الطبيعي المُسَيَّل التي تمثل زهاء ٨٥ في المائة من تجارة الغاز البحرية بمعدل سنوي قدره ١,٢ في المائة في عام ٢٠١٢ بسبب انخفاض الواردات في أوروبا والتوسع المحدود النطاق في طاقة التسييل العالمية خلال تلك السنة (Clarkson Research Services, 2013a). ويُحدِث انخفاض الطلب على الواردات في الولايات المتحدة تأثيرات متفاوتة داخل هذا البلد وخارجه، فتدني أحجام الواردات يجعل مرافق إعادة التغويز الكثيفة العمالة في الولايات المتحدة غير ذات جدوى. وفي الوقت نفسه، يحل الغاز الأرخص سعراً نسبياً محل الفحم كمصدر لتوليد الطاقة. وزادت أوروبا التي استُخدم فيها غاز أكثر تكلفة في توليد الطاقة أحجام وارداتها من الفحم من الولايات المتحدة (Clarkson Research Services, 2013a). وظلت قطر أكبر مُصدّر للغاز في العالم وتجاوزت حصتها ٣٢,١ في المائة من صادرات الغاز الطبيعي المُسَيَّل العالمية (British Petroleum, 2013). وسُجّلت زيادة في أحجام الصادرات لا في قطر فحسب بل وفي أستراليا وماليزيا ونيجيريا والإمارات العربية المتحدة، بينما تراجع الشحنات من الجزائر ومصر وإندونيسيا (British Petroleum, 2013).

وتتسم التوقعات حيال تجارة الغاز الطبيعي المُسَيَّل بالإيجابية إذ يُنتظر أن يزداد الاستهلاك العالمي نظراً لما يلي:

- (أ) ازدياد الإنتاج والصادرات في الولايات المتحدة؛
- (ب) حدوث اكتشافات جديدة من الغاز في مختلف أنحاء العالم (على سبيل المثال، في قبرص وإسرائيل وموزامبيق وجمهورية تنزانيا المتحدة)؛

التخصيص، مركز الصدارة في هذا المضمار، تليها أمريكا النامية. ويعزى هذا النمو، في المقام الأول، إلى احتياجات النقل (توسع أساطيل السيارات) وإلى الاحتياجات الصناعية بمقدار أقل.

وفي المستقبل، يُرجح أن يقترب النفط من الأسواق فيتحه البرميل الهامشي من الإنتاج غرباً صوب أمريكا الشمالية وتتجه طاقة التكرير إلى آسيا (Financial Times, 2013). ويُتَوَقَّع أن يتواصل الطلب على منتجات البترول بزيادة الاحتياجات في اقتصادات البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الواقعة في آسيا وأمريكا الجنوبية، لا سيما وأن هذه الاقتصادات تواصل التصنيع، بينما تظل طاقة التكرير الحالية غير كافية (Clarkson Research Services, 2012b). ويُتَوَقَّع أن يظل النمو في تجارة منتجات البترول قوياً في الطرق البعيدة المدى من الهند وغربي آسيا في اتجاه الشرق الأقصى (أي جمهورية كوريا وآسيا بخلاف الصين واليابان). أما في ما يخص الصين، فيُرجح أن يؤدي النمو في إنتاجها الداخلي إلى تقليل أحجام وارداتها من منتجات البترول (Clarkson Research Services, 2013a). ويُتَوَقَّع أن تظل الواردات إلى الاتحاد الأوروبي ضعيفة على نحو يتسق مع الوضع الاقتصادي الحالي المحفوف بالتحديات، بينما يُرجح أن يعزز انخفاض الطلب على منتجات البترول وزيادة طاقة المصافي الصادرات من منتجات البترول، لا سيما تلك المتجهة صوب أمريكا النامية (Clarkson Research Services, 2013a).

وخلاصة القول أن ثمة مسارات جديدة للتجارة في منتجات البترول المكررة والبترول الخام آخذة في النشوء وهي تقترن بحدوث تغييرات في الإنتاج وفي حجم الطلب وتشكيلته ومواقع المصافي في العالم. ومن المرجح أن تتأثر هذه التغييرات أيضاً بتطورات أخرى من قبيل "برنامج ٦٠/٦٦" للاتحاد الروسي الذي يُخفِّض الضرائب على صادرات النفط الخام ويرفعها على المنتجات المكررة سعياً لزيادة الطاقة وتحديثها، واتفاق الإقراض المبرم بين جمهورية بوليفيا البوليفارية والصين الذي سيزيد صادرات البترول الموجهة إلى الصين.

٥' الغاز الطبيعي: شحنات الغاز المُسَيَّل

زاد الاستهلاك العالمي من الغاز بنسبة ٢,٢ في المائة في عام ٢٠١٢ وهي نسبة دون المتوسط المسجل من قبل وقدره ٢,٧ في المائة (British Petroleum, 2013). وخلال السنة نفسها، نما الإنتاج بنسبة ١,٩ في المائة وظلت الولايات المتحدة أكبر

أن تصبح مُورداً رئيسياً للغاز النفطي المُسيّل ويتجه مزيد من صادرتها إلى أمريكا النامية في الوقت الحالي.

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

رغم أوجه الضعف التي تشوب الاقتصاد العالمي، ظلت أحجام تجارة البضائع الجافة تزداد بمعدل صحي بلغ ٥,٧ في المائة في عام ٢٠١٢ فوصل مجموع الأحجام إلى ٦ بلايين طن. ويعتبر هذا الأداء لافتاً للأنظار إذا قيس بالمعايير السابقة وأخذ الوضع الاقتصادي العالمي في الحسبان (Clarkson Research Services, 2013a).

وزاد حجم البضائع السائبة الجافة التي تشمل السلع الأساسية السائبة الخمسة (ركاز الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت/الألومينا والصخور الفوسفاتية) والسوائب الثانوية (السوائب الزراعية والأسمدة والمعادن والفلزات والفولاذ ومنتجات الغابات) بنسبة ٦,٧ في المائة في عام ٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2013a). ويشير توزيع هذا المجموع إلى أن أغلب النمو يُعزى إلى التوسع الذي حدث في السوائب الرئيسية الخمسة (٧,٢ في المائة) وبعقد أقل إلى النمو في السوائب الثانوية (٤,٦ في المائة)، الذي أضاف، من حيث الحجم، قرابة ٥٠٠ مليون طن إلى التجارة البحرية الدولية بين عامي ٢٠٠٢ و٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2013a). وخلال السنة، بلغ مجموع السلع السائبة الرئيسية الخمسة نحو ٢,٧ بليون طن، بينما وصل مجموع السوائب الجافة الثانوية إلى ١,٤ بليون طن. واستأثرت السوائب الجافة الرئيسية والثانوية معاً بنحو ثلثي أحجام البضائع الجافة العالمية.

وفي مجال الواردات تمثل آسيا، والصين بوجه أخص، المصدر الرئيسي للطلب على السوائب الجافة. أما من حيث الصادرات، فالصورة أقل وضوحاً، إذ إن الحصص من السوق آخذة في التغير، فدور إندونيسيا، على سبيل المثال، يزداد أهمية في أكثر من سلعة، بما في ذلك الفحم والبوكسيت والمعادن، فموقعها الجغرافي الاستراتيجي ووفرة مواد أولية عديدة فيها، في مقدمتها الفحم، يجعلان منها أسرع المصدرين إلى بلدان آسيا نمواً في الوقت الحالي (Danish Ship Finance, 2013). وتزيد بلدان أخرى تقوم بدور أقل أهمية، مثل ليبيريا وبيرو وسيراليون، حصصها أيضاً. ويستعرض الجدول ١-٦ أهم البلدان في سوق السلع السائبة الجافة.

(ج) النمو المتوقع في واردات آسيا من الغاز الطبيعي المُسيّل الذي يدعم تواصله التزام الصين الاستراتيجي بتعزيز استخدام الغاز؛

(د) التراجع في استخدام الطاقة النووية؛

(هـ) جاذبية الغاز بصفته بديلاً "أكثر مراعاة للبيئة" من أنواع الوقود الأحفوري الأخرى.

وتواصل دون انقطاع الاستثمارات في تشييد البنية التحتية الداعمة لتجارة الغاز الطبيعي المُسيّل وهي تضيف مزيداً من الإيجابية على توقعات تجارة الغاز وناقلاته ومشغليها وبنائها. وحتى تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢، بلغ عدد منشآت تسييل الغاز ٩٤ منشأة تقع في ١٩ بلداً (Clarkson Research Services, 2012c). وبينما كان التوسع في طاقة التسييل ضئيلاً في عام ٢٠١٢، تفيد التقارير بأن عدد مشاريع التسييل الجاري تنفيذها على الصعيد العالمي بلغ ١٢ مشروعاً، منها خمسة مشاريع في أستراليا. ويُرحب أن تصبح بابوا غينيا الجديدة وكولومبيا مصدرين للغاز بعد إكمال نحو ٢٠ مشروعاً أُفيد بأنها في طور التصميم أو في مرحلة اتخاذ قرار الاستثمار النهائي (Clarkson Research Services, 2012c). وفي مجال الواردات، توجد ٩٣ منشأة مقامة في ٢٦ بلداً ويُتوقع أن تزداد هذه الأعداد لأن بلداناً كثيرة تتأهب لاستقبال أولى شحناتها (Clarkson Research Services, 2012c). وإذا أخذنا في الحسبان اكتشافات الغاز التي تحققت في أفريقيا في الآونة الأخيرة وافترضنا اكتمال جميع المشاريع التي تُنجز في الوقت الراهن في الوقت المحدد لها، فقد تصبح هذه المنطقة رابع أكبر مُورّد للغاز الطبيعي المُسيّل بعد أستراليا وغربي آسيا والولايات المتحدة (Drewry Shipping Consultants, 2013).

وخلافاً لتجارة الغاز الطبيعي المُسيّل، ما برح الطلب على الغاز النفطي المُسيّل، الذي لا يمثل سوى ١٦ في المائة من تجارة الغاز العالمية البحرية، يزداد في عام ٢٠١٢، إذ ارتفعت أحجامه بنسبة ٧,١ في المائة فبلغت ٤٥ مليون طن (Clarkson Research Services, 2013a). وخلال تلك السنة، سُحنت كميات كبيرة من غربي آسيا صوب الهند والشرق الأقصى في إطار تكوين المخزونات الناشئ عن تدني الأسعار النسبي ووفرة العرض. ويزيد استخدام الغاز النفطي المُسيّل لأغراض الطهي وفي استهلاك غاز السيارات وكمدخل في الصناعة البتروكيميائية للطلب في المناطق النامية. ومع ازدياد الإنتاج في الولايات المتحدة، يُتوقع

غير أن التحفظ الوحيد حيال النمو في تجارة السواكب الجافة يتمثل في تواصل اعتماده بشكل كبير على الطلب الآسيوي وعلى سلعتين رئيسيتين فحسب هما ركاز الحديد والفحم. ورغم أن النمو في الصين لا يزال متيناً، فإن للنمو المعتدل الذي حققه هذا البلد في الآونة الأخيرة وابتعاده عن نمط النمو القائم على الاستثمارات في البنية التحتية تداعيات محتملة على قوة النمو في المستقبل.

أما في الجانب الإيجابي، فتشير بعض التوقعات إلى أن قطاع السواكب الجافة سيستفيد من ازدياد سكان العالم ومن التوسع الحضري. ويرى بعض المراقبين أن المستهلكين في الحواضر سيرفدون الاقتصاد العالمي بإنفاق سنوي إضافي يبلغ ٢٠ تريليون دولار في السنة بحلول عام ٢٠٢٥، الأمر الذي سيحدث طفرة في تجارة السلع الرئيسية (Shipping and Finance, 2013). ومع انخراط بليون شخص في عداد المستهلكين، سيؤدي التوسع الحضري وتطوير البنية التحتية إلى زيادة الطلب على الموارد والمواد الأولية. وتشير التقديرات إلى أن احتياجات البنية التحتية اللازمة في قطاع الموانئ وحده ستفوق مستوى البنية التحتية الحالي في الموانئ بمقدار ٢,٥ أمثال.

١٤ شحنات الفحم

الفحم أسرع أنواع الوقود الأحفوري نمواً وقد استأثر بنسبة ٣٠ في المائة من الاستهلاك العالمي للطاقة الأولية في عام ٢٠١٢. وبقية البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، زاد الاستهلاك العالمي بنسبة ٢,٥ في المائة في عام ٢٠١٢ بينما ارتفع الإنتاج بنسبة ٢ في المائة (British Petroleum, 2013)، وخلال السنة، زاد حجم شحنات الفحم الكلي (الفحم الحراري وفحم الكوك). بمعدل سنوي بلغ ١٢,٣ في المائة وتجاوز ١,٠٦ بليون طن لأول مرة. وزادت تجارة الفحم الحراري التي استأثرت بنسبة ٧٨ في المائة من المجموع بمعدل قوي بلغ ١٤,٢ في المائة في عام ٢٠١٢. وتعزى هذه الزيادة إلى أسباب منها الانتعاش النسبي في واردات الاتحاد الأوروبي (في أعقاب التراجع) وتواصل النمو في طلب آسيا على الواردات فضلاً عن توافر الشحنات من المحيط الأطلنطي. وخلافاً لتجارة ركاز الحديد وبدرجة أقل تجارة فحم الكوك، يتسم الطلب على الفحم الحراري بقدر أكبر من التنوع إذ يستأثر الاتحاد الأوروبي بنسبة ١٨ في المائة من الواردات يليه اليابان والصين والهند وبعض صغار المستوردين

الجدول ٦-١ بعض السواكب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والموردون الرئيسيون، ٢٠١٢ (الحصص من السوق العالمية بالنسب المئوية)

منتجو الفولاذ		مستخدمو الفولاذ	
الصين	٤٦	الصين	٤٦
اليابان	٧	الاتحاد الأوروبي	١٠
الولايات المتحدة	٦	أمريكا الشمالية	٩
الهند	٥	الاقتصادات الانتقالية	٤
الاتحاد الروسي	٥	غربي آسيا	٣
جمهورية كوريا	٥	أمريكا النامية	٣
ألمانيا	٣	أفريقيا	٢
تركيا	٢	بلدان أخرى	٢٢
البرازيل	٢		
أوكرانيا	٢		
بلدان أخرى	١٨		
مصدرو ركاز الحديد		مستوردو ركاز الحديد	
أستراليا	٤٥	الصين	٦٥
البرازيل	٢٩	اليابان	١٢
جنوب أفريقيا	٥	الاتحاد الأوروبي	١٠
الهند	٣	جمهورية كوريا	٦
كندا	٣	بلدان أخرى	٧
السويد	٢		
بلدان أخرى	١٣		
مصدرو الفحم		مستوردو الفحم	
إندونيسيا	٣٣	الاتحاد الأوروبي	١٨
أستراليا	٣٠	اليابان	١٧
الولايات المتحدة	١٠	الصين	١٧
كولومبيا	٨	الهند	١٥
جنوب أفريقيا	٧	جمهورية كوريا	١٢
الاتحاد الروسي	٧	مقاطعة تايوان الصينية	٥
كندا	٣	ماليزيا	٢
بلدان أخرى	٤	تايلند	٢
		بلدان أخرى	١٣
مصدرو الحبوب		مستوردو الحبوب	
الولايات المتحدة	٢٠	آسيا والمحيط الهادئ	٣١
الأرجنتين	١٢	أمريكا النامية	٢١
الاتحاد الأوروبي	١٠	أفريقيا	٢٠
أستراليا	١٠	غربي آسيا	١٨
كندا	٩	أوروبا	٧
أوكرانيا	٨	الاقتصادات النامية	٣
بلدان أخرى	٣١		

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات الرابطة العالمية للفولاذ (2013a)؛ Clarkson Research Services (2013b)؛ والمجلس العالمي للحبوب (2013).

بنسبة ١,٢ في المائة في عام ٢٠١٢ (World Steel Association, 2013a, 2013b). وظلت الصين تزيد إنتاجها فارتفعت حصتها من السوق من ٤٥,٤ في المائة في عام ٢٠١١ إلى ٤٦,٣ في المائة في عام ٢٠١٢. وفي هذا السياق، توسعت تجارة ركاز الحديد بنسبة ٥,٤ في المائة في عام ٢٠١٢ فبلغت الأحجام ١,١١ بليون طن. وشمل المصدرون الرئيسيون لركاز الحديد أستراليا والبرازيل وكندا والهند وجنوب أفريقيا والسويد. واستأثرت أستراليا والبرازيل معاً بنسبة ٧٣,٥ في المائة من الصادرات العالمية. وزادت أستراليا التي تعتبر أكبر مصدر في العالم (٤٤,٥ في المائة) شحناتها بنسبة ١٢,٨ في المائة. وعلى غرار ذلك، زاد مصدران آخرون، مثل كندا وجنوب أفريقيا والسويد، شحناتهم أيضاً. أما في الهند، فقلل حظر التعدين والضرائب المفروضة على صادرات ركاز الحديد أحجام صادرات هذا البلد بمقدار كبير (-٥٢,٨ في المائة). ومن ثم تراجع حصص الهند من السوق وحدث تحول هيكلي فتحولت الهند من مصدر رئيسي إلى مستورد صاف. ويُرجح أن يزداد طلبها على الواردات في السنوات القليلة المقبلة. ودأبت أستراليا على زيادة حصتها من السوق، بينما سجلت البرازيل تراجعاً بسبب اكتمال مشاريع التوسع في التعدين والبنية التحتية في أستراليا وتأخر مشاريع التوسع في البنية التحتية في البرازيل. وتواصل أيضاً نمو الإنتاج من جنوب أفريقيا ومن موردين آخرين أصغر حجماً، مثل ليبيريا وبيرو وسيراليون.

وفي عام ٢٠١٢، ظلت الصين الوجهة الرئيسية التي قصدتها شحنات ركاز الحديد من أستراليا والبرازيل وذلك بسبب الاستثمارات الكبيرة في التشييد والبنية التحتية. والتنمية الاقتصادية في الصين والاستثمارات في البنية التحتية وازدياد الاستهلاك الفردي من الفولاذ عوامل ذات أهمية بالغة في تجارة ركاز الحديد. وبخلاف الصين، يبدو أن الساحة حلت من المساهمين بقدر ملموس في نمو تجارة ركاز الحديد، إذ ظلت الواردات إلى أوروبا واليابان راكدة أو متعثرة، كما أن نمو الطلب على الواردات في جمهورية كوريا لا يزال محدود النطاق إلى حد ما. ويتمثل التخوف المائل في التركيز المفرط والاعتماد الزائد عن الحد على اقتصاد بلد واحد (Clarkson Research Services, 2012d). ورغم أن أي انخفاض في إنتاج الصين من الفولاذ قد يُنذر بالتراجع، فثمة عوامل قد تعزز نمو واردات الصين من ركاز الحديد، في الأجل القصير على الأقل، من بينها المستوى المنخفض من مخزونات ركاز الحديد والحاجة إلى إعادة تكوين

مثل هونغ كونغ (الصين) وجمهورية كوريا وماليزيا والفلبين ومقاطعة تايوان الصينية. ونمت تجارة فحم الكوك بنسبة ٥,٤ في المائة في عام ٢٠١٢ بفضل الزيادة في أحجام الواردات بنسبة ٤٣,٧ في المائة و٨ في المائة في الصين والهند، على التوالي. وفي المناطق الأخرى، أعاق النمو المحدود في إنتاج الفولاذ الواردات إلى أوروبا وجمهورية كوريا.

وفي عام ٢٠١٢، خفض ازدياد صادرات الفحم من الولايات المتحدة الناشئ عن إنتاج غاز الطفل أسعار الفحم وأنعش الواردات إلى أوروبا والهند والصين أيضاً التي تحطت اليابان فعدت أكبر مستورد للفحم الحراري خلال السنة. واستوعبت واردات الصين من الفحم ما يكافئ سعة نحو ٤٣٠ من سفن سوبرماكس في عام ٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2013c).

ويُتوقع أن تنمو تجارة الفحم مع نمو طلب الصين على الواردات وتوسع منشآت محطات الطاقة الهندية التي تعمل بالفحم. غير أنه من المرجح أن يكون لازدياد القوانين البيئية، بما في ذلك في أوروبا، واحتمال ارتفاع الإنتاج في الصين نظراً لما لديها من موارد محلية كبيرة للفحم تأثير مُلطّف يجعل النمو أكثر اعتدالاً بمقدار كبير (Clarkson Research Services, 2013a). ولا يزال الشك قائماً بشأن استمرار واردات الصين في النمو بالمعدل القوي المسجل حتى الآن بعد أن ظلت تزداد منذ عام ٢٠٠٨. وفي تطور منفصل، تجدر الإشارة إلى أن محطات الطاقة الجديدة العاملة بالفحم ينتظر أن تبدأ العمل بين عامي ٢٠١٢ و٢٠٢٠ في أوروبا. ويُتوقع أن تقارب طاقة هذه المحطات ضعف الطاقة الحالية خلال فترة السنوات الثمانية السابقة وأن تؤدي إما إلى إنشاء نحو ٨٠ محطة جديدة أو استبدالها (Research and Markets, 2012). ويُرجح أن تؤثر هذه التطورات في الطلب على الفحم وأن تُشكل تدفقات تجارة الفحم وأمطاطها بدرجة أكبر.

٢٦ شحنات ركاز الحديد وإنتاج الفولاذ واستهلاكه

تعتمد تجارة ركاز الحديد الذي يشكل عنصراً رئيسياً في إنتاج الفولاذ اعتماداً كبيراً على التطورات التي تحدث في هذا القطاع. وحسب البيانات المستمدة من الرابطة العالمية للفولاذ، زاد كل من الاستخدام العالمي الظاهر للحديد وإنتاج الفولاذ

بنسبة ١,٩ في المائة وتمثل مجال النمو الوحيد في تجارة فول الصويا (٥,٥ في المائة) (Clarksons Shipping Services, 2013). وظل اليابان أكبر مستورد للقمح والحبوب الخشنة في العالم فبلغ مجموع وارداته ٢٣,٨ مليون طن، تليه مصر (١٤,٢ مليون طن) فجمهورية كوريا (١٢,٥ مليون طن) ثم المكسيك (١٢,١ مليون طن)، فالمملكة العربية السعودية (١١,٧ مليون طن) فالصين (٩,١ ملايين طن). (Clarksons Shipping Services, 2013). وبعد أن حققت الصين الاكتفاء الذاتي طوال سنوات عديدة، أصبحت على نحو متزايد مصدراً مهماً للطلب على واردات الحبوب.

ومع أن الولايات المتحدة تعتبر إلى حد بعيد أكبر مُصدّر للحبوب في العالم، فإن حصتها من السوق العالمية تنقلص. وكانت كمية الصادرات في الفترة ٢٠١٣/٢٠١١ وقدرها ٥٢ مليون طن (منخفضة من ٧٢,٦ مليون طن سُحنت في ٢٠١٢/٢٠١١ أصغر كمية منذ عام ١٩٧١ (Larsen, 2013)). وانخفضت أحجام الصادرات من أستراليا ولكنها زادت من كندا وأوكرانيا والاتحاد الأوروبي، بينما ظلت دون تغيير من الأرجنتين.

وثمة شاغل يتعلق بإنتاج الحبوب قد تكون له تداعيات في التجارة البحرية يتمثل في انحسار عائدات بعض المحاصيل الرئيسية (مثل الأرز في اليابان والقمح في أوروبا) فضلاً عن التأثير الذي قد يكون مدمراً الناشئ عن تقلبات الطقس الحادة بفعل تغير المناخ (على سبيل المثال، الجفاف والفيضانات). وفي ضوء هذه المخاطر، تعتبر المخزونات المألوفة من الحبوب التي تغطي ٧٠ يوماً من الاستهلاك غير كافية الآن لضمان الأمن الغذائي ويُشار إلى أن ثمة حاجة إلى شبكة أمان أكبر لتفادي صدمات أسعار الغذاء (Larsen, 2013). ومع أن أسعار الأغذية انخفضت من المستويات المرتفعة التي بلغت في الآونة الأخيرة، لا تزال أسواق الحبوب متوترة بسبب تدني مستويات المخزونات بدرجة غير مسبوقة والضغط الذي تتعرض له أسعار الأغذية من جراء ارتفاع أسعار المدخلات (الوقود والأسمدة) (International Monetary Fund, 2013).

٤٤ البوكسيت/الألومينا وصخور الفوسفات

على مر السنوات، عزز ارتفاع الصادرات الإندونيسية النمو في تجارة البوكسيت واستأنرت الصين بالقسط الأوفر من النمو في تجارة البوكسيت العالمية بين عامي ٢٠٠٢ و٢٠١٢. وارتفعت تجارة البوكسيت من ٣٠ مليون طن في عام ٢٠٠٢ إلى ٨٢ مليون طن في عام ٢٠١١ (Clarkson Research Services, 2012e). بيد أن

المخزونات والأسعار المنخفضة وارتفاع مستوى العرض من أستراليا (Clarkson Research Services, 2013).

٣٦ شحنات الحبوب

أسفر النمو الاقتصادي وازدياد عدد السكان عن بروز أنماط جديدة في تجارة الحبوب فزادت فأخذت حصة المناطق النامية من الواردات العالمية تزداد. بمرور الوقت. ومع أن للعوامل ذات الصلة بالعرض (مثل أحوال الطقس والأراضي القابلة للزراعة) أهمية واضحة في أسواق الحبوب وتجارها، فإن لعوامل الطلب (العوامل السكانية وأنماط الاستهلاك والغذاء/العلف/الاستخدام الصناعي) أيضاً ضلع كبير في تشكيل هيكل التجارة وحجمها واتجاهاتها وتدققها.

وفي السنة المحصولية ٢٠١٢/٢٠١٣، انخفض مجموع إنتاج الحبوب بنسبة ٣,٥ في المائة فبلغ ١,٧٨ بليون طن، بينما يُتوقع أن ينمو الإنتاج في السنة المحصولية ٢٠١٣/٢٠١٤ بنسبة ٧,٤ في المائة ليصل الحجم الكلي إلى ١,٩٢ بليون طن (International Grains Council, 2013). أما في جانب الطلب، فهبط مجموع الاستهلاك العالمي بنسبة ١,٧ في المائة في ٢٠١٢/٢٠١٣ ليصل إلى ١,٨٢ بليون طن ولكنه يُتوقع أن ينتعش ويزداد بنسبة ٣,٦ في المائة في ٢٠١٣/٢٠١٤ ليلبلغ ١,٨٨ بليون طن. ويحدث التراجع الملموس في الاستهلاك العالمي من الحبوب لأول مرة منذ عام ١٩٩٥ وهو يعزى إلى الأسعار المرتفعة وإلى تأثيرها السلبي في إنتاج الإيثانول وعلف الحيوانات (Larsen, 2013).

وكان عام ٢٠١٢ عاماً سلبياً بالنسبة لتجارة الحبوب، إذ أعقب الحصاد القياسي في عام ٢٠١١ تقلص ملموس في الإنتاج بسبب موجات الجفاف الشديد التي أثرت في المحاصيل في بلدان الإنتاج والتصدير الرئيسية، أي الولايات المتحدة والاتحاد الروسي وكازاخستان وأوكرانيا وأستراليا (Larsen, 2013). وانخفضت شحنات الحبوب العالمية البحرية (القمح والحبوب الخشنة وفول الصويا) بنسبة ١,١ في المائة وبلغ مجموعها ٣٥٧ مليون طن في السنة المحصولية ٢٠١٢/٢٠١٣. ويُتوقع أن تزيد الأحجام بنسبة ٢,٨ في المائة في السنة المحصولية ٢٠١٣/٢٠١٤. ويزال القمح والحبوب الخشنة يستأثران بأكثر من ثلثي تجارة الحبوب برمتها بينما تعود الحصة المتبقية إلى فول الصويا.

وهبطت صادرات القمح العالمية بنسبة ٤,٤ في المائة في السنة المحصولية ٢٠١٣/٢٠١٢ بينما تراجعت الحبوب الخشنة

المعادن والفلزات بنسبة ٤٥,٦ في المائة من هذا المجموع، تليها السلع المصنعة (بنسبة ٣٣,٠ في المائة) والسواحب الزراعية (٢١,٣ في المائة). وسجل قطاع المعادن والفلزات أكبر قسط من النمو (على سبيل المثال، الأسمت وركاز النيكل والأنتراست) فارتفعت الأحجام بنسبة ٦,٠ في المائة من سنة إلى أخرى. وشكلت زيادة صادرات ركاز النيكل الموجهة إلى الصين في المقام الأول (٣٣,٨ في المائة) رافداً للنمو. وحدثت هذه الزيادة الملموسة في وقت كانت فيه القيود الجديدة على الصادرات التي وضعتها إندونيسيا لا تزال نافذة. ويعزى ذلك إلى أن شحنات ركاز النيكل من الفلبين ساعدت في تعويض النقص في توافر هذه المادة من إندونيسيا (Clarkson Research Services, 2013a). ومثل قطاع السلع المصنعة ثاني أكبر المساهمين في النمو (على سبيل المثال، الفولاذ ومنتجات الغابات) وبلغت نسبة النمو السنوي فيه ٣,٦ في المائة. وفي الآونة الأخيرة، أخذت أنماط التجارة تتحول في قطاع السلع المصنعة بسبب الطفرة في الصادرات الصينية التي توجه أغلبها في المقام الأول إلى بلدان آسيوية أخرى إلى أفريقيا وأمريكا النامية. وتعززت التجارة في منتجات الفولاذ بفضل العرض الوافر من الفولاذ الصيني بأسعار أيسر والطلب العالمي المتين. وزادت السواحب الزراعية أيضاً (علف الصويا والحبوب الزيتية/علف الحبوب الزيتية والأرز) بنسبة ٣,٥ في المائة رغم انخفاض أحجام السكر والبوتاس.

وخلاصة القول أن السلع الأساسية من السواحب الجافة، ولا سيما السواحب الرئيسية مثل الحديد والفحم، هي عماد التجارة البحرية الدولية ومحرك النمو الرئيسي وفيها يتجلى بوجه أخص الطلب المتنامي بسرعة من المناطق الناشئة النامية. ويتسم مصدر السلع الأساسية من السواحب الجافة بقدر من التنوع، فالوردون فيه ينتمون إلى مناطق شتى ويزداد ظهور متعاملين جدد أصغر حجماً في السوق. أما من حيث الواردات، فتبدو درجة التركيز أكبر، فالطلب يأتي أساساً من المناطق الناشئة النامية، أي من آسيا والصين بوجه خاص. وثمة خاصية أخرى تتمثل في درجة التركيز العالية في هيكل الطلب العالمي على الواردات، إذ يعزى القسط الأوفر من النمو العالمي بدرجة تامة إلى شحنات ركاز الحديد والفحم. وقد يثير التعويل على سوق وحيدة، لا سيما الصين وبدرجة أقل منها الهند، وعلى سلعتين أساسيتين فحسب مشكلات في الأجل الطويل إذا تغيرت أنماط النمو في هذين البلدين واعتدل الطلب فيهما أو تباطأ. وفي هذا السياق، تظل الشكوك تكثف مستقبل سوق الشحن البحري للسواحب الجافة إذا لم يحدث نمو ملموس في

أحجام البوكسيت والألومينا الكلية هبطت في عام ٢٠١٢ بنسبة ٥,٣ في المائة من المستويات التي بلغت في عام ٢٠١١ ووصل مجموع الأحجام إلى ١٠٧ ملايين طن. ويعزى هذا التقلص إلى قواعد التصدير الجديدة التي طبقتها الحكومة الإندونيسية في أيار/مايو ٢٠١٢ وأدت إلى انخفاض أحجام الصادرات من إندونيسيا. وتبرز الآن مخاوف بشأن مستقبل تجارة البوكسيت، إذ إن إندونيسيا مؤرداً بالغ الأهمية له ولسلع أساسية أخرى من بينها الفحم وركاز النيكل وهو مادة معدنية تُستخدم في كثير من المنتجات الصناعية والاستهلاكية مثل الفولاذ غير القابل للصدأ. ومن شأن التدبير الذي يحد من الصادرات أن يؤدي في الأجل الطويل إلى تحول في أنماط التجارة، فالصين قد تتمكن من أن الحصول على البوكسيت من مواقع أخرى، مثل أستراليا وغينيا. واستأثرت غينيا بنسبة ٢٥ في المائة من الصادرات العالمية في عام ٢٠١١ وهي تحتاز أكبر احتياطات البوكسيت في العالم (Clarkson Research Services, 2012e). ومن المتوقع أن يؤثر ذلك في الأطنان المليية تأثيراً إيجابياً.

أما في ما يخص صخور الفوسفات، فيُتوقع أن تزداد طاقة الإنتاج العالمية من ٢٢٠ مليون طن سنوياً في عام ٢٠١٢ إلى ٢٥٦ مليون طن (United States Geological Survey, 2013). ويُتوقع أن يأتي أكثر من نصف النمو من شمال أفريقيا حيث يعتبر المغرب أكبر المنتجين. والعمل جارٍ في إنشاء وتوسيع مناجم صخور الفوسفات في بلدان عديدة من بينها أنغولا وأستراليا والبرازيل وكندا والصين والكونغو ومصر وإثيوبيا وغينيا بيساو وكازاخستان وناميبيا ومالي وموريتانيا وموزامبيق ونيوزيلندا والسنغال وجنوب أفريقيا وتوغو وتونس وأوغندا وزامبيا. ويقتضي ازدياد سكان العالم وتنامي الاحتياجات من الأغذية والأعلاف والاحتياجات الصناعية استخدام سماد الفوسفات على نطاق واسع في إطار عملية الزراعة والإنتاج الزراعي. ولأن الفسفور لا بدائل له، يُتوقع أن يزداد استخدامه في الأسمدة على الصعيد العالمي من ٤١,٩ مليون طن في عام ٢٠١٢ إلى ٤٥,٣ مليون طن في عام ٢٠١٦. وتجلى الطلب المتواصل على استخدام الفوسفات في الأسمدة في ارتفاع شحنات صخور الفوسفات بنسبة ٣,٤ في المائة في عام ٢٠١٢ فزادت من ٢٩ مليون طن إلى ٣٠ مليون طن.

٥' البضائع الجافة: السواحب الثانوية

في عام ٢٠١٢، زادت تجارة السواحب الثانوية بمعدل سنوي أبطأ من نظيره في السنة السابقة فارتفعت بنسبة ٤,٦ في المائة وبلغ مجموع الأحجام ١,٤ بليون طن. واستأثرت

البضائع السائبة في حاويات وتشكيلة السلع مقابل الخدمات وحصص البلدان من السلع المصنعة مقابل السلع الأساسية. ويرى بعض المحللين أن مُضاعف الناتج المحلي الإجمالي قد هبط من متوسط قدره ٤,٣ أمثال خلال الفترة ١٩٩٠-٢٠٠٥ إلى ١,٥ مرة فحسب في عام ٢٠١٢. ولقيمة المُضاعف المنخفضة تأثيرات محتملة في نمو الطلب في المستقبل وفي التجارة المنقولة بالحاويات. وتلك حقيقة يزداد اعتراف القطاع بها. وحسب إحدى الشركات الكبيرة للنقل بالحاويات، ينبغي أن تعتبر معدلات النمو الحالية "الوضع الطبيعي الجديد" لقطاع الحاويات كما أن أزمة ٢٠٠٨-٢٠٠٩ قد نأت بالقطاع عن نسبة النمو البالغة ٩-١٠ في المائة المسجلة طوال العقود الثلاثة المنصرمة (Containerisation International, 2013a).

وفي ضوء هذه الخلفية وبينما تراجع النمو بدرجة ملموسة، زادت أحجام التجارة المنقولة في حاويات في عام ٢٠١٢ ووصلت إلى ١٥٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (الشكل ١-٥ (أ)) (Clarkson Research Services, 2013b). وزادت التجارة المنقولة بالحاويات، التي استأثرت بنسبة ٦٥ في المائة من "البضائع الجافة الأخرى" في عام ٢٠١٢ (أي قرابة ثلثي البضائع الجافة المتبقية بعد استبعاد السلع السائبة الجافة وقدرها ٢,٢٨ بليون طن)، بنسبة ٣,٢ في المائة في عام ٢٠١٢، منخفضة من نسبة ١٣,١ المسجلة في عام ٢٠١٠ و٧,١ في المائة في عام ٢٠١١. ويُعزى هذا التراجع الحاد إلى انخفاض أحجام التجارة على الطريق الرئيسي بين الشرق والغرب، لا سيما طريق آسيا - أوروبا التجاري.

وتشير البيانات المستمدة من *Containerisation International* إلى هبوط أحجام الواردات الأوروبية تارة أخرى إلى ما دون مستويات ما قبل الأزمة فانخفضت الأحجام على الطريق الرئيسي من آسيا إلى أوروبا بنسبة ٢,٦ في المائة في عام ٢٠١٢ مقارنة بنمو إيجابي بلغ ٦ في المائة في عام ٢٠١١ (الجدول ١-٧ والشكل ١-٥ (ب)). وشمل هبوط الأحجام جميع البضائع على وجه التقريب، بما في ذلك الآلات الكهربائية والبضائع المصنعة المعدنية وسلع السفر وحقائب اليد ومعدات الاتصالات والتسجيل والمنسوجات ومختلف البضائع المصنعة (Containerisation International, 2013b).

ويعتبر التقلص مؤشراً على الضغط البالغ الشدة الذي تتعرض له الاقتصادات الأوروبية، لا سيما في منطقة البحر

الطلب على الواردات من أسواق أخرى يُعوّض تراجع الطلب في الصين والهند. بيد أن المؤشرات الحالية تشير الآن إلى استمرار النمو في تجارة السلع السائبة الجافة، بما في ذلك تجارة السواحب الثانوية، على نحو يتسق مع أنماط النمو الحالية واتجاهات التحضر وازدياد عدد السكان في المناطق النامية.

٦٦ البضائع الجافة الأخرى: التجارة المنقولة بالحاويات

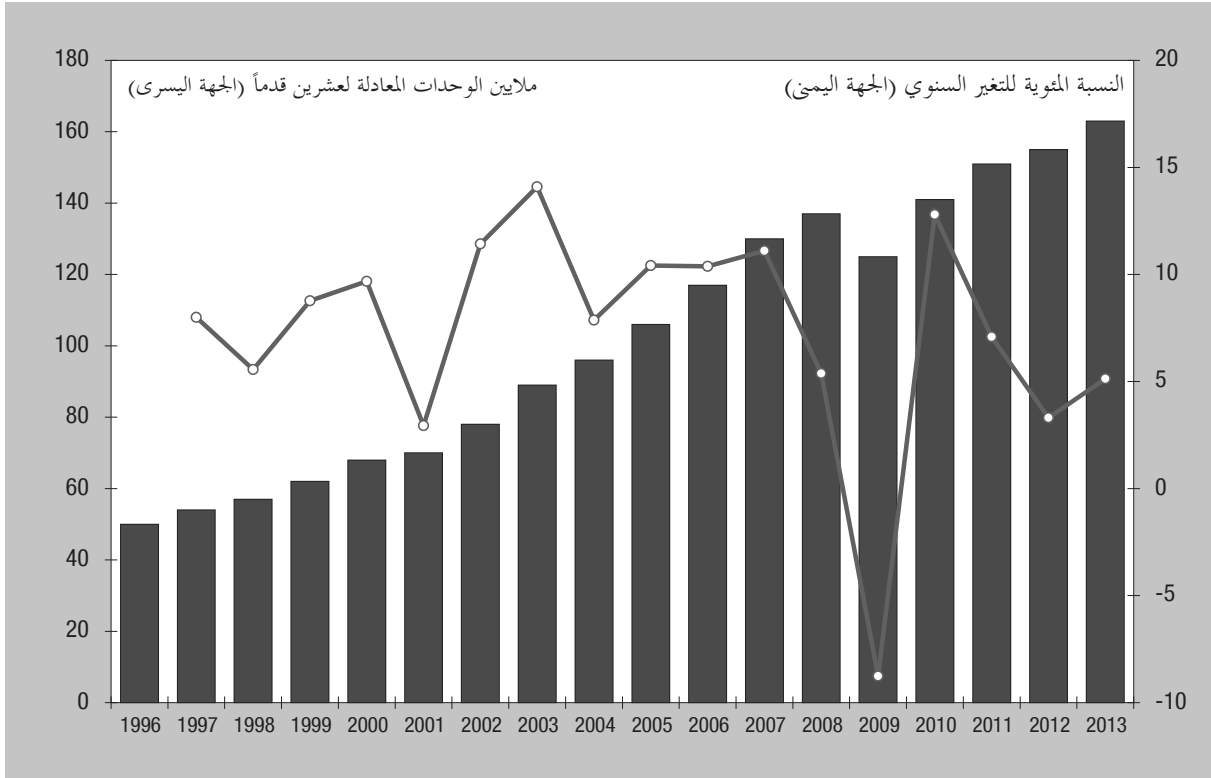
ظلت التجارة المنقولة بالحاويات أسرع قطاعات السوق نمواً طوال عقود عديدة ومثلت أكثر من ١٦ في المائة من حجم التجارة البحرية العالمية في عام ٢٠١٢ وأكثر من نصف قيمتها (في عام ٢٠٠٧). ومع ارتباط النقل بالحاويات ارتباطاً وثيقاً بالعمولة وتوزع الإنتاج العالمي، قدمت دراسة أجريت في الآونة الأخيرة وشملت ١٥٧ بلداً خلال الفترة ١٩٦٢-١٩٩٠، دليلاً عملياً يفيد بأن النقل بالحاويات يُعدُّ عصب العمولة الاقتصادية في القرن العشرين (Bernhofen et al., 2013)، ففي الاثنين وعشرين بلداً صناعياً التي أجريت فيها الدراسة، تعزى إلى النقل بالحاويات الزيادة البالغة ٣٢٠ في المائة في التجارة الثنائية خلال السنوات الخمسة الأولى بعد اعتماد الاتفاقات و٧٩٠ في المائة على مدى ٢٠ سنة. وعلى سبيل المقارنة، وخلال فترة قدرها عشرون سنة، يحقق اتفاق ثنائي للتجارة الحرة زيادة في التجارة بنسبة ٤٥ في المائة، بينما تضيق عضوية الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة ٢٨٥ في المائة. وخلال الفترة ١٩٦٢-١٩٩٠، يبدو أن تأثير النقل بالحاويات كان أقل في التجارة بين الشمال والجنوب وفيما بين بلدان الجنوب. ولعل ذلك يعبر عن الدور الذي يؤديه توافر البنية التحتية في الموانئ والنقل وكفاءتها (Bernhofen et al., 2013).

ولوقت طويل، أمكن وضع توقعات لتدفقات التجارة المنقولة في حاويات بدراسة أداء الناتج المحلي الإجمالي على الصعيد العالمي مع تراوح الأثر المضاعف لنمو أحجام الحاويات بين ثلاثة أو أربعة أمثال نمو الناتج المحلي الإجمالي. ويطعن البعض الآن في هذا المعدل، فبعض المراقبين يرون أنه لم يعد وسيلة دقيقة للتنبؤ بنمو الطلب على الحاويات لأن ثمة عوامل أخرى لها ضلع في ذلك (Containerisation International, 2013a). وتشمل هذه العوامل معدل نقل التصنيع إلى الخارج ومدى تعبئة

والعرض والتحكم في السعة من بينها تعليق الخدمات أو إلغاؤها وإلغاء الرحلات واللجوء إلى الإبحار البطيء وإيقاف السفن عن العمل (Clarkson Research Services, 2013a).

الأبيض المتوسط. وإضافة إلى انخفاض الطلب، تمثل السعة الزائدة تحدياً آخر يواجهه المشغلون على طريق آسيا - أوروبا. وفي عام ٢٠١٢، أُتخذت تدابير عديدة لإدارة الاحتلال في الطلب

الشكل ١-٥ (أ) تجارة الحاويات العالمية، ١٩٩٦-٢٠١٣ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)



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

الجدول ٧-١ تقديرات تدفقات البضائع المعبأة في حاويات على طرق تجارة الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب، ٢٠٠٩-٢٠١٢ (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)

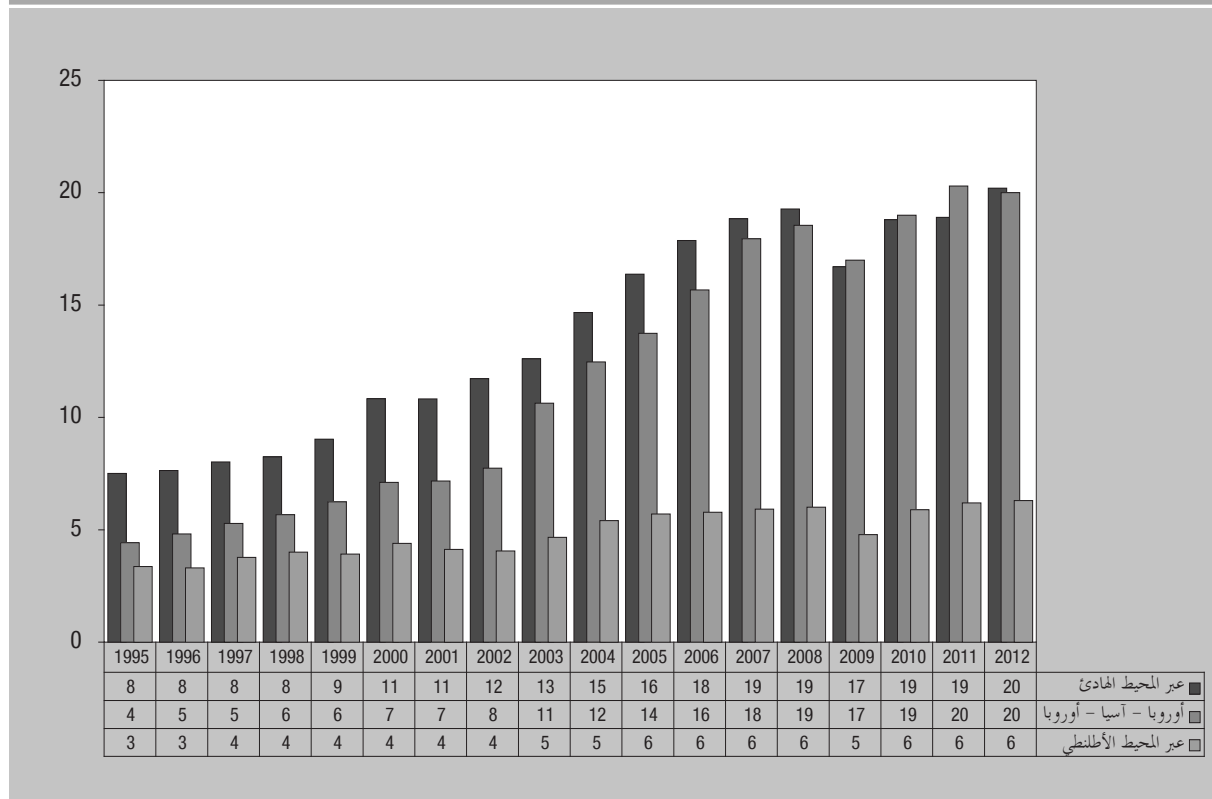
السنة	عبر المحيط الهادئ		أوروبا آسيا		عبر المحيط الأطلنطي	
	آسيا - أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية - آسيا	أوروبا - آسيا	آسيا - أوروبا	أوروبا - أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية - أوروبا
٢٠٠٩	١٠,٦	٦,١	١١,٥	٥,٥	٢,٨	٢,٥
٢٠١٠	١٢,٣	٦,٥	١٣,٣	٥,٧	٣,٢	٢,٧
٢٠١١	١٢,٤	٦,٦	١٤,١	٦,٢	٣,٤	٢,٨

السنة	عبر المحيط الهادئ	أوروبا آسيا	عبر المحيط الأطلنطي
٢٠١٢	١٣,٣	٦,٩	١٣,٧
النسبة المئوية للتغير ٢٠١٢-٢٠١١	٧,٤	٥,٢	٢,٦-
			٦,٩-
			٥,٩
			٠,٤
			٦,٣
			٣,٦
			٢,٧

المصدر: MDS Transmodal data as published in Data Hub Trade Statistics, *Containerisation International*, www.containershipping.com, April, May and June 2013.

وأظهرت تجارة أمريكا الشمالية - آسيا قدرة أكبر على الصمود فكان أداءها أفضل من السنة السابقة، إذ إن واردات أمريكا الشمالية كانت أكثر قوة. وفي عام ٢٠١٢، توسعت التجارة على الطريق الرئيسي بين آسيا وأمريكا الشمالية بنسبة ٧,٤ في المائة، بينما زادت الحركة في الاتجاه المعاكس بنسبة ٥,٢ في المائة. وعلى الطريق عبر المحيط الأطلنطي، أدى تراجع الطلب الأوروبي على الواردات إلى تقلص التجارة في اتجاه أمريكا - أوروبا بنسبة ٦,٩ في المائة، في حين زادت التدفقات إلى أمريكا الشمالية بنسبة ٥,٩ في المائة وتعززت بالطلب الأقوى نسبياً في الولايات المتحدة.

الشكل ١-٥ (ب) تقديرات تدفقات البضائع المعبأة في حاويات على طرق الحاويات الرئيسية بين الشرق والغرب (ملايين الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: استناداً إلى 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"), United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) بيانات السنوات ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ مستمدة من الجدول ١-٧.

التنظيمية في قطاع السلع الأساسية هذا الاتجاه كما يتضح من حالة الحبوب الأسترالية، فمنذ عام ٢٠٠٨ حين أزيلت القيود عن تجارة الحبوب في أستراليا، زادت شحنات هذا البلد من القمح المنقولة في حاويات بعشرة أمثال. وعلى المنوال نفسه، يُرجح أن تؤدي إزالة القيود في الآونة الأخيرة في سوق الحبوب الكندية إلى زيادة نقل تجارة الحبوب في حاويات (Dynamar B.V., 2013).

ويتواتر الحديث عن مسألة "الاقتراب من الأسواق" حيث تفيد التقارير بأن شركات عديدة أخذت تنتقل إلى مواقع أقرب إلى الأسواق المحلية بسبب ازدياد تكاليف الإنتاج في الصين. بيد أن بعض المراقبين يرون أن الاقتراب من الأسواق يؤثر في مجالات محدودة من الأعمال وأن أهميته من ثم مبالغ فيها (Lloyd's List, 2013c). وفضلاً عن ذلك، أشير إلى أن اتخاذ القرارات بشأن تحديد موقع الإنتاج ينبغي أن يُراعى فيه أكثر من عامل واحد إذ لا يوجد حل وحيد يناسب جميع الحالات، فالاقتراب من الأسواق قد يحقق في بعض الحالات وفورات كبيرة بينما يكون باهظ التكلفة في حالات أخرى، حسب المنتجات (Lloyd's List, 2013c).

جيم- اتجاهات ناشئة مختارة تؤثر في النقل البحري الدولي

رغم النمو الإيجابي الذي شهده عام ٢٠١٢، تظل التجارة البحرية الدولية عرضة لكثير من مخاطر التراجع ولبعض الاتجاهات التي قد تغير الأوضاع السائدة فيه وتعيد تحديد معالم بيئة النقل البحري التشغيلية، فالنقل البحري الدولي يواجه بيئة جديدة معقدة تنطوي على تحديات وفرص من بينها ما ورد ذكره آنفاً من انعدام التوازن بين الطلب والعرض واستمرار الشكوك التي تكتنف الاقتصاد العالمي وحالات التوتر على الصعيد الجيوسياسي. بيد أن المسائل المتداخلة المتمثلة في أمن الطاقة وتكليفها وتغير المناخ والاستدامة البيئية قد تكون أكثر التحديات الحالية مدعاة للقلق، فتغير المناخ لا يزال بوجه خاص يتصدر جدول أعمال السياسات الدولية، بما في ذلك الأعمال التجارية المتعلقة بالنقل البحري والموانئ. ورغم التطورات الإيجابية التي حدثت في عدة جهات، لم يسلك العالم بعد المسار الكفيل بالحد من ارتفاع متوسط درجة الحرارة العالمية في نطاق ٢° كلفن (فوق المستويات قبل الصناعية) الذي يضمن إبقاء تغير المناخ في نطاق يمكن التحكم فيه (International Energy Agency, 2013). وبما أن تأثيرات تغير المناخ أضحت ملموسة على الصعيد العالمي وما لم تُتخذ التدابير الملائمة

وبعيداً عن الطرق الرئيسية، واصلت التجارة المنقولة في حاويات نموها بوتيرة سريعة وإن كانت أبطأ من نظيرتها في عام ٢٠١١، فزادت تجارة الشمال - الجنوب بنسبة ٣,٩ في المائة في عام ٢٠١٢، بينما نمت التجارة داخل آسيا وعلى الطريقتين غير الرئيسيتين بين الشرق والغرب بنسبة ٦,٢ في المائة و٣,٧ في المائة على التوالي (Clarkson Research Services, 2013b). وظلت التجارة المنقولة في حاويات التي تربط آسيا وأمريكا النامية وأفريقيا وأوقيانيا تنمو طوال السنوات القليلة الماضية على نحو يُبرز تعمق الروابط بين بلدان الجنوب. وزاد الحجم المتوسط للسفن العاملة على هذه الطرق زيادة ملحوظة تعبر عن تعاضم أحجام التجارة الإقليمية. ومع النمو المتوقع في الطلب الاستهلاكي في المناطق النامية، ستظل الأسواق الواقعة في "الجنوب" تدفع نمو التجارة العالمية المنقولة بالحاويات (Clarkson Research Services, 2013b). ورغم الإشارة التي وردت آنفاً إلى أن تأثير النقل بالحاويات في تجارة الشمال - الجنوب وفيما بين بلدان الجنوب خلال الفترة ١٩٦٢-١٩٩٠ يبدو أقل نسبياً من تأثيرها في المناطق المتقدمة، فإن النمو السريع في تجارة النقل بالحاويات على الطرق غير الرئيسية الملاحظ خلال السنوات الأخيرة يُبرز إلى حد ما ازدياد أهمية النقل بالحاويات في تعزيز التجارة داخل المناطق النامية وبينها.

واضطر الضعف الذي شاب العوامل الرئيسية في السوق وازدياد استخدام سفن أكبر حجماً مشغلي السفن لمواصلة توجيه سفنهم أكثر فأكثر صوب الطرق الثانوية والإقليمية. ومع ذلك، شهدت السوق خلال السنة قدوم أكبر السفن حجماً حتى الآن (+ ١٦ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً وسفن الحاويات من الفئة Triple-E البالغة سعتها ٣٠٠ ١٨ وحدة معادلة لعشرين قدماً). وإضافة إلى قدوم هذه السفن العملاقة، حدثت في عام ٢٠١٢ بعض عمليات إعادة الهيكلة على صعيد التشغيل باتخاذ أكبر شركات النقل في العالم وهي Maersk Line و Mediterranean Shipping Company (MSC) و CMA CGM قراراً يقضي بتكوين تحالف P3 وهو تحالف لتقاسم السفن الكبيرة العاملة على خطوط التجارة الرئيسية الثلاثة بين الشرق والغرب (Lloyd's List, 2013a). وإذا تمت الموافقة على هذه المبادرة، فمن المرجح أن تؤثر لا في شركات النقل وأرباحها وخسائرها فحسب بل وفي الموانئ والناقلين والمشغلين الأصغر حجماً (Lloyd's List, 2013b).

ويتشكل اتجاه آخر يتمثل في تواصل استخدام النقل في حاويات في قطاع تجارة السواحل، لا سيما في الطرق التي تسلكها رحلات العودة حيث تفتقر التجارة إلى التوازن. وتدعم التطورات

(ب) الوقود المنخفض الكبريت والانبعاثات الهوائية؛

(ج) تصاميم السفن المبتكرة (السفن المراعية للبيئة).

ورغم أن الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري قد تناولت هذه المسائل بالدراسة بدرجات متفاوتة، فإن من المهم إيراد أحدث المعلومات عن الكيفية التي تتطور بها، لا سيما وأن النقاش الدائر بشأنها يستقطب القطاع في بعض الحالات (على سبيل المثال، النقاش بشأن السفن المراعية للبيئة). وثمة عامل مشترك بين هذه الموضوعات جميعاً هو الوقود الأحفوري، وهو عامل استراتيجي قد يكون له دور عظيم في تحديد تنافسية النقل البحري واستدامته في الأجل الطويل.

ويعالج هذا القسم موضوعاً رابعاً هو توسيع قناة بنما وبعض تأثيراته المحتملة. وتكتسب دراسة هذه المسألة أهمية خاصة في هذا المنعطف لأسباب أهمها أن الموعد النهائي لإكمال عملية التوسيع وهو عام ٢٠١٥ يقترب بخطى حثيثة.

١ - تكاليف الوقود والإبحار البطيء

لأسعار الوقود المرتفعة تأثير سلبي في التجارة والنقل البحري يتجلى في إبطاء النمو وزيادة الضغط على تكلفة الوقود المستخدم في دفع محركات السفن. ومنذ عام ٢٠٠٥، أخذت أسعار الوقود ترتفع ولوحظ تسارعها بعض الشيء منذ عام ٢٠٠٧ ووصلت في عام ٢٠٠٨ إلى رقم قياسي بلغ ١٥٠ دولار للبرميل. ومن باب المقارنة، بلغ متوسط سعر الحاضر للبرنت الأوروبي قرابة ٢٩ دولار في عام ٢٠٠٠ و٥٥ دولار في عام ٢٠٠٥ و٧٣ دولار في عام ٢٠٠٧ و١١٢ دولار في عام ٢٠١٢ (بيانات عام ٢٠١٣ المستمدة من إدارة معلومات الطاقة في الولايات المتحدة). ويعني ذلك أن أسعار النفط زادت بأكثر من الضعف بين عامي ٢٠٠٥ و٢٠١٢ وبأكثر من النصف منذ عام ٢٠٠٧. وارتفعت أسعار الوقود البحري (وقود السفن) كما يتجلى في سعر روتردام ٣٨٠ سنتيستوك بزهاء ثلاثة أمثال بين عامي ٢٠٠٥ و٢٠١٢، فبلغ متوسط سعر روتردام ٣٨٠ سنتيستوك، ٤، ١٣٨ دولار للطن في عام ٢٠٠٠ و٢٣٤ دولار للطن في عام ٢٠٠٥ و٣٤٥، ١ دولار للطن في عام ٢٠٠٧ و٦، ٦٣٩ دولار للطن في عام ٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2012d). ولئن كان الترابط سمة أسعار النفط ووقود السفن، فإن علاقتهما تطورت خلال السنوات القليلة الماضية على نحو يشير إلى أن أسعار وقود السفن لا تعتمد على تحركات أسعار النفط فحسب بل وعلى

لتخفيف وطأته والتكيف معه، فالراجح أن يؤثر هذا التغير (على سبيل المثال، تقلبات الطقس الحادة وارتفاع مناسيب البحار) في النقل البحري والموانئ ومن ثم في التجارة البحرية الدولية تأثيراً شديداً قد تكون له عواقب وخيمة. وللاستزادة من النقاش الدائر بشأن تغير المناخ والنقل البحري، انظر الفصول الأولى السابقة من استعراض النقل البحري، ٢٠٠٩-٢٠١٢.

ومن جهة أخرى، ثمة فرص سانحة ذات صلة ببعض الاتجاهات التالية:

(أ) توطد عرى التكامل الإقليمي والتعاون بين بلدان الجنوب؛

(ب) ازدياد التنوع في مصادر الإمدادات بفضل التكنولوجيا وكفاءة النقل؛

(ج) بروز أنماط جديدة في التجارة والنفوذ إلى أسواق جديدة بفضل ازدياد اتفاقات التجارة والتعاون؛

(د) توسيع/فتح طرق بحرية جديدة (على سبيل المثال، توسيع قناة بنما والطرق في القطب الشمالي)؛

(هـ) التغير الهيكلي في خريطة الطاقة العالمية والتأثيرات الناجمة عن ذلك في تجارة الناقلات الصهرية؛

(و) الانتقال في سلاسل القيمة المتعلقة بالاقتصادات من التصنيع القائم على العمالة الكثيفة إلى الإنتاج المستند إلى مستوى أعلى من المهارات (الصين، على سبيل المثال) والتأثيرات الناجمة عن ذلك في مناطق نامية أخرى (فيت نام، وبنغلاديش وأفريقيا)؛

(ز) نمو الطلب العالمي بفعل ازدياد سكان العالم عدداً ونمو الطبقة الوسطى الاستهلاكية؛

(و) إنشاء مصارف البلدان النامية (على سبيل المثال، البرازيل والاتحاد الروسي والهند والصين وجنوب أفريقيا) التي قد يكون بمقدورها توفير التمويل لتلبية احتياجات التمويل الكبيرة في بنية النقل الأساسية.

واستناداً إلى هذه الخلفية، يركز القسم التالي على التطورات التي تؤثر في ثلاثة موضوعات شديدة الترابط هي:

(أ) تكاليف الوقود والإبحار البطيء؛

البطيء بسرعة ١٨-٢٠ عقدة استهلاك الوقود من ١٢٥-١٧٥ طن في اليوم إلى أقل من ١٠٠ طن في اليوم. ومع اقتراب سعر وقود السفن من ٧٠٠ دولار للطن، ستحقق هذه التخفيضات وفورات يومية شاملة كبيرة (Lloyd's List, 2013e).

وخلصت دراسة حديثة إلى وجود مسوغات قانونية للإبحار البطيء، إما بموجب اتفاق عالمي أو بطريقة أحادية كشرط للدخول إلى ميناء، وأشارت إلى أنه يحقق فوائد وينطوي على تكاليف في الآن ذاته (Faber et al., 2012). وتوصلت دراسة أخرى حللت أربع طرق بحرية إلى أن تكلفة الإبحار البطيء التي يتحملها الناقلون والجهات التي تُرسل إليها البضائع (تكاليف التخزين ووقت الانتظار والفوائد والتأمين والاهتلاك) لا تجعل الإبحار البطيء مجدياً على مستوى سلسلة الإمداد (Lloyd's List, 2013f)، فمقبولية الإبحار البطيء واستدامته لدى الناقلين في الأجل الطويل يعتمدان على قدرتهم على تكييف سلاسلهم العالمية للإمداد وإنتاجهم وسبل توزيعه مع أوقات عبور أطول مع المحافظة في الآن ذاته على موثوقية خدماتهم والقدرة على التنبؤ بها. وقد يكون التكيف مع الإبحار البطيء تحدياً أشد وطأة على الناقلين الذين يستخدمون تقنيات مقتصدة قائمة على التوقيت الدقيق والذين قد يضطرون إلى إعادة تشكيل إنتاجهم وسبل توزيعه (Lloyd's List, 2013g). وثمة شاغل آخر يتعلق بالمتطلبات التقنية للإبحار البطيء وبضرورة إعادة تجهيز محركات السفن الحالية وهي عملية قد تسفر عن تكاليف إضافية (Wiesmann, 2010).

٢- الوقود المنخفض الكبريت والانبعاثات الهوائية

تتأثر تكاليف الوقود أيضاً بالمتطلب الذي ينص عليه المرفق السادس بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية والذي ينظم تلوث الهواء ومناطق ضبط الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية (للاستفادة من المعلومات، انظر الفصل الخامس). وفي عام ٢٠٢٠، سُخِّفَ كمية الكبريت المسموح بها في الوقود البحري من ٣,٥ في المائة إلى ٠,٥ في المائة على الصعيد العالمي ومن نسبة ١,٠ في المائة الحالية إلى ٠,١ في المائة في عام ٢٠١٥ بالنسبة للسفن المبحرة في مناطق ضبط الانبعاثات.

ويعتبر وضع قيود على محتوى الكبريت في الوقود البحري واشتراط استخدام أنواع وقود أقل تلويثاً، أي صنف القَطارات،

عوامل أخرى أيضاً مثل ازدياد الطلب على وقود السفن بسبب توسع الأسطول العالمي ونزوع المصافي إلى إنتاج مقدار أكبر من القَطارات (Clarkson Research Services, 2012f).

ولأن أسعار الوقود تستأثر بمحصول أكبر من تكاليف التشغيل (تصل إلى ٥٠-٦٠ في المائة) حسبما تشير إليه بعض التقارير (World Shipping Council, 2008)، يقتطع ارتفاع أسعار وقود السفن قسطاً لا يستهان به من إيرادات مالكي السفن، لا سيما حين تكون أسواق الشحن خاملة. وبما أن سفن الحاويات تبخر بسرعات أعلى نسبياً من سرعات ناقلات السوائب والناقلات الصهريجية، فإن ارتفاع أسعار وقود السفن يؤثر بوجه خاص في مشغلي خطوط النقل المنتظم. فعلى سبيل المثال، قُدِّر متوسط التكلفة اليومية لوقود السفن بنسبة ٨٥ في المائة من تكاليف السفينة اليومية بين عامي ٢٠٠٣ و٢٠٠٦، بينما ارتفعت تكلفة وقود السفن ارتفاعاً ملموساً منذ عام ٢٠٠٨ وأصبحت تمثل أكثر من ثلاثة أضعاف التكلفة اليومية لاستئجار السفينة (Clarkson Research Services, 2012f). وأبانت دراسة حديثة أجراها القطاع أن كفاءة الوقود تمثل أولوية قصوى في النقل البحري، إذ أشارت نسبة ٦٩ من دوائر الأعمال إلى ضرورة انصباب الجهود على استحداث وسائل تحقق قدراً أكبر من الكفاءة في استهلاك الوقود (Lloyd's List, 2013d).

ومنذ عام ٢٠٠٧، يُطبَّق الإبحار البطيء الذي بدأ العمل به في طريق آسيا - أوروبا كوسيلة لتوفير الوقود في سائر قطاعات النقل البحري والطرق البحرية، بما فيها طريق الشمال - الجنوب (Clarkson Research Services, 2013b). ورغم أن ارتفاع أسعار الوقود يظل الدافع الرئيسي للإبحار البطيء، فإن الإبحار بسرعة أبطأ، لا سيما إبان أسوأ مراحل التراجع الاقتصادي، ساعد أيضاً في استيعاب جزء من الفائض في سعة السفن الحملية آنذاك.

بيد أن الآراء تختلف بشأن استدامة الإبحار البطيء في الأجل الطويل، فالبعض يرى أن هذه الممارسة ستكون مؤقتة وستزول مع الانتعاش الاقتصادي وتقلب أسعار النفط بدرجة أقل، بينما يعتقد آخرون أن الإبحار البطيء سيدوم. وفي هذا الصدد، تفيد التقارير بأن الرواد في هذا المضمار، مثل Maersk Line، يعيدون تجهيز سفنهم لتتمكن من الإبحار البطيء ويتطلعون إلى توسيع نطاق هذه الممارسة لتشمل جميع أنواع التجارة واللجوء إلى الإبحار البالغ البطء (١٥-١٨ عقدة) في تجارات مختارة (Lloyd's List, 2013e). وفي حالة شركات النقل الكبيرة بالحاويات، سُخِّفَ الإبحار

القطارات (Lloyd's List, 2013h). وثمة عامل آخر قد يؤثر في الطلب على وقود السفن يتمثل في استخدام الغاز الطبيعي وقوداً. ورغم أن ذلك محدود حتى الآن، فإن التعاقدات المبرمة في الآونة الأخيرة تشمل سفينتي حاويات تعملان بالغاز لاستخدامهما في مناطق ضبط الانبعاثات في الولايات المتحدة (Clarkson Research Services, 2012f). ويجعل توافر الغاز بأسعار أقل نسبياً من الغاز الطبيعي بديلاً جذاباً عنه من الناحية الاقتصادية والبيئية (Seatrade, 2013). بيد أن استخدام السفن العاملة بالغاز على نطاق واسع قد يستغرق بعض الوقت، لا سيما في تجارة الحاويات على الطرق الرئيسية. أما في مجال التجارة المنقولة في حاويات، فلا تعتبر السفن العاملة بالغاز ملائمة للعقدين المقبلين أو العقود الثلاثة القادمة (Seatrade, 2013). وفي الوقت الحالي يبدو وضع "الدجاجة والبيضة" قائماً حيث تتردد شركات النقل في الاستثمار في السفن العاملة بالغاز لأن البنية التحتية اللازمة لوقود السفن غير متاحة بعد ولا تزال الموانئ غير واثقة من فوائد إنشاء مرافق لوقود السفن في وقت ينعدم فيه أسطول عالمي يعمل بالغاز (Ports & Harbors, 2013).

٣- تصاميم السفن المتكبرة والسفن المراعية للبيئة

توحي جميع المعايير بأن عهد النفط الزهيد الثمن ربما يكون قد ولى وأن يؤدي ذلك، بالاقتران مع حمول أساسيات السوق وأسعار النفط المرتفعة وازدياد القوانين البيئية، إلى مضاعفة الطلبات على أنظمة النقل المتسمة بمزيد من كفاءة الوقود وبقدر أكبر من المراعاة للبيئة. وفي هذا السياق، يزداد قطاع النقل البحري ميلاً إلى تصاميم السفن المتكبرة بغية إيجاد حل لمعضلة أسعار الوقود/الإيرادات/الاستدامة البيئية.

وأصبح مصطلح "السفن المراعية للبيئة" كلمة رائجة في قطاع النقل البحري الآن. وليس هناك بعد تعريف قار لهذا المفهوم، بيد أن السفن المراعية للبيئة يمكن تعريفها بأنها السفن التي تحقق، من خلال عملية تصميم البدن والمحرك والتقانات الحديثة، وفورات ملموسة في التكاليف يعود القسط الأوفر منها إلى الاقتصاد في الوقود الذي تستهلكه المحركات (Roussanoglou, 2013). وتتسم هذه السفن بخاصية أخرى تتمثل في أنها مراعية للبيئة، إذ إن تخفيض استهلاك الوقود يقلل الانبعاثات في الهواء ومن بينها انبعاثات غازات الدفيئة وملوثات الهواء. وتشير التقارير إلى وجود كثير من التصاميم والتصورات التجريبية للسفن المراعية للبيئة (على سبيل

عاملاً بالغ الأهمية في تخفيض تلوين الهواء وتقليل تأثيراته السلبية في صحة الإنسان والبيئة. وفي هذا المضمار، تجدر الإشارة إلى أنه من المرجح أن تزداد حصة الانبعاثات من السفن البالغة ٧ في المائة (أو ٤,٥٨ بليون يورو) من مجموع تكاليف الصحة في الاتحاد الأوروبي في عام ٢٠٠٠ إلى ١٢ في المائة (١,٦٤ بليون يورو) في عام ٢٠٢٠ بينما يُرجح أن يُحدث انخفاض انبعاثات ثاني أكسيد الكبريت في مناطق ضبط الانبعاثات في بحر البلطيق وبحر الشمال تخفيضاً بنسبة ٣٦ في المائة في تكاليف الصحة العامة الناشئة عن النقل البحري الدولي. ومن حيث القيمة، يعني ذلك انخفاضاً من ٢٢ بليون يورو في عام ٢٠٠٠ إلى ١٤,١ بليون يورو في عام ٢٠٢٠ (European Commission, 2013).

ولئن لم تكن الفوائد المحققة من استخدام أنواع وقود أقل تلويناً ماثراً جدل، فإن الشرط القاضي بتخفيض الانبعاثات ينطوي من حيث تأثيره في جودة الوقود وتكلفته على تبعات على مستقبل الزيت المتبقي ومصافي البترول والتقانات مثل نظم تنظيف العوادم وأنواع الوقود البديلة. وتغيير الوقود قد يرفع أيضاً تكاليف النقل كما تبين من دراسة طلبت إجراءها رابطة مالكي السفن في الجماعة الأوروبية (Dynaliners, 2013). وتتوقع هذه الدراسة أن يؤدي التغيير في أنواع الوقود إلى زيادة تتراوح بين ١١,٥ و ٢٠ في المائة في متوسط أسعار الشحن على ١٦ طريقاً من طرق التجارة في بحر البلطيق. ومن الشواغل التي تتناوب قطاع النقل البحري معرفة إن كان الوقود المنخفض الكبريت سيكون متاحاً بمستويات كافية وأسعار ميسورة، فالبعض يرى أن الوقود سيُنتج لتلبية الطلب غير أن التكاليف ستكون مرتفعة، إذ يُقدر فرق السعر مع الوقود المتبقي في الوقت الحالي بنسبة ٥٠ في المائة (Lloyd's List, 2013h). ومراعاة لمختلف الشواغل، اقترحت المنظمة البحرية الدولية إجراء دراسة لتوافر الوقود لعام ٢٠١٨ قد تدعو إلى تأجيل موعد التخفيض العالمي الذي يحل في عام ٢٠٢٠ بأربعة أعوام. غير أن هذا المتطلب سيكون إلزامياً في أوروبا بحلول عام ٢٠٢٠ إذ لا يُعتمد إجراء دراسة لتوافر الوقود. ويبدو قطاع النقل البحري متردداً بعض الشيء في الاستثمار بمقادير كبيرة في المنظفات بسبب المخاوف الحالية المتعلقة بكفاءة تكاليفها وسداد استخدامها في السفن المبحرة في المحيطات (Lloyd's List, 2013h).

ومن التأثيرات الجانبية المحتملة أن تنشأ عن اللوائح المتعلقة بتخفيض الكبريت في النقل البحري ارتفاع أسعار وقود النقل البري بسبب تنافس السفن والشاحنات والمركبات على

ورغم أن الشك لا يتطرق البتة إلى أهمية تخفيض تكلفة الوقود والانبعاثات بكافة أنواعها، فلا تزال الحاجة قائمة لإضفاء قدر أكبر من الوضوح على بعض المسائل القائمة ومنها، على سبيل المثال، هل ستكون السفن المراعية للبيئة استثماراً صائباً في المستقبل وهل ستتيح حلاً أكثر تنافسية في السوق. ورغم ما ذُكر آنفاً، ستكون تكاليف الوقود التي يُتوقع أن تبقى مرتفعة العامل الحاسم (BIMCO, 2013).

٤ - توسيع قناة بنما

تمثل قناة بنما التي تعمل منذ زهاء قرن من الزمان حلقة وصل بالغ الأهمية في التجارة الدولية ومرفقاً رئيسياً يربط ساحل الولايات المتحدة الشرقي وموانئ الخليج بآسيا وأوقيانيا وأمريكا النامية. وتقدم قناة بنما خدماتها لأكثر من ١٤٤ طريقاً بحرياً تربط ١٦٠ بلداً وتصل إلى نحو ١٧٠٠ ميناء في العالم (Maritime Services - PanCanal.com, 2013). وبلغت حالات العبور في قناة بنما ١٢ ٨٦٢ حالة في عام ٢٠١٢ منها ٣ ٣٣١ حالة عبور قامت بها سفن حاويات (Bloomberg, 2013). وعاجلت القناة خلال السنة أكثر من ٣٠٠ مليون طن من البضائع (Panama Canal/Universal Measurement System (PC/UMS)).

وتزداد هيمنة السفن الكبيرة الحجم على شبكات النقل البحري الدولية بينما تمنع القيود المفروضة على نظام المعابر في قناة بنما الممر المائي من استقبال السفن التي تتجاوز معيار بنماكس، أي السفن التي تصل سعتها إلى ١٠٠ ٥ وحدة معادلة لعشرين قدماً. ونظراً لذلك ولأن النمو السريع في تدفقات التجارة الدولية يسبب اختناقات شديدة في طاقة القناة، شُرع في تنفيذ مشروع توسع رئيسي تبلغ تكلفته ٥,٢٥ بلايين دولار في عام ٢٠٠٦ بغية توسيع طاقة القناة. وسيضيف مشروع التوسيع المقرر إنجازه في عام ٢٠١٥ مجموعة ثالثة من المعابر إلى نظام القناة كما سيزيد القنوات الحالية عمقاً واتساعاً.

وفضلاً عن إتاحة عبور عدد متزايد من سفن "بوست - بناماكس" التي تقدر حمولتها القصوى بنحو ١٣ ٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، يهدف التوسيع إلى تقليل حالات التأخير وتخفيض التكاليف. وتُقدّر هيئة قناة بنما الوفورات في التكاليف التي سيحققها الشاحنون من وفورات الحجم بين ٧ و١٧ في المائة (Mid-America Freight Coalition, 2011). ويُرجح أن تشعر موانئ الساحل الغربي في الولايات المتحدة والجسر البري المتعدد الوسائط

المثال، طاقة الرياح والطاقة الشمسية)، غير أن تطبيقها في المستقبل القريب لا يزال غير أكيد (Haider et al., 2013). ولا ريب في أن معايير مؤشر تصميم كفاءة الطاقة التي اعتمدت في تموز/يوليه ٢٠١١ برعاية المنظمة البحرية الدولية - وأصبحت نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ بالنسبة لجميع السفن الجديدة التي تبلغ حمولتها الإجمالية ٤٠٠ طن فأكثر - ستؤثر تأثيراً ملموساً في تصميم الجيل الأول من السفن المراعية للبيئة (Haider et al., 2013).

ويمثل ظهور السفن المراعية للبيئة معضلة كبيرة بالنسبة للمالكي السفن، لا سيما في سياق أسواق الشحن الحاملة وانخفاض الإيرادات والسعة الفائضة من السفن ونقص التمويل وازدياد القوانين البيئية تشدداً والتوسع في اللجوء إلى الإبحار البطيء. ويجد مالكو السفن صعوبة بالغة في الاختيار بين الاستثمار في السفن الجديدة المراعية للبيئة أو إجراء التعديلات والتحسينات المطلوبة في الأسطول الكبير الحالي الصغير العمر نسبياً التي تحقق الاستفادة القصوى منه (Haider et al., 2013). وتسبب هذه الاعتبارات خلافات داخل القطاع وتثير أسئلة تزيد الشكوك والمخاطر المالية السائدة حالياً حدة. ويزيد هذه المعضلة استعصاءً احتمال أن تؤدي القرارات التي تُتخذ الآن إلى تجزئة السوق، فمن المحتمل أن يوسّع وصول السفن المراعية للبيئة الفجوة بينها وبين السفن الحالية التي تُعتبر أقل كفاءة منها وأن يؤدي ذلك إلى تقسيم سوق النقل البحري إلى مستويات مختلفة (Haider et al., 2013). ويُتوقع أن تكون السفن المراعية للبيئة أكثر كفاءة من حيث الوقود من جيل السفن الحالي بنحو ٣٠ في المائة (Haider et al., 2013)، فعلى سبيل المثال، تشير التقارير إلى أن استهلاك السفن الجديدة من فئة Triple-E من الوقود لكل حاوية يقل بنحو ٣٥ في المائة عن استهلاك السفن البالغة حمولتها ١٣ ١٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً التي يجري تسليمها للشركات الأخرى للنقل البحري بالحاويات. ويُتوقع أيضاً أن تُخفّض السفن من فئة E-class انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بأكثر من ٥٠ في المائة لكل حاوية منقولة، مقارنة بمتوسط أداء القطاع من حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على طريق التجارة بين آسيا وأوروبا (Building the world's biggest ship, 2013). والانقسام على أشده في القطاع، فأَنْصار السفن المراعية للبيئة يعدون بتحسينات كبيرة بالقياس إلى الأسطول الحالي (Roussanoglou, 2013)، بينما يدعي المتشككون أن الفوائد المزعومة من هذه السفن الجديدة لم تتأكد بعد (Haider et al., 2013).

- (وصلات السكك الحديدية التي تستخدم النقل بالقطارات التي تحمل طبقتين من الحاويات) التي تربط شاطئ المحيط الهادئ والأطلنطي. وبما أن الجسر البري يتيح وصلة أسرع قليلاً، فإن المنافسة مع قناة بنما تمثل اعتباراً مهماً. وستحدد الطريقة التي تستقبل بها الموانئ والسكك الحديدية في الساحل الغربي توسيع القناة مدى هذه المنافسة. وقد شرعت شركات السكك الحديدية في الولايات المتحدة فعلاً في إنشاء الممرات وتنفيذ مبادرات تتعلق بالمحطات النهائية البرية (Lower, 2013).
 - ويُرجح أن يحدث تأثير عام آخر يتمثل في تغير ديناميات النقل البحري المتعلقة بضائع تجارية مختلفة بسبب التغير لا في وفورات الحجم بل وفي هيكل الرسوم وتقدير أوقات العبور. ومع أن التوسيع كان يهدف في البداية إلى اجتذاب الشحنات من آسيا إلى ساحل الولايات المتحدة الشرقي، فإن بضائع ومناطق أخرى أخذت تظهر وقد تكون من بين مستخدمي القناة الجديدة المهمين. ويتوقع أن يعود تمكين السفن الأكبر حجماً من العبور بالفائدة على أسواق و سلع أساسية وبضائع عديدة. ومن الأمثلة على ذلك ما يلي: (أ) حركة الحبوب من ساحل الولايات المتحدة الشرقي/موانئ الخليج إلى آسيا (Mid-America Freight Coalition, 2011)؛ (ب) حركة فول الصويا من أمريكا النامية إلى آسيا؛ (ج) حركة شحنات الفحم وركاز الحديد من كولومبيا، وجمهورية فنزويلا البوليفارية والبرازيل إلى وجهات في آسيا؛ (د) شحنات الفحم من ساحل الولايات المتحدة الشرقي إلى آسيا، لا سيما إلى الصين؛ (هـ) النفط المتدفق من إكوادور إلى ساحل أمريكا الشرقي؛ (و) شحنات الغاز الآتية من ترينيداد والموجهة إلى الاستهلاك في تشيلي؛ (ز) صادرات الغاز من الولايات المتحدة إلى آسيا. وتشمل التأثيرات المحتملة المهمة الأخرى الناشئة عن التعديلات المجراة في القناة إنشاء طاقة كبيرة للمسافنة وخدمات نقاط الوصل في البحر الكاريبي (Rodrigue and Notteboom, 2012) وتخفيض انبعاثات الكربون من النقل البحري، وهو تأثير جانبي قلما يُشار إليه (Stott and Wright, 2012).
 - فضلاً عن التوسيع المادي، فقد تؤثر اعتبارات عديدة في قدرة القناة الموسعة على أن تصبح طريقاً بحرياً استراتيجياً رئيسياً وركيزة للتجارة الدولية. وتشمل هذه الاعتبارات ما يلي:
 - التطورات التي تحدث في أسعار الوقود؛
 - القرارات المتعلقة بالمصادر؛
 - أوقات التسليم؛
 - إعادة توزيع قاعدة التصنيع إلى مواقع أخرى؛
 - التحولات في مصدر الطلب العالمي نحو المناطق النامية وبمناى عن المواقع التقليدية والشركاء التقليديين (Rodrigue and Notteboom, 2012)؛
 - مدى قدرة الموانئ على أن تُنجز بكفاءة عمليات تحميل سفن بوست - بنماكس وتفرغها؛
 - تأثير الاستثمارات في الموانئ على شاطئ الولايات المتحدة وما تنطوي عليه من منافسة؛
 - رسوم القناة وكيف ستؤثر في تنافسيتها (Bloomberg, 2013).
- وسيكون للطريقة التي تتجاوب بها الطرق الأخرى مثل قناة السويس مع توسيع قناة بنما أهمية أيضاً. غير أنه ينبغي أن يُلاحظ أن هذين المعبرين وإن اعتبرا متنافسين إلى حد ما، يستكملان بعضهما أيضاً نظراً لتجدد إنشاء خدمات الخطوط المدارية حول العالم التي ستعود بالفائدة على كلتا القناتين (Bloomberg, 2013).
- ولئن كان توسيع قناة بنما ينطوي على تداعيات محتملة عديدة، فإن تقييمها بأي قدر من الوثوق لا يزال مستعصياً، فمشروع توسيع بحجم قناة بنما تشارك فيه جهات عديدة ويخضع لكثير من العوامل المجهولة لأسباب على رأسها الشكوك الاقتصادية العالمية وأوجه التقدم السريع الذي حققته القناة، بما في ذلك حجم السفن وتصميمها.
- وفي الختام وعلى نحو ما أشار إليه هذا الفصل وأكده الطبعات السابقة من هذا الاستعراض، تبرز على الصعيد العالمي اتجاهات من شأنها أن تشكل مستقبل النقل البحري وأن تعيد تحديد بيئة تشغيله بدرجة عميقة. ومن باب الإجمال ودون أن يراد بذلك تقديم قائمة حصرية، تشمل الاتجاهات الرئيسية السائدة حالياً التي تستدعي مزيداً من الرصد والتقييم ما يلي:
- (أ) استمرار التأثير السلبي الناشئ عن أزمة ٢٠٠٨/٢٠٠٩ على الطلب والتمويل والتجارة على الصعيد العالمي؛
- (ب) التحولات الهيكلية في أنماط الإنتاج العالمي؛
- (ج) التغييرات في المزايا النسبية وفي توافر الموارد المعدنية؛

- (د) بروز الجنوب وتحول النفوذ الاقتصادي وابتعاده عن مراكز النمو التقليدية؛
- (هـ) العوامل الديمغرافية المتمثلة في شيخوخة السكان في الاقتصادات المتقدمة ونمو السكان السريع في المناطق النامية وما يقترن بذلك من تداعيات محتملة في أنماط الإنتاج والاستهلاك على الصعيد العالمي؛
- (و) وصول سفن الحاويات العملاقة وسواها من ضروب التقدم التكنولوجي في مضممار النقل؛
- (ز) تغير المناخ والمخاطر الطبيعية؛
- (ح) تكاليف الطاقة والاستدامة البيئية.
- وبإعادة تشكيل أنماط وديناميات الإنتاج والاستهلاك والنمو والتجارة وتغيير شبكات النقل البحري وتشكيلاتها، يُرجح أن تُحدث هذا الاتجاهات أيضاً تحويلاً عميقاً في النقل البحري الدولي والموانئ اللذين ينقلان ويعالجان على التوالي ٨٠ في المائة من حجم تجارة السلع العالمية ويستأثران بحصة وفيرة من قيمتها.

المراجع

- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). Estimating the effects of the container revolution on world trade. CESifo Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute. Munich.
- BIMCO (2013). Reflections 2013. Available at <https://www.bimco.org/About/Press/Reflections.aspx>.
- Bloomberg* (2013). Maersk line to dump Panama Canal for Suez as ships get bigger. 11 March.
- British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. June.
- Building the world's biggest ship – Maersk (2013). Maersk. See <http://www.maersk.com/innovation/leadingthroughinnovation/pages/buildingtheworldsbiggestship.aspx> (accessed 29 July 2013).
- Clarkson Research Services (2012a). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(5).
- Clarkson Research Services (2012b). *Oil and Tanker Trades Outlook*. 17(9).
- Clarkson Research Services (2012c). *LNG Trade and Transport*. ISBN: 978-1-903352-87-8. London.
- Clarkson Research Services (2012d). *Shipping Review and Outlook*. Autumn 2012.
- Clarkson Research Services (2012e). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(11).
- Clarkson Research Services (2012f). *Container intelligence monthly*. 14(5).
- Clarkson Research Services (2013a). *Shipping Review and Outlook*. Spring 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *Container Intelligence Monthly*. 15(6).
- Clarkson Research Services (2013c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(4).
- Clarksons Shipping Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(6).
- Containerisation International* (2013a). Peaks and troughs. June.
- Containerisation International* (2013b). Stuck in the Slow Lane. May.
- Crowe T (2012). Seaborne trade: The long and the short of it. Clarkson Research Services. 7 September.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. April. Available at <http://www.shipfinance.dk/~~/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx> (accessed 10 September 2013).
- Drewry Shipping Consultants (2013). Can Africa do it? March.
- Dynaliners (2013). Trade review 2013. Dynamar B.V.
- Dynamar B.V. (2013). *Dynaliners weekly*. 26(13).
- Economist Intelligence Unit (2013). Global outlook. Country forecast, May 2013. Available at http://gfs.eiu.com/FileHandler.ashx?issue_id=1750391159&mode=pdf (accessed 17 September 2013).
- Ernst and Young (2011). *Trading Places: The Emergence of New Patterns of International Trade*. Ernst Young and Oxford Economics. EYG No. AU1000. Available at http://emergingmarkets.ey.com/wp-content/uploads/downloads/2011/11/TBF_212__International_trade_white_paper_v24_Low_Res2.pdf (accessed 9 September 2013).
- European Commission (2013). Science for environmental policy. Public health costs of air pollution fall in Europe but remain high for maritime shipping. Issue 324. European Commission. 27 June. Available at <http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/334na4.pdf> (accessed 16 September 2013).
- Faber J, Nelissen D, Hon G, Wang H and Tsimplis M (2012). Regulated slow steaming in maritime transport: An assessment of options, costs and benefits. CE Delft. Delft.
- Fairplay* (2013a). Africa's maritime structural transformation. 30 May.
- Fairplay* (2013b). Energized Africa powers shipping. 9 May.
- Financial Times* (2013). Oil tanker trade growth is fastest in a decade. 12 May.
- International Energy Agency (2012). *World Energy Outlook 2012*. Paris.
- International Energy Agency (2013). *World Energy Outlook Special Report: Redrawing the Energy-Climate Map*. Available at www.worldenergyoutlook.org/energyclimatemap (accessed 12 September 2013).

- International Grains Council (2013). *Grain Market Report*. 436, 30 August. Available at <http://www.igc.int/en/downloads/gmrsummary/gmrsumme.pdf> (accessed 17 September 2013).
- International Monetary Fund (2013). *World Economic Outlook: Hopes, Realities and Risks*. International Monetary Fund. ISBN 978-1-61635-555-5. Washington.
- Larsen J (2013). Global grain stocks drop dangerously low as 2012 consumption exceeded production. Earth Policy Institute. 17 January. Available at http://www.earth-policy.org/indicators/C54/grain_2013 (accessed 11 September 2013).
- Lloyd's List* (2012a). Get ready for a new world oil map. 12 October.
- Lloyd's List* (2012b). Washington faces growing pressure to export the US crude. 13 May.
- Lloyd's List* (2013a). Maersk made the first move to form P3 alliance. 20 June.
- Lloyd's List* (2013b). Another lost year? 3 July.
- Lloyd's List* (2013c). Nearsourcing: Homespun yarn or material change? 13 June.
- Lloyd's List* (2013d). Fuel efficiency is shipping's top concern. 15 March.
- Lloyd's List* (2013e). Bunker Quarterly: Full slow steaming ahead. 6 June.
- Lloyd's List* (2013f). Shippers lose out in slow steaming. 7 January.
- Lloyd's List* (2013g). Lower speeds boost box schedule reliability. 7 January.
- Lloyd's List* (2013h). Owners opt for scrubbers as SOx emissions deadlines loom. July.
- Lower J (2013). Panama Canal expansion fueling US investments. 13 June. Available at <http://bizmology.hoovers.com/2013/06/13/panama-canal-expansion-fueling-us-investments/> (accessed 11 September 2013).
- Maritime Services – PanCanal.com (2013). Panama Canal Authority. See <http://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/index.html> (accessed 29 July 2013).
- Mid-America Freight Coalition (2011). The far reaching effects of canal expansion. 16 March. Available at <http://midamericafreight.org/2011/03/panama-canal-expansion/> (accessed 16 September 2013).
- OECD (2011). Strategic transport infrastructure needs to 2030. OECD publishing. Paris. Available at <http://dx.doi.org/10.1787/9789264114425-en> (accessed 9 September 2013).
- OPEC (2012). *World Oil Outlook 2012*. ISBN 978-3-9502722-4-6. OPEC secretariat. Vienna.
- P.M. News Nigeria* (2013). Nigeria's free trade zones attract \$9.4b investment. 3 July.
- Ports and Harbors* (2013). European Commission sets LNG bunkering target. International Association of Ports and Harbors. *Ports and Harbors*. 58(3).
- Research and Markets (2012). The market for coal power plants in Europe (analyst version) – market volumes – projects – strategies – trends.
- Rodrigue J-P and Notteboom T (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game-changer? *Port Technology International*. 51:10–12.
- Roussanoglou N (2013). Eco-ships growing in numbers, could undermine value of older ships. Hellenic Shipping News Worldwide. June.
- Seatrade* (2013). Gas fuel going mainstream. March.
- Shipping and Finance* (2013). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. May.
- Stott P and Wright P (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game changer for ship design? *Port Technology International*. 53:27–28.
- UNCTAD (2013). *Trade and Development Report, 2013*. United Nations publication. UNCTAD/TDR/2013. New York and Geneva.
- United Nations (2012). *The Global Partnership for Development: Making Rhetoric a Reality*. MDG Gap Task Force Report 2012. United Nations publication. Sales No. E.12.I.5. New York.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013a). World economic situation and prospects. Monthly briefing, January.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013b). World economic situation and prospects. Update as of mid-2013.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013c). World economic situation and prospects. Monthly briefing, April.

- United Nations Development Programme (2013). *Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. United Nations publication. ISBN 978-92-1-126340-4. New York.
- United States Geological Survey (2013). *Mineral Commodity Summaries 2013*. United States Geological Survey. ISBN 978-1-4113-3548-6. Washington DC.
- United States Institute of Peace (2012). U.S. renews Iran sanctions waivers December. Available at <http://iranprimer.usip.org/blog/2012/dec/10/us-renews-iran-sanctions-waivers> (accessed 10 September 2012).
- Voice of America News* (2013). BRICS leaders optimistic about new development bank. 27 March.
- Wiesmann A (2010). Slow steaming – a viable long-term option? *Wärtsila Technical Journal*. February.
- World Shipping Council (2008). Record fuel prices places stress on ocean shipping. May.
- World Steel Association (2013a). World crude steel output increases by 1.2% in 2012. January.
- World Steel Association (2013b). Short Range Outlook. April.
- WTO (2013). World trade 2012, prospects for 2013. WTO press release 688. 10 April.

حواشي نهاية الفصل

- (١) تُحسب المسافات المتوسطة ومعدلات التغير استناداً إلى أحدث البيانات المنشورة في Clarkson Research Services (2013a).
- (٢) استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. تغطي البيانات عن الغاز النفطي المسيل منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي فقط.

2

هيكل الأسطول العالمي وملكيته وتسجيله

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

كان عام ٢٠١٢ إيذاناً بنهاية أكبر دورة لبناء السفن في التاريخ المدون، فخلال الفترة من عام ٢٠٠١ إلى عام ٢٠١١، وصلت عمليات تسليم السفن إلى أرقام جديدة غير مسبوقة وتناوبت سنة تلو الأخرى. أما عام ٢٠١٢، فانفرد بأن الأسطول الذي بدأ يقدم خدماته فيه كان، لأول مرة منذ عام ٢٠٠١، أقل عدداً من الأسطول المسلم خلال الإثني عشر شهراً الماضية. ورغم هذا التباطؤ في تسليم السفن الجديدة، واصلت الحمولة الطنية العالمية نموها في عام ٢٠١٢ وإن قلت وتيرتها عن نظيرتها في عام ٢٠١١. وازداد الأسطول العالمي بأكثر من الضعفين منذ عام ٢٠٠١ فوصل إلى ٦٣,١ بليون من الحمولة الطنية الساكنة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.

وتناقضت الحمولة الطنية المطلوبة لجميع أنواع السفن الرئيسية بشدة منذ الذروات غير المسبوقة التي بلغت في عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩. ولأن أحواض السفن واصلت تسليم السفن المطلوبة من قبل، انخفضت الطلبات بنسبة ٥٠ في المائة في ما يخص سفن الحاويات وبنسبة ٥٨ في المائة لنافلات السوانب الجافة و ٦٥ في المائة للنافلات الصهرجية و ٦٧ في المائة لسفن البضائع العامة. وبحلول نهاية عام ٢٠٠٨، كانت الطلبات من سفن السوانب الجافة تعادل زهاء ٨٠ في المائة من الأسطول الموجود آنذاك بينما كانت السفن المطلوبة حتى كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ تساوي ٢٠ في المائة فحسب من الأسطول العامل.

ويعرض الفصل الثاني من استعراض النقل البحري الصادر هذا العام السمات الفريدة التي تميز أهم ٤٨ بلداً نامياً مالكا للسفن. وتندرج بلدان عدة مُصدرة للنفط والغاز أيضاً في عداد البلدان المالكة المهمة لنافلات النفط والغاز المسيل الصهرجية سواء أكانت تلك النافلات ترفع علم كل من هذه البلدان أو أعلاماً أجنبية. وعلى المنوال نفسه، تميل البلدان التي تُجري استثمارات بحرية كبيرة إلى أن تكون أيضاً مالكة لسفن التموين البحري. والبلدان المالكة للبضائع أقل تحكماً في سفن السوانب الجافة من البلدان المصدرة للنفط في كثير من الأحيان. وترفع أغلب سفن الحاويات أعلاماً أجنبية أو أوان مشاركتها في التجارة الدولية وتقدم خدماتها لطرق تربط عدة بلدان في الوقت نفسه. وترفع كثير من أساطيل البضائع العامة أعلاماً وطنية وتقدم خدماتها للتجارة الساحلية أو للتجارة الساحلية بين الجزر.

ويسلط الفصل الثاني من استعراض هذا العام الأضواء على مضي ١٠ سنوات منذ وضع الأونكتناد مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة وعلى تحليل استخدام سفن الحاويات ذي الصلة بهذا المؤشر. وشهدت السنوات العشر الماضية توجهين مهمين يمثلان وجهي عملة واحدة، فمن جهة، غدت السفن أكبر حجماً وتناقص عدد الشركات في أغلب الأسواق من جهة أخرى. أما عدد الشركات، فالتخفيض المتوسط لكل بلد بنسبة ٢٧ في المائة خلال السنوات العشر الماضية فتناقص عددها من ٢٢ شركة في عام ٢٠٠٤ إلى ١٦ شركة فحسب في عام ٢٠١٣. ولهذا الاتجاه تداعيات ذات شأن في مستوى المنافسة تؤثر بوجه خاص في البلدان التجارية الصغيرة، فلئن كان وجود ١٦ من مقدمي الخدمات في المتوسط كافياً لأن تعمل السوق التنافسية على نحو يتيح للنافلين خيارات عديدة في البلد المتوسط، فإن انحسار المنافسة أدى إلى نشوء أسواق احتكارية في بعض آحاد الطرق وفي مقدمتها تلك التي تقدم خدماتها للبلدان النامية الصغيرة.

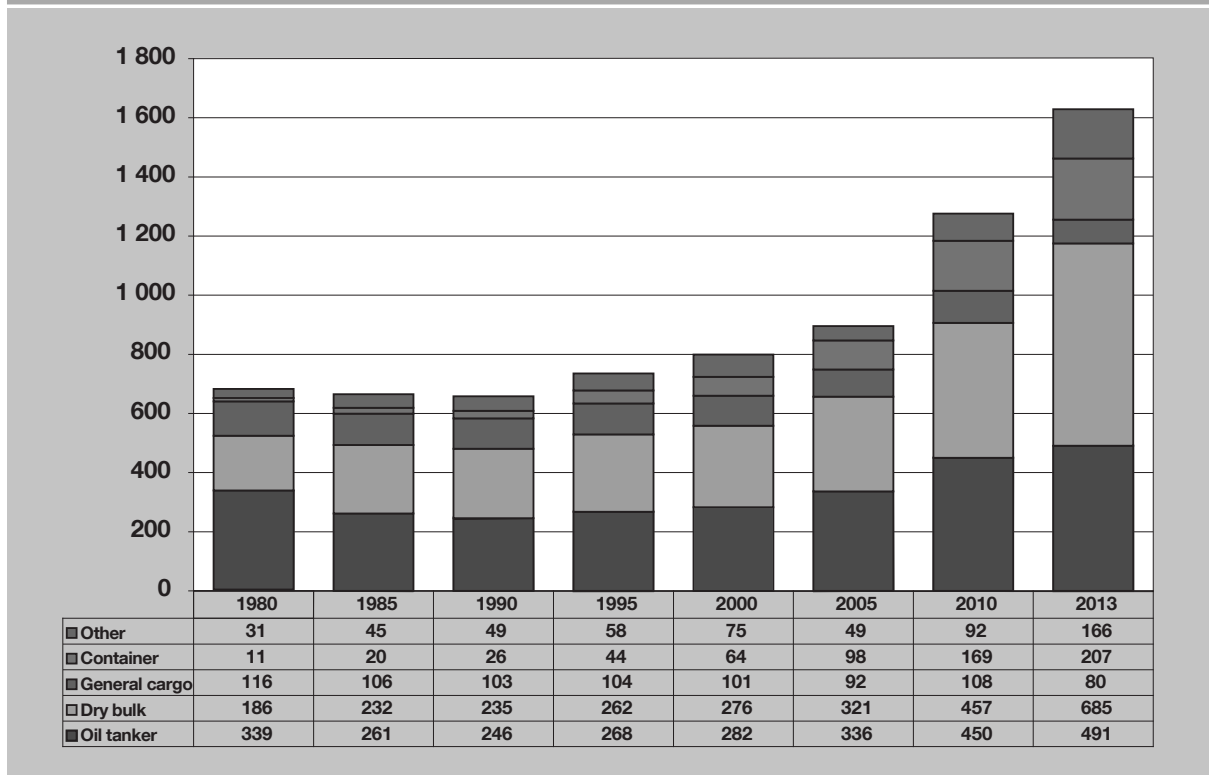
السائكة المُسلّمة سنوياً تزداد طوال ثلاث سنوات تالية بسبب الطلبات التي قُدم أغلبها قبل الأزمة. أما عام ٢٠١٢، فانفرد بأن الأسطول الذي بدأ يقدم خدماته فيه كان، لأول مرة منذ عام ٢٠٠١، أقل عدداً من الأسطول المُسلّم خلال الإثني عشر شهراً الماضية. ورغم هذا التباطؤ في تسليم السفن الجديدة، واصلت الحمولة الطننية العالمية نموها في عام ٢٠١٢ وإن قلت وتيرتها؛ إذ بلغ النمو من سنة إلى سنة ٦ في المائة مقارنة بزيادة قدرها ١٠ في المائة في العام السابق. وزاد الأسطول العالمي بأكثر من الضعفين منذ عام ٢٠٠١ فوصل إلى ١,٦٣ من الحمولة الطننية السائكة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (الشكل ٢-١ والجدول ١-٢).

ألف-هيكل الأسطول العالمي^(١)

١- نمو الأسطول العالمي وأنواع السفن الرئيسية فيه

كان عام ٢٠١٢ إيذاناً بنهاية أكبر دورة لبناء السفن في التاريخ المدون من حيث الأطنان الإجمالية، فخلال الفترة من عام ٢٠٠١ إلى عام ٢٠١١، وصلت عمليات تسليم السفن إلى أرقام جديدة غير مسبوقة وتتابع سنة تلو الأخرى. وحتى بعد التراجع الاقتصادي الذي حدث في عام ٢٠٠٨، ظلت الحمولة الطننية

الشكل ٢-١ الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ١٩٨٠-٢٠١٣ (أرقام بداية السنوات، بملايين الأطنان من الحمولة السائكة)



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services وأعداد سابقة من استعراض النقل البحري.

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

عدد السفن المبنية في عام ٢٠١١ (أي السفن البالغ عمرها سنتين في الشكل ٢-٣) عدد السفن المبنية في عام ٢٠١٢. ولم يحدث

ويرد دليل آخر على نقطة التحول في دورة بناء السفن في الشكل ٢-٣ الذي يُبين الهيكل العمري للأسطول الحالي. وفاق

ولا تتفاعل الأرقام في أسطول النقل البحري إلا ببطء مع البيئة الاقتصادية المتغيرة، فمع أن تراجع الطلب أصبح حلياً في عام ٢٠٠٨، أظهرت الطلبات انخفاضاً في عام ٢٠٠٩ وتراجعت عمليات تسليم السفن الجديدة في عام ٢٠١٢ وواصل الأسطول الحالي نموه في عام ٢٠١٣. بيد أن الطلبات تتناقص بسرعة ولا يشير الجدول الزمني الحالي إلا إلى حصيلة تقارب المستويات الحديثة لهذه السنة ودونها بقليل لعام ٢٠١٤.

وتألف الأسطول العالمي في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ من ٤٢ في المائة من سفن السواكب الجافة (بالحمولة الطننية الساكنة) وهو رقم قياسي لهذا النوع من السفن. أما سفن البضائع العامة، فواصلت انخفاضها فأصبحت حصتها الحالية في المجموع العالمي أقل من ١٥ في المائة، هابطة من حصتها التي بلغت ٢٠ في المائة قبل عشرين سنة خلت. وتراجعت حصة ناقلات البترول الصهرجية من قرابة نصف الحمولة الطننية على وجه التقريب في عام ١٩٨٠ إلى ٣٠ في المائة في عام ٢٠١٣ (الجدول ١-٢ والمرفق الثاني).

ناقلات النفط الصهرجية

بعد عمليات التخريد والتحويل المكثفة التي خضعت لها السفن أحادية البدن في السنوات القليلة الماضية، أصبحت معظم الناقلات الصهرجية الآن مزدوجة البدن وذلك امتثالاً للوائح البيئية ولوائح السلامة ذات الصلة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ولقانون التلوث بالنفط في الولايات المتحدة الذي أوقف استخدام ناقلات النفط الصهرجية أحادية البدن في مياه الولايات المتحدة في عام ٢٠١٠. وبعد تجديد الأسطول، تصل نسبة الناقلات الصهرجية التي يبلغ عمرها ١٥ سنة أو أكثر إلى ١٤ في المائة فقط الآن.

وعندما سُلمت آخر ناقلة نفط خام عملاقة أحادية البدن في عام ١٩٩٦، كان عدد هذه السفن العاملة ٣٧٦ سفينة. أما في مطلع عام ٢٠١٣، فلم يتبق منها سوى ثلاث سفن. غير أن عدد السفن التي تم تخريدها فعلاً بلغ ٢٤٣ سفينة، إذ حُوّلت ستون سفينة إلى مرافق عائمة لإنتاج النفط وتخزينه و٧٠ سفينة إلى ناقلات سواكب جافة. واستُخدمت بعض ناقلات النفط الخام العملاقة كوحدة عائمة لتخزين الإنتاج وتفريغه (Shipping Intelligence Weekly, 2013).

مثل هذا الضعف الكبير منذ أواسط التسعينات. وتظهر نقطة التحول أيضاً في الشكل ٢-١٠ الذي يُبين أن الطلبات أخذت فعلاً تتراجع في عام ٢٠٠٩.

الجدول ١-٢ حجم الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية، ٢٠١٢-٢٠١٣ (الأرقام في بداية السنوات بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة؛ والحصة من السوق بالحروف المائلة)

النسبة المئوية للتغيير	٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١٢/٢٠١٣	الأنواع الرئيسية
	٤٩٠ ٧٤٣	٤٦٩ ٥١٦	٤,٥٪	ناقلات النفط الصهرجية
	٣٠,١٪	٣٠,٦٪	٠,٤٪	ناقلات السواكب
	٦٨٤ ٦٧٣	٦٢٣ ٠٠٦	٩,٩٪	سفن البضائع العامة
	٤٢,٠٪	٤٠,٥٪	١,٥٪	سفن الحاويات
	٨٠ ٣٤٥	٨٠ ٨٢٥	٠,٦٪	الأنواع الأخرى من السفن
	٤,٩٪	٥,٣٪	٠,٣٪	ناقلات الغاز
	٢٠٦ ٥٧٧	١٩٦ ٨٥٣	٤,٩٪	الناقلات الصهرجية للمواد الكيميائية
	١٢,٧٪	١٢,٨٪	٠,١٪	سفن التموين البحري
	١٦٦ ٤٤٥	١٦٦ ٦٦٧	٠,١٪	العبارات وسفن الركاب
	١٠,٢٪	١٠,٨٪	٠,٦٪	سفن أخرى/غير متاحة
	٤٤ ٣٤٦	٤٤ ٠٦٠	٠,٦٪	المجموع العالمي
	٢٣ ٢٩٣	٢٣ ٢٣٨	٠,٢٪	
	١,٤٪	١,٥٪	٠,١٪	
	٦٩ ٩٩١	٧٠ ٧٦٧	١,١٪	
	٤,٣٪	٤,٦٪	٠,٣٪	
	٥ ٥٠٤	٥ ٤٦٦	٠,٧٪	
	٠,٣٪	٠,٤٪	٠,٠٪	
	٢٣ ٣١٢	٢٣ ١٣٧	٠,٨٪	
	١,٤٪	١,٥٪	٠,١٪	
	١٠٠٪	١٠٠٪	٠,٠٪	

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

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

ناقلات السوائب

أن تحمل طائفة واسعة من البضائع تشمل المنتجات والحقائب وبضائع المشروعات.

سفن الحاويات

تنقل سفن الحاويات زهاء ٥٢ في المائة من التجارة البحرية العالمية بالقيمة (World Shipping Council, 2013). وتضاعفت حصتها في الأسطول العالمي بما يقارب ثمانية أمثال منذ عام ١٩٨٠ إذ تزداد تعبئة البضائع في حاويات لأغراض النقل الدولي. وباستثناء السلع المصنعة، يزداد الآن نقل معظم السلع الأساسية (مثل البن) والبضائع المبردة (مثل الفواكه واللحوم والأسماك) في حاويات بحرية معيارية.

وتخلو معظم سفن الحاويات الجديدة الآن من معدات التفرغ والتحميل، أي أنها لم تُعد مزودة بمرفعها الخاصة لمعالجة الحاويات بل تعتمد على الموانئ البحرية في توفير معدات المعالجة المتخصصة. ويتزامن هذا الاتجاه مع تسليم السفن الأكبر حجماً التي قلما تُزود بمعداتها الخاصة لمعالجة البضائع. ويشكل هذا الوضع تحدياً للموانئ الصغيرة، لا سيما في البلدان النامية، التي قد لا يكون حجم البضائع فيها كافياً لتبرير الاستثمار في تزويد محطات الحاويات النهائية فيها بمرافعات المعالجة من السفينة - إلى - الشاطئ المتخصصة والباهظة التكلفة.

