

## خدمات نقل البضائع وأثرها على تنافسية الصادرات المصرية

د. فتحي السيد التونى \*

### ١- مقدمة

يتنامى دور التجارة الخارجية كأحد دعائم الاقتصاد القومى، وتمثل تكاليف النقل جزءاً أساسياً من التكاليف الكلية للواردات والصادرات وبالتالي فإن انخفاض تكاليف النقل للتجاره الخارجية يمثل دعماً للاقتصاد القومى.

هناك تلازم وثيق بين التجاره والنقل، فنجاح عمليات التجاره الدولية يعتمد اعتماداً أساسياً على الكفاءة التى تتم بها خدمات النقل. وبالرغم من أن حوالى ٩٠٪ من حجم التجاره العالمية ينقل بحراً، إلا أن وسائل النقل الأخرى (النقل بالطرق والسكك الحديدية وغيرها) تعد من أهم محاور كفاءه التجاره الدولية وذلك بتسهيل انتقال السلع من أماكن إنتاجها إلى المنافذ البحرية فى الوقت المناسب وبالتكلفه المعقولة. ومن جانب آخر نجد أن وسائل النقل الداخلى من طرق وسكك حديدية تساهم مساهمة مباشرة فى التجاره الدولية بين دول الجوار، فعلى سبيل المثال فإن نسبة كبيره من التجاره العربية البينية تتم عن طريق النقل البرى للبضائع على الطرق. وقد كشف تقرير الاتحاد العربى للنقل البرى أن النقل فى دول الوطن العربى يمثل أحد العوائق الرئيسية لزيادة الصادرات فى هذه الدول. أشار التقرير إلى أن تكلفة النقل فى الدول العربية تمثل نسبة ٥٠٪ من التكلفة النهائية لمنتجاتها الصناعية بينما تشكل نسبة ١٠٪ من التكلفة النهائية فى الدول الصناعية (محمد حمد ٢٠٠٠) (مرهف صابونى ٢٠٠٠)، من هذا المنطلق نجد أن خدمات النقل لها دور فاعل فى دعم

\* د. فتحي السيد التونى : استاذ مساعد - اقتصاديات النقل - وكيل المعهد القومى للنقل.

تنافسيه الصادرات ومن ثم فإنه يلزم الوصول بهذه الخدمات إلى أعلى مستويات من الكفاءة سواء من حيث التكلفة أو الجودة حتى تكون أحد المحفزات للصادرات وليست معوقاً لها.

وتؤكد القراءة المتأنية للخطاب السياسى فى مصر والمتابعة المستمرة لجهود الحكومة أن قضية الارتقاء بالتصدير تحتل مكانه بارزة فى برنامج الإصلاح الاقتصادى، فالتصدير أصبح ضرورة ملحة لعلاج الخلل فى الميزان التجارى والتزايد المستمر فى الواردات الضرورية، والتي يصعب تخفيضها دون المساس بمستوى النشاط الاقتصادى أو المستوى المعيشى. ومع استمرار وتزايد العجز فى الميزان التجارى، فإن التوسع فى الصادرات عموماً وغير التقليدية منها على وجه الخصوص، يعد عنصراً إضافياً يساعد على تشكيل نواة لاستراتيجية أشمل تعمل على إزالة العوائق أمام النمو الاقتصادى.

وعلى الجانب الآخر فقد يكون هناك عدد من المعوقات التى تحد من تنافسية الصادرات المصرية سواء كان ذلك على الصعيد الداخلى أو على الصعيد الخارجى، ومن ثم فإن إزالة مثل هذه المعوقات يصبح مطلباً أساسياً لدفع وتنشيط القطاع التصديرى والصادرات المصرية. ولسنا فى حاجة الى التأكيد على أن تنمية الصادرات المصرية تعتبر قضية مصيره، حيث إن الاخفاق فى ذلك يسفر عن العديد من الآثار السلبية منها استمرار تفاقم العجز فى الميزان التجارى وزيادة حجم المديونية الخارجية وتزايد أعبائها، ومن ثم ضعف قدره على استيراد السلع الرأسمالية ومستلزمات الإنتاج وتعثر جهود التنمية. واتساقاً مع ذلك فلقد أشارت الخطة الخمسية الثالثة (١٩٩٢/٩٣ - ١٩٩٦/٩٧) الى أن العمل على تعظيم الصادرات من السلع ودفعها بقوه فى الأسواق العالمية. بكافة الوسائل وفتح أسواق جديدة على أساس المنافسة والتفوق فى السعر والجوده على المنافسين فى هذه الأسواق لتخفيف العجز فى الميزان التجارى يمثل أحد الدعائم الاساسيه التى تركز عليها تلك الخطة (بنك مصر النشرة الاقتصادية ١٩٩٦).

## ٢- الهدف من البحث

فى إطار إزالة المعوقات التى تحد من تنافسية الصادرات المصرية وتعظيم الصادرات من السلع ودفعها بقوه فى الأسواق العالمية بكافة الوسائل فإن الهدف الأساسى هنا هو مناقشة وتحليل دور خدمات النقل فى التأثير على تنافسية الصادرات المصرية. ويتضمن ذلك الآتى:

(١) تحليل الميزان التجارى المصرى خلال فترة التسعينات لبيان تطوره.

(٢) مناقشة وتحليل المعوقات العامة للصادرات المصرية على الصعيدين الخارجى والداخلى.

(٣) بيان أهميه ودور قطاع النقل كأحد الحلقات الهامة المؤثرة فى الصادرات المصرية وتنافسيته مع تحليل سلسلة التصدير وموقع خدمات النقل بها وما تعكسه من تكاليف تؤثر على السعر النهائى للسلعة المصدرة.

(٤) مراجعة كافة الدراسات والبحوث والمراجع التى عنيت بعلاقة الصادرات المصرية بخدمات النقل.

(٥) تحليل المشكلات الأساسية المتواجدة فى قطاع النقل المصرى والتى تؤثر بالتالى على تكاليف النقل وتنافسيه الصادرات المصرية مع الاستدلال ببعض الامثله والحالات العالمية فى هذا المجال والتى توضح أهمية تكاليف النقل كمحدد ومؤثر فى السعر النهائى للسلعه المصدرة.

### ٣- ميزان المدفوعات

يمكن تعريف ميزان المدفوعات لأى دوله بأنه سجل كامل للمعاملات الاقتصادية فى فترة معينه من الزمن - عاده سنه - بين الأفراد والهيئات والمؤسسات الوطنية فى الدولة والأفراد والهيئات والمؤسسات الوطنية فى دول العالم الأخرى (فؤاد هاشم عوض، ١٩٧٥).

يتركب ميزان المدفوعات من قسمين: القسم الأول هو ما يطلق عليه عادة حساب الدخل أو الحساب الجارى ويتضمن بنود التجاره المعروفه من صادرات وواردات من السلع والخدمات. والقسم الثانى هو ما يطلق عليه عادة حساب رأس المال أو حساب التحويلات، ويتضمن بنود التحويلات الرأسمالية.

### ٤- ميزان المدفوعات المصرى خلال عقد التسعينات

شهدت فترة التسعينات العديد من المتغيرات والتى انعكست على ميزان المدفوعات المصرى سواء بالإيجاب أو السلب. شمل ذلك بداية تطبيق برنامج الإصلاح الاقتصادى وتفعيل برنامج الخصخصة واعطاء دور أكبر لسوق الأوراق المالية عام ١٩٩٥ وما استتبعه من تدفق الاستثمارات الأجنبية إلى مصر. تلا ذلك الأزمة الاقتصادية التى ضربت أسواق جنوب شرق آسيا وحادث الأقصر عام ١٩٩٧ الذى أثر بشكل مباشر على حركة السياحة فى مصر ثم نهاية بما شهدته مصر فى الآونة الأخيرة من أزمة الركود والسيولة وارتفاع سعر الدولار. لذلك كان من المهم أن تتناول ميزان المدفوعات خلال هذه الفترة (البنك الأهلى ٢٠٠٠).

## ٤-١ الميزان التجارى

تشير مراجعة تطور المؤشرات الاساسيه للميزان التجارى المصرى خلال فترة التسعينات أن هناك عجزاً مستمراً فى الميزان التجارى وصل إلى ذروته عام ١٩٩٩/٩٨ مسجلاً نحو ١٢,٦ مليار دولار حيث بلغت نسبة تغطية حصيلة الصادرات للواردات ٢٦,١٪ فى هذا العام مقارنة بحوالى ٣٤٪ فى عام ١٩٩١, /٩٠ وبالرغم من أن القيمة المطلقة لكل من الصادرات والواردات شهدت ارتفاعاً ملحوظاً خلال فترة التسعينات إلا أن متوسط معدل النمو السنوى للواردات بلغ ٥,٧٪ متجاوزاً مثيله بالنسبة للصادرات والذي بلغ ١٪. إن تفاقم العجز بهذه الصور ينعكس سلباً على قيمة الجنيه المصرى ومن ثم يضعف جهود التنمية الاقتصادية ويضر بالمستوى العام للأسعار على المستوى الداخلى.

## ٤-٢ تحليل الأداء التصديرى من السلع فى مصر

يمكن تحليل وقياس الأداء التصديرى من السلع فى مصر بالاعتماد على بعض المقاييس مثل:

- متوسط نصيب الفرد من الصادرات
- كفاءة الصادرات (نسبة الصادرات السلعية الى الواردات السلعية)
- نصيب الصادرات فى الناتج المحلى الإجمالى

تبين متابعة الأداء التصديرى من السلع خلال فترة التسعينات عن بعض الجوانب الإيجابية والأخرى السلبية. بالنسبة للجوانب الايجابية ، نجد أن عقد التسعينات شهد زيادة فى قيمة الصادرات من ٣,٩ مليار دولار عام ١٩٩١/٩٠ الى حوالى ٦,٤ مليار دولار عام ٢٠٠٠/٩٩ بالإضافة الى التحسن فى التركيب السلعى والتوزيع الجغرافى. فنصيب الصادرات الصناعية ونصف المصنعه من إجمالى الصادرات ارتفع من ٢٧٪ الى ٤٥٪ فى حين انخفضت الصادرات الأولية (بتترول خام ومنتجات زراعية وتعدينية) من ٤٥٪ الى ٤٠٪. أما بالنسبة للتوزيع الجغرافى للصادرات فقد لوحظ انخفاض نصيب دول الاتحاد الأوربى من إجمالى صادرات مصر من ٣٥٪ الى ٢٦,٦٪ فى حين ارتفع نصيب الولايات المتحدة من ١٦٪، الى ٤٥٪ على التوالى (وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجيه ٢٠٠٠).

بالنسبة للجوانب السلبية فقد شهدت فترة التسعينات انخفاضاً فى نصيب الصادرات السلعية من الناتج المحلى الإجمالى من ١٤٪ الى حوالى ٧٪ وإذا تم استبعاد الصادرات البترولية تنخفض

هذه النسبه الى ٧, ٤٪ فقط. ومن جانب آخر فإن نسبة الصادرات الصناعية الى الناتج المحلى الإجمالى انخفضت من ٤٪ الى ٣, ٣٪.

ومن ناحية أخرى نجد أن إحدى دراسات البنك الدولى (World Bank,1998) قد أشارت الى أن التركيب السلعى للصادرات المصرى لم يواكب التقلبات فى الطلب العالمى من السلع. حيث أوضحت الدرسة أن ٣٢٪ من صادرات مصر تزايدت بينما اتجه الاستهلاك العالمى منها الى التناقص، وأن حوالى ١٧٪ من الصادرات المصرى انخفضت بينما كان الاستهلاك العالمى من تلك السلع أخذاً فى التزايد.

وبمقارنة الأداء التصديرى فى مصر بنظيره فى بعض الدول كما هو موضح فى جدول رقم (١) يتضح أن نصيب الفرد من الصادرات فى مصر أقل من نظيره فى جميع الدول باستثناء دول جنوب آسيا. كما يلاحظ أن مصر هى أقل الدول جميعاً من حيث نسبة الصادرات السلعية الى الناتج المحلى الإجمالى ونسبة الصادرات الصناعية الى إجمالى الصادرات وكذلك نسبة الصادرات التكنولوجية من الصادرات الصناعية. وتشير الاحصاءات المالىه العالميه أن الأداء التصديرى لمصر انعكس بصوره واضحه فى صورته انخفاض نصيب مصر من الصادرات العالميه من ١١, ٠٪ لعام ١٩٩٠ الى ٩, ٠٪ لعام ١٩٩٩ (صندوق النقد الدولى ٢٠٠٠).

#### ٤-٣ التوزيع الجغرافى للصادرات المصرى

احتلت الولايات المتحدة الامريكىه المركز الأول كسوق للصادرات المصرىه خلال السنه المالىه ١٩٩٠/٢٠٠٠ بإجمالى صادرات ٢, ٩ مليار دولار بنسبه ٤٥, ٣٪ من إجمالى حصيلة الصادرات. وجاءت دول الاتحاد الأوربى فى المركز الثانى بحوالى ١, ٧ مليار دولار بنسبه ٢٦, ٦٪ من إجمالى الصادرات وأتى على رأس هذه المجموعه هولندا ثم ايطاليا والمملكه المتحده والمانيا وفرنسا واسبانيا. وبلغ نصيب الدول الآسيويه ١٤, ٤٪ من اجمالى حصيلة الصادرات وجاءت الهند فى المقدمه تليها كل من اليابان وسنغافوره وكوريا الشماليه وهونج كونج. أما الدول العربيه فلم يتعد نصيبها من حصيلة الصادرات الاجماليه نسبة ٦, ٩٪ وجاءت السعوديه على رأس القائمه يليها الامارات ثم الاردن وليبيا. وكانت نسبة الصادرات الى افريقيا ضئيله جداً فى حدود ٠, ٦٪ من إجمالى الصادرات المصرىه ثم دول الكومنولث وروسيا الاتحاديه بنسبه ٠, ٢٪ وبقية دول العالم الاخرى نسبة ٦٪ (دول أوربيه أخرى وغيرها)، (البنك المركزى المصرى، ٢٠٠٠). تضم الصادرات المصرىه السلع الاتية:

جدول (١)

مؤشرات الأداء التصديري لمصر مقارنة لبعض الدول فى الفترة ٩٦ - ١٩٩٩ (%)

متوسط الصادرات السلعية للناتج المحلى الإجمالى	متوسط الصادرات السلعية	متوسط الصادرات الصناعية لإجمالى الصادرات السلعية	متوسط الصادرات التكنولوجية للصادرات الصناعية	نصيب الفرد من الصادرات بالدولار
٢٨,٥	٧٧,٥	٢٩,٥	٢٦٦,٧	دول شرق آسيا والمحيط الهادى
٢٤,١	٥٥,٣	١٠	٥٣١,٤	دول أوروبا وآسيا الوسطى
١٣,٩	٤٧,٨	١٤	٥٦٢,٧	دول أمريكا اللاتينية والكاريبي
٢٣,٩	١٩	١,٥	٤٦٦,٤	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
٩,٨	٧٧,٣	٤	٤٠,٥	دول جنوب آسيا
٢٣,٦	٣٩	٩	١٢٢,٢	دول أفريقيا جنوب الصحراء
٤,٩	٣٩	٠	٦٣,٣	جمهورية مصر العربية

المصدر (١) البنك الدولى، مؤشرات التنمية العالميه، أعداد متفرقة.

(٢) معهد التخطيط القومى (٢٠٠١)

الحيوانات الحية ومنتجاتها-الحاصلات البستانية-الشحوم والدهون والزيوت-منتجات غذائية ومشروبات وتبغ-المنتجات المعدنية ومنتجات الصناعات الكيماوية-لدائن صناعية ومطاط-جلود وفراء ومصنوعاتها-خشب وفحم خشبى وفلين-ورق-نسيج ومنتجات-أحذية وأزهار صناعية-زجاج وأحجار كريمة-معادن ومصنوعاتها-بتترول خام-أقمشة قطنية والبسة داخلية-مصنوعات من حجر أسمنت واسبستوس وزجاج (CAPMPS, 2000)

٥- معوقات الصادرات المصرية

تناولت الدراسات الاقتصادية والمراجع والأبحاث المختلفة (معهد التخطيط القومى ٢٠٠١).

(منى القاسم، ١٩٩٨) و(البنك الاهلى ١٩٩٦)، محمد عراقى، (١٩٩٦)، وزارة الاقتصاد

## جدول (٢)

الأداء التصديرى لمصر مقارنا لبعض الدول لعام ٢٠٠٠ (%)

الدولة	نسبة الصادرات السلعية والخدمات الى الناتج المحلى الاجمالى
مصر	١٦,١ (٧٪ سلعية + ٩,١ خدمية)
دول جنوب آسيا	١٣,١
الامارات العربية المتحدة	٦٥,٩
الصين	٢٤,٥
الهند	١٢,٢
اسرائيل	٤٠
ايطاليا	٢٥,٥
الكويت	٤٦,٩
المكسيك	٣١,٩
عمان	٤٩,٥
المغرب	٥
البرازيل	١٠,٩
الدول النامية مجتمعه	٢٨,٥

المصدر The World Bank Group (2002) World Development Indicators Database

والتجارة الخارجية، (٢٠٠٠) ، (عبد القادر لاشين ، ٢٠٠٠) ، (أحمد حميدة ، ٢٠٠٠) ، المعوقات التى تصادف العملية التصديرية فى مصر حيث جرى العرف على تقسيمها الى معوقات على الصعيد الخارجى وأخرى على الصعيد الداخلى.

من بين المعوقات الخارجية نجد:

(١) اشتداد المنافسة الخارجية بعد تحرير التجاره فى ظل اتفاقية الجات.

(٢) وجود حد أدنى من الشروط الفنية والبيئية التى ينبغى توافرها فى السلعة المصدره.

(٣) فقدان الاسواق التقليدية فى أوروبا والشرق والالاتحاد السوفيتى بالإضافة الى

(٤) ضعف مرونة الصادرات المصرية لتغيرات أسعار صرف الجنيه المصرى فى ظل السمات

## الحالية للهيكلة الانتاجى.

أما على الصعيد الداخلى فهناك العديد من المعوقات والتي يمكن اختصارها فى الأتى:

- (١) معوقات خاصة بطبيعة المنتج المصرى الذى يعتمد على السوق المحلية نتيجة الحماية الجمركيه وكذلك الانتاج المتعدد حيث يكون هناك انتاج للسوق المحلية (ذو جودة أقل) وآخر للتصدير (ذو جودة أعلى) مما يترتب عليه صعوبة تصدير فائض الانتاج المحلى.
- (٢) معوقات خاصة بعدم التنسيق الكافى بين القطاع الخاص من جهة والبعثات الرسميه المختصة بالترويج للصادرات المصره فى الخارج من جهه أخرى
- (٣) معوقات خاصه بعدم توافر المصدرين المحترفين ذوى المعرفة الكامله بالأسعار التنافسيه فى الأسواق العالميه وانتشار المصدرين الهواه.
- (٤) معوقات خاصة بنظم النقل الداخلى سواء من حيث الكفاءة او التكلفة بالإضافة الى عدم القدرة على الوفاء بمتطلبات النقل السريع للسلع سريعة التلف مثل الخضروات والفواكه الطازجة
- (٥) معوقات خاصة بالمنافذ البحريه (الموانى) والجوية (المطارات) ومنافذ الحدود البريه.
- (٦) معوقات خاصة بعدم الاعتماد على الدراسات التفصيليه للأسواق التى تستوعب الصادرات المصره وخاصة لبعض الأسواق الأفريقيه ودول الكومنولث
- (٧) ضعف التمثيل التجارى فى الخارج وعدم القدرة على المشاركة الفعالة واقامة المعارض فى الأسواق الخارجيه.

