

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

Reading in international shipping and marine terminal operators

حجاب إكرام ⁽¹⁾	د/ طرودي هاجر	ط.د/ بن جيار محمد
جامعة مرسللي عبد الله تيبازة/ الجزائر	EHEC Alger	جامعة مرسللي عبد الله تيبازة/ الجزائر
ikram.koka04@gmail.com	Bendjjar09mohamed@gmail.com	Bendjjar09mohamed@gmail.com

تاريخ الاستلام : 2018/06/22؛ تاريخ المراجعة: 2018/08/13؛ تاريخ القبول: 2018/09/02

الملخص:

قمنا من خلال دراسة موضوع النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية بتسليط الضوء على تجربة إحدى الشركات العالمية المتواجدة بإحدى الدول العربية، التي تنشط في مجال تسيير المحطات البحرية (الموانئ)، حيث عرضنا تجربة هذه الشركة من خلال تسليط الضوء على أهم الخطوات التي اتبعتها منذ تأسيسها، إلى غاية وصولها للعالمية، وقبل هذا أدرجنا في هذه الورقة البحرية أهم ما يخص النقل البحري من تعريف بالإضافة إلى مجموعة من الإحصائيات الحديثة حتى يتجلى لنا مدى أهمية هذا القطاع الإستراتيجية في الاقتصاد والتجارة العالمية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري للبضائع، خدمات النقل البحري، الأسطول البحري العالمي، الشركات المشغلة للمحطات البحرية .

تصنيف JEL : M16, M31,

Abstract:

The aim of this research is to study the international maritime transport topic and the company's operating marine terminals by highlighting the experience of an international company located in an Arab country, the company is activating in the management of marine stations (ports), We have demonstrated the experience of this company by showing the most important steps it has taken since its inception until its internationalization.

We included in this paper the most important maritime issues to show how important this strategic sector in the world economy and trade.

Keyword : Maritime transport of goods; maritime transport of services; global maritime fleet; companies operating marine terminals.

Jel Classification Codes : M16, M31,

¹ : ط.د/ بن جيار محمد ، Bendjjar09mohamed@gmail.com

لم يعد سوق المحروقات ذلك السوق الجذاب لما تولت عليه من أزمات وعدم استقرار في الأسعار، هذا الذي دفع بالدول المعتمدة عليه بالتفكير الجدي في البحث عن مصادر أخرى لتمويل ميزانياتها، حتى تبدد هذه الأخطار.

فعلى سبيل المثال يمكن للجزائر الاستثمار في موقعها الجغرافي الذي يعتبر همزة وصل بين دول الشمال والجنوب، ويكون ذلك في جعل الجزائر قاعدة إمداد للدول الأوروبية بالمواد الأولية والطاقة وكذا تزويد الدول الإفريقية بما تحتاجه من سلع. ويكون ذلك عن طريق إنشاء موانئ قادرة على لعب هذا الدور. حتى تتجلى الفكرة كان لبد لنا من عرض بعض التجارب الناجحة في هذا المجال، وارتأينا في هذه الورقة البحثية ان تكون تجربة لإحدى البلدان النامية، بغية الاستفادة منها، حيث وقع اختيارنا على تجربة دولة الإمارات العربية المتحدة، لما وصلت إليه ان شركاتها في هذا الميدان، والتي أصبحت تعتبر من رواده في العالم ككل.

ومن هذا المنطلق ارتأينا ان تكون إشكالية ورقتنا البحثية هذه كالآتي: ما هي أهم الخطوات المتبعة

لتطوري الشركات المشغلة للمحطات البحرية ؟

المحور الأول: النقل البحري للبضائع

يعد النقل البحري للبضائع العصب الرئيسي للحياة لما يوفره من إمدادات لوجيستية لدول العالم، ومن امتيازات يمتاز بها عن باقي وسائل النقل الأخرى من حيث تكلفته المنخفضة، القدرة على حمل كميات كبيرة من البضائع، سرعته، أمنه..... هذا ما جعله الوسيلة رقم واحد في العالم من حيث حجم الاستعمال، كما إن هذا القطاع أصبح يمثل عامل جذب للمستثمرين لما يشهده من تطور مستمر ومعدلات نمو متسارعة.

