

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: علوم تجارية التخصص: الإمداد والنقل الدولي

دور النقل البحري في التجارة الخارجية

تحت إشراف الدكتور:

بشني يوسف

مقدمة من طرف الطالبة:

خرايشة عفاف

أعضاء اللجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بوزيان العجال	أستاذ: محاضر – أ-	جامعة مستغانم
مقررا	بشني يوسف	أستاذ: محاضر – أ-	جامعة مستغانم
مناقشا	مقيدش فاطمة الزهراء	أستاذ: مساعدة – أ-	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2017/2018

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: علوم تجارية التخصص: الإمداد والنقل الدولي

دور النقل البحري في التجارة الخارجية

تحت إشراف الدكتور:

بن شني يوسف

مقدمة من طرف الطالبة:

خرابشة عفاف

أعضاء اللجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا		أستاذ.....	جامعة.....
مقررا		أستاذ.....	جامعة.....
مناقشا		أستاذ.....	جامعة.....

السنة الجامعية: 2017/2018

كلمة شكر

الحمد لله حمدا يوافي ما تزايد من نعم، والشكر على ما أولانا من الفضل والكرم، الصلاة والسلام على نبيه محمد سيد
الخلق أجمعين نسأل الله عز وجل أن يجعل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم وأن يوفقنا لما يحبه ويرضاه

لقد كتبنا هذه المذكرة بفضل أساتذتنا الكرام ونطلب الله أن ندخل وإياهم ومن قرأ هذا الكتاب في قوله ﷺ "من صلى
علي في كتاب لم تزل الملائكة تستغفر له مادام اسي في ذلك الكتاب" ونتقدم بأخلص تشكراننا إلى:

الدكتور المشرف بن شني يوسف الذي ساعدني في عملي هذا كما أشكر كل من دعني في عملي، تشكراتي الخالصة إلى كل
من ساعدني كم قريب او بعيد وإلى كل طلبة ماستر علوم التجارية وخاصة طلبة الإمداد والنقل الدولي وبارك الله لنا ولمن
ساهم في تعليمنا ولمن تطأ عينه على مذكرتي

عفاف

إلهادي

أهدي هذا العمل المتواضع:

إلى كل فكر خالص تواق إلى العمل ومن أجل العلم وكفى، إلى كل نفس عظيمة تواق إلى الحكمة والمعرفة إلى كل عقل حصين تواق إلى البحث عن الحقيقة فيما بدى وما خفى.

إلى من قال فيهما ربي عز وجل:

"واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا"

إلى من حملتني ووضعتني وكانت سندي في الوجود وتولتني بالحب والرعاية الى مفتاح الصبر على الشدائد والسراج المنير في حياتي الغالية "أمي" وحسبي لفظ أمي

أسأل الله سبحانه وتعالى أن يطيل في عمرها على الطاعة وأن يمتعها بالصحة والعافية وأن يجعل عاقبتها جنة عرضها السموات والأرض وأن يكتب أجر هذا العمل في ميزان حسناتها يوم العرض على رب العالمين.

إلى الشموع التي أضاءت لي مشواري نذير، أمين، يس، شوقي، ميادة، ريم حفظهم الله ووفقهم في طلب العلم إلى كل من وقف معي في لحظات الصعاب، إلى زوجي الغالي سامي

إلى كل من أحب لي النجاح والخير في دراستي، إلى كل من أملك له مكانة في قلبي.

إلى كل من يعرف عفاف

الفهرس

- مقدمة عامة
- الفصل الأول: عموميات حول نشاط البحري و التجارة الخارجية
- مقدمة الفصل الأول 04
- المبحث الأول: ماهية نشاط النقل البحري..... 05
- المطلب الأول: مفهوم نشاط النقل البحري..... 05
- المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره..... 06
- المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري..... 10
- المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية..... 18
- المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية..... 18
- المطلب الثاني: سياسات التجارة الخارجية..... 19
- المطلب الثالث: مستندات التجارة الخارجية..... 23
- خلاصة الفصل 27
- الفصل الثاني: نشاط النقل البحري والتجارة الخارجية
- مقدمة الفصل الثاني 29
- المبحث الأول: سياسية الحماية البحرية..... 30
- المطلب الأول: أنواع الإعانات..... 30
- المطلب الثاني: آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم..... 32
- المطلب الثالث: آثار الإعانات على الدورة الملاحية..... 34
- المطلب الرابع: حجج أنصار الحماية..... 35
- المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد..... 37
- المطلب الأول: مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد..... 39

- 43.....المطلب الثاني: التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية
- 46.....المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية
- 53.....المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها
- 53.....المطلب الأول: أهمية ودور الموانئ
- 54.....المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ
- 55.....المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ
- 57.....المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات
- 59.....خلاصة الفصل الثاني
- 61.....خاتمة عامة
- 62.....المراجع

مقدمة

الفصل الأول

الفصل الثاني

خاتمة

فہرس

قائمة المراجع

المقدمة العامة:

يرتبط النقل البحري ارتباطاً وثيقاً بحركة التجارة الخارجية المنقولة بحراً وهو أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحراً والتي بلغت 80٪ من إجمالي تجارة البضائع دولياً، تؤكد الأهمية الكبيرة لقطاع النقل البحري في الخارجية.

يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يساهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل. وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكانت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية.

الإشكالية:

- ما دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية؟
- للإجابة على إشكالية البحث تم التطرق إلى:

الفرضيات:

- توفر خدمات النقل البحري ذات مستوى عال تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة.
- إن انتهاز سياسة حمائية بحرية مطلقة يضر بالتجارة الخارجية

دوافع اختيار الموضوع:

هناك جملة من الأسباب التي دعت إلى اختيارنا هذا الموضوع أهمها:

- إن اختيار هذا الموضوع نابع من الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري.
- الرغبة والفضول في فهم واقع الميناء وكيفية سيران التبادل التجاري الخارجي.

أهداف الدراسة:

- أكثر من 80/ من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحرا.
- هذه الدراسة قد تساعد على شرح الدور الحقيقي للنقل البحري في مجال التجارة الخارجية.
- إبراز التحديات والعقبات التي تواجه الموانئ.

المنهج المتبع في الدراسة:

- تم إتباع منهج الدراسة وصفي تحليلي.

تقسيمات الدراسة:

- لقد تطرقنا في بحثنا هذا إلى فصلين، الفصل الأول: عموميات حول نشاط النقل البحري والتجارة الخارجية وقسمناه الى مبحثين ،المبحث الأول: مفهوم نشاط النقل البحري أما المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية ،الفصل الثاني: نشاط النقل البحري والتجارة الخارجية وقسمناه الى ثلاثة مباحث،المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية ،المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها.

مقدمة الفصل الأول:

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل عامة والنقل الدولي خاصة حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي، فهو من أرخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب كما انه يكتسب أهمية خاصة في انجاز عملية الإنماء الاقتصادي سواء في الدول النامية والمتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري.

المبحث الأول: ماهية نشاط النقل البحري

المطلب الأول: مفهوم نشاط النقل البحري

1- تعريفه:

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا.

يمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماصرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل و تخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري.¹

ولقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة البحرية إدراكا إلى ما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وعائد اقتصادي للاستثمار أعلى بكثير مما تحققه أنشطة النقل البحري الأخرى وتعتبر الخدمات البحرية من الأعمال المرتبطة بالنقل البحري بصورة مباشرة وغير مباشرة.²

2- مصطلحات خاصة بالنقل البحري:

1/ تكلفة أنواع النقل

1-1 نقل البضائع: توفر خطوط الأنابيب أرخص وسيلة لنقل النفط والغاز الطبيعي أما أرخص وسيلة لنقل البضائع فهي النقل المائي ويكلف النقل بالشاحنات عشرة أضعاف النقل بالسكك الحديدية ويعتبر النقل الجوي أغلى أنواع النقل على الإطلاق.³

2-1 عقد النقل البحري: هو عقد يلتزم بمقتضاه نقل البضائع من ميناء إلى آخر وهو العقد الذي يلتزم بمقتضاه أحد الأشخاص ويسمى الناقل البحري بتغيير مكان البضائع تعهد إليه بحر أما مصلحة المتعاقد معه ويسمى الشاحن وأما مصلحة شخص آخر هو المرسل إليه وذلك مقابل أجر.

3-1 الملاحة البحرية: هي في اللغة فن السفر والسفر يعني قطع مسافة باستخدام وسيلة مناسبة وتكون الملاحة بحرية إذا تم قطع المسافة عبر البحر يتم ذلك غالبا باستخدام السفينة.

4-1 هو نقل البضائع من مكان إلى آخر ومن دولة إلى أخرى أما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ بواسطة السفن أو الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات أو الشحن البري الشاحنات والقطارات.

¹ الدكتور سميعة إبراهيم أيوب كتاب اقتصاديات النقل طبعة 2002 الدار الجامعية الجديدة صفحة 39.
² الدكتور محمود حامد محمد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، طبعة 5320 الدار الجامعية، الاسكندرية، ص 231.
³ الدكتور هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي، منشورات الجبلي الحقوقية، طبعة 2008 ص: 123-127.

ويعتبر الشحن البحري أقدم صورة للشحن تاريخيا عن طريق سفن الشحن التجارية العملاقة التي تدار بمحركات الديزل أو ثورين بخاري ونظرا لأهمية الشحن البحري منذ فجر التاريخ قامت كثير من الدول ببناء أساطير سفن تجارية للتأكيد على حرية وسهولة حركة بضائعها على مستوى العالم.

5-1 السفينة والميناء: السفينة هي كأداة تنفيذ النقل البحري الأكثر أمانا والأقل كلفة بين وسائل النقل الأخرى في نقل البضائع بين قارات العالم عبر البحار والمحيطات والميناء هو المنفذ والمرسى الذي يحتضن هذه السفينة حتى تبلغ أهدافها وهذا الترابط بين السفينة والميناء يجعل العلاقة بينهما متكاملة فبدون الفن الموانئ تفقد أهميتها والعكس.¹

¹ نفس المرجع السابق ذكره، ص129

المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره.

1- عناصر النقل البحري:¹

يرتبط النقل البحري ارتباطا وثيقا بحركة التجارة العالمية المنقولة بحرا نظرا لقيام النقل البحري بسفنه المختلفة نحوه 80 مناجم التبادل التجاري حول العالم وعليه فلكي تكون خدمة النقل البحري أو ما يسمى بمنظومة النقل البحري والتي تتمثل في مكوناتها في السفينة والميناء والبضائع.

1-1 السفينة: سنتناول السفينة في بداية حديثنا، حيث أنها تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري وذلك إذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة، حيث لا تستطيع أي وسيلة أخرى نقل الكم من البضائع في المدة الواحدة، وهو ما يطلق عليه باقتصاديات الحجم وإذا ما تحدثنا عن السفن بشكل عام فهناك نوعان أساسيان:

أ/ سفن البضائع الخطية:

هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت بجداول معلنة، ويجب على القارئ أن يلاحظ أن هذه الوظيفة لا تعتمد على توافر الحجم والسرعة وإنما تقوم سفينة البضائع الخطية بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع لجميع الشاحنين الذي يحتاجون إليه وتتبع سفن البضائع الخطية في توزيع البضائع بطرق مخططة بصرف النظر إذا كانت مشحونة بالكامل أم غير المشحونة، بل إن أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد وهو السمة المميزة لهذا القطاع ويعتبر في غاية الأهمية بالنسبة لمالك السفينة أن يبذل كل ما في جهده لكي تصل السفينة في الموعد المحدد لها، وإلا فسوف تندهر مكانته في السوق بسرعة كما أنه سوف يفقد سمعته فيه ويتطلب تشغيل سفن البضائع الخطية ووجودها أسطول ذي حجم مناسب، وعدد كبير نبيا من المؤسسات البرية لذلك يغلب على شركات الملاحة الخطية أن تكون مؤسسات تجارية كبيرة، كما نلاحظ خلال السنوات القليلة الماضية بتشغيل سفن الحاويات على أساس اتحادات شركات مع تواجد حجم صغير من سفن نقل البضائع العامة المجزأة ذات الأسطح المبنية في الخدمة بصفة خاصة في شبه القارة الهندية ومناطق الشرق، والدول النامية ودول أوروبا الشرقية تعتبر سفن البضائع الخطية فنا مصممة لنقل البضائع العامة، يعمل هذا النوع من السفن على خطوط ملاحية محددة الموانئ، ويشكل هذا الفرع أحد أهم وأكبر فئات السفن في العالم، وتوفر شبكة من الخدمات تربط بين جميع أجزاء العالم جميعها، لا تعمل السفن التي تنقل بضائع عامة في المحيطات والبحر الأبيض المتوسط فحسب، بل في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية وتتراوح حمولات هذا النوع من السفن ما بين 200 طن، DWT ذات عشرين بالنسبة للسفن العاملة في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية لتصل إلى 20000 طن، DWT وذات ستة عابرين بالنسبة للسفن العاملة في تجارة البحر الأبيض المتوسط والمحيطات، وهذا النوع المتطور الموجود حاليا والذي ينقل 80/ من حركة البضائع العامة هي السفن الحاويات المتخصصة، والتي تسمى بسفن الخلايا "cellular Ship".

¹ الدكتور شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية الإسكندرية سنة 2006، ص 18-20.

والتي تتراوح سرعتها من 13 إلى 22 عقدة بالنسبة للسفن العامة في التجارة الدولية عبر البحر المتوسط والمحيطات، ويتمثل عدد كبير من هذه سفن حاويات أو متعددة الأغراض وتكون قادرة على نقل الحاويات والبضائع الموحدة المحملة على إطارات وتتطلب هذه الأنواع من السفن مراسي متخصصة، وأن تكون البنية الأساسية للميناء عالية الكفاءة، يعمل قدر كبير منها بالحسابات الآلية ومن أشهر أنواع السفن العاملة بالرحلات البحرية القصيرة هي العبارات الناقلة للبضائع المحملة على عجلات، التي كثيرا ما توصف بسف الدحرجة (RO-RO) (Roll ON OLL OFF) وتقوم بنقل السيارات والركاب وشاحنات الطرق العامة.

ب/ سفن البضائع الجواله: tramp vessels

تقوم هذه السفن بالإيجار في جميع أنحاء العالم جميعها بحثا عن من البضائع الصب في المقام الأول، لذلك لا تعمل تلك النوعية من السفن طبقا لبرنامج محدد المواعيد للإيجار، وإنما تبحر أينما تتواجد البضائع، وتشمل البضائع (الجواله) نوعا غير متخصص من الصب الفحم، الأخشاب، الحبوب، السكر، الخام، المعادن، الأسمدة... الخ) وتقوم بنقلها بكامل حمولة السفينة، وتسم شركات سفن البضائع الجواله بأنها أصغر حجما بالمقارنة بشركات الملاحة الخطية، وتتطلب طبيعة عملها معرفة أكيدة بأحوال الأسواق وتعتبر سفينة البضائع الجواله نوعا غير متخصص من السفن بها من 2-6 عنابر ذات فتحة واحدة متسعة ليس بها أي عوائق، والسفينة مهمة في المقام الأول بغرض نقل البضائع الصب.

تعتبر السفينة طراز SD-14 مثالا لسفينة البضائع الجواله الحديثة يتكون عدد أفرادها من 30 فردا سرعتها 15 عقدة، ويمكن تنسيق البضائع في الأسطح البينية، وحمولتها الإجمالية المسجلة في 9100 طن، والحمولة الصافية المسجلة هي 6100 طن ومتوسط الغاطس وهي محملة 8.84 مترا طول السفينة 140 متر وعرضها 21 متر وتوجد أماكن الإعاشة بالخلف، السفينة مزودة بخمسة عنابر للشحن، وتتواجد معدات المناولة على عنابر السفينة.

ويتميز هذا الطراز من السفن بأنه متعدد الاستعمال الى حد كبير، سواء كان من حيث التسهيل أو التسهيل أو في قدرته على نقل البضائع الصب التقليدية التي تعامل فيها سفن البضائع الجواله مثل الحبوب، الأخشاب، خام، المعادن، الفحم... الخ.

1- الميناء: PORT¹

كما هو معروف أن 71٪ من العالم مياه، وذلك فمعظم دول العالم على بحار أو محيطات، وهو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري في تغير الخدمة من الباب للباب From door to door، وللحديث عن تلك الجزئية فلا أحد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات الاستيراد والتصدير أو الشحن والتفريغ وهي الميناء، والحديث عن الميناء به باب طويل، لن نتطرق إليه ما نريد أن نتوصل ونتطرق إليه هو أهمية تطوير الموانئ لتواكب التطور المستمر في صناعة السفن

¹ الدكتور شريف محمد ماهر فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية-الإسكندرية سنة 2006 ص: 20-21

حتى لا يحدث تكديس في الموانئ وبالتالي يفقد النقل البحري عامة، والخطوط المنتظمة خاصة دورها في ينقل البضائع في جداولها المعلنة وخدماتها المنتظمة ولذلك لابد من القائمين على الموانئ أن ينتهوا إلى تلك التطورات، والعمل على إدخال كل ما هو جديد إلى الموانئ الخاصة بهم حتى تستطيع أي سفينة مهما كان حجمها أو غاطسها أو نوعها شرط من دخول الميناء بأمان وسلام، وأداء مهمتها في وقتها المحدد حتى عودتها إلى المياه الدولية مرة أخرى، وهذا ما لوحظ عند ظهور سفينة الحاويات، وتسبق موانئ العالم إلى محطات خاصة بالحاويات لمواكبة التطور في صناعة النقل البحري عامة والخطوط المنتظمة خاصة، وتحول إلى موانئ محورية وجذب حاملات السفن بشتى الطرق أمر مهم.

2-البضائع: Cargo¹

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من طلب على البضائع وعليه فانه يمكن القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية، فكلما انتعشت حركة التجارة العالمية كلما انتعشت معها حركة النقل البحري، والعكس بالعكس، وذلك نظرا لأن 80/ من حركة التجارة العالمية تنقل عبر البحار والمحيطات كما ذكرنا سابقا.

ولذلك ما أثبتته الإحصائيات الخاصة (بمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية و التجارة) UNCTAD والتي تعمل على حل المشكلات المتعلقة بخدمة النقل البحري على مستوى العالم هذه الإحصائيات خاصة بالفترة من سنة 1970 إلى 2003، حيث نلاحظ بالنسبة لتطور حركة التجارة العالمية المنقولة عبر البحار في فترة من 1970 إلى 1980 هناك تذبذب في هذه السنوات بشكل عام سواء كان بالزيادة أو الانخفاض والسبب وراء الانخفاض هو حرب أكتوبر في تلك الفترة والتي كان من آثارها إغلاق قناة السويس التي تعتبر الشريان التجاري الأول على مستوى العالم، أما الفترة من سنة 1980-1990 ففي هذه الفترة حدثت أزمات اقتصادية متفرقة أدت إلى انخفاض في فترات متفرقة، مما أثر على خدمة النقل البحري بشكل مباشر، ونقل البضاعة يكون من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المتفق عليه في سند الشحن وهذا الالتزام الرئيسي للناقل وما عاده من الالتزامات فروع له، وعلى الناقل أن يسلك الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة على إتباعه فلا يجوز له أن يغير حسب هواه أو يتردد على موانئ خارجة عن خطة الرحلة وعلى الناقل أن يشحن البضائع بعناية ودقة والالتزام بأن ينقلها ويعتني بها ويحفظها ويفرغها مما يلزم من عناية ودقة.²

¹ نفس المرجع السابق، ص22

² الدكتور أحمد محمود حسني، كتاب النقل الدولي والبحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 1980، ص130

المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري¹

تتصنف مشروعات الاستثمار في أنشطة النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها من المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى طبيعة الخصبة التي تميز نشاط النقل البحري من حيث أنه نشاطا يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس، المناخ،... الخ) وانطلاقا من هذا يتضح أن مشروعات الاستثمار في قطاع النقل البحري تتميز بخصائص محددة يمكن حصرها فيما يلي:

الخاصية الأولى: ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية مكثفة لرأس المال بالمقارنة بصناعات النقل الأخرى، فعلى سبيل المثال السفينة وهي المحور الأساسي لصناعة النقل البحري، لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها نتيجة لتواجدها في المياه بصفة مستمرة فضلا عن ضرورة توافر وسائل الاتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة علاوة على أهمية توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة علاوة على أهمية توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة، علاوة على أهمية توافر أماكن ملائمة للإعاشة والتخزين.

وجدير بالذكر أنه يمكن قياس الكثافة الرأسمالية لمشروعات النقل البحري.

¹ الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل ودراسة تمهيدية كلية التجارة جامعة الإسكندرية 2002-2003، ص 47-48

من خلال عدة مؤشرات مثل حساب أو قياس تكلفة بناء السفن والموانئ... الخ

إلا أن أهم هذه (المشروعات) المؤشرات يتمثل فيما يعرف العامل الحدي لرأس المال، الطن الوزني، ويقصد له الوحدات الإضافية من الاستثمارات اللازمة لزيادة الناتج بوحدة واحدة، وتؤكد العديد من الإحصاءات ارتفاع تكلفة بناء السفن وقيمة معامل رأس المال للطن الوزني الموضح في الجدول رقم (1)

معامل رأس المال للطن الوزني			السعر (مليون دولار)			نوع السفينة
1981	1978	1970	1981	1978	1970	
650	400	29.5	19.5	12	8.7	حاملة صب 30000 طن
-	217	143	-	26	17.2	حاملة صب 12000 طن
-	230	195	-	20	17	ناقلة بترول 8700 طن
300	171	148	70	18	31	ناقلة بترول 21000 طن
300	920	1000	-	115	120	حاملة غاز طبيعي 12500 طن
1333	-	1020	32	28	-	حاويات 27000 طن
-	2400	1020	-	12	5.3	سفينة الدرجة 5000 طن
-	533	333	-	12	10	ناقلة منتجات بترولية 30000 طن
933	847	-	14	12.7	-	سفن بضاعة عامة 15000 طن
1000	900	-	20	17	-	سفن بضاعة عامة 20000 طن

المصدر: كتاب اقتصاديات النقل

اختلاف تكلفة بناء السفن ومعامل الرأس المال للطن الوزني في الفترة من سنة 1970 إلى 1981 يتضح من البيانات الواردة في الجدول السابق ما يلي:

أ/ ارتفاع المعامل الحدي لرأس المال للطن الوزني: نلاحظ ارتفاع قيمة معامل رأس المال الوزني بصفة عامة حيث تراوحت قيمته بين 300 و 2400، وتختلف قيمة هذا المعامل باختلاف أنواع السفن وحمولة كل منها، فقد سجلت الدرجة أعلى رقم لمعامل رأس المال للطن فبلغت في سنة 1970، 1020 ارتفع إلى 2400 طن سنة 1981، كما قدرت قيمة هذا المعامل بحوالي 1.37 بالنسبة للحاويات حمولة 2700 طن ازدادت إلى 1333 سنة 1981 وبلغت قيمته بالنسبة إلى السفن الخاصة بنقل البضاعة حمولة 2000 طن، 1500 طن ما يقارب من 1000، 933 على الترتيب وذلك عام 1971.

ب/ العلاقة بين قيمة معامل رأس المال للطن الوزني، وحمولة السفينة باستقرار الجدول نلمس وجود علاقة عكسية بين قيمة معامل رأس المال للطن الوزني من جهة وحمولة السفينة.

ج/الاتجاه المستمر في ارتفاع معدل زيادة التكلفة الرأسمالية لبناء السفينة (باستقرار الجدول السابق) حيث تشير بيانات الجدول إلى اضطراب معدل نمو الزيادة في تكلفة بناء السفن المختلفة فعلى سبيل المثال: بلغ معدل الزيادة في التكلفة الرأسمالية لبناء حالة صب حمولة 30000 طن 124/ فيما بين عامي 1970-1981.

سجل معدل الزيادة في التكلفة الرأسمالية في ناقلة بترول حمولة 31000 طن 141/ خلال الفترة المشار إليها، بينما قدرت زيادة التكلفة الرأسمالية للحاويات حمولة 27000 طن بحوالي 25.2/ خلال نفس الفترة.

مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في مشروعات صناعة النقل البحري:

1/ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسنة البحرية:

من مظاهر كثافة رأس المال في مشروعات النقل البحري، ضخامة الاستثمارات اللازمة، والمكملة لعمل الترسنة البحرية، ولعل بعضها من هذه الأنشطة يتمثل فيما يلي:

-الورش الخاصة بالأعمال الكهربائية كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي.

-الورش الخدمية مثل ورش الصيانة والجرات والمخازن والأمن الصناعي.

-المباني الإدارية والخدمية والاستراحات.

2/ ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراس الخاصة بالسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات:

أكدت الإحصاءات الخاصة بتطور تكلفة إنشاء تلك المراسي، التزايد المستمر في قيمتها، فقد بلغت إجمالي تكاليف المراسي الخاصة بالبضائع المجزأة 241 مليون ألف دولار سنة 1970 ازدادت إلى 0.91000 مليون سنة 1970 بمعدل زيادة قدره 3003.7/ كما بلغت تكلفة إنشاء المراسي الخاص بالحاويات 2.38 مليون دولار قفزت إلى 1404 مليون دولار بمعدل زيادة بلغ 139/ فيما بين عامين 1970-1980.

الخاصية الثانية: تعاظم استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.¹

تعتمد صناعة النقل البحري على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة وقد انعكس ذلك في تطوير بناء السفن وهيكلها، وذلك من حيث أساليب بنائها وتطوير أساليب وسائل تشغيلها وإدانتها، بالإضافة إلى تطوير أساليب مناولة البضائع وتداولها بالموانئ وتجدر الإشارة إلى وجود المال من ناحية وأساليب التطور التكنولوجي المستخدمة من ناحية أخرى، حيث تعتمد الأساليب الأخيرة على الفنون الإنتاجية المكثفة لرأس المال وتخفيض درجة الاعتماد على الفنون المكثفة للعمل وتفن أهمية التقدم التكنولوجي ودوره في رفع كفاءة وإنتاجية صناعة النقل البحري فستعرض العناصر الآتية:

أولاً: مفهوم التقدم التكنولوجي في النقل البحري:

ينعكس التقدم الذي في النقل البحري في استخدام منجزات العالم الحديث لتحسين أدوات العمل وتكنولوجيا الإنتاج، وكذلك الابتكار أنواع جديدة من الطاقة ذات الجودة العالية علاوة على التوسيع في استخدام المدخلات البديلة التي تسهم في رفع كفاءة معدلات الفنية للإنتاج وخفض بعض العناصر التكاليف مثل تكاليف المناولة للبضائع وتداولها خارج الموانئ وداخلها، هذا إلى جانب التوسع في استخدام الأساليب العلمية المتقدمة والحسابات الالكترونية لعلاج المشاكل الإدارية التي تعترض تطبيق النظام الآلي في إدارة السفينة ملاحيا وكذلك عملية الشحن والتفريغ.

وتبرز أهمية التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري من خلال المساهمة في علاج المشاكل الفنية والاقتصادية والتي نعرض منها على سبيل المثال:

-زيادة الطاقة الإنتاجية لأسطول النقل البحري عن طريق زيادة فترات التشغيل وخفض الفترة الزمنية لبقاء السفينة داخل الميناء لأداء مهمة الشحن والتفريغ علاوة على خفض الطاقات الإنتاجية العاطلة.

-تحقيق الوفرة المطلوب في الفترة اللازمة لتداول الشاحنات ونقلها من مكان إلى آخر، عن طريق تحديث الأنواع المستخدمة من السفن إلى جانب التوسع في استخدام أساليب الميكنة في إدارة وتشغيل السفن.

-ترشيد استخدام الأصول الثابتة في الموانئ.

يتضح مما سبق أن أهمية التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري ترتبط بما تتصف به تلك الصناعة من ارتفاع الكثافة الرأسمالية حيث يؤدي إدخال إحداث أساليب الإنتاج الفنية إلى ترشيد استخدام رؤوس الأموال الضخمة التي تتكلفتها تلك الصناعة، بالقضاء على مشاكل الطاقات العاطلة من جهة وازدياد فاعلية تحسين مستوى الإنتاجية كما ونوعاً من جهة أخرى، الأمر الذي يترتب عليه تجنب تبديد وإهدار رؤوس الأموال الضخمة اللازمة لتقديم خدمات النقل البحري خاصة في الدول النامية التي تعاني من ندرة عنصر رأس المال بصمة عامة.

¹ نفس المرجع السابق ص: 53

ثانياً: بعض مظاهر التقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل البحري:

1- التطور التكنولوجي في مجال بناء السفن وهياكلها وتجهيزاتها:¹

تنعكس أهم مظاهر التقدم التكنولوجي في هذا المجال فيما يلي:

- أ- استخدام أنواع جديدة من السفن بلغ عددها حتى عام 1979، 10 أنواع للسفن التجارية، و 7 أنواع للسفن الخدمية، ويؤدي كل منها دوراً متخصصاً في صناعة النقل البحري، ومن ذلك على سبيل المثال: ظهور حاملات الصب المتخصصة مثل حاملات الأخشاب والخام والسيارات... وغيرها.
- ب- الاتجاه إلى بناء أنواع جديدة من السفن المتخصصة لنقل السلع المتجانسة، بغرض تنميط حركة النقل مما يساعد في خفض التكلفة ومن أمثلة تلك السفن: سفن الحاويات وسفن الدرجة وناقلات البترول الضخمة.
- ت- الاتجاه إلى صنع بضائع من نوع الغواصات والسفن ونصف المغمورة، وجميع هياكل السفينة آلياً وكذلك استخدام أجهزة البناء المتحركة.
- ث- تصميم السفن باستخدام الحاسبات الآلية بالإضافة إلى استخدام هذا النظام في جدولة الإنشاءات وتقدير التكاليف ومراقبة المخازن.
- ج- زيادة حجم السفينة للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير، بغرض تخفيض النقل للطن فظهرت ناقلات البترول الضخمة من طراز 22vi، 22ui والتي تصل حمولتها إلى 550 ألف طن.
- ح- استخدام القوة النووية والطاقة الهيدروجينية في تشغيل الأنشطة المكملة لعمل السفينة مثل: آلات الدفع والمساعدات الملاحية. أضف إلى ذلك استخدام الأساليب العلمية الحديثة للحماية من تلوث البيئة الناتج عن نشاط النقل البحري.
- خ- استخدام الحاسبات الآلية في ترتيب البضاعة داخل فراغات السفينة، علاوة على استخدام آلات الشفط والدفع لتحميل ناقلات البترول وسفن الحبوب.

2 – التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ أو ما يعرف بمناولة البضائع:

ارتبط التقدم الفني في مجال مناولة البضائع بتزايد الاهتمام برفع كفاءة خدمات النقل البحري. حيث ظهرت الحاجة لإيجاد تسهيلات متطورة لمناولة البضائع ومتطلبات تخزينها نتيجة لتزايد حجم شحنات البضائع المختلفة من المنتجات المصدرة والمستوردة ويمثل نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور التقدم التكنولوجي في هذا المجال حيث يترتب عليه خفض الوقت اللازم لبقاء السفينة في الميناء لإتمام عملية الشحن والتفريغ.

ويقصد بنظام التوحيد النمطي للنقل: تعبئة البضائع ورصها في حاويات أو صنادل ذات أحجام كبيرة ومتماثلة بحيث يتم نقل أو تداول البضائع الموحدة نمطياً – من وإلى السفينة- عن طريق استخدام الأوناش العملاقة أو اللوري... الخ، وتتنوع

¹ نفس المرجع السابق، ص: 55

أساليب التوحيد النمطي لنقل البضائع بين أسلوب النقل بالحاويات (نظام تحوية البضائع) والنقل بالصنادل إلى جانب نظام النقل باستخدام وسائل الدحرجة.

وانطلاقاً مما سبق يتضح أن نظام النقل بالحاويات يعد من أهم عناصر التطور التكنولوجي في مجال مناولة البضائع الأمر الذي يتطلب التعرف على طبيعة هذا النظام ودوره في تسهيل عملية النقل وتخفيف تكاليفه.

المقصود بنظام النقل بالحاويات "تحوية البضائع"

يعتمد نظام النقل بالحاويات على تغليف ووضع البضائع داخل صناديق ذات مقاييس موحدة، واستخدام عربات خاصة لنقل الحاويات من السفن إلى المخازن بعد تفريغها من السفن بواسطة الأوناش أو الرافعات ذات الحمولة الكبيرة، ثم تخزينها في ساحات خاصة. ويتطلب ترتيب هذه الحاويات نظام خاص في المرور والتخزين حتى يمكن شحن وتفريغ الحاويات في أقل وقت ممكن، ودون خلط بين حاويات كل سفينة.

