



تمدر عن مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري



عرو (3) يناير 2023

الفهرس

الصفحة

موضوع العدد

3	فيكتوريا - المتوسط بين الحلم والواقع.....
	إحصائيات محلية
6	الإقتصاد المصرى في مواجهة التضخم الركودي.....
	إحصائيات عالمية
9	تطور سفن الاسطول التجاري العالمي
14	الأخبار.....
	تقرير العدد
18	مؤشرات قياس الأداء اللوجيستي.....
	ميناء العدد
23	ميناء مومباسا.....
	مواقع هامة.....
25	مواقع هامة.....
	حقائق تاريخية
27	طريق الحرير.....
	بهدووو
32	مؤتمر المناخ COP27 والموانئ البحرية.....

رئيس هيئة التحرير

د.م./ أحمد عثمان إدريس

رئيس التحرير

أ./ محمد محمود صابر

مدير التحرير

أ./ رانيا أبو الحسن

أعضاء هيئة التحرير

أ./ منى عوض

أ./ سلمى السعدني

أ./ مروة جمال

أ./ محمد درويش

تصميم وجرافيكس

أ./ عفاف حسن

فيكنوريا-المنوسط بين الحلم والواقع

إعداد/ دكتور مصطفى صابر
رئيس قسم بحوث النقل النهري
مركز البحوث والاستشارات لقطاع
النقل البحري



شجع توفر شبكة الأنهار في أوروبا وآسيا على التفكير في الربط بينها وذلك لتوفير ممرات ملاحية أطول لتحقيق أقصى استفادة ممكنة من اقتصاديات النقل وأيضاً لربط المزيد من مناطق الإنتاج بمناطق الإستهلاك. وبالفعل تم حفر قناة صناعية في روسيا عام 1952 تربط بين نهري دون وفولجا وبالتالي أصبح في الإمكان نقل البضائع والركاب بين بحر قزوين والبحر الأسود. كما تم حفر قناة ماين دانوب ألمانيا عام 1992 وتربط بين نهري الراين والدانوب وأصبح أيضاً في الإمكان نقل البضائع والركاب من بحر الشمال إلى البحر الأسود.



أما عن قارة أفريقيا فتسعى مصر حالياً لتنشيط النقل النهري الدولي بين دول حوض النيل وذلك إيماناً بالميزات الضخمة التي يتميز بها النقل النهري. فعلى الرغم من وجود نهر النيل، أطول أنهار العالم، إلا أن استخدامه في أغراض النقل النهري لنقل الركاب والبضائع محدودة للغاية وذلك لتواجد العديد من المعوقات بالشكل الذي يجعله مقسم إلى مجموعة من المجاري الملاحية المحدودة في الطول والتي لا تحقق الجدوى المطلوبة من النقل النهري، ومن هذه المعوقات ما يلي:

النقل النهري أحد أهم وسائل النقل التي لها أثارها على التنمية والنهضة الإجتماعية والعمرانية والصناعية كما تعتبر الملاحة النهريّة من العوامل الهامة والمؤثرة في ازدهار التجارة، فيساهم النقل النهري في نقل السلع بين مناطق الإنتاج ومناطق الإستهلاك داخل الدولة وخارجها كما

يقوم بنقل السلع من وإلى الموانئ البحرية والمناطق اللوجستية، ويتميز النقل النهري بعدة خصائص



ومزايا عالية تجعله منافساً هاماً وقوياً مقارنة بوسائل النقل الأخرى. ومن هذه المميزات توفر شبكة ضخمة من الأنهار وروافدها داخل القارات وغالبا ما تصب هذه الأنهار في البحار والمحيطات وبالتالي يمكن التفكير في النقل النهري على أنه وسيلة نقل مكتملة للنقل البحري الناقل الرئيسي للبضائع بين القارات.



معرفة المسار الآمن لسير العائمات وطبيعة وحالة النهر، إلا أنها بحاجة إلى دورات متخصصة لرفع كفاءة التعامل مع العائمات النهرية والاجهزة الملاحية الحديثة وكذلك التعامل مع الكوارث وادارة الأزمات.

- عدم توفر القوانين والتشريعات المتخصصة في تنظيم النقل النهري بين دول القارة والإجراءات الجمركية والمواصفات القياسية للوحدات النهرية، مما أدى إلى اقتصار النقل النهري على الاستخدام المحلي المحدود فقط.

نبذة تاريخية عن مشروع فيكتوريا - المتوسط

خلال قمة الإتحاد الأفريقي الخامسة عشرة في كمبالا - أوغندا في عام 2010، تم اتخاذ قرار بإنشاء لجنة فرعية خاصة بالبنية التحتية وتكون تابعة لنيباد (منظمة الشراكة لتنمية أفريقيا) وبرئاسة جنوب إفريقيا وعضوية الجزائر وبنين ومصر ونيجيريا وجمهورية الكونغو ورواندا والسنغال. حيث طورت هذه اللجنة مبادرة البنية التحتية الرئاسية (PICI) والتي تهدف إلى تسريع تنفيذ قائمة مشاريع البنية التحتية



الإقليمية والقارية ذات الأولوية في إفريقيا. خلال قمة الإتحاد الأفريقي في يناير 2013 في أديس أبابا ، إثيوبيا.

- الإنحدار الكبير لبعض مناطق النهر بالشكل الذي يجعل التيار المائي شديد القوة مما يصعب معه السيطرة على العائمات النهرية سواء كانت مبحرة مع التيار أو ضده.

- الشلالات والجنادل المنتشرة وهي عبارة عن مناطق صخرية ضحلة تمتد لمسافات طويلة تصل إلى عدة كيلومترات بالشكل الذي يؤدي إلى ظهور التيارات والدوامات وضحالة العمق مما يصعب معه مرور العائمات بشكل آمن.

- السدود المنتشرة على نهر النيل والتي أنشأت لأغراض تخزين المياه والتحكم في الفيضانات جعلت فرق منسوب المياه بين خلف وأمام السد يصل إلى عشرات الأمتار مما يصعب على العائمات النهرية العبور من خلال هذه السدود.

- الأهوسة الملاحية التي تم انشائها وخاصة المجاورة للقناطر تنتشر بشكل كبير وبأبعاد وفترات عمل محدودة بالشكل الذي يؤدي إلى طول زمن الرحلات النهرية وبالتالي تفضيل استخدام النقل البري على النقل النهري.

- وجود العديد من الكباري التي تعبر فوق النهر بخلوص رأسي غير كافي لعبور السفن النهرية وخاصة السفن المحملة بالبضائع ذات الارتفاعات العالية مثل الحاويات.

- عدم توفر الموانئ النهرية المجهزة بأحدث معدات المناولة بالشكل الذي يؤدي إلى طول فترة بقاء العائمات في الموانئ وزيادة نسبة الهالك.

- عدم توفر المناطق اللوجستية والصناعية على طول المجرى الملاحي وبالتالي أصبح استخدام النقل النهري محدودا وقاصرا على بضائع معينة.

- عدم جاهزية العائمات النهرية بوسائل اعاشة مناسبة أو معدات مناولة بضائع.

- على الرغم من توفر خبرات العمالة النهرية في



ومن القاهرة في 12 ديسمبر 2022 تم اعلان إطلاق المرحلة الثانية من دراسات الجدوى المتخصصة لهذا المشروع والتي يتم من خلالها إقتراح أنسب الطرق والمشروعات للتغلب على الصعاب والمعوقات التي تواجه الملاحة النهرية في هذا الممر المائي بالإضافة إلى حساب التكاليف المتوقعة للمشروعات وأوليات وخطط التنفيذ المختلفة بالإضافة إلى دراسة مصادر التمويل والعائد المتوقع من هذا المشروع العملاق.

حيث تم تقسيم المرحلة الثانية من الدراسة إلى جزء أول وجزء ثاني وستسبقها فترة انتقالية (6-12 شهراً)، حيث يتم خلالها إنشاء وحدات التشغيل الإقليمي في القاهرة وكمبالا وسيتم تعيين خبراء إقليميين لتشغيل وإدارة المشروع. ومن المتوقع أن تصل التكلفة الإجمالية لدراسة الجدوى - المرحلة الثانية - الجزء الأول إلى حوالي 11.7 مليون دولار أمريكي وتستمر لمدة حوالي 40 شهراً، بينما يمكن اعتبار الجزء الثاني من دراسات الجدوى انها ستغطي تقييم الأثر البيئي والإجتماعي الإستراتيجي والتي ستعتمد بشكل أساسي على البدائل المختارة لذلك من الصعب للغاية (في الوقت الحالي) وضع تقدير التكلفة المتوقعة، إلا أنها قد تصل إلى حوالي 4.5 مليون دولار أمريكي تقريباً بالإضافة إلى تكاليف التشغيل، وبالتالي فإن تكلفة الجزء الثاني تصل إلى حوالي 6 ملايين دولار وتمتد لفترة إجمالية تبلغ 20 شهراً، أى أن اجمالي التكاليف المتوقعة للمرحلة الثانية هي 17.7 مليون دولار كما أنه من المتوقع أن يتم تنفيذها في مدة 60 شهراً.

كما قدمت اللجنة عدة مشاريع متخصصة في مجال البنية التحتية من بين هذه المشاريع المدرجة كان مشروع تطوير النقل النهري من بحيرة فيكتوريا إلى البحر الأبيض المتوسط VICMED ، بدعم من مصر. تم اعتماد هذا المشروع الضخم رسمياً من قبل لجنة توجيه رؤساء دول وحكومات نيباد (HSGOC) ومؤتمر الإتحاد الأفريقي.

يتماشى مشروع VICMED مع أولويات بنك التنمية الأفريقي التي تشمل التكامل الإقليمي، وتنمية القدرات، والنقل المستدام، والنمو الأخضر، والتعاون بين جميع دول الجنوب. والهدف الرئيسي للمشروع هو تطوير روابط نقل مستدامة بين البلدان التي يغطيها نهر النيل (بوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية ومصر ورواندا وكينيا والسودان وجنوب السودان وتنزانيا وأوغندا). كما سيساعد هذا في تعزيز التكامل الإقتصادي بين دول حوض النيل وإتاحة الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط لخمسة دول حبيسة من خلال حركات التجارة، بوسائل نقل أرخص وأنظف للبضائع والأشخاص، وفي النهاية بناء ممر تنموي على نهر النيل.

بناء على تقدير وتوصيات اللجنة التوجيهية للكوميسا خلال اجتماعها في كمبالا - أوغندا ؛ في ديسمبر 2013 ؛ قدمت مصر اقتراح المشروع إلى سكرتارية الكوميسا وطلبت من البلدان التي لها صفة أن تشكل لجنة توجيهية لـ VICMED. وتم عقد أول اجتماع للجنة تسيير المشروع في القاهرة في سبتمبر 2014، ثم تم تقديم عرض الإنجاز ومرحلة دراسات ما قبل الجدوى في جنوب أفريقيا في يناير 2015، كما تم اصدار التقرير الخاص بدراسات ما قبل الجدوى في سبتمبر 2015 وقد أوضح هذا التقرير أهم التحديات الحالية التي يواجهها تنفيذ المشروع.

