

الخصائص الاقتصادية لصناعة النقل بسفن الحاويات

ودورها كموانع دخول أمام أساطيل الدول النامية

طارق جمعة محمد سيف

باحث اقتصادى

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى .

تعانى أساطيل الدول النامية من العديد من المشكلات لاسيما فى مجال النقل بالسفن
ية والتي تمنع هذه الأساطيل من المساهمة فى نقل نصيب عادل من التجارة الخارجية
، ومنذ ظهور سفن الحاويات وما ترتب عليها من اختلاف الخصائص الاقتصادية
لأسواق، فإن الدول النامية أصبحت تعاني من القيود علي قدرتها على
، سفن حاويات .

ويناقدش هذا المقال الخصائص الاقتصادية لأسواق النقل بسفن الحاويات ومدى
إعتبار هذه الخصائص من قبيل موانع الدخول أمام أساطيل الدول النامية والتي
جهود هذه الدول المستمرة لإمتلاك سفن الحاويات ولاسيما فى ضوء التزايد الكبير
ت التحوية فى التجارة الخارجية المنقولة بحرا .

الخصائص الاقتصادية لصناعة النقل بسفن الحاويات

ودورها كموانع دخول أمام أساطيل الدول النامية

١ - الأطار العام للبحث

إن ثمة جدلا طويلا ثار في سبعينيات القرن العشرين حول مشاركة الدول الناه نقل تجارتها الخارجية المنقولة بحرا ، حيث كانت غالبية هذه الدول لاتشارك بنقل يعتد بها من تجارتها الخارجية ، وكرد فعل لهذا الجدل والانتقادات المتتالية المؤتمرات الملاحية^١ Shipping Conference تم صياغة ما عرف بالمدونة الدولية لسلوك المؤتمرات الملاحية UN Code of Conduct for Liner Conferences والتي حق الدول النامية لحمل ٤٠% من تجارتها الخارجية على سفنها الوطنية ، الا أن من التداعيات أدت الى عدم التطبيق الفعال لهذه المدونة على غالبية الخطوط الملاحية. وكان من أهم هذه التداعيات هو الاتجاه نحو سيطرة سفن الحاويات على النقل على الخطوط الملاحية الرئيسية وانهيار نظام المؤتمرات الملاحية ، وماتلى ذلك ظهور أشكال احتكاريه مثل التجمعات Consortia والتحالقات Alliances التي باتت ضررا أكبر للدول النامية ، حيث قوض وجود سفن الحاويات قدرة الدول النامية المنافسة في هذا الصدد.

١-١ هدف البحث

يستهدف هذا البحث التعرض لأهم الخصائص الاقتصادية لأسواق النقل الحاويات ومدى أمكانية اعتبارها كموانع دخول Barriers to entry أمام أساطيل النامية لاسيما في العمل على الطرق الرئيسية لنقل الحاويات عالميا.

١ المؤتمر الملاحى مصطلح بحري يشير إلى كارتل Cartel بين الشركات الملاحية العاملة علي (طريق) ملاحى معين ، راجع تفصيلا د.هارون أحمد عثمان ، الأقتصاد البحري : مع إشارة خاد لمشاكل الدول النامية (الأسكندرية : منشأة المعارف، ١٩٨٤) ، ص ٨٧ وما بعدها

"هناك موانع دخول أمام أساطيل الدول النامية تعمل بفاعلية علي الحد من قدرتها علي المشاركة الفعالة في مجال النقل بسفن الحاويات"

يمكن تعريف مانع الدخول Barriers to entry وفقاً لـ Bain علي انه قدرة الشركة علي وضع سعر لايسطيع اى منافس محتمل أن يدخل السوق عنده أودون أن تتكبد ر ، وأن هذا السعر ذاته يسمح للشركات القائمة بتحقيق أرباح^٢.

٣. منهجية البحث

يمكن توضيح منهجية البحث علي النحوالتالي^٣

تحديد مادة البحث تحديداً دقيقاً من خلال التركيز علي أسواق النقل بسفن الحاويات مع التركيز علي الشركات العاملة علي الطرق الملاحية الرئيسية (آسيا- أمريكا) ، (أوروبا- آسيا) ، (أمريكا- أوروبا) وتحديد النطاق الزماني للبحث في البيانات المتاحة لعامي ٢٠٠٢ ، ٢٠٠٣.

الاحتكام الي المفاهيم المحققة تحقياً علمياً في تحديد مادة البحث (مفهوم التركيز السوقي ، وفورات الحجم ...).

تجميع البيانات الكافية عن موضوع البحث مكاناً وزماناً وأعدادها احصائياً ، وقد تم الاعتماد علي عدد من المصادر أهمها التقرير السنوي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD عن النقل البحري العالمي كأحد المصادر التي تتمتع بدرجة كبيره من الاعتمادية بالاضافة الي دورية Containerization والتي تتميز بتجميع البيانات من الخطوط الناقلة للحاويات وملاك ومشغلي السفن مباشرة.

: القادر محمد عبد القادر، الاقتصاد الصناعي: بين النظرية والتطبيق (الأسكندرية : كلية التجارة ، ص٥٦)

ادا علي ، د. محمد طة بدوي، منهج البحث العلمي إجراءاته ومستوياته : مدخل لدراسة تقنيات الاقتصادي، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية ، (جامعة الأسكندرية) - عدد خاص ، ١٩٧٩ .

٢- نصيب الدول النامية من ملكية الأسطول العالمي لنقل الحاويات

بأستقراء البيانات المتوفرة عن الأسطول العالمي نجد أن حمولات سفن الحاويات تتد وفقا لمجموعات الدول على النحو الوارد بالجدول رقم (١) والشكل رقم (١) والذي يمد منه النتائج التالية:

♦ أن نصيب الدول النامية مجمعة لايتعدى ١٨% من اجمالى حمولات الأسطول العالمي ، كما أن هذا النصيب يذكر منه حوالى ١٢,٨% من الاجمالى اى حوالى ٧١% من اجمالى هذا الأسطول فى الدول النامية فى قارة آسيا ، وهذا بضمامة أساطيل كل من هونج كونج وسنغافورة.

