مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

2019

الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

2019

الأمم المتحدة

جنيف، 2019

2019 ©، الأمم المتحدة

جميع الحقوق محفوظة في جميع أنحاء العالم

ينبغي أن ترسل طلبات إعادة طبع مقاطع أو استنساخها إلى مركز حقوق النشر والتأليف (Copyright Clearance Centre) على العنوان copyright.com.

وينبغي إرسال جميع الاستفسارات الأخرى بشأن الحقوق والتراخيص، بما في ذلك الحقوق الفرعية، إلى:

United Nations Publications
300 East 42nd Street
New York, New York 10017
United States of America
البريد الإلكتروني: publications@un.org
الموقع الشبكي: un.org/publications

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

لا ينطوي ذِكر أيّ شركة أو عملية مرخَّصة على تأييد من جانب الأمم المتحدة.

منشور من منشورات الأمم المتحدة يصدره مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

UNCTAD/RMT/2019

eISBN 978-92-1-004305-2
ISSN 0252-5437
eISSN 2412-0987

تنويه

أعدَّ الأونكتاد *استعراض النقل البحري لعام 2019* وتولت الإشراف العام عليه شاميكا ن. سيريمان، مديرة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات بالأونكتاد، واضطلع جان هوفمان، رئيس فرع لوجستيات التجارة، بعملية التنسيق. وقدمت ويندي خوان الدعم الإداري وتولت عملية التحرير. والمؤلفون هم ريغينا أساريوتيس، ومارك عساف، وغونزالو أيالا، وحسيبة بن اعمارة، ودومينيك شانتريل، وجان هوفمان، وأنيلا برمتي، ولويزا رودريغيز، وفريدة يوسف.

وحررت المنشور دائرة الدعم الحكومي الدولي في الأونكتاد. وصممت الغلاف ماغالي شتودر وتولت التصميم العام.

ويجدر التنويه بالتعليقات التي أبداها والمساهمات التي قدمها الآتية أسماؤهم الذين استعرضوا المنشور: هاشم عباس، ونيكلاس بنغتسون، وجوهانا كريستينسين، وتريفر كراو، ونيل دافدسون، وماحين فاغفوري، وبياتريس غارسيا، وفريدريك هاغ، وماكس جونز، ومايك ليند، وجون مانغان، وكارلوس دانيل مارتنر بيرلونغ، وجيمس ميلين، وياسمينا روبر، وجان – بول رودريغيز، وساتيا ساهو، وروفاراش سامكانغ، وانتونيلا تيودورو، وريتشارد واتس.

وتجدر الإشادة أيضاً بالتعليقات التي أبدتها شعب أخرى من الأونكتاد في إطار عملية استعراض النظراء، وبالتعليقات الواردة من مكتب الأمين العام.

والشكر أيضاً لفلاديسلاف شوفالوف الذي استعرض هذا المنشور برمته.

المحتويات

تنويه iii
ملاحظات ix
موجز تنفيذي xi

1- التجارة البحرية الدولية والحركة في الموانئ 1
ألف - الاتجاهات السائدة في تدفقات التجارة البحرية 3
باء - مناولة البضائع في موانئ الحاويات 16
جيم - التوقعات واعتبارات السياسة العامة 19

2- توفير خدمات النقل البحري وبنيته الأساسية 31
ألف - الأسطول العالمي 33
باء - بناء السفن والطلبات الجديدة والتكسير 36
جيم - ملكية السفن وتسجيلها 42
دال - النقل البحري بالحاويات 47
هاء - توفير خدمات الموانئ وبنيتها الأساسية 56
واو - التوقعات واعتبارات السياسة العامة 61

3- مؤشرات الأداء 67
ألف - قياس أداء النقل البحري 69
باء - الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظمة 70
جيم - مُدد الرسو في الموانئ 76
دال - أسطول النقل البحري: المؤشرات البيئية 83
هاء - برنامج التدريب على إدارة الموانئ من أجل التجارة 87

4- المسائل القانونية والتطورات التنظيمية 95
ألف - التطورات التكنولوجية والمسائل الناشئة في القطاع البحري 97
باء - التطورات التنظيمية المتعلقة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي والمسائل البيئية الأخرى 101
جيم - التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل 115
دال - حال الاتفاقيات 122
هاء - موجز التوقعات وما يتصل بها من اعتبارات السياسة العامة 122

الجداول

1–1 النمو الاقتصادي العالمي 2017–2019 3
2–1 النمو في حجم تجارة البضائع، 2016–2018 4
3–1 تطور التجارة البحرية الدولية، في سنوات مختارة 6
4–1 التجارة البحرية الدولية، 2017–2018 8
5–1 تجارة الناقلات الصهريجية 2017–2018 10
6–1 منتجو النفط والغاز الطبيعي ومستهلكوهما الرئيسيون، 2018 11
7–1 تجارة السوائب الجافة، 2017–2018 12
8–1 السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون، 2018 13
9–1 التجارة المعبأة في حاويات على طرق الشرق – الغرب التجارية، 2014–2018 15
10–1 التجارة المعبأة في حاويات على طرق الشرق – الغرب التجارية الرئيسية وطرق أخرى، 2016–2019 16
11–1 إجمالي الحركة في موانئ الحاويات العالم حسب المنطقة، 2017–2018 18
12–1 أهم 20 ميناء للحاويات في العالم، 2018 19
13–1 توقعات التطور في التجارة البحرية الدولية، 2017–2026 20
14–1 التعريفات الجمركية وأثرها المقدَّر في التجارة البحرية الدولية، 2018–2019 22
1–2 الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية 2018–2019 33
2–2 التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي حسب نوع السفينة، 2018–2019 35
3–2 عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية وبلدان بنائها، 2018 37
4–2 تدابير زيادة الكفاءة وصولاً إلى نقل بحري عديم الانبعاثات بحلول عام 2050 39
5–2 الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها لأغراض التكسير حسب أنواع السفن الرئيسية وبلد التكسير، 2018 41
6–2 ملكية الأسطول العالمي مرتبة حسب الحمولة الطنية الساكنة، 2019 43
7–2 أهم البلدان المالكة للسفن في 1 كانون الثاني/يناير 2019 45
8–2 أعلام التسجيل الرئيسية، حسب الحمولة الطنية الساكنة، 2019 46
9–2 أعلام التسجيل الرئيسية، مرتبة بحسب قيمة نوع السفينة الرئيسي، 2019 47
10–2 أسعار سوق الشحن بالحاويات 2010–2018 51
11–2 مؤشرات التركيز في خطوط النقل البحري المنتظمة في طرق المحيط الهادئ، 2006 و2019 54
12–2 التغيرات الرئيسية في الخدمات البحرية في أعماق البحار التي يقدمها جميع المشغلين، 2014–2019 54
13–2 نوع الاستثمار في البنى الأساسية في الموانئ وأمثلة على الموانئ والمشاريع، 2017–2019 57
14–2 أكبر 21 مشغِّلاً عالمياً للمحطات النهائية، إجمالي الحركة والقدرة، 2018 59
15–2 التنافس بين الموانئ: العوامل التي تؤثر على المنافسة بين الموانئ وقدرتها التنافسية 60
1–3 مدة الرسو الوسيطة في الموانئ في أهم 25 اقتصاداً، حسب عدد مرات التوقف في الموانئ وقطاع السوق، 2018 78
2–3 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب السائلة في الميناء، 2018 79
3–3 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب الجافة في الميناء، 2018 80
4–3 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو الناقلات الصهريجية في الميناء، 2018 80
5–3 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب المختلفة في الميناء، 2018 81
6–3 مؤشرات بيئية مختارة حسب نوع السفينة، 2019 84
7–3 المؤشرات البيئية حسب دولة العلم وأهم 50 اقتصاداً حسب عدد السفن، 2019 85
8–3 المؤشرات البيئية حسب منشأ الملكية وأهم 50 اقتصاداً حسب عدد السفن، 2019 86
9–3 مؤشرات سجل أداء الموانئ، 2014–2018 89
1–4 الدول الأطراف المتعاقدة في اتفاقيات دولية مختارة متعلقة بالنقل البحري، حتى 31 تموز/يوليه 2019 123

الأشكال

1–1 التجارة البحرية الدولية100، حسب نوع البضائع، سنوات مختارة 5
2–1 التجارة البحرية الدولية بالأطنان الميلية من البضائع، 2000–2019 7
1–3(أ) مشاركة البلدان النامية في التجارة البحرية الدولية، في سنوات مختارة 9
1–3(ب) مشاركة البلدان النامية في التجارة البحرية الدولية باستثناء الصين، في سنوات مختارة 9
4–1 التجارة البحرية الدولية حسب المنطقة في عام 2018 10
5–1 التجارة العالمية المعبأة في حاويات – 1966–2018 14
6–1 التجارة العالمية المعبأة في حاويات، حسب الطرق، 2018 15
7–1 تدفقات البضائع المعبأة في حاويات في طرق الشرق – الغرب التجارية الرئيسية للحاويات، 1995–2019 17
8–1 إجمالي الحركة في موانئ الحاويات في العالم حسب المنطقة، 2017–2018 18
1–2 النمو السنوي في الأسطول العالمي 2000–2018 33
2–2 نمو الأسطول العالمي بالحمولة الطنية الساكنة، أنواع مختارة من السفن، 2013–2019 34
3–2 التوزيع العمري للأسطول التجاري في 1 كانون الثاني/يناير 2019 37
4–2 عمليات تسليم السفن الجديدة لأنواع مختارة من السفن، 2014–2018 38
5–2 السفن المتعاقد على بنائها على الصعيد العالمي، 2000–2019 39
6–2 الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها لأغراض التكسير، بلدان مختارة، 2014–2018 41
7–2 النسبة المئوية لملكية الأسطول العالمي، بلدان مختارة، 2015–2019 44
8–2 نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات، 2007–2018 48
9–2 مؤشر كونتكس الجديد، 2010–2019 50
10–2 الحصة السوقية لتحالفات النقل البحري بالحاويات الثلاثة في طرق الشرق – الغرب التجارية الرئيسية، السعة المستخدمة بالوحدات المعادلة وحدة لعشرين قدماً،في شباط/فبراير 2019 55
11–2 أهم 10 خطوط النقل البحري بالحاويات في أعماق البحار والحصة من السوق بالسعة المستخدمة في شباط/فبراير 2019 55
12–2 مشغلو النقل البحري بالحاويات بالسعة السنوية المستخدمة، 2006–2019 56
1–3 أعلى 10 اقتصادات في مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، 2006–2019 72
2–3 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لأهم 10 موانئ في غرب أفريقيا، 2006–2019 74
3–3 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لأهم 10 موانئ في جزر المحيط الهادئ، 2006–2019 75
4–3 عمليات توقف سفن الحاويات في الموانئ ومدة الرسو في الموانئ، جميع البلدان، 2019 76
5–3 مدة الرسو وتوقف سفن الحاويات في الموانئ، 2018 82
6–3 أفريقيا: توقف سفن الحاويات ورسوها في الموانئ، 2018 83
7–3 نطاق تغطية برنامج إدارة الموانئ 88
8–3 مشاركة المرأة في قوة العمل في الموانئ، 2014–2018 90
9–3 مشاركة المرأة في مناولة البضائع، 2014–2018 90
10–3 مزيج إيرادات الموانئ حسب المنطقة، 2014–2018 90
11–3 الإيرادات قبل الفائدة والضرائب والاستهلاك والإهلاك، 2014–2018 91
12–3 تكاليف العمل كنسبة من الإيرادات، 2014–2018 91
13–3 مساهمات الموظفين، 2014–2018 91
14–3 حصة السفن الواصلة حسب نوع السفينة، 2014–2018 92
15–3 متوسط أطنان البضائع المحمَّلة أو المفرَّغة لكل سفينة واصلة 92
16–3 الإنفاق على البيئة 93

الأطر

1–2 تكييف البنى الأساسية للنقل الساحلي مع آثار تغير المناخ: الحالة الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية 58
2–2 تثير الزيادات الكبيرة في عمليات المحطات النهائية للحاويات في أستراليا القلق لدى الوكالة المعنية بالمنافسة 61
1–3 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة: مؤشرٌ غير مباشر للارتباط بالنقل البحري 70

ملاحظات

استعراض النقل البحري هو منشور تصدره أمانة الأونكتاد بصورة متكررة منذ عام 1968 بهدف تعزيز الشفافية في أسواق النقل البحري وتحليل التطورات ذات الصلة به. وستُدرج في وثيقة تصويب تصدر في وقت لاحق أي تصويبات وقائعية أو تحريرية قد يثبت أنَّها ضرورية في ضوء التعليقات التي ترد من الحكومات.

ويغطي *هذا الإصدار من استعراض النقل البحري* بيانات وأحداث من كانون الثاني/يناير 2018 حتى حزيران/يونيه 2019. وبُذل قصارى الجهد لتضمين التطورات الأحدث، كلما كان ذلك مستطاعاً.

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

"الطن" يعني الطن المتري (1 000 كغم)، و"الميل" يعني الميل البحري، ما لم يذكر خلاف ذلك.

بسبب التقريب، قد لا تبلغ التفاصيل والنسب المئوية المذكورة في الجداول المجاميع الكلية بالضرورة.

تشير النقطتان (..) في الجداول الإحصائية إلى أنَّ البيانات غير متاحة أو لم يُفد عنها بشكل منفصل.

تم الاطلاع على جميع المواقع الشبكية في أيلول/سبتمبر 2019.

يشير مصطلحا "البلدان" والاقتصادات" إلى بلدان، أو أقاليم، أو مناطق.

منذ عام 2014، لا يتضمن *استعراض النقل البحري* مرفقات إحصائية مطبوعة. وعوضاً عن ذلك، وسَّع الأونكتاد نطاق البيانات الإحصائية المتاحة على الإنترنت عبر الوصلات التالية:

لمحة عامة: http://stats.unctad.org/maritime

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

الأسطول التجاري بحسب علم التسجيل: http://stats.unctad.org/fleet

الأسطول التجاري بحسب بلد الملكية: http://stats.unctad.org/fleetownership

السمات القطرية للنقل البحري: http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/en-GB/index.html

بناء السفن بحسب بلد بنائها: http://stats.unctad.org/shipbuilding

تخريد السفن بحسب بلد تكسيرها: http://stats.unctad.org/shipscrapping

مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة: http://stats.unctad.org/lsci

مؤشر الارتباط على الصعيد الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة: http://stats.unctad.org/lsbci

إجمالي حركة الحاويات في الموانئ: http://stats.unctad.org/teu

مجموعات السفن المستخدمة في *استعراض النقل البحري*

المجموعة التي يتناولها الاستعراض	أنواع السفن التي تتألف منها
ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات النفط الصهريجية
ناقلات السوائب	ناقلات السوائب، الناقلات المختلطة
سفن البضائع العامة	السفن المتعددة الأغراض والسفن المخصَّصة، وسفن بضائع المناولة الأفقية، وسفن البضائع العامة
سفن الحاويات	سفن الحاويات المقسمة بالكامل إلى خلايا
سفن أخرى	ناقلات غاز النفط المسَّيل، ناقلات الغاز الطبيعي المسَّيل، الناقلات الصهريجية للطرود (الكيميائية)، الناقلات الصهريجية المتخصصة، السفن المبرَّدة، سفن التموين البحري، سفن القطر، الحفَّارات، سفن السياحة، العبَّارات، والسفن الأخرى غير سفن البضائع
مجموع كل السفن	يشمل مجموع كل أنواع السفن السالف ذكرها

المجموعات التقريبية لأحجام السفن وفقاً للتسميات الشائعة في مجال النقل البحري

ناقلات النفط الخام الصهريجية	
ناقلات النفط الخام الصهريجية الكبيرة جداً	000 200 طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية سويزماكس	000 120–000 200 طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية أفراماكس	000 80–999 119 طن من الحمولة الساكنة
ناقلات النفط الخام الصهريجية بنماكس	000 60–999 79 طن من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب الجافة وناقلات الركاز	
ناقلة السوائب كيب – سايز	000 100 طن فأكثر من الحمولة الساكنة
ناقلات السوائب بنماكس	000 65–999 99 طن من الحمولة الساكنة
ناقلة السوائب هاندي ماكس	000 40–999 64 طن من الحمولة الساكنة
ناقلة السوائب هاندي سايز	000 10–999 39 طن من الحمولة الساكنة
سفن الحاويات	
سفن بنماكس – الجديدة	سفن بنماكس – الجديدة القادرة على عبور الأهوسة الموسَّعة لقناة بنما التي يبلغ عرضها الأقصى 49 متراً وطولها الأقصى 366 متر إجمالاً.
بنماكس	سفن الحاويات التي تتجاوز سعتها 3000 وحدة معادلة لعشرين قدماً ويقِّل عرضها عن 33,2 متراً، أي أ كبر السفن حجماً القادرة على عبور الأهوسة الموسَّعة لقناة بنما.

المصدر: Clarksons Research.

ملاحظة: ما لم يذكر خلاف ذلك، تشمل السفن التي يغطيها *استعراض النقل البحري* جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، باستثناء سفن الممرات المائية الداخلية وسفن الصيد والسفن الحربية واليخوت والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والقوارب (باستثناء وحدات تخزين الإنتاج العائمة ووحدات التفريغ العائمة وسفن الحفر).

موجز تنفيذي

توسَّعت التجارة البحرية العالمية بوتيرة أبطأ في عام 2018، في حين بلغت الأحجام 11 بليون طن

فقدت التجارة البحرية الدولية الزخم في عام 2018 بسبب التطورات التي حدثت في الاقتصاد والنشاط التجاري على الصعيد العالمي، فزادت الأحجام بنسبة 2,7 في المائة في عام 2018، منخفضة من 4,1 في المائة في عام 2017. وكان هذا التباطؤ عريض القاعدة، فأثَّر في كل قطاعات الشحنات البحرية على وجه التقريب، وحدَّ من أنشطة مناولة البضائع في موانئ العالم، وتراجع النمو في إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم إلى 4,7 في المائة، منخفضاً من 6,7 في المائة في عام 2017.

وازدادت طائفة من المخاطر المنذرة بالانخفاض شدة في عام 2018، فساهمت في تباطؤ نمو التجارة البحرية. وتصدَّرت التوترات التجارية والحمائية قائمة تلك المخاطر، يليها القرار الذي اتخذته المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية بالخروج من الاتحاد الأوروبي ("بريكزيت")؛ والتحول الاقتصادي في الصين؛ والاضطرابات الجيوسياسية؛ والاضطرابات في جانب العرض من قبيل ما يحدث في قطاع النفط. وأعاقت النمو أيضاً التطورات التي حدثت في بعض البلدان وشملت حالات كساد في عدد من الاقتصادات الناشئة وضعف القطاعات الصناعية في مناطق عديدة والتباطؤ الاقتصادي في الصين وضعف الطلب على الواردات في البلدان المتقدمة النمو والنامية على حدٍ سواء. ورغم الانتكاسات، وصلت الأحجام إلى معلم بارز في عام 2018، فبلغ مجموعها 11 بليون طن.

يُتوقَّع أن يتواصل النمو في خضم ازدياد عدم اليقين وشتى المخاطر المنذرة بالانخفاض

يتوقَّع الأونكتاد أن تتوسَّع التجارة البحرية الدولية بمعدل نمو سنوي متوسط مقداره 3,4 في المائة خلال الفترة 2019–2024، مدفوعة، في المقام الأول، بالنمو في البضائع المعبأة في حاويات والبضائع السائبة الجافة وشحنات الغاز. بيد أنَّ عدم اليقين يظلُّ الموضوع المهيمن في بيئة النقل البحري الحالية مع رجحان كفة المخاطر نحو الانخفاض.

وإضافة إلى التوترات التجارية المشتدة بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، يتأثر النمو في التجارة البحرية أيضاً بما يحدث من تطورات في قطاعات من السوق عانت في وقت سابق من عام 2019 من انتكاسات من بينها حالات الاضطراب في تجارة ركاز الحديد التي أحدثها *إعصار فيرونيكا* في أستراليا والتداعيات الشديدة الوطأة الناشئة عن الحادث الذي وقع في سد فالي بالبرازيل. ويُتوقَّع أن تدعم شحنات النفط الخام المتجهة من حوض الأطلنطي إلى آسيا أحجام تجارة الناقلات الصهريجية، بينما يُرجَّح أن تزيد العقوبات المفروضة على جمهورية إيران الإسلامية وجمهورية فنزويلا البوليفارية والتقيد الفعلي بالتخفيضات في الإنتاج التي فرضتها منظمة البلدان المصدرة للنفط الضغط على تجارة الناقلات الصهريجية.

وقد تساعد بعض التطورات الإيجابية التي تلوح في الأفق في تخفيف حدة الضغط الذي تتعرض له التجارة البحرية في الوقت الحالي. وتشمل هذه التطورات مبادرة الحزام والطريق في الصين واتفاقات التجارة الثنائية والإقليمية الجديدة والفرص التي قد يتيحها ما يحدث من تحول في الطاقة على الصعيد العالمي، مثل ازدياد تجارة الغاز.

التوتر في التجارة: خطر رئيسي يهدد التجارة البحرية ويثير الاضطراب في سلاسل الإمداد

تصدَّر تصاعد التعريفات الجمركية بين الصين والولايات المتحدة العناوين الرئيسية في عام 2018 ومطلع عام 2019. وتشير التقديرات إلى أنَّ زهاء 2 في المائة من حجم التجارة البحرية العالمية سيتأثر بالتعريفات الجمركية المرتفعة التي طُبِّقت في أيلول/سبتمبر 2018 وأيار/مايو وحزيران/يونيه 2019. وتتفاوت درجة التعرض للتعريفات حسب نوع البضائع وقطاع السوق. ويُتوقَّع أن تتضرر الحبوب والتجارة المعبأة في حاويات ومنتجات الحديد الصلب أكثر من غيرها، ففيها يتجسد هيكل التجارة بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية. وفضلاً عن الحد من تدفقات التجارة، تسفر التعريفات الجمركية عن جهات رابحة وأخرى خاسرة بفعل استبدال المنتجات والموردين وما ينجم عن حرف مسار التجارة من تأثيرات.

فعلى سبيل المثال، أزاحت صادرات فول الصويا من البرازيل إلى الصين التي شهدت طفرة في عام 2018 الشحنات من الولايات المتحدة، محدثةً طلباً إضافياً على النقل البحري بالأطنان الميلية. ولوحظ أيضاً حدوث اضطرابات في سلسلة الإمداد قد تغدو أكثر شدة إن استطال أمد التوترات التجارية والتعريفات الجمركية. وتشير التقارير إلى أنَّ قسطاً من نشاط

الصناعة التحويلية في الصين قد انتقل فعلاً إلى مواقع جديدة في جنوب شرق آسيا.

الاعتماد المفرط على الطلب على الواردات في الصين: إحدى المخاطر الأخرى المنذرة بالانخفاض على التجارة البحرية

تمثِّل الصين، بصفتها مصنع العالم، جهة فاعلة رئيسية في تجارة السوائب الجافة والتجارة المعبأة في حاويات، مستأثرةً بقرابة نصف النمو في التجارة البحرية العالمية في العقد المنصرم. وفي عام 2018، قُدِّرت الواردات البحرية من الصين بربع التجارة البحرية في العالم بأسره. وفي هذا السياق، تعتمد آفاق هذه التجارة أشد الاعتماد على ما يحدث في الاقتصاد الصيني من تطورات، فقد أثَّر الانخفاض في واردات ركاز الحديد والفحم إلى الصين سلباً في تجارة السوائب الجافة التي كانت عماد التجارة البحرية العالمية لقرابة عقدين. ويعبِّر تقليص طلب الصين على الواردات السائبة الجافة عن خطة الإصلاح المطبقة في الآونة الأخيرة في هذا البلد، تشجيعاً للتحول من النمو القائم على الاستثمارات والصناعة التحويلية إلى الإنفاق الاستهلاكي والخدمات.

"وضع عادي" جديد في التجارة البحرية: إعادة تشكيل مستقبل هذا القطاع

يبدو أنَّ وضعاً عادياً جديداً بدأ يترسخ في هذا القطاع نتيجة للنمو المعتدل في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي. ويتسم هذا الوضع بالاتجاهات التالية: إعادة هيكلة سلسلة الإمداد على نحوٍ يُرجِّح كفة تدفقات التجارة الإقليمية الطابع واستمرار عملية إعادة التوازن في الاقتصاد الصيني وتعاظم دور التقانة والخدمات في سلاسل القيمة واللوجستيات واشتداد الكوارث الطبيعية والاضطرابات الناجمة عن المناخ حدة وتواتراً وتسارع وتيرة تنفيذ جدول أعمال الاستدامة البيئية المقترن بازدياد الوعي بتأثير الاحترار العالمي.

وتُحدِّد الاتجاهات الأخيرة في جانب العرض معالم المشهد الجديد أيضاً، فشركات النقل تمُد أعينها بازدياد نحو توقعات النمو المقترنة باتساع نطاق الخدمات اتساعاً يشمل العمليات البرية. وتصب الجهات ذات المصلحة في الموانئ والنقل البحري اهتمامها على اللوجستيات الداخلية، مؤملة أن تجني منها إيرادات إضافية. وإضافة إلى ذلك، قد تكون الجهود التي تبذلها شركات النقل تحقيقا للتكامل في الشحنات والتدابير التي تتخذها بعض خطوط الحاويات العالمية الرئيسية لاحتياز شركات نقل إقليمية مؤشراً على مساعي هذا القطاع للتكيف مع الظروف الآخذة في التغير.

تواصل التوحيد والتكامل الرأسي في النقل البحري بالحاويات وأداء الموانئ

أسفرت مواصلة التوحيد في قطاع النقل البحري بالحاويات عن ازدياد مجمل حصة أهم 10 خطوط من خطوط النقل البحري بالحاويات من السوق من 68 في المائة في عام 2014 إلى 90 في المائة في عام 2019. وفضلاً عن ذلك، ارتفعت السعة المستخدمة خلال الفترة نفسها من نحو 55 مليون إلى 96 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في خطوط الشرق – الغرب الرئيسية الثلاثة للحاويات. وفي الأسواق الأخرى أيضاً، مثل الجزر الواقعة في البحر الكاريبي والمحيط الهندي والمحيط الهادئ، بات عدد أقل من المشغلين ينقل أحجاماً أكبر من البضائع.

وفي عامي 2018 و2019، أُقيمت عدة تحالفات ومشاريع مشتركة بين مشغِّلي المحطات النهائية، وبين شركات خطوط النقل المنتظمة ومشغلي المحطات النهائية، سعياً لتشغيل المراسي بشكل مشترك. ويُتوقَّع أن يؤثر التكامل الرأسي واستمرار خطوط النقل البحري في التوسُّع في عمليات المحطات النهائية في المنافسة وفي الاختيارات المتاحة للشاحنين. وينبغي أن ترصد السلطات الوطنية المعنية بالمنافسة والجهات التنظيمية وهيئات الموانئ الأسواق بدقة وأن تقيِّم الخيارات البديلة عندما تمنح امتيازات محطات الحاويات النهائية لمشغلين خواص، آخذة في الحسبان تكامل السوق رأسياً وأفقياً.

العرض الزائد من السفن رغم التراجع في نمو الأسطول

ظلَّ العرض الزائد سمة بارزة في أغلب قطاعات النقل البحري، ففي مطلع عام 2019 بلغت السعة الكلية للأسطول العالمي 1,97 بليون من الأطنان الساكنة، أي ما يعادل 2,61 في المائة من النمو، وهي أبطأ وتيرة للنمو خلال ذلك العقد. وشهدت ناقلات الغاز أعلى معدلات النمو (7,25 في المائة خلال الإثني عشر شهراً حتى كانون الثاني/يناير 2019)، ويعزى ذلك في المقام الأول إلى التوسُّع الملموس في قطاع الغاز الطبيعي المسيَّل. ويُتوقَّع أن يستمر هذا الاتجاه بسبب اشتداد الشواغل البيئية والضغط على قطاع النقل البحري ليتحول إلى استخدام أنواع أنظف من الوقود. وما برح أسطول الحاويات العالمي يزداد أيضاً (5 في المائة). أما قطاعا الناقلات الصهريجية للمواد الكيميائية وناقلات السوائب الجافة،

فسجلا نمواً مستقراً، بينما شهد قطاع ناقلات النفط الصهريجية اتجاهاً هابطاً.

وسجَّلت ناقلات السوائب أعلى مستوى من تسليم السفن بنسبة بلغت 26,7 في المائة من مجموع الحمولة الطنية الإجمالية المبنية في عام 2018، تليها ناقلات النفط الصهريجية (25 في المائة)، فسفن الحاويات (23,5 في المائة) ثم ناقلات الغاز (13 في المائة). ومنذ عام 2014، برز اتجاه يميل إلى ازدياد عدد سفن الحاويات وناقلات الغاز الجديدة، مقارنة بعدد السفن الجديدة من ناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائب الجافة الذي تراجع. ويعزى ذلك إلى ازدياد الطلب على سفن الحاويات الكبيرة السعة (أكثر من 15 000 وحدة معادلة لعشرين قدماً) وانخفاض الطلب على ناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائب بسبب العرض الزائد الحالي في هذين القطاعين. وفي عام 2018، حافظت الصين واليابان وجمهورية كوريا على مراكزها القيادية المألوفة في بناء السفن على الصعيد العالمي؛ مستأثرةً معاً بنسبة 90 في المائة من نشاط بناء السفن برمته. واستحوذت الصين بمفردها على نسبة 40 في المائة من النشاط، بينما بلغت حصة اليابان وجمهورية كوريا 25 في المائة لكل منهما. ولمواجهة التراجع في الطلبات، ثابر قطاع بناء السفن على إجراء إصلاحات ولجأ إلى التوحيد وتلقى مزيداً من الدعم الحكومي.

وفي عام 2018، مثَّلت ناقلات النفط الصهريجية أغلب الحمولة الطنية المباعة للتكسير من بنغلاديش والهند والباكستان وتركيا. ودرجت الصين والهند وتركيا على تصدُّر القائمة غير أنَّ حصصها من السوق انخفضت في عام 2018. ولعلَّ في التطورات التنظيمية الأخيرة والمبادرات الطوعية التي اتخذها القطاع في الآونة الأخيرة لجعل إعادة تدوير السفن أكثر أماناً ومراعاة للبيئة ما يُعلِّل هذه الاتجاهات.

النقل البحري بالحاويات: اختلالات السوق والضغوط على الأسعار الناشئة عن التوترات التجارية والقواعد التنظيمية الجديدة لضبط انبعاثات الهواء

كان أداء أسعار الشحن بالحاويات متفاوتاً في عام 2018. وزاد نمو التجارة الضعيف وتواصل تسليم سفن الحاويات العملاقة الضغط على أسعار الشحن في النصف الأول من ذلك العام. وفي أواخر عام 2018، حدثت طفرة مؤقتة مردها إلى ازدياد الشحنات من الصين إلى الولايات المتحدة قبل التطبيق المحتمل لتعريفات جمركية أعلى على الواردات الصينية. وإجمالاً، زادت سعة الإمداد في سفن الحاويات بنسبة 6 في المائة في عام 2018، متجاوزة نسبة النمو في التجارة البحرية المعبأة في حاويات وقدرها 2,6 في المائة.

وفي عام 2019، خفَّض سحب السفن بشكل مؤقت لتركيب نظم تنقية الغاز على متنها من السعة الزائدة بعض الشيء. بيد أنَّ ازدياد التوترات التجارية حدة، مقروناً بالتحديات والتكاليف الإضافية الناشئة عن التقيد باللائحة التنظيمية الجديدة لعام 2020 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بشأن حدود الكبريت في الوقود، ستؤثر في عوامل السوق الأساسية في الأجل المتوسط.

الاستدامة البيئية والقطاع البحري

في السنوات الأخيرة، أضحت الاستدامة البيئية شاغلاً رئيسياً في مضمار السياسات المتبعة في النقل البحري العالمي. ويزداد تأثير القواعد التنظيمية المراعية للبيئة في ديناميات سوق النقل البحري. وفي عام 2018، كان اقتصاد الوقود والاستدامة البيئية من قضايا الساعة، وهو اتجاه سيتواصل في عام 2019 وبعده.

ويُتوقَّع أن تعود القاعدة التنظيمية الجديدة لعام 2020 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تخفِّض الحد الأقصى من الكبريت في زيت الوقود للسفن من 3,50 في المائة إلى 0,50 في المائة بفوائد جمة على الصحة البشرية والبيئة. وتصبح هذه القاعدة نافذة في 1 كانون الثاني/يناير 2020. وتقع مسؤولية إعمال الحد الأقصى الجديد من الكبريت والتقيد به ورصده على عاتق الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماربول)، لعام 1973، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 (اتفاقية ماربول 78/73)، المرفق السادس. ويجوز لمفتشي دولة الرقابة على الميناء احتجاز السفن غير الممتثلة و/أو فرض عقوبات جزاءً على الانتهاكات. وسيُصبح تعديل إضافي على اتفاقية ماربول 78/73 نافذاً في 1 آذار/مارس 2020. ولن يحظر هذا التعديل استخدام الوقود غير المتوافق لأغراض الاحتراق لدفع السفن أو التشغيل على متنها فحسب بل ويمنع حمله، مالم تكن السفينة مزودة بجهاز لتنقية الغاز، أي بنظام لتنقية غازات العادم.

ويثير نفاذ القاعدة التنظيمية لعام 2020 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية تحديات جديدة أمام قطاع النقل البحري. وتشمل القضايا المحتمل إثارتها زيادة في تكاليف الوقود لأغراض التشغيل وتقلُّباً في الأسعار وانخفاضاً في سعة الإمداد وفي توافر السفن. وستتأثر الأسعار التي يدفعها المستخدمون النهائيون بأي تكاليف إضافية، لأنَّ شركات النقل ستسعى إلى تحميل الشاحنين الزيادة في التكاليف بطرق شتى، من بينها صيغ جديدة يُفرض بموجبها رسم إضافي على وقود السفن.

وفي مضمار مكافحة التلوث من السفن وانتشار الأنواع الدخيلة المغيرة، حدث تطور ذو شأن يتمثَّل في بدء نفاذ الاتفاقية

الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن وترسباتها لعام 2004، في عام 2017. وفي هذا الصدد، تصب الجهود الدولية الحالية اهتمامها على تنفيذ الاتفاقية تنفيذاً فعالاً وموحداً، مقروناً بمرحلة لاكتساب الخبرة تُجمع أثناءها المعلومات عن تنفيذ الاتفاقية. ومن الصكوك القانونية الدولية التي تنطوي على أهمية ولكنها لما تصبح نافذة الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، لعام 1996، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 2010 الملحق بها. وسيسد نفاذ اتفاقية عام 2010 ثغرة تنظيمية مهمة، مستكملاً بذلك النظام الدولي للمسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي من السفن، وهو قد يعود بفوائد جمة على الدول الشاطئية المعرضة للحوادث ولحوادث التلوث المحتملة. غير أنَّ اتفاقية عام 2010 لم تُصدِّق عليها سوى خمس دول حتى تموز/يوليه 2019. ومع ازدياد السفن التي تحمل مواد خطر وضارة عدداً باطراد وتجاوز حجم المواد الكيميائية المتداولة في التجارة سنوياً 200 مليون طن، تُشجَّع البلدان الأخرى، ومن بينها البلدان النامية، على النظر في أن تصبح أطرافاً في هذه الاتفاقية.

وكان لدخول صكوك بيئية عالمية عديدة حيز النفاذ وللمعايير الطوعية التي يعكف القطاع على اعتمادها تأثير أيضاً في بناء السفن وأحواض بنائها التي بات عليها أن تُضمِّن معايير جديدة في تصميم السفن وبنائها. ويزداد الضغط شدة على القطاع لاستحداث سفن أنظف تحقق الكفاءة في استخدام الطاقة. وشُرع في تطبيق نُظم لمنح الشهادات وتُجرى استثمارات ضخمة في إعداد هيدروديناميات أفضل ومحركات أكثر كفاءة في استخدام الطاقة وأنواع من وقود السفن منخفضة الكربون.

زيادة الروابط البينية بين المحيطات وتغير المناخ والتنمية المستدامة

ما برحت تطورات دولية عديدة تساهم في تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام 2030 واتفاق باريس المعتمد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإطار سنداي للحد من مخاطر الكوارث للفترة 2015–2030. وترسي هذه الصكوك مجتمعة الأسس للتنمية المستدامة والمنخفضة الكربون والسهلة التكيف في مناخ آخذ في التغير.

وتجدر الإشارة إلى التطورات التالية: مجموعة قوانين *كاتوفيتسه* المتعلقة بالمناخ التي اعتمدتها الدورة الرابعة والعشرون لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في *كاتوفيتسه*، ببولندا، في كانون الأول/ديسمبر 2018، بغية توطيد عرى التعاون الدولي والحث على إبداء مزيد من الطموح في تنفيذ اتفاق باريس؛ وقمة الأمم المتحدة للعمل المناخي التي عُقدت في نيويورك، بالولايات المتحدة، في أيلول/سبتمبر 2019 لمضاعفة الجهود السياسية والاقتصادية، تعزيزاً للعمل المناخي والطموح على نطاق عالمي؛ والعمل الذي تعكف عليه المنظمة البحرية الدولية لوضع أهداف لتخفيض الانبعاثات تتوافق مع اتفاق باريس؛ والشروع في إجراء دراسة المنظمة البحرية الدولية الرابعة لغازات الدفيئة.

وتُسلِّط الدعوة إلى العمل المناخي التي وجهها قادة المجتمع المدني والقطاع في القمة العالمية للعمل المناخي التي عُقدت بسان فرانسيسكو، بالولايات المتحدة، في أيلول/سبتمبر 2018، المزيد من الأضواء على الروابط البينية بين المحيطات والتنمية المستدامة وتخفيف آثار تغير المناخ والتكيف معه. وفضلاً عن ذلك، يزداد الاعتراف – بطريقة ضمنية في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 73/72 الصادر في 5 كانون الأول/ديسمبر 2017 الذي أُعلن بموجبه عقد الأمم المتحدة لعلوم المحيطات من أجل التنمية المستدامة 2021–2030 – بأنَّ علوم المحيطات ستكون عاملاً رئيسياً في إعداد تدابير فعالة لحماية السواحل وإدارة المناطقة الساحلية وتقييم مخاطر المناخ والتكيف معها وبناء قدرة الموانئ البحرية وسواها من بُنى النقل الأساسية الساحلية على التحمل.

مؤشرات الموانئ: تحليل الروابط بين أداء الموانئ والتجارة البحرية

يزداد التوقُّع بأن توائم الموانئ أداءها مع اعتبارات الاستدامة، إذ بات حتماً عليها أن تعيد التفكير في استراتيجياتها وعملياتها في بيئة يزداد فيها تمحيص التدابير المتخذة لتقليل الآثار الخارجية. وفي الوقت نفسه، تكتسي حماية الموانئ من تأثير تغير المناخ وتقلباته أهمية بالغة. وسيكون لتنفيذ الأنشطة والتدابير الداعمة للانتقال إلى موانئ أكثر مراعاة للبيئة واستدامة تداعيات من حيث التكاليف وستستلزم مزيداً من التمويل وتنمية القدرات وتشجيع التقانات الجديدة ونقلها إلى البلدان النامية بوجه خاص.

وفي عام 2018، أمضت السفن مدة وسيطة في الموانئ بلغت 23,5 ساعة في المتوسط. وأمضت ناقلات السوائب بوجه خاص 2,05 يوم في الموانئ، بينما أمضت سفن الحاويات 0,7 يوم. وتبلغ مدة رسو السفينة في الميناء في كل توقف 0,79 يوماً في المعتاد. ويُعدُّ المكوث في الميناء وقتاً أقصر مؤشراً إيجابياً يدل على مستوى الفعالية فيه وعلى تنافسية التجارة. وأغلب البلدان التي تكون فيها مدة الرسو أطول من البلدان النامية أو أقل البلدان نمواً. أما الاقتصادات التي تكون فيها مدة الرسو أقصر، فهي في غالبها اقتصادات متقدمة تكون فيها أحجام الحركة في الموانئ كبيرة (على سبيل المثال، سنغافورة، سفن السوائب الجافة) أو اقتصادات

شديدة الصغر تعالج أحجاماً منخفضة من البضائع في كل مرة تتوقف فيها السفينة في الميناء (على سبيل المثال، جزر فارو وسانت فينسنت وجزر غرينادين، سفن الحاويات). وتشمل الأمثلة الأخرى قلة من البلدان النامية مثل الصين (سفن الحاويات) وبيرو (ناقلات السوائب السائلة).

ولتخفيض مدة مكوث السفن في الموانئ إلى أدنى حد – فيما يتعلق بحجم معيَّن من البضائع التي يتم تناولها – يُحبَّذ أن تعتمد الموانئ والسلطات البحرية وواضعو السياسات نهجاً متعدد الجوانب يتضمن التدابير التالية: استخدام التوقف في الميناء بالطريقة المثلى (لا تصل السفن إلى الميناء إلا حين تكون بحاجة إلى ذلك، فوصولها قبل الوقت المناسب يعني تحمل تكاليف إضافية في الميناء ونفقات إضافية ومزيداً من التلوث، بما في ذلك الانبعاثات في الهواء)؛ وتيسير التجارة والنقل (ينبغي أن تبدأ العمليات حال وصول السفينة إلى الرصيف دونما انتظار ريثما تُكمل السلطات الإجراءات الورقية أو الإجراءات الأخرى) والعمليات المينائية (تقتضي عمليات التحميل والتفريغ السريعة والناجعة الاستثمار في البنية التحتية والفوقية وقدرات تكنولوجية وبشرية).

برنامج التدريب على إدارة الموانئ من أجل التجارة: الخبرات المكتسبة والدروس المستخلصة

تتيح الخبرات المكتسبة من برنامج الأونكتاد للتدريب على إدارة الموانئ من أجل التجارة مزيداً من الاستبصار في أداء الموانئ المالي، فقد ظلَّت الإيرادات التقليدية التي تحققها الموانئ تعوِّل أشد التعويل على الرسوم المفروضة على مالكي السفن والبضائع من خلال وكلاء في العادة. وتدفق هذه الإيرادات لازم لتشييد بنية الميناء التحتية المخصصة للسفن ومناولة البضائع وصيانتها. وتتألف مصادر الإيـرادات الأخرى من تأجير مواقع التخزين وتقديم الخدمات، مثل زوارق القطر وزوارق الإرشاد. وتشير البيانات المستمدة من أعضاء البرنامج إلى أنَّ رسوم الميناء هي أكثر المصادر إدراراً للإيرادات. بيد أنَّ التوجه نحو الخصخصة الذي بدأ في ثمانينيات القرن الماضي أتى بفئة جديدة ومصدر متزايد للإيرادات، هي رسوم الامتيازات التي يكون مستواها أعلى في الموانئ الكبيرة التي تُجرى فيها عمليات كبيرة للحاويات.

وباتت الموانئ تولي اهتماماً متزايداً للتقارير البيئية بسبب الشواغل البيئية المتنامية والضغوط التي يتعرض لها أصحاب المصلحة من الجهات الفاعلة في السوق والهيئات العامة ومجموعات المصالح الاجتماعية. وتُسجِّل الموانئ الإنفاق على البيئة بطرائق مختلفة، فبعضها يُسجِّل تكاليف محددة، بينما يدرج عدد كبير منها الجزء الخاص بالبيئة في المشروع المعني في صلب التكاليف الإجمالية. وينطبق ذلك على كلا التكاليف الرأسمالية والتشغيلية. وتشير البيانات المستمدة من برنامج التدريب على إدارة الموانئ من أجل التجارة إلى أنَّ الموانئ الكبيرة في أوروبا تُسجِّل مؤشرات الأداء هذه. وتوحي التعقيبات الواردة من الموانئ بأنَّ ثمة حاجة إلى إنشاء قاعدة مشتركة للتسجيل ووضع أساس للمقارنة يقوم على قيمة معيارية من الانفاق الملائم.

مؤشر الأونكتاد للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة: قياس مواقع البلدان والموانئ في شبكات خطوط النقل البحري المنتظمة

حسب مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة الذي وضعه الأونكتاد، تقع 5 من أكثر الاقتصادات ارتباطاً بهذه الخطوط في آسيا و4 في أوروبـا و1 في أمريكا الشمالية. ومنذ عام 2006، حسَّن أكثر البلدان ارتباطاً، وهو الصين، مؤشره بنسبة 51 في المائة. وارتفع المؤشر المتوسط بنسبة 24 في المائة وكان المؤشر الأدنى لعام 2019 أقل من أدنى مؤشر لعام 2006. ويتبيَّن من عقد مقارنة بين أكثر البلدان وأقلَّها ارتباطاً أنَّ ثمة فجوة في الارتباط تزداد اتساعاً. وفي عام 2006، شهدت أقل البلدان ارتباطاً، ومن بينها عدة دول جزرية صغيرة نامية، تحسينات ضئيلة جداً خلال تلك الفترة، فلا تزال التجارة في البضائع المشحونة تكتنفها الصعاب في تلك البلدان، محدثة تأثيرات اقتصادية غير مباشرة.

وتُعدُّ اقتصادات الجزر الواقعة في المحيط الهادئ من بين أقل الاقتصادات ارتباطاً بخطوط النقل البحري بالحاويات. فعلى سبيل المثال، يستقبل ميناء بورت فيلا بفانواتو نحو سفينة حاويات واحدة كل ثلاثة أيام. وتُقدم خمس شركات فقط خدمات النقل البحري المنتظم لهذا البلد. وفي كيريباس، يُقدِّم مشغل واحد فحسب خدمات النقل البحري المنتظم بمعدل وصول سفينة واحدة كل 10 أيام على وجه التقريب تربط هذه الجزيرة بأربعة موانئ أخرى فقط. ولئن كانت أغلب مناطق العالم الأخرى قد شهدت تحسناً في الارتباط، فإنَّ جزر المحيط الهادئ الجزرية الصغيرة النامية لم تحدث فيها أي تحسينات أساسية، وهي تواجه دوامة تجعل أحجام التجارة المنخفضة شركات النقل البحري والموانئ عازفة عن الاستثمار في تحسين الارتباط بالنقل البحري. وبسبب ضعف الارتباط بخطوط النقل البحري، تصبح التجارة في السلع مكلفة وعاجزة عن التنافس.

وتوجد أكثر الموانئ ارتباطاً في أفريقيا في مصر والمغرب وجنوب أفريقيا، وهي تقع على أطراف القارة وتربط طرق الشمال

– الجنوب والشرق – الغرب للنقل البحري. ومستوى الارتباط في غرب أفريقيا منخفض نسبياً لأنَّ موقعها الجغرافي لا يربطها بأيٍ من طرق الشمال – الجنوب أو الشرق – الغرب الرئيسية للنقل البحري. وأكثر الموانئ ارتباطاً في شرق أفريقيا هو ميناء بورت لويس بموريشيوس الذي يُقدم خدمات المسافنة إلى موانئ شرق أفريقيا وجنوبها الأخرى. وشهد ميناءا مومبسا بكينيا ودار السلام بجمهورية تنزانيا المتحدة مستوى راكداً نسبياً من الارتباط. ويمثل كلا هاذين الميناءين بوابة مهمة للتجارة الخارجية في شرق أفريقيا تشمل البلدان غير الساحلية وهي بوروندي ورواندا وأوغندا، بيد أنَّ الاكتظاظ فيهما شديد بدرجة تحِّد من إمكانية تحسين الارتباط فيهما.

الموقع الجغرافي لبلد بعينه لا يتغير ولكن تحسين ارتباطه بخطوط النقل البحري ممكن

يمُكن تحسين الارتباط بخطوط النقل البحري على صعيد الميناء، فالعمليات المينائية وعمليات النقل البحري بوسعها أن تغتنم الفرص التي تتيحها الرقمنة والذكاء الاصطناعي وإنترنت الأشياء وتقنية سلسلة السجلات المغلقة. ويمكن أن تُطبَّق في الموانئ والمحطات النهائية كثير من التطورات التكنولوجية التي تتيح الفرصة لأصحاب المصلحة في الميناء لزيادة الكفاءة والإنتاجية، وهما عاملان مهمان يؤثران في اختيار الموانئ التي تتوقف فيها السفن. وأجرت عدة موانئ إقليمية رئيسية، مثل روتردام في شمال أوروبا وقرطاجنة في منطقة البحر الكاريبي الكبرى ولومي في غرب أفريقيا أيضاً، استثمارات هائلة في النظم المجتمعية المينائية ولتحقيق الكفاءة القصوى من الرسو في الميناء والتشغيل الآلي وغير ذلك من التقانات.

ومن العوامل التي تساعد في تحسين الارتباط أيضاً تخفيف وطأة القيود التي تؤثر في أسواق الملاحة الساحلية الإقليمية أو المحلية وتوهن قدرة خطوط النقل البحري على التوسُّع في المنطقة الخلفية وتوحيد الشحنات. وينبغي أن تسعى الموانئ أيضاً إلى اجتذاب بضائع من البلدان المجاورة، فثمة مصلحة مشتركة بين كثير من الموانئ البحرية والمستوردين والمصدرين في هذه البلدان، وبوجه أخص في البلدان غير الساحلية. ومن العوامل التي يمكن أن تساعد في هذا الصدد، تيسير العبور والاستثمار في ممرات النقل وأسواق النقل الإقليمية بالشاحنات والتجارة العابرة للحدود.

الرقمنة والتشغيل الآلي: تغيير متطلبات النقل البحري من المهارات

فضلاً عمَّا تقدم، تُحدِث الرقمنة والتشغيل الآلي تغييراً عميقاً في قطاع النقل البحري، فهما يستدعيان مهارات جديدة. وتتيح أحدث التكنولوجيات فرصاً جديدة لتحقيق مزيد من الاستدامة في النقل البحري والموانئ وتعزيز الأداء والكفاءة. ويزداد استخدام قطاع النقل البحري للرقمنة والمنصات والحلول التعاونية المشتركة التي تتيحها التقانات الجديدة والابتكارات، ومن بينها تقنية سلسلة السجلات المغلقة، على نحوٍ يحدث تغييراً عميقاً في نماذج الأعمال والشراكات. ويكمن الهدف المنشود في تعزيز التجارة الكفؤة والآمنة بسبل من بينها جعل سلسلة الإمداد أكثر وضوحاً واستخدام الوثائق الإلكترونية بما يعود في نهاية المطاف بالنفع على الزبائن الذين يعولون على خدمات قطاع النقل البحري.

والأهم من ذلك أنَّ السفن المستقلة التي تُعرَفُ أيضاً بسفن السطح البحرية المستقلة قد تصبح عمَّا قريب حقيقة واقعة تُبشِّر بتعزيز السلامة وتحقيق وفورات في التكاليف باستبعاد العنصر البشري من بعض العمليات. بيد أنَّ هذه التكنولوجيا بحاجة إلى أن تثبت جدارتها. ولا بد من وضع ضمانات وأُطر مؤسسية وتنظيمية ملائمة قبل الشروع في استخدام هذه السفن بشكل تام في العمليات التجارية.

وتُطبَّق القوانين والقواعد التنظيمية البحرية الحالية على افتراض وجود ربان وطاقم على متن السفينة. أما في النقل البحري بالسفن المستقلة، فينبغي تقييم و(إعادة) تحديد أدوار الربان والطاقم التقليدية على متن السفينة، فضلاً عن دور الذكاء الاصطناعي وطاقم التحكم عن بعد الذي يؤدي عمله على البر. ويندرج في عداد التطورات التنظيمية الدولية المهمة العملية الجارية لتحديد النطاق التي استهلتها المنظمة البحرية الدولية في عام 2017 لاستعراض الصكوك القانونية ذات الصلة، حرصاً على السلامة في تصميم السفن المستقلة وبنائها وتشغيلها، وتثبتاً من أنَّ الإطار التنظيمي يوفر للسفن المستقلة مستويات حماية مماثلة لما تتمتع به السفن التقليدية.

ومع انتشار الرقمنة والتشغيل الآلي في قطاع النقل البحري، ستتغير المتطلبات والمهارات اللازمة لشغل الوظائف الفردية. ويُتوقَّع بوجه خاص حدوث زيادة في الوظائف البرية وتخفيض في عدد أفراد الطاقم على متن السفن. وسيُطلب من البحارة أن تكون لديهم مهارات ومعارف جديدة ومختلفة، لا سيما في مجال تكنولوجيا المعلومات، حتى يتسنى لهم الاضطلاع على متن السفينة والبر بالأدوار المعاد تحديدها اللازمة لضمان سلامة السفن ونجاعة العمليات. وقد يُتاح للمرأة مزيد من الفرص لمزاولة مهنة بحرية، لأنَّ قطاع النقل البحري غداً يتطلب أداء مهام أقل إجهاداً من الناحية البدنية ومزيداً من المهارات والمعارف في مجال تكنولوجيا المعلومات.

1

التجارة البحرية الدولية والحركة في الموانئ

فقدت التجارة البحرية العالمية الزخم في عام 2018، فتوسَّعت أحجامها بنسبة 2,7 في المائة؛ وهي نسبة أقل من النسبتين المتوسطتين السابقتين المسجلتين في عام 2017 وهما 3,0 في المائة و4,1 في المائة. وتشير التقديرات إلى أنَّ الأحجام الكلية وصلت إلى مستوى غير مسبوق من الارتفاع فبلغت 11 بليون طن، حسب سجلات الأونكتاد. ويتوقع الأونكتاد أن يبلغ النمو 2,6 في المائة في عام 2019 وأن يصل متوسط النمو السنوي إلى 3,4 في المائة خلال الفترة 2019–2024. بيد أنَّ الآفاق لا تزال محفوفة بالتحديات نظراً لاشتداد عدم اليقين حيال السياسات التجارية والمخاطر المنذرة بالانخفاض الواسعة النطاق التي تُعتِّم الأفق.

وفي عام 2018، تراجع نمو تجارة البضائع بمعدل غير مسبوق وتصاعدت التعريفات الجمركية على التجارة بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية في خضم التوترات التجارية وتكاثر التدابير الوطنية المقيدة للتجارة. وبغض النظر عن تيارات السياسات التجارية المتقاطعة، تصدَّرت الاعتبارات الجيوسياسية والعقوبات والشواغل البيئية واقتصادات الطاقة والتوترات في مضيق هرمز، وهو نقطة اختناق بحرية استراتيجية، العناوين الرئيسية.

وظلَّت قوى أخرى تعمل على إعادة تشكيل مشهد النقل البحري ببطء. ويبدو أنَّ وضعاً عادياً جديداً يتناقض مع المنظور الذي كان سائداً من قبل بدأ يرسِّخ أقدامه. ويتسم هذا الاتجاه بنمو إجمالي معتدل في الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي وبإعادة هيكلة سلسلة الإمداد على نحوٍ يُرجِّح كفة التدفقات التجارية الأكثر ميلاً إلى الإقليمية وباستمرار إعادة التوازن في الاقتصاد الصيني وتعاظم دور التكنولوجيا والخدمات في سلاسل القيمة واللوجستيات وازدياد الكوارث الطبيعية والاضطرابات الناشئة عن المناخ حدة وتواتراً وتسارع خطى جدول أعمال الاستدامة البيئية وازدياد الوعي بتأثير الاحترار العالمي.

ويستدعي الانتقال إلى الوضع العادي الجديد فهم القضايا الرئيسية المطروحة فهماً أفضل وإحكام التخطيط واتباع سياسات مرنة وتطلعية قادرة على استباق التغيير بشكل فعال تتيح اتخاذ تدابير المواجهة الملائمة التي تراعي طبيعة البلدان النامية غير المتجانسة كمجموعة وظروفها المحلية واحتياجاتها المتباينة.

التجارة البحرية العالمية والحركة في الموانئ

تراجع نمو التجارة البحرية

+2.7% أحجام التجارة البحرية
أقل من نسبة 4,1 % المسجلة في عام 2017

الأحجام
11 بليون طن

مؤشرات اقتصادية أكثر انخفاضاً

اشتداد عدم اليقين

المخاطر المنذرة بالانخفاض الواسعة النطاق

انخفاض النمو في حركة الموانئ

تمت مناولة ما يُقدر بنحو **793,26 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً** في موانئ الحاويات في العالم بأسره

+4.7% الحركة في موانئ الحاويات في العالم
انخفضت من نسبة 6,7 في المائة في عام 2017

حركة الحاويات في العالم حسب المناطق

الاتجاهات والعوامل المثيرة لعدم اليقين

- التحولات في أنماط العولمة
- العوامل الجغرافية السياسية
  - نقطة اختناق بحرية استراتيجية
    - مضيق هرمز
- التوترات التجارية بين الولايات المتحدة والصين
- الشواغل البيئية: **تلوث الهواء وتغير المناخ**
- اقتصادات الوقود

آفاق التجارة البحرية، 2024-2019

+2.6% من النمو في عام 2019

+3.4% من النمو المتوسط السنوي في 2019-2024

ألف- الاتجاهات السائدة في تدفقات التجارة البحرية

يتناول هذا الفصل التطورات التي تشكِّل الطلب العالمي على النقل البحري وخدماته. وعلى وجه التحديد، يستعرض القسمان ألف وباء الاتجاهات السائدة في الاقتصاد العالمي وتجارة البضائع وتدفقات الشحنات البحرية ونشاط مناولة الشحنات في موانئ الحاويات. ويناقش القسم جيم آفاق التجارة البحرية ويعرض بعض الاعتبارات ويسلِّط الأضواء على مجالات العمل المحتملة لواضعي السياسات وأصحاب المصلحة في النقل البحري.

1- النمو الاقتصادي العالمي في عامي 2018 و2019

هبط النمو الاقتصادي العالمي في عام 2018 ويُتوقَّع أن يزداد انخفاضاً في عام 2019؛ فبعد أن بلغ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي 3,1 في المائة في عام 2017، ظلَّ ثابتاً ولكنه تراجع إلى 3,0 في المائة في عام 2018، وهي نسبة أقل من المتوسط الذي كان سائداً في الفترة بين عامي 1994 و2008 (الجدول 1-1). وساعد النمو المستحث مالياً في الولايات المتحدة بعض الشيء في تعويض الأداء الضعيف في الأرجنتين والصين وجمهورية إيران الإسلامية واليابان وتركيا والاتحاد الأوروبي.

وخلال الربع الرابع من عام 2018، هبط النمو العالمي هبوطاً حاداً يعزى في بعض جوانبه إلى حالات الركود في بعض الاقتصادات الناشئة والضعف الذي أصاب قطاعات صناعية في كثير من المناطق. وتراجع الإنتاج الصناعي العالمي، وهو مؤشر رئيسي على الطلب على خدمات النقل البحري، إلى 3,1 في المائة، هابطاً من 3,6 في المائة في عام 2017[1]. وإضافة إلى العوامل الخاصة بالبلدان والقطاعات، أحدثت الدرجة العالية من عدم اليقين التي أثارتها التوترات التجارية بين الصين والولايات المتحدة ضغطاً هبوطياً شديداً على النمو العالمي.

وفي الاقتصادات النامية، تباطأ نمو الناتج المحلي الإجمالي، فوصل إلى نسبة تقديرية قدرها 4,2 في المائة في عام 2018، بينما لم يحقق النمو في أقل البلدان نمواً الغايات المحددة في أهداف التنمية المستدامة. وفي البلدان المتقدمة النمو، تراجع النمو من 3,2 في المائة في عام 2017 إلى 2,2 في المائة في عام 2018، خلا في الولايات المتحدة. وفي المناطق الأخرى، تحسَّن نمو الناتج المحلي الإجمالي في البلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية، فارتفع من 2,1 في المائة في عام 2017 إلى 2,8 في المائة في عام 2018.

وتشير أرقام الإنتاج الصناعي والدراسات الاستقصائية لمديري المبيعات إلى أنَّ فتور الزخم سيستمر في عام 2019 على الأرجح. ويتوقع الأونكتاد أن يشهد الناتج المحلي الإجمالي العالمي مزيداً من الانخفاض في عام 2019.

الجدول 1-1 النمو الاقتصادي العالمي 2017-2019
(النسبة المئوية للتغير السنوي)

المنطقة أو البلد	1994-2008	2017	2018(أ)	2019(ب)
العالم	**3,3**	**3,1**	**3,0**	**2,3**
البلدان المتقدمة النمو	**2,6**	**2,3**	**2,2**	**1,6**
منها:				
الولايات المتحدة	3,2	2,2	2,9	2,2
الاتحاد الأوروبي (٢٨)	2,5	2,5	2,0	1,3
اليابان	1,1	1,9	0,8	0,8
البلدان النامية	**5,1**	**4,4**	**4,2**	**3,5**
منها:				
أفريقيا	4,6	2,6	2,8	2,8
شرق آسيا	8,1	6,2	5,9	5,4
منها:				
الصين	9,7	6,9	6,6	6,1
جنوب آسيا	5,7	6,3	6,0	4,1
منها:				
الهند	6,6	6,9	7,4	6,0
جنوب شرق آسيا	4,2	5,2	5,0	4,5
غرب آسيا	4,3	2,8	2,3	0,7
أمريكا اللاتينية والكاريبي	**2,9**	**1,0**	**0,8**	**0,2**
منها:				
البرازيل	2,9	1,1	1,1	0,6
الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	**4,1**	**2,1**	**2,8**	**1,4**
منها:				
الاتحاد الروسي	3,9	1,6	2,3	0,5
أقل البلدان نمواً	**6,0**	**4,3**	**4,4**	**4,6**

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من الأونكتاد، 2019 أ، تقرير التجارة والتنمية 2019: تنمية الصفقة الخضراء الجديدة UNCTAD secretariat, based on data from UNCTAD, 2019a, *Trade and Development Report 2019: Financing a Global Green New Deal*.

(أ) تقديرات جزئية.

(ب) توقعات.

(1) J Osterhaus, Director, Oxford Economics, "GDP and merchandise trade forecasts and models"، رسالة شخصية (بريد إلكتروني ومناقشة) مع أمانة الأونكتاد، 26 و27 حزيران/يونيه و1 تموز/يوليه 2019.

2- نمو مخيب للآمال في تجارة البضائع العالمية

جنباً إلى جنب مع التطورات في الناتج العالمي، انخفض النمو في تجارة البضائع العالمية (الواردات والصادرات) إلى 2,8 في المائة في عام 2018، وهو أداء غير متوقع يتعارض مع زيادة قدرها 4,5 في المائة في عام 2017 (الجدول 1-2). وزادت صادرات البضائع العالمية بنسبة 2,5 في المائة، بينما توسَّعت الواردات بنسبة 3,1 في المائة. وتشير التقديرات إلى أنَّ التجارة بين الصين والولايات المتحدة انخفضت بأكثر من 15,0 في المائة منذ أيلول/سبتمبر 2018 في أعقاب الجولة الثانية من ارتفاع التعريفات الجمركية. وأثَّر ذلك أيضاً في سلاسل القيمة العالمية في شرق آسيا وفي شركاء تجاريين آخرين (United Nations, 2019a).

الجدول 1-2 النمو في حجم تجارة البضائع، 2016-2018

(النسبة المئوية للتغير السنوي)

حجم الصادرات			البلدان أو المناطق	حجم الصادرات		
2016	2017	2018		2016	2017	2018
1,3	4,1	2,5	**العالم**	1,2	4,8	3,1
1,0	3,3	2,1	**البلدان المتقدمة النمو**	2,2	3,1	2,5
			منها:			
2,3	6,0	2,7	اليابان	0,8	2,8	2,0
0,2-	4,0	4,1	الولايات المتحدة	0,5	4,0	5,3
1,1	3,6	1,6	الاتحاد الأوروبي	3,1	2,6	1,5
0,0	**4,5**	**4,1**	**الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية**	5,8	**13,0**	3,9
			منها:			
0,3-	4,2	4,3	رابطة الدول المستقلة	**5,1**	**14,1**	**3,3**
2,0	**5,2**	**2,9**	**البلدان النامية**	**0,4-**	6,8	4,0
0,5	3,7	0,6-	أفريقيا	5,4-	0,4-	4,5
0,1	6,1	6,3	أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى	**10,4-**	1,1	2,1
2,5	3,0	2,5	أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي	6,0-	5,2	5,9
1,3	6,5	3,3	**شرق آسيا**	1,7	6,9	4,6
			منها:			
1,4	7,1	4,1	الصين	3,7	8,9	6,4
5,7	5,8	2,5	**جنوب آسيا**	1,3	**11,5**	2,8
			منها:			
2,7	**6,6**	**4,3**	الهند	1,8-	**11,7**	3,1
2,6	8,9	4,6	جنوب شرق آسيا	2,4	9,5	6,8
2,5	**1,2-**	2,0	غرب آسيا	**1,7-**	2,5	**4,1-**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من UNCTAD, 2019a, *Trade and Development Report 2019: Financing a Global Green New Deal*.

وكان التباطؤ عريض القاعدة وجاء تعبيراً عن ضعف الطلب على الواردات في كلا البلدان المتقدمة النمو والنامية، وإن كانت بعض المناطق أشد تأثراً من غيرها. وتعبِّر الوتيرة المنخفضة عن الضغط باتجاه الهبوط على طلبات الصادرات وأنشطة الصناعة التحويلية العالمية. وتباطأ الإنتاج العالمي من السلع الرأسمالية المتداولة بكثافة في التجارة في أوروبا وآسيا النامية. ويتجه النمو في الطلب على الواردات إلى الانخفاض أيضاً، بيد أنَّه تجاوز نظيره في الصادرات.

وإلى جانب التعريفات الجمركية بين الولايات المتحدة والصين، ألقت القيود التجارية التي فرضتها بلدان أخرى أيضاً عبئاً ثقيلاً على كاهل التجارة الدولية. وفي عام 2018، وُضِعت قيود على الواردات وفُرِضت زيادات في التعريفات الجمركية من باب التدابير الانتقامية، أو سعياً لتخفيض أوجه الضعف في الحساب الجاري، على سبيل المثال التدابير المتعلقة بمصر وإندونيسيا وجمهورية إيران الإسلامية وباكستان وسري لانكا وتركيا. وأقام التوسُّع في استخدام رسوم مكافحة الإغراق والرسوم التعويضية عقبات إضافية في طريق التجارة (World Bank, 2019).

وباستثناء الولايات المتحدة، سجَّلت البلدان المتقدمة النمو تباطؤاً في الطلب على وارداتها وصادراتها. وتضاءل نمو الصادرات في البلدان النامية؛ إذ زادت الأحجام بنسبة 2,9 في المائة، هابطة من 5,2 في المائة في عام 2017. وتناقص طلب هذه البلدان على الواردات إلى 4,0 في المائة، من 6,8 في المائة في عام 2017 بسبب التراجع في الصين وشرق آسيا والنمو السلبي في غرب آسيا حيث كان لبيئة أسعار النفط الضعيفة والتوترات الجغرافية السياسية والاضطرابات السياسية ضلع في إعاقة التجارة. وإجمالاً، شكَّل نمو التجارة البطيء في آسيا وأوروبا عقبة كأداء أمام التجارة العالمية نظراً لحصتي هاتين المنطقتين الكبيرتين من الواردات العالمية اللتين بلغتا 36,3 في المائة و38 في المائة، على التوالي (UNCTAD, 2019b).

3- التجارة البحرية الدولية

لا يزال النقل البحري يمثِّل عماد التجارة وسلسلة إمداد الصناعة التحويلية المتسمين بالعولمة، فأكثر من أربعة أخماس حجم تجارة البضائع العالمية يُنقل بحراً. بيد أنَّ النمو في التجارة البحرية الدولية هبط هبوطاً طفيفاً في عام 2018 بسبب ضعف المؤشرات الاقتصادية واشتداد عدم اليقين وتراكم المخاطر المنذرة بالانخفاض الواسعة النطاق. ويعبِّر هذا التراجع عن التطورات في الاقتصاد العالمي والنشاط التجاري. وزادت الأحجام بنسبة 2,7 في المائة، وهي نسبة أقَّل من النسبة المتوسطة التي كانت سائدة خلال الفترة 1970-2017 وقدرها 3,0 في المائة و4,1 في المائة في

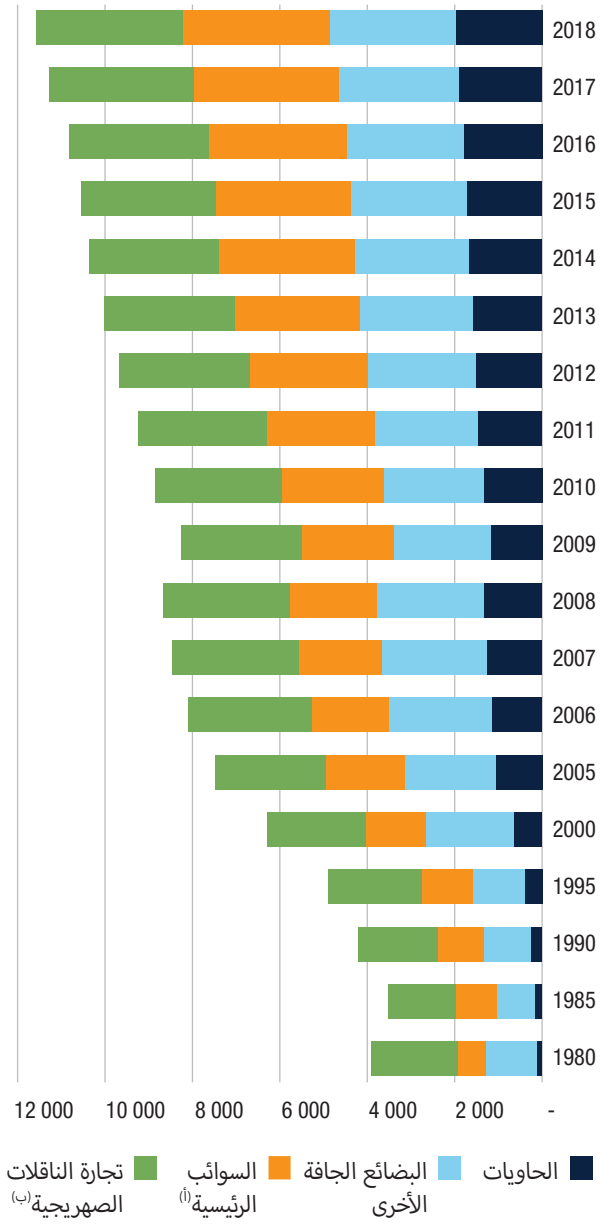
عام 2017. ورغم ذلك، وصل مجموع الأحجام إلى معلم بارز في عام 2018 عندما حققت رقماً مرتفعاً غير مسبوق بلغ 11 بليون طن، لأول مرة في سجل الأونكتاد (الجدولان 1–3 و1–4). ويعزى القسط الأوفر من هذا النمو إلى السلع الأساسية السائبة الجافة، تليها البضائع المعبأة في حاويات والسوائب الجافة الأخرى والنفط والغاز والمواد الكيميائية.

ويبيِّن الشكل 1–1 هيكل التجارة البحرية الدولية على مر السنين. وفي عام 2018، استأثرت السلع الأساسية السائبة الجافة الرئيسية، وهي ركاز الحديد والحبوب والفحم، بأكثر من 40,0 في المائة من مجموع شحنات البضائع الجافة، بينما استحوذت التجارة المعبأة في حاويات والسوائب الثانوية على 24,0 في المائة و25,8 في المائة، على التوالي. وتألفت الأحجام المتبقية من بضائع جافة أخرى من بينها السوائب المختلفة.

وبلغت نسبة الشحنات التجارية المنقولة بالناقلات الصهريجية (النفط والغاز والمواد الكيميائية) 29,0 في المائة من مجموع حجم التجارة البحرية بعد أن كانت قد وصلت إلى 55 في المائة قبل زهاء خمسة عقود خلت. ويتسق ذلك مع التحول الجاري في هيكل التجارة البحرية الذي تعود جذوره إلى حدٍ بعيد إلى الثمانينات من القرن الماضي، فقد شهد ذلك العقد انخفاضاً في تجارة الناقلات الصهريجية بنسبة بلغت 6,2 في المائة نتيجة لفتور استهلاك النفط في البلدان المستهلكة الرئيسية في أعقاب صدمات النفط في السبعينات من القرن الماضي. وخلال الفترة نفسها، زادت السوائب الرئيسية، ومن بينها ركاز الحديد والحبوب والفحم، بأكثر من النصف. وتوسَّعت البضائع المعبأة في حاويات بأسرع الوتائر، فارتفعت أحجامها بمعدل سنوي متوسط بلغ 8,0 في المائة بين عامي 1980 و2018. وسلَّط تطور تجارة المواد المنقولة بخطوط الأنابيب وارتفاع تجارة السلع التامة الصنع بفعل عمليات الإنتاج العالمي المجزأة والتقسيم الدولي للعمل منذ منتصف تسعينات القرن الماضي مزيداً من الأضواء على التحول في تركيبة التجارة البحرية العالمية.

ولئن كان الأونكتاد لا يحتاز بيانات عن أطنان البضائع الميلية، فإنَّ تقديرات Clarksons Research تشير إلى أنَّ التجارة البحرية، عندما يتم تكييفها وفق المسافات المقطوعة، قد توسَّعت بوتيرة أسرع قليلاً من الأطنان وحدها. وزادت الأحجام بنحو 3,3 في المائة وقُدِّرت أطنان البضائع الميلية الكلية بمقدار 58 812 بليون (الشكل 1–2). وارتكز هذا الأداء على ازدياد طلب آسيا على الواردات من منطقة الأطلنطي (أي الولايات المتحدة وغرب أفريقيا) ولا سيما صادرات النفط الخام والغاز من الولايات المتحدة. ورفعت الثورة التي حدثت في مجال الزيت الحجري وإلغاء الحظر على صادرات النفط الخام الولايات المتحدة إلى مصاف المصدِّر العالمي للنفط والغاز وغيَّرتا المشهد في تجارة الناقلات الصهريجية والغاز العالمية.

الشكل 1–1 التجارة البحرية الدولية100، حسب نوع البضائع، سنوات مختارة
(مليون من الأطنان المحملة)



المصادر: *استعراض النقل البحري، إصدارات مختلفة ومنذ عام 2006 إلى عام 2018، يستند التصنيف حسب نوع البضائع إلى بيانات مستمدة من* Clarksons Research, 2019 a *ومن استعراض النقل البحري وأفاقه، إصدار الربيع.*

ملاحظة: من عام 1980 إلى عام 2005، تشمل الأرقام المتعلقة بالسوائب الرئيسية ركاز الحديد والحبوب والفحم والبوكسيت/الألومنيا والفوسفات. وفي عام 2006، عُدِّلت هذه الفئة لتشمل ركاز الحديد والحبوب والفحم فقط. والبيانات المتعلقة بالبوكسيت/الألومنيا والفوسفات مدرجة ضمن البضائع الجافة الأخرى.

(أ) ركاز الحديد، والحبوب والفحم والبوكسيت/الألومنيا والفوسفات. وفي عام 2006، عُدِّلت هذه الفئة لتشمل ركاز الحديد والحبوب والفحم فقط. والبيانات المتعلقة بالبوكسيت/الألومينا والفوسفات مدرجة ضمن البضائع الجافة الأخرى.

(ب) النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز والمواد الكيميائية.

ويولي الأونكتاد مشاركة البلدان النامية في التجارة العالمية اهتماماً خاصاً، متحققاً بانتظام من المواقع التي تُحمَّل فيها البضائع وتُفرَّغ، أي من منشأ التجارة ومنتهاها. ويُبيِّن الشكل 1-3(أ) حصة البلدان النامية في التجارة البحرية الدولية من حيث البضائع المحمَّلة والمفرَّغة بين عامي 1970 و2018. وظلَّت البلدان النامية تمثِّل البلدان المصدِّرة الرئيسية، فقرابة ثلثي التجارة البحرية يأتيان من أراضيها.

وشهدت الثمانينات من القرن الماضي تراجعاً في هذا الاتجاه نتيجة للتطورات التي حدثت في تجارة النفط في أعقاب صدمات النفط في السبعينات من القرن الماضي. وبسبب أنماط التجارة الاستعمارية التي كانت البلدان النامية تقوم في إطارها بتصدير المواد الخام واستيراد السلع الاستهلاكية في المقام الأول بحسبانها جهات فاعلة هامشية، لم تتبوأ هذه البلدان مكانة بارزة.

وفي عام 2018، ظلَّت البلدان النامية تستأثر بالقسط الأوفر من تدفقات التجارة البحرية العالمية من كلا الصادرات (البضائع المحمَّلة) والواردات (البضائع المفرَّغة). وحمَّلت هذه البلدان قرابة 58,8 في المائة في عام 2018 وفرَّغت 64,5 في المائة من هذا المجموع (الشكل 1-3 (أ)). ومنذ عام 2000، تحوَّلت مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية تحولاً يعبِّر عن ازدياد دورها كبلدان مُصدِّرة رئيسية للمواد الخام وبلدان مُصدِّرة ومستوردة رئيسية للسلع التامة الصنع وشبه التامة. أما المشاركة في التجارة المعبأة في حاويات، فتركزت في آسيا، وبوجه خاص في الصين والبلدان المجاورة. ولم تساهم المناطق النامية الأخرى بالقدر نفسه لتفاوت درجات اندماجها في سلاسل القيمة العالمية وشبكات الصناعة التحويلية. ويرسم الشكل 1-3(ب) صورة مختلفة تماماً عندما لا تُضمَّن الصين في هذه المجموعة.

الجدول 1-3 تطور التجارة البحرية الدولية، في سنوات مختارة

(مليون من الأطنان المحمَّلة)

السنة	تجارة الناقلات الصهريجية[أ]	السوائب الرئيسية[ب]	البضائع الجافة الأخرى[ج]	المجموع (جميع البضائع)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 186	2 635	5 984
2005	2 422	1 579	3 108	7 109
2006	2 698	1 676	3 328	7 702
2007	2 747	1 811	3 478	8 036
2008	2 742	1 911	3 578	8 231
2009	2 641	1 998	3 218	7 857
2010	2 752	2 232	3 423	8 408
2011	2 785	2 364	3 626	8 775
2012	2 840	2 564	3 791	9 195
2013	2 828	2 734	3 951	9 513
2014	2 825	2 964	4 054	9 842
2015	2 932	2 930	4 161	10 023
2016	3 058	3 009	4 228	10 295
2017	3 146	3 151	4 419	10 716
2018	3 194	3 210	4 601	11 005

المصادر: تجميع أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلِّغة وكما هي منشورة في مواقع الحكومات المعنية وقطاع الموانئ على الإنترنت وبيانات مستمدة من مصادر متخصصة. ونُقِّحت بيانات البضائع الجافة لعام 2006 وما بعده وتم تحديثها لتعبر عن الإبلاغ المحسَّن بما في ذلك أرقام أحدث عهداً وتفصيل أفضل حسب نوع البضاعة. ومنذ عام 2006، يستند تصنيف البضائع الجافة إلى سوائب رئيسية وبضائع جافة غير السوائب الرئيسية إلى إصدارات مختلفة من *استعراض النقل البحري* وأفاقه الذي تصدره Clarksons Research. وتستند التقديرات الكلية لأرقام التجارة البحرية لعام 2018 إلى بيانات أولية أو بيانات عن آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

(أ) النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز والمواد الكيميائية.

(ب) ركاز الحديد، والحبوب والفحم، والبوكسيت/الألومنيا والفوسفات. ومنذ عام 2006، تشمل السوائب الرئيسية ركاز الحديد والحبوب والفحم فقط. والبيانات المتعلقة بالبوكسيت/الألومينا والفوسفات مدرجة ضمن البضائع الجافة الأخرى.

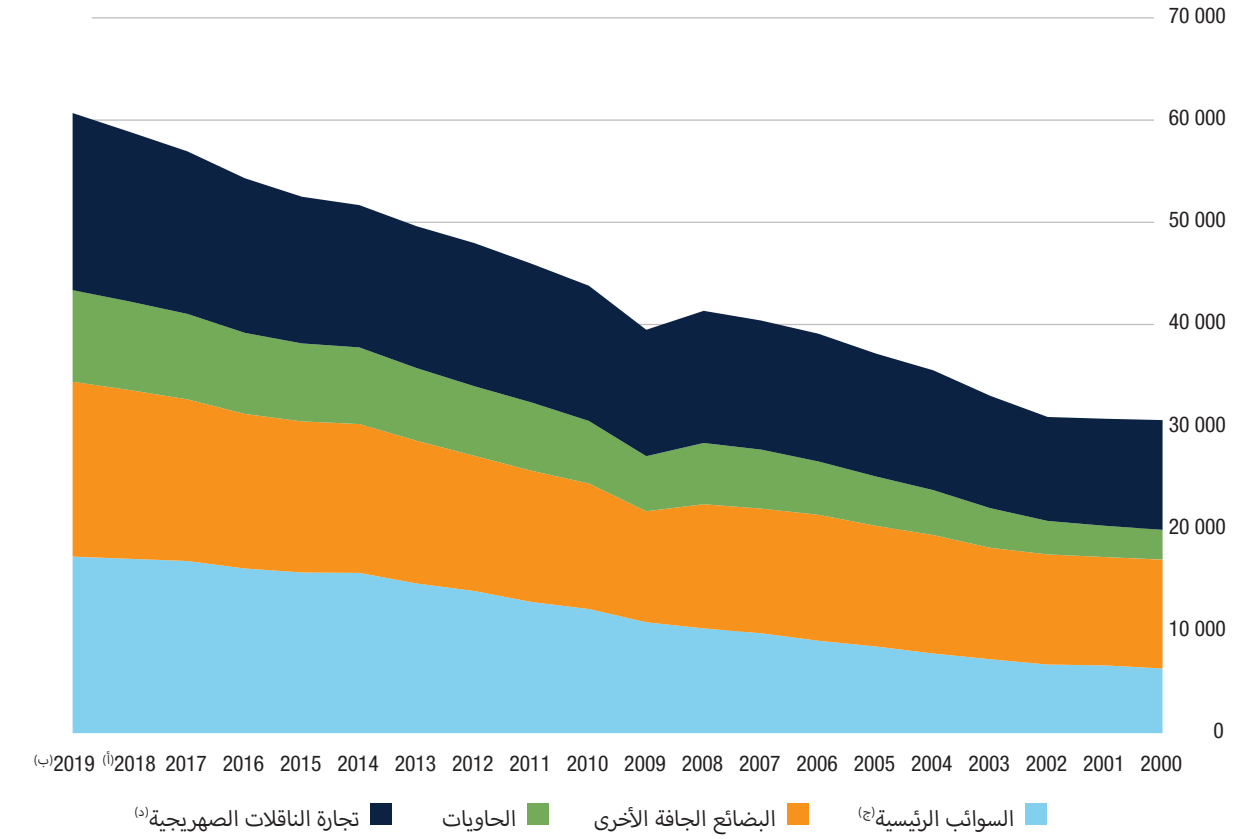
(ج) السوائب الثانوية والتجارة المعبأة في حاويات والبضائع العامة المتبقية.

وعلى النقيض من ذلك، شهدت البلدان المتقدمة النمو تراجعاً في حصتها في كلا النوعين من الحركة بمرور الزمن، فتأرجحت حول ثلث البضائع المحمَّلة والمفرَّغة على التوالي. وظلَّت حصة الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية أصغر من ذلك نسبياً، إذ حُمِّل في موانئها ما مجموعه 6,5 في المائة من أحجام التجارة البحرية العالمية وفُرِّغ ما يقِّل عن 1,0 في المائة في أراضيها.

ويسلِّط الشكل 1-4 الأضواء على التوزيع الإقليمي للتجارة البحرية العالمية، ففي عام 2018، كانت آسيا مصدراً لنسبة 41 في المائة من مجموع البضائع المحمَّلة وتلقت المنطقة نفسها 61 من مجموع البضائع المفرَّغة. وتراجعت مشاركة أفريقيا على مر السنين، لا سيما من حيث البضائع المحمَّلة، تراجعاً يعبِّر عن تناقص أهمية

المصدِرين الأفريقيين التقليديين للبضائع السائبة السائلة والجافة. ولم يُعوَّض ذلك إلا بعض الشيء بمصادر بديلة للمواد الخام من أفريقيا لا بازديادها نشاطاً في تصدير سلع تحقق قيمة مضافة أعلى وسلع تُحمَّل عادة في حاويات، من بينها السلع المصنَّعة والأغذية المجهزة أو المنتجات الصناعية. وتجدر الإشارة أيضاً إلى تراجع بلدان أمريكا اللاتينية تراجعاً نسبياً كمصدر لأحجام التجارة. وعلى النقيض من ذلك، شهدت البلدان الآسيوية زيادة كبيرة في التجارة الأقاليمية التي يقوم جلها على تجارة السلع التامة الصنع وتعبِّر عن تجزئة عمليات الإنتاج، فالأجزاء عادة ما تُصنَّع في مواقع عديدة في جميع أنحاء آسيا ثم تُجمَّع في موقع آخر. ولم يُلاحظ هذا الوضع في أفريقيا ولوحظ في أمريكا اللاتينية بشكل محدود فقط. ويعزى ذلك في بعض جوانبه إلى التشابه في عوامل الإنتاج المتوفرة في هذه المنطقة وإلى أوجه القصور التي تشوب البنية التحتية وخدمات النقل البحري (UNCTAD, 2018).

