

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/14  
16 November 1998  
ORIGINAL: ARABIC

19 NOV 1998  
LIBRARY + DOCUMENT SECTION

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي

## 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

## الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لتطوير الأساطيل البحرية التجارية ودورها في نقل التجارة البحرية في منطقة الإسكوا

### نظرة إقليمية

إعداد  
محمود إدريس الحبر

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي.

## مقدمة

ارتبط تطور الأسطول التجاري البحري لدول منطقة الإسكوا ارتباطاً وثيقاً بالأداء الاقتصادي وإزدهار التجارة الخارجية المنقولة بحراً لدول المنطقة بصفة أساسية وذلك رغماً عن ضآلة حصة التجارة التي تقوم الأساطيل الوطنية بنقلها. وتأكيداً لذلك فإن الشركات الرئيسية الوطنية والمشاركة بين دول المنطقة قد تم انشاؤها خلال منتصف عقد السبعينات الذي شهد طفرة عالية في أسعار النفط وازدهاراً اقتصادياً في معظم دول المنطقة خاصة إذا أخذنا في الاعتبار أن ١٠ دول بالمنطقة تعتبر منتجة ومصدرة للنفط. كما أن حجم الأسطول التجاري لدول المنطقة قد شهد تذبذبات واضحة خلال عقد الثمانينات وحتى أواخر التسعينات إرتبطت جميعها، بالإضافة الى الأوضاع الاقتصادية، بالحروب والنزاعات التي كانت تهدد سلامة الملاحة البحرية بالمنطقة.

ويعتبر الاستثمار في بناء السفن من الاستثمارات الرأسمالية الكبيرة Intensive capital والعالية المخاطر high risk investment التي تتطلب استقراراً سياسياً واقتصادياً خاصة وإن أساطيل المنطقة التي تعتمد بصفة أساسية على نقل تجارة المنطقة تتواجد سفنها بصفة منتظمة ببحار وموانئ المنطقة.

ولملكية الأساطيل أهمية استراتيجية، فبالإضافة الى نقل التجارة الخارجية وتوفير العملات الصعبة وتوظيف العمالة الوطنية فإن للسفن الوطنية دور هام في حالات الحروب والنزاعات الإقليمية وذلك من خلال تأمين الواردات التموينية والغذائية بالإضافة الى الاستخدامات العسكرية الأخرى حيث تمتنع السفن الأجنبية من الاقتراب من أماكن النزاعات والحروب كما حدث خلال حرب الخليج الأخيرة بالمنطقة وقيام الشركات الوطنية بتأدية دورها بدون انقطاع لتوفير تلك الخدمات الاستراتيجية. ومن هذا المنطلق، ونظراً للسياسات الحمائية المستترة والتكتلات الملاحية التي أصبحت تسيطر على معظم أسواق النقل البحري تحت شعارات مغلوبة للعولمة وتحرير التجارة وخدمات النقل البحري، فإن دول المنطقة مطالبة بالتعاون والتنسيق لحماية أساطيلها من الزوال ومخططات إقصاء سفنها من نقل الحصة الضئيلة لتجارتها الخارجية كما حدث لبعض دول أمريكا اللاتينية التي قامت بتطبيق سياسات تحرير التجارة والخدمات البحرية من دون التخطيط المسبق وأخذ الحيلة فيما يتعلق بمستقبل أساطيلها الوطنية.

وتتطرق هذه الورقة التي أعدت لاجتماع الخبراء الذي تنظمه الإسكوا حول الإصلاح الاقتصادي وتنسيق سياسات النقل بما في ذلك تطوير الأساطيل التجارية في منطقة الإسكوا في إطار الاتجاهات الحديثة نحو العولمة، الى تحليل الوضع الراهن لأساطيل دول المنطقة ومستوى أدائها والتصورات المستقبلية لتطويرها وزيادة مساهمتها في نقل تجارة المنطقة، بالإضافة الى مقترحات وتوصيات حول مجالات وسبل التعاون المشترك وخاصة فيما يتعلق بتبني سياسة بحرية مشتركة تشمل بالإضافة الى دول منطقة الإسكوا المنطقة العربية بأسرها بحيث تساهم في زيادة التبادل التجاري البيئي وانتقال المسافرين والسياح بين الدول العربية.

ويجب التنويه بأن مفهوم تطوير الأساطيل التجارية الوارد في هذه الورقة يشمل بالإضافة الى أهمية الزيادة العددية والنوعية للسفن استمرار الشركات الملاحية باستخدام التقنية الحديثة في الإدارة وتحسين أنظمة التشغيل ورفع كفاءة الطواقم والتنسيق والتعاون مع الشركات الأخرى بالمنطقة فيما يتعلق بالتشغيل والخطط المستقبلية وذلك بناء على ترتيبات للتعاون المشترك.

## أولاً- تطور الأسطول التجاري العالمي

بناءً على أحدث سجلات Institute of Shipping and Logistics (ISL) (Jan/Feb ١٩٩٨) فقد بلغ الأسطول التجاري العالمي، للسفن بحجم ٣٠٠ طن (GT) فما فوق، ما مجموعه ٣٨،٥٠٠ سفينة بحمولة ساكنة ٣٤٧،٦ مليون طن dwt وبحمولة تقارب ٥،٥ مليون حاوية مكافئة TEU وذلك في الأول من يناير ١٩٩٨.

وبمقارنة أرقام ١٩٩٨ مع مثيلاتها في الأول من يناير ١٩٩٧ يلاحظ حدوث زيادة في الحمولة الساكنة بنسبة ٢،٦ في المائة وبنسبة ١٠ في المائة للحاويات المكافئة TEU. وتعد أسباب زيادة الاسطول العالمي الى الزيادة الكبيرة في بناء السفن والمستويات المنخفضة للتخريد خلال عام ١٩٩٧.

وتأتي سفن الصب bulk carriers بناء على الحمولة الساكنة dwt في أعلى قائمة الزيادات في الحمولة إذ بلغت نسبتها ٥٠ في المائة من اجمالي الحمولات المضافة لعام ١٩٩٧، تليها ناقلات المواد السائلة tankers بنسبة ٢٤ في المائة ومن ثم سفن الحاويات بنسبة ١٩ في المائة. وتجدر الإشارة الى أن عام ١٩٩٧ شهد اضافة ٢٥٦ سفينة حاويات بحمولة ساكنة بلغت ٦،٩ مليون طن منها ١٥ سفينة بسعة تزيد عن ٥٠٠٠ حاوية مكافئة TEU.

وتبين البيانات المقارنة للاسطول العالمي للسنوات ١٩٩٤ و ١٩٩٨ أن الاسطول العالمي قد زاد في المتوسط للحمولة الساكنة dwt بنسبة ٢،٥ في المائة وبنسبة ٩،٣ في المائة كحمولة للحاويات المكافئة TEU في السنة خلال تلك الفترة. وفيما يتعلق بمتوسط أعمار السفن للاسطول العالمي فقد بلغ المتوسط ١٨ عاماً في بداية عام ١٩٩٨ بالمقارنة مع ١٧ عاماً في ١٩٩٤، وانخفض المتوسط لسفن الحاويات من ١١،٨ الى ١٠،٦ عاماً. أما سفن البضائع العامة G/C فقد بلغ متوسط الاعمار في بداية عام ١٩٩٨ الى ٢٠،١ عاماً.

وبناء على سجلات ISL (June ١٩٩٨) للفترة من أول يناير ١٩٩٤ الى الأول من يناير ١٩٩٨ فقد بلغ متوسط نمو أسطول سفن الحاويات ذات الخلايا Cellular Container Vessels للحمولة الساكنة ما نسبته ١٢،٨ في المائة في السنة، بينما انخفض أسطول سفن البضائع العامة General Cargo Fleet سنوياً خلال نفس الفترة في المتوسط بنسبة ٠،٤ في المائة.

وفيما يتعلق بحركة بناء السفن على النطاق العالمي فقد بلغ اجمالي عدد السفن، حمولة ٣٠٠ طن فما فوق، ٢٠٠٩ سفينة بحمولة اجمالية ٦٤،٧ مليون طن مسجل تعادل ٣١،٧ مليون طن cgt في بداية عام ١٩٩٧ و بانخفاض يعادل ٥،١ في المائة عن بداية عام ١٩٩٦ للحمولة الساكنة. وسجل الأول من يوليو زيادة في الحمولة الساكنة بلغت ٦،٩ في المائة معظمها لناقلات النفط.

