



أثر تطور حجم البضائع المنقولة بحر على الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى خلال الفترة ٢٠١٣ - ٢٠٢٣ إعداد

أسامة محمود مشيمش
باحث دكتوراه
كلية التجارة - جامعة مدينة السادات

د/جهاد أحمد نور الدين عباس
أستاذ الاقتصاد المساعد - كلية التجارة - جامعة
مدينة السادات

مجلة راية الدولية للعلوم التجارية

دورية علمية محكمة

المجلد (٤) - العدد (١٣) - أبريل ٢٠٢٥

<https://www.rijcs.org/>

معهد راية العالي للإدارة والتجارة الخارجية بدمياط الجديدة

المنشأ بقرار وزير التعليم العالى رقم ٤٨٩٠ بتاريخ ٢٢ أكتوبر ٢٠١٨ بجمهورية مصر العربية

أثر تطور حجم البضائع المنقولة بحر على الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى خلال الفترة ٢٠١٣ - ٢٠٢٣

إعداد

د/جهاد أحمد نور الدين عباس

أستاذ الاقتصاد المساعد - كلية التجارة - جامعة

مدينة السادات

أسامة محمود مشيمش

باحث دكتوراه

كلية التجارة - جامعة منة السادات

١- الإطار النظري للدراسة.

١-١- مقدمة:

تهتم الدولة المصرية في الوقت الحالى بشكل كبير بقضية تنمية وتحديث الأسطول التجارى البحرى الوطنى لما لها من أبعاد إقتصادية وسياسية وإجتماعية هامة، حيث إن إمتلاك أسطول وطنى يعد مظهرا من مظاهر السيادة كما يعد عمقاً إستراتيجياً وسياسياً هاماً، حيث أن وجود سفن حديثة ترفع العلم الوطنى وتجوب بحار وموانئ العالم تعد مظهرا من مظاهر قوة وتقدم وإستقلال الدولة إقتصادياً وسياسياً. وفي اوقات الحروب والمقاطعة السياسية أوالاقتصادية يكون الأسطول الوطنى هو الملجأ الأمن لنقل تجارة الدولة كما يمكن ان يساهم فى المجهود الحربى. كما أن وجود أسطول بحرى حديث يعزز من تنافسية الصادرات المصرية من حيث الجودة والتكلفة ويمكنها من فتح أسواق جديدة ويؤمن الدولة من الوقوع تحت ضغوط التحالفات البحرية الدولية أو مخاطر عدم توفر وسائل لنقل السلع الإستراتيجية.

كما أن القيمة المضافة التى تحققها سفن الاسطول الوطنى من نقل بضائع مصر وكذلك بضائع الدول الأخرى هى أضافة للناتج القومى ولها اثر إيجابى على ميزان المدفوعات، ومصدر للعملة الصعبة. أيضاً يساهم الاسطول البحرى التجارى بشكل كبير فى توفير فرص عمل

مباشرة وغير مباشرة في مجال النقل واللوجستيات، لذلك فقد تضمنت إستراتيجية تطوير النقل البحرى المصرى والمعدة في إطار إستراتيجية التنمية المستدامة رؤية مصر ٢٠٣٠ هدف رئيسى بعنوان "تنمية ودعم الأسطول التجارى البحرى المصرى بما يمكنه من نقل ٢٥٪ من حجم تجارة مصر الخارجية بحلول ٢٠٣٠" ^(١).

ونستعرض في هذه الورقة البحثية مفهوم النقل البحرى وأهميته وأهمية إمتلاك أسطول تجارى بحرى وطنى، ونحاول التعرف على مدى تأثير تطور حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً على الطاقة الإنتاجية للأسطول التجارى البحرى الوطنى وتحليل النتائج للتعرف على أنسب الطرق لتنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى.

١ - ٢ - مشكلة الدراسة.

هى الإجابة على السؤال التالى هل يوجد تأثير لتطور حجم البضائع الصادرة والواردة لمصر والمنقولة بحراً على الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى ؟

١ - ٣ - هدف الدراسة.

تهدف الدراسة إلى التعرف على شكل وقوة العلاقة بين تطور حجم البضائع المنقولة بحراً والطاقة الإستيعابية للأسطول وتحليل النتائج للتعرف على تأثير المعوقات المختلفة على نمو حجم الأسطول التجارى البحرى الوطنى.

١ - ٤ - فروض الدراسة.

- هناك علاقة بين معدل نمو تجارة مصر الخارجية ومعدل نمو الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى.

(١) جاء هذا الهدف ضمن الأهداف الرئيسية لإستراتيجية تطوير كافة أوجه صناعة النقل البحرى المصرى والصادرة في عام ٢٠٢٣ عن قطاع النقل البحرى - وزارة النقل.

- هناك علاقة بين معدل نمو الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى الوطنى ومتغيرات الإقتصاد الكلى.

٥-١- منهج الدراسة.

يتبع الباحث منهج التحليل الإقتصادى معتمداً على النظرية الإقتصادية وجمع البيانات والمعلومات المتاحة عن الأسطول التجارى الوطنى وحجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً والمتغيرات الإقتصادية الكلية من مصادرها بالإضافة إلى نموذج قياسى لدراسة العلاقة محل البحث.

٦-١- خطة الدراسة.

- ١- الإطار النظري
- ٢- مفهوم النقل البحري
- ٣- أهمية النقل البحري
- ٤- أهمية امتلاك مصر لأسطول تجارى بحرى حديث
- ٥- نبذة تاريخية عن الأسطول التجارى البحرى الوطنى منذ حكم محمد على وحتى الآن
- ٦- تطور الطاقة الاستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠٢٣
- ٧- تطور حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠٢٣
- ٨- الدراسة القياسية
- ٩- النتائج والتوصيات

٧-١- الدراسات السابقة.

- أ- دراسة : كريم محمد ماجد عبدالغفار، لوجستيات اقتصاديات النقل البحري – دراسة تطبيقية على قطاع النقل البحري، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠٢١.

تهدف الدراسة إلى إبراز دور اللوجستيات في دعم وتنمية التجارة المصرية بهدف التواجد بالأسواق العالمية واقتراح بعض الحلول والاستراتيجيات اللوجستية، أيضا تهدف إلى التعرف على قدرة الأسطول التجاري الوطني على تلبية متطلبات التجارة الوطنية المنقولة بحراً.

وقدم الباحث في نهاية الدراسة بعض النتائج كان أهمها:

- مستوى الخدمات اللوجستية المقدم في الموانئ المصرية متواضع ويحتاج إلى تطوير حتى تصبح الموانئ المصرية كفاء ومنافسة للموانئ العالمية.
- يوجد العديد من المعوقات القانونية والضريبية التي تؤدي إلى عزوف ملاك السفن عن تسجيل سفنهم تحت العلم المصري.
- تقادم عمر سفن الأسطول التجاري المصري كما يوجد عدد كبير منها معطل وعدم كفاءة الشركات المالكة لها.

