

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

إصلاحات الموانئ الأفريقية ومكانة القطاع الخاص فيها

تقرير أمانة الأونكتاد

ملخص

يعد تطوير الموانئ أحد العوامل الأساسية في مشاركة البلدان الأفريقية في التجارة الدولية. وحتى وقت قريب، كانت الموانئ الأفريقية مجاًلاً تحتكره الدولة وكانت تنسم غالباً بضعف إنتاجية وعدم ملاءمة الاستثمارات ورداءة نوعية الخدمات المقدمة. وقد ترتب على ذلك أن كانت تكاليف النقل البحري في أفريقيا من أعلى التكاليف في العالم، مما أسهم في ضعف قدرة المنتجات الأفريقية على المنافسة في السوق الدولية. ولحل هذه المشاكل، تبين أن مما لا غنى عنه إجراء إصلاحات مؤسسية وفتح باب العمليات المرفئية أمام الشركاء من القطاع الخاص. ففي نهاية التسعينات نُفذت أولى الشراكات بين القطاعين الخاص والعام؛ وقد كانت في الغالب نتيجة لضغط المنافسة الإقليمية و/أو المؤسسات المالية الدولية.

ونظراً إلى الفوارق في مستويات التنمية والخصوصيات التاريخية للبلدان الأفريقية، من الصعب الإتيان بنموذج للإصلاحات والشراكة بين القطاعين الخاص والعام في القارة. وتعدد أشكال التعاون مع القطاع الخاص وتتنوع من منطقة لأخرى ودخل كل بلد على حدة. فمنطقة أفريقيا الشرقية والجنوبية هي أكثر المناطق تقدماً في مجال خصخصة العمليات المرفئية بفضل الإرادة السياسية للتنمية الإقليمية.

ومن السابق لأوانه حالياً تقديم نتائج ملموسة يمكن تقديرها كمّا لتحليل آثار التعاون بين القطاع العام والقطاع الخاص على أداء الموانئ. بيد أنه لوحظ تحسن كبير في المؤشرات الأساسية مع ارتفاع إنتاجية محطات الحاويات، وحركة المرور، وفعالية الخدمات، وغير ذلك، وزيادة المنافسة داخل الإقليم منذ السنة الأولى من نشاط متعهدي القطاع الخاص. غير أن بعض الموانئ تعاني دائماً من الآثار الضارة (التأخير وفقدان البضائع وغير ذلك) المترتبة على إجراءات الشركاء الآخرين (الجمارك والأمن وغيرهما) والقصور في تجهيز النقل البري، مثل الخطوط الحديدية والطرق.

وتنجه كل الموانئ الأفريقية تقريباً، في الأجل المتوسط، نحو اتباع إدارة مستقلة مع فصل وظيفة التنظيم عن وظيفة العمليات. ونظراً إلى محدودية حركة المرور في معظم الموانئ الأفريقية والمخاطر التي ينطوي عليها التحول من احتكار القطاع العام إلى احتكار القطاع الخاص، فإن الخيار الذي يطلق عليه خيار "الميناء مالك العقار" يعتبر وجيهاً.

المحتويات

الصفحة	
١	ملخص
٣	خريطة الموانئ الأفريقية
٤	مختصرات
الفقرات	الصفحة
١ - ٤	٦ مقدمة
١٠ - ٥	٨ أولاً - العولة وإصلاحات الموانئ
١٤ - ١١	٨ ثانياً - الوضع العالم للموانئ في أفريقيا
١٨ - ١٥	٩ ثالثاً - تكاليف الملاحة البحرية والبنية التحتية للموانئ
٢٢ - ١٩	١١ رابعاً - طريق وأساليب مشاركة القطاع الخاص في الموانئ الأفريقية
٢٨ - ٢٣	١٤ خامساً - الوضع الإقليمي والشراكة بين القطاع الخاص والقطاع العام
٢٩	١٦ سادساً - إصلاحات الموانئ الأفريقية في مجال التسويق
٣٢ - ٣٠	١٧ سابعاً - آثار مشاركة القطاع الخاص على مستوى العمالة
٣٩ - ٣٣	١٧ ثامناً - تطور الأداء بعد خصخصة العمليات
٤٢ - ٤٠	٢٢ تاسعاً - محدودية الاستثمارات الخاصة في الموانئ الأفريقية
٤٥ - ٤٣	٢٤ عاشراً - أطر التفاوض وقواعد المنافسة
٤٧ - ٤٦	٢٤ حادي عشر - آفاق خصخصة البنى التحتية المرفئية
٥١ - ٤٨	٢٦ خاتمة

المجداول

٨	١ - حالة النقل البحري في أفريقيا
١٠	٢ - نماذج لإدارة الموانئ قبل الإصلاحات وبعدها
١٢	٣ - أمثلة للشراكة بين القطاعين الخاص والعام في الموانئ الأفريقية
١٣	٤ - نموذج مؤسسي لمشاركة القطاع الخاص
١٤	٥ - المنافسة الإقليمية ونقل الحاويات في الموانئ الأفريقية قيد الإصلاح
١٦	٦ - أمثلة عن تسويق الموانئ
٢٠	٧ - نتائج خصخصة إدارة ميناء جيبوتي
٢١	٨ - مقارنة أداء محطات الحاويات التي تديرها كيانات ذات وضع مختلف
٢٣	٩ - مخطط إعادة هيكلة ميناء بورتو والشراكة مع القطاع الخاص
٢٥	١٠ - مشاريع مشاركة القطاع الخاص مستقبلاً

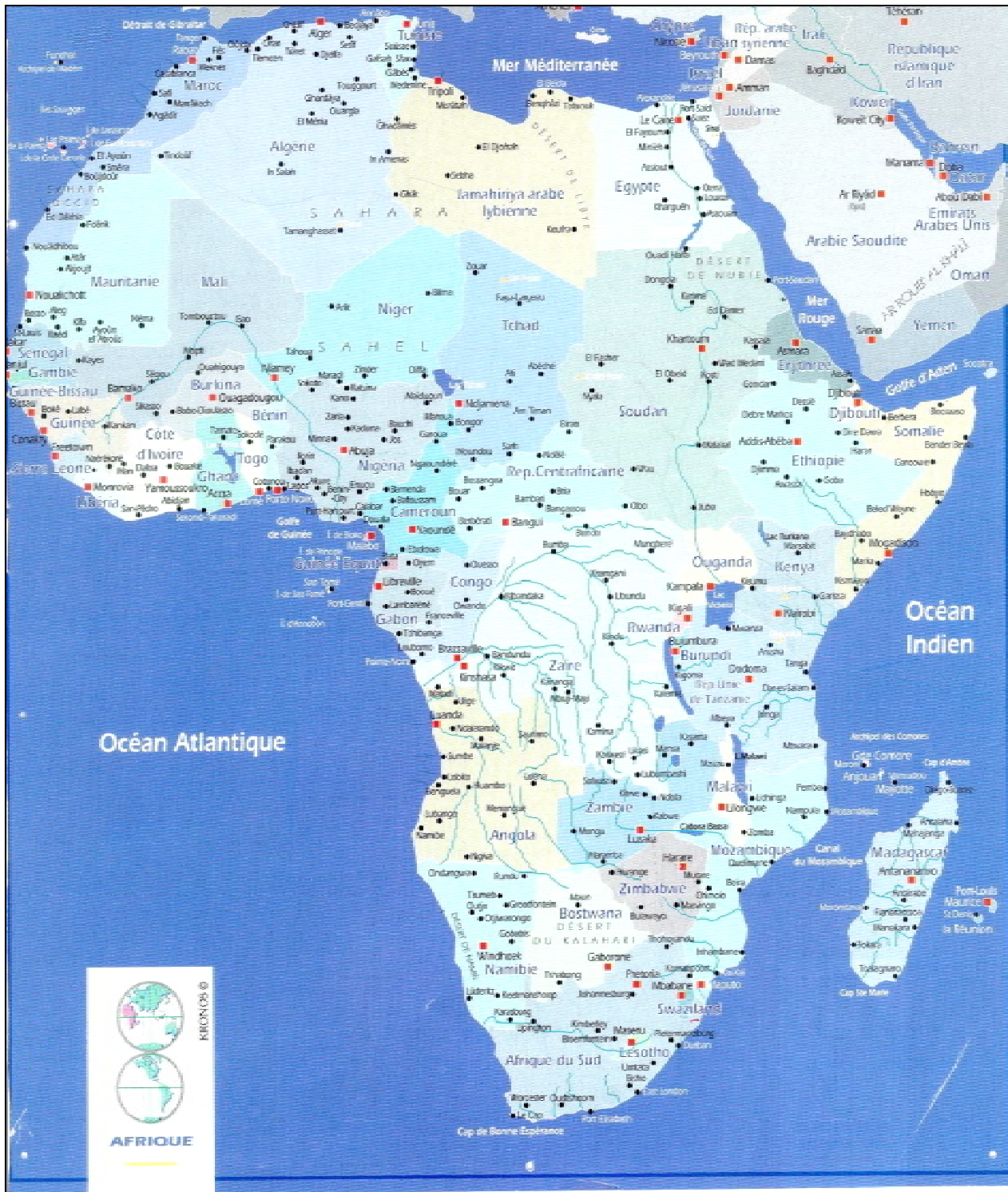
الأشكال

١٥	١ - الخدمات والتجهيزات التي يشارك فيها القطاع الخاص
١٨	٢ - ترتيب مزايا مشاركة القطاع الخاص

المرفق

٢٧	الأول - مقتطفات من الكتاب الأبيض عن السياسة التجارية لموانئ جنوب أفريقيا (الإدارة الوطنية للنقل)
٢٩	الثاني - مقتطفات من "الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا"
٣٠	الثالث - مقارنة وضع بعض الموانئ الأفريقية
٣١	الرابع - النقل بالحاويات في الموانئ الأفريقية بين ١٩٩٧-٢٠٠٠
٣٣	الخامس - العناوين الإلكترونية لبعض الموانئ الأفريقية والمنظمات الإقليمية
٣٤	ثبت المراجع

خريطة الموانئ الأفريقية



مختصرات

AFUR	African Utility Regulators منتدى الهيئات المنظمة للمرافق الأفريقية
AGPAEA	Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et australe رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي
AGPAOC	Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et centrale رابطة إدارة الموانئ في غرب ووسط أفريقيا
APCP	Association panafricaine de coopération portuaire رابطة البلدان الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ
BOT	Build-Operate-Transfer البناء والتشغيل ونقل الملكية
CFM	Companhia de Portos e Caminhos de Ferro de Mocambique شركة الموانئ والسكك الحديدية الموزامبيقية
CHCL	Cargo Handling Corporation Ltd شركة مناولة البضائع المحدودة
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
EVP	Equivalent vingt pieds وحدة تعادل عشرين قدما
FMI	Fonds monétaire international صندوق النقد الدولي
GPHA	Ghana Ports and Harbours Authority الهيئة الغانية للموانئ والمرافئ
HPC	Hutchinson Port Holdings شركة هوتشنسون القابضة المعنية بالموانئ
IAPH	Association internationale des ports الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ
ICTS	International Container Terminal Services الخدمات الدولية لمحطات الحاويات
MPDC	Maputo Port Development Company شركة مابوتو لتطوير الموانئ
MMA	Autorité marine mauricienne هيئة موريشيوس للملاحة
NOPADA	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا

OMAOC	Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et centrale المنظمة البحرية لدول غرب ووسط أفريقيا
PPI	Participation du privé dans les infrastructures مشاركة القطاع الخاص في البنى التحتية
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي
SAPO	South African Port Operations هيئة جنوب أفريقيا للعمليات المرفئية
SATCC	Commission des transports et des communications de l'Afrique australe لجنة النقل والمواصلات في الجنوب الأفريقي
TICTS	Tanzania International Container Terminal Services الخدمات الدولية التنزانية لمحطات الحاويات
UAPNA	Union des administrations portuaires du nord de l'Afrique اتحاد إدارات الموانئ في شمال أفريقيا
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

فيما يلي مقتطفات من مقابلة أجرتها نشرة رابطة إدارة المرافئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (إصدار الفصل الأول من عام ٢٠٠٢) مع سيابونغا غاما، المدير العام لهيئة الموانئ في جنوب أفريقيا ورئيس رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١: "لقد بدأت فكرة إنشاء هيئات من نوع "الميناء مالك العقار" ثم السماح للقطاع الخاص بالدخول واستغلال فرص المناولة تأتي أكلها. إن ذلك يتيح للموظفين المسؤولين في الموانئ الوقت الكافي لتحليل كيفية تحسين الأداء وزيادته بحيث تحدث اندفاع جديدة حقيقية".

وفيما يلي مقتطفات من إعلان أبيدجان، الصادر في المؤتمر الأفريقي الأول للموانئ (١٠-١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١: إن المؤتمر "يكرر التأكيد على ضرورة أن تعتمد الدول الأفريقية والتجمعات الاقتصادية دون الإقليمية سياسات إنمائية مشتركة فيما يتعلق بالبنى التحتية لوسائل النقل عموماً والموانئ خصوصاً (التي تمر عبرها نسبة ٩٠ في المائة من تجارة بلدان القارة) بسبب دورها كمحطات تجارية؛ ويشجع إقامة شراكات بين القطاع العام والقطاع الخاص في مجال تمويل البنى التحتية للموانئ وإدارتها".

مقدمة

١- طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في دورته العاشرة (بانكوك، ١٢-١٩ شباط/فبراير ٢٠٠٠) (الأونكتاد العاشر) إلى الأمانة المضي في مساعدة البلدان النامية على مواجهة المشاكل المرتبطة بإيتاء خدمات النقل الدولي، لكي تشارك تلك البلدان بفعالية أكبر في العولمة. وتكاليف النقل البحري والبري مفرطة وتمثل عائقاً كبيراً للنفاذ إلى الأسواق الأجنبية. وتقوم الموانئ بدور رئيسي في تيسير التجارة الدولية لأنها هي نقطة التقاء مختلف وسائل النقل وهي المنفذ الوحيد للمبادلات التجارية. ويؤثر مستوى تطور البنى التحتية ونوعية الخدمات المرفئية المقدمة تأثيراً قوياً في تكلفة نقل البضائع. وهكذا، فإن تحسين أداء الموانئ يساهم في تحسين تجارة البلد مع الخارج. وفي هذا المجال، تناولت أنشطة الأونكتاد بالأساس، إلى حد الآن، مسألة تعزيز فعالية التجهيزات القائمة، عن طريق إعداد دراسات وتقارير تقنية ونشرها ووضع مشاريع تدريبية جماعية ومشاريع عملية موضع التنفيذ.

٢- بيد أنه في السنوات الأخيرة، لوحظ تغير كبير في تنظيم الموانئ مؤسسياً، ولا سيما مع تنامي دور القطاع الخاص. وخلال النصف الثاني من عام ٢٠٠١، أجرى الأونكتاد مسحاً^(١) ٥٠١ ميناء أفريقياً وذلك أساساً لرصد طرائق تدخل القطاع الخاص المختلفة في إدارة الموانئ وتطويرها وكذا الخدمات المخصصة. وكان المسح يرمي أيضاً إلى تحليل نتائج الشراكة بين القطاعين العام والخاص بشأن العمالة وأسعار العملات ومؤشرات الأداء، فضلاً عن العلاقات بين القطاع العام والقطاع الخاص.

٣- واستناداً إلى نتائج هذا المسح، نحلل في هذه الدراسة التغيرات المؤسسية التي طرأت على قطاع الموانئ في القارة الأفريقية وتقدم معلومات عن الخيارات المتعلقة بالإصلاحات التي تمت وأثرها على المؤشرات الأساسية. والهدف هو تزويد متخذي القرار السياسي والمسؤولين عن الموانئ الأفريقية بمن لديهم مشاريع لإشراك متعهدي القطاع الخاص في أنشطتهم المرفئية بمعلومات مفيدة مستقاة من التجربة التي اكتسبتها الموانئ التي تعمل في بيئة مشابهة.

