



التوزيع : عام
E/ESCWA/13/4/Add.23
٥ شباط/فبراير ١٩٨٦
ARABIC
الأصل: بالانكليزية

UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA

JAN 24 1986

LIBRARY + DOCUMENT SECTION



الأمم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

الدورة الثالثة عشرة

١٩-٢٤ نيسان/ابريل ١٩٨٦

بغداد

البند ٦ (أ) من جدول الأعمال المؤقت

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل

إمكانات توسيع الاساطيل البحرية التجارية

لنقل البضائع السائبة في غربي آسيا

مذكرة من الأمانة التنفيذية

مقدمة

١- يهدف هذا التقرير الى تعريف اللجنة بالدراسة المتعلقة بموضوع «امكانيات توسيع الاساطيل البحرية التجارية لنقل البضائع السائبة في غربي آسيا» الذي تم إعداده وفقا لبرنامج عمل الاسكوا المتعلق بالنقل لفترة السنتين ١٩٨٤-١٩٨٥. ويبرز التقرير اهم الاستنتاجات والتوصيات التي اسفرت عنها الدراسة المذكورة. وتتناول الدراسة الموقف الاقليمي والمشاكل التي تواجهها بلدان الاسكوا في تطوير اساطيلها الوطنية لنقل الشحنات السائبة بوصفها جزءا هاما من الاساطيل التجارية الوطنية وتغطي الحالة الراهنة واحتمالات المستقبل في مجال التجارة البحرية للسلع السائبة في العالم بصفة عامة وفي بلدان الاسكوا بصفة خاصة، فضلا عن تطوير اساطيل نقل الشحنات السائبة. وتقدم الدراسة وصفا للسياسة الاستراتيجية والبرامج المشتركة اللازمة لتوسيع الاساطيل التجارية لنقل الشحنات السائبة في غربي آسيا.

٢- ولاغراض الدراسة، تم اعداد استبيانين عن «تطوير اساطيل نقل البضائع السائبة في غربي آسيا» و «خصائص رحلات اساطيل نقل البضائع السائبة». وقد عمم الاستبيانان على جميع البلدان الاعضاء وكذلك على المنظمات البحرية الوطنية والاقليمية المعنية. وفي عام ١٩٨٤ اوفدت بعثة ميدانية الى مصر والكويت بهدف جمع البيانات ومتابعة الاستبيانين المذكورين اعلاه للذين عمما على بلدان الاسكوا. وتم الاضطلاع باستشارة قصيرة الاجل حول «التحليل الكمي لبعض جوانب الشحن البحري» وفقا لعنصر البرنامج ١-١ «تنمية الاساطيل التجارية الوطنية والمتعددة الجنسيات» (الوثيقة A/38/6 الصفحة ٣٩٣، الفقرة ١٤-٦٢). وقد ادرجت استنتاجات الاستشارة في الدراسة.

٣- وقد اجريت الدراسة وفقا لبرنامج العمل المتعلق بإقامة «نظام اقتصادي دولي جديد في ميدان النقل البحري» ولتتفق كذلك مع الغايات والاهداف الرئيسية المحددة للبلدان النامية في «عقد الأمم المتحدة الانمائي الثالث» على النحو الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة والقرارات التي اعتمدها مؤتمر الأمم المتحدة الخامس للتجارة والتنمية (١٩٧٩) ومؤتمر الأمم المتحدة السادس للتجارة والتنمية (١٩٨٢) في ميدان النقل البحري.

أولاً- الحالة الراهنة واحتمالات المستقبل فيما يتعلق بالتجارة البحرية
للسلع السائبة في العالم بصفة عامة وفي بلدان الاسكوا بصفة خاصة

٤- شهد الاقتصاد العالمي بعد عام ١٩٨٣ بعض علامات انتعاش، ويتوقع أن ينمو الناتج القومي الاجمالي في البلدان الصناعية بمعدل سنوي متوسط قدره ٣ في المائة بين عامي ١٩٨٥ و ١٩٩٠. وسيتراوح معدل النمو في البلدان النامية بين ٤ في المائة و ٤٫٥ في المائة سنويا في الفترة ١٩٨٦/١٩٨٥ وبين ٥ في المائة و ٦ في المائة سنويا بين عامي ١٩٨٧ و ١٩٩٠. ويتكهن بأن التجارة العالمية ستتوسع بمعدل متوسط قدره ٣٫٥ في المائة في السنة في الفترة ١٩٨٥-١٩٩٠.

٥- ويقدر أن الاستهلاك العالمي للطاقة سينمو في المتوسط بنسبة ٣٫٤ في المائة في السنة ابتداء من عام ١٩٨٤ وحتى عام ٢٠٠٠. وان ينمو الاستهلاك العالمي للنفط بمعدل سنوي متوسط قدره ١٫٢ في المائة خلال الفترة ١٩٨٤-٢٠٠٠. ويقدر أن يتراوح الانتاج العالمي من النفط ما بين ٧٠ و ٧٤ مليون برميل في اليوم بحلول عام ١٩٩٠. ويتوقع أن تزيد الدول الاعضاء في منظمة البلدان المصدرة للنفط انتاجها النفطي من ١٧٫٤ مليون برميل في اليوم في عام ١٩٨٤ الى ٢٥ مليون برميل في اليوم في عام ١٩٩٠ والى أكثر من ٣٤ مليون برميل في اليوم قبل نهاية القرن.

٦- وقد شهدت التجارة البحرية العالمية، لأول مرة بعد أربع سنوات من الركود، انتعاشا في عام ١٩٨٤ وبلغت مستوى قدره ٣٣ مليار طن، مسجلة نسبة نمو قدرها ٦٫٧ في المائة بالمقارنة بعام ١٩٨٣. وارتفعت تجارة النفط بنسبة ١٫٩ في الفترة ١٩٨٤/١٩٨٣ وتجارة البضائع السائبة الجافة بنسبة ١٠٫٦ في المائة.