واستناداً إلى التعريف السابق، فإن نظام النقل بالحاويات يتضمن أربعة عناصر أساسية تتمثل فيما يلي:

- أ- التداول: يمكن الشكل النمطي للحاوية من الاستفادة الكاملة من التوحيد النمطي (القياس) للبضائع والمتمثلة في تطوير نوعية ومعدلات التداول، الأمر الذي أدى إلى زيادة كبيرة في معدلات الشحن والتفريغ فأصبحت مدة بقاء السفينة بالميناء هي بضع ساعات وليست أيام مما انعكس على تحسين نتائج التشغيل الاقتصادي وانتظام مواعيدها.
- ب- اقتصاديات الحجم الكبير: أدى الشكل النمطي للحاوية ومعدلات التداول العالية إلى تطور تصميم بناء وحجم السفينة فتضاعفت طاقتها حتى وصلت إلى 4000/3500 حاوية مكافئة. وتستطيع سفن الحاويات الحديثة حمل حوالي 2000 حاوية مما يشكل أهمية كبيرة لتحقيق اقتصاديات حجم التشغيل vety larg cantainet vesseile.
- ت- استخدام نظم المعلومات الحديثة: ويقصد بذلك أن استخدام الحاوية لنقل البضائع وتعدد أنواعها وزيادة إعداد الشاحنين والمستلمين، فضلاً عن تعدد الأماكن والمخازن ووسائل النقل، كذلك أدى إلى أهمية إدارة هذا النظام بسيطرة وكفاءة عالية ودقة باستخدام نظم المعلومات الحديثة مثل الحاسب الآلي، وتطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لتحقيق جودة وسرعة التراسل.
- ث- عملية النقل من الباب إلى الباب: يتيح استخدام الحاويات في النقل المرونة الكافية لتداول ونقل الحاوية عبر وسائل النقل المختلفة، مما يؤدي إلى تقديم خدمة متميزة للنقل -من الباب إلى الباب- من خلال تخطيط عملية النقل في كافة مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط، واستناداً إلى ما سبق نستنتج أن التطور التكنولوجي في مجال نقل البضائع باستخدام نظام التحوية يحقق المزايا التالية:

- حماية البضائع من السرقة نتيجة لأحكام غلق الحاوية، وتقليل نسبة التالف من البضائع نتيجة لسرعة تداولها بين مختلف وسائل النقل.
- انخفاض تكاليف مناولة البضائع من خلال استخدام المعدات الرأس مالية الحديثة وإحلال الأساليب المكثفة لرأس المال بدلا من الأساليب المكثفة للعمل.
- تحقيق المزيد من الوفورات الداخلية في عملية مناولة البضائع من خلال تخفيض تكاليف التأمين وحزب البضائع فضلا عن تخفيض تكاليف المناولة.

ثالثا: مدى ملائمة الظروف الاقتصادية في الدول النامية لاستيعاب التقدم التكنولوجي:

إن التقدم التكنولوجي الذي ظهر في مجال صناعة النقل البحري سواء من حيث التطور في بناء السفن وإدارتها أو من حيث وسائل مناولة البضائع، قد ارتبط بتوافر الظروف الاقتصادية الملائمة في الدول المتقدمة دون الدول النامية فالدول المتقدمة تتميز اقتصاديتها بوجود الوفرة النسبية لعنصر رأس المال والندرة بالنسبة لعنصر العمل، إضافة لاتساع حجم الأسواق.

الخاصية الرابعة: طول العمل الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري فترة حياة المشروع حيث يتراوح العمل الافتراضي للسفن في المتوسط بين 25 إلى 30 سنة، كما تعمل فترة العمل الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية إلى مائة عام، وما من شك أن طول العمل الإنتاجي لمشروعات النقل البحري يترتب عليها الآثار التالية:

صعوبة تقييم ومراجعة خطط الاستثمار سواء خلال فترات إنشاء أو تشغيل المشروع.

الالتزام بضرورة الانتهاء من المشروعات التي تم البدء في تنفيذها بالرغم من احتمالات ظهور متغيرات اقتصادية أو اجتماعية محلية ودولية، قد تستدعي تعديل نمط الخدمة المقدمة كما ونوعا أو تتطلب إلغاؤها بالكامل.

توخي الحذر عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع في مشروعات النقل البحري مع ضرورة الأخذ في الاعتبار آثار عمليات التوسع في هذا النشاط على مستوى الاقتصاد القومي ككل خاصة وأن نشاط النقل البحري ذو تأثير متبادل مع بقية الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

الخاصية الخامسة: خدمات صناعة النقل البحري غير للتخزين وتأليفها غير قابلة للتجزئة¹

تتميز خدمات النقل البحري شأنها في ذلك شأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه بأنها غير قابلة للتخزين، حيث تقدم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل تفسر ذلك أن السفينة تبحر في زمن محدد في ميناء معين لتصل إلى آخر ميناء الوصول، ويستغرق ذلك فترة زمنية محددة ومعروفة، كذلك فإن البضائع المطلوب نقلها بحرا

¹ الدكتور سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2002-2003، ص: 61

سوف يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة والذي يختلف باختلاف أنواع السفن وتجدر الإشارة إلى أن إيجار السفينة في زمن محدد ومعلن، قد يؤدي في بعض الأحيان إلى عدم الاستغلال الكامل لحيز السفينة إذا لم يتوافر الكم المناسب من البضائع المراد نقلها وهو ما يفسر احتمالات ظهور الطاقات العاطلة في مشروعات النقل البحري.

الخاصية السادسة: تعاضد أهمية اختصار الزمن وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري¹

أ- اختصار عنصر الزمن: تحتل قضية اختصار عنصر الزمن أهمية كبيرة في رفع كفاءة أداء خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجها، الأمر الذي ينبغي أخذه في الحسبان عند الدراسة وتقييم جدوى مروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها، ولقد اتضح عند دراستنا لأثر التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري مدى أهمية اختصار عنصر الزمن بغرض خفض جانب التكاليف وهو ما أدى إلى استحداث نظم نقل متطورة، إلى جانب استخدام السفن ذات السرعة العالية والتي لديها وسائل حفظ حديثة تزداد أهميتها في الحفاظ على سلامة نقل السلع الغذائية والمستلزمات الطبية والكيماويات ولا شك أن تسهيل عمليات الشحن والتفريغ وخروج البضائع من الميناء بالسرعة المناسبة من جهة وتجنب زيادة تكاليف نقلها من جهة أخرى فعلى سبيل المثال أدى تأخر السفن المحملة بالاسمنت لمدة 254 يوماً في أحد الموانئ تفريغ إلى زيادة تكلفة النقل للطن من 20.5 دولار إلى 157.9 دولار أي ما يعادل زيادة بلغت 720٪.

ب- أهمية توافر المعلومات في صناعة النقل البحري: يعتمد نشاط النقل البحري على توافر كم هائل من المعلومات اللازمة لضمان وتعظيم وإنتاجية هذا النشاط. ويتم تبادل هذه المعلومات الكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك... الخ.

وتتلور أهمية توافر تلك المعلومات فيما يلي:

- 1- انجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة.
- 2- زيادة المعروض من خدمات النقل البحري دون تكبد تكاليف استثمارية إضافية، وذلك من خلال تخفيض دورة السفينة وبالتالي ارتفاع معدل تكرار رحلات السفينة الواحدة.
- 3- رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم إمكانية استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال نفس الفترة الزمنية.

ويقصد بنظام التوحيد النمطي للنقل: تعبئة البضائع ورصها في حاويات أو صنادل ذات أحجام كبيرة ومتماثلة بحيث يتم نقل أو تداول البضائع الموحدة نمطياً-من وإلى- عن طريق استخدام الأوناش العملاقة أو اللوري... الخ، وتتنوع أساليب التوحيد النمطي لنقل البضائع بين أسلوب النقل بالحاويات (نظام تحوية البضائع) والنقل بالصنادل إلى جانب نظام النقل باستخدام وسائل الدحرجة.

¹ نفس المرجع، ص 62

وانطلاقاً مما سبق يتضح أن نظام النقل بالحاويات يعد من أهم عناصر التطور التكنولوجي في مجال مناولة البضائع الأمر الذي يتطلب التعرف على طبيعة هذا النظام ودوره في تسهيل عملية النقل وتخفيف تكاليف.

المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية

نعتبر التجارة الخارجية من العوامل الهامة والمحفزة لنمو الجانب الاقتصادي وحيث إن نمو وازدهار التبادل التجاري يرتبط إلى حد كبير بتوافر وسائل نقل مناسبة ولهذا سنحاول في هذا المبحث التعريف بالتجارة الخارجية وسياسيتها ومستندات التجارة الخارجية.¹

المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية:

المفهوم العام للتجارة الخارجية هو أن المعاملات التجارية والدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال، تنشأ بين الأفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات ومنظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة.

- لقد أدى التطور التاريخي إلى نشأة الدولة على درجة كبيرة من الأهمية لفهم طبيعة التجارة الدولية وللتجارة الخارجية عدة تعاريف منها:
- كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة.
- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة.²
- عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة أطراف التبادل.³

¹ الدكتور محمد شريف ماهر، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، دار الجامعية، الاسكندرية، 2006، ص: 11

² رشا العصار وآخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الاولى، دار المسيرة، ص: 12

³ الدكتور حمدي عبد العظيم، اقتصاد التجارة الدولية، مكتبة زهراء للشرق دون ذكر بلد النشر، 1996، ص: 18

المطلب الثاني: سياسات التجارة الخارجية:

يقصد بالسياسات التجارية الخارجية هي تلك السياسات التي تتبعها الدولة في مجال التجارة بغرض التأثير على الصادرات والواردات.

تعريفها: هي تلك القوانين أو الإجراءات التي تضعها الدولة بغرض التأثير على حجم ونوعية التجارة الخارجية.

يمكن تقسيم السياسات التجارية إلى قسمين سياسة حرية التجارة وسياسات الحماية.¹

- 1- سياسة حرية التجارة: سياسة حرية التجارة هي التي ترى عدم رفض قيود على حركة التجارة الدولية مما يعود بالنفع على أطراف المبادلات الدولية، ولقد اتسعت رقعة الدول التي تبني هذا الاتجاه مع تزايد نفوذ الدول الرأسمالية على ساحة الاقتصاد العالمي بعد انهيار دول النظام الاشتراكي وما يتبع ذلك من إنشاء منظمة التجارة العالمية التي تفرض اتفاقياتها مبدأ تحرير التجارة الدولية والنظر إلى سياسات الحماية.²
- 2- حجج أنصار حرية التجارة: لما كان هدف أية سياسة اقتصادية أو تجارية، هو تحقيق الرفاهية الاقتصادية فإن إتباع حرية التجارة من شأنه تعظيم الدخل القومي للدول أطراف التبادل التجاري بما يكفل وبالتالي تحقيق تلك الرفاهية لكل منها ويعتمد أنصار هذا المذهب على عدة حجج من أهمها:

1-2 منافع التخصص الدولي: حيث يتم تخصص كل دولة في إنتاج السلعة التي تتمتع فيها بميزة نسبية، ولما كان مدى التخصص إنما يتوقف على نطاق السوق الذي يتم فيه التبادل، فإن اتساع نطاق التجارة الدولية شرط لازم لاتساع مدى التخصص الدولي وتقسيم العمل، وفي هذا التخصص ما يزيد من حجم الكلي للسلع.

2-2 منافع المنافسة: فمناخ المنافسة الذي تكفله حرية التجارة يساعد على الارتفاع بمستوى الإنتاجية فضلا على خفض الإثمان في صالح المستهلكين، فمن ناحية مستوى الإنتاجية تؤدي الحرية إلى تنافس المنتجين في استخدام وسائل الإنتاج والأكثر تطورا وفعالية سعيا وراء زيادة الناتج وخفض النفقة، ومن ناحية المستهلكين، تحويل المنافسة دون قيام الاحتكارات ويعتمد التوسع في حجم المشروعات على اتساع الصور ينبغي ألا تتوسع فيه كافة الدول وإلا انقلب أثره لأضرار بمستوى العمالة والتشغيل فيها جميعا، والواقع أنه توجد أساليب أخرى وفعالة تغني عن اللجوء إلى الحماية التجارية والحد من الواردات وهي مختلف أساليب السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية المعروفة في الكساد.³

¹ مرجع سبق ذكره، ص: 16

² الدكتور محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، 2010، ص: 312

³ الدكتورة زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية مصر دون ذكر سنة النشر، ص: 200

3- سياسات الحماية: يقصد بسياسات الحماية تلك الإجراءات التي تستخدمها السلطات المختصة لحماية الإنتاج المحلي من منافسة مثله ويقصد سياسة حماية التجارة الخارجية أن تقوم الدولة بوضع مجموعة من القوانين والسياسات بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية من المنافسة الأجنبية، وذلك من خلال فترة زمنية معينة مما يوفر نوعاً من الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية وهناك مجموعة أخرى من الإجراءات غير الجمركية التي تحقق نفس الهدف.¹

1-3 حجج أنصار حماية التجارة الخارجية:

- يستند أنصار الحماية التجارية إلى مجموعة من الحجج أهمها:
- إتباع هذه السياسة سوف يؤدي إلى تقييد الواردات مما يؤدي إلى زيادة الطلب على السلع المحلية المثيلة في ظل عدم وجود منافس أجنبي لها مما يحقق صالح منتج هذه السلع وضمان استمرار إنتاجها وبالتالي عدم تأثر العمالة وبالتالي عدم تأثر العمالة التي تعمل في هذه السلع.
- توفير موارد مالية للدولة تمكنها من الصرف على النفقات العامة وخاصة في الدول النامية التي تعتمد على حصيلة الرسوم الجمركية كمورد أساسي للميزانية العامة.
- مواجهة سياسة الإغراق والتي تغير بيع المنتجات الأجنبية في الأسواق المحلية بأسعار أقل من الأسعار التي تباع بها في سوق الدولة الأم، وذلك بفرض رسم جمركي على الواردات يساوي الفرق بين سعر البيع في السوق المحلي وسعر البيع في الدولة الأم.

4- أدوات السياسة التجارية:²

- تتمثل أدوات السياسة التجارية في الوسائل التي يمكن بها التأثير على التجارة الخارجية للبلد سواء بطريق مباشرة أو غير مباشرة وأهم أدوات السياسة التجارية هي كما أسلفنا: الرسوم الجمركية والخطر أو المنع أو حصص الاستيراد وتشجيعي الصادرات.
- 1-4 الرسوم الجمركية: الرسم الجمركي هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها سواء كانت صادرات أو مستوردات، فالرسم إذن هو ضريبة على انتقال السلع من الدولة أو إليها وينقسم الرسم الجمركي إلى رسم على الصادرات ورسم على المستوردات.
- 2-4 طرق تحديد الرسوم الجمركية:

أ- الرسوم القيمية يفرض الرسم القيمي بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة فيكفي إطلاع مواطن الجمارك على الفواتير وبواصل الشحن لتحديد القيمة حسب قواعد التقييم المعتمدة من قبل منظمة التجارة الدولية وثم يحدد قيمة الرسم المطلق.

¹ الدكتور محمد صفوت قابل، المرجع السابق، ص: 318

² الدكتور خالد السواحي، كتاب التجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005، ص: 202-208

- ب- الرسوم النوعية : يفرض الرسم النوعي بمبلغ محدد عن كل وحدة من وحدات السلعة بغض النظر عن قيمتها.
- ت- قد تتبع بعض الدول الطريقتين معا، فتفرض على بعض السلع رسوم ونوعية معا. مالي من وراء تجارتها الخارجية، فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إرادة الدولة.
- الأثر الحمائي: من الطبيعي أن تحم الدولة صناعاتها من السلع المماثلة التي تعرض في أسواقها الداخلية وكيف يتم الحماية عن طريق الرسوم الجمركية؟ فالرسم الجمركية تؤدي إلى رفع الأسعار السلع التي تفرض عليها أو من هنا يرتفع ثمن السلع في البلد الذي فرضنا الرسوم عن ثمنها في الخارج بمقدار الرسوم المفروضة ونفقات، النقل ومن الطبيعي أن ارتفاع الثمن للحد من الطلب، فيكون على المستهلكين أن يدفعوا ثمن أكثر في الوحدة وأن ينشروا أقل من بينما يرفع المستورد من الثمن ويبيعوا أقل.
- الخطر أو المنع: يقصد به أن تخطر الدولة التعامل التجاري مع الخارج على بعض السلع أو بعض الدول، وهو يعتبر نظاما لإلغاء التبادل المالي وهو على أنواع:
- الخطر الكلي: هو أن تمنع الدولة كل تبادل تجاري بينها وبين الخارج ويعرف هذا باسم سياسة الاكتفاء الذاتي، أو تثبيت التجارب فشل هذه السياسة وهي مثلها مثل مطالبة شخص أن ينتج كل ما يلزم لإتباع حاجاته وهذا أمر مستحيل.
- الخطر الجزئي: فمعناه أن الدولة تمنع تبادل التجاري لبعض الدول أن بعض السلع وذلك لأسباب صحية ومالية.
- 3-4 حصص الاستيراد: نظام يتم بمقتضاه تحديد كميات التي يمكن استيرادها من سلعة خلال مدة معينة بحيث لا يسمح باستيراد تلك السلعة إلا في حدود كمية المحددة من الدول أو من هناك يعتبر نظام حصص الاستيراد نوعا من القيود المروضة على المستوردات على كمياتها وقيمتها.
- 4-4 تشجيع التصدير: تعتمد سياسة تشجيع الصادرات على نوعين من الأنظمة هما نظام الإعانات ونظام الإغراق.
- نظام الإعانات: يتمثل في تقديم مزايا نقدية أو عينة للمصدرين حتى يتمكنوا من تصدير سلع معينة، وهو محاولة لكسب الأسواق الخارجية عن طريق تمكين المنتجين أو المصدرين المحليين من البيع في الخارج بثمن لا يحقق لهم الربح على أن تقدم الدولة من جانبها منحا أو إعانات تعوضهم عن هذا.
- 5-4 التعريف الجمركية: وهي قائمة تتضمن بيان السلع المختلفة والرسوم المقدرة عليها:
- أ/ أنواع التعريف:
- التعريف الوحيدة: ضع الدولة تعريفة واحدة للسلعة الواحدة بالنظر عن مصدرها أو وجهتها، أي بغض النظر عن البلد الذي وردت منه أو صدرت إليه.

- التعريف المزدوجة: تتمثل في أن تضع الدولة تعريفتين للسلعة الواحدة قصوى ودنيا، حسب البلد الذي تستورد منه وتصدر إليه، وذلك لتمييز سلع بعض الدول التي ترتبط معها الدولة باتفاقية ثنائية عن الدول الأخرى.

ب/ شرط الدولة الأولى بالرعاية: هو تعميم ميزة أفضل فيما الدول فيكفي أن تمنع واحدة هذه الميزة حتى تستفيد منها كل الدول التي تمنع بهذا الشرط.

ت/ الإعفاء من الرسوم الجمركية: يعفى من الضرائب الجمركية ما يلي:

1- البضائع العابرة: تعفى من الرسوم الجمركية تلك السلع التي تدخل في إعداد التجارة العابرة transit أي التي تدخل البلد وهي تزعم الخروج منه مباشرة.

2- التصنيع والتصدير: يتم تعليق الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل البلاد الذي بقصد التصنيع أو إجراء بعض التغيير عليها تمهيد لتصديرها خلال مدة معينة. (رد الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل)

3- المناطق والموانئ الحرة: هي مناطق غير مشمولة بنفاذ الجمارك عليها وتصبح حرة من كل قيد جمركي فتدخل إليها السلع وتخرج من غير أن تدفع أي رسم وأهمية هذه المناطق والموانئ أنها تشجع أعمال النقل والتفريغ والشحن ويمكن أن تقام فيها مخازن للسلع تودع بها حتى يعاد تصديرها كما يمكن أن ينشأ فيها مصانع كاملة مهمتها إدخال نوع من التغيير على شكل السلع .

ث- آثار الرسوم الجمركية:

- الأثر المالي: كل رسم جمركي يفرض يعبر عن رغبة الدولة في تحصيل إيراد مالي من وراء تجارتها الخارجية فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إيراد الربح.

الربح المفقود، وبهذا تتحول الدولة لهم من جانبها منحا أو إعانات تعويضهم عن هذا الربح المفقود، وبهذا تحاول الدولة أن تحمل المنتجين أو المصدرين على التخلي عن هذا الربح السوقي، والحصول على ربح حكومي في صورة إعانة.

فالإعانة هي عكس الرسم، وقد تكون مباشرة أو غير مباشرة أما المباشرة فتكون في صورة مبلغ معين عن كل قيمة، إعفاءات ضريبية، غير أن الإعانات قد تؤدي إلى فعل مضاد لأثرها في البلد المستورد فقد يفرض عليها رسوما جمركية إضافية مساويا لمقدار الإعانة على السلعة التي منحت إعانة التصدير.

ب/ نظام الإغراق:

نظام الإغراق يتمثل في بيع السلعة المنتجة محليا في الأسواق الخارجية بثمان يقل عن نفقة إنتاجها، أو يقل عن أثمان السلع المماثلة أو البديلة، في تلك الأسواق أو يقل الثمن الذي تباع فيه السوق الداخلي إن نظام البيع بثمانين أحدهما مرتفع في السوق الداخلي حيث تنتج السلعة والآخر منخفض في السوق الخارجي والغرض هو كسب الأسواق الخارجية بالقضاء على منافسة محتملة وتقبل الدول هذا الإجراء برد فعل مضاد فهي تفرض الرسوم الجمركية إضافية التي تزيل أثر الإغراق.

المطلب الثالث: مستندات التجارة الخارجية

تعتمد التجارة الخارجية على عدة خطوات أساسية متسلسلة يصعب الاستغناء عنها، وبإتمام تلك الخطوات تتم حركة تجارة دولية ناجحة وتتطلب خطوات التجارة الخارجية في النقاط التالية:

1- خطوات قيام حرمة التجارة الخارجية:¹

1-1 إجراء مناقشات الاتفاق التجاري بين كل من المصدر والمستورد وبناء على هذه المناقشات يتم تحديد

عقد الشراء ومن أشهر أنظمة العقد المتعارف عليها في العالم إما

Fob free on board

Or

Cif cost insurance and freight

Fob: تعني أن المصدر مسؤول عن البضاعة حتى تصل إلى ظهر السفينة.

Cif: تعني أن المصدر مسؤول عن تكلفة البضاعة والتأمين النولون وفي الحالتين كليهما المستورد هو المسؤول عن العبء المالي، وبعد الاتفاق على ذلك في العقد.

وهناك تاعديد من أنظمة البيع في التجارة الدولية منها:

البيع بشرط تسليم البضاعة في مكان إنتاجها ex works

شرط التسليم على عربات السكة الحديدية f.o.r (free on rail)

شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة Along side Ship F.A.S (Free)

البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجر النقل البحري إلى ميناء الوصول (COST) C.G.F FRIGHT

2-1 يطلب من المستورد من المصدر ما يسمى بفاتورة الشراء والتي تضمن نوع البضاعة، القيمة، الوزن،

التغليف، العلامات وظروف الدفع والاستلام.

3-1 وبناء هذه الفواتير يقوم المستورد بفتح خطاب الاعتماد لصالح المصدر العديد من المستندات أهمها

ما يلي:

- فاتورة الشراء الأصلية.

- سند شحن نظيف.

¹ الدكتور شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره ص: 102-103

- وثيقة التأمين.
 - شهادات الإجراءات الجمركية في بلد البائع (رخصة التصدير).
 - أي مستندات أخرى تم الاتفاق عليها بين البائع والمشتري، مثل بعض التأشيرات من القنصليات.
 - يقوم المصدر بالحصول على ترخيص التصدير Exoport order.
 - ويقوم المصدر بطلب حجز فراغات داخل عناصر السفينة Shiffing declaration.
 - شحن البضائع والحصول على إيصال الضابط الأول mates receipt أو الذي يؤكد فيه شحن البضاعة ويوضع فيه ما اذا كانت البضاعة سليمة أو بها أي عيوب.
- 2- وضائف بوليصة الشحن:
- ومن هذه المراحل السابقة تتضح أهمية بوليصة الشحن وما تتضمنه من وظائف نذكر منها ما يلي:
- 1-2 إيصال تسليم البضائع:
- فهي في مرحلة الشحن وبعد الانتهاء منه تقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الريان أنه تسلم البضاعة طبقا لما هو وارد في سند الشحن، من حيث الكمية، النوع، الوزن، القياس، بناء عليه يصدر شحن نظيف أو غير نظيف.
- 2-2 أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن:
- يكتب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهرها جميع بمود عقد النقل، وهنا تظهر أهمية أن يسجل عليها ما إذا كان ثم دفع النولون مسبقا، أم سيدفع في ميناء الوصول، وهل هناك أي غرامات مستحقة أم لا؟
- 2-3 كمستند لحيازة البضائع:
- سند ملكية وتأتي هذه الوظيفة في الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة في حالة غياب اسم المستلم أو أن يتم إصدارها لأمر وهنا ممكن يملك البوليصة الأصلية يعتبر مالك البضاعة.
- 2-3 مستند تفاوضي أو قابل للتحويل: حيث يتم نقل هذه البضاعة بناء على تظهير المشتري الأصلي لهذه البوليصة لآخر جديد، أو أن يقدمها إلى أحد البنوك في سبيل الحصول على قرض، وهنا تقوم البوليصة مقام الشيك، يمكن تحويلها للغير بالتوقيع على ظهرها من المستلم الأصلي.
- 3- بوليصة الشحن متعدد المراحل:¹
- وهناك نوع آخر من بوالص الشحن يسمى بوليصة الشحن المتعدد المراحل Through B_L وهذه البوليصة لا تستخدم إلا في أحد الحالتين:
- في حالة عدم وجود خط ملاحي مباشر بين كل من الدولة المصدرة والدولة المستوردة حيث تنقل البضاعة عبر ميناء ترانزيت بينهما.

¹ Chibani rabahK;le vade mecun de l'import-export,edition ENAG;1997;p43

- أو في حالة نقل بضائع على أكثر من وسيلة نقل، وفي هذه الحالة فإن الناقل الأول مهما كانت طبيعته فهو الذي يقوم بإصدار الشحن المتعدد المراحل والتي تغطي جميع الرحلات إما الناقلون الآخرون، فإن التزاماتهم يكون إما الناقل الأول وكما تستخدم هذه البوليصا في نقل الحاويات وان كانت الحاويات حالياً أصبح لها بوالص شحن خاصة وذلك بعد ظهور النقل المتعدد الوسائط.
- وقد كان لتطور الحاويات دور كبير في تغيير الوثائق التقليدية المعمول بها في الخطوط المنتظمة، كما أصبح هناك ضرورة ملحة لوثائق جديدة لتسهيل حركة الحاويات من حيث مناولة الحاويات، وإجراءات الجمارك، وذلك للحصول على أكبر استفادة من نظام الحاوية وتسليم البضائع من الباب إلى الباب وقديماً قبل استخدام الحاويات كانت المنافسة التجارية تدور حول البضاعة ومواصفاتها أو السعر الخاص بها واليوم أصبح النقطة الأساسية للمناقشات هي شرح الوثائق المستخدمة في الحاويات من عدة جوانب:
- التجارة الدولية والنقل البحري.
- طبيعة وثائق الحاويات.
- إجراءات الجمارك.
- الوثائق المستخدمة في ميناء الوصول.

وكذلك تغيرت اهتمامات الشاحنين، حيث كانت تنصب على السفينة وذلك في حالة نقل البضائع العامة التقليدية.

أما اليوم ومع استخدام الحاويات فإن الاهتمام تحول إلى الشركة الناقلة التي تأخذ على عاتقها مسؤولية نقل البضائع من نقطة إلى أخرى أي أصبح الاهتمام ليس موجهاً للرحلة البحرية فحسب، بل الرحلة البرية أو الجوية المصاحبة لهذه الرحلة وعليه فقد ظهرت عدة عقود جديدة خاصة بالحاويات وهي:

من المخزن إلى المخزن Hose to hose

من المخزن إلى الرصيف، من الرصيف إلى المخزن Hose to pier or Pier to hose

من الرصيف إلى الرصيف Pier to pier

وبناء على الاتفاقية بين المصدر والمستورد على طريقة العقد يتم إصدار بوليصة الشحن التي تغطي جميع الرحلات، تحديد العلاقة بين الناقل والشاحن.

- مستندات النقل بالحاويات المستخدمة في الميناء:
- قبل وصول السفينة إلى الميناء، فإن الخط الملاحي يرسل للوكيل المستندات.
- خطة التستيف.
- "ما نيفست" "البضاعة" وثيقة تتضمن جميع بوالص الشحن الموجود على الوثيقة في هذه الرحلة.
- بيان بالبضاعة الخطرة.

- بيان بالحاويات الثلاثة.

ملاحظة: تسمى خطة تستيف الحاويات بخطة باي (Bay Plane) من أجل أن تترك الحاوية (الصندوق، الميناء) يجب إكمال ما يلي:

- إذن الجمارك.
- إذن من محطة تعبئة (C F S)
- الإفراج الجمركي.
- بعد الانتهاء من مرحلة السفينة الناقلة للحاويات يتم تقديم:
- بيان بحمولة السفينة متضمنة الحاويات المشحونة والغارقة.
- تقرير عن عملية التفريغ.
- وصل مناولة الحاويات.
- وصل التوكل.

خاتمة الفصل الأول:

قد لعبت خدمة النقل البحري تطوراً هائلاً لم يخص السفن وحدها كأنهم وحدة اقتصادية بل شمل عناصر البحري كافة تتمثل في السفن البضائع والموانئ.

أما فيما يخص التجارة الخارجية فتميز سياستين: سياسة الحماية الخارجية وسياسة حرية التجارة الخارجية.

ولكي تتم عملية نقل التجارة بحراً يجب توفر مجموعة من المستندات تتمثل في خطوات قيامها عن طريق إجراء مناقشات الاتفاق التجاري بين كل المصدر والمستورد وبناء على فاتورة الشراء التي يقوم بها المستورد بفتح خطاب الاعتماد لصالح المصدر يتطلب تحصيل قيمة قيمة الخطاب أن يقدم المصدر العديد من المستندات أهمها ما يلي:

فاتورة الشراء الأصلية، سند شحن نظيف، وثيقة التأمين، شهادة المنشأ، شهادات الإجراءات الجمركية في بلد البائع وبغض التأشيرات من القنصليات.

مقدمة الفصل الثاني:

إن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لعملية نمو التجارة الخارجية، حيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض فمن المعروف أن زيادة أو انخفاض متوسط تكلفة خدمة نقل السلعة إلى المستهلك من شأنها رفع أو خفض أسعارها النهائية باعتبارها جزء من التكلفة الإجمالية، الأمر الذي ينعكس على حجم الطلب عليها ومن حيث تأثير خدمات النقل البحري على جانب عرض السلعة فيتضح في تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق النقل البحري بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة، وهو ما يؤثر في تخفيض تكاليف الإنتاج والتداول ويدعم هذا التأثير قدرة نشاط النقل البحري على توسيع نطاق السوق لنفس المنتجات ومن هنا تتجلى لنا العلاقة الوثيقة بين النقل البحري وحجم التجارة بحرا.

ولتحقيق النتائج المرجوة من إقامة صناعة النقل البحري، تختلف الدول النامية من حيث انتهاجها للسياسات البحرية تبعا لظروفها كما أنها تواجه بعض النقائص والتحديات في موانئها.

وللتفصيل في هذا الموضوع تم تخصيص هذا الفصل لمعرفة سياسة الحماية البحرية وأثرها على التجارة الخارجية إضافة إلى الإحاطة بالتحديات والعقبات التي تواجه موانئ الدول النامية والطرق التي يمكن من رفع كفاءة موانئها، وبالتالي تنمية التجارة الخارجية.

المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية

يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها أي مساعدة أو إعانة تعطي إلى صناعة النقل البحري الوطنية بواسطة الحكومة والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في أسواق الملاحة البحرية العالمية.

المطلب الأول: أنواع الإعانات

هناك إعانات مباشرة مخصصة بتمويل وبناء سكن حديثة أو لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة، قد تكون هذه الإعانات لمواجهة الزيادة في أجور الطاقم أو تكاليف الوقود أو لاستخدام آلات حديثة أو وقود منخفض القيمة وفي الحالة الأخيرة لا يمكن تقديم الإعانة إلا بتمويل السفينة في موانئ الدولة المانحة للدعم.