وقد ركزت تلك الدراسة على الجوانب اللوجستية للموانئ والأسطول إلا أن البحث الحالي يركز على السياسات الحكومية المناسبة اللازمة لتنمية الأسطول التجاري البحري الوطني.

ب- دراسة : محمود أحمد إبراهيم أبو العلا، أهمية الأسطول الوطني في دعم التنمية الاقتصادية - دراسة مقارنة (كوريا الجنوبية - إسرائيل - تركيا)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد الدراسات العليا البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠١٧.

تهدف الدراسة إلى بحث الدور الذي يلعبه الأسطول التجاري البحري المصري في تنمية الاقتصاد القومي وكذلك دوره الاستراتيجي ، كذلك الوضع الراهن للأسطول واستعراض تجارب كوريا الجنوبية وإسرائيل وتركيا في دعم وتنمية أساطيلهم. وقدم الباحث في نهاية الدراسة بعض النتائج كان أهمها:

- الأسطول الوطني تتسم سفنه بانخفاض متوسط حمولتها مقارنة بالسفن الأجنبية.
 - تواضع حجم الأسطول التجاري المصري وعدم قدرته على استغلال طاقته الإنتاجية بشكل أمثل، كما يفتقر إلى وجود سفن حاويات والتي تدعم حركة التجارة الخارجية وتستفيد من الموقع الجغرافي المتميز للموانئ المصرية.
 - عمليات الإحلال والتجديد في الأسطول لا تتناسب مع متطلبات وحجم التجارة الخارجية لمصر.
 - جميع الدول التي نهضت بأساطيلها البحرية كانت تدعمها بضخ استثمارات أو ضمان قروض أو تقليل ضرائب
- ج- دراسة : V A Lazarev, Development Trends of World Commercial Fleet during 2001-2018, Maritime State University n.a. G.I.Nevelskoy, Russia, 2020.
- تهدف الدراسة إلى تحليل نمو الأسطول البحري التجارى العالمى خلال الفترة من ٢٠٠١ حتى ٢٠١٨ وذلك بالتركيز على السفن المتخصصة في نقل الأربعة أنواع الرئيسية من البضائع وهى ناقلات البترول وناقلات الصب وناقلات الحاويات وناقلات البضائع العامة، حيث تمثل هذه الأنواع الأربعة من ٨٥٪ إلى ٩٠٪ من حجم حمولات الأسطول العالمى بالنسبة لأى عام، كما تبحث الدراسة علاقة الإرتباط بين حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً وتطور الأسطول التجارى البحرى.
- وقدم الباحث في نهاية الدراسة بعض النتائج كان أهمها:
- أن الأسطول التجارى البحرى العالمى قد نما خلال الفترة من ٢٠٠١ وحتى ٢٠١٨ بمعدل مرتفع ومنظم حيث زادت حمولاته خلال فترة الدراسة بمقدار ٢,٤٩ مرة.

- بينما نعى الأسطول الخاص بناقلات البترول وناقلات الصب وناقلات الحاويات خلال فترة الدراسة بمقدار ١,٩٩ ، ٢,٩ ، ٣,٨ مرة إلا أن الأسطول الخاص بناقلات البضائع العامة فقد إنخفض حجمه.
- هناك علاقة إرتباط طردى قوى بين حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً وحجم الأسطول التجارى البحرى العالمى.
- د- دراسة : مروة صلاح الدين فهى محمود، الإختيارات المثلى لتنمية قطاع النقل البحرى فى مصر، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الإقتصاد، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ٢٠١٨.
- تهدف الدراسة إلى بحث سبل تنمية قطاع النقل البحرى ورفع درجة تنافسيته وتحديد أفضل طرق الإستثمار والتمويل لرفع كفاءته.
- وقدمت الباحثة فى نهاية الدراسة بعض النتائج كان أهمها :
- الإستثمار المشترك هو الإختيار الأمثل لتنمية الأسطول الوطنى ومن ثم قطاع النقل البحرى ككل من خلال إتباع الوسائل التالية :
- دمج الشركات البحرية القائمة محلياً وتجميعها فى عدد محدود من الشركات الوطنية، حيث أن الكيانات الوطنية كيانات صغيرة لا تستطيع المنافسة فى ظل التواجد الأجنبى المتفوق فى هذا المجال.
- الدخول فى تحالفات وشراكة مع الشركات العالمية الكبرى للإستفادة من خبراتها فى المجال البحرى وتوفير التمويل اللازم.
- هـ- دراسة : وحيد عبداللطيف شاهين، دراسة جدوى تطوير الأسطول المصرى بإستخدام التأجير التمويلى، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الدراسات العليا البحرية، كلية النقل البحرى والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ٢٠٠٩.

تهدف الدراسة إلى التعرف على طاقة السفن المملوكة لأسطول النقل البحري المصري ومدى كفايتها لنقل التجارة الخارجية والتعرف على المتغيرات العالمية والشروط التي وضعتها المنظمة الدولية البحرية ودورها في ضرورة تطوير أسطول النقل البحري المصري، والتعرف على مصادر التمويل المتاحة والتجارب العالمية في حل مشاكل تمويل الأسطول الوطنى وتقييم أساليب التمويل لأختيار أنسبها لحالة الأسطول المصرى وتقييم إمكانية نجاحها في حل مشكلة التمويل في مصر.

وقدم الباحث في نهاية الدراسة بعض النتائج كان أهمها:

- ضرورة اللجوء إلى تأجير سفن أجنبية للمساهمة في نقل تجارة مصر الخارجية حتى ترتفع نسبة مساهمة الأسطول الوطنى في نقل تجارة مصر.
- يمكن للمستأجر الإنتفاع من الإستئجار في ظل الأحوال الإقتصادية المختلفة ركود أو تضخم أو ازدهار حيث يتلاني التقلبات الإقتصادية وخاصة حالة الركود والكساد حيث تظهر مشكلات السيولة والربحية بصورة واضحة وكذلك صعوبة الحصول علي مصادر تمويل لإستثمارات مما يؤدي إلى تقليص حجم المنشأة أو عدم القدرة علي الإحلال والإستبدال.
- تجنب عبئ تدبير موارد مالية جديدة لبدء ممارسة نشاط النقل البحري القائم علي توفير أصول إنتاجية عالية الكثافة الرأسمالية.
- بعد التعرف على مصادر التمويل التقليدية والغير تقليدية وفي ظل التقلبات الإقتصادية وندرة العملة الأجنبية فيتضح أن مصادر التمويل المتاحة غير قادرة على تغطية إحتياجات تطوير وإحلال أسطول النقل البحرى المصرى وبالتالي من المهم اللجوء إلى التأجير التمويلي.

