

تطور التجارة البحرية الدولية لسفن ناقلات بضائع السوائب للمدة 2003-2021 والتحديات التي تواجهها

The Development of the International Maritime Trade of Bulk Carrier Vessels For The Period 2003-2021 and The Challenges It Faces

الأستاذ المساعد بان علي حسين المشهداني*¹

¹ كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة البصرة (العراق)

ban.ali@uobasrah.edu.iq

تاريخ النشر: 2022/12/01

تاريخ القبول: 2022/11/09

تاريخ الاستلام: 2022/10/05

ملخص:

يهدف البحث إلى بيان مفهوم ناقلات بضائع الصب الجاف وانواعها وطرائق تسعيرها والتحديات العالمية التي تواجهها، التطور العالمي لحجم اسطول ناقلات بضائع السوائب الجافة للمدة 2003-2021، ومن أبرز النتائج المتوصل اليها ان مروونات الطلب دوراً مهماً في تحديد تأثير التغييرات في أسعار ونوعية خدمات الموانئ وتأثيرها على حجم الطلب المتوقع على خدمات الموانئ. الكلمات المفتاحية: الاسطول العالمي، بضائع السوائب، أسعار الشحن، التجارة البحرية، التحديات.

تصنيف JEL: L90, L91

Abstract:

The research aims to clarify the concept of dry bulk carriers, their types, pricing methods, the global challenges they face, and the global development of the dry bulk carriers fleet size for the period 2003-2021. Among the most prominent results reached is that the elastic ties of demand have an important role in determining the impact of changes in the prices and quality of port services and their impact on the volume of expected demand for port service

Keywords: *The Global Fleet, Bulk Cargo, Freight Rates, Maritime Trade, Challenges.*

Jel Classification Codes: L90, L91

*المؤلف المرسل

1. مقدمة:

يُعرف النقل البحري بأنه منظومة متكاملة لإدارة وإجراء عملية نقل الأفراد والبضائع بواسطة السفن عبر البحار من ميناء معين إلى ميناء آخر في الوقت المحدد والسعر المتفق عليه، فالنقل البحري يمكن التنمية الصناعية بدعمه نمو الصناعة التحويلية وتعزيز التكامل الاقتصادي والتجاري الإقليمي ويحتل مكانه في صميم شبكات النقل العابرة للحدود التي تدعم سلاسل الامداد اذ يكتسب نقل البضائع أهمية خاصة من كونه يؤثر بطريقة مباشرة في الأنشطة الاقتصادية المختلفة من زراعة وصناعة وتجارة من منطلق ان كفاءة وتكلفة نقل البضائع يؤثران تأثيراً مباشراً في كل العملية الإنتاجية وتكلفة المنتج النهائي.

1.1. مشكلة البحث: هل يواجه النقل بسفن الناقلات للبضائع السائبة تحديات؟

2.1. فرضية البحث: ان تطوير البنى التحتية للموانئ البحرية مع دراسة مرونة الطلب على خدمات الموانئ سيؤدي إلى تحديد أسعار الشحن والتفريغ في داخل الموانئ مع تحقيق وفورات في تكاليف النقل البحري.

3.1. هدف البحث: يهدف البحث إلى بيان ما يلي:-

1. مفهوم ناقلات بضائع الصب الجاف وانواعها وطرائق تسعيرها.

2. خدمات النقل البحري واثارها الاقتصادية وواقع أداء عمليات مناولة البضائع السائبة في

العالم.

3. التحديات العالمية التي تواجه سفن ناقلات البضائع السائبة واستراتيجيات تخفيض أسعار

الشحن البحري.

4. تطور حجم الاسطول العالمي لناقلات بضائع السوائب للمدة 2003-2021 مليون طن ساكن

4.1. منهجية البحث: اعتمد الباحث على التحليل الوصفي للبيانات والإحصاءات الصادرة من مصادر

مختلفة حديثة من اجل بيان تطور حجوم الاسطول العالمي للنقل بسفن ناقلات البضائع السائبة.

5.1. الدراسات السابقة :-

1. دراسة بعنوان Challenges of Handling Bullk Cargoes at Dis charging port, 2018

هدفت الدراسة إلى تحليل قضايا التعامل مع الشحنات والتقنيات المستخدمة في مناولة البضائع السائبة التي من شأنها ان تسهم في التخصص من اجل تحسين التحميل والتفريغ اذ هناك طرق

مختلفة للتخزين وأنواع مختلفة من البضائع السائبة وتوصلت الدراسة إلى ان التعامل الفعال مع شحنات البضائع السائبة يحتاج إلى تطوير البنية التحتية مع استخدام تقنيات متقدمة.

