

جامعة وهران

كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية

المدرسة الدكتورالية للاقتصاد والتسيير

مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد

تخصص اقتصاد دولي

اثر التطورات العالمية الراهنة
على صناعة النقل البحري العربي
ومدى التكيف معها

من إعداد الطالبة:

رصاص حياة

تحت إشراف:

د. فقيه عبد الحميد

لجنة المناقشة:

جامعة وهران رئيسا

أستاذ التعليم العالي

أ.د زايدي بلقاسم

جامعة وهران مقررا

أستاذ محاضر (أ)

د. فقيه عبد الحميد

جامعة وهران مناقشا

أستاذ محاضر (أ)

د. عبد اللهوي محمد

جامعة وهران مناقشا

أستاذ محاضر (أ)

د. كربالي بغداد

السنة الجامعية 2012-2013

الملخص:

إن من أكثر المحاور الاقتصادية تأثراً بتطورات السوق العالمية من الناحية العملية هو قطاع النقل البحري الذي يعتبر قطاع اقتصادي هام بالنسبة للاقتصادات الدولية إذ يعتبر النقل البحري ركيزة أساسية يرتكز عليها الاقتصاد القومي، الذي يساهم في النمو و النشاط الاقتصادي وبما أن النقل البحري العربي يعتبر جزءاً من منظومة النقل البحري العالمية ، فإنه يتأثر بصورة مباشرة بالتطورات التكنولوجية واللوجيستية الحديثة التي سيطرة على النقل المتعدد الوسائط.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الأسطول البحري، الموانئ البحرية، النقل متعدد الوسائط، اللوجستيات، تكنولوجيا المعلومات و الاتصال، الجاتس، التجارة الالكترونية، الشركات المتعددة الجنسيات، الحاويات .

Résumé

L' un des buts économiques de l'évolution du marché est l'augmentation du transport et des échanges entre les pays .

Le transport maritime apparait donc un élément essentiel pour favoriser la croissance économique des pays participants à l'échange mondial .

La dynamique et l'amélioration du transport maritime pour les pays arabes passe par la maitrise de la technologie moderne et le soutien logistique pour ce créneau .

Il y a donc une double relation entre croissance économique , transport maritime et marché mondial.

Mots Clé : Transport maritime, flotte maritime, les ports maritimes, le transport multimodal, logistique, technologies de l'information et de communication, GATS, le commerce électronique, les entreprises multinational , les contenaires

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
﴿لَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ
الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا﴾

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿وَأَمَّا الْقَاسِطُونَ فَكَانُوا لِجَهَنَّمَ حَطَبًا﴾

سورة الجن ، الآية 15

مِجْلَمَة نَسْجَر وَتَقْدِير

الشكر لله عزّ وجلّ الذي أنار لي الدرب، وفتح لي أبواب العلم وأمدني بالصبر
والإرادة.

ثمّ الشكر للأستاذ المشرف الدكتور فقيه عبد الحميد على توجيهاته
ونصحه السديد .

وكذا أشكر الأساتذة والإداريين بقسم العلوم الاقتصادية
الشكر والامتنان لكلّ الذين قدّموا لي يد المساعدة من قريب أو بعيد .

الإهداء

أهدي هذا العمل إلى أغلى الناس على قلبي والداي الكريمين، اللذين ألهماني روح الصبر والنضال وغمراني بعطفهما وحنانهما

❖ إلى إخوتي وأخواتي

❖ إلى كل العائلة، وبالأخص الأخ عادل محمد نجيب

❖ إلى زملاء والتلميذات

إلى أساتذتي الكرام اللذين ساهموا في تنمية مواهبي في مجال العلم التي هي اليوم ثمرة من ثمرات هذا العطاء.

إلى كل من يقنن بفكرة فيدعو إليها ويعمل على تحقيقها لا يبغى بها إلا وجه الله ومنفعة الناس في كل زمان ومكان.

حياة ربيع

مقدمة

أدت التغيرات الاقتصادية والسياسية المتلاحقة خلال السنوات السابقة والتي من أهمها الثورة التكنولوجية الصناعية الثالثة، وظهور الجات ومنظمة التجارة العالمية وهيمنة الشركات متعددة الجنسيات وظهور التكتلات الاقتصادية، وظاهرة الاندماجات والتحالفات الاستراتيجية العالمية إلى التأثير على حركة التجارة الدولية وحركة رؤوس الأموال.

ومع هذه التغيرات الاقتصادية التي يشهدها العالم وفي ظل تحرير الخدمات وحدة المنافسة واتساع السوق والالتجاء إلى تكثيف مبدأ اقتصاديات الحجم أصبح، لإدارة اللوجستيات دور رئيسي وفعال لمواجهة التحرير من خلال ما تلعبه من دور أساسي في خفض تكاليف الإنتاج، بالإضافة إلى ظهور ما يعرف بسلسلة الإمداد وهي الإدارة الجيدة لأنظمة النقل على طول سلسلة النقل مما يؤدي إلى تخفيض التكاليف بالإضافة إلى كثافة رأس المال والإنتاج والحجم الكبير والتعاملات التجارية والمالية كما ظهرت المنافسة بين هذه الشركات الكبرى.

وقد كان لهذه التغيرات أثر كبير على قطاع النقل البحري الذي يعتبر من الركائز الأساسية في الاقتصاد القومي وربما يعتبر على الدرجة الأولى من الأهمية لبعض البلدان البحرية، فقد لعب النقل البحري دوراً رائداً في نقل الحضارات بحيث كان له تأثير في الحياة البشرية، حيث تطورت السفن إلى ناقلات عملاقة أكثر تنوعاً وتقدماً وظهرت سفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة مما كان له أكبر أثر على الموانئ فأصبحت الحاجة إلى موانئ بحرية متطورة وإلى كفاءة إدارية عالية وشبكات نقل داخلية تصل إلى مراكز الإنتاج والاستهلاك بالموانئ وتكون قادرة على الاستقبال والتعامل مع هذه السفن العملاقة. بالإضافة إلى وجود مراكز للتبادل الإلكتروني للمعلومات والذي يتيح استخدام المستندات بصورة إلكترونية عبر الإنترنت.

وقد ساعد علم اللوجستيات والاتصالات واستخدام سفن الحاويات في ظهور ما يسمى بنظام النقل المتعدد الوسائط الذي يعتبر وليد التكنولوجيا الحديثة والذي يساعد على نقل البضائع عن طريق واسطتين مختلفتين بعقد نقل واحد وتسمى هذه الخدمة أيضاً من الباب إلى الباب وتساعد تسهيلات الاتصالات والمعلومات تطبيقات اللوجستيات في تبادل البيانات إلكترونياً والاستغناء عن المستندات الورقية، وبالتالي كانت الحاجة إلى الإدارة العلمية والتكنولوجية ذات العنصر البشري القادر على التعامل مع مجريات العصر.

وتعتبر التحالفات الإستراتيجية في مجال النقل البحري بين الشركات الملاحية إحدى مجريات التحرير في هذا المجال وتساعد التحالفات الإستراتيجية بين الشركات الملاحية على زيادة أحجام البضائع، والخدمات المقدمة في الميناء، توظيف قوتهم المالية مجتمعة من أجل شراء وإحلال السفن بهدف السيطرة على السوق وزيادة الإيرادات وتقليل المخاطرة.

ومع هذا التقدم المذهل في مجال النقل البحري نجد أن معظم الدول العربية لم تتقدم التقدم المنشود منها في هذا المجال باستثناء دول الخليج العربي، فالتقدم الذي يشهده العالم في مجال النقل البحري يمثل تحدياً كبيراً أمام قطاع النقل البحري العربي في ظل انفتاح السوق وتحرير تجارة الخدمات، فبالنسبة للأسطول البحري العربي لا بد من تحديثه وتطويره حتى تواكب سفنه التطورات العالمية في هذا المجال حيث مازالت معظم الدول العربية تستخدم السفن القديمة ذات أعمار كبيرة لا تتلائم مع التطور في مجال أساطيل عالمية، بالإضافة إلى أنها تمتلك سفن الحاويات قليلة العدد بحمولات إجمالية ضعيفة في حين أنه تجري دراسة لبناء سفن حاويات بحمولات إجمالية كبيرة.

أما بالنسبة للموانئ فلم تتطور الموانئ البحرية العربية التطور المطلوب منها باستثناء موانئ دول الخليج العربي، وبعض الموانئ العربية الأخرى ويرجع ذلك إلى الاستثمارات المالية الضخمة التي يحتاجها قطاع النقل البحري من أجل تطويره.

الإشكالية:

كان لهذه التغيرات أثر كبير في أحداث تغيرات في تقنيات النقل البحري العالمي، مما مكن من إحداث زيادة كبيرة في إنتاجات السفن، وسمحت هذه التقنيات بزيادة هائلة في حجم السفن وسعة النقل فيها حيث ظهر في العالم مع أواخر الستينات نظام الحاويات، بعد أن كان الأسطول الضخم من بواخر الشحن العام تقضي أغلب فترات عمر تشغيلها في الموانئ استبدلت بأسطول من سفن الحاويات الأكبر حجماً والأكثر إنتاجية إلى أبعد الحدود. وبهذا أصبحت البضائع تنقل مرتين فقط تنقل إلى الحاوية عند المصنع المنتج ثم خارجها عند الأسطول النهائي.

وقد أدركت الدول المتقدمة أهمية النقل البحري فسارعة بإعادة هيكلة أساطيلها وتحديثها ورفع كفاءتها وإنشاء الترسانة البحرية.

أما الدول النامية بصفة عامة والدول العربية بصفة خاصة منها من يمتلك أساطيل تجارية. ومنها من يعتمد على الأساطيل الأجنبية لنقل تجارتها الخارجية ومع هذا التطور العالمي في مجال النقل

البحري تواجه الدول العربية مجموعة من التحديات في مجال النقل البحري، والتي لها أبعادها السلبية على اقتصادياتها.

ومن هنا كانا اختيارنا لموضوع أثر التطورات العلمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها للوقوف على الإشكالية التالية

ما مدى تأثير هذه التطورات على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها؟ و قد ارتأينا أن نقف على بعض الأسئلة الفرعية التي من شأنها الإجابة على متطلبات هذا الموضوع:

- ما هو واقع النقل البحري العربي الراهن؟

- ما هي الآثار الناجمة عن تحرير تجارة الخدمات على النقل البحري العربي؟

- وما هي الآثار المترتبة عن هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات على النقل البحري العربي؟

- ما هي المشاكل والتحديات التي تواجه نشاط النقل البحري العربي؟

- ما هي السبل التي تتبعها الدول العربية في مجال النقل البحري لتكيف مع هذه التطورات العالمية؟

فرضيات الدراسة:

في ضوء مشكلة البحث و الموضوعات التي تمت دراستها يمكن صياغة الفروض العلمية التالية:

- الاهتمام بالموانئ العربية و تطويرها يجعلها عامل أو منطقة جذب للتجارة العالمية.
- تحديث و تطوير الأسطول البحري العربي عامل هام لمواكبة التطور التكنولوجي العالمي.
- أن تطبيق اللوجستيات يعمل على تحقيق الميزة التنافسية بالموانئ البحرية العربية.
- إن تكنولوجيا المعلومات والاتصال أداة مهمة لتطوير النقل البحري العربي.
- تعتبر معدات تداول البضائع من العناصر الرئيسية المؤثرة على كفاءة الأداة بالميناء.

الأهمية:

يعتبر النقل البحري من المقومات الرئيسية للبنية الأساسية للدول، و يرتبط ازدهار اقتصاديات أي دولة و رخاؤها ارتباطا وثيقا بتوفير بنية أساسية قوية تيسر للدولة إمكانيات التنمية الاقتصادية و التبادل التجاري، حيث لا تنمية بدون تجارة و لا تجارة بدون نقل بالإضافة إلى انه لا يمكن أن ينشأ مشروع ما إلا بتوفير وسيلة لنقل البضائع والأفراد لخدمة و تيسير أداء هذا المشروع، و لما تتطلبه حركة النقل من طرق برية و سكك حديدية و موانئ بحرية و جوية وهو ما يطلق عليه البنية الأساسية لمناولة الصادرات والواردات، ولعل هذا ما يبرر أن صناعة النقل تعد من أهم الصناعات وأكثرها

تأثيراً سواء على المستوى المحلي أو العالمي، فهي من ناحية نشاط إنتاجي قائم بذاته، ومن ناحية أخرى هي نشاط توزيعي تعتمد عليه باقي الأنشطة الاقتصادية.

ويعد الاستثمار في هذا القطاع استثماراً محفزاً أو مشتقاً من الطلب على منتجات القطاعات الاقتصادية الأخرى، ويعتبر قطاع النقل من الأنشطة الاقتصادية الشديدة الحساسية للتغيرات الاقتصادية والسياسية العالمية، وهناك تحديات و تطورات علمية عديدة تواجه هذا القطاع الحيوي

الهدف:

تهدف الدراسة إلى معرفة واقع النقل البحري العربي في ظل التطورات العلمية الراهنة لتوصل إلى معرفة الآثار الناجمة عن تحرير تجارة الخدمات والتقدم التكنولوجي وهيمنة الشركات المتعددة الجنسيات على قطاع النقل البحري العربي، مع تحديد أهم المشاكل والتحديات التي يواجهها النقل البحري العربي والاتجاه لوضع خطط لتطويره بما يتناسب مع التغيرات العالمية الجديدة.

منهج الدراسة:

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي، وذلك لوصف واقع النقل البحري العربي وتحليل آثار التطورات العالمية على النقل البحري العربي، وتستخدم في ذلك معلومات سلسلة زمنية للفترة من (2000 - حتى آخر بيانات متاحة).

صعوبات البحث :

وتجدر الإشارة إلى أنه أثناء إعداد البحث واجهت الباحثة مشكلة توقف بعض البيانات عند سنوات 2005، 2007 مما عاق كثيراً تحليلها والوصول إلى نتائج مقبولة ولذلك اقتضى الأمر التعامل مع كم كبير من البيانات الظاهرة بشكل مقبول من الناحية العلمية ومعبراً عن الواقع إلى حد ما.

الدراسات السابقة:

من البحوث والدراسات السابقة المعالجة لبعض أجزاء هذا الموضوع نجد:

1- في دراسة للباحث **مصطفى أمين حسن مساد** رسالة دكتوراه تحت عنوان **صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية** عرض و تحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية، السنة الجامعية 2000، قدم فيها عرض عام لتطور نشاط صناعة النقل في الأردن و الملامح الاقتصادية لصناعة النقل البحري في الأردن، كما تناول النقل متعدد الوسائط و ثورة اللوجستيات بالتطرق إلى نشأة و تطور

النقل متعدد الوسائط و المزايا الاقتصادية لاستعمالاته، و الجوانب القانونية و تطور دور الموانئ المركزية باستخدام النقل متعدد الوسائط . كما ناقش الاعتبارات التسويقية و الجغرافية للموانئ نتيجة لتطور النقل المتعدد الوسائط ، و قد توصل الباحث إلى ضرورة تطوير و تنفيذ سياسة ناجحة وواقعية للنقل البحري الأردني و وضع خطة شاملة لتحديث النقل البحري الأردني في ضوء المتغيرات العالمية الحالية و المستقبلية.

2- و في دراسة أخرى للباحث سعيد محمد سعيد الزعابي، رسالة دكتوراه تحت عنوان الاستراتيجية الأمنية البعد الثالث في منظومة إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة لموانئ دولة الإمارات العربية المتحدة، السنة الجامعية 2010

حيث أوضح الباحث الوضع الاقتصادي لدولة الإمارات في منطقة الخليج العربي و تأثيره على اقتصاديات المنطقة و كذا منظومة إدارة شؤون الأمن و التأمين المرفئي للموانئ البحرية بدولة الإمارات بالتطرق إلى مفاهيم السلامة و الأمن في الموانئ البحرية والمعاهدات والمدونات الدولية في مجال صناعة النقل البحري، و تأهيل و تأمين و حماية الموانئ في ضوء المتغيرات الحديثة، و الدور الرئيسي لتكنولوجيا المعلومات و الاتصالات في إدارة الموانئ و تشغيلها و التطبيقات التكنولوجية الحديثة في عمليات المناولة في سلطة موانئ دبي، و الإستراتيجية الأمنية المطبقة بدولة الإمارات و تكنولوجيا الأساليب الحديثة لتأمين الموانئ . وقد توصل الباحث إلى نتيجة مفادها ضرورة تحديد مستويات الأمن لمواجهة و مكافحة الحوادث الإرهابية و تطبيق نظام إدارة الأزمات طبقاً للمعايير الدولية، و خطط مواجهة أي أزمات مرتقبة، و لوجستيات ما بعد وقوع الحدث، و توفير استراتيجيات السلامة و الأمن و تأمين البيئة الصالحة للإعمال.

3- الباحثة رباب فتحي عبد العزيز نجم، رسالة ماجستير تحت عنوان اثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، السنة الجامعية 2005 حيث تم في هذا الموضوع التطرق إلى ما شهدته النظام الاقتصادي العالمي من متغيرات ساعدت على ظهور ما يعرف بظاهرة العولمة، و التي من أهمها الثورة التكنولوجية الصناعية الثالثة و ظهور الجات و منظمة التجارة العالمية، و هيمنة الولايات المتحدة الأمريكية و انهيار الاتحاد السوفيتي السابق، بالإضافة إلى ظهور الشركات متعددة الجنسيات، و ظهور التكتلات الاقتصادية الكبرى، كما ظهرت التحالفات الإستراتيجية العالمية. و في ظل هذه التغيرات التي شهدتها الساحة الدولية في القرن الماضي و ما صاحبها من ظهور لظاهرة العولمة كان له أكبر الأثر على

تطور النقل بصفة عامة وصناعة النقل البحري بصفة خاصة فتطورت صناعة النقل البحري بينيتها الأساسية وهما السفينة والميناء. ومن مظاهر تطور النقل البحري سيطرت الفكر اللوجستي على عملية النقل المتعدد الوسائط كما تطرقت إلى قطاع النقل البحري العربي بشقيه الأسطول و الموانئ في ظل تحديات العولة وقد توصلت الباحثة إلى إن قطاع النقل البحري العربي لم يتطور بنفس التطور العالمي.

4- الباحث احمد امراجع أحمد العمامي، رسالة ماجستير تحت عنوان إدارة و تطوير الموانئ الليبية لمواكبة التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري: دراسة حالة ميناء بنغازي البحري، السنة الجامعية 2010. تم توضيح مراحل التطورات التي مرت بها الموانئ عبر التاريخ واستعراض مفهوم اللوجستيات ومراحل تطوره التاريخية، والأهداف الاقتصادية الناجمة من تطبيق الأنشطة اللوجستية المختلفة بالموانئ، و بيان مدى إمكانية مساهمتها في حركة التجارة الدولية ومدى تأثير التكنولوجيا الحديثة على إدارة الموانئ مع الإشارة إلى طاقات وتسهيلات الموانئ الليبية، و اقتراح نموذج لتحويل ميناء بنغازي من ميناء تقليدي إلى مركز لوجستي. وتوصل الباحث إلى ضرورة تطوير الموانئ الليبية بإدخال تكنولوجيا المعلومات و الاتصال واللوغستيات لمواكبة التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري

محتويات الدراسة:

وتشتمل خطة البحث على ثلاثة فصول للدراسة:

الفصل الأول تناول واقع النقل البحري العربي، حيث تم تقسيم هذا الفصل إلى أربعة مباحث حيث يدرس المبحث الأول الأسطول البحري العربي وأخذنا المبحث الثاني للوقوف على الموانئ في الوطن العربي أما المبحث الثالث فتناول النقل بالحاويات المتعددة الوسائط في الوطن العربي وصولاً إلى المبحث الرابع الذي يدرس اللوجستيات في الوطن العربي.

أما **الفصل الثاني** فتم التطرق فيه إلى أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي، وقسم هذا الفصل بدوره إلى أربعة مباحث، فالمبحث الأول حول أثر تحرير تجارة الخدمات على قطاع النقل البحري العربي، أما المبحث الثاني فتطرق إلى أثر هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات و التقسيم الدولي الجديد للعمل على النقل البحري العربي وتناول المبحث الثالث أثر التقدم التكنولوجي على النقل البحري والمبحث الرابع تطرق إلى تأثير الأزمة المالية العالمية الرهنة على النقل البحري العربي.

أما الفصل الثالث فتم التطرق فيه إلى المشاكل والتحديات التي تواجه النقل البحري العربي ومدي التكيف معها وقسم بدوره إلى أربعة مباحث، المبحث الأول المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي، المبحث الثاني: العناصر المؤثرة على كفاءة الأداء والقدرة التنافسية بالموانع العربية أما المبحث الثالث تناول متطلبات تفعيل النقل متعدد الوسائط في الدول العربية وضرورة تطبيق استراتيجية بحرية عربية في حين يدرس المبحث الرابع أهمية تطبيق التجارة الالكترونية على أنشطة النقل البحري.

الفصل الأول

واقع النقل البحري العربي

لم يكن الاهتمام بقطاع النقل البحري وليد الساعة بالنسبة لمعظم الدول الصناعية، فالشواهد التاريخية تؤكد الاهتمام والرعاية المميزة التي أولتها الدول الاستعمارية لأساطيلها البحرية التجارية، وذلك استشعاراً منها بأهميتها الاقتصادية والسياسية والعسكرية، أما في القرن الحادي والعشرين، فلم يعد الاهتمام بهذا القطاع مقصوراً على الدول المتقدمة، بل تعداه إلى عدد كبير من الدول النامية ومنها الدول العربية.

ونظراً لأن الدول العربية تعتمد اعتماداً كثيفاً على الخارج في تلبية احتياجاتها السلعية لعدم توافرها محلياً، كان لا بد أن يتزايد اعتمادها على قطاع النقل البحري. وفي إطار خصوصية المنطقة بالنسبة للاقتصاد العالمي بفعل كونها من أبرز الدول المصدرة للنفط فإن قطاع النقل البحري يمثل الرافد الحيوي لنقل الصادرات وبما أن العالم يمر بمرحلة انتقالية خطيرة في ظل ظهور العولمة وما أحدثته من تأثير على قطاع النقل البحري بصفة عامة وقطاع النقل البحري العربي بصفة خاصة كان لا بد من دراسة هذا القطاع وما وصل إليه عن طريق دراسة واقع النقل البحري العربي.

المبحث الأول: الأسطول البحري العربي

لقد سجل التاريخ على مدى السنوات صفحات عديدة مجيدة للتجارة العربية والأسطول البحري العربي الذي احتل موقع الصدارة في البحار والمحيطات، "إذ كانت سفنه تشق عباب المياه لتصل التجارة العربية إلى الصين والهند والملايو في أقصى الشرق وإلى تترانيا وموزنبيق ومدغشقر على الساحل الجنوبي الغربي للمحيط الهندي في حركة تجارية وبحرية كبرى استمرت قرونا طويلة."¹

إن هذا الارتباط الوثيق بين التجارة الخارجية العربية والأسطول البحري العربي يحتم تطوير الأسطول ورعايته وتدعيمه من الناحية المادية والتشريعية والبشرية، وإمداده بالسفن الحديثة التي تخدم اتجاهات التجارة وكذلك الأمر بالنسبة لأسطول سفن الحاويات.

المطلب الأول: النقل البحري والتجارة الدولية:

الفرع الأول: أهمية النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي:

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر "ويلقى من اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية."²

فهو "الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح وانتشار النقل بالحاويات."³

والسفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري والذي يتضمن شركات وتوكيلات الملاحة، شركات الشحن والتفريغ، هيئات التأمين، ترسانات البناء، السفن، شركات إصلاح السفن...

¹ د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008، ص.168.

² هشام الجندي، مبادئ النقل، بدون ناشر، بدون تاريخ، ص 29

³ د/ حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص411

"يلعب النقل البحري دورا فعلا في مرحلة نقل المواد الخام أو النصف مصنعة أو التامة الصنع من بلد إلى آخر، وعاملا هاما في نقل المعدات والآلات ومستلزمات الإنتاج للمصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع."¹

وهو من العوامل الأساسية التي تؤثر على توطن الصناعة واختيار مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع.

إن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليدا للدخول والقيم المضافة، فالاستثمار في بناء و تدعيم الأسطول التجاري لخدمة التجارة الدولية يماثل عملية الاستثمار في الصناعات المنتجة لبدائل الواردات أو الصادرات ويحسن من شروط التجارة الدولية لدولة المالكة لذلك الأسطول وارتفاع حجم تجارتها الخارجية، ويحسن معدلات تدفق الواردات والصادرات تماشيا مع حجم الطلب العالمي عليها ومنه تقليل تكديس البضائع بالموانئ المحلية، ومن تم إمكانية أسطول الدولة إن يحمل تجارتها الخارجية أي استخدام شرط تفضيل التجارة الوطنية، بالإضافة إلى إمكانية التأثير في المؤتمرات الملاحية وأسعار النوالين البحرية، كما يؤدي إلى خلق فرص جديدة للعمل، وتوفير العملات الأجنبية، وتحسين ميزان المعاملات الجارية.

فلنقل البحري أهمية كبيرة في عملية الإنماء الاقتصادي للدول المتقدمة والدول النامية، فالخدمات التي يقدمها "هي مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الأخرى سواء الصناعية أو الزراعية أو السياحية أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية."²

ولتطور وسائل النقل البحري آثارا هامة في مجال تقسيم العمل الدولي والتخصيص الموارد والتأثير على ميكانيكية السوق العالمي للسلع والخدمات.

الفرع الثاني: تكاليف النقل في التجارة الدولية:

لقد أهملت نظريات التجارة الدولية تكاليف النقل على أسعار السلع عند قيام التجارة الدولية واهتمت بتفسير اختلاف التكاليف النسبية لإنتاج سلعة معينة عن تكاليفها النسبية في بلد آخر كشرط أساسي لقيام التجارة بين البلدين، ولكن الحقيقة "على خلاف ما افترضته نظرية التجارة

¹ د/سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005، ص 296

² المرجع السابق، ص 05.

الدولية تؤثر نفقات النقل في تيار واتجاه التجارة الخارجية ، فإذا ما كانت نفقات النقل كبيرة بحيث تفوق الفرق في الثمن قبل التجارة فإن ذلك يحول دون قيام تبادل تجاري دولي¹، ومن جانب آخر قد تكون نفقة النقل سببا في قيام التجارة الدولية .

فهي من "العقبات الطبيعية التي تقف في وجه التجارة الدولية ، فهي تدخل في تكلفة السلع المستوردة، وتكاليف النقل تشمل على مصاريف الشحن، وتكاليف التحميل، وتكاليف التفريغ، وأقساط التأمين وتكاليف الفائدة خلال الفترة التي تكون السلع في مرحلة الانتقال."²

"حيث تكون السلعة قابلة للتصدير إذا كان سعرها المحلي + تكاليف النقل للخارج أقل من سعرها الدولي ، في حين تكون السلعة قابلة للاستيراد إذا كان سعرها الدولي + تكاليف النقل الداخلة أقل من سعرها المحلي"³، فتكاليف النقل تلعب دورا بالغ الأهمية في التجارة الدولية .

أن تكاليف النقل لها تأثير كبير على توطن الصناعة، لذا تقام مصانع الحديد والصلب بالقرب من مراكز الفحم حتى تزيل تكاليف نقل الفحم لأن تكلفة نقل المواد الأولية تفوق تكلفة نقل السلعة المصنعة، وتقام كذلك مصانع السلع الكبيرة الحجم و السهلة الكسر أو ذات تكاليف نقل مرتفعة جدا بالقرب من الأسواق .

وعليه فإن تكاليف النقل لها دور كبير في تكييف الوضع الإنتاجي والتخصص الجغرافي لبعض البلدان، "ذلك أن التجارة الدولية تتأثر بنفقات النقل لأن المنتجين يتجهون إلى إنتاج السلع التي يسهل نقلها لمسافات طويلة أو السلع التي تنخفض نفقات نقلها إلى الأسواق التجارية تاركين المنتجين القريبين من هذه الأسواق مهمة إنتاج السلع ذات النفقات الباهضة في النقل."⁴

هناك بعض الخدمات غير متاجر بها دوليا كخدمة تنظيف الملابس لأن قيمتها منخفضة وتكاليف نقلها مرتفعة جدا .

¹ د/ زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص30

² د/ زايري بلقاسم، إقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمارين، دار الأديب، 2006، ص 144-145

³ د/ السيد محمد أحمد السريتي، إقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2008، ص15

⁴ موسى سعيد مر ، باسم اللوزي ، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى، عمان، 2001، ص55

فتكاليف النقل تتحدد بعامل المسافة وحجم ووزن البضاعة وتؤثر مباشرة في التكلفة النهائية للبضاعة في سوق المستورد، إذ في بعض الأحيان تتساوى قيمة التكاليف الإضافية المرتبطة بالنقل والتستيف والتبريد مع تكاليف الإنتاج الأصلية .

"نفقات النقل تتراوح في الأحوال العادية بين 20% - 40% من قيمة السلع التي يتم بها التعامل في الأسواق الدولية حيث تختلف نفقات نقل المواد الأولية كبيرة الحجم ثقيلة الوزن عن نفقات نقل السلع النهائية الصنع."¹

ولقد أدى التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري إلى انخفاض تكاليفه بالنسبة لتكاليف الإنتاج الإجمالية، وإدخال بضائع جديدة في مجال التبادل الدولي كانت تكاليف نقلها المرتفعة جدا تحول دون تداولها تداولا مربحا مما انعكس على تطور واتساع التجارة الدولية .

كما يتأثر حجم التجارة الدولية بتكاليف النقل، "حيث أن زيادة الأسعار ستؤدي إلى انخفاض الكميات المستوردة والمصدرة من الأسواق العالمية وإذا وصلت تكاليف النقل إلى مستويات عالية، فمن المحتمل أنها تلغي أي ميزة نسبية للدولة في إنتاج سلعة معينة."²

وعليه فالبضائع التي تدخل التجارة الدولية في أي فترة زمنية تتأثر بتكاليف النقل البحري كلما زاد الطلب على خدمات النقل البحري فهناك "علاقة مباشرة بين انخفاض تكاليف النقل البحري، وبين الطلب على حمولات السفن فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن/ميل أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحدية للإنتاج بين الدول الأكثر بعدا عن بعضها البعض بما يسبب زيادة الطلب على الرحلات الأكثر طولاً."³

و يختلف أسلوب تقسيمها من سفينة لأخرى حسب طبيعة نشاط السفينة (بضائع أو ركاب) وحسب اختلاف أسلوب تشغيل السفينة (خطية أو متجولة أو مؤجلة).

ويقصد بالتكاليف الثابتة (غير المباشرة) : "تلك التكاليف اللازمة لتشغيل وحدة نقل معينة (سفينة مثلا) دون أن يتأثر مقدار هذه التكاليف بحجم البضائع المنقولة على ظهر السفينة أو بعدد الموانئ التي تجوبها تلك السفينة."⁴

¹ د/ عبد الهادي عبد القادر سويقي ، التجارة الدولية ، بدون ناشر . 2007 ، ص 77

² د/ زايري بلقاسم ، إقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمارين ، دار الأديب ، 2006 ، ص 145

³ أحمد عبد المنصف محمود ، إقتصاديات و سياسات النقل البحري ، مؤسسة رؤية ، الإسكندرية ، 2010 ، ص 118

⁴ د/ سميرة بدوي ، مرجع سبق ذكره ، ص 562

أما التكاليف المتغيرة (المباشرة) : فهي التكاليف التي تتأثر بتغير حجم البضائع المنقولة أو عدد الركاب .

ولا يوجد تقسيم موحد لتصنيف التكاليف و لكن نأخذ الأكثر إنتشارا حيث تم تصنيفها إلى خمسة أنواع :

1- تكاليف تشغيل السفينة : وتشمل تكاليف الطاقم، المخازن، الصيانة، التأمين، الإدارة وهي تغطي مصاريف التشغيل اليومي للسفينة.

2- تكاليف الصيانة الدورية : "تتعدد العوامل التي تتأثر بها تكاليف الإصلاح والصيانة ويأتي في مقدمتها عمر السفينة وخاصة إذا زاد العمر عن سبع سنوات، حيث ترتبط بوجه عام بعمر السفينة إرتباطا طرديا."¹

3- تكاليف الرحلة : ويشمل الوقود الإرشاد، رسوم الميناء، رسوم المرور بالقنوات وتكاليف متغيرة ناتجة عن كل رحلة .

4- التكاليف الرأسمالية: "وتتوقف على الطريقة التي يجرى تمويل شراء السفينة بما فقد يكون التمويل عن طريق عرض أسهم الشركة في الأسواق المالية وفي هذه الحالة يشارك صاحب السهم في أرباح وخسائر الشركة الملاحية"²، أو عن طريق الإقتراض من البنك وذلك بتسديد الفائدة والأقساط بغض النظر عن تحقيق الشركة لأرباح أو خسائر.

5- تكاليف تداول البضائع : وهي الأجرور التي يتحملها مالك السفينة مقابل إستخدام العمال و الآلات لعمليات الشحن والتفريغ من وإلى السفينة.

المطلب الثاني : مكونات الأسطول البحري (تنوع الأساطيل البحرية)

تتعدد الأساطيل البحرية من أساطيل الصيد إلى الأساطيل التجارية والأساطيل الحربية، كما أن هناك ناقلات متخصصة على غرار القطارات الموحدة في السكك الحديدية وناقلات الفحم والحبوب. "إن البضائع المنقولة بحرا، وصفاتها الفيزيائية والكيميائية تؤثر على نوع وحجم السفن وشكلها وتجهيزاتها، ويمتد هذا الأثر إلى تعدد أنواعها تبعا لوظائف النقل البحري التي تقوم بها، وبالتالي تحديد شكل ونوعية أسطول النقل البحري."³

¹ د/ حمادة فريد منصور ، مقدمة في إقتصاديات النقل ، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية ، 1998 ، ص 428

² د/ أحمد عبد المنصف محمود ، مرجع سبق ذكره ، ص 71

³ فريق من خبراء المنظمة (المنظمة العربية للتنمية الإدارية)، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2005، القاهرة، ص.60.

"ومنه تتعدد أنواع السفن لتناسب مع كل نوع من أنواع هذه السلع ونذكر منها على سبيل المثال:"¹

- **سفن الناقلات:** أصبحت ناقلات البترول العملاقة حمولة 250 ألف طن متعارفا عليها في صناعة النقل البحري وهي تقوم بوظيفتين: الأولى النقل والثانية التخزين، لمواجهة النقص في العرض أو زيادة الأسعار في أي وقت.

- **سفن الحاويات:** تعتبر أمريكا الدولة الرائدة في صناعة سفن الحاويات، منذ عام 1956.

- **سفن التدحرج:** حسب تصنيفات شركة لويديز Loyds تنقسم السفن إلى نوعين رئيسيين:

سفن تجارية: وتضم سفن البضائع الصب الجاف، سفن البضائع العامة، حاملات السيارات.

سفن خدمة: وهي السفن التي تقوم بخدمة السفن التجارية، وتعمل غالبا داخل الحدود البحرية للميناء، وهي سفن الإمداد والقاطرات، سفن الأبحاث.²

وإلى جانب السفن التجارية وسفن الخدمة، هناك أيضا سفن الصيد والسفن الحربية في سوق

النقل البحري.

المطلب الثالث: تحليل هيكل الأسطول التجاري البحري العربي

أولا: حسب الحمولة

هناك مقياسين لقياس حمولة السفن هما مقياس وزني: وهو الطن الساكن Deal Weight

و مقياس حجمي وهو الطن المسجل (Registered Tonnage (GRT).^{**}

¹ هشام الجندي، مبادئ النقل، بدون ناشر، بدون تاريخ نشر، ص. 53-58.

² د/ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، القاهرة، 1998، ص. 415.

* الحمولة الساكنة للسفينة DWT: الحمولة الكلية التي تستطيع السفينة أن تنقلها من البضائع بالوزن مضافا إليها كمية الوقود، المياه العذبة والمؤن والطاقم وأمتعتهم الشخصية.

** حمولة السفينة المسجلة تحدد طبقا لقواعد الحمولة للدولة التابعة لها السفينة أو المسجلة فيها وتنقسم إلى:

أ- **الحمولة المسجلة الكلية GRT:** وهي مجموع أحجام الفراغات التي تحتوي عليها السفينة والصالحة لتخزين البضائع والوقود والمياه، وأماكن إقامة الركاب ولوزنهم مقدرة بالطن أو المتر المكعب.

ب- **الحمولة المسجلة الصافية NRT:** هي مقدار الحمولة الكلية بعد استقطاع حمولة الأماكن المخصصة للآلات ولوزنها وحمولة الغرف المخصصة لإقامة أفراد طاقم السفينة وملحقاتها وحمولة الغرف المستعملة لمعدات الملاحة والمخازن في حدود نسب معينة من الحمولة المسجلة الكلية.

1- حسب الحمولة المسجلة:

جدول رقم (1-01): - طاقة نقل الأسطول التجاري البحري للدول العربية تبعا لعلم التسجيل وأنواع السفن في 1 يناير 2009 (بالآلاف الأطنان المسجلة الإجمالية)

أنواع أخرى	سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	ناقلات السوانب	ناقلات النفط الصهرنجية	مجموع الأسطول	نوع السفن البلد
						الدول العربية الإفريقية
565	0	45	121	17	748	الجزائر
168	54	259	388	201	1070	مصر
48	0	33	0	195	276	ليبيا
51	0	1	0	0	52	موريتانيا
377	82	26	0	9	495	المغرب
3	0	22	0	1	26	السودان
104	0	5	17	16	142	تونس
						البلدان العربية الآسيوية
111	247	1	58	81	498	البحرين
72	0	39	0	48	159	العراق
77	14	55	0	139	285	الأردن
221	269	98	23	1754	2366	الكويت
3	0	103	34	1	141	لبنان
23	0	2	0	1	26	عمان
227	335	1	37	302	903	قطر
347	204	271	0	527	1350	السعودية
5	8	277	26	1	317	سوريا
192	345	78	55	404	1075	الإمارات
13	0	6	0	11	30	اليمن
2607	1558	1322	759	3708	9959	الإجمالي العربي
26,17	15,64	13,27	7,62	37,23	100	النسبة %
116393	139542	108403	232665	233656	830660	الإجمالي العالمي
2,23	1,11	1,21	0,32	1,58	1,19	النسبة %

Source: UNCTAD, review of maritime transport 2009, PP.201-203.

ويتضح من الجدول أنه:

- سجلت الكويت أعلى نسبة من حيث الحمولة المسجلة من إجمالي الأسطول العربي بنسبة 23% أي 2.366 مليون طن مسجل، وتليها السعودية بنسبة 13% أي ما يعادل 1.350 مليون طن مسجلت الإمارات العربية المتحدة بنسبة 10% من إجمالي الحمولة المسجلة للأسطول العربي.
- تمثل ناقلات النفط الصهرجية 3.708 مليون طن بنسبة 37% من إجمالي حمولة الأسطول العربي التي بلغت 9.959 مليون طن مسجل، بينما سفن الحاويات بلغت 1.598 مليون طن بنسبة 15,64% من إجمالي الحمولة، أما سفن البضائع العامة و ناقلات السوائب كالتالي : 1.322 مليون طن بنسبة 13,27% من حجم الأسطول البحري العربي، و 759 مليون طن من إجمالي الحمولة بنسبة 7,62% وهي أقل أنواع سفن الأسطول العربي من حيث الطاقة الاستيعابية.
- بلغت الحمولة الإجمالية للأسطول البحري العربي 9.959 مليون طن مسجل وعند مقارنتها مع حمولة الأسطول العالمي التي بلغت 830.660 مليون طن نجد أنها تمثل 1,19% وهي نسبة ضئيلة جدا لا تتفق مع الوزن النسبي للعالم العربي، حيث تمثل حمولة ناقلات النفط الصهرجية العربية نسبة 1,58% من أسطول ناقلات النفط الصهرجية العالمية، تليها سفن البضائع العامة العربية بنسبة 1,21% من حمولة أسطول سفن البضائع العامة العالمية، بينما تمثل سفن الحاويات العربية 1,11% من حمولة سفن الحاويات العالمية و هي نسبة ضئيلة جدا، تليها ناقلات السوائب العربية 0,32% من إجمالي حاملات السوائب العالمية.

2 - حسب الحمولة الساكنة:

جدول رقم (1-02): - طاقة الأساطيل التجارية للدول العربية تبعا لعلم التسجيل وأنواع السفن بالطن

الوزني في 1 يناير 2009 (بآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة)

أنواع أخرى	سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	ناقلات السوانب	ناقلات النفط الصهرجية	مجموع الأسطول	نوع السفن البلد
الدول العربية الإفريقية						
471	0	55	204	25	755	الجزائر
150	63	302	679	347	1540	مصر
28	0	39	0	358	425	ليبيا
24	0	1	0	0	25	موريتانيا
224	83	24	0	14	346	المغرب
1	0	26	0	1	29	السودان
25	0	7	26	24	83	تونس
البلدان العربية الآسيوية						
83	271	2	85	154	596	البحرين
70	0	54	0	78	202	العراق
21	18	64	0	293	396	الأردن
229	292	86	39	3219	3865	الكويت
3	0	97	54	1	155	لبنان
11	0	2	0	2	14	عمان
235	366	0	59	546	1206	قطر
294	221	271	0	881	1667	السعودية
2	8	399	41	2	453	سوريا
172	378	88	88	685	1410	الإمارات
6	0	3	0	17	27	اليمن
2049	1700	1520	1520	6647	13194	الإجمالي العربي
	12,88	11,52	9,66	50,37	100	النسبة بمكونات الأسطول البحري
84595	161919	108881	418356	418266	1192317	الإجمالي العالمي
2,42	1,04	1,39	0,30	1,58	1,10	الأسطول العربي إلى العالمي

Source: UNCTAD, review of maritime transport 2009, PP.207-209.

بيانات تم استخراجها بواسطة الباحثة

يتضح من خلال هذا الجدول:

▪ سجلت الكويت اعلى نسبة من حيث الحمولة الساكنة للأسطول العربي 3.865 مليون طن وزني اي نسبة 29,29% من اجمالي الأسطول العربي ، ثم تليها السعودية بـ 1.667 مليون طن وزني اي 12,63% من إجمالي الأسطول العربي، ثم مصر 1.540 مليون طن وزني بنسبة 11,67% من إجمالي الحمولة.

▪ بلغت الحمولة الساكنة للأسطول العربي 13.194 مليون طن وزني، حيث تحتل ناقلات النفط الصهريرية المركز الأول بـ 6.647 مليون طن وزني و بنسبة 50,37%، تليها سفن الحاويات بـ 1.700 مليون طن وزني أي ما يشكل 12,88% من إجمالي الأسطول العربي، أما المركز الثالث لسفن البضائع العامة بـ 1.520 مليون طن وزني بنسبة 11,52%، بينما تشكل ناقلات السوائب 1.275 مليون طن وزني بما يشكل 9,66% من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول العربي.

▪ سجلت الحمولة الإجمالية الساكنة للأسطول البحري العربي 13.194 مليون طن وزني و عند مقارنتها مع حمولة الأسطول العالمي 1.192.317 مليار طن وزني، نجد أنها تمثل 1,10% من حمولة الأسطول العالمي وهي نسبة ضئيلة جدا لا تتفق مع الوزن النسبي للعالم العربي، إذ تمثل حمولة ناقلات النفط الصهريرية العربية نسبة 1,58% من أسطول ناقلات النفط الصهريرية العالمية، تليها سفن البضائع العامة العربية بنسبة 1,39% من حمولة سفن البضائع العامة العالمية، بينما تمثل سفن الحاويات العربية 1,04% من حمولة سفن الحاويات العالمية وهي نسبة ضئيلة، تليها ناقلات السوائب العربية 0,30% من إجمالي ناقلات السوائب العالمية.

ثانيا : حسب أعمار السفن

"إن عمر الأسطول يعد واحد من أهم محددات التشغيل لأساطيل النقل، إذ أن الهيكل العربي للأسطول مع مستوى وكفاية الصيانة تلعب دورا في توريد المتاح من الأسطول للتشغيل".¹

1- تحليل هيكل الأسطول التجاري البحري العربي الإفريقي حسب أعمار السفن:

يقدم الجدول رقم (03-1) بيانات عن متوسط التوزيع العمري للأسطول التجاري العربي

الإفريقي حسب أنواع السفن وحسب البلدان:

¹ د/ محمد إبراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002، ص.223.

جدول رقم (03-1): - الأسطول التجاري البحري للدول العربية الافريقية وفقا لعمر السفينة في 2006

متوسط العمر	أكثر من 20 سنة	19-15	14-10	5-9	4-0	نوع السفينة	البلد
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات السوائب	البحرين
-	-	-	-	-	-	سفن الحاويات	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	
21,8	85,4	0,0	14,6	0,0	0,0	ناقلات النفط الصهرية	
23,0	97,0	0,0	1,2	0,1	1,7	أنواع أخرى	
23,0	97,7	0,0	1,4	0,0	0,9	جميع الأنواع	
14,2	35,9	0,0	26,0	38,1	0,0	ناقلات السوائب	مصر
7,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	سفن الحاويات	
20,6	69,5	19,4	4,7	4,6	1,8	سفن البضائع العامة	
23,4	99,6	0,0	0,2	0,0	0,2	ناقلات النفط الصهرية	
18,6	67,9	8,1	7,1	1,8	15,1	أنواع أخرى	
17,6	57,9	4,8	13,6	22,2	1,6	جميع الأنواع	
-	-	-	-	-	-	ناقلات السوائب	السعودية
-	-	-	-	-	-	سفن الحاويات	
21,5	69,5	30,5	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	
12,3	32,4	0,0	0,0	67,6	0,0	ناقلات النفط الصهرية	
17,6	38,8	24,0	36,8	0,2	0,2	أنواع أخرى	
19,3	56,6	24,9	9,8	8,7	0,1	جميع الأنواع	
-	-	-	-	-	-	ناقلات السوائب	عمان
-	-	-	-	-	-	سفن الحاويات	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	
-	-	-	-	-	-	ناقلات النفط الصهرية	

21,6	78,8	15,7	0,3	5,2	0,0	أنواع أخرى	
19,1	55,3	26,2	7,5	10,6	0,4	جميع الأنواع	
-	-	-	-	-	-	ناقلات السوائب	البحرين
14,9	25,7	29,2	14,6	30,5	0,0	سفن الحاويات	
21,5	79,6	8,6	9,8	2,1	0,0	سفن البضائع العامة	
9,4	0,0	0,0	48,5	51,5	0,0	ناقلات النفط الصهرية	
20,9	65,4	30,8	1,4	1,7	0,7	أنواع أخرى	
19,1	55,3	26,2	7,5	10,6	0,4	جميع الأنواع	
-	-	-	-	-	-	ناقلات السوائب	السودان
-	-	-	-	-	-	سفن الحاويات	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات النفط الصهرية	
14,9	60,0	0,0	0,0	0,0	40,0	أنواع أخرى	
22,8	69,7	0,0	0,0	0,0	3,3	جميع الأنواع	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات السوائب	مصر
-	-	-	-	-	-	سفن الحاويات	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات النفط الصهرية	
17,3	61,6	1,2	0,7	36,3	0,2	أنواع أخرى	
21,3	86,6	0,4	0,2	12,7	0,1	جميع الأنواع	

Source: UNCTAD, review of maritime transport 2006, PP.108-113.

سفن تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن

أ- حسب نوع السفينة:

- الجزائر: إن أسطول ناقلات النفط الصهريرية هو أدنى الأساطيل عمرا إذ يبلغ متوسط عمرها 21,8 سنة ويقل عمر نسبة 14,6% عنها عن 14 سنة ولا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها 20 سنة فما فوق 85,4% وظلت سفن البضائع العامة وناقلات السوائب أكبر أنواع السفن سنا حيث بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة، والنسبة المئوية لسفن البضائع العامة وناقلات السوائب تقع كلها في الفئة العمرية أكثر من 20 سنة بنسبة 100%.

- مصر: إن أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول سفن الحاويات إذ يبلغ متوسط عمرها 7 سنوات وكله يقع في الفئة العمرية الأقل من 9 سنوات (100%)، وظلت ناقلات النفط الصهريرية أكبر أنواع السفن سنا حيث بلغ متوسط عمرها 23,4 وتجاوز عمر 99,6% من السفن 20 سنة.

- ليبيا: أسطول ناقلات النفط الصهريرية هو أدنى الأساطيل عمرا، إذ يبلغ متوسط عمرها 12,3، ويقل عمر نسبة 67,6% منها عن 9 سنوات ولا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها 20 سنة فما فوق 32,4%. وظلت سفن البضائع العامة أكبر أنواع السفن سنا حيث يبلغ متوسط عمرها 21,5 سنة، وتجاوز عمر 69,5% من السفن 20 سنة.

- موريتانيا: ولا زالت سفن البضائع العامة أكبر أنواع السفن سنا، حيث بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة وكله يقع في الفئة العمرية 20 سنة فما فوق (100%).

- المغرب: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول ناقلات النفط الصهريرية إذ يبلغ متوسط عمرها 9,4 سنة والنسبة المئوية لناقلات النفط الصهريرية التي يقل عمرها عن 9 سنوات لا تتجاوز 51,5% وظلت سفن البضائع العامة أكبر أنواع السفن سنا، حيث بلغ متوسط عمرها 21,5 سنة، وتجاوز عمر 79,6% من السفن 19 عاما، والنسبة المئوية لسفن البضائع العامة التي يقل عمرها عن 9 سنوات لا تتجاوز 2,1%.

- السودان وتونس: تقع سفن البضائع العامة وناقلات النفط الصهريرية جميعها في الفئة الأكثر من 20 سنة (100%) التي بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة.

ب- حسب البلدان:

فالسفن المسجلة في مصر هي الأصغر عمرا حيث متوسط العمر 17,6 سنة، تليها سفن موريتانيا والمغرب 19,1 سنة، وسفن ليبيا 19,3 سنة، وسفن تونس 21,3 سنة، وسفن السودان 22,8 سنة، ثم سفن الجزائر 23,2 سنة.

وتبين من خلال هذا إحلال سفن الحاويات محل سفن البضائع العامة في أساطيل كل من البلدين مصر والمغرب لذلك يلاحظ أن:

مصر: إن عمر 100% من سفن الحاويات يقل عن 9 سنوات مقابل نسبة لا تتجاوز 4,6% لسفن البضائع العامة في هذه المجموعة العمرية، وبالنسبة لسفن البضائع العامة المسجلة في مصر فإن عمر 69,5% يتجاوز 19 سنة، مقابل نسبة 0% لسفن الحاويات في هذه المجموعة العمرية.

- **المغرب:** إن عمر 30,5% من سفن الحاويات يقل عن 9 سنوات مقابل نسبة لا تتجاوز 2,1% لسفن البضائع العامة في هذه المجموعة العمرية، وبالنسبة لسفن البضائع العامة فإن عمر 79,6% يتجاوز 19 سنة مقابل نسبة 25,7% لسفن الحاويات في هذه المجموعة العمرية.

2- تحليل هيكل الأسطول التجاري البحري العربي الآسيوي حسب أعمار السفن:

يقدم الجدول رقم (03) ب بيانات عن متوسط التوزيع العمري للأسطول التجاري العربي الآسيوي حسب أنواع السفن وحسب البلدان.

جدول رقم (1-04): - الأسطول التجاري البحري للدول العربية الآسيوية وفقا لعمر السفينة في 2007

البلد	نوع السفينة	4-0	5-9	10-14	15-19	أكثر من 20 سنة	متوسط العمر
البحرين	ناقلات السوائب	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	سفن الحاويات	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0
	سفن البضائع العامة	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	ناقلات النفط الصهرجية	0,0	99,5	0,0	0,0	0,5	7,1
	أنواع أخرى	36,0	14,3	6,4	3,1	40,2	12,5
	جميع الأنواع	5,9	64,0	1,0	0,5	28,6	11,5
العراق	سفن البضائع العامة	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	ناقلات النفط الصهرجية	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	أنواع أخرى	0,0	0,6	4,9	0,0	94,5	22,8
	جميع الأنواع	0,0	0,2	1,9	0,0	97,8	23,2
الأردن	ناقلات السوائب	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	سفن الحاويات	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	سفن البضائع العامة	0,0	0,0	0,0	24,9	75,1	21,9
	ناقلات النفط الصهرجية	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	أنواع أخرى	1,3	0,0	0,0	1,2	97,5	23,2
	جميع الأنواع	0,0	0,0	0,0	6,6	93,3	23,1
الكويت	ناقلات السوائب	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	سفن الحاويات	0,0	44,0	0,0	0,0	56,0	16,2
	سفن البضائع العامة	0,4	0,0	0,5	0,0	99,1	23,4
	ناقلات النفط الصهرجية	15,2	22,4	0,0	54,9	7,5	13,0
	أنواع أخرى	0,7	0,8	38,1	0,3	60,0	18,8
	جميع الأنواع	12,4	21,0	2,9	44,3	19,5	14,2
لبنان	ناقلات السوائب	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	سفن البضائع العامة	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	ناقلات النفط الصهرجية	0,0	0,0	53,7	0,0	46,3	17,3
	أنواع أخرى	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	جميع الأنواع	0,0	0,0	0,4	0,0	99,6	23,5

17,2	61,9	0,0	0,0	38,1	0,0	سفن البضائع العامة	عمان
17,8	61,3	2,8	15,2	14,2	6,5	أنواع أخرى	
17,8	61,4	2,4	13,3	17,2	5,7	جميع الأنواع	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات السوائب	قطر
12,4	35,3	0,0	0,0	55,7	9,0	سفن الحاويات	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	
4,6	0,1	0,0	26,3	0,0	73,6	ناقلات النفط الصهرية	
6,8	20,5	0,0	0,0	8,5	71,6	أنواع أخرى	
8,0	17,3	0,0	16,4	12,7	53,6	جميع الأنواع	
12,9	35,9	0,0	0,0	64,1	0,0	سفن الحاويات	السعودية
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	
19,8	82,5	0,5	0,0	0,0	17,0	ناقلات النفط الصهرية	
16,2	53,6	1,1	7,4	35,0	3,0	أنواع أخرى	
19,1	75,0	0,4	1,6	15,5	7,5	جميع الأنواع	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات السوائب	سوريا
17,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	سفن الحاويات	
22,5	92,8	2,8	1,8	0,1	2,5	سفن البضائع العامة	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات النفط الصهرية	
20,6	86,4	0,0	0,0	0,0	13,6	أنواع أخرى	
22,6	92,3	3,9	1,5	0,1	2,2	جميع الأنواع	
6,9	0,5	10,8	12,9	38,0	37,9	ناقلات السوائب	الإمارات
16,2	56,0	0,0	0,0	44,0	0,0	سفن الحاويات	
20,1	76,3	2,1	12,6	2,9	6,1	سفن البضائع العامة	
16,2	58,0	3,4	7,3	9,8	21,6	ناقلات النفط الصهرية	
19,5	70,2	11,5	3,5	7,3	7,5	أنواع أخرى	
15,9	53,7	4,6	6,5	19,3	15,9	جميع الأنواع	
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	سفن البضائع العامة	البحرين
23,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ناقلات النفط الصهرية	
19,5	58,6	18,8	19,6	3,0	0,0	أنواع أخرى	
22,5	10,0	4,6	4,8	0,7	0,0	جميع الأنواع	

Source: UNCTAD, review of maritime transport, 2007, PP.139-142.

أ- حسب نوع السفينة:

البحرين: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول سفن الحاويات إذ يبلغ متوسط عمرها 7 سنوات وتقع جميعها في الفئة الأقل من 10 سنوات، أما ناقلات السوائب وسفن البضائع العامة فهي أكبر أنواع السفن سنا حيث بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة، وتقع جميعها في الفئة أكثر من 20 سنة.

العراق: لقد بلغ متوسط عمر كل من سفن البضائع العامة وناقلات النفط الصهرية 23,5 سنة، وكلاهما يندرج في الفئة العمرية الأكثر من 20 سنة.

الأردن: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول سفن البضائع العامة إذ يبلغ متوسط عمرها 21,9 سنة، ويقل عمر نسبة 24,9% منها عن 19 سنة ولا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها 20 سنة فما فوق 75,1%، أما ناقلات السوائب وسفن الحاويات وناقلات النفط الصهرية هي الأكبر سنا حيث بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة.

الكويت: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول ناقلات النفط الصهرية، إذ بلغ متوسط عمرها 13 سنة يليها أسطول سفن الحاويات، إذ بلغ متوسط عمرها 16,2 حيث لا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها أقل من 9 سنوات 44% ويزيد عمر نسبة 56% عن 20 سنة الأكبر سنا ناقلات السوائب وسفن البضائع العامة (23,5 و23,4 سنة).

لبنان: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول ناقلات النفط الصهرية إذ بلغ متوسط عمرها 17,3 سنة، حيث لا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها أقل من 14 سنة، 53,7% ويزيد عمر نسبة 46,3% عن 20 سنة، أما ناقلات السوائب وسفن البضائع العامة هي الأكبر سنا حيث بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة.

عمان: بلغ متوسط عمر سفن البضائع العامة 17,2 سنة، ويقل عمر نسبة 38,1% عن 9 سنوات ويزيد عمر نسبة 61,9% عن 20 سنة.

قطر: أدنى الأساطيل ناقلات النفط الصهرية، إذ يبلغ متوسط عمرها 4,6 سنة يقل عمر نسبة 73,6% منها عن 5 سنوات، ولا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها 20 سنة فما فوق 0,1% وأكبر الأساطيل سنا هي ناقلات السوائب وسفن البضائع العامة، إذ بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة، وكل منها يقع في الفئة العمرية الأكثر من 20 سنة.

السعودية: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول سفن الحاويات حيث بلغ متوسط عمرها 12,9 سنة يقل عمر نسبة 64,1% منها عن 9 سنوات ولا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها 20 سنة فما فوق 35,9%، وتظل سفن البضائع العامة الأكبر سنا حيث بلغ متوسط عمرها 23,5 سنة وكلها تقع في الفئة الأكثر من 20 سنة.

سوريا: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول سفن الحاويات حيث بلغ متوسط عمرها 17 سنة، وتقع جميعها في الفئة العمرية الأقل من 19 سنة، أما ناقلات السوائب وناقلات النفط فهي الأكبر سنا حيث بلغ متوسط عمرها 23,5 وتقع جميعها في الفئة الأكثر من 20 سنة.

الإمارات: أدنى الأساطيل عمرا هو أسطول ناقلات السوائب حيث بلغ متوسط عمرها 6,9 سنة، ويقل عمر نسبة 38% منها عن 9 سنوات ولا تتجاوز نسبة السفن التي يبلغ عمرها 20 سنة فما فوق 0,5%، أما سفن البضائع العامة فهي الأكبر سنا حيث بلغ متوسط عمرها 20,1 سنة وتجاوز عمر 76,3% من السفن 19 عاما.

اليمن: لقد بلغ متوسط عمر كل من سفن البضائع العامة وناقلات النفط الصهرجية 23,5.

ب- حسب البلدان:

فإن السفن المسجلة في قطر هي الأصغر عمرا فمتوسط العمر فيها 8 سنوات، تليها سفن البحرين 11,5 سنة، وسفن الكويت 14,2 سنة، وسفن الإمارات 15,9 سنة، وسفن عمان 17,8 سنة، وسفن السعودية 19,1 سنة، وسفن اليمن 22,5 سنة، وسفن سوريا 22,6 سنة وسفن الأردن 23,1 سنة، سفن العراق 23,2 سنة، ثم سفن لبنان 23,5 سنة.

ويتضح من الجدول إحلال سفن الحاويات محل سفن البضائع العامة في كل من البحرين، الكويت، قطر، السعودية، الإمارات، حيث تم استخدامها في وقت متأخر.

البحرين: يلاحظ أن عمر 100% من سفن الحاويات يقل عن 9 سنوات مقابل نسبة 0,0% لسفن البضائع العامة في هذه المجموعة العمرية. وبالنسبة لسفن البضائع العامة فإن عمر 100% يتجاوز 19 سنة مقابل نسبة 0,0% لسفن الحاويات في هذه المجموعة العمرية.

- الكويت: يلاحظ ان عمر 44% من سفن الحاويات يقل عن 9 سنوات مقابل نسبة 0,0% لسفن البضائع العامة في هذه المجموعة العمرية، وبالنسبة لسفن البضائع العامة فإن عمر 99,1% يتجاوز 19 سنة مقابل نسبة 59,0% لسفن الحاويات في هذه المجموعة العمرية.

قطر: يلاحظ أن عمر 55,7% من سفن الحاويات يقل عن 9 سنوات مقابل نسبة 0,0% لسفن البضائع العامة في هذه المجموعة العمرية، وبالنسبة لسفن البضائع العامة فإن عمر 100% يتجاوز 19 سنة مقابل نسبة 35,3% لسفن الحاويات في هذه المجموعة العمرية.

السعودية: إن عمر 64,1% من سفن الحاويات يقل عن 9 سنوات مقابل نسبة 0,0% لسفن البضائع العامة في هذه المجموعة العمرية، وبالنسبة لسفن البضائع العامة فإن عمر 100% يتجاوز 19 سنة مقابل نسبة 35,3% لسفن الحاويات في هذه المجموعة العمرية.

الإمارات: إن عمر 44% من سفن الحاويات يقل عن 9 سنوات مقابل نسبة 2,9% لسفن البضائع العامة في هذه المجموعة العمرية، وبالنسبة لسفن البضائع العامة فإن عمر 76,3% يتجاوز 19 سنة مقابل نسبة 56,0% لسفن الحاويات في هذه المجموعة العمرية.

ثالثاً: حسب نوعيات السفن :

يتضح من خلال الجدول أن إجمالي حمولة الأسطول التجاري البحري العربي بلغ عام 2005 حوالي 12,3 مليون طن موزعة على نوعيات السفن المختلفة، حيث احتلت سفن ناقلات البترول المرتبة الأولى بـ 6.501 مليون طن وتليها سفن البضائع العامة بـ 2.155 مليون طن ساكن، وفي المرتبة الثالثة سفن الصب بـ 1.378 مليون طن ساكن.

جدول رقم (05-1) : الأسطول التجاري البحري العربي حسب الأنواع المختلفة من السفن (يناير 2005) أكبر

من ألف طن

النوع	العدد	طن ساكن (1000)
ناقلات البترول	175	6501
ناقلات المواد الكيماوية	27	312
ناقلات الغاز الطبيعي	22	716
سفن الصب	45	1378
سفن الحاويات	39	1076
سفن البضائع العامة	450	2155
سفن الركاب	63	109
الإجمالي	817	12261

المصدر: د/ عبد القادر فتحى لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008، ص. 175.

النوع الأول: سفن ناقلات البترول

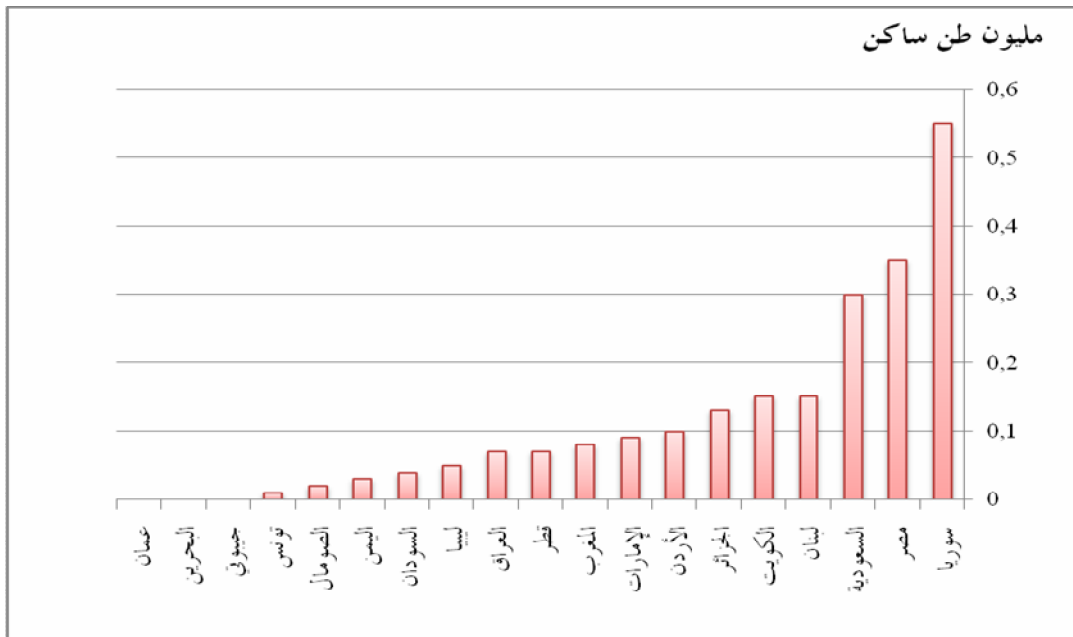
"احتلت سفن ناقلات البترول في الأسطول البحري العربي المرتبة الأولى حيث بلغ إجمالي الحمولة 6,5 مليون طن ساكن ومتوسط الحمولة الساكنة حوالي 37 ألف طن ساكن مقارنة بالمتوسط العالمي وقدره 40 ألف طن ساكن في جانفي 2005".¹

"بلغ متوسط أعمار سفن ناقلات البترول العربية حوالي 19,6 سنة، وهذا يعكس مدى كبر أعمار هذه النوعية من السفن، وتمتلك السعودية والكويت حوالي 69% من إجمالي أسطول ناقلات البترول العربية باعتبارهما أكبر الدول المنتجة للبترول".²

معظم شرائح الأسطول العربي لناقلات البترول من 80-90 ألف طن ساكن وهذا ما يعكس صغر حجم سفن أسطول ناقلات البترول العربية.

النوع الثاني: سفن البضائع العامة General Cargo

الشكل رقم (01-1): أسطول سفن البضائع العامة العربي موزعا حسب الدول في جانفي 2005



المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، مرجع سبق ذكره، 176

تأتي سفن البضائع العامة في المرتبة الثانية بعد ناقلات البترول حيث بلغ إجمالي حمولة سفن البضائع العامة في الأسطول البحري العربي حوالي 2,2 مليون طن ساكن.

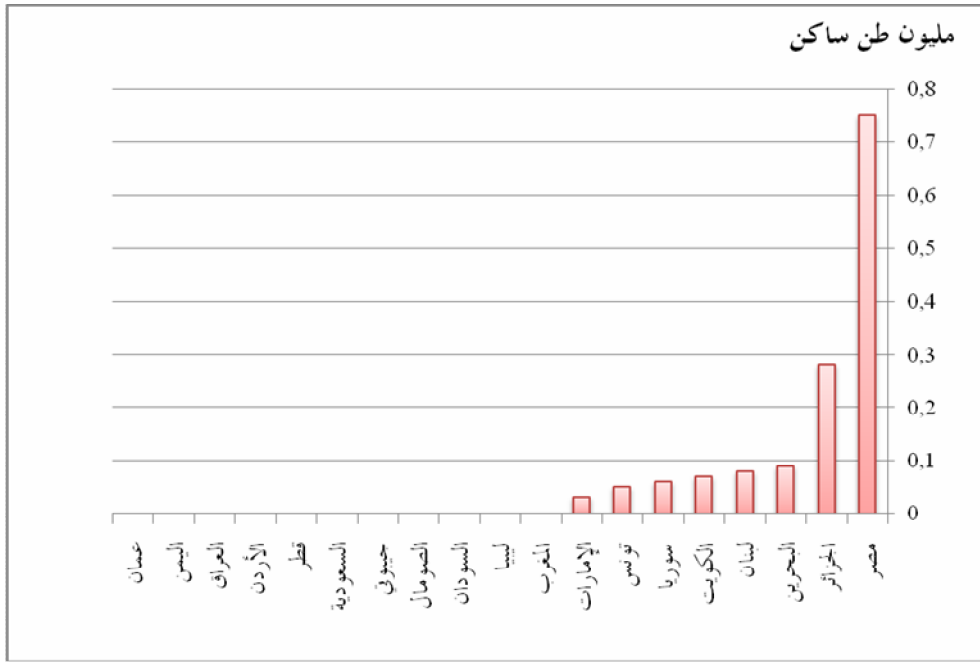
¹ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات و الاندماجات العالمية ، مرجع سبق ذكره ، ص 176.

² رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العمولة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، رسالة ماجستير ، كلية الاقتصاد، جامعة عين شمس، 2005، ص.103.

يحتل الأسطول السوري المرتبة الأولى من حيث إجمالي حمولة الأسطول العربي للبضائع العامة بـ 0,6 مليون طن ساكن، ويليه في المرتبة الثانية الأسطول المصري بإجمالي حمولة 0,36 مليون طن ساكن ثم الأسطول السعودي بحمولة 0,31 مليون طن ساكن. تتركز معظم حمولات أسطول سفن البضائع العامة العربي في نطاق الشريحة الأقل من عشرة آلاف طن ساكن، وهذا ما يعكس صغر حجم هذا الأسطول. بلغ متوسط أعمار سفن البضائع العامة العربية حوالي 31 سنة، وهذا يعكس مدى الشيخوخة التي يعاني منها أسطول سفن البضائع العامة العربي.

النوع الثالث: سفن البضائع الصب

الشكل رقم (02-1): أسطول سفن الصب العربي موزعا حسب الدول في جانفي 2005



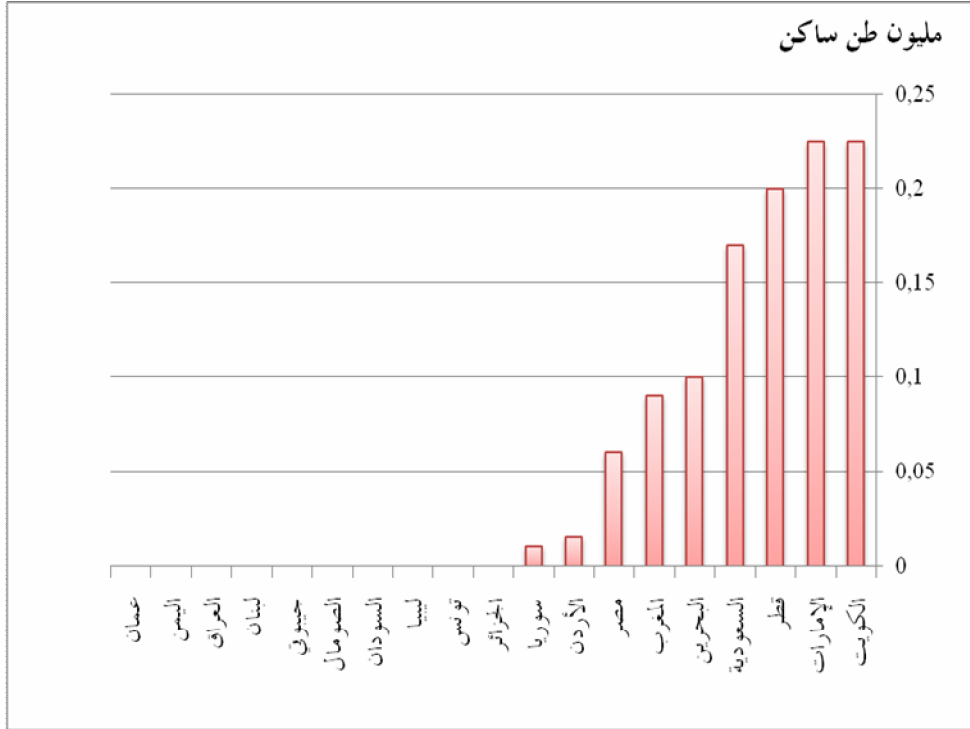
المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات و الاندماجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص 178. تأتي سفن البضائع الصب في المرتبة الثالثة من حيث إجمالي حمولة الأسطول البحري العربي بحوالي 1,4 مليون طن ساكن في جانفي 2005. احتلت مصر المرتبة الأولى من حيث إجمالي حمولة أسطول سفن البضائع الصب العربي بـ 0,74 مليون طن ساكن، وتليها الجزائر بـ 0,29 مليون طن ساكن ثم البحرين بـ 0,09 مليون طن ساكن.

