

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1999/6/Add.16
6 January 1999
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



لجنة التنمية المستدامة

الدورة السابعة

١٩-٣٠ نيسان/أبريل ١٩٩٩

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

الصفحة	الفقرات	
٢	٤ - ١	أولا - دور الشحن البحري في التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية
٥	١٣ - ٥	ثانيا - نظرة عامة على الحالة الراهنة للشحن البحري
٥	٨ - ٦	ألف - التجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية
٦	١٢ - ٩	باء - الأساطيل التجارية للدول الجزرية الصغيرة النامية
٧	١٣	جيم - التغيرات في صناعة الشحن البحري
١١	١٤	ثالثا - التوصيات

* أعد هذا التقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. وهو استكمال وجيز للوثيقة E/CN.17/1996/20/Add.4 وحصيلة مشاورات وتبادل للمعلومات بين وكالات الأمم المتحدة، والوكالات الحكومية المهتمة بالأمر، وطائفة أخرى من المؤسسات والأفراد.

أولا - دور الشحن البحري في التنمية المستدامة للدول
الجزرية الصغيرة النامية

١ - هناك رابطة لا تنفصم بين التنمية الاقتصادية والتجارة والنقل البحري. ويتضح هذا بشكل خاص بالنسبة إلى البلدان النامية لأن الصادرات تتزايد على نحو أسرع من الناتج المحلي الإجمالي. فعلى سبيل المثال زادت صادرات السلع والخدمات كحصة من الناتج المحلي الإجمالي من ١٢ في المائة في عام ١٩٧٠ إلى ٢٨ في المائة في عام ١٩٩٥. وواكب هذا التوسع في الصادرات، نمو مقابل سنوي متوسط في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي. وفي الفترة ١٩٩٥-١٩٧٠، حققت اقتصادات البلدان النامية كمجموعة معدلا سنويا متوسطا للنمو قدره ٤,٣ في المائة، وبالنسبة إلى المجموعة ذات الدخل المنخفض، بلغ متوسط النمو السنوي للناتج المحلي الإجمالي الحقيقي ٥,٥ في المائة. وبلغ بالنسبة إلى المجموعة ذات الدخل المرتفع ٤,١ في المائة^(١).

٢ - وللتوسع في التجارة الخارجية لا بد من وجود نقل بحري فعال وهياكل أساسية مرفئية. وهذا أمر فائق الأهمية بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية المحرومة جغرافيا واقتصاديا. وتتضح المعوقات من هذا القبيل في ارتفاع تكاليف التوزيع، والافتقار إلى خدمات شحن بحري يعتمد عليها، وارتفاع رسوم إعادة الشحن، وعدم كفاية المرافق المرفئية، ومحدودية الإدارة البحرية، وعدم تحقيق وفورات حجم عند التفاوض على رسوم الشحن مع اتحادات الشحن. فعلى سبيل المثال زادت تقديرات مجموع تكاليف الشحن بالنسبة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية في عام ١٩٩٣ بأكثر من ٥٥ في المائة عنها بالنسبة إلى بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة النمو وبأكثر من ٦٦ في المائة في عام ١٩٩٦. ويتضمن الجدول ١ مقارنة بين الدول الجزرية الصغيرة النامية ومجموعات البلدان الأخرى ويبين التباين الواسع فيما بين الدول الجزرية الصغيرة النامية. وعلاوة على ذلك فإن معظم الجزر النائية الصغيرة تتحمل رسوم شحن أكبر من ذلك، كنسبة مئوية من قيمة الواردات إذ تتراوح النسب بين ١٢ و ١٨ في المائة، وهو ما يعادل تقريبا ضعف ما تتحمله سائر البلدان النامية كمجموعة وقاربة ثلاثة أضعاف ما تتحمله البلدان المتقدمة النمو.

٣ - ويستند العمل الذي يضطلع به مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في ميدان النقل، بما في ذلك النقل البحري، إلى إعلان ميدراند^(٢) الذي اعتمد في الدورة التاسعة للأونكتاد التي عقدت بجنوب أفريقيا في عام ١٩٩٦. ويوجه البحث والتعاون التقني نحو جوانب النقل البحري المتصلة بالتجارة مما يحسّن نوعية الخدمات المتصلة بالتجارة وقدرة الدول الجزرية الصغيرة النامية على المشاركة بشكل فعال في التجارة العالمية. وتعد أنشطة البحث والتعاون التقني وتنمية الموارد البشرية أجزاء متكاملة لنهج لا يتجزأ لحل مشاكل النقل. وتتيح البحوث نظرة جديدة أعمق في أساليب معالجة مشاكل التنمية. وتتمم مجلة النقل البحري في هذا السياق بأهمية خاصة، فهي منشور سنوي للأونكتاد يحلل الاتجاهات القصيرة الأجل والمتوسطة الأجل في التجارة والشحن البحريين العالميين. ويتناول عدد عام ١٩٩٧ من المجلة^(٣) على وجه التحديد مشاكل النقل البحري للدول الجزرية الصغيرة النامية، ومشاركتها في الشحن العالمي ومركزها كجهات مستهلكة لخدمات النقل البحري. ويمكن نشر نتائج هذه البحوث من خلال برامج التدريب بين

