



اقتصاد دریایی

مطالعه‌ی جامع کشور آفریقای جنوبی

اندیشکده پیشرفت دریایی



السلامة البحرية

اندیشکده پیشرفت دریایی

The background image is a photograph of a port facility, likely a container terminal. It features several large yellow gantry cranes (RTG cranes) used for moving shipping containers. In the foreground, a small tugboat is visible on the water. The sky is clear and blue. The text is overlaid on the image in two separate boxes.

اقتصاد دریایی: مطالعه‌ی جامع کشور آفریقای جنوبی

تهیه‌شده در: اندیشکده‌ی پیشرفت دریایی



شناسنامه گزارش

عنوان گزارش:
گروه اندیشکده:
تهیه کننده:
ناظر علمی:
عبارات کلیدی:
تاریخ انتشار:

اقتصاد دریایی: مطالعه‌ی جامع کشور آفریقای جنوبی
حکمرانی و اقتصاد دریا
محمدرضا قهرمانی
امیرحسین یزدفاضلی
اقتصاد دریا، آفریقای جنوبی، بنادر، کشتیرانی، پاکیس، پیشرفت
دریایی، کشتی‌سازی
شهریور ۱۴۰۳



خلاصه مدیریتی

اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی یکی از اجزای حیاتی چارچوب اقتصادی کلی این کشور است. موقعیت استراتژیک آفریقای جنوبی در طول یکی از مهم‌ترین مسیرهای کشتیرانی جهان، به همراه خط ساحلی گسترده‌ای به طول تقریبی ۳۰۰۰ کیلومتر و شش بندر تجاری، به عنوان دروازه‌های اصلی برای تجارت بین‌المللی عمل می‌کند. این بنادر به طور چشمگیری به تولید ناخالص داخلی و اشتغال آفریقای جنوبی کمک می‌کنند. این خلاصه به بررسی بخش‌های کلیدی اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی، تأثیر اقتصادی آن‌ها، چالش‌ها و ابتکارات راهبردی برای رشد پایدار و همچنین قدرت دریایی این کشور برای حفاظت از این فرصت‌های اقتصادی می‌پردازد.

کشتیرانی و عملیات بندری

بنادر آفریقای جنوبی حدود ۹۵ درصد تجارت کشور را از نظر حجم جابه‌جا می‌کنند و نقشی حیاتی در تسهیل تجارت بین‌المللی این کشور دارند. بنادر اصلی شامل دوربان^۱، کیپ تاون^۲، بندر الیزابت^۳، بندر خلیج سالدانها^۴، بندر لندن شرقی^۵ و خلیج ریچاردز^۶ هستند

1 Durban

2 Cape Town

3 Port Elizabeth

4 Saldanha Bay

5 East London Terminals

6 Richards Bay

که دوربان دارای بیشترین ترافیک بندری در آفریقا است. اداره‌ی ملی بنادر ترانس‌نت به عنوان بخش خصوصی، عملیات بندری را مدیریت کرده و از کارایی در جابه‌جایی بار و زمان برگشت کشتی‌ها اطمینان حاصل می‌کند، که برای حفظ رقابت‌پذیری آفریقای جنوبی در تجارت جهانی حیاتی است.

برای افزایش ظرفیت و تجارت بین‌المللی، سرمایه‌گذاری‌های قابل‌توجهی در توسعه و نوسازی زیرساخت‌ها در حال انجام است. این شامل تهیه‌ی جرثقیل‌های جدید، انباشته‌ها و سایر تجهیزات لازم برای افزایش کارایی جابه‌جایی بار است. سیستم‌های پیشرفته‌ای مانند «جی‌سی‌اواس^۱» و «ناویس‌اس‌پارکس‌ان‌فُور^۲» برای بهینه‌سازی عملیات ترمینال‌ها و اطمینان از تعامل بدون مشکل بین مشتریان و مقامات بندری به کار گرفته شده‌اند.

نفت و گاز فراساحلی

اکتشاف نفت و گاز فراساحلی در آفریقای جنوبی، به ویژه در امتداد ساحل غربی، پتانسیل تأثیر اقتصادی قابل‌توجهی را فعال کرده‌است. کشفیات اخیر توتال باعث افزایش علاقه به سرمایه‌گذاری در این بخش شده‌است، هرچند که همچنان در مرحله‌ی توسعه قرار دارد. ارزیابی‌های محیط‌زیستی دقیق و تنظیمات قانونی مناسب برای جلوگیری از تأثیرات منفی زیست‌محیطی از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. توسعه‌ی منابع نفت و گاز فراساحلی می‌تواند درآمدهای جدید و فرصت‌های شغلی بیشتری ایجاد کرده و به امنیت انرژی آفریقای جنوبی کمک کند.

کشتی‌سازی

صنعت کشتی‌سازی در آفریقای جنوبی به مدت ۳۵ سال به صورت ناپایدار فعالیت کرده و در حال حاضر، شش شرکت اصلی در این زمینه مشغول به کار هستند. مراکز فعال کشتی‌سازی در دوربان و کیپ‌تاون واقع شده‌اند، که کیپ غربی به عنوان مرکز تولیدی صنعت قایق‌سازی آفریقای جنوبی شناخته می‌شود و ۷۰ درصد ظرفیت تولید در صنعت دریایی کشور را به خود اختصاص داده‌است.

نقاط قوت این صنعت شامل روش‌های پیشرفته‌ی ساخت‌وساز، زنجیره‌ی ارزش پشتیبانی قوی و تمرکز بر بازارهای صادراتی است. صنعت قایق‌سازی نیز به دلیل تولید قایق‌های بادبانی، موتوری و کایاک‌های باکیفیت، شهرت بین‌المللی کسب کرده‌است. چالش‌های عمده‌ی این صنعت، شامل هزینه‌های بالای فولاد، کمبود بهره‌وری نیروی کار و نبود تقاضای پایدار از سوی بازار داخلی است. رقابت شدید با کارخانه‌های کشتی‌سازی آسیایی

1 GCOS

2 Navis™ SPARCS N4

و اروپای شرقی و کمک‌های مالی دولتی در این کشورها نیز به نزول صنعت کشتی‌سازی آفریقا منجر شده‌است. با وجود این، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و تمرکز بر کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌تواند فرصت‌هایی برای رشد اقتصادی و ایجاد مشاغل جدید فراهم کند.

یکی دیگر از نقاط قوت این صنعت، پتانسیل بالا برای توسعه و نگهداری کشتی‌ها و قایق‌های تفریحی است که در بازارهای جهانی تقاضای زیادی دارند. با افزایش توجه به استانداردهای زیست‌محیطی و توسعه پایدار، صنعت کشتی‌سازی آفریقای جنوبی می‌تواند با تمرکز بر تولیدات سازگار با محیط‌زیست و بهره‌وری انرژی، جایگاه خود را در بازارهای جهانی تقویت کند.

آبزی‌پروری و صنعت ماهیگیری

آبزی‌پروری در آفریقای جنوبی به عنوان مکملی پایدار برای ماهیگیری سنتی با تمرکز بر گونه‌هایی مانند صدف، صدف دوکفه‌ای و صدف خوراکی در حال ظهور است. این بخش به عنوان راهکاری برای اطمینان از عرضه پایدار غذاهای دریایی و کاهش فشار بر ذخایر ماهی وحشی دیده می‌شود. تحقیقات و نوآوری‌های علمی در بهبود روش‌های پرورش و افزایش تولیدات آبزی‌پروری نقش حیاتی دارند. این شامل توسعه روش‌های پرورش پایدار، بهینه‌سازی تکنیک‌های پرورش و اطمینان از سلامت و رفاه گونه‌های پرورشی است.

منطقه‌ی اقتصادی انحصاری آفریقای جنوبی حدود ۱/۵ میلیون کیلومتر مربع را پوشش می‌دهد که از تنوع زیستی دریایی غنی است. صنعت ماهیگیری آفریقای جنوبی متنوع بوده و گونه‌هایی مانند ماهی آبالونی، ماهی مرکب و خرچنگ را شامل می‌شود. این صنعت منبع قابل توجهی از درآمد صادراتی و اشتغال، به ویژه در جوامع ساحلی است. مدیریت پایدار منابع ماهیگیری و حفظ تنوع زیستی دریایی از اقدامات مستمر برای تضمین پایداری بلندمدت این بخش به شمار می‌آید. این موارد شامل اقدامات نظارتی و تحقیقات علمی برای ایجاد تعادل بین فعالیت‌های اقتصادی و حفاظت از محیط‌زیست است.

گردشگری و تفریحات دریایی

استراتژی گردشگری آفریقای جنوبی بر فراگیری و پایداری از طریق راهکارهایی با تمرکز بر توسعه مهارت‌ها، دسترسی مالی و ادغام گردشگری روستایی تاکید دارد. سازمان‌های دولتی مانند «آژانس توسعه شرکت‌های کوچک»، «آژانس مالی شرکت‌های کوچک»

و «مشارکت سازمان گردشگری» از کسب‌وکارهای کوچک حمایت کرده و گروه‌های حاشیه‌نشین را توانمند می‌سازد. «صندوق توسعه‌ی گردشگری» و «صندوق تحول گردشگری» بیشتر رشد کسب‌وکار سیاه‌پوستان را در این بخش تشویق می‌کنند. عملیات پاک‌سیا^۱ توسعه‌ی گردشگری دریایی و ساحلی آفریقای جنوبی را هدایت کرده و موانع سرمایه‌گذاری را برطرف نموده و همکاری‌های بین‌بخشی را ارتقا می‌دهد. پاک‌سیا که در سال ۲۰۱۶ میلادی آغاز شد، اولویت‌های کلیدی مانند چارچوب‌های نظارتی، برنامه‌ریزی فضایی، ایمنی گردشگری و ارتقای مهارت‌ها را برای تقویت اقتصاد دریایی در کنار کشتیرانی، آبی‌پروری و تلاش‌های حفاظتی شناسایی کرده‌است. به طور کلی، بخش گردشگری آفریقای جنوبی از طریق مشارکت‌های استراتژیک، بازاریابی متمرکز و استفاده از فرصت‌ها گسترش یافته و خود را به عنوان یک بازیگر کلیدی در بهبود گردشگری جهانی و توسعه‌ی پایدار معرفی می‌کند.

انرژی‌های تجدیدپذیر

فناوری‌های انرژی تجدیدپذیر به عنوان ارزان‌ترین و پایدارترین روش‌های تولید برق در آفریقای جنوبی نقش مهمی ایفا می‌کنند. این کشور با بهره‌گیری از پروژه‌های انرژی خورشیدی و بادی و توسعه‌ی فناوری‌های ذخیره‌سازی برق، به طور پیوسته سهم انرژی‌های تجدیدپذیر را در تولید برق افزایش داده‌است. حمایت‌های دولتی و سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در این حوزه، نقش کلیدی در افزایش امنیت انرژی و کاهش انتشار کربن دارند. طرح جامع انرژی‌های تجدیدپذیر آفریقای جنوبی با هدف تقویت زنجیره‌ی ارزش صنعتی و ایجاد فرصت‌های شغلی، به توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی کشور کمک کرده و مسیر را برای دستیابی به اهداف توسعه‌ی پایدار هموار می‌سازد. به علاوه، این طرح به طور فعالانه به ارتقای تکنولوژی‌های بومی و توانمندسازی جوامع محلی نیز می‌پردازد.

نیروی دریایی

نیروی دریایی آفریقای جنوبی یکی از نیروهای دریایی برجسته در منطقه‌ی جنوب آفریقا است که دارای تجهیزات و نیروی انسانی به‌روز و متخصص است. این نیروی دریایی به طور اصلی تحت مدیریت و نظارت نیروهای مسلح جمهوری آفریقای جنوبی وابسته به دولت جمهوری آفریقای جنوبی عمل می‌کند.

نیروی دریایی آفریقای جنوبی دارای مأموریت‌های متنوعی است که شامل حفاظت از سواحل، حفظ امنیت دریایی، ارائه‌ی حمایت به عملیات‌های بین‌المللی صلح‌آمیز و همچنین حمایت از منافع ملی در دریاهای نزدیک و دوردست می‌باشد.

نیروی دریایی به عنوان یکی از نیروهای دریایی پیشرو در منطقه، با تکیه بر ظرفیت‌های نظامی و تجربه‌ی کسب‌شده در عملیات‌های بین‌المللی، نقش مهمی در حفظ امنیت دریایی و استقرار صلح در منطقه دارد. همچنین، با داشتن ارتباطات فعال با سایر نیروهای دریایی جهان، به ویژه در منطقه‌ی غرب آسیا و آفریقا، نقش موثری در تقویت همکاری‌های نظامی بین‌المللی ایفا می‌کند.

در آفریقا، استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ توسط اتحادیه‌ی آفریقا به‌منظور ایجاد یک رویکرد آفریقایی برای امنیت دریایی و توسعه‌ی همکاری منطقه‌ای در این زمینه به اجرا درآمده است. با این حال، عدم هماهنگی بین نهادهای منطقه‌ای و اجرای ناکارآمد برنامه‌های ملی امنیت دریایی، هنوز چالش‌های زیادی را برای امنیت دریایی در آفریقا ایجاد می‌کند.

به طور کلی، «امنیت» و «استفاده‌ی عادلانه از منابع دریایی» به عنوان دو چالش مهم و تعاملی در حوزه‌ی بین‌المللی مورد بحث و بررسی قرار دارند، که تأکید بر حفظ محیط‌زیست و توسعه‌ی پایدار، به همراه توجه به امنیت ناوبری و جلوگیری از جرائم دریایی، از موضوعات اساسی و بحرانی در این زمینه محسوب می‌شود.

عملیات پاک‌یسا

دولت آفریقای جنوبی ابتکاراتی مانند عملیات پاک‌یسا را آغاز کرده که هدف آن افزایش پتانسیل اقتصادی دریایی کشور است. این برنامه بر بهبود زیرساخت‌های بندری، ترویج اکتشاف نفت و گاز فراساحلی، حمایت از بخش‌های ماهیگیری و آبی‌پروری و توسعه‌ی گردشگری دریایی متمرکز است. ایجاد مراکز نوآوری و تحقیقاتی برای حمایت از پژوهش‌های علمی و فناوری در حوزه‌ی دریایی و توسعه‌ی همکاری‌های بین‌المللی از دیگر استراتژی‌های کلیدی هستند. برخی برنامه‌های شاخص این عملیات به شرح زیر معرفی شده‌است:

- افزایش ثبت کشتی: تقویت ثبت کشتی‌های آفریقای جنوبی برای جذب بیشتر کشتی‌ها و افزایش درآمد بخش دریایی؛
 - توانمندسازی از طریق آموزش دریایی: توانمندسازی افراد محروم با فراهم‌نمودن دسترسی به آموزش دریایی و فرصت‌های شغلی؛
 - توسعه‌ی حمل‌ونقل ساحلی: توسعه‌ی حمل‌ونقل ساحلی برای تسهیل تجارت منطقه‌ای در جنوب آفریقا، شامل فعالیت‌های نفت و گاز فراساحلی؛
 - ترویج حمل‌ونقل رودخانه‌ای: ترویج حمل‌ونقل آبی داخلی برای ایجاد فرصت‌های اقتصادی جدید و کاهش فشار بر شبکه‌های جاده‌ای و ریلی؛
 - فعال‌سازی ظرفیت اقتصادی: استفاده از منابع دریایی برای تحریک رشد اقتصادی، حمایت از تحقیقات و نوآوری‌های علمی و روش‌های پایدار.
- اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی با توجه به موقعیت استراتژیک، منابع دریایی غنی و سیاست‌های حمایتی دولت، در حال رشد است. پرداختن به چالش‌های موجود از طریق سرمایه‌گذاری‌های راهبردی و شیوه‌های پایدار، کلید به اوج رساندن سهم این بخش در اقتصاد ملی خواهد بود. تقویت زیرساخت‌ها، حفاظت از محیط‌زیست، توسعه‌ی مهارت‌ها و تنظیمات قانونی مناسب، آینده‌ای روشن را برای اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی به ارمغان خواهد آورد. با این تلاش‌ها، آفریقای جنوبی می‌تواند آینده‌ای پررونق را برای صنعت و اقتصاد دریایی خود تضمین نماید.

فهرست مطالب

۲۱	فصل اول: معرفی جامع جمهوری آفریقای جنوبی
۲۲	۱-۱- مقدمه
۲۴	۲-۱- موقعیت جغرافیایی
۲۵	۳-۱- اقلیم
۲۵	۴-۱- گروه‌های قومی
۲۶	۵-۱- زبان‌های آفریقای جنوبی
۲۷	۶-۱- دین
۲۸	۷-۱- جمعیت

۸-۱- اقتصاد آفریقای جنوبی..... ۲۹

۸-۱-۱- منابع و انرژی..... ۳۱

۸-۱-۲- تولید..... ۳۲

۸-۱-۳- تجارت..... ۳۲

۹-۱- حاکمیت و جامعه..... ۳۴

۹-۱-۱- چارچوب قانون اساسی..... ۳۴

۹-۱-۲- حکومت استانی..... ۳۵

۱۰-۱- حکمرانی دریایی..... ۳۶

۱۰-۱-۱- مقدمه..... ۳۶

۱۰-۱-۲- نهادهای درگیر در امور دریایی آفریقای جنوبی..... ۳۸

فصل دوم: اقتصاد دریایی..... ۵۱

۱-۲- مقدمه..... ۵۲

۲-۲- تجزیه و تحلیل اقتصادی بخش‌های دریایی..... ۵۲

۳-۲- کشتیرانی و عملیات بندری..... ۵۴

۳-۲-۱- موقعیت جغرافیایی آفریقای جنوبی برای حمل و نقل..... ۵۹

۵۹ ۲-۳-۲- اهمیت کشتیرانی ملی

۶۰ ۳-۳-۲- شبکه‌ی ملی بنادر

۶۷ ۴-۳-۲- توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری

۶۵ ۴-۲- نفت و گاز فراساحلی

۷۵ ۱-۴-۲- محدودیت‌ها و فرصت‌های توسعه‌ی صنعت نفت و گاز

۷۱ ۲-۴-۲- ظرفیت بازار گاز آفریقای جنوبی

۷۱ ۵-۲- کشتی‌سازی

۷۱ ۱-۵-۲- تاریخچه کشتی‌سازی در آفریقای جنوبی

۷۷ ۲-۵-۲- بازار جهانی کشتی‌سازی

۷۸ ۳-۵-۲- بازار کشتی‌سازی آفریقای جنوبی

۸۲ ۲-۶- شیلات

۸۳ ۱-۶-۲- حقوق ماهیگیری

۸۴ ۲-۶-۲- ماهیگیری در مقیاس کوچک در آفریقای جنوبی

۸۵ ۳-۶-۲- ماهیگیری آزاد

۸۷ ۴-۶-۲- آبی‌پروری

۷-۲- انرژی‌های تجدیدپذیر ۹۱

۷-۲-۱- انرژی‌های تجدیدپذیر در آفریقای جنوبی ۹۲

۷-۲-۲- انرژی باد فراساحل در آفریقای جنوبی ۹۳

۸-۲- گردشگری ساحلی و دریایی ۹۵

۸-۲-۱- گردشگری ساحلی و دستورکار اتحادیه‌ی همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه‌ی اقیانوس هند ۹۷

۸-۲-۲- گردشگری ساحلی و دریایی در آفریقای جنوبی ۹۹

فصل سوم: قدرت دریایی ۱۰۳

۳-۱- مقدمه ۱۰۴

۳-۲- چارچوب‌های قانون‌گذاری امنیت دریایی ۱۰۶

۳-۳- چارچوب‌های امنیت دریایی قاره‌ای ۱۰۸

۳-۳-۱- استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ ۱۰۹

۳-۳-۲- مرام‌نامه‌ی جیپوتی و اصلاحات جده در سال ۲۰۱۷ ۱۰۹

- ۳-۴- چارچوب‌های قانون‌گذاری امنیت دریایی منطقه‌ای ۱۱۱
- ۳-۴-۱- کمیته‌ی دائمی دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا ۱۱۱
- ۳-۴-۲- استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا ۲۰۱۱ ۱۱۲
- ۳-۴-۳- تفاهم‌نامه‌ی سه‌جانبه بین آفریقای جنوبی، موزامبیک و تانزانیا (۲۰۱۱) ۱۱۳
- ۳-۴-۴- دیگر طرح‌های چندجانبه‌ی منطقه‌ای ۱۱۳
- ۳-۵- چارچوب‌های قانونی امنیت ملی دریایی ۱۱۴
- ۳-۵-۱- وزارت حمل‌ونقل ۱۱۵
- ۳-۵-۲- نیروی دریایی آفریقای جنوبی و نیروی هوایی آفریقای جنوبی ۱۱۶
- ۳-۵-۳- وزارت محیط‌زیست، شیلات و جنگلداری ۱۱۶
- ۳-۵-۴- مؤسسه‌ی فناوری دریایی ۱۱۷
- ۳-۵-۵- سرویس پلیس آفریقای جنوبی ۱۱۷
- منابع ۱۲۲

فهرست اشکال

شکل ۱-۱ تقسیمات استان‌های آفریقای جنوبی	۲۳
شکل ۲-۱ موقعیت جغرافیایی آفریقای جنوبی	۲۴
شکل ۳-۱ سرازیری بزرگ	۲۵
شکل ۴-۱ توزیع نژادی در آفریقای جنوبی ۲۰۲۰	۲۶
شکل ۵-۱ نقشه‌ی زبانی در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۲	۲۷
شکل ۶-۱ توزیع ادیان در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۱۵	۲۸
شکل ۷-۱ توزیع سنی جمعیت آفریقای جنوبی	۲۹
شکل ۸-۱ مقاصد عمده صادرات آفریقای جنوبی	۳۳
شکل ۹-۱ منابع اصلی واردات آفریقای جنوبی	۳۳
شکل ۱۰-۱ محدوده‌ی دریایی آفریقای جنوبی	۳۷
شکل ۱۱-۱ منطقه‌ی دریایی آفریقای جنوبی	۳۸
شکل ۱۲-۱ نشان سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی	۳۹
شکل ۱۳-۱ ارزش‌های سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی	۴۰

شکل ۱-۱۴ نشان تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی..... ۴۳

شکل ۱-۱۵ نشان ترمینال‌های بندری ترانس‌نت ۴۵

شکل ۱-۱۶ نشان وزارت جنگلداری، شیلات و محیط‌زیست ۴۶

شکل ۱-۱۷ نشان وزارت گردشگری ۴۸

شکل ۱-۱۸ نمودار سازمانی نهادهای گردشگری ۴۹

شکل ۲-۱ میزان تولید ناخالص داخلی بخش اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ ۵۳

شکل ۲-۲ میزان اشتغال‌زایی بخش اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ ۵۴

شکل ۲-۳ پیش‌بینی بازار حمل‌ونقل کالا بر اساس منطقه از سال ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۹ ۵۵

شکل ۲-۴ سهم بخش حمل‌ونقل و انبارداری از تولید ناخالص داخلی آفریقای جنوبی ۵۶

شکل ۲-۵ میزان ارزش بازار حمل‌ونقل و لجستیک آفریقای جنوبی و پیش‌بینی آن تا سال ۲۰۳۰ ۵۶

شکل ۲-۶ تراز تجاری آفریقای جنوبی بر اساس میلیارد دلار و درصد تولید ناخالص داخلی..... ۵۸

شکل ۲-۷ بندر دوربان ۶۱

شکل ۲-۸ بندر کیپ‌تاون..... ۶۲

شکل ۲-۹ خلیج ریچاردز..... ۶۳

شکل ۲-۱۰ بندر الیزابت..... ۶۴

شکل ۱۱-۲ بندر خلیج سالدانها ۶۵

شکل ۱۲-۲ بندر لندن شرقی. ۶۵

شکل ۱۳-۲ بندر و نوع بار آن‌ها در آفریقای جنوبی. ۶۶

شکل ۱۴-۲ روند درآمد بندر بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ (برحسب راند). ۶۶

شکل ۱۵-۲ تامین انرژی اولیه در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۰. ۶۹

شکل ۱۶-۲ مصرف نفت (بشکه در روز) در آفریقای جنوبی. ۶۹

شکل ۱۷-۲ مقایسه‌ی تولید و مصرف نفت (بشکه در روز) در آفریقای جنوبی. ۷۰

شکل ۱۸-۲ میزان واردات نفت خام آفریقای جنوبی در سال ۲۰۱۸ از کشورهای صادرکننده ۷۰

شکل ۱۹-۲ موقعیت پالایشگاه‌ها در آفریقای جنوبی. ۷۲

شکل ۲۰-۲ عملیات نفت و گاز فراساحلی آفریقای جنوبی. ۷۴

شکل ۲۱-۲ میدان گازی کودو در فراساحل آفریقای جنوبی و نامیبیا و عملیات نفت و گاز موزامبیک. ۷۴

شکل ۲۲-۲ میزان تجارت آفریقای جنوبی و کیپ غربی در کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های شناور. ۸۰

شکل ۲۳-۲ کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های شناور صادرشده توسط آفریقای جنوبی (۲۰۲۰). ۸۰

شکل ۲۴-۲ کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های شناور واردشده توسط آفریقای جنوبی (۲۰۲۰). ۸۱

شکل ۲۵-۲ مقایسه‌ی میزان صید ماهی و آبزی‌پروری (میلیون تن) از سال ۱۹۹۲ تا ۲۰۲۰. ۸۶

شکل ۲-۲۶ مقایسه‌ی جهانی در سرانه‌ی مصرف ماهی بین سال‌ها ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۳ ۸۷

شکل ۲-۲۷ وضعیت و روند تولید آبی‌پروری و شیلات در آفریقای جنوبی از سال ۱۹۵۰ تا ۲۰۲۰ ۸۸

شکل ۲-۲۸ سهم آبی‌پروری در کل تولید شیلات آفریقای جنوبی ۸۹

شکل ۲-۲۹ تولید آبی‌پروری در آفریقای جنوبی بر اساس منطقه‌ی پرورش ۸۹

شکل ۲-۳۰ درصد سهم ماهیان در کل تولید آبی‌پروری آفریقای جنوبی ۹۰

شکل ۲-۳۱ مناطق محلی برای رشد آبی‌پروری آفریقای جنوبی ۹۱

شکل ۲-۳۲ نحوه‌ی استقرار توربین‌های ثابت و شناور ۹۴

شکل ۲-۳۳ اندازه‌ی بازار جهانی گردشگری دریایی در سال ۲۰۲۲ و پیش‌بینی رشد آن تا سال ۲۰۳۲ ۹۶

شکل ۲-۳۴ چشم‌انداز سهم مستقیم و کل گردشگری در تولید ناخالص داخلی از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۹ ۹۶

شکل ۲-۳۵ اعضای اتحادیه‌ی همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه‌ی اقیانوس هند ۹۷

شکل ۳-۱ استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ ۱۰۹

شکل ۳-۲ کشورهای عضو مرام‌نامه‌ی جیپوتی ۱۱۱

شکل ۳-۳ معماری منطقه‌ای دریانوردی آفریقا ۱۱۴

فهرست جداول

جدول ۱-۲ زیرساخت بندر دوربان ۶۲

جدول ۲-۲ زیرساخت بندر خلیج ریچاردز ۶۳

جدول ۳-۲ ظرفیت نفت خام در پالایشگاه‌های نفت آفریقای جنوبی و مالکیت آن‌ها در سال ۲۰۱۳ ۷۱

جدول ۴-۲ زنجیره‌ی ارزش عمومی نفت و گاز ۷۵

جدول ۵-۲ انجمن‌ها و نهادهای موثر در بخش تولید صنایع دریایی آفریقای جنوبی ۸۲

جدول ۶-۲ وضعیت گردشگری در کشورهای آیورا در سال ۲۰۱۶ ۹۸

جدول ۱-۳ ناوگان نظامی نیروی دریایی و نیروی هوایی آفریقای جنوبی ۱۱۸



فصل اول

معرفی جامع جمهوری آفریقای جنوبی



۱-۱- مقدمه

آفریقای جنوبی کشوری زیبا و متنوع با تاریخ و فرهنگ غنی است که در جنوب قاره‌ی آفریقا واقع شده‌است. طبق آخرین آمار بانک جهانی در سال ۲۰۲۲، آفریقای جنوبی دارای جمعیت حدود ۶۰ میلیون نفر است و به‌عنوان یکی از بزرگترین و پرجمعیت‌ترین کشورهای قاره‌ی آفریقا شناخته می‌شود [۱]. واحد پولی این کشور راند نام دارد. آفریقای جنوبی از منابع طبیعی گوناگون از جمله زغال‌سنگ، گندم، طلا، الماس و سایر فلزات گرانبها برخوردار است. اقتصاد این کشور بر پایه‌ی صنایع مختلفی مانند معدن، کشاورزی و گردشگری استوار بوده و به دلیل تنوع جغرافیایی و فرهنگی، جذابیت‌های زیادی برای گردشگران و محققان دارد. دورافتادگی جغرافیایی آفریقای جنوبی از شهرهای بزرگ قاره‌ی آفریقا مانند لاگوس و قاهره و فاصله‌ی بیش از ۱۰ هزار کیلومتری با اروپا، آمریکای شمالی و شرق آسیا به تقویت سیستم رسمی آپارتاید^۱ برای بخش بزرگی از قرن بیستم در این کشور کمک کرد. این نظم سیاسی، دولت آفریقای جنوبی تحت کنترل جمعیت اقلیت سفیدپوست را مجاز به اعمال تبعیض‌نژادی بین نژادهای طبقه‌بندی‌شده توسط دولت در زمینه‌های مسکن، آموزش و تقریباً تمام حوزه‌های زندگی کرد. در واقع آپارتاید چهار ملت را به وجود آورد [۲]:

- ۱) سفیدپوست: متشکل از نژادهای انگلیسی و هلندی یا همان بوئر^۲؛
- ۲) سیاه‌پوست: متشکل از مردمانی مانند شکارچیان سان^۳ در صحرای شمال غربی، گله‌داران زولو^۴ در فلات شرقی و کشاورزان خونه خونه^۵ در نواحی استان کیپ‌جنوبی؛
- ۳) رنگین‌پوست: متشکل از مردم نژادهای مختلط؛
- ۴) آسیایی: متشکل از هندی، مالایی، فیلیپینی و چینی؛

رژیم آپارتاید مورد مخالفت شدید از سوی جوامع جهانی قرار گرفت و تا اواسط دهه‌ی ۱۹۸۰، آفریقای جنوبی را در میان کشورهای منفور و توسعه‌نیافته‌ی جهان قرار داده‌بود. رئیس دولت آفریقای جنوبی فردریک ویلم دی کلرک (۱۹۹۴-۱۹۸۹) سرانجام مجبور به لغو قوانین آپارتاید در سال ۱۹۹۴ شد. موضوعی که به نوبه‌ی خود باعث حرکت به سمت حق رأی همگانی و دموکراسی انتخاباتی واقعی شد. این روند در انتخابات سال ۱۹۹۴ با استقرار دولتی به رهبری اکثریت سیاه‌پوست،

1 آپارتاید (به انگلیسی: Apartheid) یا جدانژادی که واژه‌ای به زبان هلندی است یکی از اشکال تبعیض نژادی را بیان می‌کند و در اصل عبارت است از سیاست تبعیضی که نژادپرستان کشور جمهوری آفریقای جنوبی علیه اکثریت سیاه‌پوست بومی آن کشور اعمال می‌کردند. جداسازی نژادی از ۱۹۴۸ تا ۱۹۹۴ ادامه داشت. سفیدپوستان، که فقط ۱۴ درصد جمعیت را تشکیل می‌دادند، از دادن حق رأی به سیاهان یا آسیایی‌ها خودداری کردند. این مردم از حقوق پایه‌ای خود محروم می‌شدند و اجازه‌ی آمیختن با سفیدها را نداشتند.

2 بوئر^۲ها (به انگلیسی: Boer) مردمانی در آفریقای جنوبی با خاستگاه نژادی هلندی، آلمانی و هوگانوت بودند. واژه بوئر در زبان هلندی و زبان آفریکانس، به معنی کشاورز است.

3 بوشمن‌ها یا سان‌ها قبایل شکارچی صحرانشینی هستند که در جنوب قاره‌ی آفریقا زندگی می‌کنند.

4 زولو (به انگلیسی: Zulu) یک گروه از قوم نگونی (به انگلیسی: Nguni) بومی اهل آفریقای جنوبی است که بزرگترین گروه قومی در آفریقای جنوبی می‌باشند.

5 خونه خونه (به انگلیسی: Khoekhoe) قوم بومی در جنوب آفریقا هستند که حداقل از قرن پنجم میلادی در آنجا می‌زیسته‌اند. این مردمان با سان‌ها مرتبط‌اند. این مردم یک گروه از مردم بومی جنوب غربی آفریقا هستند که بر خلاف همسایگان شکارچی خود به طور سنتی شکار و کشاورز بودند.

تحت رهبری نلسون ماندلا^۱، به اوج خود رسید. این کشور در ایجاد عدالت اجتماعی در یک دوره‌ی زمانی کوتاه پیشرفت‌های قابل‌توجهی داشته‌است [۳]. هنگامی که آپارتاید ملغی شد، دولت مجبور شد تا چهار استان قبلی با نام‌های استان کیپ^۲، استان کوازولو-ناتال^۳، ایالت آزاد اورنج^۴ و ترانسوال^۵ را کنار گذاشته و ۹ استان با تقسیمات جدید جایگزین آن‌ها کند.



شکل ۱-۱ تقسیمات استان‌های آفریقای جنوبی [۴]

آفریقای جنوبی سه شهر به عنوان پایتخت دارد؛ پرتوریا^۶ (اجرایی)، کیپ تاون (قانونی) و بلومفونتن^۷ (قضایی). شهر ژوهانسبورگ^۸، بزرگترین شهر کشور و قطب بازرگانی، در مرکز استان گوتنگ^۹ قرار دارد. دوربان که در استان کوازولو-ناتال واقع شده و بندری مشرف به اقیانوس هند است، یکی از مراکز اصلی صنعتی بزرگ در این کشور به شمار می‌رود. لندن شرقی و بندر الیزابت که هر دو در امتداد سواحل جنوبی کشور واقع شده‌اند، مراکز تجاری، صنعتی و فرهنگی مهمی هستند [۴].

1 Nelson Mandela

2 Cape

3 KwaZulu-Natal

4 Orange Free State

5 Transvaal

6 Pretoria

7 Bloemfontein

8 Johannesburg

9 Gauteng

۲-۱- موقعیت جغرافیایی

آفریقای جنوبی با مساحتی به اندازه‌ی ۱/۲۲ میلیون کیلومتر مربع، از شمال غربی با نامیبیا، از شمال با بوتسوانا^۱ و زیمبابوه و از شمال شرق و شرق با موزامبیک و اسواتینی^۲ همسایه است. خطوط ساحلی آفریقای جنوبی از سمت جنوب شرقی با اقیانوس هند و از سمت جنوب غربی با اقیانوس اطلس مرز مشترک دارد. آفریقای جنوبی دو کشور لسوتو^۳ و اسواتینی را در خود جای داده است، به گونه‌ای که کشور لسوتو در داخل آفریقای جنوبی قرار گرفته و تنها با آفریقای جنوبی مرز مشترک دارد، اما کشور اسواتینی با اینکه در آفریقای جنوبی واقع شده، از سوی شرق با موزامبیک دارای مرز مشترک است. این کشور دارای دو جزیره‌ی کوچک در جنب جنوبگان^۴ به نام‌های پرنس ادوارد^۵ و ماریون^۶ است که در اقیانوس هند در حدود ۱۹۰۰ کیلومتری از جنوب شرقی کیپ تاون قرار دارند [۲].



شکل ۲-۱- موقعیت جغرافیایی آفریقای جنوبی [۵]

فلات، بزرگ‌ترین بخش کشور را شامل می‌شود و از نواحی اطراف که عموماً ارتفاع کمتری دارند، توسط سرازیری بزرگ^۷ جدا شده است. سرازیری بزرگ یکی از ویژگی‌های جغرافیایی در جنوب قاره‌ی آفریقا است. در این منطقه از فلات مرکزی و جنوبی آفریقای جنوبی، زمین با شیب تندی به سمت اقیانوس‌هایی که از سه طرف جنوب آفریقا را احاطه کرده‌اند، پستی می‌گیرد. این فلات که عموماً در شرق دارای مرتفع‌ترین بخش است، از ارتفاع بیش

- 1 Botswana
- 2 Eswatini
- 3 Lesotho
- 4 Lesotho
- 5 subantarctic
- 6 Prince Edward
- 7 Great Escarpment

از ۲۴۰۰ متر در منطقه‌ی لسوتو بازالتی^۱، به ارتفاع حدود ۶۰۰ متر در بیابان کالاهاری در غرب کاهش پیدا می‌کند و ارتفاع بخش مرکزی فلات به ۱۲۰۰ تا ۱۸۰۰ متر می‌رسد [۶].



شکل ۳-۱ سرازیری بزرگ [۲،۷]

۳-۱- اقلیم

تقریباً کل کشور در یک منطقه‌ی معتدل واقع شده و گرما و سرمای شدید بسیار نادر هستند. قرارگیری آفریقای جنوبی در کنار یک کمربند نیمه‌گرمسیری پرفشار باعث ایجاد شرایط جوی پایدار شده و آب‌وهوای آن به طور کلی خشک است. در بیشتر نواحی داخلی، ارتفاع زیاد و عدم تأثیر تعدیل دریا، باعث ایجاد تغییرات شدید دما در طول روز می‌شود.

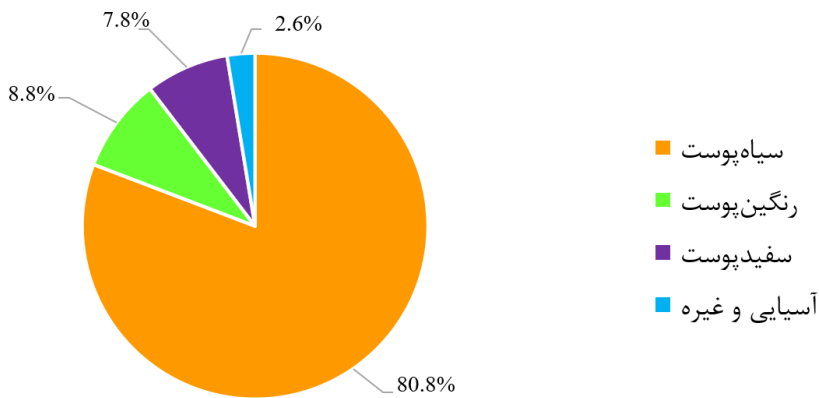
۴-۱- گروه‌های قومی

طبقه‌بندی نژادی و قومی که توسط دولت آفریقای جنوبی تعیین شده بود، در قانون ثبت جمعیتی که از سال ۱۹۵۰ تا ۱۹۹۱ اجرا می‌شد، نقش بسیار مهمی در تعیین وضعیت اجتماعی مردم تحت آپارتاید داشت. این قانون، جمعیت آفریقای جنوبی را، همانطور که قبلاً اشاره شد، به چهار گروه نژادی شامل سیاه‌پوست، سفیدپوست، رنگین‌پوست

1 the basaltic Lesotho

و آسیایی تقسیم می‌کرد و این طبقه‌بندی‌ها عمدتاً بر اساس معیارهایی مانند پیشینه‌ی خانوادگی، پذیرش فرهنگی و ظاهر بودند.

مردمان اصلی آفریقای جنوبی شامل دو گروه خوئه خوئه و سان بودند که امروزه به صورت گروه‌های متمایز در داخل کشور وجود دارند. بسیاری از مردمان بومی آفریقای جنوبی با سایر مردمان آفریقایی که قبل از فتح اروپا به آنجا مهاجرت کرده بودند، ازدواج کردند و برخی دیگر با بردگان مالاگاسی^۱ و آسیای جنوب شرقی که تحت حکومت سفیدپوستان بودند، ازدواج کردند و اکثریت جمعیت رنگین‌پوست بدین ترتیب تشکیل شد. آفریقایی‌های بانزو زبان حدود ۱۸۰۰ سال پیش از سمت شمال وارد این منطقه شدند و امروزه فرزندان آن‌ها بیش از سه چهارم جمعیت آفریقای جنوبی را تشکیل می‌دهند[۲].



شکل ۱-۴ توزیع نژادی در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۰ [۲]

۱-۵- زبان‌های آفریقای جنوبی

دوازده زبان (آفریکانس^۲، انگلیسی، ندبله^۳، پیدی^۴، سوتو^۵، زبان اشاره‌ی آفریقای جنوبی، سواتی^۶، تاسونگا^۷، تسوانا^۸، وندا^۹، ژوسا^{۱۰} و زولو^{۱۱}) در قانون اساسی آفریقای جنوبی از سال

۱ مردم بومی ماداگاسکار

۲ Afrikaans

۳ Ndebele

۴ Pedi

۵ Sotho

۶ Swati

۷ Tsonga

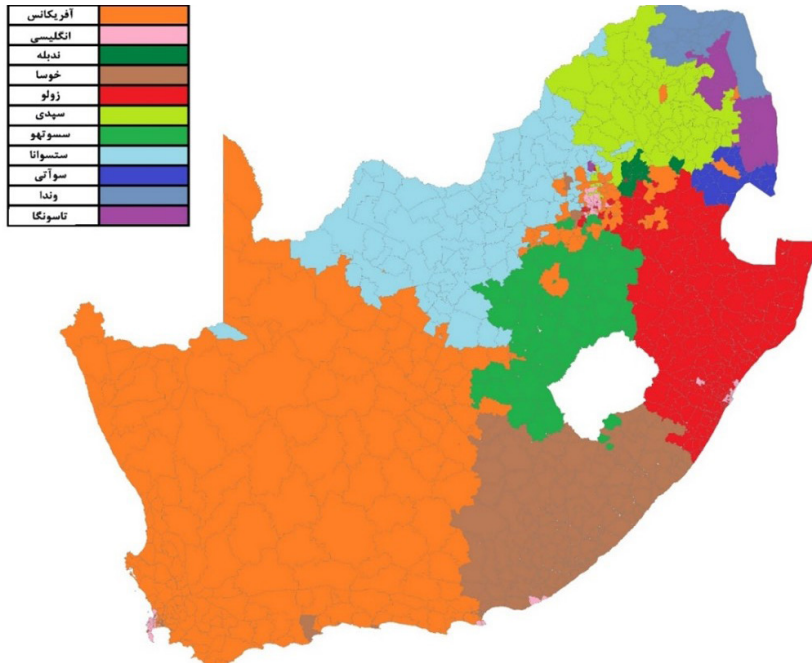
۸ Tswana

۹ Venda

۱۰ Xhosa

۱۱ Zulu

۱۹۹۶ جایگاه رسمی دارند و ده زبان دیگر (عربی، آلمانی، یونانی، گجراتی^۱، عبری، هندی، پرتغالی، سانسکریت، تامیل^۲، تلگو^۳) در این کشور رایج هستند. در برخی مناطق روستایی، بیشتر ساکنان نه آفریکانس صحبت می‌کنند و نه انگلیسی، اما این دو زبان امکان برقراری ارتباط را در بیشتر نقاط کشور فراهم می‌کنند. زبان انگلیسی تا حد فزاینده‌ای در حوزه‌های رسمی، آموزشی و کسب‌وکار غالب است [۴،۲].



شکل ۱-۵ نقشه‌ی زبانی در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۲ [۸]

۱-۶-۱- دین

اکثر مردم آفریقای جنوبی مسیحی هستند. بزرگترین فرقه‌های مسیحی مستقر مستقیماً ریشه در سکونتگاه‌های اروپایی دارند، اما اکنون اعضای از همه‌ی گروه‌های قومی را شامل می‌شوند. اصلی‌ترین و بزرگترین کلیساهای آفریقای جنوبی شامل کلیساهای متدیست^۴، کاتولیک رومی، انگلیکن^۵ و کلیساهای اصلاحی هلندی هستند. بسیاری از مردم از کلیساهای مستقل مسیحی آفریقایی پیروی می‌کنند که تعداد پیروان آن‌ها از چند نفر تا میلیون‌ها نفر متفاوت است.

