

٢٠٣/٣
E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/2002/WG.1/5
16 September 2002
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع فريق خبراء بشأن تسهيل النقل والتجارة
من أجل التكامل الإقليمي
القاهرة، ٢٤-٢٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢

UN ECONOMIC & SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA



2002/9/16

LITERATURE DOCUMENT COLLECTION

دور شركة الملاحة العربية المتحدة في نقل تجارة منطقة الإسكوا

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. والآراء الواردة فيها هي آراء المؤلف وليست، بالضرورة، آراء الإسكوا.



وزارة النقل
جمهورية مصر العربية



اللجنة الاقتصادية
والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع فريق خبراء بشأن تسهيل النقل والتجارة
من أجل التكامل الاقليمي
٢٤-٢٦ ايلول/سبتمبر ٢٠٠٢

القاهرة

دور شركة الملاحة العربية المتحدة
في نقل تجارة منطقة الاسكوا

اعداد :

عسكر سعود الرشيد
مدير بحوث العمليات
شركة الملاحة العربية المتحدة

دور شركة الملاحة العربية المتحدة في نقل تجارة منطقة الاسكوا

سوف تتطرق هذه الورقة الى سته بنود رئيسيه بالاضافه الى بند التوصيات والمقترحات :

- | | | |
|--------------|---|---|
| البند الاول | : | مقدمه عن الشركه وانطلاقها نحو العالميه وفقا لتطور حركه التجاره العالميه. |
| البند الثاني | : | الخطوات التي إنتهجتها الشركة لتفادي الآثار السلبية للمنافسه العالميه. |
| البند الثالث | : | دور الشركه في نقل التجاره البينييه لمنطقه الاسكوا ESCWA |
| البند الرابع | : | العوامل المؤثره في تطور الاساطيل الوطنيه والكميات المنقوله للمنطقه |
| البند الخامس | : | الاهداف الاستراتيجيه المرجوه عند انشاء شركات ملاحيه وطنيه |
| البند السادس | : | النظرة المستقبليه لمعالجه الآثار السلبيه للمنافسه العالميه على الشركات الملاحيه الوطنيه |

أخيرا : التوصيات والمقترحات

البند الأول: مقدمه عن الشركة وانطلاقها نحو العالمية وفقا لتطور حركه التجاره العالميه

تأسست شركة الملاحة العربية المتحدة في عام ١٩٧٦ بموجب اتفاقية مشتركة بين حكومات ستة دول هي (دولة الامارات العربية المتحدة ، مملكة البحرين ، المملكة العربية السعودية ، جمهورية العراق ، دولة قطر ، دولة الكويت) بهدف استمرارية خدمات النقل البحري لهذه الدول في جميع الظروف والاوقات ، ووفرت الشركة خدمه نقل واردات وصادرات هذه الدول من اغلب دول العالم وذلك من خلال تسيير خطوط منتظمة من مناطق التجاره الرئيسيه الى موانئ هذه الدول او من خلال استئجار او تبادل فراغات مع شركات عالميه لمناطق لا تغطيها خطوط الشركة وساهمت ايضا بنقل جزء من التجاره العالميه ، وسوف نتطرق في هذه الورقة الى سفن الحاويات نظرا للتطورات الكبيرة والمتلاحقة في النقل بالحاويات .

مرت الشركة بعده احداث وفترات حرجه ولكن استفادت منها الشركة للتخطيط للمستقبل نذكر منها على سبيل المثال :

- الحرب العراقيه - الايرانيه حيث احتجزت للشركه سفينه وقصفت لها سفينه اخرى ، وحرب تحرير دولة الكويت .

- الركود الاقتصادي العالمي خلال ١٩٨٢-١٩٨٣ والذي بلغ فيه فائض اسطول النقل العالمي حوالي ٢٥% مما ادى الى انخفاض اسعار الشحن على خطوط الحمولات العامه وخطوط الحاويات بنسبه تراوحت بين ٢٠-٣٠% في اغلب الخطوط المنتظمه .

- اختلال التوازن بين العرض والطلب على خدمات النقل البحري حيث زاد المعروض من طاقات التحميل المتاحة باسطول النقل العالمي وفي نفس الوقت انخفض الطلب عليها بسبب تباطؤ وانخفاض معدلات النمو في الاقتصاد العالمي ، بالاضافه الى المنافسة التي واجهتها الشركة من الشركات الملاحيه العالميه على نقل تجارة المنطقة .

- فترات الركود الاقتصادي بالنسبه لدول الخليج العربي نتيجته انخفاض ايرادات النفط .

ونتيجه لهذه الاحداث وغيرها من المتغيرات في حركه التجارة العالميه وبروز دول شرق اسيا كقوة اقتصاديه ونمو حجم التجاره بين الشرق الاقصى واوروبا فقد طورت الشركه خطوطها الحاليه نحو الانطلاق لنقل التجاره العالميه.

البند الثاني: الخطوات التي انتهجتها الشركة لتفادي الآثار السلبية للمنافسة العالمية:

لقد واجهت الشركة ولا زالت تواجه منافسة من الشركات العالمية على نقل تجاره المنطقة ، والشركة ترحب بالمنافسة العادلة التي ترتقي بالخدمة ولكن رغم ذلك فهي تقوم بمتابعه مستمره للمتغيرات في صناعه النقل البحري وتضع الخطط المستقبلية التي تتماشى مع هذه المتغيرات ولهذا فقد اتخذت عدة اجراءات من شأنها تفادي الآثار السلبية للمنافسة نذكر منها :

