E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2016/IG.1/4(Part II)
23 November 2016
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة السابعة عشرة
القاهرة، 23-24 كانون الثاني/يناير 2017

البند 5 (ج) من جدول الأعمال المؤقت

النقل واللوجستيات في المنطقة العربية

النقل البحري في المنطقة العربية

موجز

تأتي هذه الورقة استجابة لما تقرر في اجتماع الدورة الخامسة عشرة للجنة النقل في الإسكوا، الذي انعقد في الرباط خلال الفترة 27-28 كانون الثاني/يناير 2015، والمتضمن الطلب إلى الإسكوا إعداد تصور أولي لتحديد خطوط ملاحية للربط البحري والنهري بين الدول العربية، واستكمالاً للعرض المرئي حول الموضوع الذي قُدّم خلال اجتماع الدورة السادسة عشرة للجنة النقل، التي انعقدت في القاهرة خلال الفترة 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015.

تستعرض الورقة دور النقل البحري في التجارة الدولية، والمساهمة الكبيرة لخطوط النقل بالحاويات التي تكاثفت عبر محور رئيسي يمتد من الموانئ الآسيوية شرقاً إلى موانئ شمال أوروبا غرباً، مروراً بعدد من الموانئ العربية وقريباً من بعضها الآخر، دون أن يؤدي ذلك إلى تحسّن في التجارة البينية في المنطقة العربية.

وتقدّم الورقة عدداً من المقترحات لتطوير النقل البحري العربي من خلال تكامل الأدوار بين الحكومات والقطاع الخاص والشراكات بين القطاعين العام والخاص الذي أثبت خبرته في هذا المجال.

المحتويات

الفصل		الفقرات	الصفحة
أولاً-	**مقدمة**	4-1	3
ثانياً-	**تطور التجارة الدولية**	13-5	3
ثالثاً-	**أهمية النقل البحري للتجارة العالمية**	20-14	8
رابعاً-	**خطوط النقل المنتظمة للحاويات**	37-21	11
خامساً-	**الأهمية النسبية لموانئ الحاويات العربية**	45-38	16
سادساً-	**خلاصة تحليلية**	61-46	20
سابعاً-	**مقترحات وتوصيات**	67-62	24
ثامناً-	**استنتاجات ختامية**	68	26
المرفق-	العناصر الرئيسية لنشاط جامعة الدول العربية لتفعيل الربط البحري العربي		27
المصادر			34

أولاً- مقدمة

1- تأتي هذه الورقة استجابة لما تقرر في اجتماع الدورة الخامسة عشرة للجنة النقل في الإسكوا، الذي انعقد في الرباط خلال الفترة 27-28 كانون الثاني/يناير 2015، والمتضمن الطلب إلى الإسكوا إعداد تصور أولي لتحديد خطوط ملاحية للربط البحري والنهري بين الدول العربية، واستكمالاً للعرض المرئي حول الموضوع الذي قُدّم خلال اجتماع الدورة السادسة عشرة للجنة النقل، التي انعقدت في القاهرة خلال الفترة 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015.

2- تستعرض الورقة في البداية تطور التجارة الدولية في العقود الأخيرة، والتغيُّر الطارئ على ترتيب تدفقات التجارة الدولية بين الأقاليم الجغرافية الرئيسية بين عامي 1990 و2011. ثم تنتقل إلى بحث الدور الرئيسي الذي يلعبه النقل البحري في تحقيق التجارة الدولية، ولا سيما من خلال التطور الكبير في النقل البحري المنتظم لخطوط الحاويات. وتتطرق لتشكّل مساراً رئيسياً للنقل الدولي للحاويات بين موانئ الشرق الأقصى وموانئ أوروبا الشمالية، الذي يمر عبر عدد من الموانئ العربية الواقعة في منطقة الخليج العربي وبحر العرب والبحر الأحمر.

3- ثم تسلط الضوء على الدور الهام لبعض الموانئ البحرية العربية في التجارة الدولية لنقل الحاويات، وكذلك الدور الهام الذي تقوم به شركة الملاحة العربية المتحدة ضمن المسار الرئيسي للنقل الدولي للحاويات بين الشرق والغرب.

4- وفي الختام تتضمن الورقة بعض المقترحات بغية تعزيز دور الموانئ البحرية العربية في النقل البحري المنتظم للحاويات بين البلدان العربية من ناحية وبين المنطقة العربية وبقية بلدان العالم من ناحية أخرى.

ثانياً- تطور التجارة الدولية

5- تسارع نمو قيمة التجارة الدولية للبضائع بشكل كبير بعد الحرب العالمية الثانية، حيث ارتفعت القيمة الإجمالية للبضائع المتبادلة على مستوى العالم من حوالي 58 مليار دولار عام 1948 إلى حوالي 2 تريليون دولار عام 1986 وإلى أكثر من 6 تريليون دولار عام 2000. ولكن النمو الأقوى كان خلال العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، باستثناء الهبوط الحاد عام 2009 نتيجة الأزمة المالية الدولية التي بدأت عام 2008، والتي سرعان ما تم تداركها على مستوى التجارة الدولية في عامي 2010 و2011، غير أن نمو التجارة الدولية ما لبث أن تباطأ بعدها وصولاً إلى حدود 19 تريليون دولار عام 2014 (الشكل 1).

6- ويمكن تفسير هذا الازدهار الكبير للتجارة الدولية بعد الحرب العالمية الثانية بتضافر ثلاثة عوامل بنيوية وهي كما يلي[1]:

(أ) تعزيز دور النقل البحري العالمي الذي يشكل 70 في المائة من قيمة السلع المتبادلة دولياً و80 في المائة من حجم هذه السلع، لا سيما مع ظهور وانتشار نمط النقل بالحاويات منذ الخمسينيات، الذي وصل إلى النضج بعد خمسة عقود من النمو؛

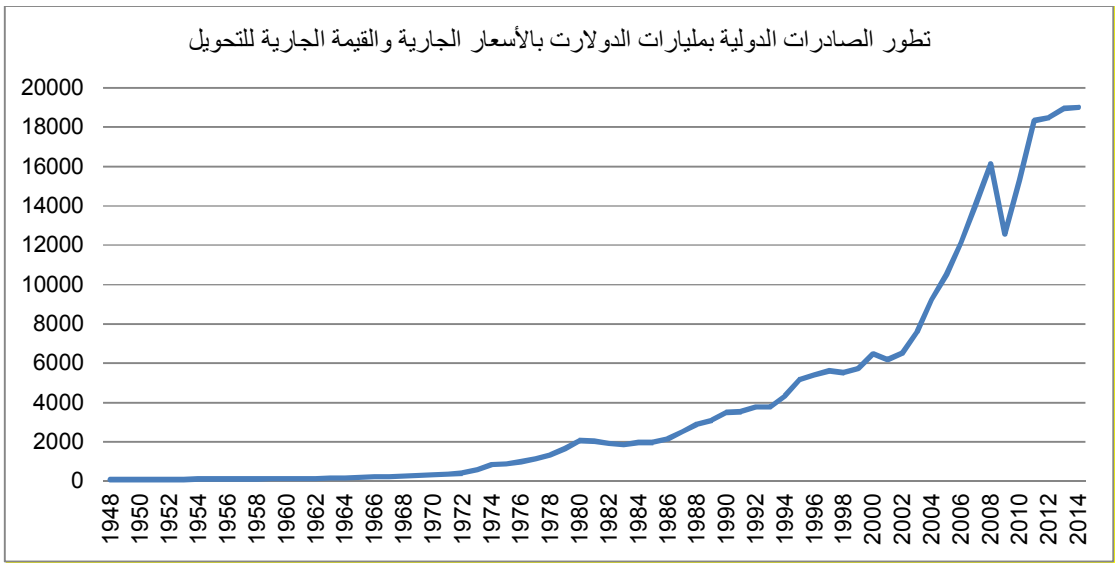
(1) Bost 2014, p. 74.

(ب) ظهور وانتشار تقانات المعلومات والاتصالات، التي عززت وسرّعت التواصل بين الفعاليات الاقتصادية وسهّلت الوصول إلى فرص جديدة للاستثمار؛

(ج) الرفع التدريجي للقيود والحواجز الجمركية عن استيراد السلع المصنّعة نتيجة الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الغات) بدءاً من عام 1947، واتفاقات منظمة التجارة العالمية بدءاً من عام 1995. حيث انخفض معدل رسوم الجمارك من 40 في المائة بعيد الحرب العالمية الثانية إلى 3.9 في المائة فقط حالياً. وقد لعب تخفيض القيود في بعض البلدان النامية تحديداً، مثل الصين والهند والبرازيل، دوراً كبيراً في تحفيز التجارة الدولية، بما تمثله هذه البلدان من خزّان بشري ولا سيما مع تغيُّر الأنماط الاستهلاكية فيها.

الشكل 1- نمو قيمة التجارة الدولية خلال الفترة 1948-2014

(بمليارات الدولارات الأمريكية)



المصدر: استناداً إلى بيانات الأونكتاد http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx.

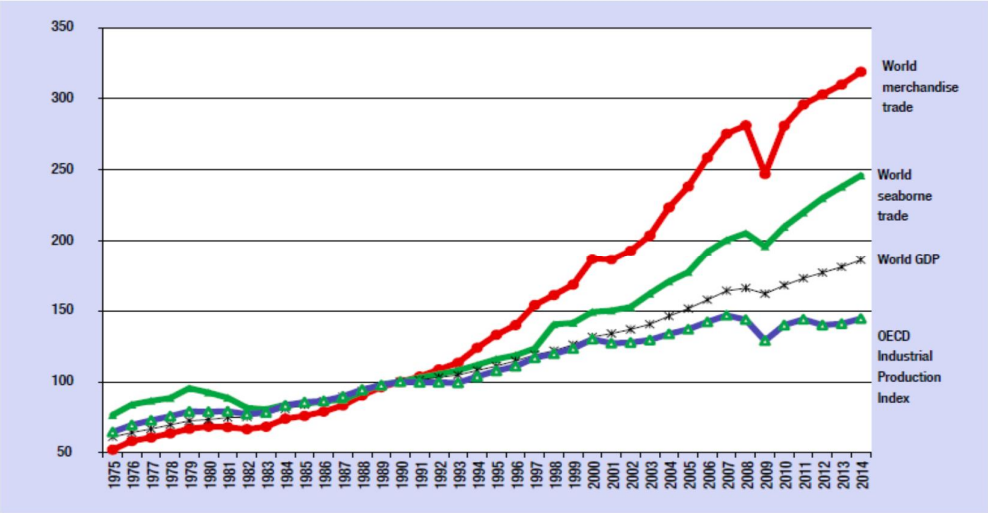
7- لقد تباطأ النمو الاقتصادي العالمي في عام 2012 حيث بلغ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي نسبة 2.3 في المائة[2]، وتزامن مع ذلك نمو في التجارة العالمية بلغ 2.2 في المائة في نفس السنة[3]. وتعتبر هذه النسبة متواضعة إذ كان من المألوف منذ التسعينيات أن تنمو التجارة العالمية أسرع بمرتين من نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ويضع اقتراب معدل نمو التجارة العالمية من معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي هذا موضع الشك صحة النسبة المعهودة الراسخة بين الناتج المحلي الإجمالي والتجارة[4]. ويوضح الشكل 2 الارتباط بين النمو على مستوى الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية خلال الفترة 1975-2014.

(2) UNCTAD 2014, p. 1.

(3) نمو قيمة التجارة العالمية بعد تعديلها لاحتساب التضخم وتحركات معدلات الصرف.

(4) UNCTAD 2014, p. 3.

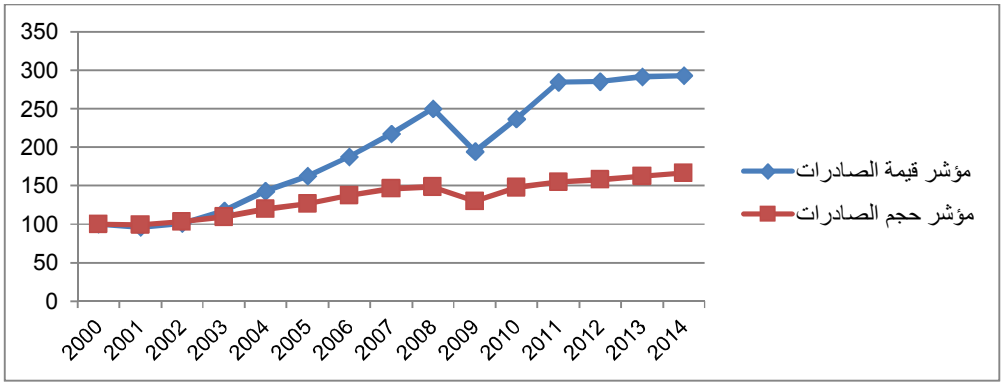
الشكل 2- مؤشر الإنتاج الصناعي ومؤشرات الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الدولية والتجارة البحرية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في الفترة 1975-2014، سنة الأساس 1990=100



المصدر: UNCTAD 2015, p. 5.

8- ويلاحظ من ناحية أخرى أن الارتفاع الكبير السابق في "قيمة" الصادرات الدولية في بداية القرن الحادي والعشرين لم يترافق مع نمو بنفس الدرجة في "حجم" هذه الصادرات. وتبين معطيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن معدل نمو القيمة الجارية للصادرات الدولية بلغ 13.9 في المائة بين عامي 2000 و2014. ولكن معدل نمو الحجم الإجمالي للصادرات الدولية خلال نفس الفترة كان أبطأ، حيث بلغ 4.7 في المائة. ويبين الشكل 3 الفرق في وتيرتي نمو الصادرات الدولية من حيث القيمة والحجم انطلاقاً من سنة الأساس 2000.