٤- وفي عام ١٩٩٥، أجرت أمانة الأونكتاد دراسة^(٢) تقدم فيها إلى المسؤولين عن الموانئ نصائح عن تحرير الموانئ وتسويقها وخصخصتها. وتلتها دراسة^(٣) أخرى في عام ١٩٩٨ قدمت توصيات تتعلق بخصخصة معدات الموانئ؛ وكانت تلك التوصيات تركز أساساً على عقود الامتياز لمحطات مينائية لمدة طويلة، تبلغ عادة ٢٠ عاماً أو أكثر. وقد كانت هذه الدراسة مفيدة أيضاً لأنها وفرت مؤشرات لتقييم الآثار المحتملة لمختلف الخيارات والعناصر لتيسير اختيار الإجراءات الأنسب. وفضلاً عن ذلك، تطرقت الدراسة إلى مؤشرات الأداء المالية والعملية، التي من دونها لا يمكن لعملية الخصخصة أن تسير سيراً حسناً.

أولاً - العولمة وإصلاحات الموانئ

٥- في التسعينات، أفضت العولمة وما اقترن بها من تحولات ضخمة تمثلت في رفع القيود والتحرير، إلى تغيرات في بنية الاقتصاد العالمي. فقد اضطرت صناعة الموانئ إلى مواجهة التحديات الجديدة التي تطرحها العولمة والفرص الجديدة التي تتيحها حيث أصبح يُطلب إلى الموانئ أكثر فأكثر الاستجابة لذلك بصفتها مراكز نقل متكاملة ومحطات إمداد، فضلاً عن مواجهة تطور الصناعة (النقل بالحاويات، والسفن الكبيرة الحجم، وتكنولوجيات الاتصالات الجديدة، وغير ذلك) الذي يستلزم إلى توظيف استثمارات ضخمة في المعدات^(٤). ولكي تتكيف الصناعة البحرية مع هذا المحيط الجديد، الذي يتسم بعمليات اندماج وتحالفات/تعاون فيما بين الشركات، وغير ذلك، فقد شرعت في تنفيذ استراتيجيات للإبداع وتحسين الإنتاجية وخفض التكاليف.

٦- ونظراً إلى حجم الاستثمارات اللازمة لتطوير الموانئ وتكاليفها المرتفعة، ولا سيما بسبب انتعاش النقل بالحاويات، تبين أن من الملح أن تعمل السلطات العامة وهيئات الموانئ، في كل أرجاء العالم، على إجراء إصلاحات ورسم استراتيجيات فعالة لاجتذاب التمويل من القطاع الخاص. ومن شأن الشراكة مع القطاع الخاص أن تؤمن تحسين فعالية الخدمات فضلاً عن فعالية صيانة المعدات وتجديدها وأدائها.

٧- وعلى مدى العقد الماضي، جرت إصلاحات في إدارة الموانئ بمشاركة القطاع الخاص في كل من البلدان النامية والبلدان المتقدمة بواسطة عدد من العمليات، ابتداء من نقل الإدارة ومختلف أنواع الامتياز وانتهاء بالخصخصة الجزئية أو الكلية. وقد كانت بلدان نامية، على غرار الأرجنتين وشيلي، رائدة في مجال خصخصة^(٥) البنى التحتية والعمليات المرفئية. وقد أعيد النظر في أساليب الإدارة التقليدية. وأفضت مشاركة المؤسسات الخاصة في الإدارة إلى إعادة تحديد الإطار المؤسسي للموانئ. وبات القطاع الخاص يشارك رويداً رويداً في جميع العمليات المرفئية، التي كان القطاع العام مكلفاً بها عادة، كما باتت هيئات الموانئ تؤدي أكثر فأكثر دوراً تنظيمياً بصفتها "مالكة للعقار".

٨- وقد سمح هذا الانفتاح على متعهدي القطاع الخاص^(٦)، المحليين منهم والأجانب، بأن تستفيد الموانئ من دراية القطاع الخاص، ولا سيما كبار المتعهدين المتعددي الموانئ، في مجال الإدارة وربط العلاقات وتحديد نظام المعلومات والتمويل من أجل الاستثمار وصيانة البنى التحتية. فقد بلغت استثمارات القطاع الخاص في المشاريع المرفئية في البلدان النامية في عام ٢٠٠٠ وحده، حسب البنك الدولي، مليارين و٦٣٢ مليون دولار أمريكي، مقابل ٣٠٤ ملايين دولار في عام ١٩٩٢. وتتمثل أهم نتائج التعاون بين القطاع الخاص والقطاع العام أساساً في تحسين أداء العمليات، وزيادة حركة المرور، وخفض التكاليف المرفئية، وغير ذلك. ومن المعترف به حالياً، كما تبينه النجاحات المتعددة في بوينس آيرس^(٧) وبسبب، أن الشراكة بين القطاعين الخاص والعام في مجال العمليات المرفئية تحد أيضاً من البطء الإداري وعمليات المراقبة المتعددة.

٩- ويعد البنك الدولي المؤسسة المالية الدولية التي تلجأ إليها البلدان النامية أكثر من أي مؤسسة أخرى، ولا سيما في إطار برامج التكيف الهيكلي، لدى رسم استراتيجيات فتح مجال العمليات المرفئية أمام القطاع الخاص، وذلك بصفتها هيئة استشارية و/أو ممولاً. وإدراكاً من البنك الدولي للتحديات الجديدة والحاجة الكبيرة إلى

التدريب في هذا المجال، فقد وضع دليلاً عملياً بشأن إصلاح الموانئ يعتبر نموذجاً لتطوير قطاع المرافئ. ويستهدف هذا الدليل مساعدة صانعي القرارات أو الجهات المعنية بالإصلاح على تطبيق استراتيجيات إصلاح إدارة الموانئ وتطويرها بنجاح. وهو يستكشف مختلف سبل مشاركة القطاع الخاص وآثارها القانونية والعملية على الموانئ. ويحتوي الدليل، الذي يتسم بسهولة الاستعمال، على ثنائي نماذج تتناول بالخصوص دور الموانئ والخيارات المرفئية والآثار المالية للإصلاحات والإصلاحات الاجتماعية. ويمكن الاطلاع على الدليل سواء على قرص مدمج أو على شبكة الإنترنت (<http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit.htm>).

١٠- وفي كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢، نظمت رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي في موريشيوس، بالتعاون مع البنك الدولي، حلقة دراسية محورها الدليل. وكان اللقاء يهدف من جهة إلى التعريف بهذه الأداة، وذلك بشرح كيفية عملها للمشرفين على الموانئ، ويرمي من جهة أخرى إلى تبادل الخبرات في مجال الشراكة بين القطاعين الخاص والعام.

ثانياً - الوضع العام للموانئ في أفريقيا

١١- تؤدي الموانئ في أفريقيا دوراً مهماً للغاية في الاقتصاد الوطني؛ فهي تسهل اندماج القارة في السوق الدولية لأن ٩٠ في المائة من مبادلات أفريقيا التجارية تتم عن طريق البحر. وهكذا، فإن وجود ميناء يتمتع بأداء جيد يُعد عاملاً أكثر من ضروري. وليست القارة في منأى عن رياح الإصلاح وإن لم تكن هذه الرياح عاتية كما هو الحال في بلدان أمريكا اللاتينية وشرق آسيا. ولم تتسارع خطى الإصلاح إلا في عام ٢٠٠٠.

الجدول ١ - حالة النقل البحري في أفريقيا

٨١٩,٨	عدد السكان (بالملايين)
٥١٨,٩	الناتج المحلي الإجمالي (بملايين الدولارات الأمريكية)
٦٣٣	الناتج المحلي الإجمالي للفرد (بالدولارات الأمريكية)
١٢٦,٨	الواردات (شاملة الكلفة والتأمين وأجور الشحن، بملايين الدولارات الأمريكية)
١٠٥,٢	الصادرات (سعر التسليم على ظهر السفينة، بملايين الدولارات الأمريكية)
- ٢١,٦	الميزان التجاري (بملايين الدولارات الأمريكية)
- ٢٠,٥%	الميزان التجاري (نسبة إلى الصادرات)
٤٤,٧%	التجارة الخارجية (نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي)
٧٥٠	الملاحة البحرية في عام ٢٠٠١ (بملايين الأطنان)
١٢,٩٧	تكلفة الشحن (نسبة إلى قيمة الواردات في عام ٢٠٠١)
١٠,٥٥	الشحن (نسبة إلى الواردات من جنوب أفريقيا شاملة الكلفة والتأمين وأجور الشحن في عام ٢٠٠١)

المصدر: أمانة الأونكتاد.

إن القارة الأفريقية التي تبلغ مساحتها ٦٦٢ ٣٢٨ ٣٠ كلم^٢ وتتألف من ٥٣ بلداً، من بينها ٣٨ بلداً ساحلياً و ١٥ بلداً غير ساحلي، تعدّ ٨٠ ميناء مخصصاً للملاحة الدولية والإقليمية. وفي عام ٢٠٠١، عالجت تلك الموانئ ٧٥٠ مليون طن من البضائع والمنتجات النفطية (بما فيها ٢٧ في المائة لجنوب أفريقيا)، وهو ما يعادل ٦,٣ في المائة من الملاحة العالمية. وهذه الملاحة محدودة جداً مقارنة بالبلدان النامية الأخرى التي تعالج كميات أكبر بكثير، تبلغ سبعة أضعاف في آسيا وضعفين في أمريكا اللاتينية. وهذه الموانئ أعضاء في جمعيات إقليمية (رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، ورابطة إدارة الموانئ في غرب ووسط أفريقيا، واتحاد إدارات الموانئ في شمال أفريقيا) والتفت جميعها حول الجمعية الأفريقية للتعاون بين الموانئ في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١.

١٢- وعمدت سلطات الإشراف على الموانئ الأفريقية إلى إجراء إصلاحات وأشركت القطاع الخاص في مراحل مختلفة بحسب نموذج إدارة الموانئ السائد، الذي تنتهجه إما البلدان الناطقة بالفرنسية أو الناطقة بالإنكليزية (الجدول ٢). وعلى العموم، فقد نفذت تلك السلطات، في مرحلة أولى، إصلاحات مؤسسية بمنح الموانئ وضع شركات مستقلة تسير وفق مبادئ إدارية تجارية. ولجأ عدد لا يستهان به من البلدان، بعدئذ، إلى متعهدي القطاع الخاص في استغلال الموانئ وإدارتها. وقد كانت موزامبيق البلد الرائد في هذا المجال. فقد بدأت عملية الخصخصة في هذا البلد في نهاية التسعينات وشملت جميع الموانئ. وفي نهاية عام ٢٠٠٢، لم يعتمد إلى إخضاع معدات الموانئ للائتمياز سوى ثمانية بلدان في أفريقيا الواقعة جنوب الصحراء الكبرى.

١٣- وعلى صعيد آخر، كانت تلك الإصلاحات قد أجريت في أغلب الأحيان نتيجة ضغوط المنافسة الإقليمية أو المؤسسات المالية الدولية بهدف تشجيع فعالية وإنتاجية الخدمات المرفئية قبل كل شيء. ومن الملاحظ في أفريقيا أن الإصلاحات كانت تتسم بجرأة أكبر في قطاعات نقل أخرى، مثل المطارات والسكك الحديدية، بسبب الوضع الجغرافي الاستراتيجي والمكانة الاقتصادية وتعدد العمليات المرفئية التي تستدعي تدخل متعهدين متعددين.

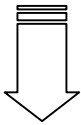
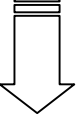
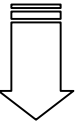
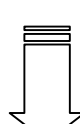
١٤- وبسبب المسح الذي أجراه الأونكتاد (انظر الحاشية ١ أعلاه) أن القطاع الخاص يشارك في نحو ٧٠,٦ في المائة من الموانئ، أي ٢٤ ميناء؛ واعترمت ٧ موانئ (١٧,٦ في المائة) اللجوء إلى متعهدي القطاع الخاص قبل عام ٢٠٠٥؛ أما ما تبقى، أي ١١,٨ في المائة، فلم تقدم أية بيانات محددة. وقد كانت الأهداف الأولى التي سعت إلى تحقيقها هيئات الموانئ الأفريقية، لدى إقامة شراكات مع القطاع الخاص، تلخص أساساً في تحسين إنتاجية الخدمات وفعاليتها ونوعيتها (٤٥ في المائة)، وتحديث البنى التحتية (١٧ في المائة)، واجتذاب الاستثمارات الخاصة (١٧ في المائة). أما الأهداف الثانية فكانت تتمثل في اجتذاب الاستثمارات الخاصة (٢٥ في المائة)، أما تحسين الإنتاجية وخفض تكاليف الموانئ فقد مثلتا النسبة نفسها (٢٠ في المائة).

ثالثاً - تكاليف الملاحة البحرية والبنية التحتية للموانئ

١٥- عند مقارنة البلدان الأفريقية والبلدان النامية الأخرى في أمريكا اللاتينية وآسيا، نلاحظ أن عدداً من العوامل يحد من القدرة التنافسية للبلدان الأفريقية في الأسواق الدولية وأن قطاع الملاحة هو بالتأكيد أحد المشاكل الرئيسية التي تطرح لدى نقل البضائع، ذلك أن المستوردين والمصدرين الأفارقة يواجهون تكاليف مرتفعة في مجال الملاحة البحرية والنقل البري. فمتوسط أجور الشحن^(٨) يفوق بنسبة ٤٧ في المائة نظيره في البلدان النامية الأخرى وبأكثر من ضعف ذلك المعدل في البلدان المتقدمة الذي يقدر بـ ٥,٢١ في المائة. وأكثر البلدان تضرراً من تكاليف النقل الباهظة هي البلدان غير الساحلية^(٩) الموجودة في القارة. وحسب البنك الدولي^(١٠)، تبلغ تكلفة الملاحة البحرية لحاوية ترسل من بالتيمور إلى دار السلام أو ديربان ١ ٠٠٠ دولار أمريكي و ٢ ٥٠٠ دولار أمريكي، على التوالي. بيد أن التكلفة الإجمالية لنقل الحاوية نفسها يبلغ ١٠ ٠٠٠ دولار أمريكي و ١٢ ٠٠٠ دولار أمريكي عندما تنقل إلى بوجومبورا (بوروندي) ومبابي (سوازيلند)، على التوالي. وحسب ما جاء في دراسة أجراها الأونكتاد^(١١) عن البلدان غير الساحلية الأعضاء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، فإن تكاليف النقل البري هي الأعلى؛ فعلى سبيل المثال، يبلغ الفارق بين الملاحة البحرية والنقل البري، بالنسبة للحاوية المستوردة، من ١

إلى ٤. وهذه التكاليف الإضافية لا تبررها المسافة فحسب ولها آثار وخيمة على إنتاجية البلدان. وعلى صعيد الموانئ، تعزى هذه التكاليف الباهظة أساساً إلى فترة الانتظار الطويلة وفترات الهمود وضعف الإنتاجية وعدم ملائمة الخدمات المقدمة وعدم فعاليتها.

الجدول ٢- نماذج لإدارة الموانئ قبل الإصلاحات وبعدها

النموذج السائد في البلدان الناطقة باللغة الإنكليزية	النموذج السائد في البلدان الناطقة باللغة الفرنسية	النموذج السائد
		
الميناء متعهد النقل: يراقب جميع العمليات ويديرها	الميناء المالك للعقار (Landlord): المناولة، والشحن والتفريغ، والتخزين، وغير ذلك من قبل متعهدي القطاع الخاص	هيئة الميناء
منافسة قليلة	المنافسة المفتوحة	المنافسة
أمثلة: غانا ونيجيريا وكينيا وتزانيا وغيرها. مجموعات أخرى: المغرب وتونس والسودان وغيرها.	أمثلة: السنغال وكوت ديفوار وجيبوتي وبنن والكاميرون وغيرها.	
		