تتركز معظم حمولات الأسطول العربي من سفن الصب في الشريحة الأكبر من 60 ألف طن ساكن.

حوالي 67% من إجمالي حمولة سفن البضائع الصب العربية تعدى أعمارهم 15 سنة.

النوع الرابع: سفن الحاويات

الشكل رقم (03-1): أسطول سفن الحاويات العربي موزعا حسب الدول في جانفي 2005



المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المرجع السابق ذكره، ص 179.

يحتل أسطول سفن الحاويات المرتبة الرابعة من إجمالي حمولة أسطول سفن الحاويات العربي

بـ 1,1 طن ساكن في جانفي 2005 حسب الشكل رقم (03).

تحتل الكويت والإمارات المرتبة الأولى من حيث إجمالي حمولة أسطول سفن الحاويات العربي

بـ 0,23 مليون طن ساكن وتليهما قطر بـ 0,20 مليون طن ساكن. والملاحظ من خلال الشكل أن

معظم حمولات سفن الحاويات العربية تتركز في البلدان الخليجية حوالي 75% من إجمالي حمولة

أسطول سفن الحاويات العربي.

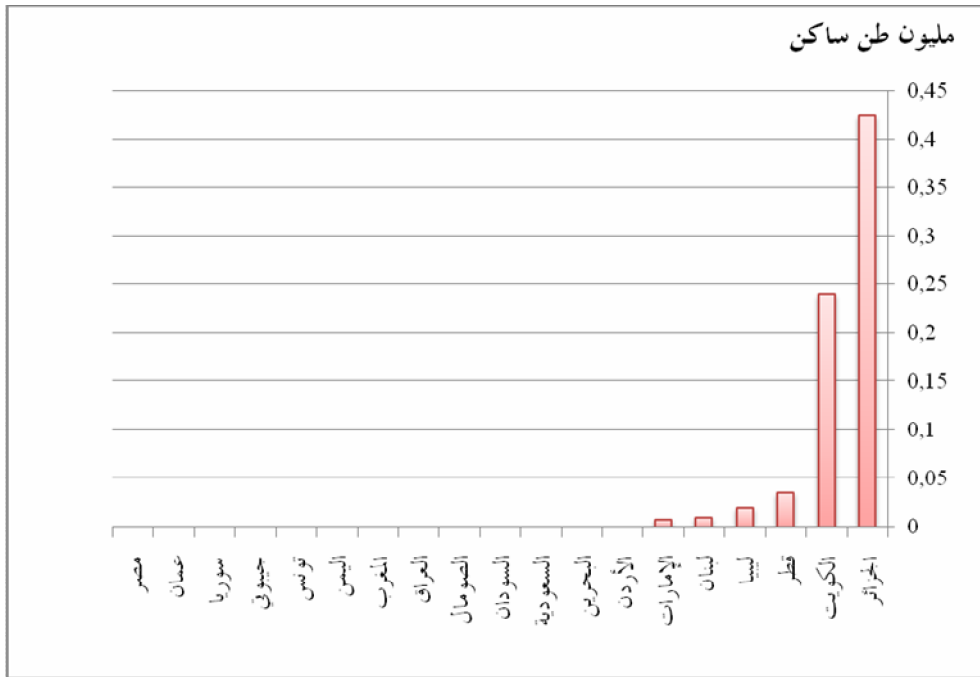
حوالي 63,7% من إجمالي حمولات الأسطول العربي من الحاويات تقع في الشريحة العمرية

الأقل من 15 سنة.

بلغ متوسط أعمار أسطول سفن الحاويات العربي حوالي 14 سنة، وهذا ما يعكس صغر أعمار هذه السفن مقارنة بباقي السفن العربية الأخرى.

النوع الخامس: سفن ناقلات الغاز الطبيعي

الشكل رقم (04-1): أسطول نقل الغاز الطبيعي العربي موزعا حسب الدول في جانفي 2005



المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المرجع السابق، ص.180.

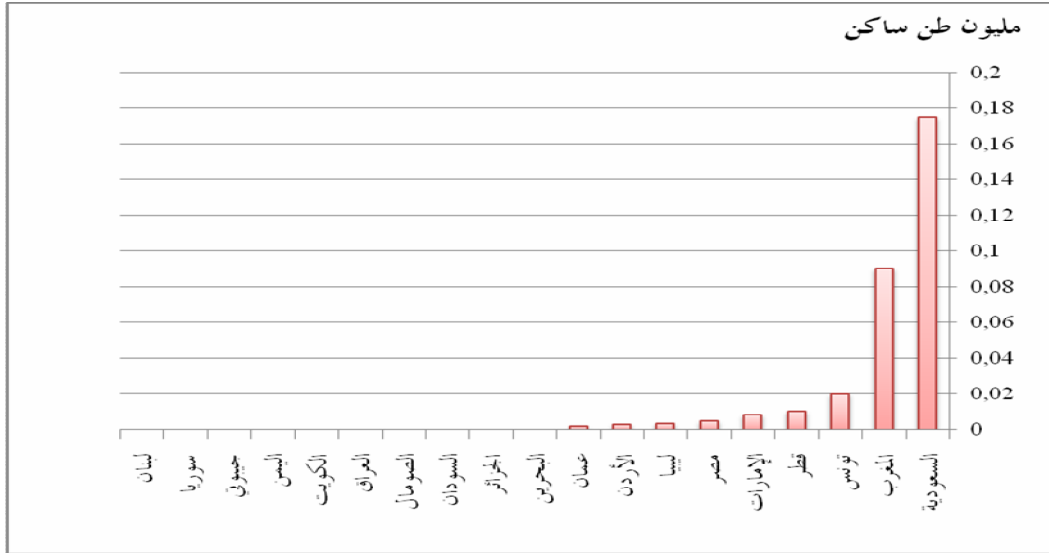
يحتل أسطول سفن ناقلات الغاز الطبيعي المرتبة الخامسة بنسبة 6% من إجمالي الأسطول التجاري البحري العربي.

تتركز معظم حمولات هذه السفن في الجزائر والكويت وقطر وليبيا بنسب متتالية (0,42، 0,24، 0,04، 0,01) مليون طن ساكن، حيث تعتبر الجزائر من الدول الكبرى في المنطقة في إنتاج الغاز الطبيعي.

بلغ متوسط أعمار هذه السفن حوالي 22 سنة تقريبا.

النوع السادس: سفن ناقلات المواد الكيماوية

الشكل رقم (05-1): أسطول ناقلات المواد الكيماوية موزعا حسب الدول في جانفي 2005



المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المرجع السابق ذكره، ص.181.

يحتل أسطول ناقلات المواد الكيماوية المرتبة السادسة بنسبة 3% من إجمالي حمولة أسطول

سفن ناقلات المواد الكيماوية العربي.

تأتي السعودية في المرتبة الأولى من إجمالي حمولة أسطول سفن ناقلات المواد الكيماوية العربي

بـ 0,17 مليون طن ساكن ثم المغرب في المرتبة الثانية بـ 0,09 مليون طن وتليها تونس بـ 0,02 مليون

طن ساكن.

رابعا: طبقا للعلم الذي تحمله السفينة.

جدول رقم(06-1): الأسطول العربي موزعا حسب أعلام الدول العربية (جانفي 2005)

العلم	العدد	حمولة كلية (1000 طن)	حمولة ساكنة (1000 طن)
الكويت	50	2305	3737
مصر	112	1035	1546
السعودية	75	1337	2092
قطر	23	531	760
الجزائر	62	852	914
الإمارات	102	641	846
العراق	17	92	140
سوريا	158	447	649
ليبيا	27	103	92
لبنان	69	191	243
المغرب	44	349	284
البحرين	14	238	344
تونس	18	156	124
الأردن	21	292	428
السودان	5	22	29
اليمن	8	20	28
الصومال	5	3	6
جيبوتي	0	2	2
عمان	5	17	9
إجمالي الدول العربية	815	8633	12273

المصدر: رباب فتحي عبد العزيز، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص. 205.

من حيث عدد السفن تملك سوريا، مصر، الإمارات، السعودية، ولبنان حوالي 63% من

إجمالي أعداد الأسطول العربي.

أما عند توزيع الأسطول العربي بين الدول العربية المالكة له حسب الحمولات نجد أن الكويت

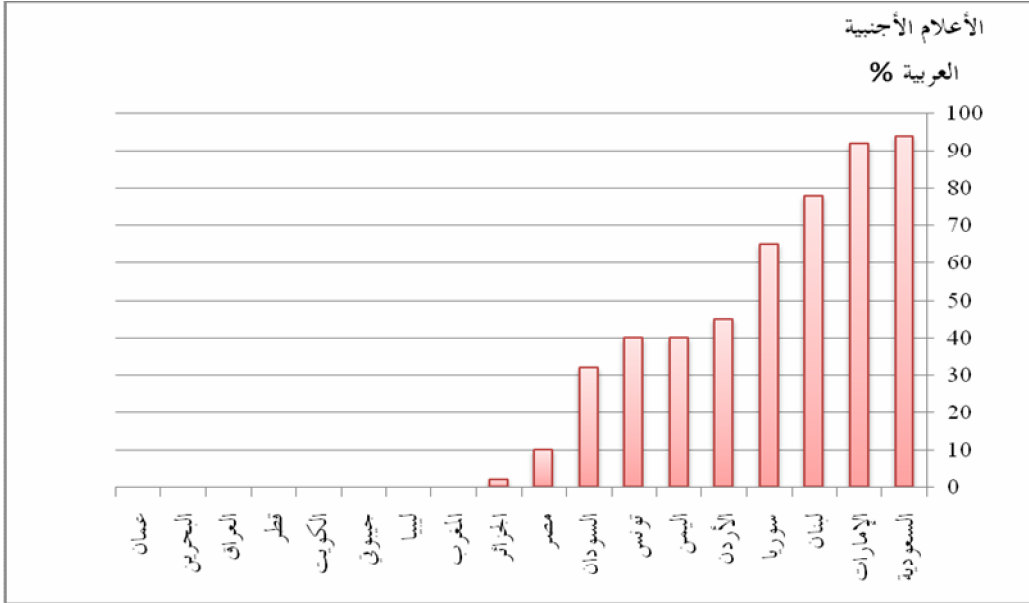
تحتل المرتبة الأولى بـ 3,7 مليون طن ساكن أي حوالي 30,4% من إجمالي حمولة الأسطول العربي

أما السعودية فتحتل المرتبة الثانية وذلك بإجمالي حمولة 2,1 مليون طن ساكن بنسبة 17%، تليها

مصر، الجزائر، الإمارات بنسب حسب الترتيب التالي: 1,5 مليون طن ساكن، 0,9 مليون طن ساكن، 0,8 مليون طن ساكن.

فإجمالي الحمولات الساكنة لهذه الدول الخمسة يمثل 74,4% من إجمالي حمولات الأسطول البحري العربي.

الشكل رقم (06-1): نسبة الأعلام الأجنبية إلى الأعلام الوطنية في جانفي 2005



المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المرجع السابق ذكره، ص.183.

تراوحت نسب الأعلام الأجنبية ما بين 0,3% في الجزائر، 10,5% في مصر، 93,2% في السعودية وهناك بعض الدول مثل المغرب، العراق، ليبيا، تكاد تنعدم فيها السفن التي تحمل أعلام دول أجنبية.

نسبة الأعلام الأجنبية التي تحملها السفن العربية إلى إجمالي حمولات السفن التي يقع مقر الشركة الرئيسي لها في دول عربية بلغت حوالي 67,2% تقريبا.

الجدول رقم (1-07): بعض الدول العربية التي تحمل أعلام أجنبية (التسجيل المفتوح)

البلد	بنما			ليبيريا			جزر البهاما		
	عدد السفن	الساكنة بالآلاف الأطنان	النسبة المتوية	عدد السفن	الساكنة بالآلاف الأطنان	النسبة المتوية	عدد السفن	الساكنة بالآلاف الأطنان	النسبة المتوية
السعودية	12	289	0,1	26	6660	6,9	15	2788	5,5
الإمارات	111	1719	0,8	20	1097	1,1	19	1137	2,3
الكويت	2	109	0,0	1	42	0,0	صفر	صفر	0,0
البلد	جزر مارشال			مالطة			قبرص		
السعودية	3	928	1,9	صفر	صفر	0,0	صفر	صفر	0,0
الإمارات	9	354	0,7	11	310	0,9	11	525	1,8
الكويت	صفر	صفر	0,0	صفر	صفر	0,0	صفر	صفر	0,0
البلد	سانت فنست وجزر غرينادين								
السعودية	1	3	0,0						
الإمارات	18	1,3	1,6						
الكويت	صفر	صفر	0,0						

البلد	عدد السفن	مجموع السجلات المفتوحة والدولية العشرة الرئيسية				
		النسبة المتوية للسفن	الساكنة بالآلاف الأطنان	النسبة المتوية للحمولة	متوسط حجم السفينة	مجموع الأسطول المسيطر عليه وطنيا بالآلاف الأطنان من الحمولة الساكنة
السعودية	57	0,5	10668	2,1	18,7161	11861
الإمارات	199	1,8	5255	1,0	26405	6918
الكويت	3	0,0	150	0,0	50138	4783

سفن تبلغ حمولتها الإجمالية 1000 طن فما فوق

Source: UNCTAD, Review of maritime Transport, 2007, PP42-43.

الجدول رقم (08-1): الدول العربية التي تسيطر على أكبر الأساطيل
الثلاث دول عربية من بين الـ35 التي تسيطر على أكبر الأساطيل في 1 جانفي 2007

البلد	عدد السفن			الحمولة الطنية الساكنة بالآلاف الأطنان				التغيير في النصيب بالنسبة المئوية
	علم وطني	علم أجنبي	المجموع	النسبة المئوية للعلم الأجنبي من المجموع	المجموع كنسبة مئوية من المجموع العالمي	المجموع كنسبة مئوية من المجموع العالمي في 1 جانفي 2006	النسبة المئوية من المجموع	
السعودية	63	87	150	92,00	1,21	1,25	-0,04	
الإمارات	51	315	366	91,12	0,71	0,50	0,21	
الكويت	39	29	68	28,51	0,49	0,56	-0,07	

Source: UNCTAD, Review of maritime Transport, 2007, P34.

صنفت السعودية والإمارات والكويت من بين 35 بلدا الذي يسيطر مواطنوه على أكبر الأساطيل وقد تم التصنيف وفقا للحمولة الطنية الساكنة.

والأسطول الذي تسيطر عليه السعودية والذي تبلغ حمولته الطنية الساكنة 11,9 مليون طن مؤلف كله تقريبا من ناقلات نفط صهريجية أي حوالي 95%، معظمها مسجل في ليبيريا (6,7 مليون طن من الحمولة الساكنة) وجزر البهاما (2,7 مليون طن من الحمولة الساكنة) أي 92% من السفن ترفع أعلاما أجنبية، و8% ترفع العلم الوطني.

وتسيطر شركات أو مواطنون مقيمون في الإمارات على 366 سفينة يبلغ مجموع حمولتها الطنية الساكنة 6,9 مليون طن. ويتضمن هذا الأسطول ناقلات نفط صهريجية تبلغ حمولتها الطنية الساكنة 2,8 مليون طن، وناقلات سواثب جافة تبلغ حمولتها الطنية الساكنة 2,0 مليون طن.

والسفن التي تسيطر عليها الإمارات مسجلة في طائفة واسعة جدا من بلدان العالم بما في ذلك العراق، جزر القمر، والأردن وكيريباس ومنغوليا، جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والصومال وسانت كيتس ونيفيس وتركمانستان، والقسم الأكبر من الأسطول الذي تسيطر عليه الإمارات العربية المتحدة ويرفع علما أجنبيا (91%) يتكون من ناقلات نفط صهريجية تبلغ حمولتها الطنية الساكنة مليون طن وترفع علم جزر البهاما.

أما الأسطول الذي تسيطر عليه الكويت والذي تبلغ حمولته الساكنة 4,8 مليون طن فيتألف إلى حد كبير من ناقلات نفط صهريجية يبلغ مجموع حمولتها الطنية الساكنة 3,2 مليون طن، وكذلك سفن الحاويات تبلغ حمولتها الطنية الساكنة 0,9 مليون طن، وهذه الأخيرة مسجلة في البحرين

والكويت والسعودية والإمارات وقطر، وفي المجموع ترفع نسبة 71 في المائة من الأسطول الذي تسيطر عليه الكويت علما وطنيا.

المطلب الرابع: متوسط الكفاءة الفنية لأساطيل الدول العربية عام 2007

في ضوء تحديد متوسط كفاءة السفن التي وردت أسمائها بتقارير مذكرات التفاهم المختلفة تم مقارنة متوسط كفاءة السفن لكافة الأساطيل للدول العربية وكانت النتائج وفقا للجدول التالي:

الجدول رقم (09-1): متوسط الكفاءة الفنية لأساطيل الدول العربية بناء على تقارير التفتيش المعلنة لمذكرات التفاهم المختلفة الأساسية بالعالم "باريس، طوكيو، حرس الحدود الأمريكي"¹

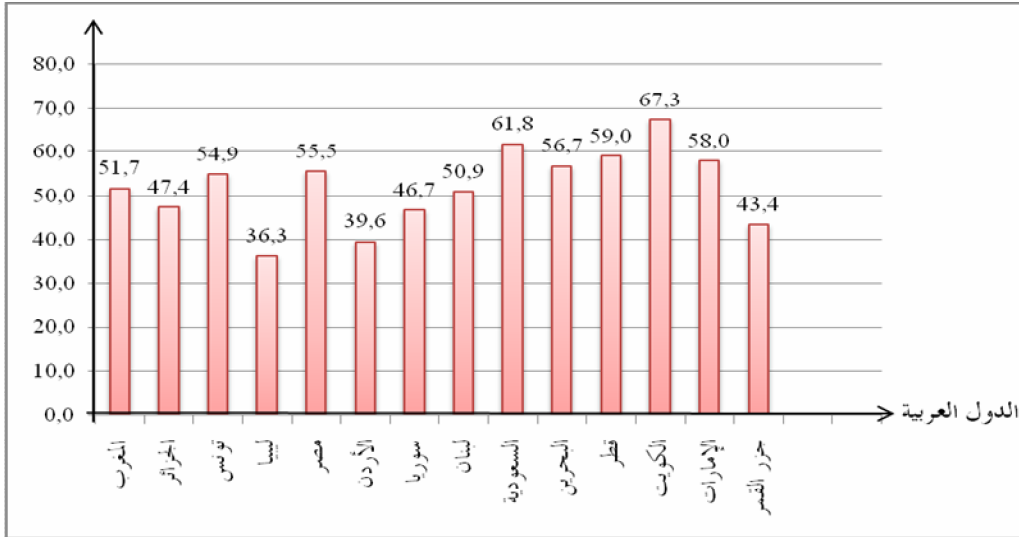
متوسط كفاءة السفن العلم <i>Ship's average performance general (100)</i>	متوسط كفاءة السفن محليا <i>Ship's average performance local (100)</i>	عدد السفن التي تم فحصها <i>N°ships inspected</i>	الدولة (العلم) <i>Country (ship's flag)</i>	مسلسل <i>Ser</i>
67,301	73,007	15	الكويت	1
61,814	66,091	17	السعودية	2
59,023	70,2	10	قطر	
58,136	64,338	10	الإمارات	
56,772	69,67	5	البحرين	
55,504	61,864	32	مصر	3
54,884	67,543	9	تونس	4
51,707	57,629	31	المغرب	5
50,986	59,574	20	لبنان	6
47,388	55,118	22	الجزائر	7
46,724	52,809	40	سوريا	8
43,405	43,81	83	جزر القمر	9
39,568	59,413	4	الأردن	
36,352	45,725	8	ليبيا	

المصدر: معتر عبد المعبود، بورصة الموانئ، مجلة الموانئ العربية، عدد 1 أفريل 2008، ص.71.

¹ مذكرات التفاهم: زيادة كفاءة التحكم والإشراف على السفن الأجنبية الزائرة لموانئها، إن السفينة التي تزور موانئ إحدى دول المذكورة تقع تحت سيطرة دول المنطقة، ولا تستطيع الإبحار خارج المنطقة إلا بعد أن تكون هذه الدول مطمئنة إلى أن هذه السفينة لا تمثل أي خطر على السلامة أو البيئة البحرية.

لم يتم إدراج كل من قطر والإمارات والبحرين والأردن وليبيا في الترتيب بالجدول نظرا لعدم ورود أسمائها بالقائمة الرئيسية بتقارير مذكرة تفاهم باريس لصغر حجم تردد سفنها خلال الأعوام الثلاثة السابقة.

الشكل رقم (07-1): متوسط الكفاءة الفنية لاساطيل الدول العربية



المصدر: معتز عبد المعبود، بورصة الموانئ، مرجع سبق ذكره، ص 71.

تعد دولة الكويت صاحبة أكفأ أسطول تجاري عربي عام 2007 "أكفأ سفينة كويتية «الركب»".¹

المطلب الخامس: تطور وجود أعلام الدول العربية داخل القوائم لمذكرة تفاهم باريس منذ عام

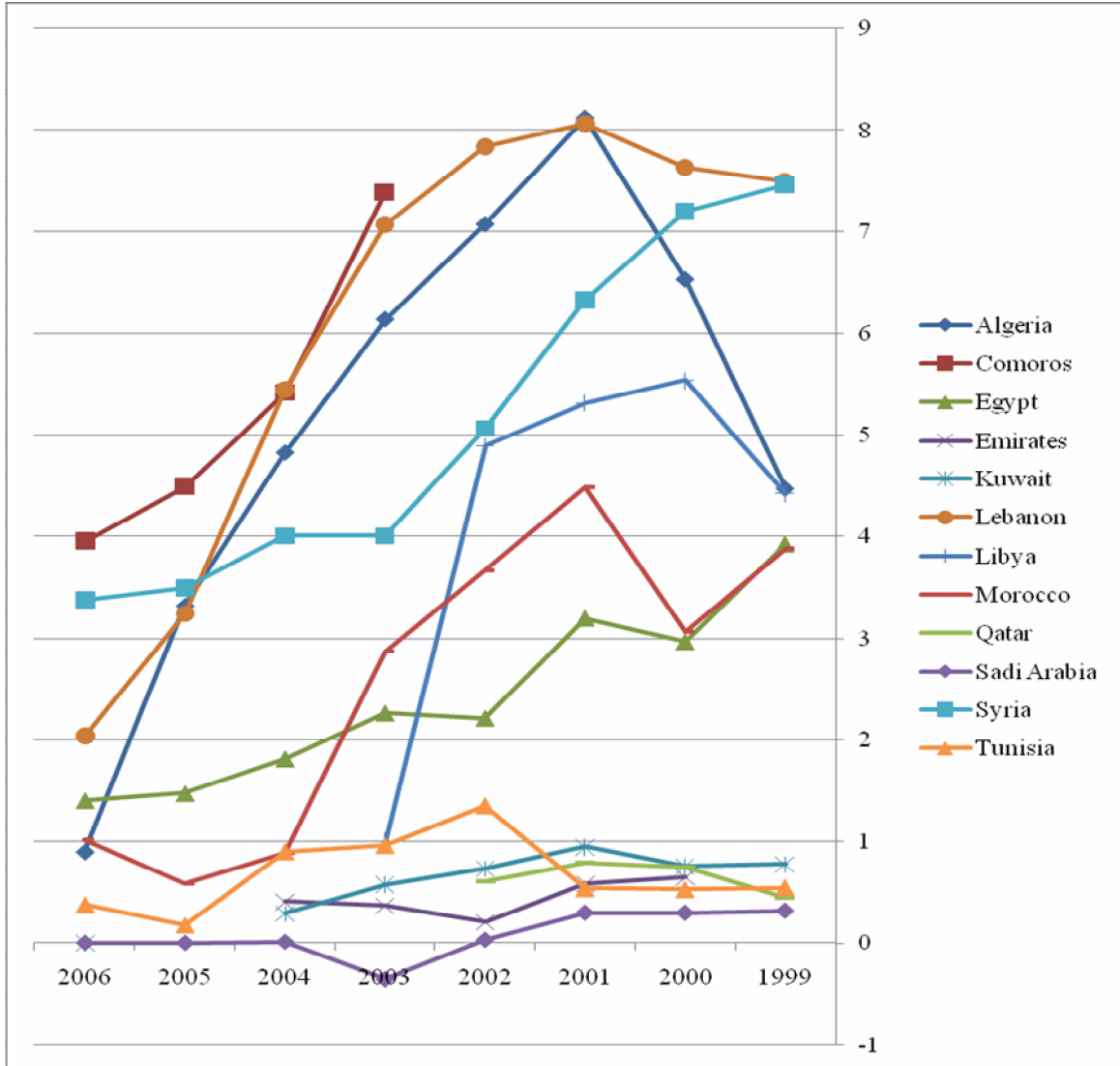
2006-1999

يوضح الجدول رقم (10) ملخص تطور وجود أعلام الدول العربية داخل القوائم السنوية لمذكرة تفاهم باريس منذ عام 1999 إلى عام 2006 مع أهمية ملاحظة أن البيانات التالية تمثل وضع مكان علم الدولة داخل قائمة الاستهداف لمذكرة تفاهم باريس.

¹ مجلة الموانئ العربية، اتحاد الموانئ البحرية العربية، العدد 1، أبريل 2008، ص. 73.

الشكل رقم (08-1): تطور وجود أعلام الدول العربية داخل القوائم لمذكرة تفاهم باريس منذ

عام 1999-2006



المصدر: معتز عبد المعبود، مرجع سبق ذكره، ص 71.

الجدول رقم (10-1): موقع أعلام الدول العربية بقائمة الاستهداف لمذكرة تفاهم باريس (السوداء، الرمادية والبيضاء) خلال الفترة من 1999 وحتى 2006

	القائمة البيضاء: قيمة سالبة
	القائمة الرمادية: قيمة موجبة $1 >$
	القائمة السوداء: قيمة موجبة $1 \leq$
	مستوى خطورة رابع: قيمة موجبة $1 <$ و $2 \Rightarrow$
	مستوى خطورة ثالث: قيمة موجبة $2 <$ و $3 \Rightarrow$
	مستوى خطورة ثاني: قيمة موجبة $3 <$ و $4 \Rightarrow$
	مستوى خطورة أول: قيمة موجبة $4 <$

Report Year	Algeria	Comoros	Egypt	Emirates	Kuwait	Lebanon	Libya	Morocco	Qatar	Sadi Arabia	Syria	Tunisia
1999	4,47	30<	3,93	230<	0,78	7,5	4,42	3,88	0,45	0,32	7,47	0,55
2000	6,53	30<	2,97	0,65	0,76	7,64	5,54	3,07	0,75	0,3	7,2	0,53
2001	8,12	30<	3,2	0,59	0,95	8,07	5,32	4,48	0,79	0,3	6,33	0,54
2002	7,07	30<	2,21	0,21	0,74	7,84	4,9	3,67	0,61	0,03	5,07	1,35
2003	6,14	7,39	2,26	0,37	0,58	7,07	1	2,87	30<	-0,36	4,01	0,96
2004	4,83	5,42	1,81	0,41	0,3	5,45	30<	0,89	30<	0,01	4,01	0,9
2005	3,32	4,49	1,47	30<	30<	3,24	30<	0,59	30<	0	3,5	0,18
2006	0,9	3,95	1,4	30<	0	2,03	30<	1,02	30<	0	3,38	0,38

المصدر: معتز عبد المعبود، مرجع سبق ذكره، ص 72.

يتبين من الجدول رقم (10) والرسم البياني (08) ما يلي:

❖ استقرار وجود أعلام أربعة دول عربية بالقائمة السوداء الصادرة عن مذكرة تفاهم باريس طوال الفترة السابقة (1999-2006)

❖ تراجع علم دول المغرب من القائمة الرمادية لعامي 2004-2005 للقائمة السوداء بتقرير عام 2006

❖ استقرار وجود اسم دولة تونس بالقائمة الرمادية لتراجع إلى القائمة السوداء في عام 2002 لتعود بعد ذلك إلى التصنيف الرمادي

- ❖ خرجت دولة الجزائر ولأول مرة من القائمة السوداء في الفترة من 1999 إلى 2005
- ❖ استمرار دولة المملكة العربية السعودية في التصنيف بالقائمة البيضاء للأعوام 2003 و2005 و2006 بعد خروجها من القائمة الرمادية
- ❖ ظهور دولة الكويت ولأول مرة بالقائمة البيضاء بعد استقرارها بالقائمة الرمادية في الفترة من 1999 إلى 2005
- ❖ لم يرد اسم عدد ثلاثة دول عربية بتقرير عام 2006 نظرا لتراجع تردد سفنها على موانئ دول مذكرة تفاهم باريس عن 30 تردد خلال الثلاث أعوام الأخيرة
- ❖ تزايد تردد السفن التي ترفع علم جزر القمر إلى الموانئ الأوروبية والدولية بمعدل سريع بالرغم من وجودها بالقائمة السوداء لمذكرة تفاهم باريس حيث تزايدت خلال تقارير الأعوام من 2003 وحتى تقرير عام 2006 بنسبة 98,7% وهو ما يؤثر بشكل كبير على تقييم الأسطول البحري العربي.

المبحث الثاني : الموانئ في الوطن العربي.

تتميز الموانئ العربية بموقعها الاستراتيجي المتوسط بين قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا، على البحر المتوسط والبحر الأحمر، والخليج العربي، وعلى طرق التجارة البحرية وممراتها بين الشرق والغرب، بالإضافة إلى وجود معظمها في أهم مناطق إنتاج النفط وتصديره.

"ولقد تسبب الموقع الجغرافي، منذ القدم في ازدهار موانئ عديدة في المنطقة وخاصة الموانئ الواقعة على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر مثل ميناء عدن."¹

أدى التطور التكنولوجي الهائل والسريع الذي اجتاحت العالم في أواخر القرن العشرين والذي شمل السفن ومعدات الشحن والتفريغ ومواصفات الموانئ وما يلزمها من تجهيزات تتناسب مع هذا التطور العالمي، إلى تطوير الموانئ وإلا أصبحت تلك غير قادرة على جذب اهتمام كبار الناقلين البحريين للتعامل معها، مما يجعلها فريسة لاستغلال ملاك السفن القديمة الذين ينتهزون تلك الظروف لتحقيق أكبر المكاسب على حساب اقتصاديات الدول التي لم تطور موانئها مما يؤدي إلى استنزاف موارد تلك الدول ويؤثر سلباً على اقتصادياتها، ومن هنا تبرز ضرورة الاهتمام بتطوير الموانئ العربية وخدماتها الملاحية بما يواكب التطور العالمي حيث أنها تتعامل مع سوق عالمية تجوب فيها الأساطيل مختلف الموانئ العالمية، ولا يمكن التحكم فيها بقرارات سيادية داخلية تلزم الناقل البحري العالمي بالتعامل معها، في حين يمكنه التوقف عن التعامل معها مفضلاً التعامل مع موانئ متطورة تحقق له مصالحه الاقتصادية، هذا بالإضافة إلى مجال شحن البضائع العامة التي أصبحت تشحن داخل حاويات وتنقل على سفن متخصصة ذات حمولات كبيرة.

"وأصبح عنصر الوقت المستغرق في شحن وتفريغ تلك السفن يشكل أهم عناصر التكلفة، مما يتطلب استقبال هذه السفن على أرصفة مزودة بمعدات متخصصة تحقق معدلات شحن وتفريغ مرتفعة، وما يتطلبه ذلك من توفير ساحات ذات حيز مناسب لتخزين الحاويات فور التفريغ، وبالأساليب الحديثة المناسبة."²

¹ محمود الحبر، موانئ الإسكوا، الوضع الراهن والتحديات المستقبلية لإدارة تشغيل الموانئ، نشرة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، استعراض النقل في بلدان الإسكوا، عدد 9، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، ص 14.

² نشرة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATT) على النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، 2001، ص 66.

المطلب الأول: الموانئ البحرية وأنواعها:

أولاً: مفهوم الموانئ:

يوجد أكثر من تعريف للموانئ البحرية، يوضح كل منها واحد أو أكثر من خصائص الموانئ البحرية وفيما يلي أبرز تلك التعريفات:

▪ "مفهوم الميناء باللغة الإنجليزية Port فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة Porta التي تعني بوابة وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري وكذلك الميناء الجوي."¹

▪ "الميناء هو بلد أو مكان بقصد حماية السفن أثناء تراكبها، ويكون في العادة مجهز بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن وتفريغ) وتخزينها، ومزود بوسائط النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه إمكانيات بناء وإصلاح السفن. وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات وتموين السفن من الأغذية والوقود ومطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في أقصر وقت ممكن."²

▪ "الميناء ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر لكنه من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء، بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن والتسهيلات اللوجستية والمجمعات الصناعية وبوابات الأسواق."³

أما في الجزائر فنجد أن القانون العام للموانئ يعرف الميناء حسب المادة (02) إلى غاية المادة (06) بما يلي:

يقصد بالميناء موقعا على ضفة البحر مهياً ومجهز لاستخدامه في عمليات النقل البحري والصيد البحري والترهة، كما أن الميناء يقام على الأملاك العمومية التابعة للدولة وتثبت حدوده بموجب عقد إداري.

¹ قائد عائض العميتلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991، ص 9.

² د/ أيمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية 2009، ص 25.

³ محمد توفيق وسلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر مارادكون 11، الإسكندرية 2009، ص 9.

إن الميناء خدمة عامة يتكون من مجموعة من البيئات والتجهيزات والآلات المنجزة، والصيانة بانتظام والمستغلة بأحسن الشروط الاقتصادية والأمنية.

يخصص الميناء لاستغلال كل أنماط السفن البحرية التي تقوم فيه بإركاب المسافرين وإنزالهم وشحن الحمولات وتفريغها وتموين السفن أو إيوائها أو تصليحها، حيث أن الميناء سيستغل كل سفينة تقدم طلبها وفقاً للنص المنصوص عليها في الأنظمة القانونية ويقدم لها كل الخدمات التي تتطلبها حسب ترتيبها في الوصول والأولويات وبوجه خاص الخدمات التجارية التالية: القيادة والإرشاد والصيانة والرفع، وتموين النشاطات المساعدة المتصلة بالعمليات البحرية والمينائية.

"ومنه يشكل الميناء منطقة عبور للبضائع المنقولة عن طريق البحر، حيث يقبل المستعملون للقيام بعملية تجارية تحت إشراف ورقابة مصالح الأمن الوطني والجمارك والصحة والشرطة المينائية طبقاً لشروط التي تحددها القوانين والأنظمة السارية."¹

يعتبر الميناء نقطة الوصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلي لنقل وعبور البضائع، أو المرفأ الذي تلجأ إليه السفن احتماءً من العواصف، وهناك عنصرين يتكون منهما الميناء:

1- "واجهة بحرية تشمل مساحة مائية مناسبة محمية طبيعياً أو صناعياً إزاء الظواهر الطبيعية مثل: أخطار الأمواج والأعاصير.

2- مساحة أرضية ممتدة تقام عليها الأرصفة والمخازن وتخضع لمعدات التداول ووسائل النقل ومساحة أرضية متصلة بها تدعى الظهير."²

"ومفهوم الميناء أعم وأشمل من المرفأ الطبيعي حيث يتألف الميناء من النطاق الذي يحتضن المرفأ بالإضافة إلى ما يضم من مستلزمات خدمات السفن وكل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والنقل، مثل الأرصفة والروافع والمستودعات والمخازن والطرق الداخلية والمباني وغيرها وهذا يعني أن أي ميناء في العالم لا بد أن يحتضن مرفأً، كما هو الحال في العديد من الموانئ العالمية."³ وفي المقابل توجد عدة مرفأ في العالم بدون موانئ إذ ليس من الضروري أن يتحول كل مرفأ طبيعياً

¹ خليف في أمال، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (CNTM-CNAN)، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 98-1999، ص 76-77.

² د/ هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1984، ص 60.

³ مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996، ص. 325.

إلى ميناء إذا لم تتوفر فيه مقومات اقتصادية وجغرافية أخرى، وقد يكون ذلك بسبب وجوده في مناطق نائية بعيدة عن خطوط الملاحة الدولية، أو وقوعها في مناطق تنتشر فيها الشعاب المرجانية التي تعرقل حركة الملاحة البحرية.

ثانياً : أنواع الموانئ

"تعد الموانئ البحرية أحد أهم عناصر صناعة النقل البحري، فهي تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر، والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر. تتباين الموانئ البحرية من حيث الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفة:"¹

1- من الناحية الطبيعية الجغرافية: يمكن التمييز بين الموانئ ذات المواقع الطبيعية وشبه الطبيعية، وبين الموانئ الصناعية التي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة حيث لا تعطي الأخيرة تسهيلات بحرية للسفن ومن ثم يمكن إقامتها بعيداً عن الشواطئ البحرية.

2- من ناحية الملكية: فهناك موانئ تخضع للملكية الحكومية باعتبارها مظهراً للسيادة الوطنية، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أو الجمارك أو القطاع الخاص وقد تديره شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ.

3- من ناحية الوظيفة: من الممكن تقسيم الموانئ إلى ثلاثة:

أ- "موانئ تجارية: وهي تلك الموانئ المستخدمة في تناول البضائع والخدمات المرتبطة بها
ب- موانئ اللجوء: وهي تلك المواقع البحرية والأماكن التي تنشأ خصيصاً كمكان لجوء آمن مؤقت للسفن في حالة العواصف."²

ج- موانئ عسكرية: ويتم تجهيزها بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.
وتنقسم الموانئ التجارية إلى نوعين:

¹ نشرة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مرجع سبق ذكره، ص.55.

² محمد إبراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة 2002، ص

- "موانئ تجارية عامة: وتكون مجهزة لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية.
- موانئ تخصصية: وتكون مخصصة ومتخصصة في خدمة نوعية معينة من البضائع، مثل الموانئ التعدينية وموانئ البترول والموانئ السياحية.¹
- تتوقف كفاءة الميناء على العوامل الأربعة التالية:
- "طاقة الرصيف: يمكن قياس طاقة الرصيف بالميناء بنقل و شحن أو تفريغ وسحب أكبر كمية من البضائع في أقل زمن ممكن، وكلما ارتفع معدل نقل وسحب البضائع مع إمكانية زيادة معدلات الشحن والتفريغ ارتفعت إنتاجية الرصيف.
- إمكانية التخزين: تتوقف إمكانية المخزن على مساحته وطاقته الاستيعابية، ومدى استغلال أكبر قدر من هذه المساحة لتخزين البضائع وزيادة دورتها في المخزن.²
- طاقة وسائل النقل المختلفة: من الممكن قياس وسائل النقل من سيارات وسكك حديدية ونقل هجري بطريقتين: إما بكميات البضائع الممكن شحنها أو تفريغها من وسائل النقل في أقل زمن ممكن محسوبة بالطن، أو بعدد وسائل النقل الممكن شحنها أو تفريغها في فترة حسابية معينة، في أقل وقت ممكن.
- طاقة العمال: يمكن حساب طاقة العمالة من خلال معادلة تمثل متوسط إنتاجية العامل.
- المطلب الثاني: الموانئ من مركز النقل إلى قاعدة لوجستية**
- شهدت الخمسين سنة الأخيرة تطوراً عميقاً في مفهوم ودور الموانئ البحرية، فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ في حد ذاته (المنطقة المجاورة له) وإنما امتد هذا النشاط براً في كل المنطقة المحيطة بالميناء.
- ولقد امتد هذا التطور إلى نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية ولقد تحقق هذا التطور من خلال ثلاثة مراحل:

¹ زيزي حسن محمد زيدان، أثر الإدارة اللوجيستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة مينائي الإسكندرية وبرشلونة)، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2003، ص9.

² د/ هارون أحمد عثمان، نقل التجارة الدولية بالسفن النظامية الحلول والمشاكل، منشأة المعارف، 1984، ص 10-12.

أولاً: موانئ الجيل الأول: الموانئ التقليدية:

"كانت هذه الموانئ فيما قبل الستينات وما زالت موجودة حتى الآن وتمثل أغلبية موانئ الدول النامية وانشصر دورها على تداول البضائع الصادرة والواردة فقط دون أية أنشطة إضافية أي كمراكز للنقل فقط."¹

"وتتسم سياسة وإستراتيجية واتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها إستراتيجية محافظة تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق ومدى أنشطة موانئ هذا الجيل عن أن الميناء مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع والنقل البحري وتركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصفة دون اهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف."²

ثانياً: موانئ الجيل الثاني: الموانئ الصناعية:

"ظهر هذا النوع من الموانئ في بداية السبعينات، حيث اتخذ دور الموانئ بعدا إضافيا كمركز للنقل والخدمات التجارية، والصناعية وامتدت رقعة الميناء إلى مناطق الظهير لتغطية الاحتياجات التصنيعية."³

تتميز سياسة وإستراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية على أساس تصور، عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية.

يختلف التنظيم في موانئ الجيل الثاني عن موانئ الجيل الأول ويتسم بالتالي:

أ- "علاقات وثيقة مع شركائها في النقل والتجارة الذين شيّدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء.

ب- علاقات وثيقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يخص الأراضي وشبكات الطرق الخاصة بالنقل البري.

ج- التكامل بين مختلف الأنشطة والخدمات بالميناء لمسيرة تزايد كمية البضائع وسرعة دوراتها عبر الميناء."⁴

¹ إيهاب محمد خليل النحرابي، الأهمية الاقتصادية لسفن الحاويات الرافدية في نظام النقل بالحاويات بالتطبيق على مصر، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية 2001، ص 86.

² إيهاب النحرابي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2009، ص 5.

³ المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، ماردكون 11، مرجع سبق ذكره، ص 10.

⁴ أيمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 275.

ثالثا : موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية:

"بدأ ظهور هذا الجيل مع بداية عقد الثمانينات ومع نمو حركة التجارة العالمية وارتفاع نسبة التحوية العالمية وانتشار مفهوم النقل متعدد الوسائط."¹

واعتمد هذا الجيل من الموانئ على الأرصفة المتخصصة والتي تعمل من خلال منظومات معلومات متطورة، و تتميز سياسة واستراتيجية هذه الموانئ بالدينامكية.

"إن الأنشطة والخدمات في هذه الموانئ تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل، وتنقسم الأنشطة والخدمات التي تتوفر بهذه الموانئ إلى الأربع فئات التالية:"²

1- تقديم خدمات الميناء التقليدية:

إن هذا الجيل ما زال مستمرا في تقديم الخدمات التقليدية لموانئ الجيلين الأول والثاني وما زالت الخدمات تعتبر عنصرا أساسيا في أنشطة الموانئ مع تطوير أساليب تقديمها حيث أصبحت تقدم من خلال المفاهيم اللوجستية ومراكز التوزيع.

2- الخدمات الصناعية والبيئية:

تشمل هذه الخدمات الأعمال الفنية مثل إصلاح وصيانة السفن والخدمات الهندسية الأخرى، وتعتبر هذه الخدمات عنصرا هاما في تكامل خدمات الميناء، وتوفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية بما يعني خفض نسبة المخاطرة الاقتصادية للمعدات ووسائل النقل المختلفة.

3- الخدمات الإدارية والتجارية:

يقدم هذا الجيل خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية أو الإدارية أو المعلوماتية نتيجة لتعاظم حجم التجارة الدولية وما نتج عنه من نقل كميات هائلة لنوعيات البضائع المختلفة على محاور نقل متعددة ما بين دول العالم المختلفة، ولضمان انسياب حركة النقل بكل دقة.

ولم تعد هذه الموانئ تعترف بالحدود الزمنية لأعمال الميناء، حيث أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يوميا ومستمرة خلال أيام الأسبوع.

¹ محمد إبراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر، مرجع سبق ذكره، ص 235.

² إيهاب محمد خليل النحراوي، الأهمية الاقتصادية لسفن الحاويات الرافدية في نظام النقل بالحاويات بالتطبيق على مصر، مرجع سبق ذكره، ص 85.

كما عملت على تطوير الموارد البشرية التي أصبحت ضرورية للتعامل مع الأساليب الإدارية وأنظمة المعلومات.

4- عمل الميناء كمركز للتوزيع واللوجستيات:

تم مزج وإدماج جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال وأنشطة الميناء، كما أصبح من المهام الرئيسية للميناء العمل كمركز للتوزيع.

المطلب الثالث: المقومات الأساسية للموانئ البحرية العربية:

نظراً لدور الموانئ البحرية في نمو وحركة التجارة الخارجية للدول العربية وفي دعم اقتصادياتها ومساهماتها في الاقتصاد العالمي فمن المهم التعرف على أوضاع بعض الموانئ البحرية العربية من خلال دراسة النواحي التشغيلية والفنية من الخصائص الرئيسية والإمكانيات المتاحة لكل ميناء. أولاً: النظام الإداري للميناء.

تم تصنيف نظام إدارة الموانئ في العالم إلى أربعة أنماط إدارية مختلفة وهي:

النمط الأول: الإدارة الكاملة لجميع مرافق الميناء.

النمط الثاني: إدارة الميناء بنظام حيازة الملكية.

النمط الثالث: إدارة الميناء المجهز.

النمط الرابع: الإدارة المتكاملة للميناء بواسطة القطاع الخاص.

"إن نمط الإدارة الملائم لإدارة الميناء في ظل التطورات الراهنة تحدده عدة عوامل مختلفة مرتبطة بالوضع السياسي والاقتصادي والاجتماعي للدولة ومركزها و تصنيفها الإقتصادي من حيث كونها دولة متقدمة أو نامية أو نفطية"¹ والموقع الجغرافي للميناء وخطط الدولة للتنمية.

¹ د/ إيهاب النحرأوي ، موانئ الخليج العربي (القدرة التنافسية) ، مرجع سبق ذكره ، ص 106

الجدول رقم (1-11): الأنماط الإدارية المطبقة بالموانئ العربية:

البلد	عدد الموانئ	من حيث التبعية	نظام الإدارة المطبق
الجزائر	10	- 6 حكومية. - ميناء الغزوات والجزائر تبعية مشتركة بين الحكومة وقطاع الأعمال. - ميناء بجاية قطاع الأعمال.	نظام الإدارة الكاملة للميناء
مصر	13	- حكومية	- 10 موانئ تطبق نظام الإدارة الكاملة للميناء - ميناء السويس وشمال السخنة يطبقان نظام حيازة الملكية - ميناء الطور نظام الميناء المجهز
سعودية	8	- 7 حكومية - ميناء الملك عبد العزيز بالدمام تبعية مشتركة بين قطاع الأعمال العام والخاص	- 5 موانئ تطبق نظام حيازة الملكية (جدة الإسلامي، الملك عبد العزيز بالدمام الملك فهد الصناعي ينبع، الجبيل التجاري) - ميناء ينبع التجاري بنظام إدارة الميناء المجهز
سلطنة عمان	3	- ميناء السلطان قابوس ذو تبعية حكومية - ميناء صحاري الصناعي، ميناء صلالة للقطاع الخاص.	- ميناء السلطان قابوس يطبق نظام إدارة الميناء المجهز - ميناء صحاري الصناعي نظام حيازة الملكية
الإمارات	1	- ميناء زايد ذو تبعية حكومية	- يطبق نظام الإدارة الكاملة للميناء
الأردن	1	- ميناء العقبة تبعية حكومية.	- إدارة وتشغيل ميناء الحاويات من طرف شركة AP MOLLER الدنماركية لمدة عامين وبعدها تم توقيع شراكة لمدة سنة.

المصدر: المجموعة البحثية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية لدراسة ميدانية جامعة الدول العربية، القاهرة، 2006، ص 214-218. بيانات تم استخراجها من طرف الباحثة.

ثانياً: الأرصفة والغطاس بالموانئ البحرية العربية:

إنّ التغيرات التكنولوجية والتطور المتلاحق في مجال السفن من حيث أبعادها الرئيسية في الطول والعرض والغطاس كان لها أثرها على الموانئ ومحطات الحاويات.

حيث أصبح وجود المعايير للمفاضلة مابين الموانئ المتاحة أمراً لا مفر منه بالنسبة لشركات

النقل البحري العالمية وأهم هذه المعايير:

– طول الأرصفة بالميناء.

– السعة التخزينية للميناء وعمق الساحات المتاحة خلف جسم الرصيف.

– عمق المياه بالميناء.

– سرعة التفريغ والتحميل بالميناء.

إن عدد تردد السفن على الموانئ يزداد طردياً مع قدرة وتوافر المعايير السابقة.

ميناء الجزائر:

الجدول رقم (12-1) : بيانات تفصيلية للأرصفة بميناء الجزائر.

العمق (م)	طول الرصيف (م)	Nombre de poste	رقم الرصيف	نوع الرصيف	العدد	الطول الإجمالي للأرصفة	
2.70	140	01	1	لصيد الأسماك	4-1	8609.8	
5.90	38	01	2				
3.75	121	01	3				
6.00	278	01	4				
6.5	174	01	5	بضائع عامة	16		
9.6	137	01	6	بضائع عامة			
6.8	185	01	7	بضائع عامة			
8	262.5	02	8	بضائع عامة			
9.2	288	02	9	بضائع عامة			
10.00	125	01	10	بضائع عامة			
9	300	01	11				
8	140	01	12				
7	166.8	01	13	للخدمة			
10	175	01	14	للخدمة			
7.3	124	01	15	للخدمة Remorqueur			

8.3	216	02	16	للخدمة Remorqueur	3
7.3	221.5	01	17	بضائع عامة	
7.3	276	02	18	للحاويات والبضائع الأخرى	
6.3	110	01	19	للحاويات والبضائع الأخرى	4
8	300	02	20	بضائع عامة	
6.5	190	02	21	بضائع عامة	
8.4	555.8	03	22	بضائع عامة	
8.8	145	01	P22	للحاويات فقط	
7	360	03	23	بضائع عامة	
9	145	01	P23	بضائع عامة	
6	207	02	24/25	بضائع عامة	
6	398	02	26	للحبوب والوقود	
10.5	337	02	30	للحاويات فقط	
9.5	459.7	03	31	للحاويات والبضائع الأخرى	
7	173	01	32	بضائع عامة	
9	435	03	33	للحاويات فقط	
9.5	171	01	34	للحاويات فقط	
9	475	03	35	للحبوب فقط	
7	170	01	36	بضائع عامة	
10.3	610	03	37	المنتجات النفطية	
	8609.80		36		

المصدر: مؤسسة ميناء الجزائر.

يبلغ عدد الأرصفة بميناء الجزائر 36 وطولها الإجمالي 8609,80م، منها 3300م للبضائع العامة، وأكثر من 1000م للحاويات، 682م للإصلاحات، 610م للمنتجات النفطية، 577م لأسطول الصيد وباقي الأرصفة متخصصة في الحبوب، الحاويات، الوقود والركاب وبأقصى غاطس 10.3م.

- وتتخصص الأرصفة من 1-4 لصيد الأسماك بطول 577م.

- و16 رصيف لخدمة البضائع العامة بأطوال 125 - 556م وبأعماق من 6م - 10م وهي: (25/24، 5، 21، 7، 36، 32، 23، 17، 8، 20، 22، P23، 9، 6، 10)

- 4 أرصفة للخدمات وهي 15، 16، 13، 14.
- "وفي عام 1998 تم افتتاح محطة الحاويات بمساحة 17 هكتار وتحتوي على رصيف بطول 660م للرسو و4 محطات بأعماق تتراوح من 9-11 م ، ومحطة الحاويات للتحميل والتفريغ بمساحة 4.8 ألف م²، وورشنة الصيانة بمساحة 2000 م¹
- ولدى الميناء 2 أحواض جافة (Cales séchés – Dry docks) وأكبر حوض بطول 136م وعرض 18,5 م وبعمق 8م وأصغر حوض بطول 74م وعرض 15,5م.
- ومساحة تخزين بحوالي 28 هكتار منها 16 مستودع بمساحة 4.9 هكتار بطاقة تصل إلى 120 ألف طن من البضائع، و12 هكتار للساحات المفتوحة بطاقة تقدر ب 800 ألف طن .
- ولديه صومعة الحبوب silo à grains بسعة 20 ألف طن، وأحواض جافة لإصلاح السفن.
- وأقصى حجم للسفينة هو أكثر 500 قدم في الطول.
- المساحة الأرضية 162 هكتار.
- المساحة المائية 184 هكتار.
- عمق مياه القناة (21.6 - 22.9م).
- عمق مياه المرسى (14 - 15.2م).
- "سجل ميناء الجزائر دخول 2509 سفينة وخروج 2525 سفينة عام 2009 أي مجموع 5034 سفينة"².

¹ http://www.worldportsource.com/ports/commerce/DZA_Port_ofalgiers_1419.php.

² مؤسسة ميناء الجزائر.

ميناء وهران:

الجدول رقم (1-13): بيانات تفصيلية للأرصفة بميناء وهران:

نوع الرصيف	عمق الرصيف (م)	طول الرصيف (م)	Longueur poste à quai	رقم الرصيف	إسم الرصيف
البضائع العامة - Homogènes	9.15	390	م130	4	Sénégal
	9.15		م130	5	
Car-Ferries	7.00	270	م130	6	Conakry
	8.20		م140	7	
بضائع عامة - Homogènes	7.60	140	م140	8	Cadix
البضائع العامة - Homogènes	7.50	240	م120	9	Casablanca
	12.00		م120	10	
الحبوب	7.50	420	م50	11	Safi
	12.00		م370	12	
البضائع العامة - Homogènes	7.50	220	م110	14/13	Dunkerque
	9.00		م110	15	
الحبوب	10.00	200	م200	16	Dakar
بضائع عامة - Homogènes	12.00	380	م190	17	Dar Essalem
	9.00		م190	18	
Bitumes	8.00	120	م120	19	Skikda
المنتوجات النفطية	9.00	344	م172	20	Ghazaouet
	10.50		م172	21	
البضائع العامة - Homogènes	12.00	130	م130	22	Gènes
	10.50	350	م110	23	Gabés
البضائع العامة	10.50		م120	24	
	9.00		م120	25	
الحاويات	8.50	200	م100	26	Sfax

	8.50		100م	27	
	9.00		133م	28	
الحاويات	10.00	399	133م	29	Hambourg
	12.00		133م	30	
الحاويات	12.00	150	150م	31	Havane
الحاويات	11.00	140	140م	32	Havre

المصدر: مؤسسة ميناء وهران EPO.

- يصل الطول الإجمالي لأرصفت الميناء إلى 4093م وبأقصى غاطس يبلغ 12م ولدى الميناء 7 أحواض.
"سجل ميناء وهران دخول 1246 سفينة منها : 187 C/F ، 185 RO/RO ، 458 Cargos ، 291 Portes-Conteneurs ، 48 Céréaliers ، 7 Pétroliers ، 35 Bitumiers ، 13 Huiliers ، 15 Tankers ، 07 Autres"¹

المساحة الأرضية 72 هكتار والمساحة المائية 122 هكتار.

- عمق مياه القناة (9.4-10م).

- عمق مياه المرسى (11-12.2م).

- أما بالنسبة لمتوسط العمل للموانئ الجزائرية ترجع معظمها إلى الأحوال الجوية السيئة، ففي ميناء وهران تصل إلى 10 يوم في السنة.

مصر:

يقدر طول الأرصفة البحرية بالموانئ المصرية حوالي 29451م و يأتي ميناء الإسكندرية في المقدمة بطول 7583م، و ميناء الطور في المؤخرة بـ75م وهو طول الرصيف الوحيد.

"وأقصى غاطس يمثله عمق ميناء الدخيلة بـ22,14م يليها عمق المياه بميناء السخنة 17م، أما متوسط عدد الأيام توقف العمل بالميناء تتراوح من 5-10 أيام بسبب الأحوال الجوية غير المواتية."²

¹-Bilan ANNUEL 2010, Entreprise portuaire D'Oran Direction capitainerie janvier 2011, p2.

² المرجع السابق، ص223-225.

- ميناء الإسكندرية:

جدول رقم (1-14): بيانات تفضيلية لأرصفت ميناء الإسكندرية:

ملاحظات	العمق (متر)		الطول (متر)	نوع الرصيف	رقم الرصيف
	إلى	من			
	5.5	5.5	289.6	بضائع عامة	1/5
	6	6			2/5
	6	6			3/5
	5.5	5.5			4/5
	6.4	6.4	68.9	بضائع عامة	9
	7.9	7.9	132	بضائع عامة	10
	8.8	8.8	129.8	بضائع عامة	11
	9.00	8.5	101.5	بضائع عامة	12
	8.8	8.8	145.1	بضائع عامة	13
	9.8	9.8	182.9	بضائع عامة	14
	9.8	9.8	215.2	ركاب	16
	9.8	9.8	102	ركاب	18
	9.1	9.1	30.5	دحرجة	26/25م
	11.3	11.3	483.4	ركاب	20
	11.3	11.3			22
	10.7	10.7			24
	9.1	9.1	157	بضائع عامة	25
	9.1	9.1	137.2	بضائع عامة	26
	10.7	10.7	243.8	بضائع عامة	27
	10.7	10.7			28
	9.7	9.7	335.3	بضائع عامة	35
	9.7	9.7			36
	9.7	9.7			37
	9.1	9.1	116.7	بضائع عامة	38
	9.7	9.7	280.4	بضائع عامة	39
	9.7	9.7			40
	9.7	9.7	167.6	بضائع عامة	41
	7.3	7.3			42
	7.3	7.3	222.5	بضائع	43
	6.4	6.4	152.4	بضائع	44
	5.2	5.2	76.2	بضائع	56

9.7	9.7	167.6	بضائع	82
9.4	9.4	324.9	حربي	46
9.4	9.4			47
12.8	12.8	548.6	حاويات	49
				51
				53
				54
				61
8.5	8.5	426.7	فحم	62
8.5	8.5			63
10.1	10.1			64
9.1	9.1			65
9.7	9.7	365.7	بضائع عامة	66
9.7	9.7			67
9.7	9.7			71م
10	10	365.8	محطة الحاويات	72
11.8	11.8			73
11.8	11.8			74
8.5	8.5			167.6
9.7	9.7			189
13.7	13.7	335.3	حبوب	1/85
9.1	9.1	61	بضائع	2/85
7.9	7.9	130.7	مواشي	86
10	10	239.6	بترو	1/87
10	10	137.8		2/87
10	10	150.2		3/87
10.4	10.4	150.2		4/87
10.4	10.4	94		5/87
10	10	--	الخردة	55

المصدر: دليل الموانئ البحرية (التجارية والتخصصية)، بنك معلومات النقل البحري، 2010، ص 24.

- إجمالي المساحة 8.4 كم²

- المساحة المائية 6.8 كم²

- المساحة الأرضية 1.6 كم²

وقسم الميناء إلى 6 مناطق:

المنطقة الأولى: من 1 إلى 16/14 وتستخدم الأرصفة 5، 9، 10، 11، 12، 13، 14، 16/14 في شحن

وتفريغ البضائع العامة، والأرصفة 13، 14، 16/14 لاستقبال سفن الرورو.

المنطقة الثانية: تقع بين أرصفة رقم 16 ورقم 28 وهي خاصة بالبضائع الموحدة، بضائع الرورو، محطة

الركاب، بضائع الصب المعبأة.

المنطقة الثالثة: "تشمل الأرصفة والمساحات، فبالنسبة للأرصفة عددها 13 وهي من رصيف 35 إلى 47 بإجمالي أطوال 1610م وعرض كلا منها 22م ويتم تداول البضائع العامة والصب مع استغلال رصيف 40 لسفن العبارات رورو"¹ والمساحات المؤجرة 7 بمساحة 64778م².

المنطقة الرابعة: وهي بين رصيفي 49-67 ويتم فيها تداول الحاويات، الإسمنت، الفحم، الأسمدة، البضاعة العامة، أخشاب...

وتستخدم الأرصفة من 49-54 للحاويات ومجموع أطوالها 732م.

وتستخدم الأرصفة 62، 63، 64 لتفريغ الفحم ومجموع أطوالها 365م بعمق بين 8.5-10.4م وأما الأرصفة 65، 66، 67. بمجموع أطوال 426م للأسمدة والإسمنت.

المنطقة الخامسة: تشمل الأرصفة من 71-85 وتستخدم في بعض البضائع العامة والأخشاب.

المنطقة السادسة: وتشمل رصيف 86 لتفريغ المواشي، ورصيف 87 تموين السفن بالوقود، ورصيف 1/87، 2، 3، 4، 5 بطول 832م وبعمق من 10.6-10.37م لاستقبال زيت الطعام والمنتجات البترولية وخدمات تموين السفن وتصدير خام البترول، ورصيف 86 يستخدم للمواشي.

يوجد بالميناء: حوض الترسانة الجديد، وحوض الترسانة القديم، والحوض العائم.

- أكبر سفينة يمكن استقبالها ذات حمولة 168000 طن.

"أقصى طول للسفينة 992.91م، وأقصى عرض 36.58م، وأقصى غاطس 14.8م"²

- وبالنسبة لعدد أيام توقف العمل بالميناء من 5 إلى 10 أيام بسبب سوء الأحوال الجوية.

- وبالنسبة لترددات السفن استقبلت الموانئ المصرية 20278 سفينة عام 2009.

¹ دليل الموانئ البحرية (التجارية والتخصصية)، بنك معلومات النقل البحري المصري 2010، ص 20.

² د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 360

ميناء بورسعيد:

الجدول رقم: (1-15): بيانات تفصيلية عن أرصفة المحطة

الوصف	رصيف الحاويات (م)	رصيف الرورو (م)	رصيف الروافد (م)
الطول	950	42	400
العمق	14	8.2	9.2
الغاطس	13.2	7.4	8.2

المصدر: شركة بور سعيد لتداول الحاويات والبضائع.

السعودية:

يقدر طول الأرصفة البحرية للموانئ السعودية بحوالي 40790م، ويأتي ميناء جدة الإسلامي في مقدمة الموانئ من حيث طول الأرصفة بـ11451م أي (28%) من مجمل الأرصفة البحرية في السعودية اما ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل يحتل المركز الأخير بطول إجمالي للأرصفة 5853م. و يعتبر أطول رصيف مفرد موجود في ميناء الملك فهد الصناعي ينبع بطول 490 م للرصيف ثم يأتي رصيف الميناء الملك عبد العزيز بالدمام بطول 240 م.

و يصل أقصى عمق للمياه أمام الأرصفة في ميناء الملك فهد الصناعي ينبع الى 32م ويصل ادنى عمق بميناء الملك عبد العزيز بالدمام 13,1م.

الجدول رقم (1-16): بيانات تفصيلية عن الأرصفة بمحطات ميناء جدة الإسلامي:

مدى الغاطس	عدد الأرصفة	محطات حسب نوع البضائع المناولة
18-16.5	4	محطة بوابة البحر الأحمر للحاويات
12-16	8	محطة الحاويات الجنوبية
14.1-15	4	محطة الحاويات الجنوبية
14.1-15	4	محطة الحاويات الشمالية
7.7-14.2	10	محطة الحاويات الجنوبية
14.1-15	4	محطة الدحرجة والركاب
10.4-13.5	7	محطة الجيوب السائبة
10.8-12	12	محطة البضائع العامة الجنوبية
7.8-11	11	محطة البضائع العامة الشمالية
11.6-13	4	محطة البضائع المبردة والمحمدة
13-13.7	2	محطة المواشي الحية

Source : <http://www.ports.gov.sa/arabic/section/full-story.cfm, aid=1525&catid=13>

– يحتل ميناء جدة الإسلامي مساحة 11.4 كم²، ويبلغ عدد أرصفته 58 رصيفاً بطول 11.2 كم ذات مياه عميقة تصل إلى 16م والتي تتسع لأحدث أجيال سفن الحاويات بحمولة تصل 6500 حاوية قياسية، وبالإمكان أن ترسى 135 سفينة في نفس الوقت.

حوض إصلاح السفن:

يعتبر حوض الملك فهد لإصلاح السفن من أهم مرافق ميناء جدة الإسلامي وهو مجهز بأحدث المعدات لصيانة وإصلاح السفن وبناء الزوارق الصغيرة، حيث يحتوي على حوضين عائمين تستقبل السفن حتى حمولة 45000 طن، بالإضافة إلى رصيفين يبلغ طولهما 170م يستقبلان السفن حتى حمولة 60000 طن.

عمق مياه القناة: 15.5 – 16م

عمق مياه المرسى: 9.4 – 10م

سلطنة عمان:

إن أطوال الأرصفة البحرية في الموانئ العمانية تبلغ 6898م و يعتبر ميناء صلالة في المقدمة بطول إجمالي للأرصفة يبلغ 3282م، وأقصى طول للرصيف المفرد يصل إلى 1000م في ميناء صحار الصناعي.

و يتميز مينائي صحار الصناعي وصاللة بعمق للمياه امام الرصيف يصل الى 16م بينما في ميناء السلطان قابوس يصل العمق إلى 13م امام الرصيف.

الجدول رقم (17-1): بيانات تفصيلية لأرصفة ميناء قابوس.

الرقم	النوع	الطول(م)	الغاطس(م)
2-1	متعدد الأغراض	470	13
3	البضائع السائبة والعامه	228	11
5-4	محطة الحاويات	366	10.9
6	البضائع السائبة والعامه	198	9.6
8-7	البضائع السائبة والعامه	366	9.6
9	مناولة المركبات البحرية الخاصة بالمؤسسة	122	4

المصدر: د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص517

يحتوي ميناء السلطان قابوس على عشرة أرصفة، حيث يبلغ طول الرصيف: 1، 2 470م بغاطس 13م وهي أرصفة متعدد الأغراض.

والرصيف 3 يبلغ طوله 228م وعمق الغاطس 11م وهو مخصص لخدمة البضائع السائبة والعامه وكذلك الأمر بالنسبة للأرصفة 6، 7، 8 بأطوال تتراوح من 198م إلى 366م وبغاطس 9.6م أما الرصيف 9 فهو مخصص لمناولة المركبات البحرية الخاصة بالمؤسسة بطول 122م وبغاطس 4م.

- "تبلغ المساحة الكلية للميناء 27.6 كم²، منها 7 كم² مساحة أرضية و20.6 كم² مساحة مائية"¹

عمق مياه المرسى: 20.1 - 21.3 م

عمق مياه محطة النفط: 11 - 12.2 م

الإمارات:

"تبلغ الأطوال الكلية للأرصفة بميناء زايد 4375م وأقصى طول للرصيف الواحد به 296م. وأقصى غاطس أمام الأرصفة يبلغ 15م بينما يبلغ عمق الساحات خلف جسم الرصيف 500م."²

ميناء دبي يضم محطتي حاويات هما: محطة حاويات جبل علي ومحطة حاويات ميناء راشد.

الجدول رقم (18-1): بيانات تفصيلية عن محطات الحاويات بميناء جبل علي.

المحطة رقم 2	المحطة رقم 1	
1886905	165000	المساحة بالمتر المربع
7	15	عدد الأرصفة
-	4875	إجمالي أطوال الأرصفة
17	17-11	الغاطس

المصدر: محمد الأباصيري عبد اللطيف، نقل البضائع بالحاويات ومتطلبات التطوير بالموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر مارادكون 11 مرجع سبق ذكره، ص15.

¹ د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص 329

² د/ إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص109-111.

ميناء دبي:

- يقع ميناء دبي على مسافة 35 كم جنوب غرب مدينة دبي ويضم الميناء عدد أربعة أرصفة متخصصة لاستقبال ناقلات النفط وهي أرصفة 1، 2، 3، 4 وهذه الأرصفة ذات أعماق تصل إلى 14 م - "أما الرصيفين رقمي 8 و 9 فهما أيضاً رصيفين مخصصين لناقلات النفط بحد أقصى للغاطس 13.25 م وبالنسبة للرصيف رقم 7 فهو رصيف متخصص لاستقبال ناقلات المواد الكيميائية بحد أقصى للغاطس 10.75 م بالإضافة إلى مجموعات متنوعة من الأرصفة والمراسي المتخصصة والمتعددة الأغراض والتي تشكل في مجموعها العام عدد 71 مرسة.¹

كما افتتحت الأحواض الجافة العالمية - دبي حوض إصلاح وتحويل وبناء السفن ويضم رصيفين جديدين قامت بنائهما بهدف زيادة الطاقة الاستيعابية لعمليات التحويل ويقع رصيف سفن التخزين والتفريغ العائمة على الواجهة الداخلية لكاسر الأمواج الرئيسي ويبلغ إجمالي طوله 668 م، أما عمق الغاطس فيبلغ 11 م بحسب جهاز قياس المسافة على طول 630 م، ويبلغ عرض كل من الرصيفين الجديدين 9-10 أكثر من 59 م. إذ يستطيع الرصيفان 9 و 10 استيعاب سفن عملاقة.

"إن الرصيفين 9 و 10 يسمحان بتوفير مساحات أكبر في الحوض لعمليات الإصلاح والتصنيع من أجل تحويلات ناقلات النفط الخام العملاقة إلى سفن تخزين وتفريغ عائمة إذ ترسو سفن التخزين والتفريغ العائمة عادة لمدة سنة أو سنتين وتحتل مساحة كبيرة من حوض تصليح السفن"².
عمق مياه قناة: 14 - 15.2 م.

عمق مياه المرسى: 15.5 - 16 م.

الأردن: ميناء العقبة الميناء الوحيد وينقسم إلى الميناء الرئيسي، ميناء الحاويات، الميناء الصناعي ويتم عن طريقه نقل حوالي 78% من الصادرات و65% الواردات.

¹ د/ أيمن النحراوي، ميناء دبي (الميناء العربي الأول)، نشرة دورية إخبارية ماري تايمز، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، العدد الأول أكتوبر 2009، ص 3.

² مجلة أنترناشيونل ريفيو، الأحواض الجافة العالمية - دبي توسع مساحة حوض السفن، جوان - جويلية 2009، ص 8

الجدول رقم (1-19): بيانات تفصيلية عن ميناء العقبة.

المنطقة الصناعية	ميناء الحاويات	الميناء الرئيسي للعقبة	
640	1000	2120	الطول الإجمالي
النفط، الخشب، الكيماويات	الحاويات، الزيت النباتي، الدحرجة، الإسمنت	البضائع العامة، الحبوب، الفوسفات	نوع الرصيف
4	7	12	عدد الأرصفة

المصدر: <http://www.worldportsource.com/ports/commerce/JORportofAqaba359.php>

بيانات تم استخلاصها من طرف الباحثة.

الجدول رقم (1-20): بيانات تفصيلية عن الأرصفة بميناء العقبة.

نوع الرصيف	العدد	أرقام الأرصفة	الطول	العمق	المساحة	حمولة السفن
ميناء العقبة	9		1510	13	35	70 ألف طن ساكن
		1				
		A	220	11		30 ألف طن ساكن
		B	180	14.4		120 ألف طن ساكن
ميناء الحاويات	1		150	23		53 ألف طن ساكن
	1		120	11		100 ألف طن ساكن
	3		540	15		84 ألف طن ساكن
	1		150	23	9م	49 ألف طن ساكن
المنطقة الصناعية للكيماويات	1		150	24		406 ألف طن ساكن
	1		80	7		14 ألف طن ساكن
	1		220	15		70 ألف طن ساكن
	1		190	11		40 ألف طن ساكن

source: <http://www.worldportsource.com/ports/commerce/JORportofAqaba359.php>

بيانات تم استخلاصها من طرف الباحثة.

يغطي الميناء مساحة إجمالية قدرها مليوني متر مربع:

المساحة الأرضية 1.7 مليون م².

المساحة المائية 380.8 م².