الشكل 3- التباين في نمو الصادرات الدولية بين عامي 2000 و2014 من حيث القيمة والحجم

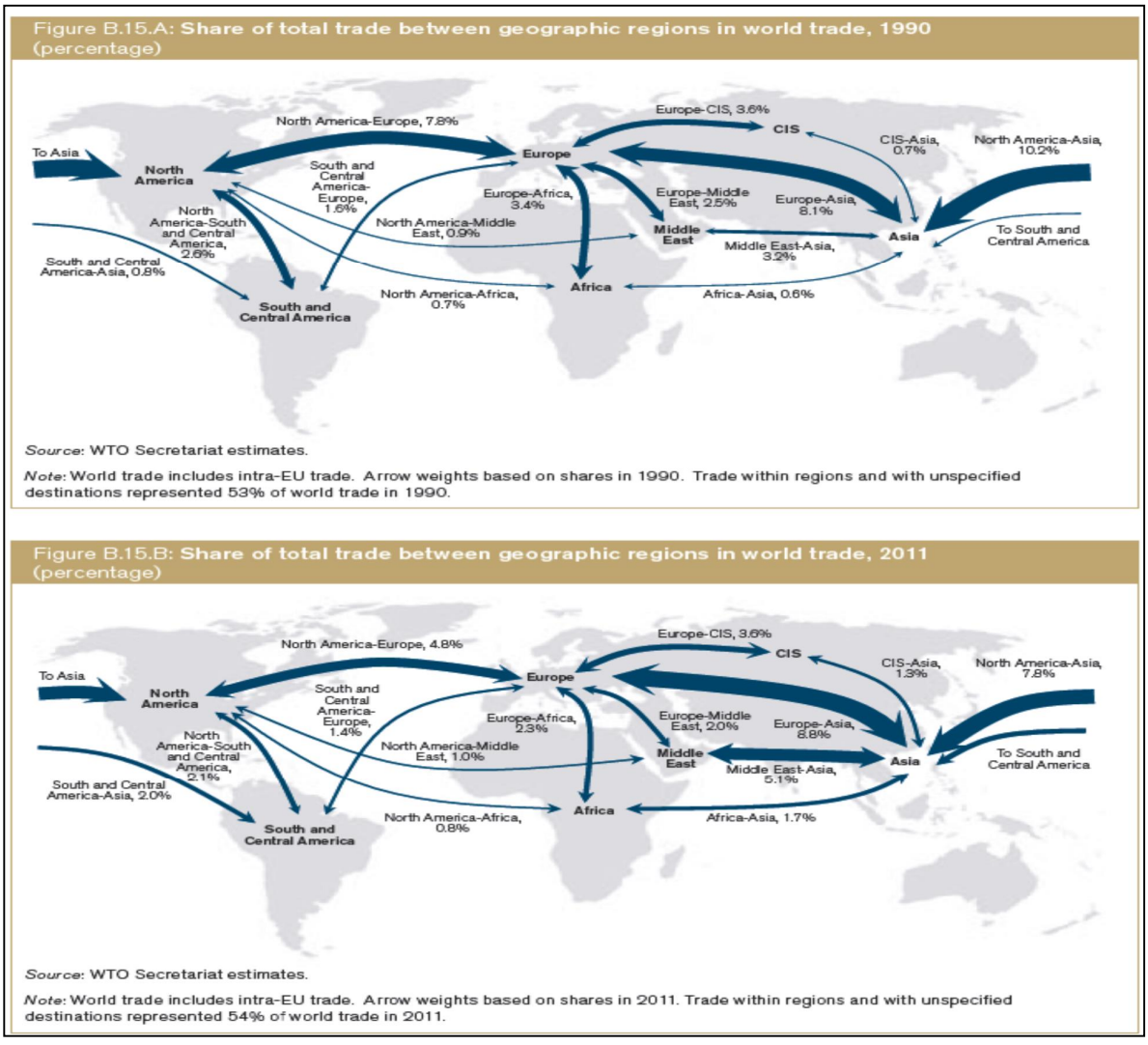


المصدر: استناداً إلى بيانات الأونكتاد http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx.

9- ويمكن أن يعزى هذا التباين لعدد من العوامل، منها ما يتعلق بالتضخم العام على الصعيد الدولي، وما يترتب عليه من انخفاض القيمة الشرائية للدولار، ومنها ما يرتبط بالارتفاعات المتتالية لأسعار المواد الأولية

المختلفة، ومنها النفط ومشتقاته. كما أن النمو الكبير في قيمة التجارة الدولية يعكس توجهاً متصاعداً نحو عولمة إنتاج السلع، وما يترتب على ذلك من عمليات نقل مختلفة لأجزاء ومكونات السلع بين أرجاء العالم قبل وصول هذه المكونات لشكل المنتج النهائي المُصنّع. وعلاوة على ذلك مع ارتفاع تكاليف الإنتاج في الشرق الأقصى، بسبب ارتفاع أجور العاملين وارتفاع قيم العملات المحلية مقابل العملات الغربية، سيزداد زخماً الميل الخجول نحو إعادة تموضع الإنتاج من آسيا باتجاه أوروبا وأفريقيا والمكسيك والولايات المتحدة، ما يعني تخفيض المسافات بين أماكن الإنتاج وأماكن الاستهلاك على مستوى العالم[5].

الشكل 4- تغيُّر حصة إجمالي التجارة بين المناطق الجغرافية في التجارة العالمية بين عامي 1990 و2011
(بالنسبة المئوية)



المصدر: WTO 2013, p. 77.

(5) BRS 2015, p. 88.

10- وقد شهدت الحقبة الممتدة بين عامي 1990 و2011 تغيُّراً واضحاً في ترتيب تدفقات التجارة في العالم كما يبين الشكل 4. حيث يبين القسم الأعلى من الشكل توزع قيمة تدفقات التجارة الدولية ما بين الأقاليم الجغرافية الرئيسية في العالم كنسبة مئوية من القيمة الإجمالية للتجارة الدولية في عام 1990 ويبين القسم السفلي من الشكل توزعها في عام 2011. تجدر الإشارة إلى أن تدفقات التجارة لا تتضمن التجارة الدولية ضمن الأقاليم الجغرافية (الداخلية) والتي كانت تعادل 53 في المائة و54 في المائة من إجمالي التجارة الدولية لعامي 1990 و2011 على التوالي[6].

11- ويبين الجدول 1 ملخصاً للتغيُّر الحاصل في ترتيب تدفقات التجارة الدولية بين مختلف الأقاليم الجغرافية بين عامي 1990-2011.

الجدول 1- تغيُّر تدفقات التجارة الدولية بين مختلف الأقاليم الجغرافية بين عامي 1990 و2011

1990			2011		
الترتيب	التدفق بين	النسبة	الترتيب	التدفق بين	النسبة
1	آسيا - أمريكا الشمالية	10.2	1	آسيا - أوروبا	8.8
2	آسيا - أوروبا	8.1	2	آسيا - أمريكا الشمالية	7.8
3	أمريكا الشمالية - أوروبا	7.8	3	آسيا - الشرق الأوسط	5.1
4	أوروبا - رابطة البلدان المستقلة	3.6	4	أمريكا الشمالية - أوروبا	4.8
5	أوروبا - أفريقيا	3.4	5	أوروبا - رابطة البلدان المستقلة	3.6
6	آسيا - الشرق الأوسط	3.2	6	أوروبا - أفريقيا	2.3

المصدر: استناداً إلى بيانات منظمة التجارة العالمية WTO 2013, pp. 75-78.

12- ويتبين من الجدول 1 أن الفترة 1990-2011 شهدت تراجع تدفق التجارة بين آسيا وأمريكا الشمالية من المرتبة الأولى إلى المرتبة الثانية، مقابل ارتقاء تدفق التجارة بين آسيا وأوروبا إلى المرتبة الأولى. وارتفع تدفق التجارة بين آسيا والشرق الأوسط من المرتبة السادسة عام 1990، بحصة 3.2 في المائة من التجارة العالمية، إلى المرتبة الثالثة عام 2011 بحصة 5.1 في المائة من التجارة العالمية، حيث تجاوز هذا التدفق تدفقات التجارة بين أمريكا الشمالية وأوروبا وبين أوروبا ورابطة البلدان المستقلة وبين أوروبا وأفريقيا.

13- كما تجدر الإشارة إلى الدرجة العالية من عدم اليقين من ناحية التنبؤ بما ستؤول إليه التدفقات الرئيسية للتجارة الدولية في المستقبل. ويعود مصدر عدم اليقين في هذا الشأن إلى أربعة عوامل أساسية[7]:

(أ) الركود الذي تشهده الاقتصادات الأوروبية والولايات المتحدة واليابان، حيث تدفع جميع المؤشرات تجاه توقع فترة طويلة من النمو الضعيف، الأمر الذي يمكن أن يؤثر بشكل قوي على النمو في بقية العالم؛

(ب) إعادة تركيز الاقتصادات الناشئة على أسواقها الداخلية وعلى البلدان المجاورة لها مباشرة؛

(6) WTO 2013, p. 77.

(7) Guerrrero 2014, p. 83.

(ج) الصعوبات التي تواجه البلدان غير الساحلية للنفاذ إلى النقل البحري، ما يزيد من صعوبة القدرة التنافسية لصادرات هذه البلدان، ولا سيما البلدان النامية منها؛

(د) المخاطر الطبيعية التي تتعرض لها خطوط وعقد النقل الدولي، مثل كارثة فوكوشيما النووية التي أظهرت مدى هشاشة نُظم الإنتاج المتعددة الجنسيات من خلال تأثيرها على صناعات السيارات والإلكترونيات التي كانت قد تأثرت قبل ذلك بالفيضانات التايلندية.

ثالثاً- أهمية النقل البحري للتجارة العالمية

14- النقل البحري حامل رئيسي لحركة التجارة العالمية، إذ يقدّر أنه يمثل ما يعادل 70 في المائة من قيمة التجارة العالمية و80 في المائة من حجمها[8]. وتتوزع حركة النقل البحري للبضائع بشكل عام بين خمسة أنواع رئيسية، حسب طبيعة المادة المنقولة:

(أ) نقل البضائع السائبة السائلة، مثل النفط ومشتقاته؛

(ب) نقل البضائع السائبة الجافة، مثل الحبوب والأسمدة والفحم والفلزات والفوسفات وغيرها؛

(ج) نقل البضائع العامة، مثل الأخشاب والحديد؛

(د) نقل البضائع المختلفة بالحاويات؛

(هـ) نقل الشاحنات والمركبات عن طريق عبارات الدحرجة (RoRo).

15- وقد نمت التجارة البحرية من حيث الحجم بمعدل 3.8 في المائة عام 2013، ليصل الحجم الإجمالي للبضائع المنقولة بحراً إلى ما يقارب 9.6 مليار طن، توزعت ما بين 70.2 في المائة للبضائع الجافة بجميع أنواعها، أي ما يعادل 6.7 مليار طن (بضائع جافة سائبة، بضائع عامة وحاويات)، و29.8 في المائة للبضائع السائلة المختلفة (نفط خام ومنتجات البترول والغاز). وقد كان لتدفقات البضائع الجافة الدور الأكبر في توليد نمو التجارة البحرية عام 2013، حيث بلغ معدل نمو تدفقات البضائع الجافة 5.5 في المائة في السنة المذكورة[9].

16- ويوضح الجدول 2 توزع الحجم الإجمالي للبضائع المنقولة بحراً عام 2013 بين مختلف أنواع هذه البضائع.

17- وقد استأثرت السوائب الجافة بالحصة الرئيسية من حجم البضائع الجافة المنقولة بحراً عام 2013، حيث بلغت 2.92 مليار طن أي ما يعادل 30.58 في المائة من إجمالي حجم البضائع الجافة المنقولة، يليها النفط والغاز في المرتبة الثانية ومن ثم البضائع الجافة العامة وأخيراً النقل بالحاويات بنسبة حوالي 16 في المائة. ولكن هذه النسب تتغيّر عند أخذ قيمة البضائع المنقولة بدلا من حجمها كما سيرد لاحقاً. ويجدر التنويه هنا إلى أن الأنواع الثلاثة الأولى من البضائع (البضائع السائبة الجافة والمشتقات النفطية والبضائع العامة) تُنقل عادة حسب الطلب وتغيّراته. بمعنى أن السفن التي تنقل مثل هذه الأنواع من البضائع تنتقل من ميناء إلى آخر حسب الطلبيات لنقل

(8) Guerrrero 2014, p. 81.

(9) UNCTAD 2014, p. 4.

البضائع بموجب عقود التجارة الدولية، ويتأثر تحديد أسعار النقل لهذه الطلبيات بالمنافسة والعلاقة بين الطلبيات وتوفر السفن لنقل كل من الطلبيات، ويمكن أن تتفاوت حجوم وأسعار النقل لهذه البضائع بشدة حسب المحاور ووجهات النقل والمواسم الفصلية، ويتأثر ذلك كله بالتجارة العالمية وتغيّراتها. أما بالنسبة للحاويات، فتُنقل عادة بسفن تبحر على خطوط محددة، ووفق برامج زمنية دقيقة محددة باليوم والساعة، أي أن سفن الحاويات تؤم الموانئ التي تخدمها في مواعيد محددة شبيهة بمواعيد مرور القطارات على المحطات التي تخدمها ضمن الشبكة. وغالباً تكون مواعيد سفن الحاويات أسبوعية، بحيث تصل إلى الميناء في ساعة محددة من أحد أيام الأسبوع ويجري تفريغ وتحميل الحاويات خلال ساعات تغادر بعدها السفينة مباشرة إلى الميناء التالي على مسارها المحدد سلفاً. وهكذا، فإن تبادل البضائع المنقولة بحاويات في العالم يتم عبر شبكة من الخطوط المنتظمة التي تشبه من حيث المبدأ خطوط النقل الجوي المنتظم للركاب بين المطارات المختلفة.

الجدول 2- توزع حجم النقل البحري العالمي عام 2013 بين الأنماط الرئيسية للنقل البحري

النوع	حجم البضائع المنقولة بحراً عام 2013 (مليون طن)	النسبة المئوية من الإجمالي
البضائع السائبة الرئيسية[أ]	2920	30.58
النفط والغاز	2844	29.79
البضائع الجافة الأخرى[ب]	2260	23.67
البضائع المنقولة بالحاويات	1524	15.96
المجموع	**9548**	**100.00**

المصدر: استناداً إلى بيانات الأونكتاد المنشورة: UNCTAD 2014, pp. 1-26.

(أ) تشمل السوائب الجافة الرئيسية الخمسة التالية: ركاز الحديد، الفحم، الحبوب، البوكسيت والألومنيا، وصخور الفوسفات.

(ب) تشمل البضائع العامة والسوائب الثانوية من منتجات غابات وما شابهها.

18- وتتأثر تكاليف النقل البحري بشكل عام بعدد من العوامل وهي تبعاً لتقرير الأونكتاد الأخير عن النقل البحري كما يلي[10]:

(أ) الموانئ:

البنية التحتية والتجهيزات؛

إنتاجية الميناء؛

نموذج تشغيل الميناء؛

التعرفات المعتمدة في الميناء.

(ب) تدفقات التجارة:

(1) التوازن أو اللاتوازن في تدفقات التجارة؛

حجوم التجارة؛

(10) UNCTAD 2015, p. 48.

التكاملية في التجارة.

(ج) بنية قطاع النقل البحري:

(1) التنافس؛

خدمات النقل البحري المنتظم المتاحة؛

تنظيم النقل البحري.

(د) الموقع بالنسبة للشبكة العالمية للنقل البحري:

(1) مدى الربط مع الشبكة؛

الاقتراب من مركز الشبكة؛

المسافة.

(ه) التكاليف التشغيلية للسفن:

(1) تكاليف طواقم السفن؛

الوقود؛

تسجيل السفن.

(و) التسهيلات:

(1) تسهيلات التجارة؛

تسهيلات النقل.

