

Distr.
LIMITED

19 NOV 1998

المجلس



LIBRARY + DOCUMENT SECTION

الاقتصادي والاجتماعي

E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/2
12 November 1998
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا
اجتماع فريق خبراء حول الإصلاح الاقتصادي
وتنسيق سياسات النقل بما في ذلك تطوير
الأساطيل التجارية في منطقة الإسكوا
في إطار الاتجاهات الحديثة نحو العولمة
بيروت، ١٧-١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

تطوير الأساطيل التجارية العربية للنقل البحري في منطقة الإسكوا

إعداد

أنور أمين غزاوي(*)

(*) الآراء الواردة في هذا التقرير تعبر عن وجهة نظر المؤلف، ولا تمثل بالضرورة رأي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

فهرست التقرير

(١) إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن ARAB CLASSIFICATION SOCIETY

(أ) إنشاء نادي حماية وتعويض عربي ARAB PROTECTING & INDEMNITY CLUB

(ب) الأسطول التجاري البحري العربي ومركزه في السوق العالمية لصناعة النقل البحري. وتشجيع انشاء شركات تأمين وإعادة تأمين براساميل عربية متخصصة بتغطية التأمين على أجسام والآلات السفن & Hull Machinery Insurance Cover

(ت) مكاتب مصفي العوريات Adjusters of Claims

(ث) مكاتب المحاماة المتخصصة في دراسة العوريات الناتجة عن الحوادث البحرية كالإصطدام في البحر والعوريات العامة والخاصة
Lawyers offices Specialized In Maritime Claims / Particular & General Average Collision at sea

(ج) صناديق التمويل العربية .

(٢) مدونة قواعد السلوك للإتحادات الملاحية
Convention of a Code of Conduct for Liner Conferences

(٣) منظمة التجارة العالمية (W.T.O)

(٤) التجارة العالمية (حركة التجارة بالحاويات - البترول الخام والغاز) .

(٥) الأسطول التجاري العالمي وتطوره .

(٦) في بعض السياسات المقترحة في منطقة الأسكوا .

(٧) التوصيات

(٨) المصدر

(١) الهيئة العربية لتصنيف السفن :

هناك متطلبات ادارية مهمة جدا يتعين على الدول العربية اخذها بعين الإعتبار عند البدء بتطبيق انشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن منها :

- (أ) انشاء نادي حماية وتعويض عربي .
- (ب) التأمينات .
- (ت) مكاتب مصفي العوريات
- (ث) مكاتب المحاماة المتخصصة في دراسة العوريات الناتجة عن الحوادث البحرية كالإصطدام في البحر والعوريات العامة والخاصة .
- (ج) التمويل .

ان مشروع انشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن مر عبر عدة منعطفات ، وكان أول مبادرة قامت بها الأكاديمية العربية للنقل البحري عام ١٩٧٥ حيث تقدمت بمشروع مسودة الى جامعة الدول العربية لإنشاء هذه الهيئة . ثم تلتها خطوة عام ١٩٧٩ من قبل الإتحاد العربي للناقلين البحريين ومؤخراً ورد الى الإتحاد العربي للناقلين البحريين مذكرة رقم ١/٧٩٨ تاريخ ٢١ تموز / يوليو ١٩٩٨ . من قبل جامعة الدول العربية - الإدارة الفنية للشؤون الإقتصادية - الأمانة العامة الفنية لمجلس الوزراء النقل العرب مرفقة بمحضر الإجتماع التشاوري للهيئة العربية لتصنيف السفن والذي عقد في القاهرة في ١٣ تموز / يوليو ١٩٩٨ حول دخول مشروع الهيئة حيز التنفيذ بعد أن تم تصديق وإنضمام خمس دول عربية اليها وهي : (السعودية - ليبيا - مصر - فلسطين - اليمن) .

والجدير بالذكر ان الإتفاقية تعتبر نافذه نظراً لإنضمام خمس دول عربية فقط وهو النصاب القانوني لتكوين الهيئة العامة ، إلا انه يلزم انضمام دول عربية أخرى كي يتسنى تشكيل اللجنة التنفيذية التي تتألف من سبع دول ، وإن اللجنة التنفيذية هي التي تقوم بدورها بتنفيذ سياسة الجمعية العامة .

ونشير هنا ، انه خلال اجتماع مجلس الوزراء اللبناني في جلسته المنعقدة بتاريخ ١٩٩٨/٨/٢٦ رقم القرار (٢٣) وافق على انضمام لبنان الى اتفاقية انشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن ، وهكذا يكون لبنان الدولة السادسة المنضمة الى هذه الإتفاقية ونأمل ان تقوم بقية الدول العربية بالإنضمام لكي يكتمل عدد الدول العربية المطلوبه لتشكيل اللجنة التنفيذية لهذه الإتفاقية .

ونود ان نذكر بأن (٢٢) دولة عربية وقعت على اتفاقية انشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن ويجب ان تصدق دولة عربية واحدة من أصل المجموعة ،لكي تصبح اللجنة التنفيذية قائمة .

وهنا لا بد لنا أن نورد بعض المعلومات عن هذه الهيئة :

- (١) أهدافها
- (٢) اختصاصاتها
- (٣) الناحية القانونية
- (٤) الناحية الفنية
- (٥) الناحية المالية

أهداف الهيئة:

تهدف الهيئة الى العمل على تدعيم وتعزيز الدور العربي في مجال النقل البحري وعلى الأخص :

- ١ - تأمين المصالح العربية من خلال الإشراف العربي علي بناء وإصلاح السفن العربية بالترسانات المحلية والأجنبية .
- ٢ - تخفيض تكاليف التصنيف والمعاينة وتجديد الشهادات للسفن العربية مما يعود بالوفر على الشركات الملاحية .
- ٣ - الدعم الفني للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة السفن بالدول العربية .
- ٤ - فتح مجالات جديدة للأبحاث والتطور في صناعة وإنتاج السفن وأعمال النقل البحري .
- ٥ - الإستفادة من الخبرات والكفاءات العربية المتوفرة في مجال التصنيف والمعاينات والبحوث والتطوير .
- ٦ - توحيد المواصفات الفنية التي تفرضها التطبيقات البحرية على منتجي الأجهزة والمعدات المستخدمة في صناعة بناء السفن .

إختصاصات الهيئة :

تختص الهيئة بالعمل على تحقيق اهدافها من خلال مايلي :

- ١ - وضع القواعد والشروط الفنية اللازمة لتصميم وبناء السفن وتطويرها .
- ٢ - اعتماد الرسومات والتصميمات الخاصة ببناء و اصلاح السفن .
- ٣ - المعاينة والإشراف الفني خلال مراحل بناء السفن وإصلاحها .
- ٤ - تصنيف السفن طبقاً لشروط التصنيف العالمية .
- ٥ - إجراء المعاينات (الدورية والخاصة والطارئة) لبدن وماكينات السفن .
- ٦ - إجراء المعاينات وإعداد التقارير الخاصة بشهادات السلامة التي تصدرها سلطات الدولة .
- ٧ - إجراء الأبحاث والدراسات الخاصة لضمان سلامة السفينة تحت ظروف البحر القاسية .
- ٨ - إعداد السجلات الفنية .
- ٩ - إصدار سجل السفن السنوي .
- ١٠ - إصدار شهادات التصنيف والصلاحية وفقاً للنظم والمواصفات الدولية .
- ١١ - معاينة المنشآت النائبة عن الشاطئ .
- ١٢ - تقديم الخبرات والأستشارات في المجالات ذات العلاقة بصناعة النقل البحري .

الناحية القانونية :

تصبح هذه الإتفاقية نافذه بعد انضمام خمس دول عربية اليها ،وقد تم بالفعل تصديق وإنضمام خمس دول عربية .غير أن فعالية الهيئة لا تتوقف فقط على اكتمال النصاب من الناحية القانونية ، انما تتوقف أيضاً على مستوى التمثيل الفني المتخصص المشارك في اجتماعات الهيئة وعلى الأخص في اجتماعها التأسيسي . هذا الى جانب غياب الجماهيرية الليبية إحدى الدول الخمس عن الإجتماع حيث كان يفترض ان يعقد الإجتماع التأسيسي .

وقد أشار الأمين العام المساعد الى انه يجب ان تكون العبرة بما يحقق المصلحة العامة وإنه إذا كانت الحكومات ترى ان من المصلحة أن تبدأ الهيئة في القيام بأعمالها ، فيجب أن يتم ذلك وتعديل العوائق الإجرائية والجوانب القانونية على ضوء المصلحة .

الناحية الفنية :

إن الدول الخمس الأعضاء المصدقة أو المنضمة الى الإتفاقية هي:
(السعودية و فلسطين وليبيا و مصر واليمن) تملك أساطيل تجارية تقدر حمولتها الكلية بحوالي ٥ مليون طن حسب إحصائيات عام ١٩٩٧ الصادرة عن :
" INSTITUTE OF SHIPPING & LOGISTICS (ISL) "
ولكي يكون للهيئة تشكيل قوي ، فإن الأمر يتطلب إنضمام نصف الدول العربية أو على الأقل عدد من الدول تبلغ حمولة أساطيلها ما لا يقل عن ٥٠٪ من مجموع الأساطيل التجارية العربية . علماً بأن الحمولة الإجمالية الساكنة للأسطول التجاري العربي لعام ١٩٩٧ هي (٣٢٥، ١٣) مليون طناً .

