

دراسة العلاقة بين استخدام مدخل الميزة التنافسية وزيادة اسطول النقل البحري المصري

إعداد
محمد سالم بيومي السيد
شركة لاندمارك مارين

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/49111>

Received 07/06/2024, Revised 08/07/2024, Acceptance 28/09/2024, Available online and Published 01/01/2025

Abstract

This study aims to address the proposal to increase the Egyptian fleet and evaluate the factors based on the competitive advantage of the Arab Republic of Egypt in possessing a fleet of commercial ships. The researcher has divided five subsections to achieve the main objective of the study. , and determine the current situation of the global shipping market (supply and demand analysis), and determine the current situation of the shipping market in the Arab Republic of Egypt, based on the deductive approach of the competitive advantage possessed by (G.S.C.) in owning commercial vessels, with an assessment of the future situation of Egypt's foreign trade and the determination of the types of vital goods required in the global shipping market, as well as a validity testing of the proposed forecasting model based on Egyptian trade and presentation of a proposed framework for augmentation. the Egyptian commercial maritime fleet.

The research also used the integrated market resource-based policy perspective model – Shipping Supply and Demand Market Model – to provide a comprehensive approach to determining the competitive advantage of the shipping country for the establishment of the commercial maritime fleet. In essence, this model follows a similar logic to Porter's National Diamond Logic. Which states that almost all attributes of the model must be met for a nation to achieve its competitive advantage. This thesis concludes that Egypt's geographic advantage and ship ownership through tonnage registration is declining, and is even speculative based on the evidence presented in previous discussions. Therefore, the RBV-SDSMM-PP model indicates that Egypt's competitive advantage lies in the export of both coal and iron ore. Results from the RBV-SDSMM-PP and subsequent regression models show that Egypt's maritime coal and iron ore trade has enormous potential compared to other ports, with a competitive advantage that can be leveraged to expand a local merchant fleet. The results indicate that coal and iron ore constitute Egypt's main maritime trade and are expected to grow, consistent with the industry's overall expected growth in global demand for these goods.

المستخلص

يقدم هذا البحث مقترح لزيادة الاسطول البحري المصري وتقييم العوامل المبنية على الميزة التنافسية لجمهورية مصر العربية في امتلاك اسطول سفن تجارية وقد قسم الباحث خمسة مباحث فرعية لتحقيق الهدف الرئيسي من الدراسة، والوقوف على الوضع الراهن لسوق الشحن العالمي (تحليل الطلب والعرض)، وتحديد الوضع الراهن

لسوق الشحن في جمهورية مصر العربية اعتماداً على المنهج الاستنتاجي للميزة التنافسية التي تمتلكها (ج. م. ع) في امتلاك السفن التجارية، مع تقييم الوضع المستقبلي لتجارة مصر الخارجية وتحديد أنواع البضائع الحيوية والمطلوبة في سوق الشحن العالمي، واختبار صحة النموذج التنبؤ المقترح وفقاً لتجارة مصر، وتقديم إطار مقترح لزيادة الأسطول البحري التجاري المصري.

كما يعتبر هذا البحث دراسة لمفهوم القدرة التنافسية لشركات الشحن والاسطول المصري حيث أظهر أن سوق سفن الجواله هو أكثر الأسواق تنافسية في مجال الشحن. لذلك، من الضروري أن تقوم الدول أو المنظمات في قطاع الشحن بتقييم نقاط قوتها من أجل استغلال إمكاناتها الكاملة. لتحقيق ذلك، وقد تم استخدام ثلاثة نماذج، وهي نموذج سوق العرض والطلب على الشحن Shipping Demand and Supply Market Model (SDSMM)، ونموذج عرض الموارد المستندة (RBV) Resource Based View، ونموذج المنظور السياسي (PP) Policy Perspective، جنباً إلى جنب مع نموذج بورتر الوطني للماس لتحديد الميزة التنافسية لمنظمة الشحن أو الدولة لتطوير أسطول بحري تجاري بطريقة مستدامة. كما ركز البحث على معرفة RBV وكيفية تقييم المزايا التنافسية لدولة أو منظمة الشحن من حيث الموارد والقدرات.

الكلمات المفتاحية: الاسطول المصري، الميزة التنافسية، السفن التجارية، سوق الشحن العالمي، سوق الشحن بجمهورية مصر العربية، تجارة مصر الخارجية، الفحم، خام الحديد.

١- المقدمة:

لا يزال النقل البحري يمثل نشاطاً بشرياً مهماً، وقد حدث ذلك عبر التاريخ. فقد ساهم في تحقيق إنتاجية عالية وزيادة في الدخل القومي للدول بشكل إيجابي (Kumar and Hoffmann, 2002)، ويعد النقل بصفة عامة هو أحد الركائز الأربع الرئيسية للعولمة. بحسب ما أشار إليه (Corbett and Winebrake, 2008)، فقد أحدثت العولمة تطورات هائلة في التجارة الدولية، فمن خلال النقل البحري تمكنت البلدان من تبادل السلع والخدمات بشكل أكثر فعالية وكفاءة. وهذا يعني أن البلدان أصبحت مترابطة بشكل متزايد. نظراً لكونه من أرخص وسائل النقل، لذا نجد ان الشحن البحري يدعم وينقل أكثر من ٩٠ في المائة من التجارة الدولية من حيث الحجم (UNCTAD, 2022). علاوة على ذلك، يسهم النقل البحري بشكل إيجابي في العديد من الجوانب الأخرى الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للدول وخاصة الدول النامية. كمثال لذلك، تطالب معظم حكومات الدول الأفريقية بأكثر من ٥٠ في المائة من إجمالي الدخل الضريبي على الواردات والصادرات التي يتم التعامل معها الموائى بغرض تمويل مشروعاتها التنموية (Kahyarara & Simon, 2018). ويشهد هذا الإعلان على الدور الحيوي للنقل البحري الذي لا غنى عنه للمجتمع العالمي. وفي الواقع، "بدون شحن نصف العالم سيتجمد والنصف الآخر سيتضور جوعاً" (Mitropoulos, 2016).

وفي هذا البحث، سوف يتم عرض الإطار النظري للميزة التنافسية، ثم عرض الدراسات السابقة والتي تناولت نموذج الدراسة، ثم مشكلة البحث، بعد ذلك أهداف البحث وأهميته، ومنهج البحث والوضع الراهن للتجارة العالمية والأسطول البحري التجاري المصري بالإضافة إلى النتائج والتوصيات وأخيراً المراجع.

٢- الإطار النظري:

تمثل الميزة التنافسية القاعدة الأساسية التي يركز عليها أداء المنظمات. ومن النادر أن تمتلك منظمات الأعمال سبق تنافسي على كافة الأصعدة وفي جميع المجالات قياساً للمنافسين الآخرين، نظراً لمحدودية موارد المنظمة من جانب، وعمل قرارات مبادلة لغرض بناء قدرات مميزة تستند وتتبادل التأثير مع الجدارات المميزة للمنظمة من جانب آخر. وهكذا فالميزة التنافسية تعتبر مفتاح لنجاح منظمات الأعمال (أبو السعود، ٢٠٠٢).

كما تعد النماذج الاقتصادية المستخدمة إطار مبسط، رياضي على الأغلب، مصمّم لتوضيح العمليات المعقدة. وفي كثير من الأحيان، تفرض النماذج الاقتصادية معايير هيكلية. قد يحتوي النموذج على متغيرات خارجية متعددة، وقد تتغير تلك المتغيرات لإنشاء استجابات متنوعة للمتغيرات الاقتصادية. كما تشمل الاستخدامات المنهجية للنماذج البحث عن النظريات وصياغتها وملاءمتها. ويرى الباحث ان لتلك النماذج وظيفتان حيويتان هما؛ الأولى هي تبسيط البيانات المُشاهدة والاستخراج منها، والثانية وسيلة لاختيار البيانات المبنية على نموذج فكري لدراسات الاقتصاد القياسي. إضافة إلى الفائدة الأكاديمية المهنية، تشمل استخدامات النماذج ما يلي:

- التنبؤ بالنشاط الاقتصادي بطريقة ترتبط فيها الاستنتاجات منطقياً بالافتراضات.
- اقتراح سياسة اقتصادية لتعديل نشاط اقتصادي مستقبلي.
- تقديم حجج منطقية لتبرير السياسة الاقتصادية على المستوى الوطني سياسياً، لتفسير والتأثير على استراتيجية شركة على مستوى المنشأة، أو تقديم مشورة ذكية لقرارات اقتصاد الأسرة على مستوى الأسر المعيشية.
- التخطيط والتخصيص، في حالة الاقتصادات المخططة مركزياً، وعلى نطاق أصغر في مجال اللوجستيات وإدارة الأعمال التجارية.