1 Gujarati

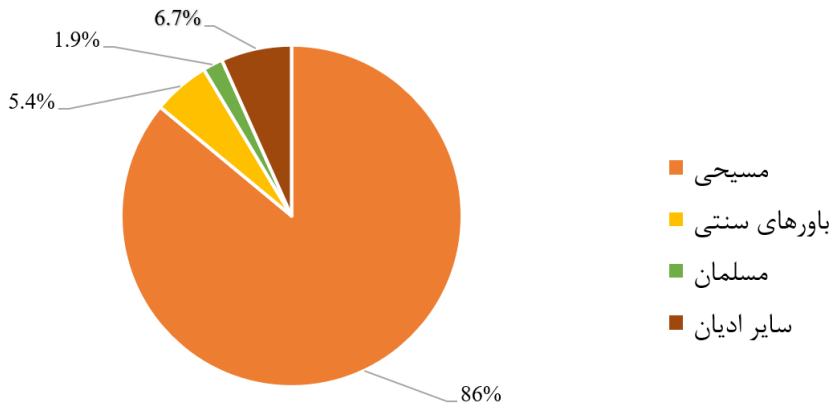
2 Tamil

3 Telegu

4 Methodist

5 Anglicanism

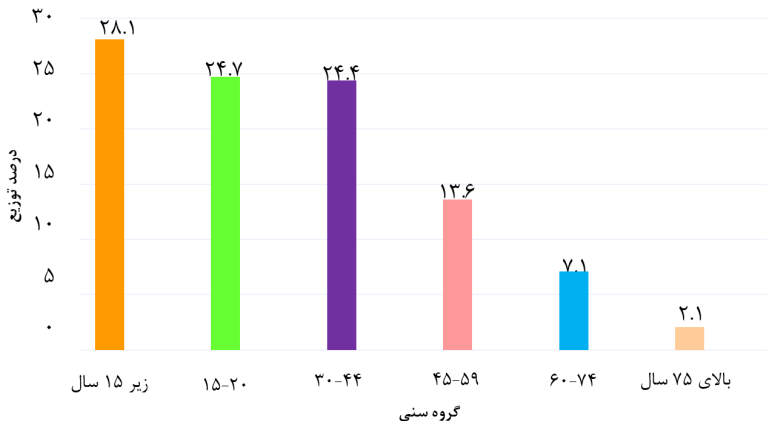
این ادیان از نظر درجه‌ی ارتدوکس یا هترودوکسی الهیات، به طور گسترده‌ای با باورهای سنتی مسیحی تفاوت دارند، اما بیشتر تمایل دارند تا به جنبه‌های فرهنگی و مذهبی بومی و تاریخی بازگردند. ادیان دیگری نیز در این کشور وجود دارند؛ مانند هندوئیسم که در میان بیشتر هندی‌ها رایج است، اسلام که در میان بسیاری از هندی‌ها و مالایی‌ها رواج دارد و یهودیت که در میان اقلیتی از جمعیت سفیدپوست مشاهده می‌شود [۹،۲].



شکل ۶-۱ توزیع ادیان در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۱۵ [۲]

۷-۱- جمعیت

جمعیت آفریقای جنوبی به طور پیوسته در ربع آخر قرن بیستم افزایش یافت و از حدود ۲۷ میلیون نفر در سال ۱۹۸۵ به بیش از ۴۱ میلیون نفر در سال ۱۹۹۶ و در سال ۲۰۲۲ به بیش از ۶۰ میلیون نفر رسید. با این حال، در اواخر دهه‌ی ۱۹۹۰ افزایش شیوع ایدز، رشد جمعیت را دچار محدودیت کرد. در اوایل قرن بیست و یکم، نرخ زادوولد در آفریقای جنوبی مشابه میانگین جهانی بود، اما نرخ مرگ‌ومیر در این کشور، عمدتاً به دلیل شیوع ایدز، به تقریباً دو برابر میانگین جهانی افزایش یافت. میانگین امید به زندگی در آفریقای جنوبی ۶۵/۲۵ سال است. این کشور دارای جمعیت نسبتاً جوان است که حدود سه پنجم آن زیر ۳۰ سال سن دارند [۴،۲].



شکل ۷-۱ توزیع سنی جمعیت آفریقای جنوبی [۲]

در اواخر دهه‌ی ۶۰ و اوایل دهه‌ی ۷۰ میلادی، شمار مهاجران اروپایی به این کشور از ۲۰ هزار نفر در سال فراتر رفت. با این حال، در دهه‌ی ۷۰ و ۸۰ میلادی، روند مهاجرت معکوس شد، به طوری که تعداد سفیدپوستانی که آفریقای جنوبی را ترک می‌کردند، از تعداد تازه‌واردان به این کشور بیشتر شد. در اوایل قرن بیست و یکم، آفریقای جنوبی شاهد افزایش تعداد مهاجران و پناهندگان از دیگر کشورهای آفریقایی به‌ویژه از کشور همسایه زیمبابوه بود، که از سرکوب‌های سیاسی فرار می‌کردند یا به دنبال چشم‌اندازهای اقتصادی بهتر بودند [۲].

۸-۱- اقتصاد آفریقای جنوبی

اقتصاد آفریقای جنوبی در اواخر قرن نوزدهم با کشف الماس و طلا متحول شد. در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم، این کشور با جذب سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ی خارجی به یک پایگاه تولیدی پیشرفته تبدیل شد و نرخ رشد بسیار بالایی را تجربه کرد. با این حال، از اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰ میلادی، آفریقای جنوبی با مشکلات اقتصادی مستمری روبرو شد؛ در ابتدا به دلیل سیاست‌های آپارتاید، بسیاری از کشورها از سرمایه‌گذاری خارجی در این کشور خودداری کرده و از سوی دیگر، تحریم‌های شدید تجاری در پی این رخداد به کشور تحمیل شد.

در اوایل دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی، در حالی که آپارتاید در حال برجیده‌شدن بود، اقتصاد آفریقای جنوبی فوراً بهبود نیافت، زیرا هنوز آینده‌ی سیاسی و اقتصادی این کشور برای سرمایه‌گذاران خارجی مبهم بود؛ اما پس از انتخابات دموکراتیک سال ۱۹۹۴ میلادی، با

تابش بارقه‌های امید در سپهر سیاسی و اقتصادی کشور، سرمایه‌گذاری خارجی قابل‌توجهی به این کشور بازگشت.

در سال ۱۹۹۶ میلادی، دولت یک برنامه‌ی پنج‌ساله به نام «رشد، اشتغال و توزیع مجدد»^۱ ایجاد کرد که بر خصوصی‌سازی و حذف کنترل ارز متمرکز بود. این برنامه در دستیابی به برخی از اهداف خود تا حد خوبی موفق بود و به عنوان پایه‌ای مهم برای پیشرفت اقتصادی آینده‌ی کشور مورد استقبال قرار گرفت. دولت همچنین قوانین و برنامه‌های جدیدی را برای بهبود وضعیت اقتصادی اکثریت جمعیت به حاشیه رانده‌شده به اجرا درآورد. یکی از این استراتژی‌ها به نام «توانمندسازی اقتصادی سیاه‌پوستان»^۲، با هدف افزایش تعداد فرصت‌های شغلی برای افرادی که قبلاً تحت آپارتاید به عنوان سیاه‌پوست، رنگین‌پوست یا آسیایی طبقه‌بندی می‌شدند، تمرکز داشت و مهارت‌های کاری آن‌ها را بهبود می‌بخشید تا ظرفیت کسب درآمد آن‌ها افزایش یابد. مفهوم توانمندسازی اقتصادی سیاه‌پوستان توسط قانونی تحت همین عنوان^۳ در سال ۲۰۰۳ (اعلام‌شده در سال ۲۰۰۴) تعریف و گسترش یافت که به رفع نابرابری جنسیتی، اجتماعی و نژادی می‌پرداخت [۲].

اقتصاد آفریقای جنوبی اساساً مبتنی بر فعالیت شرکت‌های خصوصی است و دولت به طرق مختلف در آن‌ها مشارکت دارد. دولت دوران آپارتاید، مجموعه‌ی گسترده‌ای از شرکت‌های دولتی را راه‌اندازی و کنترل می‌نمود که بسیاری از آن‌ها به زیرساخت‌های صنعتی مربوط می‌شدند. کمیسیون تامین برق^۴، نهاد اصلی تولید، توزیع و کنترل برق در آفریقای جنوبی است که تحت کنترل دولت قرار دارد. نهادهایی نیز وجود دارند که قبلاً از نهادهای دولتی بودند و به شرکت‌های نیمه‌دولتی تبدیل شده‌اند، از جمله ترانس‌نت^۵، که راه‌آهن و بنادر را اداره می‌کند. در دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی، دولت اقدام به خصوصی‌سازی بخشی از خطوط هوایی و خدمات مخابراتی کرد و با وجود مخالفت‌های شدید اتحادیه‌های کارگری، به پیشبرد سیاست اقتصادی خود ادامه داد که شامل ادامه‌ی خصوصی‌سازی جزئی یا کامل بسیاری از شرکت‌های دولتی بود [۱۰].

سیاست اعلام‌شده‌ی کنگره‌ی ملی آفریقا^۶ که در سال ۱۹۹۴ اجرایی شد، به دنبال ایجاد یک اقتصاد مختلط تحت رهبری دولت بر اساس ملی‌شدن استخراج معدن و شرکت‌های مالی بود. دولت با خواسته‌هایی از جمله بهبود شرایط زندگی جمعیت فقیر سیاه‌پوست و همچنین رسیدگی به خواسته‌های آزادسازی اقتصادی از سوی تجار و دولت‌های غربی روبه‌رو بوده‌است. این کشور حفظ اعتماد تجاری و افزایش سرمایه‌گذاری را به عنوان عنصر اصلی سیاست اقتصادی خود انتخاب کرده‌است [۲].

1 Growth, Employment, and Redistribution (GEAR)

2 Black Economic Empowerment (BBE)

3 Based Black Economic Empowerment (BBBEE)

4 Afrikaans: Elektriesiteitsvoorsieningskommissie (ESKOM)

5 Transnet

6 African National Congress (ANC)

۱-۸-۱- منابع و انرژی

آفریقای جنوبی سرشار از انواع مواد معدنی است. علاوه بر الماس و طلا، این کشور دارای ذخایر سنگ آهن، پلاتین، منگنز، کروم، مس، اورانیوم، نقره، بریلیم و تیتانیوم نیز می‌باشد. در حال حاضر آفریقای جنوبی ذخایر قطعی شده‌ی نفت و گاز قابل توجهی ندارد، اما مقادیر متوسطی از ذخایر گاز طبیعی در سواحل جنوبی این کشور وجود دارد. سوخت مصنوعی از زغال سنگ در دو کارخانه‌ی بزرگ در استان‌های ایالت آزاد و امپومالانگا^۱ تولید می‌شود.

اگرچه برای چندین دهه، بخش تولید، افراد بیشتری را استخدام کرده و سهم بیشتری از تولید ناخالص داخلی^۲ را نسبت به معدن ایجاد کرده‌است، اما بخش معدن همچنان هسته‌ی اصلی اقتصاد آفریقای جنوبی را تشکیل می‌دهد، زیرا شرکت‌ها با محوریت معدن در سایر فعالیت‌های اقتصادی سرمایه‌گذاری می‌کنند. طلا، همچنان مهم‌ترین ماده‌ی معدنی در آفریقای جنوبی است و این کشور بزرگترین تولیدکننده و دارنده‌ی بزرگترین ذخایر طلا در جهان به شمار می‌آید. با این حال، استخراج این عنصر به آرامی در حال کاهش است و قیمت‌ها هرگز به اوج خود در اوایل دهه‌ی ۱۹۷۰ بازگشت نداشته‌اند؛ در نتیجه، تعدادی از معادن قدیمی‌تر به حاشیه رفته و یا از سودآوری خارج شده‌اند. میدان‌های اصلی طلا از نظر تاریخی در ژوهانسبورگ متمرکز بودند و در حال حاضر در مناطق کلرکزدراپ^۳ و ایواندر^۴ متمرکز هستند [۱۱].

زغال سنگ یکی دیگر از محصولات معدنی ارزشمند آفریقای جنوبی است. ذخایر بزرگ شناخته‌شده عمدتاً در امپومالانگا و شمال ایالت آزاد هابولد^۵ قرار دارند. زغال سنگ عمدتاً برای صادرات به شرق آسیا و اروپا به منظور تولید برق استخراج می‌شود. آفریقای جنوبی همچنین بزرگترین تولیدکننده‌ی پلاتین و کروم در جهان است که آن‌ها در مراکزی مانند شمال پرتوریا، راستنبرگ^۶ و استیلپورت^۷ در شمال شرق استخراج می‌شوند و از نظر اقتصادی به طور قابل توجهی در حال افزایش هستند. استان کیپ شمالی حاوی بیشترین ذخایر سنگ آهن و منگنز می‌باشد. علاوه بر این آفریقای جنوبی پالادیوم، نیکل، مس، آنتیموان^۸، و انادیم، فلورسپار^۹ و سنگ آهک تولید می‌کند. استخراج الماس که از

1 Mpumalanga

2 Gross Domestic Product (GDP)

3 Klerksdorp

4 Evander

5 Free State Highveld

6 Rustenburg

7 Steelpoort

8 antimony

9 fluorspar

لحاظ تاریخی در اطراف کیمبرلی^۱ متمرکز شده‌است، اما اکنون در مناطق مختلفی انجام می‌شود. صنعت الماس آفریقای جنوبی، که در میان بزرگترین صنایع جهان قرار دارد، عمدتاً توسط کمپانی دی‌بییر^۲ اداره می‌شود [۲، ۱۱]. آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۲، بیش از ۶ میلیارد دلار صادرات الماس داشته و دومین کشور قاره‌ی آفریقا از این حیث به شمار می‌رود.

۲-۸-۱- تولید

بخش‌های اصلی تولید در آفریقای جنوبی شامل فرآوری مواد غذایی و تولید پارچه، فلزات و مواد شیمیایی می‌باشد. کشاورزی و شیلات، زمینه را برای فعالیتهای اساسی در تولید کنسرو گوشت، ماهی و میوه، تصفیه‌ی شکر و سایر فرآورده‌ها فراهم می‌کند که بیش از نیمی از این محصولات صادر می‌شوند.

صنایع شیمیایی بزرگ و پیچیده‌ی این کشور از ابتدا در تولید مواد منفجره برای استفاده در معدن توسعه‌یافته است. صنعت پتروشیمی که مبتنی بر زغال‌سنگ است طیف گسترده‌ای از پلاستیک، رزین و مواد شیمیایی صنعتی را تولید می‌کند. صنایع فلزی، که مرکز آن در گوتنگ واقع شده‌است، عمدتاً مواد خام خود را از شرکت‌های تولیدکننده‌ی آهن و فولاد مستقر در این منطقه تأمین می‌کند. در مقابل، تولیدکنندگان آلومینیوم مستقر در کوازولو-ناتال نیازهای خود را از طریق مواد اولیه‌ی وارداتی تأمین می‌کنند [۲].

در دهه‌ی ۶۰ و اوایل دهه‌ی ۷۰ میلادی تولید در آفریقای جنوبی به سرعت گسترش یافت، اما نسبتاً آرام رشد کرد و حتی در دهه‌ی ۸۰ کاهش یافت. تولید و نیاز آن به سرمایه‌ی خارجی، همزمان با کاهش تدریجی استخراج، اهمیت بیشتری برای توسعه‌ی ملی پیدا کرد.

۳-۸-۱- تجارت

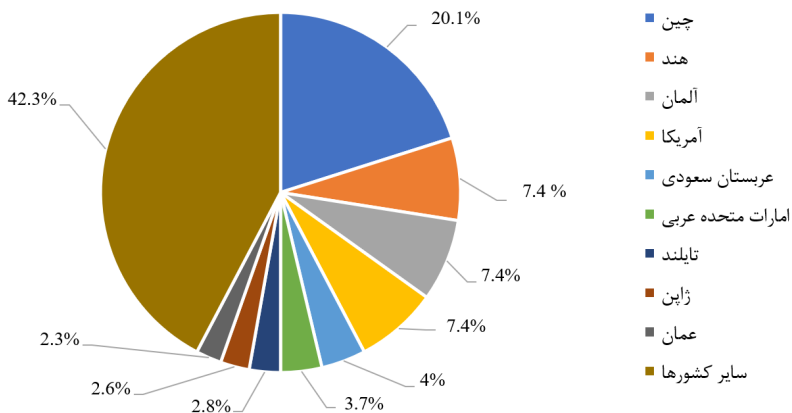
اقتصاد آفریقای جنوبی به دلیل وابستگی به تجارت خارجی، متأثر از شرایط اقتصادی جهانی است. در این زمینه، فلزات گرانبها و فلزات اساسی پیش‌تاز در صادرات کشور هستند، در حالی که محصولات کشاورزی و تجهیزات نظامی نیز سهم قابل توجهی در تجارت بین‌المللی آفریقای جنوبی دارند. عمده‌ی واردات این کشور مواد شیمیایی، محصولات شیمیایی و وسایل نقلیه‌ی موتوری است. چین، آمریکا، آلمان و ژاپن شرکای تجاری اصلی آفریقای جنوبی هستند. تجارت منطقه‌ای در جنوب آفریقا، به ویژه با اعضای جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا^۳ برای دولت این کشور اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده‌است. از زمان پایان آپارتاید، شرکت‌های آفریقای جنوبی به دنبال گسترش سرمایه‌گذاری در سایر

1 Kimberley

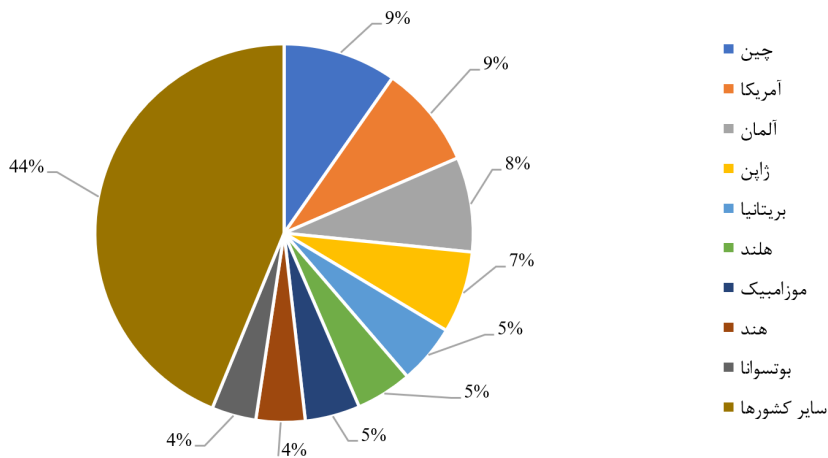
2 De Beers Consolidated Mines

3 Southern African Development Community (SADC)

کشورهای آفریقایی، به ویژه در حوزه‌ی معدن و فعالیت‌های تجاری بوده‌اند[۲].



شکل ۸-۱ مقاصد عمده‌ی صادرات آفریقای جنوبی[۲]



شکل ۹-۱-۹- منابع اصلی واردات آفریقای جنوبی[۲]

۹-۱- حاکمیت و جامعه

۱-۹-۱- چارچوب قانون اساسی

قانون اساسی جمهوری آفریقای جنوبی در سال ۱۹۶۱، این کشور را از یک سرزمین تحت سلطه‌ی کشورهای مشترک‌المنافع بریتانیا به یک جمهوری مستقل تبدیل کرد. توسعه‌ی سیاسی و اجرای سیاست‌های آپارتاید در آفریقای جنوبی با گذشته‌ی استعماری، توسط اقلیت سفیدپوست انجام شد. پس از اعتراضات گسترده و ناآرامی‌های اجتماعی، قانون اساسی موقت غیرنژادی جدید در سال ۱۹۹۳ به تصویب رسید و در سال ۱۹۹۴ اجرایی شد [۲].

قانون ۱۹۰۹ آفریقای جنوبی تا سال ۱۹۶۱ به عنوان قانون اساسی کشور مورد قبول بود. هنگامی که آفریقای جنوبی در سال ۱۹۶۱ رسماً به حکومت جمهوری تبدیل شد، قانون اساسی کشور بازنویسی شد. قانون اساسی، علاوه بر پیش‌بینی مناصب رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر، به رنگین‌پوستان و آسیایی‌ها حق رای داد. قانون اساسی جدید در سال ۱۹۸۴ معرفی شد و به جای پارلمان دو مجلسی قبلی، یک سیستم سه مجلسی به اجرا درآمد که شامل مجلس مجمع برای سفیدپوستان، مجلس نمایندگان برای رنگین‌پوستان و مجلس نمایندگان برای هندی‌ها بود. اکثریت سیاه‌پوست در هر دو قانون اساسی قدیمی و جدید، نسبت به سایر اعضای جامعه، از حقوق سیاسی کمتری برخوردار بودند [۲].

مقدمه‌ی قانون اساسی ۱۹۹۶ با اشاره به بی‌عدالتی‌های گذشته‌ی آفریقای جنوبی، جمهوری آفریقای جنوبی را به عنوان یک دولت دموکراتیک مستقل تعریف می‌کند که بر اساس اصول انسانی، غیرنژادگرایی و غیرجنسیت‌گرایی و دستیابی به برابری و ارتقای حقوق و آزادی‌های بشر بنا شده‌است. قانون اساسی ۱۹۹۶، پارلمان ملی دو مجلسی را تأسیس کرد. مجلس سفلا یا مجلس ملی، شامل ۳۵۰ تا ۴۰۰ نماینده است که مستقیماً برای یک دوره‌ی پنج ساله از طریق نمایندگان نسبی انتخاب می‌شوند. شورای ملی استان‌ها، که به عنوان مجلس علیا جایگزین سنا شد، از هیئت‌های ده نفره تشکیل می‌شود. هر هیئت شامل شش عضو دائمی و چهار عضو ویژه، از جمله نخست‌وزیران استان‌ها است که توسط هر یک از مجامع استانی انتخاب می‌شوند. برای اکثر آرا، هر هیئت یک رای می‌دهد. رئیس‌جمهور که از میان اعضای شورای ملی توسط آن هیئت انتخاب می‌شود، رئیس‌دولت است. رئیس‌جمهور به عنوان قوه‌ی مجریه‌ی ملی، ریاست کابینه‌ای را بر عهده دارد که شامل معاون رئیس‌جمهور و عضوی است که رئیس‌جمهور آن‌ها را به عنوان «رهبر تجارت دولتی» در مجمع تعیین می‌کند [۲].

۲-۹-۱ حکومت استانی

حکومت محلی در سال ۱۹۰۹ تأسیس شد، زمانی که چهار مستعمره‌ی سابق به استان تبدیل شدند. هر یک از این استان‌ها توسط شورای استانی منتخب سفیدپوستان با اختیارات محدود قانون‌گذاری و اداره می‌شد. استاندار توسط دولت مرکزی منصوب می‌شد و ریاست یک کمیته‌ی اجرایی را به نمایندگی از حزب اکثریت در شورا بر عهده داشت. شوراهای استانی در سال ۱۹۸۶ منسوخ شده و کمیته‌های اجرایی که توسط رئیس‌جمهور منصوب می‌شدند به بازوهای اداری دولت در هر استان تبدیل شد. تا اواخر دهه‌ی ۱۹۸۰ تنها تعداد اندکی از سیاه‌پوستان و سایر رنگین‌پوستان به این مقام‌ها منصوب شده بودند.

در سال ۱۹۹۴، چهار استان اصلی آفریقای جنوبی (دماغه‌ی امید نیک، ایالت آزاد اورنج، ترانسوال و ناتال) و چهار بخش مستقل سابق (ترانسکی^۱، بوفوتاتسونا^۲، وندا^۳ و سیسکی^۴) به ۹ استان جدید، به شرح زیر سازماندهی شدند: کیپ غربی؛ کیپ شمالی؛ کیپ شرقی؛ شمال غرب؛ ایالت آزاد؛ گوتنگ؛ امپومالانگا؛ لیمپوپو و کوازولو-ناتال. قانون اساسی برای انتخاب مجالس مقننه‌ی ایالتی متشکل از ۳۰ تا ۸۰ عضو تهیه شده‌است که برای دوره‌های پنج‌ساله از طریق نمایندگان انتخابی، منصوب می‌شوند. هر قوه‌ی مقننه یک نخست‌وزیر را انتخاب و سپس یک شورای اجرایی استانی با حداکثر ۱۰ عضو را تعیین می‌کند. قوای مقننه‌ی ایالتی برای قانون‌گذاری در بعضی از موضوعات مشخص‌شده توسط قانون اساسی، از جمله آموزش، محیط‌زیست، بهداشت، مسکن، پلیس و حمل‌ونقل صلاحیت دارند [۱۲].

بر اساس قانون اساسی ۱۹۹۶، ساختار حکومت محلی بر پایه‌ی تقسیم‌کشور به شهرداری‌ها استوار است. برخی از اختیارات اجرایی و قانون‌گذاری به شوراهای شهرداری واگذار شده و این شوراهای ممکن است اختیارات مشترکی با دیگر شهرداری‌ها داشته باشند. این شوراهای عموماً با شوراهای انتصابی که به‌طور سنتی مورد حمایت حامیان خود هستند، همکاری می‌کنند. تلاش‌های سایر سیاه‌پوستان برای اصلاح و مردمی‌کردن مدیریت روستایی و کاهش قدرت رؤسا به برخی از خشونت‌آمیزترین موضوعات در سیاست پس از آپارتاید تبدیل شده‌است [۱۲].

1 Transkei

2 Bophuthatswana

3 Venda

4 Ciskei

۱۰-۱- حکمرانی دریایی

۱-۱۰-۱- مقدمه

بدون شک، اقیانوس‌ها و سواحل بخش‌های جدایی‌ناپذیر از محیط‌زیست هستند. محیط‌زیست دریایی و ساحلی به عنوان دارایی‌های ملی هر کشور، طیف گسترده‌ای از خدمات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی را ارائه می‌دهند و پایه‌ای اساسی برای معیشت میلیون‌ها نفر محسوب می‌شوند. دریاها تنها به عنوان زیرساخت‌های حمل‌ونقل ملی و بین‌المللی، معدن، گردشگری ساحلی و صنایع شیلات شناخته نمی‌شوند، بلکه اجزای حیاتی سیستم آب‌وهوایی نیز هستند که به عنوان مخازن جذب کربن و تنظیم‌کنندگان دمای جهانی عمل می‌کنند.

قاره‌ی آفریقا در مجموع ۳۸ کشور ساحلی دارد [۱۳]. طبق کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها^۱، کشورهای ساحلی بر آب‌های سرزمینی خود حق حاکمیت دارند؛ در حالی که این حاکمیت فرصت‌های اقتصادی زیادی از جمله ماهیگیری، اکتشاف نفت و گاز، گردشگری و تجاری را ایجاد می‌کند، اما چالش‌های بسیاری از جمله مسائل امنیتی و فعالیت‌های غیرقانونی را نیز به همراه دارد که مواجهه با آن‌ها نیز بر عهده‌ی کشورهای ساحلی است. این چالش‌ها می‌تواند تأثیر شدیدی بر امنیت ملی هر یک از کشورهای ساحلی داشته‌باشد. با توجه به اینکه مشکلات فضای اقیانوسی ارتباط نزدیکی با یکدیگر دارند و باید به صورت یکپارچه و با همکاری سایر کشورهای ساحلی مورد توجه قرار گیرند، بدین منظور کشورهای ساحلی مراکز منطقه‌ای هماهنگی را برای همکاری عملیاتی مشترک با مناطق همسایه ایجاد کرده‌اند [۱۴].

در سال ۲۰۲۰ اداره‌ی ملی هیدروگرافی آفریقای جنوبی^۲ کل حوزه‌ی دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب‌آفریقا شامل هر دو منطقه‌ی انحصاری اقتصادی^۳ و فلات قاره را، حدود ۸ میلیون کیلومتر مربع برآورد کرد [۱۵]. از نظر عملی، منطقه‌ی اقیانوسی تحت مدیریت کشورهای آفریقایی به طور قابل توجهی بزرگتر از مساحت خشکی آن‌ها است. کشور آفریقای جنوبی دارای ۱/۵ میلیون کیلومتر مربع منطقه‌ی انحصاری اقتصادی است و از این حیث در جایگاه بیست و سوم جهان قرار گرفته‌است.

در سال ۲۰۰۳، دولت آفریقای جنوبی جزایر پرنس ادوارد را به عنوان یک مخزن طبیعی ویژه اعلام کرده و در سال ۲۰۱۳، ۱۸۰ هزار کیلومتر مربع از آب‌های اقیانوس اطراف این جزایر را منطقه‌ی حفاظت‌شده‌ی دریایی اعلام نمود؛ بنابراین یکی از بزرگترین مناطق حفاظت از محیط‌زیست در جهان پدید آمد [۱۶، ۱۵].

1 UNCLOS 1982

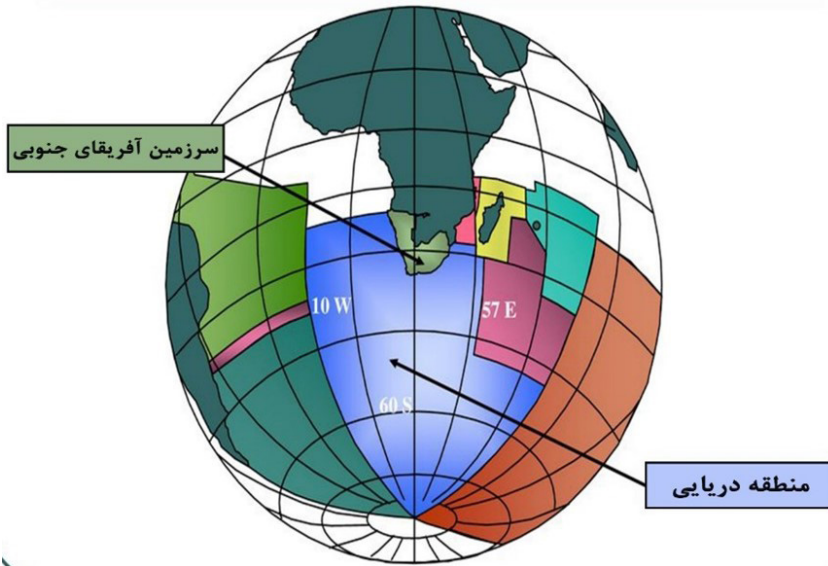
2 South African National Hydrographic Office

3 منطقه‌ی انحصاری اقتصادی (به انگلیسی: exclusive economic zone (EEZ)) یک منطقه ۲۰۰ مایل دریایی است که از خط پایه‌ی یک دولت ساحلی گسترش می‌یابد که در آن دولت ساحلی اولویت دسترسی به منابع زنده و حق انحصاری دسترسی به منابع غیرزنده را دارد.



شکل ۱-۱۰ محدوده دریایی آفریقای جنوبی [۱۵]

این مناطق دریایی از تانزانیا در سمت اقیانوس هند تا جمهوری دموکراتیک کنگو در سمت اقیانوس اطلس جنوبی امتداد داشته و مناطق اطراف جزایر پرنس ادوارد آفریقای جنوبی را شامل می‌شود [۱۷]. در میان نهادهای منطقه‌ای قاره‌ای آفریقا، کشور آفریقای جنوبی، از بزرگترین منطقه‌ی دریایی برخوردار بوده و در نتیجه بیشترین مسئولیت را دارد. آفریقای جنوبی همچنین پیچیده‌ترین صنعت دریایی در این قاره را دارا است. با توجه به شکل ۱-۱۱ که به طور کلی نشان‌دهنده‌ی تقسیم‌بندی مناطق دریایی جهان است، می‌توان دید که آفریقای جنوبی حدود ۲۷ میلیون کیلومتر مربع از سطح اقیانوس را در اختیار دارد. این منطقه به عنوان «منطقه‌ی ناوبری هفت» شناخته می‌شود و شامل بخش‌هایی از جنوب غربی اقیانوس هند، اقیانوس اطلس جنوبی و اقیانوس منجمد جنوبی است. این منطقه به علت نقش حیاتی در حمل‌ونقل بین‌المللی، صید ماهی و سایر فعالیت‌های دریایی از اهمیت بسیاری برخوردار است [۱۸].



شکل ۱-۱۱ منطقه‌ی دریایی آفریقای جنوبی [۱۵]

در سال ۲۰۲۱ میلادی، وقوع حادثه‌ی کشتی کانتینربر در کانال سوئز و بسته‌شدن آن، منجر به افزایش اهمیت مسیرهای دریایی جایگزین مانند مسیر دریای کیپ شد. این حادثه تأثیر زیادی بر ترافیک دریایی داشت و تعداد زیادی از کشتی‌ها را مجبور به تغییر مسیر کرد. با این حال، دقیقاً مقدار ترافیکی که به مسیر دریای کیپ منحرف شد، به طور رسمی گزارش نشده‌است [۱۹].

مسیر دریای کیپ به عنوان یک جایگزین احتمالی برای کانال سوئز، به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک آفریقای جنوبی، قادر به جذب ترافیک دریایی بیشتری است، به خصوص در صورتی که کانال سوئز بسته‌شود یا مواضع امنیتی در ناحیه‌ی خاورمیانه تحت تأثیر تنش‌های ژئوپلیتیکی قرار گیرد. این تغییرات ممکن است فرصت‌های اقتصادی جدیدی را برای آفریقای جنوبی به وجود آورده و در عین حال، ترافیک دریایی در این منطقه را افزایش دهد.

۲-۱۰-۱ نهادهای درگیر در امور دریایی آفریقای جنوبی

وزارت حمل‌ونقل

حمل‌ونقل و اهمیت آن، بخشی جداناپذیر از سیاست‌های توسعه‌ی اقتصاد دریا در هر کشور محسوب می‌شود. در کشور آفریقای جنوبی این مهم از طریق دو ارگان مهم دولتی وابسته به وزارت حمل‌ونقل، قانون‌گذاری و هدایت می‌شود. در وزارت حمل‌ونقل

یکی از معاونت‌های اصلی بخش دریایی است. نهادهای دولتی «سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی» و «تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی» در ادامه به عنوان دو بازیگر مهم دولتی در زمینه حمل‌ونقل معرفی می‌شوند. در انتهای این سر فصل، حوزه فعالیت‌های شرکت ترانس‌نت به عنوان یک بازیگر خصوصی مهم نیز بررسی خواهد شد.

۱-۲-۱۰-۱ سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی^۱



شکل ۱-۲-۱ نشان سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی [۲۰]

سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی در آوریل ۱۹۹۸ به دنبال تصویب قانون شماره ۵ سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی تأسیس شد. این قانون مسئولیت تأسیس مرکزی را به عهده دارد که وظیفه تنظیم و اجرای ایمنی دریایی، مدیریت آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها و حفاظت از منافع دریایی آفریقای جنوبی را دارد. سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی، تحت رهبری وزارت حمل‌ونقل و در میان سایر نهادهای عمومی ملی، نقش مهمی از مشارکت آفریقای جنوبی در شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی جهانی، قاره‌ای و منطقه‌ای را با هدف توسعه و تنظیم حمل‌ونقل دریایی بر عهده دارد. حمل‌ونقل دریایی دارای ماهیت بین‌المللی بوده و به همکاری چندملیتی قوی نیاز دارد تا اطمینان حاصل شود که استانداردها و رویکردهای کنوانسیون‌ها و سیستم‌های بین‌المللی برای حمل‌ونقل و دریانوردی ایمن، پاک و پایدار به طور مؤثر در سطح جهانی ایجاد و اجرا می‌شود [۲۰]. در حالی که سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی وارد آخرین سال خود از چارچوب استراتژیک میان‌مدت (۲۰۱۹-۲۴) می‌شود، این نهاد مسئولیت تغییر اقتصاد صنعت دریایی آفریقای جنوبی را برعهده دارد. وزیر حمل‌ونقل آفریقای جنوبی، برنامه‌ی اقتصاد دریایی را در اولویت قرار داده‌است که با تمرکز بر حوزه‌های زیر، کشور را در بازگشایی ظرفیت‌های اقتصادی بیشتر هدایت می‌کند:

■ رکن ۱: افزایش ثبت کشتی در آفریقای جنوبی؛

■ رکن ۲: سوق دادن به سمت دریانوردی از طریق توانمندسازی افراد محروم برای دستیابی

1 South African Maritime Safety Authority (SAMSA)

به فرصت‌ها، کمک به رشد و افزایش مهارت دریانوردان و حمایت از جوانان برای مشارکت در دریا از طریق فرصت‌های تفریحی و اقتصادی؛

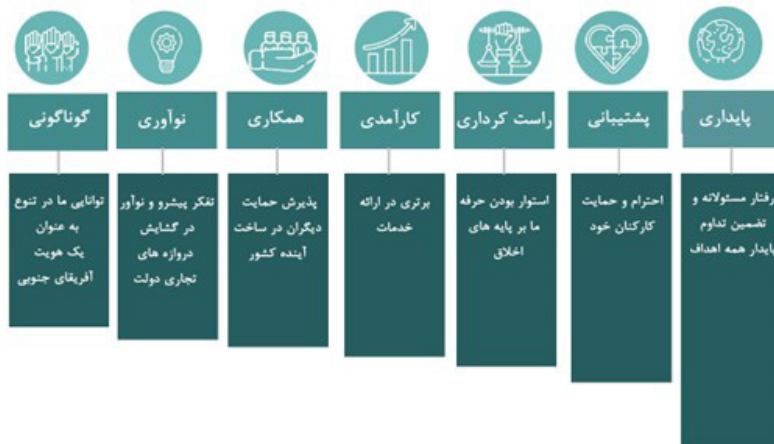
■ رکن ۳: توسعه‌ی کشتیرانی ساحلی و سیستم پشتیبانی پایدار آن؛ هدف نهایی، داشتن بازار کشتیرانی ساحلی در منطقه‌ی جامع‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا است. این مورد شامل تمام فعالیت‌های کشتیرانی فراساحلی در بخش نفت و گاز (سکوهای نفتی، کشتی‌های عملیاتی فراساحلی، فعالیت‌های ذخیره‌سازی فراساحلی) می‌شود.

■ رکن ۴: ایجاد برنامه‌هایی برای ارتقای حمل‌ونقل رودخانه‌ای و گشایش فرصت‌های جدید اقتصادی با حداکثر استفاده از آبراه‌های داخلی؛

■ رکن ۵: استفاده از ظرفیت‌های دریایی برای تحریک و تقویت اقتصاد کشور.

بخش ۷ قانون سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی مقرر می‌دارد که «وزیر حمل‌ونقل می‌تواند دستورالعمل‌های کتبی را به مقامات مربوطه در خصوص انجام وظایفشان ارائه کند» بر اساس بند ۳۵۶ قانون حمل‌ونقل تجاری (قانون شماره ۵۷، ۱۹۵۱)، وزیر حمل‌ونقل در سال ۲۰۰۷ الزام رعایت استانداردهای ایمنی برای کشتی‌های کوچک ملی را اعلام کرد. این امر میزان تعهد سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی را برای پوشش تمام فعالیت‌های کشتی‌های کوچک در سراسر آب‌های داخلی آفریقای جنوبی افزایش داد. سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی همچنین مسئول نظارت بر فعالیت کشتی‌های دریایی که از آب‌های آفریقای جنوبی عبور می‌کنند، ارائه‌ی خدمات جستجو و نجات دریایی و اطمینان از نوابری ایمن از طریق مرکز نجات و هماهنگی دریایی^۱ است.

فعالیت‌های سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی بر پایه‌ی اخلاق و ارزش‌های انسانی انجام می‌شود که به شرح زیر است:



شکل ۱-۱۳ ارزش‌های سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی [۲۰]

1 Maritime Rescue and Coordination Centre (MRCC)

ساختار سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی

قانون سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی، وزیر حمل و نقل را به عنوان مقام اجرایی سازمان و تنها سهامدار از طرف دولت آفریقای جنوبی منصوب می‌کند.

فعالیت‌های سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی [۲۰]

۱. فعالیت‌های نظرسنجی وضعیت پرچم: این مورد شامل نظرسنجی‌هایی هستند که مشتریان به منظور مطابقت با قوانینی که بر عملیات آن‌ها تاثیر می‌گذارد، انجام می‌دهند. بررسی‌ها می‌تواند برای گواهی اولیه، گواهی تجدید و یا صدور تأییدیه برای انجام یک عملیات باشد.

۲. بازرسی‌های نظارت بندری: این فرآیند به معنای اعمال صلاحیت یک کشور بر کشتی‌های خارجی است که در آب‌های تحت صلاحیت آن کشور فعالیت می‌کنند. کشتی‌هایی که باید در شرایط عادی بازرسی شوند، کشتی‌هایی هستند که در شش ماه گذشته در هیچ یک از کشورهای عضو تفاهم‌نامه اقیانوس هند^۲ بازرسی نشده‌اند. این بازرسی‌ها به دنبال اطمینان از این موضوع که کشتی‌هایی که از آب‌های آفریقای جنوبی عبور می‌کنند با کنوانسیون‌های قابل اجرا و مرتبط با ایمنی دریایی، امنیت دریایی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی توسط کشتی‌ها، مطابقت دارند.

۳. تلفات و حوادث: سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی ملزم به بررسی تلفات یا حوادث بر اساس بخش ۲۶۴ قانون حمل و نقل تجاری ۵۷، سال ۱۹۵۱ است.

۴. حوادث آلودگی دریایی: آلودگی محیط‌زیست دریایی توسط قوانین ملی و بین‌المللی اکیدا ممنوع است. با این حال، چنین حوادثی همچنان رخ می‌دهد و در نتیجه یکی از وظایف سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی، بررسی این گونه حوادث است.

۵. توقیف کشتی: توقیف کشتی در صورتی انجام می‌شود که به دلیل عدم انطباق با قوانین قابل اجرا، خطری برای ایمنی ذخایر در دریا یا امنیت دریایی باشد یا خطر جدی آلودگی محیط‌زیست دریایی را به همراه داشته باشد.

۶. پذیرش تخلفات: بخشی از رویه‌ای است که سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی پس از بررسی تخلفاتی نظیر حوادث آلودگی پیگیری می‌کند. در چنین مواردی، پس از انجام بررسی‌ها، تمامی اسناد مربوط به تخلف به فرمانده شناور ارائه می‌شود که حاکی از عدم رعایت برخی قوانین یا رویه‌های مقرر است. با در دست داشتن این مدارک، مالک اصلی، نماینده مالک، نماینده شرکت حمل و نقل و سایر ذینفعان ملزم به امضای فرم پذیرش تخلف می‌شوند که شامل توصیف تخلف و جریمه اعمال شده است.

۷. ایمنی ماهیگیری: تمرکز سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی بر مدیریت ایمنی در دریا، ارتقای آگاهی دریایی، اجرای سیاست‌ها و مقررات دریایی ملی و بین‌المللی برای بهبود شرایط زندگی دریانوردان در دریا بوده و رقابت‌پذیری صنعت ماهیگیری آفریقای جنوبی را

1 Flag State

2 Indian Ocean Memorandum of Understanding (IOMOU)

تضمین می‌کند.

۸. قایق‌سواری (کشتی‌های کوچک): این عملکرد، تضمین‌کننده‌ی انطباق با مقررات ملی ایمنی کشتی‌های کوچک است و مسئولیت بررسی تمام کشتی‌های کوچک، صدور گواهینامه برای ناوگان، تدوین و اصلاح خط‌مشی‌ها، آموزش، انتصاب و نظارت بر بازرسان خارجی و همچنین ارائه‌ی کمک به سایر مقامات در اجرای مقررات را بر عهده دارد.

۹. آموزش و صدور گواهینامه‌ی دریانوردی: مطابق با کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش برای دریانوردان^۱ و قوانین محلی، ممتحنین منصوب درخواست‌های دریانوردان را برای گواهی‌های شایستگی، گواهی‌های صلاحیت و گواهی‌های مهارت بررسی می‌کنند. متقاضیان مورد بررسی قرار می‌گیرند تا اطمینان حاصل شود که کشتی‌ها توسط افسران و مهندسان شایسته هدایت می‌شوند. ممتحنین همچنین برنامه‌های آموزشی مؤسسات را برای برگزاری دوره‌های مختلف که دریانوردان باید در آن شرکت کنند را مورد بررسی قرار می‌دهند. مؤسسات آموزشی نیز به طور منظم مورد بررسی قرار می‌گیرند تا از برقراری استانداردها اطمینان حاصل شود.