ومابرحت حصة السفن غير المزودة بمعدات التحميل والتفرغ تزداد في مجموع عمليات تسليم سفن الحاويات، ففي عام ٢٠٠٥، فاق عدد السفن المسلمة وغير المزودة بمعدات التحميل والتفرغ عدد السفن المزودة بمعدات المعالجة بأربعة أمثال بينما بلغت هذه النسبة ٦ إلى ١ في عام ٢٠١٢ (الجدول ٢-٢ والشكل ٢-٢). ويبلغ حجم سفن الحاويات غير المزودة بمعدات التحميل والتفرغ في المتوسط أكثر من ضعف حجم السفن المزودة بهذه المعدات وأرتفع متوسط حجم كلا النوعين من السفن بنحو ٨٠ في المائة منذ عام ٢٠٠٥.

وشهد عام ٢٠١٣ أيضاً تسليم شركة Daewoo في جمهورية كوريا أول سفن الحاويات من فئة "Triple E" لشركة Maersk في الدانمرك. ويعني تعبير سفن (Triple E) كفاءة الطاقة ووفورات الحجم والتحسينات المراعية للبيئة. ولفترة

تمثل ناقلات السوائب الجافة التي تملكها وتتولى إدارتها مجموعة شركات Vale البرازيلية لركاز الحديد والمعروفة باسم فالماكس (Vale-max) أكبر السفن الحالية العاملة في النقل عبر المحيطات. وفي أبريل/نيسان ٢٠١٣، شرعت أحدث سفينة في هذه السلسلة وهي Vale Korea في تقديم خدماتها بسعة قدرها ٤٠٢ ٣٠٣ أطنان من الحمولة الساكنة. وقد بُنيت هذه السفن في المبتدأ لتردد على الموانئ الصينية، بيد أن شركة Vale تعكف الآن على إنشاء مراكز للمسافنة في ماليزيا والفلبين، إذ لا يُسمح لهذه السفن بدخول الموانئ الصينية بحمولتها كاملة. وبسبب القيود التنظيمية في الصين، سُجّلت حمولة سفن فالماكس التي دخلت الموانئ الصينية على أنها تقل عن ٣٠٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة.

وفي عام ٢٠١٢، فاق عدد ناقلات السوائب المسلمة نظيره قبل عشر سنوات بسبعة أمثال. وفي الوقت نفسه، تتناقص الطلبات وهي تبلغ اليوم خمس الأسطول الحالي فقط (Clarkson Research Services, 2013a).

سفن البضائع العامة

تناقصت أهمية سفن البضائع العامة التي تُسمى أيضاً سفن "السوائب المتنوعة" خلال العقد المنصرم، وهو تراجع استفادت منه سفن الحاويات إلى حد كبير. ومع ازدياد نقل البضائع في حاويات، تقلص سوق النقل بسفن السوائب المتنوعة.

غير أن بعض البضائع، لا سيما البضائع الجافة التي تحول ضخامتها دون وضعها في حاويات، ستظل على الدوام بحاجة إلى أن تُنقل كسوائب متنوعة. وخضع أسطول السوائب المتنوعة المتخصص للتحديث في السنوات الأخيرة فكسرت معظم السفن الأكبر عمراً. ويفيد تقرير حديث أصدرته دينامار (Dynamar, 2013) أن عدد السفن التي يتجاوز عمرها ٢٥ سنة من بين نحو ٨٠٠ سفينة يستخدمها أكبر ٢٥ مشغلاً متخصصاً يقل عن ١٠٠ سفينة يعود تاريخ بضعة منها إلى السبعينات. ومع بلوغ عدد الوحدات المبنية منذ عام ٢٠٠٠ أكثر من ٥٠٠ وحدة، يتألف أغلب الأسطول المتخصص من سفن حديثة عالية الإنتاجية وقابلة للاستخدام المتعدد الوجوه وقادرة على

أنواع السفن الأخرى

شهدت ناقلات المواد الكيميائية الصهرية اتجاهات يتجلى في استخدام سفن أكبر بغية تحقيق وفورات الحجم، فزادت حصة السفن التي تفوق حمولتها ٣٦ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة من ٢٣ في المائة في عام ٢٠٠٥ إلى ٢٨ في المائة اليوم، بينما انخفضت حصة الوحدات الأصغر حجماً (دون ١٠ ٠٠٠ من الحمولة الطننية الساكنة) من ٤٧ إلى ٤٠ في المائة خلال الفترة نفسها (Fairplay, 2013).

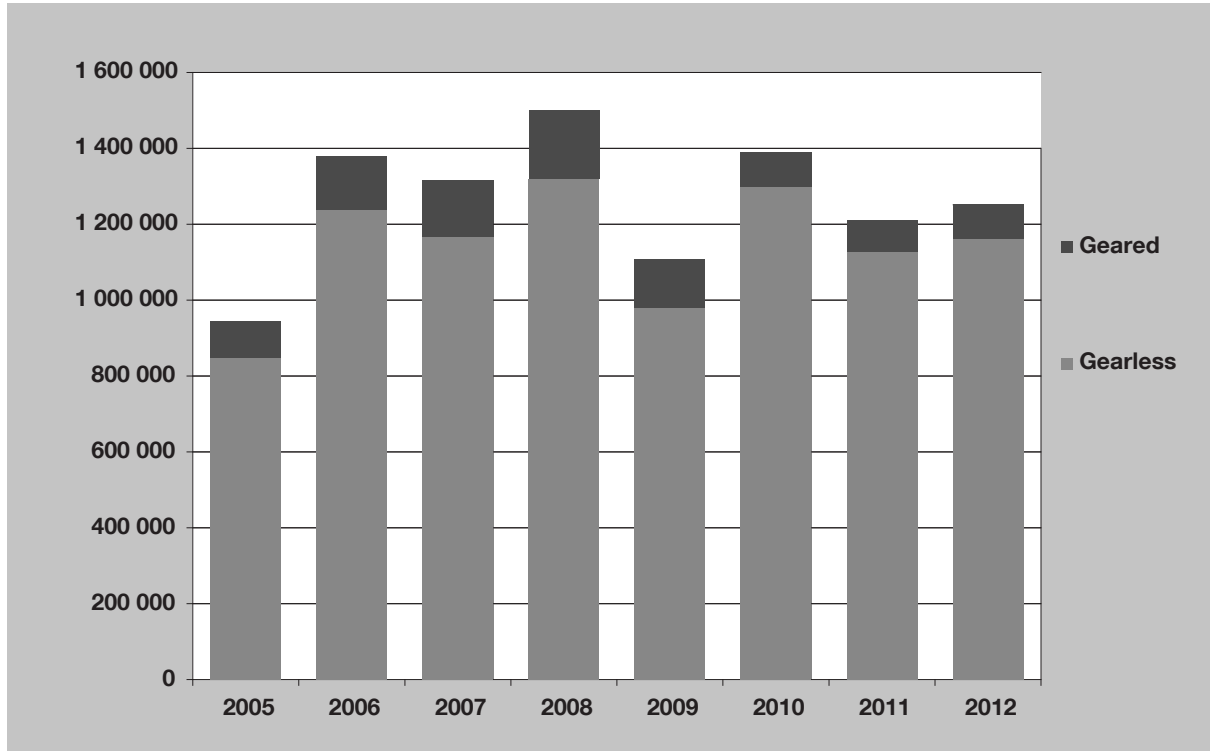
وجيزة، كانت هذه السفن التي تبلغ طاقتها الحمولة المعلنة من الحاويات ١٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً ممتلئة أكبر سفن الحاويات متخطية سفن شركة CMA CGM البالغة حمولتها ١٦ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً والتي كانت أكبر سفن الحاويات حتى مطلع عام ٢٠١٣. وفي عام ٢٠١٣، قدمت شركة CSCL من الصين طلبات إلى أحواض لبناء السفن في جمهورية كوريا لتزويدها بسفن حاويات أكبر سعة من ذلك من المقرر أن تحمل ١٨ ٤٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً وأن تُسَلَّم في عام ٢٠١٤.

الجدول ٢-٢ عمليات تسليم سفن الحاويات

المجموع	مزودة بمعدات التحميل والتفريغ			غير مزودة بمعدات التحميل والتفريغ			سنة البناء		
	حجم السفينة المتوسط (وحدة معادلة لعشرين قدماً)	وحدة معادلة لعشرين قدماً	السفن	حجم السفينة المتوسط (وحدة معادلة لعشرين قدماً)	وحدة معادلة لعشرين قدماً	السفن			
٣ ٤٦٩	٩٤٣ ٥٤٠	٢٧٢	١ ٧٤٦	٩٦ ٠١٠	٥٥	٣ ٩٠٦	٨٤٧ ٥٣٠	٢١٧	٢٠٠٥
٣ ٧١٩	١ ٣٧٩ ٧٣٤	٣٧١	١ ٦٥٢	١٤٢ ١٠٤	٨٦	٤ ٣٤٣	١ ٢٣٧ ٦٣٠	٢٨٥	٢٠٠٦
٣ ٢٩٦	١ ٣١٥ ٢٣٦	٣٩٩	١ ٤٥٤	١٤٨ ٢٦٨	١٠٢	٣ ٩٢٩	١ ١٦٦ ٩٦٨	٢٩٧	٢٠٠٧
٣ ٤٥١	١ ٥٠١ ٢١٩	٤٣٥	١ ٥٩١	١٨١ ٣٢٢	١١٤	٤ ١١٢	١ ٣١٩ ٨٩٧	٣٢١	٢٠٠٨
٤ ٠٠٨	١ ١٠٦ ٢٩٤	٢٧٦	١ ٧٦٩	١٢٧ ٣٩٤	٧٢	٤ ٧٩٩	٩٧٨ ٩٠٠	٢٠٤	٢٠٠٩
٥ ٢٤٣	١ ٣٨٩ ٤٠٨	٢٦٥	١ ٩١٩	٩٢ ١١٧	٤٨	٥ ٩٧٨	١ ٢٩٧ ٢٩١	٢١٧	٢٠١٠
٦ ٣٣٩	١ ٢١٠ ٧٠٥	١٩١	٢ ٦١٧	٨٣ ٧٢٨	٣٢	٧ ٠٨٨	١ ١٢٦ ٩٧٧	١٥٩	٢٠١١
٦ ٢٢٥	١ ٢٥١ ١٧١	٢٠١	٣ ٠٨٥	٨٩ ٤٧٦	٢٩	٦ ٧٥٤	١ ١٦١ ٦٩٥	١٧٢	٢٠١٢

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. ملاحظة: سفن الحاويات المقسمة بالكامل إلى خلايا وبالغلة سعتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر.

الشكل ٢-٢ اتجاهات تسليم سفن الحاويات (سفن الحاويات الجديدة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، ٢٠١٢-٢٠٠٥)



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

٢- التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي

تليها أنواع السفن الأخرى (٢٢,٦ سنة) فناقلات النفط الصهرية (١٦,٧ سنة) ثم سفن الحاويات (١٠,٨ سنوات) وناقلات السواحب الجافة (٩,٩ سنوات). وفي أعقاب الارتفاع الهائل في أعداد السفن الجديدة في قطاع السواحب الجافة، أضحي عمر نحو نصف ناقلات السواحب بالحمولة الطينية الساكنة أربع سنوات أو أقل فتخطت سفن الحاويات لأول مرة لتصبح أصغر فئات السفن عمراً.

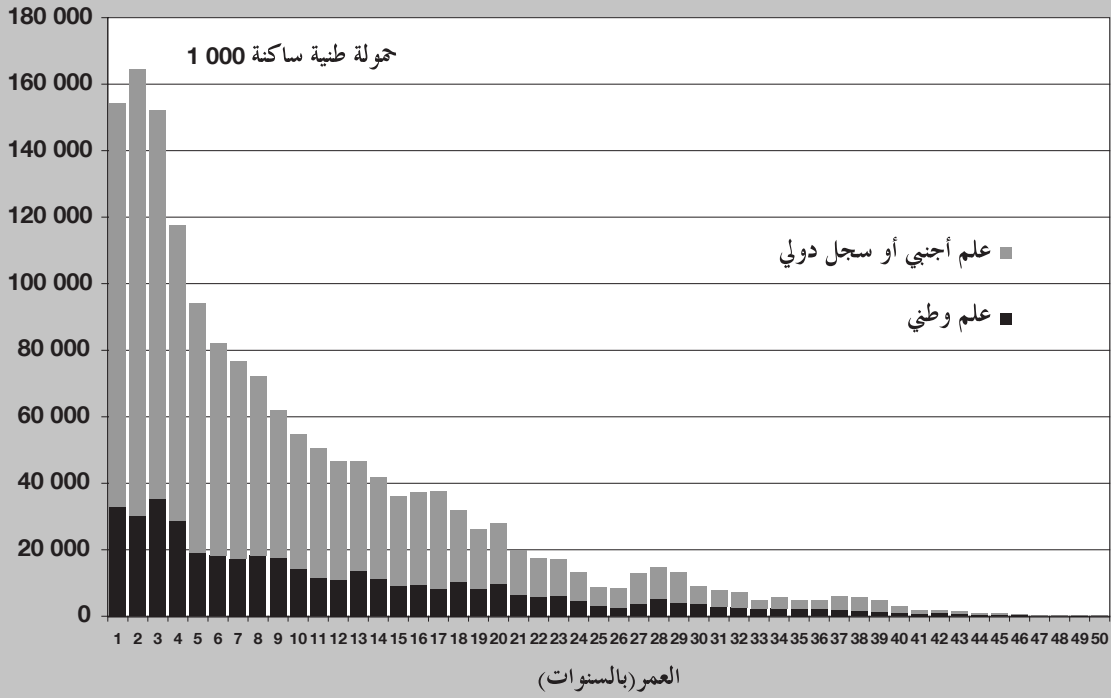
ولأن أغلب السفن الحديثة العهد غدت أكبر حجماً من السفن القديمة، بلغ متوسط العمر العالمي للسفينة ٢٠,٣ سنة، بينما وصل العمر المتوسط بالحمولة الطينية الساكنة إلى ٩,٦ سنوات. ويتسم توزيع السفن على الصعيد الجغرافي بقسط كبير من التوازن أيضاً، فالسفن المسجلة في البلدان النامية غدت الآن أكبر عمراً بقليل (ستتان) من السفن التي ترفع أعلام بلدان متقدمة. ومن بين أهم ١٠ دول من دول العلم، يعود أكبر الأساطيل عمراً إلى اليونان تليه بنما ثم الصين. وأصغر الأساطيل عمراً هي الأساطيل

في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، كان عمر ٢٠ في المائة من السفن التجارية المبحرة أقل من ٥ سنوات، أي ٤٠ في المائة من الحمولة الطينية الساكنة في العالم (انظر الجدول ٢-٣ والشكل ٢-٣). والسفن المسلمة في السنوات الأقرب أكبر حجماً في المتوسط من السفن الأكبر عمراً منها. ويبلغ متوسط حجم سفن الحاويات الجديدة ثلاثة أضعاف حجم السفن المبنية قبل ٢٠ سنة خلت ولا تتجاوز نسبة سفن الحاويات التي يزيد عمرها عن ٢٠ عاماً ٥ في المائة فقط. وعادة ما يتم استبدال ناقلات النفط الصهرية في وقت مبكر نسبياً؛ وتبلغ نسبة السفن التي يتجاوز عمرها ٢٠ سنة بين ناقلات النفط الصهرية ٤ في المائة فحسب.

وبلغ متوسط العمر (لكل سفينة) في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ أعلى مستوياته بالنسبة لسفن البضائع العامة (٢٥ سنة)،

المسجلة في جزر مارشال وهونغ كونغ (الصين) وسنغافورة. من تلك التي ترفع أعلاماً وطنية. وترد أدناه مناقشة هذا الوضع والسفن التي ترفع أعلاماً أجنبية أصغر عمراً بقليل في المتوسط وأسسها المنطقية.

الشكل ٢-٣ الهيكل العمري للأسطول العالمي، الأعلام الوطنية والأجنبية



المصدر: بجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. ملاحظة: للسفن البالغة سعتها ١٠٠٠ طن إجمالي فأكثر.

الجدول ٢-٣ التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي، حسب أنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (نسبة مئوية من مجموع السفن وأطنان الحمولة الساكنة)

مجموعات البلدان أنواع السفن	متوسط العمر		٢٠١٣	١٩-١٥	١٤-١٠	٩-٥	٤ سنوات	٣ سنوات	النسبة المئوية
	متوسط العمر	متوسط العمر							
العالم	٩,٩٤	١١,٥٧	٢٠١٣/	١٦	١٣	١٢	١٥	٤٤	١,٦٣-
السفن	٨,٣٦	٩,٧١	٢٠١٣	١١	١٣	١١	١٦	٤٩	١,٣٥-
أطنان الحمولة الساكنة	٧١ ٥٢٨	٤٨ ٢١١	٢٠١٣	٦٥ ٤٠٥	٧٥ ١٧٣	٨١ ٥١٤	٧٥ ١٧٣	٨١ ٥١٤	متوسط حجم السفينة (حمولة وطنية ساكنة)
سفن الحاويات	١٠,٨١	١٠,٧٣	٢٠١٣	١٠	٢٠	١٨	٢٩	٢٣	٠,٠٨
أطنان الحمولة الساكنة	٨,٢٥	٨,٢٤	٢٠١٣	٥	١٣	١٦	٣٢	٣٤	٠,٠١

مجموعات البلدان أنواع السفن	متوسط العمر		٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٣/٢٠١٢
	متوسط العمر	النسبة المئوية للتغيير								
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	١٢	١١	٧	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	١٩٩٦٢
سفن البضائع العامة	١٢	١١	٧	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	٠,٤١
أطنان الحمولة الساكنة	٢٢	١٣	١٠	١٠	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٠,٥١-
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	٢٤	٢٠	١٠	١٢	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٠,٢٥
سفن ناقلات النفط الصهرجية	٢٤	٢٠	١٠	١٢	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٠,٢٥
أطنان الحمولة الساكنة	٣٧	٢٨	٢٠	١٠	٤	٤	٤	٤	٤	٠,١٣
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	١٧	١٣	١٠	١٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٠,٢٨
أنواع السفن الأخرى	١٧	١٣	١٠	١٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٠,٢٨
أطنان الحمولة الساكنة	٢٣	٢٠	١٣	١٠	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٣٤	٠,٢٣
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	٢٠	١٥	١٠	١٢	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٠,٠٣
جميع السفن	٢٠	١٥	١٠	١٢	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٤٤	٠,٠٣
أطنان الحمولة الساكنة	٤٠	٢٢	١٤	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	٠,٥٩-
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	٤٠	٣٢	٢٢	١٤	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	٠,٥٩-
الاقصادات النامية	٤١	٣٢	٢٢	١٤	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	٠,٥٩-
سفن ناقلات السواكب	٤١	٣٢	٢٢	١٤	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	٠,٥٩-
أطنان الحمولة الساكنة	٤٨	٣٢	٢٢	١٤	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	٠,٥٩-
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	٤٨	٣٢	٢٢	١٤	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	٠,٥٩-
سفن الحاويات	٢١	٢٣	١٥	٢٥	١٧	١٧	١٧	١٧	١٧	٠,٢٣-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٦	٢٨	١٢	١٧	٧	٧	٧	٧	٧	٠,٥٥-
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	٢١	٢٣	١٥	٢٥	١٧	١٧	١٧	١٧	١٧	٠,٢٣-
سفن البضائع العامة	١١	١٢	٥	٨	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٠,٤٣
أطنان الحمولة الساكنة	١٩	١٢	٦	٩	٥٣	٥٣	٥٣	٥٣	٥٣	٠,٧٨-
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	٢٤	١٤	٧	١٢	٤٣	٤٣	٤٣	٤٣	٤٣	٠,٠٨
سفن ناقلات النفط الصهرجية	٢٤	١٤	٧	١٢	٤٣	٤٣	٤٣	٤٣	٤٣	٠,٠٨
أطنان الحمولة الساكنة	٤٣	٢٣	١٥	١٢	٨	٨	٨	٨	٨	٠,٠٩-
متوسط حجم السفينة (جمولة طيبة ساكنة)	٤٣	٢٣	١٥	١٢	٨	٨	٨	٨	٨	٠,٠٩-
أنواع السفن الأخرى	٢٠	١٥	٩	١١	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٤٥	٠,١٨

مجموعات البلدان أنواع السفن	متوسط العمر		٢٠١٣	١٩-١٥	١٤-١٠	١٠-٥	٤ سنوات	٣ سنوات	النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٣/٢٠١٢
	متوسط العمر	بالسنوات							
سفن الحاويات	١٣	١٧	٣٧	٣٠	١٧	٣	١٣	١٧,٢٧	٠,٩٣
أطنان الحمولة الساكنة	٣٠	١٥	٢٥	٢٦	١٥	٤	٣٠	١٣,٦٦	٠,٩٤
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٢٧٦٠٢	١٣٧٦٠	١١٢٠١	١٠٥٦٦	٨٥٦٠				
سفن البضائع العامة	٤	١	٧	٨٣	٣٠	٤	٤	٢٩,٦٥	٠,٦٨
أطنان الحمولة الساكنة	٧	٢	١٠	٧٤	٣٠	٧	٧	٢٥,٩٧	٠,٤٢
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٦١٤٤	٦١٢٤	٥٢٩٩	٤٤٠٣	٢٩٨٥				
سفن البضائع العامة	١٧	١٤	٥	٥	٦٠	١٤	١٧	٢٢,٨٨	٠,١٨-
أطنان الحمولة الساكنة	٣٤	٣٤	٩	٦	١٧	٣٤	٣٤	٨,٨٩	٠,٥٧
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٤٨١٦٨	٥٨٥١٨	٨١٩٦٤	٣١٩١٥	٣٦٣٦				
ناقلات النفط الصهرجية	٧	٥	٣	٥	٨٠	٥	٧	٢٧,٩٢	٠,٦٥
أطنان الحمولة الساكنة	١٨	١٣	٣	٣	٦٣	١٣	١٨	٢١,٢٧	٠,٦١
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٣٣٧٨	٣٦٥٥	١٢٣٧	٨١٥	٩١٦				
أنواع السفن الأخرى	٨	٦	٦	٦	٧٧	٦	٨	٢٧,٩٢	٠,٤٢
أطنان الحمولة الساكنة	٢٧	٢٢	٩	١١	٣٢	٢٢	٢٧	١٥,٤٦	٠,٥٠-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٢٣١٩٢	٢٥٠٧٣	٢٦٨٣٩	٨٩٣٠	٢٧٥٨				
جميع السفن	٨	٦	٦	٦	٧٧	٦	٨	٢٧,٩٢	٠,٤٢
أطنان الحمولة الساكنة	٢٧	٢٢	٩	١١	٣٢	٢٢	٢٧	١٥,٤٦	٠,٥٠-
متوسط حجم السفينة (حمولة طنية ساكنة)	٢٣١٩٢	٢٥٠٧٣	٢٦٨٣٩	٨٩٣٠	٢٧٥٨				

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

(أ) سفن بجورة ذات رفاًس تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر.

باء- ملكية الأسطول العالمي وتشغيله

١- البلدان المالكة للسفن

والصين وألمانيا وجمهورية كوريا - يستأثرون معاً بنسبة ٥٣ في المائة من الحمولة الطنية العالمية. ومن بين أهم ٣٥ اقتصاداً مالكاً للسفن، يقع ١٧ اقتصاداً في آسيا و١٤ في أوروبا و٤ في الأمريكتين (الجدول ٢-٤).

ومن حيث عدد السفن، تعتبر الصين أكبر مالكي السفن؛ إذ يبلغ عدد سفنها التجارية المبحرة في المحيطات ٣١٣ سفينة،

يتجلى تركيز ملكية الأسطول على الصعيد الوطني في أن المالكين من خمسة بلدان، هي بالترتيب التنازلي اليونان واليابان

ويُقَدَّر مجموع قيمة الأسطول العالمي بمبلغ ٨٠٩ بلايين دولار، وبذلك تتحكم أهم خمس بلدان مالكة للسفن من حيث القيمة في قرابة ٤٨ في المائة من الأسطول العالمي. ووفق هذا المعيار، تكون حصة أهم ١٠ بلدان مالكة للسفن من السوق ٦٧ في المائة من حيث القيمة.

ومن منظور التسجيل، يرفع أكثر من نصف السفن المملوكة لأهم ٣٥ بلداً مالكاً أعلاماً أجنبية في أغلب هذه البلدان. وتشمل الاستثناءات البلدان التي تملك أسطولاً كبيراً للملاحة الساحلية، مثل الهند، وإندونيسيا وفيت نام، والبلدان التي يتيح فيها السجل الوطني علماً قادراً على المنافسة يستخدمه أيضاً مالكون أجانب كثير، مثلما هو الحال في سنغافورة مثلاً، فيصبح السجل سجلاً مفتوحاً في واقع الأمر.

يرفع نحو نصفها العلم الوطني الصيني. وبذلك يفوق عدد السفن المملوكة للصين التي ترفع العلم الصيني تلك التي ترفع العلم الوطني اليوناني والياباني والألماني مجتمعة.

ويمكن تناول ملكية السفن بطريقة أخرى تأخذ في الحسبان قيمة السفن، فسفن الحاويات وناقلات الغاز على سبيل المثال أعلى ثمناً من ناقلات السواحب الجافة والسائلة. وتعتمد قيمة السفينة السوقية أيضاً على عمرها وصيانتها. وتشير التقديرات لشهر كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (Clarkson Research Services, 2013b) إلى أن الأسطول الذي تملكه اليابان يستأثر الآن بأعلى قيمة تقارب ١٠٠ بليون دولار، تليه الولايات المتحدة (٩٢ بليون دولار) اليونان (٧٢ بليون دولار)، فالصين (٦١ بليون دولار) فألمانيا (٦٠ بليون دولار).

الجدول ٢-٤ أهم البلدان والأقاليم الـ ٣٥ التي تمتلك أكبر الأساطيل في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بالحمولة الطننية الساكنة)

العلم الأجنبي المجموع كنسبة مئوية من العالم	العلم وطني ^(ب)	الحمولة الطننية الساكنة		عدد السفن		بلد أو إقليم الملكيتة ^(ب)
		علم أجنبي ودولي المجموع	علم وطني ^(ب)	علم أجنبي ودولي المجموع	علم وطني	
١٥,١٧	٧١,٥٦	٢٤٤ ٨٥٠ ٥٧٨	١٧٥ ٢٥٠ ٩٥٤	٦٩ ٦٤٤ ٦٢٤	٣ ٦٩٥	اليونان
١٣,٨٧	٩٢,٣١	٢٢٣ ٨١٥ ٠٠٨	٢٠٦ ٥٩٨ ٨٨٠	١٧ ٢١٦ ١٢٨	٣ ٩٩١	اليابان
١١,٧٨	٦٤,٧٩	١٩٠ ٠٧٨ ٨٣٥	١٢٣ ١٤٢ ٨٣٣	٦٦ ٩٣٦ ٠٠٢	٥ ٣١٣	الصين
٧,٧٩	٨٦,٧٧	١٢٥ ٧٧٨ ٥٢٨	١٠٩ ١٣٦ ٧٧١	١٦ ٦٤١ ٧٥٧	٣ ٨٣٣	ألمانيا
٤,٦٥	٧٧,٨٦	٧٥ ٠٩٥ ٨٠٦	٥٨ ٤٧١ ٣٦١	١٦ ٦٢٤ ٤٤٥	١ ٥٧٦	جمهورية كوريا
٣,٩٨	٤٩,٠١	٦٤ ١٥٢ ٨٠٤	٣١ ٤٤١ ٦٦٨	٣٢ ٧١١ ١٣٦	١ ٨٨٨	سنغافورة
٣,٦١	٨٥,١٢	٥٨ ٢٧٨ ٠٦٤	٤٩ ٦٠٦ ٣٩٥	٨ ٦٧١ ٦٦٩	١ ٩٤٣	الولايات المتحدة
٣,١٢	٧٩,٢٣	٥٠ ٣٠٤ ٦٩٦	٣٩ ٨٥٧ ٠٦٦	١٠ ٤٤٧ ٦٣٠	١ ٢٣٧	المملكة المتحدة
٢,٨٥	٩٥,٢٤	٤٥ ٩٩٢ ٢٤٥	٤٣ ٨٠٢ ٢٠٩	٢ ١٩٠ ٠٣٦	١ ٩٠٨	النرويج
٢,٧٤	٩٢,٥٢	٤٤ ٢٥٩ ٨٤٥	٤٠ ٩٤٨ ٧١٢	٣ ٣١١ ١٣٣	٨١٤	مقاطعة تايوان الصينية
٢,٥٢	٩٩,٨٣	٤٠ ٧١٤ ٨٤٣	٤٠ ٦٤٦ ١١٩	٦٨ ٧٢٤	٩٩١	الدانمرك
٢,٠٤	٩٩,٣٦	٣٢ ٨٩٦ ٣٠٧	٣٢ ٦٨٦ ٥٢٩	٢٠٩ ٧٧٨	٢١٠	برمودا
١,٨٠	٦٦,٩٣	٢٩ ٠٩٠ ٦٠٠	١٩ ٤٧٠ ٩١١	٩ ٦١٩ ٦٨٩	١ ٥٨٠	تركيا
١,٥٧	٢٤,٦٤	٢٥ ٣٤٢ ٩٦٤	٦ ٢٤٥ ٣٣٠	١٩ ٠٩٧ ٦٣٥	٨٨٤	إيطاليا
١,٥١	٣٥,١٨	٢٤ ٣٢٥ ٢٦٩	٨ ٥٥٦ ٥٩٩	١٥ ٧٦٨ ٦٧٠	٥٦٦	هونغ كونغ (الصين)
١,٣٩	٣٢,٨٧	٢٢ ٤٤١ ٢٨٧	٧ ٣٧٧ ٣٠٣	١٥ ٠٦٣ ٩٨٣	٧٤٢	الهند
١,٢١	٩٦,٤٠	١٩ ٤٧٣ ٥٦٩	١٨ ٧٧٢ ٦٥٥	٧٠ ٩١٤	٦٩٩	الإمارات العربية المتحدة

بلد أو إقليم الملكية ^(١)	عدد السفن		الحمولة الطنية الساكنة			
	علم وطني	علم أجنبي ودولي ^(٢)	علم وطني ^(٣)	علم أجنبي ودولي المجموع	العلم الأجنبي والدولي كنسبة من المجموع ^(٤)	العلم الأجنبي والدولي كنسبة مئوية من العالم
الاتحاد الروسي	١١٩٥	٥٣٢	١٧٢٧	٥٤٩٥٦٥٣	١٣٨٨٨٥٩٨	١٩٣٨٤٢٥١
ماليزيا	٤٧٢	١٤٢	٦١٤	٩٥٢٠٥٩٩	٧٥٩٣٩٥١	١٧١١٤٥٥٠
هولندا	٧٥٧	٤٥٠	١٢٠٧	٦١٠٠٨٤٣	١٠٥٧١٧٢٣	١٦٦٧٢٥٦٦
البرازيل	٢٠٢	١٠٨	٣١٠	٢٨٣٧٨٨٩	١٣٣١٤٦٦٦	١٦١٥٢٥٥٥
سويسرا	٣٩	٢٩١	٣٣٠	١١٤٤٣٥٩	١٤٥٠٦٥٣٧	١٥٦٥٠٨٩٦
إيران (جمهورية الإسلامية)	١٠٨	١٢١	٢٢٩	١٧٤٨٢١٩	١٣٥٦٨٥٤٢	١٥٣١٦٧٦١
إندونيسيا	١٣٨٣	١٤٧	١٥٣٠	١١٩١٠٤٤١	٣٣٩٠٩٨٠	١٥٣٠١٤٢١
قبرص	١٨٣	١٩٢	٣٧٥	٦١٧٨٣٢٧	٧٧٤٥٦٠٦	١٣٩٢٣٩٣٣
فرنسا	١٧٩	٢٣٠	٤٠٩	٣٨٦٢٠٥٨	٧١٤٤٨٠٥	١١٠٠٦٨٦٣
كندا	٢٠٦	١٤٥	٣٥١	٢٦٥٠٥٥١	٦٥٧١٧٧٨	٩٢٢٢٣٢٩
موناكو	١٢٦	١٢٦	١٢٦	٩١٥٧٧٦٩	٩١٥٧٧٦٩	٩١٥٧٧٦٩
بلجيكا	٩٠	١٥٥	٢٤٥	٤٠٠٨٥٠٩	٤٧٢٠٠٢٤	٨٧٢٨٥٣٣
فييت نام	٧٥٨	٨٣	٨٤١	٦٤٢٢٦٧٥	١٥٤٠٠٩٧	٧٩٦٢٧٧٢
المملكة العربية السعودية	٦٢	١٢٥	١٨٧	١٠٣٦٣٥٨	٦٧٧١٩٧٣	٧٨٠٨٣٣٢
الكويت	٤٠	٣٦	٧٦	٤٠٣٧٨٣٧	٢٨٦٢٥٢٨	٦٩٠٠٣٦٥
السويد	١١٤	٢٢٥	٣٣٩	١٣٢٣٩٤٦	٥١٢٠٧٥٣	٦٤٤٤٦٩٩
عمان	٣	٣١	٣٤	٥٣٣٢	٦١٣٣٨٠٢	٦١٣٩١٣٤
تايلند	٣٣٦	٧٩	٤١٥	٤٤٤٤٤٠١	١٦٥٢٤١٣	٦٠٩٦٨١٤
المجموع: أهم ٣٥ بلداً	١٦٦٠٦	٢٤٦٠٩	٤١٢١٥	٣٧٧٦٥١٩٥٠	١١٤٨٢٢٣٨٣٩	١٥٢٥٨٧٥٧٨٩
مالكون آخرون	٢٦٥٥	٢٥٢٢	٥١٧٧	٢٩٧٠٣٥٢٤	٥٢٨٧٩٤٥٢	٨٢٥٨٢٩٧٦
مجموع بلد الملكية المعروف	١٩٢٦١	٢٧١٣١	٤٦٣٩٢	٤٠٧٣٥٥٤٧٤	١٢٠١١٠٣٢٩١	١٦٠٨٤٥٨٧٦٥
بلدان أخرى، بلد ملكية غير معروفة			٧٣٠			٥٢٩٧١٤٠
المجموع العالمي	٤٧١٢٢					١٦١٣٧٥٥٩٠٥

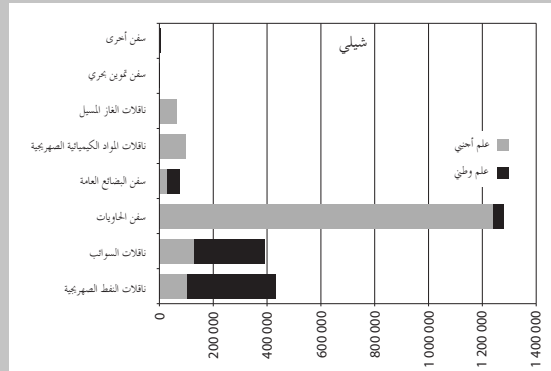
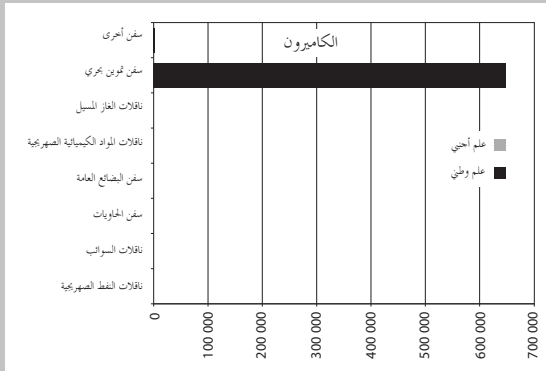
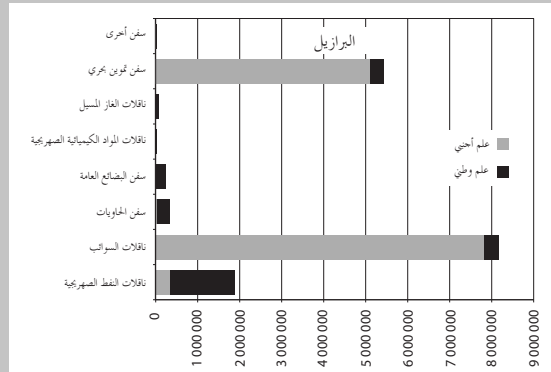
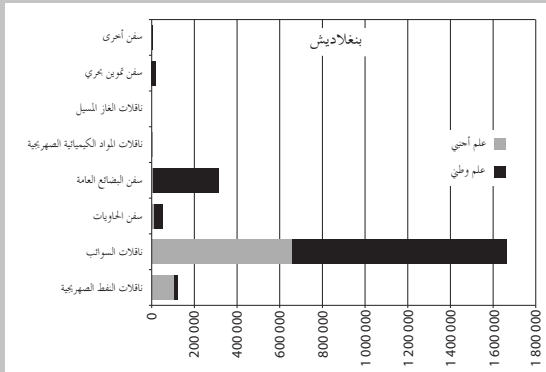
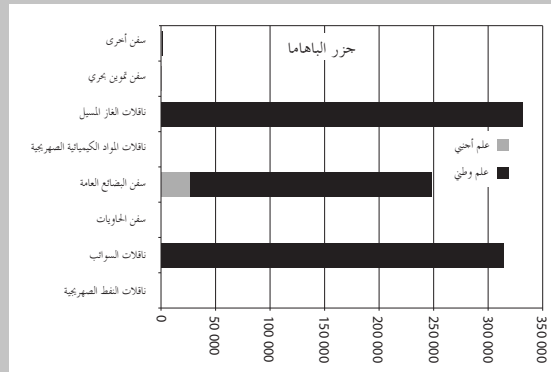
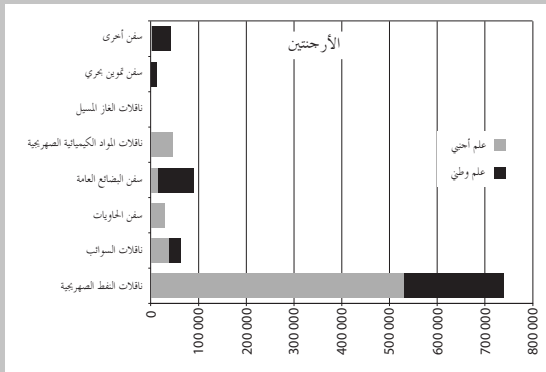
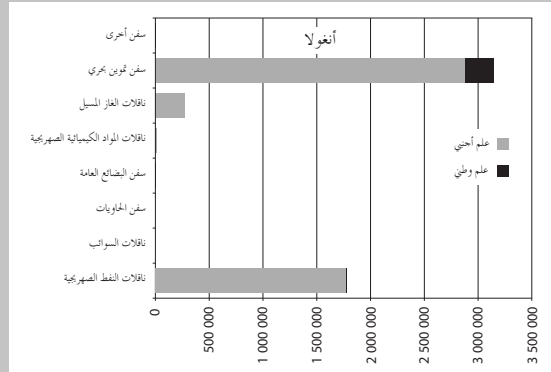
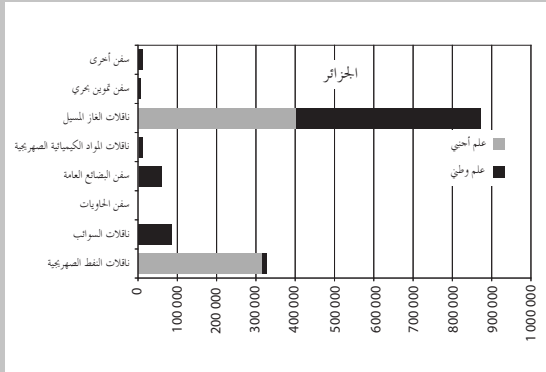
المصدر: تجميم أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services.

ملاحظة: سفن تبلغ حمولتها ١٠٠٠ طن إجمالي فأكثر، مرتبة حسب الحمولة الطنية الساكنة.

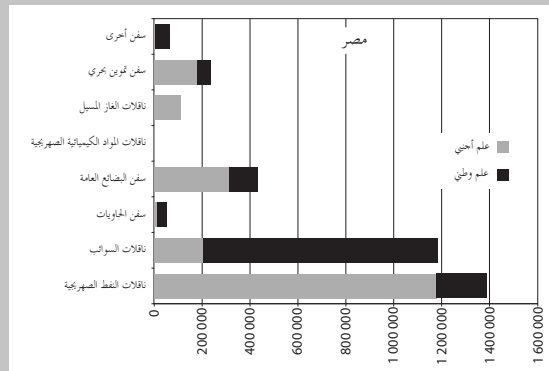
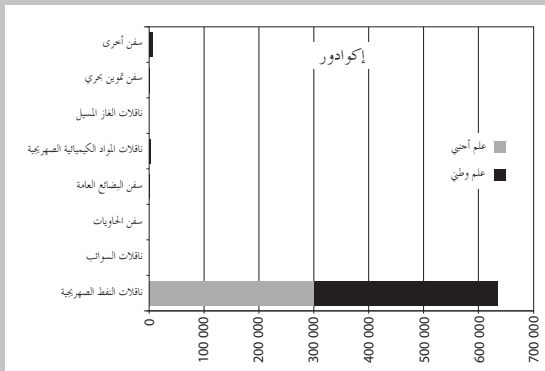
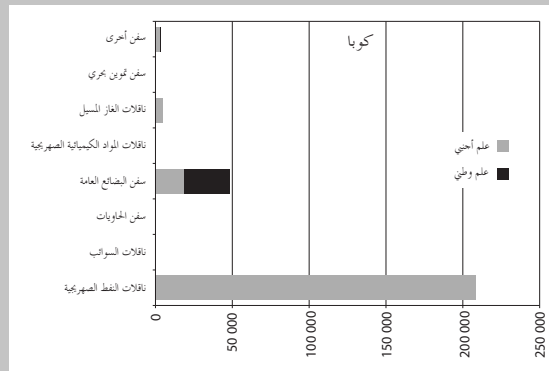
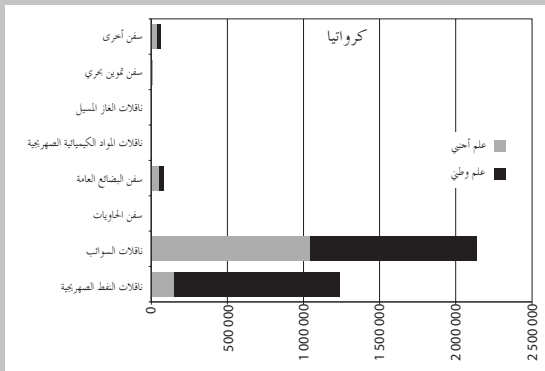
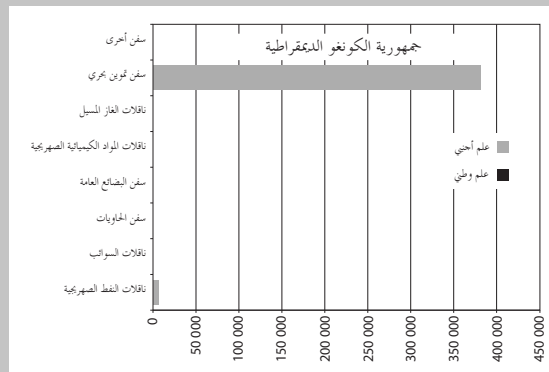
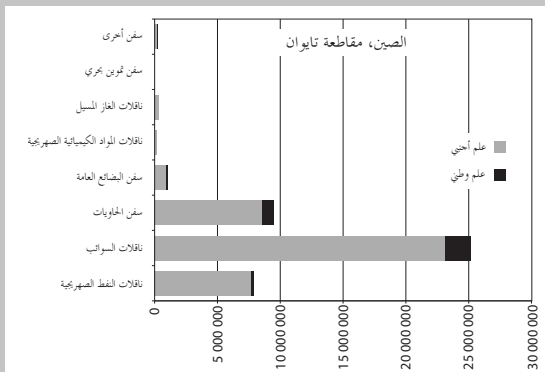
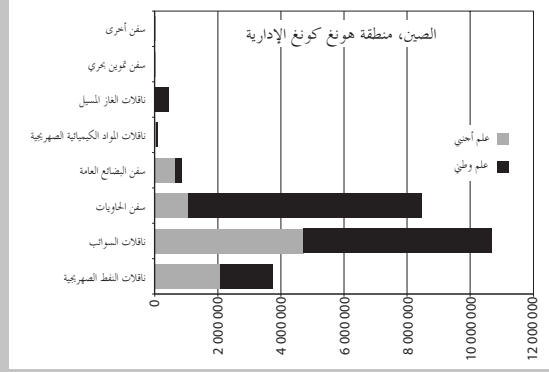
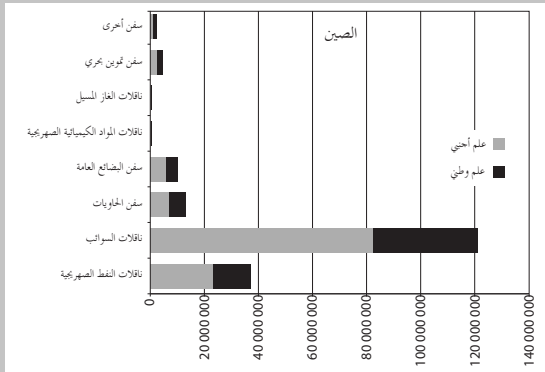
- (أ) يشير بلد الملكية إلى البلد الذي تقع فيه المصلحة الحقيقية المسيطرة على الأسطول (أي الشركة الأم). وقد تطلب تحديد ذلك، في حالات عدة، إصدار أحكام معينة. فمثلاً، أوردت اليونان على أنها بلد الملكية فيما يتعلق بالسفن المملوكة لمواطن يوناني له مكاتب تمثيل في نيويورك ولندن وبيريه، على الرغم من أن المالك قد يكون مقيماً في الولايات المتحدة.
- (ب) يشمل "العلم الأجنبي والدولي" في هذا الجدول السفن المسجلة في سجلات ثنائية/دولية مثل السجل الدولي الدائري أو السجل الدولي النرويجي.

ويعرض الشكل ٢-٤ الخصائص التي تميز ٤٨ أسطولاً للسفن، بما في ذلك حصة السفن التي ترفع العلم الوطني والأجنبي بحرياً وتبين أنواع السفن التي تتحكم فيها أهم البلدان النامية المالكة لكل نوع من أنواع السفن الرئيسية.

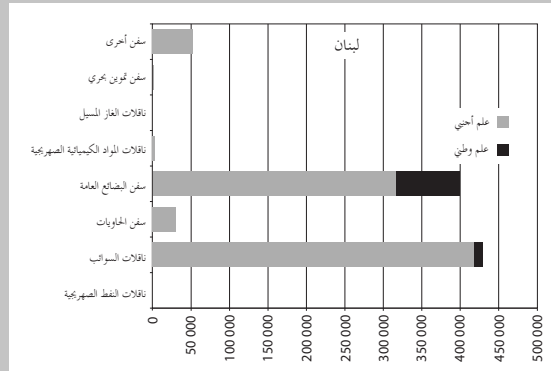
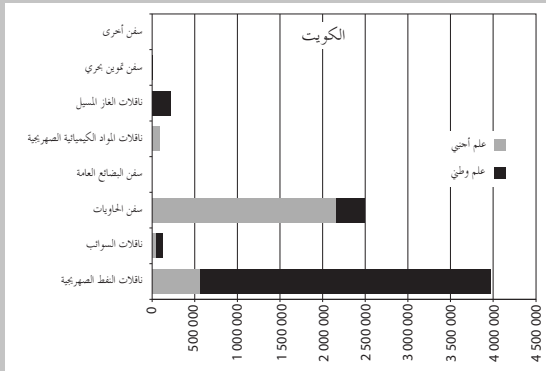
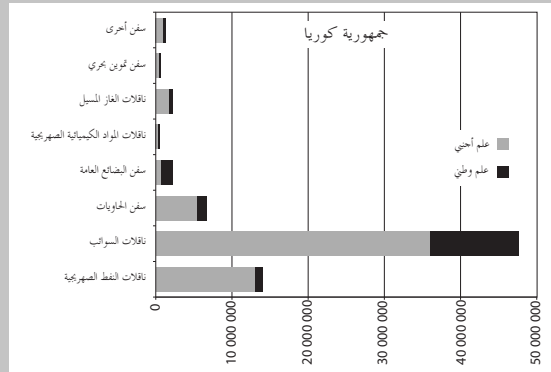
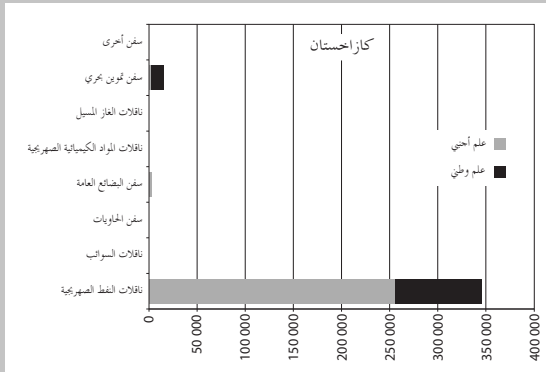
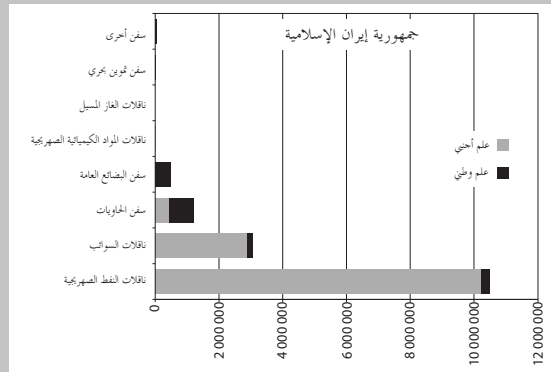
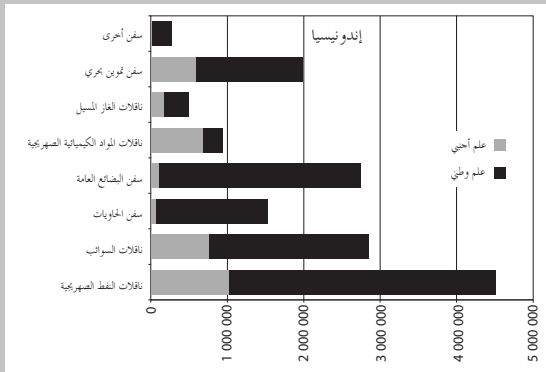
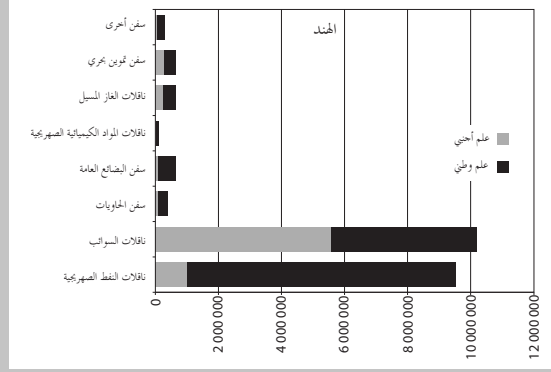
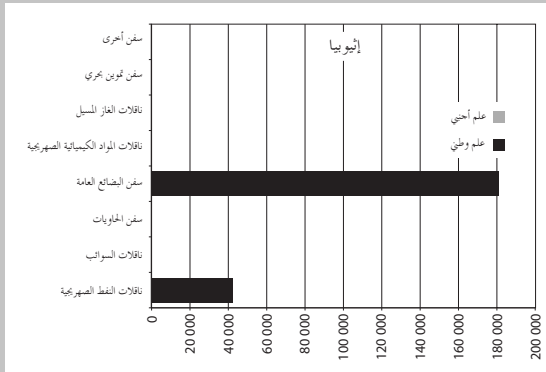
الشكل ٢-٤ خصائص الأسطول المميزة في أهم ٤٨ بلداً/إقليماً نامياً وبلداً/اقتصاداً انتقالياً مالكاً للسفن (الحمولة الطننية الساكنة، حسب كل بلد ملكية، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣)



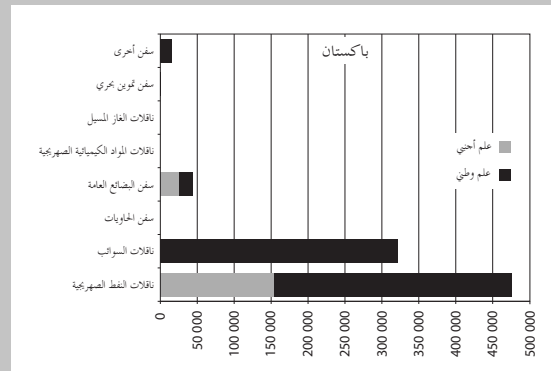
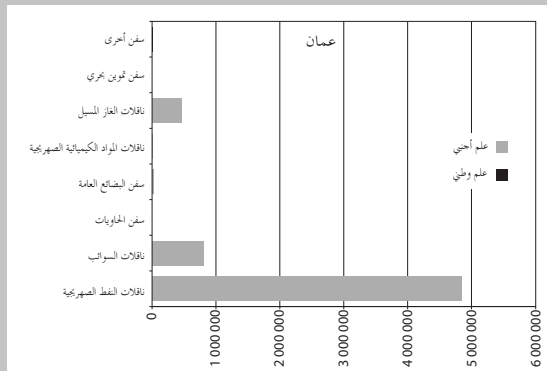
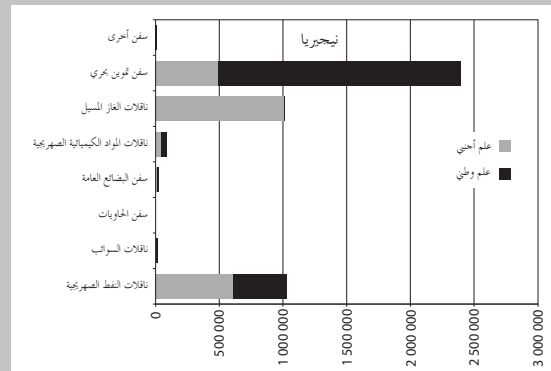
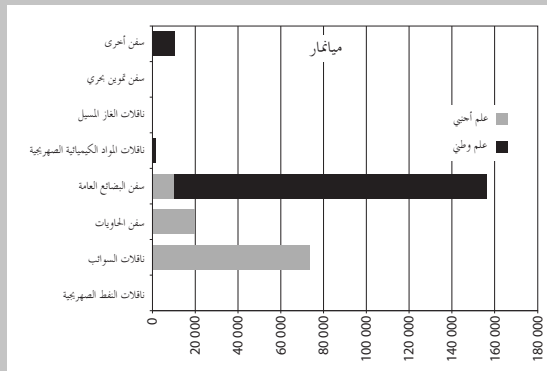
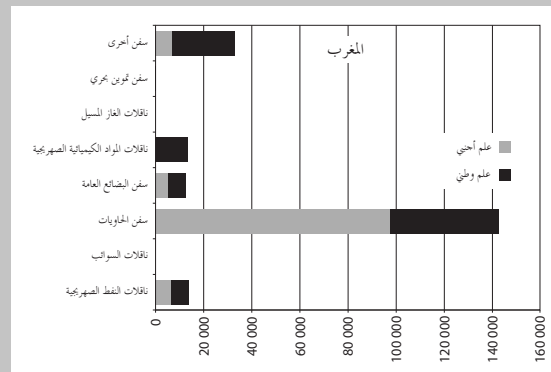
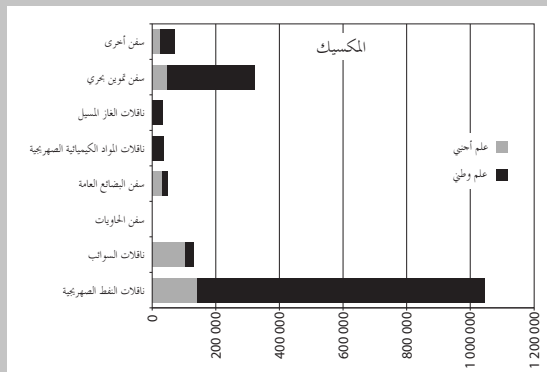
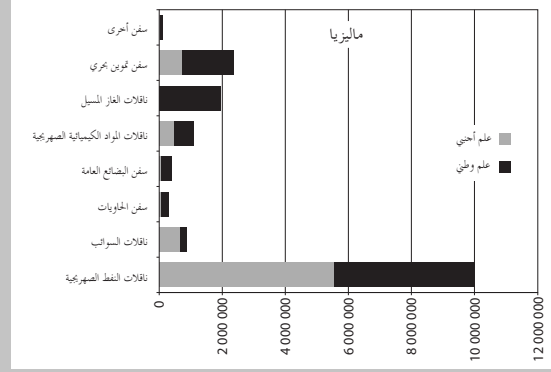
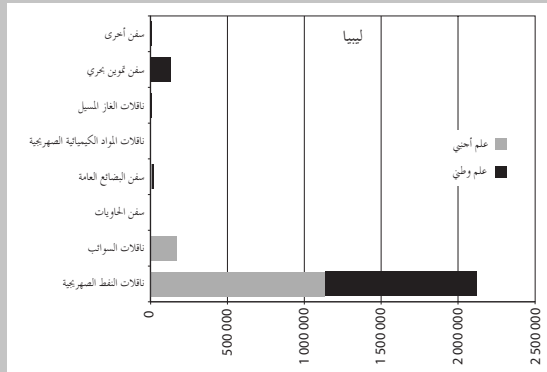
الشكل ٢-٤ خصائص الأسطول المميزة في أهم ٤٨ بلداً/إقليمياً نامياً وبلداً/اقتصاداً انتقالياً مالكا للسفن (الحمولة الطنية الساكنة، حسب كل بلد ملكية، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣)



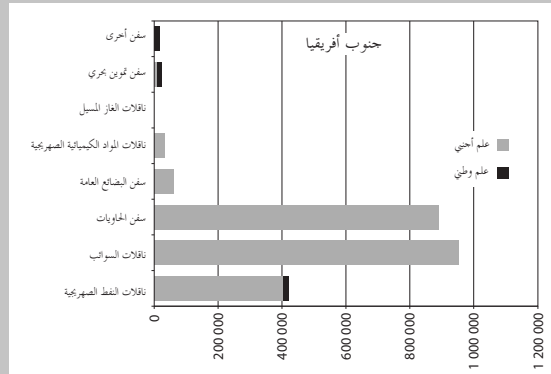
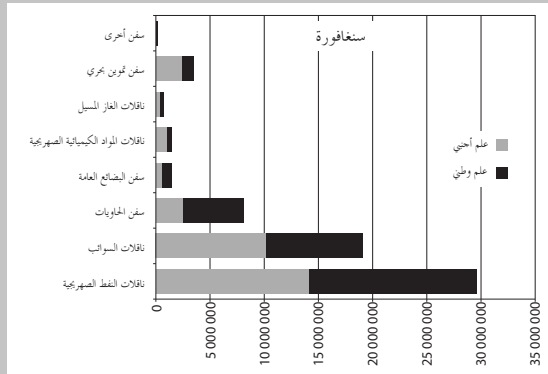
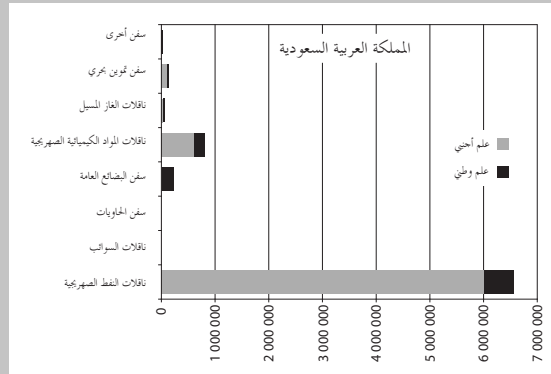
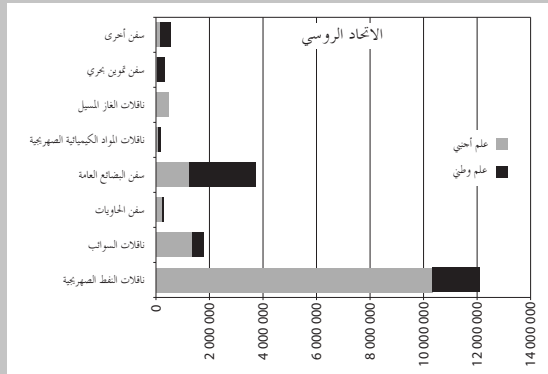
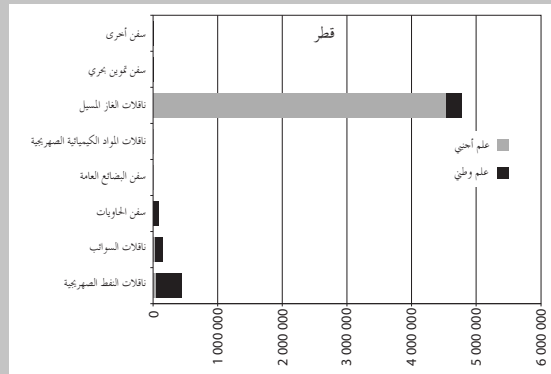
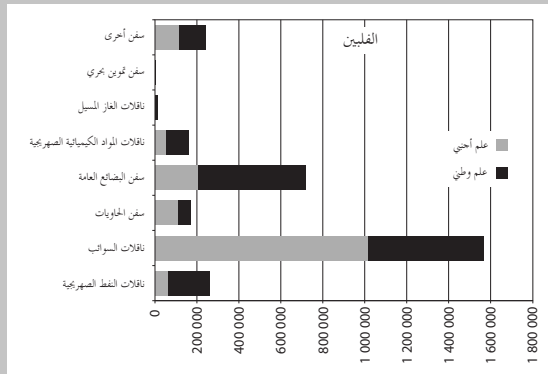
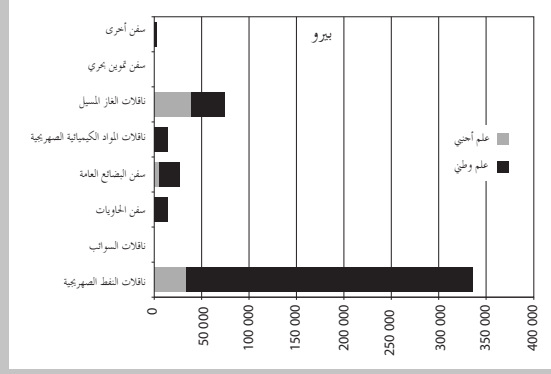
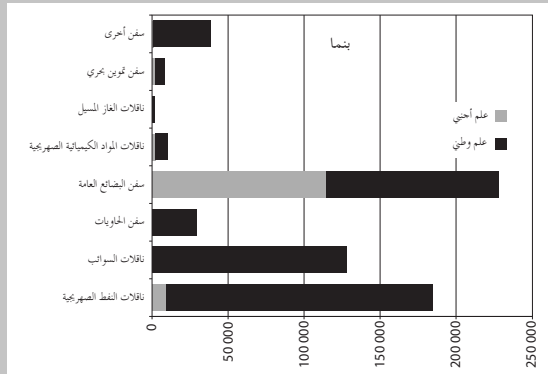
الشكل ٢-٤ خصائص الأسطول المميزة في أهم ٤٨ بلداً/إقليماً نامياً وبلداً/اقتصاداً انتقالياً مالكاً للسفن (الحمولة الطنية الساكنة، حسب كل بلد ملكية، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣)



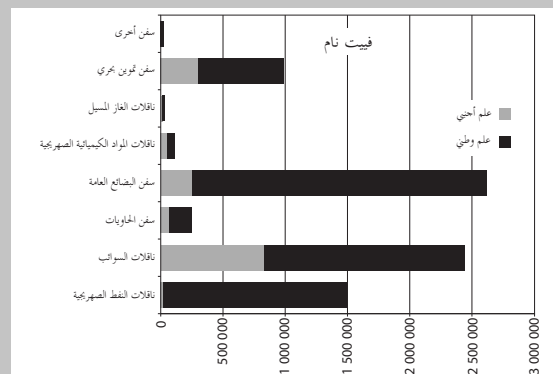
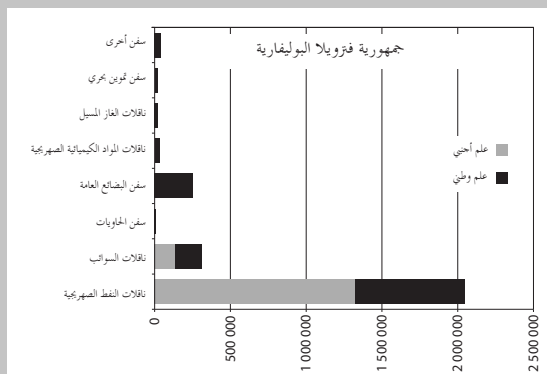
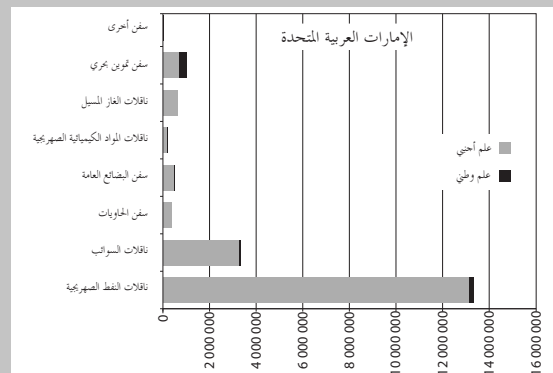
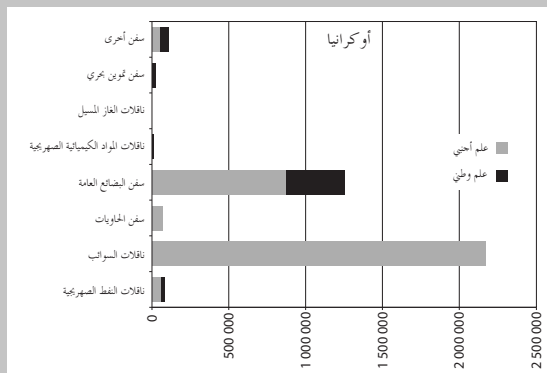
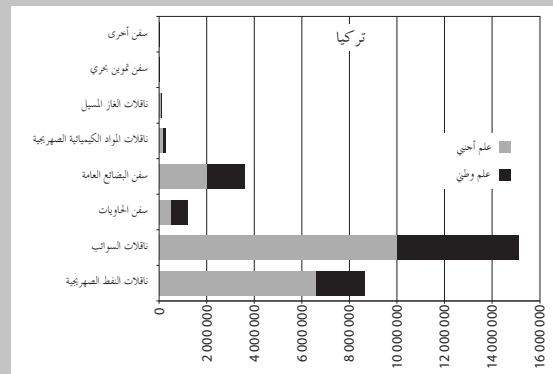
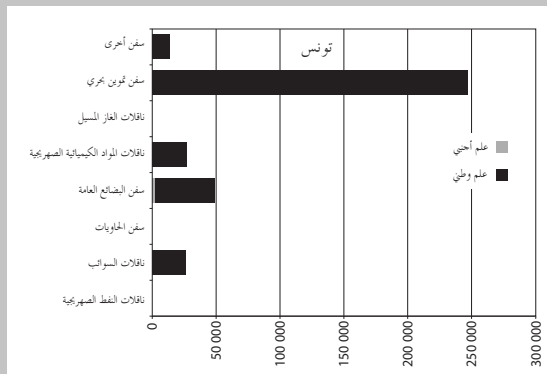
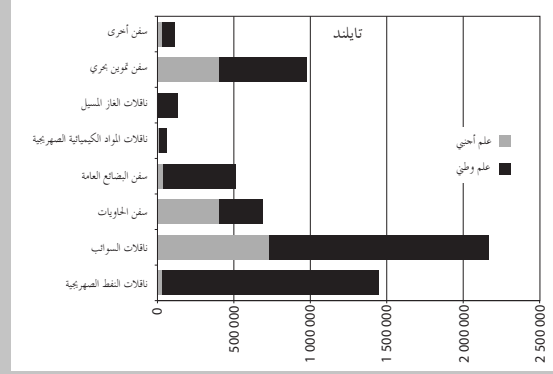
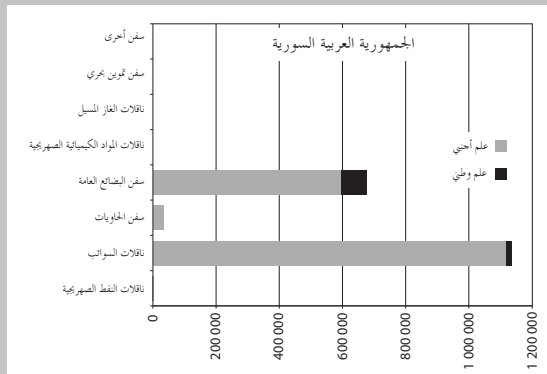
الشكل ٢-٤ خصائص الأسطول المميزة في أهم ٤٨ بلداً/إقليمياً نامياً وبلداً/اقتصاداً انتقالياً مالكاً للسفن (الحمولة الطننية الساكنة، حسب كل بلد ملكية، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣)



الشكل ٢-٤ خصائص الأسطول المميزة في أهم ٤٨ بلداً/إقليمياً نامياً وبلداً/اقتصاداً انتقالياً مالكاً للسفن (الحمولة الطنية الساكنة، حسب كل بلد ملكية، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣)



الشكل ٢-٤ خصائص الأسطول المميزة في أهم ٤٨ بلداً/إقليماً نامياً وبلداً/اقتصاداً انتقالياً مالكا للسفن (الحمولة الطنية الساكنة، حسب كل بلد ملكية، ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣)



المصدر: تجميع أبحاثه أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkston Research Services. ملاحظة: سفن تبلغ حجمها ١٠٠٠٠ طن إجمالي فأكثر، مرتبة حسب الحمولة الطنية الساكنة.

حصّة من أساطيل الحاويات التي ترفع أعلاماً أجنبية شيلي وهونغ كونغ (الصين) والكويت والمغرب وبنغلاديش وجنوب أفريقيا.

وتقدم كثير من الأساطيل المملوكة لجهات وطنية خدماتها للتجارة الساحلية (الساحلية أو بين الجزر) أو تستفيد من النظم الأخرى لحجز البضائع. ويغلب على هذه السفن رفع العلم الوطني لأن القوانين الوطنية تستبعد السفن الأجنبية من بعض الأسواق. ومن الأمثلة على ذلك بعضاً من سفن بنغلاديش للسواحل والبضائع العامة وبعض سفن شيلي للسواحل الجافة والسائلة وحصّة كبيرة من سفن الصين للسواحل والبضائع العامة وبعض ناقلات كوبا للبضائع العامة وأسطول الهند للبضائع العامة والناقلات الصهرجية وطائفة واسعة النطاق من مختلف السفن العاملة في النقل بين الجزر في إندونيسيا. ومن البلدان الأخرى التي لديها أساطيل كبيرة من سفن البضائع العامة التي ترفع العلم الوطني إثيوبيا وميانمار والاتحاد الروسي والفلبين وفيت نام.

وتضم بنما المعروفة في غالب الأحيان بسجلها المفتوح بعض مالكي السفن الوطنيين الذين يرفعون علم بنما الوطني غالباً لا حصراً. ويتألف الجزء الأعظم من الأسطول الذي تملكه بنما من سفن البضائع العامة التي لا يرفع قرابة نصفها علم بنما. ويستخدم المالكون من بنغلاديش أيضاً العلم الوطني والأعلام الأجنبية.

٢- مشغلو سفن الحاويات

ظلت شركات Maersk Line (الدانمرك) وMSC (سويسرا) وCMA CGM (فرنسا) تمثل أكبر مشغلي الحاويات في عام ٢٠١٣. وتشغل هذه الشركات الأوروبية الثلاثة مجتمعة ثلث طاقة الحاويات الحاملة العالمية (وحدات معادلة لعشرين قدماً؛ الجدول ٢-٥). وتستخدم شركات النقل الثلاثة هذه أكبر السفن على طريق الشرق - الغرب الرئيسي بين آسيا وأوروبا وهي تتعاون في ما بينها من خلال اتفاقات تقاسم الفرص المتاحة وتعد خططاً لتعزيز التعاون بينها عبر الاتحاد المعروف باسم (P3 International Transport Journal, 2013). ويتيح الجمع بين السفن الكبيرة والتعاون لهذه الشركات تحقيق وفورات حجم كبيرة لا تستطيع الخطوط الأصغر منها المنافسة لها تحقيقها على هذا الطريق.

ومن بين أهم ٢٠ مشغلاً، ينتمي ١٤ مشغلاً إلى آسيا و٥ مشغلون إلى أوروبا ومشغل واحد إلى أمريكا الجنوبية هو شركة CSAV التشيلية التي تبلغ حصتها من السوق ٢ في المائة. ومن حيث الأصل القاري، يُلاحظ أن الشركات الأوروبية، ومن بينها أكبر

ويعتبر عدد من البلدان المصدرة للغاز أيضاً من البلدان المهمة المالكة لناقلات النفط والغاز المسيل الصهرجية التي ترفع أعلامها الوطنية أو أعلاماً أجنبية، فالجزائر، على سبيل المثال، تملك حصّة كبيرة من ناقلات النفط والغاز المسيل الصهرجية، ويتألف أغلب أسطول الأرجنتين من ناقلات نفط صهرجية ترفع أعلاماً أجنبية، بينما تشمل ناقلات النفط الصهرجية التي تملكها إكوادور أسطولاً للملاحة الساحلية يرفع علمها الوطني (على سبيل المثال، الملاحة الساحلية إلى جزر غالاباغوس) فضلاً عن ناقلات صهرجية ترفع أعلاماً أجنبية وتقدم خدماتها للنقل الدولي لصادرات إكوادور من النفط. ومن البلدان التي تملك حصّة كبيرة من ناقلات النفط والغاز الصهرجية مصر وجمهورية إيران الإسلامية وكازاخستان والكويت وليبيا وماليزيا والمكسيك ونيجيريا وعمان ويبرو وقطر والاتحاد الروسي والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وجمهورية فنزويلا البوليفارية.

وعلى الشاكلة نفسها، تميل البلدان التي تجري استثمارات بحرية كبيرة إلى امتلاك سفن تقدم خدمات التموين البحري، فأسطول أنغولا مثلاً يتخصص حله في أعمال النفط والأعمال البحرية وتملك البرازيل أيضاً أسطولاً كبيراً من سفن التموين البحري، فضلاً عن أسطولها من ناقلات السواحل وناقلات النفط الصهرجية. ويتألف أسطول الكاميرون بأكمله من سفن التموين البحري والتخزين التي ترفع العلم الوطني مثلما هو حال أغلب أسطولي نيجيريا وتونس. أما أسطول جمهورية الكونغو الديمقراطية للتموين البحري، فيتألف بأكمله من سفن ترفع أعلاماً أجنبية.

وفي كثير من الأحيان، تتحكم البلدان المالكة للبضائع في سفن السواحل الجافة بدرجة أقل من البلدان المصدرة للنفط. غير أن مستوردين ومصدرين مهمين لركاز الحديد وسواه من السلع الأساسية الجافة، مثل البرازيل (صادرات) والصين (واردات) يندرجون في عداد أهم مالكي سفن السواحل الجافة. ومن الاقتصادات الأخرى التي تستأثر بحصة وفيرة من سفن السواحل الجافة هونغ كونغ (الصين) ومقاطعة تايوان الصينية وكرواتيا وجمهورية كوريا ولبنان وباكستان والفلبين وبنغلاديش وجنوب أفريقيا وتايلند وتركيا وأوكرانيا.

وترفع معظم سفن الحاويات أعلاماً أجنبية وتشارك في التجارة الدولية مقدّمة خدماتها لطرق تربط عدة بلدان في آن واحد. وتبيّن أن تطبيق نظام حجز البضائع على هذه الطرق صعب من الناحية العملية. وتشمل البلدان/الأقاليم التي تمتلك

إلى ذلك، عادة ما تكون السفن التي يملكها المشغلون بأنفسهم أكبر من أسطول المستأجر - المالك. وعلى وجه التخصيص، تملك شركات الخطوط المنتظمة، مثل Maersk و MSC و CMG و CGM، عدداً من السفن التي تبلغ حمولتها ٨.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكبر يفوق ما يملكه المستأجرون - المالكون مرتين.

ثلاث شركات نقل في العالم، تستأثر بحصة مجمعة من السوق تبلغ ٤٩ في المائة وهي حصة تعادل مجموع المساهمة الآسيوية. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن زهاء نصف السفن التي تشغلها خطوط النقل سفن مستأجرة، أي أن مالكيها لا يشغلون سفن الحاويات التي يجوزهم. ويتخذ كثير من هؤلاء المالكين من ألمانيا مقراً لهم. وإضافة

الجدول ٢-٥ أكبر ٢٠ شركة لخطوط النقل البحري المنتظم في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (عدد السفن ومجموع سعة السفن المستخدمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

الترتيب (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)	المشغل	البلد/الإقليم	عدد السفن	متوسط حجم السفينة	وحدات معادلة لعشرين قدماً	النسبة المتوية من المجموع العالمي، المتراكمة، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً	النسبة المتوية للمنمو بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً مقارنة بعام ٢٠١٢
١	Maersk Line	الدانمارك	٤٥٣	٤٧٤٥	٢ ١٤٩ ٥٢٤	%١٣,٤	%٢,١
٢	MSC	سويسرا	٣٩٨	٥ ١٨٦	٢ ٠٦٤ ١١٨	%١٢,٩	%١,٩
٣	CMA CGM Group	فرنسا	٢٨٨	٤ ٠٠٤	١ ١٥٣ ٠٨٨	%٧,٢	%٠,٧-
٤	COSCO	الصين	١٥٥	٤ ٦١٤	٧١٥ ٢١٩	%٤,٥	%٣٧,٩
٥	Evergreen Line	مقاطعة تايوان الصينية	١٨٧	٣ ٧٩٥	٧٠٩ ٧٠٢	%٤,٤	%٤٢,٣
٦	Hapag-Lloyd Group	ألمانيا	١٤١	٤ ٥٣٣	٦٣٩ ١٤٨	%٤,٠	%٤٦,٣
٧	APL	سنغافورة	١٢٧	٤ ٤٩٢	٥٧٠ ٤٩٧	%٣,٦	%٤٩,٨
٨	CSCCL	الصين	١٢٤	٤ ٥٥٠	٥٦٤ ١٥١	%٣,٥	%٥٣,٣
٩	Hanjin	جمهورية كوريا	١٠٧	٥ ١٩٠	٥٥٥ ٢٧٩	%٣,٥	%٥٦,٨
١٠	MOL	اليابان	١١١	٤ ٥٧٦	٥٠٧ ٨٩٤	%٣,٢	%٦٠,٠
١١	OOCL	هونغ كونغ، الصين	١٠٢	٤ ٤٤٢	٤٥٣ ٠٤٤	%٢,٨	%٦٢,٨
١٢	NYK	اليابان	٩٣	٤ ٣٣٤	٤٠٣ ٠٣٠	%٢,٥	%٦٥,٣
١٣	Hamburg Sud	ألمانيا	٩٣	٤ ١٣٢	٣٨٤ ٢٩٣	%٢,٤	%٦٧,٧
١٤	HMM	جمهورية كوريا	٦٧	٥ ٤٣٨	٣٦٤ ٣٧٣	%٢,٣	%٧٠,٠
١٥	Yang Ming	مقاطعة تايوان الصينية	٨٦	٤ ٢٢٢	٣٦٣ ٠٥٧	%٢,٣	%٧٢,٢
١٦	K Line	اليابان	٧٥	٤ ٥٥٨	٣٤١ ٨٤٨	%٢,١	%٧٤,٣
١٧	Zim	إسرائيل	٧١	٣ ٩٧٨	٢٨٢ ٤١١	%١,٨	%٧٦,١
١٨	UASC	الكويت	٤١	٦ ٣٦١	٢٦٠ ٨١٨	%١,٦	%٧٧,٧
١٩	CSAV	شيلي	٥٥	٤ ٧١٦	٢٥٩ ٣٩١	%١,٦	%٧٩,٣
٢٠	PIL	سنغافورة	٩٨	٢ ٤٢٦	٢٣٧ ٧٧٦	%١,٥	%٨٠,٨
	مجموع أكبر ٢٠ شركة نقل		٢ ٨٧٢	٤ ٥١٩	١٢ ٩٧٨ ٦٦١	%٨٠,٨	
	مشغلون آخرون		٢ ٩٥٧	١ ٠٤١	٣ ٠٧٩ ٥٧٢	%١٩,٢	
	مجموع جميع شركات النقل البحري المنتظم		٥ ٨٢٩	٢ ٧٥٥	١٦ ٠٥٨ ٢٣٣	%١٠٠,٠	

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Lloyd's List Intelligence، يمكن الإطلاع عليها على موقع الإنترنت www.lloydslistintelligence.com. ملاحظة: تشتمل على جميع السفن الناقلة لحاويات المعروف أن شركات خطوط النقل البحري المنتظم تتولى تشغيلها.

تقدم خدمات بالسفن التي تتولى تشغيلها؛ (د) عدد الخدمات المقدمة؛ (هـ) حجم أكبر السفن المستخدمة (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً).

ويستعين هذا القسم بالسلسلة الزمنية لعشر سنوات من تطبيق مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة والبيانات التي يستند إليها ليناكش أولاً التطورات العالمية الرئيسية في استخدام السفن ثم يتناول اتجاهات هذا المؤشر في مناطق منتقاة تقع في أمريكا اللاتينية وأفريقيا وآسيا.

٢- سفن أكبر وعدد أقل من الشركات التي تستخدمها

اتسمت السنوات العشر الماضية باتجاهين مهمين يمثلان وجهي عملة واحدة، فمن جهة، تزداد السفن حجماً ويتناقص عدد الشركات في أغلب الأسواق من جهة أخرى (الشكل ٢-٥). ومن حيث أحجام السفن، تضاعف متوسط طاقة أكبر السفن الحمليّة من الحاويات منذ عام ٢٠٠٤ ضعفين على وجه التقريب في البلدان التي تغطيها قاعدة بيانات الأونكتاد وبعدها ١٥٩ بلداً، فزاد من ٢٨١٢ وحدة معادلة لعشرين قدماً قبل ١٠ سنوات مضت إلى ٥٥٤٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٣. وزاد حجم أكبر السفن الموجودة بما يقارب الضعفين أيضاً خلال العشر سنوات هذه (من ٢٣٨ ٨ إلى ١٦٠٢٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً). ومع أن ناقلات الحاويات العملاقة الجديدة لا تُستخدم إلا في عدد قليل من الطرق (أوروبا - آسيا، أساساً)، فإنها أخرجت السفن التي كانت مستخدمة من قبل من هذا السوق ودفعتها إلى أن تبحث عن بضائع في طرق أخرى من بينها طريق الشمال - الجنوب ومسارات التجارة الأقليمية. وبعبارة أخرى، فمع أن أكبر السفن البالغة حمولتها ١٥٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر لا تُستخدم في أمريكا اللاتينية وأفريقيا وجنوب آسيا، فإن استخدامها يؤثر تأثيراً كبيراً في هذه المناطق، إذ تضطر تداعياته السفن البالغة حمولتها ٨٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر - وهي أكبر السفن في عام ٢٠٠٤ - إلى البحث عن أسواق جديدة. ويُتوقع أن يتواصل هذا الاتجاه. وفي الوقت الحالي، تستحوذ سفن بوس - باناماكس على أكبر حصة من الطلبات وتستاثر بنسبة ٩٢ في المائة من طاقة الحاويات الحمليّة المطلوبة (Clarkson Research Services, 2013c).

أما من حيث عدد الشركات، فتناقص المتوسط لكل بلد بنسبة ٢٧ في المائة خلال السنوات العشر الماضية فهبط

جيم- استخدام سفن الحاويات والاتصال بخطوط النقل البحري المنتظم

١- النقل البحري بالحاويات والتجارة الدولية

أعيد التشديد في الآونة الأخيرة على أهمية النقل بالحاويات في مضمار التجارة العالمية. وكما ذكرت مجلة الإيكونوميست "كان للحاويات دور أهم في العولمة من تحرير التجارة" (The Economist, 2013). وخلصت دراسة جديدة (Bernhofen et al., 2013) تغطي استخدام النقل بالحاويات حتى عام ١٩٩٠ إلى أن النقل بالحاويات يؤثر في العولمة أكثر من تحرير التجارة، لا سيما من حيث البلدان المتقدمة والتجارة بين بلدان الشمال. وفي الوقت نفسه، استنتجت الدراسة أن تأثير عملية تعبئة البضائع تدريجياً في حاويات كان ضعيفاً نسبياً في تجارة الاقتصادات النامية خلال المراحل الباكرة من هذه العملية.

وفي مجال ذي صلة بذلك ومع الأخذ علماً بأن تجارة الحاويات تظل تتلقى حظاً وافراً من خدماتها من خطوط النقل البحري المنتظمة، تجدر الإشارة إلى أن دراسة حديثة أجرتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ والبنك الدولي (Arvis et al., 2013) وتغطي بيانات أحدث عهداً توصلت إلى أن للاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة - الذي يقيس قدرة بلد ما على نقل تجارته الأجنبية المعبأة في حاويات باستخدام النقل البحري المنتظم - تأثيراً أقوى في تكاليف التجارة من مؤشرات "لوجستيات الأداء" و"الاتصال الجوي" و"تكلفة إنشاء عمل تجاري" و"الرسوم المنخفضة" مجتمعة.

ويتضمن المرفق الخامس من هذا الاستعراض مؤشر الأونكتاد بشأن الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة الذي يدخل سنته العاشرة والذي يتيح منذ عام ٢٠٠٤ استخلاص مدى ربط كل بلد بشبكة النقل البحري المنتظم العالمية. وتُنشر السلسلة الزمنية الكاملة في شكل إلكتروني على (UNCTADstat) (UNCTADStat - Statistical Database, 2013). وقدمت البيانات المستخدمة في هذه السلسلة (Lloyd's List Intelligence (Lloyd's List Intelligence - Containers, 2013)؛ ويُستمد مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة من خمسة مكونات تُبين استخدام سفن الحاويات من قبل شركات النقل البحري المنتظم في موانئ بلد من بلدان الرسو على النحو التالي: (أ) عدد السفن؛ (ب) طاقتها الحمليّة الكلية من الحاويات؛ (ج) عدد الشركات التي

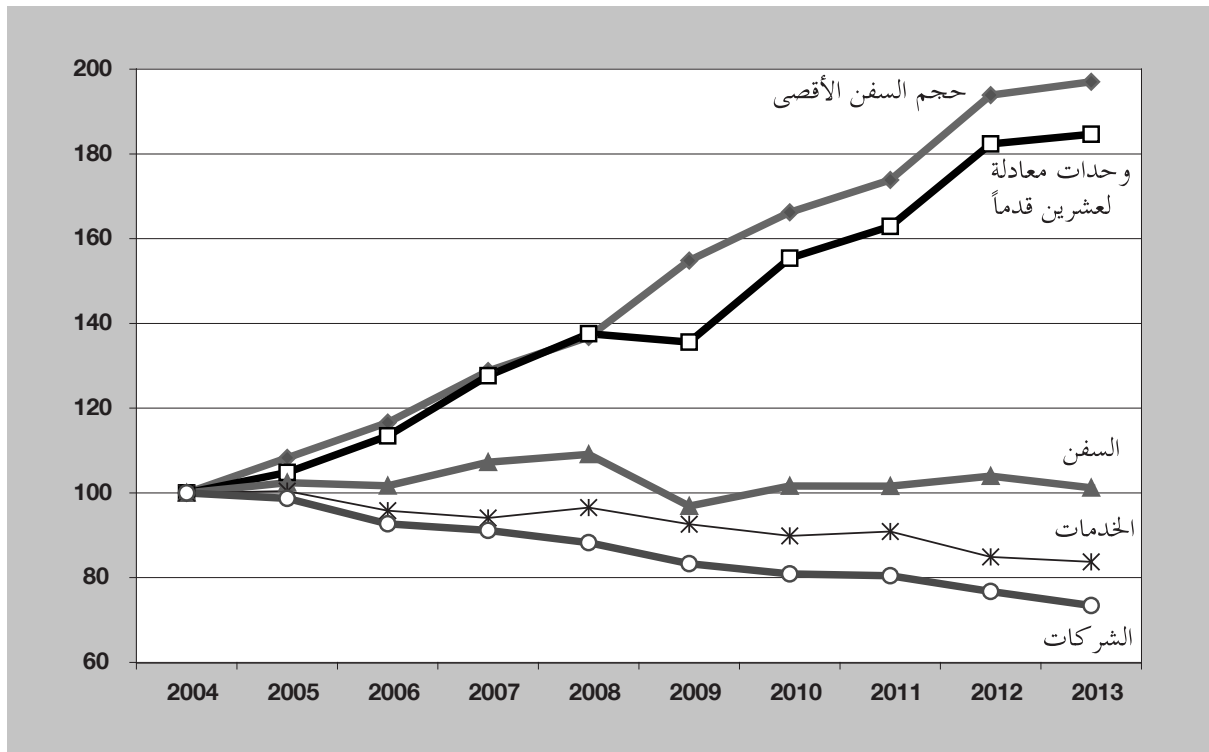
التقريب، بينما زادت الطاقة الحملية الكلية من الحاويات بأكثر من ٨٠ في المائة.

ومن منظور الشاحنين، تعتبر السفن الأكبر حجماً والزيادة في مجموع الطاقة الحملية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً فألاً حسناً، فالسعة الحملية المتوافرة بقدر يستوعب نمو التجارة في البضائع المعبأة في حاويات ومضاعفة أحجام السفن لتحقيق وفورات الحجم ينبغي أن يؤدي إلى تخفيض تكاليف الشحن. غير أن الانخفاض في تكاليف الوحدة التشغيلية الذي تحققه خطوط النقل البحري المنتظم باستخدام سفن أحدث وأكبر وأكثر كفاءة من حيث الوقود قد لا يمتد نفعه بالضرورة إلى الشاحنين، أي المستوردين والمصدرين، فعملية تركيز البضائع في سفن أكبر قد تؤدي في حد ذاتها أيضاً إلى أن يعرض عدد أقل من مقدمي الخدمات السعة نفسها، فتقل المنافسة ويدفع الشاحنون في حقيقة الأمر أسعار شحن أعلى وتقل الخيارات المتاحة لهم من الخدمات في بعض الأسواق الاحتكارية.

من ٢٢ شركة في عام ٢٠٠٤ إلى ١٦ شركة فحسب في عام ٢٠١٣. ولهذا الاتجاه تداعيات مهمة على مستوى المنافسة، لا سيما بالنسبة للبلدان التجارية الصغيرة. فلتن كان وجود ١٦ من مقدمي الخدمات في المتوسط كافياً لأن تعمل السوق التنافسية على نحو يتيح للناقلين خيارات عديدة للبلد المتوسط، فإن انحسار المنافسة أدى إلى نشوء أسواق احتكارية في بعض آحاد الطرق وفي مقدمتها تلك التي تقدم خدماتها للبلدان النامية الصغيرة. فعلى سبيل المثال، تلقت ٢٢ بلداً الخدمات من ثلاث شركات نقل أو أقل في عام ٢٠٠٤، بينما واجه ٣١ بلداً هذا الوضع غير المستحب في عام ٢٠١٣. وحتى على طرق الشرق - الغرب الرئيسية، أبدى المحللون مخاوفهم من أن تقل الخيارات المتاحة للناقلين بخروج شركات النقل المتوسطة الحجم قسراً من السوق. (Journal of Commerce, 2013).

وعوضاً عن زيادة عدد السفن المستخدمة، لجأ الناقلون إلى استخدام سفن أكبر لتلبية الزيادة في الطلب. وحتى عام ٢٠٠٤، ظل متوسط عدد السفن المستخدمة لكل بلد مستقراً على وجه

الشكل ٢-٥ اتجاهات استخدام أسطول سفن الحاويات (المؤشر = ١٠٠ لعام ٢٠٠٤، بيانات لمنتصف ٢٠٠٤ - منتصف ٢٠١٣)



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

٣- الاتجاهات الإقليمية

شركات خطوط النقل المنتظمة عازفة عن تقديم خدماتها إلى ميناء أبيدجان. وفي شرقي أفريقيا، تخطت جيبوتي جيرانها فأضحت مركزاً مهماً للمسافنة وربطت خدمات الشرق - الغرب بخدمات الطرق الفرعية من أفريقيا الشرقية والجنوبية. وهي تعتبر أيضاً معبراً لإثيوبيا المجاورة غير الساحلية وتعالج بازدياد البضائع الموجهة إلى جنوب السودان.

وفي جنوب آسيا، يُظهر مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لبنغلاديش والهند وباكستان بصورة شبه حصرية استخدام السفن لتجارة هذه البلدان الأجنبية. أما في سرى لانكا، فتستخدم سفن الحاويات الكبيرة لربط الخدمات الفرعية، بما في ذلك الخدمات إلى الهند، مستفيدة بذلك من القيود على الملاحة الساحلية التي لا زالت تحد من جاذبية الموانئ الهندية لعمليات المسافنة إلى مختلف موانئ هذا البلد الواسع.

وفي جنوب شرق آسيا، شهدت ماليزيا نمو مؤشرها للربط بخطوط النقل البحري المنتظمة بوتيرة أسرع من جارتها إندونيسيا وتايلند جعلته يقارب مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لسنغافورة. وعند عقد مقارنة بين التطورات التي حدثت في سنغافورة وماليزيا، تجدر الإشارة إلى أن مؤشر البلدين الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة يتحرك بطريقة متوازنة إلى حد بعيد، إذ إن الشركات والسفن نفسها تقدم الخدمات ذاتها التي تمر عبر مضيق ملقة. بيد أن بيانات عامي ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ تكشف النقاب عن قدر من التنافس عندما تؤثر قدرة أحد البلدين على اجتذاب مزيد من شركات النقل المنتظم سلباً في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في البلد الآخر.

وفي شرق آسيا، استهلت جمهورية كوريا واليابان عام ٢٠٠٤ بنفس مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة. وظل اليابان راكداً نسبياً منذئذ فهبط ترتيبه من المرتبة التاسعة في عام ٢٠٠٤ إلى المرتبة الخامسة عشرة في عام ٢٠١٣. وخلال الفترة ذاتها، اجتذبت جمهورية كوريا سفناً أكثر عدداً وأكبر حجماً، استخدمت بعضها في تجارتها الخاصة وبعضها الآخر لتقديم خدمات المسافنة أيضاً للبضائع الآتية من موانئ البلدان المجاورة والذاهبة إليها. وطوال السنوات العشر الماضية، ظلت الصين تسجل أعلى مستوى في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لا في منطقتها فحسب بل وبين كافة البلدان التي يغطيها مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة.

يُظهر متوسط مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في معظم البلدان ازدياد مستوى ربطها بوجه عام بفضل استخدام سفن أكبر حجماً وإتاحة مزيد من السعة الحملية للحاويات من موانئ العالم وإليها. ومنذ عام ٢٠٠٤، سجل ١٢٠ بلداً تحسناً في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، بينما هبط هذا المؤشر في ٣٩ بلداً. ويبيّن الشكل ٢-٦ الاتجاهات في طائفة منتقاة من البلدان النامية في أمريكا اللاتينية وأفريقيا وآسيا.

وعلى الساحل الغربي من أمريكا الجنوبية والوسطى، تبدو بنما أفضل البلدان اتصالاً بالشبكات العالمية لخطوط النقل البحري المنتظم. ويعود الفضل في ذلك إلى قناتها في المقام الأول. ومع أن تجارة بنما أقل من تجارة جارها الجنوبية، فإن محطاتها النهائية للحاويات تقدم خدمات المسافنة لكل أمريكا الشمالية والوسطى والجنوبية على وجه التقريب، رابطة خدمات خطوط النقل من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب. وفي أمريكا الجنوبية، لم تتمكن إكوادور من استيعاب نفس النمو في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة مثلما فعل جيرانها. ويعزى ذلك لأسباب منها أن ميناءها الرئيسي، غواياكيل، واجه قيوداً في تجريف قناة العبور وقصوراً في تمويل الرافعات المتخصصة لمعالجة الحاويات. وعلى ساحل أمريكا الجنوبية الشرقي، تُسجل البرازيل أعلى مستوى في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة تليها عن كيب الأرجنتين وأوروغواي. وتمكنت أوروغواي من اجتذاب خدمات خطوط النقل المنتظم للبضائع العابرة وبضائع المسافنة رغم أنها أصغر من جيرانها كثيراً. ولم تسجل جمهورية فنزويلا البوليفارية التي يمثل النفط الخام صادراتها الرئيسية أي زيادة في استخدام سفن الحاويات طوال السنوات العشرة الماضية.

وفي غرب أفريقيا، سجلت نيجيريا أعلى نمو في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة. ويعزى أغلب هذا النمو إلى زيادة الطلب على الواردات. وبوجه عام، يتحرك مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لبلدان غرب أفريقيا إلى حد بعيد بصورة متوازنة في كل منها لأن الشركات نفسها تستخدم السفن ذاتها التي تتردد على أغلب الموانئ الواقعة على الساحل. وشهد مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في كوت ديفوار حالات هبوط حادة في عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٠ عندما جعلت الاضطرابات السياسية الشديدة وعمليات الحظر الاقتصادي

من السفن "الأخرى" من بينها عدد كبير من سفن الرحلات السياحية.

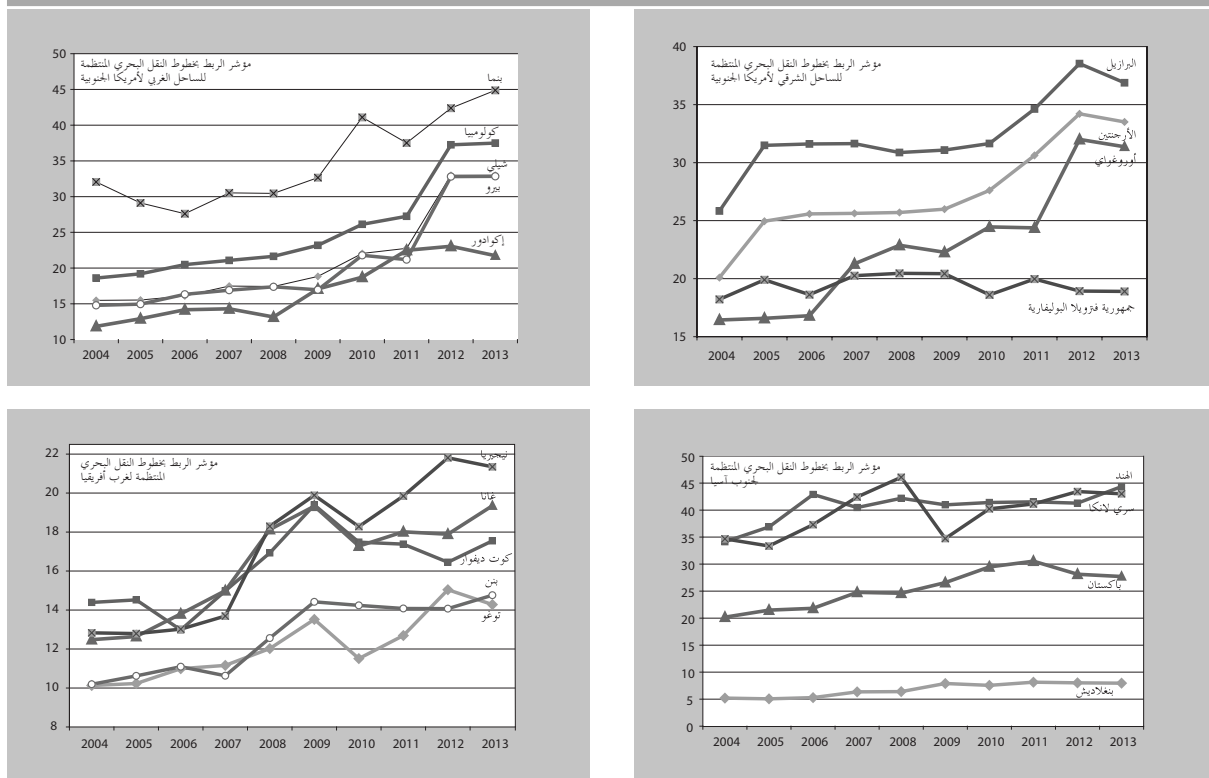
ويزداد التمييز المؤلف بين الأساطيل التي ترفع العلم "الوطني" وأساطيل "السجل المفتوح" التباساً، فمن بين أهم ٣٥ أسطولاً، يوجد ١١ أسطولاً يجوز اعتبارها سجلات مفتوحة خالصة، إذ ينتمي أقل من ٢ في المائة من السفن التي ترفع أعلامها إلى مالكيين من البلد ذاته. وفي الطرف الآخر من الطيف، توجد ٨ أعلام يستخدمها بصورة شبه حصرية (أكثر من ٩٥ من المجموع) مالكون من البلد المعني ويمكن أن تصنف في فئة الأعلام الوطنية المحضة. وبين هاتين الفئتين، يستخدم مالكون وطنيون وأجانب ١٦ علماً من أهم ٣٥ علماً، فعلم الفلبين، على سبيل المثال، يستخدمه الأجانب أكثر من المواطنين الفلبينيين بمقدار ثلاث مرات. وفي حالة سنغافورة، تقارب نسبة الملكية الأجنبية إلى الملكية الوطنية ١:٢ وتبلغ هذه النسبة نحو ٥٠:٥٠ في المملكة المتحدة (لا يؤخذ علم جزيرة مان في الحساب هنا).

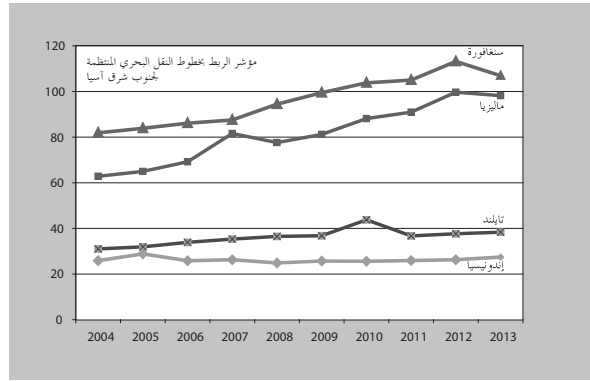
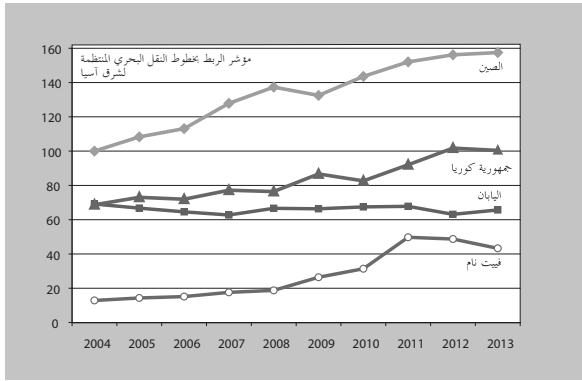
دال- تسجيل السفن

١- أعلام التسجيل

كانت أكبر خمسة أساطيل من حيث علم التسجيل في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، ومن حيث الحمولة الطننية الساكنة، هي بنما (٢١,٥) في المائة من مجموع الحمولة الطننية الساكنة العالمية) وليبيريا (١٢,٢) في المائة) وجزر مارشال (٨,٦) في المائة) وهونغ كونغ، الصين (٨) في المائة) وسنغافورة (٥,٥) في المائة) (انظر الجدول ٢-٦ للإطلاع على تفاصيل أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل مع أكبر الأساطيل المسجلة). وسجل العلمان الأخيران أيضاً أعلى نمو من سنة إلى سنة، فزادا حمولتهما الطننية بأكثر من ١٦ في المائة. ومن حيث أنواع السفن، تُعنى ليبيريا بناقلات النفط الصهرجية إلى حد بعيد، بينما تقدم بنما علمها لعدد كبير من ناقلات السواكب الجافة. ولدى جزر البهاما كثير

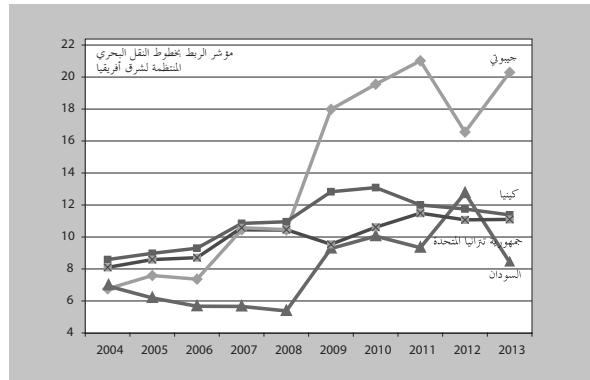
الشكل ٢-٦ اتجاهات مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة = ١٠٠ للقيم القسوى في عام ٢٠٠٤





تكاليف العمل أكثر ارتفاعاً، أي أغلب البلدان المتقدمة (Cullinane, 2005). واليوم، تزداد أهمية مسؤوليات دول العلم في ضمان الامتثال للوائح الدولية وتقديم الخدمات للملكي السفن طوال أربع وعشرين ساعة أثناء الأسبوع بأكمله، ويختار كثير من المالكين من البلدان النامية أيضاً تسجيل أساطيلهم تحت أعلام أجنبية توفر إطاراً مؤسسياً متيناً وتتمتع بسمعة حسنة في الامتثال للقواعد.

وترد في الجدول ٢-٧ الحصص الإقليمية حسب نوع السفينة وعلم التسجيل (انظر المرفق الثاني بشأن الحصص الوطنية). وإجمالاً، تسجل البلدان النامية أكثر من ثلاثة أرباع الأسطول العالمي، بما في ذلك السجلات المفتوحة الرئيسية في العالم (بنما وليبيريا وجزر مارشال) كما تسجل أيضاً أساطيل وطنية مهمة تُستخدم في التجارة الساحلية والتجارة الساحلية بين الجزر. (على سبيل المثال، الصين والهند وإندونيسيا)، فضلاً عن سجلات مختلطة تضم مالكيين وطنيين وأجانب (مثلاً، هونغ كونغ (الصين) وسنغافورة والفلبين). وتضم الأساطيل المسجلة في البلدان/الأقاليم المتقدمة أيضاً سجلات مفتوحة رئيسية (على سبيل المثال، مالطة وجزيرة مان وبرمودا) وأعلاماً يستخدمها المواطنون والأجانب على حد سواء (مثلاً، قبرص والمملكة المتحدة وفرنسا) وأعلاماً يستخدمها بصورة شبة حصرية مالكون وطنيون (على سبيل المثال، ألمانيا واليابان). ويمثل السجل الدائم كرمي الدولي والسجل النرويجي الدولي ثاني سجلين لهذين البلدين وهما يتيحان للملكي السفن شروطاً أفضل من تلك التي يتيحها السجلان الأولان لهذين البلدين من حيث الضرائب وإمكانية استخدام بحارة أجنبية. وحتى الآن، يستخدم مواطنون دائميون ونرويجيون في أغلب الأحيان السجل الدائم كرمي الدولي والسجل النرويجي الدولي، على التوالي (انظر المرفق الثالث).



المصدر: الأونكتاد، مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة مستخلص من بيانات قدمتها Lloyds List Intelligence وبيانات مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة لـ ١٥٩ بلداً متاحة على (<http://stats.unctad.org/lsci>).

وفي كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، بلغت حصة "استبدال العلم" نسبة قياسية جديدة قدرها ٧٣ في المائة من الأسطول العالمي، أي أن جنسية مالك السفينة كانت تختلف عن العلم الذي سُجّلت السفينة تحته (الشكل ٢-٧). وبعبارة أخرى، يختار مالكو السفن علماً يختلف عن جنسيتهم في كل ثلاث سفن من أربع على وجه التقريب. وتظل النسبة المتبقية البالغة ٢٧ في المائة تحت العلم الوطني إما لأن المالك يعتبر العلم الوطني قادراً على المنافسة من حيث التكاليف والخدمات المقدمة وإما لأنه لم يُتَّح له خيار، مثلما هو الحال في كثير من الأحيان بالنسبة للبيضاء الحكومية وحركة الملاحة الساحلية.