٢- مفهوم النقل البحرى:

النقل البحرى من وجهة النظر الإقتصادية هو نشاط إقتصادى يقدم منتج والمنهج فى علم الإقتصاد قد يكون سلعة ملموسة أو خدمة غير ملموسة، والنقل البحرى هو نشاط إنتاجى يقدم منتج وهو خدمة النقل للبضائع والركاب وهذه الخدمة تتطلب تكلفة لإنتاجها كما أن لها سعر يتحدد فى السوق وفقاً لتفاعل قوى العرض والطلب، كما أن النقل يخلق قيمة إقتصادية بنقله البضائع والأفراد من مكان إلى آخر فهو يضيف للسلع المنقولة منفعة مكانية ومنفعة زمانية^(١) كذلك يعتبر النقل البحرى أداة فعالة فى عملية التوزيع الإقتصادى.

٣- أهمية النقل البحرى:

يُنقل عن طريق البحر أكثر من ثلاث أرباع حجم التجارة العالمية فقد بلغ حجم التجارة المنقولة بحرا نسبة ٨٣٪ من إجمالي حجم التجارة العالمية فى عام ٢٠٢٠ وهو يساوي فى الوقت ذاته نسبة ٧٠٪ من قيمتها^(٢) ونجد أن الطلب على خدمات النقل البحرى مشتق من الطلب على التجارة العالمية وفى أوقات الرواج الإقتصادى العالمى يزداد حجم التجارة العالمية وبالتالي يزداد الطلب على خدمات النقل البحرى، والعكس يحدث فى فترات الكساد فيقل الطلب على خدمات النقل البحرى، ويرتبط نمو الأسطول التجارى العالمى بنمو حجم التجارة العالمية ونستطيع القول أن النقل البحرى يلقي من الإهتمام على مستوى المنظمات الدولية ودول العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية.

(١) أحمد عبد المنصف محمود، عبدالله فهميم، إقتصاديات وسياسات النقل البحرى، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، ٢٠١٥، ص ٦.

(2) Review of Maritime Transport, Report by The UNCTAD secretariat, 2021, p1.

ونظراً لهذه الأهمية التي يحظى بها النقل البحري فقد سارعت في الماضي الدول الكبرى والمتقدمة إلى بناء أساطيلها حتى تتمكن من تحرير تجارتها الخارجية من أى قيود قد تفرض عليها فتنافست فيما بينها في بناء السفن وتحديث الأساطيل وزيادة حجمها ورفع كفاءتها فدعمت صناعة بناء السفن وإنشاء الترسانات البحرية، وقد حرمت تلك الدول في الماضي الدول النامية من دخول هذا المجال إما قهراً أو بوضع العراقيل لها حتى أصبحت هذه الدول تعتمد على الأساطيل الأجنبية في نقل تجارتها الخارجية^(١).

وبذلك هيمنت الدول المتقدمة على صناعة النقل البحري وسيطرت على مقدراته وسنت له ما شاءت من نظم وأعراف تخدم مصالحها كدول بحرية قبل أن تخدم مصالح الدول النامية والتي لم يكن لها خيار إلا قبول مايفرض عليها، مثل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل في أغسطس ١٩٢٤ والتي أعفت ملاك السفن من الكثير من المسؤوليات تجاه الشاحنين وطبعاً كان أغلب ملاك السفن من الدول المتقدمة وأغلب الشاحنين من الدول النامية^(٢).

٤- أهمية إمتلاك مصر لأسطول تجارى بحرى حديث:

يحقق إمتلاك أسطول تجارى بحرى وطنى أهداف إقتصادية وسياسية واجتماعية هامة.

٤-١- على الصعيد السياسى يحقق إمتلاك الأسطول الآتى:

- في حالات الحروب أوالمقاطعة السياسية أوالاقتصادية يؤمن الأسطول الوطنى إحتياجات الدولة من السلع الإستراتيجية في الوقت الذى من الممكن أن تحجم فيه

(١) Martin Stopford, Maritime Economics, Routledge, p136, 2021.

(٢) هشام الجندى ، مبادئ النقل ، قسم النقل الدولى واللوجستيات ، كلية النقل البحري ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٩، ص ٢٩ .

- السفن الأجنبية عن نقل بضائع الدولة خوفاً من تعرضها للخطر أو لإحجام شركات التأمين عن التأمين عليها عند نقلها بضائع تخص الدولة.
- إمتلاك أسطول وطنى يعد مظهراً من مظاهر السيادة كما يعد عمقاً إستراتيجياً وسياسياً هاماً، حيث أن وجود سفن حديثة ترفع العلم الوطنى وتجوب بحار وموانئ العالم تعد مظهراً من مظاهر قوة وتقدم واستقلال الدولة إقتصادياً وسياسياً.
- يمكن أن يساهم الأسطول الوطنى فى المجهود الحربى للدولة فى أوقات الحروب كما حدث فى الحرب العالمية الثانية حيث إستخدمت الدول المتحاربة أساطيلها التجارية فى نقل المعدات العسكرية والجنود، كما إستخدمته فى الأنشطة اللوجستية الخاصة بالعمليات العسكرية مثل نقل التموين والذخيرة والوقود.
- يعد إعتداد مصر على الخدمات الملاحية الأجنبية سبباً فى إحداث التبعية الإقتصادية وبالتالي السياسية، ويعد وجود أسطول تجارى بحرى وطنى حديث للدولة أمر ضرورى لتجنب هذه التبعية.

٢-٤- على الصعيد الإقتصادى والإجتماعى يحقق إمتلاك الأسطول الآتى:

- وجود أسطول بحرى حديث يخدم تجارة مصر الدولية بكفاءة ينتج عنه تخفيض تكاليف نقل الواردات خاصة مستلزمات الإنتاج والمواد الخام ويعزز من تنافسية الصادرات المصرية من حيث الجودة والتكلفة مما يحقق لها ميزة تنافسية إضافية ويمكن من زيادة حجم الصادرات المصرية والوصول لتحقيق الأهداف التنموية الكلية للدولة وكذلك يمكن الصناعة الوطنية من فتح أسواق جديدة قد تحجم السفن الأجنبية عن نقل البضائع إليها نتيجة ضعف كمية البضائع المنقولة. ويؤمن الدولة من الوقوع تحت ضغوط التحالفات البحرية الدولية أو مخاطر عدم توفر وسائل لنقل السلع الإستراتيجية فى حالة زيادة الطلب على خدمات النقل البحرى ونقص السفن بالسوق الملاحى العالمى.