ميناء العقبة الرئيسي: يحتوي على 12 رصيف بطول إجمالي 2120م و تستخدم هذه الأرصفة لمناولة البضائع العامة، الحبوب، الفوسفات، الرورو (الدحرجة) و 9 أرصفة مخصصة للبضائع العامة بطول إجمالي 1510 م بعمق 13م وتستوعب سفن 70 ألف طن ساكن وكل رصيف مساحته 35م ومنها 3 أرصفة تستخدم للقطارات، أما الرصيف A، B فيستخدمان الفوسفات.

ميناء الحاويات: يبعد على الميناء الرئيسي بـ 5 كم ويحتوي على سبعة أرصفة منها رصيف الإسمنت بطول 120م وثلاثة أرصفة للحاويات بطول إجمالي 540م وغطاس 15م ورصيف اليرموك وهو رصيف عائم بطول 150م وغطاس 23م وتبلغ المساحة الكلية للمحطة 500 ألف م².
عمق مياه القناة: 23.2م فما فوق.

عمق المرسى: 3.4 - 4.6م

- أكبر سفينة يمكن استقبالها بحمولة 410000 طن.

- عدد السفن المترددة 2900 سفينة عام 2009.

الرصيف الصناعي:

تم تأهيل البنية الفوقية للرصيف لزيادة الطاقة الإنتاجية للرصيف كما أصبح بالإمكان رسو واصطفاف السفن على الرصيف في أي وقت وعلى مدار 24سا.

رصيف الأخشاب:

"تم تأهيل الرصيف لاستقبال ناقلات الغاز ورفع قدرة الرصيف لاستيعاب سفن بأحجام أكبر وسعة أكثر وسعة أكثر حيث تم رفع قدرة الرصيف بحيث تمكن الرصيف من استيعاب بواخر بأطوال 150م بدلاً من 120م".¹

رصيف مؤتة والمشارك:

تم تأهيل الرصيفين بهدف زيادة رفع القدرة الاستيعابية لهما واستغلال الأرصفة بطريقة مثلى.

¹ أسامة قلوبينا، مجلة أنترناشيونال ريفيو، جوان 2009، ص 45.

ثالثا: اتصال الموانئ البحرية العربية بالظهير

ان شبكة المواصلات البرية والحديدية والمائية بالموانئ لها دور كبير في زيادة اهمية الموانئ المتصلة بها بالنسبة للتجارة الدولية ونقل البضائع الى اماكن الاستهلاك النهائية.

"إن مسألة اتصال الموانئ البحرية بالظهير أصبحت أحد العناصر الهامة في تقييم طاقة وقدرة الميناء على استيعاب المزيد من حركة البضائع الصادرة والواردة".¹

الجزائر: يرتبط كل من ميناء الغزوات وجن جن وبجاية وسكيكدة والجزائر ووهران ومستغانم وعنابة بشبكة النقل بالسكك الحديدية ، أما شبكة النقل المائي فإن ثلاثة موانئ هي سكيكدة، وهران ومستغانم تتصل بهذه الشبكة.ولكن جميع الموانئ تتصل اتصال مباشر بشبكة الطرق الرئيسية للبلاد.

مصر: تتصل جميع الموانئ المصرية بالطرق البرية بالاضافة الى اتصال الموانئ الكبيرة الحجم مثل ميناء الإسكندرية والدخيلة وبورسعيد ودمياط والأديبة وسفاجا و السخنة وحوض البترول بشبكة السكة الحديدية مما جعل نقل البضائع الى داخل البلاد اسهل و اسرع. وتخدم ميناء دمياط شبكة سكك حديدية من أربعة خطوط أساسية داخلية ترتبط بشبكة سكك حديد مصر، كما يرتبط الميناء بمنفذ نهرى إلى نهر النيل بقناة ملاحية 4.5 كلم وعمق 5 متر²

السعودية: ارتباط جميع الموانئ البحرية السعودية دون استثناء بشبكة الطرق الرئيسية مباشرة .

"إن الميناء الوحيد المرتبط مباشرة بشبكة السكك الحديدية السعودية هو ميناء الملك عبد العزيز بالدمام، لكن يجب أن نشير إلى ما تقوم به وزارة النقل السعودية من جهود نحو إقامة الجسر السعودي بالسكك الممتدة من ميناء الملك عبد العزيز بالدمام شرقا إلى الرياض ومنها عبر الأراضي السعودية إلى الغرب، حتى ميناء جدة على البحر الأحمر".³

تونس: تتوفر شبكة السكك الحديدية في كل من ميناء رادس التجاري وحلق الوادي و صفاقص وقابس وبترت و جرجس وسوسة التجاري ، أما ميناء جرجس بصدد ربطه بشبكة السكك الحديدية.

¹المجموعة البحثية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص230.

² عبد القادر فتحي لاشين وفريق من غبراء المنظمة، المعالم الأساسية للنقل في الوطن العربي(بيانات احصائية و دراسة تحليلية)، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة،2009،ص74

³ عبد القادر فتحي لاشين وفريق من غبراء المنظمة،مرجع سبق ذكره،ص93

كما ترتبط الموانئ التالية بشبكة الطرق الرئيسية وهي ميناء، قابس، بترت، رادس التجاري، حلق الوادي سوسه التجاري، بينما مينائي صفاقص وجرجس ارتباط غير مباشر بشبكة الطرق الرئيسية. أما شبكة النقل المائي فمتوفرة في كل من حلق الوادي وصفاقص وبترت.

عمان: "انعدام ارتباط الموانئ البحرية بمنطقة الظهر سواء عن طريق شبكات السكك الحديدية او شبكات النقل المائي، و هناك اتصال مباشر بالظهر عن طريق شبكة الطرق البرية الرئيسية في موانئ السلطان قابوس وميناء صحار الصناعي وميناء صلالة".¹

الإمارات: تعتبر شبكة الطرق البرية الرئيسية العمود الفقري الذي يربط كل موانئ دولة الامارات العربية المتحدة بالظهر لانه لا يوجد شبكة لسكك الحديدية او النقل المائي.

الأردن: يرتبط ميناء العقبة الميناء الرئيسي في الأردن بالظهر عن طريق شبكة الطرق البرية وشبكة السكك الحديدية و لا يوجد نقل المائي بالأردن.

رابعا: الطاقة التخزينية للموانئ البحرية العربية:

الجزائر:

ميناء الجزائر:

"تصل المساحة المخصصة لتخزين الحاويات إلى 28 هكتار بميناء الجزائر، ومنها 4.9 هكتار تغطي 16 مستودع بطاقة استيعابية تصل إلى 120 ألف طن من البضائع، و12 هكتار ساحات مفتوحة وطاقتها 800 ألف طن، وصومعة الحبوب بسعة 20 ألف طن".²

وتصل مساحة ميناء الحاويات (موانئ دبي العالمية - الجزائر) 34 هكتار وسعته التخزينية 13450 TEUS حاوية لـ 20 قدم وتم بناء حضيرة جديدة لمعالجة الحاويات المستوردة بمساحة 12400م² ومساحتها 24 ألف م².

ميناء وهران تقدر مساحة الميناء بـ 74 هكتار منها 2 هكتار مخصصة للحاويات وطاقتها الاستيعابية 6000 حاوية TEU (20-40 قدم) ويحتوي على 100 حاوية مبردة.

مصر: تعتبر المساحات التخزينية الموجودة في الميناء دمياط من المساحات الكبيرة إذ تبلغ 514800م² وتصل السعة التخزينية للبضائع العامة 4800م².

¹ د/ إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص114.

² http://www.worldportsource.com/ports/commerce/DZA_port_of_algiers_1419.php

"وتبلغ المساحة المخصصة لتخزين الحاويات في ميناء بورسعيد 467130م² والطاقة الاستيعابية 895500 حاوية مكافئة، والمخزن المشترك بمساحة 13000م² وبطاقة تخزينية 250 حاوية، وساحة الثلاثية 250 وحدة - مصدر كهربائي." والطاقة الاستيعابية للبضائع العامة 80000 طن.¹

أما ميناء إسكندرية فتبلغ المساحة التخزينية في محطة الفحم 36503م² بطاقة استيعابية 110 ألف طن، ومحطة الحاويات تبلغ مساحتها التخزينية 163000م² وطاقاتها الاستيعابية 230000 حاوية مكافئة، ومحطة الحبوب يوجد صومعة بطاقة 50000 طن، وصومعة بطاقة 100000 طن ومحطة الحاويات الجديدة تبلغ مساحتها التخزينية الإجمالية حوالي 120 ألف م² بطاقة استيعابية 420000 حاوية والطاقة الاستيعابية للبضائع 36.8 مليون طن سنويا منها: بضائع عامة 17.8 مليون طن، صب جاف 10.8 مليون طن، صب سائل 4.3 مليون طن، بضاعة محواة 3.9 مليون طن.

السعودية: تبلغ مساحة التخزين بميناء جدة الإسلامي 3.9 كم² من مجمل مساحة الميناء مقسمة على النحو التالي:

- "مناطق تخزين مفتوحة تبلغ 3.5 كم².
- مناطق تخزين مغطاة تبلغ 0.4 كم²، مكونة من 59 مستودع ومظلات الترانزيت، بالإضافة إلى صوامع لتخزين الحبوب، وصهاريج زيت الطعام"².
- وبالمحطة الشمالية يوجد 1800 نقطة مبردة، ومحطة البضائع المبردة والمجمدة فإن المبردات 2600م² والمجمدات 4100 م².
- وميناء الملك عبد العزيز بالدمام تبلغ القدرة التخزينية 18500 حاوية، والمساحة المخصصة للبضاعة العامة تقدر بـ 280000م²، وفي ميناء الجبيل التجاري تصل القدرة التخزينية إلى 14000 حاوية TEU، وتصل المساحة المخصصة للبضاعة العامة 10116 م².
- عمان:- تبلغ السعة التخزينية للحاويات بميناء صحاري الصناعي 260 ألف م² والمساحة التخزينية للبضائع العامة 260 ألف م².

¹ شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع.

² د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 423

- وفي ميناء صلالة تصل الطاقة الاستيعابية للحاويات 325000 حاوية و المبردة 312 حاوية والمساحة المخصصة للبضائع العامة 3000 م² "1

- ميناء السلطان قابوس تقدر ساحات تخزين الحاويات في الصالة 5.4 بـ 1044 حيزاً أرضياً مغلق، وفي خليج الشطيفي 984 حيزاً أرضياً مغلق.

أما الحاويات المبردة في الصالة 5.4 بـ 192 نقطة مبردة، وفي خليج الشطيفي 120 نقطة مبردة .

وبالنسبة لمساحة التخزين المغطاة تقدر بـ 20800 م² منها 418 م² للورشة الفنية، أما مساحة التخزين المفتوحة فتقدر بـ 217900 م² منها 50 ألف م² للحاويات و 67.9 ألف م² بالشطيفي.

الإمارات: تبلغ مساحة محطة حاويات جبل علي 1.06 مليون متر بطاقة استيعابية 60 ألف حاوية TEU وعدد 2319 مصدر كهربائي للحاويات المبردة، ويتوفر بالمحطة مستودع حاويات بمساحة كلية قدرها 134 ألف م² منها مساحة مغطاة 13.6 ألف م².

"أما عن محطة حاويات ميناء راشد فتبلغ المساحة الإجمالية للمحطة 615 ألف م² بطاقة استيعابية 40 ألف حاوية TEU وعدد 148 مصدر كهربائي للحاويات المبردة، كذلك يتوفر بالمحطة مستودع حاويات بمساحة كلية 71 ألف م² منها عدد 22 ألف م² مساحات مغطاة . "2

الأردن: تصل مساحة التخزين المغلقة 62 ألف م²، والمغطاة 41.2 ألف م²، والمفتوحة 245 ألف م² وأما مرافق تخزين البضائع فالفوسفات 310 طن، الحبوب (صوامع) 150 ألف طن، البوتاس (150 ألف طن)، الأرز (55 ألف طن)، الإسمنت (30 ألف طن).

خامسا :تطبيق نظم المعلومات في الموانئ البحرية العربية:

إن إدارة الموانئ في العصر الحديث ونتيجة السرعة المطلوبة في تفريغ وتحميل السفن بالإضافة إلى المحافظة على أمن الميناء والرقابة على الصادرات والواردات وتحصيل الضرائب والرسوم الجمركية والرقابة الصحية، وتشغيل العمالة الموجودة في الميناء، وجمع المعلومات اللازمة للجهات المختصة، يتطلب وجود نظم المعلومات في كل ميناء للتنسيق بين العمليات الإدارية والتشغيلية للسفن والحاويات والبضائع، "بالإضافة إلى إتاحة الوقت الكافي للتحضير لدخول السفينة وتخصيص الرصيف

¹ المجموعة البحثية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 237.

² د/ أيمن النحراوي، ميناء دبي، ميناء دبي العربي الأول، مرجع سبق ذكره، ص 3.

والمعدات اللازمة لتشغيل السفينة وتداول البضائع والحاويات وإمكانية إعداد خطة تحميل وتفريغ السفينة وتحديد موقع الحاويات وتخليص المستندات المتعلقة بالنواحي الإدارية والمحاسبية والجمركية ويمنح للموانئ ميزة تنافسية.¹

الجزائر:

- تطبق نظم المعلومات لمخطات التشغيل بشكل كامل في ميناء الجزائر وبجاية وبشكل جزئي في الموانئ سكيكدة وجن جن وعنابة.
- وتطبق نظم المعلومات في إدارة السلطات الموجودة بالميناء بشكل كامل موانئ الجزائر ومستغانم وعنابة وبشكل جزئي في ميناء وهران والغزوات وأرزويو.
- وتتوافر منظومة التبادل الإلكتروني للمعلومات بشكل كامل في ميناء الجزائر فقط.
- ويوجد مركز لربط نظم المعلومات بمجتمع الميناء في ميناء سكيكدة وميناء الجزائر فقط.
- ميناء الحاويات (موانئ دبي العالمية - الجزائر): يتوفر فيه نظم الاتصال عن طريق البريد الإلكتروني.
- ونظم العمال عن طريق برنامج إلكتروني *ZODIAC Terminal operating system (TOS)*
- ويتم إستعمال برنامج إعلام آلي لتنظيم وتسيير العمليات التجارية وشحن وتفريغ البواخر في زمن حقيقي.

ميناء بجاية: تعمل مؤسسة ميناء بجاية على:

- "إنجاز نظام إعلامي مندمج للتسيير الداخلي (المحاسبة، تسيير الموارد البشرية والأجور...).
- وضع نظام معلوماتي مندمج خاص بأنشطة مهن مؤسسة ميناء بجاية مع مراعاة النظام القائم.
- إعداد نظام إعلامي للمساعدة على اتخاذ القرار (اللائحة الداخلية، قاعدة المعطيات).
- إنجاز بوابة خاصة بالمؤسسة.
- موقع ويب نشيط.
- تثمين الشبكة من خلال ربط مختلف الهياكل (الهندسة، التكنولوجيا).
- تحقيق تسيير نظام المعلومات²

¹ المجموعة البحثية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 239.

² التقرير السنوي والإحصائي لمؤسسة ميناء بجاية 2008، ص 10.

مصر:

- يطبق ميناء دمياط نظم المعلومات لمحطات التشغيل ونظم المعلومات في إدارة السلطات بشكل كامل وتتوفر به منظومة تبادل المعلومات الإلكترونية.

- وفي ميناء بورسعيد يتم استخدام أحدث التقنيات في استقبال وإرسال بيانات السفن إلكترونياً باستخدام نظام EDI، "ويتم تبادل رسائل (Movins,Codeco,Coarri) (Baplie) مع العديد من الخطوط الملاحية، واستخدام أجهزة كمبيوتر محمولة لاسلكياً RDT للسيطرة على عمليات التشغيل، وإمكانية دخول الخط/الوكيل الملاحى على نظام معلومات الشركة من خلال مكائهم الموجودة داخل المحطة لمتابعة حركة الحاويات وتشغيل السفن وأي معلومات أخرى يحتاجونها"¹ وتتوفر منظومة تبادل المعلومات الإلكترونية في ميناء السخنة.

ويتوافر مركز لربط نظم المعلومات في ميناء دمياط فقط متخصص في مد جميع الجهات المعنية بالمعلومات.

السعودية: يستخدم في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام والملك فهد الصناعي بالجبيل، وميناء الجبيل التجاري منظومة المعلومات لمحطات التشغيل بشكل كامل، ويستخدم بشكل جزئي في ميناء جازان ولا يتوفر في الموانئ السعودية الأخرى.

وتوجد منظومات المعلومات في إدارة السلطات بشكل كامل في مينائي الملك فهد الصناعي بالجبيل وضياء وبشكل جزئي في ميناء جدة الإسلامي ولا تتوافر في بقية الموانئ.

- ويوجد مركز للتبادل الإلكتروني للمعلومات في ميناء جدة الإسلامي.

- ويوجد مركز لربط نظم المعلومات لمجتمع الميناء في جميع الموانئ ماعدا ميناء جازان.

- ويتم مراقبة حركة السفن من خلال برج المراقبة البحري المجهز بأحدث أجهزة الاتصالات والرادار مع نظام VTS المتطورة للخدمة ومراقبة ملاحه السفن.

عمان:

- "منظومات معلومات لمحطات التشغيل: متوافرة بشكل كامل في ميناء صلالة، وجزئيا في ميناء السلطان قابوس وميناء صحار الصناعي.

¹ شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع.

- منظومات المعلومات في إدارات السلطات: تتوافر بشكل كامل في ميناء صلالة وبشكل جزئي في ميناء السلطان قابوس وميناء صحار الصناعي.¹
- وتوجد منظومة التبادل الإلكتروني للبيانات في ميناء صلالة.
- ويوجد مركز لربط نظم المعلومات لمجتمع الميناء في ميناء صلالة.
- أما ميناء السلطان قابوس يحتوي على أحدث التقنيات والمعدات لإدارة المعلومات بكفاءة لإدارة الشحنات في حاويات.

الإمارات:

- يوجد منظومة المعلومات لمخطة التشغيل في ميناء زايد بشكل كامل.
 - يوجد منظومات المعلومات في إدارات السلطات بشكل جزئي. بميناء زايد.
 - ويوجد منظومات التبادل الإلكتروني للبيانات بشكل جزئي في ميناء زايد.
- الأردن:** تم حوسبة أعمال وإجراءات المؤسسة حسب المعايير الدولية المتبعة في إدارة وتشغيل الموانئ:
- حوسبة كافة المرافق المينائية والذي بدوره ساهم بتبسيط وتقليل الإجراءات وتوفير الوقت والمال.
 - تم الربط مع كافة الجهات المعنية والمتعاملة مع مؤسسة الموانئ (الجمارك العامة، الجمارك الخاصة وكلاء الملاحة، شركات التخليص). وهذا الربط حقق نتائج ممتازة من حيث توفير المعلومات والإجراءات والحصول على المنافسة إلكترونياً والاستعلام عن البضائع ومواقع تخزينها وتبسيط سير المعاملة الجمركية، واستكمالاً لذلك تم إنشاء وتشغيل الموقع الإلكتروني للمؤسسة الذي يوفر الخدمات اللازمة للجهات المتعاملة مع المؤسسة توفيراً للوقت والجهد وتسريع الإجراءات.
 - كما تم إنشاء وتشغيل شاشة خاصة بمواقع السفن Port position والتي تعكس واقع حركة البواخر على أرصفة المؤسسة.

- إعادة تأهيل نظام الإطفاء على رصيف النفط.

سادساً: نظام العمل بالموانئ البحرية العربية:

- الجزائر: يعمل كل من ميناء وهران وعنابة وجن جن وأرزويو بصفة مستمرة على مدار 24 ساعة في اليوم بينما يعمل ميناء الجزائر وغزوات وبجاية وسكيكدة بنظام الوردية بواقع 2 وردية (نوبة عمل) في

¹ د/ إيهاب النحرابي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص 117-118.

اليوم الواحد. أما ميناء الحاويات (موانئ دبي العالمية - الجزائر) بـ 3 وريديات كل 8 سا أي 24/8 سا.

"إن نظام العمل في موانئ مصر والسعودية وعمان والإمارات والأردن جميعا تعمل إدارتها على مدار 24 ساعة، أما الموانئ التونسية هناك ميناءين يعملان فترة 8 سا وهما صفاقص وقابس بينما باقي الموانئ تعمل على مدار 24 ساعة."¹

سابعاً: أنشطة التدريب في الموانئ البحرية العربية:

تعتبر أنشطة تدريب العمالة ذو أهمية بالغة في ارتفاع مستويات الأداء و الكفاءة والإنتاجية بالميناء بالإضافة إلى أنها تساعد على تخفيض مصاريف الصيانة نتيجة الاستعمال الصحيح للمعدات وإلى تخفيض إصابات العمل بصورة ملحوظة.

الجزائر:

- يتم تدريب العمالة في ميناء الجزائر وميناء وهران في مركز متخصص لتدريب العمال ويوجد مركز لتدريب العمال بشكل جزئي في ميناء عنابة.

- "ويقدر عدد العمال الموجودين في ميناء الجزائر بـ 2402 عون والمستخدمين 2473 عون"²

- وفي ميناء وهران يقدر عدد العمال بـ 2471 عامل منهم 8 عمال بالعقود وفي ميناء عنابة يوجد 1700 عامل.

ولا يوجد بالموانئ الجزائرية عمالة أجنبية.

مصر:

- يوجد مركز لتدريب العمالة اللازمة بالموانئ المصرية تابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

- ويعمل في ميناء الإسكندرية والدخيلة حوالي 2900 عامل وفي ميناء السخنة حوالي 650 عامل.

- ولا يوجد عمالة أجنبية تعمل في الموانئ المصرية ماعدا ميناء دمياط وميناء السخنة وتقدر العمالة الأجنبية بالنسبة للعمالة الموجودة في ميناء دمياط وميناء السخنة حوالي 20% من العمالة الموجودة.

السعودية: يوجد بميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز بالدمام مركزين لتدريب العمالة.

¹ - المجموعة البحثية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 243.

² PÉrisidique d'information N° : 86 2^{ème} trimestre 2010, port d' ALGER, P 21.

ويقدر عدد العمال العاملين في ميناء جدة الإسلامي بحوالي 9233 عامل و بميناء الجبيل التجاري ب 637 عامل وتصل نسبة العمالة الأجنبية في ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل وميناء ينبع التجاري وميناء الجبيل التجاري حوالي 50% من نسبة العمالة الموجودة بهذه الموانئ.

- وتجاوزت نسبة العمالة الأجنبية في ميناء الملك فهد الصناعي بينع 20% من مجموع العمالة الموجودة.

أما في ميناء جازان فتصل نسبة العمالة الأجنبية إلى نسبة تقل عن 20% من المجموع الكلي للعمال بهذا الميناء.

عمان:

- يوجد مركزا لتدريب العمالة اللازمة في ميناء صلالة، ويتواجد مركزا آخر للتدريب غير كامل المعدات في ميناء صحاري.

- ويصل عدد العمال الموجودين في ميناء صلالة 1200 عامل ويصل عدد العمال في ميناء قابوس 663 عامل.

- وتتجاوز نسبة العمالة الأجنبية في ميناء صلالة وقابوس نسبة 20% من مجموع العمالة المستخدمة.

الإمارات:

- يوجد مركزا لتدريب العمالة اللازمة في ميناء زايد.

- ويقدر عدد العمال الموجودين في ميناء زايد 1361 عامل.

- وتبلغ نسبة العمالة الأجنبية الموجودة في الميناء أكثر من 50% من العمالة الموجودة.

الأردن:

يوجد بميناء العقبة مركزا لتدريب العمال

- ويقدر عدد العمال المستخدمين في ميناء العقبة ب 4706 عامل.

- وتقدر العمالة الأجنبية بحوالي 20% من المجموع الكلي للعمال.

ثامنا : معدلات دوران السفن في الموانئ البحرية العربية

الجزائر:

ميناء الجزائر: بالنسبة لميناء الجزائر وصل معدل انتظار السفن في البندر (المرسى) séjour en rade Waiting period in the roads 2.95 يوم وإذا استثنيت حركة السفن التي رست على مستوى نهائي الحاويات (المؤسسة المشتركة موانئ دبي الجزائر DPW)، فمؤسسة الجزائر سجلت معدل انتظار 1.85 يوم.

"أما معدل بقاء بالأرصفة فقد سجل 3.99 يوم وإذا استثنيت حركة السفن التي رست على مستوى نهائي الحاويات فقد سجلت المؤسسة الجزائرية 3.70 يوم."¹

ميناء وهران:

الجدول رقم (21-1): المكوث المتوسط في المرفأ Quai وفي المرسى (rade) عام (2009)

السفن	المكوث المتوسط في المرفأ يوم	المكوث المتوسط في المرسى يوم
ناقلات المسافرين C/F	0.73	--
سفن الإيداء RO/RO	1.7	0.4
سفن الشحن Cargos	7.8	1.4
سفن الحاويات Conteneurs	2.8	0.5
ناقلات القمح Céréaliers	10.1	2.9
ناقلات النفط Pétroliers	0.9	0.2
Bitumiers	2.9	0.3
ناقلات الزيوت Huiliers	4.4	2.3
Tankers Lab	0	--
Autre	14	0.6
متوسط الانتظار	1.5	0.8

المصدر: مؤسسة ميناء وهران - بيانات تم استخراجها من طرف الباحثة.

إن متوسط انتظار السفينة بالرصيف 4.5 يوم، أما متوسط انتظارها بالمرسى فيقدر 0.8 يوم.

¹ مؤسسة ميناء الجزائر.

ميناء بجاية:

- سجلت دورة السفينة 4.11 يوم والملاحظ أنها في ارتفاع من سنة لأخرى مثلاً في سنة 2008 كانت 3.42 يوم ولكن هذا يرجع إلى الحجم الكبير للسفن التي تقضي إقامة أكبر على الرصيف وفي المرسى.

مصر:

- يقدر معدل دوران سفن الحاويات في ميناء بورسعيد بمعدل سفينة ما بين 6-10 ساعات وفي ميناء السخنة المتوسط يقدر بـ 10 ساعات وفي ميناء الإسكندرية سفينة كل 23 ساعة وفي ميناء الدخيلة سفينة كل 32 ساعة.

- وبالنسبة لمعدل دوران سفن البضائع العامة فلقد بلغ متوسط دوران السفن في ميناء السخنة إلى سفينة كل 25 ساعة وفي ميناء الطور يصل إلى متوسط 30 ساعة للسفينة وفي ميناء دمياط يصل إلى متوسط 70 ساعة للسفينة الواحدة.

وبالنسبة لمعدل دوران السفن الصب الجاف فيتراوح ما بين يوم واحد في ميناء سفاجة وميناء السخنة ويصل من 7-8 أيام في ميناء بورسعيد.

السعودية:

يقدر معدل دوران سفن الحاويات في ميناء الملك فهد الصناعي بميناء ينبع حوالي 6 ساعات للسفينة بينما يصل في ميناء الجبيل التجاري إلى 12 ساعة للسفينة، وفي ميناء الملك عبد العزيز بالدمام إلى حوالي 15 ساعة للسفينة.

- ويقدر متوسط دوران سفن البضائع العامة في ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل بـ 24 ساعة للسفينة وبالنسبة لموانئ جدة الإسلامي والملك عبد العزيز بالدمام وجازان فمتوسط الدوران 96 ساعة.

- وبالنسبة لمعدل دوران سفن الصب الجاف فيصل المتوسط في ميناء جدة الإسلامي 17 ساعة أما مينائي الملك فهد الصناعي بجبيل وميناء الجبيل التجاري فيصل المتوسط إلى 120 ساعة للسفينة الواحدة.

سلطنة عمان:

يقدر معدل دوران سفن الحاويات في ميناء السلطان قابوس في المتوسط حوالي 12 ساعة وفي ميناء صلالة يصل المتوسط من 8-16 ساعة للسفينة الواحدة.

الأردن:

- يقدر معدل دوران سفن الحاويات في ميناء العقبة بـ 48 ساعة للسفينة الواحدة ويصل معدل دوران سفن البضائع العامة إلى 96 ساعة للسفينة الواحدة.

- أما معدل دوران سفن الصب الجاف فيصل المتوسط إلى 6 أيام للسفينة الواحدة.

تاسعا: حجم حركة التداول للحاويات والبضائع بالموانئ البحرية العربية:

الجزائر: بلغت كمية البضائع المتداولة في ميناء الجزائر 9941642 طن في عام 2009، ووصلت كمية البضائع المتداولة في ميناء وهران 4656793 طن.

أما عدد الحاويات المتداولة فلقد بلغت في ميناء الجزائر 2316392 حاوية وفي ميناء وهران حوالي 177464 حاوية TEU أي 1458642 طن بنسبة 50.89% من حجم البضائع المتداولة، وهذا يدل أن سفن الحاويات هي أكثر أنواع السفن تردداً على ميناء وهران.

مصر: "تداولت الموانئ المصرية حوالي 123.1 مليون طن بين بضائع برسم البلد (محاوة وغير محاوة) بنسبة 69.9% وبضائع المتداولة برسم الترانزيت بنسبة 30.1%. وأكبر نسبة تداول للبضائع سجلها ميناء بورسعيد بـ 36.9% أي ما يعادل 45000 طن، أما البضائع المتداولة برسم البلد في الموانئ المصرية فبلغت حوالي 86.1 مليون طن، والبضائع المتداولة برسم الترانزيت بـ 37.1 مليون طن."¹

- أما عدد الحاويات المتداولة بجميع الموانئ المصرية فبلغت حوالي 6.2 مليون حاوية مكافئة وحمولتها من إجمالي حجم البضائع المتداولة حوالي 56.7 مليون طن، وأكبر نسبة سجلها ميناء بورسعيد حوالي 3400000 حاوية مكافئة تم ميناء الإسكندرية بحوالي 1300000 حاوية مكافئة.

السعودية: بلغ إجمالي البضائع المتداولة بجميع الموانئ 14030653 طن، وسجل ميناء جدة الإسلامي حوالي 40934961 طن.

¹ http://www.mts.mov.eg/statistics/achieve/achieve2009/ports_activities/cargo_ar.aspx

- أما إجمالي عدد الحاويات المتداولة فوصلت 4430676 حاوية قياسية وميناء جدة الإسلامي حوالي 3091312 حاوية قياسية.

الإمارات: تم تداول حوالي 14425039 حاوية (20 قدم) بموانئ الإمارات. الأردن: "تداول ميناء العقبة حوالي 14201339 طن من البضائع، أما عدد الحاويات المتداولة فوصلت إلى 674525 حاوية"¹

سلطنة عمان: أما موانئ سلطنة عمان فتداولت 3768045 حاوية.

عاشراً: معدات التداول و المناولة بالموانئ البحرية العربية:

الجزائر: "يملك ميناء الجزائر أكثر من 400 من معدات المناولة منها الأوناش (cranes) ، ورافعات الحبوب لـ 250 طن، والرافعات الشوكية (fork lift, chariots élévateurs) لمناولة الحاويات من 20-40 قدم ذات حمولة 45 طن.

▪ جرارات RO/RO من الجيل الثالث (tracteurs)

▪ مقطورات "remorques"²

▪ stackers

▪ والرافعات (lift) أكثر من 100 طن، ومن 50-100 طن ومن 0-24 طن.

▪ الأوناش الثابتة fixed cranes

ميناء الحاويات (موانئ دبي العالمية - الجزائر):

▪ reach stackers 27"

▪ chariot porte -conteneur vide ECH/empty container handler 05

▪ ETV internal tractor 27

▪ MHC GRUE AUTO 02

▪ "SPREADERS"³ 08

ميناء وهران:

▪ "لدى ميناء وهران 75 (chariots élévateurs) رافعات الشوكية ذات حمولة 16-42 طن

▪ 2 (cranes mobile) grues automotrices ذات حمولة 20-38 طن.

¹ <http://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU> .

² مؤسسة ميناء الجزائر

³ مؤسسة ميناء دبي-الجزائر

- 8 grues électrique (crane Electric) ذات حمولة 3-5 طن.
- 14 tracteurs (tractor) جرارات RO/RO ذات حمولة من 20 طن و 8 TRACTEURS ذات حمولة 20-35 طن¹
- 16 remorque مقطورات من 32-60 طن
- 4 chariots cavalier (starddle carrier) الناقلات السرجية.

ميناء بجاية:

- "رافعات lift ذات حمولة 0-24 طن

- الونش الثابت fixed cranes

- 9 رافعات بسعة 03-10 طن²

ميناء الإسكندرية: المعدات المتوفرة بميناء الإسكندرية.

الجدول رقم (22-1): أوناش الرصيف العملاقة:

أوناش الرصيف العملاقة						البيان
محطة حاويات الدخيلة		محطة حاويات الإسكندرية				النوع
موبايل كرين	سوبر بوست بناماكس ياطار مناولة مزدوجة	بوست بناماكس	بوست بناماكس ياطار مناولة مزدوجة	بناماكس	فوق بناماكس	
1	2	5	2	2	1	العدد
100	60	45	60	32	40	الحمولة بالطن
0	51	45	45	35	40	طول ذراع التحميل بالمتر
0	17.5	17.5	17.5	15	15	طول ذراع التحميل الخلفي بالمتر
0	38	35	33	25	30	الإرتفاع بالمتر
8	18	16	16	12	14	أعداد الحاويات بعرض السفينة التي يستطيع الونش أن يتعامل معها (حاوية)

المصدر: شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع.

¹ مؤسسة ميناء وهران

² التقرير السنوي و الاحصائي، مؤسسة ميناء بجاية، مرجع سبق ذكره، ص 7

جدول رقم (23-1): أوناش الساحة العملاقة

محطة الدخيلة	محطة الإسكندرية	أوناش الساحة العملاقة
6	4	العدد
40	40	الحمولة
1+5	1+5	عدد الرصات الرأسية
1+6 ، 1+7	1+6	عدد الرصات الأرضية
22.5 ، 26	22.5	المسافة بين الأرجل

المصدر: شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع.

الجدول رقم (24-1): أوناش الشوكة والرافعة:

الحمولة (طن)	العدد	إسم المعدة
8	2	ونش شوكة
5	11	ونش شوكة
3	21	ونش شوكة
3	18	ونش كوماتو
5	3	ونش كاماتو
3	3	ونش هاستر
3.5	10	ونش هاستر
5	1	ونش شوكة خفيف
3	1	ونش شوكة خفيف
42	1	ونش كالمر
50	16	جرار
50	10	جرار كالمر
60	4	جرار
50	28	مقطورة (40 قدم)
55	9	مقطورة (40 قدم)
25	9	ونش رافع
35	4	ونش رافع

35	1	لتحميل الكونتینر
40	2	لتحميل الكونتینر
3	48	ونش شوكة
5	5	ونش شوكة
15	3	ونش شوكة
1.5	3	كلارك كهربائي
32	2	ونش ساحة
40	4	ونش ساحة
45	16	ونش شوكة ثقيل
16	11	ونش شوكة خفيف
13.6	1	ونش شوكة خفيف

المصدر: شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع.

ميناء بورسعيد:

جدول رقم (25-1): المعدات المتوفرة بميناء بورسعيد:

الحمولة (طن)	العدد	المعدات
60	3	ونش رصيف عملاق Super post panamax
40	3	ونش رصيف عملاق post panamax
41	3	ونش عملاق post panamax
	2	ونش رصيف متحرك Mobile
	10	ونش ساحة عملاق RTG
	34	ونش ساحة ريتش ستیکر
	52	جرار موانئ بالمقطورة

المصدر: شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع.

السعودية: ميناء جدة الإسلامي بإعتباره الميناء الرئيسي في السعودية، فهو يمتلك معدات متخصصة حديثة منها: رافعات الحاويات الجسرية، حاملات الحاويات، الرافعات الجسرية المتحركة ورافعات

الساحات لمناولة كافة البضائع المختلفة، وأنواع متعددة من الرافعات الشوكية والعربات المقطورة المرتفعة والمنخفضة ذات الحمولة المختلفة ومعدات تفريغ الحبوب السائبة.

المحطة الشمالية:

- 11 رافعة رصيف Quay cranes
- 35 الأوناش العملاقة Ruber tyred gantry cranes
- 2 رافعات متحركة mobile cranes
- 40 رافعة شوكية كهربائية electric fork IIFts
- 5 روافع التحميل الأمامي reach stackers
- 3 مقطورات الدحرجة roll - on/ roll- of trailers
- 11 رافعات الحاويات الفارغة empty container handlers
- 121 من الجرارات، 132 مقطورة trailers

محطة بوابة البحر الأحمر:

- 6 رافعات الرصيف ذات حمولة 85 طن Tandem quay cranes.
- 2 رافعات الرصيف التوأم ذات حمولة 21 طن Twin quay cranes.
- 2 رافعات ذات حمولة 45 طن quay cranes.
- 24 رافعات الساحة واحدة الرفع ذات حمولة 40 طن Single lift yard cranes.
- 2 رافعات الساحة المزدوجة ذات حمولة 50 طن Twin lift yard cranes.
- 8 Reach stackers ذات حمولة 45 طن.
- 2 رافعة ذات حمولة 8 طن Single lift.
- 6 رافعات مزدوجة لمناولة الحاويات الفارغة ذات حمولة 10 طن Double lift empty container handlers
- 75 مقطورة Trailer.
- 75 جرارات ذات حمولة 65 طن.

الإمارات:

جدول رقم (1-26): المعدات المتوفرة بميناء جبل علي.

المعدات	المحطة الأولى	المحطة الثانية
أوناش RTG	146	RMG 60
أوناش حاويات فارغة	42	17
لودر	1	---
أوناش تستيف حاويات	4	2
أوناش شوكة	16	3
جرارات	448	187
مقطورات	446	220

المصدر: محمد الأباصيري عبد اللطيف، مرجع سبق ذكره، ص 15.

إن التطورات الإيجابية في حجم الأعمال ومستوى الأداء، لا تعود فقط إلى توافر المعدات والتسهيلات بقدر ما هو متصل بالفكر الإداري والتكامل التنظيمي لهيئة موانئ دبي وأنشطة المنطقة الحرة.

الأردن:

ميناء العقبة:

تم شراء روافع جسرية التي ساهمت برفع المعدات الإنتاجية للحبوب من 12 ألف طن إلى 18 ألف طن باليوم والأخشاب من 1000 طن إلى 3500 طن باليوم، وتم شراء 2 روافع شوكية بقدرة 7 طن و 2 ساحبة بقدرة 110 طن، مما أدى إلى تقليل مدة مكوث السفن على الأرصفة وأصبحت مدة الانتظار للسفن صفر، بمعنى أن السفن التي تدخل الميناء يتم اصطفاؤها على الأرصفة مباشرة ويبدأ العمل عليها فوراً ودون أي تأخير.

"وتم تأهيل المعدات الموجودة ومتابعة الصيانة اللازمة للمحافظة على ديمومة هذه المعدات والتي أصبحت الآن تعمل بصورة جيدة، وكذلك توفير معدات متخصصة للنقل داخل المستودعات

للمكيسات وغارفات حبوب ذات سعة 24 م³، أي بقدرة 25 طن بدلا من 6 طن مما أدى إلى سرعة المناولة وتحميل الشاحنات و رفع القدرة الاستيعابية للمستودعات¹

كما تم إنشاء 5 بوابات وتركيب الأجهزة والمعدات الإلكترونية وفقا لاتفاقية المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ ISPS وذلك لتعزيز الأمن وتلافي نقاط الضعف وحماية المرافق المينائية والسفن والبضائع من المخاطر الناجمة عن حادثة أمنية وضبط حركة المراجعين والموظفين والسيارات الداخلة من وإلى الميناء مع إمكانية الرجوع إلى البيانات التي تم تخزينها عن حركة الدخول والخروج من خلال تلك البوابات.

سلطنة عمان: "أما أوناش الساحات فإن ميناء السلطان قابوس يستخدم ثلاثة أنواع تضم الروافع الجسرية على عجلات وروافع التحميل الأمامي وأوناش الشوكة.

بينما يضم ميناء صلالة أربعة أنواع من معدات المناولة والتستيف وهي الروافع الجسرية على عجلات والناقلات السرجية وروافع التحميل الأمامي وأوناش الشوكة."²

يوجد أوناش الرصيف العملاقة من الجيل الثالث في ميناء السلطان قابوس في عمليات الشحن والتفريغ من السفن، بينما تستخدم أوناش من الجيل الخامس في الميناء صلالة.

¹ أسامة قلوينا، مجلة أنترناشيونال ريفو، مرجع سبق ذكره، ص 46.

² د/ إيهاب النحرأوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص 120-121.

المبحث الثالث : النقل بالحاويات المتعدد الوسائط في الوطن العربي:

"نتيجة للتطورات السريعة المتلاحقة التي يشهدها قطاع النقل البحري منذ بداية الستينات من القرن العشرين، سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء، فقد كان لثورة التحوية وللمفاهيم الحديثة للوجستيك أثرهما الكبير في تطور مفهوم النقل حيث تجاوز ذلك المفهوم المبسط من مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب."¹

وهو ما يسمى بالنقل المتعدد الوسائط حيث يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط باستلام البضائع المعبأة في حاويات محتومة من مخازن تصديرها وتوصيلها عبر البحار والنقل البري أو السكك الحديدية إلى مكان الاستلام بواسطة بوليصة شحن واحدة، كما يتولّى مسؤولية التخليص الجمركي.

المطلب الأول: مفهوم نظام التحوية والنقل متعدد الوسائط

أولاً: نظام التحوية

يرجع تاريخ ظهور الحاوية إلى عام 1956 على يد مالكوم ماكلين *Malcom Purcell* الذي أطلق عليه «أبو التحوية» وقد أحدث ثورة وتغير جذري في مجال النقل والتجارة الدولية، ويمكن تعريف الحاوية *Container* بأنها:

1- "عبارة عن صناديق نمطية تعبأ فيها البضود الفردية."²

2- "عبارة عن صندوق من الحديد الصلب له أبعاد ومواصفات موحدة معيارية، وضمن هذا الصندوق يتم نقل البضائع، وسمي هذا الصندوق بالحاوية لأنه يحوي بداخله السلع المراد نقلها من مكان إلى آخر."³

"ويطلق على هذا الأسلوب نظام التحوية *Containerisation* وهناك مواصفات قياسية دولية للحاوية حيث الارتفاع 8 قدم والعرض 8 قدم والأطوال تتراوح بين 10، 20، 40، 60 قدم."⁴

وتعتبر الو.م.أ الدولة الرائدة في صناعة واستخدام نظام النقل بالحاويات، حيث قامت شركة SEA-LAND في أبريل 1956 بنقل حوالي 58 حاوية على سطح ناقلة البترول ماكسون من ميناء

¹ د/ عبد الحليم بيسوني، ندوة: نحو إستراتيجية للنقل في خدمة التنمية، جريدة الأهرام، عدد 41388، 2001/03/31، ص4.

² د/ عمر سالم، قراءات في اقتصاديات النقل الدولي، مؤسسة نبيل للطباعة، القاهرة، 2002، ص324.

³ محمد محرز إسماعيل، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة: ميناء اللانقية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004، ص68.

⁴ د/ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية 1998، ص440.

نيوجرسي، "وتم تسجيل أول سفينة حاويات عام 1957 بحمولة 226 حاوية أطلق عليها اسم Grate way city، وفي عام 1961 تم تنظيم خط ملاحى للحاويات بين موانئ نيويورك ولوس أنجلوس وسان فرانسيسكو في أمريكا."¹

وتتلخص مزايا الحاويات في:

- "تقليل نسبة الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة وعدم سرقتها أثناء نقلها .
- تخفيض تكاليف النقل بسبب خفض عدد مرات التداول.
- تطبيق مفهوم النقل من الباب إلى الباب أي من المصدر إلى الوجهة النهائية.
- سرعة التداول.²

ثانيا : النقل متعدد الوسائط

لقد تعددت في الآونة الأخيرة التسميات التي تطلق على هذا الفكر الحديث في النقل فسمي النقل المخترق، وسمي كذلك النقل المشترك والنقل من الباب إلى الباب وأخيراً النقل متعدد الوسائط أو النقل المتكامل وهو مفهوم النقل الحديث، حيث يمكن تعريفه بأنه:

- "النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في نقل بضائع ما من مكان إلى آخر"³
- "عملية نقل البضاعة بواسطة وسيلتين أو أكثر بعقد واحد وبمستند واحد وبواسطة شخص (أو هيئة) واحد مسؤول (متعهد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه ويمكن لهذا الشخص (أو الهيئة) إجراء عقود أخرى من الباطن (من خلاله) لناقلين آخرين لجزء أو لكل وسائل النقل المستخدمة لنقل الشحنة."⁴

ولقد أوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط، وأرسى قواعده عام 1980 وعرفه على أنه: "نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد

¹ د/ شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، الدار الجامعية، 2006، ص116.

² مصطفى أمين حسن مساد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية، عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2000، ص 225.

³ د/ عبد الوهاب عبد الحميد صالح، النقل متعدد الوسائط، بدون نشر، الجزء الأول، بدون تاريخ نشر، ص1.

⁴ مروة صلاح الدين فهمي محمود، الاختيارات المثلى لتنمية قطاع النقل البحري في مصر، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة القاهرة، 2008، ص25.

الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل أجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تأمين واحدة.¹

لقد كانت رحلة النقل تبدأ وتنتهي بالميناء، أما الآن فتبدأ السلسلة من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى يد المستهلك النهائي، فالنقل متعدد الوسائط يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق من خلال استعمال سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية، البرية والجوية التي تتفاعل في اتساق مكاني وزماني لا تعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية.

"يتمثل الهدف من عملية النقل المتعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل، وزيادة كفاءة وسائل النقل، وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية والدولية."²

يوضح الجدول (10) المقارنة بين النقل المتعدد الوسائط، والنقل أحادي الوسائط والمميزات التي يتميز بها النقل المتعدد الوسائط.

الجدول رقم (27-1): النقل متعدد الوسائط وأحادي الوسائط

النقل أحادي الوسائط	النقل متعدد الوسائط
تعدد مرات الشحن وتعقدها	خدمة مباشرة وميسرة للشاحن
صعوبة ضبط الوقت	خدمات التزامن المحكم
جمود في اختيار وسيلة النقل	الترشيد في اختيار وسيلة نقل وخط سير الرحلة
تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف	تكامل عمليات النقل بأقل التكاليف
التعامل مع ناقلين متعددين	التعامل مع متعهد واحد للنقل
تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل	مسؤولية واحدة في مواجهة الشحن
تعدد وثائق النقل	وثيقة نقل واحدة
تعدد النوازل بتعدد وسائل النقل	نولون إجمالي واحد
كثرة ما تتعرض له البضائع من التلف والخسارة والضياع	تقليل تلف وضياع البضائع
طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك النهائي	تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع

المصدر: دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة،

القاهرة، 22 ماي 2006، ص 8.

¹ د/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية 2010، ص 362.

² سمية بدوي، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، بدون تاريخ نشر، بدون ناشر، ص 259.

ثالثا : نظام النقل بالحاويات وارتباطه بالنقل متعدد الوسائط

"لقد أدى استخدام المعلومات والإلكترونيات أو ما يعرف بالثورة الصناعية الثالثة وما تمخض عنها من إنتاج كبير الحجم إلى ثورة في مجال النقل والاتصالات، بدأت شرارتها الأولى بنظام التحوية، ويعتبر نظام النقل بالحاويات أحدث أساليب التوحيد النمطي للبضائع."¹

"ويطلق عليه البعض ثورة الحاويات لأنه اختراع يدعم نظام العولمة من خلال إلغاء اختلاف المسافات وإلغاء تباين التوقيتات وإلغاء الحدود الدولية والحواجر الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تبادل البضائع والأموال والمعلومات إلكترونيا في لحظات من الزمن."²

لقد أصبح النقل بالحاويات يسود معظم الطرق التجارية البحرية والبرية بصورة مذهلة خلال الفترة الأخيرة ويظهر هذا في حجم الاستثمارات التي مسّت الحاوية ذاتها والسفينة والموانئ ومحطة الحاويات، وهو ما يعرف بنظام النقل المتعدّد الوسائط.

"وتحوّلت وسائل النقل بدخولها هذه المنظومة إلى وسائط تخدم حركة تدفق البضائع من خلال البر والجو والبحر، وأصبح نظام النقل متعدد الوسائط هو العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج للمستهلك."³

لقد أصبحت الحاوية هي محور كلّ الدراسات والتعاقدات في عالم النقل المتعدّد الوسائط بعد أن كانت السفينة هي أساس التعامل حيث سخرت صناعة السفن من أجلها فظهرت سفن الحاويات العملاقة لتساهم في حركة الحاويات "التي قضت على السفن التقليدية إذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العملتين وبالتالي انخفاض تكاليف التداول والشحن، وقلة سرقات البضائع القيمة نظرا لأن الحاويات تقفل بأقفال محكمة"⁴ لتساهم في حركة الحاويات.

"إن استخدام الحاويات غير مفاهيم عديدة في النقل حيث كانت سلسلة النقل تبدأ وتنتهي بالميناء، أما الآن فإن السلسلة تبدأ من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى المستهلك وتتم

¹ محمد محرز اسماعيل، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، مرجع سبق ذكره، ص 68.

² د/احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات و سياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 168.

³ د/ محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البيئية، القاهرة، 2006، ص 1.

⁴ د/ أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، ص 9.

هذه العمليات من خلال عدة وسائط نقل (بحري، جوي، نهرى، بري) وهو ما يعرف بالنقل من الباب أو النقل المتعدد الوسائط.¹

إن التطور والنمو السريع في نظام الحاوية أثر بشكل كبير على الموانئ وطرق التجارة العالمية من خلال:

- انخفاض فترات انتظار السفن نتيجة لاستعمال المعدات الحديثة لتداول الحاويات حيث انتهى العمل بالرافعات ذات الأذرع الصغيرة والمعدات التقليدية المستخدمة على الأرصفة وأصبح إنزال الحاوية بواسطة الأذرع المقنطرة Gantry cranes والنقل داخل المحطة باستخدام ما يسمى برافعي الشوكة Fork-lift أو الناقلات المفرشحة Straddle Carrier. وبالتالي انخفاض عدد السفن التي يتعامل معها الميناء في وقت معين وتخفيض دورة السفينة وارتفاع إنتاجية الموانئ البحرية.

- إقامة محطات للحاويات بالموانئ أو داخل الظهر البري والتي تسمى الموانئ الجافة Dry Ports لتخلص من مشكلة التكدس وبالتالي رفع كفاءة وطاقمة الميناء البحري.

ويتكون نظام النقل المتعدد الوسائط "من مراكز تجميع وتخزين وتوزيع كالمدين والموانئ، ومن الطرق التي تصل بين هذه المراكز كالطرق البرية والبحرية والجوية والنهرية والسكك الحديدية والقنوات المائية، ومن تدفقات البضائع المختلفة على هذه الطرق كالبضائع العامة وبضائع الصب الجافة والسائلة ومن وسائل النقل المستخدمة كالسيارات وعربات السكك الحديدية والطائرات والسفن"² وضمن هذه الأجزاء التي يتكون منها نظام النقل الكلي، "تجري عمليات تداول البضائع، وتبلغ هذه العمليات، في بعض الأحيان، أكثر من ثلاثين عملية تداول بالطرق التقليدية خلال الرحلة الواحدة وعادة تشمل الرحلة التداول التالي:"³

☒ من خط إنتاج السلعة إلى مخازن المصدر.

☒ من مخازن المصدر إلى وسيلة النقل البرية.

☒ من وسيلة النقل إلى ميناء التصدير.

☒ من ميناء التصدير إلى عنابر السفينة.

¹ هشام الجندي، مبادئ النقل، بدون ناشر، بدون تاريخ النشر، ص 147.

² د/ سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية لإدارة الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 227.

³ أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في التجارة العربية البينية، الملتقى البحري العربي الثاني للتعاون التقني، آلية تفعيل الأداء البحري للدول العربية في مجال النقل البحري العالمي، الإسكندرية، 2006، ص 5.

☒ من عنابر السفينة إلى ميناء الاستيراد.

☒ من ميناء الاستيراد إلى وسيلة النقل البرية الخاصة بالمستلم.

☒ من وسيلة النقل البرية إلى مخازن المستلم.

☒ "من مخازن المستلم إلى عربات التوزيع إلى تاجر الجملة ثم إلى تاجر التجزئة حتى قبل المستهلك.

☒ وهذه أبسط صورة لتداول البضائع في رحلتها وفي كل مرة تتداول فيها البضائع تتعرض للكسر أو

التلف أو التعطيل أو الضياع بالإضافة إلى تكاليف التداول ذاتها.¹

المطلب الثاني: خصائص ومزايا وأهمية النقل متعدد الوسائط

أولا: خصائص النقل متعدد الوسائط:

1- السرعة:

"يشكل الوقت في عمليات التداول، وخاصة في الرحلات القصيرة عنصرا هاما من عناصر

الرحلة، حيث تحتاج البضائع السائبة إلى وقت كبير جدا قياسا إلى الوقت الذي تحتاجه البضائع

الحواءة"²، كما تعتبر سرعة تحرك البضاعة من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول من المميزات الهامة في

النقل المتعدد الوسائط نتيجة لزيادة كفاءة وسهولة تداول الحاويات.

2- السلامة: "إن مهمة النقل هي توصيل البضاعة إلى محطاتها النهائية في حالة جيدة دون فقد أو

تلف، وهذا يتحقق في نظام النقل متعدد الوسائط عن طريق نقل البضائع في حاويات تقلل من نسبة

الفاقد أو التالف، ويقلل أيضا من درجة تعرضها للسرقة."³

3- قلة تكلفة التداول: يهدف نظام النقل الكلي إلى تحقيق خفض حقيقي في التكلفة الكلية لنقل

البضائع من باب المنتج إلى باب المستهلك النهائي، وأثبتت التجربة العلمية أن تجميع الشحنات في

وحدات نمطية تقلل كثيرا من تكاليف تداولها بالمقارنة مع أية وسيلة نقل أخرى أو أي نوع من أنواع

النقل.

¹ أحمد عبد المنصف محمود، مستقبل النقل البحري العربي في مطلع الألفية القادمة، الندوة الدولية الخامسة عشرة للموانئ (تطور

صناعة الموانئ والنقل في القرن الحادي والعشرين)، الإسكندرية، 1999، ص23.

² محمد محرز إسماعيل، الإتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص82.

³ هشام الجندي، مبادئ النقل، مرجع سبق ذكره، ص149.

ثانيا : مزايا النقل متعدد الوسائط:

- سهولة تدفق البضائع من خلال استعمال شبكة متكاملة من الخطوط الملاحية وخدمات الموانئ والطرق البرية.
- ضمان الاستخدام الأمثل من حيث التكلفة ونوعية الخدمة باستخدام نظام التحويلة في جميع وسائل النقل المختلفة.
- تتبع حركة نقل الحاويات طوال فترة رحلتها بواسطة أنظمة تبادل البيانات إلكترونياً.
- ويجمع نظام النقل متعدد الوسائط بين ثلاثة عناصر رئيسية وهي العناصر التي تشارك في نقل التجارة الدولية وهي كالاتي:

1- الدولة:

يكمن دور الدولة "من خلال السلطة التشريعية والتنفيذية التي تصمم وتنفذ القوانين واللوائح التنظيمية الوطنية بشأن التجارة والنقل، حيث يتيح الأخذ بنظام النقل متعدد الوسائط الفرص التالية:"¹

- المحافظة على نصيب أوفى من قيمة نوالين النقل داخل الدولة.
- تحقيق التكامل بين وسائط النقل المختلفة.
- تخفيف العبء على ميزان المدفوعات.
- تشجيع التجارة عن طريق تيسير الإجراءات والأنظمة الإدارية.
- استخدام التكنولوجيا الحديثة.

2- متعهد النقل:

هو المتحكم والمسيطر على سلسلة النقل من البداية إلى النهاية والمسؤول عن تدفق وانسياب البضاعة حتى تصل إلى مقصدها النهائي، ويقدم خدمات متنوعة كالاتي:

☒ "تدبير وتنسيق وسائل النقل باختيار الوسائل والطرق الملاحية والموانئ والمطارات والجسور التي تحقق السرعة والأمان مع أقل تكلفة وذلك بصفة أصيل وليس وكيل عن صاحب البضاعة.

¹ عصام الدين علي بدوي، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة، القاهرة، 2006، ص9.

- ☒ القيام بعملية التوزيع الشامل وما يشملها من أنشطة مختلفة مثل تجميع الطرود بالحاويات لتصبح كاملة الحمولة عند بدء الرحلة وفض هذه الحاويات عند نهاية الرحلة، وإعداد المستندات الخاصة بإجراءات الاستيراد والتصدير، والتخليص الجمركي. " 1
- ☒ السيطرة على حركة نقل البضائع والقيام بعملية جرد للبضائع.
- ☒ السيطرة على تحقيق مبدأ اقتصاديات الحجم وتحقيق وفورات كبيرة في تكاليف الرحلة.
- ☒ توفير تعريفة مرنة للنقل متعدد الوسائط.
- ☒ إدارة الموانئ الجافة.

3- المستفيدون من النقل متعدد الوسائط (المستوردون / المصدرون):

- يفضل الشاحنون استخدام النقل متعدد الوسائط لعدة أسباب منها:
 - ☒ انخفاض السعر الإجمالي للنقل.
 - ☒ تفادي رسوم تأخير الحاويات.
 - ☒ القيام بالإجراءات الجمركية بسرعة.
 - ☒ خدمة أسرع وأكثر في حركة البضائع.
 - ☒ التحكم في سلسلة النقل وتكلفتها وتبسيط الدورة المستندية.
 - ☒ تحمل متعهد النقل المسؤولية عن ضياع أو تلف البضائع المحواة قانونياً.
- ثالثاً: أهمية نظام النقل متعدد الوسائط:**

تأتي أهمية هذا النظام استجابة للمتغيرات العالمية في مجال الاقتصاد والتجارة والتصنيع مثل:

- 1- "القوى الاقتصادية العالمية التي تعكس النظام العالمي الجديد والضوابط التجارية التي تتحكم في أسواق كونية للإنتاج والاستهلاك والأنشطة العابرة للحدود والقارات حيث أصبح الإنتاج العالمي يكتسي طابعاً دولياً"².
- 2- ارتفاع القيمة التقنية للتجارة الدولية وأنشطة القيمة المضافة وترشيد نفقات النقل والتكلفة اللوجستية.

¹ زيزي حسن محمد زيدان، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة مينائي الإسكندرية وبرشلونة)، مرجع سبق ذكره، ص 232.

² محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص 2.

3- ازدياد الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائل النقل على المستوى العالمي وتعدد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجستية.

4- "تطور أنواع وأحجام وحمولات وتقنيات أنواع النقل المختلفة والاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام"¹. إن القدرة على تحقيق معدلات إنتاجية عالية وتحقيق أعلى قدر من السلامة والأمان للبضائع وسهولة انسيابية تدفقها يتوازي مع التطور التقني للموارد البشرية والتقنيات الحديثة بالإضافة إلى تطبيق معايير السلامة في مجالات النقل المختلفة وتوزيع البضائع.

"إن ظاهرة العولمة وتبادل السلع والخدمات عبر الحدود في مختلف مجالات الأنشطة الانسيابية أدى إلى نمو التجارة العالمية وانسيابها من خلال الحدود وبين القارات سواء عبر مراكز الإنتاج أو أسواق الاستهلاك، وبالتالي أصبح عبور الحدود يتطلب نقل مخترق للحدود أيضا وهو ما يحققه النقل متعدد الوسائط في ظل قوانين أو معاهدات واتفاقيات على الأصعدة الوطنية أو الإقليمية أو العالمية متوافقة وتنسجم لتخفيف حدة الاختلافات المحلية."²

المطلب الثالث: الصعوبات التي تواجه النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي

إنّ معظم الدول العربية لم تطبق نظام النقل متعدّد الوسائط بالرغم من الفوائد الاقتصادية والمالية التي يحققها هذا النظام، إذ يتمّ نقل التجارة الخارجية فيها في ظل ترتيبات النقل أحادي الوسائط بسبب العديد من المشاكل التي تحدّ من إمكانية تطوير هذا النظام.

- ضعف البنية الأساسية في بعض الموانئ وشبكات النقل وعدم ملاءمتها لنظام النقل متعدّد الوسائط.
- عدم تطوير القوانين والتشريعات لتساير هذا النظام.
- انخفاض الأموال المخصصة لعمليات استكمال البنية الأساسية مثل محطات تبادل الحاويات، وكذلك ضعف الأموال الخاصة بصيانة البنية الأساسية القائمة.
- عدم توفر شركات قوية للنقل على الطرق والاعتماد بصورة أساسية على الناقل الفردي المالك لعدد من وسائل النقل.

¹ رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص.84.

² اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، استعراض النقل في بلدان الإسكوا نشرة النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، عدد

- انخفاض قيم الأحمال المحورية سواء على الطرق أو خطوط السكك الحديدية كما هو مطلوب للتزواج بين الوسيلتين.
- تقادم معدات المناولة في بعض الموانئ البحرية وفي شبكة السكك الحديدية.
- ضعف كفاءة نظم النقل الداخلي بالدول العربية.
- "مازال التركيز في الدول التي تمتلك سكك حديدية على نشاط نقل الركاب واعتبار نقل البضائع نشاط ثانوي وليس أساسي"¹.
- قلة شركات النقل متعدّد الوسائط بالدول العربية.
- نقص الخبرة الفنية لمتعهدى النقل الوطنيين.
- عدم وجود نقابات نقل مهنية ذات صفة تمثيلية.
- ضعف الإحصائيات الدقيقة عن سوق النقل في الدول العربية بما يعوق وجود سوق جيد بين العرض والطلب على الخدمة.
- وجود منافسة غير عادلة بين وسائل النقل الداخلي بسبب إتباع سياسات تسعير مختلفة من قبل كل وسيلة وخضوع الوسائل لجهات إدارية مختلفة.
- تعتبر الإجراءات الجمركية من العوائق الرئيسية أمام تطور نظام النقل متعدّد الوسائط حيث يتم فتح الحاوية من طرف الجمارك للكشف عن محتوياتها ثم إعادة تسيّفها مرّة أخرى.
- عدم الالتزام بجداول المواعيد بسبب كثرة المشاكل الإدارية والتشغيلية.
- "قلة الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات وعدم التطبيق الكامل لنظم تبادل البيانات إلكترونياً وإن كانت بعض الدول بدأت في ذلك"².
- تعرّض البضائع للتلف والتأخير بسبب عدم الاهتمام بصيانة معدّات المناولة والنقل.

¹ د/ فتحي السيد التونسي، النقل متعدّد الوسائط: التطبيقات والفوائد والتحديات، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، القاهرة، 2006، ص12.

² د/ أحمد عبد المنصف، نظرة متكاملة على النقل البحري العربي خلال ربع قرن من 1975-2000، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد 50، يوليو 2000، ص65.

المبحث الرابع: اللوجستيات في الوطن العربي:

في عصرنا الحديث نجد الموانئ ومحطات الحاويات هي المجالات الأكثر استخداماً لتطبيقات صناعة اللوجستيات لأن النقل البحري كان هو المحور الأهم لميلاد صناعة اللوجستيات ثم انتقلت إلى باقي ميادين النقل الأخرى البرية والنهرية والسكك الحديدية والجوية، "وتطورت صناعة اللوجستيات مع تطور تجارة الحاويات نقلاً وتوزيعاً وتسييفاً وتفريغاً وإنزالاً بما في ذلك من صيانة وحماية وتأمين ما تحتويه من البضائع، وبهذا نجحت صناعة الخدمات اللوجستية في أن تخلق تحالفات وتشابكات عملياتية وتجارية واقتصادية عالمية لجعل التجارة الدولية تستفيد من مزايا الخدمات الموفرة للوقت والجهد والنفقة".¹

المطلب الأول: مفهوم اللوجستيات ومركز اللوجستيك:

أولاً : مفهوم اللوجستيات

"أوضح الكاتب أن تعريف اللوجستيات، تعريف قديم منذ عام 1901"²، بينما أوضح البعض الآخر "أن علم اللوجستيات علم حديث الظهور، ويذكر أن أول تطبيق للوجستيات كان في المجال العسكري بواسطة الفرنسيين في الحرب العالمية الأولى".³

ثم انتشر تطبيقه أثناء الحرب العالمية الثانية، عندما كان يراد مثلاً توصيل الجنود بمعداتهم وذخائرهم ووحداتهم المعاونة إلى مكان معين، في توقيت محدد وتنظيم مخطط وبأقل خسائر ممكنة. و تعرف اللوجستيات في المجال العسكري بأنها:

"تعني اللوجستيات إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب".⁴

و بعد ذلك تم سحب هذا التعريف الى مجال الاقتصاد وإدارة الأعمال ويقصد به:

"تعني اللوجستيات إدارة تدفق المواد الخام وعمليات الإنتاج والتوزيع وما يرتبط بذلك من عمليات النقل والتخزين في المستودعات ثم عمليات النقل إلى أسواق الاستهلاك، وذلك بأقصر وقت

¹ د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، يونيو 2001، ص 21.

² LAMBERT, DOUGLAS M & STOCK James R. "Strategic management", Boston, IRWIN, 1993, P.4.

³ DONALD F. Wood, James C. Johnson, "Contemporary transportation", 4th edition, Macmillan Republishing Company, New York, 1993, P. 3.

⁴ سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة أنترناشيونال، العدد 1428، 2007، ص 55

وبأقل تكلفة ممكنة".¹

وعرف مجلس إدارة اللوجستيك بأمريكا اللوجستيك بأنه: "عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق التحكم والرقابة على التدفق والتخزين الفعال والمؤثر للسلع والخدمات والمعلومات، ابتداءً من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء".²

كما يعرفها البعض الآخر بأنها: "فن إحكام السيطرة على سلاسل الإمداد التي تغطي العالم عن طريق تجميع إدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة، فهي تعمل على إزالة الاختناقات في مختلف أجزاء السلسلة، وتعمل على تقليل الدورة المستندية والمعوقات البيروقراطية، وتعمل على استخدام أنسب المعدات وإعادة توزيعها، بما يضمن سرعة تدفق الإمداد بأرخص تكلفة وأعلى كفاءة".³

ومفهوم اللوجستيات في النقل والتجارة الدولية: "هو التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد وإلى مكان محدد وبأقل تكلفة just in time delivery".⁴

ويقصد أيضا بلوجستيات النقل تكامل عملية النقل مع الأنشطة الأخرى كإدارة المخزون، والتعبئة والتغليف، والعلامة التجارية، والتأمين والعمليات المصرفية والمستندية والتي تعمل على تحسين مستوى الخدمة و تطويرها وزيادة الجودة وتقليل التكاليف باعتبارها تحقق و تضمن عناصر هامة مثل المرونة و السرعة و المصدقية.

ثانيا: مركز اللوجستيك:

أولا يجب توضيح الفرق بين مراكز التوزيع ومركز اللوجستيك.

1- مراكز التوزيع Distribution Centers و القيمة المضافة:

يقصد بها "الأماكن التي يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة التوزيع إلى أسواق المستهلك دون إجراء أي عمليات إضافية لها وبالتالي فهي المراكز التي تحقق مفهوم

¹ عبيد احمد الحجازي ، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية-تطبيقية)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص 164.

² Ahmed Abdel-Monsef, the future of Egypt global logistics free trade zone in Suez Canal, the 20th international port conference, 11/01/2004, Alexandria, P.18.

³ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص 48.

⁴ محمود حاتم عبد الحليم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته (إيتركس)، دمشق، 2005، ص 3.

المنافع الزمنية دون مفهوم القيمة المضافة"¹، اما القيمة المضافة عندما يضاف الى المنتج خصائص جديدة تجعله أكثر قيمة وجاذبية من وجهة نظر المستهلك.

2- مركز اللوجستيات Logistic Center:

يتم فيه تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة، تغليف، معالجات صناعية، لصق العلامة التجارية ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي لتخفيض التكاليف الكلية الخاصة بهذه العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل. وعليه مراكز اللوجستيات "مفهوماً أكثر إتساعاً من مراكز التوزيع حيث تقدم كافة أنشطة التوزيع المادي مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تحقق قيمة مضافة للمنتجات، أي يخرج المنتج من مركز اللوجستيات أكثر اقتراباً من المستهلك وذو قيمة أعلى، وهذا مفهوم القيمة المضافة في تلك المراكز"²، نتيجة لكل التطورات والمفاهيم الحديثة استحدث مفهوم مركز اللوجستيات ليشمل العديد من الأنشطة المتمثلة في:

- "جميع أنشطة مراكز التوزيع.
- أنشطة القيمة المضافة والتي تشمل كلا من: التجميع، التعبئة، رقابة الجودة لصق العلامة التجارية، التصنيع أو التعديل وفقاً لطلبات العميل، اختبار المنتجات، الإصلاح.
- توفر الأنشطة الخدمية مثل: التأمين، الأعمال البنكية، الأنشطة الترفيهية"³.

¹ د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 67.

² المرجع السابق، ص 48.

³ زيزي حسن محمد زيدان، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة ميناء اسكندرية وبرشلونة)، مرجع سبق ذكره، ص 41.

الجدول رقم (1-28): الوظائف والتسهيلات التي يمكن أن يقدمها مركز اللوجستيك

النشاط	تصنيف النشاط
<ul style="list-style-type: none"> - التخزين - معالجة طلبات العملاء - إحلال المخزون - تجميع البضائع - تعقب ما بعد الشحن - النقل - التخليص الجمركي - مستندات الشحن 	<p>أنشطة تتعلق بنقل البضائع Movement of cargo</p>
<ul style="list-style-type: none"> - إدارة أساطيل النقل - تأجير حاويات ومركبات - إصلاح وصيانة المركبات - إمداد بالوقود - تنظيف الحاويات - استراحات ومكاتب إدارية 	<p>أنشطة إدارية - إدارة تشغيل المركبات والحاويات Management</p>
<ul style="list-style-type: none"> - إعادة التعبئة - لصق العلامات التجارية - رقابة الجودة - تجميع واختبار المنتجات - إصلاح 	<p>أنشطة ذات قيمة مضافة Value added activities</p>

المصدر: أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص172.

فالهدف من المركز اللوجستي تحقيق الأهداف التالية: خفض التكاليف الإجمالية للمنتج الى اقصى حد، سرعة تنفيذ طلب الزبون، زيادة الجودة، "وتهدف الشركات العالمية إلى أن يصبح المركز اللوجستيكي ذا تأثير فعال في نشاط وازدهار الميناء، وكذلك ازدهار النقل المشترك (البري، البحري)

مما استوجب وجود مطار لخدمة مركز اللوجستيك، كما أصبح لمركز اللوجستيك أثر كبير في تطوير شبكة الطرق التي تربط المدن والدول المحيطة بالمركز".¹

تعمل الشركات العالمية جاهدة لإقامة مراكز لوجستيك في مناطق قريبة من أسواقها، تتوافر فيها الشروط التالية: "موقع جغرافي متميز، بيئة تشريعية ملائمة، استقرار سياسي، وجودها ضمن مناطق ميناء محوري، توافر مطار لخدمته، وجود عمالة ماهرة، ربط جيد بوسائط النقل المختلفة، ضرورة وجود نظم إدارية متطورة توفر نظم اتصال حديثة، توافر شبكة طرق متطورة طبقاً للمعايير العالمية".² فالهدف الاقتصادي من إنشاء مراكز لوجستيك هو: "جعلها منطقة جذب لرؤوس الأموال الأجنبية، استخدام نظم تكنولوجية حديثة، إيجاد فرص عمل، المساهمة في إيجاد خبرات فنية وإدارية متطورة نتيجة الاحتكاك بالخبرات العالمية، المساهمة في زيادة الدخل القومي، ربط الاقتصاد المحلي بالتغيرات والتطورات العالمية، دعم فرص المنافسة في الأسواق الخارجية وتنشيط حركة الأسواق المحلية".³

"إن المناطق الحرة التجارية والصناعية هي مرحلة أدنى من مرحلة تطبيق المفهوم اللوجستي فالمراكز اللوجستية تتميز عن خصائص المناطق الحرة بالدرجة العالية في تنوع الأنشطة".⁴

المطلب الثاني : مكونات السلسلة اللوجستية وأهدافها

أولاً :مكونات السلسلة اللوجستية

سلسلة الإمداد Supply chain: "هي الإدارة الجيدة لأنظمة النقل على طول سلسلة النقل بما يؤدي إلى تخفيض تكاليف سلسلة الإمداد الخاصة بالشركة المنتجة فالعملاء يريدون شراء خدمات نقل ذكية في انسياب كامل وسهولة وهذا يتطلب من مقدمي خدمات النقل العمل على تحسين الخدمة عن طريق تتبع البضائع طوال رحلتها، والسيطرة على انسيابها دون عوائق وضغط التكاليف

¹ شهاب راشد أحمد شهاب، الدور المستقبلي للموانئ البحرينية في ظل التطورات الراهنة في صناعة النقل البحري، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007، ص26.

² رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص 78.

³ د/ عبد الحلیم البسيوني، ندوة حول إستراتيجية للنقل في خدمة التنمية، مرجع سبق ذكره، ص4.

⁴ شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص40.

إلى أدنى حد ممكن وأهم من كل ذلك إدارة المعلومات وذلك بالاستثمار في أحدث نظم المعلومات وأكفأ الطرق لإدارة هذه النظم.¹

تتكون السلسلة اللوجستية من 3 أنواع من سلاسل الإمداد:

- سلسلة الإمداد الخاصة بنقل المواد الخام والنصف مصنعة إلى المصنع.
- سلسلة الإمداد الخاصة بنقل المواد داخل عملية الإنتاج ذاتها المنتشرة جغرافيا فيما بين مراكز الإنتاج والتوزيع والتخزين.

- سلسلة الإمداد الخاصة بنقل البضائع تامة الصنع إلى يد المستهلك من خلال تاجر الجملة ثم تاجر التجزئة ثم إلى يد المستهلك عن طريق النقل البري والبحري والموانيء.

واللوجستيات: "هي عملية تعتمد على مقاولي الباطن، للقيام بأنشطة فرعية أو مساعدة للعملية الإنتاجية الأساسية للشركة، والعملية اللوجستية عملية مشتقة من عولة جانبي العرض والطلب، والخدمات اللوجستية إما أن تقدم بواسطة متعهدي النقل المتعدد الوسائط أو بواسطة شركات النقل البحري التي تقدم خدمات القيمة المضافة امتدادا لنشاطها البحري الرئيسي."²

ثانيا : أهداف السلسلة اللوجستية:

فالهدف الأساسي من اللوجستيات هو التخلص من الفاقد المادي والبشري والزمني للنشاط

الاقتصادي لـ:

- خفض التكاليف وزيادة الكفاءة.
- تقديم خدمات نقل رخيصة وسريعة ذات جودة عالية.
- التوسع الكبير في استخدام اقتصاديات الحجم باستخدام المستحدثات التكنولوجية المتقدمة.
- التجاوب السريع في الإنتاج حسب رغبت المستهلك.
- التواجد الزمني والمكاني للمنتج تبعا لطلب المستهلك، وهذا ما يسمى بتقديم خدمات التزامن المحكم just in time.

¹ د/ أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، مجلة أنترناشيونال، نوفمبر 2004، ص 53.

² د/ أحمد عبد المنصف، نظرة متكاملة على النقل البحري العربي خلال ربع قرن من 1975-2000، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد 50، يوليو 2000، ص 63.

المطلب الثالث: تحقيق المفاهيم اللوجستية:

"أدى تطور الأنشطة وعمليات التجارة الدولية إلى تطور صناعة اللوجستيات بمستوياتها الإدارية والفنية، وتعددت القنوات اللوجستية logistic channels مكونة شبكة متجانسة ومتداخلة الآليات ومتوازنة الأهمية برا وجوا وبحرا وتخطيطا، وسياسات وتنفيذا ومسارات وأهدافا."¹

تشمل صناعة اللوجستيات البنية الأساسية والبنية التحتية:

"فالبنية التحتية تشمل الأرصفة والأحواض ومحطات الحاويات، والمخازن، وشبكات الطرق، كما يعتبر الاستقرار السياسي والاجتماعي من ضمن مركبات البنية التحتية التي بدونها تقل فرص ازدهار هذه الصناعة، أما البنية الأساسية فتشمل الجوانب المادية مثل الأجهزة والمعدات والآلات والجوانب الغير المادية مثل: القوى العاملة، المهارات والابتكارات الذهنية."²

لقد امتدت أنشطة الميناء لتشمل خدمات أخرى غير شحن وإفراغ وتخزين الحاويات كالخدمات الهندسية والفنية والمالية والتجارية والقانونية.

ان ظهور سفن الحاويات فرض على الموانئ أن تنتقل من استخدام الأرصفة المينائية في عمليات تداول وتخزين الحاويات إلى بناء ساحات للحاويات containers yards إلى تصميم وإنشاء محطات للحاويات containers terminals.

و بالنسبة للتجهيزات والمعدات الفنية المستخدمة على أرصفة الحاويات نجد "الأوناش creans تطورت من المستوى التقليدي إلى مرحلة الأوناش post panamax ثم إلى الأوناش الحديثة العملاقة Super post panamax."³

كما ان قلة استخدام الصناعة اللوجستية في الموانئ ومحطات الحاويات تؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع مواقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية، لان مدى تغلغل أنشطة اللوجستيات في عملياتها أصبحت المعيار الذي تخضع الموانئ ومحطات الحاويات لمقاييسه.

فصناعة اللوجستيات تقوم باختصار الأعمال الورقية Paper work والإجراءات الروتينية والبيروقراطية.

¹ د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أوت 2001، ص 20.

² د/ أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2009، ص 292.

³ د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، ديسمبر 2001، ص 20.

"يدخل العنصر البشري عالي المهارة في العديد من أنشطة صناعة اللوجستيات سيما في مجال التعامل مع حمولات السفن شحنًا و تفريغًا والنقل البري والبحري والجوي، والسكك الحديدية، وكذلك العمالة الإدارية والفنية والتنفيذية الماهرة في ساحات وأحواض بناء السفن وإصلاحها وصيانتها، وكذلك أطقم السفن البحرية والطائرات والسكك الحديدية والشاحنات البرية."¹

فمع ازدهار ثورة التحوية عاد النقل بالسكك الحديدية يشق طريقه بقوة ليصبح إحدى وسائل النقل الدولي التي تدخل في حسابات المعادلات اللوجستية إذ يحتل المرتبة الثانية بعد النقل البحري.

"يعد النقل الدولي المتعدد الوسائط Multi modal transportation من أهم العناصر المساهمة في تشكيل صناعة اللوجستيات الدولية وهو الذي يحقق لها نسبة دخول كبيرة بالمقارنة بمحاور صناعة اللوجستيات الأخرى."²

كما يدخل في نطاق شبكة اللوجستيات شركات الصيانة ووكلاء قطاع الغيار من خلال أدائها دور الحفاظ على الأجهزة والآلات والمعدات سواء على مستوى التقدم الزمني أو التقدم التكنولوجي. إن اللوجستيات الإلكترونية لها دور كبير في صناعة النقل البحري حيث تقوم برمجياتها بإظهار جداول مواقيت وصول وإبحار السفن وشبكات الموانئ والخطوط التي تعمل ما بينها وعليها، ونظم حجز الفراغات وخرائط تحديد المسارات وتتبع رحلات وتحركات السفن إلى جانب ذلك طريقة الاستعلام عن عروض أسعار النوالين والخدمات.

إن أجهزة الفاكس وأجهزة التليكس و الأنترنت والبريد الإلكتروني والبرمجيات المتعددة والحمول تعد من المكونات الهامة في صناعة اللوجستيات.

تعتمد صناعة اللوجستيات على ركيزتين أولهما التكنولوجيا البرمجية وثانيهما تكنولوجيا التجهيزات والمعدات والآلات ومن المعروف أن التقادم التكنولوجي يتم بمعدلات أسرع بكثير من التقادم الزمني مما جعل صناعة اللوجستيات تتميز بسرعة التغيرات التكنولوجية التي تقتضي بالتالي تدريباً عالي المستوى لكوادر البشرية أي أن التقدم العالي في مجال الأجهزة والمعدات يتطلب تطويراً

¹ د/ أمين النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 283.

² د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أكتوبر 2003، ص 20.

سريعا وكثيفا في مجال البرمجيات والإدارة والتشغيل مع كثافة الإفادة من نمو القدرات البشرية بما لا يوجد فجوة ما بين الثروات الذهنية والثروات المادية.¹

"تعد البنوك هي البوابات المالية اللوجستية التي تدخل عبرها وتخرج من خلالها عمليات المبادلات التجارية الدولية فالتحويلات النقدية والتسويات المالية، ونقل مستندات الشحن وملكية البضائع من الأقطار المصدرة إلى الأقطار المستوردة لا يمكن أن تؤديها بكفاءة سوى البنوك العاملة في الخدمات اللوجستية التجارية بمستوى دولي.²

لقد تخطى دور صناعة اللوجستيات خدمات النقل والتسهيلات الأخرى ليشمل العمليات الإنتاجية من حيث التخطيط لجعل المنتجات وعمليات تغليفها منمطة تنميها يسمح باستغلال المساحات والفراغات سواء داخل الحاويات أو على سطح السفن.

لا يقتصر دور الخدمات اللوجستية على اليابسة اي الموانئ و محطات الحاويات بل تجاوز ذلك ابجار السفن في اعالي البحار و المياه الدولية.

"تعتبر صناعة اللوجستية صناعة صديقة للبيئة لأنها تعتمد على العناصر التكنولوجية والإلكترونية غير الملوثة للبيئة non polluting.³

"فالهدف الأول والأساسي لهذه الصناعة هو اختزال وضغط جميع الخطوات الضرورية اللازمة للمبادلات التجارية بكل مراحلها في حيز مكاني وحيز زمني قليلين إلى أقصى حد.⁴

المطلب الرابع: واقع اللوجستيات في الوطن العربي:

تتضمن اللوجستيات 14 نشاطا هي: النقل، التخزين، خدمة العملاء، متابعة متطلبات العملاء، نظام المعلومات، الرقابة على المخزون، التنبؤ بالطلب، اختيار موقع المصنع والتخزين للتوزيع، التداول، الحصول على مواد مشتراة وخدمات، خدمات ما بعد البيع للعملاء، العبوات والتعبئة، التخلص من الفاقد، وإعادة التصنيع، التعامل مع البضائع المرتجعة.

نجد أن النقل يأتي على رأس القائمة بل والعديد من الأنشطة يرتبط ارتباطا وثيقا بعمليات النقل كالتخزين ونظم المعلومات والتداول والتعبئة.

¹ د/ سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أنترناشيونال، أبريل 2001، ص 10.

² د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أكتوبر 2003، ص 21.

³ د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، سبتمبر 2003، ص 20.

⁴ د/ أمين النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 432.

تمثل لوجستيات النقل البحري حوالي الثلثين من تكاليف لوجستيات النقل الكلي التي تقدر بحوالي 10,5% من الإنتاج العالمي، "ولقد أدركت الدول المتقدمة أهمية اللوجستيات فقد استطاعت دولة متقدمة كاليابان معروفة بارتفاع معدلات الأجور فيها المحافظة على قدرتها التنافسية من خلال عدة عوامل من بينها لوجستيات الإنتاج والنقل والتخزين وطريقة التسليم في الموعد المحدد just in JIT time"¹

لقد أثبتت إحدى الدراسات في و.م.أ أن التكاليف اللوجستية تصل إلى حوالي 21% من الناتج القومي الإجمالي، ويشكل النقل حوالي 46% من تلك النسبة، ويشكل التخزين 28%، وتكاليف إحضار المواد 20% والنواحي الإدارية 6%، هذا فضلا عن أن 19% من الثروة القومية يستثمر في الأنشطة اللوجستية وهذه الأنشطة تستخدم حوالي 13% من قوة العمل و لكن الدول العربية معظمها لم تنتبه بعد إلى خطورة عدم الكفاءة اللوجستية، باستثناء بعض الدول مثل الإمارات، البحرين، قطر، عمان، الأردن، تونس، السعودية، الكويت.

احتلت دولة الإمارات المرتبة الأولى عربيا والعشرين عالميا ضمن مؤشر جديد للبنك الدولي يضم أفضل أداء على صعيد الخدمات اللوجستية، واستحقت الإمارات تقدير 3,73 نقطة من أصل 5 نقاط. وجاءت الإمارات في المرتبة 20 عالميا من حيث الخدمات الجمركية بتقدير 3,52 نقطة، واستحقت المرتبة 18 عالميا من حيث البنية التحتية لقطاع الخدمات اللوجستية بتقدير 3,8 نقطة. حصلت الإمارات على المرتبة 13 عالميا من حيث خدمة الشحنات الدولية البحرية بتقدير 3,68 نقطة. وجاءت الإمارات في المركز 20 من حيث مستوى الخدمات اللوجستية بتقدير 3,67 نقطة. وفي المرتبة 23 عالميا من حيث متابعة حركة الشحن بتقدير 3,61 نقطة.

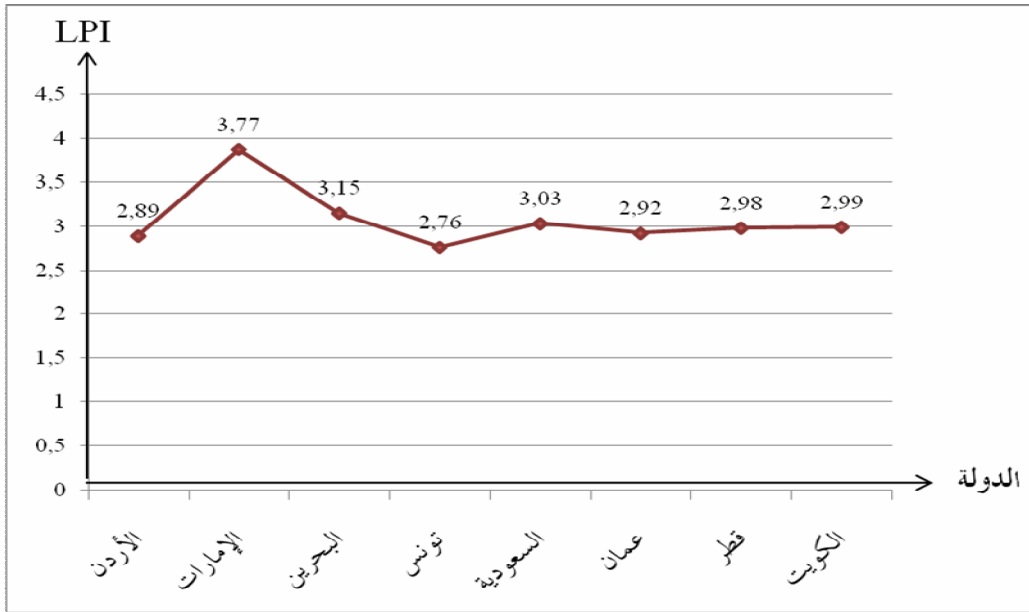
كما حصلت على المرتبة 17 عالميا من حيث الالتزام بالمواعيد المحددة، إلا أنها جاءت في المركز 98 عالميا بتقدير 2,8 نقطة من حيث تكلفة الخدمات اللوجستية المحلية. كما أكد التقرير البنك الدولي أن الرسوم المفروضة على حاوية نمطية 40 قدما في الإمارات تصل إلى 291 دولارا (للتصدير) و298 دولارا (للاستيراد) مقارنة بحوالي 150 دولارا في بلغاريا، وتصل نسبة التفتيش المادي إلى 3% ما يوازي المستوى نفسه في سنغافورة في حين يحتاج إتمام المعاملات الخاصة بإخراج شحنة من الجمارك 0,9 يوم في الإمارات مقابل 1,1 يوم في سنغافورة و0,8 في سلوفاكيا وبريطانيا. أما الأيام

¹ Ronald H. Ballou, « Basic Business Logistics », Prentice-Hall international, INC 1987, P 14.

اللازمة لنقل الشحنة الواردة من الميناء إلى منصة التفريغ فتصل في الإمارات إلى 2,2 يوم مقابل 1,2 في سنغافورة و1,4 في تايوان، و 10 أيام في أوغندا و 14 يوما في زيمبابوي، هذا بالنسبة للواردات أما الصادرات فتستغرق معاملات التحميل 3,5 يوم مقابل 2,4 في سنغافورة ويومين في تايوان و 14 يوما في أوغندا.

"ومن حيث احتمال الخضوع لمراجعة الإجراءات وصلت النسبة في الإمارات إلى 71% مقابل 67% في سنغافورة، وصفر في فترويل و تايلاندا، و 100% في أوغندا و 33% في سويسرا. وجاءت البحرين في المركز الثاني عربيا (36 عالميا) ضمن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بتقدير 3,15 نقطة وتلتها السعودية في المركز 41 عالميا، ثم الكويت 44 وقطر 46 وعمان 48 والأردن 52 وتونس 60 وتصدرت سنغافورة المؤشر بتقدير 4,19 نقطة تلتها في المرتبة الثانية هولندا بتقدير 4,18 نقطة."¹

الشكل رقم (09-1) : مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في الدول العربية



المصدر: معتر عبد المعبود، مجلة الموانئ العربية، العدد 1 أبريل 2008، ص 70.

¹ مؤشر البنك الدولي للخدمات اللوجستية والجمركية، مجلة الموانئ العربية، العدد 1 أبريل 2008، ص 67.

الجدول: (1-29) مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI

الدولة	عدد النقاط من 5	التصنيف العالمي	التصنيف العربي
الأردن	2,89	52	7
الإمارات	3,73	20	1
البحرين	3,15	36	2
تونس	2,76	60	8
السعودية	3,02	41	3
عمان	2,92	48	6
قطر	2,98	46	5
الكويت	2,99	44	4

المصدر: معتز عبد المعبود، المرجع السابق، ص 70.

الجدول(1-30) : مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI

معايير تقييم سهولة الشحن	معايير أداء الخدمات اللوجستية والبيئة
1- كفاءة التخليص الجمركي من قبل مصلحة الجمارك والهيئات الأخرى العاملة على الحدود والمنافذ	1- تكلفة الشحن المباشر
2- نوعية النقل والبنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات اللازمة للخدمات اللوجستية	2- نوعية النقل والبنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات
3- سهولة ومدى إمكانية تحمل تكلفة الترتيبات المرتبطة بالشحنات الدولية	3- القدرة والكفاءة في توفير عناصر ومقومات الخدمات التي يحتاج إليها القائمون بتقديم الخدمات اللوجستية
4- الكفاءة التخصصية لصناعة الخدمات اللوجستية المحلية	4- أداء عملية التخليص الجمركي على كل من الصادرات والواردات
5- القدرة على تتبع مسار الشحنات الدولية على طول خطوط النقل والشحن	5- نطاق الممارسات التي يمكن أن تؤثر على أداء الخدمات اللوجستية
6- التكاليف اللوجستية المحلية (تكاليف النقل)	6- الاتجاهات العامة
7- دقة الالتزام بالمواعيد المحددة لوصول الشحنة إلى جهة المقصد	

المصدر: معتز عبد المعبود، المرجع السابق، ص 70.

مؤشر جديد للبنك الدولي خاص بالترتيب التصنيفي لـ150 بلدا بتحديد الأماكن المتميزة بسهولة أو صعوبة شحن ونقل البضائع فيما بين البلدان، وحركة دخول وخروج السلع والبضائع من الموانئ وعبر الحدود طبقا لسبعة معايير لسهولة الشحن وستة معايير لأداء الخدمات اللوجستية.

ثانيا : ميناء جبل علي كمرکز لوجستي

إن المكانة التي يحتلها ميناء دبي ترجع إلى عاملين هامين أولهما: الدور الذي يقوم به ميناء دبي كميناء محوري في منطقة الخليج العربي وجنوب غرب آسيا، وثانيهما: "المركز اللوجستي وهو الميناء العربي الوحيد الذي تحول لمركز لوجستي عالمي واحتل مرتبة الخامسة بعد ميناء برشلونة وميناء يوكاهاما (اليابان)، وميناء هامبورج، وميناء روتردام"¹ حيث بلغ عدد الشركات العالمية التي تمارس نشاطها في ميناء جبل علي أكثر من 5000 شركة عالمية وإقليمية منها: Daewoo / Honda / Compaqu / Johnson / Helwett / Song / Philips / Nivia / Nissan / Deker / Acer Black / Sony / Gap-Sam / Shell / SaMsung / Xerox / Toshiba / Bayer / Bridgestone / Nokia / Noestle من دول الخليج و الشرق الأوسط وإفريقيا و20% من أوروبا و29% من آسيا والباسيفيك و7% من أمريكا وتنقسم هذه الشركات إلى 3 أنواع هي 74% شركات تجارية و22% شركات صناعية و4% شركات خدمية.

يرتبط هذا المركز بالموانئ الإقليمية والعالمية من خلال 125 خط ملاحى، كما أن مطار دبي الدولي يخدم 300 رحلة طيران يومية إلى أكثر من 100 جهة في جميع أنحاء العالم ويتضح أن أهم أسباب توطن العديد من الشركات الدولية الكبرى في المنطقة اللوجستية في جبل علي تكمن في المزايا المتمثلة في:

- 1- "كفاءة مقومات البنية الأساسية للمنظمة اللوجستية.
- 2- كفاءة شبكة المواصلات البرية والبحرية بالميناء والمنطقة اللوجستية."²
- 3- انعدام القيود على التحويلات الرأسمالية والنقد الأجنبي و المتعلقة بتوظيف العمالة.
- 4- انعدام الرسوم على الصادرات والواردات للمنطقة الحرة.
- 5- الإعفاء من ضرائب المنشأة لمدة 15 سنة قابلة للتجديد.

¹ إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 38.

² أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 306.

6- إنشاء الشركات بنظام الشركات المحدودة مما يعطي هذه الشركات كيان قانوني متميز ومسؤولية محدودة بمقدار رأس المال المدفوع (الحد الأدنى مليون درهم أي ما يعادل 270 ألف دولار أمريكي).

خلاصة الفصل

أوضح هذا الفصل أن قطاع النقل البحري العربي في معظم الدول العربية لم يتطور بنفس التطور العالمي في هذا القطاع، وأنه لا يزال يطبق مفاهيم قديمة لا تواكب التطور العالمي باستثناء بعض الموانئ في دول الخليج.

حيث لا تتعدى مساهمة الأسطول العربي في نقل تجارته الخارجية بشقيها الصادرات والواردات 5% من إجمالي التجارة الخارجية على حين 95% يتم نقله على سفن أجنبية، وهذا يوضح المساهمة المتواضعة للأسطول العربي أمام الأساطيل الأجنبية الأخرى بسبب تواجد قصور سواء في نوعيات سفن الأسطول، أو في الحمولات المتاحة بالإضافة إلى ارتفاع متوسط عمر سفن الأسطول أي تقادم سفنه. وافتقاره إلى وجود أساطيل نقل من سفن الحاويات تدعم حركة تجارته الخارجية. كما انه بمقارنة الحمولة الإجمالية لسفن الأسطول البحري العربي بالحمولة الإجمالية للأسطول العالمي نجد أنها تمثل نسبة ضئيلة لا تتفق مع الوزن النسبي للدول العربية.

إن الموانئ العربية إجمالاً لم تتطور التطور المأمول في معظم الدول العربية باستثناء دول الخليج العربي والعقبة الرئيسية التي تواجهها هي الإستثمارات المطلوبة لتنمية الموانئ والبنية الأساسية مع تحديث الإدارة.

أما موانئ دول الخليج كميناء دبي، ميناء جدة وصلالة والعقبة والإسكندرية شهدت تطورات كبيرة في مجالات الطاقة و توفر المعدات و في أساليب الإدارة و الأخذ بالوسائل التكنولوجية الحديثة التي تحد من تعدد الإجراءات و التوقعات و تقدم المعلومات اللازمة في الوقت المناسب. تعتبر أطوال الطرق العربية محدودة. أما النقل بالسكك الحديدية ففتقر له نصف الدول العربية بالإضافة إلى استخدام السفن ذات تكنولوجيا قديمة في الوطن العربي كل هذا ينعكس على حلقات النقل متعدد الوسائط.

الفصل الثاني

أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

لقد تحددت ملامح الاقتصاد الدولي على شكل إطار شامل في منتصف القرن العشرين تقريبا من خلال إنشاء صندوق النقد الدولي FMI، والبنك العالمي BM والمنظمة العالمية للتجارة ومن أهم معالم هذا النظام أنه يقوم على العولمة المتزايدة للعملية الإنتاجية، من خلال نشاط الشركات المتعددة الجنسيات وفي إطار التقسيم الدولي الجديد للعمل.

لقد شهد العالم في الحقبة الأخيرة تطورا علميا كبيرا في جميع المجالات من تطور في النقل والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والحاسب الآلي وغيرها من الأنشطة، حيث عملت هذه الشركات على إنفاق الكثير على البحث العلمي وتطوير التكنولوجيا، ولم يكن النقل البحري العالمي والعربي بصفة خاصة بعيدا عن هذه التطورات العالمية بل يمكن القول أنه حدثت تغيرات في النقل البحري العالمي مواكبة لما حدث من تطورات في الاقتصاد العالمي، حيث أن التجارة الدولية والنقل البحري هما عصب التنمية للتبادل التجاري الدولي.

ولم تكن الشركات متعددة الجنسيات بعيدة عن هذا القطاع الحيوي بل سعت إلى السيطرة عليه، فبعد أن أحكمت سيطرتها على الإنتاج امتدت يدها لنقل البحري لإحكام تواصل أنشطتها مثل شركات صناعة السيارات وتكرير النفط.

المبحث الأول: أثر تحرير تجارة الخدمات على قطاع النقل البحري العربي:

لقد أصبح النظام الجديد للتجارة العالمية أهم القوى الدافعة للعلومة الاقتصادية ومحركها الرئيسي بعد أن أرست الجات وخصوصاً جولة أورجواي وبدء عمل منظمة التجارة العالمية قواعد ودعائم النظام الجديد للتجارة العالمية بهدف تحرير التجارة من القيود المفروضة عليها سواء كانت قيود كمية أو غير كمية على أسس معينة.

وتعدّ الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS أول اتفاقية متعددة الأطراف تتضمن أحكاماً للتعامل مع التجارة في الخدمات، وتمّ الاتفاق على أن يكون التفاوض بشأن الخدمات مستقلاً عن التفاوض بشأن السلع رغم تطبيق الإجراءات العادية على المفاوضات حول الخدمات وتمّ تشكيل مجموعة للمفاوضات حول الخدمات Group of Negotiations on Service GNS وركزت على 3 عناصر أساسية هي:

- الإطار القانوني لاتفاقية الخدمات ذاتها.

- الملاحق التي تغطي عدد من قطاعات الخدمات ذات الطبيعة الخاصة.

- جداول التعهدات الوطنية التي توفر الفرص التجارية لمقدمي الخدمات الأجانب للنفاذ إلى الأسواق¹.

وفي نهاية جولة أورجواي أسفرت أعمال مجموعة المفاوضات حول الخدمات عن وضع الإطار القانوني للقواعد والضوابط التي ستحكم التجارة الدولية في الخدمات والذي يشمل مواد الاتفاقية ذاتها وملاحقها كما تم وضع جداول تعهدات الدول التي تضمن قطاعات الخدمات التي سيتم تحريرها ومستويات التحرير في هذه القطاعات والتي تعتبر أدوات قانونية ملزمة لكل دولة على حدى.

المطلب الأول: تحرير التجارة في الخدمات:

إنّ دخول الخدمات في نطاق المفاوضات متعددة الأطراف تعتبر نقطة تحول هامة في العلاقات الاقتصادية الدولية، فقد أنشئت "الجات" بهدف تحرير التجارة الدولية في السلع، أما الخدمات فهي تخرج من دائرتها كما هو واضح من النصوص الصريحة للاتفاقية المنشئة.

¹ حامد أحمد حامد حمدي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية تحرير التجارة في الخدمات "الجات" على مستقبل النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004، ص.61.

"رغم ذلك أصرت الولايات المتحدة على تضمين قطاع الخدمات في اتفاقية الجات منذ أن بدأ الحديث عن دورة جديدة للمفاوضات التجارية في أوائل عقد الثمانينات".¹

وفي الواقع نجد أن الو.م.أ قد خططت ودبرت لتحرير التجارة الدولية للخدمات منذ السبعينات، حيث تغير القانون التجاري الأمريكي عام 1978، وأضحى ينص على أن التجارة تشمل تجارة السلع جنباً إلى جنب مع تجارة الخدمات، وعملت على إبراز دور الخدمات دولياً.

وقامت بإعداد كوادر متخصصة في تجارة الخدمات مهمتها وضع تعريف للخدمات، وتحديد الأسس اللازمة لمناقشة تحرير التجارة الدولية في الخدمات، ومن ناحية أخرى سنت القوانين والإجراءات التي تنظم علاقة قطاع الخدمات بقطاع الإنتاج السلعي.

"فبعد أن استعدت داخليا لتحرير الخدمات، تقدمت بطلب إلى الاجتماع الوزاري للجات في عام 1982 لإعداد برنامج للتحضير لمفاوضات دولية متعددة الأطراف يهدف إلى تحريرها".²

ولكن الدول النامية أصرت على عدم طرح مثل هذه الموضوعات على المائدة التفاوضية لأسباب عدة منها:

- معظم الدول النامية لا تتمتع بميزة نسبية في إنتاج الخدمات تمكنها من المنافسة العالمية في الخدمات التي تقضي على صناعة الخدمات الوليدة.

- تخوفها من تقييد حريتها في تحديد سياسات الاستثمار الأجنبي المباشر ووضع التشريعات المحلية الضابطة لها.

- "لم تكن ترغب في توسيع جدول أعمال التجارة متعددة الأطراف في حين أن القضايا التي تهمها مثل التجارة الزراعية وتجارة المنسوجات والألبسة ما زالت تتحدى ضوابط الجات".³

وكانت حجة الو.م.أ أن التقدم التكنولوجي الذي وصلت إليه الدول المتقدمة في مجال تقديم المعلومات والاتصالات أدى إلى ارتفاع صادرات الخدمات وهذا جعلها تصر على إدخالها مثل تجارة السلع ضمن نطاق التحرير العالمي وإزالة كافة العوائق والحواجز التي قد تعوق تصديرها.

¹ مروة صلاح الدين فهمي محمود، مرجع سبق ذكره، ص.153.

² د/ محمد محمد علي إبراهيم، الجات الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص.97.

³ د/ محمد عبيد محمد محمود، منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية اقتصاديات البلدان الإسلامية، دار الكتب القانونية، مصر، 2007، ص.718.

وسانددت اليابان موقف الو.م.أ بالرغم من كونها لا تحقق عجزا في ميزان الخدمات لاسترضائها إذ يحقق الميزان التجاري للو.م.أ عجزا مع اليابان.

"ونتيجة للضغوط التي مارستها الدول الأوروبية على الو.م.أ اتفق على أن تتم مفاوضات تحرير الخدمات خارج النطاق القانوني للجات، ووافقت الدول النامية على ذلك بالرغم من معارضتها لإتفاق لتعهد الو.م.أ بتنفيذ دور الجات في المجالين السلعي والخدمي".¹

ونظرا للشعور الذي ساد جولة أورجواي بعدم إمكانية الاستكمال النهائي للمفاوضات المتعلقة بتحرير التجارة في بعض الفروع الخدمية ومنها خدمات النقل البحري تم وضعها في ملاحق.

"وتم التوقيع على الوثيقة الختامية في مراكش -المغرب- في أبريل 1994 من جانب 117 دولة ووافقت على إنشاء منظمة التجارة العالمية World Trade Organization WTO على أن تعرض ويصادق عليها من المجالس التشريعية للدول الموقعة، ودخولها حيز التنفيذ من جانفي 1995".²

أولاً: مفهوم تحرير تجارة الخدمات:

"يختلف مفهوم تحرير تجارة الخدمات عن تجارة السلع، حيث لا توجد في معظم الحالات مشكلة عبور الحدود وتعريفات جمركية بالنسبة للخدمات، إنما تأتي القيود على التجارة في الخدمات من خلال القوانين والقرارات والإجراءات التي تضعها كل دولة، وهذه هي القيود التي سعت إتفاقية تحرير الخدمات إلى إزالتها وتخفيضها بحيث يمكن التوصل في النهاية إلى نظام للتبادل الحر في الخدمات".³

وتعرف تجارة الخدمات على أنها: جميع الخدمات المقدمة Supply من خلال أربعة أساليب نمطية:

- "الخدمات المقدمة من بلد عضو إلى بلد عضو آخر أو الخدمات عبر الحدود Cross-Border
- الخدمات المقدمة في بلد عضو إلى مستهلك الخدمة لبلد عضو آخر أو الاستهلاك بالخارج Consumption Abroad
- الخدمات المقدمة من خلال التواجد التجاري لمقدم الخدمة لبلد عضو في أراضي بلد عضو آخر Commercial presence

¹ - د/ محمد علي إبراهيم، الجات الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، مرجع سبق ذكره، ص.100.

² د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص.109.

³ H.G. Broadman, GATS « The Uruguay Round Accord on International trade and investment in services, world economy, V01.17, N°3, May 1994, P.7.

- الخدمات المقدمة من خلال انتقال أشخاص طبيعيين تابعين لمقدمي الخدمات من بلد عضو إلى أراضي بلد عضو آخر (Movement of natural persons) (أو التواجد المؤقت للأشخاص الطبيعيين (Temporary presence of national persons) " ¹

و شملت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS كافة الخدمات القابلة للتجارة و استثنت منها الخدمات السيادية التي تؤديها القطاعات الحكومية و التي تم تقسيمها اثناء المفاوضات الى 12 نشاطا خدميا لكي يتسنى للدول الاعضاء الاستعانة به عند ادراج القطاعات الخدمية بجدول تعهداتهم والالتزام بالتحرير الدولي لها و هي كالتالي:

- خدمات قطاع الأعمال التجارية (مشملا على الخدمات المهنية، المحاسبية، والخدمات العقارية).
- خدمات قطاع التشييد والخدمات الهندسية.
- خدمات التوزيع (الوكالات التجارية، الوكالة بالعمولة).
- خدمات التعليم.
- خدمات البيئة.
- الخدمات المالية (البنوك، شركات التأمين، سوق المال).
- خدمات صحية والاجتماعية.
- خدمات السياحة والسفر.
- الخدمات الترفيهية والرياضية.
- خدمات الاتصالات.
- خدمات النقل.
- خدمات أخرى.

و طبقت الاتفاقية نفس المبادئ و الاحكام التي وضعتها الجات الى حد كبير ونظرا للشعور الذي ساد جولة الاوروجواي بعدم امكانية الاستكمال النهائي للمفاوضات المتعلقة بتحرير التجارة في بعض الفروع الخدمية تم وضعها في ستة ملاحق وهي ملزمة لكافة الدول التي تنظم اليها وهي: "ملحق بشأن الخدمات المالية، وملحق بشأن خدمات النقل البحري، ملحق بشأن خدمات النقل الجوي، ملحق بشأن حركة العمالة، ملحق بشأن الاتصالات، ملحق يحدد الشروط التي

¹ د/ عبد المطلب عبد الحميد، الجات وآليات منظمة التجارة العالمية من أورجواي لسيائل وحتى الدوحة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص.125.

يستثنى فيها العضو من الالتزامات المترتبة من المادة 2 من الاتفاقية والخاصة بمبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية".¹

ثالثاً: ملحق مفاوضات خدمات النقل البحري

قضى هذا الملحق بعدم تطبيق معاملة الدول الأكثر رعاية على الشحن الدولي والخدمات المساعدة وإمكانية الوصول واستخدام مرافق الموانئ لغاية انتهاء مفاوضات النقل البحري وتاريخ التنفيذ الذي سيحدد بموجب الفقرة 4 من القرار الوزاري بشأن التفاوض على خدمات النقل البحري.

لا يسرى المنع (لا تنطبق الفقرة 1) على أي التزام محدد بشأن خدمات النقل البحري المدون في جدول العضو.

"يجوز للعضو في الفترة بين انتهاء المفاوضات المشار إليها في الفقرة 1 وموعد التنفيذ أن يحسن أو يعدل أو يسحب تعهداته المحددة في هذا القطاع كلياً أو جزئياً دون تقديم تعويض، وبصرف النظر عن أحكام المادة الحادية والعشرين".²

"ويرجع السبب في صدور هذا الملحق إلى عدم إمكان إنهاء المفاوضات في تجارة خدمات النقل البحري عند اختتام مفاوضات جولة أورجواي ورغبة المفاوضين خلال الجولة استكمال المفاوضات للتوصل إلى مستويات أعلى من التحرير في تجارة هذه الخدمات واستبعاد القيود الواردة عليها".³

المطلب الثاني: مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري:

لقد نوقش موضوع تحرير التجارة الدولية في الخدمات أثناء التحضير لجولة أورجواي التي امتدت من عام 1986 حتى 1993، ولم يتم الاتفاق بشأنه في هذه الجولة. وتضمن الإعلان الوزاري في ختام جولة مراكش مد أجل المفاوضات بشأن خدمات النقل البحري اعتباراً من ماي 1994 حتى 30 جوان 1996 بهدف التوصل إلى اتفاق في هذا المجال، غير أن هذه الأخيرة لم تحقق النتائج المرجوة منها وتقرر تعليق المفاوضات في 28 جوان 1996، على أن يعاد التفاوض بشأن النقل البحري مرة أخرى في جولة المفاوضات المقرر أن تبدأ مع بداية عام 2000 وتنتهي عام 2004.

¹ مروة صلاح الدين فهمي محمود، مرجع سبق ذكره، ص 162

² د/سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية بين جات 94 ومنظمة التجارة العالمية، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 2001، ص.361.

³ د/أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص.66.

أولاً: مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري خلال جولة الأورجواي في الفترة 86-93:

خلال جولة أوروجواي أنشئ فريق عمل مخصص لخدمات النقل، "تولى بصفة خاصة، دراسة مذكرة أعدتها الأمانة تحت الرمز MTN.GNS/W/60 مؤرخة في جويلية 1989 عن "التجارة في خدمات النقل" خصصت فيها الفقرات من 49 إلى 94 وكذلك الجداول من 6 إلى 10 لقطاع النقل البحري. وبناء على طلب هذا الفريق قامت الأمانة بإعداد وثيقة أخرى MTN.GNS/TRANS/W/3، مؤرخة في 24 سبتمبر 1990، تحتوي على معلومات تكميلية عن النقل البحري".¹

وفي إطار هذه الجولة تم تقسيم النقل البحري إلى 3 أنشطة رئيسية متضمنة كل منها مجموعة من الأنشطة الفرعية كالتالي:

- "الملاحة الدولية: تتضمن نشاط النقل البحري الدولي للركاب والبضائع ولا تتضمن النقل الساحلي.
- الخدمات المساعدة: تشمل تداول البضائع، التخزين، التخليص الجمركي، محطات الحاويات، التوكيلات الملاحية، متعهدي البضائع".²
- خدمات الموانئ: يقصد هنا النفاذ إلى الموانئ: استخدام تسهيلاتهما والتي تتضمن أنشطة الإرشاد، القطر توريد المياه / الوقود / التموين، كابتن السفينة، المساعدات الملاحية، التشغيل الضروري أثناء الوجود بالميناء، الإصلاح الطارئ.
- لم يتم التوصل إلى اتفاق بشأن تحرير خدمات قطاع النقل البحري في هذه الجولة خاصة فيما يتعلق بخدمات الملاحة الدولية حيث تكمن الصعوبات في مجال استخدام تسهيلات الموانئ والنفاذ إليها، وفي مجال الخدمات المساعدة كالشحن والتفريغ وما شابه، ونفاذ موردي الخدمات الأجنبي إلى السوق.

ويرجع سبب فشل المفاوضات أثناء جولة أورجواي حسب بعض خبراء المنظمة العالمية للتجارة إلى سببين:

- "مقاومة محترفو النقل البحري لمبادئ وقواعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

¹ نشرة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات GATS على النقل، مرجع سبق ذكره، ص.43.

² فريق من خبراء المنظمة، د/ عبد القادر فتحي لاشين، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص.81.

- موقف الولايات المتحدة الرافض لتحرير خدمات النقل البحري واستغلال الاتحاد الأوروبي لهذا الموقف تكتيكيا للاستفادة به في المساومة على إبقاء قطاع الصوتيات والمرئيات خارج نطاق الاتفاقية.¹

بالنسبة للسبب الأول يرجع إلى إحساس محترفي النقل البحري بخصوصية النقل التي أفرزت أداة قانونية وتنظيمات خاصة بالقطاع، والتخوف من مخاطر تحول الممارسات العملية إلى قوانين وتشريعات في ظل الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، وتخوفهم من المقايضة كما قامت الو.م.أ بمقايضة عدم تحرير خدمات النقل البحري مع الاتحاد الأوروبي بعدم تحرير قطاع الصوتيات والمرئيات، وكذلك المخاطر التي يمكن أن تفرضها القواعد المنظمة للمنافسة في ظل هذه الاتفاقية على أنشطة المؤتمرات الملاحية والتحالفات والكونسوريتا.

أما السبب الثاني المتمثل في موقف الو.م.أ والاتحاد الأوروبي، فإن الو.م.أ تعاني من صعوبات سياسية في تحرير خدمات النقل البحري لقوة قطاع النقل البحري كجماعة ضغط بها من جهة، وضعف المركز التنافسي في هذا المجال من جهة أخرى فهو لا يستطيع الصمود أمام المنافسة الخارجية بالرغم من جهود الحكومات المتعاقبة ودعمها المتواصل له ويظهر ذلك في ارتفاع تكلفة النقل البحري وارتفاع النوالين.

"لم تتمكن الو.م.أ من تقديم التزامات لتحرير قطاع النقل البحري أثناء الجولة ولكنها استطاعت قبل انتهاء الجولة تقديم عرض محدد للتحرير استبعدت منه السلع العسكرية الممولة من المعونة الاقتصادية، والمبيعات العسكرية، والمشتريات الحكومية من التزامات التحرير."²

أما الاتحاد الأوروبي حاول الضغط على الو.م.أ لتقديم عرضها لتحرير هذا القطاع، وعندما قدمت اعتبره ليس له قيمة تجارية، وفي الواقع كان هدفه مقايضة تحرير قطاع النقل البحري بقطاع الصوتيات والمرئيات واستخدامه كورقة ضغط في باقي مجالات التفاوض وأهمها الدعم والطيران وحقوق الملكية الفكرية، وبالتالي نجحت خطة الاتحاد الأوروبي بسحب الو.م.أ عرضها.

أما باقي الدول وخصوصا دول جنوب شرق آسيا وأمريكا الجنوبية لم تقدم التزامات ذات قيمة لإدراكها أن اللاعب الرئيسي وهو الو.م.أ لن يقدم عرضا وتقدمها لعروض ذات قيمة يعني هذا اختلال في التوازن.

¹ محمد محمد علي إبراهيم، الجات الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، مرجع سبق ذكره، ص.128.

² المرجع السابق، ص.134.

"ولقد فشلت مفاوضات قطاع النقل البحري في جولة الأورجواي بالرغم أن 30 دولة تقدمت بجداولها للتعهدات المحددة في خدمات النقل البحري."¹

"وانعكس صدى ذلك في صدور قرار وزاري بخصوص خدمات النقل البحري أدى إلى تمديد المفاوضات من ماي 1994 إلى غاية 30 جويلية 1996 وتقضي الفقرة من القرار الوزاري بالدخول في مفاوضات اختيارية، وإنشاء فريق للتفاوض بشأن خدمات النقل البحري."²

ثانيا: مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري بعد إعلان مراكش (ماي 94-جويلية 1996)

شاركت في مفاوضات النقل البحري 42 دولة بجنيف وذلك في الفترة من ماي 1994 حتى جويلية 1996، وخلال هذه الفترة قام فريق التفاوض بعقد 17 اجتماعا خلال هذه الفترة وبإعداد وثائق رسمية وغير رسمية، خاصة بالموضوع. "وربما كانت الأهمية الخاصة التي اكتسبتها تلك الوثائق نابعة من الإجابات المقدمة بخصوص استطلاع الرأي عن خدمات النقل البحري بتاريخ 21 أكتوبر سنة 1994. وقد أجاب ما يقرب عن 37 دولة عضوا (اعتبرت المجموعة الأوروبية عضوا واحدا) على هذا الاستطلاع. وتضمن هذا الاستطلاع أسئلة عديدة تتعلق بنوع السفينة، والحمولة ونسبة التجارة البحرية، وحصص حركة الملاحة الخاصة بالبضائع السائبة وحصص المؤتمرات وغيرها من الأسئلة."³ وقد اتفق إبان التفاوض على أنه لا داعي "لا استمرار الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية ومن القواعد المتفق عليها في هذه المفاوضات أنه يحق لأي دولة عضو تحسين أو تعديل أو سحب أية التزامات لتحرير هذا القطاع والتي يكون قد سبق له تقديمها إبان جولة أورجواي وفي حالة التوصل إلى اتفاق في هذه المفاوضات سوف يتم إدراج نتائجه بجداول التزامات الدول، ويتم تطبيق شروط الدولة الأولى بالرعاية وتوقف أية استثناءات من تطبيقه."⁴ ولقد قدمت 39 دولة جداول التزاماتهم في نهاية تلك المفاوضات.

وتباينت الآراء بين مؤيد ومعارض بهذه المفاوضات، حيث طالبت دول الاتحاد الأوروبي واليابان بتحرير أكبر قدر ممكن من خدمات النقل البحري وتحرير النقل الدولي متعدد الوسائط لأنه يطبق بين دول الاتحاد الأوروبي، ولا يوجد خلاف على تطبيقه بين دول الاتحاد.

¹ مروة صلاح الدين فهمي محمود، مرجع سبق ذكره، ص.165.

² نشرة النقل، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات GATS على النقل، مرجع سبق ذكره، ص.43.

³ مرجع سابق، ص.43-44.

⁴ د/سميه بدوي، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، مرجع سبق ذكره، ص.286.

"وعلى العكس فقد اتخذت كل من الو.م.أ والدول النامية موقف متشددا نحو هذه المفاوضات لكونها تعاني من ضغوط داخلية من الشركات التي تتمتع بوضع احتكاري وتخشى المنافسة الخارجية."¹

حيث أكد أصحاب السفن الأمريكية رفضهم لهذا التحرير، وأنهم يرون أن فشل المفاوضات في هذا الشأن هي أنجح نتيجة لها.

كما أعربت "شركة Sea land الأمريكية في رسالتها إلى كبير المفاوضين الأوروبيين في منظمة التجارة العالمية عن رفضها الشديد لإدراج موضع تحرير تجارة النقل البحري ضمن مفاوضات منظمة التجارة العالمية وكذلك رفضها لتحرير النقل الدولي متعدد الوسائط، كما أوضحت عدم قبولها لأية محاولة تمس النظام القانوني الأمريكي الذي يعطي الجانب الأمريكي حقا مطلقا للانتقام ضد أي انتهاك من أي شركة أجنبية."²

وفي ظل هذه الضغوط لم يملك المفاوض الأمريكي أثناء المفاوضات، إلا اتخاذ موقفا متشددا للغاية من خلال طلبه من جميع الدول تقديم جداول التزاماتهم متضمنة عروض ذات قيمة تجارية بفتح أسواقهم في مجال النقل البحري قبل أن تقرر الو.م.أ إذا كانت سوف تقدم عرضا أم لا.

"وفي الواقع أثر الموقف الأمريكي على موقف الدول النامية وخاصة دول أمريكا الجنوبية وآسيا، إذ لم تحسن التزاماتها لموقفها المتماشي مع الموقف الأمريكي."³

ولقد فشلت المفاوضات في الوصول إلى اتفاق لتحرير تجارة خدمات النقل البحري وانتهت المفاوضات بجنيف في 28 جويلية 1996 بتعليق المفاوضات إلى حين إعادة التفاوض الشامل في قطاع الخدمات والتي من المفروض أن تبدأ عام 2000 وتنتهي في 2004، وعلى أن يكون أساس التفاوض هو العروض المقدمة بالفعل والعروض التي تم تحسينها.

جداول الالتزامات:

تقدمت الدول الأعضاء بجداول الالتزامات National Schedules يحدد فيها كل عضو:

- حدود وشروط النفاذ إلى الأسواق.
- شروط المعاملة الوطنية وأحكامها.

¹ مروة صلاح الدين فهمي محمود، مرجع سبق ذكره، ص.166.

² د/ محمد محمد علي إبراهيم، الجات الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، مرجع سبق ذكره، ص.138.

³ د/ سمية بدوي، مرجع سبق ذكره، ص.287.

- التعهدات المتصلة بالالتزامات الإضافية.

- الإطار الزمني لتنفيذ الالتزامات.

- موعد بدء سريان الالتزامات.

ويتكون الجدول من أربعة أعمدة: "الأول خاص بالقطاعات والقطاعات الفرعية والثاني خاص بالقيود على النفاذ إلى الأسواق، والثالث خاص بالقيود على المعاملة الوطنية، والرابع: خاص بالالتزامات الإضافية."¹

وينقسم الجدول إلى قسمين: القسم الأول وهو التزامات أفقية Horizontal commitments تطبق على جميع القطاعات في الجدول المعني، والتزامات قطاعية تطبق على الخدمات المقابلة بعينها دون الأخرى Sector Specific commitments.

ولا يعتبر العضو ملتزماً بالنسبة لأحد القطاعات إلا إذا قام بتسجيل هذا الالتزام في الجدول، واستفادة الموردين الأجانب من شرط الدولة الأولى بالرعاية MFN تعتبر مفترضة ومضمونة إلا إذا كانت هناك استثناءات محددة من هذا القيد بالنسبة لقطاع معين أوردتها العضو في القائمة الخاصة بالاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية.

وعندما لا تكون هناك قيود بالنسبة لقطاع معين يكتب في الخانة المخصصة بالجدول لا توجد قيود None.

"وإذا كتب في الخانة المخصصة بالجدول للقطاع ولطريقة التوريد لا يوجد التزام Unbound فإن ذلك يعني أن العضو لا يريد أن يتعهد بأي شيء في هذا القطاع بالنسبة لطريقة التوريد هذه فيما يخص النفاذ إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية."²

¹ ثناء محمود عبد الحميد عبد الرحمان، دراسة تحليلية لأثر العولمة على مستقبل قطاع النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005، ص.76.

² د/ حنان نظير، قراءة في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات الجاتس، محاضرات في منظمات اقتصادية دولية، سنة رابعة اقتصاد، جامعة القاهرة، 2011، ص.16-17.

جدول رقم (01-2): أ- الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

م	العضو	النقل البحري الدولي	الخدمات المساعدة	خدمات الموانئ	أخرى
1	أنتيغوا وبارمودا	بالنسبة لنقل البضائع لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري، وفيما يتعلق بالمعاملة القومية والنفوذ للسوق وذلك إعمالاً لقانون البحرية التجارية لا توجد التزامات بتحرير نقل الركاب	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	صيانة وإصلاح السفن: مقيّد بالوجود التجاري طبقاً لقانون الأعمال
2	أوروبا	لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري، وفيما يتعلق بالمعاملة القومية: السفن المسجلة في أوروبا يجب أن ترفع علم هولندا ويجب أن تكون مملوكة لشركة أوروبية وقائد السفينة يجب أن يكون هولندياً	التزامات بتحرير مناولة البضائع والتخزين والتوكيلات ومقدمي البضائع	لا توجد التزامات	
3	أستراليا	لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود بالنسبة للسفن الخطية. فيما يتعلق بالنفوذ للسوق: يكون الوكيل الممثل للسفن الخطية مقيماً، أما فيما يتصل بالمعاملة القومية فإن لجنة ممارسة التجارة تفحص القيود المفروضة على ممارسة الوجود التجاري حيث أن إنشاء شركات لتشغيل أسطول تحت العلم الأسترالي يتطلب التمتع بجنسية أستراليا كشرط لتملك وتسجيل السفن	التزامات بتحرير خدمات التخزين وخدمات مقدمي البضائع وخدمات الفحص قبل الشحن	لا توجد التزامات	التأجير الدولي للسفن بالطاقم
4	بنين	لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود في نقل البضائع، وفيما يتعلق بالنفوذ للسوق لا يتعدى 20%	لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري، وفيما يتعلق بالنفوذ للسوق: احتكار الدولة، أما المعاملة القومية فهي غير مقيّدة	لا توجد التزامات	تأجير السفن بالطاقم
5	كندا	غير مقيّدة	لا توجد قيود باستثناء كافة وسائل توريد الخدمات، وفيما يتعلق بالنفوذ للسوق في مجال التخليص الجمركي والتمثيل التجاري يتطلب إقامة دائمة	لا توجد إجراءات سوف تطبق تعيق النفاذ المعقول وعلى أساس غير تمييزي	
6	كوبا	لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتصل بالنفوذ للسوق في مجال نقل البضائع بالسفن الخطية حيث يمكن للأجانب تسجيل سفنهم تحت العلم الكوبي	التزامات جزئية في مجال مناولة البضائع والتخزين	لا توجد التزامات	صيانة وإصلاح السفن
7	مصر	لا توجد قيود على وسيلة التوريد الأولى أما وسيلة التوريد الثالثة فإن الوجود التجاري لا يكون إلا من خلال المشروعات المشتركة ولا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي فيها 49% من رأس المال	لا توجد التزامات	التزامات فقط في تحريك الموانئ ولكن وسيلة التوريد الأولى غير مقيّدة والثالثة يجب أن تتم من خلال مشروعات مشتركة لا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي 75% من رأس المال	
8	الاتحاد الأوروبي	لا توجد التزامات	خدمات التخزين وخدمات وخارج الموانئ والتوكيلات، خدمات مقدمي البضائع وخدمات الفحص قبل الشحن	لا توجد التزامات	تأجير السفن بالطاقم
9	فنلندا	لا توجد التزامات	التخزين، التوكيلات والخدمات الأخرى		تأجير السفن بالطاقم
10	جامبيا	لا توجد قيود ولا توجد التزامات في نقل البضائع	لا توجد التزامات	التزامات في مجال القطر والخدمات المساعدة	الإصلاح وصناعة السفن

	للنقل البحري				
11	غانا	لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود السماح بالفاذ للسوق بما لا يتجاوز 20% من البضائع الصب والخطوط المنتظمة والوجود التجاري بالنسبة لسفن الصب والسفن الجواله فهو غير مقيد	التزامات في مجال مناولة البضائع والتخزين، محطات الحاويات ومستودعاتها في ظل قيود الوجود التجاري، حيث يوجد احتكار حكومي سيتم خصصته خلال 5-7 سنوات	متاح بشروط معقولة وغير تمييزية	للنقل البحري
12	هونج كونج	نقل البضائع: لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الخارج، وفيما يتعلق بالمعاملة القومية: إعفاء من ضريبة الدخل لمشغلي سفن ترفع العلم الوطني، لا توجد التزامات في سفن الركاب	متاح بشروط معقولة وغير تمييزية	إصلاح وصيانة السفن واستتجار السفن بالطاقم	
13	المجر	لا توجد التزامات	التزامات في مجال التخزين	الالتزامات غير مجدية فنيا	صيانة وإصلاح السفن
14	أيسلندا	لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري في مجال الخطوط المنظمة، وفيما يتعلق بالفاذ إلى السوق والمعاملة القومية: غير مقيد إنشاء شركات لتشغيل الأسطول تحت العلم الأيسلندي	التزامات في مجال التخزين لا توجد قيود	متاح بشروط معقولة وغير تمييزية	التزامات إضافية في مجال النقل متعدد الوسائط
15	أندونيسيا	لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود وفيما يتعلق بالمعاملة القومية: تعيين وكيل محلي وفيما يتعلق بالسفن الصب والجواله تستثنى البضائع الحكومية، وفيما يخص الوجود التجاري، النفاذ للسوق: لا بد من وجود ممثل لملك السفينة والنسبة للمعاملة القومية: أفقية.	لا توجد التزامات	النفاذ واستخدام التسهيلات	
16	جاميكا	نقل البضائع لا توجد قيود، باستثناء الوجود التجاري، النفاذ للسوق: توجد متطلبات للتسجيل والترخيص ولا التزامات في نقل الركاب	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	
17	اليابان	غير مقيد	التزامات في التخزين (باستثناء المنتجات البترولية) والتخليص الجمركي	متاح بشروط معقولة وغير تمييزية، التزامات في مجال القطر، خدمات الإنقاذ، توريدات المياه والوقود وخدمات جمع القمامة	
18	كوريا	لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمات عبر الحدود والفن الصب والجواله، وفيما يتعلق بالفاذ للسوق: تفصيل البضائع: الفحم وخام الحديد والغاز المسال، الوجود التجاري بالنسبة للسفن الخطية غير مقيد بالنسبة لإنشاء شركات تشغيل أسطول تحت العلم الكوري	لا توجد قيود فيما عدا التخزين (باستثناء المنتجات الزراعية والسمكية والحيوانية)، التوكيلات، مقدمي البضائع والسمسرة تتطلب مشاركة في شركة مساهمة التزامات في مجال السمسرة البحرية	متاح بشروط معقولة وغير تمييزية	إصلاح وصيانة السفن استتجار السفن بالطاقم
19	ماليزيا	لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري، وفيما يتعلق بالفاذ إلى	التزامات في خدمات التوكيلات بخصوص النفاذ للسوق	التزامات في مجال القطر والخدمات المساعدة	تخريد السفن وخدمات إعادة

الفصل الثاني

أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

		السوق: يكون فقط من خلال مكاتب التمثيل أو شركة مشتركة بمحد أقصى 30% من رأس المال والوجود التجاري بالنسبة للسفن الخطية فإن الملكية والجنسية مطلوبة لتسجيل السفن	من خلال الوجود التجاري فقط من خلال مكاتب تمثيل أو شركات مشتركة بما لا يتجاوز 30% من رأس المال للنقل البحري	التعويض، بالنسبة لوسيلة التوريد الثالثة فإن النفاذ للسوق يكون فقط من خلال مكتب حكومي أو شركات مشتركة بما لا يتجاوز 30% من رأس المال
20	مالطا	لا توجد قيود باستثناء النفاذ للسوق من خلال الوجود التجاري	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات
21	مياثمار	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	النقل السياحي المعاملة القومية للوجود التجاري غير مقيدة
22	هولندا أنتيليليس	لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية للوجود التجاري: السفن المسجلة لا بد أن ترفع علم هولندا وتكون مملوكة لشركة تحمل جنسية هولندا أنتيليليس والكابتن يجب أن يحمل الجنسية الهولندية	التزامات في مناولة البضائع، التخزين، التسوكيلات، ومقدمي البضائع للشحن	لا توجد التزامات
23	نيوزيلندا	لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية والنفاذ للسوق للوجود التجاري للسفن الخطية غير مقيد لإنشاء شركات لتشغيل أسطول يرفع العلم النيوزلندي	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات
24	نيجيريا	لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود مع مراعاة حجز البضائع 40% من التجارة الخطية، 50% من التجارة الصب، 100% من البضائع الحكومية، 50% من بضاعة المعونة فهو غير مقيد	لا توجد قيود	صيانة وإصلاح السفن المعاملة القومية للاستهلاك في الخارج: تحتاج إلى ترخيص، تأجير السفن بالطاقم.
25	النرويج	لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية والنفاذ للسوق فيما يتعلق بالوجود التجاري: الملكية لتسجيل السفن	لا توجد قيود	التزامات إضافية في مجال النقل متعدد الوسائط متاح بشروط معقولة وغير تمييزية
26	بيرو	التزامات لنقل الركاب بالعبارات وخصوصا خدمات السياحة الداخلية، وبالنسبة للنفاذ للسوق من خلال الوجود التجاري وتوريد الخدمة عبر الحدود مطلوب تراخيص، المعاملة القومية لتوريد الخدمة عبر الحدود غير مقيدة، المعاملة القومية والنفاذ للسوق بالنسبة لاستهلاك الخدمة في الخارج غير مقيدة	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات
27	الفلبين	لا توجد قيود باستثناء البضائع الحكومية يجب أن تنقل على سفن فيليبينية	لا توجد قيود ولكن التزامات في خدمات التخليص	إصلاح وصيانة السفن ويمكن النفاذ

الفصل الثاني

أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

		الجمركي والتوكيلات الملاحية	لا قيود على وجود أشخاص طبيعيين فيما عدا قيود حدود زمنية للسفن المتخصصة		للسوق بالنسبة لاستهلاكها في الخارج: ضرورة استخدام ترسانة محلية
28	سانت كيتسي ونيفيس	لا توجد التزامات	التزامات في تسجيل السفن	لا توجد التزامات	
29	سانت لوثيا	التزامات فقط في مجال الأقطرمة والمناطق الحرة	لا توجد قيود	لا توجد التزامات	
30	سانت فينسنا وجرنادتس	التزامات فقط في مجال الأقطرمة والمناطق الحرة مع ملاحظة أن النفاذ للسوق من خلال الوجود التجاري يخضع لقانون الرقابة على النقد الأجنبي والقانون التجاري وبالنسبة للمعاملة القومية: الإعفاء من الضرائب	لا توجد قيود باستثناء النفاذ للسوق وبالنسبة للوجود التجاري يخضع لقانون الرقابة على النقد الأجنبي والقانون التجاري والإعفاء من الضرائب	لا توجد التزامات	
31	السنغال	التزامات تسليم البضائع المناولة، مقدمي البضائع، الشحن والتفريغ والنفاذ إلى السوق من خلال التوريد عبر الحدود غير مقيد	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	
32	سيراليون	التزام كامل بالتحرير باستثناء النفاذ للسوق من خلال الوجود التجاري يتطلب مشاركة	لا توجد قيود باستثناء النفاذ للسوق من خلال التمثيل التجاري: التوافق مع القوانين المحلية لإنشاء الشركات	التزام كامل بتحرير الخدمات المساعدة للنقل البحري متاحة بشروط معقولة وغير تمييزية	
33	سنغافورة	التزامات في مجال التوكيلات الملاحية والسمسرة	نقل البضائع لا توجد قيود، ولا توجد التزامات في نقل الركاب	لا توجد التزامات	
34	سلوفانيا	التزامات في مجال التخزين، التخليص الجمركي، مقدمي البضائع، الفحص قبل الشحن	لا التزامات	صيانة وإصلاح السفن	
35	تايلاندا	التزامات في مجال التخزين وتقديم البضائع (وخدمات تصنيف السفن) مع توريد الخدمة عبر الحدود: غير مقيد النفاذ للسوق من خلال الوجود التجاري: أفقي، المعاملة القومية: لا قيود باستثناء أن مشاركة الأجنبي لا تتجاوز 49% من رأس المال	لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمات عبر الحدود، قيود على حركة التجارة مع الصين وفيتنام، الوجود التجاري بالنسبة للسفن الخطية غير مقيد، النفاذ للسوق بالنسبة للوجود التجاري فيما يتعلق بالبضائع الصب والسفن الجواله ونقل الركاب أفقي، والمعاملة القومية: ضرائب الدخل، استثناءات خاصة لمشغلي السفن تحمل علم تايلاند	متاحة بشروط معقولة وعلى أسس غير تمييزية، التزامات في مجال القطر وتسهيلات الاستقبال بالشاطئ (جمع القمامة) والخدمات التي يقدمها الميناء للكابتن	
36	ترينداد وتوجو	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	التزامات في مجال فحص وإصلاح	

وبناء السفن (توريد الخدمة عبر الحدود أو الاستهلاك في الخارج) غير مقيد	وخدمات الأرصاد				
صيانة وإصلاح السفن، تأجير السفن بالطاقم: المعاملة القومية من خلال توريد الخدمة عبر الحدود أو استهلاك الخدمة بالخارج: مقيدة	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية بالنسبة لتوريد الخدمة عبر الحدود: رسوم موانئ تمييزية، للسفن الصب والجوالة 10% هامش تفضيل للبضائع الحكومية، النفاذ للسوق من خلال الوجود التجاري للسفن الخطية: يتطلب ملكية	تركيا	37
	لا توجد التزامات	التزام في مناولة البضائع والتخزين	نقل البضائع: لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود غير مقيد ولا توجد التزامات في مجال نقل الركاب	فيتزويلا	38
تأجير السفن بالطاقم، صيانة وإصلاح السفن: لا يوجد (فيما عدا وسيلة لتوريد 4) النفاذ للسوق غير مقيد باستثناء الموضح في جداول الالتزامات الأفقية	الخدمات الداعمة للنقل البحري: لا يوجد (فيما عدا النفاذ للسوق: بالنسبة لوسيلة التوريد الرابعة غير مقيد باستثناء الموضح بجداول الالتزامات الأفقية)	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	ألبانيا 2000/9/8	39

المصدر: فريق من خبراء المنظمة، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص 196-219.

ثالثا: مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري 2000 (جاتس 2000)

1- إعلان الدوحة للمؤتمر الوزاري الرابع وتجارة الخدمات:

"لقد أعطى إعلان الدوحة دفعة سياسية للمفاوضات التي كانت قد بدأت فعلا، كما نصت الفقرة الخاصة بالتجارة في الخدمات على الاستمرار في المفاوضات الخاصة بتحرير التجارة في الخدمات من خلال"¹:

- تقديم الطلبات: حيث تحدد يوم 30 جويلية 2002 لقيام الدول الأعضاء بالمنظمة بتقديم الطلبات الأولية للدول الأخرى التي تشمل إما طلب فتح قطاعات أو قطاعات فرعية للخدمات أمام الموردين الأجانب، و/أو إزالة بعض القيود أو الشروط الخاصة بالنفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية في القطاعات الواردة في جداول الالتزامات المالية.

- "تقديم العروض: وقد تحدد يوم 31 مارس 2003 لبدء قيام الدول بتقديم عروضها المبدئية لتحرير قطاعات الخدمات لديها (التزاماتها) على أن تنتهي المفاوضات في يناير 2005.

- القيام بمراجعة عامة لنتائج المفاوضات من 10-14 سبتمبر 2003 من خلال المؤتمر الوزاري السادس كانكون في المكسيك"².

هناك العديد من العناصر المهمة في مجال النقل البحري والتي تستحوذ على اهتمام جولة مفاوضات 2000 وهي:

- فتح أسواق أمام خدمات الشحن.
 - حرية الاختيار بين الشاحنين وموردي خدمات الشحن.
 - الممارسات غير التمييزية في استخدام البنية الأساسية النادرة.
- خلال هذه المفاوضات تقدم عشرة أعضاء آخرين بجداول التزاماتهم وهي ألبانيا، كرواتيا، إستونيا، جورجيا، الأردن، قرغيزستان، لاتفيا، لتوانيا، مولدوفيا وعمان.

¹ ملخص بشأن اتفاق التجارة في الخدمات www.wto.org/The Doha Declaration

² عبد الملك عبد الرحمان مطهر، الاتفاقية الخاصة بإنشاء منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية التجارة الدولية، دار الكتب القانونية، مصر، 2009، ص.578.

جدول رقم (2-02): ب- (الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري)

م	العضو	النقل البحري الدولي	الخدمات المساعدة	خدمات الموانئ	أخرى
40	كرواتيا 2000/9/30	نقل البضائع والركاب: لا يوجد (فيما عدا الملاحة الساحلية) وفي وسيلة التوريد الأولى والرابعة غير مقيّد باستثناء الموضح بجدول الالتزامات الأفقية	لا توجد التزامات	القطر: (الوسيلة الثالثة) تخضع إلى الامتيازات والمناقصات واحتمال تحديد كمي نظراً لمحدودية طاقة الميناء. الخدمات المساعدة للنقل البحري فيما عدا المساعدات الملاحية والإرشاد (وسيلة التوريد الثالثة) تخضع للإنشاء والامتياز والمناقصات واحتمال تحديد كمي نظراً لمحدودية طاقة البناء	تأجير السفن بالطاقم: لا يوجد (فيما عدا الملاحة الساحلية في الوسيلة الأولى والرابعة: غير مقيّد باستثناء الموضح بجدول الالتزامات الأفقية) صيانة وإصلاح السفن: لا يوجد (بخلاف الوسيلة الرابعة: غير مقيّد بخلاف الموضح بجدول الالتزامات الأفقية)
41	أسوتونيا 1999/11/13	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	لا توجد التزامات	صيانة وإصلاح السفن: لا يوجد (فيما عدا الوسيلة الرابعة غير مقيّدة بخلاف الموضح بجدول الالتزامات الأفقية)
42	جورجيا 2000/8/14	نقل البضائع: وسيلة التوريد الأولى غير مقيّدة، وسيلتا التوريد الثانية والثالثة لا يوجد، وسيلة التوريد الرابعة غير مقيّدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية	لا توجد التزامات	القطر: وسيلة التوريد الأولى غير مقيّدة، وسيلتا التوريد الثانية والثالثة لا يوجد، وسيلة التوريد الرابعة غير مقيّدة فيما عدا الوارد بجدول الالتزامات الأفقية	صيانة وإصلاح السفن، تأجير السفن بالطاقم: وسيلة التوريد الأولى غير مقيّدة، الوصيلتان الثانية والثالثة لا يوجد، الوسيلة الرابعة غير مقيّدة باستثناء المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية

<p>صيانة وإصلاح السفن: تأجير السفن بالطاقم: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد. وسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات.</p>	<p>متاحة بشروط معقولة وغير تمييزية فيما عدا الإرشاد والتراكي</p>	<p>التخزين والمستودعات: وسيلة التوريد الأولى: غير مقيدة، ووسيلتا التوريد الثانية والثالثة: لا يوجد وسيلة التوريد الرابعة: غير مقيدة باستثناء المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية. الوكالة البحرية، خدمات مقدمي البضائع البحرية، خدمات الفحص، خدمات التوريدات البحرية: وسيلة التوريد الثانية: لا يوجد، وسيلة التوريد الثالثة: النفاذ للسوق مقصور على الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الأردنيين، وسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>نقل الركاب والبضائع: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد باستثناء وسيلة التوريد الأولى للخطوط المنتظمة: يتطلب الوكيل المحلي وسيلة التوريد الرابعة: غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية + خمس الطاقم يجب أن يكون أردني الجنسية</p>	<p>الأردن 2000/4/11</p>	<p>43</p>
<p>إيجار السفن بالطاقم، صيانة وإصلاح السفن: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة لا يوجد، ووسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>القطر، الخدمات الداعمة للنقل المائي: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة لا يوجد، ووسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>لا توجد التزامات</p>	<p>نقل الركاب والبضائع: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد، ووسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>جمهورية قرغيزستان 98/12/20</p>	<p>44</p>
<p>إيجار السفن بالطاقم، صيانة وإصلاح السفن: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة لا يوجد، ووسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>القطر، الخدمات الداعمة للنقل المائي: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة لا يوجد، ووسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>لا توجد التزامات</p>	<p>نقل الركاب والبضائع: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد، ووسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>لاتفيا 99/2/10</p>	<p>45</p>

<p>لا توجد التزامات</p>	<p>لتوانيا 2001/5/31</p>	<p>خدمات التوكيلات الملاحية: وسائل التوريد الأولى والثانية غير مقيدة. وسيلة التوريد الثالثة: مطلوب الحصول على تراخيص وإمام باللغة</p>	<p>خدمات القطر: وسائل التوريد الأولى والثانية: لا يوجد، ووسيلة التوريد الثالثة غير مقيدة، ووسيلة التوريد الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه بجداول الالتزامات الأفقية الخدمات الداعمة للنقل المائي: وسيلتنا التوريد الأولى والثانية لا يوجد، والوسيلة الثالثة مطلوب تراخيص ولغة، والوسيلة الرابعة غير مقيدة فيما عدا الأنشطة الواردة بجداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>لا يوجد التزامات</p>
<p>مولدوفيا</p>	<p>نقل الركاب والبضائع وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد الوسيلة الرابعة: غير مقيدة فيما عدا الوارد بجدول الالتزامات الأفقية</p>	<p>لا يوجد التزامات</p>	<p>خدمات القطر والخدمات الداعمة للنقل المائي: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد، والوسيلة الرابعة: غير مقيدة فيما عدا الوارد بجداول الالتزامات الأفقية</p>	<p>إبحار السفن بالطاقم، صيانة وإصلاح السفن: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد، والوسيلة الرابعة غير مقيدة فيما عدا المشار إليه في جداول الالتزامات الأفقية</p>
<p>عمان</p>	<p>نقل الركاب والبضائع: وسائل التوريد الأولى والثانية والثالثة: لا يوجد، والوسيلة الرابعة غير مقيدة فيما عدا الوارد بجدول الالتزامات الأفقية</p>	<p>لا يوجد التزامات</p>	<p>لا يوجد التزامات</p>	<p>لا يوجد التزامات</p>

المصدر: فريق من خبراء المنظمة، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، ص 220-224.