(٨) معوقات خاصة بأماكن التوطن للانشطة التجارية والصناعية والتي تشارك بصورة مباشرة أو غير مباشرة فى التصدير سواء فى صورة سلع تامه الصنع أو نصف مصنعة أو حتى مدخلات لصناعات أخرى للتصدير. ويستلزم ذلك بصورة أساسيه أن يتم تخطيط أماكن التوطن لتلك الانشطة بمايتناسب مع مواقع الموانى والمنافذ الجوية وذلك لضمان وجود الربط الجيد ومنخفض التكاليف بين أنشطة التصدير وتلك الموانى والمنافذ (علا سليمان ، ١٩٨٨) وتحرص معظم دول العالم على اعطاء أهمية بالغه لموضوع التوطن للأنشطة الصناعيه وغيرها من الانشطة وذلك لأهميته فى ضمان الوصول بالتكاليف الاجماليه للوجيستييات الى أدنى حد ممكن دعماً لصادراتها. ويصل هذا الاهتمام الى الحد الذى اصبح هناك بعض البرامج الجاهزه التى تستخدم لتحديد المواقع المثلى للمصانع والمخازن

والانشطة الأخرى فى ضوء المعطيات المتاحة (الطبيعة الجغرافية-شبكات النقل- مصادر المواد الخام- أماكن توطن العمالة- طبيعة النشاط الصناعى.. الخ). (Coyle etal, 1992) ومن شأن هذا أن يقلل تكاليف الانتاج والنقل والتخزين والمناولة وغيرها إلى حدودها الدنيا الممكنة والذي ينعكس بطبيعة الحال على تنافسية الصادرات فى النهاية. وتشير التقارير (منى القاسم ، ١٩٩٨)، إلى أن من عوامل نجاح استراتيجية التصدير فى كثير من الدول النامية مثل أندونيسيا وتونس الاهتمام بأماكن التوطن للمشروعات والانشطة التصديرية وذلك فى اطار خطة متكاملة لتقليل أزمته الرحلات للبضائع والترشيد فى التكاليف الكلية للوجيستييات (نقل-تخزين- مناولة .. الخ) مما يعزز ويقوى القدرة التنافسية للسلع المصدرة.

## ٦- النقل والتجارة الخارجية

### ٦-١ النظرية الكلاسيكية للتجارة الخارجية (نظرية النفقات النسبية)

تقوم التجارة بين الافراد داخل الدوله الواحدة كما تقوم كذلك بين الدول، وقد اعتاد الاقتصاديون على تسمية النوع الأول بالتجارة الداخلية والثانى بالتجارة الخارجية. وتستهدف دراسة نظرية التجارة الخارجية تحديد الكيفية التى بها تتقرر أنواع السلع التى تتاجر فيها الدول، وشروط التبادل التى تخضع لها هذه السلع (أسعار الصادرات والواردات) ، والنفع الذى يعود على كل دولة من قيام التجارة الخارجية وأثر التجارة الخارجية على مستوى الدخل القومى وعلاقته ذلك بالتنمية الاقتصادية .

وقد ظلت النظرية الكلاسيكية فى مجموعها كما هى بالرغم من كتابات عدد من الاقتصاديين المحدثين أمثال هابرلر الذى حاول أن يستعيض عن نظرية النفقات النسبية بنظرية الفرص البديله (Haberler,1950) أو ليونتيف الذى أدخل على دراسة تجاره الخارجيه أدوات التحليل الاقتصادى الباريتية، وهى منحيات السواء الى أن جاء أولين فانتقد النظرية الكلاسيكية فى تفسيرها لأسباب اختلاف النفقات النسبيه واعتماده على العمل للقيمة، وعاب عليها اهتمامها الكثير لأنواع المهارة داخل العامل الواحد من عوامل الانتاج، بينما الاختلاف الاكبر يقع بين الكميات المتوافرة من كل عنصر من عناصر الانتاج بين البلاد المختلفة، ولهذا فهو يبنى نظريته على أساس ان قيام التجارة الدولية يفسره اختلاف نسب توافر عناصر الانتاج بين البلاد المختلفة وأن هذا يدفع البلاد الى تصدير السلع التى تحتاج فى انتاجها الى نسبة أكبر من عوامل الانتاج المتوفرة لديها. (Ohlin, 1957)

## ٢ النظام التجارى الدولى

تطور النظام التجارى الدولى خلال النصف الثانى من هذا القرن من خلال الاتفاقيات الدولية متعددة الأطراف التى تهدف الى تيسير تبادل السلع والخدمات واتساع نطاق التجارة الخارجية بالغاء القيود أمام هذه التجارة. ولتحقيق هذا الهدف جاءت الاتفاقيه العامه للتعريفات والتجارة (GATT) والتى تحولت إلى منظمة التجارة العالمية WTO بموجب اتفاقية مراكش لعام ١٩٩٤ لتبدأ عملها من عام ١٩٩٥، ويعد انشاء هذه المنظمة WTO نقطة انطلاق فى مجال العلاقات التجارية الدولية حيث تقوم بالاشراف على جميع الاتفاقيات متعددة الاطراف فى جميع مجالات التجارة الدولية من سلع وخدمات بالاضافة الى حقوق الملكية الفكرية مع وضع قواعد فض المنازعات التى تنشب بشأن تطبيق الاتفاقات المبرمة فى هذا المجال (الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل ، ١٩٩٨).

## ٦-٣ قطاع النقل من منظور التجارة الخارجية للسلع

تقوم خدمات النقل بوظيفة جوهرية وهامة بين مختلف قطاعات الاقتصاد القومى، ففى النقل تخلق نوعاً من التشابك الاقتصادى فيما بين القطاعات الأخرى، وما يدعم هيكل الاقتصاد القومى. ويعتبر قطاع النقل أحد الدعائم الاساسيه للإنتاج، كما أن هناك علاقة وثيقه بين النقل والتقدم الاقتصادى حيث إن الأخير مرهون بمدى التقدم والتطور فى وسائل النقل. فتحسين ميزان المدفوعات عن طريق زيادة الصادرات يتوقف على مدى كفاءة خدمات النقل لما لها من تأثير على تكلفة التصدير وبالتالي أسعار الصادرات.

ومن ناحية أخرى فإن قطاع النقل يقوم بدور هام فى نقل المنتجات الزراعية القابلة للتصدير والتى تتمتع فيها مصر بميزه نسبيه. فالمنتج الزراعى يتم نقله من أماكن انتاجه الى حيث يخزن (فى حالة القابليه للتخزين) تم النقل الى موانئ الشحن بالاضافة الى عمليات النقل الداخلى التى تتم فى الميناء. وتمثل بذلك تكاليف النقل نسبة كبيرة من اجمالى تكلفة المنتجات الزراعية تصل فى بعض الأحيان الى ٥٠٪ من السعر النهائى للسلعة كما اشار تقرير الاتحاد العربى للنقل البرى (محمد حمد - ٢٠٠٠). ومن ثم فإن ارتفاع تكاليف النقل قد يؤدى الى ضياع الميزه النسبيه التى تتمتع بها احدى الدول وبالتالي انخفاض قدره التصديره وما يترتب عليها من انخفاض فى الناتج القومى.

وتكلفة النقل لها دور هام وحيوى فى تحديد الموقع الأمثل لتوطن نشاط أو مشروع صناعى

معين. وتشير الدراسات الى أن النقل تزداد أهميته بصفة خاصة فى توطن الصناعات التحويلية، حيث تصل نفقات النقل فى هذه الصناعات الى حوالى ٤٢٪ (علا سليمان، ١٩٩٨). وتوثر بالتالى تكلفة النقل الداخلى فى تحديد اسعار المنتجات الصناعية، الأمر الذى يتطلب ضرورة العمل على خفض هذه التكاليف الى أدنى حد ممكن وذلك لعدم الاضرار بالميزه التنافسيه لمنتجات القطاع الصناعى عند تصديرها.

كما أن موقع خدمات النقل بالنسبه لسلسلة التصدير والتي تبدأ من المنتج الأساسى للسلعة وتنتهى بوصول السلعة الى المستورد النهائى، حيث تمر السلعة خلال هذه السلسلة بمجموعة من الحلقات التى يتخللها عمليات نقل وتخزين وتحميل وتفريغ وغيرها. ومن ثم فإن هذه الخدمات المساعدة تضيف قدراً من التكاليف الى السعر الاصلى للمنتج الأمر الذى يؤثر على القدره التنافسيه للسلعه فى سوق التصدير فكلما كانت خدمات النقل ذات كفاءة عالية من حيث الوقت (السرعة) والجودة والتكاليف أثر ذلك ايجابياً فى صورة زيادة القدره التنافسيه للصادرات والعكس صحيح فانخفاض كفاءة خدمات النقل يؤدي الى الإضرار بالقدره التنافسيه للسلعة المصدره حتى ولو تمتعت الدوله فيها بميزه (نسبيه) تنافسيه من حيث تكاليف الانتاج.

#### ٤-٦ تكاليف النقل وعلاقتها بالسعر النهائى للصادرات

عندما يقوم المصدر بتحديد أسعاره التصديرية والتي تتضمنها عروضه التصديرية والتي يتقدم بها الى المستورد الأجنبى، فإن هذه الاسعار تحدد وفقاً للشروط التى يتم الاتفاق عليها وهى ما يطلق عليها شروط التسليم للبضاعة (مركز تنمية الصادرات المصرية ، 2002) وتعنى شروط تسليم البضاعة فى الاساس بىمكان تسليم البضاعة: حيث يتم الاتفاق أحياناً على تسليم البضاعة خارج المصنع (المزرعه) أو تسليم البضاعة فى ميناء المستورد أو ميناء الوصول خالصة مصاريف الشحن ، أو التسليم على رصيف ميناء المصدر بجوار الباخره، أو تسليم البضاعة على ظهر المركب . . . الخ. وبطبيعة الحال فإن سعر التصدير للسلعه المصدره سوف يختلف وفقاً لاختلاف مكان التسليم.

وشروط التسليم فى العملية التصديرية لها أهمية بالغه لأنها ترتب الالتزامات والتكاليف التى يتحملها كل من المصدر والمستورد. وتتعدد شروط التسليم التى تستخدم حالياً فى مجال التجارة الخارجية ويمكن رصد أكثر هذه الشروط شيوعاً فى الاستخدام فى الآتى : (Martin,1996)

(١) تسليم البضائع الى المشتري (المستورد) خارج المزرعة أو المصنع أو خارج المخزن كنقطة

تسليم

(٢) تسليم البضائع على الرصيف بجوار الباخرة

(٣) تسليم البضائع على ظهر الباخرة أو داخل الطائرة

(٤) تسليم البضائع خالصة مصاريف الشحن (نولون النقل إلى ميناء الوصول) فى ميناء

الوصول

(٥) تسليم البضائع خالصة مصاريف الشحن والتأمين فى ميناء الوصول

(٦) تسليم البضائع خالصة مصاريف الشحن والتأمين والتداول داخل ميناء الوصول والرسوم

الجمركية فى ميناء الوصول وتكاليف النقل من ميناء الوصول الى مخازن المستورد

ويتحدد السعر النهائى للسلعة المصدرة فى ضوء عناصر التكاليف الخاصة بمختلف المراحل التى

تمر بها السلعة منذ انتاجها واعدادها للتصدير وحتى وصولها الى بلد المستورد. وتتضمن هذه

التكاليف عادة تكاليف الانتاج وتكاليف التعبئة والتغليف والتحميل والتفريغ وتكاليف النقل داخل

الدولة المصدرة والنقل الى البلد المستورد وتكاليف التأمين ورسوم التصدير بالاضافة إلى هامش الربح

لكل من المنتج والمصدر. وبعد التفوق النسبى فى التكاليف الإجمالية للسلعة المصدرة أحد المدخلات

الأساسية لتحقيق ميزه تنافسيه لصادرات الدولة مع توافر الجودة المناسبة للسلعة المصدرة (ضمان

وصولها فى الوقت والمكان المناسبين بالحالة المناسبة) وبعد نظامى تسليم البضائع على ظهر الباخرة

أو الطائرة فى ميناء التصدير FOB وتسلم البضائع خالصة مصاريف الشحن والتأمين فى ميناء

الوصول CIF هما أكثر الانظمة (شروط التسليم) استخداماً وإن كانت بعض الأنظمة الأخرى سالفة

الذكر تستخدم أيضاً.

## ٧- النقل ومفهوم اللوجستيات

### ٧-١ مفهوم اللوجستيات

وفقاً للمجلس الأمريكى لإدارة اللوجيستيات فإن تعريف اللوجستيات هو: عملية التخطيط

والتنفيذ والرقابة والتحكم فى التدفق والتخزين الفعال للسلع والخدمات وذلك ابتداءً من نقطة المنشأ

الى نقطة الاستهلاك (Coyle etal, 1994) وعلى ذلك فإن مفهوم اللوجستيات يعنى بالمرحلة المختلفة التى تمر بها السلعة (وما يتضمنه ذلك من تكاليف) منذ بداية تحركها من منشأها الى المكان الذى تستهلك فيه. ويتحدد الدور الاساسى لمفهوم اللوجستيات هنا فى حصول العملاء على السلع أو الخدمات المحدده فى المكان المحدد والوقت المحدد وفى الشكل المطلوب وبأقل تكلفة ممكنه ويعد أهم أنشطة اللوجيستيات هو نشاط النقل والتخزين والتعبئة والتغليف والمناولة.

## ٢-٧ أهمية اللوجستيات بالنسبة للتجارة الخارجية

تزايدت فى العشرين سنة الماضيه اهتمامات الدول باللوجيستيات وذلك لأهميتها لمنظمات الأعمال وكذلك بالنسبه للأقتصاد الكلى . فعلى المستوى الاقتصاد الكلى نجد أن تكلفة اللوجيستيات (مقاسه باجمالى التكلفة الخاصة بنقل وتخزين ومناولة وتعبئة وتغليف البضائع من منشأها الى وصولها الى المستهلك النهائى) تشكل نسبة اساسيه من التكلفة النهائيه للسلعة وأن خفض هذه النسبه ينعكس على تكلفة السلعة المصدره من الدوله حيث ينخفض اجمالى تكلفة السلع فى جهة الوصول والتى تشمل تكلفة الانتاج بالاضافة الى تكاليف اللوجيستيات فتزداد بذلك قدره التنافسيه لصادرات الدوله فى السوق العالمى (صائب نحاس ٢٠٠٠).

وتقوم الدول المتقدمه بقياس اجمالى تكاليف اللوجيستيات كنسبة الى اجمالى الناتج القومى، حيث بلغت هذه النسبه فى الولايات المتحده الامريكيه حوالى ١٥٪ عام ١٩٨١ ثم انخفضت الى ١٠٪ فى بداية التسعينات مع الاتجاه لخفضها الى أقل من ١٠٪ وذلك لدفع حركة الصادرات وزيادة قدره التنافسيه للصادرات الأمريكيه (EFTA,1999) ويرجع انخفاض تكاليف اللوجيستيات الى اجمالى الناتج القومى فى الدول المتقدمه الى الوفورات التى تحققت فى تكاليف النقل والمناولة والتخزين وغيرها وذلك باتباع أفضل الاساليب والفنون التى تصل بهذه التكاليف الى أقل ما يمكن.

وعلى الجانب الآخر ووفقاً لما جاء فى الدراسات الأوربيه (Kearney, 1992) فإن متوسط تكلفة اللوجيستيات فى الصناعات الأوربيه يصل الى ١٤٪ من اجمالى المبيعات ، وذلك لعام ١٩٨٧ وأن هذه النسبه تصل الى ٢١٪ فى الصناعات الغذائيه وحوالى ٨٪ فى صناعة المعدات الرأسماليه وقد نجحت الدول الأوربيه فى خفض متوسط تكاليف اللوجيستيات كنسبة من اجمالى ايراد المبيعات الى ١٠٪ عام ١٩٩٥.

## ٧-٣ موقع وأهمية نشاط النقل فى سلسلة اللوجيستيات لخدمة التجارة الخارجية

يعتبر النقل أهم أنشطة سلسلة اللوجيستيات. ويشكل النقل تقريباً ثلث التكاليف الكلية لسلسلة اللوجيستيات كما سبق ذكره. وتأتى أهمية نشاط النقل من كونه الاداء الرئيسية التى يمكن بها تحريك السلع والمواد الخام من مكان انتاجها الى مكان استخدامها سواء محلياً أو خارج حدود الدولة. ولا يستطيع أى مشروع أن يعمل أو ينتج بدون النقل. فإذا لم تتوافر وسائل النقل المناسبة فى وقت ما لمشروع ما ستكون النتيجة هى عدم قدرة المشروع على خدمة الأسواق التى تعود أن يخدمها بالإضافة الى تكديس السلع المنتجة لديه وتعرضها للتلف، هذا الى جانب عدم قدره على الحصول على المواد الخام وقطع الغيار اللازمة للإنتاج ومن ثم فقد الأسواق. ومن ناحية أخرى فإن النقل يتواجد فى جميع مراحل سلسلة اللوجيستيات. فإذا تصورنا أن هناك مصنعا ما يعتمد على استخدام مواد خام وقطع غيار لانتاج السلع النهائية، وأن هذه السلع يتم استخدامها من قبل العملاء مباشرة داخل حدود الدولة وكذلك يتم تصديرها للخارج فستكون انشطه النقل التى يحتاجها هذا المصنع حتى تصل السلعة الى المستهلك النهائى كالتالى:-

- (١) نقل المواد الخام وقطع الغيار من اماكن انتاجها الى مراكز التجميع الرئيسيه.
- (٢) نقل المواد الخام وقطع الغيار من اماكن التجميع الرئيسية الى المصنع.
- (٣) نقل السلع المصنعة من المصنع الى مراكز التخزين الرئيسيه أو الفرعية.
- (٤) نقل السلع المصنعة من مراكز التخزين الفرعية الى مراكز البيع أو الى موانى التصدير.

هذا الى جانب أنه لا يمكن اغفال أهمية وجود نظام نقل رخيص نسبياً فى سلسلة اللوجيستيات حيث إن هذا يساعد على وصول المنتج النهائى الى العميل (المحلى أو المستورد) بالسعر المناسب (الرخيص نسبياً) وهذا بالطبع راجع الى كون تكلفة النقل تشكل مكوناً رئيسياً من مكونات السعر النهائى للمنتج بالإضافة الى تكلفة الانتاج وتكلفة البيع والتكاليف الإدارية.