## ثانياً - الأداء الاقتصادي وأثره على نمو أساطيل دول الإسكوا

لقد شهدت منطقة الاسكوا تحسناً ملحوظاً في الأداء الاقتصادي العام وذلك خلال فترة السبعينات التي شهدت زيادات كبيرة في أسعار النفط وخاصة في عامي ١٩٧٣ و ١٩٧٤. وتراوحت معدلات النمو للنتائج المحلي الاجمالي من ١٥-٢٢ في المائة للسنتين ١٩٧٥-١٩٧٦ مع استمرار ذلك التحسن حتى قبيل نهاية السبعينات. ويعزى التحسن الاقتصادي في تلك الفترة لعدة عوامل أهمها الزيادة الهائلة في اسعار النفط في عامي ١٩٧٣-١٩٧٤ وتوسع دول المنطقة في انتاج وتصدير النفط حيث أن ١٠ دول من ١٣ دولة تمثل منطقة الاسكوا تعتبر مصدرة للنفط.

وأدى ذلك الانتعاش الاقتصادي الى زيادة حجم التجارة الخارجية في نفس الفترة حيث بلغت النسبة المئوية للتغير السنوي لقيمة الواردات لدول المنطقة للفترة ١٩٧٥-١٩٨٠ الى ٢٨ في المائة و ٢٦ في المائة للصادرات. وشهدت تلك الفترة كذلك اكتظاظاً لم يسبق له مثيل في موانئ المنطقة حيث تدفقت الواردات على موانئ المنطقة وبلغ حجم الواردات في عام ١٩٨٣ الى أكثر من ١٢ مليون طن متري وذلك لأول مرة في تاريخ المنطقة، كما وصل اجمالي الصادرات والواردات لنفس السنة الى أكثر من ٢١ مليون طن متري.

ومن المعروف أن نمو الاقتصاد وزيادة حجم التجارة الخارجية يؤثر ايجاباً على الاستثمار في بناء واقتناء السفن وتطوير وسائل النقل البحري بما في ذلك الموانئ البحرية والتي تعتبر من الاستثمارات الرأسمالية الكبيرة intensive capital.

وشهد منتصف عام ١٩٧٦ وخلال فترة الانتعاش الاقتصادي تأسيس شركة الملاحة العربية المتحدة التي تعتبر كبرى شركات الملاحة في المنطقة حيث يبلغ أسطولها ٤٦ سفينة منها ١٥ سفينة للحاويات وذلك في بداية عام ١٩٩٨ بالإضافة الى ١٠ سفن حاويات حديثة تم التعاقد عليها خلال عام ١٩٩٦. كما تأسست شركة فامكو في عام ١٩٧٧ وفي نفس فترة الانتعاش الاقتصادي، وكذلك معظم شركات الملاحة الكبرى في المنطقة.

تأثر قطاع الملاحة البحرية بالمنطقة فيما يتعلق بنوعية السفن ببضائع الاستيراد التي يقع معظمها ضمن تصنيف البضائع العامة. وأدى ذلك الى اتجاه الاستثمار في المنطقة الى اقتناء سفن البضائع العامة عن غيرها. ورغمما عن انتعاش صادرات المنطقة منذ منتصف الثمانينات وخلال فترة التسعينات وخاصة بعد انشاء العديد من الموانئ الصناعية، لاستيراد المواد الخام من صب ومعدات، ولتصدير المنتجات الصناعية كالبتروكيماويات والكبريت الصب والاسمنت والفوسفات وغيره كميناء الشعبية في الكويت ولاحقاً موانئ الجبيل الصناعي وينبع الصناعي بالمملكة العربية السعودية في بداية الثمانينات بالإضافة الى موانئ وأرصفت صناعية في الجمهورية العربية السورية، وفي العقبة الأردني، ودول خليجية أخرى بالإضافة الى إقامة العديد من المناطق الحرة الصناعية والتجارية بالمنطقة الحرة في جبل علي والمناطق الحرة في الجمهورية العربية

السورية ومصر والاردن، ورغمما عن اعتماد دول المنطقة على استيراد المواد الصب كالحبوب بأنواعها والسكر والاسمنت وغيره، فإن دول المنطقة لم تقم بما فيه الكفاية بالاستثمار في قطاع ناقلات الصب الجلف. وأدى ذلك الوضع الى استمرار قطاع نقل المواد الصب معتمدا على تأجير الناقلات الأجنبية بنظام CIF للاستيراد (Cost, Insurance & Freight) ونظام Free on Board (FOB) للتصدير.

ونظرا لخصوصية ذلك القطاع الذي لا يخضع لمعادلة توزيع الحصص المنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقواعد السلوك لاتحادات الخطوط الملاحية UN-Code of Conduct for liner Conferences ولأسباب تتعلق بالمنافسة فإنه يمكن لدول المنطقة التعاون في هذا المجال بتكوين شركات مشتركة وخاصة مع تزايد صادرات المنطقة خلال التسعينات للمواد الصب ولتكثيف التصدير بنظام CIF والاستيراد بنظام FOB والاستفادة من وفورات الشحن البحري والوفورات الأخرى كالعمالة وغيرها.

وتعتبر مصر الدولة الوحيدة في دول الاسكوا التي تملك أسطولا كبيرا لناقلات الصب bulk carriers حيث احتلت المرتبة ٣٠ و ٣١ تباعا في قائمة ٤٠ دولة تحتل مكان الصدارة في اساطيل ناقلات الصب بحلول الأول من يناير ١٩٩٧ و ١٩٩٨. وسجل أسطولها زيادة في الحمولة الساكنة dwt بنسبة ١٩,٦ في المائة في عام ١٩٩٨ وذلك من ٨٢٢ ألف طن ساكن في الأول من يناير عام ١٩٩٧ الى ٩٨٣ ألف طن ساكن في الأول من يناير عام ١٩٩٨.

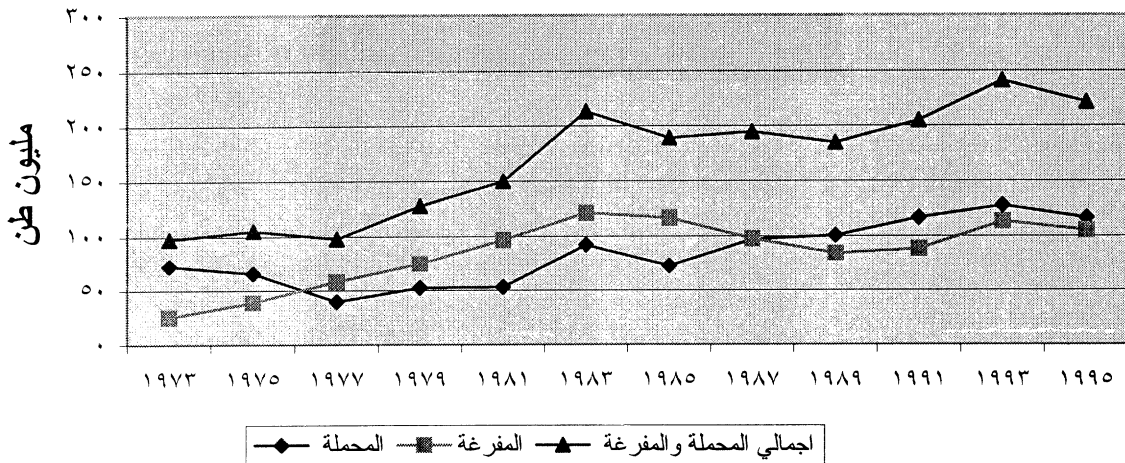
### ثالثا - تطور تجارة دول الاسكوا المنقولة بحرا

استمرت الفترة ما بين ١٩٧٣ و١٩٧٨ باستقرار حجم الواردات والصادرات المنقولة بحرا بدول الاسكوا حيث بلغت بحدود ٩٨ مليون طن متري وكذلك بزيادة حجم الصادرات عن الواردات خلال الفترة ١٩٧٣-١٩٧٦. وسجل عام ١٩٧٩ زيادة ملحوظة في حجم الواردات والصادرات بنسبة ٣٠ في المائة عن العام المنصرم مع استمرار تصاعد حجم الواردات والصادرات حتى عام ١٩٨٣ حيث وصل الى أعلى مستوى له peak بإجمالي يزيد قليلا عن ٢١٣ مليون طن متري، وبزيادة بحدود ٥٢ في المائة عن عام ١٩٨٢ (أنظر الشكل رقم ١).

