

**الدور الاقتصادي
للمواني البحرية المصرية**

الدكتور

سلامة عبد الرحيم عوض عيسى
المدرس بالمعهد العالى للعلوم الإدارية المتقدمة
والحاسبات بالبحيرة التابع لوزارة التعليم العالى

تمهيد:

يرتبط النقل بجميع الأنشطة التي يمارسها الإنسان، ولهذا يعود النقل البحري لبداية تاريخ الحضارة الإنسانية، وأن المصريين القدماء هم أول من ارتاد البحار، وتلاههم الفينيقيون والاعريق والرومان حتى الوضع الراهن⁽¹⁾. وتمتد سواحل مصر لأكثر من ألفي كيلو متر، وتطل على بحرين هما البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، بالإضافة إلى قناة السويس كأهم شريان ملاحى عالمى يربط الشرق بالغرب⁽²⁾.

ولما كانت البحار تغطي ثلاث أخماس العالم، فإن النقل البحري يلعب دوراً هاماً، نظراً لتزايد البضائع التي تنقل بواسطته، بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى، سواء كانت أرضية أو جوية، والتي تقدر بخمسمائة مليار دولار سنوياً⁽³⁾. وأن الاسطول البحري العالمى يضم 89464 سفينة، وينقل نحو 1,75مليار طن من البضائع خلال العام، ويستحوذ النقل البحري على 80% من حجم التجارة العالمية و70% من حيث القيمة⁽⁴⁾.

ويعد النقل البحري أهم الدعائم الأساسية للاقتصاد المصرى، وهو يلعب دوراً رئيسياً في تجارة مصر، وأن حجم البضائع المنقولة عبر الموانى البحرية المصرية (صادرات، وواردات) بلغت 133 مليون طن عن عام 2015، ويساهم في نقل 90% من منتجات مصر مع دول العالم عبر الموانى المصرية⁽⁵⁾.

(1) mawdoo3.com.

(2) www.emdb.gov.eg/ar/content114.

(3) cms.shorouknews.com/news/view.aspx?cdate270920168&id=cb45aL29669.

(4) alraj.com/article/743278.html.

(5) cms.shorouknews.com/news/view.aspx?cdate270920168&id=cb45aL29669.

أهمية البحث:

والمواني البحرية أهم الركائز الأساسية للمنظومة البحرية، ولذلك لعبت دوراً تاريخياً وسياسياً وحربياً، بجانب دورها الأبرز في النشاط الاقتصادي، مما جعلها مركزاً صناعياً وتجارياً⁽¹⁾، حيث أن مصر تمتلك (15) ميناء تجارى، ولديها (177) رصيف خاص بالميناء التجارى، ويبلغ أطوال الأرصفة (34) كيلو متر، و(42) ميناء تخصصية، و(6) محطات حاويات⁽²⁾. ولديها (171) سفينة حتى عام 2017⁽³⁾.

وتؤدى المواني البحرية دوراً رئيسياً وهاماً في تسهيل حركة نقل البضائع، وفي تخفيض أسعار نقلها⁽⁴⁾. ودفع حركة تطوير النظام العالمى للوجستيات، وفي الآونة الأخيرة ظهرت أهمية الحاويات والمواني الخاصة بها، وسفن الحاويات، كحلقة رئيسية في سلسلة الامدادات العالمية الخاصة بنقل السلع عالية القيمة، والبضائع التى يتطلب سرعة في نقلها. وانطلاقاً من هذا الأساس، فإن المواني البحرية يجب أن تقدم للشاحنين خدمة أفضل، وسرعة في الأداء، وأن تسلم البضائع إلى أسواقها النهائية. وبالتالي فإن المواني تقوم بمهام أساسية في تنظيم نقل البضائع والتجارة الدولية⁽⁵⁾.

(1) د. صفاء حافظ عبد الفتاح، المواني والثغور المصرية من الفتح الإسلامى حتى نهاية العصر الفاطمى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2010، ص 13.

(2) من أهم المواني المصرية القديمة التى لعبت دوراً اقتصادياً، وتقع على ساحل بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط)، وهى (الفرما) و(تنيس)، ودمياط. وهناك مواني أخرى تقع في الشمال الغربى، وهى ميناء رشيد والاسكندرية. وكان لمصر ثلاث موانع تقع على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر)، وهى ميناء القلزم، والتي زادت أهميتها بعد الفتح الإسلامى لمصر، ميناء القصير وعيذاب.

- د. صفاء حافظ عبد الفتاح، المواني والثغور المصرية من الفتح الإسلامى حتى نهاية العصر الفاطمى، مرجع سابق، ص 14-25.

(3) <https://www.facebook.com/alnglaibhry/posts222000644554925>

(4) د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحرى، مؤسسة رؤية، الاسكندرية، الطبعة الثانية، 2009، ص 12.

(5) تعتبر ميناء الاسكندرية، الأكبر من بين المواني البحرية المصرية، حيث تنقل 60% من تجارة مصر الخارجية. وتعد ميناء شرق بورسعيد وميناء دمياط من أكبر مواني الحاويات في مصر. وتعد ميناء بورسعيد من أكبر المواني البحرية المصرية في عدد الحاويات المتداولة. وحيث استخدمت في تداول 59,3% من إجمالى الحاويات المتداولة في المواني المصرية. وتلعب ميناء

مشكلة البحث:

شهد قطاع النقل البحري تطوراً هائلاً في تكنولوجيا صناعة السفن، مما جعلها أهم وسائل النقل بالنسبة للتجارة العالمية، حيث أن النقل البحري يساهم في نقل الجزء الأكبر منها⁽¹⁾. وتقوم الموانئ البحرية بدور هام وفعال في سلسلة النقل البحري، حيث أنها تمثل حلقة الوصل بين النقل البري والبحري. وكى تزدهر التجارة العالمية لا بد وأن تتطور الموانئ البحرية، لتواكب التطورات التكنولوجية الحاصلة في صناعة السفن ووسائل النقل وتداول البضائع، وهذا التطور أثر على صناعة النقل البحري بصفة عامة والموانئ البحرية بصفة خاصة، وإستحدثت إدارات جديدة بالموانئ مثل إدارة اللوجستيات، وغيرها من الإدارات التى تساهم في رفع كفاءة وإنتاجية الموانئ.

ويقاس أداء الميناء البحري بمجموعة من مؤشرات الأداء مثل الإنجاز والخدمة والإستخدام والإنتاج، حيث أنه يمكن عن طريق هذه المؤشرات تحسين معدل الأداء ورفع كفاءة الميناء. ومع التطور في تداول البضائع والزيادة الهائلة في استخدام الحاويات، نتيجة تطور صناعة سفن الحاويات، كان لا بد من تطور أرفصة الموانئ واعدادها لإستقبال مثل هذه السفن وإستخدام المعدات الخاصة بتداول الحاويات وساحات التخزين والتتسيق وتسهيل اجراءات الفحص الجمركى، وغير ذلك من الإجراءات الإدارية.

وتعتبر الطريقة السائدة في إدارة الموانئ البحرية من أهم المشكلات التى تواجهها، لأن معظم الموانئ البحرية للدول النامية تقوم الحكومات بإدراتها والالتزامات بكافة متطلباتها، والاجراءات الصارمة، بالإضافة إلى مركزية إتخاذ

السويس البحري دوراً هاماً في عمليات مناولة البضائع، ومرور السفن عبر قناة السويس. وتقدم الموانئ الجافة وسيلة إضافية لسد الفجوة بين الطاقة الاستيعابية المتوقعة للميناء والطلب المتوقع نتيجة للزيادة المتوقعة والتي تصل إلى نسبة 4,8% في حجم الواردات والصادرات خلال السنوات القادمة.

(1) <https://www.facebook.com/ateferve/584847969791>.

القرارات. وعلاوة على ذلك، فإن معظم المواني البحرية في الدول النامية لديها أهداف أخرى مثل زيادة معدل الربح، وزيادة معدل التوظيف. ومعظم هذه المواني تحتاج إلى نظام تسويقي يمكنها من تحديد متطلبات الشاحنين، وتساعدهم في سرعة أداء العقود وتسليم البضائع المتعاقد عليها، والأداء الجيد للنقل في وقت أقل وسرعة، وسهولة الحصول على المعلومات عن الشحنة وتوصيل البضائع إلى أسواقها النهائية في ظل استخدام أجهزة الكمبيوتر في تداول المعلومات وأثر ذلك على إدارة الميناء البحري، طالما أن إدارة نظم معلومات الميناء هي المؤشر على كفاءة وقدرة الميناء البحري على التنافس مع المواني الأخرى.

أهداف البحث:

يتعاطف دور المواني البحرية في تطوير التجارة الخارجية، نظراً للدور الهام الذي تقوم به في تسهيل حركة نقل البضائع، وفي تخفيض أسعار نقلها، وبالتطبيق على حالة مصر من حيث الوصول إلى النتائج المترتبة على حل المشاكل التي تواجه تطوير إدارة المواني المصرية، مما يؤدي إلى جذب الاستثمارات إليها، وزيادة معدلات التجارة الخارجية لمصر. ويمكن لنا أن نطرح عدة أهداف منها:

أولاً: العمل على رفع كفاءة المواني المصرية والخدمات المقدمة للسفن كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود لجذب خدمات الترانزيت.

ثانياً: زيادة الإيرادات عن طريق زيادة معدلات الانتاجية، وادخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات الملاحية القائمة.

ثالثاً: ضخ الاستثمارات الجديدة في المواني البحرية، والتي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات وادخال معدات وتجهيزات جديدة، وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن، وما يتوقع من إنتاجية السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

رابعاً: تنمية الصادرات الصناعية الوطنية داخل الموانئ البحرية المصرية عن طريق:

1- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستخدام شبكة متكاملة من أنظمة الحاسب الآلي، والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات متعددة واجراءات ميسرة، وبتكلفة أقل من الموانئ المحيطة بالموانئ المصرية.

2- خفض أجور الشحن وتقديم خدمات جيدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة اعداد السفن بالموانئ المصرية.

3- ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات المرحلة المقبلة، وخاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات، ومطابقتها للمواصفات المحدودة بالعقود بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

4- الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة، والتي تم اسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للسواق العالمية والموانئ البحرية المحيطة بالموانئ المصرية، بما تقدمه لهذه الخطوط العالمية، وذلك لاستقطاب هذه الخطوط، وتقديم الخدمات الأفضل، وأن تتناسب مع الأهداف المرجوة، وتفعيل دور الموانئ البحرية داخل مصر وخارجها عن طريق اصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشمل جميع المتطلبات الخاصة بالإدارات الحكومية، وتخصيص أماكن على الانترنت ونشرها للمستفيدين من خدمات الموانئ.

5- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى في مصر كالبنوك والتأمين والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

6- توفير فرص عمل جديدة للأيدى العاملة المصرية، وذلك وفقاً للبرنامج الخاص باحلال العمالة المصرية بالعقود المتخصصة بالنسب المئوية المحددة مع الشركات، والالتزام بها طوال فترة العقد المبرم مع الشركة.

نطاق البحث:

في ضوء ما تقدم، فإننا نقسم هذا البحث إلى مبحثين وخاتمة على النحو الآتي:

المبحث الأول: الميناء البحري ودورها في التنمية الاقتصادية.

المبحث الثاني: علاقة الموانئ البحرية بالتجارة الخارجية.

المبحث الأول

الميناء البحري ودورها في التنمية الاقتصادية

تمهيد:

يعتبر النقل البحري من الركائز الأساسية للنمو الاقتصادي في مصر، ويعزز ذلك موقعها الجغرافي المميز، والمرتبط ببنية تحتية واسعة باعتبارها محور لوجستي عالمي⁽¹⁾ للتجارة بين قارات أوروبا وآسيا وأفريقيا. وتقوم الموانئ البحرية بدور هام في تجارة مصر الخارجية، لأن 90% حجم التجارة الخارجية يمر عبر الموانئ، بما يمثل 4,1% من الناتج المحلي الاجمالي، حيث يمتلك قطاع النقل أكثر من 102,257 كيلو متر من الطرق و9570 كيلو متر من سكك الحديد و6 موانئ على البحر الأبيض المتوسط و9 موانئ على البحر الأحمر و6 موانئ جافة، بجانب شبكة نقل كبيرة عبر نهر النيل⁽²⁾، وبالتالي

(1) يقصد باللوجستيات: عمليات تجهيز وتوفير المواد الخام، ونقلها إلى المصنع للتصنيع وبيعها في السوق العالمي. وهي تعتمد على إسناد العمليات الغير أساسية إلى شركات متخصصة من الباطن، وبالتالي فهي امتداد للتجارة الدولية.

واللوجستيات العالمية هي: الطلب المشتق من عولمة العرض والطلب لخلق سلاسل توزيع عالمية شديدة التعقيد، وذلك لتمكين المنتجين من تغطية أسواقهم بكفاءة وأقل تكلفة. ولهذا فإن اللوجستيات تعمل على السيطرة على سلاسل الامداد التي تغطي العالم عن طريق تجميع وإدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات، تحت إدارة واحدة لإزالة الاختناقات في مختلف أجزاء سلسلة الامدادات، وتقليل الدورة المستندية والمعوقات البيروقراطية بما يضمن سرعة تدفق الامداد بأقل تكلفة.

- الدكتور/ سمية بدوي، اقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، 2003، بدون ناشر، ص 325.

(2) www.ida.gov.eg/Arabic/whyEgypt/pages/infrastructure-andlogistics.aspx

تمثل الموانئ البحرية المحور الأساسي لعملية النمو الاقتصادي⁽¹⁾: وفي الآونة الأخيرة، ازداد نمو التجارة المنقولة بحراً، سواء في نقل النفط أو نقل البضائع الجافة والتي زاد حجمها بدرجة كبيرة، خاصة وأن البضاعة المنقولة عبر البحار تمر بالموانئ مرتين، والأولى عند شحنها، والثانية عند تفريغها. وبالتالي لابد من تجهيز الموانئ البحرية كي تواكب الزيادة السريعة في حجم التجارة الخارجية للدولة⁽²⁾.

ونقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: تعريف الموانئ البحرية وأنواعها.

المطلب الثاني: تطور الدور التنموي للميناء البحري.

المطلب الثالث: دور الميناء الإقتصادي.

المطلب الأول

تعريف الموانئ البحرية وأنواعها

تعريف الميناء: منشآت ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر⁽³⁾، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات أو الأنهار، أو البحيرات⁽⁴⁾، ويتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب⁽⁵⁾، وتحتوى الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن. والميناء البحري مرسى مستور طبيعياً أو صناعياً عن موج البحر، ويتم تجهيزها بمعدات تفريغ وتحميل البضائع

(1) يمكن للتجارة الخارجية أن تسهم اسهاماً مهماً في التنمية، ولم تعد التجارة مجرد وسيلة لتحقيق الكفاية الإنتاجية، ولكنها كانت أيضاً آلة النمو الاقتصادي.
- جيرالد ماير، التجارة الدولية والتنمية، ترجمة مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، القاهرة، الناشر دار نهضة مصر، 1968، ص 151.

(2) يقصد بالتجارة الخارجية: كلا من الصادرات والواردات المنظورة، وهى السلع. والصادرات والواردات غير المنظورة، وهى الخدمة، وانتقال رؤوس الأموال والأفراد بين دول العالم المختلفة.
- د. سامى عفيفى حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1991، ص 36-37.

(3) المرفأ أو المرسى: مكان تتخذ السفن للرسو، ويتم فيها تفريغ وتحميل السفن.

(4) <https://www.google.com.eg/search?9&ie=utf-880e=utf-88 client>

(5) د. مدحت عباس خلوصى، السفينة والقانون البحري، منشأة الشنهايى، الاسكندرية، الطبعة الثانية، 1999، ص 4.

كالرافعات⁽¹⁾. وتستخدم كلمة ميناء لغوياً للإشارة إلى المواني البحرية أو الجوية (المطار)، ولكنها تشير غالباً إلى المواني البحرية، والتي تسمى المرافى.

أنواع الموانئ البحرية

يتم تقسيم المواني طبقاً لعدة معايير مختلفة منها: الموقع أو بيئة الميناء الطبيعي أو الملكية والهيكل التنظيمى، أو أنواع السفن أو البضائع وظروف التشغيل للميناء، لأنه لا يوجد مواني متشابهة من حيث الوضع الاقتصادي أو الطبيعي وظروف التشغيل، ولهذا يمكن وضع عدة معايير لبيان أنواع المواني⁽²⁾:
أولاً: معيار الخدمات:

يمكن لنا أن نحدد نوع المواني طبقاً للخدمات التي تؤديها إلى:

1- مواني عامة:

والمواني العامة يمكنها أن تستقبل أنواع عديدة من السفن كالبضائع العامة وسفن البضائع الصب، سواء السائل أو الجاف، ويمكنها أن تستقبل سفن الركاب، ويمكنها أن تقدم بعض الخدمات كاصلاح السفن وتموينها، ويمكنها أن تخدم المنطقة المحيطة بها، كأن يتم عليها بعض الصناعات مثل تكرير البترول وصناعة السيارات والحديد والصلب. وتقع هذه المواني في مسارات طرق الملاحة العالمية والنقل المائى الداخلى عبر الأنهار والبحيرات، وتعتبر ميناء الاسكندرية في مصر كنموذج لهذه المواني، وكذلك ميناء مارسيليا بفرنسا، وجنوا وناپولى في إيطاليا.

(1) <https://ar.wikipedia.org/wiki>.

(2) <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

<https://www.facebook.com/civil.engineering.department/posts>.

- د. على عبد اللا وأ. مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل المواني، مؤسسة رؤية، الاسكندرية، 2014، ص 27-30.

2- مواني متخصصة:

تتميز المواني المتخصصة بتقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل، وهذه المواني المتخصصة لها أنواع عديدة:

أ - المواني الحرة:

وتقدم هذه المواني الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة، أى التى لا تدخل داخل البلاد، ولا تدفع عليها رسوم جمركية، لأنها سوف تشحن إلى بلد آخر.

ب - مواني الصيد:

تقع هذه المواني بالقرب من مناطق الصيد في البحار والمحيطات، وهذه المواني صغيرة، لأنها تخدم صناعة صيد الأسماك كحفظ وتعليب الأسماك مثل المواني الموجود في اليابان وألمانيا والسويد.

ج - المواني الصناعية:

تختص هذه المواني بخدمة تجارة خاصة أو صناعة معينة كالمواني التى تقوم بتكرير البترول، والتى تقوم بتصدير خامات صناعية.

د - مواني العبارات:

وهذه المواني تتميز بخدمة الركاب بواسطة العبارات، ويمكنها نقل كميات بسيطة من البضائع، كالمواني الموجودة في إنجلترا وميناء كاليه في فرنسا.

هـ - المواني الحربية:

وتستخدم هذه المواني للأغراض العسكرية كواقع حربية في أماكن استراتيجية مجهزة من الناحية الأمنية.

و - مواني النزهة:

وتقوم هذه المواني باستقبال السفن واليخوت الخاصة بالنزهة وسفن الشراع والتجديف والرياضة المائية، باعتبارها مواني صغيرة.

ثانياً: معيار الموقع الجغرافى:

1- المواني الساحلية:

تقع هذه المواني على السواحل الطبيعية أو الصناعية مباشرة، وهى تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج كى تحمى بها السفن أثناء الانتظار للشحن والتفريغ.

ب - مواني مصبات الأنهار:

تقع هذه المواني على مصبات الأنهار عند التقائها بمياه البحر، مثل ميناء دمياط بمصر.

ج- مواني البحيرات:

وهذه المواني تقع على الشواطئ أو الخلجان التى تتصل بالبحار أو المحيطات عن طريق الأنهار.
ثالثاً: معيار الملكية والإدارة:

أغلب مواني العالم الحالية هى نتاج عوامل سياسية واقتصادية واجتماعية وجغرافية وعسكرية، لعبت دوراً بارزاً في المساهمة في تحديد شكل ملكيتها، ويمكن بيانها كالاتى:

1- المواني الحكومية:

تخضع هذه المواني في إدارتها للحكومة المركزية، وتعد أحد مرافقها العامة، وتشكل هيئة لإدارة الميناء بعد التصديق من السلطة التنفيذية والتشريعية، ويتم ادارة الميناء بواسطة هيئة تحت اشراف الوزارة المختصة على أساس أن الميناء من مرافق الدولة، مثل المواني المصرية.

2- المواني التابعة للحكم المحلى:

تدار هذه المواني بواسطة المجلس المحلى للمدينة من خلال مجلس إدارة الميناء الذى يتولى مسئولية التخطيط والتشغيل والتطوير والصيانة، ويعتبر المجلس المحلى هو المالك لأصول الميناء الرأسمالية، ومن أمثلتها ميناء جوتنبرج بالسويد وكارديف وسوانزى في انجلترا، ومواني فرنسا وهولندا.

3 - الموانئ ذات الإدارة المستقلة:

تدار هذه الموانئ بواسطة هيئة شبه حكومية، ولكنها مستقلة عنها، وتخضع لقدر محدود من الإشراف الحكومي، وتقوم هذه الهيئة بالإشراف ورسم السياسة العامة للموانئ كسياسة الاستثمار والتخطيط وتوفير العمالة، ويتم ذلك في الإطار العام لسياسة الدولة، ومن أمثلتها موانئ بيرو وسنغافورا، وأوسلو.

4- الموانئ التابعة للسكك الحديدية:

يملك هذا النوع من الموانئ هيئات أو شركات السكك الحديدية، وتدار على أساس التنسيق بين الأنشطة المختلفة للسفن وأعمال السكك الحديدية، ومن أمثلتها ميناء بالتيمور بالولايات المتحدة الأمريكية.

5- الموانئ التابعة للجمارك:

تقوم سلطة الجمارك بإدارة هذه الموانئ، وبعض الدول النامية تفضل استمرار هذا النظام في إدارة موانئها، ولكن الأمم المتحدة أوصت بإنشاء جهاز مستقل يتبع إدارة الجمارك وله كافة السلطات في إدارة الميناء.

المطلب الثاني

تطور الدور التنموي للميناء البحري

تمثل التجارة الخارجية إضافة قوية لاقتصاديات الدول، وخاصة الدول النامية التي تقوم باستيراد ما تحتاجه من سلع بكميات كبيرة لزوم الاستهلاك عن طريق النقل البحري، وبالتالي فإن واردات الدول النامية تمثل عصب حياتها الاقتصادية، ومن هنا كانت الموانئ المنفذ الأساسي للتجارة الخارجية للدولة، باعتبار أنها تربط الأرض بالبحر. ويعتمد اقتصاد أي دولة على التجارة الخارجية، وخاصة الدول التي لا تستطيع إنتاج معظم السلع التي تحتاجها، فتقوم باستيرادها، ولا بد أن تقوم بتصدير بعض منتجاتها للدول الأخرى، حتى يمكنها الحصول على العملات الأجنبية التي تحتاجها لشراء المعدات والمواد الخام.⁽¹⁾

(1) د. صلاح الدين نامق، مقدمة في التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970، ص 33.

وتقوم المواني البحرية بدور هام في التجارة الخارجية، لأن التجارة الخارجية لا يمكن أن تقوم بدون نقل بحري، الذي يساهم في نقل الجزء الأكبر من التجارة العالمية، وتقوم المواني بدور هام في النقل البحري⁽¹⁾، الذي نما نمواً سريعاً، سواء في نقل النفط أو البضائع الجافة التي زاد حجمها بدرجة كبيرة في السنوات الأخيرة.

بالإضافة إلى أن صادرات هذه الدول التي تمتلك مثل هذه المواني، سوف تكون قادرة على المنافسة مع الصادرات المماثلة لها في أى دولة أخرى. وتؤدي المواني دوراً مهماً في عملية النمو الاقتصادي⁽²⁾، لأنها تعمل كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية كاستيراد المواد الخام، التي تشمل المعادن الخام والبتروول، ثم تقوم بتصنيعها وتصديرها مرة ثانية، وبالتالي معظم اقتصاديات الدول تعتمد على التجارة المنقولة بحراً عبر موانئها، لأنه بدون هذه المواني لا تستطيع الدول أن تستورد المنتجات المصنعة والبضائع لسد احتياجاتها، أو تصدير المواد الخام التي تمكنها من الحصول على العملات الأجنبية.

والمواني ذات الكفاءة والأداء المتميز، لها دور مهم في التنمية الاقتصادية، وهي تساعد في دعم وتأكيد استقلال الدولة سواء إقتصادياً أو سياسياً، عن طريق خفض تكاليف الواردات من السلع والمواد الخام، وزيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة، بالإضافة إلى زيادة تنمية المناطق المجاورة للميناء، سواء كانت زراعية أو صناعية أو تجارية. وتساهم أيضاً في تحويل برامج التنمية الاقتصادية عن طريق تشجيع قيام بعض الصناعات وقيام تجارات جديدة، مما يترتب على ذلك زيادة مورد ومصدر للحصول على العملة الأجنبية كمورد للخزانة العامة عن طريق الرسوم الجمركية، وتوفير فرص عمل،

(1) د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 355.

(2) د. علي عبد اللا وأ. مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل المواني، مرجع سابق، ص 14.

والمساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل. وقيام أنشطة اقتصادية تخدم قطاع النقل البحري كالتوكيلات الملاحية وشركات التأمين وإصلاح السفن.

ومن ناحية أخرى فإن عدم وجود مواني ذات كفاءة عالية، يؤثر بالسلب على التنمية الاقتصادية، نظراً لإرتفاع أسعار الواردات نتيجة ارتفاع تكاليف النقل⁽¹⁾، وتفقد الصادرات قدرتها التنافسية في الأسواق الخارجية، ويزداد زمن بقاء السفن في الميناء، فتزداد التكاليف، وما يترتب على ذلك من انصراف السفن عن المواني الرديئة، وتوجههم إلى المواني ذات الكفاءة والأداء الجيد. وإذا كانت التجارة الخارجية للدول المتقدمة تمثل إضافة قوية لإقتصادها، فإن واردات الدول النامية تشكل عصب حياتها الاقتصادية، لأن الصناعة لديها لا تفي بأغلب ضرورياتها من السلع، فتقوم باستيراد هذه السلع⁽²⁾، وتستخدم النقل البحري في جلبها، ووجود مواني على سواحلها يدار بكفاءة عالية يساعد على النمو الصناعي، الذي يؤدي إلى زيادة الأرباح، ويؤدي ذلك إلى زيادة معدل التقدم الاقتصادي لدى هذه الدول، وذلك لتحقيق الاستقرار والأمان. ويضاف إلى ذلك، أن المواني تعطي الدول الحافز القوي لدخول السوق العالمية للتبادل التجاري بدون وسطاء.

المطلب الثالث

دور الميناء البحري الاقتصادي

تمثل الميناء البحري حلقة الوصل بين الأرض والبحر، وبالتالي هي المنفذ الأساسي للتجارة الخارجية، وهذا يتطلب إدارة وتشغيل المواني بمستوى منطور من الإدارة حتى تتمكن من الاسراع بعملية تداول البضائع بطريقة اقتصادية، تعمل على زيادة عدد السفن التي تتردد عليها، وجذب خطوط ملاحية

(1) د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجعه سابق، ص 28.
(2) د. محمود عبد الرازق، الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية (النظرية والتطبيق)، الدار الجامعية، اسوان، 2011، ص 374).

جديدة. ويقوم الميناء بدور فعال في مجال النقل البحري، وذلك عن طريق تشجيع السفن على استخدام الميناء المتطورة، والقيام بدور نشط مع جهات النقل المختلفة، سواء البحرية أو البرية، وتساعد في تنشيط التجارة وذلك عن طريق انشاء المواني الحرة أو المناطق التجارية الحرة.