2. دراسة بعنوان **The Effects of Global Economic growth on Dry Bulk shipping markets and freight rates**

وهي مشروع دبلوم مقدم إلى **Dokuz Eylul university Maritime Faculty, 2016** إذ ركزت بشكل أساسي على اثار النمو الاقتصادي ومتغيرات أسعار الشحن السائب الجاف.

3. الدراسة الحالية هدفت إلى بيان التحديات العالمية التي تواجه سفن ناقلات البضائع

السائبة واستراتيجيات تخفيض أسعار الشحن البحري، وتطور حجم اسطول ناقلات بضائع السوائب الجافة للمدة 2003-2021.

2. مفهوم ناقلات بضائع الصب الجاف وانواعها وطرائق تسعيرها.

هي تلك السفن القائمة على نقل أنواع بضائع الصب كافة اذ ازداد حجم البضائع منها إلى نصف مليون طن (النحراوي، 2014، صفحة 34) ، وتقوم السفن الجواله عادة بنقل بضائع الصب ومع انتشار هذه السفن واتساع نشاطها فأن صناعة النقل البحري دخلت مرحلة الإنتاج في ظل اقتصادات الحجم الكبير ومن اهم أنواعها ما يلي: - (علام، 2009، الصفحات 154-155)

• الناقلات المخصصة لنقل المواد السائلة مثل ناقلات البترول الخام وناقلات الغاز الطبيعي وناقلات المواد الكيماوية السائلة وتتسم اقسامها بحواجز سميكة طويلة لمنع تحرك السوائل المسكوبة ثم تنقسم اقسامها عرضاً لمرور وتحرك السائل على مستوى طول وعرض الناقله ومن ثم تحفظ سلامة وتوازن الناقله.

• الناقلات المخصصة لنقل مواد الصب الجاف وهذه الناقلات تضم بضائع صب ذات وزن ثقيل ويتم شحن البضائع مباشرة داخل العنابر وتتميز هذه السفن بفتحات واسعة لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ.

• الناقلات المشتركة لهذه السفن تستطيع ان تحمل شحنات جافة وأخرى سائلة من اجل استغلال كل فراغات السفينة لغرض الوصول إلى وفورات الحجم الكبير.

أما طرائق تسعير الناقلات المخصصة لنقل بضائع الصب الجاف عبر السفن الجواله (ايوب، 2003، الصفحات 155-161) فيتم تحديد أسعار الشحن على أساس تفاعل قوى العرض والطلب مع الإشارة إلى ان هذه السوق تتكون من عدة أسواق شبه منفصلة تصنف حسب نوع البضائع المطلوب

نقلها او على وفق أنواع وخصائص السفن المستأجرة، ويتم تحديد الحد الأدنى لسعر النولون نقل البضائع عبر هذه السفن في المدى القصير بتعادل الحد الأدنى لسعر النولون مع التكاليف المتغيرة مخصوماً منها تكاليف تعطل السفينة وتوقفها عن العمل . اما في المدى الطويل فتبرز العوامل التي تعظم من طاقة السفينة الجواله على الاستمرار في العمل على الرغم من انخفاض أسعار النولون مثل محاولات خفض تكلفة التشغيل وخفض تكلفة الوقود من خلال تخفيض السرعة او استخدام طاقم للسفينة يتم استئجاره من الدول التي تتميز بانخفاض أجور العاملين.

اما بالنسبة لتسعير خدمات النقل البحري للناقلات المخصصة لنقل المواد السائلة مثل ناقلات البترول اذ تتحدد أسعار النولون في ظل ظروف تقترب من سوق المنافسة الكاملة مع الاخذ في الاعتبار ان شركات البترول العملاقة يمكنها ممارسة قدر من التدخل والرقابة على تحديد أسعار النوالين البحرية تكون بصورة منفردة او مجتمعة.

3. خدمات النقل البحري واثارها الاقتصادية وواقع أداء عمليات مناولة البضائع السائبة في العالم.

اولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة الخدمات البحرية لما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وعائد اقتصادي للاستثمار اعلى بكثير وهناك مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات الملاحية البحرية التي تخدم نشاط النقل البحري فهي تمثل جانب العرض من خدمات الموانئ المقدمة للبضائع وهي كالاتي: - (الرزاق، 2013، الصفحات 233-241)

- خدمات الوكالة الملاحية والقطر والإرشاد والرباط.
- خدمات الشحن والتفريغ كلما كانت هذه المعدات متطورة ارتفعت معدلات التداول وأدت إلى خفض تكلفة تشغيل السفن.
- خدمات التخزين والمستودعات ان توفير الساحات والمخازن الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه او شحنه من البضائع سوف يحقق معدلات عالية للشحن والتفريغ بكل نوع من أنواع البضائع وسرعة تداولها.
- وكلاء الشحن وخدمات تموين السفن والتوريدات البحرية وهي من اهم الخدمات التي لها مردود اقتصادي مرتفع.

• خدمات صيانة وإصلاح السفن وتخريدها وتعد من اهم الأنشطة الصناعية والخدمية التي تقدم في الموانئ بواسطة شركات متخصصة.

اما من ناحية الطلب على خدمات الموانئ فهو يُعد طلباً مشتقاً من الطلب على السلع التي يتم تداولها بالميناء اذ يعتمد حجم الطلب على خدمات الميناء على ما يلي:- (بدوي، 2003، صفحة 57)

❖ ظروف الطلب .

❖ ظروف العرض للسلع التي يتم نقلها إلى الميناء .

❖ أسعار هذه الخدمات في الموانئ المنافسة لهذا الميناء في المنطقة المحيطة به .

❖ يتأثر الطلب على خدمات الميناء بنوعية هذه الخدمات وهذه جميعها عوامل تؤثر على مرونة الطلب على خدمات الميناء .

لذا يجب ان يدرس كل ميناء مرونة الطلب على خدماته حتى يتمكن من تحديد تأثير التغييرات في أسعار ونوعية خدماته على حجم ذلك الطلب وتأثيرها على حجم الطلب المتوقع على خدماته في الفترة المقبلة .

فمثلاً في حالة الصادرات يكون الطلب على خدمات الميناء عالي المرونة على الرغم من انخفاض متوسط نسبة تكلفة خدمات الموانئ إلى اجمالي قيمة السلع بسبب ارتفاع مرونة الطلب على السلع مع ارتفاع درجة المنافسة التي تواجهها هذه السلع من المنتجات المحلية في أسواق الدول المستوردة لها ، اما في حالة الواردات فهي تشير إلى إمكانية الاحلال بين السلع التي تشتمل عليها الواردات والمنتجات المحلية من السلع البديلة للواردات ويعزا ذلك إلى ارتفاع درجة المنافسة التي تواجهها خدمات الموانئ من موانئ الدول الأخرى المنافسة لها (بدوي، 2003، صفحة 62) .

والجدول (1) يبين ان الصين متقدمة على دول العالم في أداء مناولة البضائع والسفن لناقلات البضائع السائبة الجافة ويرجع ذلك إلى الاختلافات في أداء الموانئ ووفورات الحجم للبضائع السائبة الجافة الصينية وتتعامل مع أكبر ناقلات خام الحديد في العالم، بينما في البرازيل نلاحظ متوسط الانتظار لمدة التفريغ بلغ (131) ساعة وفي كولومبيا بلغ متوسط الانتظار لمدة التفريغ بلغ (25) ساعة ويرجع هذا الاختلاف إلى احجام السفن الكبيرة والمسافات الطويلة من الأسواق الرئيسية.

جدول 1: أداء مناولة البضائع والسفن لناقلات بضائع السوائب الجافة في (30) اقتصاداً حسب وصول السفن

