

Distr.  
GENERAL

E/CN.17/1996/20/Add.4  
29 February 1996  
ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس الاقتصادي  
والاجتماعي



لجنة التنمية المستدامة

الدورة الرابعة

١٨ نيسان/أبريل - ٣ آيار/مايو ١٩٩٦

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول  
الجزرية الصغيرة النامية

تقرير الأمين العام

إضافة

النقل البحري في الدول الجزرية الصغيرة النامية

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٣	٢ - ١	أولا - منهجية التقرير وبنائه
		ثانيا - دور الشحن البحري في التنمية المستدامة للدول الجزرية
٣	٩ - ٣	الصفيرة النامية
٨	١٩ - ١٠	ثالثا - نظرة عامة على الحالة الراهنة للشحن البحري
٨	١٣ - ١١	ألف - التجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية
٩	١٧ - ١٤	باء - الأساطيل التجارية للدول الجزرية الصغيرة النامية
١٤	١٩ - ١٨	جيم - التغيرات في صناعة الشحن البحري
١٥	٢٣ - ٢٠	رابعا - التوصيات
١٥	٢١	ألف - الصعيد الوطني
١٦	٢٢	باء - الصعيد الإقليمي أو دون الإقليمي
١٩	٢٣	جيم - الصعيد الدولي
٢٠	٢٤	خامسا - الاستنتاجات
		المرفق - التوزيع العمري لأساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية، حسب نوع السفينة، في ١ تموز/يوليه ١٩٩٥
٢١		

### أولا - منهجية التقرير وبنائه

١ - قام مدير المهام في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والمنظمة البحرية الدولية، في حدود الموارد المتاحة، بالاتصال بطائفة واسعة من المنظمات الدولية والوطنية والإقليمية التماسا لمساعدتها في تحديث المعلومات. وبدأت الدراسة الاستقصائية في أيلول/سبتمبر ١٩٩٥ وشملت ٢٥ منظمة. وشملت الاختصاصات ما يلي:

(أ) تعيين التحديات التي تواجه الدول الجزرية الصغيرة النامية المحددة في مجال النقل والاتصال والحجر الصحي؛

(ب) تحديد ما يجب عمله لتنفيذ الفصل الثاني عشر من برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية؛

(ج) تحديد ما يجري اتخاذه الآن وطنيا وإقليميا وعالميا لمجابهة هذه التحديات؛

(د) صياغة توصيات بشأن الطرق والوسائل اللازمة للتغلب على التباين بين (ب) و (ج) والشروع في الإجراءات التصحيحية؛

(هـ) رصد تنفيذ التوصيات؛

(و) القيام، حسب الاقتضاء، برفع تقارير عن العمل إلى لجنة التنمية المستدامة.

٢ - ولم يصل حتى الآن سوى القليل جدا من الردود من مؤسسات منظومة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى. ولذلك فإن المعلومات الواردة في هذا التقرير تستند إلى خبرات وبحوث مأخوذة من المصادر الداخلية للأونكتاد. فإذا ورد المزيد من المعلومات، فستصدر بها إضافة. ويتضمن بيان هذا التقرير نظرة عامة على التجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية وتحليلا للأساطيل التجارية وتوصيات للسياسة العامة في المجال البحري.

### ثانيا - دور الشحن البحري في التنمية المستدامة للدول

#### الجزرية الصغيرة النامية

٣ - هناك رابطة لا تنفصم بين التنمية الاقتصادية والتجارة والنقل البحري. وهذا بيّن للغاية بالنسبة إلى البلدان النامية لأن الصادرات تمثل حصة متزايدة في الناتج المحلي الإجمالي. فعلى سبيل المثال زادت صادرات السلع والخدمات كحصة في الناتج المحلي الإجمالي من ١٧ في المائة في عام ١٩٦٠ إلى

٣٠ في المائة في عام ١٩٩٣. وواكب هذا التوسع في الصادرات، في المقابل، نمو سنوي متوسط في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي. وفي الفترة ١٩٧٠ - ١٩٩٣، حققت البلدان النامية في مجموعها معدلا سنويا للنمو قدره في المتوسط ٣,٧ في المائة، وبالنسبة إلى المجموعة ذات الدخل المنخفض، بلغ متوسط النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي الحقيقي ٥,٢ في المائة<sup>(١)</sup>. فالصادرات باختصار عامل مهم في التنمية المستدامة.

٤ - ولا بد للاشتراك في التجارة والتوسع فيها من وجود نقل بحري فعال وهياكل أساسية مرفئية. وهذا شيء فائق الأهمية بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية المحرومة جغرافيا واقتصاديا. وتتمثل هذه المعوقات في ارتفاع تكاليف التوزيع، والافتقار إلى خدمات شحن بحري يعتمد عليها، وارتفاع رسوم إعادة الشحن، وعدم كفاية مرافق الموانئ، ومحدودية الإدارة البحرية، وعدم تحقيق وفورات حجم عند التفاوض على رسوم الشحن مع اتحادات الشحن. فعلى سبيل المثال تزيد تقديرات إجمالي تكاليف الشحن بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية بنسبة ٤٥,٥ في المائة عنها بالنسبة إلى بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة النمو. ويورد الجدول ١ مقارنة بين الدول الجزرية الصغيرة النامية ومجموعات البلدان الأخرى ويبين التباين الواسع فيما بين الدول الجزرية الصغيرة النامية. ويضاف إلى ذلك أن معظم الجزر النائية الصغيرة تتحمل رسوم شحن أكبر من ذلك كنسبة مئوية من قيمة الواردات تتراوح بين ١٢ و ١٨ في المائة، وهو ما يكاد يعادل ضعف ما تتحمله سائر البلدان النامية في مجموعها.

الجدول ١

تقديرات إجمالي تكاليف الشحن في القيمة الإجمالية للواردات، ١٩٩٣<sup>(١)</sup>  
 (بملايين دولارات الولايات المتحدة)

البلد	الإجمالي المقدر لتكاليف شحن الواردات	قيمة الواردات (التكلفة والتأمين والشحن)	تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات
جزر البهاما	٢٠٧,٥	٣ ٥٠٠	٥,٩٣
قبرص	٢٣٦,٢	٢ ٥٩٠	٩,١٢
جزر القمر	٧,٢	٥٦	١٢,٨٤
موريشيوس	٢١٧,٨	١ ٧١٥	١٢,٧٠
سان تومي وبرينسيبي	٣,٩	٢٢	١٧,٧٦
سيشيل	٢٤,٣	١٨٩	١٢,٨٤
أنتيغوا وبربودا	٢١,٩	٢٤٥	٨,٩٥
بربادوس	٥١,٤	٥٧٤	٨,٩٥
دومينيكا	١٠,٣	١١٥	٨,٩٥
الجمهورية الدومينيكية	٣١٢,٩	٢ ٤٣٦	١٢,٨٤
غرينادا	١٢,٤	١٢٠	١٠,٣١
هايتي	٥٢,٧	٤١٠	١٢,٨٤
جامايكا	٢٥٢,٠	٢ ٠٩٧	١٢,٠٢
سانت كيتس ونيفيس	٨,٩	١٠٠	٨,٩٥
سانت لوسيا	٢٨,٦	٣٢٠	٨,٩٥
سان فنسنت وجزر غرينادين	٨,٢٤	٩٢	٨,٩٥
ترينيداد وتوباغو	١٤٢,٥	١ ٤٤٨	٩,٨٤
البحرين	٣٧٦,٤	٣ ٨٢٥	٩,٨٤
ملديف	١٦,٦	١٨٥	٨,٩٥
سنغافورة	٤ ٧٥١,٩	٨٥ ٢٣٤	٥,٥٨
مالطة	٢١٣,٨	٢ ١٧٣	٩,٨٤

تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات	قيمة الواردات (التكلفة والتأمين والشحن)	الإجمالي المقدر لتكاليف شحن الواردات	البلد
١١,٧٩	٦٣٤	٧٤,٨	فيجي
٩,٧٦	١٥	١,٥	كيريباتي
١٢,٨٤	١ ٢٩٩	١٦٦,٨	بابوا غينيا الجديدة
١٦,٤٢	١٠١	١٦,٦	جزر سليمان
٨,١٤	٦١	٤,٩٦	توغا
١٢,١٠	٨٠	٩,٧	فانواتو
٨,٨٧	١٠٥	٩,٣	ساموا
٦,٦٠	١٠٩ ٧٤١	٧ ٢٤١,١	المجموع الفرعي للدول الجزرية الصغيرة النامية
٥,٥٩	٣ ٦٠١ ٤٨١	٢٠١ ٣٨٥	المجموع العالمي
٤,٥٤	٢ ٦٠٠ ٧٧٠	١١٨ ٠٤٣	بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة النمو
٨,٣٣	١ ٠٠٠ ٧١١	٨٣ ٣٤٢	مجموع البلدان النامية، الموجودة في
٨,٠٥	٧٠٧ ٤٣٠	٥٦ ٩٥١	آسيا
١١,٠٦	٨٨ ٩٧٩	٩ ٨٣٧	أفريقيا
٧,٩٨	١٨٩ ٠٩٤	١٥ ٠٩٨	أمريكا
٨,٥٤	١٠ ٩٤٠	٩٣٤	أوروبا
١٢,٢٣	٤ ٢٦٨	٥٢٢	أوقيانوسيا

المصدر: من تجميع أمانة الأونكتاد على أساس عوامل صندوق النقد الدولي للتكلفة والتأمين والشحن/التسليم فوق ظهر السفينة، و "كتب إحصائيات التجارة والتنمية الدولية" للأونكتاد.

الحواشي:

(أ) التقدير غير كامل بالنسبة إلى العالم ومجموعات البلدان لأن البيانات الواردة هي بيانات البلدان الأعضاء في صندوق النقد الدولي دون غيرها.

٥ - ويركز دور الأونكتاد في الارتقاء بالقطاع البحري في البلدان النامية على مجالين واسعين. والمجال الأول هو صوغ السياسة العامة على الصعيد الدولي لتعزيز الاشتراك المنصف لجميع مجموعات البلدان في صناعة الشحن البحري العالمي. ويشمل نطاق المسائل تشريعات الشحن البحري الدولي، وحماية مصالح الشاحنين البحريين، وتطوير الأساطيل التجارية، وتطوير وسائل النقل المتعددة والموانئ. وقد أدت النتائج المحسوسة في مجال السياسة العامة هذا إلى إبرام عدد من الاتفاقات الدولية.

٦ - ويتسم صون البيئة البحرية بأهمية بالغة لدى الدول الجزرية الصغيرة النامية. ويحتاج التلوث البحري الناجم عن سفن البضائع وكذلك، وهو أهم، عن سفن الركاب والرحلات البحرية إلى مكافحته وإلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تدهور البيئة البحرية أكثر. ومن الأمور الملحة للغاية اتخاذ التدابير الضرورية لتيسير إنشاء مرافق استقبال بالموانئ لجمع ما يتخلف عن السفن من زيوت ومواد كيميائية وقمامة، على النحو المحدد في مرفقات الاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٢ لمنع التلوث من السفن وبروتوكولها لعام ١٩٧٨ (MARPOL 73/78).

٧ - ولضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية، بدأ التعاون بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية بهدف إيجاد وسيلة مالية تكفل تمويل استثمارات وعمليات مرافق استقبال النفايات في الموانئ. وقد أُرسي أساس هذا التعاون في اجتماع مجلس المنظمة البحرية الدولية في حزيران/يونيه ١٩٩٤، وأحاطت علماً به فيما بعد اللجنة الدائمة للأونكتاد المعنية بتنمية قطاعات الخدمات: الشحن البحري، في تموز/يوليه ١٩٩٤.

٨ - وتنفيذا لهذا الاتفاق، اشتركت أمانتا الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية في إعداد وثيقة معنونة "مرافق الاستقبال" (SPI 3/4) قدمت إلى الفريق العامل المعني بالتشابك بين السفن والموانئ في اجتماعه الثالث المعقود في مقر المنظمة البحرية الدولية، في الفترة من ٢٤ إلى ٢٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤. وتذكّر الوثيقة باحتياجات مرافق الاستقبال في الموانئ كما تحددت في اتفاقية منع التلوث من السفن، وتذكر بوضوح ضرورة الذهاب إلى أبعد من مجرد التوفير المادي لهذه المرافق، وذلك بإيجاد وسيلة لحفز السفن على استخدام المرافق القائمة ولتوزيع تكاليف الاستثمار في مرافق الاستقبال وتشغيلها بطريقة تعكس مبدأ "تفريم الملوّث".

٩ - والمجال الثاني هو التعاون التقني وتنمية الموارد البشرية. وهذان مكملاان هاما لبحوث الأونكتاد وتحليله للسياسة العامة ومناقشاته الحكومية الدولية. وتتيح البحوث نظرة جديدة أعمق في وسائل معالجة مشاكل التنمية؛ ومن خلال برامج التدريب يمكن توصيل نتائج هذه البحوث إلى مقرري السياسات وغيرهم من المسؤولين في البلدان النامية؛ ويوفر التعاون التقني وسيلة تقديم المساعدة في مجال المتابعة إلى البلدان النامية بناء على طلبها. وفي الوقت ذاته تساعد المعلومات والأفكار التي يبلغها خبراء التعاون التقني من الميدان أعضاء الأمانة في فهم احتياجات البلدان النامية بشكل أفضل ومعرفة كيفية توجيه عمل الأمانة بحيث يلبي هذه الاحتياجات؛ وبذلك يصبح التعاون التقني مصدرا هاما للأفكار

اللازمة للبحوث. وكان برنامج الأونكتاد للتعاون التقني موجها في الماضي إلى البلدان النامية نظرا إلى احتياجاتها الخاصة. وما زال هذا البرنامج يشمل الدول الجزرية الصغيرة النامية.

### ثالثا - نظرة عامة على الحالة الراهنة للشحن البحري

١٠ - يتضمن هذا الفرع تحليلا للتجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية وسمات الأساطيل التجارية. على أن مسائل النقل البحري ليست متماثلة في جميع هذه الدول. فالمجموعة بالغة التنوع من حيث الموقع الجغرافي والمزايا الطبيعية ومراحل التنمية الاقتصادية. ومن هنا فإن مشاكل بلد مثل سنغافورة، بموقعه الجغرافي الممتاز وباعتباره ثاني أكبر صانعي الحاويات في العالم<sup>(١)</sup> وبنصيب للفرد من الناتج المحلي الإجمالي يبلغ زهاء ٢٠ ٠٠٠ دولار<sup>(٢)</sup>، تختلف كثيرا عن مشاكل كثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى. فعلى سبيل المثال، يتراوح نصيب الفرد من الدخل في البلدان النامية بأوقيانيا بين نصيب منخفض قدره ٤٤٧ دولارا (كيريبياتي) ونصيب مرتفع قدره ٢ ٢٢٢ دولارا (فيجي)<sup>(٣)</sup>.

### ألف - التجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية

١١ - يأتي الطلب على خدمات الشحن البحري من التجارة الدولية. وكفة الدول الجزرية الصغيرة النامية الأكثر تقدما هي الراجحة بغلبة المصنوعات (٨٠ في المائة)، وتشكل المواد الخام حصة كبيرة بالنسبة إلى الكثير من البلدان النامية الأقل تقدما.