## ٧-٤ مكونات نشاط النقل واختيار طريقة النقل

يتكون نظام النقل عامة من (شبكة النقل) الطرق - الخطوط الحديدية- الخ. (والمركبات المتحركة) لورى - قطار - طائرة - سفينة) والمحطات. Terminals عند الحديث عن نشاط النقل فى اطار سلسلة اللوجيستيات فإننا نجد أن وسيلة النقل هى المكون الرئيسى لنشاط النقل يلى ذلك

الانشطة المساعدة الأخرى مثل أنشطة التحميل والتفريغ ويمكن القول إن النقل الداخلى للبضائع يتم عن طريق الوسائل الخمس المعروفة فى النقل وهى السكك الحديدية والطرق (عربات نقل البضائع) والنقل المائى والنقل الجوى وخطوط الأنابيب (النقل بالانابيب). وقد يتم نقل البضائع من مكان الى آخر اعتماداً على احدى هذه الوسائل فقط أو باستخدام أكثر من وسيلة واحدة لنقل نفس السلعة، ويكون الاختيار بين الوسائل المختلفة معتمداً على مجموعة من المعايير أهمها عنصر التكلفة والوقت الذى تستغرقه الوسيله لنقل السلعة وكذلك التلف أو الخساره التى يمكن أن تحدث اثناء عملية النقل.

وتختلف وسائل النقل فيما بينها من حيث الخدمة المقدمه وهناك من المميزات التى تميز احدى الوسائل عن الأخرى ويكون الاختيار بين وسائل النقل دائماً فى ضوء التناسيبه التى تقدمها الوسيله للسلعه المنقوله سواء لخدمة السوق المحلى أو للتصدير. وقبل البدء فى سرد الخصائص الرئيسية لكل وسيلة نقل ومعايير اختيار وسيلة دون الأخرى، نود أن نوضح اختيارات نقل البضائع .

يكون أمام أصحاب البضائع عدة اختيارات عند القيام بنقل بضائعهم ويكون دائماً هدفهم الأساسى الحصول على خدمة نقلية مناسبة لبضائعهم وأيضاً مناسبة من حيث التكاليف. وتعتمد طريقة النقل التى تختارها الشركة الراغبة فى نقل بضائعها على المميزات الخاصة بكل طريقة نقل ونوع البضاعة المنقولة وكذلك تكاليف النقل.

ويمكن القول بأن الطرق المختلفة التى يتم بها نقل البضائع تنحصر فى الاختيارات الآتية:-

(١) الاختيار الأول: النقل بوسيلة نقل واحدة لوريات - سكك حديدية - نقل جوى - نقل مائى - نقل بالانابيب). وهنا يكون هناك اختيار آخر بين هذه الوسائل كما أوضحنا سابقاً وفقاً لمعايير التكلفة لكل وسيلة وزمن رحلة النقل من المنبع إلى محطة الوصول النهائية للبضائع وكذلك مدى الاختلاف والتغير فى زمن الرحلة المتفق عليه إلى جانب مدى تعرض البضائع للتلف والفقد أثناء النقل.

(٢) الاختيار الثانى: النقل بأكثر من وسيلة نقل، وفى هذه الحالة يمكن أن يتم النقل تتابعياً بمعنى أن تستخدم وسيلة نقل من مكان الى آخر متوسط ثم يتم استخدام وسيلة أخرى لتكملة رحلة البضائع. وهنا يكون اجمالى التكلفة للنقل أقل من التكلفة فى حالة استخدام وسيلة واحدة. ويمكن

أن نطلق على هذا النوع من النقل Multi - Modal Transport. هذا بالإضافة إلى أنه فى السنوات الأخيرة بدأت بعض الشركات فى الولايات المتحدة الأمريكية ودول أوروبا الغربية تستخدم ما يعرف بخدمات النقل المتناسقة وفى هذا يتم تزواج بين وسائل النقل معاً والاستفادة بمميزات كل وسيلة وذلك لتنفيذ نقل البضائع من مكان إلى آخر فى نمط فعال من حيث جودة الخدمة والتكاليف. ويعد النقل بنظام الـ Piggyback أشهر هذه الأنواع حيث يتم التزاوج بين السكك الحديدية واللوريات ويتم شحن اللوريات الكبيرة العملاقة المحملة بالبضائع على قطارات السكك الحديدية المعده لذلك. وهناك نوع آخر من هذا التزاوج بين الوسائل فى نقل البضائع يتم بين النقل المائى والنقل باللوريات يسمى Fishy - back وفيه يتم نقل اللوريات العملاقة المحملة بالبضائع على السفن وان كان هذا النظام مازال استخدامه محدوداً.

ويعد التزاوج بين الوسائل عديد المميزات بالنسبة لأصحاب البضائع المنقوله. وذلك لأن هذا التزاوج بين الوسائل يتيح الاستفادة بمميزات كل وسيلة نقل. فمثلاً نظام الـ Piggyback يؤدي إلى الاستفادة من ميزه النقل باللوريات والتي تتيح نقل عدد كبير متنوع من البضائع وكذلك تتيح النقل من الباب للباب، هذا بالإضافة إلى انه يؤدي إلى الاستفادة من ميزه النقل بالسكك الحديدية للمسافات الطويلة والتي تتميز فيها السكك الحديدية فى النقل بميزه نسبيه عن النقل باللوريات من حيث التكاليف.

(٣) الاختيار الثالث: الاعتماد على بعض موردي خدمة النقل فى نقل البضائع وفى هذه الحالة يوكل نقل البضائع إلى وكالة نقل أو هيئة أو مورد لخدمة النقل. وهذه الوكالة أو هذا المورد لا يملك بطبيعة الحال وسائل النقل ولكنه يقوم بالتعاقد على نقل البضائع مع الشركة صاحبة البضائع ويقوم هو بالاتفاق مع مالكي وسائل النقل. وفى بعض الاحيان تمتلك وكالات النقل بعض المعدات والمركبات البسيطة التي تستخدمها فى تجميع البضائع وتسليمها إلى مكانها النهائى، أما النقل لرحلات طويلة فيتم باستخدام وسيلة من الوسائل الخمسة المعروفة. وفى أغلب الأحوال يتم نقل البضائع وفقاً لعقد يتم بين صاحب البضائع ووكالات النقل وفقاً لأسعار محده متفق عليها ويترك اختيار وسيلة وطريقة النقل لوكالة النقل.

(٤) الاختيار الرابع: بخلاف الاختيارات الثلاثة الأولى، فيمكن لأصحاب البضائع والشركات التي يلزمها خدمة نقل وتوزيع البضائع أن تمتلك اسطولاً خاصاً بها يتم به نقل وتوزيع بضائعها. فى

هذه الحالة فإن الشركة يلزمها قدر من الاستثمارات فى اسطول النقل ومعدات النقل. وتلجأ الشركات إلى هذا الاختيار عندما ترغب فى الحصول على قدر من المرونة فى طاقة النقل وأوقات النقل والتسليم للبضائع. كذلك فقد تكون البضائع المراد نقلها وتوزيعها ذات طبيعة وخصائص معينة مما تحتاج معه الى معدات وتجهيزات نقلية خاصة لا تتوافر لدى وكالات وموردى النقل ولا تتوافر فى الوسائل التقليدية للنقل (مثل الاحتياج الى عربات ثلاجه لنقل السلع القابلة للتلف). ويمكن القول إن امتلاك اسطول خاص لنقل البضائع يحقق لأصحاب البضائع:- مزيدا من المرونة فى طاقة النقل- مزيدا من المرونة فى أوقات التجميع والتسليم للبضائع- استخدام خدمة النقل اينما تحتاج اليها وسرعة فى النقل مع قدر كبير من الاعتمادية فى توصيل البضائع والقدرة الاعلى على تحقيق الجداول المنتظمة لنقل البضائع .

#### ٧-٥ معايير اختيار وسائل نقل البضائع

عند تحديد الكيفيه التى تنتقل بها البضائع نجد امامنا اختيارات عديدة، وهذه الاختيارات تندرج تحت اربعة عناصر رئيسيه كما ورد أعلاه هى:

(١) استخدام أى وسيله نقل من الوسائل المتاحة (الوريات - سكك حديد - نقل نهري - نقل جوى - نقل بالأنابيب)

(٢) الاعتماد على وكلاء النقل المختلفين ليقدموا خدمة النقل لصاحب البضائع.

(٣) الاعتماد على مزيج من الوسائل المختلفة مثل استخدام أكثر من وسيلة أو وسيلتين معا

لنقل البضائع.

(٤) امتلاك أسطول خاص لنقل البضائع

ويحاول صاحب البضائع دائما عند اختياره للوسيله التى يستخدمها أن يوازن بين الحصول على خدمة جيده ويتكاليف معقوله. وهو فى عملية الاختيار بين الوسائل المختلفة يعتمد على مجموعة من المعايير وهى :

(١) معيار التكلفة للخدمه المقدمه

(٢) معيار الزمن المستغرق فى النقل من المنبع الى المصب (من المصدر الى الهدف)

(٣) معيار مقدار التلف أو الفقد المتوقعين فى البضائع خلال النقل.

(٤) معيار مدى التغير فى الزمن المستغرق فى النقل من المصدر الى الهدف.

(٥) معيار مدى الاعتماد على الوسيلة.

## جدول (٣)

الخصائص المختلفة لوسائل نقل البضائع من حيث التكلفة وخصائص التشغيل

الوسيلة	التكلفة	زمن النقل	الاختلاف فى زمن النقل	التلف والفاقد	مدى الاعتماد على الوسيلة
السكك الحديدية	٣	٣	٤	٥	٣
اللوريات	٢	٢	٣	٤	٢
النقل المائى	٥	٥	٥	٢	٥
النقل بالأنابيب	٤	٤	٢	١	١
النقل الجوى	١	١	١	٣	٤

١ = أعلى تكلفة ١ = اقل زمن ١ = أقل تغيير فى الزمن ١ = اقل تلف ١ = الأفضل

## ٦-٧ تأثير تكاليف نقل الصادرات بطريقة النقل المستخدمة

يستطيع المصدرون توفير قدر من تكاليف النقل لصادراتهم وذلك عن طريق بحث الامكانيات والاختيارات المختلفة لنقل البضائع من مكان التصدير الى المستورد النهائى وذلك للوصول الى أقل الطرق المتاحة من حيث التكاليف فعلى سبيل المثال فإن البضائع الواردة من المملكة المتحدة البريطانية والمصدرة الى اليابان يمكن أن تنقل بأربع طرق مختلفة هي:

(١) نقل عن طريق البحر بدون تحويه

(٢) نقل داخل حاويات عن طريق البحر

(٣) نقل داخل حاويات باستخدام البحر ويعبور أراضى الولايات المتحدة الامريكيه باللوريات

أو السكك الحديدية US Land bridge

(٤) نقل داخل حاويات باتجاه الشرق عن طريق استخدام شبكة الخطوط الحديدية السيبيرييه ثم

تكملة الرحلة بالبحر. جدول (٤) يوضح تكاليف النقل وزمن النقل فى الحالات الأربع لشحنة مكونه

من ١٤ طناً من المملكة المتحدة إلى اليابان بالجنيه الإسترلينى.

جدول (٤)

التكاليف والاختيارات المختلفة لنقل شحن ١٤ طنا من بريطانيا إلى اليابان

التكاليف بالدولار	نقل بدون تحوية بالبحر	نقل داخل حاوية بالبحر	نقل داخل حاوية عن طريق أرض الولايات المتحدة غرباً	نقل داخل حاوية عن طريق الخطوط الحديدية السيبيرييه شرقاً
نقل برى FOB	١١٢	٩١	٧٥	٥٠
نقل بحرى	١٢٩٥	١٢٩٥	١٠٩٤	٨٢٣
إجمالى التكلفة	١٤٠٧	١٣٨٦	١١١٦٩	٨٧٣
الوقت الإجمالى للرحلة	٣٠-٣٥ يوم	٣٠-٣٢ يوم	٣٠-٣٥ يوم	٤٠-٤٥ يوم

المصدر: EFTA, 1999

٧-٧ النقل بالحاويات وأثره على تكلفة نقل الصادرات

منذ عام ١٩٧٥ حتى الآن، هناك تركيز على تطوير تداول الحاويات وعمليات التحوية للبضائع، وذلك من خلال تحسين معدات تداول الحاويات ونظم تشغيل وتداول المعلومات فى محطات الحاويات (Daniels and Stan Gunningham, 1995)، ويتميز النقل بالحاويات بعده بميزات جعلته يشكل اهتمام معظم الدول المتقدم منها والنامى. حيث أصبحت معظم التجارة الدولية تتم فى صورة حاويات. ومن ناحية فقد تطورت أشكال وأنواع الحاويات تطوراً هائلاً وأصبح هناك العديد من الشركات التى تنتج الحاويات وتقيم لها المعارض وتعد لها الدراسات الخاصة.

هذا ولقد تزامن مع تطور النقل بالحاويات تطور مقابيل ومماثل فى السفن الناقله للحاويات حيث تطورت هذه السفن تطوراً هائلاً الأمر الذى أدى الى صعوبة استقبال الاجيال الحديثة منها " الجيل السادس من السفن) لضيق الارصفه فى الموانى وانخفاض حجم الغاطس المسموح به وعدم توافر الأرناش العملاقة للتعامل مع مثل هذه السفن. ومن ثم كان على الموانى اعادة النظر فى وضعها الحالى لتتوافق مع التطور العالمى مع السفن الخاصة بنقل الحاويات.

ومن مميزات النقل بالحاويات ما يلي (COYLE, eal,1992.)

- (١) ضمان الحد الأدنى من التلف والخساره للبضائع
  - (٢) ضمان عدم تعرض البضائع للسرقه أثناء النقل
  - (٣) انخفاض تكلفة النقل للطن فى المتوسط مقارنة بنقل البضائع بالطرق المعتادة (سائبه أو محزمه)
  - (٤) ضمان النمطية فى النقل ومن ثم استخدام المساحات المخصصه فى وسائل النقل استخداماً اقتصادياً مما ينعكس بالتالى على تكاليف النقل بالانخفاض.
  - (٥) إتاحة ميكانيكية الشحن والتفريغ للبضائع سواء من السفن الى أرصفة الموانى أو العكس مما يوفر الوقت والمجهود والأموال.
  - (٦) إتاحة ميكانيكية التحميل للبضائع من ساحة الموانى الى مركبات النقل ومن ثم توفير الوقت والمجهود والتكاليف.
  - (٧) مرونة استخدام الطاقات التحميلية لوحدة النقل بما يمكن من استخدام جميع الفراغات المتاحة على وحدة النقل بصرف النظر عن طبيعة البضائع المنقوله.
  - (٨) الحاوية لا تتأثر بالعوامل الجوية ومن ثم يمكن نقل الأدوات والاجهزه الدقيقه.
- وتعد الحاويات مناسبة لمعظم أنواع البضائع فى نقلها فيما عدا البضائع السائله مثل البترول وكذلك بعض أنواع البضائع القابله للتلف السريع مع أنه توجد الآن حاوية معده لنقل السوائل وأخرى مزوده بجهاز تبريد أو تدفئة بما يتفق مع البضائع ومن ثم فإن استخدام الحاويات فى نقل البضائع يحقق ضمان وصولها فى حالتها وبدون فقد أو خساره أو ضياع وتكلفة مقبوله نسبياً مقارنة بالنقل فى صورة تقليدية. ومن هذا المنطلق فإن النقل بالحاويات له أهمية كبيرة بالنسبة للتجارة الخارجية وخاصة السلع والبضائع المصدره، حيث يسهل عملية نقلها من داخل البلاد الى الموانى ثم الى الدوله المستورده وتكاليف أقل نسبياً مما لو تم النقل بدون استخدام الحاويات أو بالطرق التقليدية.
- ومع الاتجاه الحديث الى تشجيع التصدير لتحسين الميزان التجارى ولأغراض التنمية الاقتصادية والاجتماعية، فإن نقل البضائع يصبح من الأمور الهامه التى يحاول كل من المصدر والمستورد ومتعهد النقل وشركات النقل الوصول بتكلفتها الى الحد الأدنى الممكن وكذلك ضمان وصول البضائع فى الوقت والمكان المطلوب وفى حالة جيده. ونستطيع أن نقول إن ذلك يتحقق فى

ضوء وجود نظام متكامل للنقل بالحاويات الامر الذى يتطلب محطات تداول للحاويات على أعلى مستوى من الكفاءة ووسائل نقل (شاحنات - سكك حديدية - الخ). مهيأه ومجهزه لنقل الحاويات، بالإضافة الى تواجد وعى ودرايه لكل من المصدر والمستورد والناقل والمتعهد بأهمية النقل بالحاويات. ومن الأمور الهامة فى نقل الحاويات ضمان الاستخدام الامثل للحاويات بضمان سيرها مملوءة دائماً وخاصة فى رحلة العودة وذلك لضمان الاستخدام الاقتصادى للحاوية حيث إن الاستثمارات فى بناء الحاوية نفسها عالية وكذلك لايد من ضمان استخدامها لعدد من السنوات ليكون تشغيلها اقتصادياً.

ومن ناحية أخرى هناك مشكلة التكديس بالموانى حيث يؤثر ذلك على زمن دوران واستخدام الحاوية الامر الذى يؤثر على اقتصاديات تشغيل الحاويات الى جانب تعرض الحاويات الفارغه للرطوبة والشمس مدة كبيرة مما يؤثر على كفاءة الحاوية نفسها خاصة اذا كانت من النوع المجهز بتجهيزات خاصة (هيئة تخطيط مشروعات النقل ١٩٨٤) .

## ٨- التحديات والمعوقات فى خدمات النقل فى مصر وتأثيرها على تنافسية الصادرات المصرية

يستخدم النقل البحرى فى نقل معظم الصادرات المصرية حيث تستحوذ الموانى البحرية على ٩٨,٧٪ من حركة الصادرات بينما يتم نقل جزء صغير منها بالطائرات ٤,٠٪، ولا تتعدى الصادرات التى تمر عبر المنافذ البريه ٩,٠٪، وتوجد فى مصر خمسة موانى بحريه ثلاثة منها على البحر المتوسط واثان على البحر الأحمر حيث تمر من خلالهم معظم الصادرات المصرية إلى الخارج (٦٦,٥٪). ويحتاج ذلك إلى وجود شبكه داخلية قوية وذات كفاءة من وسائل النقل كمرحلة تكميله لنقل الصادرات. ويتضمن هذا الجزء تحليل كافة المعوقات والمشكلات الخاصة بنظام النقل المصرى من شبكات وأسطول ومنافذ بحريه وغيرها وأثر ذلك على إعاقة حركة تدفق الصادرات ورفع التكلفة النهائية لها مما قد يفقدها ميزتها التنافسية فى السوق العالمى والتأثير السلبى على الميزان التجارى المصرى.

## ٨-١ البنية الأساسية (شبكات النقل)

## ٨-١-١ الطرق

تتواجد لدى مصر شبكة لا بأس بها من الطرق البريه بلغت حوالى ٤٤ الف كيلومتر وتقوم شبكة الطرق المصريه بنقل أكثر من ٩٠٪ من حركة البضائع على المستوى القومى الا أن شبكة الطرق المصرية تعاني من الآتى:

(١) زيادة الكثافة المرورية عليها من ناحية.