الجدول ١
تقديرات مجموع تكاليف الشحن في القيمة الإجمالية
للواردات، ١٩٩٣ و ١٩٩٦^(١)
(بملايين دولارات الولايات المتحدة)

تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات		قيمة الواردات (التكلفة والتأمين والشحن)		تقديرات مجموع تكاليف شحن الواردات		البلد
١٩٩٦	١٩٩٣	١٩٩٦	١٩٩٣	١٩٩٦	١٩٩٣	
أفريقيا						
١٧,٧٦	١٧,٧٦	٤١	٢٢	٧,٢٨	٣,٩٠	سان تومي وبرينسيبي
١٢,٨٥	١٢,٨٥	٣٤٤	١٩١	٤٤,٢٠	٢٤,٥٤	الرأس الأخضر
١٢,٨٥	١٢,٨٤	١٦٨	٥٦	٢١,٥٨	٧,٢٠	جزر القمر
١٢,٧٠	١٢,٧٠	٢ ١٩٣	١ ٧١٥	٢٧٨,٤٨	٢١٧,٨٠	موريشيوس
١٠,٥٥	١٠,٥٥	٢ ٧٠٠	٣ ٦٣٣	٢٨٤,٩٥	٣٨٣,٤١	ريونيون
١٢,٨٥	١٢,٨٤	٣٣٩	١٨٩	٤٣,٥٥	٢٤,٣٠	سيشيل
١١,٧٦	١١,٣٩	٥ ٧٨٥	٥ ٨٠٦	٦٨٠,٠٤	٦٦١,١٥	
آسيا						
٨,٩٥	٨,٩٥	٤٢٢	١٨٥	٣٧,٧٩	١٦,٦٠	ملديف
٥,٥٨	٥,٥٨	١٣١ ٥٠٦	٨٥ ٢٣٤	٧ ٣٣٢,٠٨	٤ ٧٥١,٩٠	سنغافورة
٩,٧٦	٩,٨٤	٤ ٤٥١	٣ ٨٢٥	٤٣٤,٤٧	٣٧٦,٤٠	البحرين
٩,١٢	٩,١٢	٣ ٩٨٤	٢ ٥٩٠	٣٦٣,٢٢	٢٣٦,٢٠	قبرص
٥,٨٢	٥,٨٦	١٤٠ ٣٦٣	٩١ ٨٣٤	٨ ١٦٧,٥٦	٥ ٣٨١,١٠	
أوروبا						
٩,٨٤	٩,٨٤	٢ ٨٠٣	٢ ١٧٣	٢٧٥,٨٥	٢١٣,٨٠	مالطة
منطقة البحر الكاريبي وأمريكا الشمالية						
٨,٩٥	٨,٩٥	٣٢١	٢٤٥	٢٨,٧٤	٢١,٩٠	أنتيغوا وبربودا
٥,٩٢	٥,٩٣	٣ ٧٢٠	٣ ٥٠٠	٢٢٠,٤٠	٢٠٧,٥٠	جزر البهاما
٨,٩٥	٨,٩٥	٧١٠	٥٧٤	٦٣,٥٨	٥١,٤٠	بربادوس
٨,٩٥	٨,٩٥	٦٣٩	٥٨٩	٥٧,٢٢	٥٢,٧٤	برمودا
٨,٩٥	٨,٩٥	٢٣١	١١٥	٢٠,٦٩	١٠,٣٠	دومينيكا
١٢,٨٥	١٢,٨٤	٦ ٣٠٠	٢ ٤٣٦	٨٠٩,٤١	٣١٢,٩٠	الجمهورية الدومينيكية
١٠,٣٢	١٠,٣١	١٠٥	١٢٠	١٠,٨٣	١٢,٤٠	غرينادا
١٢,٨٥	١٢,٨٥	٣ ٨٠٨	٢ ٤١٠	٤٨٩,٢٥	٣٠٩,٦٣	غواديلوب
١٢,٨٥	١٢,٨٤	٨٧٣	٤١٠	١١٢,١٦	٥٢,٧٠	هايتي
١٢,٠٢	١٢,٠٢	٢ ٧٢٦	٢ ٠٩٧	٣٢٧,٦٨	٢٥٢,٠٠	جامايكا
١٢,٨٥	١٢,٨٥	٢ ٠١١	١ ٦٣١	٢٥٨,٣٧	٢٠٩,٥٥	مارتينيك
٨,٩٥	٨,٩٥	١٦٧	١٠٠	١٤,٩٥	٨,٩٠	سانت كيتس ونيفيس
٨,٩٥	٨,٩٥	٢٢١	٣٢٠	١٩,٧٩	٢٨,٦٠	سانت لوسيا