بدأ الاهتمام بمفهوم التنافسية وتطبيقه على مستوى الدول منذ أوائل الثمانينات من القرن العشرين، نتيجة العجز في الميزان التجاري للولايات المتحدة وتزايد مديونياتها الخارجية (خاصة مع اليابان) وارتفاع حدة المنافسة الأجنبية في الأسواق الأمريكية، ثم ظهر الاهتمام مجدداً بهذا المفهوم وبدرجة مكثفة في بداية التسعينات من القرن العشرين مع ظهور سمات وتدايعات ما أطلق عليه بالنظام الاقتصادي العالمي الجديد، والتي كان من أبرزها ظهور ما سمي بظاهرة "العولمة" (نوير، ٢٠٢٠).

جاء هذا المفهوم كبديل لمفهوم الميزة النسبية في تفسير أنماط التجارة القائم على الكثافة المعرفية والتكنولوجية، ويختلف مفهوم التنافسية وفقاً لمستوى التحليل الذي يتم على أساسه، لذلك سوف يتم التفرقة بين مفهوم التنافسية على المستويين الكلي والجزئي ثم نتناول محددات التنافسية وفقاً لمنهج بورتر Porter حيث كان من أوائل الذين تبينوا هذا المفهوم

٣- الدراسات السابقة لزيادة الأسطول البحري والمعتمدة على الميزة التنافسية:

هناك العديد من النماذج الاقتصادية والتي تعتمد على استخدام الميزة التنافسية ولكن تنصب الدراسة على زيادة الأسطول البحري التجاري المصري لذا تبني الباحث في الدراسة الحالية أربعة نماذج متميزة لزيادة الأسطول البحري للدولة والمعتمدة على الميزة التنافسية ويقسم الباحث تلك النماذج على النحو التالي:

- النموذج الأساسي للتنافسية باستخدام الميزة التنافسية: النموذج الماسي الوطني (Porter, 1990)

Porter's national diamond mode

- النماذج الداعمة للتنافسية باستخدام الميزة التنافسية

- نموذج الرؤية القائمة على الموارد (RBV) Resource-Based View
- نموذج سوق العرض والطلب الملاحى Shipping Demand and Supply Market Model (SDSMM)

• نموذج المنظور السياسي (PP) policy Prospective

وتستخدم تلك النماذج لتقييم الميزة التنافسية لدولة أو لشركات الشحن. كما تُستخدم هذه النماذج جنباً إلى جنب مع نموذج بورتر الماسي Porter's national diamond model. ان تلك النماذج تقدم شرحاً للديناميكيات الكامنة وراء الميزة التنافسية للدول المشاركة في صناعة خاصة مثل صناعة النقل البحري، والتي يتم الشحن بها (Finckenhagen & Fjeld, 2008)

• النموذج الأساسي للتنافسية باستخدام الميزة التنافسية

أ- النموذج الماسي الوطني (Porter, 1990) Porter's national diamond mode، وقد وضع بورتر (1990) مفهوم النموذج الماسي الوطني الذي يتكون بشكل أساسي من أربعة سمات للدولة على النحو التالي:

- العوامل الطبيعية
- ظروف الطلب
- الصناعات ذات الصلة والداعمة
- هيكل المنشأة وإستراتيجيتها والمنافسة المحلية

ب- الميزة التنافسية للشركات

يرى بورتر أن الشركات/ المنظمات وليست الدول هي التي تتنافس في الأسواق الدولية ولكي تكسب الشركات تلك التنافسية ينبغي أن تمتلك ميزة تنافسية إما في شكل تكلفة أقل أو جودة أعلى مع القدرة على الاستمرار في الاحتفاظ بتلك المزايا.

أرجع بورتر خلق الميزة التنافسية للشركة إلى قيامها بالتجديد والابتكار في مجالات الإنتاج أو التوزيع أو التسويق ويأتي ذلك استجابة لما قد تتعرض له المنشأة من ضغوط أو تحديات أطلق عليها "المحفزات" في بيئة شديدة التنافس إلا أن مجرد وجود هذه الضغوط أو التحديات لا يضمن استجابة كافة المنشآت ويظل الأمر متوقفاً على سرعة وقدرة المنشأة على الاستفادة من هذه الضغوط أو التحديات.

حدد بورتر ثلاثة مصادر للميزة التنافسية للمنشأة، المصدر الأول: ضرورة تحديد المنشأة لأهدافها في نطاق صناعتها، المصدر الثاني: ضرورة تحديد المنشأة للمجال الذي تسعى إلى التنافس فيه، المصدر الثالث: أهمية أن تتعامل المنشأة مع كافة الأنشطة التي تقوم بها (إنتاج، وتسويق، وتوزيع، وخدمات ما بعد البيع) على إنها حلقات في سلسلة واحدة تساهم في تقديم إضافة على قيمة المنتج النهائي، وهو ما أطلق عليه بورتر سلسلة القيمة

The Value Michael E. Porter (1990) Chain

ج- الاستراتيجيات المتبعة لتحقيق الميزة التنافسية للمنشأة

حدد بورتر أنه يمكن للمنشأة تحقيق ميزة تنافسية من خلال إتباع إحدى الإستراتيجيتين (الجرف، 2020)

الإستراتيجية الأولى هي القيادة في تخفيض التكاليف: والتي يمكن أن تتحقق من خلال اقتصاديات الحجم الكبير أو امتلاك تكنولوجيا معينة أو مصادر للمواد الخام غير متوفرة لدى المنافسين، ومن الضروري أن تتمتع المنشأة بمفردها بهذه الميزة أي تكون الأقل تكلفة بين منافسيها لكي تتمكن من قيادة التكلفة. الإستراتيجية الثانية هي تميز المنتج: وقد يكون هذا التميز إما في المنتج نفسه (جودة أعلى أو خصائص خاصة للمنتج) أو في نظام التسويق أو التوزيع أو في خدمات ما بعد البيع.

جدول (١) استراتيجيات التنافسية طبقاً لمنهج بورتر

تميز المنتج	تخفيض التكاليف	نطاق / هدف واسع
إستراتيجية التركيز على تمييز المنتج لشريحة/ فئة محددة	إستراتيجية قيادة التكاليف	نطاق / هدف ضيق شريحة/ شرائح محددة
إستراتيجية التركيز على تمييز المنتج لشريحة/ فئة محددة	إستراتيجية التركيز على تخفيض التكاليف لشريحة/ فئة محددة	

Source: Michael E. Porter (1990)

يوضح الجدول (١) أنه يمكن تحقيق هاتين الإستراتيجيتين إما من خلال منظور واسع أي تخفيض التكاليف أو تميز المنتج لكافة شرائح الصناعة أو من خلال منظور ضيق أي استهداف شريحة معينة أو منطقة جغرافية معينة سواء في تخفيض التكاليف أو تميز المنتج وهو ما عرفه بورتر بإستراتيجية التركيز. سوف يقتصر في هذا الإطار والخاص بمحددات التنافسية على ما تم عرضه لمحددات التنافسية وفقاً لمنهج بورتر أخذاً وجهة النظر "أن نموذج بورتر قدم حصراً يكاد يكون شاملاً للعوامل المحددة للتنافسية وبناءً عليه لم تأت الدراسات والتقارير الأخرى بجديد ولم يتعد ما قامت به عن محاولات لإعادة ترتيب لتلك المحددات" وينطبق نفس الأمر على استراتيجيات التنافسية فالمحاولات التي جاءت بعد بورتر لم تضيف جديد فهي حاولت أن تفسر أو تضيف لتلك الاستراتيجيات في نفس إطار الاستراتيجيات التي اقترحها بورتر (على، 2011)

أ- نموذج الرؤية القائمة على الموارد (RBV) Resource-Based View

ذكر (Valentine, Benamara and Hoffmann (2013) تعتمد الميزة التنافسية لنموذج الرؤية القائمة على الموارد (RBV) على انه منذ بدء التجارة العالمية، أصبح النقل البحري عملاً حيويًا ومعولاً به على نطاق واسع. ففي الشحن الدولي، نجد ان الدول التي تمتلك اساطيل بحرية تجارية تخصص بشكل أساسي في طرقها المتعددة لإنهاء اعمال الشحن، مثل بناء السفن وتسجيلها وامتلاكها وتشغيلها. هذا يعكس حقيقة أن التنمية تختلف من دولة إلى أخرى طبقاً لظروف صناعة الشحن بناءً على حالة كل بلد من حيث التنمية الاقتصادية- (Bong & Sung-june, 2012) و على هذا المنوال، اقترح (Yang (2010) نموذج الرؤية القائمة على الموارد (RBV) كنهج فعال لدولة الشحن والمنظمة لتأسيس ميزتها التنافسية بطريقة مستدامة. والميزة التنافسية المستدامة (Sustainable ompetitive Advantage) تعني أن الدولة أو المنظمة

لا يجب أن تجد مكانتها المناسبة فحسب، بل أن تكون أيضاً قادرة على أداء أفضل من منافسيها على مدى فترة طويلة (Jurevicius, 2013).