٧- وهبط انتاج النفط في بلدان الاسكوا بنسبة ١٠٫٦ في المائة في الفترة ١٩٨٣/١٩٨٣، بيد أنه ارتفع بعد ذلك بنسبة ٣ في المائة في الفترة ١٩٨٣، ويتوقع أن يرتفع الى قرابة ١٢ مليون برميل في اليوم في عام ١٩٩٠ و ١٨٫٢ مليون برميل في اليوم بحلول عام ٢٠٠٠، أو بنسبة ١٥ في المائة بين عام ١٩٨٥ و عام ١٩٩٠ و ٥٢ في المائة بين عامي ١٩٩٠ و ٢٠٠٠. وبلغت حصة بلدان الاسكوا من الانتاج العالمي ١٧٫٧ في المائة في عام ١٩٨٤. وحصة المملكة العربية السعودية من مجموع انتاج النفط الخام لبلدان الاسكوا هي أكبر الحصص وتبلغ ٤٧ في المائة. ويتوقع أن تزيد العراق والمملكة العربية السعودية انتاجهما من النفط في الفترة ١٩٨٥/٢٠٠٠، الى ضعف ما هو عليه تقريبا.

٨- وقد ازداد الاحتياطي الثابت المقدر لبلدان الاسكوا من ١٧٤٫٦ مليار برميل في عام ١٩٦٥ الى ٣٢٠٫٨ مليار برميل في عام ١٩٨٤ أي بنسبة ٨٣٫٧ في المائة. وفي ١ كانون الثاني/يناير ١٩٨٤ بلغت حصة بلدان الاسكوا ٤٨ في المائة من مجموع الاحتياطي الثابت المقدر في العالم.

٩- ويقدر أن صادرات بلدان الاسكوا من النفط الخام ستزداد من ٤٣٩ مليون طن في عام ١٩٨٢ الى ٤٨٢ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠ و ٦٥٩ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ و ٧١٢ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠ أي بنسبة ٩٨ في المائة في الفترة ١٩٨٢/١٩٩٠ و ٢٦٧ في المائة في الفترة ١٩٩٥/١٩٩٠ و ٨ في المائة في الفترة ٢٠٠٠/١٩٩٥.

١٠- ويقدر أن صادرات بلدان الاسكوا من المنتجات النفطية ستزداد من ٤٤ مليون طن في عام ١٩٨٢ الى قرابة ١٠٤٨ مليون طن في عام ١٩٩٠ والى ١٢٥٢ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ و ١٤٩٢ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠ أي بنسبة ١٣٨ في المائة في الفترة ١٩٨٢/١٩٩٠ و ١٩٥ في المائة في الفترة ١٩٩٥/١٩٩٠ و ١٩٢ في المائة في الفترة ٢٠٠٠/١٩٩٥. ويتوقع أن ترتفع حصة المنتجات النفطية من مجموع الصادرات النفطية لبلدان الاسكوا من ٩١ في المائة في عام ١٩٨٢ الى قرابة ١٨ في المائة في عام ١٩٩٠، وستبقى على مستوى يتراوح بين ١٨ و ٢٠ في المائة في العقد القادم.

١١- وقد ازدادت الصادرات البحرية من المملكة العربية السعودية من النفط الخام زيادة كبيرة، من ٣٢٠ مليون طن في عام ١٩٧٥ الى ٤٤٦٥ مليون طن في عام ١٩٨٠ أي بنسبة ٤٠ في المائة، لكنها انخفضت بصورة حادة بعد عام ١٩٨٠ الى ١٧٨٦ مليون طن في عام ١٩٨٢ أي بنسبة ٦٠ في المائة. ومن المتوقع أن ترتفع تدريجياً في المستقبل وأن تصل الى قرابة ٢٢٦ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠، والى ٣١٢٨ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ والى ٣١٩٤ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠. وستظل آسيا والشرق الأقصى، وأوروبا الغربية، وأمريكا الشمالية، وأمريكا اللاتينية المستوردة الرئيسية للنفط الخام السعودي. إلا أن الكميات المصدرة الى أمريكا الشمالية وأوروبا الغربية تميل الى الانخفاض. وعلى عكس ذلك، فإن الصادرات الى أمريكا اللاتينية ستزداد بقرابة ٢٠ في المائة من مجموع كمية صادرات المملكة العربية السعودية من النفط الخام بحلول عام ٢٠٠٠. ويقدر أن تزداد صادرات المملكة البحرية من المنتجات النفطية الى قرابة ٣٩ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠ و ٤٥ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ و ٥٥ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠.

١٢- وانخفضت الصادرات البحرية من الكويت من النفط الخام من ٩١٣ مليون طن في عام ١٩٧٥ الى ٢٧٦ مليون طن في عام ١٩٨٢ أي بنسبة ٧٠ في المائة خلال عشر سنوات ويتوقع أن ترتفع في المستقبل الى ٣٢ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠ و الى ٣٧ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥، ولكنها ستنخفض الى ٢٩ مليون طن قبل نهاية القرن. ويتوقع أن تمثل آسيا والشرق الأقصى، أي اليابان، السوق الرئيسية لصادرات النفط الخام الكويتي في المستقبل. ويقدر أن الصادرات البحرية من المنتجات النفطية سترتفع الى ٤٢ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠ و الى ٤٨ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ والى ٥٥ مليون طن قبل نهاية القرن. وستظل أوروبا الغربية وكذلك آسيا والشرق الأقصى المستوردة الرئيسية لتجارة المنتجات النفطية الكويتية. ويقدر أن تتراوح حصة المنتجات النفطية من مجموع التجارة النفطية البحرية الكويتية بين ٥٦ في المائة و ٦٥ في المائة خلال العقد القادم (١٩٩٠-٢٠٠٠).