تكاليف الشحن كنسبة مئوية من قيمة الواردات		قيمة الواردات (التكلفة والتأمين والشحن)		تقديرات مجموع تكاليف شحن الواردات		البلد
١٩٩٦	١٩٩٣	١٩٩٦	١٩٩٣	١٩٩٦	١٩٩٣	
٩,٧٦	٩,٧٦	٥٣	٤٣	٥,١٧	٤,٢٠	سان بيير وميكلون
٨,٩٥	٨,٩٥	١٧٨	٩٢	١٥,٩٤	٨,٢٤	سانت فنسنت وجزر غرينادين
٩,٨٤	٩,٨٤	١ ٨٠٧	١ ٤٤٨	١٧٧,٨٣	١٤٢,٥٠	ترينيداد وتوباغو
١١,٠٣	١٠,٤٥	٢٣ ٨٧٠	١٦ ١٣٠	٢ ٦٣٢,٠١	١ ٦٨٥,٤٦	
أوقيانيسيا						
٨,٩٥	٨,٩٥	٥٨	٧٣	٥,١٩	٦,٥٤	ساموا الأمريكية
١٢,٧٧	٩,٢٠	٨٨٥	٧٢٠	١١٣,٠٤	٦٦,٢٣	فيجي
١٢,١٠	١٢,١٠	٨١١	٧٣١	٩٨,١٠	٨٨,٤٣	بولينيزيا الفرنسية
١٢,١٠	١٢,١٠	٤٦٣	٣٨٥	٥٦,٠١	٤٦,٥٧	غوام
٩,٧٦	٩,٧٦	٩٩	١٥	٩,٦٦	١,٥٠	كيريباتي
٨,٩٥	٨,٩٥	٢٦	١٣٤	٢,٣٣	١٢,٠٠	ناورو
١٢,١٠	١٢,١٠	٩٩٨	٩٢٤	١٢٠,٧٢	١١١,٧٧	كاليدونيا الجديدة
١٢,٨٥	١٢,٨٤	١ ٦٧٦	١ ٢٩٩	٢١٥,٣٣	١٦٦,٨٠	بابوا غينيا الجديدة
١٦,٤٢	١٦,٤٢	١٦١	١٠١	٢٦,٤٣	١٦,٦٠	جزر سليمان
٨,١٣	٨,١٤	٧٣	٦١	٥,٩٤	٤,٩٦	تونغا
١٢,١٠	١٢,١٠	١٦١	٨٠	١٩,٤٨	٩,٧٠	فانواتو
٨,٨٧	٨,٨٧	١٧٤	١٠٥	١٥,٤٤	٩,٣٠	ساموا الغربية
١٢,٣١	١١,٦٨	٥ ٥٨٥	٤ ٦٢٨	٦٨٧,٦٧	٥٤٠,٤٠	
٦,٩٧	٧,٠٣	١٧٨ ٤٠٦	١٢٠ ٥٧١	١٢ ٤٤٣,١	٨ ٤٨١,٩	المجموع الفرعي للدول الجزرية الصغيرة النامية
٥,٢٥	٥,٥٩	٤ ٩٥٤ ٠٤٠	٣ ٦٠١ ٤٨١	٢٥٩ ٩٤٠	٢٠١ ٣٨٥	المجموع العالمي
٤,١٩	٤,٥٤	٣ ٦٠٤ ٤٩٤	٢ ٦٠٠ ٧٧٠	١٥١ ١٤٥	١١٨ ٠٤٣	بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة النمو
٨,٠٦	٨,٣٣	١ ٣٤٩ ٥٤٦	١ ٠٠٠ ٧١١	١٠٨ ٧٩٥	٨٣ ٣٤٢	مجموع البلدان النامية
١١,٤١	١١,٠٦	١٠٥ ٨٢١	٨٨ ٩٧٩	١٢ ٠٧٣	٩ ٨٣٧	منها البلدان النامية الموجودة في: أفريقيا
٧,٠٨	٧,٩٨	٣٠٩ ٥٦٠	١٨٩ ٠٩٤	٢١ ٩٢٩	١٥ ٠٩٨	أمريكا
٧,٩٧	٨,٠٥	٩٠٦ ٧١٤	٧٠٧ ٤٣٠	٧٢ ٢٦٣	٥٦ ٩٥١	آسيا (ب)
٨,٤٢	٨,٥٤	٢١ ٨٦٦	١٠ ٩٤٠	١ ٨٤٢	٩٣٤	أوروبا
١٢,٣٢	١٢,٢٣	٥ ٥٨٥	٤ ٢٦٨	٦٨٨	٥٢٢	أوقيانيسيا

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

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

(ب) أرقام عام ١٩٩٣ بما في ذلك الأرقام المتعلقة ببعض البلدان في أوقيانيسيا.

مقرري السياسات والمسؤولين الإداريين والقطاع الخاص 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 لتطوير البحوث والسياسات.

٤ - ومن الأمثلة على برنامج للتعاون التقني يجمع بين عناصر المساعدة في كل من عمليتي وضع السياسات والتدريب مشروع نموذجي أنهى مؤخرا يتعلق بمساعدة القطاع الخاص على المشاركة. وبعد عملية تنفيذ أولى في تايلند، بدأ الآن مشروع من ذلك القبيل في إندونيسيا؛ والمراد هو توسيع نطاق هذا النوع من الأنشطة في مرحلة لاحقة لتشمل الدول الجزرية الصغيرة النامية. وفي الواقع، ورغم أن إندونيسيا ليست من الدول الجزرية الصغيرة النامية، فإن عددا من مشاكل النقل البحري التي يواجهها هذا البلد، وخاصة في النقل فيما بين الجزر، شبيهة بالمشاكل التي تواجهها البلدان الجزرية الصغيرة في المنطقة. ويساعد الأونكتاد الجهات المستفيدة، خلال عملية تنفيذ هذه المشاريع، في تصميم أطر للسياسة العامة تؤدي إلى تنمية القطاع البحري وينظم حلقات تدريبية لمتعهدي النقل لمساعدتهم على تقديم خدمات نقل تتسم بالكفاءة، ولمستخدمي النقل لتمكينهم من استخدام خدمات النقل المتاحة بتكاليف منخفضة أفضل استخدام.