- ١- نظرا لزياده نمو حجم التجاره بين الشرق الاقصى واوروبا ، والشرق الاقصى وامريكا وبما ان خدمات خطوط الشركة تغطي هذه المنطقة فقد قامت الشركة بتطوير خطوطها الرئيسية لنقل التجاره العالمية بين الشرق والغرب وذلك من خلال الربط المباشر لهذه الخطوط مع بعضها بهدف الإستفادة من الفراغات المتوفرة على سفن الشركة مما يساهم في تحقيق افضل ربحيه للرحله الدائريه للسفينه وتلبية طلبات عملاء الشركة .
- ٢- قامت الشركة بشراء عشرة سفن من نوع A4 ذات طاقه استيعابيه ٣٨٠٠ حاويه نمطيه وبسرعة ٢٤ عقده بالساعة وذلك للعمل على خطوط الشركة الرئيسية بهدف تقليل تكلفة النقل وخفض زمن التردد بين الموانئ مما يساهم في كسر حدة المنافسة السعرية وتكون تكلفة نقل الحاويه الواحده بالشركه في حدود تكلفه الشركات العالميه المنافسه العامله على نفس الخطوط .
- ٣- قامت الشركة بابرام عدة اتفاقيات لتبادل الفراغات (slot exchange) اوبيع او شراء فراغات مع بعض الشركات الملاحية وذلك لاستغلال الفراغات المتاحة على سفن الشركة ولتغطية مناطق اخرى من العالم لاتخدمها سفن الشركة مثل (اتفاقيه تبادل فراغات مع United Alliance Partners حيث تقدم الشركة من خلال سفن هذا الاتحاد ، خدمة النقل بين امريكا واوروبا - ومن شرق اسيا الى غرب امريكا)
- ٤- اتخذت الشركة عدة موانئ محورية (hub port) في مناطق التجارة الرئيسية وذلك لتبادل الحاويات بين سفن الخطوط الرئيسية ولاعادة توزيع الحاويات على الموانئ التي تخدمها سفن الشركة من خلال سفن التغذية (Feeder) ولتقليل زمن الرحله الدائريه لسفن الخطوط الرئيسية .
- ٥- استخدمت الشركة سفنها من نوع A2 للعمل كسفن تغذية (Feeder vessel) وذلك لزيادة كفاءة خدماتها ولتقديم خدمه اسبوعيه لموانئ المنطقه وابرمت اتفاقيات ثنائيه مع شركات اخرى لنقل الحاويات بين بعض الموانئ (Feeder) بهدف تقليل التكلفة وسرعة نقل الحاويات حسب جداول الابحار المعده مسبقا.

البند الثالث: دور الشركة في نقل التجاره البينه لمنطقة الاسكوا ESCWA

كان لمنطقة الاسكوا نصيب من تطور خدمات الشركة حيث كانت تقدم الشركة خدماتها لموانئ منطقة الاسكوا ضمن نطاق خدمات التجارة العالمية ولكن بادرت الشركة بتطوير خدماتها للمنطقة وذلك من خلال الاتي :-

١- في اكتوبر عام ١٩٩٨ استحدثت الشركة خط جديد يضاف الي خطوطها الرئيسيه سمي خدمة البحر الابيض المتوسط / الشرق الاوسط / شبه القاره الهندية (خدمة MIX) .

٢- شغلت الشركة على هذا الخط عدد ٧ سفن من نوع A2 حيث تقدم خدمه اسبوعية منتظمة تربط بين منطقة حوض البحر الابيض المتوسط ومنطقة البحر الاحمر والخليج العربي وشبه القارة الهندية .

٣- تطورت الكميات التي نقلتها سفن الشركة بعد انتظام خدمة MIX حيث تم نقل 43,773 حاوية في عام ١٩٩٧ قبل انشاء هذا الخط وتطورت الكمية المنقولة بعد انتظام خدمات هذا الخط حتى وصلت الى 219,592 حاوية في عام ٢٠٠١ اي بنسبه نمو تعادل ٤٠٢% ونتوقع استمرار النمو في الكميات المنقولة خلال السنوات القادمة ، واصبح يعتمد على خدمات هذا الخط مما يساهم بتطوير وتنمية التجارة البحرية المنقولة بين دول المنطقة . (مرفق جدول يوضح تطور الكميات المنقولة على خط MIX والتي تغطي خدمات منطقة الاسكوا)

٤- في مجال التعاون الملاحي الاقليمي قامت الشركة بابرام اتفاقيات تعاون ثنائية بينها وبين الشركات الملاحيه الوطنيه التي تعمل في منطقة الاسكوا وتقدم خدمات ذات مستوى جيد وبتكلفة معتدله ومثال ذلك :

أ - اتفاقية نقل حاويات Feeder مع شركة قطر الوطنية للملاحة والنقل المحدوده لنقل حاويات شركة الملاحة العربية المتحدة بين مينائي خورفكان ودبي وموانئ دولة قطر.

ب- اتفاقية نقل حاويات Feeder مع شركة عكاك للملاحة لنقل الحاويات ضمن نطاق حوض البحر الابيض المتوسط .

البند الرابع: العوامل المؤثرة في تطور الاساطيل الوطنية والكميات المنقولة للمنطقة:

تسعى الدول دائما للعمل على تطوير مختلف قطاعاتها الصناعية انتاجيه كانت او خدميه لتحقيق المزيد من معدلات النمو فيها ، وصناعه النقل البحري احدى الصناعات الخدمية ويعتبر وجودها من العوامل الرئيسيه التي تساهم في زيادة نمو تجارة الدولة وذلك لانها من اقل وسائل النقل تكلفه بين الدول عبر البحار ، وتتأثر هذه الصناعة بعدة عوامل محلية وعالمية مما يتطلب توفير رعاية واهتمام من الدولة ورجال الاعمال الوطنيين بها ، ونذكر فيما يلي بعض العوامل المؤثرة بهذه الصناعة :

١ - العرض والطلب على خدمات النقل البحري ومعدلات النمو في التجارة العالمية والتجارة البينية :

ان انخفاض معدلات النمو في حجم التجارة البحرية المنقولة وزيادة عرض خدمات النقل البحري على الطلب عليه يترتب عليه ازدياد حدة المنافسة من الشركات العالمية للشركات الملاحية الوطنية مما يؤثر سلبا على حجم الكميات التي تنقلها الشركات الملاحية الوطنية وبالتالي ينعكس ذلك على ارباحها مما يؤثر على خطط التوسع وتطوير اسطولها بالمستقبل .