١٣- ويقدر أن صادرات العراق البحرية من النفط الخام سترتفع الى ١٢٠ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠ والى ١٤٤ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ و الى ١٦٩ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠. وسيكون المستوردون الرئيسيون للنفط الخام العراقي أمريكا اللاتينية وأوروبا الشرقية وأوروبا الغربية، فضلا عن آسيا والشرق الأقصى. ويتكهن بأن الصادرات الى أوروبا الغربية ستتخف تدريجيا في العقد القادم. ويقدر أن الصادرات من المنتجات النفطية ستبلغ ٤٨٨ ملايين طن بحلول عام ١٩٩٠ و ٩٦ ملايين طن بحلول عام ١٩٩٥ و ١٢ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠.

١٤- ويقدر أن الصادرات البحرية من الامارات العربية المتحدة من النفط الخام سترتفع الى ٥٢ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠ والى ٨٠ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ و الى ٨٩ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠. ويتوقع أن يكون المستوردون الرئيسيون للنفط الخام من الامارات العربية المتحدة في العقد القادم آسيا والشرق الأقصى، وأمريكا اللاتينية وأوروبا الغربية. ويقدر أن مستوى الصادرات من المنتجات النفطية سيبلغ مليون طن في عام ١٩٩٠ و ١٥ مليون طن في عام ١٩٩٥ و ٢ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠.

١٥- ويقدر أن يبلغ مستوى الصادرات البحرية العمانية من النفط الخام ٢٣ مليون طن في عام ١٩٩٠ و ٤٢ مليون طن في عام ١٩٩٥ و ٥٥ مليون طن في عام ٢٠٠٠. وسيظل المستوردون الرئيسيون للنفط الخام العماني في العقد القادم آسيا والشرق الأقصى.

١٦- ويتوقع أن ترتفع صادرات قطر البحرية من النفط الخام الى ١٣ مليون طن بحلول عام ١٩٩٠ و ٢٠ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ و ٢١ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠. وستكون آسيا والشرق الأقصى، فضلا عن أمريكا اللاتينية، المستوردة الرئيسية للنفط الخام القطري في العقد القادم.

١٧- والسلعة النفطية الأساسية البحرينية الموجهة للتصدير هي المنتجات النفطية. ويقدر أن صادراتها ستبلغ في العقد القادم ١٨ مليون طن في عام ١٩٩٠ و ٢١ مليون طن في عام ١٩٩٥ و ٢٥ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠.

١٨- وقد ازدادت صادرات مصر البحرية من النفط الخام زيادة كبيرة في السنوات الماضية ويقدر انها ستستمر في الزيادة لتصل الى ١٠٤ ملايين طن بحلول عام ١٩٩٠ و الى ١٩ مليون طن بحلول عام ١٩٩٥ وإلى ٢٥ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠. وستكون الوجهة الرئيسية لصادرات النفط الخام المصرية في المستقبل هي أوروبا الغربية.

١٩- ويتوقع أن تنخفض الصادرات البحرية للجمهورية العربية السورية من النفط الخام بين عامي ١٩٨٤ و ١٩٩٠ بقرابة ١١ في المائة. الا انه يقدر انها سترتفع بحلول عام ١٩٩٥ الى ٤٧ ملايين طن أي بنسبة ٢٤ في المائة في الفترة ١٩٩٠/١٩٩٥، والى ستة ملايين طن بحلول عام ٢٠٠٠، أي بنسبة ٢٨ في المائة بين ١٩٩٥ و ٢٠٠٠.

٢٠- وتجارة البضائع السائبة الجافة في منطقة الاسكوا صغيرة الحجم نسبيا وتتضمن قرابة ٢ في المائة فقط من مجموع التجارة البحرية لبلدان الاسكوا. والسلع الأساسية من البضائع السائبة الجافة المستوردة للمنطقة هي: الحنطة وغيرها من الحبوب؛ كما ان السلع الرئيسية المصدرة من المنطقة هي الفوسفات الطبيعي والأسمدة.

٢١- والبلدان الرئيسية المستوردة للحنطة في منطقة الاسكوا هي: مصر (٥٥ في المائة)، والعراق (١٧ في المائة)، والمملكة العربية السعودية (٨ في المائة)، والجمهورية العربية السورية (٦ في المائة). ويتوقع أن يزداد طلب بلدان الاسكوا على الحنطة من ١٢ مليون طن في عام ١٩٨٢ الى ١٩ مليون طن في عام ١٩٩٠ والى ٢٤ مليون طن في عام ١٩٩٥ و الى ٢٩٢ مليون طن في عام ٢٠٠٠، أي بنسبة ٤٥ في المائة في الفترة ١٩٨٢/١٩٩٠، وبنسبة ٢٦٢ في المائة في الفترة ١٩٩٥/١٩٩٠ و بنسبة ٢١٧ في المائة في الفترة ٢٠٠٠/١٩٩٥.

٢٢- والأردن هو المصدر الرئيسي للفوسفات الطبيعي في منطقة الاسكوا. ويتوقع أن ترتفع صادرات الفوسفات الأردنية من ٤٧ ملايين طن في عام ١٩٨٤ الى ٩٧ ملايين طن في عام ١٩٩٠، والى ١٨٣ مليون طن في عام ١٩٩٥ و الى ٢٤٥ مليون طن في عام ٢٠٠٠، أي بنسبة ١٠٦ في المائة في الفترة ١٩٨٤/١٩٩٠ وبنسبة ٨٨٧ في المائة في الفترة ١٩٩٥/١٩٩٠ وبنسبة ٨٨٥ في المائة في الفترة ٢٠٠٠/١٩٩٥.

