



أ.د/ سعيد عبد العزيز عثمان

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة

كلية التجارة-جامعة الإسكندرية

أ/هبة عبد الحميد الطويل

معيدة بقسم المالية العامة

## دور الاليات الحكومية فى تعزيز القدرة التنافسية للاسطول التجارى البحرى المصرى

### The Role of the Fiscal Mechanisms in Enhancing the Competitiveness of the Egyptian Maritime Fleet

#### Abstract:

According to the important role that the maritime transport sector plays in achieving the economic development, as the services which it provides are considered complementary and integrated with the other economic activities in the society, either industrial, agricultural and touristic activities.

Also, the commercial maritime fleet is considered the core stone for developed or developing country to carry its foreign trade, and it is considered also a main source of generating foreign currency, enhancing the balance of payment, opening new markets for the country exports, and a guarantee for the imported goods, especially the strategic goods in the proper time.

So, we have to search for and study the current status of the Egyptian maritime fleet, and by analyzing the available data about it, we find a slowdown in its performance indicators, so we have to study and analyze the main causes of that slowdown, and we have also to determine the global technical, managerial, and technological threats which affect its efficient operation, especially during the globalization and its threats upon both developed and developing countries such as WTO agreements which consists of GATS, and so to determine the role of the government in designing the technical, legislative, fiscal, managerial and marketing policies to enhance the competitiveness of that fleet.

#### ملخص البحث:

نظراً للدور الهام الذى يلعبه قطاع النقل البحرى فى التنمية الاقتصادية، حيث أن الخدمات التى يقدمها تعد مكملة ومتكاملة مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى التى تتم داخل أى دولة سواء كانت أنشطة صناعية أو زراعية أو سياحية، كذلك ويعتبر الأسطول التجارى البحرى هو الركيزة الأساسية لأى دولة متقدمة أو نامية لنقل تجارتها الخارجية، كما يعد مصدراً رئيسياً لجلب العملات الأجنبية وتحسين وضع ميزان المدفوعات، وفتح أسواق جديدة أمام صادرات الدول، وضماناً فعالاً للواردات السلعية وبصفة خاصة السلع الاستراتيجية فى الوقت المناسب، الأمر الذى يدفعنا بالبحث والدراسة عن واقع الاسطول التجارى البحرى المصرى، وباستقراء البيانات المتاحة تبين تراجع شديد فى معدلات اداء هذا الاسطول، لذا يتعين علينا تحليل الاسباب الرئيسية التى ادت لهذا التراجع فى معدلات اداؤه، وكذلك التعرف على اهم التحديات العالمية والفنية والأدارية والتكنولوجية التى تؤثر على كفاءة تشغيله، خاصة فى ظل العولمة وما فرضته من تحديات على الدول المتقدمة والنامية على السواء، والتى من اهمها اتفاقية منظمة التجارة العالمية (WTO) والتى تتضمن أحد أهم اتفاقياتها اتفاقية التجارة العامة للخدمات (GATS)، ومن ثم تحديد الدور المأمول من الحكومة القيام به من سياسات فنية وتشريعية ومالية وإدارية وتسويقية لتعزيز القدرة التنافسية لهذا الاسطول.

## مقدمة:

يصاحب ذلك من ثورة تكنولوجية فى معظم المجالات , أدى كل ذلك لاتساع حجم التبادل التجارى الدولى فى السلع و الخدمات المختلفة, مما ترتب عليه زيادة الطلب على خدمات النقل بصفة عامة و النقل البحرى على وجه الخصوص , لما يتميز به من خصائص تنافسية مقارنة بوسائل النقل الأخرى, وبالتالي يتعين على الحكومة المصرية أن يكون لها دور فعال فى تنمية قطاع النقل البحرى لكى يواكب التغيرات العالمية, مما سيدلى بأثاره الايجابية على عملية التنمية الاقتصادية حيث يعد قطاع النقل البحرى بمثابة القطاع القائد لمسيرة التنمية لما له من اثار متشابكة مع بعض القطاعات الاقتصادية الأخرى.

وسيمت التركيز بصفة خاصة فى هذا البحث على سبل تطوير الاسطول التجارى البحرى وزيادة كفاءته التشغيلية باعتباره أحد المكونات الرئيسية لقطاع النقل البحرى المصرى, حيث سيؤدى ذلك لزيادة حجم الانتاج بمصر وزيادة تجارتها الخارجية, مما سينعكس على تحقيق التنمية الاقتصادية, فقد تم تقدير ما يتم نقله بحرا بما يقرب من ٩٠% من حجم التجارة الخارجية لمصر<sup>٢</sup>.

الامر الذى يدفعنا للبحث عن سبل لتطوير أسطول مصر التجارى البحرى وتعزيز قدرته التنافسية مما يسرع من اندماج مصر فى الاقتصاد العالمى عن طريق دعم حركة تجارة مصر الخارجية, بما سيؤدى الى رفع معدلات النمو الاقتصادى, مما سينعكس على تحقيق التنمية المستدامة, وذلك بتفعيل وتنشيط الطاقات المعطلة وزيادة حجم وعدد سفن الاسطول الموجود حاليا

تعرف التنمية الاقتصادية بأنها تقدم المجتمع عن طريق استنباط أساليب انتاجية جديدة أفضل ورفع مستوى الانتاج من خلال إنماء المهارات البشرية وخلق تنظيمات أفضل, هذا فضلا عن زيادة الرأسمال المتراكم على مر الزمن فى المجتمع.

وبمرور الزمن قد تراجع المفهوم التقليدى للتنمية الذى يركز على الجانب الاقتصادى فقط ليتضمن أيضا الجانب الاجتماعى الذى يعتبر أعم وأشمل, ومع بداية القرن الواحد والعشرين وزيادة وعي الدول والمؤسسات والأفراد بقضايا البيئة و المجتمع ظهر مفهوم جديد للتنمية تم تسميته بالتنمية المستدامة والذى تبلورت خطوطه فى مؤتمر ستوكهولم سنة ١٩٧٢, ومع نشر تقرير اللجنة العالمية المعنية بالبيئة والتنمية المسماة بلجنة بورتلاند سنة ١٩٨٧ تم تبني مصطلح التنمية المستدامة بشكل رسمى ودائم وهى تعنى التنمية التى تأخذ فى اعتبارها حماية حقوق الاجيال القادمة والمحافظة على البيئة. كذلك ويلعب قطاع النقل دورا هاما فى التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة لمعظم الدول النامية<sup>١</sup>, حيث يعتبر قطاع النقل البحرى أحد القطاعات الرئيسية الهامة التى تركز عليها البنية الاقتصادية سواء فى الدول النامية أو الدول الصناعية المتقدمة, وتكمن ميزة النقل البحرى فى أنه من أرخص وسائل النقل, الى جانب قدرته على تغطية مناطق واسعة من العالم, حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أو النقل البرى أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأبعاد الجغرافية. كما أن مع ظهور العولمة وقيام الأقتصاديات التى تعتمد على تدويل الإنتاج, وما

<sup>٢</sup> - سعيد, عثمان, ٢٠١٢, استراتيجية دعم القدرة التنافسية للأسطول التجارى البحرى المصرى, المؤتمر العلمى الحادى عشر بكلية تجارة, ص ١١.

<sup>١</sup> - محمد, هدى, ١٩٨٣, أقتصاديات النقل البحرى, دار الجامعات المصرية, الإسكندرية.

تشغيله سيدعم عملية التنمية المستدامة تطبيقا للتعريف الذى وضعته لجنة برونتلاند للتنمية المستدامة بانها التنمية التى تاخذ بعين الاعتبار حاجات المجتمع الراهنة بدون المساس بحقوق الأجيال القادمة في الوفاء باحتياجاتهم، كما اتفقت دول العالم في مؤتمر الأرض عام ١٩٩٢ على تعريف للتنمية المستدامة في المبدأ الثالث الذي أقره مؤتمر البيئة في ريو دي جانيرو البرازيلية عام ١٩٩٢ بأنها ضرورة إنجاز الحق في التنمية بحيث تحقق على نحو متساو الحاجات التنموية والبيئية لأجيال الحاضر والمستقبل<sup>٤</sup>.

### المشكلة البحثية:

بالرغم من الإمكانيات الهائلة التى تتمتع بها مصر من مقومات وعوامل طبيعية تجعلها من أهم الدول التى يمكنها أن تتنافس فى مجال النقل البحرى على مستوى المنطقة العربية، بل وعلى المستوى العالمى أيضا، إلا أننا نجد أن هناك ترجعا فى معدلات أداء هذا القطاع بوجه عام، كما يتضح عدم وجود إستراتيجية واضحة ومحددة المعالم يعمل فى نطاقها هذا القطاع، فباستقراء واقع قطاع النقل البحرى المصرى ومراجعة العديد من التقارير والدراسات والبيانات والمعلومات المتاحة عن الاسطول التجارى البحرى يتضح الاتى<sup>٥</sup>:

**أولاً:** وجود إختلالات هيكلية فى التركيبية العمرية لأسطول النقل البحرى المصرى و تقادم غالبية سفن الأسطول و تجاوز معظمها العمر الإفتراضى، مما أدى لإتخفاض الكفاءة التشغيلية لأسطول النقل

وتحقيق معدل عالى لأداؤه الى جانب زيادة كفاءة منظومة النقل البحرى المكمل لعمل الاسطول التجارى، وذلك للوصول لمستوى المنافسة العالمى فى تقديم خدمات النقل البحرى.

ويمثل قطاع النقل البحرى أهمية خاصة للإقتصاد الوطنى لأى دولة، حيث أن الخدمات التى يقدمها تعد مكملة ومتكاملة مع الأنشطة الإقتصادية الأخرى التى تتم داخل أى دولة سواء كانت أنشطة صناعية أو زراعية أو سياحية، وكذلك الإرتباط الوثيق بين النقل البحرى كوسيلة هامة من وسائل النقل وغيره من وسائل النقل الأخرى البرية و السكك الحديدية والنهرية وحتى النقل الجوى، وذلك فى إطار منظومة النقل الدولى متعدد الوسائط<sup>٦</sup>.

كما يعتبر الأسطول التجارى البحرى لأى دولة متقدمة أو نامية الركيزة الأساسية لنقل تجارتها الخارجية، كما يعد مصدرا رئيسيا لجلب العملات الأجنبية وتحسين وضع ميزان المدفوعات للحفاظ على الموارد المالية للدولة من الأهدار بما يضمن الحفاظ على حقوق الاجيال القادمة فى هذه الموارد ويضمن قدرة الدولة على تقديم خدماتها لهؤلاء الاجيال ، كذلك ويساعد الاسطول فى فتح أسواق جديدة أمام صادرات الدول، وضمانا فعالا للواردات السلعية وبصفة خاصة السلع الإستراتيجية فى الوقت المناسب، ونعنى هنا بالأسطول التجارى البحرى السفن التى تستخدم لنقل البضائع وهى: سفن نقل البضائع العامة الجافة، سفن نقل بضائع الصب الجافة، سفن ناقلات البضائع السائلة، وسفن الحاويات.

واستنادا لما سبق فيمكننا القول بان تطوير الاسطول التجارى البحرى الوطنى وزيادة كفاءة

<sup>٤</sup> - ماجدة، أبو زنطر، وعثمان، غنيم، ٢٠٠٩، التنمية المستدامة من منظور الثقافة العربية الإسلامية، مجلة دراسات العلوم الإدارية، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، المجلد ٣٦، العدد ١، ص ٢٣.

<sup>٥</sup> - موقع بنك معلومات قطاع النقل البحرى:

<sup>٦</sup> - أيمن، النراوى، ٢٠٠٨، الأسطول التجارى البحرى، مركز ألكندرية للكتاب، الألكندرية، ص ١٣٢.

الأداء، وكذلك البحث عن سبل تطوير أسطول النقل البحرى المصرى مما يزيد من مساهمته فى تحقيق التنمية الاقتصادية وكذلك التنمية المستدامة.

**رابعاً:** عند مقارنة الهيكل النوعى لسفن الأسطول و هيكل التجارة الخارجية لمصر نجد عدم وجود تناسب بينهما، حيث تشير البيانات الى أن تجارة الحبوب وبضائع الصب الجاف تمثل أكثر من ٧٠% من حجم التجارة الخارجية المصرية، بينما لا تمثل سفن الصب الجاف سوى ١٦.٤% فقط من سفن الاسطول<sup>١</sup>.

**خامساً:** قلة الموارد المالية المتاحة للإستثمار فى هذا القطاع. فإذا تناولنا حجم الاستثمارات فى قطاع النقل البحرى بمصر عام ٢٠١٣ فنجد أنها تقدر بـ ٣٧ مليار جنيه منها ١١ مليار جنيه للقطاع الخاص فى النقل البحرى، أى ما يمثل نسبة ٢٩.٧% من إجمالي الاستثمارات.

**سادساً:** ومن أصعب المشاكل التى تواجه هذا القطاع أن هناك قصور شديد فى أساليب التمويل الحديثة التى يمكن الإعتماد عليها فى عمليات التطوير والتحديث حيث أن أساليب التمويل التقليدية كالتحويل من موازنة الدولة أو من خلال القروض من المؤسسات المالية أصبحت عاجزة تماماً عن تحقيق نقلة نوعية فى أداء هذا القطاع فى ظل العجز المتزايد لموازنة الدولة.

ومما يزيد من حدة المشاكل السابق الإشارة اليها (والتي تمثل محور الدراسة) وجود العديد من التحديات بعضها يتعلق بسوق النقل البحرى و البعض الأخر يتعلق بالإتفاقيات الدولية مثل: اتجاه الطلب العالمى على السفن التجارية الى السفن

البحرى المصرى حيث توضح البيانات المتاحة عن التوزيع العمرى لأسطول النقل البحرى طبقاً لنوع السفينة حتى ٢٠١٣/١٢/٣١ أن ٥١ سفينة من إجمالي حجم سفن الأسطول والتي تمثل نسبة ٦٩% من الأسطول ينحصر عمرها ما بين ٢٠ سنة فأكثر.

**ثانياً:** ضعف الطاقة الإنتاجية المتاحة لأسطول النقل البحرى المصرى فى نقل التجارة الخارجية المصرية، حيث يتضح إنخفاض الحمولة الكلية للأسطول التجارى البحرى الوطنى، فباستقراء البيانات المتاحة عن حمولات الأسطول خلال الفترة من (٢٠٠١ - ٢٠١٣) نجد أن أكبر حمولة للأسطول فى فترة التحليل كانت فى عام ٢٠٠١ حيث وصل عدد سفن الأسطول الى ١١٦ سفينة بحمولة ساكنة ٢٣٧٢٧٣٥ طن، وانخفضت عاما بعد عام حتى وصلت الى ٧٣ سفينة عام ٢٠١٣ بحمولة ساكنة ١٤١٠٥١٤ طن، أى إنخفضت بنسبة ٣٧%. ويرجع هذا الانخفاض لعدم وجود سياسات إحلال وتجديد للسفن التى تتقادم وتتهالك مما يؤدى لإنخفاض أعدادها وكذلك عدم وجود موارد مالية لمواجهة هذا الانخفاض.

**ثالثاً:** أوضحت البيانات و الإحصاءات المتاحة التضاؤل الشديد لمساهمة أسطول النقل البحرى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية، فقد أوضحت البيانات أنه لم تتجاوز نسبة مساهمة الأسطول التجارى الوطنى المنقولة بحرا ٧% من الحجم الكلى للتجارة، وهذه حالة لا يجب أن تكون وأن كانت فيجب ألا تدوم مستقبلاً، وفى نفس الوقت فهذا المؤشر يعطى حافزاً قويا لأهمية البحث العلمى السريع فى هذا القطاع عن أسباب هذا التدهور فى

<sup>١</sup> - تقرير التجارة الخارجية المصرية. موقع وزارة التجارة الخارجية المصرية: [www.mfti.gov.eg](http://www.mfti.gov.eg)

<sup>٢</sup> - سعيد، عثمان، ٢٠١٢، مرجع سابق ذكره ص ١.

- ما هى الفرص التى يجب استغلالها لتطوير وتحديث الاسطول التجارى البحرى المصرى ؟
- ما هو الدور الذى يتعين على الحكومة الإضطلاع به لتطوير وتنمية الأسطول التجارى البحرى المصرى لتحقيق التنمية المستدامة ؟

### أهمية الدراسة:

إن القصور الشديد فى كفاءة قطاع النقل البحرى المصرى بصفة عامة، وأسطول النقل البحرى المصرى بصفة خاصة، يمثل فى حقيقته أهدارا مستمرا لموارد مصر من العملات الأجنبية التى تدفعها للأساطيل الأجنبية فى مقابل نقل البضائع المستوردة أو المصدرة للأسواق الأجنبية، مما يضر بمصلحة الاجيال القادمة ويضعف من قدرة الدولة على القيام بدورها فى تقديم السلع والخدمات للأجيال القادمة نتيجة لاستنزاف مواردها المالية، وهذا بدوره قد أدى للعديد من الأثار السلبية التى تنعكس فى تدهور معدل نمو ومستوى كفاءة كافة الانشطة الاقتصادية، مما يؤثر سلبا على التنمية المستدامة، وتستمد هذه الدراسة أهميتها من ضرورة زيادة كفاءة أسطول النقل البحرى المصرى وذلك وفقا لإستراتيجية جديدة شاملة ومتكاملة ومستدامة، ووفق أهداف واليات محددة خلال كلا من الأجل القصير، المتوسط، و الطويل مما يوفر العديد من موارد الدولة ، الامر الذى يدعم تحقيق التنمية المستدامة، وهذا ما تهدف اليه هذه الدراسة.

ولأغراض البحث سيتم تقسيم هذه الدراسة الى عدد من المباحث تتمثل فيما يلى:

العلاقة للأستفادة من وفورات الحجم الكبير، كما أن هناك اتجاه عالمى قوى الآن يدفع بشركات الملاحة البحرية نحو الأندماج من أجل تكوين كيانات كبرى تدعم المراكز التنافسية لهذه الشركات فى سوق النقل البحرى العالمى مما يضع عبئا ثقيلا على الشركات الملاحية التى تعمل بشكل منفرد، ومن ناحية أخرى فتنطبق المبادئ الأساسية للأتفاقيه العامة للتجارة فى الخدمات (GATS ) على الدول النامية التى تعد مصر من بينها سوف يترتب عليه أثار سلبية ضخمة على قطاع النقل البحرى فى تلك الدول، كما سنرى فى السطور القادم بشكل أكثر تفصيلا.

استنادا لما سبق نستنتج أن مشكلة الدراسة تكمن فى البحث عن الأسباب الحقيقية و الكامنة داخل الأسطول البحرى المصرى التى تجعله غير قادر على أن يتواكب مع المتغيرات العالمية الحديثة بوجه عام للمنافسة العالمية بشكل كافى، الى جانب صياغة الدور الذى يتعين على الحكومة الأضطلاع به لرفع كفاءة عمل الأسطول البحرى المصرى وزيادة معدل أدائه باعتباره احد أهم متطلبات تحقيق التنمية المستدامة.

وبناء على ما سبق فإن الأسئلة البحثية ستتناول مدى إمكانية تعزيز تنافسية الأسطول التجارى البحرى المصرى بما يؤدى الى الإرتقاء بمستوى الخدمات التى يقدمها قطاع النقل البحرى لزيادة معدلات التنمية الإقتصادية المستدامة تحقيقا لأهداف المجتمع، لذا سيتناول البحث المحاور التالية:

- هل الواقع الحالى للأسطول التجارى البحرى المصرى يسمح له بالمساهمة فى تحقيق التنمية ؟
- ما هى المشاكل الداخلية والتحديات التى تواجه عمل الأسطول التجارى البحرى المصرى ؟

بعض هذه الناقلات المتخصصة تشكل سوقاً متخصصة للنقل.

أن المنتجات المنقولة من خلال النقل البحرى، إما أن تكون سائله مثل البترول ومشتقاته أو تكون سلعاً جافة والتي تشمل:

- سلع الصب مثل الفحم والحديد والفوسفات والحبوب.

- سلع الصب الأخرى مثل الملح والأسمت والسكر.

- سلع خاصة مثل الآلات والسيارات.

- سلع عامة أخرى.

واستناداً إلى نوعية السلع المنقولة وتتعدد وأنواع السفن لتتناسب مع كل نوع حسب خصائصه الفيزيائية والكيميائية فهناك:

- سفن الناقلات والتي تمثل ناقلات البترول حمولة ٢٥٠ ألف طن، وهناك سفن أخرى متعارف عليها تقوم ليس فقط بالنقل ولكنها تتولى أيضاً القيام بوظيفة التخزين لمواجهة النقص فى العرض والارتفاع فى الأسعار وذلك بهدف تحقيق الموائمة بين العرض والطلب وتحقيق الاستقرار فى الأسعار.

- سفن الحاويات والتي انتشرت فى الآونة الأخيرة انتشاراً سريعاً والتي تتولى نقل البضائع فيها البضائع الجافة " Dry Cargo " وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية رائدة فى صناعة سفن الحاويات والتي يصل الجبل الثالث منها إلى حمولة ٢٥٠٠ - ٣٠٠٠ حاوية متكافئة.

- سفن الدرجة، وسفن البضائع العامة... الخ.