١٢ - ويشير استعراض التجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية حسب القيمة إلى تحول طرأ على مكونات الواردات والصادرات ووجهتها. فبالنسبة إلى المكونات، زاد مجموع الصادرات بواقع ١١,٥ في المائة سنويا تقريبا في الفترة ١٩٨٨ - ١٩٩٤، وبلغ النمو مداه في المصنوعات (معدل نمو سنوي متوسطه ١٧,٢ في المائة)<sup>(٤)</sup>. ويعكس التغير في مكونات التجارة نموا في صادرات المصنوعات وانخفاضا في صادرات المأكولات. وتغيرت وجهة الصادرات في الفترة ١٩٨٨ - ١٩٩٤. ففي عام ١٩٨٨ مثلا، استوردت بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة النمو حوالي ٥٦ في المائة من صادرات الدول الجزرية الصغيرة النامية. على أن نصيب هذه البلدان انخفض في عام ١٩٩٤ إلى ٤٤,٥ في المائة. وعلى العكس من ذلك، ازدادت حصة البلدان النامية من صادرات الدول الجزرية الصغيرة النامية من ٣٩,٩ في المائة في عام ١٩٨٨ إلى ٥١,٨ في المائة في عام ١٩٩٤<sup>(٥)</sup>.

١٣ - وازداد مجمل الواردات بمعدل سنوي متوسط قدره ٨,٩ في المائة في الفترة ١٩٨٨ - ١٩٩٤<sup>(٦)</sup>. ولا تزال السلع المصنعة تشكل أكبر حصة من الواردات - ٨١ في المائة في عام ١٩٩٤ - وزادت من ٦٩ في المائة في عام ١٩٨٨. وفي مجموعات السلع الأخرى، ظلت الواردات من المأكولات والوقود ثابتة؛ على أن المواد الخام الزراعية انخفضت بواقع ٣٤,٣ في المائة، في حين ازدادت المعادن الخام والفلزات بواقع ٣٠ في المائة. وتحولت وجهة الواردات في الفترة ١٩٨٨ - ١٩٩٤ عن بلدان الاقتصاد السوقي



المتقدمة النمو (هبطت بنسبة ٨,٣ في المائة)، مع زيادة للبلدان النامية (١٥ في المائة). ومع ذلك فإن بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة النمو ما زالت بلدان المنشأ الرئيسية بحصة قدرها أكثر من ٥٥ في المائة من مجموع عام ١٩٩٤. وقد زادت البلدان النامية وآسيا الاشتراكية من حصتها إلى ٤١ في المائة و ٣,٢ في المائة على التوالي.

#### باء - الأساطيل التجارية للدول الجزرية الصغيرة النامية

١٤ - يؤدي أثر أساطيل التسجيل المفتوح إلى تحيز إحصائي في تحليل قدرات أساطيل مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية. والسجلات المفتوحة آليات قاعدية تستخدم لاجتذاب الحمولات التجارية بالأطنان من البلدان التي لديها أنظمة متشددة للسلامة وتكاليف تشغيل أعلى إلى البلدان التي تعطي مرونة أكبر وتتقاضى رسوم تسجيل أقل والأرباح التي تحصل عليها بلدان التسجيل المفتوح تعتبر عائدات ضريبية وفرص عمل إضافية عندما تستقر شركات إدارة السفن في البلد. غير أن المنافع الأساسية تظل في أيدي مواطني الملاك الحقيقيين لأن حصة مواطني بلدان التسجيل المفتوح من الحمولات الطنية حصة ضئيلة (انظر الجدول ٢).

## الجدول ٢

الحمولة الطننية التي يملكها رعايا بلد التسجيل والمسجلة فيه في  
مجموع الأساطيل بأهم السجلات المفتوحة والدولية، في ٣١ كانون  
الأول/ديسمبر ١٩٩٤<sup>١</sup>  
(بالآلاف أطنان الحمولة الكلية)

حصّة الحمولة الطننية التي يملكها الوطنيون في إجمالي الأساطيل المسجلة (نسبة مئوية)	الحمولة الطننية التي يملكها رعايا بلد التسجيل والمسجلة فيه	إجمالي الحمولة الطننية المسجلة في بلد التسجيل	بلد التسجيل أو السجل
٠,٠	صفر	٩١ ٧٦٤	ليبيريا
٠,٠	صفر	٨٦ ٤٦٠	بنما
٨,٠	٢ ٨٥٦	٣٥ ٧٨٥	قبرص
٠,٥	١٨٧	٣٤ ٦٩٧	جزر البهاما
٩٤,١	٢٩ ٦٧٦	٣١ ٥٣٣	المكتب النرويجي لتسجيل السفن الدولية
٩٧,٩	٦ ٠٣٩	٦ ١٧٠	المكتب الدانمركي لتسجيل السفن الدولية
٠,٠	صفر	٤ ٤٩٣	برمودا

المصدر: استنادا إلى البيانات التي قدمتها مؤسسة لويدز المحدودة لخدمات المعلومات البحرية،

لندن.

## الحواشي:

(أ) السفن حمولة ١ ٠٠٠ طن أو أكثر من الحمولة الكلية المسجلة.

١٥ - وفي داخل مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية، تمثل الحمولة بالأطنان في نظام التسجيل المفتوح ٧٧,٢ في المائة من المجموع. ومن هنا ينبغي لتحليل أدق لأساطيل هذه الدول أن يركز على باقي أطنان الحمولة الكلية البالغة ٣٠,٦ من الملايين. ويرد موجز لتكوين هذه الأساطيل في الجدول ٣، وهو يشير إلى تركيز للحمولة الطننية المسجلة في سنغافورة وأنتيغوا وبربودا وسان فنسنت وجزر غرينادين. وتقدم هاتان الدولتان الواقعتان بمنطقة البحر الكاريبي خدمات التسجيل المفتوح أيضا. وتمثل هذه الدول الثلاث ٩٥ في المائة من مجموع أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية، باستثناء بلدان

التسجيل المفتوح الرئيسية. والتفسير الجزئي لهذه النسبة المثوية العالية هو نظام التسجيل<sup>(٨)</sup> الذي يشمل السفن من حمولة ١٠٠ طن أو أكثر من الحمولة الكلية المسجلة. وهكذا فكثير من السفن الأصغر حجما غير وارد في مصرف البيانات العالمي الذي تحتفظ به مؤسسة لويدز المحدودة لخدمات المعلومات البحرية. ومع ذلك فإن هناك عددا كبيرا من السفن التي تقل حمولتها عن ١٠٠ طن من الحمولة الكلية المسجلة يعمل في كثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية. فالبضائع فيما بين الجزر المرجانية في ملديف، مثلا، تحملها ٢٥٠ - ٣٥٠ من سفن الـ "dhonis" (وهي سفن صغيرة تبلغ حمولتها حوالي ٥٠ - ٧٥ طنا من الحمولة الكلية)<sup>(٩)</sup>، في حين كانت هناك في منطقة البحر الكاريبي زهاء ٤٠٠ - ٥٠٠ سفينة صغيرة (٢٠٠ - ٣٠٠ طن من الحمولة الكلية) تقوم بالتجارة في أوائل عام ١٩٩٠<sup>(١٠)</sup>. وكانت هناك بالمثل ٢٠٠ - ٣٠٠ سفينة يملكها أفراد تعمل فيما بين الجزر في بابوا غينيا الجديدة<sup>(١١)</sup>.

١٦ - وعمر أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية هو العامل النوعي الثاني. فسبعون في المائة من الأسطول التجاري يبلغ من العمر ١٥ عاما أو تزيد. وهذا الأسطول المرتفع العمر يؤدي إلى ارتفاع تكاليف التشغيل، نظرا إلى أن الإصلاح والصيانة يزدادان بسرعة مع التقدم في العمر، وأن التأخير في المواعيد وعدم الثقة والمخاطر البيئية المتزايدة ترتبط كلها بالسفن العتيقة. وباختصار فإن أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية بدأت تشيخ وتحتاج إلى إحلال. ويوجز الجدول ٤ الفئة العمرية حسب نوع السفينة؛ ويورد مرفق هذا التقرير تفاصيل عن كل بلد.