2- مطالب الاتحاد الأوروبي في مجال خدمات النقل البحري:

تشمل مطالب الاتحاد اتجاه مصر في 2002/04/06:

- النقل الدولي (الشحن والركاب).
 - التزامات إضافية في مجال الوصول إلى واستخدام تسهيلات الموانئ.
 - خدمات النقل البحري المكمل (خدمات التداول، التخزين والساحات، التخليص الجمركي، محطات الحاويات والموانئ الجافة وكلاء الشحن البحري).
 - أنشطة النقل متعدد الوسائط في مجال النقل البري للبضائع، التعهد بتوفير القدرة على الإيجار والتأجير.
 - التعريفات: الالتزام بالتعريفات كما ترد في نموذج الجدول.
 - في مجال المعدات: يجب أن يسمح للمشغلين بتحريك معداتهم (مثل الحاويات الفارغة) بين الموانئ المصرية.
 - في مجال الشحن الدولي: على الرغم من استبعاد cabotage يجب السماح لموردي النقل البحري بتشغيل خدمات الروافد في عمليات الشحن الدولي.
 - "والمطلب الأخير للاتحاد الأوروبي في مجال النقل البحري يتصل بإيجار واستئجار السفن بالطاقم، حيث يطلب التزامات كاملة في مجال الأنماط (1، 2، 3) أي تسجيل في الجداول وذلك تحت بنود فتح الأسواق والمعاملة الوطنية. أما النمط 4 فيطلب من مصر تقديم التزامات فيه".¹
- المطلب الثالث: موقف وآراء بعض الدول فيما يخص تحرير خدمات النقل البحري**
- من خلال جداول الالتزامات التي قدمتها الدول يتم التعرف على موقف بعض الدول المتقدمة والدول العربية من تحرير خدمات النقل البحري وذلك بتتبع التقسيم الذي وضعته مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري.

¹ فريق من الخبراء، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص. 156-157.

أولاً : موقف الدول المتقدمة والنامية

1- النقل البحري الدولي International Shipping:

إن غالبية الدول المتقدمة التي تقدمت بالتزامات لتحرير خدمات النقل البحري لم تقدم التزامات بتحرير النقل البحري الدولي بشقيه الركاب والبضائع، حيث من بين 41 دولة عضو قدمت التزامات لتحرير النقل البحري الدولي منها 32 عضوا قدموا التزامات لتحرير نقل البضائع والركاب، و6 أعضاء بتحرير خدمات البضائع و3 أعضاء التزموا بتحرير نقل الركاب، أما الاتحاد الأوروبي فلم يقدم أي التزامات بتحرير النقل البحري بشقيه.

بينما لم تتضمن جداول الدول المتقدمة أي التزامات خاصة بتحرير انتقال العمالة البحرية وهذا العنصر يهم بالدرجة الأولى الدول النامية باعتبارها المورد الأساسي للعمالة البحرية.

"ومن أهم القيود التي وضعت لهذه الالتزامات، وضع حد أقصى للمشاركة الأجنبية في رؤوس أموال الشركات الملاحية، واشتراط الجنسية للتملك والتسجيل لسفن ترفع العلم الوطني، قيود تفضيلية لنقل نوعيات معينة من البضائع، قيود خاصة بطاقم السفينة"¹.

وإذا كان الهدف من تحرير النقل البحري الدولي هو منح الناقل الأجنبي فرصة النفاذ إلى السوق وتوسيع نطاق المعاملة القومية ليشمل موردي هذه النوعية من الخدمات، فإن هذا الهدف لا يمكن تحقيقه في ضوء جداول الالتزامات المحددة لعدم تقديم معظم الدول المتقدمة التزامات بتحرير هذه النوعية من الخدمات وللقيود التي وضعتها معظم الدول المتقدمة لمنع نفاذ موردي هذه الخدمة إلى أسواقها.

فالدول المتقدمة صاحبة المصلحة والداعية لتحرير لم تقدم التزامات، فضلا عن الموانع التكنولوجية المتمثلة في الفجوة التكنولوجية وتعديها في تعميق هذه الفجوة من خلال وضع قيودا على نقل التكنولوجيا إلى هذه الدول.

2- الخدمات المساعدة:

- 28 عضوا قدموا التزامات في مجال تحرير الخدمات المساعدة

- 27 عضوا قدموا التزامات في مجال التخزين

¹ فريق من الخبراء، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص.220.

- 24 عضوا قدموا التزامات في مجال خدمات التوكيلات
 - 15 عضوا قدموا التزامات في مجال مناولة البضائع
 - 8 أعضاء قدموا التزامات في مجال خدمات مقدمي بضائع الشحن
 - 5 أعضاء قدموا التزامات في مجال الفحص قبل الشحن
 - 3 أعضاء قدموا التزامات في مجال الفحص
 - 3 أعضاء قدموا التزامات في مجال خدمات محطات
 - الأردن قدمت التزامات لتحرير خدمة التوريدات البحرية
- وتم وضع تسعة قيود على الوجود التجاري، وقيدان لمساهمة الأجانب في رأس المال، قيد واحد للاحتكار الحكومي، وقيد واحد للإجراءات التمييزية في الضرائب.

"والالتزامات التي قدمتها الدول المتقدمة ليست في جميع الخدمات المساعدة بل في المجالات التي لا تخشى فيها المنافسة. بل الدول النامية التي تشددت في تحرير هذه الخدمات خشية من منافسة الاحتكارات العالمية".¹

3- خدمات الموانئ:

من بين 28 عضو قدموا التزامات بتحرير هذه الخدمات، هناك 10 أعضاء قدموا التزامات في مجالات مثل القطر وعميق وتكريك الموانئ وقدمت عليها بعض القيود، أما 12 عضو قدموا التزامات بتحرير خدمات الموانئ بشروط معقولة وغير تمييزية.

4- خدمات أخرى:

- التزم 18 عضوا بتحرير خدمة إصلاح وصيانة السفن.
- التزم 14 عضوا بتحرير خدمات تأجير السفن بالطاقم.

ثانيا: موقف بعض الدول العربية

هناك ثلاثة دول عربية تقدمت بالتزامات لتحرير خدمات النقل البحري وهي مصر الأردن وعمان.

¹ فريق من خبراء المنظمة، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص.221.

1- الالتزامات التي قدمتها مصر:

تعتبر مصر أول دولة عربية تقدمت بجدول التزاماتها لتحرير قطاع النقل البحري في إطار جولة أورجواي حيث التزمت بـ:

- بالنسبة للنقل البحري الدولي حدد المفاوض المصري الالتزامات على عاتق مصر أنه في حالة إنشاء شركات مشتركة لتملك سفن نقل الركاب والبضائع على ألا يتعدى رأسمال الأجنبي 49% حتى يمكن أن ترفع العلم المصري وتتمتع بمزايا السفن المصرية، وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية المجلس ممتنعين بالجنسية المصرية وأن يكون 95% من الطاقم مصريين، وأن تمثل أجورهم ومرتباتهم 90% من الأجور والمرتبات المدفوعة (الشركات المشتركة).

- وبالنسبة لخدمات الموانئ فقد حدد المفاوض المصري في جدول الالتزامات أنه في حالة قيام الشركات المشتركة للقيام بأعمال التطهير والتعميق بالموانئ فيجب ألا يتعدى رأس المال الأجنبي 75% على الأكثر، وأن يشكل المصريون نسبة 25% من العمالة على الأقل، وكذلك تكون نسبة المصريون بمجلس الإدارة 25% على الأقل، وهذا أقصى ما يمكن تحريره من وجهة النظر المصرية وذلك تأسيساً على أنه لا يمكن تحرير تجارة خدمات النقل البحري في الوقت الحاضر لأن معظم هذه الخدمات لم تحرر محلياً لكونها تعمل في إطار قطاع الأعمال العام وأن القطاع الخاص يحتاج لفترة طويلة ليكتسب الخبرة التي تمكنه من إدارة هذه الخدمات وبعدها يمكن النظر في تحريرها خارجياً. "كما أن الخبرات والكفاءات التي في ظل القطاع العام يمكنها أن تتولى إدارة هذه الخدمات ولا توجد حاجة للخبرة الدولية في الوقت الحاضر، كما أن الخدمات المعروض تحريرها تستهدف دعم كفاءة الأسطول التجاري الوطني والموانئ المصرية حيث تستفيد مصر من التحرير بجذب الاستثمارات الأجنبية والتكنولوجيا الحديثة".¹

وبالنسبة للخدمات المساعدة فلم يضع المفاوض التزامات مما يجعلها مفتوحة أمام الاستثمار الأجنبي وهذا في حد ذاته سيحدث تنافس بين الخدمات الأجنبية والوطنية داخل الموانئ المصرية. وبالتالي نجد أن مصر قد وضعت شروطاً محددة في مجال النقل البحري تتمثل في احتفاظ رأس المال الوطني بنسبة لا تقل عن 51% في الشركات المشتركة وتستخدم العمالة المصرية بنسبة 95%

¹ حامد أحمد حامد حمدي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية تحرير التجارة في الخدمات "الجاتس" على مستقبل النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004، ص. 78-79.

لشركات نقل البضائع والركاب مما يعني سيطرة الشريك الوطني على حق الإدارة وعملية اتخاذ القرار بحكم النسبة الغالبة في رأس المال كذلك تشغيل العمالة المصرية بنسبة تكاد تكون احتكارية بينما توفر النسبة المسموح بمشاركتها من العمالة الأجنبية استخدام أشخاص ذوي خبرات ومهارات خاصة لرفع كفاءة الأداء ونقل الخبرة للعامل المصري بالتبعية، "وهنا يضمن مشاركة الاستثمارات الأجنبية في مشروعات مشتركة للنقل البحري والاستفادة مما تجلبه هذه الاستثمارات من خبرة وتكنولوجيا دون إتاحة الفرصة للشريك الأجنبي لفرض سيطرته على هذه الشركات وسياساتها التي ينبغي أن تخدم التنمية الوطنية".¹

أما بالنسبة لشركات تطهير الموانئ فقد حددت مصر نسبة 75% كحد أقصى لنصيب الشريك الأجنبي سواء في رأس المال أو العمالة بحيث يضمن مشاركة مصرية بنسبة لا تقل عن 25% ويرجع ذلك إلى الطبيعة الفنية الخاصة لهذا النوع من الشركات والتي يتطلب عملها تكنولوجيا متطورة ومهارة فائقة بالإضافة إلى التكاليف المرتفعة سواء لإنشاء أو تشغيل مثل هذه الشركات والتي كانت تستعين مصر في أعمالها من قبل بشركات أجنبية.

"وبالتالي يكون قد تم تحقيق فائدة مزدوجة عن طريق تسهيل إنشاء هذه الشركات في مصر وتقديم خدماتها لتطهير الموانئ المصرية أو المعاونة في تطهير موانئ دول أخرى مجاورة بالإضافة لنقل الخبرة المتطورة في هذا المجال يتم من خلالها تدريب العمالة لوضع أساسا للكوادر عالية المهارة يمكن الاستفادة منها في المستقبل لتدريب العمالة المصرية".²

2- الالتزامات التي قدمتها الأردن:

قدمت الأردن جدول التزاماتها في 11 أبريل 2000، حيث التزمت في مجال النقل البحري الدولي بتحرير خدمات نقل البضائع والركاب، وسمحت بالتواجد التجاري وكافة وسائل التوريد الأخرى بدون وضع أي قيود، باستثناء قيد وحيد على وسيلة التوريد الأولى بالنسبة للخطوط المنتظمة حيث وضعت متطلبات يجب أن يستوفيهما الوكيل الملاحي. واشترطت أن يكون خمس الطاقم أردني الجنسية.

¹ ثناء محمود عبد الحميد عبد الرحمان، مرجع سبق ذكره، ص.80.

² المرجع السابق، ص.81.

بالنسبة للخدمات المساعدة فالتزمت بتحرير خدمات التخزين والمستودعات والوكالة البحرية وخدمات مقدمي البضائع والفحص. أما التوريدات البحرية فهي الدولة الوحيدة التي قدمت التزامات بتحريرها، كما أنها قيدت النفاذ إلى السوق في جميع هذه الخدمات فيما عدا التخزين والمستودعات. أما خدمات الموانئ فالتزاماتها جاءت غامضة، حيث نصت التزاماتها على خدمات الموانئ المتاحة بشروط معقولة وغير تمييزية، واستثنت من التحرير خدمتي الإرشاد والتراكي. وقدمت التزامات في مجال صيانة وإصلاح السفن وتأجير السفن بالطاقم.

3- التزامات عمان:

تقدمت عمان بجدول التزاماتها في 2000/11/9 في مجال الملاحة الدولية فقط، حيث التزمت بتحرير خدمات نقل الركاب والبضائع بدون أي قيود ما عدا القيود الواردة بجدول التزاماتها الأفقية على وسيلة التوريد الرابعة.

المطلب الرابع : آثار تطبيق اتفاقية الجاتس على خدمات النقل البحري العربي

بالرغم من أن قطاع النقل البحري لم يدرج في إطار إتفاقية الجاتس، ومع ذلك يعتبر من أكثر القطاعات الخدمية تحررا، وذلك بسبب طبيعته الدولية، وهذا لا يعني أنه محرر تماما، أو أنه قطاع بلا قيود، "فهناك العديد من القيود التي تفرضها الدول المتقدمة والتي تتمثل في موانع الدخول إلى صناعة النقل البحري والاحتكارات الدولية والتي أخذت مؤخرا في التزايد من خلال الاندماجات والتحالفات والسيطرة، بل إن نظام المؤتمرات الملاحية في حد ذاته تنظيم احتكاري يأخذ شكل الكارتل، بالإضافة إلى القيود المتعلقة بالتشدد في اشتراطات تسجيل السفن والقيود المفروضة على انتقالات العمالة البحرية".¹

وكان من الطبيعي أن يكون للدول النامية رد فعل على هذه القيود حتى تتمكن من البقاء في سوق خدمات النقل، فاتبعت نظام حجز البضائع عن طريق اتفاقيات ثنائية وتطبيق مدونة السلوك للمؤتمرات الملاحية من جهة كما سعت إلى دعم خدمات النقل البحري بأشكال متعددة من جهة أخرى، بالإضافة إلى فرضها قيودا على التواجد التجاري في خدمات الموانئ والخدمات المساعدة تحت دوافع أمنية واقتصادية من جهة ثالثة.

¹ هشام محمود بدوي، رؤية مستقبلية للنقل البحري المصري في ضوء إتفاقية تحرير تجارة الخدمات GATS، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2006، ص.81.

إلا أن القيود التي استخدمتها الدول النامية كرد فعل للممارسات الدول المتقدمة، لم تكن حكراً عليها، إذ أن الدول المتقدمة تستخدم كل هذه القيود التي تستخدمها الدول النامية ابتداءً من حجز البضائع إلى الدعم البحري.

"وفي ضوء الموقف الأمريكي الراض لتحرير خدمات النقل البحري لعدم توافقه مع مصالح الو.م.أ واستثمار دول الاتحاد الأوروبي لهذا الرفض الذي أدى إلى عدم نجاح المفاوضات في تحرير هذا القطاع فإنه يتعين ذكر الحقائق التالية":¹

- على الرغم من أن التفاوض في تحرير خدمات النقل البحري اختياريًا إلا أنه لا يوجد قطاع خارج نطاق الاتفاقية أي أن القواعد العامة للاتفاقية سوف تطبق على كل قطاعات الخدمات بما فيها النقل البحري

- كما يوجد مفاوضات لتحرير قطاعات أخرى سيكون لها تأثير مباشر على تحرير خدمات النقل البحري مثل الدعم والمشتريات الحكومية والحماية على أي الحالات فإن الأمر يدعو إلى تحليل الآثار المترتبة عن تحرير التجارة الدولية في الخدمات طبقاً لاتفاقية الجاتس حال تطبيقها والعمل بها وذلك على قطاع النقل البحري العربي.

أولاً : أثر مبدأ الدولة الأولى بالرعاية

إن تطبيق شرط معاملة الدولة الأكثر رعاية في مجال النقل البحري، يستلزم تخلي أطراف الإتفاق عن نظام الحصص في الحمولات، الذي وضعته منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الإنتكاد) في إطار اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف (وإلا اضطرت إلى تقديم نفس المزايا إلى باقي أطراف تجارة الخدمات)، "وهذا بدوره سيؤدي إلى حرمان الدول النامية والأقل نمواً ومنها الدول العربية من حصتها في نقل تجارتها الخارجية، مما سيؤدي إلى تحول الطلب عن أساطيل تلك البلدان نتيجة لإلغاء الحصص وبالتالي زيادة الطلب على أساطيل الدول ذات الاقتصاديات المتقدمة وانتعاش صناعة النقل البحري فيها وتقليصها في البلدان النامية والأقل نمواً".²

¹ حسن بحر أحمد إدريس، أثر اتفاقية الجاتس على خدمات النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005، ص.12.

² د/رانيا محمود عبد العزيز عمارة، مرجع سبق ذكره، ص.536.

وبالنسبة للدول العربية الثلاثة (مصر، الأردن، عمان) تقدمت بالتزامات محددة لتحرير قطاع النقل البحري ولم تقدم استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية على الرغم من انخفاض كمية التجارة الخارجية المنقولة على الأسطول الوطني المملوك في إطار نظام الحصص الثنائية والمتعددة الأطراف نظراً لتقدم معظم سفن أسطولها وعدم مرونة هيكل صادراتها ووارداتها، فمثلاً تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً ينقل منها نحو 8% فقط على سفن وطنية مملوكة لمصر، ونحو 14% على سفن مستأجرة وهذا يعني " أن إجمالي ما يتم نقله على سفن مملوكة ومستأجرة يمثل 22% من إجمالي التجارة الخارجية المنقولة بحراً وعليه في حالة تطبيق هذا المبدأ سينتهي بمصر الخروج من السوق أو قبولها دوراً هامشياً، أو أن تتحلل من هذا المبدأ ونفس الشيء ينطبق على الأردن وعمان وعلى الدول العربية."¹

ولذلك يتعين على الدول العربية قبل منح أية ميزات لدولة عضو أو غير عضو أن تقوم بدراسة الموقف والنتائج التي ستترتب على منح ميزات بقطاع النقل البحري، وكذلك بالنسبة لخدمات الأساطيل الوطنية والبضائع والموانئ والخدمات المتعلقة بها حتى أية سلبيات قد تنجم عن منح ميزة تفضيلية في مجال أي نشاط لدولة من الدول، وتؤدي بالتالي إلى تطبيق الميزة على جميع الدول الأطراف.

"وفي النهاية فإن تطبيق معاملة الدولة الأولى بالرعاية، سوف يجد من مساهمة البلدان النامية والبلدان الأقل نمواً في أنشطة النقل البحري، وهذا يتعارض مع مبدأ مساهمة البلدان النامية الذي نص عليه الإتفاق."²

ثانياً : أثر مبدأ النظم المحلية والشفافية

"تعطي النظم المحلية للدول الحق في مطالبة ملاك السفن ومشغليها بمستويات معينة من التأهيل تتوافق مع أهداف السياسة القومية، وقد يساء استخدام هذا المبدأ واتخاذ كذريعة لحماية الأسطول الوطني أو فرض قيود على التجارة الدولية، إذ لا يوجد تعريف واضح لأهداف السياسة القومية."³

¹ حسن بحر أحمد إدريس، مرجع سبق ذكره، ص.13.

² نشرة النقل، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات GATS على النقل، مرجع سبق ذكره، ص.77.

³ د/ محمد محمد علي إبراهيم، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، مرجع سبق ذكره، ص.212.

كما أن انعدام الشفافية في القوانين والنظم المحلية والأسعار والأجور يعتبر مؤثراً في تطبيق بنود الاتفاق.

ثالثاً: أثر مبدأ المعاملة الوطنية:

"يتعلق هذا المبدأ بحدود المعاملة الوطنية التي يمكن منحها لرعايا الدول الأخرى عند دخولهم السوق المحلية لممارسة النشاط الذي تم فتحه أمام الدول الأعضاء، حيث أن تطبيق هذا المبدأ سيؤدي إلى المساواة بين موردي خدمات النقل البحري الوطنيين والأجانب، بحيث تزول المعاملة التفضيلية الممنوحة للوطنيين، والتي تتمثل في الإجراءات الحمائية (كاشتراط النقل على سفن وطنية)، والتميز في الرسوم والضرائب التي تفرض في مواجهة السفن التي ترفع أعلاماً أجنبية."¹

وبما أن القدرة التنافسية للبلدان العربية محدودة في مجال النقل البحري، فإن التطبيق السليم لمبدأ المعاملة الوطنية سيؤدي إلى:

- إلغاء القيود التي تفرضها الدول النامية والأقل نمواً (ومنها الدول العربية) لصالح النقل البحري المحلي، أو إعطاء نفس المزايا لشركات الملاحة الأجنبية، مما يؤدي إلى انخفاض الطلب على أساطيلها الوطنية، فالمساواة بين السفن الوطنية والأجنبية في المعاملة، سيؤدي إلى زيادة تكاليف تشغيل السفن الوطنية، وبالتالي التأثير سلباً على مركزها التنافسي.

- كما أن المساواة بينهم من خلال خفض الرسوم سيؤثر سلباً على موارد الخزانة، ويؤدي إلى انخفاض الدخل القومي مما يؤثر على برامج الاستثمار في البنية الأساسية، ومنها الموانئ، وربما يؤدي إلى تدهورها.

"ولذلك لا بد أن تقوم جميع الدول العربية، عند تقديمها التزاماً بفتح خدمة معينة، بإجراء دراسة متأنية للغاية، بغية التوصل إلى حدود المعاملة الوطنية التي يمكن منحها لرعايا الدول الأخرى عند ممارسة النشاط، ودون حدوث أضرار لها."²

رابعاً : أثر مبدأ النفاذ إلى الأسواق:

تفرض قيود النفاذ إلى السوق لإعطاء ميزة تنافسية لموردي خدمات النقل البحري العربي بالإضافة إلى الاعتبارات السيادية والأمنية.

¹ رباب فتحي عبد العزيز نجم، مرجع سبق ذكره، ص.165.

² نشرة النقل، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات GATS على النقل، مرجع سبق ذكره، ص.79.

"يتفرع من مبدأ النفاذ إلى الأسواق مبدئين هما مبدأ التواجد التجاري، ومبدأ حق توريد الخدمات ويترتب على التواجد التجاري لشركات الملاحة الأجنبية في الدول العربية منافسة غير متكافئة مما تهدد بالقضاء على الشركات المحلية ذات الإمكانيات المحدودة"¹ خاصة في مجالات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية، كما تستخدم هذه الشركات وجودها التجاري في هذه البلدان لمنافسة الشركات الوطنية في نقل التجارة الخارجية لها. "مع العلم أن معظم الأساطيل البحرية العربية غير قادرة على الدخول في منافسة مع أساطيل الدول المتقدمة، حيث أن أكثر من 80% من الأساطيل العربية تتجاوز أعمارها الخمسة عشر عاماً."²

خامساً: أثر مبدأ زيادة مشاركة الدول النامية

يعتبر المبدأ من المبادئ التي صيغت لاستقطاب الدول النامية (العربية) للمشاركة في هذه الاتفاقية لكونه ينص: "على البلدان المتقدمة تقديم المساعدات الفنية للبلدان النامية التي تطلبها بالشروط التي يتفق عليها الطرفان". وبما أن المركز التفاوضي للدول النامية بما فيها العربية أضعف من المركز التفاوضي للدولة المتقدمة فإن هذه المساعدات تمنح بشروط تحد من الفوائد المرجوة منها. بالإضافة إلى ذلك فالدول المتقدمة غير راغبة في تقديم هذه المساعدات ويظهر ذلك من اعتراض دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD على إعطاء الحق لتلك الدول في التفاوض على حق زيادة مساهمتها في خدمات النقل البحري (إن حجم نقلات الدول النامية محدوداً بالنسبة لمساهمتها في التجارة الدولية).

"ولكن بإمكان الدول العربية الاستفادة مما أجازته الاتفاقية لدول الأعضاء من تكامل اقتصادي، حيث سمحت بمراعاة المرونة مع الدول النامية التي تقيم تجمع إقليمي لأغراض التجارة في الخدمات، وخصوصاً فيما يتعلق بإلغاء المعاملة التمييزية بين الدول والامتناع عن إدخال إجراءات تمييزية جديدة."³

¹ د/سمية بدوي، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، مرجع سبق ذكره، ص.289.

² نشرة النقل، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات GATS على النقل، مرجع سبق ذكره، ص.80.

³ د/محمد محمد علي إبراهيم، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، مرجع سبق ذكره، ص.212.

سادسا: أثر مبدأ الوقاية على ميزان المدفوعات

"بإمكان الدول التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات أو نقص الاحتياطات الأجنبية التحلل من التزاماتها في الإتفاق العام لتجارة الخدمات فيما يتعلق بشرط الدولة الأولى بالرعاية، والمعاملة الوطنية والنفوذ إلى السوق، وبالتالي يمكن للعديد من الدول العربية التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات التذرع بهذا الموضوع لوقف التزاماتها حال سريان الاتفاق."¹

سابعا: أثر مبدأ الإعانات الحكومية ومكافحة الإغراق

تتكون الإعانات المالية للنقل البحري وصناعة بناء السفن من أشكال عديدة منها إعانات التشغيل، التحديث، الاستثمار، القروض الميسرة، المنح والمزايا الضريبية والإعانات التعويضية... "وهذه الإعانات تستخدمها البلدان النامية والمتقدمة ولقد أعطت الاتفاقية الدول النامية والدول الأقل نموا حق استخدام الإعانات في برامج التنمية، وبالتالي يمكن استخدام الإعانات في مجال تطوير النقل البحري، ولكن من وجهة نظر الدول المتقدمة تترتب عليها آثار سلبية تتمثل في التسعير غير العادل. وفي ضوء هذا المبدأ يمكن للدول العربية الاستفادة منها في تدعيم صناعة النقل."²

¹ نشرة النقل، آثار الإتفاق العام بشأن تجارة الخدمات GATS على النقل، مرجع سبق ذكره، ص.80.

² همام نزار عبيد، إستراتيجية النقل البحري في سورية في ظل التطورات العالمية الحديثة والمتغيرات الإقليمية دراسة تحليلية للموانئ السورية 1990-2020، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005، ص.109.

المبحث الثاني : أثر هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات والتقسيم الدولي الجديد للعمل على النقل البحري العربي.

المطلب الأول: أثر هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات على النقل البحري العربي

لعل أهم ما يميز الاقتصاد العالمي المعاصر هو تطبيق النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل والذي يقوم على تدويل العملية الإنتاجية، أي أن ما كان يتم إنتاجه تحت سقف مصنع واحد أصبح يتم إنتاجه بين مجموعة من الدول، وقد سعت الشركات متعددة الجنسية إلى تطبيق هذا النمط من أنماط التقسيم الدولي للعمل لكي تتمكن من الاستفادة من وفورات الحجم وما يترتب عليها من خفض لتكاليف الإنتاج، ومن ثم زيادة في الأرباح.

إلا أن تطبيق التقسيم الدولي الجديد للعمل يتطلب توافر مجموعة من العوامل مثل توافر تكنولوجيا متطورة، وإتساع أسواق الاستهلاك بما يمكن من استيعاب الإنتاج كبير الحجم مع ما يتطلبه ذلك من تحرير التجارة العالمية من جهة والأسواق المالية الدولية من جهة أخرى، لذا فقد سعت الشركات المتعددة الجنسيات إلى تدشين فكرة العولمة لتضمن عولمة الإنتاج والتمويل والتسويق، ولما كانت العولمة لا تقوم إلا استناداً على تكنولوجيا متطورة فقد كرست تلك الشركات جهودها للبحث والتطوير، الأمر الذي قاد إلى إرساء دعائم الثورة التكنولوجية، وقد أسهمت هذه الثورة بما أفضت إليه من تطور في وسائل النقل والاتصالات في جعل العالم قرية كونية صغيرة.

أولاً : هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات على الأسطول البحري العالمي

1- الشركات المتعددة الجنسيات وأسباب تزايدها:

أ- مفهوم الشركات المتعددة الجنسيات:

يطلق عليها أيضا الشركات دولية النشاط وأحيانا متعددة الجنسيات، ومؤخرا الشركات العالمية. دولية النشاط أي أنها تمارس نشاطها الاستثماري على المستوى الدولي وليس داخل حدود بلدها الأم، وبالتالي فقد تكون الشركة متواجدة على المستوى الدولي من خلال صادراتها للأسواق الأجنبية ولكنها لا يمكن أن تحمل وصف الدولية في النشاط.

"أما كونها متعددة الجنسيات هو أن الشركة بممارسة نشاطها الإنتاجي أو الاستثماري في أكثر من دولة فهي بهذا لا تقيدها جنسية معينة فهي تتعدى قيد الجنسية. وفي وصفها بأنها متعددة الجنسيات فمرجع ذلك قد يكون لعملها في أكثر من دولة ولكل دولة الجنسية الخاصة بها، كما قد

يكون تعدد الجنسيات راجع إلى تعدد جنسيات المساهمين وحملة الأسهم في الشركة. فـ شركة مثل شركة كوكا كولا يحمل أسهمها آلاف الأفراد من جنسيات مختلفة، وبالتالي فإن وصفها بكونها متعددة الجنسيات فذلك راجع إلى تعدد جنسيات حملة الأسهم".¹

ب- أسباب تزايد الشركات المتعددة الجنسيات:

يرجع تزايد هذه الظاهرة إلى مجموعة من الأسباب لعل من أهمها:

- ترتب على انتهاء الحرب العالمية الثانية مجموعة من التداعيات كان لها آثارا بالغة على توسع ونمو هذه الشركات وذلك على النحو التالي:

☒ "وقد ترتب على قيام الحرب العالمية الثانية ودخول أمريكا طرفا فيها وقيامها بتوفير معدات القتال التموينات لجيوش الحلفاء توسع كبير في الطاقات الإنتاجية لشركاتها. وبعد انتهاء الحرب، أصبح جزءا كبيرا من هذه الطاقات عاطلا، في حين أن أوروبا ما بعد الحرب كانت متعطشة لرؤوس الأموال والتكنولوجيا لإعادة الإعمار"²، وهذا ما أدى إلى زيادة نفوذ الشركات الأمريكية من خلال إنشاء فروع لها في أوروبا. وكرد فعل للحد من نفوذ الشركات الأمريكية ظهرت الشركات الأوروبية متعددة الجنسيات.

- وأدى مشروع مارشال إلى توسع هذه الشركات من جانبيين:

☒ في مجال الصناعة الأوروبية أدى استهلاك النفط كمصدر للطاقة بديل للفحم إلى زيادة نشر فروع الشركات الأمريكية متعددة الجنسية في الدول المتخلفة.

☒ قيام السوق الأوروبية المشتركة التي عملت على توسيع نطاق السوق وقيام شركات عملاقة للاستفادة من إمكانيات هذه السوق الواسعة، وقد أغرت وفورات الحجم هذه الشركات بالتوسع في الأسواق الخارجية ومن هنا كانت بداية إنشاء وتوسع الشركات الأوروبية.

☒ إن قيام حركات التحرر الوطني وما تلاها من تغيرات أدت إلى تصفية الاستعمار بشكله التقليدي، ودفعت الدول المستعمرة إلى تغيير نمط تدخلها بتجاوز الشركات الرأسمالية حدودها القومية والنظر إلى السوق العالمي كوحدة واحدة.

¹ د/رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية، مصر، 2007، ص.226.

² د/محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات متعددة الجنسية على الأسطول البحري العالمي وآثارها على النقل البحري العربي، أوراق بحثية، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، القاهرة، 2006، ص 17 - 18.

✘ "الاتجاه التزوي لمعدلات الأرباح في الدول الرأسمالية المتقدمة بسبب ارتفاع معدلات الأجور فيها، ومحدودية الفرص الاستثمارية نتيجة للتركز الرأسمالي الشديد من جهة أخرى دفع الشركات إلى التوجه للبحث عن فرص استثمارية خارجية، وضيق نطاق الأسواق المحلية في الدول المتقدمة"¹، وعدم قدرة الأسواق المحلية على استيعاب منتجات الشركات العملاقة خاصة بعد استخدامها المكثف للتكنولوجيا من جهة ثالثة. الأمر الذي دفع هذه الشركات إلى الخروج إلى الإطار العالمي إنتاجاً وتوزيعاً بما يتلاءم مع قدرتها الإنتاجية والتسويقية.

- كما أثرت التوجهات الليبرالية للنظام الاقتصادي العالمي على توسع وانتشار الشركات متعددة الجنسيات من عدة جوانب:

✘ "ففي مؤتمر جاميكا عام 1976 تم الاتفاق على التخلي عن نظام أسعار الصرف الثابتة، فأصبحت السياسات النقدية وسياسات الصرف الأجنبي ذات طبيعة ليبرالية، حيث اتجهت أسعار الصرف إلى التعويم مع ما يستتبعه هذا النظام من حرية في دخول وخروج العملات"²، وقد ساعد هذا الشركات للدخول إلى الدول المضيفة وتحويل الأرباح وفوائض الاستثمار بسهولة ويسر.

✘ أتاح توسع واندماج أسواق المال للشركات فرصة الحصول على تمويل وتحويل المدخرات في أية دولة تقيم فيها.

✘ كما أنّ السياسات الليبرالية التي تتبعها الدول المدينة في إطار التكييف الهيكلي تكفل الضمانات والامتيازات والحوافز الاستثمارية لتلك الشركات إضافة إلى هذا فإنّ معظم الدول أصبحت تعمل على جذب الاستثمارات الأجنبية تحت دعوى العولمة والتحرير.

✘ إضافة إلى ذلك "أن الثورة التكنولوجية مكنت تلك الشركات من الانتشار الواسع بما أتاحتها من نظم معلومات وأساليب اتصال متقدمة، تمكنها من السيطرة على مئات بل آلاف الفروع المنتشرة في كافة بقاع الأرض، كما أن هذه الثورة التكنولوجية مكنت من زيادة الإنتاجية، وخفض تكلفة المواد الأمر الذي أدى إلى زيادة الأرباح وتراكمها، وبالتالي مزيد من توسع تلك الشركات."³

¹ المرجع السابق، ص 19.

² المرجع السابق، ص 20.

³ المرجع السابق، ص 21.

2- هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات على النقل البحري العالمي:

واستكمالاً لسيطرة الشركات المتعددة الجنسيات على الإنتاج العالمي، فقد اتجهت إلى إحكام هيمنتها على الأسطول البحري العالمي، كي تتمكن من السيطرة على سلاسل الإمداد والتوريد العالمية، خصوصاً في ظل التقسيم الدولي الجديد للعمل الذي يقوم على تجزئة العملية الإنتاجية التي كانت تتم تحت سقف مصنع واحد بين عدة دول.

هذا ولكي تتمكن من ذلك تبنت شركات النقل البحري العاملة في التجارة الخطية، وخاصة في مجال نقل الحاويات، إستراتيجية لتحقيق التركيز والاحتكار في ملكية الأسطول البحري العالمي وذلك من خلال:

- الاندماج والسيطرة والتحالف والكونسوريتا.

- المؤتمرات الملاحية.

- (التأثير في السياسات التجارية البحرية للدول المتقدمة).¹

أ- الاندماج والسيطرة والتحالف والكونسوريتا:

قامت شركات النقل البحري متعددة الجنسيات بتبني إستراتيجية لتحقيق التركيز من خلال الاندماجات * Merger والسيطرة ** Take Over من جهة، ثم إقامة تحالف بين الشركات المندمجة من جهة أخرى، أي أن الإستراتيجية تقوم على التكامل بين الاندماجات والتحالفات *، مما أدى إلى ظهور الشركات العملاقة، وأصبحت التجارة الخطية في السنوات الأخيرة مركزة في قبضة عدد محدود جدا من الشركات بعد أن كانت تتسم بالفتت Fragmentation فبعد أن كانت التجارة الخطية تضم عشرات الناقلين منذ سنوات خلت، أصبحت تتسم بالتركيز الشديد بل والمتزايد وفي عام 2009

¹ خليفة إبراهيم الأصفر، أثر الموانئ على التجارة الخارجية -دراسة تطبيقية على الموانئ الليبية، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، القاهرة، 2005، ص.34.

* الاندماجات: لا تختلف الاندماجات في النقل البحري عنها في الصناعات الأخرى فهناك الاندماج الأفقي والرأسي والمختلط.

** السيطرة: تشتري الشركة المسيطرة نسبة من الأسهم تمكنها من تحقيق نسبة تصويت لتحقيق أهدافها الإستراتيجية، وإحكام السيطرة ماليا وإداريا وتكنولوجيا.

* التحالفات: يتم الاتفاق بين الأعضاء على تقديم خدمات عديدة مثل استغلال السفن متضمنا تخصيص المسارات للسفن المشتركة، برامج الرحلات، جداول الإبحارات، نوع وحجم السفينة التي يتم تشغيلها، تجميع الحاويات، إنشاء محطات الحاويات... أي هناك تكاملا كلياً بين خدمات كل المشاركين هي التحالف وفق نظام تشغيلي واحد.

أصبح أكبر عشرين ناقلا يمتلكون 69% من الحمولة ويبين الجدول رقم (03-2) أكبر عشرين ناقلا للحاويات في 1 يناير 2009.

الجدول رقم (03-2): أكبر عشرين ناقلا للحاويات في 1 يناير 2009

عدد السفن وإجمالي سعة السفن المستخدمة (بالوحدات المعادلة لعشرين قدما)

الترتيب	المشغل	البلد / الإقليم	عدد السفن في 2009	سعة النقل في 2009 بالوحدات المعادلة لعشرين قدما
1	Maersk line	الدنمارك	1	1740936
2	MSC	سويسرا	431	1510720
3	CMA-CGM Group	فرنسا	280	864893
4	Evergreen	مقاطعة تايوان الصينية	181	629615
5	Hapag-lloyd	ألمانيا	132	496724
6	COSCON	الصين	141	491580
7	APL	سنغافورة	128	470901
8	CSCL	الصين	121	431582
9	MOL	اليابان	109	387107
10	Hanjin	جمهورية كوريا	83	365605
المجموع الفرعي				
			2032	7389663
11	OOCL	هونغ كونغ (الصين)	90	364384
12	NYK	اليابان	82	358094
13	Yang Ming	مقاطعة تايوان الصينية	85	317473
14	Kline	اليابان	99	309496
15	HMM	جمهورية كوريا	58	258648
16	Hamburg Sud	ألمانيا	81	256513
17	Zim	إسرائيل	82	251717

155462	43	الكويت	UASC	18
147985	76	سنغافورة	Pil	19
141957	56	شيلي	CSAV	20
9951392	2784	المجموع 1-20		
14429080	9447	الأسطول العالمي للحاويات المقسمة إلى خلايا مقدرًا في 1 يناير 2009		

Source : UNCTAD, Review of maritime transport, 2009, P109.

وتقوم إستراتيجية هذه الشركات على تحقيق التركيز من خلال التحالف "ومنها اندمجت الشركات المتعددة الجنسيات O&P (المملكة المتحدة) مع Nedlloyd (هولندا) وأصبحت شركة عملاقة تبلغ طاقتها الإجمالية على نقل الحاويات نحو 275108 حاوية مكافئة و 113 سفينة.¹"

"واندماج شركة Maersk (الدنمارك) مع شركة Sea Land (الو.م.أ) لتكوين شركة Maersk sealand وفي عام 2001 ضم إليه Safmarine.²"

"كما قامت هذه الشركات بعمليات سيطرة Take Over واسعة النطاق منها سيطرة NOL Neptune Orient Line سنغافورة على APL (الو.م.أ)، وعلى Hanjin كوريا وعلى DSR-Senator ألمانيا.³"

"وشركة Evergreen التي أصبحت تضم Uniglory، و APL التي ينطوي تحتها Lorezo & P.T. Pul وكذلك NYK التي تمتلك TSK، و CMA التي تهيمن على CGM وتمثل أهمية خاصة لحركة النقل بسفن الحاويات في منطقة البحر المتوسط نظرا لتردد عدد كبير من سفنها على موانئ هذه المنطقة ويتكون أسطولها الحالي من 77 سفينة سعتها 138840 حاوية مكافئة.⁴"

¹ د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 2008، ص.106.

² المرجع السابق، ص.91.

³ د/ محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات متعددة الجنسية على الأسطول البحري العالمي وآثارها على النقل البحري العربي، مرجع سبق ذكره، ص.24.

⁴ د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المرجع السابق ذكره، ص.112.

بالإضافة إلى Hapag Moyed Group التي تضم Ruickmers، و Humburg-Sud Group التي تضم Ybarra، DNOL، South sea & Aliance. وهناك بعض الشركات قامت بعمليات السيطرة والاندماج مع مثل Canadian Pacific التي اندمجت مع TMM وسيطرت على Cost، Can Mar، Lykes، Ivaran 1 & Cont Ship. ولم تقتصر محاولات التركيز على عمليات الاندماج والسيطرة، بل تكاملت من خلال التحالفات بين هذه الكيانات العملاقة التي تأخذ شكل الكونسورتيما Consortia أو المؤتمر الملاحي. ومن أهمها التي تتخذ شكل الكونسورتيما (هي عبارة عن اتفاقيات تتم بين شركات الخطوط الملاحية، بهدف تقديم خدمات مشتركة، من خلال التنسيق الفني والتجاري بين الشركات أعضاء الاتفاقية لتحقيق الاستخدام المشترك الأمثل للسفن وتجهيزات الميناء والمنظمات التسويقية... إلخ، ولا توجد معالجة تنظيمية محددة للكونسورتيما، وإنما تختلف وتتغير وفقا لتغيير التشريعات في البلدان النامية:

- "Hapage، NYK بين كل من (Grand Alliance التحالف الكبير Mix، OOCL، P&O، Nedlioyd، Lioyed)." ¹
- "وتحالف العالم الجديد ويتكون من Hyundai، NOL/APL، OSK، Mitsu وتحالف K-Line، COSCO Group الذي يتألف من COSCO/K-line-Yangming على عدة خطوط آسيا / أوروبا Transatlantic و Transpacific." ²
- والتحالف المتحد ويمثله Hanjin/DSR Senator/Cho Yong/USAC
- و USAC الشركة العربية المتحدة للملاحة تنتمي إلى مجلس التعاون الخليجي ويقوم هذا التحالف بخدمة مجموعة خطوط الشرق والغرب، وهي الآن قد غيرت من نمط تأدية هذه الخدمات من التشغيل حول العالم إلى مجموعة من الخدمات البندولية*
- التحالف بين: Maersk/Sea Land يسعى الآن إلى تنفيذ إستراتيجية كونية تتضمن تقديم خدمات في البر.

¹ د/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة روية، 2010، ص. 195-200.

² عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص. 91-92.

* البندولية: طريقة جدولة الخدمات من أجل وصل قارة واحدة مع قارتين أخريين (أمريكا الشمالية، أوروبا، آسيا الغربية) وذلك بهدف تفادي الازدواجية في دخول الموانئ، وتحقيق أحسن أشغال لخانات السفينة.

أصبح ملاك السفن يتجهون إلى إنشاء موانئ خاصة بهم في نقاط تلاقي عدّة خطوط لبيسط نفوذهم على الموانئ مثل "ميناء Algeiras الذي يستخدم كنقطة تلاقي بين الشرق والغرب (عبر المتوسط)، وخطوط الشمال-الجنوب في الأطلنطي، أو ميناء Gioia touro في جنوب إيطاليا الذي طورته contship في ملتقى خطوط المتوسط مع خطوط السكك الحديدية تجاه موانئ بحر الشمال".¹

ب- المؤتمرات الملاحية:

هناك سوقين لنقل البضائع، الأول سوق نقل البضائع الصب تتحدد فيه النوالين وفقا للتفاعل الحريين قوى العرض والطلب، ولا يوجد تدخل من أي نوع في هذا السوق أي منافسة كاملة، ونفس الوضع في عقود الإيجار سواء كانت زمنية أو لرحلة، وعليه لا يحتاج هذا السوق إلى تحرير في إطار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

أما السوق الثاني: فهو سوق نقل البضائع العامة (سواء كانت بضائع محواه أو غير محواه) ويتم نقلها بسفن تسير في خطوط منتظمة وفقا لجدول إبحار ثابت معلن مسبقا.

وفي هذه السوق قام ملاك السفن بتشكيل ما يعرف بالمؤتمرات الملاحية: "وهو تنظيم احتكاري يضم الخطوط العاملة على طريق ملاحى واحد لمنع المنافسة الخارجية وتنظيم المنافسة فيما بينها ويقوم المؤتمر بتحديد فئات النوالين التي يلتزم بها كل أعضاؤه".²

فالمؤتمر عبارة عن كارتل منظم في مواجهة الشاحنين والخارجين عن المؤتمر أي الشركات الملاحية العاملة على نفس خط المؤتمر وغير منظمة فيه.

وفي الواقع نظام المؤتمرات الملاحية قديم جدا، حيث نشأ مع ظهور الخطوط الملاحية التي تزامنت مع اختراع السفن البخارية، ويرجع تأثيرها في سوق الشحن البحري "إلى اتجاه الدول المتقدمة وبالذات أمريكا وأوروبا إلى استثناء الاتفاقيات المؤسسة لها من تنظيمات وقوانين مكافحة الاحتكار بحجة أن المؤتمرات قادرة على توفير استقرار في أسعار الشحن للحد من عدم التلاعب في تكلفة الشحن".³ بالرغم من أن نظام المؤتمرات الملاحية يمثل احتكار لخدمة النقل البحري الدولي.

¹ المرجع السابق، ص.28.

² د/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001، ص.90.

³ د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص.59.

والغريب أنه لم يتم تقديم أي طلب بإلغائه من طرف أي عضو من أعضاء منظمة التجارة العالمية خلال مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري أو حتى الحد من التزعة الاحتكارية للشركات الملاحية. "والأكثر غرابة أن تنظر منظمة التجارة العالمية إلى نظام المؤتمرات الملاحية باعتباره نظاماً مهياً للاستقرار في التجارة الدولية، ومصدراً من مصادر التقدم التكنولوجي، وتحسين خدمة النقل بما ينعكس في النهاية لصالح المستهلك."¹

ج- التأثير في السياسات التجارية البحرية للدول المتقدمة:

أصبح عرض النقل البحري العالمي يتركز في الدول المتقدمة لأن معظم الشركات المتعددة الجنسيات العاملة في النقل البحري تنتمي إلى هذه الدول وتؤثر في تشكيل سياساتها التجارية البحرية والتي تهدف إلى المزيد من سيطرة هذه الشركات على ملكية الأسطول البحري من خلال فرض قيود للحد من ظاهرة التسجيل المفتوح وفرض قيود على دخول الصناعة.

¹ د/ محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات المتعددة الجنسية على الأسطول البحري العالمي وآثارها على النقل البحري العربي، مرجع سبق ذكره، ص.29.

الجدول رقم (04-2): بيان بأكثر خمس وثلاثون دولة بحرية في 1 يناير 2009

البلد	عدد السفن	الحمولة الطننية الساكنة			الجموع	علم أجنبي	علم وطني	الجموع	الجموع كبنسبة مئوية من المجموع العالمي 1 يناير 2009
		علم وطني	علم أجنبي	الجموع					
اليابان	733	2987	3720	12199536	161085699	173285230	92,96	15,68	
اليونان	720	2344	3064	52833486	116593204	169426690	68,82	15,33	
ألمانيا	479	3043	3522	17428475	87525237	104953712	83,39	9,50	
الصين	9441	1555	3499	37204731	55594490	92799221	59,91	8,40	
النرويج	783	1244	2027	11542923	38673312	50216235	77,01	4,54	
كوريا	797	438	1235	20858866	25764360	46623226	55,26	4,22	
الو.م.أ	867	915	1782	20606970	19358913	39965883	48,44	3,62	
هونغ الصين	307	373	680	18296677	15427149	33723826	45,75	3,05	
الدنمارك	347	567	914	11958945	19636578	31595523	62,15	2,86	
المملكة المتحدة	398	520	918	11175470	19741031	30916501	63,85	2,80	
تاوان	91	540	631	4068416	25735230	29803646	86,35	2,70	
سنغافورة	545	331	876	16482632	11747265	28229897	41,61	2,55	
إيطاليا	582	238	820	12853503	6896850	19750353	34,92	1,79	
الاتحاد الروسي	5161	557	732	5944226	12343679	18287905	67,50	1,66	

1,56	16,40	17212860	2822923	14389937	564	69	495	الهند
1,55	85,71	17170793	14716391	2454402	413	201	212	كندا
1,40	55,97	15450920	8647114	6803806	1631	630	533	تركيا
1,35	91,72	14911356	13676703	1234653	172	99	73	السعودية
1,32	90,67	14560632	13202731	1357901	211	128	83	إيران
1,22	53,28	13447206	7164128	6283078	240	147	93	بلجيكا
1,05	33,24	11559060	3842005	7717055	435	97	338	ماليزيا
0,82	92,23	9032766	8331052	701714	405	347	58	الإمارات
0,76	49,81	8404501	4186617	4217884	758	267	491	هولندا
0,76	61,76	8358779	5162708	3196071	360	234	126	قبرص
0,67	76,60	7438032	5697891	1740141	367	224	143	السويد
0,64	29,41	7021664	2064867	4956797	821	106	715	أندونيسيا
0,59	54,48	6565413	3576784	2988629	368	188	180	فرنسا
0,58	40,36	6448581	2602518	3846063	82	44	38	الكويت
0,50	34,82	5568171	1938996	3629175	456	67	389	فيتنام
0,43	48,11	4711015	2266253	2444762	144	15	129	البرازيل
0,40	64,88	4447926	2885611	1562315	391	204	187	إسبانيا
0,37	15,03	4127133	620161	3506972	344	44	300	تايلند
0,35	73,57	3828952	2816788	1012164	149	114	35	سويسرا
0,30	29,88	3296887	985103	2311784	117	39	78	كرواتيا
0,29	100,00	3227658	3227658		65	65	-	برمودا
95,60	68,78	1056368158	726557999	329810159	33786	18981	14805	المجموع 35 بلدا
100,00	68,60	1104959028	757952026	347007002	37836	20840	16996	الجموع العالمي

Source: UNCTAD, Review of maritime transport, 2009, P.58

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

حسب الجدول أصبحت 35 دولة بحرية تسيطر على نحو 95,60% من الحمولة الساكنة للأسطول العالمي وتمتلك البلدان الخمسة معا (اليابان، اليونان، ألمانيا، الصين، النرويج) حصة في السوق تبلغ 53,5 في المائة كلها دول متقدمة ما عدا الصين من الدول النامية، وتسيطر سبعة عشر دولة متقدمة على 62,71 في المائة أي أكثر من ثلثي الحمولة الساكنة لذلك الأسطول. أما الهند ودول آسيا المصنعة حديثا فتسيطر على 16,64% من الحمولة الساكنة للأسطول العالمي، وتسيطر دول وسط وشرق أوروبا (تضم الاتحاد السوفياتي سابقا) على 4,2% من الحمولة الساكنة، بينما البرازيل الدولة المصنعة حديثا وأربع دول بترولية منها ثلاث دول عربية (إيران، السعودية، الإمارات، الكويت حوالي 4,5% من الحمولة الساكنة، بل أن سبب زيادة مساهمة الأخيرة يعود إلى تسجيل السفن المملوكة لشركة الملاحة العربية المتحدة بها وهي شركة تابعة لمجلس التعاون الخليجي.

يتضح مما تقدم أن الدول المتقدمة بحكم كونها الدول الأم الحاضنة للشركات متعددة الجنسيات تسيطر على عرض النقل البحري العالمي بل وتسعى دائما إلى تأكيد هيمنتها عليه من خلال:

القيود المفروضة للحد من ظاهرة التسجيل المفتوح:

بما أن نمو ظاهرة التسجيل المفتوح تحد من تركيز عرض النقل البحري في الدول المتقدمة فإن هذه الدول تقاوم هذه الظاهرة بكل الوسائل.

"يرى البعض أن ظاهرة التسجيل المفتوح تحد من هيمنة الدول المتقدمة على عرض النقل البحري، خاصة أن غالبية السفن الصب، ونسبة متزايدة من سفن التجارة الخطية لتلك الدول، أصبحت ترفع الآن أعلام دول الملائمة بسبب لجوء ملاك السفن في الدول المتقدمة إلى التسجيل المفتوح."¹

ولكن لا تحد هذه الظاهرة من هيمنة الدول المتقدمة على عرض النقل البحري، لأن تغير علم السفينة وجنسيته لا يعني عدم انتماء ملاكها للدول المتقدمة وولائهم لها ولكن الغرض من هذا تعظيم مكاسبهم من التسهيلات التي تقدمها دول التسجيل المفتوح وبالرغم من ذلك فإن الدول المتقدمة تسعى جاهدة في الحد من هذه الظاهرة لتأكيد هيمنتها على عرض النقل البحري بصفة عامة وعرض السفن الخطية بصفة خاصة.

¹ د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص.102.

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

فمنذ الثمانينات تحاول الدول المتقدمة إتباع سياسات عديدة للحد من الظاهرة منها تقديم الحوافز المالية والإعفاءات الضريبية والسماح بنظام التسجيل المفتوح.

الحوافز المالية والإعفاءات الضريبية:

لقد حققت اليونان نجاحاً محدوداً في خفض معدل التناقص في أسطولها الوطني لإتباعها سياسة مالية تعمل على تخفيض الضرائب وتقديم الإعانات، على عكس البرتغال وإسبانيا لم تنجح في تطبيق هذه السياسة، أما هولندا والنرويج والسويد والمملكة المتحدة فاتبعت نفس الاتجاه، بانتهاج كل منها سياسة مالية، " حيث استبدلت هولندا ضريبة الدخل بضريبة أخرى تفرض بنسبة ثابتة حسب حمولة السفينة، وانتهجت النرويج نفس الأسلوب مع سماحها بإهلاك السفن بمعدلات كبيرة، وتقديم دعماً لتعويض ضريبة الدخل المفروضة على البحارة، أما السويد والمملكة المتحدة تقدمان دعماً للبحارة بالإضافة إلى ذلك فالمملكة المتحدة تقدم إعانات لتغطية نفقات استراحة الوطنيين في الموانئ الأجنبية، هذا فضلاً عن تقديمها الإعانات لتغطية بعض بنود الموازنة الرأسمالية"¹.

وبالنسبة لفرنسا وألمانيا فقد اتبعتا نظام خاص في أملاك السفن يحقق وفورات ضريبية لملاكها بالإضافة إلى العديد من المزايا المالية الداعمة لملاك السفن الوطنيين وأما اليابان فمنحت مزايا ضريبية لملاك السفن.

الإجراءات التنظيمية:

لقد انتهجت كل من البرازيل وإيطاليا وإسبانيا وكوريا وأستراليا وغيرها من الدول نظام التسجيل الثاني مع الاحتفاظ بالعلم الأصلي، "وهناك دول أخرى أدخلت نظم عالمية لتسجيل السفن بما يهدف جذب السفن الوطنية والعالمية لرفع علمها مثل الدنمارك، كما اتبعت المملكة المتحدة نظام التسجيل الخارجي، كتسجيل بعض السفن في بعض المحميات مثل جزيرة برمودا، ولقد نجحت هذه الوسائل في الحد من الانخفاض المستمر في السفن التي ترفع الأعلام الوطنية"².

كما نادى هيئة ملاك السفن الأوروبية بضرورة تبني الإتحاد الأوروبي وعلم الدولة، وتمنح السفن المسجلة في هذا النظام مجموعة من المزايا أهمها حرية الانتقال إلى سجل أي دولة أوروبية وحرية

¹ د/ محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات متعددة الجنسية على الأسطول البحري العالمي وآثارها على النقل البحري العربي، مرجع سبق ذكره، ص.34.

² د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص.103.

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

تقديم خدماتها داخل دول الاتحاد الأوروبي ولها أفضلية في نقل إمدادات الغذاء وأولوية في الإعانات الوطنية والإعفاء من الضرائب.

- رقابة دولة الميناء وقواعد السلامة الدولية:

لم تكتفي الدول المتقدمة بالفجوة التكنولوجية القائمة بالفعل في صناعة النقل البحري بينها وبين الدول المتخلفة بل وتعمق تلك الفجوة، فضلا عن العقبة المتعلقة بندرة رؤوس الأموال. بل عملت جاهدة على وضع العقبات أمام دخول منافسين جدد من الدول المتخلفة وتستبعد المنافسين الحاليين من خلال نظم جديدة بدعوى متطلبات السلامة البحرية والحفاظ على البيئة من التلوث، وأهم هذه النظم رقابة دولة الميناء Port state control وإدارة قواعد السلامة الدولية International Safty Management.

"يقوم مبدأ رقابة الدولة على الميناء على الاعتراف بحق دولة الميناء في إيقاف وحجز السفن التي لا تتوفر فيها الشروط الفنية والسلامة والبيئة، وذلك بأن تحصل كل سفينة على شهادة باستيفائها لمتطلبات السلامة وفقا لقرار لجنة السلامة البحرية الدولية في ماي 1994".¹

لقد كشفت دراسة صادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن الأهداف المعلنة ليست الأهداف الحقيقية بالرغم أنها تتوافق مع قواعد السلامة الدولية، حيث أن تشغيل السفن ذات المستوى الفني المنخفض وفورات ويمنح ميزة تنافسية لمشغليها في مواجهة مشغلي السفن ذات المستوى الفني الأعلى الذين يعانون من ارتفاع تكاليف السلامة البحرية نتيجة للتضخم في الوقت الذي يعجز فيه سوق النقل البحري بفائض عرض، وبدأ تطبيق القواعد الدولية لإدارة السلامة منذ جوان 1998.

"إن تمسك الدول المتقدمة بتطبيق هذه القواعد يؤكد حرصهم على استبعاد منافسة الدول المتخلفة لتأكيد احتكارهم لسوق النقل البحري. حيث يقوم الاتحاد الأوروبي بحجز السفن التي لا تحمل شهادة السلامة وفي حالة الإفراج تمنعها من دخول الموانئ الأوروبية مرة أخرى قبل حصولها على شهادة السلامة".²

بالإضافة إلى المساعدات التي تقدمها الدول المتقدمة للناقلين الوطنيين في مجالات الحمولة والتشغيل والقروض والبناء والإعفاء من الرسوم الجمركية.

¹ د/ محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات متعددة الجنسيات على الأسطول البحري العالمي، وآثارها على النقل البحري العربي، مرجع سبق ذكره، ص. 35-36.

² د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص. 104.

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

ثانيا : أثر هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات على النقل البحري العربي

يتضح آثار هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات من استعراض مكانة الأسطول البحري العربي

في الأسطول العالمي والتي يوضحها الجدول رقم (05-2):

الجدول رقم(05-2): : الحمولة الساكنة للأسطول التجاري البحري العربي موزعة على نوعيات السفن في 1 يناير

2009

أنواع أخرى	سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	ناقلات السواحب	ناقلات النفط الصهرجية	مجموع الأسطول	البلد/نوع السفينة
						الدول العربية الإفريقية
471	0	55	204	25	755	الجزائر
150	63	302	679	347	1540	مصر
28	0	39	0	358	425	ليبيا
24	0	1	0	0	25	موريتانيا
224	83	24	0	14	346	المغرب
1	0	26	0	1	29	السودان
25	0	7	26	24	83	تونس
						الدول العربية الآسيوية
83	271	2	85	154	596	البحرين
70	0	54	0	78	202	العراق
21	18	64	0	293	396	الأردن
229	292	86	39	3219	3865	الكويت
3	0	97	54	1	155	لبنان
11	0	2	0	2	14	عمان
235	366	0	59	546	1206	قطر
294	221	271	0	881	1667	السعودية
2	8	399	41	2	453	سوريا
172	378	88	88	685	1410	الإمارات
6	0	3	0	17	27	اليمن
2049	1700	1520	1520	6647	13194	الإجمالي العربي
	12,88	11,52	9,66	50,37	100	النسبة لمكونات الأسطول العربي
84595	161919	108881	418356	418266	119231 7	الإجمالي العالمي
2,42	1,04	1,39	0,30	1,58	1,10	الأسطول العربي إلى العالمي

Source: UNCTAD Review of maritime transport, 2009, PP.207-209.

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

يتضح أن إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول البحري العربي في عام 2009 تبلغ 13.194 مليون طن وهي تمثل نحو 1,10% فقط من إجمالي حمولة الأسطول العالمي، ويتضح مدى تواضع هذه النسبة إذا علمنا أنها تقل عن الحمولات الساكنة للأساطيل كل من هونغ كونغ (64.183) سنغافورة (60.798) اليونان (63.036)، اليابان (15.417) النرويج (23.541) إيطاليا (14.415).

"وبالنسبة لسفن الحاويات فإن حمولتها الساكنة المملوكة للدول العربية 1700 مليون طن لا تتناسب مع الاتجاه المتزايد عالمياً نحو التحوية فنجد على سبيل المثال الحمولة الساكنة لسفن الحاويات في سنغافورة (9.429 مليون طن)، هونغ كونغ (8570 مليون طن)، الدانمارك (5146)، فرنسا (1797)، اليونان (2832)، ألمانيا (15439)."¹

وبالنسبة لتركيب العمري لسفن الأسطول العربي فإن أكثر من 80% يتجاوز عمرها 20 عاماً ويعني هذا عدم صلاحيتها للتشغيل طبقاً لقواعد السلامة الدولية ومبدأ رقابة دولة الميناء وهذا ما يجعل الدول العربية أمام مجموعة من الصعوبات تتمثل في:

- إن الدول العربية ستجد صعوبة في تنفيذ برنامج الإحلال والتجديد لهذه الأساطيل لأن صناعة النقل البحري صناعة كثيفة رأس المال وتخضع للتطور التقني السريع، وتزداد هذه الصعوبة في توفير رؤوس بالعملة الصعبة للإحلال والتجديد في ظل مشاكل نقل التكنولوجيا.

- "إن زيادة تكلفة تشغيل السفن المتاحة نتيجة لتطبيق قواعد السلامة الدولية ورقابة دولة الميناء، تؤدي إلى الحد من الميزة التنافسية للأساطيل العربية، وبالتالي قد يخرجها كلية من السوق الملاحي الدولي".²

- في ظل الظروف الراهنة المتمثلة في التفتت بين الدول العربية وبين الشركات الملاحية العربية من المستحيل منافسة الشركات المتعددة الجنسيات في مجال النقل البحري وخاصة في ظل اتباعها سياسة التركيز والاحتكار واستخدامها للتكامل الأفقي والرأسي الذي يمكنها الاستفادة من وفورات الحجم ووفورات النطاق، وبالتالي تخفيض تكلفة التشغيل وتعزيز الميزة التنافسية لها، وهذا سيؤدي بالدول العربية إلى الخروج من السوق الملاحي الدولي وتحويلها إلى مستأجر للسفن.

¹ UNCTAD : Review of maritime transport, 2009, PP.208-210.

² د/ محمد محمد علي إبراهيم، النقل والتجارة، بدون ناشر، الإسكندرية، 2001، ص.37.

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

- "كما أنه نتيجة لسيطرة الشركات متعددة الجنسيات على سوق النقل البحري فإن مساهمة الأسطول البحري العربي لا تتلاءم مع مساهمة الوطن العربي في التجارة الدولية ويظهر هذا بوضوح من تواضع نسبة مساهمة الأسطول العربي في نقل التجارة الخارجية العربية، وضعف كفاءة تشغيله".¹

- بالرغم من الحد الذي وضعته اتفاقية قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية التي أعدتها الأمم المتحدة (40-40-20) حيث يتم بمقتضاها حجز 40% من البضائع المنقولة للأسطول التجاري للدول المصدرة، و40% من البضائع المنقولة للأسطول التجاري للدولة المستوردة، و20% لباقي الدول المتقدمة تحت ضغط الشركات المتعددة الجنسيات تسعى لإلغائها مع العلم أن مساهمة الأسطول العربي تقل بكثير عن هذا الحد.

- "إن الضغوط التي تمارسها الدول المتقدمة على الدول النامية لمنعها من دعم مشغلي وسائل النقل بها وذلك في الوقت الذي تقوم فيه الدول المتقدمة بدعم مشغلي النقل توضح لنا واقع النقل البحري العربي في ظل الممارسات الاحتكارية للدول المتقدمة والشركات المتعددة الجنسيات".²

- "من خلال برنامجي التثبيت والتكيف الهيكلي يدفع البنك وصندوق النقد الدوليين الدول إلى خصخصة شركات قطاع النقل البحري العامة، بل وخصخصة الموانئ الأمر الذي يضر بالمركز التنافسي لشركات النقل البحري العربي".³

وبالتالي فإن الشركات متعددة الجنسيات سوف تفضي في النهاية إلى خروجنا من منظومة النقل البحري العالمي وتحولنا إلى مستأجري سفن من خلال ممارساتها الاحتكارية.

المطلب الثاني : أثر التقسيم الدولي الجديد للعمل على النقل البحري العربي

أولاً: النمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل

فمنذ ولادة النظام الرأسمالي العالمي وهو يسعى للبحث عن مصادر الخامات والموارد وأسواق التصريف، والبيئات المناسبة للاستثمار في الخارج لنقل أسلوب الإنتاج الرأسمالي إلى خارج حدوده وتجديدها على مستوى عالمي لتدويل العملية الإنتاجية، وكانت الشركات المتعددة الجنسيات هي القوة المحركة لهذه التطورات، فهي تبسط سيطرتها الدولية المتزايدة على الأسواق العالمية لتقانة الإنتاج ورأس المال وتسويق المنتجات.

¹ د/ محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات متعددة الجنسيات على الأسطول البحري العالمي وآثارها على النقل البحري العربي، مرجع سبق ذكره، ص.41.

² د/ محمد محمد علي إبراهيم، النقل والتجارة، مرجع سبق ذكره، ص.185.

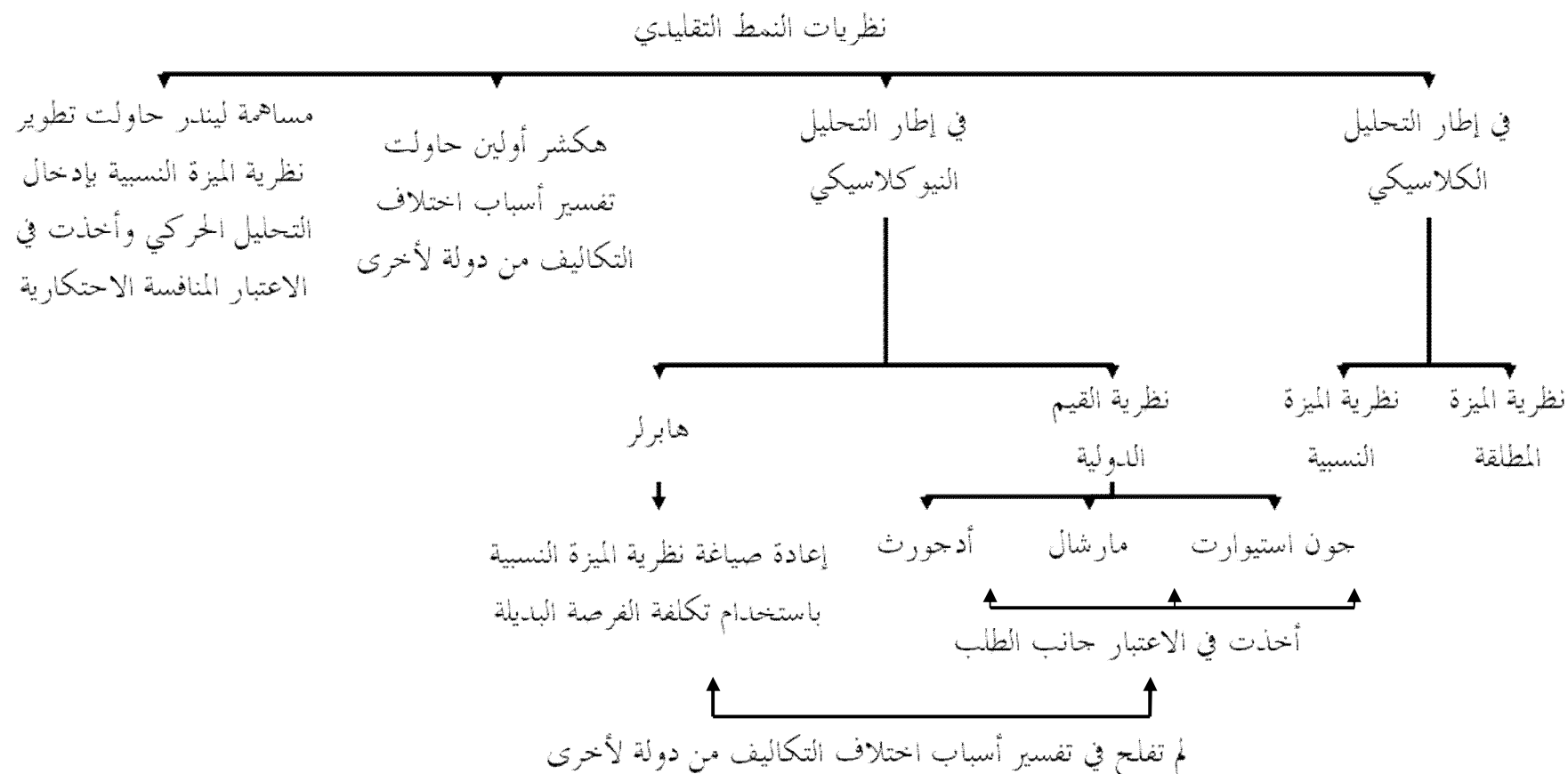
³ د/ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص.128.

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

ولتكيف مع الأوضاع العالمية الجديدة "قامت بإجراء بعض التعديل على النمط السائد التقليدي للتقسيم الدولي للعمل الذي تشكل مع ولادة النظام الرأسمالي العالمي المتمثل في بلدان صناعية متخصصة في إنتاج وتصدير السلع الصناعية وبلدان نامية متخصصة في إنتاج وتصدير المواد الأولية (زراعية، أو منجمية، أو طاقوية)، ويقوم هذا النمط من التقسيم على التبادل اللامتكافئ"¹. ويستند هذا النمط على عدة نظريات لتبريره كما هو مبين في الشكل المبين أدناه:

¹ فاروق محمود الحمد، التصنيع في إطار تطور التقسيم الدولي للعمل مع الإشارة بصفة خاصة إلى تجربة التصنيع في البلدان العربية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، القاهرة، 1996، ص.137.

الشكل رقم (01-2): النظريات المفسرة للنمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل



المصدر: د/ محمد محمد علي إبراهيم، آثار التقسيم الدولي الجديد للعمل على الإنتاج والنقل عالميا وعربيا أوراق بحثية، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، القاهرة، 2008، ص.4-5.