٢ - الاندماجات بين الشركات الملاحية العالمية واستخدام السفن ذات الاحجام الكبيرة :

ان الاندماجات التي حدثت بين الشركات الملاحية العالمية لم تات من فراغ بل بهدف تخفيض التكاليف وتطوير الخطوط لتحقيق افضل النتائج المالية ولتحقيق مستوى عالي من الاستمرارية في المنافسه ، واستخدام السفن ذات الاحجام الكبيرة بالنسبة للشركات العالمية يقلل تكلفه نقل الحاوية الواحدة اذا تحققت لها التعبئة المطلوبة وهذا يؤثر على الشركات الملاحية الوطنية امام منافسة هذه الشركات اذا كانت تكلفه نقل الوحدة الواحدة من الحاويات مرتفعة مقارنة بالشركات الاخرى المنافسه .

٣ - الاستثمارات الضخمة التي تحتاجها الشركات الوطنية لتطوير اساطيلها :

انه وفقا للتطورات الحالية في حجم الاساطيل الحديثة والتقنية المستخدمة فيها ، فان امتلاك سفن حديثة او تطوير السفن المملوكة حاليا يحتاج الى استثمارات عاليه من الشركات الملاحية الوطنية ، ونتيجة لانخفاض اسعار الشحن البحري في الوقت الحالي فان الارباح التي تحققها الشركات الوطنية لا توفر قيمة الاستثمارات المطلوبه لتطوير اساطيلها مما يؤدي للجؤ هذه الشركات الى :

أ- الاقتراض وما يترتب عليه من اعباء مالية مستقبلية .

ب- استخدام سفنها الحالية حتى لو تجاوزت عمرها الافتراضي وتستخدم امكانياتها المتوفرة .

ت- تطوير اسطولها وفقا لامكانياتها المادية والتي لا تلبي حاجتها لمواجهة المنافسة بالشكل المطلوب .

ث- قد تستاجر سفن بالاسعار والاحجام المتوفرة بالسوق والتي غالبا ما تكون تكلفتها مرتفعة.

ونتيجة لهذا فقد تكون الفرصه سانحه للشركات الملاحية الاجنبية الكبيرة لمنافسة الشركات الوطنية في نقل تجارة هذه المنطقة مما يؤثر على الكميات التي تنقلها الاساطيل الوطنية.

٤ - رسوم المونئ وكفائتها في سرعة مناولة الحاويات والتبادل الالكتروني للبيانات :

تعتبر الموانئ احد الاركان الرئيسية في صناعة النقل البحري ، ورسوم خدماتها وكفاءتها في مناولة الحاويات واستخدامها الفعال لتكنولوجيا المعلومات وموقعها الجغرافي والخصومات التي تمنحها للشركات الملاحية هي عوامل تؤثر بشكل مباشر في التفضيل بين الموانئ وبالكميات المنقولة منها واليها ، مما يساهم بشكل فعال في الحركة الاقتصادية للنقل البحري .

٥ - اسعار النفط وكمياته المصدرة بالنسبة لدول الخليج العربي :

تعتمد دول الخليج العربي على النفط كمصدر رئيسي للدخل واسعاره وكمياته المصدرة تؤثر بشكل مباشر على المشاريع التنموية المخطط لتنفيذها بهذه الدول ، فمن الطبيعي ان انخفاض ايرادات النفط بشكل كبير سوف يؤدي الي تاجيل تنفيذ العديد من المشاريع الكبيرة والتي من المفترض ان يكون للنقل البحري نصيب بتنفيذ جزء منها. الدعم المقدم من الدولة لصناعة النقل البحري الوطنية :

ان صناعة النقل البحري واجهت الكثير من التطورات والتغيرات خلال العقدين السابقين ، واهمها زيادة عرض خدمات النقل البحري على الطلب عليها والاندماج بين الشركات الملاحية الكبيرة مما ادي الى المنافسة في اسعار الشحن البحري وظهور السفن ذات الاحجام الكبيرة وزيادة تكاليف بناء السفن الحديثة وتقادم اعمار اساطيل دول الاسكوا ، مما يحتاج الى استثمارات اضافية في هذه الصناعة وهذا كان له تاثير على تطور الاساطيل الوطنية والكميات التي تنقلها وكما نعلم فان معظم دول الاسكوا لم تقدم الدعم المطلوب لهذه الصناعة (مرفق نماذج الدعم الذي تقدمه بعض الدول خارج الاسكوا لاساطيلها الوطنية) .

٧ - اعمار السفن وشرط الاعتمادات البنكية بان لايزيد عمر السفينة الناقلة عن ١٥ سنة :

يوجد شرط في الاعتمادات البنكية L/C ينص على ان تكون السفينة الناقلة لبضاعة هذا الاعتماد لا يزيد عمرها الفعلي عن ١٥ سنة ويجب تقديم شهادة للبنك بان هذه السفينة عمرها اقل من ١٥ سنة . وهذا الشرط يهدر الكثير من فرص الشحن على الشركات الملاحية الوطنية بدول منطقة الاسكوا خصوصا ان اغلب الاساطيل البحرية بالمنطقة اعمارها تجاوزت ١٥ سنة ولهذا فانه يجب تظافر الجهود لالغاء هذا الشرط من الاعتمادات البنكية اذا كانت السفينة الناقلة لبضاعة هذا الاعتماد ترفع علم الدولة .

(ونحن في هذا المقام نتقدم بالشكر الجزيل للمملكة العربية السعودية على جهودها في الغاء هذا الشرط من

الاعتمادات البنكية في حالة النقل على احدى سفن شركة الملاحة العربية المتحدة التي ترفع العلم السعودي) .