كما أن هناك إعلانات غير مباشرة وتشمل القروض بسعر فائدة منخفض أو الإعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض أو الإعفاء رسوم الموانئ والقطر أو تعويض الخسارة من طرف الحكومة.

1- إعانات التشغيل:

تعتبر إعانات التشغيل إما منخفضة للتكاليف أو زائدة للإيراد، وهذا ما يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فذا حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيرادات فيعتبر الهدف منها زيادة الإيراد، وهذه الإعانة تؤدي إلى القضاء على أي دافع إلى تحسين القوة التنافسية للشركة، أما إذا حسبت على أساس تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على أن تترك السفينة بعد ذلك تخفيضها للتكاليف، وتبدو أهمية هذه التفرقة في أنه في الحالة الثانية فإن الدعم محدود بحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل.¹

2- إعانات البناء:

تمنح هذه الإعانات عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة ويمكن أن تدفع على شكل مقدار محدد يمثل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء، وفي بعض الحالات يمكن للدولة أن تقدم هذه الإعانة إلى شركاتها الوطنية الملاحية من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا حتى ولو ترسانات بناء سفن أجنبية، ولما كان من الصعب حالياً على الشراكة الملاحية أن تقوم بتمويل بناء سفن (أجنبية) حديثة، فإن الحكومات قد تعتمد إلى المساعدة في دفع جزء من التكاليف أما إعانات ترسانات بناء السفن فهي تزداد في فترات كساد صناعة بناء السفن.

وهناك نوع من آخر من إهانات بناء السفن وهي منح القروض المسيرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتخريد السفن القديمة تبعاً لخطة لتحديث الأسطول الوطني.

¹ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، النقل البحري، مكتبة الإشعاع مصر، ص: 137

3- الإعانات الضريبية:

وذلك يمنع تخفيضات ضريبية للشركات الملاحية وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن بخصم من ضرائب إيراد الشركة ويلاحظ أن معظم الدول تمنع سفنها إعفاء ضريبي.

4- الإعانات الاجتماعية:

تقوم هذه الإعانات بدعم تعليم وتدريب الطقم السفن وكذلك العناية الصحية بهم وغير ذلك من تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم.

5- الإعانات السياسية للأسطول البحري:

وتحت هذا النوع من الإعانات يمكن أن نضع سياسة عصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.¹

6- تفصيل العلم وسياسة التفضيل التجاري:

ويتضمن ذلك النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية لتنقل على سفنها الوطنية والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفصيل:

- أ- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية.
- ب- التمييز في الرسوم حيث يتم تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.
- ت- استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية.
- ث- إصدار تشريعات لإجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.
- ج- استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.
- ح- عقد اتفاقية تجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبع نسب محددة.
- خ- العادات التجارية القائمة على البيع سيف وشراء فوب

¹ نفس المرجع السابق، ص: 149

المطلب الثاني: آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم

إن الطلب على النقل البحري ينبع من الطلب إلى البضائع ذاتها وقد قيل بأن الدولة بتقديمها إعلانات لشركتها الملاحية من أجل مساعدة تجارتها الخارجية إنما تعوقها. ولتوضيح ذلك التدهور في التجارة العالمية وفي التجارة الوطنية للدولة تقدم هذه الإعانات نفترض ما يلي:

- المنافسة الكاملة في كل من السوق العالمي والسوق الوطني.
- غياب نقل بحري دولي بين الدولتين (أ) و (ب).
- فئات أجور الشحن كانت أعلى في الدولة (أ) عن الدولة (ب).

عند بدأ القيام بالنقل البحري سيؤثر الانخفاض في سعر النقل البحري في الدولة (ب) على العرض في سوق الدولة (أ)، ويمكن للدولة (ب) أن تصدر إلى الدولة (أ) النقل البحري بما يرضي جزءاً من احتياجات النقل في الدولة (أ).

إن الطلب على خدمات الملاحة في الدولة (أ) سيتناقص بينما يتزايد في الدولة (ب) وطالما أن تصدير البضائع يتبع الطلب، وبتخفيض فئات أجور النقل فإن تكاليف النقل البحري تصبح أرخص في الدولة (ب) وتستطيع عندئذ الدولة (أ) أن تصدر كميات من التجارة وذلك تطبيق قانون التكاليف النسبية لفائدة جميع الدول المشتركة في التجارة.

أما نصيب الدولة في جملة تجارة الدولة (أ) فيقل فيختل التوازن الدولي القديم في السعر وينخفض لكن بمقدار أقل من مقدار الإعانة ويحدث توزيع بالنسبة للإعانة، بمعنى أن جزءاً يذهب إلى الغير من دون الصناعة الوطنية للنقل البحري المطلوب إعانتها أصلاً.

كما أن شركات الملاحة الوطنية لن تحتفظ بصافي الإعانة كاملة، بل تضطر إلى تحويل جزء منها إلى الطلب والنتائج المستخلصة هي:

- 1- جزء من الإعانة المدفوعة بواسطة الحكومة إلى شركاتها الملاحية سوف يتحول إلى المستهلكين الأجانب.
- 2- الإعانة التي تدفعها الدولة إلى صناعة النقل البحري الوطنية كي تساوي بين تكاليف الأسطولين (الأسطول المعاد والأسطول غير المعاد) ليس بالضرورة أن تكون قادرة على التغلب على هذه الفروق.
- 3- نتيجة للحقيقة التالية: في التجارة الخارجية يدفع ثمن السلع والخدمات فقط في المدد الطويل، بواسطة سلع وخدمات من الدولة الأخرى.

- 4- كذلك بما كانت الإعانة المدفوعة للنشاط البحري للنشاط البحري سوف تكون على حساب أنشطة اقتصادية أخرى في الدولة الدافعة للإعانة، فسوف تتأثر هذه الأنشطة بالنسبة لكائناتها بما سوف سيئ أكثر إلى صناعة التصدير عموماً، أما الدولة الأخرى التي لا تدفع الإعانة فتمتع بأسعار نقل منخفضة دون الإصرار بمصادرها الوطنية.
- 5- وستضطر الدولة التي لا تدفع إعانات إلى الحد من الاستعمال الأمثل لمصادرها عندما تضطر إلى الحد من استعمال جزء من سفنها الأكثر كفاءة على هذه الطرق الملاحية، بينما يكون على الدولة الدافعة للإعانة أن تتحمل في ذات الوقت أعباء سفنها القليلة الكفاءة المدفوع لها إعانات.
- 6- النشاط البحري هو صناعة كثيفة رأسمال، ولذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات إعانات في الدول المنافسة بإعانات مضاد لها.

المطلب الثالث: آثار الإعانات على الدورة الملاحية

لأسعار النقل البحري دورة حادة التقلب من مستوى عال جداً، إلى أدنى مستوى، مما يعطي لمهنة ملاك السفن صفحة المخاطرة وعدم الاستقرار، وذلك لعاملين اثنين¹

- 1- لما كانت الملاحة صناعة دولية، فإن أي محاولة للسيطرة على كمية حمولة السفن مالهها إلى الفشل.
- 2- إن الطلب إلى الفراغات بالسفن يكون دائماً معرضاً لتقلبات فجائية غير متنبأ بها، أما توسعها أو انكماش مثل فشل المحصول الزراعي في منطقة ما، أو نقص الوقود أو جمود اقتصادي، أو دورات تجارية، أو حروب وأزمات سياسية إلا أن مرونة العرض تتأثر بالزمن القصير، شهراً أو اثنين مثلاً يكون العرض أقل مرونة كثير من الزمن البعيد لأكثر من عام.

وفي الحلة الثانية: فإن النقص في السفن سوف يستمر حتى إتمام تنفيذ طلبات بناء السفن الجديدة تبعاً لحالات الرفاء مما يأخذ فترة من 13-17 شهراً تنزل جميعها بكميات عظيمة إلى السوق آتية من جميع ترسانات بناء السفن في العالم ومن الناحية النظرية يميل جهاز الأسعار عندما تعمل خلال الأزمات إلى تقليل العرض، ذلك أن السفينة في العالم ستواصل العمل في المدى القصير لطالما كانت تكاليفها المتغيرة مطروحة منها تكاليف رباطها أقل من سعر النقل.

وباستمرار هبوط أسعار النقل، فإن السفن الأقدم ذات التكاليف الأكثر ارتفاعاً سوف تبدأ أولاً في الرباط أو قد تخرد بالتدريج، تاركة السفن الأكثر كفاءة واقتصاداً تعمل بما فيه من فائدة تجارية للعالم.

وهكذا فإن جهاز الأسعار يعمل على إحلال السفن الجديدة، الأقل تكلفة والأكثر كفاءة، وربما الأسرع بدلاً من السفن القديمة ذات التكاليف العالية والكفاءة المنخفضة، ومرونة نظام رباط السفن هام جداً عند دخول وخروج السفن من الرباط تبعاً لحالات السوق.

ولكن المعانات تؤثر تأثيراً عكسياً لأثر جهاز الأسعار بالرغم من النزول المستمر في الأسعار بمساعدة هذه الإعانات.

وستببطأ حركة إخراج السفن الزائدة من السوق لسببين، بما يساعد على نزول أكثر من أسعار النقل.²

الأول: وجود سفن معانة تقبل أسعار أقل من نفقات تشغيلها، مطروحة منها نفقات الرباط.

¹ المرجع السابق، ص: 147-148
² المرجع السابق، ص 149

الثاني: تباع السفن القديمة ذات تكاليف الإصلاح المرتفعة التي يصبح تشغيلها غير مربح بالنسبة للدول ذات الأجور العالية، بدلا من رباطها أو تحديدها إلى ملاك في الدول ذات الأجور المنخفضة. وهؤلاء الملاك بمساعدة الإعانات سيحاولون تشغيلها وبذلك يستمر انخفاض أسعار النقل أكثر بما يضطر السفن غير المعانة والتي في حالة أحسن وأكثر كفاءة بالتوقف بالربط، بينما السفن الأقل كفاءة وأقدم عمرا من ذات التكاليف الأعلى تستمر في التشغيل في غير صالح تجارة العالم.

وتعمل الإعانات كذلك على تخفيض الأسعار وإطالة مدة الكساد، فان السفن المعانة سوف تزداد خسارتها وعلى الحكومات كذلك أن تزيد من إعاناتها والخاسرات تستثمر بالتالي في الزيادة، مما يؤدي إلى سلسلة من الإعانات...

المطلب الرابع: حجج أنصار الحماية

إن (مؤيدي) آراء أنصار الحماية لتبرير فرض الحماية على النشاط الملاحي تدفع إلى طرح التساؤل التالي:

-ما هي الدوافع الاقتصادية لإقامة نشاط ملاحي محمي؟

نجد الإجابة على التساؤل فيما يلي:

1- حجة الصناعة الناشئة:¹

يبرز الاقتصاديون سياسة حماية الصناعة الناشئة لمساعدة الصناعات الوليدة على النمو صحيحا خلال سنوات حياتها الأولى حيث تهدف إلى حماية الصناعة الناشئة لفترة مؤقتة لكي يكتسب المنظمون المحليون قدرا من الخبرة والدراية حتى يتمكنوا الصناعات الثانوية اللازمة، وكما هو معروف فان شركة الملاحه تحتاج إلى رأسمال ضخمة حتى تحقق وفورات الإنتاج الكبير له درجة تكفي لاستغناء عن الحماية، وستصبح المساعدة حينئذ ضرورية في الدولة النامية.

ومثال على ذلك المنح التي منحتها الحكومة اليابانية عام 1880 والتي ساعدت في توسع الأسطول الياباني عند بدأ استخدام البخار وكانت كل إعانة عند صدور ما تحتوي على نصف فيه بيان عن تخفيضها سنويا، وقد كان نمو الأسطول التجاري الياباني مصاحبا لنمو التجارة اليابانية وساعدا له، وقد بررت المساعدة التي منحت لهذا الأسطول في البداية على أساس الخدمة المطلوبة منه في سبيل توسع التجارة في ذلك الوقت.²

¹ الدكتور محمد الصوص، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى 2008، ص: 77

² المرجع السابق، ص: 160

2- عدم تحقيق حرية المنافسة:¹

ترى الدول التي بدأت الاستثمار النقل البحري مؤخرًا من الصعب عليها تسيير سفنها على أساس المنافسة الحرة في سوق عالي ممتاز بمنافسة حادة والأسباب الرئيسية لذلك هي:

أ- رئيس المال الضخم والقدرة الإدارية العامة: إن إنشاء أسطول تجاري يحتاج إلى رأسمال ضخم، كذلك إلى تكاليف لتشغيل هذا الأسطول، وبالنسبة لشركة خاصة في دولة نامية فليس من السهل إيجاد رأس المال المطلوب ما لم تساعد الحكومة، أو أن تتولى الحكومة بنفسها النشاط البحري ذاته وهذا الرأسمال الضخم بالإضافة إلى الخبرة والإدارة العالية يضعان قيدًا على الدخول الحر إلى النشاط الملاحي العالمي.

ب- المساعدات التي تمنحها الدول البحرية إلى أساطيلها: يوجد هناك أعداد قليلة جدًا من الدول البحرية -إن وجدت- لا تساعد أساطيلها

ت- المنافسة من أساطيل أعلام الملائمة: تتمتع سفن الملائمة بمزايا عديدة مما يمكنها من تخفيض تكاليفها نسبيًا ومما يقوي مقدرتها على المنافسة خاصة في زمن الكساد فهذه السفن معفاة من الضرائب تحاول كثير من الدول البحرية ملغاة هذه الميزة بتخفيض الضرائب على سفنها ولكنها لم تنجح في ذلك نجاحًا كافيًا.

3- العوائق التجارية في العالم:²

تعتبر العوائق التجارية في العالم هي القاعدة وأن التجارة الحرة هي الاستثناء فليس من الواقعي أن ننظر إلى النشاط الملاحي بمعزل عن أحوال اقتصاد العالم الحقيقية فليس من المنطق أن تشتكي دولة تفرض حواجز على تجارتها تمنعها عن حرية الحركة من أو من دول أخرى إذا ما قابلنا الدول المتضررة من هذه الإجراءات بإجراءات مماثلة للحد من استخدام سفن الدولة الأولى.

ويعتبر حاليًا أحد أسباب انحراف الاقتصاد العالمي عن الوضع الأمثل وعوائق التجارة غير العادلة التي تفرضها الدول الصناعية على أسواقها.

وليس من العدالة أن تنتقد الدول النامية البحرية الجديدة إذا اتبعت سياسات تمييزية بينما لا تتمتع صادراتها بحرية الدخول إلى أسواق الدول المتقدمة، ويقال في هذا المجال بأن دولة- ميزتها التجارية مختل ومدينة، قد تحاول تخفيض الديون والاختلال في ميزاتها التجارة بأي تشتري (فوب) وتبيع (سيف)، وبذلك تنقل تجارتها على سفنها الوطنية من أجل التوفير في ميزان المدفوعات.

¹ نفس المرجع السابق، الدكتور عبد المنصف محمود، كتب اقتصاديات النقل البحري، ص: 157

² نفس المرجع السابق، ص: 159

ووجود عوائق التجارة في جميع أنحاء العالم يجعل من اتخاذ أي خطوة بواسطة دولة واحدة أو مجموعة من الدول وحدها نحو تحرير التجارة ما يسيء إلى معدل التبادل التجاري ومما يزيد البطالة.

4- الاستقلال الاقتصادي:

يعتبر هذا السبب واحد من أهم الأسباب التي تدفع الدول النامية إلى إنشاء أسطول للنقل البحري، حتى ولو على حساب الابتعاد عن مبدأ التكاليف النسبية، إذ تشعر هذه الدول أو تقسيم العمل الحالي في العالم ما هو إلا نتيجة خلفية تاريخية.

ففي الوقت الحاضر نجد أن ملكية السفن مركز لدرجة كبيرة في أيدي الدول المتقدمة فان الدول النامية المبعثرة سياسيا واقتصاديا تشعر بالخطر من الاعتماد الاقتصادي على الخدمات الملاحية الأجنبية، خاصة في زمن الحروب والأزمات العالمية كما حدث في الماضي، ففي خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية شعرت كل دولة لا تمتلك أسطولا تجاريا بالعجز الكامل نتيجة لحرمانها من طرفها التجارية في البحار، وقد اقتنعت معظم الدول غير البحرية أن الأسطول التجاري ضرورة لضمان مستقبلها.

5- تنوع الصناعات:¹

تعتمد الدول النامية على أساس تصدير المواد الأولية، غير أن معدل الدولي للتجارة، في المدى الطويل لهذه المواد فيما عدا حالات استثنائية تهدد اقتصاديات التنمية و أكثر من هذا ففي عديد من هذه الدول، نجد أن عددا قليلا جدا من السلع تكون الجزء الرئيسي من صادراتها، ولهذا السبب فان التصنيع حتي ويمثل النشاط الملاحي لبعض الدول وسيلة مغرية في سبيل التصنيع، فيمكن للسفينة من يوم شرائها أن تدر إيراد وهي لن تحتاج إلى مدة طويلة حتى يتم تدريب الرجال، إذ أن الضباط والطاقم وحتى الإدارة المتمرسية يمكن استئجارها من الخارج.

وبالنسبة لكثير من الدول النامية، فقد أثبتت عملية التصنيع أنها صعبة للغاية بينما الابتداء في تشغيل خط مالحى يعتبر نسبيا أسهل وأسرع.

هكذا يمكن لدولة نامية، بإنشاء صناعة نقل بحري أن تضيف بسهولة قيمة لتجارها المصدرة والتي تصبح مكسبا لنعدل التجارة الدولية لهذه الدولة وبالنسبة للدول المتقدمة عندما تمنح قرضا لدولة نامية، فان السفينة يمكن اعتبارها نسبيا ضمان جيد للدين، بينما أن استخدمت هذه القروض في مشاريع البنية الأساسية تعرض القرض لمخاطرة أكبر.

وتتمتع الملاحية بمرونة أكبر من صناعات أخرى كثيرة فالسفينة يمكن للسفينة أن تغير تجارتها المعينة عليها تبعا لأحسن استخدام لها، فان اعتبارنا السفينة ذات رأسمال كثيف بالنسبة للعمالة، فان

¹ نفس المرجع السابق، ص: 161

النشاط الملاحي يخلق أنشطة مساعدة أخرى متصلة به والتي يمكن اعتبارها واحدة من المتطلبات الأساسية لبناء مجتمع صناعي.

6- الاندماج:

كثيراً ما يحدد الاقتصاديون أن تسعى الدول النامية إلى تكوين أوراق اتساعاً عن طريق الاندماج الإقليمي، وتحتاج الصناعة بالنسبة للمنتجات نصف المصنعة أو كاملة التصنيع إلى توزيع الصناعات المكملية لبعضها البعض حيثما يكون أفيد لها داخل الأسواق الإقليمية وذلك حتى يمكن تلاقي الازدواج في إتباع نفس البضائع وتلعب الأساطيل التجارية الإقليمية دوراً أساسياً في مثل هذه السياسات خاصة إذا كانت طرق المواصلات الداخلية غير كافية، أو كان الإقليم منفصلاً جغرافياً فإذا كانت أمة مقسمة إلى دول متعددة، فيمكن للنشاط البحري أن يلعب دوراً هاماً في الاندماج الاقتصادي والسياسي.

7- التوسع في التجارة الوطنية:¹

عندما تشعر دولة بأن الخدمات الملاحية التي تخدم تجارتها غير مرضية لأي سبب من الأسباب، فإن التجارة الدولية وفي بعض الأحيان تكون كمية التجارة المنقولة غير كافية بالنسبة للخطوط الأجنبية لتبدأ نشاطها إلى موانئ هذه الدولة، ولذلك يتحتم على الدولة أن تأخذ بنفسها أو بواسطة رعايتها النشاط التجاري إلى أن تنمو التجارة (المنقولة غير كافة بالنسبة للخطوط الأجنبية لتبدأ نشاطها). وكذلك بالنسبة للتجارات بحرية جديدة، فقد تتردد الخطوط الأجنبية لنوعها مخاطر أعظم في أن تكرر رأسمال جديد، أو أن تنقل سفنها من التجارة الثابتة القدم إلى هذه النواحي الجديدة، وقد تحتاج هذه التجارات الجديدة إلى تشجيعها بتخفيض سعر النولون والذي قد يكون في المدى البعيد مبشر للربح، ولذلك تعتمد الدولة إلى استخدام أسطولها في الاتجاه ولكن يجب ألا ننسى أن الأسطول الوطني إن كانت تنقصه الكفاءة وغير قادر على المنافسة لارتفاع تكاليفه.

¹ نفس المرجع السابق، ص: 163

المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد

سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد ومبرراتها الاقتصادية. وللحديث عن الإمداد بمفهومه الحديث سنستخدم مصطلح اللوجستيك أو ما يسمى بفن السوقيات. كما سنتطرق إلى التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية مبرزين بذلك عناصر القوة والضعف والفرص والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية، كما سنتطرق إلى دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية من خلال إبراز مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني وتبيان أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية المحطات الحاويات.

المطلب الأول: مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد

لقد عمدت ثورة اللوجستيات على تغيير نمط التجارة في الدول الصناعية نتيجة زيادة حدة المنافسة، مما تطلب خفض التكاليف الإجمالية للإنتاج وتقليل زمن مرور المواد والمنتجات بالجوء إلى اقتصاديات الحجم واستخدام التكنولوجيا لخلق ميزة تنافسية، وتعمل الثورة اللوجستية في شبكة معقدة تشمل مراكز الإنتاج والاستهلاك والنقل والتخزين وتبادل المعلومات، في دورة متصلة تضم سلسلة الإمداد من أجل تقليص الفجوة المكانية.

أولاً: مراكز الإمداد ومبرراتها الاقتصادية

1- مفهوم مراكز الإمداد: يستعمل مصطلح اللوجستية كفن عسكري يتعلق بتموين الجيوش ونقلها وإيوائها وتأمين الاتصالات بين وحداتها. وحيث أن عملية تسويق المنتجات تحتاج إلى مراكز للتوزيع يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة توزيعها إلى أسواق المستهلك دون إجراء أي عمليات إضافية لها، فهذه المراكز تحقق مفهوم المنفعة الزمنية دون القيمة المضافة، ولتحديد مفهوم المراكز اللوجستية يمكن تقسيم الأنشطة اللوجيستية إلى قسمين:¹

أ- العمليات اللوجيستية: ويقصد بها كافة العمليات المتعلقة بإدارة المواد والمخزون وعمليات النقل والتخزين والتوزيع المادي إلى الأسواق النهائية، حيث يمكن فصل هذه العمليات عن المنشأة الأساسية التي تقوم بإنتاج المنتج الأصلي واستنادها إلى منشآت أكثر تخصصاً لتحقيق نوع من الوفورات الاقتصادية، وتشمل أنشطتها مصادر المادة الخام، إدارة المواد، المخزون، التوزيع والسوق النهائي.

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص: 47

ب- التنسيق اللوجستي: ويقصد بها أنشطة التنبؤ السوقي وأوامر الشراء وجدولة الإنتاج وخطط الطلبات والاحتياجات والتي لا يمكن فصلها عن المنشأة الأساسية حيث أنها ترتبط بظروف التشغيل بها. وتشمل أنشطتها القيود السوقية، جداول الإنتاج، طلبات الشراء وخطط الاحتياجات.

ويمكن تعريف مراكز اللوجيستيات بأنها الموقع الذي يتم من خلاله تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة وتغليف، معالجات صناعية ولصق العلامة التجارية، ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي وهذا بهدف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل. فمفهوم المراكز اللوجيستيات أكثر اتساعاً من مراكز التوزيع حيث تقدم كافة أنشطة التوزيع المادي مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تزيد من قيمة المنتجات، أي أن المنتج يخرج من مركز اللوجيستيات أكثر اقتراباً من المستهلك وذا قيمة مضافة.¹

يتضح مما سبق أن كافة أنشطة مراكز التوزيع تندرج في أنشطة المراكز اللوجيستية فضلاً عن وجود أنشطة لوجيستية، هي أنشطة القيمة المضافة التي تعطي المبرر الاقتصادي لقيام المراكز اللوجيستية.

2- المبررات الاقتصادية لمراكز الإمداد: هناك عدة مبررات اقتصادية لفصل الوظائف أو العمليات اللوجيستية عن المنشأة الأم واستنادها إلى المراكز اللوجيستية ومن أهمها:²

أ- الوفورات الخارجية: مما سبق يمكن القول إن كافة الأنشطة التي تمارس في مراكز اللوجيستيات يمكن إنجازها على مستوى المنشأة، إلا أن ممارسة تلك العمليات على نطاق متسع في المراكز اللوجيستية يؤدي إلى تحقيق نوعاً من اقتصاديات الحجم والتي تؤدي إلى انخفاض تكلفة تلك الأنشطة للوحدة الواحدة بشكل كبير عنها عند قيام المنشأة بها، كذلك فإن التخصص وتقسيم العمل يؤدي إلى انخفاض متوسط تكلفة الإنتاج، وهذا ما تستفيد منه المنشآت الصناعية من قيام مركز اللوجيستيات وهي وفورات في التكاليف لا تنشأ من الكفاءات الداخلية للشركة الأم لذا تعرف بالاقتصاديات الخارجية.

ب- القرب من السوق: في كثير من الصناعات يكون من المجدي اقتصادياً نقل أجزاء ومكونات المنتج وتجميعها بجانب أسواق المستهلك مثل صناعات السيارات، والأثاث وخاصة عندما يكون وزن أو حجم المادة الوسيطة من أجزاء ومكونات أقل من المنتج النهائي، وبهذا فإن نقل المكونات وتجميعها في أماكن قريبة من السوق يعتبر أكثر وفراً، فنقل أجزاء يترتب عليه تكاليف نقل أقل بشكل كبير عن نقلها كاملة، إذ أن حجمها يتضاعف.

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 48

² نفس المرجع، ص ص 48-50

ت- القيمة المضافة: تعد العمليات اللوجيستية عمليات إنتاجية، إذ أنها تضيف إلى المنتج خصائص جديدة تجعله أكثر قيمة وجاذبية من وجهة نظر المستهلك، وهذا يدعو إلى الاستعانة بخدمات المراكز اللوجيستية.

ثانياً: مفهوم موانئ الإمداد: مع نهاية القرن العشرين حدث تطور كبير في دور الموانئ التجارية التقليدية التي كانت مجرد مراكز نقل لتتحول إلى مراكز خدمة تجارية وصناعية تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها.

فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ، وإنما امتد هذا النشاط براً في كل المنطقة المحيطة بالميناء حيث أصبحت الموانئ قاعدة لوجيستية حقيقية، ويمكن تصنيف الموانئ إلى ثلاثة أجيال حسب ثلاث معايير تتمثل هذه الأجيال الثلاثة في:¹

1- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية): تعمل الجيل الأول والمتمثلة في الموانئ التقليدية كمراكز للنقل فقط، ويمثل هذا الجيل من الموانئ أغلبية موانئ الدول النامية، وتتسم إستراتيجية هذه الموانئ 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 (النقل البري والنهري) للبضائع والنقل البحري، ولا يتوفر في هذا الجيل من الموانئ إلى الحد الأدنى للأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية والملاحية، وتركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرضية دون اهتمام لما يحدث للسفن والبضائع خارج منطقة الرصيف.

2- موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية): ظهرت موانئ هذا الجيل في ستينيات القرن الماضي مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، وتسعى عادة بالموانئ الصناعية، وتتسم سياسة وإستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، ويتم صياغة سياسات الميناء وإصدار تشريعاته على أساس أنها ليست مجرد مركز نقل إنما هي مراكز صناعية وتجارية أيضاً. فبالإضافة لشحن وتفريغ البضائع والخدمات المينائية والملاحية، اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل للأنشطة لتشمل الخدمات التجارية للبضائع أي خدمات أخرى مكملية ذات صلة بها مثل تعبئة وتحويل البضائع والخدمات الصناعية مثل تصنيع البضائع، وتقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو واتساع الميناء في امتداد خلفي.

يختلف ويتسم التنظيم في موانئ الجيل الثاني خلافاً عن موانئ الجيل الأول بما يلي:

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

¹ نفس المرجع، ص ص 274-278

ب- علاقات وثيقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالأراضي والمرافق والقوى العاملة وكذلك شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري.

ت- التكامل بين مختلف الأنشطة والخدمات بالميناء لمسايرة تزايد كمية البضائع وسرعة دورانها عبر الميناء.

3- موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجيستية)¹: ظهرت موانئ هذا الجيل في ثمانينيات القرن الماضي، ويعود السبب في ظهورها أساساً إلى انتشار التحوية وتعددية الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية، وتتسم إستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج/التوزيع الدولية المعقدة، واستناداً إلى هذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض إحصائي لمرافق وخدمات الميناء إلى اهتمام ومشاركة بسيطة في عملية التجارة العالمية بكاملها، وتتجه هذه الجهود إلى ترويج أنشطة التجارة والنقل التي تولد بدورها أعمالاً ذات قيمة مضافة مدرة للإيرادات ونتيجة لهذه الجهود تحولت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة وقواعد لوجيستية للتجارة الدولية.

فالأنشطة والخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصيص والتنوع والتكامل، وتنقسم إلى أربع فئات تتمثل في الخدمات الميدانية التقليدية، الخدمات/البيئية، الخدمات الإدارية/التجارية والخدمات اللوجيستية والتوزيعية. ولا يمكن اعتبار الميناء من الجيل الثالث ما لم يدخل عدداً من التغيرات التنظيمية التي تتناول الأنشطة الجارية داخل الميناء، والعلاقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يقع في نطاقها ومع مستخدمي وعملاء الميناء، وتتسم تنظيمات موانئ الجيل الثالث بما يلي:

أ- زيادة عمق العلاقات بين الميناء والجهات العاملة به والمتعاملة معه، الأمر الذي أدى إلى إنشاء رابطة تدعى مجتمع الميناء، ويتكون مجتمع الميناء من هيئة الميناء والشركات العاملة في جميع أنشطة وخدمات الميناء، وكذا مستخدمي الميناء، وهو تحالف بين جميع المسؤولين والمهتمين بالميناء ويتولى تنسيق الأنشطة داخل الميناء ومع الجهات الأخرى خارجه بالإضافة إلى الترويج والتسويق للميناء.

ب- أصبح الميناء أكثر اعتماداً وتكاملاً مع المدينة المحيطة به، حيث زادت منطقة الميناء من مجرد الحدود التقليدية للموانئ لتصبح المنطقة في حدود تمتد في بعض الموانئ إلى عشرات الكيلومترات، وتركز موانئ الجيل الثالث في علاقتها مع الإدارة المحلية للمدينة على:

- النقل في ربط المناطق الخلفية بالميناء.
- منشآت التخزين/التوزيع

¹ Le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération; rapport de la CNUCED; 08/01/1992;p22-27

- التنمية الحضرية والمدنية
- المحطات الطرفية المتعددة الوسائط
- ت- زيادة التكامل بين مختلف أنشطة وخدمات الميناء أكثر مما هو عليه في موانئ الجيل الثاني، نظرا لارتباط مصالح جميع الأطراف العاملة بالميناء والمتعاملة معه، بطريقة مباشرة او غير مباشرة.
- وبالنسبة لنظم المعلومات ونظم تبادل البيانات الكترونيا (EDI)*، فقد أصبحت عنصرا من أهم العناصر الرئيسية للبنية الأساسية لموانئ الجيل الثالث.

المطلب الثاني: التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية

تعتبر عملية المسح الكامل للبيئة الداخلية والخارجية للميناء من أهم عمليات التخطيط الاستراتيجي العام للميناء، ويقدم تحليل نقاط القوة والضعف بالإضافة إلى الفرص والتهديدات (SWOT)** معلومات هامة جدا تساعد على خلق نوع من التوافق فيما بين المصادر والقدرات المتوفرة والفرص المتاحة والمتواجدة ضمن السوق الذي تتعامل فيه هذه الموانئ، فلكل ميناء نقاط قوة وضعف بالإضافة إلى فرص وتهديدات تواجهه وتؤثر على قدراته التنافسية في السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب العمل فيه، فتحديد المقومات التنافسية للموانئ من أجل وضع وصياغة الاستراتيجيات المناسبة، يكمن في تحديد العناصر التالية:¹

أولاً: عناصر القوة والضعف للموانئ التجارية:

نقاط قوة أي شركة هي عبارة عن مصادرها وقدرتها المتوافرة والتي يمكن استخدامها لإيجاد ميزات تنافسية، كما أن الغياب الفعلي لنقاط القوة ما هو إلا نقاط ضعف تواجهها الشركة ويمكن حصر نقاط القوة والضعف بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:

1- الموقع الجغرافي: قد يمثل الموقع الجغرافي نقطة قوة أو ضعف بالنسبة للميناء وذلك على أساس

الاعتبارات التالية:

أ- قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ومراكز الإنتاج والاستهلاك.

