

# النقل البحري في المنطقة العربية هل التحرير مُجدٍ؟

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

الدورة التاسعة عشر للجنة النقل واللوجستيات

بيروت 26-28 تشرين الثاني/ نوفمبر 2018

عادل عبد الله الغابري  
مسؤول شؤون اقتصادية



الأمم المتحدة

الاستشهاد

ESCWA

# مخطط العرض

مقدمة

تنظيم قطاع النقل البحري

تحرير قطاع النقل البحري

خلاصة

# مقدمة

- يعتبر النقل البحري اهم أنواع النقل للتجارة الدولية
- ينقل حوالي 80% من حجوم و 70% من قيمة البضائع المتداولة دوليا.
- نما القطاع بمعدل 3% سنويا على مدى العقود الماضية.
- يشكل النقل البحري والخدمات المرتبطة به حوالي 10% من تجارة الخدمات العالمية.
- من المتوقع ارتفاع الطلب العالمي على الشحن بنسبة 70% بحلول عام 2030

# تنظيم قطاع النقل البحري

- يعتبر التنظيم الجيد من أهم العوامل التي تسهم في تطوير قطاع النقل البحري وكفاءته
- ويمكن للتنظيم الجيد أن يمهد الطريق لزيادة المنافسة بين مقدمي خدمات النقل، بحيث تؤدي إلى تحسين الخدمات، وتخفيض الأسعار، وتعزيز المساءلة والموثوقية.
- كما يمكن للتنظيم الملائم أن يشجع تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة في البنى الأساسية للنقل وخدماته.