(ز) طبيعة البضائع المنقولة:

(1) حجوم الشحنات؛

قيمة البضائع؛

أنواع البضائع.

19- ويظهر التقرير الأخير للأونكتاد الصادر عام 2015 أن البلدان النامية تدفع ما بين 40 إلى 70 في المائة أكثر للنقل البحري لمستورداتها مما تدفعه البلدان المتقدمة[11]. وبالمقابل، يكشف التقرير أن البلدان النامية تدفع لنقل صادراتها أقل مما تدفعه لنقل مستورداتها. ويعزو التقرير ارتفاع تكاليف نقل مستوردات البلدان النامية بالمقارنة مع البلدان المتقدمة إلى العوامل التالية:

(11) UNCTAD 2015. P. XI.

(أ) عدم توازن التجارة الخارجية للبلدان النامية، حيث في كثير من طرق الشحن تبحر السفن المحمّلة بالبضائع ولا سيما المصنّعة إلى البلدان النامية وتعود منها فارغة؛

(ب) تأخر الإصلاحات المتعلقة بالموانئ وتيسير التجارة، واستمرار وجود العديد من الحواجز غير الجمركية التي تعيق التجارة استيراداً أو تصديراً في البلدان النامية؛

(ج) انخفاض حجوم التبادل التجاري، مما يقلل من هوامش تخفيض تكاليف النقل المرتبطة بالاقتصاد السلمي؛

(د) انخفاض مستوى الربط البحري للبلدان النامية، ولا سيما مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI)[12].

20- وتعتبر كفاءة الموانئ من أهم عوامل تكاليف النقل البحري، وهي تؤثر على نفاذ البضائع إلى الأسواق الخارجية. فقد أظهر تقرير البنك الأمريكي للتنمية أن تحسين كفاءة الموانئ من 25 في المائة إلى 75 في المائة يخفض تكاليف الشحن البحري بمقدار 12 في المائة، فالموانئ السيئة في بلد متوسط تعني أن يكون البلد بعيداً عن الأسواق أكثر بنسبة 60 في المائة[13]. ويتطرق التقرير إلى العوامل التي تقلل من كفاءة بعض الموانئ في بلدان أمريكا اللاتينية، ومنها شدة القيود التنظيمية الموضوعة وانتشار الجريمة المنظمة، إضافة إلى الحالة العامة للبنى التحتية في البلد. ويشير التقرير إلى أنّ التجارب الناجحة لتحسين كفاءة الموانئ في أمريكا اللاتينية كانت مرتبطة بشكل رئيسي بانخراط القطاع الخاص في إدارة الموانئ وما نتج عنه من انخفاض في التكاليف حينما ترافق هذا الانخراط بإصلاح سوق العمل وتقليل سطوة الاحتكارات سواء عن طريق التنظيم أو المنافسة.

رابعاً- خطوط النقل المنتظمة للحاويات

21- تمثل الحاويات حالياً ما يعادل 16 في المائة من إجمالي حجم البضائع المنقولة بحراً كما يوضح الجدول 2. ولكن النسبة ترتفع كثيراً عند المقارنة على أساس قيمة البضائع المنقولة وليس حجمها، حيث تقدر بعض المصادر أن قيمة البضائع المنقولة بالحاويات تمثّل ما يعادل 60 في المائة من قيمة البضائع المنقولة بحراً على مستوى العالم[14].

22- ويعود رواج نمط النقل بالحاويات للعديد من البضائع الجافة، ولا سيما المصنّعة أو نصف المصنّعة، لمزايا هذا النمط من النقل وأهمها، حماية البضائع من التلف ومن الفواقد والنقصان، ناهيك عن تخفيف أزمنة وتكاليف تحميل وتنزيل البضائع ضمن موانئ المقصد والمصب والموانئ الوسيطة، إضافة إلى المرونة التي تقدمها الحاويات للنقل متعدد الأنماط عن طريق وصول البضائع إلى مقصدها النهائي براً، سواء بالنقل الطرقي بالشاحنات أو بالنقل بالسكك الحديدية.

(12) Linear Shipping Connectivity Index.

(13) Micco and Perez 2002.

(14) http://www.statista.com/topics/1367/container-shipping.

23- النقل بالحاويات تقوم به بشكل رئيسي شركات النقل الكبرى العالمية حيث بلغت السعة الإجمالية لسفن الحاويات المتاحة في السوق 19.94 مليون حاوية نمطية (وحدة تعادل عشرين قدماً (TEU)) في نهاية عام 2015[15]. ويتصف قطاع النقل بالحاويات بالتركيز الكبير لرأس المال، إذ واصلت أكبر عشرين شركة لنقل الحاويات الهيمنة على حصة السوق العالمي عام 2014 بحيث بلغت حصتها مجتمعة 86.2 في المائة من السعة الإجمالية لنقل الحاويات في كانون الثاني/يناير 2015 استناداً إلى مؤسسة Alphaliner المتخصصة في متابعة شؤون النقل البحري[16]. ويبين الشكل 5 توزع حجم أسطول الحاويات بين أكبر 30 شركة متخصصة لنقل الحاويات في العالم بتاريخ تشرين الثاني/نوفمبر 2015.

الشكل 5- حصص أكبر 30 شركة نقل بالحاويات في العالم في تشرين الثاني/نوفمبر 2015

> The percentage shown on the left of each bar represents the operator's share of the world liner fleet in TEU terms.
> The light coloured bar on the right represents the current orderbook (firm orders).

Rnk	Operator	TEU	Share
1	APM-Maersk	2,985,891	14.7%
2	Mediterranean Shg Co	2,703,381	13.3%
3	CMA CGM Group	1,796,376	8.9%
4	Evergreen Line	941,807	4.6%
5	Hapag-Lloyd	940,775	4.6%
6	COSCO Container L.	861,549	4.2%
7	CSCL	685,840	3.4%
8	Hamburg Süd Group	649,492	3.2%
9	Hanjin Shipping	634,319	3.1%
10	MOL	564,212	2.8%
11	OOCL	564,058	2.8%
12	Yang Ming Marine Transport Corp.	550,842	2.7%
13	APL	541,521	2.7%
14	NYK Line	515,664	2.5%
15	UASC	502,487	2.5%
16	Hyundai M.M.	386,589	1.9%
17	K Line	380,670	1.9%
18	Zim	362,137	1.8%
19	PIL (Pacific Int. Line)	359,987	1.8%
20	Wan Hai Lines	201,642	1.0%
21	X-Press Feeders Group	118,405	0.6%
22	KMTC	107,094	0.5%
23	HDS Lines	88,608	0.4%
24	SITC	86,296	0.4%
25	TS Lines	80,563	0.4%
26	Arkas Line / EMES	59,854	0.3%
27	Quanzhou An Sheng Shg Co	48,481	0.2%
28	Zhonggu Shipping	46,450	0.2%
29	RCL (Regional Container L.)	44,585	0.2%
30	UniFeeder	43,244	0.2%

Existing fleet Orderbook

All information above is given as guidance only and in good faith without guarantee © Alphaliner 1999-2015

المصدر: http://www.alphaliner.com/top100.

24- ويوضح الشكل 5 احتلال شركة Maersk الدانماركية المرتبة الأولى بسعة إجمالية تقارب 3 ملايين حاوية نمطية، تتلوها شركة MSC السويسرية بحصة 2.7 مليون حاوية نمطية، وتحتل شركة CMA الفرنسية المرتبة الثالثة بسعة 1.80 مليون حاوية نمطية.

25- وتجدر الإشارة إلى أن المرتبة 15 بين هذه الشركات العالمية تحتلها شركة الملاحة العربية المتحدة، بتشغيلها اسطول سفن حاويات بسعة إجمالية قدرها 502.487 حاوية نمطية. مقر الشركة الحالي دبي، وكانت قد تأسست عام 1976 بالتشارك بين ست دول عربية: الإمارات العربية المتحدة والبحرين والعراق والكويت وقطر

(15) اطلع عليه في 13 كانون الثاني/يناير 2015 https://worldmaritimenews.com/archives/180237/.

(16) BRS 2015, p. 93.

والمملكة العربية السعودية[17]. وتتميز الشركة بأن معظم السفن التي تشغلها هي من الحجم الكبير ويتركز نشاطها في المقام الأول على الخطوط الرئيسية بين الشرق والغرب[18].

26- ورغم استقرار ترتيب شركات نقل الحاويات الكبرى في العالم، تشهد هذه السوق أحياناً تغيُّرات سريعة، مثل النمو السريع عام 2013 لشركة PIL التي ارتقت ثلاثة مراتب لتحتل المرتبة 14 بين ناقلات الحاويات في العالم[19]، لتعود مجدداً إلى المرتبة 19 في عام 2015، كما يوضح الشكل 5. وبالمقابل، تشهد السوق أيضاً اختفاء شركات أخرى وخروجها من السوق مثل شركة STX Pan Ocean التي خرجت من السوق عام 2013 بعد أن كانت تحتل المرتبة 30 في بداية تلك السنة، وكذلك خرجت من السوق عام 2013 شركتا Grand China وHainan POS بعد خمس سنوات وأربع سنوات من العمل، وخرجت كذلك من السوق شركة Maestra Navegacao e Logistica بعد أقل من ثلاث سنوات من العمل على السواحل البرازيلية بسبب المنافسة الشديدة التي تعرضت لها من شركات محلية أخرى تستخدم سفناً أكبر وأكثر توفيراً للوقود[20].

27- وتُظهر سوق سفن الحاويات عام 2013 استمرار اندفاع كبار المُشغلين إلى طلب بناء سفن عملاقة تتراوح سعاتها بين 13 ألف و19 ألف حاوية نمطية، بهدف تسريع خفض التكاليف التشغيلية لنقل الحاوية الواحدة، على الخطوط البحرية بين الشرق والغرب. وهذا السباق الذي يؤدي إلى فائض في عرض نقل الحاويات، يتناقض مع التوقعات الاقتصادية العالمية السلبية. ويطرح بعض المراقبين خطورة وتهور هذا الاتجاه لطلب سفن كبيرة الحجم لتوفير الاستهلاك الواحدي للوقود، بالمقارنة مع إمكانية الوصول لنتائج مماثلة من خلال تحسينات تقنية للسفن القائمة وتشغيلها بسرعات أقل من سرعاتها التصميمية (21-22 عقدة بدلاً من 24-24 عقدة)[21].

28- وتتساءل بعض التقارير الفنية عن جدوى التوجه نحو بناء سفن عملاقة للنقل بالحاويات في المستقبل، لما يترتب على ذلك من استثمارات إضافية في الموانئ التي ستستقبل هذه السفن من حيث بناء الأرصفة والتجهيزات اللازمة[22]، ولا سيما الروافع القنطرية. حيث أن التوجه لبناء سفن تبلغ سعتها 22800-24000 حاوية نمطية، سيعني أن عرض السفن في هذه الحالة سيبلغ نحو 64 متراً وطولها 487 متراً، مع ينعكس ذلك على طول وعمق أرصفة الموانئ وطول أذرع الروافع القنطرية اللازمة لتناولها. مع العلم بأن الخبراء في مجال النقل البحري يرون أن من غير المحتمل أن يتجاوز طول السفن المستقبلية 400-450 متراً[23].

29- وفي الواقع، هناك ما يشير إلى أن التكاليف التشغيلية لنقل الحاوية النمطية تنخفض إلى النصف عند استخدام سفن حمولتها 5000 حاوية بدلاً من استخدام سفن صغيرة حمولتها أقل من 2500 حاوية[24] على افتراض امتلاء السفن الكبيرة وتنخفض النسبة إلى 20 في المائة عند استخدام سفن حمولتها 4000 حاوية. ومن هنا التوجه

(17) http://www.uasc.net/en/company-profile.

(18) UNCTAD 2014, p. 41.

(19) BRS 2014, p. 89.

(20) BRS 2014, p. 84.

(21) BRS 2014, p. 86.

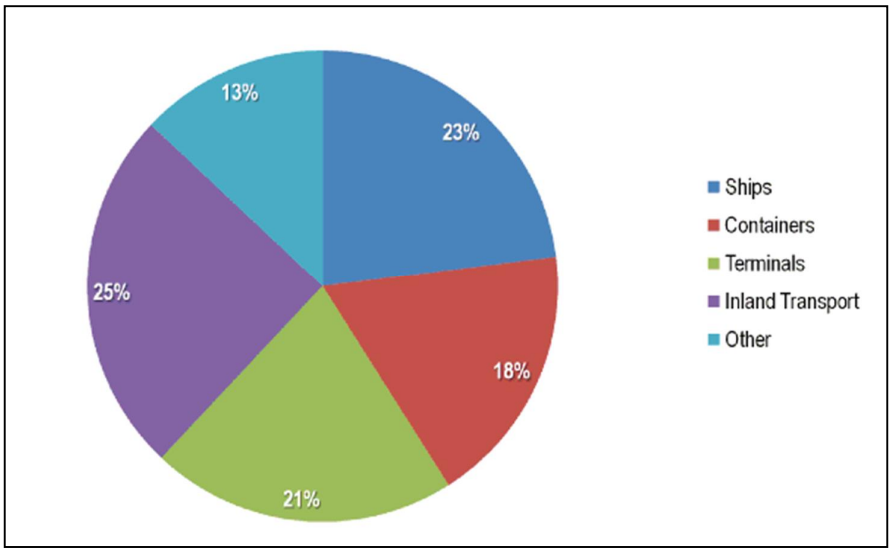
(22) OECD/ITF 2015, p. 10.

(23) UNCTAD 2014, p. 71.

(24) Rodrigue 2013. Available at http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c6en.html.

نحو بناء سفن عملاقة لتخفيض تكاليف التشغيل، نظراً للتنافسية التي يتعرض لها قطاع النقل بالحاويات، لا سيما في حالات انخفاض الطلب على النقل أو عند انخفاض أسعار الوقود إلى أقل من حدود معينة تخفّض كثيراً من هوامش الربح المتأتية من تخفيض استهلاك الوقود المستخدم لنقل الحاوية النمطية بالمقارنة مع بقية مكونات التكلفة الإجمالية لنقل الحاويات التي يوضحها الشكل 6.

الشكل 6- توزيع نسبة مكونات تكاليف نقل الحاويات إلى التكلفة الإجمالية



المصدر: Rodrigue 2013.