فصل بين وظائف التنظيم والعمليات	لا فصل بين وظائف التنظيم والعمليات	الإصلاحات المرفئية
- منح امتيازات على المحطات الطرفية - خصخصة عمليات المناولة وغيرها من العمليات	- منح امتيازات على المحطات الطرفية - اللجوء إلى القطاع الخاص لتشديد المحطات الطرفية الجديدة	الشراكة مع القطاع الخاص

١٦ - وإجمالاً، فإن البنى التحتية المرفئية في حالة جيدة، لكن القدرة على التجديد والصيانة محدودة بسبب قلة الموارد العامة وليس في وسعها الاستجابة لتسارع وتيرة المنافسة في القطاع. وحسب المسح الذي أجريناه، فإن ٥٩ في المائة من الموانئ الأفريقية لها محطات حاويات، وفي عام ٢٠٠٠ كان النقل بالحاويات في القارة يقدر بـ ٧,٢ مليون وحدة تعادل عشرين قدماً، أي ٣,٥ في المائة من المجموع العالمي^(١٢).

١٧ - غير أن مسحاً آخر أجراه الأونكتاد^(١٣) في عام ١٩٨٩ شمل ٤ بلدان أوضح أن "النجاحات كانت جلية لما كانت للموانئ - حتى وهي تحت سيطرة القطاع العام - أهداف وحرية في استعمال المفاهيم التجارية المتمثلة في المرونة والانفتاح على تغيرات السوق". هذه الدراسة، على قدمها، أثبتت أن إنتاجية الموانئ الأفريقية تتضرر من عوامل مؤسسية بالأساس ومن الإدارة غير المناسبة.

(أ) ويمكن تلخيص الصعوبات المؤسسية في الآتي:

- يستغرق التخليص الجمركي للبضائع وقتاً طويلاً في الموانئ بسبب عدم فعالية الشركاء الآخرين^(١٤)؛
- تقادم الإجراءات وعدم كفاية الموارد البشرية؛
- وجود صعوبات تتعلق بسعر الصرف لدى السداد مع البلدان المجاورة غير الساحلية.

(ب) وفيما يتعلق بالإدارة، فإن المسؤولين الإداريين لا يملكون هامشاً كافياً للمناورة لإدخال تدابير جديدة في مجال الإدارة بسبب التدخل السياسي وأنواع المراقبة المتعددة للإدارة العامة مما يثبط الموظفين الأكفاء.

١٨ - وفضلاً عن هذه الصعوبات، تتعرض معظم الموانئ الأفريقية للآثار الضارة التي تسببها عوامل خارجة عن نطاق أنشطتها سواء للتوسع أو لاجتذاب شركاء من القطاع الخاص. وهذه العوامل هي بالأساس:

(أ) وجود أسواق محلية محدودة: فيما عدا بعض البلدان - مثل جنوب أفريقيا ومصر ونيجيريا -، فإن مجموع ما يمر عبر معظم الموانئ من حمولة يقل عن ١٠ ملايين طن سنوياً؛ ولا يوجد سوى ١٠ موانئ تنقل بالحاويات ما يساوي ٢٠٠ ٠٠٠ وحدة تعادل عشرين قدماً في السنة؛

(ب) وجود شبكة للنقل البري وعبر الطرق والسكك الحديدية متخلفة تحد من كل جهد يرمي إلى تحسين عمليات دعم الموانئ؛

(ج) البيئة الاجتماعية القانونية المحلية.

رابعاً - طرق وأساليب مشاركة القطاع الخاص في الموانئ الأفريقية

١٩ - في سياق كهذا، طرح سؤال في نهاية التسعينات في أفريقيا ألا هو: كيف يمكن لهيئات الموانئ تحسين إنتاجية الموانئ وتعزيز قدرتها التنافسية؟ للوفاء بمتطلبات السوق الجديدة، في بيئة تتسم بإدارة صارمة للميزانيات، وغالباً تحت

ضغط المنظمات المالية الدولية (صندوق النقد الدولي والبنك الدولي)، قامت هيئات الموانئ بإصلاحات لتمكين الموانئ من إدارة نفسها إدارة مستقلة وتجارية ودينامية، وذلك بالتخلي عن تقديم خدمات مختلفة. وقد أضحت الشراكة مع القطاع الخاص لا مفر منها في هذه البيئة التي تتسم بالمنافسة والتحول التكنولوجي.

٢٠- والتعاون مع القطاع الخاص، على صعيد القارة، تقدّر قيمته باطراد^(١٥) بغية الحصول على موارد مالية إضافية لتحديث الموانئ والاستفادة من تجارب الشركات الخاصة، الأجنبية بالأساس، في مجال الإدارة والإنتاجية.

مقتطفات من "الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا"، الفصل الخاص بالبنى التحتية: "إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص والتشجيع عليها لمنح امتيازات من أجل تشييد الموانئ وشبكات الطرق وشبكات السكك الحديدية والنقل البحري".

٢١- وقد بدأت أولى عمليات الخصخصة وأكثرها جرأة في نهاية التسعينات، وكانت تتركز على منطقة شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي على عكس ما كان يجري في غرب القارة وشمالها. وحتى الآن، اشركت ثلاثة بلدان (الجدول ٣) القطاع الخاص إشراكاً تاماً، وبخاصة متعهدين دوليين متعددي الموانئ، في إدارة موانئها وتطويرها، وهذه البلدان هي: جيبوتي وموزامبيق وتنزانيا. وقد كان تصور أساليب التدخل والعمليات والتجهيزات المعنية وعملية الإصلاح يختلف من بلد لآخر من هذه البلدان الثلاثة.

الجدول ٣- أمثلة للشراكة بين القطاعين الخاص والعام في الموانئ الأفريقية

التاريخ	نوع العقد	الفترة	المتعهدون	برنامج الاستثمار
١- موزامبيق، ميناء بيرا تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨	امتياز	٢٥ سنة	Cornelder de Mozambique	١٣ مليون دولار أمريكي
٢- موزامبيق، ميناء ناكالا كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠	امتياز	١٥ سنة	SCDN	٥٢ مليون دولار أمريكي ^(١)
٣- تنزانيا، محطة الحاويات في دار السلام نيسان/أبريل ٢٠٠٠	امتياز	١٠ سنوات	ICTS/HPH	٦,٥ ملايين دولار أمريكي
٤- ميناء جيبوتي الدولي المستقل أيار/مايو ٢٠٠٠	إدارة	٢٠ سنة	ميناء دبي الدولي	٥٤ مليون دولار أمريكي
٥- موزامبيق، ميناء مابوتو أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠	امتياز	١٥ سنة	Mersey Docks (MPDC)	١٠٠-٥٠ مليون دولار أمريكي

المصدر: أمانة الأونكتاد.

(أ) استثمارات في كامل الممر "Nacala Development Corridor"

٢٢- وحسب المسح الذي أجري، فإن الخيار الأكثر استعمالاً في الشراكة بين القطاعين العام والخاص هو الامتياز (البناء والتشغيل والتحويل)، وهو ما يمثل ٤٠ في المائة من أشكال تدخل القطاع الخاص في الموانئ الأفريقية، وتليه عقود الإدارة ثم الخصخصة بنسبة ٢٥,٣ في المائة و٢٢,٧ في المائة على التوالي. ولم يأخذ بخيار استئجار المعدات من المتعهدين سوى ٩ في المائة من الموانئ. ويمكن تلخيص سبل التعاون مع القطاع الخاص التي أحصيت في أفريقيا في الآتي:

(أ) عقد إدارة بالنسبة لجميع العمليات المرفئية: جيبوتي؛

(ب) منح امتيازات بخصوص المحطات الطرفية القائمة: دار السلام وبيرا ودوالا وغيرها؛

(ج) منح امتيازات فيما يتعلق بالمحطات الطرفية الجديدة (الحاويات ناقلات السواك وغيرها: دكار وأبيدجان ولومي وغيرها.

الجدول ٤- نموذج مؤسسي لمشاركة القطاع الخاص

ميناء مابوتو (موزامبيق)	محطة الحاويات بدار السلام (تنزانيا)
تشكل الموانئ الرئيسية الثلاثة في موزامبيق: مابوتو وبيرا وناكالا نقاط تبادل لشبكة كبيرة للنقل الإقليمي. وفي أيلول/سبتمبر ٢٠٠٠، خصصت السلطات الموزامبيقية إدارة ميناء مابوتو بإبرام اتفاق امتياز لمدة ١٥ عاماً مع اتحاد شركات يتألف مما يلي:	وضعت الحكومة التنزانية في عام ١٩٩٨ خطة لخصخصة الموانئ وانتهت العملية في آب/أغسطس ١٩٩٩ بتوجيه الدعوة إلى المناقصة. وفي نيسان/أبريل ٢٠٠٠، منح امتياز لمدة ١٠ سنوات لاتحاد الشركات Tanzania International Container Terminal Services (TICTS) لإدارة محطة الحاويات في ميناء دار السلام؛ وشرع في أنشطته في آب/أغسطس ٢٠٠٠. ويتألف الاتحاد المذكور من الشركتين التاليتين:
١- ثلاث شركات دولية (Mersey Docks et Harbour (١٨,٣ في المائة)، Skanska (١٦,٣ في المائة)، و Liscont (١٤,٨ في المائة)؛	١- International Container Terminal Services (ICTS) و International Holdings Corp: ٧٠ في المائة
٢- وتمتلك شركة الموانئ والسكك الحديدية الموزامبيقية (CFM) ٣٣ في المائة و Gestores de Mozambique ١٦ في المائة.	٢- شركة محلية اسمها Vertex Financial Services (٣٠ في المائة).
وتسمى الشركة الجديدة Maputo Port Development Company (MPDC). وتظل جميع الأصول المملوكة للدولة وتمثل الاتفاقات أساساً فيما يلي:	وتنص الاتفاقات المبرمة مع السلطات على أن الاتحاد يقوم بما يلي:
* رسم إيجار قدره ٥ ملايين دولار أمريكي سنوياً؛	* يدفع رسم الإيجار السنوي وقدره ٣,٦٨ ملايين دولار أمريكي؛
* نسبة مئوية في الدخل الخام قدرها ١٠ في المائة على مدى السنوات الخمس الأولى، ثم ١٢,٥ في المائة و ١٥ في المائة عن كل فترة خمس سنوات تليها.	* دفع رسم قدره ١٣ مليون دولار أمريكي على كل حاوية تتم مناوئتها في المحطة؛
وفي غضون ذلك، أعيدت هيكلة شركة الموانئ والسكك الحديدية الموزامبيقية CFM، التي تعد أكبر مستخدم لليد العاملة في موزامبيق، ومن المتوقع أن تصبح شركة قابضة مكلفة بالإشراف على عقود الامتيازات الممنوحة لموانئ البلد وسككه الحديدية.	* خفض تكاليف مناولة الحاويات بنسبة ٣ في المائة سنوياً على مدى السنوات الخمس القادمة؛
	* تحقيق مردود قدره ٢٠ حركة في الساعة في الأعوام من الثاني إلى الرابع و ٢٥ حركة في الساعة في الأعوام من الخامس إلى العاشر
	* تحديث محطة الحاويات: ٦,٥ ملايين دولار أمريكي؛
	* صيانة المعدات.
	وفي حزيران/يونيه ٢٠٠١، باعت شركة ICTS حصصها إلى Hutchinson Port Holdings (HPH)

خامساً - الوضع الإقليمي والشراكة بين القطاع الخاص والقطاع العام

٢٣- سجلت أعلى نسب مشاركة للقطاع الخاص، وفقاً للمسح الذي أجريته، في شمال أفريقيا وشرقها وفي الجنوب الأفريقي. فقد بلغت على التوالي ٤١,٧ في المائة و ٣٧,٥ في المائة. ففي شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، كان التركيز نتيجة للإرادة السياسية الإقليمية لحكومات البلدان الأعضاء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي^(١٦) التي اعترفت بمحدودية إمكاناتها المالية والتكنولوجية والمعارف الملائمة لتحديث شبكاتها الوطنية والإقليمية للنقل وتحسين أدائها^(١٧). وشددت تلك الحكومات، في بروتوكولها بشأن وسائل النقل^(١٨)، على ضرورة إيجاد بيئة ملائمة وحررة من أجل تطوير الشراكة مع القطاع الخاص في العمليات والاستثمارات. وتوصي الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي أعضائها باعتماد نموذج "الميناء المالك للعقار" في مجال الشراكة بين القطاعين الخاص والعام في قطاع الموانئ^(١٩).

٢٤- ومن الملاحظ أن منطقة الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي تضم في عضويتها الموانئ الأكثر انفتاحاً على متعهدي القطاع الخاص، المحليين منهم والدوليين، مثل موانئ دار السلام ومابوتو وناكالا وغيرها. وتستفيد هذه الموانئ أيضاً من استراتيجية إقليمية واسعة النطاق بتطوير عدد من الممرات الإقليمية يشارك فيها القطاع الخاص؛ كما هي حال ممر مابوتو، وممر خليج والفيس، وممر تازارا الإنمائي (تزانيا - زامبيا) وممر ناتالا الإنمائي (ملاوي - موزامبيق).

٢٥- وتعد المنافسة الإقليمية من أجل المرور العابر ومُساندة البضائع المربحة للبلدان غير الساحلية المجاورة عناصر أساسية تحفز على إجراء إصلاحات في الموانئ الأفريقية وتجلب القطاع الخاص. ويبين الجدول ٥ أن الإصلاحات الخاصة بالانفتاح على القطاع الخاص أكثر تقدماً في الموانئ التي لديها حيز خلفي هام والتي تشهد منافسة إقليمية شديدة. ويمثل نشاط المرور العابر في هذه الموانئ حصة لا يستهان بها في الأنشطة الإجمالية، كما هي حال ميناء جيبوتي حيث تُوجّه في الوقت الراهن ٧٥ في المائة من العمليات إلى إثيوبيا.

الجدول ٥- المنافسة الإقليمية ونقل الحاويات في الموانئ الأفريقية قيد الإصلاح

الموانئ	البلدان المجاورة غير الساحلية	الموانئ المنافسة	المرور العابر ^(أ) (بالنسبة المئوية)	وحدة تعادل عشرين قداً ٢٠٠٠
أبيدجان	مالي، بوركينا فاسو، النيجر	داكار، تيمبا، كوتونو، لومي، لاغوس	١٠,٤ ^(ب)	٤٣٤ ٦٠٠
داكار	مالي	أبيدجان، بانجول، كوناكري	٣,٥	١٦٥ ٠٠٠
دار السلام	بوروندي، رواندا، أوغندا، الكونغو، ملاوي	بيرا، مابوتو، نيروبي، ديربان	١٧	١١٨ ٠٠٠
جيبوتي	إثيوبيا	أساب، بربيرا، نيروبي، عدن	٧٥	١٢٧ ١٠٠
دوالا	أفريقيا الوسطى، تشاد	كالابار، بورت-هاركورت	٧,٥	١٢٦ ٩٠٠
ديربان	بوتسوانا، ليسوتو، ملاوي، سوازيلند، زامبيا، زمبابوي	مابوتو	- - - -	١ ٢٩١ ١٠٠
مابوتو	ملاوي، زامبيا، زمبابوي، سوازيلند	دار السلام، ديربان		٣٤ ٨٧١
مومباسا	بوروندي، رواندا، أوغندا، السودان، جمهورية الكونغو الديمقراطية	دار السلام، مابوتو	١٦	٢٣٦ ٩٠٠
تيمبا	بوركينا فاسو، مالي، النيجر	أبيدجان، كوتونو، لاغوس، لومي	٢,٣	٢٠٩ ٥٠٠

المصدر: أمانة الأونكتاد.

(أ) نسبة إلى مجموع البضائع التي تمت مناوئتها في عام ٢٠٠٠.