وفي الماضي، شملت الأسباب المهمة التي تدفع إلى اختيار العلم الأجنبي نظم الضرائب وإمكانية استخدام بحارة أجنبية. ويكتسي السبب الأخير أهمية خاصة في البلدان التي تكون فيها

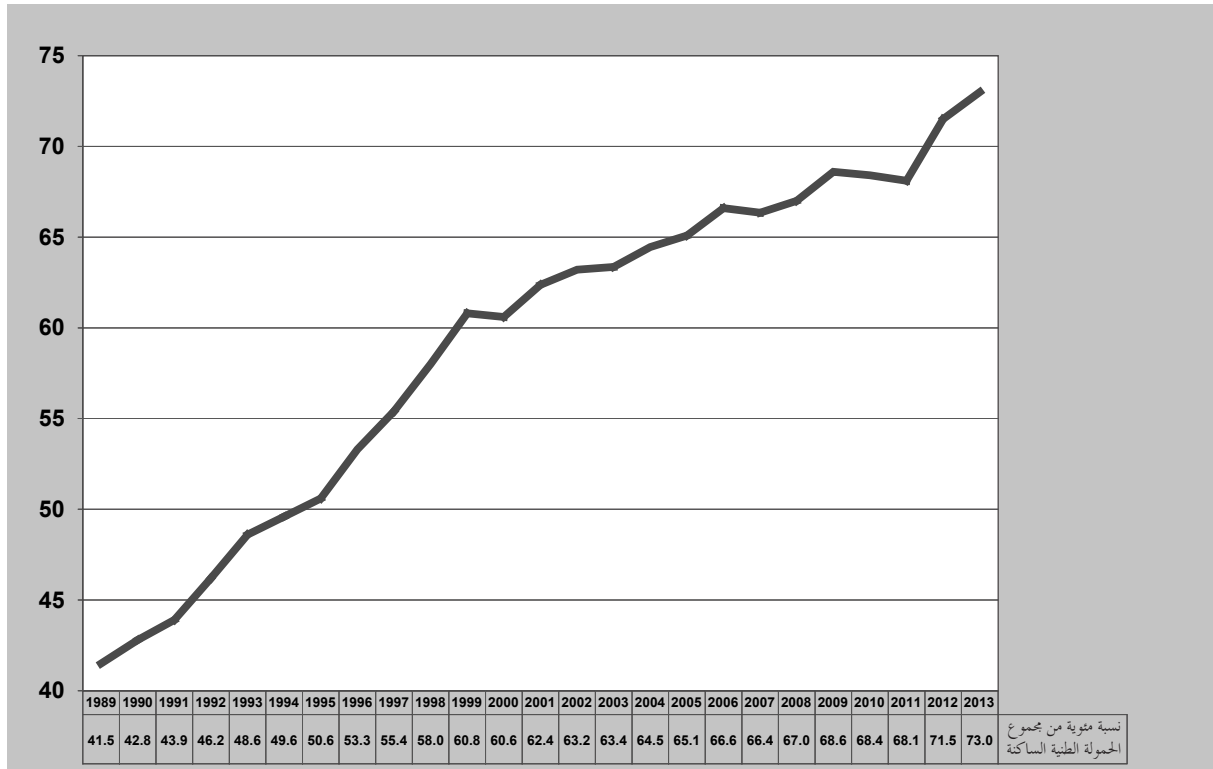
الجدول ٢-٦ أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل التي لديها أكبر الأساطيل المسجلة، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بالحمولة الطننية الساكنة)

علم التسجيل	عدد السفن	النسبة من مجموع السفن في العالم	الحمولة الطننية الساكنة بآلاف الأطنان	النسبة من المجموع العالمي للحمولة الطننية الساكنة	النسبة المتراكمة من الحمولة الطننية الساكنة	النسبة المئوية للملكية الوطنية ^(١)	نمو الحمولة الطننية الساكنة، ٢٠١٣/٢٠١٢
بنما	٨ ٥٨٠	٩,٨٧	٣٥٠ ٥٠٦	٢١,٥٢	٢١,٥٢	٠,١٤	٥,٠٣
ليبيريا	٣ ١٤٤	٣,٦٢	١٩٨ ٠٣٢	١٢,١٦	٣٣,٦٨	٠,٠١	٥,٨٣
جزر مارشال	٢ ٠٦٤	٢,٣٧	١٤٠ ٠١٦	٨,٦٠	٤٢,٢٧	٠,١١	١١,٠٨
هونغ كونغ، الصين	٢ ٢٢١	٢,٥٥	١٢٩ ٨٠٦	٧,٩٧	٥٥,٢٤	١٢,١٥	١٦,٨٧
سنغافورة	٣ ٣٣٩	٣,٨٤	٨٩ ٦٩٧	٥,٥١	٥٥,٧٥	٣٦,٦٠	١٦,٦٢
اليونان	١ ٥٥١	١,٧٨	٧٥ ٤٢٤	٤,٦٣	٦٠,٣٨	٩٢,٦٠	٥,١٣
جزر البهاما	١ ٤٤٦	١,٦٦	٧٣ ٧٠٢	٤,٥٢	٦٤,٩١	١,١٨	١,٤٤
مالطة	١ ٧٩٤	٢,٠٦	٦٨ ٨٣١	٤,٢٣	٦٩,١٣	٠,٣٥	٨,١٨
الصين	٣ ٧٢٧	٤,٢٩	٦٨ ٦٤٢	٤,٢١	٧٣,٣٥	٩٨,١٨	٩,٨٣
قبرص	١ ٠٣٠	١,١٨	٣١ ٧٠٦	١,٩٥	٧٥,٢٩	١٩,٥١	٧,٦١
جزيرة مان	٤٢٢	٠,٤٩	٢٢ ٦٢٩	١,٣٩	٧٦,٦٨	٠,٠٠	٩,٣٢
المملكة المتحدة	١ ٣٤٣	١,٥٤	٢١ ٠٩٥	١,٣٠	٧٧,٩٨	٤٩,٨٨	٦,٩٩
إيطاليا	١ ٥٠٦	١,٧٣	٢٠ ٦١٢	١,٢٧	٧٩,٢٤	٩٣,٤٦	٢,٤٤
اليابان	٥ ٣٧٩	٦,١٩	٢٠ ٤٠٩	١,٢٥	٨٠,٥٠	٩٩,٣٢	١١,٠٤
السجل الدولي الترويجي	٥٣٦	٠,٦٢	١٨ ٠٩٣	١,١١	٨١,٦١	٨٢,٣٣	٥,٣٧
جمهورية كوريا	١ ٨٩٤	٢,١٨	١٧ ٧٢٠	١,٠٩	٨٢,٦٩	٩٦,٤٧	١٠,٧٤-
ألمانيا	٧٨١	٠,٩٠	١٧ ١٢٨	١,٠٥	٨٣,٧٥	٩٧,٥٩	٢,٣٠
الهند	١ ٣٨٥	١,٥٩	١٥ ٨٧٦	٠,٩٧	٨٤,٧٢	٩٦,١٦	٣,٤٥-
إندونيسيا	٦ ٢٩٣	٧,٢٤	١٤ ٢٦٧	٠,٨٨	٨٥,٦٠	٩٠,٢٨	٠,١٧
أنتيغوا وبربودا	١ ٣٠٢	١,٥٠	١٤ ١٤٢	٠,٨٧	٨٦,٤٧	٠,٠٠	٤,٢٧
السجل الدولي الدائري	٤٨٢	٠,٥٥	١٣ ٧٣٩	٠,٨٤	٨٧,٣١	٩٢,٥٣	١,٢٤
برمودا	١٦٨	٠,١٩	١٢ ٣٧٨	٠,٧٦	٨٨,٠٧	١,٦٩	٠,٤٥
الولايات المتحدة	٣ ٤٥٢	٣,٩٧	١٢ ٣٢١	٠,٧٦	٨٨,٨٣	٧٣,٩٣	١,١٨-
ماليزيا	١ ٥٣٩	١,٧٧	١٠ ٥٠٨	٠,٦٥	٨٩,٤٧	٩٢,٨٢	٣,١٥-
تركيا	١ ٣٦٥	١,٥٧	١٠ ٢١٥	٠,٦٣	٩٠,١٠	٩٦,٩٤	٣,٣٠
جمهورية ترازيا المتحدة	١٩٨	٠,٢٣	٨ ٨١٥	٠,٥٤	٩٠,٦٤	٠,٣٠	١٠,٤٥
هولندا	١ ٢٥٠	١,٤٤	٨ ٧١٢	٠,٥٣	٩١,١٧	٧٠,٩٠	٦,٧٣
فرنسا	٥٤٣	٠,٦٢	٧ ٤٣١	٠,٤٦	٩١,٦٣	٥٢,٤٠	٠,٢٢-
فييت نام	١ ٧٧٢	٢,٠٤	٧ ٢٨٤	٠,٤٥	٩٢,٠٨	٩٧,٥٥	١,٥٢
بلجيكا	٢١٦	٠,٢٥	٦ ٩١٣	٠,٤٢	٩٢,٥٠	٥٨,٣٥	٠,٤٦
الاتحاد الروسي	٢ ٣٢٤	٢,٦٧	٦ ٧٨٤	٠,٤٢	٩٢,٩٢	٨٤,٥٧	٢,١٤-

علم التسجيل	عدد السفن	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم
علم التسجيل	عدد السفن	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم	النسبة من مجموع السفن في العالم
الغليين	١ ٣٨٣	١,٥٩	٦ ٤١٧	٠,٣٩	٩٣,٣١	٢٦,٣٦	٢,٤١-
سانت فنسنت وجزر غرينادين	١ ٠٤٦	١,٢٠	٤ ٩١٩	٠,٣٠	٩٣,٦١	٠,٠٨	١٨,٠٩-
تايلند	٧٥٥	٠,٨٧	٤ ٨١١	٠,٣٠	٩٣,٩١	٩٧,٩٥	٦,٦٣-
جزر كايمان	١٧٤	٠,٢٠	٤ ٣١٠	٠,٢٦	٩٤,١٧	٠,٠٠	٢,١٢
مجموع أهم ٣٥ علماً من أعلام التسجيل	٦٦ ٤٠٤	٧٦,٣٨	١ ٥٣٣ ٨٨٩	٩٤,١٧	٩٤,١٧	٢٤,٣٠	٦,٧١
المجموع العالمي	٨٦ ٩٤٢	١٠٠,٠٠	١ ٦٢٨ ٧٨٣	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	٢٣,٠٠	٥,٩٨

المصدر: بجميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. ملاحظة: سفن بحيرة ذات رفاًس تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر؛ مرتبة حسب الحمولة الطننية الساكنة. (أ) تستند تقديرات الملكية الوطنية على المعلومات المتاحة عن السفن المبحرة التجارية البالغة حمولتها ١٠٠٠ طن إجمالي فأكثر.

الشكل ٧-٢ الحصة العالمية من الأسطول الذي يرفع أعلاماً أجنبية (أرقام بداية السنوات، نسبة مئوية من مجموع الحمولة الطننية الساكنة، ١٩٨٩-٢٠١٣)



المصدر: الأونكتاد، استعراض النقل البحري، أعداد مختلفة. ملاحظة: تستند التقديرات إلى المعلومات المتاحة عن السفن المبحرة التجارية البالغة حمولتها ١٠٠٠ طن إجمالي فأكثر.

وجه التقريب مسجّل في بلدان آسيا النامية التي تستأثر بحصة كبيرة جداً من سفن البضائع العامة (زهاء ٣٣ في المائة من المجموع العالمي). وتجسد حصة أوقيانيا إلى حد بعيد سجل حزر مارشال المتخصص في ناقلات النفط الصهرجية وناقلات السوايب الجافة.

ومن بين المناطق النامية، تتحدد حصة أفريقيا بمقدار كبير بسجل ليبيريا الذي يقدم خدماته في المقام الأول لسفن الحاويات وناقلات النفط الصهرجية. وفي حالة أساطيل أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، تعزى حصة هذه المنطقة الكبيرة من ناقلات السوايب إلى علم بنما. وربع الأسطول العالمي على

الجدول ٢-٧ النسب المئوية لتوزيع سعة الحمولة الطننية الساكنة لمختلف أنواع السفن، حسب مجموعات بلدان التسجيل، ٢٠١٣ (أرقام بداية السنوات، نسبة مئوية من الحمولة الطننية الساكنة)

أنواع السفن الأخرى	سفن الحاويات	سفن البضائع العامة		ناقلات النفط الصهرجية		المجموع	
		سفن البضائع العامة	ناقلات السوايب	الصهرجية	المجموع		
٧٠,٩٢	٧٢,٢٦	٦٥,٠٧	٨١,١٣	٧٢,٢٣	٧٥,٤٩	الاقتصادات النامية	
١٠,١٧	٢٣,١١	٥,٣٧	١٠,٠٧	١٦,٨٧	١٣,٥٥	في أفريقيا	
٣٢,٨٦	٢٣,٢٤	٢٤,٧٤	٣٤,٩٥	٢١,٠٨	٢٨,٥٧	في أمريكا	
١٨,٦١	٢١,٦٤	٣٢,٨٠	٢٧,٤٦	٢١,٩٤	٢٤,٤٢	في آسيا	
٩,٢٨	٤,٢٧	٢,١٥	٨,٦٦	١٢,٣٥	٨,٩٥	في أوقيانيا	
٢٥,١٣	٢٧,٦٨	٢٨,٦٤	١٨,٥٥	٢٦,٨٠	٢٣,٣٦	الاقتصادات المتقدمة	
١,١٧	٠,٠٤	٥,٢١	٠,٢٦	٠,٧٧	٠,٧٢	الاقتصادات الانتقالية	
٢,٧٨	٠,٠١	١,٠٨	٠,٠٦	٠,١٩	٠,٤٢	أعلام غير معروفة وأعلام أخرى	
١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	١٠٠,٠٠	المجموع العالمي	

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

هاء- بناء السفن وتكسيورها والطلبات الجديدة منها

١- عمليات تسليم السفن الجديدة

بنت ثلاثة بلدان مجتمعة (الصين وجمهورية كوريا واليابان) ٩٢ في المائة من الحمولة الطننية الجديدة في العالم (بالأطنان الإجمالية) في عام ٢٠١٢. وبلغت حصة الصين وحدها أكثر من ٤٠ في المائة. ويعود قرابة ٥٧ في المائة من الحمولة الطننية المسلمة إلى سفن السوايب الجافة، تليها ناقلات النفط الصهرجية (٤, ١٨ في المائة)

٢- جنسية المصالح المسيطرة

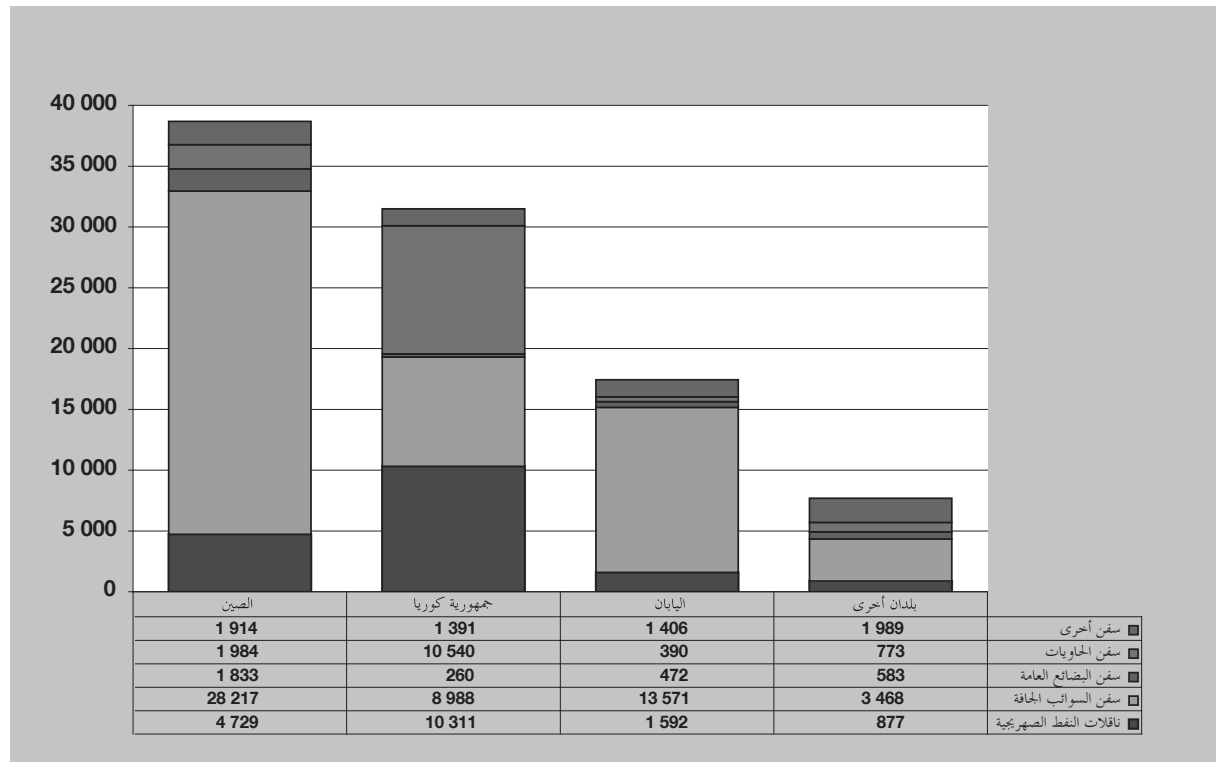
كثيراً ما تخصص سجلات السفن في أنواع شتى من السفن وبلدان الملكية. ويرد في المرفق الثالث استعراض مُفصّل لبلدان الملكية التي تُسجّل سفنها تحت أعلام التسجيل الرئيسية. وفي أغلب الحالات، يُستخدم علم أنتيغوا وبربودا مالكون من ألمانيا بينما تستخدم سفن من كندا واليونان والنرويج سجلات حزر البهاما في المقام الأول. ويشكل المالكون من ألمانيا واليونان العملاء الرئيسيين لسجلي قبرص وليبيريا، بينما يملك يابانيون ٤٧ في المائة من الحمولة الطننية الساكنة لبنما.

استحوذت جمهورية كوريا على حصة أكبر من سفن الحاويات وناقلات النفط الصهرجية. واستأثرت الأحواض الأوروبية وأحواض المناطق الأخرى بحصة أكبر شيئاً ما من سفن التموين البحري وسفن الركاب. وتركز اليابان أيضاً على سفن متخصصة أخرى مثل ناقلات الغاز والمركبات. وتنتمي أكبر أربع مجموعات فردية لبناء السفن إلى جمهورية كوريا بينما يتوزع بناء السفن في الصين على عدد أكبر من فرادى بناء السفن.

فسفن الحاويات (١٤,٤ في المائة) (الشكل ٢-٨ والجدول ٢-٨). وتختلف هذه الصورة اختلافاً بيناً عن مثلتها قبل ست سنوات فقط، ففي عام ٢٠٠٦، كانت جمهورية كوريا أكبر بناء السفن تليها اليابان. واستأثرت كل من الصين وأوروبا بحصة تقارب ١٥ في المائة.

ويتخصص بناء السفن أيضاً في أنواع مختلفة من السفن، فبينما بنت الصين واليابان في الغالب ناقلات سواحب جافة،

الشكل ٢-٨ عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٢ (بالآلاف الأطنان الإجمالية)



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

وبدرجة تفوق السفن، تُبنى الحاويات البحرية في الصين بصورة تكاد تكون حصرية، فتكاليف الإنتاج المنخفضة والحاجة إلى حاويات فارغة لنقل الصادرات الصينية جعلت الصين الموقع الطبيعي لإنشاء مصانع بناء الحاويات. والجدير بالملاحظة أن من المقرر افتتاح مصنع للحاويات المبردة في سان أنطونيو في شيلي في نهاية عام ٢٠١٣. وسيكون مصنع Maersk Container Industry San Antonio أول مصنع للحاويات المبردة في أمريكا الجنوبية (MCI World Cargo News, 2013).

ومن المقرر أن تُنتج هذه الشركة ٤٠.٠٠٠ حاوية مبردة في السنة. وتعتبر أمريكا الجنوبية من المناطق التي تسجل أعلى مستوى من الطلب على الحاويات المبردة الفارغة المخصصة للتصدير. وبذلك، سيساعد المصنع الجديد في تصحيح الاختلال في التجارة المبردة وفي تقليل تكاليف إعادة التموضع، إذ ستدعو الحاجة إلى تحريك عدد أقل من الحاويات المبردة الفارغة من آسيا إلى أمريكا الجنوبية (World Cargo News, 2013).

الجدول ٢-٨ عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي بُنيت فيها، ٢٠١٢ (آلاف الأطنان الإجمالية)

الصين	جمهورية كوريا	اليابان	القلبين	بقية العالم	مجموع العالم
٤ ٧٢٩	١٠ ٣١١	١ ٥٩٢	٢٥١	٦٢٦	١٧ ٥١٠
٢٨ ٢١٧	٨ ٩٨٨	١٣ ٥٧١	٢ ٣٤٢	١ ١٢٦	٥٤ ٢٤٤
١ ٨٣٣	٢٦٠	٤٧٢	—	٥٨٣	٣ ١٤٧
١ ٩٨٤	١٠ ٥٤٠	٣٩٠	—	٧٧٣	١٣ ٦٨٧
١٧٩	١٧٣	١٥٢	—	١٨	٥٢٢
٦٨	١٨٨	٢٠٠	—	٤٤	٤٩٩
٩٦٧	٥٠٦	١٠٨	١٠٢	٨١٩	٢ ٥٠٢
١٠٠	٧١	٣٦	—	٨٧٥	١ ٠٨٢
٦٠٠	٤٥٣	٩١٠	—	١٣١	٢ ٠٩٤
٣٨ ٦٧٧	٣١ ٤٩١	١٧ ٤٢٩	٢ ٦٩٦	٤ ٩٩٤	٩٥ ٢٨٧

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. ملاحظة: السفن المبحرة ذات الرفاس البالغة حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر.

٢- تكسير السفن

تكسيرها. وفي داخل شبه القارة، احتلت بنغلاديش المرتبة الأولى في تكسير السفن، تليها الهند وباكستان. وكسرت مرافق تكسير السفن في الصين ٢١,٦ في المائة من السفن، بينما تولت بقية بلدان العالم تكسير النسبة المتبقية وقدرها ١١,٧ في المائة (الجدول ٢-٩).

ظلت شبه القارة الهندية تمثل المنطقة الرئيسية لتكسير السفن في عام ٢٠١٢، فاستأثرت بأكثر من ٧٠ في المائة من الحمولة الطنية (بالأطنان الإجمالية) المبلّغ عن بيعها بغية

الجدول ٢-٩ الحمولة الطنية المبلّغ عن بيعها للتكسير، حسب أنواع السفن الرئيسية والبلدان التي يتم فيها التكسير، ٢٠١٢ (آلاف الأطنان الإجمالية)

الصين	الهند	بنغلاديش	باكستان	معلومات في شبه القارة الهندية تركيا	بلدان غير معلومة في شبه القارة الهندية	بلدان أخرى/غير معروفة	مجموع العالم
١ ٤٥٩	٣٦٩	١ ١٩٧	٢ ٧١١	١٩١	٢١	٢٠٠	٦ ١٤٩
٥ ٥٣٣	٥ ٤٤٦	٦ ٠٦٤	١ ٩٥٩	٢٠٥	٣٦٥	٧٢٠	٢٠ ٢٩٣
٣١٦	٣٩٣	١ ١٦٦	٢٨	—	٢٩١	٤٧١	٢ ٦٦٥
٣١٦	٥٥٣	٢ ٩٥٤	٧	٢١٦	١٢٤	٧٦	٤ ٢٤٦
٤	٨٩	٣٠	—	—	٧٧	٣٨	٢٣٨
٧	١١	٣٣٣	—	٢١	—	٢٧	٣٩٩
١٥٤	٤	٤٤	٦٤٩	١٥٦	٧٥	١٠٠	١ ١٨٢

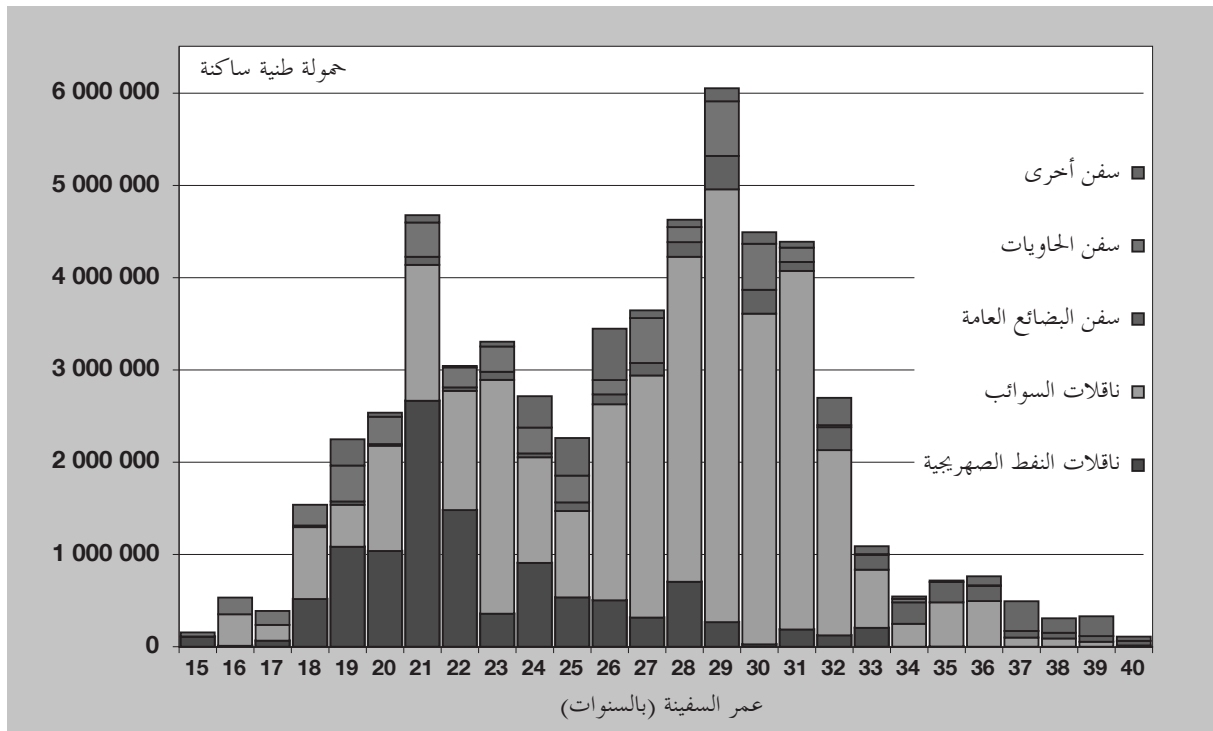
بلدان غير معلومة في شبه القارة الهندية تركييا	بلدان أخرى/ غير معروفة	مجموع العالم	الصين	الهند	بنغلاديش	باكستان	بلدان غير معلومة في شبه القارة الهندية تركييا
١٣٩	٦٦	٣٠٣	١٢	٤	٨٢	—	العبّارات وسفن الركاب
١٤٦	٥٦	٨١٧	٥٥	١٥٨	٣٨٦	١٧	سفن أخرى
١٢٣٩	١٧٥٥	٣٦٢٩٣	٧٨٥٥	٧٠٢٧	١٢٢٥٦	٥٣٧٢	المجموع

المصدر: تجميم أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. ملاحظة: السفن المبحرة ذات الرفاس البالغة حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر.

في أحيان كثيرة. وثمة ميل إلى استخدام سفن البضائع العامة وسفن الركاب (المدرجة تحت بند "سفن أخرى" في الجدول ٢-٩) لأطول فترة، فهي كثيراً ما تعمل في الخدمات بين الجزر وفي خدمات الملاحة الساحلية التي لا تخضع للوائح الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

ويتبين من الشكل ٢-٩ أن ناقلات النفط الصهرجية أميل إلى أن تُباع للتكسير في عمر أصغر كثيراً من عمر ناقلات السوائب الجافة، ففي كثير من الأحيان لا تسمح اللوائح البيئية باستخدام الناقلات الصهرجية الأقدم لفترة تتجاوز عقدين بينما تعمل ناقلات السوائب الجافة في نقل البضائع لثلاثة عقود أو أكثر

الشكل ٢-٩ السفن المُبلّغ عن بيعها للتكسير في عام ٢٠١٢، حسب العمر (بالسنوات والحمولة الطننية الساكنة)



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

٣- الحمولة الطننية المطلوبة

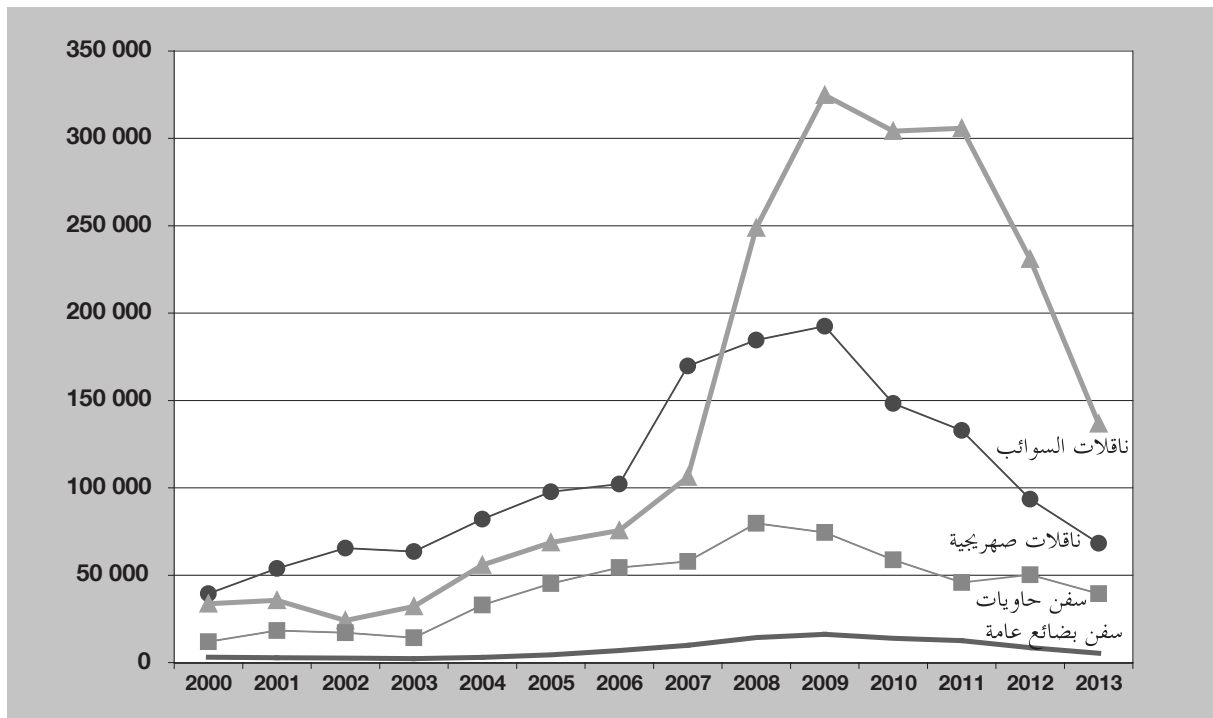
٥٠ في المائة من الأسطول حينما بلغت أوجها إلى نحو ١٠ في المائة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.

وانخفضت الطلبات الجديدة لجميع أنواع السفن انخفاضاً لم تشهد له مثيلاً من قبل وظلت الطلبات تتراجع تراجعاً سريعاً. وما لم يُقدّم المستثمرون رغم الدورات المعاكسة طلبات جديدة في عامي ٢٠١٣ و٢٠١٤، فلا مناص لكثير من أحواض السفن من تخفيض العمالة فيها. وتوحي تقارير سمسارة السفن بظهور عدد متزايد من هؤلاء المستثمرين رغم الدورات المعاكسة الذين يتوقعون الاستفادة من أسعار السفن الجديدة المنخفضة في الوقت الحالي ويعقدون الأمل على انتعاش أسواق النقل البحري في السنوات المقبلة (Clarkson Research Services, 2013a). ومع ذلك، فمما لا ريب فيه من منظور أحواض السفن أن الطاقة الحالية أقرب ما تكون إلى الإفراط حتى في ضوء أكثر التصورات تفاؤلاً. وحسب بعض التقديرات "يمكن إنقاص طاقة أحواض السفن بنسبة تصل إلى ٤٠ في المائة في سائر أنحاء العالم دون أن تتأثر قدرة القطاع على تلبية الطلبات على السفن الجديدة لعام ٢٠١٥" (China Trade Today - Online Magazine, 2013).

بعد أن بلغت الذروة في عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩، انخفضت الحمولة الطننية المطلوبة لجميع أنواع السفن انخفاضاً شديداً في السنوات القليلة المنصرمة. وبما أن الطلبات الجديدة المقدمة كانت أقل كثيراً منذ الأزمة الاقتصادية التي حدثت في عام ٢٠٠٨ وواصلت أحواض السفن تسليم الحمولة الطننية المطلوبة من قبل، انخفضت طلبات سفن الحاويات بنسبة ٥٠ في المائة وناقلات السوائب الجافة بنسبة ٥٨ في المائة وناقلات الصهريجية بنسبة ٦٥ في المائة وسفن البضائع العامة بنسبة ٦٧ في المائة مقارنة بالذروات السابقة (الشكل ٢-١٠ والجدول ٢-١٠).

والانخفاض في الطلبات أشد استلفاً للأُنظار من ذلك إذا عُقدت مقارنة بينه وبين الأسطول الحالي، ففي نهاية عام ٢٠٠٨، كانت طلبات ناقلات السوائب الجافة تعادل نحو ٨٠ في المائة من الأسطول الموجود آنذاك، في حين بلغت الحمولة الطننية المطلوبة في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ ما يعادل ٢٠ في المائة فحسب من الأسطول العامل. وهبطت طلبات ناقلات النفط الصهريجية من

الشكل ٢-١٠ الحمولة الطننية العالمية المطلوبة، ٢٠٠٠-٢٠١٣ (بالآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)



المصدر: بجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services. ملاحظة: السفن المبحرة ذات الرفاس البالغة حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر. أرقام بداية السنوات.

٤ - استخدام الحمولة الطننية

العمل (٠,٧٣ في المائة)، أو استُخدمت للتخزين الطويل الأجل (٠,١٦ في المائة) أو لم تكن عاملة لأسباب أخرى (٠,١٥ في المائة). وسجلت سفن الحاويات أعلى معدل استخدام بين مختلف أنواع السفن (٩٩,٨٥ في المائة) في حين عاد أدنى معدل إلى سفن التموين البحري (٨٤,٥٢ في المائة) (الجدول ٢-١١).

تمثل السفن استثمارات رأسمالية ذات تكاليف مرتفعة ثابتة وتكاليف تشغيل منخفضة نسبياً، فهي لا تُوقف عن العمل إلا في حالات استثنائية، ففي مطلع عام ٢٠١٣، كان نحو ٩٩ في المائة من السفن عاملاً، بينما أوقفت البقية عن

الجموع		السفن الأخرى		سفن الحاربات		سفن المصنوع العامة		سفن المصنوع الخاصة		سفن المصنوع الخاصة		سفن المصنوع الخاصة	
٤٩٢٨٨	١٨٧٦	٨٧٩١	٣٦٣	٣٧٨٤	١١٩٢٣	٣٤١	٣١٣٥	٧٢٢٢٦	٤٦٧	٩٢٣٧٥	٤٢٧	٣٩٤٤٤	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠
٥٢٤٠٥	٢١٦٣	٨٥٧٠	٤١٣	٤٤٤٤٤	١٨٣٤٨	٢٦٩	٢٧٩٧	٦٦٥٥٧	٥٣٥	١٠٠٩٩٨	٥٣٣	٥٣٨٣٢	كانون الثاني/يناير ٢٠٠١
٥١٦٥٥	٢٢٢٢	٩٥٤٤	٣٧٤	٤٢٥١١	١٧١٣٣	٢٣٣	٢٥٤١	٦٦٩٦٥	٣٦٠	٨٧١٦٢	٧٥٢	٦٥٥٤٦	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢
٥٠٩٢٥	٢٢٣٣	١١٠٣٥	٤٨١	٤٣٩٩١	١٤٣٣٠	٢٢٦	٢٦٦٥	٧٣٠١٥	٤٤٠	٧٣٧١٩	٨٦٢	٦٣٥٤٥	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣
٤٨٤٤٧	٢٠٣٧	٧٥٢٩	٩٧١	٥٢٠٦١	٢٠٠٤	٥٦٣	٣٠١٢	٧٥٩٥٨	٧٣٥	٧٢٠٧٦	١١٤٦	٨٢٠٩٤	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٤
٤٢٢٠١	٥٩٧٧	٥٢٩٠	١٧٠٧	٥٠٣٨٥	٤٥٢٤٦	٩٦٣	٤٠٤٥	٨٠٧٣١	٥١	٦٣٤٧٩	١٥٥٨	٩٧٧٥٧	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥
٣٧٩١٣	٧١٣٨	٤٣٨٤	١٨٧٥	٦٤٣٤٤	٥٢٣٨٥	٦٢٩٩	٦٠٤٣	٧٩٦٠٤	٩٥٠	١٨٨٢	١٠٢٠٢٠٢	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦	
٤١٤٣٠	٩٠٣١	٤٦٤٣	٢٢٣١	٤٥٠٥٢	٥٧٩٣٧	١٤٤٨	٩٩١٩	٧٧٨٧٩	١٣٦٣	٦٣٠٧٥	٢٧٠٣	١٢٩٧٩٨	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٧
٤٥٧٤٤	١٢٤١٤	٤٧٨٨	١١٤٧٧	٥٥٧٧٥	٧٩٧٠٢	١٨٨٩	١٤٢٦٦	٨٣٣٤٤	٢٩٨٤	٥٨٤٠١	٣١٧٤	١٨٤٥٤٨	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨
٤٤٤٤٣٤	١٣٥٨٨	٤٣٤٤	٣٨١٣	٥٧٠٥٨	٧٨٨٥٥	٣٤٤	١٦٣٣٤	٨٣٤١٥	٣٣٣٥	٥٧٤٣٨	٣٢٧٤	١٨٧٤٢٠	نيسان/أبريل ٢٠٠٨
٤٦٧٧٦	١٤٥١٤	٤٥٧١	٣٧٤٣	٥٥٧٩٧	٨١٢١١	٢١٤٨	١٦٦٥٠	٨٤٠٣١	٣٦٠٢	٦٠٦٩٩	٣٢٩٦	١٩٩٣٩٧	نوفمبر/يناير ٢٠٠٨
٤٦٧٧٦	١٤٥١٤	٤٥٧١	٣٧٤٣	٥٥٧٩٧	٨١٢١١	٢١٤٨	١٦٦٥٠	٨٤٠٣١	٣٦٠٢	٦٠٦٩٩	٣٢٩٦	١٩٩٣٩٧	نوفمبر/يناير ٢٠٠٨
٤٥١٥١	١٣٦٦٣	٤٦٦١	١٣٥٦١	٦٢٠٣٧	٧٧٨٧٥	٨٤٥٢	١٧٢٤٢	٨٤٩٩٣	٣٨٦٣	٦٤٦٠٥	٣٢٠٥	٢٠٦٤١٣	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩
٥٠١٥١	١٣٦٦٣	٤٦٦١	١٣٥٦١	٦٢٠٣٧	٧٧٨٧٥	٨٤٥٢	١٧٢٤٢	٨٤٩٩٣	٣٨٦٣	٦٤٦٠٥	٣٢٠٥	٢٠٦٤١٣	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩
٥٠١٥١	١٣٦٦٣	٤٦٦١	١٣٥٦١	٦٢٠٣٧	٧٧٨٧٥	٨٤٥٢	١٧٢٤٢	٨٤٩٩٣	٣٨٦٣	٦٤٦٠٥	٣٢٠٥	٢٠٦٤١٣	كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩

الجدول ٢-١٠ اجمالي الطن المائي المملوكة ٢٠٠٠-٢٠١٣

الصفحة	الصفحة	الصفحة	الصفحة	الصفحة	الصفحة	الصفحة	الصفحة	الصفحة
٤٧٣٥٩	٤٤١٧	٣٨٩٣	٦٣٧٧٧	٨٣١٧	٥٥٩٣٢	٦٣٤٤٤	٢٨١٩	٢٠٠٩
٤٨٠٣٩	٤٧٣٦	٣٥٧١	٦٥١٥١	٨٤٨٨	٥٥٣٥٩	٦٢٤٤١	٢٥٧٣	٢٠٠٩
٤٩٣٣٣	٤٩٠٢	٣٢٤٢	٦٦٥٣٠	٨٦٧٨	٥٥١٦٩	٦٣٩٠٤	٢٣٩٠	٢٠٠٩
٥١٤٠٦	٥١٥٧	٢٨٥٧	٦٩٨٦١	٨٩٦٤	٥٥٩٣٢	٦٥٤٣٩	٢٢٧٦	٢٠١٠
٤٩١٧٩	٤٦٥٥	٣١٩١	٧٠٣٣١	٨٩٥٧	٥٤٩٠٣	٦٢٦١٤	٢١٨٦	٢٠١٠
٥١١٤٣	٤٨٩٠	٢٩٥٦	٧١٥٣٣	٩٠٥٢	٥٤٨٣٩	٦٥٣٧٨	٢٠٧٢	٢٠١٠
٥٢٥١٧	٥٣١٧	٢٦٥٨	٧٢٩٣٣	٩٤٧١	٥٣٧٦٥	٦٩٨٦٣	١٩٣٨	٢٠١٠
٥٣٨٠٣	٥٤٣٦	٢٤٠٨	٧٣٧٥٩	٩٩١٥	٥٣٥٤٦	٧١٧٢٩	١٨٥٧	٢٠١١
٥٣٣٥٧	٥٦٥٧	٢٤١٤	٧٤٦٩٩	١٠١٠٢	٥٣٤١٢	٧٠٤٦٥	١٧٣٧	٢٠١١
٥٤٠٠٥	٥٩٨٩	٢٢١٧	٧٦٣٣٣	١٠٢٦٧	٥٣٠٠٩	٧٠٠٩١	١٦٣٠	٢٠١١
٥٤١٦٦	٦٤٨٠	١٩٦١	٧٦٩٦٤	١٠٥١١	٥٣٧٣٣	٦٧٩٦٨	١٥١٧	٢٠١١
٥٥٣٣٠	٦٨٤٦	١٧٨٥	٧٧٨٦٥	١٠٨١٣	٥٣١٠٦	٧٠١٣٤	١٣٣٤	٢٠١٢
٥٤٧٨٥	٧١٨٩	١٥٩٨	٧٧٩٦٤	١١١٣٣	٥٣١٨٩	٦٧٩٢٨	١٢٨٣	٢٠١٢
٥٥٣٥٧	٨٠٢٤	١٤١٦	٧٧٥٧٩	١١٩١٤	٥٣١١٤	٧٠١٦٤	١٠٨٥	٢٠١٢
٥٥٦٤٠	٩٥٠١	١٢٩١	٧٩٣٨٠	١٢٩٧٥	٥٣١٩٥	٦٩٢٧١	١٠٢٠	٢٠١٢
٥٦٩٩٦	١٠٥٥٩	١١٧٩	٨١٣٨٢	١٤٠٠١	٥٣٢٣٢	٧٠٨٤١	٩٦٤	٢٠١٣

الصفحة: تجميع أجزائه أمامية الأوزنكاد استناداً إلى بيانات قدمتها Clarkson Research Services
 ملاحظة: سفن تجارية بحرية ذات رافق تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠ طن فأكثر. يستعمل حساب متوسط حجم السفينة السفن التي لا يتاح عنها رقم الحمولة المساكنة.

الجدول ٢-١١ استخدام الحمولة الطننية حسب نوع السفينة، كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (النسبة المئوية بالحمولة الطننية الساكنة أو الأمتار المكعبة)

عاملة	غير عاملة وموقوفة عن الخدمة	تخزين طويل الأجل	إصلاحات وغير عاملة لأسباب أخرى	المجموع
٩٩,٧٥	٠,١٤	٠,٠٢	٠,١٠	١٠٠,٠٠
٩٩,٥٧	٠,٣٦	—	٠,٠٨	١٠٠,٠٠
٩٩,٨٥	٠,١٢	—	٠,٠٣	١٠٠,٠٠
٩٨,٢٣	١,٤٩	—	٠,٢٨	١٠٠,٠٠
٩٨,٧٨	٠,٨٧	٠,٠٤	٠,٣١	١٠٠,٠٠
٩٨,٦٢	١,١٩	٠,١٩	—	١٠٠,٠٠
٩٤,٥٢	٤,٤٠	—	١,٠٨	١٠٠,٠٠
٩٨,١٦	١,٢٥	٠,٤٨	٠,١٢	١٠٠,٠٠
٩٩,٣١	٠,٥٣	—	٠,١٦	١٠٠,٠٠
٩٨,٩٦	٠,٧٣	٠,١٦	٠,١٥	١٠٠,٠٠

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

كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. وإضافة إلى ذلك، ساعد الإبحار البطيء، أي تقديم الخدمات بسرعات أقل من السرعة القصوى التي صُممت السفينة للعمل بها، في استيعاب السعة الإضافية البالغة نحو ١,٧ مليون طن بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، إذ أدى ذلك إلى استخدام عدد أكبر من السفن لضمان تواتر الخدمات بالقدر نفسه (Clarkson Research Services, 2013c). ويعادل ذلك قرابة ١٠ في المائة من الأسطول الحالي.

وتحجب معدلات الاستخدام هذه التي تبدو مرتفعة العرض الزائد من سعة السفن، لا سيما في النقل البحري بالحاويات. ولا تتضمن البيانات الواردة في الجدول ٢-١١ حالات "الإيقاف المؤقت"، أي سحب السفينة لوقت قصير من خدمات الحاويات المنتظمة عندما تعتبر السفن "خاملة". وإذا استثنينا السعة غير المستخدمة، فإن نسبة أسطول سفن الحاويات العامل كانت تتراوح بين ٩٥ و ٩٦ في المائة في

المراجع

- Arvis J-F, Shepherd B, Reis JG, Duval Y and Utoktham C (2013). Trade costs and development: a new data set. *World Bank - Economic Premise*. 104:1-4.
- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). *Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade*. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute for Economic Research. Munich.
- China Trade Today – Online Magazine* (2013). Shipyard capacity could be slashed by 40pc and still meet demand. March. See <http://om.shippingazette.com/OM/OM4/index.asp> (accessed 28 August 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). *The Clarkson Shipping Review and Outlook*. Spring 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *World Fleet Monitor*. January.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Quarterly, Spring 2013*. May.
- Cullinane KPB, ed. (2005). *Shipping Economics: Research in Transportation Economics*. Elsevier, Amsterdam.
- Dynamar B.V. (2013). *Breakbulk III – Operators, fleets, markets*. Alkmaar. 244.
- Fairplay* (2013). Chemical tankers on cusp of rates recovery. 11 April.
- International Transport Journal* (2013). Maersk, MSC and CMA to establish alliance. 18 June.
- Journal of Commerce* (2013). Drewry: Demise of small carriers cuts competition. See http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/drewry-demise-small-carriers-cuts-competition_20130429.html (accessed 26 August 2013).
- Lloyd's List Intelligence – Containers (2013). See <http://www.lloydslistintelligence.com/lint/containers/index.htm> (accessed 27 August 2013).
- MCI San Antonio (2013). See <http://www.mcicontainers.com/aboutus/mciworldwide/pages/mcisanantonio.aspx> (accessed 15 June 2013).
- Shipping Intelligence Weekly* (2013). Single hull VLCCs – The long goodbye. 14 June.
- The Economist* (2013). The humble hero. 18 May.
- UNCTADStat – Statistical Database (2013). See <http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed 27 August 2013).
- World Cargo News* (2013). MCI to build reefer factory in Chile. See <http://www.worldcargonews.com/htm/w20111111.049104.htm> (accessed 28 August 2013).
- World Shipping Council (2013). See <http://www.worldshipping.org/> (accessed 29 August 2013).

حواشي نهاية الفصل

- (١) قدمت *Clarkson Research Services, London* البيانات التي يستند إليها الفصل الثاني بشأن الأسطول العالمي. وبغية حصر التركيز في النقل البحري التجاري، تشمل السفن التي يغطيها تحليل الأونكتاد جميع السفن التجارية المبحرة ذات الرفاس البالغة حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر، بما في ذلك سفن الحفر البحري والوحدات العائمة لتخزين الإنتاج وتفريغه وكذلك أساطيل البحيرات الكبرى للولايات المتحدة وكندا التي استُبعدت لأسباب تاريخية من إصدارات/استعراض النقل البحري السابقة. ونستبعد السفن الحربية وسفن الممرات المائية وسفن الصيد والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والصنادل. أما بشأن أنواع السفن الرئيسية (ناقلات النفط الصهرية وناقلات السوائل والحاويات وسفن البضائع العامة)، فليس هناك تغيير مقارنة بالإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري. وأما السفن "الأخرى"، فتشمل البيانات الجديدة عدداً أقل من السفن (صُمّنت في السابق سفن الصيد ذات السعة الصغيرة لنقل البضائع وتخزينها). ونشدداناً لإمكانية المقارنة التامة لبيانات عام ٢٠١٣ مع السنتين السابقتين، حدّث الأونكتاد بيانات الأسطول المتاحة على الإنترنت للسنوات ٢٠١١ و٢٠١٢ و٢٠١٣، باستخدام المعايير نفسها (<http://stats.unctad.org/fleet>). وعلى غرار السنوات السابقة، لا تغطي بيانات ملكية الأسطول إلا السفن البالغة حمولتها ١٠٠٠ طن إجمالي فأكثر، لأن المعلومات عن ملكية السفن الأصغر الحقيقية غير متاحة في أحيان كثيرة.

3

أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري

يغطي هذا الفصل تطور أسعار الشحن وتكاليف النقل البحري. ويشمل القسم ألف بعض التطورات ذات الصلة التي حدثت في أسعار الشحن البحري في قطاعات مختلفة من السوق، هي على وجه التحديد التجارة المنقولة في حاويات والنقل البحري للسوائب السائلة والجافة في عام ٢٠١٢ ومطلع عام ٢٠١٣. ويسلط الأضواء على أحداث مهمة أفضت إلى تقلبات رئيسية في الأسعار ويناقش الاتجاهات الحديثة العهد في القطاع ويقدم تصوراً انتقائياً للتطورات المستقبلية في أسواق الشحن. ويقدم القسم باء استعراضاً عاماً وجيزاً للتطورات التي حدثت في الآونة الأخيرة في تمويل السفن وازدياد دور رأس المال السهمي الخاص كمصدر تمويل جديد في هذا القطاع.

وهو يجتاز فترات متواصلة من الانكماش والانتعاش يحقق خلالها المشغلون إيرادات جيدة أو يعانون الأمرين لتغطية الحد الأدنى من تكاليف التشغيل.

وفي عام ٢٠١٢، ظلت أسعار الشحن منخفضة ومتقلبة في مختلف شعب القطاع البحري بسبب فائض السعة في الأسطول العالمي الناشئ عن تراجع التجارة تراجعاً شديداً في أعقاب الأزمة الاقتصادية والمالية التي اندلعت عام ٢٠٠٨. وأخضع تواصل تسليم السفن الجديدة في سوق كان العرض فيها فائضاً أصلاً والضعف الذي أصاب الاقتصاد أسعار الشحن لضغط شديد يرد بيانه أدناه.

١ - أسعار الشحن بالحاويات

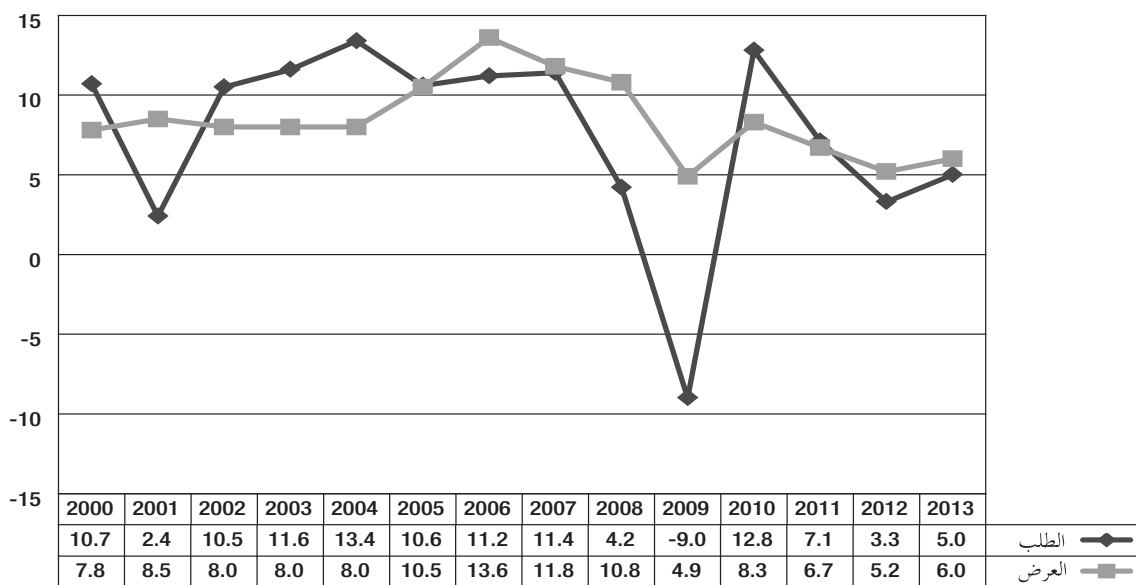
في عام ٢٠١٢، كان لا مناص من أن يفضي تقلص أحجام البضائع، لا سيما على طرق الشرق - الغرب الرئيسية للتجارة المنقولة في حاويات والعرض الزائد من السفن، لا سيما سفن الحاويات الكبيرة، إلى تقلب أسعار الشحن بالحاويات وإضعاف السوق بوجه عام في الوقت الذي واصلت فيه أسعار المشاركة انخفاضها.

ألف-أسعار الشحن

يتفاعل الطلب على خدمات النقل البحري والعرض منها بوجه عام في تحديد أسعار الشحن. ورغم وجود عوامل لا تُحصى تؤثر في العرض والطلب، فلا مناص من تعرض أسعار الشحن لقوى السوق.

ومن المألوف أن تكون أحجام البضائع والطلب على خدمات النقل البحري أول المتضررين من الاضطرابات السياسية والبيئية والاقتصادية، إذ تؤثر عوامل شتى، مثل تراجع التجارة الدولية والعقوبات والكوارث الطبيعية وأحوال الطقس والتدابير التنظيمية والتغيرات في أسعار النفط، في اقتصاد العالم والطلب العالمي على خدمات النقل البحري. وقد تحدث هذه التغيرات بسرعة ويكون لها تأثير مباشر في الطلب على خدمات النقل البحري. أما عرض خدمات النقل البحري، فهو عادة ما يتسم بميله إلى السعة الزائدة في السوق بسبب افتقاره إلى قيود راسخة على عدد السفن الممكن بناؤها ولطول الوقت الفاصل بين تقديم طلب لبناء سفينة والموعد الذي تُسلم فيه وتصبح جاهزة لتقديم خدماتها. ولذلك، يتسم النقل البحري بشدة تقلب الدورات

الشكل ٣-١ نمو العرض والطلب في النقل البحري بالحاويات، ٢٠٠٠-٢٠١٣ (معدلات النمو السنوية)



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. وتمثل بيانات ٢٠١٣ أرقاماً متوقعة.

بفضل زيادة الطلب على الاستهلاك في الاقتصادات الناشئة في عام ٢٠١٢. (انظر الفصل الأول).

ونظراً لاتساع الفجوة بين العرض من سعة السفن والطلب على خدمات النقل، ظلت أسعار الشحن منخفضة في مختلف أسواق الحاويات ولكنها تحسنت تحسناً نسبياً مقارنة بعام ٢٠١١ (الجدول ٣-١). ويمكن إرجاع ذلك في المقام الأول إلى التغيير الذي طرأ على استراتيجية خطوط النقل البحري والضوابط المفروضة على الأسواق، إذ لم تسع هذه الخطوط إلى الاستحواذ على حصة من السوق وحجم التجارة في عام ٢٠١١ بل إلى زيادة إيراداتها. وفي عام ٢٠١١، بقيت الأسعار منخفضة لأن خطوط النقل البحري كانت تصطرع للاستحواذ على حصة من السوق وحجم البضائع. وبغية التحكم في انزلاق أسعار الشحن، مارس الناقلون قدراً من سلطة السوق في النصف الأول من عام ٢٠١٢ بتطبيق نظام مشترك للتسعير عُرف بالزيادات العامة في الأسعار.

وكما يتبين من الفصلين الأول والثاني، ثمة اختلال بين معدلات نمو الطلب والعرض في سوق الحاويات. وعلى النحو الموضح في الشكل ٣-١، شهدت تجارة الحاويات العالمية اتجاهات متواصلة نحو التراجع، فبلغ معدل نمو حجمها ٣,٣ في المائة في عام ٢٠١٢ مقارنة بنسبة ٧ في المائة في عام ٢٠١١. وفي الوقت نفسه، ظل تدفق السفن الجديدة بأعداد كبيرة يؤثر في أسواق الشحن البحري بالحاويات طوال عام ٢٠١٢، فزاد العرض العالمي من الحاويات بنسبة ٥,٢ في المائة متجاوزاً الطلب العالمي.

وسعيًا لمعالجة الاختلال بين العرض الفائض والطلب المتدني، استخدم الناقلون مقداراً أقل من السعة على الطرق التي تنخفض فيها التجارة، مثل الطرق الرئيسية لرحلات الذهاب بين الشرق والغرب حيث هبطت التجارة بنسبة ٥ في المائة عن عام ٢٠١١. واستخدم الناقلون قدراً أكبر من السعة في الطرق التي تزداد فيها التجارة بين الشمال والجنوب حيث ارتفعت التجارة بنسبة ٤ في المائة، وفي التجارة الأقليمية التي نمت بنسبة ٧ في المائة

الجدول ٣-١ أسواق الشحن بالحاويات وأسعاره

أسواق الشحن	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
عبر المحيط الهادئ	دولارات (للوحة المعادلة لعشرين قدماً)			
شنغهاي - ساحل الولايات المتحدة الغربي	١ ٣٧٢	٢ ٣٠٨	٦٦٧ ١	٢٨٧ ٢
النسبة المئوية للتغير		٦٨,٢١	٢٧,٧٧-	٣٧,١٩
شنغهاي - ساحل الولايات المتحدة الشرقي	٢ ٣٦٧	٣ ٤٩٩	٠٠٨ ٣	٤١٦ ٣
النسبة المئوية للتغير		٤٧,٨٤	١٤,٠٣-	١٣,٥٦
الشرق الأقصى - أوروبا	دولارات (للوحة المعادلة لعشرين قدماً)			
شنغهاي - أوروبا الشمالية	١ ٣٩٥	١ ٧٨٩	٨٨١	٣٥٣ ١
النسبة المئوية للتغير		٢٨,٢٤	٥٠,٧٥-	٥٣,٥٨
شنغهاي - البحر البيض المتوسط	١ ٣٩٧	١ ٧٣٩	٩٧٣	٣٣٦ ١
النسبة المئوية للتغير		٢٤,٤٩	٤٤,٠٥-	٣٧,٣١
الشمال - الجنوب	دولارات (للوحة المعادلة لعشرين قدماً)			
شنغهاي - أمريكا الجنوبية (سانتوس)	٢ ٤٢٩	٢ ٢٣٦	١ ٤٨٣	١ ٧٧١
النسبة المئوية للتغير		٧,٩٥-	٣٣,٦٨-	١٩,٤٢
شنغهاي - أستراليا/نيوزيلندا (مليورن)	١ ٥٠٠	١ ١٨٩	٧٧٢	٩٢٥
النسبة المئوية للتغير		٢٠,٧٣-	٣٥,٠٧-	١٩,٨٢
شنغهاي - غرب أفريقيا (لاغوس)	٢ ٢٤٧	٢ ٣٠٥	١ ٩٠٨	٢ ٠٩٢
النسبة المئوية للتغير		٢,٥٦	١٧,٢٢-	٩,٦٤
شنغهاي - جنوب أفريقيا (ديربان)	١ ٤٩٥	١ ٤٨١	٩٩١	١ ٠٤٧
النسبة المئوية للتغير		٠,٩٦-	٣٣,٠٩-	٥,٦٥

٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	أسواق الشحن داخل آسيا
				دولارات (للوحة المعادلة لعشرين قدماً)
٢٥٦	٢١٠	٣١٨		شنغهاي - جنوب شرق آسيا (سنغافورة)
٢١,٨٤	٣٣,٩٦-			النسبة المئوية للتغير
٣٤٥	٣٣٧	٣١٦		شنغهاي - شرق اليابان
٢,٣٧	٦,٦٥			النسبة المئوية للتغير
١٨٣	١٩٨	١٩٣		شنغهاي - جمهورية كوريا
٧,٥٨-	٢,٥٩			النسبة المئوية للتغير
١٣١	١٥٥	١١٦		شنغهاي - هونغ كونغ (الصين)
١٥,٤٨-	٣٣,٦٢			النسبة المئوية للتغير
٩٨١	٨٣٨	٩٢٢	٦٣٩	شنغهاي - الخليج الفارسي (دبي)
١٧,٠٦	٩,١١-	٤٤,٣٣		النسبة المئوية للتغير

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

أسعار الوقود مرتفعة ومتقلبة في آن واحد. واقتربت تكاليف الوقود بتقلبات شديدة في الأسعار فبلغت في المتوسط ٦٤٠ دولار للطن في عام ٢٠١٢، أي بزيادة قدرها ٤ في المائة عن السنة السابقة^(١). ويمكن تحميل قسط من هذه الزيادة للمستهلكين بفرض رسوم إضافية على وقود السفن وهو إجراء لن يؤدي إلا لزيادة الضغط على تكاليف التشغيل المزداة بوجه عام والإيرادات المنخفضة.

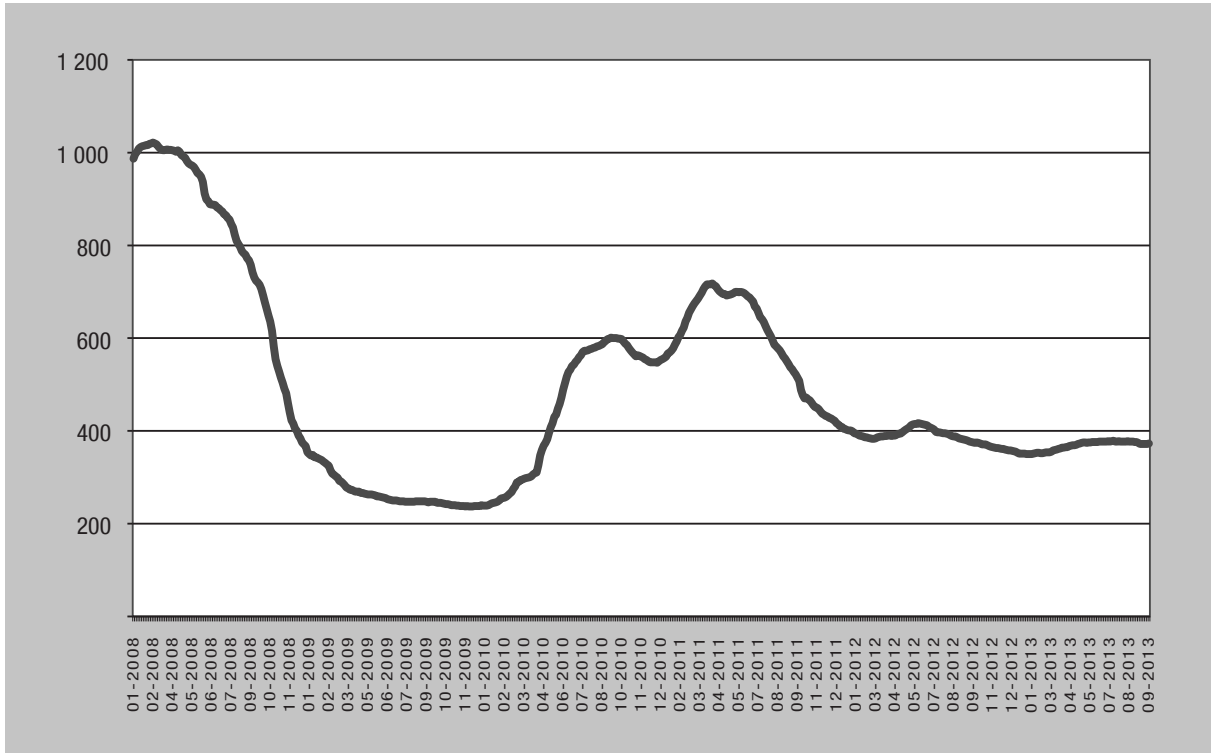
ولهذا، حاول الناقلون تطبيق استراتيجيات مختلفة لإصلاح الوضع: إيقاف السفن عن الخدمة^(٢)، واللجوء إلى الإبحار البطيء أو الشدديد البطيء^(٣) وإرجاء عمليات تسليم السفن الجديدة، ورفع الرسوم الإضافية، وتقليص الخدمات، وإلغاء الطاقة العاملة في الطرق الرئيسية وتخريد السفن^(٤).

ورغم ذلك، عانت شركات النقل بالحاويات في عام ٢٠١٢ لسنة أخرى من إيرادات التشغيل السلبية وإن كان ذلك بدرجة أقل من عام ٢٠١١. وأبانت دراسة استقصائية حديثة^(٥) أن ٢١ من أهم ٣٠ ناقلاً نشروا نتائج مالية أعلنوا عن تكبدتهم خسائر تشغيلية إجمالية بلغت ٢٣٩ مليون دولار في عام ٢٠١٢ بينما لم يتجاوز عدد الناقلين الذين حققوا نتائج إيجابية سبعة ناقلين. ومع أن ثلث الناقلين الإحدى وعشرين فقط أعلن تحقيق أرباح، فإن النتيجة العامة تعتبر بمثابة تحسن في خسائر التشغيل الموحد البالغة نحو ٦ بلايين دولار التي أعلنت عنها هذه الشركات الإحدى وعشرون نفسها في عام ٢٠١١^(٦).

ونتيجة لذلك، ارتفع متوسط أسعار الشحن بنسبة ٥١ في المائة في تجارة الشرق الأقصى - أوروبا وفي التجارة عبر المحيط الهادئ في عدة جولات ناجحة من الزيادات العامة في الأسعار رغم أن الطلب كان ضعيفاً بوجه عام.، فبلغت الأسعار من الشرق الأقصى إلى ساحل الولايات المتحدة الغربي ٢٦٠٠ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في حزيران/يونيه ٢٠١٢ بعد أن كانت ١٨٠٠ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢. وعلى نحو مشابه، ارتفعت الأسعار في الطرق من الشرق الأقصى إلى أوروبا الشمالية من ٧٥٠ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ إلى ذروة بلغت ١٩٠٠ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في حزيران/يونيه ٢٠١٢ (BIMCO, 2013). غير أن التصميم الجماعي الذي تحلى به القطاع زال في النصف الثاني من السنة إذ شجعت إيرادات التشغيل الإيجابية بعض الناقلين على اللجوء تارة أخرى إلى التنافس في الأسعار وتخفيضها بغية الاستحواذ على حصة من السوق (Alphaliner, 2013) فانخفضت الأسعار إلى أوروبا الشمالية حتى بلغت ١٠٠٠ دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢ بسبب هبوط الطلب المتواصل (BIMCO, 2013).

وحفّضت أسعار الشحن المنخفضة بوجه عام الملاحظة في عام ٢٠١٢ إيرادات الناقلين إلى ما يقارب تكاليف التشغيل بل إلى مستوى يقل عنها، لا سيما في الأوقات التي ظلت فيها

الشكل ٣-٢ مؤشر كونتكس الجديد، ٢٠٠٨-٢٠١٣



المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد، باستعمال مؤشر نيو كونتكس الصادر عن رابطة هامبورغ لوكلاء النقل البحري، انظر: <http://www.vhss.de>. ملاحظة: أساس المؤشر: تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧-١٠٠٠ نقطة.

New ConTex مؤشر لتقدير المشاركة الزمنية لسفن الحاويات يُحسب كوزن مكافئ لنسبة التغير المثوية المستمدة من ستة تقديرات لمؤشر ConTex، ويشمل أحجام السفن التالية: ١٧٠٠، ٢٥٠٠، ٢٧٠٠، ٣٥٠٠ و ٢٥٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً.

وبوجه عام، كان فائض السعة الناشئ عن التراجع الحاد في التجارة منذ اندلاع الأزمة الاقتصادية والمالية في عام ٢٠٠٨ وسيظل يمثل تهديداً حسيماً لأسعار الشحن في النقل البحري بالحاويات. ويؤدي الفائض في السفن الكبيرة (٨٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر) إلى إعادة توزيع السعة (إعادة الاستخدام في طرق مختلفة) وإلى الضغط على سفن المشاركة وإلى وتقلب أسعار الشحن. وشكلت إعادة توجيه سفن الحاويات الأصغر حجماً من الخطوط الرئيسية التي يتناقص فيها الطلب للعمل في الخطوط غير الرئيسية التي تشهد نمواً سريعاً عاملاً بالغ الأهمية في التعامل مع تسليم أعداد كبيرة من السفن الجديدة الأكبر حجماً المطلوبة^(٤). وساعد ذلك أيضاً في الحؤول دون تراكم السعة الفائضة من السفن في الطرق الرئيسية التي تنخفض فيها التجارة (انظر الفصل الثاني).

ومن جهة أخرى، وقع مقدمو الحمولة الطننية الذين أوكلوا تشغيل سفنهم إلى جهات خارجية ضحايا مباشريين للطلب المنخفض والسعة الفائضة وهو أمر يتجلى بوضوح في أسعار المشاركة الزمنية المنخفضة (انظر الجدول ٣-٢). ولم تفلح أسعار مشاركة سفن الحاويات مقيسة بمؤشر كونتكس الجديد^(٥) في الانتعاش (الشكل ٣-٢). وبقيت أسعار المشاركة المتوسطة منخفضة وحيث عام ٢٠١٢ آمل مالكي السفن المستأجرة للسنة التالية على التوالي، فثلاثاً متوسط الحمولة الطننية الموقوفة عن الخدمة ينتميان إلى السعة التي يملكها مستأجرون - استخدم الناقلون سفنهم الخاصة - وفي ذلك دليل ناصع على أن سوق المشاركة تضرر أكثر من غيره من هذه العملية^(٦). ولوحظ أكبر انخفاض في أسعار عام ٢٠١٢ في السفن الأكبر حجماً حيث هبطت الأسعار بنسبة ٣٤-٤٨ في المائة مقارنة بالسنة السابقة (الجدول ٣-٢).

لعشرين قدماً). وستوفر شركة Maersk Line نحو ٤٢ في المائة من السعة التابعة للتحالف، بما في ذلك سفنها الجديدة من فئة Triple E، وهي من أكبر الناقلات في العالم، بينما تساهم شركة MSC بنسبة ٣٤ في المائة وشركة CMA CGM بنسبة ٢٤ في المائة (Financial Times, 2013a). ويرى بعض المحللين في مبادرة شبكة خدمات الشراكة الثلاثية بين الشرق والغرب (P3 East-West service network) تطوراً إيجابياً لقطاع النقل المنتظم بأسره في سعيه لتخفيض التكاليف وتحقيق الاستقرار في السوق. ولا يرى هؤلاء المحللون أن ذلك سينال من المنافسة، إذ ستظل أكثر من ١٥ شركة تعمل بصورة مستقلة وتتنافس في أغلب الطرق التجارية، ومن بينها الطرق التي يبحر فيها الشركاء في تحالف الشراكة الثلاثية (Drewry Container Insight, 2013).

الخلاصة

وفي المستقبل القريب الذي ستظل فيه الاقتصادات العامة خاضعة للضغط، تشير التوقعات إلى أن القطاع سيقى يواجه، لا سيما في أوروبا، نفس الضعف في أحجام الطلب الذي سيواصل تأثيره في أسعار النقل بالحاويات، على الأقل في عام ٢٠١٣. ويضعف فائض السعة من هذا التأثير، لا سيما في الحالات التي تبحر فيها السفن الأكبر حجماً في طرق تتوافر فيها أحجام أقل من البضائع بينما يأتي معظم النمو من الطرق غير الرئيسية التي تستدعي استخدام سفن أصغر. ولا يزال التوفيق بين الزيادة الكبيرة في العرض من السفن الضخمة ونمو التجارة الذي يتسبب في الطلب على الوحدات الصغيرة والمتوسطة الحجم يشكل شاغلاً رئيسياً.

وفي الأجل المتوسط، يُرَّجَح أن يتباطأ نمو العرض بسبب تناقص طلبات السفن المقدمة والصعوبات المقترنة بتمويل بناء السفن الجديدة. وقد تُضَيَّق هذه المتغيرات الفجوة بين الفائض الجديد والطلب المنخفض فتتحسن أسعار الشحن بالحاويات (Clarkson Research Services, 2013d). وعلى الشاكلة نفسها، ستؤثر التغيرات في الاقتصاد العالمي والتجارة والشحنات البحرية في تطور أسعار الشحن بالحاويات.

وفي عام ٢٠١٣، يُتَوَقَّع أن تنمو تجارة الحاويات العالمية بنسبة ٥ في المائة وأن يزداد العرض العالمي من الحاويات بنسبة ٦ في المائة، حسب أرقام شهر حزيران/يونيه (Clarkson Research Services, 2013c). وخلال النصف الأول من عام ٢٠١٣، أجرى الناقلون مرة أخرى عدة محاولات لزيادة الأسعار في عدد من خطوط التجارة نتيجة للزيادات العامة في الأسعار، فارتفعت الأسعار الفورية للشحن البحري بالحاويات في التجارة بين آسيا وأوروبا بنسبة ١٦٥ في المائة خلال الأسبوع الذي بدأ في ٤ تموز/يوليه ٢٠١٣ حين أصبحت الزيادات العامة في الأسعار التي طبقتها الناقلون نافذة في ١ تموز/يوليه. وبلغت الأسعار في طريق شنغهاي - روتردام المعياري ٢٦٢٢ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً بعد أن كانت ٩٩٠ دولار قبل أسبوع من ذلك. وزادت أسعار الخدمات من آسيا إلى ساحل الولايات المتحدة الغربي بمقدار ٢٦٩ دولار فبلغت ٢١٤٤ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً. وزادت الأسعار من آسيا إلى ساحل الولايات المتحدة الشرقي بمقدار ٣٧٧ دولار فوصلت إلى ٣٣٦١ دولار للوحدة المعادلة لأربعين قدماً (Lloyd's List Containerisation International, 2013). ورغم أن الزيادات العامة في الأسعار ليست إلا حلولاً مؤقتة لدعم العائدات النسبية، فإن تحقيق الاستقرار الطويل الأجل في السوق سيُمكن شركات النقل من التعامل مع أساسيات السوق وتكييف السعة لتناسب مع الطلب.

وثمة تدبير آخر أتخذته الناقلون في عام ٢٠١٣ لمواجهة الظروف الصعبة تمثل في التحالف التشغيلي المعروف بشبكة الشراكة الثلاثية (P3 Network) الذي اتفقت على إنشائه أكبر ثلاث شركات للنقل البحري بالحاويات هي: Maersk Line وCMA CGM وMediterranean Shipping Company (MSC). وسيمكن الاتفاق الذي سيصبح نافذاً في الفصل الثاني من عام ٢٠١٤ شركات النقل من التحكم في فائض السعة وتقليل تقلب الأسعار. ويستدعي ذلك أن تُجمَع الشركات الثلاثة سفناً تعادل ١٥ في المائة من السعة العالمية في طرق التجارة الرئيسية الثلاثة (آسيا - أوروبا، وعبر المحيط الهادئ وعبر المحيط الأطلنطي) بطاقة بدئية تبلغ ٢٥٥ سفينة (أو ٢,٦ مليون وحدة معادلة

الجدول ٣-٢ أسعار المراكبات لسفن الحرايات (بالدولارات خلية سعتها ١٤ طناً في اليوم)

		التقديرات السنوية									
		٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	٢٠٠٣	٢٠٠٢
النسبة المئوية للتغير	كانون الأول/ديسمبر	١,٤	١٢,٦	١٢,٤	١٢,٤	١٢,٥	١٢,٥	١٢,٥	١٢,٥	١٢,٥	١٢,٥
	يناير/مارس	٢١,٤	١٠,٠	١٢,٨	٩,٤	٨,٨	٢٠,٠	٢٢,٣	٢١,٧	٢٨,٣	١٧,٥
	٤٧,٥-	٣٢,٣	٦١,٣	٤٢,٨	٢٧	١٠,٠	١١,٧	١٠,٥	١٦,٤	١٣,٨	٩,٨
النسبة المئوية للتغير	كانون الثاني/يناير	٤٧,٥-	٣٢,٣	٦١,٣	٤٢,٨	٢٧	١٠,٠	١١,٧	١٠,٥	١٦,٤	١٣,٨
	كانون الأول/ديسمبر	٤٧,٥-	٣٢,٣	٦١,٣	٤٢,٨	٢٧	١٠,٠	١١,٧	١٠,٥	١٦,٤	١٣,٨
النسبة المئوية للتغير	كانون الأول/ديسمبر	١٨,١-	١٨,١	٢٢,١	١٨,٣	١٦,٧	٣٢,١	٢٩,٨	٢٨,٠	٣٥,٤	٢٧,٠
	يناير/مارس	١٢,٣-	١٢,٥	١٥,٤	١١,٧	٩,٨	٢١,٤	٢١,٣	٢٢,٠	٢٨,٨	٢٢,٢
	٣١,٣-	٧,٧	١١,٢	٨,٤	٦,٦	١٥,٦	١٦,١	١٦,٧	١٩,٦	١٣,٣	٩,٣
	٣٤,٠-	٧,٦	١١,٥	٨,٥	٦,٠	١٥,٤	١٦,٩	١٦,٧	١٨,٤	١٣,١	٩,١
	٣٤,٨-	٥,٧	٨,٧	٥,٩	٤,٠	١٢,٣	١٣,٧	١٤,٣	٢٢,٦	١٩,١	٦,٩
	٤٢,٢-	٣,٩	٦,٨	٥,٠	٣,٥	١٠,٨	١٢,٨	١١,٨	١٥,٨	١٦,١	٥,٧
		١٨,١-	١٨,١	٢٢,١	١٨,٣	١٦,٧	٣٢,١	٢٩,٨	٢٨,٠	٣٥,٤	٢٧,٠
		١٢,٣-	١٢,٥	١٥,٤	١١,٧	٩,٨	٢١,٤	٢١,٣	٢٢,٠	٢٨,٨	٢٢,٢
		٣١,٣-	٧,٧	١١,٢	٨,٤	٦,٦	١٥,٦	١٦,١	١٦,٧	١٩,٦	١٣,٣
		٣٤,٠-	٧,٦	١١,٥	٨,٥	٦,٠	١٥,٤	١٦,٩	١٦,٧	١٨,٤	١٣,١
		٣٤,٨-	٥,٧	٨,٧	٥,٩	٤,٠	١٢,٣	١٣,٧	١٤,٣	٢٢,٦	١٩,١
		٤٢,٢-	٣,٩	٦,٨	٥,٠	٣,٥	١٠,٨	١٢,٨	١١,٨	١٥,٨	١٦,١
		١٨,١-	١٨,١	٢٢,١	١٨,٣	١٦,٧	٣٢,١	٢٩,٨	٢٨,٠	٣٥,٤	٢٧,٠
		١٢,٣-	١٢,٥	١٥,٤	١١,٧	٩,٨	٢١,٤	٢١,٣	٢٢,٠	٢٨,٨	٢٢,٢
		٣١,٣-	٧,٧	١١,٢	٨,٤	٦,٦	١٥,٦	١٦,١	١٦,٧	١٩,٦	١٣,٣
		٣٤,٠-	٧,٦	١١,٥	٨,٥	٦,٠	١٥,٤	١٦,٩	١٦,٧	١٨,٤	١٣,١
		٣٤,٨-	٥,٧	٨,٧	٥,٩	٤,٠	١٢,٣	١٣,٧	١٤,٣	٢٢,٦	١٩,١
		٤٢,٢-	٣,٩	٦,٨	٥,٠	٣,٥	١٠,٨	١٢,٨	١١,٨	١٥,٨	١٦,١

النسبة المئوية للتغير
 (وحدة: معادلة لشهرين قديماً)

السفن غير المزودة بمعدات التصميل والتفريغ
 (٢٠٠-٢٩٩ على الأقل)
 (٢١٢ عقدة على الأقل)

السفن المزودة بمعدات التصميل والتفريغ
 (٣٠٠-٣٩٩ على الأقل)
 (٢٢٢ عقدة على الأقل)

السفن المزودة بغير المزودة بمعدات التصميل والتفريغ
 (٧٠٠-٧٩٩ على الأقل)
 (١٧٩-١٧٩ عقدة)

السفن المزودة بمعدات التصميل والتفريغ
 (٨٠٠-٨٩٩ على الأقل)
 (١٧٩-١٧٩ عقدة على الأقل)

السفن المزودة بغير المزودة بمعدات التصميل والتفريغ
 (٩٠٠-٩٩٩ على الأقل)
 (١٧٩-١٧٩ عقدة على الأقل)

السفن المزودة بمعدات التصميل والتفريغ
 (١٠٠٠-١٠٩٩ على الأقل)
 (١٧٩-١٧٩ عقدة على الأقل)

الصان: جميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Shipping Statistics and Market Review، الصادر عن، ٢٠١٢-٢٠٠٢، الصادر عن،
 The Institute of Shipping Economics and Logistics،
 الصان: جميع أجرته أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Shipping Statistics and Market Review، الصادر عن، ٢٠١٢-٢٠٠٢، الصادر عن،
 Bremer, Germany
 www.isl.org

٢- أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية

أقل وطأة من عام ٢٠١١. وهبط مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات غير النظيفة الصهرجية لسنة ٢٠١٢ برمتها إلى ٧١٩ (أقل من المتوسط السنوي لعام ٢٠١١ بنسبة ٨ في المائة)، بينما كان مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المواد النظيفة الصهرجية أقل من ٧٠٠ (دون المتوسط السنوي لعام ٢٠١١ بنسبة ١١ في المائة)^(١). وتعتبر هذه الاتجاهات عن السنوات السيئة المتعاقبة المسجلة في سوق استئجار سفن النفط على النحو المبين في الجدول ٣-٣.

واجه سوق الناقلات الصهرجية الذي يشمل نقل النفط الخام ومنتجات البترول المكررة (المنتجات النظيفة وغير النظيفة)^(٢) والمواد الكيميائية، بيئة سوقية تكتنفها صعوبات مماثلة في عام ٢٠١٢، فشهد قطاع الناقلات الصهرجية تقلبات ارتفاعاً وهبوطاً أثرت في كثير من أنواع السفن تأثيراً شاملاً ولكن وقعه قد يكون

الجدول ٣-٣ مؤشر بورصة البلطيق							
٢٠١٣ (تقديرات)	النسبة المئوية للتغيير (٢٠١١/٢٠١٢)	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
٦٣٨	٨-	٧١٩	٧٨٢	٨٩٦	٥٨١	١٥١٠	مؤشر الناقلات الصهرجية غير النظيفة
٦٤٩	١١-	٦٤١	٧٢١	٧٣٢	٤٨٥	١١٥٥	مؤشر الناقلات الصهرجية النظيفة

المصدر: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Network - Timeseries, 2013.

الزيادة الجديدة في ناقلات المنتجات غير النظيفة الصهرجية الوضع فارتفعت الطاقة بنسبة ٥ في المائة (OPEC, 2013).

وفي جانب العرض، تحملت معظم أسواق الناقلات الصهرجية وطأة الوضع الاقتصادي العالمي الضعيف وأداء كبار المستهلكي النفط، أي بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. وشملت العوامل المساعدة الأخرى اضمحلال عنقوان الاقتصاد الصيني والتغير الذي طرأ على استراتيجية الطاقة في الولايات المتحدة وهي أكبر مستهلك للبترول في العالم، إذ شرعت الولايات المتحدة في زيادة إنتاجها من النفط وتقليل وارداتها منه (Barry Rogliano Salles, 2013).

وشهدت أسواق ناقلات النفط الخام الصهرجية العملاقة وسفن سويس ماكس قدراً من الانتعاش في مستهل العام، لا سيما عندما زادت المملكة العربية السعودية إنتاجها وشرع المستوردون في تكوين المخزونات استباقاً للحظر المتوقع فرضه على النفط الإيراني. غير أن أسعار الشحن هبطت تارة أخرى حينما بدأ الطلب على الحمولة الطنينة يتراجع وأخذ السوق يتباطأ (Danish Ship Finance, 2013).

ورغم الاتجاه نحو الهبوط، ارتفعت إيرادات ناقلات النفط الخام الصهرجية بنسبة ١٢ في المائة من ١٧ ٦٠٠ دولار إلى

وأثرت مجموعة من العوامل في القطاع أدت إلى تدني أسعار الشحن بصفة عامة وتمثلت في ضعف الطلب وتباطؤ نمو الواردات والتغير الذي حدث في هيكل الطلب على الناقلات الصهرجية والاكتشافات الجديدة (على سبيل المثال ثورة زيت الطفل في الولايات المتحدة) وارتفاع أسعار النفط وازدياد السعة من الحمولة الطنينة ومستوى عدم استخدامها.

أسعار الشحن وإيرادات مختلف أسواق الناقلات الصهرجية

يعرض الجدول ٣-٤ أسعار الشحن الفورية المتوسطة المحددة في مؤشر Worldscale (WS) وهو معيار يُستخدم لتحديد أسعار الحاضر في طرق الناقلات الصهرجية الرئيسية لمختلف أحجام السفن. ويظهر المعيار الهبوط العام الذي حدث في أسعار الشحن بناقلات المنتجات غير النظيفة الصهرجية في أغلب الطرق ومعظم أوقات السنة، باستثناء ذروة بلغت مدتها قصيرة في الأشهر الثلاثة الأخيرة من عام ٢٠١٢ وشهدت خلالها بعض الأسعار الإيجابية. ودفع العرض الكبير من الحمولة الطنينة وانخفاض الطلب عليها أسعار الشحن في اتجاه الهبوط. ورغم انخفاض عدد السفن المُسلّمة في عام ٢٠١٢، ظلت طاقة الأسطول وافرة وفاقمت

مشغلي السفن إلى الحصول على قدر أكبر من وفورات الحجم، مثلما حدث بالنسبة لسفن سويس ماكس التي استحوذت على حصة من السوق من سفن أفراماكس، لا سيما في منطقتي الكاريبي والبحر الأبيض المتوسط (Clarkson Research Services, 2013e). فضلاً عن ذلك، اتسم الطريق ضمن البحر الأبيض المتوسط بصعوبات جمة فتغيرت الأسعار في مؤشر Worldscale من ١٣٠ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١ إلى ٨٥ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢. ومن أهم العوامل التي كان لها ضلع في ذلك اشتداد المنافسة بين السفن على البضائع، إذ تكدست السفن في المنطقة لاغتنام فرصة الزيادة في إنتاج ليبيا من النفط وارتفع الأسعار في الشطر الأخير من عام ٢٠١١ (انظر الفصل الأول). وقُدّر متوسط الإيرادات الفورية لسفن أفراماكس في سائر الطرق بنحو ١٤ ٨٨٥ دولار في اليوم في عام ٢٠١٢، مقارنة بمبلغ ١٣ ٥٢٨ دولار في عام ٢٠١١ (Clarkson Research Services, 2013f). وتبلغ تكاليف تشغيل سفن أفراماكس الحديثة نحو ٨ ٠٠٠-٩ ٠٠٠ دولار في اليوم.

١٩ ٧٠٠ دولار في اليوم في عام ٢٠١٢. وشملت زيادة الإيرادات هذه جميع القطاعات، باستثناء سفن سويس ماكس التي تضررت من انخفاض واردات الولايات المتحدة. وسجلت ناقلات النفط الخام الصهرجية العملاقة أعلى مستوى من التحسن فارتفعت إيراداتها من ١٧ ٠٠٠ دولار في اليوم إلى ٢٠ ٥٠٠ دولار في اليوم في عام ٢٠١٢ (Danish Ship Finance, 2013). ورغم أن هذه الإيرادات تغطي بالكاد تكاليف التشغيل المقدرة بنحو ١١ ٠٠٠-١٢ ٠٠٠ دولار، فإنها لا تغطي عائد الاستثمار في السفن الجديدة. وتجاوزت قيمة بعض طلبات السفن ١٥٠ مليون دولار في عام ٢٠٠٨ (Barry Rogliano Salles, 2013).

وكان سوق سفن أفراماكس فاتراً بوجه عام في عام ٢٠١٢، فقد تعرض برتمته إلى الضغط الناشئ عن تحديات هيكلية غير متوقعة. وظل الاتجاه نحو زيادة أحجام السفن الذي يزود السوق بسفن أكبر سعة نسبياً من السفن المستعملة حالياً في الطرق المعنية ينمو في سائر الأسواق. ويعزى ذلك إلى سعي

الجدول ٣-٤ موزع عن سوق الناقلات الصهرجية: أسعار الحاضر لنقل شحنات المنتجات النظيفة وغير النظيفة، ٢٠١٢-٢٠١٣ (بالمقياس العالمي)

نوع السفينة	الطريق	٢٠١٢												٢٠١٣				
		كانون الأول/ديسمبر	كانون الثاني/يناير	شباط/فبراير	آذار/مارس	نيسان/أبريل	أيار/مايو	حزيران/يونيه	تموز/يوليه	آب/أغسطس	أيلول/سبتمبر	تشرين الأول/أكتوبر	تشرين الثاني/نوفمبر	كانون الأول/ديسمبر	النسبة المئوية للتغير كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢/كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١			
ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً/الصلافة (٢٠٠ ٠٠٠ طن فأكثر حمولة ساكنة)	الخليج الفارسي - اليابان	٦١	٥٩	٦٧	٥٢	٥٩	٦٣	٦٣	٤٤	٣٦	٣٥	٣٨	٣٧	٤١	٤٨	١٨,٦		
	الخليج الفارسي/جمهورية كوريا	٥٦	٦١	٥١	٥٨	٥٨	٥٥	٤١	٣٣	٣٤	٣٨	٣٥	٤٠	٤٦	١٧,٩			
	الخليج الفارسي - الكاريبي الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	٣٦	٤٠	٣٤	٣٥	٤٢	٣٩	٣٠	٢٤	٢٣	٢٥	٢٣	٢٧	٢٨	٢٤,٣			
	الخليج الفارسي - أوروبا	٥٧	٥٩	٥٢	٤٠	٤٤	٣٩	٢٩	٢٥	٢٤	..	٢٢	٣٠	٢٦	٥٥,٩			
	غرب أفريقيا - الصين	..	٥٨	٦١	٥٥	٥٩	٦٢	٦٠	٤٤	٣٧	٣٦	٤١	٤٩	٤٧	١٩,٠			
الناقلات من فئة سويس ماكس (١٠٠ ٠٠٠-١٦٠ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة)	غرب أفريقيا - شمال غرب أوروبا	١١٨	٨٦	٩١	٧٧	٨٧	٦٨	٨١	٧٠	٦٥	٥٧	٥٦	٥٩	٥٨	٧٠	١٨,٦		
	غرب أفريقيا - الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٠٣	٨٣	٨٥	٧٥	٨٤	٦٥	٨١	٦٦	٦٣	٥٦	٥٦	٥٧	٦٥	٢١,٧			
	ضمن البحر الأبيض المتوسط	١١٣	٨٦	٩٨	٨٤	٧٣	٩٣	٨٥	٦٩	٦٤	٥٦	٦٢	٦٦	٦٧	٢٢,١			
الناقلات من فئة أفراماكس (٧٠ ٠٠٠-١٠٠ ٠٠٠ طن حمولة ساكنة)	شمال غرب أوروبا - شمال غرب أوروبا	١٦٢	١٢٢	١١١	٩٣	٩٥	٩٩	٩٨	٩٤	٨٩	٨٧	٨٤	٨٩	٨٢	٩٣	١٣,٨		
	شمال غرب أوروبا/الكاريبي الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٢٠	..	١١٩	٩٩	..	..	٩٩	..	..	..	..	..	٨٠	٨٠
	ضمن الكاريبي - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٤٦	١١٢	١١٨	١٢٩	١١٢	١٣١	١١٥	٩٤	٩٤	٩٤	٨٩	٩١	١١٠	١٨,٨			

نوع السفينة	الطريق	٢٠١٢											٢٠١٣							
		كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠	كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١	كانون الثاني/يناير	فبراير/شباط	آذار/مارس	نيسان/أبريل	مايو/أيار	يونيو/حزيران	تموز/يوليه	آب/أغسطس	أيلول/سبتمبر	أكتوبر/تشرين الأول	نوفمبر/تشرين الثاني	كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١	النسبة المتوية للتغير كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢/كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١				
ضمن البحر الأبيض المتوسط	١٣٨	١٣٠	١٠٥	٨٢	١٠٤	٩٤	٨٧	١٠٠	٩٥	٨٢	٧٦	٧٨	٧٩	٨٥	٣٤,٦-	٨٢	٨٥	٨٦	٨٤	٧١
البحر الأبيض المتوسط - شمال غرب أوروبا	١٣٣	١١٨	٩٧	٨٢	١٠٥	٩١	٨٥	٩٢	١٠٠	٨١	٧٥	٧٧	٧٧	٨٠	٣٣,٢-	٨٤	٨٦	٩٠	٧٩	٦٨
إندونيسيا - الشرق الأقصى	١١١	١٠٤	١٠٠	٩٠	٦٠	٨٥	٨٢	٨٦	٤٣	٩٠	٩٤	٩٤	٩٢	٩٠	١٣,٥-	٨٣	٧٤	٦٨	٧٢	٦٨
النقلات من ففة بنماكس (٤٠.٠٠٠-٧٠.٠٠٠ طن حمولة ساكنة)																				
ضمن البحر الأبيض المتوسط	١٦٨	١٥٣	١٤٧	١٥٧	١٤٧	١٤٠	١٢٥	١٢٠	١٢٠	١١٦	..	١٥٤	١٦٨	٩,٨	١٣٥	١٤٥	١١٥	١١٢	١٢٥	
البحر الأبيض المتوسط - الكاريبي/الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية	١٤٦	١٢١	١٢٤	١٢١	١١٨	١٢٧	١٣٧	١٢٧	١٢٧	١١١	١١٤	١٣٤	١٢٦	٣٣,٢	٩٨	١٠٠	١٠٤	١١١	١٠٠	
الكاريبي - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية/خليج المكسيك	٢٠٠	١٣٣	١١٣	١٤٨	١٤٥	١٣١	١٥١	١٤١	١٠٢	..	١١٨	١٠٥	١٣٠	١٧,٣	١١٥	١٣٣	١٣٨	١١٣	١١٨	
جميع ناقلات المنتجات النظيفة																				
الخليج الفارسي - اليابان	١٢٥	١٠٥	١٠٠	٨٦	٨٤	٩١	٨٨	٩١	٩٩	١٠٤	٩٦	١٠٧	١٢٢	١٠,٥	٨٨	٩٠	٩٣	٩٦	٨٠	
حمولة ساكنة																				
الخليج الفارسي - اليابان	١٢٨	١١٩	١٠٧	١٠١	١٠٠	١١٧	١١٤	١٠٥	١١٤	١٢٠	١١٦	١١٤	١٣٣	٢١,٠	١٠٩	٩٧	١٢٤	١٢٠	٩٧	
حمولة ساكنة																				
الكاريبي - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية/خليج المكسيك	١٥٨	١٥٥	١٥٠	١٦٥	١٥٢	١٥٥	١٣٣	..	١٠٠	١٠٨	١٠٥	١١٧	١٦٤	٤,٥	١٢٠	١١٦	٦٠	١٢٠	١٣٢	
حمولة ساكنة																				
سنغافورة - شرقي آسيا	١٩٣	..	..	١٥٠	١٥٥	١٨٣	٢٢٣	..	١٧٠	..	١٩٠	٢٠٥	٢١٥	٢٢,٠	١٩٩	١٨٥	١٩٩	١٩١	١٧٥	
حمولة ساكنة																				

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

ملاحظة: الأرقام مقيسة بمعدلات رحلة المشاركة للطن لنقل صهريج تبلغ حمولتها الساكنة ٧٥ ٠٠٠ طن. والأساس هو القيمة ١٠٠ في مؤشر Worldscale.

بمتوسط السنة السابقة. وأدى النمو الاقتصادي الضعيف إلى تدي الطلب على منتجات البترول، فأثر ذلك تأثيراً مضاعفاً في العرض الزائد الكبير من السفن. وفاقت أسعار وقود السفن المرتفعة هذا الوضع. وبسبب زيادة السعة النظيفة بنسبة ٢ في المائة (OPEC, 2013) ونمو الطلب المكيف حسب المسافة بنسبة ٠,٧ في المائة^(١١)، ظل الاحتلال بين العرض والطلب قائماً في عام ٢٠١٢. غير أن الطلب شهد بعض أوقات الذروة التي تُعزى إلى الطلب الناشئ عن أنشطة المشاركة في البلدان الآسيوية الواقعة في الخليج الفارسي.

وشجع الانخفاض العام في أسعار الشحن بالناقلات الصهريجية مالكي السفن على تخفيض تكاليفهم التشغيلية تخفيضاً ملموساً، لا سيما استهلاك وقود السفن. وزاد الميل الملاحظ في عام ٢٠١١ إلى تحقيق أقصى قدر من كفاءة الأسطول واللجوء إلى الإبحار البطيء والتخريد وإيقاف بعض السفن عن الخدمة في عام ٢٠١٢ أيضاً.

وتغيرت الصورة العامة لسوق الشحن وأسعار الشحن بالناقلات الصهريجية منذ الأزمة العالمية الاقتصادية والمالية التي

وكانت مستويات الشحن لناقلات النفط الصهريجية من فئة بنماكس أفضل مما كان متوقفاً لها وإن ظلت منخفضة انخفاضاً نسبياً قد يعود إلى التراجع العام في مستويات واردات الولايات المتحدة من النفط الخام وزيادة حجم السفن، إذ عمد المستأجرون إلى استخدام سفن أكبر حجماً عوضاً عن ناقلات النفط الأصغر من فئة بنماكس. وزادت الإيرادات الفورية لسفن بنماكس لنقل المنتجات غير النظيفة من ١٠ ٥٣٥ دولار في عام ٢٠١١ إلى ١٤ ٧٦٩ دولار في عام ٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2013f). ويُرجح في نهاية المطاف أن يؤدي اعتماد أسطول بنماكس لنقل النفط الخام على التجارة المتجهة إلى الولايات المتحدة وميل سوق ناقلات النفط الصهريجية إلى استخدام سفن أكبر حجماً إلى أن يصبح نقل النفط بسفن بنماكس قليل الجدوى في الأجل المتوسط (Clarkson Research Services, 2013f).

وشهدت سوق ناقلات المنتجات الصهريجية أيضاً سنة غير مستقرة، فانخفض مؤشر بورصة البلطيق لناقلات المنتجات غير النظيفة الصهريجية لعام ٢٠١٢ بنسبة ١١ في المائة مقارنة

الخلاصة

يُتوقع أن تتحسن أسعار الشحن تحسناً طفيفاً في عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥ بتحسّن التوازن بين الطلب على الشحنات والعرض من الأسطول. غير أن عدة عوامل، تتعلق في المقام الأول بالطلب على النفط والإنتاج والتطورات في القطاع، قد تؤثر في سوق الناقلات الصهرية. وهذه العوامل هي:

- تحدث تغيرات في أنماط الاستهلاك في السوق النفط العالمية إثر اعتماد برامج لتحقيق كفاءة الطاقة والنقل النظيف في معظم بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي وفي كثير من البلدان النامية؛
 - التوقعات بأن تصبح الولايات المتحدة، وهي مستهلك رئيسي للنفط، أكبر منتج له في العالم بحلول عام ٢٠٢٠؛
 - انتقال المصافي من الغرب إلى الشرق إثر إغلاق بعض المصافي في الولايات المتحدة وأوروبا وازدياد المصافي الهندية والصينية والشرق أوسطية؛
 - افتتاح طرق في القطب الشمالي (ممرات الشمال الغربي والشمال الشرقي) وتوسيع قناة بنما وتوقع السماح لسفن سويس ماكس بعبورها في عام ٢٠١٥ (Barry Rogliano Salles, 2013)^(١٤)؛
 - ترمي تدابير كفاءة الطاقة الجديدة التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية وغدت نافذة في بداية عام ٢٠١٣ إلى تخفيض استهلاك السفن من الطاقة وزيادة استخدام أنواع الوقود الأقل إضراراً بالبيئة^(١٥).
- وستؤثر هذه التغيرات، مقترنة بتطور الأسطول، في تطور سوق الناقلات الصهرية وأسعار الشحن وفي حركة تشكيلة التقلبات^(١٦).

٣- أسعار شحن السوائب الجافة

على غرار أسواق النقل البحري الأخرى، عانى سوق السوائب الجافة، الذي عادة ما يُصنّف في فئتين هما السوائب الرئيسية (ركاز الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت/الألومينا وصخور الفوسفات) والسوائب الصغيرة (المنتجات الزراعية والبضائع المعدنية والأسمدة ومنتجات الغابات ومنتجات الفولاذ) من السعة الزائدة المفرطة والنمو الاقتصادي البطيء

وقعت في عام ٢٠٠٨، فخلال فترة الانتعاش، أتمس سوق الناقلات الصهرية بالمتانة وتأثر بقوة نمو الواردات من شمال المحيط الأطلنطي وآسيا والتحكم في طاقات العرض وارتفاع أسعار الشحن ارتفاعاً نسبياً. ومنذ ذلك الحين، انزلق سوق الناقلات الصهرية نحو الانكماش، فانخفض متوسط أسعار الشحن لمعظم أحجام السفن والطرق، بما فيها الطرق المتجهة إلى الشرق والغرب. وتضاعف هذا الاتجاه بفعل أسعار النفط المرتفعة التي أحدثت أيضاً تغييراً في سلوك المستهلكين، بينما ساعدت الضغوط البيئية والابتكارات التكنولوجية في تحسين كفاءة الطاقة وتخفيض الطلب على منتجات البترول (Clarkson Research Services, 2013e).

ونتيجة لذلك، حقق مالكو السفن إيرادات ضعيفة وعجز بعضهم عن تحمل النفقات أو واجه الإفلاس، فعلى سبيل المثال، قدمت شركتنا General Maritime Corporation^(١٧) (Bloomberg) Overseas Shipholding (Bloomberg, 2013b) و (2013) في الولايات المتحدة طلباً للحماية من الإفلاس في عام ٢٠١١ بسبب الضرر الذي ألحقته بما أسعار الشحن الهابطة والسعة الزائدة من الحمولة الطينية العالمية بعد أن كانتا قد اقترضا مبالغ كبيرة لتمويل التوسع في أسطوليها.

وقد يظل عدد أكبر من الشركات يواجه المصاعب وتحدث حالات إفلاس جديدة، إذ سينقضي في عام ٢٠١٣ أجل عقود عديدة للمشاركة الزمنية وُقعت خلال سنوات الازدهار في مطلع عام ٢٠٠٨. وتأتي التوقعات بحدوث حالات إفلاس جديدة بعد أن تبين من استطلاع أجرته Lloyd's List أن ٣٣ في المائة ممن شاركوا فيه توقعوا أن تواجه أكثر من أربع من شركات الناقلات الصهرية المدرجة للتداول العام في سوق الأوراق المالية صعوبات في عام ٢٠١٣ (Lloyd's List, 2013a). واستفاد المالكون الذين وقعوا عقود مشاركة طويلة الأجل في مطلع عام ٢٠٠٨ من ارتفاع قيم المشاركات طوال خمسة أعوام، غير أن هذا الاتجاه سيتغير. وانخفضت أسعار عقود ناقلات النفط الخام العملاقة الحديدية البالغة سعتها ٣١٠.٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة بمقدار النصف، فهبطت من ٦٢.٥٠٠ دولار في اليوم في آب/أغسطس ٢٠٠٨ إلى ٣١.٠٠٠ دولار في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢. وانخفضت أسعار سفن سويس ماكس ورافاماكس بنسبة ٤٠ في المائة خلال تلك الفترة بينما هبطت أسعار العقود لمدة خمس سنوات للناقلات الصهرية المتوسطة الحجم لنقل المنتجات بمقدار الثلث (Lloyd's List, 2013b).

وبحلول الفصل الثالث من عام ٢٠١٢، بلغ متوسط المؤشر أدنى مستوياته منذ عام ١٩٩٨ فقارب مستويات الانخفاض القياسية المسجلة في عام ١٩٨٦. وبلغ متوسط مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة ٩٢٣ نقطة في عام ٢٠١٢، بانخفاض يقارب ٤٠ في المائة من المتوسط السنوي لعام ٢٠١١.

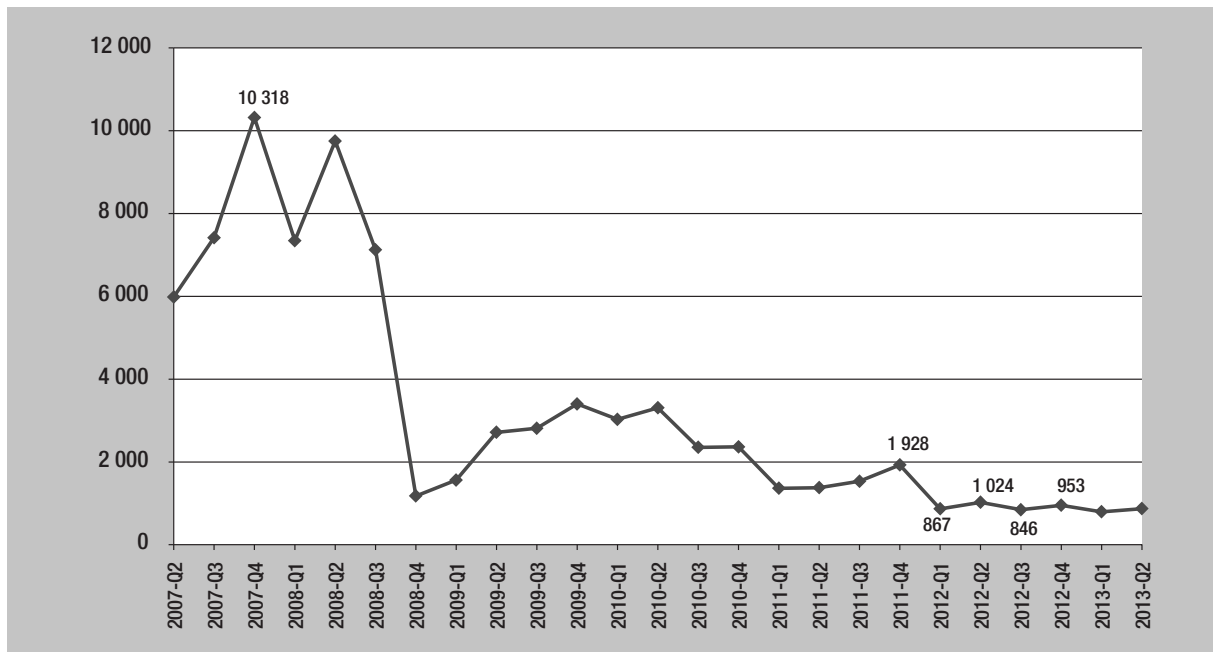
وبسبب هذه الأسعار المنخفضة، لا سيما في الفئات الأكبر حجماً، كانت معظم السفن تعمل بأقل من تكاليف التشغيل.

ويوضح الشكل ٣-٤ الإيرادات اليومية لأحجام السفن المختلفة الثلاثة: كاب سايز وسوبراماكس وبنماكس. وهو يُظهر بجلاء أن سفن كاب سايز كانت أشد الفئات تضرراً أثناء سنة متقلبة اكتنفتها الصعاب.

الذين أبقيا أسعار الشحن والمشارطات منخفضة (Clarkson Research Services, 2013e; Barry Rogliano Salles, 2013; Danish Ship Finance, 2013). ونتيجة لذلك، ظلت الإيرادات تنخفض في جميع فئات الأسطول، فهبطت الإيرادات المتوسطة لناقلات السوائب بوجه عام إلى ٦٥٧٩ دولار في اليوم في عام ٢٠١٢، أي أقل من عام ٢٠١١ بنسبة ٤١ في المائة (Clarkson Research Services, 2013e).

وكما يتبين من الشكل ٣-٣، استهل مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة عام ٢٠١٢ بهبوط مفاجئ بعد الارتفاع المؤقت الذي بلغ في المتوسط ١٩٢٨ نقطة في الربع الأخير من عام ٢٠١١ إلى ٨٦٧ نقطة في الفصل الأول من عام ٢٠١٢.

الشكل ٣-٣ مؤشر بورصة البلطيق للسوائب الجافة، ٢٠٠٧-٢٠١٣ (سنة أساس المؤشر ١٩٨٥، ١٠٠٠ نقطة)

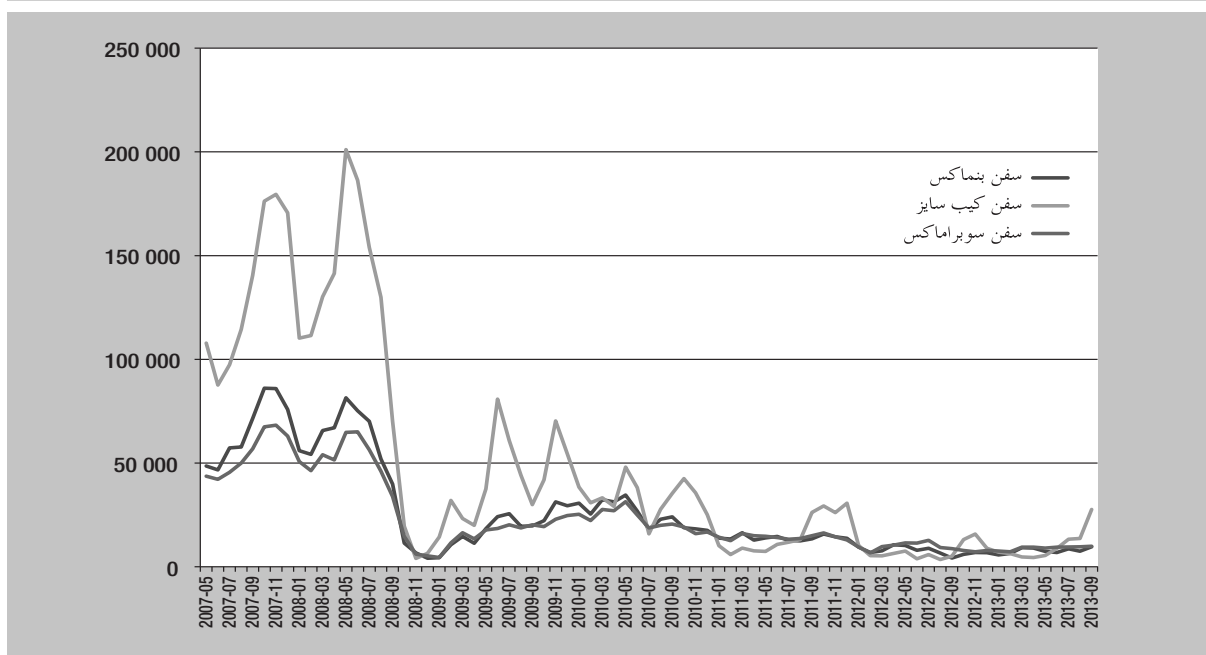


المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات بورصة البلطيق بلندن.