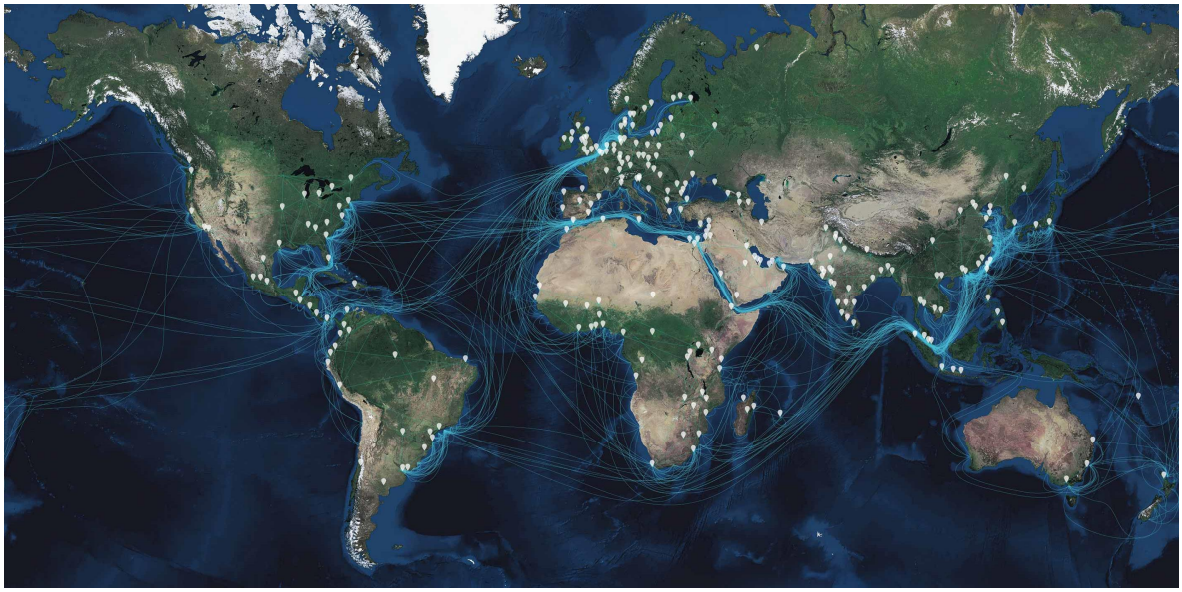
30- ويوضح الشكل 6 تكاليف مكونات نقل الحاويات بالنسبة للتكلفة الإجمالية لنقلها، إذ تشكل تكلفة السفينة 23 في المائة من إجمالي تكاليف النقل، ويشمل ذلك الأصول الثابتة والتشغيل واستهلاك الوقود، وتشكّل تكلفة الحاوية نفسها 18 في المائة، ويشمل ذلك نفقات استئجار الحاوية وصيانتها. وتشكّل تكلفة المناولة في الموانئ والنقل البري مجتمعين 46 في المائة من التكلفة النهائية (21 في المائة للمحطات +25 في المائة للنقل البري)، وهي تزيد عن تكلفةمكوّن النقل البحري التي تشكل41 في المائة من التكلفة النهائية (23 في المائة للسفن +18 في المائة للحاويات).

31- وتشكّل الخطوط البحرية بين بلدان جنوب شرق آسيا إلى أوروبا غرباً 85 في المائة من حركة الحاويات في العالم، وتشمل القسط الأوفر من اقتصادات الحجم وأجود خدمات النقل البحري[25].

32- ويبين الشكل 7 مخططاً لشبكة شركة ميرسك لخطوط الحاويات في العالم، التي تحتل المرتبة الأولى في العالم من حيث السعة الإجمالية المتاحة لنقل الحاويات.

(25) UNCTAD 2014, p. 107.

الشكل 7- شبكة شركة ميرسك العالمية لخطوط الحاويات



المصدر: http://www.maersk.com/en/markets.

33- يتضح من الشكل 7 كثافة خطوط نقل الحاويات بين موانئ بلدان جنوب شرق آسيا ومنها غرباً باتجاه الخليج العربي والبحر الأحمر، ومن ثم يعبر هذا المحور الكثيف البحر الأبيض المتوسط ويقطع مضيق جبل طارق لتتكاثف خطوطه بجوار الموانئ الأوروبية الشمالية. ويوضح الشكل وجود تكاثف آخر لخطوط الحاويات بجوار موانئ الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية، وبينها وبين موانئ الساحل الشمالي لبلدان أمريكا الجنوبية. وكذلك وجود تكاثف آخر قرب بعض موانئ الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية.

34- وقد شهد عام 2015 نشوء تحالفات كبرى بين معظم شركات نقل الحاويات التي تعمل على الخط الرئيسي شرق - غرب، حيث تشكلت أربعة تحالفات رئيسية على النحو الذي يبينه الجدول 3.

الجدول 3- التحالفات الكبرى بين شركات نقل الحاويات عام 2015

اسم التحالف	الشركات الأعضاء
2M	Maersk, MSC
Ocean 3	CMA-CGM, CSCL, UASC
CKYHE	COSCON, K Line, Yang Ming, Hanjin, Evergreen
G6	Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, APL, MOL, HMM

المصدر: BRS 2015, p. 92.

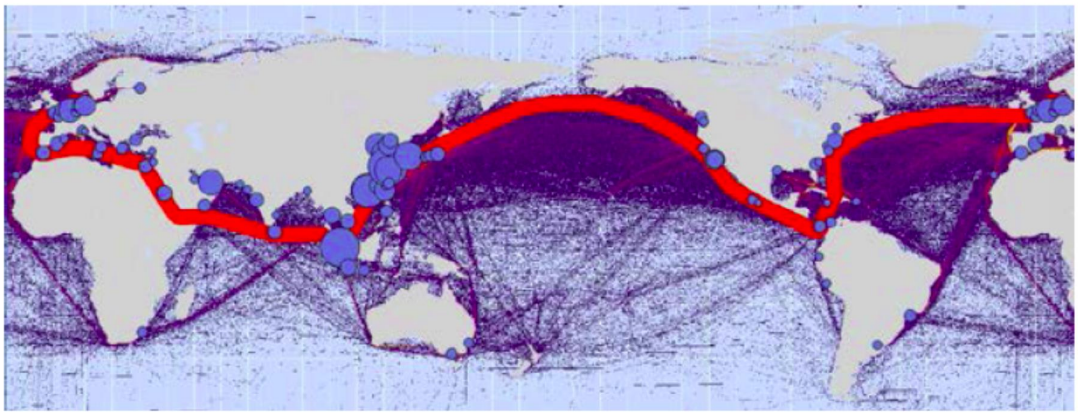
35- وتجدر الإشارة إلى أن هذه التحالفات لا تشكل اندماجاً بالكامل ولا تلغي المنافسة بين الناقلين ضمن كل تحالف إذ يستقل كل ناقل في جوانب التسويق والتشغيل والشؤون المالية، وتقتصر التحالفات عموماً على خدمات النقل البحري ولا تشمل المناولة أو المحطات، والغرض من هذه التحالفات هو توفير خدمات نقل أوسع نطاقاً وتواتراً أكبر لإبحار السفن وذلك من خلال تنسيق مواعيد وصول السفن ومغادرتها وتحديد أي من السفن التي

ستقوم بخدمة معينة. وإحدى سلبيات هذه التحالفات هو جمودها، إذ يستوجب إجراء أي تعديل على نمط الخدمات المقدمة موافقة جميع الشركاء في التحالف[26].

36- ويبين الشكل 8 مسار النقل البحري الرئيسي بين الشرق والغرب الذي يقع بكامله في النصف الشمالي للكرة الأرضية، وتتموضع عليه أو بقربه أكبر موانئ الحاويات في العالم، التي تتركز فيها خدمات المُسافنة (نقل البضائع/الشحنات من سفينة إلى أخرى) بين السفن الكبيرة العاملة على الخط الرئيسي وسفن الخطوط الفرعية الصغيرة الرافدة.

37- وقد دأبت الشركات الكبرى لنقل الحاويات على وضع أكبر سفنها حجماً على هذا المسار، للعمل بشكل مباشر بين الموانئ الصينية وموانئ أوروبا الشمالية، ومنها مثلاً سفن طراز 3E، بسعة 18000 حاوية. وتقوم هذه الشركات بتحويل السفن الأصغر التي كانت تعمل على المسار الرئيسي بالتدريج إلى الخطوط الفرعية الرافدة من خلال التوصيل التعاقبي (تفويت بضاعة إلى عدة جهات على التوالي).

الشكل 8- طريق النقل البحري الرئيسي شرق- غرب ومواقع أكبر موانئ الحاويات



المصدر: UNCTAD 2014, p. 107.

خامساً- الأهمية النسبية لموانئ الحاويات العربية

38- يوضح الجدول 4 ترتيب أكبر 50 ميناء للحاويات في العالم في عام 2013[27]. ويتبين بوضوح تقدم الموانئ الآسيوية، ولا سيما الصينية، التي تحتل معظم المراتب الأولى من ناحية الحجم السنوي لتناول الحاويات. أما بالنسبة للموانئ في البلدان العربية المظللة باللون الأصفر فتبرز أهمية ميناء جبل علي في دبي إذ يحتل المرتبة التاسعة بحجم تشغيل 13.64 مليون حاوية نمطية، وهو الأول بين موانئ البلدان العربية ويأتي بعد أكبر ثمانية موانئ عالمية تقع جميعها في آسيا (الصين وسنغافورة وكوريا) ويتجاوز ميناء روتردام الهولندي الذي يتقدّم الموانئ الأوروبيّة، ويتلوه في الترتيب بين الموانئ العربية ميناء جدة، الذي يحتل المرتبة 30 على الصعيد

(26) BRS 2015, p. 92.

(27) http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports.

العالمي بحجم تشغيل 4.56 مليون حاوية نمطية، وبعده ميناء الشارقة في الإمارات العربية المتحدة، بترتيب 35 ويليه ميناء صلالة في سلطنة عُمان بترتيب 41 وبحجم تشغيل 3.34 مليون حاوية، وأخيراً ميناء شرق بور سعيد في مصر بترتيب 43 وحجم تشغيل 3.12 مليون حاوية.

الجدول 4- ترتيب أهم 50 ميناء في العالم لتشغيل الحاويات

المرتبة	الميناء والبلد	الحجم 2013 (مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً)	المرتبة	الميناء والبلد	الحجم 2013 (مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً)
1	شنغهاي، الصين	33.62	26	لام شابانغ، الصين	5.49
2	سنغافورة	32.6	27	نيويورك - نيو جيرسي، الولايات المتحدة	5.47
3	شنتشن، الصين	23.28	28	الموانئ هانشين، اليابان	5.32
4	منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة، الصين	22.35	29	ينغكو، الصين	5.30
5	بوسان، كوريا الجنوبية	17.69	30	جدة، المملكة العربية السعودية	4.56
6	نينغبو وتشوشان، الصين	17.33	31	الجزيرة الخضراء، إسبانيا	4.50
7	تشينغداو، الصين	15.52	32	فالنسيا، اسبانيا	4.33
8	قوانغتشو هاربور، الصين	15.31	33	كولومبو، سري لانكا	4.31
9	جبل علي، دبي، الإمارات العربية المتحدة	13.64	34	جواهر لال نهرو، الهند	4.12
10	تيانجين، الصين	13.01	35	الشارقة، الإمارات العربية المتحدة	4.12
11	روتردام	11.62	36	مانيلا، الفلبين	3.77
12	داليان، الصين	10.86	37	فليإكسستوو، المملكة المتحدة	3.74
13	ميناء كلانج، ماليزيا	10.35	38	سانتوس، البرازيل	3.45
14	كاوشيونغ، تايوان	9.94	39	أمبارلي، تركيا	3.38
15	هامبورغ، ألمانيا	9.30	40	القولون، بنما	3.36
16	أنتويرب، بلجيكيا	8.59	41	صلالة، سلطنة عُمان	3.34
17	الموانئ كين، اليابان	8.37	42	بالبوا، بنما	3.19
18	شيامن، الصين	8.01	43	ميناء شرق بورسعيد، مصر	3.12
19	لوس أنجلوس، الولايات المتحدة	7.87	44	جويا تورو، إيطاليا	3.09
20	تانجونج بيلباس، ماليزيا	7.63	45	موانئ جورجيا، الولايات المتحدة	3.03
21	لونغ بيتش، الولايات المتحدة الأميركية	6.73	46	تانجونغ بيراك، سورابايا، إندونيسيا	3.02
22	تانجونج بريوك في جاكرتا، اندونيسيا	6.59	47	مترو فانكوفر، كندا	2.83
23	لايم شابانغ، تايلند	6.04	48	مرسلوك، مالطا	2.75
24	هو تشي منه، فيتنام	5.96	49	ناغويا، اليابان	2.71
25	بريمن/بريمرهافن، ألمانيا	5.84	50	ديربان، جنوب أفريقيا	2.63

المصدر: www.worldshipping.org.

39- أما الموانئ باللون الأزرق فهي تقع في بلدان مجاورة للبلدان العربية، ميناء أمبارلي التركي على مخرج البوسفور من جهة البحر الأسود ويأتي في المرتبة 39 وميناء مالطا المتوسطي في المرتبة 48 بحجم تشغيل 3.38 مليون حاوية و2.75 مليون حاوية على التوالي.

40- وهكذا، تقع خمسة موانئ في أربعة بلدان عربية ضمن مجموعة الخمسين ميناء الأكثر أهمية للحاويات في العالم، وهي ميناء جبل علي وميناء الشارقة في الإمارات العربية المتحدة وميناء جدة في المملكة العربية السعودية وميناء صلالة في سلطنة عُمان وميناء شرق بور سعيد في مصر.

41- وعند توسيع البحث ضمن قائمة المائة ميناء الأكثر أهمية في تشغيل الحاويات عام 2013، يبين الجدول 5 ترتيب الموانئ العربية مقارنة بالموانئ التي تقع في بلدان مجاورة والمظللة باللون الرمادي.

الجدول 5- ترتيب الموانئ العربية والمجاورة ضمن أهم 100 ميناء لتشغيل الحاويات

الترتيب المحلي	الترتيب العالمي	الميناء	البلد	حركة مرور الحاويات (وحدة معادلة لعشرين قدماً)
1	9	موانئ دبي	الإمارات العربية المتحدة	13,600,000
2	29	جدة	المملكة العربية السعودية	4,561,364
3	34	خور فكان	الإمارات العربية المتحدة	4,000,000
4	41	ميناء ريسوت (صلالة)	سلطنة عُمان	3,340,000
5	42	أمبارلي	تركيا	3,318,235
6	45	ميناء شرق بورسعيد	مصر	2,946,560
7	48	مرسلوك	مالطا	2,700,000
8	49	بندر عباس	إيران	2,688,605
9	56	طنجة	المغرب	2,492,977
10	77	الدمام	المملكة العربية السعودية	1,694,282
11	81	الإسكندرية والدخيلة	مصر	1,519,193
12	**88**	إيتشيل (مرسين)	تركيا	1,366,498
13	89	حيفا	إسرائيل	1,356,989
14	95	أشدود	إسرائيل	1,181,668
15	98	بيروت	لبنان	1,117,334

المصدر: www.worldshipping.org.