- ووفقاً لتصنيفات شركة لويدز "L. Loyds" تنقسم السفن إلى نوعين رئيسين:

المبحث الاول: مكونات أنشطة النقل البحرى  
المبحث الثانى: واقع الاسطول التجارى البحرى  
المصرى

المبحث الثالث: انعكاسات اتفاقية الجاتس على  
الاسطول التجارى البحرى المصرى  
المبحث الاول:

### مكونات أنشطة النقل البحرى

ومما ينبغى الإشارة إليه فى هذا المجال أن المفهوم الحديث لأسطول النقل البحرى لم يعد يقتصر على الأنشطة الرئيسية للنقل البحرى بل أصبح يمتد ليشمل جميع الأنشطة المكملة والمساعدة مثل أنشطة الشحن والتفريغ، والتخليص الجمركى والتخزين والنقل متعدد الوسائط، وإصلاح السفن وتموينها وإدارة محطات الحاويات ... الخ. وبصفة عامة تنقسم أنشطة النقل البحرى إلى مجموعتين من الأنشطة:

أ. مجموعة الأنشطة الرئيسية.

ب. مجموعة الأنشطة الفرعية أو الداعمة.

### أولاً: الأنشطة الرئيسية للنقل البحرى

يتسم النقل البحرى بأنه أرخص وسائل النقل بصفة عامة، كما أن عناصره الأساسية تتمثل فى ثلاث مكونات رئيسية السفينة والميناء والبضاعة وما يتصل بها من خدمات تكميلية، ولكل مكون من هذه المكونات ضوابط تنظم مجال العمل به.

### السفينة:

وهى تمثل وحدات النقل الأساسية وأساطيل النقل البحرى وتتضمن ناقلات متخصصة. فهناك ناقلات الفحم، وناقلات الحبوب، وناقلات البترول، وهى ناقلات ذات شحنات بضائع متخصصة بل إن

- ◀ سفن تجارية Merchant Ships وتشمل جميع السفن السابق الإشارة إليها.
- ◀ سفن الخدمة Service Ships.
- مناطق تسهيلات النقل الداخلى للبضائع مثل خطوط السكك الحديدية، خطوط الأنابيب وخطوط الشاحنات البرية.
- مناطق الخدمات المساندة مثل صيانة وإصلاح السفن.
- ومما لا شك فيه أن تعدد وتنوع الخدمات التى تقدمها الموانئ بصفة عامة والموانئ المصرية بصفة خاصة يضع مجالاً واسعاً لإمكانية تقديم الدعم غير المباشر لتلك الخدمات بما لا يتناقض مع مبادئ اتفاقية الجاتس (GATS). كما يزيد من القدرة التنافسية لأسطول النقل البحرى فى السوق العالمى كما يفتح مجالاً واسعاً لإمكانية زيادة الدور التنموى للموانئ البحرية المصرية فى نمو حركة التجارة الخارجية وزيادة القيمة المضافة للاقتصاد الوطنى.

### البضائع:

- من المعروف أن الطلب على خدمات النقل البحرى طلب مشتق من الطلب على بضائع التجارة الخارجية، ومن ثم فإن تطور حركة الموانئ وحركة أسطول النقل البحرى المصرى وزيادة مساهمتها فى القيمة المضافة الوطنية مرهون إلى حد كبير بحركة التجارة والخارجية العالمية بصفة عامة وحركة التجارة المصرية بصفة خاصة، والأخيرة تتوقف بصفة أساسية على سياسات التنمية التى تنتهجها الدولة وسوف تنتهجها فى الفترة المقبلة.
- مناطق تخزين البضائع.
- مناطق العمليات التى تشمل الأرصفة ومعدات وآلات الشحن والتفريغ، والتجهيزات المائية والأرضية المختلفة.
- مناطق تخزين البضائع.
- مناطق تجارية مثل إدارة الجمارك والجوازات والتأمين ... الخ.

### ثانياً: الأنشطة المساعدة للنقل البحرى

إذا كان الميناء والسفينة والبضاعة تمثل الأنشطة الرئيسية لمنظومة النقل البحرى إلا أن منظومة الأنشطة المساعدة بمكوناتها المختلفة تعد العنصر الفعال فى تحقيق وتعزيز القدرة التنافسية للأنشطة الرئيسية وهى القاطرة لجذب الأساطيل الأجنبية للتعامل مع منظومة النقل البحرى المصرى.

(<sup>1</sup>) يعتبر الأسطول التجارى البحرى أحد شرطين رئيسيين لتعريف الدولة الملاحية بالإضافة إلى الشرط الثانى إلى وقوع الدولة على ساحل بحر.

## وتتضمن الأنشطة المساعدة ما يلى:

### ب. أنشطة التخزين:

تعد الأنشطة التخزينية مؤثراً رئيسياً في خدمة البضائع الصادرة والواردة إلى الموانئ المصرية. ويعد نشاط التخزين الجمركي من أهم الأنشطة التي تخدم الصادرات والواردات من خلال الموانئ الأجنبية المختلفة. وترجع أهمية التخزين إلى أن البضائع الواردة تحتاج إلى تخزين لحين إتمام أصحابها لكافة الإجراءات اللازمة للإفراج عنها جمركياً، إلى جانب ما تحتاجه أيضاً من إجراءات تتعلق بالتصريح بدخولها من السلطات المختلفة تبعاً للإجراءات القانونية المتبعة مع توفير الوقت لأصحاب الشأن في تجهيز رسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانئ مع الأخذ في الاعتبار عدم تكس الأرصدة بالبضائع والتي يمكن أن تؤثر على حركة الشحن والتفريغ.

كذلك يجب توفير مخازن إيداع للبضائع التي يتم تصديرها للخارج لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون توقف نتيجة لعدم تدفق البضائع بما يتناسب مع ظروف وطاقت التشغيل نتيجة لأي توقفات مما يؤدي في نهاية الأمر إلى زيادة طاقت الأرصدة وانخفاض مدد بقاء السفن بالموانئ.

مما سبق يمكننا أن نوضح أن هذا النشاط يتطلب توفير مساحات مناسبة من المخازن لحجم البضائع التي يتم تداولها بالموانئ باختلاف نوعياتها وما يتناسب معها من المخازن وبالساليب السليمة لتخزينها وفقاً لما تتطلبه طبيعتها وبما يحقق الحفاظ عليها من التلف إذا ما تم تخزينها بغير الأسلوب السليم للتخزين.

### ت. نشاط تموين السفن:

يعد نشاط تموين السفن بالموانئ من أهم الأنشطة، حيث أنها توفر للسفن احتياجاتها من

١. أنشطة الشحن والتفريغ.
  ٢. أنشطة التخزين.
  ٣. أنشطة تموين السفن وإصلاحها وصيانتها.
  ٤. أنشطة ربط البضائع.
  ٥. أنشطة وسطاء النقل.
  ٦. أنشطة وكلاء الملاحة البحرية.
- ### أ. أنشطة الشحن والتفريغ:

تتضمن أنشطة الشحن والتفريغ أنشطة الشحن والتفريغ التقليدية من السفن إلى الرصيف والعكس، وأنشطة شحن وتفريغ الحاويات. وتؤثر كفاءة أداء هذا النشاط على مدة بقاء السفن بالموانئ، مع ثبات العوامل الأخرى على حالها، كلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ داخل الميناء كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالموانئ وزادت الطاقة الاستيعابية للميناء، وتحسنت اقتصاديات تشغيل السفينة مما يؤثر إيجابياً على معدلات التكلفة وكفاءة الأداء والعكس صحيح.

ومما ينبغى الإشارة إليه فى هذا المجال أن نشاط الشحن والتفريغ يمتد ليشمل مسئولية سلامة البضائع خلال حركة التداول والتأثير الفعّال على مستويات العجز والتلف بالبضائع، ومن ثم التأثير على قيمة التأمين ... الخ.

ومن ناحية أخرى فإن زيادة كفاءة أنشطة الشحن والتفريغ يتطلب تكلفة استثمارية رئيسية تسمح بتوفير معدات وآلات حديثة ومناسبة لممارسة تلك الأنشطة بكفاءة وفعالية ويمكن للسياسات الحكومية أن تمارس دوراً رئيسياً فى تقديم الدعم غير المباشر فى هذا المجال مثل الإعفاء من كافة أنواع الضرائب المفروضة على تلك المعدات ... الخ.



وكل ما سبق يوضح أن عمليات إصلاح السفن وما يحتاجه من منشآت متخصصة أصبحت من الضروريات التي يجب توافرها في الموانئ وبالقدرات وبالإمكانيات المطلوبة لمواجهة احتياجات السفن الحالية.

### ج. نشاط ربط البضائع:

فى أغلب الأوقات ما تقوم شركات أو مكاتب متخصصة فى ربط البضائع و حجز فراغاتها على السفن بممارسة هذا النشاط. وبطبيعة الحال فهذه الشركات قد تكون مملوكة للدولة أو شركات تمارس هذا النشاط عن طريق القطاع الخاص.

ومن أهم الأمور التي يجب مراعاتها عند القيام بهذا النشاط هو قيمة النولون وجودة تقديم الخدمة، وكذلك التوقيت المناسب والمطلوب لشحن البضائع.

### ح. وسطاء النقل:

من المعروف الآن أن تحديات السوق العالمية المعاصرة و آلياته، والتطورات التي حدثت فى سوق النقل قد أدت إلى التخصص الدقيق فى كل من مجال الإنتاج والتجارة، مما أدى إلى تركيز جهود مؤسسات الإنتاج والتجارة على مجالات الإنتاج و التوزيع و التمويل، إلى جانب الاعتماد على متخصصين فى مجال خدمات النقل (أى وكلاء - متعهدين)، ويفضل أن يكونوا من ذوى الخبرة فى كل من المجالات القانونية والعمليات الخاصة بأنشطة نقل البضائع، أنظمة الاستيراد والتصدير، والقيام بالإجراءات الجمركية وعمليات فحص و تغليف البضائع.

ومن المتعارف عليه لدى الشاحنون أنهم يفضلون الاعتماد على ناقل واحد، حيث يتحمل مسؤولية تحريك ونقل البضائع من الباب إلى الباب، إلى جانب أصر وثيقة نقل تغطى كافة مراحل

المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن بالنسبة لاحتياجات السطح والماكينات ويدخل فى إطار ذلك تموينها بالأغذية والمياه والوقود واحتياجات السفن من البويات.

وتعتمد تجارة تموين السفن على توفير بضائع مستوردة برسم تموين السفن وهي تمتد لتتضمن أيضا احتياجات السفن من نوعيات البضائع التي تقبل على استخداماتها السفن سواء من حيث النوعية أو منتجات الشركات العالمية ذات السمعة الجيدة فى مجال النقل البحري وكذلك تموين السفن من المنتجات المحلية أيضا خاصة الأغذية، وكذلك المنتجات المحلية التي اكتسبت سمعة لدى ملاك السفن. وتكمن أهمية هذا النشاط أنه فى حكم النشاط التصديرى وتجارة الترانزيت.

### ث. نشاط إصلاح السفن:

يعد هذا النشاط من النشاطات الهامة والتي تحتاجها الموانئ العربية وتقوم شركات متخصصة فى عمليات إصلاح السفن بتوفيرها، حيث أن الكثير من السفن قد يتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها كما أن الكثير من السفن تحتاج إلى إجراء بعض الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها فى الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفيراً للوقت والتكلفة اللذان يمكن أن تأخذهما إذا توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

ومع تطور مجال صناعة السفن فقد أصبحت عملية إصلاح السفن تمتد لتشتمل على إصلاحات البدن والآلات الميكانيكية، إلى جانب أيضا إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة المستخدمة حالياً فى أجهزة الرادار واللاسلكي المتطور ومختلف أجهزة القيادة التي يدخل فى صناعتها الأجهزة الإلكترونية،

النقل، كما تحتوى على شروط عقد النقل و أجرة نقل شاملة.

وهؤلاء الملاك، بالإضافة إلى التأكد من سداد تلك المستحقات والأسعار التى حددتها الدولة. و نشير هنا إلى أن عمل الوكالات الملاحية لا يتطلب طبيعته رؤوس أموال ضخمة حيث أنه يعتمد بالدرجة الأولى على خبرات الكوادر البشرية وجودة وسائل الاتصال ومتطلبات الخدمة الكافية لاستقبال السفن الأجنبية بالموانئ وخدمة أطقم تلك السفن عن طريق تهيئة وسائل الانتقال المناسبة مع توفير أجهزة الاتصال الدولية والمحلية وما يربط الخدمات الأرضية بالسفن من وسائل اتصال لا سلكى.

### المبحث الثانى:

#### واقع الاسطول التجارى البحرى المصرى

إن الطلب على خدمات أسطول النقل البحرى المصرى هو طلب مشتق من الطلب على التجارة الخارجية بصفة عامة والتجارة الخارجية المصرية بصفة خاصة. وتلعب الموانئ المصرية دوراً استراتيجياً هاماً وحيوياً فى حركة التجارة الخارجية المصرية وخدمات النقل المرتبطة بها. وتوضح البيانات المتاحة أن ما يتم نقله بحراً من تجارة مصر الخارجية يقترب من ٩٠% من إجمالي التجارة الخارجية و بدراسة الوضع الحالى للاسطول التجارى البحرى المصرى يتضح الاتى:

١- أسفرت دراسة واقع سفن الاسطول التجارى البحرى المصرى عن وجود خلل فى التركيبة النوعية لهذه السفن، فباستقراء البيانات المتاحة عن أعداد نوعيات هذه السفن تبين المشاكل الاتية<sup>١</sup>:

ومن الجدير بالذكر أن منذ أكثر من مائتى عام قد ظهر متعهدوا البضائع، بينما كان دورهم فى بداية الأمر مقصوراً على أعمال الوكالة المأجورة، ثم تطور عملهم بعد ذلك ليشمل كل مراحل النقل من الباب إلى الباب. ومع بداية ازدهار عصر الحاويات فى القرن الحالى، وزيادة الطلب على استخدام الحاويات، حيث تم تجميع شحنات متماثلة لشاحنين مختلفين لجهة واحدة بواسطة متعهدى البضائع، وبعد ذلك أتسع نشاطهم لى يشمل أيضا تعهد النقل متعدد الوسائط.

ومما سبق يمكننا أن نستنتج أن هذا التطور الهائل الذى حدث فى سوق النقل قد تم من أجل تلبية حاجة أصحاب البضائع.

#### خ. نشاط الوكالات الملاحية:

إن هذا النشاط يشمل القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ الوطنية، ويتمثل هذا النشاط فى تمكين السفينة الأجنبية من دخول الموانئ الوطنية، وتكليف الجهات التى تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها أو تمويلها بالقيام بهذه العمليات، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات بالخصم من حسابات السفن لديها، وتمول حسابات السفن من أموال الملاك أما بتحويل النقد الأجنبى المباشر من الخارج أو بتحصيل نوالين تلك السفن، وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبى. وهى بذلك تصبح مسئولة عن استيفاء موارد الدولة من ثمن الخدمات المستحقة على الملاك الأجانب، إلى جانب جودة تطبيق الرقابة على ما يجب تحويله للخارج من نقد أجنبى لصالح

<sup>١</sup> - موقع بنك معلومات قطاع النقل البحرى:

نسبة سفن الصب السائل العاملة بالاسطول التجارى البحرى العالمى فى عام ٢٠١٣ ما يمثل ٢٨.٥% من إجمالى عدد السفن، بحمولة كلية ساكنة ٤٨٢.١٧ مليون طن ، مما يوضح عدم التناسب فى الاهمية النسبية لهذه النوعية من السفن ما بين الاسطول التجارى البحرى العالمى والاسطول التجارى البحرى المصرى، كما يوضح ايضا المشاكل التشغيلية التى يمر بها هذا النوع من السفن ، ويعكس ضرورة زيادة الاهمية النسبية لأعداد هذه النوعية من السفن بالاسطول التجارى البحرى المصرى لتتناسب أيضا حجم تجارة مصر من البترول التى تتزايد عام بعد عام حيث بلغت ٢١ مليون طن عام ٢٠١٣.

ج- أرتفاع فى عدد سفن البضائع العامة بالنسبة للعدد الإجمالى لسفن الاسطول حيث تشكل ٣٦ سفينة من إجمالى ٧٣ سفينة، أى ما يمثل ٤٩.٣% من إجمالى عدد السفن، فى نفس الوقت الذى لا تعد فيه هذه السفن مواكبة للتقدم التكنولوجى فى عمليات تعبئة ومناولة البضائع حيث يتم استخدام الطرق التقليدية فيها بينما يتجه العالم الان الى تحوية البضائع التى يتم نقلها بحرا بما فيها البضائع العامة، مما يوضح أهمية الاتجاه الى الاسلوب الحديث بتحوية البضائع، خاصة و أن نسبة سفن البضائع العامة العاملة بالاسطول التجارى البحرى العالمى قد بلغت عام ٢٠١٣، ما يمثل ٤.٦% من إجمالى عدد السفن، بحمولة كلية ساكنة ٧٧.٥٥ مليون طن.

د- من أكبر المشكلات التى نواجهها الان فى التركيبة النوعية لسفن الأسطول أن مصر لا

أ- أنخفاض فى عدد سفن الصب الجاف بالنسبة للعدد الإجمالى لسفن الاسطول حيث تشكل ١٢ سفينة من إجمالى ٧٣ سفينة ، أى ما يمثل ١٦.٤% من إجمالى عدد السفن ، فى نفس الوقت الذى تشكل فيه تجارة الحبوب وخامات المواد الصناعية والسلع التى يمكن نقلها فى سفن صب جاف أكبر نسبة من تجارة مصر الخارجية حيث بلغت أكثر من ٧٠% من إجمالى التجارة الخارجية المصرية عام ٢٠١٣<sup>2</sup>، وفى نفس الوقت فقد بلغت نسبة سفن الصب الجاف فى الاسطول التجارى البحرى العالمى ما يمثل ٤٢.٧% من إجمالى سفن الاسطول بحمولة كلية ساكنة ٧٢٦.٣ مليون طن<sup>3</sup>، كما ان هذه النوعية تتزايد عاما بعد عام ،وهذا يعكس عدم مواكبة التركيبة النوعية للاسطول التجارى البحرى المصرى للتركيبة النوعية للاسطول التجارى البحرى العالمى فى هذا النوع من السفن، كما يعكس ايضا المشاكل التشغيلية التى يمر بها هذا النوع من السفن، مما يوضح ضرورة زيادة الاهمية النسبية لأعداد هذه النوعية من السفن فى الاسطول المصرى.

ب- أنخفاض فى عدد سفن ناقلات البترول بالنسبة للعدد الإجمالى لسفن الاسطول حيث تشكل ١٦ سفينة من إجمالى ٧٣ سفينة ، أى ما يمثل ٢١.٩% من إجمالى عدد السفن ، فى نفس الوقت الذى تشكل فيه تجارة البترول نسبة ١١% من تجارة مصر الخارجية ولكن بحمولة ١٩٥٤٨٢ طن، وفى نفس الوقت فقد بلغت

<sup>٢</sup> - موقع وزارة التجارة الخارجية المصرية: [www.mfti.gov.eg](http://www.mfti.gov.eg)

<sup>3</sup> - UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013, p: 40

المجاورة، ويرجع هذا الانخفاض الى العديد من المشاكل والصعوبات تتمثل فى:

أ- انخفاض شديد فى الطاقة العاملة لسفن البضائع العامة حيث أسفر تحليل البيانات المتاحة أن السفن العاملة تشمل ١٠ سفن بحمولة كلية ١٥٢٦٠٢ طن من إجمالي عدد ٣٦ سفينة، مما يوضح أن الطاقة العاطلة تمثل ٧٢%.

ب- ارتفاع الطاقة التشغيلية لسفن الصب الجاف وناقلات البترول حيث أسفر تحليل البيانات المتاحة أن السفن العاملة بأسطول الصب الجاف تمثل ١١ سفينة بحمولة كلية ٧٥٧١٢٩ طن من إجمالي عدد ١٢ سفينة، مما يوضح أن الطاقة العاطلة تمثل ٨.٣%، بينما السفن العاملة بأسطول ناقلات البترول تمثل ١٥ سفينة بحمولة كلية ١٩٥٤٨٢ طن من إجمالي ٦ سفينة، أى أن الطاقة العاطلة تمثل ٦.٢٥%، والتي يجب استغلالها فى نقل تجارة مصر التى سبق وذكرنا أن الجزء الأكبر منها يمكن نقله فى سفن صب جاف.

٣- دراسة البيانات المتاحة عن أعداد وحدات الاسطول تبين ضعف الطاقة المتاحة للأسطول التجارى البحرى المصرى نتيجة للإنخفاض المستمر فى أعداده الناتج عن بيع بعض الوحدات منه عاما بعد عام، فباستقراء أعداد وحمولات الأسطول التجارى البحرى الوطنى وجد أنها تنخفض منذ عام ٢٠٠١ وحتى الآن، فقد تراوحت معدلات الإنخفاض ما بين ٩.٤% عام ٢٠٠٢ الى ٢% عام ٢٠١٣، حيث أنخفضت أعداد سفن الاسطول من عدد ١١٦ سفينة الى ٧٣ سفينة، ويرجع هذا الانخفاض لعدم وجود سياسات إحلال وتجديد للسفن التى تتقدم

تمتلك من سفن الحاويات سوى عدد ٥ سفن أى ما يمثل ٦.٨% من أجمالى عدد سفن الأسطول ، فى نفس الوقت التى تتجه فيه دول العالم الآن الى التحول الى عصر التحوية وزيادة عدد سفن الحاويات من أجمالى عدد أسطولها التجارى، حيث بلغت نسبة سفن الحاويات العاملة بالاسطول التجارى البحرى العالمى عام ٢٠١٣ ما يمثل ١٢.٨% من إجمالي سفن الاسطول، بحمولة كلية ساكنة ٢١٦.٣٤ مليون طن، مما يعكس عدم مواكبة مصر لما يشهده سوق النقل العالمى الحديث من ثورة تحوية، و يوضح أن هناك ضرورة ملحة الى التوسع فى هذا النوع من السفن لتلبية الطلب المتزايد على هذا النوع من النقل.