وتعمل الميناء على زيادة حجم التجارة للدولة، وفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية، وزيادة القدرة التنافسية للصادرات، وتتيح للدولة فرصة استيراد احتياجاتها من الدول المصدرة، وتصدير منتجاتها إلى أنسب الأسواق التجارية. وربط وسائل النقل البحري بالنقل البري، والعكس. وتوفر فرص عمل في مختلف الأنشطة الاقتصادية، لأن معظم المواني أصبحت كأي مؤسسة تجارية تقوم ببعض الأنشطة الصناعية ذات طبيعة تصديرية، والتي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج مثل صناعة الحديد والصلب وصناعة السفن وتجميع السيارات ومعامل تكرير البترول.

وتقوم المواني بدور هام في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، لأن الدولة التي لديها مواني بحرية مباشرة، تستطيع أن تحقق استقلالها الاقتصادي في تصدير منتجاتها واستيراد ما تحتاجه من سلع، وذلك عكس الدولة التي ليس لديها مواني بحرية مباشرة تقع تحت ضغوط الدول المجاورة لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة الدول الأخرى.

أداء الميناء:

يؤثر حجم الميناء وإمكاناتها وتجهيزاتها ومدى عمق الرصيف الخاص بها في النقل البحري، لأن السفن العملاقة تحتاج إلى رصيف غاطس لا يقل عمقه عن أربعة وعشرون متراً. وبالتالي يجب تطور المواني للتواكب مع حجم السفن وأنواعها، وتعميق غاطس الأرصفة للتناسب مع سفن الحاويات العملاقة ومعظم المواني المصرية تستقبل السفن الكبيرة الحجم التي تتراوح حمولتها ما بين (10-12) ألف حاوية. وأن اجمالى السفن العملاقة على مستوى العالم ثمانية

آلاف، منها (30) سفينة طاققتها (18) ألف حاوية. وأما بقية السفن فتتراوح حمولتها ما بين (12-15) ألف حاوية⁽¹⁾.

ولقد شهد النقل البحري تطوراً تكنولوجياً سريعاً في الآونة الأخيرة، وذلك استجابة لمتطلبات التجارة العالمية، حيث شهدت صناعة النقل البحري تحقيق وفورات مع تكاليف النقل عن طريق التحول إلى الشحنات الكبيرة للاستفادة من إقتصاديات الحجم الكبير، واستخدمت أنظمة تعتمد على التكامل لخفض تكاليف النقل ومناولة البضائع (النقل متعدد الوسائط). وفيما يخص الموانئ البحرية، فقد تأثرت بهذه التغيرات التكنولوجية، فكان لابد لها وأن تغير النمط التقليدي لأساليب تشغيلها، وتتبنى النمط الجديد الذي يلائم هذه التطورات واحتياجات التجارة الخارجية. ويعتبر النقل بالحاويات من أفضل أساليب النقل للبضائع، نظراً للسرعة في تداول البضائع، وإنخفاض تكاليف النقل، لأنها ستكون من الباب للباب، للإقلال من نسبة هلاك البضاعة وتلفها وعدم سرقتها⁽²⁾.

المبحث الثاني

علاقة الموانئ البحرية بالتجارة الخارجية

تعتمد أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي، وهناك علاقة وثيقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية. وتطور وسائل النقل البحري والمواني أدى إلى زيادة عملية نقل السلع بين بلدان العالم المختلفة مما ترتب على ذلك زيادة التجارة الدولية.

تؤثر نفقات النقل البحري على معدل التجارة الخارجية، وذلك بسبب أنه كلما انخفضت نفقات نقل البضائع عن طريق البحر بين الدول مع بقاء الأشياء الأخرى متساوية، كلما زادت كمية التجارة الخارجية. ويعتبر النقل البحري أرخص طريقة للنقل، وذلك بسبب أن التكلفة من الشرق الأقصى إلى أوروبا تبلغ

(1) مجلة الرأي، العدد (14010)، 2017/11/9. مقال منشور في موقع www.alraimedia.com/ar/article/economics.

(2) د. على عبد اللا، وأ. مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، مرجع سابق، ص 129.

حوالى (4-6 دولار/طن)، وهو أرخص حوالى من 50-300مرة من النقل الجوى⁽¹⁾.

وأن حجم التجارة بين دولتين يعتمد على مستوى نفقة نقل هذه البضائع⁽²⁾، وذلك في حالة ثبات العوامل الأخرى والتي تتوقف على الأطراف المشتركة في عملية النقل وهى السلعة والسفينة الناقلة والميناء والنقل في البر. ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة، ولكن في قدرته ومدى تغطيته لمناطق واسعة من العالم، حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأبعاد، ولهذا السبب تتركز الصناعات الثقيلة عادة على ضواحي الميناء البحرى. ونقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية للنقل البحرى.

المطلب الثانى: تطور الدور التجارى للميناء البحرى.

المطلب الثالث: أهمية الميناء البحرى لتجارة الترانزيت.

المطلب الأول

الأهمية الاقتصادية للنقل البحرى

النقل نشاط إقتصادي يتسم بالسرعة في نقل السلعة من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها. وأن الحقيقة الاقتصادية المؤكدة في عصرنا هى تقدم صناعة النقل⁽³⁾، سواء كان نقلاً جويًا بالطائرة، أو نقلاً برياً أو بحرياً بالسفينة. والنقل يتضمن حركة البضائع والمعلومات ورؤوس الأموال والأشخاص والاتصالات. وتوجد علاقة وثيقة بين النقل والتنمية الاقتصادية، عرفتها الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وإن اختلفت الأفكار حول طبيعة هذه العلاقة تبعاً

(1) أ. محمد العباسى، إدارة عملية النقل، منشأة الشنهاجى، الاسكندرية، 2013، ص 11.
(2) د. عبيد على أحمد الحجازى، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوى، دار النهضة، القاهرة، 1994، الطبعة الأولى، ص 34.

(3) Alfred marshal, principles of Economics, The macimilian press, 8th ed, London, 1977, p. 561.

لإختلاف الزمان والمكان، ولكن تتفق الآراء حول أهمية النقل، وارتباطه بكافة الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها الإنسان(1).

وتتبع الأهمية الاقتصادية للنقل البحري في تقليل زمن مرور البضائع، والتسليم الفوري لها، وانخفاض تكلفة النقل، وتقديم خدمات القيمة المضافة عن طريق السرعة العالية للسفينة، لأن طلب الشاحنين ينحصر في مساعدتهم في حل المشاكل الناشئة عن عمليات تجهيز واعداد الشاحنات ونقلها تبعاً للتغيرات في عمليات الانتاج والتسويق، ولم يعد يطلب الشاحنون الخدمات التقليدية، مثل الفراغات في السفينة وعدد خلايا نقل الحاويات وجداول الايجارات فقط، وإنما أصبح المطلوب هو تقديم سلسلة من الخدمات المتنوعة مثل النقل المتعدد الوسائط والتوزيع والتسليم للبضائع المرسله إليهم وإدارة سلسلة الامدادات بأكملها من أجل تلبية الطلب المتعدد لسوق النقل البحري. والقوة المحركة في سوق النقل البحري العالمى هو السرعة في نقل المنتجات من خطوط الانتاج إلى أيدي المستهلك. ونقسم هذا المطلب إلى فرعين هما:

الفرع الأول: تحديد مضمون النقل البحري.

الفرع الثانى: دور النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية.

الفرع الأول

تحديد مضمون النقل البحري

تعريف النقل في اللغة: تحويل الشئ من موضع إلى موضع. وعرفه مجمع اللغة العربية في اطار نفس السياق بأنه: العملية التي يتم بها تغيير مكان السلعة والأشخاص، وله عدة وسائل في البر والبحر والجو(2).

(1) Hoy le. B.S., Transport and Development, Macmilian, 1973, p.p. 9-10.

(2) / محمد محمود العياد وآخرون، المعجم الجغرافى، الهيئة العامة للمطابع الأميرية، القاهرة، 1974، ص 108.

يوجد عدة تعريفات للنقل البحري، البعض يقصره على عملية نقل السلع والأشخاص من مكان لآخر، والبعض الآخر يرى أن عملية النقل تشمل انتقال رؤوس الأموال والمعلومات والاتصالات. ويرى البعض⁽¹⁾:

ان النقل نشاط يتعلق بحركة نقل السلع والأشخاص لههدف محدد. ويرى البعض الآخر⁽²⁾:

ان النقل نشاط اقتصادي يؤدي إلى زيادة اشباع الانسان عن طريق تحريك الأشخاص والبضائع التي يحتاجها المستهلك، ومن الممكن أن ينتقل المستهلك إلى مكان توافر تسهيلات الخدمات المقدمة له.

والرأى الأول للنقل: لم يتكلم عن سببه، وركز على المنقول، وأما أصحاب الرأى الثانى، فقد ربطوا نقل البضائع بأماكن احتياج المستهلك، ونقل المستهلك أماكن توافر الخدمات.

والحقيقة أنه يمكن أن تنقل البضائع إلى المستهلك، وينقل المستهلك إليها، كما هو الحال في انتقال المستهلك إلى السوق وخصوصاً الحرة. ويمكن أن ينتقل مقدمى الخدمات إلى المستهلكين، كأن ينتقل الطبيب لتقديم خدمة للمريض حيث يوجد، وكذلك الاستشاريين في مختلف التخصصات. وقد تنتقل بعض قطع الآثار إلى السائحين، بدلاً من قدمهم إليها.

وهذه التعريفات للنقل البحري الذى أصبح يسيطر على نسبة 80% من حجم التجارة العالمية و70% من حيث القيمة، يتم بواسطة البحر عن طريق

(1) Robinson H & Bamford, Bab geography of transport, London, Machdonald & Evans, 1978, p. 8.

Donald. F. Wood James. C. Johnson, contemporary transport, New York, Macmillan publishing Company, 1989, 3rd Edition, p. 3.

(2) Don Benson & Ralph Bugg & Geoffrey whitehead transport Logistics Element of overseas trade, Lodnon, woodhead foulker, 1994, p.p. 8: 10.

الأسطول التجاري العالمي⁽¹⁾، وهي حركة تشمل نقل السلع والأشخاص من مكان إلى آخر ويضاف إليها حركة الاتصالات والأفكار ضمن النقل البحري، والربط بين نقل البضائع إلى أماكن احتياج المستهلك، ونقل المستهلك إلى أماكن توافر الخدمة.

ويمكن لنا وضع تعريف للنقل البحري، على أساس أنه نشاط يتضمن حركة للبضائع والمعلومات ورؤوس الأموال والاتصالات والأشخاص بين مراكز عرضها ومراكز الطلب عليها، سواء أكان دولياً أو محلياً باستخدام وسائل كالسفن أو الزوارق أو أى وسيلة أخرى تبحر على سطح المياه في اطار تنظيمي وتقني ومعلوماتي يهدف إلى تكدى تكلفة المنتج وتعظيم ربحيته وزيادة اشباع المستهلك. وبالتالي فإن النقل نشاط اقتصادي يعمل على زيادة منفعة السلعة، ويضيف قيمة للنتائج القومية. والطلب على النقل مشتق من الطلب على السلع، وأى زيادة أو انخفاض في حجم البضائع المتداولة في التجارة العالمية، يؤدي إلى زيادة أو نقص في الطلب على النقل بالسفن⁽²⁾.

الفرع الثانى

دور النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية

ينتج النقل البحري خدمة تتمثل في نقل البضائع، أو نقل الانسان من مكان إلى مكان آخر، والطلب على خدمة النقل البحري طلب مشتق من الطلب على السلعة المنقولة. ومنتج النقل يستهلك بمجرد إنتاجه، وهو يؤدي إلى زيادة المنفعة الاقتصادية للسلعة المنقولة فيزداد الطلب عليها، وذلك لاتساع السوق⁽³⁾.

ويمكن لنا أن نبين دور النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية:

أولاً: زيادة المنفعة الاقتصادية للسلعة:

(1) تقرير أصدرته منظمة الأونكتاد في 2015/10/16.

(2) د. أحمد عيد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سابق، ص 28.

(3) د. سعد الدين العشماوى، تنظيم وإدارة النقل، الأسس والمشكلات والحلول، مكتبة عين شمس، القاهرة، 1986، الطبعة الرابعة، ص 43.

تزداد المنفعة الاقتصادية للسلع المنقولة، سواء أكان ذلك في مرحلة السلع الخام، أو في مرحلة المنتج النهائي، ويؤدي كل هذا إلى زيادة المنفعة المكانية والزمنية للسلع، مما يزيد من الطلب عليها، فيزداد عرضها ويتسع لهذا نطاق السوق. ويضيف النقل البحري للسلعة المنقولة منفعة مكانية وزمانية.

والمنفعة المكانية: هي القيمة الاقتصادية المضافة للسلع المنتجة والناجمة من عملية نقلها بحراً من مكان تكون فيها قيمتها أو منفعتها الاقتصادية منخفضة أو منعدمة، إلى مكان يكون لها فيه منفعة اقتصادية أكبر. وتقاس هذه المنفعة بالفرق بين ثمن السلعة في مكان إنتاجها والمكان الذي ترتفع فيه منفعتها الاقتصادية.

وفيما يخص المنفعة الزمانية للسلعة المنقولة بحراً، فإن نقل السلعة من زمن تتخفف فيه منفعتها الاقتصادية إلى زمن تزداد فيه هذه المنفعة، مع سرعة نقلها يؤدي إلى زيادة منفعتها الاقتصادية⁽¹⁾. وحتى السلع سريعة التلف كالفاكهة والخضروات وغيرها يمكن نقلها بسفن بها ثلاجات، وهذا يؤدي إلى زيادة منفعتها الاقتصادية، مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

ثانياً: اتساع السوق:

يؤثر النقل البحري على اتساع نطاق السوق المحلي أو الدولي، والسوق أحد العوامل الرئيسية في اختيار موقع المشروع، على اعتبار أنه عند اختيار موقع المشروع تتم المفاضلة بين تكلفة نقل المواد الأولية إلى المصنع وتكلفة نقل المنتج النهائي إلى المستهلك، وذلك للوصول إلى أقل تكلفة ممكنة. وبالتالي يتوطن المشروع بالقرب من الميناء في حالة ما إذا كانت المواد الأولية مستوردة، أو كان أكثر إنتاج المشروع يتجه إلى الأسواق الخارجية.