جدول رقم (١)

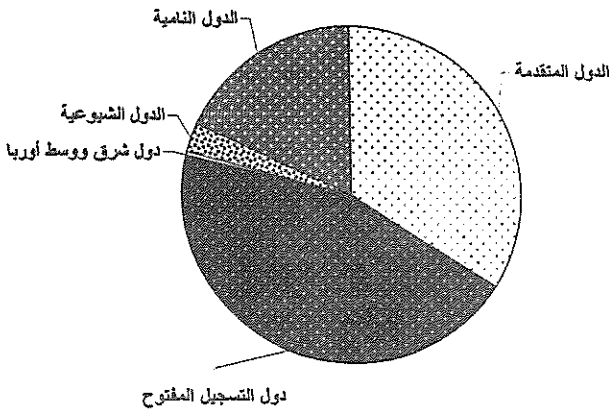
حمولات سفن الحاويات وفقا لمجموعات الدول عام ٢٠٠٣

الحمولات بالطن الساكن DWT

النصيب النسبي	الحمولات	مجموعات الدول
٠,٣٣٩	٢٨٠٣٦	الدول المتقدمة
٠,٤٤٤	٣٦٧٨١	دول التسجيل المفتوح
٠,٠٠٥	٣٨٧	دول شرق ووسط أوربا
٠,٠٢٦	٢١٦٣	الدول الشيوعية
٠,٠٠١	١١٠	الدول النامية (أفريقيا)
٠,٠٤٩	٤٠٩٦	الدول النامية (أمريكا اللاتينية)
٠,١٢٨	١٠٦٢٨	الدول النامية (آسيا)
٠,٠٠٠	٠	الدول النامية (أوربا)
٠,٠٠٠	٢٩	دول نامية أخرى
٠,٠٠٧	٥٦٤	دول أخرى
٠,١٨٠	١٤٨٦٣	أجمالى الدول النامية
١,٠٠٠	٨٢٧٩٤	أجمالى الأسطول العالمي

المصدر:

United Nation Conference on trade and development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, Report by the UNCTAD Secretariat Geneva, 2003 (UNCTAD / RMT / 2003) .



شكل رقم (١) : حمولات سفن الحاويات وفقاً لمجموعات الدول عام ٢٠٠٣

♦ أن نصيب أفريقيا لا يتجاوز ١,٠% من حمولات سفن الحاويات العالمية ، كما أن الدول النامية في أوروبا (كروانيا ، سلوفينيا ، يوجوسلافيا) لا تمتلك أى أساطيل ، ومن هنا يتضح الضالة النسبية لنصيب الدول النامية من ملكية أسطول الحاويات العالمي ، قياساً بعدد هذه الدول بالإضافة الى أن هذه الدول ليس لها مشاركة ذات بال على الطرق الرئيسية العالمية وهذا ما سوف يتعرض اليه البحث بالتفصيل اللاحق عند مناقشة درجة التركيز في سوق النقل بسفن الحاويات.

ركز السوق Market Concentration

يشير تركيز السوق - بمعنى تركيز البائعين Seller Concentration - بالمفهوم صاى الى تركيز انتاج صناعة ما في أيدي عدد محدود من المنشآت المنتجة للسلعة أو لة وبالتالي فإن السيطرة على نسبة كبيرة من الطاقة المتاحة يخول هذه المنشآت قوة ارية تسمح لهم في التأثير في مستويات الأسعار.

وقد أشارت الدراسات التجريبية الى زيادة درجة التركيز في الصناعات كثيفة رأس مثل صناعات الكيماويات والحديد الصلب والسيارات والدواء ، وبالنظر الى صناعة البحرى فإنه يمكن الحديث عن سوقين فرعيتين هما سوق النقل بالسفن النظامية Liner

Shipping وسوق النقل بالسفن الجواله Tramp Shipping ، حيث يعد الأول من أسو منافسة القلة Oligopoly على حين يفيد السوق الثانى من الأسواق القريبة من نمو المنافسة الكاملة؛.

ولما كان سوق النقل بالحاويات هو سوق منافسة قلة – بأعتباره أحد أشكال الذا بالسفن النظامية – فإن هناك توقع لأرتفاع درجة التركيز به ، ولقياس درجة التركيز سوق النقل بالحاويات يتم استخدام معيار نسبة التركيز ° Concentration ratio وهى النسب المئوية لنصيب اكبر "K" من الشركات العاملة فى مجال النقل بالحاويات ، وقد أستخذه الدراسة ثلاثة قيم لـ "K" هى (٥ ، ١٠ ، ٢٠ اكبر مشروعاً) للوقوف على در التركيز فى صناعة النقل بالحاويات.

ويوضح الجدول رقم (٢) قياس نسبة التركيز وفقاً لقيم "K" السابقة وهذا و لبيانات سبتمبر ٢٠٠٢ بأعتبارها آخر البيانات المنشورة.

وهذا على أعتبار أن عدد الحاويات المكافئة TEUs المملوكة لكل شركة أو ملاحى هى المؤشر الأساسى لمدى السيطرة على الصناعة ، حيث انها تشكل الط المتاحة سوقياً أو الفراغات المعروضة لمواجهة الطلب على خدمات النقل بالحاويات.

4 Martin Stopford , Maritime Economics (London: Routledge , 2000),pp-175-178

٥ تحسب علي أساس $C_k = \sum_{i=1}^k S_i$ حيث K عدد المنشآت المختارة و S النصيب النسبي للمشروع أ.