(٢) وزيادة معدلات التحميل لعربات نقل البضائع عن المسموح به من ناحية أخرى.

(٣) هذا الى جانب ضآلة مخصصات الصيانة التى تتاح سنوياً بواسطة الحكومه وعجزها عن

ملاحقة الاحتياجات المطلوبة.

(٤) وهذا من نتيجته انخفاض مستوى حالة الطرق وارتفاع معدلات الحوادث عليها وازدياد

حده الازدحام المرورى فى بعضها الامر الذى يؤدى فى النهائية الى زيادة تكلفة النقل مما يؤثر سلبياً على تنافسية السلع المصدره .

## جدول (٥)

## حركة الصادرات المصرية على الموانى والمطارات والحدود البريه

النسبة الى اجمالى الصادرات لعام ٢٠٠٠	موانى
١٤,٨	ميناء الاسكندريه
١,٩٧	ميناء بورسعيد
٠,٣٨	ميناء دمياط
٤٧,٢	ميناء السويس
٢	ميناء سفاجا
٦٦,٥	مجموع الموانى الرئيسية البحرية
٣٢,٢	موانى أخرى
٠,٩	حدود بريه
٠,٤	مطارات
١٠٠	إجمالى

المصدر (هيئة تخطيط مشروعات النقل ٢٠٠١)

(٥) ومن وجهة أخرى فقد رصدت الكثير من الدراسات (هيئة تخطيط مشروعات النقل، ١٩٩٨) (هيئة تخطيط مشروعات النقل، ٢٠٠١)، (JICA, 1993) أن ارتفاعات بعض الكبارى الموجودة على شبكة الطرق المصرية لا تتماشى مع الارتفاعات القياسية للحاوية مما يعوق انسياب الحركة بأمان ومن ثم يقلل من فرص استخدام الحاويات فى عملية التصدير الأمر الذى يؤثر سلبياً على التكلفة الكلية للصادرات المصرية.

#### ٨-١-٢ الخطوط الحديدية

يصل طول شبكة الخطوط الحديدية المصرية حوالى ٥٠٠٠ كيلو متر بكثافة تبلغ ١٢,٥ كم لكل ١٠٠ كم مربع من المساحة المأهولة. وتمتد هذه الشبكة بطول الجمهورية وتتفرع فى منطقة الدلتا الى العديد من الخطوط التى تصل معظم مدن الجمهورية بعضها البعض. ويكمن التحدى الرئيسى أمام الخطوط الحديدية المصرية أنها موجهة اساساً الى نقل الركاب حيث تساهم فى نقل ما يزيد على ٥٠٪ من الركاب على مستوى الجمهورية بينما لا تتعدى نصيبها من نقل البضائع حدود ٦٪، ويعد السبب الأول فى ذلك الى عدم قدرة سكك حديد مصر على اعداد جداول تشغيل منتظمة لقطارات البضائع تماثل تلك الخاصة بقطارات الركاب، وحجتها فى ذلك أن كثافة حركة قطارات الركاب تمتص معظم طاقة الخطوط الحديدية المتاحة. والنتيجة أن شبكة الخطوط الحديدية لا تسمح بتسيير قطارات منتظمة للبضائع (فيما عدا تلك الخطوط الخاصة بالبضائع فقط)، الامر الذى يؤثر سلباً على خدمة نقل البضائع بالسكك الحديدية والتى تعد أقل بكثير من حيث التكلفة مقارنة بالنقل على الطرق البرية. (Al - Tony, 2001)

#### ٨-١-٣ خطوط الملاحة النهرية

حبا لله مصر بنهر النيل الذى يمتد بطول القطر من شماله الى جنوبه. ويصل اجمالى الخطوط الملاحية النهرية الى ٢٥٥٠ كيلو مترا، ولكن النقل النهري وبرغم انخفاض تكلفة النقل يساهم بنسبة ضئيلة فى نقل البضائع لا تتعدى حدود ٣٪ من اجمالى حركة البضائع على المستوى القومى. ويعد أحد الاسباب المباشرة فى ذلك أن المجارى الملاحية تستخدم فى المقام الأول لأغراض الري والزراعة ومن ثم فإن استخدامها فى اغراض الملاحة النهرية لا بد وأن يتماشى مع كونها معدة أساساً لأغراض الزراعة. وهذا يكون من نتيجته انخفاض الغاطس الملاحي المتاح فى بعض الاحيان مما قد لا يتيح فرصه للحركة الملاحية أو ضرورة خفض طاقة التحميل للوحدات النهرية بما يسمح للغاطس

المتاح. ومن جانب آخر فإنه لا يوجد ملاحه ليليه على هذه الخطوط مما يجعل الحركة الملاحية تقتصر على ١٠ ساعات على الأكثر خلال اليوم. ومن جانب آخر فهناك السده الشتويه والتي تتأثر خلالها الملاحه النهريه تأثراً واضحاً مما يؤثر سلبياً على حجم المنقول بالوحدات النهريه. كما تتأثر أيضاً حركة الملاحه النهريه فى مصر بالعديد من المشكلات الخاصة بكفاءة الأهوسه والقناطر المتواجده على طول المجارى الملاحية والتي تعوق انسيابية الحركة مما يؤثر بالسلب على رحلة البضائع مؤدياً الى إطالتها وزيادة فترة بقاء البضائع فى الوحدات النهريه مما يقلل من طاقتها المتاحة.

جدول (٦)

تكلفة النقل ونسبة المنقول من البضائع بالوسائل المختلفة فى مصر

وسيلة النقل	متوسط تكلفة النقل (١) جنيه/طن-كم	نسبة ماتنقله الوسيلة
النقل البرى على الطرق	٢٠٠, ٢٧٣	أكثر من ٩٠
النقل بالسكك الحديدية	٠, ٠٦٥٥	٦٪
النقل النهري	٠, ٠٦٧٥	٣٪

(١) وفق تقديرات دراسة النقل القومى ١٩٩٣

أشارت بعض التقارير والابحاث أيضاً أنه من أسباب ضعف مساهمة السكك الحديدية فى نقل الحاويات عدم توافر الربط الجيد مع الموانئ الجافه فى الجمهورية بوصلات حديدية (هيئة تخطيط مشروعات النقل ٢٠٠١).

قدرت احدى الدراسات (ريم عبد العاطى، ٢٠٠٢) طاقة النقل المتاحة بواسطة اساطيل النقل النهري بحوالى ٤,٣ مليون طن فى العام من مختلف أنواع السلع التى تتناسب مع طبيعة النقل النهري، بينما لم يتجاوز المنقول بواسطة النقل النهري لعام ٢٠٠١ حوالى ٢,١ مليون طن. ومعنى هذا أن هناك طاقة فائضه فى اساطيل النقل النهري وغير مستغله تصل الى ٥١ ٪ من الطاقة المتاحة. ومن الجدير بالذكر أن استغلال هذه الطاقه المتاحة للنقل النهري سوف يؤدي الى مجموعة من الوفورات الاقتصادية أهمها الوفرة فى تكاليف نقل البضائع والوفرة فى الوقود نتيجة انخفاض معدلات استهلاك النقل النهري من الوقود لوحده المنقول مقارنة بالنقل البرى على الطرق. هذا ويمكن رصد أهم المشاكل الخاصة بالمجارى الملاحية والتي تؤثر على نصيبها النسبى فى نقلات البضائع والمساهمة الفعالة فى نقل الصادرات المصرية (خاصة من السلع ثقيلة الوزن رخيصة الثمن مثل الأسمده والمولاس وفحم الكوك)

كالآتى (منتدى العالم الثالث، ٢٠٠٠)

- (١) انخفاض منسوب المياه فى المجرى الملاحي عن ١٥٠ سم فى فترات زمنيته طويلة مما يتسبب فى صعوبة سير الوحدات النهرية ويترتب ايضاً على ذلك تحديد حجم وحمولة ونوعية الوحدات الملاحية مما يؤثر بالسالب على اقتصاديات النقل النهري. هذا بالاضافة الى تعرض الوحدات النهرية لحوادث نتيجة انخفاض المنسوب.
- (٢) وجود الأهوسة والكبارى والتي تسبب زيادة أزمته الرحلات النهرية نظراً لانخفاض السرعات عند هذه النقاط، هذا بالاضافة الى ازدياد فترات الانتظار وخاصة عند الأهوسة والتي تعتبر بمثابة نقاط اختناق تؤثر على انسيابية المرور فى المجرى الملاحي.
- (٣) عدم الربط بين المجرى الملاحية بعضها البعض والتي تساعد (فى حالة تحقيقه) على زيادة شبكة الملاحة النهرية الداخلية وما يترتب على ذلك من ازدياد حجم النقلات بهذه الوسيلة.
- (٤) صعوبة الملاحة النهرية ليلاً، مما يؤثر على ساعات تشغيل اسطول النقل النهري وانتاجيته.
- (٥) عدم توافر المساعدات الملاحية على طول المسار الملاحي بأكمله والتي تسهم بدور فعال فى تحديد المسار الملاحي الأمان للوحدات النهرية سواء من خلال علامات الارشاد الملاحية أو العلامات التحذيرية والتي تحدد المناطق الخطرة ملاحيا أو علامات التوجيه والمحددة للاتجاهات الواجب السير اليها.
- (٦) عدم توافر خرائط ملاحية توضح عليها اعماق النهر وارتفاعات المتطلبات الملاحية ومواقعها ومواصفاتها الجغرافية.

## ٢-٨ أساطيل النقل

### ١-٢-٨ أسطول النقل البرى على الطرق

تشير الاحصائيات الخاصة بأعداد مركبات نقل البضائع أنه يوجد فى مصر حوالى ٥٣٠ الف مركبه نقل (Lorry) بالاضافة الى حوالى ٥١ الف مقطوره لنقل البضائع. (CAPMAS, 2000) ويقوم بنقل البضائع على الطرق فى مصر كل من (JICA, 2002):

- الجمعيات التعاونية لنقل البضائع والتي تمتلك حوالى ٣٠٪ من الأسطول

- الشركات المتخصصة فى نقل البضائع وعددها خمس شركات تتبع وزارة قطاع الأعمال العام

وتمتلك حوالى ٧٪ من الأسطول

- الشركات الصناعية Own Account Fleet Companies والتي تمتلك أسطولاً لنقل منتجاتها يصل الى حوالى ٣٧٪ من اجمالى اسطول نقل البضائع على الطرق.

- الافراد المالكون لسيارات نقل ويقدمون خدمة النقل للغير ويمتلكون حوالى ٢٥-٢٦٪ من اجمالى الأسطول .

من مراجعة وتحليل خصائص اسطول نقل البضائع على الطرق فى مصر يمكن رصد الآتى:

(١) تشير نتائج أحدث المسوح الخاصة بنقل البضائع على الطرق المصرية (JICA,2002) أن أسطول نقل البضائع على الطرق يتكون من مركبات مغطاه بنسبة ٥٨,٧٪ ومركبات مسطحة بنسبة ٣٩٪ ومركبات الفنتاس بنسبة ٢٪ مع عدم وجود عربات نقل خاصة بنقل الحاويات حيث تستخدم المركبات المسطحة حالياً فى نقل البضائع المحواه نظراً لعدم اتاحة مركبات متخصصة لهذا الغرض. وأن استخدام العربات المسطحة لنقل حاويات كثيراً ما يؤدى الى اطالة فترة تحميل وتفريغ الحاويه من والى المركبه مما يطيل من زمن النقل ويؤثر سلبياً على تكلفة نقل البضائع وكذلك أزمنا النقل. وتشير مراجعة بيانات الحوادث على الطرق أن استخدام المركبات المسطحة فى نقل الحاويات يؤدى الى كثير من الحوادث نظراً لضعف تثبيت الحاويه فوق المركبة. والنتيجة النهائية اعاقه التوسع فى نقل بضائع الصادرات فى حاويات وعدم الاستفادة من مميزاتها العديدة كما سبق ذكره من قبل والذي من شأنه التأثير السلبى على تنافسية الصادرات المصرية فى السوق العالمى.

(٢) من الظواهر الأخرى التى تم رصدها فى سوق نقل البضائع على الطرق (E) (JICA,2002) (EL-Meazawi,1994) أنه نظراً لوجود عدد كبير من الأفراد المالكه لأسطول نقل البضائع بالإضافة الى الجمعيات التعاونية وعددها يزيد عن ٢٥ جمعية . فهناك منافسة شديدة فى مجال عرض خدمة النقل الأمر الذى يؤدى الى تدنى اسعار النقل الى حدودها الدنيا ولجوء الناقلين الى التحميل الزائد مما يؤثر سلبياً على الطرق والمركبات وظهور الحوادث الأمر الذى يؤثر بالسلب على تكاليف النقل وزمن النقل وانسيابية نقل سلع الصادرات من مراكزها الى الموانى. هناك أثر سلبى آخر لهذا التنافس الشديد وهو عدم امكانية انشاء شركات كبيرة للنقل يمكنها من الاستفادة من وفورات الحجم الكبيرة واقتصار الناقلين على الناقل الفردى أو الشركات الصغيرة وما يؤديه ذلك من ارتفاع

التكاليف المتوسطة لوحدة النقل مقارنة بالشركات الكبيرة المتخصصة فى النقل والتي توجد فى معظم دول العالم المتقدم منه والنامى.

(٣) الظاهرة الثالثة التى تم رصدها بخصوص اسطول نقل البضائع على الطرق، أنه وعلى عكس الوضع فى الدول الأوربية، فإن الشركات الصناعية فى مصر ما زالت تقوم بنقل منتجاتها بنفسها (تمتلك أسطولا خاصا بها). فبدلاً من تركيز هذه الشركات على أنشطتها الاساسية (التصنيع) باعتباره النشاط الأساسى ، فهى تقوم الى جانب ذلك بجميع أعمال اللوجستيات الخاصة ببضائعها من تخزين وتوزيع بما فيها أنشطة النقل من مكان الانتاج وحتى موانى التصدير. ومن أمثلة ذلك شركات تصنيع المعادن والالات والكيماويات والتعدين والمنتجات الزراعية من خضروات ولحوم حية ومنتجاتها. ويتحليل هذه العملية نجد أن هذه الشركات تقوم بنقل ٣, ٣٣٪ من اجمالى المنقول من البضائع على الطرق. ويفيد هذا التحليل فى الدلالة على أن اعطاء وظيفة النقل الداخلى للصادرات لا يتواجد فى مصر وهذا من شأنه الارتفاع النسبى لتكلفة النقل الداخلى للبضائع المصدرة مقارنة بما هو الحال عليه فى دول أوروبا وشرق آسيا على سبيل المثال التى يقوم بوظيفة نقل الصادرات بها شركات متخصصة فى النقل.

(٤) الظاهرة الرابعة التى يمكن رصدها بخصوص أسطول النقل البرى على الطرق هو النقص الشديد فى الشاحنات المبرده ويرجع ذلك بصفة اساسية الى ارتفاع التعريفات الجمركية عليها الأمر الذى يرفع التكلفة النهائية لهذه الشاحنات. وقد خفض القانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٧ التعريفات الجمركية على الشاحنات المبردة الى ٥٪ الا أن تطبيق هذا القانون ما زال محدوداً (RDI,1999) وترجع الحاجة الى الشاحنات المبرده الى الرغبة فى الحفاظ على سلسلة التبريد وتقليل الفاقد فى المحاصيل البستانية (الخضر والفاكهه على وجه الخصوص) والتي تشكل مصدراً أساسياً للنقد الأجنبى فى مصر حيث تساهم بنحو ٣٥-٤٠٪ من قيمة الصادرات الزراعية (ما يعادل ٢٧٠ مليون دولار أمريكى) فى السنوات الأخيرة. (RDI, 2000) ويعد توافر الشاحنات المبرده مطلباً بالغ الأهمية للمصدرين لأن النقل للموانى - ما لم يكن مبرداً - يقلل من جودة المنتج وقدرة على البقاء لفترة أطول. ويمتلك كبار المصدرين شاحنات مبرده ولكن المعروض للإيجار من هذه الشاحنات دون مستوى الطلب. ولقد اتجه بعض المصريين من اصحاب شركات الشحن الى انشاء شركات لهم فى الأردن وذلك للعمل فى مصر حيث تشير التقارير أن تكلفة الشحن المبرد تقدر بنصف الثمن مقارنة بمصر.

وفى الوقت الحاضر فإن السياسات الحكومية تؤثر على جانب العرض الخاص بفرافات الشحن بغرضها قيوداً على شحن وتصدير المنتجات المصرية على شاحنات غير مصرية. فاللوائح لا تسمح للشاحنات التى تدخل مصر محمله بالخروج مشحونه بالبضائع من البلاد ما لم يكن لديها عقد سابق على دخولها الى مصر وغالباً ما يتم التحويل على هذه القيود وخفض اسعار النقل عن اسعار الشركات المصرية وتهدف هذه التشريعات الى حماية الشركات المحلية من فقدان سوقها لصالح شركات شحن أجنبيه قد تقبل أسعاراً أقل لتجنب العوده فارغة من مصر. ولكن هذا المنع أحدث أثراً عكسياً، إذ أضر بالقدرة التنافسيه لشركات الشحن المصرية وضيق الفرصة لإنشاء شركات جديدة وهو ما ينعكس سلباً على مصالح المنتجين والمصدرين والتجار والشاحنين والمستهلكين للحاصلات البستانيه.

#### ٨-٢-٢ أسطول نقل البضائع بسكك حديد مصر

تتلك سكك حديد مصر اسطولاً كبيراً نسبياً من عربات نقل البضائع يصل عدده الاجمالي إلى ١٠٥١٤ عربة صالحة للتشغيل يعد استبعاد غير الصالحة للتشغيل (سكك حديد مصر، ٢٠٠٢)، ويتكون هذا الاسطول من عدة أنواع تناسب طبيعة كل سلعة فهناك العربات السطح والصندوق والجمالون والمعدة للحاويات وغيرها . ويستطيع هذا الاسطول اذا ما أحسن استخدامه وبدون الاحتياج الى أى استثمارات اضافية أن يقوم بنقل ٢٢,٢ مليون طن من البضائع سنوياً (Al-Tony, 2001) وذلك من مختلف الأنواع من السلع كما يوضحها جدول (٧) الا أن المنقول الفعلى لا يتعدى حوالى ٧,٥ مليون طن فى العام بعد استبعاد خام الحديد ومنقولات هيئة سكك حديد مصر ومعنى هذا أن النسبه المستغله من الطاقه المتاحة لا تتعدى حدود ٣٤٪ وهذا ما اتضح من البحوث التى أجريت فى هذا المجال (Al-Tony, 2001) وتعد الاسباب المباشره لهذا كالأتى:

(١) طول زمن دورة عربة البضائع نتيجة لضعف الرقابة والتحكم فى حركة العربات

(٢) عدم وجود جداول تشغيل منتظمه لقطارات البضائع

(٣) انخفاض سرعة قطارات البضائع الى حوالى ٤٠ كم/الساعة

(٤) ضعف أنشطة التسويق الخاصة بنقل البضائع .