ب- نموذج سوق العرض والطلب الملاحي Shipping Demand and Supply Market Model (SDSMM)

من وجهة نظر اقتصادية، يصف (2008) Stopford الشحن على أنه صناعة ألعاب مهارية تتطلب من مستثمري الشحن أن يكون لديهم معرفة قوية بدورات السوق من أجل التفوق على منافسيهم. هذه الدورات السوقية مدفوعة بسوق العرض والطلب والشحن (Hadžić, Komadina, Jugović, 2015). يتيح الفهم العميق لدورات السوق لمستثمري الشحن التعرف عليهم إما كفرصة أو تهديد. يمكن أن تؤدي دورات سوق الشحن إلى أرباح أو خسائر هائلة لمالكي السفن، مما قد يعني النمو أو حتى الانهيار الفوري في وقت قصير (Stopford, 2008). بموجب مفهوم الميزة التنافسية الوطنية للماش لبورتر، يمكن أن يرتبط ذلك بسمة "شروط الطلب"، والتي تشمل أيضاً ثلاث سمات عامة على النحو التالي:

- تكوين الطلب القومي
- حجم ونمط النمو
- تدويل الطلب القومي

بالاقتران مع نموذج Stopford، تعتبر سمات الطلب الثلاثة لألماس بورتر الوطني ضرورية في تحديد الميزة التنافسية للدولة ومع ذلك، يركز نهج SDSMM الخاص بـ Stopford بشكل أساسي على عوامل النمذجة التي تؤثر على العلاقة بين طلب النقل البحري والعرض، مما يؤدي لاحقاً إلى تحفيز سلوك سوق الشحن (التدفق النقدي) (Yin, Zhang, Fan, 2008). تنبع هذه العوامل من أساسيات إقتصاديات النقل البحري باعتباره سوقاً ثانوياً (طلب مشتق)، وتنافسية عالية (غير منظم نسبياً)، ودورياً (يخضع لتغيرات جذرية في العرض والطلب) (ESCAP, 1999). من أجل رسم نهج SDSMM، اختار (2008) Stopford مجموعة من عشرة عوامل لها تأثير كبير على الطلب والعرض للنقل البحري، كما هو موضح في الجدول ٢.

جدول (٢) المتغيرات العشرة في نموذج سوق العرض والطلب على الشحن.

الطلب	العرض
١. الإقتصاد العالمي	١. اسطول عالمي
٢. تجارة السلع المنقولة بحراً	٢. إنتاجية الأسطول
٣. متوسط المنقول	٣. إنتاجية بناء السفن
٤. الصدمات العشوائية	٤. التخريد والخسائر
٥. تكاليف النقل	٥. إيرادات الشحن

المصدر: (Stopford, 2009)

ج- نموذج المنظور السياسي (PP) Prospective policy

يظهر البحث أن تنمية القطاع البحري يمكن أن تتحقق بشكل فعال إذا تم تسخيرها بشكل صحيح مع السياسات الوطنية. بموجب مفهوم الميزة التنافسية الوطنية للماش لبورتر، يمكن أن يرتبط نهج PP بسمة "الصناعات

الداعمة المرتبطة". وفقاً لـ (Porter 1990)، فإن وظائف الدعم المرتبطة بها تخلق بطريقة ما مزايا في قطاع المصب. بناءً على هذا المفهوم، أخذ (Olukoju 2006) اليابان ونيجيريا كمثالين أنه على الرغم من أن عدد سكان كلا البلدين يزيد عن مائة مليون شخص، فقد حققت اليابان تقدماً كبيراً في تطوير وتنفيذ سياسات صناعة الشحن البحري.

٤- مشكلة البحث:

على الرغم مما ورد سلفاً وأن جمهورية مصر العربية دولة بحرية تجارية، إلا أن قدرة الدولة على التجارة بأسطولها البحري التجاري مفقودة لسنوات عديدة (Veitch 2017)، وتم التعامل مع حوالي ١٠٩٤٥ سفينة مملوكة للأجانب في نقل تجارتها الدولية عن السنة المالية ٢٠١٧/٢٠١٦ وقامت بشحن ما يقرب من ٢٢٧,١٧ مليون طن متري من البضائع، في حين أنه بلغ إجمالي البضائع المعبأة في الحاويات ٤,٤٦٦,٠٠٠ حاوية مكافئة. ونتيجة لذلك، تم دفع أكثر من ٣٦ مليار جنيه في عام ٢٠١٧ لملاك ومشغلين أجانب لخدمات النقل (Bhengu, 2018).

ومما سبق نجد:

١. تواضع عدد السفن ومحدودية حمولاتها الساكنة وارتفاع عمرها، إذ أن معظم عمر تلك السفن الفعلي عشرين عام فأكثر.
 ٢. تعمل هذه السفن في الملاحة الساحلية أو سفن روافد في أحسن الأحوال، وبالتالي فإن مساهمتها في نقل التجارة الخارجية المصرية ضئيل للغاية.
 ٣. غالبية سفن الأسطول الحالي مملوك للقطاع الخاص بينما يمتلك القطاع العام سفينة واحدة وملكية مشتركة بين القطاعين. وهذا لا يلبق بمكانة مصر البحرية.
- وعلى النطاق العالمي نجد ان البرازيل تملك (١٧٢ سفينة) وروسيا (١٨٩١ سفينة) والهند (٥٣٤ سفينة) والصين (٢٤٠٤ سفينة) وتعد من أكبر مالكي سفن الشحن في العالم (Bhengu, 2018).
- وعلاوة على ما سبق ذكره فإن الميزة التنافسية التي تمتلكها (ج.م.ع) في محاولة لرفع قدرتها على امتلاك سفن خاصة بالأسطول الوطني وفقاً لقدرتها التنافسية، اخذت في التراجع بسبب قيام المالكين بتحويل سفنهم إلى دول أعلام الموانئ التي تقدم حوافز أفضل (Bowmans, 2016) في الوقت نفسه، مر سجل السفن في (ج.م.ع) بنفس التجربة لفترة طويلة، خسرت الدولة العديد من السفن للدول التي ترفع العلم الأجنبي التي تقدم المزيد في فوائد مواتية لأصحاب السفن وأخيراً هناك نقص في السياسات البحرية لجمهورية مصر العربية، بما في ذلك المنشورات الرسمية الأخرى ذات الصلة التي تشير إلى ان هناك نهج قائم لتطوير أسطول تجاري وطني قادر على المنافسة عالمياً. ومن خلال ما سبق تكمن مشكلة البحث في دراسة إطار مقترح لزيادة الأسطول البحري التجاري لجمهورية مصر العربية باستخدام مدخل الميزة التنافسية، وترتيباً على ما سبق يمكن بلورة مشكلة البحث في الأسئلة التالية:

- ما هو الوضع الراهن لسوق الشحن العالمي (تحليل الطلب والعرض)؟
- ما هو الوضع الراهن لسوق الشحن في (ج.م.ع) اعتماداً على المنهج الاستراتيجي للميزة التنافسية التي تمتلكها جمهورية مصر العربية في امتلاك السفن التجارية؟
- كيف يتم تقييم الوضع المستقبلي لتجارة مصر الخارجية وتحديد أنواع البضائع الحيوية والمطلوبة في سوق الشحن العالمي؟

- كيف يتم اختبار صحة نموذج التنبؤ المقترح وفقاً لتجارة مصر؟
- ماهي العوامل المبنية على الميزة التنافسية ل (ج.م.ع) في امتلاك اسطول سفن تجارية؟
- كيف يتم زيادة الأسطول البحري التجاري لجمهورية مصر العربية باستخدام مدخل الميزة التنافسية؟

٥- أهداف وأهمية البحث:

يعد الهدف الرئيسي الذي تسعى اليه الدراسة هو تقييم العوامل المبنية على الميزة التنافسية ل (ج.م.ع) في امتلاك اسطول سفن تجارية وزيادة الاسطول المصري وقد قسم الباحث خمسة مباحث فرعية لتحقيق الهدف الرئيسي من الدراسة:

٦. الوقوف على الوضع الراهن لسوق الشحن العالمي (تحليل الطلب والعرض).
٧. تحديد الوضع الراهن لسوق الشحن في (ج.م.ع) اعتماداً على المنهج الاستنتاجي للميزة التنافسية التي تمتلكها جمهورية مصر العربية في امتلاك السفن التجارية.
٨. تقييم الوضع المستقبلي لتجارة مصر الخارجية وتحديد أنواع البضائع الحيوية والمطلوبة في سوق الشحن العالمي.