البند الخامس: الأهداف الاستراتيجية المرجوة عند انشاء شركات ملاحية وطنية

- الفوائد المتوقع ان تحققها الشركات الملاحية الوطنية هي :
- ١ - تلبيه احتياجات الدولة من النقل البحري وعدم الاعتماد على الشركات الاجنبية وبشكل خاص وقت الازمات ، ولقد اثبتت التجارب اهمية دور الشركات الملاحية الوطنية خلال الحرب العراقية الايرانية وحرب تحرير دولة الكويت.
 - ٢ - الحفاظ على الموارد الماليه للدولة من التسرب للخارج ، وانه من المعروف ان اجور الشحن المدفوعة للشركات الاجنبية هو تسرب للعملة الصعبة للخارج بينما دفعها للشركات الوطنية يعني اعادة توظيفها داخل الدولة او تدخل في المساهمة بانشاء شركات جديدة بما يحقق فائدة ودعم للاقتصاد الوطني .
 - ٣ - المساهمة في المحافظه على اسعار النقل البحري من التذبذب بشكل كبير ، اذا كانت للدولة خط وطني فقد يربط الدولة بخطوط مستمرة مع خطوط التجارة العالمية بما يحافظ على اسعار الشحن في حدود المعقول خصوصا في فترات الازمات او التوترات.
 - ٤ - خلق فرص وظيفيه وخبرات ملاحيه وطنيه ، حيث تساهم الشركات الملاحية الوطنية بايجاد فرص وظيفية لمواطنيها وتوفير خبرات ملاحية وطنية على المدى الطويل اذا تحقق لهم التدريب النظري وتطبيقه ومعايشته عمليا.
 - ٥ - الرقي بمستوى خدمات النقل البحري للدولة ، حيث تسعى الشركات الملاحية الوطنية بربط موانئ دولتها مع الموانئ المجاورة وخطوط التجارة العالمية بشبكة خطوط منتظمة مما يساهم في انسيابية نقل البضائع وتسعي لزيادة التردد كلما كان ذلك مجديا اقتصاديا ، وتحافظ على مستوى خدمات جيدة مما يدفع الشركات المنافسة لتقديم خدمات بذات المستوى او افضل منه.

البند السادس : النظرة المستقبلية لمعالجة الآثار السلبية للمنافسة العالمية على الشركات الملاحية الوطنية :

المنافسة بين الشركات الملاحية لها جانبين سلبي وايجابي ، فالجانب الايجابي هو المنافسة العادلة التي تعتمد على تقديم خدمات متطورة وترتقي بمستوى خدمات النقل البحري للافضل وتحقق اسعار نقل عادلة للشركات الملاحية الوطنية ، اما الجانب السلبي فهو المنافسة السعرية التي تؤدي الى انهيار الاسعار ووصولها الى مستويات لا تكاد تغطي التكاليف (وكما هو معروف فان السعر العادل هو السعر الذي يؤدي الى تغطية التكلفة وتحقيق هامش ربح على الاستثمار مما يمكن هذه الشركات من الاستمرار وتطوير خدماتها واسطولها بشكل يتماشى مع التطورات في صناعة النقل البحري) ، ولكن في ظل المنافسة الغير عادلة التي تعتمد على المنافسة السعرية وتؤدي الى تحطيم الاسعار وقد تحقق خسائر مالية للشركات الوطنية او تؤدي

الى عدم تحقيق عائد مشجع على الاستثمار ، ونظرا لتقدم اعمار اساطيل دول الاسكوا فان المنافسة السعيرية قد تؤدي الى مواجهة عدة خيارات منها الاقتراض لتطوير اسطولها او الاستئجار بأسعار مرتفعة ، ولهذا فلا بد للشركات الملاحية الوطنية بمنطقة الاسكوا من اتخاذ عدة تدابير من شأنها تقليل الآثار السلبية للمنافسة من الشركات الملاحية العالمية ونذكر بعض النقاط المهمة وهي :

١. التعاون في مجال تبادل الفراغات بين الاساطيل الوطنية التي تخدم على الخطوط الملاحية الرئيسية وتنسيق جداول الابحار بين الموانئ والدخول في اتفاقيات Joint service اذا تحقق ذلك .
 ٢. التنسيق بين الاساطيل الوطنية والتعاون في مجال سفن التغذية Feeder والابتعاد عن المنافسة السعيرية.
 ٣. دراسة فكرة الاندماج بين الشركات الحالية والاستفادة من فوائد الحجم الكبير وذلك لتقديم خدمة افضل وتقليل التكاليف والابتعاد عن المنافسة الحالية والاستفادة من الخصومات الإضافية التي تقدمها الموانئ للكميات الكبيرة المناولة بها .
 ٤. تشكيل لجنة من القطاع الخاص والوزارات المعنية والشركات الملاحية الوطنية للتخطيط معا لمستقبل هذه الصناعة ولتقييم أهمية مساندة الحكومة لشركاتها الملاحية في ظل الواقع الحالي الذي تعيشه صناعة النقل البحري.
 ٥. ان تقدم الدول دعم لشركاتها الملاحية الوطنية وتختار هذه الدول ما يناسبها من انواع الدعم لمساندة شركاتها الملاحية الوطنية وفيما يلي بعض انواع الدعم المطلوب من الحكومات لاساطيلها الوطنية :
- اصدار تشريعات او قرارات او توصيات بضرورة نقل جميع المشاريع الحكومية على الاساطيل الملاحية الوطنية وايجاد الية لرقابة ذلك .
 - اصدار توصيات بنقل بضائع جميع الاعتمادات البنكية التي تزيد كمياتها عن ٥٠٠ طن على الاسطول الوطني .
 - اعطاء خصومات او تسهيلات بدفع رسوم وخدمات الموانئ للشركات الملاحية الوطنية.
 - اعطاء اولوية الرسو بالموانئ للسفن التي ترفع علم الدولة .
 - منح خصومات على رسوم الجمارك للتجار الذين ينقلون بضائعهم على الاسطول الوطني ، او خصومات على رسوم تخزين البضائع بالموانئ .
 - منح دعم على الوقود للسفن الوطنية مقابل كمية الحاويات او الاطنان المناولة بموانئ الدولة .

