

جامعة الإسكندرية  
كلية التجارة  
قسم المالية العامة

دور الأسطول التجاري البحري والموانيء المصرية  
في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط  
وفقاً لاستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠

مقدمه

محمود رجب محمود

مدرس بقسم المالية العامة

كلية التجارة - جامعة الإسكندرية

## دور الأسطول التجاري البحري والموانئ المصرية

### في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط

وفقاً لاستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠

#### ملخص:

بالرغم من الإمكانيات الهائلة التي تتمتع بها مصر من مقومات وعوامل طبيعية تجعلها من أهم الدول التي يمكنها أن تنافس في مجال النقل البحري علي مستوي العالم , إلا أن هناك تدهوراً شديداً في الأداء التشغيلي والفني لأسطول النقل البحري في مصر , كما أن الدور الذي يؤديه هذا الأسطول في التجارة الخارجية منخفضاً للغاية ولا يتماشى مع الأهداف المحددة لإستراتيجية التنمية ٢٠٣٠ ولذلك تستهدف الدراسة تحديد المشاكل والصعوبات التي يعاني منها الأسطول البحري التجاري والموانئ المصرية , مراجعة التجارب الدولية للتعرف علي أساليب رفع كفاءة قطاع النقل البحري التجاري , توصيف وتحليل دور النقل متعدد الوسائط في تطوير خدمات قطاع النقل في مصر, أهم معوقات وآليات رفع كفاءة خدمات النقل البحري في مصر بما يتوافق مع استراتيجية التنمية ٢٠٣٠ .

وقد توصلت الدراسة إلي العديد من المعوقات التي تحد من قدرة خدمات النقل البحري المصري علي المنافسة الدولية , منها معوقات متعلقة بإدارة الموانئ حيث أن الموانئ المصرية تعاني من تعقد الإجراءات المستندية والجمركية , وعدم توافر البنية الأساسية الملائمة للنقل متعدد الوسائط وعدم توافر رأس المال اللازم للاستثمار في تملك وسائل النقل المختلفة, كما يوجد قصور في التشريعات والقوانين لتشجيع المستثمرين على الدخول في هذا المجال .

ومن خلال استعراض أوجه القصور في الأسطول التجاري والموانئ المصرية واستناداً إلي التجارب الدولية في رفع كفاءة خدمات النقل البحري , تم استخلاص بعض السياسات والأساليب والإجراءات التي يمكن من خلالها رفع كفاءة خدمات النقل البحري والقدرة التنافسية للأسطول التجاري والنهوض بالنقل الدولي متعدد الوسائط في مصر منها العمل على تأسيس اتحادات وطنية بين المؤسسات المصرفية وشركات التأمين لتقديم القروض الاستثمارية لشراء أو بناء السفن , والبحث عن مصادر تمويل غير تقليدية لتمويل شراء أو بناء السفن , تصميم السياسات اللازمة لتشجيع الاندماجات والتحالفات بين الشركات الوطنية والأجنبية , إعادة هيكلة التركيبة النوعية لسفن الأسطول التجاري البحري بما يتناسب مع الهيكل السلعي في التجارة الخارجية , ضرورة استكمال مشروعات تطوير وإنشاء البنية الأساسية بما يتفق مع أهداف استراتيجية التنمية ٢٠٣٠ , العمل على تبسيط الإجراءات الجمركية المعقدة والمطولة هذا مع التحول إلى النظام الالكتروني لتبادل البيانات لتيسير تنفيذ عملية النقل بمختلف وسائطه, زيادة الاستثمار في مجال البحث العلمي المتعلق بقطاعي النقل والاتصالات , ضرورة الاستفادة من تجارب الكثير من الدول المتقدمة في إدارة الموانئ والأسطول التجاري البحري.

**Role of the Egyptian Commercial Fleet and Egyptian Ports**  
**In activating international multimodal transport**  
**According to Egypt's Development Strategy 2030**

**Abstract:**

Despite the enormous potential that Egypt enjoys from the elements and natural factors make it one of the most important countries that can compete in the field of maritime transport worldwide, There is a significant deterioration in the operational and technical performance of the Egyptian shipping fleet. The role played by this fleet in foreign trade is very low and does not meet the specific objectives of the 2030 development strategy. Therefore, the study aims to identify the problems and difficulties experienced by the Egyptian merchant fleet and Egyptian ports, Reviewing the international experiences to identify ways of raising the efficiency of the maritime transport sector, characterizing and analyzing the role of multimodal transport in the development of transport sector services in Egypt, the most important obstacles and mechanisms to improve the efficiency of maritime transport services in Egypt in line with the development strategy 2030.

The study found several obstacles that limit the ability of Egyptian maritime transport services to international competition, including obstacles related to port management. Egyptian ports suffer from the complexity of documentary and customs procedures, lack of suitable infrastructure for multimodal transport and lack of investment capital. Have different means of transport, and there is a lack of legislation and laws to encourage investors to enter this area.

A review of the shortcomings of the Egyptian Commercial Fleet and the Egyptian Ports and based on the international experiences in raising the efficiency of maritime transport services, some policies, methods and procedures were developed which could improve the efficiency of maritime transport services, competitiveness of the commercial fleet and the promotion of international multimodal

transport in Egypt, To establish national federations between banking institutions and insurance companies to provide investment loans for the purchase or construction of ships, and to seek non-traditional sources of finance to finance the purchase or construction of ships, The design of the policies necessary to encourage mergers and alliances between national and foreign companies, the restructuring of the quality structure of the merchant marine vessels commensurate with the commodity structure in foreign trade, the need to complete the development and infrastructure development projects in line with the objectives of the 2030 development strategy, With the transition to the electronic data exchange system to facilitate the implementation of the transport process in its various modes, to increase investment in the field of scientific research related to the transport and communications sectors, the need to benefit from the experiences of many countries Advanced ports in the commercial marine and fleet management.

#### مقدمة:

في ظل العولمة وما تفرضه من تحديات علي الدول النامية والمتقدمة علي السواء , خاصة إتفاقية منظمة التجارة العالمية (WTO) والتي تتضمن أحد أهم إتفاقياتها إتفاقية التجارة العامة للخدمات (GATS) , نجد أن اقتصاديات النقل البحري كأحد فروع اقتصاديات الخدمات العامة كانت ولا تزال محط اهتمام العديد من الدول النامية والمتقدمة بصفة عامة ومصر بصفة خاصة, حيث يعد من أرخص وسائل النقل إلي جانب قدرته علي تغطية مناطق واسعة من العالم , وفيما يتعلق بجمهورية مصر العربية قطاع النقل البحري بها له أهمية خاصة حيث أنها تتمتع بموقع جغرافي استراتيجي في وسط الوطن العربي , كما يوجد بها عدد من الموانئ البحرية التجارية والتخصصية المطللة علي البحرين الأحمر والمتوسط تدعم التجارة الخارجية لمصر هذا وقد لعبت قناة السويس دوراً كبيراً في توفير الوقت والتكلفة وتيسير حركة التجارة العالمية هذا ومن مقومات النقل البحري المصري أيضاً توافر فرص استثمارية واعدة تتمثل في إنشاء موانئ بحرية جديدة ورفع كفاءة الموانئ الحالية وتنمية محور قناة السويس وتعمير واستثمار منطقة شمال غرب خليج السويس وشمال سيناء والساحل الشمالي الغربي وتحويل مصر إلي مركز لوجستي عالمي . ويبلغ إجمالي طول السواحل المصرية ٣٠٠٠ كم وإجمالي عدد الموانئ البحرية المصرية ٤٦ ميناء (١٥ تجاري , ٢٩ تخصصي) بالإضافة إلي عدد (٢) ميناء تجاري تحت الإنشاء (ميناء جرجوب غرب البحر المتوسط , وميناء رأس بناس جنوب البحر الأحمر) والطاقة الاستيعابية

للحاويات ١١.٦ مليون حاوية مكافئة ومتوسط إجمالي التداول السنوي للبضائع ١٥٠ مليون طن، وإجمالي عدد الأرصفة ١٨٨ بطول ٣٥ كم تقريباً وأقصى عمق ممر ملاحى ٢٠ متر بميناء الدخيلة<sup>١</sup>، وإجمالي عدد سفن الأسطول التجاري البحري المصري ١٥٠ وإجمالي الحمولة الكلية لسفن الأسطول التجاري ١.٥٦٥ مليون طن<sup>٢</sup>.

ومن هنا تظهر أهمية النقل البحري كعنصر أساسي للتجارة والتنمية، ويعد الأسطول التجاري البحري لأي دولة نامية أو متقدمة الركيزة الأساسية لنقل تجارتها الخارجية كما يعد مصدراً رئيسياً لجلب العملات الأجنبية وتحسين وضع ميزان المدفوعات وفتح أسواق جديدة أمام صادرات الدولة وزيادة الدخل القومي وتحقيق التنمية الاقتصادية<sup>٣</sup>.

وباستقراء واقع أسطول النقل البحري المصري يتضح وجود العديد من المشاكل والصعوبات والتحديات الفنية والإدارية والتكنولوجية التي تؤثر على كفاءته التشغيلية وقدرته التنافسية في سوق النقل البحري العالمي مما يسبب تدهور شديد لدور الأسطول التجاري البحري المصري في نقل تجارة مصر الخارجية، فقد أوضحت البيانات أنه لم تتجاوز نسبة مساهمة الأسطول التجاري الوطني ٧% من الحجم الكلي للتجارة المنقولة بحراً على الرغم مما أوصت به منظمة الأونكتاد (UNCTAD) بألا تقل مساهمة الدول النامية في نقل تجارتها الخارجية على أسطولها التجاري الوطني عن ٥٠% والتي من بينها مصر<sup>٤</sup>.

وباستقراء ما يحدث على الصعيد العالمي من تطورات في مجال خدمات النقل البحري وتحوية البضائع ونقل ما يزيد عن ٩٠% من حجم التجارة العالمية بحراً<sup>٥</sup> وزيادة الاعتماد على النقل الدولي متعدد الوسائط، فقد أصبح هناك ضرورة ملحة لبناء وتطوير الأسطول البحري المصري لزيادة قدرته على المساهمة في نقل التجارة الخارجية المصرية والتجارة العالمية مما يساعد في علاج عجز ميزان المدفوعات، وعلاج مشاكل البطالة، وتفعيل النقل متعدد الوسائط في مصر الذي يمثل الاتجاه العالمي الحديث في النقل، وزيادة الدخل القومي، وتحقيق التنمية الاقتصادية.

---

<sup>١</sup> - استراتيجية النقل البحري المصري وتطويره وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية، قطاع النقل البحري المصري، وزارة النقل، يوليو ٢٠١٨.

<sup>٢</sup> - الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، العدد ١٠٩، ٢٠١٨، ص: ٢٥٥.

<sup>٣</sup> - د. سعيد عبدالعزيز، استراتيجية دعم القدرة التنافسية للأسطول التجاري البحري المصري، المؤتمر العلمي الحادي عشر بكلية التجارة، ٢٠١٢.

<sup>٤</sup> - د. سميرة إبراهيم أيوب، آليات تعظيم كفاءة أداء قطاع النقل البحري المصري في ظل المستجدات العالمية، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية، جامعة الإسكندرية، العدد رقم (١) المجلد رقم (٤٦) يناير ٢٠٠٩.

<sup>٥</sup> - إيمان ماجد العوادلي، المعوقات الاقتصادية للأسطول التجاري البحري المصري والأساليب الحديثة لمواجهتها، رسالة ماجستير، قسم الاقتصاد، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، ٢٠١٥، ص: ٣.

## المشكلة البحثية: Research Problem

باستقراء استراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠ فيما يخص قطاع النقل البحري يتضح أنه علي الرغم من الإمكانيات الهائلة التي تتمتع بها مصر من مقومات وعوامل طبيعية تجعلها من أهم الدول التي يمكنها أن تنافس في مجال النقل البحري علي مستوي العالم , إلا أننا نجد أن هناك تراجعاً في معدلات أداء هذا القطاع بوجه عام وأسطول النقل البحري بوجه خاص بسبب:

١- وجود اختلال هيكلي في التركيبة العمرية لأسطول النقل البحري التجاري المصري وتقدم غالبية الأسطول وتجاوز معظمها العمر الافتراضي (حيث تشير الإحصاءات أن أكثر من ٧٥% من سفن الأسطول قد تجاوز عمرها ٢٠ عاماً) مما أدي إلي انخفاض الطاقة التشغيلية لأسطول النقل البحري المصري ، وضعف القدرة التنافسية لأسطول النقل البحري.

٢- تدني نسبة مساهمة أسطول النقل البحري المصري في نقل تجارة مصر الخارجية حيث أوضحت البيانات أن حجم تجارة مصر الخارجية من البضائع العامة يبلغ ٦.٣ مليون طن في حين بلغ المنقول منها علي السفن المصرية ما يعادل ١.٧ مليون طن فقط بنسبة ٢٧% كما أن مساهمة الأسطول التجاري الوطني المنقولة بحراً ٧% من الحجم الكلي للتجارة<sup>١</sup>.

٣- بمقارنة الهيكل النوعي لسفن الأسطول بهيكل التجارة الخارجية يتضح عدم وجود تناسب كبير بينهما حيث توضح البيانات أن سفن الصب الجاف تمثل ١١.٥% من إجمالي سفن الأسطول العاملة<sup>٢</sup> بينما بضائع الصب الجاف تمثل ٧٠% من إجمالي البضائع المتداولة في هيكل التجارة الخارجية (المرتبة الأولى) , وسفن البضائع العامة تمثل ٢٧.٣% من إجمالي سفن الأسطول في حين أن البضائع العامة تحتل المرتبة الثانية من حجم التجارة الخارجية , وبالنسبة لسفن الحاويات مصر لا تملك سوي ٥ سفن بالرغم من أن الاتجاه العالمي الآن يتجه نحو النقل متعدد الوسائط والحاويات هي الدعامة الأساسية لفكرة النقل متعدد الوسائط<sup>٣</sup>.

٤- إن حجم الاستثمارات في قطاع النقل البحري في مصر يقدر بنحو ١١.٥ مليار جنيه وتتضائل مساهمة القطاع الخاص في هذه الاستثمارات حيث تمثل ٣٠% تقريباً من حجم الاستثمارات الكلية لهذا القطاع<sup>٤</sup>.

٥- إن معدل التشغيل الفعلي للموانئ المصرية يشكل ٨٤% من الطاقة الاستيعابية القصوي مما يعني أن ١٦% من إمكانيات هذه الموانئ غير مستغلة<sup>٥</sup>.

<sup>١</sup> - هبة الطويل , دور الدولة في تعزيز القدرة التنافسية لأسطول النقل التجاري البحري المصري , رسالة ماجستير ' قسم المالية العامة, كلية التجارة , جامعة الاسكندرية , ٢٠١٥ , ص:٤.

<sup>٢</sup> - الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء , الكتاب الإحصائي السنوي, العدد ١٠٩ , ٢٠١٨, ص:٢٥٥

<sup>٣</sup> - موقع بنك معلومات قطاع النقل البحري [www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg)

<sup>٤</sup> - د. سعيد عبدالعزيز , مرجع سابق , ص:١٢.

<sup>٥</sup> - د.سميرة أيوب , مرجع سابق , ص:٨٩-٩٠.

٦- إن نسبة التحوية الفعلية لبضائع التجارة الخارجية القابلة للتحوية ١٩.٥%، ويرجع ذلك إلى تعقد الإجراءات المستندية والجمركية في الموانئ المصرية وتعدد الجهات التي تتدخل في حركة البضائع تصديراً واستيراداً وتخلف النظم المحاسبية والتكاليف.

٧- قدم المعدات المستخدمة في عمليات المناولة والتداول بالموانئ وانخفاض معدل إنتاجيتها وقلة العمالة المدربة<sup>١</sup>.

٨- عدم توافر البنية الأساسية الملائمة للنقل متعدد الوسائط في مصر. استناداً إلى ما سبق يتضح أن هناك تدهوراً شديداً في الأداء التشغيلي والفني لأسطول النقل البحري في مصر ، كما أن الدور الذي يؤديه هذا الأسطول في التجارة الخارجية منخفضاً للغاية ولا يتماشى مع الأهداف المحددة لإستراتيجية التنمية ٢٠٣٠ الخاصة بقطاع النقل البحري ولذلك سوف تحاول هذه الدراسة الإجابة علي عدد من التساؤلات البحثية تعد بمثابة الفروض البحثية لهذه الدراسة:

١- ما هي أسباب انخفاض كفاءة قطاع النقل البحري التجاري في مصر.

٢- ما هي معوقات التحول إلى نظام النقل متعدد الوسائط في مصر.

٣- ما هو الدور الذي يتعين علي الحكومة الإضطلاع به في التحول إلى نظام النقل متعدد الوسائط باعتباره أحد الأساليب الهامة لرفع كفاءة النقل البحري في مصر.

### **أهداف الدراسة وأهميتها: Objectives and Importance of the Study**

إن القصور الشديد في كفاءة قطاع النقل البحري التجاري المصري يمثل في حقيقته إهدار لموارد الدولة المتمثلة في العملات الأجنبية التي تدفعها مصر للأساطيل الأجنبية في مقابل نقل البضائع الواردة والمصدرة إلى الأسواق الأجنبية وقد ترتب علي ذلك العديد من الآثار السلبية التي تنعكس في تدهور معدلات النمو الاقتصادي وزيادة الخلل في الميزان التجاري وميزان المدفوعات هذا في الوقت الذي تتمتع فيه مصر بموقع جغرافي متميز في العالم العربي بجانب العديد من المزايا النسبية الظاهرة والكامنة التي يتعين الاستفادة منها.

وعلي ذلك تتمثل أهمية الدراسة في التعرف علي أهم أسباب انخفاض كفاءة قطاع النقل البحري التجاري في مصر ، والسياسات الحكومية المتبعة في هذا القطاع ، مراجعة التجارب الدولية في أساليب وسياسات رفع كفاءة قطاع النقل البحري التجاري وتبسيط الضوء علي دور وأهمية النقل الدولي متعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وكيفية تفعيله في مصر ، وبتلخص هدف الدراسة في الأتي:

١- تحديد المشاكل والصعوبات التي يعاني منها الأسطول البحري التجاري والموانئ المصرية.

٢- مراجعة التجارب الدولية للتعرف علي أساليب رفع كفاءة قطاع النقل البحري التجاري.

---

<sup>١</sup> يحيي زكريا عبدالعزيز ، تطور النقل البحري والنقل متعدد الوسائط في ظل التحول إلى الحكومة الإلكترونية ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٥ ، ص: ٢١٧.

٣- توصيف وتحليل دور النقل متعدد الوسائط في تطوير خدمات قطاع النقل في مصر وتحقيق التنمية الاقتصادية.

٤- استعراض أهم معوقات وآليات رفع كفاءة خدمات النقل البحري في مصر بما يتوافق مع استراتيجية التنمية ٢٠٣٠.

وسوف تتمثل حدود الدراسة في تناول واقع خدمات النقل البحري والسياسات الحكومية المطبقة والمقترحة له من خلال التعرض لأسطول النقل البحري والموانئ المصرية.

### الدراسات السابقة: Previous Studies

١- دراسة سعيد عثمان<sup>١</sup>، (٢٠١٢)

تستمد هذه الدراسة أهميتها من أن الأسطول التجارى البحرى يعتبر الركيزة الرئيسية لأى دولة متقدمة أو نامية لنقل تجارتها الخارجية، كما أنه يعد مصدراً رئيسياً لجلب العملات الأجنبية وتحسين وضع ميزان المدفوعات، وفتح أسواق جديدة أمام صادرات الدول، وضماناً فعالاً للواردات السلعية للدول خاصة السلع الإستراتيجية وفى التوقيتات المناسبة، كما يعد النقل البحرى من أرخص وسائل النقل المتاحة، لذلك فلا بد للحكومات أن تولي أهمية كبيرة للتطوير المستمر لهذا الأسطول لدعم قدرته التنافسية فى الأسواق الدولية للنقل البحرى.

وتتمثل مشكلة الدراسة فى عدم وجود إستراتيجية واضحة ومحددة المعالم يعمل فى نطاقها قطاع النقل البحرى المصرى، وهناك انخفاضاً واضحاً فى معدلات الأداء التشغيلى والاقتصادى لهذا القطاع، ومن ثم انخفاض قدرته التنافسية فى سوق النقل البحرى الدولى، بالإضافة للتدنى الشديد لدور الأسطول فى نقل تجارة مصر الخارجية حيث لم تتعدى مساهمته سوى ٧% من الحجم الكلى للتجارة المنقولة بحراً، وهذا الأمر لا يجب أن يستمر بعد ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١ وقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفى التحليلى .

وقد توصلت الدراسة إلى أن الأسباب الرئيسية لتدهور الميزة التنافسية لقطاع النقل البحرى ترجع إلى انخفاض المهارات المتخصصة المتعلقة بالموارد البشرية وتدهورها، وتدهور الكفاءة الفنية والتكنولوجية لقطاع النقل البحرى وخاصة الأسطول التجارى البحرى، قصور شديد فى أساليب التمويل الحديثة، وضعف شديد وتدهور فى حجم وجودة الخدمات المساعدة المكملة كخدمات الشحن والتفريغ.