- القيمة المضافة التي تحققها سفن الاسطول الوطنى من نقل بضائع مصر وكذلك بضائع الدول الأخرى هى إضافة للناتج القومى ولها اثر إيجابى على ميزان المدفوعات فنقل تجارة مصر على سفن وطنية يجنبنا دفع تكاليف النقل بالعملة الصعبة للناقلين الأجانب، وكذلك نقل سفن الأسطول الوطنى لتجارة الدول الأجنبية عن طريق نقل التجارة المتقاطعة Cross Trade وهى التجارة بين عدة دول بخلاف دولة علم السفينة^(١) تعد مصدر لزيادة متحصلات ميزان المدفوعات بالعملة الصعبة.
- يساهم الاسطول البحرى التجارى بشكل كبير فى توفير فرص عمل مباشرة على السفن الوطنية وغير مباشرة فى مجال النقل واللوجستيات، فوجود أسطول وطنى حديث يتطلب وجود ترسانات وطنية لصيانة وإصلاح وبناء السفن ومن المعروف أن صناعة إصلاح وبناء السفن من الصناعات كثيفة العمالة، كذلك هناك العديد من المجالات المكملة لصناعة النقل البحرى مثل التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ وشركات التأمين البحرى والسمسرة وشركات التوريدات البحرية جميعها تزدهر مع وجود أسطول بحرى وطنى حديث ويعمل بكفاءة.
- نجاح الدولة فى تنمية الأسطول التجارى البحرى الوطنى وضمان حصة عادلة له من حجم تجارة مصر الخارجية يساعد على زيادة الناتج القومى^(٢) عن طريق الإستثمار فى إنشاء وتدعيم الأسطول وما يرتبط به من صناعات وأنشطة، وذلك من خلال العوائد المتحققة من هذا الإستثمار. كما أن التشابك والترابط الذى يجمع أنشطة النقل البحرى والعديد من الأنشطة الإقتصادية الأخرى يمكن أن يجعل من الإستثمار فى النقل البحرى المصرى عاملا آخر لزيادة القيمة المضافة المتحققة بالإقتصاد، فهناك

(١) أحمد عبد المنصف ، إنشاء أسطول بحرى مصرى حديث ، الندوة الدولية الثامنة عشر للموانئ ،

٢٠٠٩، ص ١٣.

(٢) المرجع السابق ، ص ١٣.

العديد من الأنشطة الصناعية مرتبط نموها ورفع قدرتها التنافسية بالأسواق الدولية بكفاءة نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج وكذلك كفاءة نقل متجاتها النهائية لأسواق الإستهلاك.

٥- نبذة تاريخية عن الأسطول التجارى البحرى الوطنى منذ حكم محمد على وحتى الآن.

منذ تولى محمد على حكم مصر عام ١٨٠٥ وقد عمل على إنشاء أسطول تجارى بحرى كبير، حيث قام بإنشاء ترسانة لبناء السفن بالإسكندرية، كما تم إفتتاح أول خط ملاحى منتظم بين الإسكندرية والأستانة وعمل على تطوير صناعة بناء السفن حتى أصبحت ترسانة الإسكندرية تنافس الترسانات الأجنبية فى إنتاج السفن الحديثة كذلك إستطاع بناء أسطول حربى مصرى كبير.

شهد عهد عباس باشا الأول إنتكاسة للأسطول التجارى البحرى المصرى (كما شهدت التجارة الخارجية المصرية تراجعاً) رغم النهضة التى شهدها الأسطول فى عصر محمد على بسبب ما أقامه من ترسانات بناء سفن وتطوير الموانئ وربطها بالظهير الإقليمى وإنشاء لمدرسة بحرية أخرجت كوادر للأسطول التجارى والحربى علاوة على البعثات العلمية التى أهل من خلالها رجال الأسطول التجارى^(١).

فى عهد سعيد تم إنشاء أول شركة للنقل والملاحة فى نهر النيل عام ١٨٥٤ وشركة أخرى للملاحة البحرية التجارية عام ١٨٥٧ وهى "الشركة المجيدة" بفرمان من السلطان العثمانى بغرض تسيير بواخر ترفع العلم المصرى فى البحرين المتوسط والأحمر التى تم إستيراد معظمها

(١) محمود أحمد إبراهيم أبو العلا، أهمية الأسطول الوطنى فى دعم التنمية الإقتصادية - دراسة مقارنة (كوريا الجنوبية - إسرائيل - تركيا)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد الدراسات العليا البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ٢٠١٧، ص ٤٦.

من إنجلترا وساهم في رأسمالها المصريين^(١) وقد تم شراء سفن متنوعة منها الركاب ومنها التجارية وتم تخصيص أربعة سفن منها للعمل بالبحر الأحمر وثلاث سفن للعمل بالبحر المتوسط، وحدد إمتيازها بمدة ثلاثون عاماً لكن قامت الحكومة بتصفيتها بعد مدة قصيرة لفساد إدارتها، وحلت محلها "الشركة العزيرية المصرية" في مايو ١٨٦٤.

في بداية عهد إسماعيل إزدهرت البحرية التجارية وبلغ عدد السفن التجارية خلال عهده ستة وثلاثون سفينة مع العلم بأن عهد سعيد إنتهى بأربعة سفن فقط، وقد نجحت الشركة العزيرية المصرية في تنشيط حركة الملاحة التجارية مما أدى إلى تحولها إلى مصلحة حكومية عام ١٨٧٣ عرفت بإسم "مصلحة وابورات البوستة الخديوية" وذلك ما قرره الخديوى إسماعيل نتيجة لنجاح الشركة وما كانت تحققه من إيرادات، وقد إستبدلت المصلحة معظم الربابنة وأفراد الطاقم المصريين بآخرين أجانب.

وقد شهد الأسطول التجارى البحرى المصرى نهايته فى عهد الخديوى توفيق نتيجة موالاته الشديدة للإنجليز، حيث قضى على نهضة مصر فى الملاحة البحرية التجارية التى شهدها عهد إسماعيل، وذلك بإضعافها تدريجياً، ومع بداية الإحتلال البريطانى لمصر عام ١٨٨٢ عمل الإحتلال على القضاء على نشاط الملاحة البحرية التجارية المصرية بشتى الطرق لتعزيز تبعية مصر السياسية والإقتصادية له، وذلك ببيع معظم قطع الأسطول وإلغاء بعض الخطوط الملاحية وربط البواخر بالموانئ دون عمل حتى تتعرض للتآكل والتخريد وتم السيطرة على جميع الوظائف البحرية ووقف صرف الإعانات السنوية التى كانت تدفع للبحرية التجارية المصرية. وفى عام ١٨٩٨ أجبرت الحكومة على بيع ممتلكات مصلحة الواپورات من سفن ومعدات إلى شركة آلن والدرسون وفرانكو الإنجليزية وأطلق عليها أسم "شركة بواخر البوستة الخديوية" ورفعت سفنها

(١) هند محمود حسن المسلمى، تحليل دور الأسطول التجارى البحرى المصرى فى ميزان المدفوعات فى ظل سياسات الإصلاح الإقتصادى وتحرير التجارة العالمية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الإقتصاد، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٨٦.