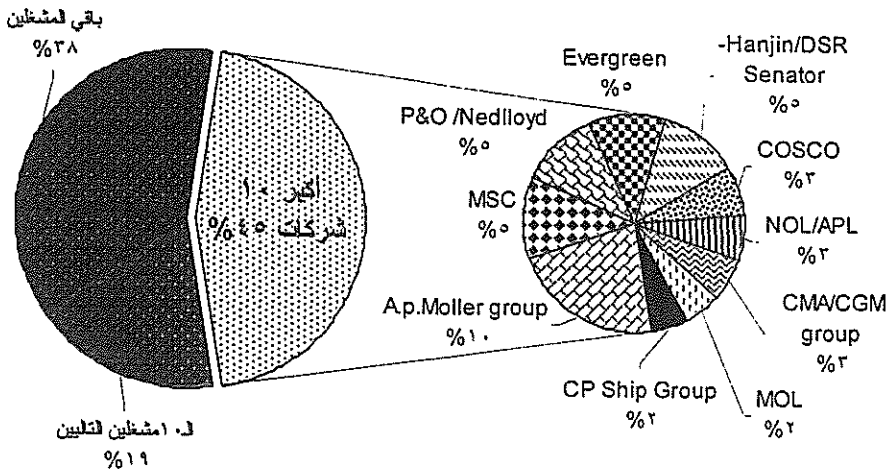
جدول رقم (٢)

احتساب نسب التركز لسوق النقل بالحاويات عام ٢٠٠٣

النصيب النسبي للخطوط ٢٠٠٣	أعداد الحاويات ٢٠٠٣	الدولة المالكة	الخط الملاحي/ التحالف	
٠,١٠	٧٧٣٩٣١	الدنمارك	A.p.Moller group	١
٠,٠٥	٤١٣٨١٤	سويسرا	MSC	٢
٠,٠٥	٤٠٦٦٥٤	بريطانيا/هولندا	P&O /Nedlloyd	٢
٠,٠٥	٤٠٣٩٣٢	تايوان	Evergreen	٤
٠,٠٥	٤٠٤٤٠٩	كوريا/ألمانيا	Hanjin/DSR-Senator	٤
٠,٣١	٢٤٠٢٧٤٠	أجمالي من ١-٥		
٠,٠٣	٢٥٥٩٣٧	الصين	COSCO	٢
٠,٠٣٠	٢٢٧٧٤٩	سنغافورة	NOL/APL	١
٠,٠٢٩	٢٢٥٤٣٦	فرنسا	CMA/CGM group	٧
٠,٠٢٤	١٨٨٣٢٦	اليابان	MOL	٤
٠,٠٢٤	١٨٧٧٩٠	كندا	CP Ship Group	١
٠,٤٥٢	٣٤٨٧٩٧٨	أجمالي من ١-١٠		
٠,٠٢٣	١٧٧٧٠٠	اليابان	NYK	١
٠,٠٢٢	١٦٨٤١٣	اليابان	K - Line	١
٠,٠٢١	١٦٤٣٥٠	إسرائيل	Zim	١
٠,٠٢٠	١٥٧٤٩٣	هونغ كونج	OOCL	١
٠,٠١٩	١٤٨٢١٢	الصين	China shipping	١
٠,٠١٨	١٣٥٩٥٣	ألمانيا	Hapag Lloyd	١
٠,٠١٦	١٢٢٧١٣	كوريا	Hyundai	١
٠,٠١٦	١٢٠٣١٩	تايوان	Yang Ming	١
٠,٠١٣	٩٧٨٢٧	سنغافورة	PIL Group	١
٠,٠١٢	٩٠٦٢٥	شيلي	CSAV	٢
٠,٦٣٢	٤٨٧١٥٨٣	أجمالي من ١-٢٠		
١,٠٠٠	٧٧١٣٠٠٠	الأجمالي العالمي (تقديرات UNCTAD)		

UNCTAD , Op.Cit , page 63

المصدر : من أعداد الباحث اعتماداً علي



شكل رقم (٢) : هيكل سوق النقل بسفن الحاويات مع توضيح النصيب النسبي لأصبة أكبر عشرة شركات

ويوضح شكل رقم (٢) هيكل سوق النقل بالحاويات مع اشارة خاصة للنصيب النسبي لأكبر عشرة شركات ملاحية.

ويشير الجدول رقم (٢) الى وجود نسبة تركيز مرتفعة تصل الى ٣١,٢% للخمسة شركات الأولى ترتفع الى ٤٥,٢% للعشرة شركات الأولى ثم ٦٣,٢% للعشرين شركات الأولى وبالتالي فإن أكبر خمسة شركات تسيطر على حوالي ثلث الطاقة المعروضة للصناعة وأن حوالي ١٠% من هذه الطاقة تسيطر عليها خط A.P Moller group ، إذ يلاحظ عدم وجود شركات ملاحية تنتمي لدول نامية إلا شركة وحيدة تنتمي لدولة شيلي و نصيبها النسبي هو ٠,٠١٢ فقط.