متوسط القيم من 2018 الى النصف الأول من عام 2021

الدول	طن في الدقيقة جاري التحميل	طن في الدقيقة جاري التفريغ	متوسط الانتظار مدة التحميل	متوسط الانتظار مدة التفريغ
الصين	19	23	66	56
استراليا	48	11	101	50
الولايات المتحدة	14	11	101	49
البرازيل	25	9	174	131
روسيا الاتحادية	12	4	64	71
كندا	17	10	117	70
الأرجنتين	16	7	45	28
جنوب افريقيا	20	9	83	30
اليابان	9	18	43	41
الهند	14	16	73	63
أوكرانيا	10	11	55	48
الإمارات	18	10	50	32
اندونيسيا	10	8	58	54
جمهورية كوريا	10	16	37	62
نيوزلندا	10	8	56	26
شيلي	11	9	94	94
تركيا	6	9	45	50
فيتنام	9	11	53	54
كولومبيا	28	7	39	25
ماليزيا	11	13	73	90
المكسيك	12	9	68	61
مقاطعة تايوان الصينية	12	18	34	48
بيرو	18	11	82	49
عُمان	16	20	80	52
النرويج	20	6	84	78
فرنسا	10	12	52	55
السعودية	8	6	49	80
المغرب	8	6	78	127
رومانيا	6	7	64	29
موزمبيق	15	6	94	123

Source: Review of Maritime transport, 2021, p.103.

4. التحديات العالمية التي تواجه سفن ناقلات البضائع السائبة واستراتيجيات تخفيض أسعار الشحن البحري.

ان عملية التسعير في حد ذاتها تعد من العمليات المعقدة التي تنطوي على قدر من التحديات سواء بالنسبة للظروف الاقتصادية الدائمة أم بالنسبة لظروف المنافسة اذ يجب ان يكون هيكل التسعير على درجة عالية من المرونة في التطبيق ويتم ذلك عن طريق التقييم المستمر لظروف السوق والتكلفة المتعلقة بالعائد المطلوب والتقييم للمعلومات كافة عن تكلفة التشغيل (توفيق، 2007، الصفحات 146-148) ان نشاط الشحن والتفريغ يعد من أنشطة الخدمات الاقتصادية ويمكن النظر اليه كأحد الأنشطة الصناعية المنتجة اذ يمكن عدّ الاطنان المتداولة بمثابة منتج صناعي يقدمه التنظيم اذ تستخدم عناصر التكاليف مثل العمالة، الآلات، أراضٍ ومبانٍ ، تأمينات وقروض إلى اخره إذ يحتاج أي تنظيم للشحن والتفريغ إلى تحليل كفاءة عناصر التكاليف الخاصة به من اجل ممارسة نشاطه إلى الشقين التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة. وتمثل تكاليف النقل مكوناً مهماً من مكونات أسعار السلع إذ يشترها مستهلكها النهائي وقد تؤثر أسعار النقل البحري المرتفعة للسلع المستوردة في مستوى أسعار سلة السلع التي يشترها المستهلك وبالعكس تؤثر أسعار الشحن المرتفعة للصادرات في التنافسية التجارية لمنتجات بلدٍ ما في الأسواق العالمية لهذا السبب ترغب البلدان في وضع نهج تكفل به تحقيق انخفاض في تكاليف النقل البحري منها وإلها مع شركائها وهذا يتم من خلال ما يلي:-

ثلاث استراتيجيات عامة ذات صلة بالسياسة الوطنية لتخفيض أسعار الشحن البحري

الاستراتيجية الأولى	تطوير النقل البحري الساحلي
	<ol style="list-style-type: none"> 1. فتح أبواب الملاحة الساحلية امام المنافسة العالمية او المحلية. 2. السياسات الوطنية لتسجيل السفن. 3. الإطار المؤسسي. 4. سياسات الاستثمار ونموذج الملكية. 5. البنية التحتية البحرية.
التأثير المحتمل في أسعار الشحن	<ol style="list-style-type: none"> 1. قد ينخفض الامتثال للشروط الجديدة لتسجيل السفن تكاليف العمليات او يزيدها. 2. قد يزيد فتح الملاحة الساحلية الضغط التنافسي ومن ثم يخفض أسعار الشحن. 3. يربط تحسين الملاحة البحرية الساحلية المناطق النائية بشبكات