الفرع الأول: المفهوم الواسع لخدمات النقل البحري

تعرف خدمات النقل البحري بأنها ذلك النشاط الإنتاجي الذي يضيف على البضائع المنقولة منفعة إقتصادية مكانية وزمنية، وذلك بنقلها من مكان إلى آخر عن طريق البحر كما يعد نشاط توزيعي نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا.

✓ ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتظم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بنائها وإصلاحها والوكلاء الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري لتسهيل وتنظيم عمليات النقل البحري فضلا عن شركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من النقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري (بلسط سمية ، ، 2013، الصفحة 47)

يعتبر النقل بحرا إذا توافر عنصران، الأول بواسطة سفينة و الثاني ان يتم النقل بحرا، أما إذا كان النقل مختلطا كما لو كان جزء منه بحرا والجزء الآخر برا أو جوا فقد ذكرت المادة 769 من القانون البحري بان القانون البحري يطبق في المرحلة البحرية، أما الباقي فيطبق عليه القانون المتعلق به.

✓ كما انه قد تتم عملية النقل بشكل متتابع مما يتعين معه إبرام عقدي نقل متتابعين إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة لنفس الناقل فيكون الشاحن مضطر للتعاقد مع الناقل كأنه بعقد جديد. (عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، جوان 2015، ص 10)

الفرع الأول: مكونات نشاط النقل البحري

✓ يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر تساهم في نجاح وتقديم خدمة النقل للبضاعة والمسافرين على الخطوط الملاحية المنتظمة وغير منتظمة والمتمثلة في السفن البحرية، الميناء البحري، الأنشطة المساعدة والتي نعرفها كما يلي: (هشام بوريش، 2011، ص 02)

أولاً: السفن البحرية

تعتبر السفينة المحور الأساسي التي تدور حوله عناصر النقل البحري والخدمات المرتبطة به، كما أنها تعتبر الزبون الأساسي للموانئ البحرية، ومن بين أهم أنواع السفن التي عرفتها الملاحة البحرية خلال السنوات الأخيرة مثل سفن الناقلات، سفن بضائع الصب الجفاف، سفن الحاويات، سفن التفرغ الأفقي.

ثانياً: الميناء البحري

يعتبر الميناء وحدة إقتصادية لها هدف خدمة التجارة والملاحة البحرية، حيث يحتاج تحقيق هذا الهدف إلى جملة من الاعتبارات المادية والاقتصادية للبيئة التي يعمل في ظلها الميناء، فتصنف الموانئ حسب الموقع الجغرافي إلى موانئ طبيعية وشبه طبيعية، اصطناعية، كما يمكن تصنيفها حسب الأشكال التنظيمية التي تعرفها إلى موانئ تدار مركزياً، وموانئ تدار محلياً وأخرى تتبع نمط الإدارة الذاتية.

ثالثاً: الأنشطة المساعدة

حتى يكتمل نشاط السفن والميناء وجب توفير أنشطة إضافية لها علاقة مباشرة بعملية النقل البحري، ومن أهم هذه الأنشطة نجد عمليات الشحن والتفريغ أي نقل البضاعة من السفينة إلى الميناء، كعمليات التخزين أي وضع البضاعة في الميناء إلى غاية اكتمال إجراءات جمركتها .

الفرع الثاني: الناقل البحري للبضاعة

اعتبرت اتفاقية بروكسل الناقل بأنه مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن. بموجب عقد النقل، ويظهر انه تركز على ضرورة وجود صلة بين من يقوم بالنقل ووسيلة النقل (السفينة) إضافة إلى عنصر التعاقد. بمعنى ان يرم عقد النقل مع الناقل في أضيق الحدود.

✓ اعتمدت قواعد هامبورغ على معيار التعاقد مع الشاحن لنقل البضاعة بطريق البحر سواء ابرمه بنفسه (الناقل) أو من ينوب عنه والذي اصطلح على تسميته "بالناقل المتعاقد"، هذا ما يتماشى مع الجديد الذي جاء به وهو إدخال مفهوم الناقل الفعلي الذي عرفته الفقرة الثانية من المادة الأولى منها بأنه "الشخص الذي يعهد له بالتنفيذ الكلي أو الجزئي لعملية النقل" (الواحد الرشيد، 2013، ص 14)

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

اختلفت الاتفاقيات الدولية في تحديد الناقل البحري أما الاتفاقية الأولى اشترطت وجود صلة بين الناقل ووسيلة النقل وأنها ضيقة في تحديد الناقل.