- منح تسهيلات مالية او مزايا تفضيلية للشركات الملاحية الوطنية (اذا وفرت فرص وظيفية او فرص تدريب للطلبة او موظفي الموانئ او بعض القطاعات الحكومية على سفنها او بمكاتبها).
- منح الشركات الملاحية الوطنية قروض بفائدة بسيطة وتسهيلات بالدفع لغرض (دفع متطلبات بناء السفن الجديدة او تطوير سفنها الحالية) .
- المطالبة بتفعيل مدونة قواعد السلوك للخطوط الملاحية (لالونكتاد) التي تنص على ان تكون النسبة التي تنقلها السفن الوطنية هي ٤٠% : ٤٠% : ٢٠% وذلك عند التوقيع على اتفاقيات ثنائية بين دول الاسكوا وجميع الدول داخلها او خارجها وتشكيل لجنة رقابية للتأكد من تنفيذ ذلك .
- إلغاء شرط العمر ١٥ سنة من الاعتمادات البنكية اذا تم نقل الشحنة على السفن الوطنية او السفن التي ترفع علم الدولة.
- دفع رسوم الموانئ والمناولة بالعملة المحلية وليست العملة الصعبة .

التوصيات والمقترحات :

- صناعة النقل البحري هي جزء رئيسي من صناعة الخدمات لذا فلابد من الاهتمام بها وتطويرها بما يتماشى مع التطور العالمي في هذه الصناعة مع الأخذ بالاعتبار الظروف المحلية لدول المنطقة ويجب على دول الاسكوا تطوير وتحديث اساطيلها الوطنية ودعمها لكي تستطيع الصمود والمنافسة في ظل التحالفات بين شركات الملاحة العالمية لذا فاننا نوصي بالنقاط التالية :
- الاهتمام الحكومي بالنقل البحري عن طريق ادخال توصيه دائمه وملزمه بان يتم نقل جميع المشاريع الحكوميه على الاسطول الوطني وفي جميع الاتفاقيات التجارية الثنائية بين الدول .
 - اعطاء الشركات الملاحية الوطنية اولوية الرسو في الموانئ وخصومات على مصاييف الرسو والمناولة (ولتكن هذه التسهيلات مقرونة بشرط تدريب موظفي الموانئ او موظفي القطاعات الحكومية على اساطيل الشركات الملاحية الوطنية او بمكاتبها ، او مناولة كميات من البضائع بهذه الموانئ) .
 - تحقيق التنسيق والتكامل بين الاساطيل الوطنية لدول المنطقة عن طريق تبادل الفراغات او المشاركة بالخدمات (JOINT SERVICE) لتحقيق الاستخدام الافضل للفراغات المتاحة .
 - منح قروض ميسرة للشركات الملاحية الوطنية لتلبية متطلبات بناء السفن او تطوير اسطولها الحالي .
 - اصدار قرارات ملزمة بنقل جميع المساعدات الحكومية التي تقدمها الدولة على اسطولها الوطني او السفن التي ترفع علم الدولة .

- تسهيل وازالة العوائق الجمركية والاجرائية بين دول الاسكوا لتطوير حركة التجارة البينية .
- تحديث وتطوير المواني وزيادة كفاءتها الانتاجية .
- مواكبة التطور التكنولوجي بين جميع اطراف منظومة النقل البحري (موانئ ، جمارك، شركات ملاحية ، شركات نقل بري ، بنوك الخ) لتبادل المعلومات من خلال الربط الالكتروني المباشر لهذه الاطراف .
- اقامة لجان وطنية من القطاع الخاص والحكومة لمعالجة العقبات والمشاكل التي تعيق حركة التجارة البينية وتفعيل التعاون والتنسيق بين القطاعات المختلفة .
- تقديم اسعار تشجيعية لرسوم عبور قناة السويس خاصة للسفن العربية التي تنقل البضائع المتبادلة بين الموانئ في دول الاسكوا ، او تسهيلات في دفع رسوم القناة .
- ان تساهم الوزارات المعنية بالنقل والبنوك المركزية او مؤسسات النقد بدول الاسكوا لازالة شرط العمر ١٥ سنة من الاعتمادات البنكية اذا كانت السفينة ترفع علم الدولة .
- قيام الاسكوا بدراسة عن مدى تاثير تقادم اعمار السفن على كميات النقل المفقودة امام الشركات الوطنية لدول منطقة الاسكوا وايجاد الية ومقترحات لعلاج ذلك .
- دراسة فكرة انشاء شركة او صندوق لاعادة التأمين على الاساطيل العربية براسمال مشترك على غرار الصندوق العربي لتأمين اخطار الحرب وذلك لمواجهة اي طوارئ بالمستقبل (فرضت رسوم اضافية على اسعار التأمين خلال احداث ١١ سبتمبر) .

نماذج الدعم الذي تقدمه بعض الدول (خارج دول الإسكوا) لشركاتها الملاحية الوطنية أو السفن التي ترفع علم الدولة

الرقم	الدولة	أنواع الدعم				
		١	٢	٣	٤	٥
١.	الولايات المتحدة الأمريكية	جميع المعونات الحكومية التي تقدمها الدولة يجب أن تنقل على سفن ترفع العلم الأمريكي				
٢.	جمهورية إيران الإسلامية	جميع بضائع المشاريع الحكومية يجب أن تنقل على سفن الخط الوطني	تخفيض في رسوم الموانئ للشركات الوطنية بنسبة تصل إلى ٦٥%	البضائع المستوردة على سفن اجنبية يدفع المستورد رسوم جمارك اضافية مقدارها ١٠%	السفن التي ترفع علم الدولة لها أولوية بالرسو قبل السفن الأجنبية	رسوم الموانئ والمناولة تدفع بالعملة المحلية بينما الشركات الأجنبية تدفع بالعملة الصعبة
٣.	ليبيا	جميع بضائع المشاريع الحكومية يجب أن تنقل على سفن الخط الوطني	تخفيض في رسوم الموانئ للشركات الوطنية	التجار الذين ينقلون بضائعهم على السفن الوطنية يحصلون على خصم بالجمارك وفترات سماح للتخزين بالموانئ	السفن التي ترفع علم الدولة لها أولوية بالرسو قبل السفن الأجنبية	رسوم الموانئ والمناولة تدفع بالعملة المحلية بينما الشركات الأجنبية تدفع بالعملة الصعبة
٤.	الجزائر	جميع بضائع المشاريع الحكومية يجب أن تنقل على سفن الخط الوطني	تخفيض في رسوم الموانئ للشركات الوطنية	التجار الذين ينقلون بضائعهم على السفن الوطنية يحصلون على خصم بالجمارك وفترات سماح للتخزين بالموانئ	السفن التي ترفع علم الدولة لها أولوية بالرسو قبل السفن الأجنبية	رسوم الموانئ والمناولة تدفع بالعملة المحلية بينما الشركات الأجنبية تدفع بالعملة الصعبة
٥.	باكستان	اعطاء تفضيل بنقل جميع المشاريع الحكومية بما فيها الحمولات الثقيلة على السفن الوطنية				