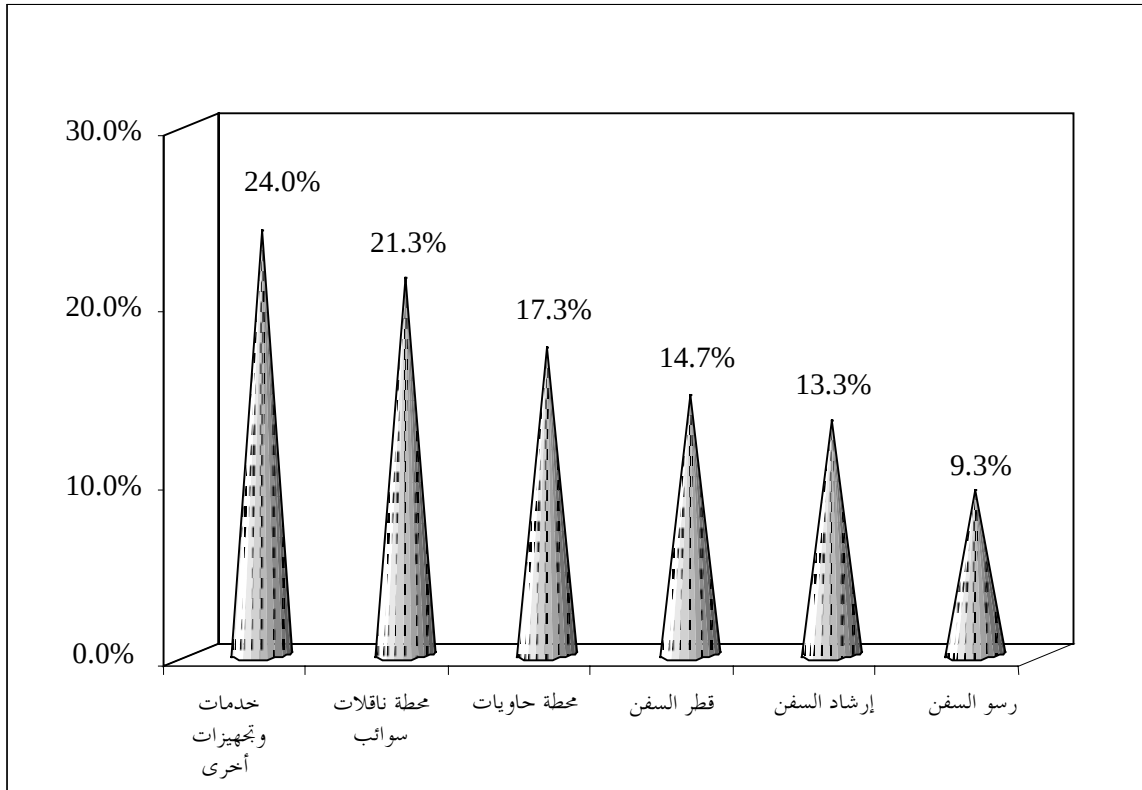
(ب) في عام ٢٠٠٠، كان المرور العابر إلى بوركينا فاسو ومالي يمثل ٧ في المائة من مجموع عمليات النقل في ميناء أبيدجان.

٢٦- ومن الملاحظ أيضاً أن للقطاع الخاص حضوراً أو اهتماماً كبيراً بالموانئ التي فرغت من توظيف استثمارات في المعدات الثقيلة مثل المحطات والحاويات. ويتوافر لدى مجمل الموانئ الوارد ذكرها في الجدول أعلاه محطات حاويات ويتجاوز النقل الفردي بالحاويات ١٠٠ ٠٠٠ وحدة تعادل عشرين قدماً في السنة، باستثناء مابوتو.

٢٧- وحسبما جاء في المسح، يشارك متعهدو القطاع الخاص، في مجال الخدمات، بنسبة ٢٤ في المائة في البند "الخدمات الأخرى" (المناول، الرافعات الشوكية، المحطات النفطية، وغير ذلك)، و٢١,٣ في المائة في الأنشطة المتصلة بمحطات الناقلات الضخمة، تليها محطات الحاويات التي تمثل ١٧,٣ في المائة من المجموع. ومن مجموع الموانئ التي استجابت للمسح، تمتلك ٥٩ في المائة منها محطة حاويات، و٨٨ في المائة من الموانئ التي تتعاون مع القطاع الخاص مزودة بمحطة حاويات. وأشركت ٥٧ في المائة من هذه الأخيرة القطاع الخاص في العمليات المتصلة بمحطاتها للحاويات. وتعلق هذه العمليات بـ ١٤ مشروعاً في ١٢ ميناء، وتأخذ شكل امتيازات (٦٤ في المائة)، وعقود إدارة (٢١ في المائة)، والخصخصة والاستئجار نسبة متساوية (٧ في المائة).

٢٨- وهناك عوامل أخرى لا تقل عن ذلك أهمية تفسر الانفتاح على القطاع الخاص مثل الوضع المالي للبلد واستراتيجيات التنمية الاقتصادية. فعلى سبيل المثال، لا تمتلك الاقتصادات الوطنية للبلدان الثلاثة الأكثر انفتاحاً على القطاع الخاص (تترانيا وموزامبيق وجيبوتي) موارد مالية كافية وهي تخضع لبرنامج للتكثيف الهيكلي.

الشكل ١- الخدمات والتجهيزات التي يشارك فيها القطاع الخاص



سادساً - إصلاحات الموانئ الأفريقية في مجال التسويق

٢٩- تخضع جميع الموانئ الأفريقية للملكية العامة في الوقت الراهن (انظر المرفق الثالث "مقارنة وضع بعض الموانئ الأفريقية") فيما تتمتع أقلية منها بوضع موانئ الدولة (احتكار جميع العمليات). بيد أنه في جميع مناطق القارة، تجري دراسة الإصلاحات المؤسسية أو تنفيذها؛ وفي الوقت ذاته، يدعى متعهدو القطاع الخاص، المحليون والدوليون، إلى المشاركة في إدارة العمليات أو تشييد المحطات المتخصصة أو توسيعها، ولا سيما في أبيدجان وكويغا (جنوب أفريقيا) وداكار ومومباسا ولومي. وفي الجملة، فإن الإصلاحات المؤسسية الجاري إعدادها تمر بمرحلتين اثنتين (الجدول ٦)، مثلاً برامج الإصلاح التي تقوم بها جنوب أفريقيا^{٢٠} أو الكاميرون أو غانا (تموز/يوليه ٢٠٠٢) أو المغرب (نهاية ٢٠٠٢)، وتتلخص في الآتي:

(أ) فصل أنشطة التنظيم عن العمليات التجارية. والأنشطة يُعهد بها إلى هيئة ميناء، فيما يُكلف بالعمليات كيان مستقل (إدارة، شعبة، شركة، أو غير ذلك) يخضع لأحكام القانون الخاص وتنظمه قواعد الإدارة التجارية؛

(ب) تحويل هيئة الميناء إلى "ميناء مالك للعقار" لا يملك سوى البنى التحتية ويؤدي دوراً تنظيمياً. هذه الهيئة مؤهلة لبيع عملياتها كلياً أو جزئياً إلى متعهدي القطاع الخاص في شكل امتياز أو إيجار.

الجدول ٦- أمثلة عن تسويق الموانئ

بور-لوي (موريشيوس) دخل قانون جديد حيز التنفيذ في ١ آب/أغسطس ١٩٩٨ وحول هيئة موريشيوس البحرية (MMA) إلى هيئة موريشيوس للموانئ (MPA). وأصبحت هذه الهيئة "ميناء مالكا"، والمتعهد الوحيد في بور - لوي هو شركة مناولة البضائع المحدودة Cargo Handling Corporation Ltd (CHCL). هذه الشركة تابعة للقطاع العام وتخضع لأحكام القانون الخاص وأنشئت في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٣؛ وتمتلك الدولة رأس مالها بنسبة ٦٠ في المائة وهيئة موريشيوس للموانئ ٤٠ في المائة. وفي كانون الثاني/يناير ١٩٩٩، منحت الهيئة امتياز محطة موريشيوس للحاويات لشركة مناولة البضائع المحدودة CHCL لمدة ٥ سنوات وباعتها المعدات في أيار/مايو ١٩٩٩. ووضعت الهيئة تعريفات جديدة منقحة وخطة لتنمية الموارد البشرية في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٠ وتشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ على التوالي. وتتفاوض الحكومة حالياً مع متعهدي القطاع الخاص الدوليين من أجل بيع الحصة التي تمتلكها الهيئة.
غانا استهلت الهيئة الغانية للموانئ والمرافئ في أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ المرحلة الأولى من برنامجها للخصخصة الذي يشمل تحويل جزء من خدمات المناولة إلى شركات خاصة على أساس الامتياز. وستمتد المرحلة الثانية من تموز/يوليه إلى كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٢. وستتمتع الهيئة بوضع "الميناء المالك للعقار" والسلطة التنظيمية إذ تتولى أيضاً جمع المدفوعات التي يقدمها أصحاب الامتياز. وفي نهاية هذه المرحلة سيكون ميناء نيمبا قد تحول تماماً إلى القطاع الخاص.
جنوب أفريقيا أفضت الإصلاحات التي جرت مؤخراً في آذار/مارس ٢٠٠١ إلى فصل الشركة التابعة للدولة بورتنت (Portnet) إلى كيانين، أحدهما "هيئة جنوب أفريقيا للموانئ"، المكلفة بوظائف التنظيم، و"شركة جنوب أفريقيا للعمليات المرفئية" (SAPO)، المسؤولة عن العمليات. والكيانان مستقلان. هذه العملية هي المرحلة الأولى قبل منح امتيازات العمليات المرفئية إلى الشركات الخاصة في موانئ جنوب أفريقيا السبعة. ويجري حالياً وضع اللمسات الأخيرة على قانون جديد من المتوقع أن تصبح هيئة الموانئ بموجبه "هيئة مالكة للعقار". وتدير شركة جنوب أفريقيا للعمليات المرفئية حالياً جميع محطات الحاويات و ٧٧ في المائة من محطات البضائع المختلفة و ٣٥ في المائة من محطات البضائع السائبة. أما الباقي فيستغله متعهدو القطاع الخاص بموجب عقد إيجار.

سابعاً - آثار مشاركة القطاع الخاص على مستوى العمالة

٣٠ - وفقاً لنتائج المسح الذي أجراه الأونكتاد، لوحظ^(٢١) ارتفاع (٣٥ في المائة) وركود (٣٥ في المائة) وانخفاض (٣٠ في المائة) في مستوى العمالة بعد مشاركة القطاع الخاص مقارنة بفترة ما قبل الإصلاحات، حسب الميناء المعني. ولم يسجل انخفاض في العمالة سوى في الموانئ الأعضاء في رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، في حين أن الارتفاع لم يلاحظ إلا في المجموعتين الأخريين ("رابطة إدارة الموانئ في غرب ووسط أفريقيا" و "اتحاد إدارات الموانئ في شمال أفريقيا"). ويمكن تفسير هذا الفارق بأن منطقة رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي تضم أكثر البلدان تقدماً في سياسة إشراك القطاع الخاص (جيبوتي وموزامبيق وتنزانيا).

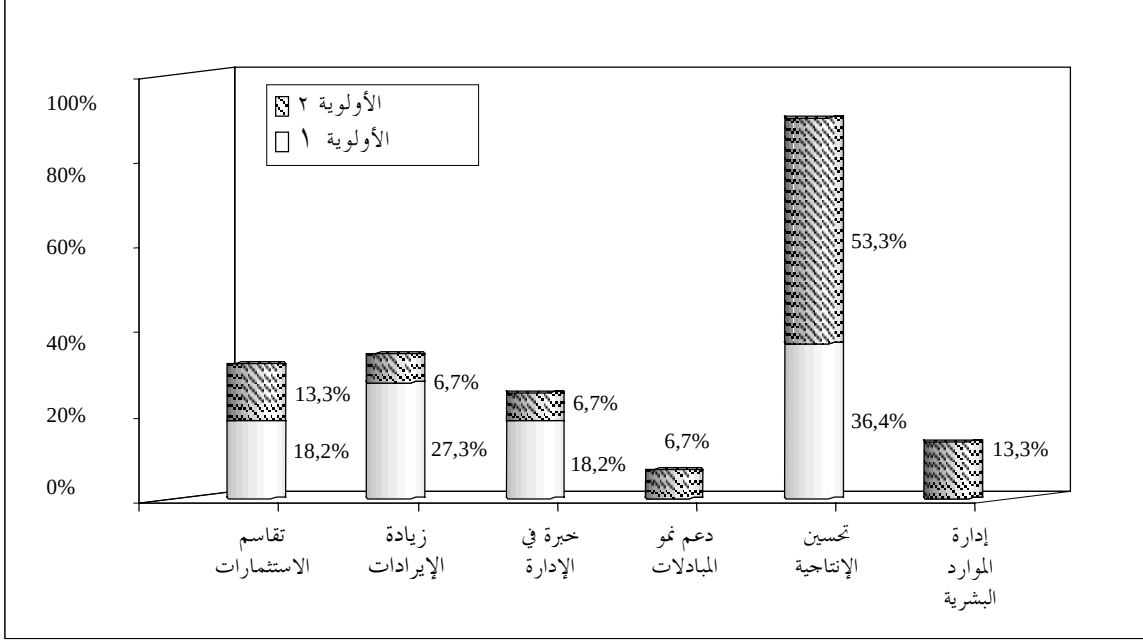
٣١ - وفي حالة موزامبيق، في وقت الإصلاحات المتعلقة بالخصخصة، استهلت شركة الموانئ والسكك الحديدية الموزامبيقية CFM برنامجاً واسع النطاق لخفض العمالة في الموانئ والسكك الحديدية: يعمل أكثر من ١٨.٠٠٠ شخص في الشركة ومن المتوقع خفض عدد الموظفين بنسبة تفوق ٦٠ في المائة. وفي هذا الإطار، أنشأت الشركة فريقاً تقنياً مكلفاً باليد العاملة ويشرف على برنامج إنهاء الخدمة والإدماج الاجتماعي بالتعاون مع أصحاب الامتياز. والبرنامج يمتد على مدى ثلاث سنوات ورُصد مبلغ ١٣٣ مليون دولار أمريكي لتحقيقه. وتبلغ فيه مساهمة الحكومة ٢٠ مليون دولار أمريكي ومساهمة الشركة ١٣ مليون دولار أمريكي ومساهمة البنك الدولي ١٠٠ مليون دولار أمريكي. وسيخصص مبلغ ٨٠ مليون دولار أمريكي للتعويض عن إنهاء الخدمة ولبرامج إدماج العمال مهنيًا. أما بالنسبة إلى ميناء مابوتو، فمن المتوقع خفض عدد العمال الإجمالي المقدّر بنحو ٢٠٠٠ عامل بنسبة ٤٠ في المائة قبل دخول القطاع الخاص.

٣٢ - وفي تنزانيا، تعهّد المشغل الجديد لخطة الحاويات بدار السلام، بالاتفاق مع سلطات الموانئ، بفصل جميع الموظفين، الذين يقدر عددهم بـ ٦٠٠ شخص، وتعويضهم عن إنهاء الخدمة. وفي مرحلة ثانية، سيوظف المتعهد ٣٠٠ عامل من بين المفصولين. وفي جيبوتي، لم يعلن الأطراف عن برنامج لإنهاء الخدمة وتجري في الميناء دراسة إمكانية إصلاح العمل.

ثامناً - تطور الأداء بعد خصخصة العمليات

٣٣ - فيما يتعلق بمسألة الآثار الإيجابية المقترنة بالتعاون مع القطاع الخاص، تتوافق ردود الموانئ "المخصخصة" مع توقعاتها لدى إشراك القطاع الخاص في العمليات المرفئية. ولدى ترتيب النتائج، يلاحظ أن زيادة الإنتاجية تحتل الصدارة في الحالتين (الأولوية ١ والأولوية ٢) بنسبتي ٣٦,٤ في المائة و ٥٣,٣ في المائة على التوالي. بيد أن هناك عنصراً لم يشدّد عليه كهدف عند إجراء الإصلاحات، مثل زيادة إيرادات الموانئ، ولكن تم تحقيقه بنسبة ٢٧,٣ في المائة من المزايا الأولى المرتبطة بالانفتاح على القطاع الخاص. وهناك نتائج إيجابية أخرى تم تحقيقها بفضل مشاركة القطاع الخاص ألا وهي تقاسم نفقات الاستثمار والخبرة في الإدارة.