(٥) عدم وجود خدمات مكمله للنقل أو خدمات النقل من الباب للباب بسكك حديد مصر .

## جدول (٧)

الإمكانات المتاحة لنقل مختلف السلع بسكك حديد مصر

بالمليون طن لعام ٢٠٠١

السعة	طاقة النقل المتاحة فى السنة	المنقول الفعلى	نسبة استغلال الطاقة المتاحة
القمح	٣,٦	١,٥	٤٣
المنتجات البترولية	٣,٩	١,١	٢٧
السكر	١,١	٠,٢٤	٢٣
الاسمنت	٢,٥	٠,١٩	٧
الاسمدة	١,٧	٠,٣٥	٢٠
الفوسفات	١,٥	٠,٣١	٢١
المولاس	٠,٢٥	٠,١	٣١
قصب السكر	٠,٥٠	٠,٢٣	٤٦
الطفلة	٠,٤٦	٠,٢٩	٦٣
فحم الكوك/ الحجرى	٤,١	٢,١	٤٩
الحجارة	٠,٩٧	٠,٥٢	٥٣
الزلط والرمل	٠,٣٤	٠,١	١٩
الحاويات	١,١	٠,٥٦	٥٤
الاجمالى	٢٢,٢	٧,٥	٣٤

Source: Al-Tony (2001)

كل هذا من شأنه أن يقلص نصيب السكك الحديدية فى نقل البضائع عامة وبضائع الصادرات خاصة بما فيها الحاويات ومن ثم يحرم الصادرات المصرية من الاستفادة من التكاليف المنخفضة للنقل بالسكك الحديدية والتمتع بميزه الأمان النسبى، لهذه الوسيله وعدم تأثرها بالعوامل الجوية مقارنة بالنقل على الطرق.

وتستطيع السكك الحديدية المصرية أن تساهم مباشرة فى تسهيل ودفع صادرات مصر من ثلاثة أنواع من البضائع وهى المولاس الذى يتم نقله مباشرة من كل من كوم أمبو وجرجا والحوامديه إلى القبارى بالاسكندرية للتصدير وحم الكوك الذى ينقل من التبين الى القبارى بالاسكندرية والسماد الصب الذى ينقل من منقباد الى دمياط للتصدير وهى كلها من المسافات المتوسطة والطويله والتى تناسب السكك الحديدية من حيث تكلفة النقل كما أن سكك حديد مصر لديها طاقة كبيرة لنقل هذه السلع متمثلة فى الأسطول وطاقه الجر.

أما بالنسبة لمشاركة أسطول السكك الحديدية فى نقل السلع الزراعية والفواكه والمحاصيل البستانية الأخرى المعده للتصدير فهو ضئيل ومحدود للغاية ويرجع ذلك بصفه أساسيه الى محدودية عربات نقل البضائع المجهزة لهذا الغرض (الثلاجه). فسكك حديد مصر تمتلك فقط حوالى ٢٨ عربة بطاقة إجمالية حوالى ١٢٣٠ طن. ويتم نقل البضائع القابلة للتلف عادة داخل هذه الوحدات باستخدام قطارات الركاب وهو ما يعرف بالنقل بالمستعجل.

#### ٨-٢-٣ أسطول النقل البحرى

من الحقائق الأساسية أن اتاحة الأسطول الوطنى للنقل البحرى له دور كبير فى تحسين الميزان التجارى للدولة مع العالم الخارجى، فهو يتيح نقل الصادرات على أساس السعر سيف CIF فى الدولة المستورده ونقل واردات الدوله على أساس السعر فوب FOB فى الدولة المصدره، وذلك بدلاً من نقلها على الأساطيل الاجنبيه على أساس السعر فوب وسيف فى الموانئ الوطنيه.

إن المتتبع للأسطول التجارى المصرى يلاحظ قدرته المحدوده على المساهمة فى مجال نقل التجارة الخارجية المصرية، بالاضافة الى أن الاحصاءات تشير الى تناقص قدره الأسطول مستقبلاً مع ضآلة الاحصاءات المنشوره عنه.

ومراجعة منشورات الأمم المتحدة فى هذا المجال (الإسكوا ١٩٩٩). وجد أن وحدات الأسطول

المصرى ذات الحمولة من ٣٠٠ طن فأكثر نحو ٢١٢ وحدة بطاقة حمولة ساكنه DWT تبلغ ١,٧٥٧ مليون طن تضم ٧٩ وحدة (٣٠٠ طن - أقل من ١٠٠٠ طن) و١٣٣ وحدة ذات حمولات ١٠٠٠ فأكثر من بينها ١٠٩ وحدة ترفع العلم المصرى و ٢٤ وحدة ترفع أعلاماً أجنبية، كما يبلغ متوسط عمر الوحدة التى ترفع العلم المصرى ١٧ عاماً والتى ترفع الاعلام الاجنبية ٢٦ عاماً. وبالنظر الى الاسطول المصرى ٢١٢ وحدة من حيث نوعية البضائع التى ينقلها نجد انه يتكون من ٣٩ وحدة لنقل البترول و٦ وحدات لنقل الكيماويات ووحده واحده لنقل الغاز المسال و١٨ وحدة لنقل البضائع الصب و٨٤ وحدة لنقل البضائع العامه مع عدم وجود وحدات لنقل الحاويات والدحرجة Roll - on Roll off -الباقى لنقل الركاب.

وفى تقرير صادر عن لجنة الانتاج الصناعى بمجلس الشورى بخصوص النقل البحرى فى مصر (عبد القادر دياب، ٢٠٠١) تضمنت تقديراته لوحدة الاسطول التجارى المصرى أعداداً أقل بكثير عن ما سبق ذكره. حيث ذكر التقرير أن وحدات الاسطول المصرى هى ١٢٢ وحدة بحمولة اجماليه نحو ١,٩٦٧ مليون طن، تضم ٨٢ وحدة نقل بضائع عامه ومتعدده الأغراض و٢٣ وحدة لنقل البضائع الصب الجفاف و٨ وحدات لنقل البترول و ٩ وحدات لنقل الركاب. كما يشير نفس التقرير الى وجود ٢٥ وحدة غير عامله من بين وحدات الاسطول بحيث يصل عدد الوحدات العامله بالفعل ٩٧ وحدة فقط وأن سفينه حاويات واحده دخلت الى مجال العمل بين وحدات الاسطول عام ١٩٩٨ بحمولة ١٠٩٢ حاوية. ويصنف تقرير مجلس الشورى الوحدات العامله من الأسطول التجارى المصرى وفقاً لحمولة الوحدة الى ٢٥ وحدة حمولة أقل من ٥ الألف طن، ٣٠ وحدة حموله ما بين ٥-١٠ الألف طن، ثم ١٦ وحدة حمولة ما بين ١٠-٢٠ ألف طن ثم ٨ وحدات حموله ما بين ٢٠-٤٠ ألف طن. كما يشير نفس التقرير أن ٣٥٪ من وحدات الاسطول فى الفئه العمرية ١٥ سنه فأقل و٦٥٪ من وحدات الاسطول فى الفئه العمرية اكبر من ١٥ سنه.

أما بالنسبه للملكية الأسطول فتوزع بين ٢٨ شركه تضم شركة قطاع أعمال عام (٢١ وحدة) وشركتين من الشركات العربيه المشتركة (تملك ٨ وحدات) وثلاث شركات للاستثمار العام المشترك (تملك ٢٢ وحدة) و ٢٢ شركة خاصة تحوز ٤٦ وحدة.

وقد قدر تقرير مجلس الشورى المشار اليه أعلاه أن مشاركة الأسطول التجارى المصرى فى نقل

الصادرات والواردات المصرية فى حدود ٢٠٪ فقط ١٩٨٧ إذ زادت الى ٢٦٪ عام ١٩٩٧ .  
ومن مراجعة العديد من التقارير والدراسات والبحوث (إسكوا، ١٩٩٩) ، هيئة تخطيط  
مشروعات النقل، (٢٠٠١)، (إسكوا، ٢٠٠٠) (إسكوا، ٢٠٠١) . (محمد قدرى، ١٩٩٩) يمكن رصد  
الحقائق التالية بخصوص الأسطول التجارى المصرى للنقل البحرى:  
(١) ضعف طاقته المتاحة نتيجة انخفاض اعداده وصغر الحمولات  
(٢) تقادم الاسطول حيث إن معظم وحداته تتعدى ١٥ سنة.  
(٣) ضآلة الطاقة المتاحة لنقل الحاويات داخل الأسطول.  
(٤) انحصار ملكية القطاع الخاص فى الوحدات القديمة فقط مع ضعف الاستثمارات الخاصة  
فى هذا المجال.

(٥) عدم قدرة الشركات المصرية للنقل البحرى على الاندماج فى شركات كبيرة لتكوين كيان  
أكبر قادر على المنافسة فى التشغيل.

(٦) غياب الدور الفعال للترسانات البحرية المصرية فى صناعة السفن

من هذه الحقائق نجد أن مشاركة الأسطول المصرى فى نقل الصادرات المصرية ضعيفة وهذا  
يؤثر سلبياً على الميزان التجارى المصرى حيث يتم نقل معظم الصادرات المصرية بأساطيل على  
أساس السعر فوب FOB.

#### ٨-٢-٤ مساهمة الأسطول التجارى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية

يوضح الجدول التالى تطور مساهمة الأسطول المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية، كمؤشر  
على مدى كفاية وكفاءة الأسطول التجارى فى نقل حجم تجارة مصر الخارجية. وذلك خلال الفترة  
٨٦-٩٠.

#### جدول ( ٨ )

تطور مساهمة الأسطول التجارى المصرى فى نقل تجارة مصر الخارجية

السنة	١٩٨٦	١٩٨٧	١٩٨٨	١٩٨٩	١٩٩٠
نسبة مساهمة الأسطول ٪	٢٥	٣٢	٣٦	٣٩	٤١

المصدر: ( منتدي العالم الثالث ، ٢٠٠٠ )

حيث يوضح الجدول أن مساهمة إسطول مصر التجارى فى نقل تجارة مصر الخارجية تراوحت بين ٢٥٪ كحد أدنى و ٤١٪ كحد أقصى خلال الفترة ٨٦-١٩٩٠، وتعتبر هذه النسبة منخفضه، فهى تعنى أن مصر تفقد حوالى ٦٠٪ من طاقة نقل تجارتها الخارجية ويؤثر ذلك على ميزان المدفوعات المصرى بالسالب لصالح موازين مدفوعات الدول الأجنبية والذي يقوم بنقل حوالى ٦٠٪ أو أكثر من حجم تجارة مصر الخارجية، وينعكس ذلك فى ضعف الطاقة الاستيعابية للاقتصاد القومى فى مصر.

ومن المؤكد انه من الضرورى فى هذا الإطار التعرف على دور ومساهمة شركات الملاحة الوطنية والأسطول الوطنى فى نقل التجارة الخارجية المصرية. الا ان عدم توافر البيانات يحول دون التوصيف الدقيق لهذا الدور وتلك المساهمة ذلك أن البيانات اللازمه لهذا الغرض لا تتوافر الا لكبرى شركات الملاحة الوطنيه،والتي تملك اسطولاً كبيراً نسبياً، بينما لا تتوافر هذه البيانات للشركات الوطنيه صغيرة الحجم والنشاط (تمتلك الشركة الصغيرة فى العادة من ٣ الى ٤ سفن تقل حمولتها عن ١٠ الف طن، وفى الغالب لا تتجاوز ٥ آلاف طن)، وكذلك السفن المملوكه للأفراد (وعددها ٦

جدول (٩)

مساهمة أهم الشركات الملاحية الوطنية في نقل تجارة مصر الخارجية بحراً ١٩٩٨/٩٧ (بالطن)

سفن مستأجرة الوطنى			سفن الاسطول الوطنى			الشركة
جملة	واردات	صادرات	جملة	واردات	صادرات	
٨٥٠٠٦٧	٨٣٨٦٦٢	١١٩٠٠	٧٦٤٧٨٣	٥٩١٢٩٥	١٧٣٤٨٨	المصرية للملاحة البحرية
١٢٣٨٠٣	١٢٣٦٨٠٣	-	٧٥٦٧٣٤	٧٥٦٧٣٤	-	الملاحة الوطنيه
١٤٣٣٢٧٦	١٤٣٣٢٧٦	-	١٨٤٢٨١	١٨٣٢٢٧	١٠٥٤	مصر للنقل البحري
-	-	-	١٢٢٠٥٨	١٠٥٩٥٩	١٦٠٩٩	العربية للملاحة البحرية
-	-	-	١٠٧٢٦٧	٨٥٠١٥	٢٢٢٥٢	الاتحاد العربي للنقل البحري
٣٥٢٠٦٤٦	٣٥٠٨٧٤١	١١٩٠٠	١٩٣٥١٢٣	١٨٢٢٢٣٠	٢١٢٨٩٣	الاجمالى

المصدر: (١) وزارة النقل البحري بنك معلومات النقل البحري ١٩٩٩

سفن تتراوح حمولتها بين ٥٠٠ طن (١٥٠٠ طن). وبالتالي فإن هذا الجزء سوف يقتصر على مساهمة الشركات الخمس الكبرى للملاحة البحرية فى نقل تجارة مصر الخارجية.

ويوضح الجدول السابق أن حجم المنقول بواسطة أكبر خمس شركات وطنيه للملاحة بلغ حوالى ٥,٤٥ مليون طن عام ١٩٩٨/٩٧، من إجمالى حجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً والذى بلغ ٤٣,٤ مليون طن بدون تجارة الترانزيت بنسبة ١٢,٧٪ منها ١,٩٣ مليون طن نقلت بسفن الأسطول الوطنى ٣,٥٢ مليون طن نقلت بسفن مستأجرة. هذا يعنى أن حوالى ٣,٨٧٪ من حجم التجارة الخارجية المصرية المنقولة بحراً تقوم به شركات ملاحيه غير وطنيه، وانه من حجم نشاط تلك الشركات الوطنيه (البالغ ٥,٤٥ مليون طن) فإن ٣٥,٤٪ تنقل بواسطة سفن الأسطول الوطنى (١,٩٣ مليون طن) ٦,٤٦٪ تنقل بواسطة سفن مستأجرة.

#### ٨-٢-٥ أسطول النقل الجوى

يتطلب دعم حركة الصادرات المصرية من الخضمر والفاكهه والحاصلات البستانية توافر طاقه النقل المناسبه والمنظمه والسريعه والذى يعد النقل الجوى أنسبها خاصة فى أول الموسم الخاص بهذه المحاصيل حيث يكون السعر فى السوق الأوربى مرتفعاً مما يبرر استخدام النقل الجوى المرتفع التكاليف.

ولكن الوضع الحالى يشير الى أنه توجد فقط ثلاث شركات تقدم خطوطاً منتظمة للبضائع من مصر الى أوروبا وهى الخطوط الجويه الفرنسيه والالمانيه بجانب شركة مصر للطيران. هذا الى جانب أن بعض طائرات الركاب توفر بعض الفراغات لشحن البضائع وإن كانت محدوده وغير مضمونه لكونها أقل فى الاولويه من حقائب وأمتعه الركاب. تقدم ايضاً خدمات الطيران العارض بعض الفراغات الإضافية لنقل البضائع. وبرغم ذلك فهناك نقص حقيقى فى طاقات الشحن الجوى للصادرات المصريه من البضائع سريعه التلف حيث لا يتعدى المعروض من طاقات الشحن ٥٠٪ من السعات اللازمه (ESCWA,2001).

ومن ناحية أخرى فإن الطيران العارض غالباً ما يأتى فارغاً من البضائع وذلك لزيادة الرسائل الصادرة من الخضمر والفاكهه عن الرسائل الوارده ومن ثم فإن ذلك يرفع من تكلفه الشحن الجوى ويرفع بالتالى من السعر النهائى للصادرات المصريه فى الأسواق الأوربيه وغيرها. ويرى الكثيرون أن أسعار شحن البضائع بالنقل الجوى من مصر مرتفعة مقارنة بمثيلاتها من الدول الأخرى.

ففى اشارة للمشاكل والمعوقات التى تواجه الصادرات المصريه الى دول جنوب وشرق أفريقيا

(الكوميسا) جاءت مشكلة النقل من أولى المشكلات حيث إن عدم وجود خطوط ملاحية منتظمة بين مصر ودول الكوميسا لنقل التجارة البينية وارتفاع تكاليف النقل الجوى كانتا من أهم المعوقات التى تم رصدها بواسطة نقطة التجارة الدولية التابعة لوزارة التجارة الخارجية. فقد ذكر أن شحن الطن جواً من مصر الى الكونغو على سبيل المثال يكلف حوالى ٢٤٠٠ دولار فى حين تبلغ تكلفة شحن الطن جواً من دول أوروبا الى الكونغو نحو ٧٥٠ دولاراً فقط (وزارة التجارة والتموين، ١٩٩٩) ومن هذا يتضح أن السلع المصرية تفقد ميزتها التنافسية لصالح الدول الأوربية بسبب ارتفاع تكاليف النقل أو عدم تواجدها بين مصر ودول الكوميسا مقارنة بالدول الأوربية. ويمكن أن يعزى عدم زيادة الصادرات المصرية الى دول الكوميسا الى ارتفاع تكاليف النقل. فبالرغم من أن مصر انضمت إلى اتفاقية السوق المشتركة بدول شرق وجنوب افريقيا والمعروفة باسم (الكوميسا) عام ١٩٩٨ إلا أن الملاحظ أن اجمالى صادرات مصر الى هذه المجموعة لم تتغير كثيراً بل على العكس انخفضت لتصل الى حوالى ١٢٣,٥ مليون جنيه عام ١٩٩٩ مقارنة بحوالى ١٣٥ مليون جنيه عام، ١٩٧٧.

والمتابع لتطور الصادرات المصرية من المحاصيل البستانية (منتجات الملكة النباتية) خلال فترة التسعينات يلاحظ انها لم تتطور كثيراً. فقد شكلت نسبة الصادرات المصرية من المحاصيل البستانية نسبة ٧٪ من اجمالى الصادرات المصرية عام ١٩٩٣ ارتفعت الى حوالى ١١٪ عام ١٩٩٨ ثم عادت وانخفضت الى حوالى ٨,٢٪ عام ١٩٩٩.

### ٣-٨ المنافذ البحرية والبرية والجوية

#### ١-٣-٨ الموانئ البحرية

ان زيادة قدرات الأسطول التجارى المصرى البحرى من حيث الاعداد ورفع كفاءة الوحدات لا يعد الوسيلة الوحيدة لزيادة مساهمته فى دعم التجارة الخارجية، بل يتكامل مع ذلك ضرورة وجود الموانئ البحرية بالسعة المناسبة من حيث الأرصفة ومساحات التخزين وتداول البضائع وتوافر امكانيات الشحن والتفريغ وامكانيات تقديم الخدمات البحرية بالكفاءة والتكلفة المناسبة مع توافر نظام جيد لإدارة الميناء. وتوافر هذه الامكانيات فى الموانئ المصرية يساعد على سرعة وسهولة شحن وتفريغ البضائع وتجنب تأخير السفن بالموانئ، كما أنه يساعد على تحقيق موارد اضافية للاقتصاد المصرى نتيجة لتقديم خدمات للسفن داخل الميناء وللسفن العابرة مثل تجارة الترانزيت.

