مجلة جامعة بنغازي العلمية

http://journals.uob.edu.ly/sjuob

واقع قطاع النقل البحري في ليبيا

" دراسة تحليلية باستخدام نموذج القوى الخمسة لبورتر"

آمال دخيل بو شريده [1*]

1 كلية الاقتصاد، جامعة بنغازي.

تاريخ الاستلام: 12 / 04 / 2022 تاريخ القبول: 03 / 06 / 2022

الملخص:

استهدفت الدراسة تحليل واقع قطاع النقل البحري في ليبيا باستخدام نموذج القوى الخمسة لبورتر بغرض تحديد أهم التحديات التي تقف في وجهه، وتقديم تصور للطموح المأمول تجاه تطوير وضعيته وتحسينها، من أجل الوصول إلى مجموعة توصيات من شأنها الإسهام في تنمية هذا القطاع، لما يشكله من أهمية في تنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى وتنشيطها، وخلق فرص عمل.

إذ إن استمرارية هذا القطاع يشكل مورداً لا ينضب خلافاً للنفط لاسيما أن ليبيا تقع على أكثر البحار أهمية، إضافة إلى حجم تجارتها الكبير مع العالم وتنوعها الأمر الذي يعطي أهميته لقطاع النقل البحري.

وتوصلت الدراسة إلى أن عدم الاهتمام بهذا القطاع واعتباره نشاطاً تابعاً أضعف أهمية الاقتصادية حيث ارتباط هذا النشاط بالملكية العامة التي لم تملك مقومات النجاح، كما أسهم في أضعف القطاع الخاص مما ترتب عليه انخفاض تنافسية هذا القطاع (الخاص والعام) على المستوى الداخلي والإقليمي والدولي، وبالتالي استبعاد الأسطول الوطني (المملوك والمؤجر) وأعطى الفرصة لهيمنة الأساطيل الأجنبية لنقل صادرات ليبيا ووارداتها.

وقد حاولت الورقة وضع بعض التوصيات التي من شأنها الارتقاء بهذا القطاع.

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل البحري، نموذج القوى الخمسة لبورتر، التنمية الاقتصادية.

Abstract

The objective of the study was to analyse the realities of the maritime transport sector in Libya by using Porter's five-power model in order to identify the most important challenges facing the sector. Additionally, the study aimed to present an aspiring vision to develop and improve the aforementioned sector, in order to arrive at a set of recommendations that would contribute to that end, as it is important for the development and revitalization of other economic sectors and the creation of jobs.

The continuity of this sector constitutes an inexhaustible resource, unlike oil, particularly since Libya is located on the most important sea, in addition to the large volume of its trade with the world and its diversity, which enhances the importance of the shipping sector.

The study found that the lack of interest in this sector and viewing it as a dependent activity weakened its economic significance, as this activity was associated with public ownership which lacked the essentials of success and contributed to the weakening of the private sector. This resulted in low competitiveness in the sector (private and public) at the domestic, regional and international levels, thus excluding the national fleet (both owned and leased) and allowing the hegemony of foreign fleets to transport Libya's exports and imports.

The paper attempted to develop some recommendations that would advance the sector.

Keywords: maritime transport sector, porter's five-power model, economic development.

1. المقدمة:

يُعَدّ النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمي شريان الاقتصاد العالمي ، وبدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم سواء كانت تتعلق بمواد أولية أو غذائية أو منتجات مصنعيه ويُعَدّ السفن من بين أهم الأصول عالية القيمة حيث تصل تكلفة بناء سفينة واحدة ما يربو على 150 مليون دولار بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من 500 مليار دولار وهو ما يمثل 5% من حجم الاقتصاد العالمي وتلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دوراً رئيساً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي.

كما أن النقل البحري يُعَدّ أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع علي البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد علي النقل البحري، وبنظرة سريعة لخريطة العالم سنجد أن هناك دولاً قد استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان والصين ، بينما لا تزال دول أخرى في طور التحديث والنهوض مثل الهند والسعودية ، وهنالك دولاً أخرى لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية في تحديد كل ما تحتاجه.

ورغم أن ليبيا تتمتع بموقع جغرافي متميز من حيث كونها تقع على أكثر البحار أهمية وامتلاكها لساحل بحري يبلغ حوالي 1750كم، كما أنها تمثل القلب وهمزة الوصل بين قارات العالم لكنها لم تستفد من هذه المميزات في تكوين أسطول بحري تجاري، ولازالت تعتمد على الأساطيل التابعة للشركات الأجنبية في نقل تجارتها مع الخارج لاسيما أنها من الدول النفطية

* للمراسلات إلى: آمال دخيل بو شريده
البريد الإلكتروني:
ameldakhil2020@yahoo.com

©2022 جامعة بنغازي. جميع الحقوق محفوظة. الرقم الدولي/ الإلكتروني: 1637-2790، الورقي: 1629-2790. رقم الإيداع القانوني: 2018/154 دار الكتب الوطنية

التي يزداد فيها أهمية قطاع النقل البحري.

لذلك فإن هذه الدراسة تهدف إلى تحليل أهم ملامح الواقع الراهن للنقل البحري في ليبيا باستخدام نموذج القوى الخمسة لبورتر، بغرض تحديد أهم التحديات التي تقف في وجهه وذلك من أجل تقديم تصوير للطموح المأمول تجاه تطويره وتحسين وضعيته.