قد أوصت الدراسة ببعض المقترحات لدعم القدرة التنافسية لقطاع النقل البحرى كإعادة هيكلة التركيب العمري للأسطول التجارى ، والبدء فى إعادة الهيكلة النوعية لسفن الأسطول بما يتماشى مع اتجاهات الطلب العالمى، وضرورة قيام الحكومة المصرية بتقديم حزمة متكاملة من الحوافز النقدية والضريبية لتشجيع القطاع الخاص المصرى والعربى على المشاركة فى تطوير وتحديث الأسطول، إلى جانب وضعها لسياسات إصلاح التشريعات، وسياسات الحكومة، وسياسات تطوير البنية التحتية وتحديثها والسياسات المالية والنقدية الداعمة للاستثمار .

<sup>١</sup> - د. سعيد عبدالعزيز ، مرجع سابق.



أما في جانب تطوير الموانئ ، فقد أوصت الدراسة بضرورة وضع برنامج متكامل لتطوير البنية التحتية للموانئ المصرية بتزويدها بأحدث الأساليب التكنولوجية، وضرورة قيام وزارة النقل المصرية بإنشاء مجمعات خدمات الشباك الواحد لتفادي البيروقراطية الحكومية.

## ٢- دراسة نهلة حسن<sup>١</sup>، (٢٠١٣)

تناولت هذه الدراسة مفهوم اللوجيستيات في مجال الخدمات وعلاقة اللوجيستيات بالنقل ، وتأثير التكاليف اللوجيستية علي عمليات الموانئ ثم تم الانتقال إلي النقل متعدد الوسائط من حيث المفهوم والشروط والأهمية ومشاكل تطبيقه بصفة عامة في الدول النامية ، وأخيراً تعرضت الدراسة إلي أثر النقل متعدد الوسائط علي التجارة الدولية.

وقد توصلت الدراسة إلي عدد من النتائج أهمها:

- النقل متعدد الوسائط مرتبط ارتباط شديد الصلة بالنظام اللوجيستي الخدمي وبالتالي فإن اللوجيستيات لا يمكن أن تستمر دون وجود شبكة متقدمة ذات كفاءة عالية للنقل.
- التشريعات والقوانين الدولية والوطنية المتصلة بنشاط النقل عموماً بالدول المختلفة ومنها الدول النامية تحتاج إلي تنسيق وتطوير تبعاً لمتطلبات السوق العربية وتطورات النقل متعدد الوسائط.
- اختيار القيادة الإدارية عالية المستوى القادرة علي تجميع كل الإمكانيات الدقيقة واستخدام مرشد لكل العناصر وأولها إيجاد التمويل الهائل لكل الأنشطة المطلوبة لبناء سلسلة كاملة حديثة ذات كفاءة عالية.
- عدم دخول القطاع الخاص في مجال نشاط النقل متعدد الوسائط والاعتماد علي الحكومات في مشاريع النقل متعدد الوسائط ليس له نتائج مؤثرة حتي الآن.

## ٣- دراسة سميرة أيوب<sup>٢</sup>، (٢٠٠٩)

اهتمت هذه الدراسة بتحليل آليات رفع الكفاءة الانتاجية لنشاط النقل البحري المصري علي نحو يمكنه من أداء دوره في عملية التنمية الاقتصادية، مع الأخذ في الاعتبار التطورات التكنولوجية التي يشهدها النقل البحري علي المستوى العالمي وكذلك القيود التي تفرضها اتفاقية GATS علي نشاط هذا القطاع في الدول النامية عامة ومصر بصفة خاصة.

وتتمثل مشكلة هذه الدراسة في أن معدلات أداء قطاع النقل البحري لا تتناسب مع معظم الدور الذي يمكن أن يلعبه هذا القطاع، حيث لا تتعدى نسبة مساهمة الأسطول التجاري الوطني في نقل التجارة المصرية المنقولة بحراً سوى ٧%، كما أن تواضع معدلات أداء نشاط النقل البحري في مصر يرتبط بتهالك الجانب الأكبر من سفن الأسطول التجاري البحري.

<sup>١</sup>- نهلة حسن مصطفى، لوجيستيات النقل من الباب للباب وأثره علي تيسير التجارة الدولية ، رسالة

ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، ٢٠١٣.

<sup>٢</sup>- د.سميرة أيوب ، مرجع سابق.

وقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي الذي يستمد معطياته من استقراء الوضع الراهن لقطاع النقل البحري بالاعتماد على البيانات والإحصاءات المتاحة واستخراج المؤشرات التي توضح تضاؤل معدلات الأداء.

وقد تناولت الدراسة التحديات العالمية والمحلية التي تعترض تطوير قطاع النقل البحري ورفع كفاءته الإنتاجية، ثم تم تحليل الخصائص الاقتصادية للأسطول التجاري الوطنى من حيث الهيكل النوعى والفئات العمرية للسفن التي يحتويها، وكذلك هيكل الملكية وتوزيعها بين القطاعات المختلفة. وبعد ذلك تم تحليل انعكاسات الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات GATS على التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري المصرى.

وقد توصلت الدراسة إلى بعض النتائج منها انكماش عمليات الاحلال والتجديد لوحدات الأسطول بسبب قصور موارد التمويل المحلية وعدم وجود خطط واضحة ومدروسة بعناية لإتمام عمليات الاحلال والتجديد اللازمة، عدم تناسب الهيكل النوعى لسفن الأسطول مع الهيكل السلعى لتجارة مصر الخارجية، وأوضحت الدراسة أيضاً ضعف معدلات تحوية بضائع التجارة الخارجية حيث لم تتجاوز نسبة التحوية الفعلية ١٩.٥% من إجمالي حجم البضائع القابلة للتحوية. وقد أوصت الدراسة بتصميم إستراتيجية محددة لرفع كفاءة أداء قطاع النقل البحري المصرى فى ظل المستجدات العالمية وتعزيز قدرته التنافسية بغرض تعظيم مساهمته فى رفع القيمة المضافة للاقتصاد القومى.

#### ٤- دراسة European Science foundation<sup>1</sup>:

تتمثل مشكلة الدراسة فى محاولة استعراض المعوقات والتحديات التي يتعرض لها الأسطول الأوروبى وقطاع النقل البحري بوجه عام وكيفية التغلب عليها إلى جانب تطوير الأسطول أيضاً فى نفس الوقت.

بدأت هذه الدراسة بتناول وصف الأسطول البحري الأوروبى الحالى من حيث حجمه، وطاقته، وإنتاجيته، والعمر الافتراضى له، العمليات الإدارية لإدارة الأسطول وتكاليف النقل، والتأمين.

وقد تعرضت الدراسة أيضاً إلى تحليل المشاركة الأوربية الحالية فى قطاع النقل والأساطيل العالمية، وكذلك الاستثمارات المشتركة فى التكاليف وعقود الاستئجار charter وأيضاً إلى جانب مشاريع المشاركة Joint Venture .

وأوصت الدراسة بعدد من التوصيات من أجل رفع قدرة الأسطول الأوروبى وإدارته بطريقة أكثر كفاءة مثل: التنسيق داخل جداول الإبحار واستخدام جداول إبحار موحدة لمواعيد سفن الأسطول، وتشجيع عمليات Chartering إستغلال الوقت بالكامل، وزيادة المرونة فى استخدام الآلات

---

<sup>1</sup> -European science foundation , 2007 , European ocean research fleet:

Towards a common strategy and enhanced use , European science foundation.

والسفن فيما بين الدول المتحالفة. بالإضافة إلى توحيد معايير العمليات اللوجستية واستخدام نظم المعلومات التكنولوجية، كما أوصت الدراسة بضرورة المشاركة بين القطاع الخاص والجهات الحكومية بشتى الطرق من أجل تمويل عمليات شراء وتطوير الأسطول، والتعاون فيما بين الدول لتطبيق النقل المشترك لعدد من الرحلات التجارية، كما أوصت الدراسة بعدد من الوسائل لإستراتيجيات الاستثمار فى هذا القطاع مثل مشاركة الجهات والمؤسسات الدولية فى تمويل مثل هذه المشاريع الكثيفة رأس المال.

#### ٥- دراسة طارق جمعة<sup>١</sup>، (٢٠٠٦)

تدور مشكلة الدراسة حول تدنى مشاركة الأسطول المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية ومن ثم ضآلة دوره فى خدمة الاقتصاد القومى.

توصلت الدراسة من خلال تناولها اتجاهات تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً إلى وجود تشوهات عديدة فى هيكل التجارة الخارجية المصرية بسبب ضعف موقفها التنافسى، بعد ذلك قامت ببيان موقف الأسطول التجارى البحرى من حيث أنواع سفنه وأعمارها وملكيته. ثم ناقشت الآثار المحتملة لأهم الاتفاقيات الدولية على الأسطول المصرى، بعد ذلك أوضحت الموانع الاقتصادية أمام الدول النامية للدخول إلى منظومة النقل البحرى العالمية.

وقد اعتمدت الدراسة على المنهج الاستقرائى من خلال جمع بيانات إحصائية فى شكل سلاسل زمنية ومن ثم وضع تمثيل بيانى لها، كما استخدمت المنهج الاستنباطى فى استخلاص بعض التوصيات لتطوير الأسطول المصرى.

ولوحظ عدم قيام الدراسة بوضع صياغة محددة ودقيقة للسياسات اللازمة لرفع مساهمة الأسطول التجارى البحرى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية ورفع كفاءته فى عملية النقل التجارى، وقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- وجود خلل هيكلى فى الاقتصاد القومى ينعكس بشكل سلبى على قوة مصر التفاوضية فى العلاقات الاقتصادية الدولية.

- تغلب منافسة القلة على أسواق النقل بالسفن النظامية، مع وجود ميل إلى التكتل فى شكل تحالفات عملاقة، والتي لم تعد تقتصر أنشطتها على النقل البحرى فقط، بل امتدت إلى إحداث تكامل رأسى شمل كل أنشطة النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية.

وقد أوصت الدراسة بضرورة إنشاء اتحاد شاحنين مصرى، وتدخل الدولة فى تنمية ودعم الأسطول، فضلاً عن ضرورة إنشاء شركة للنقل بسفن الحاويات الحديثة.

---

<sup>١</sup> - طارق جمعة سيف ، السياسات الاقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية فى

ضوء معطيات المنافسة العالمية والنقل متعدد الوسائط ، رسالة دكتوراه ، الأكاديمية العربية للعلوم

والتكنولوجيا والنقل البحرى ، الإسكندرية ، ٢٠٠٦ .

## ٦- دراسة وحيد عبداللطيف<sup>١</sup> ، (٢٠٠٩)

تمثلت مشكلة الدراسة فى عدم كفاية الأسطول المصرى وعدم كفاءته فى نقل التجارة الخارجية المصرية، وبالتالي زيادة الاعتماد على سفن الأساطيل الأجنبية فى نقل التجارة الخارجية، مما يزيد من تكاليف نقل البضائع ويضعف الموقف الاستراتيجى للدولة. لذلك حاولت الدراسة البحث عن بديل مناسب لتمويل أسطول النقل البحرى المصرى من خلال التعرف على مصادر التمويل المتاحة فى النقل البحرى وتقييمها، والتعرف على التجارب العالمية فى حل مشكلة التمويل.

وقد اعتمدت الدراسة على المنهج التجريبي التقييمى فى تقييم حالة الأسطول المصرى، ثم استخدمت المنهج الوصفى لوصف تجارب بعض الدول فى تمويل شراء السفن.

### وقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- عدم قدرة مصادر التمويل المتاحة على تغطية احتياجات تطوير وإحلال أسطول النقل البحرى المصرى، خاصة فى ظل التقلبات الاقتصادية وندرة العملة الأجنبية.

- أهمية دور التأجير التمويلى فى حالة وجود الأزمات المالية بالنسبة للشركات التى تعتمد فى شراء معداتها على السيولة النقدية.

## ٧- دراسة<sup>٢</sup> Andersson (٢٠١٣)

تتمثل مشكلة الدراسة فى أن هناك اتجاه متسارع للشركات الملاحية السويدية نحو عدم رفع العلم السويدى فى مقابل رفع أعلام دول أخرى أوروبية فى أغلب الأحوال. لذلك أجرت الدراسة استكشافاً حول هذا الاتجاه للتعرف على العوامل التى تؤدى إلى إنزال العلم السويدى، وكيف يمكن التوقف عن ذلك، وماهى الآثار المحتمل حدوثها على صناعة النقل بالسفن فى السويد من جراء ذلك.

وقد أوضحت الدراسة أنه يرفع العلم السويدى نحو ٢٧.٧% فقط من سفن الأسطول التجارى البحرى السويدى، هذا فى الوقت الذى تسيطر فيه أعلام عشرة دول على قائمة السفن السويدية المسجلة تحتها، وهى: الدنمارك، هولندا، باهاماس، المملكة المتحدة، النرويج، جبل طارق، سنغافورة، برمودا، مالطا، جزر فاروس، وليس هناك تأثير لعلم السفينة على كميات البضائع ودخولها وخروجها من وإلى السويد، لكن من المحتمل أن تحدث تأثيرات سلبية حقيقية على صناعة النقل البحرى السويدى فيما يتعلق بفقد الأهلية والكفاءة وفرص العمل والتأثير على المنظمات الدولية ... إلخ. كما يؤثر ذلك سلباً على الظروف التنافسية المرتبطة برفع العلم

<sup>١</sup> - وحيد عبداللطيف شاهين ، دراسة جدوي تطوير الأسطول التجاري البحرى المصرى باستخدام التأجير التمويلى ، رسالة دكتوراه ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، ٢٠٠٩.

<sup>٢</sup> - Amelie, Andersson, Should the Swedish Merchant Fleet Fly the Swedish Flag? Master Degree Project in Logistics and Transport Management, School of Business Economics and Law, University of Gothenburg, 2013.

السويدي على سفن الأسطول السويدي، وبالتالي تنحصر الآثار الناتجة عن رفع أعلام أجنبية على السفن السويدية في ثلاثة اتجاهات، هي: العوامل الاقتصادية، والقرارات السياسية التي تقترن بضعف الاستراتيجية البحرية من قبل الحكومة، والمشكلات الخاصة بالتفتيش على السفن. وقد اعتمدت الدراسة على المنهج الاستقرائي Inductive في اقتراح نظرية جديدة تولدت عن مشاهدات تجريبية قائمة على الملاحظة والتقييم، كما اتبعت المنهج الاستنباطي Deductive في تكوين الفرضيات ورسم الاستنتاجات من خلال نظرية واقعية.

وقد توصلت الدراسة إلى أنه ينبغي أن يبحر الأسطول التجاري البحري السويدي تحت العلم السويدي للحفاظ على صناعة النقل البحري في السويد خلال الأجل الطويل، كما تعد السفن السويدية التي لا ترفع العلم السويدي عائقاً أمام الدولة لما تسببه من خسائر في الدخل القومي وفرص العمل. وحيث تعد السويد دولة رائدة في أوروبا في تعيين خريجي الكليات البحرية على سفنها، فإنه من الضروري أن يرفع الأسطول السويدي العلم الوطني، وهذا يتطلب من الحكومة السويدية أن تقوم بمنح نفس المميزات التي تمنحها غيرها من الدول الأوروبية عند تسجيل السفن. وقد أوصت الدراسة بأنه ينبغي التركيز على جوانب التعليم البحري، والبحث والتطوير، والملاحة الساحلية، والملاحة الداخلية. وعلى القائمين بالتفتيش على السفن Surveyors أن تكون لديهم مستويات عادلة من الرسوم، وأن تتوفر لديهم القدرة على أداء متطلبات هيئات تصنيف السفن العالمية. كما أوصت الدراسة بتطبيق نظام الضريبة على الحمولة لضمان وجود تدفق مستقر من الدخل.

وباستعراض الدراسات السابقة نجد أن معظمها قد تناولت المشاكل والعقبات التي يعاني منها الأسطول التجاري البحري بشكل خاص والمشاكل الرئيسية لقطاع النقل البحري بوجه عام، والجديد في هذه الدراسة أنها سوف تحلل دور النقل متعدد الوسائط في تحقيق استراتيجية التنمية ٢٠٣٠ وأهم معوقات التحول إلى نظام النقل متعدد الوسائط فيما يتعلق بخدمات النقل البحري (الأسطول التجاري البحري و الموانئ المصرية) والدور الذي يتعين على الحكومة القيام به من أجل رفع كفاءة خدمات النقل البحري بما يتفق وتحقيق أهداف استراتيجية التنمية ٢٠٣٠.

### **خطة الدراسة: Plan of Study**

سوف يتم تقسيم الدراسة إلى مبحثين:

**المبحث الأول:** تحليل الواقع الاقتصادي لخدمات النقل التجاري البحري في مصر ويتعرض لواقع الأسطول البحري والموانئ المصرية ثم تجارب دولية في رفع كفاءة خدمات النقل البحري.  
**المبحث الثاني:** أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط في رفع كفاءة خدمات النقل البحري في مصر ثم النتائج المتعلقة بمعوقات خدمات النقل البحري في مصر، بعض التوصيات للنهوض بالنقل الدولي متعدد الوسائط في مصر بما يتفق واستراتيجية التنمية ٢٠٣٠.

## المبحث الأول

### الواقع الإقتصادي لخدمات النقل البحري في مصر

#### الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل التجاري البحري:

تسعى العديد من الدول النامية والمتقدمة إلى رفع كفاءة قطاع النقل التجاري البحري بها من خلال محاولة إنشاء ودعم أسطولها التجاري والموانئ البحرية وذلك بغرض تحقيق العديد من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية منها<sup>1</sup>:

أ- تحقيق الاستقلال السياسي والاقتصادي حيث أن وجود أسطول وطني قوي يقلل من اعتماد الدول النامية على سفن الأساطيل الأجنبية والتي تتحكم عادة في طرق التجارة الرئيسية وأسواق النقل البحري العالمية ويحفز الدول على زيادة حجم الإنتاج والصادرات وفتح أسواق عالمية جديدة لمنتجاتها.

ب- تحقيق التنمية الاقتصادية ، حيث أن وجود أسطول بحري وطني يسمح للدولة باستيراد ما تحتاجه من سلع رأسمالية ومدخلات صناعية بتكاليف منخفضة مما يؤدي إلى انخفاض تكلفة الإنتاج وزيادة حجمه وزيادة الصادرات واتساع الأسواق الخارجية.

ج- الإسهام في حل مشكلة البطالة ، والتي بلغت نسبتها ١١.٨% عام ٢٠١٧ ، مما يشكل ضغط إضافي علي الحكومة لإيجاد حلول مناسبة وفتح مجالات عمل جديدة للشباب، هذا بالإضافة إلي الزيادات الأخيرة في معدل نمو السكان ، مما يشكل ضرورة بدء إصلاحات عاجلة للنمو الاقتصادي والاستجابة لاحتياجات السكان وتوقعاتهم بتحسين مستوى المعيشة ، وعلي الرغم من كون صناعة النقل البحري صناعة كثيفة رأس المال Capital Intensive Industry طبيعتها، إلا أن إنشاء وتدعيم الأسطول البحري الوطني يساهم في خلق العديد من فرص العمل في مجال خدمات النقل البحري والمجالات المكمله له مثل الشحن والتفريغ والتأمين البحري والوكلاء البحريين والوساطة البحرية Brokerage والترسانة البحرية وشركات إصلاح السفن وشركات التوريدات البحرية والشركات السياحية المنظمة للرحلات

---

<sup>1</sup> - إيمان ماجد العوادلي ، المعوقات الاقتصادية للأسطول التجاري البحري المصري والأساليب الحديثة لمواجهتها ، رسالة ماجستير ، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠١٥ ، ص: ٢٢-٢٧.  
أنظر أيضا:

- هند محمود المسلمي ، تحليل دور الأسطول التجاري البحري المصري في ميزان المدفوعات في ظل سياسات الإصلاح الإقتصادي وتحرير التجارة العالمية ، رسالة ماجستير، قسم الإقتصاد ، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٨ ، صفحة ٦- ١٠.

- ياسمين حافظ طاهر ، الأسطول التجاري البحري المصري ودوره في نقل التجارة الخارجية ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٩ ، صفحة ٤٤.

<sup>٢</sup> - الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، العدد ١٠٩، ٢٠١٨، ص: ٩٧.

البحرية ومكاتب الاستشارات القانونية والمحاماه<sup>١</sup>، وتشير البيانات إلى أن حجم العمالة في قطاع النقل بمصر منهم ٤٠.٩% في قطاع النقل الجوي ، و ٢٨.٤% بقطاع النقل البري ، ٣٠% بقطاع النقل البحري ، ومتوسط ساعات العمل بقطاع النقل يقدر بنحو ٦١ ساعة أسبوعياً ، وبذلك فهو يعد أكبر قطاع في عدد ساعات العمل بعد قطاع التعليم (٦٣ ساعة)، وهو ما يعكس أهمية هذا القطاع في التنمية الاقتصادية<sup>٢</sup>، وتشير الدراسات إلى أن مشروع تطوير الأسطول البحري التجاري المصري سوف يتيح نحو ٥٥ ألف فرصة عمل أثناء الإنشاء<sup>٣</sup>، و ١٢٩ ألف فرصة عمل مباشرة ودائمة بعد الإنشاء ، هذا بخلاف فرص العمل غير المباشرة في كافة الأنشطة الخدمية المرتبطة بالموانئ من توكيلات بحرية وأنشطة إدارية ومالية وتفعيل دور مصر في اقتصاد الخدمات اللوجيستية علي مستوي الشرق الأوسط والبحر المتوسط<sup>٤</sup>.