ثانيا- الحالة الراهنة واحتمالات المستقبل فيما يتعلق بتطوير الاساطيل البحرية لنقل الشحنات السائبة في العالم بصفة عامة وفي بلدان الاسكوا بصفة خاصة

٢٣- ازدادت حمولة الاساطيل البحرية العالمية لنقل الشحنات السائبة من ٤١٨٢٢ مليون طن وزني في عام ١٩٧٥ الى ٥١٤ مليون طن وزني في عام ١٩٨٠ أى بنسبة ٢٣ في المائة، ثم انخفضت الى ٤٨٣٢٤ مليون طن وزني في عام ١٩٨٥ أى بنسبة ٦ في المائة. وانخفضت حمولة اساطيل ناقلات النفط العالمية من ٢٧٣ مليون طن وزني في عام ١٩٧٥ الى ٢٥٢ مليون طن وزني في عام ١٩٨٥ أى بنسبة ٧٧ في المائة بالرغم من انها كانت تزيد حتى عام ١٩٧٩ وهي السنة التي وصلت فيها حمولة اساطيل الناقلات العالمية الى ذروتها حيث بلغت ٣٣٦٧ مليون طن وزني. وارتفع مجموع حمولة اساطيل الناقلات بنسبة ١١٠ في المائة في الفترة ١٩٧٥-١٩٨٠؛ إلا انه انخفض بين عامي ١٩٨٠ و ١٩٨٥ بنسبة ٢٤ في المائة. ومن ناحية أخرى، شهدت حمولة الاساطيل البحرية لنقل الشحنات السائبة زيادة مستمرة خلال الفترة ١٩٧٥-١٩٨٥ وتضاعفت تقريبا خلال نفس الفترة من ١٠١٩٩ مليون طن وزني الى ١٩٤٨٨ مليون طن وزني.

٢٤- واستمرت في السنوات الماضية عملية تحويل الاساطيل العالمية لنقل الشحنات السائبة الى خردة كما استمرت عملية التخلي عن السفن. ففي النصف الاول من عام ١٩٨٥ بلغت حمولة السفن المخردة مستوى قياسيا قدره ١٩٠ مليون طن وزني بعد ان كانت ١٥ مليون طن وزني في عام ١٩٨٢. وكان نصف هذه الحمولة من ناقلات النفط الكبرى من مجموعة الناقلات الضخمة التي استأثرت بـ ١٠٤ مليون طن وزني. وقد انخفض مجموع اساطيل الناقلات العملاقة؛ ويعود ذلك أساسا الى تحويلها الى مجرد ناقلات بضائع سائبة في الفترة ١٩٨٤/١٩٨٥. وقد انخفض الحجم المتوسط للأساطيل البحرية العالمية لنقل الشحنات السائبة في الثمانينات بسبب تحويل ناقلات النفط الخام الضخمة والعملاقة الى خردة. وكانت جميع الناقلات المسلمة في عام ١٩٨٥ ذات حمولة تقل عن ١٠٠ ألف طن وزني.

٢٥- ويتوقع ان تنخفض في المستقبل حمولة الاسطول البحري العالمي لنقل الشحنات السائبة من ٤٨٣٢٤ مليون طن وزني في عام ١٩٨٥ الى ٤٣٦٢٢ مليون طن وزني في عام ١٩٨٨ أى بنسبة ٩٨ في المائة. وتشير بيانات الناقلات التي بنيت حديثا والناقلات التي سيجرى تسليمها الى أن الاسطول العالمي من الناقلات سينخفض بنسبة ١٩ في المائة في الفترة ١٩٨٥-١٩٨٨ ويتصل ٢٧ في المائة من التخفيض بمجموعة ناقلات النفط الخام الضخمة. وستنخفض حمولة اسطول الناقلات بنسبة ١٨٠ في المائة. ومن ناحية أخرى فإن حمولة اسطول ناقلات الشحنات السائبة تزيد بمعدلات مستقرة.

٢٦- ويتكهن بأن العرض والطلب على الاساطيل البحرية العالمية لناقلات الشحنات السائبة سيبلغان في العقد القادم (١٩٩٠-٢٠٠٠) مرحلة التوازن. ويتوقع أن تزداد الطلبات على الناقلات تدريجيا في هذه الفترة وخاصة في قطاع مجموعة ناقلات النفط الخام الضخمة. إلا أن عدم التوازن بين الطلب والعرض في الاساطيل العالمية لنقل البضائع السائبة ما زال مرتفعا، بالرغم من أن الفائض العالمي من الناقلات قد

انخفض بنسبة ٢٢ في المائة خلال الفترة ١٩٨٢-١٩٨٥ بسبب عملية التدمير الواسعة النطاق لهذا النوع من الأساطيل. وقد بدأ عدم التوازن بين الطلب والعرض في الأساطيل العالمية من الناقلات يقل تدريجياً منذ عام ١٩٨٤. وفي الوقت نفسه انخفض أيضا مؤشر فائض الطلب من ٧٢ر٢ في المائة في عام ١٩٨٢ الى ٥٦ في المائة في عام ١٩٨٥.

٢٧- وقد ارتفع العرض من الأساطيل البحرية العالمية لنقل الشحنات السائبة من ١٩٧ مليون طن وزني في عام ١٩٨٢ الى ٢٢٥ مليون طن وزني في عام ١٩٨٥، أي بنسبة ١٤ في المائة، مما رفع مؤشر الفائض/الطلب، من ٣٠ر٨ في المائة في عام ١٩٨٢ الى ٣٢ر١ في المائة في هذه الفترة. إلا ان اختلال توازن أسطول ناقلات الشحنات السائبة ليس مرتفعا بنفس درجة ارتفاع أسطول ناقلات النفط، ومن المؤمل انه سيوقف في غضون بضعة سنوات نتيجة لعملية الترك والتحويل الى خردة.