التجارة الدولية بتحقيق وفورات حجم افضل.	
زيادة تنافسية الموانئ	الاستراتيجية الثانية
<ol style="list-style-type: none"> 1. القوانين واللوائح ذات الصلة بإدارة الموانئ. 2. هياكل إدارة الموانئ ونموذج الملكية. 3. الإطار المؤسسي. 4. البنية التحتية للموانئ. 	
<p>تخفيض رسوم الموانئ المفروضة على مقدمي خدمات النقل البحري من خلال ما يلي:-</p> <ol style="list-style-type: none"> أ. مكاسب الكفاءة في عمليات الموانئ وادارتها. ب. هامش ربح معقول لمشغل الميناء في بيئة أعمال تنافسية بقدر اكبر تتضمن الرسوم على جميع وظائف الموانئ ، ووضع اللوائح التنظيمية. المشغل، المسوق ومعالج البضائع. 	التأثير المحتمل في أسعار الشحن
تطوير الوصلات بين الموانئ والداخل	الاستراتيجية الثالثة
<ol style="list-style-type: none"> 1. الربط البيئي متعدد الوسائط الذي يربط الميناء بالأسواق الوطنية والإقليمية (النقل بالسكك الحديدية والطرق والممرات المائية والنقل الجوي). 2. الإطار التنظيمي والمؤسسي لوسائط النقل البحري. 3. الاتفاقات الإقليمية بشأن العبور وتطوير النقل والشراكات ما بين القطاع العام والخاص. 	
<ol style="list-style-type: none"> أ. تحسين ربط حركة المرور في الميناء من خلال ما يلي: - أ. زيادة احجام مناولة البضائع في الموانئ ← تكاليف مناولة ادنى للوحدة. ب. اجتذاب سفن اكبر ← تكاليف نقل اقل للوحدة. ت. اجتذاب مقدمين جدد لخدمات النقل ← هوامش اقل بسبب ازدياد المنافسة. 	التأثير المحتمل في أسعار الشحن

المصدر: الأونكتاد، استعراض النقل البحري، 2012، ص 96.

وتوجد بصورة عامة ثلاثة حالات لسياسات التسعير لخدمات النقل وهي كالآتي:-

أ. التسعير على اساس الاحتكار:-

يتحدد من خلال التقاء منحى التكلفة الحدية مع الايراد الحدي عند نقاط (A_1) و (B_1) وان هذا السعر غير مقبولاً من وجهة نظر المجتمع لأنه يضع قيوداً على الانتاج وسوء توزيع للموارد لان قيمة الانتاج ستكون اكبر من قيمة الموارد المستخدمة في هذا الانتاج والسعر الاحتكاري يتكون من التكلفة الحدية - الايراد الحدي.

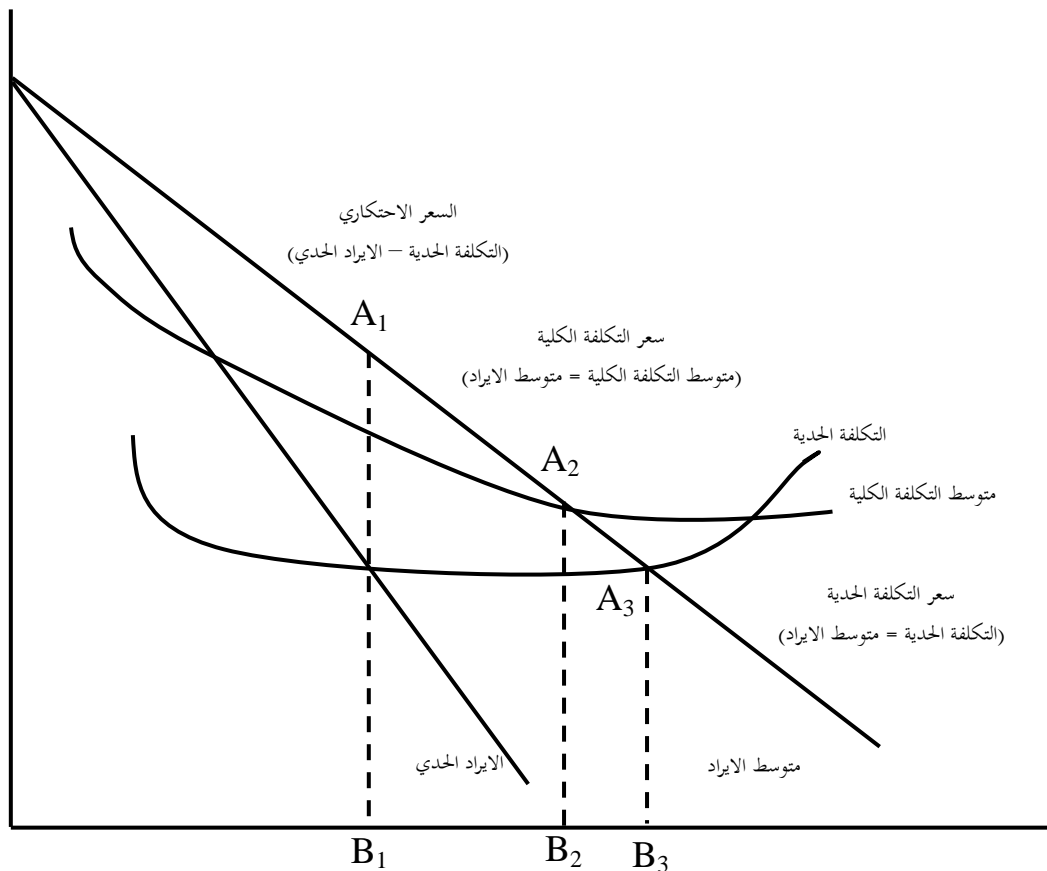
ب. التسعير على اساس التكلفة الكلية (تسعير متوسط التكلفة) :-