الشكل 1-2 التجارة البحرية الدولية بالأطنان الميلية من البضائع، 2000-2019
(مقدرة ببلايين الأطنان الميلية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من Clarksons Research, 2019 a، *واستعراض النقل البحري* وتوقعاته، إصدار الربيع.

ملاحظة: بالنظر إلى الاختلافات المنهجية، بيانات التجارة المعبأة في حاويات بالأطنان المستمدة من Clarksons Research غير قابلة للمقارنة مع البيانات بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً المستمدة من MDS Transmodal.

(أ) تقديرات.

ب) توقعات.

(ج) ركاز الحديد والحبوب والفحم والبوكسيت/الألومينا والفوسفات. وفي عام 2006، عدلت الفئة لتشمل ركاز الحديد والحبوب والفحم فقط. والبيانات المتعلقة بالبوكسيت/الألومينا والفوسفات مدرجة ضمن البضائع الجافة الأخرى.

(د) النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز والمواد الكيميائية.

الجدول 1-4 التجارة البحرية الدولية، 2017-2018

(نوع البضائع، مجموعة البلدان والمنطقة)

مجموعة البلدان	السنة	البضائع المحمَّلة				البضائع المفرَّغة			
		المجموع	النفط الخام	تجارة الناقلات الصهريجية الأخرى[أ]	البضائع الجافة	المجموع	النفط الخام	تجارة الناقلات الصهريجية الأخرى[أ]	البضائع الجافة
		بملايين الأطنان							
العالم	2017	10 716,2	1 874,6	1 271,6	7 570,1	10 702,3	2 033,7	1 289,4	7 379,2
	2018	11 005	1 886,2	1 308,1	7 810,7	11 002,2	2 048,5	1 321,8	7 631,9
الاقتصادات المتقدمة	2017	3 709	152,7	491,2	3 065,1	3 795	979,1	494,7	2 321,2
	2018	3 821,7	157,7	511,2	3 152,7	3 822,9	946,5	495,8	2 380,5
الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	2017	694,4	206,8	41,6	445,9	81,4	0,3	4,6	76,4
	2018	713,3	203,8	39,6	469,9	86,5	0,3	4,8	81,3
الاقتصادات النامية	2017	6 312,8	1 515	738,8	4 059	6 825,9	1 054,3	790	4 981,6
	2018	6 469,9	1 524,7	757,3	4 188	7 092,8	1 101,6	821,2	5 170
أفريقيا	2017	740,9	291,3	70,4	379,1	496,8	40,5	93,8	362,6
	2018	767,2	289,3	73,8	404	516,3	42,5	93,9	380
أمريكا	2017	1 371,8	225,2	71,9	1 074,7	617,2	47,5	141,4	428,2
	2018	1 403,7	219,3	78,3	1 106,1	652,5	51,8	149	451,8
آسيا	2017	4 192	996,9	595,6	2 599,5	5 696,9	965,4	549,4	4 182,1
	2018	4 290,7	1 014,4	604,1	2 672,1	5 908,3	1 006,5	572,5	4 329,3
أوقيانيا	2017	8,1	1,6	0,8	5,7	14,9	0,8	5,4	8,7
	2018	8,4	1,6	1,0	5,8	15,6	0,8	5,8	9

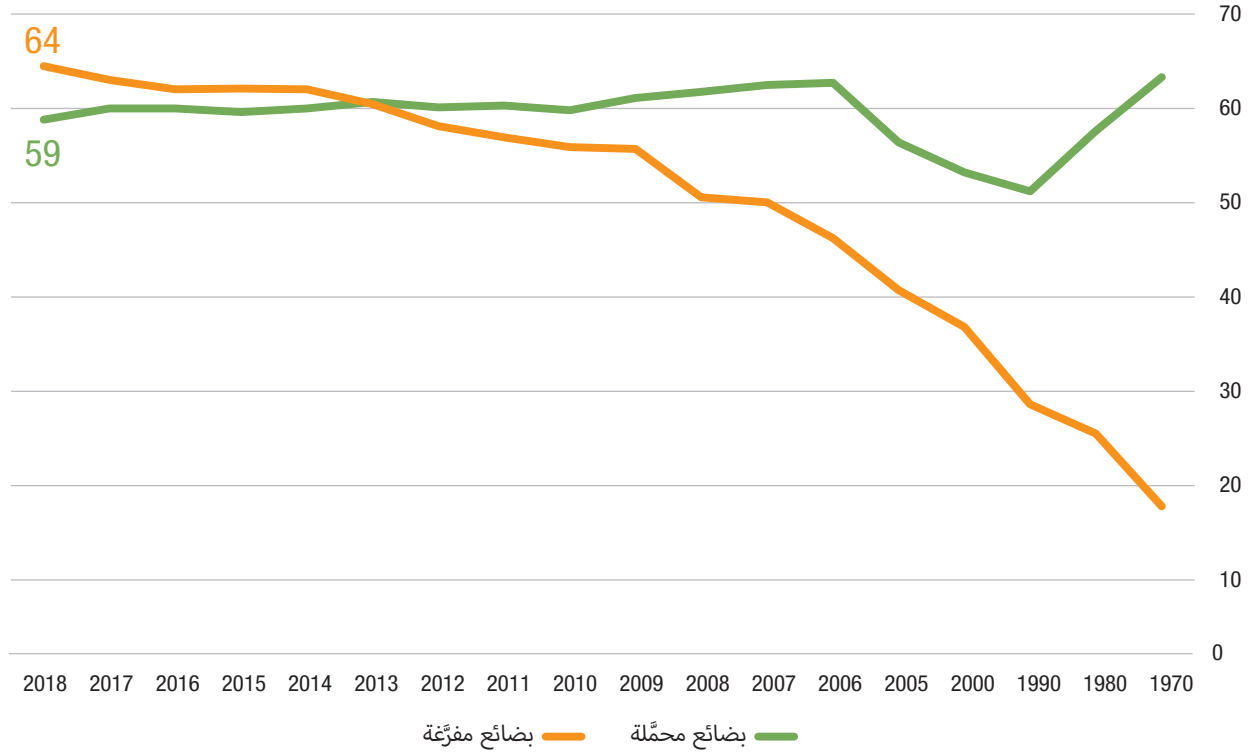
مجموعة البلدان	السنة	البضائع المحمَّلة				البضائع المفرَّغة			
		المجموع	النفط الخام	تجارة الناقلات الصهريجية الأخرى[أ]	البضائع الجافة	المجموع	النفط الخام	تجارة الناقلات الصهريجية الأخرى[أ]	البضائع الجافة
		النسبة المئوية للتغير							
العالم	2017	100	17,5	11,9	70,6	100	19	12,1	69
	2018	100	17,1	11,9	71	100	15,5	11,6	72,9
الاقتصادات المتقدمة	2017	34,6	8,1	38,6	40,5	35,5	48,1	38,4	31,5
	2018	34,7	8,4	39,1	40,4	34,7	46,2	37,5	31,2
الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	2017	6,5	11	3,3	5,9	0,8	0	0,4	1
	2018	6,5	10,8	3	6	0,8	0	0,4	1,1
الاقتصادات النامية	2017	58,9	80,8	58,1	53,6	63,8	51,8	61,3	67,5
	2018	58,8	80,8	57,9	53,6	64,5	53,8	62,1	67,7
أفريقيا	2017	6,9	15,5	5,5	5	4,6	2	7,3	4,9
	2018	7	15,3	5,6	5,2	4,7	2,1	7,1	5
أمريكا	2017	12,8	12	5,7	14,2	5,8	2,3	11	5,8
	2018	12,8	11,6	6	14,2	5,9	2,5	11,3	5,9
آسيا	2017	39,1	53,2	46,8	34,3	53,2	47,5	42,6	56,7
	2018	39	53,8	46,2	34,2	53,7	49,1	43,3	56,7
أوقيانيا	2017	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0,4	0,1
	2018	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0,4	0,1

المصادر: تجميع أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلِّغة وكما هي منشورة في مواقع الحكومات المعنية وقطاع الموانئ على الإنترنت وبيانات مستمدة من مصادر متخصصة. ونُقِّحت بيانات البضائع الجافة لعام 2006 وما بعده وتم تحديثها لتعبِّر عن الإبلاغ المحسَّن بما في ذلك أرقام أحدث عهداً وتفصيل أفضل حسب نوع البضاعة. وتستند التقديرات الكلية لأرقام التجارة البحرية لعام 2018 إلى بيانات أولية أو بيانات عن آخر سنة متوافرة عنها بيانات.

ملاحظة: للاطلاع على سلاسل زمنية أطول وبيانات قبل عام 2017، انظر *UNCTADstat* Data Centre على الرابط التالي: http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363.

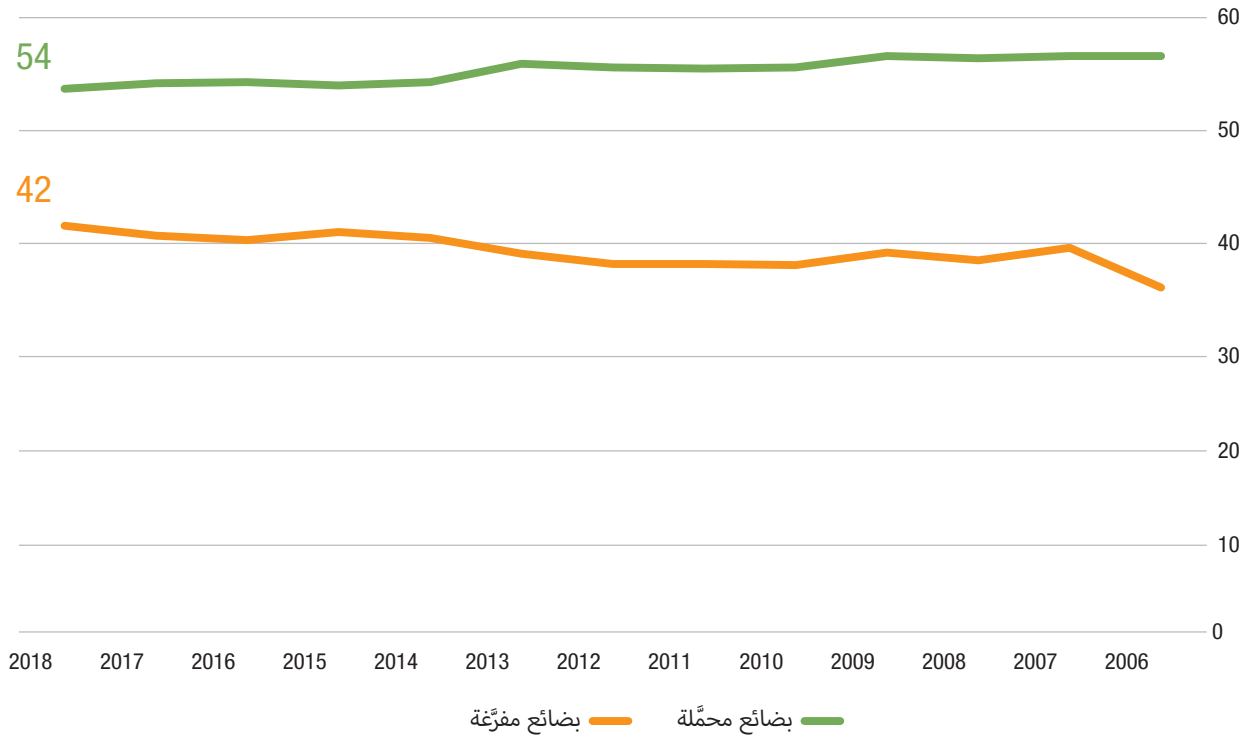
(أ) المنتجات النفطية المكررة والغاز والمواد الكيميائية.

الشكل 1-3(أ) مشاركة البلدان النامية في التجارة البحرية الدولية، في سنوات مختارة
(النسبة المئوية للحصة في مجموع الحمولة)



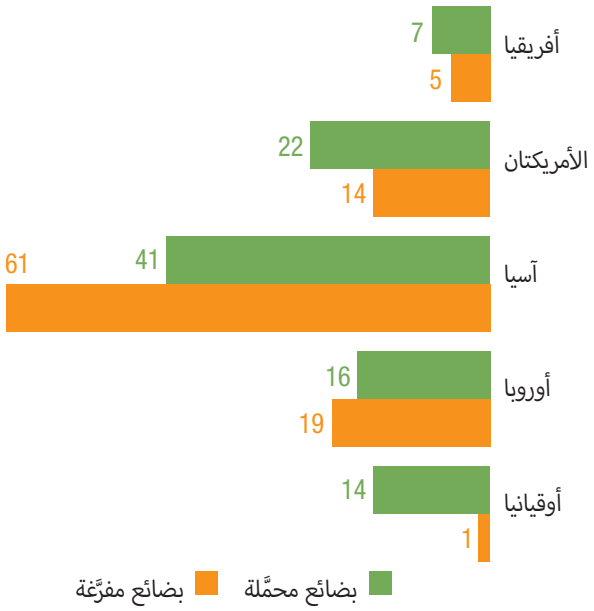
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من *استعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة، والجدول 1-4 من هذا التقرير.

الشكل 1-3(ب) مشاركة البلدان النامية في التجارة البحرية الدولية باستثناء الصين، في سنوات مختارة
(النسبة المئوية للحصة في مجموع الحمولة)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من *استعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة، والجدول 1-4 من هذا التقرير.

الشكل 1–4 التجارة البحرية الدولية حسب المنطقة في عام 2018
(النسبة المئوية للحصة من الحمولة الطنية العالمية)



لمصادر: تجميع أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات قدمتها البلدان المبلِّغة وكما هي منشورة في مواقع الحكومات المعنية وقطاع الموانئ على الإنترنت وبيانات مستمدة من مصادر متخصصة.

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

الجدول 1–5 تجارة الناقلات الصهريجية 2017–2018
(ملايين الأطنان والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	2017	2018	النسبة المئوية للتغير 2017–2018
النفط خام	1 874,6	1 886,2	0,6
تجارة الناقلات الصهريجية الأخرى	1 271,6	1 308,1	2,9
ومنها:			
الغاز الطبيعي المسيّل	292	318	8,9
الغاز النفطي المسَّيل	90	97	7,8
مجموع تجارة الناقلات الصهريجية	**3 146,2**	**3 194,3**	**1,5**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، مستمدة من الجدول 1–4 من هذا التقرير. وأرقام الغاز الطبيعي المسَّيل والغاز النفطي المسَّيل، مستمدة من Clarksons Research, 2019b *Seaborne Trade Monitor*, Volume 6, No. 6, June 2019.

ملاحظة: تشمل تجارة الناقلات الصهريجية النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز والمواد الكيميائية.

4- تباطؤ قطاعات السوق الرئيسية في التجارة البحرية

جنباً إلى جنب مع الاقتصاد والتجارة على الصعيد العالمي، تباطأ النمو الذي شكلته أيضاً الاتجاهات القطرية، لا سيما في الصين، في جميع قطاعات البضائع على وجه التقريب، باستثناء تجارة السوائب الثانوية والغاز ومنتجات النفط المكررة.

وبعد نمو متين في عام 2017، تضاءلت تجارة الناقلات الصهريجية في عام 2018. وتواصل تشتت تجارة النفط جغرافيا في شرق آسيا في عام 2018، فتركزت الصادرات بدرجة أقل على المصدِرين التقليديين من غرب آسيا وشملت موردين من حوض الأطلنطي (أنغولا والبرازيل وكندا ونيجيريا والولايات المتحدة). وعلى النحو المبيَّن في الجدول 1–5، زادت تجارة الناقلات الصهريجية العالمية بنسبة 1,5 في المائة في عام 2018 بسبب تناقص شحنات النفط الخام. وعوَّضت تجارة الغاز التي ازدادت بوتيرة سريعة (الغاز الطبيعي المسَّيل والغاز النفطي المسَّيل) الانخفاض الحاد في نمو تجارة النفط تعويضاً جزئياً.

وتشير تقديرات الأونكتاد إلى أنَّ التجارة العالمية في النفط الخام بلغت 1,9 بليون طن في عام 2018 في أعقاب زيادة تقلّ عن 1,0 في المائة. وتسبب انخفاض الواردات إلى أوروبا والولايات المتحدة والتباطؤ في الطلب على الواردات في الصين بسبب المعوقات التي قلَّلت من طاقة المصافي في وقت سابق خلال السنة في الحد من النمو جزئياً. ووضعاً للأمور في سياقها، زادت واردات الصين من النفط الخام بنحو 15,6 في المائة في عام 2016، و9,2 في المائة في عام 2017، و7,3 في المائة في عام 2018 (Clarksons Research, 2019 c). وأثَّر الاضطراب في جانب الإمداد الذي شمل جمهورية إيران الإسلامية وجمهورية فنزويلا البوليفارية والتخفيضات التي تزعمتها منظمة البلدان المصدرة للنفط في شحنات النفط الخام، وإن كانت التجارة بالأطنان الميلية قد سجَّلت نمواً أقوى.

وأعاق هبوط الواردات من البرازيل وجنوب شرق آسيا والسحب من المخزونات في بعض المناطق التجارة في منتجات النفط المكررة. بيد أنَّ الطلب القوي على الواردات في المكسيك وازدياد الشحنات من غرب آسيا والولايات المتحدة ساعدا إلى حدٍ ما في تعويض هذا الاتجاه السلبي (Clarksons Research, 2018a). ويعرض الجدول 1–6 لمحة عامة عن الجهات الفاعلة العالمية في قطاع النفط والغاز الطبيعي.

الجدول 1–6 منتجو النفط والغاز الطبيعي ومستهلكوهما الرئيسيون، 2018
(الحصة السوقية العالمية بالنسبة المئوية)

الإنتاج العالمي من النفط		الاستهلاك العالمي من النفط	
غرب آسيا	33	آسيا والمحيط الهادئ	36
أمريكا الشمالية	22	أمريكا الشمالية	23
الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	15	أوروبا	15
أمريكا النامية	9	غرب آسيا	9
أفريقيا	9	أمريكا النامية	9
آسيا والمحيط الهادئ	8	الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	4
أوروبا	4	أفريقيا	4
قدرات مصافي النفط		**إجمالي انتاج مصافي النفط**	
آسيا والمحيط الهادئ	35	آسيا والمحيط الهادئ	36
أمريكا الشمالية	21	أمريكا الشمالية	22
أوروبا	15	أوروبا	15
غرب آسيا	11	غرب آسيا	11
الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	8	الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	8
أمريكا النامية	8	أمريكا النامية	5
أفريقيا	2	أفريقيا	3
الإنتاج العالمي من الغاز الطبيعي		**الاستهلاك العالمي من الغاز الطبيعي**	
أمريكا الشمالية	26	أمريكا الشمالية	24
الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	22	آسيا والمحيط الهادئ	21
غرب آسيا	18	الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية	16
آسيا والمحيط الهادئ	16	غرب آسيا	16
أوروبا	6	أوروبا	12
أمريكا النامية	6	أمريكا النامية	7
أفريقيا	6	أفريقيا	4

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد استناداً إلى بيانات منشورة في *British Petroleum (BP) Statistical Review of World Energy 2019*, June 2019.

ملاحظة: يتكوَّن النفط من النفط الخام والنفط الصخري والرمال الزيتية وسوائل الغاز الطبيعي المسَّيل (المحتوى السائل من الغاز الطبيعي حين يُسترد بشكل منفصل) ولا يشمل هذا المصطلح الوقود السائل من مصادر أخرى مثل الكتلة الأحيائية ومشتقات الفحم.

وواصلت تجارة الغاز نموها الفتي، مدعومة بازدياد القدرة على الإمداد وبالتحولات الجارية في سياسات البيئة والطاقة، فبلغ مجموع شحنات الغاز الطبيعي المسَّيل 318 مليون طن في عام 2018، بزيادة قدرها 8,9 في المائة (الجدول 1–5) (Clarksons Research, 2019b). وحدث أغلب النمو في الطلب في آسيا، مدعوماً بالتحولات الجارية في سياسة الطاقة وارتفاع قدرات التصدير في أستراليا والولايات المتحدة. وفي الصين، زادت واردات الغاز الطبيعي المسَّيل بأكثر من 40,0 في المائة في عام 2018، وهي زيادة دعمها إلى حدٍ ما ازدياد جدول أعمال البيئة أهمية فيها (Clarksons Research, 2019c). وشمل المصدرون الرئيسيون قطر، وهي أكبر مورِّد للغاز الطبيعي المسَّيل، وأستراليا وماليزيا والولايات المتحدة.

وتسارعت وتيرة شحنات الغاز النفطي المسَّيل، فزادت بنسبة 7,8 في المائة، مسجِّلة ارتفاعاً من 2,2 في المائة في عام 2017 (Clarksons Research, 2019b). واستند هذا الأداء إلى الطلب القوي على الواردات في الهند وأوروبا وتوسُّع العرض من الولايات المتحدة وغرب آسيا. أما في مجال الصادرات، فزادت الشحنات من الولايات المتحدة إلى آسيا زيادة استفادت من ارتفاع الإنتاج وديناميات التسعير. وقدم ازدياد العرض في غرب آسيا بفضل توسع القدرات البتروكيميائية في هذه المنطقة دعماً إضافياً (Clarksons Research, 2019a).

السوائب الرئيسية

دعَّمت التجارة في السوائب الجافة الشحنات البحرية في عام 2018، وإن تفاوتت الاتجاهات حسب السلع، وغدت بعض المخاطر الكامنة أكثر وضوحاً. وتوسَّع النمو في السوائب الجافة (السوائب الرئيسية والثانوية) بنسبة 2,6 في المائة في عام 2018، هابطاً من 4,0 في المائة في عام 2017. ونمت التجارة في السوائب الرئيسية (ركاز الحديد والفحم والحبوب) بنسبة 1,9 في المائة في عام 2018 (الجدول 1–7)، مدعومة بالنمو القوي في الفحم، هابطة من 4,7 في المائة في عام 2017. وأخذت المخاطر التي تهدد تجارة السوائب الجافة في التحقق في عام 2018 عندما أصبحت السوائب الرئيسية التي كانت عماد التجارة البحرية من حيث الحجم لأكثر من عقدين عرضة للضغوط[2]. وازدادت التجارة في السوائب الجافة الرئيسية بشكل مطرد طوال عقدين على وجه التقريب بمعدل سنوي متوسط بلغ 5,9 في المائة. وشكَّل عام 2015 الذي اتسم بضعف النمو استثناءً في هذا الصدد.

وحدثت بعض الاتجاهات السلبية في عام 2018، فكاد النمو في شحنات ركاز الحديد يتوقف عندما تقلَّص الطلب على الواردات في الصين. وزادت تجارة الفحم بنسبة 5,1 في المائة وإن

(2) الأرقام المفصلة عن السلع الأساسية السائبة الجافة مستمدة من Clarksons Research, 2019d, Dry Bulk Trade Outlook, Volume 25, No. 6, June.

ظلّت خاضعة للضغوط بسبب ازدياد الشواغل بشأن البصمة البيئية للفحم والتركيز على تنويع مزيج الطاقة في البلدان المستوردة الرئيسية، مثل بلدان الاتحاد الأوروبي حيث تقلّصت واردات الفحم بنحو 5,8 في المائة في عام 2018. وبما أنَّ التجارة في ركاز الحديد والفحم تمثل 28,2 في المائة و24,1 في المائة على التوالي من تجارة السوائب الجافة العالمية التي تشكِّل بدورها نصف التجارة البحرية العالمية على وجه التقريب، فإنَّ أي ضغط على هذين القطاعين لا يبشر بالخير للنقل البحري أو للطلب على خدمات النقل البحري بوجه عام. وتبرز هذه التطورات أهمية مسألة الاعتماد المفرط على عدد محدود من السلع الأساسية والأسواق التجارية لدعم التجارة البحرية، فالمخاطر المقترنة باعتماد التجارة البحرية المفرط على الصين وعلى ركاز الحديد والفحم أيضاً ما برحت تزداد شدة خلال السنوات القلية المنصرمة.

الجدول 1-7 تجارة السوائب الجافة، 2017-2018
(ملايين الأطنان والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	2017	2018	النسبة المئوية للتغير 2018-2017
السوائب الرئيسية[أ]	3 151	3 210	1,9
ومنها:			
ركاز الحديد	1 473	1 476	0,2
الفحم	1 202	1 263	5,1
الحبوب	476	471	1,1-
السوائب الثانوية	1 947	2 020	3,7
ومنها:			
منتجات الصلب	392	390	0,5-
المنتجات الحرجية	365	378	3,6
مجموع السوائب الجافة	**5 098**	**5 230**	**2,6**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research, 2019d, Dry Bulk Trade Outlook, Volume 25, No. 6, June.

(أ) ركاز الحديد والفحم (فحم المراجل والتكويك) والحبوب (القمح والحبوب الخشنة وفول الصويا).

وفي الصين، قُدِّرت واردات السلع الأساسية السائبة الرئيسية بنحو 1,4 بليون طن، أو 43,5 في المائة، من التجارة البحرية العالمية في السوائب الرئيسية في عام 2018. وبعد عقدين من النمو الثابت الخطى، تقلّصت الواردات البحرية من ركاز الحديد في هذا البلد – 71,0 في المائة من التجارة العالمية في ركاز الحديد – بنسبة تقارب 1,0 في المائة في عام 2018. وحدَّت المعيقات في جانب العرض في أستراليا والبرازيل اللذين استأثرا معاً بقرابة 83,0 في المائة من سوق الصادرات العالمي في عام 2018 وازدياد استخدام الخردة في صناعة الصلب في الصين واستخدام المخزونات الحالية من ركاز الحديد من الطلب على وارداته إلى الصين. ويشمل المصدِرون الآخرون حسب الحجم جنوب أفريقيا وكندا والسويد والهند، وهي بلدان تساهم بحصص صغيرة فقط في تجارة ركاز الحديد العالمية. ويعرض الجدول 1-8 لمحة عامة عن الجهات الفاعلة العالمية في قطاع تجارة السلع الأساسية السائبة الجافة.

أمَّا في مجال التجارة في الفحم، فتدَّعم النمو بالطلب على الواردات إلى الصين التي استأثرت بنسبة تقارب 19,0 في المائة من واردات الفحم البحرية العالمية في عام 2018. وحدَّ ازدياد التركيز على السياسات البيئية وسياسات السلامة وبرنامج إصلاح جانب العرض في الصين من الإنتاج المحلي وشجَّع الواردات، وهي عوامل قلَّلت من إقبال هذا البلد على الفحم الأجنبي. وفي عام 2018، تعزَّز الطلب القوي على الواردات في الصين (+8,8 في المائة) بالأحجام الكبيرة المنقولة إلى الهند (+12,8 في المائة). وظلَّت إندونيسيا وأستراليا تتصدران قائمة المصدِّرين الرئيسيين للفحم في العالم بحصة موحدة من السوق بلغت 63,0 في المائة في عام 2018. وزادت إندونيسيا الشحنات بنسبة 9,3 في المائة، بينما ارتفعت الصادرات من أستراليا بنسبة تقِّل عن نصف هذا المعدل.

وأثقلت الاتجاهات السلبية، مثل التعريفات الجمركية والشحنات المحدودة من موردين مثل الأرجنتين، كاهل التجارة في الحبوب العالمية في عام 2018. وفي الصين، تشير التقديرات إلى أنَّ واردات فول الصويا تراجعت بنسبة 8,3 في المائة في عام 2018 رغم الشحنات القياسية من البرازيل. وزادت البرازيل مجموع صادراتها من الحبوب بزهاء 10,0 في المائة. وفي الوقت نفسه، هبط مجموع صادرات الحبوب البحرية من الولايات المتحدة بنسبة 1,4 في المائة في عام 2018 نتيجة للانخفاض السريع في صادرات فول الصويا إلى الصين.

وأبرز أداء قطاع التجارة العالمية في السوائب الجافة دور الصين المركزي وما يقترن بفرط الاعتماد عليها سوقاً رئيسية من تحديات. ولذلك، فإنَّ أي تحول، وإن صغُر، في الطلب على الواردات في الصين لأسباب من بينها أوجه التوتر التجاري مع الولايات المتحدة يمكن أن يؤثر تأثير شديداً في أنماط التجارة البحرية العالمية (انظر القسم جيم – التوقعات واعتبارات السياسة العامة).

السوائب الثانوية

نمت تجارة السوائب الثانوية بمعدل متسارع بلغ 3,7 في المائة في عام 2018، مسجِّلة ارتفاعاً من 2,8 في المائة في

عام 2017 (الجدول 1–7)، معبِّرة بذلك عن الاتجاهات السائدة في قطاع انتاج الصلب والتباطؤ في الاقتصاد العالمي. وتُعدُّ الصين سوقاً مهمة للواردات، ممثلة قرابة 20 في المائة من السوق في عام 2018. ويعزى القسط الأوفر من التوسُّع إلى النمو في تجارة الفلزات والمعادن، ومن بينها ركاز النيكل وركاز المنغنيز والأسمنت والبوكسيت، التي شهدت ازدياداً في الشحنات من غينيا إلى الصين في السنوات الأخيرة. وفي عام 2018، عزَّزت غينيا موقفها بصفتها مُصدِّراً رئيسياً للبوكسيت.

البضائع الجافة الأخرى: التجارة المعبأة في حاويات

في عـام 2018، جرت التجارة العالمية المعبأة في حاويات في خضم قدر كبير من عدم اليقين تراوح نطاقه بين الآثار الناشئة عن القاعدة التنظيمية الجديدة لعام 2020 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تفرض حداً أقصى للكبريت في وقود السفن (انظر الفصلين 2 و4) والاحتكاكات التجارية والاتجاهات السائدة في الصين والضعف في أسواق الاستهلاك والتطورات غير المواتية في الاقتصاد العالمي. وأبطأت هذه العوامل مجتمعة التجارة المعبأة في حاويات، فزادت أحجامها بمعدل أقلَّ كثيراً نسبياً من عام 2017.

وزادت الأحجام المقيسة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً بنسبة 2,6 في المائة في عام 2018، هابطة من 6,0 في المائة في عام 2017، فبلغ مجموعها 152 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (الشكل 1–5). ويمثِّل هذا النطاق من النمو تغييراً شديداً مقارنة بمعدلات النمو التي فاقت 10 في المائة خلال السنوات المفضية إلى الألفية الثانية وأقلَّ من نصف متوسط النمو السنوي المسجَّل في العقدين السابقين.

وما برحت حصة وافرة من التجارة المعولمة المعبأة في حاويات تُنقل عبر شرايين الشرق – الغرب الرئيسية للتجارة المعبأة في حاويات وهي طرق آسيا – أوروبا وعبر المحيط الهادئ وعبر المحيط الأطلنطي (الشكل 1–6). بيد أنَّ الطرق الثانوية التي تشمل تجارة البلدان النامية تزداد أهمية، إذ إن الطرق التجارية غير الرئيسية (الطرق الأخرى) تستأثر بنسبة 60 في المائة من التجارة العالمية المعبأة في حاويات. ومن بين هذه الطرق الأخرى، تستحوذ التدفقات الأقاليمية التي تهيمن عليها التحركات داخل آسيا على أعلى حصة، تليها حسب الترتيب التنازلي طرق الشرق – الغرب التجارية غير الرئيسية أو الثانوية (على سبيل المثال، طرق شرق آسيا – جنوب آسيا – غرب آسيا) وطرق الجنوب – الجنوب والشمال – الجنوب التجارية.

الجدول 1–8 السوائب الجافة الرئيسية والفولاذ: المنتجون والمستخدمون والمصدرون والمستوردون، 2018
(الحصص من السوق العالمية بالنسبة المئوية)

منتجو الفولاذ		مستخدمو الفولاذ	
الصين	51	الصين	49
الهند	6	الولايات المتحدة	6
اليابان	6	الهند	6
الولايات المتحدة	5	اليابان	4
جمهورية كوريا	4	جمهورية كوريا	3
الاتحاد الروسي	4	ألمانيا	2
ألمانيا	2	الاتحاد الروسي	2
تركيا	2	تركيا	2
البرازيل	2	إيطاليا	2
بلدان أخرى	18	المكسيك	1
		بلدان أخرى	23
مصدرو ركاز الحديد		**مستوردو ركاز الحديد**	
أستراليا	57	الصين	71
البرازيل	26	اليابان	8
جنوب أفريقيا	4	أوروبا	7
كندا	3	جمهورية كوريا	5
السويد	2	بلدان أخرى	9
الهند	1		
بلدان أخرى	7		
مصدرو الفحم		**مستوردو الفحم**	
إندونيسيا	33	الصين	19
أستراليا	30	الهند	18
الاتحاد الروسي	11	اليابان	15
الولايات المتحدة	8	الاتحاد الأوروبي	11
كولومبيا	6	جمهورية كوريا	11
جنوب أفريقيا	6	مقاطعة تايوان الصينية	5
كندا	2	ماليزيا	3
بلدان أخرى	4	بلدان أخرى	18
مصدرو الحبوب		**مستوردو الحبوب**	
الولايات المتحدة	26	شرق وجنوب آسيا	45
البرازيل	23	أفريقيا	14
الاتحاد الروسي	11	غرب آسيا	14
أوكرانيا	9	أمريكا الجنوبية والوسطى	12
الأرجنتين	9	الاتحاد الأوروبي	10
الاتحاد الأوروبي	7	بلدان أخرى	3
كندا	6		
أستراليا	4		
بلدان أخرى	5		

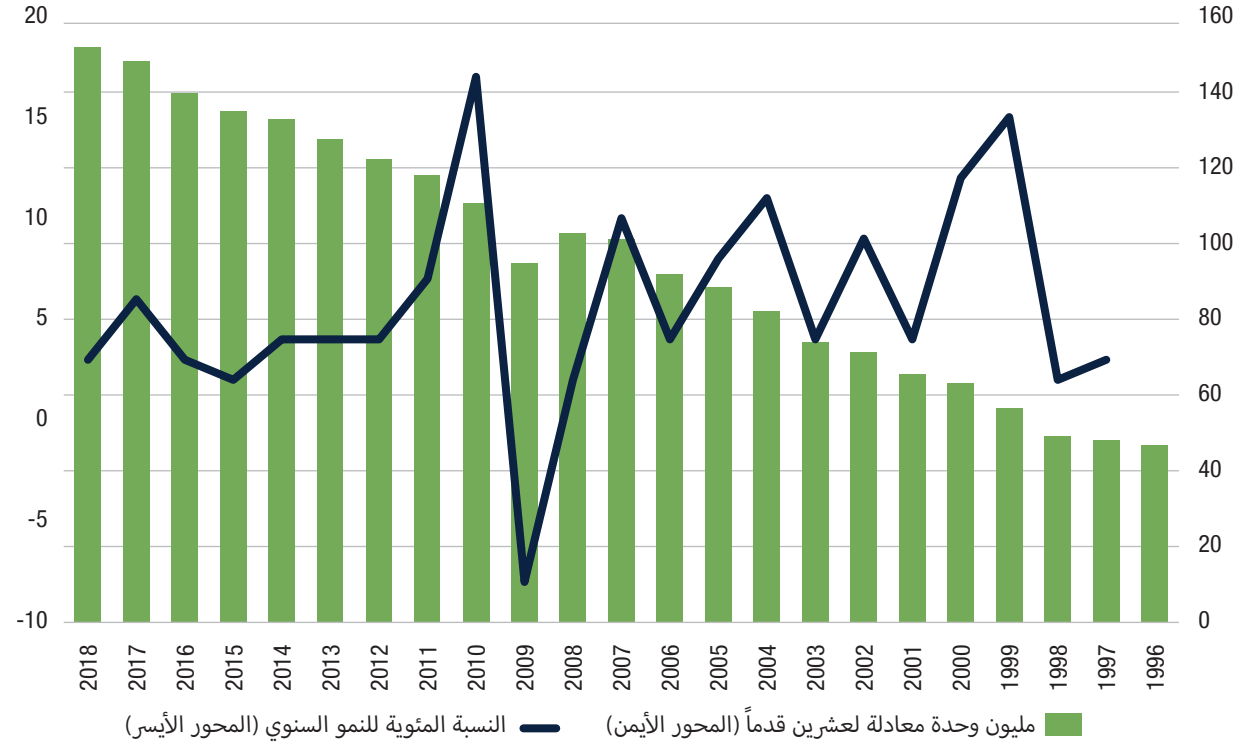
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من الرابطة العالمية للفولاذ (2019a). وزاد الإنتاج العالمي من الفولاذ الخام بنسبة 4,6 في المائة في عام 2018، الرابطة العالمية للفولاذ، 25 كانون الثاني/يناير. World Steel Short-range Outlook April 2019, (2019 b), 16 April; Clarksons Research, 2019d, Dry Bulk Trade Outlook, Volume 25, No. 6, June.

وكان أداء النقل البحري بالحاويات متفاوتاً في عام 2018، فواصلت التجارة نموها في طرق الشرق – الغرب التجارية الرئيسية وزادت أحجامها بنسبة 4,8 في المائة، هابطة من 5,7 في المائة المسجَّلة في عام 2017 (الجدولان 1–9 و1–10 والشكل 1–7). وظلَّ

طريق التجارة عبر المحيط الهادئ أكثر الطرق التجارية نشاطاً، فاستأثر بنسبة 28,2 مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً، يليه طريق آسيا – أوروبا (24,4 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً) فالطريق عبر الأطلنطي (8,0 ملايين وحدة معادلة لعشرين قدماً).

وتدعَّم النمو السريع الملاحظ في الطريق عبر المحيط الهادئ الذي وصل إلى 5,4 في المائة بطفرة في الأحجام بلغت 7 في المائة في رحلة الذروة بسبب لجوء المستوردين في الولايات المتحدة إلى التحميل الاستباقي، تحسباً للتطبيق المحتمل لتعريفات جمركية إضافية على البضائع الصينية. وبحلول نيسان/أبريل 2019، هبطت الشحنات من الصين إلى الولايات المتحدة بنسبة 6,0 في المائة من سنة إلى أخرى (JOC.com, 2019a). ويُعدُّ ذلك تقلصاً ملموساً نظراً لحصة الصادرات الصينية في التجارة عبر المحيط الهادئ. وعلى النقيض من ذلك، زادت الصادرات إلى الولايات المتحدة من بلدان جنوب شرق آسيا المجاورة بقرابة الثلث، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2018.

الشكل 1-5 التجارة العالمية المعبأة في حاويات – 1966–2018
(مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من MDS Transmodal, World Cargo Database, May 2019.

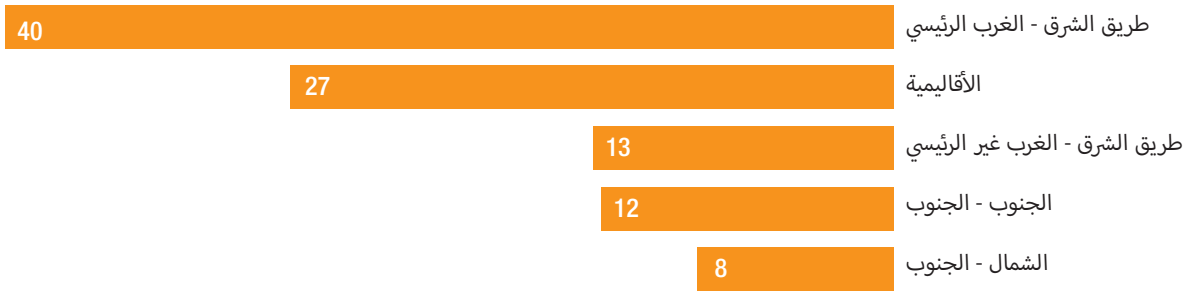
واستعداداً للتباطؤ ونظراً للمستويات المرتفعة من المخزونات التي تكوَّنت أثناء مرحلة التحميل الاستباقي، شرع المشغلون في الطريق عبر النحيط الهادئ في اللجوء إلى عمليات الإبحار الفارغ (JOC.com, 2019a). ولا يستبعد أن تحدث موجة أخرى من التحميل الاستباقي. ويتسابق عدد من الشاحنين مرة أخرى للإسراع بنقل الشحنات قبل تطبيق التعريفات الجمركية على المبلغ المتبقي في واردات الولايات المتحدة من السلع الصينية وهو 300 بليون دولار أمريكي.

وزادت تجارة آسيا – أوروبا المتجهة شرقاً وغرباً بنسبة 3,6 في المائة نتيجة لضعف الطلب الأوروبي على الواردات وسواه من التطورات المؤثرة في هذا الطريق. وتضررت أحجام رحلات العودة المتجهة شرقاً من أوروبا والأحجام المتجهة غرباً على الطرق عبر المحيط الهادئ من الحظر على واردات النفايات إلى الصين (Clarksons Research, 2018b). ولئن كانت منتجات النفايات قد شُحنِت لوجهات بديلة في البلدان المجاورة، فإنَّ عدداً متزايداً من هذه البلدان، ومن بينها ماليزيا والفلبين، شرع في اتخاذ موقف، طالباً من الدول أن تسترجع نفاياتها (BBC News, 2019). وتشمل الشواغل قدرات المعالجة المحدودة وجوانب الاستدامة في إعادة تدوير النفايات. ويرجح أن يقلِّل هذا التطور أحجام التجارة المعبأة في حاويات في رحلة العودة على طرق آسيا – أوروبا وعبر المحيط الهادئ. وفي مواقع أخرى على الطريق عبر الأطلنطي، وصل النمو

إلى 6,4 في المائة بسبب الطلب القوي على الواردات في الولايات المتحدة.

وزادت أحجام التجارة المعبأة في حاويات على الطرق الأخرى بنسبة 1,3 في المائة في عام 2018، هابطة من 6,2 في المائة في عام 2017 (الجدول 1–10). ويعبر النمو السلبي في طرق الشرق – الغرب غير الرئيسية (أي تجارة غرب آسيا وشبه القارة الهندية مع أوروبا وأمريكا الشمالية وشرق آسيا) إلى حد كبير عن التقلصات عبر طريق غرب آسيا – شرق آسيا وكذلك طريق غرب آسيا – أمريكا الشمالية. وأبان النمو المحدود في خطوط الشمال – الجنوب – أوقيانيا، وتجارة أفريقيا جنوب الصحراء وأمريكا اللاتينية مع أوروبا وأمريكا الشمالية ضعف الطلب على الواردات في بلدان أمريكا اللاتينية.

الشكل 1–6 التجارة العالمية المعبأة في حاويات، حسب الطرق، 2018
(الحصص السوقية، بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من MDS Transmodal, World Cargo Database, May 2019.

وهبط نمو التجارة الأقاليمية هبوطاً حاداً بسبب النمو السلبي في كلا طريق غرب آسيا – جنوب آسيا وطريق التجارة داخل أمريكا اللاتينية. وأعاق النمو السلبي في غرب آسيا وأمريكا اللاتينية النمو في طرق الجنوب – الجنوب التجارية (أوقيانيا وغرب آسيا وشرق آسيا وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى وأمريكا اللاتينية).

الجدول 1–9 التجارة المعبأة في حاويات على طرق الشرق – الغرب التجارية، 2014–2018
(مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	عبر المحيط الهادئ			آسيا – أوروبا			عبر المحيط الأطلنطي		
	المتجهة شرقاً	المتجهة غرباً		المتجهة شرقاً	المتجهة غرباً		المتجهة شرقاً	المتجهة غرباً	
	شرق آسيا – أمريكا الشمالية	أمريكا الشمالية – شرق آسيا	عبر المحيط الهادئ	شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط إلى شرق آسيا	شرق آسيا إلى شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط	آسيا – أوروبا	أمريكا الشمالية إلى شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط	شمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط إلى أمريكا الشمالية	عبر المحيط الأطلنطي
2014	16,2	7,0	**23,2**	6,3	15,4	**21,8**	2,8	3,9	**6,7**
2015	17,5	6,9	**24,4**	6,4	15,0	**21,5**	2,7	4,1	**6,9**
2016	18,3	7,3	**25,6**	6,8	15,4	**22,2**	2,7	4,2	**7,0**
2017	19,5	7,3	**26,8**	7,1	16,5	**23,6**	3,0	4,6	**7,6**
2018	20,9	7,4	**28,2**	7,0	17,4	**24,4**	3,1	4,9	**8,0**
النسبة المئوية للتغير السنوي									
2015–2014	7,9	2,0–	**4,9**	1,4	2,6–	**1,4–**	2,4–	5,6	**2,2**
2016–2015	4,4	6,6	**5,1**	6,3	2,5	**3,6**	0,4	2,9	**1,9**
2017–2016	6,7	0,5–	**4,7**	4,1	6,9	**6,0**	7,9	8,3	**8,1**
2018–2017	7,0	0,9	**5,4**	1,3–	5,7	**3,6**	5,8	6,8	**6,4**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات البضائع العالمية MDS Transmodal، أيار/مايو 2019.

الجدول 1-10 التجارة المعبأة في حاويات على طرق الشرق - الغرب التجارية الرئيسية وطرق أخرى، 2016-2019
(مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	2016	2017	2018	2019(أ)
	وحدة معادلة لعشرين قدماً			
طرق الشرق - الغرب الرئيسية	54 845 031	57 950 975	60 721 427	63 710 784
الطرق الأخرى منها:	84 802 064	90 097 054	91 236 532	96 744 144
طريق الشرق - الغرب غير الرئيسي	18 530 451	19 609 905	19 463 013	20 517 827
الشمال - الجنوب	11 396 198	11 995 463	12 131 139	12 691 808
الجنوب - الجنوب	17 178 486	18 475 650	18 927 033	21 191 690
الأقاليمية	37 696 928	40 016 036	40 715 347	42 342 819
المجموع العالمي	**139 647 095**	**148,048 029**	**151 957 959**	**160 454 928**
	النسبة المئوية للتغير			
	2016	2017	2018	2019(أ)
طرق الشرق - الغرب الرئيسية	4,07	5,7	4,8	4,9
طرق أخرى (غير رئيسية) منها:	3,05	6,2	1,3	6,0
طريق الشرق - الغرب غير الرئيسي	3,43	5,8	0,8-	5,4
الشمال - الجنوب	0,05-	5,3	1,1	4,6
الجنوب - الجنوب	0,25	7,6	2,4	12,0
الأقاليمية	5,19	6,2	1,8	4,0

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من MDS Transmodal, World Cargo Database, May 2019.

ملاحظات: طريق الشرق - الغرب غير الرئيسي: التجارة التي تشمل شرق آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية وغرب آسيا وشبه القارة الهندية. الشمال - الجنوب: التجارة التي تشمل أوروبا وأمريكا اللاتينية وأمريكا الشمالية وأوقيانيا وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. الجنوب - الجنوب: التجارة التي تشمل شرق آسيا وأمريكا اللاتينية وأوقيانيا وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، وغرب آسيا.

(أ) توقعات.

وفي عام 2018، برزت أنماط التجارة المعبأة في حاويات مقابل الاتجاهات الأخرى التي تشكِّل سوق خطوط النقل البحري المنتظمة. وتفاوتت هذه الأنماط، في جملة أمور أخرى، بين الجهود المكثفة التي يبذلها قطاع النقل البحري لتبني الرقمنة وسيلة لتعزيز أوجه الكفاءة وتحقيق مزيد من القيمة في سلاسل الإمداد العالمية (Lloyd's Loading List, 2019a; Lloyd's Loading List, 2019b) والتوحيد والتكامل الرأسي. ولئن ظلَّ التوحيد بين المشغلين الرئيسيين يمثل موضوعاً رئيسياً في هذا القطاع، فإنَّ نشاطه شمل مشغلين أصغر ومشغلين إقليميين (Clarksons Research, 2019e). وثمة إشارات إلى أنَّ شركات النقل تفكر أيضاً في التكامل الرأسي بزيادة التحكم في اللوجستيات الداخلية والسعي لتقديم عروض خدمات متكاملة وتحقيق مزيد من القيمة. ويمثل ذلك تحولاً عن النهج المتبع في السنوات المفضية إلى الألفية الثانية عندما كانت مصالح النقل البحري تعهد بهذه العمليات إلى جهات خارجية حتى يتسنى لها التركيز على مجال عملها الرئيسي. وتعتزم بعض أكبر شركات النقل، ومن بينها شركة Maersk (Lloyd's Loading List, 2019c) وChina COSCO Shipping، توسيع نطاق وجودها ليشمل المحطات النهائية الداخلية والمستودعات والسمسرة الجمركية واللوجستيات، اغتناماً لفرص إضافية للأعمال. وتهدف تلك الشركات إلى إعادة موضعة أنفسها لتغدو مقدمة لطائفة أوسع من الحلول تربطها بالزبائن علاقات راسخة (Christensen et al., 2019). ويُفاد أنَّ ما يصل إلى 80 في المائة من إيرادات شركة Maersk يأتي حالياً من النقل البحري بالحاويات، وهي تعتزم تحقيق قسمة بنسبة 50:50 في المائة بين الخدمات المحيطية وغير المحيطية في السنوات القليلة المقبلة (Lloyd's Loading List, 2019d).

باء- مناولة البضائع في موانئ الحاويات

1- إجمالي الحركة يتباطأ في موانئ الحاويات في العالم في عام 2018

يتبيَّن من الجدول 1-11 أنَّ إجمالي الحركة في موانئ الحاويات في العالم زاد بنسبة 4,7 في المائة في عام 2018، هابطاً من 6,7 في المائة في عام 2017. وفي عام 2018، تمت مناولة 793,26 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في موانئ الحاويات في جميع أنحاء

العالم، وهو حجم يتضمن زيادة إضافية عن عام 2017 بلغت 35,3 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً ويعادل نشاط مناولة البضائع في ميناء سنغافورة، ثاني ميناء محوري رئيسي للحاويات في العالم في عام 2018. وتدعَّم النمو بالحركة في الطرق داخل آسيا وبالطلب القوي على الاستهلاك في الولايات المتحدة والتحميل الاستباقي في الطريق عبر المحيط الهادئ.

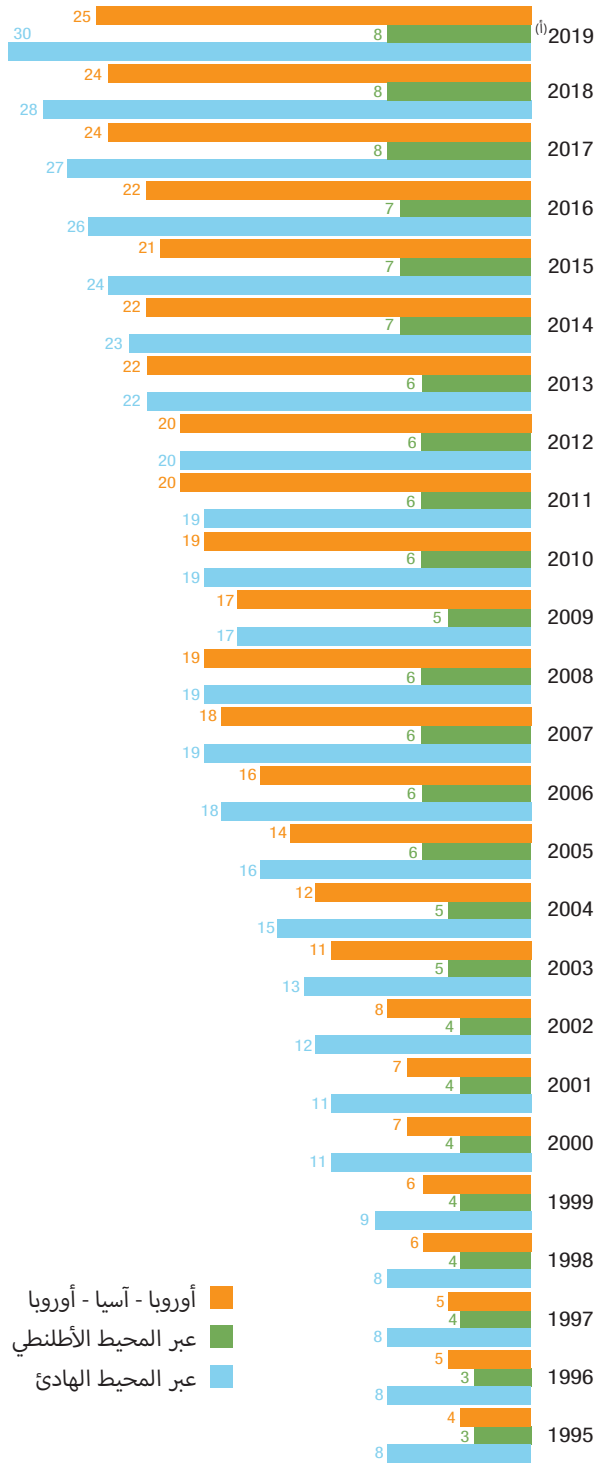
وأبرزت الاتجاهات السائدة في أنشطة مناولة الحاويات في موانئ العالم أيضاً دور آسيا المركزي في التجارة والنقل البحري على الصعيد العالمي، ففي عام 2018، ظلَّت هذه المنطقة تستأثر بقرابة ثلثي هذا النشاط (الشكل 1–8). وزادت الأحجام المناولة بنسبة 4,4 في المائة. وبمجموع بلغ 260,8 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً سُجِّل في عام 2018، استأثرت الصين، بما في ذلك هونغ كونغ، الصين ومقاطعة تايوان الصينية، بأكثر من نصف المجموع الإقليمي. ويرجَّح أن يزيد إبقاء الحظر الذي فرضته الحكومة على الواردات من مواد النفايات عدد الرحلات الفارغة في إجمالي الحركة التي تعالجها الموانئ.

واستأثرت المناطق الأخرى بنسبة 16 في المائة (أوروبا) و8 في المائة (أمريكا الشمالية) و6 في المائة (أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي) و4 في المائة (أفريقيا) و2 في المائة (أوقيانيا) من نشاط مناولة الحاويات في الموانئ. وتعبِّر هذه الحصص إلى حدٍ كبير عن مستويات مشاركة البلدان في شبكات الصناعة التحويلية وسلاسل الإمداد العالمية.

2- مناولة الحاويات في موانئ العالم والتوترات التجارية

توسَّعت موانئ الحاويات الآسيوية بمعدل 4,4 في المائة، وهي نسبة أقلّ من أدائها في عام 2017 حين ارتفع إجمالي الحركة بنسبة 7,6 في المائة. وسجَّلت الموانئ في الصين نمواً بلغ 4,2 في المائة في عام 2018 (الجدول 1–11). وتواصل النمو السريع في موانئ جنوب شرق آسيا نتيجة للأداء الاقتصادي الإيجابي في بلدان رابطة أمم جنوب وشرق آسيا. ويبدو أنَّ المشاريع المشتركة لشركة PSA International مع خطوط النقل البحري قد عادت بالفائدة على ميناء سنغافورة؛ إذ زادت أحجامه بنسبة 8,7 في المائة، وهي نسبة تفوق ضعف النسبة المسجَّلة في عام 2017 (3,1 في المائة، الجدول 1–12). وفي عام 2018، حذت شركة Ocean Network Express (ONE) حذو شركة Mediterranean Shipping Company وشركة CMA CGM وشركة Pacific International Lines وشركة China COSCO Shipping في إنشاء مشاريع مشتركة للمحطات النهائية في سنغافورة. بيد أنَّ مناولة الحاويات في الموانئ الآسيوية

الشكل 1-7 تدفقات البضائع المعبأة في حاويات في طرق الشرق - الغرب التجارية الرئيسية للحاويات، 1995-2019 (مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً)



المصادر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، 2010، النقل البحري الدولي في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي في عام 2009 والتوقعات لعام 2010. والأرقام من عام 2009 وما بعده مستمدة من البيانات التي قدمتها MDS Transmodal وClarksons Research.

(أ) توقعات.

تضررت بوجه عام من النمو في غرب آسيا التي عانت من الجزاءات والتوترات السياسية والاضطرابات الناشئة عن ظواهر المناخ مثل *إعصار* ميكونو في أيار/مايو 2018.

الجدول 1–11 إجمالي الحركة في موانئ الحاويات العالم حسب المنطقة، 2017–2018
(وحدة معادلة لعشرين قدماً والنسبة المئوية للتغير السنوي)

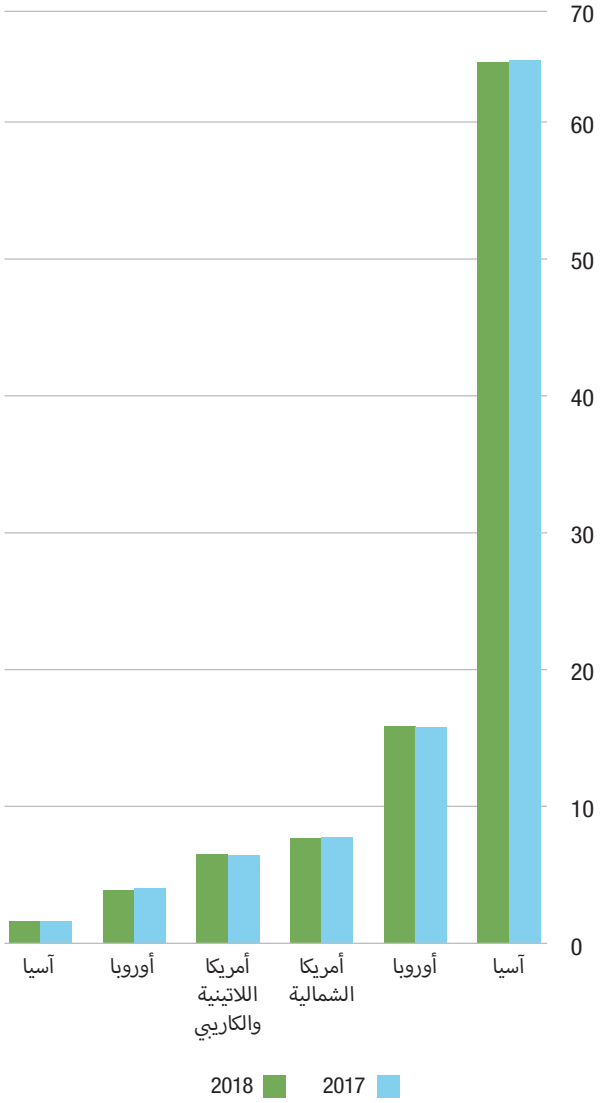
	2017	2018	النسبة المئوية للتغير السنوي 2018–2017
أفريقيا	30 398 569	30 940 898	1,8
آسيا	488 852 650	510 513 120	4,4
أوروبا	119 359 397	125 888 633	5,5
أمريكا اللاتينية والكاريبي	48 863 196	51 669 025	5,7
أمريكا الشمالية	58 510 434	61 352 043	4,9
أوقيانيا	12 003 344	12 896 887	7,4
المجموع العالمي	**757 987 590**	**793 260 606**	**4,7**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى البيانات التي جمعتها مصادر مختلفة، بما في ذلك، Lloyd 's List Intelligence، Dynamar B.V.، Drewry Maritime Research، فضلاً عن المعلومات المنشورة على المواقع الشبكية لسلطات الموانئ ومحطات الحاويات في الموانئ.

ملاحظة: ترد البيانات في الشكل المتاح. وفي بعض الحالات، قُدِّرت أحجام البلدان استناداً إلى معلومات مستمدة من مصدر ثانوي ومن معدلات النمو المبلَّغ عنها. وقد تخفي مجاميع البلدان عدم إدراج الموانئ الثانوية. ولذلك، قد تختلف البيانات الواردة في الجدول عن الأرقام الفعلية في بعض الحالات.

ودعَّمت التجارة بين الصين والاتحاد الأوروبي إجمالي حركة الحاويات في أوروبا، فنمت باطراد بنسبة 5,5 في المائة، منخفضة من 7,2 في المائة في عام 2017. وزادت الأحجام المعالجة في ميناءي روتردام وأنتويرب بسرعة، مستفيدة من ازدياد الواردات وعمليات المسافنة، على التوالي ومن التعديلات في الطرق التي أجرتها اتحادات النقل البحري في أنتويرب (Shanghai International Shipping Institute, 2019). وزادت مناولة الحاويات في موانئ أمريكا الشمالية بنسبة 4,9 في المائة، مرتفعة من 3,9 في المائة في عام 2017. وتعبِّر هذه النسبة أيضاً عن التشويه الذي أحدثه التحميل الاستباقي في أواخر عام 2018. وفي أفريقيا، كان إجمالي حركة الحاويات في الموانئ أفضل من نظيره في عام 2017، فتوسَّع بمعدل 1,8 في المائة في عام 2018. غير أنَّ التطورات السلبية في أكبر ثلاثة اقتصادات في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، وهي جنوب أفريقيا ونيجيريا وأنغولا، حدَّت من النشاط.

الشكل 1–8 إجمالي الحركة في موانئ الحاويات في العالم حسب المنطقة، 2017–2018
(النسبة المئوية للحصة من مجموع الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى الجدول 1–11 من هذا التقرير.

وعلى النحو المبيَّن في الجدول 1–12، تظلُّ مناولة البضائع المعبأة في حاويات متمركزة في بعض الموانئ الرئيسية. ووصل إجمالي الحركة الموحد في أكبر 20 محطة نهائية للحاويات في العالم إلى 347,8 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام 2018، مستأثراً بنسبة 43,8 في المائة من المجموع العالمي. وبغض النظر عن تقلُّص الأحجام الذي تضررت منه دبي وهونغ كونغ – الصين وهامبورغ، تفاوت النمو في فرادى الموانئ بين نسبة 0,4 في المائة المتدنية في كلانغ ونسبة 8,7 في المائة المرتفعة في سنغافورة. وظلَّت شنغهاي أكثر موانئ الحاويات في العالم نشاطاً، فتوسَّعت الأحجام بنسبة 4,4 في المائة، مضيفة أكثر من مليونين من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً لحركة الحاويات في الموانئ في شنغهاي

في عام 2018. وتندرج في عداد أهم 20 ميناءً للحاويات في العالم خمسة موانئ فقط من خارج آسيا، هي أنتويرب وهامبورغ ولوس أنجلوس ولونغ بيتش وروتردام.

الجدول 1-12 أهم 20 ميناء للحاويات في العالم، 2018
(وحدة معادلة لعشرين قدماً، والنسبة المئوية للتغير السنوي)

	إجمالي الحركة في عام 2018	النسبة المئوية للتغير السنوي 2018-2017
شنغهاي	42 010 000	4,4
سنغافورة	36 600 000	8,7
نينغبو - زهوشان	26 350 000	6,9
شينزين	25 740 000	2,1
غوانغزهو	21 920 000	7,6
بوسان	21 660 000	5,5
هونغ كونغ - الصين	19 600 000	5,6-
كينغداو	19 320 000	5,5
تيانجين	16 000 000	6,2
دبي	14 950 000	2,9-
روتردام	14 510 000	5,7
كلانغ	12 030 000	0,4
أنتويرب	11 100 000	6,2
شيامين	10 700 000	3,1
كاوهسيونغ	10 450 000	1,8
داليان	9 770 000	0,6
لوس أنجلوس	9 460 000	1,3
تانجونغ بلياس	8 790 000	6,4
هامبورغ	8 780 000	0,2-
لونغ بيتش	8 070 000	3,7

المصدر: Shanghai International Shipping Institute, 2019, *Global Port Development 2018*, April.

وفيما يتعلق بالسفن العملاقة وتأثيراتها المحتملة في مناولة البضائع في موانئ الحاويات، يرى بعض المراقبين أنَّ التحديات "تجاوزت أسوأ مراحلها" وإن لم تُذلِّل الموانئ وزبناؤها بعض العقبات بعد (Lloyd's Loading List, 2019e). ويُزعم أنَّ المحطات النهائية حسَّنت إدارتها لمناولة سفن الحاويات الكبيرة وإن ظلَّت بعض المشكلات قائمة عندما تصل السفن إلى الميناء في غير الموعد المحدد. ويشتد الضغط على قدرة المناولة في الموانئ بفعل تضافر التأثيرات الناجمة عن الحالات التي تبلغ فيها الأحجام ذروتها بسبب السفن العملاقة الحجم وتناقص وتيرة الخدمات. ويحدث ذلك اضطراباً في عمليات الخطوط المنتظمة على جانب البر في الموانئ (Lloyd's Loading List, 2019f). وفضلاً عن ذلك، سيظَّل تحويل السفن الكبيرة إلى الطرق الثانوية والتجارة الإقليمية مع موانئ أصغر يحملان في جعبتيهما نصيبهما من التحديات. وتضع السفن الكبيرة الحجم وعمليات توقف السفن الأقل عدداً والأطول مدة ضغطاً متزايداً على المحطات النهائية للحاويات.

غير أنَّ بعض المراقبين يرون أنَّ الزيادة في أحجام سفن الحاويات لا تمثل شاغلاً في هذا المرحلة. ويبدو أنَّ هذا الاتجاه قد تعزَّز، على النحو المشار إليه أعلاه، باهتمام شركات النقل الرئيسية المتزايد بتمتين مشاركتها في العمليات واللوجستيات البرية. وبتوسيع نطاق الأنشطة بما يتجاوز أبواب الميناء لتشمل سلسلة الإمداد الأعم، تهدف شركات النقل والموانئ على حدٍ سواء إلى تنويع مصادر إيراداتها والازدياد قرباً من الشاحنين والبضائع (JOC.com, 2019b).

ويتعلق تطور رئيسي آخر من شأنه أن يؤثر في مناولة البضائع في الموانئ بتأثير التوترات التجارية. ولأنَّ الواردات من الصين غدت أكثر تكلفة، تتوقع شركات النقل أن تنخفض الأحجام والطلب في الطريق عبر المحيط الهادئ. ونتيجة لذلك، شرعت شركات النقل فعلاً في تخفيض السعة في طريق النقل البحري الرئيسي هذا بعمليات الإبحار الفارغ وعدم التوقف في الموانئ (انظر النقاش الوارد أدناه بشأن تأثير تصاعد التعريفات الجمركية).

جيم- التوقعات واعتبارات السياسة العامة

1- توقعات التجارة البحرية العالمية، 2019-2024

حسب توقعات الأونكتاد، ستزداد التجارة البحرية الدولية بنسبة 2,6 في المائة في عام 2019 وتظلُّ ترتفع بمعدل نمو سنوي مركَّب يبلغ 3,4 في المائة خلال الفترة 2019-2024. وتستند هذه الأرقام إلى مرونة الدخل التقديرية للتجارة البحرية خلال الفترة 2006-2018 وإلى أحدث نمو في توقعات الناتج المحلي الإجمالي لصندوق النقد الدولي للفترة 2019-2024.

ويقع النمو المتوقع في نطاق بعض التوقعات الحالية (الجدول 1-13)، وهو يتسق مع الاتجاهات السابقة حين زادت التجارة البحرية بمعدل نمو سنوي متوسط قدره 3,4 في المائة بين عامي 2006 و2018. ويُتوقَّع أن تنمو التجارة المعبأة في حاويات وتجارة السوائب الجافة بمعدل سنوي مركَّب يبلغ 4,5 في المائة

و3,9 في المائة على التوالي خلال الفترة 2019–2024. ويُنتظر أن تنمو تجارة الناقلات الصهريجية (النفط الخام ومنتجات النفط المكررة والغاز والمواد الكيميائية مجتمعة) بنسبة 2,2 في المائة خلال الفترة نفسها.

وما فتئ عدم اليقين يشكل موضوعاً طاغياً في بيئة النقل البحري الحالية ويرتهن النمو المقدَّر بتحقق النمو المتوقع في الناتج المحلي الإجمالي والافتراضات التي يستند إليها. وسيتأثر النمو أيضاً بالاتجاهات السائدة في بعض قطاعات السوق التي تضررت في مطلع عام 2019 من انتكاسات من بينها الاضطرابات التي شابت تجارة ركاز الحديد بفعل *إعصار فيرونيكا* في أستراليا والاضطراب الشديد الذي أحدثته حادثة سد فالي في البرازيل. وستظلُّ تجارة الحبوب والتجارة المعبأة في حاويات في طليعة التوترات التجارية الحالية. ويُتوقع أن تدعم شحنات النفط الخام من حوض الأطلنطي إلى آسيا أحجام تجارة الناقلات الصهريجية، بينما يُرجَّح أن تضغط العقوبات المفروضة على جمهورية إيران الإسلامية وجمهورية فنزويلا البوليفارية والتقيد الفعلي بتخفيضات الإنتاج التي قررتها منظمة البلدان المصدِّرة للنفط على تجارة الناقلات الصهريجية. وإجمالاً، ستتأثر آفاق نمو التجارة البحرية العالمية بدرجة تحقق بعض هذه الاتجاهات وسرعته.

الجدول 1–13 توقعات التطور في التجارة البحرية الدولية، 2017–2026

	النمو	السنوات	تدفقات التجارة المنقولة بحرا	المصدر
	النمو السنوي المركَّب (نسبة مئوية)			
الأونكتاد	3,4	2019–2024	التجارة المنقولة بحراً	استعراض النقل البحري 2019
	4,5	2019–2024	التجارة المعبأة في حاويات	
	3,9	2019–2024	السوائب الجافة	
	2,2	2019–2024	تجارة الناقلات الصهريجية	
Lloyd's List Intelligence	3,1	2019–2026	التجارة المنقولة بحراً	Lloyd's List Intelligence research, 2017
	4,6	2017–2026	التجارة المعبأة في حاويات	
	3,6	2017–2026	السوائب الجافة	
	2,5	2017–2026	السوائب السائلة	
	النمو السنوي			
الأونكتاد	2,6	2019	التجارة المنقولة بحراً	*استعراض النقل البحري 2019*
Clarksons Research	2,3	2019	التجارة المنقولة بحراً	*Seaborne Trade Monitor, June 2019*
الأونكتاد	1,5	2019	تجارة الناقلات الصهريجية	*استعراض النقل البحري 2019*
Clarksons Resarch	2,6	2019	السوائب السائلة	*Seaborne Trade Monitor, June 2019*
الأونكتاد	3,2	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*استعراض النقل البحري 2019*
Lloyd's List	4,0–3,0	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*DynaLiners Monthly, March 2019*
Maersk Line	3,5–2,5	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*DynaLiners Monthly, March 2019*
COSCO	4,5	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*DynaLiners Monthly, March 2019*
Hapag-Lloyd	4,0	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*DynaLiners Monthly, March 2019*
IHS Markit	4,8	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*DynaLiners Monthly, March 2019*
Dynamar	3,5	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*DynaLiners Monthly, March 2019*
Clarksons Research	3,6	2019	التجارة المعبأة في حاويات	*Container Intelligence Monthly, May 2019*
الأونكتاد	3,1	2019	السوائب الجافة	*استعراض النقل البحري 2019*
Clarksons Research	1,3	2019	السوائب الجافة	*Dry Bulk Trade Outlook, June 2019*

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى التوقعات الصادرة عن المؤسسات والجهات المقدمة للبيانات المشار إليها.

2- المخاطر المنذرة بالانخفاض وعدم اليقين

اشتدت طائفة من المخاطر الحالية المنذرة بالانخفاض، وإن لم تكن جديدة كل الجدة، وغدت واضحة للعيان في عام 2018. وتصدَّرت قائمة هذه المخاطر التوترات التجارية وازدياد الحمائية، يليها قرار المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية بمغادرة الاتحاد الأوروبي (بريكزيت). ويُرجَّح أن يكون تأثير ذلك سياسياً ووقعه على التجارة البحرية العالمية طفيفاً نسبياً. وتتمثَّل المخاطر الأخرى في التحول الاقتصادي في الصين والاضطرابات الجيوسياسية والكوارث الطبيعية والاضطرابات في طرق النقل البحري وسلاسل الإمداد، فضلاً عن التحول إلى أنواع خفيضة الكبريت من وقود السفن وإلى النقل البحري المنخفض الكربون. وكانت هذه القوى مؤثرة في عام 2018 ويُتوقَّع أن تمارس مزيداً من الضغط على النقل البحري والتجارة البحرية في الأجلين القريب والبعيد.

التوترات التجارية وتصاعد التعريفات الجمركية

تتعارض التعريفات الجمركية المتصاعدة والتوترات التجارية المشتدة في عامي 2018 و2019 تعارضاً حاداً مع الاتجاهات التي كانت سائدة من قبل حيث أُدمج تحرير التجارة والتعددية التجارية في الإطار العالمي للتجارة. وتقابل تعريفات الولايات المتحدة الجمركية زيادات انتقامية في التعريفات الجمركية فرضتها على صادرات الولايات المتحدة كندا والصين والاتحاد الأوروبي وبلدان أخرى تعرض المنازعات على منظمة التجارة العالمية (انظر الجدول 1-14).

ولـئن كانت التوترات التجارية قد أثَّـرت في بعض القطاعات، فإنَّ الشعور العام السائد في مجال الأعمال وثقة المستهلكين وتدابير الدعم (الإنفاق التحفيزي والإعانات المباشرة) قد يكون لها ضلع في تعويض قدر كبير من التأثيرات السلبية على الصين والولايات المتحدة. ولعل التأثير المعتدل يعبَّر أيضاً عن حصة التجارة الثنائية بين البلدين، فرغم أنَّ هذين البلدين هما أكبر بلدين تجاريين في العالم، فإنَّ تجارتهما الثنائية مثَّلت 3,2 في المائة فقط من تجارة السلع العالمية في عام 2017. وتتضاءل هذه النسبة أمام حجم التجارة الأقاليمية، لا سيما في آسيا، وأوروبا وأمريكا الشمالية (UNCTAD, 2019c).

بيد أنَّ التأثير قد يكون شديداً في جميع البلدان إن زيدت التعريفات الجمركية والتدابير الانتقامية وأُطيل أمدها. ومن المرجَّح أن تُقلِّص الأحجام العالمية وتُحوِّل مسار تدفقات التجارة وتثير الاضطراب في عمليات سلاسل القيمة العالمية، زائدة في الوقت نفسه التكاليف على المنتجين والمستهلكين في الصين والولايات المتحدة وغيرهما من البلدان.

وفي مضمار أحجام التجارة البحرية، يتسم قياس الأثر الفعلي الدقيق بالتعقيد، نظراً لعدم اليقين الذي يكتنف حساسية الطلب حيال تحديد الأسعار المتأثر بالتعريفات الجمركية وإمكانية الاستبدال في التجارة والأحجام. ويتفاوت التعرض للتعريفات الجمركية أيضاً حسب نوع البضاعة والقطاع من السوق (الجدول 1-14). ويُقدَّر أن يخضع أقل من 2,0 في المائة من التجارة البحرية العالمية ((أطنان) للتعريفات الجمركية، بما في ذلك أخذ التعريفات التي طُبِّقت في أيار/مايو وحزيران/يونيه 2019 في الحسبان. ويُقدَّر أن يتمثَّل أثر التعريفات الجمركية المباشر في عام 2019 في تخفيض التجارة البحرية بنسبة 0,2 في المائة بالأطنان وبنسبة 0,4 بالأطنان الميلية (Clarksons Research, 2019f).

وتظلُّ التجارة في الحبوب، لا سيما في فول الصويا، وفي منتجات الفولاذ الأكثر تضرراً. ويُتوقَّع أن يكون الأثر في تجارة السوائب الجافة هامشياً، وإن كان يُنتظر أن يكون للاضطراب في عرض ركاز الحديد الذي حدث في البرازيل في كانون الثاني/يناير 2019 وقع أشد وطأة. ويُتوقع أن يكون الأثر محدوداً في ركاز الحديد والنفط الخام ومنتجات النفط والغاز النفطي المسَّيل والغاز الطبيعي المسَّيل والمواد الكيميائية. وبعد طفرة مؤقتة في تدفقات الحاويات عبر المحيط الهادئ بسبب الاندفاع نحو تكوين المخزونات وشحن البضائع استباقاً للتعريفات الإضافية المعلن عنها، يُتوقَّع أن تكون التجارة المعبأة في حاويات في طريق التجارة عبر المحيط الهادئ الأكثر تأثراً بتعريفات أيار/مايو 2019، وإن كان يُرجَّح أيضاً حدوث تأثير غير مباشر في الأحجام داخل آسيا. ومن حيث التجارة البحرية المعدلة على أساس المسافة، يُتوقَّع أيضاً أن يكون الأثر فيها سلبياً، وإن كان هامشياً؛ إذ إن بعض صادرات الولايات المتحدة تُوجَّه نحو أوروبا (على سبيل المثال، الغاز النفطي المسَّيل والحبوب) وتزيد الصين مشترياتها من مصدِّرين آخرين (الغاز الطبيعي المسَّيل والحبوب).

وتشير التقارير إلى أنَّ بعض القطاعات واجهت زيادات في تكلفة المدخلات وعدم اليقين في خطط الاستثمار على نحو يؤثر في شبكات الإنتاج التي تقوم على التخصص الرأسي وسلاسل القيمة المترابطة (United Nations, 2019b). وهناك فعلاً من الدلائل ما يشير إلى إعادة توطين مرافق الصناعة التحويلية. ولم يثبت بعد إن كانت هذه الاتجاهات تعزى كلها إلى ارتفاع التعريفات الجمركية؛ إذ إن ازدياد تكاليف العمل في الصين والتشغيل الآلي قد يكونان

الجدول 1–14 التعريفات الجمركية وأثرها المقدَّر في التجارة البحرية الدولية، 2018–2019
(مليون طن)

	تعريفات الولايات المتحدة الجمركية	التدابير الانتقامية	الأثر المقدَّر
الجولة 1	تفرض الولايات المتحدة تعريفات جمركية على الواردات من الغسالات والألواح الشمسية	تطبق الصين تعريفات جمركية على واردات الذرة من الولايات المتحدة طُبقت التعريفات بين 17 نيسان/أبريل و18 أيار/مايو 2018، ثم ألغيت	حوالي 1 مليون طن حوالي 5 ملايين طن من الحبوب [ألغيت الآن] حوالي 1 مليون طن
الجولة 2	تفرض الولايات المتحدة تعريفات جمركية على الواردات من الفولاذ والألمونيوم	تفرض كندا والصين والهند والمكسيك والاتحاد الأوروبي تعريفات أو تقترح فرضها	حوالي 33 مليون طن 22 مليون طن من منتجات الفولاذ 3 ملايين طن من الحاويات 5 ملايين طن من السوائب الثانوية 2 مليون طن من الفحم 1 مليون طن من الحبوب
الجولة 3	تفرض الولايات المتحدة تعريفات جمركية بنسبة 25 في المائة على 34 بليون دولار من الواردات السنوية من الصين، تليها تعريفات جمركية على 16 بليون دولار إضافية من الواردات من الصين	تفرض الصين تعريفات جمركية بنسبة 25 في المائة على 34 بليون دولار من الواردات السنوية من الولايات المتحدة، تليها تعريفات جمركية على 16 بليون دولار إضافية من الواردات من الولايات المتحدة	حوالي 72 مليون طن 40 مليون طن من الحبوب 19 مليون طن من الحاويات 4 ملايين طن من السوائب الثانوية 3 ملايين طن من الفحم 3 ملايين طن من الغاز النفطي المسَّيل 1 مليون طن من المنتجات النفطية 1 مليون طن من المواد الكيميائية 0,4 مليون طن من المركبات
الجولة 4	تفرض الولايات المتحدة تعريفات جمركية بنسبة 10 في المائة على 200 بليون دولار من الواردات من الصين تزداد التعريفات الجمركية لتصل إلى 25 في المائة في 10 أيار/مايو 2019	تفرض الصين تعريفات استيراد بنسبة 5–10 في المائة على 60 بليون دولار من الواردات السنوية من الولايات المتحدة تزداد التعريفات الجمركية بنسبة 5–25 في المائة في 1 حزيران/يونيه 2019	حوالي 66 مليون طن 46 مليون طن من الحاويات 15 مليون طن من السوائب الثانوية 2 مليون طن من الغاز الطبيعي المسَّيل 2 مليون طن من المواد الكيميائية 1 مليون طن من المنتجات النفطية 1 مليون طن من ركاز الحديد
الجولة 5	تهدد الولايات المتحدة بفرض تعريفات جمركية على 325 بليون دولار من الواردات المتبقية من الصين	يُتوقَّع أن تنتقم الصين	حوالي 19 مليون طن
الجولة 6	تنظر الولايات المتحدة في فرض تعريفات جمركية على الواردات من السيارات	يُعدُّ الاتحاد الأوروبي قائمة من المنتجات لتطبيق تعريفات انتقامية؛ البلدان الأخرى يمكن أن تنتقم أيضاً	حوالي 5 ملايين طن حوالي 5 ملايين طن من المركبات المنتجات المتضررة من الإجراءات الانتقامية لم يعلن عنها بعد

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى Clarksons Research, 2019f, *Tariffs and the Shipping Context: Assessing the Impact*, Update No. 7, May.

ملاحظة: التعريفات المقترحة تستند إلى تصريحات رسمية بشأن السياسة العامة، مع إيراد قائمة المنتجات المتضررة بالتفصيل. وتستند التعريفات الجمركية المحتملة إلى تصريحات غير رسمية. وتستند تقديرات التجارة البحرية المتضررة على التصريحات حتى 15 أيار/مايو 2019. ويستند تقدير مجموع التجارة المتأثرة بالتعريفات الجمركية إلى بيانات تجارية لعام 2017، أي أنَّ بيانات عام 2017 تستخدم كآخر سنة قبل أن تتحقق أي آثار لهذه التعريفات.

من العوامل التي لها ضلع في ذلك. وجاء في تقرير صادر عن غرفة التجارة الأوروبية في بيجين أنَّ 25 في المائة من الشركات الأوروبية التي تمارس أنشطة في الصين تضررت من التوترات التجارية وأنَّ زهاء 10 في المائة من الشركات الأوروبية تنقل مصانعها من الصين إلى مواقع أخرى، مثل شرق أوروبا وجنوب شرق آسيا، أو هي تفكر في أن تفعل ذلك (Lloyd's Loading List, 2019g). وأبانت دراسة استقصائية أجرتها غرفة التجارة الأمريكية في الصين وشنغهاي أنَّ أكثر من 40 في المائة من الأعمال التجارية الأمريكية العاملة في الصناعة التحويلية في الصين تفكر في نقل مرافقها إلى مواقع أخرى، أو هي قد فعلت ذلك فعلاً. وكانت الوجهات المفضلة للشركات المغادرة جنوب شرق آسيا (25 في المائة) والمكسيك (10,5 في المائة). وتفيد التقارير بأنَّ 6 في المائة فقط من الشركات تفكر في

نقل عملياتها إلى الولايات المتحدة (JOC.com, 2019c). وتمارس هذه العوامل مجتمعة ضغطاً على أحجام التجارة والطلب على خدمات النقل البحري. وينطبق هذا الوضع بوجه خاص على بلدان جنوب شرق آسيا، مثل فييت نام، الأكثر اندماجاً في سلاسل القيمة المتعلقة بالتجارة بين الصين والولايات المتحدة (United Nations, 2019b).

وتنطوي إعادة هيكلة سلسلة الإمداد على إحداث تحول في مسارات التجارة وشبكات النقل البحري وتشكيلته ومستويات الخدمات ودرجة تواترها ومدى تغطية عمليات التوقف في الموانئ والارتباط بخطوط النقل البحري. فعلى سبيل المثال، ستُحدِث إعادة توطين الإنتاج في بلدان أخرى في شرق آسيا، أو تحويل مسار التجارة إلى هذه البلدان، تغييرات في جداول النقل البحري الزمنية وفي التوقف بالموانئ. وفي المستقبل المنظور، ستظلُّ الصين المركز المحوري الرئيسي للصادرات المعبأة في حاويات، إذ إن أي أسواق بديلة لن تستطيع بسهولة ودون تكلفة إضافية تكرار نطاق التجربة الصناعية في الصين.

ومن الممكن أن يحدث تحويل للتجارة عن مسارها واللجوء إلى ممارسة الإحلال فيها. وتشير حسابات Drewry Maritime Research إلى أنَّ زيادة بمقدار 10 في المائة في أسعار واردات الولايات المتحدة من السلع القادمة من الصين ستؤدي إلى هبوط قدره 6 في المائة في الأحجام بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً من الصين إلى الولايات المتحدة بمرور الزمن، على افتراض إبقاء جميع العوامل الأخرى ثابتة. وإن بلغت التعريفات الجمركية 25 في المائة، فسيكون التقلُّص المحتمل في الوحدات المعادلة لعشرين قدماً زهاء 15 في المائة لذلك الجزء من الرحلة فقط (Drewry Maritime Research, 2019a). ويحتمل أن يفكر المستوردون في الولايات المتحدة في إعادة توجيه مسار المنتجات عبر مقاطعة تايوان الصينية وفييت نام، فيحدث ضرب من الإحلال في التجارة.