١٧ - وهناك أمر آخر مستخلص من بيانات ملكية الأساطيل/أنواع السفن، هو حاجة الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى زيادة قدرتها على خدمة تجارتها. وهذا مرغوب فيه لأن معظم سفن الأساطيل (٧٧,٢ في المائة) مملوكة في الخارج. ومع أن هذا التركيز يوفر حصيلة من النقد الأجنبي وعملا للملاحين ويساعد على التنوع، فإنه لا يفي تماما بالاحتياجات التجارية لهذه الدول لأن معظم السلع المصنعة تنقل في سفن حاويات أو في سفن بضائع عامة. ولا تمثل الأولى سوى ٣,٦ في المائة والأخرى ١٧,٥ في المائة من أساطيل هذه الدول (الجدول ٣). فإذا استثنيت السفن المسجلة في سنغافورة وفي بلدي الكاريبي اللذين يوفران تسهيلات التسجيل المفتوح (أنتيغوا وبربودا وسان فنسنت وجزر غرينادين) من هذين النوعين من السفن الهامة (سفن الحاويات وسفن البضائع العامة)، فسيتضح أن الدول الجزرية الصغيرة النامية لا تكاد تملك أساطيل تذكر.

## الجدول ٣

الأساطيل التجارية للدول الجزرية النامية حسب علم التسجيل<sup>(١)</sup> ومجموعات البلدانوأنواع السفن<sup>(٢)</sup> في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤

(أطنان الحمولة الكلية)

الأنواع الأخرى	سفن الحاويات	البضائع العامة <sup>(٣)</sup>	ناقلات البضائع السائبة	ناقلات النفط	إجمالي الأساطيل	
١ ٧٨٣ ٢١٩	٩٩٥ ٦٣٧	٥ ٩٢٢ ٦٣٣	٧ ٥٢٢ ٧٤٤	١٩ ٦٠٤ ٦٠٠	٣٥ ٧٤٠ ٨٣٣	جزر البهاما
٨٢٠ ٢٣٨	١ ٢٧٤ ٦٦٨	٦ ٥٦٢ ٣١٨	٢١ ٧٩١ ٦٦٦	٨ ٨٧٦ ٢٤٣	٢٩ ٣٢٥ ٢٣٣	قبرص
٣ ٧٥٧	..	٢٨ ٠٠١	..	٥٦٢	٣٢ ٢٢٠	الرأس الأخضر
٦٦٤	..	٢ ٢٩٥	..	..	٢ ٩٥٩	جزر القمر
١٢ ٢٨٩	..	٨٥ ٠٤٣	٢٠٣ ٧٥٠	..	٣٠١ ٠٨٢	موريشيوس
٩٩٢	..	١ ٢٨٥	..	..	٢ ٢٧٧	سان تومي وبرينسيبي
٨٩٦	..	٢ ٨٢٥	..	..	٣ ٧٢١	سيشيل
٤٤ ٠٩٦	٤٥٤ ١١٩	١ ٣٢٦ ٣٢٥	١٥٤ ٢٥٣	٣ ٧١١	١ ٩٨٢ ٥٠٤	أنتيغوا وبربودا
١٨ ٠٢٩	..	٢٠ ٠٠٥	..	٧٦ ٢١٩	١١٤ ٢٥٣	بربادوس
١٤١ ٦٤٧	..	٢٩٨ ٤٦٣	٦٣٢	١٠٢ ٢٤٩	٥٤٢ ٩٩١	كوبا
..	..	٢ ٨٣٣	..	..	٢ ٨٣٣	دومينيكا
٩٦٦	..	٩ ٢٥١	..	١ ٦٣٥	١١ ٨٥٢	الجمهورية الدومينيكية
..	..	٥٥٥	..	..	٥٥٥	غرينادا
١٧٠	..	..	..	..	١٧٠	هايتي
..	..	٧ ٢٥٣	..	٣ ٢٩٢	١٠ ٥٤٥	جامايكا
..	..	٥٥٠	..	..	٥٥٠	سانت كيتس ونيفيس
..	..	٢ ٢٧٩	..	..	٢ ٢٧٩	سانت لوسيا
٣٢٤ ٢٠٢	٢٢٣ ٢٦٧	٢ ٩٤٤ ٦٥٥	٣ ٣٥٣ ٣٩٥	١ ٧٤٩ ٩٢٩	٨ ٥٩٥ ٤٤٨	سان فنسنست وجزر غرينادين
٩ ٥١٣	..	٧ ٥٢٤	..	..	١٧ ٠٣٧	ترينيداد وتوباغو
٣٣ ١٤٨	..	٩٨ ٧٥٩	١٣ ١٤٣	٩٨ ٢٩٧	٢٤٣ ٣٤٧	البحرين
٧ ٦٥٦	..	٦٦ ٩٣٧	١٩ ٥٣٦	١٢ ٦٧٩	١٠٦ ٨٠٨	ملديف
٦١٦ ٧٥٣	١ ٤٩٤ ٥٠٠	١ ٨٨٩ ٠٠٤	٥ ٦٢٦ ١٣٨	٨ ٨٣٩ ٦٣٠	١٨ ٥٢٠ ٠٢٥	سنغافورة
٥٧٨ ٦٣٢	٤٥٠ ٣٦٣	٣ ٦٦٩ ١٥٨	١٠ ٩٢٣ ٤٠٩	١٠ ٦٤٦ ١٦٨	٢٦ ٢٦٧ ٧٣٠	مالطة
١١ ٦٠٢	..	١١ ٠٧٨	..	٤ ٧٠٥	٢٧ ٣٨٥	فيجي
٦٩٤	..	٣ ٩٨٠	..	..	٤ ٦٧٤	كيريباتي

الأصناف الأخرى	سفن الحاويات	البضائع العامة <sup>(ج)</sup>	بضائع السائبة	بضائع الناقلات النفطية	إجمالي الأساطيل	
..	..	..	..	..	..	تاورو
٣ ٦٩٤	..	٤٢ ٣١٢	..	٥ ٠٤٤	٥١ ٠٥١	بابوا غينيا الجديدة
٢ ٥٩١	..	٣ ١٥٥	..	..	٥ ٧٤٦	جزر سليمان
١ ٢٦٤	..	١١ ٠٤٣	..	..	١٢ ٣٠٧	تونغا
٥٨ ٦٤٥	..	١٨ ٥١٩	..	..	٧٧ ١٦٤	توفالو
٣٥٠ ٠٩٦	٢٩ ٨٩٠	٤٩٨ ٣٤٩	١ ٦٦٩ ٦٧٠	٢١ ٨٣٣	٢ ٥٦٩ ٨٣٨	فانواتو
٤٣٥	..	٦ ٠٦٦	..	..	٦ ٥٠١	ساموا
٤ ٨٢٥ ٨٨٨	٤ ٨٣٢ ٤٤٤	٢٣ ٥٤٣ ٤٥٤	٥١ ٢٧٩ ٣٣٦	٥٠ ١٠٠ ٨٩٦	١٣٤ ٥٨٢ ٠١٨	مجموع الدول الجزرية الصغيرة النامية
٣,٦	٣,٦	١٧,٥	٢٨,١	٣٧,٢	١٠٠	النسبة المئوية من المجموع

المصدر: مؤسسة لويدز المحدودة لخدمات المعلومات البحرية، لندن.

#### الحواشي:

(أ) تشير التسميات المستخدمة وعرض المواد في هذا الجدول إلى أعلام التسجيل ولا تعني ضمناً الإعراب عن أي رأي من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو لأي من سلطاته، أو بشأن تعيين حدوده.

(ب) السفن حمولة ١٠٠ طن أو أكثر من الحمولة الكلية المسجلة.