ثانيا - نظرة عامة على الحالة الراهنة للشحن البحري

٥ - يتضمن هذا الفرع من التقرير استكمالا للتجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية وسمات أساطيلها التجارية. إلا أن قضايا النقل البحري ما زالت متباينة تماما في شتى الدول الجزرية الصغيرة النامية. فهذه المجموعة متنوعة جدا من حيث الموقع الجغرافي والمزايا الطبيعية ومراحل التنمية الاقتصادية. ومن الواضح أن الأسواق البحرية والقضايا البحرية في بلد مثل سنغافورة، بموقعه الجغرافي الممتاز وباعتباره ثاني أكبر صانعي الحاويات في العالم^(٣)، وصناعة سفن ذات قدرة عالية على المنافسة، وبنصيب للفرد من الناتج المحلي الإجمالي يبلغ زهاء ٢٥ ٠٠٠ دولار^(٤) تختلف كثيرا عما هي عليه في معظم الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى. فعلى سبيل المثال، يتراوح نصيب الفرد من الدخل في البلدان النامية بأوقيانيا بين نصيب منخفض قدره ٤٤٧ دولارا (كيريباتي) ونصيب مرتفع قدره ٢ ٦٤٠ دولارا (فيجي)^(٤)، كما أنه لا توجد مشاركة تذكر في مجال النقل البحري المتصل بتجاريتها الخارجية.

ألف - التجارة الدولية للدول الجزرية الصغيرة النامية

٦ - خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٥، ظل نمو صادرات الدول الجزرية الصغيرة النامية التي يقل عدد سكانها عن ٥ ملايين نسمة بالقيمة الإسمية (قراءة ٥ في المائة في السنة). وفي الأثناء انخفضت سرعة نمو واردات نفس المجموعة من الدول بشكل هام بالقيمة الإسمية (من متوسط قدره ٨,٣ في المائة في السنة

في الفترة ١٩٨٠-١٩٩٠ إلى ٣,٨ في الفترة ١٩٩٠-١٩٩٥) نتيجة الانخفاض الطفيف في سرعة نمو الناتج المحلي الإجمالي لهذه البلدان في النصف الأول من التسعينات.

٧ - وتستأثر الوجهات من البلدان المتقدمة النمو، في المتوسط، بثلاثي القيمة الإجمالية لصادرات الدول الجزرية الصغيرة النامية، في حين تستأثر البلدان النامية بالبقية. ولم تتجاوز الصادرات من السلع إلى بلدان نامية أخرى الصادرات الموجهة إلى البلدان المتقدمة النمو إلا في عدد قليل جدا من الدول الجزرية الصغيرة النامية (سيشيل وتوفالو مثلا) في عام ١٩٩٥. وفي تلك السنة يقدر أن ثلثي الدول الجزرية الصغيرة النامية صدرت من السلع إلى بلدان الاتحاد الأوروبي أكثر مما صدرته إلى أية منطقة أخرى من البلدان النامية، في حين شمل الثلث المتبقي، بالتساوي، الدول الجزرية الصغيرة النامية التي صدرت قدرا أكبر من السلع إلى أمريكا الشمالية والوسطى والدول الجزرية الصغيرة النامية التي صدرت كميات أكبر إلى اليابان. ومن بين البلدان الجزرية التي سجلت زيادة كبيرة بشكل خاص في حصتها من صادرات السلع إلى الوجهات الأوروبية بربادوس والرأس الأخضر وجزر القمر وملديف، في حين أن دومينيكا وسان تومي وبرينسيبي هما من بين الدول الجزرية الصغيرة النامية التي سجلت زيادات ملحوظة في حصصها الموجهة إلى أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى من مجموع صادراتها من السلع.

٨ - والبلدان المتقدمة النمو هي المصدر الرئيسي لواردات الدول الجزرية الصغيرة النامية، بنسبة عامة أكبر بقليل في عام ١٩٩٥ (٦٨,٥ في المائة) مما كانت عليه منذ ١٠ سنوات (٦٤,٨ في المائة). وبالنسبة لنصف الدول الجزرية الصغيرة النامية تقريبا، كان الاتحاد الأوروبي في عام ١٩٩٥ أكبر مصدر للواردات من السلع من بين جميع المناطق الأخرى من البلدان المتقدمة النمو، في حين كانت بقية الدول الجزرية الصغيرة النامية الأخرى تنقسم إلى جزئين متساويين يستورد كل منهما بشكل أكبر إما من أمريكا الشمالية والوسطى أو من اليابان. ومن بين الدول الجزرية الصغيرة النامية التي ازدادت مصادر وارداتها من أمريكا الشمالية والوسطى بشكل هام بين عامي ١٩٨٥ و ١٩٩٥ ترينيداد وتوباغو وجامايكا، في حين كانت بربادوس من البلدان التي زادت وارداتها من أوروبا خلال نفس الفترة.