ولتحقيق هدف الدراسة سوف تُتَنَاول ستة محاور رئيسة هي:

- **المحور الأول:** تعريف النقل البحري _ خصائصه _ أهميته.
- **المحور الثاني:** نموذج القوى التنافسية الخمسة لبورتر وكيفية عمله.
- **المحور الثالث:** أهم المشاكل والتحديات التي تواجه النقل البحري في ليبيا.
- **المحور الرابع:** تحليل واقع النقل البحري في ليبيا باستخدام نموذج بورتر.
- **المحور الخامس:** الطموح المأمول تجاه تطوير النقل البحري في ليبيا.
- **المحور السادس:** الخاتمة والتوصيات.

2. منهجية الدراسة:

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي بهدف تشخيص التحديات التي تواجه النقل البحري في ليبيا من خلال تحليل أهم ملامح الواقع الراهن من أجل تقديم تصور للطموح المأمول تجاه تطويره وتحسين وضعيته.

3. أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة قيمتها العلمية من عدد من النقاط، أهمها ما يلي:

1. تستخدم الدراسة نموذج القوى الخمسة لبورتر في تحليل تنافسية قطاع خدمي وهو قطاع النقل البحري، حيث جرت العادة على استخدام هذا النموذج في تفسير مستوى تنافسية القطاعات الصناعية.
2. مواكبة التطور العالمي في هذا المجال.

أولاً: تعريف النقل البحري _ خصائصه _ أهميته

هو أحد أنواع النقل المائي يُنْقَل من خلاله الأفراد والبضائع باستخدام السفن والزوارق أو أي وسيلة أخرى تسير عبر المياه. (عبد العليم، 2016)

ويعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان عبر المحيطات والبحار والبحيرات المجاورة للمسطحات المائية وقد كان المصريون الفراعنة هم أول من استخدموا البحار والمحيطات للنقل البحري، تلاهم بعد ذلك الفينيقيون والإغريق والرومان وقد كان للعرب المسلمين دورٌ سباقٌ في ركوب البحار وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة وقد ساعدهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة ورسم الخرائط وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط والأحمر والمحيط الهندي والأطلسي وبحر العرب (بن جبار، 2018)

خصائص النقل البحري:

للنقل البحري مجموعة من الخصائص منها:

1. التخصيص: حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل ناقلات النفط، وناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا وسفن نقل الركاب.
2. زيادة الحمولة للسفينة الواحدة حيث تصل في بعض السفن إلى مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على 10 أمتار.
3. السرعة: حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى 50 ميلاً بحرياً. (مشعلة، 2016).
4. انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
5. قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن وفي الشحن البحري وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين والتأمين البحري.
6. وجود خطوط نقل بحري رئيسة في العالم (النحراوي ، 2009)

أهمية النقل البحري:

يُعَدّ النقل البحري من أهم الأنشطة الاقتصادية للدول نسبة إلى دوره المهم في التنمية والتطوير الاقتصادي ، كما أنه مصدر للثروات البحرية إضافة إلي دوره في دعم الاقتصاد الوطني فهو يقوم بدعم ميزان المدفوعات وخلق وظائف وفرص عمل (حيطوم ،2020) وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة عالمية نظراً للكثير من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تصدرها منظمات دولية مثل المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية المهتمة بتحسين مهارة العاملين في البحر كما أن الاهتمام بقطاع النقل البحري يرفع كفاءة الموانئ ونقل البضائع بكفاءة عالية (الأمم المتحدة ، 2018)

إنّ النقل البحري هو أهم وسيلة نقل في العالم وهو شريان الاقتصاد العالمي ويتم النقل بين الدول بواسطة سفن كبيرة من ضمنها سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المواد الأولية (الأمم المتحدة، 2018)

وتبرز أهمية النقل البحري أيضاً في كونه أسرع باستخدام السفن العملاقة حيث يمكن بذلك نقل كميات كبيرة من البضائع بشحنة واحدة وكذلك بالنقل البحري يمكن استيراد وتصدير مواد يصعب نقلها بالنقل الجوي أو البري نظراً لأوزانها الثقيلة (عبد العليم، 2016)

كما يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الدولية وهو الركيزة الأساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات، فكلما تحسنت وسائل النقل البحري والموانئ البحرية زادت حركة التجارة الدولية وانفتحت منافذ لأسواق تجارية جديدة هذا يؤكد أن هناك ترابطاً بين عملية النقل البحري وعملية التجارة فعملية النقل هي وسيلة تستخدم في أداء عملية التجارة بين الدول (درويش، 2004)

كما يُعَدّ النقل البحري عنصراً من عناصر لوجستيات التجارة.