كما يستمد هذا البحث أهميته من العديد من الاعتبارات العلمية والتطبيقية والتي يمكن إيجازها فيما يلي:

• الأهمية العلمية:

- يساهم هذا الموضوع في عرض مفهوم القدرات التنافسية التي تمتلكها جمهورية مصر العربية في سوق الشحن العالمي من حيث أبعاده الأساسية والعوامل المؤثرة عليه والذي يساهم في زيادة امتلاك سفن تجارية تنضم للأسطول البحري التجاري المصري على وجه الخصوص.
- يساعد هذا البحث في معرفة أفضل السبل التي تمكن المستثمر في (ج.م.ع) والذي يرغب في الاستثمار في قطاع النقل البحري وخاصة صناعة وامتلاك السفن من الاستفادة من القدرات التنافسية لبعض أنواع البضائع والتي تمتلكها مصر في سوق الشحن العالمي وذلك لزيادة كفاءة وارباح تلك الصناعة.
- توجيه نظر الباحثين إلى أهمية وجودة النظرة الشاملة Holistic Approach في التعامل مع قضية امتلاك وتسجيل السفن في (ج.م.ع) بمحاولة قياس العوامل الأكثر تحديداً لذلك
- إثراء المكتبات العربية والأجنبية بالدوريات والمراجع في ذلك الحقل الجديد من المعرفة.

• الأهمية التطبيقية:

- تعتبر شركات الملاحة من المؤسسات الخدمية العاملة في جمهورية مصر العربية وتشارك في التنمية الاقتصادية، وبالتالي يحاول البحث إيجاد طرق وأساليب للرفع من مستوى كفاءتها ودورها في:
- توفير خدمات تداول البضائع للعملاء.
- مواجهة المنافسة محلياً ودولياً.
- قدرتها على تدريب العاملين لأداء أعمالهم بالشكل المطلوب.
- يستمد البحث أهميته من أهمية مجال التطبيق وهو قطاع نقل البضائع بالسفن المصرية في جمهورية مصر العربية حيث يعتبر من دعائم الاقتصاد القومي المصري ولأنه يساهم بشكل فعال في تحقيق أهداف وخطط التنمية بالدولة حيث يبلغ رأس مال شركات الملاحة (قيد الدراسة) ٦٤,٧٠٤,٠٠٠ مليون جنيه، إضافة إلى ذلك فإنها توفر فرص عمل للشباب الباحث عن العمل.

- توجيه نظر المتخصصين والمسوقين وإدارة شركات الملاحه لأهمية دور القدرات التنافسية لـ (ج.م.ع) في تحقيق زيادة امتلاك السفن وزيادة الربحية للشركة.
- تقديم آلية لمتخذ القرار في مجال الشحن العالمي وخصوصاً في مصر يوجه إلى كيفية الإستثمار في المجال، من خلال تعريفه بأهم المحددات والعوامل الواجب التركيز عليها..

٦- منهج البحث:

يعتمد الباحث لتحقيق اهداف الدراسة على الأسلوب الكمي من أجل تحقيق أهداف هذه الرسالة، تم اتباع طريقة كمية تستخدم وفقاً لدراسة Bacon-Shone (2015), Leedy and Ormrod (2001), and Williams(2011) تتميز هذه الطريقة باستخدام بيانات كبيرة ومختارة عشوائياً. ويصف Aliaga and Gunderson (2002) الطريقة الكمية باعتبارها النهج المستخدم لشرح الفرضية من خلال البيانات العددية التي تعكس الرياضية والإحصائية ومجموعة البيانات المالية. تتبع هذه الطريقة سبباً منطقياً استنتاجياً من خلال القياس الكمي وتحليل البيانات من أجل الحصول على النتائج. والأساس المنطقي الاستنتاجي، غالباً ما يشار إليه باسم المنطقية من أعلى لأسفل، يعني أن الباحث يتبع عملية تُعلم منطقياً استنتاج مبني على توافق مختلف المقدمات التي يُفترض أنها صحيحة (Neuman, 2003). علاوة على ذلك، سيتم استخدام الاقتصاد القياسي والآليات المالية لإجراء تحليل تجريبي من أجل تبرير النتائج. الفائدة الأساسية من هاتان الأليتان أنهما تمكنان الباحثين من استخدام كميات كبيرة من البيانات بدون الحاجة إلى التكامل (Berger, 2014) (Brooks, 2014) (2006).

٧- الوضع الراهن للتجارة العالمية والأسطول البحري التجاري المصري: أ) الموقع الجغرافي والاهمية:

تمتع جمهورية مصر العربية بموقع جغرافي متميز بين ملتقى ثلاث قارات تمتد سواحلها أكثر من ألفي ميل بحري وتطل على بحرين هما البحر المتوسط والأحمر وتربطهما قناة السويس والتي تعد أهم شريان ملاحى عالمي يربط الشرق بالغرب، مما كان لهذا عظيم الأثر في الاتصال بالعالم الخارجى منذ أقدم العصور.



شكل (١): الموقع الجغرافي الاستراتيجي لجمهورية مصر العربية
المصدر: البنك الدولي، ٢٠٢٠

لذا تعد مصر بموقعها الجغرافي أهم ممرات التجارة العالمية بين الشرق والغرب، كما يوجد بها عدد من الموانئ البحرية التجارية والتخصصية المطلة على البحرين الأحمر والمتوسط تدعم التجارة الخارجية لمصر وتعتبر بمثابة الركيزة الأساسية للربط بين النقل البحري والبري والنهري والسكك الحديدية. وقد لعبت قناة السويس دوراً كبيراً في توفير الوقت والتكلفة وتيسير التجارة العالمية.

تتمثل في إنشاء موانئ بحرية جديدة ورفع كفاءة الموانئ الحالية وتنمية محور قناة السويس وتعمير واستثمار منطقة شمال غرب خليج السويس وشمال سيناء والساحل الشمالي الغربي وتحويل مصر إلى مركز لوجيستي عالمي وتطوير منطقة المثلث الذهبي وغيرها من المشروعات التي تمثل فرصاً استثمارية عالية الجاذبية والربحية.

ب) النقل البحري المصري:

طبقاً لقاعدة بيانات قطاع النقل البحري المصري:

- إجمالي طول السواحل المصرية حوالي ٣٠٠٠ كم (١٠٠٠ كم بحر متوسط، ٢٠٠٠ كم بحر أحمر).
- إجمالي عدد الموانئ البحرية المصرية ٤٦ ميناء (١٥ تجاري، ٢٩ تخصصي)، بالإضافة إلى عدد (٢) ميناء تجاري تحت الإنشاء "ميناء جرجوب غرب البحر المتوسط، ميناء رأس بناس جنوب البحر الأحمر".
- إجمالي الموانئ التخصصية ٢٩ ميناء (١١ بترو، ٦ تعدين، ٥ سياحة، ٦ صيد، ١ ذات طبيعة خاصة).
- الطاقة الاستيعابية للحاويات المكافئة ١١,٦ مليون حاوية مكافئة (٧ شركات حاويات).
- متوسط إجمالي تداول الحاويات المكافئة سنوياً حوالي ٧ مليون حاوية مكافئة.
- متوسط إجمالي التداول السنوي للبضائع حوالي ١٥٠ مليون طن.
- إجمالي عدد الأرصفة ١٨٨ بطول إجمالي ٣٥ كم تقريباً.
- أقصى عمق ممر ملاحى ٢٠ متر بميناء الدخيلة.
- إجمالي السفن التي عبرت قناة السويس ١٧,٥٥٠ سفينة، بحمولة ١,٠٤١,٥٧٣ ألف طن (عام ٢٠١٨).
- إجمالي عدد سفن الأسطول البحري التجاري المصري ١١٧ سفينة (حتى ديسمبر ٢٠١٨).
- إجمالي الحمولة الكلية لسفن الأسطول البحري التجاري المصري ١,١ مليون طن (حتى ديسمبر ٢٠١٨).