ومما لاشك فيه أن ارتفاع نسب التركيز تشير الى تحكم عدد قليل من الخطوط الملاحية في عمليات وسياسات الإنتاج والتسعير لاسيما في ضوء أن ثمة تحالفات Alliances تقام بين هذه الشركات لتنسيق السياسات السعرية وهذا لتفادي عملية حر

متطلبات الاستثمار الرأسمالي Capital Requirement

يرى العديد من الاقتصاديين أن المتطلبات المبدئية للاستثمار الرأسمالي هي أحد مع الدخول الى العديد من الصناعات ، وبالنظر الى صناعة النقل البحري بشكل عام صناعة النقل بالحاويات على وجه الخصوص متطلبات ضخمة للاستثمار المبدئي ، هذه المتطلبات من عوائق الدخول الى أسواق النقل بالحاويات وهذا لعدة أسباب يمكن زها كما يلي :

- ◆ ضعف معدلات التكوين الرأسمالي في الدول النامية بسبب ضعف المقدرة على الادخار الاختياري بسبب انخفاض متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي.
- ◆ إبحام البنوك التجارية عند منح الائتمان لمشروعات النقل البحري لعدم خبرة القائمين على هذه البنوك في مجال النقل البحري ، فضلا عن النتائج غير المشجعة للعديد من هذه المشروعات ، وكذلك غياب البنوك المتخصصة في عديد من هذه الدول.
- ◆ ضعف وعدم استقرار أموال رأس المال في العديد من الدول النامية ، والمشكلات المتعلقة بأنهييار قيم العملات في بعض الدول وتذبذب أسعار الصرف وأختلال هيكل التمويل الخارجي في دول أخرى.

وبالتالى ففي ظل هذه الظروف وفي ضوء المتطلبات الاستثمارية الضخمة المطلوب جال النقل بالحاويات ، فان هذا يقف عائقا أمام مقدرة الدول النامية على امتلاك

⁶ Dong -wook Song & Photis M.Panayides, Conceptual application of coope game theory to liner shipping strategic alliances , Maritime Policy & Managemer international journal of shipping and port research .2002.vol29.no3.285-301

وتشغيل هذه الأساطيل ، لاسيما في أن الحجم الأمثل لسفينة نقل الحاويات حالياً يزيد
٦٠٠٠ حاوية مكافئة.

ولتوضيح حجم المشكلة التمويلية في مجال النقل بسفن الحاويات يمكن توضيح
من خلال الجدول رقم (٣) والذي يوضح أسعار بعض سفن الحاويات من شرائح >
مختلفة.

جدول رقم (٣)

أسعار بعض سفن الحاويات (تحت البناء) من شرائح الحمولات المختلفة

تاريخ التسليم المتوقع	السعر (بالدولار الأمريكي)	السرعة (ميل بحري/ساعة)	الحمولة (بالحاوية المكافئة)
٢٠٠٦	٧٤٠٠٠٠٠٠	٢٥	٨٢٠٠
٢٠٠٦	٦٩٠٠٠٠٠٠	٢٥	٦٨٠٠
٢٠٠٦	٥٣٣٠٠٠٠٠	٢٤	٣٤٠٠
٢٠٠٦	٣٥٠٠٠٠٠٠	٢٣,٥	٢٨٢٤

ولاستحسان الصورة حول حجم المسححة المويبية فإنه لجدر الاساره الى ان سرحه
A.P Moller grc وحدها تمتلك ٣٢٨ سفينة ، منها ٣٦ سفينة من حمولات تزايد عن
٦٠ حاوية مكافئة^٧.

تمايز المنتجات Services Differentiations

يعد تمايز المنتجات من قبيل موانع الدخول الى بعض الأسواق وقد بدأت مناقشة
لعامل من الاقتصاديين منذ تشمبرلن Chamberlin ثم تتابعت الأعمال والمناقشات في
لصدد لاسيما في أسواق المنافسة الاحتكارية ومنافسة القلة.

ومما لاشك فيه أن تمايز المنتجات يعطى المنتج المقدره على السيطرة على
ار وهذا بسبب تمايز منتجاته عن المنافسين ، وينشأ عامل تمايز المنتجات من الجهود
يقية والانتاجية وجهود البحث والتطوير R&D وبحوث التسويق في الشركات المنتجة
وق معين ، وهناك العديد من الأسباب التي تؤدي الى تمايز المنتجات الا أن المصدر
عى لها في مجال النقل بسفن الحاويات هو نوعية الخدمة المقدمة من حيث تلبية طلبات
اء في اطار مناسب من الوقت والتكلفة .

وبصفة عامة فان جودة المقياس المعتد به لدرجه تمايز المنتجات هو مرونة الطلب
لعين لمنتج أو خدمة ما مقارنة مع بدائلها ، فكلما كانت هذه المرونة مرتفعة كلما كان
ينة على ارتفاع درجة تمايز المنتج وارتباط المستهلكين به والعكس^٨.

وقد أصبح تمايز المنتجات والخدمات أحد المظاهر الهامة في مجال النقل بسفن
ات ، ويمكن توضيح بعض الخدمات الاضافية التي تقدمها الخطوط الملاحية
كات العملاقه في مجال النقل بالحاويات على النحو التالي^٩:

⁷ Containerization International, November 2003, Page 59

. القادر محمد عبد القادر، مرجع سبق ذكره ، ص ٦٧

Multimodal	◆ خدمات النقل الدولي المتعدد الوسائط
Land / Micro / Mini bridges	◆ خدمات الجسور البري
Flying fish	◆ خدمات النقل البحري – الجوي
Door to Door	◆ خدمات النقل من الباب والى الباب
Coastal and river barges	◆ خدمات النقل النهري والساحلي
Double – Stack Liner Trains	◆ خدمات القطارات الخطية
Logistic Services	◆ الخدمات اللوجيستية

وعليه فإن وجود مثل هذه الخدمات على نطاق كبير يعد من العقبات التي تواجه الدول النامية لدخول هذه الصناعة حيث انها تعد من موانع الدخول الى السوق لأن من خلق ارتباط العملاء بالشركات التي تقدم هذه الشركات وفقا لمفهوم المنتج المتكامل Augmented Services بسبب ارتفاع القيمة الاجمالية التي يحصل عليها العميل.

مما يتطلب انفاق مبالغ طائلة على عمليات التسويق والأعلان مع تقديم كافة الخدمات المقدمة بواسطة الشركات العاملة في الأسواق.