الشكل ٢- ترتيب مزايا مشاركة القطاع الخاص



٣٤- وفي الختام، أعربت نسبة ٦٥ في المائة من الموانئ التي دخلت في شراكة مع القطاع الخاص عن رضاها عن حضور متعهدي القطاع الخاص. أما النسبة المتبقية، أي ٣٥ في المائة، فلم تبد وجهة نظرها ولم يعلن أي ميناء عن عدم رضاه عن القطاع الخاص. وعلى العكس من ذلك، وبخصوص المسألة المتعلقة بمساوئ مشاركة القطاع الخاص في العمليات المرفئية، من الملاحظ أنه قد جرى التشديد على تسريح الموظفين وعلى السلوك المنافي للمنافسة ونسبة كل منهما ٣٣,٣ في المائة. ويليها، بنسبة ٢٥ في المائة، فقدان سيطرة هيئات الموانئ على العمليات المينائية. وأثيرت مسائل أخرى مثل صعوبات الاتصال بين السلطات العامة المكلفة بالموانئ ومتعهدي القطاع الخاص.

٣٥- ويبدو أن من السابق لأوانه الحصول على نتائج كمية كافية لتحليل آثار مشاركة القطاع الخاص على إنتاجية وأداء العمليات المرفئية في القارة، فالتجارب لا تزال حديثة. غير أن بعض البيانات المقارنة قبل الإصلاحات وبعدها المستقاة من الردود على الاستبيان مشجعة؛ وتتلخص فيما يلي:

(أ) انخفاض متوسط الزمن الذي تقضيه السفن في الرسو بما يتراوح بين ١٧ و ٩ في المائة؛

(ب) زيادة النقل بالحاويات سنوياً بما يتراوح بين ٢١٩ في المائة بالنسبة إلى كوتونو و ١٠ في المائة بالنسبة إلى الجزائر العاصمة؛

(ج) تحسن معالجة الحاويات في الساعة بما يتراوح بين ١١٨ في المائة بالنسبة لجيبوتي و ١٠٣ في المائة بالنسبة لبور - لوي و ٢١,٢ في المائة بالنسبة لبورسعيد.

٣٦- وخارج نطاق المسح، تبين نتائج أخرى أولية لبعض الموانئ التي يديرها القطاع الخاص وجود تحسن في النتائج (الجدول ٧) مع تحسن الفعالية التشغيلية وارتفاع المردود. وقد تزايدت الملاحظة الإجمالية لهذه الموانئ بصورة

ملحوظة وسجلت عمليات المسافنة معدلات نمو عشرية منذ السنة الأولى من إشراك القطاع الخاص في الإدارة (انظر الجدول ٦ أعلاه). وقد تحقق هذا الأداء بفضل تحسن إدارة العمليات ووضع نظام لتشغيل المعدات الموجودة وصيانتها بقدر قليل من الاستثمارات الجديدة.

٣٧- غير أن موانئ أخرى تديرها كيانات عامة مستقلة وتحكمها أحكام القانون الخاص قد حققت هي الأخرى نتائج يمكن مقارنتها بمثيلاتها التي يديرها القطاع الخاص، كما هي الحال مثلاً بالنسبة لمحطة الحاويات في بور - لوي التي تديرها شركة مناولة البضائع المحدودة CHCL، وموانئ ناميبيا التي تديرها هيئة الموانئ الناميبية نامبورت (Namport) ولو بور (Le Port) (جزيرة ريونيون). وتبين المقارنة بين مؤشرات محطات الحاويات في دار السلام وبور - لوي (الجدول ٨) أن الخصخصة ليست هي الطريقة الوحيدة لرفع أداء ميناء من الموانئ: وأفضل مثال على ذلك ميناء سنغافورة. فبإمكان شركات تابعة للدولة أن تحقق نتائج مشابهة أو أفضل أحياناً متى كانت ملزمة بتحقيق نتائج محددة وتتمتع باستقلالية في اتخاذ القرارات.

الجدول ٧- نتائج خصخصة إدارة ميناء جيبوتي

في سياق منافسة حادة مع ميناء عدن (الذي تديره شركة Yeminvest)^(أ)، وقعت السلطات الجيبوتية اتفاقاً مع هيئة موانئ دبي في ٨ أيار/مايو ٢٠٠٠ لاستغلال الميناء وتطويره. وهو اتفاق إدارة لمدة ٢٠ سنة. وكان هدف السلطات إصلاح الإدارة وتحسين الخدمات المقدمة وإنشاء منطقة حرة. والمالك، وهو الحكومة الجيبوتية، لا يتدخل في الإدارة التي تُفوض إلى مسؤول إداري. وبالمقابل، يتلقى هذا الأخير أجراً مقابل أدائه. وتوقع هيئة موانئ دبي في المخطط الذي وضعته زيادة سعة الميناء من ١٢٥ ٠٠٠ وحدة تعادل عشرين قدماً إلى ٣٠٠ ٠٠٠ وحدة تعادل عشرين قدماً، وذلك بتحسين منشآت مسافنة الحاويات أساساً، وإدارة البنى التحتية المرفئية القائمة إدارة مثلى. وقد كانت أولى العمليات التي قامت بها الهيئة الحوسبة والتدريب اللذان تقدر تكاليفهما بنحو مليوني دولار أمريكي.			
وفي مجال الإدارة، أنشأت الهيئة فريقاً مركزياً للإدارة يتألف من مدير عام ومراقب مالي يقيان في الميناء على الدوام. ويضاف إلى ذلك قيام خبراء محددتين ببعثات لفترات قصيرة لتحسين استغلال أنشطة بعينها. وتتوقع السلطات الجيبوتية في الأجل المتوسط أن تكون مهمة محطة الميناء استقبال بعض أنشطة دبي في الخارج وتصبح موطئ قدم دبي على القارة الأفريقية. وعلى نفس المنوال، وضع ميناء جيبوتي في إطار عقد إدارة في حزيران/يونيه ٢٠٠٢ وفازت هيئة موانئ دبي بالعقد.			
ومنذ السنة الأولى من الإدارة الخاصة (حزيران/يونيه ٢٠٠٠ - حزيران/يونيه ٢٠٠١)، حقق الميناء نتائج استثنائية، في النقل العابر (زيادة بنسبة ١٤ في المائة)، والمسافنة (زيادة بنسبة ٨٦,٧ في المائة)، وتحسن متوسط إنتاجية (عدد الحاويات في الساعة) محطة الحاويات بتسجيل ارتفاع قدره ١١٨ في المائة.			
وفي نهاية عام ٢٠٠١، بالرغم من ركود نسبي في إجمالي حركة الملاحة - التي تتكون أساساً من المرور العابر الذي تقوم به إثيوبيا (٧٥ في المائة) الذي سجل رقماً قياسياً في عام ١٩٩٩ (ب) - سجلتها حركة النقل بالحاويات والمسافنة ارتفاعاً حاداً (٢٢,٦ في المائة و٢٢,٧ في المائة على التوالي) بعد تنالي الانخفاض لمدة ثلاث سنوات. وفي الفصل الثاني من عام ٢٠٠٢، كان متوسط الإنتاجية يصل أحياناً إلى ٣١ حركة في الساعة.			
المصدر: هيئة موانئ جيبوتي.			
(أ) وهي مؤسسة مشتركة بين PSA Corporation Ltd و Yemen Holding Ltd تدير محطة حاويات بعدن منذ آذار/مارس ١٩٩٩. وفي عام ٢٠٠١، سجلت حركة النقل بالحاويات نسبة نمو قدرها ٥٢ في المائة ومثلت المسافنة ٧٧ في المائة من تلك الحركة. وتبلغ الاستثمارات في المعدات حالياً أكثر من ٦٥ مليون دولار أمريكي.			
(ب) بسبب تحويل مجمل الملاحة البحرية الخارجية لإثيوبيا في أواسط عام ١٩٩٨ من ميناء عصب إلى ميناء جيبوتي.			

حركة النقل ومؤشرات الأداء في ميناء جيبوتي (بآلاف الأطنان)

حركة النقل الإجمالية	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٠/٢٠٠١
عدد السفن	١ ١٢٤	١ ٠١٨	-٩,٤%
الحركة الإجمالية	٤ ٠٢٧	٤ ١٩٩	٤,٣%
المسافنة	٣٨٠	٥٤١	٤٢,٤%
المرور العابر	٣ ٠٠٤	٣ ١٣٥	٤,٤%
محطة حاويات			
وحدة تعادل عشرين قدماً	١٢٧ ١٢٦	١٤٧ ٩٠٨	١٦,٣%
أطنان	١ ٠٤٠	١ ٢٧٥	٢٢,٦%
المرور العابر للواردات بوحدة تعادل عشرين قدماً	٤٦ ١٧٩	٤٩ ٧٧٤	٧,٨%
المرور العابر للصادرات بوحدة تعادل عشرين قدماً	١٣ ٣٩٣	١٥ ٢٣٠	١٣,٧%
المسافنة بوحدة تعادل عشرين قدماً	٢٩ ٥٣٢	٣٦ ٢٢٤	٢٢,٧%
حاويات فارغة بوحدة تعادل عشرين قدماً	٣٣ ٣٦٩	٤٠ ٩٥٧	٢٢,٧%
حاويات مليئة بوحدة تعادل عشرين قدماً	٨٩ ١٠٤	١٠١ ٢٢٨	١٣,٦%
المدة المتوسطة لوجود حاوية في الميناء (عدد الأيام)	٢٠	٢٠	٠,٠%
تكلفة الحاوية عند الاستيراد (دولار أمريكي/وحدة تعادل عشرين قدماً)	٢٥٣	٢٥٣	-
مدة الخدمة (السفينة/عدد الأيام)	٠,٥٦	٠,٥٦	-
مدة رسو السفن (السفينة/عدد الأيام)	١,٣٢	١,٦٤	٢٥,٠%
المردود (الحركة/الساعة/المرفأ)	٢٠	٢٤	٢٠,٠%
شغل الأرصفة (بالنسبة المئوية)	٥٨%	٥٦%	-٣,٤%
المعدل السنوي/مدة الإقامة (عدد الأيام)	٢٥	٢٥	-

الجدول ٨ - مقارنة أداء محطات الحاويات التي تديرها كيانات ذات وضع مختلف

محطة حاويات دار السلام			محطة حاويات بور - لوي ^(١)			مؤشرات الأداء
٢٠٠١ ٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٠	٢٠٠٠ ١٩٩٩	كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٠٠	كانون الأول/ ديسمبر ١٩٩٩	
%٢١,٤	١٣٥ ٤٠٠	١١١ ٥٠٠	%١٨,١	١٥٠ ١٨٥	١٢٧ ١٣١	وحدة تعادل عشرين قدماً
%١٥,٣	١ ٣٨٩ ٧٠٠	١ ٢٠٥ ٨٠٠	%١٤,٢	١ ٢٩٦ ٨٨٢	١ ١٣٥ ٤٤١	أطنان
%٢٠,٣	٣٤ ٢١٣	٢٨ ٤٤٩	%٣٠,١	٤٥ ٠٠٤	٣٤ ٥٩٣	وحدات فارغة تعادل عشرين قدماً
%٢١,٨	١٠١ ١٨٧	٨٣ ٠٥١	%١٣,٧	١٠٥ ١٨١	٩٢ ٥٣٨	وحدات مليئة تعادل عشرين قدماً
%٣٩,٢-	٠,٧	١,٢	%١٥,٩-	٠,٧٢	٠,٨٥	مدة الخدمة (سفينة/عدد الأيام)
%١٠,٠-	٠,٢	٠,٢	%٣٩,٨-	٠,٠٧	٠,١١	مدة التعاقب (سفينة/عدد الأيام)
%٣٧,٩-	٠,٩	١,٤	%١٨,٦-	٠,٧٨	٠,٩٦	مدة الرسو (سفينة/عدد الأيام)
%٧٦,٧	٣٧١	٢١٠	%٣٠,٤	٣٧٩,٤	٢٩١	إنتاجية السفن (الحركة/السفينة/عدد الأيام)
%١١,٢-	١٤,٢	١٦	%٢٣,٦	١٧,٨	١٤,٤	المردود (الحركة/عدد الساعات/المرفأ)
%٨,٣-	٤٤	٤٨	%١٣,٤-	٤٢,٨	٤٩,٤	شغل الأرصفة (بالنسبة المتوية)
%٣٥,٥-	١٧	٢٦	%٧,٧-	٦	٦,٥	المتوسط السنوي/مدة الإقامة (بالأيام)

المصدر: هيئتا الموانئ في موريشيوس وتنزانيا، وأمانة الأونكتاد.

(أ) باستثناء البيانات الخاصة بالمحطتين الأولى والثانية.

٣٨ - وبعد مرور عام على بدء أنشطة المتعهد الخاص، سجلت محطة الحاويات في دار السلام أداء ملحوظاً بزيادة حركة النقل بالحوايات وارتفاع حاد في نشاط المسافنة (الجدول ٨). وسجل مردود المحطة تحسناً كبيراً بنسبة تقدر بنحو ٨٠ في المائة وانخفض متوسط إقامة الحاويات من ٢٦ إلى ١٧ يوماً. وحتى الآن، تحسن متوسط الإنتاجية تحسناً كبيراً ويبلغ المعدل بين ١٩ و ٢٠ حاوية في الساعة^(٢٢). وبعد سنة من الاستغلال، حقق صاحب الامتياز ربحاً قدره ١١ مليون دولار أمريكي. وبالمثل، فإن مردود محطة الحاويات ببور - لوي (موريشيوس) قد تحسن في أقل من عام (شباط/فبراير - كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٩) بفضل استغلاله من قبل شركة مناولة البضائع المحدودة CHCL، بأكثر من الضعف وتقلصت مدة انتظار السفن إلى أقل من النصف، إذ انتقلت من ٠,٢٤ يوماً إلى ٠,١١ يوماً. وتواصل تحسن مؤشرات الأداء السنة اللاحقة بتحقيق زيادة في الإنتاجية بنسبة تفوق ٣٠ في المائة. وحتى الآن، أعلن بور - لوي ولوبور (جزيرة ريونيون) عن تحقق معدلات مردود يمكن مقارنتها بالنسب التي تحقّقها البلدان المتقدمة: ١٩,٥ و ٢٢ حركة في الساعة لكل مرفأ.

٣٩ - وتبين النتائج أعلاه أن تحقيق أداء جيد يتم أيضاً بفصل نشاط التنظيم عن العمليات وتكليف كيان عمومي مستقل يعتمد إدارة تجارية بالعمليات. ويمثل هذا الشكل من إدارة الموانئ من نوع "الموانئ المالكة للعقار" إمكانية أخرى

للإدارة تختلف عن الإدارة الخاصة بالنسبة إلى الموائى الصغيرة التي تعاني صعوبات لاجتذاب القطاع الخاص في مجال إدارة الموائى وتطويرها والتي يعد حجم الملاحه فيها محدوداً بشكل لا يسمح بإيجاد منافسة في العمليات.

تاسعاً - محدودية الاستثمارات الخاصة في الموائى الأفريقية

٤٠ - لم تحصل القارة الأفريقية بين عامي ١٩٩٠ و ١٩٩٩ سوى على ٥ في المائة من مجموع استثمارات القطاع الخاص في البنى التحتية التي قدرت بنحو ٥٧٩,٢ مليار دولار أمريكي^(٢٣) والتي وظفت في البلدان النامية. ومن هذه النسبة، لم يحصل قطاع النقل سوى على ٨ في المائة، على العكس من قطاعي الاتصالات والطاقة اللذين حصلا على ٤٧ في المائة و ٤٠ في المائة على التوالي من مجموع الاستثمارات الموجهة إلى البنى التحتية. وحسب دراسة أجراها البنك الدولي، كان لأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى في الفترة من ١٩٩٠ إلى ١٩٩٨، أربعة مشاريع مرفئية بالشراكة مع القطاع الخاص تقدر قيمتها بنحو ٣٢ مليون دولار أمريكي؛ وفي الفترة ذاتها، كان لأمريكا اللاتينية والكاريبي ٤٨ مشروعاً تبلغ قيمتها ٢,٤ مليار دولار أمريكي.