الإقتصاد المصري في مواجهة التضخم الركودي



إعداد/ أ.منى عوض

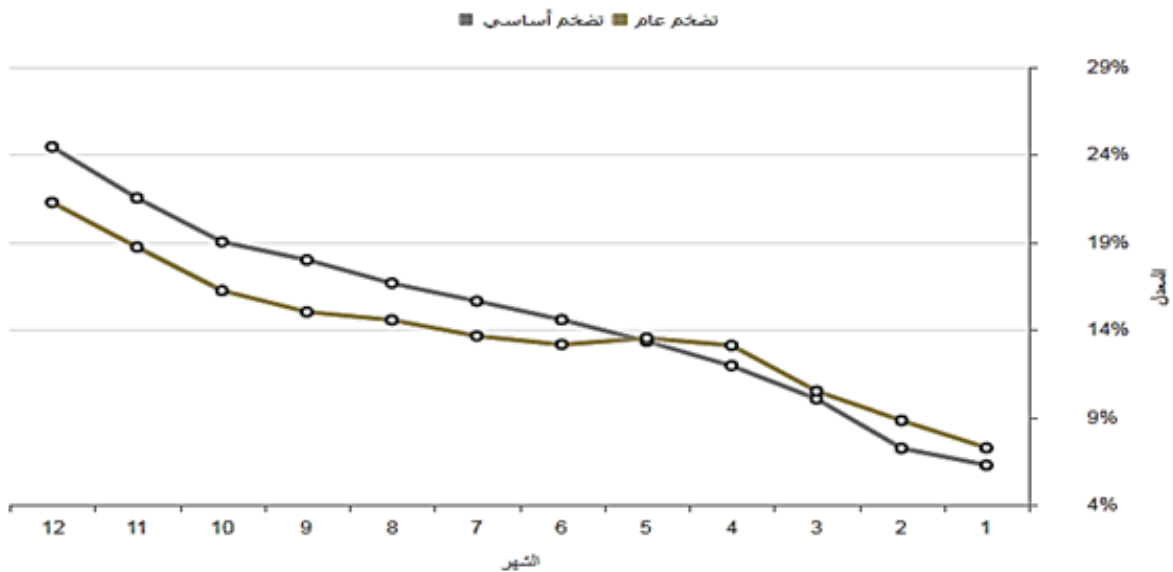
باحث اقتصادي

مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحري



النقد الأجنبي وما فرضه من تبعيات تمثلت في ارتفاع الطلب على السلع والخدمات مع نقص في المعروض منها، وخاصة ما فرضه تبعيات النزاع الروسي الأوكراني الذي انعكس هو الآخر على المعدل السنوي للتضخم العام الذي جاء متأثرا بارتفاع أسعار السلع الغذائية، حيث سجل معدل التضخم السنوي من السلع الغذائية 38% وهو أعلى معدل له منذ 5 أعوام سابقة.

سجلت المؤشرات الاقتصادية في مصر حالة من الترقب خلال الأشهر الماضية من عام 2022، مع توقعات بإستمرار ارتفاع حالة التأهب حتى نهاية عام 2023، وعلى الرغم من اتخاذ الحكومة المصرية بعض القرارات والسياسات المالية والنقدية كطريقة لكبح جماح التضخم المتنامي في الفترة الأخيرة، إلا أن التضخم استمر في الارتفاع مع تباطؤ في معدلات النمو الإقتصادي على مدار الأشهر الماضية مع توقعات بإستمرار ذلك الوضع حتى أواخر عام 2023. سجل معدل التضخم السنوي العام في مصر ارتفاعا بنسبة 21.2% بنهاية عام 2022 ويرجع ذلك إلى ارتفاع قيمة الدولار الأمريكي أمام الجنيه المصري وانخفاض احتياطي

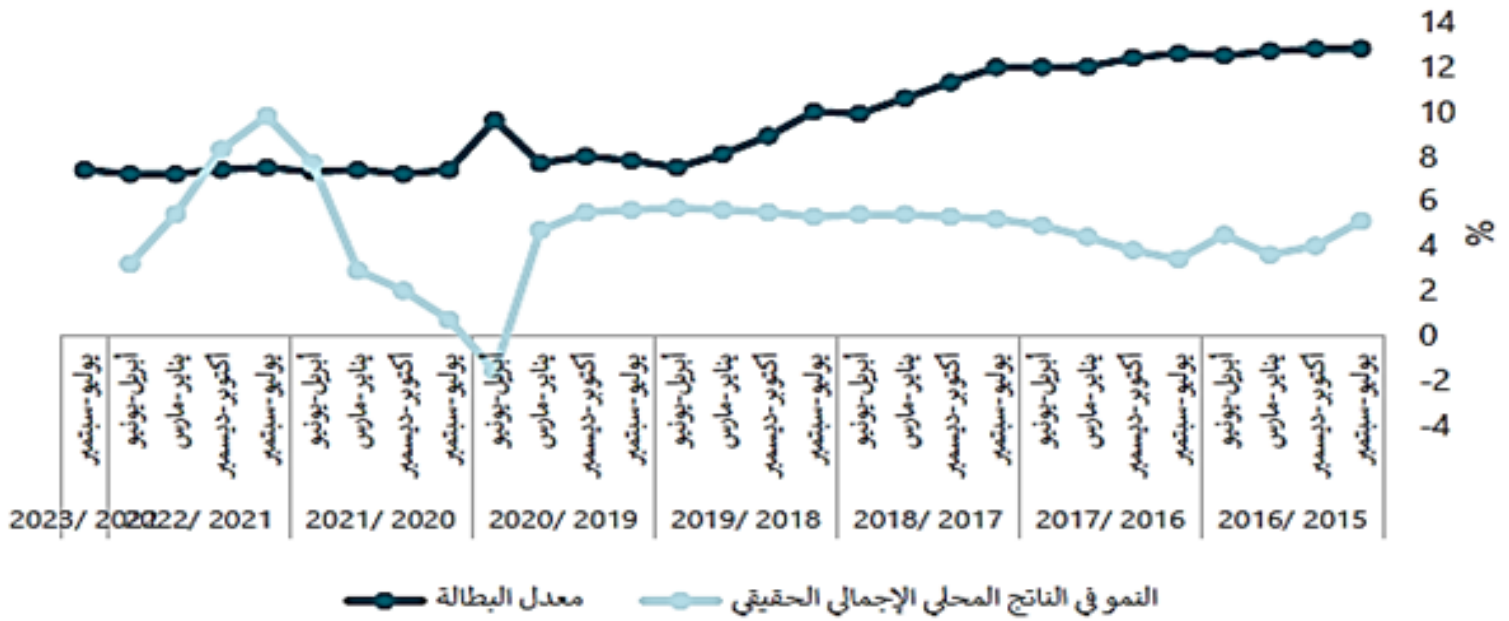


معدل التضخم العام والأساسي

المصدر: البنك المركزي المصري



سجل معدل النمو في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي خلال الربع الأخير من العام المالي 2021 / 2022 نحو 6.2% إلا إنه من المتوقع أن يحقق معدل النمو نسبة 5.5% بنهاية السنة المالية 2022 / 2023 بينما سجل معدل البطالة نحو 7.4% خلال الربع الأول للعام المالي 2022/2023، ومن المتوقع أن تشهد البطالة ارتفاعاً طفيف خلال الفترة القادمة.



النمو في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل البطالة خلال الفترة (2016 / 2015 – 2022 / 2021)

المصدر: وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية

إلا أن الأزمة الاقتصادية قد تمتد لعدة أشهر مقبلة (متوقع حتى الآن). فمن المتوقع أن تتأثر القطاعات الاقتصادية المساهمة في الناتج المحلي لمصر، وعلي رأسهم القطاع الصناعي مسجلاً تراجعاً بمعدل 5.7% العام الحالي، مقارنة مع 8.7% العام الماضي، وكذلك القطاع الخدمي إلى 4.9% في 2023 مقارنة مع 5.8% العام الماضي، فيما يظل القطاع الزراعي على ثبات خلال الفترة من 2022 – 2023 مسجلاً 4.5%.

ووفقاً لما تم تسجيله من المؤشرات الرئيسية في الأشهر الأخيرة، انخفض مؤشر الإنتاج الصناعي بنسبة 8.7% وبالمثل، انخفض مؤشر مديري المشتريات إلى 45.2% (أدنى مستوى له خلال عامين) مما يشير إلى انخفاض أكثر وضوحاً في نشاط القطاع غير النفطي وارتفاع تكلفة المدخلات المحلية والمستوردة. وما بين قرارات وزارية وتعديلات لبعض القوانين وتعليمات من البنك المركزي ومن الحكومة المصرية للعمل على تسهيل إجراءات الإفراج الجمركي على بعض الواردات المصرية واتخاذ قرارات بإلغاء الاعتمادات المستندية.

في ظل الاضطرابات السياسية والاقتصادية العالمية. لذا يحتاج الاقتصاد المصري في المرحلة القادمة إلى تبني سياسات وقرارات تحفيزية تساهم في دفع عجلة التصنيع، ووضع القوانين الميسرة للسوق مثل سياسات دعم المستثمر المصري في تكاليف الحصول على الخامات والإنتاج، تخفيض الرسوم المفروضة على الخدمات الحكومية، التحول الرقمي للخدمات الحكومية، خفض الضرائب على بعض السلع الداخلة في الإنتاج.



بالإضافة إلى وضع سياسات تحفيزية لمصادر الحصول على النقد الأجنبي في مصر، المتمثلة في تحويلات المصريين العاملين بالخارج، وإيرادات قناة السويس، والسياحة، والتصدير، والاستثمار الأجنبي المباشر. مع إعادة ضبط الموازنة العامة بتحقيق الوحدة في المدخلات والمخرجات أي تحويل كافة إيرادات الدولة إلى موازنتها من أجل تسهيل دفع الدين الأجنبي.



وفي نفس الوقت أظهرت بيانات وزارة التجارة المصرية، أن حجم الصادرات المصرية السلعية من المتوقع أن يصل إلى 35 مليار دولار خلال عام 2023.

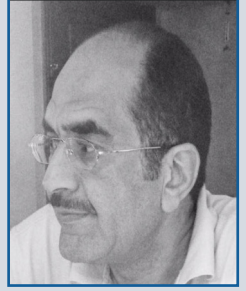
ان حالة التضخم الركودي في مصر ليست أزمة تضخم ناتج عن زيادة الطلب على السلع أو الخدمات، ولكن هو مزيج من ذلك مع خفض في معدلات النمو وهو الأمر الذي يصعب من محاولات الإصلاح الاقتصادي التي تستهدفه الدولة منذ عام 2016، فمع ارتفاع سعر صرف الدولار وخفض المخزون من السلع والمنتجات وارتفاع اسعار المنتجات والخدمات الذي أثر بالطبع على رفع تكلفة الإنتاج والمعيشة فأصبح المنتج والمصنع الآن في حالة من عدم الاستقرار ما بين مواجهة ارتفاع تكلفة الحصول على المخزون سواء تم استيراده بالفعل او عدم قدرته على شراء او استيراد سلع جديدة. أثرت بالطبع تلك الحالة من التضخم الركودي في مصر والقرارات الاستراتيجية التي من ضمنها إلغاء العمل بالاعتمادات المستنديه على حركة التجارة المصرية بشكل عام، والتجارة البحرية المتداولة عن طريق الموانئ المصرية بشكل خاص، فقد جاءت القرارات الجديدة كمحاولة لتيسير الاستيراد البحري ولكن تظل مشكله توفير العملة الاجنبية وتذبذب سعر الدولار الجمركي ازمة فعليه قد تمتد لبعض الوقت وخاصة

نظور سفن الأسطول التجاري العالمي

إعداد/ أ. محمد صابر

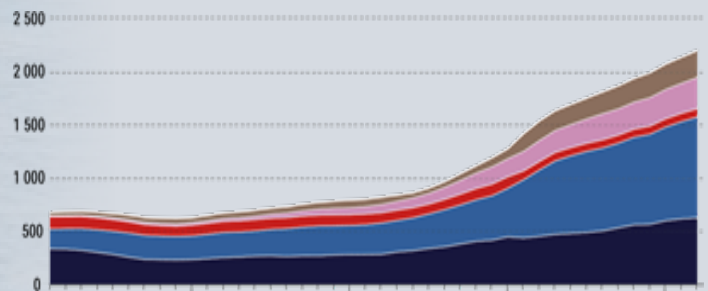
رئيس قسم تطوير البحوث والابتكار

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري



وصل الأسطول العالمي في يناير 2022 إلى طاقة استيعابية قدرها 2.2 مليار طن حمولة ساكنة DWT، بزيادة 63 مليون طن ساكن DWT عن العام السابق. وخلال السنوات الأخيرة، ازدادت الطاقة الاستيعابية لجميع أنواع السفن زيادة كبيرة باستثناء سفن البضائع العامة، حيث سجلت سفن الصب الجاف زيادة كبيرة بشكل خاص، بارتفاعها في الفترة ما بين عامي 2012 و 2022، من 41% إلى 43% (من الطاقة الاستيعابية الإجمالية)، في حين تقلصت حصة ناقلات النفط من 30% إلى 29%، وانخفضت حصة البضائع العامة من 5% إلى 4%. الشكل رقم 1 يوضح إجمالي الحمولة الساكنة لأنواع السفن الرئيسية خلال الفترة من عام 1980 حتى عام 2022 وذلك للسفن ذات حمولة كلية أكبر من أو تساوي 100 طن.