باء - الأساطيل التجارية للدول الجزرية الصغيرة النامية

٩ - يؤدي أثر أساطيل التسجيل المفتوح إلى تحيز إحصائي في تحليل قدرات أساطيل مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية. والسجلات المفتوحة آليات قانونية تستخدم لاجتذاب الحمولات الطنية التجارية من البلدان ذات أنظمة متشددة للسلامة وتكاليف تشغيل أعلى إلى البلدان التي تمنح مرونة أكبر في المجالين التشغيلي والضريبي وتتقاضى رسوم تسجيل أقل. وتتمثل الأرباح التي تحصل عليها بلدان التسجيل المفتوح في عائدات ضريبية وفرص عمل إضافية عندما تستقر شركات إدارة السفن في البلد. غير أن الفوائد الأساسية تظل في يد رعايا الملاك الحقيقيين لأن حصة مواطني بلدان التسجيل المفتوح من الحمولة الطنية ما زالت ضئيلة.

١٠ - وفي داخل مجموعة الدول الجزرية الصغيرة النامية، تمثل الحمولة الطنية في نظام التسجيل المفتوح ٨٢,١ في المائة من المجموع. ومن هنا ينبغي، من أجل التحليل الأدق لأساطيل هذه الدول، أن يركز على باقي الحمولة الطنية - المستفاد من ملكيتها - والبالغة ٣٠,٥ مليون طن من الحمولة الكلية. ويرد موجز لتكوين هذه الأساطيل في الجدول ٢ وهو يشير إلى تركيز للحمولة الطنية المسجلة في سنغافورة وأنتيغوا وبربودا وسانت فنسنت وجزر غرينادين وبربادوس. وتستأثر هذه البلدان الأربعة بـ ٩٦ في المائة من مجموع أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية، باستثناء بلدان التسجيل المفتوح الرئيسية. وهذه النسبة المئوية العالية يفسرها جزئياً نظام التسجيل^(٥) الذي يشمل السفن من حمولة ١٠٠ طن أو أكثر من الحمولة الكلية المسجلة. وهكذا فإن الكثير من السفن الأصغر حجماً غير وارد في مصرف البيانات العالمي الذي تحتفظ دوائر المعلومات البحرية التابعة لمؤسسة لودز المحدودة (لندن). ومع ذلك ما زال عدد كبير من السفن التي تقل حمولتها عن ١٠٠ طن من الحمولة الكلية المسجلة يعمل في كثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية.

١١ - وعمر أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية هو العامل النوعي الثاني. ويعطي الجدول ٣ فكرة عن التوزيع العمري غير المواتي لأساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية مقارنة بمجموعات البلدان الأخرى. وينعكس التقدم الاقتصادي والتقني الواضح لجزء كبير من الأسطول بالضرورة في ارتفاع تكاليف التشغيل نظراً إلى أن الإصلاح والصيانة يزدادان بسرعة مع التقدم في العمر، والتأخير في المواعيد المقررة وعدم الموثوقية وتزداد المخاطر البيئية المرتبطة بالسفن العتيقة. وباختصار فإن أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية بدأت تشيخ وتحتاج إلى الاستبدال.

١٢ - وهناك أمر آخر مستخلص من بيانات ملكية الأساطيل/أنواع السفن، وهو حاجة الدول الجزرية الصغيرة النامية إلى زيادة قدرتها على خدمة تجارتها. والجزء الأكبر من الأساطيل الموجودة (٨٢,١ في المائة) مسجل في دول جزرية صغيرة نامية توفر تسهيلات التسجيل المفتوح ولا تستجيب بالتالي إلى احتياجات التجارة الخارجية للبلد المعني. ومع أن هذا التركيز يوفر حصيلة من النقد الأجنبي وعملاً للملاحين ويساعد على التنوع، فإنه لا يفي تماماً بالاحتياجات التجارية لهذه الدول لأن معظم السلع المصنعة تنقل في سفن حاويات أو في سفن بضائع عامة. ولا تمثل الأولى سوى ٥,٥ في المائة والأخرى ١٦,٧ في المائة من أساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية في عام ١٩٩٧. وإذا استثنيت السفن المسجلة في أنتيغوا وبربودا، وجزر البهاما، وبرمودا، وقبرص، ومالطة، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وسنغافورة، وفانواتو، فسيتضح أن الدول الجزرية الصغيرة النامية لا تكاد تملك أساطيل تذكر من هذين النوعين الأساسيين من السفن (سفن الحاويات وسفن البضائع العامة).

جيم - التغييرات في صناعة الشحن البحري

١٣ - تمثل اتجاهات إعادة التشكيل وخاصة الاتجاه نحو العولمة في الصناعة الدولية لسفن الشحن المنتظمة عاملاً آخر يؤثر في قدرات الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية في مجال النقل. وفي العقد

الجدول ٢

الأساطيل التجارية للدول الجزرية النامية حسب علم التسجيل^(١)ومجموعات البلدان وأنواع السفن^(ب)، في ٣١ كانون الأول/

ديسمبر ١٩٩٧

(أطنان الحمولة الكلية)