د- ارتفاع القيمة المضافة لأنشطة النقل البحري في حالة وجود أسطول تجاري متطور وحديث مما يؤدي إلى زيادة الدخل القومي حيث أن وجود أسطول بحري وطني يكون له دور هام في زيادة الدخل القومي من خلال تيار الأجور والإرباح التي تتولد من عمله بناء الأسطول وتشغيله كما أن التشابك والترابط الذي يجمع بين قطاع النقل البحري والعديد من القطاعات الاقتصادية الأخرى يمكن أن يجعل من الاستثمار في النقل البحري المصري عاملاً آخر لزيادة الدخل القومي في مصر بفعل مضاعف الاستثمار ، هذا بالإضافة إلى ارتفاع العائد الاقتصادي لمصر من قطاع النقل البحري نتيجة تعدد أنشطة النقل البحري مما يسهم في ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي GDP والدخل القومي حيث يقدر أن تتطلب خطة تطوير الأسطول المصري استثمارات قيمتها الإجمالية ٥٥ مليار جنيهاً (وفقاً للأسعار في عام

<sup>١</sup> - يونس عبدالغفور ، التنظيم الصناعي وإدارة الإنتاج، المكتب المصري الحديث للطباعة، الإسكندرية، ١٩٧٤  
<sup>٢</sup> - الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، النشرة الإحصائية السنوية لإحصاءات التوظيف والأجور وساعات العمل ، ٢٠١٨.

<sup>٣</sup> - حيث تستهدف خطة تطوير الموانئ المصرية في مرحلتها الأولى خلال الفترة (٢٠١٤-٢٠٣٠) زيادة حجم التداول بالموانئ المصرية من ١٢٠ مليون طن سنوياً عام ٢٠١٤ إلى ٣٧٠ مليون طن سنوياً، تشمل زيادة نشاط الحاويات من ٦ مليون حاوية مكافئة سنوياً إلى ٢٤ مليون حاوية ، وذلك ليتوافق مع معدل النمو في الناتج القومي والمتوقع أن يصل إلى ٢٢٠% حتي عام ٢٠٣٠. هذا مع زيادة نسبة الترانزيت في حجم التداول السنوي من ٣٠% حالياً إلى ٦٠% علي الأقل عام ٢٠٣٠  
تفعيلاً لموقع مصر الاستراتيجي. ثم تستهدف المرحلة الثانية من خطة تطوير الموانئ المصرية خلال الفترة (٢٠٣٠-٢٠٥٠) زيادة حجم التداول من ٣٧٠ مليون طن سنوياً إلى ٦٠٠ مليون طن وتشمل زيادة نشاط تداول الحاويات من ٢٤ مليون حاوية مكافئة سنوياً إلى ٤٠ مليون حاوية حيث يتطلب تنفيذ هذه الخطة بمرحلتها استثمارات تقدر قيمتها بنحو ٩٢ مليار جنيهاً وفقاً للأسعار عام ٢٠١٤

<sup>٤</sup> - وزارة النقل ، قطاع النقل البحري ، ورشة عمل حول " أهمية دور صناعة النقل البحري في دعم الاقتصاد داخل جمهورية مصر العربية" الإسكندرية ، بنابر ، ٢٠١٤.

٢٠١٤)، وبالتالي سوف يدر هذا الاستثمار عوائد سنوية هائلة بفعل المضاعف ، ومن المتوقع أن يزداد معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي بنحو ٢٠٠% حتى عام ٢٠٣٠<sup>١</sup>.

هـ- إن إنشاء وتدعيم الأساطيل الوطنية يساعد على تحسين أوضاع موازين المدفوعات من خلال ما تحصله السفن الوطنية من نوالين مقابل نقل البضائع المصدرة بنظام FOB ، والبضائع المستوردة بنظام CIF إلي الموانئ الأجنبية وما يحصل عليه العمال الوطنيين الذين يعملون علي سفن أجنبية من أجور ومرتبآت ، وما تحصل عليه الموانئ الوطنية من السفن الأجنبية مقابل ما تقدمه لها من خدمات تموين للسفن وإرشادها وإصلاحها وغيرها ، وما تحصل عليه شركات التأمين البحري الوطنية من أصحاب السفن الأجنبية كأقساط للتأمين البحري ، وما تحصله الدولة مقابل بيع أو تأجير السفن الوطنية لدول أجنبية ، وما يحصل عليه الوكلاء الملاحيون الوطنيون من الخارج ، ويساعد الدولة على تجنب مشاكل ارتفاع أسعار الشحن بسبب الممارسات الاحتكارية لبعض الأساطيل الأجنبية وتوفير أجنبي نتيجة نقل التجارة الخارجية بين الموانئ الأجنبية<sup>٢</sup> ، وتجدر الإشارة إلي أن البيانات الصادرة عن البنك المركزي المصري توضح أن نسبة العجز الكلي بميزان المدفوعات المصري الناتج عن نقل التجارة الخارجية عبر سفن غير وطنية بلغت ٣٤% عن العام المالي ٢٠١٤/٢٠١٥<sup>٣</sup>، مما يؤكد ضرورة الاهتمام بدعم ورفع كفاءة الأسطول البحري التجاري الوطني للمساهمة في تخفيض العجز بميزان المدفوعات.

و- دعم الأمن الوطني حيث أن امتلاك أسطول تجاري بحري قومي يعد أمراً ذات بعد قومي واستراتيجي من ناحيتين الأولى: دوره في دعم وخدمة الجيش الوطني والقوات المسلحة في أي وقت ، وكذلك مساعدة الجيوش العربية الأخرى إذا استلزم الأمر ذلك ، والثانية: دوره في تغطية احتياجات البلد من السلع الغذائية الاستراتيجية مثل القمح والسكر في مختلف الأوقات التي يصعب فيها توفير هذه السلع مما يحقق الأمن الغذائي ، يساعد علي تحسين مستوى المعيشة<sup>٤</sup>.

---

<sup>١</sup> - المصدر السابق.

<sup>٢</sup> - د. محمود يونس ، د. علي عبد الوهاب ، اقتصاديات دولية ، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٨ ، ص: ١٩٧ راجع أيضاً:

- د. أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري ، مركز اسكندرية للكتاب ، الإسكندرية ، ٢٠٠٨، ص: ١٤٣

- هند محمود حسن ، تحليل دور الأسطول التجاري البحري المصري في ميزان المدفوعات في ظل سياسات الإصلاح الاقتصادي وتحرير التجارة العالمية ، رسالة ماجستير ، كلية التجارة جامعة الاسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص: ١٥٠-١٦٧

<sup>٣</sup> - البنك المركزي المصري ، النشرة الإحصائية ، فبراير ٢٠١٥ ، ص: ٧٩.

<sup>٤</sup> - كرم سلام ، تحرير التجارة الدولية في خدمات النقل البحري ، رسالة ماجستير ، كلية التجارة ، جامعة حلوان ، ٢٠٠٨ ، ص: ٣٠



ز- زيادة درجة المنافسة في الأسواق حيث أن إنشاء ودعم أسطول تجاري بحري قومي سوف يعمل علي زيادة درجة المنافسة في الأسواق من جهتين<sup>١</sup> الأولى: توفير عدد كبير من الناقلين الذين يتنافسون في طريق معين مما يؤدي إلي خفض سعر النقل الذي يشكل الجزء الأكبر من سعر السلعة , وهذا سوف يعمل بدوره علي خفض السعر النهائي للسلعة، والثانية توفير وسائل النقل الملائمة يعمل علي زيادة المعروض من السلع المختلفة في السوق مما يؤدي إلي زيادة المنافسة في السوق وانخفاض الأسعار مما يؤدي إلي زيادة الطلب علي السلع المعروضة وزيادة الإيرادات ويرجع ذلك إلي قدرة النقل البحري علي نقل كميات كبيرة من البضائع تصل إلي آلاف الأطنان في الرحلة الواحدة عبر البلدان , مما يوضح الأهمية النسبية لصناعة النقل البحري في التجارة الخارجية.

وهذا يوضح أهمية إنشاء ودعم أي دولة لأسطول نقل تجاري بحري قوي وخاصة في الدول النامية التي من بينها مصر في زيادة قدرتها علي منافسة غيرها من الدول سواء في مجال النقل البحري نفسه أو في أسواق بيع السلع.

### واقع الأسطول التجاري البحري والمواني في مصر:-

استناداً إلي أهمية قطاع النقل البحري ودوره في تحقيق التنمية وزيادة الناتج والدخل القومي وعلاج العجز بموازن المدفوعات والمساهمة في علاج مشكلة البطالة وغيرها ورغم ذلك المشكلة تكمن في تدهور معدلات الكفاءة الاقتصادية للأسطول البحري التجاري المصري والموانيء المصرية وفيما يلي توضيح لذلك:

#### (١) بالنسبة للأسطول البحري المصري :-

لقد آل الأسطول التجاري البحري المصري إلي أوضاع شديدة السوء نظراً لتدني أعداد سفنه وكبير أعمارها , وعدم إحلال سفن جديدة بدلاً من السفن التي تم تقادمها أو إهلاكها أو فقدها من سفن هذا الأسطول حيث تشير البيانات إلي انخفاض عدد وحدات الأسطول خلال الفترة من (٢٠١٠ - ٢٠١٥) بنحو ١١.٨% وكذلك انخفاض الطاقة التشغيلية الفعلية للأسطول حيث يعمل بنحو ٥٥% فقط من طاقته التشغيلية القصوي ، بالإضافة إلي الخلل الواضح في التركيبة العمرية للأسطول والتهالك الكبير في الجانب الأكبر من السفن، حيث نجد أن أكثر من ٩٠% من السفن قد تجاوز عمرها ١٥ عاماً<sup>٢</sup>.

ويتضمن الأسطول التجاري البحري المصري ١٥٠ سفينة<sup>٣</sup> منها ٣٧ سفينة غير عاملة - وفقاً لبيانات عام ٢٠١٥ - وتجدر الإشارة إلي أنه خلال الفترة من ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١٥ قد استمر

<sup>١</sup> - أحمد عبد المنصف، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية ، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص:٤

<sup>٢</sup> - الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية ، التوزيع العمري لسفن الأسطول التجاري البحري طبقاً للنوع.

<http://www.emdb.gov>.

<sup>٣</sup> - الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، الكتاب الإحصائي السنوي ، العدد ١٠٩ ، ٢٠١٨، ص:٢٥٥

الإنخفاض في أعداد سفن الأسطول من ١٧١ إلى ١٥٠ سفينة وذلك بسبب انتهاء العمر الافتراضي لجانب كبير منها وعدم اتباع سياسات إحلال وتجديد للسفن التي تتقادم وتتهالك مما يؤدي إلي انخفاض أعدادها وكذلك عدم وجود موارد مالية لمواجهة هذا الانخفاض.

وتفاوت الأهمية النسبية لأنواع السفن التي يتضمنها الأسطول حيث تتبوأ سفن البضائع العامة General Cargo/Multi Purposes المرتبة الأولى فتتراوح نسبتها إلى الإجمالي ٢٧.٣% ويلاحظ أن هذه النوعية من السفن أصبحت غير مواكبة للتقدم التكنولوجي في عمليات تعبئة ومناولة البضائع حيث يتم استخدام الطرق التقليدية فيها ، بينما يتجه العالم الآن إلي تحوية البضائع التي يتم نقلها بحراً بما فيها البضائع العامة وتجدر الإشارة إلي تهالك معظم السفن من هذه النوعية حيث أن أكثر من ٧٨% من إجمالي عددها قد تجاوز عمره ٢٠ سنة<sup>١</sup> وتوجد سفينة واحدة لنقل البضائع العامة يقل عمرها عن ٥ سنوات - يليها سفن الصب الجاف التي تراوحت نسبتها بين ١٨% و ١٦% وذلك في الوقت الذي تشكل فيه تجارة الحبوب وخامات المواد الصناعية والسلع التي يمكن نقلها علي سفن صلب Bulk Carrier أكبر نسبة من تجارة مصر الخارجية حيث بلغت أكثر من ٧٠% من إجمالي التجارة الخارجية المصرية عام ٢٠١٧، ومع ذلك كله تعاني هذه الناقلات من تجاوز العمر الاقتصادي حيث أن ٢٥% من إجمالي عدد سفن الصب الجاف قد تجاوز عمره ٢٠ سنة ويوجد بالأسطول ٥ سفن فقط من هذه النوعية بنسبة ٤١% يقل عمرها عن ٥ سنوات ، وهذا يعكس ضرورة زيادة الأهمية النسبية لأعداد هذه النوعية من السفن في الأسطول المصري لزيادة مساهمتها في نقل التجارة الخارجية المصرية ومسايرة الاتجاه العالمي حيث بلغت نسبة سفن الصب الجاف في الأسطول التجاري البحري العالمي ٤٢.٧% من إجمالي سفن الأسطول بحمولة كلية ٧٢٦.٣ مليون طن<sup>٢</sup>.

ومن أكبر المشكلات التي يواجهها الأسطول البحري التجاري المصري الآن هي انخفاض الأهمية النسبية لسفن الحاويات Container Ships في الهيكل النوعي لسفن الأسطول حيث يبلغ عددها أربعة سفن فقط عام ٢٠٠١ وأزداد إلى ٦ سفن عام ٢٠١٥<sup>٣</sup> وتشكل ٤% من إجمالي عدد وحدات الأسطول عام ٢٠١٥ منهم سفينتين قد تجاوز عمرها ٢٠ سنة وسفينتين يتراوح عمرهم ما بين (١٠-١٥ سنة) ويلاحظ أن انخفاض عدد سفن الحاويات وتدني نسبتها يعد من أهم نقاط الضعف في الهيكل النوعي للأسطول حيث يتعارض ذلك مع تنامي الاتجاه العالمي لتحوية البضائع المنقولة بحراً ، حيث بلغ عدد سفن الحاويات العاملة بالأسطول التجاري البحري العالمي عام ٢٠١٥ ما يمثل ١٢.٨% من إجمالي سفن الأسطول بحمولة كلية ٢١٦.٣ مليون

<sup>١</sup> - الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية ، التوزيع العمري لسفن الأسطول التجاري البحري طبقاً للنوع.

<http://www.emdb.gov>.

<sup>٢</sup> - UNCTAD, Review of maritime transport, 2014, p.g:29

<sup>٣</sup> - الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، الكتاب الإحصائي السنوي، العدد ١٠٩ ، ٢٠١٨، ص: ٢٥٥

طن - الأمر الذي يؤكد أن تطوير أسطول النقل البحري وزيادة عدد سفن الحاويات أصبح مطلباً ملحاً لمواكبة التطورات العالمية في مجال النقل البحري وحركة التجارة الدولية. وفيما يتعلق بناقلات البترول Oil Tanker فهي تمثل ١٠.٦% في المتوسط من إجمالي عدد وحدات الأسطول عام ٢٠١٥ وقد تجاوز عمر أكثر من ٩٠% من عددها ٢٠ سنة وهذا يوضح مدى التقادم والتهاك الذي حل بهذه النوعية من السفن في نفس الوقت الذي يتزايد فيه الطلب على البترول.

ويوضح الجدول التالي نوعيات سفن الأسطول في سنوات منفصلة:

**عدد وحدات الأسطول التجاري البحري المصري  
في الفترة من (٢٠٠١-٢٠١٥)**

السنة	بضائع عامة	درجة	صب جاف	ناقلات بترول	حاويات
٢٠٠١	٧٤	٨	٢١	٩	٤
٢٠٠٢	٦٦	٦	١٩	١٠	٤
٢٠٠٥	٧٤	٦	١٣	٢٤	٥
٢٠١٢	٤٥	٤	١٢	١٥	٥
٢٠١٣	٤٤	٤	١٢	١٦	٥
٢٠١٥	٤١	٤	١٣	١٦	٥

المصدر: موقع بنك المعلومات بقطاع النقل البحري المصري: [www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg)

والجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء , الكتاب الإحصائي السنوي ٢٠١٨ وتشير الإحصاءات إلى أن الطاقة المعطلة بالأسطول التجاري البحري المصري تبلغ ٢٥% وهذا يوضح أن هناك إمكانات متاحة يمكن استغلالها إذا ما قامت الحكومة بالدور المأمول منها في القيام برفع القدرة التنافسية للأسطول التجاري البحري المصري. وجدير بالذكر أن القطاع الخاص يحتل المرتبة الأولى من حيث ملكية سفن الحاويات (٤٠%) من إجمالي فضلاً عن ١٨ سفينة من سفن البضائع العامة تشكل ٣٢.٧% من أسطول البضائع العامة إلى جانب ٦ ناقلات بترول بنسبة ٣٧% ولا يملك أي سفينة من سفن الصب الجاف .

يتضح مما سبق تعدد أوجه القصور في الأسطول التجاري الوطني والتي تتمثل في ارتفاع معدلات الطاقات العاطلة وتقدم الجانب الأكبر من سفن الأسطول .

ولا شك أن هذا له دور رئيسي في تواضع مساهمة الأسطول البحري في نقل الصادرات والواردات المصرية من وإلى الأسواق الخارجية وتضائل فرصته المستقبلية في مجال الملاحة العالمية ، حيث أنه بمقارنة حجم الصادرات والواردات المنقولة على سفن الأسطول الوطني وتلك المنقولة على سفن أجنبية مستأجرة يتضح مدى التدهور الشديد في نسبة مساهمة الأسطول الوطني في

نقل التجارة الخارجية حيث انخفضت هذه النسبة من ٢٦.٤ % عام ١٩٩٧ إلى ٣.٦ % عام ٢٠٠٢ ثم زادت زيادة ضعيفة إلى ٤.٥ % عام ٢٠٠٤ ثم إلى ٧ % عام ٢٠١٥ . ومن خلال البيانات السابقة عن الأسطول المصري بوضعه الحالي يمكن القول أن مصر لا تملك أسطول بحري قادر على المساهمة في النشاط الاقتصادي العالمي .

## (٢) بالنسبة للموانئ المصرية :-

تمتلك مصر ١٥ ميناء تجاري بحري منهم ٩ موانئ رئيسية تشمل الإسكندرية ، الدخيلة ، سفاجا ، شرق بورسعيد ، دمياط ، الأدبية ، السويس ، بورسعيد ، السخنة . ويقدر حجم البضائع المتداولة في الموانئ التجارية الرئيسية ب ٢٣٠ مليون طن عام ٢٠١٥<sup>١</sup> . وتتفاوت الأهمية النسبية للموانئ التجارية في تداول بضائع التجارة الخارجية حيث يستأثر مينائي الإسكندرية والدخيلة ب ٤٣ % من إجمالي البضائع المتداولة يليها ميناء دمياط الذي شهد تداول ٢١.٣ % من الإجمالي عام ٢٠١٥ . ويلاحظ أن الطاقة الاستيعابية القصوى للموانئ التجارية المصرية ككل مقاسة بحصة البضائع المتداولة قد بلغت ٢٧٢ مليون طن عام ٢٠١٥ بينما حجم البضائع التي يتم تداولها فعلاً ٢٣٠ مليون طن .

وبذلك يتضح أن معدل التشغيل الفعلي للموانئ المصرية يشكل ٨٤.٨ % من الطاقة الاستيعابية القصوى مما يعني أن ١٥.٢ % من إمكانيات هذه الموانئ غير مستغلة . وتشير الدراسات إلى أن حجم بضائع الصادرات والواردات المنقولة بحراً والقابلة للتحويلة قدرت عام ٢٠١٥ ب ٣٤٧ مليون طن في حين أن حجم البضائع المحوالة بالفعل قدر ب ١٢٦ مليون طن وهو ما يعني أن نسبة التحويلة الفعلية لبضائع التجارة الخارجية قد بلغت ٣٦ % فقط<sup>٢</sup> من الإجمالي ويرجع ذلك إلى العديد من الأسباب<sup>٣</sup> منها تعقد الإجراءات المستندية والإجراءات الجمركية المطولة في الموانئ المصرية وتعدد الجهات الحكومية التي تتدخل في حركة البضائع تصديراً واستيراداً فهي تخضع مثلها مثل وحدات القطاع العام للقوانين واللوائح التي تحد من الاستخدام الأمثل للموارد (العمالة ، المعدات ، المساحات الأرضية مرتفعة القيمة) وكذلك تخلف

<sup>١</sup>- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، الكتاب الإحصائي السنوي، العدد ١٠٩ ، ٢٠١٨ ،

ص: ٢٦٢-٢٦٣

<sup>٢</sup>- د. سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سابق ص: ٨٩-٩٠

<sup>٣</sup>- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، الكتاب الإحصائي السنوي، العدد ١٠٩ ، ٢٠١٨ ،

ص: ٢٥٥-٢٥٦

<sup>٤</sup>- يحيى زكريا عبد العزيز ، تطوير النقل البحري والنقل متعدد الوسائط في ظل التحول إلي الحكومة

الإلكترونية وتنظيم التوقيع الإلكتروني في جمهورية مصر العربية ، مرجع سابق ، صفحة ٢١٧

النظم المحاسبية والتكاليف وارتفاع فترات الانتظار للسفن التي تتعامل مع الموانئ المصرية وصعوبة عمليات السماح للسفينة بالدخول إلى الميناء . وكذلك عدم الإلتزام بالمواعيد مما يجعل هناك صعوبة بالنسبة لمالك السفينة وشاحن البضائع ومستقبلها ووضع جداول زمنية لتسليم وتصدير البضائع ولذلك تضطر السفن إلى رفع سعر النولون للبضائع المتجهة إلى الموانئ المصرية.