٦- الطاقة الفائضة Excess Capacity

في عديد من الحالات تقوم بعض الشركات القائمة بتصميم الطاقات الانتاجية بشكل أكبر من حجم الطلب بالسوق الحالي للأحتفاظ بطاقة فائضة تستخدمها في أمتداد الزيادة في الطلب التي يمكن أن تنشأ مستقبلا ، وبالتالي تعمل كعائق للدخول لأي شريك أو كيانات جديدة في السوق ومن ثم تدعم الوضع الاحتكاري للشركات القائمة.

^٨ مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، بحث أثر تطبيق النقل المتعدد الوسائط علي الواء التشريعية والتنظيمية في ج.م.ع ، ١٩٩٧ - مواضع متفرقة.

وتقوم شركات النقل بالحاويات والخطوط الملاحية العملاقة بالاحتفاظ بطاقات
ضمة أكبر من الطلب الحالي على خدمات النقل بالحاويات ، وهذا يدعو مرة أخرى
لـوين تكتلات وتحالفات لتنظيم الترددات على الموانئ وتخصيص الأنصبه السوقية.

وفى دراسة أجراها الانكتاد عن الطرق الملاحية الرئيسية تبين أن هناك طاقة
ضمة على هذه الطرق الملاحية ، ويوضح الجدول رقم (٤) والشكل رقم (٣) متوسط
تغلال الطاقة المتاحة فى أتجاهى الرحلة^١ والطاقة الفائضة.

جدول رقم (٤)

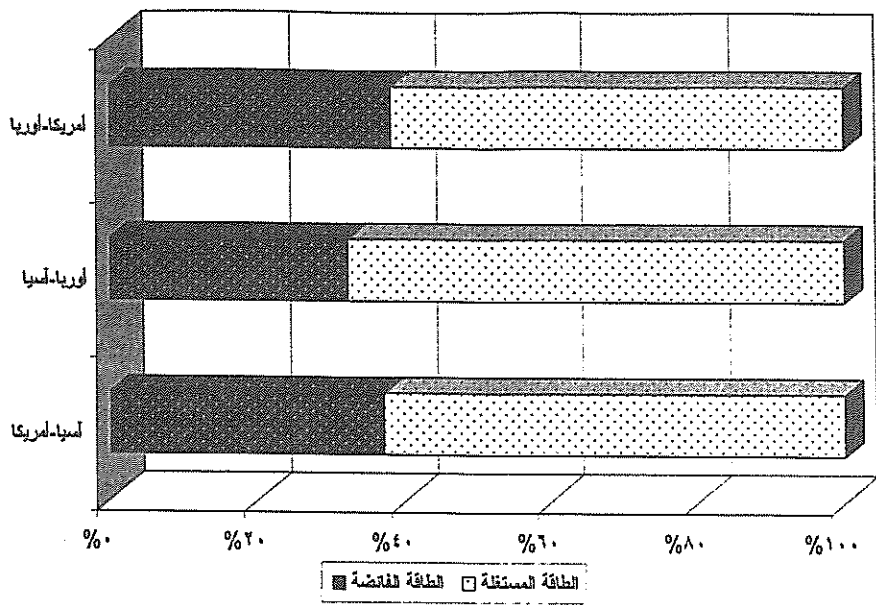
نسبة استغلال الطاقة والطاقة الفائضة على الطرق الملاحية الرئيسية

الطريق الملاحى	نسبة الطاقة المستغلة %	نسبة الطاقة الفائضة %
آسيا- أمريكا Transpacific	٦٣	٣٧
أوروبا- آسيا	٦٧,٨	٣٢,٢
أمريكا- أوروبا Transatlantic	٦١,٨	٣٨,٢

صدر : من اعداد الباحث اعتمادا على :

(UNCTAD), Review of Maritime Transport 2000

المعروف أنه ثمة عدم توازن بين أتجاهى الرحلات البحرية (الذهاب والعودة) وهو ما يعرف في
بيات النقل البحري بمشكلة Empty mileage ، وبالتالي تختلف الطاقة الفائضة فى كل أتجاه و
صاحب المتوسط الحسابى لهما.



شكل رقم (٣) : الطاقة الفائضة والطاقة المستقلة على الطرق الملاحية الرئيسية للنقل بالحاويات

ويتضح من الجدول رقم (٤) والشكل رقم (٣) أن هناك طاقة فائضة على طريق آسيا - أمريكا قدرها ٣٧% طريق أوروبا - آسيا ، ٣٢,٢% ، طريق أمريكا - أوروبا ، ٣٨,٢% وعليه فإن هناك قدرة لدى الخطوط الملاحية والشركات العاملة على امتصاص أى زيادة متوقعة فى الطلب.

ومن هنا فإن دخول أساطيل منافسة للكيانات العاملة على هذه الخطوط يعزى ضرورة تقديم هذه الخدمة بأسعار شديدة الانخفاض الأمر الذى يتعذر فى ظل القيود الأخرى والخصائص الأخرى لهذه الأسواق فضلا عن وجود الشركات العملاقة الراس على هذه الطرق الرئيسية.

٧ - وفورات الحجم Economies of Scales




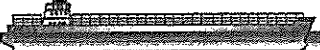


تعرف وفورات الحجم بأنها الخفض فى متوسط التكلفة المتوسطة الناتج عن زياد حجم الإنتاج أو التشغيل ، وتلعب وفورات الحجم دوراً هاماً فى صناعة النقل بالحاوية خاصة فى ظل الميل المتزايد نحو زيادة أحجام سفن الحاويات وحمولاتها ، فقد مررت

سويت بحد من الحجم بضمن نمو في حجمها اعتمادا على الخبرة بين الزيادة في ساح والحجم ويوضح الجدول رقم (٥) الأجيال المختلفة لسفن الحاويات والزيادة في جامها لتحقيق وفورات الحجم^{١١}.