٤١ - وفي الوقت الحالي، لا يوجد سوى معطيات قليلة متاحة لتقدير نفقات استثمار القطاع الخاص في الموائى الأفريقية. وبالمثل، فإن نتائج المسح الذي أجراه الأونكاد لا تكفي لإعطاء أرقام دقيقة عن القطاعات التي استفادت من الاستثمارات الخاصة وكذا المبالغ المستثمرة. بيد أنه يستخلص من الأجوبة على الاستبيان أنه خلال السنوات الخمس المنصرمة، تركز القطاع الخاص أساساً، في مجال الاستثمارات، في معدات المناولة بنسبة ٥٥,٦ في المائة من عمليات الاستثمار، ومبالغ تتراوح بين ٨٠٠ ٠٠٠ و ٣٠٠ مليون دولار أمريكي. ثم تأتي البنى التحتية بنسبة ٢٢,٢ في المائة ومعدات نظم المعلومات بنسبة ١٦,٧ في المائة.

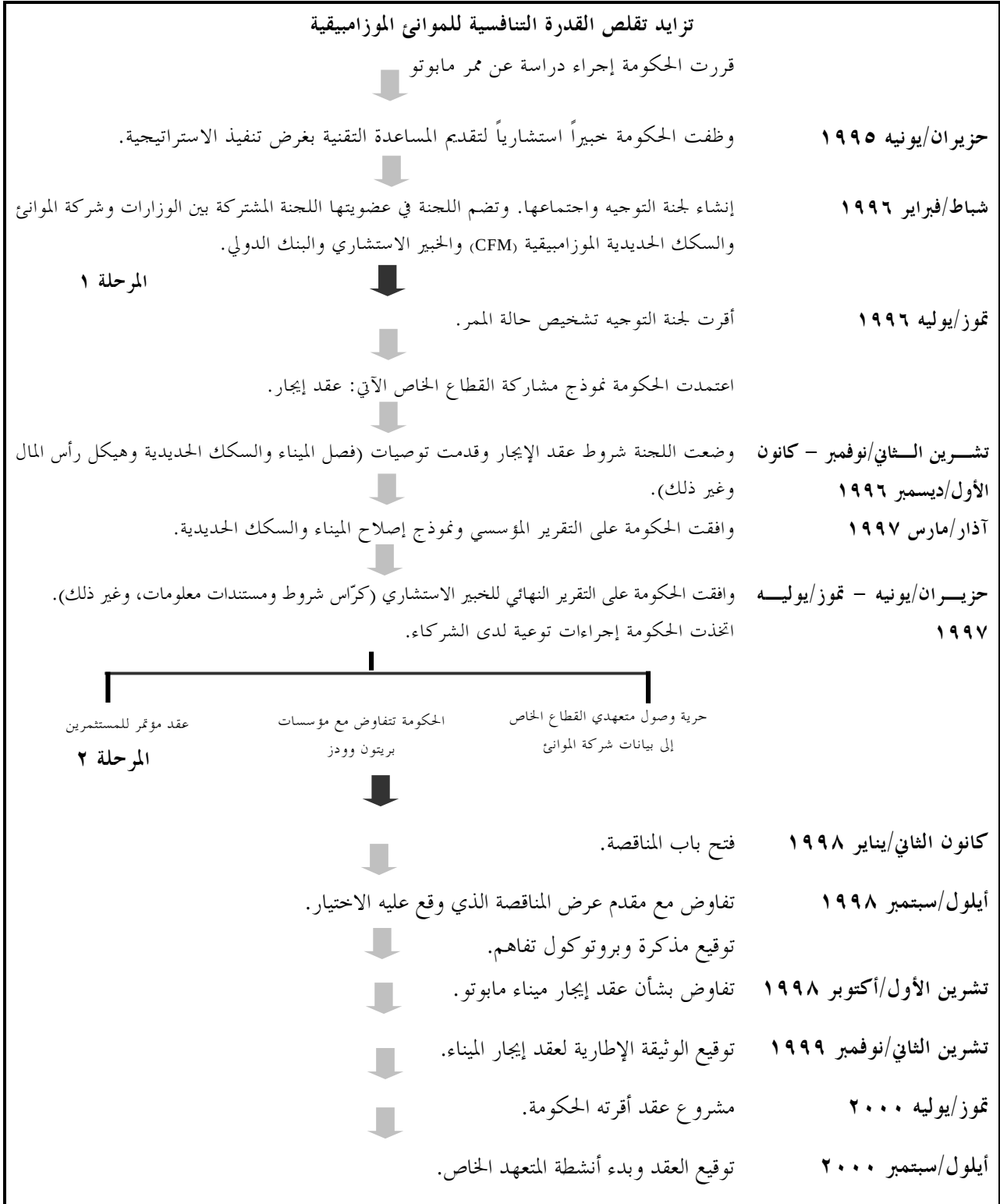
٤٢ - وفيما عدا محدودية الملاحه وضيق السوق، يمكن تفسير مشاركة القطاع الخاص الضعيفة هذه في عمليات الاستثمار في معدات الموائى الأفريقية بعوامل أخرى ترتبط بهياكل التمويل القائمة، وذلك حتى في حالة إجراء أكثر الإصلاحات جرأة:

(أ) المصارف المحلية غير مستعدة لرصد اعتمادات طويلة الأجل؛

(ب) المؤسسات المالية الدولية لديها تصور للأخطار المرتبطة بالبلد لا يصب كثيراً في مصلحة تمويل مشاريع القارة في الأجل الطويل.

وبالتالي، فإن القطاع الخاص المحلي يجد صعوبات في الحصول على التمويل الضروري في السوق الداخلية، والشركات الدولية الكبرى، وإن كانت تملك قدرات مالية كافية، إلا أنها لا تميل كثيراً إلى استثمار مبالغ كبيرة. وهكذا، فإن السلطات العمومية تعوضها وتحمل نفقات الاستثمار بضمان القروض الطويلة الأجل التي يحصل عليها من المؤسسات المالية مثل البنك الدولي وبنك التنمية لغرب أفريقيا وغيرهما. وغالباً ما تقدم تلك القروض بشرط منح امتياز لشركاء القطاع الخاص على المعدات والخدمات الممولة.

الجدول ٩ - مخطط إعادة هيكلة ميناء مابوتو والشراكة مع القطاع الخاص



المصدر: شركة الموانئ والسكك الحديدية الموزامبيقية (CFM) .

عاشراً- أطر التفاوض وقواعد المنافسة

٤٣- تعتبر أطر التفاوض بين متعهدي القطاع الخاص من جهة والقطاع العام من جهة أخرى غير ملائمة أحياناً لحفز مشاركة القطاع الخاص. ففي بعض مشاريع الشراكة، لوحظت حالات تأخير كبير في عملية وضع الإصلاحات (الجدول ٩) وقضاء وقت طويل في المفاوضات. وقد كان لذلك بعض النتائج على قدرة المشاريع على البقاء وتدهور الثقة بين الشركاء. وفي أسوأ الحالات، أفضى ذلك إلى انسحاب متعهدي القطاع الخاص كما كانت الحال بالنسبة إلى ميناء مومباسا^(٢٤) حيث ألغى الاتفاق في أيلول/سبتمبر ١٩٩٧. ومن العوامل الحاسمة أيضاً في كل استراتيجية شراكة مع متعهدي القطاع الخاص، المحليين والأجانب، استقرار البيئة الاجتماعية القانونية والإدارية والسياسية التي تكفل وجود مؤسسات فعالة وقواعد قانونية واضحة.

٤٤- بيد أنه بسبب محدودية المنافسة الناجمة عن ضيق السوق، فإن وضع قواعد وأطر مؤسسية^(٢٥) عامل أساسي في الاستفادة من المزايا المرتبطة بوجود القطاع الخاص في ميناء من الموانئ، مع تجنب أيلولة احتكار عمومي إلى احتكار خاص في حال ظهور متعهد واحد من القطاع الخاص أو اتفاقات بين متعهدين عدة. وحسب المسح، فإن ٥٦,٥ في المائة من الموانئ التي تعمل بشراكة مع الشركات الخاصة لها إطار تنظيمي مناسب، في إطار المنافسة. كما أن ١٦,٧ في المائة من الموانئ، التي لم تفتح بعد على القطاع الخاص، إطاراً تنظيمياً مكيفاً للتصدي للممارسات الاحتكارية. وعلى العكس من ذلك، فقد لوحظ في حالة موزامبيق عدم كفاية الهياكل القانونية لحماية زبائن الميناء من تجاوزات الأوضاع الاحتكارية (ارتفاع الأسعار وممارسات التواطؤ وغير ذلك).

٤٥- وعلى مستوى تحديد الأسعار، تبين نتائج المسح أن الموانئ "المخصصة" تمتلك ٩١ في المائة من آليات الرقابة على الأسعار. ومن أجل وضع هذه الأحكام وهذه الرقابة موضع التنفيذ، فإن السلطات المختصة هي وزارات النقل (٣٥ في المائة) وهيئات الموانئ (٣٥ في المائة) والأجهزة الإدارية الأخرى (٣٠ في المائة).

حادي عشر- آفاق خصخصة البنى التحتية المرفئية

٤٦- في السنوات القادمة، سيكون عدد مشاريع التعاون مع القطاع الخاص في الموانئ الأفريقية كبيراً (الجدول ١٠). وحالياً، تجري جميع بلدان القارة تقريباً إصلاحات من أجل تسويق إدارة الموانئ و/أو الاستعانة بمتعهدين من القطاع الخاص في إدارة الموانئ. وتقترن هذه البرامج أيضاً بمشاريع استثمارية ترمي إلى تحديث المعدات والخدمات.

٤٧- ولوحظ في غرب أفريقيا تسارع مشاريع الإصلاح والشراكة بين القطاعين العام والخاص، وأساساً مع متعهدين متعددي الموانئ (مثل شركات Bolloré, P&O, Mersey إلخ). بغرض تشييد حطّات جديدة وتحديث المعدات القائمة، كما هي حال دوالا وأبيدجان وكوتونو وداكار وتيما وغيرها. وتنجم هذه العمليات عن تكثف المنافسة الإقليمية لخدمة البلدان المجاورة غير الساحلية ولتصبح منطلقاً إقليمياً للمبادلات (مركز).

الجدول ١٠ - مشاريع مشاركة القطاع الخاص مستقبلاً

البلدان	الموانئ	المشاريع التي يشارك فيها القطاع الخاص
جنوب أفريقيا	كيب تاون	محطة فواكه (البناء والتشغيل والنقل).
بنن	كوتونو	مشروع بناء محطة جديدة للحاويات.
الكاميرون	دوالا	التفاوض بشأن عقد امتياز بخصوص إدارة العمليات وبشأن صيانة محطة حاويات دوالا.
كوت ديفوار	أبيدجان	* توقيع اتفاقية لتوسيع ميناء أبيدجان في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١: بناء محطة حاويات ومنطقة صناعية حرة. استثمار صاحب امتياز من القطاع الخاص يقدر بمبلغ ١١٨ مليون دولار أمريكي. * إعلان للتقدم بعروض مناقصة من أجل منح امتياز محطة الحاويات في فريدي (Vridi)، ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠١.
جيبوتي	جيبوتي	بناء محطة لنقل السواكب
كينيا	مومباسا	أقرت الحكومة برنامج إعادة بناء ميناء مومباسا: * يشارك القطاع الخاص في تطوير محطتين جديدتين للحاويات. * خصخصة عمليات مناولة مختلف البضائع.
نيجيريا	لاغوس، ميناء هاركورت	* إعداد إجراءات خصخصة قطاع الموانئ * مشروع نموذجي لمنح امتياز على محطة حاويات لاغوس لمتعهد دولي. * تنقيح القانون السابق.
السنغال	داكار	* توسيع محطة الحاويات؛ التكلفة المقدرة: ٣٤ مليون دولار أمريكي. * مشروع بناء ميناء خاص بالمعادن
توغو	لومي	* بناء متعهدين من القطاع الخاص (Ecomarine) لمحطة جديدة للحاويات. * مشروع منح امتياز على عمليات مختلف البضائع.

المصدر: أمانة الأونكتاد.

خاتمة

٤٨ - تبين هذه الدراسة إذن أن كل الموانئ الأفريقية تقريباً، حتى وإن كانت كلها ملكية عامة، تقوم بإصلاحات، كما هو الحال في سائر أنحاء العالم، في مجال التسويق وتعزيز مشاركة القطاع الخاص في جميع العمليات المرفئية. أما السلطة السياسية فتعترف بما يحدثه انسحاب الإدارة العمومية وإقامة الشراكات بين القطاعين العام والخاص في الموانئ من آثار إيجابية على القدرة التنافسية للصادرات بفضل خفض التكاليف وزيادة فعالية العمليات.

٤٩ - فقد حقق ميناء جيبوتي ومابوتو، بوجه خاص، منذ السنة الأولى، تحسناً في الإنتاجية وزيادة في حركة الملاحية (ولا سيما المسافنة)، وفعالية في الخدمات المقدمة وزيادة في الاستثمار، وذلك بفضل فتح العمليات على الشركاء من القطاع الخاص. لكن يجب القول أيضاً إن نتائج من هذا القبيل قد تحققت في موانئ تديرها مؤسسات عامة تتمتع باستقلالية في الإدارة واستقلال مالي ويفرض عليها تحقيق نتائج، كما هي حال بور - لوي وخليج والفيس. ويوفر أداء هذه الموانئ إمكانية أخرى للأغلبية الساحقة من موانئ القارة الأفريقية التي تعاني صعوبات لاجتذاب الاستثمار الخاص بسبب محدودية حركة الملاحية فيها والتي يطرح بشأنها السؤال عن التوازن بين الإدارة الخاصة كلياً أو العامة، بسبب المخاطر المرتبطة بتحويل الاحتكار من القطاع العام إلى القطاع الخاص. وهكذا، فإن الحل الأنسب لمعظم الموانئ الأفريقية هو خيار "الميناء المالك للعقار"، مع وجود إدارة مستقلة للعمليات تتولاها دائرة مستقلة (خاصة و/أو عامة) تابعة لهيئة الميناء.

٥٠ - ويُستخلص من المسح الذي أجراه الأونكتاد أن النتائج الإيجابية المتوقعة من إصلاح الموانئ لا يمكن أن تتحقق ما لم يكن هناك تنسيق مع باقي الجهات التي تدخل في عمليات النقل والشركاء الآخرين للموانئ، وإلا فإن مكاسب الإصلاحات ستتقلص. وفي هذا الصدد، من الملاحظ، في إطار سياسات النقل المحلية، اقتران الإصلاحات المرفئية بمشاريع أخرى لتحديث السكك الحديدية والطرق وخصخصتها، كما هو حال تطوير ممر مابوتو وبيرا بوجه خاص، ومشروع تعزيز السكك الحديدية في السنغال، وتصلح خطوط السكك الحديدية الرابطة بين أكرا وتيما بغانا، وهي مشاريع تستهدف كسر عزلة البلدان المجاورة غير الساحلية.

٥١ - وعلى صعيد آخر، يشتكي زبائن الموانئ الأفريقية غالباً من عدم انتظام الخدمات وقلة موثوقيتها ومن توقف الأنشطة بسبب تواتر حالات الاكتظاظ وتعدد التدابير الإدارية الأحادية الجانب. وللاستفادة من النتائج الإيجابية المرتبطة بإصلاح الموانئ، يجب على هيئات الموانئ الأفريقية أن تعتمد استراتيجيات متكاملة بإشراك الجهاز الحكومي برمته وجميع الشركاء، من القطاعين الخاص والعام، المعنيين بالموانئ.

