

المنافسة والمؤسسات المينائية

ربيعة حملاوي

الملخص بالعربية

إن التغيرات الحاصلة في العالم حاليا أثرت على الاستراتيجيات المينائية وخاصة تلك الاستراتيجيات المتبعة في الدول المتخلفة والتي كانت تستند على الملكية العامة وأسلوب التخطيط لتحقيق أهدافها، إلا أن الاستراتيجيات الحالية تعمل في إطار من الحرية والمنافسة وبالاعتماد على الملكية الخاصة في تحقيق أهدافها، فوجود عنصر المنافسة بداخل الميناء يعتبر ركيزة أساسية لضمان تقديم أحسن الخدمات وبأسعار منافسة في أوقات قياسية حتى يكتسب الكفاءة والقدرة الكافية لمنافسة الموانئ الأخرى ويفوز بالسوق من خلال اكتساب حصص متزايدة، وهذه الكفاءة تتحدد بالعناصر التالية:

- مدى كفاءة الهياكل المتواجدة بالميناء ومدى صيانتها - مدى توازن التعريفات المحددة
- كفاءة مناولة البضائع وخدمات أسواق العبور والربط - مدى قصر مدة إشغال الرصيف
- سهولة إجراءات التخليص على البضائع - مدى تكامل العمليات بين مختلف العناصر المشكلة للنظام اللوجستيكي.
- كما يتحدد مجال المنافسة بالميناء بحجم الأنشطة المتواجدة به وبطاقاته الاستيعابية، ولتجنب المنافسة المدمرة وضعت ضوابط معينة كوضع إطار قانوني للمتعاقدین ومستوى المهارات مع توفر الشفافية عند إبرام العقود وهذا ما يدعم من مكانته التنافسية في الأسواق تجاه الموانئ الأخرى المتنافسة، وهذا يؤثر إيجاباً على تطور النقل الدولي وجلب منافع كبيرة للاقتصاد الوطني وهذا لن يتحقق إلا من خلال إتباع استراتيجيات ناجحة تمكن الميناء من التوسع والنمو.

المخلص بالفرنسية

L'intensité de la concurrence entre différents ports et dans certains cas ; même à l'intérieur des ports ; est pilotée par différents facteurs, tels que :

- Accès au marché de l'arrière pays ; en ce qui concerne les différents modes de transports ;
- Compétences pour servir les marchés de transit et / ou de transbordement ;
- Capacité et demande existante des ports régionaux ; et les nouveaux développements portuaires planifiés ;
- Types des marchandises manutentionnées
- Structure des clients du port
- Tarifs portuaires existants et charges ;

Les améliorations à l'intérieur, dans un port particulier, renforceront sa position de concurrence vis, a, vis de ses voisins, améliorer les ports en termes d'efficacité et de productivité des activités les rendra plus compétitifs. La concurrence des ports conduira dans la plupart des cas à une meilleure efficacité et à des coûts des opérations réduits qui auront des impacts positifs sur l'accroissement du trafic international et l'économie globale nationale.

تمهيد

إن السعي نحو التنافسية هدفه تعظيم المنافع سواء للمنتجين، بحيث تعظم دخولهم، أو للمستهلكين بحيث يستفيدون من توفير السلع المطلوبة وبسعر منخفض، فالمؤسسات التي تمتلك قدرات تنافسية كبيرة، تكون قادرة على رفع مستوى دخلها القومي، وبالتالي الرفع من مستوى معيشة أفرادها، بحيث تكون قادرة على اقتحام الأسواق العالمية من عمليات التصدير، ومن الاستثمارات الأجنبية المباشرة، حيث ترتفع مستوى التبادلات الدولية، وتزداد الابتكارات والاختراعات للآلات والأجهزة وأناليب العمل المتطورة، وترتفع كفاءات العنصر البشري... الخ، فهل للمؤسسات المينائية الوطنية قدرات تنافسية تمكنها من تحقيق كل ذلك ؟

« تعريف التنافسية: اختلف الاقتصاديين والهيئات الدولية على التعريف الدقيق " للتنافسية"، فالبعض