وستكون هناك بلدان رابحة وأخرى خاسرة محتملة. امَّا البلدان التي قد تكون خاسرة، فتتألف في المقام الأول من تلك التي تمد الصين بالمواد الخام وبالسلع شبه المصنعة. ويُقدَّر الأونكتاد أنَّ أكثر من 80 في المائة من التجارة التي ستتضرر من تعريفات الولايات المتحدة والصين الجمركية ستستحوذ عليها بلدان أخرى، وأن تذهب جل المكاسب إلى الاتحاد الأوروبي عبر زيادة الصادرات (UNCTAD, 2019c). وتُقدِّر هذه الدراسة أنَّ نحو 82 في المائة من الصادرات الصينية الخاضعة لتعريفات الولايات المتحدة الجمركية منذ أيلول/سبتمبر 2018 والبالغة قيمتها 250 بليون دولار أمريكي ستستحوذ عليها شركات في بلدان أخرى. وستحتفظ الشركات الصينية بنحو 12 في المائة، بينما ستحصل الشركات الأمريكية على 6 في المائة فقط. وفضلاً عن ذلك، ستستحوذ شركات في بلدان أخرى على زهاء 85 في المائة من صادرات الولايات المتحدة التي ستخضع للتعريفات الجمركية المفروضة من الصين البالغة قيمتها نحو 85 بليون دولار أمريكي. ويُتوقع أن تجتذب كندا واليابان والمكسيك أكثر من 20 بليون دولار من التجارة. وستنال بلدان أخرى، مثل الهند وباكستان والفلبين وفييت نام، قسطاً أقل من هذه التجارة ولكنها ستستفيد رغم ذلك.

وتدعم هذه النتائج جزئياً استنتاجات توصل إليها تقرير آخر (Bloomberg, 2018) يتوقَّع أن تكون بلدان تقع في آسيا أكبر المستفيدين من استبدال المنتجات أو المصادر. ومستوى النتائج بالنسبة للأرجنتين والصين وماليزيا ومقاطعة تايوان الصينية وفييت نام أعلى من أوروبا. وترى شركة CMA CGM أيضاً أنَّ بلدان جنوب شرق آسيا ستحقق زيادة في أحجامها وتنتفع من التوترات التجارية الثنائية (JOC.com, 2019a). ويُتوقَّع أن تعود إعادة توطين عمليات التصنيع ونقلها إلى جنوب شرق آسيا بالفائدة على التجارة البحرية وعلى استخدام سفن أصغر حجماً. وليست لدى بلدان جنوب شرق آسيا قدرات مماثلة لما للصين، وهي لذلك ستتطلب قدراً أكبر من التجارة في المدخلات الوسيطة، محدثة مزيداً من التشتت في الإنتاج. وستعتمد الفوائد التي تعود على النقل البحري من ازدياد التجارة داخل آسيا على تشكيلة الشبكات الجديدة.

وثمة شواغل أخرى لا تزال قائمة، من بينها احتمال أن تفرض الولايات المتحدة تعريفة جمركية عالمية بمقدار 25 في المائة على السيارات وأجزائها، وهو إجراء سيؤثر في واردات السيارات من الشركاء التجاريين الرئيسيين. ويتمثل شاغل آخر في احتمال أن تفرض الولايات المتحدة على الاتحاد الأوروبي تعريفات جمركية إضافية على صناعات الطيران والأغذية. وستؤثر أي تعريفات جمركية على طرق الشرق – الغرب الرئيسية للتجارة المعبأة في حاويات، ومن بينها الطرق عبر المحيط الهادئ والمحيط الأطلنطي. ومن حيث الموانئ، ستكون موانئ بالتيمور ولوس انجلس/لونغ بيتش ونيويورك/نيوجرسي أشد الموانئ عرضة للأضرار. وفيما يتعلق ببلدان المصدر، ستتضرر الصين وألمانيا واليابان نظراً لدورها الهام في صناعة أجزاء السيارات والمركبات التامة الصنع وتجارتها (Drewry Maritime Research, 2019b).

وفي الجانب الإيجابي، قد تُعين بعض التطورات على تخفيف الضغط إلى حد ما، فقد تساعد مبادرة الحزام والطريق في الصين واستمرار النمو في الاقتصادات النامية والفرص التي قد تتيحها التغييرات في مزيج الطاقة العالمية وسواها من العوامل مجتمعة على دعم تواصل التوسَّع في التدفقات البحرية العالمية. وقد يعود ازدياد صفقات تحرير التجارة بالفائدة أيضاً على النقل

البحري. ويأتي بعض الدعم من دخول الاتفاق الشامل والتدريجي بشأن شراكة المحيط الهادئ واتفاق الشراكة الاقتصادية بين الاتحاد الأوروبي واليابان والاتفاق المنشئ لمنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية حيز النفاذ في الآونة الأخيرة (Economist Intelligence Unit, 2019). ويُتوقَّع أن يبدد إبرام الاتفاق بين الولايات المتحدة الأمريكية والولايات المكسيكية المتحدة وكندا كبديل عن اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية والجهود المبذولة لإنعاش نظام التجارة الثانوية شيئاً من عدم اليقين الذي يكتنف السياسة التجارية وأن يدعم نمو التجارة. ومن الأمثلة على ذلك، إطلاق المبادرة المؤلفة من 13 مجموعة بقيادة كندا في تشرين الأول/أكتوبر 2018 بغية إصلاح منظمة التجارة العالمية والحفاظ على آليتها لتسوية المنازعات. ومن ضمن أعضاء هذه المبادرة أستراليا والبرازيل والاتحاد الأوروبي واليابان وجمهورية كوريا.

الإسراع في تنفيذ جدول الأعمال البيئي والتنظيمي

أضحت الاستدامة البيئية أولوية في جدول أعمال السياسات العالمي في السنوات الأخيرة، فأسفر ذلك عن موجة من القواعد التنظيمية البيئية تؤثر في ديناميات سوق النقل البحري وتمارس الضغط على قطاع النقل البحري ليفي بما تقتضيه المسؤولية البيئية والاجتماعية. وفي هذا السياق، يمثِّل النفاذ المنتظر في 1 كانون الثاني/يناير 2020 للقاعدة التنظيمية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي تدعو إلى وضع حد أقصى عالمي جديد لمحتوى الوقود من الكبريت قدره 0,5 في المائة مسألة رئيسية مثيرة للقلق (انظر الفصلين 2 و4). وبذلك، صارت اقتصادات الوقود والاستدامة البيئية في لب النقاش الدائر في عام 2018. وسيكون لامتثال القاعدة التنظيمية الجديدة تداعيات محتملة على النقل البحري تتمثَّل في تكاليف التكيف معها. ومن بين نُهُج الامتثال لهذه القاعدة الاستثمار في التجهيزات البيئية، لا سيما أجهزة تنقية الغاز، وأنوع الوقود المنخفضة الكربون والسفن التي تعمل بالغاز الطبيعي المسَّيل.

ويُتوقَّع أن يكون لأنواع الوقود الجديد المنخفضة الكبريت والأنظف تكلفة يُرجح أن يُحمِّلها مشغلو النقل البحري لعملائهم من خلال سلسلة الإمداد. ويتوقع بعض المراقبين أن تزيد قاعدة المنظمة البحرية الدولية فاتورة الوقود في القطاع بنحو 50 في المائة في عام 2020. ويتوقع النقل البحري بالحاويات على وجه التخصيص زيادة في تكاليف الوقود تتراوح بين 10 بلايين و15 بليون دولار أمريكي (Drewry Maritime Research, 2019a). ويساور القلق الشاحنين من مقترحات خطوط النقل المنتظمة الداعية لتحميل التكاليف للزبائن (Lloyd's Loading List, 2019i)، وإن وافقوا من حيث المبدأ على تحمل أسعار أعلى إذا كانت الزيادة مبررة ومقترنة بآلية موثوق بها وبالشفافية في الصيغة المطبقة لمعامل تعديل وقود السفن.

أمّا في مضمار التجارة البحرية، فقد يكون لحد الكبريت الأقصى العالمي الجديد في البداية تأثير إيجابي في أحجام منتجات النفط المكررة وتجارة النفط الخام حين تزيد المصافي طاقتها الإجمالية لإنتاج أنواع وقود ممتثلة لتخفيض الكبريت ويتغير الطلب على مختلف أنواع الخام (النفط الخام الخفيف والثقيل). ويُتوقَّع أن تزيد القاعدة الجديدة الطلب على أنواع الخام الخفيف التي تنتجها البرازيل وبحر الشمال والولايات المتحدة وأن تعزِّز شحنات أنواع الخام الثقيل المتجهة من غرب آسيا ومناطق أخرى إلى الولايات المتحدة حيث قدرات المصافي أكثر ملاءمة لمعالجة هذا الصنف من النفط الخام. وتتوقع إحدى التقديرات أن تبلغ نسبة الزيادة المحتملة في الطلب على الناقلات الصهريجية وتجارتها 1 في المائة (Clarksons Research, 2019g).

ويرتبط أي نقاش يتناول اقتصادات الوقود أيضاً بالنقاش الدائر حول ضبط انبعاثات الكربون. ومن بين النُهج التي تنظر فيها المنظمة البحرية الدولية من أجل إزالة الكربون من النقل البحري تحديد سرعة إلزامية للسفن. وقد رفضت شركات النقل بالحاويات هذا الاقتراح الذي أيدته مجموعة من أصحاب المصلحة، من بينها 120 شركة للنقل البحري لا يمثِّل أيٌّ منها سوق النقل البحري بالحاويات. وتحاج شركات النقل بالحاويات بـأنَّ فـرض حـدود إلزامية على السرعة سيقوِّض التطورات التكنولوجية اللازمة لإزالـة الكربون من النقل البحري وقد يعوق تحقيق هدف تخفيف آثار تغير المناخ الأعم (JOC.com, 2019d). ويرى البعض أنَّ تخفيض سرعات الملاحة بمقدار أكبر، وإن كان سيحقق بعض المكاسب الهامشية من حيث استهلاك الوقود وتكاليفه، لا يزال يقتضي إجراء تحليل محكم لمزايا هذا المقترح ومثالبه (Lloyd's Loading List, 2019). انظر الفصلين 2 و4 للاطلاع على نقاش مفصل.

تظهر الاضطرابات في شبكات عمليات النقل البحري الحاجة إلى بناء القدرة على التحمل

أبرز عام 2018 ازدياد أهمية بناء القدرة على التحمل في سلاسل الإمداد ومن بينها النقل البحري. وتسبب أي صدمة تصيب هذه النظم وتؤدي إلى اضطرابات من قبيل حالات التأخير أو الاكتظاظ أو إغلاق طرق النقل البحري والروابط البحرية، مثل القنوات ونقاط الاختناق والموانئ، ضروباً من عدم الكفاءة وتزيد تكاليف اللوجستيات والتجارة.

وبالإضافة إلى الحمائية التجارية، تنطوي نقاط التوتر الجيوسياسية على آثار شديدة الوطأة في التجارة البحرية والنقل البحري. وفي الوقت الحالي، تمثَّل غرب آسيا نقطة جغرافية سياسية ساخنة تتأثر بالتوترات بين جمهورية إيران الإسلامية وبعض بلدان غرب آسيا. وعمَّقت العقوبات المفروضة في الآونة الأخيرة على جمهورية إيران الإسلامية وحوادث الهجمات على ناقلات صهريجية مبحرة عبر مضيق هرمز في منتصف عام 2019 (Ratner, 2018) المخاوف من حدوث اضطرابات في إمدادات النفط وفي تدفقات التجارة المعبأة في حاويات في طريق الشرق – الغرب لهذه التجارة الذي يربط آسيا بأوروبا. ولأنَّ التوترات لا تزال شديدة، ترتفع تكاليف شركات النقل بالحاويات. وتشير الإفادات إلى أنَّ خطوط النقل بالحاويات تطبق رسوماً إضافية على البضائع التي تعبر هذه المنطقة (Lloyd's Loading List, 2019k).

ويمر زهاء ثلث تجارة النفط العالمية عبر مضيق هرمز. ويُقدَّر ذلك بنحو ضعفي إنتاج الولايات المتحدة كله اليوم (CNN Business, 2019). وتعبر هذا المضيق قرابة 28 في المائة من شحنات الغاز الطبيعي المسَّيل العالمية (Ratner, 2018). وثمة خيارات بديلة محدودة لطرق أنابيب النفط يمكن التعويل عليها لتجاوز المضيق. وسيكون لأي اضطراب تداعيات شديدة الوطأة على إمدادات النفط والتجارة البحرية وأسعار النفط، لا سيما حينما تكون مخزونات النفط العالمية منخفضة.

وينال تغير المناخ والأضرار الناشئة عن ظواهر الطقس البالغة الشدة، مثل الجفاف والفيضانات والتغيرات في منسوب البحار والمياه، من أداء النقل البحري والعمليات المينائية ويحدث اضطراباً في عمليات سلسلة الإمداد (انظر الفصل 4). ومن الشواهد على ذلك، ازدياد عدد الأعاصير والأعاصير المدارية التي أدت في الآونة الأخيرة إلى إغلاق بعض الموانئ، فقد أُغلقت أهم بوابة للحاويات في بنغلاديش لمدة 72 ساعة بسبب إعصار مداري، فتراكمت الحاويات في الميناء وفي مرافق الدعم الداخلية (JOC.com, 2019e). وإضافة إلى ذلك، تسبب شح الأمطار في الجفاف في بنما، فاضطرت السلطات إلى فرض قيود على غواطس السفن التي تعبر القناة. وأحدث ذلك بدوره اضطراباً في العبور السلس (JOC.com, 2019f). وعلى المنوال نفسه، تأثر نهر الراين وغيره من المجاري المائية الداخلية في أوروبا سلباً بالجفاف الحاد في عام 2018 (JOC.com, 2019f).

التحولات الهيكلية في أنماط العولمة

برزت بعض القوى الهيكلية التي يحتمل أن تؤثر تأثيراً عميقاً في التوقعات وتداخلت مع التوترات التجارية والاضطرابات في سلسلة الإمداد والمضي قدماً بخطى حثيثة في تنفيذ جدول أعمال البيئة. ويُبيِّن القسم التالي ما حدث في هذا الصدد من تطورات قد تشير إلى التوجه صوب وضع عادي جديد يرُجَّح أن تصبح فيه معدلات النمو بالحجم الذي تحقَّق طوال عقد مضى نسياً منسياً؛ كما أنَّ العولمة بصيغتها المعروفة اليوم قد خضعت لتغيير ملموس منذ سبعينات القرن الماضي.

وتساءل *استعراض النقل البحري لعام 2016* عمَّا إذا كان التباطؤ الملاحظ في تجارة السلع منذ الكساد الكبير الذي حدث في عام 2009 يعزى في المقام الأول إلى عوامل دورية (ضعف نمو الناتج المحلي الإجمالي والدورات الاقتصادية الكلية)، أو يشير إلى قوى هيكلية أعمق مثل أفول نجم العولمة. ولوحظت ثلاثة عوامل موازية محركة للتغيير هي النمو المحدود في التخصص الرأسي وتشتت الإنتاج على الصعيد العالمي الذي يعبر عن بلوغ سلاسل القيمة في الصين والولايات المتحدة مرحلة النضج والتغير في تشكيلة الطلب العالمي المقترن بانتعاش بطيء في الاستثمار في السلع التي تتمتع بطابع تجاري أكثف من الانفاق الحكومي والاستهلاكي والتحول في تشكيلة الطلب الاستهلاكي المتمثِّل في النأي عن السلع القابلة للتداول والتوجه نحو الخدمات. ويرى البعض أنَّ هذه القوى الثلاث تساهم في إيجاد وضع عادي جديد يصعب فيه تكرار المستويات العالية من نمو التجارة التي تحققت في أواخر التسعينات من القرن الماضي ومطلع الألفية الثانية وفترة معدلات التجارة إلى الناتج المحلي الإجمالي المرتفعة، والحفاظ عليها في الظروف الجديدة.

وقد يكون الضغط الـنزولي على النمو الاقتصادي والتجاري العالمي وعدم اليقين الناشئ عن ازدياد التوترات في السياسات التجارية حدة قد كشفا النقاب عن اتجاهات تدعم الحجة القائلة بحدوث تحول هيكلي في طبيعة العولمة ستكون له تأثيرات محتملة مهمة في تجارة السلع وسلاسل الإمداد وشبكات النقل البحري وأحجام السفن وتدفق الشحنات البحرية وأنماط التوقف في الموانئ، على سبيل المثال لا الحصر.

ويتبيَّن من دراسة أُجريت في الآونة الأخيرة تحلِّل ديناميات سلاسل القيمة العالمية في 23 صناعة أنَّ اتجاهات غير ملحوظة ظلَّت تنمو مع مرور الزمن، من بينها تناقص كثافة التجارة في سلاسل القيمة المنتجة للسلع وازدياد أهمية التجارة في الخدمات وتوسعها بوتيرة سريعة (McKinsey Global Institute, 2019). وعلى نحو متزايد، يتم التداول عبر الحدود في حصة أصغر من السلع المنتجة، فبين عامي 2007 و2017، تراجعت الصادرات من 28,1 في المائة إلى 22,5 في المائة من الإنتاج الإجمالي في سلاسل القيمة المنتجة للسلع. وفضلاً عن ذلك، أصبحت سلاسل القيمة العالمية أكثر

استخداماً للمعرفة، فقلَّت أهمية العمالة غير الماهرة والمنخفضة التكلفة في الإنتاج. وتشير التقديرات إلى أنَّ أقل من 20 في المائة من التجارة في السلع العالمية تعتمد الآن على المفاضلة على أساس تكلفة العمل (McKinsey Global Institute, 2019). زد على ذلك أنَّ سلاسل القيمة المنتجة للسلع، وبوجه خاص ما تعلق منها بصناعات السيارات والحواسيب والإلكترونيات، ما فتئت تتركز على الصعيد الإقليمي نتيجة للجهود الرامية إلى اختيار مواقع أقرب إلى أسواق الطلب والاستهلاك.

وتستند هذه التحولات إلى ازدياد التطورات التكنولوجية، مثل المنصات الرقمية وأنترنت الأشياء والتشغيل الآلي والذكاء الاصطناعي، التي يمكن أن تقلِّص التجارة في السلع وتعزِّز التجارة في الخدمات في بعض الحالات.

وتعبِّر التحولات الهيكلية التي تعيد تحديد أنماط العولمة، في جوهرها، عن ازدياد الطلب في البلدان النامية التي تستهلك على نحو متزايد منتجاتها الذاتية وتجنح إلى تخفيض وارداتها من السلع الوسيطة وتستثمر في سلاسل الإمداد المحلية المطورة والأكثر شمولاً. وبوجه أخص، ترتبط هذه التحولات ارتباطاً وثيقاً بدور الصين المتغير بصفتها المحرك الذي ظلَّ يدفع النمو في التجارة البحرية طوال العقدين المنصرمين. وشهدت الصين نمواً اقتصادياً متيناً طوال السنوات الأربعين الماضية حين بلغ متوسط النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي قرابة 10 في المائة، وإن ظلَّ معدل النمو يتراجع منذ عام 2010. وكان لأداء هذا البلد الباهر دور أساسي في دفع أحجام التجارة البحرية ورفد اعتماده الشديد على الاستثمارات الرأسمالية وتطوير البنية التحتية لتحقيق النمو فيه الطلب على خدمات النقل البحري لسنوات طوال.

ولعزو التوسُّع في الواردات الإجمالية إلى الصين إلى أداء التجارة البحرية العالمية دلالته، فقد نمت الواردات السنوية من جميع أنواع البضائع إلى الصين بمقدار 1,150 مليون طن (تعادل 49 في المائة من النمو في الواردات العالمية) بين عامي 2008 و2018 (Clarksons Research, 2019c). وبذلك، يعود نحو نصف التوسُّع في التجارة البحرية العالمية خلال العقد المنصرم إلى الصين. وفي عام 2018، استأثرت الواردات البحرية إلى الصين بزهاء ربع التجارة البحرية ونصف التجارة في السلع الأساسية السائبة الجافة. والصين أيضاً جهة فاعلة رئيسية في التجارة المعبأة في حاويات نظراً لدورها كمصنع العالم.

وبسبب أهمية الصين، تعتمد آفاق التجارة البحرية اعتماداً شديداً على التطورات التي تحدث في الاقتصاد الصيني. وفي السنوات الأخيرة، شرعت الصين في تنفيذ جدول أعمال للإصلاح يُبتغى منه تشجيع التحول إلى نموذج للنمو الاقتصادي أكثر استدامة. ويقف تحويل مسار الاقتصاد نأيا به عن الاستثمار والصناعة التحويلية وتوجيهاً له نحو الإنفاق الاستهلاكي والخدمات شاهداً على اقتصاد آخذ في النضج. بيد أنَّ ثمة تخوف من أن يكشف الدور المركزي الذي تؤديه الصين في دفع عجلة التجارة البحرية النقاب عن أوجه الضعف التي تشوب هذه التجارة حيال ما يحدث من تطورات في ذلك البلد.

وينطوي تخفيض الصين القدرة الزائدة في صناعات الفولاذ والفحم على آثار محتملة تكتسي أهمية استراتيجية للتجارة البحرية والطلب على النقل البحري والموانئ. ويُتوقَّع أن يصبح طلبها على الواردات الذي يدعم الصناعات الثقيلة – ركاز الحديد والفحم والسوائب الثانوية – معتدلاً. ولئن كان من المتوقع أن تسفر مبادرة الحزام والطريق عن بعض التدفقات الإضافية من البضائع السائبة الجافة (Hellenic Shipping News, 2018) وتدعم البضائع المعبأة في حاويات في الأجلين المتوسط والطويل، فإنَّ من غير المؤكد إن كانت الأحجام الإضافية ستعوِّض الطلب المنخفض على الواردات من الصين. ومن التطورات ذات الصلة بهذا الشأن تضاؤل دور الصين بصفتها المركز الاسيوي لصادرات الصناعة التحويلية المنخفضة التكلفة، فعلى نحو ما أُشير إليه قبلاً، أضحت الصين أكثر اعتماداً على ذاتها وباتت بشكل متزايد أقلَّ حاجة إلى المدخلات المستوردة للإنتاج. ويُغيِّر هذا التحول الطلب على السلع الوسيطة ويلقي بثقله على كاهل تدفقات تجارة شرق آسيا الداخلية المعبأة في حاويات. وفي الآونة الأخيرة، أكدت مخاطر السياسة التجارية هذا الاتجاه.

3- الاستنتاجات

إنَّ ملامح النقل البحري آخذة في التغير على نحو يعبِّر عن التحول إلى وضع عادي جديد يتسم باعتدال النمو التجاري والاقتصادي على الصعيد العالمي وازدياد سلاسل الإمداد وأنماط التجارة نزوعاً إلى الإقليمية واستمرار إعادة التوازن في الاقتصاد الصيني وتعاظم دور التقانات والخدمات في سلاسل القيمة واللوجستيات وازدياد الكوارث الطبيعية والاضطرابات ذات الصلة بالمناخ حدة وتواتراً وتسارع جدول أعمال الاستدامة البيئية المقترن بازدياد الوعي بتأثير الاحترار العالمي بوجه أخص. وتستدعي هذه التطورات تخطيطاً أفضل وتدابير ملائمة للتصدي لها وسياسات نقل مرنة وتطلعية تستبق التغيير.

وإضافة إلى جانب الطلب، ينطوي الوضع العادي الجديد أيضاً على اتجاهات جديدة في جانب العرض. فقد تخلت شركات النقل على ما يبدو عن طلب سفن تزداد حجماً وغدت تمد

أعينها إلى توقعات النمو المقترنة بالجانب البري من العمليات. ويبدو أنَّ الموانئ والجهات ذات المصلحة في النقل البحري تولي مزيداً من الاهتمام للتوسُّع في أنشطة اللوجستيات البرية والاستفادة من مصادر الإيرادات المحتملة الكامنة فيها. ولعلَّ في الجهود التي تبذلها شركات النقل لتصبح جهات تحقق التكامل في الشحنات وتوجُّه بعض خطوط الحاويات المنتظمة الرئيسية العالمية في الآونة الأخيرة إلى احتياز شركات نقل إقليمية (على سبيل المثال، حصول شركة Maersk على شركة Hamburg Süd أو شراء CMA CGM شركة اللوجستيات Containerships) ما يشير إلى جهود القطاع للتكيف مع الظروف المتغيرة. ونظراً لنزوع التدفقات التجارية إلى الإقليمية والاتجاه إلى إعادة هيكلة سلاسل الإمداد، فقد يتيح الوضع العادي الجديد، رغم ما ينطوي عليه من تحديات، فرصاً، لا سيما للبلدان النامية التي تسعى جاهدة للاندماج في شبكات التجارة العالمية بشكل أكثر فعالية.

ومع الأخذ في الحسبان احتياجات البلدان النامية الخاصة، لا سيما الدول النامية الجزرية الصغيرة والبلدان النامية غير الساحلية، يُوصى باتخاذ التدابير التالية:

- رصد المخاطر التي تحف بجانب الطلب بدقة وتقييم تأثيراتها المحتملة في النقل البحري والتجارة البحرية للبلدان النامية،3 بما في ذلك الاقتصادات الضعيفة، مثل الدول النامية الجزرية الصغيرة والبلدان النامية غير الساحلية.
- تشجيع التدابير التي تعمل على تعزيز النمو الاقتصادي وتدعم التجارة وتعزِّز القدرة على التحمل والاستدامة البيئية.
- تنشيط نمو التجارة وتشجيع مشاركة البلدان النامية في سلاسل القيمة العالمية، مع مراعاة التغيرات في أنماط العولمة ومن بينها النزوع إلى الإقليمية وتضاؤل أهمية العمل المنخفض المهارات والتكلفة كعامل من عوامل الإنتاج.
- تشجيع تنويع المنتجات والأسواق للتصدي بشكل أفضل للصدمات التجارية السلبية ومن بينها التأثيرات الناجمة عن ارتفاع التعاريف الجمركية وازدياد التوترات التجارية حدة. ويصدق ذلك بوجه خاص على الاقتصادات المعتمدة على السلع الأساسية ومن بينها الدول الجزرية الصغيرة النامية والبلدان النامية غير الساحلية.
- اتباع نهج منسق ومتعدد الأطراف في بناء القدرة على التحمل بما يشمل التصدي لمخاطر الكوارث الطبيعية والآثار الناجمة عن تغير المناخ، لا سيما في المناطق المعرضة لذلك، مثل الدول الجزرية الصغيرة النامية ومناطق الدلتا.
- تشجيع أساليب ونُهج أفضل للتخطيط، توخياً لمزيد من المرونة عند التعامل مع حالات عدم اليقين ومع التحولات السريعة في أنماط الإنتاج والتجارة والنقل البحري. وقد يعني تحسين التخطيط تخطيط التصورات للاستعانة به في قرارات الاستثمار في الموانئ، من بين أولويات أُخر.
- تعزيز السياسات التي تستبق الاضطرابات المحتملة وتدابير الاستجابة المقترنة بها والتي تُعدُّ لتناسب تحديات البلدان واحتياجاتها الإنمائية.

المراجع

Bloomberg (2018). These are the Asian countries that benefit from the trade war. 20 November.

British Broadcasting Corporation (BBC) News (2019). Why some countries are shipping back plastic waste. 2 June.

British Petroleum (2019). *BP Statistical Review of World Energy 2019*. London. June.

Cable News Network (CNN) Business (2019). Why the Strait of Hormuz is so important. 13 June.

Christensen E, Blaeser J, Drake J, Koch G, Labovitz J, Nemeth B, and Pringle H (2019). Global container shipping outlook: IMO 2020 weighs on an industry struggling to generate sustained profitability. Alix Partners. 19 February.

Clarksons Research (2018a). *Shipping Review and Outlook*. Autumn.

Clarksons Research (2018b). China's changing approach to waste imports. Shipping Intelligence Network. 31 May.

Clarksons Research (2019a). *Shipping Review and Outlook*. Spring.

Clarksons Research (2019b). *Seaborne Trade Monitor*. Volume 6. No. 6. June.

Clarksons Research (2019c). *China Intelligence Monthly*. Volume 14. No. 6. June.

Clarksons Research (2019d). *Dry Bulk Trade Outlook*. Volume 25. No. 6. June.

Clarksons Research (2019e). *Containership Market Update*. Quarter 2. 10 May.

Clarksons Research (2019f). *Tariffs and the Shipping Context: Assessing the Impact*. Update No. 7. May.

Clarksons Research (2019g). *IMO 2020 Global Sulphur Cap: Shipping Market Impacts*. 4 February.

Drewry Maritime Research (2019a). *Container Forecaster*. Quarter 2. June.

Drewry Maritime Research (2019b). Trade impact analysis of proposed US [United States] auto tariffs. White Paper. April.

Economic Commission for Latin America and the Caribbean (2010). International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010. Bulletin FAL (Facilitation of Transport and Trade in Latin America and the Caribbean). Issue No. 288. Number 8/2010.

Economist Intelligence Unit (2019). US [United States] protectionism incentivizes regional trade pacts in the rest of the world. 25 March.

Hellenic Shipping News (2018). China's seaborne trade: A spectacular upwards trend. 24 April.

JOC.com (2019a). Trans-Pacific carriers begin blanking sailings. 22 May.

JOC.com (2019b). Cosco accelerates logistics push beyond ocean, ports. 10 May.

JOC.com (2019c).The high cost of sourcing outside China. 30 May.

JOC.com (2019d). Container lines reject mandatory speed limit. 6 May.

JOC.com (2019e). Chittagong port grapples with post-cyclone congestion. 6 May.

JOC.com (2019f). Climate change already pummeling supply chains. 8 May.

Lloyd's Loading List (2019a). Digital initiative can "change course" of container shipping. 18 April.

Lloyd's Loading List (2019b). Digitalization momentum continues to build in container shipping. 4 June.

Lloyd's Loading List. (2019c). Maersk to take control of APM's inland terminals. 16 May.

Lloyd's Loading List (2019d). Maersk to switch focus to inland logistics. 1 July.

Lloyd's Loading List (2019e). Port-handling problems for megaships "past their worst". 15 January.

Lloyd's Loading List (2019f). Ocean freight facing major "disruption" this year. 19 June.

Lloyd's Loading List (2019g). Europe takes cover from US [United States]–China tariffs. 6 June.

Lloyd's Loading List (2019h). US [United States]–China trade war prompts major shifts in goods flows. 10 June.

Lloyd's Loading List (2019i). Shippers condemn carriers' approach to IMO 2020. 1 May.

Lloyd's Loading List (2019j). Pros and cons to slowing box ships further. 13 May.

Lloyd's Loading List (2019k). More leading carriers add war risk charges. 8 July.

McKinsey Global Institute (2019). Globalization in transition: The future of trade and value chains. McKinsey and Company.

MDS Transmodal (2019). World Cargo Database. May.

Ratner M (2018). Iran's [Islamic Republic of Iran's] threats, the Strait of Hormuz and oil markets: In brief. Congressional Research Service Report. 6 August.

Shanghai International Shipping Institute (2019). *Global Port Development 2018*. April.

UNCTAD (2018). *50 Years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on the Past, Exploring the Future*. Transport and Trade Facilitation Series. No. 10. (United Nations publication. New York and Geneva).

UNCTAD (2019a). *Trade and Development Report 2019: Financing a Global Green New Deal* (United Nations publication. Sales No. E.19.II.D.15. Geneva).

UNCTAD (2019b). UNCTADstat database. International trade in goods and services. Available at https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx. Accessed 10 July 2019.

UNCTAD (2019c). *Key Statistics and Trends in Trade Policy 2018: Trade Tensions, Implications for Developing Countries* (United Nations publication. Geneva).

United Nations (2019a). *World Economic Situation and Prospects as of mid-2019* (New York).

United Nations (2019b). *World Economic Situation and Prospects 2019* (Sales No. E.19.II.C.1. New York).

World Bank (2019). *Global Economic Prospects, January 2019: Darkening Skies*. World Bank. Washington, D.C.

World Steel Association (2019a). Global crude steel output increases by 4.6% in 2018. 25 January.

World Steel Association (2019b). *World Steel Short-range Outlook* April 2019. 16 April.

2

توفير خدمات النقل البحري وبنيته الأساسية

يصب هذا الفصل اهتمامه على التطورات في توفير خدمات النقل البحري وأسعار الشحن وتكاليف النقل، فضلاً عمَّا يتصل بالموانئ من بنية تحتية وفوقية وخدمات. وهو يعرض البيانات والاتجاهات المتصلة بما لوحظ في عام 2018 من تطورات في مجالات ثلاثة رئيسية هي: الأسطول العالمي، وقطاع النقل البحري بالحاويات، والأعمال التجارية والعمليات في الموانئ.

وأضحى تعميم مراعاة أبعاد الاستدامة (الاقتصادية والاجتماعية والبيئية)، بوسائل من بينها قواعد المنظمة البحرية الدولية التنظيمية والتدابير الطوعية التي يتخذها هذا القطاع، يحظى بالأولوية في النقل البحري. ويركز هذا الفصل على مجموعة مختارة من المسائل المتصلة بتوفير النقل البحري واستدامته، مثل التطورات التنظيمية التي تؤثر في توفير النقل البحري وعلى رأسها قاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 المقرر أن تغدو نافذة في 1 كانون الثاني/يناير 2020 وهي تفرض حداً أقصى أكثر صرامة على محتوى الكبريت في أنواع وقود السفن. وتنطوي القاعدة الجديدة على آثار مهمة للقطاع البحري تشمل تكاليف النقل ومسائل أعم مدرجة في جدول أعمال النقل البحري المستدام؛ إذ إن قاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 ستساعد في معالجة الانبعاثات في الهواء في النقل البحري والموانئ.

وتتناول التطورات في الأسطول العالمي نمو الأسطول السنوي وما يحدث من تغييرات في هيكله وعمره وملامح بارزة مستمدة من مجموعة منتقاة من عناصر سلسلة الإمداد البحري، مثل بناء السفن وتكسيرها وملكيتها وتسجيلها. وربما يؤدي وضع تصور أكثر استدامة للنقل البحري يمليه جدول الأعمال التنظيمي الآخذ في التوسُّع إلى اضطراب عرض السفن في الأجل القصير وزيادة في تكاليف الامتثال وقرارات بتخريد السفن أو تحديثها، فضلاً عن تقديم حوافز للابتكار والاستثمار في جيل جديد من السفن.

ويحدد الجزء الذي يتناول النقل البحري بالحاويات شركات النقل البحري الرئيسية ويستعرض تطور أسعار الشحن والعائدات والإيرادات وازدياد الإدماج والتركيز في السوق الذي يؤثر في هذا القطاع من النقل البحري. وقد يؤدي تصور أكثر استدامة للنقل البحري، لا سيما من منظور نفاذ لائحة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020، إلى ارتفاع التكاليف وازدياد الأسعار تقلُّباً وأوقات العبور طولاً.

ويعرض القسم الخاص بالبنية الأساسية والخدمات المتصلة بالموانئ حصص مشغلي الموانئ العالمية من السوق وازدياد الضغوط التنافسية حدة وتوقعات الاستدامة التي تؤثر في الخدمات التي تقدمها الموانئ وفي بنيتها التحتية والعوامل التي تقوم عليها قدرة الموانئ التنافسية. وتواجه الموانئ احتياجات متزايدة من الاستثمارات في ظل توقعات الاستدامة التي ما برحت تزداد.

ويتناول هذا القسم أيضاً الآثار المحتملة على البلدان النامية بصفتها مقدمة لبنية النقل البحري وخدماته ومستخدمة لهما.

توفير خدمات النقل البحري وبنيته الأساسية

في عام 2019

92 295 سفينة

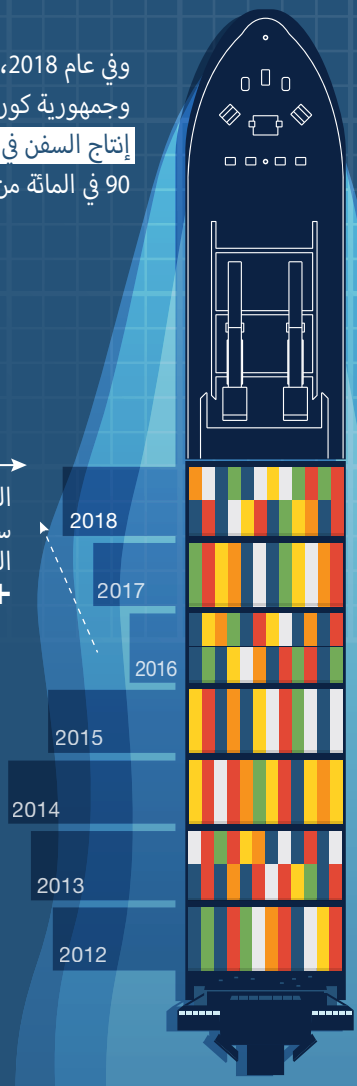
1 976 491 ألفاً من الحمولة الساكنة

+2.6% سعة حملية

متوسط عمر السفن عند تخريدها
21 عاماً

وفي عام 2018، احتفظت الصين واليابان وجمهورية كوريا بمكانتها القيادية المألوفة في إنتاج السفن في العالم، ممثلة معاً 90 في المائة من أنشطة بناء السفن.

وبنغلاديش هي حالياً
بلد تكسير السفن الرئيسي.
ناقلات النفط الصهريجية = 59%
من الحمولة الطنية التي تباع لأغراض التكسير



الزيادة في سعة أسطول الحاويات
+6%

الأداء على الصعيد العالمي

الصين

60% *من ناقلات السوائب*

47% *من سفن البضائع العامة*

49% *من سفن الحاويات*

45% *من سفن التموين البحري*

جمهورية كوريا

64% *من ناقلات الغاز*

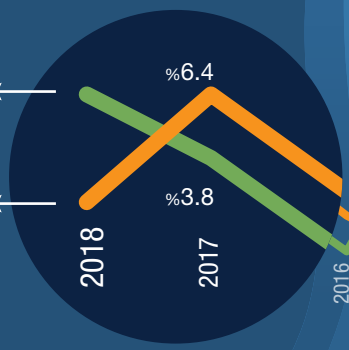
42% *من ناقلات النفط الصهريجية*

اليابان

45% *من ناقلات المواد الكيميائية*

الامتثال لقاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020

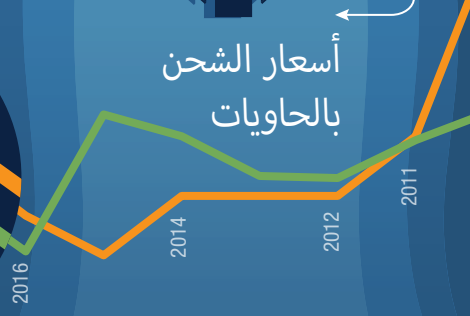
سيسفر عن تحديات جديدة في قطاع النقل البحري، ولا سيما في الشحن البحري بالحاويات. وتشمل القضايا الرئيسية التي ينبغي النظر فيها ارتفاع التكاليف وتقلّب الأسعار وانخفاض السعة وإطالة وقت العبور.



6% *نمو العرض*

2.6% *نمو الطلب*

أسعار الشحن بالحاويات



مارس ضعف النمو التجاري واستمرار تسليم سفن الحاويات العملاقة في سوق تتسم بالعرض المفرط مزيداً من الضغوط على التوازن الأساسي فيه، فانخفضت أسعار الشحن بوجه عام.

تهدف التطورات التنظيمية الأخيرة ومبادرات القطاع الطوعية إلى جعل إعادة تدوير السفن أكثر أماناً ومراعاة للبيئة.

ألف- الأسطول العالمي

1- تراجع النمو في خضم السعة الزائدة

في مطلع عام 2019، بلغ عدد سفن الأسطول العالمي 95 402 سفينة تصل سعتها إلى 1,97 بليون طن من الحمولة الساكنة. واحتفظت ناقلات السوائب وناقلات النفط الصهريجية بأكبر حصتين من السوق في الأسطول العالمي (حمولة ساكنة)، بنسبة بلغت 42,6 في المائة و28,7 في المائة على التوالي (الجدول 2-1). وزادت السعة الحملية بنسبة 2,6 في المائة، مقارنة ببداية عام 2018. وما فتئ معدل النمو يتناقص منذ عام 2011، باستثناء زيادة طفيفة في عام 2017، وهو لا يزال دون الاتجاه الذي كان سائداً في العقد الماضي (الشكل 2-1)[3].

وحدثت التطورات في الأسطول العالمي في سياق تواصل فيه العرض الزائد من سعة السفن الحملية. وظلّت الحمولة الزائدة سمة هيكلية في أغلب قطاعات النقل البحري، محدثة ضغطاً هبوطياً على أسعار الشحن في عام 2018. ويصدق ذلك بوجه خاص على قطاع سفن الحاويات (انظر دال - 1 أسعار الشحن: نتائج متفاوتة). ودفعت الظروف السيئة السائدة في السوق والعائدات المالية الضئيلة في السنوات الأخيرة شركات النقل البحري بالحاويات إلى اعتماد استراتيجيات للتكيف، مثل عمليات الإدماج والاحتياز والتوحيد والتكامل الرأسي وتغيير أنماط استخدام السفن (انظر دال - 3 ازدياد التوحيد والتركيز في سوق النقل البحري بالحاويات). وقد تؤثر هذه التطورات في ارتباط البلدان النامية بخطوط النقل البحري وفي تكاليف النقل فيها.

وكان قطاع ناقلات الغاز أكثر قطاعات الأسطول العالمي نشاطاً، محققاً أعلى معدل للنمو في الإثني عشر شهراً حتى 1 كانون

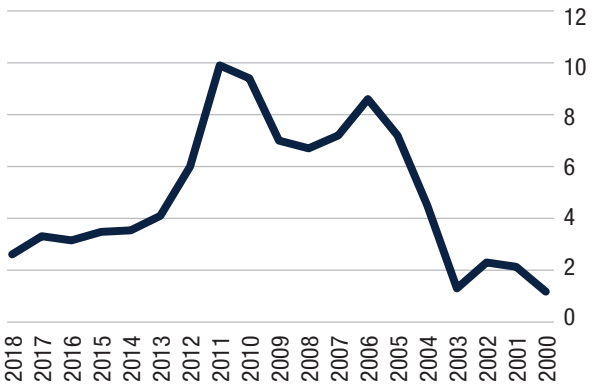
الجدول 2-1 الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية 2018-2019
(ألف طن من الحمولة الساكنة والنسبة المئوية)

الأنواع الرئيسية	2018	2019	النسبة المئوية للتغير 2019/2018
ناقلات النفط الصهريجية	562 035 *29,2*	567 533 *28,7*	0,98
ناقلات السوائب	818 921 *42,5*	842 438 *42,6*	2,87
سفن البضائع العامة	73 951 *3,8*	74 000 *3,7*	0,07
سفن الحاويات	253 275 *13,1*	265 668 *13,4*	4,89
أنواع أخرى	218 002 *11,3*	226 854 *11,5*	4,06
ناقلات الغاز	64 407 *3,3*	69 078 *3,5*	7,25
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	44 457 *2,3*	46 297 *2,3*	4,14
سفن التموين البحري	78 269 *4,1*	80 453 *4,1*	2,79
العبّارات وسفن الركاب	6 922 *0,4*	7 097 *0,4*	2,53
سفن أخرى/غير متوافرة	23 946 *1,2*	23 929 *1,2*	-0,07
المجموع العالمي	**1 926 183**	**1 976 491**	**2,61**

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

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها 100 طن فأكثر، أرقام بداية السنوات.

الشكل 2-1 النمو السنوي في الأسطول العالمي 2000-2018
(نسبة مئوية من الحمولة الطنية الساكنة)

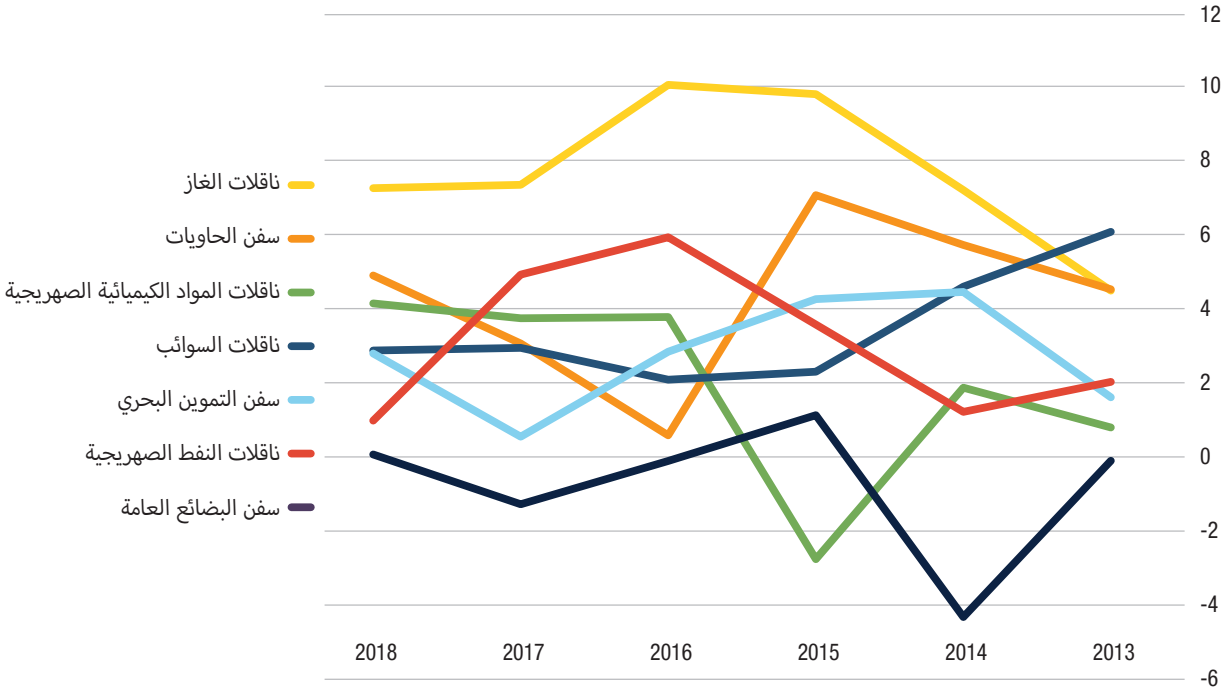


المصدر: الأونكتاد، *استعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة.

(3) قدمت البيانات الواردة في هذا الفصل عن الحمولة الطنية وعدد السفن في الأسطول العالمي Clarksons Research. ومالم يذكر خلاف ذلك، تشمل السفن التي يغطيها تحليل الأونكتاد جميع السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، بما في ذلك سفن الحفر البحري ووحدات تخزين الإنتاج العائمة ووحدات التفريغ العائمة. ولا يشمل التحليل السفن الحربية واليخوت وسفن الممرات المائية الداخلية وسفن الصيد والمنصات البحرية الثابتة والمتحركة والقوارب. ولا تغطي البيانات عن ملكية الأسطول إلا السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 1 000 طن فأكثر لأنَّ المعلومات عن ملكية السفن الأصغر الفعلية غير متوافرة في كثير من الأحيان. وللاطلاع على مزيد من البيانات عن الأسطول العالمي، بما في ذلك التسجيل والملكية والبناء والتكسير، فضلاً عن إحصاءات بحرية أخرى، انظر http://stats.unctad.org/maritime.

الثاني/يناير 2019 (7,25 في المائة) (الشكل 2–2). ومن بين الأسباب التي يعزى إليها هذا الاتجاه قطاع الغاز الطبيعي المسَّيل الذي حقق في السنوات الأخيرة نمواً ملموساً يُرجَّح أن يستمر في المستقبل بسبب اشتداد الشواغل البيئية والضغط على القطاع البحري ليتحول إلى أنوع أنظف من الوقود (انظر الفصل 1). وتواصل النمو أيضاً في أسطول الحاويات العالمي (5 في المائة)، وإن كان بمعدلات أكثر اعتدالاً مقارنة بناقلات الغاز. وحقق قطاعان، هما ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية وناقلات السوائب، نمواً مستقراً، خلافاً لقطاع ناقلات النفط الصهريجية الذي شهد انخفاضاً في النمو.

الشكل 2–2 نمو الأسطول العالمي بالحمولة الطنية الساكنة، أنواع مختارة من السفن، 2013–2019
(النسبة المئوية للتغير السنوي)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من Research Clarksons *واستعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة.

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر في 1 كانون الثاني/يناير؛ ولا تشمل سفن الممرات المائية الداخلية.

2- الأساطيل الشابة

يؤثر عمر الأسطول من بعض الوجوه في استدامة النقل البحري، فالسفن الأصغر عمراً عادة ما تكون أكثر كفاءة وأقل عرضة للتحطم أو تسبيب أضرار بيئية. ويشكِّل الأسطول الشاب معظم سعة الأسطول العالمي الحملية. ولعمر الأسطول تأثيرات محتملة في استدامة النقل البحري، وهو عامل مهم ينبغي أخذه في الحسبان في التحول إلى عمليات النقل البحري المستدامة، فهذه التأثيرات هي التي تحدد قرارات تحديث الأسطول وتجديده وتخريده، فتؤثر بذلك في العرض من السعة التي تؤثر بدورها في أسعار الشحن والإيرادات.

وفي مطلع عام 2019، كان متوسط العمر السائد في الأسطول التجاري العالمي 21 سنة (حمولة ساكنة) (الجدول 2–2)، أي بزيادة طفيفة عن السنة السابقة. غير أنَّ هذا المتوسط ليس موحداً في جميع أنواع السفن. فعلى النحو المبيَّن في الشكل 2–3، تمثِّل السفن التي يقلُّ عمرها عن 10 سنوات الشريحة الأكبر من سعة ناقلات السوائب الحملية (71 في المائة)، تليها سفن الحاويات (56 في المائة) فناقلات النفط الصهريجية (54 في المائة). ومن جهة أخرى، لا تمثِّل السفن التي يقلُّ عمرها عن عشر سنوات سوى 35 في المائة من سعة سفن البضائع العامة الحملية و41 في المائة "للأنواع الأخرى" من السفن، مما يوحي بأنَّ الأسطول لا يتجدد في هاتين الشريحتين.

وقد يسبب نفاذ قاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 التي تحدد كمية الكبريت في زيت الوقود البحري بمقدار 0,50 في المائة ابتداء من 1 كانون الثاني/يناير 2020 اضطراباً في عرض السفن. وفي الأجل القصير، قد يحدث انخفاض في عرض السفن بسب سحب السفن مؤقتاً، لا سيما الكبيرة منها،

الجدول 2-2 التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي حسب نوع السفينة، 2018-2019
(النسبة المئوية من مجموع السفن والحمولة الطنية الساكنة)

مجموعات البلدان ونوع السفينة		السنوات					متوسط العمر	متوسط العمر
		4-0	9-5	14-10	19-15	+ 20	2019	2018
العالم								
ناقلات السوائب	النسبة المئوية من مجموع السفن	22,84	44,09	14,64	8,70	9,74	9,72	9,07
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	25,12	46,28	14,15	7,53	6,92	8,88	8,27
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	81 482	77 757	71 592	64 156	52 622		
سفن الحاويات	النسبة المئوية من مجموع السفن	16,68	21,77	31,32	13,95	16,28	12,34	11,89
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	27,58	28,52	27,06	10,52	6,32	9,44	9,02
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	83 362	66 050	43 565	38 031	19 579		
سفن البضائع العامة	النسبة المئوية من مجموع السفن	4,71	14,60	14,38	7,11	59,20	26,39	25,64
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	9,34	25,85	17,23	9,57	38,01	18,95	18,37
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	8 770	7 507	5 255	6 360	2 725		
ناقلات النفط الصهريجية	النسبة المئوية من مجموع السفن	14,67	21,73	18,22	9,40	35,98	18,87	18,53
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	22,54	31,41	24,97	15,74	5,35	10,11	9,97
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	82 577	78 314	73 092	90 578	8 241		
سفن أخرى	النسبة المئوية من مجموع السفن	12,62	19,01	13,45	8,27	46,65	22,85	22,39
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	22,00	19,32	19,57	10,92	28,19	15,44	15,44
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	10 461	6 548	8 839	8 136	4 214		
جميع السفن	النسبة المئوية من مجموع السفن	12,72	21,56	15,29	8,53	41,91	20,98	20,48
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	23,76	35,76	19,73	10,76	9,99	10,44	10,06
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	44 370	39 985	30 696	30 946	6 342		
الاقتصادات النامية - جميع السفن								
	النسبة المئوية من مجموع السفن	12,92	22,92	14,83	7,75	41,58	20,06	19,61
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	22,85	35,94	15,90	10,35	14,97	11,18	10,85
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	34 032	31 822	21 007	26 505	7 124		
الاقتصادات المتقدمة - جميع السفن								
	النسبة المئوية من مجموع السفن	13,69	22,39	17,85	10,62	35,45	19,64	19,13
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	24,75	36,02	22,37	10,95	5,92	9,72	9,33
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	58 320	50 545	40 750	35 471	7 175		
البلدان التي تمر اقتصاداتها بمرحلة انتقالية - جميع السفن								
	النسبة المئوية من مجموع السفن	5,95	9,25	7,69	3,80	73,31	29,94	29,38
	النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة	9,00	25,75	22,60	15,09	27,55	16,45	16,06
	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	13 224	21 478	23 065	28 397	2 648		

المصدر: Clarksons Research.

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، أرقام بداية السنوات.

لتزويدها بأجهزة تنقية الغاز. ويُتوقَّع أن يُخرج ذلك هذه السفن من الخدمة لبضعة أشهر ويؤدي إلى إنقاص عرض السعة الحملية في القطاعات الرئيسية بنسبة 0,5–1,4 في المائة في عام 2019 ونسبة 0,3–0,7 في المائة في عام 2020 (Clarksons Research, 2019a).

ويُتوقَّع أن يزداد أيضاً تخريد السفن الأقل كفاءة من حيث الوقود، أي أكبرها عمراً، بما يقدَّر بنحو 26 مليون من الحمولة الطنية الساكنة في عام 2019 و44 مليون من الحمولة الطنية الساكنة في عام 2020، فينخفض النمو في الأسطول العالمي بسبة 0,8 في المائة في عام 2020، لا سيما بنسبة 1,1 في المائة في أسطول السوائب و0,8 في المائة في أسطول الناقلات الصهريجية و0,7 في المائة في أسطول سفن الحاويات (Clarksons Research, 2019a). وترد في القسم دال–2 مناقشة وافية لما قد تحدثه قاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 من آثار.

باء– بناء السفن والطلبات الجديدة والتكسير

1– ناقلات السوائب وناقلات النفط الصهريجية وسفن الحاويات في طليعة بناء السفن

في عام 2018، حافظت الصين واليابان وجمهورية كوريا على مواقعها القيادية في الإنتاج العالمي للسفن (الجدول 2–3)، مستأثرة معاً بنسبة 90 في المائة من نشاط بناء السفن وفرادى بنسبة 40 في المائة (الصين) و25 في المائة (اليابان) و25 في المائة (جمهورية كوريا). وفي عام 2018، بنت الصين 60 في المائة من ناقلات السوائب المسلَّمة في العالم و49 في المائة من سفن الحاويات و47 في المائة من سفن البضائع العامة و45 في المائة من سفن التموين البحري. وتبوأت جمهورية كوريا المركز الأول عالمياً في قطاع ناقلات الغاز الجديدة (بحصة تبلغ 64 في المائة)، تليها ناقلات النفط الصهريجية (42 في المائة). ومثَّلت ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية القطاع الأكبر في اليابان بنسبة بلغت 45 في المائة من عمليات تسليم السفن الجديدة، وناقلات السوائب بنسبة 33 في المائة.

وكانت أغلب السفن المسلَّمة في عام 2018 من ناقلات الحاويات (26,7 في المائة من مجموع الأطنان الإجمالية)، تليها ناقلات النفط الصهريجية (25 في المائة)، فسفن الحاويات (23,5 في المائة)، فناقلات الغاز (13 في المائة) (الجدول 2–3). وبين عامي 2014 و2018، سجَّلت ناقلات السوائب الجافة أكبر عدد من السفن الجديدة المسلَّمة، غير أنَّها شهدت اتجاهاً نحو التراجع بدءً من عام 2016 (الشكل 2–4). ومن ثم سجَّلت ناقلات النفط الصهريجية ثاني أعلى مستوى من السفن المسلَّمة منذ عام 2016، متجاوزة سفن الحاويات التي تبوأت المركز الثالث، تليها ناقلات الغاز. ويستشَّف من الاتجاه السائد خلال تلك الفترة أنَّ عدد سفن الحاويات وناقلات الغاز يزداد، بينما يتناقص عدد ناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائب الجافة. ويمكن أن يعزى ذلك إلى الطلب على سفن الحاويات الكبيرة السعة (أكثر من 15 000 وحدة معادلة لعشرين قدماً) الذي زاد بنسبة 33 في المائة في عام 2018 (Clarksons Research, 2019b) وإلى انخفاض نمو الطلب على ناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائب بسبب السعة الزائدة الموجودة (Baltic and International Maritime Council (BIMCO), 2019; Gasparoti and Rusu, 2018).

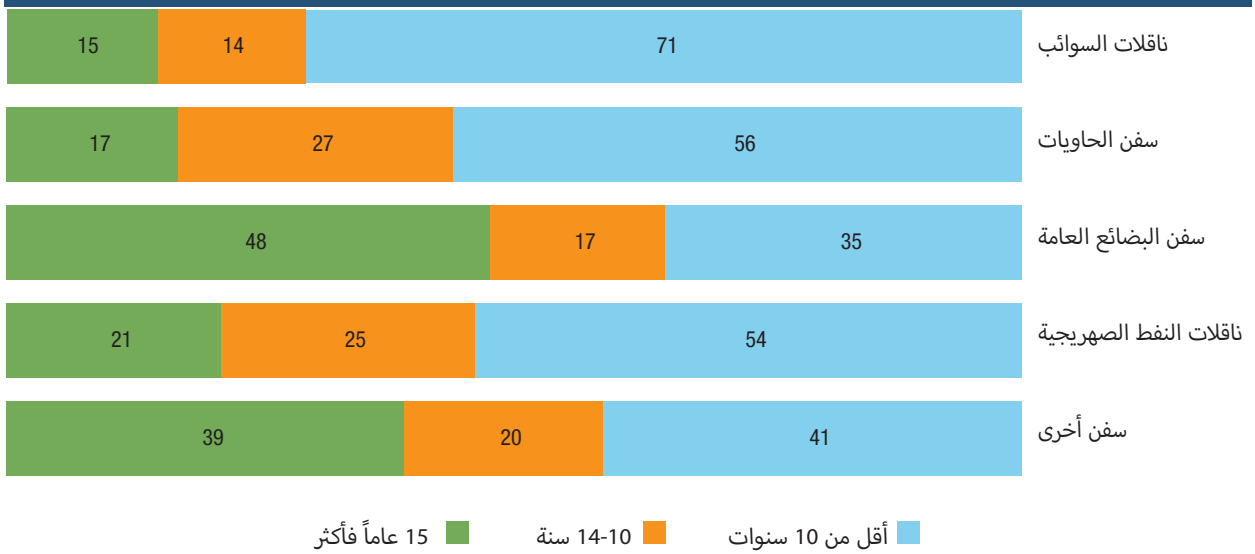
2– طلبات السفن

تراجعت طلبات تسليم ناقلات السوائب وناقلات النفط الصهريجية، بينما زادت طلبات السفن الكبيرة والسفن المبرَّدة التي تخدم سفن الحاويات. وتناقصت الحمولة الطنية العالمية المطلوبة لجميع أنواع السفن الرئيسية خلال الإثني عشر شهراً حتى كانون الثاني/يناير 2019 (الشكل 2–5) نتيجة لانخفاض الطلبات منذ عام 2016 (Barry Rogliano Salles, 2019). وكان الانخفاض ملحوظاً بوجه خاص في ناقلات السوائب الجافة (37 في المائة) وناقلات النفط الصهريجية (48 في المائة).

وفي قطاع سفن الحاويات، يُتوقَّع أن تغطي أغلب الطلبات السفن الكبيرة (بسعة تفوق 10 000 وحدة معادلة لعشرين قدماً) والسفن المبرَّدة (بسعة أقل من 3 000 وحدة معادلة لعشرين قدماً) (IHS Markit, 2019; Clarksons Research, 2019c). ويُتوقَّع أن يشهد قطاع ناقلات الغاز الصهريجية أيضاً زيادة في عدد الطلبات؛ إذ إن هذا الأسطول قد لا يكون كافياً لتلبية الطلب المتزايد للتجارة في الغاز الطبيعي المسَّيل.

وظلَّ قطاع بناء السفن يخضع لإصلاحات يُبتغى منها تمكينه من المنافسة في سياق تتناقص فيه الطلبات وتخفيف تأثير ذلك في هذا القطاع الكثيف العمالة وإعداد نموذج حديث لبناء السفن يصلح للمستقبل. وفي بلدان آسيوية عديدة، اتخذت الحكومات مبادرات شتى لدعم قطاع بناء السفن. وأدى استخدام الأمـوال العامة لتمويل بناء السفن إلى تقديم شكوى لدى منظمة التجارة العالمية ضد جمهورية كوريا في تشرين الثاني/نوفمبر 2018 بحجة أنَّها قد تكون قدمت إعانات من شأنها أن

الشكل 2-3 التوزيع العمري للأسطول التجاري في 1 كانون الثاني/يناير 2019
(النسبة المئوية من الحمولة الطنية الساكنة)



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

الجدول 2-3 عمليات تسليم السفن الجديدة، حسب أنواع السفن الرئيسية وبلدان بنائها، 2018
(ألف طن إجمالي)

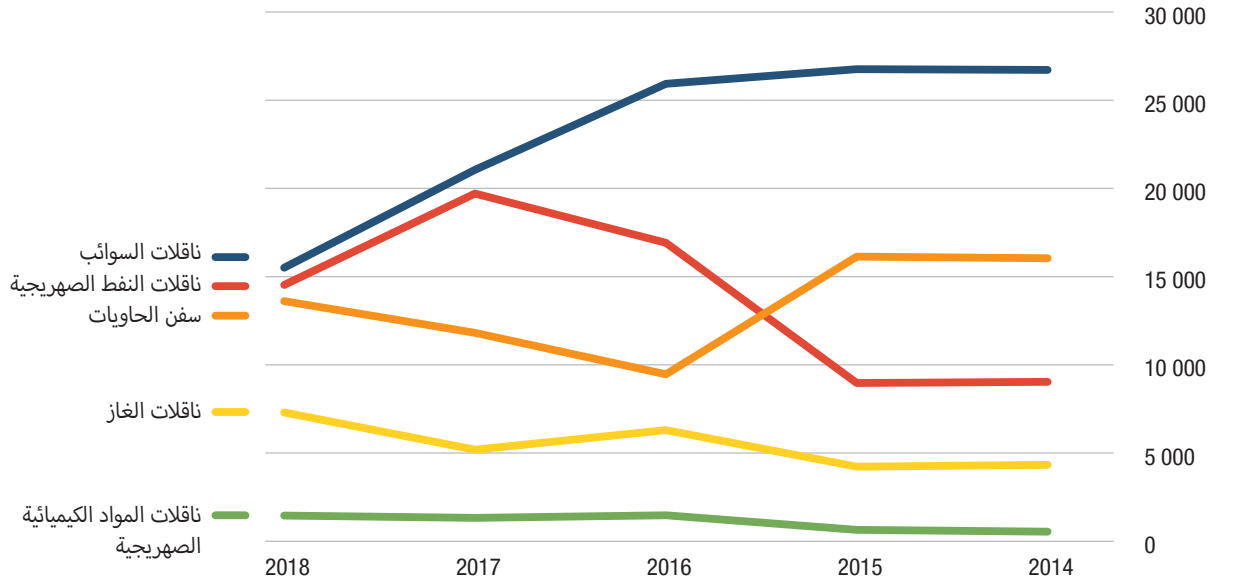
	الصين	جمهورية كوريا	اليابان	الفلبين	بقية العالم	المجموع العالمي	النسبة المئوية
ناقلات النفط الصهريجية	4 505	2 819	288	6 046	865	**14 524**	25,0
ناقلات السوائب	9 274	5 134	654	352	91	**15 505**	26,7
سفن البضائع العامة	416	159	-	74	234	**884**	1,5
سفن الحاويات	6 630	3 020	992	2 632	341	**13 614**	23,5
ناقلات الغاز	762	1 754	52	4 709	26	**7 302**	12,6
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	466	647	-	274	64	**1 452**	2,5
سفن التموين البحري	774	18	-	472	453	**1 718**	3,0
العبَّارات وسفن الركاب	162	72	2	51	1 573	**1 860**	3,2
سفن أخرى	270	816	-	24	76	**1 186**	2,0
المجموع	**23 260**	**14 440**	**1 988**	**14 633**	**3 724**	**58 045**	**100,0**
النسبة المئوية	40,1	24,8	3,4	25,2	6,4	**100,0**	

المصدر: Clarksons Research.

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر. للاطلاع على المزيد من البيانات عن بلدان بناء السفن الأخرى، انظر http://stats.unctad.org/shipbuilding.

تؤثر تأثيراً ملموساً في أسعار السفن ومحركات السفن والمعدات البحرية، ملحقة بذلك ضرراً بتدفقات التجارة في هذه المنتجات. وفي الوقت نفسه، دعا قطاع بناء السفن في عدة بلدان أوروبية إلى زيادة الدعم الحكومي للمساعدة في بلوغ الهدف المتمثل في نقل بحري عديم الانبعاثات بحلول عام 2050 (JOC.com, 2018a, 2018b).

الشكل 2–4 عمليات تسليم السفن الجديدة لأنواع مختارة من السفن، 2014–2018
(ألف طن إجمالي)



المصدر: الأونكتاد، *استعراض النقل البحري*، إصدارات مختلفة. استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research.

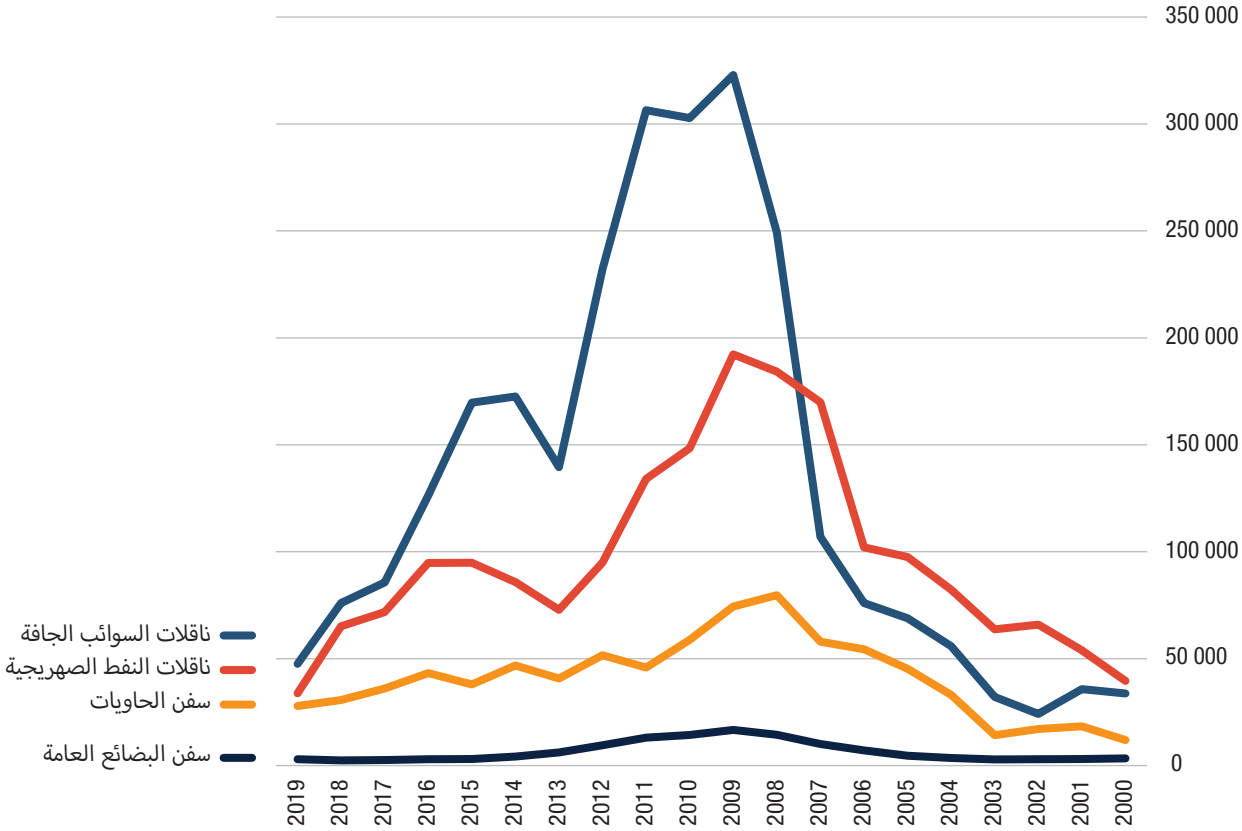
ولوحظت أيضاً حالات توحيد في قطاع بناء السفن، لا سيما في الصين وجمهورية كوريا حيث وافق مصرف كوريا للتنمية، وهو أكبر مساهم في شركة Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering، على بيع 55,7 في المائة من حصته المسيطرة في أحواض بناء السفن لشركة Hyundai Heavy Industries (Splash247.com, 2019a). وسيؤدي ذلك إلى السيطرة على 20 في المائة من السوق العالمي للسفن الجديدة وعلى حصة أكبر من ذلك من سوق ناقلات الغاز الطبيعي المسَّيل (The Wall Street Journal, 2019). ويُعتزم أيضاً تنفيذ عملية إدماج محتملة أخرى بين شركتين رئيسيتين من شركات بناء السفن في الصين هما شركة China State Shipbuilding Corporation وشركة China Shipbuilding Industry Corporation (Splash247.com, 2019b).

3- السفن المستدامة: السبيل المفضي إلى استحداث سفن عديمة الانبعاثات

إن نفاذ عدة صكوك بيئية عالمية واعتماد معايير طوعية في هذا القطاع سيؤثران في قطاع النقل البحري وبوجه خاص في شبه قطاع بناء السفن الذي ستقع على عاتقه مسؤولية تضمين هذه المعايير الجديدة في تصميم السفن وبنائها. ولذلك، تُوجَّه استثمارات كبيرة إلى البحث والتطوير، سعياً لإيجاد هيدروديناميات أفضل ومحركات أكثر كفاءة في استخدام الطاقة وأنواع وقود منخفضة الكربون وأنواع وقود عديمة الكربون للسفن (United Kingdom Chamber of Shipping, 2018). فعلى سبيل المثال، استنفر اتحاد الميثانول البحري الأخضر (Green Maritime Methanol consortium) الذي يضم الشركات البحرية الدولية الكبيرة ومالكي السفن وأحواض بناء السفن والمصنعين والموانئ ومؤسسات البحوث قواه لدراسة جدوى الميثانول كوقود بديل مستدام للنقل في القطاع البحري في عام 2019، مدعوماً من وزارة الشؤون الاقتصادية وسياسة المناخ الهولندية (Hellenic Shipping News Worldwide, 2019a). وفي مثال آخر، استثمرت شركة Maersk قرابة بليون دولار أمريكي سنوياً في الابتكار والتكنولوجيا بين عامي 2014 و2019 لزيادة الجدوى التقنية والمالية للحلول العديمة الكربون ولإيجاد حلول كفؤة من حيث الطاقة واستخدامها (Novethic, 2019). ويبيِّن الجدول 2–4 التدابير التي يُنظر فيها لإنتاج سفن أنظف وأكثر كفاءة في استخدام الطاقة.

وفضلاً عن ذلك، بدأت مشاريع التقييم البيئي الطوعي للسفن في الظهور، إذ إن القطاع يتجه بخطى حثيثة نحو إزالة الكربون. ومن الأمثلة على ذلك، مؤشر النقل البحري النظيف، والفريق العامل المعني بالشحنات النظيفة ومؤشر السفن البيئي والجائزة الخضراء وخطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة. وتستكشف البلدان التي تبني السفن وتولي هذا القطاع أهمية وطنية، من حيث العائدات المالية المباشرة والعمالة والمساهمات في سلاسل الإمداد أيضاً، الخيارات التي تبقيها قادرة على المنافسة في هذا السياق الجديد.

الشكل 2-5 السفن المتعاقد على بنائها على الصعيد العالمي، 2000-2019
(ألف طن من الحمولة الساكنة)



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

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر. أرقام بداية السنوات.

الجدول 2-4 تدابير زيادة الكفاءة وصولاً إلى نقل بحري عديم الانبعاثات بحلول عام 2050

التدابير التكنولوجية لزيادة الكفاءة في تصميم السفن	استخدام أنواع الوقود البديلة أو مصادر الطاقة العديمة الكربون
مواد البناء الخفيفة	بطاريات لتزويد السفن بالطاقة
التصميم الرشيق	خلايا الوقود الهيدروجينية
أجهزة تحسين الدفع	الهيدروجين كوقود لمحركات الاحتراق الداخلي
مقدمة قوسية	خلايا الأمونيا للوقود
نظم التزليق بالهواء	الأمونيا كوقود لمحركات الاحتراق الداخلي
تكسية المقدمة المتطورة	الديزل الاصطناعي
تصميم نظام مياه الصابورة	الميثان الاصطناعي
تدابير الكفاءة في استخدام الطاقة	الوقود الأحيائي المتطور
تحسين المحركات والنظم المساعدة	الكهرباء لتزويد السفن بالطاقة
	المساندة بالرياح

المصدر: Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum, 2018, *Decarbonizing Maritime Transport: Pathways to Zero-carbon Shipping by 2035*; European Federation for Transport and Environment, 2018, *Road Map to Decarbonizing European Shipping*; University Maritime Advisory Services, 2019, How can shipping decarbonize?

وتشمل العناصر المهمة الكفيلة بتعميم اعتبارات الاستدامة في بناء السفن وتصنيع المعدات وتساعد في اغتنام الفرص ما يلي: بناء الوعي بالمعايير المستحدثة بين مصنِّعي المعدات البحرية وموردِّيها ودعم البحث والتطوير في تقانات السفن المراعية للبيئة وتوفير الطاقة وتخفيض انبعاثات الكربون من السفن وإيجاد الخبرة البحرية الرفيقة بالبيئة وتشجيع الشراكات مع المعاهد التقنية والتدريبية، تحفيزاً للابتكار واستخدام التقانات المقتصدة للطاقة والمراعية للبيئة (Global Environment Facility et al., 2018a; Lee and Nam, 2017).

ويستلزم تنفيذ الأنشطة التي تدعم توَّجه قطاع النقل البحري نحو مستقبل ينخفض فيه الكربون التعاون بين أصحاب المصلحة في القطاع. وسينطوي ذلك على تكاليف ويستدعي تنمية القدرات البشرية والتكنولوجية واعتماد التكنولوجيا ونقلها، لا سيما في البلدان النامية. وبرزت إلى الوجود في السنوات الأخيرة عدة مبادرات لمساعدة الحكومات والجهات البحرية المعنية على تحقيق هذه الأهداف. والأمثلة على ذلك عديدة. أولاً، يستهدف مشروع الشراكات العالمية البحرية لكفاءة الطاقة الذي طُرح في عام 2015 دعم المضي قدماً في اتخاذ تدابير كفاءة استخدام الطاقة في النقل البحري وتنفيذها. ويشارك هذا المشروع بهمة في بناء قدرات الإدارات البحرية في جمع البيانات عن استهلاك الوقود النفطي والانبعاثات الصادرة عنه، وهو التزام مستمد من المرفق السادس باتفاقية ماربول. وثانياً، يمثِّل التحالف الصناعي العالمي من أجل دعم النقل البحري المنخفض الكربون الذي أنشئ في عام 2017 مبادرة لشراكة عامة – خاصة ينضوي تحت لوائها كبار مالكي السفن ومشغلوها وهيئات التصنيف وصانعو المحركات ومستحدثو التكنولوجيا وموردوها وكبار مقدمي البيانات والموانئ وشركات النفط، وهم يسعون لإزالة الحواجز المشتركة التي تعرقل اعتماد تكنولوجيات الكفاءة في استخدام الطاقة وتطبيقها والتدابير التشغيلية. وفي آذار/مـارس 2019، أصبحت هيئة قناة بنما أول هيئة في البلدان النامية تنضم إلى هذا الاتحاد. وثالثاً، اتُّخذت مبادرة تسمى الرحلة الخضراء – 2050 في أيار/مايو 2019 لتشجيع الحلول التقنية لتخفيض الانبعاثات واختبارها وتعزيز المعرفة وتقاسم المعلومات لدعم استراتيجية المنظمة البحرية الدولية للحد من غازات الدفيئة. وفي إطار هذه المبادرة، ستقوم ثمانية بلدان من خمس مناطق مختلفة (أفريقيا وآسيا والبحر الكاريبي وأمريكا اللاتينية والمحيط الهادئ) بأدوار تجريبية وتتخذ تدابير على الصعيد الوطني. وسيتولى المشروع أيضاً بناء القدرات في البلدان النامية، ومن بينها الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، حتى يتسنى لها الوفاء بالتزاماتها بتحقيق أهداف تغير المناخ والكفاءة في استخدام الطاقة في النقل البحري الدولي (للاستزادة من المعلومات عن الأنشطة التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة، انظر الفصل 4).

4- تكسير السفن: جعل إعادة تدوير السفن أكثر مراعاة للبيئة وأماناً

من منظور الاستدامة، اقترن تكسير السفن بالآثار البيئية السلبية في النظم الإيكولوجية وبمخاطر الصحة المهنية. ويمثِّل قطاع تخريد السفن جزءاً من سلسلة الإمداد البحري تهيمن عليه البلدان النامية لأسباب عديدة من بينها تكاليف العمل المنخفضة ونسبة عالية من استخدام الفولاذ المستخرج من السفن المعاد تدويرها لأغراض التصنيع المحلي وفي بعض الأحيان الضعف في إعمال القواعد التنظيمية.

وتتعلق أغلب الحمولة الطنية المباعة للتكسير بناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائب وسفن الحاويات. غير أنَّ ناقلات النفط الصهريجية جاءت في الطليعة في عام 2018، خلافاً للأرقام السابقة التي كانت تحدد ناقلات السوائب على أنها أكثر أنواع السفن المباعة لأغراض التكسير (الجدول 2–5).

وفي عام 2019، احتفظت بنغلاديش والهند وتركيا بمكانتها الطليعية في هذا القطاع من سلسلة الإمداد البحري (الجدول 2–5). غير أنَّ بنغلاديش غدت لأول مرة بلد التكسير الرئيسي. ويتبيَّن من أرقام الفترة 2014–2018 أنَّ نشاط التكسير تناقص في الصين والهند وبدرجة أقل في تركيا (الشكل 2–6). وتفسِّر التطورات التنظيمية والمبادرات التي اتخذها القطاع في الآونة الأخيرة لجعل إعادة تدوير السفن أكثر مراعاة للبيئة وأماناً هذه الاتجاهات.

وفي السنوات الأخيرة، زادت بلدان عدة اللوائح التنظيمية المتصلة بتكسير السفن صرامة. وتأتي هذه الخطوة استباقاً لدخول اتفاقية هونغ كونغ [الصين] الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام 2009 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وقاعدة الاتحاد الأوروبي التنظيمية حيز النفاذ في 31 كانون الأول/ديسمبر 2018. وتقتضي هذه اللائحة أن يتضمن التصديق أحواض السفن المدرجة في قائمة الأحواض التي يمكن فيها تكسير السفن التي ترفع علم الاتحاد الأوروبي وتنص على متطلبات تتعلق بشركات النقل البحري.

وتحث المبادرات الطوعية الـتي تتخذها رابطات الصناعة وأولويات السياسة المحلية الأخرى أيضاً على إحداث تغييرات في هذا القطاع. وتنطبق الحالة الثانية على الصين التي يندرج الحظر الذي فرضته على دخول جميع السفن إليها

لأغراض إعادة التدوير في عداد طائفة واسعة النطاق من التدابير الهادفة إلى التحكم في التلوث البيئي في هذا البلد. وتواصل الهند التطبيق الطوعي لمتطلبات اتفاقية هونغ كونغ [الصين] الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن لعام 2009 وهي تستثمر، تحقيقاً لذلك، استثماراً مكثفاً في تحديث مرافقها (Splash247.com, 2019c; *The Economist*, 2019). ويُتوقَّع أن تؤثر الاستعدادات لدخول لائحة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 حيز النفاذ في نشاط التخريد في عام 2019؛ إذ يحتمل أن يزداد تخريد السفن القديمة ذات الحمولة الصغيرة، تفادياً للاستثمار المكلف في تحديثها.

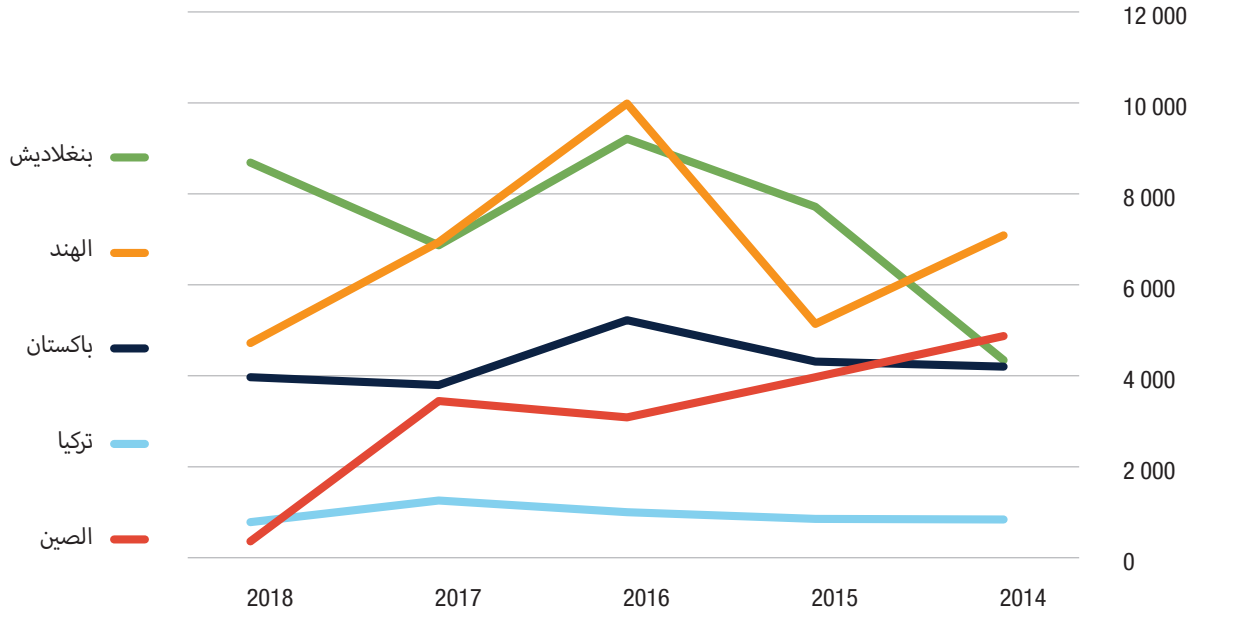
الجدول 2-5 الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها لأغراض التكسير حسب أنواع السفن الرئيسية وبلد التكسير، 2018
(ألف طن إجمالي)

	بنغلاديش	الهند	باكستان	تركيا	الصين	المجموع العالمي	النسبة المئوية
ناقلات النفط الصهريجية	5 989	1 946	2 824	66	14	**10 884**	**59,5**
ناقلات السوائب	1 115	465	829	18	53	**2 495**	**13,6**
سفن البضائع العامة	127	149	57	65	5	**405**	**2,2**
سفن الحاويات	620	402	38	54	152	**1 284**	**7,0**
ناقلات الغاز	347	455	48	3	97	**951**	**5,2**
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	43	167	28	28	2	**268**	**1,5**
سفن التموين البحري	181	581	72	143	30	**1 156**	**6,3**
العبّارات وسفن الركاب	..	171	..	14	..	**185**	**1,0**
سفن أخرى	210	353	47	29	5	**673**	**3,7**
المجموع	**8 632**	**4 690**	**3 943**	**418**	**359**	**18 300,9**	**100,0**
النسبة المئوية	**47,2**	**25,6**	**21,5**	**2,3**	**2,0**	**100**	

المصدر: Research Clarksons.

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر. والتقديرات المتعلقة بجميع البلدان متاحة على الرابط التالي: http://stats.unctad.org/shipscrapping.

الشكل 2-6 الحمولة الطنية المبلغ عن بيعها لأغراض التكسير، بلدان مختارة، 2014-2018



المصدر: الأونكتاد، إصدارات مختلفة من *استعراض النقل البحري*، استناداً إلى بيانات مستمدة من Research Clarksons.

جيم- ملكية السفن وتسجيلها

1- تمتلك خمسة بلدان أكثر من نصف الأسطول العالمي

حتى 1 كانون الثاني/يناير 2019، كانت أكبر خمسة اقتصادات مالكة للسفن هي اليونان واليابان والصين وسنغافورة وهونغ كونغ – الصين واستأثرت بأكثر من 50 في المائة من الحمولة الطنية في العالم (الجدول 2–6). ويتضح من بيانات السنوات الخمس الأخيرة أنَّ ألمانيا واليابان وجمهورية كوريا أخذت تفقد مكانتها، بينما حافظت اليونان وسنغافورة والصين وهونغ كونغ – الصين على اتجاه تصاعدي (الشكل 2–7).