الناحية المالية :

إن تمويل المرحلة التأسيسية للهيئة بمبلغ (٢) مليون دولار أمر صعب إذا كان سيعتمد على سلفة من وفورات ميزانية الأمانة العامة للجامعة ، فقد تغيرت الظروف المالية للأمانة العامة عما كانت عليه وقت صدور القرار الذي يشير الى ذلك . ويتحتم الآن البحث عن بدائل أخرى لتمويل المرحلة التأسيسية في صورة منحة لا ترد أو قروض بشروط ميسرة للهيئة أو من خلال التبرعات والهيئات .

ولمراعاة الإعتبارات السابق ذكرها ، اتفق المشاركون مع تصور الأمانة العامة حول أهمية ميلاد الهيئة العربية لتصنيف السفن ميلاداً قوياً يبرز نشاطها ودورها الهام وذلك من خلال :

١ - ان يكون هناك تقسيم للأدوار في إجراء الإتصالات التي تقوم بها كل من الأكاديمية والدول العربية الأعضاء في الهيئة والأمانة العامة للجامعة بهدف :

أ - تحقيق إنضمام الدول العربية التي تملك اساطيل ذات حمولات كبيرة .

ب - توفير التمويل اللازم للمرحلة التأسيسية للهيئة من خلال مساعدات فنية ونقدية من المؤسسات العربية والدولية والشركات البحرية المختصة سواء كانت مملوكة لدول أو القطاع الخاص .

٢ - أن يرجأ عقد الإجتماع التأسيسي للهيئة حتى تنجح الإتصالات في تحقيق انضمام ما لا يقل عن (٥٠٪) من الدول العربية عدداً ، وبما يضمن تمثيل (٥٠٪) على الأقل من حمولة الأساطيل التجارية العربية . وأن يطلب من الدول العربية بأن تضم ضمن وفودها من يمثل شركات النقل البحري للمشاركة في الإجتماع التأسيسي عندما يحدد مواعده .

٣- ان تقوم الأمانة العامة للجامعة العربية بتعميم محضر الإجتماع التشاوري على كافة الدول العربية للإحاطة وإتخاذ ما يلزم نحو إخراج الهيئة العربية لتصنيف السفن الى حيز الوجود بالصورة اللائقة والفعالة .

إن أهمية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن لا تزال قائمة خاصة وأن هيئات التصنيف الأجنبية تمارس انشطتها في الموانئ البحرية العربية بإستخدام الكوادر الفنية العربية المتخصصة في هذا المجال وذلك على الرغم من المعارضة الشديدة من قبل الهيئات العالمية الأعضاء في الإتحاد الدولي لهيئات تصنيف السفن ال (IACS) "International Association of Classification Societies "

لإنشاء أية هيئات أخرى قد تزاحمها مستقبلا في هذا المجال وخاصة ان التنافس بين تلك الهيئات الدولية ادى الى تناقص عددها من (١٠) هيئات تصنيف أعضاء في ال (IACS) الى (٤) أعضاء فقط . ووجود حوالي (١٥٠) هيئة ومكتب للتصنيف في العالم ليست أعضاء في ال (IACS) ...

أ) إنشاء نادي حماية وتعويض عربي ARAB PROTECTING & INDEMNITY CLUB

نعلمكم بأن إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن يجب ان يتزامن مع إنشاء نادي حماية وتعويض عربي ، ولن نطيل عليكم التفسير حول موجبات إنشاء هكذا نادي حماية ، ولكن لدينا في الإتحاد العربي للناقلين البحريين دراسة جدوى إقتصادية وقومية للجمعية العربية للحماية والتعويض أعدت من قبل المركز العربي للتنسيق والإستشارات البحرية في هذا الموضوع وتقرير لجنة دراسة المشروع حول انشاء نادي حماية وتعويض من قبل الإتحاد العربي للناقلين البحريين .

ب) الأسطول التجاري البحري العربي ومركزه في السوق العالمية للنقل
وتشجيع انشاء شركات تأمين وإعادة تأمين متخصصة بتغطية التأمين
على اجسام ومحركات السفن

يتبين من الجدول أدناه بأن عدد الأسطول التجاري البحري العربي هو بحدود
(١.٨٥) باخرة وبحمولة اجمالية قدرها (٩,٠٠١) مليون طنا مسجلة (G.R.T) ،
وحمولتها الساكنة (D.W.T) (١٣, ٣٢٥) مليون طناً وذلك حسب الإحصائيات الصادرة
عن :
ISL جدول رقم (١) .

أما الجدول ادناه فإنه يبين نسبة حجم الأسطول التجاري البحري العربي الى العالمي:

السنة	نسبة حجم الأسطول العربي الى العالمي
١٩٩٣	٢٪
١٩٩٤	١,٩١٪
١٩٩٥	١,٩٦٪
١٩٩٦	١,٨٧٪
١٩٩٧	١,٧٧٪

مع الإفادة بأن الأسطول البحري العربي ينقل حالياً ما نسبته () تقريباً ، من
حجم التجارة العربية المنقولة بحراً ، في الوقت الذي تشكل هذه التجارة حوالي
() من حجم التجارة العالمية ، وإن باقي الحمولات تنقل بواسطة بواخر اجنبية
لذلك علينا أن نجد الخطة لتغطية هذا الفرق الشاسع ما بين حجم التجارة العربية
المنقولة () ومساهمة الأسطول العربي بنقلها أي () والتي هي على ازدياد
وإرتفاع حسب النمو البشري في المنطقة العربية .

هنا لدينا خطة متكاملة وهي على الشكل التالي :

١) انشاء صناديق تمويل عربية متخصصة بتمويل المشاريع البحرية بتسليفها
بقروض طويلة الأمد وبفوائد مخفضة مع إعفاء أو سماح لبعض السنوات .

وذلك استناداً الى القرار ١٢١ (V) الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد UNCTAD) بتاريخ ٢٣ تموز ١٩٧٩ والقاضي بتوفير قروض لأجل طويله المدى وبفائدة منخفضة لشراء السفن وتوفير العون الفني لها في مجال الأنشطة المرفئية الأساسية . لذلك علينا التوجه الى بعض صناديق التمويل العربية لحثها على توظيف الأموال في قطاع صناعة النقل البحري . وإذا نجحنا عبر اتحاد شركات التأمين العربية والإتحاد العربي للناقلين البحريين في تحقيق الأهداف أعلاه ، سنصل الى نتيجة ايجابية .

ويمكننا تسليم عملية التسليف الى مؤسسات مصرفية متخصصة في حقل التوظيف المالي بالشروط المتفق عليها مسبقاً على ان تكون على الشكل التالي :

(أ) يسري عقد التمويل على السفينة المشتراة بعد حصول المصرف على عقد تأمين لجسم والألات السفينه . لدى إحدى أو مجموعة شركات التأمين العربية المتخصصة في هذا الحقل ، ولكي تقوم هذه الشركات المتخصصة بتغطية التأمين ، يجب ان تكون الباخرة مصنفة ومقبولة من الهيئة العربية لتصنيف السفن .

فإذا عرفنا ان التأمين وإعادة التأمين من جهة ومكاتب التصنيف من جهة ثانية تشكلان وحدة مترابطة لكونها تعود ان بالمنفعة العامة على سلامة السفينة بعد الكشف على هيكليتها ومعرفة مدى صلاحيتها للملاحة والتثبيت من حالة اجهزتها والالاتها ومحركاتها وما الى ذلك من الشؤون الفنية ، فأن مهمة اعمال الكشف يقوم بها مفتشو معاينات في الوطن العربي يحرصون على التأكد من سلامة جميع النواحي الفنية للسفينة ، واذا كان الكشف ايجابياً تعتبر السفينة " مصنفة " لدى الهيئة العربية لتصنيف السفن وتعتبر مقبولة للتغطية من قبل مجموعة شركات التأمين وتكتمل الحلقة هنا بنتيجة التعاون ما بين صاحب السفينة من جهة / وشركات التأمين العربية والهيئة العربية لتصنيف السفن من جهة ثانية ونادي الحماية والتعويض العربي من جهة ثالثة .

ت) مكاتب مصفي العوريات Adjusters of Claims

يجب ايجاد مكاتب مصفي العوريات الذي يستلم كل المستندات العائدة الى العورية من جهتين / هيئة التصنيف ومالكي او اصحاب الباخرة وعلى اساسها يرفع تقرير بهذا الشأن يحدد فيه تقدير قيمة الاضرار الحاصلة لتحويلها الى الشركة المؤمنة ، وفي حال نشوء خلاف يحول الملف بأكمله الى مكاتب Solicitors

ث) مكاتب المحاماة المتخصصة في دراسة العوريات الناتجة عن الحوادث كالأصطدام في البحر والعوريات العامة والخاصة

1) Solicitors

ان وظيفتها تحدد المسؤوليات الناتجة عن الحوادث البحرية وتقوم بأجراء البحث مع مختلف الأطراف للوصول الى نتيجة او حل .

2) Barrister at Law

فإذا لم يتوصل الفرقاء الى حل ، فممكّن هذه المكاتب ان تتوكل امام المحاكم وتقوم بالدفاع عن اصحاب العلاقة مقدمة لإصدار الحكم .

ج) كيف يتم تأمين التمويل لتحديث الأسطول التجاري ؟

من أين وكيف يتأمن التمويل اللازم لتحديث وإنماء الأسطول التجاري ، على افتراض ان البنية والتجهيزات المكتملة واللازمة لدعم هذا التحديث و الإنماء قد تم توفيرها ؟ لقد اتينا على بيان معظمها والرئيسية منها في مجال هذه الكلمة .

تعلمون ايها السادة اننا في سوق حرة في لبنان تخضع لتفاعلات العرض والطلب ، وعلينا ان نلاحظ ان تجاذبات التمويل . مع القطاع البحري كما توفرت في البلاد حتى الآن لم تتمكن تقنياً ، وربما مادياً أيضاً ، من دفع هذا المجال من الأنشطة الخصبية الى أكثر مما هو عليه حالياً من تكوين ومدى رغم موقعنا الجغرافي وتاريخنا وجغرافية بلدنا ، وتعلمون ان بعض الريب يقترى التمويل المصرفي لمشتري السفن محلياً ، الأمر الذي قاد ويقود العديد من الزملاء للجوء الى المؤسسات الأوروبية لهذه الغاية التي توفر أكثر مرونة وأقل كلفة ووقت في المجال ذاته .

لذلك نرى انه يجب ان يعالج هذا الموضوع من ناحيته ، أولاً بجعل العمل في القطاع البحري ، وبالتحديد في مجال امتلاك السفن ، عملاً ناجحاً يؤمن الربح والسلامة للرساميل التي توظف فيه ، وثانياً بجعل العمل المصرفي والتمويلي في هذا القطاع اكثر واقعية وأكثر تقنية . فالمال الذي يسعى للتوظيف السليم والمضمون ليس بقليل محلياً أو عربياً أو دولياً ، ولا بد لنا من تشجيع توظيفه ليستقر عندنا ، وفي قطاعنا ، بدلاً من ان يستمر في اللجوء الى قطاعات اخرى تحسن الإنتفاع منه . سوف تواصل جمعية أصحاب السفن اللبنانيين جهودها لتوفير الظروف التي تؤمن هذه المعطيات ، أكان ذلك عن طريق مؤسسات التمويل الحالية ، او عن طريق ارساء القواعد والظروف المشجعة لتمويل امتلاك السفن وعملها عن طريق مؤسسات متخصصة كما هي الحال في البلاد البحرية العريقة .

وقد يأتي يوم ليس ببعيد نرى فيه مؤسساتنا المالية تتخصص وتتقن هذا المجال ، أو قيام مؤسسات جديدة تفعل ذلك ، وتغطي النقص الحالي على غرار البلدان المتقدمة في أمور البحر . والى ان يتم ذلك تقوم الجمعية بنشاطات تشجيعية عديدة في حقلها ومنها مفاوضة الحكومة لمنح القطاع التفاتة خاصة ، ومفاوضة بعض المؤسسات المالية للوصول معها الى ما يسهل تملك السفن والتمويل البحري .

٢) مدونة قواعد السلوك للإتحادات الملاحية :

أ - بلغ عدد سفن الأسطول البحري الدولي في نهاية عام ١٩٩٧ (٣٧٩٦٥) سفينة يبلغ وزنها القائم (G.R.T) (٤٩٩١٣٧) مليون طناً ، كما تبلغ إمكانياتها للتحميل (٧٢٢.٥٢٢) مليون طناً (DWT) .

ب - وبالمقارنة الى ما جاء أعلاه فإن الدول النامية تصدر (٩٠٪) من السلع المنقولة بحراً بواسطة بواخر الصهاريج وأكثر من (٣٠٪) من البضائع الدكمة ولا تملك والحالة هذه سوى (٦٪) من مجموع الصهاريج وناقلات السلع الدكمة .

ج - ان الدول النامية تصدر (٦١٪) من البضائع العالمية المشحونة بحراً بينما لا تملك سوى ٨٪ من مجموع الأسطول الدولي .

د- تبلغ نسبة التبادل التجاري بالسلع الدكمة (٨٠٪) من مجموع السلع العالمية المنقولة بحراً . وتسيطر على هذه العمليات الدول المتقدمة التي تمتلك (٩٠٪) من الأسطول العالمي المخصص لهذا النوع من النقل .
علما بأن الدول النامية تمنح اساطيلها الوطنية كافة الدعم والتسهيلات الآيلة الى رفع مستواها وتشجيعها مراجعة الجدول رقم (٢) الذي يبين الأفضليات الممنوحة للناقل الوطني في العالم الصادر عن هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد UNCTAD) .

ان مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد) الذي إنعقد في (مانيللا) الفيليبين خلال الفترة الواقعة بين ٢١ و ٢٩ أيار ١٩٧٩ ، قد ذكر بمبادئ وأهداف الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتعامل البحري "Convention of a Code of Conduct for Liner Conferences" " مدونة قواعد السلوك للإتحادات الملاحية الذي أقرها مؤتمر المفوضين المعتمدين لدى الأمم المتحدة في جنيف على مرحلتين :

- الأولى من ١٢ / ١١ الى ١٥ / ١٢ / ١٩٧٣

- الثانية من ١١ / ٣ الى ٦ / ٤ / ١٩٧٤

وتنص هذه الإتفاقية على حفظ نسبة مئوية معينة (٤٠٪) من النقل الدولي للأسطول التجاري البحري لكل من البلدين المصدر والمستورد و (٢٠٪) للدول الأخرى والتي دخلت حيز التطبيق في تشرين الأول /أكتوبر ١٩٨٣ بعد انضمام عدد من الدول اليها تمثل (٢٥٪) من محمول النقل الدولي البحري . وقد صادق لبنان على الإتفاقية تاريخ ١٤ كانون الثاني ١٩٨٢ بموجب المرسوم رقم (٤٧٣٤) وذلك قبل دخول الإتفاقية حيز التطبيق .

(٣) منظمة التجارة العالمية (W.T.O) :

سوف توقع على هذه الإتفاقية جميع الدول في سنة ٢٠٠٠ ومن بين موادها رفع القيود الجمركية وتحرير النقل البحري العالمي .

ونود ان نشير بأن بيروت شهدت مؤخراً عدة اجتماعات على المستوى الإقليمي العربي وكذلك الدولي وان أهم هذه الإجتماعات . كان الإجتماع التحضيري لمؤتمر التجارة العالمية (W.T.O) يوم الخميس ٢٣ نيسان ١٩٩٨ في بيروت والتي قامت بتنظيمه اللجنة الاقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا (الأسكوا) وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP). وقد حضر الإجتماع ممثلون عن (٢١) دولة عربية وإقليمية وقد عرضت جميع هذه الدول مخاوفها والهواجس من الإنضمام الى منظمة التجارة العالمية وعبرت عن ملاحظاتها وإنتقاداتها للطريقة التي تعاملها بها الدول المتطورة المنضمة الى المنظمة . شاكية من أشكال التسلط والقهر والإستنسابية التي تمارسها عليها هذه الدول ، كونها الأقوى سياسياً وإقتصادياً وتتفوق في مجال الإختراعات العلمية والتكنولوجيا وتمسك الزمام المالي والنقدي .

علماً بأن هذا الإجتماع كان تحضيراً للمؤتمر الوزاري الثاني لمنظمة التجارة العالمية الذي عقد في جنيف في النصف الثاني من أيار ١٩٩٨ ، وبتسائل هنا ما هو موقف دول الأسكوا من تحرير النقل البحري والجوي ضمن منظمة التجارة العالمية (W.T.O)؟ أي بمعنى آخر تحرير النقل البحري من القيود التي تحمي الدول النامية في حفظ حقها بحصة من نقل صادراتها .

ولا بد ان نشير هنا ، بان الجهود المضنية التي قامت بها مجموعة الدول ال (٧٧) في مؤتمر منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد) والتي اثمرت بنتيجتها في إصدار اتفاقية مدونة قواعد السلوك للإتحادات الملاحية والتي تجيز بموجبها حفظ حصة مجموعة البلدان النامية من نقل صادراتها كما نصت عليها الإتفاقية (X٤٠ . X٤٠) (٢٠) سوف تذهب سدى .

واذا وافقت الدول النامية الي ادخال النقل البحري ضمن منظمة التجارة العالمية وتحرير هذا القطاع من القيود المشار اليها اعلاه ،اننا نرى ان الفئة الخاسرة في هذا الموضوع هي دول مجموعة ال ٧٧ ومن ضمنها مجموعة الدول العربية .

لذلك علينا ان نعمل جاهدين بعدم التخلي عن هذه الورقة الهامة التي اخذت منا جهداً كبيراً لإبرامها لتصبح نافذة وهذه الفرصة لن تسنح لنا مرة ثانية . لذلك .
نقترح التعاون والتنسيق ضمن مجموعة دول ال ٧٧ والتمسك بمبادئ هذه الإتفاقية من خلال المؤتمرات الدولية لكي نتمكن من حفظ النسبة المئوية المخصصة للبلدان المصدرة والمستوردة علما بأن هذا الموقف سيكون مناقضاً لمبادئ منظمة التجارة الدولية (W.T.O) التي تنادي بتحرير النقل من جميع القيود .

نود ان نشير بأنه خلال جولة مراكش وقبلها الأورغواي تمسك المفاوضون الأميركيون بشرط يقول " ان الولايات المتحدة الأمريكية لها الحق في فرض الرسوم الجمركية على المستوردات التي تنافس منتجاتها وبضائعها " ، ومثل هذا الأمر الذي لا علاقة له لا من قريب ولا من بعيد ، بما يسمى تحرير التجارة العالمية من التعريفات الجمركية ، وافق عليه الإتحاد الأوروبي ، لإدراكه ان اضرار الإنحناء لهذا الشرط ، ستصيب بلدان العالم الثالث ، المنحصرة مشاركته في تصدير المواد الأولية الرخيصة جداً ، وفي استيراد كميات قليلة بأثمان غالية وخيالية .

و من ناحية ثانية ان الولايات المتحدة تشترط بجميع عقودها الملاحية نقل صادراتها من النفط الخام من منطقة الألسكا كذلك القمح الدكمة وخلافه من المرافىء الأميركية على بواخرها دون سواها . علماً بأن الولايات المتحدة تعتبر نفسها راعية تنفيذ مضامين مبادئ منظمة التجارة الدولية (W.T.O) بينما تعمل عكس ذلك .

نتيجة لما جاء اعلاه ، علينا التنسيق والتعاون للقيام بحملة عالمية تهدف الى إظهار ازدواجية دور الولايات المتحدة الأمريكية في تعاملها في موضوع تحرير النقل البحري .

وطالما نحن بصدد التعريفات الجمركية /و منظمة التجارة الدولية ، نشير الى ان وكالة الصحافة الفرنسية (AFP) قد نشرت مؤخراً خبراً من الكويت مفاده بأن السعودية ، الكويت ، الإمارات العربية المتحدة ، البحرين ، وقطر ، وعمان ، توصلت الى اتفاق لتوحيد التعريفات الجمركية ، لذلك ارسلت مسودة هذا الإتفاق لمنظمة التجارة الدولية لإبداء الرأي في مضمونه قبل التصديق عليه .
ان الدول العربية المشار اليها اعلاه ، قامت بعدة تجارب سابقا أي منذ خمسة عشر سنة ونيف عبر مجلس التعاون الخليجي لكن جميع هذه المحاولات باءت بالفشل بسبب الخلافات على التعريفات الجمركية .

تاريخ ١٤/١١/١٩٩٥ ، أبرم اتفاق لتنظيم الخدمات الجوية بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة دولة الكويت ،

بتاريخ ١٠/١/١٩٩٦ ابرم اتفاق للتعاون بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة دولت الكويت وذلك بغية تنمية ودفع عجلة التبادل التجاري وتوثيق التعاون الإقتصادي بين البلدين .

بتاريخ ٩/٣/١٩٩٧ تم توقيع اتفاق بين لبنان والأردن حول التعاون في مجال النقل البحري والموانئ بين البلدين رغبة منهما في تعزيز علاقتهما الإقتصادية والتجارية .

من جهة ثانية وقع مؤخراً عقد اتفاق ما بين سوريا ولبنان لتخفيض الرسم الجمركي على البضائع المصنعة في البلدين بنسبة ٢٥٪ سنوياً تبدأ من سنة ١٩٩٩ وحتى ٢٠٠٢ حيث تزول كلياً (أي ضمن أربع سنوات) .

إضافة الى ما جاء أعلاه ، تم في أول اسبوع من أيلول ١٩٩٨ توقيع اتفاق ما بين مصر ولبنان في مجال فتح الأسواق وإقامة مناطق للتجارة الحرة بين البلدين ، وكذلك ركزت الإجتماعات بين الوفدين ، على امكان قيام منطقة تجارة حرة بين الدول العربية المطلة على البحر الأبيض المتوسط والتي عقد اتفاقات أو تفاوضات مع الإتحاد الأوروبي لإقامة مناطق للتجارة الحرة بين الدول العربية المتوسطة ودول الإتحاد الأوروبي .

وبتاريخ ٢٠ أيلول ١٩٩٨ وقع لبنان والكويت اتفاقاً تطبيقياً لتحرير تبادل ٥٨ سلعة كويتية و١٢٨ لبنانية من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى . كل الإجراءات التي اتينا على ذكرها اعلاه ، هي مؤشر أو دليل خير ، ولا شك انها تصب في اتجاه واحد مستقبلاً وهو انشاء السوق العربية المشتركة بين الدول العربية ، لصالح الإندماج الإقتصادي لمواجهة التكتلات الإقتصادية العالمية العملاقة المذكورة ادناه

٤) التجارة العالمية والنقل

ان المتغيرات العالمية المتمثلة في تطور احجام السفن ونوعيتها وزيادة النقل بواسطة الحاويات للبضائع المنقولة وإستخدام اسلوب النقل المتعدد الوسائط وما رافق ذلك من ظهور موانئ التوزيع وعولمة الإقتصاد وتطبيق اتفاقيات (الغات) وظهور التكتلات الإقتصادية العملاقة المتمثلة بـ :

- مجموعة دول آسيا والباسفيك (APEC) .
- مجموعة دول أمريكا الشمالية وكندا (NAFTA).
- مجموعة دول السوق الأوروبية المشتركة (E.U).

كل هذه المعطيات غيرت من نمط التجارة العالمية ، فأخذت التجارة المحورية أي (التجارة بين دول المنطقة) داخل المجموعة الإقتصادية الواحدة تتعاظم الأمر الذي اثر على حركة التجارة المنقولة بين هذه التكتلات بعضها البعض وبالتالي اثر على مرافق النقل خارج هذه المجموعات .

كما أشرنا سابقاً، فإن التكتلات الإقتصادية العملاقة أثرت تأثيراً بالغاً على نمو حجم التجارة العالمية، فنجد ان المجموعات الإقتصادية العالمية المتمثلة في المجموعات المذكورة اعلاه تمثل نسبة مشاركتها العالمية لعام ١٩٩٥ كالآتي :

بنسبة (٢٥٪) لمجموعة (APEC) و(٧، ١٨٪) لمجموعة (NAFTA) و (٥٠، ٤٣٪) لمجموعة (E.U) أي ان هذه التكتلات تشارك بنسبة (٢، ٨٧٪) من إجمالي التجارة العالمية بينما باقي دول العالم تبلغ نسبة مشاركتها (٨، ١٢٪) .

وفي هذا المجال سوف نتناول الآتي :

- ١- التجارة العالمية (حركة التجارة بالحاويات - البترول الخام والغاز) .
- ٢- الأسطول التجاري البحري العالمي وتطوره .
- ٣- السياسات المقترحة في منطقة الأسكوا لتطوير الأساطيل البحرية العربية .

التجارة العالمية :

سجل عام ١٩٩٧ نمو حركة التجارة الدولية لكل من الدول الصناعية المتقدمة والدول النامية على الشكل التالي :

ان الدول الصناعية المتقدمة حققت نمواً في صادراتها بمعدل (٢، ٨٪) وهو معدل نمو اكبر من وارداتها التي نمت بمقدار (١، ٧٪) خلال العام ١٩٩٧ .

وفي المقابل حققت صادرات الدول النامية في السلع والخدمات نمواً (٥، ٧٪) وهو معدل يقل عن معدل نمو وارداتها الذي بلغ (٤، ٨٪) خلال العام ١٩٩٧ .

هناك إرتباط بين النمو الإقتصادي (Economical Development) وزيادة حركة التجارة المنقولة بحراً، ففي عام ١٩٩٦ سجلت التجارة المنقولة بحراً نمواً متواصلاً للعام الحادي عشر على التوالي، حيث وصلت حجم التجارة المنقولة بحراً (٧٩، ٤) مليون طن بمعدل نمو مقداره (٢، ٢٪) عن عام ١٩٩٥ ويلاحظ ان معدل النمو للبضائع المنقولة بحراً بلغ عام ١٩٩٥ أعلى معدل منذ التسعينات حيث سجل ٤٪ وهو يزيد عن متوسط النمو خلال الفترة من ١٩٨٠ الى ١٩٩٦ والبالغ (٣، ٢٪) .

كذلك نجد ان البترول والمنتجات البترولية المنقولة عام ١٩٩٦ تمثل (٣٨، ٥٠٪) من اجمالي حجم البضائع المنقولة بحراً، وصلت عام ١٩٩٦ الى (١٨٤٥) مليون طن بزيادة مقدارها (٧، ٢٪) عن عام ١٩٩٥، ولقد سجلت باقي البضائع المنقولة بحراً والمتمثلة في خام الحديد (IRON-ORE) والفحم (Cokes) والحبوب (Grains) وخلافه زيادة مقدارها (٨، ١٪) عن عام ١٩٩٥ .

وتشير التوقعات الى ان حجم البضائع المنقولة بحراً سوف تصل الى ٤٥٤، ٥ بليون طن حتى عام ٢٠٠٥ ومن المنتظر ان تزداد البضائع الدكمة (BULK CARGO) بمعدل (٥، ٤٪) والبترول بمعدل ٦، ٢٪ لتصل فيما يعود كذلك الى بضائع الدكمة الى ١، ٦٨٥ بليون طن و مادة البترول الى ١٦٨، ٢ بليون طن حتى عام ٢٠٠٥، فيما تنمو بضائع الحاويات والبضائع العامة بمعدل (٤، ٦٪) سنوياً ليصل حجمها عام ٢٠٠٥ الى

٦، ١ بليون طن كما هو واضح من الجدول رقم (٣)

حركة الحاويات :

وإذا نظرنا الى النقل البحري للحاويات نجد حسب تقرير Drewry Shipping Consultant ان معدل الزيادة السنوية للنقل بالحاويات خلال الفترة من ١٩٩٠ الى ١٩٩٧ وصل الى (٨، ٨٪) سنوياً ومن المنتظر ان يكون معدل النمو للسنوات الثلاث القادمة بين (٧-٨ ٪) ليصل الى ١٩٨ مليون حاوية ٢٠ قدم (TEU) حتى العام ٢٠٠٠ الجدول رقم (٤) يوضح حركة الحاويات .

وبتحليل حركة التجارة بالحاويات ، نجد ان اجمالي التداول عام ١٩٩٤ قد وصل الى ١٢٦،٧٠٠ مليون حاوية ٢٠ قدم (TEU) منها (٢٢٪) حاوية ترانزيت تمثل ٢٧،٨٦ مليون حاوية وان المناطق الرئيسية لتجارة الحاويات هي كالاتي :

مجموعة دول الشرق الأقصى تداولت	٣٦،١ مليون حاوية
مجموعة دول اوربا تداولت	٢٨،٥ مليون حاوية
مجموعة دول امريكا الشمالية تداولت	١٩،٩ مليون حاوية
مجموعة دول جنوب شرق آسيا تداولت	١٨،٢ مليون حاوية
باقي المناطق المتمثلة في أمريكا اللاتينية وأوروبا الشرقية وجنوب آسيا تداولت	٢٤ مليون حاوية

ويلاحظ ان حجم الحاويات المنقولة بين الشرق والغرب وصلت الى ١٦،٥ مليون حاوية بينما وصلت حركة الحاويات بين الشمال والجنوب ٨،٠٥ مليون حاوية كذلك مثلت التجارة الدولية بين التكتلات الإقتصادية ١٢،٥ مليون حاوية والجدول رقم (٥) يبين تداول الحاويات في مناطق العالم المختلفة حتى عام ٢٠٠٠ .

البتترول الخام والغاز

بتحليل حركة التجارة للبتترول الخام المنقول الى دول شمال وغرب اوربا قد انخفضت لتصل الى ١٧٩،٩ مليون طن عام ١٩٩٥ بينما كانت ١٩٤،٣ مليون طن عام ١٩٩٤ في حين ان كمية البتترول المنقولة للولايات المتحدة ظلت تقريباً ثابتة خلال عام ١٩٩٥ عند ٣٨٠،١ مليون طن . كذلك نجد ان كمية البتترول المنقولة الى اليابان عام ١٩٩٥ بلغت ٢٢٤،٢ مليون طن بأنخفاض قدره (١، ١ ٪) عن عام ١٩٩٤ حيث كانت ٢٢٦،٨ مليون طن بينما دول مجموعة حوض البحر المتوسط سجلت ٢٢١،٨ مليون طن بزيادة نسبتها (٧، ١ ٪) عن عام ١٩٩٤ أما باقي الدول فقد زاد حجم البتترول المنقول لها عام ١٩٩٥ الى ٣٣٩،٧ مليون بزيادة مقدارها (٧، ١١ ٪) عن عام ١٩٩٤ .

وإذا ما نظرنا الى حجم الغاز المنقول بحراً عام ١٩٩٥، نجد ان كمية الغاز قد زادت بمقدار (١، ٤٪) عن العام السابق ولقد وصلت هذه الكمية الى ٦٧، ٥ مليون طن بالمقارنة ٦٤، ٨ مليون طن عام ١٩٩٤ وترجع هذه الزيادة الى زيادة واردات كوريا واليابان وتايوان .

كما نجد ان واردات اوروبا قد زادت أيضاً من كل من استراليا وأبو ظبي .
بينما نجد ان واردات امريكا قد انخفضت .

وقد شهد عام ١٩٩٥ كثيراً من الإتفاقيات فقد وقعت كل من اوروبا ونيجيريا اتفاقاً لتزويد اوروبا بما يعادل ٢، ٥ بليون متر مكعب غاز .

و وافقت اندونيسيا على بيع كمية مليون طن من الغاز الى كوريا الجنوبية . و بتصدير ١، ٨٤ مليون طن الى تايوان .

كما ستقوم استراليا بمد اليابان بكمية ٥، ٥ مليون طن من الغاز وقد اتفقت قطر على تزويد اليابان بما يعادل مليون طن لمدة عشرين عاماً .

كذلك ستقوم قطر بتزويد كوريا الجنوبية بما يساوي ٢، ٤ مليون طن سنوياً من الغاز وسيتم توريد هذه الكمية ابتداء من عام ١٩٩٩ .

وإذا نظرنا الى كميات البضائع المنقولة بحراً نجد ان الحديد الخام (IRON_ORE) الذي تم نقله خلال عام ١٩٩٥ قد وصل الى ٤٠٠ مليون طن بزيادة مقدارها (٤، ٤٪) عن عام ١٩٩٤ .

كما نجد ان كمية الفحم المنقولة بحراً عام ١٩٩٥ قد وصلت الى ٤٠٧ مليون طن بزيادة قدرها (٢، ٦٪) عن عام ١٩٩٤ ويرجع ذلك لزيادة واردات أوروبا بنتيجة اغلاق بعض مناجمها والإتجاه نحو الإستيراد .

و كذلك زيادة صادرات الصين وكل من كندا وجنوب افريقيا وما زالت استراليا تعتبر اكبر دولة مصدرة للفحم .

وسجلت كمية الحبوب المنقولة بحراً عام ١٩٩٥ زيادة قدرها (٦، ٧٪) عن عام ١٩٩٤ وتشير التوقعات OCEAN SHIPPING Consultant انه حتى عام ٢٠١٠ سوف تزداد

واردات القمح بمقدار (٣، ١٢٪) ومن الفترة ما بين ١٩٩٥-٢٠٠٠ ستصل الى ٢٠٢ مليون طن ثم تزداد بعد ذلك الى ٢٣٨، ٣ مليون طن عام ٢٠٠٥ لتصل الى ٢٧٩، ١

مليون طن عام ٢٠١٠ وستتركز هذه الزيادة في بلدان الشرق الأقصى التي يزداد نصيبها من الإستيراد والذي بلغ عام ١٩٩٥ (١، ٤٢٪) من الإجمالي العالمي ليصل (٨

٤٨، ٪) حتى عام ٢٠١٠ وسوف تظل الولايات المتحدة المورد الرئيسي للقمح بالإضافة الى كندا والأرجنتين وأستراليا .

ولقد بلغت قيمة التجارة العالمية لكل من السلع والخدمات عام ١٩٩٧ نحو ٦٧٤٧ مليار دولار منها ٥٣٧١ مليار دولار قيمة التجارة للبضائع العامة (General Cargo)

بينما بلغت الخدمات التجارية ١٣٧٦ مليار دولار ، وهذا يعني ان نمو التجارة الدولية مازال جيداً رغم الأزمات المالية لدول جنوب شرق آسيا .

٥) الأسطول التجاري البحري العالمي وتطوره :

يواصل الأسطول العالمي نموه حيث وصلت حمولته ٥٢٢، ٧٢٢ مليون طن ساكنة في عام ١٩٩٧ وبلغ عدد سفن الأسطول ٣٧٩٦٥ سفينة بمتوسط نمو (٢٪) في الفترة من (١٩٨٩-١٩٩٧) ونجد ان حمولات ناقلات البترول وصلت الى ٤١٨، ٣٠٣ مليون طن حمولة ساكنة بنسبة (٩، ٤١٪) من إجمالي حمولة الأسطول العالمي وان معدل نمو ناقلات البترول خلال نفس الفترة بلغ (٩، ١٪) بينما نجد ان سفن الحاويات قد وصلت حمولتها ٢٠٥، ٤٨ مليون طن حمولة ساكنة بمعدل نمو (٣، ٩٪) خلال نفس الفترة . كذلك فأن اسطول سفن الدكمة (Bulk Carriers) بلغت حمولته ٩٩٣، ٢٦٥ مليون طن حمولة ساكنة بنسبة (٨، ٣٦٪) من اجمالي الأسطول العالمي .

ويلاحظ تناقص حمولة سفن البضائع العامة خلال نفس الفترة بنسبة (٤، ٠) حيث بلغ اجمالي حمولة سفن البضائع العامة ٣، ١٠٠ مليون طن حمولة ساكنة الجدول رقم (٦) يوضح ذلك والجدول رقم (٧) تطور اسطول النقل البحري . من حيث الحمولة وعدد السفن خلال الفترة من (١٩٨٩-١٩٩٧) وكذلك تبين الجداول رقم (٨ و٩) تطور سفن الحاويات ونسبة التطور سنوياً خلال نفس الفترة ويلاحظ ان سفن الحاويات قد زادت في عام ١٩٩٧ بنسبة (١٤٪) عن عام ٩٦ وذلك بالنسبة لعدد الحاويات التي يمكن نقلها كذلك حقق عام ١٩٩٦ زيادة مقدارها (٨، ١٣٪) عن عام ١٩٩٥ وهناك اتجاه الى تزايد احجام سفن الحاويات حيث تبلغ حالياً سعة السفينة ٦٥٠٠ حاوية وهناك اتجاه الى زيادتها الى ٨٠٠٠ حاوية في المستقبل القريب وخاصة للسفن التي تعمل على الخطوط الطويلة .

كذلك نجد ان سفن الحاويات التي تحت البناء تبلغ ٧، ٢٨٪ من سفن اسطول الحاويات الحالي اي ان هناك زيادة مقدارها ٢، ١ مليون حاوية سوف تضاف لحمولة اسطول الحاويات ويلاحظ ان هناك ٩٧ سفينة حاويات حمولتها تتعدى POST PANAMAX منها ٥٠ سفينة في الخدمة و ٤٧ سفينة تم تسليمها حتى نهاية عام ١٩٩٥ وتقدر الأستثمارات في هذه السفن بما يعادل ٧ بليون دولار ومن المنتظر ان توفر هذه النوعية من السفن (٢٠٪) من تكاليف نقل الحاويات بالمقارنة مع سفن ذات حجم PANAMAX . ان سفن الحاويات العملاقة ذات حمولة اكبر من ٦٠٠٠ حاوية يبلغ عرضها ٨، ٤٢ م وطولها ٣٠٠ م وغطاسها ١٤ م وسوف تحتاج لموانئ ذات مواصفات خاصة بالنسبة لعمق أرصفتها وسرعة تداولها للحاويات وارتباطها بشبكة جيدة من وسائل النقل البري والسكك الحديدية كذلك خدمة سفن التوزيع . ان هناك ٢٠ شركة عالمية من شركات النقل بالحاويات تداولت عام (١٩٩٦) ٦، ٤٨٪ من إجمالي الحاويات المنقولة بحراً ويلاحظ ان هذه الشركات العملاقة سوف يكون نصيبها من تداول الحاويات (٦٠٪) من اجمالي الحاويات عام ٢٠٠٠ كذلك نجد انها تمتلك النصيب الأكبر من سفن الحاويات التي تحت البناء وان هذه الشركات تقوم بالاندماج مع بعضها مشكلة تحالفات عملاقة لكي تستفيد من إقتصاديات الحجم الكبير والإبحار المتكرر والمنتظم والإستغلال الأمثل لحمولات سفنها .

وعموماً ان نسبة نمو الأسطول العالمي (٢٪) وهي تقل عن معدل نمو التجارة العالمية و يجب استغلال طاقة الأسطول الإستغلال الأمثل لخدمة التجارة العالمية .

من المنتظر ان تصل حمولة الأسطول العالمي عام ٢٠٠٥ الى ٨٧٠ مليون طن حمولة ساكنة وان تصل حمولة سفن الحاويات الى ١٠٠ مليون طن وسفن الدكمة الى ٣٠٠ مليون طن حمولة ساكنة بينما تصل حمولة سفن ناقلات البترول الى ٣٥٠ مليون طن حمولة ساكنة والجدول رقم (١٠) يبين توقعات اسطول النقل البحري لعام ٢٠٠٥ .

نود ان نشير الى ان دول الشرق الأوسط والخليج صدرت عام ١٩٩٦ الى دول شمال وغرب اوروبا ٦٠٠ مليون طن و صدرت ٤٠٠ مليون طن الى دول حوض البحر الأبيض المتوسط و ٤٠٠ مليون طن الى دول امريكا الشمالية و ٦٠٠ مليون طن الى اليابان من إجمالي صادراتها الذي بلغ في نفس العام ١٩٩٦ ، كمية ٤٠٠ مليون طن ، وبلغت كمية البترول التي صدرت من دول الشرق الأوسط والخليج عن طريق رأس الرجاء الصالح ٢٠٠ مليون طن وتعتبر السعودية اهم الدول التي تنقل بترولها عن طريق رأس الرجاء الصالح حيث صدرت ٦٠٠ مليون طن تليها الكويت ٢٠٠ مليون طن ثم ايران ١٠٠ مليون طن . و ان عدد السفن الدكمة العابرة للقناة في عام ١٩٩٧ قد بلغ ٢٩٩٤ سفينة وبلغت حمولتها الصافية ٣١٠٠٠٠٠ مليون طن بزيادة عن عام ١٩٩٦ حيث بلغ عددها ٢٩٥٩ باخرة وحمولتها الصافية ٣٦٠٠٠٠٠٠ مليون طن

وتفسير هذه الزيادة ، الى زيادات سفن الدكمة ذات حمولة صافية اكبر من ١٤٠ الف طن اعتباراً من نيسان (ابريل) عام ١٩٩٦ ومن المنتظر ان تستمر هذه الزيادة لهذه النوعية من السفن .

واذا نظرنا الى موضوع الحاويات فأن أوامر البناء لهذا النوع من السفن لعام ١٩٩٦ وصلت الى ١٠٠ مليون حاوية ، وإن نسبة كبيرة من هذه السفن تبلغ حمولتها ٤٥٠٠ حاوية ، كما نجد ان اكبر عشرين شركة ملاحية للحاويات تمتلك الجزء الأكبر من هذه السفن الجديدة ونتيجة لما تقدم فان هذه الشركات تقوم حالياً ببناء (٤٣) باخرة حاويات ذات سعة ٤٥٠٠ حاوية وان معظم هذه السفن تم تسليمها في الفترة ما بين ١٩٩٦-١٩٩٨ والجدول رقم (١١) يبين أوامر البناء الجديدة لهذه الشركات . ان سفن الحاويات تزداد اهميتها عاما بعد عام وهو ما يتمشى مع الإتجاه العالمي نحو تعظيم دور سفن الحاويات في النقل البحري ويعتبر طريق اوروبا-الشرق الأقصى من أهم الطرق العاملة عليها سفن الحاويات العابرة للقناة حيث بلغت ٤٠٠ مليون طن صافي في عام ١٩٩٦ كذلك نجد ان الجيل الخامس من سفن الحاويات والتي تبلغ حمولتها الصافية ٧٠ الف طن وبحمولة ٦٥٠٠ حاوية بلغ إجمالي هذه الشريحة التي عبرت القناة ٧٠٠ مليون طن ويلاحظ ان إجمالي حمولة سفن الحاويات الناقلة بين أوروبا والشرق الأقصى بلغت ٢٠٠٠ مليون طن صافي منها حوالي ٥٨٠٠٠ مليون طن صافي تنتقل مباشرة من أوروبا الى الشرق الأقصى بدون توقف في أي من موانئ جنوب القناة و ٧٠٠٠ مليون طن صافي تتوقف في البحر الأحمر و ٧٠٠٠ مليون طن

صافي تتوقف في جنوب آسيا أما الحاويات المنقولة بين أمريكا الشمالية - الشرق الأقصى فنجد انها بلغت ١٦.٤ مليون طن بينما بلغت سفن الحاويات العاملة بين أوروبا و استراليا ١.١ مليون طن صافي في عام ١٩٩٦

٦) في بعض السياسات المقترحة لتطوير الأساطيل البحرية العربية في منطقة الأسكوا :

لتحقيق الهدف الذي نصبو اليه وهو تطوير الأساطيل البحرية العربية في منطقة الأسكوا ،فأنا نقترح ان تقوم السياسات المستقبلية ، بحصر نشاطاتها على ثلاث محاور مهمة جداً حالياً ولحين حصول تغييرات جديدة بالمنطقة العربية يمكن اضافتها الى المحاور المذكورة ادناه :

المحور الأول : جمهورية مصر العربية :

مصر هي الأكثر بين جميع الدول العربية في منطقة الأسكوا ، لديها امكانيات التصنيع وخدمة البواخر الى آخره علماً بأن التغييرات التي حدثت في حقبة السنوات الماضية هي نتيجة للثورة التكنولوجية والإقتصادية ، وظهور التكتلات الإقتصادية العملاقة و النقل البحري المتعدد الوسائط وتطبيق اتفاقيات الجات وتعاضم التجارة البينية (اي التجارة بين دول المنطقة) بين التكتلات الإقتصادية وسيطرت اعداد قليلة من شركات النقل العملاقة على نسبة عالية من النقل البحري

يتضح من العرض السابق ان المتغيرات العالمية في تطور احجام وانواع السفن وزيادة نسبة النمو للبضائع ضمن الحاويات المنقولة بحراً جعل من الحاوية العنصر الأساسي في نشاط النقل البحري وتطويره الأمر الذي ادى الى ظهور موانئ التوزيع وإستخدام اسلوب النقل المتعدد الوسائط وأصبحت العولة الإقتصادية وتطبيق اتفاقيات الجات وتعاضم التجارة البينية بين التكتلات الإقتصادية العملاقة ونمو حركة التجارة الدولية ، إن كل التغييرات المشار اليها أعلاه ، لم تتمكن إدارة قناة السويس في التفاعل معها لتعظم دورها في خدمة التجارة العربية والدولية . لذلك نرى بأن القناة يمكنها تقديم الخدمات البحرية لإعمار وتطوير الأساطيل العربية والدولية ، عن طريق جعل اقليم قناة السويس متمثلاً في محافظات السويس وبور سعيد والإسماعيلية وسيناء وجميع المناطق المحيطة بالقناة كمركز عالمي لتحويلها الى مناطق حرة لتصنيع السفن العربية والعالمية وتشجيع اقامة مناطق شاسعة لتحويلها لتداول تجارة الترانزيت وتحويل موانئ بور سعيد والسويس موانئ حاويات .

وحيث اننا في سياق الحديث عن تطور الحاويات نود ان نشير إن شركات نقل الحاويات العملاقة حصلت في عام (٩٥) على ٩٠ مليار دولار كنوالين للشحن .
نشير هنا ، . حسب الدراسة الصادرة عن
Drewery Shipping Consultant ان مرافىء الشرق الأوسط وجنوب آسيا تداولت مرافئها المحورية (٣ ، ١٢) مليون حاوية ٢٠ قدم (TEU) خلال سنة ١٩٩٧ ، وان التوقعات المستقبلية لهذه الدراسة تشير الى ان هذه المرافىء سيصل تداولها الى (٢٤) مليون حاوية ٢٠ قدم أي ضعف النسبة اعلاه حتى سنة ٢٠٠٥ أي في مدة اقل من عشر سنوات ، في حال توظيف مبلغ ٢ الى ٣ مليار دولار لإعادة تطوير البنية التحتية لهذه المرافىء .

ان حجم تعاقدات سفن الحاويات التي تحت البناء حالياً يصل الى ٧ مليار دولار حيث يصل سعر سفينة الحاويات ذات سعة ٦٠٠٠ حاوية مائة مليون دولار فإذا تم تحديث صناعة بناء السفن بترسانات هيئة قناة السويس بالتعاون مع الترسانات الأجنبية فأن هذه الترسانات تستطيع الحصول على حصة من سوق بناء السفن العالمي وتستفيد من اليد العاملة الفنية المتوفرة لديها، كذلك يمكن لقناة السويس استخدام كراكتها للدخول في عمليات انشاء الموانىء في المنطقة ، وخاصة منطقة الخليج العربي ، كذلك يمكن انشاء شركات لأعمال القطر والأنقاذ في البحر الأحمر والأبيض بما يتوفر لديها من قاطرات وخبرات فنية .

ان التزايد المستمر لإستخدام الحاويات في النقل البحري يتطلب انشاء مصانع لتصنيع هذه الحاويات كذلك مراكز لإصلاح هذه الحاويات في موانىء قناة السويس ولا بد ان نذكر انه يوجد في مصر مصنع للحديد والصلب ذو طاقة كبيرة لتصنيع الصفائح الحديدية حسب المواصفات الدولية والتي تدخل في تعمير وتصليح السفن الجديدة كذلك العابرة .

ان احد الأحواض الذي تم بناؤه بمساعدة المجموعة النرويجية Ankerlokken Group يمكنه استيعاب حتى (١٦) الف طن حمولة ساكنة في ميناء توفيق ، كذلك في ميناء الأسكندرية يوجد حوضان عائمان ، الأول ذو استيعاب ٢٥ ألف طن حمولة ساكنة ، والثاني بأمكانية ٦٥٠٠ طن ساكن .

و في ميناء بور سعيد ان شركة القنال للتعمير الملاحي المحدودة ، هي احدى الشركات التابعة لهيئة القناة بالإضافة الى امكاناتها بتعمير السفن ذات استيعاب ٥٠٠٠ طن ساكن ، لديها حوض عائم ذات إمكانية استيعاب ٧٥٠ طن ساكن . اما ورش التصليح فتقوم بها شركة بور سعيد للأشغال الهندسية .

ان شركة قناة السويس للتعمير البحري التي يمكنها بناء وتصليح سفن استيعاب ٥٠٠٠ طن ساكن ، وشركة التماسح لبناء السفن في الإسماعيلية المتخصصة في اعمال ذات الحمولة الصغيرة .

ان اكبر شركات البناء في مصر هي شركة الإسكندرية للبناء و تقوم بصورة متواصلة ببناء السفن ذات الحمولة ما بين ٦٠٠٠ و ٨٠٠٠ طن ساكن لحساب شركة الملاحة المصرية وفيما يعود الى عمليات التصليح فأن شركة الإسكندرية للبناء لديها حوضان عائمان احدهما ذات استيعاب سفن حتى (٨٥) الف طن ساكن وان الشركة العربية المتحدة لتصليح السفن قامت بنشاط صغير في حقل التعمير ولكن حصرت نشاطها في عمليات اصلاح السفن .

وقد علمنا مؤخراً بأن الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري وقعت عقد تمويل مع البنك الإسلامي للتنمية لبناء سفينة حاويات بقيمة ٤١ مليون دولار سعة السفينة ٤٤٠٠ حاوية نمطية وطولها ٢٣٤ متراً وسرعتها ٢٤ عقدة بحرية . كذلك تسلمت في نفس الوقت احدى الشركات السويدية باخرتان عملاقتين سعة الواحدة ٦٠٠٠ حاوية نمطية . وهذا ما يتطلب ايجاد ارصفة مجهزة برافعات من نوع POST PANAMAX CONTAINER CRANES العملاقة لإستعاب مثل هذه البواخر .

المحور الثاني : المنطقة الحرة في جبل علي:

ان المنطقة الحرة في جبل علي التي انشأت عام ١٩٨٥ اصبحت تضم ١٢٠٠ شركة عالمية تعمل في الأنشطة الصناعية المختلفة ان هذه المنطقة تحتوي على ٩٧ رصيف بحري و ٧٠٠ م ٢ مخازن مغلقة بجانب ٧٥٠٠ م ٢ مساحات مفتوحة للتخزين كذلك مخازن مبردة تبلغ مساحتها ٤٠٠٠ م ٢ ومساحات لتخزين الحاويات كذلك تقوم بتقديم خدمات الإصلاح للسفن والحاويات .

وتعتبر هذه المنطقة مركزاً اقليمياً لتوزيع التجارة وخاصة لدول شبه القارة الهندية وشرق افريقيا والخليج العربي كما انها تعتبر ثاني مركز عالمي للنقل الجوي للبضائع القادمة من جنوب آسيا الى اوروبا .

لقد تم انشاء ١٢٠٠ شركة عالمية تتبع ٧٤ دولة في المنطقة الحرة في جبل علي تعمل في العديد من الأنشطة الصناعية المختلفة مثل الصناعات الإلكترونية ومواد البناء والأغذية وصناعة الكيماوية - والبتروكيماوية والمنسوجات والملابس وترتبط المنطقة الحرة بجبل علي بشبكة نقل متعدد الوسائط بكل من منطقة الشرق الأوسط والهند وشرق افريقيا وروسيا وهناك ١٢٥ خط ملاحى يخدم دبي هذا بالإضافة الى محطتين للحاويات ومطار دبي الدولي الذي بلغت الحركة فيه ٣٠٠ رحلة طيران يوميا الى ١٠٠ جهة في جميع أنحاء العالم ويتمتع المستثمرون في منطقة جبل علي بمزايا كثيرة منها الإعفاء من مشاركة كفيل وطني كذلك لا توجد قيود على توظيف العمالة وجنسياتها وحرية التحويلات النقدية كذلك الإعفاء من الضرائب لمدة خمسة عشر عاما يمكن ان يجدد لمدة مماثلة لا تفرض اي رسوم على الصادرات والواردات للمنطقة الحرة،

وقد بلغ حجم تجارة دبي عام ٩٦ (١٢٨، ٨٢) مليار درهم أي ما يعادل ١٩، ٢٢ مليار دولار منها ٥، ٤ مليار دولار بضائع ترانزيت تم اعادة تصديرها الى بلدان مختلفة و تقوم المنطقة الحرة بتقديم خدمات اصلاح للسفن عن طريق حوض دبي الذي يحتل المركز الخامس عالميا في نشاط اصلاح السفن حيث قام عام ١٩٩٦ بإصلاح ١٨٢ سفينة منها ٧٢ سفينة بترول عملاقة VLCC-ULCC وقد بلغ اجمالي حمولة السفن التي تم اصلاحها عام ١٩٩٦ ، (٢٦) مليون طن حمولة ساكنة ممثلة في ٤٥٪ من اجمالي سفن الناقلات التي تم اصلاحها خلال نفس العام .

المحور الثالث : المنطقة الحرة في البحرين والخليج

في السنوات السابقة بدأ موضوع تصليح السفن في منطقة الخليج يلعب دورا مهما بعد قيام عدة شركات تموين في المرافىء الخليجية العربية مع تزايد عدد البواخر المارة في تلك المنطقة . لأخذ حصتها بعد ان فقدت مرافىء البحر الأبيض المتوسط وسنغافورة حصة كبيرة من حركة النقل لصالح الموانىء العربية الخليجية . من ضمن هذه الشركات في الخليج ، نشأت الشركة العربية لتعمير وتصليح السفن The Arab Ship Building & Repair Yard (Asry) مدعومة من المنظمة العربية المصدرة للنفط

The Organisation Of Arab Petroleum Export Countries (OAPEC)

مركزها البحرين ، إضافة الى مجموعة من ثلاث احواض مملوكة من شركة دبي للأحواض الجافة ومدعومة من حاكم دبي الشيخ راشد بن سعيد آل المكتوم .

ان سبع دول عربية داعمة للأحواض في البحرين وهم :
(السعودية - البحرين - ليبيا - الكويت - العراق - قطر - الإمارات العربية المتحدة)
بلغ رأسمال الشركة عند التأسيس مائة مليون دولار وإن حجم الحوض (٧٥×٣٧٥) مترا ، ويمكنه استيعاب بواخر ذات حمولة ٥٠٠ ، ٠٠٠ طن ساكن ، ويوجد ضمن منشآت الحوض مدرسة بحرية تستوعب حوالي ٢٠٠ تلميذ سنويا ويمكن تشغيل ضمن مؤسسة الحوض ١٢٠٠ شخص ما بين فنيين ومهندسين وعمال منهم ٤٠٠ مواطن من الأقطار العربية والباقي اجانب من مختلف الجنسيات .

مرفأ بيروت والمرافىء اللبنانية الأخرى

من المعلوم ان ادارة واستثمار مرفأ بيروت قد بدأت منذ فترة اعادة تأهيل وتطوير وتوسيع مرفأ بيروت ، ومن ضمن المشاريع الجديدة للمرفأ انشاء رصيف جديد يحمل الرقم ١٦ وهو يسمح برسو بواخر المستوعبات الضخمة و برفع الطاقة الاستيعابية الى ٢، ١ مليون مستوعب .
ولهذه الأسباب وقع مؤخراً عقد تلزيم محطة المستوعبات ما بين ادارة وإستثمار مرفأ بيروت ومجموعة تطوير المرفأ PORT DEVELOPMENT GROUP لإدارة تخزين وتشغيل محطة المستوعبات بطريقة متطورة وحديثة التي ستعطي المرفأ دفعاً جديداً

لأعمال تفريغ وشحن المستوعبات ، وفقاً لأحدث المعايير الدولية المتعارف عليها في النقل البحري. ونأمل ان تحظى بقية المرافىء اللبنانية بالتحديث والتطوير.

إنشاء حوض جاف لإصلاح السفن

من الجدير ذكره ، ان الحكومة اللبنانية تدرس مؤخراً امكانية انشاء احواض جافة وإصلاح سفن في لبنان وهناك نية لإنشاء حوض جاف ومراكز صيانة ، إما في الساحل الشمالي او الجنوبي .

انشاء المدرسة البحرية في البترون

لقد بدأ منذ فترة اعداد مشروع انشاء المعهد العالي للعلوم البحرية بالطرق الحديثة من اجل اعداد وتدريب طواقم القباطنة والمهندسين البحريين والبحارة العاملين على متن السفن اللبنانية واعادة تأهيلهم حسب الأنظمة المتبعة في اتفاقية S.T.C.W والصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) . ويمكن ان يستوعب المعهد حوالي ٤٠٠ طالب جدد لتخريجهم في الدراسات الأساسية (قباطنة - مهندسين) .

٧ التوصيات

أود ان اذكر بأن منطقة الأسكوا تغطي البلدان العربية التالية :
(البحرين - مصر - الأردن - الكويت - لبنان - عمان - قطر - السعودية - سوريا -
الإمارات العربية المتحدة - اليمن - العراق - فلسطين) . أي ١٣ دولة عربية ،
و هذه الدول وحسب موقعها الجغرافي مطلة على البحر الأبيض المتوسط ، البحر
الأحمر ، الخليج بحر العرب ، المحيط الهندي ، وجميع سكان هذه المنطقة الشاسعة
تتكلم لغة واحدة ، وللأسف نلاحظ بأننا نفتقد الى التلاقي والحوار فيما بيننا في
جميع حقول الإقتصاد من تجارة ونقل وتبادل الخبرات ، لذلك علينا :
(١) ان نسعى الى تطوير النقل عبر انشاء شركات ملاحية مشتركة (Joint Venture)
قادرة على مواجهة تحديات القرن الحادي والعشرون والتأكيد على اهمية وضرورة
توطين رأس المال العربي بالإتجاه الإنتاجي في حقل النقل العربي ..

(٢) انشاء بنك المعلومات في جميع حقول النقل البحري في منطقة الأسكوا. وخاصة
انشاء معهد عربي لتبادل المعلومات في حقل النقل (البحري ، الجوي ، البري) ،
ووضع برنامج للتنمية والتعاون المعلوماتي بمساعدة ومساندة الإتحادات المهنية /
والمؤسسات العربية المعنية .

(٣) توحيد التشريعات في حقل النقل وخاصة توحيد التشريعات الجمركية
ومطالبة دول الأسكوا بالمبادرة في اتخاذ خطوات ايجابية لخفض الرسوم وبالأخص
رسوم الترانزيت على البضائع ذات المنشأ في الأسكوا لتسهيل انسياب التبادل
التجاري .

(٤) الإفادة من التطوير التكنولوجي في ايصال المعلومات المطلوبة عبر انشاء شبكة
اتصال ما بين دول الأسكوا ، ويمكن كخطوة أولى تجريبية البدء بهذا المشروع بين
البلدان العربية الواقعة ضمن البحر الأبيض المتوسط مع امكانية وصلها بشبكة
الإتصال في الإتحاد الأوروبي ومطالبة دول الإتحاد الأوروبي بتقديم الدعم المالي
لنقل التكنولوجيا الحديثة الى هذه الدول . وكذلك تشجيع الإتصالات الهاتفية
بين الأقطار العربية وخفض اسعار التخابر بينهما .

(٥) توحيد المواصفات للطرق ووسائل النقل ، وتطوير شبكة المواصلات بين الأقطار
العربية وربط المنطقة العربية بشبكة أوتوسترادات و سكك حديدية حديثة ، مع
تذليل العقبات عند نقاط الحدود امام انتقال المسافرين ونقل البضائع ، وتسهيل
امر التأشيرات اذا تعذر الغاؤها . وهذا مما يساعد لتسهيل انسياب حركة البضائع
بين هذه الدول بكلفة أقل ووقت اسرع .

(٦) دعوة مؤسسات التمويل العربية للتركيز على توجيه بعض استثماراتهم في حقل
النقل البحري في منطقة الأسكوا مما يفيد شعوب هذه المنطقة .

(٧) الإسراع بأنضمام الدول التي لم تنضم بعد الى اتفاقية الهيئة العربية لتصنيف السفن .

(٨) التمويل ومساعدة الأساطيل الوطنية

(٩) الإسراع بتطوير المرافىء العربية لكي تتمكن من الوقوف امام تحديات المرافىء العالمية .

(١٠) الأخذ بعين الإعتبار ، تنمية الموارد البشرية واطاحة الفرصة امام كوادرها لتسلم مراكز قيادية في الشركات الملاحية التي ستنشأ مستقبلاً في حال تطور الأسطول التجاري البحري العربي ، وذلك عن طريق دعم الأكايمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في الإسكندرية وتخصيص منح دراسية في حقل ادارة واقتصاديات النقل البحري لتخريج جيل جديد في هذا المضمار .

(٨) المصدر :

- جدول رقم (١) - الأسطول العربي لغاية كانون الثاني ١٩٩٧
Institute of Shipping & Logistics (ISL)
- جدول رقم (٢) - الأفضليات الممنوحة للناقل الوطني في العالم
هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)
- الشكل رقم (٣) - التنبأ بتطوير حركة البضائع المنقولة بحراً من ١٩٩٦ وحتى ٢٠٠٥
DIR/MC Graw - Hill. World sea trade service
- جدول رقم (٤) - حركة الحاويات خلال الفترة من ١٩٩٠ حتى عام ٢٠٠٠
(Drewry Shipping Consultants)
- الشكل رقم (٥) - تطور تداول الحاويات في مناطق العالم المختلفة حتى عام ٢٠٠٠
Drewry Shipping Consultants
- جدول رقم (٦) - تطور الأسطول التجاري العالمي في الفترة من ١٩٨٩ والى عام ١٩٩٧
Institute of Shipping Economics & Logistics (I.S.L)
- الشكل رقم (٧) - تطور اسطول التجارة العالمية من ١٩٨٩-١٩٩٧
Institute of shipping Economics & Logistics (I.S.L)
- الشكل رقم (٨) - تطور اسطول الحاويات من ١٩٨٩-١٩٩٧
Institute of shipping Economics & Logistics (I.S.L)
- الشكل رقم (٩) - تطور السعة الإستيعابية لأسطول الحاويات (TEU)
Institute of shipping Economics & Logistics (I.S.L)
- الشكل رقم (١٠) - التنبأ بتطور حمولة الأسطول العالمي في الفترة من ١٩٩٦-حتى ٢٠٠٥
DIR/MC Graw - Hill . World sea trade service
- جدول رقم (١١) - سفن الحاويات التي تحت البناء لحساب اكبر عشرون ناقل رئيسي .