ومما سبق نستنتج عدم تناسب الهيكل النوعى للاسطول التجارى البحرى المصرى مع كل من الهيكل النوعى للاسطول التجارى البحرى العالمى والهيكل النوعى للتجارة الخارجية المصرية وكذلك الهيكل النوعى للتجارة الخارجية العالمية، مما يعكس المشاكل التشغيلية التى تمر بها سفن الاسطول التجارى البحرى المصرى.

٢- أسفرت دراسة واقع تشغيل الاسطول التجارى البحرى المصرى عن وجود إنخفاض فى الطاقة التشغيلية للاسطول حيث يعمل ب ٥٥% من طاقته التشغيلية ، أى أن الطاقة المعطلة به تساوى ما يقرب من ٤٥%، مما يوضح أن هناك إمكانيات متاحة بالأسطول يمكن إستغلالها اذا ما قامت الحكومة بالدور المأمول منها القيام به لرفع القدرات التنافسية للأسطول التجارى البحرى مقارنة بالأساطيل المنافسة

سفن الأسطول الى ١١٦ سفينة بحمولة ساكنة ٢٣٧٢٧٣٥ طن، وانخفضت عاما بعد عام حتى وصلت الى ٧٣ سفينة عام ٢٠١٣ بحمولة ساكنة ١٤١٠٥١٤ طن، أى انخفضت بنسبة ٤٠.٥%، وهذا يوضح أن الحمولة الكلية للأسطول كانت فى اتجاهها للإخفاض فى معظم سنوات الدراسة، مما يعكس التدهور فى الإمكانات الذى حل بالأسطول على مدار هذه السنوات ويرجع السبب فى إنخفاض أعداد السفن الى بيع شركة المصرية للملاحة لعدد كبير من السفن التى تمتلكها دون إحلال سفن جديدة محلها، الى جانب عدم تولى الحكومة أهتماما كبيرا بتجديده وتطويره<sup>١</sup>، مما يدل على ضرورة تدخل الحكومة الان لتصحيح هذا الوضع لما للأسطول التجارى الوطنى من أهمية فى الأقتصاد القومى فى ظل ما نشهده الآن من نمو للدور الذى يلعبه النقل البحرى فى مجال التجارة الدولية.

٥- بتحليل البيانات المتاحة عن الفئات العمرية لسفن الاسطول التجارى البحرى المصرى تبين أن هناك خلا واضحا فى التركيبة العمرية وتهالكا كبيرا فى الجانب الاكبر من سفن الاسطول حيث أسفرت البيانات عن أن ٥١ سفينة من أجمالى حجم سفن الأسطول والتى تمثل نسبة ٦٩.٨% من الأسطول ينحصر عمرها ما بين ٢٠ سنة فأكثر، كما نجد أن عدد السفن التى يتراوح عمرها ما بين ١٥ - ٢٠ سنة هى ١٢ سفينة و التى تمثل نسبة ١٦.٤% من

وتتهالك مما يؤدي لإنخفاض أعدادها وكذلك عدم وجود موارد مالية لمواجهة هذا الإنخفاض. أما بدراسة معدلات الإنخفاض فى أنواع السفن التى تشكل الأسطول التجارى البحرى المصرى فى فترة الدراسة (٢٠٠١ - ٢٠١٣) بشكل أكثر تفصيلا نجد أن:

أ- معدل الإنخفاض فى أعداد سفن البضائع العامة ٥١% حيث أنخفضت من ٧٤ سفينة عام ٢٠٠١ الى ٣٦ سفينة عام ٢٠١٣.

ب- معدل الإنخفاض فى أعداد سفن الدرجة ٥٠% حيث أنخفضت من ٨ سفن عام ٢٠٠١ الى ٤ سفن عام ٢٠١٣.

ج- معدل الإنخفاض فى أعداد سفن الصب الجاف ٤٢.٨% حيث أنخفضت من ٢١ سفينة عام ٢٠٠١ الى ١٢ سفينة عام ٢٠١٣.

وفى ضوء التحليل السابق يتضح أن الأسطول المصرى فى أمس الحاجة للتطوير لمواكبة الاتجاه العالمى لتطوير السفن فى نفس الوقت الذى تقل فيه الموارد المالية المتاحة لتجديده، وإذا استمر الوضع كذلك بهذا المعدل لتهالك السفن، و بيع بعض شركات الملاحة لسفنها دون إحلال سفن جديدة مكانها، فسيؤدى ذلك الى تخلف الأسطول عن ركب المنافسة فى ظل المنافسة الشرسة التى يواجهها من العديد من الأساطيل العربية و الأجنبية، مما يجعل من الضرورى على الدولة التدخل بالاليات المناسبة لتصحيح هذا الوضع.

٤- إنخفاض الحمولة الكلية للأسطول التجارى البحرى الوطنى، فباستقراء البيانات المتاحة عن حمولات الأسطول خلال الفترة من (٢٠٠١ - ٢٠١٣) نجد أن أكبر حمولة للأسطول فى فترة التحليل كانت فى عام ٢٠٠١ حيث وصل عدد

<sup>١</sup> طارق سيف، ٢٠٠٦، السياسات الاقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية فى ضوء معطيات المنافسة العالمية والنقل المتعدد الوسائط، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ص ١٦٢.

ب- سفن الدرجة بالأسطول قد تهالكت أيضا حيث نجد أن ٥٠% من سفن الدرجة قد تتراوح عمرها ما بين (١٥ - ٢٠ سنة)، وهناك سفينة واحدة فقط يتراوح عمرها ما بين (١٠ - ١٥ سنة) أى ٢٥% فقط من أجمالى سفن الدرجة ، بينما هناك سفينة واحدة فقط يقل عمرها عن ٥ سنوات.

ج- سفن الصب الجاف تتمثل فى ١٢ سفينة، بينهما ٣ سفن يزيد عمرها عن ٢٠ سنة أى ما يمثل ٢٥% ما أجمالى عدد سفن الصب الجاف، بينما نجد ٤ سفن يتراوح عمرها ما بين (١٥ - ٢٠ سنة) أى ما يمثل ٣٣% من أجمالى عدد سفن الصب الجاف، ولكن نجد أن مصر لا تمتلك سوى ٥ سفن فقط يقل عمرها عن ٥ سنوات أى ما يقرب من ٤٢% من أجمالى عدد سفن الصب الجاف، وهذا يوضح أن الجزء الأكبر من سفن الصب الجاف قد تهالك بدرجة كبيرة، مما يستدعى ضرورة تطويرها.

د- ناقلات البترول تتمثل فى عدد ١٦ سفينة، نجد بينها ١٤ سفينة يزيد العمر التشغيلى لها عن ٢٠ سنة، أى ما يمثل ٨٧.٥% من أجمالى عدد ناقلات البترول، بينما هناك سفينة واحدة فقط يتراوح عمرها ما بين (١٥ - ٢٠ سنة) ، وسفينة واحدة فقط يتراوح عمرها ما بين (١٠ - ١٥ سنة)، مما يوضح مدى التقادم و التهالك الذى حل بهذه النوعية من السفن فى نفس الوقت الذى يتزايد فيه الطلب على البترول، مما يوضح أن الضرورة أصبحت ملحة لتطوير وتجديد هذه النوعية من السفن حتى يمكنها المنافسة فى سوق النقل الدولى.

أجمالى حجم سفن الأسطول، وهذا يعكس أن ٨٦.٢% من سفن الأسطول قد تعدى عمرها ١٥ عاما، بينما نجد أن عدد السفن التى تتحصر عمرها ما بين ١٠ - ١٥ عاما هى ٣ سفن و التى تمثل نسبة ٤% من أجمالى حجم سفن الأسطول، ومن الجدير بالذكر أنه ليس هناك سفن تمتلكها مصر فى الفئة العمرية ٥ - ١٠ سنوات. أما السفن التى يقل عمرها عن ٥ سنوات فهى عدد ٧ سفن أى ما يمثل نسبة ٩.٥% من إجمالى حجم سفن الأسطول، مما يعكس على إنخفاض القدرة التنافسية للأسطول التجارى البحرى المصرى على مسايرة التطورات والاتجاهات الحديثة فى سوق النقل الدولى، حيث أن تقادم أعمار السفن يعتبر مؤشرا هاما يوضح أنخفاض الأداء التشغيلى له خاصة و أن هذا التقادم لا يقابل بأى سياسات واضحة للإحلال و التجديد. أما اذا تناولنا التوزيع العمري لكل نوع من أنواع سفن الأسطول التجارى البحرى على حده يتضح أن:

أ- سفن البضائع العامة بالأسطول قد تهالكت بشكل كبير حيث أن عدد السفن التى تعدت ٢٠ عاما هى ٣٢ سفينة أى ما يمثل ٨٨% من أجمالى عدد سفن البضائع العامة، بينما عدد السفن التى يتراوح عمرها ما بين ١٠ - ١٥ سنة هى ٣ سفن أى ما يمثل ٨% من أجمالى عدد سفن البضائع العامة، ونجد أن مصر لا تمتلك سوى سفينة بضائع عامة واحدة يقل عمرها عن ٥ سنوات، مما يوضح أن هذه السفن لم يتم تجديدها منذ فترة طويلة و يبين ضرورة تطويرها.

جانب ذلك فنظرا لتدهور أسطول النقل البحري الوطني ، و انتهاء العمر الافتراضي لمعظم سفنه فقد هرب معظم المستثمرين إلي شركات النقل الخاصة لنقل بضائعهم ، وهكذا بدأ الأسطول الوطني يتضاءل أمام الأسطول الخاص على الرغم من ضعف الأستثمارات الخاصة مما يعكس تضاول العدد الكلى لسفن الأسطول المستخدمة. كما أن عدد شركات النقل الخاصة قد بلغ ٨ شركات يملكها مصريون وعرب بينما لم يتبق من الشركات الوطنية سوي شركتين فقط مازالت تعمل في سوق النقل البحري هما الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى وشركة الملاحة الوطنية ، وبذلك فقد تمكن عدد قليل من المستثمرين من احتكار قطاع النقل البحري من خلال شركات خاصة تهدف في المقام الأول لتحقيق أعلى نسبة من الأرباح بغض النظر عن حماية الركاب والبضائع أو رفع كفاءة وجودة خدمات النقل المقدمة<sup>2</sup>.

٧- ومن أصعب المشاكل التى تواجه هذا القطاع أن هناك قصور شديد فى أساليب التمويل الحديثة التى يتم الأعتماذ عليها فى عمليات التطوير والتحديث، حيث أن أساليب التمويل التقليدية كالتمويل من موازنة الدولة، أو القروض من المؤسسات الدولية والسندات والاسهم أصبحت عاجزة تماما عن تحقيق نقلة نوعية فى أداء هذا القطاع فى ظل العجز المتزايد لموازنة الدولة. فعلمية تخطيط الأستثمار في مجال النقل البحري المصرى لا تزال غيرمتطورة نسبيا، مما

٥- سفن الحاويات تتمثل فى عدد ٥ سفن، نجد أن عدد سفينتين منهما يزيد عمرهما عن ٢٠ سنة أى ما يمثل ٤٠% من إجمالى عدد سفن الحاويات، بينما هناك سفينتين يتراوح عمرهما ما بين ( ١٠ - ١٥ سنة) أى ما يمثل ايضا نسبة ٤٠% من إجمالى عدد سفن الحاويات، وسفينة واحدة فقط يتراوح عمرها ما بين ( ١٠ - ١٥ سنة)، مما يعكس على تدهور القدرة التنافسية للأسطول التجارى البحرى المصرى، فمن ناحية تضاول أعداد سفن الحاويات و التى تعد أهم أنواع السفن الآن ومن الناحية الأخرى تقادم العمر التشغيلى للسفن التى تملكهما.

٦- من أهم أسباب عدم وجود سياسات إحلال و تجديد و إنخفاض قدرة مصر على تطوير سفنها هى قلة الموارد المالية المتاحة للإستثمار فى هذا القطاع<sup>1</sup>. فاذا تناولنا حجم الأستثمارات فى قطاع النقل البحرى بمصر عام ٢٠١٣ فنجد أنها تقدر بـ ٣٧ مليار جنيه منها ١١ مليار جنيه للقطاع الخاص في النقل البحري، أى ما يمثل نسبة ٢٩.٧% من إجمالى الأستثمارات، من بينها أستثمارات مصرية وعربية وأجنبية والتي تضم ٢٢٠ توكيلا، و ٢٥ شركة للنقل والتفريغ، و ٣٠٠ شركة خاصة في الخدمات البحرية، و ٢٢ شركة نقل بحري تضم ٥٤ سفينة ترفع العلم المصرى، و ٦٠ سفينة ترفع أعلام دول أجنبية، مما يوضح تضاول نسبة الأستثمارات الخاصة فى النقل البحرى المصرى حيث تمثل ما يقرب من نسبة ٢٩.٧% من حجم الأستثمارات الكلية فى هذا القطاع. والى

<sup>2</sup> - Investment in Egypt Report, Logistics and Transportation sector, 2013.

<sup>1</sup> - مصطفى، رشيد، ٢٠٠٤، تقييم الدور التمولى للأستثمار فى النقل البحرى مع إشارة لمصر، رسالة دكتوراة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

فى ظل تثبيت العمالة البحرية خلافا لما استقر عليه العرف الملاحى من التوظيف المؤقت على أساس الرحلة، الى جانب نقص الخبرة والمهارات بالاعداد الكافية والمستوى المطلوب سواء للعمالة الادارية بالبر أو البحر، حيث أثبتت تقارير الأونكتاد أن العنصر البشرى هو المسئول الأول عن حدوث الكوارث البحرية بنسبة ٨٠% فى حالة انخفاض كفاءته، حتى وإن أرتفعت الحالة الفنية للسفن ومتطلبات الصلاحية وسلامة البناء، وتمثل مسؤولية العنصر البشرى فى المشاكل والأسباب المتعلقة بالادارة وإجراءات التشغيل بالسفينة سواء فى البر أو البحر، أى أن مسؤولية حدوث الحوادث يتشارك فيها العمالة المسئولة عن إدارة الشركات بالبر مع العمالة المسئولة عن الإدارة بالسفينة<sup>2</sup>.

١٠- يعانى كذلك الاسطول المصرى من بعض المشاكل التسويقية حيث لا يوجد سياسات تسويقية واضحة تتجهها شركات النقل البحرى الحكومية أو الخاصة للاسطول التجارى البحرى المصرى دوليا، كما انه تم الغاء التزام الشركات المصرية الكبيرة وخاصة الحكومية بالتصدير بناء على إبرام عقود تجارية متوسطة أو طويلة الأجل مع الشركة المصرية للملاحة البحرية مثل شركات (مصر للألومنيوم، أبوقير للأسمدة، الحديد والصلب) حيث كان ذلك يضمن منح الاسطول التجارى البحرى المصرى الاولوية فى نقل جزء من تجارة مصر الخارجية والوصول للاسواق العالمية، ولكن الغاء ذلك قد أدى الى إبحار سفن الشركة فى ذهاب الرحلة فارغة،

لا يسمح بالتأكد من حجم التمويل الوطنى الذى سوف يخصص لقطاع النقل فى المستقبل، الى جانب ضعف التنسيق بين مصادر التمويل المختلفة (وطنية، إقليمية ودولية)، كما أن الميزانيات المتوفرة لا تستهدف دائما المشاريع ذات الأولوية، فمصر لا تعتمد بشكل كافى على الشراكة بين القطاعين العام والخاص وعلى حلول مبدعة للتمويل بالنسبة إلى بناء و تشغيل أو صيانة مشاريع النقل، مما يدل على إنخفاض القدرة التمويلية للأسطول، وبالتالي إنخفاض القدرة على القيام بعمليات الأحلال، والتجديد، و التوسع.

٨- أنهيار أنظمة الصيانة وتدهور المستوى الفنى لسفن الاسطول التجارى البحرى الوطنى مما أدى لزيادة نسبة الحوادث، حيث أثبتت الإحصاءات أن ٢٠% من الحوادث بالبحر ينتج عن سوء الحالة الفنية للسفن، فباستقراء البيانات المتاحة عن عدد الحوادث فى السنوات الأخيرة تبين أنها ٩١ حادثة فى عام ٢٠٠٨، ٨٦ حادثة عام ٢٠٠٩، ١٦٧ حادثة عام ٢٠١٠، و ١٣١ حادثة عام ٢٠١١، والجدير بالذكر هنا أن النسبة الأكبر من هذه الحوادث هى حوادث تلوث أو غرق سفن أو تصادم سفن حيث بلغت ٧٩% من إجمالي عدد الحوادث<sup>١</sup>، مما يوضح أهمية وجود برامج للصيانة و للإحلال والتجديد.

٩- يعانى الاسطول المصرى من بعض المشاكل الإدارية لعدم كفاءة الادارة وأنخفاض المستوى الفنى والمهارى للعمالة الناتج عن عدم وجود برامج تدريب تتواءم مع المتطلبات الحديثة فى سوق النقل، بالإضافة الى تضخم حجم العمالة

<sup>٢</sup> - عبد الله، فهم، ٢٠١١، الاتجاهات المستقبلية فى صناعة النقل البحرى وتسويق خدماتها، المؤتمر الدولى البحرى الثامن، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ص ٧.

<sup>١</sup> - موقع بنك معلومات قطاع النقل البحرى:

[www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg)



حديثه أو شراء سفن جديدة أو على الأقل صيانة وتجديد السفن القديمة.

### التحديات التى تواجه عمل الاسطول التجارى البحرى المصرى:

١- احتدام المنافسة العالمية بين أساطيل النقل والشحن العالمى، فى الوقت الذى يتجه فيه أسطول النقل البحرى العالمى للزيادة حيث تراوحت نسبة الزيادة بالحمولة الوزنية له ما بين ١.٥% فى عام ٢٠٠٣، الى ٤.١% فى عام ٢٠١٣، كما تراوحت نسبة الزيادة فى اسطول الدول النامية فى هذه الفترة ايضا ما بين ١٤% عام ٢٠٠٣ و ٠.٤٤% عام ٢٠١٣، نجد أن عدد سفن الاسطول المصرى قد انخفضت فى هذه الفترة بنسبة ٣٩%، كما تراوحت نسبة الانخفاض بالحمولة الوزنية له بنسبة ٢١% عام ٢٠٠٣، و ٣.٦% عام ٢٠١٣.

٢- اتجاه العالم الان الى تحوية البضائع فى ظل ما يعرف بثورة الحاويات فى نفس الوقت الذى لا تمتلك فيه مصر من سفن الحاويات سوى عدد ٥ سفن فقط عاملة تصل حمولتهم الى ٦٨٧٧٥ طن مما يشكل أكبر تحدى تواجهه مصر فى مواكبة التطورات، حيث أصبح النقل بالحاويات ينظم تجارة البضائع المصنعة، ويشكل أكبر نسبة من التجارة الدولية، مما أدى لتغيير فى أنماط وممارسات النقل، حيث تزايد نقل البضائع من الباب الى الباب، كما اكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، ويرجع ذلك لما يتصف به النقل بسفن الحاويات من المزايا وهى<sup>٣</sup>:

بالاضافة الى عدم اقبال الجهات المصرية المستوردة على الاستيراد بنظام FOB، أى ان الدولة المصدرة هى من تتولى الشحن والنقل ودفع مصاريفه وفى الغالب سوف يتم النقل عن طريق اساطيل الدول التابعة لها، فضلا عن عدم التصدير بشروط CIF حيث لا تتحمل الشركات المصرية عند تصديرها أى تكاليف لشحن أو تأمين البضائع بل تقوم بذلك الدولة المستوردة، وفى الغالب ايضا لن يقع الاختيار على شركات النقل المصرية، مما أثر على معدلات تحميل أسطول الشركات المصرية وارتفاع تكاليفها لعدم وجود اقتصاديات الحجم.

### ولكن على الجانب الاخر فهناك بعض نقاط القوة التى يتمتع بها الاسطول وهى<sup>١</sup>:

١- أسفرت دراسة واقع تشغيل الاسطول التجارى البحرى المصرى عن وجود ارتفاع فى الطاقة التشغيلية لسفن الحاويات بالاسطول حيث تبين عدم وجود طاقة عاطلة بسفن الحاويات حيث اتضح من تحليل البيانات المتاحة أن سفن الحاويات تعمل بكامل طاقتها ( ٥ سفن )، كما ان عدد سفن الحاويات قد زاد عام ٢٠١٣ مقارنة بعام ٢٠١٢ بنسبة ٢٥%.

٢- أوضحت دراسة البيانات المتاحة عن أعداد وحدات الاسطول أن هناك زيادة فى عدد سفن ناقلات البترول حيث زادت من ٩ سفن عام ٢٠٠١ الى ١٦ سفينة عام ٢٠١٣، أى بنسبة ٧٧.٧%.

٣- قابلية جزء كبير من السفن المصرية للتخريد أو البيع واستخدام إيرادات ذلك لإستئجار سفن

<sup>٢</sup> - UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013, p:2015

<sup>٣</sup> - منتدى كلية الحقوق، الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحرى، ص ٥.