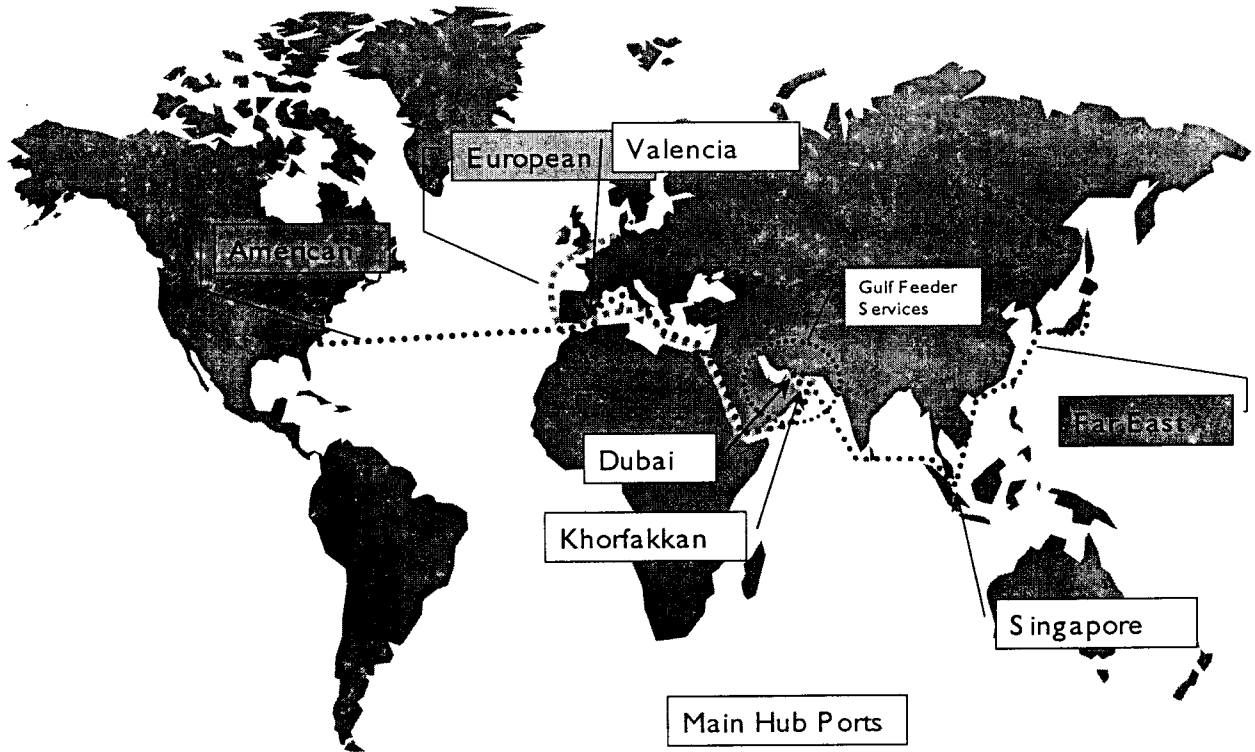
الكميات المنقولة والفراغات المباعة على (خدمة MIX)
خط الشرق الأوسط

MIX VOLUME DEVELOPMENT

تطور الكميات المقنلة على خدمة)
(MIX

2001	2000	1999	1998	1997	Years
Full Yr	Full Yr	Full Yr	4 th Qtr	Nil	MIX Presence
52	52	52	13	0	Mix Voyages
219592	215437	198207	78555	43773	Total (Export & Slot)
175819	171664	154434	34782		Variance from 1997
402%	392%	353%	79%		Variance %

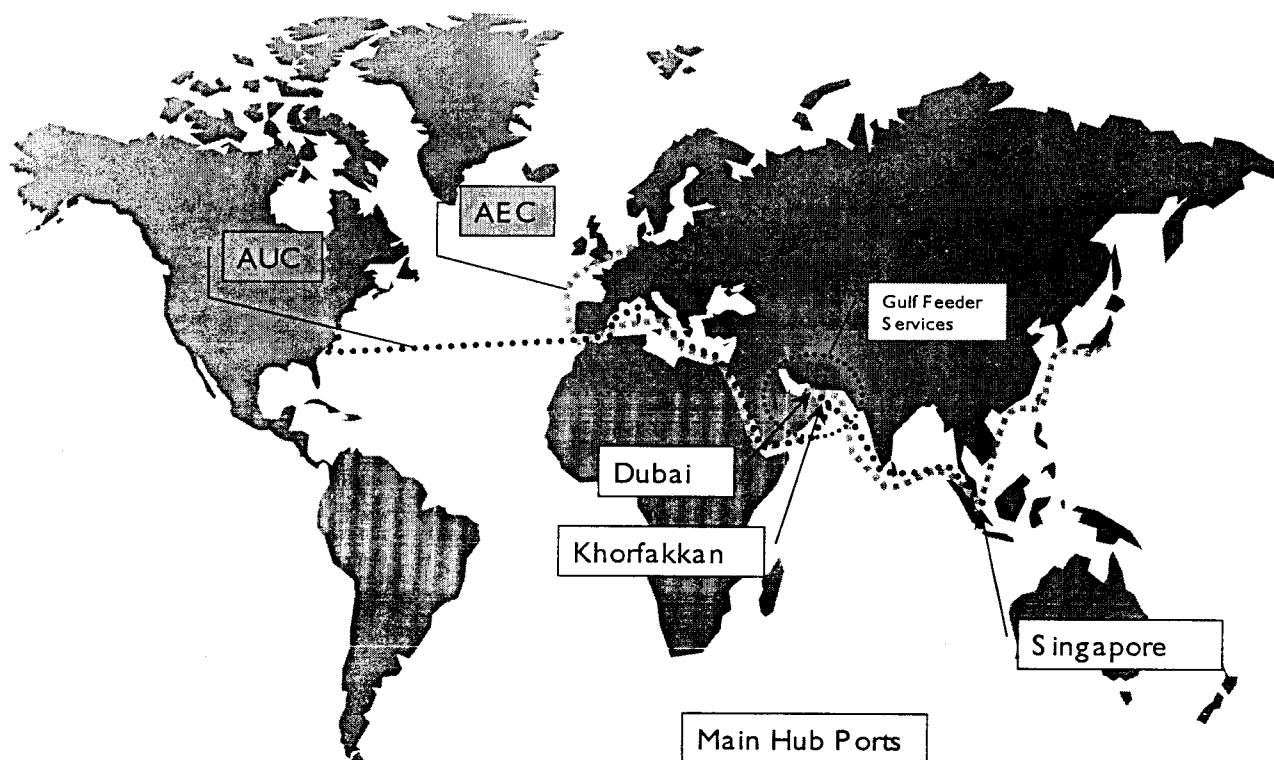
شبكة خطوط الحاويات قبل 1992 - UASC Main Line Container Service Network