ب- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله

ت- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية، مرجع سابق، ص ص 280-282

(EDI)* Echange de donnees informatisees : نظم تبادل البيانات الكترونيا

** (SWOT) Strengh;Weakness;Opportunitties and Theats : نقاط القوة والضعف، الفرص والتهديدات.

- ث- الأحوال الجوية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على دخول ومغادرة السفن من وإلى الميناء مع سلامة السفن الموجودة بالميناء وكذا استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.¹
- 2- توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء: وتتمثل في مدى توفر شبكات النقل المختلفة من خطوط ملاحية منتظمة للسفن، النقل البري، السكك الحديدية والنقل النهري ومدى كفاءة ومعدلات تردد وسائطها على الميناء.
- 3- توفر خدمات الميناء وكفاءتها: وتتجلى هذه الخدمات في القدرات والإمكانيات المتوفرة بالميناء من حيث تعدد نوعياتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات، وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها، وطاقاتها السنوية، بالإضافة إلى الإمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعيات المختلفة لأشكال البضائع كالحاويات، الصب الجاف، الصب السائل وغيرها. كما تكمن نقاط قوة أو ضعف الميناء في مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات، وكذا توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن والبضائع والخدمات المساعدة الأخرى.
- 4- أسعار خدمات الميناء: يمكن أن يحدد مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة ومدى استقرار قيمتها وكذا سياسة إستراتيجية التسعير بالميناء جانباً من نقاط القوة أو الضعف بالميناء.
- 5- قوة العمالة بالميناء: ويندرج ضمن هذا الإطار مستوى حرفية ومهارة العمالة وكذا حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة، بالإضافة إلى المناخ الاجتماعي (المشاكل الاجتماعية) والدوافع المحفزة للعمالة ومستوى العلاقات العمالية.
- 6- الإدارة بالميناء: وتتمثل في مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة ومستوى التوجيه والإدارة به، وكذا مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء ومدى سهولة ومستويات صناعة القرار وسهولة الإجراءات وبساطة دور المستندات بالميناء.
- 7- الاتصالات السلكية واللاسلكية: يتجلى هذا الجانب في مدى توفر وكفاءة شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية والمتمثلة في الفاكس والهاتف الدولي المباشر وأنظمة تبادل البيانات إلكترونياً.
- 8- الموقف المالي: ويتمثل في مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء، بالإضافة إلى المؤشرات المالية الأخرى مثل الفائض والعجز في الميزانية.

¹ كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، مرجع سابق، ص ص 325-329

ثانياً: الفرص المتاحة والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية

قد ينتج أحياناً عن تحليل البيئة الخارجية للشركة بعض الفرص التي يمكن استغلالها لزيادة الحصة السوقية وتحقيق الأرباح والنمو، كما أن أي تغييرات تنشأ في البيئة الخارجية قد ينتج عنها تهديدات تؤثر على الشركة وأدائها بشكل مباشر، ويمكن حصر الفرص والتهديدات بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:¹

1- الفرص المتاحة للموانئ التجارية: تتمثل الفرص المتاحة للميناء والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته من السوق الذي يعمل فيه، أو الذي يرغب أن يعمل في العوامل التالية:

- أ- الموانئ المنافسة: خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط أو المجال الذي يعمل فيه الميناء.
- ب- أنظمة النقل المختلفة: إمكانية النقل من الميناء براً إلى مناطق داخلية بعيدة.
- ت- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: وتتجلى في زيادة أو نمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء، وكذا ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.
- ث- عملاء ومستخدمي الميناء: وتتمثل في ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء أو عملاء لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.
- ج- الميناء: وتتمثل في تطوير أرصفة ومعدات الميناء، إدخال نظام البيانات الكترونية EDI في الميناء والسبق في وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة.
- ح- التهديدات التي تواجه الموانئ التجارية: تتمثل التهديدات التي تواجه الميناء، والتي يمكن أن تؤثر على تخفيض حصته في السوق الذي يعمل به، ويتطلب اتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهةها والتغلب عليها في العوامل التالية:

- أ- الموانئ المنافسة: وتشمل الموانئ المنافسة حالياً والموانئ المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلاً.
- ب- أنظمة النقل المختلفة: أنظمة النقل المختلفة التي تنافس الميناء في نقل البضائع التي تنقلها سفن تتردد على الميناء.
- ت- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: تقلص أو انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
- ث- عملاء ومستخدمي الميناء: عدم رضا عملاء أو مستخدمي الميناء على مستوى أداء أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.
- ج- الميناء: تتمثل في سمعة الميناء، ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البيئة وعدم توفر أراضي لتوسيع الميناء.

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص ص 283-284

المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية

أدى ظهور نظام الحاويات عبر الموانئ التجارية الى توسع حركة النقل البحري وزيادة استثماراته مما أحدث ثورة على حركة التجارة الدولية، فكان لزاما على الموانئ التجارية تطوير نفسها تنظيميا وتكنولوجيا بما يتماشى مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات.

أولاً: مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني

تعتبر منظومة النقل بالحاويات بمثابة شريان التجارة الدولية، وتعتبر الحاوية والسفينة والميناء المتخصص العناصر الثلاثة الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات، وقد أدى ظهور أنواع من الحاويات مختلفة المواصفات والأبعاد إلى تطور سفن الحاويات وظهور أجيال وطرازات مختلفة منها، مما أوجب تطوير الموانئ مما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات.

وظهرت بعض المفاهيم المتعلقة بهذه الصناعة يمكن إيجازها فيما يلي:

1- ماهية موانئ الحاويات ومحطات الحاويات: ميناء الحاويات هي مجموعة من محطات الحاويات، وتشمل المكونات الرئيسية لمحطة الحاويات على أرصفة تراكي السفن، روافع الحاويات، ساحة التخزين ومعدات، بوابة الدخول إلى المحطة، محطات تعبئة الحاويات وتفريغها، بالإضافة إلى تسهيلات أخرى متنوعة مثل تطبيقات الحاسب الآلي، ميزان الحاويات، ورشة الصيانة ومكاتب الإدارة. أما محطة الحاويات فهي منظمة تقدم مجموعة من الأنشطة لتداول الحاويات والتحكم في حركة انسيابها من السفينة إلى مختلف وسائل النقل الأخرى أو العكس بما يحقق أفضل الخدمات للنقل البحري والبري بأقل تكلفة، وبالإضافة إلى موانئ الحاويات ومحطات الحاويات هناك مركز تحميل الحاويات وهو النحرور البحري في نظام النقل متعدد الوسائط حيث تتوافر فيه الخدمات اللازمة لنقل الحاويات من الميناء إلى السوق الخلفية العريضة بتكلفة مؤثرة وفعالة. ويقوم مركز عبور الحاويات بالوظائف الأساسية لمحطة الحاويات في تداول وتخزين الحاويات ذات المنشأ الأجنبي بالإضافة إلى خدمات أخرى مساعدة مثل إصلاح وفحص الحاويات بالإضافة إلى نقل الحاويات من الباب إلى الباب بهدف إفادة الاقتصاد الوطني.¹

2- مزايا نظام التحوية: يتمتع نظام التحوية بمزايا عديدة نذكر منها:²

¹ أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2009، ص 25-27
² نفس المرجع، ص 12-13

- أ- المحافظة على البضاعة ووقايتها من أي تلف أو كسر أو عبث أو فقد أو سرقة، ومن ثم تحقيق سلامة البضاعة المنقولة الصادرة والواردة وضمان تسليمها على حالتها. ومن ثم الاقتصاد في مصروفات تخزين البضائع وحراستها وحمايتها.
 - ب- يسمح ذلك النظام بتقديم خدمات النقل من الباب للباب، من موقع المصنع وحتى تاجر التجزئة والموزعين.
 - ت- لا توجد عمليات تدتول وسيطة للبضائع المنقولة في محطات الحاويات/ الموانئ مما يتيح أمان أعلى بضائع للبضائع في مواجهة مخاطر الهلاك والتلف والمناولة.
 - ث- إن الأمان النسبي الذي تتمتع به البضائع المنقولة داخل الحاويات، يتيح للشاحن الاستفادة من انخفاض أسعار التأمين عليها، توفير ما يقارب 40/ من مصروفات التأمين على البضائع مما يساهم في انخفاض التكلفة الكلية لعملية النقل.
 - ج- عدم حاجة البضائع المنقولة داخل الحاوية الى عمليات تعبئة وتغليف مثلما هو الحال في حالة البضائع العامة مما يتيح وفورات في التكلفة الكلية لعملية النقل.
 - ح- عدم حاجة نظام التحوية إلى قدر كثيف من الأيدي العاملة مما يتيح وفرا في تكلفة العمالة، وتظهر هذه الميزة بوضوح في البلدان الصناعية ذات معدلات الأجور المرتفعة.
 - خ- سرعة تداول الحاوية في الموانئ تتيح زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقائها في الميناء ومن ثم خفض التكاليف التي تتحملها السفينة.
 - د- إن تقليل زمن بقاء السفينة بالميناء وزيادة دورة السفينة يتيح تقليل زمن العبور لرحلة السفينة (transit time) وزيادة عدد مرات تردد خدمة السفينة.
 - ذ- أسفر نظام التحوية عن إحداث ترشيد في تشغيل السفن على الخطوط الملاحية المختلفة، فنظرا للتكلفة العالية لتشغيل سفن الحاويات، اتجهت الشركة الملاحية للنقل بسفن الحاويات نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة، والعمل على اختيار موانئ رئيسية لتردد هذه السفن.
 - ر- يتيح النظام بوجه عام تقديم خدمة نقل ذات جودة شاملة.
 - ز- التقليل في تكلفة تغليف وتعبئة ومناولة البضائع.
- 3- أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني: مما لا شك فيه أن نمو حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ الوطنية، يؤدي بآثار ايجابية على الاقتصاد الوطني يمكن أن نجملها فيما يلي:¹

¹ أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، ص 25-27

- أ- زيادة إيرادات هيئات الموانئ من الرسوم التي تدفعها السفن الحاملة لحاويات برسم إعادة الشحن مقابل الخدمات التي تحصل عليها السفينة، مثل رسوم الموانئ والمنائر والإرشادات والقطر.
- ب- يمكن للموانئ أن تستفيد من اقتصاديات الحجم في الإدارة والتشغيل وذلك بالعمل على اجتذاب أعداد متزايدة من السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، من أجل الوصول إلى معدلات عالية للتشغيل تكلفة الاستخدام والاستغلال الأمثل للطاقت المتاحة بالموانئ، بما يؤدي إلى تدنية التكاليف التي تتكبدها السفن بالموانئ، وتقليل حجم الطاقات العاطلة.
- ت- زيادة إيرادات شركات الخدمات العاملة في الموانئ الوطنية، نظير الخدمات المقدمة إلى السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، مثل خدمات الصيانة والإصلاح، وكذلك الإيرادات المتولدة في مقابل التموينات والتوريدات التي تحصل عليها هذه السفن.
- ث- إن توسيع حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات يعني زيادة إيرادات الدولة من النقد الأجنبي.
- ج- إن النمو الحادث في حركة تجارة إعادة الشحن يعني ازدهار الأنشطة والخدمات المرتبطة بحركة تداول الحاويات مما يعني مزيد من النمو والتطور لهذه القطاعات وبالتالي إمكانية خلق وظائف وفرص تشغيلية جديدة، بما يتمخض عنه من امتصاص أعداد من القوى العاملة العاطلة والمساهمة في الحد من مشكلة البطالة.
- ح- الوفورات الخارجية التي تحققها الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بحركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات من خلال علاقات التشابك والترابط مع الوحدات الاقتصادية الأخرى في الاقتصاد الوطني.
- خ- إن جذب أعداد كبيرة من السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن خاصة يتيح الاطلاع على التقنيات والتطورات الحديثة في مجال بناء السفن وتداول البضائع وكذلك نوعيات وأنماط التجارة المتداولة والتي تتسم جميعها بالتغير والتطور المستمر.
- د- إن دخول الموانئ الوطنية المنافسة لغيرها من الموانئ الأجنبية، في مجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات، الذي يتسم بالمنافسة الشديدة القائمة على تقديم خدمات عالية المستوى والجودة بسعر تنافسي، يجعل الموانئ الوطنية في تطور مستمر آخذة بالتكنولوجيا الحديثة في هذا المجال حتى تستطيع الاستمرار في تقديم هذه الخدمات بالجودة والكفاءة اللازمين للعمل على اجتذاب السفن بالموانئ الوطنية لتلقى هذه الخدمات.
- ذ- حاجة المناخ التنافسي الشديد لمجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات لخدمة عالية الجودة والكفاءة يعني العمل على تحسين وتطوير مستويات العمالة والخبرات ودفعها إلى مستويات عالية من الأداء والإنتاجية.

- ر- زيادة إيرادات قطاعات الخدمات العاملة في مجال تداول الحاويات بما ينعكس ايجابيا في ارتفاع مستوى دخل العاملين في هذا القطاع.
- ز- إن تولد نتائج ايجابية من ازدهار حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات، وحدوث تطورات ايجابية ونمو الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بها، قد يدفع الدولة إلى توجيه المزيد من الاستثمارات لتطوير إمكانيات وطاقات الموانئ وشركات الخدمات ودعم أنشطتها.
- س- وبوجه عام يمكن القول ان تردد السفن على الموانئ يعني زيادة إيرادات الدولة ككل وهو ما يمكن التعبير عنه بإدراج عناصر هذه الإيرادات عامة والإيرادات المتولدة عن تجارة إعادة الشحن بالحاويات ضمن الجانب الدائن (المتحصلات) للميزان الملاحى.

ثانيا: أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات

تمثل المنافسة مفهوما محوريا بالنسبة لعمل محطة الحاويات ونجاحها سواء على المستوى الوطني أو الإقليمي أو الدولي، فالغرض من التخطيط الاستراتيجي في مجال محطات الحاويات يتمثل في وضع الاستراتيجيات وتحديد الأهداف التي تتيح ميزة تنافسية تمكنها من تحقيق فعالية العملية التسويقية في مواجهة محطات الحاويات المنافسة.

1- الأبعاد المختلفة للإستراتيجية ودورها في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات:

تمثل الإستراتيجية مفهوم متعدد الأبعاد وتتلور أهم أبعادها فيما له تأثير على مسألة دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات فيما يلي:¹

أ- البعد الأول: الإستراتيجية كوسيلة لتحقيق غرض محطة الحاويات من خلال أهداف طويلة الأجل وبرامج للتصرف وأولويات تخصيص الموارد، ويشير هذا البعد إلى الإستراتيجية بأنها وسيلة لتشكيل الأهداف طويلة الأجل وتحديد برامج التصرف الإستراتيجية المتوافقة معها، وعليه تعد مسألة تحقيق التوازن بين الأهداف الإستراتيجية لمحطة الحاويات والبرامج اللازمة لتنفيذها من جانب، وتخصيص الموارد البشرية والمالية والتكنولوجية والمادية من جانب آخر، يعد أحد المطالب لتحقيق الاتساق الاستراتيجي بين مجموعة هذه العناصر.

ب- البعد الثاني: الإستراتيجية كمنسق مترابط منطقيا ومتكاملا من القرارات، وبذلك فوفقا لهذا البعد تعبر الإستراتيجية عن نمط الذي انتهجته إدارة محطة الحاويات من قرارات عبر تاريخها والذي قد يحدد أيضا توجهها نحو المستقبل، ومعنى ذلك فانه يمكن إلقاء الضوء على إستراتيجية محطة الحاويات من

¹ مرجع سابق، ص 242-247

خلال تتبع وتحليل القرارات والتغيرات الرئيسية في تاريخها والتي يترتب عليها قيامها بإعادة تحديدها لموقعها أو توجيهها الاستراتيجي.

ت- البعد الثالث: الإستراتيجية كتعريف لميدان أو مجال تنافس محطة الحاويات، يعبر هذا البعد عم أحد المحاور الأساسية للإستراتيجية وهو ضرورة تعريف مجالات النشاط الحالية لمحطات الحاويات وكذلك مجالات النشاط التي تزمع الدخول فيها مستقبلا، ويتم تحقيق هذا البعد من خلال تعريف قطاعات النشاط بشكل فعال، فمن المنظور الاستراتيجي أي منظور كل من تكوين و تنفيذ الاستراتيجيات.

هناك ضرورة للبدء بتحديد وحدة أو وحدات النشاط والتي تشير إلى قطاع معين من النشاط، أو أي مركز داخل محطة الحاويات يقوم بإنتاج وتسويق مجموعة محددة من المنتجات أو الخدمات لمجموعة معينة من العملاء والمزاحمة مع مجموعة معينة من المنافسين، بحيث يؤدي هذا البعد للإستراتيجية لكل منها، ولتخصيص الموارد لها وإدارة محفظتها من الأنشطة ومن ثم يؤدي على نطاق عام إلى بلورة مجال أو ميدان تنافس محطة الحاويات.

ث- البعد الرابع: الإستراتيجية كاستجابة للفرص والتهديدات الخارجية ولجوانب القوة والضعف الداخلية بغرض تحقيق التميز التنافسي، ووفقا لهذا البعد فان تحقيق ميزة تنافسية وطويلة الأجل على منافسي المحطة في كل مجال من مجالات نشاطها هو المحور والمحك الرئيسي للإستراتيجية بحيث يتم تحقيق الميزة التنافسية لمحطة الحاويات من خلال أحداث التوافق بين كل من العوامل الخارجية والداخلية التي تؤثر فيها، فمن حيث العوامل الخارجية يجب تحديد مدى جاذبية الصناعة واتجاهات التطور فيها وكذلك خصائص المنافسين الرئيسيين ويترتب على هذا التحليل إلقاء الضوء على الفرص والتهديدات التي تواجه محطة الحاويات. أما من حيث العوامل الداخلية فهناك ضرورة لتقدير الإمكانيات التنافسية والتي يترتب عليها التعرف على نقاط القوة والضعف المطلوب تطويرها وتصحيحها وعند هذه المرحلة تبرز أهمية الإستراتيجية كمطلب لتحقيق التوافق بين متغيرات البيئة الخارجية والإمكانيات الداخلية، بحيث يتمثل دور الإستراتيجية في الاستجابة للفرص والتعامل مع التهديدات التي تفرضها البيئة الخارجية بالإضافة إلى تعديل تطوير إمكانية المحطة باستمرار وحيوية لمواجهة متطلبات البيئة المتغيرة، من أجل تنمية وتطوير مجموعة العناصر والأنشطة المتكاملة فيما بينها بهدف تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من محطات الحاويات المنافسة.

ج- البعد الخامس: الإستراتيجية كسبيل للتميز بين المهام الإدارية في ظل مستويات محطة الحاويات ويركز هذا البعد على فكرة أساسية وهي أن المستويات التنظيمية داخل محطة الحاويات وما تفرضه من مهام ومسؤوليات إدارية إنما تختلف من حيث مدى إسهامها في تكوين وتنفيذ إستراتيجية محطة الحاويات، ففي ظل مستوى الحاويات ككل تتمركز المهام التي تتطلب رؤية أوسع مثل تعريف رسالة محطة الحاويات ككل ودراسة الإستراتيجية وتخصيص الموارد في ضوء أولويات إستراتيجية المحطة في مجال

عمل الإدارة العليا، في حين أنه في ظل مستوى وحدة النشاط تتبلور المهام اللازمة لتعزيز الموقف التنافسي لكل وحدة نشاط داخل الصناعة التي تعمل بها ويتمثل الدور الاستراتيجي لهذا المستوى في ترجمة رسابة محطة الحاويات ككل وأهدافها العامة الى استراتيجيات محددة لكل من وحدات النشاط المختلفة ويتكون هذا المستوى من رؤساء وحدات النشاط المختلفة داخل محطة الحاويات والهيئة الإدارية الداعمة لهم وفي ظل محطة الحاويات تعتبر شركة وحيدة الصناعة إذا أن نشاطها الرئيسي والوحيد هو تداول الحاويات، عندئذ يتطابق مستوى وحدة النشاط مع مستوى محطة الحاويات ككل ويمثلان مستوى واحد، وأخيرا ففي ظل المستوى الوظيفي تبرز المجالات الوظيفية لأداء وحدة النشاط لعملها ولاستمرارية ميزتها التنافسية وتشمل التمويل، الإنتاج، التسويق، المبيعات، الموارد البشرية، المشتريات، الهندسية والفنية ويتكون هذا المستوى من المديرين التنفيذيين الذين يتحملون مسؤولية تنفيذ المهام في المجالات الوظيفية السابقة، ويتضح مما سبق أن عملية التكامل والتناسق بين هذه المستويات الثلاث تمثل عنصر رئيسي للإستراتيجية التنافسية.

ح- البعد السادس: الإستراتيجية كتعريف لمدى الإسهام الاقتصادي وغير الاقتصادي الذي تقدمه محطة الحاويات للأطراف المستفيدة منها، ويقصد بالإطراف المستفيدة كل طرف أوجهه تحصل على منافع أو استفادة من نشاط أو خدمات محطة الحاويات سواء كانت الشركات الملاحية أو المصدرين أو المستوردين أو متعهدي الشحن أو متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط أو غيرهم من الأطراف بالإضافة إلى حملة الأسهم والمديرين والموظفين وغيرهم.

2- إستراتيجية التنافس ودورها في خلق الميزة التنافسية لمحطات الحاويات

تعرف الإستراتيجية التنافسية بأنها هذه الإستراتيجية التي تهدف إلى تنمية وتطوير مجموعة من العناصر والأنشطة فيما بينها بهدف دحر المنشآت المنافسة ومن المنطلق يعرف بورتر الميزة التنافسية بأنها قدرة المنشأة على انتهاز واختيار وتنفيذ إستراتيجية تنافسية تهدف إلى تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المنشآت، وبالتالي يمكن أن نقرر أن رسم و صياغة إستراتيجية تنافسية تهدف إلى خلق ميزة تنافسية متواصلة لمحطة الحاويات إنما يتضمن وجود مجموعة متكاملة من القرارات والأفعال تؤدي إلى تحقيق التميز المتواصل والمستمر على المنافسين وعليه يمكن الإشارة إلى ثلاث مكونات أساسية:¹

- أ- مجال التنافس: ويتضمن هذا النطاق بالنسبة لمحطة الحاويات تحديد المجال أو النطاق الجغرافي لعملياتها أو خدماتها والذي يعتبر عاملا هاما في تحديد إستراتيجيتها التنافسية.
- ب- أسلوب التنافس: ويتضمن إستراتيجية تقديم خدمات محطات الحاويات، وهل تقتصر على عملية تداول الحاويات من/ إلى السفينة والتي تعتبر الوظيفة الرئيسية التقليدية لمحطة الحاويات أم تتجاوز

¹ مرجع سبق ذكره، ص 248-250

ذلك إلى تقديم مجموعة متكاملة من خدمات التداول والتخزين والتخليص والنقل الداخلي والإقليمي إضافة إلى تقديم مفهوم متكامل لمجموعة الخدمات اللوجيستية التي يمكن أن تسهم بها محطة الحاويات لخدمة عملائها، ويضاف إلى ما سبق مجموعة من العوامل المرتبطة بأداء الخدمة والتي يأتي في مقدمتها تسعير هذه الخدمات ومستوى الجودة المقدمة به ومدى استجابتها لطلبات العميل، ويمكن الإشارة في هذا الشكل إلى ما يمكن أن تكون عليه إستراتيجية تقديم خدمات محطة حاويات نمطية بالنسبة لإحدى الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات والتي يأتي في مقدمتها تحقيق معدل مرتفع لدوران السفينة بالمحطة بالإضافة إلى معدلات تداول حاويات مرتفعة مقارنة بغيرها من محطات الحاويات المنافسة مع إتاحة الفرصة لتقديم مجموعة من الخدمات المتكاملة مثل التسهيلات التخزينية والتخليص والنقل الداخلي، أو مجموعة الخدمات المرتبطة بنشاط إعادة الشحن مثل التخزين وإعادة الشحن على السفن الرافدية المتردة على محطة الحاويات من/إلى الوجهة النهائية للحاوية والتي قد تكون ميناء رئيسيا أو رافديا، مع العمل على أن يتم تقديم هذه الخدمة بسعر تنافسي يضمن المساعدة في تحقيق أهداف محطة الحاويات.

ت- أساس التنافس: يعبر أساس التنافس عن الأصول والطاقات والقدرات المتوافرة لدى محطة الحاويات والتي تعد أحد العوامل الرئيسية في تحقيق الميزة التنافسية المتواصلة.

المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها¹

تعتبر الموانئ البحرية حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل والنقل المتعدد الوسائل حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والتجارة المنقولة برا بمعنى أن يتم نقل البضائع والركاب من السفن البحرية هن طريق الميناء إلى وسائل النقل البرية والعكس.

المطلب الأول: أهمية ودور الموانئ

- 1- الميناء البحري: تعتبر الموانئ هي المنفذ الرئيسي للتجارة العالمية، وبناء على ذلك فيجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطا بعيد المدى حتى يتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر ويتطلب إدارة تشغيل مثل هذه المنافذ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية.
- وتلعب الموانئ دورا هاما وحيويا في تنمية اقتصاد الدول حيث تعتبر كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل استيراد المواد الخام (الخشب-المعادن الخام-البترو) وتصنيعها ثم تصدر بعد تصنيعها.
- وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز بدور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:
- *تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- *خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام.
- *تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- *تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
- *تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- *تشجيع قيام بعض الصناعات وتشجيع قيام تجارات جديدة.
- *مورد من موارد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية..
- *قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل.
- *المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.
- *قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية- شركات التأمين- تمويل السفن- إصلاح السفن- تخزين نقل...الخ

¹ الدكتور محمد الصريفي، كتاب الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009، ص: 10

2- دور الميناء في تنمية الاقتصاد:¹

- تلعب الموانئ دوراً هاماً وحيوياً ومن المجالات المساعدة في تقديم خدمات وتسهيلات للمبادلات التجارية والدولية وأسباب التوسع للاستثمارات الاقتصادية الدولية في مجالات الإنتاج وفي ميادين التجارة الدولية على حد سواء فهي خاضعة للميول والخيارات التي تفضلها خطوط النقل التجاري البحري العالمية العملاقة والتي تحددها طبيعة وحجم الأنشطة التجارية لهذه الموانئ أو بمعنى آخر هي التي تحدد أحجام الطلب الفعلي من تجارة الحاويات العابرة في مواجهة العرض المتاح في الموانئ المحورية.
- كما تسعى الموانئ للبحث عن أسواق دائمة لإنتاجها من الخدمات عن طرق بناء علاقات اقتصادية أشد وثيقة مع أساطيل السفن والشركات المالكة لها والموانئ الأخرى.
 - كما تعتبر منتجة للخدمات اللوجستية وفي ذات الوقت فإنها مستهلكة لها، ومحطة للتعامل اللوجستي الموفر للنفقات المالية والتكلفة الزمنية، والوقود.
 - خدمة المجال الجغرافي الاقتصادي، أي أن الاستثمارات الإنتاجية تسير في خطوط متوازنة مع حجم الطلب العالمي.
 - تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
 - تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
 - تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.

المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ

لقد أصبح ينظم إلى الموانئ اليوم بأن لها وظيفة ذات طابع تجاري إذ أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأن المنشآت الصناعية الأخرى ونظر أن التجارة والنقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية، وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العام سوف تستقبل أعداداً متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة) كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسيعه محطات الحاويات القائمة بها.

وتجدر الإشارة إلى إن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها:¹

¹ الدكتور أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص: 291-307

- 1- الارتفاع النسبي في رسوم و أجور خدمات الموانئ.
 - 2- عدم قدرة قواعد و تعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك المتغيرات.
 - 3- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير، وتقلل من قرض استغلال طاقات الموانئ.
 - 4- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات تفتيشية، والتي تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.
 - 5- معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.
 - 6- انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمال الجمارك مقيد بساعات محددة، ويتم إغلاق بوابات الميناء جزئياً أو كلياً بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
 - 7- ارتفاع حجم القيود المرفوضة على البضائع المنافسة والترانزيت.
 - 8- طول إجراءات فسح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.
 - 9- عدم كفاية مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ.
- لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية العمل على تحسين خدماتها، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الموالي.

المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:²

- 1- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة الدول المجاورة.
- 2- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- 3- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
- 4- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.

¹ مركز الدراسات والأبحاث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية دون الإشارة إلى السنة، ص:16

² علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000، ص:12

- 5- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها مستوردة.
- 6- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
- 7- ضرورة زيادة مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.
- 8- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والتراخيص.

المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات

يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية، والتي تتمثل فيما يلي:¹

1- رفع كفاءة المرافق بالموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.

2- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.

3- ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ والتي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات، وإدخال معدات و تجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن، وما يتوقع من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

4- تدعيم الأنشطة المكملية لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة وتجديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات، والتي تتمثل في غرامات تأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ، فعلة سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعاطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوماً وذلك سنة 1977.

وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3.6 مليون دولار (4000 دولار * 12 يوم * 75 ميناء) كما تبلغ تلك الخسائر سنوياً في تلك الموانئ 3.1 مليار دولار.

5- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق:

أ- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جيدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ.

ب- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات متميزة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة.

¹ نفس المرجع السابق، ص: 10

ت- ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

ث- الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه لهذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل ولا بد أن تتناسب مع الأهداف الموجودة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الانترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.

ج- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

ح- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

بالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة، وانسياب البضائع والسفن بالموانئ.

خاتمة الفصل الثاني:

يعد عرض وجهتي النظر السابقتين بخصوص اختيار السياسة الأنسب نجد أن سياسة الحماية البحرية في إطلاقها ضرر كبير.

فتكون الحماية على أشدها عندما تكون الكفاءة في أقل مستوياتها، ثم تميل الحماية إلى النقصان بزيادة الكفاءة في أسطول معين، كذلك نجد أن تكاليف النقل تزداد كلما ازدادت إجراءات الحماية بما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية.

إن الدول النامية ستواجه في مراحل الصناعة البحرية الأولى سوق من المنافسة الشديدة ما لم تمنح أنواعا مناسبة من الحماية إلى أساطيلها، فسيكون من العسير على هذه الأساطيل إن تنجح في الوقوف على قدميها خلال سنوات نشأتها الأولى، إلا أنه يجب إن تتناقص هذه الحماية خلال فترة زمنية محددة مسبقا.

أما فيما يخص دول موانئ الدول النامية والتي لها تأثير بالغ الأهمية على تنمية التجارة الخارجية، فهي في معظم هذه الدول في حاجة إلى عمل على رفع كفاءة المرافق بها، وتحسين الخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة إضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات إنتاجية، وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع أجور الشحن وغيرها من الرسوم.

الخاتمة العامة:

نظرا لارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا، والتي بلغت 80/ من إجمالي تجارة البضائع، فان للاستثمار في هذا القطاع أثر بالغ الأهمية في تنمية التجارة الخارجية، وذلك عن طريق:

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسته موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث ان ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الخارجية.
- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية، وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.
- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جديدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة وزيادة أعداد السفن والموانئ.
- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة، والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وإجراءات ميسرة وبتكلفة مناسبة.
- ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يمثل لها مستوى أداء متميزة خلال سنوات العقد.
- فتح آفاق جديد لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.
- أما بالنسبة للفرضيات، يمكن الحكم على صحة الفرضية الأولى توفر خدمات النقل البحري ذات مستوى عل تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة
- إلا أن الفرضية الثانية والقائلة (ان انتهاج سياسة حمائية بحرية مطلقة يضر بالتجارة) تعد خاطئة كون انتهاج سياسة حمائية بحرية مطلع لا يضر بالتجارة الخارجية

قائمة المراجع باللغة العربية

- (1) أيمن النحراوي، الموانئ التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، طبعة 2009.
- (2) الدكتور احمد محمود حسني، كتاب النقل الدولي والبحري للبضائع، منشأ المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 1980.
- (3) الدكتور أيمن النحراوي، كتاب لوجيستيات، التجارة الدولية الطبعة الأولى، 2007.
- (4) الدكتور خالد محمد السواعي، كتاب التجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005.
- (5) الدكتور شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية الإسكندرية، سنة 2006.
- (6) الدكتور محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى 2010.
- (7) الدكتور محمد صوص، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، 2008.
- (8) الدكتور محمود حامد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، طبعة 5320، الدار الجامعية الإسكندرية.
- (9) الدكتور هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي، منشورات الجيلي الحقوقية، طبعة 2008.
- (10) الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، كتاب اقتصاديات النقل، طبعة 2002، الدار الجامعية الجديدة.
- (11) علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000.
- (12) مركز الدراسات والأبحاث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة.