أما الاتفاقية الثانية امتازت بأنها أكثر مرونة في تحديد الناقل البحري، وانه الشخص الذي يعهد إليه عملية النقل، ولم تشترط أي صلة بين الناقل ووسيلة النقل.

المحور الثاني : واقع التجارة البحرية الدولية

سنحاول من خلال هذا العنصر تقديم جداول وأرقام تبين لنا حجم وأهمية التجارة البحرية على الصعيد الدولي والإقليمي من خلال تقديم مجموعة من الجداول والأرقام عن حجم التجارة والبضائع المنقولة عن طريق البحر، التطور الذي يشهده هذا النشاط خلال السنوات الأخيرة.

الفرع الأول : تطور التجارة البحرية الدولية

خلال الفترة التي جاءت بعد الحرب العالمية الثانية ظل النقل البحري متخلفا تكنولوجيا مقارنة بالقطاعات الأخرى حيث بقية أساليب شحن وتفريغ السفن تقليديا وتعتمد بدرجة كبيرة على وجود عمالة كبيرة من حيث سفن البضاعة العامة تقضي حوالي ثلثي حياتها في الموانئ أما الباقي فيمثل مدة سيرها في أعالي البحار وخلال فترة المكوث في الميناء تتحمل السفينة بجانب الرسوم الإلزامية الواجب دفعها مهما طالة فترة البقاء في الميناء رسوم وأعباء أخرى تنجم عن الصيانة والخدمات اليومية التي تتلقاها السفينة، وبطبيعة الحال فان هذه المصاريف سوف تدرج عند تحديد تكلفة النقل البحري والتي تعرف باسم "النولون" البحري وقد تسبب الضعف التكنولوجي إلى عدم الاستفادة من اقتصاديات الحجم وبالتالي انخفاض إنتاجية الأسطول العالمي وانخفاض معدل دوران السفينة.

وخلال السبعينات والثمانينات من القرن الماضي عرف قطاع النقل البحري ثورة تكنولوجية امتازة بالاتجاهين التاليين:

- تسارع النقل بالحوايات وبالتالي الاستفادة من النظام المتكامل الذي يسمى بنظام " من الباب إلى الباب".
✓ -استخدام تقنيات حديثة في شحن وتفريغ السفن عن طريق المناولة الأفقية لسفن " رو رو"، بينما استخدم التكنولوجيا العالية في تفريغ سفن بضائع الصب كالحبوب.(هشام بوريش، ص04)

أما اليوم تشهد التجارة البحرية الدولية تطورا مستمرا وذلك من خلال الإحصائيات التي تقدمها الهيئات الدولية المتخصصة في هذا المجال على غرار مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وستعرض لبعض من هذه الإحصائيات المقدمة عن حال التجارة البحرية الدولية، ونستهل هذا بالجدول الموالي.

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

الجدول رقم (2-1) : تطور التجارة البحرية الدولية ، خلال السنوات المختارة، (بملايين الأطنان المحملة)

السنوات	النفط والغاز	السوائب الرئيسية (أ)	البضائع الجافة الأخرى	المجموع جميع البضائع
2005	2422	1729	2978	7109
2006	2698	1814	3188	7700
2007	2747	1953	3334	8034
2008	2742	2065	3422	8229
2009	2642	2085	3131	7858
2010	2772	2335	3302	8409
2011	2794	2486	3505	8785
2012	2841	2742	3614	9197
2013	2829	2923	3762	9514
2014	2825	2985	4033	9843
2015	2932	3121	3971	10023
2016	3055	3172	4059	10287

(أ) تتمثل السوائب الرئيسية في: ركاز الحديد، الحبوب، الفحم، البوكسيت/الألومينا، صخور الفوسفات

United nations conference on trade and development , 2017; review of maritime transport , page 05 .