<sup>١</sup> - موقع بنك معلومات قطاع النقل البحرى:

- أ- يمكن نقل البضائع من ميناء الى اخر بسرعة أكبر وتكلفة أقل حيث تسمح الحاوية بنقل بضائع من أحجام وأنواع مختلفة داخلها مما يوفر عمليات مناولة عدد كبير من الطرود، كما يوفر اسخدام عددا كبيرا من العمالة.
- ب-يؤدى الى كثير من الوفرة فى التكلفة مقارنة بالنقل بالسفن التقليدية حيث يعمل النقل بالحاويات على خفض عدد السفن التى نحتاج لأستخدامها لنقل كمية معينة من البضائع حيث أن طاقة سفينة حاويات واحدة تعادل طاقة ٨ سفن تقليدية، مما يؤدى فى النهاية الى خفض التكلفة الرأسالية من جهة، ومن جهة أخرى يؤدى لخفض تكاليف تشغيل مثل هذا النوع من السفن مقارنة بالسفن الأخرى.
- ج- باعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر، فهى أكثر وسائل النقل أمانا، اذ تعتبر واقية للبضائع، حيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع، فالنقل بالحاويات المبردة يقلل كثيرا من خطر تلف المواد الغذائية وسرقتها.
- د- ومن أهم المزايا التى توفرها سفن الحاويات أنها قدمت الحل الأمثل لمنظومة النقل، حيث سهلت النقل من وسيط إلى آخر وهي معيئة دون تفرغ أو إعادة تصنيف محتوياتها، كما مكنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف مما أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه، مما ينعكس على سهولة وسرعة تداول ونقل البضائع وبالتالي سرعة التسليم للعملاء، وهنا يجدر بنا الإشارة الى أن الإحصاءات توضح أنه يتم نقل
- أكثر من ٥٣.٥% من البضائع العامة فى سفن الحاويات<sup>1</sup>.
- وباستقراء البيانات المتاحة عن نمو تجارة الحاويات خلال الفترة من (٢٠٠٢-٢٠١٣) وجد أن هناك زيادة فى معدل نمو تجارة الحاويات حيث تراوح حجم تجارة الحاويات ما بين ٨٠ مليون طن فى عام ٢٠٠٢، و١٦٠ مليون طن فى عام ٢٠١٣، مما أدى لزيادة الطلب على هذا النوع من السفن، ونتيجة لزيادة هذا الطلب فقد تم زيادة عدد سفن الحاويات لاستيعاب هذه الزيادة فى الطلب، حيث تراوح معدل الزيادة فى عدد الحاويات المتداولة ما بين ١٠.٦% فى عام ٢٠٠٣ مقارنة بعام ٢٠٠٢ و٥% عام ٢٠١٢، أما بالنسبة لمعدل النمو فى عدد سفن الحاويات فقد تزايد من عام لأخر حيث تراوح معدل الزيادة ما بين ٨% فى عام ٢٠٠٣، و٣.٨% عام ٢٠١٣<sup>2</sup>.
- ٣- نمو أسطول سفن الصب الجاف -World Dry Bulk Fleet، حيث يتضح أن فى الخمس سنوات الأخيرة تطورت أعداد و أحجام سفن الصب الجاف بالأضافة الى زيادة عدد أوامر بناء سفن VLCC بجمولة وزنية ٤٠٠٠٠٠ dwt (very large crude carrier)، وهذا يوضح الاتجاه العالمى لزيادة استخدام السفن الكبيرة الحجم لتحقيق ما يسمى باقتصاديات الحجم عن طريق خفض تكلفة النقل والتى تشكل أكثر من ٧٥% من التكلفة الكلية للبضاعة، فى نفس الوقت الذى لا يحتوى الاسطول التجارى البحرى المصرى على عدد كبير من هذه السفن

<sup>1</sup> - UNCTAD, Review Of Maritime Transport, 2013, p:3

<sup>2</sup> - Clarkson containerization, International yearbook, p:10

أ- وضع سياسة محددة لخطة سلامة السفن وحماية البيئة والإجراءات المحددة التي يجب اتباعها.

ب- إيجاد تسلسل إدارى فعال وتأمين وسائل الاتصال بين الإدارة بالبر وإدارة السفينة ووضع برنامج للاتصال الدورى والاتصال فى الحالات الطارئة، واستخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة فى الاتصال كاستخدام نظام التعارف الأوتوماتيكي (Automatic Identification System) الذى يمثل شبكة تكاملية تعتمد اساسا على نظام تحديد الموقع العالمى **GPS** ونظام اتصالات **VHF** وحاسوب يعمل على موائمة البيانات المرسله والمستلمة وتحقيق الصلة مع الشبكة العالمية للنظام لغرض تتبع السفن وتعريفها مع بعضها واطلاق نداءات الانذار عند الاقتراب الحرج بين سفينتين ومعرفة تفاصيل الملاحة في توليفه برمجية متكاملة، لذا فقد أصبح استخدامه اجباريا على جميع السفن ما عدا السفن الحربية وفقا لقرارات **IMO**.

ج- على الشركات الملاحية القيام باجراءات تدوين وتسجيل خطة إدارة السلامة والخصائص الوظيفية لشاغلي الإدارات والمسئوليات بالشركة ودليل السلامة وإجراءات التشغيل والصيانة والتدريب وقواعد السلامة على السفينة ومستلزماتها وتقرير الحوادث وكيفية التعامل مع المواقف الطارئة سواء بالنسبة لسلامة السفن أو مكافحة التلوث.

د- أتجاه معظم الشركات الان لتقوية مركزها التنافسى عن طريق الاستفادة من الإمكانيات التقنية و البشرية المتاحة لشركات الملاحة بالإتجاه نحو التوسع فى تكوين تحالفات استراتيجية فيما بين شركات خطوط الحاويات.

كما ذكرنا من قبل، أى لا يواكب التطورات فى سوق النقل العالمى. ولكن فى نفس الوقت نجد أنه مازالت هناك أهمية لأستخدام السفن متوسطة الحجم حيث أن هذه النوعية من السفن تتميز ببعض المميزات التى تفتقر اليها السفن ذات الأحجام الكبيرة مثل<sup>3</sup>:

أ- إمكانية عبور بعض القنوات و الممرات الملاحية دون الحاجة الى خدمات رافدية ( مما يشكل فى نفس الوقت فرصة أمام الاسطول التجارى البحرى المصرى).

ب- إمكانية دخول بعض الموانئ غير المهيأة لأستقبال تلك السفن ذات الأحجام الكبيرة. ( مما يشكل فى نفس الوقت فرصة أمام الاسطول التجارى البحرى المصرى).

ج- تزايد نسبة إشغال الفراغات فى السفن متوسطة الحجم عن تلك السفن ذات الأحجام الكبيرة، مما يؤدي لخفض التكلفة. ( مما يشكل فى نفس الوقت فرصة أمام الاسطول التجارى البحرى المصرى).

د- من أهم ما يميز السفن متوسطة الحجم أيضا انخفاض معدل التقلب فى المكاسب مقارنة بالسفن كبيرة الحجم حيث تزيد القيود المفروضة على البضائع المتداولة على مثل هذه السفن الكبيرة. ( مما يشكل فى نفس الوقت فرصة أمام الاسطول التجارى البحرى المصرى).

٤- القيود التى فرضتها المنظمة البحرية الدولية **IMO** على إبحار السفن للحفاظ على سلامة السفن و الحد من التلوث الناتج منها عن طريق وضع بعض قواعد إرشادية لإدارة السفن والتى من أهمها<sup>1</sup>:

<sup>٣</sup> - سعيد، عثمان، ٢٠١٢، مرجع سابق ذكره ص ١٦.  
<sup>١</sup> - أيمن، النحراوى، ٢٠٠٨، مرجع سابق ذكره ص ٣٢٦.

أكبر ٣٥ شركة حاويات<sup>٤</sup>. وهو ما يمثل أكبر تحدى يواجهه الشركات التي تعمل بشكل فردي خاصة في مصر، فباستقراء البيانات المتاحة عن الاداء المالى والتشغلي لبعض الشركات الملاحية المصرية تبين عدم قدرة الشركات المصرية للدخول فى مثل هذه التحالفات حيث تحقق خسائر مالية كبيرة، علاوة على النقص الشديد فى السيولة المتاحة لبعض الشركات الوطنية التي لا تمكنها حتى من مجابهة التزاماتها المالية والتشغيلية، مما ينعكس على انخفاض القدرة التنافسية للأسطول التجارى البحرى المصرى مقارنة بالأساطيل المنافسة، فى حين أنه اذا أتجهت الشركات المصرية فى قطاع النقل البحرى الى الإندماج والدخول فى تحالفات ستمتكن كل شركة عضو فى هذا التحالف من مشاركة أصولها مع باقى أصول الشركات الأخرى و الأستفادة منها من حيث المنشآت و السفن الى جانب توزيع المخاطر الأستثمارية وتقليل حجم الخسائر وبل وتحويلها لأرباح، مما يزيد من القدرة التنافسية لهذه الشركات مقارنة بغيرها.

وتشير البيانات المتاحة بالقوائم المالية للشركة المصرية للملاحة البحرية على سبيل المثال الى وجود تذبذب فى النتائج المالية بين الربح و الخسارة منذ عام ٢٠٠٦ حيث بلغت الخسائر ١٤.٤ مليون جنيه تقريبا، وفى عام ٢٠٠٧ بلغت الأرباح ٣.٤ مليون جنيه تقريبا، وفى عام ٢٠٠٨ وصلت الأرباح الى ١٥.٢ مليون جنيه تقريبا، أما فى عام ٢٠٠٩ وصلت الخسائر الى ١١ مليون جنيه تقريبا، وفى عام ٢٠١٠ قد حققت الشركة خسائر تقدر ب ٨٨ مليون جنيه، وقد أستمرت الخسائر فى عام ٢٠١١

فوجد أن أكبر عشر شركات ملاحية فى العالم (التي تضم Mediterranean Shipping Company S.A., COSCO Container Lines Limited, EvergreenLine, CMA. CGM S.A, Maersk Line, China Shipping Container Lines Company Hapag-LloydAktiengesellschaft United Arab Shipping Company APL Limited Hanjin Shipping Company Limited Hanjin Shipping Company (S.A.G.) عملت على الأستفادة من مبدأ إقتصاديات الحجم الكبير عن طريق السيطرة على ٣٥% من أسطول سفن الحاويات العالمى<sup>٢</sup>، حيث توفر بذلك الكثير من تكاليف الإنتاج خاصة التكاليف الإدارية، مما يعمل على تقوية المركز المالى للكيانات الجديدة عن طريق زيادة الأرباح و العائد على استثماراتهم مما ينعكس بعد ذلك على سهولة الحصول على التسهيلات الإئتمانية من البنوك وبشروط ميسرة أيضا، مما سيؤثر بعد ذلك على قدرة هذه الشركات على بناء أسطول من السفن الحديثة<sup>٣</sup>. ومن الجدير بالذكر أن هذه الشركات تعلم جيدا أن تقوية مركزها التنافسي سيفتح أمامها المجال للحصول على حصة أكبر مناسبة من السوق الملاحى مقارنة بما كانت تحصل عليه قبل الإندماج.

وتشير بعض البيانات أن نتيجة لذلك قد تركزت منذ عام ٢٠١٠ ما يقرب من ٩٤.٤٥% من الحمولة الوزنية لأسطول سفن الحاويات تحت سيطرة

<sup>٤</sup> - ايمان. ماجد، ٢٠١١، التوجهات العالمية فى سوق النقل بالسفن التجارية من منظور اقتصادى. المؤتمر الدولى للنقل البحرى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ص ٣.

<sup>٢</sup> -UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013, p: 43

<sup>٣</sup> - عبدالله، فهم، ٢٠١١، مرجع سابق ذكره ص ١٠.

طريق المراكز اللوجيستية، أى تطور مفهوم الأسطول من مجرد عدد السفن الى فكرة التكامل اللوجيستى، بحيث أصبح الأسطول البحرى لايشمل فقط السفن التى يحتوى عليها، ولكن يمتد ليشمل أيضا الأندماج والتكامل فيما بين جميع أنشطة النقل البحرى المكمل لعمل الأسطول مما يقوى من المراكز التنافسية لمثل هذه الشركات الملاحية مقارنة بالشركات التى يتخصص عملها فى نشاط معين من أنشطة النقل البحرى، وهذا يوضح الاتجاه السائد الان نحو تشكيل سلاسل الإمداد (supply chain) والتى يتشابه عملها مع جميع وسائل النقل عن طريق تقديم الخدمات اللوجيستية وخدمات القيمة المضافة من تخزين و توزيع و تغليف ..... الخ، وهو ما يضع مصر فى موقف ضرورة تطوير اللوجيستيات التى تقدم بالموانئ المصرية لمواكبة الاتجاهات العالمية الحديثة والا سيواجه العملاء الى تحويل طلبهم عن النقل على سفن مصرية الى النقل على سفن أجنبية<sup>4</sup>.

٨- اندلاع الثورات فى المنطقة العربية وزيادة عنصر المخاطرة فى نقل البضائع الى تلك المنطقة جعلت من الصعب وجود ملاك للسفن يوافقون على نقل البضائع لتلك المناطق على سفنهم حيث أنها تتصف بعدم استقرار الأمن فيها، وهنا لن تجد هذه الدول أمامها سوى أن تعتمد على زيادة أسطولها التجارى البحرى والا فسوف تتعرض اما لعدم وجود سفن لنقل هذه الشحنات من السلع الأساسية الضرورية لها أو

بمقدار ٧٨.٧ مليون جنيه تقريبا، ثم انخفضت الخسائر فى عام ٢٠١٢ الى ٥٣.٧ مليون جنيه تقريبا.

اما بالنسبة لشركة الملاحة الوطنية فتشير البيانات لوجود تذبذب فى النتائج المالية بين الريح والخسارة منذ عام ٢٠٠٨ حيث بلغت الأرباح ٦١.٣ مليون جنيه، وفى عام ٢٠٠٩ بلغت الخسائر ٤٥.٩ مليون جنيه تقريبا، أما فى عام ٢٠١٠ وصلت الأرباح الى ٣.٧ مليون جنيه تقريبا، وفى عام ٢٠١١ قد حققت الشركة خسائر تقدر ب ١٨.٢ مليون جنيه تقريبا، وقد أستمرت الخسائر فى الزيادة فى عام ٢٠١٢ حتى وصلت ٥٣.٧ مليون جنيه<sup>١</sup>.

٦- انخفاض تكاليف التشغيل للعديد من الشركات الملاحية العالمية التى دخلت فى تحالفات مقارنة بالتكاليف التى تقع على عاتق الأسطول التجارى البحرى المصرى فى حالة عدم دخول مصر فى مثل هذه التحالفات، مما سيؤدى لتقليص الفرص المتاحة للأسطول فى المناطق التى تحتكرها هذه الشركات، ويتضح ذلك فى تركيز حوالى ٤٢% من صناعة النقل البحرى فى أيدى ستة تكتلات رئيسية<sup>٢</sup> على مستوى العالم<sup>٣</sup>.

٧- اتجاه العديد من الشركات العالمية الآن للتكامل الرأسى فى الخدمات التى يقدمها، والعمل على تقديم العديد من خدمات القيمة المضافة عن

<sup>١</sup> - تقارير مالية للشركة القابضة للنقل البرى والبحرى.  
<sup>٢</sup> - أحمد عبد المنصف، ٢٠٠١، نحو وضع استراتيجية لتطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى. الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.  
<sup>٣</sup> - تتمثل الستة تكتلات الرئيسية على مستوى العالم فى الشركات الآتية:

Mediterranean Shipping Company S.A ,Ma-ersk Line ,CMA CGM S.A ,Evergreen Line ,CO-SCO Container Lines Limited ,Hapag-LI-oydAktiengesellschaft .

<sup>4</sup> Corbeter, James, other, 2008, the impact of globalization on international maritime transport, p: 5.

غير تقليدية للتمويل تتفق مع الظروف الاقتصادية المصرية التصدي لمشكلة قلة المؤسسات المالية المتاحة لتقديم التمويل اللازم للاستثمار فى هذه القطاع فى نفس الوقت الذي تظهر فيه الحاجة الى ضخ الكثير من الاستثمارات فى قطاع النقل البحري لتطوير الأسطول التجاري البحري حتى يتوكل مع المتطلبات الحديثة.

### الفرص التي يمكن استغلالها فى تطوير وتحديث الاسطول التجاري البحري المصرى:

١- المزايا النسبية التي تتمتع بها مصر والتي يعد من أهمها الموقع الجغرافى الاستراتيجى ما بين قارات العالم واسواق جنوب شرق اسيا ودول الشمال الصناعية , كما أنها تطل على كل من البحر الاحمر والمتوسط مما يفتح المجال لزيادة حجم التجارة الخارجية التي يمكن أن يزيد نصيب الاسطول المصرى فى نقلها, الى جانب الاستفادة من المشروعات الجديدة التي ستقام حول المنطقة الجديدة بقناة السويس حيث سيتم إنشاء منطقة صناعية لاستضافة صناعات عديدة مثل انتاج الآلات والمنسوجات ومواد البناء والصناعات الخشبية والزجاجية ومشاريع الاستزراع السمكى، ومصانع التعبئة والتغليف ومراكز صيانة السفن ومصنع للحاويات, كما سيتم إقامة ما يعرف ب"بوادي التكنولوجيا بالإسماعيلية "والذي يهدف إلى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية، وما يتبعها

التنازل و الرضا بشروط مجحفة وبأسعار عالية لعقود نقل هذه الشحنات التي تحتاجها<sup>١</sup>.  
٩- الحاجة الى العديد من الكوادر البشرية و العمالة المؤهلة علميا وعمليا, والتي تحتاج لسنوات عديدة لصقلها وبناءها لتتماشى مع ما قد استجد من أنظمة و قوانين ومتطلبات متعلقة بالأمن و السلامة و الحد من التلوث.

١٠- تتصف هذه الصناعة بأنها ذات سوق خارجى تنافسى, أى يصعب التحكم فيه خاصة وأنها تعتمد على العملات الأجنبية حيث انها تعتمد كما ذكرنا من قبل على التجارة الخارجية التي تتم بالعملات الصعبة وكذلك اسعار الشحن والنوالين تتم بالعملات الصعبة, بالاضافة الى ان شراء السفن الحديثة أو اى أجهزة أو الات تكنولوجية لخدمة هذه السفن يتم ايضا بالعملة الصعبة التي تتأثر بأسعار الصرف خاصة الدولار الذي يتصف بأنه شديد التقلب حيث يزداد سعره يوما بعد يوم مقارنة بقيمة الجنية المصرى مما يزيد من الاعباء والاحتياجات المالية بهذا القطاع.

١١- زيادة الكثافة الرأسمالية اللازمة الخاصة بهذا القطاع حيث ارتفاع اسعار السفن مما يجعل من الصعب شراء سفن حتى وأن كانت قديمة, بالإضافة الى أن أسعار السفن الحديثة عالية جدا<sup>٢</sup>. مما يوضح ضرورة البحث عن أساليب

<sup>١</sup> - هشام, هلال, ٢٠١١, الموانى المصرية قوة جاذبة لزيادة الأسطول المصرى, المؤتمر الدولى للنقل البحري واللوجيستيات, الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا, ص ٣٠.

<sup>٢</sup> - بلغ متوسط سعر ناقلات الصب الجاف Candy Size (٣٠ الف dwt) ٢٥ مليون دولار. بلغ متوسط سعر ناقلات الصب الجاف Panamax (٧٥ الف dwt) ٣٥ مليون دولار.

بلغ متوسط سعر ناقلات الصب الجاف Cape Size (١٧٠ الف dwt) ٥٨ مليون دولار. بلغ متوسط سعر الحاويات (مجهزة ٥٠٠ TEU) ١٠ مليون دولار. بلغ متوسط سعر الحاويات (كاملة التحوية ١٠٠٠ TEU) ٧٥ مليون دولار.

التجمع السكانى التقليدية بمصر عن طريق إقامة مشروعات عمرانية متكاملة تهدف الى استصلاح وزراعة نحو 4 ملايين فدان.<sup>2</sup>

٣- نمو حجم التجارة الخارجية المصرية عاما بعد عام حيث تراوحت نسبة الزيادة ما بين ٢٨% عام ٢٠٠٢ الى ٨% عام ٢٠١٣،<sup>3</sup> ومن المتوقع استمرار نموها حتى عام ٢٠١٧ ليصبح ٧٧ مليون طن، كما يستمر حتى عام ٢٠٢٠ ليصبح ٨٠ مليون طن أى بمعدل نمو سنوى متوسط ٣.٨%،<sup>4</sup> خاصة بعد استكمال كلا من مشروعى ميناء شمال العين السخنة، وميناء شرق بورسعيد لذا يجب تطوير الاسطول التجارى البحرى المصرى وتعزيز قدرته ليستطيع المساهمة فى نقل الجزء الاكبر منها.

٤- نمو حجم التجارة العابرة لقناة السويس خلال الفترة من (٢٠٠١ - ٢٠١٣) حيث تراوح حجم البضائع العابرة ما بين ٣٧٢ مليون طن عام ٢٠٠١ الى ٧٥٤.٤ مليون طن عام ٢٠١٣، أى تراوح النمو فى حجم هذه التجارة ما بين ١٠% عام ٢٠٠١ الى ٧% عام ٢٠١٣، مما يعتبر مؤشرا جيدا على نمو التجارة التى يجب تطوير الاسطول للحصول على حصة فى نقلها خاصة وان قناة السويس الجديدة ستؤدى لتخفيض زمن انتظار السفن من ١١ ساعة الى ٣ ساعات، ومن الجدير بالذكر بالذكر أن القناة تجتذب حوالى ٢١% من حجم تجارة الحاويات بالعالم.<sup>5</sup>

من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب.<sup>3</sup>

٢- مشروع محور تنمية قناة السويس الذى سيشكل دورا كبيرا فى التنمية الاقتصادية وتوليد الدخل إذا تم استغلال الفرص التى يمكن أن يوفرها المشروع بمصر، فمن المتوقع أن يحقق مشروع محور تنمية قناة السويس إيرادات قد تصل إلى ١٠٠ مليار دولار سنويا تتضمن جذب الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنميته حتى عام (٢٠٢٢)، ال جانب زيادة الإيرادات من العملة الصعبة لتبلغ ١٣ مليار دولار مما سيحسن من وضع ميزان المدفوعات<sup>4</sup>، بالإضافة الى إتاحة مليون فرصة عمل مباشرة تتمثل فى الصناعات المغذية من المكون المحلى والخدمات المحلية الداعمة، كما سيوفر الفرصة إلى نفاذ المنتجات والسلع والبضائع إلى حوالى ٢ مليار مستهلك فى أمريكا وأوروبا وأفريقيا والشرق الأوسط<sup>1</sup>. ومن الجدير بالذكر أن معظم الإيرادات ستتحقق من خلال تقديم الخدمات اللوجيستية للسفن وعمليات إصلاح وتموين اضافة إلى إيرادات مشروع التنمية التى يمكن أن تساعد فى حل الأزمات التى تعانى منها مصر حالياً إلى جانب إعادة التوزيع العمرانى والجغرافى للسكان عن طريق استيعاب مزيدا من السكان فى المنطقة، الى جانب تخفيف الضغوط السكانية فى مناطق

<sup>٢</sup> - وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، ٢٠١٤، الخطة التنفيذية لمحور قناة السويس.