وأكثر من 70 في المائة من الأسطول (الحمولة الطنية) مسجَّل تحت علم أجنبي. غير أنَّ عدد السفن التي ترفع العلم الوطني في أقلية من البلدان (10 بلدان من أصل 35 بلداً رئيسياً مالكاً للسفن) يمثِّل أكثر من نصف الأسطول. وهذه البلدان هي: جمهورية إيران الإسلامية (98 في المائة) وإندونيسيا (93 في المائة) وفييت نام (81 في المائة) وتايلند (73 في المائة) وهونغ كونغ، الصين (72 في المائة) والمملكة العربية السعودية (72 في المائة) وماليزيا (72 في المائة) والهند (66 في المائة) وإيطاليا (61 في المائة) وسنغافورة (56 في المائة) (الجدول 2–6). واستأثرت ماليزيا بأكبر زيادة في الحصة من أسطولها الذي يرفع العلم الوطني، فارتفعت من نحو50 في المائة في كانون الثاني/يناير 2028 إلى 72 في المائة في كانون الثاني/يناير 2019.

ومن حيث قيمة الأسطول التجارية، كانت اليونان واليابان والولايات المتحدة والصين والنرويج أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن في عام 2019، ممثلةً 45 في المائة من المجموع العالمي. ويندرج اليونان في عداد المالكين الرئيسيين لناقلات النفط الصهريجية وناقلات السوائب وناقلات الغاز، واليابان والهند لناقلات السوائب، وألمانيا لسفن الحاويات، والولايات المتحدة للعبَّارات وسفن الركاب (الجدول 2–7)[4].

(4) تُحسب القيَّم الكلية للأسطول التي تنشرها Clarksons Research من تقديرات قيمة كل سفينة استناداً إلى نوعها وحجمها وعمرها. وتُقدَّر القيَّم لجميع ناقلات النفط/المنتجات النفطية الصهريجية وناقلات السوائب والناقلات المختلطة وسفن الحاويات وناقلات الغاز بالرجوع إلى جداول استناداً إلى سفن جديدة تمثيلية وقيَّم السفن المستعملة وقيَّم التكسير التي يقدمها وكلاء Clarksons Platou. وبالنسبة لأنواع السفن الأخرى، تقدر القيَّم بالرجوع إلى القيم الفردية وعمليات البيع الأخيرة المبلغ عنها والقيَّم المتبقية محسوبة من أسعار السفن الجديدة المبلغ عنها. ولأنَّ تغطية السفن المتخصصة والسفن غير سفن البضائع قد لا تكون مكتملة، فقد لا تمثل الأرقام بدقة القيمة الكلية للأسطول التجاري العالمي فوق 100 طن إجمالي. وتجرى التقديرات النظرية استناداً إلى تسليم السفن غير المرتبطة بعقد استئجار فوري بين بائع راغب ومشتر راغب للدفع نقداً وفق الشروط التجارية العادية. ولأغراض هذه العملية، يفترض أنَّ جميع السفن في حالة جيدة وقابلة للإبحار.

2- الاعتبارات المتعلقة بالاستدامة تؤدي إلى توسيع نطاق الرقابة التنظيمية من جانب دولة العلم

بوسع المالكين أن يختاروا تسجيل سفنهم في السجلات الوطنية التي غالباً ما تتولى الإدارات العامة إدارتها، أو في سجلات مفتوحة تُشغِّلها جهات خاصة بصفتها عمليات تجارية شديدة التوجه نحو الخدمات بحسبان ذلك ميزة تنافسية. ويفضل أغلب المالكين تسجيل سفنهم في بلد آخر.

وجرت العادة على أن تهيمن البلدان النامية بسجلاتها المفتوحة على قطاع التسجيل في سلسلة الإمـداد البحري. وتاريخياً، ارتبط قرار "اللجوء إلى علم أجنبي" بتخفيض تكاليف التشغيل من خلال تكاليف التسجيل المنخفضة وتوظيف العمالة الأجنبية والضرائب المنخفضة وفي بعض الأحيان الامتثال بشكل أقل للقواعد التنظيمية المتعلقة بالسلامة والبيئة (Non-governmental Organization Shipbreaking Platform, 2015) وتفادي القيود السياسية. وعلى أيامنا هذه، يُنظر أيضاً عند اتخاذ القرار باللجوء إلى علم أجنبي في عوامل أخرى، من بينها الكفاءة (على سبيل المثال، تقليل حالات التأخير الناشئة عن عمليات التفتيش في الموانئ استناداً إلى السمعة الحسنة التي يحظى بها سجل السفينة)، والتصديق والروابط بمجموعة داعمة من الخدمات المالية واللوجستية (تتيح تحسين أداء اللوجستيات) ووجود إطار للأمن السيبراني.

واحتفظت بنما وليبريا وجزر مارشال بمكانتها القيادية في عام 2019، فتبوأت المراكز الأول والثاني والثالث بين أهم 35 دولة علم من حيث الحمولة الطنية (الجدول 2–8). ومن حيث قيمة الأسطول، تستأثر بنما وجزر مارشال وجزر الباهاما بأعلام التسجيل الرئيسية (الجدول 2–9). وتمثِّل ناقلات السوائب القسط الأوفر من القيمة في حالة بنما؛ وناقلات السوائب وناقلات النفط الصهريجية في جزر مارشال؛ وناقلات المواد الكيميائية الصهريجية والعبَّارات وسفن الركاب في جزر الباهاما.

ولدول العلم دور مهم تؤديه في إنفاذ النقل البحري المستدام لأنَّها تمارس رقابة تنظيمية (أي إعمال القانون وفرض عقوبات في حالة عدم الامتثال) على الأسطول العالمي في مسائل من قبيل ضمان سلامة الأرواح في البحار وحماية البيئة البحرية وتوفير ظروف عمل وعيش لائقة للبحارة. ويُستعان بطرائق شتى لتقييم أداء دول العلم استناداً إلى معايير مختلفة. فعلى سبيل المثال، تقيس القوائم الرمادية والسوداء والبيضاء بموجب مذكرة التفاهم بشأن رقابة دول العلم، أداء العلم من زاوية نتائج عمليات

الجدول 2-6 ملكية الأسطول العالمي مرتبة حسب الحمولة الطنية الساكنة، 2019

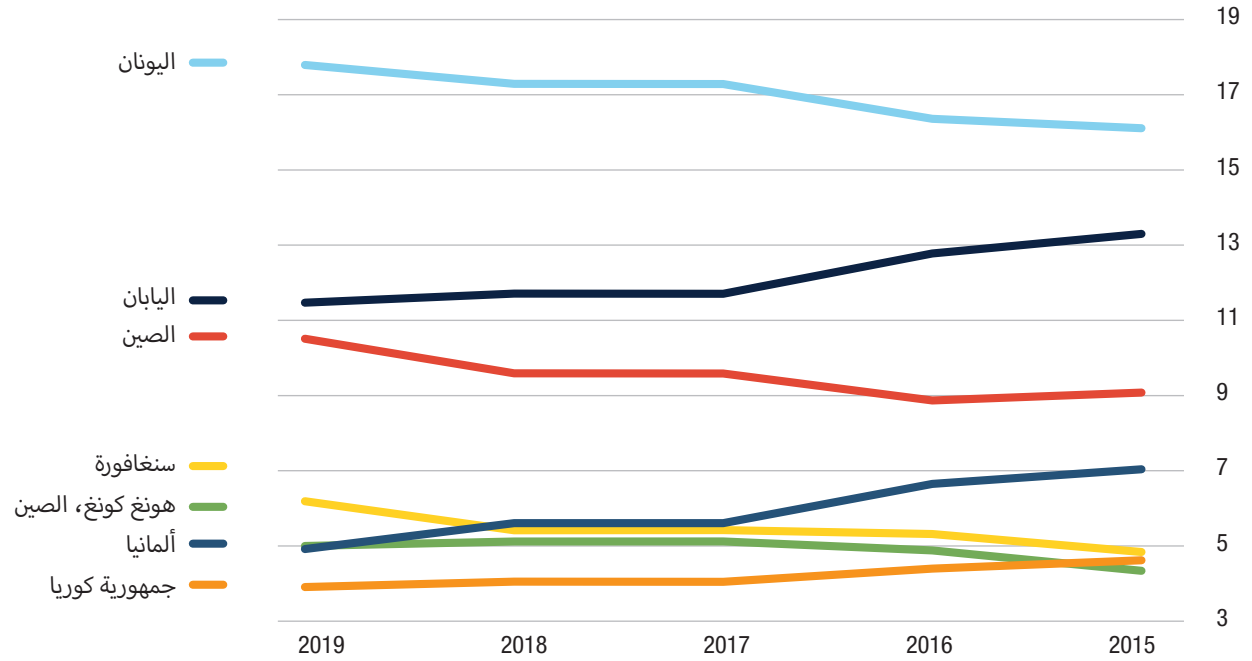
		عدد السفن			الحمولة الطنية الساكنة				
		العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الوطني	العلم الأجنبي	المجموع	العلم الأجنبي كنسبة مئوية – عمر من المجموع	المجموع كنسبة مئوية – عمر من المجموع
1	اليونان	670	3 866	4 536	60 776 654	288 418 535	349 195 189	82,60	17,79
2	اليابان	875	2 947	3 822	35 532 308	189 588 907	225 121 215	84,22	11,47
3	الصين	3 987	2 138	6 125	90 930 376	115 370 656	206 301 032	55,92	10,51
4	سنغافورة	513	1 214	2 727	71 287 105	50 198 543	121 485 648	41,32	6,19
5	هونغ كونغ – الصين	890	738	1 628	72 311 219	25 817 099	98 128 318	26,31	5,00
6	ألمانيا	212	2 460	2 672	8 365 247	88 167 113	96 532 360	91,33	4,92
7	جمهورية كوريا	774	873	1 647	12 418 609	4 282 908	76 701 517	83,81	3,91
8	النرويج	367	1 671	2 038	1 758 664	59 356 435	61 115 099	97,12	3,11
9	الولايات المتحدة	822	1 153	1 975	9 518 623	48 859 083	58 377 706	83,69	2,97
10	برمودا	14	518	532	337 958	57 894 249	58 232 207	99,42	2,97
11	مقاطعة تايوان الصينية	134	871	1 005	5 651 439	45 439 668	51 091 107	88,94	2,60
12	المملكة المتحدة	327	1 000	1 327	6 665 237	42 008 100	48 673 337	86,31	2,48
13	الدانمرك	26	954	980	29 405	42 974 866	43 004 271	99,93	2,19
14	موناكو	-	448	448	-	42 277 013	42 277 013	100,00	2,15
15	بلجيكا	107	191	298	10 155 219	20 011 240	30 166 459	66,34	1,54
16	تركيا	484	1 038	1 522	7 164 081	20 445 631	27 609 712	74,05	1,41
17	الهند	854	165	1 019	16 602 223	8 256 940	24 859 163	33,21	1,27
18	سويسرا	30	405	435	1 225 335	23 412 718	24 638 053	95,03	1,26
19	الاتحاد الروسي	1 356	351	1 707	7 772 112	14 975 374	22 747 486	65,83	1,16
20	إندونيسيا	2 063	82	2 145	20 768 274	1 526 652	22 294 926	6,85	1,14
21	هولندا	708	487	1 195	5 802 564	12 348 682	18 151 246	68,03	0,92
22	الإمارات العربية المتحدة	117	796	913	418 544	17 689 385	18 107 929	97,69	0,92
23	المملكة العربية السعودية	133	151	284	12 877 984	5 214 501	18 092 485	28,82	0,92
24	جمهورية إيران الإسلامية	172	64	236	3 981 632	13 927 633	17 909 265	77,77	0,91
25	إيطاليا	514	178	692	12 058 223	5 803 985	17 862 208	32,49	0,91
26	البرازيل	300	101	401	4 859 921	8 807 661	13 667 582	64,44	0,70
27	فرنسا	93	342	435	574 475	12 659 787	13 234 262	95,66	0,67
28	قبرص	128	172	300	3 950 928	7 076 469	11 027 397	64,17	0,56
29	فييت نام	880	140	1 020	7 736 562	1 896 794	9 633 356	19,69	0,49
30	كندا	217	156	373	2 636 754	6 460 998	9 097 752	71,02	0,46
31	ماليزيا	458	141	599	6 283 692	2 448 601	8 732 293	28,04	0,44
32	عمان	5	44	49	5 704	7 871 432	7 877 136	99,93	0,40
33	قطر	63	68	131	1 143 727	5 877 576	7 021 303	83,71	0,36
34	تايلند	337	69	406	5 036 967	1 826 924	6 863 891	26,62	0,35
35	السويد	85	213	298	931 752	5 682 725	6 614 477	85,91	0,34
	المجموع الفرعي، وأكبر 35 مالكاً	**19 715**	**26 205**	**45 920**	**507 569 517**	**1 364 874 883**	**1 872 444 400**	**72,89**	**95,41**
	بقية بلدان العالم وغير معروف	***2 841***	***2 923***	***5 764***	***34 528 774***	***55 608 866***	***90 137 640***	***61,69***	***4,59***
	المجموع العالمي	**22 556**	**29 128**	**51 684**	**542 098 291**	**1 420 483 749**	**1 962 582 040**	**72,38**	**100,00**

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

ملاحظات: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر في 1 كانون الثاني/يناير 2019. ولأغراض هذا الجدول، سُجل السجلان الثاني والدولي باعتبارهما سجلاً أجنبياً أو دولياً، بحيث سُجلت، على سبيل المثال، السفن التابعة لمالكين في المملكة المتحدة المسجَّلة في جبل طارق أو جزيرة مان بوصفها سفناً ترفع علماً أجنبياً أو دولياً. وبالإضافة إلى ذلك، تمثِّل السفن التابعة لمالكين في الدانمرك والمسجَّلة في السجل الدانمركي الدولي للسفن 43,7 في المائة من الأسطول المملوك للدانمرك بالحمولة الطنية الساكنة، والسفن التابعة لمالكين في النرويج والمسجَّلة في السجل النرويجي الدولي للسفن 26,6 في المائة من الأسطول المملوك للنرويج بالحمولة الطنية الساكنة. للاطلاع على قائمة كاملة للأساطيل المملوكة وطنياً، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

التفتيش في الميناء (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 2019). وتدقق عمليات التفتيش هذه في الامتثال للمتطلبات المتعلقة بحالة السفينة ومعداتها وعملياتها والظروف الاجتماعية (على نحو ما جاء في اتفاقية العمل البحري الصادرة عن منظمة العمل الدولية). وفي حالة عدم الامتثال، يجوز منع السفن من دخول الميناء، أو تفتيشها بدقة، أو حجزها عندما تحاول دخول الميناء. ويتضمن *جدول قطاع النقل البحري لأداء دولة العلم: 2019/2018* الصادر عن الغرفة الدولية للنقل البحري معايير إضافية، مثل متوسط عمر الأسطول والتصديق على اتفاقيات منظمة العمل الدولية.

الشكل 2-7 النسبة المئوية لملكية الأسطول العالمي، بلدان مختارة، 2015–2019



المصدر: الأونكتاد، إصدارات مختلفة من *استعراض النقل البحري*، استناداً إلى بيانات مستمدة من Research Clarksons.

ونظراً لتنامي الوعي بالاعتبارات البيئية واحتمال ازدياد المعايير البيئية، يُرجَّح أن يتسع نطاق الرقابة التنظيمية من قِبل دولة العلم. وتوحي التطورات الحالية بازدياد التوقعات بأن يتسع نطاق إعمال الامتثال من قِبل دول العلم. وتشمل الأمثلة على هذه التطورات المتطلبات الجديدة التالية: إصدار بيان امتثال السفن للانبعاثات استناداً إلى استهلاك الوقود (نظام المنظمة البحرية الدولية لجمع بيانات استهلاك زيت الوقود، والإبلاغ عن الانبعاثات (نظام الاتحاد الأوروبي للرصد والإبلاغ والتحقق) أو اثبات الامتثال للوائح التنظيمية البيئية وغير البيئية للتوقف في موانئ الولايات المتحدة (United States Coast Guard Qualship 21 certification scheme/2019-2020 roster) (Hellenic Shipping News Worldwide, 2019b; Safety4sea, 2019a).

الجدول 2-7 أهم البلدان المالكة للسفن في 1 كانون الثاني/يناير 2019
(مليون دولار)

البلد أو الإقليم	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع السفن الأخرى	ناقلات الغاز	ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	سفن التموين البحري	العبَّارات وسفن الركاب	سفن أخرى/غير متوافرة	المجموع
اليونان	30 569	37 218	197	7 463	17 842	13 593	1 049	175	2 522	503	93 288
اليابان	8 634	35 492	3 577	9 489	34 910	12 268	4 866	4 828	3 080	9 868	92 102
الولايات المتحدة	5 562	4 102	984	1 112	76 499	1 831	1 893	24 346	47 625	804	88 260
الصين	9 666	27 833	5 341	14 385	24 044	3 472	2 959	9 605	5 145	2 863	81 270
النرويج	5 423	3 942	1 021	2 108	40 306	6 130	2 533	25 856	2 467	3 320	52 800
سنغافورة	10 481	12 674	980	5 715	14 565	3 342	4 692	5 804	118	609	44 415
ألمانيا	2 416	6 694	3 957	17 685	12 037	1 842	925	758	8 116	395	42 789
المملكة المتحدة	3 375	4 164	995	3 446	25 811	5 012	1 686	11 714	4 530	2 869	37 791
هونغ كونغ – الصين	6 244	12 461	774	9 073	5 869	1 322	291	125	2 982	1 149	34 422
برمودا	5 507	5 200	0	1 328	14 293	8 190	432	5 602		69	26 329
جمهورية كوريا	4 475	7 830	949	2 623	9 733	3 922	1 749	538	505	3 019	25 610
الدانمرك	3 952	1 669	806	9 655	7 102	2 200	900	2 850	1 029	123	23 183
هولندا	449	857	3 680	416	17 025	674	1 387	12 335	522	2 109	22 428
سويسرا	673	1 107	268	5 274	10 768	237	241	3 388	6 892	11	18 090
إيطاليا	2 219	1 273	2 563	5	11 380	357	617	2 829	7 103	475	17 440
البرازيل	907	196	20	214	15 588	140	90	15 284	72	2	16 925
مقاطعة تايوان الصينية	1 635	7 438	626	4 144	871	434	208	40	87	102	14 713
فرنسا	144	424	221	4 154	8 139	453	127	5 635	1 682	241	13 082
موناكو	6 042	3 874		828	972	872	34		33	33	11 716
تركيا	1 345	3 456	2 060	1 273	2 525	163	1 187	763	387	24	10 658
ماليزيا	303	231	109	60	9 125	1 958	129	6 848	15	175	9 828
الاتحاد الروسي	3 455	329	1 094	79	4 471	1 520	672	1 391	93	794	9 428
بلجيكا	3 885	1 430	725	343	1 895	1 230	97	25		542	8 278
إندونيسيا	1 754	811	1 076	772	3 586	462	366	994	1 723	41	7 999
قطر	104	95	0	38	7 727	7 492	6	226		3	7 963
سفن أخرى	19 064	15 836	8 746	3 808	52 621	7 508	4 688	25 606	11 744	3 076	100 076
المجموع العالمي 2019 (مليون دولار)	**138 283**	**196 638**	**40 769**	**105 490**	**429 704**	**86 623**	**33 825**	**167 566**	**108 472**	**33 219**	**910 885**
النمو 2019/2018 (نسبة مئوية)	5,8	0,9–	6,1–	5,1	2,1	10,4	1,6	4,5–	6,6	4,6	1,9

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

ملاحظة: القيمة المقدرة لجميع السفن التجارية البالغة حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر.

الجدول 2-8 أعلام التسجيل الرئيسية، حسب الحمولة الطنية الساكنة، 2019

	علم التسجيل	عدد السفن	حصة السفن من المجموع العالمي (نسبة مئوية)	الحمولة الساكنة (1 000 طن من الحمولة الساكنة فأكثر)	الحصة من المجموع العالمي من الحمولة الساكنة (نسبة مئوية)	الحصة المتراكمة من الحمولة الساكنة	متوسط حجم السفينة (حمولة ساكنة)	النمو في الحمولة الساكنة 2019/2018 (نسبة مئوية)
1	بنما	7 860	8,16	333 337	17	16,87	44 930	-0,57
2	جزر مارشال	3 537	3,67	245 763	12	12,43	69 878	3,23
3	ليبريا	3 496	3,63	243 129	12	12,30	69 704	7,98
4	هونغ كونغ – الصين	2 701	2,80	198 747	10	10,06	75 083	8,17
5	سنغافورة	3 433	3,57	129 581	7	6,56	39 785	1,16
6	مالطة	2 172	2,26	110 682	6	5,60	51 890	1,39
7	الصين	5 589	5,80	91 905	5	4,65	19 646	8,16
8	جزر البهاما	1 401	1,45	77 844	4	3,94	56 449	1,26
9	اليونان	1 308	1,36	69 101	3	3,50	64 339	-4,28
10	اليابان	5 017	5,21	39 034	2	1,97	10 263	4,23
11	قبرص	1 039	1,08	34 588	2	1,75	34 110	-1,36
12	جزيرة مان	392	0,41	27 923	1	1,41	71 232	2,28
13	إندونيسيا	9 879	10,26	23 880	1	1,21	4 674	5,54
14	السجل الدانمركي الدولي للسفن	566	0,59	22 444	1	1,14	41 717	15,86
15	السجل النرويجي الدولي للسفن	611	0,63	19 758	1	1,00	32 550	1,08
16	مادیرا	465	0,48	19 107	1	0,97	41 179	-1,14
17	الهند	1 731	1,80	17 354	1	0,88	10 633	-6,41
18	المملكة المتحدة	1 031	1,07	17 041	1	0,86	19 930	1,64
19	إيطاليا	1 353	1,41	13 409	1	0,68	12 015	-11,82
20	المملكة العربية السعودية	374	0,39	13 128	1	0,66	45 583	-2,97
21	جمهورية كوريا	1 880	1,95	13 029	1	0,66	7 915	-6,65
22	الولايات المتحدة	3 671	3,81	11 810	1	0,60	6 373	-1,03
23	بلجيكا	201	0,21	10 471	1	0,53	60 180	18,88
24	ماليزيا	1 748	1,82	10 162	1	0,51	7 202	1,45
25	الاتحاد الروسي	2 739	2,84	9 132	0	0,46	3 416	5,05
26	برمودا	148	0,15	9 088	0	0,46	62 245	-15,62
27	ألمانيا	609	0,63	8 470	0	0,43	16 607	-16,74
28	فييت نام	1 868	1,94	8 469	0	0,43	4 844	3,27
29	أنتيغوا وباربودا	780	0,81	7 501	0	0,38	9 715	-13,88
30	تركيا	1 234	1,28	7 489	0	0,38	7 866	-5,76
31	هولندا	1 217	1,26	7 192	0	0,36	7 016	-1,78
32	جزر كايمان	170	0,18	6 743	0	0,34	42 678	8,76
33	السجل الدولي الفرنسي	94	0,10	6 231	0	0,32	66 287	3,91
34	مقاطعة تايوان الصينية	389	0,40	5 751	0	0,29	19 105	19,35
35	تايلند	825	0,86	732	0	0,29	8 367	-8,66
	مجموع أكبر 35	**71 528**	**74,28**	**1 875 024**	**94,87**	**94,87**		
	بقية العالم	***24 767***	***25,72***	***101 467***	***5,13***	***5,13***		
	المجموع العالمي	**96 295**	**100,00**	**1 976 491**	**100,00**	**100,00**	**25 024**	**2,61**

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

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر في 1 كانون الثاني/يناير؛ للاطلاع على قائمة كاملة للبلدان، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

الجدول 2-9 أعلام التسجيل الرئيسية، مرتبة بحسب قيمة نوع السفينة الرئيسي، 2019
(بدولارات الولايات المتحدة)

علم التسجيل	ناقلات النفط الصهريجية	ناقلات السوائب	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	ناقلات الغاز	ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	سفن التموين البحري	العبّارات وسفن الركاب	سفن أخرى/ غير متوافرة	المجموع
بنما	12 783	44 379	3 871	14 555	5 505	10 611	8 943	21 185	7 815	129 648
جزر مارشال	23 637	28 792	487	6 314	4 631	1 341	15 145	20 085	2 607	103 040
جزر البهاما	7 595	4 982	86	425	123	28 627	11 517	23 885	2 757	79 996
ليبريا	17 412	22 108	1 091	15 973	2 263	150	5 287	11 812	1 741	77 837
هونغ كونغ – الصين	10 467	26 125	1 849	18 073	1 906	46	5 201	306	123	64 095
مالطة	9 736	11 221	1 664	8 401	1 899	11 609	4 569	4 875	950	54 924
سنغافورة	11 138	13 039	1 191	11 109	3 141		5 756	6 558	1 724	53 657
الصين	4 928	13 892	2 827	2 615	1 511	4 526	705	6 784	2 663	40 451
اليونان	9 210	3 547	38	257	68	1 576	4 506	1	96	19 299
إيطاليا	1 185	831	2 521	103	467	12 474	286	521	473	18 862
المجموع الفرعي لأهم 10 أعلام	**108 090**	**168 918**	**15 625**	**77 826**	**21 514**	**70 959**	**61 915**	**96 013**	**20 949**	**641 809**
سفن أخرى	***30 193***	***27 720***	***25 143***	***27 664***	***12 311***	***37 513***	***24 708***	***71 553***	***12 270***	***269 075***
المجموع العالمي	**138 283**	**196 638**	**40 768**	**105 490**	**33 825**	**108 472**	**86 623**	**167 566**	**33 219**	**910 884**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات Research Clarksons حتى 1 كانون الثاني/يناير 2019 (القيمة الحالية المقدرة).

دال- النقل البحري بالحاويات

طفق قطاع النقل البحري بالحاويات يمر في السنوات الأخيرة بمرحلة محفوفة بتحديات يثيرها اختلال التوازن المستمر في السوق بين التجارة وقدرة الأسطول على الإمداد اختلالاً ما برح يزداد مع مجيء السفن العملاقة واشتداد التوترات التجارية وازدياد الحمائية، فضلاً عن القواعد التنظيمية البيئية الآخذة في التغير. وزادت هذه العوامل أسعار الشحن وتكاليف النقل تقلُّباً في 2019/2018، وهي سمة ستتواصل طوال عام 2020.

1- أسعار الشحن: نتائج متفاوتة

في عام 2018، سجَّلت أسعار الشحن بالحاويات نتائج متفاوتة، فقد زاد نمو التجارة الضعيف وتواصل تسليم سفن الحاويات العملاقة الضغوط في سوق ساد فيها فرط العرض على أساسيات التوازن فيه، فانخفضت أسعار الشحن بوجه عام. بيد أنَّ زيادة الشحنات من الصين إلى الولايات المتحدة قبل التطبيق المحتمل لتعريفات جمركية أعلى على الواردات الصينية وإدارة السعة بمزيد من الكفاءة من قِبل شركات النقل أحدثا طفرة مؤقتة في التجارة في بداية النصف الثاني من السنة.

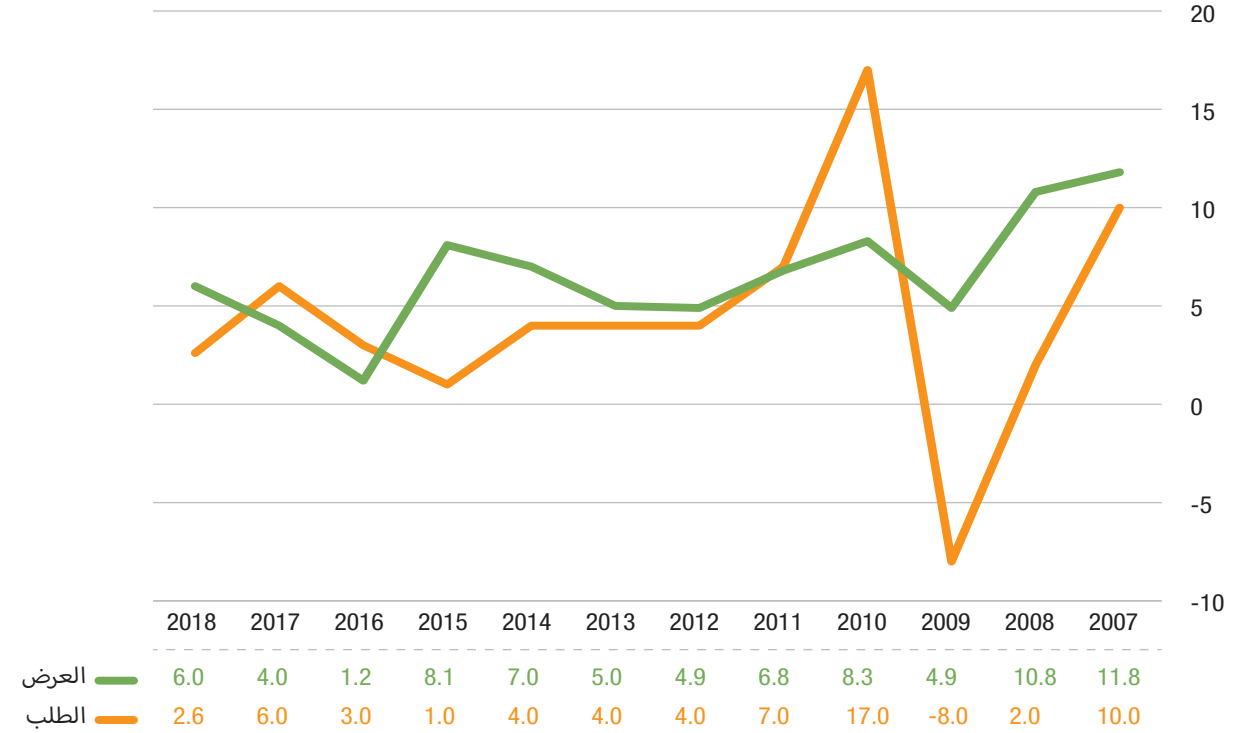
وعلى النحو المبيَّن في الشكل 2-8، زادت قدرة الأسطول على الإمداد في عام 2018 بنسبة 6 في المائة، مقارنة بنسبة 4 في المائة في عام 2017. وتجاوزت تلك القدرة التوسُّع في التجارة البحرية العالمية المعبأة في حاويات التي زادت بنسبة 2,6 في المائة في 1 كانون الثاني/يناير 2019، فوصل حجمها الكلي المقدَّر إلى 152 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً (انظر الفصل 1).

ودفع الاختلال بين العرض والطلب أسعار الشحن إلى الانخفاض في طرق تجارة الحاويات الرئيسية في النصف الأول من عام 2018، فهبطت إلى 1200 دولار أمريكي للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في طرق شنغهاي – الساحل الغربي للولايات المتحدة وإلى 2200 دولار أمريكي للوحدة المعادلة لأربعين قدماً في طرق شنغهاي – الساحل الشرقي للولايات المتحدة (JOC.com, 2019a). وعانت هذه الطرق من الأحجام المنخفضة ومن السعة الزائدة بسبب تواصل استخدام السفن العملاقة. وفي مستهل عام 2019، استأثرت سفن الحاويات التي تتجاوز سعتها 12 000 وحدة معادلة لعشرين قدماً بنسبة 25 في المائة من السعة المستخدمة في الطريق عبر المحيط الهادئ، مرتفعة من 19 في المائة في بداية عام 2018 و7 في المائة في مطلع عام 2016 (Clarksons Research, 2019d). وفي مواجهة تناقص الأسعار وبيئة محفوفة بالصعاب يتعذر التكهن بما سيحدث فيها، أعادت شركات النقل تنظيم حاله لتخفيض

السعة، فزادت من الممارسات المتمثلة في تحويل السفن إلى طرق ثانوية ومن اللجوء إلى سلسلة من الرحلات الفارغة أو الملغاة، مسببةً اضطراباً في الجداول الزمنية المألوفة في هذه الطرق. (للاستزادة من المعلومات، انظر Universal Cargo, 2016).

وفي النصف الأخير من السنة، لوحظت اتجاهات متباينة في كل مسارات التجارة، فزاد الطلب في الطرق عبر المحيط الهادئ لتفادي تعريفات الولايات المتحدة الجمركية المتوقعة على الواردات من الصين المقرر تطبيقها في كانون الثاني/يناير 2019 والتي أُجلت في وقت لاحق. ووصلت الأسعار الفورية في طريق شنغهاي – الساحل الغربي للولايات المتحدة في عام 2018 إلى رقم قياسي لم تبلغة خلال ست سنوات، فارتفعت بنسبة 11 في المائة في الربع الأخير، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2017 ووصل متوسطها إلى 286 2 دولار أمريكي للوحدة المعادلة لأربعين قدماً (Clarksons Research, 2019d). وبذلك، أصبح متوسط عام 2018 بأكمله 736 1 دولار أمريكي للوحدة المعادلة لأربعين قدماً، بزيادة قدرها 17 في المائة عن المتوسط السنوي في عام 2017. ووصل متوسط الأسعار الفورية في طريق شنغهاي – ساحل الولايات المتحدة الشرقي إلى 806 2 دولارات للوحدة المعادلة لأربعين قدماً، بزيادة تبلغ 14 في المائة عن متوسط عام 2017 (الجدول 2–10).

الشكل 2–8 نمو الطلب والعرض في النقل البحري بالحاويات، 2007–2018
(نسبة مئوية)



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
العرض	6.0	4.0	1.2	8.1	7.0	5.0	4.9	6.8	8.3	4.9	10.8	11.8
الطلب	2.6	6.0	3.0	1.0	4.0	4.0	4.0	7.0	17.0	-8.0	2.0	10.0

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد. يستند الطلب إلى بيانات مستمدة من الشكل 1–5، بينما يستند العرض إلى Clarksons Research, *Container Intelligence Monthly*, various issues.

ملاحظات: تشير بيانات العرض إلى السعة الكلية للأسطول الحامل للحاويات، بما في ذلك السفن المتعددة الأغراض والسفن الأخرى التي لديها بعض السعة الحملية للحاويات. ويستند نمو الطلب إلى مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً مرفوعة.

وتناقص متوسط أسعار الشحن في طرق الشرق الأقصى – أوروبا، فبلغ متوسط طريق شنغهاي – أوروبا الشمالية 822 دولار أمريكي للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام 2018، منخفضاً بنسبة 6,2 في المائة مقارنة بمتوسط عام 2017، وهبط متوسط الأسعار في طريق شنغهاي – البحر الأبيض المتوسط بنسبة 2,4 في المائة، فبلغ 797 دولار أمريكي للوحدة المعادلة لعشرين قدماً. ويعزى هذا الانخفاض في بعض جوانبه إلى ضعف أداء الاقتصادات الأوروبية، مثل اقتصادات ألمانيا والمملكة المتحدة، وإلى الأزمة الاقتصادية في تركيا (انظر الفصل 1) واستمرار السعة الزائدة في الطرق بسبب زيادة حجم السفن في المقام الأول. واستأثرت سفن الحاويات الـتي تتجاوز سعتها 15 000 وحدة معادلة لعشرين قدماً بنسبة 53 في المائة من مجموع السعة المستخدمة في طرق التجارة هذه في نهاية عام 2017، مرتفعة من 44 في المائة في نهاية عام 2017 و33 في المائة في أواخر عام 2016 (Clarksons Research, 2019d).

وفي عام 2018، تفاوتت أيضاً تحركات أسعار الشحن في طرق تجارة الحاويات الرئيسية، مع تباينات بين الطرق، فارتفعت الأسعار في طريق شنغهاي – أستراليا بنسبة 22,2 في المائة وبلغ متوسطها 827 دولار للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام 2018. ومن جهة أخرى، ضعفت الأسعار في طرق الشمال – الجنوب ضعفاً يعزى جانب منه إلى انخفاض واردات أمريكا اللاتينية وأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى الناشئ عن ضعف الأنشطة الاقتصادية في هاتين المنطقتين وعلى وجه التحديد في نيجيريا وجنوب أفريقيا والأرجنتين والبرازيل وجمهورية فنزويلا البوليفارية (انظر أيضاً الفصل 1)، بينما تواصل ازدياد مجموع السفن المستخدمة. وبذلك بلغ متوسط الأسعار في طريق شنغهاي – أمريكا الجنوبية (سانتوس) 1703 دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً في عام 2018، منخفضاً بنسبة 36,4 في المائة عن عام 2017، ومتوسط الأسعار في طريق شنغهاي – جنوب أفريقيا (ديربان) 888 دولاً للوحدة المعادلة لعشرين قدماً، منخفضاً بنسبة 23,1 في المائة عن عام 2017.

وإضافة إلى ذلك، زاد ارتفاع متوسط أسعار وقود السفن (بلغ الارتفاع 31,5 في المائة في عام 2018 مقارنة بعام 2017) الضغوط على نفقات التشغيل التي تتحملها شركات النقل وساهم في إضعاف هوامشها التشغيلية (Barry Rogliano Salles, 2019). وكان للزيادة في أسعار وقود السفن التي لم يعوضها تماماً ارتفاع في أسعار الشحن تأثير سلبي في الأرباح.

غير أنَّ ارتفاع أسعار الشحن والطلب في أواخر عام 2018 الذي اقترن بإدارة العرض بشكل أفضل أتاح لبعض شركات النقل بالحاويات تحقيق نتائج أفضل، ففي عام 2018، سجلت شركة CMA CGM إيرادات قدرها 23,5 بليون دولار، بزيادة بلغت 11,2 في المائة. وحققت شركة Maersk Line، بما فيها شركة Hamburg Süd، إيرادات بلغت 28,4 بليون دولار، بزيادة قدرها 29 في المائة، وشركة Hapag-Lloyd 13,6 بليون دولار، مقارنة بمبلغ 11,2 بليون دولار في عام 2017[5].

وتحسَّنت أسعار الاستئجار والإيرادات على أساس متوسط السنة الكاملة في عام 2018 ولكنها تدهورت خلال النصف الثاني من تلك السنة. ورغم أحجام التجارة الإقليمية القوية والتوسُّع المحدود في السعة في السفن الصغيرة الحجم، أحرزت الأسعار والإيرادات تقدماً في النصف الأول من السنة، فهبطت إلى ما يفوق فقط تكاليف التشغيل بقليل في النصف الثاني؛ إذ إن شركات النقل اندمجت في اتحادات أوسع نطاقاً وتمكَّنت من استخدام قدرتها على المساومة لإبقاء الأسعار معرضة للضغوط (Barry Rogliano Salles, 2019). وزاد معدل الاستئجار لإثني عشر شهراً، فوصل إلى متوسط بلغ 502 نقطة في عام 2018، مقارنة بما يعادل 378 نقطة في عام 2017 (الشكل 2–9).

> سيسفر الامتثال للائحة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 عن تحديات جديدة في قطاع النقل البحري، لا سيما في النقل البحري.

ولما يتضح كيف سيكون أداء الأسعار في 2019–2020، فقد يكون لاشتداد التوترات التجارية التي كان لها ضلع في تعزيز أسعار الشحن بالحاويات في نهاية عام 2019 وزادت ربحية شركات النقل تأثير سلبي في تطور أسواق الشحن في عامي 2019 و2020 (Universal Cargo, 2019). وقد يتأثر الطلب على الشحنات في وقت يواجه فيه القطاع تحديات جديدة وتكاليف إضافية ناشئة عن الامتثال لقاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية الجديدة لعام 2020 بشأن حدود الكبريت في الوقود التي ستُطبق في 1 كانون الثاني/يناير 2020 (Universal Cargo, 2019). ولذلك، سيكون لإدارة السعة أهمية كبيرة في التوفيق بين نمو الطلب البطيء وقدرة الإمداد العالية وتكاليف التشغيل المرتفعة. ويُتوقَّع أن تبقى الطرق غير الرئيسية المحرك الأساسي للنمو في عامي 2019 و2020 (Clarksons Research, 2019c).

2– قاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020:تغير قواعد اللعبة لقطاع النقل البحري

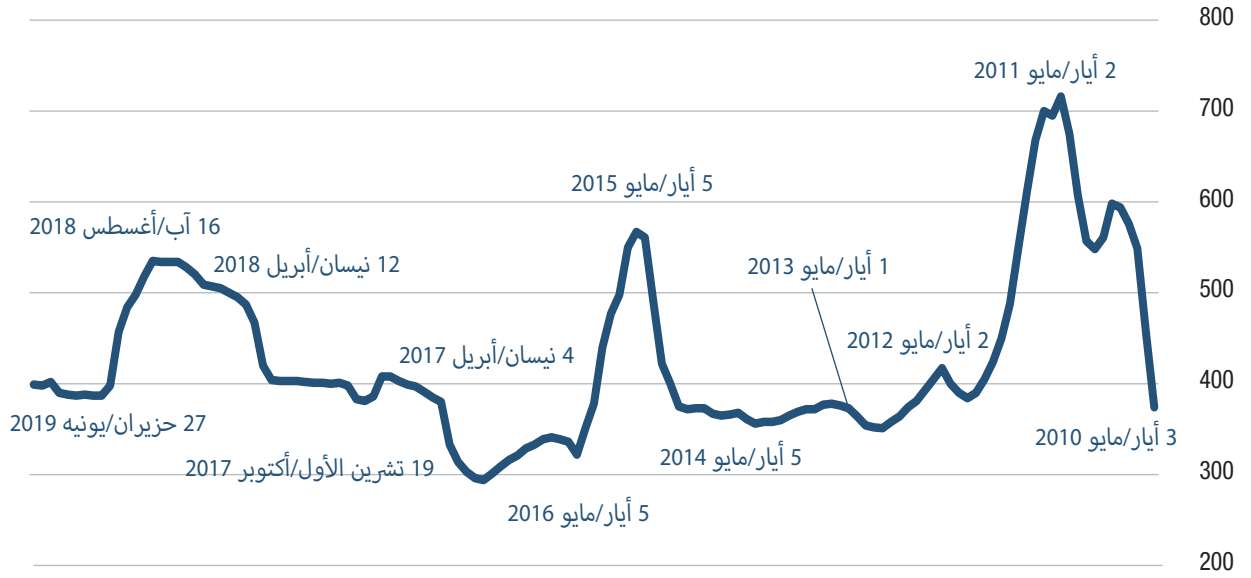
على نحو ما ذُكر قبلاً، سيشهد 1 كانون الثاني/يناير 2020 التنفيذ الكامل لقاعدة المنظمة البحرية الدولية الجديدة التي تخفِّض محتوى الكبريت في زيت الوقود من نسبة 3,5 في المائة المطبقة منذ عام 2012 إلى 0,5 في المائة في عام 2020 (انظر الفصل 4). وسيؤدي ذلك إلى تخفيض كمية أكاسيد الكبريت الناشئة عن السفن تخفيضاً ملموساً وإلى تحسين جودة الهواء في المدن المينائية والمناطق الساحلية واستيفاء أهداف تغير المناخ العالمية.

ويعتمد النقل البحري اعتماداً شديداً على أنواع الوقود الأحفوري، فقد استهلك هذا القطاع في عام 2017 نحو 3,5 مليون برميل في اليوم من زيت الوقود المتبقي العالي المحتوى من الكبريت

(5) بيانات مستمدة من التقارير السنوية لشركات مختلفة.

(زيت وقود السفن)، أي ما يمثِّل قرابة 50 في المائة من الطلب العالمي على زيت الوقود (McKinsey and Company, 2018). وأغلب زيت الوقود هذا عالي المحتوى من الكبريت مما يؤدي إلى إطلاق انبعاثات أكاسيد الكبريت في الغلاف الجوي. ويستهلك القطاع أكثر قليلاً من مليون برميل في اليوم من زيت الغاز البحري، وهو زيت وقود مقطَّر أقلّ محتوى من الكبريت وأعلى قيمة (Hellenic Shipping News Worldwide, 2018). ويمثِّل ذلك 5 في المائة فقط من الطلب العالمي على الديزل وزيت الغاز الذي يستهلك أغلبه قطاع الشاحنات الثقيلة (Hellenic Shipping News Worldwide, 2018).

الشكل 2-9 مؤشر كونتكس الجديد، 2010-2019
(قاعدة المؤشر: تشرين الأول/أكتوبر 2007-000 1 نقطة)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من مؤشر كونتكس الجديد الصادر عن رابطة هامبورغ للسماسرة البحريين. انظر www.vhss.de.

الحواشي: يستند مؤشر كونتكس الجديد إلى تقييمات أسعار الاستئجار الحالية لستة أنواع مختارة من سفن الحاويات تمثل فئات حجمها: النوع 100 1 وحدة معادلة لعشرين قدماً (فترة استئجار لمدة سنة واحدة). النوع 700 1 وحدة معادلة لعشرين قدماً (فترة استئجار لمدة سنة واحدة). النوع 500 2 وحدة معادلة لعشرين قدماً (فترة استئجار لمدة سنتين). النوع 700 2 وحدة معادلة لعشرين قدماً (فترة استئجار لمدة سنتين). النوع 500 3 وحدة معادلة لعشرين قدماً (فترة استئجار لمدة سنتين).النوع 250 4 وحدة معادلة لعشين قدماً (فترة استئجار لمدة سنتين).

وسيكون تخفيض مستويات الانبعاثات إلى أقلّ من 0,5 في المائة حجم/حجم إيذاناً ببدء عهد جديد سيأتي بتحديات جديدة ويقتضي تعديلاً جذرياً في قطاع النقل البحري. وسيركز هذا الفصل على تأثير هذا التغيير في قطاع الحاويات الذي سيكون له تداعيات أيضاً على تكاليف النقل والثمن الذي سيدفعه الشاحنون ويُتوقع من ثم أن يؤثر في سعر السلع للمستهلكين.

وللامتثال لقاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020، تتاح لشركات النقل في الوقت الحالي ثلاثة خيارات رئيسية، لكل منها مزاياه ومثالبه وتكاليفه المحتملة، على النحو المبيَّن أدناه (CAI International, 2019).

الخيار 1: يتمثَّل الخيار المباشر المتاح لشركات النقل في التحول إلى أنواع الوقود المنخفضة الكبريت، مثل زيت الوقود المتبقي المنخفض الكبريت أو زيت الوقود الخفيف الكبريت، أو أنواع الوقود المقطَّر المنخفض الكبريت، مثل زيت الغاز البحري. وسيتمخض ذلك لا محالة عن تكاليف إضافية ويؤدي إلى ارتفاع أسعار الشحن لأنَّ سعر الوقود العالي الكبريت أقلّ من سعر أنواع الوقود المنخفض الكبريت الذي تكون تكلفة إنتاجه أكبر. ومن باب المقارنة، بلغ سعر الوقود المنخفض الكبريت 600-700 دولار للطن في آذار/مارس ونيسان/أبريل 2019، بينما تراوح سعر وقود السفن التقليدي بين 400 و450 دولار للطن (Seeking Alpha, 2019) وبلغ الفرق في السعر بين زيت الوقود العالي الكبريت وزيت الغاز البحري نحو 170 و320 دولار للطن على التوالي (JOC.com, 2019a). وسيندرج توفير أنواع الوقود المنخفضة الكربون وسد الفجوة بين الطلب والعرض فيها في عداد الشواغل الرئيسية لدى شركات النقل في المستقبل القريب. وللمصافي دور رئيس في زيادة إنتاج أنواع الوقود البحري المنخفضة الكربون. وتُعِّد شركات التصفية الكبيرة مثل Exxon Mobil وBritish Petroleum وCompañía Española de Petróleos، المعروفة

الجدول 2-10 أسعار سوق الشحن بالحاويات 2010-2018

سوق الشحن	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
عبر المحيط الهادئ	(وحدة معادلة لأربعين قدماً)								
شنغهاي - الساحل الغربي للولايات المتحدة	2 308	1 667	2 287	2 033	1 970	1 506	1 272	1 485	1 736
النسبة المئوية للتغير	68,2	27,8-	37,2	11,1-	3,1-	23,6-	15,5-	16,7	16,9
شنغهاي - الساحل الشرقي للولايات المتحدة	3 499	3 008	3 416	3 290	3 720	3 182	2 094	2 457	2 806
النسبة المئوية للتغير	47,8	14,0-	13,56	3,7-	13,07	14,5-	34,2-	17,3	14,2
الشرق الأقصى - أوروبا	(دولارات للوحدة معادلة لعشرين قدماً)								
شنغهاي - أوروبا الشمالية	1 789	881	1 353	1084	1161	629	690	876	822
النسبة المئوية للتغير	28,2	50,8-	53,6	19,9-	7,10	45,8-	9,7	27,0	6,2-
شنغهاي - البحر الأبيض المتوسط	1 739	973	1 336	1 151	1 253	739	684	817	797
النسبة المئوية للتغير	24,5	44,1-	37,3	13,9-	8,9	41,0-	7,4-	19,4	2,4-
الشمال - الجنوب	(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)								
شنغهاي - أمريكا الجنوبية (سانتوس)	2 236	1 483	1 771	1 380	1 103	455	1 647	2 679	1 703
النسبة المئوية للتغير	8,0-	33,7-	19,4	22,1-	20,1-	58,7-	262,0	62,7	36,4-
شنغهاي - أستراليا/نيوزيلندا (ملبورن)	1 189	772	925	818	678	492	526	677	827
النسبة المئوية للتغير	20,7-	35,1-	19,8	11,6-	17,1-	27,4-	6,9	28,7	22,2
شنغهاي - غرب أفريقيا (لاغوس)	2 305	1 908	2 092	1 927	1 838	1 449	1 181	1 770	1 920
النسبة المئوية للتغير	2,6	17,2-	9,64	7,9-	4,6-	21,2-	18,5-	49,9	8,5
شنغهاي - جنوب أفريقيا (ديربان)	1 481	991	1 047	805	760	693	584	1 155	888
النسبة المئوية للتغير	0,96-	33,1-	5,7	23,1-	5,6-	8,8-	15,7-	97,8	23,1-
فيما بين البلدان الآسيوية	(دولارات للوحدة المعادلة لعشرين قدماً)								
شنغهاي - جنوب شرق آسيا (سنغافورة)	318	210	256	231	233	187	70	148	146
النسبة المئوية للتغير		34,0-	21,8	9,7-	0,9	19,7-	62,6-	111,4	1,4-
شنغهاي - شرق اليابان	316	337	345	346	273	146	185	215	223
النسبة المئوية للتغير		6,7	2,4	0,3	21,1-	46,5-	26,7	16,2	3,7
شنغهاي - غرب اليابان	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	215	223
النسبة المئوية للتغير	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	3,7
شنغهاي - جمهورية كوريا	193	198	183	197	187	160	104	141	163
النسبة المئوية للتغير		2,6	7,6-	7,7	5,1-	14,4-	35,0-	35,6	15,6
شنغهاي - الخليج الفارسي/البحر الأحمر	922	838	981	771	820	525	399	618	463
النسبة المئوية للتغير		9,1-	17,1	21,4-	6,4	36,0-	24,0-	54,9	25,1-

المصدر: Clarksons Research, *Container Intelligence Monthly*، أعداد مختلفة.

ملاحظة: تستند البيانات إلى المتوسطات السنوية.

عموماً باسم Cepsa، العدة لإنتاج كمية كبيرة من هذا الوقود مع اقتراب الموعد النهائي لقاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 (Forbes, 2019a; gCaptain.com, 2019)[6].

الخيار 2: تواصل شركات النقل استخدام زيت الوقود العالي الكبريت الأرخص سعراً وتركيب أجهزة تنقية الغاز لإزالة الكبريت من نظم عوادم محركات السفن (CAI International, 2019). غير أنَّ تركيب هذه الأجهزة سينطوي على تكلفة، فقد قدَّرت مصادر شتى تكلفة تركيب أجهزة تنقية الغاز بمبلغ يتراوح بين مليونين

(6) تشمل المصادر الأخرى مواقع الشركات الشبكية.

وعشرة ملايين دولار (IncoDocs, 2019; Seeking Alpha, 2019)، زد على ذلك أنَّ هذه الأجهزة ينتجها عدد محدود من المصنِّعين في العالم قد يتعذر عليهم تلبية الطلب كله. ومن ثم فقد يدفع ذلك شركات النقل إلى اللجوء لتخريد السفن، لا سيما القديمة منها وذات الحمولة الصغيرة على نحو ما أُشير إليه من قبل. ويُرجَّح أن يزداد عدد السفن المراد تخريدها في أواخر عام 2019 (IncoDocs, 2019). ومن الشواغل الأخرى التي تثيرها السفن المجهزة بأجهزة تنقية الغاز توافر زيت الوقود العالي المحتوى من الكبريت لتلبية الطلب والتأثير في الأسعار إن اتجهت شركات التصفية بشدة إلى الحد من بيع زيت الوقود هذا.

الخيار 3: تستطيع شركات النقل أيضاً أن تستخدم أنواع وقود بديلة أنظف، مثل الغاز الطبيعي المسَّيل أو الميثانول. بيد أنَّ التقديرات تشير إلى أنَّ انتاج الغاز الطبيعي المسَّيل سيغطي 10 في المائة فقط من الوقود المطلوب للنقل البحري بحلول عام 2040 (CAI International, 2019). ثُم إنَّ السفن المزودة بصهاريج الغاز الطبيعي المسَّيل ستحتاج إلى حيز مادي أكبر على متنها سيقتطع ما يقارب 3 في المائة من الأماكن المخصصة للوحدات المعادلة لعشرين، فينخفض بذلك عدد الحاويات التي يمكن حملها. وفضلاً عن ذلك، يُفاد بأنَّ سعر الغاز الطبيعي المسَّيل قد يرتفع بمقدار يصل إلى 50 في المائة بسبب الزيادة الكبيرة المتوقعة في الطلب على وقود الغاز الطبيعي المسيل (IncoDocs, 2019). أما مصادر الوقود البديلة الأخرى، مثل الوقود الأحيائي والهيدروجين، فهي في الغالب في مراحل البحث والتطوير.

ولذلك، سيثير الامتثال لقاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 تحديات جديدة في قطاع النقل البحري، لا سيما النقل البحري بالحاويات. ومن بين المسائل الرئيسية التي ينبغي النظر فيها ارتفاع التكاليف وتقلُّب الأسعار وتخفيض السعة وإطالة وقت العبور.

التكاليف المرتفعة وتقلُّب الأسعار

يُقدَّر أن تتراوح التكاليف التي يتحملها قطاع النقل البحري بالحاويات للوفاء بولاية المنظمة البحرية الدولية لعام 2020 بين 5 بلايين وعشرات البلايين من الدولارات (JOC.com, 2018c). وستتمثَّل الزيادات في التكاليف بشكل رئيسي في ارتفاع أسعار الوقود والاستثمارات اللازمة للامتثال. ولوضع الأمور في سياقها، تتراوح التكلفة الإضافية للرحلة ذهاباً وإياباً من آسيا إلى شمال أوروبا بين مليون و2,5 مليون دولار بعد تنفيذ قواعد انبعاثات الكبريت (Bunker Trust, 2019; The Loadstar, 2018). وتشير حسابات MDS Transmodal التي استخدمت فيها آلتها الحاسبة على الإنترنت لمعامل التسوية إلى أنَّ التحول من زيت الوقود الوسيط بلزوجة قصوى تبلغ 380 سنتيستوك (IFO 380) إلى زيت الغاز البحري في خدمة معيارية بين الشرق الأقصى وأوروبا باستخدام سفن تبلغ سعتها 18 500 وحدة معادلة لعشرين قدماً سيزيد تكلفة وقود السفن بالوحدة المعادلة لعشرين قدماً بمقدار 62 دولاراً في رحلة الذهاب و39 دولاراً في رحلة الإياب (MDS Transmodal, 2019).

> يُتوقَّع أن تؤثر التكاليف الإضافية في السعر الذي يدفعه المستخدم النهائي لأنَّ شركات النقل ستحاول تحميل التكاليف الزائدة للشاحنين بأشكال مختلفة تشمل فرض رسم إضافي جديد على وقود السفن.

ويُتوقَّع أن تؤثر هذه التكاليف الإضافية في السعر الذي يدفعه المستخدم النهائي (Forbes, 2019b) لأنَّ شركات النقل ستحاول تحميل التكاليف الزائدة للشاحنين بأشكال مختلفة تشمل فرض رسم إضافي جديد على وقود السفن (IHS Markit et al., 2019). ويُفاد بأنَّ عدم تحميل هذه التكاليف للشاحنين سيُخفِّض هوامش الربح في قطاع النقل بالحاويات وربما يؤدي إلى حالات إفلاس بين أشد شركات النقل ضعفاً من الناحية المالية (Safety4sea, 2019b). ويُتوقَّع أن يسفر ذلك عن مزيد من التوحيد في قطاع النقل البحري بالحاويات.

وفي السنوات الأخيرة، ظلَّت شركات النقل تكابد الأمرين بحثاً عن سبل لتغطية خسائرها، فطبَّقت برامج عديدة لفرض رسم على وقود السفن، تخفيفاً لوطأة التكاليف. فعلى سبيل المثال، لجأت شركات النقل في عام 2018 إلى برنامج لاسترجاع التكاليف، مُطبِّقة رسوماً إضافية طارئة على وقود السفن، محمَّلة الشاحنين التكاليف (Forbes, 2019b). ويُتوقَّع أن يصبح الناقلون عرضة لمجموعة جديدة من الرسوم الإضافية الطارئة على الوقود قد تكون أعلى بنسبة 15 إلى 20 في المائة عند نفاذ القواعد التنظيمية (Forbes, 2019b). وحددت ستة خطوط عالمية منتظمة للنقل بالحاويات هي Maersk Line وMediterranean Shipping Company وCMA CGM/American President Lines وHapag-Lloyd وOrient Overseas Container Line وONE معالم آلية جديدة للأسعار لمعامل تسوية وقود السفن (المعروف أيضاً باسترداد الوقود البحري في شركة Hapag-Lloyd أو برسم استرداد وقود السفن).

وستحل هذه الآلية محل الصيغ القديمة في 1 كانون الثاني/يناير 2020 لتغطية تكاليف الوقود؛ إذ يُتوقَّع أن تحدث طفرة في الأسعار بسبب ازدياد المعايير البيئة صرامة ابتداءً من عام 2020. فعلى سبيل المثال، قدَّرت شركة Maersk Line وشركة Mediterranean Shipping Company أن تبلغ الزيادة في التكاليف بليوني دولار على الأقل بسبب مختلف التغييرات التي أُدخلت على أسطوليهما وعلى إمدادهما بالوقود، بينما تُقدِّر شركة Hapag-Lloyd أن يضيف استخدام الوقود المنخفض الكبريت نحو 100 دولار لتكلفة الوحدة المعادلة لعشرين قدماً (JOC.com, 2019b).

بيد أنَّ الشاحنين جأروا بالشكوى من افتقار الطرائق التي تستخدمها شركات النقل لحساب معامل تسوية وقود السفن لمساعدتها في التكيف مع تقلُّبات الأسعار المتوقعة إلى الشفافية والاتساق عادة، ورأوا أنَّها قد تتضمن عنصراً لإدرار الإيرادات، عوضاً عن السعي حصراً لاسترداد تكاليف وقود السفن الحقيقية (The Loadstar, 2018).

تخفيض السعة وإطالة وقت العبور

ثمة أثر آخر قد يظهر للعيان مع تطبيق قاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 هو حدوث اضطرابات مؤقتة وطويلة الأجل في القدرة على الإمداد. وعلى نحو ما أُشير إليه آنفاً، قد تنخفض القدرة على الإمداد انخفاضاً مؤقتاً يعزى إلى الوقت الذي تمضيه السفن خارج الخدمة لتركيب أجهزة تنقية الغاز. وتشير التقديرات إلى أنَّ قدرة الإمداد بالحاويات قد تنخفض بنسبة 1,2 في المائة في عام 2019 لتحديث السفن بتركيب أجهزة تنقية الغاز فيها (Clarksons Research, 2019a).

بيد أنَّ قسطاً من القدرة على الإمداد سيُزال بشكل دائم بسبب الحيز الذي ستشغله أجهزة تنقية الغاز وصهاريج الغاز الطبيعي المسَّيل على متن السفن وتوقف السفن القديمة عن الخدمة أو تخريدها.

ثم إنَّ الممارسات التي تتبعها شركات النقل، مثل الإبحار الفارغ والإبحار البطيء، قد تغدو أكثر شيوعاً بحسبانها وسيلة لتخفيض تكاليف الوقود. وستُخفِّض هذه الممارسات أيضاً القدرة على الإمداد وتطيل أوقات العبور (Forbes, 2019b)، فتؤثر في حالات التوقف المباشر في الموانئ التي قد تصبح أقلَّ، زائدة الحاجة إلى المسافنة (World Maritime News, 2019).

وخلاصة القول إنَّ ازديـاد عدم اليقين الناشئ عن عوامل ذات صلة بالعرض وتكاليف الوقود والاستثمار في تقانات جديدة مثل أجهزة تنقية الغاز، في بيئة يحف نمو الطلب فيها عدم اليقين أصلاً، قد يرفع تكاليف الامتثال لقاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020، جاعلاً التنبؤ بأسعار الشحن أكثر صعوبة. وفي الوقت نفسه، سيكون الامتثال لقاعدة المنظمة البحرية الدولية التنظيمية لعام 2020 اختباراً عملياً لطريقة تعامل سوق النقل البحري والشاحنين والمستهلكين مع التغييرات وتكيفهم معها، وعلى وجه التحديد في سياق استراتيجية المنظمة البحرية الدولية لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن بما لا يقِّل عن 50 في المائة بحلول عام 2050، مقارنة بمستوى عام 2008.

3- ازدياد السوق توحيداً وتركيزاً في النقل البحري بالحاويات

في السنوات الأخيرة، تسارعت خطى التوحيد في قطاع النقل البحري بالحاويات في العالم، فازدادت حالات الإدماج والاحتياز بين الخطوط المنتظمة للنقل بالحاويات وإعادة تشكيل التحالفات. وتهيمن ثلاثة تحالفات على سوق النقل البحري بالحاويات وعلى السعة المستخدمة في طرق الشرق – الغرب الرئيسية الثلاث (الشكل 2–10). ومنذ عام 2014، زادت أهم 10 خطوط من خطوط النقل البحري المنتظمة (الشكل 2–11) التي ينضوي أغلبها تحت لواء هذه التحالفات حصتها التراكمية من السوق من 68 في المائة إلى 90 في المائة ورفعت سعتها المستخدمة من 55 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً إلى 96,4 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً.

وما برحت العمليات والتحالفات واستخدام السفن وموانئ التوقف الرئيسية تزداد تركيزاً في قطاع النقل البحري بالحاويات. وتشير البيانات عن السعة المستخدمة سنوياً من قِبل المشغلين لطرق المحيط الهادئ إلى الطريقة التي تطورت بها خدمات النقل البحري بين عامي 2006 و2019. ووفق معظم المعايير، زاد مستوى التركيز على مر السنوات (الجدول 2–11).

فعلى سبيل المثال، وباستخدام مقاييس عديدة كما هو الحال في الجدول 2–11، زاد مستوى التركيز في عام 2019 في حالة جزر المحيط الهادئ، مقارنة بعام 2006، وإن كان المستوى قد تناقص في حالة مقياس واحد (عدد الشركات).

غير أنَّ التوحيد قد يزيد الضغط الذي يتعرض له صغار المشغلين شدة ويؤثر في أسعار الشحن وفي وتيرة الخدمات وكفاءتها وموثوقيتها وجودتها في الجزر الصغيرة والنائية وفي أقل البلدان نمواً المزدادة ضعفاً أمام الارتباط المنخفض بخطوط النقل البحري

والحصول على خدمات النقل. ومن ثم، ينبغي رصد تطور التوحيد وما يُحدثه من تأثير (UNCTAD, 2017, 2018b).

ومن الأمثلة الدالة على ذلك أسواق المناطق الجزرية في البحر الكاريبي والمحيط الهندي والمحيط الهادئ (الشكل 2–12). ويتبيَّن من المقارنة بين عامي 2006 و2019 أنَّ عدد المشغلين اليوم أصبح أقلَّ مما كان عليه وأنَّ كلاً منهم ينقل في المتوسط أحجاماً أكبر لكل شركة. ويتشابه التراجع بالنسبة المئوية لكل المناطق، نظراً لأنَّ التصور الأولي في منطقة الكاريبي (2006) كان أصلاً أكثر تركيزاً من نظيره لجزر المحيط الهادئ والمحيط الهندي.

ومن وجهة نظر الشاحنين الزبناء لأحد التحالفات، أدت مشاركة خطوط النقل البحري في اتحاد إلى زيادة الخدمات البحرية في أعماق البحار وعدد السفن لكل خدمة وزادت السفن حجماً وجعلت مدة رحلات الذهاب والإياب أقصر في المتوسط مقارنة بالخدمات التي يقدمها المشغلون غير المنضوين تحت لواء تحالف منذ عام 2014 (الجدول 2–12). ويشير ذلك إلى ازدياد المرونة والقدرة على التكيف مع ظروف السوق المتغيرة. غير أنَّ القلق يساور الشاحنين حيال الشفافية المنظورة للنقل البحري بالحاويات، لا سيما من حيث الرسوم الإضافية (World Maritime News, 2019)

الجدول 2–11 مؤشرات التركيز في خطوط النقل البحري المنتظمة في طرق المحيط الهادئ، 2006 و2019

مؤشرات التركيز	2006	2019	الاتجاه
حصة أكبر شركة للنقل البحري (نسبة مئوية)	29	33	مؤشرات التركيز
حصة أكبر 4 شركات للنقل البحري (نسبة مئوية)	57	60	زيادة التركيز
مؤشر Herfindahl-Hirschman	1 253	1 497	زيادة التركيز
عدد الشركات	22	24	انخفاض التركيز
معامل جيني	0,53	0,59	زيادة التركيز

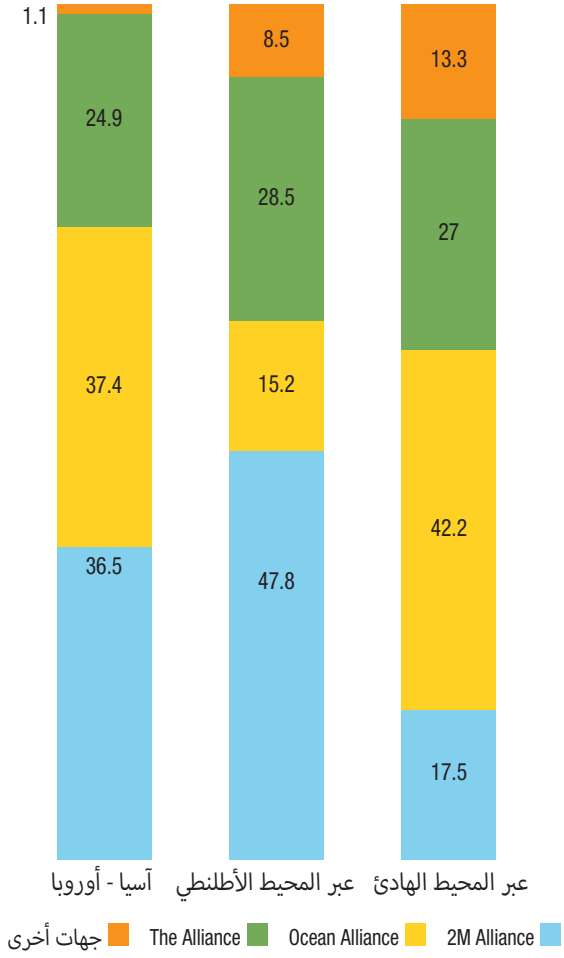
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal، شباط/فبراير 2019.

الجدول 2–12 التغيرات الرئيسية في الخدمات البحرية في أعماق البحار التي يقدمها جميع المشغلين، 2014–2019

	الخدمات التي يقدمها جميع المشغلين			الخدمات التي يقدمها جميع المشغلين الأعضاء في تحالف			الخدمات التي يقدمها جميع المشغلين من غير الأعضاء في تحالف		
	2014 الفصل 1	2019 الفصل 1	النسبة المئوية للتغير	2014 الفصل 1	2019 الفصل 1	النسبة المئوية للتغير	2014 الفصل 1	2019 الفصل 1	النسبة المئوية للتغير
عدد الخدمات	504	455	9,7–	150	285	90,0	431	223	48,3–
عدد السفن في كل خدمة	7	8	12,3	8	9	8,5	7	5	23,0–
متوسط حجم السفينة (وحدة معادلة لعشرين قدماً)	4 869	6 636	36,3	5 933	7 823	31,8	4 453	3 040	31,7–
متوسط الرحلة ذهاباً وإياباً (أيام)	64	65	1,9	66	64	-2,5	63	68	7,5

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal Container Ship Databank، شباط/فبراير 2019.

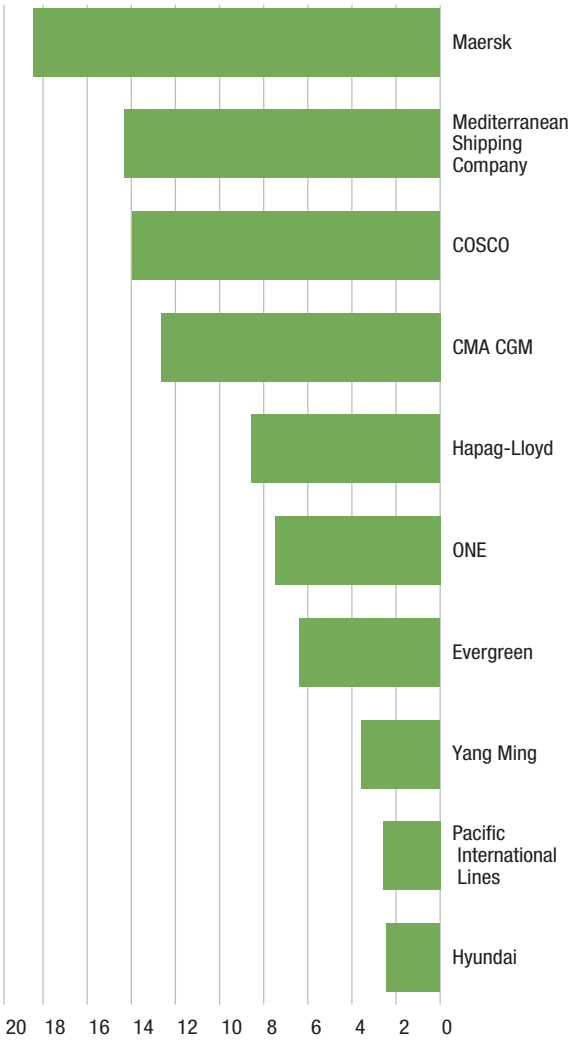
الشكل 2-10 الحصة السوقية لتحالفات النقل البحري بالحاويات الثلاثة في طرق الشرق - الغرب التجارية الرئيسية، السعة المستخدمة بالوحدات المعادلة وحدة لعشرين قدماً، في شباط/فبراير 2019 (بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal Container Ship Databank، شباط/فبراير 2019.

ملاحظة: يضم تحالف 2M alliance شركة Maesrk وشركة Mediterranean Shipping Company؛ ويشمل Ocean Alliance شركة COSCO وشركة CMA CGM وشركة Evergreen؛ ويضم The Alliance شركة Hapag-Lloyd وشركة Yang Ming وشركة ONE.

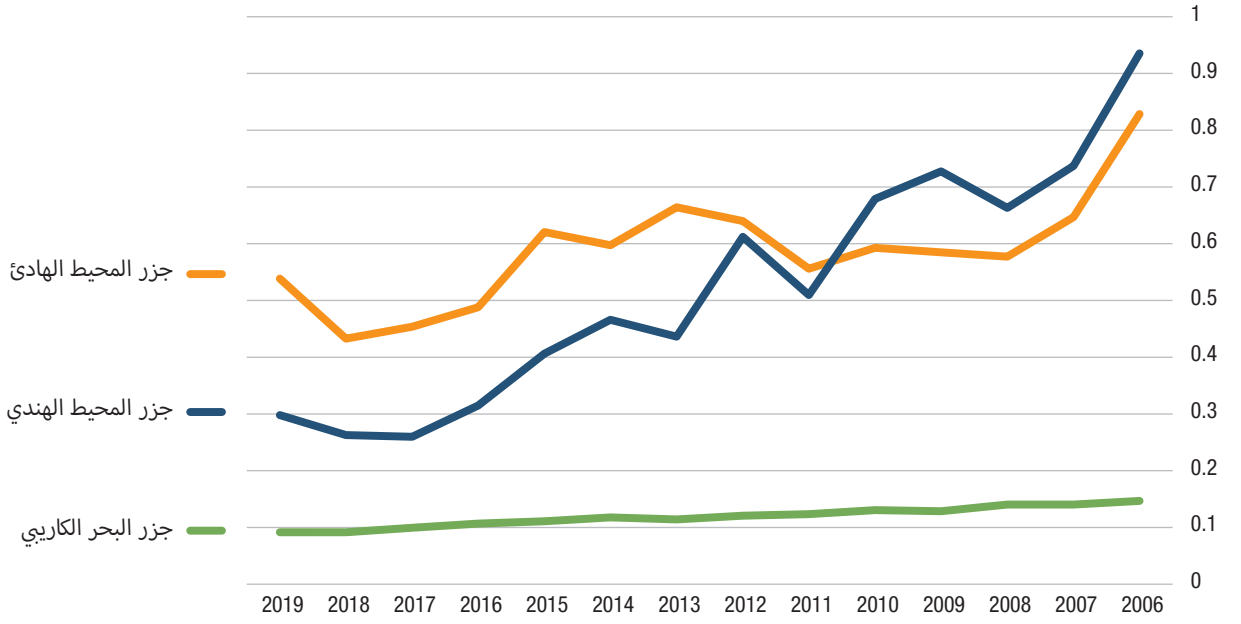
الشكل 2-11 أهم 10 خطوط النقل البحري بالحاويات في أعماق البحار والحصة من السوق بالسعة المستخدمة في شباط/فبراير 2019
(نسبة مئوية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal Container Ship Databank، شباط/فبراير 2019.

ملاحظة: تشير البيانات إلى حمولة السفن المقسمة كلياً إلى خلايا وهي لا تشمل الخدمات داخل المنطقة.

الشكل 2-12 مشغلو النقل البحري بالحاويات بالسعة السنوية المستخدمة، 2006-2019
(المشغلون بمليون الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal Container Ship Databank.

هاء- توفير خدمات الموانئ وبنيتها الأساسية

1- ازدياد تطلعات الاستدامة

تمثِّل الموانئ أصولاً من حيث البنية الأساسية تقوم بدور في التجارة الدولية. وعلى النحو الذي أبانه الفصل 1، ما برحت الحركة في الموانئ العالمية تزداد على مر السنين زيادة تعبر عن النمو في الاقتصاد والتجارة. وتُعدُّ الموانئ، بصفتها صلة بينية تربط البحر بالبر وملتقى لشتى وسائط النقل، بوابة تنفذ منها التجارة تتيح الوصول إلى الأسواق العالمية على نحو يشمل البلدان غير الساحلية.

ويُتوقَّع من الموانئ بشكل متزايد أن توائم أداءها مع تطلعات الاستدامة، أي أن تحقق مكاسب اقتصادية واجتماعية قصوى ملحقة بالبيئة أدنى قدر من الأضرار. ويدفع هذا الوضع الموانئ دفعا إلى أن تعيد التفكير في استراتيجياتها وعملياتها.

ومن وجهة نظر المكاسب الاقتصادية القصوى، تواجه الموانئ ضغوطاً لزيادة الكفاءة وتخفيض التكاليف. وفي بيئة تتسم باستعار المنافسة بين الموانئ وفيها (انظر القسم أدناه) وبالسفن الكبيرة الحجم، يتوقع مشغلو النقل البحري من الموانئ أن تزيد قدرتها على معالجة أحجام أكبر من البضائع بطريقة مثلى.

ويمثِّل إنشاء البنية الأساسية والمرافق المينائية وتطويرها عنصرين هامين من عناصر الاستراتيجيات التي تأخذ بها الموانئ لزيادة جاذبيتها كموانئ تتوقف فيها سفن شركات النقل البحري. ويشمل ذلك كلا البنى الأساسية المادية والرقمية. ويقدم الجدول 2-13 عرضاً وجيزاً للأهداف التي تسعى إلى تحقيقها مشاريع استثمارية مختارة نُفِّذت في الفترة بين عامي 2017 و2109 بغية إنشاء الخدمات والبنية الأساسية المينائية أو تحديثها.

وإلى جانب زيادة الكفاءة الاقتصادية، يُتوقَّع من الموانئ استيفاء معايير الاستدامة الأخرى، مثل الأمن والسلامة والشمول الاجتماعي وحفظ الموارد وحماية البيئة. ويعزى ذلك من جهة إلى أنَّ الموانئ يمكن أن تُحدث آثاراً بيئية سلبية وهي تتأثر بتغير المناخ بشكل مباشر أو غير مباشر، من جهة أخرى.

والموانئ معرضة بشدة للظواهر المناخية، مثل ارتفاع مستوى سطح البحر والتعرض الشديد للرياح والتغير في أنماط العواصف والتيارات الساحلية والفيضانات. وتزيد هذه الظواهر من احتمالات التأخير وتثير اضطرابات شديدة في اللوجستيات

الجدول 2-13 نوع الاستثمار في البنى الأساسية في الموانئ وأمثلة على الموانئ والمشاريع، 2017-2019

الاستثمار في الإنشاء أو التحديث	أهداف المشاريع	أمثلة على المشاريع أو النتائج
النفاذ البحري	التجريف و/أو زيادة قدرات مناولة البضائع من خلال التشغيل الآلي (الاستثمار في الرافعات)	أدت الاستثمارات في البنى الأساسية للموانئ والمحطات النهائية لاستيعاب السفن الأكبر حجماً في تشوهاي، الصين؛ إلى زيادة في حركة الحاويات بنسبة 70 في المائة
المعدات والإنشاءات العلوية		يُتوقع أن يزيد استثمار 3,5 ملايين يورو في توسيع مجمع ميناء طنجة المتوسطي قدرات المناولة بثلاثة أضعاف من 3 إلى 9 ملايين وحدة معادلة لعشرين قدما
التوسع في طاقة الموانئ لاستيعاب السفن الأكبر حجما		الاستثمارات في التجريف في ميناء هامبورغ، ألمانيا؛ وتانيونغ بليباس، ماليزيا؛ وجيان دي نول، بنغلاديش؛ وروتردام، هولندا
		الاستثمار في الميناء بيرايوس، اليونان (2018): 6 مرافع قنطرية دارجة على عجلات مطاطية، 30 جراراً للمحطات النهائية و30 مقطورة للمحطات النهائية؛ تحديث نظام تشغيل المحطات النهائية للتعامل مع زيادة الحركة، وتحسباً لخدمات جديدة في الأجل المتوسط ناشئة عن الاستحواذ من قِبل شركة COSCO
		الاستثمار في روافع جديدة في ميناء سافانا، بالولايات المتحدة، وميناء سينز، بالبرتغال
تدفقات النقل السلسة داخل منطقة الميناء	الحد من الازدحام وتقصير وقت مكوث البضائع	تحسين المرافق لكفالة السلاسة في تخزين الحاويات الفارغة في رحلة العودة ومناولتها
		تحسين القدرة على تبادل المعلومات بين مختلف المرافق لزيادة كفاءة الموانئ (الذكاء الاصطناعي والاستثمارات في تقنية سلسلة السجلات المغلقة في ميناء روتردام)
الوصلات من الموانئ/إليها باستخدام مختلف وسائط النقل (استراتيجيات المنطقة الداخلية)	تحسين قدرات الوسائط المتعددة	تحسين الارتباط في المناطق الداخلية في تانغشان، بالصين؛ النتائج: اجتذاب المزيد من التوقف والخدمات (زيادة بنسبة 30,7 زيادة في حركة الحاويات)
المواقع المتصلة بلوجستيات الميناء وأنشطة الصناعة التحويلية في منطقة الميناء	إعداد المجموعات الوظيفية والمكانية للأنشطة الصناعية أو أنشطة الخدمات المرتبطة بصورة مباشرة أو غير مباشرة بالنقل البحري من أجل زيادة الحركة أو الفرص التجارية المتاحة للميناء وتنويع مصادر الإيرادات	إنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة في العديد من الموانئ في الصين وفي ميناء بورت كلانغ، بماليزيا
		إنشاء المرافق اللوجستية الإلكترونية مثل التجارة الإلكترونية ومراكز فرز الطرود في البرتغال والمملكة المتحدة
البنى الأساسية المتصلة بالطاقة	إنشاء مرافق للتزود بالوقود؛ التكيف لجعل الغاز الطبيعي المسَّيل متاحاً كوقود بحري	المرافق قيد الإنشاء في موانئ كولون، بألمانيا؛ ومرسيليا فوس ودانكيرك، بفرنسا؛ وأنتويرب، ببلجيكا؛ وبرشلونة، بإسبانيا
الحد من البصمة البيئية لعمليات الموانئ والنقل البحري	خفض الانبعاثات في المناطق المجاورة للموانئ	الكهربة (تركيا)
		القدرة على التنبؤ لحساب الوقت الذي تصل فيه السفن المقتربة إلى المرسى (ميناء روتردام)

المصادر: European Seaports Organization, 2018; Lloyd's List, 2018a, 2018b and 2019; International Association of Ports and Harbours, 2019; and International Port Collaborative Decision-making Council (www.ipcdmc.org/organisation).

والخدمات وتلحق أضراراً ببنية النقل الساحلي الأساسية تؤدي إلى تكاليف اقتصادية كبيرة وتؤثر في توقعات التجارة والتنمية في أشد المناطق عرضة لذلك (الإطار 2–1). وقدَّرت دراسة حديثة أنَّ حجم الأضرار العالمية الناشئة عن ارتفاع مستوى سطح البحر والظواهر البالغة الشدة المقترنة به قد يصل إلى 10,8 ترليون دولار في السنة، أي زهاء 1,8 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، في إطار تصور تبلغ فيه درجة الاحترار 1,5 درجة سلسيوس بحلول عام 2100. وما لم تُخفف حدة الاحترار، فقد تصل التكاليف إلى مستويات أعلى من ذلك (Jevrejeva et al., 2018).

وتواجه الموانئ أيضاً مزيداً من التدقيق للحد من الآثار الخارجية – أي التلوث والضجيج والأثر البيئي – الناشئة عن عملياتها. ولأنَّ الموانئ تمثل مراكز محورية رئيسية للنشاط الاقتصادي وهي عادة ما تقع على مقربة من مناطق آهلة بالسكان، فإنهَّا تُعدُّ مصدراً مهماً لتلويث الهواء في المناطق الساحلية والمجتمعات الحضرية. ومع ازدياد الأنشطة المينائية واشتداد التركيز على الحد من الانبعاثات من قطاع النقل البحري، تسعى الموانئ إلى إدراك حجم انبعاثاتها في الهواء وتلوثه وتأثير التدابير البديلة في تخفيضهما.

وتشمل مصادر الانبعاثات الممكنة في الموانئ ما يلي: السفن المبحرة والسفن المحلية (زوارق إطفاء الحرائق وزوارق الإرشاد وزوارق الشرطة وزوارق الدفع وزوارق القطر وسفن التموين) ومعدات مناولة البضائع والمركبات الخفيفة والثقيلة والمركبات الآلية وشبكات الكهرباء ومحطات توليد الطاقة الكهربائية والمرافق الصناعية ومرافق الصناعة التحويلية والمكاتب الإدارية وبنية اللوجستيات الأساسية أو المستودعات (Global Environment Facility et al., 2018a, 2018b; Safety4Sea, 2019c).

ويمكن اتخاذ تدابير شتى للحد من الانبعاثات المينائية:

- استكشاف إمكان استخدام أنواع الوقود البديل وفرض رسوم مينائية متمايزة وتوفير إمدادات الطاقة من الشاطئ والتحول إلى أنواع وقود منخفضة الكبريت في المرسى ووضح حدود للسرعة في الموانئ.
- تحسين تبادل المعلومات بين الموانئ والسفن حتى تتمكَّن السفن من الإبحار بالسرعة المثلى (الوصول الافتراضي).
- منح معاملة تفضيلية لمعدات المرافئ ذات المحركات التي تفي بمعايير الانبعاثات الصارمة.
- تعزيز نظم دولة الرقابة على الميناء لتفتيش السفن الزائرة بشأن الامتثال للمرفق السادس من اتفاقية ماربول.
- تعيين مناطق إضافية لضبط الانبعاثات تؤدي إلى إنفاذ معايير بيئية أكثر صرامة بشأن الانبعاثات في بعض الموانئ (ينبغي للسفن التي تعبر هذه الموانئ أن تستخدم وقوداً يقل محتوى الكبريت فيه عن 0,10 في المائة (أقل من الحد البالغ 0,5 في المائة المنطبق في 1 كانون الثاني/يناير 2020).

الإطار 2–1 تكييف البنى الأساسية للنقل الساحلي مع آثار تغير المناخ: الحالة الخاصة بالدول الجزرية الصغيرة النامية

لا غنى عن تدابير التكيف والقدرة على التحمل للحد من آثار تغير المناخ السلبية. بيد أنَّ دراسة استقصائية أجراها الأونكتاد في الآونة الأخيرة لقطاع الموانئ وتناولت آثار تغير المناخ على التكيف في الموانئ أبانت ثغرات واسعة من حيث المعلومات الجيدة المتاحة للموانئ البحرية من جميع الأحجام وفي جميع المناطق، مع ما يترتب على ذلك من آثار في تقييم المخاطر المناخية والتخطيط للتكيف معها بشكل فعال. والحاجة ماسة إلى المعلومات الصحيحة والجهود الكافية للتكيف مع تغير المناخ، لا سيما بالنسبة إلى الموانئ في المناطق النامية، ومن بينها الدول الجزرية الصغيرة النامية.