(ج) تشمل المسافرين والبضائع.

## الجدول ٤

التوزيع العمري لأساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية حسب أنواع السفن، في ١ تموز/يوليه ١٩٩٥<sup>١</sup>  
(نسبة مئوية من المجموع من حيث أطنان الحمولة الكلية)

متوسط العمر (بالأعوام) <sup>(ب)</sup>	١٥ عاماً وأكثر	١٠ - ١٤ من الأعوام	٥ - ٩ أعوام	٤ - ٤ أعوام	المجموع	نوع السفينة	مجموع البلدان
١٨,٣٣	٧٠,٥٠	١٩,٦٢	٥,٤٤	٤,٤٥	١٠٠	جميع السفن	
١٧,٩٢	٦٩,٠٥	١٨,٨٨	٤,٤٤	٧,٦٣	١٠٠	الناقلات	متوسط المجموعة
١٧,١٤	٥٦,٢٩	٣٧,٥٥	٢,٤٦	٣,٧٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٨,٩٩	٧٦,٤٣	١٣,٦٠	٦,٨٩	٣,٠٨	١٠٠	البضائع العامة	
١٣,٥٥	٤٤,٦١	١٤,٥٠	٢٣,٤٦	١٧,٤٣	١٠٠	سفن الحاويات	
١٧,٨٦	٦٢,٩٧	٣٠,٩٢	٣,٥٤	٢,٥٧	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	

المصدر: جرى التجميع على أساس البيانات المقدمة من مؤسسة لويديز المحدودة لخدمات المعلومات البحرية، لندن.

## الحواشي:

(أ) باستثناء بلدان التسجيل المفتوح. وتتضمن مجموعة التسجيل المفتوح، كما وردت في "مجلة النقل البحري" الصادرة عن الأونكتاد، برمودا وبنما وجزر البهاما وقبرص وليبيريا.

(ب) لحساب متوسط العمر، افترض أن أعمار السفن تتوزع بالتساوي فيما بين الحد الأدنى والأعلى لكل فئة عمرية. وبالنسبة إلى الفئة العمرية ١٥ عاماً وأكثر، افترض أن نقطة الوسط هي ٢٢ عاماً.

## جيم - التغييرات في صناعة الشحن البحري

١٨ - تعتبر اتجاهات إعادة التشكيل في الصناعة الدولية لسفن الشحن المنتظمة عاملاً آخر يؤثر في قدرات الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل. ففي العقد الأخير أدت اتفاقات التوحيد والتعاون التجاري المعقودة بين كبار مشغلي الحاويات إلى تركيز الخدمات، مما خلق اقتصاديات حجم وشجع التوسع في أنشط الخدمات المركزية والضرعية فيما بين مجالات التجارة الرئيسية. على أن الأثر بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية تمثل في ازدياد الحاجة إلى خدمات إعادة الشحن في الموانئ والحصول على سفن مزودة بوسائل رفع الحاويات والاستثمار في تكنولوجيا التبادل الإلكتروني للبيانات وتدريب موظفي الإدارة. وعلاوة على ذلك فإنه بغير هذه الاستثمارات في الهياكل الأساسية (ولا سيما السفن ومرافق الموانئ)، فإن قدرة الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية على الاتجار بفعالية وتحقيق التنمية المستدامة ستكون هامشية.

١٩ - وختاماً فإن الدول الجزرية الصغيرة النامية أصبحت الآن أكثر اعتماداً مما مضى على التجارة وعلى خدمات الشحن البحري النعالة. ومع ذلك فإن هذه القدرات مستمرة في التدهور بسبب السفن غير الملائمة الشائخة وتزايد تركيز شركات الشحن البحري المنتظم والتوسع في الموانئ المحورية التي تتطلب خدمات إعادة الشحن.

#### رابعاً - التوصيات

٢٠ - على الرغم من تنوع الدول الجزرية الصغيرة النامية، فإن هناك عدة توصيات في القطاع البحري يمكن لكل دولة عضو النظر فيما تختاره منها.

#### ألف - الصعيد الوطني

٢١ - توصى البلدان بما يلي:

(أ) تشجيع الاستثمار في السفن الحديثة عن طريق سياسات ضريبية تشجع على الاستثمار، ومنها مثلاً تقرير خصم سريع على الاستهلاك، ومنح قروض استثمارية، وخفض ضرائب الدخل الفردي على الملاحين؛

(ب) دعم السلامة البحرية والإدارة البيئية بالتدريب المتقدم عن طريق المنظمة البحرية الدولية وإيجاد الموظفين الحكوميين إلى مؤسسات التدريب المتخصص والمؤسسات الأكاديمية، مثل الجامعة البحرية العالمية في مالمو؛

(ج) تشجيع إنشاء مرافق لإصلاح السفن من خلال سياسات ضريبية مواتية وإعفاءات جمركية على المعدات الأساسية ومكونات السفن؛

(د) توفير مرافق لاستقبال نفايات السفن والارتقاء بهذه المرافق؛

(هـ) تعزيز أو تشجيع مجالس الشاحنين على العمل كمراكز تنسيق لحماية مصالح الشاحنين؛

(و) دعم الاستثمارات في البنية الأساسية للموانئ عن طريق القروض المباشرة أو ضمان القروض من الوكالات الإنمائية؛

(ز) العمل، في حالة الدول الجزرية الصغيرة النامية ذات الأرخبيلات الجزرية البالغة الصغر، على بحث الحاجة إلى خطة للترخيص والدعم البريدي لشركات السفن الخاصة؛

(ح) التصديق على اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة بالقطاع البحري، وهي الاتفاقية الخاصة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري، واتفاقية الأمم المتحدة لشروط تسجيل السفن، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للسلع، واتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٧٨ للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ)، والاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية؛

(ط) توفير مزيد من التدريب الإداري لموظفي القطاعين الخاص والعام؛

(ي) التخلص التدريجي من السفن العتيقة وحظر استيراد سفن يزيد عمرها على ١٥ عاماً ولا تستطيع أن تفي بالحد الأدنى من نظم السلامة التي حددها المنظمة البحرية الدولية؛

(ك) تحسين المهارات الإدارية عن طريق برنامج للموارد البشرية لموظفي الموانئ الوطنيين؛

(ل) الاشتراك بنشاط في اجتماعات الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالسياسة العالمية للشحن البحري وتطوير الموانئ والسلامة البحرية/التلوث البحري؛

(م) تعزيز السلامة البحرية وإجراءات حماية البيئة؛

النظر في تطبيق الصكوك الدولية التي اعتمدها مذكرة تفاهم باريس بشأن رقابة دولة الميناء<sup>(١٧)</sup>، ومنها الاتفاقية الدولية لعام ١٩٦٦ لخطوط التحميل؛ وبرتوكول عام ١٩٨٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لعام ١٩٦٦ لخطوط التحميل؛ والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٤ لسلامة الحياة في البحر؛ وبرتوكولا عامي ١٩٧٨ و ١٩٨٨ المتعلقان بالاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٤ لسلامة الحياة في البحر؛ والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٣ لمنع التلوث من السفن، المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها؛ والاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٨ المتعلقة بمعايير التدريب والاعتماد والحراسة للملاحين؛ واتفاقية عام ١٩٧٢ للأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر؛ واتفاقية عام ١٩٧٦ المتعلقة بالمعايير الدنيا للشحن البحري التجاري (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٤٧).