<sup>٣</sup> - موقع وزارة التجارة الخارجية المصرية: [www.mfti.gov.eg](http://www.mfti.gov.eg)

<sup>٤</sup> - هشام، هلال، ٢٠١١، موقع سابق ذكره ص ٢٠.

<sup>٥</sup> - عبد التواب، حجاج، ٢٠١٥، اقتصاديات التجارة الدولية العابرة لقناة السويس، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ص ١٦.

<sup>٣</sup> - سمية، هدى، ٢٠١٥، الافاق المستقبلية لقناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها فى تنمية منطقة الموانئ المصرية، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ص ١٩.

<sup>٤</sup> - وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، ٢٠١٤، الخطة التنفيذية لمحور قناة السويس.

<sup>١</sup> - وزارة الإسكان والمجتمعات العمرانية، ٢٠١٤، الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، المخطط الاستراتيجى القومى للتنمية العمرانية.

معدلات الأنشطة الاقتصادية و البنية التحتية بها، مما أثر بالإيجاب على زيادة الطلب العالمى على المواد الخام و الصلب، الذى أدى بدوره الى زيادة حجم الصادرات و الواردات فى العالم و التى من أهمها التجارة التى تعتمد على النقل البحرى خاصة من البترول و سلع الصب الأخرى، مما يوضح الدور الهام الذى يلعبه أسطول النقل البحرى فى الاقتصاد العالمى خاصة سفن ناقلات البترول والصب الجاف. ويوضح الجدول التالى نسب الزيادة فى حجم الاقتصاد العالمى بشكل اكثر وضوحا:

٥- نمو حجم الاقتصاد العالمى فى الفترة ما بين (٢٠٠٣ - ٢٠١٣) حيث تراوحت نسبة الزيادة ما بين ٢.٥% عام ٢٠٠٣ و ٢.٣% عام ٢٠١٣، فباستقراء البيانات المتاحة عن معدل النمو فى الاقتصاد العالمى تبين أنه قد أتجه للزيادة فى الدول النامية أكثر من المتقدمة فى نفس الفترة حيث تراوحت نسبة الزيادة ما بين ٤.٧% عام ٢٠٠٣ و ٤.٦% عام ٢٠١٣، بينما تراوحت نسبة الزيادة فى الدول المتقدمة ما بين ١.٧% عام ٢٠٠٣، و ١.٣% عام ٢٠١٣، ولكن بالرغم من أن هناك تذبذبا واضحا فى اتجاه معدل نمو الاقتصاد العالمى الا أن هناك دول مثل الصين و الهند قد شهدت زيادة فى

#### جدول رقم (١)

#### حجم الاقتصاد العالمى فى الفترة من (٢٠٠٣ - ٢٠١٣)

السنة	الدول النامية	الدول المتقدمة	العالم
٢٠٠٣	٤.٧	١.٧	٢.٥
٢٠٠٤	٥.١	٣.١	٤.١
٢٠٠٥	٦.٦	٢.٤	٣.٤
٢٠٠٦	٧.٢	٢.٨	٣.٩
٢٠٠٧	٧.٨	٢.٥	٣.٩
٢٠٠٨	٥.٤	٠.٣	١.٧
٢٠٠٩	٢.٤	٣.٤-	١.٩-
٢٠١٠	٦.٩	٢.٢	٣.٥
٢٠١١	٦	١.٤	٢.٨
٢٠١٢	٤.٧	١.١	٢.٢
٢٠١٣	٤.٦	١.٣	٢.٣

المصدر: UNCTAD Review Of Maritime Transport, different years.

٦- عام ٢٠٠٨ بنسبة -٥.٢% بسبب الأزمة المالية العالمية، ويرجع ذلك النمو الى العديد من العوامل أهمها زيادة عدد السكان من عام لآخر، مما ينعكس على زيادة الطلب على المواد

٦- نمو حركة وحجم التجارة العالمية فى الفترة من عام ٢٠٠٣ الى عام ٢٠١٣ حيث تراوحت نسبة الزيادة ما بين ٥% عام ٢٠٠٣ الى ٢% عام ٢٠١٣ على الرغم من اتجاهها للانخفاض منذ



وإصلاح البنية الأساسية التى قد تأثرت بهذه الثورات حيث تحتاج هذه الدول الآن لإعمار فى مناطق كثيرة منها نتيجة للتخريب و الدمار الذى حل بالكثير من منشأتها، مما سينعكس على زيادة الطلب فى الفترة المقبلة على سفن الصب الجاف<sup>1</sup>.

٩- القانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية حيث يضم فيما يتعلق بسفن الأسطول والأشخاص العاملين ان لا يجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو الإرشاد أو القطر فى المياه الإقليمية، كما لايجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية،و لا يجوز لاجنبى أن يعمل على سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد الا بترخيص من الادارة البحرية المختصة،كما لا يجوز لأى شخص أن يقوم بالعمل على سفينة مصرية الا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الادارية المختصة وفقا للقوانين الخاصة بذلك، و لا يجوز فى السفن المصرية أن يزيد عدد البحارة و الأجانب والأجور المخصصة لهم عن النسب التى تم تحديدها بقرار من الوزير المختص التى تقدر ب ١٠% بشكل عام ، و ٢٥% فى المناطق الحرة، ولا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأى عمل فى السفن التى تبخر خارج المياه الإقليمية الا بعد الحصول على جواز بحرى من الادارة البحرية المختصة، مما يفسح المجال أمام الاسطول التجارى البحرى المصرى للعمل مقارنة بالاساطيل الاجنبية المنافسة، كما يحكم الرقابة للحكومة المصرية على عمل

الغذائية بشكل رئيسى، الى جانب أيضا زيادة الأستهلاك لكل من الأنواع المختلفة من السلع والبضائع و التى من أهمها البترول والمواد الخام. ومن الجدير بالذكر أن البضائع المنقولة بحرا أيضا فى اتجاهها للزيادة حيث تراوحت نسبة الزيادة ما بين ٤.٦% عام ٢٠٠٣ الى ٣.٥% عام ٢٠١٣<sup>1</sup>.

٧- يتضح فى الأونة الأخيرة زيادة الطلب العالمى على منتجات الطاقة من بترول و غاز طبيعى خاصة وأن الغاز الطبيعى تنخفض اثاره السلبية كملوث للبيئة مقارنة بكل من البترول و الفحم، مما سيتطلب بناء الخدمات البحرية و سفن للكشف و التنقيب عن هذه المنتجات خاصة فى البحر، ومن ناحية أخرى فعند زيادة حركة التجارة الخارجية من صادرات وواردات على هذه السلع فسينعكس ذلك على زيادة الطلب على السفن المتخصصة فى نقل هذه السلع من سفن صب سائل وناقلات بترول، ومن المتوقع أيضا أن يزيد الطلب على الناقلات المختلفة للبضائع الصب و السائلة ( Oil Bulk Ore OBo)، مما يوضح الفرص التى لا بد من أستغلالها للحصول على قدر من نقل جزء من هذه التجارة العالمية على سفن الأسطول التجارى البحرى المصرى وتطوير قدراته بما يضمن استمرارية واستدامة تقديمه لخدمات النقل فى ظل المستجدات العالمية الحديثة.

٨- قد أدى اندلاع هذه الثورات العربية الى زيادة الطلب على بعض المنتجات كالأسمنت و الصلب الذين يستخدمان فى مشروعات تجديد

<sup>1</sup> - UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013, p: 152

<sup>1</sup> - سعيد، عثمان، ٢٠١٢، مرجع سابق ذكره ص١٥.

ومن بينها مصر، من المتوقع أن يترتب عليه آثار سلبية ضخمة على قطاع النقل البحرى فى تلك الدول وفيما يلى تحليل لأهم الآثار السلبية المتوقعة من تطبيق تلك المبادئ وخاصة تلك الآثار المرتبطة بنطاق هذا البحث.

### أولاً: شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية " MFN "

يقضى تطبيق مبدأ الدولة الأكثر رعاية على أسطول النقل البحرى المصرى ضرورة امتداد أية مزايا تفضيلية ممنوحة لأسطول النقل البحرى المصرى بمختلف مكوناته إلى أساطيل الدول الأخرى الأعضاء، أو إلغاء أية مزايا تفضيلية ممنوحة لقطاع النقل البحرى المصرى. ومن ناحية أخرى فإن تطبيق هذا المبدأ يثير قضية تخصيص الحمولات " Cargo sharing " الذى أقره مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والذى يسمح بتخصيص حصصاً معينة من التجارة الخارجية للدول النامية ومن بينها مصر لنقلها على الأساطيل الوطنية سواء تم ذلك وفقاً لاتفاقيات ثنائية أو اتفاقات متعددة الأطراف.

### الآثار السلبية الناتجة عن تطبيق مبدأ الدول الأكثر رعاية:

مما لا شك فيه أن التزام الدول النامية ومن بينها مصر بمبدأ الدولة الأكثر رعاية " MFN " سوف يجرمها من الحقوق التى منحها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية من نقل جزء من تجارتها الخارجية على سفنها الوطنية لصالح أساطيل النقل البحرى للدول الأخرى وبصفة خاصة أساطيل النقل البحرى للدول المتقدمة مما يقلل من القدرة التنافسية لأسطول النقل البحرى المصرى فى سوق النقل البحرى العالمى. ومن المتوقع أن يتحول الطلب العالمى

الاساطيل البحرية المختلفة الوطنية والاجنبية بمصر .

١٠- القانون رقم ٨ لسنة ٢٠٠٥ بشأن تعديل بعض أحكام القرار بالقانون رقم ١٨٦ بإصدار قانون تنظيم الإعفاءات الجمركية الذى يشجع بالضرورة التجارة من وإلى الموانئ المصرية وتخفيض تكلفة الجمارك على الواردات الى ٥% على الكثير من السلع كالالات والاجهزة اللازمة لخطوط انتاج مشاريع الاستثمارات لاستصلاح الاراضى الصحراوية ومشروعات التعمير والمشروعات السياحية، الى جانب السماح المؤقت عن بعض السلع بعد خضوعها لضريبة جمركية ٢% فقط ، بالاضافة الى تطبيق الاعفاءات الجمركية على العينات التجارية ونماذج التصنيع، حيث يودى تطبيق تلك الإعفاءات الى تنشيط حركة التداول والشحن بالموانئ المصرية وفتح الفرص امام الاسطول التجارى البحرى الوطنى لنقل هذه التجارة مما سينعكس على انتعاش الاقتصاد القومى المصرى وزيادة إيرادات الموانئ الناتجة من زيادة التردد على الموانئ المصرية<sup>2</sup>.

### المبحث الثالث:

#### انعكاسات اتفاقية الجاتس على

#### الاسطول التجارى البحرى المصرى

إن تطبيق المبادئ الأساسية للاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات (GATS) على الدول النامية

<sup>٢</sup> - كرم، سلام، ٢٠١٢، تحرير التجارة الدولية فى خدمات النقل البحرى، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة حلوان، ص ١٤٥

أخرى فإن التزام مصر بمبدأ الدولة الأكثر رعاية " MFN " وفى ظل التزاماتها المعلنة يعنى القبول بدور هامشى لأسطول النقل البحرى المصرى فى مجال التجارة الخارجية، وسوف ينعكس ذلك بالعديد من الآثار السلبية على معدلات الأداء التشغيلى والفنى والمالى للأسطول البحرى المصرى.

ومما ينبغى الإشارة إليه فى هذا المجال أن معظم جداول الالتزامات التى قدمتها الدول الأعضاء لتحرير قطاع النقل البحرى قد تضمن طلب الاستثناء من تطبيق الدولة الأولى بالرعاية MFN بهدف تجنب الآثار السلبية الناتجة عن تطبيق هذا المبدأ.

إن إقرار مبدأ حرية نقل التجارة الخارجية يستلزم ضرورة المساواة بين موردي خدمات النقل البحرى الوطنيين والأجانب بحيث لا يتمتع موردي الخدمات من الوطنيين بأية مزايا تفضيلية سواء فى مجال الدعم أو المعاملة الضريبية. ويتطلب تنفيذ ذلك ما يلى:

◀ إلغاء القيود المفروضة أو الممنوحة للموردين الوطنيين أو منح المزايا التفضيلية بنفس الدرجة للموردين الأجانب دون تمييز. وفى الحالتين هناك تأثير سلبى على القدرة التنافسية لأسطول النقل الوطنى. فعند امتداد نطاق المزايا التفضيلية ليشمل الشركات الأجنبية، فإن ذلك يعنى تخفيض تكلفة تقديم الخدمة لتلك الشركات، وزيادة نصيبها فى نقل التجارة الخارجية الوطنية. وعند إلغاء المزايا التفضيلية على الشركات الوطنية، فسوف ترتفع تكلفة تقديم الخدمة فى الشركات الوطنية ومن ثم تدهور نصيبها فى نقل التجارة الوطنية وضعف قدرتها التنافسية. والمحصلة لتطبيق سياسة المساواة هو

للنقل البحرى لصالح التكتلات والتحالفات الكبرى التى تمارسها الشركات متعددة الجنسية الأمر الذى سوف يترتب عليه تأثيرات سلبية جوهرية على الدول النامية ومن بينها مصر، حيث ستضطر هذه الدول إلى إتباع أحد السياسات التالية.

◀ القبول بالأمر الواقع وهو تهميش الدور الذى يمارسه أسطول النقل بصفة عامة والنقل البحرى بصفة خاصة فى نقل التجارة الخارجية الوطنية لصالح التكتلات والتحالفات الدولية فى هذا المجال.

◀ الخروج تماماً من سوق النقل العالمى لصالح الاحتكارات العالمية ومن ثم تكبد الدول النامية خسائر كبيرة وإهدار الاستفادة من استثماراتها فى مجال النقل سواء الاستثمارات التى تم إنفاقها فى بناء أسطول النقل الوطنى أو الاستثمارات التى تم إنفاقها فى البنية التحتية المكمل.

◀ اللجوء إلى سياسات حمائية لأسطول النقل الوطنى سواء من خلال سياسات الدعم المباشر وغير المباشر أو من خلال إتباع نظام الحصص، وهو ما يتناقض مع مبدأ الدولة الأكثر رعاية MFN، وتحقيق المزيد من التقييد فى خدمات النقل البحرى فى مجال التجارة الخارجية كل تلك الإجراءات الحمائية بهدف حماية الاستثمارات الوطنية فى هذا المجال وتحقيق المزيد من دعم القدرة التنافسية ولأسطول النقل البحرى الوطنى.

ومما لا شك فيه أن إتباع أى من هذه البدائل له العديد من الآثار السلبية سواء على النطاق الدولى أو النطاق المحلى، واتخاذ أى قرار بشأن أى بديل من هذه البدائل ينبغى أن يسبقه دراسة واقعية للمكاسب والخسائر المصاحبة لكل بديل. ومن ناحية

بصفة عامة وفى مصر بصفة خاصة. فالتواجد التجارى له أشكالاً متعددة ومتنوعة منها تسويق وبيع خدمات النقل البحرى وعقد الصفقات الخاصة بشراء واستخدام وسائل النقل وعمليات الشحن والجمارك وخدمات التوكيلات الملاحية ... الخ.

◀ ومما لا شك فيه أيضاً أن دخول الأجانب فى مجال تلك الخدمات الناتج عن تحرير صناعة النقل البحرى سوف يخلق منافسة غير عادلة لصالح الشركاء الأجانب وعلى حساب المكونات المحلية لقطاع النقل البحرى. ومع ثبوت صحة الفرض القائل بانخفاض القدرة التنافسية الحالية للأسطول الوطنى وضعف الإمكانيات المتاحة للتطوير والتحديث فمن المتوقع أن تكون هناك آثار كارثية على أسطول النقل البحرى المصرى على الأقل فى الأجل القصير. ومما يزيد من حدة هذه الآثار السلبية أن السماح بتواجد شركات الملاحة الأجنبية فى سوق النقل البحرى المصرى سوف يسمح لها بالتوسع فى مجال تقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب واستكمال منظومة النقل متعدد الوسائط لجذب أكبر عدد ممكن من العملاء الوطنيين والأجانب.

◀ إن تطبيق مبدأ إزالة أو تخفيض الإعانات الحكومية لقطاع النقل البحرى فى الدول النامية ومن بينها مصر المقرر فى اتفاقية الجاتس (GATS) يتطلب الامتناع عن تقديم أية إعانات حكومية للتشغيل سواء لشركات الملاحة الوطنية أو السفن المسجلة تحت العلم الخاص بها<sup>(1)</sup>.

ارتفاع تكاليف النقل للشركات الوطنية وانخفاضها نسبياً على الشركات الأجنبية. ومع الأخذ فى الحسبان الاختلافات السائدة بين الشركات الوطنية والأجنبية فى مجال النقل سواء فى مجال المستويات التكنولوجية أو القدرات التنظيمية لصالح الشركات الأجنبية بالطبع، سوف يزداد الأمر سوءاً على القدرة التنافسية للشركات الوطنية فى مجال نقل التجارة الخارجية الوطنية (استيراداً - تصديراً).

◀ ومع إقرار واقع أسطول النقل المصرى البحرى وانخفاض قدرته التنافسية فإن تطبيق مبدأ المساواة فى المعاملة دون إعادة ترتيب أوضاع هذا القطاع سوف ينجم عنه آثار كارثية على مستوى الأداء التشغيلى والفنى والمالى لهذا القطاع بالإضافة إلى توقف العديد من خطط التطوير والتحديث لهذا القطاع الحيوى.

◀ إن تطبيق مبدأ النفاذ إلى الأسواق فى مجال النقل البحرى بصفة عامة والنقل البحرى المصرى بصفة خاصة فى ظل تطبيق اتفاقية الجاتس (GATS) سوف يترتب عليه آثار سلبية حادة على القدرة التنافسية لأسطول النقل البحرى المصرى. فتطبيق هذا المبدأ يعنى إتاحة فرص عالية لاختراق موردى خدمات النقل البحرى الأجانب لأنشطة النقل البحرى بالدول النامية ومن بينها مصر سواء فى مجال انتقال الخدمة البحرية عبر الحدود أو انتقال مستهلك الخدمة أو التواجد التجارى أو فى مجال وجود الأشخاص الطبيعيين.

◀ ومما لا شك فيه أن التواجد التجارى يعد من أخطر مجالات النفاذ للأسواق فهو الأكثر تأثيراً سلبياً على نشاط النقل البحرى فى الدول النامية

(1) يُقصد بإعانات التشغيل " Operation Subsidies " تلك الإعانات الممنوحة لتغطية الفارق بين متوسط تكلفة

ان تولى الحكومة اهتماماً أكبر بالاسطول عن طريق دعم نقاط القوة والاستفادة من الفرص المتاحة وكذلك محاولة التغلب على نقاط الضعف ومواجهة التحديات، لذلك نقترح الاتي :

**أولاً: السياسات الفنية والتشغيلية:**

١ - إعادة هيكله التركيبية النوعية لسفن الاسطول التجارى البحرى المصرى بما يتناسب مع الهيكل السلى لاتجاهات نمو التجارة الخارجية وكذلك الطلب العالمى، مع مراعاة التوافق بين التركيبية النوعية لسفن الاسطول و الهيكل السلى لتجارة مصر الخارجية خاصة عند القيام بعمليات التجديد والتطوير لاستغلال الطاقات المتاحة للاسطول باعلى درجة من الكفاءة لتحقيق قدرة تنافسية أكبر للاسطول المصرى على العديد من الخطوط الملاحية، وحيث ان الاتجاه السائد والمتوقع هو تحويه البضائع، لذا يجب أن يكون لهذا النوع من السفن نسبة رئيسية من سفن الاسطول التجارى، ولكن يتميز هذا النوع بارتفاع تكلفة اقتناؤه خاصة فى ظل ما تواجهه مصر من عجز شديد فى الموازنة العامة للدولة، وهذا ما سيتم مناقشته فى السياسات المالية، لذا يمكن أن يتم ذلك عن طريق أحد الوسائل الاتية:<sup>١</sup>

أ - التأجير بنظام المشاركة الزمنية Time Charter<sup>(\*)</sup>. Charter

ب - التأجير الزمنى بغرض الشراء Hire For Purchase، وهو ان يدفع المؤجر اقساط

ومما لا شك فيه أن إزالة هذه الإعانات أو تخفيضها سوف ينعكس إيجابياً على الكفاءة العالمية " Global Efficiency " إلا أنه سوف يؤثر سلبياً على الكفاءة المحلية لقطاع النقل البحرى على الأقل فى الأجل القصير فتخفف الإعانات التشغيلية أو التى تقع تحت نطاق الإعانات المباشرة " Direct Subsidies " سوف يقلل من القدرة التنافسية لأسطول النقل البحرى المصرى لصالح الأجانب.