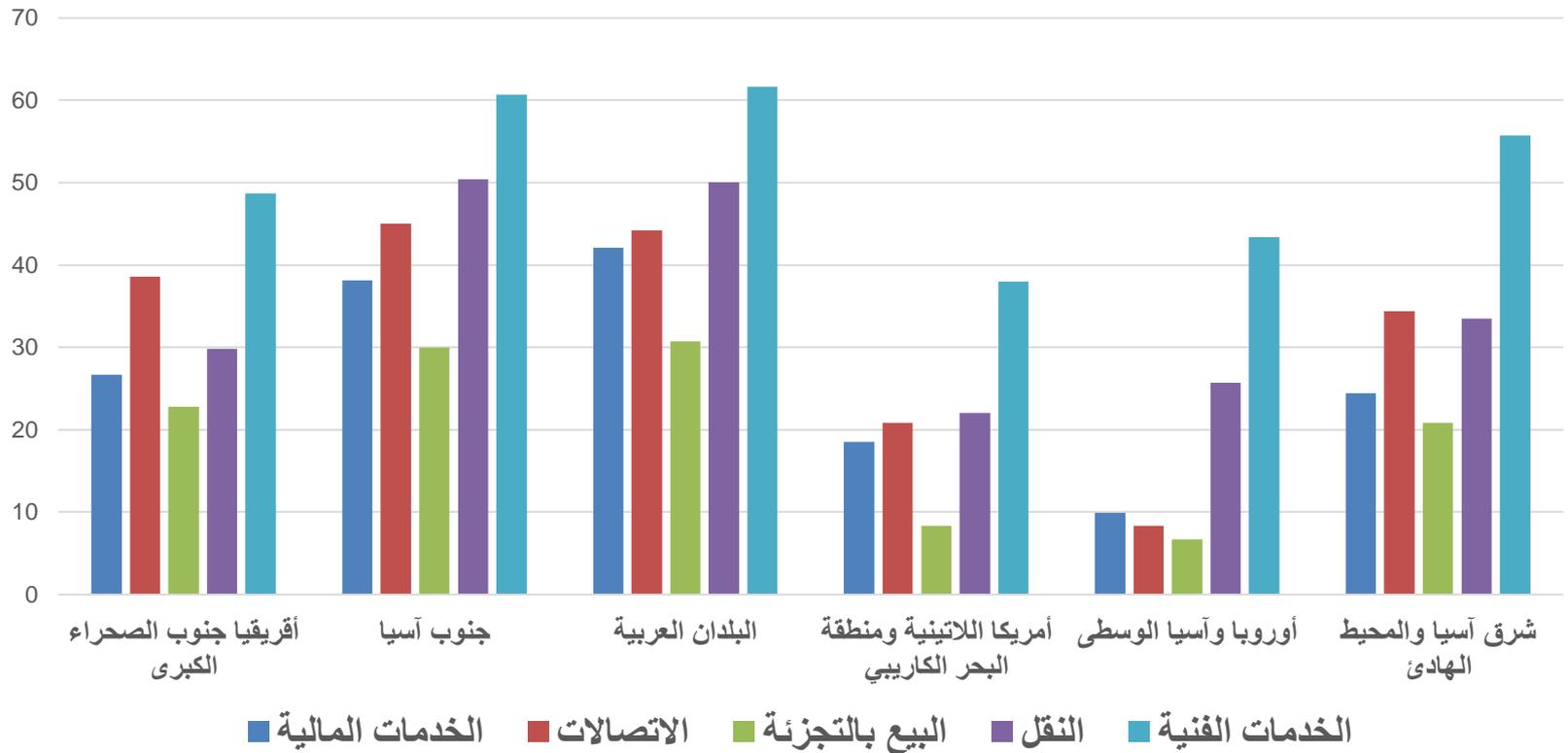
# تنظيم قطاع النقل البحري

- يتأثر قطاع النقل البحري بأسواق رأس المال، وأسواق العمل، وأسواق الشحن العالمية، وأسواق السلع المختلفة خصوصاً الاستراتيجية منها.
- أيضاً يرتبط هذا القطاع ارتباطاً وثيقاً بقطاعات أخرى مثل سلسلة إمدادات الخدمات اللوجستية، ونظم إدارة الجمارك والحدود، ونظم الأمن
- وبالتالي فهو لا يخضع فقط لقواعد الحوكمة الخاصة به فحسب، بل أيضاً للقواعد التي تنظم قطاعات أخرى.