العلم البريطانى، وبهذا لم يعد لمصر أسطول تجارى ولم يبق للحكومة إلا البواخر النيلية وسفن خفر السواحل.

كان لحصول مصر عام ١٩٢٢ على إعلان الإستقلال السياسى عن بريطانيا (إعلان إنهاء الحماية البريطانية عن مصر) أثر كبير على النشاط الإقتصادى فقد تصاعدت الدعوات خلال تلك الفترة إلى تحقيق الإستقلال الإقتصادى عن بريطانيا حتى يتحقق الإستقلال السياسى الفعلى الكامل، ولعبت الرأسمالية الوطنية دوراً كبيراً فى ذلك حيث إزدادت النزعة الوطنية وأسس كثير من رجال الأعمال المصريين نشاطات إنتاجية وطنية ومنها بالطبع شركات ملاحه بحرية تجارية مصرية حيث أن وجود أسطول وطنى يرفع العلم المصرى يعزز الإستقلال السياسى والإقتصادى للدولة وتدخلت الحكومة عام ١٩٢٢ لإقراض القطاع الإنتاجى الوطنى الخاص وأصدرت منشوراً ينبه المصالح الحكومية لتفضيل المنتجات المحلية على الأجنبية إذا تساوت النوعية والثمن.

وقد إزدهرت صناعة النقل البحرى خلال تلك الفترة وإمتلك مصر أسطول بحرى تجارى كبير وظهرت خلال تلك الفترة الشركات التالية^(١):

- شركة بواخر البوستة الخديوية قام رجل الأعمال المصرى أحمد عبود باشا بشراؤها من الإنجليز فى أوائل القرن العشرين وأعاد رفع العلم المصرى على سفنها وكانت الشركة تمتلك فى ذلك الوقت ثلاث سفن فدعم أسطولها بثلاث سفن أخرى.
- شركة الإسكندرية للملاحة البحرية أسسها يحيى باشا عام ١٩٣١ وكانت تمتلك خمسة سفن وفى أوائل الخمسينات قامت ببناء ثلاث سفن جديدة وباعت جميع سفنها القديمة.

(١) محمود أحمد إبراهيم أبو العلا، أهمية الأسطول الوطنى فى دعم التنمية الإقتصادية - دراسة مقارنة (كوريا الجنوبية - إسرائيل - تركيا)، مرجع سابق، ص ٤٨ : ٥١.

- شركة مصر للملاحة البحرية أسسها بنك مصر عام ١٩٣٤ وأمتلكت الشركة ١٢ سفينة بالإضافة إلى لنش وكراكة لتعميق الموانئ وصنديلين لحمل الرمال الناتجة عن عمليات التعميق، وفي عام ١٩٤٧ تم تحالف شركة مصر للملاحة البحرية مع شركة الإسكندرية للملاحة البحرية وتأسيس إدارة مشتركة موحدة لتشغيل السفن وفقاً لخطة عمل موحدة.
 - شركة فؤاد للملاحة البحرية أسسها فؤاد والى وإمتلكت السفينتين "نادية" و"المنصورة".
 - شركة مافرو للملاحة البحرية وهى شركة مصرية تملكها مصريين من أصل يونانى وكانت سفنها ترفع العلم المصرى.
 - شركة خلاط للملاحة البحرية وهى شركة مصرية تملكها مصريين من أصل يونانى وكانت سفنها ترفع العلم المصرى.
 - هذا بالإضافة إلى عدة شركات ملاحية صغيرة تم تأسيسها وتملكها بواسطة أفراد ولكنها خرجت من الأسواق الملاحية قبل ثورة ١٩٥٢.
- وبالرغم من غياب سياسات واضحة من قبل الحكومات المتعاقبة لتنمية الأسطول إلا أن شركات الملاحة البحرية كانت ناجحة وربحة وإستمدت قوتها من قوة إقتصاد مصر وحجم تجارته المتنامى حيث كانت تعتمد تلك الشركات على خبرة ومهارة رجال الأعمال أصحابها وأمتلكت مصر خلال هذه الحقبة أسطولا بحرياً كبيراً يرفع العلم المصرى ، كما كانت السفن المصرية ناقلاً رئيسياً لصادرات وواردات مصر بالإضافة إلى سفن الركاب التى كانت فى البحرين المتوسط والأحمر مما دعم من الإستقلال الإقتصادى لمصر عن بريطانيا ومهد للإستقلال السياسى التام بعد ذلك.

ومع تبني مصر للفكر الإشتراكي بعد ثورة ١٩٥٢ فقد قامت حكومة الثورة بتأميم الستة شركات الخاصة العاملة بالملاحة البحرية القائمة عام ١٩٦١ وتم دمجهم في كيان واحد كبير أطلق عليه "الشركة المصرية للملاحة البحرية" وهذه الشركات التي تم تأميمها هي "شركة بواخر البوستة الخديوية وشركة مصر للملاحة البحرية وشركة الإسكندرية للملاحة البحرية وشركة فؤاد للملاحة البحرية وشركة مافرو للملاحة البحرية وشركة خلاط للملاحة البحرية" هذا بالإضافة إلى دمج الشركة العامة للملاحة البحرية التابعة للحكومة في نفس الكيان والذي مثل الأسطول التجارى الوطنى في ذلك الوقت^(١).

مع بداية مرحلة الإنفتاح الإقتصادى والتي بدأت عام ١٩٧٤ والتي إتسمت بمحاولة الدولة الإنسحاب من النشاط الإقتصادى عن طريق تشجيع القطاع الخاص الوطنى والعربى والأجنبى على الاستثمار وترشيد القطاع العام، ونظراً للطبيعة الدولية للنقل البحرى فكان من أسرع القطاعات التي إستفادت من قوانين الإنفتاح الإقتصادى وقد أدى ذلك إلى زيادة أعداد سفن الأسطول المصرى وحمولاته نتيجة لتأسيس مجموعة من شركات القطاع الخاص، وقد تم أيضاً إنشاء شركات لها الطابع الحكومى مثل شركة الجسر العربى للملاحة والتي تأسست عام ١٩٨٥ بالشراكة بين حكومات مصر والأردن والعراق، وشركة القاهرة للعبارات والنقل البحرى التابعة لوزارة النقل المصرية والتي تأسست عام ٢٠٠٩ وشركة الملاحة الوطنية التابعة لوزارة النقل والتي تأسست عام ١٩٨١.

وقد بلغ العدد الإجمالى لسفن الأسطول المصرى ٥٧ سفينة عام ١٩٧٦ يمتلك منها القطاع العام (المتمثل في أسطول الشركة المصرية للملاحة البحرية) ٤٥ سفينة بينما يمتلك منها القطاع الخاص ١٢ سفينة وهو ما يعكس بداية مشاركة القطاع الخاص في النشاط البحرى^(٢) وقد توالى

(١) محمود أحمد إبراهيم أبو العلا، أهمية الأسطول الوطنى في دعم التنمية الإقتصادية - دراسة مقارنة كوربا الجنوبية - إسرائيل - تركيا، مرجع سابق، ص ٤٨.