٢٨- ويعد أسطول بلدان الاسكوا لنقل الشحنات السائبة صغير الحجم نسبيا وكان يمثل ٢ في المائة من الأساطيل العالمية لنقل الشحنات السائبة في عام ١٩٨٤. ويغطي أسطول ناقلات النفط على مجموع أساطيل بلدان الاسكوا لنقل الشحنات السائبة حيث تبلغ حصته ٨٨ في المائة، ولكنه لا يمثل سوى ٣ر١٦ في المائة من الاسطول العالمي لناقلات النفط. ويتمثل اسطول ناقلات النفط لبلدان الاسكوا مجتمعة في ناقلة واحدة فقط للنفط/الشحنات السائبة ذات حمولة تبلغ ٤٠٠ ٢٦٤ طن وزني.

٢٩- وقد زادت حمولة اسطول بلدان الاسكوا لنقل الشحنات السائبة زيادة ملحوظة من ٧ر٤ ملايين طن وزني في عام ١٩٨٠ الى ١٣ مليون طن وزني في عام ١٩٨٢. أي بنسبة ٧٦ في المائة؛ الا انها انخفضت بعد ذلك الى ١٠ر٣ ملايين طن وزني في عام ١٩٨٤. وقد حدث ذلك الانخفاض أساسا بسبب تخريد أسطول ناقلات النفط الذي انخفضت حمولته من رقم قياسي قدره ١٠ر٦ مليون طن وزني في عام ١٩٨٢ الى ٩ر١ مليون طن وزني في عام ١٩٨٤، أي بنسبة ١٤ في المائة خلال الفترة ١٩٨٢-١٩٨٤. وقد زادت حمولة أسطول ناقلات الشحنات السائبة زيادة كبيرة من ٣٣ ٥٠٠ طن وزني في عام ١٩٨٠ الى ٩٥٧ ٠٠٠ طن وزني في عام ١٩٨٤. أي بنسبة ٢٧٥٧ في المائة. وقد بلغت معدلات الزيادة السنوية المتوسطة لحمولة اسطول بلدان الاسكوا لنقل الشحنات السائبة مستوى عاليا في الفترة ١٩٨٠-١٩٨٤، بالرغم من انخفاضها في الفترة ١٩٨٤/١٩٨٢.

٣٠- ويتركز أسطول بلدان الاسكوا لنقل الشحنات السائبة أساسا في البلدان التالية: المملكة العربية السعودية (٤٤ في المائة)، الكويت (٢٤ر٣ في المائة)، العراق (١٤ في المائة)، الامارات العربية المتحدة (١٠ر٤ في المائة)، مصر (٣ر٧ في المائة). ولهذه البلدان مجتمعة قرابة ٩٦ في المائة من مجموع حمولة أساطيل بلدان الاسكوا لنقل الشحنات السائبة. ويتركز اسطول ناقلات النفط في اربعة بلدان في المنطقة: المملكة العربية السعودية (٤١ر٣ في المائة)، الكويت (٢٧ر٦ في المائة)، العراق (١٦ر٢ في المائة)، الامارات العربية المتحدة (١١ر١ في المائة). وتبلغ حمولة ناقلات النفط لهذه البلدان ٨ر٧ ملايين طن وزني، أي ٩٦ في المائة من حمولة ناقلات بلدان الاسكوا في عام ١٩٨٤. ويتوزع اسطول ناقلات الشحنات السائبة الجافة

أساسا بين المملكة العربية السعودية (٥٢٦ في المائة)، ومصر (٢١٤ في المائة)، ولبنان (١١٧ في المائة)، والامارات العربية المتحدة (٦٧ في المائة). وتستأثر هذه البلدان بـ ٩٢٤ في المائة من مجموع اسطول بلدان الاسكوا من ناقلات الشحنات السائبة.

٣١- ويشمل اسطول بلدان الاسكوا من ناقلات النفط قرابة ٢٤ الى ٢٥ في المائة من السفن ذات الحمولة الاجمالية المسجلة البالغة ١٤٠ ٠٠٠ طن وما فوق، و٢٥ في المائة من السفن التي تتراوح حمولتها الاجمالية المسجلة بين ٥٠ ٠٠٠ طن و ١٠٠ ٠٠٠ طن و ٢١ في المائة من السفن التي تتراوح حمولتها الاجمالية المسجلة بين ١٠٠ ٠٠٠ طن و ١٤٠ ٠٠٠ طن. وتتكون بقية الاسطول من سفن تقل حمولتها الاجمالية المسجلة عن ٥٠ ٠٠٠ طن. وبين بلدان الاسكوا تمتلك الكويت احدث اساطيل الناقلات. فسفن هذا الاسطول التي بنيت منذ ما يتراوح بين سنة واحدة وتسع سنوات تبلغ نسبتها ٩٨ في المائة تقريبا. وللعراق ايضا اسطول ناقلات حديث نسبيا، حيث ان سفنه التي بنيت منذ اقل من تسع سنوات تبلغ نسبتها ٧٩ في المائة.

٣٢- وتشير التنبؤات المتعلقة بالتجارة البحرية للسلع السائبة وبالطلب على الاساطيل في بلدان الاسكوا والواردة في الدراسة ان هناك امكانيات بالنسبة لبلدان الاسكوا لتوسيع اساطيلها الخاصة بنقل الشحنات السائبة في المستقبل وحتى نهاية القرن. ويتوقع ان يزداد الطلب على ناقلات النفط التابعة لبلدان الاسكوا لنقل ٤٠ في المائة من صادرات هذه البلدان من النفط الخام والمنتجات النفطية، كحصة عادلة بين الشركاء التجاريين من ٩١ مليون طن وزني في عام ١٩٨٤ الى ٢٥٢ مليون طن وزني في عام ١٩٩٠ والى ٣٣٧ مليون طن وزني في عام ١٩٩٥، والى ٣٧٢ مليون طن وزني في عام ٢٠٠٠، أي بنسبة ١٧٧ في المائة في الفترة ١٩٨٤/١٩٩٠ و ٢٤ في المائة في الفترة ١٩٩٠/١٩٩٥ و ١١ في المائة في الفترة ١٩٩٥/٢٠٠٠. ويقدر ان مستوى الطلب على الناقلات لتجارة المنتجات النفطية سيبلغ في المستقبل مستوى يتراوح بين ١٨ في المائة و ٢٠ في المائة من مجموع طلب بلدان الاسكوا على الناقلات. ويتوقع ان آسيا والشرق الأقصى، وأوروبا الغربية، وأمريكا اللاتينية، وأمريكا الشمالية ستكون في العقد القادم (١٩٩٠-٢٠٠٠) هي الأسواق الرئيسية لتجارة بلدان الاسكوا المنقولة بواسطة الناقلات.