(1) د. عبيد على أحمد الحجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي، مرجع سابق، ص 33.

وإذا كان التبادل الدولي يقوم على مبدأ التخصص الدولي⁽¹⁾، حيث تتخصص كل دولة في إنتاج سلعة أو مجموعة معينة من السلع وتتبادلها مع غيرها من الدول، ولو أن التخصص لم ينتشر بين الدول لكان في إمكان كل دولة أن تنتج ما تحتاجه من سلع فقط، وفي هذه الحالة لا نحتاج للتجارة الدولية. وبالتالي فإنه يترتب على زيادة درجة التخصص وتقسيم العمل الدولي إتساع للسوق، وزيادة درجة المنافسة⁽²⁾. وفي هذه الحالة تتعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق⁽³⁾، وتزداد كميتها نتيجة لانخفاض تكلفة الإنتاج الناتجة عن انخفاض نفقة النقل البحري، وهذا الانخفاض ناتج عن النقل بكميات كبيرة في سفن الحاويات.

ويؤدي النقل البحري إلى اتساع الأسواق وترشيد استخدام عوامل الإنتاج مما يؤدي إلى رفع إنتاجيتها، وذلك نتيجة لاستعمال وسائل نقل منخفضة التكاليف.

ويترتب على ذلك زيادة الكفاءة الاقتصادية، ويصاحب ذلك ارتفاع مستوى المعيشة. والعكس صحيح، طالما أن تقسيم العمل يمكن أن يحقق أفضل استخدام لعوامل الإنتاج⁽⁴⁾، مما يؤدي إلى خفض التكلفة، وإنتاج السلع التي تتمتع بميزة نسبية في الإنتاج، والتي يمكن إنتاجها بأقل التكاليف، ويتم تبادل هذه السلع بوسائل نقل بحرية ذات تكاليف منخفضة.

ثالثاً: مستوى الأسعار:

يؤدي النقل البحري وانخفاض تكلفته إلى انتظام التبادل الدولي، وتسهيل حركة عوامل الإنتاج، مما يعنى تقليل فوارق الأسعار بين عوامل الإنتاج⁽⁵⁾،

(1) استاذنا الدكتور/ عادل أحمد حشيش، أساسيات الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002، ص 28.

(2) استاذنا الدكتور/ محمد دويدار، الاقتصاد الدولي، الفتح للنشر، الاسكندرية، 2008، ص 93.

(3) د. فؤاد هاشم عوض، التجارة الخارجية والدخل القومي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 99.

(4) د. كامل بكري، الاقتصاد الدولي "التجارة والتمويل" 2002، بدون ناشر، ص 60.

(5) د. مصطفى محمد عز العرب، النظرية البحثية في التجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية،

ويؤمن النقل البحري استمرار عملية الانتاج وعرض السلع طوال العام، والحد من آثار التغيرات الموسمية على أسعار السلع. ويترتب على كفاءة النقل البحري، زيادة درجة المنافسة في سوق النقل البحري، لأنه في حالة المنافسة في سوق النقل البحري، تصبح مصادر العرض كثيرة، نتيجة إرتفاع مستوى النقل البحري، وبالتالي فإن أسعار النقل تميل إلى الانخفاض، وهذا كله يؤثر على تكلفة إنتاج السلعة.

رابعاً: تكلفة النقل البحري:

يرى البعض⁽¹⁾: أن نفقات النقل من معوقات التجارة الدولية، وذلك بسبب أنه إذا كانت نفقات النقل مرتفعة، فإن التجارة الخارجية تقل بين الدول. ومن ناحية ثانية فإن عامل المسافة يجعل من الصعب على المنظمين أن يكونوا على علم بطبيعة حاجات الأسواق البعيدة.

ويرى البعض الآخر⁽²⁾: أن نفقات النقل ليست معوقاً للتجارة الخارجية. ولكنها في المقابل قد تكون سبباً في قيام التجارة الخارجية، وذلك في حالة ما إذا كان استيراد السلعة أقل تكلفة للدولة من الحصول عليها داخلياً من مكان بعيد نسبياً. ونفقات النقل من الممكن أن تكون أكبر داخل الدولة الواحدة، وذلك في حالة ما إذا كانت بين اقليمين نائيين داخل نفس الدولة، وذلك عكس ما إذا كانت بين دولتين متاخمتين حدودهما السياسية. وبالتالي فإن نفقات النقل من العوامل التي تؤثر في تيار واتجاه التجارة الخارجية⁽³⁾، وإذا كانت نفقات النقل كبيرة بحيث تفوق الفرق في الثمن قبل التجارة، فإن ذلك يحول دون قيام تبادل دولي.

القاهرة، 1988، ص 234-235.

- (1) Staffan. B. Linder, An Essay on Trade and Transformation, New York: John wiley & son, 1961, p. 107.
- (2) Kindelberger, Trade and National Economy, Yele University Press, 1962, p. 12.
- (3) Ibid., p. 6.

وتؤثر نفقات النقل في قيام التجارة الدولية، ومع زيادة التقدم في مجال النقل البحري وانخفاض نفقاته بالنسبة لنفقات الإنتاج الإجمالية، زادت التجارة الخارجية، وتم إدخال سلعاً جديدة في التبادل الدولي كانت نفقات النقل المرتفعة تحول دون تداولها.

وتؤكد دراسة⁽¹⁾ أجريت خلال الفترة من عام 2005 حتى عام 2014، أن متوسط تكاليف النقل البحري على المستوى العالمي قد بلغت نحو 9% من قيمة الواردات، وذلك يرجع إلى التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري، وما ترتب على ذلك من تيسير النقل، ووجود سفن أكثر كفاءة في استهلاك الوقود. ويرى البعض الآخر⁽²⁾. أن تكلفة النقل تصل نحو 10% من قيمة السلعة المنقولة.

ويرى آخرون⁽³⁾: أن نفقات النقل في التجارة الخارجية تتراوح ما بين 5% - 15% من قيمة السلعة المنقولة. وأن التقدم العلمي في قطاع النقل، والاتجاه العام لتخفيض نفقاته بالنسبة لنفقة إنتاج السلع سيؤدي إلى اتساع نطاق التجارة الخارجية، وسيضيف إلى التعامل سلعاً جديدة كانت نفقات النقل المرتفعة تحول في الماضي دون تداولها تداولاً مريحاً. وبالتالي كلما زادت تكلفة النقل البحري، واضيفت إلى قيمة السلعة، كلما زاد ثمن السلعة. وفي ظل افتراض انخفاض تكلفة النقل البحري وثباتها في المدى الطويل، فإن المنتج الذي يتمتع بهذا الخفض في التكلفة الناجمة عن النقل البحري، ومع تزايد مستوى الإنتاج، يستطيع أن يسيطر على أكبر قدر من السوق. والمنتج الذي ترتفع تكلفته يمكن له أن يتمتع بالميزة النسبية إذا كان النقل منخفض الثمن، وذلك عكس المنتجين

(1) alrai.com/article/7478.html.

(2) د. هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1984، ص 32.

(3) د. فؤاد هاشم عوض، التجارة الخارجية والدخل القومي، مرجع سابق، ص 99.

المنافسين الذين لا يتمتعون بميزة النقل البحري المنخفض، سواء في تكلفة المنتج النهائي، أو في كل المدخلات المستخدمة في إنتاج هذا المنتج⁽¹⁾.

المطلب الثاني

تطور الدور التجاري للميناء البحري

تلعب نفقات النقل البحري دوراً هاماً في التجارة الدولية، وهي أحد العوامل المؤثرة في توطن الصناعة. وفي الغالب يتم التوطن الصناعي بالقرب من المادة الخام أو بالقرب من الأسواق أو من الميناء البحري أو موارد الوقود أو القوى الكهربائية. والصناعات التي تكون بها المواد الأولية نسبة كبيرة من قيمة الناتج النهائي، تفقد جزءاً كبيراً من المادة الأولية أثناء العملية الأولى للإنتاج، وبالتالي تتوطن في الدول التي بها المادة الأولية.

والمراحل الأولى للتعددين تتوطن في الدول التي بها مناجم هذه المعادن. ويرجع السبب في هذا التوطن إلى ضخامة نفقات نقل هذه المواد الخام إلى الخارج لتصنيعها⁽²⁾. وأما الصناعات التي تكون المواد الأولية بها نسبة قليلة من قيمة الناتج والتي لا تفقد إلا جزءاً بسيطاً من المادة الأولية أثناء عملية الإنتاج، فإنها تتوطن في البلدان التي تتوفر لديها العوامل الأخرى للإنتاج وهي رأس المال والخبرات الفنية والتنظيم. وهناك بعض الصناعات تتوطن بالقرب من مصادر القوى المحركة إذا كانت تعتمد بنسبة كبيرة على هذه القوى المحركة مثل اتجاه صناعة الحديد إلى التوطن بالقرب من المناجم. وصناعة الألومنيوم والأسمدة تتجه إلى التوطن بالقرب من مصادر القوة الكهربائية. ويرجع السبب في ذلك إلى ضخامة نقل القوى المحركة بالنسبة لنقل المواد الأولية⁽³⁾.

(1) Terro.D.Heaver. John. E. Toplin. "Terms of shipment and efficiency in over-seas trade" Journal ar maritime policy and management, vol. (8), (4) oet. Dee. 1981, p. 335-252.

(2) أ.د. مجدى محمود شهاب، الاقتصاد الدولي، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1996، ص 83-81.

(3) أستاذنا الدكتور/ عادل أحمد حشيش، أساسيات الاقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص 31-32.

وبالتالي تؤثر نفقات النقل في مقدرة كل دولة على الانتاج⁽¹⁾، فمنهما ما يتفوق في انتاج الكيماويات ومنها ما يتفوق في انتاج السيارات، وهكذا باقى المنتجات. ومن هنا يأتى دور الميناء البحري في نقل هذه المنتجات أو المواد الأولية إلى مكان صناعتها من دولة إلى أخرى، فمثلاً تنتشر صناعة المنسوجات القطنية في كل من إنجلترا واليابان وإيطاليا رغم عدم زراعة القطن بأراضيها. وكذلك تنتشر الصناعات الثقيلة بين الدول الأوروبية رغم عدم وجود بعض المعادن بأراضيها، وهذا يرجع إلى انخفاض نفقات نقل المواد الخام عن طريق سفن الحاويات، الأرخص سعراً بين كل وسائل النقل الأخرى، سواء كان جوية أو أرضية.

ويمكن القول بأن الموانئ البحرية ساعدت بدرجة كبيرة في نقل المواد الأولية والسلع الوسيطة والنهائية الصنع من وإلى دول أخرى متعددة. ولولا تطور دور الميناء البحري والنقل لظل نظام الانتاج بالوضع البدائي الذى كانت عليه في الأزمنة القديمة، أو كانت كل دولة تعتمد على انتاجها المحلى من كافة السلع. ولهذا تؤثر الميناء البحري في نفقات النقل، وتؤثر نفقات النقل في التخصص الدولى⁽²⁾.

ويدخل ضمن الميناء البحرى، المنطقة الاقتصادية التى تصل منها وإليها البضائع، والتى تؤثر على حركة تدفق البضائع إلى الميناء، والتى يطلق عليها الميناء المدينة مثل سنغافورة وهونج كونج. ويهدف الميناء البحري إلى تنمية حجم الأنشطة القائمة بداخله، لأن نمو هذه الأنشطة وإزدهارها يؤدي إلى زيادة صافى دخل الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين، الذين يرتبط دخلهم بطريق مباشر أو غير مباشر بنشاط نقل التجارة البحرية. وبالتالي كلما زادت الميناء من

(1) أ.د. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الفتح للطباعة والنشر، الاسكندرية، 2003، ص 66.

(2) د. محمد ابراهيم عبد الرحيم، العولمة والتجارة الدولية، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، 2009، ص 55.

كفائتها وإمكاناتها، كلما زاد صافي دخل الميناء، وهؤلاء المتعاملون مع الميناء يمكنهم تعظيم نشاطهم وإيراداتهم، في حالة ما إذا زادت الميناء من كفاءتها، وخفضت التكاليف، واكتسبت التميز التنافسي في أوجه نشاطها⁽¹⁾.

وتؤدى الميناء البحري وظائفها التقليدية وهى تتحصر في نقل وتداول الحاويات أو البضائع، وتقدم لعملائها الخدمات الأساسية، وهى نقل البضائع، وتستيف البضائع لتحويلها أو فض تستيف البضائع المحواه، وتقدم لعملائها مجموعة من الخدمات الرئيسية البحرية لتداول البضائع والخدمات البحرية والصيانة، وتقوم بدور يرسمه القانون مسبقاً، وتطبقه على كل العملاء دون تمييز بينهم، وهى تعمل بنظام إدارى منظم يهدف إلى الانتاج، ولا يهتم بالعملاء بقدر اهتمامه بتطبيق القانون المنظم لحركتها التى لا تراعى وظيفة العميل. تطور الوظيفة الاقتصادية للميناء البحرى:

ومع زيادة حدة المنافسة العالمية بين الموانى، تعمل الميناء بأقصى كفاءة ممكنة لها،

حتى تستطيع أن تقوم بإدارة شبكة من الموانى الجافة المرتبطة بها مباشرة والتى عن طريقها يمكن للشاحنين إصدار سندات الشحن، والتعاقد مع خدمات نقل الحاويات من الميناء إلى أماكن أخرى، سواء بالقطار أو النقل البرى لعملائها. وتقوم على تنمية الخدمات اللوجستية المتخصصة داخل الميناء، كتجهيز وتصنيف معدات السيارات وأجزائها الاحتياطية، وتخزينها وتجميعها وتوزيعها. والقيام بعمليات تصنيف ومزج وتجزئة وتعبئة وتخزين وتوزيع البضائع الصب، وتعبئة البضائع المتلجة في الحاويات، وعمليات اصلاح وصيانة الحاويات، وتداول البضائع الخطرة ونقلها، وتداول وتخزين البضائع المبردة. وأن تقدم الميناء عمليات تكنولوجيا المعلومات لعملائها.