يتحدد من خلال التقاء منحى متوسط الايراد مع متوسط التكلفة الكلية عند نقاط (A_2) و (B_2) وهذا السعر يغطي التكاليف الكلية الثابتة والمتغيرة مع تحقيق ربح مناسب وتحاول الجهات التنظيمية تطبيق هذا السعر لأنه يعطي عائد مناسب على الاستثمار وسعر التكلفة الكلية يتكون من متوسط التكلفة الكلية = متوسط الايراد.

ج. التسعير على اساس التكلفة الحدية:-

يتحدد من خلال التقاء منحى التكلفة الحدية مع متوسط الايراد عند نقاط (A_3) و (B_3) وهو السعر المثالي الذي يفضله المجتمع لان السلع التي تباع للمستهلك النهائي بقيمة التكلفة التي يتحملها المجتمع في انتاج هذه السلعة ولهذا السعر مساوي لأنه يقع اسفل متوسط التكلفة الكلية واذا شاءت الجهات التنظيمية ان تطلب من المرفق تقاضي هذا السعر فأن النتيجة ستكون خسارة مالية للمرفق وفي هذه الحالة يقترح الاقتصاديون ان تقوم الدولة بدعم هذا المرفق او ان تمتلك الدولة المرفق من اجل تغطية تكاليفه الكلية وسعر التكلفة الحدية يتكون من التكلفة الحدية = متوسط الايراد .

الشكل 01 : سياسات التسعير لخدمات النقل.



المصدر: د. علي عبد السلام المعزاوي ود. فتحي عبد العزيز التونسي ، اقتصاديات النقل ، دار

السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، 2006 ، ص 39-40

5. تطور حجم الأسطول العالمي لناقلات بضائع السوائب للمدة 2003-2021 مليون طن ساكن.

✓ نلاحظ من خلال الجدول (2) المدة الممتدة من 2003-2013 شهدت تطوراً في حجم الاسطول العالمي لناقلات السوائب ضمن مايلي :-

❖ ناقلات ذات فئة الحجم (10-59.999) ملايين طن ساكن اذ ارتفع حجم الحمولة فيها من 120.5 ملايين طن ساكن في عام 2003 إلى 219.0 ملايين طن ساكن في عام 2013 وبنسبة قدرها 81,7 % .

- ❖ ناقلات ذات فئة الحجم (60-79.999) ملايين طن ساكن شهدت ارتفاعاً في حجم الحمولة من 75.1 ملايين طن ساكن في عام 2003 إلى 108.3 ملايين طن ساكن في عام 2013 وبنسبة قدرها 44,2 % .
- ❖ ناقلات ذات فئة الحجم (+ 80.000) ملايين طن ساكن شهدت ايضاً ارتفاعاً في حجم الحمولة من (93.6) ملايين طن ساكن في عام 2003 إلى (343.3) ملايين طن ساكن في عام 2013 وبنسبة قدرها 266,7 % ويرجع هذا التطور في حجم الحمولة إلى زيادة الطلب على بضائع السوائب .
- ❖ اما المدة الممتدة من 2014-2021 فنلاحظ فيها مايلي :-
- ❖ ناقلات ذات فئة الحجم (10-59.999) ملايين طن ساكن شهدت انخفاضاً في حجم الحمولة من (153.9) ملايين طن ساكن في عام 2014 إلى (96) ملايين طن ساكن في عام 2021 وبنسبة قدرها (0,3 - %) .
- ❖ ناقلات ذات فئة الحجم (60-79.999) ملايين طن ساكن شهدت انخفاضاً في حجم الحمولة من (146.6) ملايين طن ساكن في عام 2014 إلى (117) ملايين طن ساكن في عام 2021 وبنسبة قدرها (20,1 - %) .
- ❖ واخيراً ازداد التركيز على استخدام الناقلات ذات فئة الحجم (+ 80.000) ملايين طن ساكن في المدة المذكورة نفسها إذ ارتفع حجم الحمولة فيها من 48.3 ملايين طن ساكن في عام 2014 إلى 122 ملايين طن ساكن في عام 2021 وبنسبة قدرها 152,5 % ويعزى ذلك إلى تحقيق وفورات في تكلفة النقل البحري والموانئ.