المرفق الأول

مقتطفات من الكتاب الأبيض عن السياسة التجارية لموانئ جنوب أفريقيا

(الإدارة الوطنية للنقل، ٦ آذار/مارس ٢٠٠٢)

ألف - المبادئ التوجيهية للكتاب الأبيض بشأن سياسة النقل الوطنية

أوصى الكتاب الأبيض باعتماد أربعة توجيهات أساسية لسياسة الموانئ:

- ١ - إنشاء هيئة وطنية للموانئ؛
- ٢ - إنشاء هيئة تنظيمية مستقلة؛
- ٣ - فصل وظائف هيئة الموانئ عن وظائف العمليات؛
- ٤ - تعزيز تخفيض التكاليف، وتقديم خدمات ذات مستوى رفيع، وحرية اختيار الشاحنين في العمليات المرفئية، بإقامة نظام تجاري مرفئي قادر على المنافسة.

باء - المكونات الرئيسية لنظام الموانئ الجديد

- ١ - ستوضع الهيئة الوطنية للموانئ الحالية خارج نطاق شبكة النقل "Transnet" بناء على برنامج إعادة هيكلة الشبكة، كما أقرته وزارة المؤسسات العامة؛
- ٢ - هذه الهيئة الوطنية للموانئ التي تنقل إلى خارج الشبكة تتخذ فيما بعد شكل مؤسسة عامة جديدة؛
- ٣ - ستكون "الهيئة الوطنية للموانئ" هي هيئة "الميناء المالك للعقار" لموانئ جنوب أفريقيا وستمتلك أراضي الموانئ وبنائها التحتية؛
- ٤ - يجب السعي إلى تحقيق مشاركة أكبر من القطاع الخاص في العمليات من خلال عقود الإيجار والامتياز؛
- ٥ - سيخضع منح عقود الإيجار أو الامتياز للمناقصة؛
- ٦ - ستكون عملية المناقصة شفافة وتقوم على ضرورة أن تحدد بوضوح مجموعة من الأهداف/المرامي والمعايير والنتائج القابلة للقياس كمياً.

جيم - دور الهيئة الوطنية للموانئ في جنوب أفريقيا

ستتولى الهيئة الوطنية للموانئ مسؤولية إدارة النظام التجاري للموانئ الوطنية. ولكي تصبح الهيئة هيئة "ميناء ممالك للعقار"، فإنها لن تشارك في العمليات المرفئية (مثل المناولة وعمليات المحطة). وستكون الهيئة الوطنية للموانئ هي المالكة للأراضي. بيد أن المحطات والبنى التحتية، مثل المباني والورش والرصف وخطوط السكك الحديدية، وخدمات المحطات والمرافق العامة (الماء والكهرباء ومجري المياه والاتصالات وغير ذلك) ومعدات المناولة اللازمة، مثل الرافعات، فيمكن للمتعهدين شراؤها و/أو بناؤها وإدارتها و/أو صيانتها في إطار عقود إيجار أو امتياز تبرم مع الهيئة الوطنية للموانئ. وهذا يعني أيضاً أن الهيئة الوطنية للموانئ لن تستخدم اليد العاملة في مجال المناولة.

دال - القطاع الخاص في موانئ جنوب أفريقيا

ترمي السياسة الوطنية في مجال الموانئ إلى إحداث آثار إيجابية على الاقتصاد الوطني برمته في الأجل الطويل. وقد حددت الحكومة كهدف تعزيز مشاركة القطاع الخاص في العمليات المرفئية، وسيسمح ذلك بالمنافسة داخل الموانئ وفيما بينها. وستتنافس مختلف متعهدي المحطات على أساس ما يلي:

(أ) جودة الخدمات

- مدة رسو السفن؛
- خدمات مرفئية عملية وخدمات مالية أو تقنية؛
- تعدد الوسائط، نماذج التكاليف والفعالية.

(ب) الخدمات وفعالية العمليات

- الاستعمال؛
- التكنولوجيا.

هاء - الإطار التنظيمي للموانئ

من المناسب توافر نوع من قواعد الإشراف لكي تتمكن السلطة الوطنية للموانئ من ضمان أهم استراتيجيات موانئنا؛ وتعزيز المنافسة في مجال التطوير وإصلاح الموانئ لكي لا تتعرض القدرة التنافسية للموانئ التجارية في جنوب أفريقيا وللشركات، ولا سيما المصدرة منها، للخطر بأي شكل من الأشكال. ويجب أن تتميز عملية وضع اللوائح بين الإشراف التقني والبيئي والاجتماعي وبين الإشراف الاقتصادي.

المرفق الثاني

مقتطفات من "الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا"

٤٠ وسائل النقل

الأهداف

- تقليص مدة تنقل الأشخاص والسلع والخدمات عبر الحدود؛
- تقليص فترات الانتظار والهمود في الموانئ؛
- النهوض بالنشاط الاقتصادي وتجارة البضائع عبر الحدود على أساس أفضل روابط النقل البري؛
- تعزيز الروابط بين النقل الجوي للركاب والشحن بين المناطق دون الإقليمية في أفريقيا.

الإجراءات

- إنشاء أفرقة خاصة في مجال الجمارك والمهجرة بغية تنسيق عمليات المرور عبر الحدود وإجراءات منح التأشيرات؛
- إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص والتشجيع عليها من أجل منح امتيازات في مجال تشييد الموانئ وشبكات الطرق والسكك الحديدية والملاحة البحرية وتنظيمها وصيانتها؛
- تعزيز تنسيق المعايير واللوائح بحسب وسائل النقل والاستعمال المتزايد لخدمات النقل المتعدد الوسائط؛
- التعاون مع المنظمات الإقليمية لإقامة ممرات بهدف تطوير النقل؛
- تشجيع الشراكات بين القطاعين العام والخاص من أجل ترشيد صناعة النقل الجوي وتعزيز القدرات في مجال مراقبة الحركة الجوية.

المرفق الثالث

مقارنة وضع بعض الموانئ الأفريقية

البلدان	الموانئ الرئيسية	النموذج التنظيمي	هيئات الموانئ	تعليقات
جنوب أفريقيا	ديربان، كيب تاون، بورت إليزابيث	أداة وخدمة	هيئة جنوب أفريقيا للعمليات المرفئية	فصل بين التنظيم والعمليات. تجري حالياً خصخصة بعض العمليات.
بنن	كوتونو	ميناء مالك للأرض	ميناء كوتونو المستقل	محطة حاويات: مايرسك. تجري حالياً خصخصة بعض العمليات.
الكاميرون	دوالا	ميناء مالك للأرض وأداة	الهيئة الكاميرونية للموانئ	محطة حاويات تديرها مايرسك
كوت ديفوار	أبيدجان	أداة وخدمة	ميناء أبيدجان المستقل	عمليات المناولة مخصصة. برنامج طرح محطات الحاويات والمعدات الجديدة للائتمياز
جيبوتي	جيبوتي	ميناء مالك للأرض	هيئة جيبوتي للموانئ	تدير شركة هيئة دبي الدولية للموانئ كل الميناء
مصر	بورسعيد، الاسكندرية	خدمة	وزارة النقل	...
غابون	بور - جنتسيل، ليبرفيل - أوندو	أداة وخدمة	ديوان الموانئ والمرافئ الغابونية (OPRAG)	يدير الموانئ مجلس إدارة، أما المناولة فمخصصة
غانا	تيما	ميناء مالك للعقار وأداة	الهيئة الغانية للموانئ والمرافئ	فصل وظائف التنظيم عن العمليات
كينيا	مومباسا	أداة وخدمة	الهيئة الكينية للموانئ	تجري حالياً خصخصة بعض العمليات
موريشيوس	بور - لوي	ميناء مالك للعقار وأداة	هيئة موريشيوس للموانئ Corporation Ltd (وهي شركة عمومية مستقلة)	محطة حاويات تستغلها شركة Cargo Handling
المغرب	الدار البيضاء، المحمدية	خدمة	مكتب استغلال الموانئ (ODEP)	تابع لوزارة التجهيز والنقل
موزامبيق	مابوتو، ناكالا، بيرا	ميناء مالك للعقار، ميناء مالك للعقار، ميناء مالك للعقار	شركة الموانئ والسكك الحديدية الموزامبيقية (CFM)	Cornelder de Mozambique SCDN Mersey Docks (MPHC)
ناميبيا	لودريتز، خليج والفيس	أداة وخدمة	الهيئة الناميبية للموانئ (Namport)	محطة السواثب يديرها القطاع الخاص
نيجيريا	لاغوس، بورت هاركورت، وغيرها	خدمة	الهيئة النيجيرية للموانئ (NPS)	توقيع بروتوكول اتفاق مع ميناء أنفري في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١ لمراقبة حسابات الموانئ النيجيرية بغية تسير خصخصة الهيئة النيجيرية للموانئ
السنغال	داكار	أداة وخدمة	ميناء داكار المستقل	المناولة مخصصة
تنزانيا	دار السلام	ميناء مالك للعقار	الهيئة التنزانية للمرافئ	محطة حاويات: Hutchinson Port Holdings
توغو	لومي	ميناء مالك للعقار وأداة	ميناء لومي المستقل	محطة حاويات: دلماس
تونس	تونس العاصمة	خدمة	ديوان البحرية التجارية والموانئ	الديوان تابع لوزارة النقل، وتعتمد السلطات حالياً إلى استكمال النصوص القانونية من أجل اجتذاب القطاع الخاص إلى العمليات المرفئية (مثل تنقيح قانون الموانئ)

المصدر: الهيئات الوطنية للموانئ وأمانة الأونكتاد.

المرفق الرابع

النقل بالحوايات في الموانئ الأفريقية بين ١٩٩٧ و ٢٠٠٠

ترتيب عام ٢٠٠٠	الموانئ	البلدان	تصنيف الأونكتاد	التجمع الإقليمي	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ١٩٩٧	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ١٩٩٨	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ١٩٩٩	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ٢٠٠٠
١	دير بان	جنوب أفريقيا	جنوب أفريقيا	AGPAFA	٩٤١ ٧٣٣	١ ٠٧٩ ٦٩٢	٩٦٩ ٠٨٥	١ ٢٩١ ١٠٠
٢	الاسكندرية	مصر	شمال أفريقيا	UAPNA	٣٩٧ ٣٢٧	٥١٥ ٩٦٣	٦٢٨ ٧٢٤	٦٠١ ٩٨٧
٣	دمياط	مصر	شمال أفريقيا	UAPNA	٦٠٦ ٩٧٣	٣٠٩ ٠٨٨	٤٣٢ ٣٢٩	٥٨٣ ٠٦٠
٤	بور سعيد	مصر	شمال أفريقيا	UAPNA	٤١٥ ٦٩٤	٢٦٩ ٩١٥	٤١٠ ٧٢٨	٥٢٧ ٨٩٦
٥	أبيدجان	كوت ديفوار	غرب أفريقيا	AGPAOC	٤١٦ ١٠٠	٤٦٨ ٧٢٧	٤٦٣ ٨٣٥	٤٣٤ ٦٥٤
٦	كيب تاونا	جنوب أفريقيا	جنوب أفريقيا	AGPAEA	٣١٦ ٣٨٣	٣٢٩ ٤٢٨	٣٣١ ٧٦٦	٣٩٤ ٩١٣
٧	الدار البيضاء	المغرب	شمال أفريقيا	UAPNA	٢١٠ ٦٨٧	٢٤٥ ٣٨٢	٢٨٠ ٩٨٢	٣١١ ٦٩٥
٨	بورت إليزابيث	جنوب أفريقيا	جنوب أفريقيا	AGPAEA	١٨٠ ٠٠٠	٢٠٥ ١٣٤	٢٥٠ ٨٤٦	٢٤٢ ٧١٨
٩	مومباسا	كينيا	شرق أفريقيا	AGPAEA	٢٣٠ ٠٤٧	٢٤٨ ٤٥١	٢٣٢ ٥١٠	٢٣٦ ٩٢٨
١٠	الجزائر العاصمة	الجزائر	شمال أفريقيا	UAPNA	١٢٠ ٨٣٦	١٦٢ ٤٥٤	١٩٠ ٣٢٥	٢١٦ ٠٥٢
١١	رادس	تونس	شمال أفريقيا	UAPNA	١٢٧ ٤٢١	١٦١ ٥٨٤	٢٠١ ٦٥٣	٢١٤ ٧٧٠
١٢	تيما	غانا	غرب أفريقيا	AGPAOC	١٤٠ ٢٦٠	١٦٩ ٦٨٧	١٩٧ ٩٠٠	١٦٩ ٦٧٩
١٣	داكار	السنغال	غرب أفريقيا	AGPAOC	١١٠ ٨٣٦	١١٥ ٠٣٩	١٤٩ ٠٠٠	١٦٥ ٠٠٠
١٤	بور - لوي	موريشيوس	شرق أفريقيا	AGPAEA	١١٦ ٩٥٦	١٣٦ ٤١٧	١٤٤ ٢٦٩	١٥٧ ٤٢٠
١٥	لو بور	جزيرة ريونيون (فرنسا)	شرق أفريقيا	AGPAEA	١٢٣ ٧٣٤	١٤٥ ٢٨٦	١٤٦ ١٧٢	١٥٤ ٣٨٩
١٦	أبابا	نيجيريا	غرب أفريقيا	AGPAOC	٩٨ ١٠١	١٠٢ ٣٣٩	١٣٧ ٥٤٠	١٣١ ٤٦٦
١٧	جيبوتي	جيبوتي	شرق أفريقيا	AGPAEA	١٤٨ ٨٧٢	١٣٦ ٢١٧	١٢٨ ٧٩١	١٢٧ ١٢٦
١٨	دوالا	الكاميرون	غرب أفريقيا	AGPAOC	١١٦ ٨٣٥	١١٨ ٣٧٤	١٢٠ ٧٧٢	١٢٦ ٩٥٨
١٩	دار السلام	تنزانيا	شرق أفريقيا	AGPAEA	١٠٣ ٤٣٢	١٠٨ ٣٦٢	١٠٦ ٣٠٤	١١٧ ٩١٢
٢٠	بور سودان	السودان	شرق أفريقيا	AGPAEA	٦١ ٣١٨	٦٩ ٧٠٨	٨٢ ٢٤٤	٩٤ ١٨٢
٢١	كوتونو	بنن	غرب أفريقيا	AGPAOC	٥٤ ٢٩٣	٥٧ ٤٤١	٥٨ ٨٨٢	٨١ ٨٦٢
٢٢	تاماتافي	مدغشقر	شرق أفريقيا	AGPAEA	٥٣ ٠٦٧	٦٢ ٠٧٨	٦٦ ٥١٣	٦٧ ٠٦٢
٢٤	لومي	توغو	غرب أفريقيا	AGPAOC	٤٧ ٨٥٥	٤٧ ٥٢١	٥٠ ٢٤٦	٥٧ ٣٥٠
٢٥	كوناكري	غينيا	غرب أفريقيا	AGPAOC	٤٠ ٤٥٩	٤٣ ٧٥٣	٥٠ ٦٨٨	٤٤ ٤٣١
٢٦	وهران	الجزائر	شمال أفريقيا	UAPNA	٣٣ ٤٢٦	٤٢ ١٠٧	٤١ ٩٨٤	٤١ ٩٨٤
٢٧	ليبرفيل	غابون	غرب أفريقيا	AGPAOC	٣٦ ٦٥١	٢٦ ٩٥٨	٣٨ ٢١١	٤٠ ٠٥٩
٢٨	تاكورادي	غانا	غرب أفريقيا	AGPAOC	٤٧ ٧٥٢	٢٩ ٣٤١	٣٧ ٨٤٣	٣٩ ٨٠٥
٢٩	مابوتو	موزامبيق	شرق أفريقيا	AGPAEA	١٧ ٥٣٦	٢٣ ٩٨٢	٣٠ ٣٤٠	٣٤ ٨٧١
٣٠	برا	موزامبيق	شرق أفريقيا	AGPAEA	٣٧ ٥٢٢	٣٦ ٠٩٠	٣٢ ٧٣٧	٣٤ ٤٩٨
٣١	خليج الفيس	ناميبيا	شرق أفريقيا	AGPAEA	٢٥ ٠٢٥	٣١ ٦٠٦	٣٢ ٨١٨	٣٣ ٧٠٠
٣٢	أغادير	المغرب	شمال أفريقيا	UAPNA	١٩ ٣٧٤	١٥ ١٩٧	٢٦ ٧٤٥	٢٩ ٨١٧
٣٣	بانجول	غامبيا	غرب أفريقيا	AGPAOC	١٩ ٦٤٩	٢٥ ٢٤٠	٣٠ ٠٠٣	٢٨ ٧٤٣
٣٤	نواكشوط	موريتانيا	غرب أفريقيا	AGPAOC	٢٢ ٨٦٤	١٨ ٣٦٤	١٩ ١٣٠	٢٧ ٦٦٥
٣٥	سكيكدة	الجزائر	شمال أفريقيا	UAPNA	٩ ٠٠٠	١١ ٧٩٩	٢٢ ٦٤٦	٢٥ ٤٥٣