يحصّر مفهومها في تنافسية السعر والتجارة، والبعض الآخر يوسع مفهومها ليشمل جميع مجالات النشاط الاقتصادي ويظهر ذلك فيما يلي:¹

تعريف المنافسة حسب المؤسسات*:

هي القدرة على تزويد المستهلك بمنتجات وخدمات، بشكل أكثر كفاءة وفعالية من المنافسين الآخرين في السوق الدولية، مما يعني نجاحاً مستمراً لهذه المؤسسات على الصعيد العالمي في ظل غياب الدعم والحماية من قبل الحكومة ويتم ذلك من خلال رفع إنتاجية عوامل الإنتاج الموظفة في العملية الإنتاجية (العمل، رأس المال، والتكنولوجيا)

تعريف المنافسة حسب قطاع النشاط*:

يقصد بمنافسة قطاع ما، قدرة المؤسسات المنتمية لنفس القطاع الصناعي في دولة ما على تحقيق نجاح مستمر في الأسواق الدولية ودون الاعتماد على الدعم والحماية الحكومية، وهذا ما يؤدي إلى تميز تلك الدولة في هذه الصناعة، مع ضرورة الفصل بين مختلف قطاعات النشاط الاقتصادي نتيجة اختلاف ظروف الإنتاج وطبيعته من قطاع الصناعة، قطاع الاتصال، قطاع المواصلات... الخ

تعريف المنافسة على مستوى الدول*:

ونقتصر في هذا على تعريف المجلس الأوروبي ببرشلونة ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، ومعهد المنافسة الدولية.

أ) تعريف المجلس الأوروبي :

هي القدرة على التحسن الدائم لمستوى معيشة مواطنيها، وتوفير مستوى تشغيل عالي، مع تماسك اجتماعي، وهي تغطي مجالاً واسعاً من مجالات الحياة الاقتصادية.

¹ وديع محمد عدنان - محددات القدرة التنافسية للأقطار العربية في الأسواق الدولية، بحوث ومناقشات- 19 / 21 جوان 2001

ب) تعريف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OCDE:
هو المدى الذي من خلاله تنتج الدولة وفي ظل شروط السوق الحرة والملائمة، منتجات وخدمات تنافس في الأسواق العالمية، وفي نفس الوقت يتم تحقيق زيادة في الدخل الحقيقي لأفرادها في الأجل الطويل¹

ج) تعريف المجلس الأمريكي للمنافسة:

عرفها المجلس الأمريكي على أنها قدرة الدولة على إنتاج سلع وخدمات منافسة في الأسواق العالمية وفي نفس الوقت تحقق مستويات معيشة مطردة في الأجل الطويل.²

د) تعريف الاقتصاديين: اتفق الاقتصاديين مثل Aldington, sgott, Ladige بأن المنافسة هي القدرة على خلق الموارد اللازمة لمواجهة الحاجات الوطنية، ففي إطار المنافسة قد تتحصل الشركات على أعظم الأرباح مقابل تقديم أحسن الخدمات وبأقل التكاليف للمستهلكين، إلا أنه في حالة المؤسسات الميئانية عادة ما تكون خدماتها موجهة للصالح العام، فالفاعل الحاصل بين: السعر، المنتج/الخدمة، المورد / المنتجين فيما بينهم، ينتج عنه أساليب مختلفة للسوق والتي من خلالها تأخذ المنافسة أشكال مختلفة كالتالي:

- المنافسة الكاملة.

- المنافسة الناقصة.

- الاحتكار الكامل.

كما يجب أن تتوفر في الأسواق في ظروف المنافسة الكاملة شروط أساسية هي:

- أن يكون عدد المشترين والموردين مناسباً، وعدم التأثير على السوق من قبل ممثل واحد.

- أن تكون المنتجات والخدمات متجانسة وقياسية بحيث لا يوجد تنوع الصناعات.

- أن يتم إعلان المستهلكين والموردين عن المنتج والجودة المطلوبة.