Source: Planning and Development

المصدر : ادارة التخطيط والتطوير

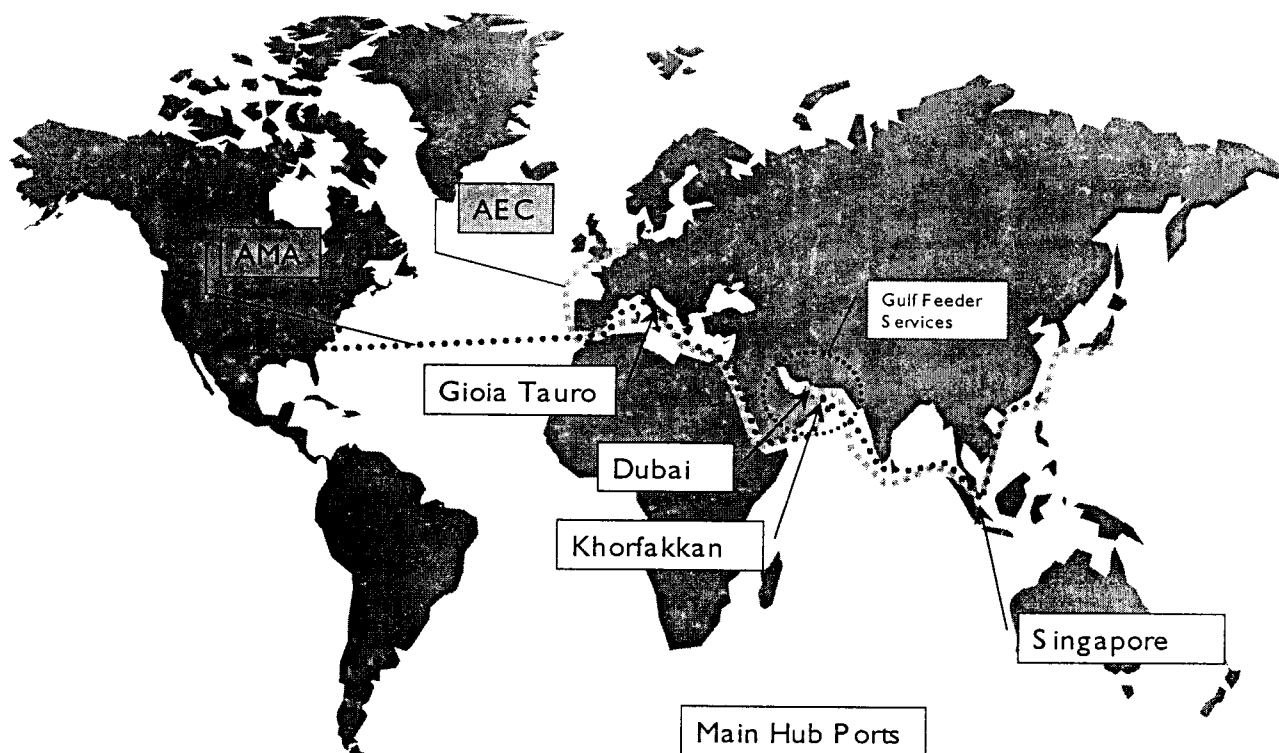
UASC Main Line Container Service Network 1992-1996 شبكة خطوط الحاويات