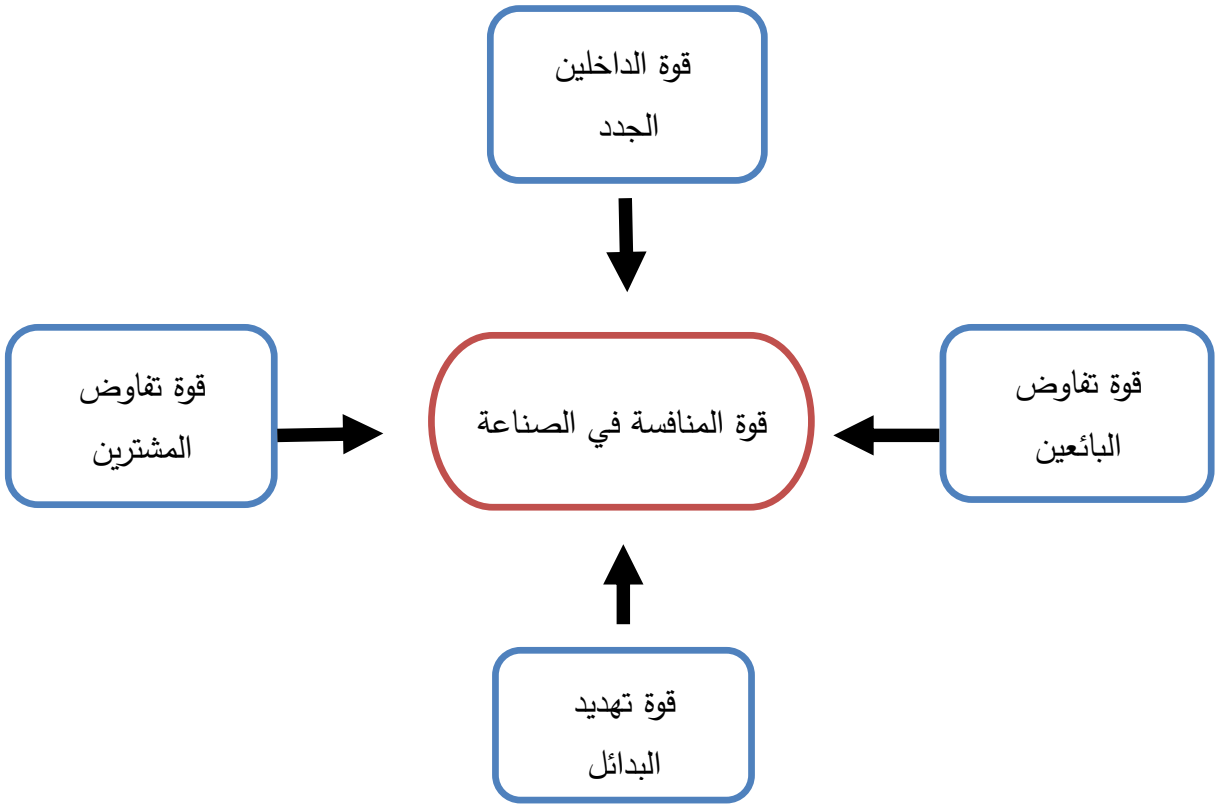
ثانيا: نموذج القوى التنافسية الخمسة لبورتر:

أولاً: النموذج نسبة إلى مبتكره مايكل بورتر ونشر في كتابه الاستراتيجية التنافسية وهو نموذج تحليل يقوم على خمس قوى تنافسية موجودة في كل صناعة ويهدف هذا النموذج إلى المساعدة في تحديد نقاط القوة أو الضعف في الصناعة أو القطاع من خلال فهم كيفية تحقيق الربح فيها على المدى البعيد (محمود)

وتتضمن القوى الخمسة التي يتناولها النموذج ما يلي:

1. قوة الداخلين الجدد.
2. قوة تفاوض الموردين أو البائعين.
3. قوة تفاوض المشترين.
4. قوة تهديد البدائل.
5. قوة المنافسة في الصناعة.

©2022 جامعة بنغازي. جميع الحقوق محفوظة. الرقم الدولي/ الإلكتروني: 1637-2790، الورقي: 1629-2790. رقم الإيداع القانوني: 2018/154 دار الكتب الوطنية



كيفية عمل هذا النموذج:

أولاً: قوة الداخلين الجدد:

على القطاع أن يواجه تهديد هذه القوة بحماية صناعته من الداخلين الجدد بوضع العوائق أمامهم لتأخير دخولهم في مجال نشاطه.

ثانياً: قوة البائعين (الموردين): القدرة التفاوضية للموردين وقدرتهم على التأثير على نشاط القطاع فكلما قل عدد الموردين في الصناعة زاد اعتماد القطاع على المورد في تسيير نشاطه وفي هذه الحالة يصبح المورد أكثر قوة.

ثالثاً: قوة المشترين (الزبائن):

تتمثل في قدرة المفاوضين للعملاء وقدرتهم على خفض الأسعار وهي أهم قوة تساعد على التنافس فإذا كان عدد العملاء قليلاً فإن النشاط يتحكم في العملاء (الزبائن) فقدرة الزبائن على المساومة تعني إمكانية تحكمهم في الأسعار وقدرتهم الكبيرة على التفاوض من أجل تخفيضها.

رابعاً: قوة تهديد البدائل:

خامساً: القدرة على إيجاد بدائل للسلعة أو الخدمة التي يقدمها القطاع ووجود بدائل يعني وجود منافسة وتأثير كبير على الربحية بمعني أن تأثّرَ البدائل يضعف قوة القطاع على التنافس

سادساً: القوة التنافسية:

تمثل كل المنافسين للصناعة وهذه القوة تلزم القطاع أو الصناعة معرفة كم عدد المنافسين وما مدى قوتهم فكلما زاد عدد المنافسين انخفضت القوة التفاوضية للصناعة وأصبح تحكمها في الأسعار والربحية ضعيفاً.

وآلية عمل هذا النموذج تكمن في عملية إجراء فحص للقوى التنافسية عن طريق الدراسة التفصيلية لجميع المعلومات لفهم مدلولاتها وتحديد اتجاهاتها حتى تتمكن الصناعة من اقتناص فرص الربح المتاحة لها وتجنب التهديدات التي تواجهها وفي حالة بلوغها الهدف ألا وهو الأداء الاستراتيجي فإن الصناعة تكون لها القدرة على الاستقرار بالشكل المرغوب فيه في سوق تنافسية متطورة أي تحقيق الكفاءة والفعالية في الوقت نفسه. (عبداوي،2013)

ثالثا: أ ـ أهم المشاكل التي تواجه قطاع النقل البحري: ـ

يواجه قطاع النقل البحري في الدول النامية ومنها دولة ليبيا العديد من المشاكل منها ما يلي:

1. عدم مطابقة صناعة النقل البحري للمواصفات المطلوبة للتعامل مع السفن الحديثة وعدم مواكبتها للتطور العالمي في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
2. تفشي ظاهرة البيروقراطية وهيمنة أجهزة الدولة.
3. قلة الأيدي العاملة المتدربة المتخصصة.
4. سوء التخزين للبضائع يؤدي إلى ارتفاع فواتير التعويضات الشركات الشحن.
5. عدم وجود صيانة دورية.
6. الاعتماد على ناقلات النفط وقصور في أنواع السفن المتخصصة في نقل الحاويات.
7. الحمولة المتخصصة للسفن البحرية.
8. ضعف الرقابة على البضائع.
9. انخفاض الاستثمار في مجال قطاع النقل البحري.
10. عدم وجود القيادات الفعالة في إدارة أداء العاملين.
11. تزايد حدوث القرصنة البحرية ولاسيما في الدول التي تعاني من عدم استقرار سياسي.

ب ـ أهم التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري: ـ

أصدرت منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تقريرا أكدت فيه أن النقل

©2022 جامعة بنغازي. جميع الحقوق محفوظة. الرقم الدولي/ الإلكتروني: 2790-1637، الورقي: 2790-1629. رقم الإيداع القانوني: 2018/154 دار الكتب الوطنية

البحري هو أساس التجارة الدولية وبشكل 80% من حجم التجارة العالمية و70% من حيث القيمة وأن هذه المعدلات ترتفع في الدول النامية (عبد العليم،2016)، ورغم أن هذا القطاع يعتبر العمود الفقري للتجارة الدولية إلا أنه يواجه عدة تحديات من أهمها: -

1. التعامل مع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والاستثمار فيها لتسهيل عملية الاتصال بين سفن الشحن وإدارة الموانئ.
2. توفير عناصر نظام الإدارة المتكاملة المتمثلة في إدارة الكترونية شاملة مركز معلومات ومركز تحكم وكذلك إدارة جمارك ومستودعات تخزين للبضائع.
3. أهمية دور الموارد البشرية في الإدارة المتكاملة يضع القطاع أمام تحدي بتوفير عمالة مؤهلة ومدربة لتقوم بدورها في الإدارة المتكاملة.
4. مواجهة أعمال القرصنة البحرية المتزايدة ولاسيما في الدول التي تعاني من عدم الاستقرار السياسي.

انخفاض القدرة التنافسية في هذا القطاع نتيجة لارتفاع تكلفة التشغيل.

رابعا: تطبيق نموذج porters five forces على قطاع النقل البحري في ليبيا:

تهديد الداخلين الجدد:

في ليبيا تهديد الداخلين الجدد يُعَدّ منخفضاً لعدة أسباب، منها انخفاض القدرة المادية للقطاع الخاص المحلي على الاستثمار، وعدم كفاية التشريعات القانونية التي تحمي المشروعات الخاصة، والتكلفة المادية المرتفعة لتكوين أسطول بحري تجاري أو لشراء أو تأجير سفينة نقل بضائع أو ركاب أيضا الزمن الذي يحتاجه المستثمر لكي يكون سمعة ويجذب إليه الزبائن سواء كانوا تجاراً أو ركاباً وحاليا يمكن القول إن تهديد الداخلين الجدد أيضا منخفض بسبب عدم استقرار الأوضاع الأمنية والاقتصادية في البلاد.

شهد النظام الاقتصادي الليبي تغيرات واضحة خلال السنوات الأخيرة فقد انتقل من الاقتصاد الموجه إلى اقتصاد السوق نظرا لفشل استراتيجيات التنمية التي تسيطر عليها الدولة، ولذلك برزت الدعوة إلى تقليص دور الدولة في النشاط الاقتصادي وولادة فكرة الخصخصة علاجاً للخلل في الهياكل الاقتصادية، ولدعم هذه الفكرة أُصْدِرَتْ عدد من القوانين تخص النشاط الاستثماري للقطاع الخاص ورؤوس الأموال الأجنبية، نورد منها ما يلي:

القوانين الاستثمارية في القطاع الخاص:

توسيع قاعدة الملكية: انطلاقاً من توجيهات المجتمع لتوسيع قاعدة الملكية وإتاحة الفرصة للنشاط الأهلي للمشاركة في جميع الأنشطة الاقتصادية صدرت العديد من التشريعات في هذا الخصوص منها القانون رقم(5) لسنة 1427 ميلادية بشأن تشجيع الاستثمار الأجنبي والقانون رقم (21) لسنة 1369 بشأن ممارسة الأنشطة الاقتصادية.

- **القانون رقم 5 لسنة 1427 ميلادية في شأن تشجيع رؤوس الأموال الأجنبية:**

يهدف القانون إلى تشجيع رؤوس الأموال الأجنبية والمستثمرين سواء كانوا ليبين أو أجانب للمشاركة في تنمية الحركة الاقتصادية والاجتماعية للبلاد ومنحهم المزايا والإعفاءات التي تخلق في نفوسهم الثقة لإقامة المشاريع الاستثمارية في جميع المجالات الصناعية والصحية والسياحية والخدمية والزراعية.

وقد نص القانون على تخويل اللجنة الشعبية العامة للتخطيط والاقتصاد والتجارة بإنشاء هيئة لتشجيع الاستثمار والترويج للمشاريع الاستثمارية بمختلف الوسائل.

ورغم مرور فترة كافية على صدور هذا القانون واللائحة التنفيذية إلا أنه يلاحظ عزوف المستثمرين الوطنيين والأجانب على الدخول في مجالات الاستثمار لعدة أسباب.