¹ غير طارق - نور الحكومة الداع للتنافسية : حالة مصر - المعهد الوطني للتخطيط بالكويت، سنة 2002، ص 5

² غير طارق - مصدر سبق ذكره - ص 5

ع

ة،

يد

ن

ل،

لي

اد

ني

اط

ة،

مة

رى

لات

حوث

- عدم وجود عراقيل للدخول أو الخروج من السوق سواء بالنسبة للمستهلكين أو الموردين.
عملية تسود في معظم الأسواق المنافسة الناقصة وهي تتراوح ما بين الاحتكار الثنائي إلى الاحتكار الكامل حيث تنعدم فيه المنافسة الكاملة، في حالات حيث تكون طبيعة العوائق المعتادة تمنع المنافسة مثل وجود مستثمر واحد للسكك الحديدية، ونلاحظ احتكار القلة في الخطوط الملاحية المنتظمة، (.....الخ) maersk, p&o وتشغيل الموانئ للحاويات الدولية، محطات الشركات الملاحية الكبيرة وتمثل سوق التجارة الجواله، وقطاع سوق النقل الداخلي، واللوجستيات، وهذه تأخذ الشكل القريب من المنافسة الكاملة.
فالميناء توجد به مزيج من الخدمات والبضائع والسيارات والمستهلكين، والمشغلين، تعمل في إطار مجموعة من الشروط القانونية والاجتماعية والاقتصادية، وقد يحدث نوع من المنافسة مثلاً بين النقل بالسكك الحديدية والنقل بالسيارات، أو بين مالك أرض الميناء ومشغل الميناء الخاص، لذا لابد من التعرف بشكل كامل على الوضع القائم في الميناء، من أجل استخدام نماذج المنافسة، ويمكن توضيح ذلك كما يلي:

♦ عندما يعتبر الميناء كنشاط موحد تظهر المنافسة على مستويين :
- منافسة أفقية (داخل الميناء):

عندما يدخل الميناء في منافسة مباشرة مع الموانئ الواقعة في محيط أرضي معين، حيث يطبق على البضائع المنقولة داخلياً (النقل الداخلي) بحيث يخدم تسهيلات الموانئ الداخلية، كما يستخدم الظهير الخلفي والأمامي مع وصول البضائع إلى أماكن الوصول أو الرحيل بواسطة السفن.

- منافسة رأسية متقاطعة :¹

هي منافسة غير مباشرة تنشأ بين وسائل نقل مختلفة يساهم فيها ممثلين من خارج الميناء مثل مراكز اللوجستيات الأرضية، الخطوط الملاحية، وعند منافسة النقل الجوي للنقل المائي الداخلي أو النقل البري يفقد الميناء مكانته في السوق.

¹ د/ شريف محمد ماهر - تخطيط النقل وسياساته - الدار الجامعية - الإسكندرية، سنة 2006، ص 162.

• عندما يعتبر الميناء كرصيف تتجمع فيه عدد من الأنشطة والممثلين وبالتالي فيه تتركز المنافسة، ومنه تظهر الأشكال التالية من المنافسة:
- الشكل المتقطع للمنافسة :

هذا الشكل يظهر عندما تحدث المنافسة بين العناصر لتواجده بالميناء، قد تكون أفقية عندما تتم بين ممثلين من نفس النشاط مثل منافسة شركات سطات الحاويات لبعضها البعض، وقد تكون رأسية عندما يشارك فيها الحيد من مستعملي الميناء وشركات شحن، ومقدمي الخدمات الرجعية.

- الشكل المجمع:

هي تلك المنافسة المباشرة أو المتقاطعة، فالأداء في هذا الشكل من المنافسة يجب أن يكون أداء موحدا وجماعيا بغرض منافسة الموانئ الأخرى.