ويمثِّل التكيف ضرورة ملحة لدى الدول الجزرية الصغيرة النامية، لأنَّها كثيراً ما تكون أكثر عرضة لآثار تغير المناخ، وهي تعتمد في الوقت نفسه بدرجة حرجة على بُنى النقل الساحلي الأساسية من أجل التجارة الخارجية والأغذية والطاقة والسياحة. ويُتوقَّع أن تثير الظواهر المتصلة بتغير المناخ التي يُنتظر أن تزداد حدة وتواتراً اضطرابات شديدة في ربط الدول الجزرية الصغيرة النامية بالأسواق الدولية، فضلاً عن القطاعات الاقتصادية ذات الصلة مثل السياحة.

ومنذ عام 2015 إلى عام 2017، نفَّذ الأونكتاد مشروعاً للمساعدة التقنية يركز على آثار تغير المناخ في بُنى النقل الساحلي الأساسية في منطقة البحر الكاريبي والتكيف معها (انظر https://sidsport-climateadapt.unctad.org/والفصل 4 من هذا التقرير)، استناداً إلى الأعمال السابقة، وبالتعاون مع طائفة من الشركاء. وتشمل نتائج المشروع الرئيسية تقييماً للاضطرابات التشغيلية ومخاطر الفيضانات البحرية شمل ثمانية موانئ ومطارات في جامايكا وسانت لوسيا، فضلاً عن منهجية قابلة للتحويل ليستعين بها واضعو السياسات في الدول الجزرية الصغيرة النامية في اتخاذ تدابير التكيف الناجعة.

المصادر: Asariotis et al., 2017; Intergovernmental Panel on Climate Change, 2018; UNCTAD, 2018c, 2018d, 2018e.

2- ازدياد المنافسة والقدرة التنافسية يحفزان على توفير البُنى الأساسية والخدمات المينائية

تمثِّل المنافسة داخل الموانئ وبينها سمة رئيسية من سمات إتاحة البُنى التحتية والخدمات المينائية. وتنشأ المنافسة بين الموانئ عن تعدد الجهات الفاعلة التي تشارك في إدارة مختلف المحطات النهائية والخدمات داخل الميناء. ويعزى ذلك إلى ازدياد اللجوء إلى الامتيازات لإدارة المحطات النهائية والخدمات المينائية. ويحدد الجدول 2-14 إحدى وعشرين جهة فاعلة رئيسية عالمية في هذا المجال تتحكم في 80 في المائة من عمليات المحطات النهائية العالمية ويُبيِّن حركتها الإجمالية في الوقت الحالي وإمكانية توسيع قدراتها.

وتمثِّل التكنولوجيا التي تستند إليها الإنتاجية (أي تقصير وقت التحميل والتفريغ) والرسوم المقترنة بالخدمات عوامل تميزية مهمة داخل الميناء. ويزداد استخدام المحطات النهائية المتخصصة حسب نوع البضاعة لرفع الكفاءة التشغيلية في مناولة البضائع. فعلى سبيل المثال، تتولى كل محطة نهائية في ميناء سان أنطونيو بشيلي مناولة نوع مختلف من البضائع.

وبالمقارنة مع المنافسة داخل الميناء، تتأثر المنافسة بين الموانئ بمتغيرات أخرى إلى جانب التكنولوجيا، أي بظروف النفاذ إلى شركات النقل والمسائل الاقتصادية والتنظيمية (انظر الجدول 2).

الجدول 2-14 أكبر 21 مشغِّلاً عالمياً للمحطات النهائية، إجمالي الحركة والقدرة، 2018
(مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً)

الترتيب العام 2018 (إجمالي الحركة)	الشركة	المقر	مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً	الحصة بالنسبة المئوية	النمو/الانخفاض (مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً)	انخفاض النمو 2017-2018	مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً	النمو/ الانخفاض 2017-2018 (نسبة مئوية)
1	COSCO	الصين	105.8	13,5	14,5	15,9	130,0	17,8
2	Hutchison Ports	هونغ كونغ – الصين	82,6	10,5	0,2	0,3	112,0	1,6
3	PSA International	سنغافورة	80,1	10,2	6,2	8,4	112,6	7,9
4	APM Terminals	هولندا	78,6	10,0	2,3	3,1	99,7	2,0–
5	DP World	الإمارات العربية المتحدة	70,0	8,9	1,3	1,9	89,7	3,2
6	Terminal Investment Limited	سويسرا	47,7	6,1	3,7	8,4	62,4	8,7
7	China Merchants Ports	الصين	34,5	4,4	3,5	11,4	42,9	5,2
8	CMA CGM	فرنسا	25,6	3,3	0,9	3,5	38,4	1,6
9	Eurogate	ألمانيا	13,7	1,7	0,1–	1,1–	22,6	7,0–
10	SSA Marine	الولايات المتحدة	12,6	1,6	1,3	11,4	20,2	2,5
11	NYK Lines (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)	اليابان	10,6	1,4	0,4–	3,4–	23,8	34,6
12	Evergreen	مقاطعة تايوان الصينية	10,4	1,3	0,1	0,9	17,2	3,6
13	International Container Terminal Services	الفلبين	9,7	1,2	0,6	6,4	17,9	13,7
14	Hyundai	جمهورية كوريا	7,6	1,0	1,4	23,1	12,3	10,8
15	HHLA (Hamburger Hafen und Logistik)	ألمانيا	7,4	1,0			10,3	8,4
16	MOL (Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines)	اليابان	7,3	0,9	0,2	3,4	10,0	4,8
17	Yildirim/Yilport	تركيا	6,4	0,8	0,3	4,4	10,1	0,2–
18	Bollore	فرنسا	5,3	0,7	0,5	11,5	9,4	6,2
19	Yang Ming	مقاطعة تايوان الصينية	4,4	0,6	0,3–	5,5–	8,4	5,9–
20	"K" Line (Kawasaki Kisen Kaisha)	اليابان	3,3	0,4	0,2–	5,3–	5,7	44,1
21	SAAM Puertos (Sudamericana Agencia Aéreas y Marítimas)	شيلي	3,2	0,4	0,1	4,9	5,2	8,4
	مجموع المشغلين العالميين		**626,6**	**80,0**	**43,70**	**7,50**		

المصدر: Drewry, 2019, *Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2019*.

الجدول 2-15 التنافس بين الموانئ: العوامل التي تؤثر على المنافسة بين الموانئ وقدرتها التنافسية

العوامل	الأثر في المنافسة والقدرة التنافسية في الموانئ
الخدمات اللوجستية ذات الصلة بالحصول على النقل البحري	تُعدُّ طاقة الموانئ التشغيلية لاستقبال السفن الأكبر حجماً ضرورة لازمة للحفاظ على القدرة التنافسية في الموانئ، على سبيل المثال في آسيا وأوروبا يؤدي عجز الموانئ التشغيلي عن استقبال السفن الأكبر إلى فقدان الوصلات البحرية، على سبيل المثال كما هو الحال في ميناء سانتوس، بالبرازيل، أو الحاجة إلى المسافنة، مما يقود إلى ارتفاع تكاليف الشحن يمكن أن يؤثر التكامل الرأسي بين شركات النقل البحري ومشغلي المحطات النهائية في المنافسة إذا تحكمت الشركة نفسها في جميع المحطات النهائية واندمجت تلك الشركة مع شركة للنقل البحري. وفي هذه الحالة، سيكون لدى الهيئة المدمجة دافع للتمييز ضد شركات النقل البحري الأخرى بتقديم خدمات أقل جودة أو فرض أسعار أعلى
الخدمات اللوجستية ذات الصلة بإتاحة النقل البري	تكتسي إتاحة النقل البري إلى الموانئ ومنها أهمية مماثلة لأهمية النفاذ إلى شبكات النقل البحري من حيث قدرة الميناء على المنافسة يُرجَّح حدوث أثر سلبي في أنشطة مشغل المحطة النهائية، حتى وإن كان المشغل عالي الكفاءة، بسبب الافتقار إلى وصلة بين المحطات النهائية ومراكز الإنتاج والتوزيع والاستهلاك أو عدم فعالية هذه الوصلة الحاجة إلى سياسات عامة ترمي إلى تطوير أسواق شحن تنافسية تشمل كامل السلسلة اللوجستية، على سبيل المثال المواءمة بين الحوافز المتعلقة بامتيازات السكك الحديدية والامتيازات المينائية، في البرازيل مثلاً
العوامل الاقتصادية	لا بد من وجود قواعد تنظيمية محلية تكفل ما يكفي من الرسوم مقابل الخدمات المقدمة فيما يتعلق بالتكاليف التشغيلية، وتجنب السلوك المنافي للمنافسة للإشراف على دور الموانئ بحسبانها مرافق عامة، ولا سيما في سياق ازدياد مشاركة القطاع الخاص والتوحيد بين الجهات الفاعلة الرئيسية
الأطر التنظيمية	يمثل اليقين القانوني (القدرة على التنبؤ بتعامل السلطات الجمركية مع السلع) معاملاً للقدرة التنافسية؛ العجز عن التنبؤ المقترن بارتفاع التكاليف

المصدر: UNCTAD, forthcoming, *Challenges in Competition and Regulation of Port Infrastructure and Services and Maritime Transport: Focus on the Latin American Region*.

ويسعى مشغلو المحطات النهائية إلى التوحيد يدفعهم إلى ذلك رغبة الموانئ في إغراء شركات النقل البحري بالتوقف فيها وزيادة الحركة الإجمالية في الموانئ ورفع الكفاءة واقتصادات الحجم وتنويع فرص الأعمال، فبين عامي 2018 و2019، أُقيمت عدة تحالفات ومشاريع مشتركة بين مشغلي المحطات النهائية بغية تشغيل المراسي بشكل مشترك، وبين شركات خطوط النقل المنتظمة ومشغلي المحطات النهائية.

وفي هونغ كونغ، بالصين، جمَّع أربعة من مشغلي المحطات النهائية قواهم لتشغيل 23 مرسى. وبما أنَّ جميع المراسي والمحطات النهائية في ميناء هونغ كونغ على وجه التقريب تندرج في إطار Hong Kong [China] Seaport Alliance، شرعت الهيئة المعنية بالمنافسة في إجراء تحقيق. وفضلاً عن ذلك، أعلنت سلطات مقاطعة تايوان الصينية إقامة مشاريع مشتركة بين مشغلي الموانئ والمحطات النهائية في تلك المقاطعة لتسيير عدة محطات نهائية في كاوهسيونغ.

وفي كانون الأول/ديسمبر 2018، أنشأت مجموعة الخطوط الملاحية اليابانية ONE وشركة PSA International مشروعاً مشتركاً لتشغيل أربعة مراسي في Pasir Panjang Terminal بسنغافورة. وأُفيد أيضاً عن حالات إدماج ومشاريع مشتركة بين موانئ في الصين (اندماج موانئ مركزية إقليمية مع موانئ أصغر وبين موانئ ومحطات نهائية) أسفرت عن ظهور مجموعات مينائية أكبر (International Association of Ports and Harbours, 2019).

ويسعى مشغلو المحطات النهائية أيضاً إلى تحقيق الإدماج الرأسي، أي دمج شبكات الخدمات اللوجستية، توسيعاً لنطاق الأنشطة على نحو يتجاوز أبواب الميناء، سعياً لتنويع مصادر الإيرادات، وهم يتنافسون مع شركات خطوط النقل البحري المنتظمة التي تنشد الغاية نفسها. وخير مثال على ذلك احتياز شركة DP World في عام 2018 Unifeeder، وهي شركة لوجستية دانمركية تدير شبكة للحاويات المبرَّدة والرحلات البحرية القصيرة في أوروبا. وترد في الإطار 2-2 بعض الشواغل التي تثيرها هذه التطورات وتأثيرها في عمليات المحطات النهائية في أستراليا.

الإطار 2-2 تثير الزيادات الكبيرة في عمليات المحطات النهائية للحاويات في أستراليا القلق لدى الوكالة المعنية بالمنافسة

أعربت اللجنة الأسترالية للمنافسة والمستهلكين عن قلقها من رسوم البنية الأساسية الإضافية الانفرادية التي فرضها مشغِّلاً المحطات النهائية الرئيسيان وهما DP World وPatrick، أستراليا منذ أواخر حزيران/يونيه 2010، لاسترداد الاستثمارات البرية، فعلى سبيل المثال، فرضت DP World Australia at Melbourne رسماً قدره 3,45 دولارات استرالية (نحو 2,87 دولار أمريكي) على كل حاوية في عام 2017 وزادت هذا الرسم إلى 85,30 دولاراً أسترالياً (نحو58 دولاراً أمريكياً) على كل حاوية في عام 2019، أي بزيادة تفوق 2 000 في المائة. وفي برسبين، وضعت شركة DP World رسوماً قدرها 18 دولاراً أسترالياً (قرابة 12 دولاراً أمريكياً) على كل حاوية في عام 2010 وزادت الرسوم إلى 65,15 دولاراً أسترالياً (نحو 44 دولاراً أمريكياً) على كل حاوية في عام 2019. وشهدت سيدني أيضاً زيادة حادة في الرسوم: زادت شركة DP World الرسوم من 21,16 دولاراً أسترالياً (نحو 14,4 دولاراً أمريكياً) على كل حاوية إلى 63,80 دولاراً أسترالياً (44,5 دولاراً أمريكياً) على كل حاوية. ومن الناحية العملية، لا خيار للمستخدمين – وهم الشاحنون وشركات النقل بالشاحنات – في انتقاء مشغلي المحطات النهائية وليس بوسعهم من ثم تفادي الرسوم الإضافية المفروضة.

وتعتقد اللجنة أنَّ هذه الرسوم تؤثر بشكل غير متناسب في قدرة شركات النقل الصغيرة بالشاحنات على التنافس لأنَّها تضطر لتحميل الشاحنين الرسوم الإضافية، خلافاً للمشغلين الكبار. وأعرب المصدِّرون أيضاً عن قلقهم، مشيرين إلى أنَّ الرسوم الإضافية تقوِّض قدرتهم على التنافس التجاري.

وفي تموز/يوليه 2019، زادت أيضاً رسوم استخدام نظام حجز المركبات الذي يتيح لشركات النقل بالشاحنات تنظيم أستلام وتسليم حاويات النقل البحري عبر المحيطات. وارتفعت التكاليف التي يتحملها مشغلو النقل لقاء استخدام هذه النظم لتخصيص أحياز الحاويات لدى متعهِدَي شحن الحاويات وتفريغها الرئيسيين في أستراليا وهما DP World وPatrick Terminals بنسبة 87,95 و73,33 في المائة على التوالي.

المصادر: Freightwaves 2019a, 2019b, 2019c.

واو- التوقعات واعتبارات السياسة العامة

تواجه الأعمال التجارية البحرية، ومن بينها شركات وموانئ النقل البحري، تطلعات متعاظمة في مضمار الاستدامة ومعايير بيئية أكثر صرامة. وفي هذا السياق، يُتوقَّع أن يحقق قطاع النقل البحري مكاسب اقتصادية واجتماعية، مسبباً أدنى قدر من الأضرار البيئية. ويحدث ذلك تغييراً عميقاً في هذا القطاع، مُحدِثاً تحولاً في العمليات في مختلف أجزاء سلسلة الإمداد البحري. ومن الأمثلة على هذا الاتجاه، الضغط الذي يخضع له هذا القطاع للتحول إلى أنواع أنظف من الوقود بسبب الشواغل البيئية المتزايدة.

ومن هذا المنظور، يُعَّد دخول الحد الأقصى للكبريت في زيت الوقود البحري البالغ 0,5 في المائة الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية حيز النفاذ في كانون الثاني/يناير 2020 عاملاً رئيسياً في تغيير الأوضاع يحمل في طياته تأثيرات محتملة بعيدة المدى في تكلفة النقل البحري وتقلُّب أسعاره وتوفيره. وثمة مصادر عديدة مثيرة للقلق، من بينها ارتفاع أسعار الشحن والاستئجار وازديادها تقلُّباً بسبب التكاليف الإضافية الناشئة عن خيارات الوقود الأكثر تكلفة والاستثمارات لكفالة الامتثال واحتمال انخفاض قدرة الإمداد المستخدمة بفعل الاضطراب في عرض السفن في الأجل القصير. ويُتوقَّع أن يحدث هذا الاضطراب في الظروف التالية: تركيب أجهزة تنقية الغاز في السفن الأصغر سناً على نحو يؤدي إلى ازدياد السعة الحملية وتخريد السفن الأقل كفاءة في استخدام الوقود والإبحار الفارغ والإبحار البطيء.

ويثير نفاذ هذه القاعدة التنظيمية عدم اليقين بشأن عمليات النقل البحري في المستقبل، جاعلاً التنبؤ بأسعار الشحن أكثر صعوبة. ومن منظور شركات النقل، يعزى عدم اليقين هذا إلى تركيب أجهزة تنقية الغاز وتوافر أنواع الوقود البديل. أما من منظور الشاحنين، فتعود الشواغل المثارة إلى الوضوح بشأن تطبيق الرسوم الإضافية على وقود السفن وإلى الطريقة التي سيؤثر بها نفاذ هذه القاعدة التنظيمية في تكاليف النقل البحري الدولي. ويرى البعض أنَّ هوامش الربح ستنخفض وستزداد عمليات التوحيد وإفلاس أشد شركات النقل ضعفاً من الناحية المالية، ولا سيما في قطاع النقل البحري بالحاويات، إن لم تُحمَّل التكاليف الإضافية للشاحنين.

ولمواجهة أسعار الشحن المنخفضة والمتقلِّبة وانخفاض الإيرادات والربحية بسبب العرض الزائد الهيكلي وضعف النمو في الطلب، واصلت شركات النقل البحري بالحاويات سعيها للتوحيد. ففي شباط/فبراير 2019، استأثرت الخطوط العشر للنقل البحري

المنتظم بالحاويات في أعماق البحار بنسبة 90 في المائة من السعة المستخدمة وهيمنت على طرق الشرق – الغرب التجارية الرئيسية من خلال ثلاثة تحالفات.

ويُتوقَّع أن يزيد التوحيد الضغط الذي يواجهه صغار المشغلين ويؤثر في أسعار الشحن وفي وتيرة الخدمات وكفاءتها وموثوقيتها وجودتها في الجزر الصغيرة والنائية وأقل البلدان نمواً. وبين عامي 2006 و2019، ارتفع مستوى التركيز من حيث العمليات والتحالفات واستخدام السفن وموانئ التوقف الرئيسية في جزر المحيط الهادئ. وتفيد البيانات بأنَّ عدد الشركات التي تقدم خدمات النقل في طرق المحيط الهادئ قد انخفض بين عامي 2006 و2019، فنقلت كل شركة تقدم خدماتها في هذه الطرق أحجاماً أكبر من البضائع.

وأمَّا من منظور زبائن التحالفات، فيبدو أنَّ مشاركة خطوط النقل البحري في أحد التحالفات تتيح مزيداً من الخدمات وعدداً أكبر من السفن لكل خدمة وأحجاماً أكبر من السفن ومدداً أقصر في المتوسط لرحلات الذهاب والإياب، مقارنة بالخدمات التي يقدمها مشغِّلون لا ينضون تحت لواء أحد التحالفات، مما يشير إلى قدر أكبر من المرونة والقدرة على التكيف مع أحوال السوق.

وقد تغيرت أنماط مشاركة البلدان النامية في سلسلة إمداد النقل البحري خلال الخمسين سنة المنصرمة. وتشير الاتجاهات المشار إليها في هذا التقرير إلى أنَّ القطاعات التي درجت هذه البلدان على قيادتها تتأثر وتتحول بسبب اعتبارات الاستدامة. فعلى سبيل المثال، يُرجَّح أن يؤثر نفاذ عدة صكوك بيئية عالمية واعتماد معايير طوعية في هذا القطاع في بناء السفن الذي تقع على عاتقه مسؤولية تضمين هذه العناصر في تصميم السفن وبنائها. وتعكف البلدان البانية للسفن التي يكتسي هذا القطاع لديها أهمية وطنية من حيث العائدات المالية المباشرة والعمالة ومساهمات سلسلة الإمداد على استكشاف الخيارات التي تبقيها قادرة على التنافس في هذه البيئة الجديدة. وتشمل هذه الخيارات ما يلي:

- إجراء تقييم عميق للعمليات والخدمات التي تقدمها أحواض بناء السفن.
- زيادة الوعي بالمعايير المستجدة بين صانعي المعدات البحرية وموردِيها.
- اكتساب خبرة بحرية مراعية للبيئة.
- إنشاء شراكات مع الخبراء البحريين والمعاهد التقنية والتدريبية لتشجيع الابتكار والأخذ بالتقانات المقتصدة للطاقة والمراعية للبيئة.

ودرجت البلدان النامية وسجلاتها المفتوحة على الهيمنة على قطاع تسجيل السفن في سلسلة الإمداد البحري. ونظراً لازدياد الوعي بالاعتبارات البيئة واحتمال وضع معايير بيئية أكثر صرامة، يُرجَّح أن يتوسَّع نطاق الرقابة التنظيمية التي تمارسها دولة العلم. وينبغي النظر إلى العوامل الحاسمة الأخرى التي تؤثر في قرار اللجوء إلى السجلات المفتوحة وبناء الوعي بالمعايير المستجدة في إطار الاستراتيجية الرامية إلى الحفاظ على القدرة التنافسية في هذا القطاع من سلسة الإمداد البحرية.

ودأبت البلدان النامية على السيطرة أيضاً على تكسير السفن. ومن المحتمل أن تغيِّر التطورات التنظيمية الأخيرة ومبادرات القطاع الطوعية الساعية إلى جعل إعادة تدوير السفن أكثر مراعاة للبيئة وأماناً للبشر هذا الوضع. وأظهرت بعض البلدان التي ألفت المشاركة في هذا القطاع من سلسلة الإمداد – الصين والهند وتركيا، على سبيل المثال – أرقاماً منخفضة في مجال تكسير السفن في السنوات الأخيرة.

وفي مضمار بنى الموانئ الأساسية ومقدمو الخدمات فيها، يعني المزيد من الاستدامة رفع الكفاء الاقتصادية والقدرة على التحمل والاستدامة البيئية والاقتصادية. وفي بيئة يزداد فيها التنافس شدة داخل الموانئ وبينها على حد سواء، يشهد قطاع الموانئ مزيداً من التوحيد والتحالفات والتكامل الرأسي في أنشطة اللوجستيات.

ولتحقيق مزيد من الاستدامة في قطاع الموانئ، لا بد من زيادة الاستثمارات لتحديث البنية الأساسية والعمليات في الموانئ. وللاضطلاع بأنشطة تقلِّل من الاثار الخارجية مثل التلوث، يلزم تنمية القدرات والحث على اعتماد التقانات المقتصدة للطاقة والتدابير التشغيلية التي تهدف إلى تخفيض الانبعاثات. وللتعاون بين القطاعين العام والخاص دور رئيسي في هذا المضمار. ومن التحديات التي تواجه النقل البحري والأعمال التجارية المينائية اعتماد التقانات ونقلها تفادياً للقصور في قدرات القطاع البحري وزيـادة التمويل والاستثمارات من أجل إنشاء البنية التحتية والخدمات وتحديثهما. ومن المهم جعل بنية النقل الأساسية بمنأى عن التأثر بتغير المناخ وتعزيز القدرة على التحمل وتمويل البحث والتطوير من أجل الابتكار وتنمية رأس المال البشري وتعزيز أُطر الامتثال التنظيمية والمؤسسية.

ويتيح المضي قدماً نحو النقل البحري المستدام فرصاً للبلدان النامية، فبفضل التوجه نحو بدائل النقل الأنظف وتطبيق التقانات الجديدة، يمكن معالجة عدة مسائل في آن واحد، مثل زيادة الكفاءة في عمليات النقل وتخفيض استهلاك الطاقة وتخفيف آثار تغير المناخ وتخفيض تلويث الهواء محلياً وتقليل الاكتظاظ في حركة المرور. ويكتسي ذلك أهمية خاصة في البلدان النامية التي سيصبح بوسعها أن تفكر في تضمين مبادئ الاستدامة ومعاييرها المناسبة في مراحل مبكرة من الاستثمار والتخطيط بشأن البنية الأساسية، بالنظر إلى المرحلة التي بلغتها في مجال التنمية وتركيزها الحالي على تطوير البنية الأساسية.

وفضلاً عن ذلك، أعربت بلدان نامية عديدة عن رغبتها الأكيدة في تسخير إمكانات الاقتصاد الأزرق، فاستخدام موارد المحيطات بشكل مستدام لتحقيق النمو الاقتصادي وتحسين سبل كسب العيش وتوفير فرص العمل والحفاظ على صحة نظم المحيطات الإيكولوجية يتضمن طائفة واسعة النطاق من الأنشطة، من بينها السياحة الساحلية واستغلال الموارد البحرية الحية والحفاظ عليها (إدارة مصائد الأسماك) واستخدام الموارد البحرية غير الحية (التعدين في قاع البحار) والأنشطة ذات الصلة بسلسلة الإمداد البحرية (أنشطة الموانئ وبناء السفن وخدمات الإصلاح والنقل البحري).

ولاغتنام الفرص ومواجهة التحديات من منظور سياسة التنمية المستدامة، ثمة حاجة إلى اتباع نهج منتظم لتقييم أفضل السبل لدعم تنمية قطاعي الموانئ والنقل البحري على الصعيد الوطني، تعزيزاً للقدرة التنافسية والارتباط وعمل البحارة والنقل البحري بحسبان ذلك خيارات قابلة للتنفيذ في مجال العمالة، مع التصدي في الآن ذاته للتحديات البيئية. ويمثِّل فهم الطريقة التي تؤثر بها بارامترات الاستدامة في أداء القطاعات على الصعيد الوطني والروابط عبر القطاعات عنصراً أساسياً في هذا التقييم، شأنها في ذلك شأن تسخير الرقمنة بحسبانها قوة تمكينية وتشجيع التعاون داخل الموانئ ومع الجهات الفاعلة الخارجية.

المراجع

Asariotis R, Benamara H and Mohos-Naray V (2017). Port industry survey on climate change impacts and adaptation. UNCTAD Research Paper No. 18.

BIMCO (2019). Tanker shipping: While we wait for 2020 to kick in, it's all about politics. 12 June.

Barry Rogliano Salles (2019). Annual Review 2019: Shipping and Shipbuilding Markets.

Bunker Trust (2019). IMO 2020 costs could force liner market into further consolidation, says Drewry. 3 April.

CAI International (2019). How will IMO 2020 affect ship capacity and freight rates? CAI Transportation Blog. Available at http://blog.capps.com/how-will-imo-2020-affect-ship-capacity-and-freight-rates.

Clarksons Research (2019a). Scrubber Count Update and IMO 2020 Market Impact Assessment. July. Update No. 3.

Clarksons Research (2019b). *Container Intelligence Quarterly*. Second Quarter.

Clarksons Research (2019c). *Container Intelligence Monthly*. Volume 21, May.

Clarksons Research (2019d). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.

Drewry (2019). *Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2019*. London.

European Federation for Transport and Environment (2018). *Road Map to Decarbonizing European Shipping*. Brussels.

European Seaports Organization (2018). *The Infrastructure Investment Needs and Financing Challenge of European Ports*. Brussels.

Forbes (2019a). IMO 2020: What shippers need to know now. 8 April.

Forbes (2019b). Exxon Mobil eyes marine fuels business expansion as IMO 2020 deadline looms. 13 March.

Freightwaves (2019a). Australian shippers in uproar on DP World fees. 18 April. Available at www.freightwaves.com/news/maritime/20190419-major-cash-grab-underway (accessed 10 September 2019).

Freightwaves (2019b). Marine terminal operators sting Australian shippers and truckers with huge surcharges. 19 April.

Freightwaves (2019c). Marine box terminal operators hit truckers with huge Vehicle Booking System fee hikes. 4 July.

Gasparoti C and Rusu E (2018). An overview on the shipbuilding market in the current period and forecast. *EuroEconomica*. 1(37):254–271.

gCaptain.com (2019). BP [British Petroleum] introduces new IMO 2020-compliant bunker fuel. 11 March.

Global Environment Facility, United Nations Development Programme, IMO Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project and Institute of Marine Engineering, Science and Technology (2018a). *Ship Emissions Toolkit: Guide No.3 – Development of a National Ship Emissions Reduction Strategy*. Elephant Print. Lewes, East Sussex.

Global Environment Facility, United Nations Development Programme, IMO Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project and International Association of Ports and Harbours (2018b). *Port Emissions Toolkit: Guide No.1 – Assessment of Port Emissions*. Elephant Print. Lewes, East Sussex.

Hellenic Shipping News Worldwide (2018). IMO 2020: Mayhem or opportunity for the refining and marine sectors? 6 September.

Hellenic Shipping News Worldwide (2019a). Major Dutch maritime companies join Green Maritime Methanol Project. 22 February.

Hellenic Shipping News Worldwide (2019b) Liberian flag added to QUALSHIP 21. 12 April.

International Association of Ports and Harbours (2019). *Ports and Harbours*. Volume 64. No. 2. March/April.

IHS Markit (2019). Shipping and Shipbuilding Outlook. March.

IHS Markit, JOC.com, Gemini Shippers Group and Seabury Maritime (2019). IMO 2020: What every shipper needs to know. White Paper. March. Micropress Printers. Suffolk, United Kingdom.

IncoDocs (2019). IMO 2020: How regulations will impact the shipping industry. 9 April.

Intergovernmental Panel on Climate Change (2018). Global Warming of 1.5°C. An Intergovernmental Panel on Climate Change Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development and efforts to eradicate poverty. World Meteorological Organization. Geneva. Available at www.ipcc.ch/sr15/ (accessed 10 September 2019).

International Chamber of Shipping (2019). *Shipping Industry Flag State Performance Table: 2018/2019*. London.

Jevrejeva S, Jackson LP, Grinsted A, Lincke D and Marzeion B (2018). Flood damage costs under the sea level rise with warming of 1.5 °C and 2 °C. *Environmental Research Letters*. 13(7):074014. 4 July.

JOC.com (2018a). Are they container lines or quasi-utility companies? 14 November.

JOC.com (2018b). EU [European Union] scrutiny of Asia container shipping subsidies builds. 7 December.

JOC.com (2018c). Low-sulphur BAFs [bunker adjustment factors] rattle already volatile container shipping. 25 September.

JOC.com (2019a). Scrubber retrofits put pressure on ocean reliability. 21 April.

JOC.com (2019b). Low-sulphur BAFs [bunker adjustment factors] offer shippers path to hedge exposure. 1 May.

Lee T and Nam H (2017). A study on green shipping in major countries: In the view of shipyards, shipping companies, ports and policies. *The Asian Journal of Shipping and Logistics.* 33(4):253–262.

Lloyd's List (2018a). One Hundred Ports 2018.

Lloyd's List (2018b). 37 Piraeus (Greece): Throughput 2017: 4,145,079 TEUs, up 10.9% (2016: 3,736,644 TEUs), 31 August.

Lloyd's List (2019). Tanger Med volumes to grow by 1m TEUs per year. 12 July.

McKinsey and Company (2018). IMO 2020 and the outlook for marine fuels. September.

MDS Transmodal (2019). IMO 2020 to result in 50% hike in bunker costs on Far East–Europe trade lane: Launch of online BAF Calculator to increase bunker cost transparency for shippers and lines. 16 July.

Non-governmental Organization Shipbreaking Platform (2015). *What a Difference a Flag Makes: Why Shipowners' Responsibility to Ensure Sustainable Ship Recycling Needs to Go beyond Flag State Jurisdiction*. Brussels.

Novethic (2019). Maersk, the world's leading container shipping company, aims for carbon neutrality in 2050. 11 January.

Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum (2018). *Decarbonizing Maritime Transport: Pathways to Zero-carbon Shipping by 2035*. Paris.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (2019). White, Grey and Black List for the period 1 July 2019–1 July 2020. Available at www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list (accessed 11 September 2019).

Safety4sea (2019a). 58% of flag States could be removed from STCW [Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers] White List. 10 May.

Safety4sea (2019b). BIMCO: Container shipping will face a challenging 2019. 19 February.

Safety4Sea (2019c). European Commission study supports Mediterranean ECA [emissions control area]. 30 March.

Seeking Alpha (2019). IMO 2020: An overview of the its [sic] effects in shipping, oil and other industries. 29 March.

Splash247.com (2019a). Hyundai Heavy given go-ahead to take over DSME. 31 January.

Splash247.com (2019b). Merger talk heats up between China's top shipbuilders in wake of Korean yard consolidation. 1 February.

Splash247.com (2019c). Calls grow for Beijing to scrap ship recycling ban. 10 January.

The Economist (2019). The world's biggest ship-breaking town is under pressure to clean up. 7 March.

The Loadstar (2018). Shippers are being "left in the dark" as carriers look to recover IMO 2020 costs. 3 October.

The Wall Street Journal (2019). Korea's [Republic of Korea's] Mega-merger of shipyards set to dominate global shipbuilding. 6 February.

United Kingdom Chamber of Shipping (2018). IMO agrees at least 50 per cent reduction in carbon emissions from shipping by 2050. 13 April.

UNCTAD (2017). *Review of Maritime Transport 2017* (United Nations publication. Sales No. E.17.II.D.10, New York and Geneva).

UNCTAD (2018a). Market consolidation in container shipping: What next? UNCTAD Policy Brief No. 69.

UNCTAD (2018b). *Review of Maritime Transport 2018* (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5. New York and Geneva).

UNCTAD (2018c). *Climate Change Impacts on Coastal Transportation Infrastructure in the Caribbean: Enhancing the Adaptive Capacity of Small Island Developing States (SIDS) – Saint Lucia – A case study*. UNCTAD/DTL/TLB/2018/3. Geneva.

UNCTAD (2018d). *Climate Change Impacts on Coastal Transportation Infrastructure in the Caribbean: Enhancing the Adaptive Capacity of Small Island Developing States (SIDS) – Jamaica: A case study*. UNCTAD/DTL/TLB/2018/2. Geneva.

UNCTAD (2018e). *Climate Change Impacts on Coastal Transportation Infrastructure in the Caribbean: Enhancing the Adaptive Capacity of Small Island Developing States (SIDS): Climate Risk and Vulnerability Assessment Framework for Caribbean Coastal Transport Infrastructure*. UNCTAD/DTL/TLB/2018/1. Geneva.

UNCTAD (forthcoming). *Challenges in Competition and Regulation of Port Infrastructure and Services and Maritime Transport: Focus on the Latin American Region*.

Universal Cargo (2016). What is blank sailing? 26 November.

Universal Cargo (2019). Two big problems ocean freight shipping faces in 2019. 31 January.

University Maritime Advisory Services (2019). How can shipping decarbonize? Available at https://u-mas.co.uk/Latest/Post/411/How-can-shipping-decarbonise-A-new-infographic-highlights-what-it-d-take-to-decarbonise-shipping-by-2050 (accessed 13 September 2019).

World Maritime News (2019). Drewry: Sulphur cap to trigger slow steaming, trans-shipment. 18 March.

3

مؤشرات الأداء

ينظر هذا الفصل في شتى مؤشرات أداء قطاع النقل البحري لمساعدة واضعي السياسات وهيئات الموانئ والسلطات البحرية في تقييم وتتبع أداء موانئ بلدانها وأعمالها التجارية في مجال النقل البحري وتزويدها بوسائل تحليلية تعينها على وضع سياساتها في هذا المجال من خلال مجموعة من مؤشرات الأداء الرئيسية الملائمة لتنمية القطاع البحري تنمية مستدامة.

وتشير مختلف المؤشرات الواردة في هذا الفصل إلى الطريقة التي يمكن أن يدعم بها *استعراض النقل البحري* التحليل الجاري لتتبع الأداء. وفي هذا العام، ينصب الاهتمام على أداء الموانئ والارتباط بخطوط الملاحة البحرية، استناداً إلى مؤشر جديد للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة يشمل أكثر من 900 ميناء، وإحصاءات جديدة عن التوقف في الموانئ والوقت الممضي فيها، فضلاً عن المعلومات القيمة المستمدة من برنامج الأونكتاد للتدريب على إدارة الموانئ من أجل التجارة.

ويُعدُّ الارتباط بخطوط النقل البحري ومدة الرسو في الميناء مقياسيين غير مباشرين للكفاءة والنفاذ إلى الأسواق والبنية الأساسية المتاحة والقدرات في جانب العرض وتيسير التجارة وغير ذلك من بارامترات الاستدامة. وتشير البيانات إلى أنَّ للجغرافيا وأحجام التجارة وكفاءة الميناء أهمية في ارتباط البلد المعني بخطوط النقل البحري. وتندرج دول جزرية صغيرة نامية عديدة في عداد أقل البلدان ارتباطاً بخطوط النقل البحري، فهي غالباً ما تدور في دوامة تؤدي فيها أحجام التجارة المنخفضة إلى العزوف عن الاستثمار في تحسين مستوى الارتباط بهذه الخطوط، فتغدو تجارة السلع باهظة التكلفة وعاجزة عن المنافسة بسبب هذا الارتباط الواهن.

ومن حيث مُدد الرسو في الميناء، أمضت السفن في عام 2018 في المتوسط 23,5 ساعة (0,97 يوم) في الميناء. وبوجه عام، أمضت ناقلات السوائب الجافة 2,05 يوم في الميناء وسفن الحاويات 0,7 يوم. ويمثل الرسو في الميناء لمدة أقصر مؤشراً إيجابياً يشير إلى كفاءة الميناء وإلى قدرته التنافسية التجارية. وتنتمي جميع الاقتصادات العشرة الأدنى درجة إلى بلدان نامية أو بلدان أقل نمواً. أما أسرع الاقتصادات من حيث مدة الرسو في الموانئ، فهي إمَّا اقتصادات متقدمة ذات أحجام كبيرة من البضائع في الغالب الأعم، أو اقتصادات صغيرة تعالج أحجاماً منخفضة من البضائع في كل توقف في الميناء.

مؤشرات الأداء

الآفاق حتى عام 2030

الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظمة

بعد توسيع قناة بنما في عام 2017، ازداد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لموانئ الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية.

يتصدر ميناء بورسعيد بمصر وميناء طنجة المتوسطي بالمغرب الموانئ الأفريقية الواقعة في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

مُدد الرسو في الموانئ

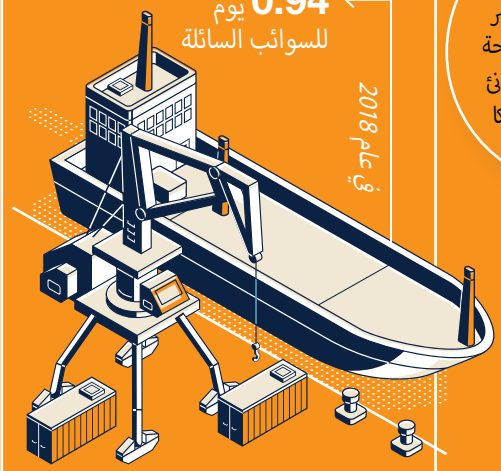
يمثِّل الرسو في الميناء لمدة أقصر مؤشراً إيجابياً يشير إلى كفاءة الميناء وإلى القدرة التنافسية التجارية.

2.05 أيام
للسوائب الجافة

0.70 يوم
يوم لسفن الحاويات

0.94 يوم
للسوائب السائلة

في عام 2018



المؤشرات البيئية

يمكن استخدام ثلاثة مؤشرات للسفن لتقييم تأثير أسطول النقل البحري العالمي في البيئة.

1
سفن مزودة بنظام لمعالجة مياه الصابورة أو يعتزم تزويدها به

2
سفن مزودة بجهاز لتنقية الغاز لتخفيض انبعاثات الكبريت أو يعتزم تزويدها به

3
سفن ممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية لتخفيض انبعاثات أكسيد النيتروجين

ألف- قياس أداء النقل البحري

يمثّل النقل البحري مجالاً معقداً من النشاط بسبب الطبيعة الدولية الملازمة له وبعده المتسم بتعدد أصحاب المصلحة. وتثير هذه الخصائص تحدياً من حيث التحليل يزيده استعصاءً دور هذا القطاع بصفته عاملاً مساهماً في الإنتاج وداعماً لقطاعات اقتصادية ومجالات أخرى من الأنشطة، مثل التجارة وصيد الأسماك والسياحة والطاقة. وتُبرز هذه التعقيدات أيضاً ما للحقائق والبيانات الصرفة من أهمية بالغة في دعم عملية وضع السياسات السديدة في حوافظ مختلفة حتى يتسنى تحقيق معاوضات متوازنة في السياسات.

ومؤشرات الأداء أدوات تحليلية مهمة من شأنها أن تُيسّر فهم طبيعة المسائل التي يواجهها قطاع النقل البحري والموانئ ومداها فتساعد في تقييم الأثر الذي قد تُحدثه خيارات السياسات البديلة. والمؤشرات ضرورية أيضاً للتقييم الذاتي وقياس الأداء، وهما عاملان أصيلان في وضع السياسات لأنهّما يعينان على تقييم ما يُحرز من تقدم في تحقيق الأهداف والغايات المنشودة. وعلى نحو متزايد، تُعدُّ المؤشرات ذات المقاييس المتعددة الأبعاد التي تشمل مجموعة من العوامل، مثل الكفاءة وكفاءة التكاليف والإنتاجية والربحية والارتباط بخطوط النقل البحري والنفاذ والشمول الاجتماعي والاستدامة البيئية، ضرورية للأعمال التجارية البحرية ومستخدميها وللحكومات وواضعي السياسات، نظراً لما تحقق مؤشرات الأداء من فوائد استراتيجية وعملية. وغدت البيانات القطرية أكثر أهمية من أي وقت مضى في تحديد طبيعة نشاط النقل البحري ونطاقه والاتجاهات التي تسنده وتفسير النتائج والآثار المحتملة لواضعي السياسات، لا سيما في البلدان النامية. وتحظى مؤشرات النقل البحري التي تدعم رصد الأداء وقياسه والإبلاغ عنه وتقييمه بمزيد من الاهتمام والأهمية.

وزادت عوامل أخرى أيضاً، مثل تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام 2030 وأهداف التنمية المستدامة، الزخم الذي تحظى به مؤشرات الأداء التي ستساعد في تتبع أداء النقل البحري والموانئ وتقييمه وتحديد ما يُحرز من تقدم في تحقيق الأهداف والغايات. ويشارك الأونكتاد في الإبلاغ عن أهداف التنمية المستدامة بشأن مؤشرات شتى من بينها النقل (UNCTAD, 2019a). زد على ذلك، أنَّ *لاستعراض النقل البحري* دور يتعين عليه أن يؤديه في مضمار مؤشرات أداء النقل البحري والرصد والإبلاغ وقياس الأداء.

ويستثمر هذا الفصل بيانات مستمدة من إصدارات شتى من *استعراض النقل البحري* لدعم النُهج القائمة على الأداء حيال النقل البحري. ويستند الفصل إلى ما يزيد عن خمسة عقود من العمل في مجال النقل البحري – في رصد الاتجاهات وتجميع البيانات وتحليلها – مقدماً نافذة وحيدة لمؤشرات النقل البحري على الصعيد القطري مع التشديد في الوقت نفسه على منظور البلدان النامية والبعد المتعلق بالاستدامة. وأُضيفت إلى بعض المؤشرات بيانات ومعلومات جديدة وردت من شركاء يستغلون الابتكارات والتقانات الرقمية.

ويقدم الفصل 3 في هذا العام تقييماً لمؤشرات أداء مختارة للنقل البحري يأتي في صدارتها الارتباط بخطوط النقل البحري ومُدد الرسو في الموانئ وأداء الموانئ والمؤشرات البيئية لأسطول النقل البحري. وفي السنوات المقبلة، سيشمل الاستعراض مؤشرات إضافية، من بينها أبعاد النقل البحري والموانئ البيئية والاجتماعية، وسيُوسِّع نطاق التغطية الإحصائية المناظرة في بوابته للإحصاءات البحرية.

وفي هذا الصدد، أعدَّ الأونكتاد أدوات وبرامج مختلفة لمساعدة الدول الأعضاء فيما تبذله من جهد لتحسين أدائها في مجال النقل، نشداناً لتحقيق غاياتها وأهدافها في مضمار النقل المستدام، بما في ذلك النقل البحري. ومن بين هذه البرامج إطار الأونكتاد لنقل البضائع المستدام الذي يُبتغى منه إتاحة إرشادات مفيدة وأدوات عملية، دعماً لأصحاب المصلحة في النقل في تعميم اعتبارات الاستدامة في سياساتهم وخططهم وعملياتهم وقراراتهم الاستثمارية بشأن نقل البضائع (UNCTAD, 2019b). ويتيح إطار نقل البضائع المستدام الذي يتألف من 6 خطوات ومجموعة واحدة من العوامل التمكينية الشاملة و27 مجموعة فرعية مفصلة عملية متدرجة تُبيِّن خطوة فخطوة كيفية تخطيط استراتيجيات نقل البضائع المستدام وتصميمها وتطويرها وتنفيذها (انظر www.sft-framework.org/، تم الاطلاع عليه في 16 أيلول/سبتمبر 2019).

وإضافة إلى ذلك، يقدم الإطار إرشادات وأدوات عملية لمساعدة أصحاب المصلحة ومتخذي القرارات المعنيين من كلا القطاعين العام والخاص على اتخاذ تدابير الاستجابة الملائمة التي تعزز نُظم نقل البضائع المستدام. وتشمل الأدوات الرئيسية *استبيان التقييم الذاتي* وقائمة وافية قابلة للتصفية تضم نحو 250 مؤشراً للأداء وفهرساً يحتوي أكثر من 300 مقياساً لنقل البضائع المستدام. وتمكّن مؤشرات الأداء الرئيسية المحددة في الإطار المستخدمين من تحليل الوضع الحالي ورصد المستجدات. ويمكن تصنيف هذه المؤشرات حسب وسيطة النقل ونطاق الاستدامة وأبعادها. ومن بين مجموعة المؤشرات البالغ عددها 250 مؤشراً، يمكن تطبيق 152 مؤشراً على النقل البحري.

وسيساعد الجمع بين نهج إطار نقل البضائع المستدام التصاعدي ونهج المؤشرات العالمية القابلة للمقارنة التنازلي، مثل تلك التي يتناولها هذا الفصل، واضعي السياسات على اتخاذ قرارات مستنيرة تدعم الأعمال التجارية في موانئهم ونقلهم البحري. وسيثابر الأونكتاد على التواصل مع مقدمي البيانات ومؤسسات البحوث والأوساط الأكاديمية للاستفادة من أحدث المعلومات والإحصاءات المتاحة، مقدماً التحليل والمشورة بمنأى عن التحيز قدر المستطاع. وستُغطي الإصدارات المقبلة من الاستعراض طائفة من شتى المؤشرات تشمل أبعاد النقل البحري والموانئ البيئية والاجتماعية، نظراً لأهميتها البالغة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

باء- الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظمة

يمثِّل الموقع الجغرافي لبلد أو ميناء ما في الشبكة العالمية للنقل البحري بالحاويات، أي ارتباطه بخطوط النقل البحري، عاملاً مهماً يُحدِّد قدرته على النفاذ إلى التجارة العالمية وتكاليف التجارة والقدرة التنافسية. ولإتاحة مؤشر على هذا الارتباط، أعدَّ الأونكتاد في عام 2004 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (UNCTAD, 2017a) الذي يُبتغى منه تحديد مستوى اندماج البلد المعني في شبكة خطوط النقل البحري المنتظمة القائمة بقياس ارتباطه بخطوط النقل البحري المنتظمة. وفي عام 2019، وسَّع الأونكتاد نطاق تغطية هذا المؤشر واستحدث مؤشراً جديداً لارتباط الموانئ بخطوط النقل البحري المنتظمة يشمل أكثر من 900 ميناء (انظر الإطار 3-1).

ويجوز اعتبار مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة معياراً غير مباشر لقياس النفاذ إلى التجارة العالمية. وكلَّما كان مستوى الارتباط عالياً، أصبح نفاذ البلد المعني إلى النظام العالمي لنقل البضائع بحراً أيسر، بما في ذلك من حيث السعة وخيارات النقل ووتيرته، ومن ثم المشاركة مشاركة فعالة في التجارة الدولية. ولذلك، يمكن أن يُعدَّ المؤشر مقياساً للارتباط بالنقل البحري وللقدرة التنافسية وتيسير التجارة.

الإطار 3-1 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة: مؤشرٌ غير مباشر للارتباط بالنقل البحري

يشير مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة إلى مستوى اندماج البلد المعني في الشبكات العالمية لخطوط النقل البحري المنتظمة. وحدَّد المؤشر القيمة القصوى لارتباط البلد، الذي يمثله الصين، في 100 في عام 2006. وحُدِّث المؤشر وصُقل في عام 2019 بزيادة عدد البلدان التي يغطيها وبإدراج عنصر إضافي فيه (عدد أزواج البلدان التي لديها وصلة مباشرة)، وجُدِّد إعداده لعام 2006 وما بعده، وحدَّد المؤشر الجديد الدرجة 100 للبلد الذي حقق أعلى متوسط في عام 2006.

وتحل السلاسل الزمنية الجديدة محل مؤشر الأونكتاد السابق للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة الذي أُعدَّ ابتداءً من عام 2004. ويمكن للقراء المهتمين بالسلاسل الزمنية السابقة التي تغطي الفترة من عام 2004 إلى عام 2018 الاتصال بـ rmt@unctad.org.

واستُخرجت صيغة المؤشر الحالية من المكونات الستة التالية: عدد المرات التي تتوقف فيها السفن المقررة كل أسبوع في البلد المعني والسعة السنوية المستخدمة بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً (مجموع السعة المستخدمة المعروضة في البلد المعني) وعدد خدمات النقل البحري المنتظمة إلى البلد ومنه وعدد شركات خطوط النقل البحري المنتظمة التي تقدم خدمات إلى البلد ومنه والحجم المتوسط بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً للسفن التي تستخدمها الخدمة المقررة، مقروناً بأكبر حجم متوسط للسفن وعدد البلدان الأخرى المرتبطة بالبلد من خلال خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة المباشرة (تُعرَّف الخدمة المباشرة بأنها خدمة منتظمة بين بلدين وقد تشمل وقفات أخرى بينهما، ولكن نقل الحاوية لا يقتضي المسافنة).

ويُستخرج المؤشر لكل البلدان التي تُقدم لها بانتظام خدمات خطوط النقل البحري المنتظمة بالحاويات. وتقسم قيمة البلد لكل مكوِّن على القيمة القصوى للمكوِّن في عام 2006 ويُحسب متوسط المكوِّنات الستة للبلد. ثم يقسم متوسط البلد مرة أخرى على القيمة القصوى للمتوسط في عام 2006 ويضرب في 100. والنتيجة هي مؤشر أقصى قدره 100 في عام 2006. ويعني ذلك أنَّ مؤشر الصين لعام 2006 هو 100 وجميع المؤشرات الأخرى تتصل بهذه القيمة.

وبالتعاون مع MDS Transmodal، حدَّث الأونكتاد في عام 2019 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة وأدخل عليه تحسينات، فعلى سبيل المثال، وسِّعت التغطية القطرية لتشمل عدداً من الدول النامية الجزرية الصغيرة وأُضيف مكوِّن يتعلق بعدد البلدان التي يمكن الوصول إليها دون حاجة إلى المسافنة. وبقيت المكونات الخمسة الأخرى – عدد الشركات

التي تقدم الخدمات وعدد الخدمات وعدد السفن التي تتوقف كل شهر وطاقة الحاويات الحملية الكلية السنوية المستخدمة وحجم السفن – على حالها دون تغيير.

وباتباع المنهجية نفسها المعتمدة لمؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على صعيد البلدان، استحدث الأونكتاد مؤشراً جديداً لارتباط الموانئ بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة يشمل أكثر من 900 ميناء من موانئ الحاويات سنوياً، من عام 2006 إلى 2019. ويلبي هذا المؤشر الجديد على صعيد الموانئ طلبات متواترة تلقاها الأونكتاد من هيئات الموانئ والشاحنين. ويشمل كلٌ من مكونات مؤشر الموانئ الستة جانباً رئيسياً من الارتباط:

يتيح العدد الكبير من عمليات توقف السفن المقررة درجة عالية من تواتر الخدمات للواردات والصادرات. ففي شنغهاي على سبيل المثال، من المقرر أن تتوقف سفن الحاويات في هذا الميناء 298 مرة في الشهر، أي نحو 10 مرات في اليوم. ويستقبل الميناء المتوسط في العالم 12 سفينة في الشهر والميناء الوسيط 5 سفن. وهذا يعني أنَّ الميناء العادي يمكن أن يتوقع أن تتوقف فيه سفينة حاويات واحدة كل ستة أيام على وجه التقريب.

تمكِّن السعة المستخدمة الكبيرة الشاحنين من التداول في أحجام أكبر من الواردات والصادرات. فمثلاً، تبلغ القيمة في شنغهاي 68 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً؛ ويبلغ المتوسط العالمي للميناء الواحد 1,6 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً.

يقترن العدد الكبير من الخدمات المنتظمة إلى الميناء ومنه بخيارات للنقل البحري تتيح الوصول إلى أسواق عالمية مختلفة. فعلى سبيل المثال، تُقدَّم 265 خدمة إلى ميناء شنغهاي ومنه؛ ويبلغ المتوسط العالمي لجميع الموانئ 10 خدمات.

يشير العدد الكبير من شركات خطوط النقل البحري المنتظمة التي تقدم الخدمات إلى مستوى المنافسة في السوق. فمثلاً، تُقدَّم 68 شركة نقل خدمات إلى ميناء شنغهاي ومنه؛ ويبلغ المتوسط العالمي لجميع الموانئ ست شركات. ويبلغ الرقم الوسيط العالمي ثلاث شركات؛ أي أنَّ ثلاث شركات أو أقل تخدم نصف موانئ الحاويات في العالم.

تقترن أحجام السفن الكبيرة باقتصادات الحجم في الرحلة البحرية وبتكاليف نقل أقلَّ على الأرجح. فعلى سبيل المثال، قدمت 10 موانئ في عام 2019 خدمات لسفن يبلغ متوسط حجمها 128 20 وحدة معادلة لعشرين قدماً: أنتويرب ببلجيكا؛ وداليان بالصين؛ وهامبورغ بألمانيا؛ ونينغبو بالصين؛ وبيرايوس باليونان؛ وكينغادو بالصين؛ وروتردام بهولندا؛ وشنغهاي بالصين؛ وسنغافورة بسنغافورة؛ وسينغانغ بالصين. وفي قاعدة بيانات الأونكتاد التي تضم 960 ميناءً لعام 2019، يبلغ متوسط حجم السفينة في الخدمات التي تستخدم أكبر السفن 836 3 وحدة معادلة لعشرين قدماً.

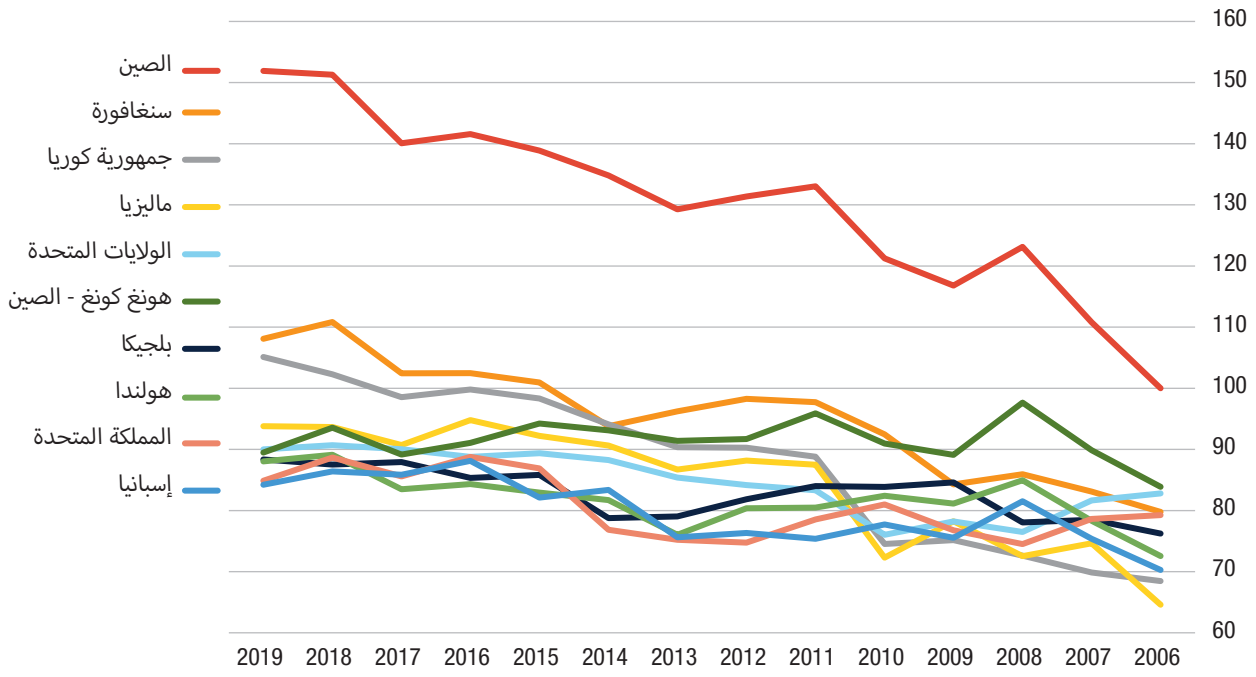
ويشير العدد الكبير من موانئ المقصد التي يمكن الوصول إليها دون حاجة إلى المسافنة إلى وجود وصلات مباشرة وسريعة وموثوقة بالأسواق الأجنبية. وأظهرت التجربة أنَّ التعويل على وصلة مباشرة ومنتظمة من النقل البحري يساعد في تخفيض تكاليف التجارة ويزيد أحجامها (Hoffmann et al., 2019; Wilmsmeier and Hoffmann, 2008). فعلى سبيل المثال، لميناء شنغهاي وصلات مباشرة مع 295 ميناءً شريكاً، مما يعني أنَّ بوسع مُصدِّراً من شنغهاي البيع لعملاء في 295 ميناءً مقصد في الخارج دون حاجة إلى المسافنة. وللميناء المتوسط 28 وصلة مباشرة وللميناء الوسيط 14 وصلة.

المصدر: الأونكتاد، شعبة التكنولوجيا واللوجستيات، استناداً إلى المعلومات المستمدة من MDS Transmodal.

1- ازدياد فجوة الارتباط اتساعاً

في عام 2019، كانت 5 من بين أكثر 10 الاقتصادات ارتباطاً في آسيا و4 في أوروبا وواحد في أمريكا الشمالية (الشكل 3-1). ومنذ عام 2006، حسَّن أكثر البلدان ارتباطاً، وهو الصين، مؤشره للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة بنسبة 51 في المائة، فارتفع المؤشر المتوسط بنسبة 24 في المائة، بينما كان المؤشر الأدنى في عام 2019 أقلَّ من المؤشر الأدنى في عام 2006. وخلال تلك الفترة، حدث تحسُّن طفيف في أقل البلدان ارتباطاً، ومن بينها الدول النامية الجزرية الصغيرة. ويعني ذلك أنَّ التجارة في السلع المنقولة بحراً لا تزال تكتنفها الصعاب في هذه البلدان مع ما يقترن بذلك من آثار اقتصادية غير مباشرة. وبعبارة أخرى، ثمة فجوة في الارتباط ما برحت تزداد اتساعاً تتمثل في ازدياد الفوارق بين أكثر البلدان وأقلها ارتباطاً. ولعلَّ هذه الفجوة تعزى إلى ازدياد قدرة أكثر البلدان ارتباطاً التنافسية بتطوير بُنى تيسير التجارة الأساسية المادية وغير المادية، بينما أعوزت أقل البلدان ارتباطاً الموارد لتمويل استثمارات من هذا القبيل، فعجزت عن اجتذاب مزيد من خدمات النقل البحري المنتظمة بالحاويات. وللاستزادة من تحليل الاتجاهات السائدة في مؤشر ارتباط البلدان بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة ومكوناته، انظر UNCTAD, 2017a.

الشكل 3-1 أعلى 10 اقتصادات في مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، 2006-2019



فالمصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal. للاطلاع على مجموعة البيانات الكاملة بالنسبة لجميع البلدان، انظر https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92.

2- الموانئ ترتبط لتنافس

يُستخرَج مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على مستوى الموانئ لجميع موانئ الحاويات في العالم التي تتلقى خدمات النقل البحري المنتظمة بالحاويات (للاطلاع على مجموعة البيانات الكاملة عن أكثر من 900 ميناء، منذ عام 2006 إلى عام 2019، انظر http://stats.unctad.org/maritime). ويتناول النقاش الوارد أدناه الاتجاهات السائدة في مناطق بحرية مختارة ذات صلة بمؤشر الموانئ.

> فجوة الارتباط تـزداد اتساعاً – ازدياد الفـوارق بين أكثر البلدان وأقلها ارتباطاً

وفي الساحل الغربي لأمريكا الشمالية، تقع أكثر ثلاثة موانئ ارتباطاً في عام 2019 في الولايات المتحدة، يليها ميناء مانزالينو بالمكسيك وفانكوفر بكندا. وشهدت موانئ المكسيك معدلات نمو عالية بوجه خاص خلال العقد المنصرم لأنَّها تمثِّل نقاط دخول للواردات والصادرات المكسيكية ومراكز للمسافنة لتجارة أمريكا الوسطى مع آسيا. وخلال السنوات الثلاث المنصرمة، فقدت موانئ الساحل الغربي في أمريكا الشمالية حيويتها، مقارنة بموانئ الساحل الشرقي التي ازدادت قدرة على التنافس بفضل قناة بنما الموسَّعة. وأصبحت جميع الطرق البحرية من الصين إلى الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية أرخص، مقارنة بخدمات السكك الحديدية التي تربط شيكاغو أو نيويورك بلوس أنجلوس أو لونغ بيتش.

وفي الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية، تقع أكثر 10 موانئ ارتباطاً في الولايات المتحدة. ويجيء ميناء هاليفاكس بكندا في المرتبة الحادية عشرة في هذه المنطقة وميناء فيراكروز بالمكسيك في المرتبة الرابعة عشرة. وظلَّ مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة مستقراً في أغلب مـوانئ الساحل الـشرقي لأمريكا الشمالية حـتى عـام 2016 ولم يرتفع المؤشر بالنسبة لموانئ هذا الساحل إلا بعد توسيع قناة بنما في عام 2017، ولا سيما في نيويورك/نـيـوجـيرسي، وسافانا وشارلستون بالولايات المتحدة وهي الآن أعلى ثلاثة موانئ مرتبة في الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية.

وفي أمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي، كانت أكثر الموانئ ارتباطاً في عام 2019 هي قرطاجنة بكولومبيا ومانزانيلو بالمكسيك وبالبوا ببنما. وتعزَّز ارتباط قرطاجنة منذ عام 2017 في أعقاب توسيع قناة بنما. وتقع خمسة من أهم 10 موانئ في المنطقة في بنما من بينها ميناء رودمان (المرتبة التاسعة) الذي لم يبدأ عملياته كميناء

للحاويات إلا في عام 2018. وتحسَّنت رتبة ميناء كولون في الجانب الكاريبي من بنما أيضاً (الرتبة السابعة)؛ إذ إن مؤشره زاد بأكثر من الضعف في عام 2017.

وفي الساحل الغربي من أمريكا الجنوبية، كانت أكثر موانئ المنطقة ارتباطاً في عام 2019 هي كالاو بيرو وغياكيل بإكوادور وسان أنطونيو بشيلي. وتمثِّل الموانئ الشيلية 7 من بين أكثر 10 موانئ ارتباطاً في المنطقة، بما في ذلك الموانئ التي بدأت تتلقى خدمات النقل البحري المنتظمة بالحاويات في العقد الماضي فقط (كورونيل وليركوين). وبما أنَّ الموانئ الشيلية تتقاسم حصة شيلي من الأسطول، فإنَّ مؤشراتها الفردية أقلُّ من كالاو وغياكيل حيث تقلُّ المنافسة بين الموانئ على الصعيد الوطني. وضاعف ميناء كالاو مؤشره للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على وجه التقريب منذ عام 2006 بعد الإصلاحات المينائية واستثمارات القطاع الخاص، فضلاً عن السوق المحلية الآخذة في النمو وشيء من حركة المسافنة.

وفي الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية، تقع 8 من أكثر 10 موانئ ارتباطاً في البرازيل وفي مقدمتها ميناء سانتوس. وتأتي بوينس آيرس بالأرجنتين ومونتفيديو بأوروغواي في المرتبتين الثانية والثالثة على التوالي. ولمونتفيديو سوق وطني أصغر من الموانئ في الأرجنتين والبرازيل، بيد أنَّه يتمكَّن من اجتذاب حصص كبيرة من حركة المسافنة، فضلاً عن البضائع العابرة المتجهة إلى دولة بوليفيا المتعددة القوميات وأوروغواي. وتزيد القيود المفروضة على الملاحة الساحلية في المنطقة أيضاً من التوقعات بأن يصبح ميناء مونتفيديو مركزاً للمسافنة ينافس الموانئ في الأرجنتين والبرازيل. فعلى سبيل المثال، عادة ما يتم نقل حاوية بين ميناءين أرجنتينيين على متن سفن ترفع علم الأرجنتين، بينما يمكن تقديم هذه الخدمات من مونتفيديو للموانئ الثانوية في الأرجنتين على متن سفن ترفع أعلاماً دولية (UNCTAD, (2017b).

وفي شمال أوروبا، يتنافس ميناءا أنتويرب ببلجيكا وروتردام بهولندا تنافساً شديداً على المركز الأول في السنوات الأخيرة. وتبوأ ميناء أنتويرب مركز الطليعة في السنوات الأخيرة، وحلَّ ميناء هامبورغ بألمانيا في المرتبة الثالثة. والتحق ميناءان في بحر البلطيق (آرهوس بالدانمارك وغدانسك ببولندا) بركب أهم 10 موانئ. وفي المملكة المتحدة، ارتقى ميناء لندن غاتويك الجديد في بضع سنوات إلى المرتبة الثانية في هذا البلد، متجاوزاً ساوثامبتون وتيلبوري وغيرهما.

وفي البحر الأبيض المتوسط، برز ميناء بيرايوس باليونان كأكثر الموانئ ارتباطاً في عام 2019، تليه موانئ فالينسيا والخسيراس وبرشلونة بإسبانيا. وفي ميناء بيرايوس، تستأثر شركة COSCO بحصة مسيطرة قدرها 51 في المائة وهي تتوسَّع في استخدام الميناء لخدمات المسافنة التي تقدمها. ويتصدر ميناءا بورسعيد بمصر وطنجة المتوسطي بالمغرب الموانئ الأفريقية في منطقة البحر الأبيض المتوسط. وسجَّل ميناء طنجة المتوسطي أكبر زيادة مطلقة في مؤشره خلال العقد الأول من عملياته منذ عام 2007. ويقدِّم كلا ميناءي بورسعيد وطنجة المتوسطي خدمات مسافنة واسعة النطاق، مستغلِّين موقعيهما الجغرافيين واستثمارات القطاع الخاص من مشغلي الموانئ العالميين.

وفي غرب أفريقيا، تبوأ ميناء لومي بتوغو مركز الصدارة بصفته ميناءً محورياً، يليه ميناءا بوانت نوار بالكونغو ولواندا بأنغولا (الشكل 3–2). وبفضل الإصلاحات التحديثية واكتظاظ ميناء لاغوس بنيجيريا، بات ميناء لومي يتوسَّع بسرعة في السنوات الأخيرة. ومن العوامل الأخرى التي لها ضلع في أداء موانئ المنطقة الرئيسية الجيد أنَّها استطاعت اجتذاب خدمات مباشرة من الصين، فتعزَّزت مؤشراتها بفعل الخدمات الإضافية والسفن الكبيرة المستخدمة في هذه الطرق (Wolde Woldearegay et al., 2016). وتراجع ميناء أبيدجان بكوت دي فوار الذي كان يتبوأ المركز الأول في هذه المنطقة في عام 2016 إلى المرتبة السابعة في عام 2019. وخرج ميناء لاغوس من قائمة أكثر 10 موانئ ارتباطاً في المنطقة في عام 2006، فهوى إلى المركز السادس عشر في عام 2019، بينما انضم ميناءان نيجيريان آخران (تين كان وأبابا) إلى التصنيف. وفي القارة الأفريقية، يتسم ارتباط غرب أفريقيا بضعف نسبي لأنَّ موقعها الجغرافي لا يربطها بأيٍ من طرق الشمال – الجنوب أو الشرق – الغرب الرئيسية للنقل البحري.

وفي أفريقيا الجنوبية، تقع الموانئ الأربعة الأولى في جنوب أفريقيا، وهي ديربان وكيب تاون وكوجا وبورت اليزابيث. وتقع الموانئ الأخرى من بين أهم 10 موانئ في موزامبيق (مابوتو وبييرا وناكالا) ومدغشقر (تواماسينا وماهاجانغا) وكلها يقِّل مؤشرها عن مؤشرات الموانئ الأربعة الأولى في جنوب أفريقيا. وفي أفريقيا الجنوبية، يقترن ارتباط الموانئ بشدة بأحجام التجارة في البلد المعني وبالتجارة مع البلدان المجاورة غير الساحلية، وإن كانت خدمات المسافنة لا تمثل عاملاً رئيسياً (Hoffmann et al., 2019; Humphreys et al., 2019).

وفي أفريقيا الشرقية، يستأثر ميناءا بورت لويس بموريشيوس وبوانت دي غاليت بالرينيون بمرتبة أكثر الموانئ ارتباطاً. ويقدِّم كلا هذين الميناءين خدمات المسافنة لموانئ أخرى في أفريقيا الشرقية والجنوبية. وبقي مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لميناء مومبسا بكينيا ودار السلام بجمهورية تنزانيا المتحدة مستقراً نسبياً، باستثناء طفرة مؤقتة في

مومبسا عام 2018. ويمثِّل كلا الميناءين بوابة مهمة لتجارة بلدان شرق أفريقيا وراء البحار، بما في ذلك بلدان بوروندي ورواندا وأوغندا غير الساحلية، بيد أنَّهما شديداً الاكتظاظ، مما يقف عائقاً أمام إمكانية تحسين ارتباطهما. وتشمل تدابير السياسات التي يمكن أن تُحسِّن ارتباط الموانئ في أفريقيا الشرقية توسيع الموانئ الحالية والمضي قدماً في تحديثها والاستثمار في موانئ جديدة وتشجيع المنافسة بين الموانئ بين البلدان المجاورة وتحسين الوصلات بين الوسائط والتجارة وتيسير العبور (Humphreys et al., 2019; UNCTAD, 2017a).

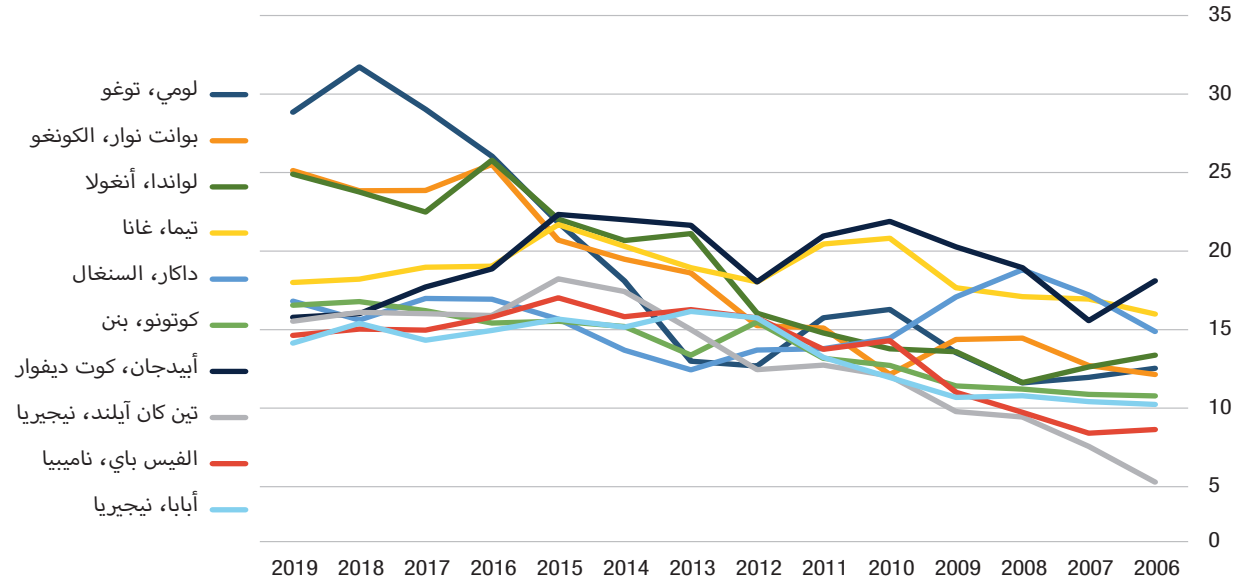
سجل ميناء طنجة المتوسطي (Tanger Med) أعلى زيادة مطلقة في العالم في مؤشره خلال العقد الأول من عملياته منذ عام 2007

وفي البحر الأحمر، تتبوأ موانئ جدة والملك عبد الله بالمملكة العربية السعودية وجيبوتي بجيبوتي المراكز القيادية. وتقدِّم هذه الموانئ الثلاثة في الغالب الأعم خدمات المسافنة، منافسة في ذلك موانئ آسيا وشرق أفريقيا. وتهتم الموانئ الأخرى في المنطقة الواقعة في إريتريا والسودان واليمن بالتجارة الوطنية في الغالب. وسجَّلت هذه الموانئ تراجعاً في الارتباط في السنوات القليلة الماضية بسبب أحجام التجارة المنخفضة الناشئة عن التطورات الاقتصادية والسياسية في المنطقة.

وفي الخليج الفارسي، يستأثر ميناء جبل علي بالإمارات العربية المتحدة بأعلى مؤشر. وتُعدُّ موانئ الدمام بالمملكة العربية السعودية وخليفة بالإمارات العربية المتحدة وصلالة بعمان موانئ منافسة في قطاع مسافنة البضائع، وإن كانت مستويات ارتباطها أقل. امَّا ارتباط موانئ المنطقة الأخرى في البحرين وجمهورية إيران الإسلامية والعراق وقطر، فاتسم بالتقلب. وشهد ميناء بندر عباس في جمهورية إيران الإسلامية تراجعاً في ارتباطه في عامي 2014 و2015 في أعقاب عمليات الحظر التي أثنت خطوط النقل بالحاويات عن التوقف مباشرة في موانئ هذا البلد. وانتعش ميناء بندر شاه من عام 2016 إلى عام 2018 بيد أنَّهُ شهد تارة أخرى تراجعاً شديداً في عام 2019، مسجِّلاً أدنى مؤشراته منذ عام 2006.

وفي جنوب آسيا، يُعدُّ ميناء كولومبو بسري لانكا أكثر الموانئ ارتباطاً، مقدماً الخدمات للسلع المستوردة إلى سري لانكا والمصدرة منها وخدمات المسافنة لبلدان جنوب آسيا الأخرى. وتقع بقية أهم 10 موانئ في جنوب آسيا في الهند (سبعة موانئ) وباكستان (ميناءان). ويأتي ميناء شيتاغونغ ببنغلاديش في المرتبة الرابعة عشرة في جنوب آسيا وميناء مالي بجزر المالديف في المرتبة الثامنة عشرة. وشهد ميناء موندرا بالهند أكبر زيادة في مؤشره، وإن كان لا يزال في مرتبة دون مرتبة ميناء كولومبو. ويستفيد ميناء كولومبو من القيود المفروضة على الملاحة الساحلية في الهند؛ إذ إنها تثني شركات النقل عن المسافنة في الموانئ الهندية التي يشترط فيها استخدام السفن التي ترفع العلم الهندي (UNCTAD, 2017b).

الشكل 3-2 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لأهم 10 موانئ في غرب أفريقيا، 2006-2019



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من MDS Transmodal. والبيانات الأساسية لهذه الموانئ وجميع الموانئ الأخرى متاحة في الرابط التالي: http://stats.unctad.org/maritime.

وفي جنوب شرق آسيا، سجَّل ميناء سنغافورة أعلى مؤشر، يليه ميناء بورت كلانغ وتانجونغ بليباس بماليزيا. وهذه الموانئ الثلاثة موانئ محورية مهمة تخدم بدرجة كبيرة أسواق المسافنة نفسها. وقد زاد مؤشر هاي فونغ بفييت نام بمقدار الضعفين تقريباً بين عامي 2018 و2019 لأنَّ محطته النهائية الجديدة غدت أول ميناء في المياه العميقة في شمال فييت نام. وتوجه بقية الموانئ في هذه المنطقة الواقعة في إندونيسيا والفلبين وتايلند وفييت نام جل اهتمامها إلى واردات بلدانها وصادراتها وتراجعت مؤشراتها في أغلب الأحيان.

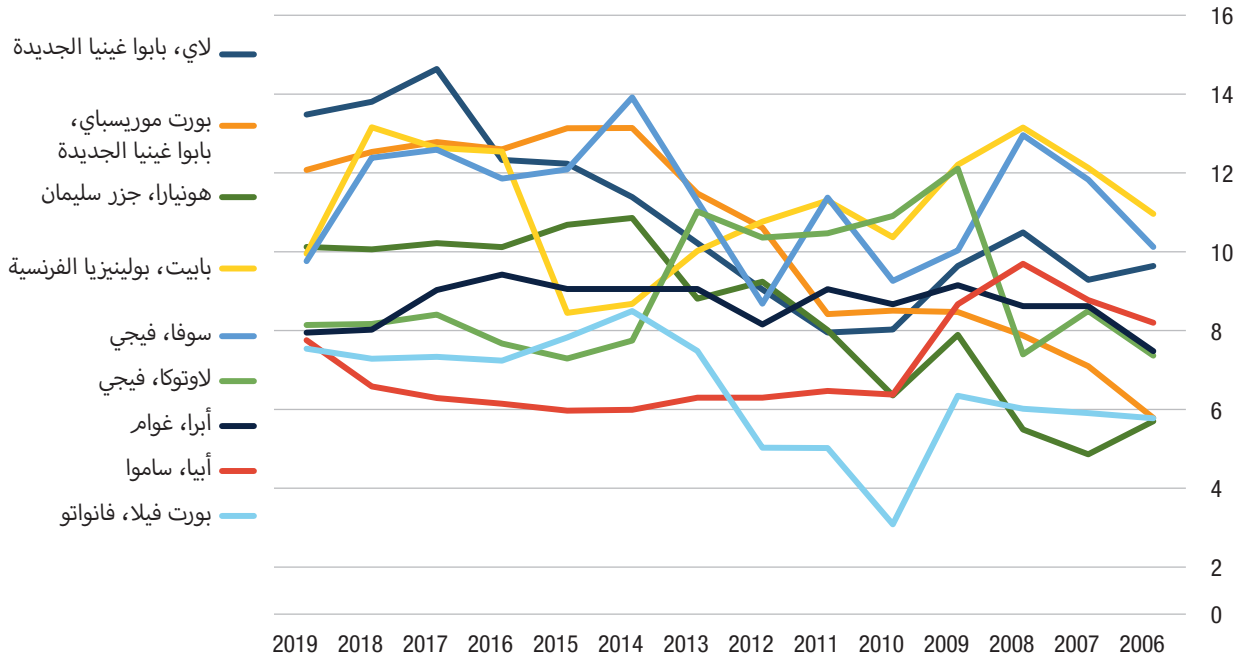
وفي الصين القارية، عزَّز ميناءا شنغهاي وينغبو مركزيهما القياديين منذ عام 2006، فأصبحت شنغهاي اليوم أكثر الموانئ ارتباطاً في العالم. وتجاوز ميناء شنغهاي ميناء هونغ كونغ – الصين الذي تبوأ المركز الأول في عام 2006. وضاعف ميناء نينغبو مؤشره للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة منذ عام 2006. وتستأثر موانئ الصين القارية مجتمعة بنسبة 28,5 في المائة من الحركة في موانئ الحاويات العالمية (انظر الفصل 1). ويتألف القسط الأوفر من الحركة في هذه الموانئ من الصادرات الصينية، مقرونة بالواردات المعبأة في حاويات وقسطاً من حركة المسافنة المحلية.

وفي شرق آسيا، يُمثِّل ميناء بوسان بجمهورية كوريا الذي يتبوأ المرتبة الثالثة في العالم، يليه ميناء هونغ كونغ – الصين وميناء كاوهيزيونغ بمقاطعة تايوان الصينية وميناء يوكوهاما باليابان أهم أربعة موانئ، باستثناء الصين القارية. وبوجه عام، سجَّلت موانئ شرق آسيا الواقعة خارج الصين القارية نمواً أقل في مؤشراتها من الموانئ الواقعة في الصين القارية. وتراجعت درجة ارتباط ميناءي كوبي وناغويا باليابان تراجعاً يعبِّر عن تباطؤ النمو في الاقتصاد الياباني ويُظهر أنَّ الموانئ اليابانية أقلّ من مراكز المسافنة قدرة على المنافسة.

في أفريقيا الجنوبية، تقع الموانئ الأربعة الأولى في جنوب أفريقيا وهي ديربان وكيب تاون وكويجا وبورت اليزابيث

وتهتم الموانئ في أستراليا ونيوزيلندا في المقام الأول بواردات بلديها وصادراتها، مقدمة بعض خدمات المسافنة لاقتصادات جزر المحيط الهادئ. وفي عامي 2017 و2019، استقبل ميناء تاورانغا بنيوزيلندا خدمات الخطوط الرئيسية بسفن تفوق سعتها 9 000 وحدة معادلة لعشرين قدماً. وفي أستراليا، سجَّلت موانئ ملبورن وبريسبين وسيدني مؤشرات مماثلة لأنَّها تتلقى الخدمات من نفس الخطوط التي تستخدم ذات السفن على ساحل البلد الشرقي.

الشكل 3-3 مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لأهم 10 موانئ في جزر المحيط الهادئ، 2006–2019

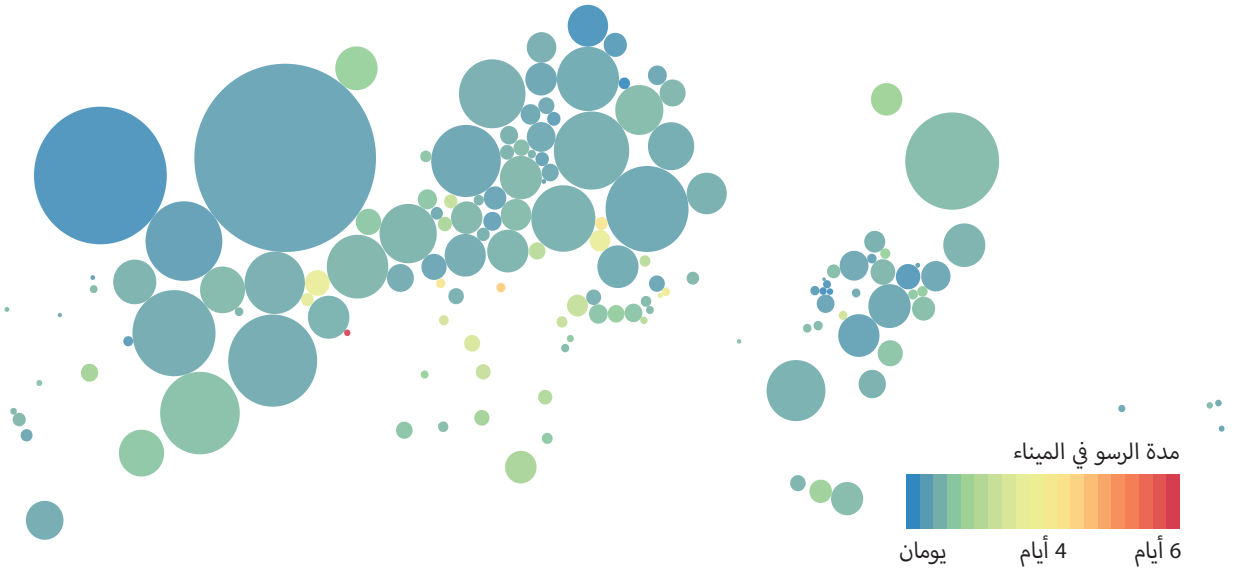


المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من قاعدة بيانات MDS Transmodal. والبيانات الأساسية عن هذه الموانئ وجميع الموانئ الأخرى متاحة على الرابط التالي: http://stats.unctad.org/maritime.