ج) سجل السفن في جمهورية مصر العربية

يعتبر تسجيل السفينة مطلوب بموجب القانون الدولي، وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، وينظمها قانون تسجيل السفن (SAMSA، 2019). حيث يثبت تسجيل السفينة عمومًا الملكية ويسمح للسفينة بالمشاركة في التجارة الدولية (Mitroussi & Marlow، 2010).

وتعد الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية في جمهورية مصر العربية هي الحارس على سجل السفن في مصر، بتكليف من وزارة النقل ومنذ تسعينيات القرن الماضي، كان هناك عدد قليل أو صفر من السفن المسجلة بموجب سجل السفن مصر، مع مغادرة العديد من السفن سجل الدولة (Bowmans، 2016).

وقد كانت الشركة المصرية للملاحة البحرية والشركة الوطنية للملاحة من بين شركات النقل المحلية التي تم الإبلاغ عنها خارج سجل البلد (Chasomeris، 2015). وبدلاً من ذلك، سجلت شركات النقل المحلية سفنها في سجلات مفتوحة مثل St Vincent and the Grenadines (Swart، 2016)، علاوة على ذلك، يُزعم الملاك

أن نظام التسجيل نفسه، الذي يتميز بالتشريعات غير المرنة، بمعنى أنه يوفر حوافز غير مواتية ويهتم بشكل صارم بتسجيل السفن المملوكة لمصر فقط، قد أدى إلى تقاوم التأثير (Bowmans، 2016).

نتيجة لذلك، تمتلك مصر حوالي ٠,٠٢ في المائة على جدول الدوري العالمي للأسطول الذي يرفع العلم الوطني، أي ما يعادل حوالي ٤٢٨ ألف طن ساكن (Unctad,2017).

يعمل سجل السفن في مصر على تشكيل مستقبل واعد منذ نهاية عام ٢٠١٥ بعد التغييرات الأخيرة في الهيكل الضريبي والتخلي عن التسجيل الإلزامي، حيث تم تسجيل حوالي أربع سفن تحت الولاية القضائية لسجل السفن في مصر (Veitch، 2017)، بما في ذلك السفينة الليبيرية المسجلة سابقاً، (LEFKAS Bizcommunity، 2016).

على الرغم من المستقبل الواعد، تظل بعض المناطق رمادية بالنسبة لجاذبية نظام تسجيل السفن الجديد لمالكي السفن (Bowmans، 2016). وذلك بسبب تشريعات العمل الصارمة في مصر وبقدر ما يتعلق الأمر بفرص العمل.

جدول (٣) توزيع سفن الأسطول البحري التجاري المصري طبقاً للنوع لعام ٢٠١٩ الحمولة الساكنة (بالطن)

أنواع السفن	سفن عاملة		سفن غير عاملة		الإجمالي	
	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة
بضائع الرورو/ سفن الحاويات	٢	٩٩٧٥	١	٣١٣٣	٣	١٣١٠٨
بضائع الرورو/ عبارات	١	١٢٠	٠	٠	١	١٢٠
بضائع عامة	١٠	١٥٢٦٠٢	٢٦	١١٦٣٥٨	٣٦	٢٦٨٩٦٠
بضائع عامة/ رورو	٣	٢٦٠٧٢	٠	٠	٣	٢٦٠٧٢
حاويات/ بضائع عامة	١	٢٦٢٢٥	٠	٠	١	٢٦٢٢٥
سفينة حاويات	٥	٦٨٧٧٥	٠	٠	٥	٦٨٧٧٥
سفينة ركاب	٢	٧٣٤	٢	١٠٧٣٤	٤	١١٤٦٨
سفينة ركاب/ بضائع رورو	٤	١١٣٧١	٠	٠	٤	١١٣٧١
عبارة ركاب	٠	٠	١	٤٥٠	١	٤٥٠
ناقلة بترول	١٥	١٩٥٤٨٢	١	٣٤٨٤٠	١٦	٢٣٠٣٢٢
ناقلة صب	١١	٧٥٧١٢٩	١	٢٢٠٣١	١٢	٧٧٩١٦٠
لنش نقل ركاب	٠	٠	١	٦٧٥	١	٦٧٥
صيد	٠	٠	٢	١٣٣٢	٢	١٣٣٢
خدمات خاصة أخرى	٢٤	٢٤٤٠٦	١	١١٠٣	٢٥	٢٥٥٠٩
خدمات تدريبات أنفاذ وإرشاد	٣	٨٥٥١	٠	٠	٣	٨٥٥١
خدمة وقاطره	٦	٥١٠١	٠	٠	٦	٥١٠١
سفينة إنزال	٢	٦٤٠٠	٠	٠	٢	٦٤٠٠

عائمة أخرى	١	٠	٠	٠	١
قاطرة	١٥	١٧٣٩٧	١	١٠٠٦	١٦
قاطرة/ إمدادات	٩	١٣١٧٦	٠	٠	٩
كراكة	١	١٠٨٠١	٠	٠	١
الإجمالي	١١٥	١٣٣٤٣١٧	٣٧	١٩١٦٦٢	١٥٢

المصدر: الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، ٢٠٢١.

جدول (٤) توزيع سفن الأسطول البحري التجاري الفعلي وفقاً للحمولات الساكنة بعدد: ٥٤ سفينة بضاعة وركاب:

أنواع السفن	سفن عاملة	
	عدد	حمولة
بضائع الرورو/ سفن الحاويات	٢	٩٩٧٥
بضائع الرورو/ عبارات	١	١٢٠
بضائع عامة	١٠	١٥٢٦٠٢
بضائع عامة/ رورو	٣	٢٦٠٧٢
حاويات/ بضائع عامة	١	٢٦٢٢٥
سفينة حاويات	٥	٦٨٧٧٥
سفينة ركاب	٢	٧٣٤
سفينة ركاب/ بضائع رورو	٤	١١٣٧١
عبارة ركاب	٠	٠
ناقلة بترول	١٥	١٩٥٤٨٢
ناقلة صب	١١	٧٥٧١٢٩
الاجمالي	٥٤	١,٢٤٨,٤٨٥

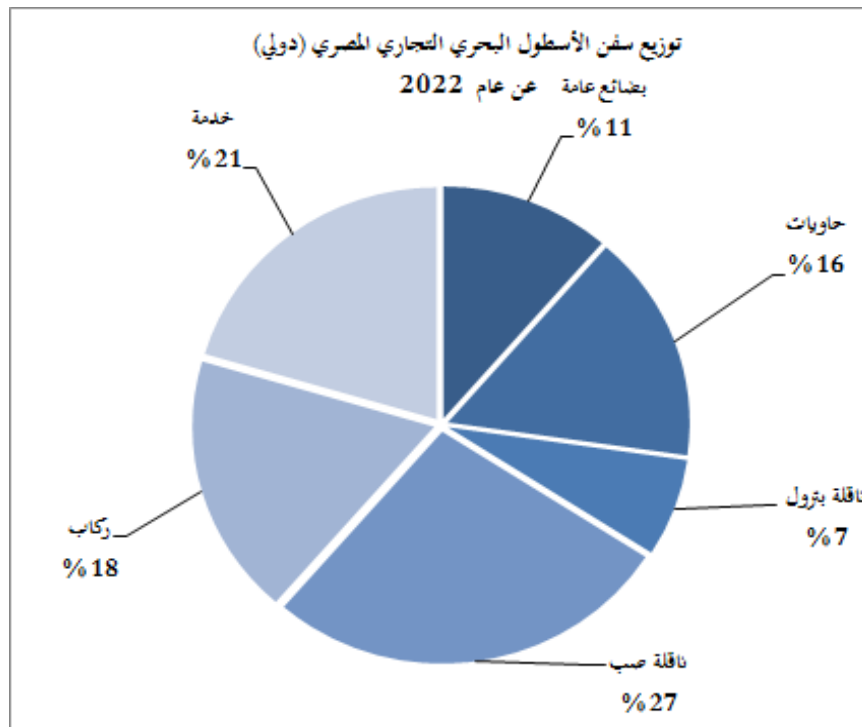
المصدر: الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، ٢٠٢١.