كما تختلف الموانئ فيما بينها من حيث نظم التشغيل والهيكل المستخدمة، ومستوى الكوادر والعمالة

المشعة، وشبكة الاتصالات، ونظم المعلومات. الخ

وأن تحقيق القدرة التنافسية للموانئ يجب أن تتوفر شروط أساسية من أجل التنافس سواء على المستوى المحلي (مدى قربها من المكان، ومدى ارتباطها بشبكات النقل. ..) أو على المستوى الإقليمي أو الدولي (نظام إعادة الشحن، الترانزيت،)، وهذه الشروط هي :

1- الموقع الجغرافي المتميز للموانئ: حيث نجد الموانئ العربية مثلا تمثل عنصرا أساسيا في سوق النقل البحري باعتبار حجم البضائع المتداولة، ومعدل تردد السفن لموانئها وقدرتها على تداول وتخزين البضائع، كما تمثل منطقة البحر المتوسط والخليج العربي مرتبة متقدمة من بين أكبر المناطق التجارية في العالم نسبة لأمريكا الجنوبية، ووسط أمريكا وإفريقيا، وأستراليا، فقدرة الميناء على التنافس تتحدد بالعناصر التالية :-

- موقع الميناء وقربه من الخط الملاحي الدولي.

- معدلات التداول ومدى تردد السفن.

- مدى حداثة التجهيزات والأدوات المستخدمة.

- كفاءة تداول البضائع.

- مدى توفر أنشطة لوجستية ذات قيمة مضافة.

المصدر: بحث - دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث لموانئ البحرية العربية - الجزء الأول، يناير 2006. المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ص 207-209

- مدى توفر شبكة اتصالات حديثة.
- سهولة الدخول والخروج من الميناء.
- 2 - إن وجود عنصر المنافسة بداخل الميناء يعتبر ركيزة أساسية لضمان تقديم أحسن الخدمات وبأسعار مناسبة، وفي أوقات قياسية، وهذا يتطلب مستوى من الكفاءة للميناء المنافس للموانئ الأخرى وهذه تتحدد بالعناصر التالية :
- مدى كفاءة الهياكل المتواجدة بالميناء ،
- مستوى كفاءة الصيانة لمختلف المعدات والأجهزة المينائية.
- تطبيق رسوم وتعريفات معتدلة.
- مدى كفاءة مناولة البضائع.
- مدى قصر مدة إشغال الرصيف.
- سهولة إجراءات التخليص على البضائع.
- مدى التكامل اللوجستيكي بين مختلف العناصر المشكلة لنظام اللوجستيك.
- 3 - تحديد مجال المنافسة بالميناء يعتمد على حجم الأنشطة المتواجدة بالميناء وطاقاته الاستيعابية، وبعدد الأرصفة، وبمعدل دوران السفن حيث نجد العديد من الشركات تتنافس في نفس المجالات مثل نشاط الشحن والتفريغ، نشاط التخزين والتوكيلات الملاحية، تداول الحاويات... الخ، فهئية الميناء تعمل على تحديد عدد محدد من الشركات على ضوء حجم العمل المتوفر، مثل ما قامت به هيئة الميناء بأمريكا، حيث عملت على تخفيض حجم الشركات المتزاحمة على نشاط معين، بغية تحقيق سيولة في سير العمليات، وتخفيض في التكاليف، وقد يحتفظ بشركة واحدة بعد اختيارها عن طريق (مناقصة أو مزيدة) للقيام بالنشاط وتقديم الخدمة مع مراقبتها لتجنب الاحتكار في ممارسة النشاط والرفع من تسعيرة الخدمة.
- إن عملية المنافسة بين الشركات في ممارسة الأنشطة بالموانئ تتطلب ضوابط معينة لتجنب المنافسة المدمرة التي قد تعرض الاستثمارات في مجال نشاط معين إلى التوقف كما قد تؤدي إلى تسريح عدد من العمال، وتدهور أحوالهم لذا فهذه الضوابط الموضوعية من هيئة الميناء لابد وأن تضمن العدالة والمساواة بين جميع المتنافسين للحفاظ على السوق، واكتساب أسواق جديدة تزيد من مدا خيل جميع الفئات العاملة بالميناء، وهذه الضوابط هي:

- وضع إطار قانوني للمتعاقدین ومستوى المهارات يوجه لجميع الأطراف المتعاملة، تحت مراقبة الهيئات

المهنية مع وضع نظم للردع والتجاوزات والتي تقع خارج ذلك الإطار.