يوجد فى مصر حالياً ٧ موانئ تجارية رئيسية هى الاسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس والادبيه وسفاجا، بالاضافة إلى ٦ موانئ تجارية فرعية الى جانب الموانئ التعدينية وعددها

٦ موانى وموانى البترول وعددها ١٠ موانى ومراسى ثم الموانى السياحية وعددها ٥ موانى وتقدر الطاقة الحالية للموانى التجارية الرئيسية بحوالى ٥١,٥ مليون طن من البضائع ويخطط أن تصل الى حوالى ٦٢ مليون طن عام ٢٠١٧ .

وتجدر الاشارة الى أن السنوات الأخيرة تضمنت انشاء وتشغيل محطات متخصصة لنقل الحاويات فى موانى الاسكندرية والدخيله ودمياط وبورسعيد بطاقة تصميميه تصل الى ١,٣ مليون حاوية مكافئة (TEU) وبلغ عدد الحاويات المتداوله فى هذه المحطات عام ١٩٩٩ حوالى ١,٢ مليون حاوية مكافئة. وجرى انشاء مينائين جديدين وهما ميناء شرق بورسعيد وميناء شمال العين السخنه لخدمة المناطق الصناعيه والتجارية الجارى انشاءها فى هذه المواقع ولجذب التجارة العابرة.

تحدد دراسات البنك الدولى (World Bank, 1995) مجموعة من مؤشرات الأداء التى تستخدم للحكم على أداء الموانى البحرية ومن أهمها:

(١) التكلفة الاجمالية لمرور البضائع أو الحاويات بالموانى وهى تشمل تكاليف الانتظار والتخزين والأرضية والتحميل / التفريغ . . . . وغيرها.

(٢) زمن بقاء البضائع/الحاويات فى الميناء Cargo Dwell Time

(٣) النسبة المتاحة للتشغيل من المعدات المتوافرة فى الميناء مثل الأوناش وغيرها

(٤) معدلات التحميل والتفريغ للبضائع والحوايات الى ومن السفن.

جدول ( ١٠ ) مؤشرات الاداء للموانى البحرية

الموانى المصرية (٢)	القيمة المثلى (١)	المؤشر
٦٥٠ دولار	١٢٠-١٨٠ دولار	١- التكلفة الاجمالية لمرور الحاوية بالميناء
٢٠-٥ يوم	٧-١٢ يوم (البضائع عامة)	٢- زمن بقاء البضائع فى الميناء
٢٠-٥ يوم	٤-٧ يوم (حاويات)	
٧٠-٦٠٪	٨٠٪	٣- نسبة الانتاجية لتشغيل المعدات
٢٢ حاوية/ونش/الساعة	٢٥ حاوية/ونش/الساعة	٤- معدلات التحميل ، والتفريغ للبضائع من وإلى السفن

(١) (World Bank, 1995)

(٢) مصادر متعدده منها شركة الاسكندرية لتداول الحاويات و(فتحى التونى وأمين على أمين

(٢٠٠٠

## جدول (١١)

الطاقات الحالية والمخططة للموانى المصرية الرئيسية ( بالمليون جنيه)

الاجمالي		موانى البحر الأحمر		دمياط		بور سعيد		الاسكندرية/الدخيلة		
عدد الأرصفة	الطاقة	عدد الأرصفة	الطاقة	عدد الأرصفة	الطاقة	عدد الأرصفة	الطاقة	عدد الأرصفة	الطاقة	
١٤٢	٥١,٥	٤٢	١٢,٣	١٤	٥,٦	١١	٤,٦٥	٧٥	٢٨,٩	حالي
١٥٥	٦٢	٤٩	١٨	١٥	٦,٤	١٣	٦,٤	٧٨	٣٠,٩	مخطط

المصدر: (أمين على أمين ٢٠٠١).

ويوضح الجدول السابق المعدلات المثلى لهذه المؤشرات الأربعة مقارنة بالموانى المصرية ويمكن حصر المشاكل الرئيسية فى الموانى المصرية والتي تؤثر على انسيابية حركة التجارة الخارجية فى الآتى:

(١) ارتفاع فترات الانتظار للسفن التى تتعامل مع الموانى المصرية وصعوبة السماح للسفينة بالدخول للميناء، وكذلك عدم الالتزام بالمواعيد لدرجة أنه من الصعب على السفينه والمصدرين والمستوردين بناء الجداول الزمنية لتسلم وتصدير البضائع.

(٢) السفن التى تتعامل مع الموانى المصرية عليها أن تتعامل مع العديد من الجهات مثل هيئة الميناء والحجر الصحى والزراعى وأمن الموانى والجوازات وغيرها وهذه الهيئات تساهم جميعها فى اصدار تصاريح الدخول للسفينة وقد تصل هذه المده الى عدة أيام، بالإضافة الى انه فى بعض الأحيان لا تكون السفينه مستوفيه كل الأوراق المطلوبة لقصور من التوكيلات الملاحية أو ممثلى السفن فى الميناء، وكل هذا يؤدي الى اضطرار السفن الى رفع النولون على البضائع من والى الموانى المصرية لتغطية تكاليف الانتظار والوقت الضائع على السفينة. وهذا من شأنه أن يضيف الى السعر النهائى للصادرات المصرية مما يؤثر بالتالى على تنافسيتها فى السوق العالمى.

(٣) بمقارنة التكاليف الرسمية المعلنه فى الموانى البحرية المصرية نجدها فى مستوى مثيلاتها بالموانى المحيطة (موانى البحر الأبيض). ولكن رسوم الجهات الأخرى فى الموانى مثل الشرطة ووزارة النقل والأمن القومى ووزارة الزراعة وغيرها وكذلك بعض التكاليف الأخرى غير الرسمية وتكاليف الانتظار والتخزين والأرضيه تجعل التكاليف الاجمالية لمرور البضائع بالموانى المصرية من أعلى

المعدلات على مستوى العالم. وفى تقرير للبنك الدولى (اسماعيل مبارك، ٢٠٠١) جاء أنه بينما يتكلف مرور الحاوية فى معظم موانى العالم ١٥٠ - ١٨٠ دولاراً نجدها تتكلف فى الموانى المصرية حوالى ٦٥٠ دولاراً. ومن شأن هذا أن يرفع تكاليف الصادرات والواردات المصرية مما يؤثر سلبياً على الاقتصاد المصرى.

(٤) نظراً لسوء حالة بعض المعدات المستخدمة فى الموانى المصرية مثل الأوناش وغيرها وندرة العمالة المدربة فإن معدلات الشحن والتفريغ بالموانى المصرية أقل منها فى الموانى المماثلة ومن شأن هذا أن يرفع من مدة بقاء البضائع فى الميناء وما تتعرض له من تلف وارتفاع فى التكاليف.

(٥) مع تعدد الجهات التى تقوم بعمليات الافراج عن البضائع فى الموانى مثل الجمارك - الحجر الصحى - الحجر الزراعى - الرقابة على المصنفات - وزارة النقل - الشرطة - أمن الدولة وغيرها فإن البضائع عادة ما تستغرق فترة طويلة فى الموانى تتراوح بين ٥-٢٠ يوم وهذا يسبب زيادة فى تكاليف التخزين ومعدل الهالك من البضائع الأمر الذى يرفع السعر النهائى للبضائع.

(٦) يفضل شاحنو البضائع نقلها داخل الجمهورية من وإلى الموانى (صادرات أو واردات) سائبه (غير محواه) حيث لا تتعدى نسبة التحويه للبضائع فى الموانى المصرية حدود ٣٥٪ بينما تصل فى الموانى الأخرى أكثر من ٥٠٪ (أمين على أمين، ٢٠٠١). وهذا يؤدى الى ارتفاع تكلفة الصادرات والواردات نظراً للاقتتاد لميزة النقل داخل حاويات الذى يصل بتكلفة النقل الى حدودها الدنيا. وهناك أسباب عديدة لعدم إقبال الشاحنين على استخدام الحاويات منها عدم توافر ارتفاع أسعار المعدات اللازمه لتستيف البضائع فى الحاويات ووضعها على ناقلات الحاويات وعدم توافر الحاويات وعدم توافر اسطول النقل البرى المعد لنقل الحاويات وتواضع امكانات السكك الحديدية المصرية فى التعامل مع الحاويات وارتفاع تكلفة نقل الحاويات بالنقل النهري أو انعدام استخدامه نهائياً، هذا الى جانب اضطرار الشاحنين الى تفرغها سواء فى التصدير أو الاستيراد للكشف عليها داخل الميناء.

(٧) تضطر المصانع المصرية إلى إنفاق الكثير فى سبيل المحافظة على المخزون من المواد الأولية وقطع الغيار المستورده وهذا يؤثر بالزيادة على تكلفة الانتاج مما يرفع سعر الصادرات وقد قدرت دراسة للبنك الدولى أن الصادرات تتحمل سنوياً ما قيمته ٢٠٠ مليون دولار زيادة فى

تكاليف التخزين والمخزون نفسه. مما يؤثر بالزيادة فى سعرها النهائى فى السوق العالمى (اسماعيل مبارك، ٢٠٠١)

(٨) أظهرت بعض الدراسات (أمين على أمين، ٢٠٠١) والتي اهتمت بتحليل نقاط الضعف المتواجدة فى الموانى المصرية مع استطلاع آراء الخطوط الملاحية فى الخدمات المقدمة أن مساحات التخزين للحاويات بالموانى المصرية تحتاج الى زيادة لتقليل التكدس واستيعاب الحاويات الصادرة والواردة والتراخيص، كما أظهر التحليل ضعف قدرة الموانى المصرية على مواجهة الاعطال الطارئة للسفن لعدم وجود أحواض اصلاح السفن التى تناسب سفن الجيل الثانى والثالث كبيرة الحجم.

(٩) جاء ايضا فى احدى التقارير الخاصة ببرنامج السياسة الزراعية التابع لوزارة الزراعة (RDI، 1999) انه من بين المشكلات التى تواجه صادرات الحاصلات البستانية المصرية (الخضر والفاكهة) النقص فى فراغات وخدمات الشحن البحري المناسب لهذه السلع وهناك دائماً نقص فى توفر الحاويات المبردة خلال أشهر الذروه من موسم التصدير، وبحول تعدد جهات الفحص وطول الإجراءات دون التفريغ السريع للحاويات الواردة ومن ثم عدم اتاحتها بالسرعة الكافية لعمليات التصدير للحاصلات البستانية. ومن الممكن التعجيل بالتخليص على الحاويات الواردة بالتفريغ السريع وتخزين المنتجات المبردة خلال فترة الفحص لاتاحة الحاويات لعملية التصدير الا أن المخازن المبردة بالموانى (باستثناء دمياط) غير كافية لهذا الغرض. وعليه تضطر الخطوط الملاحية الى استيراد حاويات فارغة لزوم تعبئة الصادرات مما يضيف الى تكاليف الصادرات عبئاً جديداً لأن الايراد يتحقق فقط من رحلة العودة.

### ٨-٣-٢ الموانى الجوية (المطارات)

تشارك خدمات النقل الجوى بدور هام فى تنمية الاقتصاد المصرى، فهى تعد من الخدمات الضرورية للأنشطة التجارية والسياحية فضلاً عن ضرورتها لتصدير السلع سريعة التلف والصادرات ذات القيمة المرتفعة.

يوجد فى مصر حوالى ١٥ ميناء جويًا تغطى معظم مناطق الجمهورية من أهم هذه المطارات مطارات القاهرة والأقصر والغردقة وشم الشيخ والعريش واسوان وأبوسمبل وذلك من حيث حركة الطيران. ولقد شهدت فترة التسعينات زيادة كبيرة فى عدد الطائرات القادمة الى هذه المطارات لتصل الى حوالى ١٧١,٥ الف طائرة عام ١٩٩٧ مقارنة بحوالى ١٦٣ الف طائرة عام ١٩٩٢ (عبد القادر

(دياب، ٢٠٠٠)

وتشكل نسبة الصادرات التى تنقل عبر المنافذ الجوية نسبة ضئيلة فى مصر فهى لا تتعدى حدود ٤, ٥, ٠٪ من اجمالى الصادرات المصرية وهى فى معظمها من الخضروات والفاكهة وبعض السلع مرتفعة الثمن.

الأولى: هى أن تكاليف تداول البضائع غير مناسبة وتضع الصادرات المصرية فى وضع غير تنافسى مقارنة بغيرها من دول العالم فقد ذكر تقرير وزارة الزراعة المصرية (RDI, 1999)، أن تكاليف تداول الرسائل فى ميناء القاهرة الجوى تتساوى مع مثيلاتها لشركات التداول فى المطارات الأوروبية وهذا لا يعكس الانخفاض النسبى لتكاليف العمالة المصرية مقارنة بالدول الأوروبية وبالتالي يحرم هذا الوضع الصادرات المصرية من ميزه هامه.

الثانية: تتلخص المشكله الثانية فى تقادم مرافق التخزين المبرد التابعة للحكومته وعدم ملائمة مواقع التخزين المبرد التابعة للقطاع الخاص بميناء القاهرة الجوى. وهذا من شأنه أن يلحق ضرراً بالفاكهة والصادرات من الخضرة والفاكهة وغيرها من المحاصيل البستانية وذلك لتدهور جودتها بصورة سريعة حين يتم تداولها ورحبها فى حاويات فى مناطق تقتصر الى التحكم فى درجة الحرارة وعدم تلائمها مع ما هو مطلوب للحفاظ على هذه السلع بصورة جيدة خاصة فى فصل الصيف.

والنتيجة المحتملة لهاتين المشكلتين هو عدم قدرة المصدرين على شحن رسائلهم بالجودة التصديرية المطلوبه فى الأسواق الخارجية رغم الطلب الشديد عليها فى كثير من الأسواق الأجنبية الواعدة. ويؤثر هذا سلبياً على المتحصلات من النقد الأجنبى وفقد الأسواق الخارجية إما نتيجة لانخفاض جودة الصادرات أو لعدم انتظامها.

### ٣-٣-٨ المنافذ البرية

يوجد فى مصر ٥ منافذ برية يمر من خلالها نسبة متواضعة جداً من تجارة مصر الخارجية فهى لا تتعدى نسبة ٩, ٠٪ بالنسبة للصادرات ونسبة ٢, ٢٪ بالنسبة للواردات المصرية. بالرغم من ارتباط الدول العربية مع بعضها البعض بشبكات متكامله من النقل البرى عن طريق شبكات الطرق التى تمكن من الوصول الى كافة المدن العربية (دول المشرق العربى) وكذلك الدول العربية فى أفريقيا، إلا أن مساهمة النقل البرى عبر المنافذ البرية فى التجارة البينية بين الدول العربية ما زال محدوداً. أحد الأسباب الأساسية لهذا هو المشاكل الاجرائية فى منافذ العبور البرية وكذلك المشاكل الخاصة بالنقل

العابر (الترانزيت).

وينظم عمليات النقل العابر بين الدول مجموعة من الاتفاقات نورد أهمها هنا (عبد القادر لاشين، ٢٠٠٠) (إسكوا، ١٠، ٢٠٠١).

#### (١) اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية

تتصدر اتفاقية النقل بالعبور قائمة قرارات مجلس الوحدة الاقتصادية وقد وافق عليها المجلس الاقتصادى لجامعة الدول العربية عام ١٩٧٧، وتهدف الاتفاقية الى اعادة عبور البضائع والامتعة الشخصية ووحدات النقل على الطرق والسكك الحديدية والنقل المائى الداخلى عبر أراضى الدولة المتعاقدة سواء نقلت من وحدة نقل الى أخرى أو لم تنقل أو أودعت المستودعات أو لم تودع أو طرأ تبديل على شحنها أو لم يطرأ، مما يشكل نقلاً متكاملأ يبدأ وينتهى خارج حدود البلد الذى جرى النقل عبره. وعلى الرغم من توقيع العديد من الدول على الاتفاقية، فإن بعض الدول تلجأ الى فرض القيود التى لا تتماشى مع الاتفاقية ويرجع هذا الى أمرين رئيسية هما:

- الخوف من تهريب البضائع الى داخل الدولة والتهرب من الجمارك

- الهاجس الأمنى الذى يتعلق بتهريب الاسلحة والمخدرات وغيرها فى أماكن منعها

ولهذا تلجأ بعض الدول الى تشديد الاجراءات واستخدام (نظام الترفيهق) والسير مع الشاحنات فى قوافل وعلى الشاحنات ان تظل منتظرة على الحدود حتى يحين موعد تحرك القافلة الذى يحدث مره أو مرتين فى اليوم مما يضيع كثيراً من الوقت ويضر بالبضائع المصدره أو المستورده الى ومن بلد معين.

#### (٢) اتفاقية تسهيل النقل الدولى العابر TIR

من أهم وأشمل الأنظمة فى مجال النقل البرى العابر من المنافذ البرية على شبكات الطرق هو اتفاقية TIR (Customs Convention on the Interational Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets)

القائمة على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى للبضائع ١٩٧٥ والتى اصبح عدد الدول المنظمه لها ٦١ دولة منها العديد من الدول العربية. وتتيح اتفاقية TIR النقل الدولى للبضائع من مكتب جمركى فى بداية الرحلة الى مكتب آخر فى نهايتها عبر أى عدد من الدول دون اجراءات حدودية

لمراجعة البضائع المنقولة ويتطلب ذلك بالطبع بعض الإجراءات التحفظية مثل استخدام أختام جمركية مؤمنة وتحديد مواصفات محددة لصندوق البضائع أو الحاوية بما يمنع تهريب البضائع وقد أدى استخدام هذا النظام الى زيادة كبيرة فى كفاءة النقل ووفر فى التكلفة عبر دول أوروبا ومنها الى شمال أفريقيا وتركيا وإيران وقد وصل اجمالى عدد الرحلات التى تتم بنظام TIR حوالى ٤,٢ مليون رحلة سنوياً. كما أن هذا النظام يغطى حوالى ٨٠٪ من حركة البضائع العابرة للحدود فى وسط أوروبا وقد ادخلت الدول الأوربية العديد من النظم الادارية فى المنافذ البرية لتتماشى مع أغراض الاتفاقية ومن هذه الاجراءات تخصيص حارات لعبور الشاحنات البرية الحاملة لبطاقة TIR بحيث لا يستغرق عبور الشاحنة للمنفذ البرى أكثر من ربع ساعة فى المتوسط. (ESCWA 2001)

أما بالنسبة للدول العربية بما فيها مصر وبالرغم من انضمام العديد منها الى اتفاقية TIR وجميعها وقعت على اتفاقية تنظيم النقل بالعبور المنبثقة عن جامعة الدول العربية بالاضافة الى بعض الاتفاقات الثنائية بين الدول العربية فى مجال النقل الا انه وحتى الآن لم تتخذ الخطوات التنفيذية المناسبة للتطبيق، وكل دولة تقوم بتطبيق قواعد خاصة بها فى هذا الشأن. وقد أدى هذا الأمر الى ضعف حجم التجارة البينية بين الدول العربية وتضاؤل فرصة تصدير بعض السلع التى تتمتع فيها بعض الدول بميزة تنافسيه عالية مثل المحاصيل البستانية المصرية التى تنتج فى مصر بتكلفة منخفضة نسبياً مقارنة ببعض الدول العربية مما يجعلها ذات ميزة تنافسيه عالية كسلعة تصديرية الى دول الجوار.