- **القانون رقم (21) لسنة 1369ور في شأن الأنشطة الاقتصادية:**

هدف هذا القانون إلى تحرير الأنشطة بالسماح للأفراد والأسر والتشاركيات والشركات العامة بمباشرة الأنشطة الاقتصادية بمختلف أنواعها وحدد نسب المساهمة في كل نشاط لإتاحة الفرصة لأكبر عدد من المساهمين ورؤوس الأموال وكذلك لمن يرغب في تشغيل رأس ماله بنفسه أو من خلال النشاط الأسري أو بصفة جماعية من خلال التشاركيات والشركات المساهمة أو العامة لتنمية الاقتصاد، وكان يؤمل من هذا القانون عند صدوره توسيع قاعدة الملكية وتحريك رؤوس الأموال المجمدة وكسر حاجز الخوف عند المستثمرين، إلا أنه رغم مرور عدة سنوات على صدوره إلا أن مساهمة رؤوس الأموال الفردية والجماعية مازالت بسيطة.

مجالات توسيع قاعدة الملكية:

- إدارة السفن والناقلات وتشغيلها.
- التوكيلات الملاحية.
- مناولة البضائع على الأرصفة وبالمخازن.
- خدمات التموين والتزويدات.
- تجهيز معدات المناولة والوحدات البحرية وصيانتها.
- المعاينات البحرية والتفتيش على البضائع.
- خدمات القطر والإنقاذ والإرشاد.

تأثير توسيع قاعدة الملكية على أنشطة النقل البحري:

أما الآثار التي تترتب على توسيع قاعدة الملكية في المجالات التي ذكرت أعلاه فيمكن سردها فيما يلي:

1. كسر احتكار نقل البضائع وما ينتج عنها من المضاربات في تكاليف أجرة النقل.
2. استرداد مبالغ كبيرة بالعملة الصعبة كأجرة نقل بحري.
3. إيجاد فرص عمل للكوادر المؤهلة.
4. خلق مراكز تدريبية متخصصة.
5. استمرار المؤسسات التعليمية العالمية بتأهيل الكوادر وفق احتياجات السوق.
6. ازدهار أعمال الصيانة البحرية وما ينتج عنه من التشغيل الأمثل للمرافق القائمة في القطاع وخلق فرص عمل تخصصية.
7. رفع كفاءة أعمال المناولة بوجود المنافسة المطلوبة لتطوير الأساليب المتبعة بتقديم أفضل الخدمات.
8. خلق الكفاءات البحرية المطلوبة لتكون قادرة على استيعاب التطورات التي تطرأ في مجالات خدمات النقل البحري المتعددة ومنها على سبيل المثال أعمال التصنيف والتفتيش والتأمينات البحرية.

وعلى الرغم من تعدد التشريعات التي تخص النشاط الاقتصادي وتنظيمية إلا أن هناك بعض النقص في هذه التشريعات ولازالت هناك حاجة لمزيد من التشريعات التي توضح وتؤكد الدور المرجو من نشاط النقل البحري مثل غيره من النشاطات الاقتصادية الأخرى.

قوة المنافسة في القطاع:

كان نشاط النقل البحري والموانئ موزعا بين جهتين سياديتين هما المؤسسة العامة للموانئ والمنائر المنشأة بموجب القانون رقم 82 لسنة 1970ف والمؤسسة العامة للنقل البحري المنشأة بموجب القانون رقم 86 لسنة 1970ف وتستمد هاتان المؤسستان اختصاصاتهما من التشريعات المذكورة التي تعكس أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا النشاط، وتتمثل أهم

©2022 جامعة بنغازي. جميع الحقوق محفوظة. الرقم الدولي/ الإلكتروني: 1637-2790، الورقي: 1629-2790. رقم الإيداع القانوني: 2018/154 دار الكتب الوطنية

اختصاصات المؤسسة الأولى في إنشاء وإدارة وصيانة الموانئ والمنائر والأرصفة والشمندورات وشحن وتفريغ ومناولة البضائع وتخزينها وإرشاد السفن وجباية الرسوم وأعمال التفتيش البحري...الخ.

أما أهم اختصاصات المؤسسة الثانية فهي الإشراف على نشاط النقل البحري التجاري وإعداد وتنفيذ المشروعات المتعلقة بشؤون النقل البحري وتقرير تشريعات الخدمات التي تؤدي للسفن والبضائع والركاب وتنفيذ الاتفاقيات التي تعقدها ليبيا مع غيرها من الدول.

وقد رُكِّزَ في البداية على الملكية العامة لوسائل النقل البحري وقد امتلكت ليبيا أسطولا تجاريا يدار بسفينتين هما: جرمة وصبراتة، اللتان كانت تديرهما المؤسسة العامة للنقل البحري ثم تطور العدد إلى أن وصل إلى (34) سفينة بعد إنشاء الشركة الوطنية للنقل البحري التي كانت مملوكة بالكامل للدولة بموجب القانون رقم (33) لسنة 1975، حيث نصت المادة(8) منه على أن تؤول جميع موجودات المؤسسة والمنشآت التابعة لها للشركة الوطنية العامة للنقل البحري وبقي نشاط النقل البحري دون مؤسسة تشرف عليه و ذلك لأن الشركة الوطنية العامة للنقل البحري هي شركة خدمية ولا يمكنها الحلول محل المؤسسة في جميع اختصاصاتها ، كما صدر القانون رقم 21 لسنة 1985 بإنشاء الشركة الاشتراكية للموانئ الذي منح تلك الشركة بعض الاختصاصات التي كانت تقوم بها المؤسسة العامة للموانئ والمنائر بالرغم من كونها شركة خدمية (مجلس التخطيط العام،2005).