باء - الصعيد الإقليمي أو دون الإقليمي

٢٢ - تقدم التوصيات التالية على الصعيد الإقليمي أو دون الإقليمي:

(أ) توسيع القدرات البحرية للمنطقة أو المنطقة دون الإقليمية عن طريق ما يلي:

١٠ الانضمام إلى الاتفاقية الخاصة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات النقل البحري؛



٢٠ تشكيل اتحاد أقاليمي للشحن البحري؛

٢١ منع استيراد المزيد من السفن العتيقة إلى المنطقة؛

٢٢ تحديث ومواءمة التشريعات البحرية لمختلف الدول الجزرية الصغيرة النامية على الصعيد دون الإقليمي والوطني بهدف توفير إطار قانوني لنقل بحري أكفأ؛

(ب) توفير خدمات نقل بحري أقاليمية محسّنة عن طريق ما يلي:

١٠ إنشاء شعبة لتمويل السفن مع المصارف الإنمائية الإقليمية بالمشاركة مع مصرف أجنبي لرهون السفن؛

٢٠ إعطاء أفضلية الرسو للسفن التي تحمل مواد غذائية قابلة للعطب؛

٣٠ إعطاء معاملة تفضيلية في الرسو للسفن التجارية المنتظمة؛

٤٠ تحسين الاتصالات اللاسلكية بين السفن والشاطئ؛

٥٠ تكوين اتحادات إقليمية لصغار ملاك السفن؛

(ج) خفض تكاليف النقل البحري بوجه عام عن طريق النهوض بالمرافق الأساسية للشحن البحري. وينبغي أن تشمل التدابير ما يلي:

١٠ استقصاء أسباب اكتظاظ الموانئ ومعالجتها؛

٢٠ استعراض وتبسيط إجراءات الجمارك وتقديم المستندات؛

٣٠ تقصي وتحديث ممارسات العمل في الموانئ؛

٤٠ النظر بتدقيق في الاستثمارات الرأسمالية المقبلة فيما يتعلق بالمشاريع الكبرى لتطوير الموانئ؛

(د) حماية مصالح الشاحنين البحريين عن طريق ما يلي:

- ١٠ إنشاء مجالس للشاحنين البحريين على صعيد المنطقة؛
- ١١ التشجيع على تكوين اتحادات مفتوحة لسفن النقل البحري التي تخدم المنطقة؛
- ١٢ تشجيع مجالس الشاحنين البحريين واتحادات صغار ملاك السفن على الاستفادة بخدمات مركز للنقل البحري؛
- ١٣ تشجيع الشاحنين البحريين على التفاوض بشأن الرسوم المعقولة مع ملاك السفن مباشرة بالنسبة إلى الخدمات غير المباشرة التي تستخدم الطرق الموجودة بين الشمال والشمال وبين الشمال والجنوب وكفالة تقديم خدمات كافية أيضا للسلع التي لها احتياجات خاصة من حيث النقل؛
- ١٤ تشجيع اتفاقات المجازات المستأجرة وخدمات إعادة الشحن البحري بالتواتر المطلوب؛
- ١٥ تشجيع التعاون بين التجار على تجميع الشحنات البحرية التي تشغل أقاليم من حاوية تحقيقا للوفر والملاءمة وعلى التفاوض بشأن رسوم أفضل؛
- ١٦ تشجيع تبادل المعلومات وأخبار السوق بين التجار لتحديد فرص التعاون في الحصول على خدمات الشحن البحري وغيرها من خدمات النقل، وإنشاء قواعد بيانات لاستمرار الحصول على معلومات عن خدمات الشحن البحري المتاحة، وخصوصا فيما يتعلق بفرص الجنوب - الجنوب؛
- ١٧ تشجيع التجار على أن يشتركوا في مناقشة احتياجاتهم من النقل بين الجنوب والجنوب مع شركات النقل المحلية ومشغلي السفن ومنظمي المشاريع الذين يهتمون بالاستثمار في الشحن البحري؛
- ١٨ تشجيع التجار على الدخول في اتفاقات بشأن الحد الأدنى من الكميات المطلوب شحنها بحرا، وذلك لتبرير إيجاد خدمات أو تحسينها؛
- (هـ) الارتقاء بالمهارات والمعرفة الإدارية البحرية في المنطقة عن طريق ما يلي:
- ١٩ إنشاء مركز للنقل البحري ذي شعبتين: إدارة السلامة البحرية وشعبة السياسات الاقتصادية؛

٢٠ توفير دورات تدريبية دون إقليمية قصيرة في مجال الشحن البحري وإدارة الموانئ عن طريق خطط من قبيل برنامج تطوير التدريب في مجال النقل البحري (Trainmar) الذي وضعه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية؛

٢١ تشجيع اتحادات الشحن البحري الإقليمية على الدخول في مشاريع مشتركة مع ملاك السفن الأجانب، مع تضمين عقود الاتفاق عنصراً قوياً للتدريب؛

٢٢ الاشتراك النشط في الاتحادات الإقليمية لإدارة الموانئ؛

(و) تعزيز إجراءات السلامة البحرية وحماية البيئة عن طريق ما يلي:

٢٣ القيام بدراسة للقوى العاملة لتقدير احتياجات المنطقة من التدريب واستكمال القدرات الإقليمية في مجال التدريب، حسب الاقتضاء؛

٢٤ وضع نظام لفحص شهادات الأهلية وإصدارها؛

٢٥ ترقية/تعزيز إجراءات فحص السفن المسجلة في المنطقة.

#### جيم - الصعيد الدولي

٢٦ - نظراً إلى الاستثمارات الواسعة الداخلة في تطوير الهياكل الأساسية والحصول على وسائل النقل البحري، فإن جهود الدول الجزرية الصغيرة النامية على الصعيدين الوطني والإقليمي تحتاج إلى أن تكملها المساعدات الدولية. ويحث المجتمع الدولي على القيام بما يلي:

(أ) توفير المساعدة لتمكين الدول الجزرية الصغيرة النامية من الاستثمار في الهياكل الأساسية للموانئ والسفن الحديثة للنقل داخل الأقاليم وفي المرافق المرفئية لاستقبال ضايات السفن وتطوير المهارات الإدارية والفنية في مجال النقل البحري؛

(ب) دعم الجهود الإقليمية للدول الجزرية الصغيرة النامية في تحسين النقل البحري الإقليمي، بما في ذلك السلامة البحرية والتلوث البحري.

خامسا - الاستنتاجات

٢٤ - إن تحسين القدرات البحرية للدول الجزرية الصغيرة النامية في إطار التنمية المستدامة سيتطلب تدابير متعددة الأطراف. وتشمل هذه التدابير قرارات تتخذها فرادى الحكومات؛ على أن الحصول على دعم اقتصادي وسياسي يقتضي أيضا من الدول الجزرية الصغيرة النامية تعاونا إقليميا ودوليا. وعلى العكس من ذلك فإنه بغير تنسيق ستظل فرادى الدول تتعرض للتهميش من جانب المجموعات الأكبر منها التي تهيمن بالفعل على السياسة العامة الاقتصادية والبحرية.

الحواشي

- (١) كتيب الإحصائيات الدولية للتجارة والتنمية، ١٩٩٤ (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E/F.95.II.D.15)، الجدول ٦ - ٢.
- (٢) مجلة النقل البحري، ١٩٩٤ (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E.95.II.D.17)، الصفحة ٣٤ من النص الأصلي.
- (٣) كتيب الإحصائيات الدولية للتجارة والتنمية، ١٩٩٤ ... الجدول ٦ - ١.
- (٤) المرجع نفسه.
- (٥) أمانة الأونكتاد، استنادا إلى بيانات مقدمة من شعبة الإحصاءات بالأمانة العامة للأمم المتحدة.
- (٦) كتيب الإحصائيات الدولية للتجارة والتنمية، ١٩٩٤ ... الجدول ٣ - ٢.
- (٧) المرجع نفسه، الجدول ٢ - ٢.
- (٨) مؤسسة لويديز المحدودة لخدمات المعلومات البحرية، لندن.
- (٩) الأونكتاد، تقرير مشروع نظام المعلومات البحرية فيما بين الجزر (MDV/89/005)، ١٩٩٠.
- (١٠) الأونكتاد، تقرير الخبير الاستشاري، مشاكل النقل فيما بين الجزر (UNSTAD/RDP/LDC/32)، ١٩٩٠.
- (١١) المرجع نفسه.
- (١٢) مذكرة التفاهم بشأن رقابة دولة الميناء، التقرير السنوي، ١٩٩٢، الصفحة ٣٩ من النص الأصلي.