Q = فصل

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

الشكل ٣-٤ الإيرادات اليومية لنقلات السواحب الجافة، ٢٠٠٧-٢٠١٣ (بالدولارات في اليوم)



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

ملاحظة: سوبراماكس - متوسط طرق المشاركات الزمنية الستة؛ بنماكس - متوسط طرق المشاركات الزمنية الأربعة؛ كيب سايز - متوسط طرق المشاركات الزمنية الأربعة.

وفي المتوسط، كانت أسعار المشاركات الزمنية لسفن كيب سايز أيضاً أقل في عام ٢٠١٢، فوصل سعر المشاركة الزمنية لمدة سنة لسفينة تبلغ سعتها ١٧٠ ٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة ١٧ ٥٦٢ دولار في اليوم في بداية عام ٢٠١٢ ولكنه هبط إلى ١١ ٧٥٠ دولار في اليوم بنهاية كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، وهو تطور ينذر بكارثة مقارنة بالمتوسط المرتفع على نحو غير مسبق وقدره ١٦١ ٠٠٠ دولار في اليوم في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧ (Clarkson Research Services, 2013a).

سوق سفن بنماكس

بسبب التوسع البالغ ١٣ في المائة في السعة المستخدمة من أساطيل بنماكس، كان لفائض العرض مرة أخرى تأثير عميق في سوق بنماكس رغم النمو في تجارة فحم المراحل التي زادت بنسبة ١٢ في المائة في عام ٢٠١٢.

وبانخفاض متوسط الإيرادات إلى ٥ ٨٣٨ دولار فقط في اليوم في عام ٢٠١٢، أي بنسبة هبوط بلغت ٤٩ في المائة،

سوق سفن كيب سايز

حدثت أكبر زيادة في تسليم السفن الحديثة البناء في سوق كيب سايز حيث سُلمت أكثر من ٢٨٠ سفينة كيب سايز في عام ٢٠١٢ (Barry Rogliano Salles, 2013) أحدثت ضغطاً في جانب العرض من السوق وأدت على ضعف الإيرادات. ومثلت نسبة الارتفاع وقدرها ١٢ في المائة في أسطول سفن كيب سايز في عام ٢٠١٢، وهي نسبة أقل من الزيادة البالغة ١٩ في المائة المسجلة في عام ٢٠١١ (Clarkson Research Services, 2013e) أكثر من ضعف النمو في تجارة ركاز الحديد التي تخدمها سفن كيب سايز إلى حد كبير. وأدى اختلال التوازن في السوق على هذا النحو إلى هبوط مستوى إيرادات سفن كيب سايز إلى ٨ ٣٥٦ دولار في اليوم في عام ٢٠١٢، بانخفاض قدره ٥٤ في المائة من سنة إلى سنة. وبلغت الأسعار ذروة لمدة قصيرة في الفصل الأخير من عام ٢٠١٢ حيث فاق متوسط الإيرادات ١٠ ٠٠٠ دولار في اليوم خلال الفترة نفسها ووصلت ذروة بلغت ٢٢ ٠٠٠ دولار في اليوم في تشرين الأول/أكتوبر بفعل زيادة أكبر في الطلب الصيني على واردات ركاز الحديد (Clarkson Research Services, 2013e).

قدره ٩٧٥٠ دولار في اليوم. وهبط هذا السعر شيئاً فشيئاً ولكن بوتيرة منتظمة طوال عام ٢٠١٢ ليصل إلى ٧٢٥٠ دولار في اليوم في نهاية كانون الأول/ديسمبر. غير أن الأسعار في حوض الأطلنطي كانت أعلى كثيراً من نظيرتها في المحيط الهادئ، فقاربت أسعار سفن سوبراماكس في الأطلنطي ٩٩٠٠ دولار (١٦٥٠٠ دولار في عام ٢٠١١)، مقارنة بمبلغ ٧٩٠٠ دولار في المحيط الهادئ (١١٣٠٠ دولار في عام ٢٠١١). وبلغت أسعار سفن هاندي - سايز نحو ٨٦٠٠ دولار إلى المحيط الأطلنطي، مقارنة بمبلغ ٧٠٠٠ في المحيط الهادئ. ويمكن تفسير هذه التباينات بتقلب الطلب الناشئ عن هبوط تجارة ركاز الحديد الهندية التي تخدمها إلى حد كبير سفن سوبراماكس وهاندي - سايز وبتسليم عدد كبير من السفن الجديدة من أحوض بناء السفن الآسيوية، مما ألقى عبئاً ثقيلاً على العرض.

وبصفة عامة وعلى شاکلة قطاعات أسواق النقل البحري الأخرى، دفع التدهور المتواصل في سوق السوائب الجافة المالكين إلى اتخاذ تدابير حاسمة مثل خطط التخريد وإرجاء تسليم السفن الجديدة واللجوء إلى الإبحار البطيء وإيقاف بعض السفن عن الخدمة وتنفيذ برامج كفاءة الوقود لتخفيض التكاليف وإبقاء مستويات الديون منخفضة.

ورغم ذلك ونظراً للخسائر الهائلة التي تكبدها السوق، عجز مالكون عديدون عن الاستمرار في مزاوله أعمالهم واضطروا إلى تقديم طلب بالإفلاس. ومن الأمثلة القريبة على ذلك شركة Excel Maritime Carriers Ltd التي لم تعد قادرة على خدمة ديونها. ومن الضحايا الآخرين أقدم شركة نقل بحري في المملكة المتحدة هي شركة Stephenson Clarke Shipping وشركة Deulemar Shipping الإيطالية (Reuters, 2013).

الخلاصة

الراجح أن ظروف السوق ستبقى في الأجل القصير محفوفة بالتحديات في قطاع النقل البحري للسوائب الجافة. ولذلك، ستظل قوة نمو الطلب الصيني على واردات السوائب الجافة عاملاً مؤثراً رئيسياً في تعويض جانب العرض في سوق السوائب المتسمة بالعرض الزائد. غير أن من شأن إبطاء وتيرة عمليات تسليم السفن الجديدة وانتظام وتيرة التكسير أن يساهما في جعل سوق السوائب الجافة أكثر توازناً في المستقبل.

كان مالكو السفن يعملون بأقل من المستويات المتوسطة اللازمة لتغطية النفقات الأساسية.

وتعرضت أسعار المشاركة الزمنية لسفن بنماكس أيضاً لضغط ملموس نحو الانخفاض، فهبط معدل المشاركة الزمنية لمدة سنة واحدة لناقلة سوائب تبلغ حمولتها الساكنة ٧٥٠٠٠ طن من متوسط منخفض قدره ١١١٠٠ دولار في اليوم في مستهل عام ٢٠١٢ إلى ٧٧٥٠ دولار في اليوم بنهاية كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، مقارنة بمتوسط قدره ٧٩٣٧٥ دولار في اليوم في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٧ (Clarkson Research Services, 2013a).

سوق سفن هاندي

سفن سوبراماكس

تأثرت أسواق سوبراماكس في عام ٢٠١٢ باقتران الضغط الإضافي في جانب العرض بتباطؤ النمو في تجارة السوائب الصغيرة. ووصل متوسط إيرادات رحلة سفينة سوبراماكس إلى ٨٨٥٧ دولار أمريكي في اليوم، بانخفاض قدره ٣٦ في المائة من سنة إلى سنة. ومع أن إيرادات سفن سوبراماكس في عام ٢٠١٢ بقيت فوق المستويات القياسية اللازمة لتغطية نفقات التشغيل، بقيت هوامش ربح المالكين معرضة لضغط شديد. وكانت الإيرادات في النصف الأول من عام ٢٠١٢ أعلى في المتوسط بنسبة ٢٠ في المائة من النصف الثاني حين أثر فيها نمو العرض السريع، بينما تناقصت أحجام بعض السلع الأساسية.

وبقي متوسط سعر المشاركة الزمنية لسنة واحدة منخفضاً، فبلغ نحو ٨٧٥٠ دولار في اليوم في كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، مقارنة بمبلغ ١١٢٥٠ دولار في كانون الثاني/يناير ٢٠١٢.

هاندي - سايز

رغم أن التوسع في أسطول سفن هاندي - سايز كان أبطأ وبلغ ١ في المائة فقط في عام ٢٠١٢، مقارنة بالسنوات السابقة التي اتسمت بعمليات تسليم كبيرة، ساهم ضعف النمو في تجارة السوائب الصغيرة في ازدياد أسعار سفن هاندي - سايز هبوطاً في عام ٢٠١٢.

وبدأ سعر المشاركة الزمنية لسنة واحدة لسفينة تبلغ حمولتها الساكنة ٣٠٠٠٠ طن بمستوى منخفض نسبياً أصلاً

الطلب العالمي البطيء على السلع من جهة والعرض الحدي من السفن التي دخلت السوق من جهة أخرى إلى هبوط أسعار المشاركة في أغلب الأسواق، فانهارت قيم السفن أيضاً وواجه قطاع النقل البحري خسائر وعجزاً عن سداد القروض وحالات إفلاس. وفضلاً عن ذلك، برزت الحاجة لإيجاد تمويل للسفن الجديدة المبنية بموجب عقود مبرمة مع أحواض السفن لا يمكن تحويلها أو إلغاؤها (Maritime Briefing, 2013).

وواجه القطاع المصرفي أيضاً مصاعب، إذ كان عليه أن يتعامل مع حالات العجز عن السداد وتناقص قيمة الضمانات التي تؤمن القروض التي تمنحها المصارف. غير أن المصارف فضلت تأجيل عمليات السداد وإعادة هيكلة شروط القروض تفادياً لشطب القروض غير المسددة والاضطرار إلى احتجاز السفن وذلك لأن أسعار السفن هبطت إلى مستويات أقل من الديون المستحقة السداد. وفي الوقت الحالي، تبلغ ديون النقل البحري نحو ٥٠٠ بليون دولار، يعود أكثر من ٩٠ في المائة منها إلى أهم ٤٠ مصرفاً، بينما تتجاوز حصة أهم ١٢ مصرفاً نصف الديون، كما أن المصارف الأوروبية تمول أكثر من ٨٠ في المائة من ديون قطاع النقل البحري (PIMCO, 2012). وتكبدت المصارف الألمانية، وهي الممول الرئيسي للقطاع، خسائر أكثر من غيرها، فعلى سبيل المثال، أعلن مصرف Nordbank أنه رفع رسومه على تناقص قيمة القروض بقرابة ثلاثة أضعاف بالنسبة لمحفظته من السفن في عام ٢٠١٢. ودفع هذا الوضع الهيئة التنظيمية الألمانية BaFin إلى اتخاذ تدابير وتشديد الرقابة على تعرض المصارف لمخاطر النقل البحري في عام ٢٠١٢ (Maritime Briefing, 2013).

وسعت المصارف التقليدية إلى حماية الأصول التي بحوزتها، فأخذت تقلل من تمويل القطاع أو تنسحب من تمويله خلال السنوات القليلة الماضية. وفي واقع الأمر، خفضت أهم ١٠ مصارف في قطاع النقل البحري سجلات قروض القطاع البحري بأكثر من ٥٠ بليون دولار منذ عام ٢٠٠٨ (PIMCO, 2012). وزاد هذا الوضع سوق النقل البحري صعوبة وفاقم تخفيض أسعار السفن المستعملة. وفي الوقت الذي أخذت فيه مصارف مثل Nordbank و Commerzbank و Société Générale و BNP Paribas و Lloyds Banking Group و Royal Bank of Scotland تُقلل من انفتاحها على النقل البحري، شرعت مصارف أخرى، لا سيما المصارف غير الأوروبية، في ولوج السوق، فأصبحت مصارف الولايات المتحدة، مثل Citigroup و Bank of America Corporation أكثر نشاطاً^(١١). ويجوز تفسير ذلك بأن المصارف في الولايات

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

يستعرض هذا القسم بإيجاز التطورات التي حدثت في قطاع تمويل النقل البحري في الآونة الأخيرة ويركز بوجه أحص على رأس المال السهمي الخاص ودوره المتعاظم في أعقاب الأزمة الاقتصادية والمالية العالمية العميقة التي اندلعت في عام ٢٠٠٨.

وخلال السنوات القليلة المنصرمة، أبدت صناديق رأس المال السهمي الخاص، وهي جهات فاعلة جديدة على هذا القطاع، اهتماماً متزايداً به وزادت مشاركتها في سد الفجوة في التمويل المصرفي التقليدي، فبين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٢ مولت صناديق رأس المال السهمي الخاص ما لا يقل عن ٢٢ صفقة في النقل البحري تجاوز مجموعها في المتوسط ٦,٤ بلايين دولار (Maritime Briefing, 2013). ويلقى مصدر التمويل الجديد هذا ترحيباً واسع النطاق من قطاع النقل البحري الذي ظل يواجه أسواق إقراض أكثر تشدداً وأسعار شحن منخفضة وتكبد خسائر فادحة منذ الأزمة الاقتصادية والمالية.

١- سوق تمويل النقل البحري قبل عام ٢٠٠٨ وبعده

كان تمويل النقل البحري متوافراً بمقدار كبير قبل عام ٢٠٠٨، إذ إن القطاع كان يشهد فترة اتسمت بالنمو السليم وبارتفاع أسعار الشحن ارتفاعاً غير مسبوق، فتوسعت شركات عديدة من شركات النقل البحري وقدمت طلبات طويلة الأجل لتزويدها بأعداد غفيرة من السفن الجديدة. وخلال الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٨، ازدهر سوق السفن الجديدة عندما بلغت أسعار السفن أعلى مستوياتها، فوصلت قيمة طلبات السفن الجديدة إلى ٨٠٠ بليون دولار وقدم نصف الطلبات في الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٨ (Stopford, 2010). وكان الحصول على القروض المصرفية ميسوراً وبنسبة وصلت إلى ٨٠ في المائة من قيمة السفن الجديدة، فأصبح هامش الخطأ في قيم السفن ضيقاً. وكان تسليم معظم السفن الجديدة مقررراً في السنوات التي أعقبت الأزمة المالية في عام ٢٠٠٨ مباشرة (PIMCO, 2012).

غير أن الانكماش العالمي الناشئ عن الأزمة الاقتصادية والمالية أفضى إلى وضع مغاير تماماً، فبعد عام ٢٠٠٨، أدى نمو

أيضاً سياسة لتشجيع طلبات التمويل من المالكين الأجانب في أحواض السفن الصينية وذلك لدعم بناء السفن. ويتجلى ذلك في الاتفاقات الموقعة في أيار/مايو ٢٠١٣ مع ثلاث شركات يونانية للنقل البحري هي Dynagas و Angelicoussis و Diana Shipping لتزويدها بقروض لطلب بناء سفن فائقة التطور في أحواض بناء السفن الصينية (Chinadaily.com, 2013).

اضمحلال دور نظام الشراكة المحدودة الألماني

يمثل نظام الشراكة المحدودة الألماني المعروف بصيغته المختصرة KG (Kommanditgesellschaft) شكلاً مهماً من أشكال تمويل النقل البحري يرتبط مباشرة ببلد بعينه. وقد أقيم هذا النموذج في ألمانيا في السبعينيات لاستقطاب رأس المال السهمي الخاص كشكل من أشكال تمويل المشاريع. وتتخذ أرصدة هذا النظام المستندة إلى الضرائب شكل شراكة ألمانية محدودة تحصل على أموال من مستثمرين خواص يساهمون في شركات أحادية الغرض تمولها قروض مصرفية. ويُعفى نظام KG من ضريبة الشركات ولذلك يعتبر مصدر تمويل أرخص من المصارف.

ويشمل التمويل الذي يمنحه نظام KG عدة أنواع من الأصول من بينها السفن والعقارات والطاقة المتجددة وشهادات التأمين على الحياة والأفلام وسواها من حقوق وسائط الإعلام.

وفي حالة النقل البحري، يُستخدم التمويل لشراء سفينة معينة (سفن حاويات أساساً) يتم تأجيرها لمالك ألماني وتمول بقرض من مصرف ألماني. وفي الحالة المألوفة لهيكل التمويل عبر نظام KG، يقوم مالك السفينة، في أغلب الأحيان، بتخصيصها أو بيعها لصندوق KG أو لشركة محددة الغرض تُنشأ في المقام الأول لامتلاك السفينة أثناء فترة الاستئجار. وتتفاوض الجهة المهيمنة للهيكل (الصندوق) مع المصارف وتبيع الأسهم لمجموعة من الخواص الألمان الذين يستخدمون الاستثمار لتخفيض ضرائبهم على الدخل. وبعد ذلك، تتولى الجهة المهيمنة إدارة الصفقة وتدفع للمستثمرين الخواص أرباحاً على الأسهم. ويُصَفى الصندوق أو الشركة الوحيدة الغرض بعد بيع السفينة (انظر الشكل ٣-٥).

وفي البداية، أكسبت التخفيضات الضريبية السخية الممنوحة للمستثمرين المشروع رواجاً عظيماً. وتشير التقديرات إلى أن شركات من هذا القبيل مولت نحو ثلث سفن الحاويات في العالم (Journal of Commerce, 2013).

المتحدة تواجه عوائق أقل من وصيفاتها الأوروبية في التمويل بالدولار وتتأثر بدرجة أقل منها بلوائح اتفاقية بازل الثالثة التي سيرد بيانها أدناه. وزاد مصرف Commonwealth Bank of Australia والمصارف الصينية أيضاً تركيزها على قطاع النقل البحري.

وفي المستقبل، قد لا تشارك المصارف في تمويل القطاع بالقدر نفسه الذي فعلته في الماضي نظراً للعراقيل التي تواجهها. ومع تباطؤ السوق، قلّت درجة السلامة المتصورة للسفن كأصول فأصبح المقرضون أكثر حذراً. وقد يتوافر التمويل التقليدي ولكنه يخضع لشروط (تمول المصارف اليوم ما يصل إلى ٦٠ في المائة من معدل القرض إلى القيمة بالنسبة للسفن الجديدة) ولوائح أكثر صرامة من بينها تنفيذ أطر اتفاقية بازل الثالثة التي تضع معايير تنظيمية جديدة. وتتضمن اتفاقية بازل الثالثة من المصارف استيفاء معدلات جديدة من رأس المال يُتوقع تنفيذها بالترتيب بين عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٩. وسيكون من أهم نتائج اتفاقية بازل الثالثة حدوث زيادة كبيرة في متطلبات القطاع المصرفي الرأسمالية، مما يقتضي أن يوفر مالكو السفن مقداراً أكبر من رأس المال الأساسي ويرفع تكلفة القروض التي تمنحها مصادر التمويل التقليدية (KPMG, 2012).

ازدياد دور مصارف التصدير - الاستيراد والوكالات الائتمانية للتصدير

عزز تناقص القروض التقليدية دور الوكالات الائتمانية للتصدير ومصارف التصدير - الاستيراد في قطاع النقل البحري. ولتنشيط تنمية القطاع والصفقات، عززت الوكالات الائتمانية للتصدير برامجها الداعمة لتمويل السفن. وتشمل وكالات الائتمان والضمان الرئيسية اليابان وجمهورية كوريا والبرازيل وألمانيا والنرويج التي مولت صفقات بلغ مجموعها ١٩,٨ بليون دولار بين كانون الثاني/يناير ٢٠١٢ ونيسان/أبريل ٢٠١٣ (Lloyd's List, 2013c).

ومن جهة أخرى، خصّص مصرف Export-Import Bank الصيني حصة أكبر من تمويل السفن لمساعدة مالكي السفن على تحطّي الأزمة الحالية. ويُتوقع أن يزيد هذا المصرف، الذي بلغت قيمة محفظته المخصصة للنقل البحري ١٢ بليون دولار في عام ٢٠١٢، استثماره بنسبة ٢٠ في المائة في عام ٢٠١٣ (Barry Rogliano Salles, 2013). وفضلاً عن ذلك، ظلّ المصرف يسعى سعياً حثيثاً لعقد شراكات مع مصارف أخرى لتمويل النقل البحري بغية زيادة انفتاحه لمنح قروض النقل البحري المضمونة. وأعد المصرف

السهمي الخاص. ويرى المستثمرون برأس المال السهمي الخاص أن مخاطر التقلب والهبوط التي تكتنف القطاع قد سلبتة جاذبيته، غير أن التطورات التي حدثت في الآونة الأخيرة، مثل هبوط أسعار الأصول ونطاق الفرص المتاحة وعمليات بيع الحوافظ وندرة التمويل المتاح والاعتقاد بأن السوق قد هبط إلى أدنى مستوياته، أغرت بعض شركات الأسهم الخاصة بدخول السوق. وحسب التقديرات، مثلت استثمارات رأس المال السهمي الخاص في القطاع نحو ٢ في المائة من القيمة السوقية لشركات النقل البحري في عام ٢٠١٣. وقد يتضاعف هذا المبلغ بنهاية عام ٢٠١٤ إذا ظلت أسواق التمويل البديلة غير متاحة (Financial Times, 2013b).

استثمارات رأس المال السهمي الخاص في قطاع النقل البحري

تتفاوت صناديق رأس المال السهمي الخاص تفاوتاً بيناً من حيث حجمها وأهدافها الاستثمارية، فبعضها يسعى إلى تحقيق عائدات طويلة الأجل وبعض آخر يروم الحصول على عائدات كبيرة من استثمارات قصيرة أو متوسطة الأجل (ثلاث إلى سبع سنوات). وظلت هذه الفئة الأخيرة القوة الرئيسية التي تجذب صناديق رأس المال السهمي الخاص إلى قطاع النقل البحري المتسم بتقلب الدورات ولكنه ينطوي على توقعات بالانتعاش والنمو في الأجل الطويل.

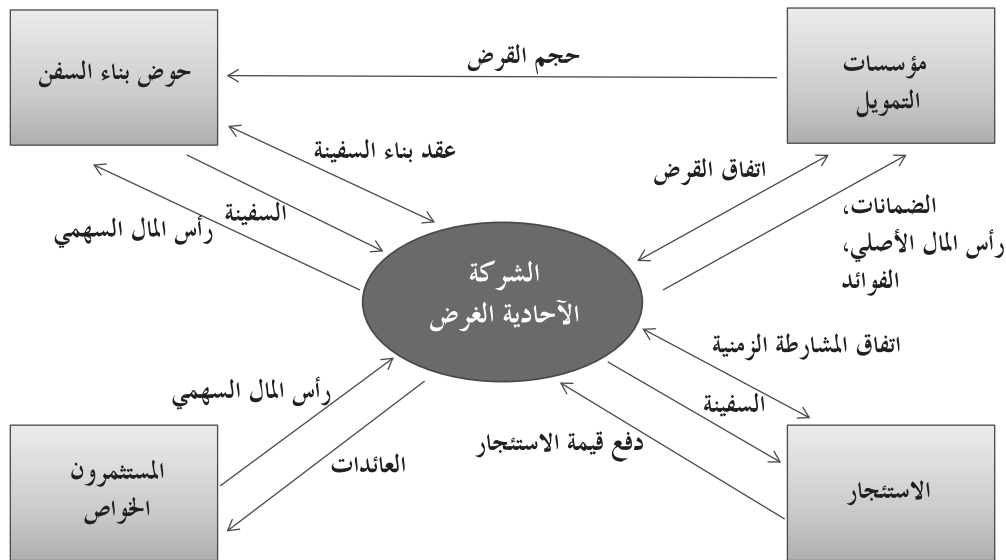
غير أن نظام KG واجه أزمة عميقة في أعقاب تراجع النقل البحري بصورة متواصلة ولفترة طويلة، فقدم أكثر من ١٥٠ صندوق يملك سفينة واحدة طلباً لإعلان إفلاسه في عام ٢٠١٢ وأصبح ما بين ٥٠٠ و١٠٠٠ صندوق آخر عرضة للإعسار حسب بعض التقديرات (Journal of Commerce, 2013). ولذلك، فقد المستثمرون الثقة في نموذج KG الحالي لتمويل استثمارات النقل البحري وأخذت شركات النقل البحري تبحث عن وسائل ومصادر تكميلية أو بديلة لتمويل السفن (KPMG, 2012).

٢- رأس المال السهمي الخاص في سوق النقل البحري

في سياق النقل البحري هذا الذي تكتنفه المضاعف، اغتنمت كثير من صناديق رأس المال السهمي الخاص الفرص التي أتاحتها تشدد أسواق الائتمان وتدني قيم السفن إلى مستويات غير مسبوقة للاستثمار في السفن وفي شركات النقل البحري.

وبدأ اهتمام رأس المال السهمي الخاص بالنقل البحري بخطى وئيدة بعض الشيء، إذ أحست صناديق كثيرة أن ثمة فرصة سانحة ولكنها أثرت الانتظار لتجري استثماراتها عندما تبلغ دورة السوق أدنى مستوياتها. ولا يعتبر قطاع النقل البحري، بأسواقه المعرضة لتقلب الدورات وأسعار المشاركة، هدفاً مألوفاً لرأس المال

الشكل ٣-٥ النموذج الألماني للشراكة المحدودة



الجدول ٣-٥ طائفة مختارة من استثمارات رأس المال السهمي الخاص التي أُجريت في النقل البحري في الآونة الأخيرة

التاريخ	نوع الاستثمار	الشركة	سفينة لنقل المنتجات النظيفة	القيمة التقديرية (ملايين الدولارات)	المستثمر
٢٠١٣	رأس مال سهمي / استثمار مباشر اتفاق بيع وإعادة استثمار	Ridgebury Tankers LLC Yangxi Zhongchang Marine	ناقلات منتجات نظيفة (Zhongchang 118)	١٨	Riverstone Holdings LLC Zhejiang Marine Leasing Co.
٢٠١٣	٥ ناقلات صهرية متوسطة الحجم من شركة Torm	Newco	ناقلة صهرية للمنتجات	١٣٥	Oaktree Capital
٢٠١٣	دين مصرفي	Excel Maritime Debt (from Nordea Bank)		١٥٠	Oaktree & Goldman Sachs
٢٠١٣	استثمار مباشر مشروع تجاري مشترك	SeaCube Container Leasing Ltd. Technomar Shipping	حاويات (٦×٢) سفن سعة ٩٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً	١٢٦	Kelso & Company LP
٢٠١٣	استثمار مباشر	SeaCube Container Leasing Ltd.	٥٠٧ ٠٠٠ حاوية (سعة ٧٥٩ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً)	٤٧٠	Ontario Teachers Pension Plan
٢٠١٣	شراء حاويات (٢٧٥ ٠٠٠ حاوية)	Buss Capital	حاوية	٤٢٠	Seaborne Intermodal (Lindsay Goldberg LLC)
٢٠١٣	مشروع مشترك	Louis Dreyfus Armateurs	ناقلات سواث حافة	١٤٧	Roullier, Group BPCE
٢٠١٢	مشروع مشترك لاستثمار رأس مال سهمي / استثمار مباشر	Prime Marine Ultrapetrol	ناقلات صهرية للمنتجات	٢٢٠	Perella Weinberg Southern Cross Latin America Private Equity Funds
٢٠١٢	اتفاق بيع وإعادة تأجير	International Shipholding Corporation	ناقلات شاحنات مخصصة للعبوات	٥٩	Leasing company (formed by Regions Bank and the Royal Bank of Scotland)
٢٠١١	المدين صاحب الحياة	Trailer Bridge, Inc		١٥	Global Hunter Securities Trailer Bridge
٢٠١١	مشروع مشترك	Harren (SUMO Shipping)	بضائع مشاريع/سفن حديثة غير معمرة للنقل الثقيل		JP Morgan
٢٠١١	استثمار مباشر لرأس المال السهمي	Diamond S Shipping	ناقلات صهرية متوسطة المدى لنقل المنتجات	١ ٠٠٠	Consortium led by WL Ross & Co (First Reserve Corp., China Investment Corporation)
٢٠١٠- ٢٠١٢		Solo/Western Bulk	ناقلات صهرية/ سفن سوبرماكس لنقل المنتجات	١٠٠	Alterna Capital Partners
٢٠١٠		Principal Maritime First Ship Lease Ltd.	ناقلات سويس ماكس الصهرية	٢٠٠	Apollo Management

المستثمر	القيمة التقديرية (ملايين الدولارات)	سفنينة لنقل المنتجات النظيفية	الشركة	نوع الاستثمار	التاريخ
Kelso & Company	٢٠٠	ناقلات سوبرا ماكس لنقل السوائب	Delphin Shipping LLC		٢٠١٠
Littlejohn/Northern	١٠٠	سفن حاويات	Soundview Maritime LLC		٢٠١٠
Kelso & Company		سفن حاويات	Poseidon Container Holdings LLC		٢٠١٠
Carlyle	١٠٠٠	سفن حاويات	CGI (with Seaspan)		٢٠١٠
Eton Park/ Rhone Capital	١٧٥	سفن حاويات	Euromar		٢٠١٠
Greenbriar Equity Group	١٠٠	ناقلات منتجات صهرية	Seacove Shipping Partners		٢٠٠٩
Sterling Partners	١٧٠	ناقلات صهرية وصنادل ترفع العلم الأمريكي	US Shipping		٢٠٠٩
Fortress Investments	١٠٠	سفن هاندي-سايز لنقل السوائب	Clipper Bulk		٢٠٠٩
Blackstone / Cerberus	٥٠٠	ناقلات صهرية ترفع العلم الأمريكي	American Petroleum Tankers		٢٠٠٨
New Mountain Capital		بضائع مشاريع ترفع العلم الأمريكي	Intermarine	Andre Grikitis	٢٠٠٨

المصدر: Marine Money, Watson, Farley & Williams, Lloyds, McQuilling Services ومصادر أخرى.

وتوفير قدر كبير من التدفق النقدي لها وإعادة استثمار السفينة من شركة التأجير للحفاظ على العمليات؛

- إنشاء مشاريع تجارية مشتركة لشراء شركات النقل البحري وتسييرها وبيعها.

ويكمن الهدف العام في بيع هذه الاستثمارات وتحقيق عائدات تفوق عائدات السوق عندما ينتعش السوق. وفي سياق النقل البحري، لا يعول المستثمرون الخواص في الأسهم على الشركات فحسب بل وعلى النمو المتوقع حدوثه في السوق التي تعمل فيها الشركات. ويستدعي ذلك تعاوناً وثيقاً بين الشركاء من النقل البحري والمستثمرين الخواص في الأسهم وفهماً جيداً لأساسيات القطاع والديناميات واللوائح التنظيمية البحرية، لا سيما ما يلي (Maritime Briefing, 2013):

- يتسم سوق النقل البحري إلى حد بعيد بتحركات دورية قد تعرض المستثمرين لتقلبات شديدة تؤدي إلى أرباح مرتفعة ولكن إلى خسائر فادحة أيضاً؛

يتمثل رأس المال السهمي بوجه عام في الاستثمار في أسهم الشركات غير المسجلة في سوق الأوراق المالية. وإضافة إلى رأس المال، يصبح المستثمرون ملاكاً فاعلين وعادة ما يزودون الشركات بدعم استراتيجي وفي مضمون التسيير لإكسابها قيمة وإعادة بيعها بسعر أعلى. ويعتمد إكساب القيمة في رأس المال السهمي أساساً على تحقيق مزيد من النمو والكفاءة التشغيلية للشركات التي يمتازونها. وقد تشمل أنواع الاستثمارات أشكالاً شتى مثل ما يلي:

- الاستثمار في الأسهم أو الاستثمار المباشر في الشركات؛
- التمويل المؤقت والتمويل البيئي لشركات النقل البحري المحتاجة إلى سيولة للأجل القصير؛
- المدين صاحب الحيازة الذي يعني شراء ديون المشغلين أو شراء محفظات من السفن؛
- صفقات البيع - إعادة التأجير التي تتمثل في عمليات بيع سفن شركات النقل البحري لشركات التأجير،

- قد تعرض الاستثمارات في شركات النقل البحري وأصول النقل البحري صناديق رؤوس الأموال الخاصة إلى المسؤولية بموجب القوانين واللوائح التنظيمية المتعلقة بالمنافسة والعقوبات الأجنبية، على سبيل المثال؛
- يرتبط اختيار السفن باعتبارات عدة ينبغي أخذها في الحسبان بعناية عند شراء السفن (مثلاً، تصنيفات السفن؛ السفن الحديثة البناء مقابل السفن العاملة)؛
- قد يكون لاختيار العلم تأثير كبير في تكلفة العمليات وطرائق المشاركة ومسائل التمويل والضرائب؛
- يلزم توافر الدراية في التفاوض بشأن عقود أحواض السفن وعقود المشاركة والاتفاقات التجارية والتقنية لإدارة السفن ووثائق الاقتراض. ويخضع النقل البحري أيضاً لقوانين ولوائح بيئية خاصة قد يترتب عليها قدر كبير من المسؤولية.

• يتيح التكامل الرأسي خياراً آخر لصناديق رأس المال السهمي الخاص. ومع تغلغل رأس المال السهمي في القطاع، فقد يقترن الاستثمار المتكامل راسياً باستراتيجيته الرامية إلى زيادة التحكم وتحقيق مكاسب من الميزة التنافسية. وتتيح درجة التخصص العالية في قطاع النقل البحري فرصاً واسعة لتكامل الشركات رأسياً في جزء من سلسلة القيمة واللوجستيات في قطاع النقل أو في جميع أجزائها. وقد تفكر صناديق رأس المال السهمي الخاص التي لديها استثمارات في عدة أنشطة ذات صلة ببعضها في دمجها في قطاع يتسم بقدر أكبر من كثافة رأس المال.

وخلاصة القول أن دور صناديق الاستثمار الخاصة يبدو أساسياً لتحقيق النمو في القطاع وقد يؤثر في تطوره بطرق شتى من بينها توحيد خدمات النقل وتحقيق التكامل الرأسي بينها. ويستدعي ذلك تحسين كفاءة القطاع وإنشاء شركات تتمتع بقدر أكبر من السلامة المالية. غير أنه ينبغي أن لا يغيب عن البال أن صناديق الاستثمار الخاصة تمثل مستثمرين مؤقتين يكمن هدفهم العام في بيع استثماراتهم أو عرضها للبيع عندما ينتعش السوق. ومع أن أفق استثمار هؤلاء المستثمرين يتراوح بين ثلاث وسبع سنوات، فإنهم يجذبون أن يكون بمقدورهم أن يقرروا بأنفسهم متى ما شاءوا الفترة التي يغادرون فيها السوق بغية تحقيق أقصى قدر من الأرباح.

تأثيرات رأس المال السهمي الخاص في قطاع النقل البحري

قد يؤثر نمو رأس المال السهمي الخاص في قطاع النقل البحري بطرق شتى مثل:

- في عام ٢٠١٢، قُدّرت الاحتياجات من الديون الجديدة والأسهم فقط لتغطية تكاليف الطلبات من السفن الجديدة وعمليات بيع السفن الحالية وشراؤها بمبلغ ٦٥ بليون دولار. وفي عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤ ستبلغ الفجوة ١٠١ و ٨٣ بليون دولار على التوالي (Bloomberg, 2012). وبوسع أرصدة صناديق السهم الخاصة غير المستغلة التي تقدر بنحو تريليون دولار (CNN Money, 2012) أن تسد هذه الفجوة وتساعد القطاع على تحقيق نمو اقتصادي وخلق وظائف جديدة؛

المراجع

- Alphaliner (2013). Alphaliner Weekly Newsletter. 4 February.
- Barry Rogliano Salles (2013). 2013 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets. Barry Rogliano Salles.
- BIMCO (2013). The shipping market in 2012 and looking forward. Available at https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2013/0104_Reflections.aspx (accessed 5 August 2013).
- Bloomberg (2011). Bank retreat on shipping seen filled by private equity: Freight. 23 May. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-22/bank-retreat-on-shipping-seen-filled-by-private-equity-freight.html> (accessed 2 September 2013).
- Bloomberg (2012). General Maritime files for bankruptcy protection with \$1.4 billion in debt. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html> (accessed 31 July 2013).
- Bloomberg (2013b). Overseas shipholding group files for bankruptcy. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2012-11-14/overseas-shipholding-group-files-for-bankruptcy.html> (accessed 31 July 2013).
- Chinadaily.com (2013). EXIM bank to finance Greek ship owners. 21 May. Available at http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-05/21/content_16516813.htm (accessed 1 September 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). Shipping Intelligence Network – Timeseries. Available at <http://clarksons.net/sin2010/ts/Default.aspx> (accessed 31 July 2013).
- Clarkson Research Services (2013b). Container Intelligence Quarterly, First Quarter 2013.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Monthly*. June.
- Clarkson Research Services (2013d). *Container Intelligence Monthly*. May.
- Clarkson Research Services (2013e). Shipping Review & Outlook. A Half Yearly Review of the Shipping Market.
- Clarkson Research Services (2013f). *Oil & Tanker Trade Outlook*. January.
- CNN Money (2012). Private equity has \$1 trillion to invest. 31 July. Available at <http://finance.fortune.cnn.com/2012/07/31/private-equity-has-1-trillion-to-invest/> (accessed 29 July 2013).
- Danish Ship Finance (2013). Shipping Market Review. Available at <http://www.shipfinance.dk/~~/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx> (accessed 1 September 2013).
- Drewry Container Insight (2013). Maersk, MSC and CMA CGM to join forces. 23 June.
- Financial Times* (2013a). “Big three” container shipping groups plan alliance. 18 June.
- Financial Times* (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 June.
- Journal of Commerce (2013). Container ship financing remains available despite collapse of Germany’s KG system. 12 March. Available at http://www.joc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/container-ship-financing-remains-available-despite-collapse-germany%E2%80%99s-kg-system_20130312.html (accessed 29 July 2013).
- KPMG (2012). Ship Financing in Flux: Searching for a New Course. Available at <http://www.kpmg.com/UK/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/PDF/Market%20Sector/Transport/ship-financing-in-flux.pdf> (accessed 1 September 2013).
- Lloyd’s List (2013a). Opinion poll predicts tanker bankruptcies. 10 January. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article414768.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd’s List (2013b). Clock is ticking on tanker company bankruptcies. 18 January. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article415255.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd’s List (2013c). Nor-Shipping: Norway’s export credit agency favours safety and crew competence. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article423950.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd’s List Containerisation International (2013). Asia–Europe rates double. 28 June. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article425313.ece>.
- Lloyd’s Loading List.com (2013a). Slow steaming: Everyone’s a winner now? 7 January. Available at <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/slow-steaming-everyones-a-winner-now/20018015270.htm#.Udl464j8LIU>.
- Lloyd’s Loading List.com (2013b). Top box lines lost \$239m last year. 10 April. Available at <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/sea/top-box-lines-lost-239m-last-year/20018037395.htm>

- Maritime Briefing (2013). Private equity investments in ships and shipping companies. Watson, Farley & Williams. February. Available at [http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/\\$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf) (accessed 1 September 2013).
- OPEC (2013). Monthly oil market report. February 2013. OPEC.
- PIMCO (2012). Viewpoints. Global shipping: Any port in a storm? Available at <http://www.pimco.com/EN/Insights/Pages/Devabhaktuni-and-Kennedy-on-Global-Shipping.aspx> (accessed 31 July 2013).
- Reuters (2013). Outlook brightens for drybulk shippers, but fewer left afloat. 28 June (accessed 1 September 2013).
- SeeNews Shipping (2012). US Genmar emerges from bankruptcy. 18 May. Available at <http://shipping.seenews.com/news/us-genmar-emerges-from-bankruptcy-276664> (accessed 9 September 2013).
- Stopford M (2010). "A Year of Decisions for Shipping: How Will the Markets Develop?" Presentation made at the Financial Times Deutschland Ship Finance Conference. SMM International Trade Fair, Hamburg, Germany. 6 September. Available at <http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Martin%20Stopford%20How%20Will%20the%20Market%20Develop%20%20Sept%2010%202010%20%28paper%29.pdf> (accessed 1 September 2013).

حواشي نهاية الفصل

- (١) وصل سعر روتردام الأساسي لوقود السفن (٣٨٠ سينتستوك) إلى أعلى مستوياته فبلغ ٧١٢ دولار في آذار/مارس ٢٠١٢ Clarkson Research (Services, 2013a).
- (٢) زادت السعة الكلية غير المستعملة من سفن الحاويات من ٣,٦ في المائة من الأسطول في نهاية عام ٢٠١١ إلى ٥ في المائة من الأسطول في نهاية عام ٢٠١٢ (Clarkson Research Services, 2013b). وتقع الحمولة الطننية الأكثر تأثراً في نطاق ٣٠٠٠-٥٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً التي تشكل ٤٠ في المائة من مجموع السعة غير المستعملة في نهاية عام ٢٠١٢ (Barry Rogliano Salles, 2013).
- (٣) تشير التقديرات إلى أن تشغيل سفن الحاويات البالغة سعتها ١٠٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً بسرعة ١٨-٢٠ عقدة عوضاً عن السرعة المنشودة القصوى التي تتراوح بين ٢٠ و ٢٥ عقدة يمكن أن يحقق وفورات يومية من وقود السفن تبلغ ١٧٥ طن. فضلاً عن ذلك، يمكن أن يحقق الإبحار الشديد البطء بسرعة ١٥-١٨ عقدة وفورات إضافية تبلغ ١٠٠ طن في اليوم (Lloyds Loading List.com, 2013a).
- (٤) قارب نشاط التخريد المستوى القياسي المسجل عام ٢٠٠٩، إذ تم تخريد أكثر من ٣٠٠٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً، Danish Ship Finance, (2013).
- (٥) استناداً إلى الدراسة الاستقصائية التي أجراها Alphaliner لنتائج تشغيل ٢١ من أهم ٣٠ شركة نقل نشرت نتائجها المالية لعام ٢٠١٢. ويتبين من الدراسة الاستقصائية أن الخسائر الصافية المتراكمة التي تكبدتها شركاته الأم، بما في ذلك نتائج العمليات غير عمليات خطوط النقل البحري المنتظمة ومختلف عمليات الشطب، بلغت ٤,٧ بلايين دولار. انظر http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/newsletters/2013/no15/Alphaliner%20Newsletter%20no%2015%20-%202013.pdf
- (٦) سجلت شركة CMA CGM أعلى أرباح تشغيلية بلغت ٩٨٩ مليون دولار رغم أن هذه النتيجة تشمل أعمالها في المحطات النهائية التي بلغت حصتها ٢٠٠ مليون دولار، وتأتي شركة Maersk Line في المرتبة الثانية بأرباح بلغت ٤٨٣ مليون دولار وشركة OOCL في المرتبة الثالثة بأرباح قدرها ٢٣٠ مليون دولار. وسجلت شركة APL أسوأ أداء من حيث الأرباح التشغيلية، إذ أعلنت عن خسائر قدرها ٢٧٩ مليون دولار. ومن حيث الهامش، كانت شركة SITC أفضل الشركات أداءً، إذ بلغت نسبة الهامش ٦,٦ في المائة. وتأتي شركة CMA CGM في المرتبة الثانية بهامش قدره ٦,٢ في المائة وشركة Wan Hai في المرتبة الثالثة بهامش قدره ٤,٥ في المائة. وتحتل شركة CSAV المرتبة الأخيرة في القائمة بهامش سلب قدره -٥,٦ في المائة (Lloyds Loading List.com, 2013b).
- (٧) يعني مختصر Con Tex "تقييم المشاركات الزمنية لسفن الحاويات".
- (٨) زادت نسبة السعة غير المستعملة التي يملكها مالكو السفن المستأجرة من ٤٥ في المائة في نهاية عام ٢٠١١ إلى ٦٧ في المائة بنهاية عام ٢٠١٢. (Clarkson Research Services, 2013b).
- (٩) ساهمت السفن التي تفوق سعتها ٨٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً بنسبة ٦٨ في المائة من السعة المسلمة إلى القطاع خلال السنتين الماضيتين. وفي السنوات الأقرب عهداً، استُخدمت على نحو غالب السفن الأصغر حجماً (٢٠٠٠-٣٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً) والسفن المتوسطة الحجم (٣٠٠٠-٥١٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً) في الخطوط غير الرئيسية التي كانت تسجل معدلات نمو أعلى.

- (١٠) تشير المنتجات النظيفة إلى المنتجات البترول الخفيفة المكررة مثل وقود الطائرات النفاثة والبتين والنافتا. وعادة ما تُحمل هذه المنتجات على متن ناقلات صهرية نظيفة ومُبطّنة. وتشمل المنتجات غير النظيفة منتجات البترول المكررة مثل زيت الوقود والديزل أو زيت وقود السفن. (Clarkson Research Services, 2013e:3).
- (١١) بوجه عام، تنقل الناقلات الصهرية النظيفة منتجات البترول المكررة مثل البتزين والكبروسين أو وقود الطائرات النفاثة أو المواد الكيميائية. وتحمل الناقلات الصهرية غير النظيفة الزيوت الثقيلة مثل زيوت الوقود الثقيلة أو النفط الخام. انظر <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/Tankskibe/Produkttankskibe>
- (١٢) نتيجة لإعادة الهيكلة المالية التي خضعت لها شركة General Maritime، خفضت هذه الشركة ديونها غير المسددة بنحو ٦٠٠ مليون دولار وتكاليف الفوائد النقدية السنوية بقرابة ٤٢ مليون دولار. فضلاً عن ذلك، تلقت الشركة رأس مال جديد بلغ ١٧٥ مليون دولار من Oaktree Capital Management التي ستتحكم الآن في ٩٨ في المائة من الشركة. وكانت ديون الشركة قد تجاوزت ١,٣ بليون دولار قبل إعادة الهيكلة. (SeeNews Shipping, 2012).
- (١٣) نما مجموع تجارة الناقلات الصهرية لنقل المنتجات بنسبة ١,٤ في المائة ولكنه هبط إلى ٠,٧ في المائة من حيث الزيادة في مسافات الرحلات لأن مسافات التجارة إلى آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية أصبحت أقصر في المتوسط إذ تحول العرض من التجارة البعيدة المدى إلى التجارة القصيرة المدى (Danish Ship Finance, 2013).
- (١٤) غير أن النقاش لا يزال دائراً بشأن الجدوى الاقتصادية لطرق القطب الشمالي في العقود المقبلة، إذ يستدعي الأمر أن يُجري الاتحاد الروسي استثمارات ضخمة في إنشاء البنية التحتية المطلوبة والحفاظ عليها، مما سيؤدي إلى تكاليف عالية لاستخدام هذا الطريق.
- (١٥) ينص المرفق السادس باتفاقية ماريبول على أن السفن المبحرة في مناطق ضبط الانبعاثات ستقتصر، ابتداءً من عام ٢٠١٥، على استخدام أنواع الوقود التي لا يتجاوز محتواها من الكبريت ٠,١ في المائة، وهو أمر يتوقع أن يزيد الطلب على زيت الغاز البحري زيادة ملموسة. ومن المحتمل أن يلجأ الطلب على وقود السفن في المستقبل إلى استخدام الغاز الطبيعي المسيل وقوداً.
- (١٦) يعالج الفصلان الأول والثاني من الاستعراض بعضاً من هذه المسائل بطريقة أكثر تفصيلاً.
- (١٧) من الأمثلة على ذلك، الاتفاق المتعلق بإقراض ١٤٠ مليون دولار لمدة سبع سنوات لتمويل بناء ناقلتين من ناقلات النفط الخام الصهرية العملاقة. الذي وقعته Bank of America-Merrill Lynch و Citigroup و Sovcomflot (SCF Group).

4

التطورات في مجال الموانئ

يغطي هذا الفصل إجمالي حركة الحاويات في الموانئ وتمويل الموانئ وطائفة منتقاة من مشاريع وجهود تطوير الموانئ الهادفة إلى تقييم أدائها. وزاد إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بنسبة تقديرية بلغت ٣,٨ في المائة فوصلت إلى ٦٠١,٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١٢. وكانت هذه الزيادة أقل من مشيلتها في عام ٢٠١١ المقدر بنسبة ٧,٣ في المائة. وتظل موانئ الصين تستأثر بحصة تقدر بنسبة ٢٥ في المائة من حركة الحاويات في موانئ العالم. ولا يزال تمويل بنية الموانئ التحتية متيناً، فالمستثمرون يواصلون سعيهم للحصول على عائدات مستقرة طويلة الأجل. وتنحو الجهود التي يبذلها زبناء الموانئ لتقييم أداء بروز فترة تنسم بمزيد من الشفافية في عمليات الموانئ من شأنها أن تزيد التنافس بين الموانئ وتحسن أداءها وتخفض تكاليف النقل.

ألف- إجمالي الحركة في الموانئ

المنطقة في التجارة الدولية. وكانت البلدان التي سجلت أعلى نسبة نمو في عام ٢٠١٢ هي الكونغو (٤٤,٦ في المائة) وغانا (٣٠,٠ في المائة) وكينيا (٢٢,٧ في المائة) وموريشيوس (١٩,١ في المائة) والمملكة العربية السعودية (١٥,٢ في المائة) والاتحاد الروسي (١٤,٣ في المائة) وجنوب أفريقيا (١٠,٩ في المائة) والفلبين (٨,٧ في المائة) والصين (٧,٧ في المائة). وظلت الصين تستأثر بأكثر حصة من إجمالي حركة الحاويات إذ ترد تسعة من موانئها، من بينها هونغ كونغ (الصين)، في قائمة أهم ٢٠ ميناءً. وسجلت الموانئ الصينية، باستثناء هونغ كونغ (الصين) نمواً إيجابياً بلغ ٩,٢ في المائة فوصلت إلى ١٤٣,٨ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام ٢٠١١. وتُظهر الأرقام الأولية لعام ٢٠١١ أن إجمالي الحركة في الموانئ الصينية انخفض إلى نحو ٦,٩ في المائة فبلغ ١٥٥ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً. واستأثرت الموانئ الصينية، باستثناء هونغ كونغ (الصين) وموانئ مقاطعة تايوان الصينية، بنحو ٢٥,٣ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في العالم في عام ٢٠١٢، بانخفاض طفيف من ٢٥,٨ في المائة في العام السابق (يرد بيان أكثر تفصيلاً للطلب والعرض في التجارة الدولية في الفصل الأول).

ويُبين الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ ميناءً للحاويات في العالم خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٢. وبلغت حصة أهم ٢٠ ميناءً للحاويات زهاء ٤٧ في المائة من إجمالي حركة الحاويات في العالم في عام ٢٠١٢. وسجلت هذه الموانئ مجتمعة زيادة قدرها ٣,٢ في المائة في إجمالي الحركة في عام ٢٠١٢، منخفضة من نسبة الزيادة المسجلة عام ٢٠١١ والبالغة ٨,٢ في المائة. وتضم القائمة ١٦ ميناءً من البلدان الاقتصادات تقع جميعها في آسيا بينما تقع الموانئ المتبقية الأربعة في بلدان متقدمة منها ثلاثة موانئ في أوروبا وميناء واحد في أمريكا الشمالية.

وتظهر الصورة العامة الآخذة في التشكل أن آسيا تواصل قيادة الطلب العالمي على خدمات الحاويات في الموانئ وأن النمو يتباطأ، غير أن الأعمال التجارية في موانئ الحاويات تنمو مقارنة بالنقل البحري الذي تضرر من العرض الزائد من السفن وانخفاض أسعار الشحن.

باء- تمويل الاستثمارات في الموانئ

يتسم تمويل مشاريع إنشاء الموانئ الجديدة بكثافة رأس المال. ودرست دراسة حديثة مدى الطلب على البنية التحتية

يتمثل إجمالي الحركة في الميناء في حجم البضائع التي تمر عبره وتقاس بالحجم أو بالوحدات وتُصنّف حسب نوع البضائع. ويوجه عام، تُصنّف الموانئ إما في فئة المحطات النهائية المخصصة (أي التي يكون استعمالها عادة وفقاً على مالك واحد خاص أو عدة مالكيين خواص للبضائع) أو في فئة المحطات النهائية ذات الاستخدام العام (المتاح استعمالها لأي مالك بضاعة). ويتناول هذا الفصل البضائع المنقولة في حاويات التي تمثل ١٥,٦ في المائة من حجم التجارة البحرية الدولية وأكثر من نصف قيمتها.

١- موانئ الحاويات

من المؤلف قياسي إجمالي الحركة في موانئ الحاويات بالعدد المنقول من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً. وترد في الجدول ٤-١ أحدث الأرقام المتاحة عن حركة الحاويات في موانئ العالم. وترد قائمة تضم ستة وسبعين بلداً نامياً واقتصاداً انتقالياً يفوق إجمالي الحركة فيها على الصعيد الوطني ١٠٠.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (يُبين المرفق الرابع أرقام إجمالي الحركة في الموانئ في ١٢٧ بلداً/إقليمياً). وفي عام ٢٠١١، قُدّر نمو إجمالي حركة الحاويات في الاقتصادات النامية بنسبة ٨ في المائة فوصل إلى ٤٠٦,٩ مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً وهو نمو أقل من النسبة المسجلة في السنة السابقة وقدرها ١٥,٨ في المائة عندما جددت الأعمال التجارية مخزونها التي كانت قد اضمحلت بسبب المخاوف التي اكتنفت الأزمة الاقتصادية العالمية. ولا يزال معدل نمو إجمالي حركة الحاويات في الاقتصادات النامية ضعيفاً في عام ٢٠١٢، إذ يُقدّر بنسبة ٤,٨ في المائة.

وتظل حصة الاقتصادات النامية من إجمالي حركة الحاويات في العالم المقدرة بنحو ٧٠ في المائة دون تغيير يُذكر، فمن بين الاقتصادات النامية والبلدان ذات الاقتصادات الانتقالية الوارد بيانها في الجدول ٤-١، سجلت أربعة منها فقط نمواً سلبياً في إجمالي الحركة في الموانئ في عام ٢٠١١، مقابل ١٠ بلدان نامية واقتصادات انتقالية في السنة السابقة. والبرازيل هو البلد الوحيد من بين أهم ١٠ بلدان يقع خارج آسيا. ومن بين أهم ٢٠ بلداً نامياً واقتصاداً انتقالياً يقع خمسة عشر بلداً واقتصاداً في آسيا أيضاً وثلاثة منها في أمريكا الوسطى والجنوبية (البرازيل والمكسيك وبنما) واثان في أفريقيا (مصر وجنوب أفريقيا). وتُظهر مكانة آسيا البارزة في إجمالي حركة الحاويات في الموانئ أهمية هذه

لتنفيذ استثمارات جديدة في البنية التحتية، منها ٥٦ مؤسسة تبحث بحثاً حثيثاً عن فرص جديدة في عام ٢٠١٣. أما المؤسسات المتبقية، فتتبع استراتيجية استثمار انتهائية (Preqin, 2013). وتُجذب استثمارات البنية التحتية صناديق التقاعد لأنها تتوقع أن توفر لها تدفقاً نقدياً مستقراً وقابلاً للتنبؤ به في الأجل الطويل، كما أن أصول البنية التحتية يمكن أن تعمل في بيئة يكون التنافس فيها محدوداً بسبب الاحتكارات الطبيعية والقواعد التنظيمية الحكومية أو الامتيازات. وقد تكون الاستثمارات كثيفة رأس المال وتشمل أصلاً ملموساً يتحتم تشغيله وصيانته في الأجل الطويل (OECD, 2011). وفي بعض البلدان، لا تستثمر صناديق التقاعد مباشرة في مشاريع البنية التحتية بسبب قلة درايتها في هذا الشأن، غير أن الحال يختلف عن ذلك في كثير من صناديق التقاعد في أستراليا وكندا وهولندا التي دأبت على الاستثمار مباشرة في البنية التحتية طوال السنوات العشرين الماضية (Financial Times, 2013a). وأودع المستثمرون المؤسسون في العالم قرابة ٢١٤ بليون دولار في صناديق للبنية التحتية غير مسجلة في سوق الأوراق المالية بين عام ٢٠٠٤ وكانون الثاني/يناير ٢٠١٣، توجه نحو ١١١ بليون دولار منها نحو أمريكا الشمالية وأكثر من ٦٢ بليون دولار بقليل إلى أوروبا و ٢١ بليون دولار إلى آسيا (Preqin, 2013).

في المستقبل تسعة اقتصادات (البرازيل والصين وفرنسا وألمانيا وهند واليابان والمكسيك والمملكة المتحدة والولايات المتحدة) التي تمثل مجتمعة ٦٠ في المائة من إجمالي الناتج المحلي العالمي، وخلصت إلى أن مجموع إنفاق هذه الاقتصادات السنوي على الاستثمارات الطويلة الأجل بلغ ١١,٧ تريليون دولار في عام ٢٠١٠. واستنبطت الدراسة من توقعات النمو والاستثمار المستمدة من مصادر خارجية أن البلدان النامية ستكون بحاجة إلى ١٨,٨ تريليون دولار من الاستثمارات السنوية بالقيمة الحقيقية بحلول عام ٢٠٢٠ لتحقيق مستويات معتدلة فحسب من النمو الاقتصادي (Group of 30, 2013).

وتُتوقع أن يتيح تمويل البنية التحتية من المال العام التحكم في نوع البنية التحتية المراد إنشاؤها، غير أن تحويل معظم المشاريع إلى القطاع الخاص باعتبارها أعمالاً تجارية مستدامة قد يوفر هذه الأموال في حقيقة الأمر. ولا ينطبق ذلك في كل الأحوال حينما يغلب الطابع الاجتماعي لمشروع البنية التحتية على طابعه الاقتصادي، مثل تشييد الطرق أو الجسور الموصلة إلى المجتمعات المحلية النائية قليلة السكان، غير أن الحصول على موارد التمويل الخاص لتطوير البنية التحتية يبدو ميسوراً بوجه عام، فقد حددت إحدى مؤسسات البحوث في القطاع ٦٦٢ مؤسسة أبدت استعداد

الجدول ٤-١ حركة الحاويات في الموائى في ٧٦ من البلدان/الأقاليم النامية والاقتصادات الانتقالية للسنوات ٢٠١٠، ٢٠١١، ٢٠١٢ (بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

البلد	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	النسبة المئوية للتغيير ٢٠١١-٢٠١٠	النسبة المئوية للتغيير ٢٠١٢/٢٠١١
الصين	١٣٠ ٢٩٠ ٤٤٣	١٤٣ ٨٩٦ ٦٩٧	١٥٥ ٠١٧ ٣٥١	١٠,٤٤	٧,٧٣
سنغافورة ^١	٢٩ ١٧٨ ٥٠٠	٣٠ ٧٢٧ ٧٠٢	٣٢ ٤٢١ ٦٠٢	٥,٣١	٥,٥١
هونغ كونغ، الصين	٢٣ ٦٩٩ ٢٤٢	٢٤ ٣٨٤ ٠٠٠	٢٣ ١٠٠ ٠٠٠	٢,٨٩	٥,٢٧-
جمهورية كوريا	١٨ ٥٤٢ ٨٠٤	٢٠ ٨٣٣ ٥٠٨	٢١ ٤٥٣ ٩٦٤	١٢,٣٥	٢,٩٨
ماليزيا	١٨ ٢٦٧ ٤٧٥	٢٠ ١٣٩ ٣٨٢	٢٠ ٨٦٦ ٨٧٥	١٠,٢٥	٣,٦١
الإمارات العربية المتحدة	١٥ ١٧٦ ٥٢٤	١٦ ٧٨٠ ٣٨٦	١٧ ٢١١ ٦٠٢	١٠,٥٧	٢,٥٧
مقاطعة تايوان الصينية	١٢ ٧٣٦ ٨٥٥	١٣ ٤٧٣ ٤١٨	١٣ ٩٧٧ ٤٥٣	٥,٧٨	٣,٧٤
الهند	٩ ٧٥٢ ٩٠٨	٩ ٩٧٩ ٢٢٤	٩ ٨٢٦ ٢٤٩	٢,٣٢	١,٥٣-
إندونيسيا	٨ ٤٨٢ ٦٣٦	٨ ٩٦٦ ١٤٦	٩ ٣٢٤ ٧٩٢	٥,٧٠	٤,٠٠
البرازيل	٨ ١٣٨ ٦٠٨	٨ ٥٣٦ ٢٦٢	٨ ٨٦٤ ٣٦٨	٤,٨٩	٣,٨٤
مصر	٦ ٧٠٩ ٠٥٣	٧ ٧٣٧ ١٨٣	٨ ٠٤٦ ٦٧٠	١٥,٣٢	٤,٠٠
تايلند	٦ ٦٤٨ ٥٣٢	٧ ١٧١ ٣٩٤	٧ ٣٧٢ ٢٩٨	٧,٨٦	٢,٨٠
بنما	٦ ٠٠٣ ٢٩٨	٦ ٩١١ ٣٢٥	٧ ١٨٧ ٧٧٨	١٥,١٣	٤,٠٠

النسبة المتوية للتغيير ٢٠١١/٢٠١٢	النسبة المتوية للتغيير ٢٠١١-٢٠١٠	التقديرات الأولية لعام			البلد
		٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١٠	
٤,٠٠	٥,٨٨	٦ ٥٨٨ ٨٥٥	٦ ٣٣٥ ٤٣٧	٥ ٩٨٣ ٥٨٣	فييت نام
١٥,١٥	٧,١٨	٦ ٥٥٧ ٤٤٨	٥ ٦٩٤ ٥٣٨	٥ ٣١٣ ١٤١	المملكة العربية السعودية
٤,٠٠	٧,٤٦	٦ ٢٢٩ ٧٠٧	٥ ٩٩٠ ١٠٣	٥ ٥٧٤ ٠١٨	تركيا
٨,٦٨	٦,٤١	٥ ٧٢٠ ٧٤٩	٥ ٢٦٤ ٠٨٦	٤ ٩٤٧ ٠٣٩	الغلبين
٤,٠٠	٦,٥٧	٤ ٤٣٣ ٤٠٢	٤ ٢٦٢ ٨٨٧	٤ ٠٠٠ ٠٠٠	سري لانكا
١٠,٨٨	٤,٨٣	٤ ٤٢٤ ٢٥٤	٣ ٩٩٠ ١٩٣	٣ ٨٠٦ ٤٢٧	جنوب أفريقيا
٤,٠٠	١٠,٤٦	٤ ٢٤٣ ٦٥١	٤ ٠٨٠ ٤٣٤	٣ ٦٩٣ ٩٥٦	المكسيك
١٤,٣١	٧,٧٨	٣ ٩٤٢ ٦٢٨	٣ ٤٤٨ ٩٤٧	٣ ١٩٩ ٩٨٠	الاتحاد الروسي
٤,٠٠	٨,٧٨	٣ ٥٨٨ ٤١٧	٣ ٤٥٠ ٤٠١	٣ ١٧١ ٩٥٩	شيلي
٩,٣٧-	٦,٦٨-	٣ ٢٩٢ ٧٠٧	٣ ٦٣٢ ٩٤٠	٣ ٨٩٣ ١٩٨	عمان
٤,٠٠	٥,٧٠	٢ ٨٤٩ ٩٠٨	٢ ٧٤٠ ٢٩٦	٢ ٥٩٢ ٥٢٢	إيران (جمهورية الإسلامية)
٤,٠٠	١,٦٨-	٢ ٤٩٨ ٨٥٢	٢ ٤٠٢ ٧٤٢	٢ ٤٤٣ ٧٨٦	كولومبيا
٤,٠٠	٢,٠٧	٢ ٢٨١ ١٣٩	٢ ١٩٣ ٤٠٣	٢ ١٤٩ ٠٠٠	باكستان
٤,٠٠	٦,٨٠	٢ ٢٤٥ ٤٧٤	٢ ١٥٩ ١١٠	٢ ٠٢١ ٦٧٦	الأرجنتين
٤,٠٠	٥,٧٠	٢ ٠٧٩ ٥٨٥	١ ٩٩٩ ٦٠١	١ ٨٩١ ٧٧٠	جامايكا
٤,٠٠	١٨,٣٠	١ ٨٨٧ ٣٣٢	١ ٨١٤ ٧٤٣	١ ٥٣٤ ٠٥٦	بيرو
١٣,٥٩-	١,١٩	١ ٨٠٠ ٠٠٠	٢ ٠٨٣ ٠٠٠	٢ ٠٥٨ ٤٣٠	المغرب
٤,٠٠	٥,٧٠	١ ٥١٩ ٩٥٢	١ ٤٦١ ٤٩٢	١ ٣٨٢ ٦٨٠	الجمهورية الدومينيكية
٤,٠٠	٥,٥٩	١ ٤٨٩ ١٢٥	١ ٤٣١ ٨٥١	١ ٣٥٦ ٠٩٩	بنغلاديش
٤,٠٠	٥,٧٠	١ ٢٣٦ ٦٩٠	١ ١٨٩ ١٢٥	١ ١٢٥ ٠٠٠	جزر البهاما
٤,٠٠	٥,٢٣-	١ ٢٠٨ ٨١٩	١ ١٦٢ ٣٢٦	١ ٢٢٦ ٥٠٨	فتزويلا (الجمهورية البوليفارية)
٤,٠٠	١١,٥١-	١ ١٢٤ ٤١٥	١ ٠٨١ ١٦٩	١ ٢٢١ ٨٤٩	إكوادور
٤,٠٠	٥,٧٠	١ ١١٢ ٨٦٧	١ ٠٧٠ ٠٦٥	١ ٠١٢ ٣٦٠	غواتيمالا
٤,٠٠	٥,١٣	١ ١٠٨ ٠٨٧	١ ٠٦٥ ٤٦٨	١ ٠١٣ ٤٨٣	كوستاريكا
٤,٠٠	٥,٧٠	١ ٠٨٩ ٩٨٦	١ ٠٤٨ ٠٦٣	٩٩١ ٥٤٥	الكويت
٢٢,٧٤	٥,٧٠	٩٠٣ ٠٠٠	٧٣٥ ٦٧٢	٦٩٦ ٠٠٠	كينيا
٤,٠٠	٢٨,١٦	٨٩٥ ٦١١	٨٦١ ١٦٤	٦٧١ ٩٥٢	أوروغواي
٣٠,٠٠	٥,٧٠	٨٨٩ ١٢٩	٦٨٣ ٩٣٤	٦٤٧ ٠٥٢	غانا
١٤,٦٣-	٨,٩٧	٨٨٢ ٩٢٢	١ ٠٣٤ ٢٤٩	٩٤٩ ١٥٥	لبنان
٤,٠٠	٥,٧٠	٧٣٥ ٤٤١	٧٠٧ ١٥٥	٦٦٩ ٠٢١	اليمن
٤,٠٠	٥,٦٣	٧٢٤ ٥٠٦	٦٩٦ ٦٤١	٦٥٩ ٥٤١	أوكرانيا
٤,٠٠	٥,٧٠	٧١٣ ٤٣٨	٦٨٥ ٩٩٨	٦٤٩ ٠٠٥	هندوراس
٤,٠٠	٥,٧٠	٦٨١ ٤٠٧	٦٥٥ ١٩٩	٦١٩ ٨٦٧	الجمهورية العربية السورية
٤,٠٠	٥,٧٠	٦٨٠ ٤٥٤	٦٥٤ ٢٨٣	٦١٩ ٠٠٠	الأردن
٤,٠٠	٥,٧٠	٦٦٨ ٠٦٥	٦٤٢ ٣٧١	٦٠٧ ٧٣٠	كوت ديفوار
٤,٠٠	٥,٧٠	٦٥٩ ٥٦٨	٦٣٤ ٢٠٠	٦٠٠ ٠٠٠	جيبوتي
٤,٠٠	٥,٧٠	٦٣٠ ١٢٦	٦٠٥ ٨٩٠	٥٧٣ ٢١٧	ترينيداد وتوباغو

البلد	التقديرات الأولية لعام		النسبة المئوية للتغيير		النسبة المئوية للتغيير ٢٠١١/٢٠١٢
	٢٠١٢	٢٠١١	٢٠١١-٢٠١٠	٢٠١١/٢٠١٢	
الكونغو	٥١٨ ٠٠٠	٣٥٨ ٢٣٤	٥,٧٠	٤٤,٦٠	
تونس	٥١٢ ٧٠٢	٤٩٢ ٩٨٣	٥,٧٠	٤,٠٠	
السودان	٤٨٢ ٦٩٤	٤٦٤ ١٢٩	٥,٧٠	٤,٠٠	
جمهورية تنزانيا المتحدة	٤٧١ ٩٠٤	٤٥٣ ٧٥٤	٥,٧٠	٤,٠٠	
موريشيوس	٤١٧ ٤٦٧	٣٥٠ ٦٢٤	٥,٤٠	١٩,٠٦	
السنغال	٣٨٣ ٩٠٣	٣٦٩ ١٣٧	٥,٧٠	٤,٠٠	
قطر	٣٨٠ ٣٥١	٣٦٥ ٧٢٢	٥,٧٠	٤,٠٠	
بنن	٣٤٨ ١٩٠	٣٣٤ ٧٩٨	٥,٧٠	٤,٠٠	
بابوا غينيا الجديدة	٣٢٦ ١٤٢	٣١٣ ٥٩٨	٦,٢٠	٤,٠٠	
البحرين	٣١٨ ٧٤٣	٣٠٦ ٤٨٣	٥,٧٠	٤,٠٠	
الكاميرون	٣١٣ ٣٧١	٣٠١ ٣١٩	٥,٧٠	٤,٠٠	
الجزائر	٣٠٧ ٥٦٢	٢٩٥ ٧٣٣	٥,٧٠	٤,٠٠	
موزامبيق	٢٧٩ ٩٨٨	٢٦٩ ٢١٩	٥,٧٠	٤,٠٠	
كوبا	٢٥٦ ٦٤٤	٢٤٦ ٧٧٣	٨,٠٧	٤,٠٠	
جورجيا	٢٤٨ ٥٦٤	٢٣٩ ٠٠٤	٥,٧٠	٤,٠٠	
كمبوديا	٢٤٦ ٤٦٥	٢٣٦ ٩٨٦	٥,٧٠	٤,٠٠	
ميانمار	٢٠٨ ٩١٤	٢٠٠ ٨٧٩	٥,٧٠	٤,٠٠	
ليبيا	٢٠٢ ٩١٠	١٩٥ ١٠٦	٥,٧٠	٤,٠٠	
غوام	٢٠١ ٤٠٣	١٩٣ ٦٥٧	٥,٧٠	٤,٠٠	
غابون	١٦٨ ٩١٢	١٦٢ ٤١٥	٥,٧٠	٤,٠٠	
السلفادور	١٦٠ ٢٤٦	١٥٤ ٠٨٣	٥,٧٠	٤,٠٠	
مدغشقر	١٥٥ ١٠١	١٤٩ ١٣٥	٥,٧٠	٤,٠٠	
كرواتيا	١٥٠ ٦٥٤	١٤٤ ٨٦٠	٥,٧٠	٤,٠٠	
أروبا	١٤٢ ٩٠٦	١٣٧ ٤١٠	٥,٧٠	٤,٠٠	
نيجيريا	١١١ ٠٣٥	١٠٦ ٧٦٤	٥,٧٠	٤,٠٠	
بروناي دار السلام	١٠٩ ٢١٩	١٠٥ ٠١٨	٥,٧٠	٤,٠٠	
المجموع الفرعي	٤٢٥ ٧١٢ ٧١٠	٤٠٦ ١٣٣ ٦٢٧	٨,٠٨	٤,٨٢	
حركة أخرى مُبلّغ عنها ^(ب)	٧٧٢ ٩٠٣	٧٤٦ ١٤٥	٦,٣٣-	٣,٥٩	
مجموع الحركة المُبلّغ عنها	٤٢٦ ٤٨٥ ٦١٣	٤٠٦ ٨٧٩ ٧٧٢	٨,٠٥	٤,٨٢	
المجموع العالمي	٦٠١ ٧٧٢ ١٢٣	٥٨٠ ٠٢٢ ٢٨٠	٧,٢٥	٣,٧٥	

المصدر: أمانة الأونكتاد، مستمدة من المعلومات الواردة في ((Lloyd's List Intelligence (July 2013))، ومن منشورات مختلفة صادرة عن Dynamar B.V. publications، ومن معلومات حصلت عليها أمانة الأونكتاد مباشرة من هيئات المحطات النهائية والموانئ.

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

(ب) يشير مصطلح "حركة أخرى مُبلّغ عنها" إلى البلدان المُبلّغ عن حركة فيها تقل عن ١٠٠ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً.

ملاحظة: كثير من الأرقام، لا سيما بالنسبة لعام ٢٠١٢، تقديرية (ترد هذه الأرقام بالخط المائل). وتميل الموانئ إلى عدم الكشف عن أرقام إجمالي الحركة في الموانئ 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.

الجدول ٤-٢ أهم ٢٠ ميناء للحاويات وإجمالي حركة الحاويات فيها لأعوام ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢
(بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغيير)

اسم الميناء	النسبة المئوية للتغيير		الأرقام الأولية لعام	
	٢٠١١-٢٠١٢	٢٠١٠-٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١١
شنغهاي	٢,٥٢	٩,٠٥	٣٢ ٥٠٠ ٠٠٠	٣١ ٧٠٠ ٠٠٠
سنغافورة	٥,٥٥	٥,٣٠	٣١ ٦٠٠ ٠٠٠	٢٩ ٩٣٧ ٧٠٠
هونغ كونغ (الصين)	٥,٢٧-	٢,٨٩	٢٣ ١٠٠ ٠٠٠	٢٤ ٣٨٤ ٠٠٠
شيتهين	١,٦٤	٠,٢٧	٢٢ ٩٤٠ ٠٠٠	٢٢ ٥٦٩ ٨٠٠
بوسان	٥,٢٢	١٤,٠٢	١٧ ٠٣٠ ٠٠٠	١٦ ١٨٤ ٧٠٦
نينغبو	١,٩٦	١١,٧٣	١٤ ٩٧٣ ٤٠٠	١٤ ٦٨٦ ٢٠٠
غوانغزو	٠,٨٣	١٤,٧٤	١٤ ٥٢٠ ٠٠٠	١٤ ٤٠٠ ٠٠٠
كينغداو	١١,٣٧	٨,٣٩	١٤ ٥٠٠ ٠٠٠	١٣ ٠٢٠ ٠٠٠
دبي	٢,١٥	١٢,٠٧	١٣ ٢٨٠ ٠٠٠	١٣ ٠٠٠ ٠٠٠
تيانجين	٦,٩٦	١٤,٠٩	١٢ ٣٠٠ ٠٠٠	١١ ٥٠٠ ٠٠٠
روتردام	٠,١٩	٦,٥٦	١١ ٩٠٠ ٠٠٠	١١ ٨٧٦ ٩٢١
بورت كلانغ	٤,٠٢	٨,٢٥	٩ ٩٩٠ ٠٠٠	٩ ٦٠٣ ٩٢٦
كاوهسيونغ	١,٥٠	٤,٩٦	٩ ٧٨١ ٠٠٠	٩ ٦٣٦ ٢٨٩
هامبورغ	٠,٩٣-	١٤,١٠	٨ ٩٣٠ ٠٠٠	٩ ٠١٤ ١٦٥
انتويرب	٠,٤٠-	٢,٣١	٨ ٦٢٩ ٩٩٢	٨ ٦٦٤ ٢٤٣
لوس انجلس	١,٧٦	١,٣٩	٨ ٠٨٠ ٠٠٠	٧ ٩٤٠ ٥١١
داليان	٢٥,٩٤	٢٢,٠٩	٨ ٠٦٠ ٠٠٠	٦ ٤٠٠ ٠٠٠
تايغونغ بيليباس	٢,٩٣	١٤,٨٥	٧ ٧٢٠ ٠٠٠	٧ ٥٠٠ ٠٠٠
كزيامين	١١,٤٤	١١,٠١	٧ ٢٠٠ ٠٠٠	٦ ٤٦٠ ٧٠٠
لايم شايانغ	٣,٤٢	١٣,٠٨	٥ ٩٢٧ ٠٠٠	٥ ٧٣١ ٠٦٣
مجموع أهم ٢٠ ميناء	٣,١٩	٨,٢٣	٢٨٢ ٩٦ ٣٩٢	٢٧٤ ٢١٠ ٢٢٤

المصدر: أمانة الأونكتاد و Lloyd's List Intelligence, July 2013.

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

الرأسمالية الثقيلة التي قد تلقي عبئاً مفرداً على أوضاع الموانئ المالية. وربما يقول البعض إن الميناء ينبغي أن يُموّل نظم الطرق الرابطة والسكك الحديدية بينما يرى البعض الآخر أن تكلفة البنى الطويلة الأجل الرئيسية، مثل حواجز الأمواج أو تجريف القنوات، ينبغي تحميلها كلها أو جزءاً منها للحكومة المركزية

الميناء ليس كياناً معزولاً ويجب ربطه بمنطقته الداخلية. ويجب التمييز بين الجزء من البنية التحتية والمعدات في الميناء ستُدفع الذي يدفع الميناء تكلفته بصفته مركز خدمات - إنتاج أو وحدة أعمال والجزء الذي يمكن أن تموله الجماعة المحلية ككل وفق الأهداف والأولويات الإنمائية. وقد يكون ثمة بنود من النفقات

التكلفة على المستهلك والبيئة معاً. فضلاً عن ذلك، لا يشكل اتخاذ قرار بالاستثمار في مرافق مينائية جديدة بالضرورة مسألة واضحة وضوح الشمس في رابعة النهار. ومن المسائل ذات الصلة التي ينبغي استنباطها مدى التوسع والعمق وما هي أفضل السبل لتلبية الطلب الحالي وفي المستقبل واجتذاب الزبناء قبل إجراء التعديلات وبعدها.

وقد يُستمد تمويل البنية التحتية من مصادر رئيسية شتى، مثل ميزانية القطاع العام والمساعدة الإنمائية الرسمية والقطاع الخاص (Bond et al., 2012). وترد في الجدول ٤-٣ قائمة ببعض أهم المصارف الدولية التي تقدم قروضاً للبنية التحتية والحصة المخصصة منها لقطاع النقل.

أو الإقليمية. ويؤول أمر تقرير هذه السياسة إلى الحكومة وفق القدرة المالية للموانئ الموجودة والرجحية المتوقع تحقيقها من الموانئ الجديدة المزمع إنشاؤها (UNCTAD, 1985).

وفي موزامبيق، مولت هيئة الميناء أعمال التحريف في ميناء مابوتو، غير أن زبناء الميناء يشكون من أنهم حُمّلوا تكلفة التحريف العالية، بينما كان على الحكومة أن تتحملها لأن فوائدها ستعود على مجمل السكان. وبوسع موانئ أخرى في هذا البلد ليست بحاجة إلى أعمال التحريف لأن مياهها عميقة بطبيعتها (مثل ميناء ناكالا) أن تقدم لعملائها أسعاراً تنافسية بدرجة أكبر. وقد يؤدي ذلك إلى تفضيل ميناء وطني أو إقليمي يقع في بلد مجاور والتوسع في استخدام النقل البري الباهظ

الجدول ٤-٣ مقارنة بين التمويل الدولي لقطاع النقل (٢٠١٢)

حصة قطاع النقل (نسبة مئوية)	الإقراض لقطاع النقل*** (بلايين الدولارات الأمريكية)	مجموع الإقراض* (بلايين الدولارات الأمريكية)	مجموع الإقراض المتعلق بالبنية التحتية (بلايين الدولارات الأمريكية)	المصرف الأوروبي للاستثمار
٢٣	١٣ (١٠,١ بلايين يورو)	٥٧,٦ (٤٤,٨ بلايين يورو)		
٢٥	٥	٢١,٦		مصرف التنمية الآسيوي
١٣	٤,٤	٣٥,٣		رابطة البنك الدولي للإنشاء والتعمير
		١٥,٥	١,٥	التعاون المالي الدولي
١٥	١,٧	١١,٤		مصرف التنمية للبلدان الأمريكية
٢١	١,٦ (١,٣ بلايين يورو)	٧,٧ (٦ بلايين يورو)		المصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير
١٧	١,٥ (١ بلايين UA)	٨,٨ (٥,٧ بلايين UA)	٢,٤** (١,٥٧ بلايين UA)	مصرف التنمية الأفريقي

المصدر: جميع أجراء الأونكتاد من تقارير سنوية مختلفة ٢٠١١-٢٠١٢

ملاحظة: وحدة واحدة من (Aid (Au؛ العملة الرسمية لمشاريع بنك التنمية الأفريقي = ١,٥٣٢٧ دولار

* لعام ٢٠١٢، ما عدا في الحالات المشار إليها، قد يشمل أيضاً الإقراض من طرف ثالث، والضمانات و/أو خطوط الائتمان

** لعام ٢٠١١

*** يجوز أن يشمل قطاعات أخرى، مثل الاتصالات أو البيئة

عادة قيام الشركة الخاصة بالاستثمار لتطوير الميناء أو إعادة تأهيله وتعقب ذلك فترة تشغيل يسترد خلالها المستثمرون الأموال التي استثمروها في البداية ويحققون أرباحاً. وقد يتخذ اتفاق الامتياز

وخلال الخمسة وعشرين سنة الماضية، شاع استخدام الشراكات بين القطاعين العام والخاص في مشاريع تطوير الموانئ. وأكثر أشكال هذه الشراكات شيوعاً وضع اتفاق امتياز يتضمن

شهرًا المقبلة. وتهدف هذه الوكالة الحكومية إلى تخصيص ما يعادل ٥ في المائة (٤٧٠ مليون دولار) لمشاريع البنية التحتية لم يستثمر منها سوى ١ في المائة في الوقت الحالي (٩٦ مليون دولار) (Preqin, 2013). ويُتوقع أن يقدم مستثمرو شركة AVIVA أموالاً موجهة للاستثمار في البنية التحتية، كما أنشأ BlackRock، وهو أكبر مدير للأصول في العالم، شعبة لديون البنية التحتية الأوروبية ستقدم قروضاً للشركات في قطاع النقل (Reuters, 2012). وبحوزة صناديق الثروة السيادية أصول تفوق قيمتها ٤ تريليونات دولار مناسبة للاستثمارات الطويلة الأجل مثل الاستثمارات في البنية التحتية (Group of 30, 2013).

وتُقدّر إحدى الدراسات أن تبلغ الاحتياجات من الاستثمارات في البنية التحتية بين عامي ٢٠١٣ و ٢٠٣٠ نحو ٥٧ تريليون دولار (بما في ذلك النقل والطاقة والمياه والاتصالات) لمواكبة النمو المتوقع في إجمالي الناتج المحلي. ومع ذلك، لن يكون هذا المبلغ كافياً لسد ثغرات الصيانة وتكاليف الأهداف الإنمائية الأوسع نطاقاً في الاقتصادات النامية، ناهيك عن تكاليف التكيف مع تغير المناخ (McKinsey Global Institute, 2013). ويضيف هذا التقرير أن المستثمرين المؤسسيين يتضايقون من عجزهم عن إيجاد القنوات المناسبة التي تمكنهم من بلوغ النسبة المستهدفة من الاعتمادات المخصصة للبنية التحتية. وحتى لو تمكنت صناديق التقاعد ومدراء الأصول من بلوغ النسبة المستهدفة من الاعتمادات المخصصة للبنية التحتية وهي نحو ٦ في المائة عوضاً عن ٣ في المائة الآن، فإن ذلك لن يضيف سوى ٢,٥ تريليون من رأس المال من الآن وحتى عام ٢٠٣٠، وهو مبلغ يقل كثيراً عن المبلغ المطلوب وقدره ٥٧ تريليون (أو أكثر). ويشمل المجموع البالغ ٥٧ تريليون دولار الطرق والسكك الحديدية والموانئ والطاقة والمياه والاتصالات، بينما تبلغ حصة النقل نحو ٢٣ تريليون دولار وتقارب حصة الموانئ ١,٥ تريليون دولار. وفي أفريقيا، تُقدّر دراسة أخرى أن أحجام النقل ستزداد بمعدل يتراوح بين ستة وثمانية أمثال وتصل إلى ١٤ ضعفاً في بعض البلدان غير الساحلية، بينما يرتفع إجمالي الحركة في الموانئ من ٢٦٥ مليون طن في عام ٢٠٠٩ إلى أكثر من بليون طن في عام ٢٠٤٠ (Commonwealth Business Council, 2013).

أشكالاً شتى من الشراكة بين القطاعين العام والخاص، مثل نظم التشييد والتشغيل والتحويل أو التشييد والتشغيل والامتلاك والتحويل والتشييد والتحويل والتشغيل. وخلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٩، أُجرت ٢٩ في المائة من الاستثمارات بين القطاعين العام والخاص في شرق آسيا وجنوبها (Asia Holman Fenwick Willan LLP, 2013). ويزود القطاع الخاص الشراكة برأس المال والدراية التقنية التي هي في أمس الحاجة إليهما وبمكاسب الكفاءة المتوقع تحقيقها من الجمع بين ترتيبات التشييد والصيانة والعمليات.

وفوق ذلك، تجتذب أغلب الشراكات بين القطاعين العام والخاص الحكومات لأنها لا تسجل في سجلات الإنفاق الحكومي، غير أن هذه العملية قد تكون باهظة التكلفة في الأجل الطويل، فالمشروع قد يعجز عن الاستفادة من الإقراض الحكومي الأقل تكلفة في تخفيض تكلفة المشروع (Engel et al., 2010). وفي هذه الحالة، ينبغي ترشيد تصميم الشراكة بين القطاعين العام والخاص بتعديل نقطة تحويل المشروع من القطاع العام إلى القطاع الخاص نظراً لأن مرحلة التشييد الأولية تنطوي على أعلى مستوى من المخاطر وتشمل جزء المشروع الأكثر تكلفة. وفي أحيان كثيرة، يتخوف المستثمرون من تأخير المشاريع قبل تنفيذها، مما يكبدتهم دفع معدلات فائدة أعلى. وسيؤدي تحويل الأصل بعد هذه النقطة إلى استبعاد هذا الخطر وتخفيض التكاليف.

ويتألف المستثمرون الرئيسيون في مشاريع البنية التحتية من الوكالات الحكومية ومدراء الأصول وصناديق التقاعد العامة وصناديق مدراء الصناديق والمستثمرون المؤسسيون والمصارف وشركات الاستثمار وخطط الهبات وشركات التأمين وصناديق ومؤسسات القطاع الخاص للتقاعد. ويعرض الجدول ٤-٤ في شكل وجيز بعض المستثمرين الرئيسيين في البنية التحتية. وحسب أحد التقارير، يتطلع أكثر من نصف المستثمرين الذين يستثمرون في الوقت الحالي في البنية التحتية إلى استثمار ما بين ٥٠ و ٣٤٩ مليون دولار في البنية التحتية في عام ٢٠١٣، بينما يرغب ١٦ في المائة من المستثمرين في استثمار ٥٠٠ مليون دولار أو أكثر. وعلى سبيل المثال، يسعى الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية الذي يبلغ رأس ماله ٩,٦ بلايين دولار إلى التعهد بثلاثة التزامات جديدة على الأقل لتمويل البنية التحتية خلال الإثني عشر

الجدول ٤-٤ مقارنة وجيزة بين المستثمرين المحتملين في البنية التحتية

شركة Macquarie Infrastructure and Real Assets	شركة Prudential Plc.	نظام أونتااريو لتقاعد العاملين في البلديات	مجلس النظام التقاعدي الكندي للاستثمار	الشركاء في البنية التحتية العالمية	الوصف
مدراء صناديق متخصصة تركز على البنية التحتية والعقارات والقطاعات الوثيقة الصلة بها	مجموعة للخدمات المالية الدولية تقدم خدماتها لأكثر من ٢٤ مليون من زبناء التأمين	أنشئت في عام ١٩٦٢ وتدير أكثر من ٩٣٠ صندوق تقاعد تضم ٤٢٩ ٠٠٠ عضواً ومتقاعداً والأحياء بعد موت الموظف	هيئة لإدارة الاستثمارات تستثمر في أصول ١٨ مليون كندي	شركة أسهم خاصة تستثمر في سائر أنحاء العالم في أصول البنية التحتية في قطاعات الطاقة والنقل والمياه وصناعة النفايات	مجموع الاستثمارات ١٣,٩ بليون دولار (الشركاء في البنية التحتية العالمية ٨,٢٥ بلايين دولار)
١٠١ بليون دولار	٦٠٠ بليون دولار	٦٠ بليون دولار	١٠,٣ بلايين دولار	الذراع العامل في مجال النقل	الاستثمارات ذات الصلة بالنقل
Infracapital (M&G Investments)	Allianz and Borealis infrastructure				
٣١ بليون دولار	٢,٣ بليون دولار	٤,٦ بلايين دولار	٢,٨ بليون دولار	الاستثمارات الكبيرة في مجال النقل	
طريق M6 السيار (المملكة المتحدة) الطرق السيارة باريس - الراين - الرون (فرنسا)، نفق Warnow (ألمانيا)، Incheon Grand Bridge (جمهورية كوريا)، Busan New Port Phase 2V3 (جمهورية كوريا)	Associated British Ports, Red Tunnel (المملكة المتحدة)	Associated British Ports, Channel Tunnel Rail Link (المملكة المتحدة)	طرق خاضعة لرسوم مرور (شيلي)، Formula One (المملكة المتحدة)	مطار غاتويك (المملكة المتحدة)	

المصدر: تجميع أجراه الأونكتاد من مواقع شركات شتى على الانترنت من بينها M&G Investments، بيانات ٢٠١٣.

قيمتها ١٥,٥ بليون دولار، في حين وصل عدد مشاريع التسيير والاستثمار ١١ مشروعاً بقيمة ٣٠٥ ملايين دولار. واجتذبت الصين والهند والبرازيل أكبر عدد من الاستثمارات الخاصة في السنوات القليلة الماضية. وفي الفترة ٢٠٠٦-٢٠٠٩، حصلت الصين على قرابة ٤ بلايين من رؤوس الأموال الخاصة والهند على ٢,٥ بليون والبرازيل على ١,٥ بليون دولار. وخلال الفترة نفسها، استثمرت شركة PSA International التابعة لسنغافورة ٢,٩٢ بليون

وخلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠٠٠ بلغ عدد مشاريع الاستثمار الخاص في المحطات النهائية للحاويات والسواحب الجافة والسائلة والمحطات النهائية للبضائع المتعددة الأغراض نحو ١٩٥ مشروعاً وصلت قيمتها إلى ٣٨ بليون دولار أمريكي. وبلغت قيمة ثمانية وسبعين مشروعاً جديداً في آسيا والمحيط الهادئ وأمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي زهاء ٢٠ بليون دولار خلال تلك الفترة. وأثناء الفترة نفسها، بلغ عدد مشاريع عقود الامتياز ٩٧ مشروعاً

التشييد أسعار السندات (Bacchiocchi, 2012). ويورد الجدول ٤-٥ أكبر عشرة صناديق للبنية التحتية للفترة ٢٠٠٨ حتى أيلول/سبتمبر ٢٠١٢.

جيم-التطورات الحديثة في الموانئ

يُعتبر تطور الموانئ عاملاً حافزاً على النشاط الاقتصادي وإتاحة فرص العمل. ففي المملكة المتحدة، تشير التقديرات إلى أن تقديم الخدمات البحرية أنشأ ٢٦٢ ٧٠٠ وظيفة وحقق إيرادات بلغت ١٣,٨ بليون جنيهًا (٢١,٥ بليون دولار) في عام ٢٠١١ (Oxford Economics, 2013) رغم أن المملكة المتحدة لم تعد مركزاً تجارياً رئيسياً للبضائع التجارية. وفي المملكة المتحدة، يُقدَّر عدد العاملين الذين يستخدمهم قطاع التوزيع بأكمله بنحو ٢,٦٧ مليون شخص، أي ١٠ في المائة من العاملين في عام ٢٠٠٧ (Haven Gateway Partnership, 2010). وعلى الشاكلة نفسها، يُتَوَقَّع أن توجد محطة لندن غيتووي النهائية ذات الأرصفة الستة التي يشرف تشييدها على الاكتمال ١٢ ٠٠٠ وظيفة جديدة و ٢٠ ٠٠٠ وظيفة أخرى على نحو غير مباشر (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). وعلى وجه التقريب، لدى كل حكومة أو سلطة وطنية أو إقليمية أو محلية، فضلاً عن الموانئ نفسها، خطة لتطوير الموانئ تهدف إلى زيادة ثروة مواطنيها بتقديم بعض الخدمات. وقد تكون هذه الخطة لتلبية احتياجات الزبناء أو جزءاً من خطة للتكامل الإقليمي أو بدافع التطلعات الوطنية لاجتذاب التجارة العابرة. وتستعرض الأقسام التالية بعض هذه التطورات التي ترد حسب الترتيب الأبجدي. وهذه القائمة ليست حصرية ويقتصر الغرض من الموانئ المذكورة على إتاحة منظور إقليمي وإبراز شتى التطورات وأنواعها. وتتواصل التطورات الأخرى الواردة في إصدارات سابقة من استعراض النقل البحري وفق وتأثيرها الخاصة.

دولار وشركة APM Terminals ٢,٤٦ بليون دولار وشركة DP World ١,٩١ بليون دولار (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). ولدى شركة China Harbour Engineering Company، وهي فرع من شركة China Communications Construction Company، محفظة مشاريع تبلغ قيمتها ١٠ بلايين دولار في أكثر من ٧٠ بلداً (Cayman Net News, 2012). وتواصل شركة الهندسة وتشييد البنية التحتية البحرية الفوز بعقود مهمة لتطوير الموانئ في شتى أنحاء العالم بالتعاون مع مصرف الاستثمار الصيني (CITIC Securities) الذي يقع مقره الرئيسي في شينزين وهو مسجل في سوق هونغ كونغ للأوراق المالية.

وفي الولايات المتحدة وفرت بعض الموانئ التمويل للبنية التحتية بإصدار سندات بقيمة ١٢ بليون دولار يتم سدادها من الرسوم التي يدفعها المستخدمون الآن وفي المستقبل. وتساعد هذه العملية الموانئ على تعزيز التدفق النقدي ومواجهة نقص السيولة دون الاعتماد على الأموال العامة. وتدفع سندات عائدات الموانئ من العائدات والرسوم على المستخدمين ورسوم التعريفات التي يدفعها زبناء الموانئ في المقام الأول (PMSA, 2013). ويعتبر إصدار السندات وسيلة مستصوبة لجمع الأموال لمشاريع البنية التحتية الجديدة. ففي كليفلاند، أصدرت هيئة الموانئ سنداً بقيمة ٩٠ مليون دولار لتشييد مبنى جديد على أراضيها يتم تأجيرها لاحقاً للحصول على دخل من الإيجار (The Plain Dealer - cleveland.com, 2013). وفي الهند، تعتبر السندات المعفاة من الضرائب أيضاً وسيلة لجمع ٧٦٩ مليون دولار لمشاريع مينائية (Livemint, 2013a). وفي بيرو، استُخدمت سندات قيمتها ١١٠ ملايين دولار لتمويل البنية التحتية الجديدة في Paita Terminal Port الواقعة في منطقة Piura. وفي هذه الحالة، يتعلق الأمر بموقع به منشآت تدر دخلاً مما يتيح تفادي المشكلة المألوفة المتمثلة في احتمال أن يزيد

الجدول ٤-٥ أكبر عشرة صناديق للبنية التحتية، ٢٠٠٨-٢٠١٢

الصندوق	الشركة	الحجم (ملايين الدولارات الأمريكية)	المنطقة
Global Infrastructure Partners II	Global Infrastructure Partners	٨ ٢٥٠	العالم
Global Infrastructure Partners	Global Infrastructure Partners	٥ ٦٤٠	العالم
Energy Capital Partners II	Energy Capital Partners	٤ ٣٣٥	أمريكا الشمالية
EIG Energy Fund XV	EIG Global Energy Partners	٤ ١٢١	العالم
Alinda Infrastructure Fund II	Alinda Capital Partners	٤ ٠٩٧	أمريكا الشمالية، أوروبا

الصندوق	الشركة	الحجم (ملايين الدولارات الأمريكية)	المنطقة
Morgan Stanley Infrastructure Partners	Morgan Stanley Infrastructure	٤ ٠٠٠	العالم
Citi Infrastructure Partners	Citi Infrastructure Investors	٣ ٤٠٠	منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي
ArcLight Energy Partners Fund V	ArcLight Capital Partners	٣ ٣١٠	أمريكا الشمالية، أوروبا
GS Infrastructure Partners II	GS Infrastructure Investment Group	٣ ١٠٠	أمريكا الشمالية، أوروبا
Brookfield Americas Infrastructure Fund	Brookfield Asset Management	٢ ٦٥٥	أمريكا الشمالية، أمريكا الجنوبية

المصدر: (Preqin, 2012).

أفريقيا

١-٥، ١ مليون وحدة. وفي أوائل عام ٢٠١٣، وقعت هيئة ميناء أبيدجان وشركة Harbour Engineering Company Limited عقداً قيمته ٩٣٣ مليون دولار. ويشمل المشروع تجريف الممرات المائية والحوض وتشديد محطة لمعالجة الحاويات ومحطة لمعالجة لبضائع الدحرجة وإعادة تشييد حاجز الأمواج في الممر المائي (Dredging Today, 2013). وتستثمر شركة APMT مبلغ ٤٠ مليون دولار في محطة لمعالجة الحاويات حتى يتمكن ميناء أبيدجان من خدمة السفن البالغة حمولتها ٨ ٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قداماً (Sea-web, 2013).

وفي الكاميرون، أُحرز تقدم في مشروع مبالام لركاز الحديد بتوقيع عقد بين وزير المناجم والصناعات والتطوير التقني والشركة الأسترالية Sundance Resources عبر شريكها المحلي Cam Iron. وسيتمكن هذا العقد من تنفيذ المشروع من الشروع في جمع المبلغ اللازم وقدره ٨,٧ بلايين دولار لأعمال التشييد التي تشمل خطأ للسكك الحديدية يبلغ طوله ٥١٠ كيلومترات لنقل ركاز الحديد من منجم مبانغا إلى ساحل الكاميرون مع خط فرعي من السكك الحديدية طوله ٧٠ كيلومتراً يربط الكونغو. وستشيد محطة لمعالجة عميقة المياه لصادرات ركاز الحديد في لولايا الواقعة في منطقة كربي بطاقة كافية لمعالجة ناقلات ركاز الحديد السائب من فئة الصين ناماكس (Cameroon Tribune, 2012). وشُبهت منطقة الكاميرون - الكونغو - غابون بمنطقة بيلبارا الواقعة في غرب أستراليا حيث توجد أكبر مكامن الحديد في العالم (Financial Times, 2013b).

وفي غانا، وُقِع اتفاق بين هيئة الموانئ والمرافئ وشركة China Harbour Engineering Company لبدء العمل في المرحلة الأولى من مشروع تطوير البنية التحتية في ميناء تاكورادي البالغة

تنمو حركة الحاويات في أفريقيا في القارة بأسرها، ففي غرب أفريقيا، أبرزت دراسة حديثة أن ٣ ملايين وحدة معادلة لعشرين قداماً مرت عبر هذه المنطقة في عام ٢٠١١ (CATRAM, 2013). وباعت شركة CMA CGM التي لها وجود قوي في أفريقيا حصة بلغت ٤٩ في المائة من أعمالها في Terminal Link لتشغيل المحطات النهائية إلى شركة China Merchants الصينية مقابل ٤٠٠ مليون يورو (٥٣٨ مليون دولار) (Dynamar B.V., 2013a). وتزود هذه الصفقة الشركة الفرنسية برأس مال لتستخدمه في عملها الرئيسي وهو النقل البحري المنتظم في وقت تعرض فيه أحواض بناء السفن بناء سفن رخيصة وتعزف المصارف عن الإقراض. وتتيح هذه الصفقة للمشتري وسيلة سريعة لتوسيع وجوده على الصعيد العالمي في سوق نامية. وتصب شركة أخرى للنقل البحري المنتظم هي شركة MSC اهتمامها على ميناء لومي بصفته مركزاً إقليمياً. أما في وسط أفريقيا، فتعتبر عدة أطراف أن ميناء Pointe-Noire (الكونغو) يتمتع أيضاً بموقع جيد ليصبح مركزاً مهماً للمسافنة للشحنات الشمال - الجنوب وشحنات الشرق - الغرب إلى أمريكا اللاتينية. ومن التحسينات الحديثة في البنية التحتية التي أجراها مستثمرون أجنبى إنشاء مرسى ثالث في داكار شيدته شركة DP World ورصيف ثالث في لومي لشركتي Bollore وTIL/MS (التي تملك شركة China Merchants الآن جزءاً منها) ومرافق في كوتونو (بنين) و Pointe-Noire لشركة Bollore (CATRAM, 2013). وترد في الفقرات التالية تفاصيل بعض المشاريع الأخرى الجاري تنفيذها لتطوير الموانئ الأفريقية.

وفي أبيدجان، كوت ديفوار، تشمل خطط توسيع الميناء زيادة طاقته بالوحدات المعادلة لعشرين قداماً إلى

تكالفته ١٥٠ مليون دولار. ويشمل هذا المشروع الذي تبلغ مدته ثلاث سنوات هدم مباني المكاتب في الميناء وإعادة بنائها وتوسيع طرق الوصول إلى الميناء وإعادة تشييدها واستصلاح الأراضي وتطوير مرافق المياه والكهرباء (Cayman Net News, 2012).

وفي كينيا، خصصت الحكومة مبلغ ١٢ مليون دولار (بليون شلن كيني) لشراء أراضٍ لتطوير ميناء مومبسا ليصبح ميناءً حراً يمكن لأرباب الصناعة أن يقوموا فيه بأعمالهم بضرائب مخفضة (Daily Nation, 2013). وتولى ميناء مومبسا معالجة نحو ١٩,٦ مليون طن من البضائع، منها ٤ ملايين طن من الواردات و ٥ ملايين طن من البضائع العابرة إلى البلدان المجاورة. وأوغندا هي أكبر وجهة للبضائع العابرة، إذ تستأثر بنحو ٨٥ في المائة منها (٤,٢ مليون طن) ٩٠ في المائة منها واردات. وجمهورية الكونغو الديمقراطية ثاني أكبر سوق للبضائع العابرة، إذ تبلغ حصتها ٨ في المائة من المجموع بمقدار ٤٣٠.٠٠٠ طن. ويتجه اثنان وسبعون في المائة من البضائع التي تمر عبر مومبسا إلى سوق كينيا الداخلية، بينما تتجه ٢٢ في المائة إلى أوغندا و ٣,٣ في المائة إلى جمهورية الكونغو الديمقراطية و ١,٥ في المائة إلى رواندا وأقل من ١ في المائة إلى جمهورية تنزانيا المتحدة وبوروندي وجنوب السودان والصومال (The East African, 2012).

الأمريكتان

في الأمريكتين، يشكل الافتتاح المتوقع لقناة بنما الجديدة الموسعة وتدابيراته في الموانئ الواقعة على الساحل الشرقي حافزاً على تطوير الموانئ، فقد كانت الموانئ في الساحل الشرقي ومنطقة الكاريبي أميل إلى أن تظل أصغر حجماً من مثيلاتها الواقعة على ساحل المحيط الهادئ بسبب القيود التي كان يفرضها عرض قناة بنما السابق على حجم السفن. ومن المقرر أن يكتمل توسيع قناة بنما في مطلع عام ٢٠١٥ وسيزيد ذلك حجم سفن الحاويات التي ستمتكن من العبور من ٨٠٠ إلى ١٣٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً.

وفي جامايكا، تعترم شركة China Harbour Engineering Company أن تستثمر بين ١,٢ و ١,٥ بليون دولار في إنشاء ميناء المسافنة. ووقعت هيئة الموانئ في جامايكا وشركة Harbour Engineering Company Limited مذكرة تفاهم لإنشاء ميناء مسافنة جديد في أوغوستا، غير أن هذا المشروع توسع منذ ذلك الوقت فأضحى من الضروري الآن إيجاد موقع أكبر مساحة لم يُحدد بعد (Port Finance International, 2013). وتدرج الخطط في إطار برنامج رئيسي للاستثمار في البنية التحتية استجابة لرغبة جامايكا في أن تغدو مركزاً عالمياً للوجستيات بحلول عام ٢٠١٥. ويضم البرنامج أيضاً إدخال تحسينات على

وفي سيراليون، وُقعت مذكرة تفاهم بين وزارة المناجم والموارد المعدنية وشركة China Kingho Energy Group Co Ltd في أيار/مايو ٢٠١٣. وتشمل مذكرة التفاهم استثمار ٦ بلايين دولار لإنشاء خط للسكك الحديدية من تونكوليلي إلى سوليمبا وميناء برصيف عميق المياه لنقل المنتجات، ضمن مسائل أخرى (Awareness Times, 2013).

وفي جمهورية تنزانيا المتحدة، أُعلن في عام ٢٠١٣ عن اتفاق مع الحكومة الصينية لتشييد ميناء جديد بتكلفة تتراوح بين ١٠ بلايين و ١١ بليون دولار في مدينة باغامويو موقع الميناء السابق. وسيكون الميناء الجديد أكبر ميناء في أفريقيا برمتها وسيعالج عند اكتماله نحو ٢٠ مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً في السنة مقارنة بالحركة الإجمالية الحالية في دار السلام البالغة ٨٠٠.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً. وسيشمل المشروع تشييد طريق طوله ٣٤ كيلومتر يربط باغامويو بملانديزي و ٦٥ كيلومتر من السكك الحديدية تربط باغامويو بخط السكك الحديدية تنزانيا - زامبيا وبخط السكك الحديدية المركزي. وتستدعي الصفقة الثنائية أن تعهد الصين بمبلغ ٥٠٠ مليون دولار في عام ٢٠١٣ لبدء تشييد الميناء تعقبها بقية حزمة المساعدة المالية الصينية في عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥

كوريا). وتشمل القطاعات الأخرى التي تتلقى استثمارات من جمهورية كوريا النفط والهيدروكربونات والتعدين (*Financial Times*, 2013c).

وفي الولايات المتحدة، تلقت هيئة الموانئ في ولاية فيرجينيا عرضاً لم تطلبه بمبلغ ٣,٩ بلايين دولار من شركة APM Terminals إدارة محطاتها النهائية البحرية لمدة ٤٨ سنة وكذلك عرضاً من JP Morgan لعقد امتياز لمدة ٥٠ سنة. وقدمت عرض شركة JP Morgan المنافس في البداية شركة RREEF America وهي جزء من Morgan Deutsche Bank Group. وسُحِبَ عرض ثالث من شركة Carlyle Infrastructure Partners وهي وحدة استثمار في البنية التحتية تابعة لشركة Carlyle Group (*Suffolk News-Herald*, 2013). وفي نهاية المطاف، رُفِضَت جميع العروض وفضلت هيئة الموانئ الاستعاضة عن ذلك بترشيد حالة التسيير فيها ووضعها المالي. ويُعتقد أن الاهتمام بموانئ ولاية فيرجينيا وغيرها من موانئ الولايات المتحدة الواقعة على الساحل الشرقي يعزى إلى أن توسيع قناة بنما يعني أن سفناً أكبر حجماً تستدعي بنى مينائية أفضل ستقدم خدماتها لهذه المنطقة. وفي ولاية نيويورك، تجري ترقية جسر Bayonne Bridge لتمكين السفن الأكبر حجماً من الوصول إلى ميناء Port Newark-Elizabeth Marine Terminal، وهو أكبر ميناء للحاويات على الساحل الشرقي.

آسيا

يُشكّل استيراد المواد الخام وزيادة الإنتاج الصناعي حافزاً أساسياً لمشاريع تطوير الموانئ في آسيا. وتحتفظ الصين بمركز الصدارة في العالم من حيث إجمالي الحركة في الموانئ وكفاءتها ويزداد دورها في تقديم الدراية التقنية في تشييد الموانئ وإدارتها. ومع ازدياد تكلفة العمل في الصين، تنتقل بعض عمليات الإنتاج إلى بلدان مجاورة وتغتنم الشركات الصينية هذه الحركة في التجارة بتقديم خدمات أخرى ذات قيمة أعلى مثل الدراية التقنية في تشييد الموانئ.

وفي كمبوديا، افتتحت رسمياً في عام ٢٠١٣ محطة نهائية للبضائع في العاصمة استجابة للزيادة الكبيرة في الشحنات التي تمر عبر موانئ البلاد الحالية. وتقع المحطة النهائية الجديدة في مقاطعة كيين سفالي في إقليم كاندال على بعد نحو ٣٠ كيلومتر من ميناء بنوم بنه الحالي وتُفوق تكلفتها ٢٨ مليون دولار. ومولت الحكومة الصينية هذه المحطة النهائية التي ستكون قادرة على

وصلة الشمال - الجنوب من الطريق السيار ٢٠٠٠ وتجريف مرفأ كينغستون ليتمكن من استقبال سفن البضائع الأكبر حجماً (*RJR News*, 2013).

وفي نيكاراغوا، اعتمد الكونغرس، في حزيران/يونيه ٢٠١٣، خططاً لتشيد قناة منافسة لقناة بنما تُقدَّر تكلفتها بمبلغ ٤٠ بليون دولار تتولى تشييدها وإدارتها شركة صينية هي شركة the Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. ومُنحت الشركة امتيازاً لمدة ٥٠ سنة لتشيد وإدارة الممر المائي مع خيار لتمديد الامتياز لخمسين سنة أخرى. ويُرجح أن تكون القناة أطول من قناة بنما ثلاث مرات وأن يبلغ طولها نحو ٢٥٠ كيلومتر وأن تتيح إنشاء منطقتين للتجارة الحرة ومطاراً وخط سكة حديدية لنقل البضائع وأنبوب نفط (*The Guardian*, 2013). وثمة عامل حاسم يتمثل في أن قناة نيكاراغوا ستكون أعرض من قناة بنما وقادرة على استقبال أكبر سفن البضائع في العالم، بما فيها سفن Maersk Triple E ذات السعة البالغة ١٨٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً (*CNNMoney*, 2012). ويُتَوَقَّع أن تتلقى حكومة نيكاراغوا من القناة ١٠ ملايين دولار في السنة لمدة ١٠ سنوات (*The Guardian*, 2013).