۱۰. سلامت شغلی، ایمنی و رفاه دریانوردان: بازرسان بررسی‌هایی از تاسیسات و تعمیر کشتی انجام می‌دهند تا اطمینان حاصل کنند که استانداردهای ایمنی در حین انجام کار بر روی کشتی‌ها در بندر از طریق اعمال مقررات ایمنی شغلی دریایی و کدهای مربوطه رعایت می‌شود.

۱۱. معماری دریایی: دفتر معمار دریایی مسئولیت اطمینان از رعایت الزامات مقررات خط بار و مقررات تناژ را بر عهده دارد و همکاری نزدیکی با بازرسان و ثبت‌نام کشتی‌ها دارد. معمار دریایی در ارتباط نزدیک با معماران دریایی خارجی و سازندگان کشتی در مورد تأیید کلیه‌ی دفترچه‌های تعادل، اندازه‌گیری‌های تناژ و محاسبات برای اطمینان از انطباق با مقررات مربوطه، در ارتباط است.

۱۲. خدمات رادیویی: سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی دستور بررسی و بازرسی رادیویی خود را به عنوان قانونی بر حسب قانون کشتیرانی تجاری، مقررات کشتیرانی تجاری^۲ مربوط به تاسیسات رادیویی، ایمنی ملی کشتی‌های کوچک، ثبت فرستنده‌ی رادیویی اضطراری نشان دهنده‌ی موقعیت^۳، سیستم شناسایی خودکار و شناسایی و ردیابی دوربرد انجام می‌دهد.

سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی همچنین یکی از مجریان برنامه‌ی توسعه‌ی اقتصاد دریایی از طریق عملیات پاک‌یسا است. اجرای طرح‌ها، به ویژه طرح‌های مربوط به توسعه‌ی تجارت دریایی تحت آزمایشگاه تولید و تجارت دریایی^۴ با هدف ثبت رو به رشد

1 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

2 merchant shipping (civil liability convention) act

3 emergency position-indicating radio beacons (EPIRB)

4 Marine Transport and Manufacturing (MTM)

کشتی برای تجارت بین‌المللی، تجارت ساحلی و مشارکت گسترده‌تر در منطقه و سیستم تجارت قاره‌ای از جمله وظایف این سازمان است.

سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی طرح‌های خود را در آزمایشگاه حفاظت و حاکمیت دریایی^۱، به ویژه آن‌هایی که نیازمند یک رویکرد یکپارچه برای اجرای حفاظت از کشتی‌ها و مبارزه با آلودگی کشتی‌ها از طریق ابزارهای قانون‌گذاری، برنامه‌ریزی مشترک و اجرای طرح مشترک هستند، اجرا خواهد کرد [۲۰].

سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی همچنین نقش یک متخصص با دانش بالا در رابطه با حمل‌ونقل دریایی از جمله تأسیسات دریایی و سازه‌های آبی‌پروری را ایفا می‌کند. اگرچه سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی به‌طور مستقیم در این نقش دخالت ندارد، اما به‌عنوان نهاد تنظیم‌کننده تأسیسات دریایی و کشتی‌های مورد استفاده در فعالیت‌های تجاری دریایی در دریا عمل می‌کند. به عنوان مثال، آبی‌پروری دریایی توسط سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی کنترل می‌شود تا اطمینان حاصل شود که خطوط حمل‌ونقل دریایی تحت تأثیر منفی قفس شناور، آلاینده‌های مضر برای ماهیان و... قرار نمی‌گیرند.

۱-۲-۲۰۲۰ تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی^۲



شکل ۱-۱۴ نشان تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی [۲۱]

تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی بر اساس قانون بنادر ملی، قانون شماره ۱۲ سال ۲۰۰۵ تأسیس شد. تنظیم‌گر بنادر یکی از اجزای کلیدی معماری نظارتی بنادر در سیاست ملی بنادر تجاری محسوب می‌شود. وظیفه‌ی اصلی تنظیم‌گر بنادر، تنظیم اقتصادی سیستم

1 Marine Protection and Governance lab

2 Ports Regulator of South Africa

بنادر در آفریقای جنوبی، در راستای توسعه‌ی استراتژیک دولت است [۲۱]. بنابراین تنظیم‌گر بنادر وظایف و فعالیت‌های خاصی را در صنعت دریایی انجام می‌دهد که عمدتاً مربوط به تنظیم قیمت‌گذاری و سایر ابعاد ساماندهی اقتصادی، ارتقای عدالت دسترسی به امکانات و خدمات بندری، نظارت بر انطباق این صنعت با چارچوب تنظیم‌گر بنادر و همچنین رسیدگی به شکایات و درخواست‌های مطرح‌شده در آن است. تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی، با هدف گسترش چارچوب نظارتی، دستورالعمل‌ها و اصول سیاستی را توسعه داده است.

تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی متشکل از یک رئیس و اعضای است که توسط وزیر حمل‌ونقل منصوب می‌شوند. تنظیم‌گر بنادر در فعالیت‌ها و وظایف خود توسط دبیرخانه‌ای که ریاست آن را یکی از اعضای ثابت سابق تنظیم‌گر بنادر یعنی مدیرعامل بر عهده دارد، یاری می‌شود. تنظیم‌گر بنادر از طریق تخصیص مالی از سوی دولت ملی تامین می‌شود [۲۲].

وظایف اصلی تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی، طبق قانون ملی بنادر در سال ۲۰۰۵، عبارتند از:

■ اعمال مقررات اقتصادی برای سیستم بنادر در راستای اهداف استراتژیک دولت؛

■ ترویج عدالت در دسترسی به بنادر و امکانات و خدمات ارائه‌شده در بنادر؛

■ نظارت بر فعالیت‌های سازمان بنادر ملی برای اطمینان از انجام وظایف خود؛

■ رسیدگی به شکایات و درخواست‌های تجدید نظر تحت قانون بنادر؛

این مأموریت‌ها باید مطابق با سیاست تعیین‌شده‌ی دولت در سیاست ملی بنادر تجاری انجام شود.

چشم‌انداز تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی

تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی به عنوان یک نهاد در سطح جهانی در نظر گرفته می‌شود که استانداردهای مقررات اقتصادی در بنادر دریایی را تعیین می‌کند. سیستم بنادر تجاری آفریقای جنوبی باید در سطح جهانی رقابتی، ایمن و حفاظت‌شده باشد و در سطوح پذیرفته‌شده‌ی بین‌المللی، مطابق با اهداف و استراتژی‌های کلان اقتصادی دولت دارای بهره‌وری عملیاتی باشد. سیستم بنادر تجاری باید در خدمت اقتصاد بوده و نیازهای کاربران بندر را به شیوه‌ای برآورده کند که از نظر اقتصادی و زیست‌محیطی پایدار باشد [۲۱].

۱-۲-۱۰-۳ ترمینال‌های بندری ترانس‌نت



شکل ۱-۱۵ نشان ترمینال‌های بندری ترانس‌نت [۲۳]

ترمینال‌های بندری ترانس‌نت (که قبلاً با نام ترمینال‌های بندری آفریقای جنوبی یا ساپو^۱ شناخته می‌شد) بخشی از شرکت ترانس‌نت با مسئولیت اداری یک سری ترمینال‌های حمل‌ونقل کالا در بنادر آفریقای جنوبی است [۲۳]. در سال ۲۰۰۱ میلادی، ترمینال‌های بندری ترانس‌نت، دفتر مرکزی خود را از ژوهانسبورگ به دوربان منتقل کرد تا به بندر دوربان، بزرگترین و شلوغ‌ترین بندر در جنوب آفریقا نزدیک‌تر باشد. اندکی بعد از عملیات‌های مختلف در شش بندر تجاری خلیج ریچاردز، دوربان، لندن شرقی، بندر الیزابت، کپ‌تاون و خلیج سالدانها به ۱۴ پایانه‌ی جداگانه سازمان‌دهی شدند.

ایجاد هر پایانه با هدف رقابت‌پذیری بنادر کشور در سطح جهانی انجام شد. این هدف از طریق دستیابی به تجارتی پایدار و سودآور با تمرکز بر مشتری و همزمان تقویت جایگاه ترمینال‌های بندری ترانس‌نت به عنوان یک شریک تجاری کلیدی، محقق می‌شود. برای دستیابی به این هدف، ترمینال‌های بندری ترانس‌نت باید به سمت ساختاری سودآور و همسو با منافع ملی حرکت کنند و همزمان فرآیندهای کسب‌وکار به‌طور موثر بازطراحی شوند تا تعاملات بین مشتریان و شرکت ساده‌تر و کارآمدتر گردد.

ترمینال‌های بندری ترانس‌نت برنامه‌هایی به منظور بهبود زیرساخت، تجهیزات و سیستم‌ها در پایانه‌ها برای برآوردن نیازهای مشتریان انجام داده‌است. این برنامه‌ها شامل تهیه‌ی باربرهای جدید، جرثقیل‌های دروازه‌ای ساحلی و سایر تجهیزات لازم برای جابه‌جایی کارآمد کالاها می‌باشد [۲۴]. ترمینال‌های بندری ترانس‌نت اقدامات مهمی در زمینه‌ی بهینه‌سازی بنادر و خدمات بندری انجام داده‌است؛ ازجمله راه‌اندازی سیستم «ناویس اسپارکس ان فور»^۲ در ترمینال‌های کانتینری در سال ۲۰۰۶ میلادی. این سیستم، مبتنی بر وب است که

1 South African Port Terminals (SAPO)

2 Navis"SPARCS N4

ابزارهای موردنیاز برای بهینه‌سازی عملکرد عملیاتی را در اختیار پایانه‌های بندری و ریلی ترانسنت قرار می‌دهد. سیستم «ناویس اس پارکس ان فور»^۱ (Navis Sparks in Four) برای ارائه‌ی خدمات یکپارچه به مشتریان در محیط بندر و راه‌آهن طراحی شده است [۲۵]. از دیگر اقدامات هوشمندسازی ترمینال‌های بندری ترانسنت، معرفی یک سیستم عملیاتی بار عمومی^۲ بود که به صورت داخلی توسط ترمینال‌های بندری ترانسنت توسعه داده شد. این سیستم پیشرفته، کالاها را در محیط ترمینال ردیابی می‌کند و اطمینان می‌دهد که کالاها در کشتی مناسب در زمان مناسب بارگیری می‌شوند. سیستم عملیاتی بار عمومی دسترسی فوری به اطلاعات محموله را در ۲۴ ساعت شبانه روز و ۳۶۵ روز سال ارائه می‌دهد [۲۶].

یکی دیگر از سیستم‌های معرفی شده توسط ترمینال‌های بندری ترانسنت، کوریس^۳ است؛ یک سیستم کاملاً یکپارچه برای صورتحساب الکترونیکی که باعث صرفه‌جویی در زمان، هزینه و مدیریت می‌شود.

فعالیت ترمینال‌های بندری ترانسنت به طور خلاصه شامل اداره و کنترل می‌باشد. موارد تحت کنترل و اداره‌ی این ارگان به شرح زیر است:

۱. اداره‌ی بنادر آفریقای جنوبی که در سال ۲۰۲۲، بیش از ۴/۴ میلیون کانتینر و حدود ۱۷۳ میلیون تن محموله‌ی فله‌ی خشک را پذیرش کردند؛
۲. اداره‌ی کل واردات و صادرات وسایل نقلیه‌ی موتوری از طریق سه پایانه‌ی اصلی خودرو در دوربان، لندن شرقی و بندر الیزابت؛

ترمینال‌های بندری ترانسنت یک فرآیند سیستماتیک را برای ارتقای فرصت‌ها و تسهیل مشارکت معنادار سیاه‌پوستان آفریقای جنوبی در جریان اصلی اقتصاد کشور آغاز کرده است.

۱-۲-۱۰-۴ وزارت جنگلداری، شیلات و محیط زیست^۳



شکل ۱-۱۶ نشان وزارت جنگلداری، شیلات و محیط زیست [۲۷]

دستور قانونی و فعالیت اصلی وزارت جنگلداری، شیلات و محیط زیست، مدیریت و حفاظت از محیط زیست و منابع طبیعی آفریقای جنوبی است. این دستور در بخش ۲۴ قانون اساسی جمهوری آفریقای جنوبی (قانون ۱۹۹۶)، اعلام شده است و به همه‌ی شهروندان

1 General Cargo Operational System (GCOS)

2 COREBIS

3 Department of Forestry, Fisheries and the Environment (DFFE)

4 Navis Sparks in Four

حق دارابودن محیطی سالم برای زندگی و حفاظت از محیط‌زیست برای نسل‌های آینده را از طریق اقدامات قانونی منطقی می‌دهد. وزارت جنگلداری، شیلات و محیط‌زیست برای اعمال این حقوق و نیاز به مدیریت سالم زیست‌محیطی و توسعه پایدار، یک چارچوب قانونی مدیریت زیست‌محیطی جامع را ایجاد نموده‌است. این چارچوب نظارتی شامل قوانین مجلس (قوانین زیست‌محیطی)، مقررات، سیاست‌ها، هنجارها و استانداردها و سایر ابزارهای نظارتی است که با هدف ترویج شیوه‌های صحیح مدیریت زیست‌محیطی به منظور حفاظت محیط‌زیست توسعه پیدا کرده‌است [۲۷].

برنامه‌ی توسعه‌ی ملی^۱، چشم‌اندازی برای ارتقای پایداری زیست‌محیطی در آفریقای جنوبی با کمک به ایجاد یک گذار به سمت اقتصاد کم‌کربن و تغییر سکونتگاه‌های انسانی برای بهبود حکومت محلی محسوب می‌شود. به طور کلی، برنامه‌ی توسعه‌ی ملی، به دنبال پایداری و تحول محیطی در چارچوب یک اقتصاد یکپارچه و فراگیر است که توسط دولت حمایت می‌شود. این چشم‌انداز با اولویت اول تحول اقتصادی و ایجاد شغل، اولویت دوم تغییر سکونتگاه‌های انسانی و دولت محلی و اولویت سوم یک وضعیت توانمند، اخلاقی و توسعه‌ای، به عنوان چارچوب استراتژیک میان مدت ۲۰۱۹-۲۰۲۴ دولت بیان شده‌است که وظایف وزارت جنگلداری، شیلات و محیط‌زیست با آن همسو می‌باشد [۲۸]. سازمان‌ها در اهداف میان‌مدت برنامه‌ی توسعه‌ی ملی، متعهد به ایجاد بیش از ۱۰۳ هزار شغل تمام‌وقت و ۲۱۰ هزار فرصت‌کاری از طریق برنامه‌ی گسترده‌ی کار عمومی^۲ شده‌اند [۲۸]. این مشاغل و فرصت‌های کاری از طریق پروژه‌هایی که بر روی موارد زیر تمرکز دارند، در دسترس قرار خواهند گرفت:

■ بازسازی اکوسیستم‌های تخریب‌شده؛

■ گسترش محدوده‌ی حفاظتی؛

■ حفاظت و احیای تالاب‌ها؛

■ حفاظت از منابع آب؛

■ مدیریت استفاده‌ی پایدار از زمین و حفظ تولید؛

■ رشد و تحول در بخش جنگلداری؛

■ رسیدگی به چالش‌های پیش روی بخش شیلات.

بخش برنامه‌های زیست‌محیطی، ۴۱/۹ درصد (۱۱/۶ میلیارد راند) از کل بودجه‌ی این وزارتخانه را برای تأمین مالی این طرح‌ها اختصاص داده‌است.

مطابق با روندهای بین‌المللی، این وزارتخانه، شیلات را به عنوان یک فعالیت اقتصادی به جای یک موضوع صرفاً زیست‌محیطی به رسمیت می‌شناسد. دولت، اختیارات مدیریت شیلات آب شیرین و شیلات داخلی و همچنین آبی‌پروری را به مسئولیت‌های موجود این وزارت تخصیص داده‌است. بازده شیلات بر اساس حجم صید تعیین می‌شود که

1 National Development Plan (NDP)

2 The Expanded Public Works Programme (EPWP)

به نوبه‌ی خود به سلامت و مدیریت ذخایر ماهی بستگی دارد. این وضعیت تحت تأثیر تغییرات بوم‌شناسی قرار داشته و ممکن است از طریق فعالیت‌های ماهیگیری غیرقانونی و گزارش‌نشده با خطر بهره‌برداری بیش از حد روبه‌رو شود.

وزارت جنگلداری، شیلات و محیط‌زیست به منظور جلوگیری از بهره‌برداری بیش از حد از منابع آبی، میزان صید مجاز برای هر گونه آبی را تعیین می‌کند. این میزان به‌طور منظم و بر اساس ارزیابی‌های جدید از وضعیت منابع تنظیم می‌شود. این نهاد همچنین به دنبال ارتقای تحول در بخش شیلات با ادغام جوامع ماهیگیری در مقیاس کوچک و ارتقای نقش آن‌ها در مدیریت و بهره‌برداری پایدار از منابع آبی است. قانون اصلاح منابع زنده‌ی دریایی سال ۲۰۱۴^۱، برای جوامع ماهیگیری کوچک مقیاس، دسترسی بهتری به حقوق و منابع ماهیگیری فراهم می‌کند. بخش ماهیگیری کوچک مقیاس برای رفع نیازهای امنیت غذایی در جامعه‌ی محلی طراحی شده و به ماهیگیران اجازه می‌دهد تا حداکثر سود را از طریق ارزش افزوده‌ی محصولات و دسترسی به بازارها کسب نمایند [۲۸].

در آفریقای جنوبی، آبی‌پروری به عنوان جایگزینی مهم برای ماهیگیری در نظر گرفته شده است. این وزارتخانه، از طریق همکاری با بخش‌های مختلف، صنایع مرتبط و موسسات علمی و پژوهشی به دنبال تقویت ظرفیت آبی‌پروری است.

وزارت جنگلداری، شیلات و محیط‌زیست، همراه با سایر نهادها، تحت عملیات پاک‌سازی بر جلوگیری از صید غیرقانونی منابع دریایی تمرکز دارند. این سازمان برای اطمینان از استقرار پایدار پرسنل امنیتی و دستیابی به اطلاعات ضروری در سطح استراتژیک و عملیاتی، تحلیل تهدیدات، ریسک‌ها و فرصت‌های بخش دریایی و ساحلی را در دستورکار خود قرار داده است.

۱۰-۲-۵- وزارت گردشگری



tourism

Department:
Tourism
REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

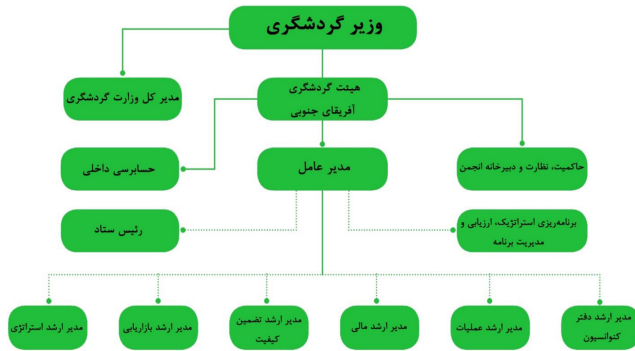
شکل ۱۷-۱ نشان وزارت گردشگری [۳۰]

سیاست‌گذاری، آموزش و جهت‌گیری سیاسی برای توسعه‌ی ظرفیت گردشگری آفریقای جنوبی در جهان و مدیریت گردشگری داخلی از وظایف اصلی وزارت گردشگری به شمار می‌روند. سازمان ملی بازاریابی مقصد^۲، مسئول بازاریابی آفریقای جنوبی به عنوان یک مقصد گردشگری در سطح ملی و بین‌المللی است. مدیریت گردشگری در آفریقای جنوبی

1 Marine Living Resources Amendment

2 Destination Marketing Organization (DMO)

یک فعالیت همزمان، یعنی در سطوح ملی، استانی و شهری، با یک وزارتخانه در سطح ملی و ۹ عضو شورای اجرایی^۱ در سطح استانی است. به طور مشابه، برای تکمیل فعالیت‌های گردشگری آفریقای جنوبی، هر استان یک سازمان بازاریابی گردشگری استانی دارد [۲۹].



شکل ۱۸-۱ نمودار سازمانی نهادهای گردشگری [۳۰]

وزارت گردشگری طبق قانون سوم گردشگری سال ۲۰۱۴ دارای وظایف زیر است:

- ترویج فعالیت گردشگری به نفع کشور و برای رفاه همه‌ی ساکنان و بازدیدکنندگان خارجی؛
- انجام بازاریابی داخلی و بین‌المللی موثر جهت معرفی کشور به عنوان یک مقصد گردشگری؛
- ترویج محصولات و خدمات گردشگری با کیفیت؛
- ترویج رشد و توسعه‌ی بخش گردشگری؛

■ افزایش همکاری و هماهنگی بین تمامی حوزه‌های حکومتی در توسعه و مدیریت گردشگری.

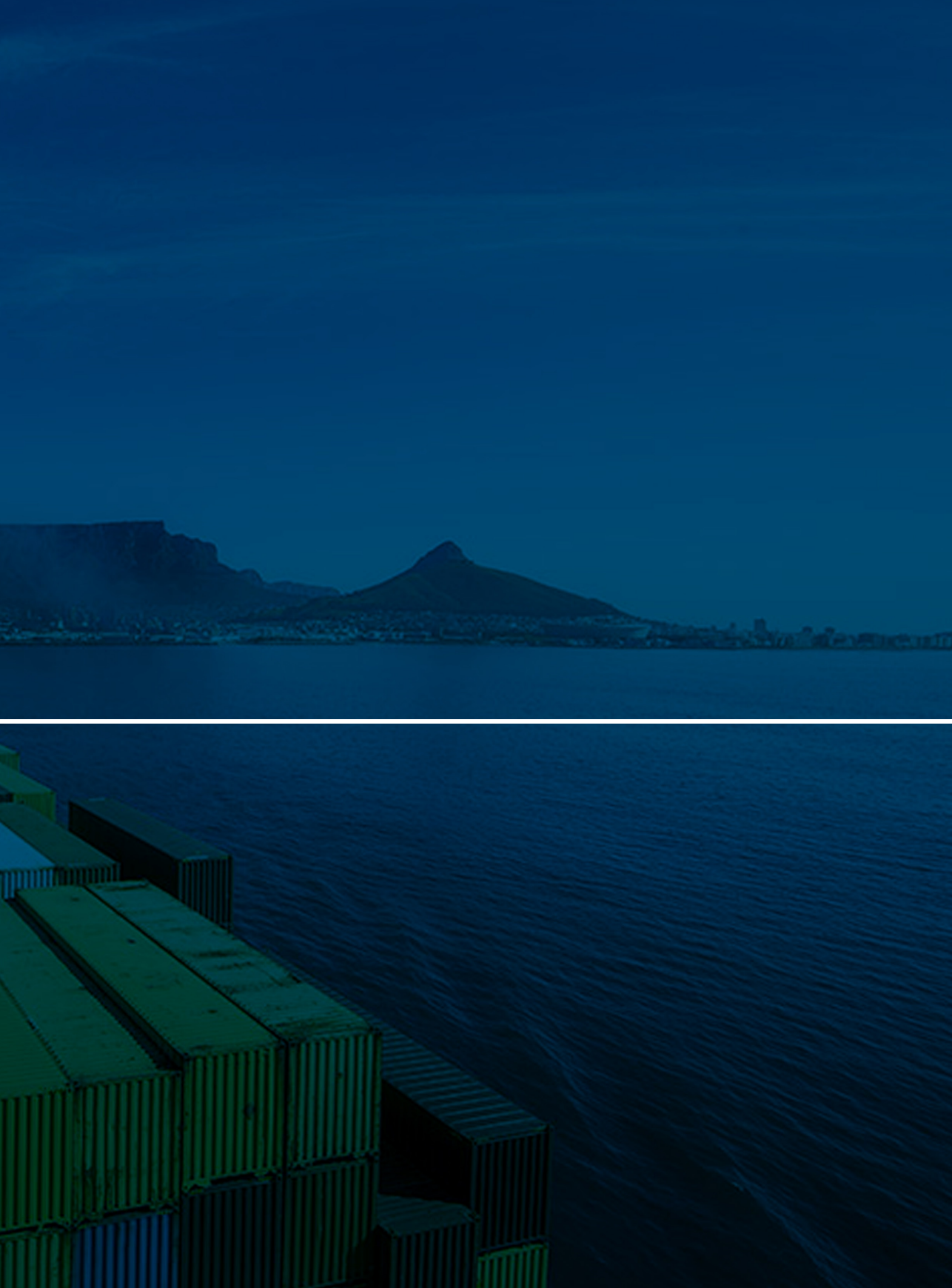
این کشور گردشگری را به عنوان یکی از محرک‌های اصلی اشتغال و رشد اقتصادی می‌شناسد. گردشگری همچنین به عنوان یکی از شش رکن اصلی برنامه‌ی «رشد در مسیر»^۲ معرفی شده‌است. راهبرد ملی بخش گردشگری^۳ طرحی را برای این بخش در راستای دستیابی به اهداف رشد مندرج در چارچوب رشد جدید کشور ارائه می‌دهد[۳۱].

اهداف این وزارتخانه شامل حصول اطمینان از تقسیم عادلانه‌ی مزایای گردشگری در میان مردم آفریقای جنوبی و برنامه‌ریزی برای توانمندسازی جوانان، زنان و افراد دارای معلولیت از طریق مشارکت و فرصت‌های کارآفرینی است. تمرکز این وزارتخانه بر افزایش رقابت در بخش گردشگری آفریقای جنوبی است. این وزارتخانه در میان‌مدت به دنبال افزایش سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری، افزایش گردشگری ورودی، تثبیت فرهنگ گردشگری در میان آفریقای جنوبی و افزایش سهم این بخش در ایجاد اشتغال و رشد اقتصادی است.

1 members of executive councils (MECs)

2 New Growth Path (NGP)

3 The National Tourism Sector Strategy (NTSS)



The background of the slide is a photograph of a port area. In the foreground, there are numerous stacked shipping containers in various colors, including blue, red, and white. In the middle ground, there is a body of water, likely a harbor or bay. In the background, a large, rugged mountain with a flat top (resembling Table Mountain) is visible under a clear blue sky.

فصل دوم

اقتصاد دریایی

۱-۲- مقدمه

آفریقای جنوبی دارای خط ساحلی طولانی به طول بیش از ۳ هزار کیلومتر، شامل اراضی اصلی آفریقای جنوبی، جزایر پرنس ادوارد و جزیره‌ی ماریون در اقیانوس جنوبی می‌شود. مساحت گسترده‌ی اقیانوس تحت کنترل آفریقای جنوبی حدود ۲۷ میلیون کیلومتر مربع است. این کشور به‌طور منحصر به فردی توسط سه اقیانوس احاطه شده‌است؛ اقیانوس اطلس در غرب، اقیانوس جنوبی در جنوب و اقیانوس هند در شرق. این پهنه‌های آبی که غنی از تنوع زیستی و منابع طبیعی هستند، فرصت‌های بسیاری برای بهره‌برداری پایدار و رشد اقتصادی فراهم می‌کنند. در ترویج اقتصاد دریایی به عنوان بخشی موثر در رشد اقتصادی پایدار، پرداختن به بسیاری از محدودیت‌هایی که مانع رشد و توسعه می‌شوند، ضروری است. پس از تجزیه و تحلیل اقتصادی کلیه‌ی بخش‌های دریایی آفریقای جنوبی در سال ۲۰۱۰ میلادی، تخمین زده شد که اقتصاد دریایی این کشور می‌تواند تا سال ۲۰۳۳ میلادی بین ۱۲۹ تا ۱۷۷ میلیارد راند به تولید ناخالص داخلی کمک کرده و بین ۸۰۰ هزار تا ۱ میلیون شغل ایجاد کند [۳۲].

وزارت جنگلداری، شیلات و محیط‌زیست، دستور تهیه‌ی پیش‌نویس طرح جامع اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی^۱ را با هدف توسعه و گسترش این بخش و صنایع وابسته به دریاها صادر کرده‌است. هدف طرح جامع اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی، تثبیت، احیا و رشد زیربخش‌های کلیدی اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی تا سال ۲۰۳۵ اعلام شده‌است [۳۲، ۲۷]. دولت آفریقای جنوبی در تلاش برای رشد اقتصاد دریایی خود، عملیات پاکیزا را در سال ۲۰۱۴ میلادی به عنوان یک رویکرد نتیجه‌محور با برنامه‌ها و اهداف روشن، بر اساس روش «نتایج سریع و بزرگ»^۲ آغاز کرد. این روش از تجربه‌ی موفقیت‌آمیز تحول اقتصادی کشور مالزی الگوبرداری شده‌است. دولت آفریقای جنوبی که در اجرای طرح‌های تفصیلی عملیات پاکیزا به موفقیت‌ها و دستاوردهای متفاوتی دست یافته، همچنان در برخی از زیربخش‌ها نیازمند برنامه‌ریزی و تلاش بیشتری است. توسعه‌ی طرح جامع اقتصاد دریاها بر پایه‌ی طرح‌هایی از عملیات پاکیزا استوار بوده و دامنه‌ی دریایی را به بخش‌های فرعی گسترش می‌دهد که در طول این عملیات به آن‌ها پرداخته نشده‌بود.

۲-۲- تجزیه و تحلیل اقتصادی بخش‌های دریایی

تحلیل و بررسی اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی از سال ۲۰۱۰ میلادی پیشرفت ثابتی را نشان می‌دهد. سهم این بخش از تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۱۰ معادل ۴/۴ درصد به ارزش ۱۱۰ میلیارد راند بوده‌است. به طور مشابه، در سال ۲۰۱۲ نیز سهم این بخش معادل ۴/۴ درصد و به ارزش ۱۱۰ میلیارد راند اعلام شد. این سهم تا سال ۲۰۱۴ به ۴/۶ درصد و

1 South African Oceans Economy Master Plan

2 Big Fast Results (BFR)

معادل ۱۲۵ میلیارد راند افزایش یافت، اما در سال ۲۰۱۵ مجدداً به ۴/۴ درصد و معادل ۱۱۰ میلیارد راند کاهش یافته‌است.

همچنین، تعداد مشاغل ایجادشده در کل بخش‌های دریایی از ۳۱۶ هزار شغل در سال ۲۰۱۰ به ۴۱۳ هزار شغل، در سال ۲۰۱۴ و ۴۲۵ هزار شغل در سال ۲۰۱۵ افزایش یافته‌است. درصد کاهش سهم تولید ناخالص داخلی از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ را می‌توان به عوامل زیر نسبت داد:

■ رشد تجارت جهانی و قیمت کالاها؛

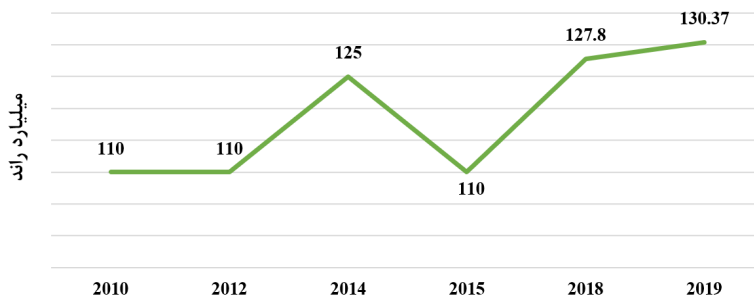
■ قیمت پایین نفت؛

■ کاهش سرعت سرمایه‌گذاری به ویژه از سوی بخش خصوصی؛

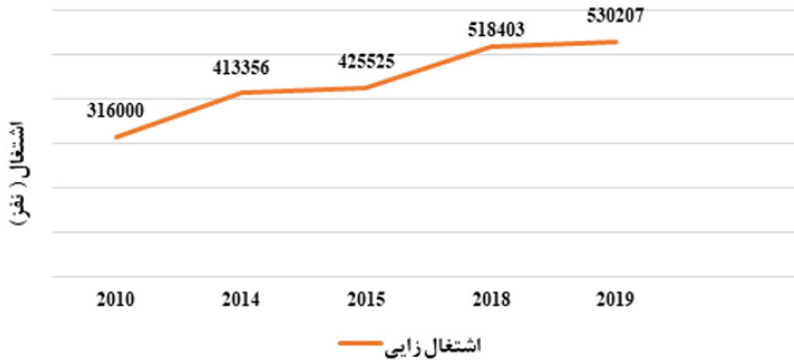
■ کاهش تقاضا.

تحلیل‌های اقتصادی سال‌های اخیر نشان‌دهنده سهم ۱۲۷/۸ میلیارد راندی، معادل ۴۲ درصدی بخش‌های دریایی از تولید ناخالص داخلی آفریقای جنوبی در سال ۲۰۱۸ میلادی است؛ همچنین این بخش‌ها ۵۱۸ هزار شغل ایجاد کرده‌اند. در سال ۲۰۱۹ میلادی، سهم این بخش از تولید ناخالص داخلی به بیش از ۱۳۰ میلیارد راند، معادل ۴/۵ درصد، افزایش یافته و ۵۳۰ هزار شغل جدید ایجاد شده‌است [۳۲].

با توجه به نوسانات اقتصادی و کاهش ارزش راند آفریقای جنوبی، که از هر ۷ راند در سال ۲۰۱۰ به ازای یک دلار به ۱۸ راند در سال ۲۰۲۴ تغییر یافته، برآورد دلاری سهم اقتصاد دریایی با استفاده از داده‌های تولید ناخالص داخلی اسمی بانک جهانی نشان می‌دهد که اقتصاد دریایی این کشور در بازه‌ی زمانی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ در حدود ۱۵ تا ۱۸ میلیارد دلار نوسان داشته‌است. این مقدار نشان‌دهنده‌ی رشد چندان زیادی در مقایسه با تولید ناخالص داخلی اسمی کشور نبوده‌است.



شکل ۱-۲ میزان تولید ناخالص داخلی بخش اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ [۳۲]



شکل ۲-۲ میزان اشتغال‌زایی بخش اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ [۳۷]

اقتصاد دریایی بسیار پیچیده است و نیاز به بررسی دقیق در سطح زیربخش‌ها دارد. زیرا این زیر بخش‌ها با پویایی و فرصت‌های خاص خود کاملاً منحصر به فرد هستند. بنابراین برای بررسی اقتصاد دریایی آفریقای جنوبی تمرکز بر زیربخش‌ها اهمیت دارد که شامل موارد ذیل می‌باشند:

- (۱) کشتیرانی و عملیات بندری؛
- (۲) نفت و گاز فراساحلی؛
- (۳) آبرزی پروری و شیلات؛
- (۴) گردشگری ساحلی و دریایی؛
- (۵) کشتی‌سازی؛
- (۶) انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی؛

۳-۲- کشتیرانی و عملیات بندری

نقش کشتیرانی به عنوان نیروی محرک توسعه‌ی اجتماعی-اقتصادی را می‌توان بیش از حد مورد تاکید قرار داد. اگر کشتی‌ها و صنایع دریایی وجود نداشتند، توسعه‌ی اجتماعی-اقتصادی به سادگی امکان‌پذیر نبود. سازمان ملل متحد در سال ۲۰۲۲ طی گزارشی بیان کرد که فعالیت‌های دریایی نقش مهمی در کاهش فقر شدید و گرسنگی دارند، زیرا در حال حاضر منبع مهمی از اشتغال و درآمد برای بسیاری از کشورهای در حال توسعه می‌باشند، مانند تامین پرسنل دریانورد و بازیافت کشتی، مالکیت و بهره‌برداری کشتی، ساخت و تعمیر کشتی و خدمات بندری [۳۳].

برآورد ارزش بازار حمل‌ونقل محموله‌های دریایی در سال ۲۰۲۴ برابر با ۳۸۱/۶۹ میلیارد دلار بوده و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۹ به بیش از ۴۷۱ میلیارد دلار برسد، که نشان‌دهنده‌ی

نرخ رشد سالانه ترکیبی^۱ ۴/۳۳ درصد در طول دوره‌ی پیش‌بینی (۲۰۲۹ - ۲۰۲۴) است. صنعت حمل‌ونقل دریایی مسئول جابه‌جایی حدود ۹۰ درصد تجارت جهانی است. طبق برآوردها، افزایش قیمت حمل‌ونقل فله‌ی خشک در اوایل سال ۲۰۲۲، به افزایش ۱/۲ درصدی قیمت مواد غذایی مصرفی منجر شده است. همچنین، کشتی‌های کانتینری در سال ۲۰۲۱ به‌طور متوسط ۱۳/۷ درصد بیشتر در بندرها توقف کردند که این امر منجر به تشدید تأخیرها و کمبودها شده است [۳۴]. شکل ۲-۳ روند رشد و تغییرات پیش‌بینی‌شده در بخش‌های مختلف جغرافیایی بازار حمل‌ونقل کالا را برای سال‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۹ میلادی به تصویر می‌کشد.



شکل ۲-۳ پیش‌بینی بازار حمل‌ونقل کالا بر اساس منطقه از سال ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۹ [۳۴]

به تحلیل کنفرانس ملل متحد درباره‌ی تجارت و توسعه^۲، تجارت بین‌المللی دریایی به ویژه در بارگیری‌های کانتینری، بار خشک و گاز، در حال رشد است. با این حال، عدم قطعیت‌هایی نظیر تنش‌های جغرافیایی و بیماری‌های همه‌گیر مانند کووید-۱۹، به عنوان چالش‌های فراگیر در محیط حمل‌ونقل دریایی کنونی، موجب افزایش ریسک‌ها و مشکلات در این حوزه شده است [۳۳].

در سال ۲۰۲۱ میلادی، بخش حمل‌ونقل و انبارداری آفریقای جنوبی شاهد رشد بیش از ۶ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ بود و به‌طور قابل‌توجهی در افزایش تولید ناخالص داخلی کشور سهم داشت. عواملی مانند منطقه‌ی تجارت آزاد قاره‌ای آفریقا^۳، افزایش تقاضا در بازار زنجیره‌ی سرد، رشد تجارت الکترونیک و گسترش خدمات حمل‌ونقل و لجستیک از عوامل اصلی در رشد این بازار شناخته می‌شوند. علاوه بر این، در سه ماه آخر سال ۲۰۲۲، صنعت با رشد ملایمی در حدود ۰/۷ درصد مواجه شد که ۰/۱ درصد به عملکرد اقتصادی کل کشور اضافه کرد. این رشد به‌خصوص در حمل‌ونقل زمینی، حمل‌ونقل

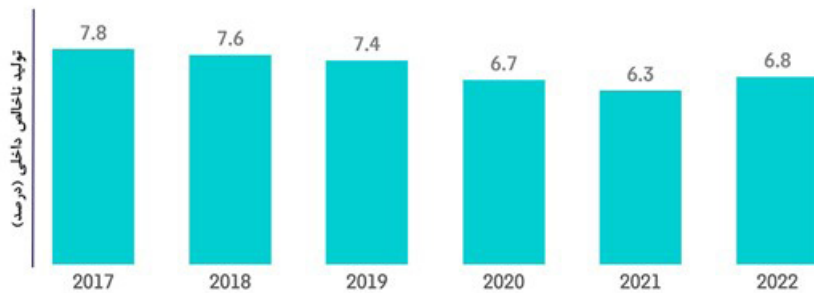
1 Compound annual growth rate

2 UNCTAD

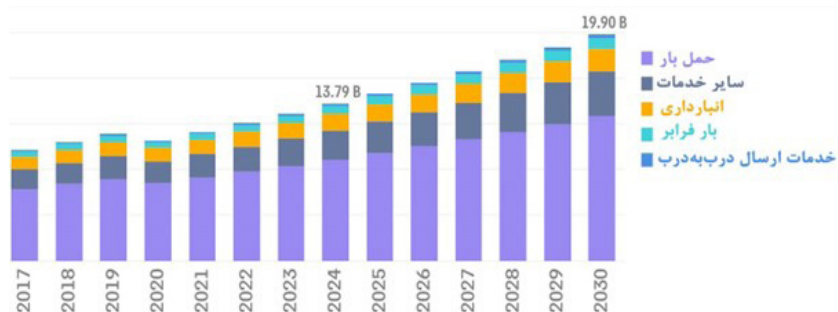
3 African Continental Free Trade Agreement (AFCFTA)

هوایی و خدمات ارتباطی قابل توجه بوده‌است. به دلیل رشد و گسترش سریع پلتفرم‌های تجارت الکترونیکی در سراسر قاره‌ی آفریقا، تقاضای انبارداری با کیفیت در آفریقای جنوبی به شدت افزایش یافته‌است [۳۵].

آفریقای جنوبی دارای صنعت کشتیرانی امیدوارکننده‌ای است، اما در طول سال‌ها رشد محدودی در زمینه‌ی مالکیت کشتی‌های محلی داشته‌است. علیرغم اینکه این کشور بیش از ۸۰ درصد از بار صادراتی را تولید می‌کند، عمدتاً حمل‌ونقل این بارها توسط کشتی‌های تحت مالکیت خارجی انجام می‌شود. شکل‌های ۲-۴ و ۲-۵ تأثیرات اقتصادی و میزان ارزش هر زیربخش از حمل‌ونقل دریایی آفریقای جنوبی را به تصویر کشیده و بر اساس تخمین‌ها، حدود ۶۱/۷ درصد از محموله‌های تجاری دریایی توسط کشتی‌های خارجی حمل می‌شود که حدود ۸۵ درصد از حمل‌ونقل دریایی این کشور را شامل می‌شود [۳۵].



شکل ۲-۴ سهم بخش حمل‌ونقل و انبارداری از تولید ناخالص داخلی آفریقای جنوبی بین سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۲ [۳۵]



شکل ۲-۵ میزان ارزش بازار حمل‌ونقل و لجستیک آفریقای جنوبی از سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۴ و پیش‌بینی آن تا سال ۲۰۳۰ [۳۵]

بدون شک، در میان کشورهای ساحلی، انگیزه‌ی مشترکی برای توسعه‌ی مشارکت محلی در صنعت دریایی وجود دارد. در این راستا، آفریقای جنوبی بر موارد زیر تمرکز دارد:

- بهبود مشارکت دریانوردی محلی برای توانمندسازی و آموزش دریانوردان؛

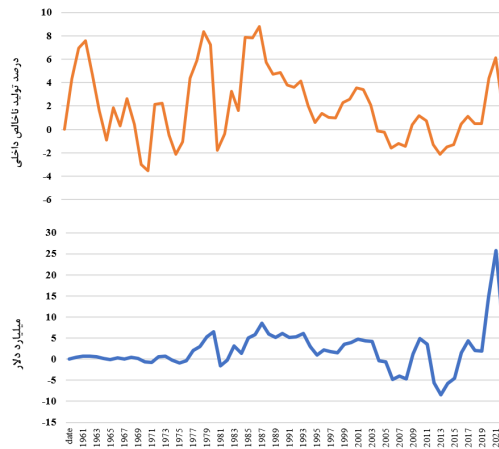
- بهبود درآمد باری دریانوردان محلی؛

- کسب درآمد خارجی و حفظ سهم از آن؛

- توسعه‌ی ظرفیت مالکیت کشتی‌های محلی برای رقابت در سطح جهانی.

علاوه بر این، تجارت کشتیرانی به طور عمیق با فرآیند جهانی‌شدن پیوند خورده‌است. جهانی‌شدن، از طریق اتصال به بازارهای جهانی مختلف و تجارت‌های متنوع، به توسعه‌ی اقتصادی جهانی کمک می‌کند. پس از رفع تحریم‌ها علیه آفریقای جنوبی در اوایل دهه‌ی ۱۹۹۰، این کشور درهای تجاری خود را به بازار جهانی گشود و تلاش کرد تا نقش تجاری خود را تقویت کند. این اقدام موجب شد که اقتصاد آفریقای جنوبی به سرعت با افزایش فعالیت‌های تجاری دریایی رشد کند [۳۶، ۳۷].