وبناء على شيوع هذه النظريات سادت قناعة بأن التقسيم الدولي للعمل الذي كان سائدا هو التقسيم الأمثل بل وظهرت نظريات تربط بين التنمية الاقتصادية والتجارة الدولية بل اعتبروها محركا للنمو إلا أن هناك العديد من الاقتصاديين شككوا في هذه النظريات منهم. ليونتييف وميردال، راؤول بربس، سنجر نظرية التبادل اللامتكافئ كما أن هناك اقتصاديين انتقدوا من فروضها وانتهاء بنتائجها.

ثانيا: النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل

تعمق التقسيم الدولي للعمل إلى درجة أصبح شرطاً لا غنى عنه لتوسيع الإنتاج في أيّ دولة من دول العالم خاصة مع بروز ظاهرة التدويل المتزايد للإنتاج، وازداد التخصص الصناعي من خلال ظهور فروع جديدة للصناعات القائمة، وصناعات جديدة.

وهكذا توارى التقسيم التقليدي الدولي للعمل ليحل محله نمط جديد للتقسيم الدولي للعمل وبرزت خطواته الأولى في نهاية عقد الستينات في عملية أطلق عليها "تدويل الحياة الاقتصادية بصفة عامة، وتدويل الإنتاج بصفة خاصة، ويعبر عنها بشكل آخر في إعادة توطين الإنتاج الصناعي أي دورة الإنتاج وإعادة الإنتاج صارت تجرى على صعيد دولي وليس على صعيد قومي، وتمثل الشركات المتعددة الجنسيات أداة هذا التحول ووسيلته بعد انتشار فعاليتها الإنتاجية عبر العالم كله".¹

إن المرافق الإنتاجية المنتشرة عبر دول العالم هي متكاملة وتشكل نظريا مصنعا كونيا بلا روابط جغرافية وعندما يصل هذا المنتج إلى المستهلك يكون قد حمل أخطام أراض متعددة وهذا بفضل التطورات التكنولوجية، وخاصة التطور في الشحن بالحاويات والتطور في الاتصال بالأقمار الصناعية، ولقد أدى التوسع في أنشطة الشركات متعددة الجنسيات من خلال قيامها بنقل رأس المال والتكنولوجيا والخبرات الإدارية والتسويقية إلى المناطق الملائمة لاستغلال المزايا النسبية (انخفاض نفقة العمل، القرب من الأسواق الرئيسية، الاستقرار السياسي) إلى اتساع نطاق تدويل العمليات الإنتاجية، كما تضمن الشركات سيطرتها على عمليات التدويل من خلال هيكل احتكاري للإنتاج والتسويق على الفرع أو الصناعة، فإن ما أحدثته الثورة العلمية من إتاحة إمكانيات جديدة للتخصص، كان له الدور الأساسي في ظهور النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل، ويرجع السبب في ذلك إلى تعدد الأنواع من السلعة الواحدة كأحد نتائج الثورة التكنولوجية، فلم يعد هناك نوع واحد

¹ فاروق محمود الحمد، مرجع سبق ذكره، ص. 152-153.

من أجهزة الحاسوب أو التلفزيون، وإنما أنواع متعددة، وما يحتاجه نوع منها من حيث ظروف الإنتاج، فقد يختلف عما يحتاجه الآخر، لذلك لم يجد النمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل يتوافق مع الواقع.

"ومن ثم تعمق التقسيم الدولي للعمل والانتقال إلى إطار يتميز بالتخصص الشديد فأصبحت نتائج البحوث هي الأساس لإدخال منتجات جديدة وعمليات إنتاجية جديدة وبالتالي ظهر التقسيم للعمل في مجال تكنولوجيا الإنتاج وأصبح إنتاج السلعة الواحدة يتجزأ بين عدد من البلدان بحيث يتخصص كل بلد في إنتاج جزء أو أكثر من جزء وهذا هو ما يعرف بتقسيم العمل داخل السلعة الواحدة"¹.

ويعتمد هذا النمط على محورين وهما: القطاع الزراعي حيث تتحكم الدول المتقدمة في إنتاج فائض غذائي ضخم، واحتكار تسويقي وعليه فالشركات المتعددة الجنسيات تحتكر التجارة الدولية في السلع الزراعية، قطاع الصناعة والخدمات: حيث يتم تقسيم العمل بأسلوبين متكاملين:

- على مستوى كل دولة هناك عمليات تفكك رأسي مع تكامل أفقي وهذه الوحدات تتكامل رأسيًا إلى الأمام وإلى الخلف على المستوى العالمي لتحقيق وفورات الحجم.

- "إعادة توطين الصناعات القائمة فالصناعات الدنيا والمتقدمة فنيا والملوثة للبيئة والمستهلكة للخامات والطاقة والمرتكزة على منجزات الثورة الصناعية الأولى يعاد توطينها في البلدان النامية حسب الاستيعاب التكنولوجي، والصناعات التي تركز على منجزات الثورة الصناعية الثانية والخدمات التقليدية مثل خدمات النقل والسياحة ونقل التكنولوجيا في مجموعة الدول حديثة التصنيع"².

أما الصناعات التي تقوم على التكنولوجيا العالية والخدمات التي تحتاج إلى مهارات علمية متخصصة ومستويات متميزة من الجودة وتكنولوجيا المعلومات كخدمات المالية والبنكية والتأمين والنقل وغيرها محتكرة من طرف الدول المتقدمة.

¹ نعيم بن إبراهيم النعيم، محطات الحاويات بموانئ دول مجلس التعاون الخليجي في ظل التطورات الاقتصادية العالمية وثورة النقل الدولي، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2000، ص.25.

² د/ محمد محمد علي إبراهيم، آثار التقسيم الدولي الجديد للعمل على الإنتاج والنقل عالميا وعربيا، مرجع سبق ذكره، ص.11.

"كما يسمح لبعض الدول الآخذة في النمو التي تتمتع بميزة نسبية في بعض القطاعات الخدمية مثل السياحة والنقل الدولي لتمتعها بالآثار التاريخية والشواطئ الفريدة والمناخ المعتدل والمواقع المتميزة، بالتخصص في هذه المجالات"¹.

إن هذا التحول إلى النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل أثر على الإنتاج حيث تم التحول إلى إنتاج الحجم الكبير مما أدى إلى تطبيق اقتصاديات الحجم والنطاق في مجال الإنتاج من خلال وفورات إدارية، وفورات بيعية وشرائية، وفورات مالية وفنية....

و لا يمكن تطبيق اقتصاديات الحجم في الإنتاج دون تطبيقها في النقل فالإنتاج كبير الحجم يتطلب نقل كبير الحجم ويتضح هذا في الاتجاه المتزايد لكبر حجم السفينة، ولقد مكنت ثورة التحوية من التوسع في تطبيقها في كل من الإنتاج والنقل معا على نحو أفضى إلى ظهور النقل متعدد الوسائط، كما أسهمت ثورة التحوية في تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال بل ذهبت إلى أبعد من ذلك إذ مكنت من تطبيق التزامن المحكم (JIT) وزيادة حجم السفن.

أما عن أثر التقسيم الدولي الجديد للعمل على الإنتاج والنقل العربي فإن مكانة الوطن العربي في التقسيم الدولي الجديد للعمل بالنسبة للإنتاج مع صغر حجم الأسطول التجاري البحري المملوك للدول العربية وكبر متوسطات أعمارها وعدم مسيرتها للاتجاهات العالمية فإن التقسيم الدولي الجديد للعمل يعرض النقل البحري العربي لمخاطر التهميش.

¹ د/ محمد محمد علي إبراهيم، الجات الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، مرجع سبق ذكره، ص.100.

المبحث الثالث : أثر التقدم التكنولوجي على النقل البحري العربي

كان للتطورات التكنولوجية أثرا واضحا وتطورا لم يسبق له مثيل طوال تاريخ النقل البحري في العالم، ويعد النصف الثاني من القرن العشرين وأوائل القرن الحادي والعشرين عصر تطبيق التكنولوجيا والتقنية الحديثة في صناعة النقل البحري بقسميها الرئيسيين السفن البحرية والموانئ البحرية.

لقد أدخلت الثورة التكنولوجية تغيرات جذرية في مجال سفن الحاويات وفي معدات مناولة الحاويات وفي سفن ناقلات الصب الجاف، وسفن الناقلات الصهرجية وظهور الناقلات الصهرجية العملاقة المستخدمة في عمليات نقل الغاز الطبيعي، "و لم تقف هذه الثورة عند هذا الحد بل تدخلت التكنولوجيات الحديثة في الأعمال التكميلية مثل خدمات السفن كخدمات الإصلاح والصيانة، كما لم تسلم الموانئ من دخول التكنولوجيا الحديثة في كل مجريات العمل داخل الميناء من وسائل اتصال ونظم معلومات ونظم إرشاد وطرق مناولة وعمليات شحن وتفريغ".¹

المطلب الأول : أثر التكنولوجيا على النقل البحري

كان النقل البحري في فترة الخمسينات من أقل القطاعات الاقتصادية في العالم تطورا تكنولوجيا، "فكانت تضطر السفينة البقاء في كل ميناء مدة طويلة حيث كانت تقضي في المتوسط حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ و40% في الإبحار، لأنه كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، ولذلك لم يكن ممكنا استخدام سفنا أكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوى للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير".² وكانت الموانئ في الستينات تعاني من ظاهرة التكدس وازدياد نسبة الفاقد من البضائع المتداولة ومما كان له انعكاس سلبي على تكلفة نقل البضائع وعلى نمو التجارة العالمية.

ولكن في بداية السبعينات والثمانينات تعرض قطاع النقل البحري إلى ثورة تكنولوجية في مجال نظام الحاويات ومجال السفن والموانئ ومعدات تداول الحاويات وسلسلة الإمداد. وهي بداية

¹ همام نزار عبيد، إستراتيجية النقل البحري في سوريا في ظل التطورات العالمية الحديثة والمتغيرات الإقليمية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2005، ص.3.

² د/ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص.96.

مرحلة تحول عظيم في قطاع النقل البحري، وظهر جلياً في التسعينات، وهو يسير بنفس آليات النظام الإقتصادي العالمي الجديد..

ولقد أدت ظاهرة العولمة إلى انتشار العملية الإنتاجية على مساحة جغرافية كبيرة قد تشمل الكرة الأرضية كلها بما يستلزم معه "أن تدخل سلسلة العمليات اللوجستية ضمن العملية الإنتاجية، وفي قلب السلسلة اللوجستية والعملية الإنتاجية تقع الآن صناعة النقل البحري، وعمليات الموانئ، ولتخفيض التكاليف إلى أقصى درجة ممكنة فقد زاد الضغط على تكاليف كل مرحلة من مراحل السلسلة اللوجستية وعلى زيادة كفاءتها وتسمى هذه السلسلة اللوجستية بسلسلة الإمداد".¹

أولاً: أثر التكنولوجيا على السفينة

إن التطور التكنولوجي اعتمد أساساً على السفينة كمحور يدور حول صناعة النقل البحري ككل وشمل جميع السفن وأكثرها سفن الحاويات التي أتاحت وفورات كبيرة في عملية نقل البضائع اقتصادياً وفيما لما أتاحتها من توحيد نمطي للبضائع المنقولة وأصبح أكثر نظم النقل البحري ملائمة لنقل البضائع الجزأة حيث يعمل هذا النظام على تقديم خدمات النقل من الباب للباب Door to Door service من نقطة المنشأ حتى نقطة الاستهلاك النهائي مع توفر الأمان داخل الحاويات عند تنقل البضائع، "كما أدت سرعة تداول الحاوية في الموانئ إلى زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن البقاء في الميناء وبالتالي تحقيق الوفورات الزمنية، ومنه احتلت الحاوية ونظام النقل بسفن الحاويات حجر الزاوية في منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط وسلسلة لوجستيات التجارة الدولية".²

أصبحت صناعة النقل البحري تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بصورة أساسية من مرحلة تصميم السفينة وبنائها وما تتضمنه من نواحي تقنية متعددة في مجالات تشييد السفينة أو الهندسة البحرية أو الميكانيكا البحرية أو التطبيقات الكهربائية والقوى المحركة.

إن التطورات التكنولوجية المتلاحقة في أجيال سفن الحاويات يمكن التعبير عنها من خلال رصد أجيال سفن الحاويات:

¹ د/ شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مركز الإسكندرية للكتاب، 2008، ص.54.

² د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص.74.

الجدول رقم (6-2): أجيال سفن الحاويات

الحاوية TEU	الغاطس	الطول	السفينة	الجيل
500 800	9م-30	135م 200م	- Converted cargo vessel - Converted Tanker	الجيل الأوّل 1970-1956
1000 2500	10م-33	215م	- Cellular containership	الجيل الثاني 1980-1970
3000 4000	11م-12 36-40	250م	- Panamax class	الجيل الثالث 1988-1980
4000 5000	11م-13 36-43	275م 305م	- Post panamax	الجيل الرابع 2000-1988
5000 8000	13م-14 43-46	335م	- Post panamax plus	الجيل الخامس 2005-2000
11000 14500	15,5م 50	397م	- New panamax	الجيل السادس 2006

المصدر: <http://peoplehofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/containership.html>

شهدت ترسانات بناء سفن النفط (ناقلات النفط) تشييد شامل تضمن كل الأنواع والأحجام من حمولات النفط العام ومنها طرازات ناقلة النفط الصغيرة Handy Size، وكذلك ناقلة النفط العملاقة VLCC وناقلة النفط فوق العملاقة ULCC وناقلة النفط العابرة لقناة السويس Suez Max وناقلة النفط التي تعمل حول رأس الرجاء الصالح بتشغيل اقتصادي Cape Size. "وإثر كوارث التسرب النفطي جاء التوجه العالمي لإحلال ناقلات البدن Double Hull محل الناقلات مفرد البدن اعتباراً لعوامل السلامة والحفاظ على البيئة".¹

¹ المرجع السابق، ص.67.

كذلك كان للتطور التكنولوجي أثره الكبير في صناعة بناء وتشبيد سفن نقل المواد شديدة الحساسية والخطرة ذات الطبيعة الخاصة مثل ناقلات الغاز الطبيعي المسال، وكذلك ناقلات المواد الكيميائية التي تقوم بنقل الفوسفور المنصهر وحامض الكبريتيك والإيثيلين ومزودة بأجهزة إنذار لتجنب أي أخطاء في الشحن، فهي تتميز بالتطبيقات التكنولوجية العالية مع تطبيق احتياطات السلامة والأمان.

أما سفن نقل البضائع ثقيلة الوزن والشحنات كبيرة الحجم فهي مزودة بروافع ضخمة تصل قوتها 850 طن، وتخصّصت بعض الشركات الملاحية في نقل الوحدات الضخمة ثقيلة الوزن من المصنع إلى أماكن استعمالها كأبراج الحفر العملاقة ومعدّات التنقيب عن النفط "مثل شركة النقل الدولية وشركة شينكر أكبر متعهدي الشحن في العالم والتي تتعاقد على نقل هذه الشاحنات الضخمة من خلال تنظيم عملية النقل وإدارتها تحت إشرافها مع عدد من كبار الناقلين المتخصصين الذين يمتلكون مجموعة من السفن المجهزة خصيصا لنقل المعدات الضخمة الثقيلة ومزودة بأوناش ذاتية تتحمل الأثقال الضخمة حيث يمكنها نقل وحدة منفردة تصل حمولتها إلى 750 طن".¹

ويضاف إلى ذلك سفن الدرجة وناقلات السيارات، والسفن المتخصصة في عمليات القطر والسحب والإنقاذ، وسفن لأغراض البحث العلمي، وسفن الصيد، والركاب.

كما أن التطور في القوة الدافعة للسفينة كان له انعكاسه على سرعة السفينة التي وصلت إلى 38 عقدة للسفينة.

وفيما يخص تجهيزات السفينة تحالفت الشركات المنتجة للأجهزة مع ملاك السفن لإنتاج أعقد الأجهزة التي توفر المرونة في العمليات، والسلامة والقدرة على المنافسة ولتقليل التكاليف "واستخدام الخرائط الإلكترونية وعرض المعلومات Electronic Chart and Data Information System ECDIS وتحديثها آليا بدلا من الخرائط الورقية، وزاد من سلامة الإبحار استخدام الأقمار الاصطناعية في تحديد الموقع GPS Global Rositioning System مع دقة وصلت

¹ المرجع السابق، ص. 69-70.

إلى سنتيمترات بدلا من عدة أميال مما أثر أيضا في توفير استهلاك الوقود، كما استخدمت لتتبع أخبار الطقس لتجنب العواصف".¹

ولم يعد يقتصر دور برج القيادة على خدمة الملاحة فقط بل أصبح مركزاً للسيطرة أي قريب من كل العمليات التي تجري على متن السفينة، من شحن وتفريغ ومراقبة وسيطرة على فرقة الماكينات وإجراء كافة الاتصالات الداخلية والخارجية.

"كما أصبحت السفينة قريبة من البر أي من قاعدتها ومركز إدارتها، وأصبح في الإمكان أن تكون السفينة متصلة دوماً بالبر online، كما أصبح من الممكن القدرة على إدارة السفينة بل وتشغيل ماكيناتها عن بعد وهي على مسافة أميال من البر".²

ثانياً : أثر التكنولوجيا على الميناء

فبعد أن كانت الموانئ تعمل خلال أيام العمل الرسمية وخلال ساعات محددة يومياً أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يومياً ومستمرة خلال أيام أسبوع للميناء ولم تعد الموانئ فقط مرسى للسفن ورصيف للبضائع وبوابة للدخول والخروج واهتمت بتطوير الموارد البشرية لأنها ضرورية للتعامل مع الأساليب الإدارية الحديثة والتكنولوجيا المتطورة.

"لقد أصبحت الموانئ الحديثة تشكل حلقة أساسية في سلسلة نقل الحاويات من المرسل إلى المرسل إليه وأصبحت مركزاً لتقديم مجموعة شاملة من خدمات النقل، وخدمات التجارة كالتخزين والتوزيع وملء الحاويات وتفريغها"³ وإشعار شركات النقل البحري والشاحنين بوصول البضائع بواسطة التبادل الإلكتروني للبيانات، "وكذا إعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبال المخزون ورصده، وإعداد تقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة، وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء..."⁴

¹ سميح أحمد إبراهيم، دراسة عن أثر تطبيق الجودة في التعليم والتدريب البحري لزيادة فرص العمالة البحرية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2003، ص.112.

² المرجع السابق، ص.113.

³ د/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص.311.

⁴ شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص.65-66.

"وأقيمت أرصفة ووحدات حديثة مجهزة بتقنيات ومعدات ذات قدرات فائقة لتداول البضائع والحاويات بكافة أشكالها، وهناك موانئ من الجيل الرابع والخامس التي تديرها بالكامل منظومات وتقنيات عالية الدقة والكفاءة باستخدام الحاسب الآلي والتبادل الإلكتروني للبيانات."¹

كما أقيمت محطات الحاويات يتم فيها شحن وتفريغ وتداول الحاويات وجميع الأنشطة ذات العلاقة التكاملية مع نشاط تداول الحاويات مثل صناعة وإصلاح وتنظيف ودهان الحاويات وتأجيرها.

ثالثاً : أثر التكنولوجيا على النقل المتعدد الوسائط

أدت تكنولوجيا النقل المتعدد الوسائط إلى إنشاء جسور برية بدلا من استخدام وصلات بحرية أكثر طولاً والتي غيرت خريطة طرق النقل العالمية التقليدية ومن أهمية الطرق البحرية العالمية وانخفاض أهمية بعض الموانئ على حساب موانئ أخرى ظهرت أهميتها على خريطة النقل العالمية ومثالاً على ذلك: "كانت السفن تتخذ الطريق عبر قناة بنما من الشرق الأقصى إلى منطقة شمال المحيط الأطلنطي إلى أمريكا الشمالية لنقل البضائع، ولكن بعد بناء الجسر البري أصبحت معظم البضائع تنقل إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة و ثم تنقل عبر الجسر البري إلى الساحل الشرقي وبالتالي زيادة نشاط الموانئ الغربية على حساب موانئ الساحل الشرقي."²

وعليه قامت موانئ الساحل الشرقي بحملة تسويقية بهدف إقناع الشركات الملاحية في أن تبدأ بتشغيل خدمة بحرية مباشرة من موانئ جنوب شرق آسيا إلى موانئ الساحل الشرقي للو.م.أ عبر قناة السويس باعتباره أفضل طريق اقتصادياً مقارنة بالطريق عبر المحيط الهادي إلى الموانئ غرب الو.م.أ وبدأت شركة نبتون أوريون لايتز استعمال هذا الطريق مستخدمة ست سفن حاويات عملاقة ذات سرعات كبيرة بفترة تردد عشرة أيام بين كل سفينة مستغرقة فترة إبحار مدتها 22 يوماً ومنه أصبحت هذه الرحلة أسرع من الرحلة إلى موانئ غرب الو.م.أ واستخدام الجسر البري.

وفي ظل نظام النقل بالحاويات أصبح للناقل اختيارات أكبر لاختيار الموانئ وسيطرة أكبر على البضائع وعلى الطريق التي تنقل عبرها.

¹ د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص.79.

² د/ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص.108-109.

"كما يمكن أن يكون للموقع الجغرافي للدولة آثار مباشرة على نجاح النقل متعدد الوسائط وعلى مكونات سلسلة النقل كتمتعها بمنطقة ظهور اقتصادي، وقوعها على طريق ملاحى هام، أو أن تكون كبوابة لدول صناعية مجاورة."¹

رابعاً: أثر التكنولوجيا في إحراز التميز التنافسي

أصبح لفكرة التميز التنافسي Competitive advantage أهمية كبرى في ظل المنافسة التي أخذت تنتشر تحت تأثير سياسات تحرير التجارة داخلياً أو عالمياً.

"ويعتبر التغيير التكنولوجي أحد أهم العوامل المؤدية إلى التميز التنافسي ولكن التغيير التكنولوجي ليس مطلوباً بذاته وإنما يكون مطلوباً في حالة تحقيقه للتميز التنافسي، وليس كل تغيير تكنولوجي مفيد، فقد يؤدي إلى إضعاف المركز التنافسي للوحدة الاقتصادية وإلى تعثر الصناعة ذاتها ككل."²

يتحقق التميز التنافسي من خلال القيمة التي تحققها الشركات لربائتها وذلك بواسطة طريقتين:

- أن تقدم أسعار أقل من منافسيها في نفس المنتجات من خلال خفض تكاليف الإنتاج الإجمالية.
- أو تقديم نوعية منتج ذو نوعية جيدة بدلاً من خفض سعره.

"ويتأثر النقل المتعدد الوسائط بالتكنولوجيا من حيث أنه نشاط اقتصادي قائم بذاته يسعى إلى تحقيق التميز التنافسي، ومن جهة أخرى التكنولوجيا المستخدمة في عنصر النقل تؤثر على مستوى ونوعية التكنولوجيا المستخدمة في الصناعات التي يخدمها النقل."³

المطلب الثاني : أثر التغيير التكنولوجي على النقل البحري العربي

أدى التقدم التكنولوجي إلى تطور خدمات النقل البحري حيث ظهر النقل متعدد الوسائط وانتشر النقل بالحاويات الذي أدى إلى حدوث تغييرات جوهرية في أنماط الإنتاج خصوصاً مع انتشار الشركات الضخمة والمتعددة الجنسيات وأصبحت أجزاء المنتج الواحد تصنع في بلدان مختلفة ويعتمد

¹ د/ شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص. 68-69.

² أحمد أمراجع أحمد العمامي، إدارة وتطوير الموانئ الليلية لمواكبة التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري (دراسة حالة ميناء بنغازي البحري)، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2010، ص. 29.

³ د/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص. 311.

هذا الأمر على كفاءة ورخص عمليات النقل. ونتج عن هذا حدوث تغييرات ملحوظة في أنماط تدفق البضائع واتجاهات التجارة الدولية.

وأدى هذا إلى حدوث تغييرات أساسية في سياسات الشركات الملاحية وفي الاستراتيجيات التي تتبناها لمواجهة هذه المتغيرات وأصبحت قدرتها على المنافسة تعتمد على تنوع الخدمات التي تقدمها والمستوى المرتفع للخدمة وانتظامها إضافة لانخفاض التكلفة.

ولكن تنفيذ مثل هذه السياسات والاستراتيجيات في شركات النقل البحري وهيئات الموانئ بالدول العربية تواجه بعض المصاعب والمعوقات التي تحول دون تحقيق ذلك، والتي تجعل كثيرا من الشركات والمسؤولين بالدول العربية على قناعة ومعرفة تامة بالتطورات العالمية ولكنها مع ذلك تعزف عن تبني هذه السياسات أو تقصر دون توفير ما تتطلبه تلك السياسات والاستراتيجيات من إمكانيات وقدرات.

"لأن هذا يحتاج إلى إجراء تغييرات وتطوير قد يشمل جوانب هامة كتحديث البنية الداخلية للشركة وأساليب الإدارة ومنهجية العمل، إضافة إلى ضرورة الاعتماد على الوسائل والإمكانيات المتقدمة التي تتيحها التكنولوجيا الحديثة. ولكن هذا يعتمد على اليد العاملة القادرة على تحقيق هذه التغييرات وعلى استيعاب التكنولوجيا الحديثة والتعامل معها بكفاءة."¹

لم توافق الشركات الملاحية وشركات الخدمات مثل التوكيلات البحرية استخدام التحكم الآلي بالسفن بحجة عدم مناسبتها لنا وعلى أنها تكنولوجيا عالية يصعب التعامل معها ولكن الآن بعد ضياع أكثر من 20 سنة نجد العديد من الموانئ العربية تحتوي على معدات وآليات حديثة وبالغة التقدم وحدث نفس الشيء ولا يزال يحدث بالنسبة لسفن الحاويات بالرغم من أهميتها وضرورتها للحصول على نصيب معقول من سوق النقل البحري "وتكمن الاعتراضات على أنها تكنولوجيا متقدمة ويصعب تشغيل هذه السفن بكفاءة أي تحتاج إلى دقة في التشغيل وكفاءة عالية للقطاعات الفنية والتجارية بالشركة وبالسفينة. ولكن يجب ألا يكون هذا سببا في التأخر 15 أو 20 سنة أخرى لأن هذا الأمر حتمي وسيحدث كما حدث بالنسبة للتحكم الآلي ونفس الشيء بالنسبة لسفن الصب العملاقة وسفن نقل البترول التي يتيح استخدامها تحقيق اقتصاديات الحجم."²

¹ د/ أحمد حسن مأمون، التطور التكنولوجي وأثره في صناعة النقل البحري، مؤتمر ماردكون 3، الإسكندرية، 1993، ص.2.

² المرجع السابق، ص.3.

باستثناء بعض الشركات منها شركة الملاحة العربية المتحدة التي صنفت من بين الشركات الملاحية العالمية United Arab Shipping Company UASC والشركة الوطنية السعودية للنقل البحري National Shipping Company of Saudi Arabia NSCSA. لا تزال الدول العربية تعتمد على الشركات الملاحية الصغيرة التي تعمل بالطرق التقليدية، وبخصوص ترسانات الدول العربية فهي قليلة وإمكاناتها ضعيفة لا تستطيع منافسة ترسانات الدول المتقدمة.

كما أن الأسطول العربي يعتمد كلية على الإمكانيات الأجنبية لضعف الدعم الفني والمادي مما يؤدي إلى زيادة التكلفة و حدوث تعطلات تؤثر على اقتصاديات تشغيل السفن.

إن عدد شركات النقل البحري بالدول العربية التي تمتلك مثل هذه الأنظمة وتستخدمها بفاعلية جد متواضع، والمقصود هنا كلمة الفاعلية، حيث هناك كثير من الشركات التي تعاني من مشكلة رفض المتخصصين لاستخدام مثل هذه الأنظمة المتطورة، وهي إما مجرد مقاومة للتغير أو عن قناعة غير مفهومة، بحجة أن جميع المخرجات وجميع الفوائد التي يمكن الحصول عليها من هذه الأنظمة يمكن الحصول عليها بدون استخدام الحاسب الآلي ولكن قد أغفل عنصر الوقت والزمن "لأن هذا سيستغرق وقت غير الذي يستغرقه الحاسب. بمجرد الضغط على أزرار الإظهار وكلمة زاد حجم المؤسسة وحجم البيانات التي تتعامل بها فإنه يصعب استخراج المعلومات ومعالجتها بالأساليب اليدوية لذلك لا يمكن لشركة ما أن تدخل في إطار المنافسة بدون استخدام التكنولوجيا الحديثة وما توفره من إمكانيات".¹

إن العالم اليوم يتجه إلى ما يطلق عليه بالعالم اللاورقي، والشركة التي لا تملك مثل هذه الإمكانيات التقنية تصبح غير قادرة على التعامل مع مثيلاتها، حيث أن الأسلوب الإداري المتبع في هيئات الموانئ العالمية يختلف عن هيئات الموانئ العربية بالإضافة إلى ضعف مستوى أدائها، وتحول الطلب على السفن العالية التكنولوجية والتي أصبحت تمر على الموانئ المحورية وإزاحة الموانئ التقليدية، وهذا ما أدى إلى ازدياد الفجوة والتبعية التكنولوجية.

إن الإعاقة الرئيسية لاستخدام هذه الأنظمة التكنولوجية المتقدمة تنبع أساساً من مقاومة الإنسان أو عدم رغبته في استخدامها لأن معظم الإدارة العليا للشركة في الدول العربية غير مقتنعة بالدرجة الكافية بتوفير وتوجيه الاستثمارات في هذا المجال لاعتقادها بأنه ليس ذو عائد مالي على أداء

¹ المرجع السابق، ص.7.

الشركة وعليه صعوبة توجيه الاستثمارات في هذا المجال، إضافة لعدم قناعة المتخصصين والعاملين بفائدة مثل هذه الأنظمة لدرجة اعتقادهم أن هذه الأنظمة قد تأخذ مكانهم وتجعلهم غير ذي فائدة. كما أن تطور الشركة وبنيتها الداخلية يعتبر شرطاً حيوياً لخلق المناخ الصحي لتفاعل وأداء العاملين لأنه في معظم الأحيان العاملين والأخصائيين المتدربين على أحدث النظم وجدوا نظام وبيئة الشركة لا تسمح لهم بتطبيق ما تعلموه وما اقتنعوا به.

إن التحدي الحقيقي لا يكمن في تشغيل المعدات فقط وإنما في تشغيلها تشغيلاً اقتصادياً وكفاءة وبأقل أعطال ممكنة لأن الكثير من الدول العربية تمتلك المعدات الحديثة ولا تجد صعوبة في تشغيلها ولديها اليد العاملة القادرة على التعامل مع هذه التقنيات، ولكن درجة الاستفادة منها ليس بالمستوى المطلوب.

حتى وإن كانت قدرة الشركات العربية على التشغيل مقبولة إلا أن قدرتهم على الصيانة ليست بذات المستوى للأسباب التالية:

- معظم المعدات التقنية ينقصها الوثائق الفنية اللازمة للقيام بالإصلاح والصيانة لأنها سر الصانع وفي بعض الأحيان لا تكون هذه المعلومات سرية ولكنها تستورد بمستوى غير مقبول لأنه لم يتم النص عليها عند التعاقد والاستيراد.

- عدم وجود منظومة هندسية قوية تعتمد على أساليب ونظم صارمة لا تسمح بحدوث الأخطاء وتراكمها.

المطلب الثالث: عملية نقل التكنولوجيا الحديثة وأثر التعليم والتدريب فيها

أصبحت المعرفة والتكنولوجيا الحديثة رأس المال المؤثر في الإنتاج، كما يساهم النقل البحري في قيام التجارة الدولية التي أصبحت العنصر الأساسي في تنمية الاقتصاد بالإضافة إلى عملية نقل التكنولوجيا التي تعتبر أقصر الطرق لتحقيق التنمية في العالم.

ولابد من استخدام التكنولوجيا أحسن استخدام في هذا المجال، لتقليص الفجوة التي تفصلنا عن الدول المتقدمة من خلال تدريب اليد العاملة والمتخصصين عن طريق البحث المتواصل والعلم.

"ولا شك أن الدول المتقدمة تكنولوجيا سيكون لها مركز الأهمية والسيطرة على الموارد، لذلك أصبح موضوع التقدم التكنولوجي أمراً حيوياً لا يحتمل التأخير، ومن هنا جاءت أهمية نقل

التكنولوجيا من أجل اللحاق بالعصر، ومن الأهمية أن يرتبط إنشاء أي مركز تدريب جديد في الموانئ العربية بالتكنولوجيا والمستحدثات الجديدة.¹

إنه بدون نقل بحري راقى، وأسلوب عالي في المناولة والتنسيق لن تكون الدول العربية قادرة على المنافسة العالمية لذا باتت عملية التحديث للتكنولوجيا المستخدمة في عمليات النقل البحري جوهرية لا غنى عنها.

ومما لاشك فيه أن معظم الدول العربية تعاني من تخلف تكنولوجي خاصة في مجال النقل البحري على المستويين الداخلي والخارجي.

أولاً : نقل تكنولوجيا النقل البحري في الدول العربية

إن حصول الدول العربية على التقدّم التكنولوجي في النقل واستخدامها السلسلة اللوجستية أصبح أمراً لا يخلو من التأخير، ومن هنا تبرز عملية نقل التكنولوجيا *Transfer technology* من أجل اللحاق بالعصر وسد الفجوة التكنولوجية الحالية.

" وبالرغم من أن عملية نقل التكنولوجيا تعتبر أقصر طريق لتحقيق التنمية واللحاق بالعالم، إلا أن التصنيع في العديد من الدول العربية يواجه مشاكل عديدة، بسبب عدم مناسبة عملية نقل التكنولوجيا لظروف الدول العربية واحتياجاتها. ولذلك يجب توفر بعض العناصر لنجاح عملية نقل تكنولوجيا النقل البحري:²

فعملية انتقال التكنولوجيا تحكمها عدة عوامل منها :

1- مدى ملائمة التكنولوجيا للظروف الاقتصادية والاجتماعية و السياسية لدولة التي يتم نقلها إليها، "لأنه كلما كانت الظروف الاقتصادية للدولة مناسبة لإقامة الاستثمار اللازم لاستخدام التطور التكنولوجي، كلما كان معدل انتشار التجديد من بلد لآخر أسرع والعكس صحيح".³

فالتغير التكنولوجي لا يكون دائماً ملائماً لظروف الدول العربية لأنه تم أساساً في الدول المتقدمة ليتلائم مع ظروفها الاقتصادية التي تشمل وفرة رأس المال و الندرة النسبية لعنصر العمل

¹ محمد أحمد السويدي، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء (دراسة حالة سلطة موانئ دبي)، رسالة ماجستير،

كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2002، ص.74.

² د/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص.305-306.

³ د/ سميرة بدوي ، اقتصاديات النقل البحري في العالم ، مرجع سبق ذكره ، ص439

واتساع حجم السوق و على العكس تتمثل ظروف الدول العربية في ندرة رأس المال ووفرة العمل وضيق السوق المحلية، وهذا يؤدي إلى إضعاف القدرة الاستيعابية لدول العربية في مجال التقدم التكنولوجي في النقل البحري و هذا يعني " انخفاض مقدرتها على اختيار التكنولوجيا الملائمة، وانخفاض مقدرتها على تعديل التكنولوجيا غير الملائمة، وانخفاض مقدرتها على تهيئة البيئة المحلية لكي تصبح ملائمة لاستخدام التقدم التكنولوجي".¹

كما أن الظروف الطبيعية كطبيعة الموانئ وعامل المناخ لدول العربية في معظم الأوقات غير ملائمة لاستيعاب التطور التكنولوجي في معدات مناولة البضائع، فمعظم الموانئ العربية ذات أرصفة وأعماق صغيرة وغير مجهزة بهذه المعدات، ولا تستطيع استقبال السفن الحديثة.

2- رأس المال المطلوب استثماره: كلما كان الحجم المطلوب لتنفيذ تحديد معين كبير كلما ازدادت صعوبة التمويل و انتشاره من دولة إلى أخرى .

3- الربحية : كلما زادت المكاسب الممكنة تحقيقها من وراء استخدام التقدم التكنولوجي كلما كان انتشاره من دولة إلى أخرى كبيراً.

4- المخاطرة : كلما ارتفعت درجة المخاطرة المتوقعة من استخدام التقدم التكنولوجي كلما كان انتشاره بطيئاً.

- من جانب الدول المصدرة للتكنولوجيا:

- عليها تقديم المساعدة في التدريب وإعطاء المشورة وتوفير مراكز الصيانة.
- يجب التنسيق الكامل بين حلقات النقل المتعدد الوسائط في الدول المتقدمة والنامية.
- تتضمن التكنولوجيا المنقولة الناحية الصلبة HandWare والمرنة SoftWare ويتوقف مدى مناسبة التكنولوجيا على العناصر التالية: متطلبات التجارة واحتياجات الشاحنين، اقتصاديات الحجم الكبير، القوة العاملة.

- من جانب الدول المستوردة للتكنولوجيا:

- عليها أن تتفهم المشاكل الناتجة عن استخدام النقل المتعدد الوسائط.
- توفير المناخ المناسب لظهور رجال الأعمال.
- أن تستعد تشريعياً واجتماعياً لمتطلبات هذه النوعية من النقل.

¹ المرجع السابق ، ص442

- توفير الوسائل الحديثة الضرورية لخلق البيئة المتكاملة للتكنولوجيا.
- تجهيز البنية التحتية للموانئ.
- "مسك وتفهم المجتمع بعامل الوقت شرط أساسي لنجاح هذه التكنولوجيا:
- توفير البنية التشريعية والجرمكية والمصرفية.
- أن تكون الدولة المتلقية للتكنولوجيا مستعدة لاستقبال نظام الحاويات.¹

ثانياً : أثر التعليم والتدريب في نقل التكنولوجيا الحديثة

إنّ نظام الدول يتغير والمواد التي تدرس في الجامعات والمعاهد تتغير، ومصانع البواخر تتغير وأشكال البضائع تتغير فكل ما حول الميناء يتغير، ولمسايرة هذه التغيرات أصبحت الموانئ تشكل حلقة أساسية في سلسلة النقل ومركزاً للخدمات من خلال تقديم مجموعة شاملة من خدمات النقل وخدمات التجارة كإخطار الشاحنين وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات، ملئ الحاوية وتفريغها، إصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء والإجراءات الجمركية "وتبعاً لذلك من الضروري أن يصاغ كل ما هو جديد في مادة علمية تدريجية تدرس على أسس صحيحة لجميع موظفي الميناء، من أجل تقديم خدمة جيدة وبناء كادر جيد.²

إن جميع المجالات الإنتاجية والإدارية بفروعها تتأثر بتطور التكنولوجيا في العالم، بسبب الحاسب الآلي فمنذ ظهوره والحياة العملية تتغير ويرجع الفضل في ذلك إلى العنصر البشري الذي هو الأساس في هذا التحريك. كما أن التعليم والتدريب الجاد بوضوح مفرداته ومتطلباته، هما الوسيلتان المؤثرتان في توفير كوادر بشرية مؤهلة قادرة على تقديم الأفضل للتكنولوجيا.

"لقد تطورت خدمات النقل البحري مع مرور العصر حيث تداخلت الأنشطة والخدمات بعضها في بعض وصار من الصعب إدارة كل ذلك يدويا إذ يجب توفر كوادر بشرية قادرة على استيعاب وربط كل تلك الأنشطة واستيعابها، وإخراجها بصورة تتوافق مع التغير العالمي في ثورة المعلومات. والجهد والخطأ البشري أثناء عمليات المناولة والتنسيق والشحن أو التسليم أو التدفق من خلال وسائط النقل البري"³.

¹ المرجع السابق، ص. 313-314.

² محمد أحمد السويدي، مرجع سبق ذكره، ص. 77.

³ تقرير اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا ESCWA، 2007، ص 5.

طبقت موانئ "DP world" نظاماً لإدارة الحاويات له تطبيقات برمجية في محطات الحاويات بميناء راشد وجبل علي، كما تعتمد خطط تأمين وسلامة المنشآت المرفئية في الموانئ البحرية إلى درجة كبيرة على أنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من خلال الممارسات التأمينية الروتينية اليومية طوارئ في حالة وقوع حرق أممي أو كارثة بيئية أو أحداث تهدد سلامة الميناء والعناصر المتواجدة به من سفن وأفراد وتسهيلات ومنشآت مرفئية بل "وتعتمد الضرورة على مواجهة الحدث والسيطرة على نتائجه، أو منع تفاقمه على سرعة انتقال المعلومة، والاتصال وتحريك كافة عناصر خطط الطوارئ الموضوعة مسبقاً من أفراد ومعدات واتصالات وجهات خارجية داعمة أو مسؤولة، لقد أصبحت تكنولوجيا المعلومات والاتصالات مكوناً إنتاجياً في الإدارة الإستراتيجية".¹

يتم إدارة مينائي راشد وجبل علي من طرف موانئ DP World مشغل المحطات البحرية من خلال إدارة عمليات السفن والمراسي والساحات وجرد الحاويات والمعدات وإصدار الفواتير المالية، وإعداد التقارير والإحصاءات.

وتستخدم DP World نظام NAVIS لتخطيط السفن والساحات وجدولة حركة الشاحنات، وتوريد المعدات، كما يتم الاتصال بين مركز التحكم والتعقب والمعدات لاسلكياً لعمليات التشغيل والرص والتسليم والتسلم وغيرها.

فالتكنولوجيا تحتاج إلى نوعية خاصة من العمال ذي مهارات متميزة وممارسة عادات طبقاً لمواصفات ومتطلبات العصر الحديث، لذا على الدول العربية إعادة النظر في السياسات المتصلة بالعنصر البشري في هذا المجال، والتركيز على التدريب المهني لإعادة تأهيل العمالة وفقاً لمتطلبات التكنولوجيا المتجددة باستمرار، والتفكير الجدي في الاتجاه السريع نحو التركيز على الأوتوماتيكية واستخدام الإنسان الآلي، "لذلك أمام الدول العربية خيار التوسع في الاعتماد على الأوتوماتيكية في جميع نواحي سلسلة النقل المحوري، وجميع العمليات المرتبطة به، وعليها أن تدخل عصر الإنسان الآلي بأسرع ما يمكن، وبما يترتب على ذلك من تغير كامل في البنية الاجتماعية والتجارية والصناعية والتشريعية والمصرفية والسياسية".²

¹ سعيد محمد سعيد الزعابي، الاستراتيجيات الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة لموانئ دولة الإمارات العربية المتحدة، رسالة دكتوراه، تكنولوجيا النقل البحري (إدارة عمليات الأسطول والسلامة البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2010، ص 102.

² المرجع السابق، ص 78.

فبعض العادات قد تكون متعارضة لمتطلبات التكنولوجيا الجديدة، وقد تقاوم تطوير واقتباس التكنولوجيا لأن العادات والسلوكيات تلعب دوراً رئيسياً من حيث الحاجة لتقبل تغييرات معينة، "فالنقل المتعدد الوسائط مثلاً يعني التدفق المستمر بحركة نقل الحاويات دون عوائق، فإن عنصر الوقت يعتبر على سبيل المثال عاملاً أساسياً في النظام بأكمله، وفي الدول العربية لا يلقي هذا العامل العناية الواجبة، لذلك يجب أن تتغير السلوكيات تبعاً لمتطلبات هذه التكنولوجيات الجديدة ويتم ذلك عن طريق التعليم والتدريب وعن طريق التوجيه، وحسن قيادة العنصر البشري المتعامل مع هذه التكنولوجيا بكل الطرق."¹

المطلب الرابع: تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة موانئ دولة الإمارات العربية

إن استخدام الموانئ البحرية الحديثة ومحطات الحاويات لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات يعتبر أمراً أساسياً لتأمين التحكم الدقيق في الزمن الحقيقي Just in time، والتخطيط المسبق لمختلف عمليات تشغيل محطات الحاويات وذلك عن طريق نظام الـ EDI أي التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يسمح بالتخطيط، والتي يتم خلالها إطلاع المحطة بجميع البيانات والمعلومات عن السفن المتوقع وصولها قبل مدة كافية تسمح للقائمين بالتشغيل للتعرف على خصائص الشحنات لكل حاوية والخط الملاحي وأوزان البضائع والمصدر ووسائل النقل التي سوف تستخدم لكي يمكن تحديد موارد التشغيل من عمالة ومعدات فنية ومواقع رص في المنطقة الخلفية. حيث تفيد تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في تسيير حركات تدفق البضائع عبر الميناء، وبتكلفة اقتصادية من خلال تقليص عناصر الزمن والتكلفة.

أولاً: المنظومة الذكية للسكك الحديدية Smart rail system:

تم تطبيق منظومة القطارات الذكية Smart rail System في محطة حاويات دبي وتعتمد على نظام تحديد الموقع GPS، لتسهيل عمليات تحديد مواقع أوناش الساحة RTGS عبر المساحات الواسعة لرص الحاويات، ولتحديد الوضع المطلوب للحاوية في الساحة، حيث يمكن تحريكها بكفاءة أوتوماتيكية في اللحظة، "وقد سهلت هذه التكنولوجيا بالتسيير الذاتي الأوتوماتيكي لمعدات الـ

¹ المرجع السابق، ص 79.

RTG في اجتيازهم ساحات لتداول الحاويات ورفضها، وزودت كل معدة RTG بنظام GPS تتلقى الإشارات من محطة التوجيه.¹

ثانياً: منظومة إدارة محطة الحاويات:

يتم تشغيل مينائي جبل علي وراشد على مدى 24 ساعة في اليوم، سبعة أيام في الأسبوع، ويقوم النظام بتعيين الأوناش العملاقة المطلوبة للتشغيل، تعيين الأرصفة الخاصة بالسفن، متابعة العمليات البحرية، عمليات تشغيل بالساحة من رص وتسليم وتسليم وتخطيط الأنشطة، وأية معلومات مطلوبة خاصة بإدارة محطة الحاويات.

"وتستخدم المعلومات التي يوفرها النظام في تخطيط جداول الإبحار، ويسهل تكامل عمليات التداخل داخل حدود المحطة، وعمليات تحريك الحاويات بين محطتي علي وميناء راشد."²

ثالثاً : نظام مراقبة الوقت الحقيقي للأداء SPARCS

يعمل نظام مراقبة الوقت الحقيقي للأداء JIT والتخطيط التزامني Synchronous Planning مع منظومة إدارة محطات الحاويات لتخطيط عمليات السفن والساحات وتوقيتات المعدات، وإرسال وتنفيذ المهام المخططة لتوقيع خانات الحاويات وتوجيهها. فهو يوفر رسم جرافيكى لحركة الحاويات في أي موقع في المحطة، ويوزع المعلومات عند تحميل أية شاحنة حاويات في الميناء.

ان تواجد معدات مناولة الحاويات في مجال التشغيل بوفرة يمنح سلطة موانئ دبي المرونة في الاستجابة بسرعة إلى طلبات العملاء حتى في أقصى مواسم الذروة، خصوصا من أوناش الرصيف العملاقة Gantries أو الساحات.

رابعاً: تكنولوجيا التخزين في المخازن والساحات

"تحتوي هذه المخازن على خانات متعددة الطوابق للتخزين ومعدات حديثة مثل الشوك الرافعة التي تمكنها من تقديم خدمات عالية الكفاءة كحشو الحاويات وتجريدها وهي من أنشطة القيمة المضافة المطلوبة كثيرا من الشاحنين."³ وتتم عملية التخزين بشكل أوتوماتيكي في مخازن حديثة مغلقة

¹ المرجع السابق، ص 104.

² سلطة موانئ دبي، دليل موانئ دبي، 2007، ص 25.

³ سعيد محمد الزعابي، مرجع سبق ذكره، ص 106.

كاستقبال الحاويات وتجريدها من مضمونها، وفرز البضائع وتعليبها، وترتيبها وتخزينها وتسليمها للعملاء.

خامساً : مميزات النظم المتكاملة للتفتيش على الحاويات:

تتواجد هذه الأنظمة على بوابات المحطات والأرصفة والساحات ومواقع أخرى ويتمّ المسح بأشعة جاما وتعتبر آمنة بدرجة كافية من ناحية المستوى الإشعاعي وتأثيره على البشر، وتوفر سرعة تداول عالية 10 ثوان على الأقل لحاوية واحدة وتوفر بيانات للتعرف على الحاويات ذات الخطورة العالية.

إن عملية فحص البضائع المحواة في الموانئ تتطلب قدرة عالية ونسبة تأكد عالية وتظهر الأداء المتفوق لنظام تكنولوجياي يربط بين قوة نظام التصوير والمسح النووي للأجسام التي يصعب التعرف عليها، مما يوفر متطلبات التأمين على البضائع المتواجدة بالميناء.

"وفي إطار التأمين في موانئ دبي توجد شركات متخصصة عالية التقنية لمجابهة تحديات توفير الأمن والسلامة عن طريق خبراء وأنظمة وأدوات عالية التقنية، يمكن لإمارة دبي عن طريق أنظمة إلكترونية مراقبة الموانئ وإدارة عملية الأمن باستخدام أنظمة الأقمار الصناعية."¹

سادساً : الكلاب البوليسية

للكشف عن المواد المخدرة والمواد المتفجرة تعتبر الكلاب البوليسية أفضل طريقة للتفتيش عليها، وهناك طرق أخرى لتأمين مداخل ومخارج الميناء وساحاته، والشاحنات كالعصى الكهرومغناطيسية والأشرطة المجهزة في الأرض من خلال المرور عليها في نقاط محددة للتأمين والسلامة.

سابعاً: تقنيات الفحص بدون تدخل

هو نظام لفحص البضائع في الموانئ ونقاط العبور البحرية، وهو يسمح بتنفيذ أعمال التفتيش بشكل فعال وسريع لتأمين الحاويات وبضائعها وأمن المحطة يجمع بين التصوير بأشعة جاما، ونظام الفحص بأشعة X ونظام فحص بالنيوترون، وبينما تتيح أشعة جاما وأشعة X صورة للحاويات ومحتويات تعرضها على الشاشة لاكتشاف العناصر المهربة أو الغريبة أو الخطرة، ويسمح نظام المسح

¹ المرجع السابق، ص 107.

الفصل الثاني: أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

بالنيرون بكشف المهربات والتهديدات المتوقعة من مواد معينة، ويصدر إنذار آليا للعناصر المشتبه فيها في الحاوية.

"ويتم الاعتماد على أشعة جاما على نطاق واسع لأنها قليلة التكلفة نسبيا، حيث يمكن عن طريقها مسح وتأمين الحاويات الفارغة بمعدل عال وتصوير الشكل العام للبضائع وتوضيح الأشياء الغريبة في الحاويات."¹

¹ المرجع السابق، ص 109.

المبحث الرابع: تأثير الأزمة المالية العالمية الراهنة على النقل البحري العربي:

عمت الأزمة المالية على دول العالم وانتقلت آثارها من الاقتصاد المالي (المؤسسات المصرفية وأسواق المال والبورصات) إلى الاقتصاد الحقيقي (القطاعات الإنتاجية سواء للسلع أو الخدمات) في مختلف الأنشطة الاقتصادية.

إن قطاع النقل البحري من القطاعات التي تتسم بالعالمية وتتأثر بما اجتاحت العالم، فهو الأكثر تأثراً بين قطاعات النقل الأخرى، فالنقل البحري هو "عصب الأنشطة الاقتصادية المختلفة حول العالم لارتباطه الوثيق بحركة التجارة الدولية وتأثره بها ارتفاعاً وانخفاضاً، باعتباره الأقل تكلفة وهو ما يجعله يساهم في نقل ما يقرب من 90% من حركة التجارة العالمية، ويعتبر ركناً من أركان الاقتصاد العالمي وقاسماً مشتركاً لكافة أنشطته وباعتباره جزءاً من الاقتصاد العالمي يؤثر فيه عنصرين هامين الناتج العالمي وحركة التجارة الدولية"¹.

المطلب الأول: تأثير الأزمة المالية العالمية على النقل البحري العالمي

تسبب الإعصار المالي في انخفاض معدل النمو الصناعي، حيث سجل تراجعاً كبيراً في نهاية الربع الثالث من عام 2008، إذ شهدت اليابان تراجعاً بـ 30% في جانفي 2009 وكوريا الجنوبية بنحو 25,5%، وألمانيا بنحو 19% وأمريكا 11,5%، مما أثر على حجم الطلب العالمي من السلع والخدمات سواء من المواد الخام أو تامة الصنع مثلاً صناعة الحديد والصلب والتي تعتبر من أكثر الصناعات تأثراً بالأزمة وتأثيراً في مجريات سوق النقل البحري باعتبار أن خام الحديد وفحم الكوك يمثلان ما يزيد عن 50% من تجارة البضائع الصب الجاف الرئيسية المنقولة بحراً، "فانخفض الطلب على الصلب ومنتجاته مما أدى إلى قيام كبرى مصانع الصلب في أوروبا والولايات المتحدة وإنتاجها بنسب تراوحت ما بين 20% إلى 25% وكذلك الصين التي قررت خفض إنتاجها من الصلب بحوالي 12% ليتراجع معدل الإنتاج العالمي من الصلب إلى ما دون الـ 1%".²

باعتبار النقل نشاط خدمي مشتق من الطلب على التجارة الخارجية فإن تأثير الأزمة على حجم وحركة التجارة الدولية انعكس عليه بشكل مباشر حيث اضطرت العديد من الشركات إلى إلغاء العديد من خطوط رحلتها ودمج رحلات مختلفة في خط واحد وتقليل عدد السفن العاملة.

¹ <http://www.Marinews.Net/index.php?Vol=178&art=2132>.

² <http://Transport-era.info/ArticleDex.aspx?LD=137>.

ولقد بدأت الأزمة بسفن الصب الجاف ثم انتقلت إلى سفن الحاويات التي شهدت حالة من التباطؤ الشديد في الطلب حيث المستهلكين في أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية أصبحوا يشترون كميات أقل من التي يمكن شحنها على سفن الحاويات الضخمة والتراجع يفوق التوقعات.

"لقد انخفضت تكلفة نقل الحاويات 40 قدماً من هونج كونج إلى روتردام من 2700 دولار إلى 200 دولار، إن هذه الأسعار قد تسببت في صدمة قاسية لصناعة اعتادت على تحقيق معدلات نمو سنوية لا تقل عن 15% واستمرت على هذا المنوال طوال السبع سنوات مضت".¹

حسب منظمة التجارة العالمية سجلت حركة التجارة العالمية في عام 2009 تراجعاً بـ 9% وهو أكبر انكماش لحركة التبادل التجاري العالمي في التاريخ الحديث.

ولقد تأثرت التجارة الدولية تصديراً واستيراداً بسبب وجود حالة من عدم الثقة بين أطراف التجارة الدولية، وحالة الإحباط من حدوث كساد عالمي والتي سادت قطاعات الأعمال المختلفة، وتصنيف فرص الإقراض الممنوحة للشركات والمؤسسات الاقتصادية.

- تتضمن تجارة الصب الجاف، السلع الصب الرئيسية، الحديد الخام، الفحم، خام الفوسفات، ليوكسايت، ألومينا وهي تمثل حوالي 37% من إجمالي حركة التجارة الدولية المنقولة بحراً ولقد شهدت تراجعاً في عام 2009 بسبب تراجع تجارة الحديد الخام والفحم والتي تمثل حوالي 74% من إجمالي تجارة الصب الرئيسية إضافة إلى ذلك السلع الصب الأخرى كالسكر والإسمنت والمنتجات الزراعية.

- تمثل تجارة الحاويات حوالي 18% من إجمالي حركة التجارة الدولية المنقولة بحراً وهي الأخرى شهدت انخفاضاً تدريجياً عام 2008، حيث قدر من آسيا إلى الولايات المتحدة الأمريكية 11,3% من الربع الأخير لعام 2008 مقارنة بنفس الفترة من عام 2007 ومن أوروبا إلى الولايات المتحدة الأمريكية بـ 10,6% في الربع الأخير من 2008 مقارنة بنفس الفترة من العام السابق.

- "انخفاض أسعار النولون بشكل ملحوظ ويجب التفرقة بين الصادر والوارد، فنولون الصادر لم ينخفض بشكل ملحوظ ولكن الانخفاض الحقيقي كان لسعر النولون الوارد، كما انخفضت أسعار

¹ <http://www.Marinews.Net/index.Php?Vol=178&cat=208art=2132>.

الوقود الخفيف والثقيل والزيوت البحرية من 600 دولار إلى 320 دولار ومن 200 دولار إلى 120 دولار.¹

- انخفضت الطاقة الاستيعابية لأسطول الحاويات العالمي بسبب توقف 9% من السفن مما أثر على عدد كبير من الدول على سبيل المثال 5% في الصين، 8% في تترانيا، 22% في شيلي و 33% في بربادوس، لسفن الحاويات 75% عن العام السابق، كما انخفض مؤشر البلطيق BDI الذي يعكس أسعار نقل الصب الجاف إلى أدنى معدلاته منذ الثمانينات وبنسبة تجاوزت 80% في فيفري 2009 عن العام السابق وكذا مؤشرها مبورج HIX الذي يعكس معدلات الإيجار الزمني..

- وبمقارنة عام 2009 بعام 2008 نجد انخفاض في معدلات حركة الحاويات بالموانئ العالمية حيث سجل ميناء سنغافورة الذي يعدّ الأول على مستوى العالم في تداول الحاويات 19% في فيفري عام 2009 مقارنة بنفس الشهر من عام 2008 و 23% في هونج كونج، و 14% في لونغ بيتش في الـم.أ. وميناء نيويورك ونيوجيرسي بنحو 25% في شهر ديسمبر، بينما هبطت الواردات عبر الميناء بنحو 11% وهذا هو الانخفاض الأول من نوعه منذ 1993 وبنسبة 24% في لوهافر في فرنسا.

"وفي الموانئ الصينية حوالي 13,9% في جانفي 2009 كما واجه ميناء جوانجزو أحد موانئ الصين أكبر انخفاض في تداول الحاويات بحوالي 30.9% من نفس الشهر، وهبط معدل تداول الحاويات في ميناء شنغهاي بنحو 17%.²

اضطرار بعض الخطوط الملاحية الكبرى لإيقاف سفنها الكبيرة عن العمل ودمج رحلات إلى مناطق معينة كما وبدأت بعض السفن التخفيف من سرعتها ما أدى إلى انهيار الطلب على الناقلات الكبيرة والصغيرة التي توقفت معظمها لعدم وجود طلب عليها بينما تعمل الأحجام المتوسطة بشكل جزئي وترتب على ذلك انخفاض كبير في حجم الطلب على بناء السفن وتراجع أسعار البناء بشكل كبير.

¹ <http://www.Marinews.Net/index.Php?Vol=178&cat=208art=2132>.

² سلمى زكي، الأزمة المالية العالمية وتداعياتها على النقل البحري، نشرة دورية ماريتايمز، العدد الأول، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ص16.

كما تأثر سوق تأجير السفن سلبا برفض بعض المستأجرين التعاقد بالأسعار المتدنية، انتظار الانخفاضات الأخرى حيث انخفضت أسعار تأجير السفن الصغيرة من 8000 دولار إلى 2000 دولار لليوم.

أدى انهيار الطلب على الناقلات الكبيرة والصغيرة إلى اضطراب بعض الخطوط الملاحية الكبرى لدمج رحلات إلى مناطق معينة وتخفيف سرعة بعض السفن وإيقاف السفن الكبيرة عن العمل، بينما السفن المتوسطة الحجم تعمل بشكل جزئي، مما أدى إلى انخفاض كبير في حجم الطلب على بناء السفن في الترسانات العالمية، وتوقف عقود البناء وتراجع أسعار البناء بشكل كبير.

"وحوالي 11% من سفن الحاويات توقفت عن العمل لغاية نهاية مارس 2009، كما قامت بعض شركات نقل الحاويات بتعليق خدماتها وبعضها بتخفيض الخدمات وأعداد السفن التي تعمل على بعض الخطوط بنسب وصلت إلى 50%".¹

حيث انخفض الطلب في ترسانات البناء الصينية بنسبة 30% في حين انخفض المعدل العالمي بنسبة 27%. وخاصة عقود بناء سفن ناقلات الصب الجاف والحاويات بشكل شبه كامل منذ شهر أكتوبر 2008، لقد بلغ عدد السفن التي تم التعاقد على بنائها و في جانفي 2009 وتمثل نسبة 4% فقط من تعاقدات نفس الشهر من عام 2008، كما بلغ عدد السفن التي تم إلغاء تعاقداتها في قطاع ناقلات الصب الجاف حوالي 200 سفينة "وذلك بسبب الإفلاس أو الإخفاق في تنفيذ الالتزامات التعاقدية كما قام بعض ملاك السفن بإعادة التفاوض مع الترسانات لتخفيض عدد السفن المتعاقد على بنائها، وتأجيل مواعيد استلامها أو تعديل الشروط المالية وسداد الأقساط أو تحويل السفن التي تم التعاقد عليها إلى نوعيات أخرى، لذا أعلنت بعض ترسانات البناء إفلاسها".² وهناك عدد غير قليل من السفن التي تم استلامها من الترسانات وإيقافها بالغاظس.

خرجت بعض الخطوط الملاحية التي تعمل في جنوب شرق آسيا والعامللة في خدمات الرواسب (الفيدر) وتمتلك من 40-50 سفينة وذلك لعدم قدرتها على تحمل توابع الأزمة الاقتصادية.

¹ [http:// Transport-era.info/ Artice Dex. Aspx ? LD= 137.](http://Transport-era.info/ArticeDex.aspx?LD=137)

² الندوة العربية، تأثير الأزمة المالية العالمية على قطاع النقل البحري العربي، الأمانة العامة للاتحاد، اتحاد موانئ البحرية العربية، جامعة الدول العربية، الإسكندرية، 2009، ص 2.

المطلب الثاني : الصعوبات التي واجهة النقل البحري العربي خلال الأزمة المالية

- إن الموانئ العربية وشركات الملاحة هي الأقل تأثراً بالأزمة المالية مقارنة بالشركات الملاحية العالمية إذ لم تعلن أي منها الإفلاس ولكن سجلت معظم شركات الملاحة تراجع في الأرباح بشكل واضح خلال السنة المالية.
- انخفاض حجم تداول البضائع والحاويات وإيرادات الرسوم وإيرادات الخدمات البحرية المصاحبة لأنشطة الموانئ نتيجة لانخفاض معدلات ترددات السفن على الموانئ البحرية العربية مما كان له انعكاس سلبي على الخطط الاستثمارية لتطوير الموانئ البحرية العربية لتتواءم مع المستويات العالمية.
- تراجع الاستثمارات في بناء السفن.
- انخفاض عائدات محطات وشركات تداول الحاويات لانخفاض عدد الحاويات المتداولة بالموانئ ويبلغ نصيب الموانئ العربية 5% من الإجمالي العالمي الذي يبلغ 435 مليون حاوية مكافئة بنسبة نمو بلغت 15% عام 2008 و5% عام 2009، وبالتالي انخفاض نصيب الموانئ العربية.
- تأثر الشركات العاملة في عمليات الشحن والتفريغ للبضائع وتداول الحاويات وفي مجال الخدمات البحرية.
- شهدت الموانئ السعودية انخفاض في مناولة البضائع في الربع الثالث من 2009 في كل من ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز بالدمام، إضافة إلى انخفاض في عدد السفن القادمة إلى الموانئ السعودية عموماً، وبالتالي انخفاض حجم البضائع الواردة إلى الموانئ السعودية بنحو 30% مما أدى إلى خروج شركات نقل بحري محورية من خدمة هذه الموانئ وموانئ البحر الأحمر بينما لم تتأثر شركات النقل البحري المحورية السعودية والسفن السعودية كثيراً بسبب حركة الشحن المرتفعة من السعودية إلى إفريقيا.¹

"كما انخفضت أرباح الشركة الملاحية المحلية عام 2009 بـ 51% مقارنة بعام 2008، وكذلك انخفض إيراد شركة الخليج للملاحة وهي شركة ملاحية إماراتية بنسبة 70%، وانخفضت إيرادات شركة الملاحة العربية المتحدة وهي شركة ملاحية مملوكة لدول الخليج وهي أكبر رابع شركة عالمية

¹ <http://transport-era.info/artiledex.aspx?id=137>.

في مجال النقل البحري وهبطت أسهمها بنسبة 43% بالرغم من نمو أعمالها هذا العام¹ ولكنها لم تتعرض للانحيار أو الإفلاس لحصولها على عقود طويلة الأجل تم توقيعها مسبقا مع شركات الإنتاج الكبيرة مثل أرامكو وسابك، والتي منحت لها حدا ثابتا من الدخل يغطي مصاريف التشغيل والوقود، وسقفا مناسباً من الربحية الثابتة.

أما الشركات الملاحية التي ما زلت تطفو على سطح الأزمة المالية هي شركات ذات كيان قوي وإدارة واعية حيث أنها لم تضطر إلى الإعلان لعملائها بقبول نقل بضائعهم بما يعرف بحريا (زيرو فريت) أي النولون مجانا لتغطية مصاريف التشغيل وهذا شعار رفعتة الكثير من شركات الملاحة العالمية من أجل البقاء.

ولمعرفة الصورة الحقيقية للوضع الاقتصادي للنقل البحري العربي تم رصد حركة الشحن والتفريغ من خلال التعرض لحركة نشاط موانئ دبي العالمية لأن هذا الكيان العملاق يدير موانئ عملاقة وحيوية في جميع القارات، حيث تقوم الشركة بإدارة وتشغيل 30 ميناء بحريا في العالم ويعمل تحت إدارتها 97.000 موظف حول العالم.

فميناء دبي تأثر كثيرا وانعكس ذلك في هبوط إنتاجيته من مناولة البضائع في معظم الموانئ التي يديرها، "حيث أعلنت شركة موانئ دبي عن انخفاض حجم الشحن في ميناء دبي والموانئ الخارجية التي تملكها بمعدل 8% في الشهرين الأولين من عام 2009 رغم تحقيق الشركة زيادة قدرها 48% في نتائجها لعام 2008. مما اضطر الإدارة المركزية في دبي إلى إعادة هيكلة الموارد البشرية، كما تم تأجيل العديد من خطط التوسع والانتشار التي كانت في خطة نشاطه للعام 2009".²

أوضحت نتائج تقارير هيئة الموانئ المصرية انخفاضاً ملحوظاً في كميات البضائع التي تم مناولتها من خلال الموانئ المصرية الرئيسية في كل من ميناء بور سعيد، الإسكندرية، دمياط والسويس لأن مصر أكبر الدول العربية من حيث عدد السكان وبالتالي الأكثر استهلاكاً للمواد الغذائية والبناء والتعمير.

وباعتبار مصر هي أكبر الدول العربية من حيث عدد السكان وبالتالي الأكثر استهلاكاً للمواد الغذائية والاستهلاكية للحياة المعيشية والبناء والتعمير وخلافه، فقد أوضحت نتائج تقارير هيئة الموانئ

¹ <http://www.Tunisalswasat.Com/wesima/articles/economy-20081006-12168.html>

² <http://www.Ecoworld-mag.com/detail.asp?InNewsItemID=347609>

المصرية انخفاضا ملحوظا في كميات البضائع التي تم مناولتها من خلال الموانئ المصرية الرئيسية: في كل من ميناء الإسكندرية وبورسعيد ودمياط وميناء السويس على البحر الأحمر وليس أدل على تأثير الأزمة المالية العالمية على حركة النقل البحري من الإطلاع على تقرير هيئة قناة السويس، "الممر الرئيسي لتجارة الشرق والغرب بواسطة السفن التجارية، الذي أوضح أن حجم المنقول عن طريق قناة السويس قد انخفض من 155 مليون طن إلى 101 مليون طن لقناة السويس في نهاية عام 2009، بل أن نسبة التراجع في عدد السفن الصينية المارة لقناة السويس وهي أكبر عملاق لنقل البضائع الصينية إلى الغرب قد انخفض بنسبة 52% في عام 2009".¹

¹[http:// www. Ecoworld- mag.com/ detail.asp ? In News Item ID= 347609](http://www.Ecoworld-mag.com/detail.asp?InNewsItemID=347609)

خلاصة الفصل :

تعرض هذا الفصل إلى تطبيق بنود إتفاقية تحرير تجارة الخدمات الجاتس وما لها من آثار سلبية عديدة على قطاع النقل البحري العربي (السفينة، الميناء، الشركات الملاحية...) حيث أن إتفاقية الجاتس أصبحت حقيقة واقعة يجب النظر إليها بعين الاعتبار، واعتبارها إتفاقية من شأنها المساهمة في تنظيم حركة التجارة العالمية وإزالة الحواجز التي كانت تؤدي إلى إعاقته بالإضافة لفرضية أنه يسهم في زيادة حجم التجارة في ضوء الإتفاقية.

كما أوضح هذا الفصل الآثار السلبية الناجمة عن هيمنة الشركات المتعددة الجنسيات على النقل البحري العربي من خلال استعراض مكانة الأسطول البحري العربي في الأسطول العالمي، والضغوط التي تمارسها الدول المتقدمة على الدول النامية بما فيها الدول العربية لمنعها من دعم مشغلي وسائل النقل بها، ومن خلال برنامجي التثبيت والتكييف الهيكلي لخصخصة شركات قطاع النقل البحري والموانئ، وفي ظل التقسيم الدولي الجديد للعمل الذي يقوم على تجزئة العملية الإنتاجية. وبين هذا الفصل أثر التغير التكنولوجي على قطاع النقل البحري العربي وضرورة عملية النقل التكنولوجية الحديثة مع مراعاة شروط النقل لنجاحها بدقة، ومدى تأثير الأزمة المالية العالمية على النقل البحري العربي.

الفصل الثالث

المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي

ومدى التكيف معها

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

مقدمة:

أدت التطورات العالمية الحديثة في مجال العوامة، وفي اتجاه زيادة وتسهيل مرور البضائع والأشخاص عبر الحدود وتحرير تجارة الخدمات إلى زيادة تطور قطاع النقل وتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات، وذلك بزيادة سرعة وكفاءة النقل وتقليل تكلفة الاتصالات، وقد حظيت الموانئ البحرية باهتمام الدول حتى تواكب التطورات الهيكلية والتكنولوجية في مجالات النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات والتطورات الأخرى لتصبح هذه الموانئ مراكز صناعة وتجارة وتوزيع إقليمية ودولية بالإضافة إلى دورها المحلي.

ورغم تميز الموانئ البحرية العربية بموقعها الاستراتيجي المتوسط بين القارات آسيا، إفريقيا وأوروبا إلا أن هذه التغيرات التي طرأت على النقل البحري والموانئ لم يعد الموقع الجغرافي والمميزات الطبيعية تمثل معيارا هاما لقدم السفن والبضائع التجارية بل أصبحت الشركات واتحادات الخطوط الملاحية وتجمعاتها ترسل سفنها إلى موانئ تبعد كثيرا عن خطوط وطرق التجارة الدولية لأسباب أخرى تتعلق بالإنتاجية وسرعة العمليات، أي الكفاءة والنوعية العالية للخدمات. بالإضافة إلى سعر وتكلفة تلك الخدمات.

لذلك يستلزم الأمر دراسة لأهم المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي في ظل النظام الاقتصادي العالمي الجديد، وكيفية مواجهة الموانئ والأساطيل البحرية العربية لهذه الظواهر العالمية بوضع إستراتيجية بحرية عربية وهذا ما سنتناوله في هذا الفصل.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

المبحث الأول: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي:

إن عدم مطابقة الكثير من الموانئ العربية للمواصفات الحديثة المطلوبة من قبل السفن الحديثة، وعدم توافر المعدات المناسبة لتفريغ وتخزين وتحميل هذه السفن بأسرع وقت ممكن وبتكلفة مناسبة، وعدم إتصالها بشبكة دولية للطرق البرية أو الحديدية أو المائية التي تعمل على إعادة توزيع البضائع إلى الدول المجاورة أو وجود المناطق الحرة التي تسمح بإعادة شحن هذه البضائع على سفن أصغر حجماً للدول المجاورة، كل هذه المشاكل أدت إلى تراجع الحركة الملاحية أو عدم تقدم هذه الحركة الملاحية لتناسب مع الزيادة السنوية لحجم التجارة العالمية في العالم. وإنخفاض الإستثمارات في القطاع البحري العربي (ماعداد دولة الإمارات في قطاع سفن الحاويات) مما أثر على قدرة الأساطيل العربية على المنافسة العالمية في مجال النقل البحري.