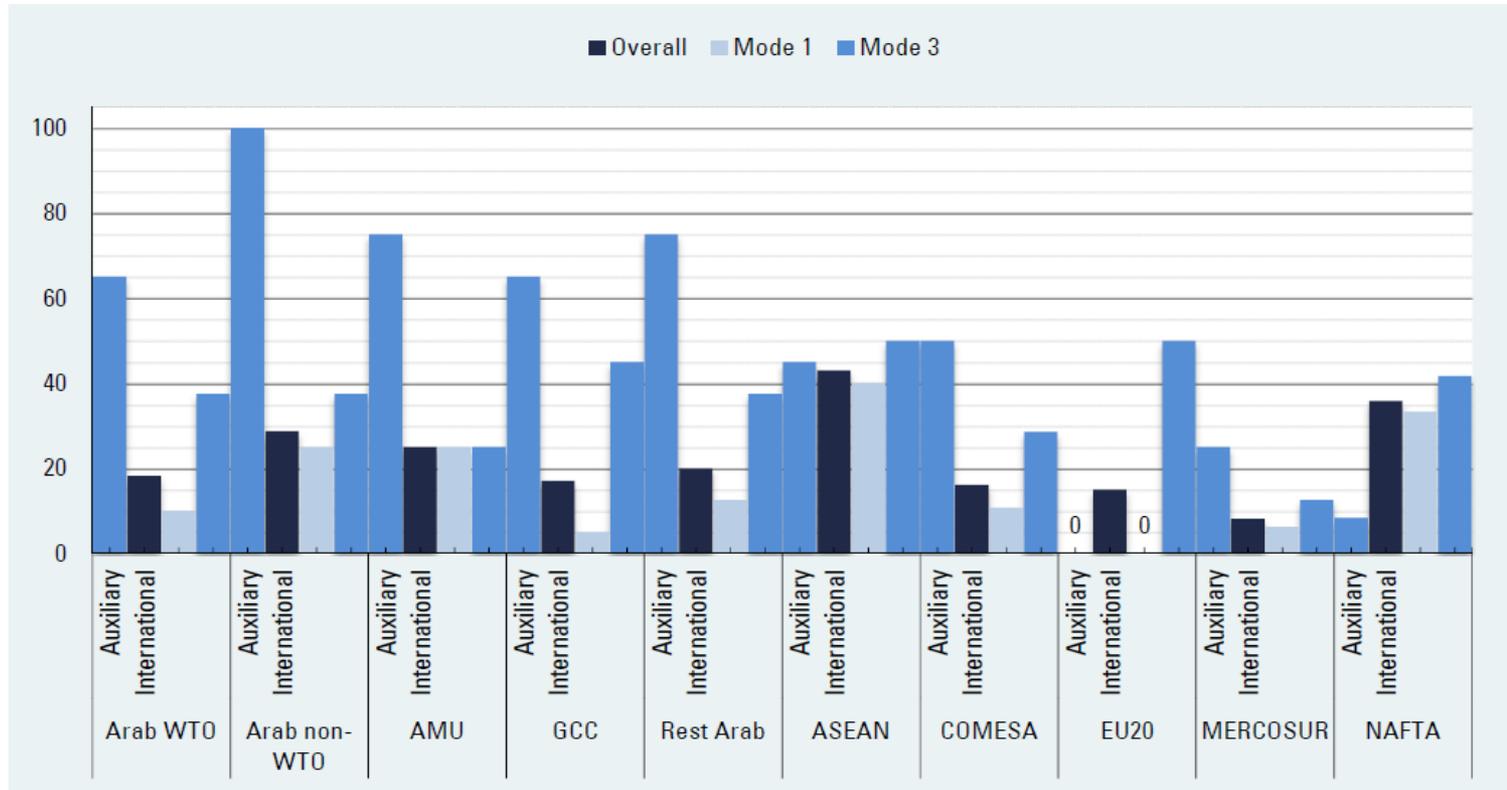
# محدودية تحرير قطاع النقل البحري

- رغم الدور الحيوي لهذا القطاع في التجارة الدولية، لم تُبذل جهود إقليمية لتحريره ولم تثمر الجهود العالمية في ذلك،
- وذلك غالباً يعود إلى أهمية النقل البحري وخدماته في سيادة أي بلد، وأمنه القومي، واستقراره السياسي والاقتصادي.
- لذا فهو لا يزال من أكثر قطاعات الخدمات خضوعاً للضوابط التنظيمية.

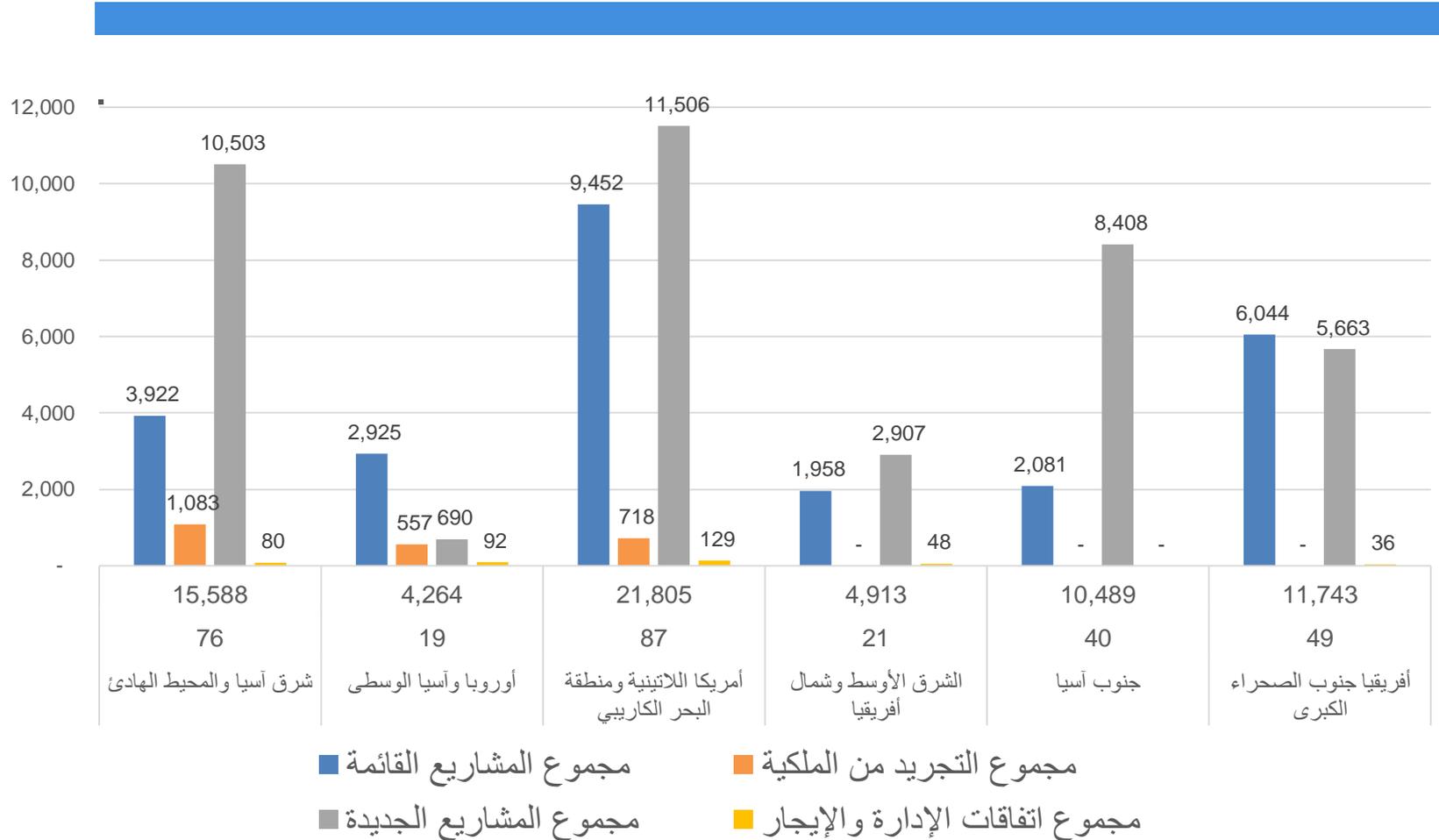
# مؤشر تقييد التجارة في الخدمات في مناطق معيّنة