رقابت تجاری یک کشور مستقیماً تحت تأثیر کارایی سیستم‌های حمل‌ونقل دریایی آن قرار می‌گیرد. کشورها باید به طور همزمان مسائل مربوطه را که بر تجارت دریایی جهانی و تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی تأثیر می‌گذارد، شناسایی و ارزیابی کنند. بنابراین نقش اساسی کشتیرانی در اقتصاد یک کشور از نظر تراز پرداخت‌ها باید به خوبی درک شود [۳۸]. مطالب بالا نشان می‌دهد که کشتیرانی چگونه نقشی کلیدی در توانایی و موقعیت یک کشور برای مشارکت مؤثر در تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند. با تغییر تمرکز آفریقای جنوبی، کشتیرانی به دلیل کمبود سرمایه‌گذاری در وضعیت عقب‌افتاده‌ای قرار گرفت و تا سال ۲۰۲۰ تأثیر قابل توجهی بر اقتصاد این کشور نداشت. با این حال، از سال ۲۰۲۰ به بعد، رشد قابل توجهی در اقتصاد دریایی این کشور مشاهده شده‌است. به‌طور خاص، شکل ۲-۶ تراز تجاری آفریقای جنوبی و درصد تولید ناخالص داخلی را به تصویر می‌کشد و این تغییرات را به وضوح نشان می‌دهد.



شکل ۲-۶: تراز تجاری آفریقای جنوبی بر اساس میلیارد دلار (نمودار پایین) و درصد تولید ناخالص داخلی (نمودار بالا) [۳۹]

طبق گزارش «بانک ذخیره‌ی آفریقای جنوبی»^۱، کسری حساب جاری تراز پرداخت‌ها در سه ماهه‌ی سوم سال ۲۰۲۳ از ۳۴/۴ میلیارد راند به میزان قابل توجه ۱۶۵/۵ میلیارد راند در سه‌ی ماهه چهارم سال افزایش یافته‌است. نسبت کسری حساب جاری به تولید ناخالص داخلی نیز از ۰/۵ درصد در سه ماهه‌ی سوم به ۲/۳ درصد در سه ماهه‌ی چهارم افزایش یافته‌است. به صورت سالانه، کسری حساب جاری از ۳۰ میلیارد راند (۰/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی) در سال ۲۰۲۲ به ۱۱۲/۵ میلیارد راند (۱/۶ درصد از تولید ناخالص داخلی) در سال ۲۰۲۳ رسیده‌است [۴۰].

این افزایش کسری حساب جاری و تغییر در نسبت تولید ناخالص داخلی به معنای فشارهای فزاینده بر اقتصاد دریا و کشتیرانی آفریقای جنوبی است. کاهش مازاد تجاری از ۱۸۱/۱ میلیارد راند در سه ماهه‌ی سوم سال ۲۰۲۳ به ۸۸/۱ میلیارد راند در سه ماهه‌ی چهارم، که ناشی از پیشی‌گرفتن ارزش واردات از صادرات کالا است، نشان‌دهنده‌ی تأثیرات منفی بر صنعت کشتیرانی و عملیات بندری کشور است. افزایش واردات و صادرات کالا و خدمات در سه ماهه‌ی چهارم، که به معنای حجم و قیمت بالاتر است، می‌تواند بر نیاز به بهبود زیرساخت‌های بندری و تقویت صنعت کشتیرانی تأکید کند [۴۰].

مازاد تجاری از ۲۲۴/۲ میلیارد راند (۳/۴ درصد تولید ناخالص داخلی) در سال ۲۰۲۲ به ۱۰۳/۵ میلیارد راند (۱/۵ درصد تولید ناخالص داخلی) برای سال ۲۰۲۳ کاهش یافته‌است. این کاهش در مازاد تجاری می‌تواند به معنای ضرورت تقویت و بهینه‌سازی عملکرد بنادر و کشتیرانی برای حفظ و ارتقای موقعیت تجاری کشور باشد. رئیس‌جمهور آفریقای جنوبی

1 South African Reserve Bank

با ترویج صنعتی‌شدن کشتیرانی از طریق عملیات پاکیس، بر اهمیت بهبود و توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری و دریایی تأکید کرده‌است. این تلاش‌ها برای تقویت جذابیت تجارت با آفریقای جنوبی و بهبود وضعیت اقتصادی کشور از طریق کاهش کسری حساب جاری و افزایش مازاد تجاری حیاتی است [۴۱].

۱-۳-۲- موقعیت جغرافیایی آفریقای جنوبی برای حمل‌ونقل

همانطور که قبلاً اشاره شد، خط ساحلی آفریقای جنوبی، از موزامبیک در شرق تا نامیبیا در غرب، حدود ۳ هزار کیلومتر است. منطقه‌ی اقتصادی انحصاری کشور با مساحتی حدود ۱/۵ میلیون کیلومتر مربع، شامل منطقه‌ی دریایی و فلات قاره واقع در ۲۰۰ مایل دریایی خط ساحلی و همچنین شامل آب‌های اطراف جزایر پرنس ادوارد در اقیانوس منجمد جنوبی است. ذینفعان، این گستره‌ی وسیع از دریا را دهمین استان آفریقای جنوبی توصیف می‌کنند. بر اساس قوانین بین‌المللی دریایی، آفریقای جنوبی بهره‌برداری از منابع طبیعی و فعالیت‌های اقتصادی در منطقه‌ی اقتصادی انحصاری خود را کنترل می‌کند. نیروی دریایی آفریقای جنوبی علاوه بر گشت‌زنی در آب‌های داخلی کشور، کشتی‌های خود را به صورت دوره‌ای در کانال موزامبیک برای مقابله با دزدان دریایی مستقر می‌کند؛ سایر تهدیدها شامل قاچاق مواد مخدر و اسلحه، صید و شکار غیرقانونی، آلودگی، تروریسم و مهاجرت غیرقانونی است [۴۲].

۲-۳-۲- اهمیت کشتیرانی ملی

تقاضا برای حمل‌ونقل در آفریقای جنوبی همواره بالا است، زیرا این کشور به طور کلی مصرف‌کننده بوده و واردات آن از صادراتش بیشتر است. این عدم تعادل تجاری تقریباً همیشه به نفع کشورهایی است که با آفریقای جنوبی مراودات تجاری دارند. واردات آفریقای جنوبی شامل محصولات هم‌چون خودرو، تجهیزات کشاورزی، سیمان، لوازم الکترونیکی، کود و ماشین‌آلات است. این محصولات وارداتی شامل برخی از هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی (مستقیم یا غیرمستقیم) هستند که می‌تواند هزینه‌ی نهایی محصول را از ۱۰ تا ۵۰ درصد افزایش دهد.

آفریقای جنوبی، به عنوان یکی از کشورهای در حال توسعه، برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی با چالش‌هایی مواجه است؛ زیرا بخش عمده‌ای از محموله‌های آفریقای جنوبی، توسط کشتی‌های تحت مالکیت خارجی حمل می‌شوند. بخشی از این مشکل به عدم مشارکت کافی بومیان کشور در صنعت دریایی مربوط می‌شود. هدف آفریقای جنوبی کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی از طریق توسعه‌ی مشارکت ملی در مالکیت کشتی است. به گفته‌ی مدیرعامل سابق سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی، در سال ۲۰۱۵ میلادی، حدود ۹۸ درصد از صادرات این کشور توسط کشتی‌های تحت مالکیت و بهره‌برداری کشورهای خارجی انجام گرفته‌است. بنابراین سالانه حدود ۱۶۰ میلیارد راند برای حمل‌ونقل دریایی به کشتی‌های با مالکیت خارجی پرداخت می‌شود؛

در نتیجه، بخش بزرگی از درآمد حاصل از صادرات صرف پرداخت هزینه‌ی حمل‌ونقل دریایی توسط کشتی‌های خارجی برای بارگیری و حمل کالاهای صادراتی می‌شود. صادرات آفریقای جنوبی تحت توافقنامه‌ی «تحویل بار روی عرشه‌ی کشتی»^۱ با کاهش درآمد روبه‌رو است، زیرا طبق این توافقنامه، کشور صادرکننده ملزم به پرداخت هزینه‌های حمل‌ونقل بوده که در نهایت منجر به کاهش سود حاصل از فروش کالاها می‌شود. این دیدگاه وجود دارد که شرکت‌های کشتیرانی خارجی می‌توانند از کشورهای غیرمالک کشتی که عمدتاً به مالکیت خارجی برای حمل کالاهای خود وابسته هستند، هزینه‌های بیشتری دریافت کنند. معمولاً چنین مواردی در کشورهای درحال توسعه با صنعت حمل‌ونقل ناکارآمد مشاهده می‌شود [۴۳].

۲-۳-۳- شبکه‌ی ملی بنادر

بنادر اصلی تجاری آفریقای جنوبی از تجارت داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی پشتیبانی می‌کنند و در عین حال خدمات و تدارکات را به ترافیک دریایی ارائه می‌دهند. سیستم‌های حمل‌ونقل چندوجهی آفریقای جنوبی، بنادر و پایانه‌های اصلی را به شبکه‌های جاده‌ای، ریلی و خطوط لوله متصل می‌کنند. در ادامه، بنادر اصلی آفریقای جنوبی معرفی می‌شود [۴۴، ۴۵].

۲-۳-۳-۱- بندر دوربان

بندر دوربان شلوغ‌ترین و مهم‌ترین بندر آفریقا محسوب می‌شود. این بندر حدود ۶۰ درصد از ترافیک کانتینری آفریقای جنوبی را جابه‌جا می‌کند و آن را به یک قطب حیاتی برای تجارت بین‌المللی تبدیل کرده‌است. دوربان که در ساحل شرقی کشور واقع شده، دارای زیرساخت‌های پیشرفته‌ای مانند اسکله‌های عمیق و پایانه‌های به‌روز کانتینری است که جابه‌جایی کارآمد انواع مختلف بار را تسهیل می‌کند. این بندر همچنین نقطه‌ی اصلی برای حمل‌ونقل خودرو، کالاهای فله و بارهای مایع به شمار می‌رود.



شکل ۲-۷ بندر دوربان [۴۴]

بندر دوربان، با بیشترین حجم ترافیک دریایی و بالاترین ظرفیت کانتینری در بین تمامی بنادر آفریقای جنوبی، یکی از بزرگترین پایانه‌های شکر در جهان محسوب می‌شود. قبل از همه‌گیری کووید-۱۹، شرکت کروزهای استارلایت اِس‌اِم‌سی^۱ یک کشتی مسافری را در این بندر مستقر کرده بود که سفرهای دریایی در امتداد سواحل آفریقای جنوبی، موزامبیک و جزایر مختلف اقیانوس هند را در طول تابستان انجام می‌داد.

دولت آفریقای جنوبی برنامه‌ریزی کرده‌است تا با ساخت‌وساز جدید در ۱۱ کیلومتری جنوب بندر فعلی دوربان، ظرفیت کانتینری این بندر را تا سال ۲۰۲۸ به ۲/۴ میلیون کانتینر در سال افزایش دهد. طی پنج سال گذشته، ۳۹ درصد از کشتی‌های ورودی به کشور، در بندر دوربان پهلو گرفته‌اند [۴۵]. این بندر، علاوه بر جابه‌جایی کانتینر، خدمات گسترده‌ای از جمله جابه‌جایی محموله‌های خودرویی، فله‌ی خشک، فله‌ی مایع و سایر محموله‌های فله را نیز ارائه می‌دهد [۴۶].

1 MSC Starlight Cruises

جدول ۱-۲ زیرساخت بندر دوربان [۴۷]

نوع شناور	تعداد اسکله‌ها	طول اسکله	عمق اسکله
کانتینر	۹	۲۱۰۸ متر	۱۲/۳-۸/۲ متر
قله‌بر (خشک)	۹	۱۶۱۰ متر	۱۰/۸-۸/۶ متر
باربری عمومی	۱۸	۳۲۴۸ متر	۱۳/۷-۵/۱ متر
قله‌بر (مایع)	۹	۱۹۶۵ متر	۱۲/۵-۸/۷ متر
رو-رو ^۱	۵	۱۳۸۱ متر	۱۰/۶-۱۰/۱ متر

۲-۳-۳-۲ بندر کیپ‌تاون

بندر کیپ‌تاون که در ساحل جنوب غربی کشور قرار دارد، به دلیل اهمیت بالای خود در تجارت و گردشگری و به عنوان یک دروازه‌ی مهم برای صادرات محصولات کشاورزی آفریقای جنوبی، به بازارهای اروپایی شناخته می‌شود. بندر کیپ‌تاون همچنین از صنعت ماهیگیری و اکتشاف نفت و گاز دریایی پشتیبانی می‌کند. امکانات این بندر شامل جابه‌جایی کانتینرها، کالاهای فله و ترمینال‌هایی برای کشتی‌های کروز است که آن را به یک مرکز دریایی چند منظوره تبدیل کرده‌است.



شکل ۲-۸ بندر کیپ‌تاون [۴۴]

۲-۳-۳-۳ بندر خلیج ریچاردز

بندر خلیج ریچاردز واقع در ساحل شمال شرقی آفریقای جنوبی، یکی از بزرگترین بنادر صادرات فله در جهان به شمار می‌رود و به‌ویژه در جابه‌جایی کالاهای فله‌ای مانند زغال‌سنگ، آلومینیوم، الوارهای چوب، فولاد و سایر مواد معدنی بسیار کارآمد است. این

¹ Roll On-Roll Off (Ro-Ro)

بندر بیش از ۵۰ درصد کل محموله‌های فله‌ای خشک آفریقای جنوبی را صادر کرده و به بازارهای شمال کوازولو-ناتال، گوتنگ و امپومالانگا خدمات می‌دهد.



شکل ۹-۲ خلیج ریچاردز [۴۴]

با داشتن اسکله‌های عمیق و امکانات انبارداری گسترده، خلیج ریچاردز به یک دارایی حیاتی برای بخش‌های معدنی و صنعتی کشور تبدیل شده‌است. کانال ورودی این بندر تا عمق ۱۹/۵ متر لایروبی شده و ظرفیت آن برای فله‌ای خشک به ۱۱۲ میلیون تن و برای فله‌ای عمومی^۱ به ۸/۲ میلیون تن می‌رسد. این ویژگی‌ها، جایگاه خلیج ریچاردز را در صادرات مواد اولیه و بهبود وضعیت اقتصادی آفریقای جنوبی به شدت ارتقا داده‌است.

جدول ۲-۲: زیرساخت بندر خلیج ریچاردز [۴۷]

نوع شناور	تعداد اسکله	عمق اسکله	اندازه شناور
کانتینر / باربری عمومی	۶	۱۴/۵ متر	۶۵/۰۰۰ DWT
فله‌بر (خشک): زغال سنگ	۶	۱۹ متر	۱۵۰/۰۰۰ DWT
فله‌بر (خشک): سایر کالاهای	۷	۱۹ - ۱۴/۵ متر	۱۵۰/۰۰۰ - ۶۵/۰۰۰ DWT
فله‌بر (مایع)	۲	۱۴ متر	۸۰/۰۰۰ - ۵۰/۰۰۰ DWT

1 Breakbulk cargo

۴-۳-۲ بندر الیزابت

بندر الیزابت در ساحل جنوبی کشور قرار دارد و یک مرکز اصلی برای صادرات و واردات خودرو است. این بندر همچنین بارهای کانتینری، کالاهای فله و دامها را جابه‌جا می‌کند. علاوه بر این، بندر الیزابت در صنعت ماهیگیری نقش مهمی داشته و از تجارت منطقه‌ای حمایت می‌کند.



شکل ۲-۱۰ بندر الیزابت [۴۴]

۵-۳-۲ بندر خلیج سالدانها

بندر خلیج سالدانها در ساحل غربی کشور قرار داشته و عمیق‌ترین بندر طبیعی در جنوب آفریقا به حساب می‌آید. این بندر عمدتاً بر صادرات سنگ آهن و سایر مواد معدنی متمرکز است. توانایی اسکله‌های عمیق این بندر برای پذیرش بزرگترین شناورها، آن را به یک گره‌ی حیاتی در تجارت جهانی مواد معدنی تبدیل کرده‌است. بندر خلیج سالدانها همچنین از صنعت نفت و گاز پشتیبانی می‌کند.



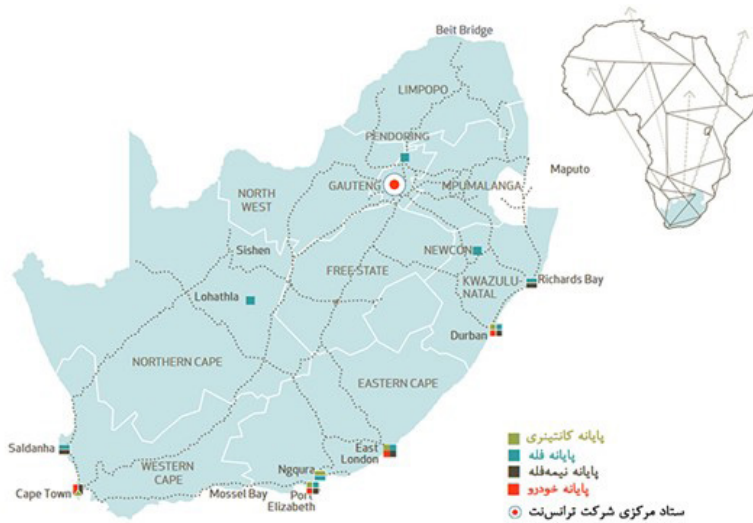
شکل ۲-۱۱ بندر خلیج سالدانها [۴۴]

۲-۳-۳ بندر لندن شرقی

بندر لندن شرقی در ساحل جنوب شرقی آفریقای جنوبی قرار دارد و تنها بندر تجاری رودخانه‌ای در این کشور است. این بندر انواع مختلف بار، از جمله کانتینرها، کالاهای فله و قطعات خودرو را جابه‌جا می‌کند. بندر لندن شرقی برای صنعت خودروسازی اهمیت زیادی دارد، زیرا یکی از کارخانه‌های مهم مرسدس بنز در آفریقا در نزدیکی آن واقع شده‌است. موقعیت راهبردی و توانایی‌های متنوع این بندر، آن را به یک دارایی مهم برای تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل نموده‌است.

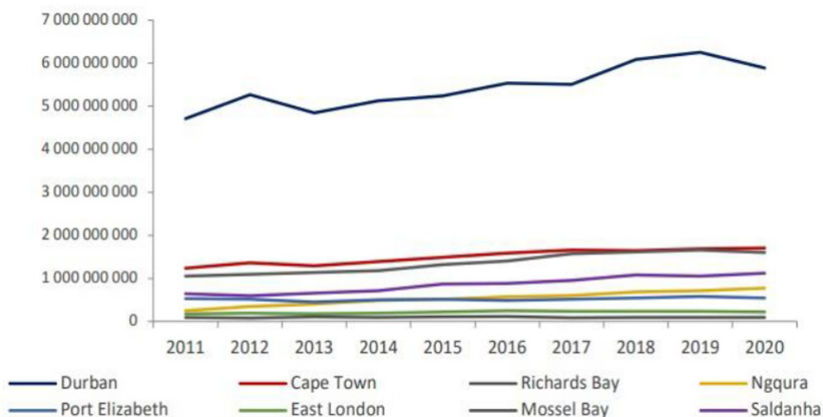


شکل ۲-۱۲ بندر لندن شرقی [۴۴]



شکل ۲-۱۳ بنادر و نوع بار آن‌ها در آفریقای جنوبی [۴۵]

مطابق شکل ۲-۱۴ در سال‌های اخیر، روند درآمد بنادر آفریقای جنوبی به دلیل تغییرات اقتصادی و صنعتی متنوع، دچار نوسان بوده‌است. اگرچه این بنادر به دلیل موقعیت استراتژیک خود اهمیت زیادی دارند، اما مشکلات اقتصادی، کاهش فعالیت‌های تولیدی و نوسانات تجارت جهانی بر درآمد آن‌ها تأثیر گذاشته‌است [۴۶].



شکل ۲-۱۴ روند درآمد بنادر آفریقای جنوبی بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ (برحسب راند) [۴۶]

۴-۳-۲- توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری

نهادهای ذینفع امیدوارند که تصمیم دولت برای خصوصی‌سازی سازمان ملی بنادر، موجب تسریع پروژه‌های زیرساخت بنادر، جذب سرمایه‌گذاری، بهبود کارایی و تسهیل در تهیه‌ی تجهیزات شود. دولت کیپ‌غربی از تأسیس سازمان بنادر ملی ترانس‌نت به عنوان یک شرکت تابعه‌ی مستقل استقبال کرده و اظهار داشته که این تجدید ساختار فرصتی منحصربه‌فرد برای بخش خصوصی فراهم می‌آورد تا با دولت در ارتقای عملکرد پایانه‌ها و بهبود زیرساخت‌های بندری همکاری کند.

دولت آفریقای جنوبی قصد دارد تا با انجام پروژه‌های زیرساختی، ظرفیت جابه‌جایی مسافر و بار بنادر را بهبود بخشد؛ بعضی از پروژه‌های اصلی موردنظر دولت به شرح زیر است:

- پایانه‌ی کروز در بندر دوربان؛
 - بازسازی شش اسکله در محوطه‌ی اسکله‌ی مایدون^۱ در بندر دوربان؛
 - پایانه‌ی کشاورزی فله‌ای اسکله‌ی مایدون؛
 - تعمیق اسکله‌های ۲۰۳ - ۲۰۵ در ترمینال کانتینری دوربان؛
 - احداث و توسعه‌ی دو اسکله‌ی جدید در دوربان؛
 - تعمیق و تطویل اسکله‌ی شمالی دوربان و افزایش ظرفیت سالانه‌ی جابه‌جایی کانتینر از ۳/۵ به ۳/۹ میلیون واحد؛
 - ساخت یک اسکله‌ی شناور و دو اسکله‌ی فله‌ای جدید در خلیج ریچاردز تا سال ۲۰۳۲ میلادی.
- همچنین برنامه‌های بهبود ظرفیت مهندسی دریایی و تعمیر کشتی آفریقای جنوبی شامل پروژه‌های زیرساخت بندری زیر است:
- ارتقای داک خشک دوربان؛
 - ساخت یک اسکله‌ی شناور در بندر ریچاردز؛
 - بازسازی سرسره‌ی گهواره‌ای^۲ در بندر الیزابت؛
 - ارتقای سرسره‌ی گهواره‌ای در بندر خلیج موسل؛
 - توسعه‌ی یک مرکز ارائه‌ی خدمات مهندسی و تعمیرات دریایی حوزه‌ی نفت و گاز فراساحلی در منطقه‌ی توسعه‌ی صنعتی خلیج سالدانها. پروژه‌های مربوط به فاز اول این بندر، ۳/۵ میلیارد راند ارزش داشته و شامل یک اسکله‌ی خدمات دریایی، اسکله‌ی شناور و بالابر کشتی برای منطقه‌ی مرکزی توسعه‌ی صنعتی خلیج سالدانها و یک اسکله، یک بالابر متحرک، یک بالابر کشتی به طول ۲۲۰ متر و... می‌شوند.

در راستای عملیات پاکبسیا، وزیر امور عمومی و زیرساخت‌ها، با ارائه‌ی رای بودجه‌ی این وزارتخانه در ۲۵ مه ۲۰۲۱، گفت که حدود ۵۰۰ میلیون راند برای تعمیر و نگهداری بندرهای کیپ‌غربی، ایجاد ۶۷۲ شغل و توانمندسازی شرکت‌های کوچک و متوسط محلی به

1 Maydon

2 slipway cradle

ارزش ۶۱ میلیون راند سرمایه‌گذاری شده‌است. وزارت حمل‌ونقل و سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی در حال بررسی مجدد سرمایه‌ی ناوگان قدیمی آفریقای جنوبی با حدود ۱۴۰۰ کشتی ماهیگیری است و سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی خواستار پیشنهادهایی برای توسعه‌ی کشتی‌های ماهیگیری شده‌است [۴۶].

ترمینال‌های بندری ترانس‌نت طی برنامه‌ای هفت ساله (۲۰۱۹-۲۰۲۶) بیش از ۳ میلیارد دلار برای پروژه‌های توسعه‌ای بنادر هزینه خواهد کرد. تمامی بنادر ارتقا و گسترش خواهند یافت تا ظرفیت حمل‌ونقل آن‌ها افزایش یافته و قابلیت‌های تأمین مجدد، تعمیر و نگهداری شناورها نیز به طور همزمان بهبود یابد. این ارتقای مداوم به معنای جریان پیوسته‌ای از فرصت‌های سرمایه‌گذاری برای شرکت‌های کشتیرانی و لجستیک، سازندگان کشتی، شرکت‌های تعمیر و نگهداری و عملیات بندری است [۴۸].

بخشی از پروژه‌های موردنظر، شامل موارد زیر است:

■ ۲۲ میلیون دلار در سه سال اول برنامه‌ی هفت ساله در بنادر دوربان و کیپ‌تاون برای زیرساخت‌های ساخت قایق از طریق مشوق‌های ارائه‌شده توسط دولت سرمایه‌گذاری خواهد شد.

■ ۱۹ میلیون دلار برای بازسازی بندر الیزابت تخصیص یافته‌است که شامل بازسازی سرسره^۱ و اسکله‌های ورودی است تا حداقل ۱۲ کشتی برای بارگیری و نگهداری بدنه پذیرش شوند، در حالی که قبلاً فقط ۲ کشتی قابل پذیرش بود.

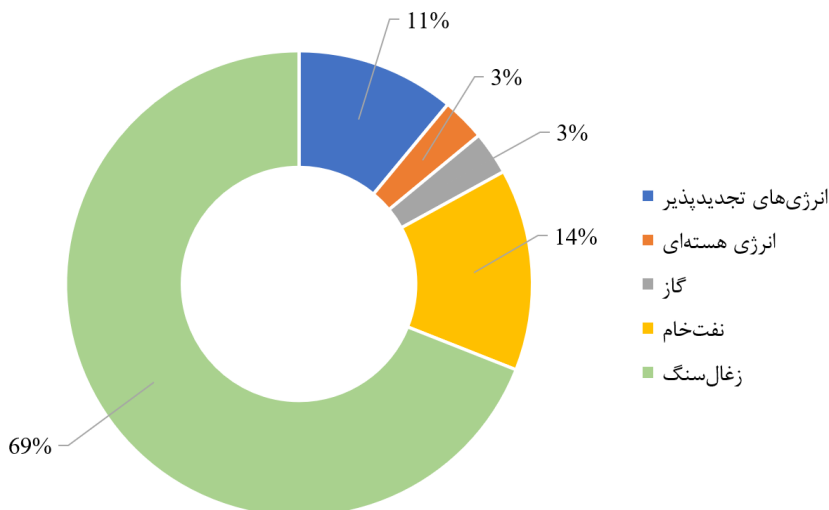
■ ۲ میلیارد دلار به ترمینال‌های بندری ترانس‌نت اختصاص داده خواهد شد، که هدف آن ایجاد ظرفیت جدید برای پایانه‌ها به منظور برآورده کردن تقاضای پیش‌بینی شده‌است.

■ ۸۸ میلیون دلار در ۹ یدک‌کش که در حال حاضر توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی آفریقای جنوبی در دست ساخت است - هفت یدک‌کش برای دوربان و دو یدک‌کش برای بندر الیزابت - سرمایه‌گذاری می‌شود.

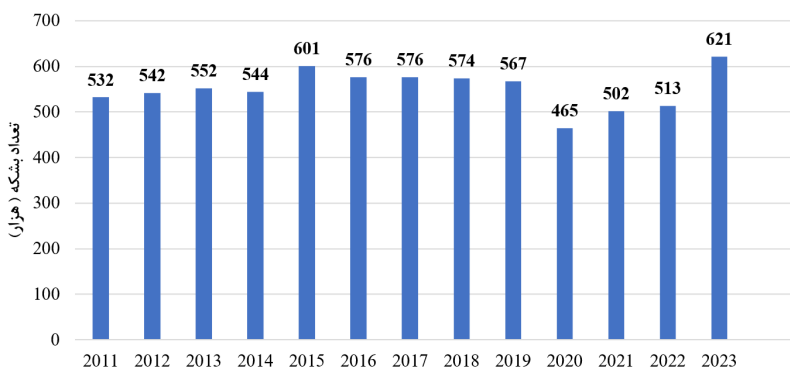
از دیگر برنامه‌های توسعه‌ی بنادر آفریقای جنوبی پروژه‌ی عمیق‌سازی بندر دوربان است. عمیق‌سازی و توسعه‌ی سه اسکله در ترمینال کانتینری دوربان (اسکله‌های ۲۰۳ تا ۲۰۵) به بندر اجازه می‌دهد تا بزرگترین کشتی‌های کانتینری را مدیریت کند و بدون افزودن به مساحت آن، حجم عبور و مرور بندر را افزایش دهد. دوربان از فعالیت‌های اقتصادی در منطقه‌ی گائوتنگ که پس‌کرانه‌ی آن محسوب می‌شود، حمایت می‌کند. این پروژه به عنوان بخشی از پروژه‌های سرمایه‌گذاری ترانس‌نت تأمین مالی خواهد شد که به حدود ۶۳۸ میلیون دلار نیاز دارد [۴۸].

۴-۲- نفت و گاز فراساحلی

بخش عظیمی از تامین انرژی آفریقای جنوبی از طریق زغال سنگ است. در سال ۲۰۱۹ میلادی، وزارت انرژی گزارش داد که زغال سنگ ۶۹ درصد از عرضه‌ی اولیه انرژی را تشکیل می‌دهد و پس از آن نفت خام با ۱۴ درصد و انرژی‌های تجدیدپذیر با ۱۱ درصد قرار گرفته‌اند[۴۹]. دلایل مختلفی برای وجود سهم گسترده‌ی زغال سنگ در ترکیب انرژی آفریقای جنوبی وجود دارد. اولاً، این منبع نسبتاً فراوان و در نتیجه ارزان است. دوماً، صنعت زغال سنگ اشتغال قابل توجهی ایجاد می‌کند. سوماً زیرساخت تولید انرژی در آفریقای جنوبی بیش از یک قرن پیش برای استفاده از زغال سنگ طراحی شده و این فناوری به هیچ وجه تغییر نکرده است[۵۱،۵۰].



شکل ۲-۱۵ سهم انرژی اولیه در آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۰ [۴۹]

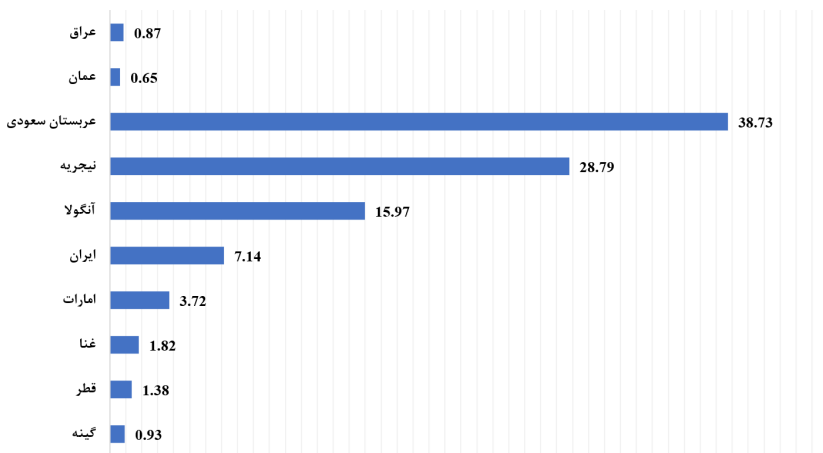


شکل ۲-۱۶ مصرف نفت پتروشیمی در آفریقای جنوبی [۵۴]

نفت خام، در آفریقای جنوبی، مانند زغال سنگ، سهم بسیار بیشتری از ترکیب انرژی در مقایسه با گاز طبیعی دارد. عمده‌ی فرآورده‌های نفتی مصرفی در کشور عبارتند از: بنزین، گازوئیل، سوخت جت، پارافین، نفت کوره، قیر و گاز مایع، اما کشور دارای ذخایر محدود نفت خام میباشد. مصرف نفت در آفریقای جنوبی به‌طور متوسط حدود ۵۰۰ هزار بشکه در روز است، که میزان دقیق آن در سالهای مختلف در شکل ۲-۱۶ آمده‌است. این کشور به دلیل داشتن صنایع بزرگ و جمعیت زیاد، وابستگی زیادی به واردات نفت برای تأمین نیازهای انرژی خود دارد؛ مقایسه‌ی تولید و مصرف نفت در آفریقای جنوبی و میزان وابستگی کشور به این محصول در شکل ۲-۱۷، نمایش داده شده‌است [۵۲]. بنابراین، مطابق شکل ۲-۱۸، بخش قابل توجهی از نفت خام مصرفی آفریقای جنوبی، از خارج تأمین می‌شود [۵۳].



شکل ۲-۱۷ مقایسه‌ی تولید و مصرف نفت (بشکه در روز) در آفریقای جنوبی [۵۴]



شکل ۲-۱۸ میزان واردات نفت خام آفریقای جنوبی در سال ۲۰۱۸ از کشورهای صادرکننده (درصد واردات از هر کشور) [۵۴]

با توجه به سهم نسبتاً بزرگ نفت خام در ترکیب انرژی آفریقای جنوبی، این کشور ظرفیت کافی در پالایش نفت خام و زیرساخت‌های لازم برای انتقال محصولات به مصرف‌کننده‌ی نهایی را ایجاد کرده‌است. جدول زیر نشان‌دهنده‌ی انواع پالایشگاه‌های نفت در سراسر این کشور و همچنین ظرفیت آن‌ها است.

جدول ۳-۲ ظرفیت نفت خام در پالایشگاه‌های نفت آفریقای جنوبی و مالکیت آن‌ها در سال ۲۰۱۳ [۵۲]

مالکیت	(ظرفیت عملیاتی (بشکه در روز	پالایشگاه
Astron Energy	۱۰۰ هزار	Astron Energy
Engen Petroleum	۱۲۰ هزار	Enref
Sasol-Total Energies (۷۶۴ - ۷۳۶)	۱۰۸ هزار	Natref
Shell South Africa-BP South- ern Africa (۷۵۰ - ۷۵۰)	۱۸۰ هزار	Sapref

در آفریقای جنوبی، فرآورده‌های نفتی از طریق شش پالایشگاه تولید می‌شوند که موقعیت آن‌ها در زیر نشان داده شده‌است:

- پالایشگاه‌های نفت خام این‌رف^۱، نات‌رف^۲، ساپ‌رف^۳، چورف^۴؛
- سوخت ۸۱‌های زغال‌سنگ به مایع و سوخت‌های گاز به مایع (سوخت مصنوعی) توسط ساسول^۵ در سکوندا^۶؛
- گاز طبیعی به سوخت مایع (سوخت مصنوعی) توسط پتروسا^۷.

1 Enref

2 Natref

3 Sapref

4 Chevref

5 Sasol

6 Secunda

7 PetroSA



نام پالایشگاه	موقعیت
انسولبرگ	انسولبرگ
دوربان	ساپرف
دوربان	انسولبرگ
کیپ تاون	چورف
سکوندا	انسولبرگ
خلیج موسل	پتروسا

شکل ۲-۱۹ موقعیت پالایشگاه‌ها در آفریقای جنوبی [۵۴]

در فوریه ۲۰۱۹، توتال یک اکتشاف مهم در میدان برول پادا^۱ در آفریقای جنوبی در بلوک B1۱ و B1۲ در ناحیه‌ی آوتنی‌کوا^۲ (واقع در ساحل خلیج موسل) انجام داد. توتال پیش‌بینی می‌کند که پتانسیل کشف گاز خالص در آفریقای جنوبی می‌تواند ۱/۵ تا ۳ میلیارد بشکه باشد [۵۵].

آفریقای جنوبی با چندین میدان اکتشافی، به منطقه‌ای مورد توجه برای اکتشاف تبدیل شده‌است. کشف توتال، علاقه به حفاری و اکتشاف در دیگر مخازن را افزایش داده‌است. این کشف احتمالاً پالایشگاه‌های آفریقای جنوبی را برای تقریباً چهار سال تأمین کرده و اقتصاد این کشور را به طور قابل توجهی تقویت می‌کند. شرایط محیطی به خصوص شرایط دریایی خشن در بلوک‌های آوتنی‌کوا، باعث تاخیر در کشف میدان برول پادا شد. به علاوه برای عملیات استخراج، یک دکل مناسب‌تر با شرایط محیطی و برای ارزیابی دقیق‌تر شرایط آب‌وهوا یک سیستم پیش‌بینی آب‌وهوا مورد نیاز است [۵۵، ۵۶].

کشف میدان برول پادا به عنوان یک فرصت بی‌نظیر در بخش نفت و گاز آفریقای جنوبی، از جمله در پالایش نفت و سایر فعالیت‌های پایین‌دستی، شرکت‌های حمل‌ونقل و خدمات دریایی تلقی می‌شود. در زمان آغاز استخراج و تولید، نیاز به مهندسان با تجربه، متخصصان استخراج و صنعتگران ماهر، هم در ساحل و هم بر روی دکل‌ها، به‌طور قابل توجهی افزایش خواهد یافت. اگر گاز به برق تبدیل شود، می‌تواند منبع انرژی مقرون به صرفه و قابل اعتمادی باشد که باعث تحول سطح تولیدی کشور شود. سدگفیلد^۳ و خلیج موسل نزدیک‌ترین بنادر و مشهودترین ذینفعان هستند، به خصوص که پالایشگاه پتروسا در خلیج موسل قرار دارد. در حال حاضر، فعالیت‌های فراساحلی در میدان ایوبوسی^۴ در سواحل غربی آفریقای جنوبی در دست اجراست، جایی که شرکت

1 میدان نفتی برول پادا (به انگلیسی: Brulpadda) واقع در آب‌های ساحلی نیجریه، یکی از پروژه‌های مهم نفتی در غرب قاره‌ی آفریقا است. این میدان به عنوان یک منبع کلیدی انرژی، نقش اساسی در تولید و صادرات نفت نیجریه ایفا می‌کند و به توسعه‌ی اقتصادی و صنعتی منطقه کمک می‌نماید.

2 Outeniqua

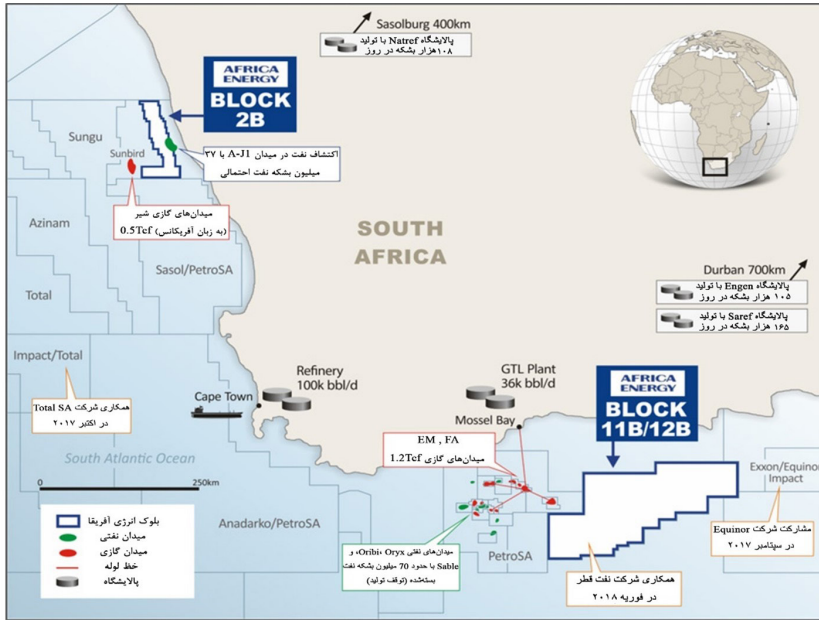
3 Sedgfield

4 Ibubesi

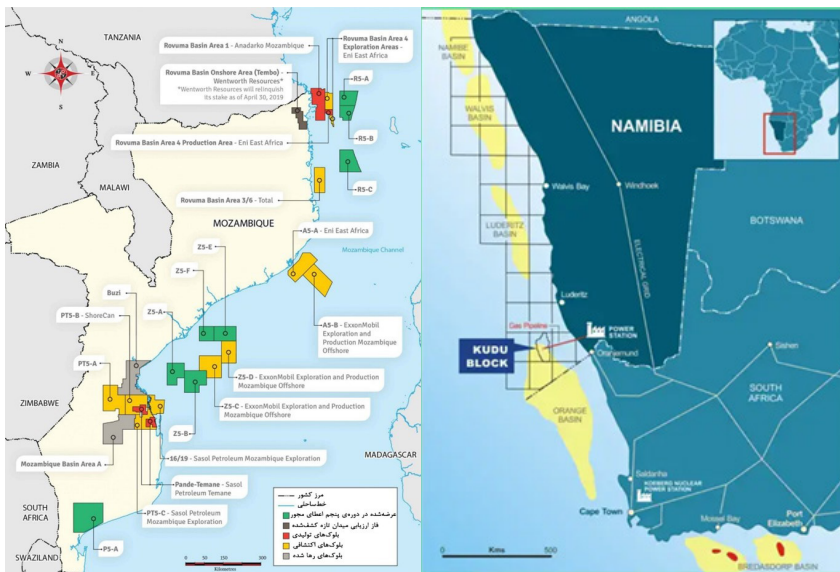
استرالایی سان‌پرد انرژی^۱ با ۷۶ درصد بهره‌ی کاری اپراتور است و شرکت ملی پتروسا، ۲۴ درصد باقیمانده را در اختیار دارد [۵۷].

۱۵ درصد از کل واردات آفریقای جنوبی را نفت تشکیل می‌دهد. اگر این کشور بتواند گاز طبیعی مایع بیشتری به منظور جایگزینی نفت تولید کند، تاثیر اقتصادی قابل توجهی را مشاهده خواهد کرد. پیش‌بینی می‌شود که اکتشاف برول‌پادا در حدود ۱ میلیارد بشکه نفت باشد که برای تامین تمام پالایشگاه‌های آفریقای جنوبی (حجم تجمعی ۷۰۰ هزار بشکه در روز) به مدت کمتر از چهار سال کفایت می‌کند. با توجه به پیچیدگی زمین‌شناسی و محیط خشن آب‌های عمیق در آفریقای جنوبی، انتظار می‌رود که گاز با اهداف تجاری اولین بار در سال ۲۰۲۷ به بازار عرضه شود [۵۸]. بنابراین واضح است که این یافته، هنوز راه درازی برای اثبات خود و تبدیل شدن به یک منبع مناسب بهره‌برداری در پیش دارد. این موضوع، فرصت‌های خوبی را برای شرکای تحقیقاتی در جهت ارائه‌ی راه‌حل‌های بالقوه‌ی فناورانه فراهم می‌کند.

فشرده‌سازی گاز طبیعی برای صادرات از طریق دریا یک تجارت گران محسوب می‌شود. این کشور برای وارد شدن به صادرات گاز فشرده به زیرساخت‌های عمده‌ای نیاز دارد که در حال حاضر از آن‌ها برخوردار نیست؛ از این رو، علاقه‌ی زیادی برای مشارکت در سرمایه‌گذاران و شرکای تجاری این کشور ایجاد شده‌است.



شکل ۲-۲۰ عملیات نفت و گاز فراساحلی آفریقای جنوبی [۵۹]



شکل ۲-۲۱ میدان گازی کودو در فراساحل آفریقای جنوبی و نامیبیا (عکس سمت راست) عملیات نفت و گاز موزامبیک (عکس سمت چپ) (۵۹)

۲-۴-۱- محدودیت‌ها و فرصت‌های توسعه‌ی صنعت نفت و گاز

بر اساس منابع مختلف، آفریقای جنوبی زیرساخت موردنیاز برای بهره‌برداری از مزایای بالقوه‌ی کشف توتال را ندارد. علیرغم اینکه این کشور قادر به فرآوری ۷۰۰ هزار بشکه نفت خام در روز است، ادعا می‌شود که کشف یک میلیارد بشکه نفت برای ظرفیت این کشور، میزان بسیار بزرگی محسوب می‌شود [۶۰]. برای درک محدودیت‌های زیرساختی پیش روی کشور، تجسم تصویری از زنجیره‌ی ارزش گاز طبیعی ضروری است. چنین زنجیره‌ی ارزشی به سه جزء عمده تقسیم می‌شود: فعالیت‌های بالادستی، میانی و پایین‌دستی [۶۱].

جدول ۲-۴ زنجیره‌ی ارزش عمومی نفت و گاز [۶۱]

فعالیت‌های بالادستی	فعالیت‌های بالادستی به اکتشاف و تولید اشاره دارد. اکتشاف مستلزم بررسی، ارزیابی و طراحی ژئوفیزیکی و همچنین راه‌اندازی عملیات حفاری است. از سوی دیگر، تولید مستلزم انتقال گاز به سطح است. نوع تجهیزات موردنیاز تخصصی بوده و نیاز به مهندسی بالایی دارد. به این ترتیب، آفریقای جنوبی به شدت در این بخش دچار کمبود است. علاوه بر این، اگر اقدامات آماده‌سازی، استخراج و تولید با چنین مهارتی انجام نشود، می‌تواند آسیب‌های زیست‌محیطی بسیار شدیدی به همراه داشته‌باشد.
فعالیت‌های میانی	فعالیت‌های میانی شامل پالایش و فرآوری، حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی است. فرآوری گاز طبیعی، پس از جمع‌آوری، می‌تواند در خشکی یا فراساحل انجام شود. این به عمل جداسازی اجزای مختلف برای رسیدن به کیفیت گاز طبیعی لازم برای حمل‌ونقل و در نهایت استفاده اشاره دارد. پس از آن، گاز از طریق خط لوله یا مخازن برای ذخیره‌سازی منتقل می‌شود. گاز را می‌توان تا زیر نقطه‌ی انجماد سرد کرد، که حجم آن را به شدت کاهش داده و سپس در مخازن عایق‌بندی‌شده ذخیره می‌شود.
فعالیت‌های پایین‌دستی	فعالیت‌های پایین‌دستی به حمل‌ونقل و بازاریابی محصولات به مصرف‌کننده اشاره دارد. از نظر زیرساخت، این امر نیازمند شبکه‌ای از خطوط لوله برای اتصال تأسیسات ذخیره‌سازی به نیروگاه‌ها، تولیدکنندگان، خانه‌ها و همچنین ایستگاه‌های سوخت‌رسانی وسایل نقلیه است. نهادهایی که گاز طبیعی را در آفریقای جنوبی به مصرف‌کننده ارائه می‌دهند عبارتند از ایگول گاز ^۱ ، هلدینگ‌های سی‌ان‌جی ^۲ و ساسول گاز ^۳ .

در نشان‌دادن زنجیره‌ی ارزش گاز طبیعی، محدودیت‌های زیرساختی برای صنعت و فرصت‌های آن آشکار می‌شود. زیرساخت‌های موردنیاز شامل سیستم‌های جمع‌آوری، تأسیسات فرآوری و همچنین خطوط لوله درون‌شهری و بین‌شهری (برای استفاده‌ی محلی) یا خطوط لوله‌ی بین‌المللی در صورتی که گاز به همسایگان قاره‌ای صادر شود [۶۲].

1 Egoli Gas

2 CNG Holdings

3 SASOL Gas

۲-۴-۲- ظرفیت بازار گاز آفریقای جنوبی

در سال ۲۰۱۹، وزارت انرژی گزارش داد که گاز طبیعی تنها ۳ درصد از تامین انرژی اولیه‌ی کشور را تشکیل می‌دهد. بیشتر گاز طبیعی در آفریقای جنوبی از طریق واردات توسط یک خط لوله ۸۶۵ کیلومتری از میادین گازی تمانه^۱ و پانده^۲ در موزامبیک تامین می‌شود که توسط شرکت ساسول برای اولین انتقال بین کشوری در سال ۲۰۰۴ توسعه یافته‌است. همچنین گزارش شده‌است که سالانه حدود ۱۲۰ میلیون گیگاژول گاز توسط شرکت ساسول در کارخانه‌ی تبدیل گاز به مایع و مواد شیمیایی در سکوندا استفاده می‌شود. از سوی دیگر، این ظرفیت از طریق یک شبکه‌ی خط لوله با طول بیش از ۲ هزار کیلومتر در ایالت آزاد، گوتنگ، امپومالانگا و کوازولو-ناتال بین مشتریان تجاری و صنعتی توزیع می‌شود [۶۳].

۲-۵-۲- کشتی‌سازی

صنعت کشتی‌سازی مسئول ساخت و تعمیر کشتی‌ها است و این فعالیت‌ها در تأسیساتی موسوم به کارخانه‌های کشتی‌سازی انجام می‌شود. با وجود بیش از دو هزار و پانصد کارخانه‌ی کشتی‌سازی در جهان، سطح رقابت در این صنعت بالا است. منطقه‌ی آسیا به ویژه چین، کره جنوبی و ژاپن سهم عمده‌ای از تولید جهانی کشتی‌ها را به خود اختصاص داده‌اند.

برای اکثر کشورهایی که به دنبال توسعه‌ی زیرساخت‌های صنعتی هستند، همانند آفریقای جنوبی، صنعت کشتی‌سازی به عنوان راه‌حلی در استراتژی‌های بلندمدت جهت رشد اقتصادی و افزایش اشتغال منظور شده‌است [۶۴]. صنعت کشتی‌سازی به عنوان یک محرک حیاتی برای اقتصاد یک کشور در نظر گرفته می‌شود زیرا به افزایش مشاغل جدید و درآمد کمک می‌کند. این صنعت در نهایت یک عامل حیاتی برای اقتصاد جهانی است، زیرا کشتی‌های ساخته‌شده برای جابه‌جایی محموله‌های سراسر جهان استفاده می‌شوند.

۲-۵-۱- تاریخچه‌ی کشتی‌سازی در آفریقای جنوبی

صنعت کشتی‌سازی در آفریقای جنوبی، از بدو شکل‌گیری به مدت ۳۵ سال، به صورت یک عملیات ناپایدار شروع-پایان^۳ فعالیت کرده‌است [۶۵]. در حال حاضر، شش شرکت فعال در زمینه‌ی ساخت و تعمیر کشتی در آفریقای جنوبی عبارتند از:

(۱) کشتی‌سازی دامن^۴؛

1 Temane

2 Pande

3 start-stop

4 Damen Shipyards Cape Town (DSCT)

(۲) درمک مهندسی و دریایی^۱؛

(۳) دی‌سی‌دی کشتی و ریگ^۲؛

(۴) اِس‌اِن‌اِن کشتی^۳؛

(۵) کشتی‌سازی آفریقای جنوبی^۴.

در طول سال‌های اخیر، تقاضای چندانی از سوی بازار آفریقای جنوبی برای ساخت کشتی جدید وجود نداشته و موجب ایجاد بی‌ثباتی در صنعت کشتی‌سازی این کشور شده‌است. تسلط و اعتبار کارخانه‌های کشتی‌سازی آسیایی و اروپای شرقی در صنعت کشتی‌سازی و کمک‌های مالی کلان ارائه‌شده توسط دولت آن‌ها، منجر به نزول کشتی‌سازی آفریقا شده‌است. برخلاف کشورهای آفریقایی، بیشتر کشورهای پیشرو در صنعت کشتی‌سازی از طریق کمک‌های مالی، سیاست‌های محلی قوی، ایجاد یک محیط سیاستی توانمند و تضمین‌های حمایتی ارائه‌شده توسط دولت، از صنعت کشتی‌سازی خود حمایت نموده‌اند [۶۶].

عوامل عمده‌ی دیگری نیز وجود دارد که کمبودهایی را در صنعت کشتی‌سازی آفریقای جنوبی ایجاد کرده‌است. هزینه‌های بالای فولاد، بهره‌وری پایین نیروی کار و ترکیب این دو مورد، از عوامل اصلی رکود صنعت کشتی‌سازی آفریقای جنوبی به‌شمار می‌روند. صنعت کشتی‌سازی، یک صنعت مبتنی بر نیروی کار بوده و برای فعالیت ۲۴ ساعته‌ی کارخانه‌ها، به این نیروی کار وابسته است. انحصار در صنایعی مانند فولاد، تامین فولاد موردنیاز صنعت کشتی‌سازی در داخل کشور را دشوار کرده و در عوض واردات فولاد در برخی موارد به گزینه‌ای مناسب‌تر تبدیل شده‌است. انتقال ظرفیت تجارت از شرکت‌های داخلی به شرکت‌های خارجی نیز یکی دیگر از نقاط منفی صنعت کشتی‌سازی آفریقای جنوبی محسوب می‌شود. با توجه به اینکه در آفریقای جنوبی، دولت و خطوط کشتیرانی محلی نمی‌توانند سفارشات پایداری را برای ساخت کشتی‌های جدید به شرکت‌های محلی تضمین کنند، شرکت‌ها فرصت‌های تجاری و شغلی را از دست داده و مهارت‌های جدیدی که کشور می‌تواند از آن بهره‌مند شود را نیز از دست می‌دهند. با این وجود، در میان چالش‌های موجود، فرصت‌هایی برای رشد اقتصادی و مشاغل جدید از طریق صنعت کشتی‌سازی در آفریقای جنوبی وجود دارد [۶۶].

۲-۵-۲- بازار جهانی کشتی‌سازی

در سال ۲۰۲۴ میلادی، اندازه‌ی بازار کشتی‌سازی جهان بیش از ۱۴۵ میلیارد دلار برآورد شده‌است. انتظار می‌رود طی پنج سال آینده، این میزان به بیش از ۱۸۴ میلیارد دلار

1 Dormac Marine and Engineering

2 DCD Marine Ship and Rig Repair Services

3 SNN Ship Co. (Pty) Ltd

4 Southern African Shipyards (Pty) Ltd

رسیده و ۴/۸۴ درصد نرخ رشد ترکیبی سالیانه را در دوره‌ی پیش‌بینی ثبت نماید. در بلندمدت، به دلیل افزایش تجارت دریایی و رشد اقتصادی، افزایش مصرف انرژی، تقاضا برای کشتی‌های سازگار با محیط‌زیست و خدمات حمل‌ونقل و ظهور علم رباتیک در کشتی‌سازی، انتظار رشد بازار کشتی‌سازی وجود دارد [۶۷].

۲-۵-۳- بازار کشتی‌سازی آفریقای جنوبی

آفریقای جنوبی به دلیل روش‌های پیشرفته‌ی ساخت‌وساز و رویکرد فناوری پیشرفته در طراحی و ساخت صنعت قایق‌سازی (کشتی تفریحی) در سطح جهانی به عنوان یکی از کشورهای متخصص، شهرت دارد. همچنین برای ساخت و تعمیر قایق‌ها، از یک زنجیره‌ی ارزش پشتیبانی قوی برای تهیه‌ی مواد اولیه برخوردار است. این زنجیره شامل صنایع بادیان‌سازی، دکل‌سازی، معماری دریایی، برون‌سپاری ساخت قطعات، انجمن‌های صنعتی و مراکز آموزشی می‌شود.

کارخانه‌های کشتی‌سازی و قایق‌سازی مختلفی در آفریقای جنوبی وجود دارند که در حوزه‌ی ساخت و تعمیرات کلاس‌های مختلف کشتی‌ها فعال‌اند. کشتی‌سازی سان‌داک آسترال^۱ (که قبلاً به عنوان کارخانه کشتی‌سازی آفریقای جنوبی شناخته می‌شد)، واقع در دوربان، از ظرفیت ساخت کشتی‌هایی تا طول ۱۵۰ متر برخوردار است. چندین شرکت تولیدی دریایی آفریقای جنوبی، از جمله رابرتسون و کین^۲ (یک شرکت قایق‌سازی مستقر در کیپ‌تاون که متخصص تولید کاتاماران‌های لوکس است و بزرگترین سازنده‌ی قایق در کشور به حساب می‌آید)، به شهرت بین‌المللی دست یافته‌اند. ذکر این نکته ضروری است که کیپ‌غربی مرکز تولید صنعت قایق‌سازی آفریقای جنوبی بوده و برآورد می‌شود ۷۰ درصد ظرفیت تولید دریایی در این کشور را به خود اختصاص داده باشد [۶۸]. اولین منطقه‌ی ویژه اقتصادی کشور که به عنوان منطقه‌ی توسعه‌ی صنعتی خلیج سالدانها شناخته می‌شود، برای پشتیبانی از صنایع تعمیر و ساخت دریایی در بندر سالدانها در کیپ‌غربی واقع شده‌است.

صنعت قایق‌سازی در آفریقای جنوبی متشکل از کارآفرینان کوچک تحت سلطه‌ی چند شرکت بزرگ است. کارگاه‌های ساخت شناور تفریحی در مناطق مختلف شهری وجود دارد و توسط طیف گسترده‌ای از خدمات عرضه و پس از تولید پشتیبانی می‌شود. صنعت قایق‌سازی اصولاً یک بازار صادراتی است که عمدتاً بر ساخت قایق‌های بادیانی تک و چندبدنه، قایق‌های موتوری سفارشی، کایاک و کانو متمرکز است. در آفریقای جنوبی حدود ۸۰ درصد قایق‌های تفریحی و ۴۰ درصد کشتی‌های تجاری برای بازار بین‌المللی و صادرات تولید می‌شوند. علاوه بر این، تمرکز زیادی بر تعمیر کشتی در بندر کیپ‌تاون وجود دارد که در آن بزرگترین کارخانه تعمیر کشتی در آفریقا، دی سی دی مارین^۳، فعالیت

1 SanDock Austral

2 Robertson & Caine

3 DCD Marine

می‌کند. پیش‌بینی می‌شود که صنعت نفت قاره‌ی آفریقا ظرف پنج سال آینده به تعمیر و نگهداری گسترده‌ی کشتی‌های خدماتی نیازمند باشد [۶۹].

طبق برآوردها، تا به امروز آفریقای جنوبی با نگهداری و تعمیرات دریایی حدود ۵ درصد از کشتی‌هایی که سالانه در بنادر این کشور پهلو می‌گیرند، حدود ۱ درصد از بازار جهانی تعمیر و نوسازی کشتی را به خود اختصاص داده‌است. در سال ۲۰۲۰، تولید دریایی و فعالیت‌های مرتبط آن، مجموع درآمدی در حدود ۳/۴ میلیارد راند ایجاد کرد که نشان‌دهنده‌ی کاهش ۲۲/۷ درصدی در مقایسه با ۴/۴ میلیارد راند در سال ۲۰۱۹ است [۷۰].

شایان ذکر است که قاره‌ی آفریقا، در سال‌های اخیر شاهد رشد قابل‌توجهی در صنعت ساخت قایق بوده‌است. دولت آفریقای جنوبی، به عنوان عضوی از نهادهای تجاری مختلف قاره‌ی آفریقا، از موقعیت استراتژیکی برای حمایت از همکاری بین صنعت دریایی این کشور و سایر بازارهای آفریقایی برخوردار است. از طریق عملیاتی‌سازی ارز واحد و فناوری مالی و همچنین با وجود منطقه‌ی تجارت آزاد قاره‌ای آفریقا، تجارت بین آفریقای جنوبی و سایر کشورهای این قاره آسان‌تر شده‌است. علاوه بر این، از سال ۲۰۰۳ تا به امروز، سه پروژه‌ی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به ارزش بیش از هزار میلیارد راند در بخش قایق‌سازی آفریقای جنوبی به ثبت رسیده‌است. این پروژه‌ها که همه از سوی هلند آغاز شده، در مجموع منجر به ایجاد ۴۰۲ شغل شده‌اند. جالب است که هر سه پروژه در کیپ‌غربی، به طور خاص در شهر کیپ‌تاون عملیاتی شدند. در همان دوره، هیچ سرمایه‌گذاری خارجی در زیربخش کشتی‌ها و قایق‌ها توسط کیپ‌غربی یا کل کشور ثبت نشده‌است [۷۱].

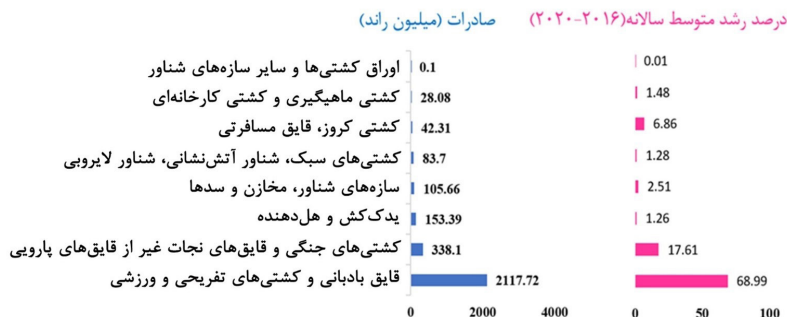
ارزش صادرات کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های دریایی از تجارت آفریقای جنوبی از سال ۲۰۱۱ به طور کلی از ارزش ۱/۲۱ میلیارد راند به ۲/۸۷ میلیارد راند در سال ۲۰۲۰ افزایش یافت. مجموع درآمدهای کیپ‌غربی از صادرات این محصولات از ۰/۹۸ میلیارد راند در سال ۲۰۱۱ به ۲/۳۵ میلیارد راند در سال ۲۰۲۰ افزایش یافت. با این حال، همه‌گیری کووید-۱۹ تأثیر منفی زیادی بر این صنعت داشت که با کاهش ۳/۲ درصدی صادرات در سال ۲۰۱۹ روبه‌رو شد. روند مشابهی در کیپ‌غربی مشاهده‌شد که در آن صادرات از ۲/۷۱ میلیارد راند در سال ۲۰۱۹ به ۲/۳۵ میلیارد راند در سال ۲۰۲۰ کاهش یافت. این موضوع، عمدتاً به دلیل قرنطینه‌ی سخت ملی بود که در سال ۲۰۲۰ اعمال شد [۷۲].

در بخش واردات، واردات آفریقای جنوبی در حوزه‌ی صنعت دریایی از ۰/۹۹ میلیارد راند در سال ۲۰۱۹ با ۱۶/۴۳ درصد کاهش به ۰/۸۳ میلیارد راند در سال ۲۰۲۰ رسید. در مقابل، واردات کیپ‌غربی با ۱۶/۴۳ درصد افزایش از ۰/۲۸ میلیارد راند در سال ۲۰۱۹ به ۰/۴۱ میلیارد راند در سال ۲۰۲۰ رسید. کیپ‌غربی و آفریقای جنوبی هر دو تراز تجاری مثبتی را پس از سال ۲۰۱۲ در این بخش ثبت کردند که در شکل ۲-۲۲ نشان داده شده‌است [۷۳، ۷۴].



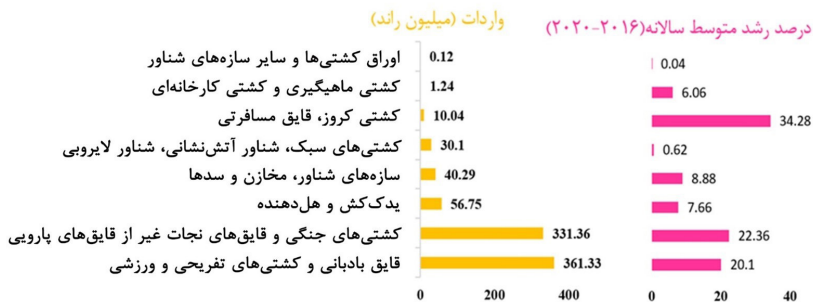
شکل ۲-۲۲ میزان تجارت آفریقای جنوبی و کیپ‌ورده در کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های شناور (۲۰۱۱-۲۰۲۰) [۷۴]

شکل ۲-۲۳، صادرات بین‌المللی کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های شناور آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۰ میلادی را نشان می‌دهد. قایق‌ها و کشتی‌های تفریحی یا ورزشی با ارزش بیش از ۲ میلیارد راند (معادل ۷۳/۸۱ درصد از کل صادرات در سال ۲۰۲۰) برترین محصولات صادراتی کشور در این صنعت بودند. کشتی‌های جنگی و قایق‌های نجات، دومین محصولات صادراتی با ارزش ۳۳۸/۱۰ میلیون راند (۱۱/۷۸ درصد از کل صادرات) بودند، در حالی که یدک‌کش‌ها و کشتی‌های خدماتی با ارزش ۱۵۳/۳۹ میلیون راند (۵/۳۵ درصد) در رتبه سوم قرار گرفتند [۷۴].



شکل ۲-۲۳ کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های شناور صادرشده توسط آفریقای جنوبی (۲۰۲۰) [۷۴]

مطابق شکل ۲-۲۴، با توجه به محصولات وارداتی کلیدی در صنعت دریایی، کشتی‌های جنگی و قایق‌های نجات، بر واردات به ارزش ۳۶۱/۳۳ میلیون راند (معادل ۴۳/۴۷ درصد از کل واردات) در سال ۲۰۲۰ غالب شدند. کشتی‌های کروز با ارزش ۳۳۱/۳۶ میلیون راند، حدود ۴۰ درصد از کل واردات را شامل شده و در رتبه‌ی دوم قرار گرفتند، در حالی که سازه‌های شناور، قایق‌ها و مخازن، سومین محصولات وارداتی با ارزش ۵۶/۷۵ میلیارد راند (با سهم ۶/۸۳ درصد) بودند. در مجموع، این سه دسته محصول، ۹۰/۱۶ درصد از کل واردات در سال ۲۰۲۰ را به خود اختصاص دادند. سریع‌ترین رشد در محصولات وارداتی کشور طی دوره ۲۰۲۰-۲۰۱۶، کشتی‌های سبک، شناورهای آتش‌نشانی و لایروبی بودند [۷۴].



شکل ۲-۲۴ کشتی‌ها، قایق‌ها و سایر سازه‌های شناور وارد شده توسط آفریقای جنوبی (۲۰۲۰) [۷۴]

بخش تولیدی صنایع دریایی، هزینه‌های عملیاتی بالایی دارد و ذینفعان تأیید می‌کنند که اجرای مقررات زیست‌محیطی جدید پرهزینه است. این مسئله با افزایش اخیر نرخ ریپو^۱ به میزان ۲۵ واحد پایه به ۴ درصد تشدید شده است و در نتیجه، نرخ بهره‌ی اولیه را طبق اعلام رئیس بانک مرکزی آفریقای جنوبی به ۵/۵ درصد افزایش می‌دهد [۷۵]. در نهایت، هزینه‌ی بالای سوخت و برق ممکن است اثر ضربه‌ای در سراسر زنجیره‌ی ارزش داشته باشد و هزینه‌ی قطعات و فرآیندهای مورد استفاده در ساخت کشتی را افزایش دهد. از آنجایی که ساخت یک کشتی در بازه‌ی زمانی سالانه طول می‌کشد، این صنعت به صورت ویژه‌ای به نوسانات ارز حساس است. نوسانات نرخ ارز بر هزینه‌ی مواد اصلی و وارداتی مانند موتورها، تجهیزات الکترونیکی، ژنراتورها، سیستم‌های تهویه مطبوع و... تأثیر می‌گذارد. همچنین نوسانات هزینه‌ی مواد اولیه مانند چوب، فولاد و آلومینیوم بر حاشیه‌ی سود تأثیرگذار است.

در حال حاضر، سازندگان دریایی در تلاش‌اند تا با سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین، انتشار گازهای گلخانه‌ای از موتورها را کاهش دهند. یکی از نگرانی‌های دیگر، انتشار گازهای

۱ توافقنامه‌ی بازخرید، (به انگلیسی: repurchase agreement) توافقی بین دو طرف است، به نحوی که یک طرف اوراق بهادار خود را به قیمت مشخص، به طرف دیگر می‌فروشد و به طور همزمان تعهد می‌کند، که همان اوراق بهادار را به قیمت مشخص و در تاریخ مشخص، در آینده بازخرید کند.

تبخیری از سیستم‌های سوخت است. همچنین، نگرانی‌های زیست‌محیطی خاص صنعت دریایی شامل مواد شیمیایی خطرناک مورد استفاده در ساخت قایق‌ها، به ویژه دفع استاین^۱ است که بر پایه‌ی نفت بوده و به راحتی قابل بازیافت نیست. لازم به ذکر است که «صلح سبز»^۲ تمرکز خود را بر خطرات مرتبط با اوراق کشتی‌ها گذاشته‌است، که طی آن حجم زیادی از مواد بسیار سمی به محیط‌زیست وارد می‌شود. در کشورهای درحال توسعه، گورستان‌های کشتی متعددی وجود دارد که قوانین زیست‌محیطی در آن‌ها به درستی نظارت نمی‌شود. با این حال، آفریقای جنوبی فاقد گورستان کشتی است. جدول ۵-۲ فهرستی از انجمن‌های صنعتی موجود در آفریقای جنوبی که در صنعت دریایی فعالیت و نظارت دارند را نشان می‌دهد [۷۶].

جدول ۵-۲ ۵-۲ انجمن‌ها و نهادهای موثر در بخش تولید صنایع دریایی آفریقای جنوبی [۷۶]

تنظیم‌گر بنادر آفریقای جنوبی	(Blue Cape) کپ آبی
موسسه‌ی بین‌المللی دریانوردی آفریقای جنوبی	شورای صادرات قایق‌سازان آفریقای جنوبی
سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی	گروه دریایی eThekweni
شورای حمل‌ونقل و لجستیک کشتیرانان آفریقای جنوبی	شورای بین‌المللی انجمن‌های صنایع دریایی
سازمان تجارت و سرمایه‌گذاری کوازولو-ناتال	موسسه‌ی بین‌المللی گواهینامه‌ی دریایی
سازمان آموزش حمل‌ونقل	سازمان بین‌المللی دریانوردی
سازمان بنادر ملی ترانس‌نت	سازمان آموزش و پرورش بخش ساخت، مهندسی و خدمات مرتبط
آژانس سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی تجارت کپ غربی (Wesgro)	انجمن قایقرانی اقیانوس آفریقای جنوبی
انجمن سازندگان و تعمیرکنندگان کشتی آفریقای جنوبی	انجمن مدیریت بندر شرق و جنوب آفریقا

۶-۲- شیلات

به دلیل کاهش تقاضا در کشورهای آسیایی به عنوان مصرف‌کنندگان اصلی آبزیان، انتظار می‌رود مصرف ماهی برای غذا در دهه‌ی آینده با سرعت کمتری نسبت به دهه‌ی قبل رشد کند. پیش‌بینی می‌شود تا سرانه‌ی مصرف ماهی در تمام قاره‌ها به جز آفریقا،

1 استاین (به انگلیسی: Styrene) یک ترکیب آلی مایع و بی‌رنگ با بوی شیرین است که به عنوان ماده‌ی اولیه در تولید پلاستیک‌ها و رزین‌های مختلف مانند پلی‌استاین کاربرد دارد. با وجود اهمیتش در صنایع شیمیایی و پتروشیمی، استاین خطراتی برای سلامتی و محیط‌زیست دارد. قرارگرفتن طولانی‌مدت در معرض بخارات آن، می‌تواند باعث تحریک چشم‌ها، پوست و دستگاه تنفسی شده و حتی خطر ابتلا به سرطان را افزایش دهد. همچنین، استاین می‌تواند به آب‌ها و خاک نفوذ کرده و باعث آلودگی زیست‌محیطی شود.

2 صلح سبز (به انگلیسی: Greenpeace) یک سازمان غیردولتی بین‌المللی محیط‌زیستی است که در سال ۱۹۷۱ تأسیس شد و هدف اصلی آن حفاظت از محیط‌زیست و ترویج توسعه‌ی پایدار است. این سازمان به طور فعال در زمینه‌های مختلف محیط‌زیستی فعالیت می‌کند، از جمله جلوگیری از تغییرات اقلیمی، حفظ تنوع زیستی، مبارزه با آلودگی‌های زیست‌محیطی و توقف استفاده از انرژی‌های غیرقابل تجدید.

منطقه‌ای که سریع‌ترین رشد جمعیت را دارد، افزایش یابد. همچنین انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۲ میلادی، مصرف ماهی خوراکی از ۲۰/۴ کیلوگرم در دوره‌ی ۲۰۲۰-۲۰۲۲ به ۲۱/۲ کیلوگرم در سرانه‌ی جهانی برسد. این امر، ماهی را به یکی از پرمعامله‌ترین کالاهای غذایی در جهان تبدیل می‌کند که بیش از نیمی از ارزش تجارت کشورهای درحال توسعه را شامل می‌شود [۷۷].

دو زیربخش در بخش ماهیگیری وجود دارد؛ صنعت ماهیگیری و صنعت درحال رشد آبی‌پروری، که در حال حاضر آبی‌پروری از ماهیگیری، به عنوان منبع اصلی تولید ماهی در جهان، پیشی گرفته است.

بخش ماهیگیری در آفریقای جنوبی کمتر از ۱ درصد به کل تولید ناخالص داخلی کمک می‌کند، اما این بخش بسیار راهبردی است. بر اساس گزارش «وزارت کشاورزی، شیلات و جنگلداری» آفریقای جنوبی در سال ۲۰۲۲، بخش شیلات حدود ۱۶/۷ میلیارد راند ارزش افزوده داشته و به طور مستقیم در بخش تجاری حدود ۲۸ هزار نفر را استخدام کرده است [۷۸]. همچنین هزاران نفر از مردم عادی برای تامین غذا و به عنوان منبع درآمد برای تامین نیازهای اولیه‌ی خود به منابع شیلات وابسته هستند. آفریقای جنوبی دارای منابع دریایی مهم با صنعت ماهیگیری خوبی است. با این حال، این بخش برای تضمین استفاده‌ی پایدار از شیلات به عنوان یک منبع غنی مواد غذایی، با چالش‌هایی مواجه است.

آبی‌پروری در آفریقای جنوبی هنوز نوپا است، اما با توجه به تقاضای روزافزون جهانی، ظرفیت عظیمی برای رشد این صنعت وجود دارد. با توجه به اینکه ماهیگیری به تنهایی تقاضای روبه‌رشد جهانی برای ماهی را برآورده نمی‌کند و همچنین کاهش ذخایر ماهیان وحشی را به دنبال دارد، نیاز به آبی‌پروری پایدار به خوبی حس می‌شود. توافقنامه‌ی مشارکت اقتصادی بین اتحادیه‌ی اروپا و جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب‌آفریقا، متشکل از کشورهای آفریقای جنوبی، بوتسوانا، لسوتو، نامیبیا، سوازیلند و موزامبیک در اکتبر ۲۰۱۵ منعقد و اجرایی شد. این برنامه توسط صندوق توسعه‌ی ماسیفوندیس^۱ با ۷۰ درصد بودجه‌ی تامین‌شده‌ی اتحادیه‌ی اروپا از آوریل ۲۰۱۶ تا آوریل ۲۰۱۸ اجرا شد [۷۷]. هدف این پروژه، ایجاد شغل و تامین معیشت پایدار از طریق اجرای سیاست شیلات در ۲۰ جامعه‌ی ماهیگیری در مقیاس کوچک در استان‌های کیپ‌شمالی، غربی و شرقی و کوازولو-ناتال است.

۲-۶-۱- حقوق ماهیگیری

صید ماهی آزاد به سه نوع فعالیت تقسیم می‌شود: تجاری، تفریحی و معیشتی. در بخش تجاری، می‌توان ماهیگیری را به دو دسته‌ی مجزا تقسیم کرد: یکی ماهیگیری صنعتی و سرمایه‌بر که در آب‌های عمیق و دور از ساحل انجام می‌شود و دیگری ماهیگیری متوسط و کوچک که نزدیک به ساحل و در محدوده‌ی شیلات فعالیت دارد. مدیریت و بهره‌برداری

1 Masifundise Development Trust (MLRA)

از شیلات کشور توسط یک سیاست فراگیر به نام «قانون منابع زنده‌ی دریایی»^۱ قانون شماره ۱۸ سال ۱۹۹۹» تحت مدیریت وزارت کشاورزی، شیلات و جنگلداری آفریقای جنوبی می‌باشد.

قانون منابع زنده‌ی دریایی که در سال ۱۹۹۸ تصویب شد، به منظور تنظیم استفاده‌ی پایدار از منابع زنده دریایی و حفاظت از تنوع زیستی به اجرا درآمد. این قانون با تنظیم سهمیه‌های ماهیگیری و ایجاد مناطق حفاظت‌شده دریایی، به حفظ اکوسیستم‌های دریایی و اطمینان از دسترسی عادلانه به منابع برای ماهیگیران کوچک و معیشتی کمک می‌کند. با این حال، چالش‌های قابل‌توجهی نیز وجود دارد. اجرای مقررات، نیازمند منابع قابل‌توجه و سیستم‌های نظارتی مؤثر است که نگهداری آن‌ها می‌تواند دشوار باشد. همچنین، محدودیت‌ها و سهمیه‌های تعیین‌شده می‌تواند تأثیر منفی بر عملیات ماهیگیری تجاری، به‌ویژه در مقیاس بزرگ داشته باشد و منجر به خسارات اقتصادی و کاهش مشاغل در این بخش شود. تضاد منافع بین ذینفعان مختلف و پیچیدگی‌های دیوان‌سالاری نیز می‌تواند برای ماهیگیران کوچک که ممکن است دانش و منابع لازم برای پی‌موند الزامات قانونی را نداشته باشند، مشکلاتی ایجاد کند.

از دیگر چالش‌های سیاسی و اقتصادی این قانون، اصلاح شیلات آفریقای جنوبی برای متعادل کردن موضوعات نژادی و همچنین گسترش مزایای اجتماعی و اقتصادی منابع شیلات به استان‌های ساحلی است. در حالی که درخواست‌هایی برای ملی‌سازی صنعت ماهیگیری وجود داشت، ساختار صنعتی اساسی حفظ شد. با اجازه‌دادن به ورود تعدادی از ماهیگیران جدید، عمدتاً از میان سیاه‌پوستان، به اکثر بخش‌ها از طریق تخصیص حقوق ماهیگیری سالانه، این بخش‌ها دچار تحول شد. شرکت‌های ماهیگیری تاسیس‌شده نیز در صدد تغییر داخلی برای تبدیل‌شدن به نمایندگی نژادی از طریق معاملات سهامداری تقویت اقتصادی سیاه‌پوستان و شیوه‌های حقوق صاحبان سهام هستند. همه‌ی شیلات دریایی نیاز به حقوق یا مجوز دارند و در یکی از سه بخش اصلی صنعتی، معیشتی و تفریحی قرار می‌گیرند. بخش‌های ماهیگیری تجاری عمدتاً از طریق صید مجاز مدیریت می‌شوند.

تازه‌واردان در این صنعت با مشکلات متعددی از جمله کمبود زیرساخت، عدم دسترسی به منابع مالی و کمبود مهارت و تخصص در شیلات مواجه هستند. برای تحقق اهداف این سیاست، حمایت همه‌جانبه از تازه‌واردان ضروری است، که شامل ارائه‌ی وام برای سرمایه‌گذاری در ماهیگیری و آموزش مهارت‌های تجاری می‌شود.

۲-۶-۲- ماهیگیری در مقیاس کوچک در آفریقای جنوبی

در سراسر خط ساحلی آفریقای جنوبی، مردان، زنان و کودکان هزاران سال است که در

1 قانون منابع زنده‌ی دریایی (به انگلیسی: the Marine Living Resources Act)، یک قانون آفریقای جنوبی است که برای حفاظت از اکوسیستم دریایی و استفاده‌ی پایدار از منابع زنده‌ی دریایی در آب‌های سرزمینی و منطقه‌ی اقتصادی انحصاری جمهوری آفریقای جنوبی ارائه می‌شود.

جوامع ساحلی زندگی می‌کنند و منابع دریایی را برای مصرف، معیشت، اهداف دارویی و به عنوان بخشی از اقدامات فرهنگی و معنوی جمع‌آوری می‌کنند. اما به دلیل قوانین و سیستم‌های گذشته، مخصوصاً در زمان آپارتاید، بسیاری از ماهیگیران کوچک مقیاس در جوامع ماهیگیری به شدت به حاشیه رانده شده‌اند.

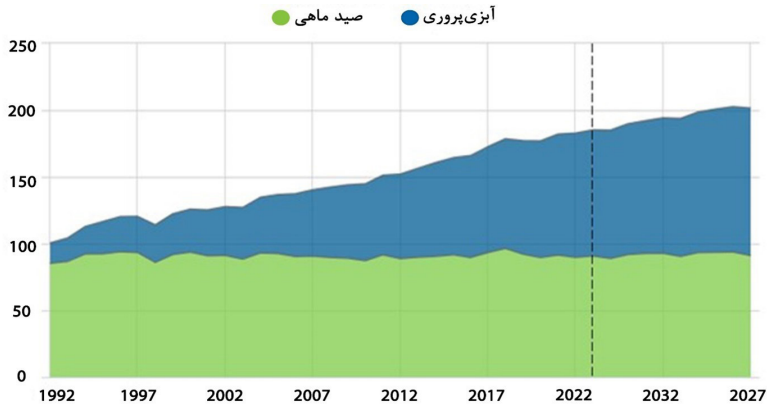
مطالعه‌ی دولتی اداره‌ی امور محیط‌زیست و گردشگری در سال ۲۰۰۰ میلادی، ارزش کل ماهیگیری معیشتی را در حدود ۱۶ میلیون راند تخمین زد که اکثریت قریب به اتفاق آن از ماهیگیری ساحلی است. از نظر مقیاس معیشتی و ماهیگیری در مقیاس کوچک، حدود ۱۴۷ جامعه‌ی ماهیگیری و ۲۹ هزار نفر به عنوان ماهیگیر شناسایی شده‌اند که افراد زیادی به این ماهیگیران وابسته هستند [۷۸]. اهمیت این بخش در تامین اشتغال و امنیت غذایی، به ویژه پروتئین، برای جوامع فقیر ساحلی بسیار زیاد است.

در حالی که قوانین آفریقای جنوبی مجوزهای ماهیگیری معیشتی و استفاده‌ی انحصاری از مناطق ساحلی خاص توسط ماهیگیران معیشتی را مجاز می‌سازد، عدم شفافیت کلی در قانون و عدم‌پذیرش مجوزها باعث می‌شود که بسیاری از فعالیت‌های ماهیگیری معیشتی تحت عنوان غیرقانونی طبقه‌بندی شوند.

طراحی قانون منابع زنده‌ی دریایی، به عنوان یک قانون ماهیگیری صنعتی، اساساً ماهیگیری سنتی در مقیاس کوچک را به عنوان یک طبقه‌ی متمایز از حقوق که نیاز به مدیریت متفاوتی داشت، به رسمیت نمی‌شناخت. این امر منجر به سیاست ماهیگیری در مقیاس کوچک شد که توسط دولت در سال ۲۰۱۲ تصویب شد، اگرچه که مقررات اصلاح‌شده‌ی قانون منابع زنده‌ی دریایی تا ۸ مارس ۲۰۱۶ به طور کامل اجرایی نشد، اما ثبت گسترده‌ی جوامع ماهیگیری، شروع رسمی سیاست شیلات در مقیاس کوچک را نشان می‌داد [۷۸].

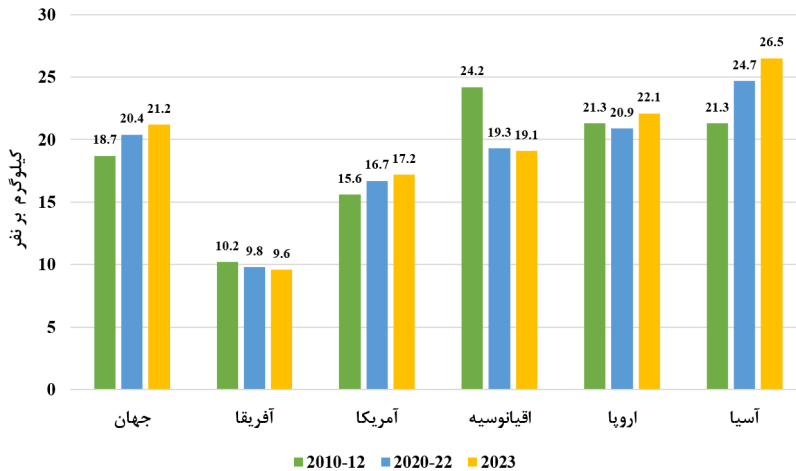
۲-۶-۳- ماهیگیری آزاد

تولید جهانی صید آزاد از دهه‌ی ۱۹۸۰ به طور نسبی ثابت مانده‌است، در حالی که بیشترین رشد در تأمین ماهی برای مصرف ناشی از بخش آبی‌پروری بوده‌است. در سال ۲۰۱۶، مجموع صیدهای آزاد که شامل دریایی و رودخانه‌ای می‌باشد، تقریباً ۹۰/۹ میلیون تن برآورد شده‌است. بازار آسیا (عمدتاً چین)، بزرگترین بازار جهانی برای تولید ماهی است که بیش از ۵۵ درصد از کل تولید در بخش ماهیگیری را به خود اختصاص می‌دهد. بخشی از ذخایر ماهی که در سطوح پایدار بیولوژیکی قرار دارند، روند کاهشی را از ۹۰ درصد در سال ۱۹۷۴ به ۶۶/۹ درصد در سال ۲۰۱۵ نشان می‌دهد. این موضوع افزایش ماهیگیری غیرقانونی و گزارش‌نشده را بیان می‌کند [۷۹].



شکل ۲-۲۵ مقایسه‌ی میزان صید ماهی و آبزی پروری (میلیون تن) از سال ۱۹۹۲ تا ۲۰۲۰ [۷۸]

در سطح جهانی، پیش‌بینی می‌شود که میزان ماهی برای مصرف انسان با سرعت کمتری نسبت به دهه‌های گذشته، افزایش یابد. این کاهش رشد عمدتاً به دلیل کاهش سرعت تولید، افزایش قیمت ماهی و کاهش تقاضا در برخی کشورهای آسیایی است. پیش‌بینی می‌شود تولید ماهی برای مصرف انسان، تا سال ۲۰۳۲ با افزایش ۱۴ درصدی به ۱۸۲ میلیون تن برسد و در تمام قاره‌ها گسترش یابد. با این حال، میزان افزایش از قاره‌ای به قاره‌ای دیگر متفاوت خواهد بود که منعکس‌کننده‌ی سطوح پایه‌ی مصرف مختلف و نرخ رشد جمعیت است. همچنین پیش‌بینی می‌شود آفریقا تا سال ۲۰۳۲ بیش‌ترین نرخ رشد (۲۵٪) ماهی‌های موجود برای مصرف غذا را تجربه کرده و اروپا کمترین نرخ رشد (۶/۴٪) را تجربه کند. قاره‌ی آسیا با ۱۴ درصد، بالاترین نرخ رشد را ندارد، اما تا حد زیادی بزرگترین مصرف‌کننده‌ی ماهی محسوب می‌شود. در نتیجه، آسیا ۷۴ درصد و چین به تنهایی ۳۴ درصد از ماهی مصرفی اضافه‌شده تا سال ۲۰۳۲ را به مصرف خود اختصاص خواهند داد. آبزی پروری سهم فزاینده‌ای از کل ماهی‌های موجود برای مصرف انسان را فراهم می‌کند که از ۵۷ درصد در دوره‌ی پایه به ۶۱ درصد تا سال ۲۰۳۲ خواهد رسید [۸۰].



شکل ۲-۲۶ مقایسه‌ی جهانی در سرانه‌ی مصرف ماهی بین سال‌ها ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۳ [۷۸]

آفریقا حدود ۱۰/۲ درصد و آفریقای جنوبی حدود ۰/۷ درصد از حجم تولید جهانی را بر عهده دارد. ارزش فروش فعلی بخش ماهیگیری آفریقای جنوبی ۱۳/۳ میلیارد راند برآورد شده است. صنعت ماهیگیری آفریقای جنوبی دارای سهم اجتماعی- اقتصادی سالانه ۱۴/۳ میلیارد راند بوده و بیش از ۶۰ هزار نفر (مستقیم و غیرمستقیم) را شاغل می‌کند. این بخش، از استخدام نیروی کار غیر ماهر مانند مهمانداران، بسته‌بندی‌کنندگان در کارخانه‌های فرآوری و خدمه‌ی کشتی‌ها حمایت می‌کند. به علاوه، این بخش به افرادی با سطح مهارت بالا متکی است تا در رقابت با سطح جهانی باقی بماند. ارزش ناوگان ماهیگیری و تأسیسات فرآوری این کشور، حدود ۱۳/۵ میلیارد راند برآورد می‌شود [۸۱].