- وضع إطار عام للتراخيص والعقود وضبطه بالنسبة لكل نشاط على

البحر وتسيير التنافس داخل الميناء الواحد ولأي نوع من البضاعة وفي الأسواق الفرعية الجديدة.

- سلامة الشفافية عند إبرام العقود، سواء بالنسبة للعقود العامة، أو

عقود الامتياز، وأن تكون في - سنة 1998 UNCTAD إطار القواعد

التي أصدرها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية - تنمية التنافس بين

أنشطة الخدمات البحرية، كالإرشاد والقطر وإرساء السفن، ونشاطات

الميناء، وكذلك في مجال توفير المساعدات الملاحية مع اعتبار وضعية

الأسواق الخاصة بالموانئ. ففي الجزائر وضعت العديد من القوانين

لتسهيل النشاطات البحرية، منها نذكر ما جاء في المادة 17 من الدستور:

"تقر الملكية العمومية على سلسلة من الأملاك والمجالات منها النقل

البحري وتخزينها ملكا للمجموعة الوطنية، إضافة إلى ذلك وطالما أن

التنقل في اقتصاد السوق أضحي مبدأ مكرسا، يبدو من الضروري

مراجعة الوضع الحالي الذي أصبح - مع إدخال المنافسة في القطاع

البحري - غير متجانس وتبقى في نفس الوقت مراقبة الدولة لهذه

النشاطات، حيث يتكفل بهذه الانشغالات ذات الطابع القانوني

والاقتصادي، نظام الامتياز الذي أقره القانون رقم 90 - 30 المؤرخ في

03 أيسير 1990، والمتضمن قانون أملاك الدولة والذي يسمح بفتح

نشاطات محمية للمبادرة الخاصة وفي إطار منظم، ومن بين هذه

النشاطات، النقل البحري وتسيير الموانئ وتنميتها واستئجار السفن، وكذا

البحر والقيادة".

والتي إن فتح نشاط النقل البحري على المنافسة كرسته أحكام المادة 43

من المرسوم.

تدخل وتتم أحكام المادة 571 من الأمر رقم 76 - 80 وعلى هذا

الأثر:

- تمتثل خدمات النقل البحري وفق نظام الامتياز من قبل مؤسسات

عربية جزائرية أو من قبل أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون

الجزائري ولهم صفة المجهزين، ويوجد مركز نشاطهم في القطر

"بحر الشطة الحثية 22 المنعقدة يوم الأحد 27 محرم 1419 هـ الموافق ل 24 ماي 1998

الجزائري، ويمنح هذا الامتياز على أساس دفتر الشروط، ويقضي في جميع الحالات إلى دفع حقوق معينة، ويسند تسيير الأملاك التابعة للموانئ إلى السلطة المينائية، التي تكون مكلفة بتنمية وصيانة وتسيير، والمحافظة على الأملاك المينائية وكذا ممارسة نشاط القيادة والإرشاد، كما نص المشروع على أن نظام الامتياز على تسيير أملاك الموانئ، يجري على أساس دفتر الشروط.

والغرض من فتح مجال النقل البحري والنشاطات المينائية للمنافسة أن يؤدي من جهة إلى التخفيض التدريجي لسعر الشحن وتعبئة الاستثمارات الضرورية لتنمية وتجديد الأسطول الوطني ومن جهة أخرى تقوية القطاع المينائي والحفاظ على مناصب الشغل، وذلك كله يسمح بالتكيف مع المحيط القانوني، الوطني والدولي. نجد كذلك في جمهورية اليمن بشأن القانون رقم 19 لسنة 1999، والمتعلق بتشجيع المنافسة، ومنع الاحتكار والغش التجاري، وبالتحديد في المادة 03 نص على أنه يتم التعامل بالسلع المختلفة في إطار حرية التجارة والمنافسة، وفقا للأحكام الواردة في هذا القانون وبما لا يؤدي إلى الإضرار بمصالح المستهلكين أو خلق احتكارات تجارية، بالإضافة إلى ذلك قانون المنافسة الأردني رقم 49 لسنة 2002 والمنشور على الصفحة 3836 من عدد الجريدة الرسمية رقم 456 بتاريخ 2002/08/15، والذي نص على ترسيخ مبدأ قواعد السوق، وحرية الأسعار، وفقا للضوابط المنظمة لحرية المنافسة الهادفة إلى ازدهار النشاط الاقتصادي في المملكة وحماية مصلحة المستهلك بالإضافة إلى العديد من البلاد العربية التي شجعت المنافسة حيث ضبظتها بقوانين وذلك في مجالات معينة من النشاط الاقتصادي بما فيها المجال المينائي، والذي يتميز بتعدد الوسطاء والاستثمارات الضخمة، وتدخل الدولة فيه.