المطلب الأول: أهم المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل البحري العربي

أولاً : أهم المشاكل التي يعاني منها الأسطول العربي:

- يتراوح متوسط أعمار السفن العربية ما بين 15-30 عاماً وهو ما يدل على قدم الأساطيل العربية و انخفاض قدرتها في نقل البضائع وعدم وجود سفن الحاويات (ماعداد دولة الإمارات).
- إرتفاع تكاليف تشغيل وصيانة سفن الأسطول العربي نتيجة قدم هذه السفن و احتمال تعرضها للغرامات الدولية لعدم مطابقتها لقوانين السلامة المطبقة في الدول الأخرى.
- إنخفاض الاستثمارات العربية في مجال النقل البحري ماعداد في دولة الإمارات بالنسبة لجميع أنواع السفن اللازمة للتجارة الدولية، فمعظم الدول العربية المصدرة للطاقة تستثمر في ناقلات النفط والبضائع العامة مع قصور واضح في إقتناء سفن نقل المواد السائبة و نقل الحاويات التي تمثل العمود الفقري الحديث للتجارة الدولية.
- "معظم الشركات الملاحية العربية تمتلك أساطيل قليلة العدد بحمولات إجمالية قليلة، مما يجعل من المستحيل تحديث الأسطول وإحراز تميز وتنافس، حيث تعتبر شركة الملاحة العربية المتحدة للنقل البحري الشركة الوحيدة التي استطاعت مسايرة التطور العالمي، فهي تعتبر في قائمة أكبر عشرة أساطيل بحرية للحاويات."¹

¹ رباب فتحي عبد العزيز نجم، مرجع سبق ذكره، ص 156.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- إرتفاع تكلفة التشغيل وإنخفاض حجم الحمولات أدى إلى عدم ربحية معظم شركات النقل البحري العربي.

- عدم وجود الأطقم العربية المؤهلة بأعداد كافية لتشغيل وصيانة وتحديث الأساطيل العربية.

- افتقار الدول العربية إلى وجود نظام ملاحية ساحلية يشمل السفن الخاصة بالملاحة الساحلية وموانئ الملاحة الساحلية وأنظمة الملاحة والسلامة ومكافحة التلوث البحري.

- "عدم توفر الأطقم العربية المؤهلة بأعداد كافية.

- عدم وجود مجالس للشاحنين على المستوى الوطني والإقليمي وذلك لحماية مصالح الشاحنين ودعم الأسطول وعدم وجود غرفة ملاحية"¹.

ثانيا : أهم المشاكل التي تعاني منها الموانئ البحرية العربية:

- إن معظم الموانئ العربية غير قادرة على إستيعاب أعداد كبيرة من السفن الواردة في آن واحد نتيجة عدم وجود الارصفة الكافية وإمكانيات التفريغ والتخزين والشحن الكافية لإجراء هذه العمليات لجميع السفن في نفس الوقت .

- عدم مطابقة معظم الموانئ العربية للمواصفات الحديثة لإستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس أو الجيل السادس.

- "وذلك لعدم تطور الموانئ العربية التطور المنشود منها في هذا المجال من توافر محطات الحاويات، والأرصفة ذات الأعماق والأطوال المناسبة لاستقبال الطرازات الحديثة من السفن، بالإضافة إلى عدم توافر نظام تبادل البيانات الإلكتروني نظام EDI، وعدم توافر الإدارة اللوجستية لسلاسل الإمداد."²

- عدم توافر نظم تبادل المعلومات .معظم الموانئ العربية مما يؤخر إستكمال المستندات الخاصة بدخول، وتفريغ وإعادة شحن، ودفع المصاريف الإدارية والمصاريف الأخرى . فالدورة المستندية أصبحت سببا رئيسيا في بطء عمليات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن و مغادرة الميناء .

- عدم توافر الإدارة اللوجستية لعمليات وخطوات المتابعة لعملية دخول السفن وتخصيص الأرصفة الملائمة وتخصيص العمال والمعدات المناسبة لعمليات التفريغ والتخزين والتخليص الجمركي و الإفراج

¹ همام نزار عبيد، مرجع سبق ذكره، ص 87.

² رباب فتحي عبد العزيز، مرجع سبق ذكره، ص 155.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- عن البضائع المستوردة أو نقل البضائع إلى مخازن بعيدة عن جسم الرصيف بصورة سريعة وتحت مسؤولية إدارة خاصة بهذه العمليات وحسب الجداول المخطط لها بواسطة ادارة الميناء .
- عدم وجود الصيانة للمعدات المستخدمة مما يؤدي إلى إرتفاع نسبة الأعطال، وعدم وجود المعدات المناسبة واللازمة في المكان المناسب وفي الوقت المناسب، وعدم مطابقة المعدات المستخدمة في العمليات اللوجستية من ناحية القدرة الفنية للخدمة المطلوب تنفيذها مما يؤدي إلى تلف البضائع والحوايات المطلوب نقلها.
- كما أن تلف البضائع يؤدي إلى دفع تعويضات لشركات الشحن أو شركات التأمين.
- ان مجموع المبالغ المدفوعة كتعويضات تؤثر على إستثمارات البنية الفوقية كسراء المعدات الحديثة والمناسبة للعمليات اللوجستية في الميناء .
- تعاني الموانئ العربية شأنها شأن أي قطاع حكومي من البيروقراطية.
- عدم وجود دراسة وافية لتسعير الخدمات داخل الميناء لكي تكون هذه الأسعار مناسبة و عامل جذب للسفن .
- عدم توفر اليد العاملة المؤهلة في مجال النقل البحري.
- عدم توفر مركز لربط نظم معلومات مجتمع الميناء.
- ان وجود مستويات إدارية كثيرة في الهياكل التنظيمية الموجودة في الميناء يترتب عليه بطء إتخاذ القرارات و بطء التعامل مع السفن المترددة على الميناء.
- "غياب القيادة الفعالة والتحكم في أداء العاملين.
- عدم القدرة على تدريب العاملين والموظفين والخصوصية الشديدة في الأعمال المؤداة."¹
- عدم وجود إجراءات واضحة مكتوبة لكل وظيفة داخل الميناء والهدف من وجود الوظيفة وأسس تقييم أداء العاملين بهدف رفع مستوى الأداء و بهدف تحقيق الهدف المشترك للميناء.
- عدم استخدام نظم المعلومات الحديثة أدى إلى عدم توافر المعلومات الصحيحة في الوقت المناسب للإدارة لإتخاذ القرار المناسب.

¹ د. شريف محمد ماهر عثمان هيكل، إعادة هيكلة التنظيمات بالموانئ لمواكبة التغيرات السريعة والمتلاحقة بالموانئ الحديثة، الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ: البحرية، التحديات وآفاق المستقبل، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومعهد تدريب الموانئ، الإسكندرية، 2005، ص 2.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- عدم استخدام الحاسب الإلكتروني و نظم المعلومات الحديثة أضعف وسائل جمع المعلومات وتتبع الحقائق وازدياد ونسبة الأخطاء واختفاء المستندات وضعف عملية اتخاذ القرار والتخطيط والتنفيذ والمتابعة واتخاذ الإجراءات التصحيحية والمتابعة حتى انتهاء العمليات ومغادرة السفن المترددة الميناء.
- عدم وجود الكوادر المتخصصة لإدارة الميناء والوظائف التخصصية داخل الميناء بصفة تغطي كامل احتياجات الميناء وتدني المؤهلات العلمية للعمالة الموجودة مما أدى إلى عدم تنفيذ المسؤوليات والواجبات المطلوبة على الوجه الأكمل.
- ضعف الرقابة على الواردات بصفة تضمن أن محتوى الحاويات يتطابق مع المستندات وأن المستندات صحيحة وكاملة ومقبولة لدى جميع المصالح الموجودة بالميناء.
- تكرار الإجراءات المتبعة في المصالح المختلفة مما أدى إلى زيادة الوقت اللازم لإنهاء الدورة المستندية واختلاف المستندات المطلوبة في كل مرحلة.
- "مشكلة النظم الجمركية لعدم توافقها مع المعطيات المستجدة."¹
- المشاكل المالية نتيجة عدم وجود الإعتمادات الحكومية اللازمة لتحديث الميناء .

ثالثا: أهم مشاكل النقل بالحاويات:

- ضعف قدرات الدول العربية على مسايرة التحديث المستمر في هذا النشاط، ناتج عن ضخامة حجم الاستثمارات اللازمة لكل من الحاويات، والموانئ والسفن والمعدات المتخصصة، والكوادر المدربة، ونظم الاتصالات العالية الكفاءة ولتحديث البنية التحتية)، ومنها من يملكون فائض ضخمة من الاموال الناتج عن دخول البترول والغاز الذي يمكن استثماره في بناء وتطوير نظام التحوية كالسعودية والإمارات وقطر والكويت وليبيا والجزائر، بعكس باقي الدول العربية كمصر والأردن وسوريا ولبنان وتونس والمغرب والسودان التي لا تملك هذه الأموال لتحديث هذا النظام.
- صعوبة منافسة الشركات العربية في مجال النقل بالحاويات الشركات العالمية بسبب اسطوفاها من حيث العدد و الحجم، أدى ذلك إلى سيطرة الدول الأجنبية على سوق النقل البحري العالمي.
- ضعف البنية التحتية للموانئ، وعدم إتصالها بالطرق الحديثة، وعدم وجود أماكن التخزين المناسبة أدت كل هذه العوامل الى تجنب السفن الضخمة الدخول إلى الكثير من الموانئ العربية.

¹ همام نزار عبيد، مرجع سبق ذكره، ص 88-89.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- ارتفاع مصاريف التشغيل الثابتة نتيجة لارتفاع تكاليف التأمين على السفن ومعدات التداول والعاملين عليها.

- إن الشركات التي تخصصت في نظام التحوية فهي عرضة لأي هزات تصيب سوق نقل الحاويات¹.

- صعوبة منافسة الدول العربية لدول المتقدمة بسبب العلاقة الموجودة بين التحوية واللوجستيات

رابعا : مشاكل النقل المتعدد الوسائط:

- لا يوجد تكامل في وسائل النقل بالدول العربية ما بين النقل البحري، و النقل البري، والنقل عن طريق الخطوط الحديدية أو المائية.

- ضعف و تخلف البنية التحتية بالدول العربية.

- عدم التكامل و القدرة على إندماج شبكات النقل الداخلي .

- عدم وجود شبكة معلوماتية تربط بين جميع الوسائل النقل في البلاد العربية .

- عدم وجود التشريعات التي تتماشى مع هذا النظام.

- عدم وجود شركات النقل المتخصصة في النقل متعدد الوسائط في الدول العربية .

- "غياب مهنة متعهد النقل متعدد الوسائط بالمفهوم الحقيقي، والذي يتعهد بنقل البضائع ضمن

رسالة نقل واحدة (وثيقة شحن واحدة)، ويقدم الخدمات اللوجستية و التي تشمل إدارة عمليات

التعبئة و التخزين والنقل و المعلومات وخدمات النقل داخل سلسلة التوريد"².

- عدم التوافق بين مواصفات الطرق البرية .

- عدم إستغلال الطاقة المعطلة في السكك الحديدية لخدمة التجارة الدولية وذلك لعدم وجود شبكات

ممتدة لهذه الموانئ .

- عدم وجود الوصلات المحورية ما بين شبكات النقل المختلفة، و عدم تبادل الخدمات اللوجستية

ما بين أنماط النقل المختلفة .

- ان عدم إرتباط الموانئ العربية الحالية بمنظومة الطرق البرية الحديثة أو بالسكك الحديدية أو بالطرق

المائية و عدم جهازية الموانئ لإستقبال السفن الضخمة ، كل هذا أدى إلى ضعف الأداء .

¹ د. سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر، ص 29.

² همام نزار عبيد، مرجع سبق ذكره، ص86

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- عدم وجود الخدمات المتخصصة المساندة للنقل المتعدد الوسائط مثل مكاتب الخبرة وعدم وجود الورش المتخصصة في الصيانة و إصلاح السفن والمعدات وعدم وجود قطع الغيار والعمالة المتخصصة اللازمة.

- عدم وجود شركات متخصصة في كل مراحل الشحن والتفريغ و النقل والتخليص والإخراج والتسليم للعملاء كعملية متكاملة مبنية على أساس النقل من الباب إلى الباب.

- انخفاض المستويات العلمية للعاملين وعدم وجود برامج تعليمية لرفع مستوى العاملين في كل الإدارات بالموانئ العربية للارتقاء بمستوى العاملين للمستوى المطلوب و التماشي مع آخر التطورات العلمية في مجال النقل البحري.

- عدم تماشي النظم والقوانين واللوائح مع متطلبات العمل في الموانئ و في أعمال النقل البري والنهري والبحري.

- عدم وجود الاتفاقيات الدولية التي تسهل حركة انتقال البضائع في معظم المراكز الحدودية مما يؤدي إلى إجراءات معقدة و فترات انتظار طويلة.

- ضعف الاستثمار في الموانئ العربية (ماعد الموانئ المتخصصة في تصدير البترول وما عدا دولة الإمارات) لتحويلها إلى موانئ حديثة تتفق مع المواصفات العالمية المطلوبة للسفن الحديثة، وعدم وجود نظرة مستقبلية لتطوير هذه الموانئ لتكون مستعدة لاستقبال السفن العملاقة.

المطلب الثاني : التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي:

التحديات التي يواجهها قطاع النقل البحري العربي هي :

أولاً : التحديات العالمية : وتتمثل في :

1- التغيير العالمي في صناعة النقل البحري :

إنّ صناعة النقل البحري العالمي قد تأثرت بشكل كبير بالتقدم العلمي والتكنولوجي وبالتغيرات الاقتصادية، مما أدى إلى ظهور إستراتيجية جديدة في عالم النقل البحري والحاجة إلى متطلبات جديدة لجعل هذه الصناعة مربحة و أهم ملامح هذا التطوير هي:

- تكنولوجيا المعلومات: أدى التقدم التكنولوجي للمعلومات في مجال النقل البحري إلى سرعة تناقل المعلومات، وزيادة استخدام المستندات الالكترونية،" وعليه فإن السيطرة على تدفقات البضائع وعلى المعاملات المالية عن طريق مراكز التبادل الإلكتروني للمعلومات ستجعل من الشركات اللوجستية

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

الوسيلة الوحيدة لتطور صناعة النقل البحري بشكل أسرع وأكثر كفاءة، وبالرغم من هذا التطور فإن الدول العربية لم تصل بعد إلى درجة هذا التطور في مجال التبادل الإلكتروني¹.

- أدى ظهور قوى اقتصادية جديدة في آسيا (الصين ، كوريا الجنوبية ، الهند، وهونغ كونغ) إلى ازدهار صناعة بناء السفن الضخمة فيها، وهبوط الطلب على بناء السفن في أوروبا نتيجة ارتفاع تكاليف بناء هذه السفن.

- ظهور الموانئ المحورية التي ينطبق عليها الشروط و المواصفات المطلوبة من قبل شركات الشحن لخدمة السفن الضخمة ذات الغاطس العميق والعرض الطويل المناسب والقادرة على سرعة تفريغ وتخزين و إعادة شحن هذه السفن بأسرع وقت ممكن وبكفاءة وبدون أضرار و القادرة أيضا على إعادة شحن البضائع إلى الأماكن النهائية عن طريق البحر باستخدام سفن صغيرة الحجم أو عن طريق النقل البري أو النهري أو السكك الحديدية و هذا ما يضر بالموانئ العربية بشكل خاص والنقل البحري العربي بشكل عام، وستكون هناك حاجة ملحة إلى موانئ ينطبق عليها المواصفات و الشروط الحديثة وذات الكفاءة العالية و إلى شبكات النقل المتصلة بهذه الموانئ وتطوير هذه الموانئ لتكون أماكن جذب للتجارة العالمية.

- إن حجم الاستثمارات المطلوبة في مجال النقل البحري ادت الى ظهور التعاون بين الشركات الملاحية في شكل مؤتمرات أو تحالفات، لتغطية عمليات التسويق والتشغيل واللوجستيات وشراء السفن،" بالإضافة إلى تكوين اندماجات بين الشركات الملاحية الكبرى لتكوين كيانات بحرية وعليه فالتعاون الإستراتيجي بين الدول العربية هو السبيل الوحيد الذي يمكن أن يحرر قوى السوق ويواجه متطلبات توفير استثمارات عملاقة ضرورية للمحافظة على المنافسة العالمية"².

- أدت عولمة الإنتاج إلى عملاقة الإنتاج، وحجم السوق، ورأس المال المستثمر، وحجم المشروع لتطبيق مبدأ اقتصاديات الحجم كما تسيطر الشركات المتعددة الجنسيات على حوالي 80% من حركة تدفق البضائع و تعمل على ارتفاع كفاءة الخدمة إلى أقصى حد مع ضغط أسعار النقل البحري إلى أدنى حد، وتنتقل هذه الضغوط من الشركات الملاحية إلى الموانئ .

¹ د. أحمد عبد المنصف، الأسطول التجاري المصري والعولمة، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 28، عدد 56، يوليو 2003، ص 6.

² رباب فتحي عبد العزيز نجم، مرجع سبق ذكره، ص 152.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- أصبحت العولة من أهم التحديات العالمية في صناعة النقل البحري حيث ازدادت سرعة النقل والمواصلات واتسعت الأسواق وبدأت الحواجز تزول أمام انتقال السلع والخدمات والمعلومات والأفكار والأشخاص ليصبح العالم قرية صغيرة.

- إن نمط التجارة العالمية في العصر الحالي يخالف النمط القديم وهذا في حد ذاته تحديا، فالنمو الهائل في كل من الإنتاج العالمي، والتجارة العالمية يجعل من الاقتصاد العالمي نظام واحد تكون فيه عمليات الإنتاج الصناعي منتظمة في شبكة جغرافية مترابطة بنظام نقل متكامل يشمل العالم كله، وتتمركز في مراكز جديدة أخذت تتكون "كمراكز تجارية رئيسية في العالم وقد بدأت تأخذ دورا مختلفا عما كانت عليه المناطق التجارية التقليدية القديمة التي بدأت تفقد نسبيا بشكل أو بآخر دورها القديم، وفي ذات الوقت أحد هيكل التجارة العالمية من حيث الحجم والمكونات والطرق الرئيسية التي تنتقل عبرها يتغير تغييرا كبيرا"¹.

- أصبح لمتهدي النقل متعدد الوسائط دور خطير ومتزايد في اختيار مختلف الوسائط والموانئ مع التركيز على الطرق التجارية الكبرى نتيجة الاتجاه المتزايد لنظام الحاويات والنقل المتعدد الوسائط وهذا من شأنه تهديد بعض الموانئ ذات المركز الاحتكاري حسب الظروف التقليدية.

- من الناحية اللوجستية تعد المناطق الحرة عبارة عن مراكز توزيع أو مناطق للتخزين بين مراكز الإنتاج ومراكز البيع، لذا قامت الشركات العالمية باستخدامها لإقامة مراكز توزيع إقليمية لمنتجاتها لاتساع سوقها وبالتالي زيادة الحركة في الميناء المجاور وهذا الاستخدام هو أحد التحديات العالمية، "نتيجة تسابق الدول لتطبيق هذا الاستخدام بالرغم مما يتطلبه من كثافة رأس المال، وسياسات اقتصادية وتغيير في التشريعات الداخلية للدول وبنية أساسية لوسائل النقل المختلفة ومعظم الدول العربية لا تمتلكها ولا تريد التغيير وهذا هو التحدي الحقيقي الذي يواجه معظم الدول العربية."²

2- تأثير اتفاقية الـ GATT والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS:

- إن الهدف من إتفاقية الجات والجاتس هو تحرير التجارة العالمية، وإزالة العوائق التي تؤثر على حركة إنتقال البضائع والخدمات عبر الحدود وتحمي الملكية الفكرية لزيادة النمو التجاري، والرفع من المستوى الإقتصادي وبالتالي إرتفاع الطلب على خدمات النقل البحري الدولي.

¹ حامد أحمد حامد حمدي، مرجع سبق ذكره، ص. 51-52.

² المرجع السابق، ص. 53.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- ظهور أنواع جديدة من الشراكة الدولية التي قد تمتد إلى جميع الخدمات في مجال إدارة الميناء والوكالة البحرية وإدارة المحطات والخدمات اللوجستية بأنواعها المختلفة.

- إن اتفاقيات تحرير التجارة العالمية وتحرير الخدمات ستؤدي إلى انتشار التكنولوجيا الحديثة وإلى جذب رؤوس الأموال، وخفض تكاليف الخدمات بالدول العربية وذلك إذا وضعت الدول العربية الإستراتيجية المناسبة لفتح طريق الاستثمار المشترك مابين الشريك المحلي والشريك الأجنبي وذلك بوضع التشريعات المناسبة لجذب التكنولوجيا الحديثة وتشجيع مبدأ المشاركة الدولية مع العنصر الوطني، وتجنب الآثار السلبية الناتجة عن تطبيق اتفاقيات تحرير التجارة، التي قد تؤثر بصورة سلبية على الاقتصاد الوطني للدول العربية والتي تمثل في نفس الوقت مشاكل تواجه النقل البحري العربي وأهمها :

- ان ضعف القدرة التنافسية لقطاع النقل البحري بالدول العربية، أمام شركات النقل البحري الأجنبية سيؤدي إلى اضمحلال دور شركات الملاحة العربية في السوق الملاحي.

❖ ان الشركات الأجنبية سوف تستفيد من الإعفاءات الضريبية، ولكنها لا تلتزم بالقوانين الخاصة بالعمل والتأمينات وغيرها.

❖ "تطبيق مبدأ النفاذ إلى الأسواق يعرض الشركات الملاحية العربية إلى منافسة قوية قد تؤدي إلى إفلاسها.

❖ إلغاء المعاملة التمييزية في الضرائب والرسوم بين السفن الوطنية والأجنبية سيؤدي إلى منافسة غير متكافئة بين أساطيل الدول المتقدمة والدول العربية"¹.

ثانيا : التحديات العربية: يجب الأخذ بعين الإعتبار المنافسة الموجودة بين الموانئ العربية، وهي من التحديات الهامة حيث بدأت بعض الدول العربية العمل في جعل بعض الموانئ الموجودة بها موانئ محورية منها سلطنة عمان التي قامت بتطوير ميناء صلالة لجعله ميناء محوريا من طرف شركة ملاحية عالمية، وهذا من شأنه منافسة موانئ دبي كميناء جبل علي.

وظهور أهمية ميناء عدن في اليمن نظرا لموقعه الإستراتيجي على طريق الخطوط الملاحة الدولية، وتميزه بالمياه العميقة كمنافس لميناء جدّة الإسلامي بالسعودية وكذلك طورت الأردن ميناء العقبة بالشراكة

¹ رباب فتحي عبد العزيز نجم، مرجع سبق ذكره، ص 153-154.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

مع شركة دائمة وكذلك الموانئ المصرية، فعلى الموانئ العربية وخصوصاً المحورية منها تجنب المنافسة فيما بينها والعمل على التعاون فيما بينها وتوزيع الأدوار والتخصصات.

- لم تستثمر الدول العربية في تنمية وتطوير أساطيلها لقلة رؤوس الأموال ويمكن التغلب على هذه الصعوبة "بتكوين شركات ملاحية عربية مشتركة على مستوى إقليمي حيث أن الكيانات الكبيرة هي الكيانات القادرة على المنافسة في السوق العالمي، ولعل شركة الملاحية العربية المتحدة تعتبر نموذجاً ناجحاً يمكن تكراره"¹.

- ان توفير القروض ليست مشكلة بالنسبة للدول العربية وإنما الصعوبة تكمن في التوصل إلى تحليل مالي دقيق "أن سداد الديون وخدمتها قد أدى إلى ظلم كبير على الشركات الوطنية المقترضة. وبإمكان الدول العربية إنشاء شركات مالية متخصصة بحرية على مستوى الإقليم العربي تساعد في الحصول على التمويل اللازم بشروط مناسبة في صالح الدول العربية"².

- و من أهم التحديات التي تواجه النقل البحري العربي إمتداد شركات النقل البحري الأجنبية برياً" لذا على الشركات الملاحية العربية أن تقدم "خدمات لوجستية متكاملة من الباب إلى الباب وذلك بانسياب الحاوية بدون عوائق مادية أو مالية أو تشريعية وتقديم خدمات التخزين والتخليص الجمركي والتوزيع وباقي الخدمات التي تضمن سلامة البضاعة على طول سلسلة النقل هذا التحدي من شأنه ملاً الفراغ التشريعي والمصرفي والإداري في الدول العربية"³.

- إن الإهتمام بتدريب الكوادر العاملة في مجال السفن والموانئ ومتابعة كل ما هو جديد لضمان رفع كفاءة العاملين من بين التحديات التي تواجه الدول العربية، فبالنسبة للموانئ فإن إحتياجاتها المستمرة إلى إستثمارات ضخمة و تأثيرها على المنطقة الموجودة بها وسرعة تغير ظروف إدارة الميناء نتيجة التكنولوجيا المتجددة والتخطيط الدقيق، وعمالة عالية الكفاءة كل هذا يبين خطورة الدور الذي تقوم به إدارة الميناء وإحتياجها إلى قيادة عالية الكفاءة، فالميناء مسؤول عن تعليم و تدريب العمالة و إنضباطها و زيادة إنتاجيتها، ولكن في مجال السفينة فإن العمالة العربية تتميز بإنتاجية منخفضة ورخص تكلفتها ولكن على الدول العربية توفير عمالة رخيصة ذات إنتاجية مرتفعة لتكتسب ميزة

¹ د. أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، مجلة أنترناشيونال ريفيو، يناير 2005، ص 32.

² د. أحمد منصف محمود، التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري المصري في ظل نظام عالمي متوحش، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد 47، مجلد 45، يوليو 2002، ص 5.

³ د. أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، مرجع سبق ذكره، ص 33.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

نسبية في صناعة النقل البحري وهذا ما حصل في دول جنوب شرق آسيا. فالعنصر البشري لا يزال هو المفتاح نحو اكتساب الميزة النسبية في هذه الصناعة¹.

إن تقوية الدور القيادي الذي تلعبه الإدارة الحكومية البحرية هو في حد ذاته تحدي حقيقي بالنسبة للدول العربية لأنها المسؤولة عن وضع السياسات الناجحة لتطوير صناعة النقل البحري ، كما تلعب دور رئيسي في التخطيط لما لها من رؤية شاملة ، وبما يتوافق مع السياسة العاملة للدولة، ومن اهم التحديات التي تواجهها الإدارة الحكومية البحرية هي كالتالي :

- وضع القوانين و التشريعات الخاصة بالنشاط البحري لتوفير المناخ الصحي لتطوره.
- إشراك جميع الهيئات والأطراف المعنية مثل نقابات العمال وإتحاد ملاك السفن إتحاد الشاحنين لرعاية مصالحهم في مؤسسات وطنية ذات فعالية .
- إدخال التكنولوجيا الحديثة وتدريب العاملين عليها لإستيعاب كل هذه التكنولوجيا لرفع مستوى القرار والتنفيذ في قطاع النقل البحري .
- ضرورة إقامة الأنشطة الرئيسية الداعمة لصناعة النقل البحري كصيانة وإصلاح السفن على أساس تجمع إقليمي عربي لأن تحديث الأسطول العربي مع عدم وجود مثل هذه الأنشطة سوف يفقد الدول العربية مبالغ ضخمة من النقد الأجنبي للحصول عليها من خارج الوطن العربي .
- مراعاة متطلبات السلامة ومكافحة التلوث البيئي.
- "الإسراع نحو تفعيل السوق المشتركة مما يؤدي إلى توفير البضائع التجارية لشغل فراغات سفن هذه الشركات الملاحية المشتركة ويساعدها على ربط الدول العربية مع العالم"².

¹ رباب فتحي عبد العزيز نجم، مرجع سبق ذكره، ص 158.

² أحمد عبد المنصف محمود، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الإسكوا، 2 ديسمبر، بيروت، 2004، ص 17-18.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

المبحث الثاني: العناصر المؤثرة على كفاءة الأداء والقدرة التنافسية بالموانئ العربية

في المدة الأخيرة شهد قطاع النقل البحري تقدما وتطورا سريعا شمل جميع الأنشطة المكونة لمنظومة النقل البحري وذلك لمواجهة متطلبات النمو في حجم التجارة الدولية وحتى تتماشى مع متطلبات الأجيال الحديثة من السفن الضخمة، ولقد شمل التطور البنية التحتية من حيث عمق المياه وعرض الأرصفة وطولها ووجود المساحات التخزينية، وسهولة اتصالها بالطرق البرية والسكك الحديدية، و أيضا البنية الفوقية من المعدات المستعملة، واستخدام التكنولوجيا الحديثة، ونظم المعلومات المتكاملة، والموارد البشرية المدربة، والمتخصصة ومنظومات حماية البيئة.

كما شمل هذا التطور نمط الإدارة والتي بدأت في التحول من نمط الإدارة الحكومية إلى نمط الإدارة المشتركة مع القطاع الخاص بأشكالها المختلفة.

ولقد أدى التطوير إلى تحقيق زيادة في الطاقة التخزينية و الاستيعابية السنوية للبضائع المتداولة في الحجم، وكذلك رفع كفاءة ومعدلات التداول وسرعة تفرغ وتخزين وتوزيع وإعادة الشحن من خلال التوسع الرأسي أو الأفقي مما أدى إلى إرتفاع أعداد السفن القادمة لهذه الموانئ وزيادة القدرة التنافسية لهذه الموانئ.

وتعتبر الزيادة السنوية لحجم البضائع المتداولة (التوسع الرأسي) هو البديل المفضل وذلك عن طريق استعمال العمالة المدربة والتكنولوجيا الحديثة وبرامج المعلومات المتكاملة ما بين جميع إدارات الميناء، والمعدات الحديثة بينما البديل الآخر الذي يستلزم إنشاء أرصفة جديدة وتعميق غاطس المياه بجوار الأرصفة ، وإعداد مساحات التخزين اللازمة وهو ما يسمى بالتوسع الأفقي الذي يتطلب استثمارات مالية ضخمة وفترة زمنية لتنفيذ لا تقل عن 3 سنوات.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

المطلب الأول: الأنماط الإدارية المختلفة المستخدمة في إدارة الموانئ:

في ظل التطورات الاقتصادية التي يشهدها العالم ظهرت أنماط مختلفة لإدارة الميناء ولكن حسب تجارب الموانئ تم رصد أربعة أنماط رئيسية لإدارة الموانئ وهي:

أولاً: الإدارة الكاملة للميناء **service port** :

تملك هيئة إدارة الميناء (هيئة حكومية) جميع الأصول الموجودة بهذا الميناء، وتقوم بإدارتها وتشغيلها بشكل كامل.

ثانياً: نظام الإدارة في الميناء المجهز **(the tool port system)** :

تمتلك الدولة البنية التحتية والفوقية لكنها تقوم بتأجير المعدات للقطاع الخاص.¹

ثالثاً: نظام الإدارة المالكة للميناء **(land lord system)** :

نظام الإدارة عن طريق حيازة الملكية هو أكثر نظم إدارة الموانئ إنتشاراً في العالم حيث يتم التعاقد ما بين (هيئة الميناء / الدولة) ومشغلي الميناء والمحطات بغرض توفير إدارة متخصصة ومتميزة تدير الميناء ومحطات الحاويات بالكفاءة اللازمة ويتميزون بالمرونة الإدارية لتحقيق معدلات عالية في التشغيل .

رابعاً: الموانئ المخصصة بالكامل:

أن البنية التحتية (أراضي الميناء) و البنية الفوقية (المعدات و التجهيزات) ملك للقطاع الخاص ولا يوجد أي تدخل حكومي في أسلوب الإدارة، ويكمن مهامها في:

- التخطيط والتطوير المستقبلي للميناء على ضوء نمو التجارة الخارجية للدولة وقدرة الميناء على استقطاب تداول البضائع بنظام تعقيب الشحن وكذلك مواكبة التطور التكنولوجي البحري العالمي.
- متابعة وتقييم أداء العاملين ومقدمي الخدمات في الميناء والتأكد من الالتزام ببنود التعاقد.
- إعداد الإحصائيات.
- متابعة التزام العاملين ومقدمي الخدمات لقوانين البيئة المحلية.
- وضع الخطط التسويقية للميناء ككل.
- متابعة التنظيمات والقواعد الدولية الصادرة عن المنظمات الدولية والمنظمة لأعمال الموانئ.

¹ د/ إيهاب النحراوي ، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية ، مرجع سبق ذكره ، ص 107

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- إعداد خطط الصيانة لمرافق الميناء.

المطلب الثاني: الخصخصة والأنشطة اللوجستية:

لقد حقق تطبيق نظام الخصخصة في إدارة الميناء و إدارة محطات الحاويات تطورا في إنتاجية الموانئ من جهة و من جهة أخرى في خفض تكلفة الخدمات، فالخصخصة لا تشمل فقط بيع الأصول بل تشمل أيضا خصخصة الإدارة وتحريرها من القواعد و اللوائح الصارمة، كما يسهم أيضا تواجد أنشطة لوجستية بالميناء في رفع كفاءة التداول وهذا ما أثبتته تجارب الموانئ العالمية.

أولا: الخصخصة

"إن مفهوم الخصخصة في الموانئ يعد وسيلة وليس غاية وأن الإتجاه نحو الخصخصة كان يستهدف في المقام الأول زيادة الإنتاجية للموانئ، ومن ملامح تطبيق الخصخصة اعتماد هيئة الميناء على التمويل الذاتي وعدم الإعتماد على الدعم المالي للدولة".¹

ويعتبر نظام إدارة الميناء بنظام حيازة الملكية land lord أحد صور تطبيق مفهوم الخصخصة وهو الأكثر استخداما عالميا. ولقد أثبتت تجارب الموانئ العالمية أن التطور في إنتاجية الموانئ وفي خفض تكلفة الخدمات شهد طفرة كبيرة نتيجة تطبيق نظم الإعتماد على القطاع الخاص في إدارة الميناء ومحطات التداول المختلفة، وذلك لسرعة إتخاذ القرار وتبسيط الإجراءات والقواعد المتبعة واستخدام نظام تتبع البضائع المتداولة، ونظم المعلومات المتكاملة مما ساعد على سلامة التخطيط والتنفيذ والمتابعة والتصحيح في جميع مراحل العمل بالميناء فالخصخصة قد لا تكون بيعا للأصول وإنما خصخصة الإدارة وتحريرها من القواعد واللوائح الصارمة وتطبيقها بالموانئ العربية سوف يرفع من قدرتها التنافسية لذا يجب أن يتضمن برنامج الخصخصة دعم التنافس بداخل الميناء و التنافس مع الموانئ الأخرى داخل البلد.

فالهدف من الخصخصة هو كسر الإحتكار والحصول على الأنشطة المينائية من مصادر متعددة داخل الميناء وتطوير الخدمات بشكل مستمر لتحقيق مستوى خدمات أفضل في وقت أقل و بأقل تكلفة، ففي ظل نظام الخصخصة يتم دائما العمل على خفض التكاليف (ترشيد عدد العمال) توفير بنية فوقية وتحتية (للحد من الحوادث ومن الفاقد ومن التوقفات) وزيادة الإيرادات (إرتفاع معدلات تردد السفن على الميناء وحجم البضائع المتداولة ، استخدام التقنيات و المعدات الحديثة

¹ تقرير جامعة الدول العربية ، مرجع سبق ذكره ص 26

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

لتسهيل مرور البضائع داخل الميناء، واستعمال الربح في عمليات التطوير ولكن بعد القيام بدراسات إقتصادية للتأكد من عائدات المشروع.

ويتميز بسرعة الإستجابة للتحويلات ومتطلبات الزبائن بفعالية، وكذا "توفر الشفافية في أسلوب تحديد التكلفة و التعريفات من شأنه إعطاء الثقة للعملاء في أن التسعير يحدد بناء على معطيات السوق وطبقا للتكلفة الحقيقية وتوفير المنافسة التي تعمل على خفض التكلفة و التعريفات بهدف جذب الخطوط الملاحية وبالتالي زيادة إنتاجية الميناء".¹

إن انعدام الكفاءة بالموانئ العربية نتج عن الافتقار إلى الضغط التنافسي، فمن الضروري توفير كيانات تنافسية بالموانئ العربية لتحسين قدرتها التنافسية في الشرق الأوسط و البحر المتوسط.

- تجربة سلطنة عمان في خصخصة البحرية :

تحالفت الحكومة العمانية مع اثنين من عمالقة الشحن البحري في العالم هم Sealand/MaerSk اللذان يمتلكان نسبة 30% من رأس المال وبنسبة 15% لكل منهما وتبلغ نسبة الحكومة العمانية 20% في رأس المال و يملك القطاع الخاص و قطاع التأمينات و القطاع العماني نسبة 50 % من رأس المال المستخدم في أثناء وتشغيل ميناء الرسيوت مما أدى إلى تحويل حركة السفن و الحاويات المتداولة من موانئ دبي فلقد خسرت هيئة موانئ دبي حوالي 25% - 30% من حركة الحاويات برسم إعادة الشحن نتيجة تحالف ميناء الرسيوت بعمان مع هذين العملاقين في القطاع البحري. كما لوحظ أن عدد السفن في ميناء الرسيوت في تزايد مستمر منذ تاريخ افتتاح محطة الحاويات بالميناء و تزايد حجم تداول الحاويات.

ثانيا: أهمية اللوجستيك

1 - بالنسبة للدول :

"في الفترة الأخيرة أصبحت تكاليف (اللوجستيك) تقاس إلى إجمالي الناتج القومي وكلما انخفضت تكاليف (اللوجستيك) من حيث النقل والتخزين بالمقارنة مع الناتج القومي كلما ازدهرت صادرات هذه الدول حيث بلغت في عام 1981 حوالي 14.7%، وفي نهاية التسعينات وصل إلى 10% من إجمالي الناتج القومي"².

¹ المرجع السابق ، ص39

² تقرير جامعة الدول العربية ، مرجع سبق ذكره ص 26

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

2- بالنسبة لمنظمات الأعمال:

ان تطبيق Just In Time في صناعة النقل البحري أدى إلى رفع كفاءة وإنتاجية جميع أنشطة الميناء وأصبحت الموانئ التي تطبق مبدأ Just In Time تتميز بالمرونة وبخفض حجم المخزون مما أدى إلى زيادة الربحية.

المطلب الثالث: الإدارة الآلية المتكاملة للميناء:

إن التطور العالمي في إدارة الموانئ والاعتماد على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في جميع أنشطة الموانئ وتبادل المعلومات ما بين شركات الشحن وإدارة الميناء أدى إلى سهولة أنسياب حركة البضائع ودقة العمل ووجود المعلومات اللازمة لسرعة إتخاذ القرار .

ولتحسين أداة الميناء وزيادة قدرته التنافسية فيجب أن يتصف نظام الإدارة الآلية ب :

- تواجد نظام للمعلومات مبني على Real Time System .

-يسمح بتتبع حركة الحاويات و السفن و الارصفة و الساحات.

- يعمل على تقديم خدمات كاملة للعملاء مثل الاستفسار أو الحجز أو الدفع الإلكتروني .

- "أن يقدم النظام خدمات للعملاء من خلال الانترنت مثل الاستفسار والحجز والسداد الإلكتروني.

- أن يتميز النظام بالقدرة على تبادل الرسائل الكترونيا (EDI) مع الجهات الخارجية والخطوط والوكلاء والملاحين"¹.

أولا : أهمية تطبيقها بالميناء :

ان أسلوب الإدارة الحديثة يعتمد على نظام الإدارة الكترونية المتكامل اللازم للتخطيط، والتنظيم، والمتابعة والتصحيح وتكمن أهمية هذه النظم في :

- خروج البضاعة من الميناء مباشرة بعد انهاء اجراءاتها.

- الدفع الإلكتروني للفواتير من خلال الانترنت.

- ارسال رسائل الكترونية أو رسائل SMS الى صاحب البضاعة لاشعاره بكل خطوات البضاعة في الميناء.

¹ المرجع السابق، ص 65.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- متابعة حركة البضائع العامة و الحاويات لتقليل وقت بقائها على الارصفة و الساحات و ذلك للاستغلال الاقصى للارصفة.

- التحكم في بوابات الميناء بحيث يسمح بدخول السيارات للميناء التي لها حق التفريغ والتحميل.
- إصدار فواتير رسم الانتظار آليا عن طريق ربط البوابات بنظام المعلومات الآلي .

ثانيا : مكونات نظام الإدارة بالموانئ :

1- البنية التحتية :

وتشمل المنشآت والبوابات الإلكترونية وبنية التوصيلات التحتية:

أ- المنشآت: وتحتوي على مبنى الإدارة الإلكترونية يتوفر فيه مركز معلومات متكامل ومركز للتحكم والمراقبة وجميع الأجهزة ، ومبنى للخدمات اللوجستية و به الاستعلامات وخدمة العملاء ومباني مجهزة بالحاسبات لمراقبة الصادرات، والجمارك والمستودعات وأخيرا أبراج الإتصالات للشبكة اللاسلكية لنقل البيانات الخاصة بالأرصفة والساحات إلى النظام الإلكتروني .

ب- البوابات الإلكترونية: تحتوي على الكاميرات من أجل المراقبة والتحكم .

ت- بنية التوصيلات التحتية: "وتشمل الحفر والإعداد لمدا شبكة ألياف ضوئية وعمل غرف تفتيش على مسافات مناسبة لصيانة الشبكة، وإنشاء محطات توليد احتياطية لضمان استمرارية عمل النظام دون توقف 24 ساعة سبعة أيام في الأسبوع"¹.

2- البنية المعلوماتية:

وتتضمن:

أ- الأجهزة والبرامج الأساسية :

تربط البرمجيات جميع الكيانات العاملة بالميناء بنظام إدارة آلية متكامل، وتضم جميع شبكات الإتصالات والأجهزة والحسابات الشخصية .

ب- نظام الإدارة الإلكترونية المتكامل :

تقوم الإدارة الإلكترونية بميكنة كل نشاطات الميناء التي تضم نظام حركة السفن كمرقبة السفن منذ دخولها إلى غاية خروجها، ونظام خاص بحركة البضائع منذ دخولها لغاية خروجها من الميناء، ونظام الإيرادات لاحتساب الفواتير آليا، ومنظومة التحكم في البوابات والشاحنات، وميكنة نشاطات

¹ المرجع السابق، ص 67-68.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

الجهات الخارجية. مجتمع الميناء والربط مع نظام الميناء كهيئة الرقابة على الصادرات والواردات والبنوك والجمارك.¹

ثالثا : دور العنصر البشري في تحقيق الإدارة الآلية الفعالة:

وجود العمالة المؤهلة والمتخصصة من العوامل الأساسية في نجاح أي مشروع، ويعتمد أي مشروع لتطبيق برامج المعلومات المتكامل على فريق متخصص لتحديد الوظائف اللازم تواجدها وهيكل المعلومات المراد الإحتفاظ بها وتبادلها لتحقيق الأهداف الواجب تحقيقها من تلك البرامج المعلوماتية التي يراد استعمالها.

ويعتمد أيضا على فريق متخصص لضمان التطبيق الصحيح لهذه البرامج والإشراف على جميع مراحل التنفيذ وأعداد البيانات المختلفة وضمان صحة إدخال البرامج الحديثة المراد استخدامها. وتعريف العاملين من كل المستويات بالمعلومات الواجب إدخالها وطريقة استخدام النظام المعلوماتي كل فرد حسب مسؤوليته والواجبات اللازم تنفيذها لضمان سلامة المعلومات وضمان النتائج المترتبة على هذه الواجبات وكيفية التعامل مع النظام المعلوماتي الجديد وأسلوب اكتشاف ومعالجة الأخطاء المترتبة عن سوء الاستخدام.

المطلب الرابع: البنية التحتية الأساسية ومعدات تداول البضائع المختلفة

تعد البنية التحتية الأساسية الركيزة اللازمة لتنفيذ مشروعات التطوير والتوسع الرأسي للميناء لأن استخدام الأوناش الحديثة بالأرصفة والساحات يتطلب معدلات تحميل عالية لأرصفة الأرصفة والساحات،" كما أن توفر شبكات طرق جيدة داخل الميناء يحقق قدر عال من انسيابية الحركة للمعدات والشحنات وتلعب دور كبير في تحقيق أعلى معدلات للتداول داخل الميناء، وكذا توفر شبكات حديثة للمرافق بأنواعها أمر حتمي لتنفيذ منظومات المعلومات والاتصالات بشكل جيد"². كما تعتبر معدات تداول البضائع من العناصر المؤثرة على كفاءة الأداء بالميناء ومن ثم على القدرة التنافسية للميناء، وتنعكس كفاءة المعدات المستخدمة في عمليات الشحن والتفريغ على زمن مكوث السفن في الميناء، وبالتالي على هيكل التكاليف التشغيلية لها. وتختلف معدات تداول الحاويات باختلاف منطقة التشغيل.

¹ المرجع السابق، ص 70-71.

² د. عبد القادر فتحي لاشبين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

أولاً: محطات الحاويات

1- معدات الرصيف:

تعد أوناش الرصيف ship- to shore gantry cranes بمثابة المعدات الأساسية التي تستخدم حالياً للقيام بعمليات شحن وتفريغ الحاويات من / إلى سفن الحاويات، وارتبط تطورها بتطور أجيال سفن الحاويات لأن كل جيل له خصائص وأبعاد معينة. فأوناش الجيل الأول هي الأصغر حجماً والأقل سرعة، أما أوناش الجيل الثالث التي تعرف أوناش الرصيف طراز "بناماكس" panamax، والجيل الرابع يطلق عليها طراز poste panamax، وأوناش الجيل الخامس يطلق عليها super-poste panamax، أما أوناش الجيل السادس يطلق عليها Mega crane، ونظراً للدور الحيوي الذي تلعبه أوناش الرصيف في تحديد سعة التداول السنوية للمحطة، وكذلك الأثر المباشر على الإنتاجية فإن هناك محاولات مستمرة لرفع كفاءة الأنظمة المستخدمة في أوناش وفي نفس الوقت عدد العمالة لعملية التشغيل وأبرز التطورات في هذا المجال نظام الونش مزدوج الحركة Double trolley crane ونظام الونش ثلاثي الحركة Three Trolley crane¹.

2- معدات النقل من /إلى الرصيف:

هذه المرحلة هي حلقة الوصل بين منطقة التشغيل على الرصيف ومنطقة التشغيل ساحات التستيف، وتشمل نظام الشاسيهات Chassis system الذي يستخدم وحدات من المقطورات لتحميل وتخزين الحاويات عليها، وشاحنات الشوكة الرافعة Fork lift truck ويعتمد هذا النظام على شاحنات الشوكة، ونظام Reach stacher يقوم بتداول الحاوية باستخدام ذراع للرفع وإطار مناولة Spreader، وكذا نظام الناقلات السرجية Straddle carriers يكون هذا النظام عندما تكون المسافة بين الأرصفة والساحات بعيدة.

3-معدات ساحات التستيف:

يكون عملها محدود داخل ساحات تستيف الحاويات وهي الأوناش العملاقة على عجل rubber tyred Gantri Cranes (RTG)، والأوناش العملاقة على قضبان Rail mounted (RMG) Gantry cranes.

¹ تقرير جامعة الدول العربية، الجزء الثاني، مرجع سبق ذكره، ص 165-172.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

ثانيا : معدات تداول بضائع الصب الجاف :

في السنوات الأخيرة الماضية زادت أهمية النقل عن طريق الحاويات ولكن طرق النقل الأخرى لا تزال موجودة ومستخدمة ومنها عملية نقل البضائع الصب الجاف وذلك باستخدام السفن الخاصة بالصب الجاف المتخصصة في نقل البضائع كالحديد والحبوب والفحم والألومونيوم وتختلف المعدات المستخدمة حسب المحطة إذا كانت محطة استيراد أو تصدير فهذه الأخيرة تستخدم عربات السكك الحديدية والشاحنات ومعدات التخزين والسيور الناقلة (Converyor Belts) والمعدات المتخصصة لشحن السفن مثل Loader مثبت على ونش جسري و Radial Loader الشاحن المتحرك، وبالنسبة لمحطة الاستيراد فهناك معدات تفريغ السفينة ship un loading equipment ، كإستخدام تفريغ الهواء Pneumatic System "خاصة بالحبوب والاسمنت وبودرة الفحم لأنها ذات طبيعة ترابية وغير متماسكة وهي معدات الشفط والطرذ، السيور الناقلة الرأسية Vertical conveyors وتضم نوعين من المعدات نظام chain conveyer unloader ونظام Vertical screw conveyer".¹

المطلب الخامس: التنافسية بين الموانئ المحلية والموانئ الإقليمية

لم تعد الموانئ الحديثة مجرد نقطة تلاقي وسائل النقل البحري مع البري لنقل البضائع، بل أصبحت حلقة في سلسلة متكاملة للنقل، وأصبحت الموانئ تعمل في سوق تنافسية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة اعتمادا على القدرة التنافسية، وهناك مجموعة من المقومات الخارجية والداخلية المؤثرة في القدرة التنافسية للميناء فالخارجية تتضمن الموقع الجغرافي والعوامل السياسية كالأستقرار السياسي والعلاقات السياسية الإقليمية والدولية والمقومات الإقتصادية كالعلاقات الإقتصادية، والإقليمية، والدولية ومتغيرات الإقتصاد الوطني أما المقومات الداخلية فتتنقسم إلى المقومات المادية والمقومات التشغيلية، فالمادية (تشمل البنية الأساسية كعمق المياه أمام الأرصفة والممرات الملاحية، والبنية الفوقية كمعدات التداول والمناولة ونظم الإدارة الإلكترونية ثم يضاف إليها الإستثمار)، أما المقومات التشغيلية فتتضمن العوامل التشغيلية (إنتاجية الميناء، نظام تسعير الخدمات)، العوامل الإدارية (نمط الإدارة، التسويق، العمال) ، وأخيرا العوامل النوعية (الخدمات اللوجستية وخدمات القيمة المضافة).

¹ تقرير جامعة الدول العربية، الجزء الثاني، مرجع سبق ذكره، ص 192-196.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

"تعد الموانئ العربية عنصرا رئيسيا في سوق النقل البحري وذلك لتمييزها بالموقع الجغرافي ومعدل زيارات السفن وقدرتها على تداول وتخزين البضائع. ويتكون سوق الموانئ من نوعين من التدفقات التجارية البحرية وهما الحركة التجارية المحلية للميناء، وحركة البضائع بإعادة الشحن أو الترانزيت"¹.

أولا : تنافس الموانئ محليا :

يعتمد هذا النوع من التنافس على عدة عوامل هي:

- مطابقة المواصفات البحرية للميناء للمعايير الدولية.
- القدرة الاستيعابية للميناء ووجود المناطق المخصصة لإعادة الشحن.
- ارتباط هذه الموانئ بشبكات النقل البري المختلفة والمناسبة لجذب البضائع ونقلها من ميناء إلى ميناء آخر
- قرب الموانئ من أماكن الاستهلاك.

ثانيا : التنافس الإقليمي :

ان التنافس الإقليمي لجذب السفن إلى الموانئ بغرض تداول البضائع بنظام إعادة الشحن أو الترانزيت يعتمد على:

- وجود الموانئ بالقرب من خطوط التجارة البحرية العالمية.
- مطابقة الموانئ لمواصفات السفن من حيث العمق وطول الأرصفة وغيرها من المواصفات الفنية.
- وجود المعدات والعمالة المدربة على تفريغ وإعادة شحن السفن بمعدلات عالية تنافسية .
- وجود التحالفات والتكتلات الإقتصادية مع شركات الشحن البحري العملاقة يؤدي إلى ازدهار حركة السفن المترددة بهذه الموانئ.
- تطبيق الأسعار التنافسية لجذب السفن لاستخدام هذه الموانئ كموانئ محورية في الطرق البحرية.
- ارتباط هذه الموانئ بمنظومة متكاملة وملائمة من الطرق البرية والسكك الحديدية والنهرية لنقل البضائع إلى جهات أخرى.
- وجود الأنظمة المعلوماتية المتكاملة التي تساعد على تتبع البضائع و حركة الحاويات.

¹ د. عبد القادر فتحي لاشين وفريق من خبراء المنظمة، النقل العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية، مرجع سبق ذكره، ص 416.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

رابعاً: تفعيل التنافس في الموانئ العربية

- "ضرورة التنافس بداخل الميناء الواحد لأن الضغط السوقي الناتج من التنافس بداخل الميناء الواحد يؤدي إلى خلق حوافز اقتصادية لبناء كيانات تشغيلية تعمل بكفاءة ويمنع تحديد أسعار احتكارية"¹.
- إن التنافس في تقديم الخدمات البحرية داخل الميناء الواحد يؤدي إلى خفض تكاليفها وارتفاع كفاءتها، لذا يجب خصخصة الخدمات البحرية لتحقيق التنافس.
- مكافحة الاحتكارات الغير مشروعة من خلال وضع التشريعات الصارمة، وحماية عملية التنافس منها.

- على هيئة الميناء توفير كيانات سوقية.

- يجب توسع نطاق تداول البضائع بإعادة الشحن المحلية لتعويض الفاقد المحتمل في حجم تداول البضائع بإعادة الشحن وربط الموانئ بالظهير بواسطة وسائل النقل البري و السكك الحديدية و تطوير الخدمات اللوجستية.

- يجب على هيئة الميناء تطبيق المفاهيم الحديثة التي تتضمن توفير خدمات القيمة المضافة و إنشاء الموانئ و المناطق الحرة، ورش الإصلاح و الصيانة، تبسيط الإجراءات الجمركية، تدريب العمال.
- المطلب السادس: تنمية الموارد البشرية ومنظومة البيئة والأمن والسلامة البحرية في الموانئ العربية:**

أولاً: تنمية الموارد البشرية:

- "يعد العنصر البشري حجر الأساس في تنفيذ أي تطور مستهدف بالموانئ العربية ومن أهم العناصر المؤثرة والمتحركة في رفع كفاءة التداول والعمل داخل الميناء سواء كانوا عاملين على المعدات أو الأجهزة الالكترونية أو العاملين بالإدارة العليا. ولذلك فإن العنصر البشري المؤهل والمدرب هو الضمان الرئيسي لتحقيق أكبر قدر من الكفاءة والجودة"².
- فاستخدام العمال المؤهلين والمدربين على استخدام المعدات الحديثة يرفع من كفاءة الإنتاج ويقلل الإصابات والحوادث والإضرار المترتبة على عدم المعرفة أو سوء الأداء.

¹ المرجع السابق، ص 417-420.

² المرجع السابق، ص 409

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

ولكي تنجح إدارة الميناء في تحقيق معدلات عمل عالية في جميع الإدارات الموجودة بالميناء، تعتمد على التدريب المتواصل للعاملين بهدف تنمية مهارات وكفاءة العاملين في استخدام المعدات وتدريبهم على سلوك إجراءات الأمن والأمان لتقليل الحوادث والإصابات الناتجة عن العمل، ولنقل المعرفة الفنية والإدارية واكتساب الخبرة.

والهدف من التدريب هو منح الفرصة للعاملين لاكتساب خبرات جديدة في مجال عملهم لزيادة قدرتهم الإنتاجية وتعليم العمال على الاستعمال الصحيح للمعدات وكيفية صيانة هذه المعدات بصفة منتظمة. ويتبع التدريب في معظم الدول العربية للإدارة العامة للميناء أو تابع لهيئة الموانئ المسؤولة على هذه الموانئ ويوجد بالوطن العربي مراكز نشطة للتدريب ومدارس ومعاهد لتعليم وتأهيل الكوادر المتوسطة والدنيا العاملة بهذه الموانئ. كما يوجد الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بمصر التي تخدم جميع الدول العربية والتي تعد الكوادر العليا المتخصصة اللازمة للعمل في قطاع الأساطيل البحرية العربية، وتوفر الأكاديمية العربية برامج دراسية للمستوى المتوسط والمستوى العالي باللغة العربية واللغة الإنجليزية.

توجد معاهد ومراكز لتدريب العمالة في القطاع البحري بمعظم الدول العربية: كالمؤسسة العامة للموانئ ومؤسسة الموانئ بالسعودية ومؤسسة الموانئ الأردنية، وبور تسودان، وميناء زايد "إدارة واستثمار مرفأ بيروت، مرفأ اللاذقية، مؤسسة خدمات الموانئ (سلطنة عمان)، مكتب استغلال الموانئ (المغرب)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (مصر)، ميناء الجزائر ووزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ (تونس)، ماعدا مرفأ طرابلس بجمهورية لبنان وميناء الفجيرة بدولة الإمارات"¹.

وتتوافر البرامج التدريبية حسب مجال العمل أو النشاط داخل الميناء كبرامج تدريب العمال على أعمال التشغيل بالميناء كالتفريغ والشحن واستخدام المعدات في محطات الحاويات.

— ويوجد البرامج التدريبية الخاصة بالعمالة البحرية (أعمال الرباط) في معظم الدول العربية ماعدا سلطنة عمان ولبنان.

— ويوجد برامج تدريبية خاصة بأعمال الإدارة في تشغيل الموانئ أي أفراد الإدارة الوسطى وهي متوفرة في معظم الدول العربية ماعدا سلطنة عمان والجزائر.

¹ تقرير جامعة الدول العربية، الجزء الأول، مرجع سبق ذكره، ص 128.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

— ويوجد أيضا برامج تدريب العمالة على الأعمال المالية والمحاسبية بشكل منتظم في كل من السودان، سوريا، مصر.

— ويوجد برامج تدريب على استعمال البرامج الخاصة بالعمل في الموانئ العربية عن طريق الكمبيوتر (الحاسب الآلي).

— وكذلك يوجد برامج للتدريب على استخدام المعدات والإجراءات الخاصة بالسلامة الشخصية وأمن الموانئ.

— "البرامج التأهيلية: لإعداد العمالة البحرية العاملة على ظهر السفن أو أعلى ظهر الوحدات والعائمات الصغيرة داخل الميناء طبقا للمعاهدات الدولية وهي متوفرة بنسبة 60% بالمراكز والمعاهد التدريبية المشاركة بالإتحاد العربي للموانئ البحرية"¹.

وبالنسبة للغة نجد اشتراك كافة مراكز التدريب في استخدام اللغة العربية، وإن كانت أعلى نسبة تقع بميناء الملك عبد العزيز بالسعودية حيث بلغت 100%، وقل نسبة بالمعهد البحري العالي بالجزائر بنسبة 10%. وثاني أعلى نسبة استخدام للغة الانجليزية، أما اللغة الفرنسية فتستخدم بكثافة في موانئ لبنان، الجزائر، المغرب.

يجب توحيد البرامج التدريبية باللغة العربية لتدعيم فرصة تبادل الخبرات والدورات والبرامج وإيجاد آلية لترجمة بعض البرامج الدولية إلى اللغة العربية لتحقيق الاستفادة المثلى لكافة معاهد ومراكز التدريب بالموانئ البحرية العربية.

ثانيا: منظومة البيئة والأمن والسلامة البحرية

1- منظومة البيئة:

إن إدارة منظومة البيئة أصبحت جزء لا يتجزأ من التنظيم الحديث لإدارة الموانئ، وتتصف سياستها بأهدافها الواقعية.

وتعتبر المراجعة والمراقبة من أهم الآليات التي تتحكم في تحقيق الأهداف، وتتميز بالمرونة حسب الطبيعة الجغرافية، والمستوى الثقافي البيئي، والإستراتيجية العامة لهيئة الميناء فإن المحافظة على البيئة أصبحت من الأولويات وتتطلب من إدارة الميناء إلى جانب شرطة أمن الموانئ والحدود البحرية، التفتيش المستمر لاكتشاف ومعاينة المخالفين للقوانين المتعلقة بالبيئة.

¹ المرجع السابق، ص 144.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

"وإن توفر مستوى بيئي جيد داخل الميناء ينعكس على سمعة الميناء وهيئة الميناء ويدعم المركز التنافسي للميناء ويؤثر في زيادة معدلات التداول داخل الميناء"¹.

إن الإدارة البيئية ليست عبءًا ماليًا دون عائد إذ يوجد ارتباط قوي ووثيق بين الممارسات الحالية الخاصة بجودة البيئة في مجال الأعمال والأنشطة البحرية و المرتبطة بعمليات الموانئ و التطور الاقتصادي .

فالموانئ التي تتوضع بها إجراءات حماية البيئة تعاني من تدهور في قدرتها التنافسية

أ- نظام الإدارة البيئية:

"يقصد بنظام الإدارة البيئية منهج نظامي مصمم للتأكد من التقييم والفهم والتحكم في التأثيرات البيئية الناجمة عن سياسات وبرامج التشغيل ومشاريع تطوير الموانئ وكذلك العمليات التشغيلية المرتبطة بها بهدف خفض التأثيرات الضارة على البيئة إلى الحد الأدنى الممكن"².
فمن الضروري فهم المتطلبات القانونية و التنظيمية التي تنطبق على الميناء عند وضع نظام الإدارة البيئية كتحديد أنشطة و العمليات التي تولد نفايات .

فالإدارة البيئية اليوم تقوم على أساس مستوى الإيزو 14001 من خلال تطبيق القواعد واللوائح الوطنية والدولية في مجال المحافظة على البيئة .

"كما يجب أن يتضمن نظام الإدارة البيئية أنشطة وعمليات الميناء للتأكد من الالتزام بالمتطلبات القانونية والتنظيمية عند أداء تلك الأنشطة والعمليات أو عند تعديل تلك المتطلبات، إن تنفيذ نظام الإدارة البيئية يتطلب من الهيئة تنفيذ ما يلي"³

- وضع سياسة بيئية و إبلاغ جميع العاملين للالتزام بتنفيذها.
- تحديد إجراءات لتنفيذ وتحليل القوانين والقواعد البيئية.
- وضع برامج إدارية لتحقيق أهداف السياسة البيئية.
- تدريب الموظفين وإبلاغهم بمتطلبات نظام الإدارة البيئية ذات الصلة بمسؤولياتهم.
- وضع وتنفيذ إجراء لتقييم الالتزام بمتطلبات نظام الإدارة البيئية بصفة دورية.

¹ المرجع السابق، ص 86-87.

² المرجع نفسه، ص 89.

³ المرجع السابق، ص 94.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- ويجب عقد برامج تدريبية لدعم فهم الجهود التي تبذلها الهيئة لتنفيذ نظام الإدارة البيئية، وأن تعد الهيئة برنامجاً تدريبياً لموظفيها عن السياسة البيئية والعناصر الأخرى لنظام الإدارة البيئية.

ب- عوامل نجاح نظام الإدارة البيئية:

لضمان نجاح نظام الإدارة البيئية يجب الأخذ بعين الاعتبار خمس أسس رئيسية:

- التزام الإدارة العليا: "على الإدارة العليا تطبيق مبادئ نظام الإدارة البيئية، وعليها أن تخطر كل الموظفين بأهمية العناصر التالية: إعطاء البيئة أسبقية عليا بالنسبة للهيئة، إدماج الإدارة البيئية في كل أنشطة الهيئة، اعتبار المشاكل فرص لمنع تكرار حدوثها"¹.

- وجود نظام لمراقبة عمليات وإجراءات تنفيذ المحافظة على البيئة والمتابعة وإتخاذ الإجراءات التصحيحية في الوقت المناسب.

- توضيح وتبسيط الغرض من القوانين وإجراءات حماية البيئة وذلك عن طريق الدورات التدريبية وشرح المزايا من تطبيق تلك الإجراءات على البيئة والعاملين فيها. تحديد مسؤوليات العاملين في الميناء بالنسبة لحماية البيئة وتطبيق مبدأ العقاب على المخالفات على المسؤولين.

- أن يتميز نظام الإدارة البيئية بالمرونة .

- العمل على التوافق بين نظام الإدارة البيئية و ثقافة الهيئة.

- أن تكون الإدارة البيئية جزءاً من إدارة الميناء وأن تتعاون مع كل الأقسام الأخرى بداخل الميناء لتنفيذ برامج الحفاظ على الطاقة و المياه و التجديد والتنظيف و الإلتزام بقوانين الدولة .

- تعتبر الوحدة البيئية وحدة استشارية ورقابية بالهيكل التنظيمي للميناء نظراً لطبيعة الأنشطة التي تقوم بها.

ج- دور الإدارة البيئية :

- يجب وضع خطة عمل قصيرة الأجل وطويلة الأجل لتنفيذ مهام الإدارة البيئية:

خطة العمل قصيرة الأجل:

- إيقاف مصادر التلوث الأرضية غير القانونية بداخل الميناء كمصادر النفايات الصناعية والبتروولية خاصة الناتجة من شركات البترول والمواد البتروكيميائية.

¹ المرجع السابق، ص 102.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- التخلص من النفايات الناتجة عن تنظيف المنصات بعد نزول الركاب من السفن والمواد المتعفنة وحطام السفن.

- تنظيف الأحواض من الرسوبيات المتراكمة.

- وضع شركات متخصصة للقيام بأعمال التنظيف داخل الميناء.

- وجود برنامج مراقبة لتحديد وقياس مصادر التلوث المحتملة وأنواعها.

خطة العمل الطويلة الأجل:

- تطوير منظومة الإدارة البيئية من خلال تطبيق المعايير الدولية في حماية البيئة .

- توفير الدورات التدريبية للعاملين للإطلاع على أحدث وسائل مكافحة التلوث في العالم.

- توفير نظام لتفتيش السفن و الآلات بالميناء وإصدار التراخيص لها.

- مراقبة السفن عند وصولها، وأثناء تواجدها بالميناء، وبعد مغادرتها له لضمان إلتزام السفن بالقواعد الدولية والوطنية.

- إنشاء مركز للأبحاث لمعالجة وتطوير طرق مكافحة التلوث البيئي.

- التخلص من السفن الغارقة و المهجورة والرسوبيات في الأحواض.

- توفير المعدات اللازمة بالأرصدة لإستقبال ومعالجة مياه منها صهاريج البترول والصرف الصحي و النفايات الصلبة.

2 - توفير الأمن والسلامة البحرية :

إن السياسات الأمنية وما يتبعها من إجراءات قد شهدت تطورا وتشددا بعد احداث 11 سبتمبر 2001 في معظم الموانئ العالمية، "وعليه خضعت أعمال النقل البحري (السفينة، الميناء، الإجراءات) إلى التحليل الدقيق من المجتمع البحري الدولي متمثلة في المنظمة البحرية الدولية وعلى ضوء هذا التحليل أصدرت المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ والتي أصبحت سارية اعتباراً من 2004/07/01"¹ و لأن الأمن جزء لا يتجزأ من النشاط التجاري الدولي و يزداد النشاط التجاري و حركة السفن المترددة على ميناء ما بزيادة الأمن، وعليه أصبح تطبيق متطلبات المدونة امراً حتمياً فالأمن أصبح مشكلة عالمية تتطلب اهتماماً و حلولاً عالمية في مجال النقل البحري توفرها المنظمة البحرية الدولية.

¹ المرجع السابق، ص 123.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- و لتوفير الأمن بالموانئ و السفن يجب توفر اتصالات الأمن في جميع الأوقات، بصفة مستمرة و مراقبة و تنظيم الدخول الى الميناء و مراقبة البضائع و الأفراد.
- "تخضع السفن لنظام يتضمن إجراء المعاينة والتحقق وإصدار الشهادات والمراقبة للتأكد من أنها تنفذ إجراءات الأمن المطلوبة، المنصوص عليه في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام 1974م SOLAS Convention"¹

وتعمل المدونة على توفير وسائل تشغيل أجهزة الانذار عند حدوث تهديدات أو حوادث أمنية، وعلى جمع و تقييم المعلومات الخاصة بالتهديدات الأمنية، وتسمح بدخول السفن والموانئ إلا بترخيص و تمنع دخول ادوات اشعال الحرائق او المتفجرات و الاسلحة الى السفن و الموانئ.

أ- أمن السفينة:

- التأكد من اتباع السفن للاجراءات الأمنية و صحة المستندات الدالة على حمولتها.
- وجود المراقبة الأمنية في جميع مناطق الميناء و بالسفينة لضمان عدم وجود أشخاص غير مرخص لهم بالدخول لتجنب تعرض السفينة للخطر.
- مراقبة عمليات دخول و خروج الاشخاص من السفينة.
- مراقبة سطح السفينة.

ب- أمن الميناء:

- التأكد من تنفيذ كل الاجراءات الأمنية بالكامل بواسطة رجال الامن.
- التأكد من عدم السماح بدخول أشخاص غير مصرح لهم بدخول الميناء.
- مراقبة الأرصفة و المناطق التي ترسو بها السفينة.
- مراقبة عمليات التفريغ و الشحن و تواجد البضائع في الأماكن المخصصة لها.
- "مراقبة أعمال المداولة في مخازن السفينة.
- التأكد من أن الاتصالات المتعلقة بالأمن متاحة بسهولة"²

¹ المرجع السابق، ص 125.

² المرجع السابق، ص 128.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

المبحث الثالث : متطلبات تفعيل النقل متعدد الوسائط في الدول العربية وضرورة تطبيق إستراتيجية بحرية عربية:

"باعتبار أن قطاع النقل والمواصلات يمثل الركيزة الأساسية التي تقوم عليها الهياكل الإنتاجية، والتي تؤدي بدورها في نهاية الأمر الى تكامل الأسواق الإقليمية، فان متابعة محاولات تشكيل البنية المادية لهذا القطاع في مرحلة مبكرة تصبح ضرورة ملحة"¹.
إضافة إلى وجود التكتلات الاقتصادية العالمية واشتداد المنافسة يتطلب تفعيل وسائل النقل المختلفة لتكوين حلقة متكاملة في مجال نقل البضائع، ووضع إستراتيجية بحرية عربية لتخفيض تكلفة النقل وبالتالي دعم الميزة التنافسية للدول العربية.

المطلب الأول : متطلبات تفعيل النقل متعدد الوسائط في الدول العربية:

إن ربط شبكات النقل ببعضها وتسهيل تنقل الأشخاص والسلع وفقا لإجراءات موحدة ومبسطة تعمل على تطوير التجارة الخارجية ودعم الميزة التنافسية وتحقيق التنمية المستدامة، وتحقيق الاندماج والتكامل الإقتصادي بين الدول المتجاورة.

فتفعيل النقل متعدد الوسائط بكل أقسامه يعتبر من بين الرهانات الكبرى والضرورية لمواجهة التحديات التي تطرحها العولمة ودمج الأسواق واشتداد المنافسة.

"فالنقل متعدد الوسائط يضغط للدخول إلى الدول العربية بشدة ويزيد انتشار استخدامه بصورة متزايدة وفي نفس الوقت لم تستعد العديد من الدول العربية لاستقباله بما يحقق لها النتائج الاقتصادية بالنسبة لتجارها الداخلية والخارجية"² ولتفعيل هذا النظام في الدول العربية يجب توفر ما يلي:

أولا: على مستوى الدولة:

1- بالنسبة لقطاع النقل البري:

- وضع القوانين والتشريعات وفقا للمعايير الدولية في قطاع النقل البري.
- ربط الموانئ البحرية بمواقع الإنتاج بواسطة شبكات الطرق الرئيسية.