هذا بالإضافة إلى سوء حالة وقدم المعدات المستخدمة وانخفاض معدل الإنتاجية وقلة العمالة المدربة ، وتدهور البنية التحتية بالموانئ المصرية حيث أن الأرصفة تحتاج لصيانة كما أن بعض الأرصفة تحتاج لتعميق أكبر لاستقبال السفن ذات التراز الحديث علي الرغم من بعض التجديدات التي تمت بها ، فباستقراء البيانات المتاحة بتقرير التنافسية العالمي لعام ٢٠١٤ تبين أن البنية التحتية المصرية تأتي في المركز ٦٦ من بين أفضل ١٠٠ دولة ، الأمر الذي يعكس ضعف إمكاناتها وتدهور قدراتها التنافسية تجاه الموانئ المنافسة مثل سنغافورة في المركز الثاني ، والإمارات في المركز الثالث ، وعمان في المركز ٣٣ ، والسعودية في المركز ٤٠ ، وتركيا في المركز ٥٧ - وقد أشارت إحدى الدراسات إلى أن الإفراج عن أي شحنة معبأة في حاويات أو حتى صب سائل أو جاف بالموانئ المصرية يتطلب ٥١ إجراء واعتماد ٣٢ موظف بالجمارك وأن الإجراءات تتم بطريقة يدوية وأن إجراءات التخليص الجمركي وسداد الرسوم تتم في ٢٨ يوم في المتوسط في حين أن تلك الإجراءات في الموانئ العالمية تنتهي خلال يومان في المتوسط<sup>٢</sup> . وبالنسبة للشركات المتعلقة بإصلاح وصيانة السفن فهي تعمل في ظل احتكار ولم يتم تطويرها بما يتناسب مع التقدم التكنولوجي في مجال بناء وإصلاح السفن .

---

<sup>1</sup>- Global Competitiveness report , 2014 , p.g 155.

- يحيي زكريا عبد العزيز , مرجع سابق , ٢١٧

## تجارب دولية في رفع كفاءة خدمات النقل البحري

### ١- تجربة كوريا الجنوبية<sup>١</sup>

اتخذت الحكومة الكورية الجنوبية منذ نهاية ستينات القرن العشرين عدة سياسات أصبحت من خلالها دولة رائدة في صناعة السفن في العالم , حيث قامت بوضع سياسات محفزة للمستثمرين لإنشاء استثمارات واسعة النطاق في مجال ترسانات السفن والصناعات المرتبطة بها , كما قامت بإجراء بعض الإعفاءات مثل إعفاء عوائد التأمين علي السفن من الضرائب في عام ١٩٦٩ , والإعفاء من ضرائب اقتناء السفن في عام ١٩٧٠ , وأيضاً الإعفاء من الضرائب علي استيراد السفن في عام ١٩٧٣ .

وقد بدأت صناعة السفن في كوريا الجنوبية ببناء ناقلات الصب العملاقة التي اتسمت عمليات بنائها بالبساطة إلي حد ما , وانتقلت بشكل تدريجي إلي بناء سفن متقدمة ومتطورة , وفي الوقت الحالي استطاعت الترسانات الكورية أن تقوم بإنشاء بنية أساسية مكنتها من بناء العديد من السفن العملاقة , مما أعطي كوريا الجنوبية دفعة أمامية خلال فترة الانتعاش التي شهدتها عملية بناء السفن الكبرى , مثل بناء ناقلات خام البترول .

واعتمدت الحكومة الكورية في خطتها لتطوير اقتصادها علي مجموعة من السياسات الاقتصادية التي تهدف إلي التحرر الاقتصادي وعدم التدخل في توجيه النشاط الاقتصادي , وذلك لخلق مناخ اقتصادي يلائم ظاهرة العولمة وقد انعكس ذلك علي قطاع النقل البحري الكوري وبالتالي تم السماح من قبل الحكومة الكورية بالتواجد التجاري للشركات الأجنبية لمزاولة أعمال النقل البحري بما يشمل الأنشطة داخل الموانئ , وهذا من خلال وضع تسهيلات في تطبيق شروط ومتطلبات دخول سوق النقل البحري في كوريا .

### الأسطول التجاري البحري الكوري (١٩٩٧-٢٠١٣)

تتفق أنواع سفن الأسطول الكوري مع خصائص البضائع في التجارة الخارجية الكورية , حيث اتضح اعتماد كوريا علي تجارة الصب الجاف بنسبة كبيرة ثم تأتي تجارة الصب السائل والغاز المسال وتجارة البضائع العامة بنسب متفاوتة من قيمة التجارة الكورية. وبناءً علي ذلك تراوحت حمولات ناقلات الصب بين (٥٧% , ٧٤%) من إجمالي حمولة السفن رافعة العلم الكوري في الفترة من (١٩٩٧-٢٠١٣) كما تراوحت حمولة ناقلات البترول بين (٦.٤% , ١٨%) من إجمالي الحمولة , أما سفن الحاويات فلم تتعد حمولتها ١٧% وكان ذلك في عام ١٩٩٧ . وتراوحت نسبة الحمولة المخصصة لسفن البضائع العامة بين (٩% , ١٤%) من إجمالي

<sup>١</sup> . محمد محمد علي إبراهيم، التجارب العالمية في خصخصة الموانئ البحرية، رسالة مقدمة إلي الندوة

الدولية العشرون للموانئ ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، ١١-

١٣ يناير ٢٠٠٤ ، ص ١٥ - ٢٧ .

أنظر أيضاً:

- إيمان ماجد العوادلي ، مرجع سابق ، ١٤٠-١٤٥

الحمولة الوزنية خلال الفترة.

بلغت الحمولة الوزنية للأسطول المسجل بالعلم الكوري ١٠% من الحمولة الإجمالية لأساطيل الدول النامية بقارة آسيا في بداية الفترة (١٩٩٧-١٩٩٨). ثم اتجهت للإنخفاض بعد ذلك بشكل تدريجي حتى أصبحت تمثل ٤% فقط في عام ٢٠١٣ ، ويرجع ذلك إلي المنافسة الصينية الشرسة في تصنيع السفن ، والتي أصبح يتم تصديرها إلي مختلف دول العالم رغم انخفاض جودتها. وقد يفسر هذا أيضاً انخفاض الوزن النسبي لحمولة الأسطول الكوري من إجمالي حمولة الأسطول العالمي بصورة تدريجية ، حيث انخفض من ١.٩% إلي ١% خلال الفترة من ٢٠٠٩-٢٠١٣ .

### مشكلات الأسطول التجاري البحري الكوري:

- هناك بعض المشكلات الاقتصادية التي واجهت الأسطول الكوري ، وكان من الممكن أن تضعف قدرته التنافسية ، ولكن أمكن التغلب عليها كما سوف يتضح ، ومن أهم هذه المشكلات:
- معاناة الحكومة الكورية من نقص الموارد المالية اللازمة لدعم صناعة بناء السفن وتطوير الأسطول الكوري . وعدم توافر التمويل اللازم لبناء السفن أو شرائها نظراً لتوقف برامج التمويل الحكومي التي تساعد القطاع الخاص علي شراء السفن.
- معاناة المستثمرين وملاك السفن في كوريا الجنوبية من صعوبة الإجراءات اللازمة للحصول علي موافقة الحكومة علي الاقتراض من الخارج لتمويل بناء أو شراء السفن.
- أدت سياسة تحرير الخدمات التي اتبعتها الحكومة الكورية إلي زيادة عبء الضريبة في صناعة النقل البحري الكوري كما زادت ضريبة اقتناء السفن.
- ارتفاع تكلفة العمالة البحرية الكورية.

### السياسات الاقتصادية لمواجهة مشكلات الأسطول الكوري وتطوير صناعة النقل بالسفن:

- وضع استراتيجية لتطوير الأسطول في إطار استراتيجية متكاملة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وهذا يقيناً من الحكومة الكورية بمدي الدور الذي يلعبه إنشاء الأسطول في دعم عملية التنمية في المجتمع.
- التدخل الحكومي الواعي المقصود ، حيث قامت الحكومة الكورية بداية بإعداد الكوادر الفنية اللازمة لتشغيل وإدارة الأسطول ، وتهيئة البنية الأساسية اللازمة ، ثم أنشأت شركة ملاحية وترسانة لبناء السفن.
- توفير برامج تدريبية وتعليمية مختلفة للعاملين البحريين تشمل تدريس مناهج بحرية متخصصة يتم تدريسها في مدارس التدريب المهني والكليات الفنية.
- منح قروض لملاك السفن لمساعدتهم علي سداد فوائد وأقساط السفن المرهونة ، حيث بدأ ذلك في عام ١٩٧٧ ، وكانت مدة القرض ٣ سنوات بفائدة ١٦% و بحد أقصى ٥٠% من إجمالي الأقساط والفوائد ، وأيضاً تسهيل الاقتراض الخارجي، وضمان القروض، وتثبيت سعر الصرف - السماح باستيراد السفن المستعملة من خلال تبسيط إجراءات الاستيراد ، وإعفاء السفن

- المستوردة من الضرائب الجمركية، كما قامت الحكومة الكورية بتحمل العبء الأكبر من التمويل اللازم للإستيراد ، حيث يتطلب من مستورد السفينة توفير ١٠% فقط من قيمة السفينة بالنقد المحلي اللازم للإستيراد.
- منح عدد من المزايا الضريبية لدعم تشغيل وتملك السفن منها الإعفاء من ضرائب الأعمال والشركات الملاحية الدولية ، حيث تراوحت نسبة هذا الإعفاء بين (٣٠% - ٤٠%) من إجمالي الدخل الخاضع للضريبة ، وهذا لتحفيز التراكم الرأسمالي.
- دمج شركات الملاحة الكورية التي كانت تمارس أعمالها خلال فترة الثمانينات وكان عددها آنذاك ١١٢ شركة ثم أصبحت ٣١ شركة بعد الاندماج ، مع وضع إطار تشريعي ملائم يكفل جودة أداء الشركات الملاحية ، مثل قانون الترويج البحري وقانون حجز البضائع<sup>١</sup> ، وتقديم إعانات تشغيلية لسفن الحاويات وتقديم تسهيلات لمشغلي سفن الحاويات.
- إعفاء سفن البضائع المستوردة من الضرائب والرسوم كاملة ، وذلك للسفن التي تزيد حمولتها الكلية عن ٣٠٠٠ طن ويقل عمرها عن ١٠ سنوات. أما في حالة عدم توافر هذه الشروط فيتم الإعفاء بنسبة تتراوح بين (٥% - ٣٠%)<sup>٢</sup> ، وكذلك الإعفاء من ضرائب تمويل السفن لتخفيض تكاليف الرحلة ، وبالتالي زيادة القدرة التنافسية للأسطول الكوري.
- مواجهة ارتفاع تكلفة العمالة البحرية الكورية من خلال زيادة الميكنة في الترسانات البحرية الكورية ، وتحسين ظروف العمل للحصول علي أفضل إنتاجية. ولحل هذه المشكلة أيضاً قامت بعض ترسانات السفن هناك بتعهيد عملها إلي دول أخرى مثل الصين وفيتنام للإستفادة من انخفاض تكلفة الأيدي العاملة هناك.
- كما بدأت كوريا الجنوبية تجربة إدخال القطاع الخاص إلى موانئها عن طريق تأجير التسهيلات اللازمة لتداول البضائع والتخزين إلى القطاع الخاص منذ منتصف السبعينات، وفي عام ١٩٩١ اتسعت التجربة من خلال تأجير ثاني أكبر محطة حاويات كورية إلى شركة حاويات شرق Busan، وأسندت محطة حاويات Jasungdai إلى شركة عامة لإدارتها، وتم تأجير أربعة أرصفة بميناء Busan وأربعة أخرى في ميناء Kwangyang عام ١٩٩٨، وأجرت محطة حاويات Shinsdae إلى شركة هيونداي البحرية عام ١٩٩٩، واستخدمت كوريا عدة أساليب للتأجير تمثلت في:

#### - عقود تأجير قصيرة الأجل

عبارة عن نوعين من العقود الأول لمدة عام واحد بمقتضاة يتم تأجير تسهيلات مناولة البضائع والتخزين والصوامع والسيور النقالة والمباني الإدارية ولا يشمل الأرصفة والمساحات، وتتكون القيمة الايجارية من شقين جزء ثابت وهو نسبة من رأس المال المستثمر بالإضافة إلى

1- Country Report From Republic of Korea , The United Nations Economic and Social commission for Asia and the pacific (ESCAP) , 2013 , P:3.

2- Federal Reasearch Division Country Profile , 2006 , p:5



جزء متغير وهو إيجار اضافي يمثل نسبة من الزيادة في حجم الاعمال عن العام السابق، أما النوع الثاني فمدته تتراوح بين سنتين إلى ثلاثة سنوات وهذه العقود خاصة بمحطات البضائع العامة، وطبقا لهذه العقود فإن هيئة الميناء تجهز البنية التحتية من أرصفة وساحات تخزينية وتتم مناولة البضائع أساسا بأوناش السفن ومعاونة المعدات الأرضية، وتقدم الشركات المستأجرة بعض معدات المناولة المتحركة دون الثابتة، وهذا العقد يسمح للقطاع الخاص بممارسة أعمال الرصيف جنبا إلى جنب مع ممارسة التخزين والعمل في الساحات.

#### - عقود تأجير طويلة الأجل

مدتها ١٠ سنوات يتم فيها تأجير محطة الحاويات بكاملها من ساحات ومباني إدارية وأوناش عملاقة، ويقدم القطاع الخاص أوناش الساحات وتحدد القيمة الإيجارية على أساس إيجار ثابت يتحدد بكمية تداول أساسية ترتبط بطاقة المحطة ويضاف إليها إيجار إضافي يتحدد بالكميات الإضافية التي يتم تداولها على النحو الآتي ٥٠% من إيرادات الزيادة على الكمية المتداولة الأساسية حتى ٥٠% و ٤٠% من إيرادات الزيادة على الكمية المتداولة الأساسية فيما زاد عن ٥٠%.

#### - عقود B.O.T

في عام ١٩٩٦ أصدرت الحكومة الكورية قانون تسهيلات الموانئ لتشجيع القطاع الخاص على المساهمة في تطويرها، ووضعت خطة شاملة لتطوير موانئها وعلى الشركة التي ترغب في تطوير أي ميناء تتقدم بمقترحاتها وبعد التقديم يتم اختيار أفضل العروض. ويتضمن التعاقد فترة الامتياز والرسوم والحوافز المقدمة للمستثمر ولكنها موضوعات قابلة للتفاوض في ضوء اجمالي الاستثمارات والعائد، وفي هذا النوع من المشروعات، تقوم هيئة الميناء بتنفيذ حواجز الأمواج وتطهير القنوات بينما يقدم المستثمر كافة التسهيلات الأخرى، وفي ظل هذا القانون نفذت شركة بوسان التي أنشئها اتحاد من شركات سامسونج وخمسة وعشرون شركة إنشاءات- ٢٤ رصيف للحاويات.

كما نفذت شركة ميناء موبو الجديدة التي أسستها شركة دايو وشركة هالا للإنشاءات- رصيفي متعددي الأغراض، بالإضافة إلى أن شركات الصلب نفذت ثلاثة أرصفة للخرده بميناء انشون الجديد، ويلاحظ أن الخصخصة كانت تتم في المشروعات الجديدة فقط وجميعها تمت من خلال منح الامتيازات، كما أنها بدأت بالتأجير لممارسة أنشطة المناولة والتخزين وفي مرحلة لاحقة أضيفت أعمال الرصيف.

#### ٢- تجربة تركيا:

تمتد السواحل التركية علي مساحة ٨٣٣٣ كيلو متر ٢ , حيث تضم ١٥٠ ميناء من بينها ١٢ ميناء يتم إدارتها بواسطة الجهات الحكومية<sup>١</sup> , وقد اعتمدت تركيا في تجربتها علي استغلال

<sup>1</sup> -Y URT ,o, Maritime related Logistics services and development in the port

موقعها الاستراتيجي حيث تقع جنوب غرب آسيا وشرق أوروبا مما يسهل عمليات التجارة والنقل الدولي , والاعتماد الأكبر للإستراتيجية التركية في تطوير الموانئ الخاصة بها كان عن طريق خصخصة بعضاً منها أو الإقتراض من المؤسسات الدولية كالبنك الدولي لتمويل تطوير البنية التحتية في بعض الموانئ بالإضافة إلى الإهتمام بالأسطول التركي عن طريق تحسين وتطوير ترسانات بناء السفن ومن العوامل التي سهلت تنمية هذه الصناعة بتركيا هو تشجيع الكثير من شركات الملاحة التركية الترسانات بالدولة علي الإنتاج عن طريق عمل تعاقدات معهم لتحديث أساطيلهم بسفن جديدة من هذه الترسانات , وهذا قد جعل هذه الترسانات تكتسب خبرات حتي أصبحت تركيا من أهم خمس دول من حيث أعداد السفن.

بدأت التجربة التركية في تطوير موانئها البحرية عام ١٩٥٠ عن طريق بعض مشاريع التوسعات في موانئ (Samsun) , و ميناء (Salipazar) و (Haydarpasa) وميناء (Alsanca) و (Iskenderun) , وقد تم تمويل هذه التطويرات عن طريق قرض من البنك الدولي واستغرقت هذه التطويرات ١٠ سنوات<sup>١</sup>. وتمت عملية التطوير ببناء حواجز للأمواج وزيادة طول وعمق الأرصفة وبناء ساحات لبضائع الترانزيت , وشراء معدات للمناولة والمساعدات الملاحية , وأوناش ,وجرارات , وربط الموانئ بشبكات للسكك الحديدية<sup>٢</sup> , وذلك لتحقيق النقل المتكامل من الباب للباب , وقد ترتب علي ذلك زيادة حجم التجارة المنقولة بالموانئ التركية بمتوسط ١١% سنوياً.

وفي عام ١٩٩٤ سعت الحكومة التركية مرة أخرى لتطوير وتحديث البنية التحتية وزيادة عدد آلات مناولة البضائع ببعض الموانئ وكذلك شراء قطع غيار لصيانة المعدات والبنية التحتية للموانئ وأرصفة الحاويات وإعادة الهيكلة الإدارية بالموانئ والدورات التدريبية للمديرين وأسست أنظمة مالية ومحاسبية لتطوير العملية الإدارية بالموانئ وقد تم ذلك عن طريق الإقتراض من صندوق النقد الدولي بسعر فائدة ميسر ٤.٢٥% , وقد ترتب علي ذلك زيادة حركة تداول البضائع بالموانئ بنسبة ٢٩% , وزيادة عدد السفن العابرة بالموانئ التركية من ١٠٦ سفينة إلي ٦٤٢ سفينة بعد إجراء عملية التطوير التي استغرقت ٣ سنوات<sup>٣</sup>.

وفي بداية عام ١٩٩٧ بدأت تركيا في تشجيع وزيادة مشاركة واستثمارات القطاع الخاص في الموانئ التركية عن طريق اتباع سياسة الخصخصة بشتي أساليبها في بعض الموانئ التي

---

industry: port of Izmir case , proceedings of 4<sup>th</sup> international logistics and supply chain conference,2006 , Izmir university of economics , Izmir,Turkey, p:464

<sup>1</sup> – [www.worldbank.com/projects/turkey](http://www.worldbank.com/projects/turkey).

<sup>2</sup> – World Bank, loan agreement between republic of turkey and international bank for reconstruction and development for port development.

<sup>٣</sup> – أيمن النحراوي , تقييم تجربة تنمية الترسانات البحرية لصناعة بناء السفن في تركيا في ظل الوضع الراهن للأسطول التجاري البحري العالمي , مجلة كلية التجارة , ٢٠١٣ , ص:٣.

تعاني من قصور ومشاكل مثل تقادم التكنولوجيا وانخفاض الإنتاجية وارتفاع الطاقة الفائضة للعمال مما أدى إلي زيادة الطاقة الإنتاجية في هذه الموانئ وارتفاع مستوي الإنتاجية واستخدام الطاقة الكلية للموانئ. ومن أمثلة سياسات الخصخصة التي تم اتباعها.

أ- مشاريع الخصخصة بعقود تحويل تشغيل تحويل (T.O.T) (Transfer Operate Transfer) وهي عقود يتم بمقتضاها نقل حق تشغيل الميناء إلي القطاع الخاص ولكن تحت رقابة الحكومة التي تظل مالكة للميناء بما يتضمنه من أصول وأراضي. وقد تم ذلك لمدة ٣٠ سنة في بعض الموانئ مثل ميناء (Rize) , وميناء (Ordu) وميناء (Marmara) وميناء ( Sah (Pazan).

ب- مشاريع الخصخصة بعقود بناء تشغيل تحويل (B.O.T) (Build Operate Transfer) وهي عقود يتم بمقتضاها إعطاء حق بناء الميناء إلي القطاع الخاص وتشغيله لفترة معينة ثم إعادته للحكومة بعد عدد من السنوات. وقد تم ذلك بعقد لمدة ٤٥ سنة في بعض الموانئ مثل ميناء (Candali)

ج- مشاريع الخصخصة بعقود شراكة وإدارة لمحطات الميناء ( management partnership & terminal) وقد تم ذلك في ميناء (Tcege) وميناء (Iskenderun)

د- مشاريع الخصخصة عن طريق الاستحواذ (Consolidation & Acquisition) حيث تم بيع ميناء (Gempport) وميناء (Potaport) وتشير البيانات المتاحة إلي أن مشاريع الخصخصة قد أدت إلي زيادة حجم التجارة المتداولة في الموانئ التركية بمتوسط ٢٠% عن حجم التجارة قبل مشاريع الخصخصة حتي عام ٢٠٠٠ وبنسبة ٤٥% في الفترة من ٢٠٠١ إلي ٢٠١٣ حيث ارتفعت حجم التجارة المتداولة من ١٧٨ مليون طن إلي ٢٨٤ مليون طن<sup>١</sup>.

هذا وقد سعت الحكومة التركية إلي تنمية المراكز اللوجيستية التي تم إنشاؤها في المناطق الحرة علي ظهير الموانئ خاصة التي تربطها شبكة جيدة من السكك الحديدية والطرق السريعة , تشير البيانات إلي أنه قد تم بناء ١٢ مركز لوجيستي في تركيا وتعد الآن من أفضل المراكز اللوجيستية بمؤشر الأداء اللوجيستي الذي يصدره البنك الدولي , هذا بالإضافة إلي تطوير نظم تكنولوجيا المعلومات ومنها

أ- نظم تشغيل محطات الموانئ<sup>٢</sup> (Terminal Operating Systems)

وهي نظم تستخدم لتساعد علي تنظيم العمل داخل محطات الحاويات بالموانئ عن طريق تخطيط ساحة المحطات , وإدارة حركة وتدفق الحاويات مما يساهم في تفريغ الحاوية في أنسب مكان وبأكثر الطرق كفاءة , وتحقيق الاستخدام الأمثل من الآلات والروافع والأوناش إلي جانب

<sup>1</sup> – Yuksel and Belde project venture , 2010.

<sup>2</sup> – Kia, E, Ghotb, F., the importance of information technology in port terminals operations, international journal of physical distribution& logistics management ,2000 , vol 30 , No 314 ,p:331.

التخطيط الجيد لوضع جداول لعمليات شحن وتفريغ الحاويات وإخطار شركات الشحن بأماكن الحاويات وخط سيرها وتوصيلها بأحدث وسائل النقل متعدد الوسائط.

ب- نظم معلومات إدارة الميناء<sup>1</sup> (Port Management Information Systems)

وهي نظم تكنولوجية تهدف إلى إدارة كافة الأنشطة التي يقوم بها العمال في الميناء والرقابة عليها واستلام الطلبات الرسمية للموافقة على استقبال السفينة بالميناء وتقديم الخدمات الملاحية لها من شحن وتفريغ ومناولة للبضائع.

ج- نظم مجتمع الميناء<sup>2</sup> (Port community Systems)

وهي شبكة من الحاسبات التي تربط الميناء بكافة الجهات والشركات التي تتعامل معه والتي تتضمن الشاحنون , وهيئات السكك الحديدية , والخطوط الملاحية , وموظفوا وإدارات الجمارك وغيرها من المستفيدين والمتعاملين مع هيئة الميناء , بالإضافة إلى تبادل المعلومات فيما بينهم في الوقت المناسب والتنسيق ما بين وسائل النقل المختلفة لتحقيق النقل من الباب إلى الباب في سهولة وسرعة<sup>3</sup>.

وتجدر الإشارة أيضاً إلى وجود بنك إئتمان الصادرات التركي وهو في بادئ الأمر كان يقدم العديد من الأعمال المصرفية لتشجيع وتنمية الصادرات التركية لزيادة حجم التجارة الخارجية التركية التي تعد العامل الأساسي في زيادة الطلب على الأسطول التجاري البحري التركي والموانئ التركية لزيادة القدرة التنافسية للإقتصاد التركي وتخفيض خطر الاستثمار في قطاع النقل البحري , ولكن في التسعينات بدأ هذا البنك في تقديم الخدمات لصناعة بناء السفن بتركيا عن طريق توفير القروض الميسرة خاصة للصناعات التي تدعم صناعة بناء السفن إلى جانب تقديم ضمانات القروض اللازمة لمراحل تصنيع وبناء السفن وكذلك ضمانات التعاقدات الدولية بالإضافة لخدمات فتح خطابات الاعتماد والضمان اللازم لهذه الصناعة<sup>4</sup>. كما ساهمت المؤسسة الاقتصادية للتعاون والتنمية (OECD) دعم مالي للأنشطة والبحوث والتطوير في صناعة النقل البحري (خاصة سفن الأسطول), وقد وصل حجم الدعم المقدم إلى ١٠٠ مليون دولار عام ٢٠٠٩<sup>5</sup>

<sup>1</sup> – Park , N, others , port management information systems towards privatization ,proceedings of IAME, annual conference , international association of maritime economics, 2005, p: 225.

<sup>2</sup>– forward , k, recent development in port information technology , digital ship LTD, London, 2003, p:311

<sup>3</sup>– keceli , y ., improvement of port information systems for TCDD ports , 4<sup>th</sup> Logistics & supply chain congress izmir , turkey , 2006 , p:343.

<sup>4</sup>– Turkish Exim bank site: [www.eximbank.gov.tr](http://www.eximbank.gov.tr)

<sup>5</sup>– [www.OECD.org](http://www.OECD.org)

### ٣- التجربة اليونانية:

يوجد اتجاه عام نحو استمرار انخفاض متوسط عمر سفن الأسطول التجاري البحري اليوناني ، لذلك فإنه يتميز بتجديد سفنه بشكل مستمر وإحلال سفن حديثة البناء محل السفن القديمة ، ويوجد اتجاه عام في اليونان نحو الإستثمار في سفن أقل عمراً لكنها أكبر حجماً ، حيث يتضح ذلك من تناقص أعمار سفن ناقلات البترول اليونانية ، ذلك أن متوسط أعمار ناقلات البترول التي ترفع العلم اليوناني يقل كثيراً عن المتوسط العالمي لأعمار ناقلات البترول ، حيث تراوح الأول بين (٥.٤ ، ٦.١ عاماً) بينما المتوسط العالمي هو ١٠.٧ عاماً<sup>١</sup>.

ويوجد اتجاه عام كذلك في اليونان نحو تناقص أعداد شركات الملاحة اليونانية بغرض زيادة تركيز هذه الشركات ، حيث تم اندماج الشركات الملاحية الصغيرة في شركات كبيرة ذات رؤوس أموال ضخمة ، نظراً لما يترتب علي ذلك من منافع اقتصادية تتمثل في اقتصاديات الحجم ، مما يزيد من العائد المتحقق من نشاط النقل بالسفن في اليونان ، وبالتالي زيادة ما تسهم به هذه الشركات الكبيرة في الناتج المحلي الإجمالي.

#### الأسطول اليوناني وفقاً لملكية السفن:

تعد اليونان كبري دول العالم من حيث ما تمتلكه من حمولة ، إذ تمثل الحمولة الوزنية للسفن المملوكة لليونان ١٥.٢% من إجمالي الحمولة الوزنية في العالم في عام ٢٠١٣ ، تليها اليابان بنسبة ١٣.٩% ، ثم الصين ١١.٨% ، وألمانيا ٧.٨% ، ثم كوريا الجنوبية بنسبة ٤.٧% ، وذلك في عام ٢٠١٣<sup>٢</sup>. هذا في الوقت الذي تمتلك فيه اليونان ٦% فقط من أعداد السفن في العالم ، مما يدل علي ارتفاع متوسط أحجام السفن المملوكة لليونان.

وتجدر الإشارة إلي أن اندماج شركات الملاحة اليونانية قد أدى إلي زيادة حصتها السوقية من حمولة الأسطول اليوناني ، حيث زادت الحمولة الوزنية بزيادة عدد الشركات التي تم اندماجها ، فمثلت الحصة السوقية لأكبر ٣٠ شركة تم اندماجها ٥٢% من إجمالي الحمولة الوزنية في عام ٢٠١١ ، في حين مثلت الحصة السوقية لأكبر ٥٠ شركة مندمجة ٦٤.٣% من إجمالي حمولة الأسطول اليوناني ، بينما بلغت تلك النسبة ٧٢.٥% لأكبر ٧٠ شركة في نفس العام. مما يدعم الاتجاه العالمي نحو الإندماج لما يحققه من مزايا اقتصادية.

كما تجدر الإشارة أيضاً إلي توافق خصائص الأسطول اليوناني مع الاتجاهات العالمية في صناعة النقل بالسفن ، وذلك من حيث أنواع وأحجام السفن في الأسطول اليوناني والتي يتركز معظمها في سفن ناقلات البترول وسفن الصب ذات الأحجام الكبيرة ، وأيضاً يوجد اتجاه نحو زيادة حمولات سفن الحاويات وناقلات الغاز في الأسطول اليوناني. كما يتضح توافق أنواع السفن في الأسطول اليوناني مع خصائص التجارة الخارجية اليونانية من حيث طبيعة البضائع

<sup>1</sup>- Trade development section, The marine sector in Greece , British embassy , Athens , May 2009 , p:10.

<sup>2</sup>- UNCTA, Review of Maritime Transport, 2013, p:43

التي يتم تداولها في التجارة الخارجية , حيث تتركز تجارة اليونان في سلع الوقود التي احتلت ٣٩% من قيمة التجارة الخارجية , في الوقت الذي تحتل فيه حمولة ناقلات الوقود في الأسطول اليوناني أكثر من ٦٠% من إجمالي الحمولة الوزنية لهذا الأسطول<sup>١</sup>.

#### دور الحكومة اليونانية في تطوير صناعة النقل بالسفن في اليونان:

ساهمت الحكومة اليونانية بدور فعال في تطوير صناعة النقل بالسفن وذلك فيما يتعلق بتحسين أداء الأسطول اليوناني من خلال وزارة متخصصة , وتدريب الأطمق البحرية , وكذلك من حيث تطبيق قواعد إدارة السلامة البحرية الدولية لأمن السفن ومن عليها وحماية البيئة البحرية ويتضح ذلك كما يلي:

#### أ- الاهتمام بالتعليم البحري:

اهتمت الحكومة اليونانية بالتعليم البحري باعتبارها جزءاً من البنية الأساسية لصناعة النقل البحري بها , حيث قامت بتأسيس أنظمة حديثة لتدريب البحارة مع أكاديميات البحرية التجارية , علي أن تتوافق هذه الأنظمة مع متطلبات النقل البحري الحديث, وأن تمد الصناعة بالبحارة ذوي المهارات والكفاءات المتميزة , وبما يضمن لسفن الأسطول التجاري اليوناني أن تحظى بأطقم مؤهلة وذات كفاءة.

#### ب- الاهتمام بإدارة سلامة الإبحار وحماية البيئة البحرية:

تحرص الحكومة اليونانية علي التحقيق المستمر لمتطلبات سلامة الإبحار وحماية البيئة البحرية طبقاً للمستويات العالمية , لذلك فإنها تلتزم بتكثيف جهودها في هذا الشأن من خلال إطار عمل المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization لإقرار وتنفيذ الاشتراطات الملثمة. وتوجد أربع إدارات فرعية علي المستوي القومي في اليونان تابعة للوزارة الخاصة بالملاحة التجارية , بحيث تتعامل كلياً مع القضايا المتعلقة بشأن سلامة الإبحار وحماية البيئة البحرية , علي أن تخصص كل إدارة من هذه الإدارات في أحد الفروع المتصلة بها وتتمثل هذه الإدارات في الإدارة المختصة بسلامة الإبحار , الإدارة المختصة بفحص السفن التجارية , والإدارة المختصة بحماية البيئة البحرية , الإدارة المختصة بتطبيق القواعد والاشتراطات الدولية لأمن السفن.

#### ج- وجود وزارة متخصصة لإدارة الأسطول اليوناني:

تسمي وزارة الأسطول البحري , وتتكون هذه الوزارة من ٢٧ إدارة فرعية لديها العديد من المسؤوليات مثل تنظيم وتحسين وتطوير صناعة النقل بالسفن بما يدعم الاقتصاد القومي , وبما يشمل كلاً من : دعم السياحة , توفير خدمات النقل البحري , حماية الأفراد وممتلكاتهم في البحر, البحث والإنقاذ , حماية البيئة البحرية , سلامة الإبحار , وكذلك إقرار وتنفيذ السياسة البحرية للدولة , والإشراف علي إدارة المنظمات البحرية ومؤسسات التأمين<sup>٢</sup>.

<sup>1</sup>- Petrofin research , Greek shipping companies , July 2011 , p:50.

<sup>2</sup>- Trade development section , The marine sector in Greece , British

#### ٤- تجربة ميناء جيوتي<sup>١</sup>

في سياق منافسة حادة مع ميناء عدن وقعت السلطات الجيبوتية اتفاقاً مع هيئة مواني دبي في مايو ٢٠٠٠، لاستغلال الميناء وتطويره وهو اتفاق إدارة لمدة ٢٠ عام، وكان هدف السلطات اصلاح الإدارة وتحسين الخدمات المقدمة وإنشاء منطقة حرة، والمالك وهو الحكومة الجيبوتية لا يتدخل في الإدارة التي تفوض إلى مسئول إداري، وبالمقابل يتلقى هذا الأخير اجراً مقابل إدارته وتتوقع هيئة مواني دبي في المخطط الذي وضعته زيادة سعة الميناء من ١٢٥٠٠٠ وحدة تعادل عشرين قدماً إلى ٣٠٠٠٠٠ وحدة تعادل خمسة وعشرين قدماً وذلك بتحسين محطات الحاويات وبادارة البنية التحتية القائمة إدارة مثلى وقد كانت أولى العمليات التي قامت بها الهيئة الحوسبة والتدريب اللذان تقدر تكاليفها بنحو مليوني دولار امريكي.

وفي مجال الإدارة أنشأت الهيئة فريقاً مركزياً للإدارة يتألف من مدير عام ومراقب مالي يقيان في الميناء على الدوام ويضاف إلى ذلك قيام خبراء محددتين ببعثات لفترات قصيرة لتحسين استغلال أنشطة بعينها، وتتوقع السلطات الجيبوتية في الأجل المتوسط أن تكون مهمة محطة الميناء استقبال بعض أنشطة دبي في الخارج وتصبح موطئ قدم دبي على القارة الأفريقية.

ومنذ السنة الأولى من الإدارة الخاصة (يونيه ٢٠٠٠ - يونيه ٢٠٠١) حقق الميناء نتائج استثنائية في النقل العابر (زيادة بنسبة ١٤%) وتحسين متوسط إنتاجية محطة الحاويات بتسجيل ارتفاع قدره ١١٨%، وفي نهاية عام ٢٠٠١ بالرغم من ركود نسبي في اجمالي حركة الملاحة- التي تتكون أساساً من المرور العابر الذي تقوم به إثيوبيا (٧٥%) الذي سجل رقماً قياسياً وفي عام ١٩٩٩ سجلت حركة النقل بالحاويات ارتفاعاً حاداً (٢٢.٦%، ٢.٧% على التوالي) بعد توالي الانخفاض لمدة ثلاث سنوات.

#### ٥- تجربة الأرجنتين<sup>٢</sup>

عانت المواني الأرجنتينية من التدهور المستمر خلال فترة الثمانينات نتيجة لمجموعة كبيرة من المشكلات الناجمة عن قصور الأداء داخل هذه المواني ووجود نقص شديد في الاستثمارات اللازمة في مجال البنية التحتية، بالإضافة إلى المنافسة، الشديدة من المواني القريبة وخاصة مواني شيلي والتي انتهجت سياسات الإصلاح داخل موانئها مبكر قبل المواني الأرجنتينية. وفي ضوء ذلك اتخذت الحكومة الأرجنتينية مجموعة من السياسات بهدف النهوض بخدمات

---

embassy ,Athens , May 2009 , p:40 , 41.

<sup>١</sup> - عشري محمد علي ، أثر تحرير خدمات النقل البحري علي كفاءة وتنافسية المواني في مصر ، قسم الإقتصاد ، كلية التجارة ، جامعة حلوان ، ٢٠٠٦ ، صفحة ٣٩-٤٣

<sup>٢</sup> Estache. A. and Carbajo. J., Argentina's transport privatization and re-regulation ups and downs of a daring decade-long experience  
<http://info.worldbank.org/etools/does/library/64585/2249argtran.pdf>.pp.2-6.

النقل البحري مع بدايات عام ١٩٩٢، والتي كان من أهمها تحرير خدمات النقل البحري والسماح للقطاع الخاص بالدخول لتقديم هذه النوعية من الخدمات، وفي عام ١٩٩٦ قامت هيئة الموانئ بمنح حق استخدام ستة محطات حاويات بنظام الامتياز لأصحاب أعلى العطاءات لمدة تتراوح من ١٨ - ٢٥ عام.

كما قامت الحكومة بخصخصة تطهير قاع الممرات المائية من خلال حق امتياز يصل إلى ١٠ سنوات وذلك لحفر الممر المائي الذي يربط بين سانتافي والمحيط الاطلنطي ويقوم صاحب الامتياز بفرض رسوم على استخدام الممر المائي.

ومن نتائج الإصلاحات السابقة أن عرض المستثمرون مبالغ تدفع سنوياً تصل إلى ٣٢.٥ مليون دولار امريكي وهو ما يمكن اعتباره خطوة هامة نحو الأهداف المالية للإصلاح، كما حدث تحسن في أداء الموانئ مثال على ذلك ميناء بيونس ايرس فقد تحسنت قدرته الإنتاجية من ٨٠٠ طن سنوياً عام ١٩٩١ إلى ٣١٠٠ طن عام ١٩٩٧ وانخفض متوسط بقاء السفن من ٢.٥ يوم إلى ١.٣ يوم وحدث انخفاض في تكلفة واردات الحاوية من ٤٥٠ دولار امريكي إلى ١٢٠ دولار.

#### ٦- تجربة ماليزيا<sup>١</sup>

استخدمت ماليزيا أسلوب التأجير كمدخل للسماح للقطاع الخاص بتقديم الخدمات داخل الميناء، وبدأت هذه التجربة في ميناء KLANG من خلال تأجير الأصول الخاصة بمحطة الحاويات إلى شركة KCT، والتي تعتبر أول شركة تشغيل مواني في ماليزيا، وتم إنشاءها كشركة بين هيئة ميناء KLANG بنسبة ٤٩% وشركة Konnes Terminal Klang بنسبة ٥١% وهي عبارة عن اتحاد مالي بين كل من شركة Konte Nasional وشركة P& o وحصلت هذه الشركة على ٤ مراسي للعمل في مجال الحاويات بموجب عقد تأجير مدته ٢١ عام وفي عام ١٩٩٢ تم التوسيع في هذا النظام من خلال دخول شركة KPM والتي حصلت على عقد مدته ٢١ عام. بالإضافة إلى شركتي KCT و KPM ظهرت شركة أخرى منافسه لهما وهي شركة KMTC، والتي تتولى عمليات التشغيل للميناء الجديد في غرب KLANG بناء على عقد مدته ٣٠ سنة، وهذه الشركة تتكون من العديد من شركات النقل المحلي وشركات إدارة الشحن بالإضافة إلى المؤسسات المالية.

---

<sup>1</sup>. Ismail Mobarek, port efficiency and competitiveness, paper present to 14<sup>th</sup> international port conference. Alex Egypt. 20 February 1996. p12.



## الدروس المستفادة من التجارب السابقة:

استناداً لما تم التعرض له من التجارب الدولية في رفع كفاءة النقل البحري نجد أنه بالنسبة للموانئ فقد اشتركت هذه الدول في الاعتماد علي استغلال الموقع الأمثل لها بالقرب من الأسواق العالمية والمناطق التجارية عن طريق بناء موانئ محورية وهو ما يمكن أن تستفيد به مصر أيضاً حيث أنها تتميز بموقع متميز يمكن استغلاله لنقل جزء من التجارة الدولية العابرة بقناة السويس , وقد اعتمدت تجربة تركيا أيضاً علي خصخصة الموانئ خاصة التي انخفضت إنتاجيتها والكفاءة الاقتصادية في استخدام الموارد بها مثل موانئ ريز وانتاليا ومارمار باستخدام نظام (TOT) , وموانئ كاندالي ومحطة الحاويات بميناء ميرسين باستخدام نظام (BOT) , وميناء اسكندرن عن طريق عقود شراكة وإدارة , كما اعتمدت علي استحداث بعض نظم المعلومات الحديثة في إدارة الموانئ لزيادة معدلات الأداء بها مثل نظم تشغيل محطات الموانئ , ونظم معلومات إدارة الموانئ , ونظم مجتمع الميناء , بالإضافة إلي الاهتمام بالتعليم والتدريب الفني للعاملين بقطاع النقل البحري , وهو ما يمكن الاقتضاء به في مصر

وبالنسبة لتجربة كوريا الجنوبية فقد اعتمدت الحكومة الكورية في خطتها لتطوير اقتصادها علي مجموعة من السياسات الاقتصادية التي تهدف إلي التحرر الاقتصادي وعدم التدخل في توجيه النشاط الاقتصادي , وذلك لخلق مناخ اقتصادي يلائم ظاهرة العولمة وقد انعكس ذلك علي قطاع النقل البحري الكوري منها وضع استراتيجية لتطوير الأسطول في إطار استراتيجية متكاملة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية , وإعداد الكوادر الفنية اللازمة لتشغيل وإدارة الأسطول , وتهيئة البنية الأساسية اللازمة , توفير برامج تدريبية وتعليمية مختلفة للعاملين البحريين , ومنح قروض لملاك السفن لمساعدتهم علي سداد فوائد وأقساط السفن المرهونة , وتثبيت سعر الصرف , السماح باستيراد السفن المستعملة من خلال تبسيط إجراءات الاستيراد , وإعفاء السفن المستوردة من الضرائب الجمركية, كما قامت الحكومة الكورية بتحمل العبء الأكبر من التمويل اللازم للإستيراد , ومنح عدد من المزايا الضريبية لدعم تشغيل وتملك السفن منها الإعفاء من ضرائب الأعمال والشركات الملاحية الدولية , وتشجيع دمج شركات الملاحة الكورية مع وضع إطار تشريعي ملائم يكفل جودة أداء الشركات الملاحية, وإعفاء سفن البضائع المستوردة من الضرائب والرسوم كاملة , كما عملت علي تشجيع إدخال القطاع الخاص إلى موانئها عن طريق تأجير التسهيلات اللازمة لتداول البضائع والتخزين إلى القطاع الخاص , واستخدمت كوريا عدة أساليب للتأجير منها عقود تأجير قصيرة الأجل , عقود تأجير طويلة الأجل , عقود B.O.T وهو ما يمكن الاقتضاء به في مصر .

وبالنسبة للتجربة اليونانية فقد عملت الحكومة اليونانية علي تشجيع اندماج الشركات الملاحية الصغيرة في شركات كبيرة ذات رؤوس أموال ضخمة , نظراً لما يترتب علي ذلك من منافع اقتصادية تتمثل في اقتصاديات الحجم , مما يزيد من العائد المتحقق من نشاط النقل بالسفن في اليونان , وبالتالي زيادة ما تسهم به هذه الشركات الكبيرة في الناتج المحلي الإجمالي، هذا وقد

ساهم اندماج شركات الملاحة اليونانية في زيادة حصتها السوقية من حمولة الأسطول اليوناني , مما يدعم الاتجاه العالمي نحو الاندماج لما يحققه من مزايا اقتصادية.

ساهمت الحكومة اليونانية بدور فعال في تطوير صناعة النقل بالسفن وذلك فيما يتعلق بتحسين أداء الأسطول اليوناني من خلال وزارة متخصصة , وتدريب الأطقم البحرية , وكذلك من حيث تطبيق قواعد إدارة السلامة البحرية الدولية لأمن السفن ومن عليها وحماية البيئة البحرية.

وبالنسبة للأسطول التجاري فقد اعتمدت الدول السابقة علي إصدار قوانين لمنح ترسانات السفن تسهيلات إدارية في التسجيل وكذلك حوافز وخصومات وإعفاءات ضريبية لتشجيع القطاع الخاص علي الاستثمار فيها , والتي يمكن أن تعتمد عليها مصر أيضاً في تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري المصري , كما أنه من الجدير بالذكر أن نجاح هذه الترسانات البحرية في تلك الدول قد اعتمد في المقام الأول علي وجود صناعات مكملة لعمل الترسانات كصناعة الحديد والصلب ووجود فائض في العرض من انتاج المواد الخام يمكن استخدامه في الإنتاج بهذه الترسانات , بالإضافة إلي التخصص الإنتاجي للترسانات , وهو ما يمكن أن تقتضي به مصر في إنشاء ترسانات متخصصة , ويمكن أن تبدأ هذه الترسانات في التخصص في بناء نوع معين من السفن التي تحتاج إليها مصر لنقل تجارتها الخارجية مثل سفن الصب الجاف وسفن الحاويات.

## المبحث الثاني

### أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط

#### في رفع كفاءة خدمات النقل

شهد النقل الدولي للبضائع خلال النصف الثاني من القرن العشرين تطورات جذرية نتيجة حدوث ما يعرف بثورة الحاويات وبدء تطبيق أسلوب تحوية البضائع واستخدام وحدات الحمولة النمطية , وتعددية وسائط النقل المتكامل من نقطة القيام إلي نقطة الوصول , والتقدم المرموق في فنون عمارة السفن ووسائل الاتصال , إضافة إلي ثورة نظم المعلومات التي تفجرت وعمت آثارها كافة مناحي النشاط الإنساني في العالم بأثره.

وقد برزت أهمية النقل الدولي المتعدد الوسائط حديثاً حيث يتولي متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط توصيل البضائع المحواة من نقطة القيام إلي نقطة الوصول باستخدام أكثر من واسطة من وسائط النقل بموجب وثيقة واحدة وتحت مسؤولية واحدة نظير أجر ونظام النقل الدولي متعدد الوسائط هو نظام النقل الأمثل , والذي تتعدد فيه وسائل النقل المختلفة برية , بحرية , جوية. أي سلسلة نقل متكاملة بسعر أمثل وبسرعة في وصول البضائع تفوق كثيراً نظام النقل التقليدي وكذلك سرعة في وصول المستندات اللازمة للبضائع باستخدام نظام تبادل البيانات إلكترونياً.

ويستند نظام النقل المتعدد الوسائط علي الحاويات بصفة رئيسية كأداة نقل تضمن الحجم والتقنية العالية وسهولة التداول والنقل عبر أية واسطة من وسائط النقل بما يحقق سرعة وصول البضائع وزيادة درجة سلامتها وهو أمر استتبع إدخال نظام التبادل الإلكتروني للبيانات لمتابعة حركة الحاويات من خلال شبكي لسرعة وصول المستندات وهو ما دعي إلي ظهور سند الشحن الإلكتروني.

وبذلك يعد النقل متعدد الوسائط السمة الأساسية للنقل الدولي الحديث , فهو نظام مادي متكامل للنقل الدولي الحديث , يحكمه نظام قانوني جديد يهدف إلي تيسير حركة التجارة الدولية كما يعتبر أحد المقومات الأساسية والهامة لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي وبين الأسواق التي يتعامل معها.

ولقد وضع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) قواعد وأسس هذا النظام من خلال اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط عام ١٩٨٠ , باعتبار النقل الدولي متعدد الوسائط يساعد علي تدفق التجارة من مركز العرض إلي مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق عن طريق استخدام سلسلة متصلة الحلقات ما بين النقل البحرية والبرية والجوية التي تتفاعل وتتكامل في اتساق مكانب وزماني لا تعوقه المسافات الجغرافية أو الفواصل الزمنية فقد كانت رحلة النقل تبدأ وتنتهي بالميناء ' أما الآن فتبدأ السلسلة من مناطق إنتاج المادة الخام إلي يد المستهلك النهائي.

والهدف الرئيسي للنقل الدولي متعدد الوسائط هو نقل البضائع إلي مصدرها الأخير في الوقت المحدد وفي المكان المحدد وبحالة جيدة بالسعر المحدد كما يتضمن الإشراف والمسئولية بصفة مستمرة من قبل جهة واحدة في جميع مراحل النقل يسمى متعهد النقل متعدد الوسائط.

### **مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط. Multimodal Transportation**

يعرف النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام ١٩٨٠ بأنه " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر " <sup>١</sup>.

ولكي يعتبر النقل متعدد الوسائط يجب توافر الشروط التالية <sup>٢</sup>:

أ - أن يتم النقل باستخدام واسطتين نقل مختلفتين على الأقل ، مثلاً نقل بحري وسكك حديدية أو نقل بحري وجوي أو بري وجوي.

ب- أن يكون النقل دولي أي بين مكانين في دولتين مختلفتين.

ج- أن تصدر وثيقة واحدة تغطي كافة مراحل النقل .

د- أن تعهد المسئولية عن البضاعة خلال مراحل النقل المختلفة لشخص واحد يتولى تنظيم النقل ويسأل في مواجهة أصحاب البضائع عما قد يصيبها من تلف أو تأخير في تسليمها.

هـ- أن يحصل متعهد النقل على أجرة نقل شاملة تغطي كافة مراحل نقل البضاعة .

و- النقل متعدد الوسائط يقتصر على نقل البضائع فقط دون نقل الأشخاص. وعلى ذلك فإن جوهر النقل متعدد الوسائط يتمثل في قيام شخص يسمى متعهد النقل متعدد الوسائط **Multimodal Transport Operator (MTO)** بإبرام عقد نقل دولي للبضائع من مكان في بلد يأخذ فيه البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر ، ويتولى تنفيذ النقل مقابل أجرة شاملة ، باستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسئولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضائع بموجب مستند واحد يثبت شروط النقل بكافة مراحلها ويسمى وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط.

---

<sup>١</sup> - مروان عبد الهادي الدوسري ، النقل الدولي متعدد الوسائط للحاويات المبردة ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٩ ، صفحة ٦

- أنظر أيضاً د. فاروق ملش ، النقل المتعدد الوسائط ، الأوجه التجارية والقانونية ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ١٩٩٨ ، صفحة ١٩

<sup>٢</sup> - يحيى عبده شويته ، الدور الاقتصادي للنقل الدولي متعدد الوسائط وعوامل النهوض به في مصر ، رسالة ماجستير ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٥ ، ص: ٨ ، ٩

## أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط<sup>١</sup> :-

برزت أهمية النقل المتعدد الوسائط حديثاً مع التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال النقل وثورة الحاويات وبدء تطبيق أسلوب تحوية البضائع والتقدم المرموق في فنون عمارة السفن ووسائل الاتصال بالإضافة إلى ثورة نظم المعلومات .

ونظام النقل متعدد الوسائط يقوم على أن متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط يقوم بدلاً من الناقل بتوصيل البضائع المحواه من نقطة القيام على نقطة الوصول باستخدام أكثر من واسطة من وسائط النقل كما سبق توصيفه .

ويستند نظام النقل المتعدد الوسائط على الحاويات بصفة رئيسية والتي تضمن التقنية العالمية وسهولة التداول والنقل عبر أية واسطة من وسائط النقل ،فوجود الحاوية Container كان الأساس في ظهور هذا النوع من النقل حيث أمكن بواسطتها نقل البضائع من المصدر Exporter إلى مخزن المستورد Importer مهما اختلفت وسيلة النقل .

## ومن أهم مزايا استخدام نظام الحاوية<sup>٢</sup> :-

- أنها تسمح بتقديم خدمة النقل من الباب للباب .
- لا يوجد تداول للبضائع نفسها من وسيلة نقل لأخرى .
- قلة نسبة الفاقد أو التالف في البضائع وتقليل درجة تعرضها للسرقة .
- انخفاض سعر التأمين على البضائع المحواه لانخفاض درجة المخاطرة.
- انخفاض تكلفة تداول البضائع وخاصة في الدول المتقدمة نتيجة لارتفاع تكلفة العمالة .
- توفير تكلفة تعبئة وتغليف بعض البضائع وخصوصاً السائبة منها والوسائل .
- أسعار نقل الحاوية أكثر ثباتاً من أسعار نقل البضائع المفردة .
- تمتاز سفن الحاويات بسرعتها العالية مما يجعل فترة الرحلة أقل كثيراً عن السفن التقليدية.
- انتظام مواعيد وصول سفن الحاويات يشجع المستوردين على تقليل المخزن لديهم .
- استعمال الحاوية في النقل متعدد الوسائط قد ساعد على تخفيض عدد المستندات المستخدمة .

---

<sup>١</sup> - عماد عبد الحافظ عبد الرحمن ، العلاقة بين اللوجيستيات والنقل متعدد الوسائط ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجيستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٩ ،

ص: ٢٢

<sup>٢</sup> - يحيى عبده شويته ، مرجع سابق ، ص: ١٤

وعلى ذلك فتمثل أهمية النقل المتعدد الوسائط في الآتي<sup>١</sup> :

١- السرعة : فمن أهم ما يتميز به النقل متعدد الوسائط هو السرعة التي تتحرك بها البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول وذلك من خلال نظام الحاوية فقد تستغرق الرحلة ساعات أو أيام محددة بينما يكون الوقت المخصص لعمليات الشحن والتفريغ وقتاً طويلاً في البضائع المفرطة Loose Cargo .

٢- البساطة **Simplicity** : بالرغم من تعدد وسائط النقل ووسائله إلا أنه يصدر له سند شحن واحد يغطي جميع مراحل الرحلة كما أن تسعير النقل يتم ببساطة شديدة حيث أن وحدة النقل هي الحاوية وهي أساس للتسعير فعلي حسب نوع البضاعة وحجمها ووزنها يقوم المصدر بحساب سعر النقل من الباب إلى الباب بعكس النقل التقليدي الذي يجب أن يحسب لكل مرحلة نقل حسابات خاصة بها .

٣- السلامة **Safety** : إن نظام النقل متعدد الوسائط من خلال الحاوية يساعد على توصيل البضاعة إلى محطة الوصول النهائية سليمة وخالية من التلف والعجز مقارنة بأنواع النقل التقليدية الأخرى.

٤- المصداقية **Reliability** فقد أثبت النقل متعدد الوسائط باستخدامه للحاوية كوحدة نقل أو أكثر أنواع النقل مصداقية وأماناً ، فمع تطور النظام وتمرير العاملين فيه أصبحت الأخطاء البشرية أقل حدوثاً وأمكن متابعة الشحنة على مدار الرحلة.

٥- الأقل تكلفة **Cheapness** بالرغم من أن الحاوية تستوعب عدد محدد من الأطنان إلا أن تكلفة تداولها أرخص بكثير من تكلفة تداول نفس العدد من الأطنان المفرطة المماثل للمشحون في الحاوية الواحدة ولهذا يعتبر النقل متعدد الوسائط أرخص من النقل التقليدي .

٦- تقليل رأس المال المستثمر وذلك من خلال تقليل المخزون من المواد الخام أو المنتج النهائي لحين طلبه في السوق وهذا يساعد على تقليل رأس المال المستثمر في المخزون وتقليل تكاليف التخزين لأدنى حد ممكن (أراضي ، عمالة ، نقل ، تخزين ، تأمين ، ضرائب).

٧- الاستخدام الأمثل للسفن: حيث تشحن سفن الحاويات بطريقة الخلايا دون وجود الفراغات التي كانت تظهر في سفن البضائع العامة وبالتالي فقد ساعد النقل بالحاويات على<sup>٢</sup> تقليل الفراغات الغير مستغلة بالسفن ، وسرعة التداول في عمليات الشحن والتفريغ مما يقلل فترة تواجد السفن بالموانئ وبالتالي زيادة معدل دوران السفن وتخفيض تكاليف التشغيل هذا بالإضافة إلي تقليل تلف البضائع وتعرضها للسرقات لأدنى حد ممكن وكذلك تقليل الفاقد وهذا يتحقق بوجود البضائع داخل صندوق محكم ومغلق (الحاوية) وهي بدورها موجودة داخل خلية محددة بالسفينة لا تسمح إلا بوجود الحاوية فقط وبالتالي فهي آمنة.

<sup>١</sup>-المرجع السابق ص: ١٢ ، ١٣

<sup>٢</sup>- سامي ذكي عوض ، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧، ص: ٥٢-٥٣

٨- الاستخدام الأمثل للموانئ : فمن خلال النقل متعدد الوسائط أصبح يتم تداول آلاف الأطنان في زمن قياسي<sup>١</sup> ، فالسفينة لا تمكث بالميناء إلا لساعات قليلة فقط وبالتالي فالنقل متعدد الوسائط باستخدام الحاويات يحقق عدة مزايا للمواني منها التعامل مع عدد كبير من السفن خلال فترة قصيرة مما يساعد على رفع إنتاجية الميناء كما أصبح يمكن تخزين آلاف الأطنان في مساحات صغيرة من الميناء حيث يمكن وضع الحاويات فوق بعضها لأكثر من ارتفاع بدلاً من المخازن المسقوفة التي كانت تستخدم للبضائع العامة والتي لا تستوعب إلا كميات محدودة وأيضاً قد أصبحت مهام موظفي الجمارك أسهل وأسرع للكشف عن مشمول الحاويات ويضاف إلي ذلك أن وجود وثيقة واحدة للنقل قد ساعد على تسهيل الأعمال الإدارية والرقابة في الميناء .

٩- الاستخدام الأمثل لوسائط النقل والبنية الأساسية ، فبعد استخدام النقل متعدد الوسائط أصبح هناك إمكانية لنقل الحاويات عن طريق السكك الحديدية والسفن والسيارات والطائرات وبالتالي حققت هذه الوسائط مكاسب إضافية - فمثلاً يمكن استخدام خطوط للسكك الحديدية في أوقات التوقف ليلاً لنقل الحاويات واستخدام بعض الطرق والكباري والأنفاق ليلاً في النقل مما يساعد على تحقيق مكاسب إضافية - ويساعد على تطوير البنية الأساسية *Infrastructure* للدول المشتركة في منظومة النقل متعدد الوسائط .

١٠- خلق فرص عمل جديدة : حيث أن استخدام نظام النقل الدولي متعدد الوسائط يتطلب إجراء تعديل وتطوير البنية الأساسية للموانئ حتى تستوعب سفن الحاويات العملاقة ويتطلب إجراء تطوير وتحسين شبكة الطرق المحلية للدول وارتفاع مستوى كفاءتها إلى المستوى المناسب لنقل الحاويات وإجراء تطوير في شبكة السكك الحديدية ليس على أساس محلي وإنما على أساس دولي حتى لا تعرقل تدفق الحاويات بين الدول ولا شك أن ذلك كله سوف يساعد على خلق فرص عمل بالإضافة إلى فرص عمل في مجال النقل عبر الدول.

١١- إمكانية تصدير سلع غير تقليدية (سلع سريعة التلف أو قليلة الصلاحية) نتيجة للتحسن في خدمات النقل .

١٢- إمكانية فتح أسواق جديدة وذلك نتيجة لاستخدام وسائط نقل مختلفة لتوصيل البضاعة من الباب للباب.

### مكونات النقل المتعدد الوسائط :

فرق مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTA) بين واسطة ووسيلة النقل حيث أقر بأن النقل الدولي متعدد الوسائط يتكون من المكونات الثلاثة الرئيسية الآتية<sup>٢</sup>:

<sup>١</sup> - د. صابر حسن الغنام ، سلسلة النقل البحري متعدد الوسائط منظور محاسبي تكاليفي ، مؤتمر

سلسلة النقل ٢٠٢ دار القوات البحرية بالاسكندرية، ٣ - ٥ يونيو ٢٠٠٠، ص: ٤

<sup>٢</sup> - السيد إبراهيم غريب ، نظام النقل متعدد الوسائط في جمهورية مصر العربية بالتطبيق علي محطة

- أ- وسائط النقل Routing مثل البحر ، الطريق البري ، الجو ، السكك الحديدية .
- ب- وسائل النقل Means مثل السفينة ، سيارة الشحن ، القطار ، الطائرة ، المركب .
- ج- وحدات التحميل النمطية للبضاعة Unit Load System مثل الحاوية والطبليّة .
- وبناء على ذلك فلكي يكون النقل متعدد الوسائط بالمفهوم القانوني يتعين على متعهد النقل أن يستخدم واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل بالإضافة إلى استيفاء باقي مكونات هذا النقل وهي عنصر الدولية ، وصدور وثيقة واحدة تغطي كافة مراحل النقل .

### متطلبات النقل الدولي متعدد الوسائط :-

يمكن تحديد المتطلبات الأساسية لهذا النقل في الآتي<sup>1</sup> :

#### ١- متطلبات إدارية وهي:

- مشغل نقل دولي متعدد الوسائط يكون مسئولاً وملتزماً أمام صاحب البضاعة باستلام ونقل البضاعة من مكان الشخص إلى مكان الوصول النهائي .
- مستند نقل دولي واحد يغطي جميع مراحل النقل بالوسائط المختلفة .
- أجرة نقل شاملة لجميع مراحل النقل بالوسائط المختلفة .
- نظام معلومات واتصالات تنقل خلالها المستندات وأية معلومات أخرى .

#### ٢- متطلبات المرافق العامة:

- يتطلب نظام النقل متعدد الوسائط بعض المتطلبات الخاصة بالمرافق العامة تتمثل في:
- رفع كفاءة شبكات النقل الحالية لتحقيق أقصى استفادة منها بحيث تصبح صناعة النقل منظومة متكاملة في المجال المحلي والإقليمي والعالمي .
  - التوسع في شبكات النقل بإضافة وصلات مناسبة لتصل لمناطق التنمية الجديدة .
  - تطوير شبكات الطرق والمطارات والسكك الحديدية والمواني ورفع كفاءتها وإضافة الجديد منها لتنشيط حركة التجارة والسياحة .
  - تنظيم حركة التصدير من خلال المواني ورفع كفاءتها وتنمية قدرتها على المنافسة .
  - إعادة الهيكلة والإصلاح المالي والإداري لوحدات قطاع النقل المختلفة والأخذ بالأساليب الحديثة في الإدارة والتشغيل الاقتصادي .
  - تعظيم مشاركة القطاع الخاص وزيادة دوره في مجالات النقل المختلفة والإدارة والتشغيل وحسن الاستغلال للموارد المتاحة .

---

حاويات ميناء الإسكندرية البحري، رسالة ماجستير ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل

البحري ، ٢٠١٢ ، ص: س

١- المرجع السابق ص: ٥٥-٥٦



### ٣- وسائط النقل الدولي<sup>١</sup>:

النقل متعدد الوسائط يتطلب استخدام أكثر من واسطة نقل تفرضها طبيعة الرحلة ومدى صلاحية كل وسيلة والسرعة والوفورات والمواعيد.

#### خصائص النقل متعدد الوسائط :-

هناك مجموعة من الخصائص المشتركة لوسائط النقل ، كما أن هناك بعض الخصائص تتميز بها كل واسطة عن غيرها وسوف يكون تركيزنا هنا على الخصائص والسمات المشتركة لوسائط النقل<sup>٢</sup>.

١- **عدم القابلية للتخزين والتجزئة**: يتصف المنتج من خدمات النقل بأنه يستهلك فور إنتاجه ويصعب تخزينه وتجزئته وأنه متكامل عبر وسائط النقل المتعددة ويقدم المنتج لمرة واحدة مما يفرض على الإدارة دقة تقدير الطلب كماً ونوعاً بما يتناسب ويتلائم مع الاحتياجات .

٢- **ارتفاع تكلفة رأس المال الثابت**: تتطلب مشروعات النقل رأسمال مرتفع وخاصة رأس المال الثابت المتمثل في إنشاء المطارات وشراء الطائرات وإنشاء الموانئ ومتطلبات تشغيلها من أوناش وكراكات وبناء أرصفة ومخازن وسفن وأحواض وتشبيد محطات وخطوط سكك حديدية وشراء قاطرات وعربات وبناء مخازن وجسور وكباري وأنفاق وذلك يستحوذ على رأسمال ثابت في حدود ٧٠ - ٧٥% من إجمالي الاستثمارات وتمثل النسبة الباقية ٢٥ - ٣٠% من رأس المال العامل والمتمثل في نفقات التشغيل من وقود وزيوت وإصلاحات ونفقات إدارية وأقساط تأمين وإيجارات ومرتببات ومكافآت وغيرها .

٣- **الموسمية في التشغيل**: تعني موسمية التشغيل ارتفاع الطلب على خدمات النقل إلى ذروته في أوقات معينة مما يؤدي إلى صعوبة التشغيل ويرتبط ارتفاع الطلب على النقل عادة بالمواسم والأعياد والاجازات .

٤- **غلبة الطابع الاحتكاري على خدمة النقل**: نظراً لضخامة رؤوس الاموال اللازمة لإنشاء مشروعات النقل من جهة ولارتفاع التكلفة الثابتة من جهة أخرى ، قد تلجأ بعض مشروعات النقل البحري والجوي إلى الاندماج والتكتل.

٥- **زيادة الطلب على سفن الحاويات**: وذلك للاستفادة من اقتصاديات الحجم ببناء سفن ذات حجم كبير بحيث أصبحت بعض السفن تستوعب ٨٠٠٠ حاوية وتجرى دراسات لبناء سفن حاويات حمولة ١٢٠٠٠ حاوية مع وجود أبحاث لسفن ذات أحجام أكبر

<sup>١</sup> - فاروق بركات بهنس ، مرجع سابق ، ص: ٥٨-٦١

<sup>٢</sup> - عماد عبد الحافظ عبد الرحمن ، العلاقة بين اللوجيستيات والنقل متعدد الوسائط ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجيستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٩ ،

- لتصل إلى طاقة ١٨٠٠٠ حاوية مكافئة ويلاحظ أن بناء سفن أكبر حجماً وزيادة حجم البضائع المنقولة قد أدت إلى حتمية انخفاض التكاليف وانخفاض نولون الشحن .
- ٦- إن الزيادة المستمرة في أحجام السفن وخاصة سفن الحاويات قد وضع أعباء هائلة على المواني من حيث إجراء تعديلات جوهرية في البنية الأساسية للنقل متعدد الوسائط والساحة الخاصة بحركة تداول ورس البضائع وتنظيم وإدارة اللوجستيات داخلها واستخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ وشحن سفن البضائع بأنواعها وذلك بغرض سرعة تنفيذ دورة التحرك لوسيلة النقل وسرعة التشغيل .
- ٧- توصيل البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول وبالتالي فإن متعهد النقل متعدد الوسائط عليه توفير خدمة نقل متكاملة من الباب إلى الباب وأن يعمل على حل المشاكل والمعوقات التي قد تظهر أثناء النقل .
- ٨- تطبيق قواعد لوجستيات التجارة ( Trade Logistics ) أو إدارة اللوجستيات (Logistics Management) حيث أن خدمات اللوجستيات تعتبر الدعامة الرئيسية لنظام النقل متعدد الوسائط .

#### \* العوامل المؤثرة في تكاليف النقل متعدد الوسائط<sup>١</sup> :-

- (١) **قيمة السلعة وقابليتها للتلف السريع**: فكلما زادت قيمة السلعة وزاد تعرضها للسرقة وكانت قابلة للتلف السريع وتحتاج إلى عناية خاصة للمحافظة عليها زادت أعباء النقل وبالتالي تزداد التكلفة .
- (٢) **كثافة السلعة**: يقصد بكثافة السلعة وزن السلعة إلى حجمها ، فكلما زاد وزن السلعة إلى حجمها كما في حالة منتجات الصب ولفات الورق المضغوط أي كلما زادت كثافة السلعة فإنها تتحمل تكلفة نقل أقل وكلما قلت كثافة السلعة (أي كلما أنخفض وزن السلعة إلى حجمها) فإنها تتحمل تكلفة أعلى .
- (٣) **معدل استغلال مساحة الشحن**: يتعلق هذا العامل بقابلية السلعة لشغل المساحة المتاحة للشحن على وسيلة النقل ، فبضائع الصب سواء الجاف منها كالغلال أو السائل كالبتروك تشغل كافة المساحة المتاحة للشحن على وسيلة النقل كعنابر السفينة مثلاً أو عربات السكك الحديدية وبالتالي تنخفض تكاليف نقلها أما البضائع العامة غير المتجانسة كالسيارات والآلات فلا تستطيع أن تشغل كل الفراغات المتاحة للشحن وبالتالي تزداد تكلفة نقلها .
- (٤) **سهولة أو صعوبة التداول**: تتميز السلع ذات الشكل النمطي مثل الصب الجاف والسائل ومثل الحاويات بسهولة تداولها ومناولتها وبالتالي تقل تكلفة التداول والمناولة أما

<sup>١</sup> - يحيى عبده شويته ، مرجع سابق ، ص: ١١٠-١١١

السلع التي تفتقر إلى الشكل النمطي يصبح تداولها صعباً حيث تحتاج إلى معدات وأدوات مناولة خاصة وبالتالي تزداد تكاليف التداول والمناولة .

٥) **عوامل مرتبطة بظروف السوق:** إن الاعتبارات المرتبطة بظروف السوق تلعب دور هام في ارتفاع أو انخفاض تكاليف النقل مثل مسافة النقل إلى مكان السوق ومخاطر النقل وطبيعة القوانين المحلية والقيود المفروضة على وسائل النقل ودرجة الموسمية في عملية النقل ودرجة المنافسة ومدى وفرة وسائل النقل ومتعهدي النقل .

### دور منظومة اللوجستيك ( Logistics ) في تنشيط النقل متعدد الوسائط<sup>١</sup>

إن مفهوم اللوجستيات يعد مفهوماً شاملاً يربط ما بين أنشطة متنوعة مثل النقل والتخزين والشراء وتشغيل أوامر العملاء بهدف إحكام الرقابة علي جميع أنشطة الحركة وعلي الرغم من تزايد الاهتمام بموضوع اللوجستيات في السنوات الأخيرة إلا أن هذا المفهوم الحديث ما زال غامضاً إلي حد كبير , حيث لم يتم التوصل بعد إلي تعريف واضح ومحدد لمفهوم اللوجستيات , ومن التعريفات الحديثة للوجستيات ما يلي:

تعرف اللوجستيات وفقاً لمجلس إدارة اللوجستيات بالولايات المتحدة الأمريكية بأنها عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق الرقابة والتحكم في التدفق والتخزين الفعال للسلع والخدمات ابتداء من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء<sup>٢</sup> .

وتعرف اللوجستيات أيضاً على أنها النشاط الذي يهدف إلى توفير الأشياء (المواد الخام ، السلع النهائية ، الخدمات) الصحيحة بالكميات الصحيحة في المكان الصحيح بأدنى تكلفة ممكنة<sup>٣</sup> .

وتعرف اللوجستيات الإلكترونية E-Logisitic بأنها عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق السلع والخدمات بكفاءة وفعالية بدءاً من مرحلة الحصول علي المادة الخام أو المكونات وتدفعها عبر المراحل المختلفة للإنتاج والتوزيع وحتى مرحلة الاستهلاك النهائي<sup>٤</sup> .

وقد تم استخدام فكرة اللوجستيات في مجال العمل الجمركي وبالتالي لم يعد المستورد يتكبد الكثير من النفقات والوقت في سبيل التخليص عن البضاعة , حيث أن المركز اللوجيستي كفيل أن ينهي فيه المستورد كافة الأعمال المتعلقة بالشحنة في أقل وقت ممكن وذلك لوجود البنوك والجهات الرقابية في مكان واحد.

<sup>١</sup> - د. صابر حسن الغنام ، مرجع سابق ، ص: ٦-٧

<sup>٢</sup> - عماد عبد الحافظ عبد الرحمن ، مرجع سابق ، صفحة ٨

<sup>٣</sup> - نهلة حسن مصطفى, لوجستيات النقل من الباب للباب وأثره علي تيسير التجارة الدولية , رسالة ماجستير, الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري , الإسكندرية , ٢٠١٣ , ص: ١٠.

<sup>٤</sup> - د.أيمن النحرابي , لوجستيات التجارة الدولية , دار الفكر الجامعي , الإسكندرية, ٢٠٠٩, ص: ٢١٩

ويعد النقل من الأنشطة الرئيسية للوجستيات لما له من أهمية كبرى في تحقيق الترابط بين مراكز العرض ومراكز الطلب ، وتجدر الإشارة إلي أن نسبة تكاليف النقل تمثل أعلى نسبة في تكاليف اللوجستيات الكلية حيث تصل إلي ٦٠% من إجمالي التكلفة اللوجستية<sup>١</sup> ، ولا يمكن أن تستمر اللوجستيات دون وجود شبكة متقدمة ذات كفاءة عالية للنقل حيث أن هذا النظام يتأثر بالمتغيرات السريعة في النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة. وتعتبر خدمات اللوجيستيات الدعامة الرئيسية لنظام النقل متعدد الوسائط حيث يمكن عن طريقها ضبط مستوى المخزون إلى الحد الأدنى المطلوب مما يؤدي إلى تقليل تكاليف الاحتفاظ بمخزون كبير من البضائع إنتظاراً لاتمام تصريفها وتعبير آخر اللوجيستيات تعتبر نظام متكامل يهدف إلى تخطيط ورقابة تدفق المواد الخام من مصادر التوريد إلى المشروع (مركز الانتاج) ثم نقل المنتجات في صورتها المصنعة النهائية إلى مراكز التوزيع والاستهلاك وذلك في ظل توافر نظام بيانات ومعلومات - مستمرة للمشروع بما يجعله يتخذ قرارات صحيحة . وبالتالي فإن تطبيق قواعد اللوجيستيات تحقق منافع مكانية وزمنية حيث أن قيمة المواد الأولية والمنتجات تامة الصنع تزداد بمجرد نقلها وتوفيرها في المكان المناسب والوقت المناسب.

## النتائج والتوصيات

### أولاً: النتائج

من تحليل واقع الأسطول التجاري البحري والموانئ المصرية اتضح أن هناك العديد من المعوقات التي تحد من قدرة خدمات النقل البحري المصري علي المنافسة الدولية ، فالموانئ المصرية لم تدخل بعد عصر التحوية الكاملة (Containerization) من حيث السفن والقطارات والواري والصنادل النهرية وبالتالي لم تدخل عصر النقل متعدد الوسائط ( Multimodal Transport ) والذي يديره متعهدو النقل متعدد الوسائط - ولم تدخل بعد عصر نظم المعلومات ولذلك لا يمكن أن تقوم بدورها كمركز عالمي للتوزيع أو مركز للتجارة العالمية أو مركز للخدمات الصناعية العالمية ويرجع ذلك إلي العديد من المعوقات أهمها:

١- معوقات متعلقة بإدارة الموانئ: حيث أن الموانئ المصرية تعاني من تعقد الإجراءات المستندية والإجراءات الجمركية وتعدد الجهات الحكومية التي تتحكم في حركة الصادرات والواردات ، فهي تخضع للوائح والقوانين والروتين والذي يتسبب في عدم الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة من عمالة ورأس مال ومعدات ومساحات أرضية مرتفعة القيمة ويتسبب أيضاً في تشغيل عدد كبير من العمالة دون الحاجة إليها وعدم القدرة على وضع السياسات الصحيحة بالنسبة للأجور والمرتبات والمزايا التي تحفز العاملين على سرعة اتخاذ القرارات هذا بالإضافة إلى البيروقراطية وتخلف نظم المحاسبة والتكاليف<sup>٢</sup> ، وأيضاً عدم الاهتمام

<sup>١</sup> - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، جنيف ، نوفمبر ٢٠٠٦

<sup>٢</sup> - د. صابر حسن الغنام ، مرجع سابق ، صفحة ١١

بتكنولوجيا المعلومات وتطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونياً نتيجة لعدم توافر الخبرات والمهارات المؤهلة لتشغيل وصيانة المعدات التي تفرضها تكنولوجيا النقل الحديث مما يتسبب في كثير من المشاكل الإدارية والتشغيلية التي تحد من إنتاجية وسائط النقل بسبب عدم الالتزام بجدول المواعيد وعدم الاهتمام بصيانة معدات النقل والمناولة مما يؤدي إلى تعرض البضائع للتلف والتأخير ، وعدم توافر الخبرات العملية والعناصر البشرية المدربة في إدارة الموانئ واللوجستيات ، هذا بالإضافة إلى ارتفاع التكاليف الإجمالية لمرور البضائع بالموانئ المصرية ، فعند مقارنة التكاليف الرسمية المعلنة بالموانئ المصرية والموانئ الأخرى المثيلة لها في العالم نجد التكلفة متقاربة ولكن رسوم الجهات الأخرى في الموانئ مثل الشرطة ووزارة النقل والأمن القومي ووزارة الزراعة وغيرها وكذلك التكاليف الأخرى غير الرسمية وتكاليف الانتظار والتخزين والأرضية تجعل التكاليف الإجمالية لمرور البضائع بالموانئ المصرية من أعلى المعدلات على مستوى العالم<sup>1</sup> ، كما أن تعامل السفن مع العديد من الجهات مثل هيئة الميناء وأمن الموانئ والجوازات وغيرها وهذه الجهات تساهم جميعاً في إصدار تصاريح الدخول للسفينة وقد تصل هذه المدة إلى عدة أيام بالإضافة إلى أنه في بعض الأحيان لا تكون السفينة مستوفاة كل الأوراق المطلوبة لقصور من التوكيلات الملاحية أو ممثلي السفن في الميناء وكل هذا يؤدي إلى اضطراب السفن إلى رفع النولون على البضائع المتجهة من وإلى الموانئ المصرية لتغطية تكاليف الانتظار والوقت الضائع على السفينة<sup>2</sup> ، هذا وتعدد الجهات التي تقوم بعمليات الإفراج عن البضائع في الموانئ مثل الجمارك والحجر الصحي وغيرها يؤدي بقاء البضاعة في الموانئ لفترات طويلة تتراوح بين ٥-٢٠ يوم مما قد يتسبب في تلف البضاعة.

٢- معوقات متعلقة بالبنية التحتية للموانئ المصرية: حيث تعاني الموانئ المصرية من عدم توافر البنية الأساسية الملائمة للنقل متعدد الوسائط (الطرق ، الصرف الصحي ، القوي الكهربائية، الاتصالات السلكية واللاسلكية ، جمع النفايات الصلبة والتخلص منها ، السكك الحديدية والنقل البري ، الموانئ ، المطارات والمجاري المائية) وتجدر الإشارة إلي أن تدهور شبكات الطرق في بعض الدول الأفريقية يتسبب في زيادة تكاليف النقل بهذه الدول عن مثيلاتها في العالم بمقدار ٢.٥ إلى ٣ مرات<sup>٣</sup>.

<sup>١</sup> - هشام محمود بدوي ، رؤية مستقبلية للنقل البحري المصري في ضوء اتفاقية تحرير تجارة الخدمات (GATS) ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٦ ، صفحة ٦٦

<sup>٢</sup> - المرجع السابق ، صفحة ٦٦

<sup>٣</sup> - حازم إبراهيم سويلم ، الأهمية الاقتصادية للنقل الدولي متعدد الوسائط وعوامل النهوض به في مصر ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٥ ، صفحة ٣٩

٣- معوقات متعلقة بالتكاليف والتمويل: فمن أهم معوقات خدمات النقل البحري في مصر عدم توافر رأس المال اللازمة للاستثمار في تملك وسائل النقل المختلفة ومعدات مناولة البضائع ومخازن التجميع فتشير الدراسات إلى أن تكلفة شراء سفينة جديدة تتراوح بين ٥٠ مليون إلى ١٠٠ مليون دولار<sup>١</sup> وهذه الأسعار الفلكية تفوق قدرة القطاع الخاص والحكومة أيضاً، هذا بالإضافة إلى ضعف القدرات المادية والتنافسية والخبرة لدى متعهدي النقل المحليين تجاه متعهدي النقل الأجانب والذين لهم باع كبير من الخبرة والمهارة في هذا المجال، وأيضاً ارتفاع أجور العمالة البحرية المصرية مما أدى إلى الاعتماد على عمالة بحرية غير وطنية بنسبة كبيرة وعدم الاهتمام برفع مستويات العمالة البحرية المصرية بما يفي بالإشتراطات المنصوص عليها في المعاهدات الدولية .

٤- معوقات متعلقة بالسياسات والتشريعات: حيث أنه لا توجد سياسات اقتصادية واضحة تعمل على تقوية شبكة النقل في مصر وتكامل خدمات النقل والخدمات اللوجستية كما يوجد قصور في التشريعات والقوانين (حواجز ، وإعفاءات ، قروض ميسرة ، إعانات ، ....) لتشجيع المستثمرين على الدخول في هذا المجال ، ويفتقر القانون المصري إلى المرونة فيما يفرضه من اشتراطات على ملاك السفن المصرية سواء عند تسجيلها أو عند بيعها ، مما أدى إلى انخفاض الاستثمارات في امتلاك أو شراء سفن جديدة مما أدى إلى نقل معظم التجارة الخارجية المصرية عن طريق سفن لا ترفع العلم المصري، هذا بالإضافة إلى عدم اعتراف البنوك بالإجراءات المستندية الخاصة بالنقل متعدد الوسائط .

### ثانياً: التوصيات

بعد استعراض أوجه القصور في الأسطول البحري التجاري والموانيء المصرية واستناداً إلى التجارب الدولية في رفع كفاءة خدمات النقل البحري ودور النقل متعدد الوسائط فإنه يمكن استخلاص بعض السياسات والأساليب والإجراءات التي يمكن من خلالها رفع كفاءة خدمات النقل البحري والقدرة التنافسية للأسطول التجاري البحري على المنافسة في الأسواق العالمية والنهوض بالنقل الدولي متعدد الوسائط في مصر منها:

١- العمل على تأسيس جمعيات واتحادات وطنية بين المؤسسات المصرفية وشركات التأمين لتقديم القروض الاستثمارية لشراء أو بناء السفن وتشغيل الخطوط الملاحية مع تخفيض نسبة الفوائد البنكية على القروض الموجهة نحو تشغيل أو شراء السفن التي ترفع العلم المصري<sup>٢</sup> .

---

- أنظر أيضاً يحيي زكريا عبد العزيز ، تطوير النقل البحري والنقل متعدد الوسائط في ظل التحول

إلى الحكومة الإلكترونية وتنظيم التوقيع الإلكتروني في جمهورية مصر العربية، صفحة: ٢١٨

<sup>١</sup> - د. سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سابق ، ص: ٩٨

<sup>٢</sup> - يحيي زكريا عبد العزيز ، تطوير النقل البحري والنقل متعدد الوسائط في ظل التحول إلى الحكومة

٢- تشجيع شركات الملاحة الوطنية على المشاركة في مشروعات النقل متعدد الوسائط عن طريق البحث عن مصادر تمويل غير تقليدية لتمويل شراء أو بناء السفن مثل نظام المشاركة في تملك وإدارة أساطيل أخرى أو استخدام أسلوب التأجير التمويلي "Financial Leasing" والذي يعد وسيلة فعالة لعلاج مشاكل القصور في موارد التمويل اللازمة للدخول في هذا المجال<sup>١</sup>.

٣- تصميم السياسات اللازمة لتشجيع الاندماجات و التحالفات بين الشركات الوطنية والأجنبية واستغلال الإعفاءات الممنوحة بقانون الاستثمار المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ بغرض الاستفادة من الإدارة المشتركة وتبادل الخبرات فيما بين هذه الدول وليس التمويل فقط.

٤- إعادة هيكلة التركيبة النوعية لسفن الأسطول التجاري البحري بما يتناسب مع الهيكل السلعي في التجارة الخارجية مع التركيز علي زيادة أعداد سفن الصب الجاف والحاويات مقارنة بسفن البضائع العامة والتي انقرضت علي مستوي العالم كما يتعين إعادة هيكلة التركيبة العمرية لسفن الأسطول عن طريق التخلص من السفن المستهلكة ببيعها واستغلال حصيلة البيع في دعم (إصلاح وصيانة) وحدات الأسطول ذات الجدوي الاقتصادية , هذا ويتعين تشجيع إقامة بعض الصناعات المكملة لصناعة السفن مثل الصناعات المتعلقة بقطع غيار السفن والمعدات والآلات اللازمة لصناعة وتشغيل السفن بما يعمل علي ترشيد الإنفاق الرأسمالي , وتعظيم كفاءة الإنتاج<sup>٢</sup> ويمكن تركيز هذه الصناعات في مناطق قريبة من الموانئ المصرية مثل سيناء لدعم السفن العابرة لقناة السويس ويمكن تشجيع هذه الصناعات من خلال الإعفاءات الضريبية أو القروض الميسرة ومنح أراضي للتمليك بسعر مخفض<sup>٣</sup>

---

الإلكترونية وتنظيم التوقيع الإلكتروني في جمهورية مصر العربية , رسالة ماجستير , معهد النقل الدولي واللوجستيات , الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري , ٢٠٠٥ , صفحة ٢١٩  
- European Science Foundation, 2007 , European Ocean Research Fleet:  
Towards a Common Strategy and Enhanced Use , European Science  
Foundation.