42- ويتضح من الجدول 5 احتلال الموانئ العربية مراتب مميزة نسبياً ضمن أهم مائة ميناء للحاويات في العالم[28]، حيث يضم الترتيب تسعة موانئ تقع في ستة بلدان عربية على النحو التالي: ميناء جبل علي (دبي) وميناء خور فكان (الشارقة) في الإمارات العربية المتحدة، وميناءي جدة وميناء الدمام في المملكة العربية السعودية، وميناء شرق بور سعيد وميناء الاسكندرية في مصر، وميناء صلالة في سلطنة عُمان، وميناء طنجة في المغرب، وميناء بيروت في لبنان. وبالمثل، يتبين أن معظم هذه الموانئ تقع ضمن المسار الرئيسي شرق-غرب لنقل الحاويات أو على مقربة من هذا المسار.

(28) تجدر الإشارة إلى وجود بعض الاختلافات في البيانات بين الجدولين 4 و5، رغم أنهما من نفس المصدر: www.worldshipping.org.

43- ويمكن تلخيص المزايا العامة للموانئ العربية المتقدمة في مناولة الحاويات كما يلي:

(أ) وقوع الميناء في بلد ذي مكانة هامة من الناحية الاقتصادية، سواء من حيث ارتفاع عدد السكان (مصر والمغرب) أو ارتفاع حصة الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (الإمارات العربية المتحدة) أو كلاهما معاً (المملكة العربية السعودية)؛

(ب) تقديم الميناء خدمات لأسواق محلية إقليمية هامة مجاورة مرتبطة به برياً أو بحرياً (بيروت)؛

(ج) وقوع الميناء على المسار الرئيسي العالمي لنقل الحاويات شرق-غرب أو على مقربة من هذا المسار، وهي حالة معظم الموانئ العربية التسعة ضمن المائة ميناء الأهم في العالم للحاويات كما سلف الذكر؛

(د) امتلاك الميناء لأرصفة ذات تموضع مناسب لمناورة سفن الحاويات، بأعماق تتراوح بين 16-18 متراً (صلالة)؛

(ه) تقديم الميناء لخدمات مميزة من حيث سرعة تناول الحاويات، وخدمات متابعة إلكترونية لحركة السفن والحاويات وسرعة إنجاز معاملاتها وتخليصها.

44- ويبين الجدول 6 مرتبة البلدان العربية على مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI)[29].

45- ويتبين من الجدول 6 أن البلدان العربية الستة المتميزة بحجم الحاويات في موانئها تقع كلها ضمن أفضل أربعين بلداً وفق مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة، وتحتل الإمارات العربية المتحدة موقعاً متقدماً (ترتيب 14)، متجاوزة بذلك كلاً من اليابان وإيطاليا، كما تقع أربعة بلدان عربية ضمن ترتيب أفضل عشرين بلداً وفق هذا المؤشر، وهي الإمارات العربية المتحدة والمغرب والمملكة العربية السعودية ومصر. أما بالنسبة لبقية البلدان العربية فالوضع يختلف، إذ لا يقع أي من موانئها ضمن ترتيب المائة الأوائل لموانئ الحاويات. وهذا يدل على مدى التباين ما بين البلدان العربية من ناحية حجم الحاويات. وينطبق ذلك بشكل مشابه على ترتيب البلدان العربية وفق مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة كما ورد أعلاه، حيث تتبوأ أربعة بلدان عربية مواقع متقدمة بين بلدان العالم العشرين الأعلى وفق هذا المؤشر، بينما تنخفض قيمة هذا المؤشر بالنسبة لبقية البلدان العربية وبالتالي ينخفض ترتيبها بين بلدان العالم تبعاً لذلك.

(29) Linear Shipping Connectivity Index.

الجدول 6- مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة LSCI لعام 2015

المرتبة	البلد	مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة 2015	المرتبة	البلد	مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة 2015
1	الصين	167	21	مالطا	55
2	سنغافورة	117	22	سيريلانكا	54
3	الصين وهونغ كونغ	117	23	الدنمارك	52
4	جمهورية كوريا	113	24	تركيا	52
5	ماليزيا	111	25	بولندا	51
6	ألمانيا	98	26	سلطنة عُمان	48
7	الولايات المتحدة	97	27	اليونان	47
8	هولندا	96	28	فيتنام	46
9	المملكة المتحدة	95	29	الهند	46
10	بلجيكا	87	30	البرتغال	46
11	إسبانيا	85	31	بناما	46
12	فرنسا	77	32	تايلند	44
13	الصين ومقاطعة تايوان	76	33	الاتحاد الروسي	43
14	الإمارات العربية المتحدة	70	34	المكسيك	43
15	اليابان	69	35	كندا	43
16	المغرب	68	36	كولومبيا	42
17	إيطاليا	67	37	لبنان	42
18	المملكة العربية السعودية	65	38	جنوب أفريقيا	41
19	مصر	61	39	البرازيل	41
20	السويد	56	40	بيرو	37

المصدر: بيانات الأونكتاد http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx.

سادساً- خلاصة تحليلية

46- ينبثق عن العرض السابق نقطتان تستحقان البحث، تتعلق النقطة الأولى بموقع الموانئ البحرية العربية على خارطة النقل الدولي المنتظم بالحاويات، التي يزداد دورها في تشكيل التجارة الدولية كما سلف ذكره. أما النقطة الثانية، فتتعلق بدور النقل البحري المنتظم في التبادل التجاري ما بين البلدان العربية.

47- بالنسبة للنقطة الأولى، توضح البيانات التي وردت في الفقرة السابقة أن تسعة موانئ في ستّة بلدان عربية متقدّمة في مرتبتها من حيث حجم تناولها للحاويات، مما يرشح بعضها لتكون مراكز رئيسية لنقل الحاويات في المنطقة العربية، على النحو التالي (الشكل 9).

(أ) ميناء جبل علي في دبي، مركز رئيسي في منطقة الخليج العربي؛

(ب) ميناء صلالة في سلطنة عُمان، مركز رئيسي في منطقة بحر العرب؛

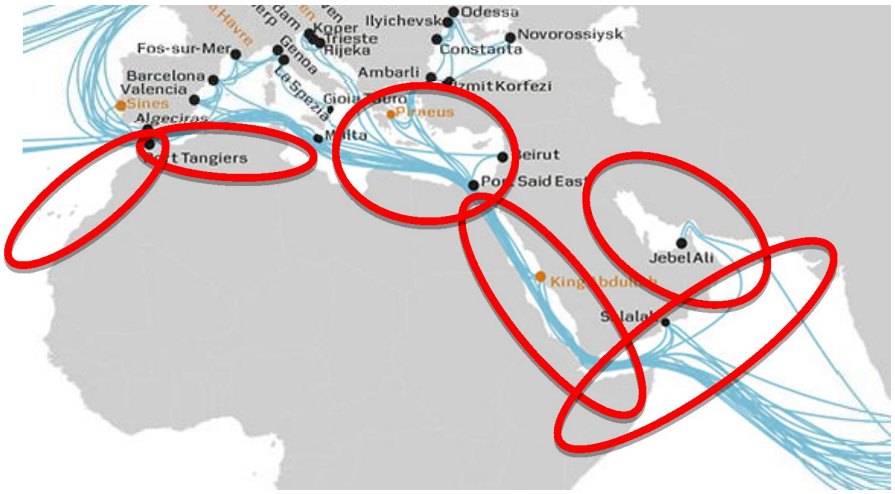
(ج) ميناء جدة في المملكة العربية السعودية، مركز رئيسي في منطقة البحر الأحمر؛

(د) ميناء شرق بور سعيد في مصر، مركز رئيسي في منطقة شرق ووسط البحر الأبيض المتوسط؛

(هـ) ميناء طنجة في المغرب، مركز رئيسي في منطقة غرب البحر المتوسط والسواحل الشرقية للأطلسي.

48- أما بالنسبة لبقية الموانئ العربية، ومنها الموانئ الأربعة العربية الباقية ضمن المائة الأوائل لموانئ الحاويات، فمن المنطقي أن تلعب دور مراكز ثانوية أو موانئ رافدة ترتبط بالموانئ الرئيسية عبر خطوط فرعية تخدم شركات النقل البحري للحاويات بسفن متوسطة وصغيرة (ما بين 2000 إلى 5000 حاوية نمطية) تبحر بدورات منتظمة لربط موانئ الحاويات العربية والمجاورة في المناطق الجغرافية المحددة أعلاه.

الشكل 9- الموانئ الرئيسية العربية والنطاقات الرافدة لها



49- إن وجود فائض في سعة خطوط النقل البحري للحاويات يعني توفر الإمكانية الفنية والتجارية للربط بين كبار المشغلين الذين أجبرتهم ظروف فائض السعة على تكوين تحالفات رئيسية للاستثمار الأمثل لمسارات النقل البحري وتقليل تكاليف التشغيل وبين شركات التشغيل الصغيرة التي تمتلك سفناً صغيرة ومتوسطة الحجم يمكن أن تضعها في خدمة الخطوط الفرعية للربط بين الموانئ الرئيسية والموانئ الرافدة حسبما تقدم أعلاه.

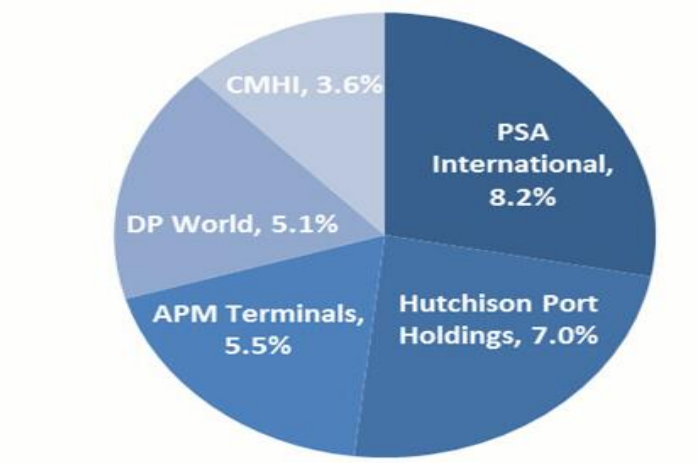
50- ومن المفيد الإشارة إلى أهمية شركة الملاحة العربية المتحدة، التي تتبوأ المرتبة 15 بين كبار مشغلي الحاويات في العالم، وتشغل أكثر من نصف مليون حاوية، في سفن معظمها كبيرة الحجم تعمل على المسار الرئيسي شرق-غرب.

51- وبشكل عام، يمتلك القطاع الخاص الذي يعمل في مجال النقل البحري المنتظم المرونة الكافية للتواؤم مع طلب تشغيل خطوط الحاويات حيثما اقتضت الضرورة، وحيثما توفرت حدود الحجوم الحرجة التي تحقق جدوى اقتصادية من التشغيل المنتظم لسفن الحاويات. وتتأقلم الشركات الخاصة مع تغيُّرات الطلب، وتقوم بعمليات الاندماج اللازمة للحفاظ على مكانتها في سوق العمل إن استدعى الأمر، كما قامت مؤخراً بإنشاء التحالفات

الكبرى آنفة الذكر لتحسين الأداء وسد الفراغات في تسيير سفن الحاويات، ومنها تحالف Ocean 3 الذي يضم شركة الملاحة العربية المتحدة مع شركة CMA-CGM الفرنسية وشركة CSCL الصينية.

52- كما جرى العُرف منذ فترة على أن تدير شركات خاصة محطات الحاويات في الموانئ، وفق عقود شراكة مع سلطات إدارة الموانئ حسب مبدأ الشراكة بين القطاعين العام والخاص، تختلف أشكالها وتفاصيلها من بلد إلى آخر، وحسب موقع محطات الحاويات على الساحة الدولية ودرجة تطور هذه المحطة. فقد ثبت أن شركات القطاع الخاص أكثر كفاءة من المؤسسات الحكومية في هذا المجال، ناهيك عن وجود شركات دولية متخصصة راكمت خبرات طويلة في التعامل مع محطات الحاويات ومستلزمات تشغيلها، من خلال تشغيلها لعدد كبير من محطات الحاويات في مختلف موانئ العالم. ويبيّن الشكل 10 توزّع حصص أهم خمس شركات لمناولة الحاويات في العالم.

الشكل 10- حصص أهم خمس شركات متخصصة في مناولة الحاويات في العالم عام 2013



المصدر: http://www.drewry.co.uk/news.php?id=293.

53- يتبيّن من الشكل 10 أنّ 29.4 في المائة من سوق تناول الحاويات في موانئ العالم عام 2013 تقاسمتها الشركات الخمس الكبرى، حسب الحصة الفعلية من تناول الحاويات، ويختلف ذلك عن عدد محطات الحاويات التي تتشارك بإدارتها هذه الشركات ما بين بعضها البعض وشركاء آخرين مختلفين في مختلف موانئ العالم بنسب تختلف حسب الأقاليم الجغرافية وتتغيّر مع الزمن[30]. وتتوضّح الأهمية النسبية لشركة موانئ دبي العالمية الإماراتية، التي تحتل المرتبة الرابعة بعد شركة ميناء سنغافورة (PSA)[31] وشركة (HPH)[32] المتمركزة في

(30) Notteboom and Rodrigue 2012.

(31) Port of Singapore Authority.

(32) Hutchinson Port Holding.

ميناء هونغ كونغ وشركة (APM)[33] الدانمركية. وتأتي في المرتبة الخامسة من حيث الحصة السوقية شركة (CMHI)[34] الصينيّة.

54- في ضوء كل ما تقدم، لا يبدو من المناسب لحكومات البلدان العربية الاستثمار في تشغيل خطوط لسفن الحاويات أو في إدارة محطات الحاويات في الموانئ، حيث يقوم القطاع الخاص المتخصص والخبير بأداء هذه المهام بالدرجة المطلوبة من الكفاءة والمرونة لمواجهة هشاشة سوق نقل الحاويات وتغيّرات ظروفه، جل ما يمكن التفكير به هو زيادة رأس مال شركة الملاحة العربية المتحدة لنقل الحاويات بمساهمات حصصيّة من الحكومات والمؤسسات المالية العربية التي قد ترغب بذلك، ويرغب القائمون على هذه المؤسسة بمثل هذا التوسّع من خلال اقتناء سفن مناسبة للخطوط الرافدة بين الموانئ المركزية العربية الهامّة الأمر الذي سيزيد من القدرة التنافسية لهذه الشركة الهامة التي تحتل موقعاً متقدّما بين شركات نقل الحاويات في العالم، على أن تتحمل الجهات المشاركة الجديدة وعلى أسس تجارية بحتة مخاطر الخسارة ضمن الظروف المقلقة التي يعاني منها هذا القطّاع بسبب الزيادات المضطردة في فائض السعة بالنسبة للطلب.