جدول (٥) توزيع سفن الأسطول البحري التجاري المصري (التي تعمل دولي) عن عام ٢٠٢٢

نوع السفينة	العدد	الحمولة الساكنة	الحمولة الصافية	الحمولة الكلية
بضائع عامة	٥	٥٢,٦٩٣	٢١,٠٣٣	٣٨,٨٨٨
حاويات	٧	١٤٩,٣٨٣	٦٥,٩٣٩	١٠٨,٢٧٦
ناقلة بترول	٣	٨,٢٣٨	١٤,٣٦٨	١٨,١٦١
ناقلة صب	١٢	٨٧٢,٧١٥	٣٦٣,١٦٥	٤٦٤,٠٣٧
ركاب	٨	٣٤٤,٤٣٧	١٤٤,٠٧٧	٢٠٠,٤١٦

٢٨,٠٥٦	٢٠,٥٧٥	١٩,٢١١	٩	خدمة
٨٥٧,٨٣٥	٦٢٩,١٥٨	١,٤٤٦,٦٧٧	٤٤	الإجمالي
١٣,٢٣٥	٦,٨٤٩	٢٠,٣٠٩	١٥	ناقلة بترول
٢,٩١٥	٢,٣٨٤	٢٢٠	٢	ركاب
٨٣,٣٩٣	٤٣,٥٢٢	١٠٠,٧١٣	٥٧	خدمة
٩٩,٥٤٣	٥٢,٧٥٥	١٢١,٢٤٢	٧٤	الإجمالي

المصدر (قطاع النقل البحري المصري واللوجستيات، ٢٠٢٤)

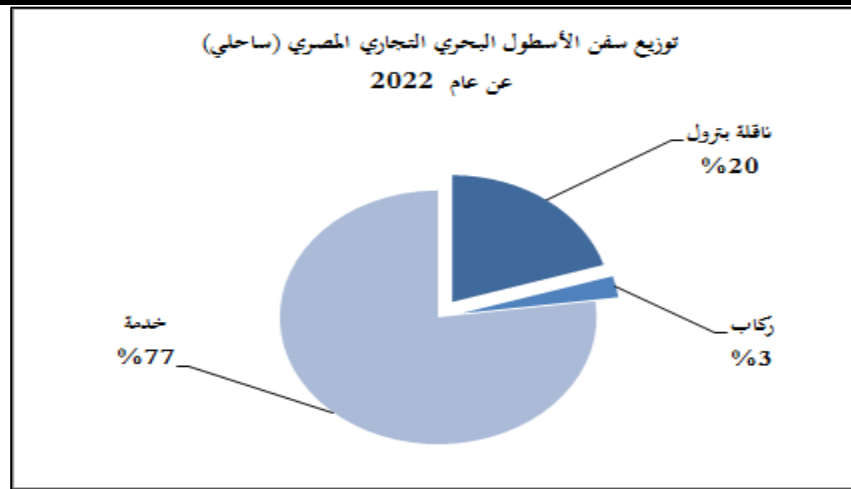


شكل (٢) توزيع سفن الأسطول البحري التجاري المصري (التي تعمل دولي) عن عام ٢٠٢٢

جدول (٦) توزيع سفن الأسطول البحري التجاري المصري (التي تعمل ساحلي) عن عام ٢٠٢٢

نوع السفينة	العدد	الحمولة الساكنة	الحمولة الصافية	الحمولة الكلية
ناقله بترول	١٥	٢٠,٣٠٩	٦,٨٤٩	١٣,٢٣٥
ركاب	٢	٢٢٠	٢,٣٨٤	٢,٩١٥
خدمة	٥٧	١٠٠,٧١٣	٤٣,٥٢٢	٨٣,٣٩٣
الإجمالي	٧٤	١٢١,٢٤٢	٥٢,٧٥٥	٩٩,٥٤٣

بضائع عامة	٥	٥٢,٦٩٣	٢١,٠٣٣	٣٨,٨٨٨
حاويات	٧	١٤٩,٣٨٣	٦٥,٩٣٩	١٠٨,٢٧٦
ناقلة بترول	٢٣	٣٦٤,٧٤٦	١٥٠,٩٢٦	٢١٣,٦٥١
ناقلة صب	١٢	٨٧٢,٧١٥	٣٦٣,١٦٥	٤٦٤,٠٣٧
ركاب	٥	٨,٤٥٨	١٦,٧٥٢	٢١,٠٧٦
خدمة	٦٦	١١٩,٩٢٤	٦٤,٠٩٧	١١١,٤٤٩
الإجمالي	١١٨	١,٥٦٧,٩١٩	٦٨١,٩١٣	٩٥٧,٣٧٨



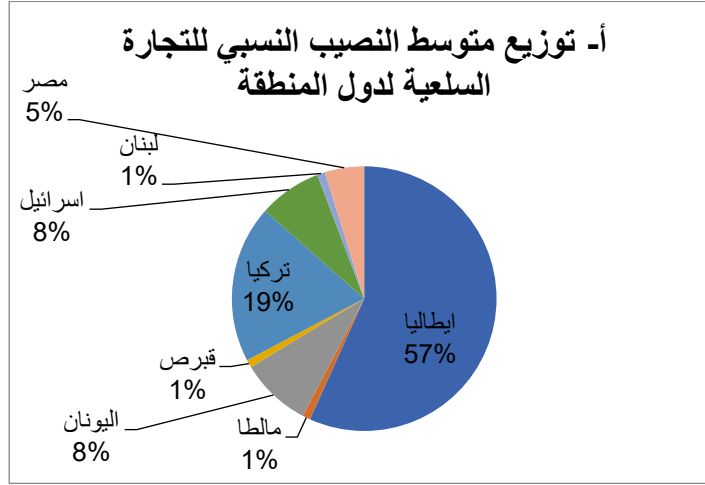
شكل (٣) توزيع سفن الأسطول البحري التجاري المصري (التي تعمل ساحلي) عن عام ٢٠٢٢
المصدر (قطاع النقل البحري المصري واللوجستيات، ٢٠٢٤)

ويتضح من الشكل (٢) و (٣) أن أكبر توزيع لسفن الأسطول البحري التجاري المصري التي تعمل بشكل دولي عن عام ٢٠٢٢ هي سفن الصب الجاف يليها سفن الخدمة، كما أن أكبر توزيع لسفن الأسطول البحري التجاري المصري التي تعمل بشكل ساحلي عن عام ٢٠٢٢ هي سفن الخدمة.

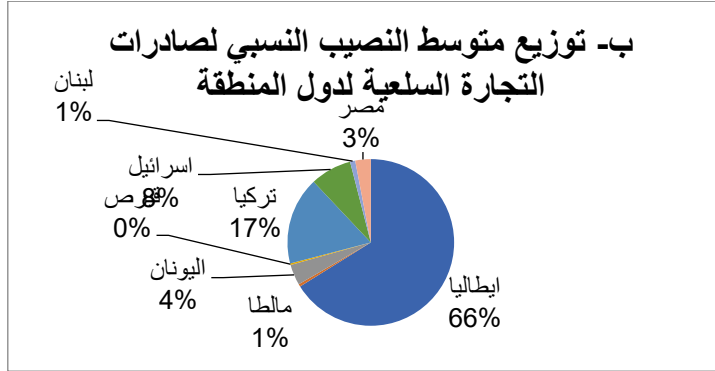
(د) التجارة البحرية لجمهورية مصر العربية ومنطقة شرق المتوسط.

تعتبر منطقة البحر المتوسط ضمن أكبر المناطق التجارية في العالم، وأيضاً واحدة من أكثر الأسواق استقراراً ونمواً في العالم، وتتمتع بأهمية متزايدة بالنسبة للنقل البحري، ونظراً لموقعها الجغرافي، فهي حلقة استراتيجية بين طرق التجارة بين الشرق والغرب، وتضم منطقة شرق المتوسط عدد ثمانية دول، هي: مصر وتركيا وقبرص واليونان ولبنان وإسرائيل ومالطا وإيطاليا (قطاع النقل البحري المصري ٢٠٢٠) وتشكل متوسط التجارة السلعية لدول شرق المتوسط تقريباً نسبة ٥٪ من إجمالي التجارة العالمية السلعية خلال الفترة (٢٠٠٥-٢٠١٨)، وقد بلغت إجمالي التجارة السلعية لتلك الدول ١٥,٣٨ تريليون دولار عام 2018 بمتوسط نسبة زيادة سنوية ٤,٤٣٪، وبمعدل نمو بلغ ٣١,٣١٪ خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٠٥) (Unctad,2020).