ورغما عن هبوط حجم الواردات والصادرات الذي استمر حتى عام ١٩٨٥، إلا أن الفترة من ١٩٨٦ وحتى عام ١٩٩٢ شهدت بعض التذبذبات رغما عن أنها حافظت على الصعود حيث وصل إجمالي الواردات والصادرات الى أعلى مستوى له في عام ١٩٩٣ بإجمالي يقارب ٢٤١ مليون طن متري مسجلا الرقم القياسي في تاريخ تجارة دول الاسكوا المنقولة بحرا. ويلاحظ من الجدول رقم ١ زيادة حجم الصادرات عن الواردات لطوال فترة التسعينات.

وتجدر الإشارة الى أن حجم واردات وصادرات دول منطقة الاسكوا تأثرت بمجموعة من العوامل - ايجابا وسلبا- خلال الثلاثة عقود الاخيرة كان أهمها الأسعار العالمية للنفط وحجم انتاج وتصدير النفط ونمو الاقتصاد العالمي والحرب بين العراق وايران والحرب اللبنانية وحرب الخليج مؤخرا.

الشكل ١ - تجارة دول الاسكوا المنقولة بحرا للسنوات من ١٩٧٣ الى ١٩٩٥



وفيما يتعلق بالتجارة البينية بين دول المنطقة فقد زادت حصة الواردات البينية من ٨,١ في المائة في عام ١٩٩٥ الى ٩,٢ في المائة في عام ١٩٩٦ والى ١٠ في المائة من اجمالي الواردات لدول المنطقة في عام ١٩٩٧.

ورغما عن تراجع الصادرات البينية من ٨,١ في المائة الى ٧,٩ في المائة في عام ١٩٩٦، إلا أن تقديرات الإسكوا تتوقع زيادة الصادرات البينية بنسبة ٨,٧ في المائة من اجمالي الصادرات لدول المنطقة في عام ١٩٩٧.

#### رابعاً - استعراض تطور الاسطول التجاري لدول الاسكوا

أدى التحسن في الاداء الاقتصادي لدول منطقة الاسكوا الى زيادة حجم اساطيلها بالمقارنة مع الاسطول العالمي فيما يتعلق بالحمولة الساكنة وذلك برفع حصتها من ٠,٤٥ في المائة عام ١٩٧٢ الى ٢,٢٩ في المائة عام ١٩٨٢ والى ٢,٨٤ في المائة عام ١٩٨٣ محققة بذلك نسبة نمو تزيد عن نسبة نمو الاسطول العالمي في تلك الفترة.

بمقارنة إجمالي الحمولة الساكنة في عام ١٩٧٢ مع اجمالي الحمولة الساكنة في عام ١٩٨٢، أي خلال عشر سنوات، يتبين أن الأسطول التجاري لدول المنطقة قد حقق زيادة كبيرة بنسبة ٧٧٨,٤ في المائة.

وبمقارنة حجم التجارة المنقولة بحرا بدول الاسكوا لنفس الفترة نجد أن كلا من التجارة (الواردات والصادرات) والاساطيل قد حققنا نموا ملحوظا، كما أن عام ١٩٨٣، الذي حقق أعلى مستوى في تجارة دول الاسكوا حيث بلغت نسبة الزيادة بحدود ٥٢ في المائة عن عام ١٩٨٢، قد حقق كذلك أعلى مستوى في تاريخ الاساطيل التجارية لدول الاسكوا وبزيادة في حجم الاساطيل بنسبة ١٨ في المائة عن عام ١٩٨٢. ويعتبر ذلك دلالة على أن نمو الاساطيل قد ارتبط بعوامل الاستقرار والنمو الاقتصادي وزيادة حجم التجارة الخارجية لدول المنطقة خاصة وان اقتناء السفن يعتبر من الاستثمارات الرأسمالية الكبيرة والعالية المخاطر.

كان الاسطول التجاري لدول الاسكوا في منتصف عام ١٩٨٢ يتكون من ٦٦,٥ في المائة ناقلات نفط و ٢١ في المائة سفن بضائع عامة و ٤ في المائة سفن مواد صلب و ٠,٩ في المائة سفن حاويات و ٧,٦ في المائة للانواع الأخرى من السفن. وبلغت حصة حمولات الناقلات ٣,٥ في المائة فقط في عام ١٩٨٢ وذلك من اجمالي اطنان الحمولة الساكنة العالمية، علما بأن دول الاسكوا قد قامت بتصدير أكثر من ٤٠ في المائة من الاجمالي العام للنفط الخام والمنتجات البترولية خلال نفس العام.

يلاحظ زيادة نسبة سفن الحاويات من ٠,٩ في المائة في عام ١٩٨٢ الى ٤,٥ في المائة مع بداية عام ١٩٨٨ وكذلك زيادة سفن المواد الصلب الى ٨,٢ في المائة وسفن البضائع العامة الى ٢٦ في المائة.

وكان أعلى مستوى لاجمالي الحمولة الساكنة للاسطول التجاري لدول الاسكوا قد تحقق في منتصف عام ١٩٨٣ حيث بلغ ١٨,٧ مليون طن dwt وبنسبة زيادة قدرها ٧٤ في المائة عن عام ١٩٩٣ و ٧٢,٦ في المائة عن عام ١٩٩٨. (الشكل رقم ٢).

وابتداء من منتصف عام ١٩٨٣ بدأ الاسطول التجاري لدول الاسكوا في الانخفاض مع بعض التذبذبات الى أدنى مستوى له في منتصف عام ١٩٩٢ الى حوالي ٩,٥ مليون طن dwt. ويعزى ذلك الانخفاض الحاد الى استمرار حالة الركود العالمي وتدهور أسعار النفط التي وصلت الى أدنى مستوى لها



عام ١٩٨٦ حيث سجلت عائدات النفط بدول الاسكوا انخفاضاً بنسبة ٣٨,٣ في المائة واستمر عامل الانخفاض خلال عام ١٩٨٨. كذلك يعزى الانخفاض في اجمالي الحمولة الساكنة لدول الاسكوا الى قيام بعض دول المنطقة - لأسباب تعود الى الحرب الدائرة في ذلك الوقت - كدولة الكويت مثلاً، التي قامت باعادة تسجيل ١٤ ناقلة نفط كويتية الى علم دولة أجنبية لتوفير الحماية لها وبحمولة ساكنة تبلغ ١,٨ مليون طن خلال ١٩٨٨/١٩٨٧ بالإضافة الى اعطاب عدد من الناقلات وعدم استبدالها وتخريد بعض السفن. وبحلول منتصف عام ١٩٨٩ أعادت الكويت تسجيل ناقلاتها الى اسطولها الوطني.

أما الفترة من ١٩٩٣ وحتى منتصف عام ١٩٩٨ فقد اتسم اداء الاساطيل التجارية لدول الاسكوا بقدر من الاستقرار ووصلت نسبة النمو السنوي لتلك الفترة (١٩٩٣-١٩٩٨) الى ٠,٢٢ في المائة فقط.

لوحظ تمركز الاسطول التجاري لدول الاسكوا بمنتصف عام ١٩٩٠ بالنسبة للحمولة الساكنة dwt للسفن ٣٠٠ طن فما فوق في كل من المملكة العربية السعودية (٣,٣٧ مليون طن) تليها الكويت (٢,٩ مليون طن) ثم مصر (١,٧٤ مليون طن) فالعراق (١,٦٧ مليون طن) والامارات (١,٢٣ مليون طن). أنظر الجدول رقم ١.