٣٣- ويتوقع ان يزداد الطلب على اساطيل نقل الشحنات السائبة من ١٢٢ مليون طن وزني في عام ١٩٨٤ الى ١٥١ مليون طن وزني في عام ١٩٩٠ و ٢١٣ مليون طن وزني في عام ١٩٩٥ و ٣١ مليون طن وزني في عام ٢٠٠٠، أي بنسبة ٢٤ في المائة في الفترة ١٩٨٤/١٩٩٠ و ٤١ في المائة في الفترة ١٩٩٥/١٩٩٠ و ٤٥ في المائة في الفترة ١٩٩٥/٢٠٠٠. كما يتوقع ان آسيا والشرق الأقصى، وأوروبا الشرقية وأوروبا الغربية ستكون في العقد القادم هي الأسواق الرئيسية لاستخدام اسطول نقل الشحنات السائبة التابع لبلدان الاسكوا في تجارة الفوسفات. وستظل أمريكا الشمالية، وأوقيانوسيا وأوروبا الغربية هي المناطق الرئيسية لتجارة الحنطة حيث سيكون هناك طلب على اسطول بلدان الاسكوا لنقل الشحنات السائبة.

ثالثا- الاستراتيجيات والسياسات والبرامج اللازمة لتطوير أساطيل نقل الشحنات السائبة في غربي آسيا

٢٤- يتعين على بلدان الاسكوا أن تستعرض وتقيم وضعها النسبي في تطوير أساطيل وطنية لنقل الشحنات السائبة وفقا لما يلي:

(أ) برنامج العمل المتعلق باقامة نظام اقتصادى دولي جديد؛ وهو البرنامج الذي اعتمده الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية السادسة في عام ١٩٧٤ والذي ينص على ضرورة بذل الجهود من أجل «تعزيز اشتراك البلدان النامية اشتراكا متزايدا ومنصفا في حمولة سفن النقل البحرى في العالم»

(ب) القرار ١٢٠ (د-٥) المعنون «اشتراك البلدان النامية في النقل البحرى العالمى وتنمية أساطيلها التجارية» والذي اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في دورته الخامسة التي عقدها بمانيليا في عام ١٩٧٩، وهو قرار يوصي بـ «المشاركة المنصفة في نقل البضائع السائبة العادية... بين أي بلدين من البلدان المصدرة والمستوردة بواسطة الخطوط الوطنية للبلدان الشريكة في التجارة». وبـ «أن تكون البضائع السائبة... موضوعا لاتفاقات ثنائية يتم التوصل اليها بين البلدان الشريكة في التجارة وتقضي بالمشاركة المنصفة في حركات النقل بواسطة الخطوط الوطنية للبلدان الشريكة في التجارة»

(ج) القرار المتعلق بالنقل البحرى الذى اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في دورته السادسة (١٩٨٣) والذي دعا الى «اتخاذ تدابير وطنية ودولية لاجراء تغييرات هيكلية وتيسير تنفيذها في صناعة النقل البحرى العالمية بغية إزالة السياسات الحماية والممارسات الاحتكارية والقضاء على أنواع السيطرة التي تمارسها الشركات عبر الوطنية ولا سيما على حمولات البضائع السائبة والمبردة».

٢٥- ويتعين على بلدان الاسكوا بذل الجهود لضمان اشتراكها اشتراكا منصفا في نقل تجارتها من السلع السائبة والقيام، كلما أمكن، بتشجيع نقل صادراتها من السلع السائبة المنقولة بحرا على أساس أن تكون التكلفة شاملة لاجور الشحن والتأمين. وينبغي، للتقليل من الاعتماد على الشركات عبر الوطنية المالكة للسفن، أن تنص الاتفاقات التجارية وعقود بيع أو شراء السلع السائبة على نقل حصة كبيرة متزايدة من الشحنات بواسطة السفن الوطنية لبلدان الاسكوا؛ وبواسطة سفن تشغلها هذه البلدان. ومن الضروري، كلما كان ذلك ملائما أن تنشأ آلية يمكن للشركاء التجاريين أن يتفاوضوا في إطارها بشأن أفضل الشروط التجارية. وينبغي أن تقوم تجارة السلع السائبة الوطنية المنقولة بحرا على أساس ترتيبات شحن طويلة الاجل تشكل أساسا للتخطيط والتمويل على الامد الطويل.

٢٦- وبأخذ الحجم التقديرى لتجارة السلع السائبة الوطنية المنقولة بحرا لمنطقة الاسكوا في العقد القادم (١٩٩٠-٢٠٠٠) في الاعتبار فإنه يوصى بأن تعتمد بلدان الاسكوا البرنامج التالى لتوسيع الأسطول الوطنى لنقل الشحنات السائبة وذلك بهدف نقل ٤٠ في المائة على الأقل، كحصة عادلة، من تجارة السلع السائبة الوطنية في المستقبل:

(أ) تجارة السلع المنقولة بواسطة الناقلات

يُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول المملكة العربية السعودية من ناقلات النفط ١١٦٦ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، منها ١٨٨ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية؛ و ١٥٧٧ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥ منها ٢١٨ مليون طن لنقل المنتجات النفطية؛ و ١٦٦٦ مليون طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠ منها ٢٦٦ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية.

ويُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول الكويت من ناقلات النفط ٢٥٥ ملايين طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، منها ١٩٩ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية؛ و ٤٨٤ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥، منها ٢٢٢ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية؛ و ٤ ملايين طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠، منها ٢٦٦ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية.

ويُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول العراق من ناقلات النفط ٤٢٨ ملايين طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، منها ٢٠٢ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية؛ و ٨٥٥ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥، منها ٤٥٠ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية؛ و ٦٦٦ مليون طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠، منها ٦٠٦ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية.

ويُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول الإمارات العربية المتحدة من ناقلات النفط ٢٨٨ ملايين طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، منها ٢٠٥ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية؛ و ٤٨٤ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥، منها ٢٠٧ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية؛ و ٤٦٦ ملايين طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠، منها ٢٠٩ مليون طن ورنبي لنقل المنتجات النفطية.

ويُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول عمان من ناقلات النفط ١٠٤ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، و ١٩٩ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥، و ٢٦٦ مليون طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠.

ويُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول قطر من ناقلات النفط ٧٠ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، و ١٠٥ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥، و ١٨٤ مليون طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠.

ويُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول مصر من ناقلات النفط ٢٠٣ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، و ٢٠٦ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥، و ٢٧٥ مليون طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠.

ويُنْتَظَرُ أن تبلغ حمولة أسطول البحرين من ناقلات النفط ٨٠ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٠، و ١٠١ مليون طن ورنبي بحلول عام ١٩٩٥، و ١٢٢ مليون طن ورنبي بحلول عام ٢٠٠٠.

(ب) تجارة السلع السائبة الجافة

يتعين على بلدان الاسكوا، لنقل ٤٠ في المائة، كحصة عادلة، من تجارتها من السلع السائبة الجافة المنقولة بحرا في العقد القادم، أن يكون لديها الأسطول التالي من ناقلات البضائع السائبة:

لنقل الحنطة: ١١٤ مليون طن وزني بحلول عام ١٩٩٠، و ١٤٤ مليون طن وزني بحلول عام ١٩٩٥، و ١٧٨ مليون طن بحلول عام ٢٠٠٠. لنقل الفوسفات: ٢٧ مليون طن وزني بحلول عام ١٩٩٠، و ٦٩ مليون طن وزني بحلول عام ١٩٩٥، و ٣١ مليون طن وزني بحلول عام ٢٠٠٠. ويتعين على بلدان الاسكوا أن توحيد مواردها المالية، ومواردها من القوى العاملة وسفن النقل لتطوير أسطولها الوطني من ناقلات السلع الجافة.

٢٧- وينبغي على بلدان الاسكوا، وهي تنفذ برنامج توسيع الأسطول الوطني لنقل الشحنات السائبة، أن تأخذ في الاعتبار عدم التوازن القائم بين العرض والطلب في مجال النقل البحري العالمي. وفي هذه الحالة يتعين على بلدان الاسكوا الحصول، كلما أمكن، على حمولة جديدة من البلدان التي لديها فائض في مجال النقل البحري، مع أخذ التحسينات التكنولوجية الجارية في الاعتبار.

٢٨- وينبغي لبلدان الاسكوا، وهي تطور أسطولها من ناقلات النفط، أن تركز جهودها على أن يكون لديها أسطول من ناقلات النفط التي لا تتجاوز حمولتها ٢٥٠ ٠٠٠ طن وزني، أخذاً في الاعتبار أن السفن ذات الحمولة البالغة ٢٥٠ ٠٠٠ طن وزني والمشحونة بالكامل ستصبح قادرة، بعد اتمام المرحلة الثانية من تطوير قناة السويس، على استخدام القناة. وينبغي أن تؤخذ في الاعتبار أيضاً امكانيات الوصول الى مختلف موانئ العالم، علماً بأن الجزء الأكبر من أسطول ناقلات النفط العالمية التي حوت في السنوات القليلة الماضية الى خردة كان من الناقلات الكبرى من مجموعة ناقلات النفط الضخمة وناقلات النفط العملاقة.

٢٩- وينبغي أن تبحث بلدان الاسكوا امكانيات انشاء مؤسسة اقليمية متعددة الجنسيات للنقل البحري تعنى بالنقل البحري للسلع السائبة الجافة وذلك بهدف توحيد عمليات اساطيلها وبرامجها الانمائية وكذلك لوضع سياسة مشتركة للنقل البحري في مجال نقل الشحنات السائبة الجافة.

٤٠- وينبغي أن يتركز تطوير اساطيل نقل السلع السائبة في منطقة الاسكوا على ناقلات السلع السائبة من الفئة التي لا تتجاوز حولتها ٧٠ ٠٠٠ طن وزني، باعتبارها الأنسب لأسطول نقل السلع السائبة للمنطقة، وذلك بالنظر الى المعوقات الموجودة في موانئ المنطقة فيما يتعلق بالعمق، والافتقار الى فرض بحرية متخصصة ذات مرافق للخزن.

٤١- ويتعين على بلدان الاسكوا، لزيادة انتاجية أسطول ناقلات النفط وتقليل الابحار على الصابورة، أن تبحث إمكانيات استخدام قدرتها على نقل سلع سائبة ملائمة، كالحنطة والمياه وغير ذلك، في طريق عودتها.

٤٢- وينبغي إيلاء اهتمام كبير لتكوين أسطول نقل موحد لبلدان الاسكوا، مع مراعاة أن هناك جهات متناظرة للرحلات الانكفائية تشمل نقل النفط الى وجهة معينة وبيع سائبة جافة في طريق العودة.

٤٢- وينبغي أن تنشئ بلدان الاسكوا مركزا اقليميا للتوكيلات الملاحية في غربي آسيا. ويمكن انشاء مركز من هذا القبيل في الكويت حيث يوجد عدد كبير جدا من منظمات النقل البحري والتجارة العربية، الدولية والاقليمية، فضلا عن شركات عاملة في مجال نقل السلع السائبة وخاصة النفط. وينبغي ربط المركز الاقليمي للتوكيلات الملاحية بالمراكز العالمية للتوكيلات الملاحية بهدف الحصول على معلومات مستكملة عن تجارة السلع السائبة واساطيلها في أنحاء العالم كافة ولإبقاء الاتصال بين مالكي السفن والشاحنين.