الأنواع الأخرى	سفن الحاويات	البضائع العامّة ^(٢)	ناقلات البضائع السائبة	ناقلات النفط	مجموع الأساطيل	
						<u>أفريقيا</u>
١ ٢٠٧	..	١ ٢٨٥	..	..	٢ ٤٩٢	سان تومي وبرينسيبي
٤ ١٩١	٧ ٩٥٤	١٣ ٠١٩	..	١ ٥٢٥	٢٦ ٦٨٩	الرأس الأخضر
٦٦٤	..	١ ٤٧٤	..	..	٢ ١٣٨	جزر القمر
٩ ٣٤٧	١٣٠ ٩١٥	١٣٣ ٣٨٨	٥ ١٣٧	٨٤ ٤٦٤	٣٦٣ ٢٥١	موريشيوس
-	-	-	-	-	-	ريونيون
٨٠١	..	٣ ٢٧٨	..	..	٤ ٠٧٩	سيشيل
١٦ ٢١٠	١٣٨ ٨٦٩	١٥٢ ٤٤٤	٥ ١٣٧	٨٥ ٩٨٩	٣٩٨ ٦٤٩	المجموع الفرعي، أفريقيا
						<u>آسيا</u>
٧ ٦٧٥	..	١٢٤ ٨٨٢	..	١٢ ٦٧٩	١٤٥ ٢٣٦	ملديف
١ ٥٥٢ ١١٤	٣ ٣٧٩ ٠٢٥	٢ ٦٩٩ ٥٧٣	٨ ٠١٢ ٥٧٩	١٣ ٨٩٤ ١٢٨	٢٩ ٥٣٧ ٤١٩	سنغافورة
٣٥ ٧٥٥	..	٩٨ ٣٤٨	٤٤ ١١٠	٩٨ ٥١٢	٢٧٦ ٧٢٥	البحرين
٩٧٤ ٨١٣	٢ ٤٦٢ ٥٧٢	٦ ٦٣٨ ١٥٠	٢٠ ٢٣٢ ٨٢٦	٦ ٦٨٥ ٦٥٦	٣٦ ٩٩٤ ٠١٧	قبرص
٢ ٥٧٠ ٣٥٧	٥ ٨٤١ ٥٩٧	٩ ٥٦٠ ٩٥٣	٢٨ ٢٨٩ ٥١٥	٢٠ ٦٩٠ ٩٧٥	٦٦ ٩٥٣ ٣٩٧	المجموع الفرعي، آسيا
						<u>أوروبا</u>
٩١٣ ٤٣٧	٧٣٥ ٤٣٥	٤ ٨٧٣ ٣٧٩	١٤ ٨١٨ ٤٦٤	١٦ ٦٦٥ ٨٣٦	٣٨ ٠٠٦ ٥٥١	مالطة
						<u>منطقة البحر الكاريبي وأمريكا الشمالية</u>
٣٦ ١١٧	١ ٠٨٨ ٨٨٤	١ ٤٩٠ ٥٤٥	٢٩٤ ٥٣١	٦ ٢٥٣	٢ ٩١٦ ٣٣٠	أنتيغوا وبربودا
٢ ٢٥٤ ٩٧٥	٩٥٩ ٢٩٢	٧ ٣٥٦ ٦٥١	٨ ٢٦٦ ٦٦٩	٢٠ ٤٤٩ ٩٥٨	٣٩ ٢٨٧ ٥٤٥	جزر البهاما
٦٣ ٥١٢	..	٣٢١ ٦٦٠	٤٠٢ ٤٩٣	٦٣٩ ٦٥٠	١ ٤٢٧ ٣١٥	بربادوس
٥٣٢ ٩١٥	٥٤٧ ٦٩٥	٢٢٦ ٢٧٩	١ ٩٤٣ ٢٨٧	٤ ١٤٢ ٠٣٤	٧ ٣٩٢ ٢١٠	برمودا
٥٤٥	..	٢ ٥٣١	..	..	٣ ٠٧٦	دومينيكا
١ ٠٥٩	..	٧ ٥٤٩	..	١ ٦٣٥	١٠ ٢٤٣	الجمهورية الدومينيكية
..	..	٩٥٠	..	..	٩٥٠	غرينادا
-	-	-	-	-	-	غوايلوب
١٧٠	..	٧٩٣	..	..	٩٦٣	هايتي