55- بالمقابل، سيكون من الأنسب لحكومات البلدان العربية التركيز على تحسين الخدمات المقدمة في الموانئ، والعمل على تخفيف بعض مكونات تكاليف نقل الحاويات المتعلقة بأزمنة تخليص الحاويات ونقلها براً إلى مقصدها النهائي. حيث يلعب الربط الجيد للموانئ بشبكات النقل البري، من طرق وسكك حديدية، دوراً هاماً في تعزيز كفاءة أداء الموانئ وجذب المزيد من حجوم النقل باتجاهها. حيث توضح سابقاً أن جزء التكاليف المرتبطة بالنقل البحري، السفن والحاويات بحد ذاتها، يشكل 41 في المائة من الإجمالي، مقابل 46 في المائة حصة جزء مناولة الموانئ والنقل البري من مصدر البضاعة إلى مقصدها النهائي (الشكل 6).

56- ولا يقل هذا الدور عن الدور الذي تلعبه شفافية ووضوح وأتمتة المعاملات الإدارية في تخفيف الفوضى والفساد المعهودين في بعض الموانئ، وما لذلك من تأثير في تحسين سمعة الموانئ الناجحة وتعزيز مصداقيتها، الأمر الذي يشجع أيضاً على جذب المزيد من حجوم الحاويات باتجاهها.

57- النقطة الثانية تتعلق بدور موانئ الحاويات العربية وخطوط النقل بينها في تحسين التجارة البينية العربية. وهذه النقطة أثارت ولا تزال تثير الكثير من الجدل.

58- لقد بات من المعروف ضعف نسبة التجارة البينية العربية من إجمالي تجارتها الخارجية، حيث تعتبر المنطقة العربية من أقل مناطق العالم تكاملاً من الناحية التجارية. فنسبة الصادرات البينية لم تتجاوز 5.2 في المائة من مجموع صادرات المنطقة في عام 2010، ورغم أنها ترتفع إلى 18 في المائة إذا ما استثني النفط ومشتقاته من الصادرات العربية،إلاّ أنها تبقى متواضعة جداً إذا ما قورنت بنسبة 65 في المائة بين دول الاتحاد الأوروبي، أو بنسبة 49 في المائة في حالة منطقة التجارة الحرة لأمريكا الشمالية، أو حتى بالمقارنة مع مناطق

(33) AP Moller Group، وهي جزء من مجموعة Maersk لتشغيل خطوط الحاويات.

(34) تغيّر اسمها عام 2016 إلى: China Merchant Port Holdings Company Limited.

نامية أخرى، مثل تجمع دول جنوب شرق آسيا الذي وصلت نسبة التجارة بين دوله إلى 24.8 في المائة، وأفريقيا التي وصلت نسبة التجارة بين دولها إلى 12.4 في المائة[35].

59- ويتكرر في أكثر من مناسبة توجيه اللوم للنقل، ولا سيما ضعف وجود خطوط منتظمة ومباشرة للنقل البحري بين الموانئ العربية، كعامل يعيق من زيادة نسبة التجارة البينية بين البلدان العربية. مع العلم أن الحالة الراهنة للنقل البحري المنتظم، والمتمثلة بفائض السعة المتزايد في عرض سفن الحاويات، تؤدي إلى الانخفاض المستمر في أسعار نقل الحاويات على الخطوط الرئيسية في العالم، وتتنافس شركات الحاويات لاستقطاب أي طلب يمكن أن يظهر لملء الفراغات على سفنها بأسعار تكاد لا تغطي سوى نفقات التشغيل من أجور الطواقم والوقود والاتصالات. ورغم أن الخطوط الكبرى لنقل الحاويات على محور شرق غرب تمر بالقرب من عدد هام من كبريات الموانئ العربية، إلا أنها لا تجد الطلب الكافي لنقل الحاويات بين هذه الموانئ بحد ذاتها.

60- ويتبيّن من التحليل السابق أن ضعف التجارة البينية بين البلدان العربية ليس مرتبطاً بضعف عرض النقل البحري المنتظم بين البلدان العربية، بل ينبغي البحث عن أسباب هذا الضعف في عوامل أخرى أكثر عمقاً ترتبط بضعف التكامل الاقتصادي العربي بحد ذاته، وفي ضعف الإنتاج العربي القابل للتبادل بين البلدان العربية، وفي السياسات التي تنتهجها البلدان العربية في تنافسها بين بعضها البعض في التوجّه إلى الأسواق الغربية استيراداً أو تصديراً.

61- وعندما يتوفر إنتاج في بلد يمكن تصديره إلى بلدان عربية أخرى، فغالباً ما يقوم بنشاط الإنتاج هذا شركات صغيرة ومتوسطة، بكميات قليلة وتواترات متباعدة أو موسمية وينقل هذا الإنتاج أو يصدّر بين البلدان العربية بالطرق التقليدية بواسطة النقل الطرقي بالشاحنات، وهو نمط نقل مرن ويتوافق مع خصائص الحالات التي تستدعي شحنات متقطعة قليلة العدد ومنخفضة الوزن، ولا تحتمل الانتظار لتتجمع وتنقل بالسفن، بل ولا تتحمل الأعباء الإدارية والتعاقدية اللازمة لترتيب نقلها بالسفن، في الوقت الذي تسهل فيه إجراءات نقلها بالشاحنات من الباب للباب بعلاقة إدارية بسيطة مع الشاحن الطرقي بحدّ ذاته.

سابعاً- مقترحات وتوصيات

62- نظراً لما يعانيه سوق النقل البحري من استمرار الهشاشة، نتيجة للتنافسية الشديدة والزيادة المطردة في فائض سعة العرض بالمقارنة مع الطلب، التي ظهرت بشكلها الأوضح خلال عام 2009، تأثراً بالأزمة المالية العالمية 2008-2009، ولأن الحكومات بطبيعتها تحاول تجنب المخاطر، لا تنصح حكومات البلدان العربية بالاستثمار المباشر في تشغيل النقل البحري من خلال شراء سفن وتشغيل خطوط جديدة منتظمة لنقل الحاويات تضاف إلى الخطوط القائمة حالياً، التي تتعرض لتحديات مستمرة لتحقيق هوامش الربح الكافية لاستمرارها. يمكن التوجّه فقط لدراسة زيادة حصة شركة الملاحة العربية المتحدة من السوق، من خلال المشاركة في زيادة رأس مالها لاقتناء سفن مناسبة للنقل على الخطوط الرافدة بين البلدان العربية، مع تحمل المخاطر التجارية الناجمة عن مثل هذه المشاركة.

(35) ESCWA 2014, p. 50.

63- بالمقابل، يمكن للحكومات أن تلعب دوراً فعالاً في تسهيل وتنمية النقل البحري، من خلال دورها التنظيمي في تعزيز توحيد المعايير وتبسيط وتسهيل وتقليل تكاليف إجراءات تخليص الحاويات، ومن خلال الاستثمار في البنى التحتية للموانئ وتجهيزاتها بالتشارك مع القطاع الخاص.

64- كما يمكن أن تقوم الحكومات باستكمال تحرير خدمات النقل البحري في موانئها، بما يعزز التنافس العادل بين الفعاليات الاقتصادية، وأن تركز على وضع الضوابط التي تكفل شروط السلامة والأمان والحفاظ على البيئة ومراقبة الالتزام بهذه الضوابط. ويشمل ذلك إصدار القوانين والضوابط الناظمة لعمل مختلف المهن المتعلقة بالنقل البحري، من ناقلين وشاحنين ومقدمي خدمات النقل متعدد الأنماط وغير ذلك، بالإضافة إلى تشجيع وتسهيل نشوء الجمعيات والاتحادات المهنية المتعلقة بهذه المهن.

65- بالإضافة إلى ذلك، من المهم تحسين الخدمات التي تقدمها الموانئ وزيادة الكفاءة العامة للموانئ، ويمكن الاعتماد على الدليل الإرشادي الذي أعدّته الأونكتاد لمساعدة سلطات الموانئ على تجميع واستخدام حزمة من مؤشرات الأداء لمختلف مكونات الميناء على الصعيد التشغيلي والمالي، حيث يقدم الدليل المذكور المساعدة لتحسين إدارة الموانئ والتخطيط والضبط على المدى المتوسط (UNCTAD 1976). ومن المهم تحليل الأداء الفعلي لمختلف المكونات التي تشكل سعة الموانئ لكشف الطاقة الكامنة المتاحة التي قد يكون بالإمكان زيادتها بشكل جذري باتباع إجراءات تنظيمية، مثل زيادة ساعات العمل باستخدام نظام الورديات، وزيادة كفاءة استخدام التجهيزات، ولا سيما الروافع القنطرية المستخدمة لتحميل وتنزيل الحاويات أو زيادة عدد طوابق الحاويات في ساحات التخزين، وغير ذلك من الإجراءات التنظيمية أو الفنية منخفضة التكلفة[36]. ويمكن تعداد الإجراءات التالية:

(أ) رفع كفاءة العاملين في الموانئ، من خلال التدريب والتأهيل، والتوسّع في استخدام تقانات المعلوماتية والاتصالات المناسبة؛

(ب) تبسيط وتسهيل إجراءات الفحص الجمركي ومعاملات التخليص؛

(ج) وضع القوانين والتعليمات التنظيمية التي تسمح بمشاركة القطاع الخاص بمختلف عمليات بناء وتجهيز وتشغيل وإدارة الموانئ، ولا سيما أرصفة ومحطات الحاويات؛

(د) الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بأنشطة النقل بأنماطه المختلفة، ومراقبة ومتابعة التطبيق الأمثل لهذه الاتفاقيات.

66- قد لا يلزم تشييد أرصفة أطول من 450 متراً في الموانئ إلا إذا كانت هناك رغبة في مناولة عدة سفن في وقت واحد، ولكن مع ذلك يتعيّن تجهيز قنوات دخول أعمق وأحواض دوران أوسع ومرافق أكثر لإرشاد السفن وأرصفة أكثر متانة ومناطق تخزين أرحب وأنظمة أكثر تطوراً لتشغيل محطات الحاويات النهائية ضمن الميناء. وتتخذ إدارة كل مرفأ القرار في استقبال سفن أكبر أو باستقبال سفن عادية بتواتر أعلى حسبما ما تعتقد أنه يخدم مصلحة الميناء. وفي حالة استقبال سفن أكبر ستتجه إدارة الميناء إلى بناء أرصفة أعمق وامتلاك تجهيزات تتناسب مع الحجوم الكبيرة للسفن. أما في حالة استقبال سفن عادية بتواتر أعلى ستتجه نحو تعزيز

(36) CHCP (2010).

الاستفادة من البنية التحتية والتجهيزات الحالية ورفع الطاقة المتاحة بإجراءات تنظيمية مرتبطة بزيادة عدد ساعات العمل ورفع معدلات الإنتاجية للتجهيزات والأفراد.

67- وكذلك ينبغي الاهتمام بربط الموانئ برياً بشبكة من السكك الحديدية والطرق القادرة على معالجة أحجام أكبر من البضائع، مع تقليل الآثار البيئية التي يمكن أن تنجم عن ازدياد الانبعاثات الغازية المضرة بنتيجة زيادة حركة النقل البري من وإلى الموانئ البحرية.

ثامناً- استنتاجات ختامية

68- على ضوء ما قدم في هذا التقرير من عرض وتحليل، يمكن استنتاج النقاط التالية:

(أ) يشكل النقل البحري بالحاويات عماد التجارة الدولية، وقد تكاثفت خطوط نقل الحاويات على محور يمتد من الموانئ الآسيوية شرقاً إلى موانئ شمال أوروبا غرباً، مروراً بالمحيط الهندي وبحر العرب والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط. وتعمل على هذا المحور ناقلات عملاقة للحاويات تُشغّلها شركات كبرى متخصصة لخطوط نقل الحاويات التي شكّلت فيما بينها تحالفات هامة للحفاظ على هوامش ربحها وحصتها السوقية في ضوء تحديات فائض السعة الناجم عن الزيادات المضطردة في أعداد وحجوم سفن نقل الحاويات بالتزامن مع تباطؤ النمو على الطلب العالمي للنقل البحري؛

(ب) ويمرّ المحور الرئيسي لنقل الحاويات شرق-غرب عبر عدد من الموانئ المركزية العربية التي تلعب دوراً توزيعيّاً للبضائع الواردة من الموانئ الآسيوية دون أن يؤدّي ذلك إلى معالجة الضعف المزمن للتجارة البينية في المنطقة العربية، والناجم عن أسباب تتجاوز التفسير التقليدي بعدم توفر العرض المناسب من وسائل النقل البحري؛

(ج) البلدان العربية مدعوّة لتحسين خدمات النقل البحري من خلال تحسين وتبسيط وتقليل أزمنة وتكاليف إجراءات معالجة البضائع في الموانئ، ومن خلال تعزيز ربط الموانئ بالشبكات البريّة الداخلية، أكثر ممّا هي مدعوة للاستثمار في تشغيل سفن الحاويات أو محطات الحاويات التي تديرها بكفاءة شركات متخصصة وذات خبرة على مبدأ التشارك بين القطاعين العام والخاص؛

(د) إن كان هناك اهتمام من جانب البلدان العربية بتحمل مخاطر الاستثمار في خطوط النقل البحري المنتظم للحاويات، فمن الأجدى أن يجري ذلك من خلال المشاركة في زيادة رأسمال شركة الملاحة العربية المتحدة، لزيادة حصتها من سوق نقل الحاويات في العالم وتمكينها من زيادة دورها في نقل الحاويات على الخطوط الرافدة التي تصل الموانئ العربية بالموانئ المركزية الرئيسية، على أن يتم ذلك من خلال دراسة كاملة للجدوى الاقتصادية لهذا الخيار والمخاطر التي تواجهه والحلول الملائمة لمواجهة هذه المخاطر.

المرفق

العناصر الرئيسية لنشاط جامعة الدول العربية لتفعيل الربط البحري العربي

في اجتماع مجلس وزراء النقل العرب في دورته العادية (23) بتاريخ 2010/10/27، وبعد الاطلاع على الورقة الأولية لمقترح مشروع الربط البحري بين الدول العربية، التي أعدت بالتنسيق بين الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والاتحادات العربية المعنية بالنقل البحري، قرر في البند الرابع من جدول أعماله[1]:

1- الموافقة على اختيار مشروع الربط البحري العربي بين الدول العربية كموضوع يعرض على القمة العربية الاقتصادية والتنموية والاجتماعية المقرر عقدها في شرم الشيخ خلال شهر كانون الثاني/يناير 2011.

2- تكليف الاتحادات العربية المعنية بالنقل البحري باستكمال الدراسات والشروح اللازمة لعناصر المشروع المشار إليه أعلاه، على أن تتولى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري التنسيق في هذا الشأن، وإعداد مسودة المشروع بمراعاة الملاحظات التي أبداها أعضاء المكتب التنفيذي حول ورقة المشروع الأولية، وتعميمها من خلال الأمانة العامة على الدول العربية تمهيداً لمناقشتها في اجتماع استثنائي للجنة الفنية للنقل البحري يعقد لهذا الغرض خلال النصف الأول من شهر كانون الأول/ديسمبر 2010.