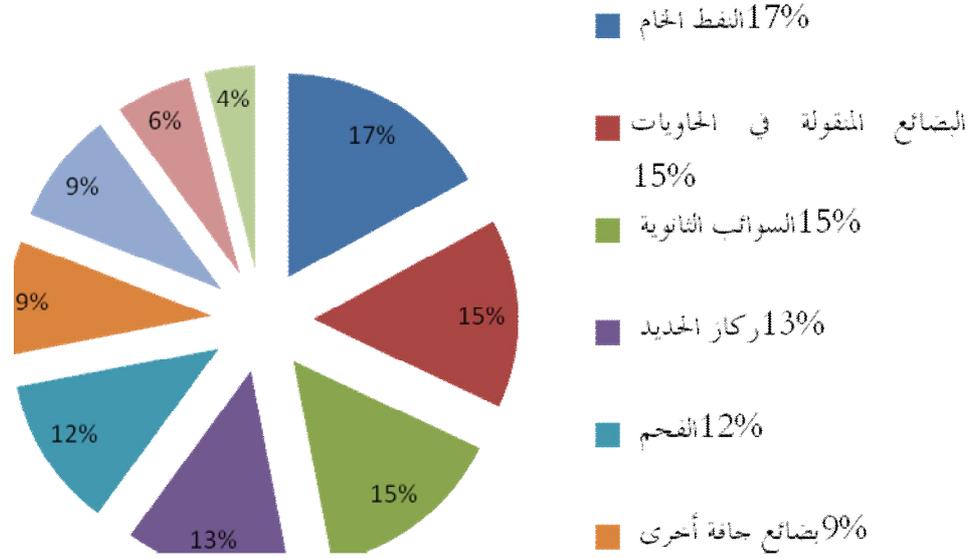
يمثل الجدول أعلاه تطور حجم البضائع المنقولة عن طريق البحر أي على ظهر السفن و البواخر خلال الفترة الزمنية الممتدة من سنة 2005 إلى سنة 2016 ، وقسمة البضائع المنقولة حسب طبيعتها إلى 3 أقسام هي: حمولة النفط والغاز، السوائب الرئيسية والمتمثلة في (ركاز الحديد، الحبوب، الفحم، البوكسيت/الألومينا، صخور الفوسفات)، البضائع الجافة الأخرى.

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ في قراءة سريعة ان حجم البضائع المنقولة عن طريق البحر عرفة ارتفاع مستمر خلال العشرة سنوات الأخيرة، باستثناء سنة 2009 التي تلت الأزمة الاقتصادية العالمية، ثم عاودت الارتفاع خلال السنوات التي تلت الأزمة الاقتصادية.

نلاحظ أيضا من خلال الجدول أعلاه ان حجم البضائع المنقولة عن طريق البحر تصدرها البضائع الجافة خلال السنوات العشرة المنصرمة، أما بالنسبة للنفط والغاز فكان يحتل المرتبة الثانية إلى غاية سنة 2012 ، ومن سنة 2012 إلى سنة 2016 انتقل إلى المرتبة الثالثة بعد كل من البضائع الجافة والسوائب الرئيسية، ونلاحظ أيضا ان السوائب الرئيسية لم تشهد انخفاض سنة 2009 عكس السلع الأخرى.

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

الشكل رقم (1-2) : التجارة البحرية الدولية بملايين الاطنان المحملة لسنة 2015



المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، استعراض النقل البحري، الصفحة 09

من خلال الشكل السابق نرى ان التجارة البحرية الدولية لا تقتصر على نوع واحد من السلع إنما تشمل مجموعة هائلة من السلع كالنفط والغاز الفحم، ركاز الحديد، مواد كيماوية، حبوب جافة، بضائع جافة، السوائل الثانوية وغيرها من المواد.

تفاوتت نسب حجم السلع المحملة عن طريق البحر بين مختلف السلع وتتصدرها النفط والغاز بنسبة 17% وتليه البضائع المنقولة في الحاويات 15% ، بنفس النسبة مع السوائل الثانوية، ثم يأتي ركاز الحديد بنسبة 13% يليه الفحم بـ 12% أما البضائع الجافة الأخرى ومنتجات البترول شغلت 9% لكل منهما، الغاز والمواد الكيماوية 6% ، وفي الأخير الحبوب الجافة 4% .