وتندرج اقتصادات جزر المحيط الهادئ في عداد أدنى الاقتصادات ارتباطاً بالنقل البحري بالحاويات (الشكل 3–3)، فميناء فيلا بفانواتو يستقبل سفينة حاويات واحدة كل ثلاثة أيام وهناك أربع شركات فقط تقدِّم خدمات النقل البحري المنتظمة إلى هذه الجزيرة. وفي جزيرة كريباس، يقدِّم مشغل واحد فقط خدمات النقل البحري المنتظمة وتصل سفينة واحدة كل 10 أيام تقريباً تربط كريباس بأربعة موانئ أخرى فقط. وبعض اقتصادات جزر المحيط الهادئ من بين الاقتصادات التي يتوقف فيها أقل عدد من السفن (انظر القسم التالي بشأن التوقف في الموانئ ومدة المكوث فيها). وبينما تحسَّن الارتباط في معظم المناطق الأخرى، لم يحدث أي تحسُّن منتظم في دول المحيط الهادئ الجزرية الصغيرة النامية. وعلى هذه الدول أن تتعامل مع تكرار أحجام التجارة المنخفضة التي تجعل شركات النقل البحري والموانئ تعزف عن الاستثمار في تحسين الارتباط بالنقل البحري، وهي تعاني من قلة الارتباط بالنقل البحري، فأضحت التجارة في السلع مكلفة وعاجزة عن المنافسة (UNCTAD, 2014, 2017a).

وبوسع الحكومات وهيئات الموانئ تعزيز ارتباط الموانئ بخطوط النقل البحري المنتظمة من خلال مجالات السياسات التالية: الرقمنة وربط الشبكات المحلية والإقليمية والعالمية وكفالة المنافسة وتحديث الموانئ وتيسير التجارة والنقل والاستدامة ورصد الأداء (Benamara et al., 2019). ويُبتغى من *استعراض النقل البحري* والمعلومات الإحصائية التكميلية على الإنترنت والموجزات القطرية تقديم الدعم للدول الأعضاء في هذا المسعى بتوفير إحصاءات ومؤشرات أداء محدَّثة بانتظام.

الشكل 3–4 عمليات توقف سفن الحاويات في الموانئ ومدة الرسو في الموانئ، جميع البلدان، 2019



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر.

جيم- مُدد الرسو في الموانئ

يُعدُّ أداء الموانئ مؤشراً أساسياً يدل على الكفاءة التجارية التي تحدد الارتباط وتكاليف التجارة (Micco et al., 2003; UNCTAD, 2017a). ويساعد توفير كل ساعة ترسو فيها السفينة في الميناء الموانئ وشركات النقل والشاحنين على توفير أموال في استثمارات البنية الأساسية المينائية والنفقات الرأسمالية في السفن وتكاليف الاحتفاظ بالمخزونات من السلع التجارية.

واستعان الأونكتاد بمجموعة جديدة من البيانات أتاحتها Marine Traffic واستندت فيها إلى بيانات النظام الآلي لتحديد هوية السفن التي أنتجها الأسطول التجاري العالمي، فأجرى تحليلاً جديداً

لمدد رسو السفن في موانئ التوقف[7]. ويلاحظ عدد من التباينات الملموسة بين البلدان وأنواع السفن.

1- تقصير مدة الرسو في الميناء لاستيعاب عدد أكبر من حالات توقف السفن

يُعُّد رسو السفن لمدة أقصر في الميناء مؤشراً إيجابياً يدل على كفاءة الميناء وعلى القدرة التنافسية التجارية. وفي عام 2018، بلغت مدة الرسو الوسيطة التي أمضتها السفن في الميناء خلال عملية رسو واحدة 23,5 ساعة (0,97 يوم)[8]. وبوجه عام، أمضت ناقلات السوائب الجافة 2,05 يوم أثناء التوقف في الميناء، أي زهاء ثلاثة أضعاف الوقت الوسيط لسفينة حاويات.

ويورد الجدول 3–1 أهم 25 اقتصاداً من حيث عدد التوقف في الموانئ ومدة الرسو الوسيطة لمختلف أنواع السفن في موانئها في عام 2018. وتعرض الجداول من 3–2 إلى 3–5 بتفاصيل أوفى بيانات عن مختلف أنواع السفن. ويبيَّن الشكل 3–4 التوزيع العالمي لتوقف سفن الحاويات في الموانئ ومدة الرسو الوسيطة فيها. وتقف مكانة آسيا البارزة من حيث التوقف في الموانئ شاهداً على دور البلدان الآسيوية المهيمن في التجارة المعبأة في حاويات.

وفي عام 2018، أمضت الناقلات الصهريجية وسفن السوائب السائلة الأخرى وقتاً وسيطاً قدره 0,94 يوم في الموانئ، بمدة تتراوح بين 0,11 يوم (نحو 2,5 ساعة) في بيرو وأكثر من أربعة أيام في كينيا (الجدول 3–2). وتشمل أفضل الاقتصادات أداء مجموعتين، تمثِّل أولاهما البلدان ذات العدد المرتفع من حالات التوقف وهي تشمل اليابان الذي حقق أعلى عدد من بين جميع البلدان في هذا القطاع بعدد من التوقف يبلغ 382 44 مرة تليه هولندا (843 41 توقفاً) وألمانيا (394 14 توقفاً). وتمثِّل المجموعة الثانية الاقتصادات التي يكون فيها عدد مرات التوقف ضئيلاً والسفن صغيرة وقديمة نسبياً مثل سويسرا. وفي كلتا الحالتين، تشكِّل عمليات السوائب السائلة الآلية والشديدة الكفاءة في الموانئ ضماناً لمالكي الناقلات الصهريجية بأنَّ سفنهم ستقضي أقلَّ من نصف يوم في الميناء. وتحتل البلدان النامية وأقل البلدان نمواً، حيث يُرجَّح أن تمضي الناقلة الصهريجية يومين إلى أربعة أيام لتحميل شحناتها وتفريغها، النصف الأسفل من القائمة. ويتناول النقاش الوارد أدناه الأسباب الممكنة والحلول المحتملة في مضمار السياسات، لأنَّها تنطبق على جميع أنواع السفن بالتساوي في أغلب الأحيان.

وتمثِّل ناقلات السوائب الجافة السفن التي تسجِّل أعلى مدة وسيطة (2,05 يوم) في الميناء (الجدول 3–3). أما تحميل ركاز الحديد أو الفحم، فيمكن أن يتم بسرعة نسبياً بالاستعانة بنُظم السير المتحرك لنقل البضائع وعادة ما تستغرق عملية التفريغ وقتاً أطول. ومن المألوف أن تكون القيمة لكل طن من البضائع السائبة الجافة أقلَّ من نظيرتها لأغلب السلع الأساسية الأخرى، ولذلك، تقِّل تكلفة الاحتفاظ بالمخزونات الناشئة عن المكوث مدة أطول في الميناء في حالة ناقلات ركاز الحديد عن تكلفة سفن الحاويات. وتتراوح مدة الرسو في الميناء بين 0,12 يوم في كل توقف بالميناء في سنغافورة وأكثر من 11 يوماً في السودان. وفي هذا القطاع من السوق أيضاً تتسم اقتصادات البلدان النامية أو أقل البلدان نمواً بأطول مدد الرسو في الموانئ.

ومن بين جميع أنواع السفن، أمضت سفن الحاويات أقصر مدة وسيطة في الموانئ (0,7 يوم).وتتراوح البيانات بين 0,23 يوم في جزر فارو و6,5 يوم في مالديف (الجدول 3–4). ومن الأسباب التي تعزى إليها هذه النتائج في جزر مالديف أنَّ على سفن الحاويات أن ترسو في منطقة الميناء وتفرِّغ الحاويات في قوارب تحملها بعد ذلك إلى الرصيف، مستخدمة معداتها الذاتية للتحميل والتفريغ. وقد توقفت سفن الحاويات في هذا الميناء 87 مرة في عام 2018، مما يعني أنَّ الخدمات يمكن أن تُقدَّم عملياً إلى سفينة وأحدة أو سفينتين في الوقت ذاته. وتنتمي أقل 10 اقتصادات رتبة في هذا القطاع أيضاً إلى بلدان نامية أو أقل البلدان نمواً، بينما تتألف

(7) تستند حسابات أمانة الأونكتاد إلى بيانات مستمدة من Marine Traffic (www.marinetraffic.com). والأرقام المجمعة مستمدة من دمج بيانات النظام الآلي لتحديد الهوية مع معلومات المسح الميناني الذي تجريه Marine Traffic ويشمل السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 1000 طن فأكثر. ولا يشمل هذا التحليل سفن الركاب. وأُخذت السفن الواصلة فقط في الحسبان لتحديد عدد مرات التوقف في الموانئ. ولم تُدرج الحالات المتعلقة بأقل من 10 حالات وصول أو 5 سفن على الصعيد القطري لكل سوق تجاري مجزأ. وستُحدَّث البيانات كل ستة أشهر في بوابة الأونكتاد الإلكترونية للإحصاءات البحرية (http://stats.unctad.org/mritime).

(8) يعبر هذا التحليل عن الوقت الوسيط. والوقت المتوسط لمدة رسو السفينة في الميناء أطول لجميع البلدان والأسواق بوجه عام بسبب القيِّم الإحصائية الخارجة – السفن التي أمضت أسابيعاً أو أشهراً في الميناء لإجراء إصلاحات على سبيل المثال. وللتوزيع الإحصائي لمدة الرسو في الموانئ "ذيل طويل". وبلغ المتوسط العالمي لمدة الرسو في الميناء في عام 2018 41 ساعة مقارنة بوقت وسيط مقداره 23,5 ساعة. ولتفادي أي تشويه للنتائج الإحصائية من قِبل القيِّم الخارجة، تفيد إحصاءات الأونكتاد عن الوقت الوسيط لا الوقت المتوسط لأن الوقت المتوسط قد يتأثر بحالات قليلة استثنائية لسفن احتُجزت أو بقيت مدة أطول من المدة المقررة لأسباب أخرى. ولا يعني قضاء وقت أطول في الميناء بالضرورة أنَّ الميناء أقل كفاءة. فقد يفضل ملاَّك السفن أن تبقى سفنهم مدة أطول لشراء سلع أو وقود أو إجراء إصلاحات. وفي الوقت نفسه، قد لا يعزى البقاء لمدة أقصر إلى سرعة العمليات وكفاءتها وإنما يعود إلى أنَّ الميناء صغير وتتردد عليه سفن قليلة (أي خال من الاكتظاظ). وفي الموانئ من هذا القبيل، يُحمَّل عدد قليل من الحاويات أو يُفرَّغ.

أسرع البلدان من حيث مدة الرسو في الميناء في الغالب من بلدان ذات اقتصادات متقدمة وأحجام كبيرة (اليابان والنرويج، مثلاً) أو اقتصادات صغيرة الحجم يعزى فيها قصر مدة رسو السفن في الميناء إلى ضعف التواتر – انعدام أوقات الانتظار أو الاكتظاظ – وإلى صغر الأحجام المحمَّلة أو المفرَّغة في كل مرة تتوقف فيها السفينة في الميناء.

ولئن كانت سفن البضائع العامة السائبة المختلفة لا تستأثر بحصة كبيرة من التجارة المنقولة بحراً (انظر الفصل 2، الجدول 2–1)، فإنّها تمثّل حصة كبيرة من الأسطول العالمي من حيث عدد السفن والتوقف في الموانئ، وهي تنقل جميع أنواع البضائع المختلطة والعامة ولها أهميتها لدى الموانئ الصغيرة التي تعوزها الأحجام الكافية لاجتذاب سفن أكثر تخصصاً. ولوحظ أعرض نطاق لمدة الرسو في الميناء في حالة سفن البضائع العامة السائبة المختلفة، وهي تتراوح بين 0,12 يوم في غرينسي وأسبوعين في توفالو (الجدول 3–5). وتشمل الحركة في غرينسي حركة منتظمة متواترة مع فرنسا والمملكة المتحدة لا تستدعي أي إجراءات جمركية أو متعلقة بالهجرة، فتتمكَّن السفن من بدء العمليات حال وصولها إلى المحطات النهائية المخصصة لها. وينطبق ذلك أيضاً على النرويج حيث يتوقف هذا النوع من السفن 692 32 مرة في الموانئ، مقدماً خدمات محلية متواترة تقترن بعمليات سريعة وفعالة دون إجراءات جمركية أو متعلقة بالهجرة. وفي توفالو، بلغت المدة الوسيطة لرسو السفينة في الميناء في عام 2018 أسبوعين. وسُجِّل في تلك السنة 72 توقفاً في الموانئ فقط. وهنا أيضاً تشكِّل البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً، ومن بينها دول جزرية صغيرة نامية عديدة، النصف الأسفل من القائمة.

الجدول 3–1 مدة الرسو الوسيطة في الموانئ في أهم 25 اقتصاداً، حسب عدد مرات التوقف في الموانئ وقطاع السوق، 2018

الاقتصاد	عدد مرات التوقف في الميناء	عدد الأيام					
		ناقلات السوائب السائلة	ناقلات السوائب الجافة	سفن الحاويات	ناقلات السوائب المتنوعة	ناقلات الغاز الطبيعي المسيّل	ناقلات الغاز النفطي المسَّيل
الصين	205 448	1,10	2,00	0,62	1,17	1,21	1,00
اليابان	180 400	0,31	0,90	0,35	1,12	0,99	0,32
هولندا	100 343	0,49	0,84	0,78	0,40	1,30	0,94
الولايات المتحدة	72 485	1,64	1,84	1,00	1,79	1,28	2,03
الاتحاد الروسي	68 211	1,04	2,50	1,40	1,56	1,10	1,34
جمهورية كوريا	65 762	0,79	2,34	0,60	1,29	1,03	0,72
إندونيسيا	62 059	1,28	3,55	1,09	1,26	1,38	1,13
سنغافورة	60 712	0,60	0,12	0,77	0,65	2,22	1,12
إسبانيا	59 326	0,84	2,27	0,66	1,14	1,05	0,96
المملكة المتحدة	58 203	1,06	2,73	0,73	1,46	1,43	1,08
ألمانيا	50 264	0,36	2,48	0,79	0,50	..	0,75
النرويج	49 339	0,61	0,87	0,33	0,34	0,32	0,75
تركيا	47 488	1,11	4,00	0,63	1,52	1,31	1,36
إيطاليا	39 265	1,29	3,55	0,82	1,93	..	1,44
الهند	38 999	1,42	2,49	0,93	0,82	1,15	1,27
ماليزيا	32 982	1,16	3,42	0,76	1,15	1,09	0,91
بلجيكا	31 811	1,30	3,88	1,02	1,43	1,18	1,40
مقاطعة تايوان الصينية	30 729	1,05	2,14	0,46	1,26	0,99	0,98
أستراليا	29 783	1,34	1,65	1,20	1,79	1,22	0,90

الجدول 3-1 *(تابع)*

الاقتصاد	عدد مرات التوقف في الميناء	عدد الأيام				
		ناقلات السوائب السائلة	ناقلات السوائب الجافة	سفن الحاويات	ناقلات السوائب المتنوعة	ناقلات الغاز الطبيعي المسيّل	ناقلات الغاز النفطي المسيَّل
اليونان	28 535	0,54	0,35	0,95	1,07	0,99	0,88
البرازيل	27 546	1,74	2,67	0,81	2,45	2,94	1,66
كندا	27 225	1,12	0,32	1,49	0,28	..	..
تايلند	26 206	0,68	3,07	0,79	1,59	1,23	0,57
السويد	25 461	0,68	0,51	0,63	1,04	0,61	0,82
فرنسا	24 677	1,06	3,14	0,75	1,50	1,20	1,07
المجموع العالمي	**1 884 818**	**0,94**	**2,05**	**0,70**	**1,11**	**1,11**	**1,02**

المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر، ولا تشمل سفن الركاب. العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ محسوب على أساس سفن المناولة الأفقية؛ ولا تحسب مدة رسو هذه السفن في الموانئ. ولم تدرج الموانئ التي كان عدد مرات توقف السفن من هذا النوع فيها أقل من خمس مرات في عام 2018. وللاطلاع على قائمة كاملة للبلدان، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

الجدول 3-2 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب السائلة في الميناء، 2018

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ، 2018
بيرو	1	0,11	24 356	83 850	14	2 521
سويسرا	2	0,23	1 869	5 000	25	394
اليابان	3	0,31	7 913	166 093	12	44 382
جبل طارق	4	0,35	5 060	59 315	14	1 252
ألمانيا	5	0,36	4 428	160 278	18	14 394
قبرص	6	0,39	9 010	62 385	18	909
جزر فارو	7	0,45	4 587	13 239	12	125
آيسلندا	8	0,48	8 896	30 641	14	242
هولندا	9	0,49	9 440	170 004	15	41 843
بنما	10	0,49	13 730	165 125	21	2 713
مدغشقر	142	2,49	13 467	42 826	6	131
ريونيون	143	2,54	26 535	30 965	8	33
السنغال	144	2,79	25 289	85 362	11	265
اليمن	145	2,87	12 437	63 076	19	284
الكونغو	146	2,93	20 770	29 658	11	36
الصومال	147	2,94	5 259	26 218	23	56
العراق	148	3,13	71 414	172 146	13	1 380
نيجيريا	149	3,15	20 250	157 831	16	1 507
جمهورية تنزانيا المتحدة	150	3,84	20 385	64 705	18	236
كينيا	151	4,03	36 933	64 705	11	198
العالم		**0,94**	**15 543**	**234 006**	**13**	**494 120**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر. ولم تدرج الموانئ التي كان توقف هذا النوع من السفن فيها أقل من خمس مرات في عام 2018. وللاطلاع على قائمة كاملة للبلدان، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

الجدول 3-3 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب الجافة في الميناء، 2018

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ، 2018
سنغافورة	1	0,12	24 275	155 051	8	2 731
كندا	2	0,32	27 302	108 237	23	13 562
اليونان	3	0,35	5 792	63 864	25	2 928
السويد	4	0,51	6 838	51 147	28	1 443
كابو فيردي	5	0,53	27 721	107 666	12	158
هولندا	6	0,84	36 464	134 692	10	4 355
الدانمرك	7	0,87	9 528	65 950	29	783
النرويج	8	0,87	16 467	108 237	18	2 282
اليابان	9	0,90	17 830	203 403	14	28 835
بريادوس	10	0,94	9 790	25 769	18	17
تونس	123	6,45	19 814	36 426	12	303
الكاميرون	124	6,74	25 953	36 467	11	250
الجزائر	125	6,85	24 224	70 933	10	645
العراق	126	8,22	29 970	44 625	9	132
أنغولا	127	8,56	24 753	41 091	10	53
بنن	128	9,02	27 263	36 353	11	110
ميانمار	129	9,07	25 037	36 339	11	65
كوبا	130	9,68	18 004	31 617	15	272
ليبيا	131	9,90	19 634	94 542	21	165
السودان	132	11,25	27 085	45 026	12	112
العالم		**2,05**	**31 940**	**203 483**	**13**	**259 551**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر. ولم تدرج الموانئ التي كان توقف هذا النوع من السفن فيها أقل من خمس مرات في عام 2018. وللاطلاع على قائمة كاملة للبلدان، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

الجدول 3-4 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو الناقلات الصهريجية في الميناء، 2018

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ، 2018
جزر فارو	1	0,23	11 635	17 368	14	276
سانت فنسنت وجزر غرينادين	2	0,28	13 325	18 358	11	114
غرينادا	3	0,30	13 899	16 162	10	86
جبل طارق	4	0,31	11 187	35 878	14	40
النرويج	5	0,33	8 377	21 586	15	3 536
اليابان	6	0,35	17 334	217 617	12	38 238
سانت لوسيا	7	0,40	12 620	16 162	11	137
مقاطعة تايوان الصينية	8	0,46	29 444	217 617	14	15 616
هندوراس	9	0,46	17 887	32 901	14	1 297
الدانمرك	10	0,49	21 242	214 286	13	1 171
ميانمار	147	2,77	14 676	25 165	19	355
غينيا - بيساو	148	2,86	13 278	25 294	17	59
الجزائر	149	2,96	12 145	28 397	16	926
بنغلاديش	150	2,97	18 306	94 511	12	1 338
غامبيا	151	3,39	18 174	32 903	17	144
غيانا	152	3,53	22 575	27 279	8	65
اليمن	153	3,62	20 603	34 610	16	187

الجدول 3-4 *(تابع)*

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ، 2018
تونس	154	3,80	9 356	18 327	18	344
السودان	155	4,31	26 581	73 899	16	182
مالديف	156	6,48	17 075	39 753	15	87
العالم		**0,70**	**38 520**	**217 673**	**13**	**454 016**

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر. ولم تدرج الموانئ التي كان توقف هذا النوع من السفن فيها أقل من خمس مرات في عام 2018. وللاطلاع على قائمة كاملة للبلدان، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

الجدول 3-5 أعلى عشرة اقتصادات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب المختلفة في الميناء، 2018

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ، 2018
غيرنزي	1	0,12	1 800	2 597	21	208
بولينيزيا الفرنسية	2	0,16	3 066	18 100	38	637
جبل طارق	3	0,20	3 828	21 483	13	498
سانت كيتس ونيفيس	4	0,24	3 717	14 413	30	195
كندا	5	0,28	10 014	37 499	9	3 281
سانت فنسنت وجزر غرينادين	6	0,31	8 742	16 137	21	189
جزر الباهاما	7	0,32	4 070	39 771	24	548
النرويج	8	0,34	2 802	51 065	22	32 692
أنتيغوا وباربودا	9	0,38	6 164	20 973	18	171
باراغواي	10	0,38	2 877	5 162	32	619
غامبيا	165	3,43	7 211	19 883	20	46
مولدوفا	166	3,44	3 424	5 985	31	95
مالديف	167	4,51	6 065	22 998	25	70
ميانمار	168	4,63	10 107	23 132	16	72
الصومال	169	4,88	7 085	21 992	25	179
الجمهورية العربية السورية	170	4,98	5 797	32 333	31	135
جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	171	5,44	3 380	6 558	25	18
اليمن	172	5,62	5 966	23 856	26	186
سيشيل	173	5,72	5 242	20 886	26	168
توفالو	174	13,99	4 067	6 082	29	72
العالم		**1,11**	**5 438**	**91 784**	**19**	**430 344**

المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر. ولم تدرج الموانئ التي كان توقف هذا النوع من السفن فيها أقل من خمس مرات في عام 2018. وللاطلاع على قائمة كاملة للبلدان، انظر http://stats.unctad.org/fleetownership.

وتتوقف ناقلات الغاز الطبيعي المسَّيل والغاز النفطي المسَّيل في بلدان قليلة فقط لأنَّ هذا النوع من الشحنات يقتضي مرافق مينائية شديدة التخصص. وفي عـام 2018، استقبل 43 بلداً فقط ناقلات الغاز الطبيعي المسيَّل واستقبل 84 بلداً فقط ناقلات الغاز النفطي المسَّيل. ولكلا هذين النوعين من السفن، تزيد مدة الرسو الوسيطة في الميناء زيادة طفيفة عن يوم واحد، وهي تتراوح بين أقل من خمس ساعات في بيرو وأكثر من ثلاثة أيام في كوت دي فوار وغانا والأردن. وتشمل البلدان التي تكون فيها

مدة الرسو في الميناء قصيرة بلداناً يرتفع فيها عدد مرات التوقف في الموانئ (اليابان وجمهورية كوريا والنرويج وتايلند). وتتألف هذه الاقتصادات الواقعة في النصف الأدنى من الجدول 3-4 والمتعلقة بناقلات الغاز الطبيعي المسَّيل والغاز النفطي المسَّيل في الغالب من بلدان نامية وبلدان أقل نمواً يقِّل فيها عدد المرات التي تتوقف فيها هذه الأنواع من السفن في الموانئ (يمكن الاطلاع على بيانات عن مزيد من أنواع السفن والبلدان في الرابط التالي: http://stats.unctad.org/maritime).

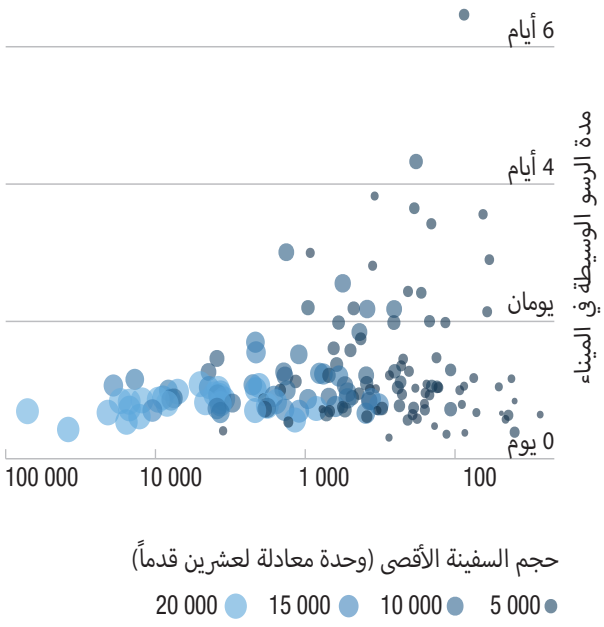
2- تمكث السفن وقتاً أقلَّ في الموانئ الأكثر كفاءة

من المألوف أن تكون مُدد الرسو أقصر أيضاً في البلدان التي يتوقف فيها أكبر عدد من السفن. وعادة ما تكون الموانئ التي تكون فيها مدة الرسو في الميناء قصيرة أشد جاذبية للشاحنين وشركات النقل، ومن ثم يُرجَّح أن يكون عدد مرات التوقف في موانئها أعلى، مقارنة بالموانئ المنافسة لها حيث تكون مدد الرسو أطول. وتؤدي هذه الأسباب إلى نتيجتين، فحين تكون مدة الرسو أقصر، يتمكَّن الميناء من استقبال عدد أكبر من السفن المتوقفة فيه، مستخدماً العدد نفسه من المراسي. وفي الوقت نفسه، ستحقق البلدان التي تكون فيها المداولات التجارية أكبر وحالات التوقف بالموانئ أكثر عدداً، دخلاً أكبر يُستثمر في عمليات الميناء الفعالة. ففي حالة سفن الحاويات على سبيل المثال، يوضِّح الشكل 3-5 علاقة الترابط بين عدد مرات التوقف في الموانئ وحجم أكبر سفن الحاويات المتوقفة في موانئ البلد المعني والمدة الوسيطة لرسو سفن الحاويات في الميناء.

وحين تكون السفن أكبر وتتساوى العوامل الأخرى، يُتوقَّع أن تكون مدة الرسو أطول، لأنَّ حجم الشحنات المراد تحميلها وتفريغها يكون أكبر. وفي الوقت ذاته، عادة ما تكون الموانئ القادرة على استقبال السفن الكبيرة أحدث وأكفأ أيضاً. ويبيِّن التحليل الذي أجراه الأونكتاد وجود علاقة ترابط سلبية بين حجم أكبر سفينة تتوقف في ميناء بلد والمدة الوسيطة التي ترسو فيها السفينة في الميناء، بينما توجد علاقة ترابط إيجابية بدرجة طفيفة في معظم قطاعات السوق بين حجم السفن المتوسط ومدة الرسو في الميناء. وبعبارة أخرى، تمثل القدرة على استقبال سفن الحاويات الكبيرة جداً مؤشراً على انَّ الميناء سريع وكفؤ، بينما تستغرق الموانئ التي تستقبل السفن الكبيرة في المتوسط وقتاً أطول أيضاً لتحميل أحجام أكبر من الشحنات وتفريغها.

وفي أفريقيا، تقع البلدان التي تحقق أكبر عدد من التوقف في الموانئ في أركان القارة الجغرافية (الشكل 3-6). وتستغل مصر وجيبوتي والمغرب مواقعها الجغرافية فتجتذب سفن الحاويات لتقديم خدمات المسافنة (انظر أيضاً القسم السابق عن الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة). وتقدم جنوب أفريقيا خدمات الميناء المحوري وتمثِّل الموانئ فيها بوابات للتجارة المعبأة في حاويات في جنوب أفريقيا وجيرانها. وتندرج هذه البلدان الأربعة جميعاً في عداد البلدان التي تستقبل أكبر سفن الحاويات في أفريقيا أيضاً.

الشكل 3-5 مدة الرسو وتوقف سفن الحاويات في الموانئ، 2018



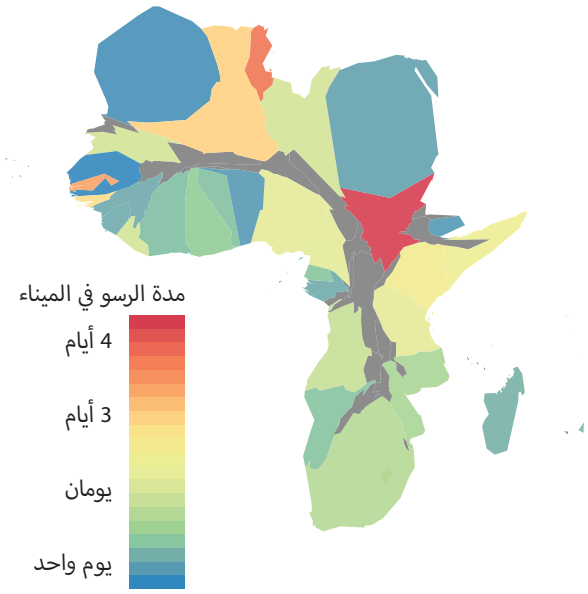
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 000 1 طن فأكثر.

ولتقصير مدة رسو السفن في الميناء إلى أدنى حد – فيما يتعلق بحجم بعينه من البضائع المراد تحميلها أو تفريغها – يستحسن أن تنظر هيئات الموانئ والسلطات البحرية وواضعو السياسات في التوصيات الثلاث هذه (Benamara et al., 2019). أولاً، ينبغي أن تصل السفن فقط في الوقت الذي تحتاج فيه إلى الوصول إلى الميناء، فالوصول في وقت أبكر ينطوي على تكاليف إضافية في الميناء، فضلاً عن النفقات الإضافية وازدياد التلوث الذي يشمل الانبعاثات في الهواء. وتهدف مبادرات تحقيق الكفاءة المثلى في التوقف في الموانئ إلى وصول السفينة في الوقت المحدد لا قبله ولا بعده (Lind et al., 2018, 2019; UNCTAD, 2019c). وثانياً، ينبغي أن تبدأ العمليات حالما تصل السفينة إلى الرصيف دون انتظار فراغ السلطات من الإجراءات الورقية أو الإجراءات الأخرى. ويُتوقَّع أن يساعد تنفيذ اتفاقية

المنظمة البحرية الدولية لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية واتفاقية منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة في تحقيق تلك الغاية (UNCTAD, 2016). وفي الختام، ينبغي أن تؤخذ العمليات الميدانية في الحسبان، فعمليات التحميل والتفريغ السريعة والموثوق بها تستلزم الاستثمار في البنى الأساسية والفوقية وتوفير القدرات التقنية والبشرية. ومن المهم مراعاة تكاليف اللوجستيات الكلية عند النظر في هذه الاستثمارات بما يشمل التكاليف اليومية لأوقات انتظار السفن والشاحنات واحتمال فقدان القدرة التنافسية التجارية بسبب مدد الرسو الطويلة في الموانئ (UNCTAD, 1998; World Bank, 2007).

الشكل 3-6 أفريقيا: توقف سفن الحاويات ورسوها في الموانئ، 2018



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات Marine Traffic (www.marinetraffic.com).

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 1 000 طن فأكثر.

دال- أسطول النقل البحري: المؤشرات البيئية

يشمل أثر النقل البحري البيئي التلوث الذي يحدثه غزو الكائنات الدخيلة في أعقاب تصريف مياه الصابورة غير المعالجة من السفن. ويُعدُّ ذلك من أشد المخاطر التي تهدد محيطات العالم وواحداً من المهددات الرئيسية للتنوع البيولوجي (انظر الفصل 4). وأصبحت الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها (2004) نافذة في أيلول/سبتمبر 2017. وتهدف هذه الاتفاقية إلى درء خطر دخول الكائنات الدخيلة وتكاثرها في أعقاب تصريف مياه الصابورة غير المعالجة من السفن. ويندرج تركيب نظم معالجة مياه الصابورة في عداد السبل الكفيلة بالحد من هذا الخطر.

ويُعدُّ تلوث الهواء من السفن شاغلاً آخر يوثر في الصحة والبيئة تأثيراً شديداً، فالسفن تبعث في الهواء كميات كبيرة من الملوثات التي تزداد باطراد وتؤثر في صحة الإنسان، وهي تتمثَّل في أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين والمواد الجسيمية بصفة أساسية. وتطلق السفن 3 في المائة أيضاً من مجموع انبعاثات غازات الدفيئة في العالم التي تساهم في الاحترار العالمي وآثار الطقس الشديدة الوطأة، مثل ثاني أكسيد الكربون. وكما جاء في الفصل 2، ستنفذ المنظمة البحرية الدولية، ابتداءً من 1 كانون الثاني/يناير 2020، حداً عالمياً جديداً أقصى لمحتوى الكبريت في الوقود يبلغ 0,5 في المائة، مخفِّضة إيَّاه من مستواه الحالي البالغ 3,5 في المائة. ويندرج الحد الأقصى العالمي من الكبريت في سياق استجابة المنظمة البحرية الدولية للشواغل البيئية المتزايدة التي تثيرها جزئياً الانبعاثات الضارة من السفن.

وسيتناول هذا القسم ثلاثة مؤشرات تنطبق على السفن ويمكن استخدامها في تقييم الأثر البيئي لجزء من أسطول النقل البحري العالمي:

- سفينة مجهزة بنظام لمعالجة مياه الصابورة أو يعتزم تزويدها به.
- سفينة مزودة بجهاز لتنقية الغاز لتخفيض انبعاثات الكبريت أو يعتزم تزويدها به.
- سفينة ممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين (انظر الجدول 3-6 والفصل 4 لمزيد من المعلومات).

ومن بين السفن المدرجة في قاعدة بيانات الأونكتاد البحرية البالغ عددها 402 95 سفينة، ركَّبت 7,66 في المائة نظاماً لمعالجة مياه الصابورة أو طلبت تزويدها به، وركَّبت 1,58 في المائة نظاماً للحد من انبعاثات أكسيد الكبريت، أو طلبت تزويدها به. وركَّبت 0,53 في المائة نظاماً للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين، أو طلبت تزويدها به حتى 1 كانون الثاني/يناير 2019.

وثمة تباينات شديدة بين الأساطيل حسب علم التسجيل وبلد الملكية تعزى إلى أسباب أهمها أنواع السفن المختلفة والطرق التجارية. وصُممت الجداول 3-6 و3-7 و3-8 ليستعان بها في النقاش لا للخلوص إلى استنتاجات. وبعض أنواع السفن أقلّ حاجة

من غيرها لتركيب نظم معينة فيها وبعض الطرق التجارية والموانئ لا يستدعي معالجة مياه الصابورة.

ويجتاز قطاع النقل البحري مرحلة تحوُّل تشمل التنمية البيئية. وسيكون تزويد واضعي السياسات، ومن بينهم دول العلم ومنشأ الملكية، ببعض البيانات الإرشادية التي تعينهم على إدراك الحال الذي وصل إليه أسطول بلدهم مؤشراً أولياً مفيداً من شانه أن يساعد أصحاب المصلحة في معالجة بعض المسائل وتطبيق سياسات نقل أو تنفيذ مشاريع تحفيزية مجدية. وسواء أكانت السفن تشارك في التجارة الدولية أو ملزمة باتفاقيات دولية أم لا، فإنَّ على واضعي السياسات والسلطات البحرية ودول الميناء الاضطلاع بدور في وضع الاستراتيجيات والتشجيع على تركيب نظم حديثة لتخفيف أثر النقل البحري في البيئة، أو استحداث قواعد تنظيمية، أو ضرائب، أو مخططات تحفيزية، على سبيل المثال. ويُعدُّ إدراك المستوى الذي بلغه الأسطول الوطني في بلد ما من حيث تركيب هذه النظم بالمقارنة مع أساطيل أخرى أول مؤشر موضوعي على الأداء.

1- السفن الأكبر والأحدث أميل إلى أن تكون مزودة بتجهيزات أحدث

يُرجَّح أن تكون السفن الأكبر حجماً والجديدة التي تعمل في التجارة الدولية مجهزة بنظم معالجة مياه الصابورة أكثر من السفن الأصغر حجماً والأقدم التي غالباً ما تستخدم في المياه الوطنية. ولذلك، تمثِّل ناقلات الغاز المسَّيل (28,76 في المائة) وناقلات السوائب الجافة (23,32 في المائة) وسفن الحاويات (18,88 في المائة) (الجدول 3-6) أنواع السفن التي تستأثر بأكبر حصة من نظم معالجة مياه الصابورة المركبة. ومتوسط العمر أعلى بين ناقلات النفط والمواد الكيميائية الصهريجية (انظر أيضاً الفصل 2، الجدول 2-2)، وهو أمر قد يفسر بعض الشيء حصة هذه السفن الصغيرة من نظم معالجة مياه الصابورة المركبة. ويرجح أن تُستخدم العبَّارات وسفن البضائع العامة وسفن التموين البحري في النقل الساحلي وبين الجزر، وهي قد لا تكون بحاجة إلى معالجة مياه الصابورة.

الجدول 3-6 مؤشرات بيئية مختارة حسب نوع السفينة، 2019

نوع السفينة	النسبة المئوية للسفن المجهزة بنظم معالجة مياه الصابورة	النسبة المئوية للسفن المجهزة بأجهزة تنقية الغاز	النسبة المئوية للسفن الممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين
ناقلات السوائب	23,32	4,03	0,05
ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية	10,72	1,15	0,86
سفن الحاويات	18,88	5,05	0,19
العبَّارات وسفن الركاب	1,36	2,13	0,57
سفن البضائع العامة	2,16	0,65	0,21
ناقلات الغاز الطبيعي المسيّل	28,76	1,45	1,45
سفن التموين البحري	2,37	0,03	0,96
ناقلات النفط الصهريجية	11,99	3,71	0,46
سفن أخرى/غير متوافرة	2,82	0,30	0,19
المجموع	**7,66**	**1,58**	**0,53**

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

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، أرقام بداية السنوات. وتشمل التقديرات السفن المزودة بأجهزة تنقية الغاز وتلك التي تنتظر تركيب أجهزة تنقية الغاز والسفن المطلوبة.

2- الاختلافات حسب العلم وبلد الملكية

من بين أهم 50 دولة من دول العلم من حيث عدد السفن، تتألف أفضل السجلات أداءً في مضمار نظم معالجة مياه الصابورة من جزيرة مان (33,33 في المائة) وهونغ كونغ، الصين (30,47 في المائة) وجزر مارشال (28,66 في المائة) (الجدول 3-7). أما السفن غير العاملة في التجارة الدولية، فتبدو أقلَّ حاجة إلى الاستثمار في هذه النظم لأنَّ مياه الصابورة لا تمثِّل مشكلة فيها. ولذلك، فلا غرابة في أن تكون لأساطيل الصين وإندونيسيا واليابان والولايات المتحدة الوطنية مؤشرات بيئية أدنى بمقدار كبير لأنَّ كثيراً من هذه السفن يُستخدم في خدمات النقل البحري المحلية. أما في مضمار أجهزة تنقية الغاز، فتستأثر بأكبر الحصص اليونان (9,25 في المائة من سفنها المسجَّلة) ثم جزر مارشال (8,64 في المائة) فمالطة (7,64 في المائة). ولا يعني عدم تركيب جهاز لتنقية الغاز في سفينة أنَّها لا تمتثل لزاماً للحد الأقصى من الكبريت، فهي قد تتحول أيضاً إلى استخدام أنواع بديلة من الوقود. ومن حيث نُظم

الحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين، يوجد أكبر عدد من السفن المزودة بنظم من هذا القبيل لدى سجلي النرويج الدوليين للسفن والسجل الدانمركي الدولي للسفن وجزيرة مان. وتقدم هذه السجلات الرئيسية جل خدماتها إلى السفن العاملة في التجارة الدولية.

الجدول 3-7 المؤشرات البيئية حسب دولة العلم وأهم 50 اقتصاداً حسب عدد السفن، 2019

التصنيف بحسب عدد السفن	دولة العلم	النسبة المئوية للسفن المجهزة بنظم معالجة مياه الصابورة	النسبة المئوية للسفن المجهزة بأجهزة تنقية الغاز	النسبة المئوية للسفن الممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين
1	إندونيسيا	0,23	0,01	0,00
2	بنما	13,96	1,83	0,37
3	اليابان	2,30	0,04	0,02
4	الصين	2,79	0,27	0,17
5	الولايات المتحدة	2,60	0,30	0,65
6	جزر مارشال	28,66	8,64	0,56
7	ليبريا	19,51	4,44	0,34
8	سنغافورة	21,11	1,28	0,17
9	الاتحاد الروسي	2,20	0,00	0,15
10	هونغ كونغ – الصين	30,47	2,30	0,26
11	مالطة	21,55	7,64	1,01
12	جمهورية كوريا	5,48	0,16	0,05
13	فييت نام	0,16	0,00	0,00
14	ماليزيا	1,43	0,00	0,29
15	الهند	0,81	0,69	0,06
16	الفلبين	2,53	0,00	0,00
17	جزر الباهاما	22,07	4,26	2,34
18	إيطاليا	2,95	2,28	0,07
19	اليونان	12,23	9,25	0,46
20	تركيا	1,13	0,97	0,24
21	هولندا	11,48	4,26	1,23
22	قبرص	15,98	2,79	0,87
23	المملكة المتحدة	11,05	3,78	0,87
24	النرويج	6,35	0,52	8,95
25	البرازيل	2,10	0,00	0,35
26	تايلند	2,05	0,24	0,00
27	سانت فنسنت وجزر غرينادين	0,74	0,00	0,25
28	أنتيغوا وباربودا	1,91	0,76	0,13
29	بليز	0,38	0,00	0,00
30	جمهورية إيران الإسلامية	0,13	0,00	0,00
31	كندا	2,84	2,09	0,60
32	نيجيريا	0,30	0,00	0,00
33	المكسيك	1,57	0,00	0,00
34	الإمارات العربية المتحدة	0,00	0,00	0,00
35	ألمانيا	3,44	3,28	1,64
36	السجل النرويجي الدولي للسفن	25,62	4,11	11,66
37	أستراليا	0,52	0,17	0,86
38	السجل الدانمركي الدولي للسفن	12,77	5,14	3,90
39	هندوراس	0,00	0,00	0,00
40	سيراليون	0,00	0,00	0,00
41	إسبانيا	0,62	0,00	0,21
42	مادیرا	15,09	2,59	0,65
43	فرنسا	2,50	2,05	0,00
44	أوكرانيا	0,00	0,00	0,00

الجدول 3-7 *(تابع)*

التصنيف بحسب عدد السفن	دولة العلم	النسبة المئوية للسفن المجهزة بنظم معالجة مياه الصابورة	النسبة المئوية للسفن المجهزة بأجهزة تنقية الغاز	النسبة المئوية للسفن الممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين
45	توغو	0,00	0,00	0,00
46	مصر	0,26	0,00	0,00
47	جزيرة مان	33,33	2,82	3,85
48	مقاطعة تايوان الصينية	7,14	3,70	0,00
49	المملكة العربية السعودية	2,95	1,07	0,00
50	بنغلاديش	0,54	0,00	0,00
	المجموع الفرعي لأهم 50 سجلا	**8,50**	**1,71**	**0,53**
	بقية بلدان العالم وعلم غير معروف	*2,17*	*0,76*	*0,49*
	المجموع العالمي	**7,66**	**1,58**	**0,53**

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

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، أرقام بداية السنوات.

الجدول 3-8 المؤشرات البيئية حسب منشأ الملكية وأهم 50 اقتصاداً حسب عدد السفن، 2019

التصنيف بحسب عدد السفن	منشأ الملكية	النسبة المئوية للسفن المجهزة بنظم معالجة مياه الصابورة	النسبة المئوية للسفن المجهزة بأجهزة تنقية الغاز	النسبة المئوية للسفن الممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين
1	إندونيسيا	0,25	0,02	0,00
2	اليابان	13,13	0,14	0,16
3	الصين	8,05	0,43	0,13
4	اليونان	17,07	7,94	0,29
5	الولايات المتحدة	6,98	3,64	0,76
6	سنغافورة	12,00	1,53	0,09
7	ألمانيا	9,91	1,97	0,68
8	الاتحاد الروسي	2,78	0,00	0,22
9	جمهورية كوريا	12,46	1,13	0,04
10	النرويج	16,53	2,36	7,79
11	تركيا	3,95	1,35	0,35
12	هونغ كونغ – الصين	18,47	0,76	0,14
13	الإمارات العربية المتحدة	3,52	0,20	0,30
14	فييت نام	0,21	0,00	0,00
15	المملكة المتحدة	15,40	2,01	0,85
16	هولندا	8,25	2,04	0,55
17	الهند	2,17	0,67	0,44
18	ماليزيا	1,43	0,00	0,34
19	الفلبين	0,36	0,00	0,00
20	إيطاليا	4,63	1,48	0,07
21	مقاطعة تايوان الصينية	21,41	6,01	0,00
22	الدانمرك	17,20	4,50	1,85
23	البرازيل	2,05	0,11	0,11
24	تايلند	2,73	0,23	0,11
25	كندا	5,76	1,28	0,26
26	فرنسا	8,39	1,31	0,00
27	جمهورية إيران الإسلامية	1,72	0,00	0,00
28	نيجيريا	1,29	0,00	0,29

الجدول 3-8 *(تابع)*

التصنيف بحسب عدد السفن	منشأ الملكية	النسبة المئوية للسفن المجهزة بنظم معالجة مياه الصابورة	النسبة المئوية للسفن المجهزة بأجهزة تنقية الغاز	النسبة المئوية للسفن الممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين
29	أوكرانيا	1,05	0,00	0,15
30	أستراليا	3,33	0,48	0,79
31	المملكة العربية السعودية	3,54	0,00	0,00
32	إسبانيا	1,71	1,02	0,17
33	المكسيك	0,69	0,00	0,00
34	السويد	8,80	4,58	5,99
35	مصر	1,45	0,00	1,08
36	برمودا	40,99	5,88	0,92
37	سويسرا	17,76	18,20	1,54
38	موناكو	30,77	30,09	0,45
39	بلجيكا	19,31	1,24	1,73
40	بنما	0,53	0,00	0,00
41	بنغلاديش	0,57	0,00	0,00
42	قبرص	8,12	0,00	0,58
43	كرواتيا	2,41	0,00	0,30
44	أذربيجان	1,01	0,00	0,00
45	فنلندا	4,75	10,51	5,42
46	شيلي	1,10	0,00	0,00
47	بولندا	20,46	0,00	0,00
48	جمهورية فنزويلا البوليفارية	0,00	0,00	0,00
49	لبنان	0,00	0,00	0,00
50	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	0,00	0,00	0,00
	المجموع الفرعي لأهم 50 اقتصاداً مالكاً للسفن	**8,30**	**1,74**	**0,57**
	بقية بلدان العالم ومجهولة منشأ الملكية	*1,95*	*0,21*	*0,15*
	المجموع العالمي	**7,66**	**1,58**	**0,53**

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

ملاحظات: السفن التجارية المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، أرقام بداية السنوات.

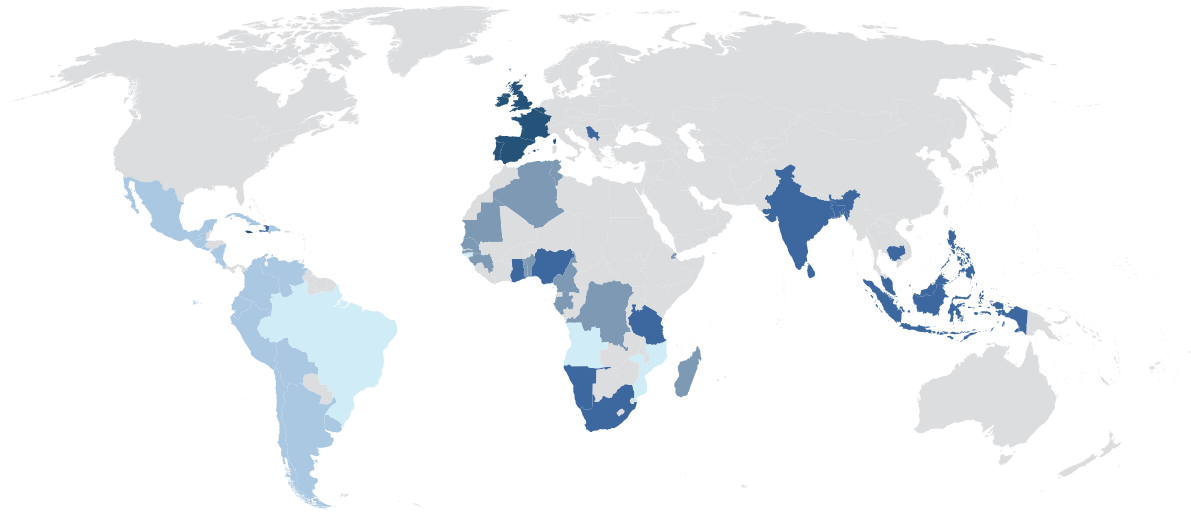
ومن بين أهم 50 اقتصاداً من اقتصادات الملكية، تتمثَّل الأساطيل التي تستأثر بأعلى حصة من نظم معالجة مياه الصابورة في الأساطيل التي تملكها شركات في برمودا (40,99 في المائة) وموناكو (30,77 في المائة) ومقاطعة تايوان الصينية (21,41) في المائة (الجدول 3-8). أما بشأن أجهزة تنقية الغاز، فتستأثر الأساطيل التي تملكها موناكو (30,09 في المائة) وسويسرا (18,20 في المائة) وفنلندا (10,51 في المائة) بأكبر حصة من السفن المجهزة بهذه الأجهزة. ومن حيث نظم الحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين، تسجِّل النرويج (7,79 في المائة) والسويد (5,99 في المائة) وفنلندا (5,42 في المائة) أفضل المؤشرات. ولم يُفد عن تركيب أيٍ من السفن التي يتحكم فيها مالكون من جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ولبنان وجمهورية فنزويلا البوليفارية أي نظم لمعالجة مياه الصابورة أو نظم للحد من انبعاثات أكسيد الكبريت أو أكسيد النيتروجين.

هاء- برنامج التدريب على إدارة الموانئ من أجل التجارة

منذ عام 2013، دأب برنامج التدريب على إدارة الموانئ من أجل التجارة على إنشاء شبكات للمعرفة تغطي أفريقيا وآسيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي وعلى تنفيذ أنشطة بناء القدرات التي تشمل 60 بلداً (الشكل 3-7)[9]. وفي عام 1996، أعدَّ البرنامج سجِّلاً لأداء الموانئ ليكون وسيلة لرصد أداء الموانئ الأعضاء فيه وقياسه مع مرور الزمن. ويكمن الهدف الرئيسي المنشود في

(9) اعتُمدت مجموعة تفوق 635 3 من مديري الموانئ في إطار دورة الأونكتاد التدريبية الرائدة لإدارة الموانئ الحديثة في أربع شبكات لغوية هي الإنكليزية والفرنسية والبرتغالية والإسبانية.

الشكل 3-7 نطاق تغطية برنامج إدارة الموانئ



اللغة الإسبانية (15)	اللغة الإنكليزية (16)	اللغة الفرنسية (16)	اللغة البرتغالية (7)	الشركاء (6)
الأرجنتين	بنغلاديش	الجزائر	أنغولا	بلجيكا
دولة بوليفيا المتعددة القوميات	كمبوديا	بنن	البرازيل	فرنسا
شيلي	غانا	الكاميرون	كابو فيردي	أيرلندا
كولومبيا	الهند	جزر القمر	تيمور - ليشتي	البرتغال
كوستاريكا	إندونيسيا	الكونغو	غينيا - بيساو	إسبانيا
كوبا	جامايكا	كوت دي فوار	موزامبيق	المملكة المتحدة
الجمهورية الدومينيكية	كينيا	جيبوتي	سان تومي وبرينسيبي	
إكوادور	ماليزيا	غابون		
السلفادور	مالديف	غينيا		
غواتيمالا	ناميبيا	هايتي		
المكسيك	نيجيريا	مدغشقر		
نيكاراغوا	الفلبين	موريتانيا		
بيرو	صربيا	السنغال		
أوروغواي	جنوب أفريقيا	سيشيل		
جمهورية فنزويلا البوليفارية	سري لانكا	توغو		
	جمهورية تنزانيا المتحدة	تونس		

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات المينائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

تزويد أعضاء البرنامج بوسيلة مفيدة لقياس الأداء وعقد المقارنات بين الموانئ والمناطق.

واستناداً إلى مفهوم سجل الأداء المتوازن، حُدد 26 مؤشراً وجُمعت وصُنِّفت في ست فئات رئيسية منذ عام 2010 وهي: المالية والموارد البشرية والمسائل الجنسانية وعمليات السفن وعمليات البضائع والبيئة. ويُحسب المتوسط العالمي استناداً إلى المتوسط الارتجاعي لخمس سنوات[10]. ويعرض الجدول 3-9 بإيجاز النتائج التي تغطي الفترة 2014-2018 وتتراوح القيَّم المفاد عنها بين 23 و183[11]. وسيسلِّط هذا القسم الضوء على بعض المؤشرات الرئيسية.

وتشارك بعض الكيانات المينائية في الشبكة بشكل مباشر في الأنشطة التي لا تغطيها مجموعات الإدارة والعمليات ومناولة البضائع. فعلى سبيل المثال، تمتلك بعض الموانئ مستشفيات

(10) في عام 2018، استحدث سجل أداء الموانئ سمات جديدة استناداً إلى التوصيات التي اعتمدها ممثلو شبكات الموانئ الأربع في جنيف بسويسرا أثناء أسبوع إدارة الموانئ في نيسان/ابريل 2018. واستُحدث معيار إقليمي متاح في منصة pps.unctad.org لعقد مقارنات بين الموانئ الواقعة في نفس النطاق الجغرافي والبيئة والعقبات المشابهة. وتم تبسيط المناطق لهذا الغرض في الفئات التالية: أفريقيا وآسيا وأوروبا وأمريكا اللاتينية.

(11) أدنى عدد من القيم (نقاط بيانية) مفاد عنه من عام 2014 إلى 2018 هو 20 لمؤشر "الاستثمار في المشاريع البيئية/مجموع النفقات الرأسمالية"، يليه مؤشر "الحاويات لكل سفينة في المرسى" (23 نقطة بيانية). والنقط البيانية القصوى هي 105 لمؤشر "متوسط الحمولة الطنية لكل سفينة واصلة (جميع) يليه عن قرب مؤشر "متوسط الحمولة الطنية الإجمالية لكل سفينة"، بعدد 98 نقطة بيانية.

ومرافق تعليمية وتشغلها وتدير أملاكاً تشكل فيها ممتلكات كبيرة غير مينائية، مثل الفنادق، عملاً تجارياً كبيراً ومنفصلاً.

1- مشاركة المرأة

تغطي إحدى الفئات الست في سجل أداء الموانئ المسائل الجنسانية المتعلقة بهدف التنمية المستدامة 5. وهي تقيس مستوى مشاركة المرأة في قوة العمل في الميناء. وجرت العادة على أن يُنظر إلى العاملين في الموانئ بحسبانهم فئة يهيمن عليها الذكور في أغلب المجتمعات. وبوجه عام، أفسحت التغييرات التي حدثت في ممارسات العمل والتكنولوجيا والمجتمع المجال لزيادة مشاركة المرأة في قوة العمل في الموانئ.

ويتناول الشكل 3-8 متوسط معدلات مشاركة المرأة في قوة العمل في الموانئ حسب المنطقة. ويتبيَّن من النتائج العامة أنَّ المشاركة العامة ضعيفة وإن كانت مشجعة في مستوى الإدارة. ويستشف من مستوى مشاركة المرأة المنخفض في عمليات الميناء أنَّ مشاركتها في أنشطة من قبيل الهندسة وتقديم الخدمات على الرصيف منخفضة أيضاً.

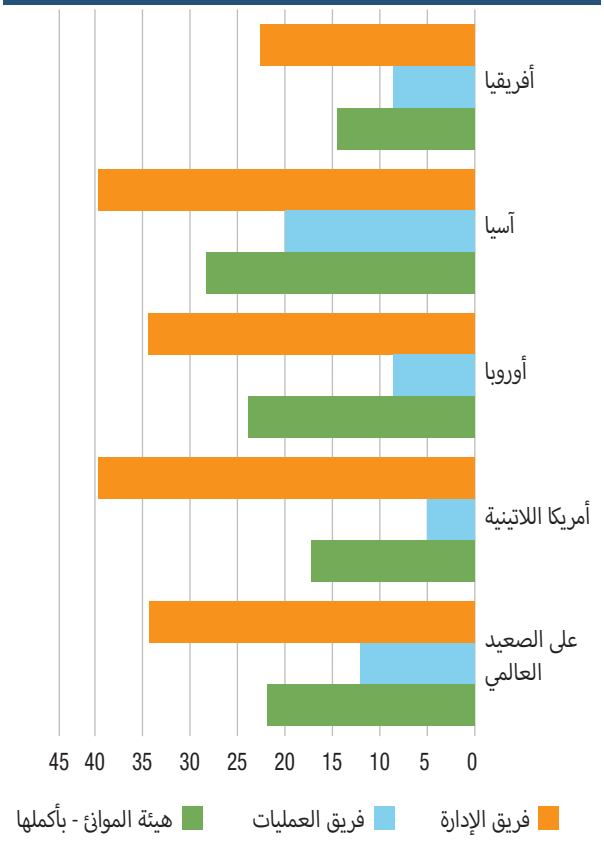
وتُظهر بيانات مناولة البضائع مشاركة المرأة الضعيفة بشكل مطرد في هذا المجال (الشكل 3-9). بيد أنَّ الرقمنة وأتمتة العمليات قد يزيدان مشاركتها في هذا القطاع. ويرى البعض أيضاً أنَّ رفع مستويات المشاركة يقتضي أن يتخذ أرباب العمل والمجتمع بوجه أعم تدابير مباشرة.

الجدول 3-9 مؤشرات سجل أداء الموانئ، 2014-2018

القسم		المؤشر	متوسط (2014-2018)	عدد القيم (2014-2018)
فرنسا	1	الإيرادات قبل الفوائد والضريبة والاستهلاك/الإيرادات (هامش التشغيل)	%35,80	90
	2	رسوم السفينة/الإيرادات	%16,40	91
	3	رسوم البضائع/الإيرادات	%37,00	86
	4	الإيجارات/الإيرادات	%9,40	83
	5	العمل/الإيرادات	%22,20	80
	6	الرسوم وما شابه ذلك/الإيرادات	%12,40	83
الموارد البشرية	7	أطنان لكل موظف	52 034	92
	8	الإيرادات لكل موظف	233 564 دولاراً	90
	9	الإيرادات قبل الفوائد والضريبة والاستهلاك لكل موظف	117 776 دولاراً	79
	10	تكاليف العمل لكل موظف	36 633 دولاراً	73
	11	تكاليف التدريب/الأجور	%1,40	75
المسائل الجنسانية	12	معدل مشاركة المرأة (عالمياً)	%16,80	76
	12,1	معدل مشاركة المرأة (الإدارة)	%34,30	75
	12,2	معدل مشاركة المرأة (العمليات)	%12,10	60
	12,3	معدل مشاركة المرأة (مناولة البضائع)	%5,10	44
	12,4	معدل مشاركة المرأة (الموظفون الآخرون)	%30,60	18
	12,5	معدل مشاركة المرأة (الإدارة+ العمليات)	%21,90	96
عمليات السفن	13	متوسط مدة الانتظار (ساعات)	15	83
	14	متوسط الحمولة الطنية الإجمالية لكل سفينة	17 315	98
	15,1	متوسط وصول ناقلات النفط الصهريجية	%10,90	51
	15,2	متوسط وصول ناقلات السوائب	%10,70	51
	15,3	متوسط وصول سفن الحاويات	%32,70	53
	15,4	متوسط وصول السفن السياحية	%1,60	54
	15,5	متوسط وصول سفن البضائع العامة	%22,40	52
	15,6	متوسط وصول السفن الأخرى	%20,20	51
عمليات الشحن	16	متوسط الحمولة لكل سفينة واصلة (جميع السفن)	6 918	105
	17	طن لكل ساعة عمل، السوائب الجافة أو الصلبة	416	61
	18	الحاويات لكل ساعة للسفينة في المرسى	24	23
	19	مدة مكوث الوحدة المعادلة لعشرين قدماً (أيام)	6	54
	20	أطنان في الساعة، السوائل السائبة	436	28
	21	طن في الهكتار الواحد (جميع السفن)	140 220	84
	22	طن لكل متر في المرسى (جميع السفن)	4 077	93
	23	مجموع الركاب على متن العبَّارات	1 058 762	36
	24	مجموع الركاب على متن السفن السياحية	78 914	37
البيئة	25	الاستثمار في المشاريع البيئية/مجموع نفقات التجهيز	%1,30	20
	26	النفقات البيئية/الإيرادات	%0,40	31

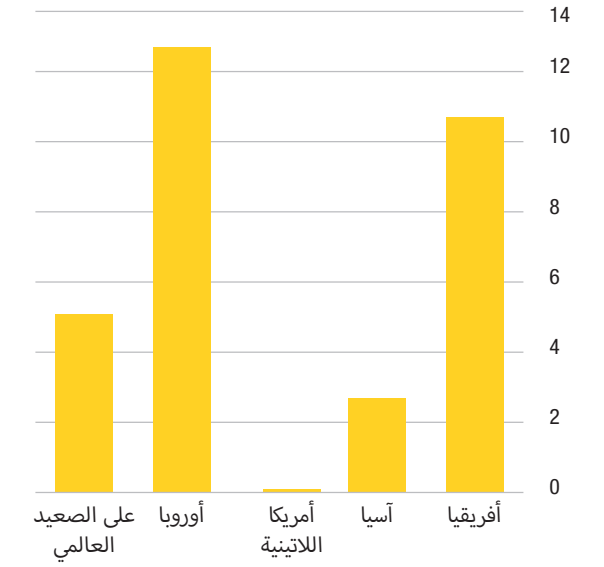
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات المينائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

الشكل 3–8 مشاركة المرأة في قوة العمل في الموانئ، 2014–2018



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات المينائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

الشكل 3–9 مشاركة المرأة في مناولة البضائع، 2014–2018

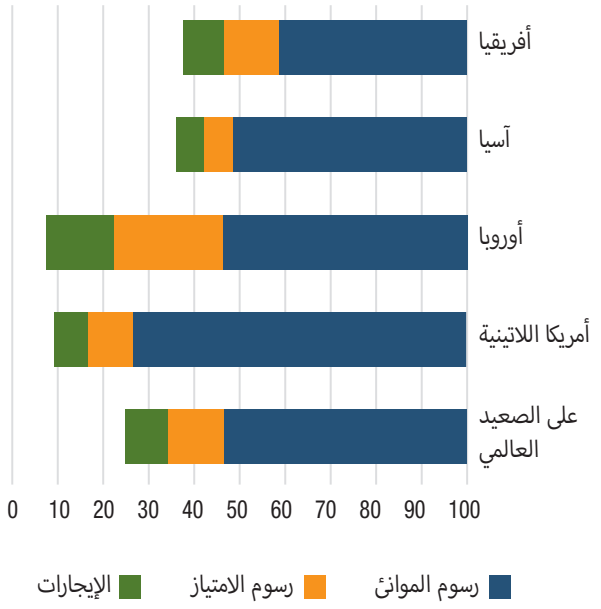


المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات المينائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

2- المسائل المالية والتكاليف والإيرادات

تعتمد أشكال الإيرادات التقليدية في الموانئ اعتماداً شديداً على الرسوم المفروضة عادة من خلال الوكلاء على مالكي السفن والبضائع. وهذا المصدر من الإيرادات ضروري لإنشاء البنية الأساسية المينائية وصيانتها من أجل عمليات السفن ومناولة البضائع. وتتألف مصادر الإيرادات الأخرى من إيجار مواقع التخزين وتقديم خدمات من قبيل خدمات القطر والإرشاد. ويبيّن الشكل 3–10 أنَّ فئة الرسوم المينائية لا تزال تمثّل أكبر كتلة من الإيرادات. غير أنَّ الخصخصة، وهي اتجاه بدأ في الثمانينات من القرن الماضي، أتت بمصدر جديد وفئة جديدة رئيسيين من الإيرادات هو رسوم الامتياز[12]. ومستوى الامتيازات مرتفع في الموانئ الكبيرة التي تكون عمليات الحاويات فيها كبيرة.

الشكل 3–10 مزيج إيرادات الموانئ حسب المنطقة، 2014–2018

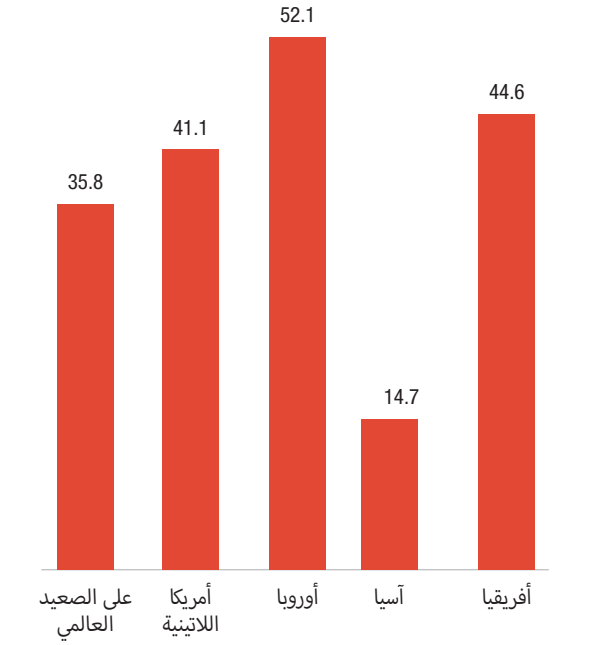


المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات المينائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

ملاحظة: تتوقف المقارنات المالية بين أداء الموانئ على استخدام نفس العملة والفترات الزمنية. وتبلِّغ الموانئ عن بيانات المحاسبة بالعملة المحلية ثم يحولها الأونكتاد إلى دولارات الولايات المتحدة باستخدام جداول العملات الصادرة عن البنك الدولي، تيسيراً للمقارنة.

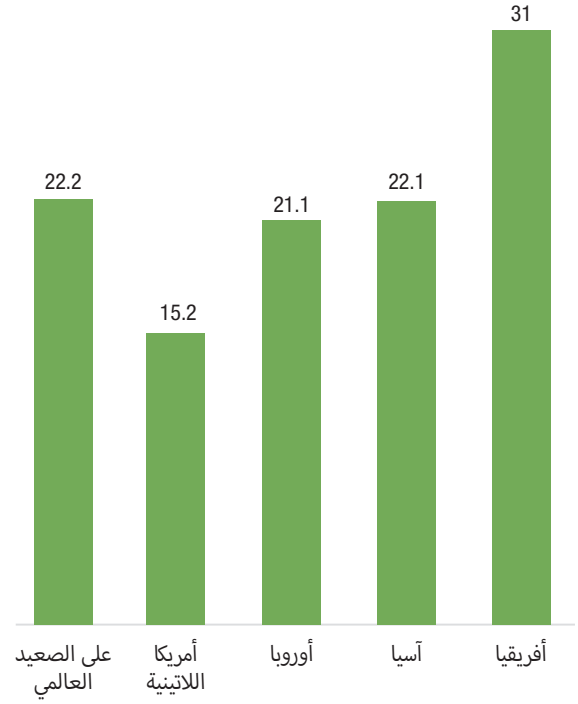
(12) يُعرِّف استبيان سجل أداء الموانئ هذه النقطة البيانية بشكل موسَّع لتحديد مدى تولي القطاع الخاص إدارة الخدمات الآن، ولا سيما مناولة البضائع. وبما أنَّ ذلك يمكن أن يتخذ شكل عقود استئجار وعقود تشغيل واتفاقات مشاريع مشتركة واتفاقات الامتياز، فإنَّ الهدف المنشود هو رسم ملامح الارتفاع المتوقَّع في هذه المستويات. ومن المهم ملاحظة اختلاف النُهج ويجب أخذها في الحسبان في تفسير البيانات.

الشكل 3-11 الإيرادات قبل الفائدة والضرائب والاستهلاك والإهلاك، 2014-2018



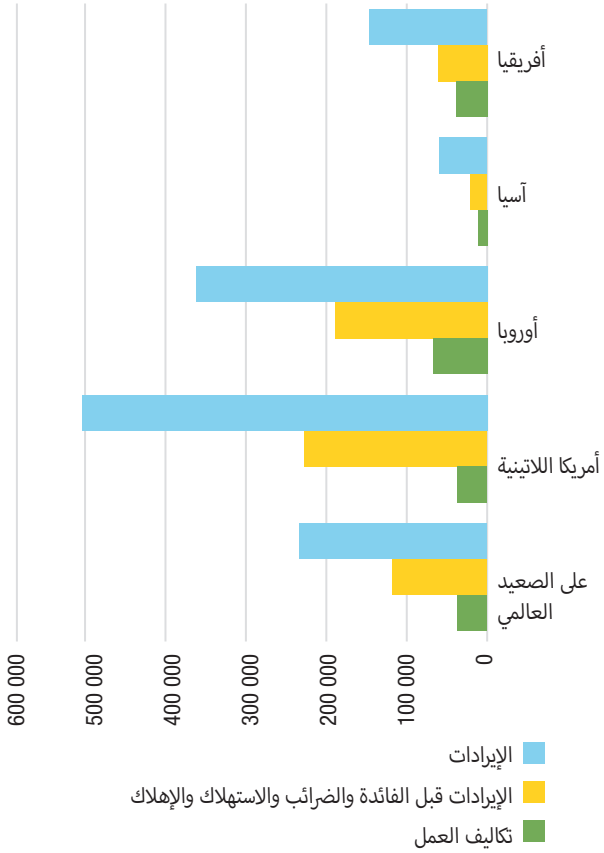
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات الميناائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

الشكل 3-12 تكاليف العمل كنسبة من الإيرادات، 2014-2018



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات الميناائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

الشكل 3-13 مساهمات الموظفين، 2014-2018



فالمصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات الميناائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

وتمثِّل الإيرادات قبل الفائدة والضرائب والاستهلاك والإهلاك مؤشراً مهماً آخر يُعدُّ المقياس المحاسبي التقليدي للأداء المالي السنوي (الشكل 3-11). وهو يستبعد البنود التي تتفاوت عبر المناطق والزمن، مثل الاستهلاك والفائدة على الديون والضرائب، ويتيح عقد المقارنة. والقيمة المتعلقة بآسيا قيمة خارجة يمكن تعليلها جزئياً بهياكل التمويل الرأسمالي المدعوم من الدولة لعدد من الموانئ في العينة.

وتُعدُّ تكلفة العمل كنسبة من مجموع الإيرادات مؤشراً مينائياً قيِّماً (الشكل 3-12)، وهو مقياس رفيع المستوى يتألف من عدة أجزاء. فعلى سبيل المثال، يُتوقَّع أن ينخفض المتوسط كلَّما ارتفع مستوى التشغيل الآلي أو الاستعانة بجهات خارجية. ويمكن أن يؤدي التحول إلى تقانات متطورة إلى توظيف مهارات عالية وإلى ارتفاع في متوسط الأجور. وتُظهر بيانات سجل أداء الموانئ أنَّ متوسط تكلفة العمل العالمي كنسبة من مجموع الإيرادات تراوح بين 20 و25 في المائة للفترة 2014-2018.

ويقع المتوسط الإقليمي لآسيا وأوروبا في هذا النطاق. والقيم الخارجة النسبية هي أفريقيا وأمريكا اللاتينية. ورغم خلو البيانات من التفاصيل التي تجعلها نهائية، فإنَّ التعقيبات التي أبدتها الموانئ توحي بأنَّ أمريكا اللاتينية تقع دون هذا النطاق بسبب الخصخصة وأنَّ أفريقيا تقع فوقه بسبب العدد المرتفع من العاملين. وثمة تفاسير أخرى ممكنة، مثل معدلات الأجور ومستويات الإيرادات أو الاختلافات في طريقة تصنيف الموانئ للعاملين. ويبيِّن الشكل 3-3 مساهمة كلٍ من العاملين في أداء الميناء المالي. والتفاوت الإقليمي جدير بالملاحظة، وإن كان من غير المرجَّح إيجاز التفاسير في متغيِّر واحد.

3- عمليات الكيانات المينائية

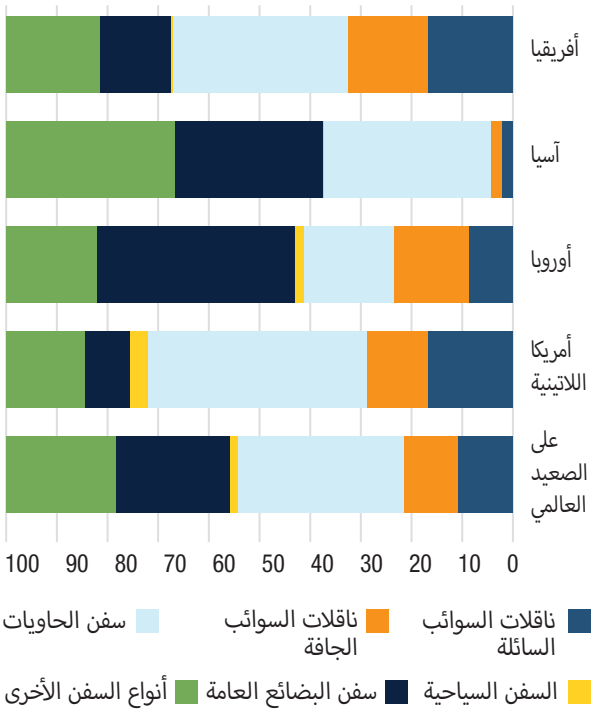
تؤكد البيانات عن مزيج المتغيِّرات في تشكيلات الموانئ من حيث الشحنات والسفن الحكمة الشائعة في القطاع التي تقول "عندما ترى ميناءً واحداً، فإنَّك تكون قد رأيت ميناءً واحداً"، فلكل ميناءٍ دينامية تخصه تدفعها الجغرافيا والاقتصاد السياسي المحلي.

وتقدِّم البيانات الواردة في الشكل 3-14 لمحة عن خليط السفن التي تصل إلى الموانئ الأعضاء. ويتسق تصنيف السفن في فئات مع التعاريف المستخدمة في *استعراض النقل البحري* لسمات الأسطول العالمي. وبوسع الموانئ الأعضاء أن تقارن مزيجها الفريد مع المتوسطات السائدة في مناطقها وعلى الصعيد العالمي. وتمثِّل البيانات مرجعية مفيدة عند النظر في الإيرادات وفي أداء الموانئ الفردية من حيث الربحية.

ويبيِّن الشكل 3-15 الحجم النسبي لهذه السفن من حيث متوسط البضائع المفرَّغة أو المحمَّلة في كل وصول. وحسب ما جاء في مسحٍ لسجِّل أداء الموانئ أُجري في نيسان/أبريل 2019، تقِّل أحجام البضائع السنوية في نحو 65 في المائة من جميع الموانئ التي شملها المسح عن 10 ملايين طن. وتفيد التعقيبات الواردة من الموانئ أنَّ متوسط آسيا المنخفض نسبياً يعزى في بعض جوانبه إلى الحركة بين الجزر، بما في ذلك حركة فئة العبَّارات من السفن.

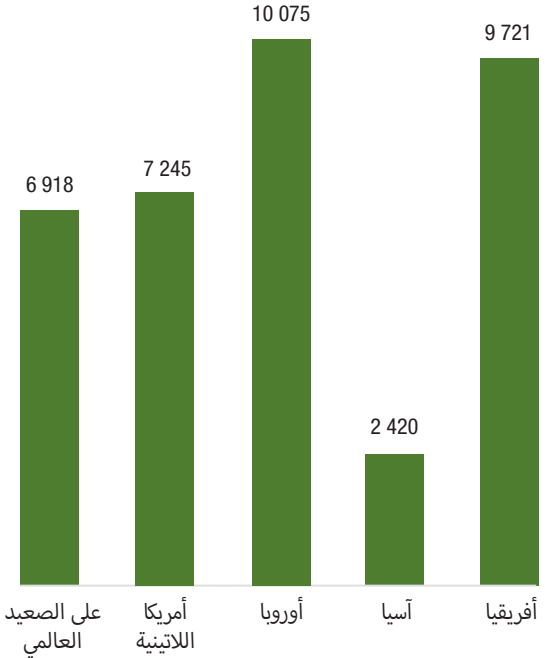
وتبقى الصورة العامة للموانئ في المسح المشار إليه قبلاً دون تغيير. ويمكن تصنيف أغلب الموانئ في فئة الموانئ الصغيرة والمتوسطة الحجم التي يملكها جهاز من أجهزة الدولة وتُدار بشكل مؤسسي ما، مع التسليم على نطاق أوسع بأنَّ النماذج الوظيفية لن تكون حصراً من نوع نموذج المالك، على الأرجح. ويقِّل حجم البضائع المفرَّغة أو المحمَّلة في كل وصول بدرجة طفيفة عن آخر حجم مبلَّغ عنه. وقد يكون في ذلك تعبيراً عن اضطراب التجارة عالمياً وإقليمياً.

الشكل 3-14 حصة السفن الواصلة حسب نوع السفينة، 2014-2018
(نسبة مئوية)



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات المينائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

الشكل 3-15 متوسط أطنان البضائع المحمَّلة أو المفرَّغة لكل سفينة واصلة



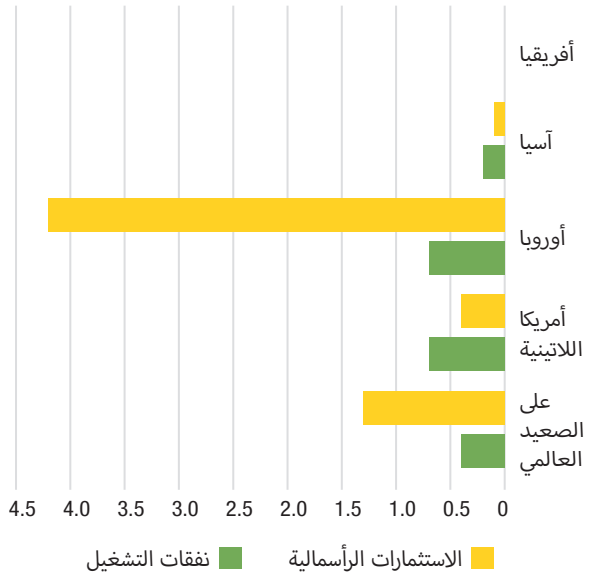
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات المينائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

4- الاستدامة

من الصعاب التي تكتنف هذا النوع من البيانات تباين الطريقة التي تُسجِّل بها الموانئ نفقاتها البيئية (الشكل 3-16)، فبعضها يسجِّل تكاليف محددة، بينما يُدرجُ الجزء الخاص بالبيئة في المشروع في التكاليف العامة في كثير من الموانئ. ويصح ذلك على كلا التكاليف الرأسمالية والتشغيلية. وتشير البيانات إلى أنَّ الموانئ الكبيرة في أوروبا تسجِّل فعلاً مؤشرات الأداء هذه. وتوحي المعلومات الواردة عن الانفاق على البيئة بأنَّ النفقات الرأسمالية وتكاليف التشغيل قلَّما تصنَّف كمشروع منفصل. ومن ثم، فهي تُدرج في بنود عديدة من بنود الميزانية في مشاريع أخرى. ولعلَّ ذلك يفسِّر بعض الشيء الانفاق المنخفض نسبياً (1,7 في المائة من النفقات الرأسمالية) المبَّلغ عنه في سجل الأداء.

وتقدِّم البيانات الواردة في هذا القسم موجزاً لأداء أعضاء برنامج إدارة الموانئ بين عامي 2014 و2018. وتجدر الإشارة إلى نقطتين جديرتين بالرصد والإبلاغ المستمر في المستقبل. أولاً، يظلُّ مستوى مشاركة المرأة في القطاع منخفضاً. ومن الضروري أيضاً أن يؤخذ في الحسبان ما حدث في ممارسات العمل والتكنولوجيا والمجتمع في الآونة الأخيرة من تغييرات تتيح الفرصة لزيادة مشاركة المرأة في القطاع. ويُتوقَّع أن تؤدي الرقمنة وأتمتة الأنشطة في قطاع النقل البحري إلى زيادة مشاركة المرأة في المستقبل. وثانياً، أسفر الاتجاه المتنامي نحو الخصخصة الذي بدأ في الثمانينات من القرن الماضي عن فئة جديدة ومهمة من الإيرادات هي رسوم الامتيازات.

الشكل 3-16 الإنفاق على البيئة



المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من الهيئات الميناائية الأعضاء في شبكة برنامج إدارة الموانئ.

المراجع

Benamara H, Hoffmann J, Rodríguez L and Youssef F (2019). Container ports: The fastest, the busiest and the best connected. 7 August. Available at https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2162 (accessed 17 September 2019).

Hoffmann J, Saeed N and Sødal S (2019). Liner shipping bilateral connectivity and its impact on South Africa's bilateral trade flows. *Maritime Economics and Logistics*. Pp. 1–27.

Humphreys M, Stokenberga A, Herrera Dappe M, Iimi A and Hartmann O (2019*). Port Development and Competition in East and Southern Africa: Prospects and Challenges*. International Development in Focus. World Bank. Washington, D.C.

Lind M, Watson RT, Ward R, Bergmann M, Bjørn-Andersen N, Rosemann M, Haraldson S and Andersen T (2018). Digital data sharing: The ignored opportunity for making global maritime transport chains more efficient. UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter No. 79. October. Available at https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1850 (accessed 7 July 2019).

Lind M, Ward R, Bergmann M, Bjørn-Andersen N, Watson R, Haraldson S, Andersen T and Michaelides M (2019). PortCDM [Port Collaborative Decision-making]: Validation of the concept and next steps. International PortCDM Council Concept Note 21.

Micco A, Pizzolitto G, Sánchez R, Hoffmann J, Sgut M and Wilmsmeier G (2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics and Logistics*. 5(2):199–218.

UNCTAD (1998). Guidelines for Port Authorities and Governments on the Privatization of Port Facilities. UNCTAD/SDTE/TIB/1. Geneva.

UNCTAD (2014). Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in Small Island Developing States (United Nations publication. New York and Geneva).

UNCTAD (2016). Trade Facilitation and Development: Driving Trade Competitiveness, Border Agency Effectiveness and Strengthened Governance. Transport and Trade Facilitation Series No. 7 (United Nations publication. Geneva).

UNCTAD (2017a). *Review of Maritime Transport 2017* (United Nations publication. Sales No. E.17.II.D.10. New York and Geneva).

UNCTAD (2017b). *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*. Transport and Trade Facilitation Series No. 9 (United Nations publication. Geneva).

UNCTAD (2019a). Sustainable transport infrastructure in a world of growing trade and climate change, SDG [Sustainable Development Goal] pulse. Available at https://sdgpulse.unctad.org/transport-infrastructure/ (accessed 23 September 2019).

UNCTAD (2019b). Framework for Sustainable Freight Transport portal (https://unctadsftportal.org; accessed 24 September 2019).

UNCTAD (2019c). Digitalization in maritime transport: Ensuring opportunities for development. Policy Brief No. 75. UNCTAD/PRESS/PB/2019/4.

Wilmsmeier G and Hoffmann J (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics and Logistics*. 10(1–2):130–151.

Wolde Woldearegay D, Sethi K, Hartmann O, Coste AHM and Isik G (2016). Making the most of ports in West Africa. Report No. ACS17308. World Bank.

World Bank (2007). *Port Reform Toolkit*. Washington, D.C.

4

المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

يقدِّم هذا الفصل موجزاً للتطورات القانونية والتنظيمية المهمة التي حدثت خلال الفترة قيد الاستعراض ويتناول بعض الاعتبارات في مضمار السياسة العامة. ويستعرض الفصل أيضاً بعض التطورات التكنولوجية في هذا الشأن، واضعاً كلاً منها في سياقه، جنباً إلى جنب مع العمل الذي يضطلع به الأونكتاد. وتشمل هذه التطورات عملية تحديد النطاق الجارية التي تضطلع بها المنظمة البحرية الدولية لاستعراض الصكوك التنظيمية في هذا المجال، ضماناً للسلامة في تصميم السفن المستقلة وبنائها وتشغيلها وسعياً لوضع إطار قانوني يكفل لهذه السفن مستويات الحماية نفسها التي تتمتع بها عمليات السفن التقليدية.