3- عقد دورة استثنائية لمجلس وزراء النقل العرب لإقرار المشروع تمهيداً لعرضه على المجلس الاقتصادي والاجتماعي المكلف بإعداد جدول أعمال القمة العربية الاقتصادية والتنموية والاجتماعية، والترحيب بدعوة المملكة الأردنية الهاشمية باستضافة الدورة الاستثنائية خلال الفترة الممتدة بين 12 و14 كانون الأول/ديسمبر 2010، بالتزامن مع المؤتمر والمعرض الثاني للنقل في الشرق الأوسط.

بعيد ذلك، وفي الاجتماع الثاني للقمة العربية التنموية الاقتصادية والاجتماعية المنعقد في شرم الشيخ بتاريخ 19 كانون الثاني/يناير 2011، تم اتخاذ القرار رقم (19) بشأن مشروع الربط البحري بين الدول العربية، والذي تضمن في حينه النص على:

1- تدعيم الربط البحري العربي من خلال ما يلي:

(أ) قيام الدول العربية بتحديد موانئها الرئيسية وتطويرها لتتوافر فيها عوامل الأمن والسلامة والحفاظ على البيئة طبقاً للقواعد والمعايير الدولية المعمول بها، وربط تلك الموانئ بوسائل النقل المختلفة والمناطق اللوجستية؛

(ب) دعم وتشغيل خطوط نقل بحري عربية تعمل بين الموانئ العربية الرئيسية وعلى أسس اقتصادية، وتوفير كافة التسهيلات للناقل البحري العربي لتشغيل هذه الخطوط، وإمكانية تطبيق منظومة الطرق البحرية السريعة "Motorways of the Sea" والخطوط الملاحية القصيرة "Short Sea Shipping" على بعض هذه الخطوط، مع مراعاة تطبيق القواعد والاتفاقيات الدولية المعنية بالسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية والأمن البحري.

2- دعوة صناديق ومؤسسات التمويل العربية والإقليمية للمساهمة في تمويل الدراسات والاستشارات اللازمة لتنفيذ القرار أعلاه بالتنسيق مع مجلس وزراء النقل العرب.

عقد خلال الفترة 26-27 كانون الثاني/يناير 2011 الاجتماع الثالث عشر للجنة الفنية للنقل البحري التابعة لوزراء النقل العرب، والذي تضمن البند الخامس من جدول أعماله تكليف الأمانة العامة باقتراح خطوات تنفيذية محددة للقرار (19) الصادر عن القمة العربية التنموية الاقتصادية والاجتماعية الثانية بشأن الربط البحري بين الدول العربية وتعميمها على الدول العربية لدراستها

(1) انظر الصفحات 5-6 من مقررات مجلس وزراء النقل العرب في دورته المنعقدة في الاسكندرية خلال الفترة 27-28 تشرين الأول/أكتوبر 2010، المنشورة على موقع جامعة الدول العربية: المجالس الوزارية، وزراء النقل العرب، دورات المجلس 2010 (http://www.lasportal.org/ar/councils/ministerialcouncil/Pages/MCouncilCycle.aspx?RID=3).

خلال اجتماع استثنائي للجنة الفنية للنقل البحري يعقد يومي 13-14 آذار/مارس 2011. وتم كذلك تكليف الأمانة العامة بتعميم ورقة عمل دولة الإمارات العربية المتحدة بشأن تطوير منظومة النقل البحري العربي، والتي قدمتها إلى القمة العربية التنموية الاقتصادية والاجتماعية الثانية، للاستفادة من التوصيات الواردة فيها من قبل الدول العربية.

عقد اجتماع الدورة العادية (46) للمكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب خلال الفترة 26-27 نيسان/أبريل 2011، والذي تضمن البند الأول- ب من جدول أعماله:

1- الموافقة على توصية اللجنة الفنية للنقل البحري في اجتماعها الاستثنائي المنعقد خلال الفترة 13-14 آذار/مارس 2011، بشأن التصور الذي وضعته الأمانة العامة حول الخطوات التنفيذية للقرار رقم (19) الصادر عن القمة العربية التنموية الاقتصادية والاجتماعية الثانية بشأن الربط البحري بين الدول العربية، والتأكيد على ما يلي:

(أ) قيام الدول العربية بسرعة تزويد اتحاد الموانئ البحرية العربية بالموانئ الرئيسية للربط البحري العربي في الموعد الذي حددته اللجنة؛

(ب) قيام الدول العربية والاتحادات البحرية العربية بحصر الدراسات المتوفرة بالفعل حول تشغيل الخطوط الملاحية بين الموانئ التي يتم تحديدها؛

(ج) عقد اجتماع للجنة الفنية للنقل البحري لدراسة تلك النتائج (الموانئ ودراسات الخطوط)، ووضع تصور مبدئي لأفضل خطوط الربط بين الموانئ المحددة في صيغة دراسات جدوى مبدئية بما يمكّن من عرضها على استشاريين لتحديد الأولويات وإعداد دراسات الجدوى التفصيلية.

2- تكليف الأمانة العامة بتعميم دراسة إنشاء قواعد بيانات النقل البحري العربي التي أعدها اتحاد الموانئ البحرية العربية على الدول العربية لإبداء ملاحظاتها، تمهيداً لمناقشتها خلال الاجتماع القادم للجنة الفنية للنقل البحري (أيلول/سبتمبر 2011).

لم يتطرق جدول أعمال اجتماع الدورة (24) لمجلس وزراء النقل العرب، المنعقد في مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية خلال الفترة 26-27 تشرين الأول/أكتوبر 2011، لأي موضوع يتعلق بالربط البحري العربي، وإنما تطرق في البند (12) من جدول الأعمال إلى التأكيد على تنفيذ موضوعات النقل التي أقرتها القمم العربية التنموية السابقة وهي مخطط الربط البري بالطرق؛ ومخطط الربط البري بالسكك؛ ومشروع الربط البحري بين الدول العربية، وذلك تمهيداً لعرض التطورات في هذه المجالات على القمة العربية التنموية الاقتصادية والاجتماعية الثالثة المقرر عقدها في الرياض خلال شهر كانون الثاني/يناير 2013.

كذلك لم يتم التطرق لموضوع الربط البحري بين الدول العربية خلال اجتماع الدورة (25) لمجلس وزراء النقل العرب المنعقد في الاسكندرية خلال الفترة 7-8 تشرين الثاني/نوفمبر 2012.

بالتزامن مع ذلك، فقد شرع الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية بإعداد دراسة أولية لجدوى تشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ العربية، وذلك بتكليف من اللجنة الفنية للنقل البحري لمجلس وزراء النقل العرب، بنتيجة اجتماعها الاستثنائي المنعقد يومي 13 و14 آذار/مارس 2011، كما تم عرض ومناقشة هذه الدراسة الأولية في مؤتمر عقد في بيروت بتاريخ 25 نيسان/أبريل 2012[(2)]، وخصص في حينه لاستعراض إمكانيات الربط البحري بين الدول العربية بأسلوب الطرق البحرية

(2) عقد المؤتمر في فندق البريستول في بيروت برعاية مشتركة من معالي وزير النقل اللبناني غازي العريضي ومعالي وزير النقل المصري الدكتور جلال السعيد. وقد ترأس جلسات المؤتمر معالي الدكتور ابراهيم الدميري، وزير النقل المصري الأسبق، بمشاركة دولة الدكتور عصام شرف، رئيس وزراء مصر السابق، ومعالي الدكتور سلطان أبو علي وزير الاقتصاد المصري السابق ومعالي الدكتور أحمد الدرش وزير التخطيط المصري السابق وسعادة السفير محمد الربيع أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية وسعادة السفير محمد توفيق سفير جمهورية مصر العربية في لبنان والدكتور اسماعيل عبد الغفور رئيس الأكاديمية العربية للنقل البحري والدكتورة دينا حسين الظاهر رئيس النقل والسياحة في القطاع الاقتصادي للأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وحوالي 150 مشاركاً من الخبراء والمهتمين وذوي الصلة بقطاع النقل البحري العربي.

السريعة Motorways of the Sea والخطوط البحرية القصيرة Short Sea Shipping. تم في المؤتمر المذكور تقديم العروض التالية:

- عرض من اللواء البحري حاتم القاضي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية لنتائج الدراسة الأولية للجدوى الاقتصادية لمشروع الربط البحري بين الدول العربية ببعضها وبينها وبين المناطق الاقتصادية المجاورة للوطن العربي في أفريقيا وآسيا الوسطى وأوروبا بأسلوب الطرق البحرية السريعة والخطوط البحرية القصيرة، حيث تم التركيز على نمط النقل بالدحرجة (RoRo) كطراز أمثل لمشروع الربط البحري العربي[3]. وتم التنويه إلى توقع وجود خسارات خلال السنوات الثلاث الأولى من تشغيل هذا النمط على المحور الشمالي بالبحر المتوسط، واقتراح أن يتم تدارك ذلك من خلال "قيام المجالس السلعية التصديرية أو السلطات التنفيذية في هذه الدول بتغطية نسبة من هذه الخسائر بأسلوب دعم الناولون[4] البحري للمصدر أو المستورد المستخدم لهذا الخط حتى يتمكن الخط الملاحي من الاستمرار في أداء الخدمة لحين استكمال المنظومة التسويقية لهذا الخط".

- عرض من المهندس محمد السيد نائب رئيس مجلس إدارة شركة الملاحة العربية المتحدة UASG حول مراحل تطور الشركة ووصولها إلى مرتبة بين الشركات العشرين الأوائل في نقل الحاويات في العالم من خلال قيامها بشكل أساسي بتشغيل سفن روافد للحاويات في المنطقة العربية Feeders.

- عرض من المهندس حسن قريطم، المدير العام لمرفأ بيروت حول تطور حركة الحاويات في مرفأ بيروت وصولاً إلى ما يزيد عن مليون حاوية نمطية في السنة، والتوسعات الجديدة المنظورة لمحطة الحاويات ومعداتها وتجهيزاتها ومشروع إنشاء منطقة "مراكز لوجستية لمنطقة حرة" بعقود تأجير لمساحات تخزينية تمتد لعشرين عاماً.

- عرض من الدكتور مصطفى رشيد، وكيل كلية النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، حول التمويل التأجيري للسفن ومعدات خدمات النقل البحري وأهميته في دعم مشروع الربط البحري العربي.

وبعد مناقشة الأوراق المقدمة، خلص المؤتمر المذكور إلى ثماني توصيات يمكن تلخيصها كالآتي:

1- ضرورة توفير الإرادة السياسية لنجاح تنمية التجارة البينية العربية وتشجيع النقل البحري العربي ليكون عماد هذه التجارة البينية.

2- ضرورة التعاون بين الناقلين البحريين العرب وسلطات الموانئ العربية للاستفادة من طاقات أساطيل النقل البحري العربية وتوسيع قاعدة استخدامها.

3- اعتماد دراسة الجدوى المقدمة من اللواء البحري محمود حاتم القاضي بشأن الربط البحري بين الدول العربية باستخدام نمط الدحرجة (RoRo)، مع تشجيع إنشاء الشركات العربية المشتركة لتنفيذ المرحلة الأولى من الدراسة فيما بين الموانئ العربية في البحرين المتوسط والأحمر.

---

(3) كان قد تم في الجلسة الافتتاحية للمؤتمر التطرق لتجربة تشغيل سفن الرورو (RoRo) بين الموانئ التركية وميناء ضبا السعودي، من خلال مرور الشاحنات برّاً عبر الأراضي المصرية والاتفاقية التي تم توقيعها بين مصر وتركيا بهذا الصدد، كمثال داعم لمشروع الربط البحري المقترح من الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، علماً أن المشروع المذكور كان قد بدأ في نيسان/أبريل 2012 كبديل للمرور التقليدي للشاحنات التركية عبر الأراضي السورية والأردنية في طريقها إلى بلدان الخليج العربي، وذلك بسبب انقطاع خطوط النقل البري عبر الأراضي السورية بسبب انعدام شروط الأمان نتيجة تطور النزاع المسلح في سورية. وقد تم دعم هذا الخط في البداية من الحكومة التركية التي كانت تتولى على عاتقها دفع الرسوم السيادية المصرية البديلة عن بدلات المرور عبر قناة السويس (بحدود 1000 دولار للشاحنة). وقد توقف تشغيل الخط في بدايات 2015، ويتم استبداله حالياً بنقل البضائع التركية من ميناء مرسين إلى ميناء ضبا السعودي بشكل مباشر بالمرور عبر قناة السويس.

(4) الناولون: مصطلح شائع الاستخدام في أوساط النقل البحري ويعني "أجور النقل البحري".

4- تطوير أداء العمل في الموانئ العربية بما يحقق متطلبات تنفيذ هذه المرحلة.

5- العمل على تنسيق وتطوير وتوحيد الأنظمة والتشريعات والمصطلحات لتحقيق نجاح تفعيل هذه الدراسة.

6- العمل على التوسع في استخدام التعاملات الإلكترونية في الشركات الملاحية العربية وفيما بينها لسرعة تبادل المعلومات.

7- تنمية مفهوم وأسلوب النقل متعدد الوسائط (الأنماط) في الدول العربية وتوحيد الجهود في التغلب على التحديات التي تواجه هذا المفهوم وخاصة تدعيم دور متعهدي النقل متعدد الوسائط في الدول العربية.

8- العمل على توحيد الإجراءات المتبعة على الحدود البرية والموانئ البحرية بين الدول العربية لتسهيل الحركة التبادلية في ما بين هذه الدول مع أهمية وضوح وتوحيد الإجراءات.

بتاريخ 14 تشرين الثاني/نوفمبر عام 2012، قام الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية بعقد مؤتمر آخر في القاهرة، تحت رعاية الأمانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية، عن المشاكل والصعوبات التي واجهت تنفيذ المرحلة الأولى من الربط البحري بين الدول العربية[5]. وقد ركز العديد من توصيات هذا المؤتمر المنعقد برئاسة معالي الدكتور عصام شرف، رئيس وزراء مصر السابق، على ضرورة تقديم تسهيلات متعلقة بالمراحل البرية لحركة الشاحنات ضمن المسار العام لنمط الرورو، مثل تيسير إصدار تأشيرات الدخول لسائقي الشاحنات الحاصلين على شهادات سير دولية معتمدة من الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)، وتعميم الفحص بالأشعة للشاحنات في المنافذ البحرية والبرية ومن ثم تتبع حركة هذه الشاحنات إلكترونياً وباستخدام نظام التموضع العالمي (GPS) وسرعة إصدار مواصفات قياسية دولية للشاحنات العربية لتمكينها من النفاذ إلى الأسواق العالمية، ورفع مستوى الخدمات المقدمة للسائقين داخل الموانئ المصرية وغير ذلك من التوصيات التي تتعلق بتقديم المزيد من التسهيلات لحركة الشاحنات ورفع مستوى السائقين العرب لهذه الشاحنات ضمن تشجيع البلدان العربية على الانضمام إلى اتفاقية التير (TIR) للنقل البري بالترانزيت[6].