شكل رقم 1 - الأسطول التجاري العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية



Tonnage (Millions of dead-weight tons)
Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a);
Clarksons Research.
Note: Commercial ships of 100 gt and above.
Beginning-of-year figures

الجدول رقم 1 يوضح اعداد السفن والحمولة الساكنة لسفن الاسطول التجاري العالمي المسجلة في أكبر دول لتسجيل السفن، وترتيب الاعلام بناء على الحمولة الساكنة في عام 2022، ويتضح من الجدول أن 10 دول من دول تسجيل السفن؛ استأثرت بنسبة 76.6% من إجمالي الحمولة الساكنة لسفن الأسطول العالمي في عام 2022، وأعداد هذه السفن تمثل 98.7% من إجمالي سفن الاسطول العالمي، وذلك للسفن ذات حمولة كلية Gross tonnage (gt) أكبر من أو تساوي 100 طن.

جدول رقم 1- الأسطول التجاري العالمي حسب علم دولة التسجيل

Tonnage (Millions of dead-weight tons)

Rank (2022, DWT)	YEAR Flag	2018		2019		2020		2021		2022	
		Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT) ↓	Vessels
1	Panama	335.52	7,799	333.79	7,808	329.13	7,905	344.59	8,010	350.40	8,025
2	Liberia	224.06	3,314	243.89	3,482	275.24	3,715	299.45	3,939	335.11	4,311
3	Marshall Islands	238.07	3,422	245.71	3,539	262.06	3,687	274.09	3,821	289.78	4,042
4	China, Hong Kong SAR	182.51	2,619	198.83	2,706	201.42	2,701	205.03	2,721	207.82	2,661
5	Singapore	128.20	3,454	129.25	3,376	139.91	3,386	136.33	3,309	131.37	3,227
6	China	90.61	5,838	99.03	6,286	103.32	6,708	108.48	6,937	115.15	7,362
7	Malta	109.13	2,196	110.89	2,177	115.59	2,203	116.01	2,131	114.91	2,047
8	Bahamas	76.91	1,385	77.81	1,399	77.63	1,372	74.32	1,328	73.00	1,307
9	Greece	72.12	1,327	69.48	1,282	69.03	1,307	64.56	1,264	61.82	1,234
10	Japan	37.71	4,993	39.22	5,091	40.75	5,470	39.31	5,527	40.26	5,590
Top 10 total		1,494.84	36,347	1,547.90	37,146	1,614.10	38,454	1,662.19	38,987	1,719.62	39,806
Rest of the world		526.76	527	526.76	527	526.76	527	526.76	527	526.76	527
Total		2,021.60	36,874	2,074.65	37,673	2,140.85	38,981	2,188.95	39,514	2,246.38	40,333

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.

Note: Commercial ships of 100 gt and above. Beginning-of-year figures.

الجدول رقم 2 يوضح ترتيب اعلام واعداد السفن والحمولة الساكنة للسفن التجارية الرافعة لأعلام أكبر 5 دول عربية (من حيث الحمولة الساكنة) في عام 2022، وذلك للسفن ذات حمولة كلية (Gross tonnage (gt) أكبر من أو تساوي 100 طن.

جدول رقم 2- الأسطول التجاري للسفن الرافعة لأعلام أكبر 5 دول عربية (طبقاً للحمولة الساكنة)

Tonnage (Millions of dead-weight tons)

Rank (2022, DWT)	YEAR Flag	2018		2019		2020		2021		2022	
		Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT)	Vessels	Tonnage (Million DWT) ↓	Vessels
21	Saudi Arabia	13.55	383	13.16	371	13.90	376	13.67	395	13.89	413
43	Kuwait	4.89	157	4.17	154	4.22	159	4.52	165	4.85	166
61	Egypt	1.59	390	1.58	397	1.63	403	1.75	423	1.73	436
62	Libya	2.13	98	1.63	94	1.63	94	1.63	94	1.63	94
81	United Arab Emirates	0.82	637	0.67	625	0.73	633	0.75	626	0.86	636
Total for first 5 Arabian Countries		22.98	1,665	21.20	1,641	22.10	1,665	22.30	1,703	22.95	1,745

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.

Note: Commercial ships of 100 gt and above. Beginning-of-year figures.

ملكية الأسطول العالمي:

شكلت الدول الخمس الأولى المالكة للسفن في يناير 2022 مجتمعة 53% من حمولة الأسطول العالمي. استحوذت اليونان على حصة سوقية تبلغ 18%، تليها الصين 13%، واليابان 11%، وسنغافورة 6%، ومنطقة

هونغ كونغ الإدارية الخاصة 5%، واستأثر الملاك من أوروبا بنسبة 39% والمالكون من أمريكا الشمالية بنسبة 6%، وأوقيانوسيا أقل بقليل من واحد. وذلك للسفن ذات حمولة كليه Gross tonnage (gt) أكبر من أو تساوي 1,000 طن.

جدول رقم 3- ملكية السفن وأعلام تسجيلها لأكبر الأساطيل العالمية (طبقاً للحمولة الساكنة)

Tonnage (Thousands of dead-weight tons)

Economy of ownership (Ranked by tonnage owned)	Flag of registration (Ranked by tonnage registered, as of 1 January 2022)							World
	Panama	Liberia	Marshall Islands	China, Hong Kong SAR	Singapore	Malta	China	
Greece	25,073	106,897	82,885	1,073	1,261	63,015	0	384,430
China	31,518	18,157	9,840	86,959	4,687	3,420	113,036	277,843
Japan	127,509	25,214	16,065	2,719	10,647	1,207	0	236,638
Singapore	13,089	23,100	9,090	6,441	67,869	3,160	980	136,244
China, Hong Kong SAR	16,811	7,207	4,616	72,061	4,540	1,085	166	111,588
Korea, Republic of	42,792	4,359	27,142	986	274	305	2	92,302
Germany	835	29,410	4,662	1,292	4,247	4,062	0	79,593
Bermuda	1,235	7,546	23,006	8,166	1,247	102	0	63,407
Norway	1,724	4,572	7,305	8,609	4,611	1,015	0	59,931
United Kingdom	3,461	19,777	9,913	323	325	4,881	0	58,747
World	349,802	335,098	289,757	207,731	131,138	114,876	114,357	2,180,058

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.
Note: Commercial ships of 1,000 gt and above. Beginning-of-year figures.

أعلام التسجيل الرئيسية للأسطول التجاري العالمي: وتعد بنما وليبيريا وجزر مارشال أكثر دول لتسجيل السفن إن كثير من السفن التجارية مسجلة تحت علم لا يطابق جنسية مالك السفينة. فمثلاً في بداية عام 2022، تم تسجيل 49% من جميع السفن المملوكة لكيانات يابانية في بنما؛ ومن بين السفن التي تملكها كيانات يونانية، تم تسجيل 25% منها في ليبيريا و23% أخرى في جزر مارشال كما هو مبين في جدول رقم 4.

وكان نصيبهم مجتمعين حوالي مليار طن ساكن من إجمالي 2.2 مليار طن ساكن لجميع سفن الاسطول العالمي. حيث سجلت بنما (350 مليون DWT) وليبيريا (335 مليون DWT) وجزر مارشال (290 مليون DWT). والشكل رقم 2 يوضح الطاقة الاستيعابية لسفن أكبر دول لتسجيل السفن.

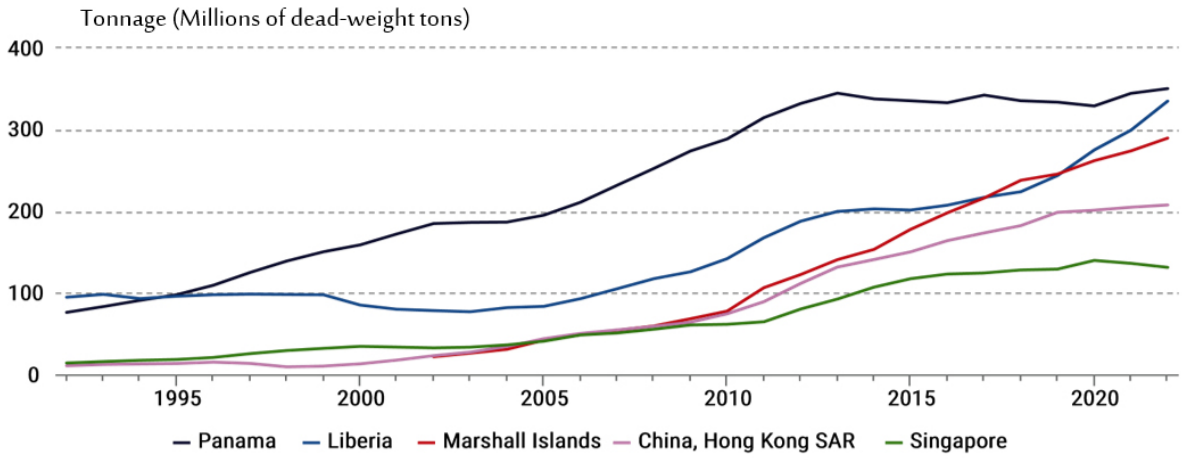
جدول رقم 4- ملكية السفن وأعلام تسجيلها لأكبر الأساطيل العالمية (طبقاً لأعداد السفن)

Vessels (Number of vessels)

Economy of ownership (Ranked by number of ships owned)	Major Flags of registration (Ranked by number of ships registered, as of 1 January 2022)							World
	Panama	China	Liberia	Marshall Islands	Singapore	Indonesia	China, Hong Kong SAR	
China	728	5,357	209	149	60	6	945	8,007
Greece	450	0	1,214	1,108	25	2	17	4,870
Japan	1,976	0	268	261	181	7	49	4,007
Singapore	289	5	290	147	1,371	89	116	2,799
Indonesia	26	3	8	18	17	2,283	1	2,411
Germany	34	0	510	83	81	0	1	2,221
Norway	43	0	82	122	84	4	47	1,987
Russian Federation	33	0	109	0	2	0	2	1,833
China, Hong Kong SAR	373	24	71	79	43	4	861	1,822
United States of America	62	1	95	326	7	0	32	1,785
World	6,681	5,420	4,266	3,955	2,456	2,445	2,375	55,037

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.
Note: Commercial ships of 1,000 gt and above. Beginning-of-year figures.

شكل رقم 2- الطاقة الاستيعابية لسفن أكبر دول في تسجيل السفن



Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.

Note: Commercial ships of 100 gt and above. Beginning-of-year figures. Ranked by the values as of 1 January 2022.

جزر مارشال وبنما وليبيريا، بالإضافة إلى علم البهاما للسفن التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة وأيضاً علم المملكة العربية السعودية للسفن السعودية وذلك طبقاً لبيانات يناير عام 2022، و(جدول رقم 6) يوضح ملكية السفن وأعلام تسجيلها لأكثر الأساطيل العربية (طبقاً لأعداد السفن).

أعلام التسجيل الرئيسية لأكثر الأساطيل العربية: تعد الغالبية العظمى من السفن التجارية المملوكة لكيانات اقتصادية عربية لا تختلف كثيراً عن باقي السفن العالمية، وطبقاً لترتيب الحمولة الساكنة للسفن (جدول رقم 5) نجد أن هذه السفن ترفع أعلام الدول الرائدة في تسجيل السفن وهي

جدول رقم 5- ملكية السفن وأعلام تسجيلها لأكثر الأساطيل العربية (طبقاً للحمولة الساكنة)

Tonnage (Thousands of dead-weight tons)

Economy of ownership (Ranked by tonnage owned)	Total flags	Major Flags of registration (Ranked by tonnage registered, as of 1 January 2022)				
		Marshall Islands	Saudi Arabia	Panama	Liberia	Bahamas
United Arab Emirates	27,363.7	5,423.7	185.1	6,079.1	6,308.5	2,203.5
Saudi Arabia	17,358.9	138.5	13,619.1	121.5	2,938.6	0.0
Oman	9,332.1	7,372.7	0.0	1,808.1	18.0	82.3
Qatar	7,208.9	5,140.6	0.0	202.9	177.8	0.0
Kuwait	5,252.2	0.0	0.0	329.1	0.0	0.0
Egypt	4,248.7	2.2	1.7	1,879.8	283.1	0.0
Lebanon	2,800.7	0.0	0.0	438.8	5.2	0.0
Total	73,565.3	18,077.7	13,805.9	10,859.3	9,731.2	2,285.8

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.

Note: Commercial ships of 1,000 gt and above. Beginning-of-year figures.