الأنواع الأخرى	سفن الحاويات	البضائع العامة ^(د)	ناقلات البضائع السائبة	ناقلات النفط	مجموع الأساطيل	
٢٢٤	..	٢ ٨١٣	..	٣ ٠٦٥	٦ ١١٢	جامايكا
-	-	-	-	-	-	مارتينيك
..	..	٥٥٠	..	..	٥٥٠	سانت كيتس ونيفيس
..	..	..	..	..	..	سانت لوسيا
-	-	-	-	-	-	سان بيار وميكلون
٦٢٤ ٢٩٩	١٤٩ ٢٩٢	٤ ١٠٩ ٧٩٤	٥ ٥٤٢ ٣٨٤	١ ٩٥٩ ٣٣٦	١٢ ٣٨٥ ١٠٥	سانت فنسنت وغرينادين
٥ ٠٤٩	..	٣ ٧٣١	..	..	٨ ٧٨٠	ترينيداد وتوباغو
٣ ٥١٨ ٨٧٥	٢ ٧٤٥ ١٦٣	١٣ ٥٢٣ ٨٤٦	١٦ ٤٤٩ ٣٦٤	٢٧ ٢٠١ ٩٣١	٦٣ ٤٣٩ ١٧٩	المجموع الفرعي لمنطقة البحر الكاريبي وأمريكا الشمالية
						أوقيانيا
-	-	-	-	-	-	ساموا الأمريكية
١٤ ٩٩٧	..	١٠ ٩٤٠	..	٣ ٦٠٥	٢٩ ٥٤٢	فيجي
-	-	-	-	-	-	بولينزيا الفرنسية
-	-	-	-	-	-	غوام
٦٥٤	..	٣ ٣٥٢	..	٣ ٠٤٨	٧ ٠٥٤	كيريباتي
..	..	..	..	..	..	ناورو
-	-	-	-	-	-	كاليدونيا الجديدة
١٠ ٩٦٣	..	٥٠ ٨٧٨	..	٤ ٣٨٠	٦٦ ٢٢١	بابوا غينيا الجديدة
٣ ٦٢٠	..	٣ ١٥٥	..	..	٦ ٧٧٥	جزر سليمان
٤ ١٥٢	..	١١ ٣١٩	..	..	١٥ ٤٧١	تونغا
٤٠٤ ١٥٦	..	٣٨٦ ٨٤٦	١ ٠٣٤ ٣٧١	٢١ ٥٠٢	١ ٨٤٦ ٨٧٥	فانواتو
٣٧٥	..	٦ ٠٦٦	..	..	٦ ٤٤١	ساموا الغربية
٤٣٨ ٩١٧	..	٤٧٢ ٥٥٦	١ ٠٣٤ ٣٧١	٣٢ ٥٣٥	١ ٩٧٨ ٣٧٩	المجموع الفرعي لأوقيانيا
٧ ٤٥٧ ٧٩٦	٩ ٤٦١ ٠٦٤	٢٨ ٥٨٣ ١٧٨	٦٠ ٥٩٦ ٨٥١	٦٤ ٦٧٧ ٢٦٦	٧٧٦ ١٥٥ ١٧٠	مجموع الدول الجزرية الصغيرة النامية
٤,٤	٥,٥	١٦,٧	٣٥,٥	٣٧,٩	١٠٠,٠	النسبة المئوية من المجموع

المصدر: خدمات المعلومات البحرية لمؤسسة لويدز المحدودة (لندن).

ملاحظة: تشير النقطتان (..) إلى أن العدد صفر أو لا يكاد يذكر. وتشير الشرطة (-) إلى أن البيانات غير متوفرة.

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

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

(ج) تشمل المسافرين والبضائع.

الجدول ٢

التوزيع العمري لأساطيل الدول الجزرية الصغيرة النامية
حسب أنواع السفن، في ٣١ كانون الأول/ ديسمبر ١٩٩٥

(نسبة مئوية من المجموع من حيث أطنان الحمولة الكلية)

مجموع البلدان	نوع السفينة	المجموع	صفر - ٤ أعوام	٥ - ٩ أعوام	١٠ - ١٤ من الأعوام	١٥ عاماً وأكثر	متوسط العمر (بالأعوام) ^(١)	متوسط العمر (بالأعوام) ^(١)
المجموع العالمي	جميع السفن	١٠٠	١٥,٦	١٤	١٨,٢	٥٢,٢	١٤,٩٦	١٥,٠٠
	الناقلات	١٠٠	٢٠,٩	١٢,٦	٩,٦	٥٦,٩	١٤,٩٧	١٥,٣٥
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	١٢,٣	١٥,٥	٢٥,٩	٤٦,٣	١٤,٦٣	١٤,٥٨
	البضائع العامة	١٠٠	٧,٤	١٠,٢	١٩,٨	٦٢,٦	١٧,٠١	١٦,٦١
	سفن الحاويات	١٠٠	٢٦	١٩	١٧,٥	٣٧,٥	١٢,٢٠	١٢,٠٣
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	١٣,٢	١٦,٤	٢١	٤٩,٤	١٤,٨٠	١٤,٤١
بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة النمو	جميع السفن	١٠٠	١٥,٥	١٤,٧	٢٠,١	٤٩,٧	١٤,٦٩	١٤,٧٥
	الناقلات	١٠٠	١٦,٨	١٠,٤	١١,٦	٦١,٢	١٥,٩٢	١٦,٢٩
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	١١,٨	١٧,٣	٢٩,٦	٤١,٣	١٤,٠٩	١٤,٠٤
	البضائع العامة	١٠٠	١٢,٩	١٤,٨	٢٣,٢	٤٩,١	١٤,٨٨	١٤,٤٢
	سفن الحاويات	١٠٠	٢٥,٩	١٩,١	١٥,٧	٣٩,٣	١٢,٣٩	١١,٧١
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	١٦,٤	١٨,٩	٢١,٤	٤٣,٣	١٣,٧٥	١٣,٣٨
بلدان التسجيل المفتوح الرئيسية	جميع السفن	١٠٠	١٦,٧	١١,٧	١٤,٥	٥٧,١	١٥,٤٦	١٥,٨١
	الناقلات	١٠٠	٢٦,٥	١١,٢	٦,٥	٥٥,٨	١٤,٣٧	١٥,٢٨
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٧,١	١٠,٨	٢١,٩	٦٠,٢	١٦,٧٧	١٦,٧٦
	البضائع العامة	١٠٠	٥,٧	١٢,٢	١٩,٨	٦٢,٣	١٧,٠٥	١٦,٨٤
	سفن الحاويات	١٠٠	٣٢,١	١٥,٢	١٩,٦	٣٣,١	١١,٣٤	١١,٧٨
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	١٢,١	٢٠,٠٠	١٥,١٠	٥٢,٨٠	١٥,٠٧	١٤,٤٦
البلدان النامية (باستثناء بلدان التسجيل المفتوح)	جميع السفن	١٠٠	١٣,٨	١٨,٠٠	٢٣,٢٠	٤٥,٠٠	١٤,٢٢	١٤,٣١
	الناقلات	١٠٠	١٧,١	١٦,١	١٤,٥	٥٢,٣	١٤,٧٢	١٥,٥٠
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	١٥,٨	٢٥,٣	٣٣,٢	٢٥,٧	١١,٧٣	١١,٧٨
	البضائع العامة	١٠٠	٢,٨	٦,٤	١٦,٤	٧٤,٤	١٨,٨٤	١٨,٢٠
	سفن الحاويات	١٠٠	٢١,٤	٢١,٥	١٤,٧	٤٢,٤	١٣,٠٣	١١,١٨
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	١١,٦	١١,٩	٢٦,٩	٤٩,٦	١٥,٢١	١٥,٠٦
الدول الجزرية الصغيرة النامية	جميع السفن	١٠٠	٤,٤٥	٥,٤٤	١٩,٦٢	٧٠,٥٠	١٨,٣٣	
	الناقلات	١٠٠	٧,٦٣	٤,٤٤	١٨,٨٨	٦٩,٠٥	١٧,٩٢	
	ناقلات البضائع السائبة	١٠٠	٣,٧٠	٢,٤٦	٣٧,٥٥	٥٦,٢٩	١٧,١٤	
	البضائع العامة	١٠٠	٣,٠٨	٦,٨٩	١٣,٦٠	٧٦,٤٣	١٨,٩٩	
	سفن الحاويات	١٠٠	١٧,٤٣	٢٣,٤٦	١٤,٥٠	٤٤,٦١	١٣,٥٥	
	جميع الأنواع الأخرى	١٠٠	٢,٥٧	٣,٥٤	٣٠,٩٢	٦٢,٩٧	١٧,٨٦	