وتحتاج الدول العربية الى تضافر الجهود للتنسيق بين اتفاقيتي تنظيم النقل بالعبور المنبثقة عن جامعة الدول العربية واتفاقية TIR بما يخدم فى النهاية حركة التجارة البينية بين الدول العربية حتى يمكن لكل منها تصدير فائض انتاجها الذى تتمتع فيه بميزة تنافسيه.

وفى مجال بحث وتحليل المشاكل الاجرائية التى تحد من حركة البضائع بين الدول العربية ودول الاسكوا عبر المنافذ الدولية فقد اعدت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربى آسيا ESCWA دراسة تضمنت تحليلاً كاملاً للمشاكل وأسبابها ويتضح أن المشاكل الاجرائية التى تحد من حركة التجارة بين الدول العربية ودول الاسكوا عبر المنافذ الحدودية وخاصة البرية تنحصر فى ثلاث نقاط هى:

- ارتفاع تكاليف الاجراءات

- طول الفترة اللازمه للإجراءات

## - الفساد والممارسات غير المشروعة

وهذه كلها تؤثر سلبياً على حركة البضائع بين الدول العربية والتي كما سبق أن أوضحنا تربطها شبكة لا بأس بها من الطرق الرئيسية والنتيجة أن تتأثر صادرات كل منها سلبياً.

## ٩- رفع كفاءة خدمات النقل لدعم الصادرات المصرية

أوضحت الاجزاء السابقة أهمية خدمات النقل بالنسبة للصادرات وكيف أن السعر النهائى للصادرات يتأثر بتكاليف النقل وأهمية وجود وسائل النقل المناسبة لأنواع البضائع المنقولة للحفاظ على جودتها حتى وصولها الى المستورد النهائى. هذا وقد تم مناقشة وتحليل التحديات الأساسية والمشكلات التي تواجه قطاع النقل المصرى من شبكات نقل وأساطيل نقل وبنافذ برية وبحرية وجويه، وكيف أن هذه التحديات والمشكلات تؤثر مباشرة على حركة الصادرات المصرية. من هذا المنطلق يمكن رصد بعض الأمور التي من خلالها يمكن رفع كفاءة وتحسين جودة خدمات النقل بما يخدم حركة البضائع ويدعم تنافسية الصادرات المصرية من حيث التكاليف النهائية للسلعة المصدرة والجودة وانتظامية وصول السلع الى المستورد النهائى وفي الوقت المحدد.

## ٩-١ النقل البرى على الطرق

هناك مجموعة من المتطلبات والاجراءات والسياسات التي يمكن أن تحسن من حالة النقل البرى على الطرق وتجعله يساهم مساهمة فعالة فى دفع وتحسين القدرة التنافسيه للصادرات المصرية من خلال توافر خدمة نقل ذات تكلفة منخفضة ومستوى أمان مناسب ويصوره منتظمه تقلل من أزمته الرحلات بقدر الإمكان وهى:

(١) استخدام مركبات النقل ذات الاحجام المناسبة والتي تصل بتكلفة نقل وحدة المنقول الى حدودها الدنيا. فالدراسات المختلفة والابحاث التي عنيت بحساب تكلفة نقل البضائع على الطرق المصرية لمختلف أنواع البضائع ويمختلف أنواع الشاحنات من حيث الحجم توصلت الى أنه وفقاً لظروف التشغيل المصرية فإن الشاحنات حمولة ٢٠ طنا تحقق أقل تكلفة لوحدة المنقول (جنيه/طن.كم) يليها فى ذلك الشاحنات حمولة ٣٠ طنا تم الشاحنات حمولة ١٥ طنا بينما تعد عربات النقل حمولة ٨ طن الأعلى على الاطلاق من حيث تكلفة وحدة المنقول (JICA,1993) هيئة تخطيط مشروعات النقل.

١٩٩٣.

(٢) العمل فى اتجاه دفع الشركات الصناعية والانتاجية الى التخلي عن القيام بأنفسهم بأداء وظيفة نقل منتجاتهم التصديرية والتركيز على انشطتهم الاساسية واعطاء وظيفة النقل الى الشركات المتخصصة فى ذلك . ومن نتيجة ذلك انخفاض كبير فى تكاليف النقل للمنتجات المعدة للتصدير نظراً لتمتع شركات النقل المتخصصة بالخبرة والتفوق من حيث التكاليف وامكانية الاستفادة من وفورات الحجم فى هذه الشركات سواء فى احجام المركبات أو أحجام الاسطول الشغال.

(٣) زيادة القدرة التنافسيه للصادرات المصرية من الحاصلات البستانيه (الحضروالفاكهة) من خلال تخفيض الرسوم الجمركية على السيارات المبرده وروؤس جر المقطورات وقطع الغيار اللازمه لها طالما أنها لا تنتج محلياً.

(٤) إنشاء أماكن انتظار للتخليص الجمركى للشاحنات بالتعاون مع الموانى والمصدرين فى ضواحي المدن الرئيسية وفى مداخل موانى التصدير لتسهيل عملية التخليص على البضائع المصدرة.

(٥) الزام شركات نقل البضائع على الطرق باستخدام مركبات معدة لنقل الحاويات بدلاً من استخدام المركبات السطح لهذا الغرض مما يؤدي الى كثير من الحوادث لضعف تثبيت الحاوية على المركبة مما يؤثر سلبياً على انتظام شحنات الصادرات ويفقد بذلك المصدر مصداقيته تجاه المستورد فضلاً عن الخسائر الناجمه عن الحوادث. بالاضافة الى طول مدة التحميل والتفريغ بالموانى.

(٦) دعم وتسهيل حركة نقل البضائع عبر الحدود البرية بين الدول العربية من خلال تفعيل وتنسيق الاجراءات الخاصة باتفاقية النقل العابر TIR والاتفاقية الماثلة المنبثقه عن جامعة الدول العربية فى هذا المجال والتغلب على المشاكل الاجرائية فى المنافذ الحدودية.

(٧) تخفيض تكاليف نقل البضائع على الطرق عن طريق الدفع فى اتجاه تكوين شركات كبرى متخصصة فى النقل بدلاً من العدد الكبير من الناقلين الفرديين والجمعيات التعاونية. ويتطلب ذلك بعض السياسات التى تشجع الاستثمار الخاص فى هذا المجال بما يدعم استخدام مركبات نقل متطورة وعالية الكفاءة تناسب طبيعة السلع المصدرة.

(٨) تطوير الطرق وأماكن وقوف السيارات. وورش الصيانة وتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار فى الورش الخاصة لصيانة السيارات والمبردات وذلك لتسهيل وخفض تكاليف نقل البضائع.

(٩) الاهتمام بشبكة الطرق الرئيسيته التى تربط التجمعات الصناعية مثل السادس من أكتوبر والعاشر من رمضان بالموانىء والمنافذ البرية والجوية وذلك لدفع حركة النقل وتقليل الاعطال والازدحام المرورى عليها من خلال توفير نقاط خدمة للسيارات والسائقين، مع تحسين تشغيل محطات الوزن على هذه الطرق لضمان الأمان وتقليل وقت الرحلة وانسيابية الحركة.

(١٠) بحث تنظيم العلاقة بين شركات النقل المصرية والاجنبيه لخلق جو تنافسى عادل وذلك تشجيعاً لتخفيض تكاليف نقل الصادرات.

(١١) الاهتمام بنوعية وتدريب السائقين ومرافقيهم وذلك من خلال اعطاء التدريب والتوعية اللازمين مع توفير نظم الحوافز الذى يضمن أعلى انتاجية وأقل حوادث مع أهمية توفير سبل الاتصال المباشر بين المركبات وأصحاب الشحنات والمديرين.

#### ٩-٢ النقل بالسكك الحديدية

تعد السكك الحديدية من أرخص وسائل نقل البضائع للمسافات المتوسطة والطويلة مما يجعلها وسيلة مناسبة لنقل المواد الخام والسلع ضخمة الحجم وثقيله الوزن، كما أنها أقل تأثراً بالظروف الجوية. وكما سبق اتضح أن تكلفة نقل البضائع بالسكك الحديدية أقل بكثير من تكلفتها بالسيارات على الطرق فى مصر وبالرغم من ذلك فإن حجم المنقول بسكك حديد مصر لا يتعدى ٦٪ من منقولات البضائع على المستوى القومى.

ويمكن فى هذا المقام وضع بعض الاجراءات والسياسات الهامه والضرورية التى تؤهل سكك حديد مصر لتتبو مركز الصدارة فى حركة البضائع بصفه عامه ونقليات سلع الصادرات بصفه خاصة مما يحسن من الوضع التنافسى للصادرات المصرية وهى:

(١) ضرورة أن تقوم سكك حديد مصر بوضع جداول تشغيل ثابتة لحركة قطارات البضائع أسوة بما هو متعارف عليه فى جميع انحاء العالم. فالسكك الحديدية البريطانية على سبيل المثال تجنى معظم إيراداتها من نقل البضائع نظراً لتقديم خدمة منتظمة وسريعة وآمنة ومناسبة (Nash, 1982)، وهذا من شأنه أن يزيد من متوسط السرعة التجارية لقطارات البضائع فى مصر حيث إنها الآن لا تتعدى ٤٠ كم/الساعة مقارنة بحوالى ٧٠-٨٠ كم/الساعة للشاحنات على الطرق.

(٢) ادخال نظم حديثة لإدارة والتحكم فى ومراقبة عربات نقل البضائع فى حركتها وإتاحتها

للتشغيل. فأحد المشكلات التى تواجه سكك حديد مصر عدم قدرتها أحياناً على توفير العربات اللازمة للعملاء فى المكان والوقت المناسبين- ليس بسبب عدم ملكيتها للعربات - بل على العكس لديها عدد كبير جداً من عربات نقل البضائع ولكن بسبب ضعف أسلوب الرقابة والتحكم مما يفقدها عملاتها بسبب عدم استطاعتها متابعة أماكن تواجد العربات بسهولة (AL-Tony2001)

(٣) بحث ادخال القطاع الخاص فى أعمال التسويق لخدمات نقل البضائع بالسكك الحديدية وذلك لقدرته على استخدام فنون تسويق عالية والقيام بعملية الربط بين العملاء (اصحاب البضائع) وما تقدمه سكك حديد مصر من خدمات. ومن متابعة أعمال سكك حديد مصر نجد أنها بدأت تنفيذ هذه الفكرة عام ١٩٩٩ ولكنها لم تنجح لسبب أو لآخر، وعليها الاستفادة من خبرات الدول الأخرى فى هذا المجال لضمان النجاح.

(٤) ضرورة أن تنتهج سكك حديد مصر سياسة تعتمد على تقديم خدمات النقل المتكامل Door- to - door service كما هو معمول به فى كثير من دول العالم مثل الهند والصين واليابان وكثير من الدول الأوروبية (Thompson, 1992)

(٥) ضرورة التخطيط لتوفير وصلات حديدية تصل الى الموانئ الجافة الموجودة بالجمهورية.

(٦) الاهتمام بتوفير قدر من طاقة النقل المبرد بسكك حديد مصر سواء بقطارات بضائع كاملة (حاويات) أو حتى عربات ملحقة بقطارات الركاب وذلك للمساهمة فى نقل الحاصلات والخضر والفاكهة التى يتعاظم الطلب عليها فى بعض المواسم حيث يكون سعرها التصديرى مرتفعاً مما يتطلب النقل السريع وبالجودة المناسبة. ومن الجدير بالذكر أن المساهمة الحالية لسكك حديد مصر فى النقل المبرد محدودة ويتطلب الأمر الاهتمام بها دفعاً لتنافسية الصادرات المصرية (وزارة الزراعة، ٢٠٠٠).

(٧) بحث الاستفادة من خبرات الدول الأخرى فى تطبيق نظم التزاوج بين السكك الحديدية والنقل بالشاحنات البرية وذلك للاستفادة من مميزات كلتا الواسيلتين وهو ما يعرف بنظام Piggy - back، حيث يتم تحميل الشاحنات على قطارات السكك الحديدية وذلك بطرق مختلفة هي:

- نظام التحميل الكامل للورى والمقطورة أو للجرار وشبه المقطورة على ظهر القطار وذلك بنظم

الدرجة .

- نظام الهياكل التبادلية Swap bodies حيث يتم رفع هيكل اللورى الذى يشبه الحاوية من

الشاسيه ووضعه على عربة القطار ثم رفعه ثانية عند محطة الوصول لتركيبه على شاسيه آخر للورى مماثل يتجه الى وجهته النهائية.

- نظام نقل المقطورة على الشاحنات المسطحة - Trailer on Flat Car (TOFC) وفيه تعتلى اشباه المقطورات ظهر القطار بالدحرجة ثم تنقل بالقطار الى محطة الوصول حيث تركيب على جرار يسير بها على الطريق حتى وجهتها النهائية.

وتستخدم هذه الانظمة على نطاق واسع فى كل من القارة الأوربية (نظام الهياكل التبادلية) وامريكا وكندا نظام (TOFC EFTA, 1999)

### ٩-٣ النقل النهري

يحتاج النقل النهري الى الكثير من الاهتمام والعناية حتى يشارك بنصيب فعال فى نقل البضائع للاستفادة من رخص تكلفة النقل به مقارنة بالنقل البرى على الطرق.

ويستطيع النقل النهري أن يدعم سلع الصادرات من خلال انخفاض نوالين النقل مما يقلل السعر النهائى للسلعة المصدرة. ولكن هناك العديد من المتطلبات والتحسينات اللازمه لهذه الوسيلة منها:

(١) تحديث وحدات النقل النهري حيث لوحظ أن اكثر من ٦٠٪ من الاسطول المتاح تزيد اعمار وحداته عن ٣٠ سنة.

(٢) العمل على توفير الموانى النهريه الكافية على المجرى الملاحي مع تزويدها بالتجهيزات الملائمه لطبيعة النقل النهري من حيث وسائل الشحن والتفريغ فقد اشارت الدراسات أن هناك زيادة فى أزمته الرحلات بالنقل النهري تصل الى أكثر من ٢٠٪ نظراً لعدم توافر وسائل الشحن والتفريغ المناسبه فى الموانى النهريه (منتدى العالم الثالث، ٢٠٠٠).

(٣) تزويد الوحدات النهريه بالاجهزة الملاحيه الحديثه ووسائل الاتصال اللازمه لتسيير الوحدات بأمان.

(٤) تبسيط الدور التسويقي لخدمات النقل النهري وإعلام المصدرين بالامكانيات والخدمات المتاحة للاستفادة منها.

(٥) التغلب على ظاهرة هجرة العمالة النهريه الى النقل البحرى أو السياحى مما يؤثر على

كفاءة الاداء وكذلك سوء الحالة الفنية للوحدات النهرية لعدم توافر العمالة الكافية للصيانة.

(٦) دعم دور القطاع الخاص فى مجال تقديم خدمات النقل النهري والاستثمار فى مجالات المناولة والخدمات المكملة الأخرى مثل اصلاح وصيانة الوحدات النهرية وحق ادارة الموانى النهرية وغيرها.

#### ٩-٤ النقل البحرى

نظراً لأهمية النقل البحرى لكونه ينقل معظم تجارة مصر الخارجية فإنه يلزم الاهتمام بهذا القطاع وإزالة جميع العوائق والمشكلات لتسهيل مرور البضائع المصدرة ودعم قدرتها التنافسيه، والآتى يوضح أهم النقاط فيما يتعلق بدعم هذا القطاع:-

(١) الاهتمام ببحث المشكلات التى تواجه الموانى المصرية البحرية لرفع كفاءتها ودعمها بالوسائل الحديثة المناسبة واستخدام أفضل نظم الاتصال وتبادل المعلومات بما فيها تطبيق نظام التبادل الإلكتروني للبيانات EDI، لتسهيل وميكنة الاجراءات وتقليل فترات حركة البضائع بالميناء ومنع التكدس.

(٢) الاهتمام بمحطات تداول الحاويات فى كل من الاسكندرية والدخيله ودمياط وبورسعيد ودعمها بكافة الوسائل الحديثة من أوناش ثقيلة وأوناش شوكة وأوناش ساحة لزوم أعمال الشحن والتفريغ والتستيف للحاويات بما يقلل من زمن بقاء الحاوية فى المحطة والاسراع بحركة البضائع مع ضرورة الاهتمام بتوفير اماكن مناسبة للحاويات المبردة بكفاءة عالية.

(٣) الاهتمام بتبنى سياسة تهدف الى تنمية الاسطول الوطنى وزيادة حصته فى نقل تجارة مصر الخارجية لتوفير العملات الأجنبية التى تدفع للأساطيل الأجنبية، ويمكن أن يتم ذلك فى اطار دفع القطاع الخاص الى الاستثمار فى مجال الاساطيل البحرية بمفرده أو من خلال شركات شراكة بين القطاع العام والخاص.

(٤) دفع شركات الملاحة الوطنية فى اتجاه تكوين شركات خدمية لتكملة حلقات النقل الدولى متعدد الوسائط، كخدمات نقل البضائع عن طريق البر والجو والتخليص الجمركى وأعمال التغليف والتعبئة والتخزين وأعمال التوكيلات الملاحية لخدمات السفن وأعمال توكيلات الشحن والوساطة لنقل البضائع وتأجير واستئجار السفن وأعمال تصليح الحاويات.

(٥) الاهتمام بإنشاء ودعم دور اتحاد الشاحنين فى مواجهة اتحادات الخطوط الملاحية أسوة بما هو معمول به فى معظم الدول المتقدمة، حيث تشير الأدبيات الى أن هناك ما يقرب من ٢٠ مجلسا للشاحنين فى الدول المتقدمة و٢٣ فى الدول النامية وقد بدأ معظمها مع أواخر الستينات (Maritime Policy and Management, 1994) وتنبع أهمية إنشاء اتحاد الشاحنين أساساً من أنه سيعمل على تيسير عمل الشاحنين فى امكانية نقل رسائلهم من موانى الشحن الى مواقع التفريغ لتجد طريقها بأسلوب آمن وبطريقة سريعة واقتصادية فى وقت واحد. ويؤدى وجود اتحاد الشاحنين بقوة إلى الحصول على وفورات وتخفيضات على النوالين المحوله إلى الخارج من الصرف الاجنبى مما يؤدى بالضرورة إلى تحسين ميزان المدفوعات والحد من الاستنزاف المستمر من النقد الأجنبى لتغطية تكاليف نقل التجارة الخارجية.