٤٤- ينبغي أن تنظر بلدان الاسكوا في امكانيات إقامة مشاريع مشتركة مع شركات النقل البحري للبلدان المتقدمة النمو. فتلك المشاريع من شأنها أن تسهل نقل التكنولوجيا والخبرة في مجال عمليات الاساطيل وادارتها.

٤٥- ويتعين على بلدان الاسكوا تطوير اساطيل نقل المنتجات النفطية آخذة في الاعتبار أن دخول معامل تكرير النفط الكبيرة في مرحلة الانتاج في المنطقة سوف يؤدي الى فتح مجالات تجارية جديدة. وينتظر أن تزيد مجموع تجارة نفط بلدان الاسكوا المنقولة بحرا بنسبة تتراوح بين ١٨ في المائة و ٢٠ في المائة في العقد القادم. وينبغي أن تصمم ناقلات المنتجات النفطية لحمل عدد من الأنواع المنفصلة من المنتجات النفطية النقية والمواد البتروكيميائية.

٤٦- ويولى اهتمام كبير لزيادة تطوير قناة السويس التي تؤدي دورا هاما جدا في تطوير تجارة السلع السائبة في منطقة الاسكوا واساطيل نقل هذه السلع. وتشمل المرحلة الثانية من تطوير القناة تعميقها كي يتاح للسفن ذات الحمولة البالغة ٢٦٠ ٠٠٠ طن وزني أن تمر بكامل حمولتها. وينتظر أن تنتهي هذه المرحلة بحلول عام ١٩٩٠.

٤٧- وينبغي أن يقوم تطوير التجارة البحرية للسلع السائبة واساطيل نقل هذه السلع في منطقة الاسكوا على أساس سياسة بحرية قومية عربية، تتضمن سياسة للاستثمار المشترك، وتوزيع الموارد من القوى العاملة، وبرنامجا اقليميا لبناء وتصليح السفن ونظاما اقليميا للمعلومات، والتدريب وتبادل الموظفين، ووضع التشريعات البحرية الوطنية، وتنسيق أنشطة الموانئ البحرية، وبرامج لاقتناء السفن، وغير ذلك.

٤٨- ولإدخال السياسة البحرية المشتركة حيز التنفيذ يتعين على بلدان الاسكوا انشاء مؤسسات اقليمية مناسبة للنقل البحري، مثل مجلس للشاحنين، ورابطة لبناء السفن، ولجان لتخطيط وتدريب القوى العاملة البحرية، وجمعية للتأمين البحري، وجمعية لتصنيف السفن، ولجنة لتسجيل السفن. وقد بدأ الاتحاد العربي للناقلين البحريين واتحاد الموانئ البحرية العربية بالفعل عملهما في المنطقة.

٤٩- وحبذا لو قامت بلدان الاسكوا التي لم تصدق بعد على اتفاقيتي المنظمة الدولية للملاحة البحرية المتعلقةين بـ «سلامة الحياة في البحر» و «الوقاية من التلوث»، اللتين تمثلان لآحتين دوليتين بالغتبي الأهمية بالنسبة لسلامة الناقلات والوقاية من التلوث، بالتصديق على الاتفاقيتين. وينبغي بناء أسطول

بلدان الاسكوا من الناقلات بحيث تكون مستودعات الصابورة في هذه الناقلات منفصلة، تنفيذًا للاحتسي المنظمة الدولية للملاحة البحرية المذكورتين.

٥٠- وبالنظر الى الزيادة الحالية في العرض من سفن أسطول الناقلات العالمي، فإنه ينبغي أن تنظر بلدان الاسكوا في امكانيات استخدام ناقلاتها الخاصة بها للخبز. فلخبز النفط العائم فوائد جمة في التجارة المنقولة بواسطة الناقلات بالمقارنة بالخبز البري، كما أنه أكثر اقتصادا.

٥١- وبالإضافة الى الجهود الاقليمية أو دون الاقليمية فإنه يتعين أيضا اتخاذ تدابير على الصعيد الوطني في البلدان التي تواجه مشاكل تتعلق بالنقل البحري للسلع السائبة. ومن بين تلك التدابير تحسين وتوسيع مرافق الموانئ، كي تكون قادرة على مجابهة الحجم المتزايد لتجارة السلع السائبة الوطنية.

رابعاً- الأنشطة المتوقعة في فترة السنتين ١٩٨٧-١٩٨٦

٥٢- سيرتكز برنامج النقل لأمانة الاسكوا في مجال النقل البحري في الامانة التنفيذية، في فترة السنتين ١٩٨٧-١٩٨٦، على دراسة عن تطوير أساطيل النقل بالحاويات ونقل البضائع السائبة المتنوعة بوصفها جزءاً هاماً آخر من الأساطيل البحرية التجارية الوطنية.

٥٣- وسيصبح من الممكن، في مرحلة لاحقة، على أساس استنتاجات وتوصيات قائمة على ثلاثة نواتج رئيسية هي: «تطوير الأساطيل البحرية التجارية الوطنية وتعزيز إقامة مؤسسات ملاحية متعددة الجنسيات» و «امكانيات توسيع الأساطيل التجارية لنقل البضائع السائبة في غربي آسيا» و «تطوير أساطيل النقل بالحاويات ونقل البضائع السائبة المتنوعة في بلدان مختارة بمنطقة الاسكوا»، وضع الاستراتيجية والسياسة والمشاريع الاقليمية لتطوير الأساطيل التجارية الوطنية والمتعددة الجنسيات في غربي آسيا.