قائمة المراجع باللغة الفرنسية

- Chibani rabah. Le vade mecum de l'import-export édition ENAG 1997-p43
- Le marketing portuaire et de la mission d'un port de troisième génération; rapport de la CNUCED 08/01/1992-P22-27

مقدمة الفصل الأول:

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي خاصة حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي، فهو من أرخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب كما انه يكتسب أهمية خاصة في انجاز عملية الإنماء الاقتصادي سواء في الدول النامية والمتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري.

المبحث الأول: ماهية نشاط النقل البحري

المطلب الأول: مفهوم نشاط النقل البحري

1- تعريفه:

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا.

يمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماصرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل و تخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري.¹

ولقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة البحرية إدراكا إلى ما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وعائد اقتصادي للاستثمار أعلى بكثير مما تحققه أنشطة النقل البحري الأخرى وتعتبر الخدمات البحرية من الأعمال المرتبطة بالنقل البحري بصورة مباشرة وغير مباشرة.²

2- مصطلحات خاصة بالنقل البحري:

1/ تكلفة أنواع النقل

1-1 نقل البضائع: توفر خطوط الأنابيب أرخص وسيلة لنقل النفط والغاز الطبيعي أما أرخص وسيلة لنقل البضائع فهي النقل المائي ويكلف النقل بالشاحنات عشرة أضعاف النقل بالسكك الحديدية ويعتبر النقل الجوي أغلى أنواع النقل على الإطلاق.³

2-1 عقد النقل البحري: هو عقد يلتزم بمقتضاه نقل البضائع من ميناء إلى آخر وهو العقد الذي يلتزم بمقتضاه أحد الأشخاص ويسمى الناقل البحري بتغيير مكان البضائع تعهد إليه بحر أما مصلحة المتعاقد معه ويسمى الشاحن وأما مصلحة شخص آخر هو المرسل إليه وذلك مقابل أجر.

3-1 الملاحة البحرية: هي في اللغة فن السفر والسفر يعني قطع مسافة باستخدام وسيلة مناسبة وتكون الملاحة بحرية إذا تم قطع المسافة عبر البحر يتم ذلك غالبا باستخدام السفينة.

4-1 هو نقل البضائع من مكان إلى آخر ومن دولة إلى أخرى أما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ بواسطة السفن أو الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات أو الشحن البري الشاحنات والقطارات.

¹ الدكتور سميعة إبراهيم أيوب كتاب اقتصاديات النقل طبعة 2002 الدار الجامعية الجديدة صفحة 39.

² الدكتور محمود حامد محمد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، طبعة 5320 الدار الجامعية، الاسكندرية، ص 231.

³ الدكتور هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي، منشورات الجبلي الحقوقية، طبعة 2008 ص: 123-127.

ويعتبر الشحن البحري أقدم صورة للشحن تاريخيا عن طريق سفن الشحن التجارية العملاقة التي تدار بمحركات الديزل أو ثورين بخاري ونظرا لأهمية الشحن البحري منذ فجر التاريخ قامت كثير من الدول ببناء أساطير سفن تجارية للتأكيد على حرية وسهولة حركة بضائعها على مستوى العالم.

5-1 السفينة والميناء: السفينة هي كأداة تنفيذ النقل البحري الأكثر أمانا والأقل كلفة بين وسائل النقل الأخرى في نقل البضائع بين قارات العالم عبر البحار والمحيطات والميناء هو المنفذ والمرسى الذي يحتضن هذه السفينة حتى تبلغ أهدافها وهذا الترابط بين السفينة والميناء يجعل العلاقة بينهما متكاملة فبدون الفن الموانئ تفقد أهميتها والعكس.¹

¹ نفس المرجع السابق ذكره، ص 129

المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره.

1- عناصر النقل البحري:¹

يرتبط النقل البحري ارتباطا وثيقا بحركة التجارة العالمية المنقولة بحرا نظرا لقيام النقل البحري بسفنه المختلفة نحوه 80 مناجم التبادل التجاري حول العالم وعليه فلكي تكون خدمة النقل البحري أو ما يسمى بمنظومة النقل البحري والتي تتمثل في مكوناتها في السفينة والميناء والبضائع.

1-1 السفينة: سنتناول السفينة في بداية حديثنا، حيث أنها تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري وذلك إذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة، حيث لا تستطيع أي وسيلة أخرى نقل الكم من البضائع في المدة الواحدة، وهو ما يطلق عليه باقتصاديات الحجم وإذا ما تحدثنا عن السفن بشكل عام فهناك نوعان أساسيان:

أ/ سفن البضائع الخطية:

هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت بجدول معلنة، ويجب على القارئ أن يلاحظ أن هذه الوظيفة لا تعتمد على توافر الحجم والسرعة وإنما تقوم سفينة البضائع الخطية بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع لجميع الشاحنين الذي يحتاجون إليه وتتبع سفن البضائع الخطية في توزيع البضائع بطرق مخططة بصرف النظر إذا كانت مشحونة بالكامل أم غير المشحونة، بل إن أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد وهو السمة المميزة لهذا القطاع ويعتبر في غاية الأهمية بالنسبة لمالك السفينة أن يبذل كل ما في جهده لكي تصل السفينة في الموعد المحدد لها، وإلا فسوف تندهر مكانته في السوق بسرعة كما أنه سوف يفقد سمعته فيه ويتطلب تشغيل سفن البضائع الخطية ووجودها أسطول ذي حجم مناسب، وعدد كبير نبيا من المؤسسات البرية لذلك يغلب على شركات الملاحة الخطية أن تكون مؤسسات تجارية كبيرة، كما نلاحظ خلال السنوات القليلة الماضية بتشغيل سفن الحاويات على أساس اتحادات شركات مع تواجد حجم صغير من سفن نقل البضائع العامة المجزأة ذات الأسطح المبنية في الخدمة بصفة خاصة في شبه القارة الهندية ومناطق الشرق، والدول النامية ودول أوروبا الشرقية تعتبر سفن البضائع الخطية فنا مصممة لنقل البضائع العامة، يعمل هذا النوع من السفن على خطوط ملاحية محددة الموانئ، ويشكل هذا الفرع أحد أهم وأكبر فئات السفن في العالم، وتوفر شبكة من الخدمات تربط بين جميع أجزاء العالم جميعها، لا تعمل السفن التي تنقل بضائع عامة في المحيطات والبحر الأبيض المتوسط فحسب، بل في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية وتتراوح حمولات هذا النوع من السفن ما بين 200 طن، DWT ذات عشرين بالنسبة للسفن العاملة في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية لتصل إلى 20000 طن، DWT وذات ستة عابرين بالنسبة للسفن العاملة في تجارة البحر الأبيض المتوسط والمحيطات، وهذا النوع المتطور الموجود حاليا والذي ينقل 80/ من حركة البضائع العامة هي السفن الحاويات المتخصصة، والتي تسمى بسفن الخلايا "cellular Ship".

¹ الدكتور شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية الإسكندرية سنة 2006، ص 18-20.

والتي تتراوح سرعتها من 13 إلى 22 عقدة بالنسبة للسفن العامة في التجارة الدولية عبر البحر المتوسط والمحيطات، ويتمثل عدد كبير من هذه سفن حاويات أو متعددة الأغراض وتكون قادرة على نقل الحاويات والبضائع الموحدة المحملة على إطارات وتتطلب هذه الأنواع من السفن مراسي متخصصة، وأن تكون البنية الأساسية للميناء عالية الكفاءة، يعمل قدر كبير منها بالحسابات الآلية ومن أشهر أنواع السفن العاملة بالرحلات البحرية القصيرة هي العبارات الناقلة للبضائع المحملة على عجلات، التي كثيرا ما توصف بسف الدحرجة (RO-RO) (Roll ON OLL OFF) وتقوم بنقل السيارات والركاب وشاحنات الطرق العامة.

ب/ سفن البضائع الجواله: tramp vessels

تقوم هذه السفن بالإيجار في جميع أنحاء العالم جميعها بحثا عن من البضائع الصب في المقام الأول، لذلك لا تعمل تلك النوعية من السفن طبقا لبرنامج محدد المواعيد للإيجار، وإنما تبحر أينما تتواجد البضائع، وتشمل البضائع (الجواله) نوعا غير متخصص من الصب الفحم، الأخشاب، الحبوب، السكر، الخام، المعادن، الأسمدة... الخ) وتقوم بنقلها بكامل حمولة السفينة، وتسم شركات سفن البضائع الجواله بأنها أصغر حجما بالمقارنة بشركات الملاحة الخطية، وتتطلب طبيعة عملها معرفة أكيدة بأحوال الأسواق وتعتبر سفينة البضائع الجواله نوعا غير متخصص من السفن بها من 2-6 عنابر ذات فتحة واحدة متسعة ليس بها أي عوائق، والسفينة مهمة في المقام الأول بغرض نقل البضائع الصب.

تعتبر السفينة طراز SD-14 مثالا لسفينة البضائع الجواله الحديثة يتكون عدد أفرادها من 30 فردا سرعتها 15 عقدة، ويمكن تنسيق البضائع في الأسطح البينية، وحمولتها الإجمالية المسجلة في 9100 طن، والحمولة الصافية المسجلة هي 6100 طن ومتوسط الغاطس وهي محملة 8.84 مترا طول السفينة 140 متر وعرضها 21 متر وتوجد أماكن الإعاشة بالخلف، السفينة مزودة بخمسة عنابر للشحن، وتتواجد معدات المناولة على عنابر السفينة.

ويتميز هذا الطراز من السفن بأنه متعدد الاستعمال الى حد كبير، سواء كان من حيث التسهيل أو التسهيل أو في قدرته على نقل البضائع الصب التقليدية التي تعامل فيها سفن البضائع الجواله مثل الحبوب، الأخشاب، خام، المعادن، الفحم... الخ.

1- الميناء: PORT¹

كما هو معروف أن 71٪ من العالم مياه، وذلك فمعظم دول العالم على بحار أو محيطات، وهو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري في تغير الخدمة من الباب للباب From door to door، وللحديث عن تلك الجزئية فلا أحد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات الاستيراد والتصدير أو الشحن والتفريغ وهي الميناء، والحديث عن الميناء به باب طويل، لن نتطرق إليه ما نريد أن نتوصل ونتطرق إليه هو أهمية تطوير الموانئ لتواكب التطور المستمر في صناعة السفن

¹ الدكتور شريف محمد ماهر فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية-الإسكندرية سنة 2006 ص: 20-21

حتى لا يحدث تكديس في الموانئ وبالتالي يفقد النقل البحري عامة، والخطوط المنتظمة خاصة دورها في ينقل البضائع في جداولها المعلنة وخدماتها المنتظمة ولذلك لابد من القائمين على الموانئ أن ينتهوا إلى تلك التطورات، والعمل على إدخال كل ما هو جديد إلى الموانئ الخاصة بهم حتى تستطيع أي سفينة مهما كان حجمها أو غاطسها أو نوعها شرط من دخول الميناء بأمان وسلام، وأداء مهمتها في وقتها المحدد حتى عودتها إلى المياه الدولية مرة أخرى، وهذا ما لوحظ عند ظهور سفينة الحاويات، وتسبق موانئ العالم إلى محطات خاصة بالحاويات لمواكبة التطور في صناعة النقل البحري عامة والخطوط المنتظمة خاصة، وتحول إلى موانئ محورية وجذب حاملات السفن بشتى الطرق أمر مهم.

2-البضائع: Cargo¹

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من طلب على البضائع وعليه فانه يمكن القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية، فكلما انتعشت حركة التجارة العالمية كلما انتعشت معها حركة النقل البحري، والعكس بالعكس، وذلك نظرا لأن 80/ من حركة التجارة العالمية تنقل عبر البحار والمحيطات كما ذكرنا سابقا.

ولذلك ما أثبتته الإحصائيات الخاصة (بمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية و التجارة) UNCTAD والتي تعمل على حل المشكلات المتعلقة بخدمة النقل البحري على مستوى العالم هذه الإحصائيات خاصة بالفترة من سنة 1970 إلى 2003، حيث نلاحظ بالنسبة لتطور حركة التجارة العالمية المنقولة عبر البحار في فترة من 1970 إلى 1980 هناك تذبذب في هذه السنوات بشكل عام سواء كان بالزيادة أو الانخفاض والسبب وراء الانخفاض هو حرب أكتوبر في تلك الفترة والتي كان من آثارها إغلاق قناة السويس التي تعتبر الشريان التجاري الأول على مستوى العالم، أما الفترة من سنة 1980-1990 ففي هذه الفترة حدثت أزمات اقتصادية متفرقة أدت إلى انخفاض في فترات متفرقة، مما أثر على خدمة النقل البحري بشكل مباشر، ونقل البضاعة يكون من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المتفق عليه في سند الشحن وهذا الالتزام الرئيسي للناقل وما عاداه من الالتزامات فروع له، وعلى الناقل أن يسلك الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة على إتباعه فلا يجوز له أن يغير حسب هواه أو يتردد على موانئ خارجة عن خطة الرحلة وعلى الناقل أن يشحن البضائع بعناية ودقة والالتزام بأن ينقلها ويعتني بها ويحفظها ويفرغها مما يلزم من عناية ودقة.²

¹ نفس المرجع السابق، ص22

² الدكتور أحمد محمود حسني، كتاب النقل الدولي والبحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 1980، ص130

المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري¹

تتصنف مشروعات الاستثمار في أنشطة النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها من المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى طبيعة الخصبة التي تميز نشاط النقل البحري من حيث أنه نشاطا يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس، المناخ،... الخ) وانطلاقا من هذا يتضح أن مشروعات الاستثمار في قطاع النقل البحري تتميز بخصائص محددة يمكن حصرها فيما يلي:

الخاصية الأولى: ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية مكثفة لرأس المال بالمقارنة بصناعات النقل الأخرى، فعلى سبيل المثال السفينة وهي المحور الأساسي لصناعة النقل البحري، لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها نتيجة لتواجدها في المياه بصفة مستمرة فضلا عن ضرورة توافر وسائل الاتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة علاوة على أهمية توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة علاوة على أهمية توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة، علاوة على أهمية توافر أماكن ملائمة للإعاشة والتخزين.

وجدير بالذكر أنه يمكن قياس الكثافة الرأسمالية لمشروعات النقل البحري.

¹ الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل ودراسة تمهيدية كلية التجارة جامعة الإسكندرية 2002-2003، ص 47-48

من خلال عدة مؤشرات مثل حساب أو قياس تكلفة بناء السفن والموانئ... الخ

إلا أن أهم هذه (المشروعات) المؤشرات يتمثل فيما يعرف العامل الحدي لرأس المال، الطن الوزني، ويقصد له الوحدات الإضافية من الاستثمارات اللازمة لزيادة الناتج بوحدة واحدة، وتؤكد العديد من الإحصاءات ارتفاع تكلفة بناء السفن وقيمة معامل رأس المال للطن الوزني الموضح في الجدول رقم (1)

معامل رأس المال للطن الوزني			السعر (مليون دولار)			نوع السفينة
1981	1978	1970	1981	1978	1970	
650	400	29.5	19.5	12	8.7	حاملة صب 30000 طن
-	217	143	-	26	17.2	حاملة صب 12000 طن
-	230	195	-	20	17	ناقلة بترول 8700 طن
300	171	148	70	18	31	ناقلة بترول 21000 طن
300	920	1000	-	115	120	حاملة غاز طبيعي 12500 طن
1333	-	1020	32	28	-	حاويات 27000 طن
-	2400	1020	-	12	5.3	سفينة الدرجة 5000 طن
-	533	333	-	12	10	ناقلة منتجات بترولية 30000 طن
933	847	-	14	12.7	-	سفن بضاعة عامة 15000 طن
1000	900	-	20	17	-	سفن بضاعة عامة 20000 طن

المصدر: كتاب اقتصاديات النقل

اختلاف تكلفة بناء السفن ومعامل الرأس المال للطن الوزني في الفترة من سنة 1970 إلى 1981 يتضح من البيانات الواردة في الجدول السابق ما يلي:

أ/ ارتفاع المعامل الحدي لرأس المال للطن الوزني: نلاحظ ارتفاع قيمة معامل رأس المال الوزني بصفة عامة حيث تراوحت قيمته بين 300 و 2400، وتختلف قيمة هذا المعامل باختلاف أنواع السفن وحمولة كل منها، فقد سجلت الدرجة أعلى رقم لمعامل رأس المال للطن فبلغت في سنة 1970، 1020 ارتفع إلى 2400 طن سنة 1981، كما قدرت قيمة هذا المعامل بحوالي 1.37 بالنسبة للحاويات حمولة 2700 طن ازدادت إلى 1333 سنة 1981 وبلغت قيمته بالنسبة إلى السفن الخاصة بنقل البضاعة حمولة 2000 طن، 1500 طن ما يقارب من 1000، 933 على الترتيب وذلك عام 1971.

ب/ العلاقة بين قيمة معامل رأس المال للطن الوزني، وحمولة السفينة باستقرار الجدول نلمس وجود علاقة عكسية بين قيمة معامل رأس المال للطن الوزني من جهة وحمولة السفينة.

ج/الاتجاه المستمر في ارتفاع معدل زيادة التكلفة الرأسمالية لبناء السفينة (باستقرار الجدول السابق) حيث تشير بيانات الجدول إلى اضطراب معدل نمو الزيادة في تكلفة بناء السفن المختلفة فعلى سبيل المثال: بلغ معدل الزيادة في التكلفة الرأسمالية لبناء حالة صب حمولة 30000 طن 124/ فيما بين عامي 1970-1981.

سجل معدل الزيادة في التكلفة الرأسمالية في ناقلة بترول حمولة 31000 طن 141/ خلال الفترة المشار إليها، بينما قدرت زيادة التكلفة الرأسمالية للحاويات حمولة 27000 طن بحوالي 25.2/ خلال نفس الفترة.

مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في مشروعات صناعة النقل البحري:

1/ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسنة البحرية:

من مظاهر كثافة رأس المال في مشروعات النقل البحري، ضخامة الاستثمارات اللازمة، والمكملة لعمل الترسنة البحرية، ولعل بعضها من هذه الأنشطة يتمثل فيما يلي:

-الورش الخاصة بالأعمال الكهربائية كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي.

-الورش الخدمية مثل ورش الصيانة والجرات والمخازن والأمن الصناعي.

-المباني الإدارية والخدمية والاستراحات.

2/ ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراس الخاصة بالسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات:

أكدت الإحصاءات الخاصة بتطور تكلفة إنشاء تلك المراسي، التزايد المستمر في قيمتها، فقد بلغت إجمالي تكاليف المراسي الخاصة بالبضائع المجزأة 241 مليون ألف دولار سنة 1970 ازدادت إلى 0.91000 مليون سنة 1970 بمعدل زيادة قدره 3003.7/ كما بلغت تكلفة إنشاء المراسي الخاص بالحاويات 2.38 مليون دولار قفزت إلى 1404 مليون دولار بمعدل زيادة بلغ 139/ فيما بين عامين 1970-1980.

الخاصية الثانية: تعاظم استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.¹

تعتمد صناعة النقل البحري على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة وقد انعكس ذلك في تطوير بناء السفن وهيكلها، وذلك من حيث أساليب بنائها وتطوير أساليب وسائل تشغيلها وإدانتها، بالإضافة إلى تطوير أساليب مناولة البضائع وتداولها بالموانئ وتجدر الإشارة إلى وجود المال من ناحية وأساليب التطور التكنولوجي المستخدمة من ناحية أخرى، حيث تعتمد الأساليب الأخيرة على الفنون الإنتاجية المكثفة لرأس المال وتخفيض درجة الاعتماد على الفنون المكثفة للعمل وتفن أهمية التقدم التكنولوجي ودوره في رفع كفاءة وإنتاجية صناعة النقل البحري فستعرض العناصر الآتية:

أولاً: مفهوم التقدم التكنولوجي في النقل البحري:

ينعكس التقدم الذي في النقل البحري في استخدام منجزات العالم الحديث لتحسين أدوات العمل وتكنولوجيا الإنتاج، وكذلك الابتكار أنواع جديدة من الطاقة ذات الجودة العالية علاوة على التوسيع في استخدام المدخلات البديلة التي تسهم في رفع كفاءة معدلات الفنية للإنتاج وخفض بعض العناصر التكاليف مثل تكاليف المناولة للبضائع وتداولها خارج الموانئ وداخلها، هذا إلى جانب التوسع في استخدام الأساليب العلمية المتقدمة والحسابات الالكترونية لعلاج المشاكل الإدارية التي تعترض تطبيق النظام الآلي في إدارة السفينة ملاحيا وكذلك عملية الشحن والتفريغ. وتبرز أهمية التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري من خلال المساهمة في علاج المشاكل الفنية والاقتصادية والتي نعرض منها على سبيل المثال:

-زيادة الطاقة الإنتاجية لأسطول النقل البحري عن طريق زيادة فترات التشغيل وخفض الفترة الزمنية لبقاء السفينة داخل الميناء لأداء مهمة الشحن والتفريغ علاوة على خفض الطاقات الإنتاجية العاطلة.

-تحقيق الوفرة المطلوب في الفترة اللازمة لتداول الشاحنات ونقلها من مكان إلى آخر، عن طريق تحديث الأنواع المستخدمة من السفن إلى جانب التوسع في استخدام أساليب الميكنة في إدارة وتشغيل السفن.

-ترشيد استخدام الأصول الثابتة في الموانئ.

يتضح مما سبق أن أهمية التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري ترتبط بما تتصف به تلك الصناعة من ارتفاع الكثافة الرأسمالية حيث يؤدي إدخال إحداث أساليب الإنتاج الفنية إلى ترشيد استخدام رؤوس الأموال الضخمة التي تتكلفتها تلك الصناعة، بالقضاء على مشاكل الطاقات العاطلة من جهة وازدياد فاعلية تحسين مستوى الإنتاجية كما ونوعاً من جهة أخرى، الأمر الذي يترتب عليه تجنب تبديد وإهدار رؤوس الأموال الضخمة اللازمة لتقديم خدمات النقل البحري خاصة في الدول النامية التي تعاني من ندرة عنصر رأس المال بصمة عامة.

¹ نفس المرجع السابق ص: 53

ثانياً: بعض مظاهر التقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل البحري:

1- التطور التكنولوجي في مجال بناء السفن وهياكلها وتجهيزاتها:¹

تنعكس أهم مظاهر التقدم التكنولوجي في هذا المجال فيما يلي:

- أ- استخدام أنواع جديدة من السفن بلغ عددها حتى عام 1979، 10 أنواع للسفن التجارية، و 7 أنواع للسفن الخدمية، ويؤدي كل منها دوراً متخصصاً في صناعة النقل البحري، ومن ذلك على سبيل المثال: ظهور حاملات الصب المتخصصة مثل حاملات الأخشاب والخام والسيارات... وغيرها.
- ب- الاتجاه إلى بناء أنواع جديدة من السفن المتخصصة لنقل السلع المتجانسة، بغرض تنميط حركة النقل مما يساعد في خفض التكلفة ومن أمثلة تلك السفن: سفن الحاويات وسفن الدرجة وناقلات البترول الضخمة.
- ت- الاتجاه إلى صنع بضائع من نوع الغواصات والسفن ونصف المغمورة، وجميع هياكل السفينة آلياً وكذلك استخدام أجهزة البناء المتحركة.
- ث- تصميم السفن باستخدام الحاسبات الآلية بالإضافة إلى استخدام هذا النظام في جدولة الإنشاءات وتقدير التكاليف ومراقبة المخازن.
- ج- زيادة حجم السفينة للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير، بغرض تخفيض النقل للطن فظهرت ناقلات البترول الضخمة من طراز 22vi، 22ui والتي تصل حمولتها إلى 550 ألف طن.
- ح- استخدام القوة النووية والطاقة الهيدروجينية في تشغيل الأنشطة المكملة لعمل السفينة مثل: آلات الدفع والمساعدات الملاحية. أضف إلى ذلك استخدام الأساليب العلمية الحديثة للحماية من تلوث البيئة الناتج عن نشاط النقل البحري.
- خ- استخدام الحاسبات الآلية في ترتيب البضاعة داخل فراغات السفينة، علاوة على استخدام آلات الشفط والدفع لتحميل ناقلات البترول وسفن الحبوب.

2 – التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ أو ما يعرف بمناولة البضائع:

ارتبط التقدم الفني في مجال مناولة البضائع بتزايد الاهتمام برفع كفاءة خدمات النقل البحري. حيث ظهرت الحاجة لإيجاد تسهيلات متطورة لمناولة البضائع ومتطلبات تخزينها نتيجة لتزايد حجم شحنات البضائع المختلفة من المنتجات المصدرة والمستوردة ويمثل نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور التقدم التكنولوجي في هذا المجال حيث يترتب عليه خفض الوقت اللازم لبقاء السفينة في الميناء لإتمام عملية الشحن والتفريغ.

ويقصد بنظام التوحيد النمطي للنقل: تعبئة البضائع ورصها في حاويات أو صنادل ذات أحجام كبيرة ومتماثلة بحيث يتم نقل أو تداول البضائع الموحدة نمطياً – من وإلى السفينة – عن طريق استخدام الأوناش العملاقة أو اللوري... الخ، وتتنوع

¹ نفس المرجع السابق، ص: 55

أساليب التوحيد النمطي لنقل البضائع بين أسلوب النقل بالحاويات (نظام تحوية البضائع) والنقل بالصنادل إلى جانب نظام النقل باستخدام وسائل الدحرجة.

وانطلاقاً مما سبق يتضح أن نظام النقل بالحاويات يعد من أهم عناصر التطور التكنولوجي في مجال مناولة البضائع الأمر الذي يتطلب التعرف على طبيعة هذا النظام ودوره في تسهيل عملية النقل وتخفيف تكاليفه.

المقصود بنظام النقل بالحاويات "تحوية البضائع"

يعتمد نظام النقل بالحاويات على تغليف ووضع البضائع داخل صناديق ذات مقاييس موحدة، واستخدام عربات خاصة لنقل الحاويات من السفن إلى المخازن بعد تفريغها من السفن بواسطة الأوناش أو الرافعات ذات الحمولة الكبيرة، ثم تخزينها في ساحات خاصة. ويتطلب ترتيب هذه الحاويات نظام خاص في المرور والتخزين حتى يمكن شحن وتفريغ الحاويات في أقل وقت ممكن، ودون خلط بين حاويات كل سفينة.

واستناداً إلى التعريف السابق، فإن نظام النقل بالحاويات يتضمن أربعة عناصر أساسية تتمثل فيما يلي:

- أ- التداول: يمكن الشكل النمطي للحاوية من الاستفادة الكاملة من التوحيد النمطي (القياس) للبضائع والمتمثلة في تطوير نوعية ومعدلات التداول، الأمر الذي أدى إلى زيادة كبيرة في معدلات الشحن والتفريغ فأصبحت مدة بقاء السفينة بالميناء هي بضع ساعات وليست أيام مما انعكس على تحسين نتائج التشغيل الاقتصادي وانتظام مواعيدها.
- ب- اقتصاديات الحجم الكبير: أدى الشكل النمطي للحاوية ومعدلات التداول العالية إلى تطور تصميم بناء وحجم السفينة فتضاعفت طاقتها حتى وصلت إلى 4000/3500 حاوية مكافئة. وتستطيع سفن الحاويات الحديثة حمل حوالي 2000 حاوية مما يشكل أهمية كبيرة لتحقيق اقتصاديات حجم التشغيل vety larg cantainet vesseile.
- ت- استخدام نظم المعلومات الحديثة: ويقصد بذلك أن استخدام الحاوية لنقل البضائع وتعدد أنواعها وزيادة إعداد الشاحنين والمستلمين، فضلاً عن تعدد الأماكن والمخازن ووسائل النقل، كذلك أدى إلى أهمية إدارة هذا النظام بسيطرة وكفاءة عالية ودقة باستخدام نظم المعلومات الحديثة مثل الحاسب الآلي، وتطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لتحقيق جودة وسرعة التراسل.
- ث- عملية النقل من الباب إلى الباب: يتيح استخدام الحاويات في النقل المرونة الكافية لتداول ونقل الحاوية عبر وسائل النقل المختلفة، مما يؤدي إلى تقديم خدمة متميزة للنقل -من الباب إلى الباب- من خلال تخطيط عملية النقل في كافة مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط، واستناداً إلى ما سبق نستنتج أن التطور التكنولوجي في مجال نقل البضائع باستخدام نظام التحوية يحقق المزايا التالية:

- حماية البضائع من السرقة نتيجة لأحكام غلق الحاوية، وتقليل نسبة التالف من البضائع نتيجة لسرعة تداولها بين مختلف وسائل النقل.
- انخفاض تكاليف مناولة البضائع من خلال استخدام المعدات الرأس مالية الحديثة وإحلال الأساليب المكثفة لرأس المال بدلا من الأساليب المكثفة للعمل.
- تحقيق المزيد من الوفورات الداخلية في عملية مناولة البضائع من خلال تخفيض تكاليف التأمين وحرب البضائع فضلا عن تخفيض تكاليف المناولة.

ثالثا: مدى ملائمة الظروف الاقتصادية في الدول النامية لاستيعاب التقدم التكنولوجي:

إن التقدم التكنولوجي الذي ظهر في مجال صناعة النقل البحري سواء من حيث التطور في بناء السفن وإدارتها أو من حيث وسائل مناولة البضائع، قد ارتبط بتوافر الظروف الاقتصادية الملائمة في الدول المتقدمة دون الدول النامية فالدول المتقدمة تتميز اقتصاديتها بوجود الوفرة النسبية لعنصر رأس المال والندرة بالنسبة لعنصر العمل، إضافة لاتساع حجم الأسواق.

الخاصية الرابعة: طول العمل الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري فترة حياة المشروع حيث يتراوح العمل الافتراضي للسفن في المتوسط بين 25 إلى 30 سنة، كما تعمل فترة العمل الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية إلى مائة عام، وما من شك أن طول العمل الإنتاجي لمشروعات النقل البحري يترتب عليها الآثار التالية:

صعوبة تقييم ومراجعة خطط الاستثمار سواء خلال فترات إنشاء أو تشغيل المشروع.

الالتزام بضرورة الانتهاء من المشروعات التي تم البدء في تنفيذها بالرغم من احتمالات ظهور متغيرات اقتصادية أو اجتماعية محلية ودولية، قد تستدعي تعديل نمط الخدمة المقدمة كما ونوعا أو تتطلب إلغاؤها بالكامل.

توخي الحذر عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع في مشروعات النقل البحري مع ضرورة الأخذ في الاعتبار آثار عمليات التوسع في هذا النشاط على مستوى الاقتصاد القومي ككل خاصة وأن نشاط النقل البحري ذو تأثير متبادل مع بقية الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

الخاصية الخامسة: خدمات صناعة النقل البحري غير للتخزين وتأليفها غير قابلة للتجزئة¹

تتميز خدمات النقل البحري شأنها في ذلك شأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه بأنها غير قابلة للتخزين، حيث تقدم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل تفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن محدد في ميناء معين لتصل إلى آخر ميناء الوصول، ويستغرق ذلك فترة زمنية محددة ومعروفة، كذلك فإن البضائع المطلوب نقلها بحرا

¹ الدكتور سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2002-2003، ص: 61

سوف يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة والذي يختلف باختلاف أنواع السفن وتجدر الإشارة إلى أن إيجار السفينة في زمن محدد ومعلن، قد يؤدي في بعض الأحيان إلى عدم الاستغلال الكامل لجيز السفينة إذا لم يتوافر الكم المناسب من البضائع المراد نقلها وهو ما يفسر احتمالات ظهور الطاقات العاطلة في مشروعات النقل البحري.

الخاصية السادسة: تعاضد أهمية اختصار الزمن وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري¹

أ- اختصار عنصر الزمن: تحتل قضية اختصار عنصر الزمن أهمية كبيرة في رفع كفاءة أداء خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجها، الأمر الذي ينبغي أخذه في الحسبان عند الدراسة وتقييم جدوى مروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها، ولقد اتضح عند دراستنا لأثر التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري مدى أهمية اختصار عنصر الزمن بغرض خفض جانب التكاليف وهو ما أدى إلى استحداث نظم نقل متطورة، إلى جانب استخدام السفن ذات السرعة العالية والتي لديها وسائل حفظ حديثة تزداد أهميتها في الحفاظ على سلامة نقل السلع الغذائية والمستلزمات الطبية والكيماويات ولا شك أن تسهيل عمليات الشحن والتفريغ وخروج البضائع من الميناء بالسرعة المناسبة من جهة وتجنب زيادة تكاليف نقلها من جهة أخرى فعلى سبيل المثال أدى تأخر السفن المحملة بالاسمنت لمدة 254 يوماً في أحد الموانئ تفريغ إلى زيادة تكلفة النقل للطن من 20.5 دولار إلى 157.9 دولار أي ما يعادل زيادة بلغت 720٪.