وقد أوضحت الدراسات الميدانية أن التكاليف المتوسطة لنقل الحاوية تبلغ ٤٨٠ لار أمريكي باستخدام سفينة سعة ١٠٠٠ حاوية مكافئة تتخفف الى ٣٧٠ دولار في حالة نينة سعتها ٣٠٠٠ حاوية مكافئة ثم الى ٣٠٠ سفينة بسعة ٤٠٠٠ حاوية مكافئة على يانة التكاليف المتوسطة للنقل على سفينة سعتها ٦٠٠٠ حاوية مكافئة نقل الى ٢٥٠ لار / حاوية كما يتضح من الشكل رقم (٤).

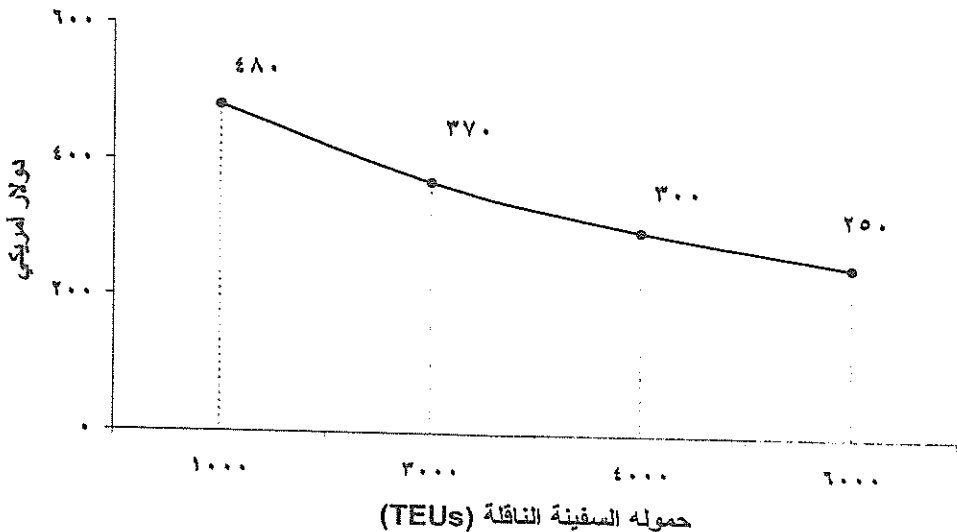
جدول رقم (٥)

خصائص الأجيال المختلفة لسفن الحاويات

المواصفات الجبل	حمولة السفينة (حاوية مكافئة)	الطول	العرض	الغاطس	الشكل التوضيحي للسفينة
الأول	٧٥٠	١٨٠	٢٥	٩	
الثاني	١٥٠٠	٢٢٥	٢٩	١١,٥	
الثالث	٣٠٠٠	٢٧٥	٣٢	١٢,٥	
الرابع	٤٥٠٠	٢٧٥	٣٩	١١	
الخامس	٦٦٠٠	٣٤٥	٤٤	١٤,٥	
السادس	٨٠٠٠	٣٤٥	٥٠	١٤,٥	

المصدر: أعداد مختلفة من دورية Containerization International

يلاحظ أنه بدأ الإنتاج نحو زيادة العرض في الجيل السادس مع ثبات الطول والغاطس للأقل من ظهور نقائص الوفورات Diseconomies of scale

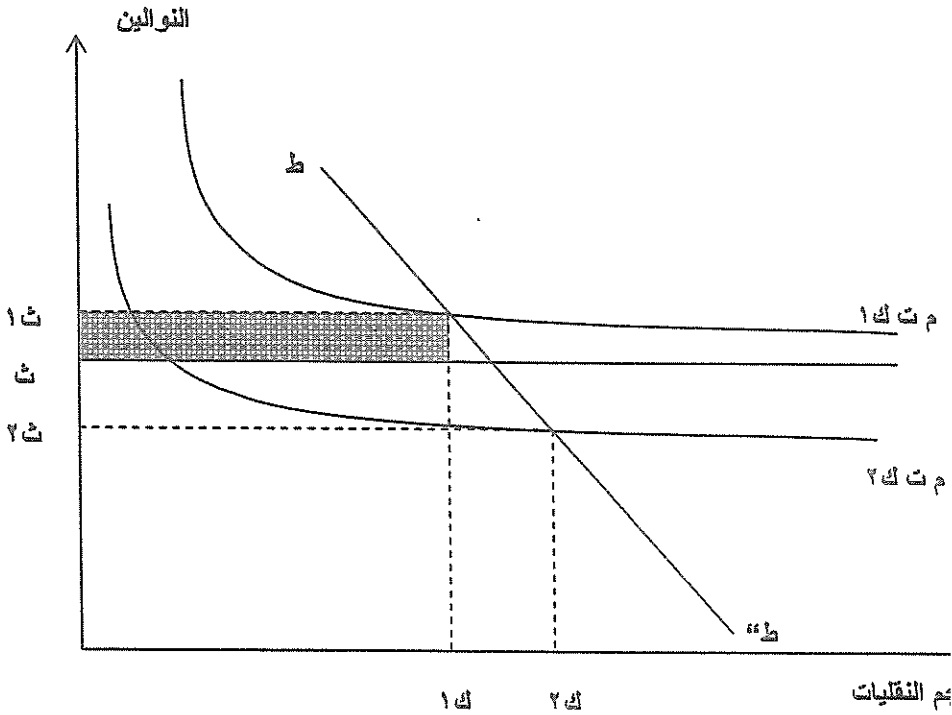


شكل رقم (٤) التكلفة المتوسطة لنقل الحاويات على
شرايح مختلفة من السفن

وبصفة عامة فهناك شبه اتفاق من الاقتصاديين على أن وفورات الحجم غالباً تشكل مانعاً لدخول منتجين جدد إلى صناعة معينة ويمكن توضيح هذه الفكرة بالشكل ر (٥).