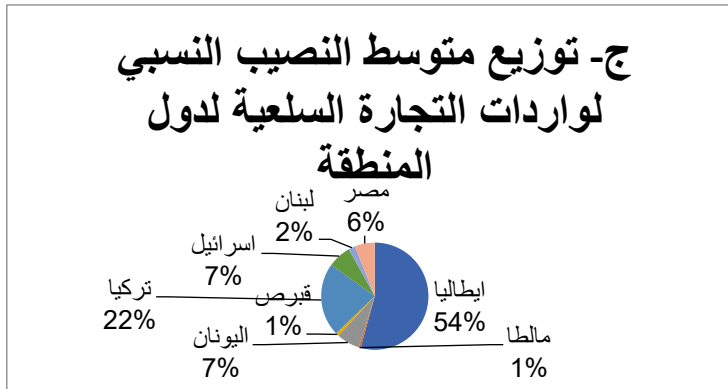
تصدر إيطاليا دول منطقة الدراسة حيث بلغ متوسط نصيبها السنوي من إجمالي تجارة دول المنطقة ٥٩٪ خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٠٥) تليها تركيا بمتوسط نصيب نسبي ٢٠٪ ثم إسرائيل واليونان ومصر بنسب ٨٪-٦٪-٥٪ على الترتيب وأخيراً لبنان ومالطا وقبرص بمتوسط نسبة تقريبا ١٪ لكل منهم خلال نفس الفترة، ولا يختلف هذا الترتيب بالنسبة للصادرات والواردات السلعية لدول المنطقة حيث تصدر إيطاليا تليها تركيا وإسرائيل ثم اليونان ومصر وأخيراً لبنان ومالطا وقبرص (Unctad,2020).



شكل (٤) توزيع متوسط النصيب النسبي للتجارة السلعية لدول المنطقة

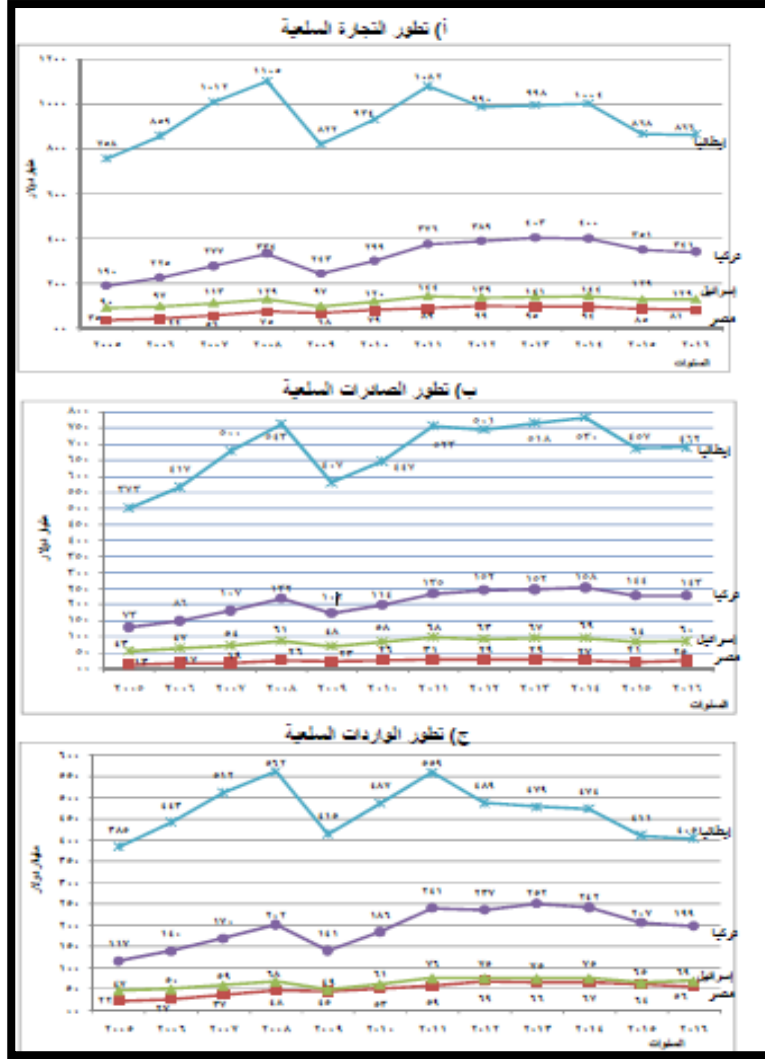


شكل (٥) توزيع متوسط النصيب النسبي لصادرات التجارة السلعية لدول المنطقة



شكل (٦) توزيع متوسط النصيب النسبي لتجارة دول منطقة شرق المتوسط خلال الفترة ٢٠١٦-٢٠٠٥ المصدر: إعداد الباحث بناءً على قاعدة بيانات البنك الدولي <https://data.worldbank.org/topic/trade>

يتضح من الاشكال (٤)، (٥)، و(٦) أن النصيب النسبي لمصر في الواردات السلعية لدول منطقة شرق المتوسط يبلغ في المتوسط نسبة ٦٪ خلال الفترة ٢٠١٨-٢٠٠٥ تسبقها إيطاليا بنسبة ٥٤٪ وتركيا ٢٢٪ ثم نسبة ٧٪ لكل من إسرائيل واليونان وفي المقابل يبلغ متوسط النصيب النسبي لمصر في الصادرات السلعية لدول المنطقة نسبة ٣٪ خلال نفس الفترة تسبقها إيطاليا بنسبة ٦٦٪ وتركيا ١٧٪ ثم نسبة ٨٪ لإسرائيل و ٤٪ لليونان.



شكل (٧) تطور حجم التجارة السلعية لمصر مقارنة بدول إيطاليا وتركيا وإسرائيل خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٠٥) تطور التجارة السلعية
المصدر: إعداد الباحث اعتماداً على قاعدة بيانات البنك الدولي.

يتضح من الشكل (٧) انخفاض قيمة التجارة السلعية لمصر بصفة عامة خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٠٥) مقارنة بإيطاليا وتركيا وإسرائيل، حيث وصلت قيمة التجارة السلعية لمصر إلى تقريبا ٨١ مليار دولار عام ٢٠١٨ مقابل ٨٦٦ مليار دولار لإيطاليا و ٣٤١ مليار دولار لتركيا و ١٢٩ مليار دولار لإسرائيل، وقد بلغت قيمة الواردات السلعية المصرية ٥٦ مليار دولار مقابل ٤٠٥ مليارات دولار لإيطاليا و ١٩٩ مليار دولار لتركيا و

٦٩ مليار دولار لإسرائيل، في حين بلغت الصادرات السلعية المصرية ٢٥ مليار دولار مقابل ٤٦٢ مليار دولار لإيطاليا و ١٤٣ مليار دولار لتركيا و ٦٠ مليارا لإسرائيل عام ٢٠١٦.

٨- الخلاصة:

يعتبر هذا البحث دراسة لمفهوم القدرة التنافسية لشركات الشحن والاسطول المصري حيث أظهر أن سوق سفن الجوالة هو أكثر الأسواق تنافسية في مجال الشحن. لذلك، من الضروري أن تقوم الدول أو المنظمات في قطاع الشحن بتقييم نقاط قوتها من أجل إستغلال إمكاناتها الكاملة. لتحقيق ذلك، وقد تم استخدام ثلاثة نماذج، وهي RBV و SDSMM و PP، جنباً إلى جنب مع نموذج بورتر الوطني للماس لتحديد الميزة التنافسية لمنظمة الشحن أو الدولة لتطوير أسطول بحري تجاري بطريقة مستدامة. كما ركز البحث على معرفة RBV على وكيفية تقييم المزايا التنافسية لدولة أو منظمة الشحن من حيث الموارد والقدرات.

وتم توضيح SDSMM الأساس المنطقي لطبيعة الطلب المشتقة لخدمة الشحن بحيث يعد SDSMM الطلب والعرض كمؤشرات إقتصادية كمحددات رئيسية للميزة التنافسية لمنظمة الشحن أو الدولة في تطوير الأسطول البحري التجاري. فالتجارة البحرية العالمية لبلد ما يتم تجميعها من القدرة التنافسية الدولية لإقتصاد الدولة. حيث أن عوامل مثل حجم التجارة العالمية، والموقع المحدد، والسياسة البحرية الوطنية تحدد الميزة التنافسية للأسطول البحري التجاري. ويظهر هيكل وأنماط الشحن أن التجارة العالمية المنقولة بحراً ارتفعت إلى أكثر من ١٠ مليارات طن، ويعزى نصفها تقريباً إلى السلع السائبة الجافة في عام ٢٠٢٢، أظهر تقرير الأونكتاد أنه من المتوقع أن تنمو السلع السائبة المعبأة في حاويات والجافة بشكل أسرع على حساب القطاعات الأخرى، مثل الناقلات. وبالمثل، نما الأسطول البحري التجاري بوتيرة مماثلة تقريباً.