وفي سنة 1993 صدر قرار اللجنة الشعبية العامة رقم (170) لسنة 1993ف، الذي ينص على إنشاء الهيئة العامة للنقل البحري والموانئ ومنحها جميع الصلاحيات التي كانت تتمتع بها المؤسستان السابقتان، إلا أنه نظرا لصدور القرار المذكور من اللجنة الشعبية العامة وهي جهة تنفيذية، فقد أصبحت الهيئة في مركز أضعف مما كانت تتمتع به المؤسستان المذكورتان. الجدول التالي يبين السفن الليبية التي امتلكتها الشركة الوطنية العامة للنقل البحري والتي تناقصت حاليا إلى 6 فقط.

جدول رقم (1) السفن الليبية المملوكة للشركة الوطنية العامة للنقل البحري

الرقم	اسم السفينة	النوع
1	جرمة	بضائع عامة
2	غات	شحن أفقي (سفن دحرجة)
3	التمساح	شحن أفقي (سفن دحرجة)
4	درنة	شحن أفقي (سفن دحرجة)
5	المرقب	شحن أفقي (سفن دحرجة)
6	انتصار	ناقلة نفط خام
7	البريقة	ناقلة نفط خام
8	رأس لأنوف	ناقلة نفط خام
9	السدرة	ناقلة نفط خام
10	الزويتينة	ناقلة نفط خام
11	الهاني	ناقلة نفط خام
12	القرضابية	ناقلة نفط خام
13	الفويهات	نفط خام
14	أم الغرور	ناقلة مشتقات نفطية
15	السرير	ناقلة مشتقات نفطية
16	مرسى الحريقة	ناقلة مشتقات نفطية
17	الركوة	ناقلة مشتقات نفطية
18	عين تاورغاء	ناقلة مشتقات نفطية
19	مشهودة	مشتقات نفطية
20	التحدي	ناقلة غاز
21	تازربو	ناقلة غاز
22	صبراتة	بضائع عامة
23	ابن ماجد	بضائع عامة
24	ابن بطوطة	بضائع عامة
25	ابن جبير	بضائع عامة
26	سرت	بضائع عامة
27	الحشائشي	بضائع عامة
28	ابن حوقل	بضائع عامة
29	الجزائر	بضائع عامة
30	جارف	بضائع عامة
31	قاريونس	نقل ركاب
32	غرناطة	نقل ركاب
33	طليطلة	نقل ركاب
34	هناء	نقل ركاب

مجلس التخطيط العام (2005)، سياسات النقل بالأنماط المختلفة https:ar Wikipedia org wiki

©2022 جامعة بنغازي. جميع الحقوق محفوظة. الرقم الدولي/ الإلكتروني: 1637-2790، الورقي: 1629-2790. رقم الإيداع القانوني: 2018/154 دار الكتب الوطنية

قوة تفاوض البائعين:

البائعون هم عبارة عن الشركات الأجنبية القائمة بالنقل البحري، وبالنسبة لليبيا فإن 90% من عمليات النقل البحري تتركز بيد الشركات الأجنبية والسبب في هيمنة الشركات الأجنبية على نشاط النقل البحري هو تناقص عدد السفن التي تمتلكها الشركة الوطنية العامة للنقل البحري حيث إنه في الوقت الحالي تمتلك الشركة الوطنية للنقل البحري 6 سفن فقط من 34 سفينة نقل.

ضيّع احتكار الشركات الأجنبية لنقل البضائع في ليبيا على العنصر الوطني من العمالة فرصاً كثيرة من العمل على متن السفن واليابسة والموانئ وكذلك عدم تمكن القطاع العام من تشغيل الأطقم البحرية الليبية ، كما أنه يجب الإشارة إلى أنه عند نقل عمليات تجارتنا بحراً فإن توريد السلع يتضمن دفع ثمن السلع المستوردة بالإضافة إلى أجرة النقل نظام(C&F) ،أما التصدير للخارج فيتضمن سعر السلعة المصدرة فقط نظام(FOB) ، وهذا يؤدي إلى أنه يُسْتَرَدُّ جزء يسير من أجرة النقل التي تدفع بالعملات الصعبة ، وتشير الإحصائيات إلى أن ما تم مناولته كان كالتالي:

المرحلة الأولي: الرحلة البحرية (تجهيز السفينة) وهي المرحلة التي تنقل فيها ملكية السلعة إلى المشتري بعد شحنها على متن السفن، في مقابل أجرة تدفع بالعملة الصعبة التي تخضع طبقا لنوع عقودها ولعوامل العرض والطلب والاحتكارات أو ما يعرف بالتكتلات البحرية.

المرحلة الثانية: ميناء الوصول: التي تُدْخَل فيها السفينة في ميناء الوصول استعدادا لعمليات الشحن والتفريغ.

والجدير بالذكر أن المرحلة الأولي التي تمثل تكلفتها 90% من إجمالي ما يدفع لعمليات النقل البحري، تقوم بها الشركات الأجنبية، وبنسبة لا تكاد تذكر للقطاع الوطني لا تصل إلى 10% ومرد ذاك إلى الأسلوب المتبع في نقل تجارتنا الصادرة والواردة.

جدول رقم (2) متوسط ما تم تناوله من بضائع بالموانئ الليبية ما بين السنوات 1986-2002

النوع		الوزن	الفئة
البضائع العامة		5.481.991	طن
الحاويات		47.987	حاوية
النفط الخام		58.000.000	طن
المشتقات النفطية	**الواردة**	2.612.291	طن
	الصادرة	5.738.157	طن

مجلس التخطيط العام (2005)، سياسات النقل بالأنماط المختلفة.