١- د. سميرة إبراهيم أيوب , د. محمد جلال خطاب , إقتصاديات النقل بين النظرية والتطبيق, ٢٠١١, ص: ١٤٩  
أنظر أيضاً:

- وحيد عبداللطيف شاهين , دراسة جدوي تطوير الأسطول التجاري البحري المصري باستخدام التأجير التمويلي , رسالة دكتوراه , الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري , الإسكندرية, ٢٠٠٩ , ص: ١٣٦-١٥٠

٢ - Hee Won, Duck, A Study of Korean Shipbuilders Strategy for Sustainable Growth , Seoul National University , 2010 , p:80-92

٣- يحيى زكريا عبد العزيز , مرجع سابق , ٢٢٠

٥- ضرورة استكمال مشروعات تطوير وإنشاء البنية الأساسية (Infrastructure) للموانئ المصرية بما يلائم نظام التحويلة (Containerization) وأيضاً الطرق والكباري والأنفاق والسكك بحيث تلائم مع احتياجات النقل الدولي بمختلف وسائطه وذلك بتوفير شبكة طرق جيدة تربط الموانئ الرئيسية بالمدن المختلفة وتوفير السير الآمن وتوفير شبكة جيدة من السكك الحديدية تربط بين الموانئ والمحطات المتخصصة لتداول البضائع مع وضع برامج لصيانة الطرق المؤدية من وإلى الموانئ.

٦- إعداد برامج تدريبية لرفع كفاءة العاملين في مجال النقل سواء في الشركات التي تتعهد النقل أو في الموانئ والجمارك لزيادة الكفاءة الإنتاجية بما يعمل على زيادة القيمة المضافة ورفع القدرة التنافسية لخدمات النقل البحري، فلا شك أن نقص الخبرة لدى العاملين بهذا النشاط قد يؤدي على ضياع المزايا الناتجة من تطوير النقل مع تقديم حوافز مالية فاعلة لإنشاء معاهد وكليات متخصصة في النقل البحري تتعلق بتصميم وبناء وصيانة وإصلاح السفن والحاويات وذلك بغرض رفع كفاءة العنصر البشري خاصة مع افتتاح قناة السويس الجديدة ومشروعات تنمية محور قناة السويس ويمكن الاقتضاء هنا بتجربة تركيا حيث تضم أكثر من جامعة بها أقسام لدراسة هندسة السفن وتصميمها وإصلاحها.

٧- تشجيع الحكومة للبنوك الوطنية ومؤسسات التمويل المحلية والدولية لتقديم التمويل اللازم لتنمية وتطوير الأسطول التجاري البحري المصري بتسهيلات ائتمانية من خلال فترات السداد أو سعر الفائدة ويمكن أن يتم ذلك من خلال معاملة دخل البنوك ومؤسسات التمويل معاملة ضريبية تفضيلية كما يمكن تشجيع البنوك على إنشاء فروع متخصصة في تمويل خدمات النقل البحري أسوة بما هو قائم في بعض الدول مثل إنجلترا وألمانيا واليابان عن طريق منح هذه المؤسسات المصرفية تخفيضات ضريبية على عدد القروض المقدمة أو مزايا ضريبية في حالة تخفيض سعر الفائدة أو زيادة حجم القروض، هذا ويتعين الاقتضاء بتجربة ماليزيا في الاعتماد على مصادر تمويل غير تقليدية مثل طرح بعض الأسهم والسندات في السوق للإكتتاب من أجل تمويل إنشاء شركات الملاحة أو زيادة رأسمالها أو شراء سفن جديدة.

٨- العمل على تبسيط الإجراءات الجمركية المعقدة والمطولة هذا مع التحول إلى النظام الإلكتروني لتبادل البيانات والسداد الإلكتروني لتيسير تنفيذ النقل بمختلف وسائطه .

٩- العمل على تخفيض الرسوم المطبقة في الموانئ المصرية وإعفاء السفن المصرية من بعضها خاصة في الفترات التي تتوقف فيها السفن للإصلاح أو في فترات الركود .

١٠- العمل على خلق المناخ التشريعي الملائم للنهوض بالنقل بمختلف وسائطه لملائمة التطور والتحولت العالمية الاقتصادية والتشريعية والعمل على رفع كفاءة نظام فض المنازعات وسرعة البت في المشاكل التي تظهر مع متعهدي النقل متعدد الوسائط



وذلك لسرعة انسياب تدفق الحاوية دون عوائق<sup>١</sup>، وفي هذا الإطار نقترح إجراء تعديل بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإلغاء المادة المتعلقة بضرورة موافقة وزير النقل علي بيع السفينة، بما يوفر مرونة للقطاع الخاص في اتخاذ القرارات الخاصة ببيع السفن مما يساعد في تخفيض مخاطر الاستثمار في قطاع النقل البحري، وأيضاً تخفيض عدد التراخيص المطلوبة لاقتناء السفن مما يساعد علي توسيع نطاق مشاركة القطاع الخاص في تملك السفن، كما يجب إعادة النظر في إلغاء المادة ٣٠ من قانون التأجير التمويلي مما يؤدي مرة أخرى إلي إعفاء نشاط التأجير التمويلي من الضريبة علي الدخل لمدة ٥ سنوات للمؤجر.

١١- إصدار قانون بإنشاء اتحاد الناقلين واتحاد الشاحنين المصريين يتضمن تنظيم نشاطهم وتحديد العلاقات بينهم بهدف تمثيلهم على مستوى الدولة ككل<sup>٢</sup>.

١٢- إنشاء مركز قومي للتخطيط الاستراتيجي للنقل يختص بوضع السياسات المتعلقة بالوسائط المختلفة للنقل وتتولى الجهات التنفيذية تنفيذ هذه السياسات في إطار خطط زمنية محددة تحت إشراف ورقابة وزارة النقل<sup>٣</sup>.

١٣- تشجيع إدماج عدد من الوسطاء مثل الوكلاء الملاحيون وأمناء الشحن ومقاولو تداول البضائع ومقاولو الشحن والتفريغ وأصحاب المخازن والمستودعات وذلك بغرض ضم نشاطهم في إطار شركة واحدة تعمل كمتعهد للنقل متعدد الوسائط ولا يتطلب الأمر تملك سفن ومعدات ووسائل نقل بري منذ البداية بل من الممكن خفض التكاليف الاستثمارية عن طريق الاكتفاء أولاً بعقود استئجار لفرغات السفن والحاويات والساحات وغيرها.

١٤- العمل على تحقيق تكامل لخدمات النقل في سلسلة نقل متكاملة برأ وبحراً ونهراً وجواً مما يساعد على استخدام وسائط النقل بكفاءة.

١٥- العمل على تشغيل العمالة الماهرة القادرة على التعامل مع التكنولوجيا المتقدمة كأطقم للسفن الحديثة وعماله بالموانئ وسلسلة اللوجستيات الخاصة بوسائط النقل المختلفة.

١٦- تحويل الموانئ البحرية من القيام بدورها التقليدي كمناطق تخزين وتوزيع إلي مراكز لوجيستية تقدم العديد من خدمات القيمة المضافة بما يسهل عملية العبور السريع للبضائع.

---

<sup>١</sup> - حازم إبراهيم سويلم، الأهمية الاقتصادية للنقل الدولي متعدد الوسائط وعوامل النهوض به في مصر، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠٠٥، صفحة ٨٢

<sup>٢</sup> - يحيي زكريا عبد العزيز، مرجع سابق، صفحة ٢٢٢

<sup>٣</sup> - د. صابر حسن الغنام، مرجع سابق، صفحة ٣٨

- ١٧-زيادة الاستثمار في مجال البحث العلمي المتعلق بقطاعي النقل والاتصالات من أجل رفع مستويات الأداء بخدمات الموانئ واستخدام التقنيات المتطورة عالمياً والتشغيل الآلي للموانئ خاصة لمحطات الحاويات مما يعمل على تخفيض تكاليف التشغيل بها.
- ١٨-تحفيز القطاع الخاص لتنشيط دوره في أنشطة النقل المختلفة بما يؤدي إلى زيادة قدرته على المنافسة والمشاركة في الإدارة على أساس تجاري وتنافسي، مع الاتجاه إلي تخصصه أنشطة الموانئ تحت إشراف الدولة مع الأخذ في الاعتبار أن تتم هذه التخصصات لتلك الكيانات التي تتسم بقدرتها على أداء هذه الخدمات بأسلوب متميز وجودة مرتفعة مما يساعد على تحقيق التنمية الاقتصادية ومن أهم أساليب تخصصه الموانئ أسلوب المشاركة بالموانئ (Joint Venture) وأسلوب تحويل الميناء إلي شركة مساهمة (Corporatization) ونظام البناء والتشغيل والتحويل (BOT)<sup>١</sup>.
- ١٩-ضرورة الاستفادة من تجارب الكثير من الدول المتقدمة في إدارة الموانئ ومن أكثر التجارب نجاحاً أسلوب الإدارة غير المالكة (Land Lord) حيث تمتلك الدولة أو إحدى مؤسساتها الميناء بينما تديره شركة أخرى. أي فصل الملكية عن الإدارة<sup>٢</sup>.
- ٢٠- لدعم نتائج البحث يوصي الباحث بعمل دراسات مستقبلية مرتبطة بهذا الموضوع تتناول
- أ- دور لوجيستيات النقل في تيسير حركة التجارة الخارجية المستقبلية.
  - ب- دور وسائل التمويل غير التقليدية في رفع كفاءة الأسطول التجاري البحري المصري.
  - ج- أثر تطوير الإجراءات الجمركية على الأسطول والموانئ البحرية المصرية.
  - د- دور خدمات النقل البحري المصري في علاج مشكلة البطالة في مصر.

---

<sup>١</sup> - هبة عبدالحميد علي الطويل ، مرجع سابق ، ٢٠٤ .

<sup>٢</sup> - هشام محمود بدوي ، رؤية مستقبلية للنقل البحري المصري في ضوء اتفاقية تحرير تجارة الخدمات (GATS) ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٦ ، صفحة ٦٨

## المراجع العربية :

- ١- يحيى عبده شويته ، الدور الاقتصادي للنقل الدولي متعدد الوسائط وعوامل النهوض به في مصر ، رسالة ماجستير ،معهد النقل الدولي ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٥ .
- ٢- عماد عبد الحافظ عبد الرحمن ، العلاقة بين اللوجيستيات والنقل متعدد الوسائط ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوغستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٩ .
- ٣- يحيى زكريا عبد العزيز ، تطوير النقل البحري والنقل متعدد الوسائط في ظل التحول إلى الحكومة الالكترونية وتنظيم التوقيع الالكتروني في جمهورية مصر العربية ، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوغستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٥ .
- ٤- فاروق بركات بهنس ، إدارة الموانئ وفاعليات النقل متعدد الوسائط ، رسالة ماجستير ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠١ .
- ٥- د. صابر حسن الغنام ، سلسلة النقل البحري متعدد الوسائط منظور محاسبي تكاليفي ، مؤتمر سلسلة النقل ٢٠٢ دار القوات البحرية بالاسكندرية ، ٣ - ٥ يونيو ٢٠٠٠ .
- ٦- د. فاروق ملش ، النقل المتعدد الوسائط ، الأوجه التجارية والقانونية ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ١٩٩٨ .
- ٧- د. عبد الوهاب عبد الحميد صالح ، النقل متعدد الوسائط (إدارة - قواعد - نظم) الأكاديمية العربية للنقل البحري ، ٢٠٠٦ .
- ٨- سامي زكي عوض ، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧ .
- ٩- سوزان علي حسن ، التنظيم القانوني لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، دار المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠٤ .
- ١٠- أحمد عبدالله الوكيل ، عبد الوهاب عبد الحميد صالح، النقل متعدد الوسائط ( إدارة - قواعد - نظم )، دار المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠٥ .
- ١١- ياسمين حافظ طاهر ، الأسطول التجاري البحري المصري ودوره في نقل التجارة الخارجية ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوغستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٩ .
- ١٢- د. سميرة إبراهيم أيوب ، آليات تعظيم كفاءة أداء قطاع النقل البحري المصري في ظل المستجدات العالمية ، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية ، جامعة الإسكندرية، العدد رقم (١) المجلد رقم (٤٦) يناير ٢٠٠٩ .

- ١٣- محمد السيد تيسير ، دور النقل الدولي متعدد الوسائط في المنظومة اللوجستية بجمهورية مصر العربية ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠٠٩ .
- ١٤- مروان عبد الهادي الدوسري ، النقل الدولي متعدد الوسائط للحاويات المبردة ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٩ .
- ١٥- هشام محمود بدوي ، رؤية مستقبلية للنقل البحري المصري في ضوء اتفاقية تحرير تجارة الخدمات (GATS) ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٦ .
- ١٦- حازم إبراهيم سويلم ، الأهمية الاقتصادية للنقل الدولي متعدد الوسائط وعوامل النهوض به في مصر ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠٠٥ .
- ١٧- هند محمود المسلمي ، تحليل دور الأسطول التجاري البحري المصري في ميزان المدفوعات في ظل سياسات الإصلاح الإقتصادي وتحرير التجارة العالمية ، رسالة ماجستير، قسم الإقتصاد ، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٨ .
- ١٨- عشري محمد علي، أثر تحرير خدمات النقل البحري علي كفاءة وتنافسية المواني في مصر، قسم الإقتصاد ، كلية التجارة ، جامعة حلوان، ٢٠٠٦ .
- ١٩- د. عبدالله الشواره ،م. رنده الرضي مشروع اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي ومشروع اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية ، ورقة عمل، مؤتمر النقل المتعدد الوسائط ولوجيستيات النقل ، عمان - ٢٠-٢١ / ٥ / ٢٠٠٨ .
- ٢٠- استراتيجية النقل البحري المصري وتطويره وزيادة القدرة التنافسية للمواني البحرية ، قطاع النقل البحري المصري ، وزارة النقل ، يوليو ٢٠١٨ .
- ٢١- د. سعيد عبدالعزيز ، استراتيجية دعم القدرة التنافسية للأسطول التجاري البحري المصري ، المؤتمر العلمي الحادي عشر بكلية التجارة ، ٢٠١٢ .
- ٢٢- إيمان ماجد العوادلي ، المعوقات الاقتصادية للأسطول التجاري البحري المصري والأساليب الحديثة لمواجهتها، رسالة ماجستير، كلية التجارة ، جامعة الاسكندرية ، ٢٠١٥ .
- ٢٣- هبة الطويل ، دور الدولة في تعزيز القدرة التنافسية لأسطول النقل التجاري البحري المصري ، رسالة ماجستير ' قسم المالية العامة، كلية التجارة ،جامعة الاسكندرية ، ٢٠١٥ .
- ٢٤- السيد إبراهيم غريب ، نظام النقل متعدد الوسائط في جمهورية مصر العربية بالتطبيق علي محطة حاويات ميناء الإسكندرية البحري، رسالة ماجستير ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠١٢ .
- ٢٥- طارق جمعة سيف ، السياسات الاقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية

- النظامية في ضوء معطيات المنافسة العالمية والنقل متعدد الوسائط ، رسالة دكتوراه ،  
 الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، ٢٠٠٦ .
- ٢٦- هشام محمود بدوي ، رؤية مستقبلية للنقل البحري المصري في ضوء اتفاقية تحرير تجارة  
 الخدمات (GATS) ، رسالة ماجستير ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الأكاديمية العربية  
 للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠٠٦ .
- ٢٧- وحيد عبداللطيف شاهين ، دراسة جدوي تطوير الأسطول التجاري البحري المصري  
 باستخدام التأجير التمويلي ، رسالة دكتوراه ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل  
 البحري، الإسكندرية ، ٢٠٠٩ .
- ٢٨- محمود أحمد أبو العلا ، أهمية الأسطول التجاري الوطني في دعم التنمية الاقتصادية  
 (دراسة خاصة للأسطول التجاري المصري) ، رسالة ماجستير ، الأكاديمية العربية للعلوم  
 والتكنولوجيا والنقل البحري ، ٢٠١٧ .
- ٢٩- يونس عبدالغفور ، التنظيم الصناعي وإدارة الإنتاج ، المكتب المصري الحديث للطباعة ،  
 الإسكندرية ، ١٩٧٤ .
- ٣٠- د.محمود يونس، د.علي عبدالوهاب ،اقتصاديات دولية، كلية التجارة ،جامعة الإسكندرية،  
 ٢٠٠٨ .
- ٣١- د. أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري، مركز اسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ٢٠٠٨ .
- ٣٢- أيمن النحراوي ، تقييم تجربة تنمية الترسانات البحرية لصناعة بناء السفن في تركيا في ظل  
 الوضع الراهن للأسطول التجاري البحري العالمي ، مجلة كلية التجارة ، ٢٠١٣ .
- ٣٣- د. أيمن النحراوي ، لوجستيات التجارة الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، ٢٠٠٩ .
- ٣٤ - نهلة حسن مصطفى، لوجستيات النقل من الباب للباب وأثره علي تيسير التجارة الدولية ،  
 رسالة ماجستير ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية، ٢٠١٣ .
- ٣٥- محمد محمد علي إبراهيم، التجارب العالمية في خصخصة الموانئ البحرية، رسالة مقدمة  
 إلي الندوة الدولية العشرون للموانئ ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ،  
 الإسكندرية ، ١١-١٣ يناير ٢٠٠٤ .
- ٣٦- د. سميرة أيوب ، د.محمد جلال خطاب، إقتصاديات النقل بين النظرية والتطبيق، ٢٠١١ .
- ٣٧- أحمد عبدالمنصف، إقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ٢٠٠٩ .
- ٣٨- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، الكتاب الإحصائي السنوي ٢٠١٨ ، العدد ١٠٩ .
- ٣٩- التقرير المالي السنوي ، وزارة المالية ، ٢٠١٣ ، ص: ٢٠ .
- ٤٠- تقرير البنك الدولي عن الوضع الاقتصادي في مصر ، أكتوبر ٢٠١٦ .
- ٤١- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، النشرة الإحصائية السنوية لإحصاءات التوظيف  
 والأجور وساعات العمل ، ٢٠١٤ .
- ٤٢- البنك المركزي المصري ، النشرة الإحصائية ، فبراير ٢٠١٥ ، ص: ٧٩ .

- ٤٣- وزارة النقل ، قطاع النقل البحري ، ورشة عمل حول " أهمية دور صناعة النقل البحري في دعم الاقتصاد داخل جمهورية مصر العربية" الإسكندرية ، بنابر ، ٢٠١٤ .
- ٤٤- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، جنيف ، نوفمبر ٢٠٠٦ .
- ٤٥- د. صابر حسن الغنام ، سلسلة النقل البحري متعدد الوسائط منظور محاسبي تكاليفي ، مؤتمر سلسلة النقل ٢٠٢ دار القوات البحرية بالاسكندرية، ٣ - ٥ يونيو ٢٠٠٠ .
- ٤٦- موقع بنك معلومات قطاع النقل البحري [www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg)
- ٤٧- موقع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية .gov. <http://www.emdb.gov>

### المراجع الأجنبية:

- 1- Amelie, Andersson, Should the Swedish Merchant Fleet Fly the Swedish Flag? Master Degree Project in Logistics and Transport Management, School of Business Economics and Law, University of Gothenburg, 2013.
- 2- Country Report From Republic of Korea , The United Nations Economic and Social commission for Asia and the pacific (ESCAP) , 2013.
- 3- European Science Foundation, 2007 , European Ocean Research Fleet: Towards a Common Strategy and Enhanced Use , European Science Foundation
- 4- Estache. A. and Carbajo. J., Argentina's transport privatization and re-regulation ups and downs of a daring decade-long experience <http://info.worldbank.org/etools/does/library/64585/2249argtran.pdf>
- 5- Forward , k, recent development in port information technology , Digital ship LTD, London, 2003.
- 6- Federal Reasearch Division Country Profile , 2006 .
- 7- Global Competitiveness report , 2014.
- 8 -Hee Won, Duck, A Study of Korean Shipbuilders Strategy for Sustainable Growth , Seoul National University , 2010 .
- 9- Ismail Mobarek, port efficiency and competitiveness, paper present to 14<sup>th</sup> international port conference. Alex Egypt. 20 February 1996.
- 10- Kia, E, Ghotb, F., the importance of information technology in port terminals operations, international journal of physical distribution& logistics management ,2000 , vol 30 , No 314 .
- 11- keceli , y ., improvement of port information systems for TCDD

- ports , 4th logistics & supply chain congress izmir , turkey , 2006.
- 12 – Ministry of economic development report , 2012 .
  - 13– Park , N, others , port management information systems towards privatization ,proceedings of IAME, annual conference , international association of maritime economics, 2005.
  - 14 – Petrofin research , Greek shipping companies , July 2011.
  - 15– Turkish Exim bank site: [www.eximbank.gov.tr](http://www.eximbank.gov.tr)
  - 16– Trade development section, The marine sector in Greece , British embassy , Athens , May 2009 .
  - 17– Petrofin research , Greek shipping companies , July 2011.
  - 18– Trade development section , The marine sector in Greece , British embassy ,Athens , May 2009.
  - 19– YURT ,o, Maritime related Logistics services and development in The port industry: port of Izmir case , proceedings of 4<sup>th</sup> international logistics and supply chain conference,2006 , Izmir university of economics , Izmir,Turkey.
  - 20 – Yuksel and Belde project venture , 2010.
  - 21 – UNCTAD, Review of maritime transport, 2014.
  - 22– UNCTAD, Review of maritime transport, 2013.
  - 23 – World Bank, loan agreement between republic of turkey and international bank for reconstruction and development for port development.
  - 24– [www.OECD.org](http://www.OECD.org).
  - 25 – [www.worldbank.com/projects/turkey](http://www.worldbank.com/projects/turkey).