(٢) محمد إبراهيم عراقى، قطاع النقل في مصر الماضى والحاضر والمستقبل حتى عام ٢٠٢٠، المكتبة الأكاديمية، ٢٠٠٢، ص ٢١١.

إنشاء شركات الملاحة الخاصة بعد ذلك حتى بلغ عدد شركات الملاحة البحرية التي ترفع العلم المصرى ما يزيد عن ١٠ شركات في منتصف عقد الثمانينات، ورغم بدء مشاركة القطاع الخاص المصرى والأجنبى فى الأسطول التجارى إلا أن القطاع العام ظل يمتلك النصيب الأكبر من الحمولة الإجمالية لسفن الأسطول الرافعة للعلم المصرى.

ومنذ عام ١٩٧٩ بدأت الحمولة الإجمالية لأسطول القطاع العام متمثلاً فى أسطول الشركة المصرية للملاحة البحرية فى الإنخفاض، حيث كانت الشركة تعاني من سوء الإدارة وتحقيق عجزاً منذ التأميم شأنها فى ذلك شأن كثير من شركات القطاع العام وقامت الخزنة العامة للدولة بدفع ما يزيد عن ٢٨ مليون جنيه لتغطية عجز الشركة خلال الفترة من ١٩٦١ إلى ١٩٨٠ وفى عام ١٩٨١ زاد العجز إلى سبعة ملايين جنيه^(١)، وبالتالي فقدت الشركة القدرة على تنمية أسطولها وتحديثه وفقدت قدرتها تدريبياً على الوفاء بمتطلبات نقل تجارة مصر الخارجية إلى أن إنتهى الحال بها إلى الإفلاس والتصفية النهائية فى عام ٢٠٢٢.

٦- تطور الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠٢٣.

نستعرض فيما يلى حجم الأسطول التجارى البحرى الوطنى من حيث عدد السفن وحمولاتها الكلية خلال الفترة من ٢٠١٣ وحتى ٢٠٢٣ وفقاً للجدول التالى:

(١) هند محمود حسن المسلمى، تحليل دور الأسطول التجارى البحرى المصرى فى ميزان المدفوعات فى ظل سياسات الإصلاح الإقتصادى وتحرير التجارة العالمية، مرجع سابق، ص ٩٤.

جدول (١)

عدد سفن الأسطول التجارى الوطنى العاملة بالرحلات الدولية وحمولاتها خلال الفترة ٢٠١٣

٢٠٢٣ -

(الحمولة بالآلف طن)

العام	عدد السفن	الحمولة الكلية
٢٠١٣	٥٤	٨١٢
٢٠١٤	٤٥	٧٥٣
٢٠١٥	٤٤	٧٥٢
٢٠١٦	٤٤	٧٦٩
٢٠١٧	٤٥	٨٠٣
٢٠١٨	٤٦	٨١٥
٢٠١٩	٤٦	٨٠٢
٢٠٢٠	٤٨	٨١٧
٢٠٢١	٤٩	٨٨٧
٢٠٢٢	٤٨	٩١٢
٢٠٢٣	٤٤	٨٥٨

المصدر: قطاع النقل البحرى واللوجستيات ٢٠٢٤

يتضح من الجدول السابق أن سفن الأسطول التجارى البحرى الوطنى قد إنخفض عددها خلال تلك الفترة بمقدار ١١ سفينة حيث كان عدد سفن الأسطول ٥٤ سفينة فى عام ٢٠١٣ وإنخفض إلى ٤٤ سفينة فى عام ٢٠٢٣، ورغم هذا الإنخفاض فى عدد السفن إلا أن الحمولة الكلية للأسطول قد زادت من ٨١٢ ألف طن إلى ٨٥٨ ألف طن مما يشير إلى أنه قد حدث خلال تلك الفترة عملية إحلال وتجديد للأسطول وأن السفن الجديدة التى دخلت الخدمة ذات حمولات كلية كبيرة تزيد عن الحمولات الكلية للسفن التى خرجت من الخدمة خلال تلك الفترة.

٧-تطور حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠٢٣.

حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً على سفن الأسطول التجارى الوطنى خلال الفترة

٢٠١٣-٢٠٢٣

(الحمولات بالألف طن)							
نسب المُساهمة سنويا				الإجمالي العام	المنقول علي	المنقول علي	العام
					السفن الأجنبية	السفن المصرية	
الأجنبي	المصري						
96 %	4.3 %		127,505	122,050	5,455		2013
94 %	6 %		152,765	143,538	9,227		2014
92 %	8.4 %		144,082	132,018	12,064		2015
92 %	8.1 %		142,583	131,099	11,484		2016
92 %	8.4 %		134,644	123,360	11,284		2017
92 %	8.2 %		146,219	134,297	11,922		2018
92 %	8.5 %		154,405	141,276	13,129		2019
93 %	7.3 %		158,115	146,640	11,475		2020
94 %	6.2 %		173,041	162,356	10,685		2021
95 %	4.9 %		177,585	168,931	8,654		2022
96 %	4.1 %		187,419	179,820	7,599		2023

المصدر: قطاع النقل البحري واللوجستيات ٢٠٢٤

يتضح من الجدول السابق ضعف مساهمة الأسطول التجارى البحرى الوطنى فى نقل تجارة مصر الخارجية حيث أن نسبة التجارة الخارجية المصرية المنقولة بحراً على سفن مصرية لم تتعدى ٨,٥٪ فى أى سنة خلال تلك الفترة بل أن نسبة مساهمة السفن المصرية فى نقل تجارة

مصر قد تدهورت خلال تلك الفترة فقد إنخفضت من ١٢,١ مليون طن بنسبة ٨,٤٪ من إجمالى حجم تجارة مصر المنقولة بحراً عام ٢٠١٥ حتى وصلت إلى ٧,٦ مليون طن بنسبة ٤,١٪ من إجمالى حجم تجارة مصر المنقولة بحراً عام ٢٠٢٣، وذلك على الرغم من أن إستراتيجية تطوير النقل البحرى المصرى والمعدة فى إطار إستراتيجية التنمية المستدامة رؤية مصر ٢٠٣٠ قد تضمنت هدف رئيسى بعنوان "تنمية ودعم الأسطول التجارى البحرى المصرى بما يمكنه من نقل ٢٥٪ من حجم تجارة مصر الخارجية بحلول ٢٠٣٠"^(١) مما يدل على أننا مازلنا بعيدين عن هذا الهدف الإستراتيجى.

٨- الدراسة القياسية.