ومما ينبغى الإشارة إليه فى هذا المجال أن الإعانات غير المباشرة " Indirect Subsidies " والتى يدخل فى نطاقها الإعانات الحكومية الرأسمالية " Construction Subsidies " لا تتناقض مع مبادئ الجاتس (GATS) وتحرير خدمات النقل البحرى<sup>(٢)</sup> وهى تمثل.... الخ

## المبحث الرابع:

### الدور الحكومى المقترح لدعم تنافسية

#### الاسطول التجارى البحرى الوطنى

واستناداً لما سبق يتضح ضرورة تطوير وتعزيز القدرة التنافسية للاسطول التجارى البحرى المصرى لضمان استدامة تقديمه لخدمات النقل البحرى مما يدعم مساهمته فى تحقيق التنمية المستدامة بمصر خاصة فى ظل الفرص المتاحة السابق ذكرها والتي يجب الاستفادة منها، لذلك يجب

التشغيل على خطوط الملاحة الوطنية ومتوسط تكلفة تشغيل الخطوط الملاحية الأجنبية.

<sup>(٢)</sup> يمتد نطاق الدعم الحكومى غير المباشر لنطاق شراء السفن أو بنائها فى الداخل وأيضاً إلى الإعانات المقدمة للبنية الأساسية المكملة لصناعة النقل البحرى، كما تشمل الإعانات المقدمة فى سبل تأسيس الشركات الوطنية المتعلقة بخدمات النقل وتسمى الإعانات المقدمة لتغطية الفارق بين تكلفة بناء السفن فى الداخل وتكلفة بنائها فى الخارج بالدعم الرأسمالى البيئى " Differential Subsidies Construction "

<sup>١</sup> - أيمن، النحرأوى، ٢٠٠٨، مرجع سابق ذكره، ص ٣٠٠  
<sup>(\*)</sup> - التأجير بنظام المشاركة الزمنية: هو عقد تأجير السفينة لمدة زمنية محددة

- ٣- القيام بعمليات الاحلال والتجديد لسفن الاسطول مع التركيز على الالهية النسبية لكلا من سفن الصب الجاف والبضائع العامة التى تنقل السلع الاستراتيجية المصرية من حبوب وزيت طعام, وكذلك سفن نقل الصادرات المصرية من غاز طبيعى وحاصلات زراعية خاصة للدول الأوروبية ودول الخليج<sup>١</sup>, مع الاخذ فى الاعتبار أنه ليس بالضرورة القيام باحلال سفن جديدة محل السفن القديمة ولكن يمكن الاعتماد على سفن مستعملة بحالة جيدة باقل تكلفة لتحقيق أعلى عائد اقتصادى للتشغيل ويمكن الاقتضاء بتجربة المملكة المتحدة فى تقديم الحكومة لاعانات إعادة الهيكلة وهى معونات تقدمها الحكومة للشركات الملاحية عند شرائها لسفن مستعملة وقيامها بتطويرها ورفع كفاءتها التشغيلية.
- ٤- اهمية الالتزام بجدول اجار منتظمة لتشجيع الشاحنين للبضائع المختلفة على حجز الفراغات طبقا لهذه الجداول لضمان الاشغال الكامل للفراغات فى رحلة العودة حيث أن الانتظام فى مواعيد الابحار والرسو يحقق كفاءة خدمات النقل البحرى.
- ٥- إعادة هيكلة سياسات تشغيل سفن الاسطول بين خطوط التشغيل المختلفة, عن طريق تحقيق اقصى استفادة من سفن الاسطول المصرى دون تكبد نفقات رأسمالية كبيرة تعجز عن توفيرها غالبية المؤسسات المصرية, فعلى
- تاجير للسفينة حتى يسدد ثمنها الاجمالى ولا تنتقل ملكيتها اليه الا بعد سداد ثمنها.
- ج- إنشاء شركات مساهمة وطنية بمشاركة البنوك والقطاع الخاص لتملك وتشغيل سفن الروافد للحاويات.
- د- التوسع فى إنشاء شركات ملاحية بمشاركة شركات أجنبية وخاصة تلك التى تعرف بتقديمها فى النقل بالحاويات أو تلك التى لديها خطوط ملاحية دولية منتظمة مثل شركة ميرسك ايجيبت بالشراكة مع شركة ميرسيك العالمية, وكذلك شركة ديم لاين ايجيبت لما لهما من نجاح فى نقل الحاويات بين موانئ البحر المتوسط.
- ٢- إعادة هيكلة التركيبة العمرية لسفن الاسطول عن طريق التخلص من السفن التى انعدمت الالهية والجدوى الاقتصادية لتشغيلهم أما ببيعها أو بتخريد القابل منها لذلك ثم بيعها واستخدام التدفقات النقدية من البيع فى دعم وحدات الاسطول التى تتصف بجداوها الاقتصادية, ويمكن للحكومة تقديم معونات التخريد والبناء وهى معونات تقدمها الحكومة للشركات الملاحية عند تجاوز سفنها العمر الافتراضى وتتجه لبيعها واستخدام الايراد لبناء أو شراء سفن جديدة, وهنا يمكن الاستفادة بتجربة تركيا حيث التزمت حكومتها بالمتطلبات العالمية التى وضعتها المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية للتخريد الامن للسفن وكذلك اتفاقية بازل للرقابة و السيطرة على مواد المخلفات الخطرة و التخلص منها.

١- جميلة, الجوزى, ٢٠٠٦, التكامل الاقتصادى العربى واقع وافاق, مجلة اقتصاديات شمال افريقيا, العدد ٥, جامعة الجزائر, ص ١٢

أن للحجم الكبير للسفينة حد يصل اليه، يصبح بعده أى توسع فى الحجم أو الاسطول أو مجال تشغيل خطوط الشركة ضارا لزيادة التكاليف الثابته زيادة كبيرة . و بما أن نوالين الوصلة البحرية تشكل أقل من ٥٠% من إجمالي نولون رحلة الحاوية، وأيضا أن الشاحنون يحتاجون لنقل البضائع ليس من الميناء أ الى الميناء ب فقط ولكن الى المستهلكين أيضا فيجب أن تعمل الشركات الملاحية على النقل المتكامل من الباب الى الباب، والا فستتعرض لفقدان أكثر من ٥٠% من سعر النقل الإجمالى<sup>2</sup>.

٨- تشجيع الدولة للشركات الملاحية على ممارسة عمليات استئجار خلايا الحاويات بالسفن العملاقة التابعة للشركات الكبرى التى تسيطر على سوق النقل العالمى ولا تدع مجالاً للدول النامية للمنافسة، عن طريق منح الحكومة تخفيضات ضريبية أو خصومات من الإيرادات الخاضعة للضريبة أو ائتمان ضريبى بشرط ربط هذه الحوافز بعدد عمليات الاستئجار التى قامت بها الشركة، حيث يجب على الشركات المصرية أن تمارس هذا النوع واكتساب الخبرة فى ذلك المجال مما يعوض تلك الشركات عن تملك السفن الباهظة التكاليف والتى يمكنها نقل حاويات التجارة الخارجية على الخطوط البحرية الدولية وتحقيق الاستفادة من انخفاض نولون نقل الحاويات. وعلى سبيل المثال: يمكن أن نبدأ

سبيل المثال: يمكن الاعتماد على سفن الاسطول المتقدمة نسبيا لنقل البضائع التقليدية عبر الخطوط الملاحية التى لا تتطلب شروط كبيرة للسلامة البحرية.

٦- أهمية اعداد دراسات الجدوى التى تحقق التشغيل الأمثل لسفن الأسطول , فعلى سبيل المثال يمكن تسعير نقل البضائع المصدرة على أساس التكاليف المتغيرة, لزيادة مساهمة السفن فى نقل التجارة العربية, والأفريقية والعالمية بديلا عن الرضا بمشاركة هزيلة كمستأجرى خلايا أو الخروج من السوق, لتشجيع الصادرات, كما يجب إتباع سياسات لترشيد الواردات , كذلك يجب اشتراط أن يتم الاستيراد على نظام FOB للواردات الحكومية على الأقل, مما سينعكس أثره على الحد من عدم التوازن التجارى مما يدعم قدرة الدولة على تحقيق التنمية المستدامة عن طريق توفير بعض الموارد المالية التى كانت تهدر على اساطيل الدول الاجنبية .

٧- أهمية تشجيع الدولة للشركات الملاحية الصغيرة على خفض تكاليفها لتحقيق أعلى معدل للعائد على الاستثمارات عن طريق العمل على زيادة نسبة اشغال السفن بها وليس تملك عدد كبير للسفن والحاويات من خلال منح الشركات التى تصل نسبة الاشغال بها الى معدلات عالية تخفيضات ضريبية, أو منحها معدلات ضريبية تمييزية ترتبط عكسيا مع نسبة الاشغال للسفن, كما يمكن منح هذه الشركات ائتمان ضريبى بقيمة ترتبط طرديا مع نسبة اشغال السفينة, أو السماح لها بالاستهلاك المعجل, وهنا يجب الإشارة الى

<sup>2</sup> - أحمد, عبدالمصنف, ٢٠٠١, نحو وضع استراتيجية لتطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى, مؤتمر الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا, ص ٢٧

ب-تنظيم قوانين الإفلاس لتستثنى الأصول المستأجرة ووجود تشريع محدد يلزم المستأجر بالدفعات المستحقة عليه عند إفلاسه.

ج- تنظيم شروط عقد التأجير بحيث تتلائم مع الأهداف النقدية التى تسعى السلطات التنفيذية لتحقيقها، فيتم تحديد الحد الأدنى والأعلى لمدة التأجير معدل الفائدة الفعلى وفترة السماح التى يمكن منحها.

د- إلزام شركات التأجير ان تقدم تقارير عن نشاطها مع فرض غرامات فى حالة عدم التزامها بذلك.

هـ- إعادة النظر فى الغاء المادة ٣٠ من قانون التأجير التمولي مما سيؤدى مرة أخرى الى إعفاء نشاط التأجير التمولي من الضريبة على الدخل لمدة ٥ سنوات للمؤجر تبدأ من تاريخ كل عقد على حده<sup>١</sup>، بالإضافة الى النص فى قوانين الضرائب على الميزات والالتزامات الواجبة على اطراف العقد بهدف الاستفادة من استخدام المتغيرات الضريبية فى حالة تسعير عقود التأجير لاسيما فى حالة احتواء العقد على خيار البيع وامكانية تجديده بثمان رمزى.

٢- تفعيل المادة (٦) من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ التى تعطى اولوية لسفن الاسطول التجارى الوطنى لنقل صادرات وواردات تجارة مصر الخارجية باسعار السوق حيث كانت تشترط على جميع الوزارات والمصالح الحكومية والهيئات العامة والمؤسسات العامة والشركات التى تمتلك الحكومة او احدى المؤسسات العامة ٢٥% من اسهمها او اكثر ان تقوم بنقل البضائع او الركاب بحرا على الشركات التابعة

بنقل حاويات تجارة مصر الخارجية الواردة من موانئ شمال غرب أوروبا ( روتردام - هامبورج) فى الخلايا المستأجرة بسفن الحاويات العملاقة التى تعمل على خطوط أوروبا - الشرق الاقصى وتفرغها بميناء بورسعيد مع حاويات إعادة الشحن الأخرى وبذلك يمكن أن تتحقق الاستمرارية والمنفعة الحدية فى شغل خلايا السفن المستأجرة والاستفادة بانخفاض نولون الحاويات التى يتم نقلها على هذه السفن العملاقة مما يحقق الإدارة الكفاء لهذه السفن والتشغيل الاقتصادى لها<sup>٧</sup>.

## ثانيا: السياسات التشريعية<sup>٨</sup>:

١- ضرورة تعديل قانون التأجير التمولي رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥ حيث يجب أن يأخذ فى اعتباره كافة المتغيرات الاقتصادية والمحلية والعالمية التى طرأت على نشاط قطاع النقل البحرى، مع إزالة كافة التعارضات الموجودة فى التشريعات الحالية التى تعوق تنفيذه، فعلى سبيل المثال<sup>٩</sup>:

أ- وضع تعريفات واضحة حسب نوع عقد التأجير وخصوصا فيما يتعلق بقوانين التعاقد والملكية لحماية المالك فى استرداد الاصل فى حال الإخلال بشروط العقد ومنع المستأجر من رهنه أو تأجيره من الباطن.

<sup>٧</sup> زينب، يونس، ٢٠٠٩، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية فى قطاع النقل البحرى المصرى مع التطبيق على تطوير ادارة الموانئ البحرية المصرية، رسالة دكتوراة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ص ١٩٠.

<sup>٨</sup> - أمين، النراوى، ٢٠٠٨، مرجع سابق ذكره ص ٣٢٠.

<sup>٩</sup> - محمد، يوسف، الاسطول التجارى البحرى المصرى: تشخيص للوضع الحالى .. رؤية مستقبلية للتطوير، الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى، ص ٦٢.

<sup>١٠</sup> - سميرة، أيوب، ٢٠٠٩، اليات تعظيم أداء قطاع النقل البحرى فى ظل المستجدات العالمية، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية، جامعة الأسكندرية، العدد ١، ص ٢٩.



٤- أهمية وضع ضوابط محددة لممارسة نشاط القطاع الخاص لانشطة قطاع النقل البحرى بشكل عام، حيث أنه حتى وإن قدمت الحكومة دعما ماديا لإعادة الهيكلة الفنية والمالية للشركات الملاحية الحكومية يمكن أن لا تظهر اثار ايجابية على الشركات وتستمر قدراتها التنافسية فى الانخفاض فى مواجهة شركات القطاع الخاص فى حين لجوء بعض هذه الشركات لاساليب غير مشروعة لا تستطيع الشركات الوطنية اللجوء اليها مثل حرق الاسعار، بالاضافة الى الاعباء المالية التى تتحملها كالايجور السنوية والزيادات المتعلقة بها الى جانب ما يستحق عليها من ضرائب وتأمينات وخلافه.

٥- اصدار التشريعات اللازمة لانشاء محاكم بحرية متخصصة ملحقه بدوائر المحاكم الابتدائية لسرعة الفصل فى المنازعات الناشئة عن المعاملات التجارية، بالاضافة لتشريع إنشاء اتحاد الشاحنين فى مصر على ان يتولى تقديم خدمات سفن الروافد التى تربط مصر مباشرة بالمناطق التجارية المجاورة كشمال افريقيا ودول شرق اسيا.

٦- اصدار التشريعات اللازمة لانشاء اتحاد الشاحنين والناقلين فى الدول النامية والتى من بينها مصر، الى جانب تفعيل دور اتحادات ملاك السفن حتى تكون تلك الاتحادات قوة معبرة عن مطالبهم لمساعدتهم على التواجد فى سوق النقل الدولى ليس لنقل البضائع المصرية فقط ولكن للمنافسة فى حركة التجارة الدولية<sup>١٢</sup>.

للمؤسسة المصرية للنقل البحرى التى حلت محلها الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى، مع الاخذ فى الاعتبار الى أنه عند حجز الحكومة لكميات من البضائع والنقلات للاسطول التجارى الوطنى يجب أن تكون بالنسبة التى تعمل على تغطية التكاليف التشغيلية للسفن واستمرارها فى التشغيل، حيث أن عدم حدوث ذلك سيدفع بالشركات الملاحية لزيادة معدلات النوالين لتغطية تكاليفها ومن ثم تصبح مستويات النوالين طاردة مما يفقد الشركة الملاحية بعض عناصر التميز التنافسى، مما قد يدفع الحكومة لتحمل عبء تغطية الخسائر التشغيلية لسفن الاسطول الناتجة عن عدم توافر الحجم الكافى من النقلات<sup>١١</sup>.

٣- اتخاذ بعض السياسات التى تعمل على زيادة الصادرات والواردات مما يحقق التوازن التجارى فى النقل البحرى، ويمكن الاقتضاء ببعض الدول التى انتهجت بعض التشريعات الوطنية فى هذا المجال، فعلى سبيل المثال: قانون تيسير الصادرات فى الأكوادور يشترط ضرورة نقل الصادرات النفطية للبلاد على السفن الوطنية، أو قانون حجز البضائع فى كوريا الجنوبية حيث يقتصر بموجبه نقل معظم الواردات من الصب على السفن الوطنية، كما يقتضى القانون البحرى النيجيرى بضرورة قيام كبار الشاحنين وشركات التصدير والاستيراد الكبرى باخطار الهيئة الوطنية النيجيرية للنقل البحرى بالنقلات المزمع شحنها حتى يمكن لتلك الهيئة إجراء ما يلزم لنقلها أو جزء منها على سفن الاسطول التجارى البحرى النيجيرى.

<sup>١٢</sup> - نبيل فرج، ٢٠١١، التعديلات المطلوبة لتطوير منظومة التشريعات والقوانين البحرية بما يواكب عصر التجارة

<sup>١١</sup> - تقارير مختلفة من الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى.

قيمة الاصول الرأسمالية الجديدة كقسط استهلاك إضافى من وعاء الضريبة فى السنة الاولى من تشغيل هذه الاصول بالاضافة الى الاقساط العادية، مما يترتب عليه تغيير فى السعر الفعلى للضريبة على ارباح المستثمر، بل وتخفيض فعلى فى وعاء الضريبة ومن ثم مقدار الضريبة المستحقة، كما يساعد ايضا على زيادة السيولة النقدية للمستثمر، أى ان الاستفادة بمزايا هذا الحافز ترتبط باقتناء الاصول الرأسمالية الجديدة اللازمة لعملية التنمية الاقتصادية، ما يخلق حافزا على زيادة الطاقات الانتاجية القائمة والمحافظة عليها وخلق طاقات انتاجية جديدة.

ب- السماح باعادة تقويم الاصول حيث ان صناعة النقل البحرى تعتبر صناعة كثيفة رأس المال، فى نفس الوقت الذى تتزايد فيه استفادة المشروعات الاستثمارية من إعادة تقويم الأصول كحافز ضريبي كلما تزايدت الكثافة الرأسمالية، كذلك فان استخدام طريقة اعادة تقويم الاصول فى حساب اقساط الاستهلاك لأغراض الضريبة سوف يلغى الاثر السلبى للتضخم النقدى على قدرة المستثمر للقيام بعمليات الاحلال والتجديد، ولكن هنا يجب ضرورة توافر أرقام قياسية للاسعار على مستوى الاقتصاد القومى وبيانات دقيقة عن تغيرات الاسعار، كما يجب توافر إدارة ضريبية على مستوى عالى من الكفاءة لتكون قادرة على تطبيق هذا الحافز، ومن الجدير بالذكر أن هذا الحافز يعتبر من أفضل الحوافز الاستثمارية فى البلدان التى تكون معدلات التضخم بها مرتفعة مثل مصر.

ج- والإئتمان الضريبي الذى يعمل على تحقيق وفرا ضريبيا للمستثمر عن طريق الخصم الذى

٧- تعديل القوانين التى ادت لطرده المستثمرين وروؤس الاموال ودفعتهم للهروب للاستثمار فى سفن لا ترفع العلم المصرى، فعلى سبيل المثال: تخفيض رسوم تسجيل السفن وتخفيض رسوم رسو السفن بالموانئ لإصلاحها مما يقلل الأعباء المالية على المستثمرين.

٨- إصدار تشريعات للسماح للسفن التى تحمل العلم المصرى بالقيام باعمال الشحن والتفريغ والتوريدات دون الحاجة لتصاريح طالما تقوم بهذه الاعمال لنفسها، مما يحقق وفرا ماليا نتيجة لعدم الاحتياج للجوء لشركات خاصة.

٩- العمل على اتخاذ اجراءات فعالة واصدار التشريعات اللازمة لجعل مصر من دول التسجيل الحر مما يشجع الشركات بقطاع النقل البحرى على الدخول فى شركات مشتركة سواء عربية أو أفريقية.

١٠- اصدار تشريع بتعليق فتح الاعتمادات فى البنوك وربطها بالشحن على السفن الرافعة للعلم الوطنى.

### ثالثا: السياسات المالية والاستثمارية<sup>١٣</sup>:

١- تقديم الحكومة لحزمة من الحوافز الضريبية لتعظيم معدل العائد الصافى على الاستثمار فى شركات النقل البحرى مثل:

أ- السماح الاستثمارى كأحد الحوافز الضريبية للمستثمر فى السنوات الاولى من اقتناء الاصول الرأسمالية الجديدة، مع تحديد نسبة الخصم من

الدولة الحديثة، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، ص ٢٧.

<sup>١٣</sup> - سعيد عثمان، ويحيى عبد الغنى، ٢٠١١، النظم الضريبية: مدخل تحليلى مقارنة، دار فاروس العلمية، الاسكندرية، ص (٤٠، ٦٧)

الاصول كقسط مبدئي بالإضافة الى قسط الاستهلاك العادى ليتم خصم القسطين، وهنا يجب الاشارة الى ان المستثمر لا يتمتع بهذا الحافز الا عندما يقوم بشراء واستخدام الاصول الرأسمالية الجديدة، مما سيشجع على الاستثمارات فى شراء الاصول بشركات النقل البحرى من سفن وحاويات وغيرها، ولكن يجب الاخذ فى الاعتبار أن فاعلية هذا الحافز الاستثمارى تزيد عندما يسمح للشركة الملاحية بان تحدد بنفسها العام أو الاعوام التى تستفيد من خلالها من منحها هذا الحافز، خاصة اذا تم مواكبة ذلك مع إمكانية ترحيل الخسائر للامام<sup>١٤</sup>.