(٦) تشجيع الشركات الوطنيه على بذل الجهود واغتنام الفرص المتاحة إقليمياً ودولياً لجذب الاستثمارات لتمويل وتحديث الاساطيل للسفن التى تجاوز عمرها ٢٠ عاماً وأنتهاج برنامج احلال محدد والاهتمام بزيادة الطاقة التحميلية للحاويات فى أساطيلها.

#### ٩-٥ النقل الجوى

فى مجال النقل الجوى الذى يناسب طبيعة الصادرات من الخضر والفاكهه والسلع مرتفعة الثمن، يمكن تحسين كفاءة النقل من خلال الآتى:

(١) الاهتمام بتوفير الفراغات المبردة بالمطارات وذلك لإمكانية استيعاب البضائع التى تحتاج الى البقاء فى المطار لفترة معينة قبل شحنها جوا وذلك لعدم التأثير على جودتها النهائية.

(٢) بحث ارتفاع تكلفة المناولة للبضائع بالمنافذ الجوية وخفضها بما يتناسب مع العماله المصرية الرخيصة نسبياً مقارنة بالدول الأوربية وذلك حتى يمكن الاستفادة من التكاليف المنخفضه فى دعم القدرة التنافسيه للصادرات المصرية فى الأسواق الأوربية.

(٣) ضرورة توفير خدمات نقل جواً رخيص نسبياً ومنظم الى دول مجموعة الكوميسا حيث أن هذه الأسواق واعده وتفقدتها مصر لصالح الدول الأوربية نظراً لارتفاع تكاليف النقل أو عدم وجود خدمات نقل نهائياً.

(٤) بحث التقادم الذى لحق بمرافق التخزين المبردة الحكوميه فى ميناء القاهرة الجوى وبحث امكانية ادخال القطاع الخاص فى هذا المجال.

(٥) السماح لمزيد من الشركات بتقديم خدمات تداول البضائع فى الموانى الجوية بغرض

الحصول على اسعار تنافسية دعماً للصادرات المصرية.

## ٩-٦ متطلبات أخرى لرفع كفاءة نقل الصادرات

تفيد مراجعة الدراسات والبحوث وأحدث التقنيات المستخدمة عالمياً فى تسهيل حركة التجارة الدولية، بالإضافة الى مراجعة خبرات الكثير من الدول فى مجال السعى الى استخدام افضل الأساليب والافكار لدعم حركة تجارتها الخارجية مثل سنغافوره وتايوان وماليزيا واليابان والهند وبريطانيا والنرويج وشيلي وغيرها (الاسكوا، ٢٠٠٠، ٢٠٠١) (نبيل صفوت ٢٠٠٠) يمكن وضع بعض المتطلبات التى تساهم فى دعم وتسهيل حركة الصادرات المصرية وهى:

(١) توفير قاعدة بيانات أساسية ومتاحة لجميع المتعاملين فى مجال الصادرات المصرية من مصدرين وشاحنين ومتعهدي نقل وغيرهم وذلك لإعلامهم بالوسائل المتاحة للنقل وتكاليف النقل والمسارات المختلفة الممكن النقل عن طريقها وأسعار النقل المناسبة وانسب الوسائل للسلع مختلفة الأنواع وطاقات النقل المتاحة ووقت الرحلة من المصدر الى الهدف ومواسم الذروه والطرق المناسبة للتعبئة والتغليف لتناسب عملية النقل واماكن تجميع البضائع وكيفية الاقتصاد فى تكاليف النقل ووسائل الاتصال وكيفية حجز أماكن و فراغات لنقل البضائع وجداول سير قطارات البضائع وطاقات المتاحة للنقل المبرد وغيرها من البيانات المفيدة، على أن يتم تحديث هذه البيانات بصورة منتظمة وأن تكون متاحة وسهلة وميسرة للجميع، وأن يعمل على تشغيلها ذوو الخبرة والكفاءة من الأفراد القادرين على إعطاء الدعم اللوجستى الكافى للمصدرين.

(٢) الاستعاضة عن المعاملات الورقية فى مجال اجراءات نقل البضائع بالمعاملات الإلكترونية وذلك عن طريق ميكنة المعاملات فى القطاعات والمؤسسات المشاركة فى عمليات النقل للبضائع الدولية (جمارك - موانئ بحرية - منافذ برية - بنوك وكلاء ووسطاء - سلطات رقابية وغيرها) ويشمل ذلك البيانات الجمركية وبيانات الحمولات والرسوم والتصاريح والأذونات وفواتير البضائع وشهادات الجهات الرقابية وغيرها. ويمكن أن يتم ذلك اعتماداً على أحدث التكنولوجيات فى هذا الشأن وهو التبادل الالىكترونى للبيانات. وتعد تجربة سنغافوره فى هذا المجال تجربة رائدة وكان من آثارها انخفاض التكلفة على البضاعة بنسبة ٥٠٪ (الاسكوا، ٢٠٠١)

(٣) نشر الوعى الثقيفى لدى المصدرين بضرورة استخدام الحاويات فى نقل بضائعهم وذلك لرفع نسبه التحويه لما لذلك من مميزات كبيرة بالنسبة لتكاليف النقل وضمان وصول البضائع بالحالة الجيدة.

## المراجع العربية

- ١- أحمد جلال و سميحة فوزى (٢٠٠١) القدرة التنافسية و تحدى التصدير للاقتصاد المصرى: حوار حول تحديث مصر، سلسلة ندوات معهد التخطيط القومى، الحلقة الثانية عشر، القاهرة
- ٢- أحمد فرحات (٢٠٠٠) النقل متعدد الوسائط: رؤية من العالم الثالث مع اشارة خاصة للسكك الحديدية . مؤتمر النقل العربى الاول، ٨-١١ أكتوبر ، القاهرة
- ٣- أحمد السيد حميدة (٢٠٠٠) دور الموانئ البحرية العربية فى دعم الاقتصاد الوطنى والقومى العربى فى اطار النقل المتعدد الوسائط . مؤتمر النقل العربى الاول ، ٨-١١ أكتوبر، القاهرة
- ٤- اسماعيل مبارك (٢٠٠١) التجارة الالكترونية الافق الجديد للموانئ، الندوة الدولية السابعة عشر للموانئ ، معهد تدريب الموانئ بالاشتراك مع ميناء روتردام ، ٤-٦ فبراير ، بورسعيد، مصر.
- ٥- أكاديمية البحث العلمى و التكنولوجيا (٢٠٠٠) دراسة مراكز اللوجيستيات لمخدمة المركز الاقتصادى العالمى المقترح بمنطقة قناة السويس وسيناء ، التقرير قبل النهائى
- ٦- أمين على أمين (٢٠٠١) دراسة العوامل الحاكمة فى تفضيلات العملاء لمحطات تداول الحاويات. رسالة ماجستير ، المعهد القومى للنقل ، القاهرة
- ٧- البنك الاهلى (١٩٩٦) معوقات التصدير وسبل العلاج، النشرة الاقتصادية، العدد الاول، المجلد ٤٩.
- ٨- البنك الاهلى المصرى (٢٠٠٠) تطور ميزان المدفوعات المصرى خلال عقد التسعينات، النشرة الاقتصادية.
- ٩- البنك المركزى المصرى، النشرة الاحصائية الشهرية، أكتوبر ٢٠٠٠.
- ١٠- البنك المركزى المصرى ، التقارير السنوية عن الاعوام ١٩٩٢/٩١-١٩٩٩/٨٩
- ١١- الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (١٩٩٨) دراسة آثار الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات GATS على سياسات قطاع النقل البرى فى جمهورية مصر العربية، تقرير تقدم العمل رقم (١) ، مكتب الاستشارات الفنية ، القاهرة.
- ١٢- الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (١٩٩٨) دراسة آثار الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات GATS على سياسات قطاع النقل البرى فى جمهورية مصر العربية، التقرير الابتدائى،

مكتب الاستشارات الفنية ، القاهرة.

١٣- الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (٢٠٠١) تنمية دور النقل بالحاويات لدعم التجارة الخارجية فى مصر ، التقرير النهائى ، المجلد الاول : التقرير الاساسى ، مركز بحوث ودراسات الهندسة المدنية ، كلية الهندسة ، جامعة القاهرة.

١٤- اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربى آسيا- الإسكوا (٢٠٠١) تسهيل نقل البضائع الدولية فى منطقة الإسكوا. المجلد الاول ، الخلاصة والنتائج والتوصيات ، الأمم المتحدة ، نيويورك.

١٥- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربى آسيا- الإسكوا (١٩٩٩) الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لتطوير الاساطيل البحرية التجارية ودورها فى نقل التجارة البحرية فى منطقة الإسكوا: نظرة اقليمية . الأمم المتحدة ، نيويورك.

١٦- الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (١٩٨٤) دراسة النقل الداخلى بالحاويات، الهوارى ، القاهرة.

١٧- الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل (١٩٩١) دراسة اقتصاديات النقل : تكاليف التشغيل. التقرير النهائى ، الجزء الاول ، القاهرة.

١٨- بنك مصر (١٩٩٦) النشرة الاقتصادية ، العدد الثانى ، القاهرة.

١٩- ريم عبد العاطى (٢٠٠٢) تعظيم دور النقل النهري فى مجال نقل البضائع و أثره على قطاعى الطاقة والبيئة. رسالة ماجستير ، المعهد القومى للنقل ، القاهرة.

٢٠- سكك حديد مصر (٢٠٠٢) التقرير السنوى لنتائج الأعمال.

٢١- صائب نحاس (٢٠٠٠) النقل البرى فى غياب النقل بالسكك الحديدية بين الدول العربية. مؤتمر النقل العربى الاول ، ٨-١١ أكتوبر ، القاهرة .

٢٢- عبد القادر لاشين (٢٠٠٠) المشاكل الاجرائية فى منافذ العبور وعلاقتها بالنقل البرى وأثرها على التجارة العربية البينية . مؤتمر النقل العربى الاول ، ٨-١١ أكتوبر ، القاهرة.

٢٣- عبد القادر دياب (٢٠٠١) قطاع النقل وتحدياته المستقبلية، ورقة بحثية مقدمة للمناقشة فى دائرة الحوار بعنوان: قطاع النقل وتحدياته فى مصر، معهد التخطيط القومى ، القاهرة.

٢٤- على لطفى (٢٠٠٠) تحرير تجارة الخدمات وتأثيره على الاقتصاد المصرى، المؤتمر السنوى لقسم الاقتصاد ، كلية التجارة ، جامعة عين شمس ، ٢٢ أبريل.

- ٢٥- علا سليمان الحكيم (١٩٨٨) النقل و التوطن الصناعى فى مصر: بحث التوطن الصناعى فى مصر عام ٢٠٠٠ ، مذكرة خارجية رقم ١٤٧٢ ، معهد التخطيط القومى ، القاهرة
- ٢٦- على زين العابدين هيكل و آخرون (٢٠٠١) أثر تخفيض أيام العمل الاسبوعى على حركة النقل بين المدن المصرية . المجلة العلمية للهندسة المدنية ، كلية الهندسة ، جامعة الازهر ، العدد الأول
- ٢٧- فلاح سعيد جبر (٢٠٠٠) الامن الغذائى وقطاع النقل العربى و تحديات العولة . مؤتمر النقل العربى الاول ، ٨-١١ أكتوبر، القاهرة
- ٢٨- فؤاد هاشم عوض (١٩٧٥) التجارة الخارجية والدخل القومى ، دار النهضة العربية ، القاهرة
- ٢٩- فتحي السيد التونى وأمين على أمين (٢٠٠٠) تقييم أداء شركة الإسكندرية لتداول الحاويات فى ضوء التحول من القطاع العام الى قطاع الأعمال العام. المجلة العلمية للطرق، العدد الثالث ٢٠٠٠.
- ٣٠- منتدى العالم الثالث (٢٠٠٠) مشروع ٢٠٢٠ : دراسة قطاع النقل . التقرير النهائى ، القاهرة
- ٣١- منى القاسم (١٩٩٨) الاصلاح الاقتصادى فى مصر (الفصل السادس) ضرورة التوجه التصديرى للاقتصاد المصرى. مكتبة الاسرة، القاهرة
- ٣٢- منى القاسم (١٩٩٨) الاصلاح الاقتصادى فى مصر (الفصل السابع): تجارب الاصلاح الاقتصادى فى بعض دول العالم ونجاح التحول الى استراتيجية التوجه التصديرى. مكتبة الاسرة، القاهرة
- ٣٣- معهد التخطيط القومى (٢٠٠١) تحديث مصر: أعمال ندوات الفلثاء ، القاهرة
- ٣٤- محمد عراقى (١٩٩٥) تقييم الاداء التصديرى فى مصر ، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة ، كلية التجارة ، جامعة عين شمس ، العدد الثانى
- ٣٥- محمود حمد (٢٠٠٠) النقل البرى العربى: واقع وطموحات . مؤتمر النقل العربى الاول ، ٨-١١ أكتوبر، القاهرة
- ٣٦- مرهف صابونى (٢٠٠٠) السكك الحديدية حلقة هامة من حلقات النقل المتعدد

- الانماط. مؤتمر النقل العربى الاول ، ٨-١١ أكتوبر، القاهرة
- ٣٧- محمد قدرى (١٩٩٩) دور اتحاد الشاحنين فى تنمية الاساطيل العربية ، استعراض النقل فى بلدان الإسكوا ، نشرة النقل ، العدد العاشر ، اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربى آسيا ، الأمم المتحدة ، نيويورك
- ٣٨- مركز تنمية الصادرات المصرية (٢٠٠٢) الدليل الارشادى للمصريين الجدد ، وزارة التجارة الخارجية ، القاهرة
- ٣٩- مصطفى سيد أحمد (١٩٩٩) التبادل التجارى بين مصر و مجموعة دول الكوميسا ، ندوة أثر انضمام مصر لمجموعة الكوميسا ، ١٣ مارس ، القاهرة
- ٤٠- نبيل صفوت (٢٠٠٠) دور الإسكوا فى تطوير نظام نقل متكامل فى المشرق العربى . مؤتمر النقل العربى الاول ، ٨-١١ أكتوبر، القاهرة
- ٤١- وزارة التجارة والتموين (١٩٩٩) أثر انضمام مصر لمجموعة الكوميسا ، ندوة على هامش سوق القاهرة الدولية ، ١٣ مارس ، القاهرة
- ٤٢- وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية (٢٠٠٠) النشرة الاقتصادية ربع السنوية ، أكتوبر- ديسمبر ٢٠٠٠ ، القاهرة.
- ٤٣- وزارة الزراعة (٢٠٠٠) بحث مشروع الطلب الحالى على السلع المطلوب نقلها مجمدة او مبردة وتحديد الطلب المتوقع وتحديد طاقة النقل المتاحة لنقل هذه السلع ، القاهرة.
- ٤٤- وزارة النقل البحرى (١٩٩٩) بنك معلومات النقل البحرى ، الاسكندرية
- ٤٥- بين الحماقى (٢٠٠٠) أثر تحرير تجارة الخدمات على قطاع النقل المصرى، المؤتمر السنوى لقسم الاقتصاد، كلية التجارة ، جامعة عين شمس ، ٢٢ أبريل
- المراجع الاجنبية
1. Ali El-Meazawi and A. Lasheen (1994). **Changes on Road Freight Transport Market in Egypt and Their Impacts on the Performance and the Future of Public Enterprise Transport Companies.** Cairo, Egypt
  2. Ballou Ronald H. (1992). **Logistick Management.** Prentice Hall

- Int., Academic Service, Schoonhoven.
3. Central Agency of Public Mobilization and Statistics CAPMS (2000). **Statistics Year Book 1993-1999**
  4. Coyle, J etal (1992). **The Management of Business Logistics. Fifth Edition.** West Publishing Company, United States of America
  5. Davis and Herbert, W. (1988). Distribution Costs Performance in Selected Industries. **Annual Conference Proceeding, Volume 1.** Council of Logistics Management, Boston
  6. Daniels J. and Stan Gunningham (1990). Selected Legislation of the 1990S and the Effects on the Trucking Industry: A system Perspective. **Transportation Practitioners Journal 57 No. 3, 289-303.**
  7. European Free Trade Association EFTA (1999). **Trader's ABC. A Trade Facilitation Manual 1-Trade Basics.**
  8. Economic and Social Commission for Western Asia ESCWA (2001). Methodology Framework for the Integrated Transport System in the Arab Mashreq (IISAM-Framework) Vol. II. A policy-Sensitive Model for predicting International Freight Flows (Trade). United Nations. New York
  9. Fathey Al-Tony (2001). Economic and Financial Implications for Utilizing Freight Carrying Capacity of Egypt Rail. **Journal of Economics and Commerce. Vol. 2.** Faculty of Commerce, Ain Shams University
  - 10- Fathey Al-Tony (2002) **Transport Sector and Egypt Exports, Review Article,** Egyptian National Institute for Transport, Cairo.
  10. Haberler, G. (1950). **The Theory of International Trade.**

London.

11. Japan International Cooperation Agency JICA (1993). **The Study of the Transportation System and The National Road Transportation Master Plan. Main Report. Volume 1.** Transport Planning Authority. Cairo. Egypt

12. Japan International Cooperation Agency JICA (1996). **The Master Plan Study for Egyptian National Railways. Interim Report.** Cairo. Egypt

13. Japan International Cooperation Agency JICA (2002). **Greater Cairo Transport Study. Progress Report (2).** Chapter 8: Cargo Transport. Cairo. Egypt

14. Kearney. A T (1993). **Logistics Management.** London

15. Myint H (1958). **The Classical Theory of International Trade.** London

16. Mill. J. S. (1929). **Principles of Political Economy.** London

17. Martin T. Slijper (1996). **Choosing the Freight Mode. Working Paper.** UK

18. Maritime Policy and Management (1994). **Shipper's Councils : Role and Responsibility- A Western View. Vol. 21. No. 4**

19. Nash C A (1982). **Economics of Public Transport.** Longman. London

20. Ohlin. B. (1957). **Interregional and International Trade.** London

21. Porter. Michael E. (1990). **The Competitive Advantage of Nations. Harvard Business Review.** USA

22. Ricardo D. (1951). **The Principles of Political Economy and Taxation.** Cambridge University Press.
23. Reform Design and Implementation Unit RDI (1991). **Horticulture: Recommendations for the Future.** USAID Agricultural Policy Program. Cairo. Egypt
24. Reform Design and Implementation Unit RDI (2000). **RDI Newsletter.** USAID. Cairo. Egypt
25. Said El-Nagar (1996). **The Uruguay Round and the Arab Countries.** International Monetary Fund. Washington D C. USA
26. The World Bank (1995). **The Use of Sectorial and Project Performance Indicators in Bank-Financed Transport Operations.** Discussion Paper, Report TWU 21. Washington D C
27. The World Bank Group (2002). **World Development Indicators Database.**
28. The World Bank (1988). **Arab Republic of Egypt: Plan of Actions for Export Promotion.** USA
29. Thompson L. S. (1992). **Railway Operations and Efficiency: an International Prospective.** PTRC Summer Annual Meeting. Proceedings of seminar K. reshaping railways. 14-18 Sep.. University of Manchester. UK