تم عقد الاجتماع (16) للجنة الفنية للنقل البحري لمجلس وزراء النقل العرب بتاريخ 19-2013/2/21، في مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية في القاهرة. وقد تطرق الاجتماع مطولاً في بنده الأول إلى متابعة مشروع الربط البحري بين الدول العربية، حيث تم استعراض الدراسة الأولية لجدوى تشغيل بعض أجزاء من الخطوط بين الموانئ البحرية العربية المقدمة من الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، والذي قدم مرافعة عما سمي في حينه بالتطبيق العملي للدراسة من خلال بدء تشغيل خطوط ملاحية بسفن الدحرجة (الرورو) بين موانئ مرسين واسكندرون التركية وميناء بورسعيد المصري، ومن ثم نقل الشاحنات براً إلى مينائي بورسعيد والأدبية المصريين على البحر الأحمر، لتتم معاودة نقل الشاحنات بسفن الرورو بين هذين الميناءين وميناء ضبة السعودي على البحر الأحمر. كما تم تقديم خلاصة تجميعية بأعمال مؤتمر بيروت المنعقد بتاريخ 2012/4/25 ومؤتمر القاهرة المنعقد بتاريخ 2012/11/14 الوارد ذكرهما أعلاه، وتم تقديم توصيات المؤتمرين المذكورين.

عقد اجتماع الدورة (50) للمكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في عمّان، المملكة الأردنية الهاشمية، خلال الفترة 14-15 حزيران/يونيو 2013، وتطرق البند الخامس من جدول أعماله لمتابعة مشروع الربط البحري بين الدول العربية (دراسة جدوى لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ البحرية العربية). حيث اطلع المجلس على توصية الاجتماع (16) للجنة الفنية للنقل البحري المنعقد خلال الفترة 19-21 شباط/فبراير 2013، وكذلك على توصية الاجتماع المشترك للجان الفنية للنقل المنعقد خلال الفترة 7-9 أيار/مايو 2013، وقرر بعد المداولة:

---

(5) يتضح أن المقصود بالمرحلة الأولى هو نشوء خط الربط بسفن الدحرجة (الرورو) بين الموانئ التركية والموانئ المصرية على البحر المتوسط، حيث يتم جزء من الرحلة براً بعد ذلك إلى الموانئ المصرية على البحر الأحمر لتتم معاودة تحميل الشاحنات من هناك بسفن الرورو إلى ميناء ضبا السعودي، ومن ثم براً مجدداً إلى المناطق الداخلية في المملكة العربية السعودية وبقية بلدان الخليج العربي.

(6) يبدو من قراءة هذه التوصيات أن الجهد كان منصباً على اقتراح حزمة من التسهيلات الكفيلة بتشجيع استخدام الشاحنات في رحلة الإياب لتحميل بضائع مصرية بقصد التصدير إلى تركيا ومنها إلى بقية البلدان الأوروبية.

أولاً- توجيه الشكر إلى البنك الإسلامي للتنمية (IDB) على إبداء استعداده لدعم تنفيذ قرار القمة العربية التنموية الاقتصادية والاجتماعية بشأن مشروع الربط البحري بين الدول العربية، وكذا استعداده للمساهمة في تحديث البنية التحتية للموانئ العربية من خلال أساليب التمويل المختلفة.

ثانياً- تكليف الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بعقد اجتماع يضم ممثلي الدول العربية والمسؤولين في البنك الإسلامي للتنمية لتحديد أوجه الدعم المتاحة من البنك لتطويل الموانئ العربية ودعم دراسة تنفيذ مشروع الربط البحري بين الدول العربية وعرض نتائج الاجتماع على الدورة القادمة لمجلس وزراء النقل العرب.

ثالثاً- رفع التوصيات التالية إلى مجلس وزراء النقل العرب للنظر في تبنيها[7]:

(1) دعوة الدول العربية إلى تطوير موانئها لتواكب التطور المنتظر لسفن الحاويات وتشجيع الشركات الملاحية لديها على تملك وتشغيل سفن الـ "Feeders" مما يساهم في نمو حركة التجارة الخارجية العربية البينية.

(2) دعوة الدول العربية للنظر في استصدار التشريعات اللازمة لإتاحة تطبيق التأجير التمويلي للسفن ورفع العلم العربي عليها، وتحفيز القطاع الخاص العربي نحو الاستثمار في مجال تملك السفن، مع إزالة العقبات التشريعية نحو التملك والتشغيل ما يساعد على زيادة أعداد السفن رافعة العلم العربي.

(3) حث البنوك ومؤسسات التمويل لمنح القروض الميسرة لشركات القطاع الخاص والمشترك للاستثمار في تملك السفن.

(4) حث الشركات الملاحية العربية على التوسع في استخدام التعاملات الإلكترونية لديها وفيما بينها لسرعة تبادل المعلومات.

(5) تشجيع الدول العربية على إنشاء محطات لتموين السفن بالوقود (السائل-الغاز المسيل L.G) في كل من منطقة البحر المتوسط والبحر الأحمر وذلك لتموين سفن الحاويات العملاقة الجاري بناؤها حالياً (18 ألف حاوية نمطية)، حيث سيكون هناك طلب كبير على ذلك مستقبلاً.

(6) تنمية مفهوم وأسلوب النقل المتعدد الوسائط في الدول العربية، وتدعيم دور متعهدي النقل المتعدد الوسائط في الدول العربية.

(7) تشجيع استخدام نظام التتبع الإلكتروني للشاحنات (GPS) أثناء تحركاتها على الطرق بالدول العربية.

(8) العمل على توحيد مواصفات الشاحنات العربية وبما يتواءم مع المواصفات الدولية.

(9) الاهتمام بإيجاد مراكز خدمات وإصلاح على الطرق البرية للمركبات.

وعند انعقاد اجتماع الدورة العادية (26) لمجلس وزراء النقل العرب في مدينة الاسكندرية خلال الفترة 23-2013/10/24، تم التطرق في البند الثالث من جدول أعماله لموضوع متابعة مشروع الربط البحري بين الدول العربية (دراسة جدوى تشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ البحرية العربية)، حيث أقر بهذا الصدد ما يلي:

1- دعوة الدول العربية إلى تطوير موانئها البحرية لتواكب التطور المنتظر لسفن الحاويات وتشجيع الشركات الملاحية لديها على تملك وتشغيل سفن الروافد "Feedres"، مما يساهم في نمو حركة التجارة الخارجية العربية البينية.

(7) معظم هذه التوصيات هي التي انبثقت عن الاجتماع المشترك للجان الفنية لمجلس وزراء النقل العرب (بحري، بري، متعدد الوسائط)، المنعقد في مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية في القاهرة خلال الفترة 7-2013/5/9.

2- دعوة الدول العربية للنظر في استصدار التشريعات اللازمة لإتاحة تطبيق التأجير التمويلي للسفن، ورفع العلم العربي عليها، وتحفيز القطاع الخاص العربي نحو الاستثمار في مجال تملك السفن، مع إزالة العقبات التشريعية نحو التملك والتشغيل مما يساعد على زيادة أعداد السفن رافعة العلم العربي.

3- حث البنوك ومؤسسات التمويل لمنح القروض الميسرة لشركات القطاع الخاص والمشترك للاستثمار في تملك السفن.

4- حث الشركات الملاحية العربية على التوسع في استخدام التعاملات الإلكترونية لديها وفيما بينها لسرعة تبادل المعلومات.

5- تشجيع الدول العربية على إنشاء محطات لتموين السفن بالوقود (السائل-الغاز المسيل LG) في كل من منطقة البحر المتوسط والبحر الأحمر، وذلك لتموين سفن الحاويات العملاقة الجاري بناؤها حالياً (18 ألف حاوية نمطية) حيث سيكون هناك طلب كبير على ذلك مستقبلاً.

6- إحالة مقترح الاتحاد العربي للناقلين البحريين لمشروع الربط البحري بين موانئ الدول العربية إلى اللجنة الفنية للنقل البحري لدراسته ورفع التوصية بشأنه إلى المكتب التنفيذي في دورته القادمة.

عقدت اللجنة الفنية للنقل البحري التابعة لمجلس وزراء النقل العرب اجتماعها الدوري (17) بتاريخ 2014/10/19 في الإسكندرية في مقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، واستعرضت في البند الثاني من جدول أعمالها "دراسة الجدوى المبدئية المحدثة لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ العربية"، المقدمة من الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية العربية، وقررت "إعطاء المزيد من الوقت للدول العربية لإبداء ملاحظاتها على الإطار العام والشروط المرجعية لإعداد دراسة الجدوى الكاملة لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ البحرية العربية".

عقد مجلس وزراء النقل العرب اجتماعه الدوري (27) في مدينة الإسكندرية خلال الفترة 22-2014/10/23، وتطرق الاجتماع في بنده السابع لموضوع "دراسة الجدوى المبدئية (المحدثة) لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ البحرية العربية"، وقرر بهذا الصدد:

1- إتاحة المزيد من الوقت للدول العربية لإبداء ملاحظاتها على إطار العمل والشروط المرجعية لإعداد دراسة الجدوى الكاملة لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ العربية.

2- تكليف الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ببحث تمويل دراسة الجدوى الكاملة لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ العربية من خلال صناديق ومؤسسات التمويل العربية والإقليمية، وفقاً للقرار رقم (19) الصادر عن القمة العربية التنموية الاقتصادية والاجتماعية (شرم الشيخ 2011).

3- تكليف أحد المكاتب الاستشارية المتخصصة لإعداد دراسة الجدوى الكاملة المشار إليها في ضوء الإطار العام والشروط المرجعية المذكورة في الفقرة (1).

4- الطلب من الدول العربية الاستمرار في تزويد الأمانة العامة للجامعة بالبيانات الخاصة التي يطلبها الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، لتسليمها إلى المكتب الاستشاري لاستكمال إعداد الدراسة المشار إليها.

5- عدم الحاجة لإعداد دراسة مماثلة من الاتحاد العربي للناقلين البحريين، ويكتفى بالدراسة المشار إليها أعلاه.

تم عقد اجتماع مشترك للجان الفنية للنقل البري والبحري والنقل المتعدد الوسائط التابعة لمجلس وزراء النقل العرب في مدينة الاسكندرية خلال الفترة 19-2015/4/21، وتطرق الاجتماع في بنده الخامس لاستعراض مقترح إطار العمل والشروط المرجعية المقدم من اتحاد غرف الملاحة البحرية العربية لإعداد دراسة الجدوى الاقتصادية لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الموانئ العربية، وقرر الاجتماع "تكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإعداد دراسة جدوى

اقتصادية لتشغيل بعض أجزاء من الخطوط الملاحية بين الدول العربية وعرض النتائج على اللجنة الفنية للنقل البحري في اجتماعها القادم".

وتتضمن دراسة الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية خمسة أبواب رئيسية:

الباب الأول- التجارة البينية للدول العربية واتجاهاتها.

الباب الثاني- التجارة الخارجية لجمهورية مصر العربية.

الباب الثالث- نوالين الخطوط المنافية العاملة في نطاق حوض البحر المتوسط وجدة.

الباب الرابع- حجم التجارة العالمية وتأثيرها على تجارة الشرق الأقصى وباقي دول العالم.

الباب الخامس- الفرص التنافسية للخط العربي وروافده.

المصادر

Bost F. (2014). Les Echanges Internationaux. In “Images Economiques du Monde 2015”. Ouvrage Collectif. Arman Colin,Paris 2014, p. 389.

BRS, Barry Rogliano Salles (2014). 2014 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets. Available at http://www.brsbrokers.com/review_archives.php.

BRS, Barry Rogliano Salles (2015). 2015 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets. Available at http://www.brsbrokers.com/flipbook_en/mobile/index.html.

CHCP, TIOGA Group (2010). Improving Marine Container Terminal Productivity: Development of Productivity Measures, Proposed Source of Data, and Initial collection of Data from proposed sources. Moraga, CA. p. 143.

Ebeling Ch. (2009). Evolution of a box. Invention and Technolgy. 2009 Spring. Pp. 8-9.

ESCWA (2104). Arab Integration: A 21st Century Development Imperative. ESCWA, Beirut 2014. P. 310.

Guerrero D. (2014). Les Transports Internationaux. In “Images Economiques du Monde 2015”. Ouvrage Collectif. Arman Colin, Paris 2014, p. 389.

Lowe D. (2005). Intermodal Freight Transport. Elsevier. P. 276.

Micco A., Perez N. 2002. Determinants of Maritime Transport Costs. Inter-American Development Bank. Washington. 2002 April. P. 49.

OECD/ITF (2015). The Impact of Mega-Ships: Case Specific Policy Analysis. P. 108. Available at http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/15CSPA_Mega-Ships.pdf.

Notteboom t., Rodrigue J.-P. (2012). The corporate geography of global container terminal operators. New York, Routlegde. Maritime Policy and Management. May 2013, Vol. 39. Nr. 3. pp. 249-279. (Available at: https://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/notteboom-rodrigue-gto-jeg.pdf).

Rodrigue J.-P. (2013). The Geography of Transport Systems. Third Edition. New York: Routledge, p. 416. Available at https://www.routledge.com/products/9780415822541.

Singapore Logistics Association. Seafreight Forwarding. SNP International Publishing, 2007, p. 205.

WTO. World Trade Report 2014- Trade and development: recent trends and the role of the WTO. WTO, Geneva 2014, 244p. Available at: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report14_e.pdf.

WTO. World Trade Report 2013- Factors Shaping the Future of World Trade. WTO, Geneva 2013, p. 340. Available at: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report13_e.pdf.

UNCTAD (2015). Review of Maritime Transport 2015. New York and Geneva 2015. P. 122. (Available at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf).

UNCTAD (2014). Review of Maritime Transport 2014. New York and Geneva 2014. P. 136. (Available at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf).

UNCTAD (1976). Port Performance Indicators. Geneva 1976, p. 23.

Notteboom, T. E. (2004). Container shipping and ports: an overview. *Review of network economics*, *3*(2).

المصادر الإلكترونية

http://www.alphaliner.com/top100.

http://www.maersk.com/en/markets.

http://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/070810_Tioga_CHCP_Productivity_Report.pdf.

http://www.uasc.net/en/company-profile.

http://unctad.org/en/Pages/Statistics.aspx.

https://worldmaritimenews.com/.

http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports.

https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report13_e.pdf.