حيث يوضح المنحنى (ط ط ") الطلب على خدمات النقل بالحاويات في ح توضح كل من م ت ك ١ ، م ت ك ٢ منحنيات التكاليف المتوسطة للشركات القائه والشركات الداخلة حديثاً إلى الصناعة علي التوالي وفورات الحجم ومن هنا يتضح أن هذ بأسم فجوة الدخول Entry Gap (الجزء المظلل) يمكن استغلالها من الشركات القائه لوضع نولون (ث) يحقق أرباح مع عدم قدرة الشركات الجديدة (بسبب ارتفاع منحنى التكلفة المتوسطة لها في الأستمرار في التشغيل بهذا السعر ، ويلاحظ أن منحنيات التكاليف المتوسطة تأخذ شكل مقارب لحرف L وليس الشكل الهلالي المتعارف عليه اقتصادياً شكل حرف U ، وهذا بسبب أن السفن النظامية ومنها سفن الحاويات لا تستطيع تحق معامل امتلاء كامل ، ومن هنا تكون هناك طاقة فائضة دائماً (إلا أن هذه الطاقة لا

طوط والشركات العملاقة ذات القدم الراسخة فى الصناعة تكون أكبر بالتفصيل
 ابق) ١٢.



شكل رقم (٥) وفورات الحجم كمانع للدخول

صدر: بتصريف عن

A . Koutsoyiannis , Modern Microeconomics (London:TheMaCmillan Pres LTD,1980) Page297.

قراءة مفصلة راجع:

- ♦ S-M Lim , Economies of Scale in Container Shipping , , Maritime Polic Management :an international journal of shipping and port rese .1998.vol25.no4.pp361-374.
- ♦ J.Jansson & D.Shneerson , Liner Shipping Economics (London : Chapman Hall,1989)

٨ - تكاليف التحول Switching cost

عند دخول خط ملاحى جديد إلى التشغيل فإنه يترتب على تحول الشاحنين تكاليف إضافية تتمثل في تكاليف إعادة التعاقدات والتفاوض حول النوالين والأهم من المخاطر المترتبة على تجربة الخط جديد.

وتعرف هذه التكاليف بتكاليف التحول مما يستلزم الأمر من الخط الجديد تخفيضات سعرية تفوق (أو على الأقل تساوي) تكلفة التحول إليه ، ومما لا شك فيه أن الحل تعتبره صعوبات عديدة في ضوء الظروف السابقة.

وبالرغم من انخفاض أهمية هذا العامل مقارنة بغيره إلا أن القوة النسبية لأحد الشاحنين لاسيما في موانئ الدول المتقدمة يقوي منه.

٩- موانع الخروج Exit Barriers

من المعروف أن موانع الخروج بمعنى التكاليف أو الخسائر التي يتكبده المنتد عند الانسحاب من الصناعة تشكل حائلا أمام الدخول ، بل أن مجرد الانسحاب الوقتى التشغيل بالسوق الملاحى وربط السفينه Laying up يترتب عليه تكبد التكلفة الذ (خسارة التوقف) وهي تكلفة مرتفعة في حالة السفن لاسيما كبيرة الحجم ، ويمكن أذ موانع الخروج على النحو التالي:^{١٢}

◆ ارتفاع درجه تخصصية الأصول Specificity

◆ ارتفاع العر الافتراضى والاقتصادى للسفن (من ١٥-٢٥ سنة) وبالتالي طول فترة

الأهلاك .

◆ ارتفاع فترات الأسترداد BP للسفن.

^{١٢} عبد القادر محمد عبد القادر، مرجع سبق ذكره ، ص٢٢

وبصفة عامة يقترح بعض الاقتصاديين استخدام مقياس لتكلفة الخروج هو نسبة تكلفة ج والتي تحسب على أساس^{١٤}

نسبة تكلفة الخروج =

قيمة الأصول المخصصة للإستخدامات الحالية - قيمة الأصول في أفضل استخدام بديل

قيمة الأصول المخصصة في الاستخدام الحالي

ومن النسبة السابقة يتضح أن السفن لايمكن استخدامها فى اى استخدامات بديلة سفن الحاويات ، ومن هنا فإن قيمة الأصول فى أفضل استخدام بديل مساوية للصفر هنا تصبح النسبة تساوى الواحد الصحيح ومن هنا تعد تكلفة الخروج هند حدها .٥

النتائج والتوصيات

- ◆ تعد أسواق النقل بسفن الحاويات على الطرق التجارية الرئيسية فى اتجاهات الشرق – الغرب والعكس أسواق احتكار قلة ويتميز بدرجة كبيرة من التركيز.
- ◆ هناك عدد من موانع الدخول الاقتصادية لهذه الأسواق تعوق أساطيل الدول النامية والأساطيل الصغيرة من دخول التشغيل على هذه الطرق وتشير الدلائل الى احتمالات استمرار هذه الموانى قائمة خلال الفترات الزمنية التالية .
- ◆ يجب البحث عن الاستراتيجيات المثلى لتشغيل أساطيل الدول النامية فى ظل هذه المتغيرات وكيفية دخولها الى أسواق النقل بالحاويات ويقترح المقال أهمية بحث النقاط الآتية:
- ◆ دراسة امكانيات التشغيل على محاور الشمال – الجنوب وهذا حيث أن الحجم الأمثل للتجارة والتشغيل على هذه المحاور أقل من محاور الشرق – الغرب وبالتالي يمكن التشغيل الاقتصادى باستخدام سفن أصغر حجماً مما يخفف من وطأة التمويل المطلوبة .
- ◆ تنمية التجارة البينية المحواة بين الدول النامية وسد حاجات النقل باستخدام الأساطيل الوطنية .
- ◆ تكوين تحالفات مع الخطوط العملاقة لعمل خدمات رافية Feeding Services خاصة فى موانى الجنوب التى لا ترغب الأساطيل العملاقة فى التشغيل عليها لضعف حجم التجارة ونتاجية الموانىء.