وبحلول منتصف عام ١٩٩٨ احتلت الكويت المرتبة الأولى (٣,١٢ مليون طن) تليها مصر (١,٨٩ مليون طن) ثم المملكة العربية السعودية (١,٣٢ مليون طن) فالامارات (١,٢٥ مليون طن) ولأول مرة قطر (١,٠٣ مليون طن) (أنظر الجدول رقم ٢) مما زاد حصتها الى ٩,٥ في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة لأساطيل دول الإسكوا (الشكل رقم ٣).

وتجدر الإشارة الى أن أسطول المملكة العربية السعودية قد بلغ ذروته في عام ١٩٨٣ حيث وصل الى ٩,٣ مليون طن ثم ما لبث أن تراجع بصورة مستمرة ليصل الى ١,٣٢ مليون طن بمنتصف عام ١٩٩٨.

وقد حافظ الاسطول التجاري لجمهورية مصر العربية على النمو المتواصل خلال العشر سنوات السابقة. كما أن قطر قد تجاوزت حاجز المليون طن بمنتصف عام ١٩٩٨ وذلك للمرة الأولى حيث بلغت الزيادة في بداية عام ١٩٩٨ الى ١٥,٥ في المائة عن بداية عام ١٩٩٧.

كذلك سجل أسطول البحرين زيادة في بداية عام ١٩٩٨ بنسبة ٩ في المائة عن عام ١٩٩٧، وانخفض أسطول الاردن في بداية عام ١٩٩٨ بنسبة ٢٥٨ في المائة عن بداية عام ١٩٩٤ بنسبة ٤٧,١ في المائة عن بداية عام ١٩٩٧. كذلك أسطول العراق فقد انخفض في بداية عام ١٩٩٨ بنسبة ٥٥ في المائة عن بداية عام ١٩٩٤. أما أسطول الجمهورية العربية السورية فقد سجل زيادة ملحوظة خلال الخمس

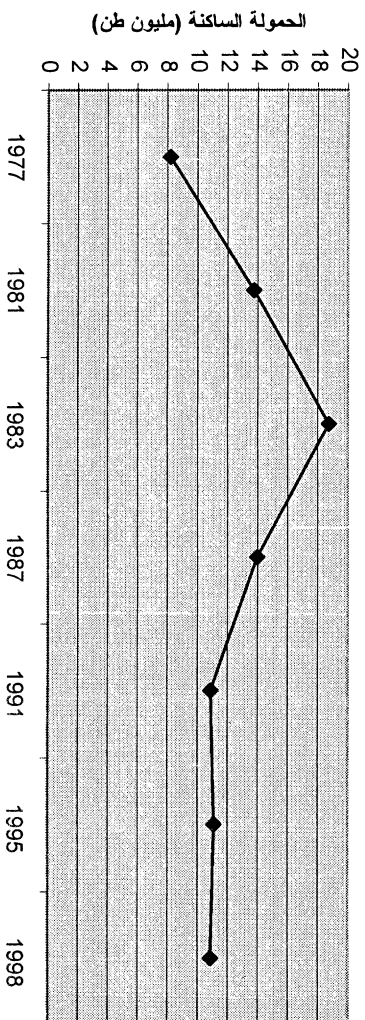
سنوات الماضية حيث بلغت الزيادة ٨٦,٧ في المائة في بداية عام ١٩٩٨ بالمقارنة مع بداية عام ١٩٩٤  
(الجدول ١).

الجدول ١ - إجمالي الحمولة المسافنة للأساطيل دول الإسكوا للفترة من يناير ١٩٩٠-١٩٩٨  
للسفن ٣٠٠ طن حمولة إجمالية فما فوق (الآلاف الأطنان)

السنة	البحرين	مصر	العراق	الأردن	الكويت	لبنان	عمان	قطر	السعودية	سوريا	الإمارات	اليمن	الإجمالي
١٩٩٠	٢٩,٤٠	١٧٤٥,٤٠	١٦٧٤,١٠	٦٤,٠٠	٢٩٠٠,٩٠	٦١١,٩٠	٩,٥٠	٤٤٢,٧٠	٣٣٧٥,٥٠	١٠٧,٢٠	١٢٢٦,١٠	٩,٧٠	١٣١٩٦,٤٠
١٩٩١	٢٤١,٨٠	١٧٣٩,٦٠	١٦٧٤,١٠	٦٠,١٠	٢٢٧٧,٣٠	٤٤٨,٤٠	٩,٥٠	٧٠٤,٧٠	٢٣٩٤,١٠	١٣٣,٢٠	١١٧٧,٠٠	٩,٧٠	١٠٨٦٩,٥٠
١٩٩٢	٢٥٤,٨٠	١٥١١,٢٠	١٤٧٤,٥٠	١١٣,٦٠	٢٢٧٧,٦٠	٤١٧,٥٠	٧,٩٠	٧١٧,٦٠	١٧٨٣,٢٠	١٨٣,١٠	١٢٢٧,٤٠	٩,٧٠	٩٤٧٨,١٠
١٩٩٣	١٥٨,٧٠	١٥٥٠,٤٠	١٣٦٨,٧٠	١١٣,٦٠	٣٧٩٧,٩٠	٤٢٨,٨٠	٨,١٠	٥٩٣,٦٠	١٢٤٩,٩٠	٢٣١,٠٠	١٢٥٧,٣٠	٩,٧٠	١٠٧٦٧,٧٠
١٩٩٤	١١٥,٠٠	١١٢٠,٠٠	١٣٦٨,٠٠	١٢٩,٠٠	٣٦٢٩,٩٠	٣٩٤,٠٠	١١,٠٠	٥٩٩,٠٠	١٣٦٢,٠٠	٣٣٢,٠٠	١٠٢٢,٠٠	٨,٠٠	١٠٥٥٩,٠٠
١٩٩٥	٢٢٣,٠٠	١٧٨٧,٠٠	١٣٧٤,٠٠	١١٣,٠٠	٣٢٢٢,٠٠	٣٦٩,٠٠	١٠,٠٠	٨٠٤,٠٠	١٢٥٢,٠٠	٤٣٦,٠٠	١٤٧٧,٠٠	٢٢,٠٠	١١٠٨٩,٠٠
١٩٩٦	٢٢٣,٠٠	١٨١٨,٠٠	١٣٣٤,٠٠	٣٣,٠٠	٣٢٣٥,٠٠	٣٢٩,٠٠	١٠,٠٠	٧٦١,٠٠	١٣٤٥,٠٠	٥٤١,٠٠	١٢١٢,٠٠	٢٢,٠٠	١٠٨٥٨,٠٠
١٩٩٧	٢٢٢,٠٠	١٧٥٧,٠٠	٧٧٥,٠٠	٦٨,٠٠	٣١٦١,٠٠	٤٠٨,٠٠	١٠,٠٠	٨٩٤,٠٠	١٤٠٨,٠٠	٦٣٤,٠٠	١٢٣٥,٠٠	٢٢,٠٠	١٠٥٩٤,٠٠
١٩٩٨	٢٤٢,٠٠	١٨٨٧,٠٠	٨٨٢,٠٠	٣٦,٠٠	٣١٢٥,٠٠	٤٢٦,٠٠	١٠,٠٠	١٠٣٣,٠٠	١٣٢١,٠٠	٦٢,٠٠	١٢٥٠,٠٠	٢٢,٠٠	١٠٨٥٤,٠٠

\* Ref: Shipping Statistics Yearbook ١٩٩١-١٩٩٨, Institute of Shipping Economic & Logistics (ISL)