هـ- تطبيق ترحيل الخسائر للخلف او للامام، مع الاخذ فى الاعتبار ان السماح بترحيل الخسائر الى الخلف يترتب عليه أثر تمييزى فى غير صالح الشركات الجديدة التى لا تحقق فى السنوات الاولى أرباحا موجبة، وفى صالح الشركات القديمة حيث تصبح الأخيرة فى وضع أفضل نسبيا بالمقارنة بالشركات الجديدة، مما ينعكس فى انخفاض درجة المنافسة وتركيز القوى الاحتكارية فى الشركات القائمة. أما السماح بترحيل الخسائر للامام فانه يمثل حافزا على دخول الشركات الجديدة الى دائرة النشاط الانتاجى، كما يشجع الشركات القائمة على التوسع وبناء طاقات انتاجية جديدة واقتناء الأصول الرأسمالية التى تزداد فيها درجة المخاطرة. مع الاخذ فى الاعتبار ان المستثمر سوف يفضل ترحيل الخسائر الى الخلف فى

يحصل عليه المستثمر من قيمة الضريبة المستحقة، كما يعتبر الوفر الضريبي المحقق من الائتمان الضريبي أكثر فاعلية وتقضيا للمستثمر من الخصم الضريبي او الاعفاءات من جزء من الدخل الخاضع للضريبة.

د- السماح لشركات النقل البحرى بالاهلاك المعجل للاصول الرأسمالية مما يؤثر على معدل التراكم الرأسمالى فى القطاع الخاص، حيث يؤدي ذلك الى لتخفيض وعاء الضريبة فى السنوات الاولى للتشغيل وزيادة قيمة الوعاء الضريبي فى السنوات التالية التى يتوقع أن تتحسن فيها الظروف التشغيلية للشركة الملاحية وسفنها، ونتيجة لذلك ستتخفف أيضا قيمة الضرائب المستحقة فى السنوات الاولى للتشغيل التى تتصف بزيادة نسبة المخاطرة والحاجة الى سيولة مالية مما يشجع الشركات الملاحية على شراء المزيد من السفن وتشغيلها، أما فى السنوات التالية فسيزيد وعاء الضريبة نتيجة لانخفاض التكاليف التى لا تحمل عندئذ بأقساط الاستهلاك، وبذلك ستزيد معه نسبة الضرائب وتسترد الدولة هنا من الشركة الملاحية ما اتاحتها من وفورات ضريبية فى السنوات الاولى للتشغيل لها، وهنا يمكن تطبيقه بالسماح للمستثمر باختيار عدد السنوات التى يسمح له فى خلالها باستهلاك التكلفة التاريخية للأصول الرأسمالية الجديدة لأغراض الضريبة، بالإضافة الى حريته فى تحديد مقدار قسط الاستهلاك السنوى الذى يتم خصمه من وعاء ضريبة الدخل، أو تطبيقه عن طريق حساب اقساط الاستهلاك العادية للاصول الرأسمالية الجديدة بالإضافة الى نسبة معينة من تكلفة هذه

<sup>١٤</sup> - أيمن، النحراوى، ٢٠٠٨، مرجع سابق ذكره ص ١٥٩.

فى السنوات الأولى للتشغيل ، بل على المدى المتوسط والطويل، لذا فيجب التمييز بين نوعية الشركات عند منح الأجازة الضريبية.

٢- الحوافز غير الضريبية لتفعيل دور التأجير التمولي فى تحديث وتطوير الاسطول التجارى البحرى المصرى وتشجيع الشركات والمؤسسات التمولية والعالمية والاقليمية على استخدامه عن طريق القيام ببعض الحملات الدعائية التى يجب أن يتم دراستها بعناية لتعريف المستثمرين بقطاع النقل البحرى باهمية هذا الاسلوب ومزاياه واليات استخدامه، بالضافة الى السماح للشركات التى تمارس التأجير التمولي باسترداد ضريبة المبيعات التى تم دفعها مسبقا عند شراء المعدات الرأسمالية والأصول بغرض تأجيرها أو منحها ائتمانا ضريبيا بنسبة تتزايد مع تزايد عدد عقود التأجير التمولي التى تبرمها .

٣- تشجيع البنوك الوطنية وشركات التأمين الحكومية المساهمة فى إنشاء شركة متخصصة لتمويل نشاط التأجير التمولي لأشطة قطاع النقل البحرى بشكل خاص ومستقل عن طريق منحها خصما ضريبيا بناء على عدد عقود التأجير التمولي التى أبرمتها أو عدد القروض التى منحتها، كذلك يمكن استخدام معدلات الضريبة التميزية التى تتناسب عكسيا مع عدد عقود التأجير التمولي او عدد القروض الميسرة الممنوحة، أو تطبيق ترحيل الخسائر لتقليل معدل المخاطرة على استثمارات هذه الشركات، حيث تتضمن مهام تلك الشركة تقديم القروض اللازمة لتفعيل التمول باستخدام التأجير التمولي لتلك المشروعات التى يثبت جدواها

ظل الضريبة النسبية حيث يكون المستثمر غير متأكد من تحقيق أرباح فى المستقبل، لكنه سيفضل ترحيل الخسائر الى الامام عندما تكون ضريبة الاستثمار تصاعدية ويتوقع المستثمر ارتفاعا فى ارباحه فى السنوات القادمة مقارنة بالسنوات السابقة. بالاضافة الى تحديد عدد سنوات الترحيل بعناية الى جانب وضع القيود على استخدامه كتزايد فحص ورقابة حسابات الوحدة الانتاجية التى تستفيد بهذا الحافز .

و- استخدام أسلوب الأجازة الضريبية لتشجيع الاستثمارات فى الشركات الملاحية فى المراحل الأولى للإتشاء والتشغيل، حيث إن إعفاء الشركات لفترة محددة من الضرائب سيكون له أبلغ الأثر على الهيكل التمولي للشركة حيث سيزيد من التدفقات الايرادية الصافية للشركة مما يزيد السيولة الذاتية للمشروعات. وحيث أن لا يوجد فترة محددة للسماح الضريبي لاختلافها من شركة ملاحية لأخرى، فيجدر بنا الاشارة لبعض العوامل التى يجب أن يراعيها راسم السياسات عند منح الأجازة الضريبية وهى:

- أن هناك بعض الشركات التى تحقق فى السنوات الأولى للتشغيل أرباحا كبيرة، لذا فلا يجب أن تمنح أجازة ضريبية والا فان الحكومة هنا تتنازل اختياريا عن جزء من ايرادتها السيادية بدون داعى، وعليه فيجب أن يتم وضع سقف للأرباح فى حالة المشروعات الاستثمارية يحدد الحد الأقصى للأرباح التى يسرى عليها ذلك الإعفاء خلال مدة الأجازة الضريبية المحدد.
- عدم جدوى أسلوب الأجازة الضريبية مع نوعية الشركات الملاحية التى لا تحقق أرباحا تذكر

عندما تواجه الشركات الملاحية عروضا كثيرة، وتدفعات في حركة البضائع، وعدم قدرة السفن التي تملكها، في مواجهة هذا الطلب على السفن التي تملكها لنقل البضائع، وأما في حالة هبوط السوق الملاحي وحالة الكساد، فتقوم الشركات الملاحية بتأجير سفنها المهددة بالتوقف؛ بسبب عدم وجود تدفقات للبضائع، تكون كافية لتشغيل تلك السفن، وخير مثال لذلك هو شراء كوريا لبعض السفن اليابانية.

٦- تخفيض الضرائب على شركات الملاحة خلال سنوات سداد قروض تمويل السفن، بالإضافة الى الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة أو تخفيضها فيما يخص السلع التي تستخدم بطريقة مباشرة في انجاز الاستثمار.

٧- إعفاء شركات الملاحة من الرسوم الجمركية على استيراد قطع الغيار اللازمة للاسطول الوطني بشرط أن تصل قيمة الاستثمارات لحد معين وان يكون هناك حد أدنى للعمالة التي يجب توظيفها بالمشروع.

٨- تقديم دعم للوقود المستخدم في الاسطول التجاري المصري مما يعمل على خفض التكلفة التشغيلية للسفن وتحقيق عائد اقتصادي اعلى ولكن بشرط تحديد حد أدنى للعمالة التي يجب توظيفها بالمشروع، وكلما زاد حجم العمالة كلما زاد حجم الدعم المقدم، بشرط ألا يزيد الدعم عن نسبة ٥٠%.

٩- تقديم الحكومة لاعانات التشغيل التفاضلية بما يعادل قيمة الزيادة في تكاليف التشغيل التي تتحملها الشركات مقارنة بالتكلفة التي تتحملها الشركة المنافسة لتشغيل سفنها في

اقتصاديا التي تقدمها شركات التأجير التمويلي<sup>١٥</sup>.

٤- ضرورة الاعتماد على أنظمة متنوعة في التمويل، فلا بد من مواجهة الإحتياجات المالية عن طريق اللجوء لسوق المال على سبيل المثال وزيادة حجم الاكتتابات عن طريق طرح بعض من الأسهم و السندات، وهنا يمكن الاقتضاء بتجربة ماليزيا، أو بتجربة الصين حيث في ٢٠٠٧ قامت شركة NYK بإصدار شريحتين من السندات بحوالي ٥٠٠ مليون دولار أمريكي بسعر فائدة ١.٦٧% على الشريحة ٥ سنوات و ٢.٠٥% على شريحة ١٠ سنوات، أو ما قامت به شركة كوسكو القابضة بالصين حين باعت ٢٠% من رأسمالها في السوق المحلية، وهذا الطرح كان واحدا من أكبر الشركات في الصين حيث تم جمع ٢ مليار دولار أمريكي<sup>١٦</sup>.

٥- ضرورة الاعتماد على أنظمة حديثة في التمويل مثل استئجار السفن مع خيار الشراء ووضع عدة برامج لذلك وهو بمثابة بيع السفينة ثم إعادة استئجارها حيث يقوم هذا النظام على بيع السفينة الى شركة سورية مسجلة في أحده دول هذه الدول وبعد ذلك تقوم الشركة السورية بتأجيرها عارية لشركة أخرى ولكن بشرط أن يتم تأجيرها إيجارا طويل الأجل للشركة الأصلية، وتلجأ الشركات الملاحية لذلك في حالة رواج التجارة العالمية، ورواج السوق الملاحي، وذلك

<sup>١٥</sup> - سميرة، أيوب، ٢٠٠٩، مرجع سابق ذكره ص ٦.

<sup>١٦</sup> - Monzel, Jurgen, 2009, the impact of the economics and financial downturn on the availability of shipping finance options, international maritime conference, Germany.

دولة أخرى ويمكن الاقتضاء بالولايات المتحدة , ولكن هناك بعض الشروط التي يجب توافرها عند منح الحكومة لهذه الاعانات وهي<sup>١٧</sup>:

- أ- أن تعمل السفينة كسفينة خطية منتظمة في نقل التجارة البحرية للدولة وترفع علمها الوطني.
- ب- أن تتمتع السفينة بالقدرة على المنافسة مع السفن الاجنبية على خط ملاحى معين.
- ج- أن يكون تشغيل السفينة تشغيلاً فعالاً ويخضع لمعايير الكفاءة الاقتصادية.

د- أن يكون طاقم السفينة من مواطنى دولة العلم.

١٠- تشجيع الحكومة للمؤسسات المصرفية والمالية على منح قروض بشروط ميسرة وأسعار فائدة منخفضة على فترات زمنية مناسبة للمستثمرين للاستثمار فى شراء سفن تجارية وطنية لتحقيق التنمية الاقتصادية، وكذلك انشاء فروع متخصصة فى تمويل النقل البحرى أسوة بما هو قائم فى إنجلترا والمانيا واليابان, عن طريق منح هذه المؤسسات المصرفية تخفيضات ضريبية بناء على عدد القروض المقدمة، أو معدلات ضريبية تمييزية تتناسب عكسيا مع عدد القروض الميسرة المقدمة او اسعار الفائدة المنخفضة او طول الفترة الزمنية لسداد القرض, نظرا لارتفاع تكلفة الاستثمار فى السفن الحديثة المتطورة وارتفاع درجة المخاطرة, فعلى سبيل المثال: يمكن تشجيع البنوك الوطنية على إقراض ملاك السفن بضمان رهن السفينة، فمثلا تقوم بنوك الرهونات فى أوروبا بتقديم قروض لشركات الملاحة تصل نسبتها الى ٦٠% من قيمة

التكلفة الاستثمارية لشراء سفن جديدة وحديثة, كما يتم سداد هذه القروض على فترات تتراوح بين ٨-١٤ عاما<sup>١٨</sup>, كما يمكن منح البنك بعض التسهيلات عند التأسيس اذا كان بنكا جديدا, وكذلك تسهيلات فى القيد فى سوق رأس المال ( البورصة), وعدم اشتراط حصة كبيرة لتأسيس البنوك للسماح للبنك بالتواجد, الى جانب منح هذه البنوك التى تستجيب لتمويل أنشطة النقل البحرى والتأجير التمويلى تسهيلات فى شأن عمليات الاعتمادات المستندية.

١١- تقديم عدد من الحوافز الضريبية السابق ذكرها لدعم مشاركة القطاع الخاص فى تطوير أنشطة النقل البحرى فى مصر عن طريق خصخصة وظائف تشغيل الأسطول الوطنى التى تتضمن بعض الاليات مثل: المشاركة Joint Venture حيث يشمل هذا الاسلوب على إنشاء مؤسسة مملوكة ملكية مشتركة لعدة أطراف يمكن أن يكون من ضمنهم مستثمرين مصريين أو عرب أو أفرقة أو أجنبى, بشرط استقلالها إداريا عن ملكيتها مما يسهل انتقال التكنولوجيا والخبرات الفنية وتوزيع المخاطر وأختراق الاسواق بشكل أوسع<sup>١٩</sup>. كما يمكن ان تتضمن الحوافز الضريبية السماح باستبعاد قيمة الأرباح المحتجزة لغرض اعادة الاستثمار من وعاء الضريبة على الدخل, وغيرها من الاعفاءات الضريبية من وعاء الضريبة على الدخل, ولكن يجب عند منح هذه الحوافز أن تكون

<sup>١٨</sup> - سعيد, عثمان, ٢٠١٢ مرجع سابق ذكره ص ٣٣.  
<sup>١٩</sup> - سميرة, أيوب, ٢٠٠٩, مرجع سابق ذكره ص ١٠٢.

<sup>١٧</sup> - أيمن, النحراوى, ٢٠٠٨, مرجع سابق ذكره ص ١٦٩.

الجهات التى يتعامل معها المستثمرين فى مكان واحد وتتضمن وظائفه توضيح مجالات الاستثمار المتاحة فى أنشطة النقل البحرى، وتوضيح المستندات المطلوبة وشرح الإجراءات اللازمة لتأسيس أى شركة، والرد على اية استفسارات لأى مستثمر<sup>٢١</sup>.

١٤- تشجيع عمليات التفاوض الثنائية بين رجال الاعمال المحليين والحكومة المصرية للاستفادة من عمليات الدعم لصناعة السفن والتعاون مع الوكالات التمويلية الدولية لتعزيز عملية تطوير وإدارتها.

١٥- تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار فى الفرص المتاحة للأستثمارات فى أنشطة الاسطول التجارى البحرى والأنشطة المساعدة له والقطاعات الداعمة له لتحقيق تنمية موازية فى هذه القطاعات ونشير على سبيل المثال الى : الاستثمار فى شراء سفن Feeders للعمل بين الموانئ المصرية فى الملاحة الساحلية مع باقى الموانئ لنقل الحاويات، إنشاء شركة لنشات قاطرات وإنقاذ سفن وخدمات بحرية، إنشاء شركات شحن وتفرغ، وشركات بويات بحرية وحبال ومخاطيف، بناء كراكات بحرية لتلبية حاجة موانئ بورسعيد ودمياط الدائمة للتعمية، الاستثمار فى إنشاء شركة للأمن البحرى وشركة أخرى للتأمين البحرى، وشركات تعمل فى مجال الخدمات اللوجيستية<sup>٢٢</sup>.

١٦- تحفيز القطاع الخاص على الاستثمار فى شراء سفن متوسطة الحجم حيث أنها تحقق

الأولوية للشركات التى تعمل فى مشروعات القيمة المضافة المرتفعة خاصة التى تنشأ فى المناطق المحيطة بالموانئ البحرية المحورية، أى الشركات الملاحية المتكاملة حث تصبح هذه الشركات قادرة على تعزيز القدرة التنافسية للاسطول التجارى المصرى فى منافسة السوق العالمى عن طريق ادماج الأنشطة المساعدة ضمن نشاط الاسطول وتحقيق ما يعرف بسلسلة الإمداد المتدمجة.

١٢- وضع الحكومة استراتيجية لإنشاء شركات ملاحية برأس مال مشترك ما بين القطاع العام والخاص والحكومة وتدعيم ملكية هذه الشركات من السفن بعد تحقيقها أرباح تجارية، كما يجب أن يكون هناك اتجاه لجذب المزيد من الاستثمارات عن طريق عرض اسهم هذه الشركات على المستثمرين المحليين والاجانب، فالاعتماد على القطاع الخاص يؤدى الى توفير موارد مالية وإعادة توزيع الموارد بكفاءة اقتصادية وإنتاجية أكبر مما يوفر أرصدة أكبر لبرامج الصيانة والتجديد والإحلال، بالإضافة الى المرونة التى فى ادارة العمليات واتخاذ القرارات التشغيلية بالسرعة اللازمة فى الوقت المناسب، ومن المتوقع أن يؤثر ذلك ايجابيا على الاداء التشغيلى والمالى مما ينعكس ايجابيا على جودة وتكلفة الخدمات المقدمة ومن ثم تحقيق رفاهية المستهلكين، بشرط الرقابة الحكومية الفعالة على الممارسات الاحتكارية<sup>٢٣</sup>.

١٣- أهمية إنشاء مجمع لخدمات الاستثمار لقطاع النقل البحرى بشكل منفرد حيث يضم كافة

<sup>٢١</sup> - سميرة، أيوب، ٢٠٠٩، مرجع سابق ذكره ص ١١٩.  
<sup>٢٢</sup> - موقع بنك معلومات قطاع النقل البحرى:

[www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg)

<sup>٢٣</sup> - أحمد، عبد المنصف، ٢٠٠٧، مرجع سابق ذكره ص ٣٦.

أو إعانات البناء وإعانات إعادة الهيكلة السابق ذكرهم.

١٩- تخصيص الدولة لمنطقة ساحلية لتوسيع قاعدة بناء السفن فى مصر لتكون بمثابة المنطقة الصناعية التى يتم فيها بناء وإصلاح السفن الى جانب الصناعات المغذية لها، الأمر الذى يتطلب ضرورة توجيه الاستثمارات المحلية والاجنبية والحوافز السابق ذكرها نحو هذه المنطقة، بالاضافة الى أن يتم الترويج لهذه المنطقة إقليميا وعالميا حيث يتم إبراز ما تتمتع به مصر من مميزات تنافسية فى مجال صناعة بناء السفن من حيث موقعها البحرى واعتدال المناخ على مدار العام وتوافر الايدي العاملة، كما يجب ان يقوم التميز التنافسى فى مجال الترسانات البحرية على التخصص فى بناء نوعيات محددة من السفن مثل سفن الروافد أو السفن متعددة الاغراض أو السفن الحاويات، الأمر الذى يجعلها أرخص أيدى عاملة نسبيا مقارنة بالدول الأخرى<sup>٢٤</sup>، الى جانب تقديم بعض الحوافز الاستثمارية لترسانات بناء السفن مثل:

أ- إعفاء ترسانات بناء السفن من دفع قيمة استئجار الاراضى او المساحات المؤجرة من الدولة مما يخفض التكاليف التشغيلية لها مما سينعكس على انخفاض اسعار السفن وتعزيز القدرة التنافسية لها.

ب- إعفاء ترسانات بناء السفن من رسوم الصادرات المفروضة على صادراتها من السفن والناقلات والوحدات البحرية.

اقتصاديات تشغيلية عديدة لاستطاعها دخول الموانئ المتوسطة بشكل مباشر بدون أن تحتاج أى خدمات رافدية، الى جانب تحقيقها لنسب إشغال عالية لفرعاتها حيث أنها تحتاج كميات بضائع أقل نسبيا وكذلك تقلل من حجم رأس المال المستخدم لاحتياجها لتكنولوجيا أقل تعقيدا وفى نفس الوقت متوافقة مع متطلبات السوق الملاحى العالمى، مما ينعكس على تحقيق مرونة أكبر فى سياستها الإدارية والتجارية والتشغيلية، فيشكل عام فالسوق الملاحى يحتاج الى السفن متوسطة الحجم التى تستطيع المرور بالممرات العالمية مثل قناة بناما، مما يخدم اقتصاديات الدول النامية كمصر<sup>٢٣</sup>.

١٧- العمل على تقديم معاملة ضريبية متميزة لأرباح أنشطة المعاهد البحرية لتشجيع إنشاؤها لأهمية العنصر البشرى فى عملية التطوير.

١٨- إنشاء وزارة النقل لصندوق التنمية الملاحية لتقديم الدعم لتطوير وتحديث الاسطول التجارى البحرى حيث يتم تمويله على سبيل المثال من ١% من إيرادات التوكيلات الملاحية و ١% من إيرادات الشركات الملاحية، على ان تستخدم الاموال المودعه به فى صيانة وإصلاح سفن الاسطول التجارى البحرى وتدعيم الاسطول بسفن جديدة أو احلالها ومنح إعانات التشغيل للشركات الملاحية وشركات بناء السفن وهى إعانات مالية لمعادلة تكاليف التشغيل للشركات المصرية مع تكاليف التشغيل فى باقى الدول،

<sup>٢٣</sup> - أحمد عبد المنصف، وعبدالله، فهيم، ٢٠٠٤، نحو تطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى. الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ص ١٨.