(١) د. عبد القادر محمد عبد القادر، الأقتصاد الصناعي: بين النظرية والتطبيق كندرية : كلية التجارة ، ١٩٩٥).

(٢) ، د. محمد طة بدوي، منهج البحث العلمي إجراءاته ومستوياته : مدخل لدراسة البحث الأقتصادي، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية ، (جامعة الأسكندرية) – عدد ، ١٩٧٩ .

(٣) د. هارون أحمد عثمان ، الأقتصاد البحري : مع إشارة خاصة لمشاكل الدول (الأسكندرية : منشأة المعارف، ١٩٨٤).

(٤) مركز البحوث والأستشارات لقطاع النقل البحري، بحث أثر تطبيق النقل الوسائط علي الهياكل التشريعية والتنظيمية في ج.م.ع ، ١٩٩٧ .

(1) Containerization International, November 2003.

(2) Dong –wook Song & Photis M.Panayides, Conce application of cooperative game theory to liner shipping stralliances, Maritime Policy & Management :an international jour shipping and port research .2002. l29.no3.

(3) J.Jansson & D.Shneerson, Liner Shipping Econ (London: Chapman and Hall, 1989).

(4) Martin Stopford , Maritime Economics (London: Rut , 2000) .

(5) A.Koutsoyiannis, Modern Microeconomics

London: The Macmillan Press LTD, 1980).

(6) S-M Lim, Economies of Scale in Container Shipping, ,

Maritime Policy & Management :an international journal of shipping

and port research .1998.vol25.no4.

(7) United Nation Conference on trade and development

(UNCTAD), Review of Maritime Transport, Report by the UNCTAD

Secretariat Geneva, 2003 (UNCTAD / RMT / 2003)

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

المؤهلات العلمية :

درجة زميل Associate - معهد التأمين القانونى بلندن - المملكة المتحدة .	٢٠٠٢
درجة ماجستير فى تكنولوجيا النقل البحرى - كلية النقل البحرى والتكنولوجيا - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى	٢٠٠٠
دبلوم الدراسات العليا فى النقل الدولى واللوجيستيات - كلية النقل البحرى	١٩٩٠
والتكنولوجيا - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى	
بكالوريوس اقتصاد - كلية التجارة - جامعة الاسكندرية	١٩٩٠

خبرات العملية :

برة ٩ سنوات فى أعمال التحليل الاقتصادى - البحوث التسويقية وتصميم استراتيجيات
نظم التسويق بشركات النقل البحرى والموانى البحرية ، أعمال التأمين البحرى ، دراسات
جدوى الاقتصادية وهذا من خلال :

١٩٩٩- حتى الآن: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى - مركز

حوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى وتم المشاركة فى المشروعات الآتية :

- دراسة جدوى إنشاء شركة حديثة للنقل بالحاويات ١٩٩٥

- دراسة أثر تطبيق النقل متعدد الوسائط الى الهياكل التنظيمية والتشريعية - ج.م.ع ١٩٩٦

- دراسة تطوير الشركة المصرية للملاحة البحرية ١٩٩٦.

- دراسة تطوير شركة السويس للشحن والتفريغ الآلى لتصبح شركة تداول حاويات ١٩٩٧

- دراسة خطط التطوير بالمنطقة العربية والشرق الأوسط وخطط الشركة الأوروبية

المتوسطة ١٩٩٧.

دراسة تطوير وتنمية المناطق الخلفية للموانى المصرية ١٩٩٨.

دراسة جدوى إنشاء الميناء والمنطقة الاقتصادية بشرق بورسعيد ١٩٩٨.

تطوير استراتيجية قطاع النقل البحرى المصرى ١٩٩٨.

٩- تدفقات السوق الملاحي العالمي خلال الخمسة سنوات القادمة ١٩٩٩ .

١٠- تطوير شركة مصر اذكو للنقل البحرى ١٩٩٩ . (مدير المشروع)

١١- استراتيجيات التسويق بالشركة المصرية للملاحة البحرية ١٩٩٩ .

١٢- دراسة جدوى تشغيل سفن روافد بالتجارة الساحلية ٢٠٠٠ .

١٣- دراسة أوضاع شركات التوكيلات الملاحية فى ضوء التغييرات التشريعية ٢٠٠١ . (المشروع)

١٤- دراسة موقف شركات الشحن والتفريغ فى ضوء التغييرات التشريعية ٢٠٠١ .

١٥- دراسة تنشيط حركة تجارة الترانزيت بميناء بورسودان ٢٠٠٢ . (مدير المشروع).

١٦- دراسة أهمية التسويق فى رفع الكفاءة التنافسية للشركة المصرية لأعمال النقل البحرى
مارترانس ٢٠٠٣ . (مدير المشروع)

البحوث المنشورة (بحوث مختارة) :

• الكتب : العوارية العامة والتأمين البحرى ، (الاسكندرية : دار الجامعة الجديـ
٢٠٠٤) .

• البحوث المحكمة : المحددات الاقتصادية لصناعة بناء السفن ، تكنولوجيا الذا
البحرى ، مركز البحوث والاستشارات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا و
البحرى ، عدد ٦٧ أكتوبر - ديسمبر ١٩٩٨ .

ABSTRACT

The development countries fleet usually faced by many problems especially in relation to Container Shipping Markets which act as barriers to entry as a new service providers are able to contribute to transport

This paper aims at discussing the main characteristics of container shipping markets and the extent to which these characteristics act as barriers to entry for developing country fleets.

.....