من خلال هذه الأرقام نلاحظ تقارب في حجم السلع المنقولة عن طريق البحر وانه لا وجود لسلعة تطغى على التجارة البحرية على باقي السلع.

الفرع الثاني- الأسطول البحري العالمي

ويظل اليونان أكبر بلد مالك للسفن، تليه اليابان، فالصين، فألمانيا، ثم سنغافورة .وتستأثر أكبر خمسة بلدان مالكة للسفن مجتمعة بأكثر من نصف الحمولة .ومن بين أهم 10 بلدان مالكة للسفن، تنتمي خمسة بلدان إلى آسيا، وأربعة إلى أوروبا، وبلد واحد إلى الأمريكتين. (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد ، 2015، 10) كما ان اغلب الشركات النقل البحري تقوم بتأجير السفن من ملاكها الأصليين، أو ان بعض الشركات تقوم بشراء السفن وذلك حسب التوجه العام للشركات العاملة في مجال النقل البحري.

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

الجدول رقم (2-2):

أكبر عشر شركات النقل البحري في العالم من حيث الطاقة الاستيعابية لحمل حاويات 20 قدم.

الشركة	البلد	الطاقة الاستيعابية للحمل الحاويات	عدد موظفي الشركة	إيرادات الشركة
A.P. Moller-Maersk Group	الدنمارك	3012172	89000	40.3 مليار دولار
Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC)	سويسرا	2659489	24000	28.3 مليار د.
CMA CGM Group	فرنسا	1799291	22000	15.7 مليار د.
China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO)	الصين	1539618	13000	10.2 مليار د.
Evergreen Marine	تايوان	929700	3389	4.6 مليار د.
Hapag-Lloyd	ألمانيا	916439	9500	12 مليار د.
Hamburg Süd Group	ألمانيا	646918	5360	6.9 مليار د.
Hanjin Shipping	كوريا الجنوبية	621243	5800	8.3 مليار د.
Orient Overseas Container Line (OOCL)	هونكونغ	565113	/	/
United Arab Shipping Company (UASC)	الإمارات العربية المتحدة	564117	/	/

المصدر: <https://moverdb.com/shipping-companies>، التاريخ الإطلاع على الموقع 2018/04/04

يمثل الجدول السابق ترتيب العشر شركات الكبرى الخاصة بالنقل البحري للحاويات باستعمال معيار القدرة الاستيعابية للحمل.

من خلال الجدول السابق نلاحظ مدى حجم وضخامة كبرى الشركات العالمية الناشطة وما توفره من مناصب شغل وإيرادات تفوق ميزانيات دول، نلاحظ أيضا ان غياب الشركات الأمريكية في هذا الترتيب وان الشركات العشرة الأولى توزعت بين دول قارة آسيا وأوروبا.

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

الجدول رقم (2-3): أكبر مشغلي المحطات البحرية في العالم خلال سنة 2015

الشركة	البلد	حجم المناولة في الموانئ	حجم المناولات العالمية
شركة سنغافورة العالمية	سنغافورا	53,1 مليون حاوية نمطية	7,7%
هتشيسون هولدينج HPH	بريطانيا	47 مليون حاوية نمطية	6,9%
موانئ دبي العالمية	الإمارات العربية المتحدة	37 مليون حاوية نمطية	5,4%
إيه بي إم ترمينال APM Terminals	هولندا	35,9 مليون حاوية نمطية	5,2%
تشينا ميرشانتس بورت هولدينج، CMHI	الصين	26,3 مليون حاوية نمطية	3,8%
كاسكو «Cosco»	الصين	20,2 مليون حاوية نمطية	3%
ترمينال انفيسمنت ليمتد «TIL»	سويسرا	18,4 مليون حاوية نمطية	2,7%
تشينا شيبينج ترمينال ديفلومنت	الصين	9,2 مليون حاوية نمطية	1,1%
إيفرجرين «Evergreen»	تايوان	7,5 مليون حاوية نمطية	1,1%
يورور جات «Eurogate»	ألمانيا	7,1 مليون حاوية نمطية	1%

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على شبكة العين الإخبارية ، تاريخ تصفح الموقع 2018-04-04

<https://al-ain.com/article/dubai-ports-third-largest-operator-marine-plants>

يمثل الجدول السابق ترتيب أكبر عشرة شركات مشغلة للمحطات البحرية عبر العالم لسنة 2015،

واعتمد هذا الترتيب على معيار حجم المناولة في الموانئ للحاويات النمطية ذات العشرين قدم.