جدول رقم 6- ملكية السفن وأعلام تسجيلها لأكبر الأساطيل العربية (طبقاً لأعداد السفن)

Vessels (Number of vessels)

Economy of ownership (Ranked by number of ships owned)	Total flags	Major Flags of registration (Ranked by number of ships registered, as of 1 January 2022)				
		Panama	Marshall Islands	Saudi Arabia	Liberia	Bahamas
United Arab Emirates	1,087	213	130	5	96	50
Saudi Arabia	269	7	4	160	20	0
Egypt	244	41	1	3	3	0
Lebanon	210	23	0	0	1	0
Qatar	127	4	45	0	6	0
Oman	69	15	38	0	4	1
Kuwait	51	4	0	0	0	0
Total	2,057	307	218	168	130	51

Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.
Note: Commercial ships of 1,000 gt and above. Beginning-of-year figures.

المصادر:

1- قواعد بيانات الأونكتاد : <https://unctadstat.unctad.org>

2- Handbook of statistics, UNCTAD, 2022: Merchant fleet – UNCTAD Handbook of Statistics 2022

إعداد/ أمروة جمال

باحث - مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري



أي مكان بالبحر الأبيض المتوسط (بما في ذلك البحر الأدرياتيكي و بحر إيجه) استخدام 0.1 % من زيت الوقود الكبريتي، مما يآثر تأثير إيجابي عن طريق خفض الانبعاثات الكربونية وتقليل التلوث الهوائي. هذا وقد وافقت الدول الأعضاء خلال الجلسة على اعتماد قراراتين طوعيين بشأن الاحتباس الحراري:

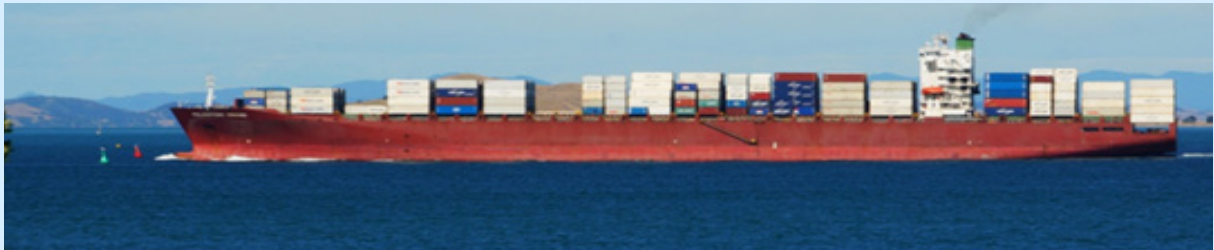
- القرار الأول يشجع علي التعاون بين قطاعي "الميناء وشركات وهيئات الشحن" للمساهمة في تقليل الانبعاثات، وبالتالي وبموجب هذا القرار تكون الممرات الخضراء؛ ومفاهيم التعاون المماثلة الأخرى، قد حصلت على الموافقة والتشجيع.
 - أما القرار الثاني فيعمل على تشجيع الدول الأعضاء على تطوير وتقديم خطط عمل وطنية طوعية (NAPs) لمعالجة انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن.
- <https://maritime-executive.com/article/imo-implements-med-eca-promises-more-discussion-of-ghg-measures>

برعاية المنظمة البحرية الدولية؛ سيصبح البحر الأبيض المتوسط منطقة تتحكم في الانبعاثات



اختتم الاجتماع التاسع والسبعون؛ للجنة البيئة البحرية والحماية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (MEPC 79) والذي عقد في يوم الجمعة 16 ديسمبر 2022؛ بالاتفاق على البدء في تنفيذ التحكم في الانبعاثات (ECA) في منطقة البحر الأبيض المتوسط وذلك اعتباراً من مايو 2025 فصاعداً، حيث سيتعين على السفن العاملة في

زيادة اختناقات سلاسل الإمداد والتوريد مع ارتفاع عدوى COVID 19 مرة أخرى في الصين



60% من المصانع والشركات عن العمل بنهاية ديسمبر بينما تقوم باقي المصانع على إبطاء الإنتاج، مما يهدد حدوث خلل في سلاسل الإمداد والتوريد مرة أخرى.

<https://www.fleetmon.com/maritime-news>

انتشار فيروس COVID 19 مرة أخرى في الصين وارتفاع معدلات الإصابة بشكل كبير يهدد سلسلة التوريد والإمداد بخطر الاختناقات مرة أخرى، بسبب نقص المكونات والمواد الخام من الموردين اختارت المصانع وشركات الخدمات اللوجستية بالصين منح أجازة طويلة ومبكرة لرأس السنة الجديدة حيث تتوقف



شركة ميرسك تتعاقد للحصول على المزيد من إمدادات وقود الميثانول الصديقة للبيئة في الولايات المتحدة

ان إمكانيات شركة SunGas Renewables سوف تمكن منصاتنا في هيوستن من تحويل مخلفات الصناعات؛ التي تعتمد على مصادر مستدامة مستخرجة من الغابات والمنتجات الخشبية، إلى ميثانول أخضر.

<https://www.marinelink.com/news/maersk-lines-green-methanol-fuel-supply-501635>

أعلنت شركة الشحن الدنماركية العملاقة AP Moller - Maersk - أنها دخلت في شراكة مع SunGas Renewables ومقرها الولايات المتحدة لتأمين إمدادات من الميثانول الأخضر لتموين الجيل التالي من سفن الحاويات ذات الاحتراق الأنظف.

بموجب هذا التعاقد ستنتج SunGas Renewables؛ وهي إحدى الشركات المنبثقة عن GTI Energy، الميثانول الأخضر من العديد من المنشآت التي ستطورها في الولايات المتحدة والتي تنوي شركة Maersk شراء الميثانول منها. ومن المقرر أن تبدأ عملياتها في عام 2026، ومن المتوقع أن ينتج المصنع الأول ما يقرب من 390 ألف طن سنويًا.

تمويل الاتحاد الأوروبي لمركز تصدير ثاني أكسيد الكربون ومصنع تسييل الغاز في أنتويرب



المنصات البحرية بهدف التخزين الدائم. حيث سيتم جمع ثاني أكسيد الكربون من المواقع الصناعية على منصة ميناء أنتويرب ثم نقله عبر شبكة خطوط أنابيب تصل إلى الميناء "intra-port open-access"، كما سيتم بناء محطة تسييل وتصدير مشتركة، تتضمن وحدة تسييل ثاني أكسيد الكربون، وتخزين عازل، ومرافق تحميل بحرية للشحن عبر الحدود.

ويعد المشروع هو المرحلة الأولى من Antwerp@C، وهي مبادرة طموحة تهدف لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى النصف في منطقة ميناء أنتويرب 2030، يشارك في هذه المبادرة كل من

Air Liquide, BASF, Borealis, ExxonMobil, INEOS, TotalEnergies, Fluxys, and Port of Antwerp-Bruges.

<https://maritime-executive.com/article/eu-funding-for-co2-export-hub-and-liquefaction-plant-at-antwerp>

انطلاقاً من اهتمام المنظمات العالمية بتقليل الانبعاثات الكربونية بالقطاع البحري، أعلنت مفوضية الاتحاد الأوروبي عن منح كلاً من

(Air Liquide, Fluxys Belgium, Port of Antwerp-Bruges) 144.6

مليون يورو (حوالي 150 مليون دولار) وذلك في إطار برنامج "تمويل مرافق توصيل أوروبا للطاقة" Connecting Europe Facility for Energy CEF-E

لدعم الجهود المبذولة لبناء بنية تحتية لتصدير ثاني أكسيد الكربون.

حيث تتواصل الجهود لبناء البنية التحتية اللازمة لنقل وتصدير ثاني أكسيد الكربون كجزء من المخططات الأوسع لحبس انبعاثات الكربون وتخزينها أو إعادة استخدامها.

يعتبر مركز تصدير ثاني أكسيد الكربون؛ المسمى "Antwerp@C"، هو بنية تحتية تسمح للسفن البحرية بنقل الكربون المسال وتحميل ثاني أكسيد الكربون إلى

قرار انشاء محطة حاويات جديدة بميناء الدخيلة رصيف 100



قرر المجلس الأعلى للموانئ بمنح التزام بناء وتطوير البنية التحتية والفوقية واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة حاويات بالرصيف (100) بميناء الدخيلة - الإسكندرية لشركة الدخيلة لمحطات الحاويات "تحت التأسيس" شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة

(شركة المشروع)، والمؤسسة من مجموعة شركات (هاتشيسون بورتس إيجيبت أنفستمننتس - هاتشيسون بورتس بي 100 - دخيلة كونتينر تيرمينالز أفرسيز) المنبثقة من التحالف (هاتشيسون بورت هولدينج ليمتد - ترمينال أنفستمننت ليمتد هولدينج إس . إيه) علي أن

تكون مدة هذا العقد ثلاثون عاماً تبدأ من تاريخ استلام الأرض وصدر هذا القرار بالجريدة الرسمية بتاريخ 15 يناير لسنة 2023. المصدر: الجريدة الرسمية عدد (2) مكرر (ب) الصادر في 15 يناير سنة 2023م

قرار انشاء محطة حاويات جديدة بميناء السخنة

قرر المجلس الأعلى للموانئ بمنح التزام بناء وتطوير البنية التحتية والفوقية واستخدام وإدارة وتشغيل واستغلال وصيانة وإعادة تسليم محطة حاويات بميناء العين السخنة لشركة البحر الأحمر لمحطات الحاويات "تحت التأسيس" شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة

(شركة المشروع)، والمؤسسة من مجموعة شركات (هاتشيسون بورتس سخنة - ريد سي كونتينر تيرمينالز أفرسيز - سي. أم. إيه تيرمينالز) المنبثقة من التحالف (هاتشيسون بورت هولدينج ليمتد - سي . أم . إيه تيرمينالز أس . إيه . إس - كوسكو شيبينج بورتس ليمتد) علي أن تكون مدة هذا العقد ثلاثون عاماً تبدأ من تاريخ استلام الأرض وصدر هذا القرار بالجريدة الرسمية بتاريخ 15 يناير لسنة 2023. المصدر: الجريدة الرسمية عدد (2) مكرر (أ) الصادر في 15 يناير سنة 2023م



مؤشرات قياس الأداء اللوجستي



إعداد/ أ. رانيا أبو الحسن
باحث اقتصادي

مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحري

الدولي في تقريره "مستجدات آفاق الإقتصاد العالمي أكتوبر 2022" على تجاوز معدلات التضخم مستوياتها المسجلة خلال عدة عقود سابقة وتنوء الآفاق بأعباء ثقيلة من جراء أزمة تكلفة المعيشة وتشديد الأوضاع المالية في معظم المناطق نتيجة حرب روسيا- أوكرانيا واستمرار جائحة كوفيد-19، حيث تشير تنبؤات صندوق النقد إلى تباطؤ النمو العالمي من 6,0 % في عام 2021 إلى 3,2 % في عام 2022 ثم 2,7 % في عام 2023، ويواجه العالم الآن أضعف أنماط النمو على الإطلاق منذ عام 2001 بإستثناء فترة الأزمة المالية العالمية والمرحلة الحرجة من جائحة كوفيد-19.

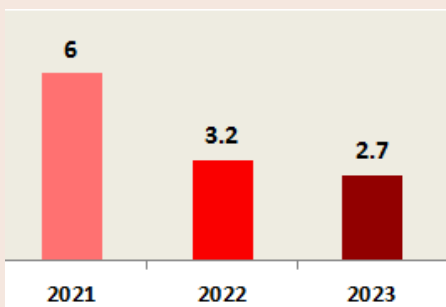
ومن الممكن ترجمة تلك الأزمة الإقتصادية إلى نقص في بعض المنتجات والزيادة المتتالية في تكلفة البضائع وبالتالي إضافة المزيد من الأعباء على المستهلك النهائي.

استكمالاً لسلسلة التقارير السابقة والتي تطرح أهمية اللوجستيات وسلاسل الإمداد في زيادة القدرة على التنافسية بين الدول والموانئ العالمية يأتي موضوع تقرير العدد الثالث من "نافذة" عن مؤشرات قياس الأداء اللوجستي والذي بدأه في العدد السابق مع مؤشر "الأداء اللوجستي" Logistics performance index- LPI ونتابع المؤشرات في العدد الحالي مع مؤشر الإرتباط بخطوط الملاحة البحرية "Liner shipping connectivity index – LSCI".