Source: Planning and Development

المصدر : ادارة التخطيط والتطوير

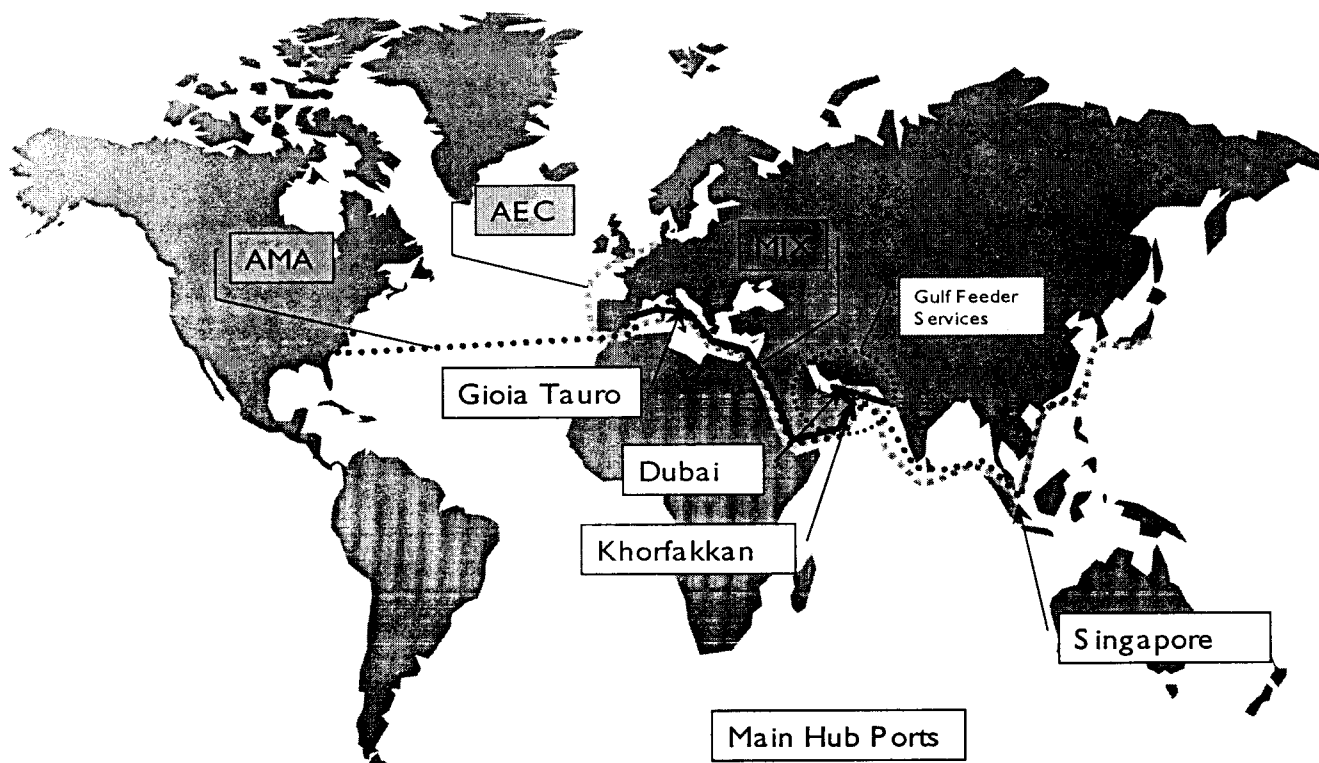
UASC Main Line Container Service Network 1996-1998 شبكة خطوط الحاويات



Source: Planning and Development

المصدر : ادارة التخطيط والتطوير

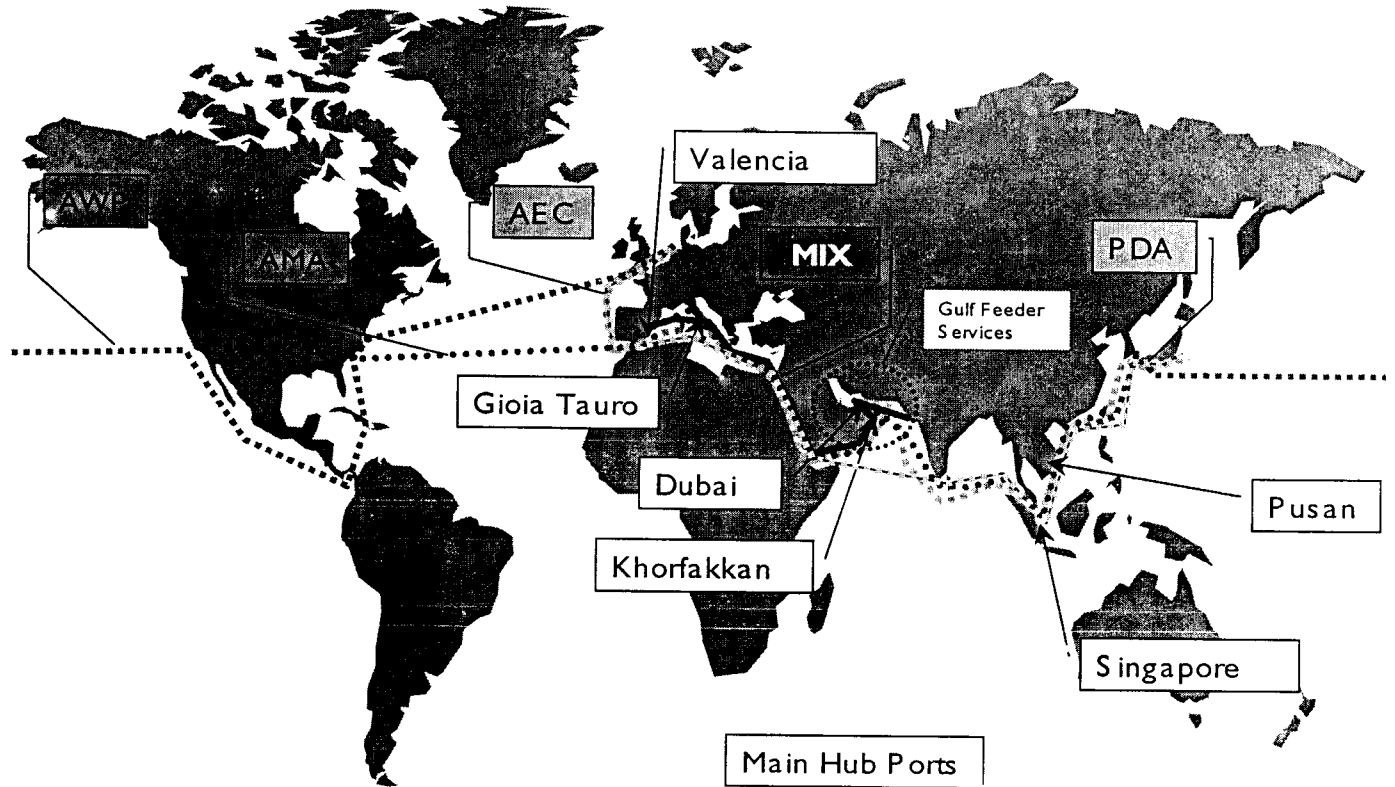
شبكة خطوط الحاويات UASC Main Line Container Service Network 1998-2001



Source: Planning and Development

المصدر : ادارة التخطيط والتطوير

شبكة خطوط الحاويات بعد 2001 - UASC Main Line Container Service Network 2001



Source: Planning and Development

المصدر : ادارة التخطيط والتطوير