الشكل ٢ - تطور الأساطيل البحرية لدول الإسكوا

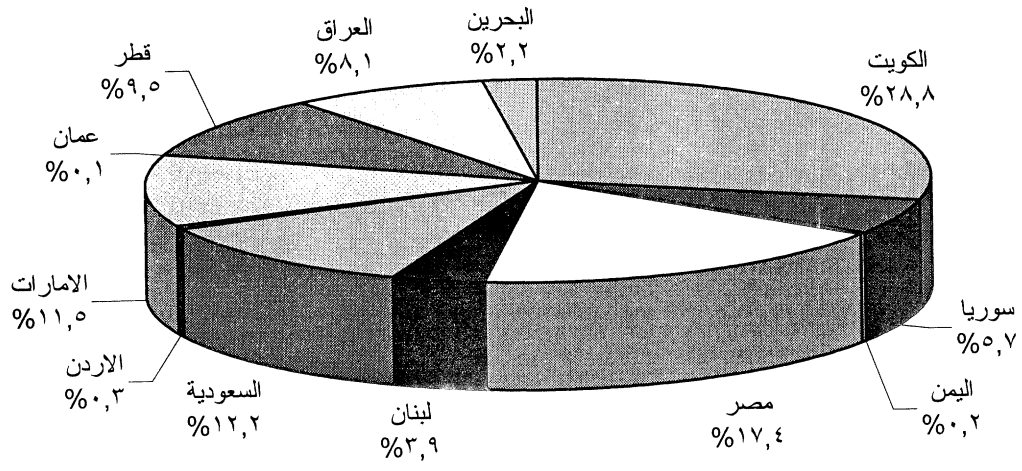


الجدول ٢ - الأساطيل البحرية التجارية لدول الإسكوا لعامي ١٩٩٧ و ١٩٩٨  
للسفن بحمولة اجمالية ٣٠٠ طن فما فوق

النسبة المئوية لتغير الحمولة الساكنة (١٩٩٨-١٩٩٧)	كانون الثاني/ يناير ١٩٩٨			كانون الثاني/ يناير ١٩٩٧			
	الحمولة الصافية (١٠٠٠ طن ساكن DWT)	الحمولة الاجمالية (١٠٠٠ طن اجمالي GT)	عدد السفن	الحمولة الصافية (١٠٠٠ طن ساكن DWT)	الحمولة الاجمالية (١٠٠٠ طن اجمالي GT)	عدد السفن	
-١,١	٣.١٢٥	١.٩٥٤	٥٩	٣.١٦١	١.٩٧٨	٦١	الكويت
٧,٤	١.٨٨٧	١.٢٥٠	٢٠٦	١.٧٥٧	١.١٨٥	٢١٢	جمهورية مصر العربية
-٦,٢	١.٣٢١	١.٠٧٦	٩٣	١.٤٠٨	١.١١٨	٩٤	السعودية
١,٢	١.٢٥٠	٧٩٣	١٢٢	١.٢٣٥	٧٨٨	١٠٨	الامارات العربية المتحدة
١٥,٥	١.٠٣٣	٦٢٣	٢٤	٨٩٤	٥٤٣	٢٣	قطر
١٣,٨	٨٨٢	٤٩٨	٢٩	٧٧٥	٤٤٣	٣٠	العراق
-٢,٢	٦٢٠	٤٠٥	٢٠١	٦٣٤	٤١٠	٢٠٢	الجمهورية العربية السورية
٤,٤	٤٢٦	٢٧٩	٩٩	٤٠٨	٢٦٩	١٠٨	لبنان
٩,٠	٢٤٢	١٥١	١٣	٢٢٢	١٣٦	١٣	البحرين
-٤٧,١	٣٦	٢٣	٣	٦٨	٤٠	٣	الاردن
٠,٠	٢٢	١٤	٧	٢٢	١٤	٧	اليمن
٠,٠	١٠	١٧	٦	١٠	١٧	٦	عمان
٢,٥	١٠.٨٥٤	٧.٠٨٣	٨٦٢	١٠.٥٩٤	٦٩٤١	٨٦٧	لجمالي الاسكوا

المصدر: Shipping Statistics and Market Review, 1998  
ISL كانون الثاني/شباط ١٩٩٨.

الشكل ٣ - حصص دول الإسكوا من ملكية الأساطيل البحرية التجارية  
في الأول من كانون الثاني/يناير ١٩٩٨ (حمولة ساكنة)



المصدر: الجدول رقم ٢.

### خامسا - الخطط المستقبلية لتنمية الأساطيل

يقوم العديد من الشركات الملاحية بالمنطقة بتوسيع نشاطاتها وذلك بإضافة سفن جديدة الى اساطيلها وبترشيد عملياتها ومصاريف تشغيل سفنها. وفي هذا الاطار قامت شركة الملاحة العربية المتحدة المملوكة لخمسة دول خليجية بالاضافة الى العراق، بالتعاقد على بناء ١٠ سفن حاويات بمواصفات حديثة بحمولة ٣٨٠٠ حاوية نمطية وبحمولة اجمالية تصل الى ٤٨،٢ ألف طن لكل سفينة بحيث يتوقع استكمال تلك السفن بنهاية عام ١٩٩٨. ويعتبر ذلك من أهم مشاريع تطوير الاساطيل التجارية بالمنطقة وخاصة فيما يتعلق بالتنوع، حيث يدعم الطلب المتنامي للنقل بالحاويات في منطقة الاسكوا والمساهمة في نقل حصص التجارة المنصوص عليها في اتفاقية الامم المتحدة لمدونة السلوك بناء على معادله ( ٢٠/٤٠/٤٠ ) كما يشجع مؤسسات التمويل المحلية والاجنبية للاستثمار في قطاع النقل بالحاويات.

كذلك وقعت الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري في الربع الثالث من عام ١٩٩٨ عقدا لتمويل بناء ثلاث سفن للحاويات بطاقة ٤،٤٠٠ حاوية نمطية لكل سفينة بحيث يتم استلامها خلال عامين. كما أن هناك عددا من الشركات كشركة فامكو تقوم بزيادة طاقة نقل الحاويات ضمن سفنها لنقل البضائع العامة وامتلاك سفن حاويات نوع Feeder.

لذلك يتوقع حدوث زيادة ملحوظة في حجم الاساطيل التجارية لدول الاسكوا خلال العامين القادمين وبزيادة ملحوظة في أسطول سفن الحاويات على وجه الخصوص.

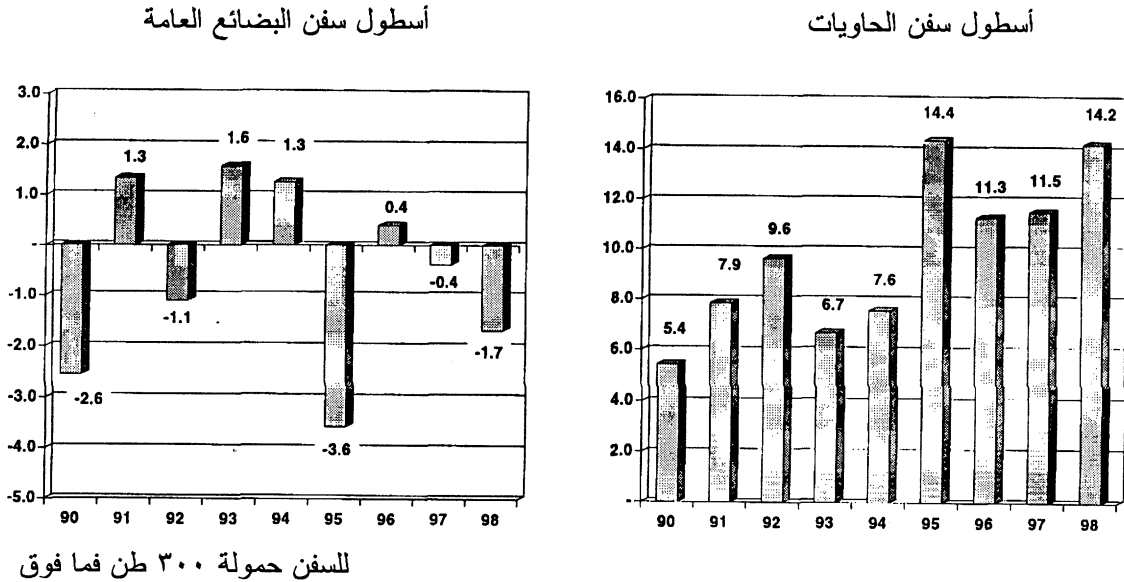
وفما يتعلق بملكية الاساطيل بين القطاعين العام والخاص فانه يلاحظ زيادة ملكية القطاع الخاص في كل من مصر والمملكة العربية السعودية ولبنان. كما يلاحظ أن الشركات الصغيرة المالكة لسفينة أو سفينتين تمثل ١٩ شركة ضمن الاسطول المصري والتي من الممكن دراسة امكانيات الدمج لدى البعض منها وخاصة للسفن العاملة في أنشطة مماثلة وتعمل في نفس المناطق الجغرافية. أنظر الملحق ٢ الذي يبين شركات القطاع العام والخاص لملاك السفن في الدول الرئيسية لملكية الأساطيل بمنطقة الإسكوا.