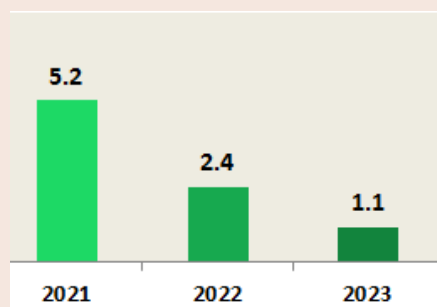
في ظل حالة عدم اليقين التي تخيم على العالم الآن والتحديات التي تواجه النشاط الإقتصادي العالمي الذي يشهد تباطؤ واسع فاقت حدته التوقعات، تأتي المحاولات العالمية للإدارة الجيدة للسلاسل اللوجستية المرتبطة بالموانئ للتقليل من أثر حدة الأزمة العالمية، حيث تشير تنبؤات صندوق النقد

توقعات النمو

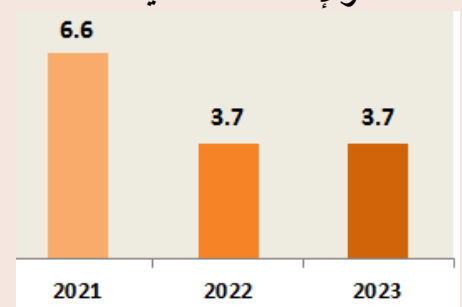
الإقتصاد العالمي



الإقتصادات المتقدمة

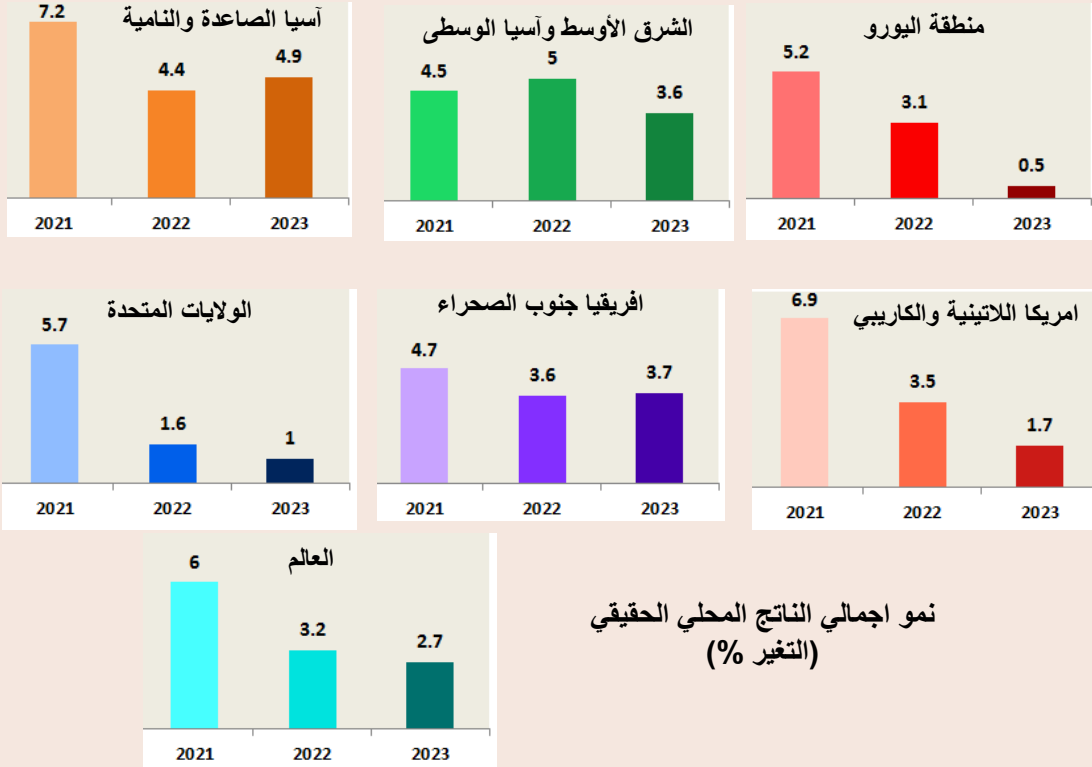


اقتصادات الأسواق الصاعدة والإقتصادات النامية



المصدر: صندوق النقد الدولي أكتوبر 2022

توقعات النمو حسب المنطقة (التغير %)



نمو إجمالي الناتج المحلي الحقيقي (التغير %)

المصدر: صندوق النقد الدولي أكتوبر 2022

المواني البحرية بالدولة، وطاقاة الحمولة المتراكمة من الحاويات لتلك السفن، وعدد الخدمات المقدمة، وعدد الشركات المقدمة للخدمات المنتظمة في مواني البلاد، وحجم أكبر السفن التي تستطيع مواني الدولة استقبالها)، ويعبر هذا المؤشر عما يحدث من تغيرات في الطلب وما يتخذه الناقلون من قرارات وفقاً لتلك التغيرات.

وقد حققت مصر المركز (22) على مستوى العالم خلال الربع الثالث من عام 2022 على مؤشر الارتباط بالخطوط المنتظمة، والمركز (4) على مستوى الدول العربية بعد (الإمارات، المغرب، والسعودية) والمركز الثاني على إفريقيا بعد (المغرب).

تستمر هذه التحديات في التأكيد على الدور الحاسم الذي تلعبه الموانيء والسلاسل اللوجيستية المرتبطة بها للتقليل من حدة أثر الأزمة العالمية، ولا شك أن الربط بشبكات النقل العالمية أحد ركائز الخدمات اللوجيستية الأساسية، حيث يمكن للربط بشبكات النقل البحري أن يحسن كثيراً من كفاءة الخدمات اللوجيستية، كما أن أثره على التباين في التكاليف التجارية أكبر من أثر المسافة الجغرافية، لذا يعد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة من المؤشرات بالغة الأهمية عند قياس الأداء اللوجيستي. يشير مؤشر الأونكتاد للارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI) إلى موقع البلد ضمن شبكات الشحن العالمية للخطوط المنتظمة، ويرتكز المؤشر في حسابه على خمسة مكونات (عدد نداءات السفن المترددة على



ترتيب أكبر 25 دولة على مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة خلال الربع الثالث 2022

	Q3 2022	rank
China	175.5	1
Korea, Republic of	113.1	2
Singapore	111.4	3
Malaysia	99.8	4
United States of America	96.0	5
Spain	91.0	6
Netherlands	90.6	7
United Kingdom	89.4	8
Belgium	87.8	9
China, Hong Kong SAR	85.0	10
Germany	83.6	11
China, Taiwan Province of	83.3	12
Viet Nam	82.0	13
Italy	75.7	14
United Arab Emirates	75.2	15
France	74.2	16
Thailand	71.4	17
Morocco	71.4	18
Sri Lanka	71.0	19
Saudi Arabia	70.9	20
Japan	69.6	21
Egypt	68.1	22
Turkey	63.3	23
Portugal	62.7	24
India	62.6	25

المصدر: من إعداد الباحث وفقاً لوقوع بيانات UNCTAD

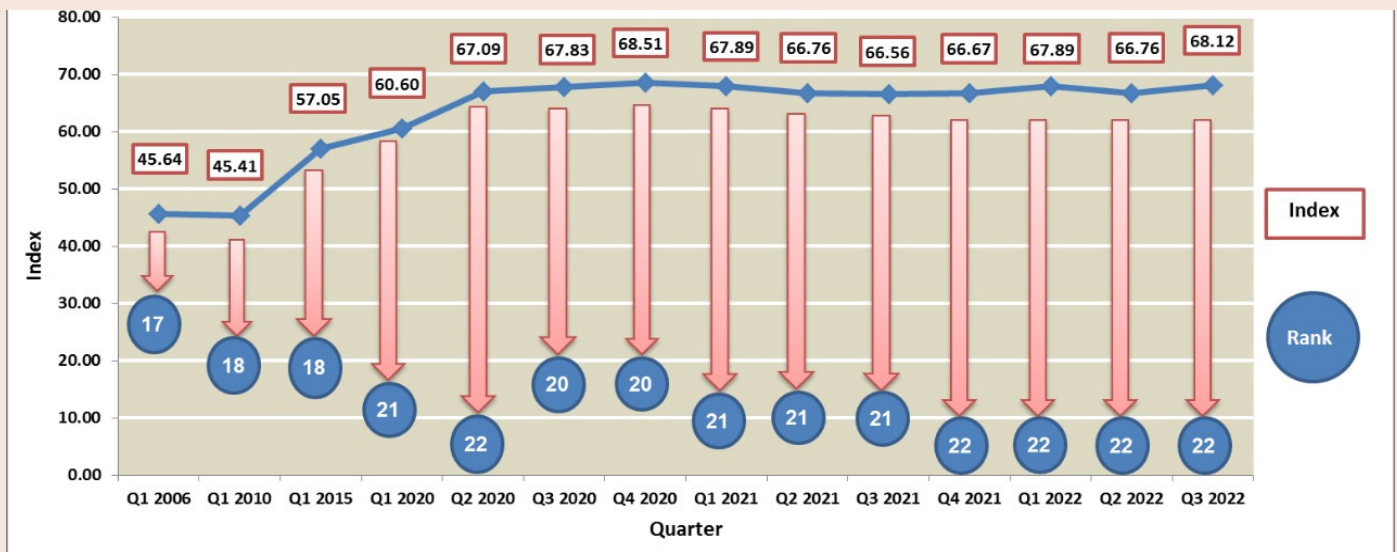
ويستعرض الجدول التالي مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لأكثر 10 دول على مستوى العالم بالإضافة إلى أكبر 4 دول على مستوى الدول العربية وفقاً لترتيب الربع الثالث من عام 2022، ويعكس الجدول سلسلة زمنية منذ سنة الأساس (2006) في حساب المؤشر وفقاً للأونكتاد حيث تم مقارنة الربع الأول لسنة الأساس مع الربع الأول كل خمس سنوات، ثم سنوات الأزمة الصحية والسياسية والتي انعكست اقتصادياً (2020 - 2022) لذا تم استعراض كل ربع من السنوات الأخيرة حتى الربع الثالث من عام 2022.

مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة لبعض الدول المختارة مرتب وفقاً (Q3 2022)

		Q1	Q1	Q1	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
		2006	2010	2015	2020	2020	2020	2020	2020	2021	2021	2021	2021	2022	2022
World Top 10	China	100	117.90	138.51	158.63	171.93	160.55	162.37	164.07	168.48	170.34	171.18	164.07	168.48	175.46
	Korea, Republic of	68.17	72.68	94.16	108.70	111.82	107.85	108.55	108.04	108.84	108.89	111.25	108.04	108.84	113.10
	Singapore	81.58	90.29	98.32	110.49	111.06	111.68	113.77	112.76	112.98	112.56	110.68	112.76	112.98	111.39
	Malaysia	63.95	72.13	90.93	99.21	98.96	98.44	99.50	99.56	99.69	98.13	98.68	99.56	99.69	99.80
	United States of America	79.11	74.85	86.17	93.31	102.76	103.47	103.85	105.58	92.19	96.71	102.61	105.58	92.19	96.02
	Spain	65.36	73.84	79.66	88.73	89.70	87.89	89.39	90.01	91.92	90.65	90.47	90.01	91.92	91.03
	Netherlands	71.25	79.91	81.19	91.60	90.58	89.56	90.79	91.64	91.87	90.91	90.74	91.64	91.87	90.64
	United Kingdom	78.80	80.20	85.14	89.69	89.82	89.94	90.95	91.24	90.47	89.14	90.00	91.24	90.47	89.41
	Belgium	72.41	79.53	83.59	89.12	86.98	88.52	87.75	88.03	88.74	87.88	86.96	88.03	88.74	87.82
	China, Hong Kong SAR	84.15	87.77	92.06	93.64	86.59	92.72	93.59	93.94	94.33	92.96	90.56	93.94	94.33	85.04
Arab Top 4	United Arab Emirates	47.44	62.23	63.50	72.05	74.69	77.25	76.50	76.62	75.98	74.72	73.94	76.62	75.98	75.17
	Morocco	11.01	45.43	57.59	68.91	69.44	67.44	68.05	69.10	69.11	69.51	69.30	69.10	69.11	71.40
	Saudi Arabia	39.50	44.82	53.51	64.30	70.25	70.13	70.00	70.01	70.25	70.68	69.45	70.01	70.25	70.94
	Egypt	45.64	45.41	57.05	60.60	67.09	67.83	68.51	67.89	66.76	66.56	66.67	67.89	66.76	68.12

المصدر: من إعداد الباحث وفقاً لقواعد بيانات UNCTAD

تطور ترتيب مصر على مؤشر الارتباط بالخطوط الملاحية المنتظمة (2006-2022)



المصدر: من إعداد الباحث وفقاً لقواعد بيانات UNCTAD

يتلاحظ من الشكل السابق تراجع مصر على مؤشر الإرتباط بالخطوط الملاحية عالمياً من الترتيب (17) عام 2006 إلى الترتيب (18) عام 2010 كأحد نتائج الأزمة المالية العالمية عام 2009 ثم التراجع إلى المرتبة (21) في بداية أزمة كوفيد-19، ثم التقدم خلال الربع الثالث والرابع لعام 2020 للمرتبة (20) نتيجة الإجراءات التي اتبعتها مصر في مواجهة الأزمة الصحية، ثم التراجع مرة أخرى خلال عامي 2021 و2022 للمرتبة (21) تليها (22) نتيجة لأزمة روسيا وأكرانيا وأزمة تكلفة المعيشة الناجمة عن استمرار واتساع نطاق ضغوط التضخم وما تلاها من سياسات مالية.