<sup>٢٤</sup> - ايمن، النراوى، ١٩٩٨، مرجع سابق ذكره، ص ٦.



لاستضافة صناعات عديدة مثل إنتاج الآلات والمنسوجات ومواد البناء، مصانع التعبئة والتغليف ومراكز صيانة السفن ومصنع للحاويات، كما سيتم إقامة ما يعرف ب" بوادي التكنولوجيا بالإسماعيلية "والذي يهدف إلى خلق منطقة صناعات تكنولوجية عالية التقنية، وما يتبعها من صناعات مكملة ومعامل أبحاث ومراكز تدريب، كما ان المنطقة الاستثمارية التي تم إنشاؤها هناك هي أول منطقة يتم إنشاؤها كنموذج للمناطق الاقتصادية في المستقبل<sup>٢٥</sup>، الى جانب وجود العديد من الحوافز الضريبية التي تتمتع بها الاستثمارات في هذه المنطقة والتي يجب تفعيلها وإقامة الحملات الدعائية لتعريف المستثمرين بها وهي<sup>٢٦</sup>:

- أ- فرض الضريبة على الدخل بمعدل ١٠%.
- ب- فرض الضريبة على كسب العمل بمعدل ٥%.
- ج- إعفاء كامل من الرسوم الجمركية والضرائب وضريبة المبيعات على واردات المنطقة.
- د- موقع مميز للعمليات اللوجيستية لصناعات القيمة المضافة.
- هـ- أسعار تنافسية لعمليات الشحن لأهم الموانئ المصرية والأجنبية.
- و- يقدم منفذ الشباك الواحد جميع التيسيرات الخاصة للمستثمر داخل المنطقة.
- ي- تسديد الرسوم الجمركية على المكون الأجنبي فقط من المنتج عند التصدير للسوق المحلي.

ج- الاعتماد على طرح الاسهم الجديدة ورفع رأس مال ترسانة بناء السفن بدلا عن اللجوء للاقتراض.

د- تقديم معاملة ضريبية متميزة للترسانات البحرية لصناعة بناء السفن مثل الاعفاءات او التخفيضات الضريبية على الدخل، أو تقديم معاملة جمركية خاصة بتقديم اغفاءات او تطبيق نظام السماح المؤقت على مستلزمات الانتاج والمكونات والمدخلات المستوردة من الخارج التي قد تحتاجها الترسانات لاتمام عمليات التصنيع والبناء.

هـ- تقديم تخفيضات ضريبية للترسانات البحرية التي تدخل في تعاون وشراكات مع الترسانات العالمية الحديثة للحصول على الخبرة الفنية والتكنولوجية التي يمكن الاستفادة بها في اعادة هيكلة الترسانات البحرية التقليدية استرشادا بما هو متبع في الترسانات البحرية العالمية من نظم وتقنيات حديثة.

و- تشجيع وتحفيز وجود صناعات تكميلية مغذية لصناعة بناء السفن في اطار الصناعة المحلية، حيث ان صناعة بناء السفن تعتبر واحدة من الصناعات التجميعية الكبرى التي يجب ان تكون تنميتها متواكبة مع عملية تنمية متوازنية للصناعات الرافية الوسيطة المغذية والداعمة لها، بما يحقق الوفورات الاقتصادية والفنية الناشئة عن تكامل هذه المجموعة من الصناعات في اطار عملية تنمية شاملة تنعكس على الاقتصاد الوطني.

٢٠- حث شركات القطاع الخاص على الاستفادة

من الفرص الاستثمارية الجديدة بمشروع قناة السويس حيث سيتم إنشاء منطقة صناعية

<sup>٢٥</sup> - سمية، هـ دى، ٢٠١٥، مرجع سابق ذكره ص ١٤.  
<sup>٢٦</sup> - مصطفى، حجازى، ٢٠١٣، الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لشق قناة موازية لقناة السويس تربط البحر المتوسط بخليج العقبة، المؤتمر الدولي للنقل البحرى واللوجيستيات، ص ٨

#### رابعاً: السياسات الادارية:

تدنية التكاليف الى ادىنى حد ممكن, وذلك لن يتم بدون تشجيع الإستثمار فى أحدث نظم المعلومات لتطوير الإدارة . حيث ان المنافسة الان بين الشركات المنتجة لم تعد فى المنتج نفسه فقط, بل امتدت لتشمل التنافس فيما بين سلاسل الإمداد الخاصة بكل شركة, لتحقيق أكبر قيمة مضافة بشكل مستمر للعملاء, وهذا هو الهدف الأساسى للعملية اللوجيستية<sup>٢٨</sup>.

٥- اشتراط الحكومة المصرية استيفاء السفن التى تم تسجيلها فى مصر لشروط ومستويات السلامة البحرية المحلية والدولية, وتعزيز الاعتبارات المتعلقة باعداد وتدريب البحارة فى مصر وتشجيع ومساعدة الاتحادات الرسمية على تقديم برامج تدريبية فى المجالات المختلفة وإنشاء مراكز لنشر الثقافة البحرية, حيث أن انتشار نظام رقابة دولة الميناء على المستوى الاقليمى لأوروبا وأمريكا الشمالية وأمريكا اللاتينية وجنوب شرق اسيا ودول البحر المتوسط هدفه الأساسى هو إقصاء السفن المتدنية عن ممارسة أعمال النقل البحرى حفاظا على سلامة الارواح والممتلكات بالبحار<sup>٢٩</sup>.

٦- أهمية اعتماد الشركات الملاحية الكبيرة أو الصغيرة التى لا تمتلك سفن على شركات متعهدى البضائع حتى تملأ سفنها بأقل تكلفة, عن طريق تأجير خلايا السفن Slot مقابل نفس فئة النولون لكل البضائع Freight all kind.

١- التحول من مفهوم الادارة الحكومية الى الادارة بالمفاهيم الاقتصادية<sup>٣٠</sup> واتخاذ قرارات فعالة للقضاء على بيروقراطية الاجراءات الخاصة بتحديث وتطوير الاسطول النقل البحرى , وتقديم الشركات لخدمات مكملة لعمل الاسطول كخدمات التأمين والتخليص الجمركى والتوكيلات الملاحية مما سيحقق أبلغ الأثر الإيجابى على زيادة القيمة المضافة للتشغيل.

٢- اتخاذ خطوات فعالة للتخاص من كافة الإجراءات والتعقيدات الإدارية التى أدت الى عزوف المستثمرين فى القطاع الخاص عن الإستثمار فى بناء سفن وطنية واتجاههم الى شراء سفن أجنبية متهالكة وتسجيلها فى دول أجنبية.

٣- أهمية تنفيذ أسلوب محاسبة المسؤلية فى الإدارات التجارية للشركات التى تمتلك وتشغل السفن , مما سينعكس أثره على حل العديد من المشكلات الحالية فى تشغيل السفن, الى جانب أنه سيؤدى الى بناء كوادر بشرية قادرة على تحمل المسؤلية.

٤- أهمية أتباع نظم الادارة الجيدة على طول سلسلة الإمداد والنقل Supply Chain, التى تعمل على تحفيض التكاليف وتحقيق الكفاءة فى الإنتاج, فالعملاء يحتاجون خدمات نقل ذكية حيث يتم إنسياب البضائع فى سهولة ويسر, وذلك يتطلب من الشركات تحسين الخدمة عن طريق تتبع البضائع طول رحلتها والتحكم على إنسيابها دون عوائق ومحاولة

<sup>٢٨</sup> - أحمد, عبد المنصف, ٢٠٠٧, نقل التكنولوجيا فى مجال النقل البحرى. الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى, ص ٣.

<sup>٢٩</sup> - أيمن, النحراوى, ٢٠٠٨, مرجع سابق ذكره ص ٤٠٥.

<sup>٣٠</sup> - أحمد, عبد المنصف, ٢٠٠١, مرجع سابق ذكره, ص ٥.

تتوقف القدرة التنافسية على مدى توافر العنصر البشرى وقدرته على الإبداع والابتكار داخل منظومة إدارة ناجحة<sup>٢١</sup>، مما يتطلب ضرورة إعداد الكوادر البشرية وتوجيههم وتدريبهم ووضع معايير لجودة الاداء وكذلك برامج تحفيز للعاملين سواء ماديا أو معنويا ، بالإضافة الى رعايتهم صحيا ، ووضع سياسات ونظم الترقى الوظيفى وتقييم الاداء بدقة ومعايير محددة تشجع تولى الشباب ذات الكفاءة بعض المراكز القيادية.

١٠- محاكاة شركات الملاحة الاجنبية فى طرق تشغيل العمالة البحرية وفقا لما استقر عليه العرف الملاحي العالمى من تعيينها على اساس الرحلة ( sign on – sign off ) ، بالإضافة الى ربط اجور العمال بمستوى الانتاجية.

١١- اهمية اتباع وتنفيذ المفهوم الشامل للقيادة مما يهدف لتشجيع وارشاد ومساندة العاملين مع وجوب تقييم ادائهم وتوجيه وتحفيز الطاقات الكامنة ، بالإضافة الى المشاركة الفعالة فى اتخاذ القرارات على كافة المستويات مما يؤدي لكفاءة الادارة وفعاليتها.

١٢- ضرورة تطبيق مفاهيم الادارة الحديثة وعلى رأسها نظام الجودة الشاملة والتحرر من المفاهيم القديمة للقيادة والادارة امام التحديات التى تفرضها روح العصر والمنافسة الشديدة فى ذلك العصر التى تهيمن عليه سيطرة المؤسسات الضخمة و الشركات متعددة الجنسيات ، مما يستدعى الغاء القيود

٧- اهمية رفع الكفاءة الفنية للعاملين بسفن الاسطول التجارى المصرى بالتعليم والتدريب وانشاء المعاهد البحرية<sup>٢٢</sup> حتى تصل للمستويات العالمية مما يعمل على الحد من توظيف العمالة الاجنبية وتوفير العملة الصعبة، فيمكن تطبيق مفهوم التعليم عن بعد كاحد الوسائل التكنولوجية التى تناسب ظروف البحارة والعاملين بقطاع النقل البحرى، ولكن يجب الاخذ فى الاعتبار ضرورة توحيد المناهج التعليمية والتدريبية وفقا لمعايير ومتطلبات المنظمة الدولية البحرية ومكتب العمل الدولى.

٨- إنشاء معاهد صناعية متخصصة لتخريج عمالة مدربة قادرة على التعامل مع الماكينات والالات بكفاءة ومهارة، مع التركيز على ضرورة تدريبهم على احدث الاساليب العلمية للتعامل مع البضائع، وتحديد مسؤولياتهم القيادية تحديدا واضحا لخلق البنية القادرة على تشكيل فريق العمل، كما يجب العمل على خلق روح الجماعة والقدرة على الابداع واعطاء العاملين الصلاحيات اللازمة لتحقيق الانجازات المطلوبة.

٩- إجراء دراسة واقعية على المستوى الفنى والتقنى للعاملين بالبر والبحر ومدى كفاءتهم، وكذلك مستويات التأهيل والتدريب المطلوبة، ومن ثم وضع خطة تدريبية شاملة ومستمرة ذات أهداف محددة للارتقاء بمستوى الافراد والعاملين فى مجال النقل البحرى، وتخصيص الميزانيات المناسبة لتطبيقها حيث أن العنصر البشرى هو الاداة الرئيسية لزيادة القدرة التنافسية للمؤسسة والدول، وحتى وأن توافرت ميزة نسبية ما، فبدون العنصر البشرى تصبح ذات قيمة حيث

<sup>٢١</sup> - أيمن، النحرأوى، ٢٠٠٨، مرجع سابق ذكره ٤٥٣.

<sup>٢٢</sup> - سميرة، أيوب، ٢٠٠٩، مرجع سابق ذكره ص ١٢٠.

الملاحية المصرية أن تتبع استراتيجية تسويقية تمزج ما بين تخفيض التكاليف والتركيز على قطاع معين من السوق , مما يوضح أهمية تركيز الشركات الملاحية على تخفيض التكاليف الكلية بها ومن ثم تقديم الخدمة بسعر تنافسى مقارنة بالشركات المنافسة, وبالنسبة للجانب الاخر من الاستراتيجية هو ضرورة تركيز الشركة الملاحية على قطاع معين من السوق الملاحى مما يستدعى تركيز الشركة على تقديم خدماتها لمناطق جغرافية معينة أو مجال نقل بضائع معينة أى التركيز على نوع معين من السفن فى البداية والتخصص فيه أو خدمة قطاعات تسويقية معينة مما يحقق مبدأ التخصص وتقسيم العمل الاقتصادى, ثم بعد ذلك يمكن الدخول فى مرحلة التنوع.

٢- اجراء حملات دعائية عن تقديم أسعار تفضيلية للسفن الوطنية عند تلقى خدمات الإصلاح والصيانة بالترسانات البحرية الوطنية.

٣- الزام الجهات المستوردة وبخاصة الحكومية على الاستيراد بنظام FOB والتصدير بنظام CIF لتشجيع نقل اكبر حجم من التجارة الخارجية على السفن الخارجية.

٤- اتباع سياسات التسويق على أساس ابرام عقود طويلة الأجل خاصة مع الشاحنين الذين تتوافر لديهم حجم البضائع المناسب بكميات وشحنات منتظمة, لاسيما وأن فرصة القيام بتلك العقود أصبحت أنسب فى ظل التنمية الصناعية وتعميق سياسة المجتمعات الصناعية الجديدة والمناطق الحرة والمراكز الانتاجية الكبرى.

المفروضة على الحركة والاتصال والتطور<sup>٣٢</sup>, متواكبا مع التحول من مفهوم الميزة النسبية الى مفهوم القدرة التنافسية, وهو ما يتطلب ضرورة التكامل بين الشركات والدول النامية لتكوين تحالفات ضخمة لتعظيم القدرة التنافسية للدول المتحالفة.

١٣- ضرورة إتخاذ أعلى مستويات السلامة بالسفن ومحاربة التلوث البحرى , حيث يجب على الحكومة وضع خطة استراتيجية لمكافحة التلوث والقيام بتفتيش سنوي تشترك فيه مختلف الجهات الإدارية المختصة. ويجب أن تتضمن اليات تنفيذ هذه الخطة التفتيش المستمر على السفن بالموانئ المصرية وتنفيذ اتفاقية رقابة دولة على موانئها ومراعاة أعلى المقاييس للتفتيش على سلامة السفن والإبحار الأمن , وعلى الرغم من ذلك يمكن أن يكون له تكلفة كبيرة فى المدى القصير , الا أنه فى المدى الطويل سيكون له أبلغ الأثر على تقادى الحوادث والخسائر فى الأرواح والممتلكات<sup>٣٣</sup>.

#### خامسا: السياسات التسويقية<sup>٣٤</sup>:

١- ضرورة انتهاز سياسة تسويقية ناجحة حيث أن الانشطة التسويقية تمثل الجهاز العصبى لشركات الملاحة الحديثة فى ظل التغيرات الحديثة فى الاقتصاد العالمى من عولمة وانتشار النقل الدولى المتعدد الوسائط وغيرها من لوجيستيات التجارة الدولية, ويقترح للشركات

٣٢ - أحمد عبدالمنصف, ٢٠٠٧, النقل متعدد الوسائط ودوره فى تنمية التجارة العربية البينية, الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى, ص ٢٩.

٣٣ - محمد عبد القادر, ٢٠٠٦, النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه فى الدول العربية, الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى, ص ١٩.

٣٤ - أيمن, النحرولى, ٢٠٠٨, مرجع سابق ذكره ص ٤١٠.

## المراجع العربية:

### الكتب:

- أحمد، عبد المنصف، ٢٠٠١، أقتصاديات النقل البحرى.
- أيمن، النحراوى، ٢٠٠٨، الأسطول التجارى البحرى، مركز أسكندرية للكتاب، الأسكندرية.
- سعيد، عثمان، ويحيى، عبد الغنى، ٢٠١١، النظم الضريبية : مدخل تحليلى مقارن، دار فاروس العلمية، الاسكندرية.
- محمد، هدى، ١٩٨٣، أقتصاديات النقل البحرى، دار الجامعات المصرية، الأسكندرية.
- **الابحاث :**
- أحمد، عبدالمنصف، ٢٠٠٧، النقل متعدد الوسائط ودوره فى تنمية التجارة العربية البينية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- أحمد، عبد المنصف، ٢٠٠٧، دور الحكومات والشركات الوطنية فى تنشيط حركة الملاحة البحرية فى دول المشرق العربى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- أحمد، عبد المنصف، ٢٠٠١، نحو وضع استراتيجية لتطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- أحمد، عبد المنصف، ٢٠٠٧، نقل التكنولوجيا فى مجال النقل البحرى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- أحمد، عبد المنصف، وعبدالله، فهيم، ٢٠٠٤، نحو تطوير صناعة النقل البحرى فى العالم العربى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب اسيا، ٢٠٠١، اثار الاتفاق العام بشأن التجارة فى الخدمات على النقل، الامم المتحدة.
- ايمان، ماجد، ٢٠١١، التوجهات العالمية فى سوق النقل بالسفن التجارية من منظور اقتصادى، المؤتمر الدولى للنقل البحرى، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- أيمن، النحراوى، ١٩٩٨، دور التخطيط الإستراتيجى فى دعم القدرات التنافسية للموانئ، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى.
- جميلة، الجوزى، ٢٠٠٦، التكامل الاقتصادى العربى واقع وافاق، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد ٥، جامعة الجزائر.
- سعيد، عثمان، ٢٠١٢، استراتيجية دعم القدرة التنافسية للأسطول التجارى البحرى المصرى، المؤتمر العلمى الحادى عشر بكلية تجارة.
- سمية، هدى، ٢٠١٥، الافاق المستقبلية لقناة السويس الجديدة ومدى تأثيرها فى تنمية منطقة الموانئ المصرية، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- سميرة، أيوب، ٢٠٠٩، اليات تعظيم أداء قطاع النقل البحرى فى ظل المستجدات العالمية، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية، جامعة الأسكندرية، العدد ١.
- عبد التواب، حجاج، ٢٠١٥، اقتصاديات التجارة الدولية العابرة لقناة السويس، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- عبد الله، فهيم، ٢٠١١، الاتجاهات المستقبلية فى صناعة النقل البحرى وتسويق خدماتها، المؤتمر الدولى البحرى الثامن، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- كرم، سلام، ٢٠١٢، تحرير التجارة الدولية فى خدمات النقل البحرى، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة حلوان.
- ماجدة، أبو زنت، وعثمان، غنيم، ٢٠٠٩، التنمية المستدامة من منظور الثقافة العربية الإسلامية،

- مجلة دراسات العلوم الإدارية، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، المجلد ٣٦، العدد ١.
- محمد، عبد القادر، ٢٠٠٦، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- محمد، يوسف، الاسطول التجارى البحرى المصرى: تشخيص للوضع الحالى .. رؤية مستقبلية للتطوير، الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى.
- مصطفى، حجازى، ٢٠١٣، الاهمية الاستراتيجية والاقتصادية لشق قناة موازية لقناة السويس تربط البحر المتوسط بخليج العقبة، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات.
- منتدى كلية الحقوق، الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحرى.
- نبيل، فرج، ٢٠١١، التعديلات المطلوبة لتطوير منظومة التشريعات والقوانين البحرية بما يواكب عصر التجارة الدولية الحديثة، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات.
- هشام، هلال، ٢٠١١، الموانى المصرية قوة جاذبة لزيادة الأسطول المصرى، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجيستيات، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- **الرسائل العلمية:**
- زينب، يونس، ٢٠٠٩، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية فى قطاع النقل البحرى المصرى مع التطبيق على تطوير ادارة الموانى البحرية المصرية، رسالة دكتوراة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية.
- طارق، سيف، ٢٠٠٦، السياسات الإقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية فى ضوء معطيات المنافسة العالمية والنقل المتعدد الوسائط، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا.
- مصطفى، رشيد، ٢٠٠٤، تقييم الدور التمويلى للاستثمار فى النقل البحرى مع إشارة لمصر، رسالة دكتوراة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- **تقارير مختلفة:**
- تقرير التجارة الخارجية المصرية. موقع وزارة التجارة الخارجية المصرية: [www.mfti.gov.eg](http://www.mfti.gov.eg)
- تقارير مالية للشركة القابضة للنقل البرى والبحرى.
- وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، ٢٠١٤، الخطة التنفيذية لمحور قناة السويس.
- وزارة الاسكان والمجمعات العمرانية، ٢٠١٤، الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، المخطط الاستراتيجى القومى للتنمية العمرانية
- Clarkson containerization, International yearbook, ٢٠١٣
- Investment in Egypt Report, Logistics and Transportation sector, 2013.
- Review of Maritime Transport, 20-13, p: 40
- **مواقع :**
- موقع وزارة التجارة الخارجية المصرية: [www.mfti.gov.eg](http://www.mfti.gov.eg)
- موقع بنك معلومات قطاع النقل البحرى: [www.mts.gov.eg](http://www.mts.gov.eg)
- **المراجع الاجنبية:**
- Corbetter, James, other, 2008, the impact of globalization on international maritime transport.
- Monzel, Jurgan, 2009, the impact of the economics and financial downturn on the availability of shipping finance options, international maritime conference, Germ-any.
- Mukejee, Arpita, 2003, Approach to privatization: Maritime and Air transport services India, Transport and communication Bulletin for Asia.