الفرع الثالث: تطور التجارة البحرية في البلدان النامية

زادت حصة البلدان النامية من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم زيادة طفيفة، فبلغت نحو 9.71 في المائة. ويعتبر هذا الارتفاع استمراراً للزيادة التدريجية في حصة البلدان النامية من إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم التي تعبر عن زيادة التجارة بين بلدان الجنوب .

تدفع البلدان النامية، لا سيما في أفريقيا وأوقيانيا، لقاء النقل الدولي لوارداتها نسبة تتجاوز في المتوسط ما تدفعه البلدان المتقدمة بمقدار يتراوح بين 40 و 70 في المائة. ويعزى هذا الوضع إلى أسباب تأتي في صدارتها الاختلالات التجارية التي تعاني منها هذه المناطق، وإصلاحات الموانئ وتيسير التجارة التي لم تُنفذ بعد، فضلاً عن انخفاض أحجام تجارة هذه المناطق وضعف ارتباطها بالنقل البحري. وبوسع واضعي السياسات أن

يتداركوا بعض جوانب هذا الوضع بتنفيذ استثمارات وإجراء إصلاحات، لا سيما في الموانئ البحرية الواقعة في هذه المناطق، وفي نظم العبور وإدارات الجمارك (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد ، 2015، 11)

المحور الثالث : عرض تجربة شركة موانئ دبي العالمية

بدأت دولة الإمارات العربية المتحدة قبل عدة سنوات مشروعاً سياسياً استراتيجياً تعدى حدود الطموح الاقتصادي بكثير، وإن ظل الاقتصاد ركناً ركيناً فيه. لم يعد البترول وحده هو المحرك ولا عمود الأساس للإمارات الذي تعلم جيداً أن مخزونها من النفط والغاز الطبيعي لن تستمر إلى الأبد وأنه لابد من أعمدة أخرى يستند إليها الاقتصاد الإماراتي.

أدركت الإمارات قبل فترة طويلة مدى أهمية الموانئ البحرية في الاقتصاد العالمي فأقامت "موانئ دبي"، وبعد أن أصبحت رقماً صعباً في محيطها بدأت في التوسع خارج حدود.

الفرع الأول : لمحة تاريخية عن الموانئ في الإمارات

في العام 1969 أصدر الشيخ راشد بن سعيد آل مكتوم توجيهاته ببناء ميناء في المياه العميقة من أربع أرصفت عند مدخل الخور مع الأخذ بعين الاعتبار إمكانية القيام بتوسعه بسهولة. وكان تأمين الصخور الكافية لبناء كاسر للأمواج يمتد بطول 5 كيلومترات أحد التحديات المتعددة التي واجهت المشروع خلال مراحل التنفيذ، وقبل الانتهاء من إنجاز الميناء رباعي الأرصفة، وبفضل ما يمتلكه من بعد في النظر، أصدر حاكم دبي يومها توجيهاته ببناء 11 رصيفاً إضافية.

تم الانتهاء من بناء ميناء راشد في عام 1972، حيث كانت سفينة البريد الملكي "سيردهانا" أول سفينة تجارية ترسو فيه. وأدى قرب موقع الميناء من مركز المدينة بالإضافة إلى البنى التحتية الجديدة كلياً ومجتمع الأعمال المزدهر في دبي إلى نجاح الميناء خلال مدة قياسية، وبحلول عام 1978 ارتفع عدد الأرصفة فيه ليصل إلى 35 رصيفاً 5 منها كبيرة وعميقة مناسبة لمناولة أكبر سفن شحن الحاويات في حينه.

مع افتتاح المطار الدولي عام 1971، أصبحت دبي تمتلك بنية تحتية لا مثيل لها في منطقة الخليج، ومع جذب المزيد من خدمات التغذية والإمداد ارتفع عدد خطوط الشحن البحرية المتوجهة إلى أكثر مراكز إعادة التوزيع ونقل البضائع ديناميكية في منطقة الشرق الأوسط.