## المرفق

التوزيع العمري لأساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية، حسب نوع السفينة، في  
١ تموز/يوليه ١٩٩٥

(نسبة مئوية من المجموع من حيث الحمولة الطننية الكلية)

مجموعة البلدان	نوع السفينة	المجموع	صفر - ٤ أعوام	٥ - ٩ أعوام	١٠ - ١٤ من الأعوام	١٥ عاماً وأكثر	متوسط العمر (بالأعوام) (ب)
أروبا	جميع السفن	١٠٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	١٢,٠٠
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	البضائع العامة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	سفن الحاويات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	١٢,٠٠
أنتيغوا وبربودا	جميع السفن	١٠٠	٣٠,٦	٩,٣	٣٢,٤	٢٧,٧	١١,٢٥
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٦٧,٥	٣٢,٥	١٥,٢٥
	البضائع العامة	١٠٠	٢٣,٤	١٠,٤	٣٢,٨	٣٣,٤	١٢,٤٨
	سفن الحاويات	١٠٠	٥٣,٩	٩,٨	٢٢,٩	١٣,٤	٧,٤٦
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	١٨,٣	٠,٠	٤٠,٤	٤١,٣	١٤,٣٠
بابوا غينيا الجديدة	جميع السفن	١٠٠	١٢,٨	٥٠,٥	١٥,٠	٢١,٧	١٠,٣٧
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٤٤,١	٥٥,٩	١٧,٥٩
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	البضائع العامة	١٠٠	١٥,٣	٥٩,٥	١٠,٤	١٤,٨	٨,٩٨
	سفن الحاويات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٠,٠	١٣,٠	٣٠,٧	٥٦,٣	١٦,٩٨
بالاو	جميع السفن	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	البضائع العامة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	سفن الحاويات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
البحرين	جميع السفن	١٠٠	٣٩,٩	٠,٠	١,٢	٥٨,٩	١٣,٩٠
	الناقلات	١٠٠	٩٨,٧	٠,٠	٠,٠	١,٣	٢,٢٦
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	البضائع العامة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠

متوسط العمر (بالأعوام) <sup>(ب)</sup>	١٥ عاماً وأكثر	١٠ - ١٤ من الأعوام	٥ - ٩ أعوام	صغير - ٤ أعوام	المجموع	نوع السفينة	مجموعة البلدان
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
٢١,٠١	٩٠,٧	٨,٧	٠,٠	٠,٦	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٤,١١	٢٥,٥	٦٧,٩	٤,٣	٢,٣	١٠٠	جميع السفن	بربادوس
١٢,٠٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
١٢,٠٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٧,٢٨	٦٧,٩	٢٠,٣	١٣,٤	٣,٤	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١٥,٨٨	٤٩,٨	٣٩,٢	٠,٠	١١,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
٢٠,١١	٨٤,٤	٩,٠	٦,٦	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	ترينيداد وتوباغو
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١٧,٧٢	٦٤,٦	٢٠,٥	١٤,٩	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٧,٥٤	٥٨,٦	٣٤,٩	٦,٥	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	توفالو
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٣,٥٣	٢٣,٨	٥٩,١	١٧,١	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١٩,٩٩	٧٩,٩	٢٠,١	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
..	..	..	..	..	١٠٠	جميع السفن	توكيلاو
..	..	..	..	..	١٠٠	الناقلات	
..	..	..	..	..	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
..	..	..	..	..	١٠٠	البضائع العامة	
..	..	..	..	..	١٠٠	سفن الحاويات	
..	..	..	..	..	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
٢١,٦٠	٩٧,٢	١,٦	٠,٠	١,٢	١٠٠	جميع السفن	تونغا
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
٢٠,٥٥	٨٩,٨	٥,٩	٠,٠	٤,٣	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	

متوسط العمر (بالأعوام) <sup>(ب)</sup>	١٥ عاماً وأكثر	١٠ - ١٤ من الأعوام	٥ - ٩ أعوام	صفر - ٤ أعوام	المجموع	نوع السفينة	مجموعة البلدان
١٧,٣٩	٥٣,٩	٤٦,١	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	جامايكا
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٢,٠٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١٢,٠٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٤,٠٧	٢٨,٨	٥٨,٨	٨,٦	٣,٨	١٠٠	جميع السفن	جزر الأنتيل الهولندية
١٣,٣١	٢٢,٣	٥٩,٢	١٨,٥	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
١٣,٦٩	١٦,٩	٨٣,١	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٥,٠٦	٤٢,١	٤١,٨	٩,١	٧,٠	١٠٠	البضائع العامة	
١٦,٩٢	٦٦,١	٠,٠	٢٣,٩	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١٢,٩٥	١٤,٤	٧٨,٣	٤,٨	٢,٥	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٦,٠٧	٥٩,٦	١٥,٢	١٢,٥	١٢,٧	١٠٠	جميع السفن	جزر البهاما
١٦,٠٧	٦٣,٥	٦,٠	١٥,٣	١٥,٢	١٠٠	الناقلات	
١٦,٤٧	٥٦,١	٢٨,٩	٧,١	٧,٩	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٥,٩١	٥٤,٤	٢٦,٢	٨,٢	١١,٢	١٠٠	البضائع العامة	
١٧,٤٠	٧٤,٦	٠,٥	٨,٦	١٦,٣	١٠٠	سفن الحاويات	
١٤,٣٠	٤٢,٩	٢٦,٤	٢١,٥	٩,٢	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٩,٨٩	٨٠,٦	١٥,٩	٣,٥	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	جزر سليمان
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
٢١,٧٤	٩٧,٤	٢,٦	٠,٠	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١٧,٦٤	٦٠,٢	٢٢,١	٧,٧	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	جزر فرجن التابعة للولايات المتحدة
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	

متوسط العمر (بالأعوام) <sup>(3)</sup>	10 عاما وأكثر	10 - 14 من الأعوام	5 - 9 أعوام	صفر - 4 أعوام	المجموع	نوع السفينة	مجموعة البلدان
19,01	7,1	29,9	3,0	3,0	100	جميع السفن	سان توماسي وبرينسيبي
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	الناقلات	
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	ناقلات البضائع السائبة	
20,60	8,0	16,0	3,0	3,0	100	البضائع العامة	
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	سفن الحاويات	
17,22	52,2	67,8	3,0	3,0	100	جميع الأنواع الأخرى	
19,71	82,7	10,5	2,2	6,5	100	جميع السفن	سان فنسنت وجزر غرينادين
21,56	95,9	2,8	3,0	3,2	100	الناقلات	
19,00	78,6	11,6	2,9	7,0	100	ناقلات البضائع السائبة	
20,15	86,6	11,1	2,6	1,9	100	البضائع العامة	
9,62	26,2	27,9	3,0	67,9	100	سفن الحاويات	
18,25	66,7	26,9	8,2	3,1	100	جميع الأنواع الأخرى	
22,00	100,0	3,0	3,0	3,0	100	جميع السفن	سانت كيتس ونيفيس
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	الناقلات	
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	ناقلات البضائع السائبة	
22,00	100,0	3,0	3,0	3,0	100	البضائع العامة	
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	سفن الحاويات	
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	جميع الأنواع الأخرى	
22,00	100,0	3,0	3,0	3,0	100	جميع السفن	سانت لوسيا
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	الناقلات	
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	ناقلات البضائع السائبة	
22,00	100,0	3,0	3,0	3,0	100	البضائع العامة	
3,00	3,0	3,0	3,0	3,0	100	سفن الحاويات	
22,00	100,0	3,0	3,0	3,0	100	جميع الأنواع الأخرى	
11,87	22,8	17,5	27,2	21,5	100	جميع السفن	سنغافورة
11,50	25,1	6,2	27,1	21,6	100	الناقلات	
9,56	15,0	26,5	21,7	28,8	100	ناقلات البضائع السائبة	
18,70	72,6	19,7	6,2	3,5	100	البضائع العامة	
12,89	69,2	10,0	20,5	20,2	100	سفن الحاويات	
12,28	29,0	20,7	28,2	12,1	100	جميع الأنواع الأخرى	