متغيرات النموذج:

الطاقة الاستيعابية للأسطول: وهو الحجم الاقصى التى تستطيع السفن المصرية نقلها كنسبة من حجم تجارة مصر الخارجية ويرمز له بالرمز (FL) كمتغير تابع التجارة الدولية: هي مجموع الصادرات والواردات السلعية كنسبة من الناتج المحلى الاجمالى ويرمز لها بالرمز (TR) كمتغير مستقل التضخم: وهو الارتفاع المستمر فى المستوى العام للأسعار (معامل التكميش) ويرمز له بالرمز (INF) كمتغير مستقل النمو الاقتصادى: وهو متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلى الاجمالى ويرمز له بالرمز (G) كمتغير مستقل.

نموذج الانحدار والنتائج:-

يتم تقدير النماذج القياسية الاقتصادية باستعمال طريقة المربعات الصغرى العادية (OLS) ويتم ذلك بالاستعانة بالبرنامج الإحصائى (EViews4) ، وبعد إدخال البيانات فى هذا البرنامج تظهر نتائج تقدير النموذج الخطى من خلال الجدول التالى:

(١) إستراتيجية تطوير النقل البحرى المصرى، قطاع النقل البحرى، وزارة النقل، ٢٠١٨.

2013-2023		الفترة
Pvalue	Coef	المتغيرات
0.0009	734.8772	C
0.2307	16.41124	G
0.7032	2.060437	Tr
0.6873	-1.221100	Inf
0.870122		Adjusted R-squared
1.685480		Durbin-Watson stat`
0.617297		Prob(F-statistic)

ووفقاً للجدول السابق كانت المعادلة المقدرة هي:-

$$VFL = 734.8772319 + 16.41123585 * G + 2.060436513 * TR - 1.221099756 * INF$$

الطاقة الإستيعابية للأسطول = د (حجم التجارة الخارجية ، النمو في GDP ، معدل التضخم ، سعر الصرف)

٩- إنعكاسات تطور حجم تجارة مصر الخارجية على الطاقة الإستيعابية للأسطول.

يتضح من الدراسة القياسية عدم معنوية النموذج مما يدل على عدم إستجابة الطاقة الإستيعابية للأسطول للتغير في حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً وهذا يتناقض مع الفرض النظري بوجود علاقة طردية بين حجم التجارة والطاقة الإستيعابية للأسطول فمن المفترض أن تزداد الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى مع زيادة حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً وهذا ما يحدث في معظم دول العالم حيث تتناسب دائماً أحجام أساطيلهم الوطنية مع حجم تجارتهم الخارجية، ولكن هذا لم يتحقق على أرض الواقع في مصر فنجد أن حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً خلال فترة الدراسة قد زاد من

١٢٧,٥٠٥ مليون طن في ٢٠١٣ إلى ١٨٧,٤١٩ مليون طن في عام ٢٠٢٣ أى بنسبة ٤٧٪. بينما نجد أن الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى ممثلة في الحمولة الكلية لسفن الأسطول قد كانت متقلبة خلال فترة الدراسة بل أن عدد سفن الأسطول التجارى الوطنى قد إنخفض من ٥٤ سفينة في ٢٠١٣ إلى ٤٤ سفينة في ٢٠٢٣ .

ونجد ذلك يتسق مع ما سبق إستعراضه بشأن التطور التاريخى للأسطول التجارى البحرى الوطنى حيث كان الأسطول الوطنى قبل ثورة عام ١٩٥٢ ينقل معظم تجارة مصر الخارجية وقد عانى الأسطول من تدهور مستمر في طاقاته الإستيعابية بعد ذلك التاريخ، حيث نجد أن الأسطول التجارى البحرى الوطنى لم ينقل في عام ٢٠٢٣ سوى ٤,١٪ من حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً، مما يدل على تدهور الطاقة الإستيعابية للأسطول التجارى البحرى الوطنى عبر الزمن، كذلك إنعدام العلاقة بين زيادة حجم تجارة مصر الخارجية وطاقة الأسطول الإستيعابية يدل على وجود كثير من المشاكل والعوائق الهيكلية التى تواجه الشركات المالكة للسفن التى ترفع العلم المصرى والتى تحول دون تحفيزها على زيادة أحجام أسطولها رغم نمو الصادرات والواردات السلعية الوطنية المنقولة بحراً.

النتائج:

- ١- يتضح من الدراسة القياسية أن حجم الأسطول التجارى الوطنى لم يستجيب لزيادة حجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً وكذلك للمتغيرات الإقتصادية الكلية خلال فترة الدراسة وذلك للأسباب التالية:
- صعوبة تسجيل السفن تحت العلم المصرى نتيجة تعقيد الإجراءات القانونية وإرتفاع تكاليف التسجيل بالشهر العقارى وكذلك في حالة بيع السفينة يجب أخذ موافقة الوزير المختص مما يُحد من رغبة جهات التمويل في منح الإئتمان لشراء وتملك السفن التى ترفع العلم المصرى لأن ذلك يتنافى مع الطبيعة الدولية لنشاط النقل البحرى، ويرجع ذلك إلى أن القانون الذى يحكم رفع العلم المصرى على السفن وهو القانون رقم

٨٤ لسنة ١٩٤٩ وتعديلاته بشأن تسجيل السفن التجارية هو قانون متقادم وغير متسق مع المتغيرات الدولية والتطور في صناعة النقل البحري.

- كثير من ملاك السفن المصريين يفضلون تسجيل سفنهم تحت أعلام دول أخرى يطلق عليها أعلام دول الموائمة وذلك نظراً للتسهيلات التي تمنحها تلك الدول للسفن التي ترفع علمها مثل سهولة إجراءات التسجيل والتفتيش وإنخفاض رسوم التسجيل وكذلك للحصول على مزايا ضريبية.
- ضعف المزايا التي تمنحها الحكومة المصرية للسفن التي ترفع العلم المصرى بالموانئ والسواحل المصرية مقارنة بتكاليف رفع العلم جعل كثير من ملاك السفن يحجمون عن رفع العلم المصرى على سفنهم.
- خروج القطاع الخاص بعد ثورة ١٩٥٢ من سوق تملك وتشغيل السفن وقصر هذا النشاط على القطاع العام لمدة طويلة قضى على ثقافة الإستثمار والعمل فى نشاط تملك وتشغيل السفن داخل المجتمع المصرى لفترة طويلة ولم يعود القطاع الخاص حتى الآن لممارسة هذا النشاط بنفس القوة التى كان عليها قبل ثورة ١٩٥٢ حيث كانت السفن المصرية تنقل الغالبية العظمى من تجارة مصر الخارجية.
- صناعة النقل البحرى من الصناعات كثيفة إستخدام رأس المال وبالتالي يحجم عن الإستثمار بها القطاع الخاص المصرى خاصة فى ظل إرتفاع سعر الفائدة فى البنوك المصرية بالإضافة إلى عدم إستقرار سعر صرف الجنيه المصرى أمام العملات الأخرى والتي تعتبر هى أساس التعامل فى تلك الصناعة الهامة.
- أضف إلى ذلك عدم وجود سياسات إقتصادية حكومية واضحة حتى تاريخه داعمة لصناعة السفن المصرية.
- ٢- رغم إنخفاض عدد سفن الأسطول التجارى الوطنى من ٥٤ سفينة فى عام ٢٠١٣ إلى ٤٤ سفينة فى عام ٢٠٢٣، إلا أن الحمولة الكلية للأسطول قد زادت من ٨١٢ ألف طن

إلى ٨٥٨ ألف طن مما يدل على أن السفن التى دخلت الخدمة حديثاً متطورة وزات حمولات كلية أكبر من السفن التى خرجت من الخدمة وهذا يتماشى مع إتجاهات النقل البحرى الحديث حيث يتجه المشغلون إلى الإستثمار فى سفن ذات حمولات أكبر وكذلك الدول تعمل على تطوير موانئها لإستقبال سفن أكبر.