المصادر:

- صندوق النقد الدولي – تقرير آفاق الإقتصاد العالمي أكتوبر 2022
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD – قواعد البيانات



ميناء مومباسا



إعداد/ أ. سلمى السعدنى
مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحري



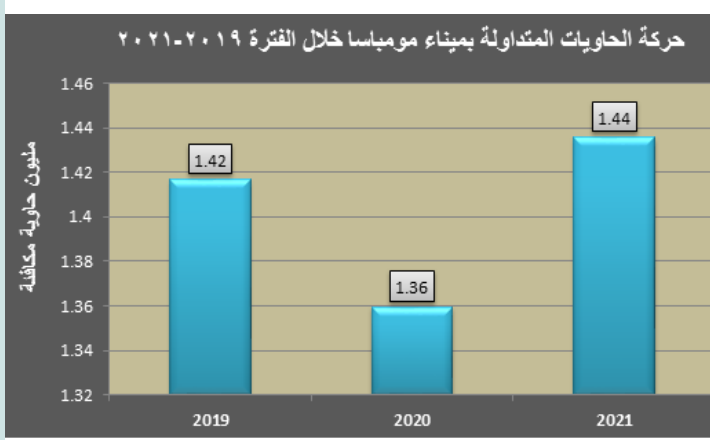
من الميناء إلى مستودعات الحاويات على مسارات النقل المختلفة، تنقل البضائع عبر ميناء مومباسا إلى وجهات هامة حول العالم بما في ذلك أوروبا الغربية وآسيا والأمريكتين والشرق الأقصى وباقي إفريقيا حيث تعمل خدمات سفن الروافد المنتظمة بين ميناء مومباسا ودار السلام ومقديشيو ودربان وصلالة وجيبوتي ودبي.

ويصنف ميناء مومباسا من أكثر الموانئ ازدحاماً في شرق ووسط أفريقيا بمعدل زيادة 10% سنوياً لتداول البضائع، وتتم إدارة الميناء من قبل هيئة الموانئ الكينية (KPA) وهي هيئة مملوكة بالكامل لحكومة كينيا، وتبلغ الطاقة الإستيعابية للميناء 2.65 مليون حاوية مكافئة.

ميناء مومباسا يقع في موقع استراتيجي على ساحل كينيا على المحيط الهندي وهو أكبر ميناء في شرق أفريقيا في منتصف الطريق بين ميناء ديربان في جنوب أفريقيا وموانئ الشرق الأوسط الرئيسية، وتتبع أهمية الميناء لأفريقيا من كونه البوابة التجارية الرئيسية لعدة دول حبيسة بشرق أفريقيا حيث يخدم منطقة اقتصادية واسعة النطاق تمتد عبر (أوغندا، رواندا، بروندي، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب السودان، وإثيوبيا) كما إنه يخدم الصومال وشمال تنزانيا، وعلى هذا النحو يعد ميناء مومباسا أهم ميناء بحري يقع على الساحل الشرقي لأفريقيا على المحيط الهندي.

ويتم توفير النقل الداخلي بالميناء عن طريق الشاحنات والقطارات حيث تعمل خدمات خطوط السكك الحديدية

تداول ميناء مومباسا 34.54 مليون طن من البضائع خلال عام 2021 بنسبة نمو 1.2% عن عام 2020،



والميناء في أعرق نقطة يصل إلى عمق 55م إلا أن المتحكم في استقبال السفن القناة الخارجية بعمق 17.5م، والميناء مجهز بمحطتي حاويات للمحطة الأولى ثلاثة أرصفة حاويات (16، 17، 18) بمجموع أطوال 840م ويوجد بالمحطة أيضاً رصيفين لتداول الصب السائل ورصيفين لتداول البضائع العامة والصب الجاف، بينما المحطة الثانية بها رصيفين حاويات (20، 21) بعمق 15م ومجموع أطوال 560م، كما يحتوي الميناء على رصيفين لسفن السياحة والرحلات البحرية.



وسجلت حركة الحاويات بالميناء 1.44 مليون حاوية مكافئة عام 2021 بنسبة زيادة 5.6% عن عام 2020 وقد بلغت حركة حاويات الترانزيت المتداولة بالميناء 220.5 ألف حاوية مكافئة عام 2021 بنسبة زيادة 25.4% عن عام 2020، هذا وقد تحسنت إنتاجية السفن بالميناء خلال عام 2021 بسبب تحسين تخطيط العمالة والمعدات حيث حققت إنتاجية السفن بالميناء 39 حركة ونش في الساعة عام 2021 مقابل 33 حركة ونش في الساعة عام 2020.

والميناء مجهز لتداول مجموعة كبيرة ومتنوعة من البضائع بالإضافة إلى الحاويات فيتداول أيضاً بضائع الصب الجاف (أسمدة، حبوب، أسمنت)، والصب السائل (البترول الخام، المنتجات البترولية)، والبضائع المعبأة (القهوة، السكر، الشاي)، بالإضافة إلى البضائع السائبة (break bulk) (الأخشاب، الحديد، الصلب) كما يتداول الميناء أيضاً الآلات ومواتير السيارات.

يحتوي ميناء مومباسا على ترسانة سفن تقوم بخدمات صيانة وإصلاح السفن بحوض جاف يبلغ طوله 180م يخدم السفن بحمولة ساكنة حتى 20 ألف طن ورصيف آخر بطول 40م لصيانة قوارب الخدمات والعائمات.

المصادر:

- Northern corridor transit and transport coordination authority
- World port source
- <https://www.kpa.co.ke/Pages/2021Q1Performance.aspx>
- <https://www.businessdailyafrica.com>
- Port Management Association Of Eastern & Southern Africa

مؤسسات ومنظمات

<https://iame.tamug.edu>

<http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>

<https://www.unescap.org/our-work/transport>

الرابطة الدولية للاقتصاديين البحريين

منظمة العمل الدولية

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ

مواقع أخبارية

Maritime news

<https://www.todayonline.com/topic/maritime>

Seatrade maritime news

<https://www.seatrade-maritime.com/maritime-news>

Ship and ports news

<https://shipsandports.com.ng>

World maritime news

<https://www.offshore-energy.biz/worldmaritimenews>

مواقع احصائية

Energy transition outlook 2021 maritime forecast to 2050

<https://eto.dnv.com/2021/maritime-forecast-2050/about>

Environmental Report 2021

[European Maritime Transport](https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport)

Maritime reporting

<https://www.gov.uk/maritime-reporting>



خطوط ملاحية

<http://www.hapag-lloyd.com>

HAPAG-LLOYD

<https://kadmar.com/ar/services/empros-lines>

KADMAR MARINE

<http://www.kmtc.co.kr>

KOREA MARINE TRANSPORT COMPANY (KMTC)

هيئات الموانئ المصرية والموانئ المحلية والعالمية

يختص هذا الجزء بالمواقع الرسمية لهيئات الموانئ البحرية المحلية والعالمية

<http://rspa.gov.eg/port-suez.html>

الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر

<https://apa.gov.eg/ar>

الهيئة العامة لميناء الإسكندرية

<https://www.portofantwerpbruges.com/en>

ميناء أنتروب

<https://www.portofrotterdam.com/en>

ميناء روتردام

غرف الملاحة المحلية والعالمية

يختص هذا القسم بالمواقع الخاصة بالغرف الملاحية المحلية والعالمية

<https://nigerian-shipping.org>

Nigerian Chamber of Shipping

<https://www.ukchamberofshipping.com>

UK Chamber Of Shipping

<http://www>





إعداد/ أ. محمد درويش

باحث - مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري

مقدمة :

يعد طريق الحرير شبكة من الطرق التجارية القديمة، التي أقيمت في عهد عائلة هان الصينية، والتي ربطت مناطق العالم القديم تجارياً منذ عام (130 ق.م.) وحتى عام (1453 م).

عندما افتتحت عائلة هان الحاكمة التجارة مع الغرب بشكل رسمي، استُخدمت شبكة الطرق هذه بشكل متواصل منذ عام (130 ق.م.) واستمر يعمل حتى توقف في عام (1453 م) بسبب إنهاء الإمبراطورية العثمانية التجارة مع الغرب مما أدى لإغلاق الطريق لعدم الحاجة إليه ، وحيث أن الأوروبيون اعتادوا تداول السلع القادمة من الشرق فدعت الضرورة إلى استحداث طرق جديدة لتلبي حاجة الناس لتلك البضائع.

لقد كان إغلاق طريق الحرير إيذاناً ببداية عصر الاكتشافات الجغرافية (-1453 1660 م) والذي تميز بالرحالة الأوروبيين الذين توجهوا نحو البحر منشئين طرقاً بحرية جديدة بدلاً من الطرق البرية، وأثرت هذه الاكتشافات على ثقافات العالم عن طريق النشر والتعريف بالثقافة الغربية ، وفي الوقت ذاته، أثرت الحضارات الأخرى على الثقافة الأوروبية أيضاً ، ساهم طريق الحرير بشكل كبير منذ قيامه وحتى إغلاقه على تطوّر حضارات العالم، مما يلقي الأهمية على دور هذا الطريق الحيوي (1).

نشأة طريق الحرير :

طريق الحرير هو مجموعة من الطرق المترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن وتمرّ عبر جنوب آسيا بمنطقة نشأ في الصين مع أنطاكية في تركيا بالإضافة إلى مواقع أخرى، كان تأثيرها يمتد حتى كوريا واليابان. ويُعتبر مصطلح "طريق الحرير" في الواقع مصطلح حديث العهد نسبياً إذ لم تحمل هذه الطرق القديمة طوال معظم تاريخها العريق اسماً بعينه. أخذ مصطلح طريق الحرير من الألمانية Seidenstraße، حيث أطلقه عليه الجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشهوفن في القرن التاسع عشر.



الجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشهوفن

منذ عصورهم القديمة مزاحمة العرب على منافع هذه التجارة؛ حيث نجحوا في الدوران حول شبه الجزيرة العربية من الخليج العربي إلى خليج السويس ووصلت مساري طريق الحرير البحري مع مسار الخليج العربي ومسار البحر الأحمر وبالتالي احتكروا تجارة الشرق الأقصى وإقصاء عرب الجزيرة العربية من الميدان.

كما أن الفرس في العصور التالية استطاعوا فرض سيطرتهم على تجارة الصين والهند المارة بالخليج العربي، ولكن سيطرتهم لم تحرم العرب من المشاركة الفاعلة في حركة هذه التجارة نظرا لخبرتهم الطويلة

كان لطريق الحرير تأثير كبير على ازدهار كثير من الحضارات القديمة مثل الصينية والحضارة المصرية والهندية والرومانية كما كان له عظيم الأثر في العصر الحديث (2).