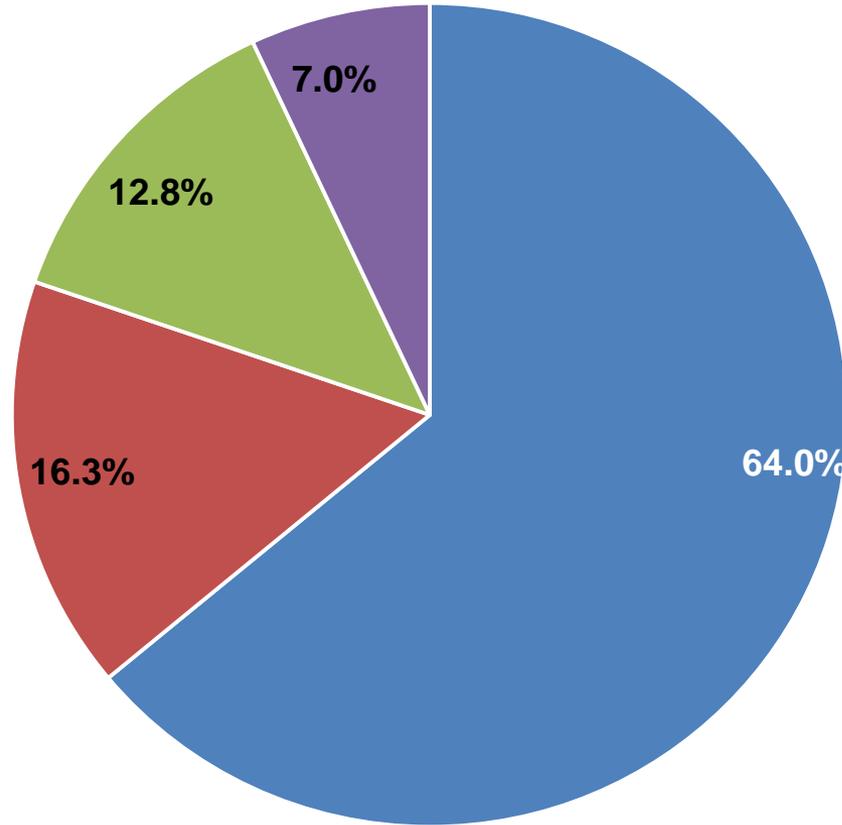
# مؤشر تقييد النقل في البلدان العربية وبلدان أخرى



# مشاركة القطاع الخاص في الاستثمار في البنى الأساسية للموانئ 2016-2000



# الشراكة بين القطاعين العام والخاص في المنطقة العربية في قطاعات معيَّنة 2017-1990



■ الطاقة ■ تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ■ النقل ■ المياه والصرف الصحي

# الجهود الدولية لتحرير قطاع النقل البحري

- لم تتعرض اتفاقات النقل البحري الدولية الرئيسية لقضية تحرير القطاع، بل حصرت تركيزها بالجوانب التشغيلية.
- وكانت الجاتس 1995، أول اتفاق دولي يتضمن قواعد قابلة للإنفاذ قانوناً على تجارة الخدمات بما فيها خدمات النقل البحري.
- ولكن هذا الاتفاق لم يُسفر حتى الآن عن نتائج هامة على صعيد تحرير القطاع.
- ولا سيما في ظل التطورات والابتكارات التكنولوجية وأثرها على جميع أوجه التجارة في الخدمات.