٣- زاد حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً خلال فترة الدراسة بمقدار ٤٧٪ حيث كان يقدر ١٢٧,٥٠٥ مليون طن فى عام ٢٠١٣ وإرتفع إلى ١٨٧,٤١٩ مليون طن فى عام ٢٠٢٣ مما يعكس إرتفاع مستوى النشاط الإقتصادى وزيادة حجم تجارة مصر الخارجية خلال العشر سنوات الأخيرة وكان الناقل الرئيسى لتجارة مصر الخارجية خلال تلك الفترة هو السفن الأجنبية حيث إنخفضت نسبة مساهمة سفن الأسطول التجارى الوطنى فى نقل تجارة مصر الخارجية خلال تلك الفترة.

٤- كانت تمتلك مصر أسطول تجارى وطنى قوى وكبير خلال فترة ما قبل ثورة ١٩٥٢ وكان ينقل معظم تجارة مصر الخارجية وكان القطاع الخاص هو المالك لهذا الأسطول بشكل رئيسى، ومع تبني مصر للفكر الإشتراكى بعد ثورة ١٩٥٢ فقد قامت حكومة الثورة بتأميم الشركات الخاصة العاملة بالملاحة البحرية القائمة وذلك فى عام ١٩٦١ وتم دمجهم فى كيان واحد كبير أطلق عليه "الشركة المصرية للملاحة البحرية" ومن هنا بدأ تدهور الأسطول التجارى الوطنى من حيث الحجم والأداء ونسبة مساهمته فى نقل تجارة مصر الخارجية حتى وصلت تلك النسبة إلى ٤,١٪ فى عام ٢٠٢٣، كما أن الشركة المصرية للملاحة البحرية نفسها كانت تعاني من سوء الإدارة وتحقق عجزاً منذ التأميم شأنها فى ذلك شأن كثير من شركات القطاع العام، وبالتالي فقدت الشركة القدرة على تنمية أسطولها وتحديثه وفقدت قدرتها تدريجياً على الوفاء بمتطلبات نقل تجارة مصر الخارجية إلى أن إنتهى الحال بها إلى الإفلاس والتصفية النهائية فى عام ٢٠٢٢.

التوصيات:

- ١- تشجيع القطاع الخاص والمستثمرين على الإستثمار في مجال تملك سفن تحمل العلم المصرى من خلال تبني سياسات إقتصادية مالية ونقدية وتجارية تحث المستثمر الخاص على الإستثمار في هذه الصناعة من خلال منحهم حوافز ومزايا وإعفاءات.
- ٢- تعديل التشريعات المنظمة لتسجيل السفن تحت العلم المصرى لممر أكثر من سبعين عاماً على صدورهما وتبسيط إجراءات تسجيل وبيع السفن التى ترفع العلم المصرى.
- ٣- دعم وتوفير التمويل المطلوب للشركات المصرية لتشجيعها على الإستثمار لتمكن وإدارة سفن ترفع العلم المصرى.
- ٤- تطوير شركات الملاحة التابعة للدولة التى ترفع سفنها العلم المصرى وهى شركة القاهرة للعبارات وشركة الجسر العربى (شراكة بين دول مصر والأردن والعراق) وشركة الملاحة الوطنية وتشجيعها على تحديث أساطيلها وشراء سفن جديدة حديثة ترفع العلم المصرى.
- ٥- تطوير صناعة بناء وإصلاح السفن المصرية من خلال تطوير الترسانات القائمة وتوسيع حجم أعمالها وإستخدام الرقمنة والذكاء الصناعى خاصة ترسانة الإسكندرية، وتشجيع القطاع الخاص على الإستثمار فى إنشاء ترسانات جديدة حديثة، حيث يتوفر جانب الطلب متمثلاً فى حجم التجارة الكبير مع وجود نقص شديد فى جانب العرض متمثلاً فى السفن والترسانات البحرية.

المراجع باللغة العربية:

- ١- إستراتيجية تطوير كافة أوجه صناعة النقل البحرى المصرى، قطاع النقل البحرى، وزارة النقل، ٢٠٢٣.
- ٢- أحمد عبد المنصف محمود، عبدالله فهد، إقتصاديات وسياسات النقل البحرى، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، ٢٠١٥.
- ٣- هشام الجندى، مبادئ النقل، قسم النقل الدولى واللوجستيات ، كلية النقل البحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ١٩٩٩.
- ٤- أحمد عبد المنصف ، إنشاء أسطول بحرى مصرى حديث ، الندوة الدولية الثامنة عشر للموانئ ، ٢٠٠٩.
- ٥- محمود أحمد إبراهيم أبو العلا، أهمية الأسطول الوطنى فى دعم التنمية الإقتصادية - دراسة مقارنة (كوريا الجنوبية - إسرائيل - تركيا)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد الدراسات العليا البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ٢٠١٧.
- ٦- هند محمود حسن المسلمى، تحليل دور الأسطول التجارى البحرى المصرى فى ميزان المدفوعات فى ظل سياسات الإصلاح الإقتصادى وتحرير التجارة العالمية، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الإقتصاد، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- ٧- محمد إبراهيم عراقى، قطاع النقل فى مصر الماضى والحاضر والمستقبل حتى عام ٢٠٢٠، المكتبة الأكاديمية، ٢٠٠٢.

المراجع باللغة الإنجليزية:

- 1- Review of Maritime Transport, Report by The UNCTAD secretariat, 2021.
- 2- Martin Stopford, Maritime Economics, Routledge, 4th edition, 2021.
- 3- IMF, World Economic Outlook, Several Issue.

المواقع الإلكترونية:

- ١- موقع وزارة التجارة الخارجية المصرية: www.mfti.gov.eg
- ٢- موقع بنك معلومات قطاع النقل البحري: www.mts.gov.eg
- ٣- موقع المؤسسة الاقتصادية للتعاون والتنمية: www.OECD.org