وفي بيرو، وقعت وزارة النقل والاتصالات ووزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية في جمهورية كوريا مذكرة تفاهم لتحديث تطوير موانئ بيرو (موانئ اكيوتوس وللو وسلافيرو وسان خوان دي ماركونا) (*Shipping Seenews*, 2013). وسيستفيد قطاع الموانئ في بيرو من أكثر من ٢ بليون دولار من الاستثمارات بحلول عام ٢٠١٥، حسب هيئة الموانئ الوطنية. وتشمل الاستثمارات المقررة في الموانئ العامة المرحلة الأولى من برنامج DP World للاستثمار البالغ حجمه ٦١٧ مليون دولار في محطة Muelle Sur النهائية الواقعة في ميناء Callao في ليما، ومن ٢٢٨ مليون دولار في المحطة النهائية في ميناء Terminales Portuarios Euroandinos Paita و٣٣٢ مليون دولار لمحطة بيرو النهائية لتصدير الغاز الطبيعي المُسَيَّل في Pampa Melchorita (*Fruitnet*, 2011). ومنذ أن أصبح اتفاق التجارة الثنائي نافذاً في ١ آب/أغسطس ٢٠١١، زادت صادرات كوريا إلى بيرو بنسبة ٢٩ في المائة. ومن ضمن صادرات أخرى، ارتفعت صادرات ركاز الحديد بنسبة ٢٦٣ في المائة وأجهزة التلفاز الملون بنسبة ٢٦٨ في المائة والمواد البتروكيميائية بنسبة ٥٧ في المائة وسيارات الركاب بنسبة ٤٢,٥ في المائة (نحو ثلث مجموع السيارات الجديدة المباعة في بيرو مصنوع في

سيق ذلك من بين الأسباب الرئيسية التي تفسر عدم مشاركة أي من مقدمي العطاءات الخواص في مشروعات الموانئ الثلاثة الأخيرة في شيناي وتوتيكورين وفيساخاباتنام (*Business Standard India*, 2013). ويُقترح تعديل هيكل التعريفات الجديد مرة في السنة وربطه جزئياً بالتضخم. ومن الجدير بالذكر أن الإحصاءات ينبغي أن تُقدم في غضون ١٥ يوماً بعد نهاية كل شهر عن حركة البضائع ونتائج المرسى اليومي والوقت المتوسط لتناوب السفن ومتوسط وقت الانتظار قبل الرسو والنسبة المئوية للوقت الذي تكون فيه السفن فارغة من مجموع الوقت التي تمضيها في المرسى والتعريفات الفعلية التي تتحصل عليها كل محطة نهائية بملئها مجلس أمناء أو مرسى يملكه في كل ميناء رئيسي (*The Economic Times*, 2013). غير أن البعض يرى أن الموانئ الهندية تحكمها لوائح تنظيمية مفرطة وأن موانئ هذا البلد الخاصة تدر أرباحاً أكثر من الموانئ التي تملكها الدولة وأن تحريرها بقدر أكبر قد يكون السبيل المستصوب سلوكه في المستقبل (*Lloyd's List*, 2013a).

وفي ميانمار، أضحت مرافق ميناء يانغون الحالية بالية وثمة حاجة إلى إقامة منشآت مينائية جديدة تساعد هذا البلد في الاندماج بشكل أفضل في ساحة التجارة الدولية. غير أن شكوكاً كثيرة لا تزال قائمة بشأن موقع هذه المنشآت المينائية الجديدة. وتم تحديد موقعين محتملين أحدهما في كيوكفيو إلى الشمال من يانغون حيث يكتمل إنشاء خطوط أنابيب النفط والغاز التي تعبر ميانمار إلى مقاطعة يونان الصينية، وثاني الموقعين هو داويي الواقع إلى الجنوب على بعد ٢٥٠ كيلومتر فقط من بانكوك ويؤمل أن يكون مصدراً ثميناً للبضائع العابرة. ومن اللازم إجراء مزيد من التقييم للطلب والإيرادات والاستثمار والأطر الزمنية والجوانب التقنية (*The Vancouver Sun*, 2013). ولخدمة ميناء يانغون مباشرة، سيُشيد ميناء نهر يانغون على مقربة من جنوب المدينة (*The Economist*, 2013b).

وفي سري لانكا، بدأت في عام ٢٠١٣ المرحلة الأولى من خطط التوسيع الثالث لمحطة الحاويات النهائية في ميناء كولومبو ويُتوقع إكمال المرحلة الأخيرة بحلول عام ٢٠١٦. ويبلغ غاطس الميناء ١٨ متراً وبه نطاق للرافعات المتحركة يبلغ عرضه ٢٤ حاوية يمكنه من معالجة أكبر سفن الحاويات ومن بينها سفن الحاويات *Maersk Triple E class*. وستكون المحطة النهائية الجديدة في وضع أفضل لخدمة البضائع من موانئ المحيط الهندي وإليها، رغم أن المنافسة ستشتد بين الموانئ الواقعة في هذه المنطقة (*Drewry*, 2013).

معالجة ٣٠٠.٠٠٠ وحدة معادلة لعشرين قدماً عندما تكتمل مرحلتها الثانية (*PortCalls Asia*, 2013).

وفي الهند، تُدرس خطط تمكّن الموانئ التي تديرها مجالس أمناء من تأجير الأراضي لشركات خاصة بغية إنشاء مناطق صناعية أو اقتصادية خاصة لزيادة التجارة. وسيؤثر هذا المقترح في ١٢ ميناءً رئيسياً (شيناي وكوشي وإينور وجواهر لال نهرو وكلكتا (بما في ذلك هالديا) وكندلا ومورموغاو وبومباي ونيو مانغالور وباراديب وتوتيكورين وفيساكهابانام) القادرة على معالجة أكثر من ٧٤٠ مليون طن من البضائع كل عام وتمثل نحو ٥٨ في المائة من تجارة الهند الخارجية المنقولة بحراً. وبفضل السياسة المقترحة لإدارة أراضي الموانئ ستمكّن الموانئ من تأجير الأراضي لمدة أقصاها ٣٠ عاماً بموافقة مجلس أمنائها. أما عقود الإيجار لأكثر من ٣٠ عاماً ولمدة أقصاها ٩٩ عاماً، فينبغي أن يقدم مجلس أمناء الميناء توصية بما لوزارة النقل البحري بغية موافقة اللجنة عليها (*Livemint*, 2013b). وفي أماكن أخرى من الهند، تدرس اللجنة الوزارية للشؤون الاقتصادية مشروعين لتطوير ميناءين جديدين يسمى أحدهما دوغارااجاباتنام ويقع على بعد ٤٥ كيلومتر من غودور ونحو ١٤٠ كيلومتر شمال ميناء شيناي. وسيحتل الميناء المقترح مساحة تبلغ ٥٠٠٠ فدان ويتوقع أن تبلغ الحركة الإجمالية فيه ٥٠ مليون طن في السنة وسيكون الميناء الرئيسي الثاني في أندھرا براديش الذي تتحكم فيه الحكومة المركزية بعد ميناء فيسكهاباتنام. ويقع مشروع الميناء الثاني في سغار في غرب البنغال وهو أكبر بقليل ويتوقع أن تبلغ الحركة الإجمالية فيه ٥٤ مليون طن في السنة. ويندرج الميناءان في "سياسة التوجه شرقاً" التي تنتهجها الحكومة بغية زيادة طاقة معالجة البضائع في البلاد ثلاثة أضعاف لتصل إلى ٣,١٣ بلايين طن بحلول عام ٢٠٢٠ من خلال شراكات بين القطاعين العام والخاص (*The Hindu*, 2013). ويُنقل أكثر من خمس البضائع الهندية بقليل في حاويات، أي قرابة نصف المتوسط العالمي (*The Economist*, 2013a). وتعترم الحكومة زيادة هذا الرقم بإنشاء مرافق للحاويات على طول ساحل البلاد الشرقي في موانئ إينور وكاكينادا وكاراكيل وكريشناباتنام (*Drewry Container Insight*, 2013).

وفي الهند أيضاً، تُدرس في الوقت الحالي مبادئ توجيهية تمكّن الموانئ الرئيسية من تحديد تعريفاتها وفق الأحوال السائدة في السوق. وفي الوقت الحالي، تتولى هيئة التعريفات في الموانئ الرئيسية تحديد التعريفات. ويُعتقد أن القطاع الخاص ينتظر القرار النهائي بشأن كيفية حساب التعريفات قبل أن يشرع في الاستثمار. وقد

قصور الأداء تعزى في المقام الأول إلى انخفاض أحجام البضائع بسبب التراجع الاقتصادي العالمي (Dynamar B.V., 2012).^(١)

وقد تتضمن اتفاقات الامتياز بنوداً لتشغيل محطات الحاويات النهائية تحدد الأحجام الدنيا من إجمالي الحركة. وإذا قلَّ إجمالي الحركة عن الحد الأدنى، وجب على المستأجر، أي مشغل المحطة النهائية، تعويض المالك الذي عادة ما يكون هيئة الميناء. غير أن هيئة ميناء أنتويرب أعلنت أنها ستخفض غرامات قصور الأداء لعدم بلوغ الأحجام التي ينص عليها العقد المتعلق بميناء Antwerp Gateway ومحطة Deurganck Terminal PSA اللتين تديرهما شركة DP World إلى ٤,٠ ملايين يورو (١,٥ ملايين دولار) و٩,٤٧ ملايين يورو (١٢,١ مليون دولار) على التوالي (Dynamar B.V., 2013b).

واتخذت المفوضية الأوروبية مبادرة جديدة لتحسين العمليات في الموانئ في ٣١٩ ميناءً بحرياً رئيسياً. وترمي المبادئ التوجيهية المقترحة إلى اقتراح تغييرات قانونية ستعين مشغلي الموانئ على تحسين مستوى خدماتهم وتحديث مرافقهم وإتاحة قدر أكبر من الاستقلال المالي لهم. وفي الوقت الحالي، تُنقل ٧٤ في المائة من البضائع الداخلة إلى أوروبا والخارجة منها بحراً ويمر خمس هذا الحجم عبر ثلاثة موانئ فقط هي روتردام وهامبورغ وأنتويرب. ويؤدي هذا التركيز إلى الاكتظاظ ويُحمّل الناقلين ومشغلي وسائل النقل والمستهلكين تكاليف إضافية. ويُتوقع أن تحقق المقترحات الجديدة للمفوضية الأوروبية وفورات تصل إلى ١٠ بلايين يورو (١٢,٨ بليون دولار) بحلول عام ٢٠٣٠. وتساعد في إنشاء وصلات بحرية قصيرة جديدة (Europa, 2013). ويستثني المقترح خدمات معالجة البضائع والركاب من قواعد النفاذ إلى السوق. ويتضمن المقترح إنشاء لجنة جديدة للحوار الاجتماعي التي ستتولى معالجة المسائل ذات الصلة بإصلاحات العمل. ويُعتمد اتخاذ تدابير أكثر صرامة للتعامل مع منح عقود الامتياز والعقود العامة والإجراءات المالية لجعل طريقة تحديد الرسوم أكثر شفافية. ويوسع المقترح نطاق حرية الموانئ في جباية رسوم البنية التحتية وتخفيض الرسوم على السفن ذات الأداء البيئي الأفضل (Lloyd's List, 2013b).

وفي هولندا، فتحت منطقة توسيع الميناء في ميناء Rotterdam Maasvlakte 2 أبوابها للنقل البحري فأصبح النفاذ إلى الموقع متاحاً بالطرق البرية والسكك الحديدية والطرق المائية. وسيبدأ تحويل البضائع من سفينة إلى أخرى في نهاية عام ٢٠١٣ ومن المقرر أن يكتمل تشييد محطتي الحاويات النهائيتين في ميناء

وفي تايلند، يُتوقع أن يجعل قانون جديد للشراكة بين القطاعين العام والخاص المشاريع تُوّج أكلها بوتيرة أسرع. وسيضع القانون حداً أقصى قدره ١٨٠ يوماً للفترة بين الفوز بعطاء حكومي وتوقيع العقد. ويشكل القانون أيضاً لجنة للنظر في خطط التنمية الاستراتيجية الخمسية. وستألف لجنة الدراسة هذه من ١٧ عضواً برئاسة رئيس الوزراء. وينص القانون الجديد أيضاً على أنه لا يجوز لعضو في اللجنة أن يصبح عضواً في مجلس الشركة الفائزة بعطاء لمدة ثلاث سنوات بعد استقالته من اللجنة. وعالج القانون السابق للشراكة بين القطاعين العام والخاص ٤٠ مشروعاً فحسب خلال فترة سريانه، منها ٣٣ مشروعاً بين القطاع الخاص ووكالات حكومية وطنية وسبعة مشاريع مع سلطات المقاطعات (The Nation, 2013).

وتشمل إصلاحات البنية التحتية في البلاد إنشاء خطوط فائقة السرعة للسكك الحديدية وأربعة موانئ أخرى وبنى تحتية أخرى للنقل خلال السنوات السبعة القادمة يبلغ مجموع الاستثمارات فيها ٦,٦ بليون دولار. وستُقام الموانئ على ضفتي نهر بانكوك الرئيسي وخليج تايلند وعلى سواحل بحر أندامان. وذكرت الحكومة أن هذه الموانئ ستعزز معدل النمو الاقتصادي في تايلند بنسبة ١ في المائة في السنة وستوجد ٥٠٠.٠٠٠ وظيفة. وباللجوء إلى الاقتراض من الخارج، يمكن تفادي التأخير الناشئ عن عملية الميزانية الحكومية السنوية، مما يخفف مخاوف المستثمرين من تأخر المشاريع. وقد يشير تمويل المشاريع من الميزانية السنوية العادية صعوبات إذا تغيرت الحكومة أو السياسات، إذ قد تتوقف المشاريع حينئذ. وسيتمكن مشروع قانون الاقتراض المستثمرين الخواص من تخطيط استثماراتهم لتطوير البنية التحتية بقدر أكبر من الثقة (Sea News Turkey, 2013).

أوروبا

يتعلق تطوير الموانئ في أوروبا أساساً بتشييد محطات نهائية جديدة في الموانئ الموجودة عوضاً عن إنشاء مواقع جديدة. ولذلك، يتعلق الشق الأكبر من عملية الإصلاح بالجوانب التنظيمية والتشغيلية في الموانئ. وفي بلجيكا، برزت الحاجة إلى إعادة النظر في الجوانب التنظيمية التي أريد منها تشجيع إحداث تحسينات في الأداء. وتدير شركة DP World وشركاؤها التي تدير Antwerp Gateway ومحطة Deurganck Terminal PSA هيئة ميناء أنتويرب بنحو ٧٠ مليون يورو (٩٣ مليون دولار) عبارة عن غرامات عن

الضغط عليه لتفعل ذلك وانتفاء الفائدة المباشرة دون المعاملة بالمثل. وتلك نقطة مهمة، فالراجح أن الموانئ لن تغير موقفها دون تدخل خارجي إلا إذا كان ذلك يحقق لها فائدة جلية.

وحدث هذا التخلي الخارجي في مطلع عام ٢٠١٣ عندما حصلت *Journal of Commerce*، بالتعاون مع Ocean Shipping Consultants، على بيانات من ١٧ من شركات خطوط النقل البحري المنتظم التي تتردد على ٦٥٠ ميناءً وذلك بغية إعداد قائمة لتصنيف إنتاجية الموانئ ل (*Journal of Commerce*, 2013). وأتاح تحليل هذه البيانات عقد مقارنة لإنتاجية موانئ الحاويات حسب المناطق على النحو الوارد بيانه في الشكل ٤-١. وتُظهر النتائج أن تقييم أداء الموانئ استند إلى عدد حركات الرفع في الساعة في مناطق جغرافية واسعة شتى. ولم يصبح الحصول على البيانات الأولية والسبل المتبعة في إجراء عمليات الحساب ميسوراً بعد. ويُظهر البحث تفاوتاً شاسعاً في متوسط أوقات معالجة البضائع يتراوح بين ١٩ حركة في الساعة في أفريقيا و٧١ حركة في الساعة في موانئ آسيا الشمالية. ومن أوجه القصور الكبيرة التي تشوب البحث أن الموانئ لا تستطيع أن ترى درجة تصنيفها مقارنة بموانئ أخرى رغم أن مقارنات انتقائية للموانئ قد أُجريت في قوائم منفصلة، كما أن البحث يقتصر على أنشطة الحاويات التي تمثل ١٥ في المائة من إجمالي الحركة في موانئ العالم. ويتمثل العامل الأهم في أن الموانئ ليست الجهة الوحيدة التي تحتفظ بالبيانات عن أنشطتها، فزبناؤها أيضاً يجمعون البيانات عن أدائها. وإذا لم تكشف الموانئ عن إحصاءاتها فسيكون من الصعب عليها دحض أية مزاعم تتهمها بعدم الكفاءة.

ويتمثل السبيل الذي ينبغي اتباعه للمضي قدماً في هذا الصدد في أن تنشر الموانئ بياناتها ولا تُعول على تقييم الزبناء أدائها. ويكمن التحدي الذي يواجهه واضعي السياسات في إقناع موانئهم بتقاسم البيانات طوعاً. ويمكن إعداد نظم رسمية للإبلاغ على الصعيد الوطني، غير أن ذلك لا يضمن أن تبذل البلدان الأخرى جهوداً مماثلة. وستظل الحاجة قائمة لإنشاء مكنز مشترك للبيانات لتيسير نشرها لأغراض التحليل المستقل. ويجوز أن تُجري عمليات التحليل شبكة البحوث عن أداء الموانئ، وهي شبكة غير رسمية تضم أكاديميين من مؤسسات مختلفة تقع في مختلف أنحاء العالم وتجتمع سنوياً جنباً إلى جنب مع الرابطة الدولية للاقتصاديين البحريين. وسيتيح نشر البيانات الأولية الفرصة للموانئ أيضاً لإجراء عمليات التحليل الخاصة بها عوضاً عن أن تقبل مكرهة

Rotterdam World Maasvlakte 2 اللتين تدير أحدهما شركة Gateway بقيادة DP World وثانيتهما شركة APMT التي يوجد مقرها الرئيسي في هولندا وأن تبدأ المحطتان في أداء أعمالهما بنهاية عام ٢٠١٤ (*Lloyd's List*, 2013a).

دال- تقييم أداء الموانئ

يمكن أن تساعد الموانئ الكفؤة في تخفيض تكاليف النقل بتمكين البضائع من الوصول إلى الأسواق ومغادرتها بطريقة أنسب وأكثر فعالية من حيث التكاليف. وقد أسندت الدول الأعضاء في الأونكتاد إليه عدداً من الولايات تنص على ضرورة مساعدة البلدان النامية على تخفيض تكاليف النقل فيها (الفقرات ٥٧ و١٢١ و١٦٥ و١٦٦ من اتفاق أكرا، والفقرات ٤٥ و٤٧ و٤٨ من ولاية الدوحة) ولالأونكتاد أيضاً تاريخ حافل في السعي إلى إصلاح الموانئ. وفي الماضي، انصب جل الاهتمام على مساعدة الموانئ على تحديد مؤشرات الكفاءة لأغراض القياس والتسجيل. وتتمثل الخطوة المنطقية التالية في أن تتقاسم البلدان ما يجوزها من بيانات بغية استخلاص الدروس وأفضل الممارسات. ويُتوقع أن يفضى بيان الانجازات التي حققتها موانئ مماثلة في الحجم إلى تطورات تشغيلية وإلى تخفيض تكاليف الشحن.

ولا تقتصر الكميات الهائلة من البيانات التي تجمعها الموانئ على المعلومات عن البضائع بل وتشمل المعلومات عن الأصول واستخدام المعدات وأدائها وصيانتها. ويستخدم مديرو الموانئ هذه البيانات لرصد الأداء ووضع خطط لتلبية الاحتياجات في المستقبل. غير أن الموانئ ميالة إلى تقييم أدائها من منظور داخلي يُعنى بأدائها السابق، أي أنها تحكم على نفسها اليوم بمعيار ما أنجزته بالأمس وليس من منظور أداء منافسيها اليوم. وفي بعض البلدان، يلزم تقديم بيانات الموانئ للحكومة الوطنية لتحليلها. وقد ساق القسم جيم السابق (التطورات الحديثة في الموانئ) مثلاً على ذلك ما قامت به الحكومة الهندية من جمع لإحصاءات الموانئ، بيد أن لدى كثير من البلدان النامية ميناءً رئيسياً واحداً فقط، مما يجعل عقد المقارنة بينه وبين موانئ أخرى مستحيلة. ورغم الجهود المبذولة في مسك السجلات، قلما تُنشر المعلومات على صعيد الميناء أو على النطاق الوطني، ناهيك عن نشرها على الصعيد العالمي. وقد تكون الموانئ عزوفة عن نشر البيانات لانعدام

تسهل مقارنة. وتشمل أمثلة عمليات قياس الوقت في ميناء وقت تناوب السفن والوقت الذي تمضيه السفن في الانتظار ومعدل شغل المرسى ووقت العمل في المرسى ومدة مكوث البضائع وعدد حركات رافعات البضائع. ولذلك، ينبغي التركيز أولاً على الوقت والحجم عند مقارنة أداء الموانئ على الصعيد العالمي على أساس أولي. ويبدو قياس الوقت الذي تمضيه السفينة في الميناء وحجم البضاعة المحولة خطوة أولى يمكن خطوها نحو إجراء أي تقييم عالمي لأداء الموانئ. وينبغي أن تشمل البيانات جميع أنواع البضائع ولا تقتصر على الحاويات وحدها.

المقارنات التي تفرض عليها. وبذلك، يمكن للموانئ المصنفة في درجة أدنى في أي تقييم عام الحصول على معيار أكثر جدوى بمقارنة نفسها بمثيلاتها أو بموانئ تقع في مناطق أخرى.

ما هي البيانات التي ينبغي جمعها؟

يمثل الحجم والوقت جانبيين من أهم الجوانب لقياس الأداء. ويُحسب الحجم، وهو مقياس لإجمالي الحركة في أي ميناء أو لإنتاجه، إما بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً وإما بالوزن (أطنان). ويمثل الوقت الذي تمضيه البضائع في الميناء رقماً مفيداً

الشكل ٤-١ مقارنة إنتاجية الموانئ حسب المناطق (٢٠١٣)



هاء- الاستنتاجات

النامية موعودة بالاستفادة من حاجة الحوافز الاستثمارية إلى الاستثمار في الأعمال التجارية المستقرة في الأجل الطويل ومن تجربة مشغلي المحطات النهائية الدولية الذين أحكموا وسائلهم التقنية في بعض أكبر موانئ العالم وهم بحاجة إلى أسواق جديدة يستثمرون فيها. ودون إجراء إصلاحات في الموانئ، ستواجه البلدان صعوبات جمة في إيصال بضائعها إلى الأسواق بمستويات تنافسية من الأسعار وفي تلبية احتياجاتها بأسعار معقولة. وستصبح كفاءة الموانئ التي تشغل بال كثير من البلدان النامية والأونكتاد حقيقة واقعة عبر انتشار الممارسات الحديثة لجمع البيانات، إما بالأعمال التي يضطلع بها مديرو الموانئ أو تلك التي تقوم بها الجهات التي تستخدمها.

تتواصل التطورات العالمية في الموانئ رغم الشكوك التي اكتنفت التجارة العالمية في الآونة الأخيرة أو ربما بسببها. وجرت العادة على اعتبار الموانئ استثماراً طويلاً الأجل يتيح تحقيق عائدات مطردة تفسر إقبال مديري الأصول في الأجل الطويل عليها. وفي الوقت نفسه، أصبحت الموانئ تتسم بقدر أكبر من كثافة رأس المال بسبب نمو المدن الذي يحد من الأحياء المتاحة ويضطر خطط التوسع إلى التمدد باتجاه البحر وازدياد تكلفة تطوير الموانئ نتيجة للتعقيد الذي تتسم به البنى الفوقية وعمليات معالجة البضائع. غير أن البلدان

المراجع

- Africainvestor* (2013). China builds the biggest port in Africa. 8 April.
- Awareness Times* (2013). \$6Billion Chinese investment for Sierra Leone. 13 May.
- Bacchiocchi GG (2012). The project bond evolution: Port of Paita case study. *Latin Infrastructure Quarterly*. Issue 4. June.
- Bond DL, Platz D and Magnusson M (2012). Financing small-scale infrastructure investments in developing countries. DESA Working Paper No. 114. ST/ESA/2012/DWP/114. May.
- Business Standard India* (2013). Private bidders give port sector a miss. 11 May.
- Cameroon Tribune* (2012). Cameroon: Cam Iron gets mining convention for Mbalam iron project. 30 November.
- CATRAM (2013). Market study on container terminals in West and Central Africa. Final report – MLTC/CATRAM. 23 January. 1–133.
- Cayman Net News* (2012). China Harbour wins major Ghana port project. 27 September.
- CNNMoney* (2012). Nicaragua OKs canal to be built by Chinese company. 27 September.
- Commonwealth Business Council (2013). *Africa Infrastructure Investment Report*. ISBN 978-0-9570432-6-8. London. March.
- Daily Nation* (2012). Sh1bn set aside for free port project. 5 December.
- Dredging Today* (2013). Dredging Today – Côte d’Ivoire: CHEC Signs EPC Contract for Abidjan Port Dredging. 24 January.
- Drewry Container Insight* (2013). Competition heating up on India’s East Coast. 17 March.
- Dynamar B.V. (2012). DynaLiners Weekly. 21 December.
- Dynamar B.V. (2013a). DynaLiners Weekly. 5 April.
- Dynamar B.V. (2013b). DynaLiners Weekly. 29 March.
- Engel EM, Fischer RD and Galetovic A (2010). The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision. *EIB Papers*. 15(1): 40–69.
- Europa* (2013). Press release – Commission proposes upgrade for 300 key seaports. 23 May.
- Financial Times* (2013a). Pension funds wary of UK infrastructure. 7 February.
- Financial Times* (2013b). Sundance calls off takeover by Hanlong. 9 April.
- Financial Times* (2013c). Peru: the South Koreans are coming. Beyondbricks blog. 4 May.
- Fruitnet* (2011). Peru to boost port investment. 16 March.
- Group of 30 Working Group (2013). *Long-term Finance and Economic Growth*. ISBN 1-56708-160-6. Group of Thirty. Washington D.C.
- Haven Gateway Partnership (2010). The economic impact of the ports, transport and logistics industry on the Haven Gateway area. Colechester, United Kingdom.
- Holman Fenwick Willan LLP (2013). Global investment in ports and terminals. Ports and Terminals. Holman Fenwick Willan LLP. London.
- Journal of Commerce* (2013). Introducing JOC port productivity. *Journal of Commerce*. 14(3).
- Livemint* (2013a). Tax-free bonds issued by ports get poor response. 19 March.
- Livemint* (2013b). Policy aims to attract port infrastructure investments. 21 April.
- Lloyd’s List* (2013a). Power ports. Lloyd’s List – Ship Operations. 19 June.
- Lloyd’s List* (2013b). Brussels moves to prevent price abuse at European ports. Lloyd’s List – Ports and Logistics. 23 May.
- McKinsey Global Institute (2013). Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. McKinsey and Company. New York. January.

- OECD (2011). Pension funds investment in infrastructure – a survey. September. Available at <http://www.oecd.org/sti/futures/infrastructureto2030/48634596.pdf>.
- Oxford Economics (2013). The economic impact of the UK maritime services sector. Oxford Economics. February. Available at <http://www.oxfordeconomics.com/publication/open/239345> (accessed 26 September 2013).
- PMSA (2013). Port investment. Pacific Merchant Shipping Association. Available at <http://www.pmsaship.com/port-investment.aspx> (accessed 25 September 2013).
- Port Finance International* (2013). Chinese company to invest more than \$1.2bn in new Jamaican transshipment port - Port Finance International. 5 February.
- PortCalls Asia* (2013). Cambodia opens new container terminal. 28 January.
- Preqin (2012). *2012 Preqin Infrastructure Review*. Preqin.
- Preqin (2013). Infrastructure spotlight. April.
- Reuters* (2012). BlackRock to tap infrastructure debt demand. 26 November.
- RJR News* (2013). Plan for trans-shipment port at Fort Augusta abandoned, larger site being sought. 30 April.
- Sabahionline.com* (2013). Tanzania and China sign port development package. 27 March.
- Sea News Turkey* (2013). Bangkok seeks US\$67m loan to build infrastructure, ports and railways. 31 March.
- Sea-web (2013). News and analysis. APMT explains plans at African ports. 13 June.
- Shipping Seenews* (2013). Peru to update plans for 4 ports with support from South Korea. 7 March.
- Suffolk News-Herald* (2013). VPA punts port bids. 26 March.
- The East African* (2012). Congestion at Mombasa port slows down trade in EAC bloc. 13 December.
- The East African* (2013). With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa. 11 May.
- The Economic Times* (2013). Major ports will soon be allowed to fix market-linked tariff. 19 March.
- The Economist* (2013a). China's foreign ports – the new masters and commanders – China's growing empire of ports abroad is mainly about trade, not aggression. 8 June.
- The Economist* (2013b). New bay dawning. 27 April.
- The Guardian* (2013). Nicaragua waterway to dwarf Panama canal. 12 June.
- The Hindu* (2013). Cabinet nod for two new major ports in West Bengal, Andhra Pradesh. 9 May.
- The Nation* (2013). New act tipped to speed up projects. 27 May.
- The Plain Dealer - cleveland.com (2013). Port Authority board approves \$90 million bond deal for new Cuyahoga County headquarters. 14 March. Available at http://www.cleveland.com/business/index.ssf/2013/03/port_authority_board_approves.html (accessed 25 September 2013).
- The Vancouver Sun* (2013). Thai–Burma port project stalled. 24 February.
- World Socialist Web Site* (2013). New Chinese president courts Africa. 28 March.
- UNCTAD (1985). *Port Development: A Handbook for Planners in Developing Countries*. TD/B/C.4/175/Rev. 1. United Nations publication. New York.

حواشي نهاية الفصل

- (١) تتوزع حصة الملكية بين جميع الشركاء على النحو التالي: DP World (٤٢,٥ في المائة)، Zim Ports (٢٠ في المائة)، Cosco Pacific (٢٠ في المائة)، Terminal Link/CMA CGM (١٠ في المائة) و Duisport (٧,٥ في المائة).

5

القضايا القانونية والتطورات التنظيمية

يعرض هذا الفصل معلومات عن بعض المسائل القانونية المهمة والتطورات التنظيمية قريبة العهد في مجال النقل وتيسير التجارة إلى جانب معلومات عن حالة الاتفاقيات البحرية الرئيسية. وتشمل المسائل المهمة نفاذ اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ (أصبحت نافذة في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٣) واتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمنعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ (غدت نافذة في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٤)، إضافة إلى طائفة من التطورات التنظيمية ذات الصلة بالأمن البحري ومن سلسلة الإمداد البحري وبالمسائل البيئية.

وللمساعدة في تنفيذ مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية الرامية إلى زيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري التي أصبحت نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية مبادئ توجيهية إضافية وتفسيرات موحدة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢ وأيار/مايو ٢٠١٣. وفضلاً عن ذلك، اعتمد قرار يتعلق بتعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا لتحسين كفاءة الطاقة في السفن في أيار/مايو ٢٠١٣ وتم التوصل إلى اتفاق لإجراء دراسة جديدة لتحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي. ولا يزال إصدار تدابير محتملة مستندة إلى السوق لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي مثار جدل وأجل النقاش بصدددها.

وتبين نتائج البحث الذي أجراه الأونكتاد عن الخطط الوطنية لتنفيذ تيسير التجارة أن تيسير التجارة لا يزال يمثل تحدياً أمام البلدان النامية غير أنها تعتبره مجالاً ذا أولوية لتحقيق تنميتها الوطنية. ويحدد التقرير مجالات عدم الامتثال الرئيسية لاتفاق بشأن تيسير التجارة تضعه منظمة التجارة العالمية في المستقبل، مقدماً بذلك معلومات شديدة الفائدة عما يلزم من وقت وموارد لتقديم المساعدة التقنية وبناء القدرات للبلدان النامية وعن احتياجاتها في هذا المجال.

ألف-التطورات المهمة في قانون النقل

١- نفاذ اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦

بعد تصديق الاتحاد الروسي والفلبين على اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٢، أصبحت هذه الاتفاقية نافذة في ٢٠ آب/أغسطس ٢٠١٣^(١). وتعزز هذه الاتفاقية، المعتمدة في عام ٢٠٠٦ برعاية مشتركة من منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية، وتُحدِّث أكثر من ٦٨ معياراً من معايير العمل الدولية ذات الصلة بالبحارة وتحدد المسؤوليات الواقعة على عاتقهم وحقوقهم في مسائل العمل والمسائل الاجتماعية في القطاع البحري. وتعتبر الاتفاقية ركيزة أساسية رابعة تستكمل اتفاقيات المنظمة البحرية الثلاث الرئيسية وهي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ (سولاس) والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام ١٩٧٨ والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول).

وتستهدف اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ تهيئة ظروف عمل كريمة لبحارة العالم الذين يفوق عددهم ١,٢ مليون بحار وإتاحة ظروف المنافسة التريفة للملكي السفن. وبعد نفاذ الاتفاقية، ستغطي الاتفاقية الجديدة البحارة العاملين في نحو ٧٠ في المائة من سفن النقل البحري في العالم. وتحدد الاتفاقية المتطلبات الدنيا لظرف عمل البحارة من جميع وجوهها تقريباً وهي تمثل آلية ناجعة للامتثال للمعايير وإعمالها عبر التفتيش الذي تجريه دولة العلم لظروف عمل البحارة وعيشهم وإجازتها.

وتتضمن الاتفاقية ثلاثة أجزاء مختلفة ولكنها مترابطة هي: المواد واللوائح التنظيمية والمدونة. وتحدد المواد واللوائح التنظيمية الحقوق والمبادئ والالتزامات الأساسية للدول الأعضاء التي تصدق على الاتفاقية^(٢). وتتضمن المدونة معلومات مستفيضة عن تنفيذ اللوائح التنظيمية. وهي تتألف من الجزء ألف (المعايير الإلزامية) والجزء باء (المبادئ التوجيهية غير الإلزامية)^(٣). وتتنظم اللوائح التنظيمية والمدونة في خمسة مجالات عامة تدرج تحت خمسة عناوين تشمل مجموعات من الأحكام ذات الصلة بحق أم.مبدأ بعينه، بما في ذلك (أ) الشروط الدنيا الواجب أن يستوفيه البحارة للعمل على متن سفينة؛ (ب) شروط العمل؛ (ج) السكن ومرافق الترفيه والغذاء وخدمات الإطعام؛ (د) الوقاية الصحية والرعاية الطبية والرفاه وحماية الضمان الاجتماعي؛ (هـ) الامتثال والإعمال^(٤).

وتفرض اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ على الدول الأعضاء بعض الوثائق الإلزامية أيضاً. وبناءً على ذلك، تطلب كل دولة عضو من السفن التي تتجاوز حمولتها ٥٠٠ طن إجمالي وتقوم برحلات دولية أن تحمل على متنها شهادة عمل بحري وإعلاناً بالامتثال للعمل البحري وفق نموذج تنص عليه المدونة وتتاير على تحديثهما^(٥). ويرد أدناه بيان لشروط عمل البحارة وظروف معيشتهم التي يجب أن تتحقق منها دولة العلم وتوافق عليها قبل إجازة السفينة:

- العمر الأدنى؛
- الشهادة الطبية؛
- مؤهلات البحارة؛
- اتفاقات عمالة البحارة؛
- استخدام أي خدمة توظيف أو تعيين خاصة مرخصة أو مجازة؛
- ساعات العمل أو الراحة؛
- مستويات تطبيق السفينة؛
- السكن؛
- مرافق الترفيه المتنبة؛
- الغذاء وخدمات الإطعام؛
- الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث؛
- الرعاية الطبية على متن السفينة؛
- إجراءات الشكاوى على متن السفينة؛
- دفع الأجور.

وأصدرت منظمة العمل الدولية في الآونة الأخيرة كتيبين لمساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ المسؤوليات الواقعة على عاتقها. بموجب اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ (ILO, 2012a; ILO, 2012b). ويحتوي الكتيب الأول نموذجاً للأحكام القانونية المنفذة لاتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ قُصد منه أن يكون معيماً للمشرعين الوطنيين. ويغطي الكتيب الثاني مسائل الضمان الاجتماعي للبحارة وهو يورد المعلومات الأساسية الضرورية عن هذا الموضوع ومعلومات عملية عن تنفيذ الاتفاقية. وتجدد الإشارة أيضاً إلى الإرشادات الموجهة لمشغلي السفن عن الرقابة من قبل دولة الميناء التي أصدرتها المنظمة العالمية للملكي السفن والغرفة الدولية للنقل البحري (ICS, 2013).

مرة، ما لم يتمكن الناقل من أن يثبت أن الحادث لا يعزى إلى خطأ أو إهمال من قبل الناقل، أو القائمين بخدماته^(١١). ومن باب التعويض، كانت مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة الشخصية بموجب اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ تبلغ ٦٦٦ ٤٦ من حقوق السحب الخاصة عن كل راكب. ويتيح شرط "عدم التقيد" للدول الأطراف الاحتفاظ بحدود أعلى من المسؤولية (أو المسؤولية غير المحدودة) أو إدخال هذه الحدود في الحالات التي تخضع لولاية محاكمها القضائية.

(ب) لتفادي عدم الوفاء بالمطالبات، يُلزم الناقلون بجائزة تأمين أو ضمان مالي غيره يغطي حدود المسؤولية المشددة بموجب الاتفاقية في حالة وفاة الركاب أو إصابتهم الشخصية. ولا يجب أن يقل حد التأمين الإلزامي أو الضمان المالي الآخر عن ٢٥٠.٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة عن كل راكب وفي كل مرة. ويجب أن تصدر لكل سفينة ركاب تبحر في منطقة تشملها اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ شهادة تثبت أن لديها تأميناً أو ضماناً مالياً آخر سارياً؛ وتُطبق غرامات في الحالات التي تكون فيها السفينة غير مؤمنة أو لم تحصل على شهادة^(١٢).

(ج) في حالة فقدان الأمتعة أو إصابتها بأضرار، يتفاوت حد مسؤولية الناقل بموجب اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ حسب نوع الأمتعة (أمتعة القمرات والمركبات والأمتعة المنقولة في هذه المركبات أو على متنها والأمتعة الأخرى)^(١٣).

(د) استحدثت اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ إجراء القبول الضمني لتعديل حدود المسؤولية حتى يصبح نفاذ أي زيادة مستقبلية في الحدود أيسر^(١٤)؛

ويعزز نفاذ اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ النظام الدولي للمسؤولية عن الركاب تعزيراً كبيراً، لا سيما من حيث الإصابة الشخصية والوفاة. غير أن الإطار

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أنه من المقرر أن تجتمع في مطلع عام ٢٠١٤ لجنة خاصة ثلاثية الأطراف أسندت إليها مهمة إبقاء الاتفاقية قيد الاستعراض المستمر لتناقش مسائل من بينها التعديلات المقترحة على المدونة الواردة في الاتفاقية لمعالجة مسألة الضمان المالي لأفراد الأطقم/البحارة ومن يعولونهم يتعلق بالتعويض في حالات الإصابة الشخصية أو الوفاة أو الهجر^(١٥).

٢- نفاذ اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢

حصل بروتوكول عام ٢٠٠٢ المتعلق باتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً على التصديقات العشرة المطلوبة^(١٦) في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٣ ومن المقرر أن يدخل حيز النفاذ بعد عام، أي في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٤^(١٧). ويراجع بروتوكول عام ٢٠٠٢ اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤^(١٨) ويحدث هذه الاتفاقية التي وضعت نظاماً للمسؤولية بشأن نقل الركاب يشمل الإصابة الشخصية أو الوفاة في البحر. ويُشار إلى اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ٢٠٠٢ باتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢^(١٩).

وتدخل اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ بعض التعديلات المهمة على نظام المسؤولية. وتشمل العناصر الرئيسية^(٢٠) ما يلي:

(أ) تستبدل اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ نظام المسؤولية القائم على الخطأ في اتفاقية عام ١٩٧٤ بنظام صارم للمسؤولية في حوادث النقل البحري (أي الاصطدام والجروح والانفجار والحريق وعبوب السفينة)، يتضمن عدداً شديداً من الاستثناءات المتعلقة بالحوادث الناشئة عن القوة القاهرة؛

وبذلك، يكون الناقل مسؤولاً في حالات الإصابة الشخصية لراكب أو وفاته، بغض النظر عن الخطأ، إلى حد يبلغ ٢٥٠.٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة لكل راكب في كل مرة. وإذا تجاوز فقدان أو الضرر هذا الحد، يكون الناقل مسؤولاً عن مبلغ شامل يصل إلى ٤٠٠.٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة لكل راكب، في كل

خاصاً في دورتها الرابعة والستين والخامسة والستين^(٣٣) اللتين عُقدتا أثناء الفترة الحالية المشمولة بالتقرير. ويرد أدناه مزيد من المعلومات والمداولات والحصائل في هذا الشأن.

كفاءة الطاقة للسفن

استكمالاً المجموعات الأربعة من المبادئ التوجيهية (IMO, 2012a, Annexes 8-11) التي اعتمدت في وقت سابق، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الرابعة والستين، مبادئ توجيهية إضافية وتفسيرات موحدة تكفل التنفيذ السلس للوائح الإلزامية بشأن كفاءة الطاقة للسفن ترد في الفصل الرابع من المرفق السادس باتفاقية ماربول. وبوجه أخص، اعتمدت لجنة الحماية البحرية تعديلات على "المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن طريقة حساب مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة المحقّق للسفن الجديدة" المتعلق بحساب قدرة عمود المولد وقدرة عمود المحرك (IMO, 2012b, Annex 8). ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً على الإرشادات والتفسيرات التالية (IMO, 2012b, Annex 7):

- التفسير الموحد لتعريف "السفن الجديدة" للمراحل الأولى والثانية والثالثة من إطار مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة بموجب اللائحة ٢-٢٣ من المرفق السادس باتفاقية ماربول؛
- التفسير الموحد لتعبير "تحويل رئيسي" بموجب اللائحة ٢-٢٤ من المرفق السادس باتفاقية ماربول؛
- التفسير الموحد للتوقيت الذي يجب على السفن الحالية أن تحمل فيه على متنها خطة لإدارة كفاءة الطاقة للسفينة بموجب اللائحتين ٥-٤-٤ و ١-٢٢ من المرفق السادس باتفاقية ماربول؛
- التفسير الموحد بشأن الفئة المناسبة التي تُطبّق على الناقلات المخصصة لعصير الفواكه؛
- التفسير الموحد للقسم ٢-٣ من تكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء.
- وإضافة إلى ذلك؛ وافقت لجنة الحماية البحرية على ما يلي: رهنأ بقرار مترامن تتخذه الدورة الحادية والتسعين للجنة السلامة البحرية، مشروع التعميم الصادر عن لجنة حماية البيئة البحرية - لجنة السلامة البحرية بشأن

القانون الدولي يظل معقداً ريثما تحظى اتفاقية أئينا لنقل الركاب وأمتعتهم بجرأ لعام ٢٠٠٢ بالاعتماد على نطاق أوسع. وفي هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية أئينا لنقل الركاب وأمتعتهم بجرأ لعام ١٩٧٤ ستظل نافذة بالنسبة للدول المتعاقدة فيها التي لم تقبل بعد بروتوكول عام ٢٠٠٢ المتعلق باتفاقية أئينا لنقل الركاب وأمتعتهم بجرأ^(٣٤). وقد احتفظت بعض هذه الدول بحقها في استبعاد تطبيق اتفاقية عام ١٩٧٤ وهي تُطبّق حدود المسؤولية الخاصة بها في الحالات التي يكون فيها الراكب والناقل معاً من مواطني تلك الدولة^(٣٥). وتجدر الإشارة كذلك إلى أن عدة دول لم تُصدّق على اتفاقية أئينا لنقل الركاب وأمتعتهم بجرأ لعام ١٩٧٤ أو تنضم إليها ولكنها اعتمدت نظاماً مشابهاً لتحديد المسؤولية من باب التشريع المحلي وإن كانت حدود المسؤولية فيه أعلى^(٣٦).

باء- التطورات التنظيمية المتعلقة

بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة

الناجمة عن النقل البحري الدولي

وغيرها من المسائل البيئية

١- تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي وكفاءة الطاقة

شكّل اعتماد مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية^(٣٧) لزيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي (IMO, 2011a, Annex 19) تطوراً رئيسياً أشار إليه إصدار عام ٢٠١٢ من استعراض النقل البحري (UNCTAD, 2012a). واعتمدت التدابير الجديدة التي استحدثت مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة للسفن الجديدة وخطة إدارة كفاءة الطاقة للسفينة لجميع السفن^(٣٨) بإدخال تعديلات على المرفق السادس باتفاقية ماربول وإضافة فصل جديد هو الفصل الرابع. وأصبحت هذه التدابير نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣. ويتضح من الدراسة الثانية التي أجرتها المنظمة البحرية الدولية لغازات الدفيئة في عام ٢٠٠٩ (IMO, 2009) أن التدابير التقنية والتشغيلية تنطوي على قدرة كبيرة لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي^(٣٩). وما فتئت المسائل ذات الصلة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي مجالاً من المجالات التي أولتها لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية اهتماماً

وافقت على التعديلات على التفسير الموحد للتعويضات MEPC.1/Circ.795 لتحديث التعويضات المتعلقة بمتطلبات خطة إدارة كفاءة الطاقة للسفينة، واستبعاد المنصات (بما فيها المرافق العائمة لتخزين الإنتاج وتفريغه ووحدة التخزين العائمة) والحفارات، بغض النظر عن وسيلة دفعها، وأية سفينة أخرى غير مزودة بوسائل دفع؛

اعتمدت "الخطوط التوجيهية المؤقتة لعام ٢٠١٣ بشأن تعيين الحد الأدنى من قوة الدفع للحفاظ على قدرة السفينة على التحرك في بحر هائج" التي ترمي إلى مساعدة الإدارات والهيئات المعتمدة في التحقق من أن السفن الممتثلة لمتطلبات مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة الواردة في اللائحة ٢١-٥ من المرفق السادس باتفاقية ماربول تتمتع بالحد الأدنى من قدرة الدفع المركبة للحفاظ على قدرة السفينة على التحرك في بحر هائج (IMO, 2013c, Annex 16)؛

اعتمدت "المبدأ التوجيهي لعام ٢٠١٣ بشأن التعامل مع التكنولوجيات المبتكرة لكفاءة الطاقة لحساب مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة المحقق والتحقق منه" الذي يرمي إلى مساعدة الصانعين وبناء السفن ومالكها السفن والمحققين والأطراف المعنية الأخرى ذات الصلة بمؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة المحقق على التعامل مع التكنولوجيات المبتكرة لكفاءة الطاقة لحساب مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة المحقق والتحقق منه ومعالجة النظم مثل نظم التزليق بالهواء ونظم الدفع بالرياح والنظم العالية الحرارة لاسترجاع الحرارة من النفايات ونظم توليد الطاقة الفلطاظونية (IMO, 2013d)؛

اعتمدت "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٣ بشأن حساب الخطوط المرجعية لاستخدامها بالترافق مع المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (EEDI) فيما يتعلق بسفن الركاب السياحية غير المجهزة بوسيلة دفع تقليدية (IMO, 2013c, Annex 17)؛

اعتمدت "تعديلات على الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن المعاينة والإجازة فيما يتعلق بالمؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفن للطاقة (EEDI)

- المبادئ التوجيهية المؤقتة لتحديد قدرة الدفع الدنيا للحفاظ على قدرة السفن على المناورة في الظروف المعاكسة (IMO, 2012c, Annex 2)؛
- المبادئ التوجيهية المؤقتة لحساب معامل "fw" لتخفيض سرعة السفينة في ظروف البحر التمثيلية لأغراض الاستخدام التجريبي (IMO, 2012c, Annex 3)؛
- تعديل على "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ عن إجراء مسح لمؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة وإجازته" (٢٣) (IMO, 2012b, Annex 9). وقامت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الخامسة والستين المعقودة في أيار/مايو ٢٠١٣، بما يلي:
- وافقت على مشروع التعديلات على الفصل السادس من اتفاقية ماربول بغية اعتمادها في دورة اللجنة السادسة والستين. وترمي التعديلات إلى: (أ) توسيع نطاق مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة ليشمل سفن الدرجة للبضائع (ناقلات الركبات وناقلات الغاز الطبيعي المسيل وسفن الركاب للرحلات السياحية ذات الدفع غير التقليدي وسفن الدرجة للبضائع وسفن الدرجة للركاب؛ (ب) إعفاء السفن غير المدفوعة بوسائل ميكانيكية والمنصات بما فيها المرافق العائمة لتخزين الإنتاج وتفريغه ووحدة التخزين العائمة والحفارات، بغض النظر عن وسائل دفعها، فضلاً عن سفن البضائع المزودة بتجهيزات لكسح الجليد (IMO, 2013c, Annex 13)؛
- اعتمدت تعديلات لتحديث "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٣ بشأن حساب الخطوط المرجعية لاستخدامها بالترافق مع المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفن للطاقة"، بما في ذلك إضافة سفن الدرجة للبضائع (ناقلات الركبات) وسفن الدرجة للبضائع وسفن الدرجة للركاب وناقلات الغاز الطبيعي المسيل (IMO, 2013c, Annex 14)؛
- أخذت علماً بالتعديلات النهائية على "المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن طريقة حساب مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة المحقق للسفن الجديدة"، بغية اعتمادها في الدورة السادسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية؛

وبعد مداوولات مستفيضة طوال عدة جلسات عمل، اكتمل العمل واعتمد القرار (MEPC.229(65)) عن "تعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا لتعزيز فعالية استهلاك السفن للطاقة" (IMO, 2013c, Annex 4) في الدورة الخامسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية. ويشير القرار في ديباجته إلى مبادئ المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بعدم التمييز والمعاملة المتساوية للسفن^(٢٥)، ومبدأ مسؤوليات البلدان المشتركة ولكن المتباينة وفقاً لقدرات كل منها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو المتعلق بها^(٢٦).

ويطلب القرار من المنظمة البحرية الدولية أن تقدم، عبر مختلف برامجها، المساعدة التقنية إلى الدول الأعضاء لتمكينها من التعاون في مجال نقل التكنولوجيا المخصصة لكفاءة استهلاك الطاقة إلى البلدان النامية بشكل خاص؛ وأن تساعد أيضاً على البحث عن مصادر مالية لبناء قدرات الدول وتزويدها بالدعم، ولا سيما الدول النامية التي طلبت نقل هذه التكنولوجيا إليها^(٢٧).

ويحث القرار أيضاً الدول الأعضاء القادرة، بما يتفق مع قوانينها ونظمها وسياساتها، على تقديم "دعم، خصوصاً إلى الدول النامية [...] يشمل على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- ١- نقل التكنولوجيا المخصصة لكفاءة استهلاك الطاقة في السفن؛
- ٢- البحث والتطوير لتحسين مستوى فعالية استهلاك الطاقة في السفن؛
- ٣- تدريب العاملين في سبيل تنفيذ اللوائح الواردة في الفصل ٢ من المرفق السادس لاتفاقية ماربول وإنفاذها بفعالية؛
- ٤- تبادل المعلومات والتعاون التقني لتحسين مستوى فعالية استهلاك الطاقة في السفن".

وفي مضممار التعاون التقني وبناء القدرات، تجدر الإشارة إلى أن برنامج المنظمة البحرية الدولية المتكامل للتعاون التقني والوكالة الكورية للتعاون الدولي أبرما، في الآونة الأخيرة، اتفاقاً لتنفيذ مشروع عن "بناء القدرات في بلدان شرق آسيا لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة من السفن". وأعدت بموجب هذا الاتفاق مجموعة شاملة من مواد التدريب المتعلقة بأنشطة بناء القدرات ذات الصلة بكفاءة الطاقة للنقل البحري. وفضلاً عن ذلك، عُقدت سلسلة من حلقات العمل والفترات التدريبية لبناء القدرات في

إضافة مراجع لقياس (IMO, 2013c, Annex 18) أحوال البحر.

واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً خطة عمل مُحدثة لمواصلة عملها في إعداد إطار لمؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة يتعلق بأنواع السفن وأحجامها ونظم الدفع غير المشمولة بمتطلبات مؤشر تصميم كفاءة استهلاك السفن للطاقة الحالية والنظر في المبادئ التوجيهية بشأن قوة الدفع المطلوبة للحفاظ على قدرة السفينة على الحركة في الظروف المعاكسة (IMO, 2013e, Annex 9).

وينبغي في الختام الإشارة إلى أن لجنة حماية البيئة البحرية قررت إدخال بند فرعي جديد في إطار البند ٤ من جدول أعمالها ("تلوث الهواء وكفاءة الطاقة") لمناقشة مزيد من التدابير التقنية والتشغيلية لتعزيز كفاءة الطاقة في النقل البحري الدولي؛ وسيتم إنشاء فريق عامل تحت هذا البند من جدول الأعمال في دورة لجنة حماية البيئة البحرية السادسة والستين (IMO, 2013c)، الفقرات ٤-١٣٦ - ٤-١٤٧). وجاء هذا القرار في أعقاب المناقشات المتصلة باقتراح معدل لوضع معايير كفاءة الطاقة المحققة للسفن الجديدة والحالية وفق نهج متدرج، يبدأ بمرحلة جمع البيانات^(٢٨).

التعاون التقني ونقل التكنولوجيا

يتضمن الفصل الرابع من المرفق السادس باتفاقية ماربول الذي اعتمد في تموز/يوليه ٢٠١١، اللائحة ٢٣ بشأن "تعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا المتعلقة بتحسين كفاءة الطاقة للسفن". وبموجب هذه اللائحة، يُطلب من الإدارات، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية والهيئات الدولية الأخرى، أن تعزز وتقدم الدعم، حسب الاقتضاء، وبطريقة مباشرة أو عبر المنظمة البحرية الدولية، إلى الدول التي تطلب تزويدها بالمساعدة التقنية، لا سيما الدول النامية. وتقضي اللائحة أيضاً بأن تتعاون الإدارات تعاوناً حثيثاً مع بعضها البعض وأن تدعم تطوير ونقل التكنولوجيا وتبادل المعلومات بين الدول التي تطلب المساعدة التقنية، لا سيما الدول النامية، في تنفيذ تدابير استيفاء متطلبات الفصل الرابع [من المرفق السادس باتفاقية ماربول] وذلك وفق قوانينها ولوائحها وسياساتها الوطنية.

وفي الوقت نفسه الذي اعتمد فيه الفصل الرابع وتدابير كفاءة الطاقة الأخرى، وافقت لجنة حماية البيئة البحرية على إعداد قرار يتعلق بتنفيذ اللائحة ٢٣ وتدابير كفاءة الطاقة الأخرى.

خلال الفترة الزمنية (٢٠١٥-٢٠٢٥) وطابعها الأكيد وإن كانت تخفيضات الانبعاثات المستندة إلى مشاريع (تعويضات) هي الأكبر. وفي الأجل الطويل، قد تؤدي الابتكارات في كفاءة الوقود إلى تخفيض تكاليف الانبعاثات داخل القطاعات وقد تكون انخفاضات ثاني أكسيد الكربون المقترنة بها أكبر حجماً.

(٣) في معظم الحالات، يكون للتدابير المستندة إلى السوق المتعلقة بالطيران تأثيرات اقتصادية أكبر من التأثيرات المقترنة بتنفيذ مشاريع النقل البحري. وللطيران تأثيرات أكبر في السياحة كما أن النقل البحري أقل تأثراً بزيادات الأسعار وكثافة الكربون فيه أقل.

(٤) يُرجح أن تشهد البلدان التي تعتمد بقدر أكبر على السياحة والتجارة تأثيرات اقتصادية أكبر. وبعض هذه البلدان دول جزرية نامية صغيرة تتعرض أيضاً لتأثيرات تغير المناخ.

(٥) يمكن معالجة التأثيرات الاقتصادية غير المستحبة، غير أن التدابير القابلة للتطبيق تختلف لأن العوامل المسببة لهذه التأثيرات تختلف من بلد إلى آخر. ويمكن، عوضاً عن ذلك، اتخاذ مجموعة من التدابير الملائمة لمعالجة التأثيرات المعنية. ويمكن النظر في منح إعفاءات وتخفيضات محددة الحجم والاستثمارات في كفاءة البنية التحتية وفي إعداد سفن وطائرات أكثر كفاءة.

وتواصلت المناقشات بشأن التدابير المستندة إلى السوق في المنظمة البحرية الدولية لسنوات عديدة ولكنها تتقدم بخطى بطيئة. وقُدمت إلى الدورة الرابعة والستين للجنة حماية البيئة البحرية عدة مقترحات منقحة ومحدثة. غير أن اللجنة اتفقت على إرجاء النقاش المفصل فيها إلى الدورة الخامسة والستين بسبب ضيق الوقت. وفضلاً عن ذلك، اقترحت الجهات المؤيدة^(٣٣) لأحد الاقتراحات (IMO, 2012d) أن تُمنح الأولوية العليا لإعداد قرار من لجنة حماية البيئة البحرية يضمن توافر الدعم المالي والتكنولوجي لبناء القدرات من البلدان المتقدمة إلى البلدان النامية لكي تتمكن من تنفيذ لوائح كفاءة الطاقة للسفن. ولذلك، رأت هذه الجهات إرجاء النظر في جميع القرارات ذات الصلة بالتدابير المستندة إلى السوق ريثما يتم وضع هذا القرار ودعت إلى المراعاة التامة عند النظر في هذه التدابير لتأثيراتها المحتملة في البلدان النامية. ونتيجة لذلك، وافقت لجنة حماية البيئة على تعليق المناقشات بشأن التدابير المستندة إلى

عدة بلدان منها إندونيسيا وأوروغواي وبلغاريا وتايلند وجمهورية كوريا والفلبين وفيت نام وماليزيا. وتسعى المنظمة البحرية الدولية إلى الحصول على تمويل إضافي من مصادر شتى من بينها مرفق البيئة العالمية لزيادة هذه الأنشطة^(٣٤).

التدابير المستندة إلى السوق والمسائل ذات الصلة بها

رغم التحسينات التي طرأت على كفاءة وقود السفن، يُتوقع أن تزداد انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري بوتيرة سريعة خلال العقود المقبلة. ولواجهة هذا النمو، اقترح اتخاذ تدابير مستندة إلى السوق لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي^(٣٥) تستكمل التدابير التقنية والتشغيلية التي اعتُمدت من قبل. ورغم تواصل المناقشات بشأن مختلف المقترحات المتعلقة بالتدابير المحتملة المستندة إلى السوق طوال عدة سنوات برعاية المنظمة البحرية الدولية، لا يزال هذا الموضوع من أكثر الموضوعات المدرجة في جدول أعمال لجنة حماية البيئة البحرية إثارة للجدل^(٣٦).

ومن ضمن المسائل الرئيسية التي شملها النقاش الدائر بشأن التدابير المستندة إلى السوق في المنظمة البحرية الدولية وتأثيرها في البلدان النامية ولا سيما في الاقتصادات النائية. وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى دراسة حديثة (Climate Strategies et al., 2013) تحدد التأثيرات الاقتصادية الناشئة عن التدابير المستندة إلى السوق في دراسات حالة شملت ١٠ اقتصادات وعلى الصعيد العالمي تحديداً كمياً^(٣٧). وحسب تقرير هذه الدراسة، اختبرت اقتصادات دراسات الحالة لأن تأثيرها بدرجة عالية نسبياً كان متوقعاً بسبب مواقعها النائية أو اعتمادها على الطيران الدولي أو النقل البحري. وتمثل نتائج التقرير الرئيسية - التي يرد ذكرها من باب الإعلام فحسب - في ما يلي:

(١) التأثيرات الاقتصادية الناشئة عن التدابير المستندة إلى السوق للنقل البحري والطيران الدوليين في البلدان النامية التي شملتها الدراسة وعلى الصعيد العالمي ضئيلة، فالتخفيضات في الناتج المحلي الإجمالي تقل عن ٠,٠١ في المائة في المتوسط وعن ٠,٢ في المائة لجميع بلدان دراسات الحالة، باستثناء قلة منها. وتأثير التدابير المستندة إلى السوق التي تحقق إيرادات أعلى أكبر.

(٢) يتمثل حجم تخفيضات ثاني أكسيد الكربون التي تحققها التدابير المستندة إلى السوق التي تناولتها هذه الدراسة

الدولي والنقل البحري وأن يراعي هذا العمل العمل المنهجي الذي اضطلع به الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ؛

- ثمة حاجة إلى إيلاء مزيد من الاهتمام للتحقق من أن تكون التقديرات ذات الصلة بالتقديرات التي تضعها منظمات دولية أخرى قائمة على أسس علمية ومنصفة ومتوازنة وتحديد الجهات التي سيعهد إليها الاضطلاع بهذا العمل وكيفية استخدام البيانات والمنهجية التي سيؤخذ بها؛
- ثمة حاجة ماسة إلى معلومات عن استهلاك السفن الفعلي من الطاقة ومن ثم أبرزت الحاجة إلى المضي قدماً باتباع نهج يبدأ من القاعدة إلى القمة (نشاط السفينة) حيال تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة وعلى التحليل الذي يبدأ من القمة إلى القاعدة المعمول به في الماضي؛
- أهمية رصد البيانات والإبلاغ عنها^(٣٥).

وإثر مزيد من النقاش في حلقة عمل للخبراء^(٣٦) عُقدت في مطلع عام ٢٠١٣، أقرت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الخامسة والستين، الاختصاصات^(٣٧) المتعلقة بإجراء دراسة محدثة لغازات الدفيئة ووافقت على (أ) أن الدراسة المُحدثة لغازات الدفيئة ينبغي أن تركز على عمليات الجرد العالمية (على نحو ما ورد في الفقرة ١-٣ من الاختصاصات) وأن يتضمن التصورات المستقبلية للانبعاثات (على نحو ما ورد في الفقرة ١-١٠ من الاختصاصات)، إذا سمحت الموارد بذلك؛ (ب) ينبغي أن تركز الدراسة في المقام الأول على تحديث تقديرات انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من النقل البحري الدولي وإجراء تقديرات لنفس المواد التي قدرتها دراسة المنظمة البحرية الثانية في عام ٢٠٠٩، رهناً بتوافر الموارد الملائمة؛ (ج) إنشاء لجنة تسيير يراعي فيها التوازن الجغرافي وتكفل تمثيلاً منصفاً للبلدان النامية والبلدان المتقدمة ويكون حجمها معقولاً^(٣٨). ويُتوقع تقديم التقرير النهائي عن الدراسة المُحدثة إلى لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها السادسة والستين التي ستُعقد في آذار/مارس ٢٠١٤.

المسائل ذات الصلة بمنظمة التجارة العالمية

نظرت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الرابعة والستين، في وثيقة^(٣٩) متصلة بمسألة التدابير المستندة إلى السوق المحتمل اتخاذها للنقل البحري الدولي تزعم أن هذه التدابير تتعارض مع

السوق والمسائل ذات الصلة بما إلى دورة مقبلة، رهناً باتخاذ اللجنة هذا القرار في دورتها الخامسة والستين^(٤٠).

تحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن النقل البحري الدولي

لاحظت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الثالثة والستين، أن الشكوك تحوم حول تقديرات وتوقعات الانبعاثات من النقل البحري الدولي ووافقت على إنجاز مزيد من العمل للإتيان بمعلومات محدثة موثوق بها تعول عليها اللجنة في اتخاذ قراراتها. ونظرت اللجنة، في دورتها الرابعة والستين، في وثيقة إيضاحية عن الحاجة إلى تحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة المتعلقة بالنقل البحري الدولي أعدتها أمانة المنظمة البحرية الدولية (IMO, 2012e). وتبين الوثيقة الإيضاحية الحاجة لإجراء جرد مُحدّث لانبعاثات غازات الدفيئة لأن التقديرات الحالية الواردة في دراسة المنظمة البحرية الدولية الثانية لغازات الدفيئة لعام ٢٠٠٩ (IMO, 2009) لا تراعي التراجع الاقتصادي الذي حدث على نطاق العالم منذ عام ٢٠٠٨^(٤١). وفضلاً عن ذلك، تشير أعمال التحليل المضطلع بها منذ نشر دراسة المنظمة البحرية الدولية الثانية لغازات الدفيئة في عام ٢٠٠٩ والمعلومات المستقاة من تحليل النظام الآلي للتحقق من هوية السفن ومن مصادر أخرى لبيانات نشاط السفن إلى أن الحاجة قد تدعو إلى إعادة النظر في بعض الافتراضات المستخدمة. واقترحت الوثيقة أن يستند التحديث إلى المنهجية التي أُعدت في إطار دراسة المنظمة البحرية الثانية لغازات الدفيئة في عام ٢٠٠٩ وإلى البيانات المتاحة عن تشكيلة الأساطيل وحجمها وإلى سواها من بيانات السفن. وينبغي أن يتضمن الجرد الانبعاثات العالمية الحالية من غازات الدفيئة والمواد ذات الصلة المنبعثة من السفن التي تبلغ حمولتها ١٠٠ طن إجمالي فأكثر العاملة في النقل الدولي. وفي سياق النظر في وثيقة أمانة المنظمة البحرية الدولية، أشار تقرير لجنة حماية البيئة البحرية (IMO, 2012b) إشارة صريحة إلى الآراء التالي بياها التي أبدتها بعض الوفود:

- يجب إجراء تحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي بطريقة نزيهة ومنفتحة وشفافة وفي تنسيق مع الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية التابعة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ التي يتضمن جدول أعمالها بنداً مخصصاً للنظر في انبعاثات الوقود المستخدم في الطيران

لا سيما في البلدان النامية، في فهم الإطار القانوني المعقد وتقييم وجهة الانضمام لأحدث الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة بذلك^(٤٣). وقد بيّن التقرير فوائد الانضمام الجمّة التي يمكن أن تحقّقها دول نامية ساحلية عديدة قد تكون عرضة للتلوث النفطي من الناقلات الصهرية.

ويركز التقرير على الإطار الدولي للمسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي من الناقلات الصهرية المعروف بنظام الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي^(٤٤)، غير أنه يسلب الأضواء أيضاً على عدد من المعالم الرئيسية لاتفاقيتين دوليتين مهمتين ذات صلة بهذا الشأن تصان على المسؤولية والتعويض بشأن الأنواع الأخرى من التلوث الناجم عن السفن، هما الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١^(٤٥) التي تغطي عمليات انسكاب زيت الوقود من السفن غير ناقلات النفط الصهرية، والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالضرر الناجم عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً لعام ١٩٩٦ (اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦) التي تعالج المسؤولية والتعويض الناشئين عن نقل طائفة واسعة النطاق من المواد الخطيرة والضارة. واعتمد، في نيسان/أبريل ٢٠١٠^(٤٦)، بروتوكول يُعدّل اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦ لمعالجة مجموعة من المشاكل العملية التي حالت دون تصديق دول كثيرة على اتفاقية عام ١٩٩٦.

ولئن كانت اتفاقية التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١ نافذة على النطاق الدولي، فإن اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦، بصيغتها المعدلة بروتوكولها لعام ٢٠١٠ (اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠١٠)، لم تحصل بعد على العدد المطلوب من الدول المنضمة إليها لتصبح نافذة. وبذلك، لا يوجد في الوقت الحالي نظام دولي نافذ يعالج المسؤولية والتعويض الناشئين عن نقل البضائع الخطيرة والضارة، وهو أمر مثير للقلق نظراً لاحتمال حدوث التلوث الساحلي أو الإصابة الشخصية أو الوفاة لأسباب قد تكون ذات صلة بمجالات تتعلق بنقل المواد الكيميائية وسواها من البضائع الخطيرة والضارة.

وتتخذ اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦ من نظام الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي نموذجاً لها وهي تؤسس لنظام للتعويض الواجب دفعه في الحوادث المتعلقة بالمواد الخطرة والضارة مثل المواد الكيميائية يتألف من مستويين ينص المستوى الأول منهما على مسؤولية

قواعد منظمة التجارة العالمية (IMO, 2012f). وترى الوثيقة أيضاً أن النتيجة التي توصل إليها الاجتماع الثالث لفريق العمل بين الدورات بشأن انبعاثات غازات الدفيئة من السفن والتي تفيد بأن التدابير المستندة إلى السوق تنسق، من حيث المبدأ، مع قواعد منظمة التجارة العالمية سابقة لأوانها، إذ إن أغلب المقترحات المتعلقة بهذه التدابير لم يتم إعدادها بالقدر الكافي لتأييد هذا الاستنتاج.

وبناءً على طلب مجلس المنظمة البحرية الدولية، طُلب إلى منظمة التجارة العالمية التعليق على الوثيقة المذكورة آنفاً وأخذ علماء برّد أمانة منظمة التجارة العالمية (IMO, 2013h) أثناء دورة لجنة حماية البيئة الخامسة والستين. وذكرت أمانة منظمة التجارة العالمية في ردها أنها غير مبحولة لتفسير قواعد منظمة التجارة العالمية، إذ إن ذلك من اختصاص أعضاء المنظمة حصراً. غير أنها أعدت وثيقة محايدة تُبيّن موضوعات منظمة التجارة العالمية ذات الصلة الأوثق بأنواع التدابير المستندة إلى السوق التي تنظر فيها المنظمة البحرية الدولية^(٤٧).

المسائل المتعلقة باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

أخذت لجنة حماية البيئة البحرية علماء في دورتها الرابعة والستين والخامسة والستين، بعدد من الوثائق المتعلقة بمسائل ذات صلة باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ^(٤٨). وأحاطت اللجنة علماء أيضاً بأحدث تقارير الحالة التي أعدها أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عن مآل المفاوضات بوجه عام ووقود السفن بوجه خاص.

٢- التلوث الناجم عن السفن وحماية البيئة

(أ) التطورات المتعلقة بالاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً لعام ١٩٩٦، بصيغتها المعدلة بروتوكولها لعام ٢٠١٠

يجدر التذكير بأن أمانة الأونكتاد أصدرت في عام ٢٠١٢ تقريراً عن التلوث النفطي الناجم عن السفن. وقد أعد هذا التقرير المعنون المسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي الناجم عن السفن: استعراض عام للإطار القانوني الدولي لأضرار التلوث النفطي من الناقلات الصهرية (UNCTAD, 2012b) ليعين واضعي السياسات،

٢٠١٠ ودخوله حيز النفاذ، وبوجه أخص إبلاغ الدول الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بالضائع المساهمة عند التصديق على بروتوكول المواد الخطيرة والضارة أو الانضمام إليه؛

• ينبغي أن لا تستبعد الحلول المقترحة في المبادئ التوجيهية لجوء الدول المنفذة إلى الأخذ بخيارات أخرى ينص عليها بروتوكول المواد الخطيرة والضارة أيضاً^(٤٧).

والأمل معقود على أن تتواصل جهود المجتمع الدولي الجماعية لإنفاذ اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠١٠ وأن تتكامل بالنجاح فتسد ثغرة تنظيمية واسعة.

(ب) مسائل المسؤولية والتعويض ذات الصلة بأضرار التلوث العابر للحدود من التنقيب البحري عن النفط واستغلاله

أحاطت اللجنة القانونية علماً، في دورتها المائة، بنتائج المؤتمر الدولي الثاني عن نظام المسؤولية والتعويض بشأن أضرار التلوث العابرة للحدود الناشئة عن أنشطة التنقيب عن النفط واستغلاله الذي عُقد في بالي، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢ (IMO, 2013k) وبوثيقة عن المبادئ الإرشادية بشأن الاتفاقات أو الترتيبات الثنائية/الإقليمية النموذجية المتعلقة بمسائل المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث العابرة للحدود من أنشطة التنقيب عن النفط واستغلاله البحرية (IMO, 2013).

وذكرت اللجنة بقرارها السابق بإجراء مزيد من التحليل لمسائل المسؤولية والتعويض ذات الصلة بأضرار التلوث العابرة للحدود من أنشطة التنقيب عن النفط واستغلاله البحرية بغية إعداد إرشادات تساعد الدول الراغبة في السعي إلى إبرام ترتيبات ثنائية أو إقليمية^(٤٨). ووافقت اللجنة على أن المساعدة ينبغي أن تُقدم للدول التي تكون بحاجة إلى إرشادات بشأن الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف. ودعت اللجنة الدول الأعضاء إلى أن ترسل إلى الأمانة نماذج عن القوانين ذات الصلة بهذا الشأن، لا سيما الأمثلة على الاتفاقات الثنائية والإقليمية القائمة^(٤٩).

(ج) التطورات الأخرى في المنظمة البحرية الدولية

وافقت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الرابعة والستين والخامسة والستين، على مشروع تعديلات واعتمدت

مالك السفينة الذي تدعمه تغطية التأمين الإلزامي، بينما ينص المستوى الثاني على التعويض من الصندوق الممول بمساهمات من الجهات المتلقية للمواد الخطيرة والضارة في الحالات التي لا يغطي فيها تأمين مالك السفينة حادثة بعينها من حوادث المواد الخطيرة والضارة أو لا يكون كافياً لتغطية المطالبة.

ومن أهم العقبات التي تعرقل التصديق على اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦ الصعاب ذات الصلة بواحد من متطلبات الاتفاقية الرئيسية ألا وهو تقديم التقارير عن "البضائع المساهمة"، أي عن البضائع الخطيرة والضارة التي تتلقاها كل دولة. وللعقبات الأخرى صلة بإقامة نظام للإبلاغ عن البضائع المغلفة وصعوبة تنفيذ دفع المساهمات في الدول غير الأطراف لحساب الغاز الطبيعي المسيل المنشأ بموجب الاتفاقية. ولأن بروتوكول عام ٢٠١٠ المتعلق باتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦ يعالج هذه المسائل، فقد اعتُبر تطوراً مهماً يسعى لتعزيز الإطار الدولي للمسؤولية عن التلوث الناجم عن السفن. وفتح باب التوقيع على بروتوكول عام ٢٠١٠ المتعلق باتفاقية المواد الخطرة والضارة للتوقيع ابتداءً من ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠ إلى ٣١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١١ وأصبح مفتوحاً للانضمام إليه بعد ذلك التاريخ.

ورغم أن أي دولة لم تنضم بعد إلى البروتوكول، تجدر الإشارة إلى أن وفود أكثر من ٢٩ دولة وافقت على مجموعة من المبادئ التوجيهية للإبلاغ عن البضائع المساهمة بموجب اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام ٢٠١٠ وذلك في حلقة عمل بشأن الإبلاغ عن المواد الخطيرة والضارة عقدتها المنظمة البحرية الدولية في أواخر عام ٢٠١٢ بالتعاون مع الصندوقين الدوليين للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي^(٤٦). وترمي هذه المبادئ التوجيهية إلى مساعدة الدول على الانضمام إلى الاتفاقية أو التصديق عليها وقد أقرتها اللجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية في دورتها المائة المعقودة في نيسان/أبريل ٢٠١٣. وأعربت اللجنة القانونية في هذا السياق عن وجهات النظر التالية:

- كانت المبادئ التوجيهية ثمرة عمل اضطلع به عدد كبير من الدول الأعضاء والمراقبين؛
- يكتسي تطبيق الاتفاقية بطريقة موحدة أهمية بالغة ويمكن أن تساعد المبادئ التوجيهية في ذلك؛
- المبادئ التوجيهية غير ملزمة ولا يقصد منها سوى تيسير تنفيذ بروتوكول المواد الخطيرة والضارة لعام

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، سيطلب من السفن المبحرة في هذه المناطق إحراق الوقود بما لا يتجاوز ١,٥ في المائة من الكبريت وإلا وجب عليها تركيب نظام لتنظيف غاز العوادم^(٥٤) أو استخدام أية طريقة تكنولوجية أخرى للحد من انبعاثات أكاسيد الكبريت.

وراجع الاتحاد الأوروبي في الآونة الأخيرة توجيهه بشأن الكبريت في الوقود وضمه بصفة عامة أحكام المرفق السادس باتفاقية ماريبول. وحسب التوجيه الجديد، ستكون حدود محتوى الكبريت في الوقود البحري المستخدم في المناطق المعينة لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت ١ في المائة حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ و١,٥ في المائة ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٥. وفضلاً عن ذلك، سيصبح حد الكبريت الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية والبالغ ٥,٥ في المائة إلزامياً في مياه الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بحلول عام ٢٠٢٠^(٥٥). وأثار تضمين تاريخ النفاذ المحدد هذا مخاوف من احتمال عدم اتساقه مع حكم المنظمة البحرية الدولية الذي يرهن هذا التاريخ بنتائج دراسة الجدوى التي ستجرى في عام ٢٠١٨ (Platts, 2012).

وعلى نحو ما وردت الإشارة إليه في الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري، أبدى قطاع النقل البحري مخاوفه من بعض أوجه تنفيذ المتطلبات رغم تأييده لتعديلات عام ٢٠٠٨. وتشمل هذه المخاوف بوجه خاص توافر الوقود الممثل المنخفض الكبريت بقدر كاف لتلبية الطلب الجديد (MarineLink.com, 2012).

وناقشت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الرابعة والستين، مقترحات (IMO, 2012i)^(٥٦)، (IMO, 2012j)^(٥٧) تتعلق باستعراض توافر زيت الوقود الممثل لتلبية المتطلبات الواردة في اللائحة ١٤ من المرفق السادس باتفاقية ماريبول بشأن انبعاثات أكاسيد الكبريت من السفن.

وأقر عدد من الوفود بأن إجراء دراسة أولية لتقدير توافر الوقود الممثل في عام ٢٠٢٠ قد يتيح مزيداً من المعلومات للصناعات وأن هذه الدراسة ستكون ذات أهمية في تحديد التدابير الضرورية للتحقق من توافر زيت الوقود الممثل عاجلاً لا آجلاً. ورأت وفود أخرى أن الدراسة الأولية لن تتيح التأكد بدرجة أكبر من توافر الوقود الممثل بسبب الفوارق في حدود الكبريت في أنواع الوقود التي ستدرس والموقع الجغرافي المحدد الذي سيستخدم

المبادئ التوجيهية ذات الصلة باللائحة ١٣ من المرفق السادس باتفاقية ماريبول المتعلقة بأكاسيد النيتروجين والمدونة التقنية لأكاسيد النيتروجين لعام ٢٠٠٨ وتنفيذ المرفق الخامس المنقح من اتفاقية ماريبول "منع التلوث من نفايات السفن". واعتمدت أيضاً مجموعتين من المبادئ التوجيهية تستكملان، مع المجموعات الأربعة من المبادئ التوجيهية المعتمدة من قبل، عملية إعداد جميع المبادئ التوجيهية المشار إليها في نص اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام ٢٠٠٩ (اتفاقية هونغ كونغ). ومنحت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً موافقتها الأولية والنهائية لعدد من نظم إدارة مياه الصابورة التي تستخدم المواد النشطة، ووافقت على مشروع قرار لتيسير التنفيذ السلس للاتفاقية الدولية لعام ٢٠٠٤ بشأن مراقبة وتصريف مياه صابورة السفن ورواسبها، وأصدرت عدداً من التعميمات بشأن إدارة مياه الصابورة. ويرد في الأقسام التالية استعراض عام أكثر تفصيلاً للمسائل ذات الصلة.

١٦ تلوث الهواء من السفن

إضافة إلى سعي المنظمة البحرية الدولية سعياً حثيثاً لتخفيض بصمتها الكربونية الناجمة عن النقل البحري الدولي، تعكف على إعداد لوائح لتخفيض انبعاثات المواد الضارة الأخرى الناشئة عن حرق زيت الوقود، لا سيما أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين. وتساهم هذه الأكاسيد بقدر كبير من تلوث الهواء وهي مشمولة بالمرفق السادس من اتفاقية ماريبول^(٥٨)، الذي عدل في عام ٢٠٠٨ بغية إدخال ضوابط للانبعاثات أكثر صرامة^(٥٩).

انبعاثات أكاسيد الكبريت

حسبما أشار إليه إصدار عام ٢٠١٢ من استعراض النقل البحري، أنشأ المرفق السادس باتفاقية ماريبول، ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، عتبات مخفضة لزيت الوقود البحري بتخفيض الحد الأقصى العالمي للكبريت من ٤,٥ في المائة (٤٥٠٠٠ جزء من المليون) إلى ٣,٥ في المائة (٣٥٠٠٠ جزء من المليون). وسيخفّض الحد الأقصى العالمي من الكبريت مرة أخرى إلى ٠,٥٠ في المائة (٥٠٠٠ جزء من المليون) ابتداءً من عام ٢٠٢٠ (رهناً باستعراض الجدوى في عام ٢٠١٨)^(٦٠). ويتضمن المرفق السادس أيضاً أحكاماً تسمح بإنشاء مناطق خاصة لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت تُطبق فيها ضوابط أكثر صرامة من ذلك على انبعاثات الكبريت^(٦١). ومنذ ١ تموز/يوليه ٢٠١٠، وضعت مناطق ضبط

- فيه زيت الوقود الممثل لمناطق ضبط الانبعاثات، وأشارت إلى أن منهجية التقييم التي وضعها فريق العمل بالمراسلة تتضمن نماذج ثبتت جدواها وأن الحاجة لا تدعو لإعادة اعتمادها. ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية على إعادة النظر في إجراء استعراض للمسألة في دورة مقبلة ودعت إلى تقديم وثائق في هذا الشأن إلى دورتها السادسة والستين التي ستعقد في عام ٢٠١٤.

وأشارت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً إلى أن متوسط المحتوى من الكبريت في الزيت المتبقي بلغ ٢,٦٥ في المائة في عام ٢٠١١ على الصعيد العالمي و ٠,١٤ في المائة في المستقطرات، وذلك استناداً إلى رصد متوسط محتوى الكبريت في زيوت الوقود البحري المراد استخدامها على متن السفن.

انبعاثات أكاسيد النيتروجين

إضافة إلى أكاسيد الكبريت، تبعث محركات السفن مستويات عالية من المكونات الضارة من الصيغة العامة من أكاسيد النيتروجين التي تحدث تأثيرات سلبية من بينها تكوّن غازات الدفيئة في الغلاف الجوي وتلحق أضراراً بالصحة التنفسية. ووافقت المنظمة البحرية أيضاً على تحقيق تخفيضات تدريجية في انبعاثات أكاسيد النيتروجين من محركات السفن. وبالنسبة للسفن المحددة العاملة في مناطق ضبط الانبعاثات^(٥٨)، تنطبق أشد الضوابط صرامة على السفن المبنية في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ أو بعده. ويجب على هذه السفن أن تُصدّر انبعاثات من أكاسيد النيتروجين تقل عن المستوى المسمى "المستوى الثالث". أما السفن العاملة خارج هذه المناطق، فتتطبق عليها ضوابط المستوى الثاني^(٥٩). وبخلاف أكاسيد الكبريت التي يمكن تحقيق تخفيضات الانبعاثات فيها بطريقة بسيطة نسبياً وإن انطوت على قدر من التكلفة بالانتقال إلى استخدام أنواع الوقود المنخفضة الكبريت أو تركيب أجهزة غسل غاز أكاسيد الكبريت، يستدعي الامتثال لمتطلبات المستوى الثالث لأكاسيد النيتروجين تعديلات رئيسية.

وحسب تقرير صادر عن أحد فرق العمل بالمراسلة (IMO, 2013m) عن توافر التكنولوجيا قُدم إلى دورة لجنة حماية البيئة البحرية الخامسة والستين، تشمل التقانات التي تم تحديدها ويمكن استخدامها لتحقيق حدود أكاسيد النيتروجين التي يقتضيها المستوى الثالث ما يلي:

- الغاز الطبيعي المسيل، إما في وقود مزدوج أو نظام الوقود البديل؛
 - تقانات أخرى: نفث المياه المباشر، محركات الهواء الرطب، أجهزة غسل الغاز، أجهزة الغسل بالمياه المعالجة، توقيت ورفع الصمام المتفاوت، ثاني ميثيل الأثير كوقود بديل.
- غير أن أعضاء فريق المراسلة اتفقوا بوجه عام على أن التخفيض التحفيزي الانتقائي يمكن أن يفني بحدود المستوى الثالث بحسبانه استراتيجية تخفيض الانبعاثات الوحيدة لأغلب المحركات البحرية والتطبيقات السفينية إن لم يكن جميعها. وهي طريقة لتخفيض الانبعاثات تُحفّض انبعاثات أكاسيد النيتروجين من خلال تكنولوجيا ما بعد المعالجة باستخدام مُحفّز لتخفيض أكاسيد النيتروجين كيميائياً. وشرع بعض صناع المحركات البحرية في تسويق محركات التخفيض التحفيزي الانتقائي الممتثلة لحدود المستوى الثالث (IMO, 2013m).
- وقامت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الخامسة والستين، بما يلي:
- نظرت في مشروع التعديلات على اللائحة ١٣ من المرفق السادس باتفاقية ماربول بشأن أكاسيد النيتروجين الذي يهدف إلى تعديل تاريخ تنفيذ معايير المستوى الثاني داخل مناطق ضبط الانبعاثات إلى ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢١ من تاريخ النفاذ الحالي وهو ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٦ وأقرت هذه التعديلات. وسيُعَمَّم مشروع التعديلات لتنظر فيه الدورة السادسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية في عام ٢٠١٤ بغية اعتماده؛
 - وافقت على مشروع التعديلات على المدونة التقنية لأكاسيد النيتروجين لعام ٢٠٠٨ بشأن استخدام المحركات المزدوجة الوقود بغية اعتماده في وقت لاحق (IMO, 2013c, Annex 7)؛
 - اعتمدت المبادئ التوجيهية بشأن المحركات البديلة غير المتماثلة التي لا يشترط تقيدها بحدود المحركات من المستوى الثالث (IMO, 2013c, Annex 8)؛
 - اعتمدت تفسيراً موحداً بشأن "وقت استبدال أو إضافة" محرك يحدد معيار مستوى انبعاثات أكاسيد

• التخفيض التحفيزي الانتقائي؛

• إعادة دوران غاز العوادم؛

وتستكمل هاتان المجموعتان من المبادئ التوجيهية، مع المجموعات الأربعة من المبادئ التوجيهية المعتمدة من قبل^(٦٣)، عملية إعداد جميع المبادئ التوجيهية المشار إليها في نص اتفاقية هونغ كونغ. والقصد من هذه المبادئ التوجيهية مساعدة مرافق إعادة تدوير السفن وشركات النقل البحري على إدخال تحسينات طوعية لاستيفاء متطلبات اتفاقية هونغ كونغ التي اعتُمدت في عام ٢٠٠٩ ولكنها لم تصبح نافذة بعد^(٦٤).

وتم خلال الدورة الخامسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية إعادة إنشاء فريق عمل بالمراسلة بين الدورات^(٦٥) طُلب منه إنهاء إعداد الحدود القصوى والاستثناءات المنطبقة على المواد المراد إدراجها في قوائم جرد المواد الخطرة وتعديل "المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١١ لإعداد جرد بالمواد الخطرة". وسيقدم الفريق تقريره إلى الدورة السادسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية.

٤٤ ' إدارة مياه الصابورة

في شباط/فبراير ٢٠٠٤، اعتُمدت اتفاقية إدارة مياه الصابورة برعاية المنظمة البحرية الدولية لمنع المخاطر الناشئة عن نقل الكائنات البحرية الضارة التي تحملها مياه الصابورة من منطقة إلى أخرى^(٦٦) على البيئة وصحة الإنسان والممتلكات والموارد وتقليلها إلى الحد الأدنى وإزالتها كلياً في نهاية المطاف. وحثت اللجنة الدول التي لم تصدق بعد على الاتفاقية على أن تفعل ذلك في أقرب فرصة ممكنة.

وبعد أن نظرت لجنة حماية البيئة البحرية في تقارير الاجتماعات من الحادي والعشرين إلى الخامس والعشرين التي عقدها الفريق العامل المعني بمياه الصابورة التابع لفريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية في عام ٢٠١٢ ومطلع عام ٢٠١٣، منحت، في دورتها الرابعة والستين والخامسة والستين، الموافقة الأساسية لثمانية نظم^(٦٧) من نظم إدارة مياه الصابورة والموافقة النهائية لستة نظم^(٦٨) تستخدم المواد النشطة.

ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الخامسة والستين، على مشروع قرار للجمعية عن تطبيق اللائحة ٣-بء من اتفاقية إدارة مياه الصابورة لتيسير تنفيذ الاتفاقية السلس (IMO, 2013c, Annex 3)، سيُقدم إلى الدورة الثامنة والعشرين للجمعية المنظمة البحرية الدولية^(٦٩) لتوافق عليه. ويوصي مشروع القرار بأن لا يُطلب من السفن المبنية قبل نفاذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة الامتثال لللائحة دال-٢ (معيّار أداء مياه الصابورة) حتى المسح

النتروجين الذي ينطبق على تكملة الشهادة الدولية لمنع تلوث الهواء (IMO, 2013c, Annex 9).

٢٦ ' مرافق الاستقبال في الموانئ وإدارة القمامة

قد تشكل قمامة السفن خطراً على الحياة البحرية بمائل خطر النفط أو المواد الكيميائية. وكما ورد في الإصدار السابق من استعراض النقل البحري، اعتُمدت تعديلات المرفق الخامس باتفاقية ماربول "منع التلوث من قمامة السفن" وأصبحت نافذة في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (IMO, 2011a, Annex 13). ويحظر المرفق الخامس المعدل إفراغ جميع أنواع القمامة في البحر، ما لم يُنص على خلاف ذلك^(٧٠). واعتُمدت أيضاً مبادئ توجيهية تساعد في تنفيذ المرفق الخامس المعدل باتفاقية ماربول.

واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية، في دورتها الخامسة والستين، تعديلات على "المبادئ التوجيهية لعام ٢٠١٢ لتنفيذ المرفق الخامس باتفاقية ماربول" تتعلق بالنفايات الإلكترونية، مثل البطاقات الإلكترونية والأدوات والحواسيب ومحابر الطابعات وما شابهها المنتجة على متن السفن أثناء تشغيلها العادي أو صيانتها أو تحديثها (IMO, 2013c, Annex 28). واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية أيضاً مشروع تعديلات بشأن شكل "كتيب سجل القمامة". بموجب المرفق الخامس باتفاقية ماربول يهدف إلى تحديث سجل عمليات تصريف القمامة، بغية تعميمه على الدورة السادسة والستين للجنة حماية البيئة البحرية لتعتمده (IMO, 2013c, Annex 27)، كما اعتُمدت تعميماً من اللجنة بشأن المرافق الملائمة في الموانئ لاستقبال البضائع المعلن عن أنها ضارة بالبيئة البحرية. بموجب المرفق الخامس باتفاقية ماربول (IMO, 2013n)^(٧١).

٣٣ ' إعادة تدوير السفن

اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها الرابعة والستين ما يلي:

- "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن معاينة السفن وإجازتها. بمقتضى اتفاقية هونغ كونغ^(٧٢)" (IMO, 2012b, Annex 2)؛
- "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن تفقد السفن. بمقتضى اتفاقية هونغ كونغ^(٧٣)" (IMO, 2012b, Annex 3).

عن ذلك، استُهلّت دراسة لوضع تقديرات حديثة لانبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي بحلول ربيع عام ٢٠١٤. وتجدر الإشارة بوجه خاص إلى اعتماد قرار مهم لتعزيز التعاون التقني ونقل التكنولوجيا بغية تحسين كفاءة الطاقة للسفن. وتلك مسألة ذات جدوى عملية خاصة من منظور البلدان النامية ويمثل اعتماد القرار خطوة مهمة نحو ضمان حصول جميع البلدان على تكنولوجيا كفاءة الطاقة واستفادتها منها.

جيم-التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل

يسلط هذا القسم الضوء على بعض المسائل الرئيسية المتعلقة بالأمن والسلامة في المجال البحري التي قد تكون لها أهمية خاصة لدى الأطراف المشاركة في التجارة والنقل على الصعيد الدولي. وتشمل هذه المسائل التطورات ذات الصلة بالأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد البحري وبعض المسائل المتعلقة بالقرصنة. ولن تُغطى مسائل القرصنة تغطية شاملة في هذا المقام بسبب ضيق الحيز المتاح ولكنها ستكون موضوع تقرير منفصل تُعده الأمانة.

١- الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد البحري

حدثت تطورات عديدة تتعلق بمعايير الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد البحري الحالية التي اعتُمدت برعاية مختلف المنظمات الدولية، مثل منظمة الجمارك العالمية والمنظمة البحرية الدولية والمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس وعلى صعيد الاتحاد الأوروبي وفي الولايات المتحدة، وهما شريكان تجاريان مهمان لكثير من البلدان النامية.

(أ) إطار معايير منظمة الجمارك العالمية لتأمين التجارة العالمية وتيسيرها

كما ورد في إصدارات سابقة من استعراض النقل البحري، اعتمدت منظمة الجمارك العالمية في عام ٢٠٠٥ إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها^(١) بغية إعداد إطار لسلسلة الإمداد العالمية. ويتيح إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها معايير ومبادئ يجب على إدارات الجمارك الوطنية أن تعتمدها كحد أدنى. وترد هذه المعايير في دعامتين هما الدعامات الأولى: الترتيبات

المتعلق بتجديدها الأول الذي يلي تاريخ نفاذ الاتفاقية. ويهدف مشروع القرار إلى تبديد الشكوك بشأن تطبيق اللائحة ٣-بء بتطبيق جدول زمني واقعي لإنفاذ اللائحة دال-١ (معياري تبديل مياه الصابورة) واللائحة دال-٢ (معياري أداء مياه الصابورة)، عند دخول الاتفاقية حيز النفاذ.

ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية على ما يلي:

- تعميم اتفاقية مياه الصابورة بشأن "التحويل الرئيسي"؛
- تعميم اتفاقية مياه الصابورة عن الإرشادات المتعلقة بأخذ عينات مياه الصابورة وتحليلها بغرض الاستخدام التجريبي؛
- التعديلات على قرار المنظمة البحرية الدولية (IMO, 2013c, Annex 1) عن إبلاغ المعلومات المتعلقة بأنواع نظم إدارة مياه الصابورة التي يتم إقرارها؛
- تعميم اتفاقية إدارة مياه الصابورة عن التعديلات على الإرشادات الموجهة للإدارات بشأن عملية إقرار أنواع نظم إدارة مياه الصابورة؛
- تعميم اتفاقية مياه الصابورة عن خيارات إدارة مياه الصابورة لسفن التموين البحري^(٢).

موجز التطورات الرئيسية

كما يتبين من الاستعراض العام الوارد أعلاه للتطورات التنظيمية، اعتمدت، خلال السنة المشمولة بالاستعراض، عدة تدابير تنظيمية لتعزيز الإطار القانوني لتلوث الهواء الناجم عن السفن ومرافق الاستقبال في الموانئ وإدارة القمامة. وفضلاً عن ذلك، أعدت عدة مجموعات من المبادئ التوجيهية بغية تيسير اعتماد اتفاقية المواد الخطرة والضرارة لعام ٢٠١٠ واتفاقية هونغ كونغ لإعادة تدوير السفن لعام ٢٠٠٩ على نطاق واسع. وأحرز أيضاً تقدم في المسائل التقنية ذات الصلة بتنفيذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة لعام ٢٠٠٤. وأحرز تقدم ملموس في التدابير التقنية والتشغيلية لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي. ونتيجة لذلك، صدر عدد من المبادئ التوجيهية والتفسيرات الموحدة لضمان التنفيذ السلس للوائح الإلزامية الجديدة عن كفاءة الطاقة للسفن. بموجب الفصل الرابع من الملحق السادس باتفاقية ماريبول. ومن المقرر مناقشة مزيد من التدابير التقنية والتشغيلية لتعزيز كفاءة الطاقة في النقل البحري وذلك في إطار مداورات لجنة حماية البيئة البحرية عن تلوث الهواء وكفاءة الطاقة. وفضلاً

للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين في ٥٢ بلداً^(٧٦) وتعتمد سبعة بلدان أخرى وضع مثل هذه البرامج في المستقبل القريب^(٧٧).

وتمثل المساعدة في بناء القدرات في إطار برنامج كولومبس لمنظمة الجمارك العالمية جزءاً حيوياً من استراتيجية تنفيذ معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها. ويتلقى التنفيذ مزيداً من الدعم من الهيئات العاملة التابعة للجمارك والقطاع الخاص التي أنشئت في أمانة منظمة الجمارك العالمية وتعمل في تعاون وثيق ليظل إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها ذا جدوى في بيئة التجارة المتغيرة^(٧٨).

(ب) التطورات في الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة

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

وفي ما يخص الاتحاد الأوروبي، أوردت الإصدارات السابقة من استعراض النقل البحري معلومات عن التعديل الأمني لمدونة الجمارك للجماعة ((اللائحة 648/2005 (EC) وأحكامها التنفيذية) التي تهدف إلى ضمان مستوى مكافئ من الحماية بتطبيق ضوابط جمركية على جميع البضائع التي تدخل المنطقة الجمركية في الاتحاد الأوروبي أو تخرج منها^(٧٩). ومن هذه التغييرات إعداد قواعد جمركية مشتركة لإدارة المخاطر الجمركية، بما في ذلك وضع معايير مشتركة لتحليل المخاطر الأمنية قبل وصول البضائع/مغادرتها استناداً إلى المعلومات المقدمة عن البضائع بوسائل إلكترونية. ومنذ ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١١، أصبح هذا الإعلان الإلكتروني المسبق عن البيانات الأمنية المناسبة ملزماً للتجار ولم يعد اختياريًا. ويتعين إرسال البيانات الأمنية المناسبة قبل وصول البضائع إلى المنطقة الجمركية في الاتحاد الأوروبي. وإذا لم تُرسل هذه البيانات قبل وصول البضائع، وجب الإعلان عن البضائع فور وصولها إلى الحدود، مما قد يؤخر التخلص الجمركي للبضائع في الحدود حتى ظهور نتائج تحليل المخاطر لأغراض السلامة والأمن^(٨٠). واستحدث التعديل على مدونة الجمارك أيضاً إطاراً متطوراً للإدارة المشتركة للمخاطر الجمركية يتضمن مقاييس ومعايير مفصلة للمخاطر المشتركة. وفي هذا السياق، طلبت المفوضية الأوروبية إجراء دراسة لتقييم جوانب القوة والضعف في تحليل المخاطر للاتحاد الأوروبي وقدرات الاستهداف وتقييم بعض الخيارات المحتملة لتحسينه (PricewaterhouseCoopers, 2012)^(٨١). وتوصلت الدراسة

بين الشبكات الجمركية، والدعامة الثانية: الشراكات بين الإدارات الجمركية ودوائر الأعمال^(٧٧).

وتم تحديث إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها وتطور على مر السنوات كأداة تتسم بالدينامية تهدف إلى تحقيق التوازن بين تيسير التجارة وضوابطها مع كفاءة أمن سلسلة الإمداد العالمية في الآن ذاته. والإطار وسيلة تحظى بقبول واسع النطاق وتشكل نقطة مرجعية مهمة للجمارك والمشغلين الاقتصاديين على حد سواء^(٧٧).

وفي حزيران/يونيه ٢٠١٠، أصدرت منظمة الجمارك العالمية حزمة معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها التي تضم جميع صكوك منظمة الجمارك العالمية والمبادئ التوجيهية المعينة على تنفيذها^(٧٨). وفي إطار عمليات التحديث السنوية، يشمل إصدار عام ٢٠١٢ من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها جزءاً خامساً جديداً يتعلق بإدارة الحدود المنسقة وجزءاً سادساً جديداً يعالج استمرار التجارة واستئنافها. وبذلك، نُقل نص الاعتراف المتبادل إلى الجزء السابع الجديد والنص المتعلق بشروط المشغل الاقتصادي المعتمد ومتطلباته وفوائده إلى المرفق الثالث الجديد ونص قرار مجلس التعاون الجمركي بشأن إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها إلى المرفق الرابع الجديد. وفضلاً عن ذلك، أضيف مرفق أول جديد يشمل التعريفات ومن بينها تعريف "البضائع العالمية المخاطر"^(٧٩).

ويمثل المشغلون الاقتصاديون المعتمدون^(٧٦) معلماً مهماً من معالم إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها وهم أطراف حواص اعتمدهم إدارات الجمارك الوطنية بحسابهم مستوفين لمعايير أمن سلسلة الإمداد التي وضعتها منظمة الجمارك العالمية أو لمعايير مكافئة لها. ويجب على المشغلين الاقتصاديين المعتمدين استيفاء متطلبات محددة من حيث أمن الأماكن المادي والمراقبة بالكاميرات الخفية والتوظيف الانتقائي وسياسات التوظيف. ولقاء ذلك، يكافأ المشغلون الاقتصاديون المعتمدون بفوائد تيسير التجارة، مثل التخلص الجمركي للبضائع في وقت أسرع والخضوع لعدد أقل من عمليات التفتيش المادي. وخلال السنوات القليلة الماضية، اعتمدت إدارات الجمارك، على أساس ثنائي في العادة، عدداً من اتفاقات الاعتراف المتبادل^(٧٧) بالمشغلين الاقتصاديين في كل منها. غير أن الأمل معقود على أن تكون هذه الاتفاقات نواة لإبرام اتفاقات متعددة الأطراف على الصعيدين دون الإقليمي والإقليمي^(٧٨). وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، وُضع ٢٦ برنامجاً

اتخذته الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة بشأن الاعتراف المتبادل ببرامجهما عن "التجار المأمونين"، أي برنامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين في الاتحاد الأوروبي وبرنامج الولايات المتحدة للشراكة الجمركية التجارية لمكافحة الإرهاب^(٩١)، الذي تم التوقيع عليه في ٤ أيار/مايو ٢٠١٢ (European Union-United States Joint Committee, 2012). وتتيح المرحلة النهائية من الاتفاق الذي يمثل هذا القرار فوائد متبادلة للتجار المأمونين من بينها منحهم درجات مخاطر أدنى والإقلال من تفتيش البضائع عند شحنها (United States Customs and Border Protection (CBP), 2013).

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود قد أعلنت في الآونة الأخيرة أنها تعتزم، في إطار برنامج التجار المأمونين، الانضمام إلى عمليتي الشراكة الجمركية التجارية لمكافحة الإرهاب والتقييم الذاتي للموردين. ويتغى من ذلك أن تتمكن هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود من تقديم حوافز إضافية للشركاء المساهمين ذوي المخاطر المنخفضة مع الاستفادة من أوجه الفعالية الإضافية الناشئة عن إدارة سلسلة الإمداد والامتثال التجاري في إطار برنامج شراكة واحد. وسيقوم عدد من المشاركين بدور الرواد ومن المقرر أن يبدأ تنفيذ المرحلة الأولى من البرنامج في نهاية السنة المالية ٢٠١٣^(٩٢).

(ج) المنظمة البحرية الدولية

١٦ تدابير تعزيز الأمن البحري

تدرس لجنة السلامة البحرية واللجنة القانونية ولجنة التسهيلات في المنظمة البحرية الدولية، في إطار جداول أعمالها، مسائل تتعلق بالأمن البحري، من بينها القرصنة. وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى التطورات التي حدثت في أحدث دورات هذه اللجان خلال العام الماضي وتعلق بالتنفيذ الفعال للفصل ١١-٢ من اتفاقية سولاس والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ومكافحة الإرهاب والنهب المسلح ووجود أفراد الأمن المسلحين على متن السفن وتعزيز انتعاش التجارة البحرية في حالة حدوث حالات طوارئ واسعة النطاق.

لجنة السلامة البحرية

لاحظت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الحادية والتسعين^(٩٣)، أن عدة حكومات متعاقدة لم تف بالتزاماتها المتعلقة بإبلاغ المعلومات بموجب اللائحة ١٣/٢-١١ من اتفاقية سولاس.

إلى ضرورة اتخاذ تدابير عاجلة في عدة مسائل، من بينها جودة البيانات ونمذجة سلسلة الإمداد وبعض جوانب المنهجية المطبقة.

وفي وقت لاحق، اعتمدت المفوضية الأوروبية، في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، "بيانا عن إدارة المخاطر الجمركية وسلامة سلسلة الإمداد" (European Commission, 2013). ويصف البيان استراتيجية تقييم مخاطر البضائع التي يطبقها الاتحاد الأوروبي في الوقت الحالي بأنها "غير كافية" وينص على "ضرورة اتباع نهج جديد في إدارة المخاطر في الاتحاد الأوروبي"^(٩٤). ويضع البيان استراتيجية لتمكين الجمارك من التعامل بصورة أفضل مع المخاطر المقترنة بالبضائع المتاجر بها في سلاسل الإمداد الدولية ويقترح عدداً من التدابير الرئيسية التي ينبغي اتخاذها^(٩٥). وبعد اعتماد البيان الآنف الذكر الذي يُبين معالم النهج الذي سيتبعه الاتحاد الأوروبي، أعربت روابط الصناعة عن مخاوفها بشأن التعقيد الذي يتسم به نظام أمن البضائع المسبق المعمول به في الاتحاد الأوروبي في الوقت الحالي ومن أن لا يكون النظام الموحد للجمارك في الاتحاد الأوروبي خياراً عملياً في الأجل القريب^(٩٦). وفي وثيقة مشتركة مقدمة إلى البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي (International Air Transport Association et al., 2013)، لفت عدد من روابط الناقلين ووكلاء الشحن الرئيسية الانتباه إلى عدة مسائل لا تزال بحاجة إلى إيضاح واتخاذ قرار بشأنها عبر المداولات الجارية في الاتحاد الأوروبي. ومن بين هذه المسائل، ضرورة تعريف وتحديد عناصر البيانات الإضافية اللازمة لجعل التقييم المسبق لمخاطر البضائع ناجحاً وما هي الجهات التي ينبغي أن تقدم هذه البيانات وعبر أي نظام وفي أي وقت.

ومن التغييرات التي أُدخلت على مدونة الجمارك في الاتحاد الأوروبي وضع الأحكام المتعلقة بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين وهو وضع يُمنح للتجار الموثوق فيهم وينطوي على فوائد مستمدة من تدابير تيسير التجارة. وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة أيضاً إلى التطورات اللاحقة ذات الصلة، مثل التوصية المتعلقة بالتقييم الذاتي للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين الذي ينبغي تقديمه مشفوعاً بطلبهم الحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد^(٩٧)، وإصدار استبيان معدّل^(٩٨) للتقييم الذاتي لكفالة اتباع نهج موحد في كافة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

وفي ما يخص الاعتراف المتبادل ببرامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين عبر اتفاقات بين الاتحاد الأوروبي والبلدان الأخرى ومن بينها الشركاء التجاريين الرئيسيون^(٩٩)، تجدر الإشارة إلى التنفيذ الكامل، ابتداء من ٣١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، للقرار الذي

السفن والجريمة عبر الوطنية المنظمة في المجال البحري والإرهاب البحري وصيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم والأنشطة غير المشروعة الأخرى في البحار بغية تحقيق ما يلي:

- تقاسم المعلومات ذات الصلة والإبلاغ عنها؛
 - منع السفن و/أو الطائرات المشتبه في ضلوعها في هذه الأنشطة غير المشروعة في البحر؛
 - ضمان القبض على الأشخاص الذين يقومون بأنشطة غير قانونية في البحر أو يحاولون القيام بها ومقاضاتهم؛
 - تيسير القدر الملائم من الرعاية والمعاملة والتعويض للبحارة وصائدي الأسماك والعاملين الآخرين على متن السفن والركاب الذين يتعرضون لأنشطة غير قانونية في البحر، وبوجه خاص من يتعرضون منهم للعنف^(٩٦).
- وفي ما يخص القرصنة والنهب المسلح في المياه قبالة ساحل الصومال، أشارت اللجنة إلى أن القرصنة لا تزال تشكل تهديداً حسيماً رغم انخفاض عدد الهجمات انخفاضاً ملموساً في خليج عدن وغرب المحيط الهندي وإلى أنه لا سبيل للتراجع في هذا الصدد (IMO, 2013o, page 63).