وبعد الانتهاء من إنجاز ميناء راشد عام 1976 أصدر الشيخ راشد توجيهاته لإنجاز مشروع أكثر طموحاً وهو بناء أكبر ميناء في العالم من صنع الإنسان في جبل علي، والذي أصبح عند إتمام العمل في بنائه عام 1979 مع سور الصين العظيم وسد هوفر، المعالم الثلاث الوحيدة من صنع الإنسان التي يمكن مشاهدتها من الفضاء الخارجي.

وعلى الرغم من أن الهدف من بناء ميناء راشد كان بغرض دعم عمليات التجارة والشحن في ميناء راشد، إلا أنه تم دفع مفهوم جبل علي نحو أوسع ليشمل التنمية الصناعية التي سرعان ما جذبت مشاريع رئيسية في مجالات الألمنيوم والغاز والخرسانات. لقد أدى بناء المنطقة الحرة لجبل علي حول الميناء إلى جعل الميناء مركزاً

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

للشركات العالمية الباحثة عن أفضل المرافق والأسعار التنافسية والحرية في العمل كشرركات أوفشور، هذا وتستضيف المنطقة الحرة لجبل علي حالياً أكثر من 6400 شركة.

✓ وكان للمنطقة الحرة لجبل علي وميناء راشد الإدارة نفسها، حيث أدى دمج الطرفين في مايو 1991 إلى رفع حجم الأعمال والإنتاجية بشكل ملحوظ، حيث تجاوز عدد الحاويات التي تمت مناولتها في كلا الميناءين آنذاك ولأول مرة عتبة المليون حاوية نمطية (قياس 20 قدماً)، وشهدت حركة الحاويات في ميناء جبل علي ارتفاعاً متسارعاً بنحو 50 في المائة، بينما تجاوزت الزيادة في ميناء راشد 10 في المائة ليصل المجموع إلى نحو 1.2 مليون حاوية نمطية لتصبح "موانئ دبي" من بين موانئ الحاويات الأكثر ازدحاماً في العالم. (<http://dpworld.ae/ar/content/15/174>) ، تاريخ الإطلاع (2018/04/02)

الفرع الثاني: شركة موانئ دبي العالمية

تأسست "موانئ دبي العالمية" رسمياً في سبتمبر 2005 في أعقاب دمج "سلطة موانئ دبي" و"موانئ دبي الدولية"، لتصبح بذلك واحدة من أكبر مشغلي الموانئ في العالم، وفي عام 2008 سجلت "موانئ دبي" نمواً حاداً حيث وصل عدد الحاويات التي تمت مناولتها إلى 11.8 مليون حاوية نمطية. أما اليوم فشركة موانئ دبي تحتل المرتبة الثالثة عالمياً في أحجام المناولة مستحوذة على 5.4 بالمائة من إجمالي المناولة العالمية.

فهي تتمتع بحضور مميز وقوي بين أكبر خمسة مشغلي للموانئ على مستوى العالم، وتقدم إلى المرتبة الثالثة في تصنيف 2016، بعد ان وصلت أحجام المناولة فيها إلى 37 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدم. وان شركة موانئ دبي العالمية تعد المشغل العالمي الوحيد الناشط في 12 منطقة بحرية في العالم.

✓ موانئ دبي العالمية تمتلك محطات بحرية في 43 ميناء حول العالم، ونجحت خلال عام 2015 في مناولة 61.7 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدم عبر جميع هذه الموانئ التي تديرها حول العالم. (<https://aliqtisadi.com/848187>-موانئ-دبي-أكبر-مشغل-للمحطات-البحرية/)

(2018/04/03)

✓ وتطور هذا الرقم حتى وصل إلى 49 محطة بحرية و12 مشروع جديد موزعون على 31 دولة في العالم. (موقع مجلة أرقام الإماراتية، 2018/04/06)