# تحرير قطاع النقل البحري في المنطقة العربية

- مستوى متدنٍ من التحرير لقطاع النقل البحري بين الدول العربية
- تركيز الترتيبات التجارية البينية على تجارة السلع
- تشير الدراسات إلى أن تحرير تجارة النقل بين الدول العربية أساسي لتعزيز التكامل الإقليمي ويجب أن يعطى اولوية
- تحرير الخدمات في الموانئ إقليمياً سيساهم في تمكين المنطقة من الصمود امام المنافسة الخارجية

# النقل البحري في الاتفاقيات الدولية

- النقل البحري بطبيعته أكثر القطاعات عالمية
- مع ذلك درجة تحريره على المستوى الدولي متدنية
- الجاتس اول اتفاقية تتناول النقل البحري من الناحية التحريرية
- كان النقل البحري أحد القطاعات الثلاثة التي تواصل التفاوض فيها بعد 1995
- ركزت المفاوضات على ثلاث قضايا أساسية في النقل البحري:
  - النقل البحري الدولي (حق النقل)
  - الخدمات المساعدة في الموانئ (حق التشغيل)
  - حق الوصول الى الخدمات دون تمييز

# تابع الجاتس

- لم يتسنى الوصول الى اتفاق بشأن مستوى الالتزامات البحرية بين الدول الأعضاء
- معظم الدول لم تقدم التزامات تذكر في قطاع النقل البحري
- مصر الدولة العربية الوحيدة التي قدمت التزامات في قطاع النقل البحري
- الدول الأربع **المنضمة** حديثاً قدمت التزامات كبيرة
- تفاوت كبير بين التزامات مصر والدول **المنضمة** حديثاً.

# التزامات الدول العربية في الجاتس

الدول الأعضاء	النمط	القيود على الوصول إلى الأسواق	القيود على المعاملة الوطنية
مصر	1	لا التزامات	لا التزامات
	2	لا قيود	لا قيود
	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• يُسمح بالوجود التجاري فقط لشركات المشاريع المشتركة؛</li> <li>• ينبغي ألا تتجاوز أسهم رأس المال الأجنبي 49 في المائة؛</li> <li>• جميع السفن التي تملكها الشركات القائمة ينبغي أن تكون مسجلة في سجل السفن المصرية كشرط مسبق لرفع العلم المصري.</li> </ul>	لا قيود
	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• يجب أن يكون 95 في المائة من أفراد الطاقم من المواطنين، على ألا يقل مجموع مرتباتهم وأجورهم عن 90 في المائة من مجموع مبالغ الأجور والمرتببات المدفوعة؛</li> <li>• يجب أن يكون رئيس مجلس الإدارة وغالبية أعضاء المجلس من المواطنين.</li> </ul>	لا قيود

# التزامات الدول العربية في الجاتس

الأردن

<p>لا قيود</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• الملاحة البحرية المنتظمة: لا قيود، ولكن جميع السفن التي ترسو في الأردن يجب أن يكون لديها وكيل محلي في الميناء؛</li> <li>• نقل البضائع السائبة والملاحة غير المنتظمة وغيرها من أنواع النقل البحري الدولي، بما في ذلك نقل الركاب: لا قيود.</li> </ul>	<p>1</p>
<p>لا قيود</p> <p>رسوم الإرشاد، واستخدام الأرصفة، ورسوم السفن أقل بنسبة 10 في المائة للسفن الأردنية.</p> <p>السفن الأردنية معفاة من رسوم الموانئ عندما ترسو في المياه الإقليمية. تحظى السفن الأردنية بمعاملة تفضيلية في أسعار الوقود الذي تتزوّد به السفن في ميناء العقبة.</p>	<p>لا قيود</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• إنشاء شركة مسجلة لأغراض تشغيل أسطول تحت العلم الوطني الأردني: لا قيود؛</li> <li>• أشكال أخرى من الوجود التجاري لتأمين خدمات النقل البحري الدولي: لا قيود؛</li> <li>• أي وجود تجاري يخضع لشرط تحديد الأسهم الأجنبية بنسبة 50 في المائة.</li> </ul>	<p>2</p> <p>3</p>
<p>لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي<sup>(1)</sup>؛</li> <li>• يجب أن يكون 20 في المائة من أطقم السفن الأردنية من الأردنيين.</li> </ul>	<p>4</p>