ب- أهمية توافر المعلومات في صناعة النقل البحري: يعتمد نشاط النقل البحري على توافر كم هائل من المعلومات اللازمة لضمان وتعظيم وإنتاجية هذا النشاط. ويتم تبادل هذه المعلومات الكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك... الخ.

وتتلور أهمية توافر تلك المعلومات فيما يلي:

- 1- انجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة.
- 2- زيادة المعروض من خدمات النقل البحري دون تكبد تكاليف استثمارية إضافية، وذلك من خلال تخفيض دورة السفينة وبالتالي ارتفاع معدل تكرار رحلات السفينة الواحدة.
- 3- رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم إمكانية استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال نفس الفترة الزمنية.

ويقصد بنظام التوحيد النمطي للنقل: تعبئة البضائع ورصها في حاويات أو صنادل ذات أحجام كبيرة ومتماثلة بحيث يتم نقل أو تداول البضائع الموحدة نمطياً-من وإلى- عن طريق استخدام الأوناش العملاقة أو اللوري... الخ، وتتنوع أساليب التوحيد النمطي لنقل البضائع بين أسلوب النقل بالحاويات (نظام تحوية البضائع) والنقل بالصنادل إلى جانب نظام النقل باستخدام وسائل الدحرجة.

¹ نفس المرجع، ص 62

وانطلاقاً مما سبق يتضح أن نظام النقل بالحاويات يعد من أهم عناصر التطور التكنولوجي في مجال مناولة البضائع الأمر الذي يتطلب التعرف على طبيعة هذا النظام ودوره في تسهيل عملية النقل وتخفيف تكاليف.

المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية

نعتبر التجارة الخارجية من العوامل الهامة والمحفزة لنمو الجانب الاقتصادي وحيث إن نمو وازدهار التبادل التجاري يرتبط إلى حد كبير بتوافر وسائل نقل مناسبة ولهذا سنحاول في هذا المبحث التعريف بالتجارة الخارجية وسياسيتها ومستندات التجارة الخارجية.¹

المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية:

المفهوم العام للتجارة الخارجية هو أن المعاملات التجارية والدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال، تنشأ بين الأفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات ومنظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة.

- لقد أدى التطور التاريخي إلى نشأة الدولة على درجة كبيرة من الأهمية لفهم طبيعة التجارة الدولية وللتجارة الخارجية عدة تعاريف منها:
- كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة.
- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة.²
- عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة أطراف التبادل.³

¹ الدكتور محمد شريف ماهر، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، دار الجامعية، الاسكندرية، 2006، ص: 11

² رشا العصار وآخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الاولى، دار المسيرة، ص: 12

³ الدكتور حمدي عبد العظيم، اقتصاد التجارة الدولية، مكتبة زهراء للشرق دون ذكر بلد النشر، 1996، ص: 18

المطلب الثاني: سياسات التجارة الخارجية:

يقصد بالسياسات التجارية الخارجية هي تلك السياسات التي تتبعها الدولة في مجال التجارة بغرض التأثير على الصادرات والواردات.

تعريفها: هي تلك القوانين أو الإجراءات التي تضعها الدولة بغرض التأثير على حجم ونوعية التجارة الخارجية.

يمكن تقسيم السياسات التجارية إلى قسمين سياسة حرية التجارة وسياسات الحماية.¹

- 1- سياسة حرية التجارة: سياسة حرية التجارة هي التي ترى عدم رفض قيود على حركة التجارة الدولية مما يعود بالنفع على أطراف المبادلات الدولية، ولقد اتسعت رقعة الدول التي تبني هذا الاتجاه مع تزايد نفوذ الدول الرأسمالية على ساحة الاقتصاد العالمي بعد انهيار دول النظام الاشتراكي وما يتبع ذلك من إنشاء منظمة التجارة العالمية التي تفرض اتفاقياتها مبدأ تحرير التجارة الدولية والنظر إلى سياسات الحماية.²
- 2- حجج أنصار حرية التجارة: لما كان هدف أية سياسة اقتصادية أو تجارية، هو تحقيق الرفاهية الاقتصادية فان إتباع حرية التجارة من شأنه تعظيم الدخل القومي للدول أطراف التبادل التجاري بما يكفل وبالتالي تحقيق تلك الرفاهية لكل منها ويعتمد أنصار هذا المذهب على عدة حجج من أهمها:

1-2 منافع التخصص الدولي: حيث يتم تخصص كل دولة في إنتاج السلعة التي تتمتع فيها بميزة نسبية، ولما كان مدى التخصص إنما يتوقف على نطاق السوق الذي يتم فيه التبادل، فان اتساع نطاق التجارة الدولية شرط لازم لاتساع مدى التخصص الدولي وتقسيم العمل، وفي هذا التخصص ما يزيد من حجم الكلي للسلع.

2-2 منافع المنافسة: فمناخ المنافسة الذي تكفله حرية التجارة يساعد على الارتفاع بمستوى الإنتاجية فضلا على خفض الإثمان في صالح المستهلكين، فمن ناحية مستوى الإنتاجية تؤدي الحرية إلى تنافس المنتجين في استخدام وسائل الإنتاج والأكثر تطورا وفعالية سعيا وراء زيادة الناتج وخفض النفقة، ومن ناحية المستهلكين، تحويل المنافسة دون قيام الاحتكارات ويعتمد التوسع في حجم المشروعات على اتساع الصور ينبغي ألا تتوسع فيه كافة الدول وإلا انقلب أثره لأضرار بمستوى العمالة والتشغيل فيها جميعا، والواقع أنه توجد أساليب أخرى وفعالة تغني عن اللجوء إلى الحماية التجارية والحد من الواردات وهي مختلف أساليب السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية المعروفة في الكساد.³

¹ مرجع سبق ذكره، ص: 16

² الدكتور محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، 2010، ص: 312

³ الدكتورة زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية مصر دون ذكر سنة النشر، ص: 200

3- سياسات الحماية: يقصد بسياسات الحماية تلك الإجراءات التي تستخدمها السلطات المختصة لحماية الإنتاج المحلي من منافسة مثله ويقصد سياسة حماية التجارة الخارجية أن تقوم الدولة بوضع مجموعة من القوانين والسياسات بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية من المنافسة الأجنبية، وذلك من خلال فترة زمنية معينة مما يوفر نوعاً من الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية وهناك مجموعة أخرى من الإجراءات غير الجمركية التي تحقق نفس الهدف.¹

1-3 حجج أنصار حماية التجارة الخارجية:

- يستند أنصار الحماية التجارية إلى مجموعة من الحجج أهمها:
- إتباع هذه السياسة سوف يؤدي إلى تقييد الواردات مما يؤدي إلى زيادة الطلب على السلع المحلية المثيلة في ظل عدم وجود منافس أجنبي لها مما يحقق صالح منتج هذه السلع وضمان استمرار إنتاجها وبالتالي عدم تأثر العمالة وبالتالي عدم تأثر العمالة التي تعمل في هذه السلع.
- توفير موارد مالية للدولة تمكنها من الصرف على النفقات العامة وخاصة في الدول النامية التي تعتمد على حصيلة الرسوم الجمركية كمورد أساسي للميزانية العامة.
- مواجهة سياسة الإغراق والتي تغير بيع المنتجات الأجنبية في الأسواق المحلية بأسعار أقل من الأسعار التي تباع بها في سوق الدولة الأم، وذلك بفرض رسم جمركي على الواردات يساوي الفرق بين سعر البيع في السوق المحلي وسعر البيع في الدولة الأم.

4- أدوات السياسة التجارية:²

- تتمثل أدوات السياسة التجارية في الوسائل التي يمكن بها التأثير على التجارة الخارجية للبلد سواء بطريق مباشرة أو غير مباشرة وأهم أدوات السياسة التجارية هي كما أسلفنا: الرسوم الجمركية والخطر أو المنع أو حصص الاستيراد وتشجيعي الصادرات.
- 1-4 الرسوم الجمركية: الرسم الجمركي هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها سواء كانت صادرات أو مستوردات، فالرسم إذن هو ضريبة على انتقال السلع من الدولة أو إليها وينقسم الرسم الجمركي إلى رسم على الصادرات ورسم على المستوردات.
- 2-4 طرق تحديد الرسوم الجمركية:

أ- الرسوم القيمية يفرض الرسم القيمي بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة فيكفي إطلاع مواطن الجمارك على الفواتير وبواصل الشحن لتحديد القيمة حسب قواعد التقييم المعتمدة من قبل منظمة التجارة الدولية وثم يحدد قيمة الرسم المطلق.

¹ الدكتور محمد صفوت قابل، المرجع السابق، ص: 318

² الدكتور خالد السواحي، كتاب التجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005، ص: 202-208

- ب- الرسوم النوعية : يفرض الرسم النوعي بمبلغ محدد عن كل وحدة من وحدات السلعة بغض النظر عن قيمتها.
- ت- قد تتبع بعض الدول الطريقتين معا، فتفرض على بعض السلع رسوم ونوعية معا. مالي من وراء تجارتها الخارجية، فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إرادة الدولة.
- الأثر الحمائي: من الطبيعي أن تحم الدولة صناعاتها من السلع المماثلة التي تعرض في أسواقها الداخلية وكيف يتم الحماية عن طريق الرسوم الجمركية؟ فالرسم الجمركية تؤدي إلى رفع الأسعار السلع التي تفرض عليها أو من هنا يرتفع ثمن السلع في البلد الذي فرضنا الرسوم عن ثمنها في الخارج بمقدار الرسوم المفروضة ونفقات، النقل ومن الطبيعي أن ارتفاع الثمن للحد من الطلب، فيكون على المستهلكين أن يدفعوا ثمن أكثر في الوحدة وأن ينشروا أقل من بينما يرفع المستورد من الثمن ويبيعوا أقل.
- الخطر أو المنع: يقصد به أن تخطر الدولة التعامل التجاري مع الخارج على بعض السلع أو بعض الدول، وهو يعتبر نظاما لإلغاء التبادل المالي وهو على أنواع:
- الخطر الكلي: هو أن تمنع الدولة كل تبادل تجاري بينها وبين الخارج ويعرف هذا باسم سياسة الاكتفاء الذاتي، أو تثبيت التجارب فشل هذه السياسة وهي مثلها مثل مطالبة شخص أن ينتج كل ما يلزم لإتباع حاجاته وهذا أمر مستحيل.
- الخطر الجزئي: فمعناه أن الدولة تمنع تبادل التجاري لبعض الدول أن بعض السلع وذلك لأسباب صحية ومالية.
- 3-4 حصص الاستيراد: نظام يتم بمقتضاه تحديد كميات التي يمكن استيرادها من سلعة خلال مدة معينة بحيث لا يسمح باستيراد تلك السلعة إلا في حدود كمية المحددة من الدول أو من هناك يعتبر نظام حصص الاستيراد نوعا من القيود المروضة على المستوردات على كمياتها وقيمتها.
- 4-4 تشجيع التصدير: تعتمد سياسة تشجيع الصادرات على نوعين من الأنظمة هما نظام الإعانات ونظام الإغراق.
- نظام الإعانات: يتمثل في تقديم مزايا نقدية أو عينة للمصدرين حتى يتمكنوا من تصدير سلع معينة، وهو محاولة لكسب الأسواق الخارجية عن طريق تمكين المنتجين أو المصدرين المحليين من البيع في الخارج بثمن لا يحقق لهم الربح على أن تقدم الدولة من جانبها منحا أو إعانات تعوضهم عن هذا.
- 5-4 التعريف الجمركية: وهي قائمة تتضمن بيان السلع المختلفة والرسوم المقدرة عليها:
- أ/ أنواع التعريف:
- التعريف الوحيدة: ضع الدولة تعريف واحدة للسلعة الواحدة بالنظر عن مصدرها أو وجهتها، أي بغض النظر عن البلد الذي وردت منه أو صدرت إليه.

- التعريف المزدوجة: تتمثل في أن تضع الدولة تعريفتين للسلعة الواحدة قصوى ودنيا، حسب البلد الذي تستورد منه وتصدر إليه، وذلك لتمييز سلع بعض الدول التي ترتبط معها الدولة باتفاقية ثنائية عن الدول الأخرى.

ب/ شرط الدولة الأولى بالرعاية: هو تعميم ميزة أفضل فيما الدول فيكفي أن تمنع واحدة هذه الميزة حتى تستفيد منها كل الدول التي تمنع بهذا الشرط.

ت/ الإعفاء من الرسوم الجمركية: يعفى من الضرائب الجمركية ما يلي:

1- البضائع العابرة: تعفى من الرسوم الجمركية تلك السلع التي تدخل في إعداد التجارة العابرة transit أي التي تدخل البلد وهي تزعم الخروج منه مباشرة.

2- التصنيع والتصدير: يتم تعليق الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل البلاد الذي بقصد التصنيع أو إجراء بعض التغيير عليها تمهيد لتصديرها خلال مدة معينة. (رد الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل)

3- المناطق والموانئ الحرة: هي مناطق غير مشمولة بنفاذ الجمارك عليها وتصبح حرة من كل قيد جمركي فتدخل إليها السلع وتخرج من غير أن تدفع أي رسم وأهمية هذه المناطق والموانئ أنها تشجع أعمال النقل والتفريغ والشحن ويمكن أن تقام فيها مخازن للسلع تودع بها حتى يعاد تصديرها كما يمكن أن ينشأ فيها مصانع كاملة مهمتها إدخال نوع من التغيير على شكل السلع .

ث- آثار الرسوم الجمركية:

- الأثر المالي: كل رسم جمركي يفرض يعبر عن رغبة الدولة في تحصيل إيراد مالي من وراء تجارتها الخارجية فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إيراد الربح.

الربح المفقود، وبهذا تتحول الدولة لهم من جانبها منحا أو إعانات تعويضهم عن هذا الربح المفقود، وبهذا تحاول الدولة أن تحمل المنتجين أو المصدرين على التخلي عن هذا الربح السوقي، والحصول على ربح حكومي في صورة إعانة.

فالإعانة هي عكس الرسم، وقد تكون مباشرة أو غير مباشرة أما المباشرة فتكون في صورة مبلغ معين عن كل قيمة، إعفاءات ضريبية، غير أن الإعانات قد تؤدي إلى فعل مضاد لأثرها في البلد المستورد فقد يفرض عليها رسوما جمركية إضافية مساويا لمقدار الإعانة على السلعة التي منحت إعانة التصدير.

ب/ نظام الإغراق:

نظام الإغراق يتمثل في بيع السلعة المنتجة محليا في الأسواق الخارجية بثمان يقل عن نفقة إنتاجها، أو يقل عن أثمان السلع المماثلة أو البديلة، في تلك الأسواق أو يقل الثمن الذي تباع فيه السوق الداخلي إن نظام البيع بثمانين أحدهما مرتفع في السوق الداخلي حيث تنتج السلعة والآخر منخفض في السوق الخارجي والغرض هو كسب الأسواق الخارجية بالقضاء على منافسة محتملة وتقبل الدول هذا الإجراء برد فعل مضاد فهي تفرض الرسوم الجمركية إضافية التي تزيل أثر الإغراق.

المطلب الثالث: مستندات التجارة الخارجية

تعتمد التجارة الخارجية على عدة خطوات أساسية متسلسلة يصعب الاستغناء عنها، وبإتمام تلك الخطوات تتم حركة تجارة دولية ناجحة وتتطلب خطوات التجارة الخارجية في النقاط التالية:

1- خطوات قيام حرمة التجارة الخارجية:¹

1-1 إجراء مناقشات الاتفاق التجاري بين كل من المصدر والمستورد وبناء على هذه المناقشات يتم تحديد

عقد الشراء ومن أشهر أنظمة العقد المتعارف عليها في العالم إما

Fob free on board

Or

Cif cost insurance and freight

Fob: تعني أن المصدر مسؤول عن البضاعة حتى تصل إلى ظهر السفينة.

Cif: تعني أن المصدر مسؤول عن تكلفة البضاعة والتأمين النولون وفي الحالتين كليهما المستورد هو المسؤول عن العبء المالي، وبعد الاتفاق على ذلك في العقد.

وهناك تاعديد من أنظمة البيع في التجارة الدولية منها:

البيع بشرط تسليم البضاعة في مكان إنتاجها ex works

شرط التسليم على عربات السكة الحديدية f.o.r (free on rail)

شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة Along side Ship F.A.S (Free)

البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجر النقل البحري إلى ميناء الوصول (COST) C.G.F FRIGHT

2-1 يطلب من المستورد من المصدر ما يسمى بفاتورة الشراء والتي تضمن نوع البضاعة، القيمة، الوزن،

التغليف، العلامات وظروف الدفع والاستلام.

3-1 وبناء هذه الفواتير يقوم المستورد بفتح خطاب الاعتماد لصالح المصدر العديد من المستندات أهمها

ما يلي:

- فاتورة الشراء الأصلية.

- سند شحن نظيف.

¹ الدكتور شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره ص: 102-103

- وثيقة التأمين.
 - شهادات الإجراءات الجمركية في بلد البائع (رخصة التصدير).
 - أي مستندات أخرى تم الاتفاق عليها بين البائع والمشتري، مثل بعض التأشيرات من القنصليات.
 - يقوم المصدر بالحصول على ترخيص التصدير Exoport order.
 - ويقوم المصدر بطلب حجز فراغات داخل عناصر السفينة Shiffing declaration.
 - شحن البضائع والحصول على إيصال الضابط الأول mates receipt أو الذي يؤكد فيه شحن البضاعة ويوضع فيه ما اذا كانت البضاعة سليمة أو بها أي عيوب.
- 2- وضائف بوليصة الشحن:
- ومن هذه المراحل السابقة تتضح أهمية بوليصة الشحن وما تتضمنه من وظائف نذكر منها ما يلي:
- 1-2 إيصال تسليم البضائع:
- فهي في مرحلة الشحن وبعد الانتهاء منه تقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الريان أنه تسلم البضاعة طبقا لما هو وارد في سند الشحن، من حيث الكمية، النوع، الوزن، القياس، بناء عليه يصدر شحن نظيف أو غير نظيف.
- 2-2 أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن:
- يكتب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهرها جميع بمود عقد النقل، وهنا تظهر أهمية أن يسجل عليها ما إذا كان ثم دفع النولون مسبقا، أم سيدفع في ميناء الوصول، وهل هناك أي غرامات مستحقة أم لا؟
- 2-3 كمستند لحيازة البضائع:
- سند ملكية وتأتي هذه الوظيفة في الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة في حالة غياب اسم المستلم أو أن يتم إصدارها لأمر وهنا ممكن يملك البوليصة الأصلية يعتبر مالك البضاعة.
- 2-3 مستند تفاوضي أو قابل للتحويل: حيث يتم نقل هذه البضاعة بناء على تظهير المشتري الأصلي لهذه البوليصة لآخر جديد، أو أن يقدمها الى أحد البنوك في سبيل الحصول على قرض، وهنا تقوم البوليصة مقام الشيك، يمكن تحويلها للغير بالتوقيع على ظهرها من المستلم الأصلي.
- 3- بوليصة الشحن متعدد المراحل:¹
- وهناك نوع آخر من بوالص الشحن يسمى بوليصة الشحن المتعدد المراحل Through B_L وهذه البوليصة لا تستخدم إلا في أحد الحالتين:
- في حالة عدم وجود خط ملاحي مباشر بين كل من الدولة المصدرة والدولة المستوردة حيث تنقل البضاعة عبر ميناء ترانزيت بينهما.

¹ Chibani rabahK;le vade mecun de l'import-export,edition ENAG;1997;p43

- أو في حالة نقل بضائع على أكثر من وسيلة نقل، وفي هذه الحالة فإن الناقل الأول مهما كانت طبيعته فهو الذي يقوم بإصدار الشحن المتعدد المراحل والتي تغطي جميع الرحلات إما الناقلون الآخرون، فإن التزاماتهم يكون إما الناقل الأول وكما تستخدم هذه البوليصا في نقل الحاويات وان كانت الحاويات حالياً أصبح لها بوالص شحن خاصة وذلك بعد ظهور النقل المتعدد الوسائط.
- وقد كان لتطور الحاويات دور كبير في تغيير الوثائق التقليدية المعمول بها في الخطوط المنتظمة، كما أصبح هناك ضرورة ملحة لوثائق جديدة لتسهيل حركة الحاويات من حيث مناولة الحاويات، وإجراءات الجمارك، وذلك للحصول على أكبر استفادة من نظام الحاوية وتسليم البضائع من الباب إلى الباب وقديماً قبل استخدام الحاويات كانت المنافسة التجارية تدور حول البضاعة ومواصفاتها أو السعر الخاص بها واليوم أصبح النقطة الأساسية للمناقشات هي شرح الوثائق المستخدمة في الحاويات من عدة جوانب:
- التجارة الدولية والنقل البحري.
- طبيعة وثائق الحاويات.
- إجراءات الجمارك.
- الوثائق المستخدمة في ميناء الوصول.

وكذلك تغيرت اهتمامات الشاحنين، حيث كانت تنصب على السفينة وذلك في حالة نقل البضائع العامة التقليدية.

أما اليوم ومع استخدام الحاويات فإن الاهتمام تحول إلى الشركة الناقلة التي تأخذ على عاتقها مسؤولية نقل البضائع من نقطة إلى أخرى أي أصبح الاهتمام ليس موجهاً للرحلة البحرية فحسب، بل الرحلة البرية أو الجوية المصاحبة لهذه الرحلة وعليه فقد ظهرت عدة عقود جديدة خاصة بالحاويات وهي:

من المخزن إلى المخزن Hose to hose

من المخزن إلى الرصيف، من الرصيف إلى المخزن Hose to pier or Pier to hose

من الرصيف إلى الرصيف Pier to pier

وبناء على الاتفاقية بين المصدر والمستورد على طريقة العقد يتم إصدار بوليصة الشحن التي تغطي جميع الرحلات، تحديد العلاقة بين الناقل والشاحن.

- مستندات النقل بالحاويات المستخدمة في الميناء:
- قبل وصول السفينة إلى الميناء، فإن الخط الملاحي يرسل للوكيل المستندات.
- خطة التستيف.
- "ما نيفست" "البضاعة" وثيقة تتضمن جميع بوالص الشحن الموجود على الوثيقة في هذه الرحلة.
- بيان بالبضاعة الخطرة.

- بيان بالحاويات الثلاثة.

ملاحظة: تسمى خطة تستيف الحاويات بخطة باي (Bay Plane) من أجل أن تترك الحاوية (الصندوق، الميناء) يجب إكمال ما يلي:

- إذن الجمارك.
- إذن من محطة تعبئة (C F S)
- الإفراج الجمركي.
- بعد الانتهاء من مرحلة السفينة الناقلة للحاويات يتم تقديم:
- بيان بحمولة السفينة متضمنة الحاويات المشحونة والغارقة.
- تقرير عن عملية التفريغ.
- وصل مناولة الحاويات.
- وصل التوكل.

خاتمة الفصل الأول:

قد لعبت خدمة النقل البحري تطوراً هائلاً لم يخص السفن وحدها كأنهم وحدة اقتصادية بل شمل عناصر البحري كافة تتمثل في السفن البضائع والموانئ.

أما فيما يخص التجارة الخارجية فتميز سياستين: سياسة الحماية الخارجية وسياسة حرية التجارة الخارجية.

ولكي تتم عملية نقل التجارة بحراً يجب توفر مجموعة من المستندات تتمثل في خطوات قيامها عن طريق إجراء مناقشات الاتفاق التجاري بين كل المصدر والمستورد وبناء على فاتورة الشراء التي يقوم بها المستورد بفتح خطاب الاعتماد لصالح المصدر يتطلب تحصيل قيمة قيمة الخطاب أن يقدم المصدر العديد من المستندات أهمها ما يلي:

فاتورة الشراء الأصلية، سند شحن نظيف، وثيقة التأمين، شهادة المنشأ، شهادات الإجراءات الجمركية في بلد البائع وبغض التأشيرات من القنصليات.

مقدمة الفصل الثاني:

إن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لعملية نمو التجارة الخارجية، حيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض فمن المعروف أن زيادة أو انخفاض متوسط تكلفة خدمة نقل السلعة إلى المستهلك من شأنها رفع أو خفض أسعارها النهائية باعتبارها جزء من التكلفة الإجمالية، الأمر الذي ينعكس على حجم الطلب عليها ومن حيث تأثير خدمات النقل البحري على جانب عرض السلعة فيتضح في تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق النقل البحري بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة، وهو ما يؤثر في تخفيض تكاليف الإنتاج والتداول ويدعم هذا التأثير قدرة نشاط النقل البحري على توسيع نطاق السوق لنفس المنتجات ومن هنا تتجلى لنا العلاقة الوثيقة بين النقل البحري وحجم التجارة بحرا.

ولتحقيق النتائج المرجوة من إقامة صناعة النقل البحري، تختلف الدول النامية من حيث انتهاجها للسياسات البحرية تبعا لظروفها كما أنها تواجه بعض النقائص والتحديات في موانئها.

وللتفصيل في هذا الموضوع تم تخصيص هذا الفصل لمعرفة سياسة الحماية البحرية وأثرها على التجارة الخارجية إضافة إلى الإحاطة بالتحديات والعقبات التي تواجه موانئ الدول النامية والطرق التي يمكن من رفع كفاءة موانئها، وبالتالي تنمية التجارة الخارجية.

المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية

يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها أي مساعدة أو إعانة تعطي إلى صناعة النقل البحري الوطنية بواسطة الحكومة والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في أسواق الملاحة البحرية العالمية.

المطلب الأول: أنواع الإعانات

هناك إعانات مباشرة مخصصة بتمويل وبناء سكن حديثة أو لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة، قد تكون هذه الإعانات لمواجهة الزيادة في أجور الطاقم أو تكاليف الوقود أو لاستخدام آلات حديثة أو وقود منخفض القيمة وفي الحالة الأخيرة لا يمكن تقديم الإعانة إلا بتمويل السفينة في موانئ الدولة المانحة للدعم.

كما أن هناك إعلانات غير مباشرة وتشمل القروض بسعر فائدة منخفض أو الإعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض أو الإعفاء رسوم الموانئ والقطر أو تعويض الخسارة من طرف الحكومة.

1- إعانات التشغيل:

تعتبر إعانات التشغيل إما منخفضة للتكاليف أو زائدة للإيراد، وهذا ما يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فذا حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيرادات فيعتبر الهدف منها زيادة الإيراد، وهذه الإعانة تؤدي إلى القضاء على أي دافع إلى تحسين القوة التنافسية للشركة، أما إذا حسبت على أساس تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على أن تترك السفينة بعد ذلك تخفيضاً للتكاليف، وتبدو أهمية هذه التفرقة في أنه في الحالة الثانية فإن الدعم محدود بحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل.¹

2- إعانات البناء:

تمنح هذه الإعانات عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة ويمكن أن تدفع على شكل مقدار محدد يمثل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء، وفي بعض الحالات يمكن للدولة أن تقدم هذه الإعانة إلى شركاتها الوطنية الملاحية من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا حتى ولو ترسانات بناء سفن أجنبية، ولما كان من الصعب حالياً على الشراكة الملاحية أن تقوم بتمويل بناء سفن (أجنبية) حديثة، فإن الحكومات قد تعتمد إلى المساعدة في دفع جزء من التكاليف أما إعانات ترسانات بناء السفن فهي تزداد في فترات كساد صناعة بناء السفن.

وهناك نوع من آخر من إهانات بناء السفن وهي منح القروض المسيرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتخريد السفن القديمة تبعاً لخطة لتحديث الأسطول الوطني.

¹ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، النقل البحري، مكتبة الإشعاع مصر، ص: 137

3- الإعانات الضريبية:

وذلك يمنع تخفيضات ضريبية للشركات الملاحية وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن بخصم من ضرائب إيراد الشركة ويلاحظ أن معظم الدول تمنع سفنها إعفاء ضريبي.

4- الإعانات الاجتماعية:

تقوم هذه الإعانات بدعم تعليم وتدريب الطقم السفن وكذلك العناية الصحية بهم وغير ذلك من تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم.

5- الإعانات السياسية للأسطول البحري:

وتحت هذا النوع من الإعانات يمكن أن نضع سياسة عصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.¹

6- تفصيل العلم وسياسة التفضيل التجاري:

ويتضمن ذلك النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية لتنقل على سفنها الوطنية والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفصيل:

- أ- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية.
- ب- التمييز في الرسوم حيث يتم تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.
- ت- استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية.
- ث- إصدار تشريعات لإجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.
- ج- استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.
- ح- عقد اتفاقية تجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبع نسب محددة.
- خ- العادات التجارية القائمة على البيع سيف وشراء فوب

¹ نفس المرجع السابق، ص: 149

المطلب الثاني: آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم

إن الطلب على النقل البحري ينبع من الطلب إلى البضائع ذاتها وقد قيل بأن الدولة بتقديمها إعلانات لشركتها الملاحية من أجل مساعدة تجارتها الخارجية إنما تعوقها. ولتوضيح ذلك التدهور في التجارة العالمية وفي التجارة الوطنية للدولة تقدم هذه الإعانات نفترض ما يلي:

- المنافسة الكاملة في كل من السوق العالمي والسوق الوطني.
- غياب نقل بحري دولي بين الدولتين (أ) و (ب).
- فئات أجور الشحن كانت أعلى في الدولة (أ) عن الدولة (ب).

عند بدأ القيام بالنقل البحري سيؤثر الانخفاض في سعر النقل البحري في الدولة (ب) على العرض في سوق الدولة (أ)، ويمكن للدولة (ب) أن تصدر إلى الدولة (أ) النقل البحري بما يرضي جزءاً من احتياجات النقل في الدولة (أ).

إن الطلب على خدمات الملاحة في الدولة (أ) سيتناقص بينما يتزايد في الدولة (ب) وطالما أن تصدير البضائع يتبع الطلب، وبتخفيض فئات أجور النقل فإن تكاليف النقل البحري تصبح أرخص في الدولة (ب) وتستطيع عندئذ الدولة (أ) أن تصدر كميات من التجارة وذلك تطبيق قانون التكاليف النسبية لفائدة جميع الدول المشتركة في التجارة.

أما نصيب الدولة في جملة تجارة الدولة (أ) فيقل فيختل التوازن الدولي القديم في السعر وينخفض لكن بمقدار أقل من مقدار الإعانة ويحدث توزيع بالنسبة للإعانة، بمعنى أن جزءاً يذهب إلى الغير من دون الصناعة الوطنية للنقل البحري المطلوب إعانتها أصلاً.

كما أن شركات الملاحة الوطنية لن تحتفظ بصافي الإعانة كاملة، بل تضطر إلى تحويل جزء منها إلى الطلب والنتائج المستخلصة هي:

- 1- جزء من الإعانة المدفوعة بواسطة الحكومة إلى شركاتها الملاحية سوف يتحول إلى المستهلكين الأجانب.
- 2- الإعانة التي تدفعها الدولة إلى صناعة النقل البحري الوطنية كي تساوي بين تكاليف الأسطولين (الأسطول المعاد والأسطول غير المعاد) ليس بالضرورة أن تكون قادرة على التغلب على هذه الفروق.
- 3- نتيجة للحقيقة التالية: في التجارة الخارجية يدفع ثمن السلع والخدمات فقط في المدد الطويل، بواسطة سلع وخدمات من الدولة الأخرى.

- 4- كذلك بما كانت الإعانة المدفوعة للنشاط البحري للنشاط البحري سوف تكون على حساب أنشطة اقتصادية أخرى في الدولة الدافعة للإعانة، فسوف تتأثر هذه الأنشطة بالنسبة لكائناتها بما سوف سيئ أكثر إلى صناعة التصدير عموماً، أما الدولة الأخرى التي لا تدفع الإعانة فتمتع بأسعار نقل منخفضة دون الإصرار بمصادرها الوطنية.
- 5- وستضطر الدولة التي لا تدفع إعانات إلى الحد من الاستعمال الأمثل لمصادرها عندما تضطر إلى الحد من استعمال جزء من سفنها الأكثر كفاءة على هذه الطرق الملاحية، بينما يكون على الدولة الدافعة للإعانة أن تتحمل في ذات الوقت أعباء سفنها القليلة الكفاءة المدفوع لها إعانات.
- 6- النشاط البحري هو صناعة كثيفة رأسمال، ولذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات الإعانات في الدول المنافسة بإعانات مضاد لها.