كما ركز للباحث على التطورات الأخيرة في البنية التحتية البحرية لمصر، ولا سيما في الموانئ السائبة، كما أوضح البحث أنه على الرغم من التعديلات الأخيرة في عام ٢٠٢٠ على قانون تسجيل السفن في لمصر لعام ١٩٩٨ في عام ٢٠٢٠، والذي يعكس الظروف الحالية لصناعة الشحن، مثل الحوافز الضريبية المحسنة. لا يزال سجل السفن في مصر بحاجة إلى مزيد من التحسين لتعزيز قدرتها التنافسية حيث تم إجراء هذه التعديلات بعد فترة طويلة من تسجيل السفن الجافة بسبب الظروف غير المواتية المقدمة لمالكي السفن وأخيراً تعد تجارة الصادرات في الصب الجاف ميزة تنافسية لتطوير الأسطول البحري التجاري في مصر ويرجع ذلك أساساً إلى وفرة الاحتياطات والقدرة على تحمل التكاليف والقرب من الأسواق الرئيسية.

٩- التوصيات:

من خلال الدراسات السابقة اتجه الباحث نتيجة لتواضع عدد السفن ومحدودية حمولاتها الساكنة وارتفاع عمرها، إذ أن معظم عمر تلك السفن الفعلي عشرين عام فأكثر، كما أن هذه السفن تعمل في الملاحة الساحلية أو سفن روافد في أحسن الأحوال، وبالتالي فإن مساهمتها في نقل التجارة الخارجية المصرية ضئيل للغاية. وغالبية سفن الأسطول الحالي مملوك للقطاع الخاص بينما يمتلك القطاع العام سفينة واحدة وملكية مشتركة بين القطاعين. وهذا لا يليق بمكانة مصر البحرية.

المراجع المستخدمة:

أولا المراجع العربية:

- أبو السعود، محمدي (٢٠٠٢)، دور الأسطول البحري التجاري المصري في نقل التجارة الخارجية المنقولة بحراً، المؤتمر العلمي السنوي الدولي العشرون: صناعة الخدمات في الوطن العربي - رؤية مستقبلية، جامعة المنصورة - كلية التجارة.
- جلال فهمي، ٢٠٠٣، تطوير الأسطول المصري، ورشة عمل قطاع النقل البحري، وزارة النقل، ٢٣- ٢٤ مايو، الإسكندرية.
- وزارة التجارة الخارجية، ٢٠٢٠، التقرير السنوي المجمع، أكتوبر، القاهرة.
- وزارة النقل البحري، بنك معلومات النقل البحري، ٢٠٢٠، التقرير السنوي للنقل البحري المصري، الإسكندرية.
- قطاع النقل البحري المصري واللوجستيات، ٢٠٢٤، توزيع سفن الأسطول البحري التجاري المصري (التي تعمل دولي) عن عام ٢٠٢٢، <https://www.mts.gov.eg>

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- Beresford, A. K., & Pettit, S. J. (2017). *International Freight Transport: Cases, Structures and Prospects* (1st ed.). New York: Kogan Page.
- Beresford, A., & Pettit, S. (2017). Introduction: cases, structures, and prospects. In A. K. Beresford, & S. J. Pettit, *International freight transport: cases, structures, and prospects*. U.S. & UK: Koganpage. evidence. *Maritime Policy and Management*, 25(2), 157-174. doi:10.1080/03088839800000026
- Berger, N. (2006). The Excel story. *The art of prototyping*, 13(1), 14-17. doi:10.1145/1109069.1109084
- Berry, B. (2017). House flags of South African shipping companies. Retrieved August 26, 2019, from CRW Flags: <https://www.crwflags.com/fotw/flags/za~hf.html>
- Bhengu, N. (2012). South African industry challenges and opportunities: briefing by SAMSA. Pretoria: Parliamentary monitoring group.
- Bizcommunity. (2016). Port of PE home to newest merchant ship on SA Ships Register. Retrieved August 26, 2019, from Bizcommunity: <https://www.bizcommunity.com/Article/196/586/147954.html>
- Dwarakisha, G. S., & Salim, A. M. (2015). Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. *Aquatic Procedia*, 4, 295-301. doi:10.1016/j.aqpro.2015.02.040
- Egbaria, F. (2018). World steel release 2018. Steel in figures report. World steel association.

- environment, F. f. (2018, february 10). The impact of mining on the south African economy and living standards. Retrieved from Federation for a sustainable environment:
- ESCAP. (1999). Framework for the development of national shipping policies. New York: United Nations. Retrieved from
- Everton, A. C. (1998). Assessment of fundamental strategic issues in structural change in United Kingdom and South African ports by systemic scenarios. Centre for logistics and transportation, 1-402.
- Equasis, 2024, A Glimpse of the World Merchant Fleet in 2022, The Ship's Captain, 2024, https://assafinaonline.com/news_details/ar/2024/
- E_Global_Shipbuilding_Market_under_the_Global_Crisis_Impact ITF/OECD. (2013). The competitiveness of ports in emerging markets: the case of Durban, South Africa. Paris: ITF/OECD. Retrieved August 27, 2019, from <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/14durban.pdf>
- Fahy, J. (2000). The resource-based view of the firm: some stumbling-blocks on the road to understanding sustainable competitive advantage. *Journal of European Industrial Training*, 24 (2/3/4), 94-104. doi:10.1108/03090590010321061
- Fan, L., Zhang, S., & Yin, J. (2008). Structural Analysis of Shipping Fleet Capacity. *Advanced Transportation*, 11. doi:10.1155/2018/3854090
- Finckenhagen, L. C., & Fjeld, E. (2008). How do Norwegian shipping companies benefit from joining the Chinese maritime cluster? A case study of a Norwegian shipping company's operations in China from a cluster perspective. 1-102.
- Gajigo, O., Mutambatsere, E., & Adjei, E. (2011). MANGANESE INDUSTRY ANALYSIS: IMPLICATIONS FOR PROJECT FINANCE. African Development Bank Group.
- Garside, M. (2019, March 19). Chemicals & Resources› Mining, Metals & Minerals› World iron ore reserves by country 2018. Retrieved from Statista: <https://www.statista.com/statistics/267381/world-reserves-of-iron-ore-by-country/>
- Meyiwa, A., & Chasomeris, M. (2016). Restructuring Port Governance in South Africa. *Journal of Economic and Financial Sciences*, 9, 854-873. doi:10.4102/jef.v9i3.74
- OECD. (2014). The competitiveness of global port-cities. OECD. doi:10.1787/9789264205277-en
- Oehler-Şincai, I. M. (2018). The group of BRICS countries: is it still relevant for the world economy? *Knowledge horizons - economics*, 10(1), 35 - 49.

- Olukoju, A. (2006). Maritime Policy and Economic Development: A Comparison of Nigerian and Japanese Experiences since the Second World War.
- Osieke, E. (1979, October). Flags of Convenience Vessels: Recent Developments. *American Journal of International Law*, 73(4), 604-627. doi:10.2307/2200734
- Pines, L. (2016). South Africa Trade: Still the Largest Platinum Exporter In The World. But For How Long? Retrieved August 28, 2019, from Commodity.com: <https://commodity.com/southafrica/#>
- Porter, M. E. (1990). The competitive advantage of nations. *Harvard Business Review*, 73-91. Retrieved September 10, 2019, from http://www.economie.ens.fr/IMG/pdf/porter_1990__the_competitive_advantage_of_nations.pdf
- Profillidis, V. A., & Botzoris, G. N. (2019). Chapter 3 Methods of Modeling Transport Demand. In *Modeling of Transport Demand* (pp. 89-123). Elsevier. doi:10.1016/B978-0-12-811513-8.00003-0
- Valentine, V. F., Benamara, H., & Hoffmann, J. (2013). Maritime transport and international seaborne trade. *Maritime Policy & Management*, 40(3), 226-242. doi:10.1080/03088839.2013.782964
- Jones, K. (2019, July 3). Iron ore on route to recovery. Retrieved from Baltic Briefing: <https://thebalticbriefing.com/magazine/iron-ore-on-route-to-recovery/>
- Jugović, A., Komadina, N., & Hadžić, A. P. (2015). Factors influencing the formation of freight rates on maritime. *Scientific Journal of Maritime Research*, 21(1),