(1) الأفراد المتعاملون مع الميناء هم التجار الذين تمر تجارتهم بالميناء، ويقومون بأعمال الشحن والتفريغ والتخزين واصلاح السفن وبنائها وإمداد السفن، ويقومون مشاريع صناعية وخدمية داخل الميناء، وأصحاب المهن التى تتوقف على نشاط الميناء البحرى مباشرة أو بصفة غير مباشرة.

ويجب على الميناء أن تتوع أنشطتها بعيداً عن نشاطها التقليدي، والبحث عن وسائل جديدة تكون أكثر فاعلية من أجل تنويع الخدمات التي تقدمها، وأن تعمل الميناء على تحقيق الآتي لعملائها:

1 - مساعدة العملاء في تخفيض تكاليف استلام البضائع، وذلك عن طريق خفض تكاليف التشغيل.

2 - أن تقدم الميناء لعملائها مجموعة من الخدمات التي تتصف بالسرعة والكفاءة، ومساعدة العملاء في توسعة أسواقهم للمساهمة في نمو أعمالهم. وأن يقوم مدير الميناء بتوزيع وقته تبعاً للأولويات التي يتم وضعها للاستثمار، والاتصال بالعملاء والتخطيط المشترك معهم، وتطوير المهام الرئيسية لإدارة الميناء.

وفيما يتعلق بموقفها من العملاء، فإنه لا يجب أن تلتزم الميناء بعقلية نظام الأوامر القانونية التي تحبط أي محاولة للابتكار، وإنما يجب أن تتصدى إدارة الميناء لكل المشاكل التي تواجه العملاء وتبتكر لها الحلول الفعالة. موقف الميناء من الخدمات(1):

تقدم الموانئ البحرية خدماتها التقليدية لتداول البضائع والخدمات البحرية وخدمات الصيانة، سواء قدمتها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة عن طريق التعاقد مع الغير لتقديمها، ولكن يجب أن تقدم الميناء خدمات عالية الكفاءة لنشاطها الرئيسي لتداول البضائع والخدمات البحرية وأن تقدمها باختيارات متعددة وبدائل كثيرة. وتقوم الموانئ التقليدية بتمويل استثماراتها من إيرادات التشغيل، ولكن يجب على الميناء أن تغير من سياسات التمويل القائمة على التشغيل، وأن تفعل

(1) يرى الدكتور/ رمزي زكي، أن النمو المتسارع لقطاع الخدمات على الصعيد العالمي، دفع عدد من فقهاء الاقتصاد إلى التحدث عن ما يسمى بثورة الخدمات وعن مجتمع ما بعد الصناعي وعن اقتصاد الخدمات، ومدى قدرته الهائلة على توليد الناتج المحلي، وقد وصل نصيب هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي في مصر نسبة 54%.

- الدكتور/ رمزي زكي، ظاهرة التدويل في الاقتصاد العالمي وأثارها على البلدان النامية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 1993، ص 121-123.

نظام المشاركة مع الشركات أو العملاء في التمويل، واقتسام الأرباح والتكاليف والمخاطر.

مواصفات الميناء المتطور:

وفي حالة الميناء الغير متطور، ينظر العميل إليها على أنها لا تساعد في تحسين خدمات تدفق البضائع، وهي ميناء جامدة في سياستها وفي قراراتها ولا تشارك في حل مشاكل المتعاملين لديها، وتعتمد على سلطة القانون، فيحاول العميل إيجاد سبل تحايل للتعامل معها، لأنه يرى أن الميناء لا تقى باحتياجاته. ويجب على الميناء البحري أن تكون حريصة وهي تتعامل مع العميل على أساس أنه شريك لها وتتعاون معه في ابتكار الحلول المناسبة. وأن تقوم بعرض امكانياتها من أجل تحويل الحلول اللوجستية إلى أنشطة تحوز على ثقة عملائها، وأن تقيم علاقاتها بعملائها على اساس التحاور والمرونة والشفافية في اتخاذ القرارات، وتحسين نوعية الخدمة، وإبتكار حلول لها تعتمد على خلق المعلومات والتبادل الالكتروني لها، وأن تتعامل مع العملاء كوسيط في تبادل المعلومات. ولا يجب أن تفرض رسوم إدارية إضافية لخدمة تبادل المعلومات على عملائها، أو تفرض على عملائها اجراءات بيروقراطية، مثل أن تطلب منهم جداول مسبقة لإيجارات السفن وترردها على الميناء، وتطلب جزءاً مسبقاً للرصيف لربط السفينة، وتقديم مستندات البضائع المتداولة مسبقاً على استثمارات مخصصة لهذا الغرض، بما يزيد من التكاليف على المتعاملين مع الميناء.

الدور الاستثماري للميناء:

الميناء البحري لها دور استثماري يقوم على تطوير المشاريع الموجودة بها، وإقامة مشاريع مستقبلية وجذب شركات للعمل بها، عن طريق تحديد وتوقع الفرص المقبلة، وبالتالي يجب على الميناء أن تتصف بالإدارة التوسعية لأصولها، والتركيز على التخصص في تداول البضائع. وهذا يتطلب من الميناء أن تتصف بالآتي:

- 1- سرعة تفريغ البضائع.
- 2- سرعة دوران السفن في الدخول في الدخول والخروج من الميناء.
- 3- تحديث البنية التحتية عن طريق زيادة ممرات دخول السفن الأكثر عمقاً، وأن يكون الرصيف طويلاً، وأحواض دوران السفن أكثر إتساعاً عند الدخول والخروج من الرصيف، حتى تستطيع استقبال السفن العملاقة، لأن الميناء يحتاج إلى أنظمة إدارية متكاملة، حتى يتوازن إنسياب البضائع من خلال الحركة المتعددة داخل الميناء، وحتى تتجول الميناء التقليدية إلى مراكز للتوزيع في ظل وضع تصور واضح لمستقبل تطور الخدمات التي تقدمها الميناء للعملاء على أساس واقعي والتنبؤ بحركة تدفق البضائع وطلبات العملاء، حتى تستطيع الميناء أن تقيم مشاريع مستقبلية وتطوير المشاريع الحالية.

ارتفاع مستوى جودة الخدمات:

أكدت بعض الدراسات⁽¹⁾، أن نجاح العديد من المشروعات يقوم على أسس تسويقية بالدرجة الأولى، حيث أن كل منها قد بذلت جهوداً فائقة للتعرف المستمر على حاجات ورغبات عملائها، مع إمكانية كبيرة في تحديد الأسواق المرتقبة للنشاط، وقدرة على حفز ودفع العاملين لديها لتطوير خدمات عالية الجودة تتناسب مع حاجات ورغبات العملاء. وقد أصبحت الخدمات التي تقدمها الميناء البحري للعملاء الأساس الأول لبناء البنيان التنظيمي وهيكل أداء الخدمة على أسس تسويقية، باعتبار أن مسئولية الميناء إشباع رغبات وحاجات العملاء المتطورة والمتغيرة تعتبر المبرر الاقتصادي لها، أي أن العميل هو النشاط في ذاته، لذا تعبأ كافة الجهود البشرية والانتاجية في الميناء لإرضاء وإشباع رغبات العملاء، وقد أدى تناقص الفرص، وزيادة حجم المنافسة وتنوع أدواتها وتسارع

(1) Philip Kotler & Gary Armstrong, marketing an introduction, 3rd, New Jersey Englewood cliffs, prentice-Hall, Inc, 1993, p. 8.

خطوات التقدم التكنولوجى إلى قيام العديد من الموانى البحرية باكتشاف الدور المهم الذى يؤديه التسويق لخدماتها، وتعمل الشبكة الموحدة المركزية للمعلومات لدى الميناء على زيادة القيمة لدى العملاء، وتكامل واندماج سلسلة الامدادات، وايجاد فرص لتحقيق كفاءة القيام بعمليات خدمات تسليم البضائع الرئيسية من وإلى العملاء، وهى تساعد على زيادة كفاءة معدات تداول البضائع حتى تتساوى مع الطلب عليها. وأيضاً تساعد على جدولة حركة تدفق البضائع من الرصيف إلى باب الشاحن في الوقت المناسب.

المطلب الثالث

أهمية الميناء البحري لتجارة الترانزيت

تمهيد:

يسمى العديد من البلدان، سواء المتقدمة أو النامية إلى تطوير موانئها، والتفكير والاهتمام المتواصل في أحسن السبل التى يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى أسواقها النهائية وتسهيل حركة نقل البضائع وتخفيض أسعار نقلها، ودفع حركة التطوير للميناء البحري لتواكب التطورات الحديثة في تكنولوجيا تداول البضائع. والبعض الآخر من البلدان انتهج سياسة إعادة هيكلة الموانى التى تعاني من انخفاض أداء الإدارة والتشغيل، وتشمل عمليات الهيكلة خصخصة الميناء البحرى، وغير ذلك من الأساليب الاقتصادية التى تستخدم للإرتقاء بمستوى الأداء، وتشجيع تجارة الترانزيت بالموانى البحرية، وذلك لزيادة حجم الطلب العالمى على خدمات الميناء البحرى.

وفى الآونة الأخيرة استطاعت كثيراً من البلدان أن تطور تجارة الترانزيت، وتضع لها سياسات ونظم إدارية وتسويقية واستراتيجية منظمة حتى تستطيع أن تجذب جزء مهم من تجارة الترانزيت لموانئها البحرية. وتقسّم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: تطور تجارة الترانزيت البحرية.

الفرع الثاني: دور الميناء البحري في تجارة الترانزيت لمصر.

الفرع الأول

تطور تجارة الترانزيت البحرية

الترانزيت هي: البضائع التي ترد إلى الميناء بهدف إعادة نقلها مرة أخرى إلى دولة أخرى، وليس بغرض استهلاكها في الدولة التي يقع بها هذا الميناء.

أنواع تجارة الترانزيت:

أولاً: نوع البضائع الواردة:

1- الصب السائل البترول: يتم تخزين البترول سواء الخام أو المكرر في ميناء (روتردام) بهولندا في خزانات ضخمة، ثم يعاد شحنه إلى الدول المستهلكة.

2- الصب الجاف للحبوب والمواد الخام: توجد موانئ عديدة في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا وأستراليا ودول شمال أوروبا، يتم فيها تداول البضائع الصب الجاف بنظام الترانزيت.

3- البضائع العامة والحاويات: يتم تخزين هذه البضائع المتنوعة لفترة طويلة في مناطق حرة داخل الميناء، ثم يعاد توزيعها على الدول المستهلكة.

4- الركاب: تقدم خدمات الترانزيت للركاب بهدف السياحة.

ثانياً: تداول البضائع⁽¹⁾:

1- تداول مباشر (اقطرمة): وهي البضائع الواردة إلى الميناء على

الخط الملاحي إلى البلد المستورد للبضائع، ومن الممكن أن يتم

النقل عن طريق تفريغ البضائع من سفينة وشحنها على ظهر سفينة

أخرى، ومن الممكن تخزينها في الميناء فترة زمنية محددة تحت

(1) تم تقسيم تجارة الترانزيت وفقاً لوجهة نظر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (انكتاد) إلى: 1-

الترانزيت المباشر (الاقطرمة). 2- ترانزيت غير مباشر.

- د. سميرة بدوي، اقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، مرجع سابق، ص 213.

مسئولية متعهد النقل، وباستخدام وثيقة نقل واحدة وتحصيل نولون واحد على البضائع.

2- تداول غير مباشر: وهي البضائع التي ترد إلى ميناء وسيط على الخط الملاحي بفرض اعادة نقلها إلى ميناء أخرى، ولكن دون أن تكون الوجهة النهائية للبضائع قد تحددت حتى يمكن اعادة شحنها. وهذه البضائع ترد للميناء ضمن قائمة الواردات للميناء الوسيط وتخزن بها، ثم يعاد شحنها كلها أو بعضها إلى ميناء دولة ثالثة بسند شحن منفصل.

وتهتم المواني بالفوائد التي تعود عليها من تجارة الترانزيت بالحاويات، وتقوم السفن بنقل الحاويات على مواني وسيطة للاقتصاد في النفقات، ثم يعاد شحن البضائع إلى مواني أخرى محيطة بواسطة سفن روافد، ومن الممكن أن تنتقل الحاويات من المواني الوسيطة إلى ميناء ترانزيت في منطقة أخرى، ومنها يتم توزيع الحاويات الترانزيت إلى المواني المحيطة بواسطة سفن روافد. وفيما يخص تجارة الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، المتجه إلى شرق البحر الأبيض المتوسط، فإنها تنتقل من موانئها إلى مواني برشلونة ومارسيليا ومواني غرب إيطاليا، ثم تنتقل من هذه المواني إلى ميناء بورسعيد ودمياط والاسكندرية، وتوزع الحاويات بواسطة سفن روافد إلى المواني المحيطة بشرق البحر الأبيض المتوسط، ويكن أن يتم النقل بالعكس.

ومع تطور النقل البحري في الوقت الحاضر تم انشاء مواني متخصصة في التعامل مع بضائع الترانزيت، وتتميز هذه المواني بموقعها المميز، ويتم نقل بضائع الحاويات بالترانزيت إلى الميناء في أحجام صغيرة من عدة مواني، ثم تنتقل بسفينة ضخمة إلى الميناء النهائي، وهو ما يحدث في جميع تجارة الشرق الأقصى من مواني شرق البحر الأبيض المتوسط بواسطة سفن

روافد إلى ميناء دمياط أو بورسعيد، ثم يعاد نقلها بسفن كبيرة إلى بلاد الشرق الأقصى.