المطلب الثالث: آثار الإعانات على الدورة الملاحية

لأسعار النقل البحري دورة حادة التقلب من مستوى عال جدا، إلى أدنى مستوى، مما يعطي لمهنة ملاك السفن صفحة المخاطرة وعدم الاستقرار، وذلك لعاملين اثنين¹

- 1- لما كانت الملاحة صناعة دولية، فإن أي محاولة للسيطرة على كمية حمولة السفن مالهها إلى الفشل.
- 2- إن الطلب إلى الفراغات بالسفن يكون دائما معرضا لتقلبات فجائية غير متنبأ هبا، أما توسعها أو انكماش مثل فشل المحصول الزراعي في منطقة ما، أو نقص الوقود أو جمود اقتصادي، أو دورات تجارية، أو حروب وأزمات سياسية إلا أن مرونة العرض تتأثر بالزمن القصير، شهرا أو اثنين مثلا يكون العرض أقل مرونة كثير من الزمن البعيد لأكثر من عام.

وفي الحلة الثانية: فإن النقص في السفن سوف يستمر حتى إتمام تنفيذ طلبات بناء السفن الجديدة تبعا لحالات الرفاء مما يأخذ فترة من 13-17 شهرا تنزل جميعها بكميات عظيمة إلى السوق آتية من جميع ترسانات بناء السفن في العالم ومن الناحية النظرية يميل جهاز الأسعار عندما تعمل خلال الأزمات إلى تقليل العرض، ذلك أن السفينة في العالم ستواصل العمل في المدى القصير لطالما كانت تكاليفها المتغيرة مطروحا منها تكاليف رباطها أقل من سعر النقل.

وباستمرار هبوط أسعار النقل، فإن السفن الأقدم ذات التكاليف الأكثر ارتفاعا سوف تبدأ أولا في الرباط أو قد تخرد بالتدريج، تاركة السفن الأكثر كفاءة واقتصادا تعمل بما فيه من فائدة تجارية للعالم.

وهكذا فإن جهاز الأسعار يعمل على إحلال السفن الجديدة، الأقل تكلفة والأكثر كفاءة، وربما الأسرع بدلا من السفن القديمة ذات التكاليف العالية والكفاءة المنخفضة، ومرونة نظام رباط السفن هام جدا عند دخول وخروج السفن من الرباط تبعا لحالات السوق.

ولكن المعانات تؤثر تأثيرا عكسيا لأثر جهاز الأسعار بالرغم من النزول المستمر في الأسعار بمساعدة هذه الإعانات.

وستبسط حركة إخراج السفن الزائدة من السوق لسببين، بما يساعد على نزول أكثر من أسعار النقل.²

الأول: وجود سفن معانة تقبل أسعار أقل من نفقات تشغيلها، مطروحا منها نفقات الرباط.

¹المرجع السابق، ص: 147-148
²المرجع السابق، ص 149

الثاني: تباع السفن القديمة ذات تكاليف الإصلاح المرتفعة التي يصبح تشغيلها غير مربح بالنسبة للدول ذات الأجور العالية، بدلا من رباطها أو تحديدها إلى ملاك في الدول ذات الأجور المنخفضة. وهؤلاء الملاك بمساعدة الإعانات سيحاولون تشغيلها وبذلك يستمر انخفاض أسعار النقل أكثر بما يضطر السفن غير المعانة والتي في حالة أحسن وأكثر كفاءة بالتوقف بالربط، بينما السفن الأقل كفاءة وأقدم عمرا من ذات التكاليف الأعلى تستمر في التشغيل في غير صالح تجارة العالم.

وتعمل الإعانات كذلك على تخفيض الأسعار وإطالة مدة الكساد، فان السفن المعانة سوف تزداد خسارتها وعلى الحكومات كذلك أن تزيد من إعاناتها والخاسرات تستثمر بالتالي في الزيادة، مما يؤدي إلى سلسلة من الإعانات...

المطلب الرابع: حجج أنصار الحماية

إن (مؤيدي) آراء أنصار الحماية لتبرير فرض الحماية على النشاط الملاحي تدفع إلى طرح التساؤل التالي:

-ما هي الدوافع الاقتصادية لإقامة نشاط ملاحي محمي؟

نجد الإجابة على التساؤل فيما يلي:

1- حجة الصناعة الناشئة:¹

يبرز الاقتصاديون سياسة حماية الصناعة الناشئة لمساعدة الصناعات الوليدة على النمو صحيحا خلال سنوات حياتها الأولى حيث تهدف إلى حماية الصناعة الناشئة لفترة مؤقتة لكي يكتسب المنظمون المحليون قدرا من الخبرة والدراية حتى يتمكنوا الصناعات الثانوية اللازمة، وكما هو معروف فان شركة الملاحه تحتاج إلى رأسمال ضخمة حتى تحقق وفرات الإنتاج الكبير له درجة تكفي لاستغناء عن الحماية، وستصبح المساعدة حينئذ ضرورية في الدولة النامية.

ومثال على ذلك المنح التي منحتها الحكومة اليابانية عام 1880 والتي ساعدت في توسع الأسطول الياباني عند بدأ استخدام البخار وكانت كل إعانة عند صدور ما تحتوي على نصف فيه بيان عن تخفيضها سنويا، وقد كان نمو الأسطول التجاري الياباني مصاحبا لنمو التجارة اليابانية وساعدا له، وقد بررت المساعدة التي منحت لهذا الأسطول في البداية على أساس الخدمة المطلوبة منه في سبيل توسع التجارة في ذلك الوقت.²

¹ الدكتور محمد الصوص، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى 2008، ص: 77

² المرجع السابق، ص: 160

2- عدم تحقيق حرية المنافسة:¹

ترى الدول التي بدأت الاستثمار النقل البحري مؤخرًا من الصعب عليها تسيير سفنها على أساس المنافسة الحرة في سوق عالي ممتاز بمنافسة حادة والأسباب الرئيسية لذلك هي:

أ- رئيس المال الضخم والقدرة الإدارية العامة: إن إنشاء أسطول تجاري يحتاج إلى رأسمال ضخم، كذلك إلى تكاليف لتشغيل هذا الأسطول، وبالنسبة لشركة خاصة في دولة نامية فليس من السهل إيجاد رأس المال المطلوب ما لم تساعد الحكومة، أو أن تتولى الحكومة بنفسها النشاط البحري ذاته وهذا الرأسمال الضخم بالإضافة إلى الخبرة والإدارة العالية يضعان قيدًا على الدخول الحر إلى النشاط الملاحي العالمي.

ب- المساعدات التي تمنحها الدول البحرية إلى أساطيلها: يوجد هناك أعداد قليلة جدًا من الدول البحرية -إن وجدت- لا تساعد أساطيلها

ت- المنافسة من أساطيل أعلام الملائمة: تتمتع سفن الملائمة بمزايا عديدة مما يمكنها من تخفيض تكاليفها نسبيًا ومما يقوي مقدرتها على المنافسة خاصة في زمن الكساد فهذه السفن معفاة من الضرائب تحاول كثير من الدول البحرية ملغاة هذه الميزة بتخفيض الضرائب على سفنها ولكنها لم تنجح في ذلك نجاحًا كافيًا.

3- العوائق التجارية في العالم:²

تعتبر العوائق التجارية في العالم هي القاعدة وأن التجارة الحرة هي الاستثناء فليس من الواقعي أن تنظر إلى النشاط الملاحي بمعزل عن أحوال اقتصاد العالم الحقيقية فليس من المنطق أن تشتكي دولة تفرض حواجز على تجارتها تمنعها عن حرية الحركة من أو من دول أخرى إذا ما قابلنا الدول المتضررة من هذه الإجراءات بإجراءات مماثلة للحد من استخدام سفن الدولة الأولى.

ويعتبر حاليًا أحد أسباب انحراف الاقتصاد العالمي عن الوضع الأمثل وعوائق التجارة غير العادلة التي تفرضها الدول الصناعية على أسواقها.

وليس من العدالة أن تنتقد الدول النامية البحرية الجديدة إذا اتبعت سياسات تمييزية بينما لا تتمتع صادراتها بحرية الدخول إلى أسواق الدول المتقدمة، ويقال في هذا المجال بأن دولة- ميزتها التجارية مختل ومدينة، قد تحاول تخفيض الديون والاختلال في ميزاتها التجارة بأي تشتري (فوب) وتبيع (سيف)، وبذلك تنقل تجارتها على سفنها الوطنية من أجل التوفير في ميزان المدفوعات.

¹ نفس المرجع السابق، الدكتور عبد المنصف محمود، كتب اقتصاديات النقل البحري، ص: 157

² نفس المرجع السابق، ص: 159

ووجود عوائق التجارة في جميع أنحاء العالم يجعل من اتخاذ أي خطوة بواسطة دولة واحدة أو مجموعة من الدول وحدها نحو تحرير التجارة ما يسيء إلى معدل التبادل التجاري ومما يزيد البطالة.

4- الاستقلال الاقتصادي:

يعتبر هذا السبب واحد من أهم الأسباب التي تدفع الدول النامية إلى إنشاء أسطول للنقل البحري، حتى ولو على حساب الابتعاد عن مبدأ التكاليف النسبية، إذ تشعر هذه الدول أو تقسيم العمل الحالي في العالم ما هو إلا نتيجة خلفية تاريخية.

ففي الوقت الحاضر نجد أن ملكية السفن مركز لدرجة كبيرة في أيدي الدول المتقدمة فان الدول النامية المبعثرة سياسيا واقتصاديا تشعر بالخطر من الاعتماد الاقتصادي على الخدمات الملاحية الأجنبية، خاصة في زمن الحروب والأزمات العالمية كما حدث في الماضي، ففي خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية شعرت كل دولة لا تمتلك أسطولا تجاريا بالعجز الكامل نتيجة لحرمانها من طرفها التجارية في البحار، وقد اقتنعت معظم الدول غير البحرية أن الأسطول التجاري ضرورة لضمان مستقبلها.

5- تنوع الصناعات:¹

تعتمد الدول النامية على أساس تصدير المواد الأولية، غير أن معدل الدولي للتجارة، في المدى الطويل لهذه المواد فيما عدا حالات استثنائية تهدد اقتصاديات التنمية و أكثر من هذا ففي عديد من هذه الدول، نجد أن عددا قليلا جدا من السلع تكون الجزء الرئيسي من صادراتها، ولهذا السبب فان التصنيع حتي ويمثل النشاط الملاحي لبعض الدول وسيلة مغرية في سبيل التصنيع، فيمكن للسفينة من يوم شرائها أن تدر إيراد وهي لن تحتاج إلى مدة طويلة حتى يتم تدريب الرجال، إذ أن الضباط والطاقم وحتى الإدارة المتمرسية يمكن استئجارها من الخارج.

وبالنسبة لكثير من الدول النامية، فقد أثبتت عملية التصنيع أنها صعبة للغاية بينما الابتداء في تشغيل خط مالحى يعتبر نسبيا أسهل وأسرع.

هكذا يمكن لدولة نامية، بإنشاء صناعة نقل بحري أن تضيف بسهولة قيمة لتجارها المصدرة والتي تصبح مكسبا لنعدل التجارة الدولية لهذه الدولة وبالنسبة للدول المتقدمة عندما تمنح قرضا لدولة نامية، فان السفينة يمكن اعتبارها نسبيا ضمان جيد للدين، بينما أن استخدمت هذه القروض في مشاريع البنية الأساسية تعرض القرض لمخاطرة أكبر.

وتتمتع الملاحية بمرونة أكبر من صناعات أخرى كثيرة فالسفينة يمكن للسفينة أن تغير تجارتها المعينة عليها تبعا لأحسن استخدام لها، فان اعتبارنا السفينة ذات رأسمال كثيف بالنسبة للعمالة، فان

¹ نفس المرجع السابق، ص: 161

النشاط الملاحي يخلق أنشطة مساعدة أخرى متصلة به والتي يمكن اعتبارها واحدة من المتطلبات الأساسية لبناء مجتمع صناعي.

6- الاندماج:

كثيراً ما يحدد الاقتصاديون أن تسعى الدول النامية إلى تكوين أوراق اتساعاً عن طريق الاندماج الإقليمي، وتحتاج الصناعة بالنسبة للمنتجات نصف المصنعة أو كاملة التصنيع إلى توزيع الصناعات المكملية لبعضها البعض حيثما يكون أفيد لها داخل الأسواق الإقليمية وذلك حتى يمكن تلاقي الازدواج في إتباع نفس البضائع وتلعب الأساطيل التجارية الإقليمية دوراً أساسياً في مثل هذه السياسات خاصة إذا كانت طرق المواصلات الداخلية غير كافية، أو كان الإقليم منفصلاً جغرافياً فإذا كانت أمة مقسمة إلى دول متعددة، فيمكن للنشاط البحري أن يلعب دوراً هاماً في الاندماج الاقتصادي والسياسي.

7- التوسع في التجارة الوطنية:¹

عندما تشعر دولة بأن الخدمات الملاحية التي تخدم تجارتها غير مرضية لأي سبب من الأسباب، فإن التجارة الدولية وفي بعض الأحيان تكون كمية التجارة المنقولة غير كافية بالنسبة للخطوط الأجنبية لتبدأ نشاطها إلى موانئ هذه الدولة، ولذلك يتحتم على الدولة أن تأخذ بنفسها أو بواسطة رعايتها النشاط التجاري إلى أن تنمو التجارة (المنقولة غير كافة بالنسبة للخطوط الأجنبية لتبدأ نشاطها). وكذلك بالنسبة للتجارات بحرية جديدة، فقد تتردد الخطوط الأجنبية لنوعها مخاطر أعظم في أن تكرر رأسمال جديد، أو أن تنقل سفنها من التجارة الثابتة القدم إلى هذه النواحي الجديدة، وقد تحتاج هذه التجارات الجديدة إلى تشجيعها بتخفيض سعر النولون والذي قد يكون في المدى البعيد مبشر للربح، ولذلك تعتمد الدولة إلى استخدام أسطولها في الاتجاه ولكن يجب ألا ننسى أن الأسطول الوطني إن كانت تنقصه الكفاءة وغير قادر على المنافسة لارتفاع تكاليفه.

¹ نفس المرجع السابق، ص: 163

المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد

سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد ومبرراتها الاقتصادية. وللحديث عن الإمداد بمفهومه الحديث سنستخدم مصطلح اللوجستيك أو ما يسمى بفن السوقيات. كما سنتطرق إلى التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية مبرزين بذلك عناصر القوة والضعف والفرص والتحديات التي تواجه الموانئ التجارية، كما سنتطرق إلى دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية من خلال إبراز مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني وتبيان أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية المحطات الحاويات.

المطلب الأول: مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد

لقد عمدت ثورة اللوجستيات على تغيير نمط التجارة في الدول الصناعية نتيجة زيادة حدة المنافسة، مما تطلب خفض التكاليف الإجمالية للإنتاج وتقليل زمن مرور المواد والمنتجات بالجوء إلى اقتصاديات الحجم واستخدام التكنولوجيا لخلق ميزة تنافسية، وتعمل الثورة اللوجستية في شبكة معقدة تشمل مراكز الإنتاج والاستهلاك والنقل والتخزين وتبادل المعلومات، في دورة متصلة تضم سلسلة الإمداد من أجل تقليص الفجوة المكانية.

أولاً: مراكز الإمداد ومبرراتها الاقتصادية

- 1- مفهوم مراكز الإمداد: يستعمل مصطلح اللوجستية كفن عسكري يتعلق بتموين الجيوش ونقلها وإيوائها وتأمين الاتصالات بين وحداتها. وحيث أن عملية تسويق المنتجات تحتاج إلى مراكز للتوزيع يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة توزيعها إلى أسواق المستهلك دون إجراء أي عمليات إضافية لها، فهذه المراكز تحقق مفهوم المنفعة الزمنية دون القيمة المضافة، ولتحديد مفهوم المراكز اللوجستية يمكن تقسيم الأنشطة اللوجيستية إلى قسمين:¹
 - أ- العمليات اللوجيستية: ويقصد بها كافة العمليات المتعلقة بإدارة المواد والمخزون وعمليات النقل والتخزين والتوزيع المادي إلى الأسواق النهائية، حيث يمكن فصل هذه العمليات عن المنشأة الأساسية التي تقوم بإنتاج المنتج الأصلي واستنادها إلى منشآت أكثر تخصصاً لتحقيق نوع من الوفورات الاقتصادية، وتشمل أنشطتها مصادر المادة الخام، إدارة المواد، المخزون، التوزيع والسوق النهائي.

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص: 47

ب- التنسيق اللوجستي: ويقصد بها أنشطة التنبؤ السوقي وأوامر الشراء وجدولة الإنتاج وخطط الطلبات والاحتياجات والتي لا يمكن فصلها عن المنشأة الأساسية حيث أنها ترتبط بظروف التشغيل بها. وتشمل أنشطتها القيود السوقية، جداول الإنتاج، طلبات الشراء وخطط الاحتياجات.

ويمكن تعريف مراكز اللوجستيات بأنها الموقع الذي يتم من خلاله تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة وتغليف، معالجات صناعية ولصق العلامة التجارية، ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي وهذا بهدف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل. فمفهوم المراكز اللوجستيات أكثر اتساعاً من مراكز التوزيع حيث تقدم كافة أنشطة التوزيع المادي مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تزيد من قيمة المنتجات، أي أن المنتج يخرج من مركز اللوجستيات أكثر اقتراباً من المستهلك وذا قيمة مضافة.¹

يتضح مما سبق أن كافة أنشطة مراكز التوزيع تندرج في أنشطة المراكز اللوجستية فضلاً عن وجود أنشطة لوجيستية، هي أنشطة القيمة المضافة التي تعطي المبرر الاقتصادي لقيام المراكز اللوجيستية.

2- المبررات الاقتصادية لمراكز الإمداد: هناك عدة مبررات اقتصادية لفصل الوظائف أو العمليات اللوجيستية عن المنشأة الأم واستنادها إلى المراكز اللوجيستية ومن أهمها:²

أ- الوفورات الخارجية: مما سبق يمكن القول إن كافة الأنشطة التي تمارس في مراكز اللوجيستيات يمكن إنجازها على مستوى المنشأة، إلا أن ممارسة تلك العمليات على نطاق متسع في المراكز اللوجيستية يؤدي إلى تحقيق نوعاً من اقتصاديات الحجم والتي تؤدي إلى انخفاض تكلفة تلك الأنشطة للوحدة الواحدة بشكل كبير عنها عند قيام المنشأة بها، كذلك فإن التخصص وتقسيم العمل يؤدي إلى انخفاض متوسط تكلفة الإنتاج، وهذا ما تستفيد منه المنشآت الصناعية من قيام مركز اللوجيستيات وهي وفورات في التكاليف لا تنشأ من الكفاءات الداخلية للشركة الأم لذا تعرف بالاقتصاديات الخارجية.

ب- القرب من السوق: في كثير من الصناعات يكون من المجدي اقتصادياً نقل أجزاء ومكونات المنتج وتجميعها بجانب أسواق المستهلك مثل صناعات السيارات، والأثاث وخاصة عندما يكون وزن أو حجم المادة الوسيطة من أجزاء ومكونات أقل من المنتج النهائي، وبهذا فإن نقل المكونات وتجميعها في أماكن قريبة من السوق يعتبر أكثر وفراً، فنقل أجزاء يترتب عليه تكاليف نقل أقل بشكل كبير عن نقلها كاملة، إذ أن حجمها يتضاعف.

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 48

² نفس المرجع، ص ص 48-50

ت- القيمة المضافة: تعد العمليات اللوجيستية عمليات إنتاجية، إذ أنها تضيف إلى المنتج خصائص جديدة تجعله أكثر قيمة وجاذبية من وجهة نظر المستهلك، وهذا يدعو إلى الاستعانة بخدمات المراكز اللوجيستية.

ثانياً: مفهوم موانئ الإمداد: مع نهاية القرن العشرين حدث تطور كبير في دور الموانئ التجارية التقليدية التي كانت مجرد مراكز نقل لتتحول إلى مراكز خدمة تجارية وصناعية تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها.

فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ، وإنما امتد هذا النشاط براً في كل المنطقة المحيطة بالميناء حيث أصبحت الموانئ قاعدة لوجيستية حقيقية، ويمكن تصنيف الموانئ إلى ثلاثة أجيال حسب ثلاث معايير تتمثل هذه الأجيال الثلاثة في:¹

1- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية): تعمل الجيل الأول والمتمثلة في الموانئ التقليدية كمراكز للنقل فقط، ويمثل هذا الجيل من الموانئ أغلبية موانئ الدول النامية، وتتسم إستراتيجية هذه الموانئ 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 (النقل البري والنهري) للبضائع والنقل البحري، ولا يتوفر في هذا الجيل من الموانئ إلى الحد الأدنى للأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية والملاحية، وتركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرضية دون اهتمام لما يحدث للسفن والبضائع خارج منطقة الرصيف.

2- موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية): ظهرت موانئ هذا الجيل في ستينيات القرن الماضي مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، وتسعى عادة بالموانئ الصناعية، وتتسم سياسة وإستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، ويتم صياغة سياسات الميناء وإصدار تشريعاته على أساس أنها ليست مجرد مركز نقل إنما هي مراكز صناعية وتجارية أيضاً. فبالإضافة لشحن وتفريغ البضائع والخدمات المينائية والملاحية، اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل للأنشطة لتشمل الخدمات التجارية للبضائع أي خدمات أخرى مكملية ذات صلة بها مثل تعبئة وتحويل البضائع والخدمات الصناعية مثل تصنيع البضائع، وتقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو واتساع الميناء في امتداد خلفي.

يختلف ويتسم التنظيم في موانئ الجيل الثاني خلافاً عن موانئ الجيل الأول بما يلي:

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

¹ نفس المرجع، ص ص 274-278

ب- علاقات وثيقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالأراضي والمرافق والقوى العاملة وكذلك شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري.

ت- التكامل بين مختلف الأنشطة والخدمات بالميناء لمسايرة تزايد كمية البضائع وسرعة دورانها عبر الميناء.

3- موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجيستية)¹: ظهرت موانئ هذا الجيل في ثمانينيات القرن الماضي، ويعود السبب في ظهورها أساساً إلى انتشار التحوية وتعددية الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية، وتتسم إستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج/التوزيع الدولية المعقدة، واستناداً إلى هذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض إحصائي لمرافق وخدمات الميناء إلى اهتمام ومشاركة بسيطة في عملية التجارة العالمية بكاملها، وتتجه هذه الجهود إلى ترويج أنشطة التجارة والنقل التي تولد بدورها أعمالاً ذات قيمة مضافة مدرة للإيرادات ونتيجة لهذه الجهود تحولت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة وقواعد لوجيستية للتجارة الدولية.

فالأنشطة والخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصيص والتنوع والتكامل، وتنقسم إلى أربع فئات تتمثل في الخدمات الميدانية التقليدية، الخدمات/البيئية، الخدمات الإدارية/التجارية والخدمات اللوجيستية والتوزيعية. ولا يمكن اعتبار الميناء من الجيل الثالث ما لم يدخل عدداً من التغيرات التنظيمية التي تتناول الأنشطة الجارية داخل الميناء، والعلاقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يقع في نطاقها ومع مستخدمي وعملاء الميناء، وتتسم تنظيماً موانئ الجيل الثالث بما يلي:

أ- زيادة عمق العلاقات بين الميناء والجهات العاملة به والمتعاملة معه، الأمر الذي أدى إلى إنشاء رابطة تدعى مجتمع الميناء، ويتكون مجتمع الميناء من هيئة الميناء والشركات العاملة في جميع أنشطة وخدمات الميناء، وكذا مستخدمي الميناء، وهو تحالف بين جميع المسؤولين والمهتمين بالميناء ويتولى تنسيق الأنشطة داخل الميناء ومع الجهات الأخرى خارجه بالإضافة إلى الترويج والتسويق للميناء.

ب- أصبح الميناء أكثر اعتماداً وتكاملاً مع المدينة المحيطة به، حيث زادت منطقة الميناء من مجرد الحدود التقليدية للموانئ لتصبح المنطقة في حدود تمتد في بعض الموانئ إلى عشرات الكيلومترات، وتركز موانئ الجيل الثالث في علاقتها مع الإدارة المحلية للمدينة على:

- النقل في ربط المناطق الخلفية بالميناء.
- منشآت التخزين/التوزيع

¹ Le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième generation; rapport de la CNUCED; 08/01/1992;p22-27

- التنمية الحضرية والمدنية
 - المحطات الطرفية المتعددة الوسائط
 - ت- زيادة التكامل بين مختلف أنشطة وخدمات الميناء أكثر مما هو عليه في موانئ الجيل الثاني، نظرا لارتباط مصالح جميع الأطراف العاملة بالميناء والمتعاملة معه، بطريقة مباشرة او غير مباشرة.
- وبالنسبة لنظم المعلومات ونظم تبادل البيانات الكترونيا (EDI)*، فقد أصبحت عنصرا من أهم العناصر الرئيسية للبنية الأساسية لموانئ الجيل الثالث.

المطلب الثاني: التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية

تعتبر عملية المسح الكامل للبيئة الداخلية والخارجية للميناء من أهم عمليات التخطيط الاستراتيجي العام للميناء، ويقدم تحليل نقاط القوة والضعف بالإضافة إلى الفرص والتهديدات (SWOT)** معلومات هامة جدا تساعد على خلق نوع من التوافق فيما بين المصادر والقدرات المتوفرة والفرص المتاحة والمتواجدة ضمن السوق الذي تتعامل فيه هذه الموانئ، فلكل ميناء نقاط قوة وضعف بالإضافة إلى فرص وتهديدات تواجهه وتؤثر على قدراته التنافسية في السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب العمل فيه، فتحديد المقومات التنافسية للموانئ من أجل وضع وصياغة الاستراتيجيات المناسبة، يكمن في تحديد العناصر التالية:¹

أولاً: عناصر القوة والضعف للموانئ التجارية:

نقاط قوة أي شركة هي عبارة عن مصادرها وقدرتها المتوافرة والتي يمكن استخدامها لإيجاد ميزات تنافسية، كما أن الغياب الفعلي لنقاط القوة ما هو إلا نقاط ضعف تواجهها الشركة ويمكن حصر نقاط القوة والضعف بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:

1- الموقع الجغرافي: قد يمثل الموقع الجغرافي نقطة قوة أو ضعف بالنسبة للميناء وذلك على أساس

الاعتبارات التالية:

أ- قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ومراكز الإنتاج والاستهلاك.

ب- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله

ت- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية، مرجع سابق، ص ص 280-282

(EDI)* Echange de donnees informatisees : نظم تبادل البيانات الكترونيا

** (SWOT) Strengh;Weakness;Opportunitties and Theats : نقاط القوة والضعف، الفرص والتهديدات.

- ث- الأحوال الجوية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على دخول ومغادرة السفن من وإلى الميناء مع سلامة السفن الموجودة بالميناء وكذا استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.¹
- 2- توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء: وتتمثل في مدى توفر شبكات النقل المختلفة من خطوط ملاحية منتظمة للسفن، النقل البري، السكك الحديدية والنقل النهري ومدى كفاءة ومعدلات تردد وسائلها على الميناء.
- 3- توفر خدمات الميناء وكفاءتها: وتتجلى هذه الخدمات في القدرات والإمكانيات المتوفرة بالميناء من حيث تعدد نوعياتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات، وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها، وطاقاتها السنوية، بالإضافة إلى الإمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعيات المختلفة لأشكال البضائع كالحاويات، الصب الجاف، الصب السائل وغيرها. كما تكمن نقاط قوة أو ضعف الميناء في مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات، وكذا توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن والبضائع والخدمات المساعدة الأخرى.
- 4- أسعار خدمات الميناء: يمكن أن يحدد مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة ومدى استقرار قيمتها وكذا سياسة إستراتيجية التسعير بالميناء جانباً من نقاط القوة أو الضعف بالميناء.
- 5- قوة العمالة بالميناء: ويندرج ضمن هذا الإطار مستوى حرفية ومهارة العمالة وكذا حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة، بالإضافة إلى المناخ الاجتماعي (المشاكل الاجتماعية) والدوافع المحفزة للعمالة ومستوى العلاقات العمالية.
- 6- الإدارة بالميناء: وتتمثل في مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة ومستوى التوجيه والإدارة به، وكذا مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء ومدى سهولة ومستويات صناعة القرار وسهولة الإجراءات وبساطة دور المستندات بالميناء.
- 7- الاتصالات السلكية واللاسلكية: يتجلى هذا الجانب في مدى توفر وكفاءة شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية والمتمثلة في الفاكس والهاتف الدولي المباشر وأنظمة تبادل البيانات إلكترونياً.
- 8- الموقف المالي: ويتمثل في مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء، بالإضافة إلى المؤشرات المالية الأخرى مثل الفائض والعجز في الميزانية.

¹ كارلين أولولين (Carleen O'loughlin)، مرجع سابق، ص ص 325-329

ثانياً: الفرص المتاحة والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية

قد ينتج أحياناً عن تحليل البيئة الخارجية للشركة بعض الفرص التي يمكن استغلالها لزيادة الحصة السوقية وتحقيق الأرباح والنمو، كما أن أي تغييرات تنشأ في البيئة الخارجية قد ينتج عنها تهديدات تؤثر على الشركة وأدائها بشكل مباشر، ويمكن حصر الفرص والتهديدات بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:¹

1- الفرص المتاحة للموانئ التجارية: تتمثل الفرص المتاحة للميناء والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته من السوق الذي يعمل فيه، أو الذي يرغب أن يعمل في العوامل التالية:

- أ- الموانئ المنافسة: خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط أو المجال الذي يعمل فيه الميناء.
- ب- أنظمة النقل المختلفة: إمكانية النقل من الميناء براً إلى مناطق داخلية بعيدة.
- ت- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: وتتجلى في زيادة أو نمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء، وكذا ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.
- ث- عملاء ومستخدمي الميناء: وتتمثل في ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء أو عملاء لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.
- ج- الميناء: وتتمثل في تطوير أرصفة ومعدات الميناء، إدخال نظام البيانات الكترونية EDI في الميناء والسبق في وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة.
- ح- التهديدات التي تواجه الموانئ التجارية: تتمثل التهديدات التي تواجه الميناء، والتي يمكن أن تؤثر على تخفيض حصته في السوق الذي يعمل به، ويتطلب اتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهةها والتغلب عليها في العوامل التالية:

- أ- الموانئ المنافسة: وتشمل الموانئ المنافسة حالياً والموانئ المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلاً.
- ب- أنظمة النقل المختلفة: أنظمة النقل المختلفة التي تنافس الميناء في نقل البضائع التي تنقلها سفن تتردد على الميناء.
- ت- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: تقلص أو انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
- ث- عملاء ومستخدمي الميناء: عدم رضا عملاء أو مستخدمي الميناء على مستوى أداء أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.
- ج- الميناء: تتمثل في سمعة الميناء، ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البيئة وعدم توفر أراضي لتوسيع الميناء.

¹ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص ص 283-284

المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية

أدى ظهور نظام الحاويات عبر الموانئ التجارية الى توسع حركة النقل البحري وزيادة استثماراته مما أحدث ثورة على حركة التجارة الدولية، فكان لزاما على الموانئ التجارية تطوير نفسها تنظيميا وتكنولوجيا بما يتماشى مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات.

أولاً: مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني

تعتبر منظومة النقل بالحاويات بمثابة شريان التجارة الدولية، وتعتبر الحاوية والسفينة والميناء المتخصص العناصر الثلاثة الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات، وقد أدى ظهور أنواع من الحاويات مختلفة المواصفات والأبعاد إلى تطور سفن الحاويات وظهور أجيال وطرقات مختلفة منها، مما أوجب تطوير الموانئ مما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات.