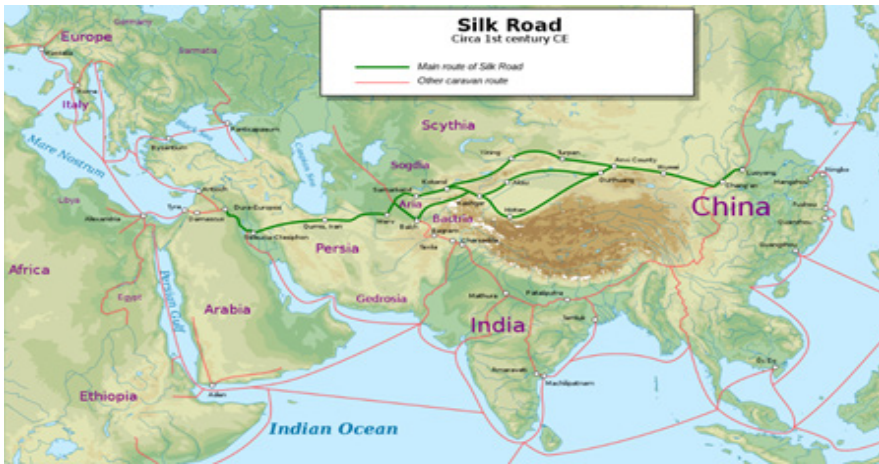
طريق الحرير وشبه الجزيرة العربية :

كان الصينيون يجوبون مياه المحيط الهندي منذ العصور القديمة السابقة للميلاد، وكانت سفنهم تقوم برحلات طويلة فيما بين الموانئ الصينية وموانئ الهند الغربية، ومثل ذلك كان يفعل العرب فقد كانت سفنهم تبحر من موانئ الخليج العربي وساحل اليمن إلى موانئ

الهند الغربية وإلى ساحل جنوب الهند حيث يلتقون هناك بالتجار الصينيين ويحصلون منهم ومن التجار الهنود على بضائع الصين والهند وبييعونهم بضائع الجزيرة العربية الثمينة التي كان من أهمها البخور والعطور والنحاس واللبان واللؤلؤ.

بوصول البضائع الصينية والهندية إلى موانئ الجزيرة العربية، كان التجار

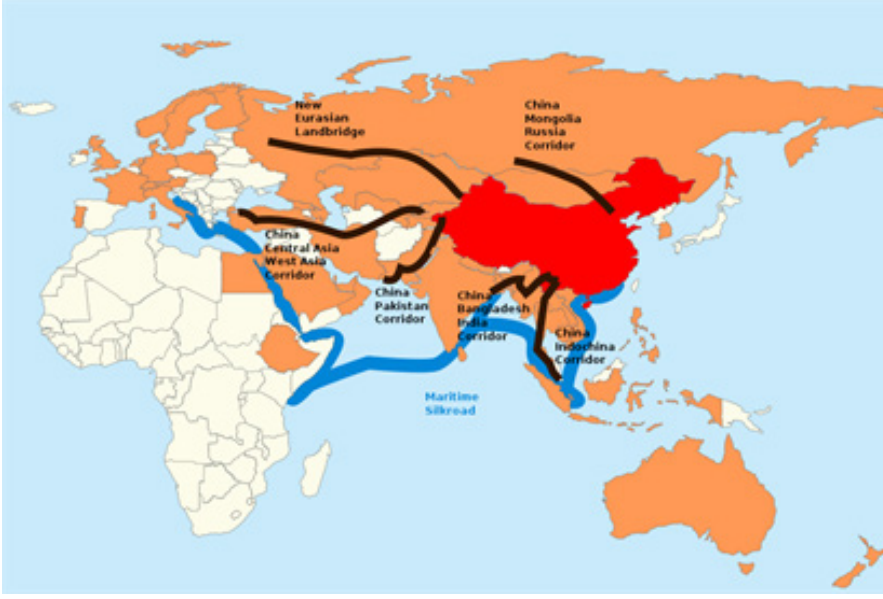
العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم عبر شبكة من الطرق البرية والبحرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة. كثر ثراء العرب من التجارة بالمواد الناتجة عن جزيرتهم وتلك المستوردة من الهند والصين، وقد جلب هذا الثراء على العرب نقمة القوى والشعوب المحيطة بجزيرتهم الذين كانوا يتبايعون معهم بتجارة الشرق الأقصى؛ ومنذ نهايات الألف الثالث قبل الميلاد حاول الآشوريون فرض سيطرتهم على تجارة الشرق التي يقوم العرب فيها بدور الوسيط، وقد حاول الفرس أيضا



خريطة توضح طريق الحرير بفرعيه البري والبحري في القرن الأول

ومعرفتهم الواسعة ببناء السفن والإبحار في مياه المحيط الهندي، ولحاجة الفرس إلى موانئهم التي كانت تمثل نقطة الانطلاقة لمراكب الصين والهند.

واستمر التنافس بين العرب والفرس على تجارة الشرق في مد وجزر في العصور التالية. ففي أيام الفرس الذين سقطت دولتهم في فارس في أوائل القرن الثالث الميلادي، أصيبت تجارة الخليج القادمة من الهند والصين بنوع من الانكماش نتيجة تشجيع الفرس لنقل تجارة الصين على الطريق البري الذي يمر عبر أراضيهم،



خريطة توضح طريق الحرير البحري

طريق الحرير البحري :

فتح الصينيون شبكة تجارية عالمية؛ منذ أكثر من ألفي سنة، تبدأ من مناطق جنوب شرقي الصين وتمر بشبه جزيرة الهند الصينية وبلدان منطقة بحر الصين الجنوبي، وتعتبر المحيط الهندي وصولاً إلى البحر الأحمر حتى شرقي أفريقيا وأوروبا. وقد أطلق التابعون على هذا الطريق البحري الذي يربط الشرق بالغرب، اسم "طريق الحرير البحري"، إذ كان الحرير أهم سلعة يتم تبادلها عبر هذا الطريق التجاري. وبعد القرن الثامن، صار طريق الحرير البحري بديلاً لطريق الحرير البري، وأصبح المسار الرئيسي للتبادلات التجارية والثقافية بين الصين والدول الأخرى، بسبب الحروب وانتقال مركز الثقل الاقتصادي وغير ذلك.

ولكن سياسة خلفائهم الساسانيين جاءت معاكسة فعملوا على تشجيع التجارة على طريق الحرير البحري وانتقل الاهتمام إلى موانئ شمال عمان والبحرين وساحل هجر، وقد لعب ميناء أبو لوكس، والذي يقع في مدينة البصرة، دوراً مهماً في التجارة مع الصين والهند حيث كان من أهم موانئ أعالي الخليج العربي، ومنه كانت تصدر حاصلات الشام وبلاد ما بين النهرين وفارس إلى الهند والصين، وإليه كانت تصل أخشاب الصندل والأبنوس والحرير الصيني، حيث وجدت بهذا الميناء مراكز جمركية كانت تجني الضرائب لكسرى.

ولا يوجد في المصادر التاريخية والأدلة الأثرية ما يشير إلى وصول سفن العرب إلى سواحل الصين أو وصول سفن الصينيين إلى موانئ الجزيرة العربية في الحقب التاريخية السابقة للميلاد أو في القرون الأولى الميلادية، ولكن المصادر تشير إلى أن البضائع الصينية المنقولة عن طريق الحرير البحري كانت تصل إلى الهند محملة على السفن الصينية والهندية ثم تجلب إلى موانئ الجزيرة العربية من أسواق الهند وسيلان محملة على سفن عربية وفارسية وهندية، فقد ازدهرت شهرة السفن الهندية التي كانت تجوب مياه الخليج وكانت تلك السفن تبحر في عصور ما قبل الإسلام في المياه العربية وتصل إلى جزيرة سقطرى وإلى ساحل عدن وإلى موانئ صحار والبحرين والأبله التي كانت بها جاليات من الهند في تلك الفترة (2).

في سبتمبر عام 2013 أعلن الرئيس الصيني مبادرة جديدة تهدف لتعزيز التعاون الاقتصادي ودعا إلى إعادة إنشاء شبكة الممرات البحرية القديمة لخلق طريق الحرير البحري لتعزيز الربط الدولي ودعم حركة التجارة الدولية. هذا وقد وافق الرئيس المصري عبدالفتاح السيسي على انضمام مصر لشبكة طريق الحرير الذي تعتمزم الصين إنشائه ويربط بين قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا ويمر عبر 56 دولة. (4)

رحبت مصر بطلب الصين بإحياء طرق الحرير وتحقيق مزيد من الاستثمارات الصينية في بناء مصر الجديدة حيث تعمل مع الصين من أجل تحقيق مصالح مشتركة وتنمية مستقبلية، حيث أن طريق الحرير سيجعل مصر مركزا استراتيجيا واقتصاديا مهما في المنطقة والعالم وسيفتح الطريق أمامها لشراكات وتحالفات اقتصادية مهمة تجعلها دولة محورية وفاعلة في التجارة الدولية ومعبرا لمرور حركة التجارة من التينين الصيني لمختلف دول العالم، كما أن الطريق لن يؤثر على قناة السويس بل سيكمل دورها ويعظم الاستفادة منها ويجعل محور إقليم قناة السويس مركزا لوجيستيا للسفن والبضائع كما

سيزيد من عدد السفن المارة بالقناة ويحقق بالتالي إيرادات إضافية من رسوم مرورها فضلا عن أنه سيزيد من فرص العمل ويحقق التنمية الاقتصادية المرجوة.

وقد نشأت تبادلات بين ميناء تشيوانتشو الصيني ومختلف بلدان بحر الصين الجنوبي منذ زمن قديم يعود الى القرن السادس، وفي القرن الثالث عشر أصبحت تشيوانتشو أكبر ميناء في الصين حيث كانت شهرته تضارع شهرة ميناء الإسكندرية في مصر. كانت التجارة البحرية تبدأ من تشيوانتشو وتمتد إلى اليابان شرقا وإلى جنوب شرقي آسيا وبلاد فارس والدول العربية وأفريقيا. كانت صادرات الصين تشمل الفخار والخزف والحرير والشاي والحديد والصلب وغيرها، بينما كانت وارداتها تشمل التوابل والفلفل والأدوية واللؤلؤ وغيرها. كانت هناك تبادلات تجارية وثقافية بين الصين ونحو مائة دولة ومنطقة في العالم.

منذ أن طرحت الحكومة الصينية مبادرة "الحزام والطريق"، أخذت تشيوانتشو تشارك في بناء "الحزام والطريق" بنشاط، لتحول تفوقها التاريخي وتفوقها في الموارد إلى فرصة جديدة للتنمية. تتجاوز حاليا قدرة التفريغ والشحن لميناء تشيوانتشو مائة مليون طن سنويا(3).

مصر ومبادرة الحزام والطريق :



خريطة توضح مسارات مبادرة الحزام والطريق

المصادر :

- <https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=770977> (1)
- <https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=770977> (2022). عضيد جواد الخميسي. الحوار المتمدن. طريق الحرير. Retrieved January 4, 2023, from
- https://profilbaru.com/ar/%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82_%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1 (2)
- http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/se/2017-09/01/content_745067.htm (3)
- <https://www.alarabiya.net/aswaq/economy/2016/01/21/%D9%85%D8%B5%D8%B1-%D8%AA%D9%86%D8%B6%D9%85-%D9%84%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1-%D8%A8%D9%82%D-9%8A%D8%A7%D8%AF%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86-%D9%84%D8%B1%D8%A8%D8%B7-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85-%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A7> (4)

مؤتمر المناخ COP27 والموانئ البحرية



إعداد: أ.محمد الأباصيري عبد اللطيف
رئيس قسم الدراسات الاقتصادية والإدارية
مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري



يأتي هذا الباب من أبواب المجلة في إطار تقديم بعض الآراء الموضوعية حول إحدى القضايا المثارة على الساحة في صناعة النقل البحري والموانئ واللوجستيات، ولقد جاء هذا الاقتراح استثماراً للخبرة المتراكمة بمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، والمكتسبات المعرفية للباحثين من الدراسات والبحوث والاستشارات التي تم بناؤها على مدى فترة أكثر من ثلاثين عام.

وفي هذا الطرح، فإننا نقدم الرأي لكن بهدوء حيث يمكن أن يتفق حوله البعض ويختلف آخرون، ويبقى الاجتهاد والتفكير والإضافة والبحث هي سمة التقدم والازدهار،،،،

مؤتمر المناخ COP27 والموانئ البحرية

من الأحداث الهامة التي شهدتها العام 2022 هو استضافة مصر لمؤتمر الاتفاقية الاطارية للمناخ COP27 بمدينة شرم الشيخ العالمية، وتختلف وجهات النظر حول أهمية هذا الحدث ونظرة العالم لهذا المؤتمر وبخاصة هذا العام، ومدى نجاحه في تحقيق الأهداف والتطلعات التي تنتظرها دول العالم المختلفة، حيث تعتبر قضية التغيرات المناخية من القضايا الهامة التي اكتسبت اهتماماً عالمياً من كافة الدول ولقد كان الحديث عنها قبل ذلك ليس إلا مجرد جولات ومفاوضات واجتماعات لم ترقى إلى قرارات والتزامات وتعهدات كافية.

بينما تزايدت أهمية التغيرات المناخية نتيجة لما يشهده العالم في مختلف أركانه وأقاليمه من آثار مدمرة باتت تهدد دول العالم اقتصادياً وبشرياً وحضارياً وغير ذلك مما يستدعي اهتماماً واسعاً وقرارات فعالة والتزامات وتعهدات قابلة للتنفيذ من قبل دول العالم أجمع.