عند سيادة المنافسة في الأسواق، ومن أجل التحكم في الوضع، تقوم الشركات بتحليل الصناعات المنافسة، وعدد ونوع منافسيهم، وذلك من أجل اختيار استراتيجيات تنافسية محددة بغية الفوز بالسوق وهذه الاستراتيجيات تظهر فيما يلي:²

¹ الأنترنت - المنافسة البحرية - ل 31 / 03 / 2008
² د/ شريف محمد ماهر - مرجع سبق ذكره - ص 164

■ الإستراتيجية الأولى : كلفة إجمالية للقيادة:

إن التحكم الإداري في العمليات، والسعي نحو بناء قوى من التسهيلات تلك كفاءة عالية وتخفيض في التكاليف من خلال التخفيض في تكاليف التية العرقية والمرتببات والإعفاءات الضريبية، مع العمل على التقرب من المصادر الداخلية للبضائع، وطرق النقل المتعدد الوسائط، والتكامل مع وسائل النقل الأخرى، فهذه الإستراتيجية تعطي قوة على المنافسة والتفاوض مع مختلف المستهلكين (وكلاء الشحن يسمي الخدمات اللوجستية، ...الخ.)، وحماية الميناء من الانصراف عنه من قبل المتعاملين واستخدام موانئ أخرى منافسة، إلا أن هناك ما يعيب هذه الإستراتيجية، وهي عدم قدرتها على التوسع في استثمارات جديدة، والبحث والتطوير. الخ

■ الإستراتيجية الثانية : الإستراتيجية التفضيلية

تتضمن هذه الإستراتيجية مبدأ التميز في تقديم الخدمة أو المنتج والتي تختلف اختلافا بارزا عن خدمات ومنتجات باقي المنافسين، وهذه تتم باستخدام التكنولوجيا العالية، وسبل التوزيع، والشكل العام الظاهري. ...الخ يمكن هذه الإستراتيجية من تحقيق مكانة واسعة في السوق، وعدد كبير من الزبائن، وبأسعار منخفضة، إلا أنها قد تفقد هذه المكانة عند اتباع باقي المنافسين لهذه الإستراتيجية.

■ الإستراتيجية الثالثة : إستراتيجية البؤرة:

هذه الإستراتيجية تعتمد على إنشاء وتقديم خدمات لأشخاص معينين، أو متخصصون لموانئ معينة. ونتيجة لتطور السوق تتطور المعارف، واستراتيجيات التحسين في الخدمات، والتخفيض في التكاليف، مما قد يزيد من عدد العملاء، مع العمل الدائم على المنافسة القوية لباقي المنتجين، وما يلاحظ أن الاستراتيجيات الثلاث يمكن الجمع فيما بينها، لمواجهة المنافسة المائدة في السوق.

« الاقتراحات اللازمة لتفعيل التنافس في صناعة الموانئ:

إن التنافس بداخل الميناء يؤدي إلى الرفع من مستوى الأداء والتحسين من مستوى الخدمات والتخفيض في التكاليف، واستخدام التكنولوجيا المطلوبة، لذا لتفعيل التنافس داخل الميناء الواحد تتطلب ما يلي :

1 - إن المنافسة بداخل الميناء تؤدي إلى تخفيض في التكاليف، والزيادة في الإنتاجية وهذه تتطلب خصصت الخدمات البحرية والعمل في شروط من المنافسة الحرة.