وأدى النمو الكبير في حجم التجارة العالمية للترانزيت إلى تشجيع الدول النامية على جذب جزء منها لموانئها، وذلك للاستفادة الكبيرة التي تعود على اقتصادياتها من زيادة النقد الأجنبي المترتب على تلك التجارة، وهو لا يقل عن الدخل المترتب عن التنمية الصناعية الحديثة مع قلة الإستثمارات المطلوبة للمواني الترانزيت، إذا ما قورنت بالاستثمارات المطلوبة للمشروعات الصناعية. وهو ما حدث لدول جنوب شرق آسيا مثل تايلاند واندونيسيا والفلبين وماليزيا وسيريلانكا، واستغلوا النمو المتزايد في تجارة هذه المنطقة، ونمو صادرات البلاد الآسيوية مع حسن موقعها الجغرافي، وذلك لجذب جزء من تجارة الترانزيت إليها⁽¹⁾.

الفرع الثاني

دور الميناء البحري في تجارة الترانزيت لمصر

يعتبر التسويق من أهم العوامل التي تساعد في تنشيط تجارة الترانزيت بالمواني، ويتمثل التسويق في قيام إدارة الميناء بمجموعة من الاجراءات، هدفها توضيح امكانية الميناء ومحطات تداول الحاويات لشركات الملاحة ومتعهدي النقل لتجارة الترانزيت. وذلك عن طريق عمل حملات اعلامية في وسائل الاعلام ذات الارتباط بالنقل البحري على مستوى العالم، وبيان كافة التيسيرات المقدمة من الميناء. ويتبع ذلك اشتراك إدارة الميناء في المؤتمرات العالمية الخاصة بتجارة الترانزيت. وإرسال نشرات دورية إلى كل الخطوط الملاحية العالمية ووكلاء الشحن، وموضحاً بها التسهيلات التي تقدمها الميناء وموقعها

(1) د. سميرة بدوي، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل المواني في ظل المنافسة العالمية، مرجع سابق، ص 217.

الجغرافي المميز ومعدات التداول والتسهيلات الفنية، وبيان بأسعار الخدمات التي تقدمها الميناء⁽¹⁾.

ارساء السفن:

يمكن القيام بعملية تطوير الخدمات بالميناء ومحطات الحاويات عن طريق اتباع سياسة مرنة في عمليات رسو السفينة، وأن تكون امكانية الرصيف المعين لرسو السفينة مناسباً للبضائع قبل تحديد هذا الرصيف⁽²⁾، وذلك لتحقيق عامل الاقتصاد في الوقت لبضائع الترانزيت المترددة على الميناء، لتقليل زمن تواجد سفن الترانزيت بالميناء حتى تنخفض التكلفة على ملاك السفن⁽³⁾. وأن يتم تطوير العمل بمحطات تداول الحاويات بالميناء ليساير مستوى انجاز الأعمال بالمحطات العالمية لتداول الحاويات، خاصة الشحن والتفريغ للسفينة الأم وسفن الروافد.

ولتسهيل عملية إرساء السفن بالميناء يمكن القيام بإجراءات جمركية بسيطة وسريعة بالموانئ ومحطات تداول الحاويات، وذلك لسهولة مرور الحاويات الترانزيت من النقاط الجمركية على حدود الدولة لدولة أخرى، وتيسير انتقالها عبر أراضي الدولة، وعدم تفتيشها إلا في أضيق الحدود طبقاً للقانون.

ويجب تطوير خدمات سفن الروافد بالموانئ، لأن ذلك يؤدي إلى تنشيط تجارة الترانزيت، خاصة وأن شركات الملاحة تختار الموانئ الرئيسية كموانئ ترانزيت وتشغيل سفن روافد لتوزيع أو تجميع الحاويات الترانزيت. ويتم تشغيل سفن الروافد عن طريق تملك شركة الملاحة عدداً من السفن الروافد تتعامل مع الميناء والموانئ المحيطة، أو يتم التشغيل عن طريق شركة ملاحية مستقلة، تُسير وتشغل سفن روافد لخدمة الحاويات الترانزيت في المنطقة، وهو ما قامت

(1) د. سمية بدوي، اقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، مرجع سابق، ص 219.

(2) د. عبد الوهاب عبد الحميد صالح، النقل الداخلي، الجزء الثاني، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص 235.

(3) إ/ محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، مرجع سابق، ص 15.

به هيئة ميناء سنغافورة من إنشاء شركات ملاحية مستقلة لسفن الروافد تعمل في سنغافورة، وتوجد كذلك شركات لتشغيل سفن الروافد بالبحر الأبيض المتوسط في اليونان وقبرص. ومن الممكن أن تزداد مواني الترانزيت في مصر، وتمارس هذه التجارة بصورة أكبر، إذا تم إنشاء شركات ملاحية لسفن الروافد المستقلة والتي تعمل في الميناء، ويستوى أن تكون براسمال وطنى أو مشترك⁽¹⁾.

تسعير الخدمات

يعتبر السعر من أهم العوامل التي يتم على أساسها التبادل بين الميناء البحري والعملاء، فالسعر يعتبر العامل الحاسم الذى يقرر العميل على أساسه قبول الخدمة أو رفضها. والسعر لا يمكن فصله عن الخدمة لأن العميل في العادة يقارن بين ماهية الخدمة المقدمة له والمقابل الذى يدفعه، أو التكلفة التى سوف يتحملها، والسعر أحد عناصر هذه التكلفة الرئيسية. وتعتبر استراتيجية التسعير من أهم أدوات الميناء البحري في تحقيق أهدافها، سواء كانت تهدف إلى تعظيم الربح أو تغطية تكاليفها أو كسب نصيب من السوق أو تعظيم مركز الميناء البحرى. ويقصد بإستراتيجية السعر هنا مدى السعر ومجال حركته بالشكل الذى يحقق أهداف الميناء.

يتأثر السعر بالهدف منه والتكلفة والربحية واتجاهات العملاء وقدراتهم وظروف الميناء البحري المنافسة. ويوجد أسلوبان لتسعير خدمات الميناء، يعتمد الأسلوب الأول على النظرية التقليدية، في حين يعتمد الأسلوب الآخر على بعض الأساليب العملية في التسعير:

أولاً: الأسلوب التقليدى للتسعير:

يعتمد على معرفة تقديرات الطلب والتكلفة، وبمقارنة اجمالى التكاليف والإيرادات يظهر أفضل سعر وهو الذى تصل عنده الأرباح إلى أعلى معدلاتها.

(1) د. سمية بدوى، إقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل المواني في ظل المنافسة العالمية، مرجع سابق،

ويمكن كذلك الوصول إلى أعلى ربحية ممكنة على أساس الإيراد والتكاليف الحدية.

1- تقدير السعر على أساس مقارنة الإيرادات بالتكاليف الكلية:

يعتمد هذا الأسلوب على تقديرات الطلب والتكاليف في ظل افتراضات أسعار معينة للخدمة. ويقصد بكمية الطلب المتوقع، كمية الخدمات التي يمكن بيعها خلال فترة محددة وبسعر معين.

العلاقة بين السعر والطلب ومرونة الطلب:

تزداد كمية الطلب عندما ينخفض السعر، والعكس صحيح، وهو عندما يرتفع السعر يقل الطلب⁽¹⁾،

والدراسة العامة للعلاقة بين السعر والطلب سواء كانت العلاقة كلاسيكية أو غير كلاسيكية لا تكفي، ويجب دراسة العلاقة النسبية بين مقدار التغير في السعر وكمية التغير في الطلب⁽²⁾. ويقصد بمرونة الطلب، التغير النسبي في الطلب نتيجة التغير النسبي في السعر. والطلب المرن يعنى أن خفض سعر المنتج بنسبة معينة يؤدي إلى زيادة الكمية المطلوبة بنسبة أكبر. ويقصد بالطلب غير المرن السلع التي لا تتأثر كثيراً بالتغير في السعر، فارتفاع السعر بنسبة كبير يتبعه تغير نسبي أقل في كمية الطلب. ولا شك أن قيام الميناء بتقدير المرونة السعرية للخدمات التي تقدمها يسهل عملية تقدير السعر، على عكس الحال عندما تحدد الميناء تسعير الخدمات بدون أن تقدر المرونة السعرية له.

العلاقة بين التكاليف والأسعار والمبيعات⁽³⁾:

(1) هناك أنواع للطلب ليست كلها بهذه الصورة الكلاسيكية، وبالنسبة لكثير من سلع التفاخر يلاحظ عليها أن ارتفاع السعر يؤدي إلى زيادة الطلب أحياناً.

(2) Dalrymple, Douglas, J. & Parsons, Leonard J., Marketing Management: Strategy and cases, 3rd. ed., New York, N. Y: John Wiley & Sons Inc., 1983, p. 420.

(3) Bell, L. Martin, Marketing: Concepts and Strategy, 3rd. ed., Boston, Houghton Mifflin company, 1979, p. 403.

تؤثر التكاليف تأثيراً مباشراً في عملية التسعير، حيث يجب تغطية السعر للتكلفة، وتتأثر التكاليف بكمية المبيعات، فزيادة المبيعات تعنى خفض نصيب الوحدة من التكاليف الثابتة، وهذه بدورها تؤثر في السعر الذى يمكن أن تباع به السلعة، وبالتالي تؤثر المتغيرات الثلاث، الأسعار والتكاليف وكمية المبيعات في بعضها.

ثانياً: السياسات العملية للتسعير:

يوجد العديد من سياسات التسعير، وسوف يظل جزءاً من عملية التسعير يعتمد على خبرات وكفاءة القائمين بالتسعير، ولذا فإن التسعير يعتمد على أسس علمية، ولكنه يحتاج أيضاً إلى خبرة وكفاءة القائمين به. وفيما يلي إشارة موجزة إلى أهم الطرق العملية للتسعير التي يمكن استخدامها مع مراعاة الظروف التي تتناسب مع كل منشأة في ضوء أهداف الميناء والعملاء والمنافسين من الموانئ الأخرى:

سياسة التسعير الرائدة:

يقصد بسياسة التسعير الرائدة: وضع سعر مختلف عن السعر السائد في السوق إرتفاعاً أو إنخفاضاً، فقد تهدف هذه السياسة إلى تغطية التكاليف والتطوير، وتمكن الميناء من عمل خصومات لبعض العملاء مثل سياسة التسعير المتميز، وتعتبر سياسة التسعير المتميز أساساً مرناً في التسعير، وخاصة إذا كان الطلب غير مرن. والتسعير المتميز يسمح للمنشأة بتسعير الخدمة بأعلى سعر ممكن يسمح بتغطية تكاليف التطوير قبل دخول منافسين جدد. وقد يبدو ذلك في سلع الموضحة التي تسعر بسعر مرتفع ثم يخفض السعر بعد فترة وهو ما يسمى بسياسة كشط السوق⁽¹⁾.

وتستخدم أيضاً سياسة تسعير التخلف عندما يريد المسوق دخول السوق والاستحواذ على أكبر كمية من المبيعات، فإن السعر المنخفض هو السياسة التي

(1) Dalrymple, Douglas J. & Parsons, Leonerd J., op.cit, p. 426.

تمكنه من إختراق السوق. ويضاف إلى ذلك سياسة التسعير النفسية التى تقوم على أساس دفع المستهلك على إتخاذ قرار الشراء نتيجة رد الفعل العاطفى أكثر منه على أساس التفكير المنطقى.

سياسة التسعير المهنى:

يحتاج العميل في بعض الأحيان إلى خدمات و سلع لا يعرف عنها الكثير، ولا يعرف أسعارها بالتحديد، ونظراً لأنه لا يستطيع الاستغناء عنها وقت الحاجة إليها، ويستطيع مقدم الخدمة أن يبالغ في المقابل الذى يريده. وهذه السياسة تعتمد على التسعير الأدبى والتسعير المتغير.

وهناك خطوات للتسعير، قد تختلف في مراحلها تبعاً لظروف كل منشأة، والمنتج المراد تسعيره والسوق والبيانات المتاحة⁽¹⁾، وهى تتمثل في تحديد هدف التسعير، وتقدير إحتتمالات المستهلك، ودراسة أسعار الموانى المنافسة حتى يمكنها وضع استراتيجية تراعى فيها ظروف المنافسين، وتحديد بدائل للأسعار ونتائجه وعلاقته بهدف التسعير، وتقدير الطلب.

ويتميز استغلال المرفق العام بخاصية ذاتية وهى ضرورة تحقيق أهداف المصلحة العامة، ولذلك يجب إتباع سياسة في التسعير تعمل على تحقيق الرفاهية للجماعة، وإذا كان المرفق العام من الضرورى أن يحقق أرباحاً، فيجب أن تكون هذه الأرباح مجرد أهداف ثانوية⁽²⁾.

ويجب أن يتم تسعير الخدمات داخل الميناء البحرى عن طريق وضع التسعيرة المقدمة منها، بشرط أن تتضمن تخفيضات أو أسعار خاصة للشركات الملاحية طبقاً لعدد الحاويات المتداولة أو مدى أهمية الشركة في عقد خاص غير معلن. وهذا التصرف من شأنه أن يشجع شركات الملاحة على استخدام الميناء

(1) Asseal, Henry, Marketing Principles & Strategies, New York, The Dryden press, 1993, p. 457.

(2) استاذنا الدكتور/ مصطفى رشدى شبحه، علم الاقتصاد، من خلال التحليل الجزئى، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1989، ص 311.

ومحطة الحاويات. وفي الواقع فإن الموانئ المصرية لم تتبع هذا الأسلوب في التعامل مع عملائها. وإنما تتبع نظام وضع تسعيرة للخدمات المقدمة منها لعملائها، ثم تقوم بإعلانها لهم. ولا تتبع سياسة اعطاء تخفيضات، أو أسعار خاصة للشركات الملاحية طبقاً لعدد الحاويات المتداولة⁽¹⁾.