¹ د/عبد الهادي عبد القادر سويقي، قراءات في اقتصاديات الوطن العربي، الطبعة الثانية، القاهرة 2007، ص 131

² د. أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، مرجع سبق ذكره، ص 6.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- توفير وتجهيز أنظمة تشغيل محطات النقل المختلفة لكي تعمل كنظام متكامل و مزود بالمعدات المناسبة والمخازن المجهزة والمطابقة للمواصفات العالمية.

- توفير شاحنات نقل الحاويات بمواصفات قياسية.

"وجود نظم معلومات تغطي شبكات النقل وتوفير القدرة على الاتصال والمتابعة والرقابة.

- وجود محطات برية ومراكز توزيع وتجميع لتسهيل التدفق اللوجستي"¹.

2- بالنسبة لسكك الحديدية :

- تطوير السكك الحديدية لكي تكون جزءا لا يتجزأ من منظومة النقل الكامل في البلاد.

- إصلاح طرق السكك الحديدية.

- بناء شبكة خطوط السكك الحديدية لربط مناطق التصنيع الجديدة بالموانئ ومحطات تداول البضائع ومناطق التوزيع.

- ربط نظم المعلومات بالسكك الحديدية لتخطيط، وتنظيم، ومتابعة البضائع المنقولة، واتخاذ القرارات المناسبة

3- بالنسبة للنقل المائي الداخلي :

- شراء السفن النهرية المجهزة لحمل البضائع والحاويات.

- إعداد الأرصفة والمخازن بالموانئ النهرية.

تزويدها بالمساعدات الملاحية واللوائح الإرشادية.

4- بالنسبة للنقل البحري:

- "تحديث الموانئ البحرية وإنشاء محطات بضائع متخصصة عالية التجهيز كمراكز تميز وإشراف ودعم من الدولة وارتباطها بشبكات النقل المختلفة وتزويدها بأنظمة معلومات حديثة وهو ما توفره الكثير من الدول العربية وبمستويات عالية تضمن توفير سرعة دوران وإنتاجية عالية لوسائط النقل مع خفض تكلفتها"².

¹ محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة، مرجع سبق ذكره، ص 4.

² دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، تقرير جامعة الدول العربية، الأمانة العامة لقطاع الشؤون الاقتصادية، ص 152.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- العمل على مطابقة مواصفات الموانئ البحرية مع مواصفات السفن الحديثة من حيث العمق، والطول، والعرض، والمساحات التخزينية خلف جسم الرصيف، والمعدات المستخدمة في عمليات التفريغ والشحن والتخزين.
- ربط واستخدام شبكة المعلومات المتكاملة بجميع الإدارات بواسطة العاملين حسب المسؤوليات الموكلة إليهم وذلك لاتخاذ القرارات اللازمة وتتبع البضائع إلى غاية خروجها من بوابات الميناء.
- بناء الأحواض الجافة لصيانة السفن المختلفة.
- وضع دليل لكافة الأعمال والرسوم المفروضة عليها.
- التخطيط لإنشاء موانئ جافة بالقرب من الموانئ البحرية بغرض رفع الطاقة التخزينية للموانئ البحرية بعيدا عن أماكن التفريغ وإعادة الشحن المهيئة لخدمة السفن المترددة.
- السماح للعملاء بتتبع البضائع والحاويات التابعة لهم داخل شبكة المعلومات الموجودة بالميناء.
- وضع شبكة المعلومات بين الجمارك ومنظومة الميناء.
- تطبيق الكشف الإلكتروني على الحاويات إلى جانب المعاينة (التحقق من المنتج) لتأكد من صحة المستندات والفواتير المرافقة للحاوية.

5- بالنسبة للنقل الجوي:

- تحرير قطاع النقل الجوي لرفع قدرته التنافسية.
- "تحافظ معظم الدول العربية على شبكات متطورة من المطارات الجوية الحديثة ويوجد العديد منها محطات مجهزة لتداول التي تنقل جوا ويتم تبادلها مع وسائط النقل الأخرى سواء في بلاد المشرق أو المغرب العربي"¹.

6- بالنسبة للوجستيات:

- تعتبر اللوجستيات متممة و أساسية لتفعيل النقل المتعدد الوسائط وتسمح بتحقيق الأهداف التالية:
- تخفيض تكاليف النقل إلى أدنى مستوى.
- تخفيض مدة التخزين والنقل من مناطق التصنيع إلى المستهلك.
- التحكم في جميع وسائل النقل وإجراءات تنقل البضاعة من وسيلة نقل إلى أخرى في الوقت المحدد.

¹ عصام الدين علي بدوي، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول: دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، القاهرة، 2006، ص 9.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- تقديم خدمات للمنتج مثل التعبئة والتغليف لزيادة القيمة المضافة ودعم قدرته التنافسية وسهولة التسويق.
- تأمين المرونة في اختيار وسائل النقل.
- تحقيق أمن وسلامة نقل البضائع.
- تحديد المهن اللوجستية في قطاع النقل المتكامل لتنظيم وتحديد الأهداف المراد تحقيقها وتحديد المسؤوليات وتوزيع الأدوار بين القطاع العام والقطاع الخاص، والتنسيق بين الجهات الحكومية والإدارات المسؤولة، وإصدار التشريعات لحماية مستخدمي تلك الهياكل اللوجستية.
- "تطوير الكفاءات البشرية في مجال اللوجستيات وذلك بنشر الثقافة اللوجستية لدى كافة المتدخلين في عمليات النقل وتكوين الكفاءات بالاعتماد على العلاقات والاتصالات الدولية واختصاصات جديدة لدى معاهد التعليم العالي والتدريب المهني في مجال اللوجستية والنقل متعدد الوسائط"¹.
- إقامة هيكل وطني يشرف على اللوجستيات بين الوزارات والإدارات المعنية لضبط السياسات والإستراتيجيات ومتابعة تنفيذها وتحليل المعلومات لتطوير اللوجستيات.

ثانياً : على المستوى العربي:

- "تحقيق الربط والتواصل المنشود بين البلدان العربية بإنشاء شبكة موحدة للنقل والاتصالات متكامل فيها وسائل النقل المختلفة من برية وبحرية وجوية بحيث تشجع إحتياجات التدفق السلعي بين أرجاء الوطن العربي."²
- إتباع سياسات تكاملية لا تنافسية بين وسائل النقل المختلفة.
- توحيد المواصفات والمصطلحات والتبويبات والخرائط لضمان سهولة تنقل البضائع.
- الإهتمام بتطوير الوصلات البحرية والبرية بين الدول العربية.
- التعاون في الإستثمار ما بين الدول العربية وذلك عن طريق إصدار القوانين والتشريعات.
- الإهتمام بالبنية التحتية وتشجيع وتطوير خدمات النقل ما بين الدول العربية.
- إقامة بنية أساسية عربية للنقل تغطي جميع مناطق الإنتاج والتخزين والإستهلاك بالدول العربية.

¹ دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول) ، مرجع سبق ذكره، ص 145.

² د/ عبد الهادي عبد القادر سويفي ، قراءات في اقتصاديات الوطن العربي ، مرجع سبق ذكره ، ص 137

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- بناء موانئ من الجيل الحديث وتقديم خدمات ذات جودة عالية.
- توفير شبكة نقل سكك الحديدية ذات مواصفات تتناسب مع البضائع المنقولة، وربطها بأنماط النقل الأخرى كالموانئ، والطرق البرية ومناطق الخدمات اللوجستية.
- تلعب الموانئ الجافة دور كبير في الربط بين أنواع النقل وسهولة تدفق البضائع.
- "ولتفعيل النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية يجب أن تتضمن برامج تطوير الخدمات اللوجستية بالدول العربية تركيز مناطق لوجستية حدودية تستخدم بصفة مشتركة من قبل هياكل من البلدين المتجاورين وتخضع لقوانين وترتيبات وإجراءات موحدة"¹.
- تسهل إقامة مناطق الخدمات اللوجستية عند الحدود لعبور البضائع بين الدولتين.
- توفر اطار قانوني واضح ينظم هذا النمط من النقل و يحدد العلاقات بين الاطراف المتدخلة فيه.
- "تبسيط إجراءات النقل الدولي للبضائع وتوحيد الوثائق وشروط العبور والاتفاق بين الدول العربية على إجراءات جمركية خاصة بالبضائع التي تنقل في إطار عقد نقل متعدد الوسائط لمعالجة ظاهرة التضارب في التشريعات الجمركية التي تحد من حرية تدفق السلع عبر الحدود ووضع قواعد تتماشى مع القواعد العالمية القياسية في هذا الشأن ومنها معاهدة FAL وغيرها لضمان فعالية تشغيل المنظومة"².
- إقامة شركات متخصصة في الحاويات لتشجيع استعمالها لأنها تمكن من الانتقال من وسيلة إلى أخرى بكل سهولة دون تفريغ البضاعة وإعادة شحنها.
- توفير الخدمات المتصلة بالنقل متعدد الوسائط كتغليف البضائع، صيانة وإصلاح الحاويات.
- "عقد دورات تدريبية في المنطقة العربية في فروع ومجالات النقل والاتصالات كافة.
- تشجيع الجامعات العربية على إنشاء تخصص للنقل والاتصالات داخل كلياتها المعينة"³.
- مهما كانت وسيلة النقل أو مكان تواجدها، ومسؤولية متعهد النقل يجب توفير نظام تأمين للبضاعة.
- توفير مصادر تمويل عربية لتشجيع الاستثمار في البنية الأساسية للنقل ووسائل النقل.

¹ المرجع السابق، ص 177.

² محمد أحمد إبراهيم يوسف، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة، مرجع سبق ذكره، ص 8.

³ د/ عبد الهادي عبد القادر سويفي، قراءات في إقتصاديات الوطن العربي، مرجع سبق ذكره، ص 143

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- توفير هيكل في كل دولة عربية ينسق بين وسائل النقل.
- "استعمال تكنولوجيا الاتصال الحديثة ونظم النقل الذكية لتسهيل تفعيل النقل متعدد الوسائط حيث يعتمد نجاح النقل متعدد الوسائط في جزء كبير منه على الحصول اللحظي على المعلومات التي تهم البضاعة ومكان تواجدها وموقع وحدة الشحن ووسيلة النقل ومكان ووقت الانطلاق والوصول".¹
- الاهتمام بخدمات النقل الساحلي بين موانئ الدول العربية، والربط بينها من المغرب إلى سوريا ثم من قناة السويس إلى موانئ الخليج العربي ثم ربطها بمناطق الإنتاج والتجميع والاستهلاك بواسطة باقي أنماط وسائل النقل الأخرى .
- الربط ما بين أنواع النقل المختلفة والهياكل اللوجستية وإقامة محطات تجميع وتوزيع البضائع وتسهيل إجراءات الجمركية والأمنية والصحية وتبسيط إجراءات النقل الدولي لتسهيل تدفق السلع ووضع قواعد تتماشى مع مفهوم الوحدة الاقتصادية العربية.
- يجب وضع نظام لتداول الحاويات الفارغة ما بين الدول العربية.
- العمل على إقامة معهد عربي لتعليم المهن البحرية واللوجستية والنقل متعدد الوسائط وإقامة علاقات تعاونية وتكاملية بين المعاهد العربية للتعليم والتدريب، المتخصصة في النقل، "ويتضمن هذا التعاون إعداد البرامج وتبادل الخبرات والقيام بالبحوث والدراسات بصفة مشتركة وذلك لتوفير التعليم والتدريب الأساسي في مجال النقل متعدد الوسائط واللوجستيات وتنظيم حصص التدريب المستمر للعاملين بالمهن المعاونة وتأهيلهم حسب المستجدات التي يتطلبها التطور المتواصل في مجال النقل".²
- تشجيع الإستثمار بواسطة القطاع الخاص الوطني والأجنبي في قطاع النقل لتفعيل المنافسة.
- توفير الأمن عند تبادل البضائع على الحدود.
- وضع المعايير الأمنية الواجب إتباعها في عمليات تبادل البضائع على الحدود الدولية.
- تشجيع اندماج عدد من الناقلين في كل دولة لتكوين شركة نقل متعدد الوسائط بإمكانها تقديم خدمات نقل مندمجة من الباب إلى الباب.

¹ دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، مرجع سبق ذكره، ص 145.

² المرجع السابق، ص 183.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

المطلب الثاني : نحو إستراتيجية بحرية عربية:

إن الحاجة إلى إستراتيجية عربية موحدة ذات أهداف محددة ترمي إلى تفعيل السياسات العربية لخدمة المصلحة العامة للدول العربية وذلك عن طريق توزيع وتقسيم الإستثمارات لجعلها متكاملة لجذب التجارة العالمية وتصبح دول محورية لخدمة الدول الأخرى.

ونظرا لوجود إختلال واضح حاليا في الطاقات الكامنة الموجودة بالموانئ العربية وماله من تأثير سلبي على إقتصاديات الدول العربية ، فانه يجب تطوير الموانئ العربية من خلال استخدام الاستثمارات المشتركة لتطوير الموانئ العربية ورفع كفاءة أداؤها لدعم إقتصاديات الدول العربية. "وبالنسبة للأسطول البحري فإنه لا يمثل استجابة حقيقية لمتطلبات السيطرة على حركة التجارة الخارجية العربية بالنظر لضآلة حجمه لذا يجب اعتماد مشاريع بحرية عربية قطرية ومشاركة لزيادة حجم الأسطول البحري العربي ليتسنى له تحقيق وجود قوي منافس في المحافل البحرية الدولية"¹.

أولا : وضع إستراتيجية عربية للحد من آثار هيمنة الشركات متعددة الجنسية على قطاع النقل البحري:

- أن وجود إستراتيجية عربية موحدة يشجع على تعزيز التجارة ما بين الدول العربية، ونقلها على سفن عربية وذلك لخدمة إقتصاديات الدول العربية، وتبرز أهمية وجود إتحاد جمركي عربي، وسوق عربية مشتركة يتيح الفرصة والحرية لانتقال رؤوس الأموال العربية من بلد إلى بلد آخر، ويشجع على الإستثمار و تجنب شرط الدولة الأولى بالرعاية في إطار تطبيق اتفاق منظمة التجارة العالمية.

- إن استخدام شركات السفن العربية لخدمة التجارة العالمية والعربية خاصة، وتشجيع الشركات العربية على التحالف والإندماج لتكوين شركات ملاحية عربية عملاقة، يمكنها الصمود أمام منافسة الشركات المتعددة.

- وضع سياسة تشغيلية تحقق الإستخدام الأمثل للأسطول العربي كتنشيط الصادرات وتشجيع التشغيل المشترك.

- إن انشاء اتحاد عربي للشاحنين يتولى ويدافع عن مصالحهم وينسق مع إتحاد ملاك السفن في الإتفاقيات الدولية.

¹ سلمان داود سلمان، المواصلات البحرية في الوطن العربي، بحوث ومناقشات الندوة الفكرية (المواصلات في الوطن العربي)، مركز دراسات الوحدة العربية، بدون تاريخ نشر، ص 232-234.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- معاملة سفن الشركات العربية نفس معاملة سفن الملاحاة الوطنية لتشجيع وتقوية الاقتصاد العربي.
- تطوير قطاع النقل البحري العربي ليكون في طليعة التطور الدولي في مجال النقل البحري، وإدماج قطاع النقل البحري العربي مع قطاعات النقل الأخرى لكي يصبح قطاع متكامل ومتعدد الوسائل.
- "التنسيق بين الموانئ العربية لمنع المنافسة الضارة بينهم وتطويرها وتحديثها حتى تصبح موانئ لوجستية عالمية"¹.

ثانيا : بعض الإجراءات لمواجهة الآثار السلبية للأزمة المالية على قطاع النقل البحري العربي:

- ضرورة فتح أسواق جديدة لشركات الملاحاة العربية عن طريق دعم دور الغرف التجارية والملاحية، في وضع الاتفاقيات مع ممثلين و وكلاء الخطوط الملاحية لتشجيع استعمال السفن العربية.
- أهمية الدولة في تشجيع الصناعة المحلية وفتح الأسواق، والتعريف بالمنتجات المحلية في مختلف دول العالم، عن طريق إقامة المعارض الوطنية بالخارج.
- وجود إستراتيجية عربية لدعم المنتجات العربية الصنع وتسهيل إجراءات التصدير للمنتجات التامة الصنع و تسهيل استيراد مكونات المنتجات القابلة لإعادة التصدير لتشجيع وتطوير المنتجات العربية، كما تفعل دولا عربية كثيرة فعلى سبيل المثال (بالرغم من أن الدول الأوربية الغربية من أكبر الدول المصنعة للشوكولاتة فان هذه الدول تستورد الكاكاو لصناعة الشوكولاتة من الولايات المتحدة الأمريكية و تعيد تصديره كمنتج نهائي للولايات المتحدة الأمريكية، لكي تتفادى الإجراءات الصحية في الموانئ الأمريكية خلال عملية التصدير)، و تفتح سوقا أكبر في هذا البلد الغني وتتفادى الحصة المفروضة عليهم في التصدير.
- إن الحكومات العربية لها دورا مهما في تشجيع القطاع الخاص على الإستثمار وذلك بأخذ الدور الرئيسي في المشروعات الحيوية / الإقتصادية / الإستراتيجية الكبرى وخصوصا عندما يحجم القطاع الخاص في الاستثمار نتيجة ضخامة المبالغ المطلوب استثمارها في القطاع النقل خاصة.
- أهمية المراجعة المستمرة لأسعار النقل البحري، والنقل بالحاويات لتكون في المنافسة دائما.

¹ د. محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات متعددة الجنسيات على الأسطول البحري العالمي وآثاره على النقل البحري العربي، مرجع سبق ذكره، ص 43-44.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- أهمية تقديم خدمات النقل المتكاملة، وبأسعار منافسة ومطابقة للأسعار السائدة لكل خط بحري على حده وحسب الإتجاه من ميناء ما إلى ميناء آخر، وذلك لجذب التجارة الدولية لاستعمال السفن العربية.

- أن تسهيل الإجراءات الجمركية ووجود المناطق الحرة لتشجيع إعادة التصدير ضرورية لزيادة المراكز التنافسية للموانئ العربية وإعادة رؤوس الأموال العربية للإستثمار في الدول العربية، بالإضافة إلى تسهيل وتخفيض التعريفات الجمركية على المواد الداخلة في المنتج النهائي بغرض إعادة التصدير.

- أهمية تخفيض تكاليف الشحن لتخفيض أسعار خدماتها لزيادة ربحية الشركة و إمكانية تحقيق اسعار تنافسية في السوق البحري العالمي.

"ضرورة عمل مراجعة شاملة لجميع القطاعات التي تخدم السوق الملاحي بدءا من الخدمات المقدمة من جانب الموانئ كمقابل رسوم القطر والإرشاد وقيمة إيجار الساحات"¹.

ثالثا : إمكانية إقامة أسطول بحري عربي:

إن عدد السفن وحجمها وقدرتها على المساهمة في نقل البضائع المستوردة أو المصدرة في الدول العربية لا يتناسب أبدا مع حجم البضائع المصدرة أو المستوردة.

فتنقل الكثير من الصادرات النفطية بواسطة شركات نقل أجنبية، وتنقل الكثير من البضائع المتجهة إلى ومن الدول العربية بواسطة شركات أجنبية، وكذلك بالنسبة للغاز الطبيعي بالرغم من وجود بلدين عربيين من أكبر البلاد المصدرة للغاز هما الجزائر وقطر وكذلك بالنسبة لسفن الحاويات، "فالدول العربية تفتقر إلى وجود أساطيل نقل بسفن الحاويات تدعم حركة تجارتها الخارجية وتستفيد من الموقع الجغرافي المتميز للعديد من الموانئ العربية في تجارة إعادة الشحن بالحاويات باستثناء شركتي الملاحة العربية المتحدة والوطنية السعودية للنقل البحري"².

إن تطوير السفن العربية وزيادة قدرتها على نقل حجم أكبر من التجارة العالمية أصبح أمرا مهما لكي تلعب الدول العربية دورا في مجال النقل البحري، خصوصا أن وجود رؤوس الأموال العربية في البنوك الأوروبية والأمريكية يدعم اقتصادات تلك الدول.

¹[http:// www. Marinews. Net/ index. Php ? Vol= 178 & cat= 208 art= 2132.](http://www.Marinews.Net/index.php?Vol=178&cat=208art=2132)

² السيد إبراهيم طه، إقامة أسطول بحري عربي موحد، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) الأمم المتحدة، بيروت، 30 نوفمبر - 2 ديسمبر، ص 2.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

فاستثمار هذه الأموال على سبيل المثال في قطاع النقل البحري سوف يترتب عليه أرباح كثيرة لقطاع النقل البحري والموانئ والخدمات المرتبطة به و يؤدي إلى طفرة إقتصادية مهمة في العالم العربي.

- تشجيع التشريعات في العالم العربي للإستثمار في المجالات الإستراتيجية كمجال النقل البحري.
 - تشجيع قيام شركات متعددة الجنسيات العربية للملاحة والنقل البحري.
 - الإسراع في إزالة العقبات التي تؤخر إقامة إتحاد جمركي عربي.
 - معاملة قناة السويس للسفن العربية معاملة تفضيلية.
 - تمويل المصارف العربية للاستثمارات الضخمة وعلى سبيل المثال (شراء السفن الحديثة) وتأجير هذه السفن للشركات المتخصصة أو بيعها عن طريق الإيجار التملكي.
 - منح الموانئ العربية تخفيض لجميع خدمات الأسطول العربي.
- "تأسيس شركة تأمين تكون متخصصة في التأمين البحري لتوفير التغطيات التأمينية على السفن والآلات والبضائع المحمولة على متنها".¹
- ربط موانئ الدول العربية بخط ملاحي منتظم يبدأ من المغرب وينتهي في العراق مروراً بالموانئ الرئيسية في بعض الدول العربية على الشكل التالي: الدار البيضاء، ثم الجزائر، ثم تونس، ثم بنغازي، ثم الإسكندرية، ويتعامل مع بضائع اللاذقية وبيروت عن طريق سفن الروافد، ثم جدة ويتعامل مع بضائع العقبة وبورتسودان، الحديدية عن طريق سفن الروافد، ثم دبي ويتعامل مع بضائع عمان، أبوظبي، قطر، البحرين، الكويت عن طريق سفن الروافد ثم أم قصر في العراق.

رابعا: إنشاء هيئة عربية لتصنيف سفن الأسطول التجاري البحري العربي

من الضروري إنشاء هيئة عربية لتسجيل وتصنيف السفن العربية، ووضع القواعد والقيام بالدراسات لتطوير صناعة النقل البحري، وتقديم التوصيات للدول العربية لتطوير ذلك القطاع وتقديم أفضل الاختيارات للإستثمار.

- إن نجاح وسمعة الهيئة راجع لخبراء المعاينة ومهندس السفن وما يتمتعون به من درجة عالية من الخبرة والتخصص.

¹ المرجع السابق، ص 5.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

و تعتمد شركات التأمين على هيئات تسجيل وتصنيف السفن لتقديم رسوم التأمين السنوية، وذلك لقدرة هذه الهيئات على وضع تصور حقيقي لحالة السفن المراد التأمين عليها، "وهي تعتبر صاحبة المبادرة في تأسيس هيئات التصنيف البحري وهيئات تصنيف السفن الدور الكبير فيما يتعلق بالسلامة البحرية، إذ الكثير من الدول اعترفت بكفاءة وقدرة هذه الهيئات في تطبيق قواعد السلامة المطلوبة على المستوى العالمي أو المحلي"¹:

- ويترتب عن انشاء هيئة تصنيف وتسجيل السفن العربية الإستفادة من الخبرات والكفاءات العربية الموجودة لدى هيئات التصنيف العالمية.
- ومن المزايا المترتبة على وجود هيئة للتصنيف والتسجيل العربية : إنخفاض تكاليف التصنيف وتجديد شهادات صلاحية السفن للملاحة .
- فتح مجالات جديدة لتطوير وتحديث صناعة بناء السفن في الدول العربية .
- نقل الخبرة الأجنبية في مجال صناعة وتطوير وبناء وصيانة السفن للدول العربية .
- "تعزيز السيادة العربية من خلال الإشراف على بناء وإصلاح السفن العربية سواء بالترسانات المحلية أو الأجنبية"².

¹ د. أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري العربي على مشارف القرن الحادي والعشرين، الندوة الدولية التاسعة عشر للموانئ (الإستراتيجيات المؤثرة في تطوير الموانئ ومنظومة النقل)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 26-28 يناير 2003، ص 17.

² المرجع السابق، ص 18.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

المبحث الرابع : أهمية تطبيق التجارة الالكترونية على أنشطة النقل البحري.

ظهرت التجارة الإلكترونية من خلال شبكة الانترنت وعبر التبادل الإلكتروني للبيانات كبديل للمستندات الورقية حيث في ظل البيروقراطية تتزايد تكلفة النقل، وتتضاءل دقة مواعيد الاستلام والتسلم للبضائع، وإنخفاض هامش الربح، بينما التجارة الإلكترونية توفر إمكانيات هائلة لعرض السلع والخدمات دون أي حسابات لعنصري الزمن والمكان، فهي صورة من صور العولمة ووسيلة فعالة للوصول إلى أسواق العالم كلها في وقت واحد وبأقل النفقات حيث تساعد البائعين والمشتريين على تخطي حواجز المسافات والوصول إلى أسواق بعيدة ومتنوعة ومتعددة الأغراض والتعامل مع العملاء يتم على مدار الساعة.

ولقد أحدثت التجارة الالكترونية تغيرات هامة في أشكال التعامل في الأسواق وأساليب التسويق والتفاوض والاتصالات المباشرة بدلا من المستندات والأوراق المتبادلة، وكذا وسائل الدفع التقليدية بالإضافة إلى تجارة الخدمات خاصة في مجال النقل والتأمين.

وتتميز التجارة الالكترونية بأنها منظومة متكاملة يشارك فيها القطاع الخاص والقطاع الحكومي مثل الجمارك وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات وهيئات الموانئ وشركات التأمين والبنوك.

وتتطلب التجارة الالكترونية وجود شبكة اتصالات ووجود اتفاقات لتنظيم عمليات تبادل البيانات الكترونيا ومشاركة البنوك في نظام الدفع والتحويل النقدي من خلال شبكة الانترنت.

المطلب الأول: تعريف ومتطلبات التجارة الالكترونية:

أولا: تعريف التجارة الالكترونية

تتم التجارة الإلكترونية من خلال شبكة الانترنت باستخدام التقنيات الحديثة التي وفرتها ثورة المعلومات، وثورة الإتصالات عبر التبادل الإلكتروني للبيانات في المعاملات في محل المستندات الورقية. فهي تسمح بتخطي كل حواجز المسافات للوصول إلى جميع أسواق العالم في نفس الوقت والتعامل مع الزبائن على مدار الساعة.

لقد أدت ثورة الإتصالات والمعلومات إلى ظهور التجارة الالكترونية و بالذات مع ظهور شبكة الانترنت وانتشارها والتسهيلات التي قدمتها في مجال تبادل الرسائل والمعلومات فبدأ رجال

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

الأعمال والمتعاملون في الأسواق يستخدمون "نظام البريد الإلكتروني الذي يعتبر أحد أدوات الانترنت الأساسية كبديل فعال وسريع ورخيص لنظام التراسل التقليدي بالبريد والفاكس أو الاتصالات التليفونية، وفي وقت قصير أصبح البريد الإلكتروني من الأدوات المهمة في حياة أي رجل أعمال، أو مؤسسة، وأصبح يمثل بداية ممارسة التجارة على الانترنت".¹

فالتجارة الإلكترونية عبارة عن سوق إلكتروني تعرض فيه المنتجات والخدمات في صيغة إلكترونية أو رقمية بين البائع و مقدم الخدمات والوسيط ويتم الدفع بالنقود الإلكترونية E-Cash أو كروت الضمان credit card، وعليه فهي نظام متكامل للمعاملات التي تتم بواسطة التقنيات الحديثة.

"وتشمل الأعمال المصرفية وطرق الدفع الآلي والخدمات التأمينية والسياحية والنقل بكافة وسائله، بحيث يتم الوصول إلى مفهوم مجتمع الأعمال اللاورقي وتلعب التجارة الإلكترونية دورا هاما في أنشطة الوكالة الملاحية في اقتصاديات النقل البحري المعاصر، وهذا على أساس أن المعلومات والمستندات هي العصب الأساسي لأنشطة الوكالة الملاحية".²

ثانيا: المتطلبات الضرورية لتطبيق التجارة الإلكترونية:

إن نجاح التجارة الإلكترونية يعتمد على توفر مجموعة من المقومات وهي كالتالي :

- توفر شبكة اتصالات قوية وسريعة.
 - إيصال البائع والمشتري عن طريق الانترنت.
 - اشتراك البائع والمشتري في نظام بطاقات الائتمان.
 - أن يكون البنك طرف في التجارة الإلكترونية وقبوله بنظام الدفع والتحويل النقدي عبر الانترنت
- "وجود اتفاقات نموذجية خاصة بتنظيم وترشيد عمليات تبادل البيانات الكترونيا بين المتعاملين.

¹ د. فاروق ملش، التجارة الإلكترونية وأهم المشكلات القانونية التي تواجهها في مصر، المؤتمر البحري الدولي السادس (العولمة في صناعة النقل البحري وأثرها على الدول النامية، ماردكون 6، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 17-19 أكتوبر 1999، ص 1.

² أيمن قاسم أحمد الصبروتي، البنية الأساسية للتجارة الإلكترونية، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، القاهرة، 2009، ص 16.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- توافر وعي لدى العاملين والعملاء بنظم المدفوعات الالكترونية".¹
- القدرة على تأمين المعاملات التجارية والمالية ضد قرصنة شبكات المعلومات.
- تعديل القوانين التقليدية المبنية على التعامل بالمستندات الورقية، وتوفير بيئة تشريعية تساعد على ممارسة التجارة الإلكترونية.
- تسهيل تطبيق التجارة الإلكترونية من خلال توفير تشريع متكامل لتنظيم الجوانب المختلفة للتجارة الإلكترونية.
- "قيام الحكومات ببناء الثقة في مزايا التجارة الالكترونية، وتعميق الوعي بين رجال الأعمال بأهميتها بغرض تعميم استخدامها وتشجيع قطاعي الأعمال الصغيرة والمتوسطة في هذا الشأن".²

المطلب الثاني : مراحل تطبيق التجارة الالكترونية:

أولاً: مرحلة التأسيس Foundation Phase

- يتم فيها دراسة أسواق التجارة الإلكترونية المتعلقة بأنشطة النقل البحري وتقييم مدى استعداد الجهات العاملة في هذه الأنشطة لتطبيق التجارة الإلكترونية :
- وضع إستراتيجية لإنشاء كيان إقتصادي لإدارة الأعمال الإلكترونية وتحديد متطلبات البنية التحتية من حسابات وبرمجيات ووسائل اتصالات.
 - القيام بمقارنة إمكانيات العمالة المتاحة مع متطلبات التحويل والتدريب، والتعامل مع الإدارة الإلكترونية.
 - وضع دراسة جدوى إنشاء السوق الإلكتروني للأطراف العاملة في قطاع النقل البحري.
 - وضع الخدمات المتوقع توفيرها من خلال السوق الإلكتروني الخاصة بالأطراف العاملة في قطاع النقل البحري.
 - وضع منظومة لإدارة سلسلة الإمداد ومراقبة الحسابات الإلكترونية لدخول إلى قواعد بيانات السوق الإلكتروني للبحث والاستعلام عن المعلومات.

¹ د. يسري الجمل، الإدارة الالكترونية وتطبيقاتها في أنشطة النقل البحري مقترح إنشاء سوق الكتروني تعاوني مرن، مؤتمر ماردكون 8، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003، ص 6.

² منصور عبده مرشد صويلح الشعر، الإدارة الحديثة للموانئ ودورها في تعزيز القدرة التنافسية لموانئ دولة قطر، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2010، ص 91.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

"وضع خطة للإعلان والنشر عن السوق الإلكتروني على الصفحات المعلوماتية لتعريف الزبائن بإمكانيات السوق وتاريخ بدء نشاط السوق".¹

ثانيا: مرحلة الاستثمار **Exploitation phase** :

هي مرحلة تنفيذ المشروع لتحقيق أهداف ومصالح الجهات العاملة في قطاع النقل البحري لفتح أسواق جديدة والوصول إلى عملاء جدد لتعظيم الربحية وذلك من خلال الانترنت للوصول إلى أكبر عدد ممكن من الأشخاص، والإكسترنات Extranet لخدمة شركاء التجارة كالخطوط الملاحية، والانترانت Intranet لتوفير الاتصالات للعاملين داخل كل جهة.

ثالثا: مرحلة الإبداع والتجديد: **Innovation phase**

"يتم في هذه المرحلة إنشاء التجمع المناسب لسوق النقل البحري والإمكانات المتاحة بالسوق للمنافسة بين أعضاء التجمع وخبراء السوق الملاحية، بالإضافة إلى تحديد كيفية استخدام الانترنت كوسيلة اتصالات مؤمنة بين الشركاء وأسلوب للتعاون بين أعضاء التجمع لتبادل المعلومات وتنفيذ دراسات السوق التنافسية في مجال الأسواق الإلكترونية لهذا التجمع".²

رابعا: مرحلة توسيع نطاق الأعمال **Business Extension phase**:

ميكنة الأعمال من خلال إضافة أدوات خرائط تدفق الأعمال وإنشاء قواعد البيانات ووضع تطبيقات جديدة لكل نشاط ولكل نوع من أنواع التجارة على شبكة الانترنت لتطوير السوق الإلكتروني للجهات العاملة في مجال نقل البحري.

خامسا: مرحلة التحول الإستراتيجي **Strategic transformation phase**

يتم استخدام السوق الإلكتروني في تنفيذ أعمال شركات والموانئ والأنشطة الأخرى وذلك من خلال "توفير خدمات للعملاء وإصدار النشرات متعددة اللغات، وتحديد البنوك وشركات التأمين المعتمدة من السوق الإلكتروني وكذلك وضع ضوابط ومحددات الاشتراك في السوق الإلكتروني للعملاء وشركاء التجارة، وإصدار التقارير التحليلية والاقتصادية عن أعمال السوق الإلكتروني".³

¹ وحيد محمود أحمد شهاب، التجارة الإلكترونية وأثرها على تطوير صناعة النقل البحري، رسالة ماجستير، معهد النقل البحري واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص 92-93.

² د. يسرى الجمل، مرجع سبق ذكره، ص 10.

³ د. أيمن النحرواي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 233.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

المطلب الثالث : إنشاء سوق إلكتروني تعاوني للنقل البحري

إن توفير سوق إلكتروني مرن للنقل البحري يسمح بتكوين تسوق إلكتروني يعتمد على

الخدمات الإلكترونية ويشمل عناصر المحاكاة اللازمة لسوق النقل البحري الحقيقي.

إن المعايير الأمنية هي مجموعة من السياسات والمعايير العامة المتعلقة بالأمن، وهي مدخلا مهما

في نظام أي سوق إلكتروني، ويجب أن تتضمن هذه المعايير البيانات وأمن الأنظمة والوصول إلى

المعلومات، وعليه يجب وصف هذه المعايير في وثائق السياسة الأمنية في قطاع النقل البحري ومن

الضروري وجود أسلوب يسمح للمستخدمين التأكد من أية معلومات شخصية لا يتم تقديمها إلا من

خلال الأشخاص الذين لهم صلاحية الوصول إليها.

يعتمد نجاح التجارة الإلكترونية بشكل عام ومنظومة التجارة الإلكترونية لقطاع النقل البحري

بشكل خاص على "مدى استخدامها من قبل العملاء وقطاع الأعمال في قطاع النقل البحري، وتعتبر

تكلفة الانتشار والترويج من أهم المصارييف اللازمة لأي من قنوات الأعمال الإلكترونية الجديدة بداية

بجعل الشركاء يشعرون بوجودها ثم الاستمرار بترويجها للتأكد بأن توقعات الشركاء قد تم تحقيقها".¹

أولاً: الأهداف المرجوة من إنشاء السوق الإلكترونية

- يخدم السوق الإلكتروني الاتجاهات المختلفة للتجارة الإلكترونية في قطاع النقل البحري مثل

الشحن والموانئ وخدمات الملاحة واللوجستيات وموردين النقل البحري وتداول الحاويات وتشغيل

المحطات والسفن عابرة المحيطات.

- يوفر نظام إدارة تدفق الأعمال المعتمد على الخدمات الإلكترونية القابل للتعديل كنموذج لدعم

عمليات الأعمال للنقل البحري.

- يعمل على تكوين علاقة تفاعلية بين العملاء لفتح طرق جديدة لتسويق المنتجات وإنشاء قنوات

جديدة للمبيعات.

- يحقق تكلفة مناسبة للاتصالات لأنه سوف يستخدم الشبكة العالمية.

- يوفر السوق الإلكتروني إمكانية استخدام أسلوب التفاوض في تفاصيل وأسعار المناقصة أو

المزايدة.

- إعادة توظيف عمليات الأعمال التقليدية للتوافق مع التكنولوجيا الحديثة.

¹ وحيد محمود أحمد شهاب، مرجع سبق ذكره، ص 95-96.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

ثانيا : الخدمات الالكترونية للسوق

يقدم السوق الالكتروني للنقل البحري ثلاث مجموعات رئيسية من الخدمات الالكترونية:

أ. الخدمات الالكترونية للتسهيلات Facilities E- services

- "المزايدات E- auction.

- المناقصات والمزايدات التفاوضية E-bid- negotiation.

ب. الخدمات الالكترونية للأعمال العامة:

- التسويق - المبيعات - الكتالوج الالكتروني - اللوجيستيات - الاحتياجات¹.

ج. الخدمات الالكترونية للأعمال الخاصة بالنقل البحري:

- مشتريات السفن Ship procurement.

- إدارة الأسطول Fleet management.

- التأجير chartering.

- الموانئ port online.

- الترسانات ship yard.

- لوجستيات النقل البحري Maritime logistics.

- تتبع عمليات النقل Shipment tracking.

- تتبع الحاويات container tracking.

- وثائق النقل البحري Maritime documentation.

- بوابة المعلومات للنقل البحري Maritime information portal.

¹ د. يسري صابر الجمل، مرجع سبق ذكره، ص 17.

الفصل الثالث: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

الخلاصة:

تعرض هذا الفصل إلى واقع مشكلات قطاع النقل البحري العربي حيث تبين أنها تنبع أولاً من داخله وينبغي تقديم المزيد من الدعم بكل أشكاله ليحقق هذا القطاع التطور المنشود. وأوضح هذا الفصل أن هناك مجموعة من التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي منها ما هو دولي راجع إلى التطور العالمي في مجال النقل البحري في جميع المجالات سواء من ظهور سفن الحاويات ذات الحمولات الضخمة، والموانئ المحورية التي تقوم بتجميع البضائع بالميناء الأم، واستخدام النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات في مجال النقل البحري، بالإضافة إلى التحديات العربية وقد بدأ واضحاً أن تطبيق بنود اتفاقية تحرير تجارة الخدمات تمثل تحدياً كبيراً في مجال النقل البحري العربي، لما لها من آثار سلبية عديدة في مجال أنشطة النقل البحري العربي وفي مجال السفينة والخدمات التي تقدم لها بالموانئ.

وللتغلب على هذه المشاكل ومواجهة هذه التحديات على الدول العربية انتهاج إستراتيجية بحرية عربية متكاملة للتعامل مع التحالفات والاندماجات العالمية لإمكان إيجاد فرصة للبقاء في هذه الصناعة، وإقامة أسطول بحري عربي، وتفعيل النقل المتعدد الوسائط بين الدول العربية، ورفع معدلات وكفاءة الأداء، وتأهيل وتطوير الكادر البحري العربي عماد البحرية العربية بالموانئ لتحقيق القدرة التنافسية بالموانئ العربية، وتطبيق المفاهيم الحديثة لتكنولوجيا المعلومات والاتصال.

الخلاصة

تناولت الدراسة معالجة إشكالية تمحورت حول اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها مع دراسة الجوانب المتعلقة بالبحث، ومدى ضرورة و أهمية تطبيق النقل متعدد الوسائط في الدول العربية و مدى تغلغل أنشطة اللوجستيات في عمليات إدارة الموانئ باعتبارها المعيار الذي باتت الموانئ و محطات الحاويات تخضع لمقاييسه. فمن خلال الدراسة لهذا الموضوع تم معالجة الوضعية الحالية للنقل البحري العربي بشقيه الأسطول التجاري البحري العربي والموانئ البحرية، فالأسطول البحري العربي يمثل نسبة ضئيلة جدا من طاقة الأسطول البحري العالمي لان معظم الدول العربية باستثناء بعض الدول لا تزال مستمرة في الاستثمار في حمولات سفن من الأنواع المتقدمة تكنولوجيا العدمية الجدوى من الناحيتين الاقتصادية والفنية، التي لا تلي متطلبات التجارة العالمية وعدم قدرتها على التكيف مع التطورات التكنولوجية الجديدة، التي لها انعكاساتها الخطيرة على المقدرة التنافسية الحالية و المقبلة للأساطيل الدولية العربية.

ولا شك أن استخدام سفن ذات تكنولوجيا قديمة سينعكس على التكنولوجيا المستخدمة بالموانئ التي لا تزال تطبق المفاهيم القديمة من الجيل الأول و الثاني باستثناء موانئ دبي، نتيجة لضعف الاستثمارات في البنية الأساسية بداية من البنية التحتية كزيادة عدد الأرصفة ذات الأطوال والأعماق الكبيرة التي تسمح بالتعامل مع السفن العملاقة والبنية الفوقية من معدات التداول و المناولة و أجهزة الكمبيوتر القادرة على تقديم المعلومات البحرية الكاملة، وطول الإجراءات الجمركية وضعف التنسيق وتطبيق مفاهيم الإدارة الحديثة، و طول زمن بقاء السفن بالموانئ، و قلة الشركات الملاحية العربية. و بالرغم من الفوائد الاقتصادية و المالية التي يحققها نظام النقل متعدد الوسائط نجد أن الدول العربية لم تطبق هذا المفهوم ولا يزال تحت ظل ترتيبات النقل أحادي الوساطة.

فصناعة اللوجستيات لم يقتصر دورها على خدمات النقل والتسهيلات بل تخطى دورها إلى التأثير على العمليات الإنتاجية من حيث التخطيط لجعل المنتجات وعمليات تغليفها منمطة تنميها يسمح باستغلال المساحات و الفراغات سواء داخل الحاويات أو على سطح السفن، فهي تقوم في الأساس على ركيزتين أولهما تتمثل في تكنولوجيا البرمجة و ثانيهما تتمثل في تكنولوجيا التجهيزات و المعدات والآلات و لكن الكثير من الدول العربية لم تحط علما. بمعنى هذا المصطلح باستثناء بعض الدول.

ولقد أوضحت الدراسة ما شهدته النظام الاقتصادي العالمي من تغيرات مست النقل البحري العالمي و العربي خاصة، كهيمنة الشركات المتعددة الجنسيات، و الثورة التكنولوجية الصناعية الثالثة،

والأزمة المالية العالمية، وما لها من تأثير على النقل البحري العربي و بالأخص اتفاقية الجاتس لما لها من تأثير غير مباشر على النقل البحري عند تطبيقها على كل قطاعات الخدمات، و من تأثير مباشر في حالة نجاح المفاوضات في مجال خدمات النقل البحري و تطبيق قواعدها عليه.

كما تبين من الدراسة أهم المشاكل التي يعاني منها النقل البحري العربي والتحديات التي تواجهه باعتباره قوة استراتيجية تركز عليها الاقتصاديات العربية ذلك لان النقل البحري يمثل نقطة تقاطع بين جميع القطاعات المكونة للاقتصاد.

ومن خلال الدراسة لهذا الموضوع و التحليل المسبق لجميع العناصر المكونة لهذا البحث تم الاجابة على فرضيات هذا البحث التي تم زعمها في الدراسة.

1- من خلال الفرضية القائلة بان الاهتمام بالموانئ العربية وتطويرها يجعلها عامل أو منطقة جذب للتجارة العالمية فقد توصلنا الى أن الاهتمام بالموانئ و تطويرها بكافة و سائل الخدمات البحرية المتطورة كالروافع و الأوناش العملاقة و الساحات و المخازن و المساعدات الملاحية، و أجهزة الكمبيوتر القادرة على تقديم المعلومات البحرية الكاملة فضلا عن زيادة عدد الأرصفة ذات الأطوال و الأعماق الكبيرة التي تسمح بالتعامل مع السفن العملاقة، مع مراعاة توفير المساحات الكافية لتوسعات المستقبل أو التطور التكنولوجي المتوقع في مجال بناء السفن، بالإضافة إلى تبسيط و تسهيل الإجراءات و عملية الاتصالات و تقليل وقت بقاء السفينة بالميناء إلى ساعات قليلة، خصوصا في ظل المنافسة التي يشهدها سوق النقل البحري يعد من أهم المعايير الأساسية لجذب كبار الناقلين البحريين للتعامل معها و جعلها مركز للتجارة العالمية.

2- إن تحديث و تطوير الأسطول البحري العربي عامل هام لمواكبة التطور التكنولوجي العالمي لان التطوير و التحديث من أهم السمات و الملامح المطلوب توافرها في الأسطول البحري حيث ان مجرد إنشاء أسطول و التوسع فيه ليس كافيا في حد ذاته، بل يجب تكامل خدمات النقل البحري كلها في سلسلة واحدة تساعد على استخدام السفن الحديثة الكبيرة الحجم بكفاءة مع ضرورة وجود خدمات ملاحة السفن و التوريدات البحرية، و المؤسسات المالية المتخصصة و متعهدي النقل متعدد الوسائط، لان النقل البحري يواجه تغيرات تكنولوجية عميقة، فهو يتطور باستمرار في اتجاه المعرفة الأكثر تعقيدا و المهارات الأكثر عمقا.

3- ان تطبيق اللوجستيات يعمل على تحقيق الميزة التنافسية بالموانئ البحرية العربية حيث تواجه الموانئ تغيرات جوهرية في الدور الذي تلعبه ففي الماضي كانت تعتمد اعتمادا رئيسيا على موقعها الجغرافي بالنسبة لمنطقة الظهير الذي تخدمه و لكن الموانئ اليوم تتعرض لمنافسة متزايدة نتيجة التغيرات التكنولوجية و محاولة كل ميناء جذب حركة السفن المارة بالمنطقة ليصبح ميناء محوريا لذا أصبح تطور الميناء يرتبط ارتباطا وثيقا بمدى التطور في الفكر اللوجستي في العمل داخل الميناء لان لوجستيات النقل تتماشى مع التغيرات المتعددة و المتلاحقة في الطلب العالمي، و قدرته على زيادة النمو في حجم التجارة التي يتداولها الميناء لان التكاليف اللوجستية من أهم عناصر إحراز التميز التنافسي(خفض التكاليف،زيادة الجودة،سرعة تنفيذ طلب العميل،تطبيق التكنولوجيا المتقدمة).

كما ان تواجد المراكز اللوجستية هو احد المعايير الأساسية في اختيار الخطوط الملاحية للموانئ المحورية وهو ما يعكس أهمية المراكز اللوجستية في دعم المركز التنافسي.

فالمعيار الذي باتت الموانئ و محطات الحاويات تخضع لمقاييسه هو مدى تغلغل أنشطة اللوجستيات في عملياتها، إذ تؤدي قلة استخدام الصناعة اللوجستية في الموانئ و محطات الحاويات الى قلة معدلات نموها وتراجع مواقعها على خرائط العالم البحرية و التجارية .

4- في ظل تطبيق تكنولوجيا المعلومات و الاتصال في إدارة الموانئ تنخفض تكاليف تقديم الخدمة مما تنعكس ايجابيا على الأسعار و يجعلها أكثر تنافسية، و يتم تسهيل وتبسيط الإجراءات التعاقدية من خلال توفير الوقت اللازم لتداول و تبادل المستندات،و تصبح عملية إدارة الاتصال مع العملاء أفضل و أكثر كفاءة مما عليه،ومن ثم تكون القدرة على خدمة العميل بشكل أفضل و دون قيود زمنية أو مكانية و عمل خطط إستراتيجية دقيقة،و كذا رفع مستوى الدقة و السرعة و السهولة في تبادل الوثائق و المعلومات نتيجة لاستخدام نظام التبادل الالكتروني إذ أصبح اتصال الحاسبات الآلية فيما بينها هو النظام السائد.

5- تعتبر معدات تداول البضائع من العناصر الرئيسية المؤثرة على كفاءة الأداء بالميناء و من ثم على القدرة التنافسية للميناء و على الطاقة الاستيعابية لمحطات الحاويات،حيث تنعكس كفاءة المعدات المستخدمة في عمليات الشحن و التفريغ على زمن مكوث السفن في الميناء،وبالتالي على هيكل التكاليف التشغيلية لها،و من جهة أخرى و نظرا للدور الحيوي الذي يلعبه الميناء في منظومة النقل

متعدد الوسائط فان كفاءة عمليات الشحن و التفريغ بالميناء تعتبر أيضا احد العوامل المؤثرة على كفاءة منظومة النقل متعدد الوسائط.

☒ الصورة الإجمالية الحالية للأسطول التجاري البحري العربي تبدو قائمة حيث يوجد قصور سواء في نوعيات سفن الأسطول، أو في الحمولات المتاحة، بالإضافة إلى ارتفاع متوسط عمر سفن الأسطول حيث أن أعمار السفن العربية تتراوح ما بين 18-30 عاما، وهذا يدل على أن قطاع النقل البحري العربي لم يتطور بنفس التطور العالمي، ولا يزال يطبق المفاهيم التي كانت سائدة في حقبة السبعينات.

☒ معظم سفن الأسطول العربي صغيرة الحجم، وتتسم انخفاض متوسط حمولتها مقارنة بالسفن الأجنبية.

☒ معظم الدول العربية تفتقر إلى وجود أساطيل نقل بسفن الحاويات، فيما عدا شركة الملاحة العربية المتحدة

☒ تواضع حجم الأسطول البحري العربي وعدم قدرته على استغلال طاقته الاستغلال الأمثل بالإضافة إلى أن طاقة الأساطيل البحرية العربية تمثل نسبة ضئيلة جدا من طاقة الأسطول البحري العالمي.

☒ معظم الموانئ العربية تفتقر إلى البنية التحتية والفوقية المناسبة لاستقبال وتداول الحاويات باستثناء بعض الموانئ الخليجية كموانئ دبي، والسعودية.

☒ لم تشهد الموانئ العربية التطور المنشود منها باستثناء الموانئ الخليجية، وهذا لضخامة الاستثمارات المطلوبة لتطوير الموانئ وإقامة مشروعات البنية التحتية.

☒ نظرا للقصور في إمكانيات الشحن والتفريغ لا تستطيع الكثير من الموانئ العربية استيعاب عدد أكبر من السفن.

☒ لم يظهر بعد في الدول العربية شخص متعهد النقل متعدد الوسائط.

☒ هناك ضعف في التنسيق في مجال النقل البحري بالدول العربية باستثناء بعض الاتفاقيات الثنائية.

- ☒ هناك العديد من الموانئ العربية التي تقوم بإنشاء أو التخطيط لإجراء توسعات أو إضافة إمكانيات مكلفة بهدف التحول إلى موانئ محورية دون تنسيق مسبق مع الموانئ المجاورة، أو مع شركات الخطوط الملاحية العاملة في المنطقة.
- ☒ فالشركة العربية المتحدة للنقل البحري هي الشركة العربية الخليجية التي استطاعت أن تساير التطور العالمي وتمتلك أسطولاً كامل التحوية وأن تدخل في تحالفات عالمية.
- ☒ انعدام تطبيق النقل متعدد الوسائط بالدول العربية.
- ☒ ضعف تطبيق صناعة اللوجستيات في مجال النقل البحري بالدول العربية.
- ☒ عدم توفر مراكز لوجستية بالموانئ العربية باستثناء ميناء دبي العالمي.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية:

الكتب:

- أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010.
- أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001
- أحمد عبد المنصف محمود، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الإسكوا، 2 ديسمبر، بيروت، 2004.
- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية 2009
- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2009،
- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2009
- حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998
- رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية، مصر، 2007
- زايري بلقاسم، إقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمارين، دار الأديب، 2006 عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الدولية، بدون ناشر. 2007
- زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008
- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر
- سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005
- سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية بين جات 94 ومنظمة التجارة العالمية، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 2001
- سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل دراسة تمهيدية لإدارة الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002
- السيد محمد أحمد السريتي، إقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2008
- شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، الدار الجامعية، 2006

- شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مركز الإسكندرية للكتاب، 2008.
- عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 2008
- عبد المطلب عبد الحميد، الجات وآليات منظمة التجارة العالمية من أوجهاوي لسياتل وحتى الدوحة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005
- عبد الملك عبد الرحمان مطهر، الاتفاقية الخاصة بإنشاء منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية التجارة الدولية، دار الكتب القانونية، مصر، 2009
- عبد الهادي عبد القادر سويقي، قراءات في اقتصاديات الوطن العربي، الطبعة الثانية، القاهرة 2007
- عبد الوهاب عبد الحميد صالح، النقل متعدد الوسائط، بدون نشر، الجزء الأول، بدون تاريخ نشر.
- عبيد احمد الحجازي ، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية-تطبيقية)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000
- عمر سالم، قراءات في اقتصاديات النقل الدولي، مؤسسة نبيل للطباعة، القاهرة، 2002،
- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بدون ناشر.
- فريق من خبراء المنظمة (المنظمة العربية للتنمية الإدارية)، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2005، القاهرة.
- فريق من خبراء المنظمة (المنظمة العربية للتنمية الإدارية)، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2005، القاهرة.
- محمد إبراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة 2002
- محمد عبيد محمد محمود، منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية اقتصاديات البلدان الإسلامية، دار الكتب القانونية، مصر، 2007
- محمد محمد علي إبراهيم، الجات الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003

- محمد محمد علي إبراهيم، النقل والتجارة، بدون ناشر، الإسكندرية، 2001
- مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996
- موسى سعيد مر ، باسم اللوزي ، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى، عمان، 2001
- هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1984
- هشام الجندي ، مبادئ النقل ، بدون ناشر ، بدون تاريخ

الرسائل:

- أحمد أمراجع أحمد العمامي، إدارة وتطوير الموانئ الليبية لمواكبة التطورات الحديثة في صناعة النقل البحري (دراسة حالة ميناء بنغازي البحري)، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2010
- أيمن قاسم أحمد الصبروتي، البنية الأساسية للتجارة الالكترونية، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، القاهرة، 2009.
- إيهاب محمد خليل النحراوي، الأهمية الاقتصادية لسفن الحاويات الرافدية في نظام النقل بالحاويات بالتطبيق على مصر، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية 2001
- ثناء محمود عبد الحميد عبد الرحمان، دراسة تحليلية لأثر العولمة على مستقبل قطاع النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005
- حامد أحمد حامد حمدي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية تحرير التجارة في الخدمات "الجاتس" على مستقبل النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004
- حسن بحر أحمد إدريس، أثر اتفاقية الجاتس على خدمات النقل البحري المصري، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005

- خليفة إبراهيم الأصغر، أثر الموانئ على التجارة الخارجية - دراسة تطبيقية على الموانئ الليبية، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا والعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، القاهرة، 2005
- خليفى أمال، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (CNTM-CNAN)، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 98-1999
- رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العمولة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة عين شمس، 2005
- زيزي حسن محمد زيدان، أثر الإدارة اللوجيستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة مينائي الإسكندرية وبرشلونة)، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2003
- سعيد محمد سعيد الزعابي، الاستراتيجيات الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة لموانئ دولة الإمارات العربية المتحدة، رسالة دكتوراه، تكنولوجيا النقل البحري (إدارة عمليات الأسطول والسلامة البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2010
- سميح أحمد إبراهيم، دراسة عن أثر تطبيق الجودة في التعليم والتدريب البحري لزيادة فرص العمالة البحرية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2003
- شهاب راشد أحمد شهاب، الدور المستقبلي للموانئ البحرينية في ظل التطورات الراهنة في صناعة النقل البحري، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007
- فاروق محمود الحمد، التصنيع في إطار تطور التقسيم الدولي للعمل مع الإشارة بصفة خاصة إلى تجربة التصنيع في البلدان العربية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، القاهرة، 1996
- قائد عائض العميثلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991

- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، استعراض النقل في بلدان الإسكوا نشرة النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، عدد 10
- محمد أحمد السويدي، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء (دراسة حالة سلطة موانئ دبي)، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2002
- محمد محرز إسماعيل، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة: ميناء اللاذقية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004
- مروة صلاح الدين فهمي محمود، الاختيارات المثلى لتنمية قطاع النقل البحري في مصر، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة القاهرة، 2008
- مصطفى أمين حسن مساد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية، عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2000
- منصور عبده مرشد صويلح الشعر، الإدارة الحديثة للموانئ ودورها في تعزيز القدرة التنافسية لموانئ دولة قطر، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2010
- نعيم بن إبراهيم النعيم، محطات الحاويات بموانئ دول مجلس التعاون الخليجي في ظل التطورات الاقتصادية العالمية وثورة النقل الدولي، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2000.
- هشام محمود بدوي، رؤية مستقبلية للنقل البحري المصري في ضوء إتفاقية تحرير تجارة الخدمات GATS، رسالة ماجستير، معهد النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2006.
- عبد القادر فتحي لاشين وفريق من خبراء المنظمة، المعالم الأساسية للنقل في الوطن العربي(بيانات احصائية و دراسة تحليلية)، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة، 2009.
- همام نزار عبيد، إستراتيجية النقل البحري في سورية في ظل التطورات العالمية الحديثة والمتغيرات الإقليمية دراسة تحليلية للموانئ السورية 1990-2020، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005

- وحيد محمود أحمد شهاب، التجارة الالكترونية وأثرها على تطوير صناعة النقل البحري، رسالة ماجستير، معهد النقل البحري واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية

الندوات والمؤتمرات:

- أحمد حسن مأمون، التطور التكنولوجي وأثره في صناعة النقل البحري، مؤتمر ماردكون 3، الإسكندرية، 1993

- أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في التجارة العربية البينية، الملتقى البحري العربي الثاني للتعاون التقني، آلية تفعيل الأداء البحري للدول العربية في مجال النقل البحري العالمي، الإسكندرية، 2006

- أحمد عبد المنصف محمود، مستقبل النقل البحري العربي في مطلع الألفية القادمة، الندوة الدولية الخامسة عشرة للموانئ (تطور صناعة الموانئ والنقل في القرن الحادي والعشرين)، الإسكندرية، 1999

- أحمد منصف محمود، التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري المصري في ظل نظام عالمي متوحش، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد 47، مجلد 45، يوليو 2002

- أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري العربي على مشارف القرن الحادي والعشرين، الندوة الدولية التاسعة عشر للموانئ (الإستراتيجيات المؤثرة في تطوير الموانئ ومنظومة النقل)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 26-28 يناير 2003

- تقرير اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا ESCWA، 2007

- دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، تقرير جامعة الدول العربية، الأمانة العامة لقطاع الشؤون الاقتصادية دليل الموانئ البحرية (التجارية والتخصصية)، بنك معلومات النقل البحري المصري 2010

- سلطة موانئ دبي، دليل موانئ دبي، 2007

- سلمان داود سلمان، المواصلات البحرية في الوطن العربي، بحوث ومناقشات الندوة الفكرية (المواصلات في الوطن العربي)، مركز دراسات الوحدة العربية، بدون تاريخ نشر

- شريف محمد ماهر عثمان هيكل، إعادة هيكلة التنظيمات بالموانئ لمواكبة التغيرات السريعة والمتلاحقة بالموانئ الحديثة، الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ: البحرية، التحديات وآفاق المستقبل، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومعهد تدريب الموانئ، الإسكندرية، 2005
- عصام الدين علي بدوي، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول: دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، القاهرة، 2006
- عصام الدين علي بدوي، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة، القاهرة، 2006
- فاروق ملش، التجارة الالكترونية وأهم المشكلات القانونية التي تواجهها في مصر، المؤتمر البحري الدولي السادس (العولة في صناعة النقل البحري وأثرها على الدول النامية، ماردكون 6، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 17-19 أكتوبر 1999
- فتحي السيد التوني، النقل متعدد الوسائط: التطبيقات والفوائد والتحديات، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، القاهرة، 2006
- المجموعة البحثية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 2006.
- محمد أحمد إبراهيم يوسف، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة
- محمد توفيق وسلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ماردكون 11، الإسكندرية 2009
- محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البينية، القاهرة، 2006
- محمود حاتم عبد الحلیم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته (إيتركس)، دمشق، 2005

- الندوة العربية، تأثير الأزمة المالية العالمية على قطاع النقل البحري العربي، الأمانة العامة للاتحاد، اتحاد موانئ البحرية العربية، جامعة الدول العربية، الإسكندرية، 2009،
- يسري الجمل، الإدارة الالكترونية وتطبيقاتها في أنشطة النقل البحري مقترح إنشاء سوق الكتروني تعاوني مرن، مؤتمر ماردكون 8، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003

المجلات وأوراق العمل ومواقع الانترنت:

- أحمد عبد المنصف، الأسطول التجاري المصري والعولة، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 28، عدد 56، يوليو 2003.
- أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، مجلة أنترناشيونال ريفيو، يناير 2005.
- أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، مجلة أنترناشيونال، نوفمبر 2004
- أحمد عبد المنصف، نظرة متكاملة على النقل البحري العربي خلال ربع قرن من 1975-2000، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد 50، يوليو 2000
- أسامة قلوينا، مجلة أنترناشيونال ريفيو، جوان 2009
- أيمن النحراوي، ميناء دبي (الميناء العربي الأول)، نشرة دورية إخبارية ماريتايمز، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، العدد الأول أكتوبر 2009
- حنان نظير، قراءة في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات الجاتس، محاضرات في منظمات اقتصادية دولية، سنة رابعة اقتصاد، جامعة القاهرة، 2011
- سلمى زكي، الأزمة المالية العالمية وتداعياتها على النقل البحري، نشرة دورية ماريتايمز، العدد الأول، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، يونيو 2001
- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أوت 2001
- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، ديسمبر 2001
- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أكتوبر 2003
- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أكتوبر 2003

- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، سبتمبر 2003
- سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أنترناشيونال، أبريل 2001
- سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة أنترناشيونال، العدد 1428، 2007
- السيد إبراهيم طه، إقامة أسطول بحري عربي موحد، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) الأمم المتحدة، بيروت، 30 نوفمبر - 2 ديسمبر
- عبد الحليم بيسوني، ندوة: نحو إستراتيجية للنقل في خدمة التنمية، جريدة الأهرام، عدد 41388، 2001/03/31
- مؤشر البنك الدولي للخدمات اللوجستية والجمركية، مجلة الموانئ العربية، العدد 1 أبريل 2008
- مجلة الموانئ العربية، اتحاد الموانئ البحرية العربية، العدد 1، أبريل 2008
- مجلة أنترناشيول ريفيو، الأحواض الجافة العالمية - دبي توسع مساحة حوض السفن، جوان - جويلية 2009
- محمد محمد علي إبراهيم، هيمنة الشركات متعددة الجنسية على الأسطول البحري العالمي وآثارها على النقل البحري العربي، أوراق بحثية، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، القاهرة، 2006
- محمود الحبر، موانئ الإسكوا، الوضع الراهن والتحديات المستقبلية لإدارة تشغيل الموانئ، نشرة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، استعراض النقل في بلدان الإسكوا، عدد 9، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999
- نشرة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATT) على النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، 2001
- معلومات داخلية لـ:
- مؤسسة ميناء الجزائر
- مؤسسة ميناء دبي-الجزائر
- مؤسسة ميناء وهران

المراجع باللغة الأجنبية

- Ahmed Abdel-Monsef, the future of Egypt global logistics free trade zone in Suez Canal, the 20th international port conference, 11/01/2004, Alexandria
- Bilan ANNUEL 2010, Entreprise portuaire D'Oran Direction
- DONALD F. Wood, James C. Johnson, "Contemporary transportation", 4th edition, Macmillan Republishing Company, New York, 1993,.
- H.G. Broadman, GATS « The Uruguay Round Accord on International trade and investment in services, world economy, V01.17, N°3, May 1994¹
- LAMBERT, DOUGLAS M & STOCK James R. "Strategic management", Boston, IRWIN, 1993, P.4.
- Ronald H. Ballou, « Basic Business Logistics », Prentice-Hall international, INC 1987
- UNCTAD : Review of maritime transport, 2009
- Périodique d'information N° : 86 2^{ème} trimestre 2010, port d' ALGER.

المواقع الإلكترونية:

- http://www.mts.mov.eg/statistics/achieve/achieve2009/ports_activities/cargo_ar.aspx
- <http://Transport-era.info/ArticeDex.aspx?LD=137>.
- <http://www.Ecoworld-mag.com/detail.asp?InNewsItemID=347609>
- <http://www.Marinews.Net/index.php?Vol=178&art=2132>.
- <http://www.Tunisalswasat.Com/wesima/articles/economy-20081006-12168.html>
- <http://www.Ecoworld-mag.com/detail.asp?InNewsItemID=347609>
- <http://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU> .
- http://www.worldportsource.com/ports/commerce/DZA_port_of_algiers_1419.php
- <http://transport-era.info/artiledex.aspx?ld>.
- www.wto.org/TheDohaDeclaration

الفهرس

إهداء

كلمة شكر

قائمة الجداول و الأشكال

أ مقدمة

الفصل الأول:

واقع النقل البحري العربي

- المبحث الأول: الأسطول البحري العربي 3
- المطلب الأول: النقل البحري والتجارة الدولية 3
- المطلب الثاني : مكونات الأسطول البحري (تنوع الأساطيل البحرية) 7
- المطلب الثالث : تحليل هيكل الأسطول التجاري البحري العربي 8
- المطلب الرابع : متوسط الكفاءة الفنية لأساطيل الدول العربية عام 2007 31
- المطلب الخامس : تطور وجود أعلام الدول العربية داخل القوائم لمذكرة تفاهم باريس منذ عام 1999-2006 32
- المبحث الثاني : الموانئ في الوطن العربي: 36
- المطلب الأول: الموانئ البحرية وأنواعها: 37
- المطلب الثاني: الموانئ من مركز النقل إلى قاعدة لوجستية 40
- المطلب الثالث: المقومات الأساسية للموانئ البحرية العربية 43
- المبحث الثالث : النقل بالحاويات المتعدد الوسائط في الوطن العربي: 78
- المطلب الأول : مفهوم نظام التحوية والنقل متعدد الوسائط 78
- المطلب الثاني : خصائص ومزايا وأهمية النقل متعدد الوسائط 83
- المطلب الثالث: الصعوبات التي تواجه النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي 86
- المبحث الرابع : اللوجستيات في الوطن العربي: 88
- المطلب الأول: مفهوم اللوجستيات ومركز اللوجستيك: 88
- المطلب الثاني : مكونات السلسلة اللوجستية وأهدافها 92

المطلب الثالث :تحقيق المفاهيم اللوجستية:	94
المطلب الرابع :واقع اللوجستيات في الوطن العربي:	96
خلاصة الفصل	102

الفصل الثاني:

أثر تحرير التجارة الدولية على النقل البحري العربي

المبحث الأول: أثر تحرير تجارة الخدمات على قطاع النقل البحري العربي:	105
المطلب الأول: تحرير التجارة في الخدمات:	105
المطلب الثاني: مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري:	109
المطلب الثالث: موقف وآراء بعض الدول فيما يخص تحرير خدمات النقل البحري	124
المطلب الرابع : آثار تطبيق اتفاقية الجاتس على خدمات النقل البحري العربي	129
المبحث الثاني : أثر الشركات المتعددة الجنسيات والتقسيم الدولي الجديد للعمل على النقل البحري العربي.	135
المطلب الأول: أثر الشركات المتعددة الجنسيات على النقل البحري العربي	135
المطلب الثاني : أثر التقسيم الدولي الجديد للعمل على النقل البحري العربي	151
المبحث الثالث : أثر التقدم التكنولوجي على النقل البحري العربي	157
المطلب الأول : أثر التكنولوجي على النقل البحري	157
المطلب الثاني : أثر التغير التكنولوجي على النقل البحري العربي	163
المطلب الثالث: عملية نقل التكنولوجيا الحديثة وأثر التعليم والتدريب فيها.	166
المطلب الرابع: تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة موانئ دولة الإمارات العربية	171
المبحث الرابع: تأثير الأزمة المالية العالمية الراهنة على النقل البحري العربي:	175
المطلب الأول : تأثير الأزمة المالية العالمية على النقل البحري العالمي	175
المطلب الثاني : الصعوبات التي واجهة النقل البحري العربي خلال الأزمة المالية	179
خلاصة الفصل :	182

الفصل الثالث:

المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها

- المبحث الأول: المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي: 185
- المطلب الأول: أهم المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل البحري العربي 185
- المطلب الثاني : التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي: 190
- المبحث الثاني: العناصر المؤثرة على كفاءة الأداء والقدرة التنافسية بالموانئ العربية 196
- المطلب الأول: الأنماط الإدارية المختلفة المستخدمة في إدارة الموانئ: 197
- المطلب الثاني: التخصصة والأنشطة اللوجستية : 198
- المطلب الثالث : الإدارة الآلية المتكاملة للميناء: 200
- المطلب الرابع: البنية التحتية الأساسية ومعدات تداول البضائع المختلفة 202
- المطلب الخامس: التنافسية بين الموانئ المحلية والموانئ الإقليمية 204
- المطلب السادس: تنمية الموارد البشرية ومنظومة البيئة والأمن والسلامة البحرية في الموانئ العربية: ... 206
- المبحث الثالث : متطلبات تفعيل النقل متعدد الوسائط في الدول العربية وضرورة تطبيق إستراتيجية بحرية عربية: 213
- المطلب الأول : متطلبات تفعيل النقل متعدد الوسائط في الدول العربية: 213
- المطلب الثاني : نحو إستراتيجية بحرية عربية: 219
- المبحث الرابع : أهمية تطبيق التجارة الالكترونية على أنشطة النقل البحري 224
- المطلب الأول: تعريف ومتطلبات التجارة الالكترونية: 224
- المطلب الثاني : مراحل تطبيق التجارة الالكترونية: 226
- المطلب الثالث : إنشاء سوق الكتروني تعاوني للنقل البحري 228
- الخلاصة: 230
- خاتمة 232
- قائمة المراجع 238

الملخص:

إن من أكثر المحاور الاقتصادية تأثراً بتطورات السوق العالمية من الناحية العملية هو قطاع النقل البحري الذي يعتبر قطاع اقتصادي هام بالنسبة للاقتصادات الدولية إذ يعتبر النقل البحري ركيزة أساسية يرتكز عليها الاقتصاد القومي، الذي يساهم في النمو و النشاط الاقتصادي وبما أن النقل البحري العربي يعتبر جزءاً من منظومة النقل البحري العالمية، فإنه يتأثر بصورة مباشرة بالتطورات التكنولوجية واللوجيستية الحديثة التي سيطرت على النقل المتعدد الوسائط.

الكلمات المفتاحية:

النقل البحري؛ الأسطول البحري؛ الموانئ البحرية؛ النقل متعدد الوسائط؛ اللوجستيات؛ تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛ الجانوس؛ التجارة الإلكترونية؛ الشركات المتعددة الجنسيات؛ الحاويات.

Résumé

L'un des buts économiques de l'évolution du marché est l'augmentation du transport et des échanges entre les pays.

Le transport maritime apparait donc un élément essentiel pour favoriser la croissance économique des pays participants à l'échange mondial.

La dynamique et l'amélioration du transport maritime pour les pays arabes passe par la maîtrise de la technologie moderne et le soutien logistique pour ce créneau.

Il y a donc une double relation entre croissance économique, transport maritime et marché mondial.

Mots Clé :

Transport maritime; Flotte maritime; Ports maritimes; Transport multimodal; logistique; GATS; Technologies de l'information et de communication; Commerce électronique; Entreprises multinational; Conteneurs.