وظهرت بعض المفاهيم المتعلقة بهذه الصناعة يمكن إيجازها فيما يلي:

1- ماهية موانئ الحاويات ومحطات الحاويات: ميناء الحاويات هي مجموعة من محطات الحاويات، وتشمل المكونات الرئيسية لمحطة الحاويات على أرصفة تراكى السفن، روافع الحاويات، ساحة التخزين ومعدات، بوابة الدخول إلى المحطة، محطات تعبئة الحاويات وتفريغها، بالإضافة إلى تسهيلات أخرى متنوعة مثل تطبيقات الحاسب الآلي، ميزان الحاويات، ورشة الصيانة ومكاتب الإدارة. أما محطة الحاويات فهي منظمة تقدم مجموعة من الأنشطة لتداول الحاويات والتحكم في حركة انسيابها من السفينة إلى مختلف وسائل النقل الأخرى أو العكس بما يحقق أفضل الخدمات للنقل البحري والبري بأقل تكلفة، وبالإضافة إلى موانئ الحاويات ومحطات الحاويات هناك مركز تحميل الحاويات وهو النحرور البحري في نظام النقل متعدد الوسائط حيث تتوافر فيه الخدمات اللازمة لنقل الحاويات من الميناء إلى السوق الخلفية العريضة بتكلفة مؤثرة وفعالة. ويقوم مركز عبور الحاويات بالوظائف الأساسية لمحطة الحاويات في تداول وتخزين الحاويات ذات المنشأ الأجنبي بالإضافة إلى خدمات أخرى مساعدة مثل إصلاح وفحص الحاويات بالإضافة إلى نقل الحاويات من الباب إلى الباب بهدف إفادة الاقتصاد الوطني.¹

2- مزايا نظام التحوية: يتمتع نظام التحوية بمزايا عديدة نذكر منها:²

¹ أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2009، ص 25-27
² نفس المرجع، ص 12-13

- أ- المحافظة على البضاعة ووقايتها من أي تلف أو كسر أو عبث أو فقد أو سرقة، ومن ثم تحقيق سلامة البضاعة المنقولة الصادرة والواردة وضمان تسليمها على حالتها. ومن ثم الاقتصاد في مصروفات تخزين البضائع وحراستها وحمايتها.
 - ب- يسمح ذلك النظام بتقديم خدمات النقل من الباب للباب، من موقع المصنع وحتى تاجر التجزئة والموزعين.
 - ت- لا توجد عمليات تدتول وسيطة للبضائع المنقولة في محطات الحاويات/ الموانئ مما يتيح أمان أعلى بضائع للبضائع في مواجهة مخاطر الهلاك والتلف والمناولة.
 - ث- إن الأمان النسبي الذي تتمتع به البضائع المنقولة داخل الحاويات، يتيح للشاحن الاستفادة من انخفاض أسعار التأمين عليها، توفير ما يقارب 40٪ من مصروفات التأمين على البضائع مما يساهم في انخفاض التكلفة الكلية لعملية النقل.
 - ج- عدم حاجة البضائع المنقولة داخل الحاوية الى عمليات تعبئة وتغليف مثلما هو الحال في حالة البضائع العامة مما يتيح وفورات في التكلفة الكلية لعملية النقل.
 - ح- عدم حاجة نظام التحوية إلى قدر كثيف من الأيدي العاملة مما يتيح وفرا في تكلفة العمالة، وتظهر هذه الميزة بوضوح في البلدان الصناعية ذات معدلات الأجور المرتفعة.
 - خ- سرعة تداول الحاوية في الموانئ تتيح زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقائها في الميناء ومن ثم خفض التكاليف التي تتحملها السفينة.
 - د- إن تقليل زمن بقاء السفينة بالميناء وزيادة دورة السفينة يتيح تقليل زمن العبور لرحلة السفينة (transit time) وزيادة عدد مرات تردد خدمة السفينة.
 - ذ- أسفر نظام التحوية عن إحداث ترشيد في تشغيل السفن على الخطوط الملاحية المختلفة، فنظرا للتكلفة العالية لتشغيل سفن الحاويات، اتجهت الشركة الملاحية للنقل بسفن الحاويات نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة، والعمل على اختيار موانئ رئيسية لتردد هذه السفن.
 - ر- يتيح النظام بوجه عام تقديم خدمة نقل ذات جودة شاملة.
 - ز- التقليل في تكلفة تغليف وتعبئة ومناولة البضائع.
- 3- أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني: مما لا شك فيه أن نمو حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ الوطنية، يؤدي بآثار ايجابية على الاقتصاد الوطني يمكن أن نجملها فيما يلي:¹

¹ أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، ص 25-27

- أ- زيادة إيرادات هيئات الموانئ من الرسوم التي تدفعها السفن الحاملة لحاويات برسم إعادة الشحن مقابل الخدمات التي تحصل عليها السفينة، مثل رسوم الموانئ والمنائر والإرشادات والقطر.
- ب- يمكن للموانئ أن تستفيد من اقتصاديات الحجم في الإدارة والتشغيل وذلك بالعمل على اجتذاب أعداد متزايدة من السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، من أجل الوصول إلى معدلات عالية للتشغيل تكلفة الاستخدام والاستغلال الأمثل للطاقت المتاحة بالموانئ، بما يؤدي إلى تدنية التكاليف التي تتكبدها السفن بالموانئ، وتقليل حجم الطاقات العاطلة.
- ت- زيادة إيرادات شركات الخدمات العاملة في الموانئ الوطنية، نظير الخدمات المقدمة إلى السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، مثل خدمات الصيانة والإصلاح، وكذلك الإيرادات المتولدة في مقابل التموينات والتوريدات التي تحصل عليها هذه السفن.
- ث- إن توسيع حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات يعني زيادة إيرادات الدولة من النقد الأجنبي.
- ج- إن النمو الحادث في حركة تجارة إعادة الشحن يعني ازدهار الأنشطة والخدمات المرتبطة بحركة تداول الحاويات مما يعني مزيد من النمو والتطور لهذه القطاعات وبالتالي إمكانية خلق وظائف وفرص تشغيلية جديدة، بما يتمخض عنه من امتصاص أعداد من القوى العاملة العاطلة والمساهمة في الحد من مشكلة البطالة.
- ح- الوفورات الخارجية التي تحققها الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بحركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات من خلال علاقات التشابك والترابط مع الوحدات الاقتصادية الأخرى في الاقتصاد الوطني.
- خ- إن جذب أعداد كبيرة من السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن خاصة يتيح الاطلاع على التقنيات والتطورات الحديثة في مجال بناء السفن وتداول البضائع وكذلك نوعيات وأنماط التجارة المتداولة والتي تتسم جميعها بالتغير والتطور المستمر.
- د- إن دخول الموانئ الوطنية المنافسة لغيرها من الموانئ الأجنبية، في مجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات، الذي يتسم بالمنافسة الشديدة القائمة على تقديم خدمات عالية المستوى والجودة بسعر تنافسي، يجعل الموانئ الوطنية في تطور مستمر آخذة بالتكنولوجيا الحديثة في هذا المجال حتى تستطيع الاستمرار في تقديم هذه الخدمات بالجودة والكفاءة اللازمين للعمل على اجتذاب السفن بالموانئ الوطنية لتلقى هذه الخدمات.
- ذ- حاجة المناخ التنافسي الشديد لمجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات لخدمة عالية الجودة والكفاءة يعني العمل على تحسين وتطوير مستويات العمالة والخبرات ودفعها إلى مستويات عالية من الأداء والإنتاجية.

- ر- زيادة إيرادات قطاعات الخدمات العاملة في مجال تداول الحاويات بما ينعكس ايجابيا في ارتفاع مستوى دخل العاملين في هذا القطاع.
- ز- إن تولد نتائج ايجابية من ازدهار حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات، وحدوث تطورات ايجابية ونمو الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بها، قد يدفع الدولة إلى توجيه المزيد من الاستثمارات لتطوير إمكانيات وطاقات الموانئ وشركات الخدمات ودعم أنشطتها.
- س- وبوجه عام يمكن القول ان تردد السفن على الموانئ يعني زيادة إيرادات الدولة ككل وهو ما يمكن التعبير عنه بإدراج عناصر هذه الإيرادات عامة والإيرادات المتولدة عن تجارة إعادة الشحن بالحاويات ضمن الجانب الدائن (المتحصلات) للميزان الملاحى.

ثانيا: أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات

تمثل المنافسة مفهوما محوريا بالنسبة لعمل محطة الحاويات ونجاحها سواء على المستوى الوطني أو الإقليمي أو الدولي، فالغرض من التخطيط الاستراتيجي في مجال محطات الحاويات يتمثل في وضع الاستراتيجيات وتحديد الأهداف التي تتيح ميزة تنافسية تمكنها من تحقيق فعالية العملية التسويقية في مواجهة محطات الحاويات المنافسة.

1- الأبعاد المختلفة للإستراتيجية ودورها في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات:

تمثل الإستراتيجية مفهوم متعدد الأبعاد وتتلور أهم أبعادها فيما له تأثير على مسألة دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات فيما يلي:¹

أ- البعد الأول: الإستراتيجية كوسيلة لتحقيق غرض محطة الحاويات من خلال أهداف طويلة الأجل وبرامج للتصرف وأولويات تخصيص الموارد، ويشير هذا البعد إلى الإستراتيجية بأنها وسيلة لتشكيل الأهداف طويلة الأجل وتحديد برامج التصرف الإستراتيجية المتوافقة معها، وعليه تعد مسألة تحقيق التوازن بين الأهداف الإستراتيجية لمحطة الحاويات والبرامج اللازمة لتنفيذها من جانب، وتخصيص الموارد البشرية والمالية والتكنولوجية والمادية من جانب آخر، يعد أحد المطالب لتحقيق الاتساق الاستراتيجي بين مجموعة هذه العناصر.

ب- البعد الثاني: الإستراتيجية كمنسق مترابط منطقيا ومتكاملا من القرارات، وبذلك فوفقا لهذا البعد تعبر الإستراتيجية عن نمط الذي انتهجته إدارة محطة الحاويات من قرارات عبر تاريخها والذي قد يحدد أيضا توجهها نحو المستقبل، ومعنى ذلك فانه يمكن إلقاء الضوء على إستراتيجية محطة الحاويات من

¹ مرجع سابق، ص 242-247

خلال تتبع وتحليل القرارات والتغيرات الرئيسية في تاريخها والتي يترتب عليها قيامها بإعادة تحديدها لموقعها أو توجيهها الاستراتيجي.

ت- البعد الثالث: الإستراتيجية كتعريف لميدان أو مجال تنافس محطة الحاويات، يعبر هذا البعد عم أحد المحاور الأساسية للإستراتيجية وهو ضرورة تعريف مجالات النشاط الحالية لمحطات الحاويات وكذلك مجالات النشاط التي تزمع الدخول فيها مستقبلا، ويتم تحقيق هذا البعد من خلال تعريف قطاعات النشاط بشكل فعال، فمن المنظور الاستراتيجي أي منظور كل من تكوين و تنفيذ الاستراتيجيات.

هناك ضرورة للبدء بتحديد وحدة أو وحدات النشاط والتي تشير إلى قطاع معين من النشاط، أو أي مركز داخل محطة الحاويات يقوم بإنتاج وتسويق مجموعة محددة من المنتجات أو الخدمات لمجموعة معينة من العملاء والمزاحمة مع مجموعة معينة من المنافسين، بحيث يؤدي هذا البعد للإستراتيجية لكل منها، ولتخصيص الموارد لها وإدارة محفظتها من الأنشطة ومن ثم يؤدي على نطاق عام إلى بلورة مجال أو ميدان تنافس محطة الحاويات.

ث- البعد الرابع: الإستراتيجية كاستجابة للفرص والتهديدات الخارجية ولجوانب القوة والضعف الداخلية بغرض تحقيق التميز التنافسي، ووفقا لهذا البعد فان تحقيق ميزة تنافسية وطويلة الأجل على منافسي المحطة في كل مجال من مجالات نشاطها هو المحور والمحك الرئيسي للإستراتيجية بحيث يتم تحقيق الميزة التنافسية لمحطة الحاويات من خلال أحداث التوافق بين كل من العوامل الخارجية والداخلية التي تؤثر فيها، فمن حيث العوامل الخارجية يجب تحديد مدى جاذبية الصناعة واتجاهات التطور فيها وكذلك خصائص المنافسين الرئيسيين ويترتب على هذا التحليل إلقاء الضوء على الفرص والتهديدات التي تواجه محطة الحاويات. أما من حيث العوامل الداخلية فهناك ضرورة لتقدير الإمكانيات التنافسية والتي يترتب عليها التعرف على نقاط القوة والضعف المطلوب تطويرها وتصحيحها وعند هذه المرحلة تبرز أهمية الإستراتيجية كمطلب لتحقيق التوافق بين متغيرات البيئة الخارجية والإمكانيات الداخلية، بحيث يتمثل دور الإستراتيجية في الاستجابة للفرص والتعامل مع التهديدات التي تفرضها البيئة الخارجية بالإضافة إلى تعديل تطوير إمكانية المحطة باستمرار وحيوية لمواجهة متطلبات البيئة المتغيرة، من أجل تنمية وتطوير مجموعة العناصر والأنشطة المتكاملة فيما بينها بهدف تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من محطات الحاويات المنافسة.

ج- البعد الخامس: الإستراتيجية كسبيل للتميز بين المهام الإدارية في ظل مستويات محطة الحاويات ويركز هذا البعد على فكرة أساسية وهي أن المستويات التنظيمية داخل محطة الحاويات وما تفرضه من مهام ومسؤوليات إدارية إنما تختلف من حيث مدى إسهامها في تكوين وتنفيذ إستراتيجية محطة الحاويات، ففي ظل مستوى الحاويات ككل تتمركز المهام التي تتطلب رؤية أوسع مثل تعريف رسالة محطة الحاويات ككل ودراسة الإستراتيجية وتخصيص الموارد في ضوء أولويات إستراتيجية المحطة في مجال

عمل الإدارة العليا، في حين أنه في ظل مستوى وحدة النشاط تتبلور المهام اللازمة لتعزيز الموقف التنافسي لكل وحدة نشاط داخل الصناعة التي تعمل بها ويتمثل الدور الاستراتيجي لهذا المستوى في ترجمة رسابة محطة الحاويات ككل وأهدافها العامة الى استراتيجيات محددة لكل من وحدات النشاط المختلفة ويتكون هذا المستوى من رؤساء وحدات النشاط المختلفة داخل محطة الحاويات والهيئة الإدارية الداعمة لهم وفي ظل محطة الحاويات تعتبر شركة وحيدة الصناعة إذا أن نشاطها الرئيسي والوحيد هو تداول الحاويات، عندئذ يتطابق مستوى وحدة النشاط مع مستوى محطة الحاويات ككل ويمثلان مستوى واحد، وأخيرا ففي ظل المستوى الوظيفي تبرز المجالات الوظيفية لأداء وحدة النشاط لعملها ولاستمرارية ميزتها التنافسية وتشمل التمويل، الإنتاج، التسويق، المبيعات، الموارد البشرية، المشتريات، الهندسية والفنية ويتكون هذا المستوى من المديرين التنفيذيين الذين يتحملون مسؤولية تنفيذ المهام في المجالات الوظيفية السابقة، ويتضح مما سبق أن عملية التكامل والتناسق بين هذه المستويات الثلاث تمثل عنصر رئيسي للإستراتيجية التنافسية.

ح- البعد السادس: الإستراتيجية كتعريف لمدى الإسهام الاقتصادي وغير الاقتصادي الذي تقدمه محطة الحاويات للأطراف المستفيدة منها، ويقصد بالإطراف المستفيدة كل طرف أوجهه تحصل على منافع أو استفادة من نشاط أو خدمات محطة الحاويات سواء كانت الشركات الملاحية أو المصدرين أو المستوردين أو متعهدي الشحن أو متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط أو غيرهم من الأطراف بالإضافة إلى حملة الأسهم والمديرين والموظفين وغيرهم.

2- إستراتيجية التنافس ودورها في خلق الميزة التنافسية لمحطات الحاويات

تعرف الإستراتيجية التنافسية بأنها هذه الإستراتيجية التي تهدف إلى تنمية وتطوير مجموعة من العناصر والأنشطة فيما بينها بهدف دحر المنشآت المنافسة ومن المنطلق يعرف بورتر الميزة التنافسية بأنها قدرة المنشأة على انتهاز واختيار وتنفيذ إستراتيجية تنافسية تهدف إلى تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المنشآت، وبالتالي يمكن أن نقرر أن رسم و صياغة إستراتيجية تنافسية تهدف إلى خلق ميزة تنافسية متواصلة لمحطة الحاويات إنما يتضمن وجود مجموعة متكاملة من القرارات والأفعال تؤدي إلى تحقيق التميز المتواصل والمستمر على المنافسين وعليه يمكن الإشارة إلى ثلاث مكونات أساسية:¹

- أ- مجال التنافس: ويتضمن هذا النطاق بالنسبة لمحطة الحاويات تحديد المجال أو النطاق الجغرافي لعملياتها أو خدماتها والذي يعتبر عاملا هاما في تحديد إستراتيجيتها التنافسية.
- ب- أسلوب التنافس: ويتضمن إستراتيجية تقديم خدمات محطات الحاويات، وهل تقتصر على عملية تداول الحاويات من/ إلى السفينة والتي تعتبر الوظيفة الرئيسية التقليدية لمحطة الحاويات أم تتجاوز

¹ مرجع سبق ذكره، ص 248-250

ذلك إلى تقديم مجموعة متكاملة من خدمات التداول والتخزين والتخليص والنقل الداخلي والإقليمي إضافة إلى تقديم مفهوم متكامل لمجموعة الخدمات اللوجيستية التي يمكن أن تسهم بها محطة الحاويات لخدمة عملائها، ويضاف إلى ما سبق مجموعة من العوامل المرتبطة بأداء الخدمة والتي يأتي في مقدمتها تسعير هذه الخدمات ومستوى الجودة المقدمة به ومدى استجابتها لطلبات العميل، ويمكن الإشارة في هذا الشكل إلى ما يمكن أن تكون عليه إستراتيجية تقديم خدمات محطة حاويات نمطية بالنسبة لإحدى الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات والتي يأتي في مقدمتها تحقيق معدل مرتفع لدوران السفينة بالمحطة بالإضافة إلى معدلات تداول حاويات مرتفعة مقارنة بغيرها من محطات الحاويات المنافسة مع إتاحة الفرصة لتقديم مجموعة من الخدمات المتكاملة مثل التسهيلات التخزينية والتخليص والنقل الداخلي، أو مجموعة الخدمات المرتبطة بنشاط إعادة الشحن مثل التخزين وإعادة الشحن على السفن الرافدية المتردة على محطة الحاويات من/إلى الوجهة النهائية للحاوية والتي قد تكون ميناء رئيسيا أو رافديا، مع العمل على أن يتم تقديم هذه الخدمة بسعر تنافسي يضمن المساعدة في تحقيق أهداف محطة الحاويات.

ت- أساس التنافس: يعبر أساس التنافس عن الأصول والطاقات والقدرات المتوافرة لدى محطة الحاويات والتي تعد أحد العوامل الرئيسية في تحقيق الميزة التنافسية المتواصلة.

المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها¹

تعتبر الموانئ البحرية حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل والنقل المتعدد الوسائل حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والتجارة المنقولة برا بمعنى أن يتم نقل البضائع والركاب من السفن البحرية هن طريق الميناء إلى وسائل النقل البرية والعكس.

المطلب الأول: أهمية ودور الموانئ

- 1- الميناء البحري: تعتبر الموانئ هي المنفذ الرئيسي للتجارة العالمية، وبناء على ذلك فيجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطا بعيد المدى حتى يتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر ويتطلب إدارة تشغيل مثل هذه المنافذ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية.
- وتلعب الموانئ دورا هاما وحيويا في تنمية اقتصاد الدول حيث تعتبر كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل استيراد المواد الخام (الخشب-المعادن الخام-البترو) وتصنيعها ثم تصدر بعد تصنيعها.
- وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز بدور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:
- *تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- *خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام.
- *تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- *تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
- *تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- *تشجيع قيام بعض الصناعات وتشجيع قيام تجارات جديدة.
- *مورد من موارد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية..
- *قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل.
- *المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.
- *قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية- شركات التأمين- تمويل السفن- إصلاح السفن- تخزين نقل...الخ

¹ الدكتور محمد الصريفي، كتاب الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009، ص: 10

2- دور الميناء في تنمية الاقتصاد:¹

- تلعب الموانئ دوراً هاماً وحيوياً ومن المجالات المساعدة في تقديم خدمات وتسهيلات للمبادلات التجارية والدولية وأسباب التوسع للاستثمارات الاقتصادية الدولية في مجالات الإنتاج وفي ميادين التجارة الدولية على حد سواء فهي خاضعة للميول والخيارات التي تفضلها خطوط النقل التجاري البحري العالمية العملاقة والتي تحددها طبيعة وحجم الأنشطة التجارية لهذه الموانئ أو بمعنى آخر هي التي تحدد أحجام الطلب الفعلي من تجارة الحاويات العابرة في مواجهة العرض المتاح في الموانئ المحورية.
- كما تسعى الموانئ للبحث عن أسواق دائمة لإنتاجها من الخدمات عن طرق بناء علاقات اقتصادية أشد وثيقة مع أساطيل السفن والشركات المالكة لها والموانئ الأخرى.
 - كما تعتبر منتجة للخدمات اللوجستية وفي ذات الوقت فإنها مستهلكة لها، ومحطة للتعامل اللوجستي الموفر للنفقات المالية والتكلفة الزمنية، والوقود.
 - خدمة المجال الجغرافي الاقتصادي، أي أن الاستثمارات الإنتاجية تسير في خطوط متوازنة مع حجم الطلب العالمي.
 - تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
 - تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
 - تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.

المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ

لقد أصبح ينظم إلى الموانئ اليوم بأن لها وظيفة ذات طابع تجاري إذ أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأن المنشآت الصناعية الأخرى ونظر أن التجارة والنقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية، وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العام سوف تستقبل أعداداً متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة) كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسيعه محطات الحاويات القائمة بها.

وتجدر الإشارة إلى إن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها:¹

¹ الدكتور أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص: 291-307

- 1- الارتفاع النسبي في رسوم و أجور خدمات الموانئ.
 - 2- عدم قدرة قواعد و تعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك المتغيرات.
 - 3- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير، وتقلل من قرض استغلال طاقات الموانئ.
 - 4- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات تفتيشية، والتي تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.
 - 5- معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.
 - 6- انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمال الجمارك مقيد بساعات محددة، ويتم إغلاق بوابات الميناء جزئياً أو كلياً بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
 - 7- ارتفاع حجم القيود المرفوضة على البضائع المنافسة والترانزيت.
 - 8- طول إجراءات فسح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.
 - 9- عدم كفاية مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ.
- لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية العمل على تحسين خدماتها، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الموالي.

المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:²

- 1- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة الدول المجاورة.
- 2- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- 3- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
- 4- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.

¹ مركز الدراسات والأبحاث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية دون الإشارة إلى السنة، ص:16

² علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000، ص:12

- 5- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها مستوردة.
- 6- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
- 7- ضرورة زيادة مختبرات الجودة والتنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.
- 8- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والتراخيص.

المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات

يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية، والتي تتمثل فيما يلي:¹

1- رفع كفاءة المرافق بالموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.

2- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.

3- ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ والتي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات، وإدخال معدات و تجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن، وما يتوقع من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

4- تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة وتجديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات، والتي تتمثل في غرامات تأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ، فعلة سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعاطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوماً وذلك سنة 1977.

وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3.6 مليون دولار (4000 دولار * 12 يوم * 75 ميناء) كما تبلغ تلك الخسائر سنوياً في تلك الموانئ 3.1 مليار دولار.

5- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق:

أ- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جيدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ.

ب- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات متميزة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة.

¹ نفس المرجع السابق، ص: 10

ت- ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

ث- الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه لهذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل ولا بد أن تتناسب مع الأهداف الموجودة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الانترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.

ج- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

ح- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

بالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة، وانسياب البضائع والسفن بالموانئ.

خاتمة الفصل الثاني:

يعد عرض وجهتي النظر السابقتين بخصوص اختيار السياسة الأنسب نجد أن سياسة الحماية البحرية في إطلاقها ضرر كبير.

فتكون الحماية على أشدها عندما تكون الكفاءة في أقل مستوياتها، ثم تميل الحماية إلى النقصان بزيادة الكفاءة في أسطول معين، كذلك نجد أن تكاليف النقل تزداد كلما ازدادت إجراءات الحماية بما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية.

إن الدول النامية ستواجه في مراحل الصناعة البحرية الأولى سوق من المنافسة الشديدة ما لم تمنح أنواعا مناسبة من الحماية إلى أساطيلها، فسيكون من العسير على هذه الأساطيل إن تنجح في الوقوف على قدميها خلال سنوات نشأتها الأولى، إلا أنه يجب إن تتناقص هذه الحماية خلال فترة زمنية محددة مسبقا.

أما فيما يخص دول موانئ الدول النامية والتي لها تأثير بالغ الأهمية على تنمية التجارة الخارجية، فهي في معظم هذه الدول في حاجة إلى عمل على رفع كفاءة المرافق بها، وتحسين الخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة إضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات إنتاجية، وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع أجور الشحن وغيرها من الرسوم.

الفهرس

- مقدمة عامة
- الفصل الأول: عموميات حول نشاط البحري و التجارة الخارجية
- مقدمة الفصل الأول 04
- المبحث الأول: ماهية نشاط النقل البحري..... 05
- المطلب الأول: مفهوم نشاط النقل البحري..... 05
- المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره..... 06
- المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري..... 10
- المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية..... 18
- المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية..... 18
- المطلب الثاني: سياسات التجارة الخارجية..... 19
- المطلب الثالث: مستندات التجارة الخارجية..... 23
- خلاصة الفصل 27
- الفصل الثاني: نشاط النقل البحري والتجارة الخارجية
- مقدمة الفصل الثاني 29
- المبحث الأول: سياسية الحماية البحرية..... 30
- المطلب الأول: أنواع الإعانات..... 30
- المطلب الثاني: آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم..... 32
- المطلب الثالث: آثار الإعانات على الدورة الملاحية..... 34
- المطلب الرابع: حجج أنصار الحماية..... 35
- المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد..... 37
- المطلب الأول: مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد..... 39

- 43.....المطلب الثاني: التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية
- 46.....المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية
- 53.....المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها
- 53.....المطلب الأول: أهمية ودور الموانئ
- 54.....المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ
- 55.....المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ
- 57.....المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات
- 59.....خلاصة الفصل الثاني
- 61.....خاتمة عامة
- 62.....المراجع

الخاتمة العامة:

نظرا لارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا، والتي بلغت 80٪ من إجمالي تجارة البضائع، فإن للاستثمار في هذا القطاع أثر بالغ الأهمية في تنمية التجارة الخارجية، وذلك عن طريق:

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسته موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث ان ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الخارجية.
- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية، وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.
- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جديدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة وزيادة أعداد السفن والموانئ.
- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة، والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وإجراءات ميسرة وبتكلفة مناسبة.
- ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يمثل لها مستوى أداء متميزة خلال سنوات العقد.
- فتح آفاق جديد لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.
- أما بالنسبة للفرضيات، يمكن الحكم على صحة الفرضية الأولى توفر خدمات النقل البحري ذات مستوى عل تعد أحد الشروط الضرورية لانسحاب حركة التجارة الخارجية للدولة
- إلا أن الفرضية الثانية والقائلة (ان انتهاج سياسة حمائية بحرية مطلقة يضر بالتجارة) تعد صحيحة كون انتهاج سياسة حمائية بحرية مطلق يضر بالتجارة الخارجية

كلمة شكر

الحمد لله حمدا يوافي ما تزايد من نعم، والشكر على ما أولانا من الفضل والكرم، الصلاة والسلام على نبيه محمد سيد
الخلق أجمعين نسأل الله عز وجل أن يجعل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم وأن يوفقنا لما يحبه ويرضاه

لقد كتبنا هذه المذكرة بفضل أساتذتنا الكرام ونطلب الله أن ندخل وإياهم ومن قرأ هذا الكتاب في قوله ﷺ "من صلى
علي في كتاب لم تزل الملائكة تستغفر له مادام اسي في ذلك الكتاب" ونتقدم بأخلص تشكراننا إلى:

الدكتور المشرف بن شني يوسف الذي ساعدني في عملي هذا كما أشكر كل من دعني في عملي، تشكراتي الخالصة إلى كل
من ساعدني كم قريب او بعيد وإلى كل طلبة ماستر علوم التجارية وخاصة طلبة الإمداد والنقل الدولي وبارك الله لنا ولمن
ساهم في تعليمنا ولمن تطأ عينه على مذكرتي

عفاف

إلهدي

أهدي هذا العمل المتواضع:

إلى كل فكر خالص تواق إلى العمل ومن أجل العلم وكفى، إلى كل نفس عظيمة تواق إلى الحكمة والمعرفة إلى كل عقل حصين تواق إلى البحث عن الحقيقة فيما بدى وما خفى.

إلى من قال فيهما ربي عز وجل:

"واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا"

إلى من حملتني ووضعتني وكانت سندي في الوجود وتولتني بالحب والرعاية الى مفتاح الصبر على الشدائد والسراج المنير في حياتي الغالية "أمي" وحسبي لفظ أمي

أسأل الله سبحانه وتعالى أن يطيل في عمرها على الطاعة وأن يمتعها بالصحة والعافية وأن يجعل عاقبتها جنة عرضها السموات والأرض وأن يكتب أجر هذا العمل في ميزان حسناتها يوم العرض على رب العالمين.

إلى الشموع التي أضاءت لي مشواري نذير، أمين، يس، شوقي، ميادة، ريم حفظهم الله ووفقهم في طلب العلم إلى كل من وقف معي في لحظات الصعاب، إلى زوجي الغالي سامي

إلى كل من أحب لي النجاح والخير في دراستي، إلى كل من أملك له مكانة في قلبي.

إلى كل من يعرف عفاف

مقدمة

الفصل الأول

الفصل الثاني

خاتمة

فہرس

قائمة المراجع

قائمة المراجع باللغة العربية

- (1) أيمن النحراوي، الموانئ التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، طبعة 2009.
- (2) الدكتور احمد محمود حسني، كتاب النقل الدولي والبحري للبضائع، منشأ المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 1980.
- (3) الدكتور أيمن النحراوي، كتاب لوجيستيات، التجارة الدولية الطبعة الأولى، 2007.
- (4) الدكتور خالد محمد السواعي، كتاب التجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005.
- (5) الدكتور شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية الإسكندرية، سنة 2006.
- (6) الدكتور محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى 2010.
- (7) الدكتور محمد صوص، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، 2008.
- (8) الدكتور محمود حامد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، طبعة 5320، الدار الجامعية الإسكندرية.
- (9) الدكتور هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي، منشورات الجيلي الحقوقية، طبعة 2008.
- (10) الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، كتاب اقتصاديات النقل، طبعة 2002، الدار الجامعية الجديدة.
- (11) علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000.
- (12) مركز الدراسات والأبحاث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة.

قائمة المراجع باللغة الفرنسية

- Chibani rabah. Le vade mecum de l'import-export édition ENAG 1997-p43
- Le marketing portuaire et de la mission d'un port de troisième génération; rapport de la CNUCED 08/01/1992-P22-27

المقدمة العامة:

يرتبط النقل البحري ارتباطاً وثيقاً بحركة التجارة الخارجية المنقولة بحراً وهو أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحراً والتي بلغت 80٪ من إجمالي تجارة البضائع دولياً، تؤكد الأهمية الكبيرة لقطاع النقل البحري في الخارجية.

يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يساهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وإزدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل. وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكانت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية.

الإشكالية:

- ما دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية؟
- للإجابة على إشكالية البحث تم التطرق إلى:

الفرضيات:

- توفر خدمات النقل البحري ذات مستوى عال تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة.
- إن انتهاج سياسة حمائية بحرية مطلقة يضر بالتجارة الخارجية

دوافع اختيار الموضوع:

هناك جملة من الأسباب التي دعت إلى اختيارنا هذا الموضوع أهمها:

- إن اختيار هذا الموضوع نابع من الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري.
- الرغبة والفضول في فهم واقع الميناء وكيفية سيران التبادل التجاري الخارجي.

أهداف الدراسة:

- أكثر من 80/ من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحرا.
- هذه الدراسة قد تساعد على شرح الدور الحقيقي للنقل البحري في مجال التجارة الخارجية.
- إبراز التحديات والعقبات التي تواجه الموانئ.

المنهج المتبع في الدراسة:

- تم إتباع منهج الدراسة وصفي تحليلي.

تقسيمات الدراسة:

- لقد تطرقنا في بحثنا هذا إلى فصلين، الفصل الأول: عموميات حول نشاط النقل البحري والتجارة الخارجية وقسمناه الى مبحثين ،المبحث الأول: مفهوم نشاط النقل البحري أما المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية ،الفصل الثاني: نشاط النقل البحري والتجارة الخارجية وقسمناه الى ثلاثة مباحث،المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية ،المبحث الثاني: خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها.