

جامعة عين شمس

كلية التجارة

قسم الاقتصاد

"أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية"

بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في الاقتصاد

مقدم من

الطالبة / رباب فتحي عبد العزيز نجم .

إشرافه

الأستاذ الدكتور / إبراهيم نصار .

الأستاذ الاقتصاد المساعد بكلية التجارة

جامعة عين شمس

2005

جامعة عين شمس
كلية تجارة
الدراسات العليا
قسم اقتصاد

اسم الطالب : رباب فتحي عبد العزيز نجم .

الدرجة العلمية : درجة الماجستير في الاقتصاد .

القسم التابع له : اقتصاد .

اسم الكلية : التجارة .

الجامعة : عين شمس .

سنة التخرج : 1996 .

سنة المنح : 2005 .

جامعة عين شمس
كلية التجارة
الدراسات العليا
قسم اقتصاد

رسالة ماجستير :

اسم الطالب : رباب فتحي عبد العزيز نجم .
عنوان الرسالة : اثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية .

اسم الدرجة : (ماجستير)

لجنة المناقشة :

- 1- الاسم/ الاستاذ الدكتور/ ابراهيم المصري - الوظيفة/ أستاذ الاقتصاد بأكاديمية السادات.
- 2- الاسم/ الاستاذ الدكتور/ ابراهيم نصار - الوظيفة/ أستاذ الاقتصاد المساعد بالكلية.
- 2- الاسم/ الاستاذ الدكتور/ أحمد فؤاد مندور - الوظيفة/ أستاذ الاقتصاد المساعد بالكلية.

تاريخ البحث : / / 200

الدراسات العليا

ختم الإجازة : / / 200

موافقة مجلس الجامعة
2005 / /

موافقة مجلس الكلية
2005 / /

بسم الله الرحمن الرحيم

"وقال أر كبوافيه بسم الله مجرها ومرسها إن ربى

"لغفور الرحيم"

صدق الله العظيم

الآية (41) سورة هود .

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم

" فاذكروني أذركم واشكروا لي ولا تكفرون " (البقرة 152)

الحمد لله الواحد القهار ، العزيز الغفار ، مقدر الأمور مكور الليل على النهار ، تبصرة لأولي الأ بصار
أحمده أبلغ الحمد على جميم نعمه وأسائله المزيد من فضله وكرمه ، وأصلي وأسلم على صفيه وحبيبه وذليله محمد
صلوات الله وسلامه عليه وعلى سائر النبيين والمرسلين ومن تبعهم إلى يوم الدين .

أما بعد

فاني أتقدم بواهر الشكر وعظيم التقدير إلى الأستاذ الدكتور / إبراهيم نصار الأستاذ المساعد بقسم
الاقتصاد بالكلية والمحترف على الرسالة ، على كريم رعايته وعظيم عطائه ، فجزاه الله عنك خير الجزاء لما بذله
سيادته معك من جهد كبير ووقت ثمين ، وتجويفاته سيادته كان لها أكبر الأثر في إخراج هذه الرسالة
بصورتها المرضية .

كما أتقدم بعظيم الشكر وفالصل الامتنان إلى الأستاذ الدكتور / إبراهيم المصري أستاذ الاقتصاد
بأكاديمية السادات ، لقبوله الاشتراك في لجنة المناقشة رغم مسئoliاته وتحمله مشقة القراءة وفحص الرسالة
وأسأل الله أن يمن على سيادته بالصحة والعافية .

كما أتقدم بخالص الشكر والتقدير للأستاذ الدكتور / أحمد مندور الأستاذ المساعد بقسم الاقتصاد
بالكلية ، أستاذ في الذي كان له الفضل في اختيار موضوع الرسالة ، كما أشكر لسيادته تفضله بقبول المشاركة
في لجنة الحكم على الرسالة مما يضيف للرسالة بعدها جديداً ويشري النفاش .

كما لا يسعني في هذا المقام إلا أن أتقدم بالشكر الجليل لأساتذتي بكلية التجارة جامعة عين شمس
الذين ساعدوني في الوصول إلى هذه الدرجة العلمية .

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى رؤسائي بالعمل والأصدقاء والزملاء وكل من ساهم في إخراج هذا البحث كل
في مجاله .

إهداه إلى

أمي نبع العنان ورمز العطاء

أمدنا الله بالصحة والعافية

وابي الذي طالما دفعني

إلى طريق العلم وأخواتي

سبب نجاحي مع كل الحب.

الحب.

المقدمة :

يعيش العالم اليوم عصر ما يسمى بعصر العولمة والتي تضاربت الآراء حولها ما بين التأيد والرفض ظهرت العديد من التعريفات والتي يدور معظمها حول أن يصبح العالم أو الكون قرية واحدة.

وقد ساعد على ظهور العولمة ما مر به العالم من تغيرات اقتصادية وسياسية متلاحقة خلال السنوات السابقة والتي من أهمها الثورة التكنولوجية الصناعية الثالثة ، وظهور الجات ومنظمة التجارة العالمية والتي أثرت على حركة التجارة وحركة رؤوس الأموال العالمية ، وهيمنة الولايات المتحدة الأمريكية وانهيار الاتحاد السوفيتي السابق ، بالإضافة إلى ظهور الشركات متعددة الجنسيات، وظهور التكتلات الاقتصادية الكبرى ، كما ظهرت التحالفات الاستراتيجية العالمية.

ومع هذه التغيرات الاقتصادية التي يشهدها العالم الآن وفي ظل ظهور ظاهرة العولمة وحدة المنافسة واتساع السوق والاتجاء إلى تكثيف مبدأ اقتصاديات الحجم ، أصبح لادارة اللوجستيات دور رئيسي وفعال لمواجهة العولمة من خلال ما تلعبه من دور أساسى في خفض تكاليف الإنتاج ، بالإضافة إلى ظهور ما يعرف بسلسلة الإمداد وهي الإدارة الجيدة لأنظمة النقل على طول سلسلة النقل مما يؤدي لتخفيض التكاليف . بالإضافة إلى ظهور ما يعرف بالعملقة من حيث كثافة رأس المال والإنتاج والحجم الكبير والمعاملات التجارية والمالية ، كما ظهرت المنافسة بين هذه الكيانات الكبرى.

وقد كان لهذه التغيرات أثر كبير على قطاع النقل بصفة عامة وقطاع النقل البحري بصفة خاصة والذي يعتبر من الركائز الأساسية في الاقتصاد القومي وربما يعتبر على الدرجة الأولى من الأهمية لبعض البلدان البحريية ، فقد لعب النقل البحري دورا رائدا في نقل الحضارات بحيث كان له تأثير كبير في حياة البشرية .

وكان للتغيرات التي مر بها الاقتصاد العالمي أثر كبير على قطاع النقل البحري فتطورت السفن إلى ناقلات عملاقة أكثر تنوعا و تقدما و ظهرت سفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة مما كان له أكبر الأثر على الموانئ فأصبحت الحاجة إلى موانئ بحرية سريعة و إلى كفاءة إدارية عالية وشبكات نقل داخلي تصل إلى مراكز الإنتاج والاستهلاك بالموانئ وتكون قادرة على استقبال و التعامل مع هذه السفن العملاقة . بالإضافة إلى وجود مراكز للتبادل الإلكتروني للمعلومات والذي يتيح استخدام المستداثن بصورة إلكترونية عبر الإنترنэт .

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

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

كما صاحب موجة العولمة وزيادة عمليات التحالفات والاندماجات بين كبار الناقلين في قطاع الشحن والتغليف بالموانئ وإدارتها أن ظهر ما يسمى بمشغلي الموانئ العالميين ، وأصبح هناك نسبة متزايدة من الموانئ العالمية تدار بواسطة مجموعات إدارة الموانئ العالمية .

ومع هذا التقدم المذهل في مجال النقل البحري نجد أن معظم الدول العربية لم تقدم التقدم المنشود منها في هذا المجال باستثناء دول الخليج العربي ، فالتقدم الذي يشهده العالم في مجال النقل البحري يمثل تحدياً كبيراً أما قطاع النقل البحري العربي في ظل عصر العولمة وافتتاح السوق وتحرير تجارة الخدمات .

بالنسبة للأسطول البحري العربي لا بد من تحديه وتطويره حتى توافق سفن التطورات العالمية في هذا المجال حيث مازالت معظم الدول العربية تستخدم السفن القديمة المتدهلة ذات أعمار كبيرة لا تتناء مع التطور في مجال الأسطول العالمي العملاقة . بالإضافة إلى أنها تمتلك سفن حاويات قليلة العدد بحمولات إجمالية ضعيفة في حين أنه تجري دراسة لبناء سفن بحمولات إجمالية كبيرة .

وتعتبر شركة الملاحة العربية المتحدة شركة ملاحية على مستوى عالمي ، لها دور استراتيجي في المنطقة العربية بصفة عامة ودول الخليج بصفة خاصة ، وقد أدركت هذه الشركة أهمية سفن

الحاويات ودورها الفعال في مجال النقل البحري الحديث فأقدمت على بناء عشر سفن حاويات الطاقة التحميلية لكل منها 3800 حاوية مكافئة .

أما مصر فيعتبر قطاع النقل البحري عنصرا رئيسا في تنمية الاقتصاد القومي و التجارة الخارجية فهو حلقة الوصل التي تربط مصر بدول العالم والشريان الذي يغذي كافة القطاعات الاقتصادية وتأتي أهمية النقل البحري من كونه أحد أهم دعامات الاقتصاد والتي تؤثر في التجارة الخارجية وكافة قطاعاتها الإنتاجية وتأثر بها في نفس الوقت ، حيث أن 90% من حجم تجارة مصر الخارجية ينفق بحرا .

و يعاني الأسطول التجاري البحري المصري من صغر عدد وحداته ، بالإضافة إلى صغر حمولة الأسطول ، وقادم أغلب وحدات الأسطول (أكثر من 15 سنة) .

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

أما الموانئ المصرية فتمتلك مصر مجموعة من الموانئ البحرية الممتازة على ساحل البحر الأبيض المتوسط ، والبحر الأحمر ، وخليج السويس . ولقد أدركت مصر أهمية تطوير الموانئ حتى تكون قادرة على مواجهة المنافسة في مجال النقل البحري فاتجهت إلى تطوير بعض الموانئ البحرية ، بالإضافة إلى إنشاء موانئ جديدة .

ويتناول البحث ظاهرة العولمة والعوامل التي ساعدت عليها وتأثير ذلك على قطاع النقل البحري العالمي بصفة عامة ، وقطاع النقل البحري العربي بصفة خاصة ودراسة التحديات والمشاكل التي تواجهه النقل البحري العربي بشقيه الموانئ والسفن .

مشكلة البحث :

تلاحت الأحداث والمتغيرات التي يشهدها العالم مما كان له أكبر الأثر على ظهور ما يعرف بظاهرة العولمة والتي ساعد على ظهورها الثورة التكنولوجية الصناعية الثالثة ، وظهور الجات ومنظمة التجارة العالمية ، وهيمنة الولايات المتحدة الأمريكية وانهيار الاتحاد السوفيتي السابق ، بالإضافة إلى ظهور الشركات متعددة الجنسيات ، وظهور التكتلات الاقتصادية الكبرى ، كما ظهرت التحالفات الاستراتيجية العالمية.

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

وقد ساعد ظهور سفن الحاويات في إحداث تغيرات هائلة في الموانئ حيث استبدلت العملية التي تقوم على استخدام عماله كبيرة للغاية بشكل آخر من أشكال تناول الشحنات أكثر تطورا وتركيزا لرأس المال ، كما كان لا بد من تعميق الموانئ لكي تتناسب مع هذه السفن العملاقة ، بالإضافة إلى تزويد محطات الحاويات برافعات وأساطيل من معدات التناول الأرضي ووضع نظم للحواسيب الآلية لتخزين وتنسيق وتسجيل الشحنة المعبأة في الحاويات .

وقد أدركت الدول المتقدمة أهمية النقل البحري فسارت ببناء أسطولها الوطنية حتى تتمكن من تحرير تجاراتها الخارجية من أي قيود تفرض عليها فتنافست في بناء السفن وتحديث الأسطول وزيادة كمها ورفع كفاءتها وإنشاء الترسانات البحرية. أما الدول النامية ومنها الدول العربية فقد حرمت من الدخول في هذا المجال وأصبحت تعتمد على الأسطول الأجنبية في نقل تجاراتها الخارجية.

ومع هذا التطور العالمي في مجال النقل البحري تواجه الدول العربي مجموعة من التحديات في مجال النقل البحري ، والتي لها أبعادها السلبية على اقتصادياتها .

بالنسبة للأسطول التجاري البحري العربي :

معظم الدول العربية تستخدم سفن ذات تكنولوجيا لا تتناسب مع الثورة العالمية في مجال النقل البحري في ظل ظهور سفن الحاويات العملاقة الأكبر حجما والأكثر إنتاجية ، حيث أن سفن الأسطول العربي قديمة متهالكة ، غير قادرة على المساهمة في نقل التجارة الخارجية للدول العربية . وباعتبار الأسطول المصري جزء من الأسطول العربي فإنه يعاني هو الآخر مما يعاني منه ، حيث أنه غير قادر فنيا ونويعيا على مواجهة تحديات القرن الحادي والعشرين نتيجة للتغيرات الدولية السريعة لتقنيات صناعة السفن ، بالإضافة إلى افتقار الأسطول التجاري إلى النوعيات الحديثة من السفن أعلى البحار ، في الوقت الذي تتزايد فيه أعمار وحداته وتتدحرج حالتها الفنية ، مما يدل على أن الأسطول المصري سيكون خارج الطلب للتشغيل العالمي . ومن ثم فإن صورة الأسطول العربي غير مبشرة بالخير إذا لم يتم تداركها ، حيث أن نقل التجارة الخارجية للدول العربية سيكون في أيدي التكتلات البحرية الأجنبية ، عندئذ ستختضع لما تفرضه هذه التكتلات من شروط وأسعار .