تداول الحاويات بالموانئ المصرية:

يوجد عدة أسباب أدت إلى تراجع معدل تداول الحاويات بالموانئ

المصرية يمكن إيضاحها فيما يلي:

1- دور هيئات الموانئ المصرية⁽²⁾:

يجب على هيئة الموانئ المصرية أن تتولى الإشراف على الجهود التسويقية التي تقوم بها الشركات الخاصة، والزامها بالحد الأدنى للتداول، وزيادة الأعماق وتفعيل الربط التكنولوجي لجذب الخطوط الملاحية التي تعتبر عميل لمحطات الحاويات. لأن الشركات الخاصة التي تعمل بمحطات تداول الحاويات في مصر، قد تراجع معدل تداول الحاويات لديها من 1700 ألف حاوية عام 2014، مقابل 1650 ألف حاوية عن عام 2015⁽³⁾.

2- انخفاض الصادرات المصرية:

ومن قراءة الجدول رقم (1)، (2) يتضح أن حجم البضائع الصادرة لعام 2015 بلغت 78.226 طن. وأما صادرات عام 2016، فقد بلغت 420.76 طن بنسبة نقص 46%. وبلغت الواردات من البضائع عن عام 2015، 187.222 طن. وفي عام 2016 وصلت إلى 78.655 طن بنسبة نقص 57% عن عام 2015.

(1) د. سميرة بدوي، اقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، مرجع سابق، ص 222.

(2) www.almalnews.com/story/274498/58/aboutus.aspx

(3) شركة الاسكندرية لمحطات الحاويات الدولية (Aict)، المعروفة باسم الشركة الصينية، وهي أحد مشغلي الحاويات في العالم، وهذه الشركة تمتلك النسبة الأكبر 90%، بينما تمتلك هيئة ميناء الاسكندرية نسبة 10%، رغم أنها تعمل في مصر منذ عام 2006.

جدول رقم (1)

اجمالي حركة البضائع الصادرة والواردة إلى الموانئ المصرية
(القيمة بالآلاف طن)

النسبة زيادة أو نقص	السنة	الكمية	البيان
	2015	78226	الصادرات
46% نقص	2016	42076	الصادرات
	2015	187222	الواردات
57% زيادة	2016	78655	الواردات

المصدر: www.amdb.gov.eg/ar/sections/119.
- www.emdb.gov.rg.

جدول رقم (2)

اجمالي عدد الحاويات الصادرة والواردة إلى الموانئ المصرية
(القيمة بالآلاف طن)

النسبة زيادة أو نقص	السنة	الكمية	البيان
زيادة أو نقص	2015	3.207.347	عدد الحاويات الصادرة
6.4% نقص	2016	3.001.543	عدد الحاويات الصادرة
	2015	3.229.626	عدد الحاويات الواردة
7.5% نقص	2016	2.986.971	عدد الحاويات الواردة

المصدر: www.andb.gov.eg/ar/sections/119.
- www.emdb.gov.rg.

وفيما يتعلق بالحاويات الصادرة من الموانئ البحرية المصرية، فقد بلغت عن عام 2015 - 3.207.347 حاوية. وبلغت 3.001.543 عن عام 2016 بنسبة نقص 6.4% عن عام 2015. وأما الواردات للموانئ المصرية

من الحاويات فقد بلغت 3.229.626 عن عام 2015. وفي عام 2016 بلغت 2.986.971 حاوية، بنسبة نقص 7.5%.

3- ارتفاع الرسوم:

ارتفعت رسوم المواني البحرية بمقتضى قرارات وزارية بنسبة 7% للفئات المحددة بالجنيه المصرى، 3% للفئات المحددة بالدولار سنوياً⁽¹⁾، وذلك مقابل الخدمات التى تقدمها المواني المصرية، هو ما جعلها أعلى تعريفية بين المواني المنافسة بحوض البحر الأبيض المتوسط، والمواني المنافسة هي: ميناء بيريه - باليونان، وجياتور في ايطاليا، واسكندرونة وازمير بتركيا⁽²⁾. وترتب على هذا القرار الوزارى دفع رسوم تداول الحاويات بنسب كبيرة مما ترتب على ذلك هروب عدد من الخطوط الملاحية⁽³⁾ إلى ميناء بيريه باليونان، لأن هذا الارتفاع للرسوم التى تم فرضها في ميناء شرق بورسعيد، وهى الأعلى عن باقى المواني، ونتيجة لما تحصل عليه هيئة قناة السويس من رسوم اضافية بنسبة 8% من رسوم عبور القناة، لأى سفينة أطول من 350متر، تدخل شرق بورسعيد. وأن أعلى محطة تقوم بمعدل تداول في مصر 35 حاوية/ ساعة، بينما يصل المعدل العالمى إلى 50 حاوية/ ساعة⁽⁴⁾.

ونص قرار وزارى آخر⁽⁵⁾، على أنه يتم العمل بلائحة مقابل الخدمات التى تؤدى للسفن في المواني البحرية المصرية، ومقابل الانتفاع بالمهمات

(1) نصت المادة (4) من القرار الوزارى رقم (800) لسنة 2016 في 2016/12/24 على زيادة الرسوم وفئات مقابل الانتفاع بنسبة 7% للفئات المحددة بالجنيه المصرى، 3% للفئات المحددة بالدولار سنوياً.

- قرار وزير النقل رقم 800 لسنة 2016 في 2016/12/14، الوقائع المصرية، العدد (282) تابع (ب)، في 2016/12/15.

(2) www.almalnews.com/story/274498/58/aboutus.aspx.

(3) <https://www.elwatunnews.com/news/details/2029000>.

(4) www.almalnews.com/story/274498/58/aboutus.aspx.

(5) نص قرار وزير النقل رقم 488 لسنة 2015 في المادة (1) على أنه: يعمل بأحكام اللائحة المرفقة دون غيرها في شأن مقابل الخدمات التى تؤدى للسفن في المواني البحرية المصرية. ونصت المادة (2) منه على أنه: تزداد الفئات الواردة باللائحة بنسبة 5% سنوياً، على ألا تتجاوز الزيادة خمسة أمثال الفئة الرسوم المقررة بموجب القانون رقم 24 لسنة 1983 - الوقائع المصرية، العدد (205) تابع في 2015/9/7.

والمنشآت الثابتة والعائمة التابعة لهيئة المواني البحرية المصرية لسلامة الملاحة البحرية ومقابل الخدمات الالكترونية المقدمة من هيئة المواني للمتعاملين معها⁽¹⁾. وتزداد ا فئات الواردة باللائحة المرفقة لهذا القرار بنسبة 5% سنوياً على ألا تتجاوز الزيادة خمسة أمثال الفئة الرسوم المقررة بموجب القانون رقم 24 لسنة 1983⁽²⁾.

والقرار الوزاري المشار إليه، يجعل المواني المصرية الأعلى سعراً على مستوى العالم⁽³⁾، مما يقلل من تنافسها، ويزيد من التكاليف المرتبطة بالتجارة الخارجية⁽⁴⁾، لأن القرار الوزاري حمل مقابل الانتفاع بالمهمات والمنشآت العائمة والثابتة التابعة لهيئات المواني وهيئة السلامة البحرية، علاوة على الرسوم الجديدة لمقابل الانتفاع بالخدمات الالكترونية في المواني⁽⁵⁾.

4 - عدم وجود إدارة متخصصة بوزارة النقل لتسويق المواني المصرية. وتقوم شركة الحاويات بالتسويق لخدماتها.

(1) site.eastlaws.com/generch/home/artidestdetails?-masterID=1813658.

(2) www.tahrirnews.com/posts/430735/3.

(3) أ : اجمالي تحصيل رسوم على السفينة في قبرص 4869 دولار.

ب: اجمالي تحصيل رسوم على السفينة في بورسعيد 18539 دولار.

ج: اجمالي تحصيل رسوم على السفينة في اليونان 2925 دولار.

د : اجمالي تحصيل رسوم على السفينة في بيروت 5525 دولار.

(4) <https://www.elwatunnews.com/news/details/2029000>.
www.tahrirnews.com/posts/430735/3.

(5) ميناء شرق بورسعيد تم افتتاحه عام 2004، لخدمة التجارة العالمية والتراتزيت. ويتم التخطيط لها لتكون مركزاً لإقامة منطقة صناعية يخصص انتاجها للتصدير لجذب الخطوط الملاحية العالمية. وتبلغ مساحتها 35.4ك²، وطبقاً للمخطط العام للميناء سوف تزداد هذه المساحة لتصبح 57ك². والميناء مخطط لإنشاء أرصفة بطول 12ك متر، ومخطط لإنشاء منطقة صناعية جنوب الميناء على مساحة 87.6 كيلو متر مربع. وتبلغ المساحة الحالية لمحطة الحاويات 600 ألف متر مربع وعرض مساحة الحاويات 500متر، والمحطة تعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة. ويستقبل الميناء السفن العملاقة من الجيل الرابع، لأن عمق الميناء 17متر وطوله 1200متر.

- <https://marefa.org>.

خاتمة البحث

أولاً: النتائج:

أوضحنا في هذا البحث، الدور الاقتصادي الهام الذي تلعبه الموانئ البحرية في نقل التجارة الخارجية لمصر، مما جعلها تساهم في نقل 90% من تجارة مصر الخارجية، خاصة وأنها تمتلك (15) ميناء تجاري و(177) رصيف خاص بالموانئ و(42) ميناء تخصصية و(6) محطات حاويات و(171) سفينة، وأن ما ورد في سياق بحثنا يشير إلى الآتي:

1- تعاضد دور الميناء الاقتصادي، والذي يقدر بخمسمائة مليار دولار سنوياً، وينقل نحو 1.75 مليار طن بضائع خلال العام، بما يمثل 4.1% من الناتج المحلي الإجمالي.

2- تؤدي الميناء البحري دوراً مهماً في النمو الاقتصادي على أساس أنها تتيح للدولة فرصة استيراد احتياجاتها من الدول المصدرة، وتصدير منتجاتها إلى أنسب الأسواق الدولية.

3- يمكن للميناء البحري أن تساهم في تنمية المناطق المجاورة لها، سواء كانت زراعية أو صناعية أو تجارية. وأن توفر فرص عمل في مختلف الأنشطة الاقتصادية، والمساهمة في تكوين كوادر فنية، وقيام أنشطة اقتصادية تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية وشركات التأمين واصلاح السفن وتموينها، وذلك لأن عدم وجود موانئ بحرية ذات كفاءة يؤثر بالسلب على التنمية الاقتصادية، لإرتفاع أسعار الواردات وفقدان الصادرات قدرتها التنافسية في الأسواق الدولية.

4- تؤدي الميناء البحري دوراً اقتصادياً بارزاً في إقتصاد الدولة، حيث أنها تعمل على زيادة حجم التجارة الخارجية، وفتح منافذ للأسواق العالمية، بجانب أنها تقوم بدور هام في تدعيم استقلال الدولة سياسياً واقتصادياً. وفي حالة

ما إذا إنخفضت تكاليف النقل البحري، وذلك نتيجة تطور صناعة النقل البحري عن طريق تحقيق وفورات في التكاليف، والتحول إلى الشحنات الكبيرة للإستفادة من إقتصاديات الحجم الكبير مثل النقل بالحاويات التي تكون من الباب إلى الباب، فإن نسبة هلاك وتلف البضاعة يقل كثيراً عن ذي قبل.

5- يؤدي نقل السلعة من مكان إلى مكان آخر إلى زيادة منفعتها المكانية والزمانية، سواء كانت سلعاً أولية أو منتج نهائى. وتقاس هذه المنفعة الاقتصادية بالفرق بين ثمن السلعة في مكان إنتاجها والمكان الذى ترتفع فيه منفعتها الاقتصادية.

6- تؤثر نفقات النقل البحري في مقدرة الدولة على الإنتاج، لأن تكاليف النقل البحري تبلغ نسبة 9% من قيمة السلعة المنقولة، وذلك يرجع إلى وجود سفن الحاويات ذات الحجم الكبير عالية الكفاءة.

7 - ساهمت الموانى البحرية في نقل المواد الأولية والسلع الوسيطة وتامة الصنع، وذلك لأنها الأرخص في تكلفة النقل عن الوسائل الأخرى، سواء كانت جوية أو أرضية. والنقل البحري أحد العوامل المؤثرة في التخصص وتقسيم العمل الدولى.

8 - تؤدي الميناء البحري وظائف تقليدية وهى نقل البضائع، بجانب أنها تستطيع أن تدير شبكة من الموانى الجافة المرتبطة بها مباشرة، وهى نقل الحاويات بالسيارات أو القطار، ويمكنها أن تقدم الخدمات اللوجستية المتخصصة داخل الميناء مثل تجهيز وتصنيف معدات السيارات وتخزينها وتجميعها، والقيام بعمليات اقتصادية مثل تصنيف ومزج وتجزئة وتعبئة وتخزين وتوزيع البضائع، بجانب قيامها بتقديم خدمة تكنولوجيا المعلومات لعملائها. والقيام بعملية التنبؤ بتدفق البضائع، وطلبات العملاء حتى يمكنها أن تقيم مشاريع مستقبلية.

9 - الاهتمام بتطوير الميناء عن طريق ابتكار أحسن السبل التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى أسواقها النهائية، وتخفيض أسعار نقلها لتواكب

التطورات الحديثة في تكنولوجيا البضائع، وغير ذلك من الأساليب التي تؤدي إلى الارتقاء بمستوى أداء الميناء البحرى.

10- تشجيع تجارة الترانزيت عن طريق إنشاء الموانى البحرية التى

تتفق وطبيعة هذه التجارة، حتى يمكن الاستفادة بميزة كثرة الموانى المصرية.

11- التغلب على معوقات تداول تجارة الترانزيت عن طريق عدم

المغالة في زيادة رسوم الموانى، حتى لا تفقد ميزة المنافسة مع الموانى الأخرى، ويؤدى ذلك إلى هروب الشاحنين إلى الموانى المنافسة.