اللجنة القانونية

تلقت اللجنة القانونية، في دورتها المائة^(٩٧)، وثيقة (IMO, 2013p)^(٩٨) رداً على طلبها الذي قدمته من قبل إلى المنظمة البحرية الدولية بأن تتصل بالوكالات في البلدان التي تشارك مشاركة مباشرة في مكافحة القرصنة والنهب المسلح (في صدارتها قوة الاتحاد الأوروبي البحرية المخصصة للصومال ومنظمة معاهدة حلف شمال الأطلسي ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة) للحصول على معلومات عن عدد القراصنة الذين أُلقي القبض عليهم وسُلموا للسلطات الساحلية لمواصلة التحري بشأنهم ومعلومات عن الصعاب التي أثارها القبض على القراصنة. وأُعرب عن وجهات النظر التالية بشأن الوثيقة الآنف الذكر والتعليقات المكتوبة بصدها:

- يعود التزام الشفافية في تحديد المشكلات المتعلقة بالقبض على القراصنة بالفائدة على جميع الأطراف المشاركة في مكافحة القرصنة أو تلك التي تعاني الأمرين من عواقب هذه الجريمة؛

ولذلك، حثت هذه الحكومات على استعراض معلوماتها في النظام العالمي المتكامل لمعلومات النقل البحري وتحديثها حسب الاقتضاء. وفي هذا الصدد، أخذت اللجنة علماً أيضاً باعتماد الأمانة استعراض إمكانية استخدام هذا النظام وقيمه كمصدر للمعلومات. وأحاطت لجنة السلامة البحرية علماً أيضاً بمدى توافر المرشد إلى الأمن البحري والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الذي أصدرته المنظمة البحرية الدولية -978-IMO sales number: IA116E; ISBN: 92-801-1544-4) باللغتين الإنكليزية والفرنسية وتوافره المحتمل باللغة الإسبانية في وقت لاحق من عام ٢٠١٣ وضرورة إتباع الإجراءات الواردة فيهما (IMO, 2012i).

واستعرضت لجنة السلامة البحرية أيضاً أحدث الإحصاءات عن القرصنة والنهب المسلح ضد السفن (IMO, 2012m) وأخذت علماً باتجاه هجمات القرصنة إلى الانخفاض بدرجة مشجعة في الجانب الغربي من المحيط الهندي. غير أنه لوحظ أن كثيراً من البحارة الأبرياء لا يزالون رهائن في الصومال، بعضهم لأكثر من سنتين. وفضلاً عن ذلك؛ تمثل الزيادة في عدد حوادث القرصنة والنهب المسلح ضد السفن في خليج غينيا وارتفاع مستوى العنف في هذه الهجمات شاغلاً رئيسياً (IMO, 2012n, pages 59-62).

وأشارت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الثانية والتسعين^(٩٩)، إلى أن دراسة عن التكلفة البشرية للقرصنة البحرية قد صدرت منذ وقت قصير (Oceans Beyond Piracy, 2013). وفي معرض الإشارة إلى مسألة القرصنة والنهب المسلح ضد السفن في خليج غينيا، رحبت اللجنة بالمبادرة الإقليمية التي اتخذتها الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا ولجنة خليج غينيا، عملاً بقراري مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٠١٨ (٢٠١١) و٢٠٣٩ (٢٠١٢)، لوضع مدونة سلوك لقمع القرصنة والنهب المسلح ضد السفن وسائر الأنشطة غير المشروعة. واعتمد اجتماع وزاري عُقد في كوتونو بينن في آذار/مارس ٢٠١٣ هذه المدونة التي تستكمل مشروع الشبكة المتكاملة لوظيفة حرس الحدود الذي أطلقته المنظمة البحرية الدولية والمنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا في عام ٢٠٠٦ واستراتيجية الاتحاد الأفريقي البحرية المتكاملة لعام ٢٠٥٠، بصورة رسمية. واعتمد اجتماع عُقد في ياوندي وشارك فيه ١٣ من رؤساء دول غرب ووسط أفريقيا هذه المدونة وفتح باب التوقيع عليها في ٢٥ حزيران/يونيه ٢٠١٣^(٩٥).

وتقضي المدونة الجديدة بأن يلتزم الموقعون عليها بالتعاون إلى أقصى قدرٍ مستطاع في منع وقمع القرصنة والنهب المسلح ضد

واستخدام السفن الرئيسية وعدد الإصابات في صفوف القراصنة وعدد السفن التي يصعدون إلى متنها. وتقدم بوابة المعهد معلومات عن قرارات المحاكم بهدف جعل قاعدة البيانات أكثر شمولاً ووصلات للاتصال بقواعد بيانات أخرى في ولايات قانونية ومناطق مختلفة ومعلومات عن نقل القراصنة إلى أماكن أخرى بعد المحاكمة. وحظيت قاعدة البيانات بدعم عام ووافقت اللجنة القانونية على التعاون الوثيق مع معهد الأمم المتحدة الأقليمي لبحوث الجريمة والعدالة في مسائل القرصنة^(١٠٢).

واعتمدت اللجنة القانونية في دورتها المائة أيضاً مشروع المبادئ التوجيهية عن حفظ الأدلة وجمعها إثر إلقاء بار تكاب جريمة خطيرة على متن إحدى السفن أو في أعقاب تقرير يفقد شخص من سفينة وتوفير الرعاية الروحية والطبية للضحايا. ويركز مشروع المبادئ التوجيهية هذا على الأعمال التي يمكن القيام بها عملياً على متن السفينة لحفظ و/أو جمع الأدلة وحماية الأشخاص ضحايا الجرائم الخطيرة ريثما تشرع سلطات أعمال القانون المختصة في التحقيق. وقدمت هذه المبادئ التوجيهية لجمعية المنظمة البحرية الدولية في دورتها الثامنة والعشرين التي عُقدت في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣ لتنظر فيها فتعتمدها مع مشروع قرار بشأنها.

ويمكن هدف مشروع المبادئ التوجيهية الرئيسي في مساعدة ربانة السفن في حفظ الأدلة وتقديم الرعاية الروحية والطبية للأشخاص المتضررين، وعند الاقتضاء، في جمع الأدلة خلال الفترة بين الإبلاغ عن جريمة خطيرة محتملة أو اكتشافها واتخاذ سلطات أعمال القانون أو غيرهم من المحققين المهنيين في مسرح الجريمة التدابير اللازمة^(١٠٣).

لجنة التسهيلات

نظرت دورة لجنة التسهيلات الثامنة والثلاثين المعقودة من ٨ إلى ١٢ نيسان/أبريل ٢٠١٣ في عدة تدابير تتعلق بالأمن البحري. وأقرت اللجنة "المبادئ التوجيهية بشأن تدابير تعزيز تعافي التجارة البحرية ذي الصلة بالنظام العالمي لسلاسل الإمداد ووسائل النقل البحري (IMO, 2013s). ويرتجى من هذه التدابير أن تكون وسيلة عملية تستخدمها الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية وقطاع النقل البحري في دراسة المسائل المناسبة لتعزيز صمود سلسلة الإمداد العالمية وتقليل تأثير الاضطرابات في حالات الطوارئ الواسعة النطاق. وتتألف المبادئ التوجيهية من ثلاثة أجزاء هي: (أ) وضع قائمة بمتطلبات المعلومات ذات الأهمية البالغة في تعزيز صمود سلسلة الإمداد وتيسير تعافي التجارة بعد حدوث

• بما أن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات ومكافحة الجريمة هو الجهة الوحيدة التي قدمت معلومات عن عدد القراصنة الذين أُلقي القبض عليهم وسُلموا للسلطات الساحلية لمواصله التحري بشأنهم ومعلومات عن الصعاب التي أثارها القبض على القراصنة؛ فإن اللجنة لا تزال بعيدة عن تحقيق هدف الحصول على المعلومات التي تبتغيها؛

• ينبغي تحديث المعلومات التي أوردتها مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات ومكافحة الجريمة عن القراصنة المشتبه بهم/المدانين المعتقلين في دول أخرى في الوثيقة LEG 100/6/1 في ضوء التقارير التي قدمتها الدول المشاركة في اجتماع الفريق العامل ٢ المعني بالقرصنة الذي عُقد في شهر نيسان/أبريل ٢٠١٣؛

• ينبغي على الدول الأعضاء والمنظمات ذات المركز الاستشاري في المنظمة البحرية الدولية أن تتبادل خبرتها في تدليل الصعاب التي تكتنف القبض على القراصنة وأن تقدم المعلومات في هذا الشأن إلى المنظمة البحرية الدولية؛

• المنظمة البحرية الدولية هي المنتدى الرئيسي في منظومة الأمم المتحدة المسؤول عن تنسيق جهود المجتمع الدولي الأرحب في مكافحة القرصنة؛

• من المهم أن تُضمّن في قاعدة البيانات الدول التي لا تبيح قوانينها الوطنية استخدام أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة في مياهاها الإقليمية^(١٠٤).

وبصدد النقطة الأخيرة، يتضمن تعميم يشمل استبياناً^(١٠٥) بشأن استخدام أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن (IMO, 2011b) معلومات عن استخدام أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة والأسلحة النارية والمعدات الأمنية.

وقُدمت وثيقة أخرى تتضمن معلومات عن قاعدة بيانات عن قرارات المحاكمة بشأن القرصنة (IMO, 2013r) أنشأها معهد الأمم المتحدة الأقليمي لبحوث الجريمة والعدالة^(١٠٦). ويقدم معهد الأمم المتحدة الأقليمي لبحوث الجريمة والعدالة أيضاً إحصاءات مستقاة من تحقيقاته للقرصنة تتضمن عمر القراصنة المتوسط والبلد والعشائر التي ينتمون إليها ومهنتهم والأوقات التي يُرجّح أن تقع فيها الهجمات وعدد القراصنة الذين يشاركون في كل هجمة

- "قائمة الشهادات والوثائق المطلوب حملها على متن السفن، لعام ٢٠١٣" (IMO, 2013w). وتُورد القائمة فقط الشهادات والوثائق التي تقتضيهما صكوك المنظمة البحرية الدولية وليس الشهادات والوثائق التي تتطلبها منظمات دولية أخرى أو سلطات حكومية؛
- "تعديلات على الاتفاقية الدولية بشأن سلامة الحاويات، لعام ١٩٧٢" (IMO, 2013o, Annex 7). وتشمل هذه التعديلات تعديلات على لوحة اعتماد السلامة واعتماد الحاويات الحالية والجديدة.

٢٤ مسائل أخرى

المعاملة المنصفة للبحارة

قُدِّمت إلى اللجنة القانونية، في دورتها المائة، نتائج دراسة استقصائية أجرتها المنظمة الدولية لحقوق البحارة (Seafarers' Rights International) بشأن احترام حقوق البحارة الذين يواجهون إجراءات جنائية (IMO, 2013x). وأجريت الدراسة الاستقصائية في ثمان لغات واستمرت اثنا عشر شهراً وانتهت في شباط/فبراير ٢٠١٢. وبلغ مجموع الاستبيانات التي مَلاها بحارة من ٦٨ جنسية مختلفة وأرسلوها ٤٨٠ ٣ استبياناً^(١٠٠). وتوحي نتائج الدراسة الاستقصائية بشدة أن حقوق البحارة كما جسدها "المبادئ التوجيهية بشأن معاملة البحارة في حالة وقوع حادثة بحرية" التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية كثيراً ما تتعرض للانتهاك. وشملت وجهات النظر التي أُبديت أثناء الاجتماع ما يلي:

- أثبتت الإحصاءات ضرورة استمرار التركيز على المبادئ التوجيهية ومواصلة الضغط لتنفيذها على نحو أفضل؛
- يتعرض البحارة لإجراءات جنائية أكثر من أي عاملين آخرين ومن ثم فهم بحاجة إلى مساعدة خاصة؛
- يقع تقديم المساعدة القانونية إلى البحارة على عاتق مالك السفينة في المقام الأول؛
- حري بالجنة القانونية أن تراعي نتائج الدراسة الاستقصائية عند إعدادها المبادئ التوجيهية عن تجميع الأدلة وصولها عقب الإدعاء بارتكاب جريمة خطيرة

اضطراب شديد في سلسلة الإمداد البحري؛ (ب) معلومات عن وضع آليات للاتصال بين الأطراف؛ (ج) معلومات عن إنشاء فرق دعم القطاع.

وتراعي المبادئ التوجيهية العمل الذي أنجزه برنامج التعاون الاقتصادي في آسيا - المحيط الهادئ لإنعاش التجارة ومنظمة الجمارك العالمية والمنظمة العالمية لتوحيد المقاييس في إعداد مبادئ توجيهية لإدارات الجمارك والمنظمات بغية تعزيز انعاش التجارة وتيسيره^(١٠٤).

ونظرت اللجنة في وثيقة (IMO, 2013t) تتضمن معلومات ذات صلة بالاستبيان (IMO, 2011b)^(١٠٥) تتعلق بمتطلبات دولة الميناء والدولة الساحلية بشأن وجود أفراد الأمن المسلحين الخواص على متن السفن. وحثّ التعميم الحكومات الأعضاء، وبوجه أخص حكومات الدول المطلة على المحيط الهندي وبحر العرب وخليج عدن والبحر الأحمر، على زيادة الوعي في سياساتها وإجراءاتها الوطنية بحمل الأسلحة النارية والمعدات الأمنية وشحنها وتفرغها عبر أراضيها وبحركة أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة وذلك بملاءمة الاستبيان وتقديمه إلى المنظمة البحرية الدولية.

وتجدر الإشارة أيضاً إلى التطورات التي حدثت في مضمار أمن سلسلة الإمداد في أعمال لجنة التسهيلات. وبوجه خاص، أقرت اللجنة ما يلي:

- "المبادئ التوجيهية المؤقتة بشأن استخدام النسخ المطبوعة من الشهادات الإلكترونية" (IMO, 2013u). ويقتصر الهدف المتبعي تحقيقه من المبادئ التوجيهية على تزويد الإدارات بالمعلومات باستخدام الشهادات الإلكترونية. وتمثل هذه المبادئ التوجيهية الخطوة الأولى فقط في عملية الانتقال إلى نظام غير ورقي وزيادة التعويل على الإطلاع على الشهادات بوسائل إلكترونية عبر الإنترنت. ويُتوقع أن تساهم لجان المنظمة البحرية الدولية في هذا المسعى أيضاً؛
- "وجيز المنظمة البحرية الدولية المُنقَّح للمعلومات ذات الصلة بالتسهيلات والأعمال التجارية الإلكترونية" (IMO, 2013v). ويتيح الوجيز معلومات حديثة وإرشادات والصيغ المستنصوبة لتبادل المعلومات التي تتطلبها السلطات العامة عن وصول ومكوث ومغادرة السفينة والأفراد والبضائع بوسائل إلكترونية بغية تيسير عمليات التخليص؛

نافذ منذ عام ٢٠٠٧ شروط عمليات التحقق من التقييد بالمعيار ISO 28000:2007 وإصدار شهادات بشأنه.

ويحدد المعيار الجديد ISO/PAS 28007:2012 الذي أعدته، قبل وقت قصير، اللجنة التقنية الثامنة التابع للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس إرشادات لتطبيق المعيار ISO 28000 على شركات الأمن البحري الخاصة ويضع معايير لاختيار الشركات التي تزود السفن بحراس مسلحين. ويتيح المعيار مبادئ توجيهية تتضمن توصيات قطاعية إضافية يمكن للشركات أو المنظمات الممتثلة للمعيار ISO 28000 تطبيقها قبل أن تقدم أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن.

عرض وجيز للتطورات الرئيسية

اتسمت الفترة المشمولة بالتقرير بالتقدم المتواصل الذي أحرزته البلدان والمنظمات الدولية والإقليمية، بدعم من الجمارك والقطاع الخاص، في تنفيذ البرامج الحالية والإطار الحالي في مجال الأمن البحري وأمن سلسلة الإمداد. وتشمل المجالات الرئيسية التي أحرز فيها تقدم عمليات تعزيز التدابير التنظيمية بشأن الأمن والسلامة في المجال البحري بفضل رعاية المنظمة البحرية الدولية في المقام الأول وتنفيذ برامج المشغلين الاقتصاديين المعتمدين والاعتراف المتبادل بهم. ولفائدة التجار الممثلين لمعايير أمن سلسلة الإمداد المطلوب استيفؤها دولياً، يؤمل أن يشكل العدد المتكاثراً من اتفاقات الاعتراف المتبادل الثنائية في الوقت المناسب أساساً للاعتراف المتبادل المتعدد الأطراف بالمشغلين الاقتصاديين المعتمدين. وفي مضمار القرصنة البحرية، يلاحظ اتجاه مُشجّع إلى الانخفاض قبالة سواحل الصومال وخليج عدن وغرب المحيط الهندي. غير أن هجمات القرصنة زادت في الوقت نفسه عدداً وعنفاً في منطقة خليج غينيا في غرب أفريقيا. وللتصدي لهذه المسألة، اعتمد رؤساء دول غرب ووسط أفريقيا، في ياوندي، في حزيران/يونيه ٢٠١٣، مدونة سلوك إقليمية بشأن قمع القرصنة والنهب المسلح ضد السفن. والأمل معقود على أن تكون هذه المدونة إطاراً فعالاً يُمكن الدول الموقعة عليها وعددها ٢٢ دولة حتى الآن من التعاون إلى أقصى درجة ممكنة في منع وقمع القرصنة والنهب المسلح ضد السفن والجرائم ذات الصلة بذلك.

على متن سفينة أو إثر تقرير عن فقدان شخص من سفينة وتقدم الرعاية الروحية والطبية للضحايا.

وأعربت اللجنة القانونية عن دعمها بوجه عام لترويج المبادئ التوجيهية على نحو متصل ووافقت على إبقاء مسألة معاملة البحارة في حالة وقوع حادث بحري مدرجة في جدول أعمالها. ودعت الوفود إلى أن تقدم إلى دورتها التالية مقترحات تُسهّم في زيادة التقييد بالمبادئ التوجيهية^(١٠).

(د) المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس

وردت الإشارة في إصدارات سابقة من استعراض النقل البحري إلى أن المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ظلت تشارك مشاركة حيوية في مسائل النقل البحري وأمن سلسلة الإمداد طوال العقد الماضي. فبُعيد إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، نشرت اللجنة التقنية الثامنة للمنظمة الدولية لتوحيد المقاييس المعيار ISO 20858:2007 "السفن والتكنولوجيا البحرية - عمليات تقييم أمن المرافق المينائية البحرية وإعداد الخطة الأمنية" لمساعدة قطاع النقل البحري على تنفيذ المدونة.

وتندرج في هذا الإطار أيضاً سلسلة المعايير ISO 28000 "أنظمة إدارة أمن سلسلة الإمداد" التي أعدت لمساعدة القطاع على أن يخطط لأي حادث جازٍ مثير للاضطراب ومعالجة عواقبه بنجاح (انظر الإطار عن الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000 التي أصدرتها المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس). والمعيار الرئيسي في هذه السلسلة هو المعيار ISO 28000:2007 "مواصفة لنظم إدارة أمن سلسلة الإمداد" الذي يعتبر بمثابة نظام إدارة جامع يشمل جميع أوجه الأمن: تقييم المخاطر والتأهب لحالات الطوارئ واستمرار الأعمال التجارية والاستدامة والتعافي والصمود و/أو إدارة المخاطر سواء تعلقت بالإرهاب أو القرصنة أو سرقة البضائع أو التزوير أو بعوامل كثيرة غيرها من عوامل اضطراب الأمن. ويُستند إلى هذا المعيار أيضاً في شهادات المشغلين الاقتصاديين المعتمدين والشراكة الجمركية التجارية لمكافحة الإرهاب. وبوسع مختلف المنظمات التي تعتمد هذه المعايير أن تضع نهجاً يتناسب مع برامج التشغيلية الحالية. ويورد المعيار ISO 28003:2007 وهو معيار منشور أيضاً

الإطار ٥-١ الحالة الراهنة لسلسلة المعايير ISO 28000

المعايير الصادرة

- **ISO 28000:2007** - "مواصفات لنظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد". يمثل هذا المعيار المعيار "الجامع" العام. وهو نظام عام يُستند فيه إلى المخاطر وتصدر بموجبه شهادة لجميع المنظمات وحالات الاضطراب والقطاعات. وهو يستخدم على نطاق واسع ويعتبر منطلقاً للحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد وشهادات الشراكة الجمركية التجارية لمكافحة الإرهاب.
- **ISO 28001:2007** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - أفضل الممارسات لتنفيذ أمن سلسلة الإمداد، وعمليات التقييم والخطط". أُعد هذا المعيار لمساعدة قطاع النقل البحري في استيفاء متطلبات وضع المشغل الاقتصادي المعتمد.
- **ISO 28002:2011** - "نظم إدارة الأمن لسلسلة الإمداد - تعزيز الصمود في سلسلة الإمداد - المتطلبات مشفوعة بإرشادات للاستخدام". يتيح هذا المعيار مزيداً من التركيز على الصمود ويشدد على ضرورة اتباع عملية متواصلة وتفاعلية لمنع وقوع حادث جسيم مُزعزع والتصدي له وكفالة استمرار عمليات المنظمة الرئيسية بعد وقوعه.
- **ISO 28003:2007** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - المتطلبات للهيئات التي تقوم بالتدقيق في نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد وإجازتها". يقدم هذا المعيار إرشادات لهيئات الاعتماد والإجازة.
- **ISO 28004-1:2007** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - مبادئ توجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 - الجزء الأول: مبادئ عامة". يقدم هذا المعيار مشورة عامة عن تطبيق المعيار ISO 28000:2007. وهو يوضح المبادئ التي يستند إليها المعيار ISO 28000 ويصف الغاية من المعيار ISO 28000 والمدخلات النموذجية والعمليات والمخرجات النموذجية لكل متطلب من متطلبات المعيار ISO 28000. ويتوخى من ذلك المساعدة في فهم وتنفيذ المعيار ISO 28000. ولا يستحدث المعيار ISO 28004:2007 متطلبات إضافية للمتطلبات المحددة في المعيار ISO 28000 ولا ينص على اتباع نهج إلزامية في تنفيذ المعيار ISO 28000.
- **ISO/PAS 28004-2:2012** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - مبادئ توجيهية لتنفيذ معيار المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ISO 28000 - الجزء الثاني: المبادئ التوجيهية لاعتماد المعيار ISO 28000 لاستخدامها في أعمال الموانئ البحرية المتوسطة والصغيرة". يقدم هذا المعيار إرشادات للموانئ المتوسطة والصغيرة التي تعتمد اعتماد المعيار ISO 28000. وهو يحدد مخاطر سلسلة الإمداد وتصورات التهديدات وتدابير إجراء عمليات تقييم المخاطر/التهديدات ومعايير التقييم لقياس مدى امتثال خطط الأمن الموثقة وفعاليتها وفق المعيار ISO 28000 والمبادئ العامة لتنفيذ المعيار ISO 28004.
- **ISO/PAS 28004-3:2012** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - المبادئ التوجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 - الجزء الثالث: إرشادات إضافية محددة لاعتماد المعيار ISO 28000 لاستخدامها من قبل الأعمال التجارية المتوسطة والصغيرة (بخلاف الموانئ البحرية)". أُعد هذا المعيار استكمالاً للمعيار ISO 28004-1 بتوفير إرشادات إضافية للأعمال التجارية المتوسطة أو الصغيرة (بخلاف الموانئ البحرية) التي تعتمد اعتماد المعيار ISO 28000. ولا تتعارض الارشادات الإضافية في المعيار ISO/PAS 28004-3:2012 مع الارشادات العامة ولا تُعدّل المعيار ISO 28000 رغم أنها تزيد الارشادات العامة الواردة في النص الرئيسي للمعيار ISO 28004-1.

- **ISO/PAS 28004-4:2012** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - المبادئ التوجيهية لتنفيذ المعيار ISO 28000 - الجزء الرابع: إرشادات إضافية محددة لتنفيذ المعيار ISO 28000 إذا كان الامتثال للمعيار ISO 28001 هدفاً للإدارة". ويقدم هذا المعيار إرشادات إضافية للمنظمات التي تعتمد المعيار ISO 28000 وتعتمز أيضاً تضمين أفضل الممارسات المحددة في المعيار ISO 28001 كهدف إداري في سلسلتها الدولية للإمداد.
- **ISO 28005-1:2013** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - التخلص الإلكتروني في الموانئ - الجزء الأول: هياكل الرسائل". ينص هذا المعيار على طريقة إرسال البيانات من حاسوب إلى آخر.
- **ISO 28005-2:2011** - "نظم إدارة أمن سلسلة الإمداد - التخلص الإلكتروني في الموانئ - الجزء الثاني: عناصر البيانات الرئيسية". يتضمن هذا المعيار مواصفات تقنية تيسر التبادل الفعال للمعلومات الإلكترونية بين السفن والشواطئ لغرض العبور الساحلي أو الرسو في الموانئ وتعريفات لعناصر البيانات الرئيسية التي تشمل جميع متطلبات عملية الإبلاغ من السفينة إلى الشاطئ ومن الشاطئ إلى السفينة حسبما عرفتها المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية واتفاقية التسهيلات وقرارات المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن.
- **ISO/PAS 28007:2012** - "السفن والتكنولوجيا البحرية - المبادئ التوجيهية لشركات الأمن البحري الخاصة التي تقدم أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن". يقدم هذا المعيار إرشادات تتضمن توصيات قطاعية محددة إضافية يمكن للشركات (المنظمات) الممتثلة للمعيار ISO 28000 تنفيذها لتثبت أنها تقدم أفراد الأمن المسلحين العاملين بموجب عقود خاصة على متن السفن.
- **ISO 20858:2007** - "السفن والتكنولوجيا البحرية - عمليات تقييم أمن المرافق المينائية وإعداد خطة الأمن". يضع هذا المعيار إطاراً لمساعدة المرافق المينائية البحرية في تحديد أهلية العاملين لإجراء تقييم لأمن المرافق المينائية البحرية ووضع خطة أمن وفق ما تقتضيه المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية. فضلاً عن ذلك، يضع المعيار بعض متطلبات التوثيق التي وُضعت للتحقق من أن النهج المستخدم في أداء الواجبات المذكورة أعلاه قد سُجّل بطريقة تكفل التحقق المستقل الذي تجريه وكالة مؤهلة ومأذون لها بذلك. ولا يهدف المعيار ISO 20858:2007 إلى وضع متطلبات الحكومة متعاقد أو سلطة معينة في تعيين هيئة أمنية معتمدة أو لفرض استخدام مقدم خدمات خارجي أو طرف آخر لإجراء تقييم أمن المرفق المينائي أو خطة الأمن إذا كان لدى العاملين في الميناء الدراية المحددة في هذه المواصفة. ويمكن إبلاغ مشغلي السفن بأن المرافق المينائية البحرية التي تستخدم هذه الوثيقة تستوفي مستوى من الامتثال للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية حدده القطاع. ولا يعالج المعيار ISO 20858:2007 متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الخاصة ببنية الموانئ التحتية نطاق الحيز الأمني لمرفق مينائي قد يؤثر في أمن التواصل البيئي بين المرفق/السفينة. ويقع على عاتق الحكومات واجب حماية سكانها وبنياتها التحتية من الحوادث البحرية التي تقع خارج مرافقها المينائية البحرية. وتقع هذه الواجبات خارج نطاق المعيار ISO 20858:2007.

المعايير التي في طور الإعداد

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

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

دال - حالة الاتفاقيات

أعدت أو اعتُمدت اتفاقيات دولية عديدة في مضمار الأمن البحري برعاية الأونكتاد. ويرد في الجدول ١-٥ معلومات يونيو ٢٠١٣. عن حالة التصدي على كُـل من هذه الاتفاقيات حتى حزيران/

الجدول ١-٥ الدول المتعاقدة في اتفاقيات دولية منتقاة بشأن النقل البحري، حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣

عنوان الاتفاقية	تاريخ دخولها حيز النفاذ أو شروط دخولها حيز النفاذ	الدول المتعاقدة
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري لعام ١٩٧٤	دخلت حيز النفاذ في ٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٣	الاتحاد الروسي والأردن وإسبانيا وإندونيسيا وأوروغواي وإيطاليا وإثيوبيا وباكستان وبربادوس والبرتغال وبلجيكا وبنغلاديش وبنن وبوركينا فاسو وبوروندي وبيرو وترينيداد وتوباغو وتوغو وتونس وجامايكا والجبل الأسود والجزائر وجمهورية أفريقيا الوسطى والجمهورية التشيكية وجمهورية تنزانيا المتحدة وجمهورية كوريا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكابو فيردي ورومانيا وزامبيا وسري لانكا وسلوفاكيا والسنغال والسودان والسويد وسيراليون وشيلي وصربيا والصومال والصين والعراق وغانبون 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 (٧٦)
اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)	دخلت حيز النفاذ في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢	الأردن وألبانيا وأوغندا وباراغواي وبربادوس وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي وتونس والجمهورية التشيكية وجمهورية تنزانيا المتحدة والجمهورية الدومينيكية والجمهورية العربية السورية وجورجيا ورومانيا وزامبيا وسانت فنسنت وجزر غرينادين والسنغال وسيراليون وشيلي وغانمبيا وغينيا وكازاخستان والكاميرون وكينيا ولبنان وليبيريا وليسوتو ومصر والمغرب ومللاوي والنمسا ونيجيريا وهنغاريا (٣٤)
الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٩٣	دخلت حيز النفاذ في ٥ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤	الاتحاد الروسي وإسبانيا وإستونيا وإكوادور وألبانيا وأوكرانيا وبنن وبيرو وتونس والجمهورية العربية السورية وسانت فنسنت وجزر غرينادين وسانت كيتس ونيفس وصربيا وفانواتو ولتوانيا 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 ومللاوي (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 وهنغاريا (١٥)
الاتفاقية الدولية المتعلقة باحتجاز السفن لعام ١٩٩٩	دخلت حيز النفاذ في ١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١١	إسبانيا وإستونيا وإكوادور وألبانيا وبلغاريا وبنن والجزائر والجمهورية العربية السورية ولاتفيا وليبيريا (١٠)

ملاحظة: للإطلاع على المعلومات الرسمية عن حال الاتفاقيات، انظر <http://treaties.un.org>.

هاء- الاتفاقيات الدولية بشأن تيسير التجارة

١- اتفاقية لتيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية: فرصة لمؤتمر بالي الوزاري

لتيسير التجارة تاريخ طويل في الأونكتاد الذي تعود ولايته في هذا المجال إلى مؤتمره الوزاري الأول المعقود في عام ١٩٦٤. وقد اتخذت أعمال الأونكتاد لتيسير التجارة أشكالاً شتى وتكيفت على الدوام مع احتياجات الدول الأعضاء فيه وأولوياتها. ومن الأمثلة على أعمال الأونكتاد في هذا المضمار النظام الآلي لبيانات الجمارك الذي يستخدمه أكثر من ٩٠ بلداً. أما في قطاع النقل، فيمثل تيسير التجارة عنصراً لا غنى عنه لتخفيف العبء على عمليات النقل الدولي التي كثيراً ما تضع الإجراءات المفرطة والمتكررة العراقيل في سبيلها، لا سيما عند عبور الحدود على امتداد سلسلة النقل.

ولا تزال الفرصة سانحة أمام أعضاء منظمة التجارة العالمية للتوصل إلى اتفاق لتيسير التجارة في المؤتمر الوزاري التاسع الذي سيعقد في بالي، إندونيسيا (٣-٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣). ويُتوقع أن يفصل المؤتمر في بعض عناصر حزمة الدوحة، بما في ذلك تيسير التجارة، وفي حزمة لفائدة أقل البلدان نمواً وفي بعض جوانب الزراعة ومسائل التنمية. وتختلف وجهات النظر بين أعضاء منظمة التجارة العالمية حول إمكان التوصل إلى نتيجة بشأن تيسير التجارة وشكك بعض الأعضاء في جدوى التركيز على بضعة مسائل في الوقت الذي قد لا تُدرج فيه مسائل أخرى توليها البلدان النامية أهمية كبيرة، مثل الزراعة، في عداد الموضوعات التي ستخضع للنقاش في بالي. وقد أشار إصدار عام ٢٠١٢ من استعراض النقل البحري إلى عدم توافق الآراء على هذا النحو، أي ربط تيسير التجارة بعناصر جولة الدوحة الأخرى وضرورة تنقيح الاتفاقية نفسها لتحقيق القدر الملائم من التوازن بين الالتزامات وأوجه المرونة (UNCTAD, 2012a).

وتتواصل الجهود على جبهات كثيرة لإبراز الفوائد التي يحتمل أن يحققها اتفاق متعدد الأطراف لتيسير التجارة للاقتصاد العالمي ككل وللبلدان النامية بوجه أخص. وفي منظمة التجارة العالمية تزامنت المفاوضات بشأن نص اتفاق تيسير التجارة بعقد سلسلة من المؤتمرات الإقليمية والعالمية لدراسة التجربة العملية المكتسبة في تنفيذ إصلاحات تيسير التجارة، بما في ذلك تكاليفها

وفوائدها. وتضمنت هذه المؤتمرات جلسات مخصصة لعرض برامج تيسير التجارة التي يدعمها الشركاء الإنمائيون الثنائيون ومتعددو الأطراف وأبرزت وفرة البرامج الحالية للمساعدة التقنية وبناء القدرات في مجال تيسير التجارة. وفضلاً عن ذلك، أُعيد التركيز على تحديد وتقييم الثغرات التي تشوب قدرات التنفيذ لدى البلدان النامية، لا سيما بين أقل البلدان نمواً وذلك بالإعلان، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢، عن برنامج منظمة التجارة العالمية لتقديم المساعدة التقنية لعمليات التقييم الذاتي للاحتياجات والأولويات الوطنية في مجال تيسير التجارة للفترة ٢٠١٢-٢٠١٤. ويظل ضمان حسن التناسب بين احتياجات البلدان النامية والمساعدة التي يقدمها المجتمع الدولي المؤلف من البلدان والمنظمات المانحة هدفاً رئيسياً لجميع هذه الأنشطة وتحديداً كبيراً أمامها.

غير أن القلق لا يزال ينتاب بعض أعضاء منظمة التجارة العالمية من انعدام التقدم في إعداد حزمة الأهداف القابلة للتحقيق لمؤتمر بالي الوزاري (Miles, 2013; International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting, 2013). وتتجلى ضرورة تسريع خطى التقدم في المفاوضات في إنشاء فريق "أصدقاء الرئاسة" على مستوى السفراء لتكثيف المفاوضات بشأن المواد الثلاثة الخامسة والسابعة والعاشر وكذلك القسم الثاني عن "المعاملة الخاصة والتمايز". ولا مراء في أن هذا النهج الجديد قد بث في المفاوضات روحاً جديدة، غير أن بعض المسائل النظامية لم يفصل في أمرها بعد، لا سيما في ما يتعلق بمفهوم مستوى الطموح الوارد في القسم الأول ومدى أوجه المرونة في القسم الثاني.

وأحرز في الآونة الأخيرة تقدم في صياغة أغلب أحكام مشروع النص التفاوضي الموحد، وبوجه أخص الأحكام ذات الصلة بنشر المعلومات ذات الطابع التجاري والإطلاع عليها وإجراءات الاستئناف وضوابط الجزاءات والإفراج عن البضائع وتخليصها والمشغلين المعتمدين وحرية العبور والتعاون الجمركي^(١٠). وفي عام ٢٠١٣، لم يقصر فريق التفاوض بشأن تيسير التجارة المفاوضات على المقترحات الواردة أصلاً في النص، بل ضمنها أيضاً قلة من الأحكام الجوهرية الجديدة شملت فقرة جديدة عن دفع الرسوم والضرائب التي تجبها الجمارك بالوسائل الإلكترونية (الفقرة ٢ من المادة ٧) وفقرة جديدة عن الإفراج عن البضائع القابلة للتلف وتخليصها (الفقرة ٩ من المادة ٧) وفقرة منفصلة عن قبول النسخ (الفقرة ٣ من المادة ١٠).

ويتواصل العامل المكثف أيضاً في القسم الثاني من المشروع الذي يتضمن الأحكام المتعلقة بالمعاملة الخاصة والتمايز للبلدان

والنرويج وحساب الأمم المتحدة الإنمائي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي، وفي تعاون وثيق مع المنظمات الأخرى المدرجة في المرفق دال، ومن بينها منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنظمة الجمارك العالمية. وشملت البلدان المشاركة أقل البلدان نمواً والبلدان النامية المتوسطة الدخل والبلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية واقتصادات الجزر الصغيرة في أفريقيا وآسيا ومنطقة الكاريبي وأمريكا اللاتينية.

وتسلط النتائج الموحدة المستخلصة من خطط التنفيذ الوطنية الست وعشرين هذه على التحديات التي تواجهها بعض البلدان النامية في الوقت الحالي في تنفيذ بعض الطرائق المزمع اتباعها في نص المشروع في الوقت الحالي وعلى الفرص المتاحة لبناء القدرات لتنفيذ التدابير المطروحة حالياً والمثابرة في تنفيذها.

وقد كانت عمليات التقييم الوطنية هذه مفيدة بوجه أخص في إبراز الثغرات القائمة بين التدابير المقترحة في منظمة التجارة العالمية وتلك المنفذة فعلاً في البلدان النامية، وأقل البلدان نمواً بصفة خاصة. ويتبين من الشكل ٥-١ أن أقل من ٥٠ في المائة من تدابير تيسير التجارة الخاضعة للنقاش في منظمة التجارة العالمية تنفذ تنفيذاً تاماً الآن في أغلب البلدان النامية المشاركة. وفي جميع البلدان المشاركة، تقل نسبة التنفيذ عن ٧٦ في المائة، بينما يبلغ أدنى معدل ١٩ في المائة، بل إن معدل التنفيذ أقل حتى من ذلك في أقل البلدان نمواً التي يقل المستوى في معظمها عن ٤٠ في المائة. وفي الوقت ذاته، تمثل التدابير التي لم تُنفذ بعد أقلية بيّنة تتراوح نسبتها بين ٣ و ٢٨ في المائة، مما يوحي بأن قلة قليلة فقط من إصلاحات تيسير التجارة المقترحة جديدة كل الجدة على البلدان النامية.

ويُستخلص من النتائج الموحدة أيضاً أن مستوى التنفيذ التام لفرادى تدابير تيسير التجارة يوحي بأن التدابير التي تحتوي على مكون وثيق الصلة بالجمارك وتشملها المواد الرابعة والسابعة والتاسعة مكررة والعاشر والحادية عشرة والثانية عشرة تتسم بمعدلات تنفيذ مرتفعة. وفي الوقت نفسه، تُسجل أغلب التدابير التي تشمل عدة قطاعات أو وكالات، مثل النافذة الوحيدة ونقاط الاستفسار ونشر المعلومات التجارية وضوابط الرسوم وبعض تقنيات الجمارك المتطورة، مثل الحكم المسبق والمشغلين المعتمدين، أدنى معدلات التنفيذ. ويشير ذلك إلى أن البلدان النامية لم تُنفذ بعد كثيراً من تدابير تيسير التجارة المحفوفة بالتحديات من حيث التعاون بين الوكالات وتطوير الأطر المؤسسية والقانونية والتنظيمية.

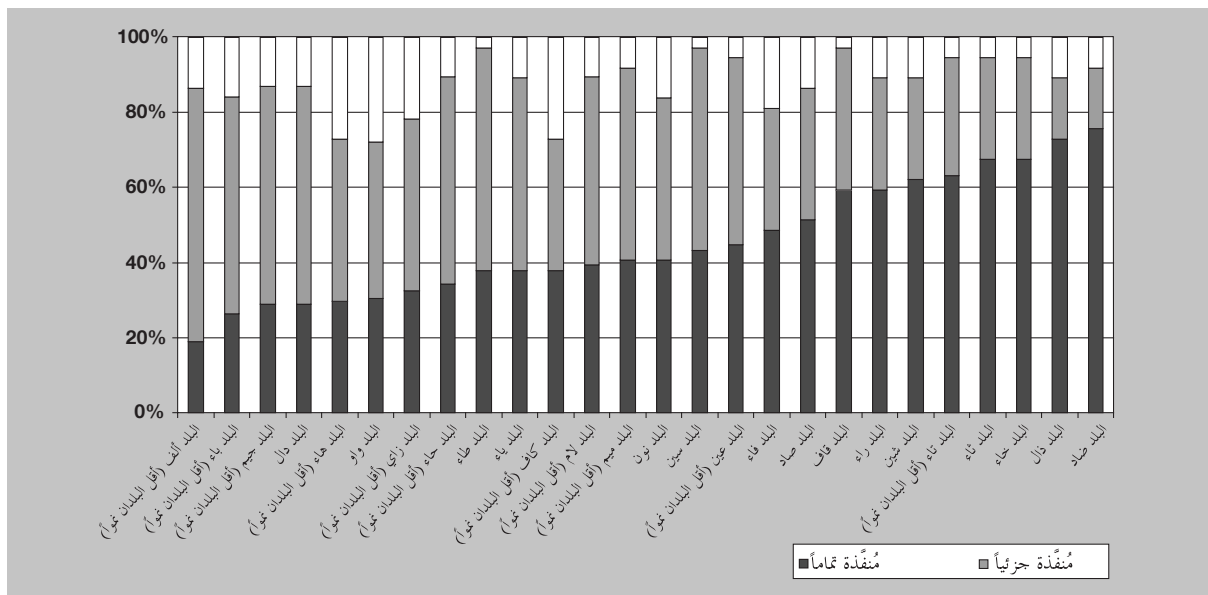
النامية وأقل البلدان نمواً. ويراعي آخر تنقيح، وهو التنقيح السادس عشر، المقترحات الأخيرة التي قدمها عدد من البلدان النامية ويبرز بعض التقدم المحرز في تصنيف الالتزامات والتغيير (التحويل) بين الفئات بعد الإخطار. وبوجه خاص، لم يعد التحول من الفئتين باء وألف يقتصر على الحالات ذات "الظروف الاستثنائية" وإن كان لا يزال خاضعاً لإبلاغ لجنة تيسير التجارة المقترحة في منظمة التجارة العالمية ولنظرها. وتتخذ فترة السماح المقترحة لتطبيق نظام منظمة التجارة العالمية لتسوية المنازعات على أقل البلدان نمواً شكلاً أكثر تحديداً الآن مع طرح بعض المقترحات بالفترات الزمنية الفعلية. وأحرز تقدم أيضاً في توضيح المقترح الذي يدعو البلدان المتقدمة إلى إتاحة معلومات سنوية عمّا قدمته من المساعدة التقنية وبناء القدرات ومراكز الاتصال وعملية طلب المساعدة وآلياتها. غير أن ثغرات واسعة لا تزال قائمة من بينها الجوانب العملية المتعلقة بالإبلاغ عن التدابير بموجب القسم الثاني، ولا سيما التدابير المدرجة في الفئة جيم حيث يعتمد التزام البلدان النامية بمواقيت التنفيذ الدقيقة وجدوله الزمني المحدد على التزام الجهة المانحة بتقديم المساعدة التقنية وبناء القدرات ونطاق هذه المساعدة وجدولها الزمني على وجه التحديد.

ولم يتضح بعد إن كانت هذه التطورات ستخفف مخاوف البلدان النامية بشأن التكاليف وسواها من التحديات التي تكتنف تنفيذ اتفاق محتمل لتيسير التجارة في منظمة التجارة العالمية. وفي هذا السياق، يمكن استخلاص بعض الدروس من العمل الذي اضطلع به الأونكتاد في الآونة الأخيرة لمساعدة البلدان النامية في وضع الخطط الوطنية لتنفيذ تدابير تيسير التجارة التي تنظر فيها منظمة التجارة العالمية في الوقت الحالي.

٢- الدروس المستخلصة بشأن تنفيذ تيسير التجارة من مشروع الأونكتاد "خطط تنفيذ اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة في البلدان النامية الأعضاء" (٢٠١١-٢٠١٣)^(١٠٦)

خلال الفترة ٢٠١١-٢٠١٣، عمل الأونكتاد في تعاون وثيق مع ٢٦ بلداً نامياً على تحديث حالة التنفيذ الحالي لتدابير تيسير التجارة التي تعالجها منظمة التجارة العالمية وما يلزم من المساعدة التقنية وبناء القدرات لتحقيق الامتثال للتدابير التي لم تُنفذ بعد تنفيذاً تاماً. وأجرى هذا العمل بدعم مالي من الاتحاد الأوروبي

الشكل ١-٥ مستوى تنفيذ تدابير تيسير التجارة حسب البلدان



المصدر: Forthcoming report - *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013

وتُظهر تقديرات الوقت المطلوب لتنفيذ تدابير تيسير التجارة هذه تنفيذاً كاملاً الأطر الزمنية المقبولة التي يمكن تحقيق التنفيذ التام فيها. ويبلغ متوسط الوقت المُقدَّر لتنفيذ معظم التدابير ثلاث سنوات ولا يتجاوز خمس سنوات بالنسبة لأغلب الإصلاحات المتبقية، مما يتيح لأغلب البلدان فرصة بلوغ مستوى التنفيذ التام خلال خمس سنوات. ويمثل تقدير الموارد المالية اللازمة مهمة أصعب كثيراً وهي تتفاوت تفاوتاً عظيماً من بلد لآخر، غير أن كمية الموارد تظل معقولة بوجه عام، لا سيما في سياق الزيادة الكبيرة والمطرقة في المعونة الدولية المقدمة للمساعدة التقنية وبناء القدرات لتيسير التجارة.

وفي نهاية المطاف، يبدو أن في مقدور البلدان المشاركة سد الفجوة في تنفيذ تدابير تيسير التجارة تماماً بالاستعانة بأوجه المرونة المقترحة في القسم الثاني من مشروع النص التفاوضي الموحد. وتُظهر نتائج خطط التنفيذ الوطنية أن البلدان النامية تتوقع أن تعول كثيراً في مضيها قدماً في تنفيذ تيسير التجارة على أوجه المرونة هذه من حيث المدد الزمنية الإضافية وما سيُقدم إليها من المساعدة التقنية وبناء القدرات. وحسب البلدان، تتراوح نسبة التدابير التي تتطلب إما وقتاً إضافياً أو وقتاً إضافياً ومساعدة تقنية وبناء القدرات بين ١٠ في المائة و ٦٧ في المائة (الشكل ١-٥). وتمثل هذه التدابير

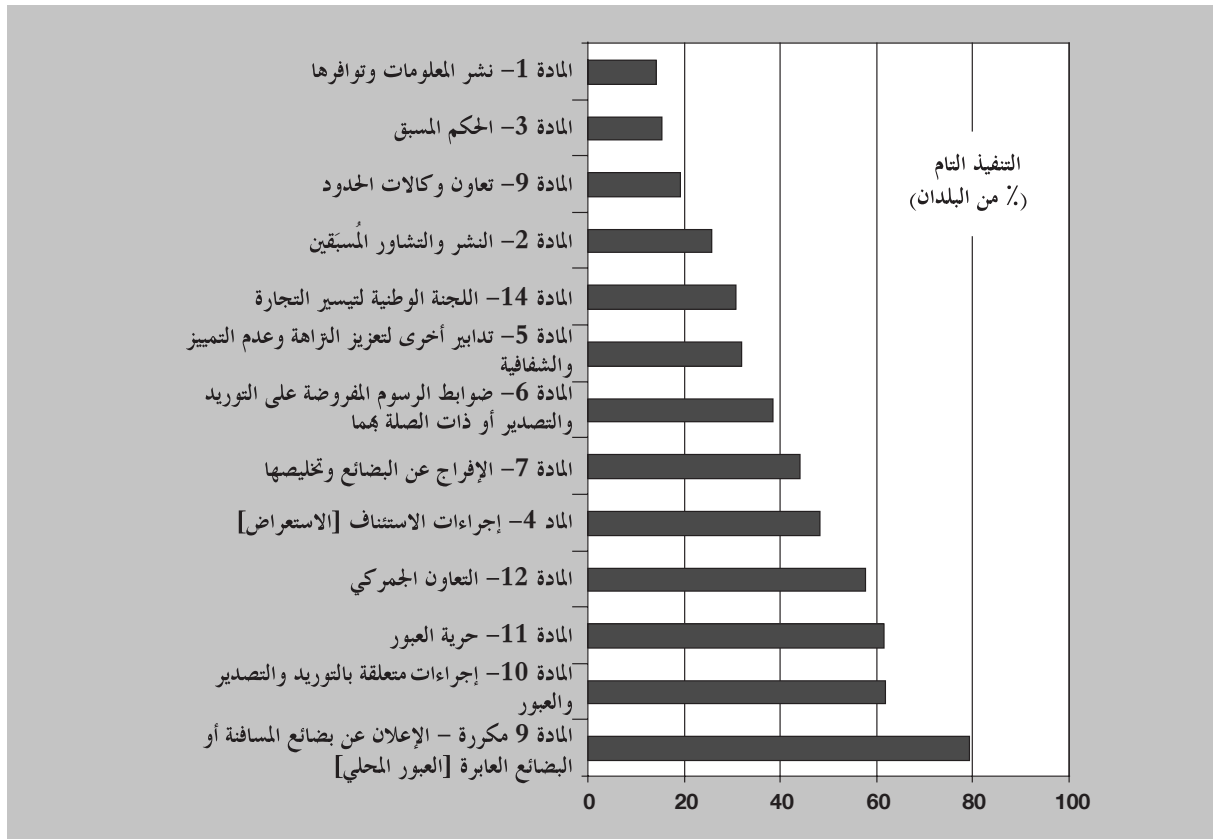
وفضلاً عن ذلك، تكشف خطط التنفيذ الوطنية أن عقبات حممة لا تزال تعترض سبيل إصلاحات تيسير التجارة في البلدان النامية (الشكل ١-٥). وتتجاوز الأسباب التي يسوقها أصحاب المصلحة في تيسير التجارة في البلدان المشاركة لتعليل عدم تنفيذ تدابير تيسير التجارة أو تنفيذها تنفيذاً جزئياً مجرد قصور الموارد لتشمل الثغرات التي تشوب الإطار القانوني الحالي وعدم إدراك المعنيين من التجار والإدارات لفوائد تدبير تيسير التجارة المعني وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ومسائل البنية التحتية وانعدام التعاون بين الوكالات والإطار التنظيمي والمؤسسي (الشكل ١-٥). وفي الوقت ذاته، يظل شح الموارد أحد معيقات التنفيذ الرئيسية، لا سيما في أقل البلدان نمواً.

ومن جهة أخرى، يُلاحظ أيضاً حدوث عدة تطورات مشجعة لتنفيذ تيسير التجارة، من بينها ازدياد إدراك البلدان النامية أهمية تيسير التجارة الفعال في تحقيق النمو والتنمية والاستثمار. ويرى أصحاب المصلحة في تيسير التجارة في البلدان المشاركة أن أغلب تدابير تيسير التجارة تكنسي أولوية متوسطة أو عالية في التنمية الاقتصادية على الصعيد الوطني. ويبدو أن البلدان غير المدرجة في فئة أقل البلدان نمواً التي تخص تدابير تيسير التجارة بأولوية أعلى مما تمنحها إياها أقل البلدان نمواً تعترف أكثر منها بالتأثير الإيجابي لإصلاحات تيسير التجارة.

الجدول ٥-٢ وهي تدابير تمثل أقل مستويات التنفيذ في البلدان النامية ومجموعة من التدابير التي تقتضي تعاوناً مكثفاً على الصعيدين المحلي وعبر الحدود واستثمارات في البنية التحتية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات واستخدام وسائل جمركية متطورة.

بالنسبة لأغلب البلدان ومعظم أقل البلدان نمواً على الأقل ثلث التدابير الواردة حالياً في مشروع نص منظمة التجارة العالمية. واعتُبرت الحاجة إلى المساعدة التقنية وبناء القدرات في أعلى مستوياتها بالنسبة للتدابير العشرة الواردة تفاصيلها في

الشكل ٥-٢ مستوى التنفيذ التام لتدابير تيسير التجارة حسب المناطق

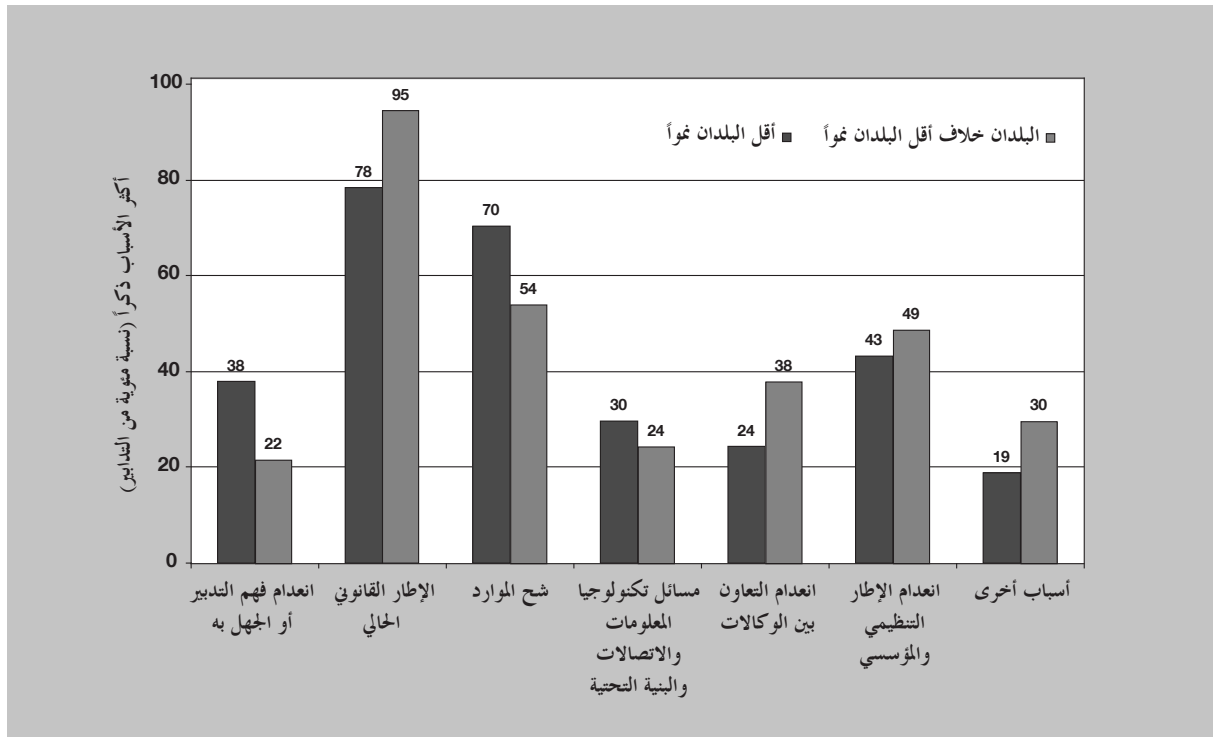


المصدر: Forthcoming report - *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013

هذا العمل نظرات ثاقبة لاحتياجات البلدان النامية ذات الأولوية والطموحات الوطنية والإقليمية في تنفيذ إصلاحات تيسير التجارة. وفي هذا الصدد يقدم هذا العمل بعض الإرشادات للبلدان المتقدمة وشركائها من البلدان النامية على حدٍ سواء.

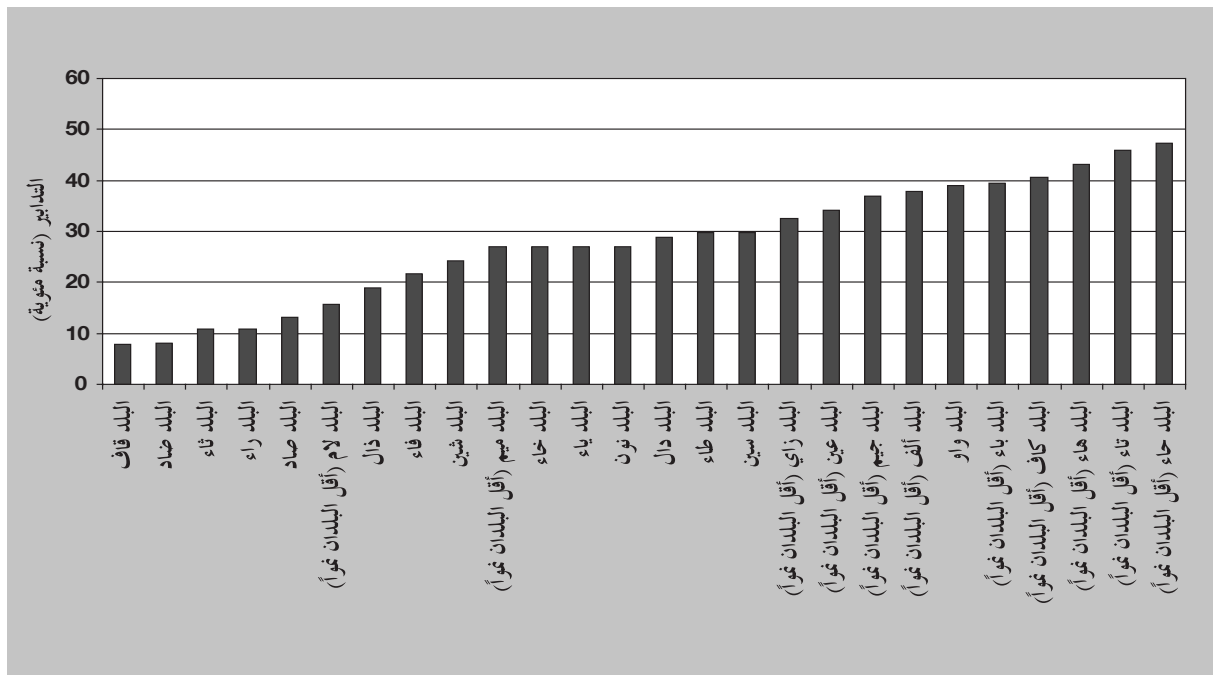
وتُبين النتائج الموحدة لخطط التنفيذ الوطنية لتيسير التجارة التي أعدها الأونكتاد أن تيسير التجارة لا يزال يمثل تحدياً أمام البلدان النامية ولكنها تعتبره مجالاً ذا أولوية من مجالات التنمية الوطنية. وبتحديد مجالات عدم الامتثال الرئيسية والنطاق الزمني والتكاليف المطلوبة، يتيح

الشكل ٣-٥ أكثر أسباب عدم التنفيذ ذكراً



المصدر: .Forthcoming report - *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013

الشكل ٤-٥ النسبة المئوية للتدابير التي تتطلب المساعدة التقنية وبناء القدرات



المصدر: .Forthcoming report - *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013

ويواصل حل خطاب أغلب شركاء التنمية المتعددي الأطراف والثنائيين التركيز على حجم المعونة المقدمة لتيسير التجارة، غير أن التحدي الذي تواجهه البلدان المحتمل استفادتها من هذه المعونة يكمن في تحقيق التناسب الفعلي لا بين حجم هذه المساعدة فحسب بل ونطاقها وطبيعتها وبين احتياجاتها وأولوياتها، إذ يُرجح أن تتجاوز المساعدة المطلوبة لكثير من إصلاحات تيسير التجارة المساعدة المالية وتشمل بذل جهود كثيفة في اكتساب القدرات الطويلة الأجل وتطوير البنية الأساسية التكنولوجية والمؤسسية والتدريب والإصلاحات الرامية إلى تحسين التسيير.

وعلى البلدان النامية أن تُقيّم بدقة المتطلبات المحددة والموارد المتاحة حتى تتمكن من التخطيط المحكم لتنفيذ إصلاحات تيسير التجارة من حيث الوقت والمساعدة التقنية الممكنة وبناء القدرات. وينبغي أن تحدد حسن تسلسل العمليات اللازمة لضمان الوفاء التام بالتزاماتها لتيسير التجارة وأن ترمج وقت التنفيذ ونطاقه بفعالية مستفيدة في ذلك من أشكال المرونة التي يتيحها القسم الثاني من مشروع النص التفاوضي الموحد (Rubiato and Hoffmann, 2013).

ويمثل نهج خطط التنفيذ الوطنية الذي وضعه الأونكتاد ومنظمة التجارة العالمية لتقييم الاحتياجات خطوات مهمة في هذا المسعى ولكنه يمثل شوطاً واحداً من أشواط الرحلة الكاملة التي ستعتمد، في النهاية، اعتماداً شديداً على قدرة البلدان على مواصلة الحوار الوطني الشمول والمثمر بشأن إصلاحات تيسير التجارة. وفي هذا السياق، سيشكل تكوين اللجان الوطنية لتيسير التجارة في البلدان النامية وتمكينها من أداء مهامها عنصراً مهماً في تلبية الاحتياجات ورصدها وإحراز التقدم بصورة فعالة في إطار اتفاق محتمل تعده منظمة التجارة العالمية.

الجدول ٥-٢ أهم ١٠ تدابير تستدعي أعلى مستوى من الاحتياجات المقدرة من المساعدة التقنية وبناء القدرات

النافذة الوحيدة (16/TN/TF/165/W/Rev.، الفقرة ٥ من المادة ١٠)

تدابير الاختبار (الفقرة ٣ من المادة)

المعلومات المتاحة عبر الإنترنت (الفقرة ٢ من المادة ١)

التعاون بين وكالات الحدود (المادة ٩)

الحكم المسبق (المادة ٣)

نقاط الاستفسار (الفقرة ٣ من المادة ١)

ضوابط الرسوم المفروضة على الاستيراد والتصدير أو ذات الصلة بـ (الفقرة ١ من المادة ٦)

النشر (الفقرة ١ من المادة ١)

تقليل/الحد من الإجراءات والوثائق المطلوبة (الفقرة ٢ من المادة ١٠)

إدارة المخاطر (الفقرة ٤ من المادة ٧)

٣- الاستنتاجات

في ٨ تموز/يوليه ٢٠١٣، وبمناسبة الاستعراض الرابع للمعونة للتجارة الذي عُقد في جنيف، أصدر ممثلون رفيعو المستوى ينتمون إلى ٢٧ حكومة ومنظمة، من بينها الأونكتاد، "بياناً مشتركاً عن المساعدة لتيسير التجارة" بغية تنفيذ تيسير التجارة. وشدد البيان على فوائد إبرام اتفاق لتيسير التجارة في بالي وأبرز التزام الحكومات/المنظمات الراسخ بمواصلة تقديم الدعم لتنفيذه^(١١).

المراجع

- Asariotis R and Benamara H, eds. (2012). *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. United Nations and Earthscan/Routledge. Available at <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx> (accessed 18 October 2013).
- Chiew H (2013). UNFCCC principles must guide work of IMO and ICAO - say developing countries. Third World Network. *TWN Bonn News Update* 4. June 5. Available at http://www.twinside.org.sg/title2/climate/news/Bonn11/TWN_update4.pdf (accessed 18 October 2013).
- Climate Strategies, Cambridge Econometrics, University of Cambridge, CE Delft, and Transport Analysis and Knowledge Systems (2013). Research to assess impacts on developing countries of measures to address emissions in the international aviation and shipping sectors. Available at http://www.cedelft.eu/publicatie/research_to_assess_impacts_on_developing_countries_of_measures_to_address_emissions_in_the_international_aviation_and_shipping_sectors/1389 (accessed 7 November 2013).
- European Commission (2012). Roadmap: Commission communication on EU risk management and supply-chain security. Available at http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/docs/2012_taxud_10_risk_management_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- European Commission (2013). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on Customs Risk Management and Security of the Supply Chain. Available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/com_2012_793_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- European Union–United States Joint Committee (2012). Decision of the US–EU Joint Customs Cooperation Committee of 4 May 2012 regarding mutual recognition of the Customs–Trade Partnership Against Terrorism Program (C-TPAT) in the United States and the Authorised Economic Operators Programme of the European Union. 2012/290/EU. Available at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:144:0044:0047:EN:PDF> (accessed 18 November 2013).
- ICS (2013). *The ILO Maritime Labour Convention, 2006: Guidance for Ship Operators on Port State Control as from 20 August 2013*. Available at <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/ilo-mlc-2006-guidance-on-psc.pdf> (accessed 26 November 2013).
- International Air Transport Association, Association Of European Airlines, World Shipping Council, European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Community Shipowners' Associations, The International Air Cargo Association, International Road Transport Union and Federation of European Trade Facilitation Organisations (2013). Recommendation to the European Parliament and Council – Establishing a multiple filing option for security in the UCC. Available at http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/cargo-and-the-supply-chain/2013_Joint_Industry_Statement_to_EU_on_Customs_Changes.pdf (accessed 25 November 2013).
- International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting (2013). "Rapid acceleration" needed to ensure results at the WTO Ministerial, Lamy warns. *Bridges Weekly*. 17(13):1–4. 18 April.
- ILO (2012a). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 – Model National Provisions*. Available at http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170389.pdf (accessed 16 October 2013).
- ILO (2012b). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 and Social Security for Seafarers*. Available at http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170388.pdf (accessed 16 October 2013).
- IMO (2009). *Second IMO GHG Study 2009*. IMO. London. Available at http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf (accessed 17 October 2013).
- IMO (2011a). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-second session. MEPC 62/24. London.
- IMO (2011b). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. MSC-FAL.1/Circ.2. London.
- IMO (2012a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-third session. MEPC 63/23. London.
- IMO (2012b). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fourth session. MEPC 64/23. London.
- IMO (2012c). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 64/WP.11. London.
- IMO (2012d). Further work on GHG emissions from ships. Submitted by Brazil, China, India, Peru, Saudi Arabia and South Africa. MEPC 64/5/9. London.
- IMO (2012e). Draft outline for an update of the GHG emissions estimate for international shipping. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/5. London.

- IMO (2012f). Possible incompatibility between the WTO rules and market-based measures for international shipping. Submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 64/5/3. London.
- IMO (2012g). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Bonn, Germany from 14 to 25 May 2012. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/1. London.
- IMO (2012h). Green Climate Fund. Note by the Secretariat. MEPC 64/INF.31. London.
- IMO (2012i). Ensuring availability of fuels compliant with MARPOL Annex VI by 2020. Submitted by the International Chamber of Shipping. MEPC 64/4/17. London.
- IMO (2012j). Assessment of availability of fuel oil under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 64/4/41. London.
- IMO (2012k). Sulphur monitoring for 2011. Note by the Secretariat. MEPC 64/4. London.
- IMO (2012l). Information provided pursuant to SOLAS Regulation XI-2/13, the maritime security module of GISIS and the IMO *Guide to Maritime Security and the ISPS Code*. Note by the Secretariat. MSC 91/4. London.
- IMO (2012m). Developments since MSC 90. Note by the Secretariat. MSC 91/17. London.
- IMO (2012n). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-first session. MSC 91/22. London.
- IMO (2013a). Report of the Legal Committee on the work of its one-hundredth session. LEG 100/14. London.
- IMO (2013b). Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. London. Available at <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202013.pdf> (accessed 17 October 2013).
- IMO (2013c). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fifth session. MEPC 65/22. London.
- IMO (2013d). Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI. MEPC.1/Circ.815. London.
- IMO (2013e). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 65/WP.10. London.
- IMO (2013f). Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW). Note by the Secretariat. MEPC 65/5/2. London.
- IMO (2013g). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular letter No.3381/Rev.1. London.
- IMO (2013h). World Trade Organization's views on document MEPC 64/5/4 submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 65/INF.18. London.
- IMO (2013i). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Doha, Qatar, from 26 November to 8 December 2012. Note by the Secretariat. MEPC 65/5. London.
- IMO (2013j). Workshop on HNS reporting in preparation for the entry into force of the HNS Protocol, 2010. Submitted by Canada. LEG 100/3. London.
- IMO (2013k). Information on the second International Conference on Liability and Compensation Regime for Transboundary Oil Damage Resulting from Offshore Exploration and Exploitation Activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13. London.
- IMO (2013l). Principles for guidance on model bilateral/regional agreements or arrangements on liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13/2. London.
- IMO (2013m). Final report of the Correspondence Group on assessment of technological developments to implement the tier III NOx emission standards under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 65/4/7. London.
- IMO (2013n). Adequate port reception facilities for cargoes declared as harmful to the marine environment under MARPOL Annex V. MEPC.1/Circ.810. London.
- IMO (2013o). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-second session. MSC 92/26. London.
- IMO (2013p). Piracy. Note by the Secretariat. LEG 100/6/1. London.
- IMO (2013q). Piracy. Submitted by Ukraine. LEG 100/6/2. London.
- IMO (2013r). Update on the establishment of a database on court decisions related to piracy off the coast of Somalia and related activities: work in progress. Submitted by UNICRI. LEG 100/6/3. London.
- IMO (2013s). Guidelines on measures toward enhancing maritime trade recovery related to the global supply chain system and maritime conveyances. FAL.6/Circ.16. London.
-

- IMO (2013t). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. Note by the Secretariat. FAL.38/7/1. London.
- IMO (2013u). Interim guidelines for use of printed versions of electronic certificates. FAL.5/Circ.39. London.
- IMO (2013v). Revised IMO Compendium on facilitation and electronic business. FAL.5/Circ.40. London.
- IMO (2013w). List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2013. FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817, MSC.1/Circ.1462. London.
- IMO (2013x). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation and the International Federation of Shipmasters' Associations. LEG 100/5/1. London.
- Koch C (2013). Potential for chaos as Europe ponders tighter supply chain security rules. *Lloyd's List*. 8 April. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article420502.ece> (accessed 9 July 2013).
- Lloyd's List* (2013). Making the Baltic a NOx emission-control area faces many challenges. March. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article418151.ece> (accessed 12 November 2013).
- MarineLink.com* (2012). Will low-sulphur fuel be sufficiently available asks ICS. July. Available at <http://www.marinelink.com/news/sufficiently-lowsulphur346458.aspx> (accessed 19 November 2013).
- MarineLink.com* (2013). Maritime law & piracy code adopted by African nations. June. Available at <http://www.marinelink.com/news/maritime-adopted-african356075.aspx> (accessed 9 July 2013).
- Miles T (2013). U.S. warns WTO global trade talks "hurtling towards irrelevance. *Business and Financial News*. Reuters. 11 April.
- Oceans Beyond Piracy (2013). The human cost of maritime piracy 2012. Working paper. Available at <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report.pdf> (accessed 19 November 2013).
- Platts* (2012). EU Council amends directive on sulfur content in marine fuels. Available at <http://www.platts.com/latest-news/shipping/london/eu-council-amends-directive-on-sulfur-content-8859750> (accessed 9 July 2013).
- PricewaterhouseCoopers (2012). Study on possible ways to enhance EU-level capabilities for customs risk analysis and targeting. 31 May.
- Rubiato JM and Hoffmann J (2013). Promoting African intra-regional trade through trade facilitation negotiations. *Bridges Africa*. 2(3):4-6.
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- UNCTAD (2008). *Review of Maritime Transport 2008*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2008. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1686> (accessed 12 November 2013).
- UNCTAD (2010). *Review of Maritime Transport 2010*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2010. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2011a). *Review of Maritime Transport 2011*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2011. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1734> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2011b). 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, page 8. Available at http://unctad.org/en/Docs/webdtltlb20113_en.pdf (accessed 12 November 2013).
- UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2012. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf (accessed 11 November 2013).
- United States Customs and Border Protection (CBP) (2013). EU, US fully implement mutual recognition decision. News release. 8 February. Available at http://cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/national/02082013_6.xml (accessed 9 July 2013).
- WCO (2012a). SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade. June. Available at http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx (accessed 13 November 2013).
- WCO (2012b). Compendium of authorized economic operator programmes. WCO research paper No.25. Available at http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/~/_media/930340C77B3740D6B3894F747AF6A7FF.ashx (accessed 18 November 2013).

- WCO (2013a). WCO Americas and Caribbean Region adopts AEO regional strategy. News. April 3. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/wco-americas-and-caribbean.aspx> (accessed 9 July 2013).
- WCO (2013b). Importance of AEO programmes recognized at the AEO Regional Forum in Astana. News. June 3. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/aeo-regional-forum-astana.aspx> (accessed 9 July 2013).
- WCO (2013c). Working meeting held in promoting AEO project in East African Economic Community. News (June 19). Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/working-meeting-in-promoting-aeo-project.aspx> (accessed 18 November 2013).
- WCO (2013d). Seminar on the authorized economic operator (AEO) concept. News. April 16. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/aeo-seminar.aspx> (accessed 9 July 2013).

الحواشي

- (١) تدخل اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ حيز النفاذ بعد ١٢ شهراً من تاريخ تصديق ٣٠ عضواً عليها يمثلون حصة من الحمولة الطننية الإجمالية في العالم لا تقل عن ٣٣ في المائة. والاتفاقية نافذة الآن في ٣٨ دولة عضواً في منظمة العمل الدولية تمثل ٦٩ في المائة من الحمولة الطننية الإجمالية في العالم. وتستند حالة التصديق على اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ على المعلومات الواردة في موقع منظمة العمل الدولية على الإنترنت حتى ٩ تموز/يوليه ٢٠١٣. وللإطلاع على قائمة الاتفاقيات الدولية التي سنتقح بعد نفاذ اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦، انظر http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_150389/lang--en/index.htm (accessed 17 October 2013).
- (٢) يمكن الاطلاع على نص اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ في http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang--en/index.htm (accessed 17 October 2013). انظر أيضاً "الملاحظة التوضيحية بشأن لوائح ومدونة اتفاقية العمل البحري" في الصفحة ١٢ من وثيقة مؤتمر العمل الدولي المذكورة أعلاه. ويحق للمؤتمر وحده أن يُغيّر المواد واللوائح في إطار المادة ١٩ من دستور المنظمة البحرية الدولية (انظر المادة ١٤ من الاتفاقية).
- (٣) يمكن تعديل المدونة بإتباع الإجراء المبسط الوارد بيانه في المادة ١٥ من الاتفاقية.
- (٤) انظر اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦.
- (٥) انظر اللائحة ٥-٣ من اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦.
- (٦) انظر "تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الحادية بعد المائة"، الفقرة ٤-٤ من الوثيقة (IMO, 2013a)، وتستند التعديلات التي يعتمدها مناقشتها على توصيات فريق الخبراء المخصص المشترك بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية المعني بالمسؤولية والتعويض عن المطالبات المتعلقة بوفاة البحارة وإصابتهم وهجرهم المعتمدة في عام ٢٠٠٩.
- (٧) أصبح بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ نافذاً بعد إيداع بلجيكا صك التصديق عليه في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٣. وكانت كل من ألبانيا وبلير والدايفرك ولاتفيا وهولندا وبالاو وسانت كيتس ونيفس وصربيا والجمهورية العربية السورية والاتحاد الأوروبي قد أودعت صكوك التصديق قبل ذلك.
- (٨) تجدر الإشارة إلى أنها المرة الأولى التي تنص فيها اتفاقية صادرة عن المنظمة البحرية الدولية صراحة على التوقيع أو الموافقة أو الانضمام من قبل منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي مانحة تلك المنظمة "حقوق والتزامات دولة عضو طالما كانت منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي مختصة في المسائل التي يحكمها هذا البروتوكول" (انظر المادة ١٩ من الاتفاقية). وانضم الاتحاد الأوروبي إلى بروتوكول عام ٢٠٠٢ في نهاية عام ٢٠١١. غير أن هذا الانضمام ليس بديلاً عن تصديق كل دولة من الدول الأعضاء على البروتوكول.
- (٩) اعتمدت اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ في ١٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٤ وأصبحت نافذة في ٢٨ نيسان/أبريل ١٩٨٧. وجعل بروتوكول عام ١٩٧٦ المتعلق بالاتفاقية من وحدة السحب الخاصة الوحدة الحسابية المعمول بها عوضاً عن "فرنك Poincaré" المستند إلى قيمة الذهب "الرسمية". ويعتزم بروتوكول عام ١٩٩٠ على الاتفاقية رفع حدود المسؤولية ولكنه لم يصبح نافذاً وعُلّق في ما بعد ببروتوكول عام ٢٠٠٢. واعتمد بروتوكول اتفاقية أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ وسيدخل حيز النفاذ في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٤.
- (١٠) تنص المادة ١٥(٣) من بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ على أن تمثل المواد من ١ إلى ٢٢ من الاتفاقية، في صيغتها المعدلة بالبروتوكول، مع المواد من ١٧ إلى ٢٥ من البروتوكول والمرفق به، اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ (اتفاقية الركاب وأمتعتهم لعام ٢٠٠٢) وأن يُطلق عليها هذا الاسم.

- (١١) للاستزادة من المعلومات، انظر مجموعة الوثائق المتعلقة باتفاقية أثينا المتاح على الموقع <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72411/Athens%20Convention%20and%20ratifications%20April%202013.pdf> (accessed 25 November 2013).
- (١٢) انظر المادتين ٣ (١) و٧ (١) من الاتفاقية. غير أن الإشارة تجدر إلى أن الاتفاقية تنص على إمكانية إبداء الدول المتعاقدة بعض التحفظات.
- (١٣) انظر المادة ٤ مكررة من الاتفاقية.
- (١٤) حُدِّدت مسؤولية الناقل عن فقدان الأمتعة اليدوية أو إصابتها بأضرار بمبلغ ٢٢٥٠ من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر في كل عملية نقل. وحُدِّدت المسؤولية عن فقدان المركبات أو إصابتها بأضرار، بما في ذلك جميع الأمتعة المنقولة في المركبة أو على متنها، بمبلغ ١٢٧٠٠ من حقوق السحب الخاصة لكل مركبة ولكل عملية نقل. وحُدِّدت المسؤولية عن فقدان الأمتعة الأخرى أو إصابتها بأضرار بمبلغ ٣٣٧٥ من حقوق السحب الخاصة لكل راكب، لكل عملية نقل.
- (١٥) بموجب اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤، لا يجوز رفع الحدود إلا باعتماد تعديلات على الاتفاقية وهو إجراء يتطلب موافقة عدد محدد من الدول عليه حتى تصبح التعديلات نافذة. فعلى سبيل المثال، لم يدخل حيز النفاذ بروتوكول سابق يتعلق باتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ اعتمد في عام ١٩٩٠ بغرض رفع حدود المسؤولية أيضاً وعلّفه بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢. وبموجب إجراء القبول الضمني، الوارد بيانه في المادة ٢٣ من الاتفاقية، سيُعمم على جميع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية وجميع الدول الأطراف اقتراح بتعديل الحدود بطلب من نصف الأطراف في البروتوكول على الأقل، وبما لا يقل بأي حال من الأحوال عن ستة أطراف، وستناقشه اللجنة القانونية في المنظمة البحرية الدولية. وتُعتمد التعديلات بأغلبية ثلثي الدول الأطراف في الاتفاقية بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الحاضرة والمصوتة في اللجنة القانونية، شريطة أن يكون نصف هذه الدول على الأقل حاضراً وقت التصويت، وسيدخل التعديل حيز النفاذ بعد ١٨ شهراً من تاريخ اعتباره مقبولاً. ويكون تاريخ اعتبار التعديل مقبولاً ١٨ شهراً بعد اعتماده، ما لم يُبلغ خلال تلك الفترة ما لا يقل عن ربع الدول التي هي دول أطراف وقت اعتماد التعديل الأمين العام للمنظمة البحرية عدم قبولها التعديل.
- (١٦) انظر المادة ١٧-٥ من بروتوكول ٢٠١٤. اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢. وكشرط مسبق للانضمام، يُطلب من الأطراف في بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢ أن تنسحب من اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ وبروتوكولها لعام ١٩٧٦ و١٩٩٠. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، كانت اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ نافذة في ٣٥ دولة متعاقدة تمثل ٤٥,٨٨ في المائة من الحمولة الطننية الإجمالية. وسيقل هذا العدد إلى ٣١ دولة طرفاً في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٤. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، كان بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٦ نافذاً في ٢٦ دولة متعاقدة وسيخفض هذا العدد إلى ٢٣ دولة في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٤.
- (١٧) قدمت الأرجنتين والاتحاد الروسي الإعلانات ذات الصلة وفق المادة ٢٢ من اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤.
- (١٨) هذه البلدان هي ألمانيا والدانمرك والسويد وفنلندا وكندا والترويج. وحدود المسؤولية ذات الصلة المحددة بموجب القانون الوطني تتسق مع المبالغ المحددة في بروتوكول عام ١٩٩٠ لاتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ الذي لم يدخل حيز النفاذ أبداً أو هي قريبة جداً من هذه المبالغ. وتجدر الإشارة إلى أن الدانمرك قد صدّق الآن على بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢. وسيصبح من ثم طرفاً في بروتوكول اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ٢٠٠٢. وللإستزادة من المعلومات عن حالة هذه الاتفاقية حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، انظر (IMO 2013b).
- (١٩) أُضيفت مجموعة التدابير كتعديل على المرفق السادس باتفاقية ماربول "لوائح منع تلوث الهواء من السفن" لتكون فصلاً جديداً هو الفصل الرابع المعنون "لوائح كفاءة الطاقة للسفن".
- (٢٠) للإطلاع على موجز محتوى اللوائح، انظر (UNCTAD 2012a)، الصفحتان ٩٧-٩٨. وللإطلاع على عرض عام للمناقشات بشأن مختلف أنواع التدابير، انظر (UNCTAD 2010)، صفحتي ١١٨-١١٩ و (UNCTAD 2011a)، الصفحتان ١١٤-١١٦.
- (٢١) تشير الدراسة إلى أن التدابير ذات الصلة لو نُفذت ستزيد كفاءة الطاقة وتخفض الانبعاثات بنسبة ٢٥-٧٥ في المائة دون المستويات الحالية. وللإطلاع على مزيد من المعلومات عن طائفة من التأثيرات المحتملة لتغير المناخ في النقل البحري، انظر أيضاً المجلد المنقح من *Maritime Transport and the Climate Change Challenge* المنشور في أيار/مايو ٢٠١٢. (Asariotis and Benamara, 2012). ويتضمن الكتاب وهو مطبوع مشترك بين الأمم المتحدة Earthscan/Routledge مساهمات خبراء من الأوساط العلمية والمنظمات الدولية - مثل المنظمة البحرية الدولية وأمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي والوكالة الدولية للطاقة والبنك الدولي - فضلاً عن قطاعي النقل البحري والموانئ. وشملت المسائل التي يتناولها الكتاب الخلفية العلمية وانبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي والنهج الممكن اتباعها لتخفيفها والحالة الراهنة للإطار التنظيمي والمؤسسي في هذا الشأن وتأثيرات تغير المناخ المحتملة ونهج التكيف في النقل البحري والمسائل ذات الصلة الشاملة للقطاعات مثل التمويل والاستثمار والتكنولوجيا والطاقة. وللإستزادة من المعلومات، انظر UNCTAD website at www.unctad.org/ttl/legal.

- (٢٢) عقدت لجنة حماية البيئة دورتها الرابعة والستين في الفترة ١-٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢ ودورها الخامسة والستين في الفترة ١٣-١٧ أيار/مايو ٢٠١٣.
- (٢٣) يُحدّث هذا التعديل حاشية تشير إلى الإجراء ٧.٥-٠٤-٠١-٠١.٢ الذي أوصى به المؤتمر الدولي لصهاريج القطر بحسبانه المعيار المفضل.
- (٢٤) مقترح الولايات المتحدة لتعزيز كفاءة الطاقة في النقل البحري الدولي. وتشمل الوثائق الأخرى التي نظرت فيها اللجنة تحت هذا البند الوثيقة التي قدمها IMarEST وترد فيها معلومات عن النهج المستند إلى الأهداف حيال "قياس استهلاك الوقود" وCSC وترد فيها تعليقات على عروض الولايات المتحدة وIMarEST ومعلومات إضافية عن مختلف النهج لرصد استهلاك الوقود وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من السفن والإبلاغ عنها؛ وألمانيا وبلجيكا والدانمرك وكندا والمملكة المتحدة والنرويج واليابان، تدعم إعداد تدابير تقنية تشغيلية لزيادة كفاءة الطاقة في السفن.
- (٢٥) "وإذ تعترف بالمبادئ التي تجسدها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ ومن بينها عدم التمييز، وكذلك مبدأ وقف المعاملة التفضيلية الذي تنص عليه اتفاقية ماربول وغيرها من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية".
- (٢٦) "وإذ تعترف أيضاً بالمبادئ التي تجسدها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ وبروتوكول كيوتو ومن بينها مبدأ مسؤوليات البلدان المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل منها".
- (٢٧) أدلت عدة وفود ببيانات بشأن القرار ترد في المرفق الخامس بالوثيقة IMO (2013c). وحسبما ورد عن شبكة العالم الثالث (Chiew, 2013) اعتبرت مجموعة من البلدان النامية، أثناء مؤتمر اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ الذي عُقد لاحقاً في بون في حزيران/يونيه ٢٠١٣، قرار المنظمة البحرية الدولية بشأن "مبدأ مسؤوليات البلدان المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل منها"، إشارة واضحة إلى أن المنظمة البحرية الدولية تحترم المبادئ والأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ في عملها بشأن تغير المناخ. وأعربت بعض وفود البلدان المتقدمة، من بينها اليابان، عن وجهة نظر مخالفة وأكدت أن اعتماد الفقرة الافتتاحية في القرار التي تشير إلى "إذ تعترف" بمبدأ مسؤوليات البلدان المشتركة ولكن المتباينة وقدرات كل منها لا ينبغي أن يحد من الأنشطة المحرمة بموجب مبادئ المنظمة البحرية الدولية، ونوهت إلى أن إعادة التأكيد على هذه النقطة مسجل في تقرير دورة لجنة حماية البيئة البحرية الخامسة والستين.
- (٢٨) انظر مذكرة المنظمة البحرية الدولية إلى الدورة الثامنة والثلاثين للهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية، بون ٣ إلى ١٤ حزيران/يونيه ٢٠١٣، التي تُحدّث عمل المنظمة البحرية الدولية لمعالجة الانبعاثات من الوقود المستخدم للنقل البحري ويمكن الإطلاع عليها في <http://unfccc.int/resource/docs/2013/sbsta/eng/misc15.pdf> (Accessed 7 November 2013).
- (٢٩) بشأن التدابير المحتملة المستندة إلى السوق، انظر على وجه الخصوص UNCTAD (2011a)، الصفحات ١١٤ و١١٧-١١٩ وUNCTAD (2012a)، الصفحات ٩٩-١٠١.
- (٣٠) تجدر الإشارة إلى أن عدداً من وفود البلدان النامية، من بينها بوجه خاص وفود البرازيل والصين والهند، أعربت عن مخاوفها بشأن مسائل مبدئية وذات صلة بالسياسات المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة والتدابير المحتملة المستندة إلى السوق. للمزيد من التفاصيل، انظر أيضاً البيانات التي أدلت بها عدة وفود (IMO, 2012c, Annexes 14-17).
- (٣١) تشمل البلدان التي خضعت للدراسة ترينيداد وتوباغو وتوغو وجزر كوك وساموا وشيلي والصين وكينيا والمكسيك وملديف والهند.
- (٣٢) البرازيل وجنوب أفريقيا والصين والمملكة العربية السعودية والهند.
- (٣٣) بناءً على اقتراح من رئيس لجنة حماية البيئة البحرية، وافقت اللجنة على تعليق المناقشات بشأن التدابير المستندة إلى السوق والمسائل ذات الصلة بها حتى دورة قادمة والنظر فقط في البنود الثلاثة التالية: (أ) تحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي؛ (ب) المسائل ذات الصلة بمنظمة التجارة العالمية؛ (ج) مسائل اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ (IMO, 2013c, paragraph 5.1).
- (٣٤) كما ورد في إصدارات سابقة من استعراض النقل البحري، قدّرت الأرقام الأساسية في أحدث (ثاني) دراسة أجرتها المنظمة البحرية الدولية على غازات الدفيئة أن النقل البحري الدولي بعث ٨٧٠ مليون طن، أو قرابة ٢,٧ في المائة، من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية الناشئة عن الأنشطة البشرية في عام ٢٠٠٧.
- (٣٥) انظر (IMO 2012b)، الصفحة ٣٦.
- (٣٦) عُقدت حلقة عمل الخبراء المواصلة النظر في منهجية والافتراضات التي ينبغي استخدامها في تحديث تقديرات انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي من ٢٦ شباط/فبراير إلى ١ آذار/مارس ٢٠١٣. ويرد تقريرها في الوثيقة (IMO, 2013f).
- (٣٧) ترد اختصاصات دراسة التحديث في المرفق بالوثيقة (IMO, 2013f).
- (٣٨) أنشأ الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية لجنة التسيير في وقت لاحق في ١٢ تموز/يوليه ٢٠١٣ بالتعميم (IMO, 2013g).
- (٣٩) من قبل المملكة العربية السعودية والهند.

- (٤٠) تجدر الإشارة إلى أن وفد الهند أعرب عن وجهة نظر مفادها أن أمانة منظمة التجارة العالمية ليست في موقف يمكنها من توفير المعلومات المطلوبة ولذلك ما كان ينبغي طلب المعلومات الواردة في المرفق بالوثيقة ولا ينبغي مواصلة النظر فيها (IMO, 2013c, paragraph 5.20).
- (٤١) كانت الوثائق التي قدمتها أمانة المنظمة البحرية الدولية على النحو التالي: (IMO (2012g)) عن نتائج مؤتمر الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ عُقد في بون من ١٤ إلى ٢٥ أيار/مايو ٢٠١٢؛ (IMO (2012h)) عن أول اجتماع لمجلس الصندوق الأخضر للمناخ عُقد من ٢٣ إلى ٢٥ آب/أغسطس ٢٠١٢ في جنيف، سويسرا؛ (IMO (2013i)) عن نتائج مؤتمر الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ الذي عُقد في الدوحة من ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢.
- (٤٢) يبرز التقرير معالم الإطار القانوني الدولي الرئيسية ويقدم عرضاً تحليلياً عاماً للأحكام الأساسية الواردة في أحدث الصكوك القانونية الدولية النافذة. ويقدم أيضاً مسائل لينظر فيها واضعو السياسات الوطنية.
- (٤٣) يشمل ذلك الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام ١٩٦٩ وبروتوكولها لعام ١٩٩٢ والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٧١ وبروتوكولي عام ١٩٩٢ و٢٠٠٣ المتعلقين بها.
- (٤٤) أصبحت الاتفاقية نافذة في ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ وبلغ عدد الدول الأطراف فيها ٧٠ دولة حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، تمثل ٩٠,٠٤ في المائة من الحمولة الطننية العالمية. وتشمل الاتفاقية التلوث الزيتي من السفن غير الناقلات الصهرجية، على سبيل المثال، سفن الحاويات والسفن المتردة وناقلات المواد الكيميائية الصهرجية وسفن البضائع العامة وسفن الرحلات والعبّارات.
- (٤٥) بروتوكول عام ٢٠١٠ المتعلق بالاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً لعام ١٩٩٦. ولم يصبح البروتوكول نافذاً بعد. انظر أيضاً UNCTAD (2010), pages 124-125.
- (٤٦) عُقدت حلقة العمل في لندن في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢. وللاستزادة من المعلومات، انظر www.hnsconvention.org (accessed 11 November 2013).
- (٤٧) IMO (2013a), pages 5-6.
- (٤٨) لا سيما في أعقاب حادث ديبووتر هورايزن في عام ٢٠١٠ وحادث عام ٢٠٠٩ الذي وقع في منصة مونتارا البحرية للنفط الواقعة في المنطقة الاقتصادية الحضرية في أستراليا التي انفجر فيها بئر نجم عنه انسكاب هائل للنفط.
- (٤٩) للاطلاع على موجز وجهات النظر التي أعربت عنها الوفود، انظر (IMO (2013a))، الصفحات ٢١-٢٤. وأشار التقرير أيضاً إلى فريق استشاري غير رسمي لمناقشة مسائل أضرار التلوث عبر الحدود الناجم عن أنشطة التنقيب والاستغلال في البحر تولى مهمة تنسيقه وفد إندونيسيا. والعنوان الإلكتروني للمشاركة في هذا الفريق هو ind_offshorediscussion_imoleg@yahoo.com.
- (٥٠) أصبح المرفق السادس باتفاقية ماربول نافذاً في ١٩ أيار/مايو ٢٠٠٥ وصدّقت عليه ٧٢ دولة حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، تمثل قرابة ٩٤,٣٠ في المائة من الحمولة الطننية العالمية. ويشمل المرفق السادس تلوث الهواء من السفن، بما في ذلك انبعاثات أكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين والجسيمات.
- (٥١) انظر (UNCTAD (2008))، صفحة ١١٩.
- (٥٢) إذا توصل الاستعراض إلى خلاصة سلبية، سيطبق الحد الأقصى العالمي الجديد ابتداءً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٥.
- (٥٣) أُقيمت أول منطقتين لضبط انبعاثات أكاسيد الكبريت، وهما منطقة بحر البلطيق وبحر الشمال في أوروبا، ودخلتا حيز النفاذ في عامي ٢٠٠٦ و٢٠٠٧ على التوالي. وأقيمت المنطقة الثالثة، وهي منطقة أمريكا الشمالية لضبط الانبعاثات، وأصبحت نافذة في ١ آب/أغسطس ٢٠١٢. وإضافة إلى ذلك، أُقيمت، في تموز/يوليه ٢٠١١، منطقة رابعة هي منطقة الولايات المتحدة في البحر الكاريبي. وتشمل هذه المنطقة بعض المياه المتاخمة لسواحل بورتوريكو (الولايات المتحدة) وجزر فيرجن التابعة للولايات المتحدة وستدخل حيز النفاذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤.
- (٥٤) تسمى أيضاً أجهزة غسل العوادم من أكسيد الكبريت.
- (٥٥) التوجيه رقم 2012/33/EU الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي في ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢ ويعدّل توجيه المجلس 1999/32/EC بشأن محتوى الكبريت في الوقود البحري؛ OJ L 327, 27، ٢٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢، الصفحات ١-١٣. يمكن الاطلاع عليها في <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:EN:PDF> (accessed 12 November 2013).
- (٥٦) يدعو هذا المقترح الذي تقدمت به الغرفة الدولية للنقل البحري إلى استخدام نموذج توافر الوقود الذي وضعه فريق العمل بالمراسلة المعني بتقييم توافر زيت الوقود بموجب المرفق السادس باتفاقية ماربول في إجراء دراسة أولية لوضع تصورات لتوافر الوقود للفترة ٢٠١٥-٢٠١٦.
- (٥٧) يعترض هذا المقترح الذي قدمته الولايات المتحدة على الشروع المبكر في تقييم توافر الوقود بموجب المرفق السادس باتفاقية ماربول، إذ إن نتائج تحليل أولي سابق ستكون قليلة الفائدة في تقييم توافر الوقود في عام ٢٠٢٠، وذلك لأسباب شتى.

- (٥٨) حتى الآن، عُيِّنت منطقة أمريكا الشمالية لضبط الانبعاثات وحدها لضبط أكاسيد النيتروجين. وتناقش الدول المجاورة، من خلال لجنة هلسنكي، طلباً لجعل بحر البلطيق منطقة لضبط الانبعاثات. وللاستزادة من المعلومات، انظر ((Lloyd's List (2013)).
- (٥٩) تقل حدود المستوى الثالث بنحو ٧٠ في المائة عن حدود المستوى الثاني، ومن ثم فهي تقتضي تكنولوجيا إضافية.
- (٦٠) للإطلاع على عرض عام لأحكام الـ JWVDT الواردة في المرفق السادس باتفاقية ماربول، انظر ((UNCTAD (2012a))، الجدول ٥-١، الصفحة ١٠٤.
- (٦١) حسب هذا التعميم، يجوز، حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٥، إفراغ مياه غسل عنابر البضائع من العنابر التي كانت تحتوي من قبل بضائع صلبة سائبة مصنفة في فئة البضائع الضارة بالبيئة البحرية خارج المناطق الخاصة ووفق شروط محددة. ويحث التعميم أيضاً الأطراف في المرفق الخامس باتفاقية ماربول على ضمان توفير المرافق الملائمة في الموانئ والمحطات النهائية لاستقبال رواسب البضائع السائبة الصلبة، بما في ذلك الرواسب الموجودة في مياه الغسل.
- (٦٢) اتفاقية هونغ كونغ الدولية من أجل إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام ٢٠٠٩.
- (٦٣) هي "الخطوط التوجيهية لعام ٢٠١٢ بشأن تفكيك السفن والتصرف بمكوناتها بطريقة آمنة وسليمة بيئياً" (IMO, 2012a, Annex 4)، و"الخطوط التوجيهية بشأن إعداد خطة تفكيك السفينة والتصرف بمكوناتها لعام ٢٠١٢" (IMO, 2012a, Annex 5)، و"المبادئ التوجيهية لإعداد قائمة جرد بالمواد الخطرة لعام ٢٠١١" (IMO, 2012a, Annex 3) و"المبادئ التوجيهية لوضع خطة إعادة تدوير السفن" (IMO, 2011a, Annex 2).
- (٦٤) فُتِح باب الانضمام إلى اتفاقية هونغ كونغ منذ ١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠ ولم تصبح نافذة بعد. وستدخل حيز النفاذ بعد ٢٤ شهراً من التاريخ الذي تصبح فيه ١٥ دولة تمثل ٤٠ في المائة من الحمولة الطننية للأسطول التجاري العالمي أطرافاً فيها. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، انضمت النرويج فقط للاتفاقية.
- (٦٥) أنشئ هذا الفريق أولاً أثناء دورة لجنة حماية البيئة البحرية الرابعة والستين لوضع الحدود القصوى والإعفاءات المنطبقة على المواد المزمع إدراجها في قوائم جرد المواد الخطرة وللنظر في ضرورة تعديل "المبادئ التوجيهية لوضع قائمة جرد المواد الخطرة لعام ٢٠١١" وفق ذلك.
- (٦٦) لم تصبح اتفاقية إدارة مياه الصابورة نافذة بعد. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، صدقت عليها ٣٧ دولة يبلغ مجموع حمولتها الطننية التجارية البحرية ٣٠,٣٢ في المائة من المجموع العالمي. وستدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد مضي اثنا عشر شهراً على بلوغ عدد الدول الأطراف فيها ٣٠ دولة على الأقل تمثل أساطيلها البحرية مجتمعة ما لا يقل عن ٣٥ في المائة من النقل البحري العالمي بالأطنان الإجمالية. وكانت عدة وفود قد أشارت إلى أنها تتوقع إرسال صكوك تصديقها إلى المنظمة البحرية الدولية في المستقبل القريب، إذ إن عملية التصديق قد بلغت مرحلتها النهائية أو هي في طور متقدم في بلدانها. انظر أيضاً (UNCTAD (2011b, page 8)).
- (٦٧) اقترحت نظم مياه الصابورة هذه جمهورية كوريا والصين والنرويج وهولندا. ويمكن الاطلاع على تفاصيل هذه النظم في الوثائق المتعلقة بكل منها التي قُدمت أثناء دورتي لجنة حماية البيئة البحرية الرابعة والستين والخامسة والستين وهي متاحة في www.imo.org.
- (٦٨) اقترحت نظم مياه الصابورة هذه جمهورية كوريا والدانمرك والصين وهولندا واليابان. ويمكن الاطلاع على تفاصيل هذه النظم في الوثائق المتعلقة بكل منها التي قُدمت أثناء دورتي لجنة حماية البيئة البحرية الرابعة والستين والخامسة والستين وهي متاحة في www.imo.org. وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية أنواعاً عديدة من نظم إدارة مياه الصابورة في السنوات القليلة المنصرمة. وسُحِب بعض هذه النظم لاحقاً من السوق لانعدام التشغيل الممتثل بعد تركيبها على متن السفن.
- (٦٩) سيُعقد من ٢٥ تشرين الثاني/نوفمبر إلى ٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٣.
- (٧٠) نُسخ من تعاميم اتفاقية إدارة مياه الصابورة هذه (BWM.2/Circ.42-45) متاحة في www.imo.org.
- (٧١) يمكن الإطلاع على نسخة محدثة بتاريخ حزيران/يونيه ٢٠١٢ من إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها في الوثيقة (WCO (2012a)).
- (٧٢) يستند المستوى الأول إلى نموذج مبادرة أمن الحاويات الذي استُحدث في الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٢. ويقوم المستوى الثاني على نموذج برنامج الشراكة الجمركية التجارية لمكافحة الإرهاب الذي وُضع في الولايات المتحدة في عام ٢٠٠١. وللإستزادة من المعلومات في هذا الشأن والإطلاع على تحليل المعالم الرئيسية لأمن سلسلة الإمداد الجمركية، وتحديد المعلومات المسبقة عن البضائع وإدارة المخاطر وتفتيش البضائع والمشغلين الاقتصاديين المعتمدين، انظر "The Customs supply chain security paradigm and 9/11: Ten years on and beyond September 2011" المتاح في www.wcoomd.org. وللإطلاع على موجز عن مختلف برامج الولايات المتحدة الأمنية المعتمدة منذ ١١ أيلول/سبتمبر، انظر ((UNCTAD (2004)).
- (٧٣) حتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، أعرب ١٦٨ من أعضاء منظمة الجمارك العالمية وعددهم ١٧٩ عضواً عن اعترافهم بتنفيذ إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها.

- (٧٤) انظر أيضاً UNCTAD (2011a), pages 121-122. وتشمل 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; FAQ for Small and Medium Enterprises*. The SAFE Package is available at: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (accessed 25 November 2013).
- (٧٥) للاستزادة من المعلومات، انظر موقع منظمة الجمارك العالمية على الإنترنت http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (accessed 18 November 2013).
- (٧٦) يعود أصل مفهوم المشغل الاقتصادي المعتمد الوارد في إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها إلى اتفاقية كيوتو المعدلة التي تتضمن معايير بشأن "الأشخاص المعتمدين" والبرامج الوطنية.
- (٧٧) للاستزادة من المعلومات عن مفهوم الاعتراف المتبادل بوجه عام وعن المبادئ التوجيهية لإعداد اتفاق اعتراف متبادل، مضمن في حزمة إطار معايير تأمين التجارة العالمية وتيسيرها، وورقة البحث ١٨ الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية، انظر UNCTAD (2012a), pages 106-107.
- (٧٨) أبرم أول اتفاق اعتراف متبادل بين الولايات المتحدة ونيوزيلندا في حزيران/يونيه ٢٠٠٧. وحتى ٣٠ حزيران/يونيه ٢٠١٣، أبرم ١٩ اتفاق اعتراف متبادل ويجري التفاوض بشأن ١٠ اتفاقات أخرى على التوالي بين الصين - الاتحاد الأوروبي، والصين - اليابان، واليابان - ماليزيا، والصين - جمهورية كوريا، ووهونغ كونغ (الصين) - جمهورية كوريا، والهند - جمهورية كوريا، وإسرائيل - جمهورية كوريا، ونيوزيلندا - سنغافورة، والنرويج - سويسرا وسنغافورة - الولايات المتحدة.
- (٧٩) لأن بلدان الاتحاد الأوروبي وعددها ٢٧ بلداً لديها برنامج موحد مشترك للمشغلين الاقتصاديين المعتمدين.
- (٨٠) حسب المعلومات التي قدمتها أمانة منظمة الجمارك العالمية. وللإستزادة من المعلومات، انظر أحدث ("Compendium of AEO Programmes". WCO, 2012b).
- (٨١) للاستزادة من المعلومات، انظر WCO, 2013a, 2013b, 2013c and 2013d.
- (٨٢) انظر على وجه الخصوص، (UNCTAD (2011a) الذي يقدم عرضاً عاماً للتغييرات الرئيسية التي أحدثتها هذا التعديل في مدونة الجمارك، في الصفحتين ١٢٢-١٢٣.
- (٨٣) للاستزادة من المعلومات، انظر http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (accessed 18 November 2013).
- (٨٤) زودت المديرية العامة للضرائب والجمارك في المفوضية الأوروبية الأونكتاد بوثيقة حُجبت فيها معلومات.
- (٨٥) انظر 9 European Commission (2013) page.
- (٨٦) للإطلاع على الخلفية، انظر أيضاً European Commission (2012).
- (٨٧) انظر مقال رئيس المجلس العالمي للنقل البحري والمسؤول التنفيذي الأول (Koch C, 2013). يُشغّل أعضاء المجلس العالمي للنقل البحري قرابة ٩٠ في المائة من الطاقة العالمية لسفن الرحلات المنتظمة.
- (٨٨) حسب المعلومات التي قدمتها المديرية العامة للضرائب والجمارك في المفوضية الأوروبية، بلغ عدد الطلبات المقدمة، حتى ٢٥ حزيران/يونيه ٢٠١٣، للحصول على شهادات المشغل الاقتصادي المعتمد ٣٥٩ ١٥ طلباً، ومجموع ما أُصدر من شهادات ١٣ ١٠٤ شهادات. وبلغ عدد الطلبات المرفوضة ١٥٢٣ شهادة (١٠ في المائة من الطلبات المتلقاة) حتى ١٥ حزيران/يونيه ٢٠١٣، وعدد الشهادات الملغاة ٦٩١ شهادة (٥,٣ في المائة من الشهادات الصادرة). وكان التصنيف المُبلّغ عنه حسب أنواع الشهادات على النحو التالي حتى ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢: AEO-F 6023 (٤٩ في المائة)؛ وAEO-C 5969 (٤٨ في المائة)؛ وAEO-S 354 (٣ في المائة).
- (٨٩) للإطلاع على استبيان التقييم الذاتي، انظر http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en (accessed 18 November 2013) ويمكن الإطلاع على ملاحظات توضيحية في http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- (٩٠) أبرم الاتحاد الأوروبي فعلاً اتفاقات اعتراف متبادل مع اليابان والنرويج وسويسرا والولايات المتحدة. وتتواصل المفاوضات مع الصين وستبدأ عملاً قريباً مع كندا. وللولايات المتحدة، إضافة إلى الاتحاد الأوروبي، اتفاقات اعتراف متبادل مع كندا ومقاطعة تايوان الصينية واليابان والأردن ونيوزيلندا وجمهورية كوريا.

- (٩١) بلغت عضوية الشراكة الجمركية لمكافحة الإرهاب حتى أيار/مايو ٢٠١٣، ١٠ ٥١٢ شركة تمثل أكثر من ٥٠ في المائة (من حيث القيمة) من البضائع المستوردة إلى الولايات المتحدة. وحتى آذار/مارس ٢٠١٣، وقّعت هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود اتفاقات اعتراف متبادل مع كندا ومقاطعة تايوان الصينية والاتحاد الأوروبي واليابان والأردن ونيوزيلندا وجمهورية كوريا. وللإستزادة من المعلومات، انظر www.cbp.gov.
- (٩٢) للإستزادة من المعلومات، انظر موقع هيئة الولايات المتحدة للجمارك وحماية الحدود على الإنترنت http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/coac/coac_13_meetings/may22_meeting_dc/ (accessed 19 November 2013).
- (٩٣) عُقد من ٢٦ إلى ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢.
- (٩٤) عُقد من ١٢ إلى ٢١ حزيران/يونيه ٢٠١٣.
- (٩٥) تم التوقيع على الوثيقة فأصبحت المدونة نافذة بالنسبة للدول الموقعة عليها وعددها ٢٢ دولة هي: أنغولا وبنن والكاميرون وكابو فيردي وتشاد والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وغينيا الاستوائية وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وبليساو وليبيريا ومالي والنيجر ونيجيريا والسنگال وسيراليون وسان تومي وبرنسيبي وتوغو.
- (٩٦) يمكن الاطلاع على نص المدونة كاملاً في <https://195.24.195.238/en/multimedia/documents/437-sommet-sur-la-piraterie-code-de-conduite-english> (accessed 19 November 2013). See also *MarineLink.com* (2013).
- (٩٧) عُقد من ١٥ إلى ١٩ نيسان/أبريل ٢٠١٣.
- (٩٨) ترد في الوثيقة معلومات مقدمة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة. وترد التعليقات المكتوبة عليها في الوثيقة (IMO (2013q)). وأخذت اللجنة علماً بأسف أن حلف شمال الأطلسي أبلغ الأمانة أنه ليست لديه سجلات أو معلومات في هذا الشأن وأنه لم ترد استجابة من قوة الاتحاد الأوروبي البحرية في الصومال.
- (٩٩) انظر IMO (2013a), page 10.
- (١٠٠) يمكن الاطلاع على ردود الدول الأعضاء على هذا الاستبيان في موقع المنظمة البحرية الدولية على الإنترنت، انظر <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Responses-received-on-Private%20Armed%20Security.aspx> (accessed 19 November 2013).
- (١٠١) انظر <http://unicri.it/topics/piracy/database/> (accessed 19 November 2013).
- (١٠٢) بصدد إدراج القوانين الوطنية في قاعدة البيانات، يمكن الاطلاع على هذه المعلومات في قاعدة البيانات التي أنشأها شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، في http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm (accessed 19 November 2013).
- (١٠٣) للإستزادة من المعلومات، انظر IMO (2013a)، الصفحات من ١٢ إلى ١٦.
- (١٠٤) تم توحيد الإرشادات ذات الصلة المستمدة من المبادئ التوجيهية لإنعاش التجارة التي وضعتها منظمة الجمارك العالمية وبرنامج التعاون الاقتصادي في آسيا والمحيط الهادئ لإنعاش التجارة والمعيّار ISO 28002:2011 وإدراجها في المبادئ التوجيهية (IMO, 2013s).
- (١٠٥) وضع صيغة الاستبيان النهائية اجتماع بين الدورات الذي عقده الفريق العامل المعني بالأمن البحري والقرصنة.
- (١٠٦) يمكن الاطلاع على نص التقرير كاملاً في موقع المنظمة الدولية لحقوق البحارة على الإنترنت www.seafarersrights.org (accessed 19 November 2013).
- (١٠٧) للإستزادة من المعلومات، انظر IMO (2013a), pages 7-9.
- (١٠٨) يستند محتوى هذه الفقرة والفقرات التالية إلى مقارنة بين التنقيح الثاني عشر والتنقيح السادس عشر لمشروع النص التفاوضي الموحد (TN/TF/165).
- (١٠٩) يستند هذا القسم على تقرير الأونكتاد المقبل "The competitiveness' new frontier: Implementing trade facilitation in developing countries".
- (١١٠) يمكن الاطلاع على نص البيان كاملاً في http://www.wto.org/english/news_e/news13_e/fac_08jul13_e.htm (accessed 20 November 2013).