۲-۶-۴- آبی‌پروری

در سطح جهانی، آبی‌پروری منبع مهم امنیت غذایی بوده و از سریع‌ترین رشد در بخش تولید مواد غذایی برخوردار است. تولید جهانی آبی‌پروری، در سال ۲۰۲۰ تقریباً به صورت یکنواخت با ۸۰ میلیون تن، به ارزش ۲۳۱/۶ میلیارد دلار، مکمل صنعت شیلات بوده است. همانطور که قبلاً اشاره شد، در سال‌های اخیر، تولید محصولات آبی‌پروری از محصولات صید ماهی پیشی گرفته است. از دلایل اصلی این تغییر، تمرکز کشورها بر آبی‌پروری برای کاهش خطرات طبیعی مرتبط با پایداری منابع ماهی و افزایش تقاضا برای محصولات پروتئینی در سراسر جهان است. اکثر تولیدات آبی‌پروری در آسیا متمرکز بوده و کشور چین به تنهایی ۶۲ درصد از کل محصولات را تولید می‌کند. در آفریقا تولید آبی‌پروری ۱۷ تا ۱۸ درصد از کل تولید ماهی را شامل می‌شود. طبق ارزیابی‌های سال ۲۰۱۶، ۱۹/۳ میلیون نفر در سراسر جهان به آبی‌پروری مشغول هستند که ۳۰۴ هزار نفر

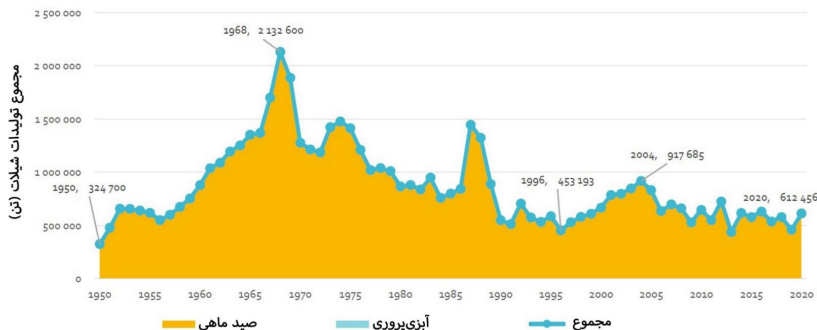
آن‌ها در آفریقا فعالیت می‌کنند. طبق آمار سازمان خواربار و کشاورزی، منطقه‌ی جنوب صحرای آفریقا در سال ۲۰۲۰ در مجموع ۸۳۴ هزار تن ماهی تولید کرده‌است [۸۲]. این میزان عمدتاً شامل تولید کوچک مقیاس ماهی تیلاپیا و گربه‌ماهی است که اکثر آن‌ها به صورت رسمی ثبت و به بازارهای داخلی تحویل داده می‌شوند. نیجریه با ۳۰۷ هزار تن در سال ۲۰۱۶ بزرگترین تولیدکننده‌ی ماهی در جنوب صحرای آفریقا بود. به طور کلی، ظرفیت قابل‌توجهی برای گسترش آبی‌پروری در آب شیرین و دریا در جنوب صحرای آفریقا وجود دارد [۸۳].

زیر بخش آبی‌پروری آفریقای جنوبی، از نظر روش‌های کشاورزی مورد استفاده و گونه‌های پرورشی، بسیار متنوع است [۸۴]. به طور کلی، این بخش شامل دو محیط پرورش با گونه‌های مرتبط است:

(۱) دریایی: آبالون^۱، صدف سیاه، صدف سفید، جلبک دریایی و باله‌ماهی^۲؛

(۲) آب شیرین: قزل‌آلا، تیلاپیا^۳، گربه‌ماهی، کیور زینتی و مارون^۴.

در آفریقای جنوبی کل تولید شیلات از ۳۰۰ هزار تن در سال ۱۹۵۰ به بیش از ۲ میلیون تن در سال ۱۹۶۸ افزایش یافته و سپس به کمتر از ۰/۵ میلیون تن در سال ۱۹۹۵ کاهش یافت. در سال ۲۰۲۰ روندها عمدتاً بیانگر تغییرات در تولیدات صیادی هستند، در حالی که سهم آبی‌پروری به سختی در نمودار قابل مشاهده است [۸۵].



شکل ۲-۲۷ وضعیت و روند تولید آبی‌پروری و شیلات در آفریقای جنوبی از سال ۱۹۵۰ تا ۲۰۲۰ [۸۶]

تولیدات آبی‌پروری از کم‌تر از ۳ هزار تن در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۶ هزار و ۵۰۰ تن در سال ۲۰۰۳ رسید ولی در سال ۲۰۰۹ به کمتر از ۵ هزار تن کاهش یافته و سپس در سال ۲۰۲۰ به حدود ۱۰ هزار تن افزایش یافته‌است. سهم آبی‌پروری در کل تولید شیلات از کمتر از ۰/۵ درصد در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۱/۵ درصد در سال ۲۰۲۰ افزایش یافته‌است [۸۵].

1 abalone

2 finfish

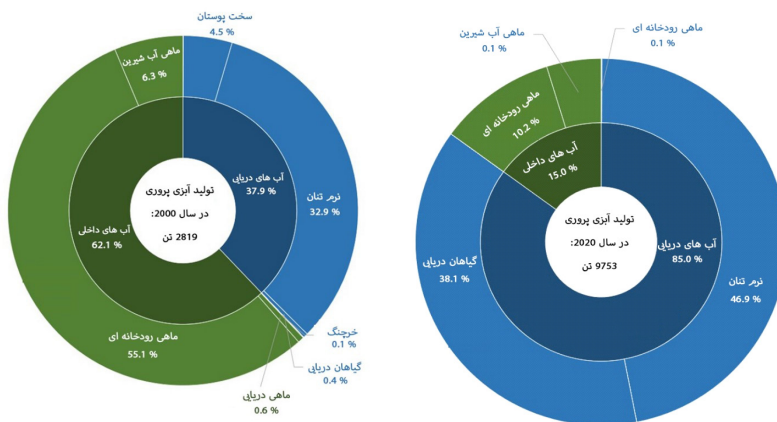
3 Tilapia

4 Marron



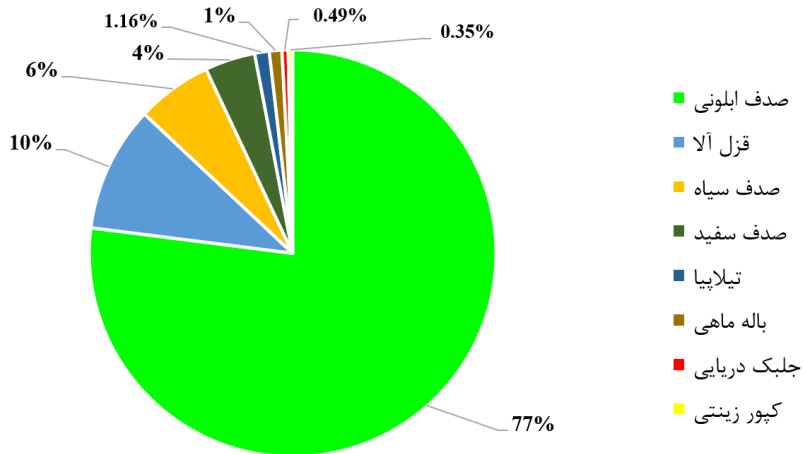
شکل ۲-۲۸ سهم آبزی پروری در کل تولید شیلات آفریقای جنوبی [۸۵]

سهم آبزی پروری در ساحل از ۶۲/۱ درصد در سال ۲۰۰۰ به ۱۵ درصد در سال ۲۰۲۲ کاهش یافت. آبزی پروری دریایی ۸۵ درصد از کل تولید آبزی پروری این کشور را در سال ۲۰۲۰ به خود اختصاص داده که بالاتر از سهم کشورهای جنوب صحرای آفریقا (۱۶/۱ درصد) و جهان (۵۵/۶ درصد) می باشد [۸۵].



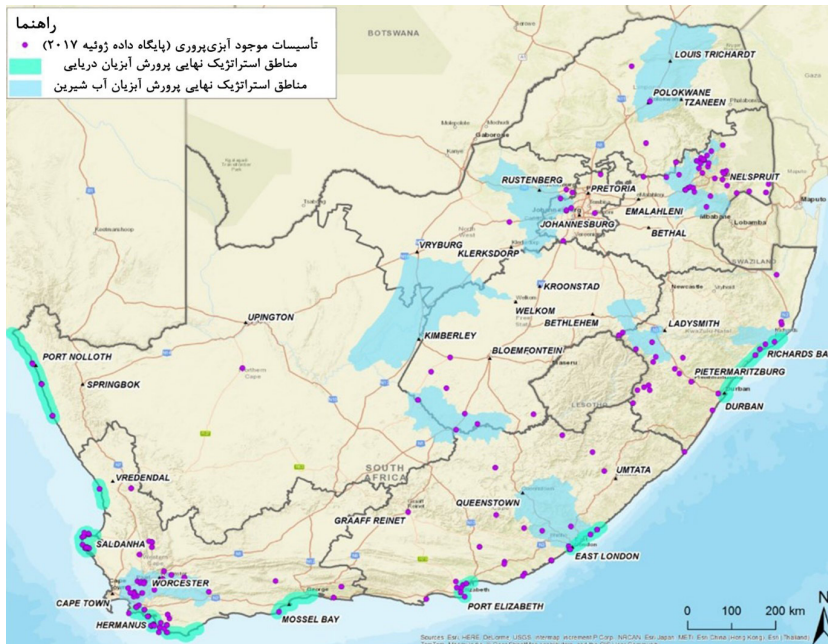
شکل ۲-۲۹ تولید محصولات آبزی پروری در آفریقای جنوبی بر اساس منطقه ی پرورش [۸۶]

با توجه به تنوع و کیفیت ماهیان در آفریقای جنوبی، ارزش فروش هرکدام نیز متفاوت است. آبالون، صدف و قزل آلا با ارزش ترین گونه ی آبزی بوده و حدود ۹۳ درصد از ارزش کل این صنعت در سال ۲۰۱۷ را به خود اختصاص داده اند [۲۹].



شکل ۲-۳۰ درصد سهم ماهیان در کل تولید آبی‌پروری آفریقای جنوبی [۳۲]

تا سال ۲۰۱۸ حدود ۶۵۰۰ شغل دائمی مستقیم و غیرمستقیم در کل زنجیره‌ی ارزش آبی‌پروری وجود داشت. بیش از ۹۰ درصد از کارکنان در سراسر صنعت آبی‌پروری، افراد محروم هستند. زنان و جوانان، بخش بزرگی از نیروی کار غیرماهر یا نیمه‌ماهر را تشکیل می‌دهند؛ به‌طور مشخص، یک‌سوم از این نیروی کار زنان هستند و حدود ۴۵ درصد آن‌ها را جوانان تشکیل می‌دهند. علی‌رغم اندازه‌ی کوچک بخش آبی‌پروری، این بخش، سهم قابل‌توجهی در اقتصاد کشور از نظر آموزش و توسعه‌ی کارکنان دارد. در حال حاضر، صنایع مرتبط با تولید آب‌الون به تنهایی بیش از ۹/۵ میلیون راند در سال برای آموزش کارکنان خود هزینه می‌کنند. این بخش سرمایه‌بر بوده و هزینه‌های عملیاتی بسیار بالایی دارد؛ در نتیجه، برای بازگشت سرمایه، دسترسی به بازارهای پرسود و اندازه‌ی آن‌ها، اهمیت ویژه‌ای قائل است. در حال حاضر، تسهیلات کشاورزی و فرآوری در این بخش حدود ۳/۲ میلیارد راند ارزش دارد. مناطق محلی برای رشد آبی‌پروری شناسایی شده و در شکل ۲-۳۱ مشخص شده‌است [۳۲].



شکل ۲-۳۱ مناطق محلی برای رشد انرژی پروری آفریقای جنوبی [۳۲]

۲-۷- انرژی‌های تجدیدپذیر

فناوری انرژی‌های تجدیدپذیر، از کم‌هزینه‌ترین راه‌ها برای تولید برق به شمار می‌روند. در سطح جهانی، فناوری‌های پنل خورشیدی و انرژی بادی در سال ۲۰۲۱ به ترتیب به ۰/۰۴۸ و ۰/۰۳۳ دلار در هر کیلووات ساعت رسیدند [۸۷]. در آفریقای جنوبی، آن‌ها به طور مشابه به ۰/۳۷۵ راند (۰/۱۸۰۵۶ دلار) در هر کیلووات ساعت برای پنل خورشیدی و ۰/۳۴۴ راند (۰/۱۹۶ دلار) در هر کیلووات ساعت برای انرژی بادی در سال ۲۰۲۱ رسیدند [۸۸].

با حمایت مستمر از سیاست استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در بیش از ۱۳۰ کشور، تغییر قابل توجهی در روند رشد جهانی این صنعت مشاهده می‌شود که نتیجه‌ی آن، افزایش ظرفیت انرژی‌های تجدیدپذیر در سال ۲۰۲۳ به حدود ۵۰۷ گیگاوات بوده و حدود ۵۰ درصد بیشتر از سال ۲۰۲۲ می‌باشد. این شتاب جهانی، در سال ۲۰۲۳ عمدتاً ناشی از گسترش سال به سال در بازار پررونق چین برای پنل خورشیدی (۱۱۶ درصد) و توربین بادی (۶۶ درصد) بود. افزایش ظرفیت انرژی‌های تجدیدپذیر در پنج سال آینده ادامه خواهد یافت، زیرا هزینه‌های تولید آن‌ها، بسیار کمتر از جایگزین‌های فسیلی و غیرفسیلی در اکثر کشورها است [۸۹].

۲-۷-۱- انرژی‌های تجدیدپذیر در آفریقای جنوبی

در آفریقای جنوبی، استقرار اولیه‌ی انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های ذخیره‌سازی برق حاصل از آن‌ها، شامل پروژه‌های آزمایشی و برنامه‌های کاربردی خاص مانند برق‌رسانی مناطق دوردست و نیروی تامین پشتیبانی برای دکل‌های مخابراتی بود. گسترش فناوری انرژی‌های تجدیدپذیر از سال ۲۰۱۱ با راه‌اندازی برنامه‌ی تدارکات تامین‌کننده‌ی برق مستقل از انرژی‌های تجدیدپذیر^۱ به رهبری دولت آغاز شد. خرید باتری در مقیاس بزرگ در سال ۲۰۲۲ شروع شد و بازار محدود بخش خصوصی از اواسط سال ۲۰۲۱ به تدریج رونق یافت. بسیاری از شهرداری‌ها گام‌هایی برای تقویت این بازار در بخش مسکونی و تجاری برداشته‌اند؛ از جمله شهرداری‌هایی که اجازه می‌دهند تأسیسات تولید انرژی تجدیدپذیر کوچک مقیاس، که عموماً سیستم‌های پنل خورشیدی و باتری را ترکیب می‌کنند، به تدریج افزایش یابد. سهم فناوری انرژی‌های تجدیدپذیر در تولید برق، کمتر از ۱ درصد تراوات ساعت در سال ۲۰۰۰ به حدود ۷ درصد تراوات ساعت در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته‌است [۹۰].

در آفریقای جنوبی، به‌طور همزمان با روند جهانی، فناوری انرژی‌های تجدیدپذیر به سرعت در حال افزایش است، زیرا هدف این کشور دستیابی به امنیت انرژی و همچنین کربن‌زدایی است. بر اساس برنامه‌ی منابع یکپارچه^۲ در سال ۲۰۱۹، خرید عمومی انرژی تجدیدپذیر و ذخیره‌ی باتری در سطح ۲۲/۹ گیگاوات از سال ۲۰۲۲ تا ۲۰۳۰ برنامه‌ریزی شده‌است. علاوه بر این، دولت از حوزه‌های مختلف مانند وزارت امور عمومی و زیرساخت^۳، استان‌های گوتنگ و کیپ‌غربی و شهرداری گاردن‌روت برنامه‌هایی برای گسترش انرژی‌های تجدیدپذیر دارد. سازمان اسکان انسانی^۴ اعلام کرد که در حال بررسی نصب پنل خورشیدی در خانه‌های تازه ساخته شده‌است. سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پروژه‌های انرژی تجدیدپذیر در مقیاس بزرگ رو به افزایش می‌باشد. تا فوریه ۲۰۲۳، بیش از ۱۳ گیگاوات (شامل ۵ گیگاوات توربین بادی و ۸/۳ گیگاوات پنل خورشیدی) از پروژه‌های بخش خصوصی توسعه و پیشرفت داشته‌است [۹۱، ۹۲].

این بازار پررونق، چه در سطح ملی و چه در سطح جهانی، فرصتی را برای آفریقای جنوبی فراهم می‌کند تا توسعه‌ی اقتصادی، اشتغال و تحول اجتماعی را تقویت کند. گسترش سریع انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری‌های ذخیره‌سازی فرصت‌های عرضه و تقاضا را ایجاد می‌کند. توسعه‌ی زنجیره‌های ارزش صنعتی، با بهره‌گیری از قابلیت‌های تولید و ارائه خدمات موجود آفریقای جنوبی، یکی از این فرصت‌ها است.

طرح جامع انرژی‌های تجدیدپذیر آفریقای جنوبی^۵ چشم‌انداز، اهداف و برنامه‌ی عملی را

1 Renewable Energy Independent Power Procurement Program (REIPPPP)

2 Integrated Resource Plan (IRP)

3 Department of Public Works and Infrastructure (DPWI)

4 Department of Human Settlement (DHS)

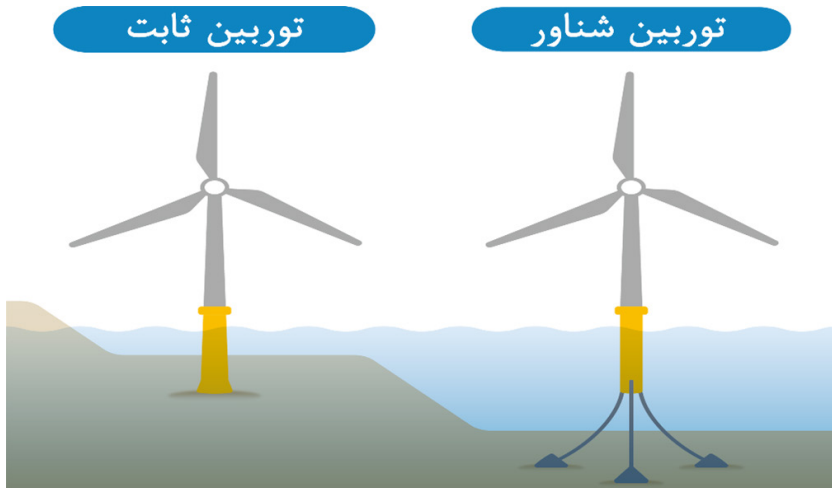
5 South African Renewable Energy Masterplan (SAREM)

برای آفریقای جنوبی جهت بهره‌برداری از این فرصت‌ها تعریف می‌کند. توسعه‌ی انرژی‌های تجدیدپذیر و ذخیره‌سازی در سراسر جهان و در آفریقای جنوبی عمدتاً به خانواده‌های با درآمد متوسط و بالا و همچنین مشاغل متوسط و بزرگ محدود می‌شود. گسترش سطح دسترسی به همه‌ی مردم، نه تنها از نظر اجتماعی ضروری است، بلکه مقیاس بازار محلی را بیشتر کرده و پشتوانه‌ای برای توسعه‌ی صنعتی محسوب می‌شود.

۲-۷-۲- انرژی باد فراساحل در آفریقای جنوبی

انرژی باد فراساحل فرصتی چشمگیر برای آفریقای جنوبی فراهم می‌آورد تا ترکیب بسته‌ی انرژی خود را متنوع کرده و نیازهای انرژی‌اش را به طور پایدار برطرف نماید. با سواحل وسیع و شرایط بادی مناسب، آفریقای جنوبی ظرفیت زیادی برای توسعه‌ی مزارع باد فراساحل دارد. این منبع انرژی تجدیدپذیر می‌تواند نقشی کلیدی در کاهش وابستگی این کشور به سوخت‌های فسیلی، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و کمک به اهداف توسعه‌ی پایدار ایفا کند. شرایط جغرافیایی و آب‌وهوایی آفریقای جنوبی این کشور را به گزینه‌ای مناسب برای پروژه‌های انرژی باد فراساحلی تبدیل کرده‌است. طبق گزارش شورای جهانی انرژی بادی^۱، آفریقای جنوبی ظرفیت بسیار خوبی برای بهره‌برداری از این نوع انرژی تجدیدپذیر دارد. گزارش گروه بانک جهانی در سال ۲۰۱۹، پتانسیل فنی انرژی باد فراساحلی کشور را حدود ۶۴۶ گیگاوات تخمین زده‌است [۹۴]. این ظرفیت عمدتاً در سواحل شرقی نزدیک به دوربان و در امتداد سواحل به سمت غرب تا مرز نامیبیا متمرکز است. مناطق فراساحلی آفریقای جنوبی دارای سرعت باد متوسطی بالاتر از ۷ متر بر ثانیه هستند که برای تولید انرژی باد ایده‌آل به نظر می‌رسد. این منبع باد قابل توجه، به همراه سواحل وسیع کشور، ظرفیتی سرشار برای توسعه‌ی مزارع باد فراساحلی فراهم می‌آورد که می‌تواند به‌طور قابل توجهی به نیازهای انرژی کشور کمک کند [۹۵]. توسعه‌ی انرژی باد فراساحلی در آفریقای جنوبی شامل دو رویکرد اصلی فناوری است؛ توربین‌های ثابت و توربین‌های بادی شناور. توربین‌های ثابت به بستر دریا متصل می‌شوند و معمولاً در آب‌های کم‌عمق استفاده می‌شوند. با این حال، شرایط فراساحلی آفریقای جنوبی که شامل دریا‌های خشن، جریان‌های قوی و عمق زیاد آب‌ها است، قابلیت استفاده از توربین‌های ثابت را به حدود ۵۷ گیگاوات از کل پتانسیل محدود می‌کند. در مقابل، توربین‌های بادی شناور برای آب‌های عمیق‌تر طراحی شده‌اند و می‌توانند در فواصل دورتر از ساحل نصب شوند. این سکوها محدودی گسترده‌تری برای استقرار داشته و می‌توانند تا ۵۸۹ گیگاوات ظرفیت اضافی ایجاد کنند. هر چند توربین بادی شناور در حال حاضر پرهزینه‌تر از توربین ثابت است، اما انتظار می‌رود با پیشرفت فناوری و تجاری‌سازی کامل این فناوری تا سال ۲۰۳۰، توربین بادی شناور به گزینه‌ای مقرون به صرفه برای ترکیب انرژی آفریقای جنوبی تبدیل شود [۹۶].

1 the Global Wind Energy Council (GWEC)



شکل ۲-۳۲ نحوه‌ی استقرار توربین‌های ثابت و شناور [۹۶]

سازگاری و ادغام فناوری توربین بادی شناور برای آفریقای جنوبی با توجه به چالش‌های منحصر به فرد محیط فراساحلی کشور اهمیت زیادی دارد. پیشرفت در توربین بادی شناور می‌تواند به طور قابل توجهی قابلیت اجرایی و مقیاس‌پذیری پروژه‌های بادی فراساحلی این کشور را افزایش دهد.

در حال حاضر، برای بررسی و توسعه‌ی منابع انرژی باد فراساحلی آفریقای جنوبی چندین راهکار پیگیری می‌شود. از جمله، همکاری مشترک بین شرکت سوئدی هکسیکن‌ای بی^۱ و شرکت جنسیس اکوانرژی دیولپمنتس^۲ از آفریقای جنوبی که با هدف توسعه‌ی مزارع بادی شناور در مقیاس بزرگ شکل گرفته‌است. این پروژه‌ها به دنبال نمایش قابلیت‌ها و مزایای انرژی باد فراساحلی در آفریقای جنوبی هستند [۹۴].

علاوه بر همکاری‌های بین‌المللی، دولت آفریقای جنوبی نیز با حمایت از توسعه‌ی انرژی باد فراساحلی، تمایل خود را به توسعه‌ی این حوزه ابراز کرده‌است. چارچوب‌های قانونی و سیاستی مختلف در حال بررسی است تا محیطی مساعد برای سرمایه‌گذاری و توسعه در بخش انرژی باد فراساحلی ایجاد کند.

مزایای اقتصادی و زیست‌محیطی انرژی باد فراساحلی بسیار زیاد است. از نظر اقتصادی، مزارع باد فراساحلی با ایجاد شغل، تحریک اقتصادهای محلی و ارتقای نوآوری‌های فناوری برای آفریقای جنوبی مفید است. از سوی دیگر، توسعه‌ی پروژه‌های باد فراساحلی نیازمند نیروی کار ماهر، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و توسعه‌ی زنجیره‌ی تأمین است که می‌تواند به طور قابل توجهی به اقتصادهای محلی کمک کند.

1 Hexicon AB

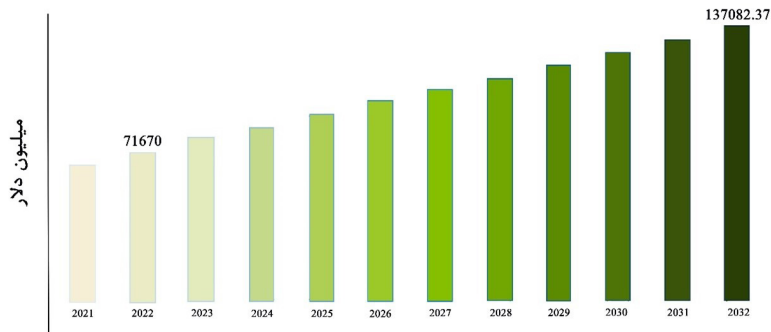
2 Genesis Eco-Energy Developments

علیرغم ظرفیت بالای انرژی باد فراساحلی، توسعه‌ی این حوزه در آفریقای جنوبی با چندین چالش مواجه است. هزینه‌های اولیه بالا، پیچیدگی‌های فنی و موانع قانونی از جمله مهم‌ترین این چالش‌ها محسوب می‌شوند. نصب و نگهداری مزارع باد فراساحلی نیازمند سرمایه‌گذاری و تخصص قابل توجه است و محیط قانونی باید از سرمایه‌گذاران این حوزه حمایت کرده و برای افزایش جذابیت آن، باید تسهیلات ویژه‌ای ارائه کند. تا به حال، آمار دقیقی از میزان کل سرمایه‌گذاری در توربین‌های بادی فراساحلی آفریقای جنوبی جمع‌آوری نشده و گزارش‌های صنعتی و تحلیلی بازار، اغلب برآوردهایی از سطح سرمایه‌گذاری در بازارهای نوظهور ارائه می‌دهند. آمار انرژی باد فراساحلی در آفریقای جنوبی، می‌تواند به‌طور قابل‌توجهی متغیر بوده و بر اساس اندازه‌ی پروژه، فناوری و ساختارهای مالی متفاوت باشد. سرمایه‌گذاری‌ها در سطح جهانی در این حوزه، حدود ۲ تا ۴ میلیارد دلار به ازای هر گیگاوات ظرفیت نصب‌شده است و مقیاس مشابهی برای آفریقای جنوبی نیز پیش‌بینی می‌شود [۹۶].

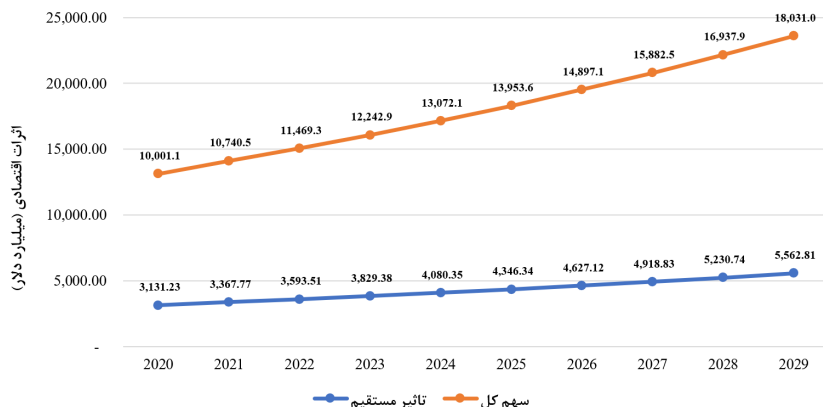
۲-۸- گردشگری ساحلی و دریایی

گردشگری ساحلی و دریایی حداقل ۵۰ درصد از کل گردشگری جهان را تشکیل می‌دهد و به عنوان بزرگترین بخش اقتصادی برای اکثر کشورهای ساحلی در حال توسعه به شمار می‌رود. تضمین پایداری این بخش برای رونق مستمر مقاصد و جوامعی که به آن متکی هستند، حیاتی است. در مواجهه با نابرابری جهانی، نگرانی فزاینده‌ای وجود دارد که بخش گردشگری می‌تواند از نظر ویژگی، عملیاتی و تأثیرات به صورت انحصاری عمل کند. از این رو، فراگیربودن فرآیندهای توسعه‌ی گردشگری به طور فزاینده‌ای تحت نظارت دقیق دانشگاهی و سیاست‌گذاری قرار می‌گیرد.

ارزش بازار جهانی گردشگری ساحلی و دریایی در سال ۲۰۲۲ به حدود ۳ تریلیون دلار رسید و پیش‌بینی می‌شود که از ۳/۲۴ تریلیون دلار در سال ۲۰۲۳ به ۵/۰۶ تریلیون دلار تا سال ۲۰۳۱ با نرخ رشد ترکیبی سالانه ۵/۷ درصد افزایش یابد. رشد بازار به جمعیت جوان‌تر و تمایل رو به رشد به سفرهای تفریحی و مکان‌های ناشناخته نسبت داده می‌شود [۹۷].



شکل ۳۳-۲ اندازه‌ی بازار جهانی گردشگری دریایی در سال ۲۰۲۲ و پیش‌بینی رشد آن تا سال ۲۰۳۲ [۹۷]



شکل ۳۴-۲ چشم‌انداز سهم مستقیم و کل گردشگری در تولید ناخالص داخلی از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۹ [۹۸]

همه‌گیری کووید-۱۹ زنجیره‌ی تامین جهانی را مختل کرد. شرکت‌های تولیدی فعالیت‌های خود را به طور کامل متوقف کرده و بسیاری از مشاغل تا زمان دریافت دستورالعمل‌های بازگشایی از سوی مقامات دولتی، تعطیل ماندند. همچنین، شیوع این بیماری تأثیر قابل‌توجهی بر صنعت گردشگری دریایی داشته‌است، زیرا کشورهای بسیاری در تلاش برای کاهش سرعت شیوع آن، محدودیت‌های سفر و گردشگری را اعمال کردند. هشدارها برای خانه‌ماندن و الزامات دو هفته‌ای قرنطینه‌ی خود در قبل و بعد از سفر، تقاضا برای گردشگری را بسیار کاهش داد. اقدامات قرنطینه‌ای، منجر به ممنوعیت موقت تولید و فرآوری و واردات و صادرات در صنایع مختلف شد. دستورات سختگیرانه‌ی مربوط به شیوع همه‌گیری، منجر به کاهش جدی مسافران داخلی و خارجی شده و در نتیجه، تأثیر منفی

قابل توجهی بر تقاضای گردشگری دریایی داشته است [۹۷].

۲-۸-۱ حاشیهی اقیانوس هند (آیورا)^۱

کشورهای عضو اتحادیهی همکاریهای منطقه‌ای حاشیهی اقیانوس هند، با برنامه‌ی اقدام آیورا ۲۰۲۰-۲۰۱۷، موضوع «گردشگری و مبادلات فرهنگی» را به عنوان یکی از حوزه‌های اصلی و دارای اولویت خود مشخص کرده‌اند. این اتحادیه یک سازمان بین‌دولتی فعال محسوب می‌شود که هدف آن تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه‌ی پایدار در منطقه‌ی اقیانوس هند از طریق ۲۳ کشور عضو و ۱۱ شریک عنوان شده است [۹۹].



شکل ۲-۳۵ اعضای اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه اقیانوس هند [۱۰۰]

اعلامیه‌ی جاکارتا در مورد اقتصاد آبی در ۲۶ مه ۲۰۱۷ صادر شد و اصول و توصیه‌هایی برای توسعه‌ی پایدار و افزایش مزایای اجتماعی-اقتصادی، به‌ویژه برای جوامع ساحلی، ارائه داد که به توانمندسازی اقتصادی زنان و ابعاد جنسیتی در اقتصاد گردشگری ساحلی در کشورهای عضو آیورا توجه ویژه‌ای دارد [۱۰۱]. ارزیابی سهم گردشگری در اقتصاد آبی به دلیل پراکندگی بخش گردشگری، ناهم‌هنگی استانداردها و تفاوت‌های مفهومی دشوار است. همچنین، سیستم‌های ضعیف جمع‌آوری داده‌ها در این حوزه، منجر به وجود داده‌های غیرقابل اعتماد شده است.

داده‌های سازمان جهانی گردشگری، وابسته به سازمان ملل متحد، معمولاً به عنوان مبنایی برای اندازه‌گیری گردشگری بین‌المللی و سهم نسبی آن در تولید ناخالص داخلی مورد استفاده قرار می‌گیرند. جدول ۲-۶ تحلیل وضعیت گردشگری کشورهای آیورا را با استفاده از جدیدترین داده‌های سازمان جهانی گردشگری ارائه می‌دهد. این سازمان

۱ اتحادیهی همکاری‌های منطقه‌ای حاشیهی اقیانوس هند (به انگلیسی: Indian Ocean Rim-Association for Regional Cooperation یا IOR-ARC) اساساً به عنوان ابتکار حاشیهی اقیانوس هند شناخته می‌شود و یک سازمان بین‌المللی است که در سال ۱۹۹۷ با ابتکار هند و موریس آغاز به کار کرد.

پیش‌بینی می‌کند که حجم گردشگری بین‌المللی در سراسر جهان از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۳۰ میلادی، سالانه به طور متوسط ۳/۳ درصد افزایش می‌یابد که منجر به ۱/۴ میلیارد نفر گردشگر بین‌المللی تا سال ۲۰۲۰ و ۱/۸ میلیارد نفر گردشگر بین‌المللی تا سال ۲۰۳۰ خواهد شد [۱۰۲].

جدول ۲-۶ وضعیت گردشگری در کشورهای آیورا در سال ۲۰۱۶ [۱۰۳]

کشور	طول خط ساحلی (کیلومتر)	ورود گردشگر بین‌المللی (نفر)	درآمد حاصل از گردشگری بین‌المللی (میلیون دلار)	تولید ناخالص داخلی صنعت گردشگری (درصد)
اندونزی	۵۴,۷۱۶	۹,۹۶۳	۱۱,۳۴۹	۳/۱
استرالیا	۲۵,۷۶۰	۸,۲۶۳	۳۲,۴۲۳	۲/۶
هند	۷۰۰۰	۱۴,۵۶۹	۲۲,۴۲۷	-
ماداگاسکار	۴,۸۲۸	۲۹۳	۳۰۷	۵/۹
مالزی	۴,۶۷۵	۲۶,۷۵۷	۱۸۰,۷۴	۷/۲
تایلند	۳,۲۱۹	۳۲,۵۸۸	۴۹,۸۷۱	۹
ایران	۳,۱۸۰	۴,۹۴۲	۳,۸۶۸	۲/۲
سومالی	۳,۰۲۵	-	-	-
آفریقای جنوبی	۲,۸۸۱	۱۰,۰۴۴	۷,۹۱۰	۳
موزامبیک	۲,۴۷۰	۱,۶۳۹	۱۰۸	۳/۲
عمان	۲,۰۹۲	۱,۸۹۷	۱,۵۴۰	۳
یمن	۱,۹۰۶	۳۶۷	۱۰۰	۲/۹
امارات	۱,۴۴۸	۱۴,۹۱۰	۱۹,۴۹۶	۴
تانزانیا	۱,۴۲۴	۱,۱۰۴	۲,۱۳۵	۴/۵
سری لانکا	۱,۳۴۰	۲,۰۵۱	۳,۵۱۸	۳/۹
بنگلادش	۵۸۰	۱۲۵	۱۷۵	۲/۱
کنیا	۵۳۶	۱,۱۱۴	۸۲۴	۴/۸
سیشل	۴۹۱	۳۰۳	۴۱۴	۲۱/۱
کومور	۳۴۰	۲۴	۴۰	-
سنگاپور	۱۹۳	۱۲,۹۱۳	۱۸,۳۸۶	۵/۳
موریس	۱۷۷	۱,۲۷۵	۱,۵۷۲	۱۱/۳

در تحلیل جدول ۲-۶ چند نکته مهم وجود دارد. اول، داده‌های سازمان جهانی گردشگری شامل تمامی مقاصد، نه فقط مقاصد ساحلی، است. دوم، داده‌های فوق، تفاوت زیادی در تعداد گردشگران و درآمد‌های گردشگری بین کشورهای آیورا را نشان می‌دهد؛ به‌عنوان مثال، درآمد بالای استرالیا نسبت به تعداد گردشگران ورودی‌اش نشان‌دهنده‌ی هزینه بالای گردشگران آن کشور است. سوم، برخی کشورهای آیورا به دلیل بی‌ثباتی سیاسی و درگیری‌ها، نوساناتی در جذب گردشگر داشته‌اند. چهارم، دقت داده‌ها در مورد سهم گردشگری در تولید ناخالص داخلی باید با احتیاط بررسی شود، اما مشخص است که کشورهایی مانند سیشل و تایلند سهم بالایی از گردشگری در تولید ناخالص داخلی دارند،

در حالیکه کشورهایمانند ایران و هند سهم نسبتاً کمی دارند. پنجم، پیش‌بینی می‌شود تايلند، هند و سریلانکا سریع‌ترین رشد در سهم گردشگری بین‌المللی را داشته باشند، در حالی‌که استرالیا و امارات رشد کمتری خواهند داشت. ششم، بخش بزرگی از گردشگری بین‌المللی به دلیل افزایش گردشگری منطقه‌ای در آسیا و جنوب صحرای آفریقا است. هفتم، نبود دسترسی به آمارهای دقیق، تعیین سهم گردشگری ساحلی و دریایی را دشوار کرده و اهمیت گردشگری داخلی در مقاصد ساحلی اغلب نادیده گرفته می‌شود [۱۰۴].

۲-۸-۲- گردشگری ساحلی و دریایی در آفریقای جنوبی

آمار رسمی منتشرشده‌ی آفریقای جنوبی از ارقام ورود بین‌المللی برای ژانویه تا نوامبر ۲۰۲۳، یک بار دیگر حرکت رو به رشد بخش گردشگری این کشور را نشان می‌دهد. تعداد گردشگران بین‌المللی دوره‌ی زمانی فوق، بالغ بر ۷/۶ میلیون نفر بوده‌است که نشان‌دهنده‌ی افزایش قابل‌توجه ۵۱/۸ درصدی نسبت به دوره‌ی مشابه در سال ۲۰۲۲ می‌باشد. در حالی‌که این افزایش نسبت به آمارهای قبل از همه‌گیری کووید-۱۹ دلگرم‌کننده به نظر می‌رسد، اما این عملکرد در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۱۹، ۱۷/۶ درصد کمتر است.

در طول یازده ماه اول سال ۲۰۲۳، آفریقای جنوبی پذیرای ۵/۸ میلیون بازدیدکننده از سایر کشورهای قاره‌ی آفریقا بود که در مقایسه با مدت مشابه در سال ۲۰۲۲، ۷۵/۵ درصد از کل ورودی‌ها را به خود اختصاص داده‌است. وزیر گردشگری این کشور مدعی است که «در مجموع، با استفاده از بازاریابی متمرکز، همکاری‌های مختلف و فرصت‌های راهبردی متعدد توسط وزارت گردشگری، بخش گردشگری آفریقای جنوبی گسترش قابل‌توجهی یافته و توانسته‌ایم به نتایج بسیار چشمگیر در این قاره دست یابیم.» [۱۰۵].

ورود گردشگران از قاره‌ی آمریکا بین ژانویه تا نوامبر سال ۲۰۲۳ به بیش از ۴۱۱ هزار نفر رسید که نشان‌دهنده‌ی رشد ۴۴ درصدی نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۲۲ است. کشور آمریکا بیشترین سهم را با ۳۲۰ هزار ورود داشته‌است که نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۲۲ افزایش ۳۹ درصدی را نشان می‌دهد. آمریکا همچنان یک منبع بازار بین‌المللی برتر برای آفریقای جنوبی بوده و رشد ثابتي را در تعداد گردشگران در سال ۲۰۲۳ ثبت کرده‌است.

اروپا با ۱/۱ میلیون گردشگر، ۱۴/۶ درصد از کل ورود گردشگران را در سال ۲۰۲۳ به خود اختصاص داده‌است. این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، ۴۳/۲ درصد افزایش داشته‌است. بریتانیا با اعزام بیش از ۳۱۵ هزار گردشگر به آفریقای جنوبی، با رشد ۳۰/۴ درصدی، همچنان برترین مبدا اروپایی این کشور محسوب می‌شود؛ آلمان با ۴۷/۹ درصد افزایش در ورود، به تعداد ۲۱۹ هزار گردشگر رسید. پس از آن هلند با ۴۸/۴ درصد افزایش به تعداد ۱۱۸ هزار گردشگر دست یافت. روسیه رشد چشمگیر ۸۳/۹ درصدی را به نمایش

گذاشت و ۲۵ هزار گردشگر اعزام کرد. لازم به ذکر است که هلند ۹۰ درصد از ورودی‌های سال ۲۰۱۹ را به دست آورده و موقعیت خود را به عنوان چهارمین مبدا بزرگ بین‌المللی پس از آمریکا، بریتانیا و آلمان تثبیت کرده‌است.

در سال ۲۰۲۳ میلادی، بازار گردشگران آسیایی با مجموع ۱۸۲ هزار گردشگر در مقایسه با سال گذشته رشد قابل‌توجه ۷۲/۶ درصدی را نشان داد. در این منطقه، هند با ۷۳ هزار گردشگر، رشد ۴۶/۳ درصدی، پیش‌تاز بود و چین با افزایش ۲۱۵/۷ درصدی به ۳۴ هزار گردشگر نزدیک شد. غرب آسیا با ۵۱ هزار ورود در یازده ماه اول سال، رشدی ۳۷/۵ درصدی در مقایسه با مدت مشابه در سال ۲۰۲۲ داشته‌است [۱۰۶].

در بخش گردشگری آفریقای جنوبی، پایداری و فراگیری به‌عنوان دو هدف راهبردی تعیین شده‌اند. «راهبرد ملی گردشگری ۲۰۲۶-۲۰۱۶»^۱ نیز برای اطمینان از توزیع گسترده و عادلانه‌ی مزایای این صنعت در جامعه تدوین شده‌است. این راهبرد توسط اصلاحیه‌ی بخش گردشگری بر اساس کد توانمندسازی اقتصادی سیاه‌پوستان، که بر مالکیت، مدیریت و مهارت‌ها تأکید دارد، پشتیبانی می‌شود. دسترسی به منابع مالی به عنوان یک محدودیت کلیدی برای تضمین مزایای گسترده در بخش گردشگری ذکر شده‌است. راهبرد ملی گردشگری، علاوه بر تسهیل دسترسی به منابع مالی برای افراد تازه‌وارد به این صنعت، بر توسعه‌ی سازمانی نیز تمرکز دارد. این راهبرد شامل تلاش‌هایی در زمینه‌ی آموزش، مربیگری و رشد کسب‌وکار است [۱۰۷].

بسیاری از افراد فقیر آفریقای جنوبی در مناطق روستایی زندگی می‌کنند، جایی که فرصت‌های اقتصادی کم است و زیرساخت‌ها اغلب ناکافی است. به همین دلیل، راهبرد ملی بخش گردشگری خواستار بازنگری در گردشگری روستایی به منظور پیوند بهتر این راهبرد با تحول و اولویت‌های منافع جامعه است. این راهبرد شامل همکاری با آژانس توسعه‌ی شرکت‌های کوچک^۲ است که در بخش توسعه‌ی کسب‌وکار مستقر می‌باشد. آژانس توسعه‌ی شرکت‌های کوچک در سال ۲۰۰۴ با دستور اجرای استراتژی کسب‌وکارهای کوچک دولت با هدف طراحی و پیاده‌سازی یک شبکه‌ی ملی استاندارد و مشترک برای توسعه‌ی شرکت‌های کوچک و ادغام آژانس‌های حمایتی شرکت‌های کوچک با بودجه‌ی دولتی در تمام سطوح دولت تأسیس شد. آژانس مالی شرکت‌های کوچک^۳ در سال ۲۰۱۲ تأسیس شد تا به کسب‌وکارهای کوچکی که تا سقف ۳۴۹ هزار دلار به بودجه نیاز دارند، رسیدگی کند. آژانس مالی شرکت‌های کوچک تامین وام‌ها، دارایی‌ها و نیازهای سرمایه‌ی در گردش را تامین می‌کند [۱۰۸].

یکی دیگر از مؤسسات دولتی که در حمایت از توسعه‌ی گردشگری فعالیت دارد، آژانس ملی توسعه‌ی جوانان است. این آژانس به افراد آفریقای جنوبی در سنین ۱۴ تا ۳۵ سال

1 National Tourism Sector Strategy (NTSS)

2 Small Enterprise Development Agency (SEDA)

3 Small Enterprise Finance Agency (SEFA)

کمک می‌کند تا کسب‌وکارهای جدید راه‌اندازی کرده و به منابع مالی دسترسی پیدا کنند. این آژانس از خدمات برای توسعه‌ی مشاغل موجود نیز پشتیبانی می‌کند. یکی از ابزارهای کلیدی دیگر برای حمایت از شرکت‌های کوچک و متوسط در بخش گردشگری آفریقای جنوبی، مشارکت سازمان گردشگری^۱ است. مشارکت سازمان گردشگری در سال ۲۰۰۰ به عنوان یک راهکار برای ایجاد اعتماد تجاری آغاز شد. با کمک مالی سازمان گردشگری و سایر منابع، از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۵، مشارکت سازمان گردشگری بیش از ۳۸/۸۶ میلیون دلار در توسعه‌ی گردشگری سرمایه‌گذاری کرد، بیش از ۲۵ هزار اپراتور کسب‌وکار کوچک و کارمند را آموزش داد و بیش از ۴۵۰ کسب‌وکار کوچک گردشگری را هدایت نمود [۱۰۸].

یکی دیگر از منابع کلیدی تامین مالی برای کسب‌وکارهای جدید مرتبط با گردشگری، صندوق تحول گردشگری است. صندوق تحول گردشگری، یک همکار بین صندوق توانمندسازی ملی و سازمان گردشگری به شمار می‌رود که از ایجاد و رشد مشاغل تحت مالکیت سیاه‌پوستان در بخش گردشگری حمایت می‌کند.

انگیزه‌ی تمرکز بر گردشگری دریایی و ساحلی عمدتاً از اولویت‌بندی آفریقای جنوبی برای اقتصاد آبی از طریق عملیات پاک‌سازی پدید آمده‌است. عملیات پاک‌سازی با الگوبرداری از برنامه‌ی «نتایج سریع بزرگ» مالزی و با هدف رفع موانع سرمایه‌گذاری، ترویج همکاری‌های بین‌بخشی و تمرکز بر ایجاد شغل و رشد اقتصادی آغاز شده‌است. اولین آزمایشگاه موضوعی تحت عملیات پاک‌سازی بر اقتصاد اقیانوس، به ویژه کشتیرانی، آبی‌پروری، نفت و گاز دریایی، توسعه‌ی بنادر، گردشگری ساحلی و اداره‌ی اقیانوس و خدمات حفاظتی تمرکز دارد. آزمایشگاه گردشگری ساحلی و دریایی پاک‌سازی طی پنج هفته در آوریل تا مه ۲۰۱۶ تشکیل شد. در این دوره‌ی زمانی، ۴۰ شرکت‌کننده از بیش از ۲۰ سازمان ذینفع، چالش‌ها و فرصت‌ها را برای توسعه‌ی گردشگری ساحلی در آفریقای جنوبی شناسایی کردند. متعاقباً، رایزنی‌های گسترده‌ای با سایر نهادها و گروه‌های ذینفع انجام شد که طی آن، حوزه‌های دارای اولویت و طرح‌های برنامه‌ریزی‌شده، اصلاح شدند. این فرآیند، منجر به شناسایی شش حوزه‌ی دارای اولویت، یعنی مقررات و مجوزها، تحقیق و برنامه‌ریزی قضایی، توسعه‌ی منطقه‌ی ساحلی، ایمنی گردشگری، گردشگری دریایی و توسعه‌ی مهارت‌ها شد [۱۰۷].

نقاط قوت عملیات پاک‌سازی در بیان واضح اولویت‌های راهبردی، اهداف اجرایی محدود به زمان و یک الگوی عملیاتی شفاف برای هماهنگی و نظارت در بخش گردشگری است [۱۰۸].

1 Tourism Enterprise Partnership (TEP)



فصل سوم

قدرت دریایی



۱-۳- مقدمه

دریاها همیشه ناشناخته‌تر از خشکی‌ها بوده‌اند؛ منطقه‌ای کشف‌نشده که حضور دائمی انسان در آن و تعیین مرزها غیرممکن به نظر می‌رسد. برای مدت‌های طولانی، سیاست اندازه‌گیری مرزهای دریایی به عنوان معیاری برای رسیدن به قانون لیبروم^۱ مطرح بود که در اوایل قرن هفدهم توسط گروتیوس بیان شد. طبق این قانون، دریا باید توسط همه، مورد استفاده قرار گیرد و به هیچ فرد خاصی تعلق نداشته باشد. امروزه نیز این چشم‌انداز وجود دارد که دریا به عنوان یک فضای مشترک و قابل بهره‌برداری برای همه شناخته شده و همگان وظیفه دارند برای حفظ آن تلاش کنند [۱۰۹].

اهمیت اصلی دریا، که در ابتدا بر ماهیگیری متمرکز بود، به تدریج به نقش آن به عنوان مسیرهای ارتباطی گسترش یافت؛ همان چیزی که امروزه به عنوان خطوط ارتباطی دریایی^۲ شناخته می‌شود. درحالی که دریا برای همه وجود داشت ولی هدف کشورهای دارای قدرت و حاکمیت، اشغال سرزمین‌هایی بود که در مسیر حرکت کشتی‌های آن‌ها قرار داشتند. با توجه به وقوع استعمار، به ویژه در آمریکای جنوبی و آفریقا با هدف اشغال و بهره‌برداری از منابع قاره‌ای، دریا تنها به عنوان مسیری برای انتقال ثروت به مراکز مستعمراتی تلقی می‌شده و حاکمیت دریایی هرگز به عنوان یک مسئله‌ی جدی مطرح نبوده است [۱۱۰].

این شیوه‌ی نگاه به دریا پس از جنگ جهانی دوم به تدریج دستخوش تغییر شده و پس از تکمیل تقسیم‌بندی سیاسی جهان، همزمان با رشد صنعت ماهیگیری و اکتشاف منابع اقیانوسی (نفت و گاز در دریا)، قلمروی دریایی از اهمیت بیشتری برخوردار شد. در سال ۱۹۴۵ میلادی، رئیس‌جمهور آمریکا حق آمریکا بر منابع دریایی فلات قاره‌ی بیرونی^۳ به منظور حفظ و توسعه‌ی محاطانه منابع طبیعی بستر دریا را اعلام کرد و در سال ۱۹۵۸ اولین کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها^۴ امضا شد که مفاهیمی مانند قلمروی دریایی^۵، منطقه‌ی پیوسته^۶ و فلات قاره^۷ را معرفی می‌کرد. بعدها، در سال ۱۹۸۲، سومین کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد قانون دریاها روش دقیق‌تری را برای تعیین و اندازه‌گیری مناطق آبی ایجاد کرد و مفهوم منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را معرفی نمود.

با این حال، آفریقای پسااستعماری، در نیمه‌ی دوم قرن بیستم عمدتاً درگیر حل و فصل اختلافات داخلی و تحکیم مرزهای سیاسی بود و از ابزارهایی که برای ادغام دریا در اقتصاد

1 Mare Liberum

2 Sea lines of communication (SLOC)

3 the Outer Continental Shelf (OCS)

4 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

5 territorial sea

6 contiguous zone

7 continental shelf

ملی خود نیاز داشت، محروم ماند. این روند در طول دهه‌ی ۱۹۹۰ با برنامه‌های تعدیل ساختاری^۱ که برای نجات اقتصادهای آفریقایی اجرا گردید، تقویت شد. علیرغم توجه این برنامه‌ها به کاهش اندازه‌ی دولت‌ها و رقابتی‌کردن اقتصاد، بُعد دریایی از توجه کافی برخوردار نبود. علاوه بر این، تاثیر دریاها بر سایر حوزه‌های فعالیت در کنار شیلات، تجارت و حمل‌ونقل در آن زمان به وضوح دیده نمی‌شد. آفریقا همچنان چشم‌اندازی به دریاها نداشت، در حالی که در دهه‌ی ۱۹۸۰ انقلابی در حمل‌ونقل دریایی در حال وقوع بود که رقابت و اهمیت حمل‌ونقل دریایی را احیا کرد. مخصوصاً با توجه به این واقعیت که قاره‌ی آفریقا توسط برخی از مسیرهای اصلی دریایی بین‌المللی احاطه شده و حدود ۹۰ درصد تجارت آن از طریق دریا انجام می‌شود. از سوی دیگر، صید ترال صنعتی توسط کشورهای خارجی منبع اصلی پروتئین مردم آفریقا را از بین می‌برد[۱۱۰].

در این میان، دریا به عنوان مکانی محتاج ملاحظات امنیتی تلقی نمی‌شد، به شرط آنکه در آن نظم خوبی حاکم باشد. سازمان بین‌المللی دریانوردی^۲، در حالی که به ایمنی جان اشخاص در دریا توجه می‌کرد (کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا^۳، در سال ۱۹۷۴ امضا شد)، به ندرت بر مسائل امنیتی توجه داشت؛ تا سال ۱۹۸۸، زمانی که کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی^۴ در پاسخ به ربودن یک کشتی تفریحی در سال ۱۹۸۵ به اجرا درآمد[۱۱۱].

حملات به شناور نظامی آمریکایی یواس‌اس-گول^۵ و نفتکش فرانسوی لیمبورگ به ترتیب در سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۲ میلادی و سکوهای نفتی در سواحل عراق در سال ۲۰۰۴ میلادی، روند جدید امنیت دریایی را تغییر داد. ناگهان وضعیت برعکس شد و کشورهای ساحلی مجبور شدند به جای بخش‌های داخلی به دریا به عنوان منشأ تهدیدات نگاه کنند. تدابیر جدیدی اتخاذ شد که مهمترین آن‌ها ایجاد کد امنیت کشتی و تأسیسات بندری^۶ در سال ۲۰۰۴ به شمار می‌رود[۱۱۰].

در آفریقای جنوبی، پس از افزایش تدریجی در دستورکار امنیتی، امنیت دریایی به مسئله‌ای مرکزی تبدیل شده‌است؛ به ویژه در زمینه‌ی استراتژی امنیت دریایی ۲۰۵۰. اکنون این آگاهی در حال افزایش است که بی‌توجهی به دریا می‌تواند به از دست دادن فرصت‌های اقتصادی و حتی وقوع تهدیدهای اقتصادی منجر شود. بنیاد برنتهرست^۷ امنیت دریایی را از دیدگاه آفریقایی

1 structural adjustment programs (SAP)

2 International Maritime Organization (IMO)

3 Safety of Life at Sea (SOLAS)

4 Suppression of Unlawful Acts (SUA)

5 USS Cole

6 International Ship and Port Facility Security (ISPS)

۷ بنیاد برنتهرست یک اتاق فکر مستقر در ژوهانسبورگ است که توسط خانواده‌ی اوپنهاایمر در سال ۲۰۰۴ برای حمایت از ابتکار برنتهرست در جستجوی راه‌های برای تأمین مالی توسعه‌ی آفریقا و سازماندهی کنفرانس‌هایی درباره رقابت‌پذیری آفریقا تأسیس شد.

به عنوان «هر چیزی که استفاده ایمن از آبراه‌های آفریقا و زیرساخت‌های پشتیبانی‌کننده از این آبراه‌ها را ایجاد، حفظ یا بهبود بخشد» تعریف می‌کند [۱۱۲]. بیشتر تهدیداتی که از دریا پدیدار می‌شوند نیازمند پاسخ‌های چارچوب‌بندی‌شده‌ی مشترک هستند. این امر در سطوح جهانی، قاره‌ای، منطقه‌ای و حتی ملی صدق می‌کند، که در آن مسائل امنیت دریایی، نباید به ارتش واگذار شود، بلکه باید با مشارکت طیف کامل ذینفعان اجتماعی بررسی شود.

۲-۳- چارچوب‌های قانون‌گذاری امنیت دریایی

سازمان بین‌المللی دریانوردی، آژانس حاکم و نظارتی سازمان ملل برای حمل‌ونقل دریایی است. این سازمان در سال ۱۹۴۸ میلادی به عنوان سازمان مشورتی دریایی بین‌دولتی^۱ در کنفرانس ژنو تأسیس و در سال ۱۹۵۸ اجرایی شد. نام سازمان مشورتی دریایی بین‌دولتی، در سال ۱۹۸۲ به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر کرد. سازمان بین‌المللی دریانوردی وظیفه داشت شرایط را برای همکاری‌های فناوری‌های کشورهای عضو در قوانین و شیوه‌های کشتیرانی و همچنین ارتقای استانداردهای بالا در ایمنی و ناوبری دریایی فراهم کند [۱۱۳]. همکاری‌های بین‌المللی موردنظر برای افزایش ایمنی دریایی در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا توافق شده‌است. اولین نسخه‌ی کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا در سال ۱۹۱۴ تصویب شد و به طور مداوم به‌روز و اصلاح شده‌است تا تمام مسائل مربوط به ایمنی در دریا، از جمله آلودگی دریایی و تجارت را پوشش دهد [۱۱۴]. هدف اصلی کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ایجاد حداقل استانداردهای ایمنی برای ساخت‌وساز کشتی و عملیات تجهیزات بر روی کشتی‌ها و سایر سکوها است [۱۱۵].

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای^۲، که به عنوان «قانون اساسی دریاهای» شناخته می‌شود، مهم‌ترین چارچوب حقوقی بین‌المللی برای امنیت و ایمنی دریایی است. این کنوانسیون که در سال ۱۹۸۲ تصویب و در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ به اجرا درآمد، مرزهای حقوق و مسئولیت‌های بین‌المللی کشورها را در استفاده از اقیانوس‌ها و دریاهای تعیین می‌کند. همچنین، یک نظام جامع نظارتی برای فضای دریایی فراهم می‌آورد و به عنوان پایه‌ای برای نظام‌های مدیریتی امنیت دریایی در سطح ملی و منطقه‌ای عمل می‌کند. این کنوانسیون به مسائل متعددی از جمله تعیین مرزهای دریایی، حقوق و وظایف دولت‌ها در بهره‌برداری از منابع دریایی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی و حل‌وفصل منازعات دریایی می‌پردازد [۱۱۶، ۱۱۷].

یکی از مهم‌ترین اصول کنوانسیون حقوق دریاهای، تعیین سه نوع منطقه‌ی دریایی اصلی است: آب‌های سرزمینی^۳، منطقه‌ی اقتصادی انحصاری و فلات قاره.

1 Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)

2 United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS

3 Territorial Waters

آب‌های سرزمینی منطقه‌ای است که تا ۱۲ مایل دریایی از خط مبدا کشورها امتداد داشته و کشورها در این محدوده دارای حاکمیت کامل هستند. منطقه‌ای اقتصادی انحصاری تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدا کشورها گسترش می‌یابد و در این منطقه، کشورها حقوق انحصاری برای بهره‌برداری از منابع طبیعی مانند ماهیگیری و استخراج نفت و گاز دارند. فلات قاره، منطقه‌ای است که فراتر از آب‌های سرزمینی و منطقه‌ای اقتصادی انحصاری امتداد دارد و شامل بستر دریا و زیر بستر آن می‌شود که کشورها حق استخراج منابع معدنی را دارند [۱۱۷، ۱۱۸].

کنوانسیون حقوق دریاها همچنین به حل و فصل منازعات دریایی توجه ویژه‌ای دارد. یکی از دستاوردهای مهم این کنوانسیون، ایجاد دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها^۱ است که به حل و فصل منازعات دریایی بین کشورها می‌پردازد. این دادگاه که در هامبورگ مستقر است، امکان ارائه‌ی دعاوی مربوط به تفسیر و اجرای کنوانسیون حقوق دریاها را فراهم می‌کند [۱۱۹].

کنوانسیون حقوق دریاها نقش مهمی در حفاظت از محیط‌زیست دریایی ایفا می‌کند. این کنوانسیون کشورها را ملزم کرده تا اقدامات لازم را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی از منابع مختلف انجام دهند. این شامل آلودگی از کشتی‌ها، تاسیسات دریایی و منابع زمینی می‌شود. همچنین، این کنوانسیون بر مدیریت پایدار منابع زنده‌ی دریایی تاکید داشته و کشورها را به همکاری‌های بین‌المللی در زمینه‌ی تحقیق و حفاظت از منابع زیستی دریاها تشویق می‌کند.

کنوانسیون حقوق دریاها تاکنون توسط ۱۶۸ کشور و اتحادیه‌ی اروپا تصویب شده‌است. این گسترده‌ی وسیع از پذیرش، نشان‌دهنده‌ی اهمیت و تأثیر جهانی این کنوانسیون در نظم‌بخشی به فعالیت‌های دریایی و حفظ حقوق کشورها در استفاده از منابع دریایی است [۱۱۷].

کنوانسیون حقوق دریاها همچنین به مسائل امنیت دریایی توجه دارد و کشورها را ملزم به همکاری در زمینه‌ی مبارزه با فعالیت‌های غیرقانونی مانند دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر و حمل و نقل غیرقانونی سلاح‌ها می‌کند. این کنوانسیون همچنین حقوق و وظایف کشورها در ارتباط با عبور بی‌ضرر کشتی‌ها از آب‌های سرزمینی و آب‌های بین‌المللی را تعریف می‌کند [۱۱۹].

یکی از چالش‌های کنوانسیون حقوق دریاها، تفسیر و اجرای قوانین آن در مواجهه با مسائل جدید و پیچیده‌ای مانند تغییرات اقلیمی، افزایش سطح آب دریاها و بهره‌برداری از منابع زنده‌ی دریایی است. کشورها و سازمان‌های بین‌المللی به طور مستمر در حال کار بر روی بروزرسانی و تفسیر این قوانین برای مواجهه با چالش‌های جدید هستند. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها قدرت ایجاد اصلاحات در توسعه‌ی قوانین و استانداردهای خود را عمدتاً به دولت‌ها می‌دهد. بر این اساس، دولت‌ها

1 International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)

نقش مهمی در شکل دادن و توسعه‌ی این کنوانسیون ایفا می‌کنند. این رویکرد به عنوان امکان انعطاف‌پذیری در انطباق با طیف وسیع‌تری از شرایط مجاز کنوانسیون‌ها، تلقی می‌شود [۱۱۲].

۳-۳- چارچوب‌های امنیت دریایی قاره‌ای

شورای صلح و امنیت اتحادیه‌ی آفریقا^۱ بر پیشگیری و حل و فصل درگیری‌ها در قاره‌ی آفریقا تمرکز دارد. این شورا برای امنیت جمعی آفریقا، خدماتی در زمینه‌ی اعلام هشدار اولیه و واکنش امنیتی انجام می‌دهد و همچنین به عنوان سنگ‌بنای معماری صلح و امنیت آفریقا^۲ عمل می‌کند [۱۲۰].

معاهدات منطقه‌ای زیر، ساختار تعاونی امنیت دریایی آفریقا را تشکیل می‌دهند:

- مرام‌نامه‌ی جیوتی و اصلاحات جده در سال ۲۰۱۷: شبه‌جزیره‌ی عربستان، اقیانوس هند شرقی و قسمت جنوبی قاره را پوشش می‌دهد؛
- کد یائونده^۳: غرب و خلیج گینه را پوشش می‌دهد؛
- آفریقای شمالی توسط همکاری ۵ + ۵ اداره می‌شود، که هم آفریقای شمالی و هم منطقه‌ی مدیترانه را در بر می‌گیرد [۱۲۱].

با توجه به یافته‌های مرکز مطالعات استراتژیک آفریقا، اتحادیه‌ی آفریقا قصد دارد تمام فعالیت‌های منطقه‌ای را تحت استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا^۴ ۲۰۵۰ قرار دهد تا رویکردی آفریقایی برای امنیت دریایی ایجاد نماید. با این حال، نهادهای منطقه‌ای آفریقا به‌ندرت مسائل امنیتی دریایی را در اولویت قرار می‌دهند. هنگامی که نهادهای منطقه‌ای آفریقا مسائل امنیتی دریایی را در اولویت قرار می‌دهند، تصمیم می‌گیرند که مسائل امنیتی دریایی را از طریق شورای امنیت سازمان ملل متحد به عنوان محل اصلی، به‌جای شورای صلح و امنیت اتحادیه‌ی آفریقا مورد خطاب قرار دهند که این همان دلیل اصلی ناکارآمدی آن‌ها است [۱۲۲]. این مشکل به دلیل عدم انسجام بین برنامه‌های امنیتی دریایی و استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ است. همچنین این واقعیت که اجرای استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ از برنامه عقب مانده، باعث تشدید عدم انسجام می‌شود. این اتفاق، با وجود تصویب منشور آفریقایی در مورد امنیت، ایمنی و توسعه‌ی دریایی در آفریقا (منشور لومه) در ۱۵ اکتبر ۲۰۱۶ توسط نشست فوق‌العاده‌ی مجمع در لومه، پایتخت توگو، رخ داد. منشور لومه یک معاهده‌ی اتحادیه‌ی آفریقایی است که برای ترویج صلح و امنیت در دریاها، طراحی شده‌است. اهداف اولیه‌ی منشور لومه حمایت از اجرای استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ مطابق با قوانین بین‌المللی

1 Peace and Security Council (PSC)

2 Peace and Security Council (PSC)

3 Yaoundé Codes

4 African Integrated Maritime Strategy (AIMS)

دریایی است. منشور لومه همچنین قاره، مناطق و ایالت‌ها را به انجام اقداماتی برای ارتقای ایمنی و امنیت دریایی تشویق می‌کند [۱۲۳].

۳-۱-۳- استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰



شکل ۳-۱ استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ [۱۲۴]

اتحادیه‌ی آفریقا، استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ را در سال ۲۰۱۴ برای ایمن‌سازی حوزه‌ی دریایی آفریقا به تصویب رساند. این استراتژی یک چارچوب کلی برای طرح‌های دریایی آفریقا بوده و فراتر از مقابله با دزدی دریایی است. هدف آن به اوج رساندن ظرفیت اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی و امنیتی سواحل و رودخانه‌های آفریقا است. بحث امنیت دریایی در میان رهبران آفریقایی با تشدید دزدی دریایی در اقیانوس هند در امتداد آب‌های سومالی آغاز شد. این بحث منجر به ایجاد استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ گردید. قبل از این، تمرکز اتحادیه‌ی آفریقا بدون در نظر گرفتن مسائل دریایی، عمدتاً به سمت خشکی بود. اصول و ارزش‌های راهبردی استراتژی یکپارچه‌ی دریایی آفریقا ۲۰۵۰ یک مفهوم راهنما است که به دنبال ارتقای تلاش جمعی برای امنیت دریایی در میان کشورهای عضو آفریقایی است [۱۲۴].

۳-۲-۳- مرام‌نامه‌ی جیبوتی و اصلاحات جده در سال ۲۰۱۷

مقررات اصلی مرام‌نامه‌ی جیبوتی در ۲۶ ژانویه ۲۰۰۹ در جمهوری جیبوتی ایجاد شد. هدف این مرام‌نامه افزایش ظرفیت برای تقویت امنیت دریایی، فعالیت در اقتصاد دریایی و تصویب قوانینی بود که امکان عملیات مشترک در غرب اقیانوس هند و خلیج عدن را برای مبارزه با دزدی دریایی فراهم کند [۱۲۵]. این نشست با حضور ۲۰ کشور از ۲۱ کشور واجد شرایط شامل عربستان سعودی، مصر، مالدیو، جیبوتی، کومور، اتیوپی، کنیا،

سومالی، ماداگاسکار، موریس، موزامبیک، سیشل، سودان، یمن و تانزانیا برگزار شد. این کشورها موافقت کردند که قوانین امنیتی دریایی خود را ارزیابی کنند تا دزدی دریایی به عنوان یک عمل مجرمانه تلقی شود.

یکی دیگر از اهداف مرام‌نامه‌ی جیبوتی هماهنگی نحوه‌ی اجرای قوانین توسط ذینفعان بین‌المللی تحت صلاحیت سازمان بین‌المللی دریانوردی است که توسط قطعنامه‌های ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۴ و ۱۸۴۶ شورای امنیت سازمان ملل متحد در سال ۲۰۰۸ و همچنین قطعنامه‌ی ۱۱۱/۶۳ مجمع عمومی سازمان ملل متحد ایجاد شد. به منظور بهبود واکنش‌های فراملی در کشورها، هر یک از دولت‌های شرکت‌کننده در مرام‌نامه جیبوتی نهادهایی را به عنوان نقاط کانونی برای آگاهی از موقعیت دریایی و معماری اشتراک‌گذاری اطلاعات برای رسیدگی به مسائل مرتبط با دزدی دریایی ایجاد و توسعه دادند [۱۲۶].

موانع عملیاتی‌کردن این مرام‌نامه، دقیقاً تعریف نشده‌بود و از نظر قانونی الزامی نبود. اولویت‌ها، تصورات و تعاریف کشورهای عضو از امنیت دریایی متفاوت بود. برای مثال، در حالی که آفریقای جنوبی دزدی دریایی را یک خطر جدی می‌دانست، سایر کشورهای عضو معتقد بودند که این خطر کاهش یافته‌است. سایر کشورهای عضو بیشتر به منافع ملی خود توجه داشتند، در حالی که برخی دیگر ماهیگیری (غیرقانونی و گزارش‌نشده) و قاچاق انسان را به عنوان موضوعات مهم‌تری می‌دانستند. سایر نهادهای چارچوب حاکمیت منطقه‌ای اهداف مشابهی برای بهبود امنیت دریایی و هماهنگی کشورهای عضو داشتند، اما به نظر می‌رسید که تحقق آن‌ها دشوار است.

سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر ذینفعان (اتحادیه‌ی اروپا، دفتر سازمان ملل متحد در امور مواد مخدر و جرم^۱، سازمان پلیس جنایی بین‌المللی (اینترپل) و نیروی آماده‌باش آفریقای شرقی) طی ۱۰ تا ۱۲ ژانویه ۲۰۱۷ در جده‌ی عربستان سعودی برای اصلاح مرام‌نامه‌ی جیبوتی تشکیل جلسه دادند. در حالی که اصلاحات مرام‌نامه‌ی جیبوتی توسط تمام ۱۸ کشور عضو مجاز بود، تنها ۱۲ کشور آن را امضا کردند. کد جدید، تاکید بیشتری بر جرایم سازمان‌یافته‌ی فراملی در دریای عرب، شرق آفریقا و جنوب غربی اقیانوس هند داشت [۱۲۷].



شکل ۳-۲۰ کشورهای عضو مرام‌نامه‌ی جیبوتی [۱۲۸]

۳-۴-۴- چارچوب‌های قانون‌گذاری امنیت دریایی منطقه‌ای

سیاست‌های امنیت دریایی منطقه‌ای و طرح‌های چندجانبه، ساختار امنیت دریایی آفریقای جنوبی را هدایت می‌کند. در ادامه، کمیته‌ی دائمی دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا^۱، استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا ۲۰۱۲ و تفاهم سه‌جانبه^۲ ۲۰۱۱ به عنوان چارچوب‌های قانونی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا مورد بحث قرار خواهند گرفت [۱۲۹].

۳-۴-۱- کمیته‌ی دائمی دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا

ارگان همکاری‌های سیاسی، دفاعی و امنیت^۳ توسط جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا در سال ۱۹۹۶ با هدف کمک به شکل‌گیری و اجرای حاکمیت قانون در همکاری‌های امنیتی منطقه‌ای تأسیس شد. این ارگان پیش‌نویس برنامه‌ی شاخص استراتژیک در زمینه‌ی همکاری‌های سیاسی، دفاعی و امنیتی را تهیه کرد که در سال ۲۰۰۴ برای هدایت اجرای همکاری‌های امنیتی منطقه امضا شد [۱۳۰].

1 Standing Maritime Committee (SMC)

2 Maritime Security Strategy (MSS)

3 Memorandum of Understanding (MoU)

4 Organ on Politics, Defense, and Security Cooperation (OPDSC)

کمیته‌ی دفاع و امنیت بین‌ایالتی^۱ که از وزرای دفاع، امور خارجه و امنیت دولت تشکیل شده‌است، به ارگان همکاری‌های سیاسی، دفاعی و امنیتی مشاوره می‌دهد. کمیته‌ی دفاع و امنیت بین‌ایالتی در سال ۱۹۹۵ یک کمیته‌ی دائمی دریایی را به عنوان کمیته‌ی فرعی تشکیل داد. بعداً، در سال ۲۰۱۱، کمیته‌ی دائمی دریایی استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا را ایجاد کرد [۱۲۹].

از زمان تصویب استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا در سال ۲۰۱۱، تلاش‌های ناموفقی برای رسیدگی به چالش‌های امنیت دریایی جامعه صورت گرفته‌است. این‌ها شامل ایجاد مرکز تحقیقاتی و آموزشی بین‌المللی، منابع مالی، انتصاب نمایندگان ستاد جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا، بازاریابی و قانون‌گذاری برای مدیریت ترافیک کشتی در حوزه‌ی دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا می‌باشد [۱۳۱].

۳-۴-۲- استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا ۲۰۱۱

استراتژی امنیت جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا توسط سران کشورها در سی و یکمین اجلاس سران جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا در اوت ۲۰۱۱ در لوآندا تأیید شد. هدف اصلی این استراتژی مبارزه با تهدیدات ناشی از دزدی دریایی سوماتالی بود که به سمت جنوب در آب‌های آفریقای جنوبی گسترش می‌یافت [۱۲۹].

این استراتژی توسط کمیته‌ی دریایی دائمی در سواکوپموند^۲، از ۲۳ تا ۲۵ فوریه ۲۰۱۱ تهیه شد. نمایندگانی از بوتسوانا، آنگولا، موزامبیک، آفریقای جنوبی، تانزانیا و زامبیا در کمیته‌ی دائمی دریایی شرکت کردند. کمیته‌ی دفاع و امنیت بین‌ایالتی، که به عنوان انجمن امنیتی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا عمل می‌کند، بر این طرح نظارت داشت. این طرح برای مبارزه با دزدی دریایی در کانال شمالی موزامبیک و همسایه‌ی غربی اقیانوس هند ایجاد شد [۱۳۲].

هدف دوم از استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا مشخص می‌کند که کشورهای عضو باید همکاری را افزایش دهند. بازدارندگی نظامی و جمع‌آوری اطلاعات، دو جزء کلیدی برنامه‌های این استراتژی هستند. انعقاد یک تفاهم‌نامه‌ی سه‌جانبه بین موزامبیک، آفریقای جنوبی و تانزانیا به عنوان بخشی از برنامه‌ی اقدام بازدارنده‌ی نظامی ضروری بود که در سال ۲۰۱۱ انجام شد. تفاهم‌نامه‌ی امضاشده، زمینه را برای عملیات کوپر^۳ و استقرار دارایی‌های دریایی آفریقای جنوبی در کانال شمالی موزامبیک فراهم کرد [۱۳۳].

1 Inter-state Defense and Security Committee (ISDSC)

۲ سواکوپموند (به انگلیسی: Swakopmund) شهری واقع در ساحل غربی نامیبیا است.

۳ عملیات COPPER، مأموریت تامین امنیت دریایی و جلوگیری از دزدی دریایی در کانال موزامبیک است که پس از خروج تانزانیا، به یک عملیات دوجانبه بین آفریقای جنوبی و موزامبیک تبدیل شد.

۳-۴-۳- تفاهم‌نامه‌ی سه‌جانبه بین آفریقای جنوبی، موزامبیک و تانزانیا (۲۰۱۱)

تانزانیا، آفریقای جنوبی و موزامبیک در سال ۲۰۱۱ تفاهم‌نامه‌ای در زمینه‌ی ساختار همکاری امنیت دریایی امضا کردند. اهداف این تفاهم‌نامه ایجاد یک تلاش مشترک برای امنیت دریایی بود. از آفریقای جنوبی خواسته‌شد تا نیروهای هوایی و دریایی خود را در کانال شمالی موزامبیک برای مقابله با دزدی دریایی مستقر کند. عملیات کوپر سپس با ترکیب دارایی‌های دریایی آفریقای جنوبی و تفنگداران دریایی موزامبیک تاسیس شد [۱۳۴]. با این حال، در اجلاس مجازی مجمع جهانی مبارزه با تروریسم^۱ در ۲۸ اکتبر ۲۰۲۰، نگرانی‌های عمده‌ای در خصوص خطرات تروریستی در جنوب غربی اقیانوس هند ابراز شد. با توجه به این که تروریسم از اقیانوس شرقی آفریقا عبور می‌کند، پیشنهاد شد که تفاهم‌نامه‌ی سه‌جانبه‌ی موزامبیک، آفریقای جنوبی و تانزانیا برای گنجاندن و رسیدگی به مسائل تروریستی در کانال شمالی موزامبیک مورد بازبینی قرار گیرد. آفریقای جنوبی به دلیل دارا بودن منابع ثروت و منافع خود، مجری و حامی این تفاهم‌نامه‌ی سه‌جانبه است [۱۳۵].

۳-۴-۴- دیگر طرح‌های چندجانبه‌ی منطقه‌ای

استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا یک دستورالعمل امنیتی برای حل و مدیریت تعارض در سال ۲۰۱۱ بود که به منظور همکاری و هماهنگی منطقه‌ای توسعه داده شده است. مورد ۴ و ۷ از طرح استراتژی امنیت دریایی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا، کشورهای عضو را ملزم به ساخت یک مرکز تمام‌وقت (۲۴ ساعته در تمام روزهای هفته) مقابله با دزدی دریایی، کنترل جرم فراملی و معماری دامنه‌ی دریایی آفریقا در دره‌ی اسنیک واقع در پرتوریا کرد [۱۳۲].

مطابق شکل ۳-۳، باید اتصال اجزای مختلف معماری دامنه‌ی دریایی آفریقا به منطقه‌ی جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا امکان‌پذیر باشد. نقطه‌چین‌ها و خطوط نشان می‌دهند که جامعه‌ی توسعه‌ی جنوب آفریقا پس از شکل‌گیری به طور کامل و دستیابی به اهداف و مقاصد خود، باید چگونه باشد. این مراکز در واقع داخل کشورهای عضو منطقه قرار دارند و نقش مهمی در پیشبرد اهداف این جامعه ایفا می‌کنند [۱۲۲].



29

شکل ۳-۳ معماری منطقه‌ای دریانوردی آفریقا [۱۳۲]

۳-۵- چارچوب‌های قانونی امنیت ملی دریایی

بر اساس تفاهم سه‌جانبه که در ۳ مارس ۲۰۱۱ امضا شد، آفریقای جنوبی تنها مرکز هماهنگی نجات دریایی منطقه‌ای شناخته شده و سایر کشورها به عنوان مراکز فرعی نجات منطقه‌ای عمل می‌کنند. کنفرانس فلورانس در مورد جستجو و نجات، سیستم ایمنی و اختلال دریایی جهانی، کشورهای آفریقایی عضو را موظف به تشکیل مراکز همکاری منطقه‌ای جهت جستجو و نجات دریایی در سال ۲۰۰۰ میلادی کرد [۱۳۶].

هدف از این بخش، شناسایی و بررسی ذینفعان مربوط به امنیت ملی دریایی آفریقای جنوبی از نظر اختیارات قانونی، وظایف و دامنه‌ی فعالیت‌ها، با استفاده از منابع در اختیار آن‌ها است. ادارات یا نهادهای ذکر شده در اینجا، مسئولیت و منافع مستقیمی در مسائل امنیت دریایی و همچنین قانون‌گذاری دارند. این‌ها شامل نیروی دفاع ملی آفریقای جنوبی^۱، سازمان بنادر ملی ترانسنت، وزارت حمل‌ونقل، موسسه‌ی فناوری دریایی^۲، اداره‌ی محیط‌زیست، شیلات و جنگلداری، سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی و خدمات پلیس آفریقای جنوبی^۳ می‌باشد.

1 South African National Defense Force (SANDF)

2 Institute of Maritime Technology (IMT)

3 South African Police Services (SAPS)

۳-۵-۱- وزارت حمل و نقل

طبق مقررات حمل و نقل تجاری سال ۲۰۰۴، وزارت حمل و نقل، متولی و مالک فرآیند امنیت دریایی در جمهوری آفریقای جنوبی محسوب می‌شود. اهداف این مقررات، حفاظت از حمل و نقل دریایی در برابر دخالت‌های غیرقانونی مطابق با تعهدات جمهوری آفریقای جنوبی به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا و قانون امنیت بین‌المللی کشتی و تاسیسات بندری^۱ است [۱۳۷].

کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی برای جستجو و نجات دریایی که در سال ۱۹۷۹ امضا شد، توسط آفریقای جنوبی تصویب شد. وزارت حمل و نقل از طریق ادارات و مراجع مرتبط، به تعهدات دریایی خود عمل می‌کند. سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی یکی از سازمان‌های مربوطه است. کمیته‌ی مشورتی امنیت دریایی^۲، مرکز هماهنگی امنیت دریایی^۳ و کمیته‌ی هماهنگی نجات دریایی^۴، که همه‌ی آن‌ها بخشی از ساختار سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی هستند، به چالش‌های امنیت دریایی می‌پردازند. مرکز هماهنگی امنیت دریایی به دولت در مورد چگونگی بهبود امنیت دریایی مشاوره می‌دهد. مرکز هماهنگی امنیت دریایی مسئول هماهنگی و اجرای پاک‌سازی امنیتی برای کشتی‌هایی است که وارد بنادر آفریقای جنوبی می‌شوند [۱۳۸].

با تصویب قانون شماره ۵ سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی در سال ۱۹۹۸، کمیته‌ی هماهنگی نجات دریایی و مرکز دیده‌بانی و واکنش دریایی^۵ تاسیس شد. این منطقه در نزدیکی کیپ‌تاون واقع شده و بخشی از سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی برای ایمنی، نظارت و اجرای بخش دریایی است. براساس قانون ۴۴ سال ۲۰۰۲ جستجو و نجات دریایی و هوایی آفریقای جنوبی، این سازمان به عنوان مسئول هماهنگی فعالیت‌های جستجو و نجات دریایی و هوایی در منطقه‌ی دریایی آفریقای جنوبی شناخته می‌شود [۱۳۹].

سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی مالک هیچگونه دارایی هوایی یا دریایی نیست و در صورت لزوم از دارایی‌های متعلق به نهادهای دیگر استفاده می‌کند. این سازمان مسئول نظارت بر قرارداد یدک‌کشی نجات دریایی است که توسط یک شرکت خصوصی انجام شده و برای حفاظت از خط ساحلی آفریقای جنوبی هنگام بروز حوادث خاص، حق هدایت کشتی به آن داده می‌شود.

1 International Ship and Port Facility Security (ISPS)

2 Maritime Security Advisory Committee (MSAC)

3 the Maritime Security Co-ordination Centre (MSCC)

4 Maritime Rescue Co-ordinating Committee (MRCC)

5 Centre for Sea Watch and Response (CSWR)

۳-۵-۲- نیروی دریایی آفریقای جنوبی^۱ و نیروی هوایی آفریقای جنوبی^۲

نیروی دریایی آفریقای جنوبی در سیلورمین (در دماغه‌ی غربی) و بلوف (در دوربان) برای عملیات‌های شرقی، از محدوده‌های دریایی سازمان ایمنی دریایی آفریقای جنوبی، سازمان بنادر ملی ترانسنت و وزارت حمل‌ونقل پشتیبانی و حفاظت می‌کند. داده‌های موردنیاز این نیروها از طرق مختلفی از جمله تصاویر دریایی برخط کوست‌راد^۳ و سیستم ویسنتانت^۴ موسسه‌ی فناوری دریایی تامین می‌شود. هر دو سیستم برای بهبود ایمنی، تحقیق و مدیریت در محیط‌های دریایی و ساحلی ارزشمند هستند. آن‌ها به درک بهتر اکوسیستم‌های دریایی کمک کرده و از کاربردهای مختلف در ناوبری دریایی و حفاظت از محیط‌زیست پشتیبانی می‌کنند. نیروی دریایی در حال حاضر دارایی‌های اجرایی مانند ناوچه‌ها، زیردریایی‌ها، شناورهای گشت دریایی و سایر کشتی‌ها را در اختیار دارد [۱۳۹].

گشت‌های دریایی آفریقای جنوبی به طور مشترک توسط نیروی دریایی و نیروی هوایی انجام می‌شود. پیش‌بینی می‌شود نیروی هوایی آفریقای جنوبی با توجه به نقش جدید خود در کنترل مرزهای دریایی، در آینده قابلیت نظارت دریایی خود را به طور چشمگیری گسترش دهد. با این حال، اقدامات سخت‌گیرانه‌ی خزانه‌داری ملی تأثیر قابل توجهی بر بودجه‌ی عملیاتی نیروی دریایی آفریقای جنوبی گذاشته و به کاهش توانایی این نیرو در افزایش و گسترش ناوگان دریایی منجر شده‌است. با توجه به کمبود کشتی‌های عملیاتی، استفاده از قابلیت‌های نظارتی بر محدوده‌ی دریایی، تنها به مناطق کلیدی محدود شده‌است. اگر از این قابلیت نظارتی به طور مؤثر استفاده شود، نیروی دریایی آفریقای جنوبی قادر خواهد بود با حداقل امکانات به هدف استراتژیک خود در دفاع از آب‌های خود دست یابد [۱۴۰].

۳-۵-۳- وزارت محیط‌زیست، شیلات و جنگلداری

بر اساس قانون منابع حیات‌دریایی شماره ۱۸ سال ۱۹۹۸، سازمان محیط‌زیست، شیلات و جنگلداری متعهد است حق همه‌ی شهروندان به برخورداری از محیط‌زیستی سالم را تضمین کرده و این محیط را برای نسل‌های آینده حفظ کند. علاوه بر این، سازمان محیط‌زیست، شیلات و جنگلداری باید کنترل عادلانه‌ای بر منابع حیات‌دریایی به نفع همه‌ی شهروندان آفریقای جنوبی اعمال کند [۱۴۲].

بخش شیلات سازمان محیط‌زیست، شیلات و جنگلداری دارای یک فروند شناور تحقیقاتی و هفت فروند شناور گشتی است که می‌توان از آن‌ها برای کمک به پایش و کاهش آلودگی در مرزهای کشور، پایش و کنترل شیلات، آزمایش و تحقیق استفاده کرد. دارایی‌های این

1 South African Navy

2 South African Airforce

3 CoastRad

4 VistaNet

سازمان می‌تواند در خارج از مرزهای ملی نیز مورد استفاده قرار گیرد که در آن‌ها بر سر همکاری توافق شده‌است.

در سال ۲۰۱۵، وزارت محیط‌زیست، شیلات و جنگلداری و شورای تحقیقات صنعتی علمی^۱ توافق کردند که در طراحی سیستم ملی مدیریت اطلاعات اقیانوس‌ها و سواحل برای قابلیت‌های فناوری پایش منطقه‌ی انحصاری اقتصادی آفریقای جنوبی همکاری کنند[۱۴۴].

۳-۵-۴- موسسه‌ی فناوری دریایی

موسسه‌ی فناوری دریایی، یکی از ذینفعان امنیت دریایی کشور محسوب می‌شود که بر پیشرفت فناوری متمرکز است. این موسسه در سال ۱۹۷۵ با هدف حمایت علمی و فناوری از نیروی دریایی آفریقای جنوبی تأسیس شد و یک پایگاه تک‌منظوره در آفریقای جنوبی می‌باشد؛ زیرا تنها موسسه‌ی فناوری است که صرفاً به فناوری دریایی برای کاربردهای نظامی اختصاص دارد. این موسسه به نیروی دریایی آفریقای جنوبی در استقرار سیستم‌های عملیاتی خود برای حفاظت و امنیت دریایی از طریق تحقیقات دفاعی دریایی، توسعه‌ی فناوری و قابلیت‌های آزمایش و ارزیابی کمک می‌کند. سیستم نرم‌افزاری ویستانت توسط این موسسه برای مدیریت ترافیک حمل‌ونقل شبکه‌ی ساحلی ایجاد شد. این موسسه در حال کار بر روی سیستم نرم‌افزاری و همچنین فناوری محدودی دریایی است که اطلاعات را جمع‌آوری، دسته‌بندی و ذخیره کرده و سپس آن‌ها را نمایش داده و تحلیل می‌کند. داده‌های مربوط به حمل‌ونقل، از سنسورهای نصب‌شده در امتداد خط ساحلی کشور جمع‌آوری شده و به مرکز داده منتقل می‌شود[۱۴۵].