وتتعلق التطورات التنظيمية الأخرى بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وبالتدابير الأخرى لضبط التلوث الناشئ عن السفن وحماية البيئة. وتشمل المسائل المعالجة تلوث الهواء، وبوجه أخص انبعاثات الكبريت، والقمامة البحرية، وحماية التنوع البيولوجي في المناطق التي تقع خارج نطاق الولاية الوطنية، والنقل البحري وتخفيف آثار تغير المناخ والتكيف معه، وإدارة مياه الصابورة، ونقل المواد الخطرة والضارة بحراً. وتُسلَّط الأضواء على ما يحدث من تطورات في النقل البحري المستدام وفي المحيطات المستدامة بيئياً ويُنظر في هذه التطورات في سياق تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام 2030 الأعم واتفاق باريس المعتمد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث للفترة 2015–2030 التي ترسي مجتمعة الأساس لتحقيق التنمية المستدامة المنخفضة الكربون والسهلة التكيف في ظل مناخ ما برح يتغير.

وفضلاً عن ذلك، تشمل التطورات التي يتناولها هذا الفصل سلسلة تدابير يُبتغى منها منع الممارسات غير المشروعة المقترنة بالتدليس في تسجيل السفن، ومناقشة تتناول ازدياد عدد حالات هجر البحارة الذين ينتمي معظمهم إلى بلدان نامية وأهمية تحقيق المساواة بين الرجال والنساء العاملين في القطاع البحري وتعزيزها والتدابير الدولية التي ينبغي اتخاذها لمعالجة هذه المسائل.

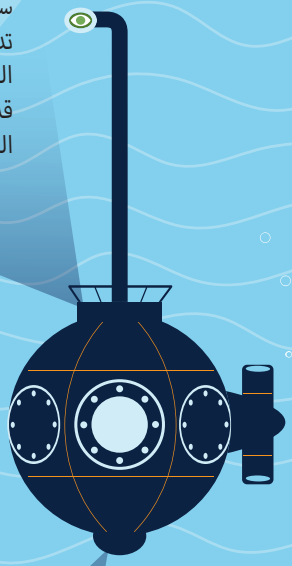
المسائل القانونية والتطورات التنظيمية

سيصبح الحد الأقصى الجديد من الكبريت في زيت وقود السفن البالغ **0.50**% (مُخفَّضاً من 3,50%) نافذاً على الصعيد العالمي ابتداءً من 1 كانون الثاني/يناير 2020.

قبل أن يبدأ تشغيل السفن المستقلة، ينبغي التثبت من نجاعة هذه التكنولوجيا ووضع الضمانات والأطر المؤسسية والتنظيمية الملائمة.

ستتضمَّن دراسة المنظمة البحرية الدولية الرابعة لغازات الدفيئة التي ستُنشر في عام 2020، جرداً للانبعاثات العالمية الحالية من السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر وتعمل في الرحلات الدولية، وتصورات لانبعاثات النقل البحري الدولي في المستقبل (2018-2050).

سيكون لعلم المحيطات دور أساسي في وضع تدابير ناجعة لحماية السواحل وإدارة المناطق الساحلية وتقييم مخاطر المناخ والتكيف وبناء قدرة التحمل لدى الموانئ البحرية وبنية النقل الساحلي الأساسية الأخرى.



وتسعى المشاورات الجارية الآن لإعداد صك دولي ملزم قانوناً بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن حفظ التنوع البيولوجي البحري واستخدامه استخداماً مستداماً في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية، إلى التوصل إلى توافق في الآراء في المسائل الجوهرية والإجرائية المعقدة. ولا غنى عن مشاركة جميع الدول، ومن بينها البلدان النامية، التي تمثل الموارد الجينية البحرية أولوية هامة لديها.

ألف- التطورات التكنولوجية والمسائل الناشئة في القطاع البحري

ما فتئت الجهات الفاعلة في قطاع النقل البحري تستعين بالرقمنة وبالمنصات التعاونية المشتركة وبالحلول التي تتيحها التكنولوجيات الجديدة والابتكارات، ومن بينها تقنية سلسلة السجلات المغلقة، مُغيِّرة بذلك نماذجها للأعمال والشراكات. وتهدف هذه النماذج إلى جعل التجارة أكثر أمناً وفعالية بوسائل من بينها زيادة الوضوح في سلسلة الإمداد واستخدام الوثائق الإلكترونية على نحو يعود في نهاية المطاف بالفائدة على العملاء الذين يعتمدون على خدمات قطاع النقل البحري. وتشمل الفوائد انخفاض تكاليف المعاملات وأسعار الاستهلاك وزيادة فرص ولوج الأسواق وتعزيز المنافسة وحُسن استخدام الموارد غير المستغلة استخداماً كافياً وإتاحة مزيد من المرونة لمقدمي الخدمات. بيد أنَّ المكاسب ليست تلقائية، كما أنَّ ازدياد سلطة بعض المنصات في السوق وما يترتب على ذلك من تأثير في المنافسة وحماية البيانات والملكية وحماية المستهلك وسياسات الضرائب والعمالة يثير مخاوف ما فتئت تزداد (UNCTAD, 2019).

فعلى سبيل المثال، اجتذبت منصة Trade Lens التعاونية التي أنشأتها شركتا Maersk وIBM في عام 2018، بعد بعض المخاوف في البداية، إلى عضويتها خطوطاً رئيسية أخرى من خطوط النقل البحري بالحاويات من بينها شركات ZIM Integrated Shipping Services وPacific International Lines وCMA CGM وMediterranean Shipping Company وHapag-Lloyd وONE. وإضافة إلى ذلك، أنشأت أربع من أكبر شركات النقل في العالم رسمياً الجمعية الرقمية للنقل البحري بالحاويات في عام 2019 بغرض وضع معايير مشتركة لتكنولوجيا المعلومات تزيد قطاع النقل البحري كفاءة بوجه عام. وهذه الشركات الأربع هي شركة Maersk وشركة Mediterranean Shipping Company وشركة Hapag-Lloyd وشركة ONE. والتحقت في وقت لاحق بالجمعية خمس شركات نقل أخرى هي CMA CGM وEvergreen وHyundai Merchant Marine وYang Ming وZIM Integrated Shipping Services (Port Technology, 2019; Splash 247, 2019).

وتُسلَّط الأضواء أدناه على التطورات في مجال التشغيل الآلي للسفن السفن والإطار التنظيمي المتصل به.

1- سفن السطح البحرية المستقلة

يُتوقَّع أن تصبح السفن المستقلة، أو سفن السطح البحرية المستقلة، وهو المصطلح العام المستخدم في المنظمة البحرية الدولية، عمَّا قريب حقيقة واقعة تُبشِّر بتعزيز السلامة وتحقيق وفورات في التكاليف باستبعاد العنصر البشري من بعض العمليات. فعلى سبيل المثال، يُنتظر أن تزداد عمليات السفن سلامة وأماناً باستخدام السفن المستقلة؛ إذ إن معظم الحوادث البحرية ومطالبات التأمين ضد المسؤولية قد يكون مردها إلى خطأ بشري. وفضلاً عن ذلك، يُرتجى أن تنخفض تكاليف الأطقم شأنها في ذلك شأن مخاطر القرصنة وأخذ الرهائن وأقساط التأمين والتكاليف المرتبطة بها. ويُنتظر أن تنخفض أيضاً تكاليف بناء السفن والتكاليف الأخرى باستخدام الحيز المخصص لإقامة البحارة لتخزين البضائع. ويُتوقعَّ أن تصبح عمليات السفن أكثر مراعاة للبيئة من خلال الفرص المتاحة لاستخدام أنواع بديلة من الوقود وتكنولوجيات الانبعاثات الصفرية والتخلي عن مياه الصابورة وتقليل القمامة ومياه الصرف الصحي. ورغم الفرص المتاحة لتحقيق فوائد، فإنَّ الأمر لا يخلو من شواغل مثيرة للقلق، من بينها الأمن السيبراني والسلامة المتعلقة بخلو السفينة من طاقم على متنها والآثار الشديدة الوطأة على توظيف البحارة الذين ينتمي أغلبهم إلى بلدان نامية والمسائل التنظيمية وأسعار النقل البحري والتأمين (انظر UNCTAD, 2018a).

وتعتمد هذه الاعتبارات أيضاً على درجة التشغيل الآلي في السفينة، فعلى سبيل المثال، لو تعطَّل نظام سفينة مستقلة تماماً بسبب أعطاب تقنية أو بفعل من يقومون باختراق هذا النظام، فلن يكون هناك مجال للتدخل البشري على متن السفين – لانعدام المشغلين – للتحكم فيها والحؤول دون وقوع حادث. بيد أنَّ الحاجة إلى العنصر البشري تبقى قائمة لأنَّ التحكم في السفن المستقلة يستلزم وجود مشغلين ومبرمجي برمجيات على البر. ويبدو أنَّ السفن المستقلة وتلك المزودة بأطقم سيتعايشان جنباً إلى جنب. ولئن كانت لدى ربابنة السفن القدرة المهنية لاتخاذ قرارات فورية استناداً إلى الظروف السائدة – من قبيل انقاذ الأرواح في البحر – فإنَّ قدرة المشغلين الموجودين على البر على اتخاذ مثل هذه القرارات لما تتضح ولا يُعرف بعد كيف سيفعلون ذلك. لذا وعلى ضوء الحوادث الماضية التي أودى فيها استعمال السفن المستقلة بأرواح بريئة في البحار، لا بد من اثبات نجاعة هذه التكنولوجيا قبل أن تبدأ السفن المستقلة في الإبحار ومن وضع ضمانات مؤسسية وأطر تنظيمية ملائمة.

وفي مضمار تأثير السفن المستقلة في عمل البحارة، تعبر وثيقة حديثة (IMO, 2018a) عمَّا ينتاب البحارة من مخاوف من أنهَّم قد يفقدون وظائفهم بقدوم التشغيل الآلي وعمَّا يبدون من معارضة لهذه التكنولوجيا. وإضافة إلى ذلك، قد تتأثر سبل كسب العيش والسلامة سلباً إن كان الدافع وراء الأخذ بالتشغيل الآلي هو اعتبارات تخفيض التكاليف فحسب. وسيستدعي استخدام السفن المستقلة أن يكتسب البحارة مهارات جديدة تكفل سلامة العمليات وكفاءتها. وسيكون على البحارة والعاملين على البر تحسين

مهاراتهم من خلال التعلم والتدريب المتواصلين، مواكبة للتغييرات التكنولوجية.

فعلى سبيل المثال، تُظهر دراسة أجرتها كلية هامبورغ لإدارة الأعمال (2018) ونشرتها الغرفة الدولية للنقل البحري ما قد تُحدثه السفن المستقلة من تأثير في قطاع النقل البحري على الصعيد العالمي وفي دور البحارة. وتشير هذه الدراسة إلى أنَّ التشغيل الآلي سيُوجدً وظائف جديدة، وإن كانت مختلفة، ويستلزم مهارات أعلى ومستوى رفيعاً من التدريب وإعادة تحديد دور العاملين على متن السفن وعلى البر. وسيستلزم التشغيل الآلي قوة بدنية أقَّل وقدراً أكبر من المهارات والمعارف في مجال تكنولوجيا المعلومات.

> لن ينعدم الطلب على اليد العاملة تماماً، ولكن المتطلبات والمهارات اللازمة للوظائف الفردية ستتغير

وخلُص تقرير حديث إلى أنَّ التشغيل الآلي في قطاع النقل سيؤدي على الأرجح إلى تحوُّل في قوة العمل في حالات عديدة لا إلى تخفيض العمالة (International Transport Workers' Federation, 2019). ويُشار من ثم إلى أنَّ رفع مستويات التكنولوجيا والتشغيل الآلي سيكون له ضلع كبير في زيادة الكفاءة "في مجال النقل، تتمثَّل أعلى إمكانات التشغيل الآلي في الوظائف ذات المهارات المنخفضة وهي كثيرة في الأنشطة البدنية التي يمكن التنبؤ بها وفي معالجة البيانات؛ ولذلك، من المحتمل إلى حد كبير أن تتأثر هذه الوظائف بالتشغيل الآلي. وفي الوقت نفسه، سيسفر المضي قدماً في اللجوء إلى التشغيل الآلي عن طلب على أنواع جديدة من الوظائف، مثل وظائف المشغلين عن بعد وأطقم الصيانة التشغيلية في جميع أنحاء العالم القادرين على التنقل بصفتهم مقدمي خدمات. ونتيجة لذلك، فلن ينعدم الطلب على اليد العاملة تماماً، ولكن المتطلبات والمهارات اللازمة للوظائف الفردية ستتغير".

ويشير التقرير أيضاً إلى أنَّ اللجوء إلى التشغيل الآلي في النقل على الصعيد العالمي سيكون "تدريجياً وليس ثورياً" وأنَّ الحاجة إلى موارد بشرية مؤهلة لديها المجموعات المناسبة من المهارات في مجال النقل ستظل قائمة في المستقبل المنظور رغم ارتفاع مستويات التشغيل الآلي. ويشير التقرير كذلك إلى أنَّ التطورات التكنولوجية لا مناص منها، بيد أنَّها ستكون تدريجية ومتفاوتة من منطقة إلى أخرى وأنَّ العاملين سيتأثرون بأشكال شتى حسب مستويات مهاراتهم واختلاف درجات التأهب في مختلف البلدان.

2- عملية تحديد النطاق التنظيمي

بما أنَّ إعمال كامل نطاق القوانين والقواعد التنظيمية البحرية السارية يقوم على افتراض وجود ربان وطاقم على متن السفينة، فإنَّ الأدوار التقليدية التي يؤدونها ودور الذكاء الاصطناعي وطاقم التحكم عن بعد من البر يجب أن تُقيَّم و(يعاد) تحديدها لأغراض النقل البحري المستقل. وفي هذا السياق، تشمل التطورات التنظيمية الدولية الأخيرة عملية تحديد النطاق الجارية التي بدأت في المنظمة البحرية الدولية في عام 2017 واستلزمت استعراض الصكوك القانونية ذات الصلة لضمان التصميم الآمن للسفن المستقلة وبنائها وتشغيلها، والتثبت من أن يوفر الإطار القانوني للسفن المستقلة مستويات من الحماية في التشغيل مماثلة لتلك التي تتمتع بها السفن التقليدية.

لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية

استمرت، خلال الدورة المائة للجنة السلامة البحرية المعقودة في كانون الأول/ديسمبر 2018، عملية تحديد النطاق التنظيمي الرامية إلى تقييم التطبيق المحتمل لصكوك المنظمة البحرية الدولية على السفن ذات الدرجات المتفاوتة من التشغيل الآلي. ووافقت اللجنة على إطار عملية تحديد النطاق التنظيمي بشأن استخدام سفن السطح البحرية المستقلة (IMO, 2018b, annex 2). وحُدِّدت الدرجات التالية من التشغيل الآلي لأغراض هذه العملية:

- الدرجة الأولى: السفينة ذات العمليات الآلية ودعم القرارات. يكون البحارة على متن السفينة لتشغيل النظم والوظائف المتنية والتحكم فيها. ويجوز تشغيل بعض العمليات آلياً وهي قد لا تخضع للإشراف في بعض الأحيان، غير أنَّ البحارة يكونون مستعدين على متن السفينة لتولي مهمة التحكم.
- الدرجة الثانية: السفينة المتحكم فيها عن بعد وعلى متنها بحارة. يُتحكم في السفينة وتُشغَّل من موقع آخر. ويكون البحارة على متنها جاهزين لتولي مهمة التحكم وتشغيل النظم والوظائف المتنية.
- الدرجة الثالثة: السفينة المتحكم فيها عن بعد ويخلو متنها من البحارة. ويُتحكم في السفينة وتُشغَّل من موقع آخر ويخلو متنها من البحارة.
- الدرجة الرابعة: السفينة المستقلة تماماً. يستطيع نظام تشغيل السفينة اتخاذ قرارات وتحديد الأعمال بنفسه.

وتتألف منهجية العمل المتبعة في الإطار من خطوتين. أولاً، تتضمن المنهجية لكل صك يتعلق بالسلامة والأمن البحريين ولكل درجة من درجات التشغيل الآلي أحكاماً تنطبق على حالات مختلفة: الأحكام المنطبقة على السفن المستقلة وتمنع عملياتها؛ وتلك المنطبقة على السفن المستقلة ولا تمنع عملياتها ولا تستدعي اتخاذ تدابير؛ والأحكام المنطبقة على السفن المستقلة ولا تمنع استخدامها ولكن قد يلزم تعديلها أو توضيحها و/أو قد تشوبها ثغرات؛ أو تلك التي لا تنطبق على عمليات السفن المستقلة.

وثانياً، يُحلَّل أنسب أسلوب لمعالجة عمليات السفن المستقلة ويُحدد مع مراعاة عوامل من بينها تلك المتصلة بالعنصر البشري وبالتكنولوجيا والعمليات. وسيحدِّد التحليل إن كان من الضروري عرض مكافئات على نحو ما تنص عليه الصكوك أو إعداد تفاسير، أو تعديل الصكوك الحالية، أو إعداد صكوك جديدة، أو الاستغناء عن كل ما ذُكر أعلاه حسب نتيجة التحليل.

ومن المقرر أن تُجري الـدول الأعضاء المتطوعة الاستعراض الأولي للصكوك القانونية التي تقع ضمن اختصاص اللجنة خلال النصف الأول من عام 2019، بدعم من المنظمات الدولية المهتمة. ويتمثَّل الهدف النهائي من الاستعراض في إتمام عملية تحديد النطاق التنظيمي بحلول عام 2020. والصكوك القانونية ذات الصلة بالسلامة والأمن البحريين التي ستشملها هذه العملية هي الآتية:

- اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972.
- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972، بصيغتها المعدلة.
- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966.
- بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966.
- الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979.
- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، بصيغتها المعدلة.
- الاتفاق المتعلق بمتطلبات الاستقرار المحددة لسفن الركاب المدرجية التي تقوم برحلات دولية منتظمة بين الموانئ المحددة في شمال غرب أوروبا وبحر البلطيق، أو إليها، أو منها، لعام 1996.
- بروتوكول عام 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، بصيغتها المعدلة.
- بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، بصيغتها المعدلة.
- البروتوكول المتعلق بمتطلبات السعة لسفن المسافرين التجارية الخاصة لعام 1973.
- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام 1978، بصيغتها المعدلة.
- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين على متن سفن الصيد لعام 1995.
- الاتفاق المتعلق بسفن الركاب التجارية الخاصة لعام 1971.
- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969.

وفضلاً عن ذلك، أشارت اللجنة، في دورتها المائة والحادية بعد المائة، إلى الحاجة إلى وضع مبادئ توجيهية بشأن عمليات تجريب السفن المستقلة. ويُتوخى في هذه الارشادات أن تكون عامة ومستندة إلى الأهداف. وينبغي أن تكون عمليات التجريب متسقة مع الصكوك الإلزامية التي يجوز أن تتضمن أيضاً استثناءات وترتيبات مكافئة وينبغي أن يُراعى فيها العنصر البشري ومتطلبات التدريب والإجازة (IMO, 2019a).

اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية

بدأت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها السادسة بعد المائة، المعقودة في آذار/مارس 2019، عملها بشأن عملية تحديد نطاق الصكوك القانونية الدولية التي تدخل في نطاق اختصاصها. وكان الهدف المنشود من وراء هذا العمل تقييم مدى الحاجة إلى تعديل الإطار التنظيمي القائم لمعالجة المسائل المتصلة بتشغيل سفن السطح البحرية المستقلة.

وعلى غرار لجنة السلامة البحرية، انعقد الاتفاق على إطار لعملية تحديد النطاق التنظيمي يشمل قائمة الصكوك المراد استعراضها. ووافقت اللجنة القانونية على منهجية مشابهة لتستخدمها اللجنة أيضاً، مع إدخال التعديلات الملائمة عليها لمراعاة خصائص الاتفاقيات الواقعة في نطاق اختصاصها. واتُّفق أيضاً على أنَّ التمييز بين درجات التشغيل الآلي الأربع لا تنطبق بالقدر نفسه في سياق عملية تحديد النطاق التنظيمي التي تضطلع

بها اللجنة القانونية وأنَّه يمكن استخدام نهج مبسَّط يركز على مستويين فقط من التشغيل الآلي. وستعكف الدول الأعضاء المتطوعة، إلى جانب المنظمات غير الحكومية والمنظمات الحكومية الدولية المهتمة، على إجراء الاستعراض والتحليل (IMO, 2019b, annex 3; 2019c).

وفيما يلي قائمة بالصكوك القانونية الدولية التي تدخل في نطاق اختصاص اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية والتي سيجري استعراضها:

- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، لعام 2001.
- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1969.
- بروتوكول عام 1976 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1969.
- بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1969.
- بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1971.
- بروتوكول عام 2003 الملحق بالاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1992.
- الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية، لعام 1971.
- اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم بالبحر، لعام 1974.
- البروتوكول المعدل لاتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بالبحر، لعام 1974.
- بروتوكول عام 2002 المعدل لاتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بالبحر، لعام 1974.
- اتفاقية تحديد المسؤولية المتعلقة بالمطالبات البحرية، لعام 1976.
- بروتوكول عام 1996 لتعديل اتفاقية الحد من المسؤولية عن المطالبات البحرية، لعام 1976.
- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، لعام 1988.
- بروتوكول عـام 1988 لقمع الأعمال غير المشروعة الموجّهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري.
- بروتوكول عام 2005 الملحق باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.
- بروتوكول عام 2005 الملحق باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري.
- الاتفاقية الدولية للانتشال، لعام 1989.
- اتفاقية نـيروبي الدولية المتعلقة بإزالة الحطام، لعام 2007.
- بروتوكول عام 2010 الملحق بالاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، لعام 1996.

وسيُستعرض أيضاً الصكان القانونيان الدوليان التاليان الصادران عن اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، مع الاطلاع المشترك مع اللجان الأخرى التابعة للمنظمة البحرية الدولية:

- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار عند وقوع حوادث تلويث نفطي لمياه البحر، لعام 1969.
- بروتوكول عام 1973 المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير النفط.

وسيُستعرض أيضاً الصكان القانونيان الدوليان المشتركان التاليان المبرمان بين المنظمة البحرية الدولية وهيئات الأمم

المتحدة الأخرى، المنبثقان عن اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية:

- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية، لعام 1993 (مبرمة مع الأونكتاد).
- الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، لعام 1999 (مبرمة مع الأونكتاد).

وفي إطار نظام المسؤولية، سيتعين أيضاً أن تنظر اللجنة القانونية في مرحلة ما في دور المشغِّل عن بعد. غير أنَّ الاتفاق انعقد على أنَّ هذه المناقشة لا تندرج في إطار عملية تحديد النطاق التنظيمي. وأُشير بوجه عام إلى أنَّ النقل البحري المستقل ينبغي ألا يمس بالسلامة والأمن وحماية البيئة وأن يُناقش مناقشة شاملة. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي أيضاً مراعاة الشواغل التي تنتاب البحارة بسبب ما قد يسفر عنه إدخال السفن المستقلة من تأثير شديد الوطأة فيهم. ودعت اللجنة القانونية الدول الأعضاء والمنظمات التي لها صفة مراقب الراغبة في التطوع للقيام بدور قيادي في الاستعراض الأولي لصكوك محددة أو دعمه إلى إبلاغ أمانة المنظمة البحرية الدولية بذلك بحلول 30 نيسان/أبريل 2019 (IMO, 2019b).

باء- التطورات التنظيمية المتعلقة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي والمسائل البيئية الأخرى

تتعلق التطورات التنظيمية الأخيرة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي وبالتدابير الأخرى لمكافحة التلوث من السفن وحماية البيئة، ومن بينها التدابير المتصلة بتلوث الهواء والقمامة البحرية وحماية التنوع البيولوجي في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية، والمحيطات وتخفيف آثار تغير المناخ والتكيف معه، وإدارة مياه الصابورة، ونقل المواد الخطرة والضارة بحراً.

ويناقش هذا الفصل التطورات التنظيمية ذات الصلة بالنقل البحري المستدام بيئياً وبالمحيطات، واضعاً إياها في السياق الأعم لتنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام 2030 واتفاق باريس المعتمد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث للفترة 2015–2030. وترسي هذه التطورات مجتمعة الأساس لتحقيق تنمية مستدامة ومنخفضة الكربون وسهلة التكيف في ظل مناخ ما برح يتغير.

1- اتفاق باريس المعتمد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

دأبت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، منذ اعتمادها في عام 1992، شيئاً فشيئاً على إيجاد القدرة على التصدي العالمي لتغير المناخ وآثاره. وأبرز اتفاق باريس في 2015 معالم أحدث عملية تصدي متعددة الأطراف. ويتم التصدي أيضاً على الصعيد العالمي لانبعاثات غازات الدفيئة وإن كانت غير مشمولة ببروتوكول كيوتو لعام 1997 الملحق بالاتفاقية. وتنص المادة 2–2 من البروتوكول على أن تواصل الأطراف فيه الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من وقود النقل البحري أو خفضها بالعمل من خلال المنظمة البحرية الدولية. وظلَّ العمل متواصلاً في المنظمة البحرية الدولية لسنوات عديدة، فاعتمدت المنظمة في أيلول/سبتمبر 1997 قراراً بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من السفن واستراتيجية أولية في نيسان/أبريل 2018 أريد منها تحديد أهداف للحد من الانبعاثات تتسق مع اتفاق باريس (انظر القسم 2 أسفله).

واعتُمد اتفاق باريس في كانون الأول/ديسمبر 2015 ودخل حيز النفاذ في تشرين الثاني/نوفمبر 2016 وصدَّقت عليه حتى الآن 186 دولة (انظر https://unfccc.int/process/the-paris-agreement/status-of-ratification).

وبموجب المادة 2 من الاتفاق، تلتزم الأطراف بخفض الانبعاثات على وجه السرعة "لتحقيق هدف الإبقاء على ارتفاع متوسط درجة الحرارة العالمية في حدود أقل بكثير من درجتين مئويتين فوق مستويات ما قبل الحقبة الصناعية ومواصلة الجهود الرامية إلى حصر ارتفاع درجة الحرارة في حد لا يتجاوز 1,5 درجة مئوية فوق مستويات ما قبل الحقبة الصناعية".

ويحذر تقرير خاص صادر عن فريق الأمم المتحدة الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (2018) أعدَّه علماء مرموقون في مجال المناخ بناء على طلب الأطراف في اتفاق باريس، من أنَّ الاحترار العالمي الذي يتجاوز 1,5 درجة مئوية سيُفاقم بشدة مخاطر الجفاف والفيضانات والحرارة الشديدة والفقر التي سيتعرض لها مئات الملايين من البشر. وثمة حاجة إلى إحداث تغييرات عاجلة وغير مسبوقة لتحقيق هذا الهدف الذي يرى التقرير أنَّ بلوغه ليس بعيد المنال وإن كان يندرج في عداد أكثر الغايات طموحاً في

التعهد الوارد في الاتفاق بالحفاظ على درجات حرارة تتراوح بين 1,5 درجة مئوية و2 درجة مئوية. "حصر الاحترار في حد لا يتجاوز 1,5 درجة مئوية ممكن ولكن الفرصة تضيق" (*The Guardian*, 2018).

المؤتمر الرابع والعشرون للأطراف ومجموعة تدابير المناخ في *كاتوفيتسه*

انعقدت الدورة الرابعة والعشرون لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في *كاتوفيتسه*، بولندا، في كانون الأول/ديسمبر 2018، بالتزامن مع الذكرى السنوية الثالثة لاعتماد اتفاق باريس. واعتمدت الدول المشاركة فيها مجموعة تدابير *كاتوفيتسه* المتعلقة بالمناخ (https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/paris-agreement-work-programme/katowice-climate-package) التي تهدف إلى تفعيل نظام تغير المناخ الوارد في اتفاق باريس.

وتهدف مجموعة تدابير *كاتوفيتسه* المتعلقة بالمناخ إلى توطيد عرى التعاون الدولي والحث على زيادة الطموح لتنفيذ اتفاق باريس اعتباراً من عام 2020. وتبيِّن المجموعة الطريقة التي ينبغي أن تتبعها البلدان في تقديم المعلومات عن مساهماتها المحددة وطنياً وفي بيان تدابير المناخ التي تتخذها على الصعيد المحلي ومن بينها تدابير التخفيف والتكيف، فضلاً عن تفاصيل الدعم المالي للإجراءات المتعلقة بالمناخ في البلدان النامية.

وتتضمن مجموعة التدابير مبادئ توجيهية لوضع أهداف مالية جديدة ابتداءً من عام 2025 لمتابعة الهدف الحالي المتمثل في حشد 100 بليون دولار سنوياً اعتباراً من عام 2020 لدعم البلدان النامية (اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 2016، الفقرة 53). وتبيِّن المجموعة أيضاً طريقة إجراء تقييم عالمي للإجراءات المناخية في عام 2023 وكيفية تقييم التقدم المحرز في تطوير التكنولوجيا ونقلها (اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 2018).

وسيواصل المؤتمر الخامس والعشرون للأطراف مناقشة القضايا المتصلة بالنُهج التعاونية السوقية وغير السوقية، على النحو الوارد في المادة 6 من اتفاق باريس، بما في ذلك نتائج التخفيف القابلة للتحويل دولياً (المادة 6–2) وآلية التنمية المستدامة (المادة 6–4).

وسعياً لمضاعفة الجهود السياسية والاقتصادية الرامية إلى تعزيز العمل المناخي وزيادة الطموح على الصعيد العالمي، عقد الأمين العام للأمم المتحدة قمة العمل المناخي في نيويورك، بالولايات المتحدة، في أيلول/سبتمبر 2019[13]. واستباقاً للموعد النهائي المحدد للبلدان لزيادة التزاماتها في خططها الوطنية المتعلقة بالمناخ الذي يحل في عام 2020، ركزت القمة على المبادرات العملية للحد من الانبعاثات وبناء القدرة على التكيف مع تغير المناخ وشدَّدت على ستة مجالات رئيسية هي: التحول في مجال الطاقة وتمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ وتسعير الكربون والتحول الصناعي والحلول القائمة على الطبيعة والمدن والعمل المحلي والقدرة على التحمل.

تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ

في المقرر الذي اعتُمِد بموجبه اتفاق باريس (اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 2016)، اتفقت الدول على أن تحدِّد بحلول عام 2025 "هدفاً كمياً جماعياً يبدأ من حد أدنى قدره 100 بليون دولار سنوياً، مع مراعاة احتياجات وأولويات البلدان النامية" (الفقرة 53). وفي هذا السياق، يُعدُّ الصندوق الأخضر للمناخ أكبر صندوق مخصص في العالم، وهو يهدف إلى مساعدة البلدان النامية على خفض انبعاثاتها من غازات الدفيئة وتعزيز قدرتها على التصدي لتغير المناخ. وللصندوق دور حاسم في خدمة اتفاق باريس بتوجيه تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ إلى البلدان النامية التي انضمت إلى الدول الأخرى في الالتزام بالعمل المناخي. ويتبيَّن من تخصيص الصندوق 5 بلايين دولار للمشاريع، فضلاً عمَّا يزيد عن 17 بليون دولار في طور الإعداد، أن ثمة طلب حقيقي على تمويل أنشطة مواجهة تغير المناخ (www.greenclimate.fund/home)، وإن لم يتضح بعد إن كان القدر الملائم من التمويل سيُتاح فعلاً.

ومن باب التضامن والشراكة على الصعيد العالمي مع أشد البلدان والمجتمعات تضرراً من تغير المناخ، وتسريعاً لوتيرة العمل العالمي، وتوسيعاً لنطاقه ليواكب ما يلزم من طموح وإلحاح لمواجهة تحدي المناخ، شُرع في أول تجديد لموارد الصندوق في تشرين الأول/أكتوبر 2018 (www.greenclimate.fund/how-we-work/resource-mobilization/replenishment). وجاء ذلك في أعقاب تعهدات قُطعت للفترة 2015–2018 بمبلغ 10,2 بلايين دولار ورد منها في ذلك الوقت زهاء 7 بلايين دولار. وتشمل عملية تجديد الموارد اجتماعات تنظيمية وتشاورية مع المساهمين المحتملين من المقرر أن تختتم بمؤتمر لإعلان التعهدات يُعقد

(13) كما تشير المعلومات المتعلقة بالمؤتمر الرابع والعشرين للأطراف، "حتى لو تحققت جميع الالتزامات التي تعهدت بها البلدان بشأن اتفاق باريس، سيظل العالم في طريقه إلى الدفء بأكثر من 3 درجات مئوية في هذا القرن". (www.un.org/en/climatechange/cop24.shtml).

في تشرين الأول/أكتوبر 2019. وبالإضافة إلى ذلك، تعهد البنك الدولي بتقديم 200 بليون دولار لتمويل الإجراءات المتعلقة بالمناخ للفترة 2021–2025 (World Bank, 2018a). وقد التزمت مصارف إنمائية متعددة الأطراف ومصارف رئيسية أخرى بمواءمة أنشطتها وباستكشاف سبل لتوجيه التدفقات المالية نحو تحقيق أهداف اتفاق باريس (World Bank, 2018b).

2- التطورات في المنظمة البحرية الدولية المتصلة بتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن

يُضطلع في المنظمة البحرية الدولية بأنشطة تنظيمية شتى في هذا المجال تشمل استكمال الجهود الدولية للتصدي لانبعاثات غازات الدفيئة[14] واستراتيجية أولية لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن اعتُمدت في نيسان/أبريل 2018. وعلى وجه الخصوص، تحدد الاستراتيجية رؤية ومستويات من الطموح للنقل البحري الدولي (IMO, 2018c, annex 1). وجاء في هذه الرؤية أنّ المنظمة البحرية الدولية لا تزال ملتزمة بخفض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي، وهي تستهدف، على سبيل الاستعجال، التخلص منها تدريجياً في أقرب وقت ممكن في القرن الحالي.

وتتوخى استراتيجية المنظمة البحرية الدولية الأولية تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في كل عمل من أعمال النقل (كثافة الكربون) بمقدار 40 في المائة على الأقل بحلول عام 2030، كمتوسط في النقل البحري الدولي برمته، ومواصلة الجهود الرامية إلى الوصول إلى نسبة 70 في المائة بحلول عام 2050، بالمقارنة مع عام 2008. ومن المهم الإشارة إلى أنّ الاستراتيجية تستهدف لأول مرة تخفيض مجموع الانبعاثات السنوية من غازات الدفيئة بنسبة 50 في المائة على الأقل بحلول عام 2050، مقارنة بعام 2008، مع مواصلة الجهود الرامية إلى إزالتها تدريجياً وفقاً للرؤية، سعياً لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بما يتفق مع الأهداف الواردة في اتفاق باريس.

ومن بين التدابير التي أُدرجت في إطار التدابير القصيرة الأجل المرشحة التي يتعين على الدول الأعضاء مواصلة تطويرها والاتفاق عليها بين عامي 2018 و2023، تدابير تقنية وتشغيلية لكفاءة استخدام الطاقة تشمل كلاً من السفن الجديدة والحالية، مثل اللجوء إلى السرعة القصوى وإلى تخفيض السرعة ووضع مبادئ توجيهية متينة لدورة حياة غازات الدفيئة وكثافة الكربون لجميع أنواع الوقود، استعداداً لاستخدام أنواع وقود بديلة منخفضة الكربون وعديمة الكربون وأنشطة الموائ وتقديم الحوافز للجهات السباقة في هذا المضمار.

وأُدرجت، ضمن تدابير منتصف المدة المرشحة التي سيُتفق عليها ويُبت فيها بين عامي 2023 و2030 آليات مبتكرة لتخفيض الانبعاثات، قد يكون من بينها تدابير قائمة على السوق يُبتغى منها تحفيز تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة، جنباً إلى جنب مع ما يمكن اتخاذه من تدابير طويلة الأجل بعد عام 2030 يؤمل أن تسفر في نهاية المطاف عن أنواع وقود عديمة الكربون أو غير أحفورية تتيح إزالة الكربون من قطاع النقل البحري في النصف الثاني من هذا القرن (للاطلاع على مزيد من المعلومات، انظر UNCTAD, 2018a).

وثمة تطور تنظيمي آخر هو الموافقة، في تشرين الأول/أكتوبر 2018، على برنامج لمتابعة إجراءات الاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية بشأن خفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن حتى عام 2023، بما في ذلك النظر في مقترحات محددة بشأن تدابير الأجل القصير المرشحة ووضع الصيغة النهائية لإجراءات تقييم الآثار على الدول، بدءً من عام 2019 (IMO, 2018d, annex 9).

وتشمل التطورات الأخرى تنفيذ متطلبات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بكفاءة استخدام الطاقة على مراحل، وهي متطلبات ملزمة قانوناً وتنطبق على القطاع البحري منذ عام 2013. فعلى سبيل المثال، يضع المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك السفينة للطاقة معايير للسفن الجديدة وما يرتبط بها من تدابير تشغيلية لكفاءة استخدام الطاقة للسفن الحالية (UNCTAD, 2011a, pp. 113-116; 2012a, pp. 96-98). ووافقت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها الرابعة والسبعين المعقودة في أيار/مايو 2019، على تقديم موعد متطلب المرحلة الثالثة من عام 2025 إلى عام 2022 فيما يتعلق ببعض أنواع السفن ومعدلات التخفيض المعتمدة للمرحلة الثالثة بالنسبة لسفن الحاويات التي تستند إلى مختلف فئات الحجم (تخفيض بنسبة 50 في المائة بحلول عام 2022 بالنسبة لأكبر السفن). (للاطلاع على معلومات عن تدابير السياسة العامة الرامية إلى خفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، انظر أيضاً الفصل 2).

وبالإضافة إلى التدابير التقنية والتنفيذية، ظلّت المنظمة البحرية الدولية عاكفة منذ سنوات عديدة على مناقشة تدابير

(14) على سبيل المثال، اتفاق باريس وخطة التنمية المستدامة لعام 2030 (هدف التنمية المستدامة 13– اتخاذ إجراءات عاجلة لمكافحة تغير المناخ وآثاره).

موازية قائمة على السوق لتخفيض الانبعاثات الناجمة عن النقل البحري الدولي. بيد أنَّه لم يتم التوصل إلى اتفاق حتى الآن (للاطلاع على المناقشات السابقة، انظر UNCTAD, 2011a, pp. 118-119; 2012a, pp. 99-101). وفي عام 2014، عُلِّقت المناقشة الرسمية التي أجرتها لجنة حماية البيئة البحرية بشأن التدابير القائمة على السوق بسبب الخلافات (IMO, 2014, p. 44). وأعيد النظر في الموضوع في اجتماعات الفريق العامل بين الدورات المعني بخفض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن في حزيران/يونيه وتشرين الأول/أكتوبر 2017 (IMO, 2017a, 2017b)، بغية إدراجه في الاستراتيجية الشاملة المقبلة للمنظمة البحرية الدولية بشأن الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن، بحسبانه من تدابير منتصف المدة المرشحة، تحفيزاً للأخذ بأنواع الوقود البديلة. وحقيقة الأمر أنَّ الاستراتيجية الأولية للمنظمة البحرية الدولية تُدرج "آليات جديدة/مبتكرة لتخفيض الانبعاثات قد تشمل تدابير قائمة على السوق، لتحفيز تخفيض انبعاثات غازات الدفيئة" ضمن تدابير منتصف المدة المرشحة" (IMO, 2018c, p. 8). (للاطلاع على موجز لمختلف التدابير المحتملة القائمة على السوق قيد النظر (انظر UNCTAD 2018a, chapter 3).

وبالإضافة إلى ذلك، اتخذت اللجنة، في دورتها الرابعة والسبعين، التدابير التالية:

- قررت الشروع في دراسة المنظمة البحرية الدولية الرابعة لغازات الدفيئة التي يتوقع أن تُنشر في خريف عام 2020 وتتضمن جرداً لانبعاثات غازات الدفيئة العالمية الراهنة والمواد ذات الصلة المنبعثة من السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر وتقوم برحلات دولية، فضلاً عن سيناريوهات بقاء الأمور على حالها بشأن انبعاثات النقل البحري الدولي في المستقبل (2018–2050)

- اعتمدت القرار MEPC.323(74): تشجيع التعاون الطوعي بين قطاعي الموانئ والشحن البحري للمساهمة في الحد من انبعاثات غازات الدفيئة من السفن. ويمكن أن يشمل ذلك تدابير تنظيمية وتقنية وتشغيلية واقتصادية في مجالات رئيسية مثل توفير إمدادات الطاقة البرية (ويفضل أن يكون ذلك من مصادر متجددة) والتزود بأنواع الوقود البديلة المنخفضة الكربون وعديمة الكربون الفعالة والمأمونة والمخططات التحفيزية للتصدي لانبعاثات غازات الدفيئة والاستدامة؛ ودعم الاستفادة المثلى من عمليات التوقف في الموانئ، بما في ذلك تسهيل وصول السفن في الوقت المحدد تماماً.

- أقرَّت إجراءً يتألف من أربع خطوات لتقييم أثر التدابير المرشحة لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة في السفن.

- وافقت على إنشاء صندوق استئماني طوعي متعدد المانحين يتيح مصدراً مكرساً للدعم المالي للتعاون التقني وأنشطة بناء القدرات، دعماً لتنفيذ استراتيجية المنظمة البحرية الدولية الأولية لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة من السفن (IMO, 2019d).

3- أوجه الترابط بين قضايا المحيطات وتخفيف آثار تغير المناخ والتكيف معه والتنمية المستدامة

العمليات ذات الصلة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ

إنَّ الصلة بين تغير المناخ والمحيط ماثلة لا تخطئها أعين من يعيشون على السواحل؛ فهم يرونها في ارتفاع مستوى سطح البحر وفي الظواهر الجوية البالغة الشدة وتغير أنماط الطقس وارتفاع درجات حرارة المحيطات وما ينجم عنها من آثار على مصائد الأسماك والسياحة والبنية التحتية الساحلية. ومن التطورات الهامة في هذا السياق التي تبرز صلة الترابط الوثيقة بين المسائل المتصلة بالمحيطات وتلك المرتبطة بالمناخ، إطلاق مبادرة مسار المحيطات (https://cop23.com.fj/the-ocean-pathway/) في الدورة الثالثة والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، في بون، بألمانيا في عام 2017. وأعقب ذلك عقد أيام العمل المتعلقة بالمحيطات في الدورتين الثالثة والعشرين والرابعة والعشرين لمؤتمر الأطراف وإطلاق مبادرات شتى بشأن المحيطات وإنشاء تحالفات ووضع جداول عمل. واستحدثت مبادرة مسار المحيطات استراتيجية ثنائية المسار لعام 2020 تدعم أهداف اتفاق باريس. وتهدف الاستراتيجية إلى زيادة دور الاعتبارات المتعلقة بالمحيطات في عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ واتخاذ مزيد من الإجراءات وإجراء عدد أكبر من الأنشطة في المجالات ذات الأولوية المتصلة بالمحيطات وتغير المناخ. وتشمل هذه المجالات التعاون مع المدن والمستوطنات الساحلية والدول الجزرية المعرضة أكثر من غيرها لآثار المحيطات وتغير المناخ في مجالات يأتي في صدارتها تخفيض الانبعاثات والتكيف وصحة المحيطات وخفض الانبعاثات الناجمة عن النقل، بما في ذلك النقل البحري، وتحمُّض المحيطات واقتصادات المحيطات المرنة والموائل والنظم الإيكولوجية الساحلية وقانون المحيطات وسياساتها والمساهمات المحددة وطنياً.

وعُقد أحدث يوم عمل بشأن المحيطات كجزء من شراكة مراكش للعمل المناخي العالمي (https://unfccc.int/climate-action/marrakech-partnership/events/gca-at-cop24) في 8

كانون الأول/ديسمبر 2018 خلال الدورة الرابعة والعشرين لمؤتمر الأطراف. وركزت مناقشات الأفرقة على النتائج العلمية الجديدة، والتكيف والتشرد، والمحتوى المتعلق بالمحيطات في المساهمات المحددة وطنياً وتمويل أنشطة المحيطات وتحمُّض المحيطات. وأُشير، فيما أُشير إليه، إلى إنَّ مؤتمر الأمم المتحدة الثاني للمحيطات في عام 2020 ينبغي أن يركز على الإجراءات والتمويل اللازمين للتصدي للمخاطر التي تهدد المحيطات من حيث صلتها بتغير المناخ (www.oceanactionhub.org/ocean-action-day-held-climate-change-cop-24-poland).

وما برح التشجيع يزداد على إدراج مسائل المحيطات في المساهمات المحددة وطنياً أثناء مراحل تنفيذها وتعزيزها. وبموجب اتفاق باريس، يتعين على الدول الالتزام بأهداف تخفيف آثار تغير المناخ بتقديم مساهمات محددة وطنياً تزداد طموحاً وتنفيذها في دورات مدتها خمس سنوات (المادة 4). وبموجب اتفاق باريس أيضاً، ينبغي لكل طرف أن يقدم، حسب الاقتضاء، بلاغاً عن التكيف يتولى تحديثه دورياً ويمكن أن يُدرِج فيه أولوياته واحتياجاته في مجال التنفيذ والدعم وخططه وإجراءاته دون إلقاء أي عبء إضافي على كاهل البلدان النامية الأطراف (مادة 7–10).

ولذلك، وعلى غرار ما تشير إليه الدعوة إلى العمل المناخي العالمي التي وجهها قادة المجتمع المدني والصناعة في مؤتمر القمة العالمي للعمل المناخي لعام 2018، يتمثل أحد الإجراءات التي تتخذها البلدان في زيادة المحتوى المحدد والهادف المتصل بالمحيطات في عروض مساهماتها المحددة وطنياً لعام 2020. وثمة عمل آخر يمكن الاضطلاع به يتمثل في زيادة تدابير التكيف المحددة والهادفة المتصلة بالمحيطات في بلاغات البلدان المتعلقة بالتكيف التي تشمل أولوياتها وخططها وإجراءاتها الرامية إلى تعزيز القدرة على التكيف، وتعزيز القدرة على التحمل، والحد من التعرض لتغير المناخ.

العمل الذي يؤديه الأونكتاد بشأن آثار تغير المناخ والتكيف معه من أجل الموانئ وبنية النقل الساحلي الأساسية

يتيح النقل البحري الدولي والموانئ روابط شديدة الأهمية في سلاسل الإمداد العالمية، فالتقديرات تشير إلى أنَّ أكثر من 80 في المائة من حجم التجارة العالمية يُنقل بحراً. والنقل البحري الدولي والموانئ ضروريان لضمان قدرة جميع البلدان، بما فيها البلدان غير الساحلية، على النفاذ إلى الأسواق العالمية. ومن المرجَّح أن تتأثر الموانئ تأثيراً مباشراً أو غير مباشر بالتغيرات المناخية من قبيل ارتفاع مستويات سطح البحر وظواهر الطقس الشديدة الوطأة وارتفاع درجات الحرارة، مع ما يترتب على ذلك من آثار أعم تمس التجارة الدولية وآفاق التنمية بالنسبة لأشد البلدان ضعفاً، ولا سيما أقل البلدان نموّاً والدول الجزرية الصغيرة النامية. وبالنظر إلى الدور الاستراتيجي الذي تؤديه موانئ البحرية وغيرها من بُنى النقل الأساسية الرئيسية في إطار النظام التجاري العالمي وإمكانية حدوث حالات تأخير واضطرابات تعزى إلى المناخ في سلاسل الإمداد العالمية، فإنَّ تعزيز قدرة بُنى النقل الأساسية الرئيسية على التكيف مع تغير المناخ يُعدُّ مسألة ذات أهمية اقتصادية استراتيجية. وهو مجال ساعد فيه العمل الذي يقوم به الأونكتاد في مجال البحوث والمساعدة التقنية، فضلاً عن نتائج سلسلة من اجتماعات خبراء الأونكتاد منذ عام 2008، على إذكاء الوعي والمضي قدماً في النقاش على الصعيد الدولي (للحصول على مزيد من المعلومات، انظر https://unctad.org/ttl/legal).

وشمل العمل الذي قام به الأونكتاد في الآونة الأخيرة دعماً لتكيف بُنى النقل الساحلي الأساسية مع تغير المناخ، تقديم المساعدة التقنية وبناء القدرات مع التركيز على بُنى النقل الساحلي الأساسية في الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي، باستخدام نُهج منهجية مبتكرة (للاطلاع على مزيد من المعلومات وعلى الوثائق الكاملة، انظر https://SIDSport-ClimateAdapt.unctad.org، انظر أيضاً الفصل 2، الإطار 2–1). وتشمل نتائج المشروع الرئيسية تقييم الاضطرابات التشغيلية المحتملة ومخاطر الغمر البحري التي تهدد ثمانية مطارات وموانئ ساحلية دولية في جامايكا، وسانت لوسيا في إطار سيناريوهات مناخية مختلفة، فضلاً عن منهجية قابلة للتحويل يستعان بها في تخطيط التكيف في الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي وخارجها. وعُرضت بعض النتائج الموضوعية الرئيسية وتفاصيل المنهجية التقنية التي وُضعت في إطار المشروع ونوقشت في ورقة علمية استعرضها الأقران (Monioudi et. al, 2018) واستُعين بها في تقرير الفريق 1,5 درجة (Intergovernmental Panel on Climate Change, 2018) الذي يشدد على أنَّ مخاطر الغمر البحري الناشئة عن تغير المناخ على هياكل النقل الساحلي الشديدة الأهمية في الدول الجزرية الصغيرة النامية ستزداد في مطلع ثلاثينيات الألفية الثانية ما لم تُتخذ تدابير إضافية للتكيف مع تغير المناخ. وترد النتائج الجوهرية ذات الصلة أيضاً كجزء من تقرير الأمم المتحدة عن *الحالة والتوقعات الاقتصادية في العالم* (United Nations, 2019a, chapter 2, pp.75-76، انظر أيضاً UNCTAD, 2018b).

ونشر الأونكتاد أيضاً نتائج دراسة استقصائية أجراها قطاع الموانئ عن آثار تغير المناخ والتكيف معه (Asariotis et al., 2017) أُعِّدت بالتعاون مع رابطات الصناعة في الموانئ العالمية وخبراء آخرون. وتهدف هذه الدراسة إلى فهم آثار الطقس والمناخ

على الموانئ بشكل أفضل وتحديد مدى توافر البيانات والاحتياجات من المعلومات ومستويات القدرة على التحمل الحالية ودرجة التأهب بين الموانئ. وعلى الرغم من أنَّ غالبية المجيبين قد تأثروا بالظواهر الجوية أو المتصلة بالمناخ، بما في ذلك الظواهر الجوية القصوى، أبانت الدراسة أنَّ المعلومات المفيدة المتاحة للموانئ البحرية على اختلاف أحجامها وفي جميع المناطق تشوبها ثغرات واسعة من شأنها أن تؤثر سلباً في تقييم المخاطر المناخية وتخطيط التكيف معها بشكل فعال.

وفي الـدورة الرابعة والعشرين لمؤتمر الأطـراف (UNCTAD, 2018b)، سلَّط الأونكتاد الأضواء أيضاً على التأثيرات التجارية الهامة التي قد تسفر عنها ظواهر الطقس والظواهر المناخية القصوى وذلك في مقال على الإنترنت (UNCTAD, 2018c) وفي إطـار مناقشة تفاعلية نُظمت بالاشتراك مع مركز التجارة الدولية ومكتب الأمم المتحدة للحد من أخطار الكوارث كجزء من اليوم الدولي للحد من الكوارث لعام 2018 (انظر UNCTAD, 2018d) وجرى التركيز فيها على ضرورة الحد من الخسائر الاقتصادية التي تحدثها الكوارث. وفي الآونـة الأخـيرة، شملت أعمال الأونكتاد في هذا المجال اجتماعاً مخصصاً للخبراء بشأن تكيف النقل الدولي مع تغير المناخ في إطار التحضير للمستقبل، عُقد في جنيف، بسويسرا، يومي 16 و17 نيسان/أبريل 2019. وضم الاجتماع خبراء تقنيين وأصحاب مصلحة رئيسيين في هذا القطاع وعدداً من المنظمات الدولية، بهدف تحديد سبل فعالة لدعم إجراءات التكيف مع تغير المناخ والقدرة على التحمل وبناء القدرات في وسائط النقل وسلاسل الإمداد العالمية المترابطة ترابطاً وثيقاً، ووضع توصيات في مجال السياسة العامة يُستعان بها في قمة الأمم المتحدة للعمل المناخي في أيلول/سبتمبر 2019. ويُبتغى من الاجتماع أيضاً المساهمة في تعزيز النهوض بخطة التنمية المستدامة لعام 2030 واستكشاف الخيارات المتاحة لعقد منتدى دولي غير رسمي للتكيف في قطاع النقل (للاطلاع على مزيد من المعلومات عن الاجتماع، انظر https://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=2092).

العمل الذي يؤديه الأونكتاد بشأن خفيف من آثار تغير المناخ وجوانب نقل البضائع المستدام ذال الصلة

دأب الأونكتاد، منذ إنشائه، على المساهمة في النهوض بجدول أعمال النقل المستدام، بما في ذلك النقل البحري. وتشمل مجالات التدخل في هذا المضمار تعزيز النمو الأزرق والاستدامة في الموانئ، والنقل البحري المنخفض الكربون والنظيف. وفي الآونة الأخيرة، اغتنم الأونكتاد الزخم الدولي المتزايد بشأن العمل العالمي المتعلق بالاستدامة والمناخ فضاعف جهوده لكي يدمج النقل البحري بفعالية مبدأ الحد الأدنى الثلاثي الهادف إلى تحقيق التوازن السليم بين أهداف هذا القطاع الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.

ومن بين التطورات الرئيسية التي حدثت في عام 2018 الاتفاق مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى المسندة إليها ولاية في مجال النقل على أن يكون الأونكتاد المنظمة الرئيسية التي تمثِّل منظومة الأمم المتحدة في المداولات ذات الصلة بهذا المجال في إطار مبادرة التنقل المستدام للجميع على الصعيد العالمي. ويجيء هذا الاتفاق اعترافاً بدور الأونكتاد في تعزيز حافظة النقل والنقل البحري المستدام وبقدرته على استنفار شبكته الواسعة من الشركاء الذين يشاطرونه رؤيته لاستدامة النقل.

وتشمل الأعمال المضطلع بها مؤخر في هذا المجال اجتماع خـبراء الأونكتاد المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة الذي عُقد في جنيف في تشرين الثاني/نوفمبر 2018 بعنوان "نقل البضائع المستدام دعماً لخطة التنمية المستدامة لعام 2030". وأتاح الاجتماع منبراً للحوار بشأن السياسات ولإجراء مناقشات بين الخبراء أبانت أهمية نقل البضائع المستدام الاستراتيجية، بما في ذلك النقل البحري، في تحقيق خطة 2030. وكان الاجتماع فرصة سانحة للتعاون مع البنك الدولي والشركاء الآخرين الذين يقودون تحالف قيادة تسعير الكربون الذي يتمثل هدفه الرئيسي في مساعدة قطاع النقل البحري في انتقاله إلى النقل البحري المتسم بالكفاءة في استخدام الطاقة والنظيف والمنخفض الكربون.

وفي إطار الموضوع العام "تحديات وفرص السياسة المناخية العالمية، بما في ذلك الآليات المحتملة القائمة على السوق المطبقة على النقل البحري الدولي"، جمعت حلقات النقاش التي دارت في الاجتماع خبراء وتنفيذيين من القطاع وأوساط أكاديمية ومصارف تنمية والمجتمع المدني والحكومات، بما في ذلك من الدول الجزرية الصغيرة النامية. وساعدت المناقشات على إبانة الحالة الراهنة للمناقشات الدائرة في المنظمة البحرية الدولية بشأن المناخ وتحديد طريقة ممكنة للمضي قدماً في إزالة الكربون من قطاع النقل البحري. وشدَّد الاجتماع على أهمية النقل البحري الدولي للتجارة العالمية وعلى الترابط بين النقل البحري وتغير المناخ وضرورة إزالة الكربون من قطاع النقل البحري وخطة المنظمة البحرية الدولية والجوانب التشغيلية والتقنية والسياساتية لإزالة الكربون في النقل البحري الدولي. والأهم من ذلك، أنَّ الاجتماع شدَّد على منظور البلدان النامية وعلى الآثار التي قد تُحدثها بعض التدابير القائمة على السوق في النقل والتجارة في هذه البلدان، ولا سيما في الدول الجزرية الصغيرة النامية.

وبالتوازي مع ذلك، وزَّع الأونكتاد مختلف الأدوات والمعدات التي وُضِعت في إطار مشروع للمساعدة التقنية لبناء قدرات البلدان النامية على التحول إلى نقل البضائع المستدام، وتولى تطبيقها في بعض الحالات. وهي تشمل منهجية لتقييم الثغرات وتعزيز القدرة على تصميم استراتيجيات نقل البضائع والتمويل المستدامين وتطويرها وتنفيذها (إطار الأونكتاد لنقل البضائع المستدام) ومجموعة مواد تدريبية ولبناء القدرات تتألف من وحدات تدريبية ودراسات حالات إفرادية وتجميعاً للممارسات الجيدة ومنتجات وموارد معرفية مفيدة وبوابة إلكترونية تُيسِّر تبادل المعلومات وإقامة الشراكات.

وتندرج أنشطة بناء القدرات المضطلع بها في الدول الجزرية الصغيرة النامية في منطقة البحر الكاريبي في عداد الأمثلة الملموسة لما يقدمه الأونكتاد من مساعدة حققت نتائج ملموسة. وكان لهذه الأنشطة وأدوات دعم التخطيط واتخاذ القرارات التي أُتيحت للمستفيدين ضلع في تعزيز قدرات أصحاب المصلحة في مجال النقل في تلك المناطق ومكَّنتهم من وضع استراتيجيات لنقل البضائع المستدام وتنفيذها.

ويتواصل هذا العمل، مستكملاً الدعم الطويل الأجل الذي يقدمه الأونكتاد إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية التي تسعى إلى التصدي لتحديات الاستدامة الفريدة الناشئة عن ازديادها ضعفاً اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً. ويتجلى ذلك أيضاً في مساهمة المنظمة الحثيثة في المؤتمر الدولي الثالث المعني بالدول الجزرية الصغيرة النامية لعام 2014 التي شملت تقديم تقرير موضوعي بعنوان "تضييق الشقة: الشراكات من أجل نظم النقل المستدامة والمرنة في الدول الجزرية الصغيرة النامية" (UNCTAD, 2014) وبرنامج الأونكتاد الخاص المعني بالدول الجزرية الصغيرة النامية.

عقد الأمم المتحدة لعلوم المحيطات من أجل التنمية المستدامة، 2021–2030

لتعزيز معرفة الروابط بين المحيطات والمناخ وفهمها، لا بد من زيادة الاستثمار في البحوث المتعلقة بالمحيطات ورصدها وملاحظتها.

ومن شأن العقد المقبل لعلوم المحيطات من أجل التنمية المستدامة للفترة 2021–2030 الذي أعلنته الجمعية العامة للأمم المتحدة (https://en.unesco.org/ocean-decade/resources)، وكان أيضاً موضوع الاجتماع العشرين لعملية الأمم المتحدة التشاورية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية بشأن المحيطات وقانون البحار، في الفترة من 10 إلى 14 حزيران/يونيه 2019 (www.un.org/depts/los/consultative_process/consultative_process.htm)، أن يساعد في هذا الصدد ويستنفر الحكومات أيضاً للعمل وتقديم الدعم. وستتولى اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية التابعة لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (www.ioc-unesco.org/) تنسيق عملية تنفيذ هذا العقد. ويُتوقَّع أن يضع الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، في أيلول/سبتمبر 2019، الصيغة النهائية للتقرير الخاص عن المحيطات والغلاف الجليدي في ظل مناخ متغير. ومع ذلك، يبقى الكثير مما ينبغي عمله تعزيزاً للروابط بين الإجراءات المتصلة بالمحيطات والعمليات المتعلقة بالمناخ.

> سيكون لعلم المحيطات دور أساسي في وضع تدابير فعالة لحماية السواحل وإدارة المناطق الساحلية وتقييم مخاطر المناخ والتكيف وبناء قدرة الموانئ البحرية وغيرها من بُنى النقل الساحلي الأساسية على التحمل

وفي مضمار النقل البحري الدولي الذي يمثِّل، على نحو ما أُشير إليه قبلاً، أكثر من 80 في المائة من تجارة البضائع العالمية (من حيث الحجم)، تؤدي علوم المحيطات دوراً مهماً في توفير البيانات والمعلومات اللازمة لضمان سلامة الملاحة ورصد الامتثال الفعال للقواعد التنظيمية البيئية والتصدي لحوادث التلوث البحري من السفن، من بين أمور أخرى. زد على ذلك أنَّ علم المحيطات سيكون له دور أساسي في وضع تدابير فعالة لحماية السواحل وإدارة المناطق الساحلية وتقييم مخاطر المناخ والتكيف وبناء قدرة الموانئ البحرية وغيرها من بُنى النقل الساحلي الأساسية على التحمل.

وما فتئ الأونكتاد يبيِّن أهمية البيانات العلمية والمعلومات القائمة على الأدلة في سياق آثار تغير المناخ والتكيف معه في بُنى النقل الساحلي الأساسية البالغة الأهمية في إطار الحد من مخاطر الكوارث والتصدي لها (انظر أعلاه). وللعلوم البحرية وما يقترن بها من بناء القدرات البشرية على الصعيد المحلي بوجه خاص دور هام في تكييف بُنى النقل الأساسية وخدماته الحيوية مع آثار تقلب المناخ وتغيره وفي تعزيز قدرتها العامة على التحمل في وجه مخاطر المناخ والكوارث. والبيانات العلمية ذات الصلة ضرورية، ولا سيما لنظم الرصد والإنذار المبكر، للحد من مخاطر الكوارث وإدارتها بشكل فعَّل وللاستجابة الفعالة لحالات الطوارئ ولتوقع المخاطر والتعرض لها ورفع مستويات التأهب والمساعدة في اتخاذ تدابير التكيف والتصدي.

4- إطار سنداي للحد من مخاطر الكوارث، 2015–2030

يشكل إطار سنداي للحد من أخطار الكوارث للفترة 2015–2030 www.unisdr.org/inform/publication/43291 اتفاقاً هاماً اعتُمد في عام 2015 في سياق خطة التنمية المستدامة لما بعد عام 2015. وإطار سِنداي اتفاق طوعي مدته 15 عاماً يُقِّر بأن الدولة تتحمل المسؤولية الرئيسية عن الحد من مخاطر الكوارث، وإن كان ينبغي لأصحاب المصلحة الآخرين ومن بينهم الحكومة المحلية والقطاع الخاص تشاطر المسؤولية معها.

ومن حيث النطاق، ينطبق الإطار على المخاطر محدودة النطاق وواسعته، المتواترة وغير المتواترة، والكوارث المفاجئة والبطيئة الظهور الناشئة عن الطبيعية، أو تلك التي يتسبب فيها الإنسان، وكذلك الأخطار والمخاطر البيئية والتكنولوجية والبيولوجية. وهو يهدف إلى توجيه الإدارة المتعددة المخاطر للكوارث الناشئة على جميع المستويات، في جميع القطاعات وفيما بينها.

ويكمن الهدف من الإطار في الحد بشكل كبير من مخاطر الكوارث والخسائر في الأرواح وسبل كسب العيش والصحة والأصول الاقتصادية والمادية والاجتماعية والثقافية والبيئية للأفراد والأعمال التجارية والمجتمعات المحلية والبلدان على مدى الخمسة عشر عاماً المقبلة. ويسعى الإطار إلى "منع نشوء مخاطر الكوارث الجديدة والحد من المخاطر القائمة عن طريق تنفيذ تدابير متكاملة وشاملة اقتصادية وهيكلية وقانونية واجتماعية وصحية وثقافية وتربوية وبيئية وتكنولوجية وسياسية ومؤسسية تحول دون التعرُّض للأخطار والضعف في وجه الكوارث وتحد منها، وتعزز التأهب للتصدي لها والتعافي منها، ومن ثم تعزز القدرة على التحمل" (الفقرة 17).

ويحدَّد الإطار سبعة أهداف وأربع أولويات للعمل لمنع مخاطر الكوارث الجديدة والحد من المخاطر القائمة. والأهداف العالمية السبعة (الفقرة 18) هي كما يلي:

- الحد بدرجة كبيرة من الوفيات الناجمة عن الكوارث على الصعيد العالمي بحلول عام 2030 بغية تخفيض المتوسط العالمي للوفيات التي تسببها الكوارث لكل 100 000 فرد خلال العقد 2020–2030، مقارنة بالفترة 2005–2015.
- الحد بدرجة كبيرة من عدد الأشخاص المتضررين على الصعيد العالمي بحلول عـام 2030، بغية تخفيض الرقم المتوسط العالمي لكل 100 000 فرد خلال العقد 2020–2030، مقارنة بالفترة 2005–2015.
- تقليل الخسائر الاقتصادية المباشرة الناجمة عن الكوارث المتعلقة بالناتج المحلي الإجمالي العالمي بحلول عام 2030.
- الحد بدرجة كبيرة مما تلحقه الكوارث من أضرار بالبنية التحتية الحيوية وما تسببه من اضطراب في الخدمات الأساسية، ومن بينها المرافق الصحية والتعليمية، بطرق منها تنمية قدرتها على التحمل في وجه الكوارث بحلول عام 2030.
- إحـداث زيـادة كبيرة في عـدد البلدان الـتي لديها استراتيجيات وطنية ومحلية للحد من مخاطر الكوارث بحلول عام 2020.
- تعزيز التعاون الدولي مع البلدان النامية بدرجة كبيرة بتقديم الدعم الكافي والمستدام لتكملة أعمالها الوطنية المنجزة في سبيل تنفيذ هذا الإطار بحلول عام 2030.
- تحقيق زيادة ملموسة فيما هو متوافر من نظم الإنذار المبكر بالأخطار المتعددة ومن المعلومات عن مخاطر الكوارث وتقييمها وإتاحة استفادة الناس منها بحلول عام 2030.

وتتمثَّل أولويات العمل الأربع (الفقرة 20) فيما يلي: فهم مخاطر الكوارث؛ وتعزيز حوكمة إدارة المخاطر من أجل إدارة مخاطر الكوارث؛ والاستثمار في الحد من مخاطر الكوارث لزيادة القدرة على تحملها وزيادة التأهب للكوارث بغية التصدي الفعال لها و"إعادة البناء بشكل أفضل" من خلال التعافي وإعادة التأهيل وإعادة البناء. وكُلِّف مكتب الأمم المتحدة للحد من أخطار الكوارث بدعم تنفيذ إطار سينداي ومتابعته واستعراضه[15]. وعلى نحو ما ذُكر سابقاً، سلَّط الأونكتاد الضوء في عام 2018 على الآثار الهامة التي تحدثها ظواهر الطقس والمناخ الشديدة وذلك في إطار مناقشة تفاعلية (UNCTAD, 2018d) شارك في تنظيمها مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث ومركز التجارة الدولية فيما يتعلق باليوم الدولي للحد من الكوارث لعام 2018، وركزت على ضرورة الحد من الخسائر الاقتصادية الناجمة عن الكوارث.

(15) للاطلاع على التقدم المحرز حسب الهدف العالمي والبلدان، انظر https://sendaimonitor.unisdr.org.

التصدي للتلوث الناجم عن السفن

ليس من باب المغالاة التأكيد على دور المحيطات بوصفها عاملاً بارزاً في استقرار المناخ ودعم الحياة ورفاه الإنسان ومورداً يحتاج إلى الحماية والدعم. غير أنَّ التقييم العالمي الأول للمحيطات خُلِص إلى أنَّ جزءاً كبيراً منها قد تدهور الآن تدهوراً خطيراً اقترن بحدوث تغيرات وخسائر في بنية النظم البحرية ووظيفتها وفوائدها (UNEP, 2016a). وبالإضافة إلى ذلك، ومع نمو عدد السكان نحو الرقم المتوقع البالغ 9,7 بلايين نسمة بحلول عام 2050 (United Nations, 2019b) من المتوقع أن يزداد أثر عوامل الإجهاد المتعددة في المحيطات.

ويكتسي هدف التنمية المستدامة 14 – حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام من أجل التنمية المستدامة أهمية خاصة في سياق النقل البحري المستدام. ومنذ اعتماد خطة عام 2030، اتُخذت إجراءات لتنفيذ هذا الهدف في مختلف مجالات إدارة المحيطات، وإن كانت الأعمال التي ينبغي الاضطلاع بها لا تزال كثيرة. وبالإضافة إلى الإدارة المستدامة لمصائد الأسماك التي لن يتناولها التحليل في هذا المقام، تشمل بعض المجالات ذات الصلة التي اتُخذت فيها إجراءات في الآونة الأخيرة أو يجري اتخاذها ما يلي: الحد من التلوث الناجم عن السفن وحماية البيئة بتنفيذ حد الكبريت لجديد لعام 2020 الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية وإدارة مياه الصابورة وسبل معالجة المسؤولية عن شحن المواد الخطرة والضارة والتلوث الناشئ عن اللدائن واللدائن الدقيقة والحفاظ على المناطق الساحلية والبحرية، ومن بينها المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية.

وتجدر الإشارة إلى أنَّ النقل المستدام والمرن عامل أساسي لتحقيق التنمية المستدامة، فهو يندرج في عداد المسائل الشاملة ذات الصلة بالتقدم المحرز في تحقيق عدة أهداف وغايات للتنمية المستدامة. ولا يقتصر ذلك على الهدف 14، بل ويشمل، على سبيل المثال، الهدف 1 المتعلق بالقضاء على الفقر بجميع أشكاله في كل مكان، وبوجه أخص الغاية 1–5، بناء قدرة الفقراء والفئات الضعيفة والحد من تعرضها وتأثرها بالظواهر المتطرفة المتصلة بالمناخ وغيرها من الصدمات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والكوارث؛ والهدف 9 – إقامة بنية تحتية قادرة على الصمود، وتحفيز التصنيع الشامل للجميع والمستدام وتشجيع الابتكار والهدف 13 – اتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لتغير المناخ وآثاره.

تنفيذ الحد الجديد للكبريت لعام 2020 الذي وضعته المنظمة البحرية الدولية

يصبح الحد الأقصى الجديد للكبريت في وقود السفن وقدره 0,50 في المائة، المنخفض من 3,50 في المائة، نافذاً ابتداءً من 1 كانون الثاني/يناير 2020. غير أنَّ الحد الأقصى سيبقى أقلَّ من ذلك في مناطق ضبط الانبعاثات المعيَّنة ليصل إلى نسبة 0,10 في المائة[16]. ومع ارتباط انبعاثات النقل البحري بمئات الآلاف من الوفيات وبالملايين من حالات المرض على المستوى العالمي (Independent, 2018)، يُتوقع أن يؤدي التنفيذ المتسق للحد العالمي من الكبريت لجميع السفن إلى نتائج إيجابية على صحة الإنسان والبيئة، ولا سيما للسكان الذين يعيشون بالقرب من الموانئ وطرق النقل البحري الرئيسية.

ودعماً للتنفيذ والامتثال المستمرين وإتاحة لوسيلة للإنفاذ الفعال من جانب الدول، ولا سيما الرقابة من قبل دولة الميناء، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية، في تشرين الأول/أكتوبر 2018، تعديلاً إضافياً على اتفاقية ماربول 78/73 لا يحظر استخدام زيت الوقود غير المتوافق لأغراض الاحتراق للدفع أو التشغيل على متن السفينة فحسب بل وحمله، ما لم تكن السفينة مزودة بجهاز لتنظيف الغاز، أي بنظام لتنظيف غاز العادم. ويُتوقَّع أن يدخل هذا التعديل حيز النفاذ في 1 آذار/مارس 2020، ولكنه يؤثر في تاريخ بدء نفاذ الحد الأقصى البالغ 0,50 في المائة اعتباراً من 1 كانون الثاني/يناير 2020. وتمت الموافقة أيضاً على مجموعة شاملة من المبادئ التوجيهية لدعم التنفيذ المتسق للحد المنخفض البالغ 0,50 في المائة من الكبريت في زيت وقود السفن، والتعديلات ذات الصلة على اتفاقية ماربول (IMO, 2019d). (للاستزادة من المعلومات عن آثار الحد الأقصى للكبريت لعام 2020 الصادر عن المنظمة البحرية الدولية في قطاع النقل البحري، انظر الفصل 2، القسم دال).

وتقع مسؤولية إنفاذ الحد الجديد من الكبريت والامتثال له ورصده على عاتق الدول الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73،

(16) مناطق ضبط الانبعاثات الأربع هي: منطقة بحر البلطيق ومنطقة بحر الشمال ومنطقة أمريكا الشمالية (تشمل المناطق الساحلية المعينة في كندا والولايات المتحدة) ومنطقة البحر الكاريبي التابعة للولايات المتحدة (حول بورتوريكو وجزر فيرجن التابعة للولايات المتحدة).

المرفق السادس. ويجوز لمفتشي الرقابة التابعين لدولة الميناء احتجاز السفن التي يتبين أنها غير ممتثلة، و/أو فرض عقوبات جزاءً على الانتهاكات تشمل الغرامات التي يحددها القانون المحلي في الموقع الذي يحدث فيه الانتهاك، أو قانون دولة العلم. وفي ضوء الآثار المترتبة على نوعية زيت الوقود المطلوبة، أوصت الرابطات الصناعية المعنية بأن ينظر ملاك السفن في شروط تأجير السفن ذات الصلة لحماية وضعهم فيما يتعلق بالغرامات المحتملة و/أو المنازعات المتعلقة بشروط التأجير. وقد صاغ كلا المجلس البحري البلطيقي والدولي والرابطة الدولية لمالكي الناقلات المستقلين شروطاً تتعلق بوقود السفن لعام 2020 (www.standard-club.com/media/2767972/bimco-2020-marine-fuel-sulphur-content-clause-for-time-charter-parties-1.pdf؛ www.intertanko.com/info-centre/model-clauses-library/templateclausearticle/intertanko-bunker-compliance-clause-for-time-charterparties) تتناول الامتثال لهذه القواعد التنظيمية من اتفاقية ماربول 78/73. وكلتا هاتين المجموعتين من الشروط يتمتع بالقدر نفسه من الصلاحية، وهي جاهزة لاستخدامها في المشارطات الزمنية التي يجري التفاوض بشأنها الآن. (للاطلاع على مزيد من المعلومات، انظر www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/environment-protection/2020-sulphur-cap/contractual-issues-for-scrubbers/time-charter-issues/additional-clauses).

إدارة مياه الصابورة

غدت اتفاقية إدارة مياه الصابورة لعام 2004 (انضمت إليها حتى 31 تموز/يوليه 2019، 81 دولة طرفاً تمثل 80,76 في المائة من حمولة الأسطول التجاري العالمي الإجمالية) نافذة منذ أيلول/سبتمبر 2017. وتهدف الاتفاقية إلى الحؤول دون دخول الأنواع الدخيلة وانتشارها في أعقاب تصريف مياه الصابورة غير المعالجة من السفن. ويندرج ذلك في عداد أشد أربعة مخاطر تهدد محيطات العالم وهو يمثِّل خطراً رئيسياً على التنوع البيولوجي يمكن أن يسفر عن آثار شديدة الوطأة على الصحة العامة والبيئة والاقتصاد، إن لم يتم التصدي له (http://globallast.imo.org؛ UNCTAD, 2011b, 2015). ومنذ بدء نفاذ الاتفاقية، طُلِب من السفن معالجة مياه صابورتها على نحو يستوفي المعايير المشار إليها بالمعايير D-1 وD-2. وتقتضي الأولى منها أن تستبدل السفن على الأقل 95 من مياه الصابورة بالحجم وتصرِّفها بعيداً عن الساحل. أما المجموعة الثانية، فترفع مستوى التقييد إلى حجم أقصى محدد من الكائنات الحية يُسمح بتصريفه وتُحِّد من تصريف ميكروبات محددة مضرة بصحة الإنسان.

وفي الوقت الحالي، ينصب اهتمام القواعد التنظيمية على تنفيذ اتفاقية إدارة مياه الصابورة لعام 2004 تنفيذاً فعالاً وموحداً وعلى مرحلة لاكتساب الخبرة تركز على جمع البيانات عن تنفيذ الاتفاقية (انظر IMO, 2018d, 2019d).

المواد الخطرة والضارة

يستلزم دخول الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام 1996، بصيغتها المعدلة بموجب البروتوكول الملحق بها لعام 2010 أن ينضم إليها ما لا يقل عن 12 دولة تمثل 40 مليون طن من البضائع المساهِمة على الأقل. وحتى 31 تموز/يوليه 2019، صدَّقت خمس دول فقط على اتفاقية عام 2010 (كندا والدانمرك والنرويج وجنوب أفريقيا وتركيا) فغدت إلى النفاذ أقرب. وتغطي الاتفاقية المسؤولية والتعويض عند وقوع حادثة تتعلق بالبضائع الخطرة. وإذ يزداد عدد السفن التي تحمل شحنات من المواد الخطرة والضارة باطراد ويتجاوز حجم المواد الكيميائية المتداولة سنوياً 200 مليون طن، تُشجَّع الدول الأخرى على النظر في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية أيضاً.

وستساعد الاتفاقية على سد فجوة واسعة في الإطار الدولي للمسؤولية والتعويض: فعلى الرغم من وجود نظام دولي شامل ومتين للمسؤولية والتعويض يغطي التلوث النفطي من الناقلات الصهريجية (نظام الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي)[17] وكذلك فيما يتعلق بالتلوث النفطي من وقود السفن غير الناقلات الصهريجية (الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001)، فإنَّ ذلك لا ينطبق في الوقت الحاضر على المواد الخطرة والضارة التي قد تسبب التلوث البحري وتُحدث أضراراً شخصية جسيمة (UNCTAD, 2012b؛ 2013, pp.110-111). ويُعكف على الأعمال التحضيرية الإدارية لإنشاء صندوق المواد الخطرة والضارة بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار المتصلة بنقل المواد

(17) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 وبرتوكولها لعام 1992 والاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لعام 1971 وبروتوكولات عام 2003.

الخطرة والضارة عن طريق البحر، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 2010 المتعلق بها. وأُنجزت أيضاً الأعمال التحضيرية الأولية للدورة الأولى للجمعية العامة المعنية بالمواد الخطرة والضارة التي ستُعقد وفقاً للمادة 43 من الاتفاقية، عندما تُستوفى جميع معايير بدء نفاذ بروتوكول عام 2010 الملحق بالاتفاقية (IMO, 2019b).

التلوث البحري من اللدائن واللدائن الدقيقة

باتت أزمة التلوث من اللدائن، ومن بينها اللدائن الدقيقة، في المحيطات معروفة، وهي وما فتئت تحظى باهتمام عام متزايد (انظر https://www.cleanseas.org/). وكانت هذه الأزمة أيضاً موضوع الدورة السابعة عشرة لعملية الأمم المتحدة التشاورية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية بشأن المحيطات وقانون البحار في عام 2016 (www.un.org/depts/los/consultative_process/consultative_process.htm). ومن المسَّلم به أنَّ الحطام البحري، بوجه عام، واللدائن واللدائن الدقيقة بوجه خاص، يثير بعض أكبر الشواغل البيئية على الإطلاق شأنه في ذلك شأن تغير المناخ وتحمُّض المحيطات وفقدان التنوع البيولوجي. وتؤثر هذه العوامل تأثيراً مباشراً في تطلعات التنمية المستدامة لدى البلدان النامية والدول الجزرية الصغيرة النامية بصفة خاصة التي تتضرر بشكل غير متناسب من آثار هذا التلوث بصفتها قيِّمة على مساحات شاسعة من المحيطات والبحار.

ويضر الحطام البحري المؤلف من اللدائن واللدائن الدقيقة فعلاً بالعديد من الأنواع البحرية عن طريق الابتلاع والتشابك، ويُرجَّح أن يكون له تأثير في صحة الإنسان بطرق لم تُدرك بعد إدراكاً تاماً. وأدى إدراك هذه التهديدات في نهاية المطاف إلى إدراج هذا الموضوع في جدول الأعمال الدولي (Finska, 2018). ولهذا التلوث تأثير اقتصادي مباشر أيضاً في كثير من البلدان ويُعدُّ التلوث الناشئ عن الأنشطة البرية أكبر مصدر لهذه المشكلة. ولهذا الاتجاه صلة بازدياد إنتاج اللدائن واستهلاكها على الصعيد العالمي في العقود الأخيرة وما يصاحب ذلك من قصور في البنى الأساسية لإدارة النفايات وعزوف السياسات عن اعتبار هذه المشكلة أمراً ملحاً، فحدث قصور حاد في القدرة على جمع كل النفايات البلاستيكية وإدارتها بشكل مأمون (Norwegian Academy of International Law, 2018).

ويدعو الهدف 14–1 من خطة التنمية المستدامة لعام 2030 إلى منع التلوث البحري بجميع أنواعه والحد منه بدرجة كبيرة بحلول عام 2025، ولا سيما التلوث من الأنشطة البرية، بما في ذلك الحطام البحري وتلوث المغذيات، في حين يدعو الهدف 14–2 إلى الإدارة المستدامة للنظم الإيكولوجية البحرية والساحلية وحمايتها بحلول عام 2020 بوسائل من بينها تعزيز قدرتها على التحمل، تفادياً للآثار السلبية الشديدة الوطأة. وبما أنَّ المشكلة ذات طابع شامل، تشمل الأهداف الأخرى ذات الصلة الهدف 16–1 (الحد من الأثر البيئي السلبي للفرد في المدن، بما في ذلك من خلال إدارة النفايات البلدية وغيرها من النفايات)، والهدف 12–4 (بحلول عام 2020 تحقيق الإدارة السليمة بيئياً للمواد الكيميائية وجميع النفايات طوال دورة حياتها)، والهدف 12–5 (الحد بشكل كبير من توليد النفايات من خلال المنع والتخفيض وإعادة التدوير وإعادة الاستعمال).

وإدارة التلوث باللدائن مسألة بيئية عالمية عابرة للحدود ينبغي تنظيمها على الصعيد الدولي. وقد اتخذت عدة اتفاقيات وصكوك أخرى فعلاً، أو هي قد تتخذ، خطوات لمعالجة جوانب معينة من التلوث باللدائن، بيد أنَّ أياً منها لم يُصمم خصيصاً لمنع زيادة التلوث باللدائن، أو لإدارة المستوى الحالي منه إدارة شاملة. وتشمل الصكوك القانونية ذات الصلة التي تجدر الإشارة إليها ما يلي: الاتفاقيات الملزمة عالمياً التي تتناول المصادر البحرية للقمامة البحرية؛ والاتفاقيات البيئية المتعددة الأطراف المتعلقة بالتجارة في النفايات الخطرة والملوثات العضوية الثابتة، وسواها من البرامج والشراكات.

الاتفاقيات الملزمة عالمياً التي تتناول المصادر البحرية للقمامة البحرية

في مضمار المصادر البحرية للقمامة البحرية، ثمة أربع اتفاقيات ملزمة عالمياً لها أهمية خاصة في هذا الصدد، هي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛ والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (ماربول 78/73)؛ واتفاقية منع تلوث البحار الناجم عن رمي النفايات ومواد أخرى فيها لعام 1972 وبروتوكول عام 1996 الملحق بها؛ واتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992.

واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هي الاتفاقية الإطارية التي تنظم استخدام محيطات العالم[18]. وإن كانت هذه الاتفاقية لا تتناول على وجه التحديد تلوث البيئة البحرية بالنفايات البلاستيكية، فإنَّها تتضمن عدة أحكام تنطبق على التلوث البحري باللدائن. فالمادة 194–1 منها على سبيل

(18) يمكن الاطلاع على حال التصديق على الاتفاقية في الرابط التالي: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en.

المثال تقضي بأن على الدول "منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أياً كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العملية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها". وتقضي المادة 207 بأن "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر وخفضه والسيطرة عليه" وتنص على أن "تسعى الدول، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي [هكذا] إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر وخفضه والسيطرة عليه".

وتندرج اتفاقية ماربول 78/73 في عداد أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية التي اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية، بهدف التقليل إلى أدنى حد من تلوث المحيطات والبحار بوسائل من بينها الإغراق والنفط وتلوث الهواء[19]. ويحظر المرفق الخامس بالاتفاقية، المعنون "أنظمة منع التلوث الناجم عن القمامة من السفن"، تصريف البلاستيك من السفن على وجه التحديد.

وفي أكتوبر 2018، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية خطة عمل لمعالجة القمامة البلاستيكية البحرية من السفن تهدف إلى المساهمة في الحل العالمي لمنع دخول القمامة البلاستيكية البحرية إلى المحيطات عبر أنشطة السفن. وتشمل مجالات العمل ما يلي: الحد من القمامة البلاستيكية البحرية التي تنتجها سفن الصيد وتسترجعها؛ وتقليل مساهمة النقل البحري في القمامة البلاستيكية البحرية وتحسين فعالية الاستقبال والمرافق في الموانئ والمعالجة للحد من القمامة البلاستيكية البحرية؛ وتعزيز الوعي العام وتثقيف البحارة وتدريبهم وتوسيع نطاق فهم مساهمة السفن في القمامة البلاستيكية البحرية وتوطيد عرى التعاون الدولي واستهداف التعاون التقني وأنشطة بناء القدرات (IMO, 2018d, annex 10). وفي أيار/مايو 2019، وافقت اللجنة على اختصاصات دراسة تجريها المنظمة البحرية الدولية بشأن القمامة البلاستيكية البحرية من السفن وتركز على المعلومات عن مساهمة جميع السفن في القمامة البلاستيكية البحرية وعلى تخزين النفايات البلاستيكية من السفن وتلك الـتي تجمعها وإيصالها واستلامها (IMO, 2019d). وكان قرار سابق للمنظمة البحرية الدولية اعتُمد في عام 2017 قد أوصى بأن "يقلل جميع مالكي السفن ومشغليها إلى أدنى حد من أخذ المواد التي يمكن أن تصبح قمامة على متن السفن" (IMO, 2017c).