مجموعه البلدان	نوع السفينة	المجموع	صغر - ٤ أعوام	٥ - ٩ أعوام	١٠ - ١٤ من الأعوام	١٥ عاما وأكثر	متوسط العمر (بالأعوام) <sup>(٣)</sup>
سيشيل	جميع السفن	١٠٠	٥,٦	٠,٠	٠,٠	٩٤,٤	٢٠,٨٨
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	البضائع العامة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	سفن الحاويات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٢٤,٥	٠,٠	٠,٠	٧٥,٥	١٧,١٠
غرينادا	جميع السفن	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	البضائع العامة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	سفن الحاويات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
فانواتو	جميع السفن	١٠٠	٥,٤	٢١,٦	٣٠,٩	٤٢,١	١٤,٥٩
	الناقلات	١٠٠	٧,٩	٠,٠	٠,٠	٩٢,١	٢٠,٤٢
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٥,٢	٢٣,٧	٢٨,٠	٤٢,١	١٤,٦١
	البضائع العامة	١٠٠	٧,٥	٢٠,٤	٥١,٥	٢٠,٦	١٢,٢٩
	سفن الحاويات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	١٢,٠٠
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٣,١	١٩,٧	١٥,٠	٦٢,٢	١٦,٩٣
فيجي	جميع السفن	١٠٠	٠,٧	٠,٢	٣٠,٠	٦٩,١	١٨,٨٣
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	البضائع العامة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠
	سفن الحاويات	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠٠
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	١,٦	٠,٤	٦٦,٣	٣١,٧	١٤,٩٩
قبرص	جميع السفن	١٠٠	٨,٥	٥,٠	١٧,٨	٦٨,٧	١٧,٧٧
	الناقلات	١٠٠	٢١,٠	٧,٧	١١,٠	٦٠,٣	١٥,٥٥
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٣,٠	٢,٠	١٩,٢	٧٥,٨	١٩,١٨
	البضائع العامة	١٠٠	٤,٠	١٠,٧	١٨,٣	٦٧,٠	١٧,٧٧
	سفن الحاويات	١٠٠	٤١,٨	٧,٠	٢٨,٠	٢٣,٢	٩,٧٩
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٧,٢	١١,٧	٢٤,٣	٥٦,٨	١٦,٣٨
كوبا	جميع السفن	١٠٠	٠,٩	٥,٩	٦,٧	٨٦,٥	٢٠,٢٧
	الناقلات	١٠٠	٠,٠	١٩,٩	٥,١	٧٥,٠	١٨,٥١
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٢٢,٠٠

متوسط العمر (بالأعوام) <sup>(ب)</sup>	١٥ عاماً وأكثر	١٠ - ١٤ من الأعوام	٥ - ٩ أعوام	٤ - ٤ صفر - أعوام	المجموع	نوع السفينة	مجموعة البلدان
٢٠,١٢	٨٤,٤	١٠,٧	٢,٢	١,٦	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
٢١,٧٢	٩٨,٢	٠,٠	١,٨	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٦,١٢	٥٨,٥	٢٤,٢	٠,٠	١٧,٢	١٠٠	جميع السفن	كيريباتي
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٢,٤٢	٢٦,٩	٢٠,٥	٠,٠	٢٢,٦	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١١,٤٢	٠,٠	٩٤,٢	٠,٠	٥,٨	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٨,٦٢	٧٤,٩	١٢,٤	٨,٠	٤,٧	١٠٠	جميع السفن	مالطة
١٨,٨٨	٧٩,٢	٧,٤	٥,٩	٧,٥	١٠٠	الناقلات	
١٨,١٦	٦٨,٩	١٨,٤	١٠,٧	٢,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٩,٨٢	٨٢,٦	١١,٢	٢,٢	٢,٨	١٠٠	البضائع العامة	
١٥,٠٣	٦٠,٤	١,٦	١٥,٨	٢٢,١	١٠٠	سفن الحاويات	
١٧,٥٨	٦٥,٧	١٤,٦	١٩,٦	٠,١	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
٢١,٥٨	٩٦,٢	٢,٤	٠,٠	٠,٤	١٠٠	جميع السفن	ملديف
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
٢١,٣٥	٩٤,١	٥,٢	٠,٠	٠,٦	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١١,٩٤	١٨,٥	٤٢,٢	٢٨,٢	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	موريشيوس
١٢,٠٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
١٢,٢٩	٢,٩	٩٦,١	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٢,٩١	٤٤,٥	٤,٦	٥٠,٩	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٧,٠٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
١٩,٢٥	٨٢,٨	٠,٠	١٥,٨	١,٤	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
٢١,٧٩	٩٨,٦	٠,٠	١,٤	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	ميكرونيزيا، ولايات - الموحدة
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	الناقلات	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
٢١,٧٦	٩٨,٤	٠,٠	١,٦	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	

متوسط العمر (بالأعوام) <sup>(ب)</sup>	١٥ عاماً وأكثر	١٠ - ١٤ من الأعوام	٥ - ٩ أعوام	٤ - ٥ أعوام	المجموع	نوع السفينة	مجموعة البلدان
..	..	..	..	..	١٠٠	جميع السفن	تاورو
..	..	..	..	..	١٠٠	النقلات	
..	..	..	..	..	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
..	..	..	..	..	١٠٠	البضائع العامة	
..	..	..	..	..	١٠٠	سفن الحاويات	
..	..	..	..	..	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
..	..	..	..	..	١٠٠	جميع السفن	نيوي
..	..	..	..	..	١٠٠	النقلات	
..	..	..	..	..	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
..	..	..	..	..	١٠٠	البضائع العامة	
..	..	..	..	..	١٠٠	سفن الحاويات	
..	..	..	..	..	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع السفن	هايتي
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	النقلات	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	البضائع العامة	
٠,٠٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	سفن الحاويات	
٢٢,٠٠	١٠٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	
١٨,١٧	٦٩,٥٣	١٩,٥٦	٦,١١	٤,٨١	١٠٠	جميع السفن	متوسط المجموعة
١٧,٨٨	٦٩,٩٥	١٦,٤٥	٤,٩٧	٨,٦٣	١٠٠	النقلات	
١٧,١٣	٥٧,٥٤	٣٣,٨٣	٤,٧٠	٣,٩٢	١٠٠	ناقلات البضائع السائبة	
١٨,٦٩	٧٤,٠٤	١٥,١٦	٧,٣٣	٣,٤٧	١٠٠	البضائع العامة	
١٣,٥٥	٤٢,٧٧	٢١,٠٥	١٧,٧٨	١٨,٣٩	١٠٠	سفن الحاويات	
١٧,٦٩	٦٢,٢٩	٢٩,٧٢	٥,١٦	٢,٨٣	١٠٠	جميع الأنواع الأخرى	

المصدر: جرى التجميع على أساس البيانات المقدمة من مؤسسة لويدز المحدودة لخدمات المعلومات البحرية، لندن.

#### الحواشي:

(أ) لحساب متوسط العمر افتُرض أن أعمار السفن تتوزع بالتساوي بين الحد الأدنى والأعلى لكل فئة عمرية. وبالنسبة إلى الفئة العمرية ١٥ عاماً وأكثر، افتُرض أن نقطة الوسط هي ٢٢ عاماً.

---