ويرتبط موضوع التغيرات المناخية بكل مناحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، ولكل قطاع من القطاعات الاقتصادية له دور لا بد أن يقوم به للمساهمة في الحد من الانبعاثات الكربونية والتعامل مع القضايا البيئية المختلفة، وقطاع النقل البحري والموانئ البحرية أحد أهم القطاعات التي عليها دور كبير في التعامل مع القضايا البيئية بشكل أكثر ايجابية، وهو ما يمكن التعبير عنه بالتحول إلى نمط أجيال الموانئ الخضراء Green Ports أو الموانئ المستدامة Sustainable Ports. حول هذه القضايا المختلفة سوف نتناول هذا الموضوع من خلال التعرض للموضوعات التالية:

درجة الحرارة بمقدار 2.8 درجة مئوية بحلول نهاية القرن، وأنه لن يؤدي تنفيذ التعهدات الحالية إلا إلى خفض هذا الارتفاع إلى ما بين 2.4-2.6 درجة مئوية بحلول نهاية القرن، طبقاً للتعهدات المشروطة وغير المشروطة على التوالي.

- أولاً إدراك أهمية مؤتمر COP27 وتوضيح الجوانب المختلفة للاتفاقية الاطارية للمناخ، مع بيان أهم ما يتضمنه مؤتمر هذا العام.
 - ثانياً استعراض أهم ما يرتبط بقطاع الموانئ البحرية من التزامات وترتيبات يجب الوفاء بها في ضوء توصيات المؤتمر.
- سوف نتناول خلال هذا العدد ما يرتبط بالموضوع الأول، على أن نستكمل التعرض للموضوع الثاني بالعدد القادم بإذن الله.



أهم الاشارات التي وردت بتقرير فجوة الانبعاثات 2022

نبدأ الحديث عن مؤتمر المناخ من خلال قراءة لبعض ما يتضمنه تقرير برنامج الأمم المتحدة للبيئة الصادر شهر أكتوبر 2022 أي قبل انعقاد مؤتمر المناخ 27 بفترة وجيزة.

ويأتي هذا التقرير ضمن سلسلة سنوية ترصد الاختلاف بين النسبة المتوقعة لانبعاثات غازات الاحتباس الحراري في عام 2030 والنسبة التي يجب أن تصل إليها لتجنب الآثار السيئة لتغير المناخ.

ولقد أوضح التقرير أن التعهدات الوطنية التي تم تحديثها بمؤتمر المناخ بدورته السادسة والعشرون والتي عقدت في عام 2021 بالمملكة المتحدة لن تؤدي إلا إلى انخفاض ضئيل في الانبعاثات المتوقعة عام 2030 وأن العالم ما زال بعيداً عن تحقيق هدف اتفاق باريس المتمثل في الحد من ظاهرة الاحتباس الحراري إلى أقل من درجتين مئويتين، ويفضل أن يكون عند 1.5 درجة مئوية.

وتشير السياسات المعمول بها حالياً إلى توقع ارتفاع

(Emissions Gap Report 2022: The Closing Window — Climate crisis calls , 2022)

197 دولة قامت بالتوقيع على الاتفاقية، ويشار إلى هذه الدول بأطراف الاتفاقية.

ووقعت مصر على اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ في 9/6/1992، ثم مع دخول الاتفاقية حيز التنفيذ صدر القرار الجمهوري رقم 386 لسنة 94 بشأن الموافقة على الانضمام إليها، والالتزام بموادها.

وتهدف الاتفاقية بموادها الـ 26، إلى تثبيت تركيزات غازات الاحتباس الحراري في الغلاف الجوي، عند مستوى يحول دون إلحاق ضرر بالنظام المناخي، حيث لاحظ العلماء أن الأنهار الجليدية بدأت بالذوبان، مما قد يؤدي إلى ارتفاع مستوى البحار، وغمر مناطق برية واسعة بالمياه، فضلا عن اختفاء بعض الجزر.

وتنقسم الدول الموقعة على المعاهدة إلى ثلاث مستويات طبقا لمسؤولياتها (مجموعة البلدان المتقدمة، ومجموعة البلدان المتقدمة ذات المسؤوليات المالية الخاصة، وأخيرا مجموعة البلدان النامية).

وتتألف البلدان المتقدمة (قائمة هذه الدول مدرجة بالمرفق الأول للمعاهدة) من 38 دولة، منها 13 من دول أوروبا الشرقية التي تمر بمرحلة انتقالية إلى الديمقراطية، ودول الاتحاد الأوروبي، وهي الدول الملتزمة باعتماد سياسات وطنية، واتخاذ تدابير ملائمة بشأن التخفيف من تغير المناخ عن طريق الحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري البشرية المنشأ.



ولقد تم اختيار اسم التقرير هذا العام (نافذة الفرص على وشك الإغلاق **The Closing Window**) حيث أوضح التقرير أن أزمة المناخ تستدعي تحولاً سريعاً لسلوك المجتمعات، وأن العالم لا يسير على المسار الصحيح لتحقيق أهداف اتفاق باريس، وخلص تقرير فجوة الانبعاثات لعام 2022 إلى أنه يجب على العالم خفض الانبعاثات بنسبة 45 في المائة لتجنب وقوع كارثة عالمية، وأنه لا بد من إيجاد حلول لتغيير سلوكيات المجتمع، ولقد حان وقت العمل الجماعي والمتعدد الأطراف.

التعريف بالاتفاقية الإطارية للأمم المتحدة للمناخ United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)

يشكل التغير المناخي عاملاً مصيرياً مساهماً في تزايد معدلات الفقر واللامساواة، وتهتم اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية، بقضية التغيرات المناخية على المستوى العالمي، والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1994، حيث تكتسب الاتفاقية عضوية شبه عالمية، مع وجود

العالم النامي ينتظر من مؤتمر المناخ 2022 قرارات بشأن "الخسائر والأضرار":

من اهم ما يميز مؤتمر المناخ COP27 هذا العام هو تناوله لقضية خطيرة (قضية التعويض عن الخسائر والأضرار) والتي ينظر إليها الكثير من دول العالم بعين الاعتبار، خاصة الدول النامية الأكثر تضرراً من الاحتباس الحراري والانبعاثات الحرارية الضارة التي



تسببت فيها مجموعة الدول المتقدمة. وتنتج الأضرار والخسائر؛ من الكوارث التي تحدث، جراء التغيرات المناخية مثل الفيضانات والجفاف، والأعاصير والانهيارات الأرضية وحرائق الغابات، كما أن هناك الخسائر غير الاقتصادية، والتي تشمل فقد في الأرواح البشرية والحيوانية أو خسارة المواقع الثقافية أو فقدان التنوع البيولوجي، ولقد كانت البلدان الأكثر تضرراً تطلب منذ سنوات مساعدة مالية للتعامل مع هذه العواقب.

ومن اهم نتائج مؤتمر المناخ في مصر "COP27" هو اقرار إنشاء صندوق لتعويض "الخسائر والأضرار" التي تتكبدها الدول النامية نتيجة الآثار السلبية للتغيرات المناخية.

أما البلدان المتقدمة ذات المسؤوليات المالية الخاصة (قائمة هذه الدول مدرجة بالمرفق الثاني للمعاهدة)، فتشمل جميع البلدان المدرجة في المرفق الأول (باستثناء تلك التي تمر بمرحلة انتقالية إلى الديمقراطية)، وهذه هي الدول المطالبة بتقديم موارد مالية لتغطية التكاليف التي تتكبدها البلدان النامية للاعتناء بالتزاماتها. أما المجموعة الثالثة فهي البلدان النامية (قائمة هذه الدول

مدرجة بالمرفق الثالث للمعاهدة) والتي تلتزم بتقديم قوائم جرد وطنية لانبعاثاتها حسب المصادر، وعمليات إزالة جميع الغازات الدفيئة. وتعد مصر من أكثر الدول المعرضة للمخاطر الناتجة عن تأثيرات التغيرات المناخية، كما أنها تنتمي إلى دول المرفق الثالث، الملزمة بإصلاحات في سياسات الطاقة، وزيادة مساهمة

الطاقة المتجددة، وكذلك تحسين كفاءة الطاقة والنقل المستدام، وإدارة المخلفات الصلبة، والتمويل الأخضر، وإجراءات التكيف مع آثار تغير المناخ. نتيجة لذلك فقد قامت مصر مؤخراً بتقديم التقرير المحدث للمساهمات المحددة وطنياً إلى سكرتارية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية للتغيرات المناخية، حيث استعرض التقرير المخاطر التي تتعرض لها مصر في ظل التغير المناخي، والإجراءات التي تم اتخاذها لتنفيذ أول مساهمة وطنية لها منذ عام 2015 خصوصاً في مجال الطاقة المتجددة، وتقليل الانبعاثات الكربونية، كذلك احتياجاتها المالية لتنفيذ باقي بنود المعاهدة في مجالات النقل، والزراعة، والموارد المالية، وكذلك السياحة، والنفايات، والمواد البترولية، وقطاعي الإسكان، والكهرباء.

النهائية خطوة كافية إلى الأمام".

ويرى بعض المراقبين أن المعركة لن تنتهي مع إقرار الصندوق في مؤتمر المناخ بشرم الشيخ إذ أن القرار لم يحدد عمدا بعض النقاط التي تثير جدلا، حيث أن التفاصيل العملية المتعلقة بهذا الصندوق سيتم تحديدها لاحقا بهدف إقرارها في مؤتمر المناخ المقبل بنهاية 2023 في الإمارات العربية المتحدة.

في ختام هذا التقرير، نعتقد أن مصر قد حققت الكثير من الانجازات باستضافتها مؤتمر المناخ هذا العام، حيث أنها تحدثت بلسان العديد من الدول النامية والأفريقية المتضررة من التغيرات المناخية، وسعت في تحريك المبادرات التي يخرج بها المؤتمر وخطت به خطوة للأمام بإقراره صندوق الأضرار والخسائر، وذلك تمهيدا لإقرار آلية تفعيل هذا القرار من خلال المفاوضات المستقبلية.

لكن أهم ما يلاحظ على المؤتمر أنه أخفق في رفع الطموحات الخاصة بخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، والتي تعتبر السبب الرئيسي لتغير المناخ. واختلفت الآراء حول اتفاق إنشاء صندوق التعويضات حيث وصفه الأمين العام للأمم المتحدة، بأنه "إشارة إلى سياسة في حاجة لها"، ولكنه حذر من أن ذلك "ليس كافيا بكل وضوح".

كما وصف البعض هذا الانجاز بأنه يمثل تقدما تاريخيا في محادثات الأمم المتحدة بشأن المناخ، وهي خطوة كبيرة إلى الأمام لقضية لم يتم تناولها خلال 30 عاما من هذه المحادثات.

على جانب آخر، فقد حذر العلماء من أنه في حالة عدم اتخاذ إجراءات فإن الاحتباس الحراري سيؤدي إلى موجات حرارية مدمرة، وارتفاع مستويات البحار وفقدان بعض أنواع النباتات والحيوانات، وقال رئيس شؤون المناخ في الاتحاد الأوروبي، "لم تكن الصفقة

مصادر المعلومات:

1. مؤتمر المناخ 2022: إقرار إنشاء صندوق لتعويض "الخسائر والأضرار" التي تتكبدها الدول النامية، مقال منشور بمجلة -<https://www.bbc.com/arabic/science-and-tech-63541579>، BBC Arabic News
2. مؤتمر المناخ 2022: لماذا يتحدث الجميع عن "الخسائر والأضرار"؟ مقال منشور بمجلة BBC Arabic News، <https://www.bbc.com/arabic/business-63484366>
3. <https://www.unep.org/explore-topics/climate-action/unep-climate-cop27>.
4. Key Takeaways from COP 27, <https://unfccc.int/>.
5. UN Environment program, (Emissions Gap Report 2022: The Closing Window — Climate crisis calls, 2022).

للتواصل



العنوان : طريق جمال عبد الناصر، ميامي، الإسكندرية، مصر

ص. ب. : 1029 – الإسكندرية 5517220

تليفون : +20 (0)3- 55 06 040, +20 (0)55-3 76 826

فاكس : +20 (0)3- 54 08 374

البريد الإلكتروني : dean.mrcc@mrcc.aast.edu

موقع الإنترنت : www.aast.edu/en/centers/mrcc