جدول 2 : تطور حجوم اسطول الناقلات العالمي لبضائع السوائب للمدة (2003-2021) مليون طن

ساكن

السنوات	10-59.999 مليون طن ساكن	60-79.999 مليون طن ساكن	+ 80.000 فما فوق مليون طن ساكن
2003	120.5	75.1	93.6
2004	123.1	75.8	98.4
2005	128.5	81.1	105.3
2006	135.1	86.5	114.5
2007	140.6	90.8	127.8
2008	149.3	94.8	143.1
2009	156.5	97.6	160.9
2010	163.6	98.9	190.9
2011	148.0	102.8	240.9
2012	204.4	106.5	294.5
2013	219.0	108.3	343.3
2014	153.9	146.6	48.3
2015	160.8	154.1	50.4
2016	127	93	211
2017	100	100	164
2018	82	61	83
2019	75	129	127
2020	64	135	144
2021	96	117	122

الجدول من عمل الباحث بالاستناد إلى المصادر الآتية:-

1. السنوات من 2003-2013

The Platou Report, 2013, p.52.

2. السنوات من 2014-2015

The Platou Report, 2015, p.52

3. السنوات من 2016-2021 James Catlin, Dry Bulk shipping out Look My most Bullish fore castever, Feb, 15, 2021, p.1-p.5.

❖ واخيراً أدى ارتفاع مجموع حجم تجارة بضائع السوانب البحرية الدولية من 3,821 مليار طن في عام 2000 إلى 7,730 مليار طن في عام 2020 وبنسبة قدرها 102,3 % وكما هو موضح في الجدول (3) إلى زيادة حجم اسطول ناقلات البضائع السائبة والتركيز على استخدام ناقلات ذات فئة الحجم (+ 80.000) ملايين طن ساكن في عماية نقل البضائع اذ سيؤدي ذلك إلى تحقيق وفورات في تكاليف النقل البحري عن طريق تقليل عدد السفن الوافدة وتقليل مدة دورانها داخل الموانئ .

جدول 3: حجم التجارة البحرية الدولية لسفن ناقلات بضائع السوانب للمدة (2000-

2020) ملايين الاطنان

السنوات	سوانب رئيسة (1)	بضائع جافة أخرى (2)	مجموع البضائع
2000	1186	2635	3.821
2005	1579	3108	4.687
2010	2232	3423	5.655
2015	2930	4161	7.091
2016	3009	4228	7.237
2017	3151	4419	7.570
2018	3215	4603	7.818
2019	3218	4690	7.908
2020	3181	4549	7.730

(1) ركائز الحديد والحبوب والفحم والبوكسيت/ الالومينا والفوسفات.

(2) السوانب الثانوية والتجارة المعبأة في حاويات والبضائع العامة المتبقية.

Source: Rrview of Maritime transport, United Nations publications, New York, 2021, p.3.