المصدر: جرى التجميع على أساس البيانات المقدمة من خدمات المعلومات البحرية لمؤسسة لويدز المحدودة (لندن).

(أ) 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.

الأخير، أدت اتفاقات التعاون التجاري المعقودة بين كبار مشغلي الحاويات، والعدد المتزايد لعمليات الاستيلاء، إلى تركيز الخدمات. ويخلق هذا وفورات حجم ويشجع على التوسع في أنماط الخدمات المركزية والفرعية فيما بين مجالات التجارة الرئيسية. إلا 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. فبغير هذه الاستثمارات في الهياكل الأساسية، (ولا سيما السفن والمرافق المرفئية) فإن قدرة الكثير من الدول الجزرية الصغيرة النامية على توليد دخل من خدمات الشحن ستكون هامشية.

ثالثا - التوصيات

١٤ - ما زالت التوصيات الواردة في الوثيقة E/CN.17/1996/20/Add.4 صحيحة وتمثل شروطا دنيا ينبغي الوفاء بها إذا أريد أن تتوفر للدول الجزرية الصغيرة النامية خدمات النقل اللازمة للتنمية الهيكلية المتوازنة فضلا عن تحسين مشاركتها في التجارة العالمية. وهناك حاجة إلى المزيد من الاستثمارات في الهياكل الأساسية والسفن واليد العاملة. ومن الضروري أيضا تحسين مستوى الأطر القانونية والسياسية ومواءمة نظم التشغيل مع الممارسة الدولية. ولتأمين خلق الإطار اللازم المواتي للاستثمار الأجنبي ومشاركة القطاع الخاص في النقل البحري، من الأساسي مواءمة الصكوك التنظيمية، على الصعيد الإقليمي على الأقل، واستغلال الفرص المتاحة للتعاون وهذا من شأنه أن ييسر وصول كل من المشغلين المحليين والأجانب للأسواق البحرية ويؤمن قدرة مشغلي الدول الجزرية الصغيرة النامية على المنافسة. وينبغي أن تواصل المنظمات الدولية تقديم المساعدة إلى الدول الجزرية الصغيرة النامية في هذه المجالات. وينبغي تقديم دعم خاص للجهود الإقليمية الرامية إلى تحسين النقل البحري الإقليمي.

الحواشي

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، كتيب الإحصاءات الدولية للتجارة والتنمية، ١٩٩٥ (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E/F.97.II.7)، الجدولان ٢-٦ و ٣-٦.

(٢) انظر أعمال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الدورة التاسعة، ميدراوند، جمهورية جنوب أفريقيا، ٢٧ نيسان/أبريل - ١١ أيار/مايو ١٩٩٦، التقرير والمرفقات (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E/97.II.D.4)، الجزء الأول، الفرع ألف.

(٣) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مجلة النقل البحري، ١٩٩٧ (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E.97.II.D.9).

(٤) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، كتيب الإحصاءات الدولية للتجارة والتنمية، ١٩٩٥ (منشور الأمم المتحدة، رقم المبيع E.F.97.II.D.7)، الجدول ١-٦.

(٥) خدمات المعلومات البحرية لمؤسسة لويدز (لندن).

— — — — —