۳-۵-۵- سرویس پلیس آفریقای جنوبی

مطابق با بند ۲۱۴ قانون اساسی آفریقای جنوبی، قانون شماره ۶۸ سال ۱۹۹۵، سرویس پلیس آفریقای جنوبی تأسیس شده و ساختار سازمانی آن تعیین می‌شود. گروه آبی این سرویس موظف به ارائه‌ی خدمات امنیت دریایی در آب‌های ملی است. این وظیفه به طور خاص شامل پیشگیری و بررسی جرایم دریایی می‌شود. این سرویس در سطح ملی و استانی فعالیت می‌کند.

این دارایی‌ها برای استفاده‌ی ماموران پلیس ملی و استانی در بنادر ساحلی به منظور پیشگیری از جرم در دریا توسط دولت در دسترس هستند. سرویس پلیس آفریقای جنوبی موظف است در محدوده‌ی حوزه‌ی استحفاظی خود (۱۲ مایل دریایی) مستقر شود[۱۴۶].

1 Council for Scientific Industrial Research (CSIR)

جدول ۳-۱ ناوگان نظامی نیروی دریایی و نیروی هوایی آفریقای جنوبی [۱۴۱]

تصویر	زمان ساخت	تعداد	نوع	کلاس
	۲۰۰۵ - ۲۰۰۷	۳	زیردریایی تهاجمی با موشک هدایت‌شونده	Heroine class
	۲۰۰۶ - ۲۰۰۷	۴	ناوچه موشک‌انداز	Valour class
	۲۰۲۲ - ۲۰۲۴	۳	شناور گشت ساحلی چندمنظوره	Warrior class
	۱۹۷۹ - ۱۹۸۶	۱	شناور گشت فراساحلی	Warrior class strike craft
	۱۹۹۲ - ۱۹۹۶	۳	شناور گشت ساحلی	T class
	۱۹۸۱	۲۶	شناور گشت بندر	Namacurra class
	۱۹۸۱	۲	کشتی مین‌روب	River class
	۱۹۸۷	۱	شناور تدارکاتی	Drakensberg class

تصویر	زمان ساخت	تعداد	نوع	کلاس
	۱۹۷۲	۱	شناور بازرسی	Protea class
	۲۰۲۵	در حال ساخت	شناور نقشه برداری هیدروگرافی	Nelson Mandela class
	۱۹۹۵ - ۲۰۱۶	۵	شناور یدک کش	Tugboat
	۱۹۹۰	۶	شناورهای بارگیری و تخلیه ی چندمنظوره	Lima class
	-	-	هوابیمای گشت دریایی	Dakota C47TP
	-	-	بالگرد گشت دریایی	Westland Super Lynx
	۱۹۹۳	-	هوابیمای گشت دریایی	Piaggio P.166

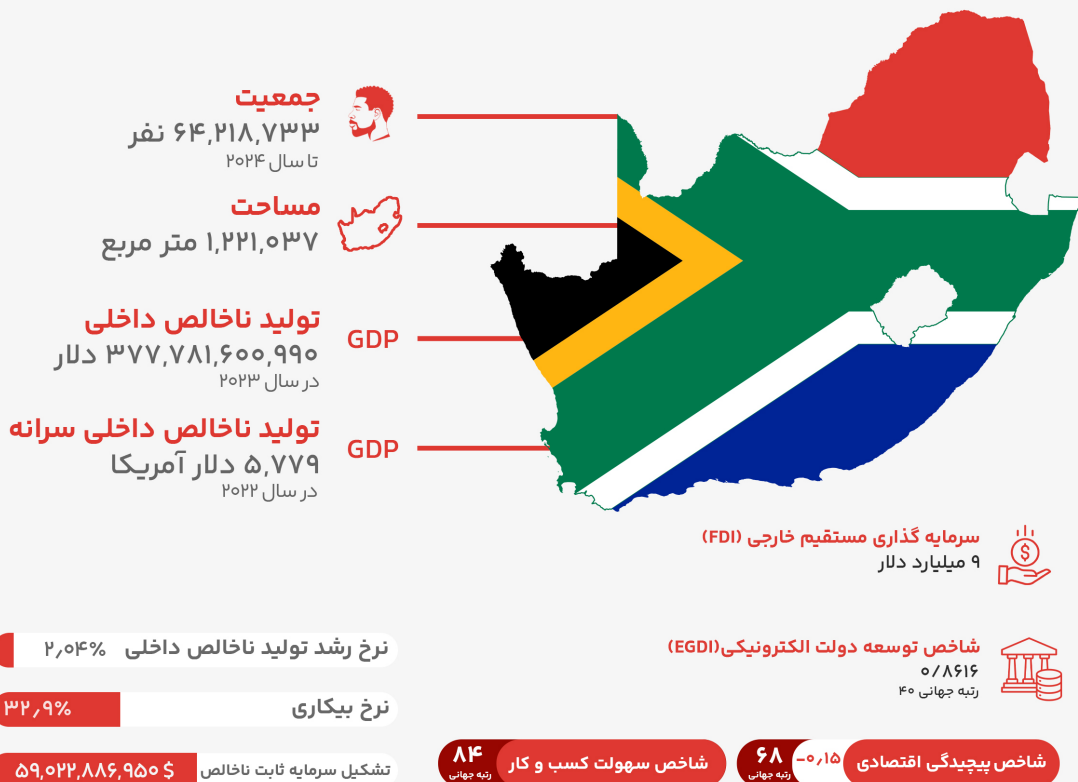


پیوست

پرو فایل دریایی آفریقای جنوبی



اطلاعات عمومی



اطلاعات دریایی

نسبت منطقه انحصاری اقتصادی به مساحت ملی
۱/۲۲

منطقه اقتصادی انحصاری EEZ
۱/۵ میلیون کیلومتر مربع

طول خط ساحلی
۳,۰۰۰ کیلومتر

اشتغال ملی
۱۵,۵۴۴,۰۰۰ نفر

اشتغال بخش دریایی
۵۳۰,۲۰۷ نفر

اقتصاد ساحل
۳۵% درصد از تولید ناخالص داخلی

اقتصاد دریا
۱۸ میلیارد دلار

نسبت اشتغال دریایی به اشتغال کل
۰/۰۳۴

منابع زنده

ارزش افزوده بخش شیلات دریایی
۹۶۶/۹۳ میلیون دلار



کل تولیدات شیلات
۴۵۶,۶۱۲ تن
سال ۲۰۲۰



تولیدات آبزی پروری
۹,۷۵۳ تن



تولیدات صیادی
۶۰۲,۷۰۳ تن



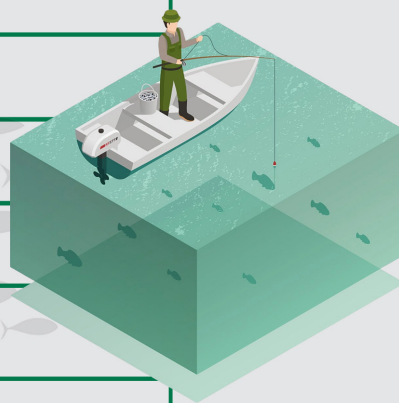
میزان اشتغال در بخش ماهیگیری
بیش از ۶۰ هزار



میزان اشتغال در بخش آبزی پروری
۶,۵۰۰ شغل
سال ۲۰۱۸



تعداد کشتی های ماهیگیری
حدوداً ۳,۰۰۰



نسبت شیلات دریایی به شیلات آب های داخلی

۹۵/۷%

۴,۳%

نسبت تولید محصولات آبزی پروری دریایی و آب های داخلی

۸۵%

۱۵%

۶۱۹,۴۱۵,۰۰۰

دلار آمریکا (سال ۲۰۲۰)

صادرات منابع زنده



۱/۵۶%

درصد آبزی پروری در سال ۲۰۲۰

منابع غیرزنده

اشتغال زایی صنعت نفت

۲۴۷,۷۷۲ نفر



میزان تولید نفت خام

۱۳۶,۵۱۷ بشکه در روز



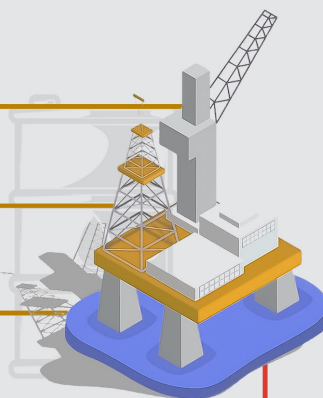
میزان تولید گاز طبیعی

۴۱,۳۱۹ Million Cubic Ft (MMcf)



تعداد دکل های دریایی حفاری

۳۶



کشتیرانی



درآمد تولیدات دریایی
حدود ۱۹۶,۸۶۰ میلیون دلار

تعداد دریانوردان
۴۵۰۰ - ۶۰۰۰ نفر

اشتغال
حدود ۱۳,۸۹۰ نفر

**ارزش صادرات کشتی‌ها، قایق‌ها
و سایر سازه‌های دریایی**
۱۶۶/۱۷ میلیون دلار

درآمد ساخت کشتی‌ها و سازه‌های شناور
۹۸ میلیون دلار

**وزن مرده ناوگان
(فقط کشتی‌ها)**

Fleet – National flag: ۵۴۶,۰۰۰
Fleet – Ownership: ۸۳۴,۰۰۰ DWT

**میانگین سنی شناورهای
در حال خدمت**
۱۶/۹ سال

تعداد کل شناورها
۵۶۱,۷۰۰

تناژ ناخالص کشتی‌سازی
۳۳۵ GT

**ارزش افزوده به تولید
ناخالص داخلی توسط صنعت
حمل و نقل دریایی**
حدود ۱/۴۴ میلیارد دلار

**ارزش افزوده ناخالص
صنعت کشتیرانی (GVA)**
حدود ۴/۲۶ میلیارد دلار

فعالیت‌های بندری



حجم بانکرینگ
۱۳۰,۰۰۰ تن در ماه

اشتغال
۸۰۰ شغل جدید به
ازای هر یک میلیون تن بار

رتبه عملکرد فنی بندر کانتینری (CPPI)
پورت الیزابت ۳۹۱ - بندر کیپ تاون ۴۰۴
بندر انگلورا در کیپ شرقی ۴۰۵ - بتدر دوریان ۳۹۹
در سال ۲۰۲۳

شاخص اتصال به کشتیرانی خطی (LSCI)
۴۰/۱۱
در سال ۲۰۱۸

عملکرد بارگیری و تخلیه کانتینری
۴,۴۴۲,۰۰۰ TEUs
(Twenty-foot Equivalent Unit)

عملکرد بارگیری و تخلیه
۱۷۳ میلیون تن
در سال ۲۰۲۲

ارزش افزوده فعالیت‌های بندری
۱۰۰ دلار به ازای هر تن ظرفیت بندر

بنادر آفریقای جنوبی در بین ۱۰۰
بندر برتر جهان قرار ندارد بهترین
رتبه به بندر الیزابت مربوط است
که رتبه ی آن ۳۹۱ است

**۱۰۰ بندر
برتر جهان**

اهمیت نزد سازمان بین المللی دریانوردی
C رده

شاخص کیفیت زیرساخت بنادر
۴/۵ در سال ۲۰۱۹

گردشگری ساحلی و دریایی

تعداد هتل در ۹ استان ساحلی
در سال ۲۰۲۳

Limpopo (۱۷) – Free State (۱۱)
Gauteng (۱۵۹) – North West (۲۲)
Mpumalanga (۴۹) – Northern Cape (۶)
Eastern Cape (۳۸) – Western Cape (۳۳۱)
KwaZulu-Natal (۱۱۱)

هزینه های گردشگری داخلی
۲۵/۲۳ میلیارد دلار

ارزش افزوده ناخالص مستقیم گردشگری
۱۲/۶۸۷ میلیارد دلار

نسبت اشتغال زایی بخش
گردشگری به کل نیروی کار
۴/۷ درصد

کمک بخش گردشگری به
تولید ناخالص داخلی
۳/۵ درصد

سهم ارزش افزوده ناخالص مستقیم گردشگری
(TDGVA) (GVA از %)
۳/۷

تولید ناخالص داخلی مستقیم گردشگری
(Tourism Direct Gross Domestic Product – TDGDP)

۱۳/۵۸ میلیارد دلار
در سال ۲۰۲۲

مناطق که تورپست ها از حمل و نقل دریایی استفاده کرده اند
CapeTown (۶۴/۸%)
Durban (۳۰/۸%)
PortElizabeth (۴/۴%)

تعداد اتاق های هتلی در دسترس
۶۹,۵۰۰
در سال ۲۰۲۱

تعداد بازدید کنندگان بین المللی
۷/۳ میلیون نفر

اشتغال زایی بخش گردشگری
۷۳۳,۳۸۵

تراز تجاری گردشگری با سایر کشورها
۱۶/۰۹ میلیون دلار

درآمد از گردشگری بین المللی
۴/۱۱ میلیارد دلار

انرژی های تجدیدپذیر دریایی

سهم تجدیدپذیر دریایی در تامین تقاضای انرژی

۱۲,۲۹۴/۳۲ تتا ژول
در سال ۲۰۲۱

ظرفیت برق (روند ظرفیت نصب شده) تجدیدپذیر دریایی

۰/۷۳ گیگاوات

اشتغال زایی انرژی بادی فراساحلی

به ازای هر ۵۰۰ مگاوات ۸,۶۴۳/۶ شغل ایجاد میشود

پتانسیل ظرفیت کل برای انرژی
بادی فراساحلی شناور
۵۸۹ گیگاوات

پتانسیل ظرفیت کل برای انرژی
بادی فراساحلی ثابت
۵۷ گیگاوات

سایر حوزه ها

اشتغال زایی شیرین سازی آب

به ازای هر ۱۰۰۰ متر مکعب در روز به
طور تقریبی ۰/۳ تا ۰/۵ شغل
مستقیم

ظرفیت کارخانه های شیرین سازی
مترمکعب در روز (سال ۲۰۲۴)

Knysna ۳,۱۴۲ – Cannon Rocks ۹۸۱
Mossel Bay ۱۹,۶۴۷ – Lambert's Bay ۲,۲۲۱
Plettenberg Bay ۲,۶۱۹ – Transnet Saldanha ۳,۱۴۲
Bushman's River Mouth ۲,۳۵۵

هزینه ی شیرین سازی آب دریا

۲/۸ USD/m^۳
در سال ۲۰۱۸

اشتغال زایی بخش زغال سنگ

۱۲۰,۰۰۰ نفر
در سال ۲۰۲۰

ظرفیت شیرین سازی آب دریا

۲۵,۶۵۰

متر مکعب در روز

- [1] Marais, Lochner, and Chitja Twala. "Bloemfontein: The Rise and Fall of South Africa's Judicial Capital." *African Geographical Review* 40, no. 1 (May 7, 2020): 49-62. <https://doi.org/10.1080/19376812.2020.1760901>.
- [2] Cobbing, Julian R.D., Alan S. Mabin, Leonard Monteath Thompson, Martin Hall, David Frank Gordon, Christopher C. Lowe, Andries Nel, Randolph Vigne, and Colin J. Bundy. "South Africa." *Encyclopedia Britannica*. June 28, 2024. <https://www.britannica.com/place/South-Africa>.
- [3] National Party (NP) | South African History Online. "SA History." Archived from the original on May 8, 2020. Accessed December 25, 2023. <https://www.sahistory.org.za>.
- [4] Wikipedia contributors, "South Africa," Wikipedia, The Free Encyclopedia https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=South_Africa&oldid=1231390921 (accessed June 28, 2024).
- [5] BBC News. "South Africa Country Profile." Last modified June 28, 2024. <https://www.bbc.com/news/world-africa-14094760>.
- [6] Reader's Digest Association. *Atlas of Southern Africa*. Cape Town: Reader's Digest Association, 1984.
- [7] Wikimedia Commons. "File:20131119_162543b.jpg." https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/20131119_162543b.jpg.
- [8] Wikimedia Commons. "SAPS Language Map." https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SAPS_language.png.
- [9] U.S. Department of State. "South Africa - Section I. Religious Demography." Archived from the original on June 14, 2020. Accessed July 15, 2006.
- [10] OECD. "Economic Assessment of South Africa 2008: Achieving Accelerated and Shared Growth for South Africa." Archived from the original on August 9, 2009. <https://www.treasury.gov.za/publications/other/OECD%20-%20South%20Africa%20Economic%20Assesment.pdf>
- [11] Gold Statistics and Information | U.S. Geological Survey. U.S. Geological Survey. Archived from the original on March 14, 2023. Accessed March 11, 2023. www.usgs.gov.
- [12] BBC News. "South Africa election: ANC wins with reduced majority." May 11, 2019. Archived from the original on October 10, 2022. Accessed October 10, 2022.
- [13] Africa Center for Strategic Studies. 2016. "Maritime Safety and Security: Crucial for Africa's Strategic Future." March 4, 2016. <https://africacenter.org/spotlight/maritime-safety-security-crucial-africas-strategic-future/>.
- [14] United Nations. 1982. "Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): The Definition of Piracy." New York: United Nations.
- [15] SANHO. 2020. *Southern African Development Community Maritime Zone*. Cape Town: South African National Hydrographic Office.
- [16] SAN. 2006. *Maritime Doctrine for the South African Navy*. South African Navy General Publication (SANGP) 100 First Edition. Pretoria, Gauteng, South Africa: South African Naval Publication Unit, Simon's Town.
- [17] SADC IMSS. 2020. "SADC successfully drafts Integrated Maritime Security Strategy." *DefenceWeb*, August 21. Retrieved from <https://www.defenceweb.co.za>
- [18] Department of Transport RSA. 2017. *Comprehensive Maritime Transport Policy for the Republic of South Africa*. Pretoria.
- [19] Russon, Mary-Ann. 2021. "The cost of the Suez Canal blockage." *BBC News*, March 29. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/business-56559073>. Accessed September 21, 2022.
- [20] South African Maritime Safety Authority. 2020. *South African Maritime Safety Authority Master Plan 2020-2025*. <https://www.samsa.org.za/Other%20Forms/Strategic%20Plan%202020-25/Strategic%20Plan%202022-2025>.

pdf.

[21]<https://portsregulator.org/>

[22]Government of South Africa. 2005. National Ports Act. Pretoria: Government Communication and Information System. https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201512/39475gon603.pdf.

[23]Transnet. 2022. Port Terminals 2022. <https://www.transnet.net/InvestorRelations/AR2022/Port%20Terminals%202022.pdf>.

[24]Transnet Port Terminals. "Careers Brochure." <https://www.transnetportterminals.net/Media/Publications%20Paper%20and%20Presentation/Careers%20Brochure.pdf>.

[25]Transnet Port Terminals. "Navis.", 2013. <https://www.transnetportterminals.net/About/Pages/Navis.aspx>.

[26]Transnet Port Terminals. "GCOS.", 2003. <https://www.transnetportterminals.net/About/Pages/GCOS.aspx>.

[27]Department of Forestry, Fisheries and the Environment. <https://www.dffe.gov.za/>.

[28]South African Government. "Forestry, Fisheries, and Environment." <https://www.gov.za/about-sa/forestry-fisheries-and-environment>.

[29]Department of Tourism, Republic of South Africa. <https://www.tourism.gov.za/>.

[30]South African Tourism. 2022. South African Tourism Annual Report. https://nationalgovernment.co.za/entity_annual/3210/2022-south-african-tourism-annual-report.pdf

[31]South African Government. National Tourism Sector Strategy (NTSS) 2016-2026. December 2017. https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201712/national-tourism-sector-strategy-ntss-2016-2026a.pdf.

[32]Department of Forestry, Fisheries and the South African Government. Towards a South African Oceans Economy Master Plan (Draft V3.0). 25 July 2020.

[33]United Nations Conference on Trade and

Development. (2022). Review of Maritime Transport: Navigating stormy waters. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf

[34]Mordor Intelligence. "Maritime Freight Transport Market Size & Share Analysis - Growth Trends & Forecasts (2024 - 2029)." <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/cargo-shipping-market>

[35]Mordor Intelligence. "South Africa Freight and Logistics Market Size & Share Analysis - Growth Trends & Forecasts up to 2030." <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/south-africa-freight-and-logistics-market>.

[36]International Chamber of Shipping. 2015. "Shipping and World Trade." Accessed September 5, 2016. <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>.

[37]South African History Online. 2013. "European Community Lifts Sanctions against SA." Accessed September 5, 2016. <http://www.sahistory.org.za/dated-event/european-community-lifts-sanctions-against-sa>.

[38]CQ Press. 1991. "Sanctions against South Africa Lifted." Accessed September 5, 2016. <http://library.cqpress.com/cqalmanac/document.php?id=cqal91-1111124>.

[39]Macrotrends. (n.d.). South Africa Trade Balance 1960-2024. Retrieved June 28, 2024, from <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/ZAF/south-africa/trade-balance-deficit>

[40]South African Reserve Bank. "Current Account Release - March 2024." South African Reserve Bank. <https://www.resbank.co.za/content/dam/sarb/publications/quarterly-bulletins/current-account/2023/Current%20account%20release%20-%20March%202024.pdf>

[41]Government of South Africa. "South African Ocean Economy Master Plan." Government of South Africa 2017. https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_docu-

ment/201706/saoceaneconomya.pdf

[42]Kaiser EDP, Vanessa Davidson, Colleen Jacka, and Sasavona Mkhombo. Economic Overview of the South African Leisure and Commercial Marine Manufacturing Industry. November 2020. Prepared for Industrial Development Corporation (IDC) and Department of Trade, Industry and Competition (DTIC).

[43]Amra, Fathima. 2021. Ship and Boat Sector Study in South Africa. Prepared for Claude Pretorius. November 16, 2021. <https://www.tikzn.co.za/resources/docs/research/sector%20report%20boat%20and%20ship%20sector%20study.pdf>.

[44]Transnet Port Terminals. "Media Gallery." <https://www.transnetportterminals.net/Media/Pages/MediaGallery.aspx>.

[45]Transnet Port Terminals. 2019. Port Terminals 2019. Transnet: Johannesburg, South Africa.

[46]Amra, Fathima. 2021. Ship and Boat Sector Study in South Africa. Prepared for Claude Pretorius. November 16, 2021. <https://www.tikzn.co.za/resources/docs/research/sector%20report%20boat%20and%20ship%20sector%20study.pdf>.

[47]Ports Regulator. 2019. Equity of Access in South African Ports 2019: Ports Regulator Baseline B-BBEE Report. Ports Regulator: South Africa.

[48]Department of Environmental Affairs (DEA). 2017. Operation Phakisa Strategy – South Africa's Ocean Economy. Republic of South Africa, Cape Town.

[49]Department of Energy. 2019. The South African Energy Sector Report. Accessed March 1, 2021. <http://www.energy.gov.za/files/media/expained/2019-South-African-Energy-Sector-Report.pdf>.

[50]Eskom. Coal Power.2021. https://www.eskom.co.za/AboutElectricity/ElectricityTechnologies/Pages/Coal_Power.aspx

[51]Kevin Baart, South African Petroleum Industry Association, 25 February 2021.

[52]South African Petroleum Industry Asso-

ciation (SAPIA). "South African Fuel Industry." Accessed February 22, 2021. <https://www.sapia.org.za/overview/south-african-fuel-industry>.

[53]South African Market Insights. "Crude Oil in South Africa: Where is it Coming From?" Web blog post, October 23, 2017. Accessed April 6, 2021. <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/invest-export-brasil/exportar/conheca-os-mercados/pesquisas-de-mercado/estudo-de-mercado.pdf/africaingles.pdf>

[54]Worldometer. "South Africa Oil." Accessed April 6, 2021. <https://www.worldometers.info/oil/south-africa-oil/>.

[55]Mahotas, Vania. "South African National Workshop on Implementation of Marpol Vi On 0.50% Sulphur Limit: Cleaner Fuels Strategy." Presentation, DMRE, Deputy Director: Petroleum Regulation, Hydrocarbons Policy, July 24, 2019. <http://www.samsa.org.za/Documents/Marpol%202019/South%20Africa%27s%20Clean%20Fuels%20Strategy.pdf>

[56]Tutwa Consulting Group. Market Study on the Oil and Gas Sector in South Africa, July 2021. Report commissioned by the Embassy of Brazil in Pretoria. <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/invest-export-brasil/exportar/conheca-os-mercados/pesquisas-de-mercado/estudo-de-mercado.pdf/africaingles.pdf>

[57]Global Africa Network. "South Africa: Total Makes Second Significant Gas Condensate Discovery." Global Africa Network, October 28, 2020. Accessed February 10, 2021. <https://www.globalafricanetwork.com/company-news/south-africa-total-makes-second-significant-gas-condensate-discovery/>

[58]South African Petroleum Industry Association. The Petroleum Industry's Contribution to South Africa. September 2016. https://www.sapia.org.za/wp-content/uploads/2022/04/SAPIA_15_November_Final.pdf.

[59]Department of Environment, Forest-

ry and Fisheries. "South Africa Signs Paris Agreement on Climate." Department of Environment, Forestry and Fisheries, <https://www.environment.gov.za/mediarelease/southafricasignsparisagreementonclimate>

[60]Africa Energy Corp. "Africa Energy Provides Update on Block 11B/12B Offshore South Africa." September 9, 2019. <https://www.africaenergycorp.com/site/assets/files/143452/2019-09-09-cp-aec.pdf>

[61]BW Energy. "BW Energy Boosts Interest in Gas Field Off Namibia." Offshore Energy, <https://www.offshore-energy.biz/bw-energy-boosts-interest-in-gas-field-off-namibia/>

[62]Scholes, Robert (Bob), and Rod Crompton. "What a Major Offshore Gas Find Means for South Africa's Energy Future." The Conversation, February 13, 2019. Accessed February 17, 2021. <https://theconversation.com/what-a-major-offshore-gas-find-means-for-south-africas-energy-future-111503>.

[63]South African Petroleum Industry Association (SAPIA). "South African Fuel Industry." Accessed February 22, 2021. <https://www.sapia.org.za/overview/south-african-fuel-industry>.

[64]South African Petroleum Industry Association (SAPIA). "South African Fuel Industry Report." Accessed April 2022. https://www.sapia.org.za/wp-content/uploads/2022/04/SAPIA_15_November_Final.pdf.

[65]Eskom. "Understanding Electricity." Accessed February 25, 2021. https://www.eskom.co.za/AboutElectricity/ElectricityTechnologies/Pages/Understanding_Electricity.aspx.

[66]Defence Web. 2014. "South African Shipbuilding Now a Strategic Industry." Accessed June 18, 2016. http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&task=view&id=35925&catid=51&Itemid=106.

[67]Southern African Shipbuilding Industry. 2015. "About." Accessed February 17, 2016. <http://www.sa-shipyards.co.za/about.html>.

[68]Department of Economic Development and Tourism KZN (Ed.). 2013. The Development of an Integrated Maritime Industry Strategy for KwaZulu Natal: Situational Analysis, Strategy, and Implementation Plan. Draft Report for Comment. Doi: <http://saaff.org.za/wpcontent/uploads/2013/05/KZN-Integrated-Maritime-Strategy-Part-1.pdf>.

[69]Southern African Shipbuilding Industry. 2015. "About Us." Accessed February 17, 2016. <http://www.sa-shipyards.co.za/about.html>.

[70]Invest Cape Town. 2020. "Investor Confidence Marine Manufacturing Sector 2020." . <https://www.investcapetown.com/wp-content/uploads/2020/10/Investor-Confidence-Marine-Manufacturing-Sector-brochure.pdf>.

[71]Ngubane, Khethukuphila Sabelo. 2016. "Potentiality of a Shipbuilding Industry in South Africa: Regulation or No Regulation." Master's thesis, World Maritime University. World Maritime University The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University. https://commons.wmu.se/all_dissertations/520.

[72]Transnet. 2017. "Transnet Integrated Report 2017." <https://www.transnet.net/InvestorRelations/AR2017/Transnet%20IR%202017.pdf>.

[73]South Africa and the Western Cape Boatbuilding Manufacturing Sector. February 2022. https://www.wesgro.co.za/uploads/files/Wesgro-Research_Bespoke-Analysis-of-the-Western-Cape-Boat-Manufacturing-Sector_2022.02.pdf

[74]Department of Economic Development and Tourism, Western Cape. 2021. Western Cape Trade. https://www.westerncape.gov.za/assets/departments/economic-development-tourism/wesgro-iq-western-cape-trade_2021.10.1.pdf.

[75]South African Reserve Bank (SARB). Annual Report 2022-23. 2022. <https://www.resbank.co.za/content/dam/sarb/publications/>

reports/annualreports/2023/SARB%20Annual%20Report%202022-23.pdf

[76]Veitch, Carole. 2021. Maritime Transport and Marine Manufacturing Industry in South Africa. South Africa, July 16, 2021. . <https://www.whoownswhom.co.za/store/maritime-transport-marine-manufacturing-industry-south-africa/>.

[77]OECD/FAO. Agricultural Outlook 2023-2032. 2023. <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/4033fea6en.pdf?expires=1719574909&id=id&acname=guest&checksum=AE143A022CB9158BD47F321622DBF435>

[78]Department of Agriculture, Forestry and Fisheries (DAFF). Strategic Plan 2013-2014 to 2017-2018. 2013. https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201501/daff-strategic-plan-2013-2014-2017-2018.pdf

[79]THE STATE OF WORLD FISHERIES AND AQUACULTURE TOWARDS BLUE TRANSFORMATION 2022. Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2022. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/a2090042-8cda-4f35-9881-16f6302ce757/content>.

[80]WorldFish. 2021. "African women join forces to overcome COVID-19 challenges in aquatic food systems." In WorldFish. Accessed December 17, 2021. www.worldfishcenter.org/story/african-women-join-forces-overcome-covid-19-challenges-aquatic-food-systems.

[81]OECD/FAO. 2023. OECD-FAO Agricultural Outlook. OECD Agriculture statistics (database). <https://doi.org/10.1787/agr-outl-data-e>.

[82]World Bank. "Aquaculture Production (Metric Tons) - Sub-Saharan Africa." 2022. <https://data.worldbank.org/indicator/ER.FSH.AQUA.MT?locations=ZG>

[83]World Bank. 2022. Fish to 2030: Prospects for Fisheries and Aquaculture. Report Number 83177-GLB. Washington, DC: World Bank. <https://documents1.world>

bank.org/curated/en/458631468152376668/pdf/831770WP0P11260ES003000FishOto02030.pdf.

[84]Food and Agriculture Organization (FAO). 2022. The State of World Fisheries and Aquaculture: Contributing to Food Security and Nutrition for All. Rome: FAO. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/20e618b3-93a1-488a-9697-798f6b-6c6b35/content>.

[85]Food and Agriculture Organization (FAO). 2022. Aquaculture Growth Potential in South Africa: WAPI Factsheet to Facilitate Evidence Based Policy Making and Sector Management in Aquaculture, November 2022. Rome: FAO. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/9d737c2c-6c46-4922-830e-4acc2ab0d0d6/content>.

[86]Food and Agriculture Organization (FAO). 2022. Fishery and Aquaculture Statistics: Global Aquaculture Production 1950-2020 (FishStatJ). Accessed June 2024. www.fao.org/fishery/statistics/software/FishStatJ/en.

[87]International Renewable Energy Agency (IRENA). 2022. Renewable Power Generation Costs in 2021. Abu Dhabi: International Renewable Energy Agency.

[88]These correspond to the lowest prices achieved in the fifth bid window of the REIPPPP, awarded in 2021. Further information can be found at IPP Renewables, , <https://www.ipp-renewables.co.za>.

[89]International Energy Agency. Renewables 2023: Analysis and Forecast to 2028. https://iea.blob.core.windows.net/assets/96d66a8b-d502-476b-ba94-54ffda84cf72/Renewables_2023.pdf.

[90]Hannah Ritchie, Max Roser and Pablo Rosado (2020) - "CO₂ and Greenhouse Gas Emissions". Published online at OurWorldInData.org. Retrieved from: 'https://ourworldindata.org/co2-and-greenhouse-gas-emissions' [Online Resource]

[91]Department of Mineral Resources and Energy (DMRE). <https://www.dmre.gov.za/>.

- [92]PCC. 2023. Recommendations from the PCC on South Africa's Electricity System. Johannesburg: Presidential Climate Commission.
- [93]South African Renewable Energy Masterplan (SAREM). 2023. An Industrial and Inclusive Development Plan for the Renewable Energy and Storage Value Chains by 2030. Draft version for review, 7 July.
- [94]Creamer, Terence. "Global Wind Body Urges South Africa to Explore Excellent Offshore Wind Potential." *Engineering News*. August 21, 2020. Accessed August 2, 2024. <https://www.engineeringnews.co.za/article/global-wind-body-urges-south-africa-to-explore-excellent-offshore-wind-potential-2020-08-21>.
- [95]Jacobson, Mark Z., and Mark A. Delucchi. "Evaluating the Feasibility of a Large-Scale Wind, Water, and Sun Energy Infrastructure." 2009. Accessed September 28, 2022. https://www.researchgate.net/publication/242537047_Evaluating_the_Feasibility_of_a_Large-Scale_Wind_Water_and_Sun_Energy_Infrastructure
- [96]World Bank. "Offshore Wind Energy Potential in South Africa." 2019. Accessed August 2, 2024. <https://data.worldbank.org/indicator/ER.FSH.AQUA.MT?locations=ZG>.
- [97]Marine Tourism Market Size, Share, Growth, and Industry Analysis, By Type (Cruise Tourism, Yachting and Sailing Tourism, and Others), By Service (Passenger Tickets Service, Onboard Service, and Other Service), Regional Forecast To 2031." *Business Research Insights*. <https://www.business-researchinsights.com/market-reports/marine-tourism-market-104647>.
- [98]Outlook of the direct and total contribution of travel and tourism to GDP from 2020 to 2029." *Statista*. Available at: <https://www.statista.com/statistics/1093486/travel-tourism-gdp-worldwide-outlook/>.
- [99] Indian Ocean Rim Association. "Guide to IORA." Last modified February 2024. Accessed August 31, 2024. <https://www.iora.int/sites/default/files/2024-03/GUIDE%2520TO%2520IORA%2520as%2520at%2520FEB%25202024.docx>
- [100]Indian Ocean Rim Association (IORA). "IASgyan. October 12, 2023. <https://www.iasgyan.in/daily-current-affairs/indian-ocean-rim-association-iora>
- [101]Rimmer, SH. "The future of women's economic empowerment in the Indian Ocean region: Governance challenges and opportunities." *Journal of the Indian Ocean Region* 13, no. 1 (2017): 4-24. Kotze, JS, and N Bohler-Muller. "Let's talk about sex: The state of gender in IORA for a future agenda." *Journal of the Indian Ocean Region* 14, no. 2 (2018): 130-151 .
- [102]UNWTO (UN World Tourism Organization). *Tourism Highlights*. Madrid: UNWTO, 2017.
- [103]UNWTO (UN World Tourism Organization). "Compendium of Tourism Statistics: Data 2012-2016." 2018. Accessed May 10, 2018. <http://statistics.unwto.org/content/compendium-tourism-statistics>.
- [104]Rogerson, Christian M., Alex Benkenstein, and Nahashon Mwongera. "Coastal Tourism and Economic Inclusion in Indian Ocean Rim Association States." *South African Institute of International Affairs*. October 8, 2018. https://saiia.org.za/wp-content/uploads/2018/10/GA_Th3_DP-Rogerson-Benkenstein-Mwongera_20181008.pdf.
- [105]South Africa's Tourism Sector Continues to Rise." December 21, 2023. *South African Tourism*. <https://www.southafrica.net/gl/en/trade/press/south-africa-s-tourism-sector-continues-to-rise>
- [106]South Africa's Tourism Rising Momentum Continues. January 31, 2024. *South African Tourism*. <https://www.southafrica.net/gl/en/corporate/press/south-africa-s-tourism-rising-momentum-continues>
- [107]Government of South Africa. 2016. *National Tourism Sector Strategy 2016-2026*.

https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201712/national-tourism-security-strategy-ntss-2016-2026a.pdf.

[108]Mafunzwini, Aluoneswi Elvis, and Leon Hugo. 2005. "Unlocking the rural tourism potential of the Limpopo province of South Africa: Some strategic guidelines." *Development Southern Africa* 22 (2): 251-265. doi:10.1080/03768350500163048.

[109]Grotius, Hugo. 1950. *Grotius & (Mare Liberum) the Freedom of the Seas and the Laws of War: De Jure Praedae Commentarius*, 2 vols., 2nd ed. Oxford: Oxford University Press.

[110]Ukeje, Charles, and Wullson Mvomo Ela. *African Approaches to Maritime Security - The Gulf of Guinea*. December 2013. ISBN 978-978-915-490-6.

[111]Rahman, Chowdhury. 2009. "Concepts of maritime security: a strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand." Wellington, NZ: Centre for Strategic Studies, Victoria University.

[112]Brenthurst Foundation. 2010. *Maritime Development in Africa: An Independent Specialist's Framework*. Discussion Paper no. 2010/03. Johannesburg.

[113]IMO. 1948, March 06. *Convention on the International Maritime Organization (IMO)*. Retrieved from [https://www.imo.org/en/Stellenbosch University https://scholar.sun.ac.za](https://www.imo.org/en/Stellenbosch%20University%20https://scholar.sun.ac.za) <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx> (Accessed October 2021).

[114]Edumaritime. 2022. "What is SOLAS Convention? - International Convention for the Safety of Life at Sea." Retrieved from <https://www.edumaritime.net>: <https://www.edumaritime.net/imo/solas#:~:text=SOLAS%20was%20originally%20introduced%20as%20a%20response%20to,and%20entered%20into%20force%20on%20May%2025th%201980.%20msclkid=d9360335d08e11ec92013b-589f50af33> (Accessed 10 May 2022).

[115]IMO. 2004. "SOLAS XI-2 and the ISPS Code: The International Ship and Port Facility (ISPS) Code of 2004." Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx> (Accessed 27 October 2021).

[116]UNCLOS. (1982b). Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS: The definition of Piracy. New York: United Nations.

[117]United Nations. "United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)." https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

[118]Churchill, Robin R., and Vaughan Lowe. *The Law of the Sea*. 3rd ed. Manchester University Press 1999.

[119]International Tribunal for the Law of the Sea. <https://www.itlos.org/en/main/the-tribunal/the-tribunal/>

[120]United Nations. 1982. "Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): The Definition of Piracy." New York: United Nations.

[121]Africa Center for Strategic Studies. 2019. "Trends in African Maritime Security." Africa Center for Strategic Studies. Retrieved from <https://africacenter.org>. Accessed 13 September 2021.

[122]Walker, T. 2021. "Africa must get on board as world attention turns to maritime security." ISS Today. Retrieved from <https://issafrica.org>. Accessed 29 October 2021.

[123]AU. 2016. "African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter)." African Union. Retrieved from <https://au.int/en/treaties/african-charter-maritime-security-and-safety-and-development-africa-lome-charter>. Accessed 29 October 2021.

[124]African Union. 2014. *2050 African Integrated Maritime Strategy*. Addis Ababa: African Union.

[125]IMO (2015) Djibouti Code of Conduct. DCoC Newsletter (2015). Edition 4: November 2014 – August 2015. [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/DCoC%20Newsletter%20\(2015\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/DCoC%20Newsletter%20(2015).pdf).

[126]IMO. 2009. "The International Maritime Organization (IMO): The Djibouti Code of Conduct." Retrieved from International Maritime Organization (IMO), <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx> (Accessed 13 September 2021).

[127]IMO. 2017 (a). "Djibouti Code of Conduct and Jeddah Amendment to the Djibouti Code of Conduct (2017)." Retrieved from International Maritime Organization (IMO), <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx> (Accessed 13 September 2021).

[128]Ethiopia. 2022. "Capacity Building Coordination DCoC (JA) Working Group 2 Prepared By." Presentation, June 29. Retrieved from <https://dcoc.org/wp-content/uploads/DCoCJA-WG2-presentation-for-High-level-1.pdf>

[129]Mkhonto, David Maningi. 2022. "An Analysis of the Maritime Domain Governance Architecture in Southern Africa." Stellenbosch: Stellenbosch University. <https://scholar.sun.ac.za/server/api/core/bitstreams/5b8588c4-efa6-41f7-9518-26a5467de023/content>

[130]SADC. 2004. "Southern African Development Community: Strategic Indicative Plan for the Organ on Politics, Defense and Security Cooperation (SIPO I)." Retrieved from www.sadc.int. Accessed September 4, 2021.

[131]SADC. 2019. Proposed SADC Secretariat's Maritime Security Strategy Concept Paper. Gaborone: SADC HQ Gaborone.

[132]SADC. 2011. Southern African Development Community: Maritime Security Strategy. Gaborone.

[133]MoU. 2011. Tripartite Memorandum of Understanding (MoU) Mozambique, South Africa and Tanzania: Maritime Security Cooper-

ation. Maputo: Government of Mozambique.

[134]Southern African Development Community. 2021. Annual Report 2019-2020. Accessed June 2024. https://www.sadc.int/sites/default/files/2021-07/Annual_Report_2019_-_2020_EN.pdf.

[135]Coelho, B. 2013. African Approaches to Maritime Security: Southern Africa. Maputo: Friedrich-Ebert-Stiftung.

[136]MoU. 2007. "J Radebe: Southern Africa Sub-regional Maritime Rescue Coordination Centre." Retrieved from <http://www.transport.gov.za>: <https://www.gov.za/j-radebe-southern-africa-sub-regional-maritime-rescue-coordination-centre>.

[137]RSA (Republic of South Africa), Department of Transport. 2004. Summary of Merchant Shipping (Maritime Security) Regulations, published in the Government Gazette No. R. 751, 26488 of 2 June 2004. Pretoria: Department of Transport.

[138]DoT (Department of Transport, Republic of South Africa). 2017. Comprehensive Maritime Transport Policy for the Republic of South Africa. Pretoria: Department of Transport RSA.

[139]Government of South Africa. 2014. Maritime Transport Policy for the Republic of South Africa. Pretoria: Government Communication and Information System (GCIS). https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201409/a5-98.pdf.

[140]South African Navy (SAN). 2006. Maritime Doctrine for the South African Navy. South African Navy General Publication (SANGP) 100, First Edition. Pretoria, Gauteng, South Africa: South African Naval Publication Unit, Simon's Town.

[141]Wikipedia contributors, "South African Navy," Wikipedia, The Free Encyclopedia, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=South_African_Navy&oldid=1230648775 (accessed August 2, 2024).

[142]Hlongwane, M. 2020. Project BIRO: IMMPV Keel Laying Ceremony Damen Ship-

yards Cape Town. Project BIRO, pp. 2-3. Cape Town: South African Navy.

[143]DEFF. 2019. Department of Environment, Forestry and Fisheries (DEFF). Retrieved from www.environment.gov.za/. Available at: <https://www.environment.gov.za/>.

[144]OCIMS. 2015. Integrated Vessel Tracking Decision Support Tool. Retrieved from <https://ocims-dev.dhcp.meraka.csir.co.za/>. Available at: <https://ocims-dev.dhcp.meraka.csir.co.za/integrated-vessel-tracking-tool/>.

[145]Armscor. "Institute for Maritime Technology." Last modified June 12, 2021. Accessed June 16, 2021. https://www.armscom.net/company/institute_for_maritime_technology#:~:text=The%20Institute%20for%20Maritime%20Technology%20performs%20defence%20research,systems%20to%20further%20the%20interest%20of%20the%20SANDF.

[146]SAPS. 2006. Water Policing Divisional Order. Pretoria: SAPS Pretoria.

Ocean Economy

A Comprehensive Study of **SOUTH AFRICA**



الدریش کده
پیشرفت دریایی



پژوهشکده
مطالعات فناوری

South Africa