أما الموانئ العربية :

فتواجه الموانئ العربية والنقل البحري العربي تحديات خطيرة في ظل اتفاقية التجارة العالمية (الجات) وما تفرضه من منافسة مفتوحة وتحرير لتجارة الخدمات ، حيث أن معظم الموانئ العربية باستثناء الخليجية منها غير قادرة على استيعاب الأجيال الجديدة من السفن ، كما أنها غير مجهزة لاستقبال سفن الحاويات التي تتطلب دراسة خاصة لأرضية الموانئ والمياه من حيث العمق واستخدام الرافعات والأوناش العملاقة الأكثر قدرة على شحن البضائع وتغريغها ، كما تعتبر الاستثمارات الفلكية المطلوبة لتنمية الموانئ العربية والبنية الأساسية وتحديث الإدارة من أهم العقبات التي تواجه الموانئ العربية ، كذلك تواجه الموانئ المصرية نفس المصير فهي بحاجة إلى عملية تطوير وتحديث بما يتناسب مع التطورات التكنولوجية الحديثة بالإضافة إلى إنشاء موانئ جديدة مثل مينائي العين السخنة وشرق بور سعيد .

ومع وجود الاتجاه العالمي للنقل المتعدد الوسائل أصبحت الموانئ تشكل حلقة في سلسلة متكاملة تكون فيها وسيلة بين النقل بسفن البضائع أو الحاويات إلى مراكز أخرى للتجارة بحيث تتعامل مع وسائل النقل الأخرى للشحن و النقل للمناطق المجاورة (على مستوى الدولة الواحدة أو المناطق والدول المحيطة) مما يتطلب أن تكون الموانئ العربية موانئ محورية بحيث يتوافر فيها شبكة لتبادل المعلومات إلكترونيا ، بالإضافة إلى وجود مناطق صناعية تدعم أنشطة الميناء ، وتكون هذه الموانئ قادرة على استيعاب السفن الكبيرة ، بالإضافة إلى أن يكون لها القدرة على تداول الحاويات وتقديم الخدمات بكفاءة.

ومن هنا فإنه لا بد من سرعة تطوير قدرات وإمكانات الموانئ العربية من حيث الطاقة الاستيعابية وسرعة الشحن والمناولة والتخزين بأجهزة ومعدات حديثة بالإضافة لتبسيط الإجراءات الإدارية حتى تتمكن من منافسة نظيرتها الأجنبية . ومن ثم يصبح السؤال هنا عن مدى قدرة قطاع النقل البحري العربي على مواجهة تحديات العولمة وما أفرزته من تأثير على قطاع النقل البحري العربي ؟

أهمية البحث :

نظراً لصعوبة التطرق إلى موضوع صناعة النقل البحري العربي باعتبارها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفن من ملاك ، وسماسرة ، وبنوك بحرية ، وشركات الشحن والتغليف والتخزين.... وغيرها فسوف يتعرض الباحث إلى قطاع النقل البحري العربي ببنية الأساسيتين السفن والموانئ .

وترجع أهمية هذا البحث إلى أنه :

1- يركز على أهم التغيرات الاقتصادية التي يواجهها العالم مع بداية القرن الحادي والعشرين وهي العولمة وأهم العوامل التي ساعدت على ظهورها ودورها في التأثير على قطاع النقل البحري بصفة عامة والنقل البحري العربي بصفة خاصة .

2- يهتم بدراسة قطاع النقل البحري العربي وأهم التحديات والمشاكل التي يواجهها .

3- يساهم هذا البحث في التوصل إلى حل للمشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل البحري العربي بما يمكن من دخول الدول العربية في مصاف الدول المتقدمة في هذا المجال .

الأهداف:

يهدف هذا البحث إلى :

- 1- دراسة ظاهرة العولمة وما أحدثته من تأثير على قطاع النقل البحري .
- 2- دراسة عامة للأسطول التجاري البحري العربي والاتجاه إلى دعمة وتنميته وتحديثه بما يتناسب مع التقدم التكنولوجي في هذا المجال.
- 3- دراسة للموانئ العربية وأهم التحديات التي تواجهها والاتجاه لوضع خطط لتطويرها بما يتناسب مع المتغيرات العالمية الجديدة .
- 4- تطوير وتحسين الموانئ العربية ورفع مستوى أدائها بما يؤدي إلى رفع معدل الأداء وكفاءة العمل بالميناء.