## سادسا- تطور أسطول الحاويات

يتطلب استخدام نظام الحاويات بالمنطقة اقتناء سفن حاويات تختلف مواصفاتها واحجامها وسبل استخدامها ووسائل تشغيلها عما هو متوفر من سفن البضائع العامة التي يتم فيها نقل الحاويات. ومن المعروف ان الاستثمار في هذا النوع من سفن الحاويات وتحمل مخاطر تشغيلها يتطلب دراسات وافيه للاسواق وخاصة مع غياب التعاون الاقليمي في مجال سياسات النقل البحري والملاحة البحرية التي يفترض أن توفر الحد الأدنى من الضمانات لتحقيق الخدمات المنتظمة بين دول المنطقة وما بين المناطق الأخرى.

لقد تطور الأسطول العالمي لسفن الحاويات الخليوية خلال فترة الأول من يناير ١٩٩٤-١٩٩٨ بالنسبة للحمولة الساكنة في المتوسط بمعدل ١٢،٨ في المائة سنويا، بينما انخفض الاسطول العالمي لسفن البضائع العامة في المتوسط بمعدل ٠،٤ في المائة سنويا (الشكل رقم ٤). ويلاحظ أن استمرار نمو الاسطول العالمي لسفن الحاويات الخليوية وانحسار حجم اسطول البضائع العامة يدعم الاتجاه السائد في قطاع النقل باحلال نظام الحاويات للنظام التقليدي للبضائع العامة.

الشكل ٤- التغييرات الطنية السنوية لأسطول سفن البضائع العامة وأسطول سفن الحاويات للفترة من الأول من يناير ١٩٩٠-١٩٩٨ (كنسبة مئوية للحمولة الساكنة)



المصدر: ISL، يونيو ١٩٩٨.

ويتمركز أسطول سفن الحاويات في الدول الرئيسية التالية بمنطقة الاسكوا كما هو في الأول من يناير

:١٩٩٨

البلد	عدد السفن	الحمولة الساكنة DWT	حمولة الحاويات (حاوية نمطية) TEU
دولة الامارات العربية المتحدة	٥	١٤٣,٠٠٠	٨,٠٠٠
المملكة العربية السعودية	٥	١١٧,٠٠٠	٧,٠٠٠
الكويت	٣	٩١,٠٠٠	٦,٠٠٠
قطر	٣	٩٢,٠٠٠	٥,٠٠٠
الاجمالي	١٦	٤٤٣,٠٠٠	٢٦,٠٠٠

المصدر: ISL, Jan/Feb. ١٩٩٨.

هذا وتبلغ نسبة أسطول سفن الحاويات الخليوية بالمنطقة للحمولة الساكنة ٤ في المائة بالنسبة الى اسطول الإسكوا و ٠,٨ في المائة بالنسبة الى الاسطول العالمي وذلك في الأول من يناير ١٩٩٨. إلا أن توقيع عقود بناء ١٠ سفن حاويات ذات أحجام كبيرة من قبل شركة الملاحة العربية المتحدة وكذلك ٣ سفن من قبل الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري وبعض خطط التوسعة الأخرى بالمنطقة سوف تضاعف من حجم الاسطول خلال السنوات القليلة القادمة.



## سابعاً- أسباب تدني حجم الأساطيل التجارية بمنطقة الاسكوا

تأثر حجم الاساطيل التجارية بدول منطقة الاسكوا بعدة عوامل تسببت في تباطؤ نموه، ونورد فيما يلي بعضاً من تلك العوامل:

- ١- عدم وجود سياسات واضحة للنقل البحري والملاحة البحرية على وجه الخصوص وذلك على المستويين الوطني والاقليمي.
- ٢- الركود الاقتصادي خلال فترة الثمانينات بدول منطقة الاسكوا.
- ٣- انخفاض حجم الاستثمار الحكومي والخاص في الاساطيل البحرية بدول المنطقة.
- ٤- عدم تقديم الحكومات الدعم الكافي لشركات الملاحة الوطنية، وخاصة التابعة للقطاع الخاص بما في ذلك القروض الميسرة وزيادة دعم الوقود وتسهيلات الموانئ وتخفيض ضرائب التسجيل والرسوم وغيرها.
- ٥- عدم وجود مجالس للشاحنين (shippers councils) في معظم دول الاسكوا وكذلك على المستوى الإقليمي.
- ٦- عدم توفر الطواقم الوطنية المؤهلة بأعداد كافية.
- ٧- الحروب والنزاعات التي كانت تهدد سلامة الملاحة البحرية بالمنطقة.
- ٨- عدم الاهتمام بمتطلبات الملاحة الساحلية ودعم تلك النوعية من الاساطيل.

## ثامنا - التعاون المشترك في مجال النقل البحري وتنمية الأساطيل الوطنية

لقد حظي النقل البحري باهتمام العديد من منظمات التعاون الاقليمية. ومثال ذلك قيام منظمة السوق المشتركة لدول شرق إفريقيا والجنوب الإفريقي Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA) "التي تمثل ٢٠ دولة إفريقية" ضمن أهدافها للتنمية المشتركة في مجال النقل والمواصلات والملاحة البحرية على وجه الخصوص، بوضع سياسة بحرية مشتركة وتأسيس أو دعم شركات ملاحية، ذات جدوى اقتصادية، من خلال التعاون الاقليمي لدول المنظمة. وتدعو اتفاقية الـ COMESA الى تشجيع التنسيق ومواءمة سياسات النقل البحري بين دول المنظمة بهدف التوصل الى إقامة سياسة مشتركة للنقل البحري في المنطقة. كما تدعو الاتفاقية الى التعاون في مجالات عديدة تهدف الى تنمية الاساطيل الوطنية بما فيها دعوة الدول الاعضاء الى اتخاذ الاجراءات اللازمة للانضمام للاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري واقامة أنظمة متجانسة لتسهيل حركة وخدمات النقل البحري والتعاون في مجال السلامة البحرية وتشجيع الشركات الوطنية للملاحة البحرية لتكوين اتحاد أو رابطة على المستوى شبه الاقليمي. كما دعت الى اعادة النظر في التشريعات الوطنية للملاحة البحرية على ضوء الاتفاقيات الدولية السائدة في مجال النقل البحري.

وضمن سياسات التنسيق والتعاون المشترك قامت مجموعة الدول المستقلة حديثا Newly Independent States (NIS) ومجموعة دول وسط وشرق أوروبا على إثر تفكك الاتحاد السوفيتي بوضع قواعد سياسة ملاحية مشتركة ليتم مراعاتها بين دولهم. وتضمن تلك القواعد، ضمن أمور أخرى، دعم قدرات وطاقات الاساطيل الوطنية لتمكينها من المساهمة الفعالة في الملاحة الدولية بناء على مبادئ حرية دخول الاسواق ومبادئ المساواة والمنافسة العادلة، وتشجيع نقل التجارة الوطنية الخارجية بواسطة الاساطيل الوطنية وذلك تفاديا لاعتماد التجارة الوطنية الخارجية بصفة أساسية على الناقلين الاجانب، وتحسين كفاءة التجارة الوطنية الخارجية بتقليل مقدار العملات الصعبة التي يتم صرفها على تأجير السفن الاجنبية واستخدام السفن الوطنية الحديثة بدلا عنها، وتهيئة المناخ المناسب لتطوير الخدمات الحيوية للملاحة وذلك دعما للتبادل التجاري بين الدول.

وتمتلك دول منظمة التعاون والتنمية في الميدان الإقتصادي Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) التي تمثل الدول الأوروبية ما نسبته ٢٦ في المائة من اجمالي الحمولة الساكنة للاساطيل العالمية في عام ١٩٩٧، كما تمثل ٤٤ في المائة من اجمالي الحمولة الساكنة لاساطيل البضائع العامة General Cargo Fleet في عام ١٩٩٧. وأرست تلك الدول الأسس التجارية فيما بين شركاتها الملاحية بعيدا عن التدخلات السياسية. ومن المعروف أن دول المجموعة قد تعاونت في السابق لدعم وتشجيع اساطيلها وبشتى الوسائل حتى تمكنت من الوقوف على اقدمها والتمكن من تحمل عوامل تقلبات الأسواق والمنافسة الشرسة في السوق العالمي للنقل البحري.

ودخلت تلك الشركات الملاحية المعروفة في اتفاقات تعاون اتخذت عدة أشكال منها الاتحادات conferences والكارتيلات Cartels وعمليات تحالف الخطوط الملاحية المنتظمة ومؤخرا عمليات الدمج merger لكبرى الشركات العالمية في مجال الملاحة البحرية. وتهدف تلك الاتفاقات والتحالفات الى الاستفادة من اقتصاديات الحجم scale of economy والحصول على الأمن والاطمئنان الذي توفره تلك التجمعات القوية التي غالبا ما تفرض شروطها وأسعارها على الأسواق.

وبالإضافة الى ترتيبات التعاون في افريقيا ودول وسط وشرق أوروبا ودول منظمة التعاون والتنمية في الميدان الإقتصادي، فهناك ترتيبات للتعاون في مجال النقل البحري بين دول أمريكا اللاتينية بواسطة المجلس الاقليمي للملاحة (RSC) Regional Shipping Council والذي استبدل باللجنة الدائمة لوزراء النقل Standing Committee of Ministers responsible for Transport (SCMT). وشملت الترتيبات الاهتمام بمشاكل الملاحة الدولية والاقليمية وفيما بين الاقاليم لمجموعة دول الكاريبي، وتشجيع القطاع الخاص وغيره في تقديم الخدمات الملاحية لدولهم.

وفيما يتعلق بالمنطقة العربية ومنطقة الاسكوا بصفة خاصة، فانه يمكن الاتفاق على ترتيبات مماثلة لما هو قائم في مختلف مناطق العالم كما هو مبين أعلاه وملائم لاحتياجات وخصوصيات المنطقة. وسوف يؤدي التفاف الدول على ترتيبات أو اتفاقية الى تعزيز ودفع التعاون القائم في مجال الملاحة وتشجيع التجارة البينية بين الدول العربية وربط دول المشرق العربي بدول المغرب العربي. كما يؤدي الى تنمية الاساطيل الوطنية وتطوير خدماتها وتهيئتها للتعامل مع نظام العولمة ودعمها لمواجهة المنافسة الشرسة في أسواق النقل البحري.

وليس من المستبعد قيام منظمات عالمية كمنظمة التجارة العالمية WTO بمعارضة وانتقاد مثل تلك الترتيبات أو الاتفاقية وذلك فيما يتعلق بدورها في مجال تحرير الخدمات الملاحية، إلا أن ترتيبات التعاون تلك لا تهدف الى الوصول والحصول على البضائع عن طريق السلطات المختصة بدول المنطقة كسياسة حمائية بل تهدف الى الاتفاق على سياسة مشتركة للنقل البحري كما هو الحال بالنسبة للسياسة المشتركة للنقل البحري بدول المجموعة الاوروبية المشتركة EEC وبالاقاليم الأخرى بالإضافة الى هدف تنمية الاساطيل الوطنية لدول المنطقة.

لقد أثبت العديد من التجارب على نطاق سوق النقل البحري العالمي والاقليمي نجاحا ملحوظا وحقق الفوائد المتوقعة من اتفاقيات التعاون ومن عمليات تحالف الخطوط الملاحية المنتظمة وعمليات الدمج التي تشهدها كبرى الشركات المعروفة في أسواق النقل البحري المنتظم. ومؤخرا شهد عامي ١٩٩٦ و١٩٩٧ عمليات عديدة من التحالفات والدمج فيما بين الشركات حيث شاركت في ذلك شركات عالمية مثل بي أند أو وندلويد وهاباك لويد ونبتون أورينت لاينز وأمريكان بريزدنت لاينز ومتسوى وهانجن وميرسك وسي لاند الخ... العاملة في مجال الحاويات، وبذلك تكونت شركات قليلة العدد ولكنها شركات عملاقة متعددة الجنسيات

أصبحت تفرض سيطرتها في قطاع نقل الحاويات. وتأتي عمليات الدمج بين الخطوط الملاحية كنتاج لسياسات إعادة الهيكلة التي تهدف الى ترشيد عمليات السفن وعمليات الموانئ وترشيد العمالة على وجه الخصوص.

أدت بعض المحاولات المحدودة للتعاون في مجال النقل البحري الى إقامة بعض شركات الاستثمار المشترك بين دول المنطقة كشركة الملاحة العربية المتحدة التي تملكها كل من البحرين، الكويت، السعودية، قطر، الامارات والعراق. كذلك شركة فامكو Federal Arab Maritime Co المملوكة لكل من مصر وليبيا والجمهورية العربية السورية، وشركة الجسر العربي للملاحة المملوكة لكل من الأردن والعراق ومصر. ورغم عن الصعوبات التي واجهت تلك الشركات وغيرها من قطاعات الاستثمار المشترك بين دول المنطقة فقد حقق معظمها نجاحا ملحوظا. ومثالا لذلك فقد حققت شركة الملاحة العربية المتحدة اداءا ماليا قويا في عام ١٩٩٧ وذلك للسنة الثالثة على التوالي.

كما تحسن أداء الشركة حين قامت بنقل ٤٧٧،٣٦٧ حاوية نمطية بالإضافة الى ١،٦٥٤ مليون طن شحني من حمولات البضائع العامة. وبالمقارنة مع عام ١٩٩٦، فإن ذلك يمثل زيادة قدرها ١٢ في المائة في قطاع الحاويات و٦ في المائة في قطاع البضائع العامة. كذلك وقعت الشركة في عام ١٩٩٦ عقدا مع تجمع ياباني وذلك لبناء عشر سفن حاويات حديثة حمولة كل منها ٣٨٠٠ حاوية نمطية تم استلام بعضها في بداية عام ١٩٩٨ وبحيث يستكمل التسليم بالكامل في أواخر عام ١٩٩٨. وللشركة تحالفات وعقود تعاون مع العديد من الشركات والخطوط العالمية لتأجير واستئجار الفراغات وتبادل المساحات وخاصة في خطوط أمريكا/البحر المتوسط وأمريكا الجنوبية/الخليج العربي.

كذلك قامت شركة الجسر العربي للملاحة بنقل ١،١٧٥،٤٦٢ راكبا و٣٢،٧٧١ سيارة صغيرة و٢١،٩٦١ شاحنة وبراد و٣،٦٦٩ حافلة عبر ميناءي العقبة الأردني ونويبع المصري خلال عام ١٩٩٥. كما حققت الشركة أرباحا صافية خلال عام ١٩٩٤ تزيد عن ١٠ مليون دولار أمريكي. ويتطلب دعم أسطول تلك الشركة والخدمات التي تقدمها بهدف تسهيل حركة العبور وتشجيع السياحة وتبادل السلع بين دول المشرق ودول المغرب العربي.

كذلك تسعى شركة فامكو الى تطوير أسطولها من سفن البضائع العامة لزيادة سعة نقل الحاويات عليها وامتلاك سفن حاويات نوع Feeder وذلك ضمن برنامج الاحلال الذي تقوم به الشركة.

تكبد العديد من الشركات الملاحية التي كانت تعمل سابقا في ظل الحماية التي توفرها الدولة لحجوزات البضائع وتأمينها خسارات مالية فادحة وتدني ملحوظ في حجم البضائع التي تقوم بنقلها وذلك لأسباب تتعلق في معظمها بسياسات تحرير التجارة. ورغم عن الفوائد المتوقعة من جراء تطبيق سياسات لتحرير التجارة والخدمات الا أنه يتطلب على الدول أخذ الحيطة والتطبيق حسب خطط وبرامج مدروسة

وذلك حماية لمصالح الاسطول الوطني بشقيه من القطاع العام والخاص . ولدى قيام دول المنطقة بتبني سياسات تحرير التجارة والخدمات الملاحية فإنه يتطلب البدء بتحرير الكثير من القيود المفروضة على شركات الملاحة الوطنية مثل إعفاء رسوم وضرائب تسجيل السفن وحرية توظيف طواقم السفن ودعم الوقود وبعض الخدمات في الموانئ وكذلك الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم على استيراد قطع الغيار.

## تاسعا- الاستنتاجات والتوصيات

## ألف- الاستنتاجات

- ١- يتبين من الدراسة الارتباط والعلاقة الوثيقة ما بين الوضع الاقتصادي العام وحجم التجارة الخارجية من جهة وحجم الاساطيل التجارية والخدمات الملاحية بدول الاسكوا من جهة أخرى.
- ٢- لا زالت المنطقة تعاني من عدم وجود سياسات واضحة للنقل البحري والملاحة البحرية على وجه الخصوص وذلك على المستويين الوطني والإقليمي.
- ٣- تميز عقد الثمانينات وما سبقه بتجمع وتحالف الخطوط الملاحية الدولية المنتظمة، وعقد التسعينات بعمليات الدمج بين كبرى الشركات الملاحية العالمية وذلك للتمكن من الصمود في وجه المنافسة الحادة في اسواق النقل البحري العالمي بالاضافة الى الاستفادة من اقتصاديات الحجم.
- ٤- أقتصر تعاون دول الاسكوا في مجال النقل البحري بتكوين عدد محدود من الشركات الملاحية المشتركة وذلك في عقد السبعينات. ولم يشهد عقد الثمانينات أو التسعينات أية مشاريع استثمار في شركات ملاحية مشتركة كالتى تمت خلال عقد السبعينات أو لأية عمليات تحالف أو دمج بين شركات المنطقة.
- ٥- يدل وجود ٣٧ شركة ملاحية تمتلك من سفينه الى سفينتين فقط في ٤ دول تحتل موقع الصدارة في حجم الاساطيل بدول الاسكوا ، على تشرذم قطاع الملاحة البحرية بدول المنطقة. ويمكن في هذا الخصوص تصور الوفورات التي يمكن الحصول عليها عند تحالف أو دمج الشركات ذات الاختصاصات المتشابهة وذلك فيما يتعلق بنفقات الادارة والعمالة والتشغيل والتسويق ... الخ.
- ٦- تعود أسباب تدني وضعف نمو الاساطيل التجارية لدول الاسكوا بصفة عامة الى حالات الركود الاقتصادي وانخفاض حجم الاستثمار الحكومي والخاص والى حالات عدم الاستقرار والنزاعات والحروب التي حدثت بالمنطقة اضافة الى ضعف التعاون وعدم انتهاج السياسات المشتركة في مجال الملاحة البحرية. بالاضافة الى عدم وجود مجالس للشاحنين في معظم دول المنطقة لحماية مصالح وحقوق الشاحنين والأساطيل الوطنية أمام جشع اتحادات الخطوط. كذلك عدم وجود مجلس شبه إقليمي أو إقليمي.
- ٧- بلغ متوسط عمر السفن بأساطيل دول الاسكوا ٢١ سنة بحلول عام ١٩٩٥. وباعتبار ان ٢٧ سنة هو العمر الافتراضي للتحديث فإن اساطيل دول المنطقة تتطلب التحديث وخاصة فيما يتعلق بالتنوع.

٨- تم خلال النصف الثاني من عقد التسعينات الذي شهد تحسنا في النمو الاقتصادي بدول الاسكوا اهتماما ملحوظا في العديد من دول المنطقة بتطوير وتحديث الاساطيل وذلك من خلال التعاقد على بناء سفن وازافة حمولات جديدة تركزت في مجالات سفن الحاويات وناقلات النفط والغاز.

### باء- التوصيات

#### (أ) في مجال التعاون وتبني سياسات ملاحية مشتركة:

١- ضرورة تبني دول المنطقة لسياسات واضحة بشأن النقل البحري والملاحة البحرية على وجه الخصوص تهدف تنمية الاساطيل الوطنية لنقل التجارة الخارجية.

٢- أهمية الاتفاق على ترتيبات أو اتفاقية ما بين الدول العربية على نحو ما تم في العديد من الأقاليم الأخرى، بشأن التنسيق ومواءمة سياسات النقل البحري، بهدف مراعاة سياسة مشتركة للنقل البحري في المنطقة، كما تدعو الى التعاون في مجالات عديدة منها تنمية الاساطيل الوطنية والتنسيق في مجال الانضمام للاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري وتسهيل حركة وخدمات النقل البحري وتشجيع التجارة البينية بين الدول العربية والتعاون في مجال السلامة البحرية. ويمكن قيام منظمة الاسكوا بالاعداد والتنسيق ورعاية هذه الاتفاقية.

٣- قيام التحالفات وعمليات الدمج بين الشركات الملاحية العربية ذات الاختصاصات المتشابهة والعاملة في مناطق جغرافية واحدة.

٤- قيام مجالس للشاحنين على المستوى الوطني وشبه الإقليمي والإقليمي وذلك لحماية مصالح الشاحنين ودعم الاساطيل الوطنية.

#### (ب) في مجال الدعم

٥- قيام الحكومات بتقديم الدعم لشركات القطاعين العام والخاص على السواء وذلك على هيئة قروض ميسرة وزيادة دعم الوقود وتخفيض الضرائب ورسوم التسجيل والرسوم الجمركية على قطع الغيار وغيره.

٦- قيام مؤسسات التمويل الوطنية والاقليمية بالاستثمار في قطاع الملاحة البحرية وخاصة لسفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المواد الصب.

٧- قيام الحكومات بتوفير الكوادر المدربة (طواقم السفن) لكل التخصصات للحد من توظيف العمالة الاجنبية وتوفير العملات الصعبة.

٨- الاهتمام بالملاحة الساحلية وقصرها على الشركات العربية ودعم اساطيلها التي تتبع في معظمها للقطاع الخاص ومنحهم كافة التسهيلات بما في ذلك القروض الميسرة وتخفيض اجور ورسوم الموانئ والرسوم الأخرى.

### (ج) في مجال الادارة والتشغيل والتدريب

٩- ضرورة قيام واستمرار الشركات الملاحية بالمنطقة باستخدام التقنية الحديثة في الادارة واتخاذ الاجراءات الكفيلة بتحسين أنظمة التشغيل لديها وزيادة عامل المنافسة في أسطولها ورفع كفاءة طواقم سفنها.

### (د) في مجال تحديث الاساطيل

١٠- أهمية قيام شركات المنطقة بجذب الاستثمارات على المستويين المحلي والأجنبي وذلك لتحديث اساطيلها حيث أصبح متوسط أعمارها يزيد عن ٢٠ سنة وذلك لكافة اساطيل دول الاسكوا، بالإضافة الى تحديث الاساطيل بالنسبة للنوعية وذلك بزيادة حمولات الحاويات في الاساطيل.

### (هـ) في مجال تحرير الخدمات الملاحية

١١- رغما عن الفوائد من جراء تطبيق سياسات تحرير التجارة والخدمات إلا أنه يتطلب على دول المنطقة أخذ الحيطة وتطبيق تلك السياسات حسب خطط وبرامج مدروسة وذلك حماية لمصالح الاساطيل الوطنية، وتفاديا للعواقب الوخيمة التي أصابت العديد من الشركات الملاحية الوطنية لدى تطبيق تلك السياسات دون خطط مسبقة في عدد من دول أمريكا اللاتينية، والتي أدت في بعض الحالات الى إبعاد تلك الشركات من سوق النقل البحري في بلدانهم، وسيطرة الشركات العالمية الكبيرة على حصص التجارة التي كانت تنقلها الشركات الوطنية.

١٢- قيام دول المنطقة بالاستعداد لمناقشات دورة الاورجواي القادمة في عام ٢٠٠٠ بشأن تحرير خدمات النقل البحري، وتنسيق سياسات ومواقف دول المنطقة من خلال الدعوة الى عقد اجتماع خبراء تستضيفه الاسكوا بالتعاون مع منظمة التجارة الدولية WTO خلال عام ١٩٩٩.