ترتيب عام ٢٠٠٠	الموانئ	البلدان	تصنيف الأونكتاد	التجمع الإقليمي	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ١٩٩٧	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ١٩٩٨	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ١٩٩٩	مجموع الوحدات التي تعادل عشرين قدما ٢٠٠٠
٣٦	ناكالا	موزامبيق	شرق أفريقيا	AGPAEA	١٠ ٧٣٣	١٤ ٧٢٢	١٩ ٤٩٣	٢٥ ٢٠٧
٣٧	إيست لندن	جنوب أفريقيا	جنوب أفريقيا	AGPAEA	٢٦ ٥١٨	٢٧ ٥٤٢	٣٢ ٢٦٣	٢٤ ٠٧٨
٣٨	لوبيتو	أنغولا	غرب أفريقيا	AGPAOC	٨ ٣٢٦	٢٠ ٢٠٠	٢١ ٠٠٠	٢٣ ٥٧٣
٣٩	بوانت - نوار	الكونغو	غرب أفريقيا	AGPAOC	١٣ ٣٠٦	٢١ ٢٠٠	١٥ ٤٣١	٢٢ ٠٠٠
٤٠	بور فيكتوريا	سيشيل	غرب أفريقيا	AGPAEA	١٦ ١٠٠	٢١ ١٠٠	١٨ ٨٩٨	١٩ ٧٠٠
٤١	طنجة	المغرب	شمال أفريقيا	UAPNA	١٢ ١٠٨	١٥ ١٣١	١٥ ٢٤١	١٦ ٧٥٨
٤٢	ماساوا	إريتريا	شرق أفريقيا	AGPAEA	١٠ ١٤٤	١٣ ١٦١	١٣ ١٢١	١٣ ٠٠٠
٤٣	قصب	إريتريا	شرق أفريقيا	AGPAEA	٣٤ ٧٥٦	١٤ ٤٧٩	٢٦٨	٣٠٠
المجموع الأول (٤٣ ميناء)					٥ ٥٦٩ ٥٣٩	٥ ٧٥٣ ١٣٨	٦ ٣٢٩ ٠١٧	٧ ١٠٢ ٨٣٤
المجموع الثاني (تقدير الموانئ الأخرى المتبقية)					٨٦ ٨٧٥	١٠٠ ٣٦١	١٣٣ ١٤١	١٥١ ٢٩١
المجموع الثالث = المجموع الأول + المجموع الثاني					٥ ٦٥٦ ٤١٤	٥ ٨٥٣ ٤٩٩	٦ ٤٦٢ ١٥٨	٧ ٢٥٤ ١٢٥
موانئ أقل البلدان نمواً					٨٣٢ ٠٩٠	٨٧١ ٦١٣	٩٢٣ ٠٨٦	١ ٠١٧ ٧٥١

ملاحظة: البيانات الواردة بخط مائل تقديرات من أمانة الأونكتاد.

المصدر: أمانة الأونكتاد.

AGPAEA = رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي.

UAPNA = اتحاد إدارات الموانئ في شمال أفريقيا.

AGPAOC = رابطة إدارة الموانئ في غرب ووسط أفريقيا.

المرفق الخامس

العناوين الإلكترونية لبعض الموانئ الأفريقية والمنظمات الإقليمية

www.afriports.org	رابطة البلدان الأفريقية للتعاون في مجال الموانئ
www.pmaesa-agpaea.org	رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي
	شرق أفريقيا
www.port.dj	جيبوتي
www.kenya-ports.com	كينيا
www.mauport.com/http://mpa.intnet.mu	موريشيوس
www.reunion.port.fr	ريونيون
www.tanzaniaports.com	تنزانيا
	الجنوب الأفريقي
www.portnet.co.za	جنوب أفريقيا
www.cfmnet.co.mz	موزامبيق
www.namport.com	ناميبيا
	اتحاد إدارات الموانئ في شمال أفريقيا
	الجزائر
www.annaba-port.com	عنابة
www.skikda-port.com	سكيكدة
www.portalger.com.dz	الجزائر العاصمة
www.portdebejaia.com.dz	بجاية
www.oran-port.com	وهران
www.rafimar.com www.imsalex.com	مصر
www.odep.org.ma	المغرب
	رابطة إدارة الموانئ في غرب ووسط أفريقيا
www.pmawca-agpaoc.org	المنظمة البحرية لدول غرب ووسط أفريقيا
www.mowca.org	أنغولا
www.eplobito.com	الكاميرون
www.cameroonports.com	الرأس الأخضر
http://www.enapor.cv	الكونغو
www.congoport-papn.com	كوت ديفوار
www.paa-ci.org	غابون
www.ifrance.com/websystemes/oprag	غامبيا
www.gamport.gm	غينيا
www.eti-bull.net/pac/	السنغال
www.tpsnet.org www.rapide-pana.com	نيجيريا
www.nigeria-ports.com	توغو
www.togoport.com	

ثبت المراجع

- الأونكتاد، "Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern and Southern Africa" (UNCTAD/LDC/115)، ٢٠ تموز/يوليه (٢٠٠١)
- الأونكتاد، "Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports" (UNCTAD/SDD/PORT/3)، ١٩٩٥
- الأونكتاد، "Guidelines for port authorities and governments on the privatization of port facilities" (UNCTAD/SDTE/TIB/1)، ١٩٩٨
- الأونكتاد، النشرة الإخبارية بشأن النقل، العددان ٢٠ و ٢١ (٢٠٠٠ و ٢٠٠١)
- الأونكتاد، "Human resources and institutional development in African ports" (RAF 89 028)، آذار/مارس (١٩٩٠)
- الأونكتاد، استعراض النقل البحري لعام ٢٠٠٢، جنيف، ٢٠٠١
- البنك الدولي، "Global economic prospects and the developing countries 2002"
- البنك الدولي، "Public policy for the private sector", World Bank Group, Nos. 100, 167, 193, 196, 222, 223
- الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، وثائق "منتدى الاستثمار في النقل" الذي نظّمته لجنة النقل والمواصلات في الجنوب الأفريقي، ويندهوك، ناميبيا، ٢٤-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠١
- الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي، "بروتوكول بشأن النقل والاتصالات والأرصدة الجوية"، مابوتو، ١٩٩٨
- الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، وثيقة متاحة على الموقع: www.nepad.org
- اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، "Rapport d'évaluation de la 'Deuxième décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique" (ECA/RCID/042/01)
- شبكة النقل للجنوب الأفريقي، "Comparative Transit Transport Cost Analysis", septembre 2001, ARD-RAISE Consortium
- جنوب أفريقيا، "White paper on national commercial ports policy"، الإدارة الوطنية للنقل، ٦ آذار/مارس ٢٠٠٢
- كينيا، "An overview of port commercialisation: the African experience"، الهيئة الكينية للموانئ، مومباسا، كينيا، ٢٨-٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٨ (ECA/RCID/23/97)
- بكر، محمد أ.، "A model in privatization, successful change management in the ports of Saudi Arabia" ("نموذج الخصخصة وإدارة التحول الناجحة في موانئ المملكة العربية السعودية")
- كروك، غاري، "Evolution du cadre institutionnel et réforme portuaire"، المؤتمر الأفريقي الأول للموانئ، أبيدجان (١٠-١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١)
- هوفمان، ج. إيسا، و بيريز غ.، "Trade and maritime transport between Africa and South America"، وحدة النقل باللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، آذار/مارس ٢٠٠١
- مبولي، إيرنست، "East Africa: transport cost, competitiveness and export performance"، زنجبار (٦-٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١)
- Containerisation International، آب/أغسطس، أيلول/سبتمبر، تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٢
- International Journal of Maritime Economics، المجلد ٣، العدد ٢، حزيران/يونيه ٢٠٠١
- Jeune Afrique L'Intelligent، العدد ٢١٦١ (١٠-١٦ حزيران/يونيه ٢٠٠٢)

الحواشي

- (١) تناول هذا المسح، المعنون "Expériences de la participation du secteur privé dans les ports africains" (تجارب من مشاركة القطاع الخاص في الموانئ الأفريقية) والذي اتخذ شكل استبيان، ٥٠ ميناء من جميع مناطق القارة. وتم تلقي ٣٤ رداً يتعلق بـ ٤٦ ميناء. وفي عام ٢٠٠٠، كانت حركة مرور الحاويات من تلك الموانئ تقدر بـ ٩٢ في المائة من إجمالي الوحدات التي تعادل عشرين قدماً في مجموع الموانئ الأفريقية. وحتى في الموانئ التي تدار إدارة خاصة، تأتت الردود إما من هيئات الموانئ وإما من الوزارات المكلفة بالموانئ. هذا، ولن تنشر نتائج هذا المسح.
- (٢) الأونكتاد، "Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports" (تحليل مقارنة لتحرير الموانئ وتسويقها وخصخصتها) (UNCTAD/SDD/PORT/3)، ١٩٩٥.
- (٣) الأونكتاد، "Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities" (مبادئ توجيهية لهيئات الموانئ والحكومات بشأن خصخصة المرافق المرفئية) (UNCTAD/SDTE/TIB/1)، ١٩٩٨.
- (٤) تكلفة مرفاع الحاويات الواحد على سبيل المثال تتجاوز ٦ ملايين يورو في الوقت الراهن.
- (٥) تعريف الأونكتاد: "الخصخصة هي تحويل ملكية السلع أو تحويل الخدمات من القطاع العام إلى القطاع الخاص" (UNCTAD/SDTE/TIB/1).
- (٦) حسب الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ فإن "أقل من ١٠ في المائة من الموانئ في العالم تمت خصخصتها. أما الأغلبية الساحقة المتبقية فتعتمد على تنظيم مختلط يجمع بين هيئات الموانئ والشركات الخاصة الحائزة على امتياز" (التقرير النهائي للفريق العامل المعني بالإصلاحات المؤسسية التابع للرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، نيسان/أبريل ١٩٩٩).
- (٧) انظر "Global Economic Prospects" (التوقعات الاقتصادية العالمية)، البنك الدولي، ٢٠٠٢.
- (٨) إن تكاليف الشحن والتأمين، مقارنة بقيمة الواردات التي تشمل التكلفة والتأمين وأجور الشحن، تبلغ ١٢,٩٧ في المائة بالنسبة لأفريقيا (باستثناء جنوب أفريقيا) في عام ٢٠٠١، انظر "Review of Maritime Transport 2002" (استعراض النقل البحري لعام ٢٠٠٢) (الجدول ١٤)، الأونكتاد.
- (٩) دفعت هذه البلدان تكاليف شحن تقدر بـ ٢٠,٨ في المائة في عام ٢٠٠١، وهي نسبة تفوق بأربعة أضعاف المتوسط العالمي.
- (١٠) "Prospects for Development" (آفاق التنمية)، البنك الدولي، ٢٠٠٢.
- (١١) "East Africa: Transport cost, competitiveness and export performance" (شرقي أفريقيا: تكلفة النقل والقدرة على المنافسة وأداء الصادرات)، وثيقة أعدها إ. إمبولي لاجتماع التجارة والنقل، زنجبار، ٦-٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠١.
- (١٢) Bulletin sur les Transports n° 21 (نشرة وسائط النقل)، الأونكتاد، ٢٠٠١.
- (١٣) "Human Resources and Institutional Development in African Ports" (تنمية الموارد البشرية وتطوير القدرات المؤسسية في الموانئ الأفريقية)، الأونكتاد، آذار/مارس ١٩٩٠ (RAF/89/028).
- (١٤) يعزى اكتظاظ ميناء لاغوس منذ حزيران/يونيه ٢٠٠١ أساساً إلى استحداث إجراءات جمركية، وقد أفضى هذا الوضع إلى تحويل عمليات النقل إلى موانئ البلدان المجاورة كما أفضى إلى تفاقم التكاليف.

- (١٥) يركز برنامج الشراكة من أجل تنمية أفريقيا على أهمية الاستثمار الخاص في البنى التحتية للقارة وتنميتها (انظر www.NEPAD.org).
- (١٦) باستثناء جمهورية جيبوتي التي ليست عضواً في الجماعة.
- (١٧) نظمت لجنة النقل والمواصلات في الجنوب الأفريقي منتدى حول الاستثمارات في وسائل النقل في الفترة ٢٤-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢ (انظر: www.satcc.org).
- (١٨) المرجع نفسه.
- (١٩) توصي رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي أعضائها بهذا النموذج أيضاً؛ انظر الرسالة الإخبارية للرابطة، الفصل الثاني ٢٠٠٢.
- (٢٠) انظر في المرفق الأول مقتطفات من "White paper on national commercial ports policy" (الورقة المعنونة "البيان الأبيض عن سياسة الموانئ التجارية الوطنية")، ٦ آذار/مارس ٢٠٠٢.
- (٢١) لم يشمل المسح لإصلاح العمل وإنما ركز على آثار الشراكة بين القطاعين الخاص والعام على صعيد العمالة.
- (١٥) يركز برنامج الشراكة من أجل تنمية أفريقيا على أهمية الاستثمار الخاص في البنى التحتية للقارة وتنميتها (انظر www.NEPAD.org).
- (١٦) باستثناء جمهورية جيبوتي التي ليست عضواً في الجماعة.
- (١٧) نظمت لجنة النقل والمواصلات في الجنوب الأفريقي منتدى حول الاستثمارات في وسائل النقل في الفترة ٢٤-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠٠٢ (انظر: www.satcc.org).
- (١٨) المرجع نفسه.
- (١٩) توصي رابطة إدارة الموانئ في شرق أفريقيا والجنوب الأفريقي أعضائها بهذا النموذج أيضاً؛ انظر الرسالة الإخبارية للرابطة، الفصل الثاني ٢٠٠٢.
- (٢٠) انظر في المرفق الأول مقتطفات من "White paper on national commercial ports policy" (الورقة المعنونة "البيان الأبيض عن سياسة الموانئ التجارية الوطنية")، ٦ آذار/مارس ٢٠٠٢.
- (٢١) لم يشمل المسح لإصلاح العمل وإنما ركز على آثار الشراكة بين القطاعين الخاص والعام على صعيد العمالة.
- (٢٢) الهيئة الدولية للنقل بالحاويات (Containerisation International) (أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢).
- (٢٣) الاجتماع الثاني للهيئات المنظمة للمرافق الأفريقية (AFUR)، المعقود في يومي ٢ و٣ أيار/مايو ٢٠٠١ في أكرا (غانا).
- (٢٤) وقّعت شركة Felixstowe Port Consultant LTC مع هيئة الموانئ في كينيا عقداً لإدارة ميناء مومباسا في أيلول/سبتمبر ١٩٩٦ مدته ١٥ شهراً.
- (٢٥) للمزيد من التفاصيل عن القواعد، انظر "Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities" ("مبادئ توجيهية لسلطات الموانئ والحكومات بشأن خصخصة المرافق المرفئية") (UNCTAD/SDTE/TIB/1)، الأونكتاد ١٩٩٨.