(19) يمكن الاطلاع على حال التصديق على الاتفاقية في الرابط التالي: www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx.

ويحظر بروتوكول عام 1996 لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 إلقاء النفايات وحرقها في البحر، بما في ذلك اللدائن. وهو يحدد للأطراف فيه متطلبات الإبلاغ وإجراءات الامتثال وآلياته[20]. وتشمل الجهود التي بُذلت مؤخراً النظر في متطلبات الحصول على تصاريح لمعالجة المواد البلاستيكية في نفايات الصرف الصحي والمواد المجروفة التي ألقيت في البحر (IMO, 2016).

ويتمثَّل هدف اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 في حفظ التنوع البيولوجي والاستخدام المستدام لعناصره والتقاسم العادل والمنصف للمنافع الناشئة عن استخدام الموارد الجينية[21]. وأصدر مؤتمر الأطراف في الاتفاقية مقرراً بشأن معالجة آثار الحطام البحري في التنوع البيولوجي البحري والساحلي، حثَّ فيه الأطراف على "وضع وتنفيذ تدابير وسياسات وصكوك لمنع التخلص من أي مواد صلبة ثابتة أو مصنعة أو مجهزة أو تصريفها أو فقدانها أو هجرها في البيئة البحرية والساحلية (United Nations Environment Programme (UNEP), 2016b, paragraph 8).

الاتفاقيات البيئية المتعددة الأطراف لمعالجة قضايا التجارة في النفايات الخطرة والملوثات العضوية الثابتة

تصب اتفاقيتان من الاتفاقيات البيئية المتعددة الأطراف اهتمامها على التجارة في النفايات الخطرة والملوثات العضوية الثابتة. وهاتان الاتفاقيتان هما: اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1989، واتفاقية استكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة لعام 2001.

ويكمن الهدف الرئيسي المنشود من اتفاقية بازل في حماية صحة البشر والبيئة من أضرار النفايات الخطرة[22]. ووفقاً للتعريف الوارد في المادة 2(1) من الاتفاقية، فإن "النفايات" هي "مواد أو أشياء تم التخلص منها أو يُنوى التخلص منها أو مطلوب التخلص منها بناء على أحكام القانون الوطني". وتعرِّف المادة 2(3) من الاتفاقية "النقل عبر الحدود"، بينما تنص المادة 1 على

(20) يمكن الاطلاع على حال التصديق على الاتفاقية في الرابط التالي: www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx.

(21) يمكن الاطلاع على حال التصديق على الاتفاقية في الرابط التالي: https://www.cbd.int/information/parties.shtml.

(22) يمكن الاطلاع على حال التصديق على الاتفاقية في الرابط التالي: www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx.

فئات معينة من النفايات التي تعتبر "نفايات خطرة" لأغراض الاتفاقية. ولا يبدو أنَّ النفايات البلاستيكية تندرج بموجب هذا في فئة "النفايات الخطرة" أو "النفايات الأخرى".

بيد أنَّ الأطراف في اتفاقية بازل وافقت، في مقررها 17/13 الذي اتُخذ في الآونة الأخيرة على النظر في الخيارات ذات الصلة المتاحة لمواصلة معالجة التلوث البلاستيكي البحري ووضع مقترح لاتخاذ مزيد من الإجراءات في نطاق اتفاقية بازل يُقدم لمؤتمر الأطراف فيها (انظر UNEP, 2018a). ومن بين هذه الإجراءات تعديلان يهدفان إلى إعادة تصنيف النفايات البلاستيكية الصلبة لإزالة الافتراض بأنها غير خطرة (المرفق التاسع) ولإدراجها ضمن النفايات التي تتطلب موافقة مسبقة مستنيرة (المرفق الثاني)، وهو أمر من شأنه أن يتيح الشفافية في شحنات البلاستيك الخردة العابرة للحدود. وتنظر الأطراف أيضاً في إقامة شراكة بشأن النفايات البلاستيكية تتيح وضع مبادئ توجيهية غير ملزمة لإدارة النفايات البلاستيكية.

وتهدف اتفاقية استكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة لعام 2001 إلى حماية صحة الإنسان والبيئة من هذه الملوثات[23]. ولدى هذه الاتفاقية القدرة على تنظيم إنتاج المواد المضافة المستخدمة في صناعة اللدائن التي تُعدُّ ملوثات عضوية ثابتة واستخدامها والتخلص منها، غير أنَّ دورها سيقتصر على هذه الملوثات في تخضير دورة حياة مجموعة من البوليمرات البلاستيكية لتعزيز التصميم الأكثر أماناً وزيادة معدلات إعادة التدوير وإعادة الاستخدام (UNEP, 2017, pp.17, 32-22, 64-65). وإلى جانب اتفاقية بازل، تتناول هذه الاتفاقية أيضاً عودة دخول المواد الكيميائية الخاضعة للتنظيم إلى السوق من خلال إعادة تدوير المنتجات التي تحتوي على هذه الملوثات.

برامج البحار الإقليمية

تتفاوت برامج البحار الإقليمية الثمانية عشر[24] التي تتناول مصادر التلوث البرية نطاقاً وفعالية. فهي، بوجه عام، مجزأة من حيث هيكلها القانوني وتعتمد فقط على صكوك غير ملزمة في بعض الحالات. ومع ذلك، فهي تُعدُّ أدوات إقليمية هامة لتعزيز التعاون الإقليمي ومعالجة القضايا الخاصة بكل منطقة. وضاقت إلى حدٍ ما بعض الثغرات المتعلقة بالتلوث باللدائن باستحداث خطط عمل، غير أنّها تتفاوت هي أيضاً فيما تتبعه من نُهج ومنهجيات (UNEP, 2017, pp. 49-62).

سد الثغرات في الإطار التنظيمي القائم

على الرغم من وجود الصكوك المذكورة أعلاه، لا تزال هناك ثغرات واسعة تشوب هيكل إدارة التلوث البلاستيكي البحري. ويستند الإطار التنظيمي العالمي إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واتفاقية ماربول 78/73 واتفاقية منع تلوث البحار الناجم عن رمي النفايات ومواد أخرى فيها لعام 1972 وبروتوكول عام 1996 الملحق بها. وعلى الرغم من أنَّ الإطار ينبغي أن يكون قادراً، من حيث المبدأ، على منع القمامة البحرية، بما في ذلك تصريف النفايات البلاستيكية في البيئة البحرية، فإنَّ ثمة تحديات تعرقل تنفيذه والامتثال له وتحتاج إلى معالجة عاجلة (UNEP, 2017). فعلى سبيل المثال، يتضمن المرفق الخامس باتفاقية ماربول 78/73 إعفاءات تستند إلى حجم السفينة، باستثناء معظم سفن الصيد المسؤولة عن معدات الصيد المهجورة أو المفقودة أو المتروكة بطريقة أخرى (UNEP, 2018b).

ولا توجد اتفاقات عالمية تمنع على وجه التحديد القمامة البلاستيكية البحرية واللدائن الدقيقة أو تتيح نهجاً شاملاً لإدارة دورة حياة اللدائن. ثم إنَّ الإطار الإقليمي مجزأ في هيكله القانوني بصفة عامة وفي معالجة مصادر التلوث البرية بوجه خاص. وتنطبق اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 أساساً على حفظ التنوع البيولوجي، وهي لا تعالج تلوث البيئة البحرية بشكل مباشر. وتركز اتفاقية بازل لعام 1989 على اللدائن في مرحلة النفايات، وتنظم أساساً حركة النفايات البلاستيكية عبر الحدود. غير أنهَّا تنص على واجب عام يقع على عاتق الأطراف في الاتفاقية يتمثَّل في الحد من توليد النفايات البلاستيكية وتقدِّم مبادئ توجيهية غير ملزمة في هذا الصدد. ولا تنظِّم اتفاقية استكهولم لعام 2001 جميع المواد المضافة الكيميائية المستخدمة في المنتجات البلاستيكية. وهو تنص على حماية عدد محدود من الملوثات العضوية الثابتة المستخدمة في تصنيع اللدائن. ومع ذلك، فإنَّ الابتكار السريع للدائن، ولا سيما في ممارسة التغليف، وطول الوقت الذي يستغرقه تعديل الاتفاقية، يجعلان هذا الصك غير مناسب لمواكبة اتجاهات الصناعة (UNEP, 2017). وبالإضافة إلى ذلك، لم يُعد أي من هذه الصكوك خصيصاً لمنع التلوث البلاستيكي البحري وتقليله إلى أدنى حد، ولا سيما من المصادر البرية. ونتيجة لذلك، لا تزال معظم مصادر التلوث باللدائن في المحيطات غير خاضعة لنظام. فعلى سبيل المثال، لم تعتمد سوى 9 اتفاقيات وخطط عمل للبحار الإقليمية من

(23) يمكن الاطلاع على حال التصديق على الاتفاقية في الرابط التالي: www.pops.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesandSignatoires/tabid/4500/Default.aspx.

(24) انظر www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes.

أصل 18 اتفاقية وخطة عمل بروتوكولات تتعلق بالمصادر والأنشطة البرية؛ وتلك مشكلة، لأنَّ معظم القمامة البلاستيكية البحرية ينشأ على اليابسة (UNEP, 2018b).

وفضلاً عن ذلك، لا تعالج الأطر القانونية الوطنية هذه المسألة معالجة شاملة. بل لوحظ في بعض الأحيان أنَّ الحكومات المحلية والجهات الفاعلة من غير الدول، وليس الحكومات المركزية، قد اتخذت تدابير أكثر إبداعاً وفعالية على الصعيد المحلي. وتشير مقالة حديثة تركز على دراسات حالات إفرادية لبلدين في آسيا إلى أنَّ الضرورة تدعو إلى وضع قوانين محددة للتلوث البلاستيكي البحري، أو تعزيز القوانين الوطنية القائمة، ولا سيما قوانين إدارة النفايات وإعادة تدويرها؛ وبناء الوعي وتوعية المستهلكين بعادات استهلاك اللدائن، والحد من التلوث بها كجزء من الممارسات التجارية للشركات وإقامة شراكات بين أصحاب المصلحة المتعددين وعبر الحدود لمكافحة التلوث باللدائن. ومن المرجَّح أن تكون هذه الجهود التدبرية أكثر فعالية إن هي أُتُخذت مجتمعة (García et al., 2019).

وبشأن المضي قدماً، يشير تقييم أجراه برنامج الأمم المتحدة للبيئة (2017) إلى أنَّ أحد النُهج الممكنة يتمثل في تعزيز الجهود الحالية والتركيز على كل جانب من جوانب دورة حياة اللدائن والجمع بين التدابير الطوعية والملزمة لمعالجة هذه المسألة.

حفظ التنوع البيولوجي البحري واستخدامه المستدام في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية: صك ملزم قانوناً بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

ما برح التوسُّع في استخدام البيئة البحرية ومواردها، بما في ذلك في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية، يزداد(25). فعلى سبيل المثال، ازداد نشاط النقل البحري وآثاره البيئية ومن بينها التلوث البحري وتلوث الهواء والقمامة وإدخال الأنواع الغازية.

(25) تشمل المناطق البحرية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ما يلي: البحر الإقليمي الممتد إلى 12 ميلاً بحرياً عن خطوط الأساس (الجزء الثاني، الباب 2، المادة 3)؛ والمناطق الاقتصادية الخالصة، الممتدة من حافة البحر الإقليمي إلى 200 ميل بحري من خط الأساس (الجزء الخامس، المادة 57)؛ والجرف القاري، والإطالة الطبيعية للأراضي إلى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو 200 ميل بحري من خطوط الأساس، أيهما أكبر (الجزء السادس، المادة 76)؛ والمناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية، المؤلفة من "المنطقة" (الجزء الأول، المادة 1) وأعالي البحار (الجزء السابع، المادة 86).

وبالإضافة إلى ذلك، فإنَّ الأنشطة البحرية الأخرى، مثل صيد الأسماك في أعالي البحار والتعدين في قاع البحار والكابلات المغمورة في البحار، والبحوث العلمية البحرية والتنقيب البيولوجي(26) وتطوير المنتجات التجارية يمكن أن يكون لها جميعاً آثار بيئية ملموسة تشمل النظم الإيكولوجية البحرية. وعلاوة على ذلك، تزيد انبعاثات غازات الدفيئة وتغير المناخ وتحمُّض المحيطات الضغط على النظم الإيكولوجية البحرية فتضعف قدرتها على التكيف وتتفاقم الآثار الحالية (The National Academies Press, 2010). وللمناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية سمات أوقيانوغرافية وبيولوجية فريدة من نوعها وتؤدي دوراً في تنظيم المناخ. وهي توفر المأكولات البحرية والمواد الخام والموارد الوراثية والطبية التي تحظى باهتمام تجاري متزايد وتبشر بتطوير أدوية جديدة لعلاج الأمراض المعدية التي تشكل تهديداً رئيسياً لصحة الإنسان. ومن منظور البلدان النامية، يكتسي الحصول على المنافع وتقاسمها وحفظ الموارد الجينية البحرية أهمية خاصة في هذا السياق (UNCTAD, 2018e).

ويحدِّد هدف التنمية المستدامة 14–5 الموعد النهائي لحفظ ما لا يقل عن 10 في المائة من المناطق الساحلية والبحرية بحلول عام 2020. وقبل انقضاء الموعد النهائي، ينبغي تعزيز هذا الهدف بتوافق دولي في الآراء لحفظ ما لا يقل عن 30 في المائة من المناطق الساحلية والبحرية بحلول عام 2030 من خلال نظم المناطق البحرية المحمية الخاضعة للرصد والمدارة بشكل جيد وذات التمثيل الإيكولوجي والارتباط الجيد وغيرها من تدابير الحفظ الفعالة القائمة على المناطق (The Pew Charitable Trusts, 2018).

وتحدِّد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حقوق الدول والتزاماتها فيما يتعلق باستخدام المحيطات ومواردها وحماية البيئة البحرية والساحلية؛ وإن كانت لا تشير إشارة واضحة إلى التنوع البيولوجي البحري أو إلى استكشاف الموارد داخل عمود المياه في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية واستغلالها. وفي ظل الافتقار إلى إطار قانوني دولي محدَّد ينظم المسائل المتصلة بهذا المجال، تُجرى مفاوضات برعاية الأمم المتحدة لوضع صك دولي ملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية واستخدامه استخداماً مستداماً. وعُقدت ثلاث دورات

(26) التنقيب البيولوجي هو البحث عن الجينات في الكائنات الحية التي تعيش في بيئات متطرفة في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية.

للمؤتمر الحكومي الدولي المعني بهذه المسألة، كان آخرها في آب/أغسطس 2019.

وتشكِّل الموارد الجينية البحرية في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية أولوية هامة، بما في ذلك بالنسبة للبلدان النامية، بالنظر إلى القيمة الاقتصادية التي يمكن تحقيقها من استغلالها والتوسع المحتمل في الأنشطة الاقتصادية في المناطق الساحلية والبحرية، على نحو مستدام يتماشى مع أهداف التنمية المستدامة. غير أنَّ هناك اختلافات بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية في الوقت الحالي، فوفقاً لدراسة أجريت في الآونة الأخيرة، سجَّلت الجهات الفاعلة الموجودة في 10 بلدان متقدمة النمو، أو يوجد مقرها فيها، 98 في المائة من البراءات المتصلة بالجينات ذات المنشأ البحري، جاعلة استغلالها اقتصادياً أمراً ممكناً، وبلغ عدد البلدان غير الممثلة 165 بلداً (Blasiak et al., 2018). وتبرز هذه النتائج أهمية المشاركة الشاملة من جانب جميع الدول في المفاوضات الدولية والحاجة الملحة إلى إبانة النظام القانوني المتعلق بالحصول على الموارد الجينية البحرية وتقاسم منافعها. ولذلك، يتعين أن تكفل المفاوضات المتعلقة بالصك القانوني الجديد مشاركة واسعة النطاق من جميع الدول، ولا سيما البلدان النامية، فضلاً عن السعي إلى تحقيق توافق في الآراء بشأن المسائل الجوهرية والإجرائية المعقدة ذات الصلة.

وفي الدورات الثلاث للمؤتمر الحكومي الدولي التي عقِّدت حتى الآن، أبرزت المناقشات عناصر مجموعة من التدابير المتفق عليها في عام 2011، وهي الموارد الجينية البحرية وأدوات الإدارة القائمة على المناطق، بما في ذلك المناطق البحرية المحمية، وتقييمات الأثر البيئي وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا البحرية. وخلال الدورة الأولى للمؤتمر، أعادت المناقشات التي جرت بشأن المسائل الرئيسية التأكيد إلى حد كبير على المواقف المألوفة التي عُرضت خلال الدورات السابقة للجنة التحضيرية المنشأة بموجب قرار الجمعية العامة 292/69. ولا يزال السعي مطلوباً لإيجاد حلول مشتركة، لا سيما فيما بين الخيارات القائمة على التراث المشترك مقابل أعالي البحار، والنُهج العالمية مقابل النُهج الإقليمية.

وخلال الدورة الثانية للمؤتمر، واصل المشاركون مداولاتهم، مستعينين فيها بالمساعدة التي قدمها رئيس المؤتمر للمناقشات على غرار عناصر مجموعة عام 2011. وتحقق التقارب في بضعة مجالات، مثل ضرورة تعزيز الاتساق والتكامل والتآزر مع الأطر والهيئات المعنية الأخرى وتقاسم المنافع كجزء من الحفظ والاستخدام المستدام وتقييمات الأثر البيئي المتضافرة مع الأدوات الأخرى. بيد أنَّ الاتفاق لما ينعقد بشأن مسائل هامة أخرى، بما في ذلك نطاق الصك وهل يكون تقاسم المكاسب على أساس نقدي أو غير نقدي والمبادئ الشاملة التي تحكم الصك المقبل، ولا سيما التراث المشترك للبشرية ومبدأ أعالي البحار (International Institute for Sustainable Development Reporting Services, 2019a).

وخلال الدورة الثالثة للمؤتمر، المعقودة في آب/أغسطس 2019، أجرى المشاركون مفاوضات نصِّية لأول مرة على أساس مشروع صفري يتضمن صيغة تعاهدية وضعها رئيس المؤتمر. ويتألف المشروع من 12 جزءاً تتضمن ديباجة وأحكاماً عامة، مثل تلك المتعلقة بالمصطلحات والترتيبات المؤسسية وتسوية المنازعات، بالإضافة إلى الأجزاء المخصصة التي تتناول عناصر مجموعة التدابير المتفق عليها في عام 2011 (United Nations, 2019c). وأتاح التفاوض على مشروع صفري للوفود الفرصة للنأي عن تكرار الآراء العامة والسعي لتقديم مقترحات نصِّية ملموسة. غير أنَّ الاختلاف لا يزال قائماً بشأن جوهر بعض الأحكام ونطاق الاتفاقية الجديدة. ومن المتوقع أن تستمر المناقشات خلال الدورة الرابعة للمؤتمر، المقرر عقدها في الفترة من 23 آذار/مارس إلى 3 نيسان/أبريل 2020، في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، الولايات المتحدة (International Institute for Sustainable Development Reporting Services, 2019b; United Nations, 2019d).

جيم- التطورات القانونية والتنظيمية الأخرى التي تؤثر في النقل

1- مسائل البحارة

وفقاً للغرفة الدولية للنقل البحري، يُقدَّر عدد البحارة العاملين على متن السفن التجارية الدولية في جميع أنحاء العالم بنحو 500 647 1 شخص يأتي معظمهم من بلدان نامية. وتشير التقديرات إلى أنَّ البلدان الخمسة التي تستأثر بأكبر حصة من جميع البحارة هي الصين والفلبين وإندونيسيا والاتحاد الروسي وأوكرانيا (www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers).

وأعربت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها السادسة بعد المائة المعقودة في آذار/مارس 2019، عن قلقها من تزايد عدد حالات هجر البحارة والإجراءات

اللازمة لمعالجة هذه المسألة. وقُدمت معلومات مستكملة عن آخر الحالات ومن بينها تلك التي تم حلها بنجاح عقب تدخل أمانة المنظمة البحرية الدولية ودول العلم ودول الميناء ودول البحارة المعنية ومنظمة العمل الدولية وجهات أخرى. وبحلول 31 كانون الأول/ديسمبر 2018، كانت قد أُدرجت في قاعدة البيانات منذ إنشائها في عام 2004، 366 حادثة هجر تعرض لها 866 4 بحاراً. ومن بين هذه الحوادث، تمت تسوية 175 حالة وكانت 77 موضع منازعة ولم يُبت في 52 منها. ولم تُحسم بعد 52 حالة. وفي الفترة من عام 2011 إلى عام 2016، تراوح عدد الحالات في السنة بين 12 و19 حالة (IMO, 2019b). وفي بعض الأحيان، يهجر مالكو السفن الذين لا يحملون مسؤولياتهم على محمل الجد ويواجهون ضائقة مالية البحارة في موانئ بعيدة عن موطنهم، تاركين إياهم دون وقود، أو غذاء، أو ماء، أو رعاية طبية، وبلا أجر لمدة أشهر. وتقتضي تعديلات عام 2014 على اتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية لعام 2006، التي دخلت حيز النفاذ في كانون الثاني/يناير 2017، أن يضع مالكو السفن نظام تأمين مالي لتعويض البحارة وأسرهم في حالة هجرهم ولتغطية المطالبات المتعلقة بالوفاة أو العجز الطويل الأجل بسبب إصابة مهنية، أو مرض، أو خطر مهني. وسيساعد هذا الشرط على منع حالة البحارة المؤسفة الذين تتقطع بهم السبل في الموانئ لفترات طويلة عندما يتخلى ملاك السفن عن أطقمهم دون دفع أجورهم، أو إعادتهم إلى بلدانهم الأصلية.

وتناولت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية أيضاً المعاملة العادلة للبحارة في حالة الاشتباه في ارتكابهم جرائم بحرية. وسُلِّط الضوء على قصور المبادئ التوجيهية الحالية المتعلقة بالمعاملة اللائقة للبحارة في حالة وقوع حادث بحري التي اعتُمدت في عام 2006، لأنَّ هذه المبادئ تقتصر على المعاملة اللائقة للبحارة في حالة وقوع حادث بحري ولا تعالج على نحوٍ كاف المعاملة العادلة للبحارة المحتجزين للاشتباه في ارتكابهم جرائم بحرية. واقتُرح إنشاء فريق عامل مشترك يتألف من ممثلين عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية والاتحاد الدولي لعمال النقل للنظر في هذه المسألة.

2- التدليس في تسجيل السفن

في أعقاب التقارير الأخيرة التي أعدَّتها عدة دول أعضاء بشأن قضايا تتعلق بالتدليس في استخدام علمها، وافقت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، في دورتها السادسة بعد المائة المعقودة في آذار/مارس 2019، على سلسلة من التدابير لمنع الممارسات غير المشروعة المرتبطة بالتدليس في تسجيل السفن وسجلات السفن التدليسية.

وشملت المعلومات التي جمعتها أمانة المنظمة البحرية الدولية بشأن الحالات الواردة ما يلي:

- تسجيل السفن دون علم الإدارة البحرية الوطنية ذات الصلة أو موافقتها.
- استمرار تشغيل سجل السفينة بعد انقضاء الاتصال مع شركة التسجيل أو إنهائه بطريقة أخرى.
- تقديم وثائق مزورة إلى المنظمة البحرية الدولية، دون علم سلطة دولة العلم المعنية من أجل الحصول على وثائق المنظمة البحرية الدولية وأرقام هوية السفينة.
- التلاعب المتعمد ببيانات نظام تحديد الهوية التلقائي لتغيير المعلومات التعريفية للسفينة تغييراً جوهرياً أو لإظهار بيانات متعلقة بسفينة مختلفة تماماً.
- تشغيل سجل دولي غير قانوني للسفن.

وأشار الأونكتاد، الذي شارك في تلك الدورة، إلى تاريخ تعاونه الطويل والمثمر مع المنظمة البحرية الدولية، تمشياً مع ولاية كل من هاتين الهيئتين، بما في ذلك التفاوض بشأن الاتفاقية الدولية للامتيازات البحرية والرهون العقارية لعام 1993 والاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام 1999 واعتمادهما بشكل مشترك. وانضم الأونكتاد إلى الآخرين في الإعراب عن قلقه من تفاقم مشكلة سجلات السفن المزورة، مشيراً إلى أنَّ التصدي الفعال للممارسات التدليسية أمر حيوي لتعزيز السلامة البحرية والأمن البحري وحماية البيئة. وأبرز الأونكتاد أيضاً أنَّ هذه المسألة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتحقيق أهداف التنمية المستدامة، وبوجه أخص الهدفين 14 و16، وكرر تأكيد دعمه لمكافحة الممارسات غير المشروعة المرتبطة بالتدليس في تسجيل السفن وسجلاتها. ونوَّه الأونكتاد كذلك إلى أنَّ الحصول على المعلومات المتعلقة بالتسجيل والسجلات ينبغي أن يُتاح لأصحاب المصلحة، بمن فيهم الشاحنون والمستأجرون، حتى يتسنى تحقيق أهداف السياسة العامة ذات الصلة (IMO, 2019b).

وأيدت اللجنة وضع قاعدة بيانات شاملة للسجلات في وحدة نقاط الاتصال المتاحة للجمهور في النظام العالمي المتكامل لمعلومات النقل البحري التابع للمنظمة البحرية الدولية تُدرج فيها أسماء ومعلومات الاتصال الخاصة بالهيئات الحكومية الوطنية أو الكيانات المأذون لها/المفوضة المسؤولة عن تسجيل السفن، فضلاً عن المعلومات الأخرى ذات الصلة.

ووافقت اللجنة القانونية أيضاً على أفضل الممارسات الموصى بها للمساعدة في مكافحة التدليس في تسجيل السفن وسجلاتها. وتشمل هذه الممارسات ما يلي:

- التحقق من أرقام المنظمة البحرية الدولية للسفن عند تلقي طلب التسجيل.
- التأكد من تحديث معلومات نقطة الاتصال الخاصة بإدارة دولة العلم.
- الحرص على تطبيق شرط السجل الموجز المتواصل الذي يهدف إلى توفير سجِّل عن تاريخ السفينة على متنها.
- التوصية بأن تستعرض دول العلم المحتملة صفحة البحث في قائمة جزاءات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة (https://scsanctions.un.org/search).
- التحقق من المعلومات ذات الصلة المتعلقة بسجلات السفن في وحدة نقاط الاتصال في النظام العالمي المتكامل لمعلومات النقل البحري.

وأنشئ فريق للعمل بالمراسلة فيما بين الدورات لمواصلة مناقشة بعض المسائل والنظر في مختلف المقترحات بمزيد من التفصيل. وشملت هذه المسائل تعزيز القدرات على الكشف عن وثائق التسجيل المزورة والإبلاغ عنها والعمل مع أمانة المنظمة البحرية الدولية والدول الأعضاء وسلطات الرقابة في دولة الميناء ومالكي السفن ومشغليها والمنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص، بما في ذلك وسطاء السفن في التأمين البحري وأصحاب المصلحة البحريين المعنيين.

واتفقت اللجنة أيضاً على أنَّه ينبغي للمنظمة البحرية الدولية أن تعمل مع مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة على إنشاء قاعدة بيانات يسهل البحث فيها حسب رقم السفينة الصادر عن المنظمة البحرية الدولية واسم السفينة التي تخضع حالياً لقرارات مجلس الأمن أو تُحدد عملاً بها (IMO, 2019b).

3- المرأة في مجال النقل البحري: تحقيق المساواة بين الجنسين

يندرج تحقيق المساواة بين المرأة والرجل والقضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة في عداد حقوق الإنسان وقيم الأمم المتحدة الأساسية. وعلى الصعيد العالمي، شدَّدت الأمم المتحدة على المساواة بين الجنسين على مر السنين من خلال صكوك مختلفة من بينها إعلان بيجين لعام 1995 والأهداف الإنمائية للألفية وأهداف التنمية المستدامة. وباعتماد خطة التنمية المستدامة لعام 2030، الـتزم قادة العالم "بتحقيق العمالة الكاملة والمنتجة وتوفير العمل اللائق لجميع النساء والرجال، بمن فيهم الشباب والأشخاص ذوو الإعاقة، والأجر المتساوي لقاء العمل المتساوي القيمة " (الهدف 8، الغاية 8–5) و"تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين كل النساء والفتيات" (الهدف 5) بحلول عام 2030.

وعلى الرغم من إحراز بعض التقدم والجهود الجارية لمعالجة عدم المساواة بين الجنسين، لا يزال معدل مشاركة المرأة في القوة العاملة على الصعيد العالمي منخفضاً بوجه عام ولا تزال المرأة تحصل على فرص وظيفية أقل وأجراً دون أجر الرجل. ويُتوقَّع أن يحقق تضييق الفجوة بين الجنسين في المشاركة في القوة العاملة مكاسب اقتصادية إضافية وزيادة في النمو أيضاً.

وفي القطاع البحري، لا تزال المرأة تشكل نسبة مئوية ضعيفة من القوة العاملة البحرية وتواجه صعوبات من شأنها أن تعوق مشاركتها في هذا القطاع تتراوح بين إساءة المعاملة البيِّنة والتمييز المستتر والحواجز الأساسية. ولسد الفجوة بين الجنسين في القطاع البحري وتعزيز المساواة بين الجنسين، لا بد من مكافحة التصورات التقليدية عن وجود المرأة في البحر وتعزيز الفرص الوظيفية وتوفير ظروف المعيشة والعمل الملائمة للمرأة في هذا القطاع، وهو أمر يقتضي اتخاذ إجراءات سياسية وقانونية على الصعيد الدولي، مصحوبة بإجراءات مناظرة على الصعيد الوطني من جانب جميع أصحاب المصلحة الرئيسيين.

الفوائد الاقتصادية لتحقيق المساواة بين الجنسين

وحسبما جاء في تقرير منظمة العمل الدولية المعنون *العمالة العالمية والتوقعات الاجتماعية: الاتجاهات لعام 2019* (International Labour Organization, 2019a) لا تزال الفجوات بين الجنسين تشكل تحدياً ملحاً يواجه عالم العمل. ففي المتوسط، لا يزال احتمال مشاركة المرأة في سوق العمل أقل كثيراً من الرجل. ويعني معدل مشاركة المرأة المنخفض بدرجة كبيرة في القوة العاملة والذي بلغ 48 في المائة في عام 2018، مقارنة بنسبة 75 في المائة للرجال، أنَّ حـوالي ثلاثة من كل خمسة أشخاص من القوة العاملة العالمية التي بلغ عددها 3,5 بلايين شخص في عام 2018 كانوا رجالاً. وقدَّر تقرير سابق (International Labour Organization, 2017) أنَّ هدف تضييق الفجوة في معدلات المشاركة بين الرجل والمرأة بنسبة 25 في المائة بحلول عام 2025 قد يضيف 5,8 تريليون دولار إلى الاقتصاد العالمي ويفتح الباب لتحقيق إيرادات ضريبية كبيرة، لو تحقق. وستجني شمال أفريقيا والدول العربية وجنوب آسيا أكبر الفوائد، لأنَّ الفجوات في معدلات المشاركة بين الرجل والمرأة في هذه المناطق تتجاوز 50 في المائة.

ووفقاً لمنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية، لا يُعدُّ استهداف المساواة بين الجنسين والتمكين الاقتصادي للمرأة مهماً من منظور إعمال حقوق المرأة فحسب، بل يندرج أيضاً في إطار المناهج الاقتصادية الذكية. والمرأة عامل رئيسي من عوامل التغيير، فعندما تتساوى المرأة والرجل، تنمو الاقتصادات بوتيرة أسرع ويقِّل عدد من يبقون في قبضة الفقر ويتحسن رفاه السكان بوجه عام. ويؤدي تسخير إمكانات المرأة بصفتها جهة فاعلة اقتصادية ورائدة ومستهلكة إلى ارتفاع مستويات التصنيع وزيادة معدلات النمو المستدامة. ويمكن أن يزيد الناتج المحلي الإجمالي العالمي بأكثر من 25 في المائة بحلول عام 2025 إذا أدت المرأة الدور نفسه الذي يؤديه الرجل في أسواق العمل (www.unido.org/our-focus-cross-cutting-services/gender-equality-and-empowerment-women).

ووجد Ostry et al (2018) أنَّ وتيرة مشاركة المرأة في قوة العمل في العشرين سنة الماضية كانت متفاوتة والثغرات القائمة لا تزال واسعة رغم ما أُحرز من تقدم في هذا الصدد. ويُرجَّح أن يؤدي تضييق الفجوات في المشاركة بين المرأة والرجل إلى تحقيق مكاسب اقتصادية جمة. وعلاوة على ذلك، يُتوقَّع أن يحقق الحد من بطالة المرأة مكاسب أكثر مما تحققه زيادة مكافئة في عمالة الذكور: فالتنوع الجنساني يحقق منافع يختص بها وحده. وتؤيد هذه الوثيقة الرأي القائل بأنَّ المرأة تجلب إلى سوق العمل مهارات وأفكار مختلفة وقيِّمة من الناحية الاقتصادية كما أنَّ المرأة والرجل يكملان بعضهما في عملية الإنتاج. ويمكن أن يجلب تضييق الفجوة بين الجنسين منافع من بينها دفع عجلة النمو بقوة أكبر. ويتوقع أن يزيد سد الفجوة بين الجنسين الناتج المحلي الإجمالي بنسبة تتراوح بين 10 و80 في المائة، حسب القيمة الأولية لمشاركة المرأة في قوة العمل. وأمام الرجال فرصة للاستفادة من ذلك أيضاً بارتفاع أجور الذكور فالتكامل الجنساني يزيد الإنتاجية. وفي المقابل، يرتفع عدد النساء المشاركات في قوة العمل بازدياد الطلب على الخدمات بفعل التنمية الاقتصادية ونمو الدخل. وبالإضافة إلى ذلك، يُتوقَّع أن يسهم نمو قطاع الخدمات في الاقتصادات النامية في تضييق الفجوات الجنسانية على مر الزمن.

وقدَّر المنتدى الاقتصادي العالمي (2017) أنَّ سد الفجوة الجنسانية العالمية في المشاركة في سوق العمل بنسبة 25 في المائة بحلول عام 2025، سيضيف 5,3 تريليون دولار إلى الناتج المحلي الإجمالي على الصعيد العالمي. وخلُصت دراسة استقصائية أحدث أجرتها منظمة العمل الدولية وشملت زهاء 13 000 مؤسسة في 70 بلداً إلى أنَّ زيادة عمالة المرأة على الصعيد الوطني يرتبط بشكل إيجابي بنمو الناتج المحلي الإجمالي (International Labour Organization, 2019b).

المساواة بين الجنسين في القطاع البحري

الحقائق والأرقام

بدأ الاهتمام بالمرأة في قطاع النقل البحري يزداد بالاقتران مع النقاش بشأن نقص البحارة ونشر *تقرير القوة العاملة* (Manpower report) الأول في عام 1955 من قِبل المجلس البحري البلطيقي والدولي والغرفة الدولية للنقل البحري. وتقدم هذه التقارير التي تصدر كل خمس سنوات تقييماً شاملاً للعرض والطلب على البحارة على الصعيد العالمي وتضع توقعات للتطورات المقبلة في القطاع للخمس إلى عشر سنوات المقبلة. ويتوقع أحدث هذه التقارير الذي صدر في عام 2016 حدوث نقص شديد في العرض من البحارة. فقد جاء فيه أنَّ تضافر مجموعة من العوامل، من بينها شيخوخة قوة العمل وقلة تنوع المهارات وعجز القطاع عن اجتذاب مواهب شابة، أدى إلى عجز في قوة العمل يبلغ نحو 16 500 ضابط بحري (2,1 في المائة). وبحلول عام 2025، يُتوقَّع أن يكون الأسطول التجاري العالمي بحاجة إلى 147 500 ضابطاً إضافياً (BIMCO, 2016).

ويُسلَّم بوجود فجوة بين الجنسين في قطاع النقل البحري والصناعات المتصلة بها تشمل البحارة والصيادين ومشغلي الموانئ والمسؤولين عن الرقابة من قبل دولة الميناء والمسؤولين الحكوميين، ولا سيما في الأدوار القيادية التي لا يزال الذكور يهيمنون على معظمها. ويبدو أنَّ تمثيل المرأة القاصر في القطاع البحري لم يتغير تغييراً يُذكر خلال العقود الماضية، فوفقاً للاتحاد الدولي لعمال النقل (www.itfseafarers.org/en/issues/women-seafarers)، لا تشكل المرأة سوى 2 في المائة من القوة العاملة البحرية في العالم. وتعمل النساء من البحارة أساساً في قطاع السفن السياحية والعبارات وفي السفن التي ترفع أعلام الملاءمة في كثير من الأحيان، وهي من أقل الوظائف البحرية أجراً وتمتعاً بالحماية. كما أنَّ المرأة تميل إلى أن تكون أصغر سناً وعدد الضباط بين النساء وفي الوظائف القيادية الأخرى قليل بالمقارنة مع نظرائهن من الذكور (Fjærli et al., 2017). وتعني قلة عد النساء أنهَّن يمكن أن يتعرضن للتمييز والتحرش.

وتشير دراسة استقصائية مشتركة للقطاع أجريت في عام 2015 إلى أنَّ 40 في المائة من النساء يعملن في قطاع الرحلات البحرية، والباقيات منهن على متن سفن البضائع وخدمات العبَّارات والناقلات الصهريجية وغيرها من السفن (International Maritime Health Association et al., 2015, p. 9). ووفقاً لبيانات عام 2018 المتعلقة بوظائف القوة العاملة العالمية في المنظمات المنتمية إلى رابطة الموارد البشرية البحرية، فإنَّ 35 في المائة من هذه القوة

العاملة من النساء، و52 في المائة من الرجال و13 في المائة، غير معروفين. ويؤدي أكثر من 76 في المائة من هذه القوة العاملة النسائية وظائف إدارية أو مبتدئة، أو مهنية. ولا يصل سوى قلة قليلة من النساء إلى المستوى الإداري أو ما فوقه، حيث إن ما يزيد قليلاً عن 10 في المائة في أفرقة القيادة التنفيذية من النساء، ومن المرجَّح أن تعمل المديرات التنفيذيات رئيسات للشؤون المالية (Spinnaker Global, 2019).

ودرس مشروع الطاقم الجنساني والتمكين والثقافات المتعددة (Pike et al., 2017) الذي يرعاه صندوق البحارة التابع لرابطة عمال النقل الدولي قضايا الرعاية الاجتماعية والقضايا الجنسانية في ثلاث دول بحرية مختلفة بشكل فريد: الصين ونيجيريا والمملكة المتحدة. وخلُصت الدراسة إلى أنَّ التحرش الجنسي والاعتداء وتسلُّط الأقران هي القضايا الرئيسية التي تواجهها البحارة من النساء على متن السفن. وتماثل سوء المعاملة التي تواجهها المرأة، ولا سيما في الرتب الدنيا وفي الفئة العمرية الأصغر سناً، تلك التي يتعرض لها بعض الرجال الضعفاء والأقليات الإثنية على متن السفينة.

المهارات التقنية والتعليم والتدريب

من العقبات الرئيسية الـتي تعرقل عمالة المرأة افتقارها إلى المهارات التقنية، ولا سيما في مجالات العلوم والتكنولوجيا والهندسة والرياضيات. وخلُصت دراسة حديثة (Microsoft.com 2018) إلى أنَّه على الرغم من الأولوية العالية التي تحظى بها هذه المواضيع في المدارس، فإنَّ الجهود الرامية إلى توسيع نطاق اهتمام المرأة بهذه المجالات المواضيعية وتوظيفها فيها وفي علوم الحاسوب لا تؤتي أكلها بالقدر المنشود منها. وينطبق ذلك أشد ما ينطبق على التكنولوجيا والهندسة. وتتراوح أسباب ذلك بين ضغط الأقران والافتقار إلى القدوة والدعم من الآباء والمعلمين، وسوء الفهم العام للمهن في العلوم والتكنولوجيا والهندسة والرياضيات في العالم الحقيقي. غير أنَّ البحث يشير أيضاً إلى سبل تعزيز دعم الفتيات والشابات في تلك المجالات المواضيعية وسد هذه الفجوة بين الجنسين. وتشمل هذه السبل الإجراءات التالية: تزويد المعلمين بمناهج دراسية أكثر جاذبية وأقوى صلة في تلك المواضيع، مثل المشاريع الثلاثية الأبعاد والمشاريع العملية، وأنواع الأنشطة التي ثبت أنها تساعد على إبقاء اهتمام الفتيات بالعلوم والتكنولوجيا والهندسة والرياضيات على المدى الطويل وزيادة عدد الموجهين ومن هم قدوة في تلك المجالات – بما في ذلك الوالدين – للمساعدة في بناء ثقة الفتيات اليافعات حتى يتمكَّنَّ من النجاح في تلك المواضيع وإنشاء فصول دراسية وأماكن عمل شاملة تقدر آرائهن.

وفي مضمار التعليم والتدريب البحريين، ما برحت مؤسسات عديدة، من بينها مؤسسات في البلدان النامية، تفتح أبوابها مشرعة أمام الطالبات وذلك بفضل الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية. غير أنَّ هذا الاتجاه الإيجابي سيكون بلا جدوى إن بذلت شركات النقل البحري جهوداً محدودة لتوظيف خريجات هذه المؤسسات. وتكمن العقبة الكبرى التي تواجهها الطالبات في كثير من الأحيان في إتاحة سفن يتلقين على متنها تدريباً لمدة 12 شهراً للوفاء بمتطلبات الحصول على شهادة الكفاءة استناداً إلى معايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين. ولا تحصل بعض النساء على شهادة كفاءة لأنَّهن لا يُمنحن إذناً بالعمل على متن السفن (Kitada and Tansey, 2018).

وفي أحد المشاريع (Pike et al., 2017)، اعتُبر التوجيه والتدريب على جميع المستويات أمراً أساسياً. وجاء في جميع مراحل البحث في كثير من الأحيان أنَّ الافتقار إلى التدريب والتوجيه يندرج في إطار المسائل المتعلقة بالأطقم الجنسانية والمتعددة الثقافات. ويسلِّط هذا المشروع الضوء على أمور من بينها أهمية زيادة الوعي بالأعمال التجارية البحرية، ولا سيما بين الشباب في سن الدراسة، بحسبان ذلك خطوة أولى حيوية لتشجيع المزيد من النساء والرجال على الالتحاق بهذا القطاع. ورئي أنَّ إتاحة فرص التدريب لربابنة السفن وغيرهم من كبار الضباط حتى يتمكنوا من التصرف على نحو ملائم حيال أي مسائل تتعلق بنوع الجنس قد تنشأ في البحر أمر مهم أيضاً.

النقل البحري والرقمنة

في الآونة الأخيرة، أعلن مجلس الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ تخصيص اعتماد في الميزانية قدره 10 000 دولار لوضع برنامج إرشادي بشأن المرأة في الموانئ يهدف إلى اجتذاب المواهب النسائية إلى هذا القطاع وتمكينها واستبقائها فيه. وقد أطلق هذا البرنامج منتدى المرأة التابع لهذه الرابطة التي أنشئت في عام 2012 بهدف "التطلع إلى النهوض بالمرأة وتمكينها في القطاع البحري وإنشاء منبر لمناقشة قضايا المرأة في هذا القطاع وسبل حثها على الانضمام إليه وتعزيز برامج التدريب التي تمكِّنها من التنافس بشكل أفضل على المناصب على جميع المستويات، ومن بينها المناصب التي لم تكن متاحة للمرأة من قبل" (www.iaphworldports.org/womens-forum). وسينشر المنبر نظاماً على شبكة الإنترنت لربط المهنيات في الموانئ بالمرشدات/المرشدين الأقدم من الإناث والذكور على حد سواء. وكما قال نائب رئيس الرابطة: "ستغير عمليات النقل البحري والرقمنة الذكية شكل عمليات الموانئ. وسيتطلب تشغيل السفن المستقلة مهارات وعقليات مختلفة تماماً. وقد أثبتت النساء العاملات في الموانئ، مثل اللائي يُدِرن عن بعد معدات

مناولة البضائع في الموانئ في بنما، أنَّ للمرأة مساهمة هامة في موانئ المستقبل" (Safety4sea.com 2019).

وما برحت الرقمنة والتشغيل الالي يزدادان بشدة في قطاع النقل البحري، فأصبح العديد من أنظمة السفن والموانئ ومكوناتها مرتبطاً على شبكة الإنترنت. وسيستدعي التوسُّع في المستقبل أن يكتسب البحارة مهارات جديدة وأعلى مستوى تتناسب مع الأدوار المعاد تحديدها حديثاً التي سيتعين عليهم الاضطلاع بها على متن السفن أو على الشاطئ على حدٍ سواء لضمان سلامة السفن وكفاءة العمليات (Hamburg School of Business Administration, 2018). وإذ تصبح المهام أقل مشقة من الناحية البدنية ويُشترط مزيد من المهارات والمعارف في مجال تكنولوجيا المعلومات، فقد تزداد الفرص المتاحة للمرأة لتزاول بهمة حياتها المهنية في القطاع البحري.

تدابير الدعم التي تتخذها وكالات الأمم المتحدة وغيرها من الهيئات على الصعيد الدولي

تم التسليم منذ وقت طويل في القطاع البحري بالحاجة إلى تعزيز المساواة بين الجنسين، وهو أمر تقف شاهداً عليه الدراسات والتقارير والأنشطة التي أجرتها مختلف الهيئات ذات الصلة، واتُخذت إجراءات سياسية في محافل دولية مختلفة لدعم المرأة في هذا القطاع.

ووافقت المنظمة البحرية الدولية، بصفتها هيئة متخصصة مسؤولة عن سلامة وأمن النقل البحري ومنع التلوث البحري والجوي من السفن، من خلال لجنة التعاون التقني التابعة لها، على عدد من الاستراتيجيات للنهوض بالمرأة في قطاع النقل البحري وإدراج المسائل الجنسانية كموضوع مشترك في جدول أعمال جميع منظمات قطاع النقل البحري. ومنذ عام 1988، وضعت المنظمة البحرية الدولية برنامجاً جنسانياً لتعزيز النهوض بالمرأة في القطاع البحري وهي عاكفة على تنفيذه. واليوم، يساعد هذا البرنامج، المسمى "المرأة في البحر"، على وضع إطار مؤسسي لإدماج البعد الجنساني في سياسات المنظمة البحرية الدولية وإجراءاتها، ويدعم حصول المرأة على التدريب البحري وفرص العمل في القطاع البحري. وعلى مر السنين، ساعد البرنامج المرأة على تقلد المناصب القيادية في القطاع البحري وعلى تحقيق التوازن بين الجنسين الذي تمس الحاجة إليه فيه بإتاحة إمكانية حصول المرأة على التدريب التقني الرفيع المستوى (www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/women/Pages/default.aspx). وبالإضافة إلى ذلك، يجري دعم وتعزيز النهوض بالمرأة من خلال تنمية الموارد البشرية والمؤسسية في القطاع البحري في إطار البرنامج المتكامل للتعاون التقني (www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/ITCP/Pages/Default.aspx) الذي يهدف إلى مساعدة البلدان النامية على بناء قدراتها البشرية والمؤسسية من أجل الامتثال الموحد والفعال للإطار التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية. ومن التدابير التنظيمية الدولية التي تُظهر الوعي بقضايا النساء من البحارة اعتماد تعديل مانيلا في عام 2010 للاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام 1978 الذي تضمن قراراً (رقم 14) بشأن تعزيز مشاركة المرأة في القطاع البحري.

وطوال العقدين الماضيين، عملت منظمة العمل الدولية بهمة على تعزيز مشاركة المرأة على متن السفن. فعلى سبيل المثال، تُعدُّ تهيئة بيئة اجتماعية طبيعية بدرجة أكبر من المزايا الرئيسية لوجود النساء على متن السفن، وفقاً لدراسة أجريت في عام 2003 (International Labour Organization, 2003). وجرت العادة على ألا يُنظر إلى مهنة الملاحة بحسبانها مهنة مناسبة للمرأة، غير أنَّ تعزيز مشاركتها وتيسيرها يمكن أن يسدا النقص في عدد البحارة. وبالإضافة إلى ذلك، تجلت مسؤوليات مالكي السفن تجاه النساء من البحارة في اتفاقية العمل البحري لعام 2006، فدول العلم التي تصدق على هذه الاتفاقية ملزمة بأن تكفل وجود غرف نوم منفصلة ومرافق صحية منفصلة للرجال والنساء على متن السفن. ومن الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة اتفاقية منظمة العمل الدولية لحماية الأمومة لعام 2000 (رقم 183)، وكذلك اتفاقية القضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة لعام 1979.

وأقرَّ اجتماع قطاعي لمنظمة العمل الدولية بشأن تعيين البحارة واستبقائهم وتعزيز الفرص المتاحة للنساء من البحارة، عُقد في جنيف، سويسرا، في شباط/فبراير 2019، بأنَّ استدامة قطاع النقل البحري "يتوقف على القدرة على مواصلة اجتذاب عدد كاف من الوافدين الجدد الجيدين واستبقاء البحارة ذوي الخبرة، بمن فيهم النساء وغيرهم من الفئات الممثلة تمثيلاً ناقصاً. ويستلزم ذلك اتباع نهج خلاق يشمل الشركاء الاجتماعيين وجميع أصحاب المصلحة المعنيين للتوصل إلى حلول مجدية وقابلة للتطبيق على حد سواء" (International Labour Organization, 2019c). إنَّ تشجيع وجود مكان عمل أكثر تنوعاً وشمولاً وتهيئته يعودان بالفائدة على جميع البحارة. وأبرز الاجتماع أهمية تكافؤ الفرص ومعاملة البحارة، بمن فيهم النساء، وأكدت استنتاجاته من جديد أنَّ حظر التمييز في العمالة والمهن، وهو أحد مبادئ وحقوق العمل الأساسية في منظمة العمل الدولية، ينبغي التعامل معه بطريقة شاملة تتناول التنوع في مجمله. ولجميع البحارة الحق في تكافؤ الفرص والمعاملة، بغض النظر عن العرق أو اللون أو الجنس أو الدين أو الرأي

السياسي أو الأصل القومي أو الأصل الاجتماعي أو الجنسية أو نوع الجنس أو الميل الجنسي.

وفيما يتعلق بالنساء من البحارة على وجه الخصوص، من المسَّلم به أنَّ اتباع نهج واحد يناسب جميع الحالات لمكافحة التمييز ليس واقعياً لوجود اختلافات ملحوظة في حياة المرأة في البحر في مختلف أنواع السفن والثقافات ومختلف أنماط التداول التجاري ولأن ّالمنشورات والإعلانات عن الوظائف وغيرها من المعلومات التي يصدرها مالكو السفن وغيرهم لا تُعتمد دائماً لاجتذاب البحارة من النساء والرجال على حد سواء؛ ومن الصعب ضمان التنوع في توظيف البحارة – فعلى الرغم من أنَّ النساء يتخرجن في كثير من الحالات ويحرزن نتائج ممتازة في مجالات العلوم والتكنولوجيا والهندسة والرياضيات، فإنَّ الطلبات التي يقدمنها للعمل تُرفض بشكل منهجي أحياناً؛ ويشكل اختبار الحمل الإلزامي جزءً من الفحص الطبي الذي يخضع له البحارة قبل التوظيف، وهو أمر يجعل القلق ينتاب كثيراً من البحارة النساء وقد لا يخلو من التمييز. وتتطلب هذه المسألة مزيداً من البحث والمداولات بين الأطراف المهتمة في القطاع البحري والخبراء الطبيين. وأوصى الاجتماع بأن تُجري منظمة العمل الدولية دراسة تشمل إجراء بحوث إحصائية وتحليلاً لأعداد البحارة من النساء وتوزيعهن داخل القطاع وتحديد المناصب والقطاعات التي يعملن فيها ودراسة التشريعات التي وضعتها الدول الأعضاء لضمان الحصول على العمل وتكافؤ الفرص دون تمييز ولتسليط الضوء على أمثلة لأفضل الممارسات. وأوصى الاجتماع أيضاً بأن تجُري المنظمة استعراضاً لمعايير العمل الدولية المتصلة بالقطاع البحري بهدف تحديد ألفاظ مناصرة للتنوع والإدماج ومعززة لهما (International Labour Organization, 2019c).

ومن الإنجازات الهامة الأخرى التي حققتها منظمة العمل الدولية وذات التأثير في النساء من البحارة اللائي كثيراً ما يواجهن التحرش في مكان العمل، الاتفاقية المتعلقة بالقضاء على العنف والتحرش في عالم العمل، لعام 2019، والتوصية المتعلقة بالقضاء على العنف والتحرش في عالم العمل لعام 2019 التي اعتمدها أعضاء الوفود في 21 حزيران/يونيه 2019، في ختام مؤتمر العمل الدولي المائة الذي عقد في جنيف (www.ilo.org/ilc/ILCSessions/108/media-centre/news/WCMS_711321/lang--en/index.htm). وتعترف الاتفاقية بأنَّ العنف والتحرش في محيط العمل "يمكن أن يشكلا انتهاكاً أو إساءة استعمال لحقوق الإنسان ... وتهديداً لتكافؤ الفرص، وأمراً غير مقبول ويتنافى مع العمل اللائق". وهي تُعرِّف العنف والتحرش بأنهَّما سلوك أو ممارسات أو تهديدات "تهدف إلى إلحاق ضرر بدني أو نفساني أو جنسي أو اقتصادي أو تؤدي إليه أو يحتمل أن تؤدي إليه". وتشير الاتفاقية إلى أنَّ مسؤولية تهيئة "بيئة عامة لا تتسامح إطلاقاً" في هذا الصدد تقع على عاتق الدول الأعضاء. وستدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد 12 شهراً من تصديق دولتين من الدول الأعضاء عليها.

وأخيراً، كان الموضوع العالمي لليوم الدولي للمرأة لعام 2019 هو "فكروا متساوين، وأبنوا بذكاء، وابتكروا من أجل التغيير" وركز على الطرق المبتكرة الكفيلة بالنهوض بالمساواة بين الجنسين وتمكين المرأة دعماً للهدف 5 من أهداف التنمية المستدامة، وهو تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات. وعلى المنوال، نفسه اختارت المنظمة البحرية الدولية في عام 2019 موضوع "تمكين المرأة في المجتمع البحري" موضوعاً لليوم البحري العالمي، متيحة الفرصة لزيادة الوعي بأهمية المساواة بين الجنسين، تمشياً مع أهداف التنمية المستدامة، ولتسليط الضوء على مساهمة المرأة الهامة في جميع أنحاء العالم في القطاع البحري.

وفوق ذلك، تثابر المنظمة البحرية الدولية على العمل مع أصحاب المصلحة البحريين من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة، ولا سيما الهدف 5، بغية تهيئة بيئة يتم فيها تحديد المرأة واختيارها للاستفادة من فرص التطوير الوظيفي في الإدارات البحرية وفي الموانئ ومعاهد التدريب البحري ولتشجيع المزيد من الحوار من أجل المساواة بين الجنسين في المجال البحري. وتدعم المنظمة البحرية الدولية المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة بمنح زمالات خاصة بنوع الجنس وتيسير حصول المرأة في القطاع البحري في البلدان النامية على التدريب التقني الرفيع المستوى وبتهيئة بيئة يتم فيها تحديد المرأة واختيارها للاستفادة من فرص التطوير الوظيفي في الإدارات البحرية والموانئ ومعاهد التدريب البحري وعن طريق المساعدة في إدراج نساء مهنيات في الرابطات البحرية، ولا سيما في البلدان النامية (www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx). وفي هذا السياق، ليس من باب المغالاة الإشارة إلى ضرورة تعزيز الشراكات والتعاون بين القطاعين العام والخاص.

وتعزِّز الرابطة النسائية الدولية للنقل البحري والتجارة، وهي هيئة معنية بإقامة الشبكات أنشئت في عام 1974 وتهدف إلى اجتذاب المرأة على المستوى الإداري في القطاعات البحرية والتجارية واللوجستية ودعمها، تمكين المرأة. وتتلقى الرابطة في الوقت الحالي الدعم في 45 بلداً من هيئات وطنية تابعة لها تسعى جاهدة إلى تمكين "المرأة من القيادة، من خلال منظورها وكفاءاتها الفريدة"، استناداً إلى الاقتناع بأنَّ "التنوع بين الجنسين أساسي في تحقيق مستقبل مستدام لقطاع النقل البحري على الصعيد الدولي" (https://wistainternational.com/).

دال- حال الاتفاقيات

أُعـدت اتفاقيات دولية عديدة في مجال النقل البحري أو اعتُمدت، برعاية الأونكتاد. وترد في الجدول 4-1 معلومات عن حال التصديق على كلٍ من هذه الاتفاقيات في 31 تموز/يوليه 2019.

هاء- موجز التوقعات وما يتصل بها من اعتبارات السياسة العامة

تستفيد الجهات الفاعلة في قطاع النقل البحري على نحو متزايد من الرقمنة والبرامج التعاونية المشتركة والحلول التي تتيحها التكنولوجيات الجديدة والابتكارات، بما في ذلك تقنية سلسلة السجلات المغلقة، فتغيِّر نماذجها للأعمال التجارية والشراكات. وتهدف هذه النماذج إلى جعل التجارة أكثر كفاءة وأمناً بوسائل من بينها زيادة الوضوح في سلاسل الإمداد باستخدام المستندات الإلكترونية، مما يعود بالفائدة في نهاية المطاف على العملاء الذين يعتمدون على خدمات قطاع النقل البحري.

والأهـم من ذلـك، أنَّ السفن المستقلة، أو سفن السطح البحرية المستقلة، وهو المصطلح العام الذي تستخدمه المنظمة البحرية الدولية للسفن المستقلة - ستصبح عمَّا قريب حقيقة واقعة تبشِّر بتحقيق وفورات كبيرة في التكاليف وبتعزيز السلامة باستبعاد العنصر البشري من بعض العمليات. بيد أنَّ هذه التكنولوجيا ينبغي أن تُثبت نجاعتها قبل الشروع في الاستفادة الكاملة من هذه السفن في العمليات التجارية. وأما من حيث الآثار في عمل البحارة، فيبدو أنَّ المضي قدماً في استخدام التشغيل الآلي سيخلق أيضاً طلباً على أنواع جديدة من الوظائف، مثل وظائف المشغلين عن بعد وأطقم الصيانة ومقدمي الخدمات. ولذلك، فلن ينعدم الطلب على اليد العاملة تماماً، ولكن المتطلبات والمهارات اللازمة للوظائف الفردية ستتغير. فعلى سبيل المثال، قد يزداد عدد الوظائف الساحلية وينخفض عدد الأطقم على متن السفن. وتشمل التطورات التنظيمية الدولية الأخيرة بشأن سفن السطح البحرية المستقلة عملية تحديد النطاق الجارية التي بدأت في المنظمة البحرية الدولية في عام 2017. وتركز هذه العملية على استعراض الصكوك القانونية ذات الصلة بهذا الشأن لضمان سلامة تصميم السفن المستقلة وبنائها وتشغيلها، وحرصاً على أن يوفر الإطار القانوني للسفن المستقلة مستوى الحماية نفسه الذي تتمتع به السفن التقليدية. وفضلاً عن ذلك، ستستفيد عملية تحديد النطاق من مشاركة جميع البلدان، بما فيها البلدان النامية، ومساهمتها.

وفيما يتعلق بالنقل البحري المستدام بيئياً وبالمحيطات، ظلَّت التطورات التنظيمية الدولية في الهيئات الدولية ذات الصلة بذلك خلال الفترة قيد الاستعراض تساهم في تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام 2030 واتفاق باريس المعتمد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإطار سنداي للحد من مخاطر الكوارث للفترة 2015-2030، وهي تشكل معاً أساس التنمية المستدامة والمنخفضة الكربون وسهلة التكيف في ظل مناخ ما برح يتغير. ومن التطورات الهامة الجديرة بالملاحظة مجموعة تدابير *كاتوفيتسه* المتعلقة بالمناخ التي اعتُمدت في الدورة الرابعة والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وهي تهدف إلى توطيد عرى التعاون الدولي وتشجع إبداء مزيد من الطموح لتنفيذ اتفاق باريس؛ وقمة العمل المناخي التي عقدها الأمين العام للأمم المتحدة في أيلول/سبتمبر 2019 لمضاعفة الجهود السياسية والاقتصادية الرامية إلى تعزيز العمل المناخي والطموح على الصعيد العالمي؛ والعمل الجاري في المنظمة البحرية الدولية من أجل تحديد أهداف لخفض الانبعاثات تتسق مع اتفاق باريس والشروع في إجراء الدراسة الرابعة للمنظمة البحرية الدولية بشأن غازات الدفيئة.

وتجدر الإشارة إلى أمثلة مختلفة بشأن الروابط بين المحيطات والتنمية المستدامة والتخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه. فعلى سبيل المثال، تقترح الدعوة إلى العمل المناخي العالمي التي وجهها قادة المجتمع المدني والقطاع في قمة العمل المناخي العالمي لعام 2018 أن تزيد البلدان المحتوى المحدد والمجدي المتصل بالمحيطات في عروض مساهماتها المحددة وطنياً لعام 2020 وفي بلاغاتها المتعلقة بالتكيف. وستزداد أهمية الاعتراف بدور علم المحيطات الأساسي في وضع تدابير فعالة لأغراض حماية السواحل وإدارة المناطق الساحلية وتقييم المخاطر المناخية والتكيف وبناء قدرة الموانئ البحرية وغيرها من بُنى النقل الساحلي الأساسية على التكيف بوجه خاص في سياق عقد الأمم المتحدة لعلوم المحيطات من أجل التنمية المستدامة (2021-2030). وتلك مسألة تشغل بال البلدان النامية، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية.

ويشمل عدد من المسائل التنظيمية الهامة ما يلي: التنفيذ المطلوب للحد الجديد المنخفض لمحتوى الكبريت في زيت وقود السفن البالغ 0,50 في المائة (من المستوى الحالي وقدره 3,50 في المائة) والمطبق عالمياً وذلك ابتداءً من 1 كانون الثاني/يناير 2020 والذي يُتوقَّع أن يؤتي نتائج إيجابية تعود بالنفع على صحة الإنسان والبيئة واعتماد تعديل إضافي على اتفاقية ماربول 78/73 دخل حيز النفاذ في 1 آذار/مارس 2020، وهو لا يحظر استخدام زيت الوقود غير المتوافق فحسب بل ونقله أيضاً على

متن السفن لأغراض الاحتراق من أجل دفع السفن أو تشغيلها، ما لم تكن السفينة مزودة بجهاز لغسل الغاز. وتقع مسؤولية إنفاذ الحد الجديد من الكبريت والامتثال له ورصده على عاتق الدول الأطراف في اتفاقية ماربول 78/73، المرفق السادس. ويجوز لمفتشي المراقبة التابعين لدولة الميناء أن يحتجزوا السفن التي يثبت عدم امتثالها، و/أو أن يفرضوا عقوبات جزاءً على الانتهاكات.

الجدول 4-1 الدول الأطراف المتعاقدة في اتفاقيات دولية مختارة متعلقة بالنقل البحري، حتى 31 تموز/يوليه 2019

عنوان الاتفاقية	تاريخ بدء النفاذ الاتفاقية أو شروط بدء نفاذها	الدول المتعاقدة
اتفاقية مدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية لعام 1974	6 تشرين الأول/أكتوبر 1983	الاتحاد الروسي، إثيوبيا، الأردن، إسبانيا، إندونيسيا، أوروغواي، إيطاليا، باكستان، بربادوس، البرتغال، بلجيكا، بنغلاديش، بنن، بوركينا فاسو، بوروندي، بيرو، ترينيداد وتوباغو، تشيكيا، توغو، تونس، جامايكا، الجبل الأسود، الجزائر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية فنزويلا البوليفارية، جمهورية كوريا، رومانيا، زامبيا، سري لانكا، سلوفاكيا، السنغال، السودان، السويد، سيراليون، شيلي، صربيا، الصومال، الصين، العراق، غابون، غامبيا، غانا، غواتيمالا، غيانا، غينيا، فرنسا، الفلبين، فنلندا، قطر، كابو فيردي، الكاميرون، كوبا، كوت ديفوار، كوستاريكا، الكونغو، الكويت، كينيا، لبنان، ليبريا، مالي، ماليزيا، مدغشقر، مصر، المغرب، المكسيك، المملكة العربية السعودية، موريتانيا، موريشيوس، موزامبيق، النرويج، النيجر، نيجيريا، الهند، هندوراس (76)
اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978	1 تشرين الثاني/نوفمبر 1992	الأردن، ألبانيا، أوغندا، باراغواي، بربادوس، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشيكيا، تونس، الجمهورية الدومينيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية تنزانيا المتحدة، جورجيا، رومانيا، زامبيا، سانت فنسنت وجزر غرينادين، السنغال، سيراليون، شيلي، غامبيا، غينيا، كازاخستان، الكاميرون، كينيا، لبنان، ليبريا، ليسوتو، مصر، المغرب، ملاوي، النمسا، نيجيريا، هنغاريا (34)
الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام 1993	5 أيلول/سبتمبر 2004	الاتحاد الروسي، إسبانيا، إستونيا، إكوادور، ألبانيا، أوكرانيا، بنن، بيرو، تونس، الجمهورية العربية السورية، سانت فنسنت وجزر غرينادين، سانت كيتس ونيفس، صربيا، فانواتو، الكونغو، ليتوانيا، موناكو، نيجيريا، هندوراس (19)
اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع 1980	لم تدخل حيز النفاذ بعد – تتطلب 30 طرفاً متعاقداً	بوروندي، جورجيا، رواندا، السنغال، شيلي، لبنان، ليبريا، المغرب، المكسيك، ملاوي، زامبيا (11)
اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام 1986	لم تدخل حيز النفاذ بعد – تتطلب 40 طرفاً متعاقداً يمثلون ما لا يقل عن 25 في المائة من الحمولة الطنية العالمية وفق ما جاء في المرفق الثالث للاتفاقية	ألبانيا، بلغاريا، الجمهورية العربية السورية، جورجيا، العراق، عمان، غانا، كوت ديفوار، ليبريا، ليبيا، مصر، المغرب، المكسيك، هايتي، هنغاريا (15)
الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام 1999	14 أيلول/سبتمبر 2011	إسبانيا، إستونيا، إكوادور، ألبانيا، بلغاريا، بنن، الجزائر، الجمهورية العربية السورية الكونغو، لاتفيا، ليبريا (11)

ملاحظة: للاطلاع على مزيد من المعلومات، انظر UNCTAD Transport and Policy Legislation، المتاح على الرابط التالي:unctad.org/ttl/legal . للاطلاع على المعلومات الرسمية عن حال الاتفاقيات، انظر مجموعة معاهدات الأمم المتحدة المتاحة على الرابط التالي: https://treaties.un.org.

وفيما يتعلق بمسائل التلوث الأخرى الناجمة عن السفن، تركز اتفاقية إدارة مياه الصابورة لعام 2004 على تنفيذها بفعالية وبشكل موحد، وعلى مرحلة بناء الخبرات المرتبطة بها، مع التركيز على جمع البيانات عن تطبيقها. وحتى تموز/يوليه 2019، كانت خمس دول قد صدَّقت على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، 199 لعام، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول الملحق بها لعام 2010، فغدت إلى النفاذ أقرب. وإذ يزداد عدد السفن التي تحمل مواد خطرة وضارة باطراد ويتجاوز حجم المواد الكيميائية المتداولة سنوياً 200 مليون طن، تُشجَّع البلدان الأخرى، ومن بينها البلدان النامية، على

النظر في أن تصبح أطرافاً في الاتفاقية أيضاً، فتساعد على سد فجوة واسعة في الإطار الدولي للمسؤولية والتعويض.

ويشكِّل التلوث باللدائن شاغلاً بيئياً خطيراً يؤثر تأثيراً مباشراً في تطلعات التنمية المستدامة للبلدان النامية، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية، التي تتضرر بشكل غير متناسب من آثار هذا التلوث. وإدارة التلوث باللدائن مسألة بيئية عالمية عابرة للحدود تحتاج إلى تنظيم على الصعيد الدولي. وفي ظل الافتقار إلى صكوك قانونية دولية مصممة خصيصاً لمنع زيادة التلوث باللدائن أو لإدارة مستويات التلوث الحالية إدارة شاملة، قد يكون في تعزيز الجهود الحالية والتركيز على كل جانب من جوانب دورة حياة اللدائن سبيلاً للمضي قدماً في هذا الصدد، مع الجمع بين التدابير الطوعية والملزمة لمعالجة هذه المسألة.

وتشكِّل الموارد الجينية البحرية في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية أولوية أيضاً لدى البلدان النامية، بالنظر إلى القيمة الاقتصادية التي يمكن تحقيقها من استغلالها والتوسُّع المحتمل في الأنشطة الاقتصادية في المناطق الساحلية والبحرية. ولذلك، يُعدُّ حفظ التنوع البيولوجي البحري في هذه المناطق واستخدامه المستدام أمراً هاماً. ويُعكف على عقد مؤتمر حكومي دولي لوضع صك دولي ملزم قانوناً بشأن هذه المسألة. ومع ذلك، لا يزال يتعين التوصل إلى اتفاق بشأن عدد من المسائل الهامة. وحتى يتحقق توافق مجدٍ في الآراء، سيكون من المهم أن تشارك البلدان النامية، والدول الجزرية الصغيرة النامية على وجه الخصوص، بهمة في المفاوضات الدولية الرامية إلى وضع صك قانوني جديد.

وفي مضمار تزايد مشكلة التدليس في تسجيل السفن وسجلاتها، وافقت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في آذار/مارس 2019 على سلسلة من التدابير لمنع الممارسات غير المشروعة المرتبطة بالتدليس في تسجيل السفن وسجلاتها وأفضل الممارسات الموصى بها للمساعدة في مكافحته. وعلى نحو ما أشارت إليه المنظمة البحرية الدولية والأونكتاد وغيرهما من المشاركين في مداولات اللجنة، يمثل التصدي بفعالية لممارسات التدليس أمراً حيوياً لتعزيز السلامة والأمن البحريين وحماية البيئة.

ويندرج تحقيق المساواة بين المرأة والرجل والقضاء على جميع أشكال التمييز ضد المرأة في عداد حقوق الإنسان وقيم الأمم المتحدة الأساسية. ولئن كان القطاع البحري لا يخلو من تحديات وعقبات شتى تعوق قدرة المرأة على متابعة حياتها المهنية في مجال النقل البحري، فإنَّ الفجوة بين الجنسين في هذا القطاع ينبغي أن تُسد أيضاً. وينبغي المضي قدماً في تعزيز المساواة بين الجنسين باتخاذ إجراءات سياسية وقانونية على الصعيد الدولي، تصاحبها إجراءات مقابلة على الصعيد الوطني.

ومن الإنجازات الهامة التي حققتها منظمة العمل الدولية ولها صلة أيضاً بالنساء من البحارة اللاتي كثيراً ما يتعرضن للتحرش في مكان العمل، اتفاقية العنف والتحرش لعام 2019، وتوصيتها في هذا الشأن التي تُذكِّر، فيما تُذكِّر به، الدول الأعضاء بأنَّ مسؤولية تهيئة "بيئة عامة من عدم التسامح مطلقاً" تقع على عاتقها.

وإذ يتبنى قطاع النقل البحري الرقمنة والتشغيل الآلي، سيُطلب من البحارة أن تكون لديهم مهارات جديدة وذات مستوى أعلى تتناسب مع الأدوار الجديدة المعاد تحديدها التي سيتعين عليهم الاضطلاع بها على متن السفينة وعلى الشاطئ على حدٍ سواء، ضماناً لسلامة السفن وكفاءة العمليات. وقد يُتاح للمرأة مزيد من الفرص لممارسة مهنة بحرية لأنَّ القطاع البحري غدا يتطلب أداء مهام أقل إجهاداً من الناحية البدنية ومزيداً من المهارات والمعارف في مجال تكنولوجيا المعلومات.

المراجع

Asariotis R, Benamara H and Mohos-Naray V (2017). Port industry survey on climate change impacts and adaptation. Research Paper No. 18. UNCTAD.

BIMCO (2016). BIMCO/ICS [International Chamber of Shipping] manpower report predicts potential shortage of almost 150,000 officers by 2025. 17 May.

Blasiak R, Jouffray J-G, Wabnitz CCC, Sundström E and Österblom H (2018). Corporate control and global governance of marine genetic resources. Science Advances. 4(6).

Finska L (2018). Did the latest resolution on marine plastic litter and microplastics take us any closer to pollution-free oceans? 10 January. Available at https://site.uit.no/jclos/2018/01/10/did-the-latest-resolution-on-marine-plastic-litter-and-microplastics-take-us-any-closer-to-pollution-free-oceans/ (accessed 23 September 2019).

Fjærli BAB, Nazir S and Øvergård KI (2017). Gender bias in the perception of outstanding leadership in the maritime industry. In: Kantola JI, Barath T, Nazir S and Andre T, eds. Advances in Human Factors, Business Management, Training and Education. Springer International Publishing. Chaim, Switzerland:359–369.

García B, Fang MM and Lin J (2019). All hands on deck: Addressing the global marine plastics pollution crisis in Asia. Working Paper No. 2. Asia–Pacific Centre for Environmental Law.

Hamburg School of Business Administration (2018). *Seafarers and Digital Disruption: The Effect of Autonomous Ships on the Work at Sea, the Role of Seafarers and the Shipping Industry*. International Chamber of Shipping. Hamburg, Germany, and London.

IMO (2014). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fifth session. MEPC 65/22. London. 24 May.

IMO (2016). *Review of the Current State of Knowledge Regarding Marine Litter in Wastes Dumped at Sea under the London Convention and Protocol: Final Report*. London.

IMO (2017a). Report of the first meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG[greenhouse gas] emissions from ships. MEPC 71/WP.5. London. 30 June.

IMO (2017b). Report of the second meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG[greenhouse gas] emissions from ships. MEPC 72/7. London. 3 November.

IMO (2017c). Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V. Resolution MEPC.295(71). London. 7 July.

IMO (2018a). Regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships: Comments and proposals on the way forward for the regulatory scoping exercise. MSC 99/5/1. London. 22 February.

IMO (2018b). Report of the Maritime Safety Committee on its 100th session. MSC 100/20. London. 10 January.

IMO (2018c). Report of the Working Group on Reduction of greenhouse gas emissions from ships. MEPC 72/WP.7. London.

IMO (2018d). Report of the Marine Environment Protection Committee on its seventy-third session. MEPC 73/19. London. 26 October.

IMO (2019a). Report of the Maritime Safety Committee on its 101st session. MSC 101/24. London. 12 July.

IMO (2019b). Report of the Legal Committee on the work of its 106th session. LEG 106/16. London. 13 May.

IMO (2019c). Regulatory scoping exercise and gap analysis of conventions emanating from the Legal Committee with respect to maritime autonomous surface ships. LEG 106/WP.5. London. 29 March.

IMO (2019d). Draft report of the Marine Environmental Protection Committee on its seventy-fourth session. MEPC 74/WP.1. London. 17 May.

Independent (2018). Cleaner shipping fuels could prevent hundreds of thousands of emissions-related deaths, finds new study. 6 February. Available at https://www.independent.co.uk/environment/cleaner-shipping-fuels-deaths-emissions-related-save-lives-illness-study-asthma-a8197581.html (accessed 4 October 2019).

Intergovernmental Panel on Climate Change (2018). Special report: Global warming of 1.5°C. Available at www.ipcc.ch/sr15/ (accessed 4 October 2019).

International Institute for Sustainable Development Reporting Services (2019a). Summary of the Second Session of the Intergovernmental Conference on an International Legally Binding Instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction, 25 March–5 April 2019. Earth Negotiations Bulletin. 25(195).

International Institute for Sustainable Development Reporting Services (2019b). Summary of the Third Session of the Intergovernmental Conference on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction, 19–30 August 2019. Earth Negotiations Bulletin. 25(218).

International Labour Organization (2003). *Women seafarers: Fighting against the tide? World of Work*. 49:14–16.

International Labour Organization (2017). *World Employment and Social Outlook: Trends for Women 2017*. Geneva.

International Labour Organization (2019a). *World Employment and Social Outlook: Trends 2019*. Geneva.

International Labour Organization (2019b). *Women in Business and Management: The Business Case for Change.* Geneva.

International Labour Organization (2019c). Conclusions on the recruitment and retention of seafarers and the promotion of opportunities for women seafarers. SMSWS/2019/9. Geneva. 1 March.

International Maritime Health Association, International Seafarers' Welfare and Assistance Network, International Transport Workers' Federation and Seafarers Hospital Society (2015). Women seafarers' health and welfare survey. Available at www.seafarerswelfare.org/our-work/women-seafarers-health-and-welfare-survey (accessed 4 October 2019).

International Transport Workers' Federation (2019). *Transport 2040: Automation, Technology, Employment – The Future of Work*. World Maritime University. London.

Kitada M and Tansey P (2018). Impacts of CSR[corporate social responsibility] on women in the maritime sector. In: LL Froholdt, ed. *Corporate Social Responsibility in the Maritime Industry*. Springer International Publishing. Chaim, Switzerland:237–251.

Microsoft.com (2018). Why do girls lose interest in STEM[science, technology, engineering and math]? New research has some answers – and what we can do about it. 13 March. Available at https://news.microsoft.com/features/why-do-girls-lose-interest-in-stem-new-research-has-some-answers-and-what-we-can-do-about-it/ (accessed 4 October 2019).

Monioudi I, Asariotis R, Becker A, Bhat C, Dowding-Gooden D, Esteban M, Feyen L, Mentaschi L, Nikolaou A, Nurse L, Phillips W, Smith D, Satoh M, Trotz U, Velegrakis A, Voukouvalas E, Vousdoukas M and Witkop R (2018). Climate change impacts on critical international transportation assets of Caribbean small island developing States: The case of Jamaica and Saint Lucia. *Regional Environmental Change*. 18:2211–2225.

Norwegian Academy of International Law (2018). The case for a treaty on marine plastic pollution. Available at http://intlaw.no/en/nail-policy-papers/the-case-for-a-treaty-on-marine-plastic-pollution/ (accessed 4 October 2019).

Ostry JD, Alvarez J, Espinoza RA and Papageorgiou C (2018). Economic gains from gender inclusion: New mechanisms, new evidence. Staff Discussion Note No. 6. International Monetary Fund.

Pike K, Broadhurst E, Zhao M, Zhang P, Kuje A and Oluoha N (2017). The gender empowerment and multi-cultural crew project summary, 2015–2016 for the ITF[International Transport Workers' Federation] seafarers' trust. Southampton Solent University.

Port Technology (2019). Digital association of major carriers officially formed. 16 April. Available at www.porttechnology.org/news/digital_association_of_major_carriers_officially_formed (accessed 4 October 2019).

Safety4sea.com (2019). IAPH[International Association of Ports and Harbours] launches women in ports mentoring programme. 5 April. Available at https://safety4sea.com/iaph-launches-women-in-ports-mentoring-program/ (accessed 4 October 2019).

Spinnaker Global (2019). Gender diversity in maritime. 20 February. Available at https://spinnaker-global.com/Blog/Details/0_20-Feb-2019_gender-diversity-in-maritime (accessed 4 October 2019).

Splash 247 (2019). Digital Container Shipping Association welcomes five more carriers. 14 May. Available at https://splash247.com/digital-container-shipping-association-welcomes-five-more-carriers/ (accessed 4 October 2019).

The Guardian (2018). "Window is narrowing": Scientists urge action at UN[United Nations] climate talks. 11 December.

The National Academies Press (2010). *Ocean Acidification: A National Strategy to Meet the Challenges of a Changing Ocean*. National Academy of Sciences. Washington, D.C. Available at www.nap.edu/read/12904/chapter/1 (accessed 4 October 2019).

The Pew Charitable Trusts (2018). The push to safeguard 30 per cent of the ocean: Marine protected areas are essential to achieve full sustainability. 31 October.

UNCTAD (2011a). *Review of Maritime Transport 2011* (United Nations publication. Sales No. E.11.II.D.4. New York and Geneva).

UNCTAD (2011b). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing, the Convention may soon enter into force. In: Transport Newsletter No. 50.

UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012* (United Nations publication. Sales No. E.12.II.D.17. New York and Geneva).

UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (United Nations publication. New York and Geneva).

UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013* (United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva).

UNCTAD (2014). Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in SIDS[small island developing States].

UNCTAD (2015). The International Ballast Water Management Convention 2004 is set to enter into force in 2016. In: Transport and Trade Facilitation Newsletter No. 68.

UNCTAD (2018a). *Review of Maritime Transport 2018* (United Nations publication. Sales No. E.18.II.D.5. New York and Geneva.

UNCTAD (2018b). Risk to trade if ports not climate change proofed. 7 December. Available at https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1949 (accessed 4 October 2019).

UNCTAD (2018c). 2018 demonstrates extreme weather's impact on development. 31 August. Available at https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1840 (accessed 4 October 2019).

UNCTAD (2018d). Economic challenges lie ahead as climate change wreaks havoc. 17 October. Available at https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1882 (accessed 4 October 2019).

UNCTAD (2018e). Conservation and sustainable use of marine biodiversity of areas beyond national jurisdiction: Recent legal developments. 29 October. Available at https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1905 (accessed 4 October 2019).

UNCTAD (2019). Making digital platforms work for development. Policy Brief No. 73.

United Nations (2019a). *World Economic Situation and Prospects* (Sales No. E.19.II.C.1. New York).

United Nations (2019b). *World Population Prospects 2019: Highlights* (Sales No. E.19.XIII.4. New York).

United Nations (2019c). Draft text of an agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction. A/CONF.232/2019/6. New York. 17 May.

United Nations (2019d). New oceans treaty must be robust, practical in application, delegates stress, closing third round of marine biodiversity negotiations. 30 August. Available at www.un.org/press/en/2019/sea2118.doc.htm (accessed 4 October 2019).

UNEP (2016a). The first global integrated marine assessment: World ocean assessment. Available at www.unenvironment.org/resources/report/first-global-integrated-marine-assessment-world-ocean-assessment-i (accessed 4 October 2019).

UNEP (2016b). Decision adopted by the Conference of the Parties to the Convention on Biological diversity: Addressing impacts of marine debris and anthropogenic underwater noise on marine and coastal biodiversity. CBD/COP/DEC/XIII/10. Cancun, Mexico. 10 December

UNEP (2017). Combating marine plastic litter and microplastics: An assessment of the effectiveness of relevant international, regional and subregional governance strategies and approaches. UNEP/EA.3/INF/5. Nairobi. 15 February.

UNEP (2018a). Possible options under the Basel Convention to further address marine plastic litter and microplastics. UNEP/AHEG/2018/1/INF/5. Nairobi. 22 May.

UNEP (2018b). Barriers to combating marine litter and microplastics, including challenges related to resources in developing countries. UNEP/AHEG/2018/1/2. Nairobi.

United Nations Framework Convention on Climate Change (2016). Report of the Conference of the Parties on its twenty-first session, held in Paris from 30 November to 13 December 2015, addendum part two: Action taken by the Conference of the Parties at its twenty-first session. FCCC/CP/2015/10/Add.1. Paris. 29 January.

United Nations Framework Convention on Climate Change (2018). New era of global climate action to begin under Paris climate change agreement. Press Release. 15 December. Available at https://unfccc.int/news/new-era-of-global-climate-action-to-begin-under-paris-climate-change-agreement-0 (accessed 4 October 2019).

World Bank (2018a). World Bank Group announces $200 billion over five years for climate action. 3 December. Available at www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/12/03/world-bank-group-announces-200-billion-over-five-years-for-climate-action (accessed 4 October 2019).

World Bank (2018b). Multilateral development banks announced a joint framework for aligning their activities with the goals of the Paris Agreement. 3 December. Available at www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/12/03/multilateral-development-banks-mdbs-announced-a-joint-framework-for-aligning-their-activities-with-the-goals-of-the-paris-agreement (accessed 4 October 2019).

World Economic Forum (2017). *The Global Gender Gap Report 2017*. Geneva.

Review of Maritime Transport 2019:

unctad.org/rmt

Email: **rmt@unctad.org**

For further information on UNCTAD work on trade logistics, please visit **unctad.org/ttl**

To read more and to subscribe to the UNCTAD Transport Newsletter, please visit

unctad.org/transportnews

Printed at United Nations, Geneva
1917380 **(A)** – June 2020 – 112
UNCTAD/RMT/2019