6

ضمان استفادة البلدان غير الساحلية من خدمات النقل البحري الموثوق

جرى العرف على أن تخضع عملية عبور تجارة البلدان غير الساحلية عبر الأراضي الساحلية للنفوذ إلى خدمات النقل البحري لمبدأ عام يُسمح بموجبه للبضائع العابرة ووسائل نقلها بالعبور دون تسديد الرسوم المالية وعبر أنسب الطرق. غير أن تطبيق هذا المعيار الأساسي يواجه، في حقيقة أمره، صعوبات تشغيلية ترفع تكاليف النقل وتطيل وقت الرحلات على نحو يُقلل التنافسية ويعيق التنمية الاقتصادية في البلدان غير الساحلية في نهاية المطاف. وخلال العقد المنصرم، أفضت أدوات تحليلية جديدة وبحوث مبادئ مستفيضة، أُجريت في إطار برنامج عمل ألماني الذي بدأ تنفيذه في عام ٢٠٠٣، إلى معارف جديدة عن الآليات التي تفسر أوجه القصور المستبانة. وأوضح التحليل عدة أمور منها أن أصحاب المصلحة الساعين إلى المنفعة الذاتية قد يعرقلون الإصلاحات فيعقدون عمليات العبور ويجعلونها عصية على التنبؤ دون مبرر، مقوضين بذلك جهود الحكومات والتجار. وبكشف النقاب عن القوى المتضاربة الموجودة على امتداد سلاسل العبور، يُبين التحليل أن تجارة البلدان غير الساحلية تعاني، في المقام الأول، من فقدان المصادقية الناشئ عن انعدام التعاون بين أصحاب المصلحة وهو عامل يُفسر، في كثير من الأحيان، تكاليف النقل المرتفعة وطول أوقات العبور.

ويقدم هذا الفصل عرضاً عاماً لهذه النتائج ويستند إليها في استبانة نهج جديد يُرتجى منه أن يحدث تحولاً جذرياً في نظم النقل العابر يُمكن البلدان غير الساحلية من النفاذ الأكيد إلى سلاسل القيمة العالمية والنهوض بدور لا يقتصر على توفير السلع الأولية.

ويهدف النهج المقترح إلى جعل القدرة على التنبؤ بسلاسل لوجستيات العبور أولوية لدى حكومات البلدان غير الساحلية وبلدان العبور على حد سواء - في إطار شراكة مع التجار ومشغلي الموانئ وشركات النقل البحري الذين سيحسون جل الفائدة من هذا التحسين - فضلاً عن جعل هذه القدرة أولوية في خطة التنمية الجديدة للبلدان غير الساحلية وبلدان العبور النامية التي يعتمزم اعتمادها في عام ٢٠١٤.

ألف-معيقات سلاسل العبور

التكاليف الإضافية الموثقة توثيقاً إضافياً (Arvis et al., 2010, 2011) مفرطة بوجه عام إذا ما قُورنت بالبيانات المتعلقة بالبلدان الساحلية التي تعبرها بضائع البلدان غير الساحلية أو بالمعايير الدولية التي تتيح المقارنة ببلدان أخرى. ويُستنتج من كلتا هاتين المقارنتين أنه يتعذر إنكار الفرق الناشئ عن التكاليف والمدد الزمنية المقترنة بالبعد عن البحر الذي يعتبر شائبة جسيمة.

غير أن هذه المقارنات قد تكون مُضللة بسبب الطريقة المتبعة في جمع هذه الأرقام، فمدد النقل والتكاليف التي تُنسب إلى تجارة البلدان الساحلية عادة ما تتعلق بالنقل عبر المحيطات حتى ميناء النفاذ في البلد الساحلي، وهي لا تتضمن بالضرورة الخطوات اللازمة - وما يقترن بها من مُدد زمنية وتكاليف - المطلوب من التجار اتباعها في البلدان الساحلية حتى تصل البضائع إلى محالهم. وتشمل هذه الخطوات تفريغ البضائع من السفينة وتخزينها في الموانئ وإجراءات التخليص الجمركي والنقل البري. أما الأرقام الخاصة بالبلدان غير الساحلية، فتشمل فعلاً جميع رسوم الميناء وتكاليف مناولة البضائع وتكاليف النقل الأخرى - والمدد الزمنية - اللازمة لنقل التجارة حتى وجهتها البرية النهائية. ويؤدي استخدام بيانات تخلو من محتوى مماثل من المدد الزمنية والتكاليف في عقد مقارنة بين تجارة البلدان غير الساحلية والبلدان الساحلية إلى فروق في التكاليف (الشكل ٦-١) وفروق في الوقت (الجدول ٦-٢).

العراقيل الجممة التي تواجه تجارة البلدان غير الساحلية التي تعبر أراضٍ أخرى معروفة بوجه عام وهي تتراوح بين المسافات الطويلة وقصور خدمات النقل وبنية التحتية وعدم نجاعة أطر العبور المؤسسية والتشغيلية. وحتى وقت قريب، عُزيت أسباب افتقار تجار البلدان غير الساحلية إلى القدرة على التنافس إلى التكاليف المرتفعة وطول أوقات العبور، بيد أن بحوثاً جديدة ودراسات ميدانية أجريت في العقد الماضي عن اقتصادات العبور المحلي (Limao, 2001; Faye et al., 2004; Collier, 2007; Arvis et al., 2011, UNCTAD 2013)، تُبين أن نظم لوجستيات العبور تشكل أكبر عائق يواجه الصانعين في البلدان النامية غير الساحلية وهم يسعون إلى النفاذ إلى سلاسل القيمة على الصعيدين الإقليمي والعالمي. وتُخضع النتائج الأخرى إلى نقاش وجيز هنا.

١- المسافات ومدد الرحلات الزمنية وتكاليف النقل

تقع مراكز الإنتاج والاستهلاك في كثير من البلدان النامية غير الساحلية على بعد أكثر من ٨٠٠ كيلومتر من أقرب ميناء بحري (الجدول ٦-١)، مما يعني زيادة الوقت الذي تستغرقه الرحلات بيومين أو أكثر. ورغم أن الرحلات البالغة الطول التي تتراوح مسافتها بين ٢٥٠٠ و٦٠٠٠ كيلومتر أو الرحلات الأقصر التي لا يتجاوز طولها ٥٠٠ كيلومتر تمثل استثناءً، فإن المسافة إلى البحر لا ترفع التكاليف وتطيل مدة الرحلات في جميع الحالات فحسب بل وتُسفر عن عواقب على صعيد التشغيل؛ فمدد الرحلات الأطول تعني قيام المركبة المعنية بعدد أقل من الرحلات في فترة زمنية يعينها وبعدها عودتها باهظة التكلفة وطويلة وهي فارغة في كثير من الأحيان، فتقل العائدات التي يحققها مالكيها من الاستثمار في نهاية المطاف. ويُثبط هذا المنحى الاستثمار في تجديد المركبات ويؤدي إلى تقديم خدمات متدنية الجودة بمعدات قديمة أقل موثوقية ومراعاة لتخفيض انبعاثات الكربون. وفي بعض الحالات التي سُتخضع للنقاش أدناه، كان للوائح الحمائية السائدة ضلع في تبرير استخدام أساطيل من الشاحنات القديمة (Arvis et al., 2010; Kunaka et al., 2013).

ولوقت طويل، ظل عامل البعد عن البحر تفسيراً بديهياً للضرر الواقع على التجارة إلى المناطق غير الساحلية ومنها من جراء طول مدد الرحلات وارتفاع تكاليف النقل. واعتُبرت هذه

الجدول ٦-١ المسافات إلى الموانئ في بلدان نامية غير ساحلية منتقاة

البلد النامي غير الساحلي	الموانئ	النطاق (كلم)	وسيلة النقل
إثيوبيا	٣	٩٠٠-٢٥٠	السكك الحديدية، الطرق
أذربيجان	٢	٨٠٠	السكك الحديدية، الطرق
أرمينيا	٢	٨٠٠-٤٠٠	السكك الحديدية، الطرق
أفغانستان	٢	١٦٠٠-٢٠٠	الطرق
أوزبكستان	٣	٢٧٠٠	السكك الحديدية، الطرق
أوغندا	٢	١٣٠٠-١٦٥٠	البحيرات، السكك الحديدية، الطرق
باراغوي	٤	١٤٠٠-٢٠٠	السكك الحديدية، الأنهار، الطرق
بوتان	١	٨٠٠	السكك الحديدية، الطرق
بوتسوانا	٤	٩٥٠-٤٠٠	السكك الحديدية، الطرق

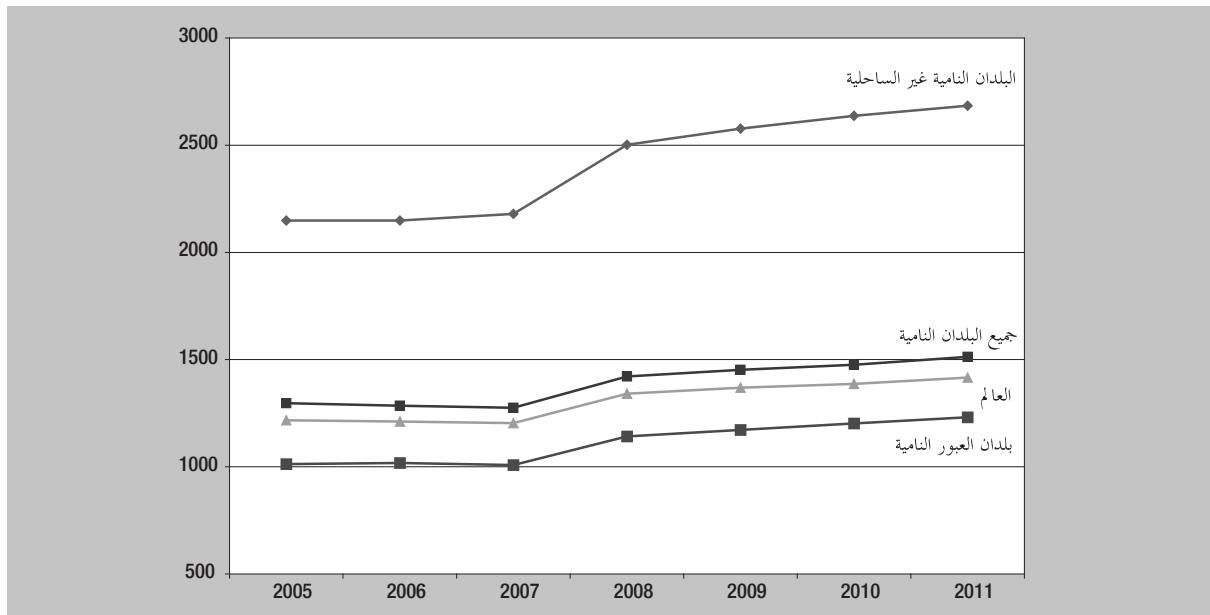
البلد النامي غير الساحلي	الموانئ	النطاق (كلم)	وسيلة النقل
زامبيا	٨	١٣٠٠-٢١٠٠	السكك الحديدية، الطرق
زمبابوي	٣	١٥٥٠-٨٥٠	السكك الحديدية، الطرق
سوازيلند	٤	٥٠٠-٢٥٠	السكك الحديدية، الطرق
طاجيكستان	٣	١٥٠٠-٢٥٠٠	السكك الحديدية، الطرق
قيرغيزستان	٤	٤٥٠٠-٥٢٠٠	السكك الحديدية، الطرق
ليسوتو	٢	٥٠٠	السكك الحديدية، الطرق
مالي	٦	١٢٠٠-١٤٠٠	السكك الحديدية، الطرق
ملاوي	٣	٢٣٠٠-٦٠٠	السكك الحديدية، الطرق
منغوليا	٤	١٧٠٠-٦٠٠٠	السكك الحديدية، الطرق
نيبال	٢	١١٠٠-١٢٠٠	السكك الحديدية، الطرق
النيجر	٣	١٢٠٠-٩٠٠	السكك الحديدية، الطرق

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات من اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي والبنك الدولي.

البلد النامي غير الساحلي	الموانئ	النطاق (كلم)	وسيلة النقل
بوركينافاسو	٥	١١٠٠-١٩٠٠	السكك الحديدية، الطرق
بوروندي	٢	١٥٠٠-١٨٥٠	البحيرات، السكك الحديدية، الطرق
بوليفيا (دولة المتعددة القوميات)	٨	٢٤٠٠-٥٠٠	السكك الحديدية، الأتجار، الطرق
تركمانيستان	٣	٤٥٠٠	السكك الحديدية، الطرق
تشاد	٢	١٨٠٠-١٩٠٠	السكك الحديدية، الطرق
جمهورية أفريقيا الوسطى	٢	١٥٠٠-١٨٠٠	السكك الحديدية، الطرق
جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية	٣	٧٥٠-٦٠٠	السكك الحديدية، الطرق
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً	١	٦٠٠	السكك الحديدية، الطرق
جمهورية مولدوفا	٢	٨٠٠	السكك الحديدية، الطرق

رواندا ٢ ١٥٠٠-١٧٠٠ البحيرات، السكك الحديدية، الطرق

الشكل ١-٦ تكاليف الواردات (دولار للحاوية الواحدة)



المصدر: مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، استناداً إلى مؤشرات البنك الدولي.

الجدول ٦-٢ عدد الأيام للتصدير

٢٠١١	٢٠١٠	٢٠٠٩	٢٠٠٨	٢٠٠٧	٢٠٠٦	٢٠٠٥	
٤٣	٤٤	٤٦	٤٨	٤٨	٤٩	٤٩	البلدان النامية غير الساحلية
٢٣	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٣٠	بلدان العبور النامية
٢٦	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣٢	جميع البلدان النامية
٢٣	٢٣	٢٤	٢٥	٢٥	٢٦	٢٨	العالم

المصدر: مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، استناداً إلى مؤشرات البنك الدولي.

فعبور الحدود يعني ولوج فضاءات سوقية متميزة حيث تخضع الممارسات لشروط شتى وتنطبق قواعد مختلفة. ويجب أن تتكيف البضائع العابرة وناقلوها مع هذه القواعد والمعايير المختلفة. وقد أبانت البحوث جانباً من عواقب تطبيق القواعد والإجراءات على البضائع العابرة.

ويتبين من هذه الدراسات أن مشغلي القطاع الخاص العاملين تحت حماية نظم تنظيمية تقييدية والحاصلين على مواقع احتكارية تسعى للمنفعة الذاتية أو مواقع احتكارية قد يصبحون أشد المعارضين لأي جهود تُبذل لتيسير التجارة تضيء الشفافية والبساطة على نظام العبور (Arvis et al., 2011). ولئن كان النقل الطرقي أهم وسائل النقل في الوقت الحالي في نظم العبور التي تقدم خدماتها للبلدان غير الساحلية، فإنه يشكل أيضاً عاملاً رئيساً في أسعار الشحن المرتفعة التي يدفعها التجار لقاء خدمات النقل في هذه البلدان. ويمكن، في حقيقة الأمر، تخفيض تكاليف لوجستيات النقل، التي تشمل جميع الخطوات المختلفة في عمليات العبور، تخفيضاً ملموساً وجعلها أكثر مراعاة للبيئة، إما بزيادة كفاءة عمليات النقل بالطرق أو بتصميم نظم تُحدث تحولاً في وسائل النقل إلى النقل بالسكك الحديدية أو الأتار.

وتُظهر دراسة حديثة أجراها البنك الدولي (Kunaka et al., 2013) أن إدارة الخدمات الدولية للنقل عبر الطرق لا تزال تستند، في كثير من الأحيان، إلى لوائح تنظيمية مiale إلى وضع قيود على النفاذ إلى الأسواق لحماية الناقلين الوطنيين، وذلك رغم الاهتمام الكبير الذي حظيت به بنية الطرق التحتية. وبذلك، تحولت كثير من الاتفاقات الثنائية التي تُنظم النقل بالطرق، بما فيها اتفاقات العبور، إلى حواجز تعيق عملية تيسير العبور حتى في النظم الاقتصادية المتكاملة. ومع أن المعاملة بالمثل والاختصاص الإقليمي يشكلان مبدأين أساسيين في الصكوك الثنائية، فإن الاتفاقات قد تنطوي على وضع قيود تشغيلية تُعزى إلى جنسية

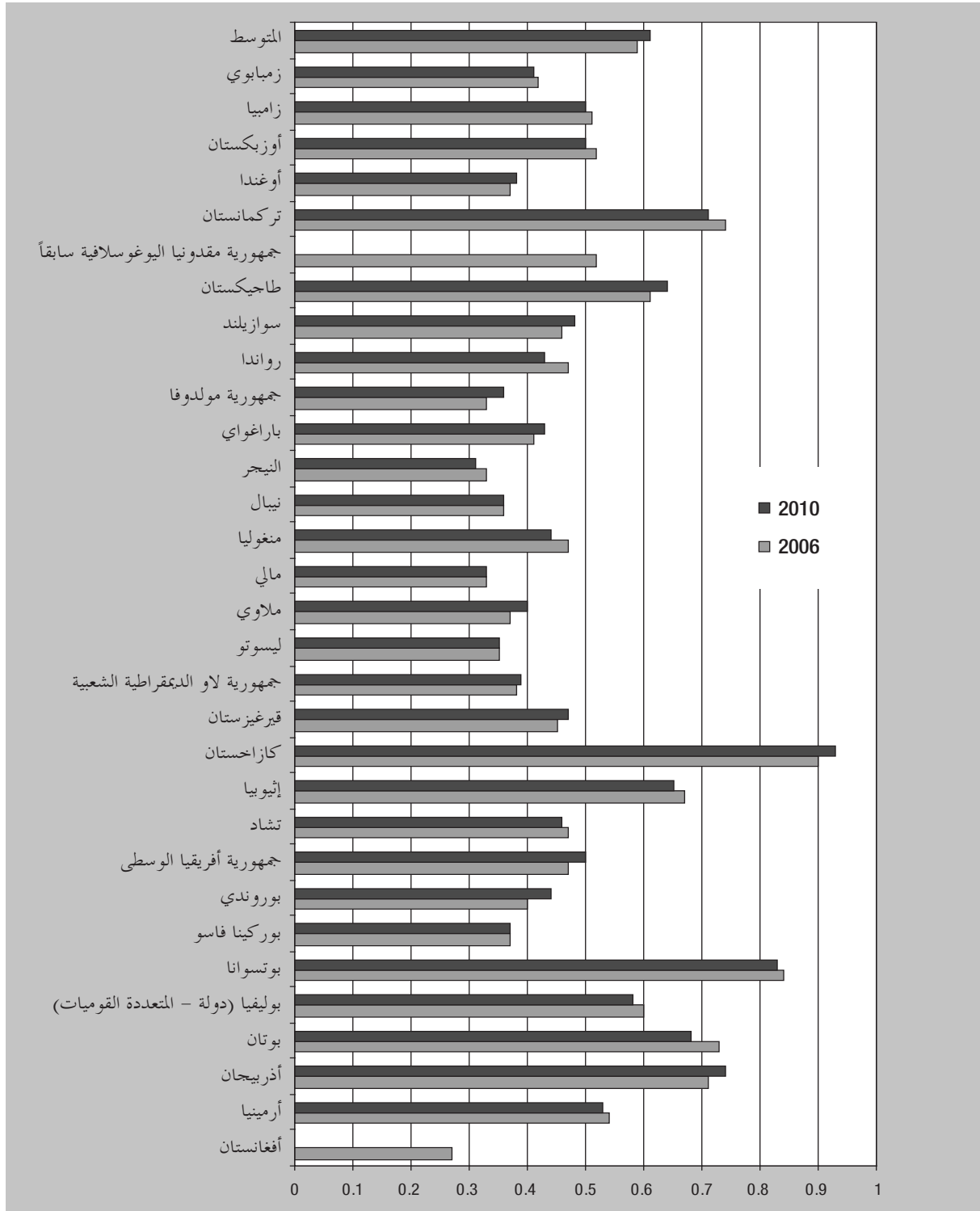
ويشكل احتمال أن تفاقم جميع هذه المقارنات الفرق الفعلي وتبالغ في حسامة العقبة التي تواجه البلدان غير الساحلية عاملاً مهماً، غير أن توحي قدر كبير من الدقة في تقييم أهميته النسبية أهم من ذلك لأن المسافة الجغرافية - التي لا يمكن تقصيرها - لا تمثل إلاً وجهاً واحداً من وجوه المشكلة.

ويتبين من إلقاء نظرة فاحصة على ممرات العبور التي خضعت للدراسة منذ وقت قريب أن التكاليف التشغيلية للشاحنات أو السكك الحديدية (طن/كلم) تظل متقاربة إلى حد كبير في بلدان العبور والبلدان غير الساحلية على حد سواء، بل قد تكون أقل من المعايير العالمية أو المعايير في البلدان المتقدمة (UNCTAD, 2013). وإذا كانت تكاليف شركات النقل متشابهة ولكن أسعار الشحن التي يدفعها المستخدمون أعلى كثيراً من مستواها في الظروف المشابهة في أجزاء أخرى من العالم، فإن المسافة في حد ذاتها لن تُفسر الزيادة الإضافية في تكاليف النقل في البلدان غير الساحلية التي تصل إلى ٦٠ في المائة ويبلغ متوسطها ٤٥ في المائة (الشكل ٦-٢). وبعبارة أخرى وبمعزل عن عامل المسافة، يجب أن يُعزى الفرق بين تكاليف الشحن التي يدفعها التجار في البلدان غير الساحلية وتلك التي يتكبدها التجار في البلدان النامية الساحلية في عملية نقل مكافئة إلى عوامل أخرى لا صلة لها بالبعد عن البحر. وتلك على وجه التحديد إحدى النتائج التي توصلت إليها أحدث الدراسات الميدانية: هناك عوامل أخرى غير المسافة وتكاليف النقل تجعل التجارة عالية التكلفة للبلدان النامية غير الساحلية. ويجب تقصي هذه العوامل في البيئة المحيطة بعمليات العبور وعلى رأسها الأطر التنظيمية.

٢- تأثيرات الترتيبات التنظيمية في العبور

قد تكون الحدود أكثر من مجرد فواصل سياسية، فهي تضع الحدود لشتى الأعمال التجارية والتفافات التكنولوجية والإدارية،

الشكل ٦-٢ تكاليف النقل في البلدان غير الساحلية (مقارنة نسبية)



المصدر: مكتب الممثل السامي المعني بأقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، ٢٠١٣. ملاحظة: على سبيل المثال، تعني قيمة تعادل ٠,٥ أن النقل يكلف ٥٠ في المائة أكثر في بلد غير ساحلي مقارنة باقتصاد ساحلي تمثيلي. لم تكن بيانات عام ٢٠١٠ متوافرة بالنسبة لجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية سابقاً وأفغانستان.

وترتبط مصادر التكاليف الأخرى بالرسم الرسمية وغير الرسمية التي تتم جبايتها على امتداد طريق العبور (Arvis et al., 2011). فعلى سبيل المثال، "في كثير من البيئات، يعني تعقيد سلسلة الإمداد أن على التجار أو وكلائهم أن يمضوا وقتاً أطول ويخصصوا عدداً أكبر من العاملين لإنجاز المهام، فتزداد التكاليف تبعاً لذلك. وقد ثبت أن هذه التكاليف الإضافية تماثل تكلفة النقل بالشاحنات، في بعض الأحيان، مثلما هو الحال في غرب أفريقيا". ولذلك تشوب سلاسل العبور أوجه قصور "بل وحتى الأنشطة الساعية للمنفعة الذاتية والفساد" (World Bank, 2013).

وتحتاج سلاسل الإمداد مثل نظم العبور التي تربط البلدان غير الساحلية بالموانئ البحرية، إلى أحداث يمكن التنبؤ بوقوعها حتى يتسنى تنظيمها وترتيب تسلسلها بكفاءة. وتعتمد سلاسل قيمة الإنتاج العالمية التي تشمل عمليات تتوزع على مراكز توزيع عديدة تتباعد مواقعها الجغرافية على الأوقات الدقيقة لوصول الشحنات الصادرة والواردة على حد سواء. وقد يشكل انعدام القدرة على التنبؤ بأوقات تسليم البضائع العابرة أهم عقبة تعرقل نفاذ المنتجين في البلدان غير الساحلية إلى سلاسل القيمة في مراحل غير المرحلة البدئية التي يقومون فيها بدور المزودين بالمدخلات الأولية.

١ - وجهات نظر مختلفة

قد لا تعبر مختلف الأطراف المشاركة في سلسلة العبور ذات الوزن أو الجدوى للموثوقية، فهي قد تعني عند السلطات الحكومية التحقق من تطبيق جميع القواعد ذات الصلة تطبيقاً تاماً، بينما ترى فيها الجمارك تقليل المخاطر المالية الناشئة عن انحراف البضائع عن وجهتها إلى السوق الوطنية إلى أقصى حد أو تغطية هذه المخاطر تغطية تامة من خلال نظم الضمان. أما الوكالات المسؤولة عن المخاطر الصحية، فقد ترى في الموثوقية أن يظل البلد بمنأى عن العدوى المحتملة التي تصيب الحيوانات أو النباتات من البضائع العابرة. وأما لدى مقدمي خدمات النقل ودعم التجارة العاملين على طريق العبور، فقد تعني القدرة على التنبؤ معرفة الأحجام المتوقعة من الشحنات التي تتيح الاستثمار وتطوير الأعمال التجارية. وأما المسؤولون عن تخطيط النقل ومقدمو خدمات البنية التحتية ومشغلو المحطات النهائية، فقد يفهمون من القدرة على التنبؤ كفاءة الاستخدام الأمثل للبنية التحتية والمعدات وتطويرها بالقدرة السليم. وأما عند التجار، فتعني القدرة على التنبؤ أوقات العبور، بما في ذلك النقل والمراحل التي تسبقه وتليه وأن تكون سلسلة اللوجستيات برمتها مأمونة وموثوق بها من حيث الجودة

مُشغّل المركبات أو بلد تسجيلها وحقوق الحركة في بعض الطرق والحصص التي تحدد عدد الرحلات وأحجام البضائع وطاقات النقل أو عدد التراخيص الممنوحة للناقلين المعتمدين للقيام بعمليات النقل عبر الحدود. ويؤدي ذلك إلى رحلات عودة فارغة، واختلالات في طاقات النقل المتاحة، وانقطاع في سلاسل إمدادات النقل أو تجزئتها بعمليات المسافنة الإلزامية، وأسعار الشحن المرتفعة غير متناسبة مع تكاليف التشغيل الفعلية، وبوجه عام، ازدياد التذبذب في تدفق البضائع.

باء- تكلفة انعدام الموثوقية في النقل

تثير المسافة مشاكل إضافية أيضاً على النحو الذي وردت الإشارة إليه من قبل. فكلما كان الطريق أو خط السكك الحديدية طويلاً، كلما زاد احتمال وقوع حدث غير متوقع يثير الاضطراب في النقل. وتعني هذه الحوادث المرجح وقوعها ازدياد التشكك في مدد النقل بسبب ازدياد الاحتمالات بحدوث أعطاب ميكانيكية ووقوع حوادث مردها إلى الإرهاق الذي يصيب السائقين بسبب ساعات العمل الطويلة أو سوء صيانة الطريق أو خط السكك الحديدية، كما أن الطرق الطويلة معرضة أيضاً للسرقة والتوقف مرات عديدة بسبب نقاط التفتيش المقامة عليها، بما في ذلك جسور قبان والتوقف في محطات السكك الحديدية والمعابر الحدودية. غير أن عمليات التوقف هذه قد تحدث أيضاً في مسافات قصيرة نسبياً دون أن تكون لها صلة بالضوابط الرسمية المطبقة على النقل العابر. غير أن عمليات التوقف لراحة السائقين أثناء الطريق يجب أن تستثنى من ذلك بطبيعة الحال (Fitzmaurice and Hartmann, 2013).

وبسبب حالات التأخير الطويل والشكوك التي تكتنف إيصال البضائع، فقد يضطر التجار في البلدان غير الساحلية إلى تحمل تكاليف أحجام كبيرة من المخزونات قد تفوق تكاليف النقل، في بعض الأحيان، فتصل إلى ١٠ في المائة من قيمة البضائع (World Bank, 2013). وتكمن المصادر الرئيسية لتكاليف لوجستيات النقل في العلاقات والمصالح المتحكمة في عمليات التواصل بين المشاركين في ممر سلسلة الإمداد وهم التجار وشركات النقل ووكلاء الجمارك ووكلاء الشحن والمصارف وشركات التأمين وسائر الوكالات الحكومية. ولأن هذه الأطراف المختلفة مصالح متباينة بل ومتضاربة أحياناً، تتسم سلسلة الإمداد العابر على مسافات طويلة بتعقيد نسبي وتبدو، في كثير من الأحيان، توالياً غير منتظم لسلسلة من الخطوات المتقطعة.

وسُمكّن أصحاب المصلحة على طول ممرات العبور من فهم أدوار كل منهم في سلسلة الإمدادات العابرة فهماً شاملاً. وأظهر المشروع أيضاً تأثير الأعمال التي يقوم بها أعضاء هذه الملتقيات في تنفيذ شتى المراحل في سلسلة العبور بأكملها وفوائد العمل الجماعي لتحقيق أقصى قدر من الكفاءة في السلسلة برمتها مقارنة بالسعي لتحقيق عائدات فردية قصوى. وتمثل هذه المشروعات التعاونية خطوة ضرورية لبلورة تصور جديد ووضع أهداف مشتركة لمختلف الجهات الفاعلة في نظم العبور في إطار الغاية المشتركة المتمثلة في إزالة عدم الموثوقية من عملية العبور.

٣- الحلول المحتملة

لا يزال التشاؤم بشأن إمكانية التوصل إلى حلول ناجعة وشاملة سائداً حتى بعد ١٠ أعوام من الجهود المتواصلة والبحوث الميدانية المستفيضة ورغم ما أُحرز من تقدم في جبهات عديدة. ولأن الحلول الممكنة قد تستعدي بعض قطاعات النقل بانتهاك الترتيبات الحمائية الحالية لتوزيع الشحنات أو بفتح أسواق النقل للأجانب (Arvis et al., 2011)، يخلص البعض إلى أن "استراتيجيات التنفيذ الملائمة لتحسين الممر تواجه عقبات كأداء، فمن جهة ينبغي أن تُغير حزمة الإصلاحات نموذج تنظيم الممر وتضبط الحوافز على أساس الجودة وأن تتيح، من جهة أخرى، خيارات للمشغلين العديدين الذين يُستبعد استيفاءهم متطلبات نظام العبور والشحن بعد إصلاحه". ويرى هؤلاء أيضاً أن ذلك سيؤدي إلى حدوث "تحول في سوق الخدمات يقترب بشكل من أشكال الازدواجية في هيكل السوق يتألف من قطاع حديث يفتح أبوابه للمنافسة الدولية ويستوفي معايير نظام المسار السريع بينما تظل الإجراءات والضوابط القديمة متاحة للبقية" (Arvis et al., 2011). وتحمي "البقية" الترتيبات القائمة حالياً التي يعود تاريخها إلى السبعينات ومطلع الثمانينات وتمنح فيها كثير من نظم عبور الأسواق الأفضلية لصغار المشغلين المستقلين بغض النظر عن جودة ما يقدمونه من خدمات.

جيم- نموذج لتغيير نموذج العبور

نظراً لاحتمال تقاعس بعض قطاعات أصحاب المصلحة من ذوي المصالح المكتسبة في سلاسل العبور العاملة في الوقت الحالي، يؤمل أن ينبثق تغيير النموذج، جزئياً على الأقل، من الحلول الناجحة في نظم لوجستيات النقل التي تختلف عن نظم

والزمن؛ وهي تعني أيضاً أن البضائع في يد مشغلين مؤهلين وأنها ستصل إلى وجهتها في حالة جيدة. ويثير تدني الموثوقية في سلاسل إمدادات العبور قلق التجار أكثر من زمن العبور المتوسط. فعلى سبيل المثال، يجب على العاملين في البيع بالتجزئة، مثل المحلات التجارية الكبيرة، الاحتفاظ بمخزون كافٍ لعدة أشهر في البلدان النامية غير الساحلية مقابل بضعة أسابيع في الأسواق المتقدمة (World Bank, 2013).

ولذلك، تمثل الموثوقية، مقرونة بفعالية التكاليف والسرعة، هدفاً أساسياً تسعى إلى تحقيقه سلسلة الإمداد بخدمات العبور التي تربط الموانئ البحرية والبلدان غير الساحلية. ولئن ظلّ تعدد المشاركين في السلسلة ومصالحهم الذاتية المتضاربة في بعض الأحيان سبباً رئيساً في انعدام الموثوقية على النحو المشار إليه آنفاً، فإن ثمة طرق لجعل المتعاملين الانعزاليين يشاركون في فهم جماعي للنظام.

٢- السعي لتوطيد عرى التعاون

منذ عام ٢٠٠٣، بادر الأونكتاد إلى إعداد نهج لإدارة سلسلة الإمداد يُطبّق على خدمات النقل العابر (Hansen and Annovazzi-Jakab, 2008) استلهم فيه خطوط التجميع في قطاعات الصناعة التحويلية. ويتيح هذا النهج إنشاء المجموعات والتعاون بين الجهات المعنية في ممرات العبور بغية تحسين عمليات العبور. واستناداً إلى ملاحظة تسلسل التدخلات في عمليات العبور، أبات هذه المنهجية أن التعامل بين الجهات الفاعلة على امتداد السلسلة يقوم على علاقة المستخدم بالموارد أو الزبون بالموارد. ومع أن الأعمال التي تضطلع بها الجهات الفاعلة متداخلة ويعتمد بعضها على البعض الآخر، فإنها لا تحدث، في كثير من الأحيان، بالطريقة ولا في الوقت الذي يتوقعه مُستخدم الخدمة المقدّمة. ويعزى ذلك، في المقام الأول، إلى أن مستخدمي الخدمات ومقدميها لا يتبادلون المعلومات عن احتياجاتهم وأهدافهم بسبب انتفاء الثقة بين الجهات الفاعلة. وتؤدي أوجه القصور هذه إلى حدوث نوعين من الأنشطة في تشغيل سلسلة العبور، هما الأنشطة التي تضيف القيمة لقاء تكلفة وتلك التي تضيف تكاليف وتنعدم فيها القيمة. ويفضي النوع الأخير من الأنشطة إلى حالات تأخيرات وتكاليف عالية وخسائر ناشئة عن عدم الكفاءة لا داعي لها.

وأخذ الأونكتاد بهذا النهج من عام ٢٠٠٣ إلى عام ٢٠٠٧ وطبقه على إطار مشروع للمساعدة التقنية، نُفذ في ثلاثة ممرات تجارية. وأبان المشروع أن المجموعات تشكل ملتقيات تعاونية

الفعالية. وهي الميزة التي تفتقر إليها في الوقت الحالي نُظم العبور التي تربط البلدان غير الساحلية بالموانئ البحرية في العالم.

ويمكن نقل جوهر مفهوم سير نقل البضائع الذي يتيح تقديم خدمة نقل منتظمة من النقل البحري إلى خدمات العبور في النقل البري وينبغي أن تتم هذه العملية على غرار عملية النقل ذهاباً وإياباً، فتربط ميناء عبور بوجهة برية في بلد غير ساحلي أو في داخل البلد الساحلي نفسه في إطار مر للنقل.

٢ - سلسلة اللوجستيات المتكاملة في عمليات التعدين

ثمة وجه شبه بين تشغيل سير نقل البضائع وتشغيل سلاسل النقل المتعدد الوسائط المتكاملة المخصصة للمعادن. وقد أعدت هذه النُظم لنقل البضائع المتجانسة التي تكون كل قطعة أو كُرْبِيَّة أو وحدة مادية فيها متسقة مع الأخرى ومطابقة لها. وأدت هذه الفكرة إلى إعداد الحاوية كصندوق معياري يُقسَّم البضائع إلى وحدات ويجعل أحمال السوائب المجزأة تبدو موحدة لمشغلي النقل. وتمثل تعبئة البضائع في حاويات في جوهرها طريقة وُضعت لضمان معالجة البضائع المختلفة والفواكه والأجهزة الإلكترونية والملبوسات أو قطع الغيار بمعدات ووسائل نقل معيارية. وتعتبر الحاوية محاولة ناجحة لمعاملة البضائع العامة وكأنها بضائع سائبة ذات نطاق مختلف ولكنها تتيح نقل الأحمال المتواصل بوسائل مختلفة وعبر النُظم المتكاملة للوجستيات النقل.

ويمكن أن يُستند في تطبيق نهج سير نقل البضائع الذي أعدته شركة النقل المشار إليها آنفاً والمطبق الآن على النقل العابر البري الذي يربط الميناء البحري والميناء الجاف البري إلى نموذج نقل البضائع السائبة دون التمييز بين نوع الحاويات وأصلها وطمأننة الناقل بأن البضائع ستُسلم في الطرف الآخر من السير، وهو إما الميناء البحري أو الميناء الجاف، في وقت محدد وعلى أساس منتظم.

وقد تناولت الدراسات التي أجرتها اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاربي هذه الفكرة منذ أكثر من ١٠ أعوام بشأن أفضل الممارسات في النقل المتعدد الوسائط (Rubiato, 2001). ودرست الدراسة نقل المعادن المستخرجة إلى الموانئ وشحنها إلى الخارج في حالة النحاس في شيلي وركاز الحديد في البرازيل. وبينما وصف مثال شركة Minera Escondida استخدام خطوط الأنابيب ("أنابيب الملاط" أو "أنابيب الفلزات")، أبرزت حالة شركة Vale (كان اسم الشركة آنذاك Vale Do Rio Doce) الأداء

العبور. ويستند المقترح التالي إلى ثلاثة أركان مستمدة على التوالي من نموذج أفضل الممارسات الذي تتيحه اللوجستيات المتكاملة العالية الأداء في قطاع التعدين، والخدمات المنتظمة التي تقدمها أنشطة النقل البحري المنتظم ومحطة توقف برية تكون بمثابة مركز لتجميع الشحنات وتُعرف أيضاً بالميناء الجاف.

ويمكن النظر إلى نموذج الإطار التصميمي الذي يرد وصف وجيز له بحسبانه نوعاً من أنواع نظام السير الناقل للبضائع يتيح طاقة متواصلة من النقل البري بين موقعين في ممر عبور البضائع، هما ميناء بحري للعبور وميناء جاف بري مرتبط به. ويمكن أن ينطبق النموذج أيضاً على ميناءين جافين بريين، إذا كان أحدهما مرتبطاً بميناء بحري لعبور البضائع. ويرد أدناه نقاش للأساس المنطقي لهذا النموذج وبعض التفاصيل العامة عنه.

١ - مفهوم سير نقل البضائع في النقل البحري

في عام ٢٠١١، شرعت شركة نقل بحري رئيسية في تقديم خدمة يومية تهدف إلى ضمان خدمة نقل في وقت محدد تتسم بالتواتر والموثوقية والانتظام. وحسب الشركة، استمدت هذه الصفات الثلاث الأساسية والمرغوبة بشدة في أي نظام من نظم النقل من مقترح قدمه زبون أبدى رغبته في الاستفادة من المرونة التي تتيحها خدمة يومية متواصلة تجعل من الممكن تفويت سفينة في أحد الأيام مع العلم بأن الخدمة ستكون متاحة مرة أخرى في اليوم التالي. ويتكون المقترح من إنشاء نظام شبيه بنظام سير نقل البضائع يتيح تسليم البضائع لشركة النقل البحري في أي وقت مع العلم بأنها ستُنقل على أي حال في وقت قريب على متن السفن المبحرة بانتظام. وعلى غرار عملية سير نقل البضائع، ستصل البضائع على هذا النحو إلى نهاية السير في وقت محدد. وتبنت شركة النقل الفكرة وأوضحت أن ربط "أربعة موانئ في آسيا (نينغبو وشنغهاي ويانتيان وتانجونغ بليباس) وثلاثة موانئ في أوروبا (فليكستاو وروتدام وبريمرهايفن) يعد بمثابة إقامة حزام سير ضخيم عبر المحيطات في أكثر مسارات التجارة نشاطاً في العالم" (Maersk, 2011). وبعد عام واحد، اقتصرَت الخدمة على خمسة أيام في الأسبوع بسبب تدي أحجام البضائع ولكنها توسعت في الوقت ذاته لتشمل ميناءين إضافيين آخرين في كل طرف من طرفي السير.

ويستند الأساس المنطقي لضمان الانتظام والموثوقية والتواتر إلى أن أوقات النقل المضمونة والمعروفة سلفاً أهم من السرعة

تحديد تكلفة نقل المنتج وقيمتة النهائية ووتيرة وفترات تسليمه وأحجامه وتقديم الخدمات التجارية حسب احتياجات التجار؛

• كفاءة الاتصال والتشغيل بين مختلف وسائط النقل - يمثل التوافق بين مختلف الوسائط شرطاً أساسياً في تشغيل نظم النقل المتعدد الوسائط كتلك المستخدمة في ممرات العبور. ويمثل تكييف الوسائط وإدارة النظام بأكمله، تحت قيادة مركزية إما من قبل مشغل واحد أو مجموعة مشغلين في أحسن الأحوال، أحد الجوانب التي تعالجها سلاسل لوجستيات نقل السواحب على أفضل وجه؛

• التشغيل يعقود وشراكات طويلة الأجل - تتيح تدفقات البضائع المضمونة والمنظمة إبرام عقود وإقامة تعاون طويل الأجل مع مختلف شركات النقل واللوجستيات والاستثمار في معدات النقل وتقانات إدارة سلسلة الإمداد؛

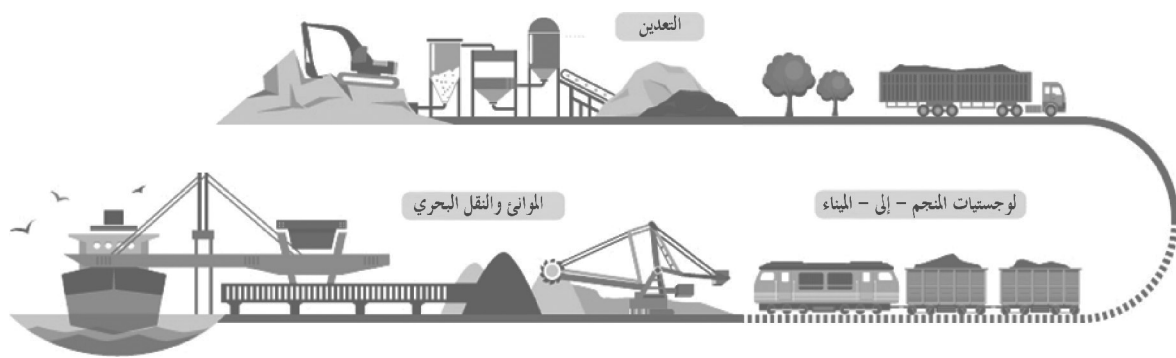
• تصميم نظام النقل بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة - تقييم شركات التعدين الكبيرة علاقة وثيقة مع عدد كبير من الموردين وتؤسس نظم اللوجستيات مع جميع الشركاء المعنيين في العملية.

اللافت للأنظار الذي حققه نظام متعدد الوسائط يتضمن النقل بالشاحنات والقلايات والسكك الحديدية والنقل البحري عبر المحيطات ترتبط جميعها بقطارات مكونة من ١٦٠ عربة حمولتها ٦٤٠٠ وحدة طنية. وتتحرك هذه القطارات كل ٤٥ دقيقة من المنجم وتصل إلى ميناء توباراو الواقع على بعد ٧٠٠ كيلومتر وتنقل سنوياً ما مجموعه ٥٠ مليون طن، أو ١٤٠٠٠٠٠ طن في اليوم. وتُحمّل السفن البحرية البالغة حمولتها الساكنة ٣٠٠٠٠٠ طن تماماً في غضون يومين أو ثلاثة أيام (انظر الشكل ٦-٣).

ومن حيث الدروس التي يمكن أن تقدمها نظم التعدين لتطبيقها في أنواع أخرى من نظم النقل، تنطبق الدروس التالية على نظم النقل العابر:

- ضمان تدفق البضائع المتواصل والمنتظم وبكميات كبيرة - وفي الحالات التي لا تتوفر فيها أحجام كبيرة من الأحمال العابرة، يمكن أن يقوم مشغلو المحطات النهائية في مراكز تجميع الشحنات أو الموانئ الجافة (انظر الإطار ٦-١) بدور في تجميع الأحجام الضرورية لكفاءة الاستخدام الأمثل لوسائل النقل وبنيتها التحتية؛
- تنظيم النقل لخدمة التجار - يمثل توفير وسائط النقل المناسبة للمنتج المحدد، الشاحنات المسطحة للحاويات لأغراض العبور، على سبيل المثال، عاملاً مهماً في

الشكل ٦-٣ استخراج الفلزات المعدنية وسلسلة النقل المتعدد الوسائط



الأخيرة (٢٠١٣) التي تقترح اتباع نهج ذي ثلاث شعب يشمل تنسيق العبور وفق اتفاق لإدارة الممر ومشغلي العبور المأمونين عبر إدارة المخاطر ونظم مشغلي الجمارك المعتمدين ومراكز التجميع المقامة على امتداد الممر.

الجدول ٦-٣ وجود الشركات الرئيسية للنقل البحري بالحاويات في البلدان النامية غير الساحلية، ٢٠١٣ (عدد المكاتب)

البلدان النامية غير الساحلية حسب المناطق	Maerskline	MSC	CGM-CMA
أفريقيا (١٤)	١١	٨	٢
آسيا (١٣)	١	٤	-
أمريكا اللاتينية (٢)	٢	٢	٢
المجموع (٣١)	١٤	١٤	٤

المصدر: أمانة الأونكتاد - مواقع الشركات المذكورة أعلاه على الإنترنت. ويبدو أن البلدان النامية غير الساحلية التالية ليس بها مكتب فرعي لأي من الشركات الثلاث الرئيسية للنقل بالحاويات: أفغانستان، بوتان، طاجيكستان، ليسوتو وسوازيلند (ربما تخدمها وكالات يوجد مقرها في جنوب أفريقيا المجاورة).

٤- العوامل الرئيسية الحائزة على إعداد نظام سير العبور

يؤمل أن تستفيد ثلاثة قطاعات رئيسية في البلدان غير الساحلية وبلدان العبور على حدٍ سواء من نظام عبور يمكن التنبؤ بقدر أكبر بكيفية عمله:

- الوكالات الحكومية وسلطات الرقابة التي تتعامل مع عمليات موثوق بها وحاضعة لضوابط محكمة قد تحصل على فوائد من حيث الثقة في قطاعات التجارة، مما يتيح تحرير موارد مؤهلة تأهيلاً عالياً وتوجيهها نحو حركة البضائع التي تثير عدداً أكبر من المشكلات. ويتوقع أن ترتفع العائدات أيضاً بفعل الزيادة المتوقعة في أحجام التجارة المنتظمة والمرصودة بدرجة أفضل. وآخر الفوائد وليس أقلها شأنًا، أن نظام سير العبور يتيح الفرصة لإقامة نظام مأمون يؤدي عمله بسلاسة

٣- تطبيق نموذج التشغيل في مجال التعدين على سلسلة لوجستيات البحر - البر

رغم أن عمليات ممر العبور المحددة تستدعي خطة عمل مهيأة ومعدّة بالتفصيل لتطبيق نموذج سير العبور على الحالة المعنية، فإن العمليات الناجحة تتضمن العناصر التالية:

- وتيرة توافر الخدمة - ينبغي أولاً تكييفها مع أحجام البضائع الحالية المعروفة والمتوقعة وأنواعها ومنشأها ووجهاتها. وينبغي بعد ذلك إجازة التصميم مع المشاركين في مرحلة ما قبل النقل وبعده ومن بينهم المسؤولون عن معالجة البضائع ومشغلو المحطات النهائية والوكالات الحكومية، مثل الجمارك وغيرها من الوكالات العامة المشاركة، في كلا الطرفين، أي في ميناء العبور والميناء الجاف البري. وحسب تقديرات الاحتياحات، يمكن أن تبدأ عملية سير نقل البضائع على أساس عدة جولات في الأسبوع؛

- اختيار وسائل النقل - حيثما توافر النقل بالسكك الحديدية، يُستخدم كوسيلة أساسية لإعداد النظام. وتوجد سلفاً في أنحاء أخرى من العالم أمثلة عن الروابط المنتظمة الراسخة بين الموانئ البحرية والمحطات النهائية البرية، مثلما هو الحال في Interporto في بولونيا بإيطاليا، حيث يربط أكثر من ١٥ قطاراً في اليوم مؤلفة من عربات مسطحة لنقل الحاويات هذه القرية المخصصة للشحن بمختلف الموانئ البحرية في إيطاليا وشمال أوروبا. وتعمل هذه الخدمات المنتظمة كسير لنقل البضائع، فترسل البضائع من الميناء الجاف إلى وجهاتها النهائية بالطرق أو تنقل إلى ميناء العبور في حالة الحركة المتجهة إلى الخارج. وحيثما كان النقل بالطرق الخيار الرئيسي أو الوحيد، ينبغي تصميم نظام يتيح وصول شركات الشحن المؤهلة للقيام بدور مشغلي العبور الموثوق فيهم وفق معايير الجودة والموثوقية إلى البضائع دون قيود؛

- تدفق البضائع العابرة المتواصل على امتداد سير العبور - حتى يتسم نقل البضائع العابرة بالكفاءة التامة، ينبغي أن يستفيد من وضع عبور متواصل يستند إلى نظام مشغل العبور الموثوق فيه (انظر الإطار ٦-٢). وتناقش هذه المسألة بحوث الأونكتاد المجراة في الآونة

السفن في الموانئ. وفي الختام، يحظى ارتفاع أحجام الحركة باهتمام مباشر من الناقلين البحريين الراغبين في اجتذاب البضائع من الأسواق الداخلية وإليها، وهو أمر يقف شاهداً عليه وجودهم في البلدان غير الساحلية في الوقت الحالي (انظر الجدول ٦-٣).

٥- الشروط اللازمة لدعم إقامة نظام سير العبور

في مرحلة بلورة المفهوم الذي ينبغي تكييفه ليتناسب مع الاحتياجات والقدرات المحلية في كل حالة، يقتضي نظام سير البضائع وجود ثلاثة مكونات جاهزة للعمل هي:

محطة شحن نهائية برية أو ميناء جاف في البلد غير الساحلي أو في بلد العبور تقع في ممر العبور وترتبط مادياً بميناء العبور البحري بنظم نقل ملائمة (انظر الإطار ٦-١)؛

إطار تنظيمي يتيح عبور البضائع دون انقطاع يقوم على نظام لمشغلي العبور الموثوق فيهم ينبغي اعتماده على الصعيد الإقليمي أو الثنائي (انظر الإطار ٦-٢)؛

نظام لمشغلي اللوجستيات يكفل انخراط مختلف أصحاب المصلحة بيسر في شتى مراحل سلسلة العبور، بما فيهم الجهات الفاعلة العامة والخاصة. وينبغي أن تشكل ممرات العبور والسلطات المسؤولة عن إدارتها، حيثما وُجدت، الجهة النظيرة الطبيعية في مرحلة تصميم نظام سير العبور وإعداده. ويمكن لسلطات الممر الاتصال بالتجار ومشغلي اللوجستيات وخطوط النقل البحري لتصميم نظام ناجح اقتصادياً. وقد تستدعي هذه العملية إضفاء الطابع الرسمي عليها من خلال صكوك ثنائية أو إقليمية.

ويسر ويستند إلى الشراكات المبرمة بين القطاعين العام والخاص في البلدان غير الساحلية وبلدان العبور على حد سواء؛

• *التجار والصانعون في البلدان غير الساحلية سيكونون أول المستفيدين من وصلات العبور التي يمكن التعويل عليها والقابلة للتنبؤ. ويكمن أحد العوامل الرئيسية التي تتيح الانخراط في سلسلة من سلاسل القيمة العالمية في نظام اللوجستيات الكفاء الذي يستدعي بدوره وجود وصلة أخيرة هي وصلة العبور البرية في حالتنا هذه. وستُخفض اللوجستيات التي يمكن التعويل عليها تكاليف المخزونات، لأنها ستقلل الحاجة إلى الاحتفاظ بحجم كبير من المخزونات. وبمرور الزمن، يُتوقع أن تنخفض تكاليف النقل أيضاً بفضل ارتفاع عائدات الاستثمار التي يحصل عليها الناقلون، فتتناقص أسعار الشحن تبعاً لذلك. وتتيح قابلية التنبؤ أيضاً وضع ترتيبات مستقرة تشمل إبرام عقود طويلة الأجل بين الشاحنين ومقدمي خدمات النقل تشجع الناقلين ومشغلي محطات الشحن النهائية على الاستثمار في الأساطيل؛*

• *شركات النقل البحري المنتظم ومشغلو المحطات النهائية، بما في ذلك الموانئ البحرية والموانئ الجافة - ولا سيما المتعاملون مع التجارة المنقولة في حاويات، سيحصلون ابتداءً على ميزة عملية لا يستهان بها تتمثل في القدرة على رؤية الحاويات تصل إلى الميناء وتغادره في الوقت المحدد لها. وتتيح العملية المباشرة والمتواصلة للحاويات مغادرة الميناء بعد فترات مكوث أقصر، مما يعزز طاقة المعالجة والتخزين المحطات النهائية البحرية ويُفضي، في نهاية أمره، إلى زيادة كفاءة عمليات*

الإطار ٦-١ المحطات النهائية البرية

أضحت المحطات النهائية جزءاً أصيلاً من نظام النقل، لا سيما في مناطق النفاذ التي تعتمد على التجارة اعتماداً كبيراً. وشجع تكامل النظم البحرية والبرية لتوزيع الشحنات على إنشاء الموانئ البرية للتكامل مع المحطات النهائية البحرية ودعم نفاذ حركة البضائع الفعال إلى الأسواق الداخلية حيئةً وذهاباً. وبما أن المحطة النهائية البرية تمثل في جوهرها امتداداً برياً لبعض الأنشطة المينائية، فقد لقي مصطلح "الميناء الجاف" القبول. غير أنه لم يتم التوافق على ما يبدو على المصطلحات، مما أدى إلى استخدام طائفة منها، مثل الموانئ الجافة والمحطات النهائية البرية والموانئ البرية والمراكز البرية ومراكز اللوجستيات البرية وقرى الشحن البرية. وبغض النظر عن المصطلحات المستخدمة، تتسم الحلقة البرية بثلاث خصائص رئيسية هي:

- محطة نهائية متعددة الوسائط تتألف إما من خطط سكك حديدية أو قوارب بُنيت أو وُسِّعت؛
- وصلة مرتبطة بمحطة نهائية مينائية بخدمات السكك الحديدية أو القوارب أو الشاحنات؛
- طائفة واسعة النطاق من أنشطة اللوجستيات تدعم الشحنات العابرة وتنظمها.

وارتبط التخصص الوظيفي للمحطات النهائية البرية بتكوين مجموعات أنشطة اللوجستيات التي أصبحت مواقع ممتازة لتوحيد طائفة من الأنشطة الفرعية وشركات اللوجستيات. وتشكل المحطات النهائية البرية جزءاً من استراتيجيات إحلال الإقليمية في الموانئ التي تدعم إقامة منطقة داخلية أكثر اتساعاً. وتواجه كل الموانئ البرية بيئة اقتصادية وجغرافية وتنظيمية محلية أو إقليمية تحدد الأنشطة التي يقوم بها الميناء البري وعلاقاته مع الموانئ البحرية في آن واحد. ولا يمكن تطبيق أفضل الممارسات إلا بمراعاة السمات التي تنفرد بها بيئة كل ميناء بري.

المصدر: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/appl4en/ch4a4en.html>.

الإطار ٦-٢ النظام المقترح لمشغلي العبور الموثوق بهم

سيتيح نظام المشغلين الاقتصاديين المعتمدين، وهو نموذج دولي للإنتاج والتوزيع وُضِع في إطار معايير منظمة الجمارك العالمية لتأمين التجارة العالمية وتيسيرها، خياراً مناسباً لوضع آلية لإجراءات عبور الجمارك تتناسب مع احتياجات تجار البلدان غير الساحلية. ويمكن أن تنطبق بعض المبادئ الأساسية على مشغلي العبور، بمن فيهم التجار والناقلون ومشغلو اللوجستيات، في إطار برنامج إقليمي لمشغلي العبور الموثوق فيهم:

- التضمين التلقائي في البرنامج: ينبغي تضمين المشغلين الموثوق فيهم الذين لديهم سجل أكيد بحسن الامتثال تلقائياً في هذه البرامج بعد قيام الهيئة الحكومية المختصة بإجراء فحص دوري للأمن المادي؛
- استهداف الكيان، لا الصفقة: ينبغي أن تُصمَّم إجراءات إدارة الحدود بحيث تركز على احتمال أن يُنهي مشغل العبور استعراض الصفقات صفقة تلو الأخرى؛
- الإجازة الإقليمية: ينبغي أن تتفق سلطات الجمارك، في إطار مشروعات إقليمية، على قبول طلب وحيد لمشغل العبور الموثوق فيه لجميع الكيانات التي قد يورد المشغل قائمة بها في الجماعة الإقليمية والاعتراف بانطباق هذه الصفة الممنوحة في البلدان الشريكة في جميع الدول الأعضاء؛

- الإدارة المنسقة للحدود: ينبغي أن تمنح هيئات إدارة الحدود المختصة صفة مشغل العبور الموثوق فيه على أسس منسقة لتفادي الازدواجية في الإجراءات عند الحدود؛
- ضمان العبور المتواصل: ينبغي أن لا تُوقف أي وكالة ولأي سبب، بخلاف وجود دليل واضح على تهديد أو انتهاك، الشحنات من تجار مشغلي العبور الموثوق فيهم إلى تجار مشغلي العبور الموثوق فيهم عبر مقدمي لوجستيات مشغلي العبور الموثوق فيهم. وينبغي اعتماد العبور المتواصل كجزءٍ أساسي في جميع برامج مشغلي العبور الموثوق فيهم ودعمه بمعايير عامة قابلة للتحقق.

المصدر: Adapted from International Chamber of Commerce Draft policy position paper on authorized economic operators (forthcoming).

دال – الاستنتاجات

تتسم بقدر أكبر من الموثوقية. ويتضمن نهج نظام سير العبور تصميم نظام مفتوح لجميع البضائع العابرة يستند إلى نظام لمشغلي العبور الموثوق فيهم يضمن عبور البضائع المتواصل جيئةً وذهاباً من الميناء البحري إلى المنطقة الداخلية. ولا يضمن النهج المقترح الموثوقية في عملية العبور فحسب بل ويتيح تقديم خدمات أجود ويُخفّف الحركة مع زيادة أحجام البضائع ومن ثم يُخفّف البصمة الكربونية.

ويتيح مؤتمر استعراض تنفيذ برنامج عمل ألماني كل عشر سنوات المزمع عقده في عام ٢٠١٤، عملاً بقراري الجمعية العامة ٦٦/٢١٤ و٦٧/٢٢٢، فرصة سانحة لتضمين تصميم هذا النموذج في إطار عالمي جديد للتعاون الدولي في مجال النقل العابر للبلدان النامية غير الساحلية وبلدان العبور النامية في العقد المقبل وتحسين حصول البلدان النامية غير الساحلية على خدمات النقل البحري الدولي.

ويمكن أن تستفيد نظم العبور من تطبيق أفضل ممارسات نظم النقل واللوجستيات الأخرى - مثل سلاسل القيمة والنقل في القطاع البحري أو قطاع ركاز المعادن - وأن تضيفها إلى التجربة التي اكتسبتها وتسخرها لوضع سلاسل اللوجستيات العبور تكون موثوقة وقابلة للتنبؤ بغية زيادة اتصال البلدان النامية غير الساحلية بالنقل البحري.

بفضل برنامج عمل ألماني، أُحرز في السنوات العشرة الماضية تقدم ملموس في المعرفة والحلول العملية لتحسين حصول البلدان غير الساحلية على خدمات النقل البحري. وقد سلطت البحوث الميدانية المستفيضة الأضواء على الأساس المنطقي لعمليات العبور وطابعها المتسم بالتعقيد والتجزؤ الناشئ عن مصالح أصحاب المصلحة الفردية وفي بعض الأحيان العلاقات المتضاربة التي تربط قطاع الأعمال والقطاع العام.

ومن باب التناقض أن الحلول المطبقة ظلت جزئية وتتعلق ببعض مراحل سلسلة العبور فحسب رغم أن واحداً من أهم الانجازات قد تحققت بإتباع نهج نسقي حيال عمليات الإمداد. وعادت التحسينات بأكبر قدر من الفائدة على الإدارات الراسخة القدم والمهيكلية بشكل أفضل، مثل الجمارك أو سلطات الموانئ. واستفادت هذه الإدارات من التقانات الحديثة فحسنت أساليب الإدارة وعملياتها على حد سواء من خلال تخصيص الموانئ أو عبر برنامج النظام الآلي للبيانات الجمركية في الجمارك، بيد أن قطاعات أخرى تخلفت كثيراً عن الركب من أهمها قطاعات النقل البري والخدمات الفرعية التي لها دور محوري في كفاءة عمليات العبور، أي وكلاء الجمارك ووكلاء الشحن.

وقد آن الأوان لتصميم نموذج جديد لنظام العبور للبلدان غير الساحلية يُمكنها من أن تتعامل مع سلاسل إمداد عابر

المراجع

- Arvis JF, Carruthers R, Smith G and Willoughby C (2011). Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century. *Direction in Development*. World Bank. Washington, D.C.
- Arvis, JF, Raballand G and Marteau J (2007). The cost of being landlocked: Logistics costs and supply chain reliability. *Direction in Development*. World Bank Policy Research Working Paper 4258. June. World Bank. Washington, D.C.
- Collier P (2007). Africa's economic growth: Opportunities and constraints. *African Development Review*. 19(1):6–25. April.
- Faye M, McArthur J, Sachs J, and Snow T (2004). *The challenges facing landlocked developing countries*. *Journal of Human Development*. 5(1):31–68. March.
- Fitzmaurice M and Hartmann O (2013). *Border Crossing Monitoring along the Northern Corridor*. SSATP (Africa Transport and Policy Programme). Working Paper 96. The International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington, D.C. April.
- Hansen P and Annovazzi-Jakab L (2008) (UNCTAD) Facilitating cross-border movement of goods: A sustainable approach. In: *The Global Enabling Trade Report 2008*. *World Economic Forum*. Geneva, Switzerland.
- International Chamber of Commerce (forthcoming). Draft policy position paper on authorized economic operators.
- Kunaka C, Tanase V, Latrille P and Krausz P (2013). *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)*. World Bank. Washington, D.C.
- Limao N and Venables AJ (2001). *Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade*. *World Bank Economic Review*. 15: 451–479.
- Maersk (2011). Daily Maersk: Introducing absolute reliability. Press release. 9 September.
- OHRLLS (2013). *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the Development Costs of Being Landlocked*. OHRLLS. New York.
- Quintiq Inc. , (2013). Available at <http://www.quintiq.com/industries/mining.html?keyword=%2Bcopper%20%2Btransport&matchtype=b&creative=33464640814&gclid=CJ--p7yKk7gCFUxe3godISEAuw> (accessed 11 November 2013).
- Rubiato Elizalde JM (2001). *Mejores prácticas de transporte intermodal en las Américas: estudio de casos de exportaciones del Mercosur al NAFTA*. Economic Commission for Latin America and the Caribbean. Series Natural Resources and Infrastructure, No. 33. United Nations publication. Sales No. S.01.II.G.154. Santiago.
- UNCTAD (2013) *The Way to the Ocean: Transit Corridors Servicing the Trade of Landlocked Developing Countries*. *Transport and Trade Facilitation Series No. 4*. UNCTAD/DTL/TLB/2012/1. United Nations. New York and Geneva.
- World Bank. 2013. *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries*. World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action. A report preparing the ten-year Comprehensive Review. World Bank. Washington, D.C.

المرفقات الإحصائية

الأول	التجارة البحرية العالمية حسب مجموعات البلدان (بملايين الأطنان) ١٧٦
الثاني (أ)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل، وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بآلاف الأطنان الإجمالية) ١٨١
الثاني (ب)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة) ١٨٧
الثاني (ج)	الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (عدد السفن) ١٩٢
الثالث	الجنسية الحقيقية لأكثر ٢٠ أسطولاً حسب علم التسجيل، في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ ١٩٨
الرابع	حركة البضائع المنقولة في حاويات في موانئ العالم (حسب الترتيب الأبجدي) ٢٠٤
الخامس	مؤشر الأونكتاد بشأن الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة (حسب الترتيب الأبجدي) ٢٠٦

المرفق الأول التجارة البحرية العالمية حسب مجموعات البلدان (بملايين الأطنان)

المنطقة	السنة	السلع المحملة				السلع المقرضة		
		البتروك والغاز		مجموع السلع المحملة	البتروك والغاز		مجموع السلع المقرضة	
		السلع الجافة	منتجات البتروك والغاز		السلع الجافة	منتجات البتروك والغاز		
الاقتصادات المتقدمة								
أمريكا الشمالية	٢٠٠٦	٢٢,٢	٨٦,٤	٤٣٦,٨	٥٤٥,٤	١٥٥,٧	٤٩٢,١	١١٤٨,٧
	٢٠٠٧	٢٤,٩	٩١,٣	٥١٦,٧	٦٣٢,٩	١٥٦,١	٤٥٣,١	١١٢٢,٧
	٢٠٠٨	٢٤,١	١١٩,٠	٥٤٩,٤	٦٩٢,٥	١٣٨,٩	٤١٤,٣	١٠٣٤,٥
	٢٠٠٩	٢٣,٩	١٢٣,٨	٤٩٨,٥	٦٤٦,١	١٣٢,٠	٣٠٦,٤	٨٨٣,٦
	٢٠١٠	٢٥,٥	١٢٦,٩	٥٣٠,١	٦٨٢,٥	١١٣,٧	٣٣١,٠	٩٠٩,٩
	٢٠١١	٢٤,٣	١٥٤,٤	٥٩٩,٤	٧٧٨,٠	١١٣,٩	٣٦٨,٦	٨٩٥,٥
	٢٠١٢	٢٦,٠	١٤٨,٤	٦٢٦,٨	٨٠١,٢	١١٤,١	٣٦٠,٨	٨٨٥,٤
أوروبا	٢٠٠٦	١٠٠,٩	٢٣٥,٨	٧٦٨,٦	١١٠٥,٢	٢٨١,٩	١٢٤٥,٢	٢٠٦٢,٧
	٢٠٠٧	٩٦,٩	٢٥٣,٣	٧٧٦,٦	١١٢٦,٨	٢٦٢,٢	١١٥٤,٧	١٩٠٩,٢
	٢٠٠٨	٨٨,٢	٢٦١,٥	٧٥١,١	١١٠٠,٨	٢٧٣,٠	١٢١٣,١	١٩٧٤,٠
	٢٠٠٩	٧٨,١	٢٣٦,٠	٦٩٣,٨	١٠٠٨,٠	٢٨١,٨	٩٣٥,٠	١٦٨٤,٦
	٢٠١٠	٩٣,٧	٢٦٦,٣	٧٣٥,١	١٠٩٥,١	٢٨٠,٦	١٠٤٤,١	١٨٠٨,٩
	٢٠١١	٧٧,٩	٢٦٩,٨	٧٤٨,٧	١٠٩٦,٣	٣٣٦,٥	١٠٤٩,٧	١٨٤٤,١
	٢٠١٢	٧٨,٩	٢٧١,٠	٧٩٨,٤	١١٤٨,٣	٣١٨,١	١٠٦٧,٢	١٨٤٩,٠
اليابان وإسرائيل	٢٠٠٦	٠,٠	١٠,٠	١٥٣,١	١٦٣,١	٨٤,٤	٥٥٩,٦	٨٦٣,٣
	٢٠٠٧	٠,٠	١٤,٤	١٦١,٢	١٧٥,٧	٨٨,٥	٥٦٠,٩	٨٦٢,٦
	٢٠٠٨	٠,٠	٢١,٠	١٦٢,٠	١٨٣,٠	٩٢,٨	٥٤٨,٨	٨٩٦,٢
	٢٠٠٩	٠,٠	١٩,٣	١٣٩,٨	١٥٩,٠	١٠٢,٣	٤١٧,٠	٧١٠,٠
	٢٠١٠	٠,٠	٢٤,٧	١٤٨,٤	١٧٣,١	١٠٩,٦	٤٨٠,٤	٧٨١,٢
	٢٠١١	٠,٠	١٧,٤	١٤٦,٨	١٦٤,٢	١١٣,٦	٤٧٨,١	٧٧٨,٨
	٢٠١٢	٠,٠	١٥,٥	١٦٤,٠	١٧٩,٥	١٢٤,٦	٥٠٨,٤	٨٢٥,٩
أستراليا ونيوزيلندا	٢٠٠٦	٩,٩	٤,٢	٦٣٢,٧	٦٤٦,٨	١٣,٥	٥٠,٢	٩٠,٠
	٢٠٠٧	١٣,٣	٤,٠	٦٥٦,٣	٦٧٣,٦	١٧,٣	٥١,٧	٩٦,٠
	٢٠٠٨	١٦,٧	٣,٨	٧١٨,٥	٧٣٩,١	١٩,٢	٥٦,٧	١٠٣,٢
	٢٠٠٩	١٢,٩	٤,٨	٧٢٣,٤	٧٤١,١	١٣,٨	٦٠,٨	٩٦,١
	٢٠١٠	١٦,٧	٤,٣	٨٩٣,٦	٩١٤,٦	١٨,٧	٦٠,٩	١٠٤,٥
	٢٠١١	١٥,٣	١٠,٤	٩١٨,٢	٩٤٣,٩	١٧,٣	٦٩,٠	١١٣,٩
	٢٠١٢	١٦,٧	١٢,٥	١٠٠٤,٨	١٠٣٣,٩	١٦,٨	٧١,١	١١٨,٥

المنطقة	السلع المخرّجة				السلع المحمّلة				السنة
	مجموع السلع المخرّجة	البتترول والغاز		مجموع السلع المحمّلة	البتترول والغاز		السنة		
		السلع الجافة	منتجات البتترول والغاز ^١		خام	السلع الجافة		منتجات البتترول والغاز ^١	
المجموع الفرعي للاقتصادات المتقدمة	٤ ١٦٤,٧	٢ ٣٤٧,٢	٥٣٥,٥	١ ٢٨٢,٠	٢ ٤٦٠,٥	١ ٩٩١,٣	٣٣٦,٤	١٣٢,٩	٢٠٠٦
	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
	٣ ٦٣٢,٣	١ ٩٦٥,٤	٥٨١,٣	١ ٠٨٥,٦	٢ ٩٨٢,٥	٢ ٤١٣,١	٤٥١,٩	١١٧,٥	٢٠١١
	٣ ٦٧٨,٨	٢ ٠٠٧,٥	٥٧٣,٧	١ ٠٩٧,٧	٣ ١٦٢,٩	٢ ٥٩٤,٠	٤٤٧,٣	١٢١,٦	٢٠١٢
الاقتصادات النامية									
الاقتصادات الانتقالية	٧٠,٦	٦١,٩	٣,١	٥,٦	٤١٠,٣	٢٤٥,٩	٤١,٣	١٢٣,١	٢٠٠٦
	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
	١٥٦,٧	١٤٨,١	٤,٤	٤,٢	٥٠٥,٠	٣٣٠,٥	٤٢,٠	١٣٢,٦	٢٠١١
	١٤٩,٢	١٤١,٤	٤,٠	٣,٨	٥٤٢,١	٣٦٤,٤	٤١,١	١٣٦,٦	٢٠١٢
شمال أفريقيا	١٦١,٣	١٤٢,٠	١٣,٣	٦,٠	٢٥٨,٥	٧٧,٢	٦٣,٨	١١٧,٤	٢٠٠٦
	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
	١٥١,١	١٢٨,٠	١٤,٩	٨,٢	١٩٧,٧	٨٣,٠	٤٠,٩	٧٣,٧	٢٠١١
	١٥٨,٨	١٣٤,٤	١٥,٤	٩,٠	٢٤٠,٨	٩٠,٠	٤٢,٤	١٠٨,٥	٢٠١٢
غرب أفريقيا	٨٢,٠	٦٢,٤	١٤,٢	٥,٤	١٦٢,٩	٣٩,٨	١٢,٦	١١٠,٦	٢٠٠٦
	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
	١٠٨,٣	٨٧,٧	١٥,٥	٥,١	١٩٠,٥	٥٧,٤	١٨,١	١١٥,٠	٢٠١١
	١١٣,٨	٩١,٥	١٦,٦	٥,٧	١٩٤,٦	٦٤,٣	١٨,٤	١١١,٩	٢٠١٢
شرق أفريقيا	٢٨,٠	١٨,٢	٧,٧	٢,١	٤٢,٠	٢٩,٠	١,١	١١,٨	٢٠٠٦
	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
	٥٠,٠	٣٩,٠	٩,٦	١,٤	٣٧,٧	١٦,٧	١,٠	٢٠,٠	٢٠١١
	٥٤,٠	٤٢,١	١٠,٤	١,٥	٣٩,٩	١٦,٨	١,١	٢٢,٠	٢٠١٢

المطقة	السلع المخرّجة				السلع المخرّجة				السنة	المنطقة
	البتروك والغاز		البتروك والغاز		البتروك والغاز		البتروك والغاز			
	مجموع السلع المخرّجة	السلع الجافة	منتجات البتروك والغاز	مجموع السلع المخرّجة الخام	السلع الجافة	منتجات البتروك والغاز	مجموع السلع المخرّجة الخام			
	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	
	١٧,٨	١٢,٥	٣,٨	١,٤	١٤٤,٧	٩,٣	٦,٠	١٢٩,٣	٢٠١١	
	١٩,٤	١٤,٢	٤,٤	٠,٩	١٤٥,٤	١١,٤	٦,٨	١٢٧,٣	٢٠١٢	
	٦٧,٤	٣٩,١	٢,٦	٢٥,٦	١٣٥,٨	١٢٩,٩	٥,٩	٠,٠	٢٠٠٦	
	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	
	٦١,٧	٣٧,٩	٥,٠	١٨,٩	١٦٦,٥	١٦٢,١	٣,٩	٠,٥	٢٠١٢	
	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	
	٣٧٨,٢	٢٩٤,١	٤٦,٣	٣٧,٨	٧٢٣,٧	٣١٧,٢	٦٨,٥	٣٣٨,٠	٢٠١١	
	٤٠٧,٧	٣٢٠,١	٥١,٧	٣٥,٩	٧٨٧,٣	٣٤٤,٦	٧٢,٦	٣٧٠,١	٢٠١٢	
	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	
	٢٠٤,٤	١٢١,٢	٤٧,٥	٣٥,٧	٢٠٠,٨	٨٩,٠	٣١,٧	٨٠,١	٢٠١١	
	٢١٣,٥	١٢٦,٠	٤٩,٨	٣٧,٧	٢٠٧,٢	٩٨,٣	٣٣,٩	٧٥,٠	٢٠١٢	
	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	
	١٩٨,٥	١٦٣,٢	١٣,١	٢٢,٢	٨٢٤,٦	٦٦١,٦	٣٦,٣	١٢٦,٧	٢٠١١	
	١٩٧,٩	١٥٩,١	١٣,٨	٢٥,٠	٨٤٧,٤	٦٨١,٠	٤٠,٨	١٢٥,٦	٢٠١٢	

المنطقة	السلع المخرّجة				السلع المحمّلة				السنة
	مجموع السلع المخرّجة	البتترول والغاز			مجموع السلع المحمّلة	البتترول والغاز			
		السلع الجافة	منتجات البتترول والغاز ^١	خام		السلع الجافة	منتجات البتترول والغاز ^١	خام	
أمريكا الجنوبية: الساحل الغربي	٦٧,٨	٤٥,٩	٧,٧	١٤,١	١٥٤,٨	١١٢,٤	١٠,٢	٣٢,١	٢٠٠٦
	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
	١٠٥,٤	٧٨,٩	١٣,٣	١٣,٢	٢١٣,٩	١٥١,٣	١٥,٥	٤٧,١	٢٠١١
	١٢٧,١	٩٦,٦	١٥,٨	١٤,٨	٢٣٢,٦	١٦٥,٦	١٦,٩	٥٠,١	٢٠١٢
المجموع الفرعي: أمريكا النامية	٣٧٣,٤	٢٦٣,٧	٦٠,١	٤٩,٦	١٠٣٠,٧	٦٨٥,٥	٩٣,٩	٢٥١,٣	٢٠٠٦
	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
	٥٠٨,٣	٣٦٣,٤	٧٣,٩	٧١,١	١٢٣٩,٢	٩٠١,٩	٨٣,٥	٢٥٣,٨	٢٠١١
	٥٣٨,٥	٣٨١,٦	٧٩,٤	٧٧,٥	١٢٨٧,٢	٩٤٤,٩	٩١,٦	٢٥٠,٧	٢٠١٢
غربي آسيا	٣٧٣,٨	٢٩٦,٥	٥٠,٣	٢٧,٠	١٠٣٨,٢	١٥١,٠	١٥٨,١	٧٢٩,١	٢٠٠٦
	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
	٤٤٢,٢	٣٦٥,٣	٥٤,٦	٢٢,٣	١٠٩٧,٤	٢١٢,١	١٤٧,٩	٧٣٧,٤	٢٠١١
	٤٧٧,٥	٣٩٧,٤	٥٩,٢	٢٠,٩	١١٦٦,٧	٢٢٩,١	١٥٣,٦	٧٨٤,٠	٢٠١٢
جنوبي وشرقي آسيا	١٩٩٧,٤	١٤٨٢,٠	١٠٤,٠	٤١١,٣	١١٥٧,٣	٩٢٢,٦	١٠٢,٥	١٣٢,٣	٢٠٠٦
	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
	٣٠٥٧,٩	٢٣٥٧,٢	١٥٤,٠	٥٤٦,٧	١١٧٤,٧	٩٥٢,٢	١١٠,١	١١٢,٥	٢٠١١
	٣٢٩٨,٧	٢٥٦٣,١	١٦٣,٨	٥٧١,٩	١١٣٥,٦	٩٥٥,٨	١١٤,٩	٦٤,٩	٢٠١٢
جنوب شرقي آسيا	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
	٦٠٨,٧	٣٦٠,٤	١١٩,٥	١٢٨,٨	١٠٥٤,٦	٨٥٨,٣	١٣٠,٢	٦٦,١	٢٠١١
	٦٢٠,٠	٣٨٠,٥	١١٨,٥	١٢١,٠	١٠٧٤,٥	٨٨٩,٦	١٢٩,١	٥٥,٨	٢٠١٢

المنطقة	السلع المخرّجة				السلع المحمّلة				
	مجموع السلع المخرّجة	البتروول والغاز			مجموع السلع المحمّلة	البتروول والغاز			
		السلع الجافة	منتجات البتروول والغاز ^١	خام		السلع الجافة	منتجات البتروول والغاز ^١	خام	
المجموع الفرعي: آسيا النامية	٢ ٩٠٦,٨	٢ ١٠٥,٣	٢٤٨,٨	٥٥٢,٧	٣ ٠٧٣,١	١ ٧٩٤,٨	٣٥٧,٠	٩٢١,٢	٢٠٠٦
	٣ ٢٦٣,٦	٢ ٣٨٢,١	٢٦٠,٨	٦٢٠,٧	٣ ٢١٤,٦	١ ٩١٨,٣	٣٥٨,١	٩٣٨,٢	٢٠٠٧
	٣ ٣٦١,٩	٢ ٥٠٩,٥	٢٨٦,٨	٥٦٥,٦	٣ ٢٠٣,٦	١ ٩٦٢,٢	٣٣٨,٦	٩٠٢,٧	٢٠٠٨
	٣ ٥٩٢,٤	٢ ٦٨٦,٢	٢٦٩,٩	٦٣٦,٣	٣ ٠٥٤,٣	١ ٨٣٦,٣	٣٤٥,٨	٨٧٢,٣	٢٠٠٩
	٣ ٨٣٨,٢	٢ ٨٥٣,٤	٣٣٣,١	٦٥١,٨	٣ ٠٩٤,٦	١ ٨٤٨,٨	٣٣٨,٣	٩٠٧,٥	٢٠١٠
	٤ ١٠٨,٨	٣ ٠٨٢,٩	٣٢٨,٠	٦٩٧,٨	٣ ٣٢٦,٧	٢ ٠٢٢,٦	٣٨٨,٢	٩١٦,٠	٢٠١١
٤ ٣٩٦,٢	٣ ٣٤٠,٩	٣٤١,٥	٧١٣,٨	٣ ٣٧٦,٧	٢ ٠٧٤,٥	٣٩٧,٥	٩٠٤,٧	٢٠١٢	
أوقيانيا النامية	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
	١٣,٥	٩,٦	٣,٩	٠,٠	٧,١	٥,٣	٠,٢	١,٦	٢٠١١
١٣,٣	٨,٦	٤,٦	٠,٠	٩,٠	٦,٦	٠,٨	١,٦	٢٠١٢	
المجموع الفرعي: الاقتصادات والأقاليم النامية	٣ ٦٤٢,٩	٢ ٦٤٤,٣	٣٥٥,١	٦٤٣,٦	٤ ٨٢٩,٥	٢ ٧٦٥,٠	٥٣٧,١	١ ٥٢٧,٥	٢٠٠٦
	٤ ٠٧٣,٠	٢ ٩٥٤,٣	٣٧٦,٣	٧٤٢,٤	٥ ٠٢٠,٨	٢ ٩٣٢,٦	٥٣٠,٧	١ ٥٥٣,٩	٢٠٠٧
	٤ ١٨٩,١	٣ ٠٩٧,٠	٤٠٧,٢	٦٨٤,٩	٥ ٠٨٢,٦	٣ ٠٤٩,٦	٥١٥,١	١ ٥١٨,٠	٢٠٠٨
	٤ ٣٦٤,٢	٣ ٢٣٢,١	٣٨٦,٩	٧٤٥,٣	٤ ٧٩٨,٤	٢ ٨٤٢,٠	٥٠٢,٩	١ ٤٥٣,٥	٢٠٠٩
	٤ ٧١٧,٣	٣ ٥٠٠,٩	٤٥٢,٠	٧٦٤,٤	٥ ٠٢٧,٨	٣ ٠١٠,٥	٥١٥,٦	١ ٥٠١,٦	٢٠١٠
	٥ ٠٠٨,٨	٣ ٧٥٠,٠	٤٥٢,١	٨٠٦,٧	٥ ٢٩٦,٨	٣ ٢٤٧,٠	٥٤٠,٤	١ ٥٠٩,٤	٢٠١١
٥ ٣٥٥,٧	٤ ٠٥١,٢	٤٧٧,٢	٨٢٧,٣	٥ ٤٦٠,٣	٣ ٣٧٠,٦	٥٦٢,٥	١ ٥٢٧,٢	٢٠١٢	
المجموع العالمي	٧ ٨٧٨,٣	٥ ٠٥٣,٤	٨٩٣,٧	١ ٩٣١,٢	٧ ٧٠٠,٣	٥ ٠٠٢,١	٩١٤,٨	١ ٧٨٣,٤	٢٠٠٦
	٨ ١٤٠,٢	٥ ٢٤٠,٨	٩٠٣,٨	١ ٩٩٥,٧	٨ ٠٣٤,١	٥ ٢٨٧,١	٩٣٣,٥	١ ٨١٣,٤	٢٠٠٧
	٨ ٢٨٦,٣	٥ ٤٠٩,٢	٩٣٤,٩	١ ٩٤٢,٣	٨ ٢٢٩,٥	٥ ٤٨٧,٢	٩٥٧,٠	١ ٧٨٥,٢	٢٠٠٨
	٧ ٨٣٢,٠	٥ ٠٣٦,٦	٩٢١,٣	١ ٨٧٤,١	٧ ٨٥٨,٠	٥ ٢١٦,٤	٩٣١,١	١ ٧١٠,٥	٢٠٠٩
	٨ ٤٤٣,٨	٥ ٥٣١,٤	٩٧٩,٢	١ ٩٣٣,٢	٨ ٤٠٨,٩	٥ ٦٣٧,٥	٩٨٣,٨	١ ٧٨٧,٧	٢٠١٠
	٨ ٧٩٧,٧	٥ ٨٦٣,٥	١ ٠٣٧,٧	١ ٨٩٦,٥	٨ ٧٨٤,٣	٥ ٩٩٠,٥	١ ٠٣٤,٢	١ ٧٥٩,٥	٢٠١١
٩ ١٨٣,٧	٦ ٢٠٠,١	١ ٠٥٤,٩	١ ٩٢٨,٧	٩ ١٦٥,٣	٦ ٣٢٩,٠	١ ٠٥٠,٩	١ ٧٨٥,٤	٢٠١٢	

المصدر: تجميع أجرته أمانة الأونكتاد على أساس البيانات المقدمة من البلدان المبلّغة، حسبما نشرت على مواقع الحكومات والموانئ المعنية على الإنترنت ومن مصادر متخصصة. أرقام عام ٢٠١٢ تقديرية وتستند إلى بيانات أولية عن آخر سنة متاحة عنها بيانات. والإحصاءات السابقة عن الحجم الكلي العالمي للتجارة البحرية الدولية متاحة إلكترونياً في <http://stats.unctad.org/seabometrade>.

(أ) بما في ذلك الغاز الطبيعي المسيل، والغاز النفطي المسيل، والنافتا، والبنزين، ووقود الطائرات، والكبروسين، والزيت 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 ٢٠١٣ (بالآلاف الأطنان الإجمالية)

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرنجية	ناقلات النفط السوانب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى
الاقتصادات النامية في أفريقيا					
١٦٠	٢٧		١٣٣		
إثيوبيا					
١٢	٢		١٠	١	
إريتريا					
١٧٠	١٠		١٠	١٥٠	
أنغولا					
١				١	
بنن					
٥٣٦	٢٦٧	٤١	١٦٦	٢٠	٤٢
توغو					
٣٥٩		١٧	٨٨		٢٥٤
تونس					
٧٥٧	١١	٨٨	٦٦		٥٩٢
الجزائر					
٦٨٦	١١٣	٩٣	٣٧٣	٤	١٠٢
جزر القمر					
٩	١		صفر		٧
جمهورية الكونغو الديمقراطية					
٤ ٧٧٤	٤ ٣٦٠	٦٧	٢٧١	٣٨	٣٩
جمهورية تنزانيا المتحدة					
٧٠	١٢		صفر		٥٨
جنوب أفريقيا					
٧	٣		صفر		٣
جيبوتي					
٢٠			١٩		١
سان تومي وبرينسيبي					
٩	صفر		١		٨
السنغال					
٢٥			٢١		٣
السودان					
١ ١٥٧	١٦٦	١٧٢	٤٨٨	٢٢٢	١١٠
سيراليون					
٣٣٧	٢٩٣		٤		٤٠
سيشيل					
١			صفر		صفر
الصومال					
٢١١	صفر		٥		٢٠٥
غابون					
١١					١١
غامبيا					
٢٢	٢		٤		١٦
غانا					
٤					٤
غينيا					
٢			١		١
غينيا - بيساو					
١٦	٤		٤		٨
غينيا الاستوائية					
٣٥	٣		١٣		١٩
كابو فيردي					
٣٢٧			١		٣٢٦
الكاميرون					
٢	١				١
كوت ديفوار					
١					١
الكونغو					
٩	١				٨
كينيا					
١٢٧ ١٠٩	٣٩ ١٠٠	٣٦ ٨٣٤	١ ٥٧٣	٤٠ ٣٨٦	٩ ٢١٦
ليبيريا					
٧٥٣	٥٢٢		٨		٢٢٤
ليبيا					
٢٢	٤		١٢		٦
مدغشقر					
١ ١٧١	١٤٩	٥٩٥	١٤٠	٥٢	٢٣٦
مصر					

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرنجية	ناقلات السواحب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٢٥٤	٥		١٢	٤٧	١٩٠	المغرب
١			صفر		١	موريتانيا
١٠٤	٤٣		صفر		٦١	موريشيوس
١٩			١١		٨	موزامبيق
٨			٥		٣	ناميبيا
٢١٢٠	٢٩٩	١٠	١٠		١٨٠١	نيجيريا
١٤١ ٢٩٠	٤٥ ٣٩٧	٣٧ ٩١٧	٣ ٤٥٣	٤٠ ٧٦٧	١٣ ٧٥٦	مجموع الاقتصادات النامية في أفريقيا
الاقتصادات النامية في أمريكا						
٣٥٠	٢٠٠	١٤	٥٣		٨٣	الأرجنتين
صفر					صفر	أروبا
٢٣٩	٢٠٥		٥		٣٠	إكوادور
١٠ ٩٣٤	٣٨	٩٤٩	٤٠٤٤	٥ ٥٩٦	٣٠٦	انتيفوا وبرودا
٥					٥	الأنتيل الهولندية
١			١			أنغويلا
٦٤	٧		٨		٤٨	أوروغواي
٥٤	٤		٣٦	٧	٧	باراغواي
٢٣٠٣	٩٧١	٢٤١	٢٠١	٣٠٨	٥٨٢	البرازيل
١٠٢٣	١٤٤	٣٩٧	٢٢٣	٧٣	١٨٥	بربادوس
١ ٦٣٨	٩٢	٣٦٧	٨٥٦	٣٠	٢٩٣	بليز
٢٢٧ ٧٥٤	٣٤ ٠١٦	١١٦ ٠٨٥	٦ ٩١٨	٣٤ ٤٥١	٣٦ ٢٨٥	بنما
٣٢٢	٤٢	٢٠١	٦٣	٥	١٠	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٢٦٩	١٨٦		١٧	١٢	٥٣	بيرو
٤٥	٣		١		٤٢	ترينيداد وتوباغو
١٦١		٨١	٢٠	٥٨	٢	جامايكا
٥٤ ٥١١	١٨ ٤٣٣	١٠ ٣٧٠	٨٢٦	١ ٥٥٠	٢٣ ٣٣٢	جزر الباهاما
١			صفر		١	جزر تركس وكايكوس
٧			١		٦	جزر فرجن البريطانية
١٠			صفر		١٠	جزر فوكلاند (مالفيناس)
٣ ٥٩٢	٢٩٨	٨٥٩	٤		٢ ٤٣١	جزر كايمان
٩٩	٨٠		١٤		٥	الجمهورية الدومينيكية
١ ١٤٣	٣٥٣	٦٩١	٤٠		٦٠	دومينيكا
٣ ٥٠٥	٦٦	٩٥٢	١ ١٠١	١٩٣	١ ١٩٤	سانت فنسنت وجزر غرينادين
٨٩٨	١٨٣	٢٢٨	٢٨٧	١٦	١٨٥	سانت كيتس ونيفس
صفر					صفر	السلفادور
٥	٢		٣		صفر	سورينام
٥٤٩	٢٣٨	١٦٠	٦٧	٣٠	٥٥	شيلي

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرية	ناقلات السوائل	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
١			١		١	غرينادا
١	صفر				١	غواتيمالا
٣٤	٦		١٦		١٢	غيانا
١ ١١١	٤٥٠	١٠٠	١٩٤	٥	٣٦١	فتزويلا (جمهورية - البوليفارية)
٣٠	صفر		٢٣		٧	كوبا
١ ٢٩٧	١١٧	٤٠	١٤٦	٦	٩٨٨	كوراساو
٥			٢		٣	كوستاريكا
٨٥	٥		٤٦		٣٣	كولومبيا
١ ٣٣٦	٦٣٨	١٠٩	٤٠		٥٤٩	المكسيك
٢	١		صفر		١	نيكاراغوا
١			١			هايتي
٤٧٠	٨٩	١٧	٢٤٢	٢	١٢١	هندوراس
٣١٣ ٨٥٣	٥٦ ٨٦٥	١٣١ ٨٦١	١٥ ٥٠٠	٤٢ ٣٤١	٦٧ ٢٨٥	مجموع الاقتصادات النامية في أمريكا
الاقتصادات النامية في آسيا						
٧٣			٥٢		٢١	الأردن
٢					٢	أفغانستان
٩٩٠	٢٠٣	٦٤	٧٠	٢٤٧	٤٠٥	الإمارات العربية المتحدة
١٠ ٧٧٦	٢ ٣٦١	١ ٣٣٠	٢ ٦٥٨	١ ٢٣٣	٣ ١٩٤	إندونيسيا
١ ٤٩٢	١٥٦	١٢٦	٤٤٨	٦٣١	١٣١	إيران (جمهورية - الإسلامية)
٣٩١	١٧٥	١٧٧	١٣		٢٦	باكستان
٥٣٤	٨١	٣٣	١	٢٥٥	١٦٤	البحرين
٥٤٢	٥		٦		٥٣١	بروني دار السلام
١٠ ٤٩	٤٤	٦٧٨	٢٦٥	٢٨	٣٤	بنغلاديش
٣٠ ٤٠	٨٨٦	٨٩٤	٤٠٠	٢١٨	٦٤٣	تايلند
٦ ٨٥٨	١ ٢٦٨	٣ ٠٥٦	١ ٥٦٧	٥٤١	٤٢٦	تركيا
١١١		١٢	٩٦		٣	الجمهورية العربية السورية
١١ ١٤٩	٧٨١	٦ ٥٣٠	١ ١٤٨	١ ٠٣٧	١ ٦٥٢	جمهورية كوريا
٧٠١	٦١	٤٧	٥٤٧	١١	٣٦	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
صفر			صفر			جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
١٧٣	٨	٥٨	٧١	١٦	٢٠	سري لانكا
٥٨ ٠٩٠	٢٠ ٤١١	١٦ ٥٠٧	١ ٢٠٧	١١ ٣٧٩	٨ ٥٨٦	سنغافورة
٤٤ ٢٢٣	٨ ١٦٦	٢٢ ٩٢٨	٣ ٤٢١	٥ ٢٢١	٤ ٤٨٧	الصين
٢ ٣٣٨	١٤٢	١ ١٥٦	١٠٦	٨٠١	١٣١	الصين، مقاطعة تايوان
٢					٢	الصين، منطقة ماكاو الإدارية الخاصة
٧٧ ٩٠٤	١٤ ٢٤٣	٤٤ ٤٧٤	٢ ٠١٥	١٤ ٤٧٩	٢ ٦٩٢	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
٩٢	١٨		٢٣		٥٠	العراق
٢٧	٢		٢		٢٣	عمان

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرجيية	ناقلات السرايب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٤ ٧١١	٢٨٣	٢ ٤٠٠	٧٨٩	٢٩٦	٩٤٣	الفلبين
٤ ٥١٢	٩٢٥	٩٧٨	١ ٨٧١	١٤٧	٥٩٠	فييت نام
٩٠٣	٣٠٣	٧٠	١	٢٣٥	٢٩٥	قطر
١ ٧٣١	٥٤	٢٠٢	١ ٣١٠	٢٨	١٣٧	كمبوديا
٢ ٤٧٣	١ ٨٨٦	٤٦	٧	٣١٣	٢٢١	الكويت
١٣٣	صفر	١٤	١٠٩	٥	٣	لبنان
٧ ٨١٧	٢ ٥٧٧	١٤٠	٣٢٥	٤٦٦	٤ ٣٠٨	ماليزيا
٨٣	٧		٦١	٧	٧	ملديف
١ ١٥٧	٣٧٧		٢٢٠	١٧٢	٣٨٨	المملكة العربية السعودية
٤٢٦	٤٢	١٦٩	١٦٧	١٢	٣٥	منغوليا
١٦٤	٣		١٣٩		٢٢	ميانمار
٩ ٥٣٤	٤ ٧٣٤	٢ ٧٤٦	٥٦٠	٢٦٩	١ ٢٢٦	الهند
٢٢١	١٧		٥		١٩٩	اليمن
٢٥٤ ٤٢٠	٦٠ ٢٢٠	١٠٤ ٨٣٧	١٩ ٦٨٤	٣٨ ٠٤٥	٣١ ٦٣٥	مجموع الاقتصادات النامية في آسيا
الاقتصادات النامية في أوقيانيا						
١١٥	٢		٧٣	٢١	١٩	باوا غينيا الجديدة
١٤			١١		٣	بولينزيا الفرنسية
١ ٤٣٨	٦١٨	٢١٩	١٢٥	٣	٤٧٣	توفالو
٤٢	٣		٣١		٩	تونغا
٥			٢		٢	جزر سليمان
٣٣٠	صفر	١٩٠	١١٠	٥	٢٥	جزر كوك
٨٥ ٤٤٣	٣٢ ٢٦٣	٣١ ٤٠٥	٩٧٢	٧ ٤٢٨	١٣ ٣٧٥	جزر مارشال
صفر					صفر	جزر ماريانا الشمالية
١١			٩		٢	ساموا
١					١	غوام
٢ ٢٢٥	٤	١ ١١٥	٣٤	٢٥	١٠٤٦	فانواتو
٣٠			٩		٢١	فيجي
٤			٢		٢	كاليدونيا الجديدة
٢٩٠	٤٨	٣٠	١٠٢	٤	١٠٧	كيريباس
٩			٨		١	ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)
٨٩ ٩٥٦	٣٢ ٩٣٧	٣٢ ٩٥٨	١ ٤٨٨	٧ ٤٨٧	١٥ ٠٨٦	مجموع الاقتصادات النامية في أوقيانيا
الاقتصادات المتقدمة						
٢ ٧٩٢	٥٨٨	٨	٢٣٧	٥٣	١ ٩٠٦	إسبانيا
٥٢٢	٣٧	١	٤٨	٥	٤٣١	إسبانيا
١ ٦١٢	٨٥	١٣٦	١٤١		١ ٢٥١	أستراليا
٢٩٠	١٠		٢٢	٣	٢٥٦	إستونيا

مجموع الأسطول	سفن البضائع		ناقلات النفط		إسرائيل
	سفن الحاويات	أنواع أخرى	السرايب	الصهريجية	
٢٩١	٢٦٨	٩	١١	٣	ألمانيا
١٥٠٥٣	١٣٣٥٤	٥٤٨	٣٣٧	٤٤٢	أيرلندا
١٧٧		٣٠	٧١	٧٥	آيسلندا
١٦		١٥	١	صفر	إيطاليا
١٨٠٩٨	٨٦١	٥٥٩٨	٢٧٥٠	٤٥٧٩	البرتغال
١١٣١	٣٣	٥٥٣	١٥٠	٨٦	برمودا
١١٥٠٣	٥١٣	٧٦٤٩	١٧	٢٠٦٧	بلجيكا
٤٥٣٢	٩٩	١٥٥١	٢٠٣	١٦٩١	بلغاريا
٣٥٧		٢٠	٨٣	٢٤٦	بولندا
١٠٢		٥٨	٣٧	٦	جبل طارق
٢٤٥١	٥٢٠	٥٦٦	٦٨٢	٢٣٦	جزر فارو
٢١٨	٢٤	١٠٢	٥٦	٣٦	جزيرة مان
١٣٧٥٩	٦١٨	٢١٣٠	٣٩٤	٤٦٨٦	الدانمرك
١١٥٣٠	٦٧٨٨	١١٩١	٤٥٥	١٦٦	رومانيا
١٤١		٦٠	٧٣	٨	رينيون
٢		٢			سلوفاكيا
٣٣		٥	٢٨		سلوفينيا
٣		٣			السويد
٣٢٤٣		١٧٢٨	١١٦١	١٧	السويد
٤١٧		٢٧٠	٩٠	١	سويسرا
٧١٤	٥٦	١٤	٨٢	٥١١	سويسرا
٣٩	٢	٣	٩	٢١	غرينلاند
٥		٣	٣		فرنسا
٦١٩٧	٢١١٧	١٦٦٠	٢٦٦	١٧٨	فنلندا
١٧٣٧	١٠	٥٠٥	٧٦٦	١١٨	قبرص
٢٠٤٦٤	٤٤٣٤	١٤٩٣	١٠٨٧	١٠٠٨٥	كندا
٢٨٣١	١٥	٩٥٠	١٠٠١	٢٣٤	لاتفيا
١٥٢		١٢٩	١٦	٧	لكسمبرغ
١٤٩٨	١٦٦	٦٠٩	٤٥٦	٥٨	ليتوانيا
٣٥٤	١٠	٨٥	١٩٤	٦٤	مالطة
٤٤١١٣	٤٧٠٧	٤٥٦٢	٢١٨١	١٨٩٦٦	المملكة المتحدة
١٩٤١٧	١٠٢٤٣	٤٣٤١	١٢٥٦	٢٠٩٢	المملكة المتحدة
١٣٤٦	١٨٦	٨٣٧	١٨١	٣٨	موناكو
صفر		صفر			النرويج
١٧١١٢	٤٢	٨٥٩٧	٦١٦	٣٦٤٨	النمسا
صفر		صفر			نيوزيلندا
١٧٢	١٤	٦٤	٣١	٦٤	

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرية	ناقلات السواتب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٧٧٥٩	٢٩٧	٤٧١	٣٤٢٤	١١٦٩	٢٣٩٧	هولندا
١١٢٧٩	٢٢٤٤	٢٦٤	٢٥٧٣	٢٥٣٠	٣٦٦٩	الولايات المتحدة الأمريكية
٣٤٦٢	٧١	٩	١٥٨	٦٦	٣١٥٨	الولايات المتحدة الأمريكية
١٥٧٣٢	٢٦٩١	٤٨٩٧	١٨٠١	١٠٠	٦٢٤٤	اليابان
٤٢٥٦٩	٢٤١٢٩	١٣٨٤٤	٣٦٣	٢٢٣٢	٢٠٠٢	اليونان
٢٧٩٤٣٨	٧٣٢٨٣	٦٩٥٩٣	٢٣٠٢٧	٥٠٩٧٨	٦٢٥٥٧	مجموع الاقتصادات المتقدمة
الاقتصادات الانتقالية						
٦٠٥٢	١٤٧٨	٢٩٦	٢٤٥٣	٦٣	١٧٦٢	الاتحاد الروسي
٧٦٨	٢٥٠		١٣١		٣٨٦	أذربيجان
٦٣			٦٢		١	ألبانيا
٥٩٥	٢٣		٣٥٧		٢١٥	أوكرانيا
٣٤		٣١			٣	بيلاروس
٧٥	٢٩		٩		٣٧	تركمانيستان
٥١		٤٣	٦		٢	الجزيل الأسود
٤٨٠	٩	٥٧	٣٦٦	٨	٤٠	جمهورية مولدوفا
٣٢١	١٧	٣٩	٢٢٦	٦	٣٣	جورجيا
١٠٤	٥٣				٥١	كازاخستان
١٣٨٢	٥٩١	٦٢٩	٣٦		١٢٦	كرواتيا
٩٩٢٤	٢٤٥١	١٠٩٤	٣٦٤٦	٧٦	٢٦٥٧	مجموع الاقتصادات الانتقالية
٢٦٥٢	٤١٤	٢٨	٣٦١	١١	١٨٣٩	أعلام غير معروفة
١٠٩١٥٣٤	٢٧١٥٦٨	٣٧٨٢٨٧	٦٧١٥٩	١٧٩٧٠٦	١٩٤٨١٤	المجموع العالمي

المرفق الثاني (ب) الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات
 وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (بالآلاف الأطنان من الحمولة
 الساكنة)

الاقتصادات النامية في أفريقيا	مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرمجية	ناقلات السواتب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى
إثيوبيا	٢٢٣	٤٢		١٨١		
إريتريا	١٤	٣		١٠		صفر
أنغولا	٣١٢	١٦		١٣		٢٨٣
بنن	صفر					صفر
توغو	٨٣٢	٤٨٤	٦٥	٢٢٨	٢٤	٣١
تونس	٣٦٧		٢٦	٤٨		٢٩٢
الجزائر	٧٣٩	١٧	١٥٠	٦٦		٥٠٧
جزر القمر	٩٣٧	٢١٨	١٥٩	٤٥٤	٥	١٠١
جمهورية الكونغو الديمقراطية	١١	٢		١		٨
جمهورية تنزانيا المتحدة	٨٨١٥	٨٢٩١	١٠٥	٣٥٠	٤٩	٢٠
جنوب أفريقيا	٦٣	١٧		صفر		٤٥
جيبوتي	٧	٥		١		١
سان تومي وبرينسيبي	٢٧			٢٦		١
السنغال	٥	صفر		٢		٣
السودان	٢٨			٢٦		١
سيراليون	١٥٢١	٢٥٤	٢٨٠	٦٠٧	٢٥١	١٢٨
سيشيل	٥٨٥	٥٢٩		٤		٥٣
الصومال	١			صفر		صفر
غابون	٤٠٤	صفر		٥		٣٩٩
غامبيا	٣					٣
غانا	٢٥	٤		٥		١٦
غينيا	٦					٦
غينيا - بيساو	١			١		
غينيا الاستوائية	١٣	٧		٣		٤
كابو فيردي	٢٨	٤		١٨		٥
الكاميرون	٦٥٥			٢		٦٥٣
كوت ديفوار	١٠	١				٩
الكونغو	صفر					صفر
كينيا	٧	٢				٥
ليبيريا	١٩٨٠٣٢	٧١٠٨٣	٦٧٠٤٧	٢٠٥٨	٤٧٢٩٨	١٠٥٤٥
ليبيا	١٤٠٨	٩٨٩		١٢		٤٠٨
مدغشقر	٢٦	٦		١٥		٥
مصر	١٧٢٢	٢٥٥	١٠٧٥	١٣٩	٦٣	١٩٠
المغرب	١٢٨	٧		١١	٥٥	٥٥
موريتانيا	١			١		صفر
موريشيوس	١٣٥	٧٦				٥٩
موزامبيق	٢١			١٥		٦

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرية	ناقلات السواكب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٣			٢		١	ناميبيا
٣٦٠٠	٤٨٥	١٣	١٥		٣٠٨٦	نيجيريا
٢٢٠٧١٦	٨٢٧٩٩	٦٨٩٢٢	٤٣١٨	٤٧٧٤٥	١٦٩٣٢	مجموع الاقتصادات النامية في أفريقيا
٥٣٣	٣٥١	٢٤	٧٧		٨١	الأرجنتين
صفر					صفر	أروبا
٣٦٤	٣٤٣		٦		١٥	إكوادور
١٤١٤٢	٥٧	١٥٦٥	٥٢٠٧	٧٠٥٧	٢٥٥	انتيجوا وبربودا
٤					٤	الأنثيل الهولندية
١			١			أنغويلا
٤٣	١٠		١١		٢٢	أوروغواي
٥٦	٦		٤٢	٦	١	باراغواي
٣٢٣٢	١٥٦٩	٣٩٨	٢٤٧	٣٩٨	٦٢١	البرازيل
١٤٨٥	٢٢٠	٦٨٦	٣٠٥	١٠٧	١٦٧	بربادوس
٢١٩٦	١٤٨	٥٩١	١١١٢	٤٤	٣٠٠	بليز
٣٥٠٥٠٦	٦٢١١٢	٢١٢٥٠٤	٩١٣١	٣٨١٨٣	٢٨٥٧٦	بنما
٥٣٦	٦٧	٣٧٠	٨٧	٧	٦	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٤٠٣	٣٠٢		٢١	١٥	٦٦	بيرو
٢٦	٤		١		٢١	ترينيداد وتوباغو
٢٢٤		١٢٨	٢٤	٧٢	١	جامايكا
٧٣٧٠٢	٣٤١٠٥	١٧٧٥٤	٨٤٥	١٨٠١	١٩١٩٨	جزر الباهاما
صفر			صفر		صفر	جزر تركس وكايكوس
٢			١		١	جزر فرجن البريطانية
٦			١		٥	جزر فوكلاند (مالفيناس)
٤٣١٠	٥٥٢	١٣٦٨	٦		٢٣٨٤	جزر كايمان
١٦٦	١٤٩		١٦		١	الجمهورية الدومينيكية
٢٠٣٧	٦١٨	١٣٠١	٦١		٥٧	دومينيكا
٤٩١٩	١٠٣	١٥٦٣	١٤٩٦	٢٥٢	١٥٠٥	سانت فنسنت وجزر غرينادين
١٢٣١	٢٩٢	٣٧٤	٣٢٣	١٩	٢٢٢	سانت كيتس ونيفس
						السلفادور
٧	٣		٣		صفر	سورينام
٨٠٤	٣٩٩	٢٦٢	٦٤	٣٨	٤٠	شيلي
١			١		صفر	غرينادا
١	١				صفر	غواتيمالا
٤٢	٨		١٩		١٤	غيانا
١٦٧٩	٧٨٣	١٧٥	٣٠٨	٦	٤٠٧	فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)
٤٠	١		٣٢		٧	كوبا
٢١٣٣	١٦٩	٧٤	٢١٢	٩	١٦٧٠	كوراساو
٢			١		صفر	كوستاريكا
١١٥	٩		٦٢		٤٤	كولومبيا
١٨٣٥	١٠٥٤	١٩٥	٢١		٥٦٥	المكسيك
٣	١		١		صفر	نيكاراغوا
١			١			هايتي