2- في حالة عندما تكون فيها الموانئ متقاربة حيث تؤدي إلى انخفاض من مستوى المنافسة، لذا يوصي بتقسيم الامتيازات بين الموانئ، مما يمنع من ظهور أسواق احتكارية.

3- في داخل الميناء قد تخلق المنافسة تجاوزات أو ممارسة بعض الأعمال الممنوعة، فعملية ضبط وتنظيم محتوى العقود يعتبر أمراً ضرورياً، ووضع التعريفات المناسبة، بالإضافة إلى فرض جزاءات على العناصر العاملة بالميناء في حالة ارتكاب مخالفات، وذلك بواسطة لجنة متخصصة والتي تعمل على وضع، مراقبة وضبط الإجراءات الضرورية لذلك.¹

4 - إن حماية عملية المنافسة من طرف هيئات الموانئ ضد أي احتكارات غير مشروعة أمراً ضرورياً من خلال إنشاء هيئات متخصصة في محاربة الاحتكارات في قطاع معين، من خلال توفير شروط التعاقد (كالتزامات التشغيل، مدة العقد، ..) والتي تكون متماثلة بالنسبة لجميع المتنافسين لنفس السوق.

5 - ترأب مستويات أداء القطاع الخاص بداخل الميناء وتحدد الالتزامات التشغيلية المطلوبة منه، وتحديد مستويات السلامة وتنظيم أسلوب مراقبتها من قبل هيئات الموانئ باعتبارها ذات أثر كبير على هذه المستويات من الأداء ومعدلات الإنتاجية.

6 - بالنسبة للموانئ المحورية من الضروري أن تعوض الفاقد المحتمل في حجم تداول البضائع بإعادة الشحن، وهذا يستلزم توسيع مجال تداول البضائع المحلية وربط هذه الموانئ بمناطقها الخلفية بوسائل متطورة مع استخدام خدمات لوجستية من الباب إلى الباب، وتكنولوجيا المعلومات الحديثة بين المتعاملين.....الخ.

7- على الهيئات المينائية توثيق التعاون في مجال إدارة وتشغيل الموانئ مع الخطوط الملاحية الكبرى لنقل الحاويات فالموانئ الخليجية مثلاً تستخدم أسلوب الموانئ المحورية (ميناء جدة الإسلامي، ميناء بور سعيد) حيث تسعى إلى تعظيم حصتها من حجم تداول البضائع، والتي تنتقلها خطوط ملاحية كبرى لنقل الحاويات، وأن ربط أنشطة تداول الحاويات بالميناء بعدد من الخطوط الدولية المتخصصة في هذا النوع من النقل يتم من خلال المساهمة في رأس مال الشركة الخاصة.

¹ فريق بحث - مصدر سبق ذكره - ص 211.

8- من الضروري أن تقوم هيئات الموانئ والقطاع الخاص من تدعيم مجالات زيادة القدرة التنافسية

واستخدام الخطوط الملاحية المتخصصة في النقل المركب، وإنشاء المناطق الحرة، وإنشاء شبكات تكنولوجيا المعلومات المتكاملة، وزيادة مجالات تآول البضائع الموحدة، وإنشاء اتحاد مشغلي خدمات الموانئ، وإنشاء خدمات للقيمة المضافة، وإنشاء ورش للإصلاح (السفن، الحاويات... الخ)، تبسيط الإجراءات الجمركية، استخدام شركات متخصصة، تدريب العاملين بالموانئ، تطبيق التعريفات الملائمة والمنافسة... الخ بغية السيطرة على السوق واكتساب أسواق جديدة لتطويعها.