# التزامات الدول العربية في الجاتس

لا قيود	لا قيود	1	عُمان
لا قيود	لا قيود	2	
لا قيود	لا قيود	3	
لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي.	لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي؛	4	
لا قيود	لا قيود	1	المملكة العربية السعودية
لا قيود	لا قيود	2	
لا قيود	لا قيود	3	
لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي.	لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي؛	4	
لا قيود	لا قيود	1	اليمن
لا قيود	لا قيود	2	
لا يوجد	لا قيود	3	
لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي.	لا التزامات، باستثناء ما أشير إليه في الصف الأفقي.	4	

# اتفاقية التجارة في الخدمات (تيسا)

- اتفاق جديد يجري التفاوض عليه بين 23 دولة تبلغ حصتها 70% من التجارة العالمية.
- يستند الى الجاتس ولكنه اوسع بكثير
- يهدف الى توسيع الأسواق وتحسين القواعد في مجالات الخدمات المختلفة
- يحتوي على مرفق خاص بالنقل البحري يركز على الخصخصة وفتح القطاع بشكل كبير امام الشركات العالمية

# اتفاقية تجارة الخدمات بين الدول العربية (باستنا)

- اقرت في 2017 كأول اتفاقية لتحرير تجارة الخدمات بين الدول العربية
- قدمت 8 من اصل 10 دول موقعة التزامات بشأن النقل البحري والخدمات المساعدة
- تفاوتت في مستويات الالتزامات ما بين اعلى/ اقل/ موازٍ
- اجمالاً مستوى اقل مما تم تقديمه في إطار جولة الدوحة
- استكمال جولة الدوحة سيجعل الاتفاق خالياً من المضمون

# مجلس التعاون الخليجي

- لا يوجد نص يذكر بخصوص التحرير لتقديم الخدمات فقط ما يتعلق بالمعاملة الوطنية.
- الدول الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي ملزمة بمنح النقل البحري التابع لأي دولة عضو وشحناتها المعاملة التفضيلية نفسها التي تُمنح للنظراء المحليين في استخدام المنشآت، سواء أثناء رسو السفن، أم مرورها عبر الموانئ، أو على صعيد الرسوم والضرائب، فضلاً عن خدمات إرشاد السفن، والرسو، والشحن، والتحميل، والتفريغ، والصيانة، والتصليح والتخزين.

# كوميسا

في مجال النقل البحري، تتفق الدول الأعضاء على الماضي في تنسيق سياسات النقل البحري وتوحيدها، حتى التوصل إلى سياسة مشتركة للنقل البحري.

# الفرص والتحديات امام قطاع النقل البحري في المنطقة العربية

- لاتزال المنطقة تتمتع بميزة نسبية لموقعها الاستراتيجي الى الان
- استثمارات كبيرة في الموانئ
- ولكن يمكن ان تتلاشى الميزة النسبية للموقع الجغرافي للمنطقة بسبب مبادرة الحزام والطريق وإمكانية الإبحار عبر مسارات جديدة عبر المحيط المتجمد الشمالي
- غياب رؤية للتكامل بين موانئ المنطقة يخلق منافسة تضر بالجميع
- تباطؤ النمو الاقتصادي في مناطق الشركاء التجاريين الرئيسيين للمنطقة
- تسارع التطورات التكنولوجية وظهور مصادر طاقة جديدة بديلة للنفط

# الخلاصة والتوصيات

- يشكّل اتفاق التجارة في الخدمات بين البلدان العربية فرصة هامة للتقدّم على مسار التكامل في الخدمات البحرية، لا سيما في غياب أي صك عالمي قوي يشمل النقل البحري.
- على الدول العربية أن تسعى إلى تقديم التزامات معقولة في ما بينها في إطار الاتفاق الحديث لتعزيز استفادتها من القدرات المختلفة لبعضها البعض.
- من المفيد النظر في إمكانية الاتجاه نحو التخصص في الموانئ بما يفيد المنطقة اجمالاً ويعزز تنافسيتها
- توسيع مشاركة القطاع الخاص في البنى التحتية للنقل
- مواكبة التطورات التكنولوجية والتحديث المستمر
- ادخال مبادرات تمويل مبتكرة لتخفيف الاعتماد على الموازنات العامة في تمويل مشاريع النقل البحري

وَشُكْرًا

Economic and Social Commission for Western Asia



UNITED NATIONS

الاسكوا  
ESCWA