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرنجية	ناقلات السواتب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٦٤٥	١٦١	٢٨	٣٥٠	٢	١٠٤	هندوراس
٤٦٧ ٤٣١	١٠٣ ٥٩٩	٢٣٩ ٣٦١	٢٠ ٠٩٢	٤٨ ٠١٤	٥٦ ٣٦٥	مجموع الاقتصادات النامية في أمريكا
الاقتصادات النامية في آسيا						
٦١			٥٣		٨	الأردن
٢					٢	أفغانستان
١ ٢٨٧	٣٤١	٨٦	٧٧	٢٧١	٥١١	الإمارات العربية المتحدة
١٤ ٢٦٧	٣ ٨٩٤	٢ ٣٠٣	٣ ٣٦٢	١ ٦٢٩	٣ ٠٨٠	إندونيسيا
١ ٩٦٥	٢٦٣	٢١٨	٦٠١	٧٧٤	١٠٩	إيران (جمهورية - الإسلامية)
٦٩٣	٣٢٢	٣٢١	١٨		٣١	باكستان
٦٤٠	١٥٤	٤٤	٢	٢٨٠	١٦٠	البحرين
٤٤٩	٧		٨		٤٣٤	بروني دار السلام
١ ٦٥٦	٨٠	١ ١٣٧	٣٦٨	٣٨	٣٣	بنغلاديش
٤ ٨١١	١ ٥٩٠	١ ٤٣٥	٥٨٤	٢٨٧	٩١٤	تايلند
١٠ ٢١٥	٢ ١٨٥	٥ ٢٧٩	١ ٧٨٣	٦٨٣	٢٨٥	تركيا
١٦٩		١٩	١٤٩		٢	الجمهورية العربية السورية
١٧ ٧٢٠	١ ٣٠٨	١٢ ٠٨٧	١ ٦٩٣	١ ٣٠٤	١ ٣٢٨	جمهورية كوريا
١ ٠٠٨	١٠٠	٨٢	٧٨٢	١٤	٣٠	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
٢		٢				جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٢٣٩	١٥	٩٩	٩٤	١٧	١٤	سري لانكا
٨٩ ٦٩٧	٣٦ ٨٩٣	٣٠ ١٦٤	١ ٤٥٥	١٣ ٤٠٨	٧ ٧٧٩	سنغافورة
٦٨ ٦٤٢	١٤ ١٠٤	٣٩ ٦٥٤	٤ ٤٩٠	٦ ٢٧٤	٤ ١٢٠	الصين
٣ ٤٨٧	٢١٠	٢ ١٣٠	١٥٢	٩٢٦	٦٨	الصين، مقاطعة تايوان
٢					٢	الصين، منطقة ماكاو الإدارية الخاصة
١٢٩ ٨٠٦	٢٦ ١١٥	٨١ ٤١٦	٢ ٦٦٢	١٦ ٤٧٣	٣ ١٤٠	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
١١٠	٢٨		٣١		٥١	العراق
١٤	٣		٢		١٠	عمان
٦ ٤١٧	٤٤١	٣ ٩٢٧	١ ٠٥٧	٣٥٢	٦٤١	الفلبين
٧ ٢٨٤	١ ٥٣٢	١ ٦٣١	٣ ٠٩٢	١٩٣	٨٣٥	فييت نام
١ ٢٢٤	٥٤٦	١١٦	١	٢٦٦	٢٩٥	قطر
٢ ٣١٩	٨٢	٣٢٤	١ ٧٨٠	٣٦	٩٨	كمبوديا
٤ ١٦٩	٣ ٥١٠	٧٨	٧	٣٣٠	٢٤٤	الكويت
١٤٢	١	٢٣	١٠٨	٦	٣	لبنان
١٠ ٥٠٨	٤ ٥٨٨	٢٤٣	٤٣٣	٥٨٥	٤ ٦٦٠	ماليزيا
١٢٤	١٥		٩٢	٩	٧	ملديف
١ ٤٢١	٦٥٩		٢١٤	١٨٥	٣٦٢	المملكة العربية السعودية
٦٤٣	٧٣	٢٧٧	٢٣٥	١٦	٤٢	منغوليا
١٨٢	٥		١٦٣		١٥	ميانمار
١٥ ٨٧٦	٨ ٥٦٩	٤ ٩٠٨	٧٩٩	٣٤٥	١ ٢٥٤	الهند
٤٤٢	٢٨		٤		٤١٠	اليمن
٣٩٧ ٦٩٥	١٠٧ ٦٦٢	١٨٨ ٠٠٠	٢٦ ٣٥٣	٤٤ ٧٠١	٣٠ ٩٧٧	مجموع الاقتصادات النامية في آسيا
الاقتصادات النامية في أوقيانيا						
١٣٨	٣		٩١	٢٩	١٥	بابوا غينيا الجديدة
١٠			٩		١	بولينزيا الفرنسية

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرجية	ناقلات السوانب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٢٣٥١	١١٢٣	٣٦١	١٦٣	٥	٦٩٨	توفالو
٤٧	٣		٤٠		٤	تونغا
٣			٢		١	جزر سليمان
٤٧٩	صفر	٣٠٢	١٤٨	٦	٢٣	جزر كوك
١٤٠٠١٦	٥٩٣٧٧	٥٧٠٢٢	١٢٣٠	٨٧٦١	١٣٦٢٦	جزر مارشال
صفر					صفر	جزر ماريانا الشمالية
١٠			٩		صفر	ساموا
صفر					صفر	غوام
٢٨٨٧	٦	١٨٣٢	٣٧	٢٩	٩٨٣	فانواتو
١٥			٦		٩	فيجي
٤			٣		صفر	كاليدونيا الجديدة
٣٦٧	٨١	٤٧	١٣١	٤	١٠٣	كيريباس
٨			٧		١	ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)
١٤٦٣٣٥	٦٠٥٩٥	٥٩٥٦٤	١٨٧٧	٨٨٣٣	١٥٤٦٥	مجموع الاقتصادات النامية في أوقيانيا
الاقتصادات المتقدمة						
٢٥٧٢	١٠١٧	١١	١٩٨	٦٦	١٢٨١	إسبانيا
١٩٤٧	١٣٣	١٩٣	١٣٢		١٤٨٩	أستراليا
٧٥	١٦		١٥	٣	٤١	إستونيا
٣١٨	٥		١٤	٢٩٤	٥	إسرائيل
١٧١٢٨	٥٦٧	٨٥٦	٢٦٠	١٥١٠٠	٣٤٦	ألمانيا
٢٤٤	صفر	١١٣	١٠٣		٢٨	أيرلندا
١١	صفر		١		٩	آيسلندا
٢٠٦١٢	٧٨٦٥	٧٨٨٦	١٦٢٦	٩٦١	٢٢٧٣	إيطاليا
١٢٢٥	٥٦٤	١٤٩	٢٠٢	٤٠	٢٧٠	البرتغال
١٢٣٧٨	٢٣١٦	٤٠١٦	٧	٥٣٩	٥٥٠١	برمودا
٦٩١٣	١٩٠٦	٣٢٧٨	١٢٧	١٢٢	١٤٧٩	بلجيكا
٤٨٣	١١	٣٨٣	٧٦		١٣	بلغاريا
٧٥	٩		٣٣		٣٤	بولندا
٢٨٢٩	٦٦٠	٤٠٨	٧٤٥	٦٣٥	٣٨٠	جبل طارق
٢١٩	٥٢		٧٢	٣٠	٦٤	جزر فارو
٢٢٦٢٩	١٠٦٣٨	٨٨٢١	٤٤١	٦٢٧	٢١٠٣	جزيرة مان
١٣٨٦٠	٤٧٨١	٣٢٦	٢٧٠	٧٥٧٧	٩٠٦	الدانمرك
١٤٩	١١		٦١		٧٦	رومانيا
١					١	رينيون
٤٦			٤٠		٦	سلوفاكيا
١					١	سلوفينيا
١٨٨٧	٥١١	٢١	٦٨٨		٦٦٧	السويد
١١٤٤	٨٠	٨٦٥	١٠٦	٧٩	١٥	سويسرا
٤			٣		١	غرينلاند
٧٤٣٤	٣٦٥٥	٣٤٤	١٢٣	٢٣٤٢	٩٧١	فرنسا
١٣٣٨	٥٦٩	١٨٠	٤٢٦	١٤	١٥٠	فنلندا
٣١٧٠٦	٥٨٥٤	١٨١٦١	١٣٢٩	٥٣٠٠	١٠٦٣	قبرص
٣٣٧١	١٠٣٥	٣٧١	١٣٦٢	١٥	٥٨٩	كندا

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرية	ناقلات السواتب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٧٢	٩		٢٢		٤٢	لاتفيا
١ ٦٠١	٣٢٩	٩٧	٢١٩	١٩٤	٧٦٢	لكسمبرغ
٢٨٩	٢	٩٤	١٢٩	١٤	٥١	ليتوانيا
٦٨ ٨٣١	٢٤ ٦٤٧	٣٣ ٩٧٨	٢ ٤٧٦	٥ ٢٩١	٢ ٤٤٠	مالطة
٢١ ٠٩٥	٢ ٣٢٠	٣ ٨٩٩	٩٨٠	١١ ٢٠٦	٢ ٦٩٠	المملكة المتحدة
٢٠ ٩٧٤	٧ ٤٤٣	٦ ١٢٥	٥٠٦	٤٧	٦ ٨٥٤	موناكو
١٦٦	٩٨		٢٣	١٧	٢٨	النرويج
٨ ٧١٢	٤٦٢	٨١٣	٤٣٠٩	١ ٣٥٩	١ ٧٦٩	نيوزيلندا
١٢ ٣٥٣	٣ ٦٦٩	٤٣٥	٢ ٧٦١	٢ ٧٦٧	٢ ٧٢٣	هولندا
٢٠ ٤٠٩	٥ ٠١٣	٩ ٠٢٠	٢ ٧٩٨	١٠٠	٣ ٤٧٨	الولايات المتحدة الأمريكية
٧٥ ٤٢٤	٤٥ ٢٧٨	٢٦ ١٣٤	٣٣٠	٢ ٤٤٨	١ ٢٣٤	اليابان
٣٨٠ ٥٢٦	١٣١ ٥٢٥	١٢٦ ٩٧٤	٢٣ ٠١١	٥٧ ١٨٦	٤١ ٨٣٠	اليونان
٦ ٧٨٤	٢ ١١٢	٤٢٢	٢ ٧٨٣	٦٦	١ ٤٠١	مجموع الاقتصادات المتقدمة
٦٨٤	٣٥٥		١٣١		١٩٧	الاقتصادات الانتقالية
٩٣			٩٢		١	الاتحاد الروسي
٦٠٧	٤٠		٤٠٠		١٦٧	أذربيجان
٥٨		٥٥			٢	ألبانيا
٩٢	٤١		١٠		٤١	أوكرانيا
٧٧		٧٠	٦		١	بيلاروس
٥٦٦	١٦	١٠٢	٤١٠	١٠	٢٧	تركمانستان
٤٤٢	٢٩	٦١	٣١٤	٧	٣١	الجزيل الأسود
١٢٨	٩١				٣٧	جمهورية مولدوفا
٢ ٢٦٩	١ ٠٩٢	١ ٠٩٦	٤٣		٣٩	جورجيا
١١ ٨٠١	٣ ٧٧٧	١ ٨٠٧	٤ ١٨٩	٨٣	١ ٩٤٥	كازاخستان
٤ ٢٧٩	٧٨٦	٤٤	٥٠٤	١٤	٢ ٩٣١	كرواتيا
١ ٦٢٨ ٧٨٣	٤٩٠ ٧٤٣	٦٨٤ ٦٧٣	٨٠ ٣٤٥	٢٠٦ ٥٧٧	١٦٦ ٤٤٥	مجموع الاقتصادات الانتقالية
						أعلام غير معروفة
						المجموع العالمي

المرفق الثاني (ج) الأساطيل التجارية في العالم حسب علم التسجيل وحسب مجموعات الاقتصادات وأنواع السفن في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣ (عدد السفن)

الاقتصادات النامية في أفريقيا	مجموع الأسطول		ناقلات النفط الصهرجيّة		ناقلات السواحل		سفن البضائع العامة		سفن الحاويات		أنواع أخرى	
	مجموع	الأسطول	مجموع	الأسطول	مجموع	الأسطول	مجموع	الأسطول	مجموع	الأسطول	مجموع	الأسطول
إثيوبيا	١٠		١				٩					
إريتريا	٩		١				٤				٤	
أنغولا	٤٩		٨				١٥				٢٦	
بنن	٥										٥	
توغو	١٠١		١٠		٣		٦٣		٤		٢١	
تونس	٥٩				١		١٣				٤٥	
الجزائر	١١١		٩		٤		١٢				٨٦	
جزر القمر	٢٧٢		١٧		٤		١٣٨		١		١١٢	
جمهورية الكونغو الديمقراطية	١٣		١				١				١١	
جمهورية تنزانيا المتحدة	١٩٨		٥٠		٦		٨٢		٦		٥٤	
جنوب أفريقيا	٧١		٥				٢				٦٤	
جيبوتي	١٤		١				١				١٢	
سان تومي وبرينسيبي	١٨						١٥				٣	
السنغال	٢١		١				٣				١٧	
السودان	١٧						٣				١٤	
سيراليون	٣٩٢		٥٤		١٢		٢٢١		٩		٩٦	
سيشيل	٢٤		٨				٦				١٠	
الصومال	٤						١				٣	
غابون	٢٤		١				١٠				١٣	
غامبيا	٨										٨	
غانا	٤٢		٢				٨				٣٢	
غينيا	١										١	
غينيا - بيساو	٩						٧				٢	
غينيا الاستوائية	٢٨		٣				٧				١٨	
كابو فيردي	٣٩		٣				١٨				١٨	
الكاميرون	١٦						٤				١٢	
كوت ديفوار	٩		٢								٧	
الكونغو	٥										٥	
كينيا	٢٣		٢								٢١	
ليبيريا	٣١٤٤		٧٤٩		٨١٩		١٤٠		١٠٠١		٤٣٥	
ليبيا	٩١		١٢				٧				٧٢	

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرية	ناقلات السواكب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٣٩	٤		٢٣		١٢	مدغشقر
٣٨٤	٣٩	١٧	٣٥	٣	٢٩٠	مصر
٨٥	١		٧	٦	٧١	المغرب
٥			٢		٣	موريتانيا
٢٦	٢		١		٢٣	موريشيوس
٢٥			١١		١٤	موزامبيق
٦			٢		٤	ناميبيا
٣٧٤	٦٥	١	١٦		٢٩٢	نيجيريا
٥ ٧٧١	١ ٠٥١	٨٦٧	٨٨٧	١ ٠٣٠	١ ٩٣٦	مجموع الاقتصادات النامية في أفريقيا
الاقتصادات النامية في أمريكا						
١٤٨	٢٧	١	١٧		١٠٣	الأرجنتين
١					١	أروبا
٨٠	٣٧		٧		٣٦	إكوادور
١ ٣٠٢	٦	٣٩	٧٧٤	٤٠٣	٨٠	انتيجوا وبرودا
٢			٢			أنغويلا
٤٤	٤		٦		٣٤	أوروغواي
٤٧	٤		٢٦	٢	١٥	باراغواي
٦١٩	٤٧	١١	٦٦	١٣	٤٨٢	البرازيل
١٣٣	١٠	١٦	٧١	٤	٣٢	بربادوس
٨٢٩	٦٤	٢٣	٤٤٧	٦	٢٨٩	بليز
٨ ٥٨٠	٩٥٥	٢ ٧٧٢	١ ٦٠١	٧٣٤	٢ ٥١٨	بنما
٩٢	١٤	٥	٥٣	١	١٩	بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)
٧٨	١٠		٢	١	٦٥	بيرو
١٠٤	١		٣		١٠٠	ترينيداد وتوباغو
٢٦		٤	٤	٩	٩	جامايكا
١ ٤٤٦	٢٧٠	٣٢٢	١٦١	٥٣	٦٤٠	جزر الباهاما
٣			١		٢	جزر تركس وكايكوس
٢٠			٣		١٧	جزر فرجن البريطانية
٣			١		٢	جزر فوكلاند (مالفيناس) ^(١)
١٧٤	٦	٢٧	٣		١٣٨	جزر كايمان
٢٧	١		٦		٢٠	الجمهورية الدومينيكية
١١٧	١٦	١٦	٢٨		٥٧	دومينيكا
١ ٠٤٦	٢١	٥١	٣٤٠	٢١	٦١٣	سانت فنسنت وجزر غرينادين
٢٤٦	٤١	١٢	٩٩	٢	٩٢	سانت كيتس ونيفس
٢					٢	السلفادور

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرجية	ناقلات السواتب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
١٠	٣		٥		٢	سورينام
١٧٢	١٤	٨	٤١	٣	١٠٦	شيلي
٦			٣		٣	غرينادا
٦	١				٥	غواتيمالا
٥٢	٤		٣١		١٧	غيانا
٢٤٤	٢٠	٢	٣٨	٢	١٨٢	فتزويلا (جمهورية - البوليفارية)
٣٩	١		١٤		٢٤	كوبا
١٢٧	٦	١	٤٨	١	٧١	كوراساو
١٠			٢		٨	كوستاريكا
٩٤	٧		٢٥		٦٢	كولومبيا
٥٢٥	٣٨	٤	٢٠		٤٦٣	المكسيك
٥	١		١		٣	نيكاراغوا
٣			٣			هايتي
٦٤٥	١٠٠	١	٣٣٢	١	٢١١	هندوراس
١٧١٠٧	١٧٢٩	٣٣١٥	٤٢٨٤	١٢٥٦	٦٥٢٣	مجموع الاقتصادات النامية في أمريكا
الاقتصادات النامية في آسيا						
٢٥			٩		١٦	الأردن
٣					٣	أفغانستان
٥٤٧	٤١	٤	٧٨	٤	٤٢٠	الإمارات العربية المتحدة
٦٢٩٣	٤٧٧	٥٧	١٩٤٣	١٧٥	٣٦٤١	إندونيسيا
٥٥٢	١٤	٥	٢٤٦	١٨	٢٦٩	إيران (جمهورية - الإسلامية)
٥٠	٥	٦	٣		٣٦	باكستان
٢٣٢	٥	٢	٤	٥	٢١٦	البحرين
٨١	٣		١٧		٦١	بروني دار السلام
٢٦٩	٦١	٢٧	١١١	٤	٦٦	بنغلاديش
٧٥٥	٢٣٩	٤٤	١٢٨	١٩	٣٢٥	تايلند
١٣٦٥	١٩٧	١١٤	٥١٤	٤٠	٥٠٠	تركيا
٦٣		١	٤٨		١٤	الجمهورية العربية السورية
١٨٩٤	٣١٠	١٤٥	٤٤٨	٨٨	٩٠٣	جمهورية كوريا
٢٦٥	٣٣	٣	١٩٨	٢	٢٩	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
١			١			جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
٧٧	١٠	٥	١٦	١	٤٥	سري لانكا
٣٣٣٩	٧٤٣	٣٤٨	١٣٩	٣٤٥	١٧٦٤	سنغافورة
٣٧٢٧	٥٢٦	٧٧٨	٨٠٥	١٩٣	١٤٢٥	الصين
٣٢٨	٢٨	٢٩	٦٥	٢٧	١٧٩	الصين، مقاطعة تايوان

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرية	ناقلات السواكب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
١						الصين، منطقة ماكاو الإدارية الخاصة
٢ ٢٢١	٣٢٣	١ ٠١٤	٢٢٨	٣١٩	٣٣٧	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
٧٥	٥		١٠		٦٠	العراق
٣٩	٢		٩		٢٨	عمان
١ ٣٨٣	٢٠٣	٧٢	٥٨٩	١٨	٥٠١	الفلبين
١ ٧٧٢	١١٨	٥٨	١ ٣٣٧	٢٢	٢٣٧	فيت نام
١٠٦	٧	٣	٣	١١	٨٢	قطر
٧٨٥	٣١	١٨	٦٢٨	٧	١٠١	كمبوديا
١٣٧	٢٤	٢	١٧	٤	٩٠	الكويت
٥٠	١	٢	٣٨	١	٨	لبنان
١ ٥٣٩	١٦٩	٦	٢١٠	٣٥	١ ١١٩	ماليزيا
٦٩	١٦		٣٨	٢	١٣	ملديف
٢٨٦	٣١		١٤	٣	٢٣٨	المملكة العربية السعودية
١٦٨	٣١	٩	٧٣	٣	٥٢	منغوليا
٨٥	٥		٤٤		٣٦	ميانمار
١ ٣٨٥	١١٧	٧٦	٣٧٨	١٥	٧٩٩	الهند
٣٢	٤		٣		٢٥	اليمن
٢٩ ٩٩٩	٣ ٧٧٩	٢ ٨٢٨	٨ ٣٩٢	١ ٣٦١	١٣ ٦٣٩	مجموع الاقتصادات النامية في آسيا
الاقتصادات النامية في أوقيانيا						
١٣٠	٤		٦٧	٦	٥٣	بابوا غينيا الجديدة
١٠٦ ٦٠٥	٣٣ ٧٧٩	٢٤ ١٥١	٣٦ ٠٨٢	١٤ ١٤٣	٢١٤ ٧٦٠	بنما
١٦			١٠		٦	بولينيزيا الفرنسية
٢١٦	٤٥	١١	٤٣	١	١١٦	توفالو
٤٠	٣		٢١		١٦	تونغا
٢٠			١٣		٧	جزر سليمان
١٠٦	١	١٢	٥٧	١	٣٥	جزر كوك
٢ ٠٦٤	٦٣٩	٧٤٢	٧٧	٢٣٨	٣٦٨	جزر مارشال
٢٤ ٩٤١	٧ ١٧٥	١ ٧٤٩	٣١ ٥٢٧	١٠ ٦٦٢	٧٦ ٠٥٤	جزر مارشال
١					١	جزر ماريانا الشمالية
٩			٤		٥	ساموا
١٢٦٠	٨١	١٩٥٩	١٨١	٥٤٠	٤٠٢٠	سانت فنسنت وجزر غرينادين
٣					٣	غوام
٤٢١	١	٣٧	١٠	١	٣٧٢	فانواتو
٤٠			١٧		٢٣	فيجي
١٢			٢		١٠	كاليدونيا الجديدة

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرجية	ناقلات السواحب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
٩٦	٢٤	٣	٤١	١	٢٧	كيريبياس
٣٣ ٨٩٧	٣٧ ٦٨١	٤ ٣١٠	٣٩ ٩١٠	٥ ٧٢١	١٢١ ٥١٩	ليبيريا
١٨ ٦٨٢	٤ ٦٦١	٣ ١٣٤	١٥ ٤١٧	٣ ٢٢٣	٤٥ ١١٧	مالطة
١٧			١٣		٤	ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)
٣ ١٩١	٧١٧	٨٠٥	٣٧٥	٢٤٨	١٠٤٦	مجموع الاقتصادات النامية في أوقيانيا
الاقتصادات المتقدمة						
٥٢٢	٣٧	١	٤٨	٥	٤٣١	إسبانيا
٥٠٢	٧	٦	٧٣		٤١٦	أستراليا
٨٣	٧		٥	١	٧٠	إستونيا
٣٩	٥		٣	٥	٢٦	إسرائيل
٧٨١	٤٢	٧	٩٣	٢٧٢	٣٦٧	ألمانيا
٨٨	١	٨	٣٠		٤٩	أيرلندا
٢٦	١		٥		٢٠	آيسلندا
١ ٥٠٦	١٩٢	٩٩	١٥٥	٢١	١٠٣٩	إيطاليا
٢٤٩	١٤	٣	٤٨	٦	١٧٨	البرتغال
١٦٨	٢٤	٢٦	١	١٣	١٠٤	برمودا
٢١٦	١٣	٢١	٢٣	٤	١٥٥	بلجيكا
٩٥	١٠	١٦	٢١		٤٨	بلغاريا
١٧٢	٩		١٨		١٤٥	بولندا
٣٠٤	٦١	٦	١٣٦	٣٩	٦٢	جبل طارق
٧٦	٣		٢٩	٣	٤١	جزر فارو
٤٢٢	١٣١	٧٨	٦٤	٩	١٤٠	جزيرة مان
٦٦٣	١٣٣	٣	١٠٥	٩٨	٣٢٤	الدانمرك
١٥٢	١٠		١٧		١٢٥	رومانيا
٧					٧	رينيون
١٨			١٥		٣	سلوفاكيا
٨					٨	سلوفينيا
٤١٧	٥٦	١	٩٠		٢٧٠	السويد
٣٩	٤	٢١	٩	٢	٣	سويسرا
٨			٥		٣	غرينلاند
٥٤٧	٤٢	٢	٧٧	٢٧	٣٩٩	فرنسا
٢٨١	١٢	٦	١٠٢	١	١٦٠	فنلندا
١ ٠٣٠	١٠٣	٢٧٩	١٧٩	٢١٢	٢٥٧	قبرص
٦٣٤	٣٠	١١	٩٩	١	٤٩٣	كندا
٥٨	٨		٩		٤١	لاتفيا

مجموع الأسطول	ناقلات النفط الصهرجية	ناقلات السواتب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى	
١٧٤	١٤	٣	٢٢	٧	١٢٨	لكسمبرغ
٧١	١	٥	٣٥	١	٢٩	ليتوانيا
١٧٩٤	٤٢٠	٥٤٣	٣٩٨	١١٤	٣١٩	مالطة
١٣٤٦	١٠٤	٣٨	١٨١	١٨٦	٨٣٧	المملكة المتحدة
١					١	موناكو
١٥٩٣	١٢٣	٩٨	٣٠٦	٢	١٠٦٤	النرويج
١					١	النمسا
٩١	٥		١٣	٢	٧١	نيوزيلندا
١٢٥٠	٢٨	١٢	٦٠٥	٦٤	٥٤١	هولندا
٣٤٦٢	٧١	٩	١٥٨	٦٦	٣١٥٨	الولايات المتحدة الأمريكية
٥٣٧٩	١١٠٨	٨٢	٢٠٩٠	١	٢٠٩٨	اليابان
١٥٥١	٤٥٨	٢٥٨	١٩٧	٣٥	٦٠٣	اليونان
٢٥٨٢٤	٣٢٨٧	١٦٤٢	٥٤٦٤	١١٩٧	١٤٢٣٤	مجموع الاقتصادات المتقدمة
الاقتصادات الانتقالية						
٢٣٢٤	٣٨٦	٢١	٨٥٩	١٠	١٠٤٨	الاتحاد الروسي
٣٠٦	٥١		٣٥		٢٢٠	أذربيجان
٦٨			٦٥		٣	ألبانيا
٤٩٢	١٦		١٣٩		٣٣٧	أوكرانيا
٧		١			٦	بيلاروس
٥٩	٧		٤		٤٨	تركمانيستان
١٤		٢	٣		٩	الجيل الأسود
١٤٢	٤	٣	١٢١	٢	١٢	جمهورية مولدوفا
١٩٢	٨	٤	١٠٧	٢	٧١	جورجيا
٩٤	٨				٨٦	كازاخستان
٢٦٤	٢٠	٢٢	٥٣		١٦٩	كرواتيا
٣٩٦٢	٥٠٠	٥٣	١٣٨٦	١٤	٢٠٠٩	مجموع الاقتصادات الانتقالية
١٠٨٨	١١٣	٢	٣٢٦	٣	٦٤٤	أعلام غير معروفة
٨٦٩٤٢	١١١٧٦	٩٥١٢	٢١١١٤	٥١٠٩	٤٠٠٣١	المجموع العالمي

المصدر: Clarkson Research Services.

لمزيد من البيانات والسنوات، انظر <http://stats.unctad.org/fleet>.

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

(أ) هناك نزاع بين حكومة الأرجنتين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية بشأن السيادة على جزر فوكلاند (مالفيناس).

المرفق الثالث الجنسية الحقيقية لأكثر ٢٠ أسطولاً حسب علم التسجيل،
في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣

علم التسجيل	أنتيغوا وبربودا		جزر البهاما		الصين		الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة		بلد أو إقليم الملكية
	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	
الاتحاد الروسي	٥	٣١	٦	١٢١	٠,٢	٠,٢	١	٨	—
ألمانيا	١١٠٣	١٣١١٨	٢٢	٩٥٦	١,٣	١,٣	١٨	١٢٣٧	١,٠
الإمارات العربية المتحدة	١	٢	٤١	١٥٨٢	٢,١	٢,١	١٠	٧٠٢	٠,٥
إندونيسيا	—	—	١	١٢	—	—	٥	١١٧	٠,١
إيران (جمهورية - الإسلامية)	—	—	—	—	—	—	١٧	٧٢٢	٠,٦
إيطاليا	١	٧	١١	٨٦٧	١,٢	١,٢	—	—	—
البرازيل	—	—	١٢	٩٩١	١,٣	١,٣	—	—	—
برمودا	—	—	٨٢	١١٤١٨	١٥,٥	١٥,٥	١٦	١٨٠٤	١,٤
بلجيكا	—	—	١٢	١٦٧	٠,٢	٠,٢	٣٦	٢٤٨٢	١,٩
تايلند	—	—	٣	٣٠٥	٠,٤	٠,٤	١	٥	—
تركيا	١١	٦١	٥	١٢٢	٠,٢	٠,٢	—	—	—
جمهورية كوريا	—	—	٤	٣٠٦	٠,٤	٠,٤	٢٦	٧٩٧	٠,٦
الدانمرك	١٢	٧٥	٥٣	٩٠٩	١,٢	١,٢	٤٩	٣٤٣٢	٢,٦
سنغافورة	١	١١	٢٠	٦٠١	٠,٨	٠,٨	١٤٩	٥٠٥٨	٣,٩
السويد	—	—	٩	٤٠٠	٠,٥	٠,٥	—	—	—
سويسرا	٢	٢٩	٢	١١٧	٠,٢	٠,٢	٩	٣٣٧	٠,٣
الصين	—	—	١١	٩٣	٠,١	٠,١	٦٦٦٥	١٨٩	٥٧,٢
الصين، مقاطعة تايوان	—	—	—	—	—	—	٣	١٩٦	٣,٢
الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة	٦	٧٤	—	—	—	—	٢٦٩	١٥٧٦٩	١٢,٢
عمان	—	—	١	٨٢	٠,١	٠,١	—	—	—
فرنسا	—	—	١٣	٥٤٣	٠,٧	٠,٧	١	٥٨	—
فييت نام	—	—	١	٢	—	—	—	—	—
قبرص	٣	٣٠	٢	١١	—	—	١٨	١٠٩٩	٠,٨
كندا	—	—	٤١	٣٥٣٠	٤,٨	٤,٨	١٣	٤٧٧	٠,٤
الكويت	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ماليزيا	—	—	٤	٨٧	٠,١	٠,١	١٠	٥٣٣	٠,٤
المملكة العربية السعودية	—	—	١٨	٥٢٨٣	٧,٢	٧,٢	—	—	—
المملكة المتحدة	٨	٧٢	١٢٨	٣٥٢٩	٤,٨	٤,٨	١٣	٦١٢	٠,٥
موناكو	—	—	١٧	١٠٢٨	١,٤	١,٤	—	—	—
النرويج	١٣	٧٣	١٨٥	٤٠٨٦	٥,٥	٥,٥	٣٤	١٩٣٠	١,٥
الهند	١	٨	٤	٧٦	٠,١	٠,١	—	—	—
هولندا	٢٢	١٢٦	٢٠	٢١١٥	٢,٩	٢,٩	١	٤	—
الولايات المتحدة	٨	٢٩	١١٥	٣٢٨٤	٤,٥	٤,٥	٦٦	٦٠٣٢	٤,٦
اليابان	—	—	٩٣	٧١٤٩	٩,٧	٩,٧	٤٦	٥٤١١	٤,٢
اليونان	٤	٧٣	١٩٣	١٤٠٧٠	١٩,١	١٩,١	٣٥	١٩٨٣	١,٥
مجموع أهم ٣٥	١٢٠١	١٣٨١٨	١١٢٩	٦٣٨٤٢	٨٦,٧	٨٦,٧	٦٨٠٠٢	١٩٤٢	٩٩,٤
مالكون آخرون	٦٣	٢٧٧	٢١٤	٩٨٢٥	١٣	١٣	—	—	١
مالكون غير معروفون	٦	٣٠	٢	٢	—	—	١٧٣	٣٦	—
مجموع علم التسجيل	١٢٧٠	١٤١٢٦	١٣٤٥	٧٣٦٧٠	١٠٠	١٠٠	٦٨١٧٦	١٩٦٠	١٠٠

اليونان			ألمانيا			السجل الدولي الدائم كركي			قبرص			علم التسجيل	بلد أو إقليم الملكية
عدد السفن	طن من الحمولة الساكنة	% ١٠٠٠	عدد السفن	طن من الحمولة الساكنة	% ١٠٠٠	عدد السفن	طن من الحمولة الساكنة	% ١٠٠٠	عدد السفن	طن من الحمولة الساكنة	% ١٠٠٠		
١	١	١	٥	١	١	١	١	١	٦,٨	٢ ١٥٥	٤٤	الاتحاد الروسي	
—	—	—	٩٧,٦	١٦ ٦٤٢	٣٩٦	٠,٨	١٠٥	١	٨,٠	٢ ٥٣٩	١٥٣	ألمانيا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٠,٥	١٧١	١٤	الإمارات العربية المتحدة	
—	—	—	٠,٢	٤٢	١	—	—	—	—	—	—	إندونيسيا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	إيران (جمهورية - الإسلامية)	
—	—	—	١	٢	٠,٧	٩١	٢	٠,١	١٩	٧	٧	إيطاليا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	١٣	٤	البرازيل	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٠,٩	٣٠٠	١	برمودا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٠,١	٤٣	٨	بلجيكا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	تايلند	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٠,١	٢٢	٢	تركيا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	جمهورية كوريا	
١٢	١	٠,١	١٩	٥	٩٢,٦	١٢ ٦٨٨	٣٤٨	—	١٦	٥	٥	الدانمرك	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٠,٧	٢١٤	٧	سنغافورة	
—	—	—	٣	٢	٢,٩	٣٩٦	٢٢	—	١٢	٤	٤	السويد	
—	—	—	٠,٣	٤٣	١	—	—	—	٠,٥	١٤٥	٤	سويسرا	
١٢	١	٠,١	١٣	١	—	—	—	—	١,٣	٤١٧	١٢	الصين	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الصين، مقاطعة تايوان	
—	—	—	٠,٨	١٣٥	٢	—	—	—	٠,٩	٢٩٢	٥	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	عمان	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	١٦	٧	فرنسا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	فييت نام	
—	—	—	٠,٤	٧٥	١	—	—	—	١٩,٥	٦ ١٧٨	١٨٣	قبرص	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٢,٤	٧٧٢	٢٤	كندا	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الكويت	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ماليزيا	
١	١	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	المملكة العربية السعودية	
٤,٨	٣ ٦٠٠	٢٤	—	—	—	١,٠	١٤٢	٣	٧,٩	٢ ٤٩٠	٤٤	المملكة المتحدة	
١,٤	١ ٠٥٠	٧	—	—	—	—	—	—	—	—	—	موناكو	
—	—	—	٢	١	٠,٥	٦٥	٩	١,٠	٣١٤	٤٧	٤٧	النرويج	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٢,٦	٨٠٨	١٣	الهند	
—	—	—	٨	١	—	—	—	—	٢,٠	٦٢٣	٦٤	هولندا	
٠,٨	٦١١	٧	—	—	—	—	—	—	—	١٤	٤	الولايات المتحدة	
٠,٢	١٤٩	٣	—	—	—	—	—	—	١,٧	٥٢٣	١١	اليابان	
٩٢,٦	٦٩ ٦٤٥	٨٢٥	٠,٢	٤٠	١	١,٦	٢١٤	٥	٤٠,١	١٢ ٧٠٢	١٩٠	اليونان	
٩٩,٨	٧٥ ٠٨١	٨٧٠	٩٩,٩	١٧ ٠٢٩	٤١٥	١٠٠,٠	١٣ ٧٠٢	٣٩٠	٩٧,٣	٣٠ ٧٩٧	٨٥٧	مجموع أهم ٣٥	
—	٤	٣	—	٢٣	٢	—	٤	٢	٣	٨٦٢	٦١	مالكون آخرون	
—	١٢٥	١٢	—	—	—	—	—	—	—	٥	١	مالكون غير معروفون	
١٠٠	٧٥ ٢٠٩	٨٨٥	١٠٠	١٧ ٠٥٢	٤١٧	١٠٠	١٣ ٧٠٧	٣٩٢	١٠٠	٣١ ٦٦٥	٩١٩	مجموع علم التسجيل	

علم التسجيل	جزيرة مان			إيطاليا			اليابان			ليبيريا			بلد أو إقليم الملكية
	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	طن من الحمولة المسجلة %	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	طن من الحمولة المسجلة %	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	طن من الحمولة المسجلة %	عدد السفن	طن من الحمولة المسجلة %	طن من الحمولة المسجلة %	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الاتحاد الروسي
	٤٨	١٠٥٩	٤,٧	٩	٥٧	٠,٣	—	—	—	—	—	—	ألمانيا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الإمارات العربية المتحدة
	—	—	—	١	٥	٠,١	٢	٩	٠,١	٢	٢١٤	٠,١	إندونيسيا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	إيران (جمهورية - الإسلامية)
	١	٨٢	٠,٤	٦٧٣	١٩٠٩٨	٩٣,٥	—	—	—	—	—	—	إيطاليا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	البرازيل
	١٣	٣٧٠٤	١٦,٤	—	—	—	—	—	—	—	—	—	برمودا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	بلجيكا
	—	—	—	—	—	—	١	٣	—	—	—	—	تايلند
	—	—	—	٧	٥٦	٠,٣	—	—	—	—	—	—	تركيا
	٤	٥٦٣	٢,٥	—	—	—	٢	٥	—	—	—	—	جمهورية كوريا
	٥٣	٧٧٨	٣,٤	٤	٤٤	٠,٢	—	—	—	—	—	—	الدانمرك
	٣	١٦٦	٠,٧	—	—	—	—	—	—	—	—	—	سنغافورة
	١	٣٧	٠,٢	١	٧	—	—	—	—	—	—	—	السويد
	—	—	—	٢	١٦	٠,١	—	—	—	—	—	—	سويسرا
	—	—	—	١	١٣	٠,١	٢	١٢	٠,١	٩٢	٦٩٧٢	٣,٥	الصين
	—	—	—	—	—	—	٤	١٠	٠,١	١١٤	١٢٤٤٦	٦,٣	الصين، مقاطعة تايوان
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	عمان
	—	—	—	١٢	٤٢	٠,٢	—	—	—	—	—	—	فرنسا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	فييت نام
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	قبرص
	١	٢١	٠,١	—	—	—	—	—	—	—	—	—	كندا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الكويت
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ماليزيا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	المملكة العربية السعودية
	١٣٠	٥٣٥٤	٢٣,٧	١	١	—	—	—	—	—	—	—	المملكة المتحدة
	—	—	—	١	٤٠	٠,٢	—	—	—	—	—	—	موناكو
	٥٨	١٤٣١	٦,٣	١	١٣	٠,١	٢	٧٣	٠,٤	٣٢	١٢٣٦	٠,٦	النرويج
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الهند
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	هولندا
	—	—	—	٥	٧٤	٠,٤	—	—	—	—	—	—	الولايات المتحدة
	١٦	٢٢٦٧	١٠,٠	٦	٣٧٥	١,٨	٧٣٨	١٧٢١٦	٩٩,٣	١١٣	٩١٥٩	٤,٦	اليابان
	٦٣	٦٤٣٣	٢٨,٤	٧	٤٣٦	٢,١	—	—	—	٦١٨	٤٢٥٨٣	٢١,٥	اليونان
	٣٩١	٢١٨٩٥	٩٦,٨	٧٣١	٢٠٢٧٧	٩٩,٢	٧٥١	١٧٣٢٨	١٠٠,٠	٢٩٢٧	١٨٩٢٣١	٩٥,٦	مجموع أهم ٣٥
	١٧	٧٢٤	٣	٦	١٥٣	١	٢	٢	—	٢	٨٥٧٧	٤	مالكون آخرون
	—	—	—	٢	٥	—	٢	٥	—	٤	٢٠٤	—	مالكون غير معروفون
	٤٠٨	٢٢٦١٩	١٠٠	٧٣٩	٢٠٤٣٥	١٠٠	٧٥٥	١٧٣٣٤	١٠٠	٣٠٩٧	١٢٠١٢	١٠٠	مجموع علم التسجيل

علم التسجيل	مالطة			جزر مارشال			السجل الترويجي الدولي			بنما		بلد أو إقليم الملكية	
	عدد السفن	طن من الحمولة المساكنة	%	عدد السفن	طن من الحمولة المساكنة	%	عدد السفن	طن من الحمولة المساكنة	%	عدد السفن	طن من الحمولة المساكنة		
	٧٣	٦٥٦	١,٠	٩	٣٤٩	٠,٢	١	٥	—	٤٤	٦٦٧	٠,٢	الاتحاد الروسي
	١١١	٢ ٦٦١	٣,٩	٢٦١	١١ ٩١٨	٨,٥	—	—	—	٢٩	٢ ٥٠٦	٠,٧	ألمانيا
	٢	١٥	—	٤٦	١ ٣٠٩	٠,٩	—	—	—	١٨٠	٣ ٨٩٨	١,١	الإمارات العربية المتحدة
	١	١٣	—	٤	١١٢	٠,١	—	—	—	٤٧	١ ٣٨٠	٠,٤	إندونيسيا
	٣٦	٣ ٤٧٥	٥,١	—	—	—	—	—	—	٨	٧٤	—	إيران (جمهورية - الإسلامية)
	٥٠	١ ٣٧٧	٢,٠	٨	٧٢١	٠,٥	—	—	—	٣٣	٧٠١	٠,٢	إيطاليا
	—	—	—	٧	١ ٣٨١	١,٠	٥	١٥	٠,١	٢٦	٢ ٥١٧	٠,٧	البرازيل
	٣	٢٠٦	٠,٣	٣٦	٥ ٧٨٣	٤,١	٤	٦٧٨	٣,٨	١٨	٣ ٦٣٣	١,٠	برمودا
	٤	٤١	٠,١	٢	٦٧	—	—	—	—	٥	٣٢٥	٠,١	بلجيكا
	—	—	—	٢	٩٣	٠,١	—	—	—	١٩	١٢٦	—	تايلند
	٢٩٦	٩ ٦٤٥	١٤,٠	٩٥	٥ ٥٣٩	٤,٠	—	—	—	١٤٨	١ ٧٨٥	٠,٥	تركيا
	٥	٢٥	—	١٠٥	١٢ ٣٤٤	٨,٨	—	—	—	٥٧٢	٤٢ ٥٤٤	١٢,٢	جمهورية كوريا
	٣٠	١ ٠٨١	١,٦	١١	٥٨٥	٠,٤	١٠	٢٨٩	١,٦	٥٥	٢ ٢٠٤	٠,٦	الدانمارك
	٣	١٣٦	٠,٢	١٠٦	٧ ٣١٩	٥,٢	—	—	—	٢٣٨	٨ ٣٢٧	٢,٤	سنغافورة
	٥	٧٨	٠,١	٤	٩٢	٠,١	٢٥	٦٦٩	٣,٧	٨	١٩٨	٠,١	السويد
	٢٩	٥١٥	٠,٧	١٨	٤٧٢	٠,٣	١	٤٤	٠,٢	١٩٢	١٢ ١٢٧	٣,٥	سويسرا
	١٨	٥٩٤	٠,٩	٢٥	١ ٣٨٠	١,٠	—	—	—	٨٣٨	٣١ ٠٥٧	٨,٩	الصين
	—	—	—	١٠	١ ٨٦٨	١,٣	—	—	—	٤١٣	١٧ ٤٢٤	٥,٠	الصين، مقاطعة تايوان
	—	—	—	١٣	٤٢٤	٠,٣	—	—	—	١٥٣	٦٠٧٥	١,٧	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
	٦	١ ٩١٢	٢,٨	٦	١ ٩١١	١,٤	—	—	—	١٧	٢ ٢٢٩	٠,٦	عمان
	٨	٥٤٥	٠,٨	٥	٩٩٧	٠,٧	—	—	—	١٠	٥٢	—	فرنسا
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	٤٥	١٠٣٢	٠,٣	فيجي نام
	٣٤	١ ٤٤٨	٢,١	٤٥	٢ ٧٤٨	٢,٠	—	—	—	١٦	٧٥٧	٠,٢	قبرص
	٣	١٦٨	٠,٢	١٧	٧٥٢	٠,٥	—	—	—	١٠	٢٥١	٠,١	كندا
	١٠	١ ٣٠٩	١,٩	٥	٣٢٣	٠,٢	—	—	—	٦	٢٧٦	٠,١	الكويت
	—	—	—	١٦	٦٠٠	٠,٤	—	—	—	٢٧	٥١٨	٠,١	ماليزيا
	—	—	—	٤	٩٣	٠,١	٣	١١٢	٠,٦	٢١	٨٣٦	٠,٢	المملكة العربية السعودية
	٦٣	١ ٣١٠	١,٩	٣١	١ ٨٥٨	١,٣	٥	٢١٣	١,٢	٧٦	٣ ١٩٢	٠,٩	المملكة المتحدة
	٨	١٦٥	٠,٢	٤٢	٣ ٣٤٨	٢,٤	—	—	—	٩	٥٦٩	٠,٢	موناكو
	٩٥	١ ٢١٣	١,٨	٨٨	٦ ١٨٤	٤,٤	٤٥٥	١٥ ٧٦٩	٨٧,٢	٧٩	٣ ٠٧٩	٠,٩	النرويج
	٢	١٦٢	٠,٢	١٠	٨٢٠	٠,٦	—	—	—	٤٩	٢ ٤٦٧	٠,٧	الهند
	١٩	٣٢٠	٠,٥	٢٨	٩٣١	٠,٧	١	٥	—	٤٢	١ ٢٤٠	٠,٤	هولندا
	٢٤	٦٧٣	١,٠	٢٥٢	٢٠ ٦٦٦	١٤,٨	٤	١٠٥	٠,٦	١٢١	٤ ٥٠٠	١,٣	الولايات المتحدة
	١٣	٨١٨	١,٢	٩٠	٦ ٥٥٨	٤,٧	—	—	—	٢ ٤٨١	٤٥,٤ ١٥٨ ٩٠٩	٤٥,٤	اليابان
	٥١٠	٣٣ ٨٥٦	٤٩,٢	٤٩٦	٣٢ ٥٢٤	٢٣,٢	٢	١٥٢	٠,٨	٤٩١	٢٣ ٢٢٩	٦,٦	اليونان
	١ ٤٦١	٦٤ ٤١٧	٩٣,٦	١ ٨٩٧	٩٤,٣ ١٣٢ ٠٦٧	٩٤,٣	٥١٦	١٨ ٠٥٤	٩٩,٨	٦ ٥٢٦	٩٧,٤ ٣٤٠ ٧٠٣	٩٧,٤	مجموع أهم ٣٥
	٢٣٢	٤ ٣٥٧	٦	١١٩	٧ ٨٦٧	٦	٩	٢٦	—	٥٠٣	٨ ١٣٠	٢	مالكون آخرون
	٧	٢٥	—	٣	٦٧	—	١	٦	—	٨١	١٠٠١	—	مالكون غير معروفون
	١ ٧٠٠	٦٨ ٧٩٨	١٠٠	٢ ٠١٩	١٤٠ ٠٠٢	١٠٠	٥٢٦	١٨ ٠٨٦	١٠٠	٧ ١١٠	٣ ٤٩ ٨٣٣	١٠٠	مجموع علم التسجيل

الولايات المتحدة	المملكة المتحدة		سنغافورة		جمهورية كوريا		علم التسجيل	بلد أو إقليم الملكية				
	طن من الحمولة المساكنة %	عدد السفن	طن من الحمولة المساكنة %	عدد السفن	طن من الحمولة المساكنة %	عدد السفن			طن من الحمولة المساكنة %	عدد السفن		
—	—	—	—	—	٠,٣	٣٠٠	٦	—	الاتحاد الروسي			
١,٧	٢٠٢	٥	٩,٤	١ ٩٦٦	٦٥	٠,٨	٦٩١	٢٩	٠,٧	١٢٢	١	ألمانيا
—	٤	٢	—	—	—	٠,٢	٢١٧	١٥	—	—	—	الإمارات العربية المتحدة
—	٦	١	—	—	—	١,٠	٨٥٨	٤٩	—	٥	٢	إندونيسيا
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	إيران (جمهورية - الإسلامية)
—	—	—	٠,٨	١٦٦	٨	٠,٣	٢٨٦	٦	—	—	—	إيطاليا
٠,٢	٢٣	٨	—	—	—	٥,٧	٥ ١٣١	١٥	—	—	—	البرازيل
—	—	—	٢,٣	٤٨٧	٣	٠,٤	٣٧٤	٧	—	—	—	برمودا
—	—	—	—	—	—	٠,٨	٧١٩	١٣	—	—	—	بلجيكا
—	—	—	—	—	—	١,١	٩٨٣	٣٥	—	٦	٢	تايلند
—	١	١	—	٥	١	٠,٢	٢٢٠	٥	—	—	—	تركيا
—	—	—	٠,٧	١٤١	١	٠,٤	٣٣٤	١٢	٩٦,٥	١٦ ٦٢٤	٧٦٤	جمهورية كوريا
١٠,٧	١ ٢٥٧	٢٤	٩,٢	١ ٩٣٧	٤٢	١٥,٤	١٣ ٧٤٢	١٧٠	—	—	—	الدانمرك
٥,٣	٦٢٣	١١	٠,١	١٦	١	٣٦,٦	٣٢ ٧١١	١ ٠٩٠	٠,١	١٩	٢	سنغافورة
—	—	—	١,١	٢٣٢	٢٨	٠,٤	٣٣٨	١٥	—	—	—	السويد
—	—	—	٠,٢	٣٧	١	—	—	—	—	—	—	سويسرا
—	—	—	١,٠	٢٠٨	٣	٤,٠	٣ ٥٨٢	٤٠	—	—	—	الصين
—	—	—	١,٧	٣٥٢	٥	٤,٧	٤ ١٩٦	٨٥	٠,٥	٧٩	١	الصين، مقاطعة تايوان
—	—	—	٠,٢	٤٤	٤	٠,١	٦٣	٦	—	—	—	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	عمان
—	—	—	١٢,٢	٢ ٥٦٥	٣٥	٠,٦	٥٢٢	١٨	—	—	—	فرنسا
—	—	—	—	—	—	—	—	—	٠,١	١٢	٢	فييت نام
—	—	—	—	—	—	٠,٣	٢٣٤	١٣	—	—	—	قبرص
٠,٧	٨١	٥	—	—	—	—	—	—	—	—	—	كندا
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	الكويت
—	—	—	—	—	—	٦,٣	٥ ٦٢٤	٥٧	—	—	—	ماليزيا
—	—	—	—	—	—	—	١٧	٣	—	—	—	المملكة العربية السعودية
٦,٦	٧٧٢	٥	٤٩,٩	١٠ ٤٤٨	٤١٥	٠,٥	٤٨١	١٣	—	—	—	المملكة المتحدة
—	—	—	٠,١	١٩	١	٠,٢	٢١٩	٨	—	—	—	موناكو
٠,٢	٢٠	١	٣,٣	٦٨٩	٣٨	٣,٨	٣ ٣٨٠	١٢٩	—	—	—	النرويج
—	—	—	٠,١	٢٧	٢	٢,٥	٢ ٢٢٩	٣٦	٠,٣	٥٢	١	الهند
—	—	—	١,٠	٢٠٨	٢٠	—	١	١	—	—	—	هولندا
٧٣,٩	٨ ٦٤٠	٧٦٦	٠,٥	١١١	٦	٠,٧	٥٩٠	١٧	—	—	—	الولايات المتحدة
—	—	—	٠,٧	١٥١	١	١٠,٧	٩ ٥٨٢	١٥٨	١,٠	١٧٨	٥	اليابان
٠,٤	٤٧	١	٠,٤	٧٥	٢	٠,٩	٨٢٨	٢٩	—	—	—	اليونان
٩٩,٨	١١ ٦٧٧	٨٣٠	٩٤,٩	١٩ ٨٨٣	٦٨٢	٩٩,٠	٨٨ ٤٥٣	٢ ٠٨٠	٩٩,٢	١٧ ٠٩٨	٧٨٠	مجموع أهم ٣٥
—	٨	٥	٥	١ ٠٦٣	٣٢	١	٩٢١	٤٣	—	٥٣	٤	مالكون آخرون
—	١٣	٣	—	١	١	—	٦	٢	—	٨٢	٢٣	مالكون غير معروفون
١٠٠	١١ ٦٩٨	٨٣٨	١٠٠	٢٠ ٩٤٧	٧١٥	١٠٠	٨٩ ٣٨١	٢ ١٢٥	١٠٠	١٧ ٢٣٣	٨٠٧	مجموع علم التسجيل

المجموع الكلي		سجلات أخرى		مجموع أهم ٢٠ سجلاً		علم التسجيل	بلد أو إقليم الملكية
١٠٠٠ طن من الحمولة الطنبة الساكنة	عدد السفن	١٠٠٠ طن من الحمولة الطنبة الساكنة	عدد السفن	١٠٠٠ طن من الحمولة الطنبة الساكنة	عدد السفن		
١٩ ٣٨٤	١ ٧٢٧	٦ ٧٣٩	١ ٤٤٤	١٢ ٦٤٦	٢٨٣	الاتحاد الروسي	
١٢٥ ٧٧٩	٣ ٨٣٣	٤ ٠٧٢	٢٨٤	١٢١ ٧٠٧	٣ ٥٤٩	ألمانيا	
١٩ ٤٧٤	٦٩٩	٢ ٣٤٩	٣١٣	١٧ ١٢٤	٣٨٦	الإمارات العربية المتحدة	
١٥ ٣٠١	١ ٥٣٠	١٢ ٥٢٥	١ ٤١٣	٢ ٧٧٧	١١٧	إندونيسيا	
١٥ ٣١٧	٢٢٩	١١ ٠٤٦	١٦٨	٤ ٢٧١	٦١	إيران (جمهورية - الإسلامية)	
٢٥ ٣٤٣	٨٨٤	٨٦٩	٥٨	٢٤ ٤٧٤	٨٢٦	إيطاليا	
١٦ ١٥٣	٣١٠	٢ ٩٠٠	٢١٣	١٣ ٢٥٣	٩٧	البرازيل	
٣٢ ٨٩٦	٢١٠	١ ٩٨٣	١٧	٣٠ ٩١٣	١٩٣	برمودا	
٨ ٧٢٩	٢٤٥	٤ ٧٠٥	١٦٤	٤ ٠٢٣	٨١	بلجيكا	
٦ ٠٩٧	٤١٥	٤ ٥٧٦	٣٥٢	١ ٥٢١	٦٣	تايلند	
٢٩ ٠٩١	١ ٥٨٠	١١ ٢٥٩	٩٩٠	١٧ ٨٣٢	٥٩٠	تركيا	
٧٥ ٠٩٦	١ ٥٧٦	٧٩٠	٧٥	٧٤ ٣٠٦	١ ٥٠١	جمهورية كوريا	
٤٠ ٧١٥	٩٩١	١ ٤٥٩	١١٤	٣٩ ٢٥٦	٨٧٧	الدانمرك	
٦٤ ١٥٣	١ ٨٨٨	٤ ٥٧٣	٢٩٠	٥٩ ٥٧٩	١ ٥٩٨	سنغافورة	
٦ ٤٤٥	٣٣٩	٣ ٨٤٨	٢١٤	٢ ٥٩٧	١٢٥	السويد	
١٥ ٦٥١	٣٣٠	١ ٢٥٩	٥٦	١٤ ٣٩٢	٢٧٤	سويسرا	
١٩٠ ٠٧٩	٥ ٣١٣	٤ ٦٠١	٥٢٦	١٨٥ ٤٧٨	٤ ٧٨٧	الصين	
٤٤ ٢٦٠	٨١٤	٣ ٤٨٨	١٣٣	٤٠ ٧٧٢	٦٨١	الصين، مقاطعة تايوان	
٢٤ ٣٢٥	٥٦٦	٤٤٨	٨٥	٢٣ ٨٧٧	٤٨١	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة	
٦ ١٣٩	٣٤	٥	٤	٦ ١٣٤	٣٠	عمان	
١١ ٠٠٧	٤٠٩	٥٤٣٦	٢٩٨	٥ ٥٧١	١١١	فرنسا	
٧ ٩٦٣	٨٤١	٦ ٨٤٦	٧٩١	١ ١١٧	٥٠	فييت نام	
١٣ ٩٢٤	٣٧٥	٢٧٨	٣٧	١٣ ٦٤٦	٣٣٨	قبرص	
٩ ٢٢٢	٣٥١	٣ ١٣٩	٢٣٦	٦ ٠٨٣	١١٥	كندا	
٦ ٩٠٠	٧٦	٤ ٩٩٣	٥٥	١ ٩٠٨	٢١	الكويت	
١٧ ١١٥	٦١٤	٩ ٧٤٧	٤٩٧	٧ ٣٦٨	١١٧	ماليزيا	
٧ ٨٠٨	١٨٧	١ ٤٦٦	١٣٧	٦ ٣٤٢	٥٠	المملكة العربية السعودية	
٥٠ ٣٠٥	١ ٢٣٧	٨ ٨٦٢	١٥٨	٤١ ٤٤٣	١ ٠٧٩	المملكة المتحدة	
٩ ١٥٨	١٢٦	٣١٩	١١	٨ ٨٣٩	١١٥	موناكو	
٤٥ ٩٩٢	١ ٩٠٨	٦ ٤٣٦	٦٤١	٣٩ ٥٥٦	١ ٢٦٧	النرويج	
٢٢ ٤٤١	٧٤٢	١٥ ٢٦٧	٦١٧	٧ ١٧٤	١٢٥	الهند	
١٦ ٦٧٣	١ ٢٠٧	٨ ٨٦٠	٩١٢	٧ ٨١٢	٢٩٥	هولندا	
٥٨ ٢٧٨	١ ٩٤٣	٧ ٠٩٨	٤٥٩	٥١ ١٨٠	١ ٤٨٤	الولايات المتحدة	
٢٢٣ ٨١٥	٣ ٩٩١	٥ ٣٢٤	١٦٠	٢١٨ ٤٩١	٣ ٨٣١	اليابان	
٢٤٤ ٨٥١	٣ ٦٩٥	٥ ٩٦٣	٢٢٣	٢٣٨ ٨٨٨	٣ ٤٧٢	اليونان	
١ ٥٢٥ ٨٧٦	٤١ ٢١٥	١٧٣ ٥٢٧	١٢ ١٤٥	١ ٣٥٢ ٣٤٩	٢٩ ٠٧٠	مجموع أهم ٣٥	
٨٢ ٥٨٣	٥ ١٧٧	٣٨ ٩٩٩	٣ ٦٧٧	٤٣ ٥٨٤	١ ٥٠٠	مالكون آخرون	
٥ ٢٩٧	٧٣٠	٣ ٥١٢	٥٥٧	١ ٧٨٥	١٧٣	مالكون غير معروفون	
١ ٦١٣ ٧٥٦	٤٧ ١٢٢	٢١٦ ٠٢٧	١٦ ٣٧٩	١ ٣٩٧ ٧١٨	٣٠ ٧٤٣	مجموع علم التسجيل	

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

ملاحظة: سفن ناقلة للبضائع تبلغ حمولتها ١ ٠٠٠ طن إجمالي فأكثر.

المرفق الرابع حركة البضائع المنقولة في حاويات في موانئ العالم (حسب الترتيب الأبجدي)

الرتبة ٢٠١١ (٢٠١٠)	٢٠١١	٢٠١٠	البلد/الإقليم	الرتبة ٢٠١١ (٢٠١٠)	٢٠١١	٢٠١٠
(٨٤) ٨٤	٣٣٤ ٧٩٨	٣١٦ ٧٤٤	بنن	(٣٣) ٣٤	٣ ٤٤٨ ٩٤٧	٣ ١٩٩ ٩٨٠
(٥٤) ٥١	١ ٢١٤ ٠٣٤	١ ٠٤٥ ٢٣٢	بولندا	(٤٢) ٤١	٢ ١٥٩ ١١٠	٢ ٠٢١ ٦٧٦
(١١٥) ١١٥	٧٢ ٨١٦	٦٨ ٨٨٩	بولينزيا الفرنسية	(٦٨) ٦٩	٦٥٤ ٢٨٣	٦١٩ ٠٠٠
(٤٥) ٤٥	١ ٨١٤ ٧٤٣	١ ٥٣٤ ٠٥٦	بيرو	(١٠٧) ١٠٦	١٣٧ ٤١٠	١٣٠ ٠٠٠
(٢١) ٢٠	٧ ١٧١ ٣٩٤	٦ ٦٤٨ ٥٣٢	تايلند	(١١) ١٠	١٣ ٨٣٧ ١٦٠	١٢ ٦١٣ ٠١٦
(٢٤) ٢٤	٥ ٩٩٠ ١٠٣	٥ ٥٧٤ ٠١٨	تركيا	(٢٠) ٢١	٧ ٠١١ ٥٨١	٦ ٦٦٨ ٠٧٥
(٧١) ٧٢	٦٠٥ ٨٩٠	٥٧٣ ٢١٧	ترينيداد وتوباغو	(١٠٢) ٩٦	١٩٧ ٧١٧	١٥١ ٩٦٩
(٧٤) ٧٤	٤٩٢ ٩٨٣	٤٦٦ ٣٩٨	تونس	(٣٩) ٣٩	٢ ٣٩٤ ٠٠٠	٢ ٢٨١ ٥٥٢
(٤٣) ٤٣	١ ٩٩٩ ٦٠١	١ ٨٩١ ٧٧٠	جامايكا	(٥١) ٥٤	١ ٠٨١ ١٦٩	١ ٢٢١ ٨٤٩
(٨٩) ٩٠	٢٩٥ ٧٣٣	٢٧٩ ٧٨٥	الجزائر	(١١٣) ١١٢	٩١ ٨٢٧	٨٦ ٨٧٥
(٥٣) ٥٢	١ ١٨٩ ١٢٥	١ ١٢٥ ٠٠٠	جزر البهاما	(٩) ٨	١٧ ٢١٨ ٧١٢	١٤ ٨٢١ ٧٦٧
(١٢١) ١٢١	٤٢ ٥٧٧	٤٠ ٢٨١	جزر كايمان	(٨) ٩	١٦ ٧٨٠ ٣٨٦	١٥ ١٧٦ ٥٢٤
(٤٧) ٤٨	١ ٤٦١ ٤٩٢	١ ٣٨٢ ٦٨٠	الجمهورية الدومينيكية	(١٢٣) ١٢٣	٢٦ ٠١٨	٢٤ ٦١٥
(٦٥) ٦٥	٦٨٥ ٩٩٨	٦٤٩ ٠٠٥	الجمهورية العربية السورية	(١١١) ١٢٧	٩٣ ٦٠٣	٩٣ ٦٠٣
(٧٦) ٧٦	٤٥٣ ٧٥٤	٤٢٩ ٢٨٥	جمهورية تنزانيا المتحدة	(١٧) ١٦	٨ ٩٦٦ ١٤٦	٨ ٤٨٢ ٦٣٦
(٥) ٥	٢٠ ٨٣٣ ٥٠٨	١٨ ٥٤٢ ٨٠٤	جمهورية كوريا	(٦٢) ٥٩	٨٦١ ١٦٤	٦٧١ ٩٥٢
(٣١) ٣١	٣ ٩٩٠ ١٩٣	٣ ٨٠٦ ٤٢٧	جنوب أفريقيا	(٦٤) ٦٤	٦٩٦ ٦٤١	٦٥٩ ٥٤١
(٩٤) ٩٣	٢٣٩ ٠٠٤	٢٢٦ ١١٥	جورجيا	(٣٥) ٣٥	٢ ٧٤٠ ٢٩٦	٢ ٥٩٢ ٥٢٢
(٧٠) ٧١	٦٣٤ ٢٠٠	٦٠٠ ٠٠٠	جيبوتي	(٥٩) ٦٠	٧٦٣ ٢٨٠	٧٩٠ ٠٦٧
(٦٠) ٦١	٧٥٣ ٠٣٥	٧٠٩ ١٤٧	الدانمرك	(٩٦) ٩٩	١٩٣ ٥٠٠	١٩٢ ٧٧٨
(٧٢) ٦٧	٦٦٢ ٧٩٦	٥٥٦ ٦٩٤	رومانيا	(١٤) ١٥	٩ ٥٢٩ ٣٥١	٩ ٧٨٧ ٤٠٣
(١٢٤) ١٢٤	١٩ ٩٢٧	١٨ ٨٥٢	سانت فنسنت وجزر غرينادين	(٨٥) ٨٥	٣١٣ ٥٩٨	٢٩٥ ٢٨٦
(١١٩) ١١٩	٥٨ ٥٣٩	٥٢ ٤٧٩	سانت لوسيا	(١٢٥) ١٢٥	٨ ٦٤٥	٨ ١٧٩
(١٢٦) ١٢٦	٦٨٧	٦٥٠	سانت هيلانة	(٤٠) ٤٠	٢ ١٩٣ ٤٠٣	٢ ١٤٩ ٠٠٠
(٢٩) ٢٩	٤ ٢٦٢ ٨٨٧	٤ ٠٠٠ ٠٠٠	سري لانكا	(٨٧) ٨٧	٣ ٠٦ ٤٨٣	٢ ٨٩ ٩٥٦
(١٠٢) ١٠٢	١٥٤ ٠٨٣	١٤٥ ٧٧٤	السلفادور	(١٨) ١٨	٨ ٥٣٦ ٢٦٢	٨ ١٣٨ ٦٠٨
(٧٣) ٧٣	٥٨٩ ٣١٤	٤٧٦ ٧٣١	سلوفينيا	(١١٤) ١١٤	٨٥ ٠٠٨	٨٠ ٤٢٤
(٣) ٣	٣٠ ٧٢٧ ٧٠٢	٢٩ ١٧٨ ٥٠٠	سنغافورة	(٤٤) ٤٦	١ ٧٥٨ ١٦٧	١ ٦٢٢ ٢٤٧
(٧٩) ٧٨	٣٦٩ ١٣٧	٣٤٩ ٢٣١	السنغال	(١٠٩) ١٠٩	١ ٠٥ ٠١٨	٩٩ ٣٥٥
(٧٥) ٧٥	٤٦٤ ١٢٩	٤٣٩ ١٠٠	السودان	(١٣) ١٣	١١ ٠٣٤ ٠٣٧	١٠ ٩٨٤ ٨٢٤
(٤٦) ٤٧	١ ٥١٥ ٢١٧	١ ٣٩٠ ٥٠٤	السويد	(١٠٤) ١٠٣	١٥٠ ٧٤٠	١٤٢ ٦١١
(١١٠) ١١٠	١٠٤ ٦٩٤	٩٩ ٠٤٨	سويسرا	(١٢٢) ١٢٢	٣٤ ٢٠٠	٣١ ٩١٩
(٣٤) ٣٣	٣ ٤٥٠ ٤٠١	٣ ١٧١ ٩٥٩	شيلي	(٤٨) ٤٩	١ ٤٣١ ٨٥١	١ ٣٥٦ ٠٩٩
(١) ١	١٤٣ ٨٩٦ ٦٩٧	١٣٠ ٢٩٠ ٤٤٣	الصين	(٢٢) ٢٢	٦ ٩١١ ٣٢٥	٦ ٠٠٣ ٢٩٨
(١٠) ١١	١٣ ٤٧٣ ٤١٨	١٢ ٧٣٦ ٨٥٥	الصين، مقاطعة تايوان			

الرتبة ٢٠١١ (٢٠١٠)	٢٠١١	٢٠١٠		الرتبة ٢٠١١ (٢٠١٠)	٢٠١١	٢٠١٠	
(٤١) ٤٢	٢٠٨٣٠٠٠	٢٠٥٨٤٣٠	المغرب	(٤) ٤	٢٤٣٨٤٠٠٠	٢٣٦٩٩٢٤٢	الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة
(٣٢) ٣٠	٤٠٨٠٤٣٤	٣٦٩٣٩٥٦	المكسيك	(٣٠) ٣٢	٣٦٣٢٩٤٠	٣٨٩٣١٩٨	عمان
(١١٨) ١١٨	٦٨٧٢٢	٦٥٠١٦	ملديف	(١٠١) ١٠١	١٦٢٤١٥	١٥٣٦٥٧	غابون
(٢٦) ٢٥	٥٦٩٤٥٣٨	٥٣١٣١٤١	المملكة العربية السعودية	(٦٦) ٦٦	٦٨٣٩٣٤	٦٤٧٠٥٢	غانا
(١٦) ١٧	٨٩٢٠٦٧٩	٨٥٩٠٢٨٢	المملكة المتحدة	(٥٦) ٥٥	١٠٧٠٠٦٥	١٠١٢٣٦٠	غواتيمالا
(١١٧) ١١٧	٦٩٤٥٠	٦٥٧٠٥	موريتانيا	(١٠٠) ١٠٠	١٧٥١٠٨	١٦٥٦٦٥	غوادلوپ
(٨٢) ٨٢	٣٥٠٦٢٤	٣٣٢٦٦٢	موريشيوس	(٩٩) ٩٨	١٩٣٦٥٧	١٨٣٢١٤	غوام
(٩٢) ٩١	٢٦٩٢١٩	٢٥٤٧٠١	موزامبيق	(١٢٠) ١٢٠	٥٠٢٢٠	٤٧٥١٢	غيانا الفرنسية
(٩٧) ٩٥	٢٠٠٨٧٩	١٩٠٠٤٦	ميانمار	(٢٥) ٢٦	٥٣٦٢٩٠٠	٥٣٤٦٨٠٠	فرنسا
(٩١) ١٠٧	١٠٧٦٠٦	٢٥٦٣١٩	ناميبيا	(٢٧) ٢٧	٥٢٦٤٠٨٦	٤٩٤٧٠٣٩	الفلبين
(٨٣) ٨٣	٣٤٩٧٣٣	٣٣٠٨٧٣	النرويج	(٥٠) ٥٣	١١٦٢٣٢٦	١٢٢٦٥٠٨ (البوليفارية)	فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)
(٧٧) ٧٧	٣٧٠٤٣٧	٣٥٠٤٦١	النمسا	(٤٩) ٥٠	١٣٢٦٨٤٠	١٢٤٧٥٢١	فنلندا
(١٠٨) ١٠٨	١٠٦٧٦٤	١٠١٠٠٧	نيجيريا	(٢٣) ٢٣	٦٣٣٥٤٣٧	٥٩٨٣٥٨٣	فيت نام
(١١٦) ١١٦	٧٢٤٥٢	٦٨٥٤٥	نيكاراغوا	(٧٨) ٨٠	٣٦٠٦٥٢	٣٤٩٣٥٧	قبرص
(٣٦) ٣٦	٢٥١٦٧٠٦	٢٤٦٣٢٧٨	نيوزيلندا	(٨٠) ٧٩	٣٦٥٧٢٢	٣٤٦٠٠٠	قطر
(١٥) ١٤	٩٩٧٩٢٢٤	٩٧٥٢٩٠٨	الهند	(١١٢) ١١١	٩٥٢٧٧	٩٠٥٧٤	كاليدونيا الجديدة
(٦٧) ٦٨	٦٥٥١٩٩	٦١٩٨٦٧	هندوراس	(٨٨) ٨٩	٣٠١٣١٩	٢٨٥٠٧٠	الكاميرون
(١٢) ١٢	١٢٠٧٢٦٩٦	١١٣٤٥١٦٧	هولندا	(١٠٦) ١٠٥	١٤٤٨٦٠	١٣٧٠٤٨	كرواتيا
(٢) ٢	٤٢٩٩٩١٤٩	٤٢٣٣٧٥١٣	الولايات المتحدة الأمريكية	(٩٥) ٩٤	٢٣٦٩٨٦	٢٢٤٢٠٦	كمبوديا
(٧) ٧	١٩٤١٧٧٥٧	١٨٠٩٨٣٤٦	اليابان	(٢٨) ٢٨	٥٠٥٨٧٤١	٤٨٢٩٨٠٦	كندا
(٦٣) ٦٣	٧٠٧١٥٥	٦٦٩٠٢١	اليمن	(٩٢) ٩٢	٢٤٦٧٧٣	٢٢٨٣٤٦	كوبا
(٥٢) ٤٤	١٩٧٣٨٦٤	١١٦٥١٨٥	اليونان	(٦٩) ٧٠	٦٤٢٣٧١	٦٠٧٧٣٠	كوت ديفوار
	٥٨٠٠٢٢٢٨٠	٥٤٠٨١٦٧٥١	المجموع الكلي	(١٢٧) ١١٣	٩٠٠٠٠		كوراساو
				(٥٥) ٥٦	١٠٦٥٤٦٨	١٠١٣٤٨٣	كوستاريكا
				(٣٨) ٣٨	٢٤٠٢٧٤٢	٢٤٤٣٧٨٦	كولومبيا
				(٨١) ٨١	٣٥٨٢٣٤	٣٣٨٩١٦	الكونغو
				(٥٧) ٥٧	١٠٤٨٠٦٣	٩٩١٥٤٥	الكويت
				(٦١) ٦٢	٧٣٥٦٧٢	٦٩٦٠٠٠	كينيا
				(٩٠) ٨٨	٣٠٥٣٣٩	٢٥٦٧١٣	لاتفيا
				(٥٨) ٥٨	١٠٣٤٢٤٩	٩٤٩١٥٥	لبنان
				(٩٨) ٩٧	١٩٥١٠٦	١٨٤٥٨٥	ليبيا
				(٨٦) ٨٦	٣١١٧٦٦	٢٩٤٩٥٤	ليتوانيا
				(٣٧) ٣٧	٢٤٤٤٩٨١	٢٤٥٠٦٦٥	مالطة
				(٦) ٦	٢٠١٣٩٣٨٢	١٨٢٦٧٤٧٥	ماليزيا
				(١٠٥) ١٠٤	١٤٩١٣٥	١٤١٠٩٣	مدغشقر
				(١٩) ١٩	٧٧٣٧١٨٣	٦٧٠٩٠٥٣	مصر

المرفق الخامس مؤشر الأونكتاد بشأن الاتصال بخطوط النقل البحري المنتظمة (حسب الترتيب الأبجدي)

البلد أو الإقليم	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣
الاتحاد الروسي	١١,٩٠	١٢,٧٢	١٢,٨١	١٤,٠٦	١٥,٣١	٢٠,٦٤	٢٠,٨٨	٢٠,٦٤	٣٧,٠١	٣٨,١٧
الأرجنتين	٢٠,٠٩	٢٤,٩٥	٢٥,٥٨	٢٥,٦٣	٢٥,٧٠	٢٥,٩٩	٢٧,٦١	٣٠,٦٢	٣٤,٢١	٣٣,٥١
الأردن	١١,٠٠	١٣,٤٢	١٢,٩٨	١٦,٤٦	١٦,٣٧	٢٣,٧١	١٧,٧٩	١٦,٦٥	٢٢,٧٥	٢٢,٦٨
أروبا	٧,٣٧	٧,٥٢	٧,٥٣	٥,٠٩	٥,٠٩	٣,٥٢	٥,٣٤	٦,٢١	٦,٠٣	٦,٣٠
إريتريا	٣,٣٦	١,٥٨	٢,٢٣	٠,٠٠	٣,٢٦	٣,٢٦	٠,٠٢	٤,٠٢	٤,١٧	٤,٠٢
إسبانيا	٥٤,٤٤	٥٨,١٦	٦٢,٢٩	٧١,٢٦	٦٧,٦٧	٧٠,٢٢	٧٤,٣٢	٧٦,٥٨	٧٤,٤٤	٧٠,٤٠
أستراليا	٢٦,٥٨	٢٨,٠٢	٢٦,٩٦	٢٦,٧٧	٢٨,٢١	٢٨,٨٠	٢٨,١١	٢٨,٣٤	٢٨,٨١	٢٩,٨٧
إستونيا	٧,٠٥	٦,٥٢	٥,٧٦	٥,٧٨	٥,٤٨	٥,٧١	٥,٧٣	٥,٨٤	٥,٤٣	٦,٤٤
إسرائيل	٢٠,٣٧	٢٠,٠٦	٢٠,٤٤	٢١,٤٢	١٩,٨٣	١٨,٦٥	٣٣,٢٠	٢٨,٤٩	٣١,٢٤	٣٢,٤٢
إكوادور	١١,٨٤	١٢,٩٢	١٤,١٧	١٤,٣٠	١٣,١٦	١٧,٠٩	١٨,٧٣	٢٢,٤٨	٢٣,٠٥	٢١,٧٤
ألبانيا	٠,٤٠	٠,٤٠	٠,٤٠	٢,٢٨	١,٩٨	٢,٣٠	٤,٣٤	٤,٥٤	٠,٥٣	٤,٤٣
ألمانيا	٧٦,٥٩	٧٨,٤١	٨٠,٦٦	٨٨,٩٥	٨٩,٢٦	٨٤,٣٠	٩٠,٨٨	٩٣,٣٢	٩٠,٦٣	٨٨,٦١
الإمارات العربية المتحدة	٣٨,٠٦	٣٩,٢٢	٤٦,٧٠	٤٨,٢١	٤٨,٨٠	٦٠,٤٥	٦٣,٣٧	٦٢,٥٠	٦١,٠٩	٦٦,٩٧
أنغيوا وبرودا	٢,٣٣	٢,٥٦	٢,٤٣	٣,٧٦	٣,٨٢	٢,٦٦	٢,٤٠	٢,٤٠	٢,٤١	٢,٤٣
إندونيسيا	٢٥,٨٨	٢٨,٨٤	٢٥,٨٤	٢٦,٢٧	٢٤,٨٥	٢٥,٦٨	٢٥,٦٠	٢٥,٩١	٢٦,٢٨	٢٧,٤١
أنغولا	٩,٦٧	١٠,٤٦	٩,٤٦	٩,٩٠	١٠,٢٢	١١,٣١	١٠,٧١	١١,٢٧	١٣,٩٥	١٣,٨٠
أوروغواي	١٦,٤٤	١٦,٥٨	١٦,٨١	٢١,٢٨	٢٢,٨٨	٢٢,٢٨	٢٤,٤٦	٢٤,٣٨	٣٢,٠٠	٣١,٣٧
أوكرانيا	١١,١٨	١٠,٨١	١٤,٨٨	١٦,٧٣	٢٣,٦٢	٢٢,٨١	٢١,٠٦	٢١,٣٥	٢٤,٤٧	٢٦,٧٢
إيران (جمهورية - الإسلامية)	١٣,٦٩	١٤,٢٣	١٧,٣٧	٢٣,٥٩	٢٢,٩١	٢٨,٩٠	٣٠,٧٣	٣٠,٢٧	٢٢,٦٢	٢١,٣٠
أيرلندا	٨,٧٨	٩,٦٦	٨,١٨	٨,٨٥	٧,٦٤	٧,٦٠	٨,٥٣	٥,٩٤	١٢,٩٩	١٢,٦٨
آيسلندا	٤,٧٢	٤,٨٨	٤,٧٥	٤,٧٢	٤,٧٢	٤,٧٣	٤,٧٠	٤,٦٨	٤,٦٨	٤,٦٦
إيطاليا	٥٨,١٣	٦٢,٢٠	٥٨,١١	٥٨,٨٤	٥٥,٨٧	٦٩,٩٧	٥٩,٥٧	٧٠,١٨	٦٦,٣٣	٦٧,٢٦
بابوا غينيا الجديدة	٦,٩٧	٦,٤٠	٤,٦٧	٦,٨٦	٦,٩٢	٦,٥٨	٦,٣٨	٨,٨٣	٦,٨٦	٦,٦١
باكستان	٢٠,١٨	٢١,٤٩	٢١,٨٢	٢٤,٧٧	٢٤,٦١	٢٦,٥٨	٢٩,٤٨	٣٠,٥٤	٢٨,١٢	٢٧,٧١
بالاو	١,٠٤	١,٠٤	١,٨٧	٣,٠٧	٣,٧٩	٣,٧٩	٣,٤٣	٣,٦٢	٣,٥٨	٢,١٧
البحرين	٥,٣٩	٤,٣٤	٤,٤٤	٥,٩٩	٥,٧٥	٨,٠٤	٧,٨٣	٩,٧٧	١٧,٨٦	١٧,٩٠
البرازيل	٢٥,٨٣	٣١,٤٩	٣١,٦١	٣١,٦٤	٣٠,٨٧	٣١,٠٨	٣١,٦٥	٣٤,٦٢	٣٨,٥٣	٣٦,٨٨
بربادوس	٥,٤٧	٥,٧٧	٥,٣٤	٥,٧٩	٥,٣٦	٤,٧٥	٤,٢٠	٥,٨٥	٤,٨٢	٥,١٨
البرتغال	١٧,٥٤	١٦,٨٤	٢٣,٥٥	٢٥,٤٢	٣٤,٩٧	٣٢,٩٧	٣٨,٠٦	٢١,٠٨	٤٦,٢٣	٤٦,٠٨
برمودا	١,٥٤	١,٥٧	١,٥٧	١,٥٧	١,٥٧	١,٥٧	١,٥٧	١,٥٧	١,٥٧	١,٥٩٢
بروني دار السلام	٣,٩١	٣,٤٦	٣,٢٦	٣,٧٠	٣,٦٨	٣,٩٤	٥,١٢	٤,٦٨	٤,٤٤	٤,٦١
بلجيكا	٧٣,١٦	٧٤,١٧	٧٦,١٥	٧٣,٩٣	٧٧,٩٨	٨٢,٨٠	٨٤,٠٠	٨٨,٤٧	٧٨,٨٥	٨٢,٢١

البلد أو الإقليم	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣
بلغاريا	٦,١٧	٥,٦١	٤,٤٧	٤,٨٣	٥,٠٩	٥,٧٨	٥,٤٦	٥,٣٧	٦,٣٦	٥,٨٩
بليز	٢,١٩	٢,٥٩	٢,٦٢	٢,٦١	٢,٣٢	٢,٣٠	٣,٩٥	٣,٨٥	٩,٩٩	١٠,٣٢
بنغلاديش	٥,٢٠	٥,٠٧	٥,٣٩	٦,٣٦	٦,٤٠	٧,٩١	٧,٥٥	٨,١٥	٨,٠٢	٧,٩٦
بنما	٣٢,٠٥	٢٩,١٢	٢٧,٦١	٣٠,٥٣	٣٠,٤٥	٣٢,٦٦	٤١,٠٩	٣٧,٥١	٤٢,٣٨	٤٤,٨٨
بنن	١٠,١٣	١٠,٢٣	١٠,٩٩	١١,١٦	١٢,٠٢	١٣,٥٢	١١,٥١	١٢,٦٩	١٥,٠٤	١٤,٢٨
بورتوريكو	١٤,٨٢	١٥,٢٣	١٤,٦٨	١٥,٩٦	١٥,٦٢	١٠,٩٢	١٠,٦٥	١٠,٧٠	١٣,٦٧	٩,٧١
بولندا	٧,٢٨	٧,٥٣	٧,٥٠	٧,٨٦	٩,٣٢	٩,٢١	٢٦,١٨	٢٦,٥٤	٤٤,٦٢	٣٨,٠٣
بولينيزيا الفرنسية	١٠,٤٦	١١,١٤	٨,٩١	٨,٦٠	٩,٠١	٨,٣٩	٨,٨٨	٨,٥٩	١٠,٨٦	٩,٩٠
بيرو	١٤,٧٩	١٤,٩٥	١٦,٣٣	١٦,٩٠	١٧,٣٨	١٦,٩٦	٢١,٧٩	٢١,١٨	٣٢,٨٠	٣٢,٨٤
تايلند	٣١,٠١	٣١,٩٢	٣٣,٨٩	٣٥,٣١	٣٦,٤٨	٣٦,٧٨	٤٣,٧٦	٣٦,٧٠	٣٧,٦٦	٣٨,٣٢
تركيا	٢٥,٦٠	٢٧,٠٩	٢٧,٠٩	٣٢,٦٠	٣٥,٦٤	٣١,٩٨	٣٦,١٠	٣٩,٤٠	٥٣,١٥	٥٢,١٣
ترينيداد وتوباغو	١٣,١٨	١٠,٦١	١١,١٨	١٣,٧٢	١٢,٨٨	١٥,٨٨	١٥,٧٦	١٧,٨٩	١٨,٩٠	١٧,٢٦
توغو	١٠,١٩	١٠,٦٢	١١,٠٩	١٠,٦٣	١٢,٥٦	١٤,٤٢	١٤,٢٤	١٤,٠٨	١٤,٠٧	١٤,٧٦
تونس	٨,٧٦	٧,٦٢	٧,٠٤	٧,٢٣	٦,٩٥	٦,٥٢	٦,٤٦	٦,٣٣	٦,٣٥	٥,٥٩
تونغا	٣,٨١	٤,٧٥	٤,٤٥	٤,٠٧	٤,٢٣	٣,٩٩	٣,٧٣	٣,٧٢	٣,٣٧	٣,١٧
جامايكا	٢١,٣٢	٢١,٩٩	٢٣,٠٢	٢٥,٥٠	١٨,٢٣	١٩,٥٦	٣٣,٠٩	٢٨,١٦	٢١,٥٧	٢٥,٣٢
الجيل الأسود (صربيا والجيل الأسود حتى عام ٢٠٠٩)	٢,٩٢	٢,٩٢	٢,٩٦	٢,٩٦	٣,٢٠	٠,٠٢	٤,٤٨	٤,٠٤	١,٣٥	٢,٣٥
الجزائر	١٠,٠٠	٩,٧٢	٨,٧٠	٧,٨٦	٧,٧٥	٨,٣٧	٣١,٤٥	٣١,٠٦	٧,٨٠	٦,٩١
جزر البهاما	١٧,٤٩	١٥,٧٠	١٦,١٩	١٦,٤٥	١٦,٣٥	١٩,٢٦	٢٥,٧١	٢٥,١٨	٢٧,٠٦	٢٦,٤١
جزر القمر	٦,٠٧	٥,٨٤	٥,٣٩	٥,٥١	٥,١٥	٥,٠٠	٥,٧٤	٧,١٤	٥,١٧	٥,٢١
جزر سليمان	٣,٦٢	٤,٢٩	٣,٩٧	٤,١٣	٤,١٦	٣,٩٦	٥,٥٧	٥,٨٧	٦,٠٧	٦,٠٤
جزر فارو	٤,٢٢	٤,٤٠	٤,٤٣	٤,٤٥	٤,٢٠	٤,٢٠	٤,٢١	٤,٢٠	٤,٢١	٤,٢١
جزر فيرجن التابعة للولايات المتحدة	١,٧٧	٣,٠٠	٣,٢٢	٣,٧٦	٣,٨١	٣,٧٠	٣,٣٢	٣,٣٩	٣,٣٤	٣,٣٧
جزر كايمان	١,٩٠	٢,٢٣	١,٧٩	١,٧٨	١,٧٨	١,٧٦	٢,٥١	٤,٠٣	٤,٠٧	١,٣٤
جزر مارشال	٣,٤٩	٣,٦٨	٣,٢٦	٣,٠٦	٣,٠٦	٢,٨٥	٢,٨٣	٣,٠٨	٢,٩١	٢,٩١
جزر ماريانا الشمالية	٢,١٧	٢,٢٠	١,٨٥	٢,٨٦	٣,٧٦	٣,٧٦	٣,٤٣	٣,٦٥	٣,٤٤	١,٣٧
الجمهورية الدومينيكية	١٢,٤٥	١٣,٩٥	١٥,١٩	١٩,٨٧	٢٠,٠٩	٢١,٦١	٢٢,٢٥	٢٢,٨٧	٢٣,٧٢	٢٥,٥٧
الجمهورية العربية السورية	٨,٥٤	١١,٨٤	١١,٢٩	١٤,٢٠	١٢,٧٢	١١,٠٣	١٥,١٧	١٦,٧٧	١٥,٦٤	١٦,٥٣
جمهورية الكونغو الديمقراطية	٣,٠٥	٣,٠٣	٢,٦٦	٢,٦٨	٣,٣٦	٣,٨٠	٥,٢٤	٣,٧٣	٤,٠٥	٤,٠١
جمهورية تنزانيا المتحدة	٨,١٠	٨,٥٩	٨,٧١	١٠,٥٨	١٠,٤٦	٩,٥٤	١٠,٦١	١١,٤٩	١١,٠٧	١١,١٠
جمهورية كوريا	٦٨,٦٨	٧٣,٠٣	٧١,٩٢	٧٧,١٩	٧٦,٤٠	٨٦,٦٧	٨٢,٦١	٩٢,٠٢	١٠١,٧٣	١٠٠,٤٢
جنوب أفريقيا	٢٣,١٣	٢٥,٨٣	٢٦,٢١	٢٧,٥٢	٢٨,٤٩	٣٢,٠٧	٣٢,٤٩	٣٥,٦٧	٣٦,٨٣	٤٣,٠٢
جورجيا	٣,٤٦	٣,٨١	٢,٩٤	٣,٢٢	٤,٠٣	٣,٨٣	٤,٠٢	٣,٧٩	٤,٩٩	٤,١٧
حبيوني	٦,٧٦	٧,٥٩	٧,٣٦	١٠,٤٥	١٠,٤٣	١٧,٩٨	١٩,٥٥	٢١,٠٢	١٦,٥٦	٢٠,٢٩

البلد أو الإقليم	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣
الدانرك	١١,٥٦	٢٤,٢٥	٢٥,٣٩	٢٢,١٠	٢٦,٤٩	٢٧,٦٨	٢٦,٧٦	٢٦,٤١	٤٤,٧١	٣٨,٦٧
دومينيكا	٢,٣٣	٢,٥١	٢,٣٣	٢,٤٠	٢,٣١	٢,٧٣	١,٨٨	٢,٠٨	٢,٠٨	١,٥٩
رومانيا	١٢,٠٢	١٥,٣٧	١٧,٦١	٢٢,٤٧	٢٦,٣٥	٢٣,٣٤	١٥,٤٨	٢١,٣٧	٢٣,٢٨	٢٥,٧٣
ساموا	٥,١٧	٥,٣٠	٤,٨٦	٦,٢٨	٦,٤٤	٤,٦٠	٤,٨٥	٤,٥٦	٤,٣٩	٤,١٩
ساموا	٥,٤٤	٥,٣٣	٥,٠٩	٦,٥٠	٦,٦٦	٤,٦٢	٥,١٨	٤,٥٦	٤,٣٩	٤,١٩
سان تومي وبرينسيبي	٠,٩١	١,٢٨	١,٥٧	١,٦٤	٢,٥٤	٢,٣٨	٣,٣٣	٢,١٣	٢,٢٨	٦,٨٧
سانت فنسنت وجزر غرينادين	٣,٥٦	٣,٥٨	٣,٤٠	٤,٣٤	٤,٥٢	٤,١٣	٣,٧٢	٣,٩٥	٤,٠٢	٤,١٠
سانت كيتس ونيفس	٥,٤٩	٥,٣٢	٥,٥٩	٦,١٦	٦,١٩	٣,٠٨	٢,٨٤	٢,٦٦	٢,٦٧	٢,٥٨
سانت لوسيا	٣,٧٠	٣,٧٢	٣,٤٣	٤,٢١	٤,٢٥	٤,٢٥	٣,٧٧	٤,٠٨	٤,٥٥	٤,٩٣
سري لانكا	٣٤,٦٨	٣٣,٣٦	٣٧,٣١	٤٢,٤٣	٤٦,٠٨	٣٤,٧٤	٤٠,٢٣	٤١,١٣	٤٣,٤٣	٤٣,٠١
السلفادور	٦,٣٠	٧,٣٢	٨,٠٧	٧,٩٠	٨,٦٧	١٠,٣٤	٩,٦٤	١٢,٠٢	٨,٧٥	٨,٣٦
سلوفينيا	١٣,٩١	١٣,٩١	١١,٠٣	١٢,٨٧	١٥,٦٦	١٩,٨١	٢٠,٦١	٢١,٩٣	٢١,٩٤	٢٠,٨٢
سنغافورة	٨١,٨٧	٨٣,٨٧	٨٦,١١	٨٧,٥٣	٩٤,٤٧	٩٩,٤٧	١٠٣,٧٦	١٠٥,٠٢	١١٣,١٦	١٠٦,٩١
السنغال	١٠,١٥	١٠,٠٩	١١,٢٤	١٧,٠٨	١٧,٦٤	١٤,٩٦	١٢,٩٨	١٢,٢٧	١٣,٥٩	١١,٠٨
السودان	٦,٩٥	٦,١٩	٥,٦٧	٥,٦٦	٥,٣٨	٩,٢٨	١٠,٠٥	٩,٣٣	١٢,٧٥	٨,٤٢
سورينام	٤,٧٧	٤,١٦	٣,٩٠	٤,٢٩	٤,٢٦	٤,١٦	٤,١٢	٤,١٦	٤,٤٨	٤,٩١
السويد	١٤,٧٦	٢٦,٦١	٢٨,١٧	٢٥,٨٢	٣٠,٢٧	٣١,٣٤	٣٠,٥٨	٣٠,٠٢	٤٩,٤٥	٤٢,٣٢
سيراليون	٥,٨٤	٦,٥٠	٥,١٢	٥,٠٨	٤,٧٤	٥,٥٦	٥,٨٠	٥,٤١	٧,٤٠	٥,١٥
سيشيل	٤,٨٨	٤,٩٣	٥,٢٧	٥,٢٩	٤,٤٩	٤,٩٠	٥,١٦	٦,٤٥	٦,٥٠	٨,٠٨
شيلي	١٥,٤٨	١٥,٥٣	١٦,١٠	١٧,٤٩	١٧,٤٢	١٨,٨٤	٢٢,٠٥	٢٢,٧٦	٣٢,٩٨	٣٢,٩٨
الصومال	٣,٠٩	١,٢٨	٢,٤٣	٣,٠٥	٣,٢٤	٢,٨٢	٤,٢٠	٤,٢٠	٤,٣٤	٤,٢٠
الصين	١٠٠,٠٠	١٠٨,٢٩	١١٣,١٠	١٢٧,٨٥	١٣٧,٣٨	١٣٢,٤٧	١٤٣,٥٧	١٥٢,٠٦	١٥٦,١٩	١٥٧,٥١
الصين، مقاطعة تايوان	٥٩,٥٦	٦٣,٧٤	٦٥,٦٤	٦٢,٤٣	٦٢,٥٨	٦٠,٩٠	٦٤,٣٧	٦٦,٦٩	٦٦,٦٢	٦٤,٢٣
الصين، منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة	٩٤,٤٢	٩٦,٧٨	٩٩,٣١	١٠٦,٢٠	١٠٨,٧٨	١٠٤,٤٧	١١٣,٦٠	١١٥,٢٧	١١٧,١٨	١١٦,٦٣
العراق	١,٤٠	١,٦٣	٤,٠٦	٢,٦١	١,٢٠	٥,١١	٤,١٩	٤,١٩	٧,١٠	٥,٦٩
عمان	٢٣,٣٣	٢٣,٦٤	٢٠,٢٨	٢٨,٩٦	٣٠,٤٢	٤٥,٣٢	٤٨,٥٢	٤٩,٣٣	٤٧,٢٥	٤٨,٤٦
غابون	٨,٧٨	٨,٧٦	٨,٧٢	٨,٥٧	٨,٩٣	٩,١٦	٨,٥٥	٧,٩٧	٩,٢٣	٨,٩٥
غامبيا	٤,٩١	٦,١٣	٤,٨٠	٤,٧٤	٤,٩٧	٧,٥٣	٥,٣٨	٥,٢٤	٧,٨١	٥,٨٩
غانا	١٢,٤٨	١٢,٦٤	١٣,٨٠	١٤,٩٩	١٨,١٣	١٩,٣٣	١٧,٢٨	١٨,٠١	١٧,٨٩	١٩,٣٥
غرينادا	٢,٣٠	٢,٥٢	٣,٣٧	٤,٠٩	٤,٢٠	٤,١٣	٣,٧١	٣,٩٣	٤,٠٤	٤,٥٩
غرينلاند	٢,٣٢	٢,٣٢	٢,٣٧	٢,٣٧	٢,٣٦	٢,٣٧	٢,٢٧	٢,٣٠	٢,٣٠	٢,٣٠
غواتيمالا	١٢,٢٨	١٣,٨٥	١٨,١٣	١٥,٤٠	١٥,٤٤	١٤,٧٣	١٣,٣٣	٢٠,٨٨	٢٠,٠٧	٢٠,٢٨
غوام	١٠,٥٠	١٠,٥٢	٩,٥٦	٨,٧٣	٨,٥٦	٨,٥٧	٨,٧٨	٨,٧٦	٨,٤١	٧,٨٥
غيانا	٤,٥٤	٤,٣٧	٤,٦٠	٤,٥١	٤,٣٦	٤,٣٤	٣,٩٥	٣,٩٦	٤,٠٦	٤,٣١

البلد أو الإقليم	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣
غينيا	٦,١٣	٦,٨٩	٨,٧١	٨,٤٧	٦,٤١	٨,٣٢	٦,٢٨	٦,٢١	٧,٤٢	٨,٠٦
غينيا - بيساو	٢,١٢	٥,١٩	٥,٠٣	٥,٢٢	٥,٣٤	٣,٥٤	٣,٥٠	٤,٠٧	٤,٣١	٤,٠٠
غينيا الاستوائية	٤,٠٤	٣,٨٧	٣,٧٦	٣,٣٦	٣,٨٦	٣,٧٣	٤,٣٧	٣,٦٨	٤,٥٤	٤,٠٢
فانواتو	٣,٩٢	٤,٤٨	٤,٤١	٤,٣٤	٤,٣٦	٤,٢٢	٣,٧٥	٣,٧٠	٣,٨٨	٣,٤٢
فرنسا	٦٧,٣٤	٧٠,٠٠	٦٧,٧٨	٦٤,٨٤	٦٦,٢٤	٦٧,٠١	٧٤,٩٤	٧١,٨٤	٧٠,٠٩	٧٤,٩٤
الفلبين	١٥,٤٥	١٥,٨٧	١٦,٤٨	١٨,٤٢	٣٠,٢٦	١٥,٩٠	١٥,١٩	١٨,٥٦	١٧,١٥	١٨,١١
فنزويلا (جمهورية - البوليفارية)	١٨,٢٢	١٩,٩٠	١٨,٦٢	٢٠,٢٦	٢٠,٤٦	٢٠,٤٣	١٨,٦١	١٩,٩٧	١٨,٩٣	١٨,٩٠
فنلندا	٩,٤٥	١٠,١٦	٨,٥٨	١٠,٧٠	٩,٧٢	١٠,١٥	٨,٣٦	١١,٢٧	١٥,٥١	٩,٣٤
فيجي	٨,٢٦	٨,٣٢	٧,٢٤	٧,٣٥	١٠,٣١	٨,٧٤	٩,٤٤	٩,٢٣	١٢,٣٩	١٢,٠٥
فييت نام	١٢,٨٦	١٤,٣٠	١٥,١٤	١٧,٥٩	١٨,٧٣	٢٦,٣٩	٣١,٣٦	٤٩,٧١	٤٨,٧١	٤٣,٢٦
قبرص	١٤,٣٩	١٨,٥٣	١٧,٣٩	١٨,٠١	١١,٨١	١٣,٣١	١٦,٢٠	١٧,١٢	١٦,٠٢	١٦,٣٩
قطر	٢,٦٤	٤,٢٣	٣,٩٠	٣,٥٩	٣,٢١	٢,١٠	٧,٦٧	٣,٦٠	٦,٥٣	٣,٣٥
كابو فيردي	١,٩٠	٢,٢٨	٢,٧٦	٢,٤٥	٣,٦٣	٥,١٣	٣,٦٩	٤,٢٤	٤,٤٨	٤,١٢
كاليدونيا الجديدة	٩,٨٣	١٠,٣٤	٩,٠٠	٨,٨١	٩,٢٣	٨,٧٤	٩,٣٧	٩,١٧	٩,٤١	٩,٢٣
الكاميرون	١٠,٤٦	١٠,٦٢	١١,٤١	١١,٦٥	١١,٠٥	١١,٦٠	١١,٣٤	١١,٤٠	١٣,٤٤	١٠,٨٥
كرواتيا	٨,٥٨	١٢,١٩	١٠,٤٧	١٢,٣٣	١٥,٣٦	٨,٤٨	٨,٩٧	٢١,٧٥	٢١,٣٨	٢٠,٤٤
كمبوديا	٣,٨٩	٣,٢٥	٢,٩٣	٣,٢٥	٣,٤٧	٤,٦٧	٤,٥٢	٥,٣٦	٣,٤٥	٥,٣٤
كندا	٣٩,٦٧	٣٩,٨١	٣٦,٣٢	٣٤,٤٠	٣٤,٢٨	٤١,٣٤	٤٢,٣٩	٣٨,٤١	٣٨,٢٩	٣٨,٤٤
كوبا	٦,٧٨	٦,٥١	٦,٤٣	٦,٧١	٦,١٢	٥,٩٢	٦,٥٧	٦,٥٥	٥,٩٦	٥,٧٧
كوت ديفوار	١٤,٣٩	١٤,٥٢	١٢,٩٨	١٤,٩٨	١٦,٩٣	١٩,٣٩	١٧,٤٨	١٧,٣٨	١٦,٤٥	١٧,٥٥
كوراساو (الأنتيل الهولندية حتى عام ٢٠١٠)	٨,١٦	٨,٢٣	٧,٨٢	٩,٢٢	٨,٥٦	٨,٥٧	٧,٩٧	٨,١٤	٦,٥٩	٨,١٤
كوستاريكا	١٢,٥٩	١١,١٢	١٥,٠٨	١٥,٣٤	١٢,٧٨	١٤,٦١	١٢,٧٧	١٠,٦٩	١٤,١٣	١٤,٠٠
كولومبيا	١٨,٦١	١٩,٢٠	٢٠,٤٩	٢١,٠٧	٢١,٦٤	٢٣,١٨	٢٦,١٣	٢٧,٢٥	٣٧,٢٥	٣٧,٤٩
الكونغو	٨,٢٩	٩,١٠	٩,١٢	٩,٦١	١١,٨٠	١١,٣٧	١٠,٤٥	١٠,٧٨	١٢,٥٧	١٥,٨٢
الكويت	٥,٨٧	٦,٧٧	٤,١٤	٦,٢٢	٦,١٤	٦,٥٤	٨,٣١	٥,٦٠	٦,٦٠	٧,١٢
كيريباس	٣,٠٦	٣,٢٨	٣,٠٥	٣,٠٦	٣,٠٦	٢,٨٥	٢,٨٦	٣,١١	٢,٩١	٢,٩١
كينيا	٨,٥٩	٨,٩٨	٩,٣٠	١٠,٨٥	١٠,٩٥	١٢,٨٣	١٣,٠٩	١٢,٠٠	١١,٧٥	١١,٣٨
لاتفيا	٦,٣٧	٥,٨٢	٥,١٠	٥,٨٧	٥,٥٢	٥,١٨	٥,٩٨	٥,٥١	٥,٤٥	٤,٠٧
لبنان	١٠,٥٧	١٢,٥٣	٢٥,٥٧	٣٠,٠١	٢٨,٩٢	٢٩,٥٥	٣٠,٢٩	٣٥,٠٩	٤٣,٢١	٤٣,١٦
ليبيريا	٥,٢٩	٥,٩٥	٤,٥٥	٤,٥٠	٤,٢٥	٥,٤٩	٥,٩٥	٦,١٧	٨,١١	٥,٨٨
ليبيا	٥,٢٥	٥,١٧	٤,٧١	٦,٥٩	٥,٣٦	٩,٤٣	٥,٣٨	٦,٥٩	٧,٥١	٧,٢٩
ليتوانيا	٥,٢٢	٥,٨٨	٥,٦٦	٦,٨٣	٧,٧٦	٨,١١	٩,٥٥	٩,٧٧	٩,٥٥	٥,٨٤
مالطة	٢٧,٥٣	٢٥,٧٠	٣٠,٣٢	٢٩,٥٣	٢٩,٩٢	٣٧,٧١	٣٧,٥٣	٤٠,٩٥	٤٥,٠٢	٤٩,٧٩
ماليزيا	٦٢,٨٣	٦٤,٩٧	٦٩,٢٠	٨١,٥٨	٧٧,٦٠	٨١,٢١	٨٨,١٤	٩٠,٩٦	٩٩,٦٩	٩٨,١٨

البلد أو الإقليم	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣
مدغشقر	٦,٩٠	٦,٨٣	٨,٣١	٧,٩٧	٧,٨٢	٨,٦٤	٧,٣٨	٧,٧٢	١١,٨٠	١١,٨٥
مصر	٤٢,٨٦	٤٩,٢٣	٥٠,٠١	٤٥,٣٧	٥٢,٥٣	٥١,٩٩	٤٧,٥٥	٥١,١٥	٥٧,٣٩	٥٧,٤٨
المغرب	٩,٣٩	٨,٦٨	٨,٥٤	٩,٠٢	٢٩,٧٩	٣٨,٤٠	٤٩,٣٦	٥٥,١٣	٥٥,٠٩	٥٥,٥٣
المكسيك	٢٥,٢٩	٢٥,٤٩	٢٩,٧٨	٣٠,٩٨	٣١,١٧	٣١,٨٩	٣٦,٣٥	٣٦,٠٩	٣٨,٨١	٤١,٨٠
ملديف	٤,١٥	٤,٠٨	٣,٩٠	٤,٧٥	٥,٤٥	٥,٤٣	١,٦٥	١,٦٢	١,٦٠	٨,١٢
المملكة العربية السعودية	٣٥,٨٣	٣٦,٢٤	٤٠,٦٦	٤٥,٠٤	٤٧,٤٤	٤٧,٣٠	٥٠,٤٣	٥٩,٩٧	٦٠,٤٠	٥٩,٦٧
المملكة المتحدة	٨١,٦٩	٧٩,٥٨	٨١,٥٣	٧٦,٧٧	٧٧,٩٩	٨٤,٨٢	٨٧,٥٣	٨٧,٤٦	٨٤,٠٠	٨٧,٧٢
موريتانيا	٥,٣٦	٥,٩٩	٦,٣٥	٧,٩٠	٧,٩٣	٧,٥٠	٥,٦١	٥,٦٢	٨,٢٠	٦,٥٣
موريشيوس	١٣,١٣	١٢,٢٦	١١,٥٣	١٧,١٧	١٧,٤٣	١٤,٧٦	١٦,٦٨	١٥,٣٧	٢٣,٨٦	٢٤,٧٢
موزامبيق	٦,٦٤	٦,٧١	٦,٦٦	٧,١٤	٨,٨١	٩,٣٨	٨,١٦	١٠,١٢	٩,٨٢	١٠,٢٣
ميانمار	٣,١٢	٢,٤٧	٢,٥٤	٣,١٢	٣,٦٣	٣,٧٩	٣,٦٨	٣,٢٢	٤,٢٠	٦,٠٠
ميكرونيزيا (ولايات - الموحدة)	٢,٨٠	٢,٨٧	١,٩٤	٣,١٣	٣,٨٥	٣,٨٥	٣,٤٣	٣,٦٢	٣,٥٨	٢,١٧
ناميبيا	٦,٢٨	٦,٦١	٨,٥٢	٨,٣٧	١١,١٢	١٣,٦١	١٤,٤٥	١٢,٠٢	١٥,١٨	١٥,٥٠
النرويج	٩,٢٣	٨,٣١	٧,٣٤	٧,٨٠	٧,٩١	٧,٩٣	٧,٩٣	٧,٣٢	٥,٣١	٥,٢٨
نيجيريا	١٢,٨٣	١٢,٧٩	١٣,٠٢	١٣,٦٩	١٨,٣٠	١٩,٨٩	١٨,٢٨	١٩,٨٥	٢١,٨١	٢١,٣٥
نيكاراغوا	٤,٧٥	٥,٢٥	٨,٠٥	٧,٨٩	٨,٩١	١٠,٥٨	٨,٦٨	٨,٤١	٨,٢٣	٨,٣٠
نيوزيلندا	٢٠,٨٨	٢٠,٥٨	٢٠,٧١	٢٠,٦٠	٢٠,٤٨	٢٠,٥٩	١٨,٣٨	١٨,٥٠	١٩,٣٥	١٨,٩٥
هايتي	٤,٩١	٣,٤٣	٢,٩١	٢,٨٧	٣,٤٤	٤,٤٠	٧,٥٨	٤,٧٥	٥,٠٨	٥,١٢
الهند	٣٤,١٤	٣٦,٨٨	٤٢,٩٠	٤٠,٤٧	٤٢,١٨	٤٠,٩٧	٤١,٤٠	٤١,٥٢	٤١,٢٩	٤٤,٣٥
هندوراس	٩,١١	٨,٦٤	٨,٢٩	٨,٧٦	٩,٢٦	١٠,٦٨	٩,٠٩	٩,٤٢	١٠,٠٣	١٠,٧٣
هولندا	٧٨,٨١	٧٩,٩٥	٨٠,٩٧	٨٤,٧٩	٨٧,٥٧	٨٨,٦٦	٨٩,٩٦	٩٢,١٠	٨٨,٩٣	٨٧,٤٦
الولايات المتحدة الأمريكية	٨٣,٣٠	٨٧,٦٢	٨٥,٨٠	٨٣,٦٨	٨٢,٤٥	٨٢,٤٣	٨٣,٨٠	٨١,٦٣	٩١,٧٠	٩٢,٨٠
اليابان	٦٩,١٥	٦٦,٧٣	٦٤,٥٤	٦٢,٧٣	٦٦,٦٣	٦٦,٣٣	٦٧,٤٣	٦٧,٨١	٦٣,٠٩	٦٥,٦٨
اليمن	١٩,٢١	١٠,١٨	٩,٣٩	١٤,٢٨	١٤,٤٤	١٤,٦١	١٢,٤٩	١١,٨٩	١٣,١٩	١٩,٠٠
اليونان	٣٠,٢٢	٢٩,٠٧	٣١,٢٩	٣٠,٧٠	٢٧,١٤	٤١,٩١	٣٤,٢٥	٣٢,١٥	٤٥,٥٠	٤٥,٣٥

المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من CI-Online و Lloyds List Intelligence.

ملاحظة: للإطلاع على مزيد من التفاصيل، انظر <http://stats.unctad.org/lsci>.

استبيان

استعراض النقل البحري ٢٠١٣

من أجل تحسين جودة استعراض النقل البحري وفائدته، نرجو 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: rmt@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"/>	نوعية التحليل
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	الجودة العامة

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

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

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

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

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

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

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

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

٧- 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 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, NY 10017
United States of America

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

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

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

وفيما يتعلق باستعراض النقل البحري لعام ٢٠١٣ :
<http://unctad.org/rmt>

البريد الإلكتروني:
rmt@unctad.org

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

<http://unctad.org/transportnews>