الخلاصة

يصل الميناء إلى تنمية قدرته التنافسية لزيادة مداخله والرفع من مستوى نشاطه من خلال الرفع من إنتاجيته - كارتفاع معدلات التآول، سرعة تردد السفن، - وموقعه الجغرافي المتميز ومدى قربه من الخطوط الملاحية الدولية، تحديث الأجهزة والآلات المتعامل بها، توفير أنشطة لوجستية ذات قيمة مضافة، تعريف ملائمة، وسهولة في الإجراءات الجمركية... الخ هذه العناصر بتوافرها تحقق قدرة للميناء تتكهن من منافسة الموانئ الأخرى بالإضافة إلى إتباع استراتيجيات معينة (كفاءة إصالية للقيادة - الإستراتيجية التفضيلية - إستراتيجية البورة)، وبذلك تتبعها العديد من الإجراءات والتي قد تتخذها هيئات الموانئ والقطاع الخاص، كإنشاء المناطق الحرة وشبكات تكنولوجيا المعلومات المتكاملة وإنشاء خدمات القيمة المضافة وتوفير ورش للإصلاح، تبسيط الإجراءات الجمركية وتدريب العاملين بالموانئ مع تطبيق التعريفات المناسبة هذه العناصر تساهم في زيادة القدرة التنافسية للميناء، إلا أن ما تميز به موانئنا من موقع جغرافي متميز بالإضافة إلى الإجراءات التي اتخذتها الحكومة تشجيعا للقطاع الخاص والمنافسة لم تصل بعد إلى مستوى الموانئ ثوروا القدرات التنافسية الأزيمة باعتبار المميزات التالية:

- نقص وقدم الأجهزة والآلات المتعامل بها.
- ارتفاع تكاليف العمليات المينائية وفي فاتورة الخدمات المقدمة.
- سيطرة الأنشطة الإدارية بدل أنشطة للقيمة المضافة.

* صعوبة إجراءات التخليص وضعف في المراقبة. لذا وتماشيا مع التطورات العالمية الحالية وظهور الشركات والاتحادات المينائية العملاقة ذات كفاءة وقدرة تنافسية كبرى يتطلب الأمر العمل على إيجاد مكانة مميزة لموانئنا في السوق الدولية وهذا يتطلب تنمية للقدرة التنافسية من خلال تطوير مختلف النشاطات المينائية وتحديث في الوسائل والرفع من الإنتاجية والتخفيض من التكاليف وتحديد تعريفة ملائمة ومنافسة للخدمات المينائية المقدمة وغيرها من الإجراءات والتي تحمي موانئنا من المنافسة المدمرة من جهة، ومن جهة أخرى تسمح بنموها وتوسعها وتستطيع أن تنافس الموانئ الأخرى وضمان مكانتها في السوق الدولية.

المراجع بالعربية:

- 1- د/ شريف محمد ماهر - تخطيط النقل وسياساته - الفعاليات وعوامل الجدارة - الدار الجامعية، الإسكندرية.
- 2- د/ ثابت عبد الرحمن إدريس - كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية - مفاهيم أساسية وطرق القياس والتقييم، الدار الجامعية، الإسكندرية 2006.
- 3- د/ نهال فريد مصطفى، د/ جلال العبد - إدارة اللوجستيات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2003.
- 4- د/ إسماعيل مبارك - اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد في الموانئ، ندوة المفاهيم الحديثة في إدارة الموانئ، وورشنة تجارب ناجحة في إدارة الموانئ، دمشق 2005.
- 5- محضر الجلسة العلنية الثانية والعشرين المنعقدة يوم 27 محرم 1419هـ الموافق لـ 24 مايو 1998 - انترنت.
- 6 - قانون المنافسة الأردني المؤقت رقم 49 لسنة 2002 - انترنت.
- 7- قانون الجمهورية اليمنية رقم 19 لسنة 1999 م بشأن تشجيع المنافسة ومنع الاحتكار والغش التجاري.

المراجع بالفرنسية :

- 1- Étude de mise au point de la stratégie d'ouverture des activités portuaires commerciales à la concurrence - Rapport A - H.P.C.Aout 2004 ;
- 2- UNCTAD. DTE/ TVB / S , 31 / 3 / 2003 ; réformes et place du secteur privé dans les ports africains.
- 3- Journal el watan du 17 au 23 avril 2006 - économie dossier 03 -