12- تراجع معدل تداول الحاويات بالموانى المصرية، وذلك بسبب

إشراف هيئات الموانى المصرية على الجهود التسويقية التى تقوم بها الشركات الخاصة، وما ترتب على ذلك من تراجع المعدل من 1700 ألف حاوية عام 2014 إلى 1650 ألف حاوية عام 2015.

ثانياً: التوصيات:

1- العمل على تطوير أداء الميناء البحرى، لمواكبة الزيادة المستمرة في

حجم التجارة الخارجية. وزيادة امكانات الميناء البحرى يتم عن طريق زيادة عمق غاطس رصيف الميناء، حتى يمكن لسفن الحاويات العملاقة أن تتعامل مع الميناء، وبالتالي يزداد عدد السفن المتردد على الميناء البحرى.

2- زيادة تنمية المناطق المجاورة للميناء البحرى، وتحويل برامج التنمية

الاقتصادية عن طريق تشجيع قيام بعض الصناعات، لأن ذلك يؤدى إلى زيادة مورد للخزانة العامة.

3- زيادة القدرة التنافسية للصادرات المصرية عن طريق إدارة وتشغيل

الميناء البحرى بمستوى إدارى متطور، حتى يمكن الإسراع بعملية تداول البضائع وبأقل التكاليف، وهذا يتطلب تغيير النمط التقليدى لأساليب تشغيل الميناء.

4- أن تقدم الميناء البحرى سلسلة من الخدمات المتنوعة، وهو النقل

متعدد الوسائط، وإدارة سلسلة الامدادات بأكملها لتلبية طلب السوق المتعدد.

5- يجب على الميناء أن تبحث عن وسائل جديدة تكون أكثر فاعلية من أجل تنويع الخدمات التي تقدمها مثل أن تهتم بالاتصال بالعملاء، وأن يكون التخطيط مشتركاً مع العملاء. وأن تتصدى الميناء البحري لكل المشاكل التي تواجه العملاء، وأن تبتكر الحلول الفعالة لها، وأن تساعد العملاء في توسعة أسواقهم ونمو أعمالهم. ولا يجب أن تلتزم إدارة الميناء بعقلية نظام الأوامر القانونية، وإنما يجب أن يكون هناك محاولات للابتكار.

6- تفعيل نظام المشاركة مع الشركات الخاصة في التمويل على أساس أنها شريك، وتتعاون معه في ابتكار حلول مناسبة، وأن تقوم بعرض إمكانياتها من أجل تحويل الحلول اللوجستية إلى أنشطة تحوز على ثقة عملائها. وأن تقيم علاقاتها مع العملاء على أساس الحوار والمرونة والشفافية في إتخاذ القرارات، وتحسين نوعية الخدمة التي تقدمها، وابتكار حلول لها تعتمد على خلق المعلومات والتبادل الإلكتروني لها، وأن تتعاون مع العميل كوسيط في تبادل المعلومات.

7- لا يجب فرض رسوم إدارية إضافية لخدمة تبادل المعلومات على عملائها، أو أن تفرض عليهم إجراءات بيروقراطية مثل طلب الميناء من العميل جداول مسبقة لايجات السفن، وطلب الحجز مسبقاً للرصيف لربط السفينة، وتقديم مستندات البضائع المتداولة مسبقاً على استمارة مخصصة لهذا الغرض.

8- يجب على الميناء البحري أن تتصف بالإدارة التوسعية لأصولها والتركيز على التخصص في تداول البضائع حتى يكون هناك سرعة في تفرغ البضائع وسرعة دوران السفن في الدخول والخروج من الميناء.

9- يجب تطوير خدمات سفن الروافد بالميناء، لأن ذلك يؤدي إلى تنشيط تجارة الترانزيت بالحاويات، والتنبؤ بحركة تدفق البضائع وطلبات العملاء عن طريق الارتقاء بمستوى الشبكة المركزية للمعلومات لدى الميناء.

10- عندما تضع الميناء تسعيرة للخدمات التي تقدمها للعملاء، يجب أن تتضمن تخفيضات أو أسعار خاصة لشركات الملاحة، طبقاً لعدد الحاويات المتداولة أو مدى أهمية الشركة في عقد خاص بها غير معلن.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- 1- د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية للنشر، الاسكندرية، الطبعة الثانية، 2009.
- 2- د. رمزي زكي، ظاهرة التدويل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 1993.
- 3- أ.د. زينب حسن عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الفتح للطباعة والنشر، الاسكندرية، 2003.
- 4- د. سعد الدين العشماوي، تنظيم وإدارة النقل (الأسس، المشكلات والحلول) مكتبة عين شمس، القاهرة، الطبعة الرابعة، 1986.
- 5- د. سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1991.
- 6- د. سمية بدوي، إقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل المواني في ظل المنافسة العالمية، 2003، بدون ناشر.
- 7- د. صلاح الدين نامق، مقدمة في التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970.
- 8- د. صفاء حافظ عبد الفتاح، المواني والثغور المصرية من الفتح الاسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2010.
- 9- أ.د. عادل أحمد حشيش، أساسيات الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002.
- 10- د. عبيد على أحمد الحجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي، دار النهضة، القاهرة، الطبعة الأولى، 1994.

- 11- د. على عبد الله وأ. مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، مؤسسة رؤية، الاسكندرية، 2014.
- 12- د. عبد الوهاب عبد الحميد صالح، النقل الداخلى، الجزء الثانى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- 13- د. فؤاد هاشم عوض، التجارة الخارجية والدخل القومى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
- 14- د. كامل بكرى، الاقتصاد الدولى والتجارة والتمويل، بدون ناشر، 2002.
- 15- أ.د. مصطفى رشدى شيعه، علم الاقتصاد، من خلال التحليل الجزئى، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1989.
- 16- أ.د. محمد دويدار، الاقتصاد الدولى، الفتح للنشر، الاسكندرية، 2008.
- 17- أ.د. مجدى محمود شهاب، الاقتصاد الدولى، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1996.
- 18- د. مصطفى محمد عز العرب، النظرية البحثة في التجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1998.
- 19- د. محمد ابراهيم عبد الرحيم، العولمة والتجارة الدولية، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، 2009.
- 20- د. محمود عبد الرازق، الاقتصاد الدولى والتجارة الخارجية (النظرية والتطبيق)، الدار الجامعية، أسوان، 2011.
- 21- د. مدحت عباس خلوصى، السفينة والقانون البحرى، منشأة الشنهايى، الاسكندرية، الطبعة الثانية، 1999.
- 22- أ. محمد العباسى، إدارة عملية النقل، منشأة الشنهايى، الاسكندرية، 2013.

- 23- جيرلد ماير، التجارة الدولية والتنمية، ترجمة مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، القاهرة، الناشر دار نهضة مصر، 1968.
- 24- أ. محمد محمود العباد وآخرون، المعجم الجغرافى، الهيئة العامة للمطابع الأميرية، القاهرة، 1974.
- 25- د. هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1984.
- 26- الوقائع المصرية، العدد (182) تابع (ب) في 2016/12/15.
- 27- الوقائع المصرية، العدد (205) تابع في 2015/9/7.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 1- Alfred Marshal, Principles of Economics the Macmillan press, 8th 8ed, London, 1977.
- 2- Asseal, Henry, Marketing Principle & Strategles, New York, the Dryden press, 1993.
- 3- Bell, L., Martin, Marketing: Concepts and Strategy, 3rd, ed, Boston, Houghton Mifflin Company, 1979.
- 4- Donald, F. Wood Jones, C. Johnson, Contemporary Transport, New York, Macmillan Publishing Company, 1989, 3rd Edition.
- 5- Don Benson, Ralph Bugg, Geoffrey whitehead, Transport Logistics Element of overseas trade, London, Wood head Faulker, 1994.
- 6- Dalrymple, Douglas J., parsons, Leonard J., Marketing Management: Strategy and Cases, 3rd ed., New York, N.Y.; John Wiley & Sons, Inc. 1983.
- 7- Hoyle B. S., Transport and Development, Macmillan, 1973.
- 8- Kindelberger, Trade and National Economy, Yele University press, 1962.

- 9- Philip Kotler, Gary Armstrong, Marketing an Introduction, 3rd, ed. New Jersey Englewood Cliffs, prentice-Hall, Inc, 1993.
- 10- Robins H., Bamford, Bab geography of Transport, London, Mochdonald & Evans, 1978.
- 11- Staffan. B., Linder, An Essay on Trade and Transformation, New York; John Wiley & son, 1961.
- 12- Terro. D. Heaver. John. E. Loplin, Termsor Shipment and Efficiency in overseas Trade, Journal armritime Policy and Management, Vol. (8), (4) Oet. Dee. 1981.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية:

- 1- ems.shorouknews.com/news/view.aspx?cdate=70920168&id=cb45al29669.
- 2- Cms.shorouknews.com/news/view.aspx?cdate270920168&id=cb45al29669.
- 3- <https://www.facebook.com/alnglaibhry/posts222000644554925>.
- 4- <https://www.google.com.eg/search?safe=acyive&client=firefox-b&dcr=0&9>.
- 5- site.eastlaws.com/generch/home/ArtidesTDetails?-masterID=1813658.
- 6- <https://www.facebook.com/civil.engineering.department/posts>.
- 7- www.ide.gov.eg/arabic/whyegypt/pages/infrasturture-and-logistics.aspx.
- 8- www.almalnews.com/story/274498/58/aboutus.aspx
- 9- <https://www.elwatunnews.com/news/details/2029000>.

- 10-<https://www.facebook.com/ateferve/584796791>.
- 11-www.alraimedia.com/ar/article/economics.
- 12-<https://www.elwatunnews.com/news/details/2029000>.
- 13-www.tahrirnews.com/posts/530735/3.
- 14-www.endb.gov.eg.ar.content/114.
- 15-alrai.com/article/743278.html.
- 16-<https://ar.wikipedia.org/wiki>.
- 17-www.andb.gove.eg/ar/sections/119.
- 18-www.endb.gove.vg.
- 19-Mawdoo3.com.
- 20-<https://www.marefa.org>.

ملخص البحث

يستحوذ النقل البحري على نسبة 80% من حجم التجارة العالمية، ونسبة 70% من حيث القيمة، وهو يلعب دوراً رئيسياً في تجارة مصر الخارجية، وأن حجم البضائع المنقولة عبر الموانئ المصرية (صادرات وواردات) بلغت 133 مليون طن عن عام 2015، ويساهم في نقل 90% من منتجات مصر مع دول العالم. والموانئ البحرية من أهم الركائز الأساسية للمنظومة البحرية، بجانب دورها السياسى والحربى، ودورها الاقتصادى مما جعلها مركزاً صناعياً وتجارياً، حيث أن مصر تمتلك (15) ميناء تجارى، ولديها (177) رصيف خاص بالميناء البحرى التجارى. ويبلغ أطوال الأرصفة (34) كيلو متر، و(42) ميناء تخصصية و(6) محطات حاويات ولديها (171) سفينة حتى عام 2017.

وتقوم الميناء البحرى بمهام أساسية فى نقل البضائع والتجارة الدولية، وتسهيل حركة نقل البضائع وتخفيض أسعار نقلها مع ظهور النقل بالحاويات والموانئ الخاصة بها، والبضائع التى يتطلب سرعة فى نقلها. وشهد قطاع النقل البحرى تطوراً هائلاً فى تكنولوجيا صناعة السفن، مما جعلها أهم وسائل النقل بالنسبة للتجارة العالمية، ولأنها تمثل حلقة الوصل بين النقل البحرى والبرى. وكى تزدهر التجارة العالمية لا بد وأن تتطور الموانئ البحرية لتواكب التطورات التكنولوجية الحاصلة فى صناعة السفن ووسائل النقل وتداول البضائع وتم استحداث إدارات جديدة بالموانئ مثل إدارة اللوجستيات وغيرها من الإدارات التى تساهم فى رفع كفاءة وإنتاجية الميناء البحرى، وتطور أرصفة الموانئ واعدادها لاستقبال السفن الخاصة بتداول الحاويات.

وتعتبر الطريقة السائدة فى إدارة الموانئ البحرية من أهم المشكلات التى تواجهها، لأن معظم الموانئ البحرية للدول النامية تقوم الحكومات بإدارتها عن القرارات الإدارية الصارمة، مع الأخذ فى الاعتبار أن هذه الموانئ لديها أهداف أخرى مثل زيادة معدل الربح وزيادة معدل التوظيف، وتحتاج إلى نظام تسويقي يمكنها من تحديد متطلبات الشاحنين.

Research Summary

Maritime transport accounts for 80% of the world trade size and 70% in value. It plays a major role in Egypt's foreign trade. The amount of goods transported through Egyptian ports (exports and imports) reached 133 million tons in 2015, 90% of Egypt's products with the countries of the world. Maritime ports are one of the most important pillars of the maritime system, alongside its political and military role and its economic role, making it an industrial and commercial center. Egypt has 15 commercial ports and 177 berths in the commercial seaport. The length of the berths (34) km, and (42) specialized ports and (6) container terminals and have (171) vessels until 2017.

The Maritime Port carries out basic tasks in transporting goods and international trade, facilitating the movement of goods and reducing the prices of their transport, with the emergence of transport by containers and seaports, and goods that require rapid transfer. The maritime transport sector witnessed a tremendous development in shipbuilding technology, which made it the most important means of transport for international trade because it represents the link between maritime transport and land transport. For trade to thrive, international trade must develop the sea ports to cope with the technological developments in the shipbuilding, transportation and cargo handling. New ports departments have been introduced, such as the Logistics Department and other departments that contribute to raising the efficiency and productivity of the seaport and the development of port berths, and preparing them to receive the container ships.

The prevailing way of management of seaports is one of the most important problems it faces. Most of the ports of developing countries are governed by strict management decisions for the shippers' requirements. Taking into account that these ports have other objectives such as increasing the profit rate and increase the employment rate, and need a marketing system that can determine the requirements of shippers.