6. خاتمة:

- ✓ يواجه النقل البحري بسفن ناقلات البضائع السائبة تحديات متمثلة بعملية التسعير لهيكل تنظيمات الشحن والتفريغ اذ تتأثر عملية التسعير بالمنافسة ودرجة مرونة الطلب على خدمات الموانئ.
- ✓ لمرونات الطلب دوراً مهماً في تحديد تأثير التغييرات في أسعار ونوعية خدمات الموانئ وتأثيرها على حجم الطلب المتوقع على خدمات الموانئ في الفترة المقبلة.
- ✓ توجد ثلاثة استراتيجيات لتخفيض أسعار تكاليف النقل البحري وضعتها منظمة الاونكتاد للتجارة والتنمية متمثلة في تطوير النقل البحري الساحلي، وزيادة تنافسية الموانئ، وتطوير الوصلات بين الموانئ.
- ✓ توجد ثلاثة حالات لسياسات التسعير لخدمات النقل متمثلة بالتسعير على أساس الاحتكار، التسعير على أساس التكلفة الكلية (تسعير متوسط التكلفة)، التسعير على أساس التكلفة الحدية.
- ✓ نلاحظ خلال الفترة الممتدة من 2003-2013، والفترة الممتدة من 2014-2021 ازداد التركيز فيها على استخدام الناقلات ذات فئة الحجم 80,000+ فما فوق مليون طن ساكن ويعزا ذلك إلى ما يلي:-
 - ازدياد حجم النشاط التجاري العالمي في مجال تجارة بضائع السوائب والبضائع الجافة اذ ارتفع مجموع حجم النشاط التجاري من 3,821 مليار طن عام 2000 إلى 7,730 مليار طن في عام 2020 .
 - ان استخدام هذا النوع من الناقلات ذات فئة الحجم 80,000+ سوف يساعد على تقليل تكاليف النقل البحري عن طريق تقليل عدد السفن الوافدة في الميناء وتقليل مدة دورانها في الميناء.
- واخيراً للأبحاث صحة فرضية البحث ترى الباحثة ان تطوير البنى التحتية للموانئ واستخدام الناقلات ذات الحجم الكبيرة سوف يساهم في تقليل تكاليف النقل البحري للبضائع المنقولة عن طريق تقليل مدة دوران السفن وتقليل اعداد السفن الوافدة في الميناء مع دراسة حالة مروونات الطلب على خدمات الموانئ وتأثيرها على حجم الطلب المتوقع في الفترة المقبلة سوف

يساعد هذا على تقليل مشاكل التسعير المختلفة لهيكل تنظيمات الشحن والتفريغ من سطح السفينة إلى ارصفة الميناء والعكس صحيح.

اما المقترحات المقدمة في الدراسة فهي كالآتي: -

- تنظيم عملية نقل البضائع الخطرة ووضع احتياطات للطوارئ تتخذ من اجل حماية الأشخاص والممتلكات والبيئة في حالة نقل هذه البضائع.
- اعداد برامج تدريبية لرفع كفاءة العاملين في مجال النقل سواء في الشركات التي تتعهد النقل أم في الموانئ والكمارك لزيادة الكفاءة الإنتاجية ورفع القدرة التنافسية لخدمات النقل البحري.
- العمل على تحقيق تكامل لخدمات النقل في سلسلة نقل متكاملة براً وبحراً وجواً من اجل استخدام وسائل النقل بكفاءة عالية.

7. قائمة المراجع:

المؤلفات :-

- ❖ احمد عبد السميع علام (2009)، اقتصاديات النقل، (الإسكندرية: الناشر دار الوفاء لدنيا الطبع والنشر
- ❖ أيمن النحرابي (2014)، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، (الإسكندرية: الناشر دار الفكر الجامعي .
- ❖ سميرة إبراهيم أيوب(2003)، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، (الإسكندرية: الناشر الدار الجامعية .
- ❖ سمية بدوي (2003)، اقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، (الإسكندرية: الناشر منشأة المعارف
- ❖ علي عبد السلام المعزاوي وفتحي عبد العزيز التوني (2006)، اقتصاديات النقل، (القاهرة: الناشر دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة .
- ❖ صلاح إسماعيل حسن وعبد الرحمن توفيق (2007)، تسعير خدمات الموانئ البحرية، (القاهرة: الناشر مركز الخبرات المهنية للإدارة

❖ محمود حامد محمود عبد الرزاق (2013) ، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري

والجوي ، (الإسكندرية : الناشر الدار الجامعية

التقارير الدولية :-

❑ الاونكتاد (2012) ، استعراض النقل البحري، الأمم المتحدة

Review of Maritime transport, United nations ❑
publications, New York, 2021

The Platou Report, 2013, 2015 ❑

James Catlin, (Feb
15,2021) Dry Bulk Shipping out Look My most Bullish
Fore Castever

<https://seekingalpha.com/article/4406041-2021-dry-bulk-shipping-outlook-bullish-forecast-ever>