وينقسم ما يُدْفَع تكلفةً لعمليات النقل البحري بميناء الوصول إلى نوعين: رسوم سيادة وأخرى خدمية.

والجدول التالي يبين متوسط تكلفة أجرة النقل البحري التي تقوم بها الشركات الأجنبية

جدول رقم (3) متوسط تكلفة أجرة النقل البحري للشركات الأجنبية

النوع		الوزن	الفئة	متوسط أجرة النقل البحري
البضائع العامة		5.481.991	$80 للطن	$ 179.461.533
الحاويات		47.987	$800 للحاوية	$ 38.390.027
النفط الخام		58.000.000	$3.85 للطن	$ 223.300.000
المشتقات النفطية	**الواردة**	2.612.291		
	الصادرة	5.738.157	$5.27 للطن	$ 44.006.872
الإجمالي العام				$ 485.158.432

مجلس التخطيط العام (2005)، سياسات النقل بالأنماط المختلفة.

قدر الحد الأدنى السنوي للمبالغ التي تدفع لنقل تجارتنا الخارجية بـ: 485.158.432 (أربعمائة وخمسة وثمانين مليون ومائة وثمانية وخمسين ألف وأربعمائة واثنين وثلاثين دولار)، على أساس تعاقد فيوز-غير متضمنة عمليات مناولة الشحنة في ميناء الوصول طبقاً لمتوسط الأسعار في الأحوال العادية.

أما حجم النفط الخام المنقول فقدر على أساس تصدير ما مقداره 1.200.000 برميل يومياً.

جدول رقم (4) الإجمالي الكلي لتكلفة عمليات النقل البحري

المرحلة	التكلفة	النسبة
المرحلة الأولي _ الرحلة البحرية	645.296.623.200	% 88.48
المرحلة الثانية _ الوصول للميناء	10.000.000.000	% 1.37
المرحلة الثالثة _ المناولة على السفينة	74.030.153.340	% 10.15

مجلس التخطيط العام (2005)، سياسات النقل بالأنماط المختلفة

يجب الإشارة إلى أنه رغم صدور عدة قوانين لكسر احتكار الشركات الأجنبية على هذا المجال، ومنها القانون رقم 1427/5 و.ر في شأن تشجيع رؤوس الأموال للمشاركة في النهوض بالدولة وإقامة المشاريع التنموية في كل القطاعات الاقتصادية ومنها قطاع النقل البحري إلا أن هذا القانون لم يحقق هدفه ولم ينجح في جذب رؤوس الأموال إلا بنسبة بسيطة.

مما سبق ذكره يتضح أن قوة تفاوض البائعين (الشركات الأجنبية) كبيرة جداً في ليبيا، حيث إن هذه القوة هي القوة الرئيسة المؤثرة على مدي ربح أو خسارة هذا القطاع نظراً لتحكم هذه الشركات واحتكارها لهذا القطاع ونتيجة لضعف القطاع العام، فإن قوة الشركات الأجنبية تعكس ضغط ومنافسة كبيرة للقطاع العام في القيام بخدمات النقل والمناولة في قطاع النقل البحري.

تهديد المنتجات البديلة:

تُعَدّ عمليات النقل البري والجوي هي المنتجات البديلة لعمليات النقل البحري، لكن تهديد المنتجات البديلة في قطاع النقل البحري في ليبيا منخفض فلا توجد منتجات بديلة قادرة على تقديم خدمة بديلة بجودة عالية وتكلفة منخفضة، أيضا من المعلوم أن الوظائف الأساسية لهذا القطاع هي تقديم خدمة مائية بمعايير ومقاييس دولية، وزيادة مساهمة الأسطول الليبي في حجم التبادل التجاري، لكن تحقيق هذا الهدف يحتاج إلى إمكانيات كبيرة.

©2022 جامعة بنغازي. جميع الحقوق محفوظة. الرقم الدولي/ الإلكتروني: 1637-2790، الورقي: 1629-2790. رقم الإيداع القانوني: 2018/154 دار الكتب الوطنية

قوة تفاوض المشترين:

المشترون هم عبارة عن الزبائن من تجار وركاب وواضح من السرد أعلاه أنه لا توجد أية قوة تفاوض لهم

تصور للطموح المأمول لتحسين أداء قطاع النقل البحري في ليبيا:

من الواضح أن نشاط النقل البحري عانى من عدم التركيز عليه بصورة مباشرة، واعتبر نشاطاً تابعاً مما أضعف أهميته الاقتصادية، حيث ارتبط هذا القطاع العام بأداء الشركات الأجنبية بشكل كبير ولتلافي هذه السلبيات وللنهوض بهذا القطاع وضعت الدراسة تصوراً يتضمن مجموعة من المتطلبات المهمة التي ستسهم بالفعل في النهوض به وتحسين أدائه في حال تبنيها وتنفيذها، هذه المتطلبات نوجزها في النقاط التالية:

1. حيث إن معظم الموانئ المنتشرة على طول الساحل الليبي لا تواكب التطور الحادث في الموانئ الدولية لذا فإن هذا الأمر يتطلب العمل على تطويرها وصيانتها وتزويدها بالإمكانيات التي تتناسب مع التطور العالمي في وسائل النقل حتى تتمكن من أداء وظيفتها بفعالية.
2. إعادة النظر في الأساليب المتبعة لتنفيذ تجارتنا الخارجية، بحيث نستورد الحبوب والأعلاف والسلع التموينية بكميات كبيرة على السفن الجوالة بنظام (FOB) الذي لا يتضمن أجرة النقل البحري وتصدر سلعة النفط بنظام (C&F)المتضمن أجرة النقل البحري وبذلك يُسْتَرَدّ جزء كبير من العملة الصعبة واستغلالها في زيادة سعة الأسطول البحري.
3. تشجيع القطاع الخاص وهذا الأمر يتطلب العمل على تنفيذ القوانين الصادرة بشأن توسيع قاعدة الملكية لإعطاء الفرصة للقطاع الخاص لتقديم أفضل الخدمات وبأقل تكلفة ممكنة بالإضافة إلى ذلك الاستفادة من الشركات المشتركة بحيث يكون مقرها داخل ليبيا لتشغيل أكبر عدد من الكوادر الليبية وضمان نقل الخبرة والتقنية.
4. تطوير صناعة النقل البحري يتطلب بالضرورة تعديل قوانين النقل البحري الليبي بما يتماشى مع التعديلات الحاصلة في المعاهدات الدولية كمعاهدة بروكسل 1924، وإدخال نصوص بعض الاتفاقيات الحديثة كاتفاقية حجز السفن واتفاقية التسجيل والعمل بها.
5. مضاعفة الاهتمام بالبيئة الأساسية وتجهيزها لغرض تقديم أفضل الخدمات وكذلك لجذب الاستثمارات الأجنبية، هذا يتطلب تعديل وتفعيل التشريعات المتعلقة بتشجيع رأس المال الوطني والأجنبي وكذلك تفعيل دور المصارف فيما يخص تقديمها للتسهيلات الخاصة بشراء السفن.
6. لنقل التقنية والتطوير العلمي إلى قطاع النقل البحري في ليبيا فإن ذلك يتطلب العناية بالعنصر البشري وتأهيله وتدريبه ويتم ذلك عن طريق تطوير المؤسسات التعليمية البحرية القائمة في ليبيا، وتطبيق المفاهيم الحديثة لتكنولوجيا المعلومات والاتصال.

تمكين السفن الليبية من منافسة الشركات الأجنبية وذلك بفرض سياسات منها منح الإعفاءات والمميزات للسفن الليبية ومنحها الأولوية في الدخول للموانئ وتقديم التسهيلات اللازمة لها للإسراع في تفريغ وشحن حمولتها وتخفيض الرسوم عليها.

4. الخاتمة:

تعرضت هذه الدراسة البحثية لواقع القصور الذي يعتري صناعة النقل البحري في ليبيا والمشاكل والتحديات التي تتعرض لها.

وباستخدام نموذج القوى التنافسية الخمسة لبورتر توصلت إلى أن أهم أسباب تأخر هذا القطاع وعدم قدرته على مواكبة التطور العالمي في مجال النقل البحري هو ضعف قدرة القطاع العام على النهوض بهذا القطاع، وكذلك احتكار وهيمنة الشركات الأجنبية على نشاطه.

وقد وضعت الدراسة تصوراً يتضمن عدة متطلبات لو حُقِّقَتْ فإنه سيحقق الطموح المأمول لتطوير هذا القطاع وتحسين وضعيته والتغلب على جميع المشاكل ومواجهة التحديات.

بناءً على ما سبق ذكره وُضِعَتْ مجموعة من التوصيات هي:

1. العمل على تحديث سفن الأسطول البحري لمواكبة التطورات العالمية.
2. زيادة عدد السفن وتعويض النقص الحادث في الأسطول.
3. إمداد الموانئ بوسائل الخدمات البحرية الحديثة حتى تتمكن من مواكبة التطور العالمي وتقديم خدماتها بكفاءة.
4. إقامة الدورات التدريبية بتطبيق مفاهيم التكنولوجيا وذلك لرفع كفاءة العناصر البشرية العاملة في الموانئ البحرية.
5. احترام الضوابط والمعايير المتفق عليه دولياً في مجال الأنشطة البحرية.
6. الاستثمار في توسيع البنية الأساسية.
7. إعطاء الفرصة للقطاع الخاص لتقديم أفضل الخدمات وبأقل تكلفة ممكنة.

5. المراجع:

1. https://www.wikipedia.com
2. الأمم المتحدة _ المجلس الاقتصادي والاجتماعي، النقل البحري في المنطقة العربية (2018)
3. أهم التحديات التي تواجه النقل البحري-https://www.tijaratuna.com.
4. البحراوي، أيمن (2009) خصائص النقل البحري، دار الفكر الجامعي _ جامعة الإسكندرية.
5. بن جياد، محمد (2018) النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية PDF https://www.tijaratuna.com.
6. حيطوم، علي، دعمي، الحاج، حبيش، على (2020) دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني _ الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية.
7. درويش، مهدي (2004) أهمية النقل البحري والتجارة الخارجية_ أكاديمية النقل البحري، الكويت.
8. رصاع، حياة (2016) أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري ومدى التكيف معها، كلية العلوم الاقتصادية _ جامعة وهران _ الجزائر.
9. عبد العليم، السيد (2016) النقل البحري التحديات التي تواجه النقل البحري، مجلة الوطن.
10. عبداوي، نوال (2013) أثر تحليل القوى التنافسية لبورتر على الأداء الاستراتيجي للمنظمة _ كلية العلوم الاقتصادية _الجزائر.
11. مجلس التخطيط العام (2005) سياسات النقل بالأنماط المختلفة.
12. مشعلة، فاطمة (2016) وسائل النقل البحري _ موقع موضوع www.mowdoo3.com.

©2022 جامعة بنغازي. جميع الحقوق محفوظة. الرقم الدولي/ الإلكتروني: 2790-1637، الورقي: 2790-1629. رقم الإيداع القانوني: 2018/154 دار الكتب الوطنية