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

الجدول رقم (3-1) : أهم عمليات الاستحواذ التي قامت بها شركة موانئ دبي العالمية

التاريخ	الشركة	الدولة	النوع
2018-03-18	موانئ دبي العالمية مؤسسة كونتيننتال ويرهاسينغ	دبي الهند	استحواذ
2018-03-18	موانئ دبي العالمية شركة كوسموس أجنسيا ماريتيما أس. إيه. سي - سي إي أم	دبي البيرو	استحواذ
2015-11-02	موانئ دبي العالمية موانئ دبي العالمية - ساوثهامبتون	دبي بريطانيا	استحواذ
2015-04-02	موانئ دبي العالمية فير فيون	دبي كندا	استحواذ
2014-12-31	موانئ دبي العالمية شركة دبي التجارية " دبي تريد"	دبي دبي	استحواذ
2014-12-18	موانئ دبي العالمية عالم المناطق الاقتصادية	دبي دبي	استحواذ
2014-11-13	موانئ دبي العالمية عالم المناطق الاقتصادية	دبي دبي	استحواذ

المصدر: موقع مجلة أرقام الإماراتية ، تاريخ تصفح الموقع 2018/04/06

<http://uae.argaam.com/company/companyprofile/marketid/1/companyid/675>

جدول يمثل ابرز عمليات الاستحواذ التي قامت بها شركة دبي العالمية على مجموعة من الشركات العالمية لآخر خمس سنوات.

من خلال الجدول السابق نلاحظ ان شركة موانئ دبي العالمية أبرمت مجموعة هائلة من الصفقات مع كبرى الشركات العالمية واستحوذت عليها ، هذا ما يدل على سعي شركة موانئ دبي العالمية للتوسع اكبر، هذا ما يعكس سعي إدارة هذه الشركة للتطور المستمر والرؤية الإستراتيجية للشركة.

قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية

الجدول رقم (3-2): الأرباح المحققة من طرف شركة موانئ دبي العالمية

السنة	الربح الصافي (مليون دولار)	نسبة تطور الأرباح
2014	675	/
2015	883	+ 31 %
2016	1127	+ 28 %
2017	1209	+ 07%

المصدر: : موقع مجلة أرقام الإماراتية ، تاريخ تصفح الموقع 2018/04/06

<http://uae.argaam.com/company/companyoverview/marketid/1/companyid/675/> دبي-موانئ-

دبي-العالمية

جدول يمثل الأرباح الصافية المحققة من طرف شركة موانئ دبي العالمية خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2017، بالإضافة إلى نسبة التطور في الأرباح من خلال الجدول السابقة نلاحظ أن الأرباح الصافية التي تحققتها شركة موانئ دبي العالمية في ارتفاع مستمر وبنسب جد عالية والتي وصلت في سنة 2015 إلى مستويات قياسية حيث تجاوزت نسبة 31 بالمائة، ونسبة 28 بالمائة سنة 2016، كما حافظت على الارتفاع في سنة 2015 لكن بنسبة اقل من السنوات السابقة لها أي بنسبة 07 بالمائة.

IV - النتائج ومناقشتها :

لقد حاولنا من خلال هذه الورقة البحثية إبراز أهمية خدمات النقل البحري الدولي لما يوفره من امتيازات ورفاه للدول، فكان الغرض من نشر بعض الإحصائيات عن حجم السلع المنقولة عبره وكذا حجم الإيرادات المحقق حتى يتسنى للقارئ إدراك أهميته القصوى في أن يكون بديل لاقتصاد الربيع. كما ارتأينا أن نسلط الضوء على تجربة شركة موانئ دبي لما حققته هذه الشركة من نجاحات في فترة زمنية قياسية، حيث أنها أصبحت تعتبر رقم صعب في معادلة تسيير الموانئ في العالم، حتى نستفيد من هذه التجربة وان نعمل على تأسيس لتجارب مماثلة في الجزائر.

V - الخلاصة :

إذا نقول أن الخطوات الواجب إتباعها من اجل تطوير الشركات المشغلة للمحطات البحرية ، تتمثل في الإدارة الحكيمة والرؤية الإستراتيجية، بالإضافة إلى توافر رؤوس الأموال من اجل التمديد خارج الدولة الأم ، كما انه لا بد من مرافقة الدولة للشركات من خلال تقديم الدعم المادي والمعنوي من اجل المضي قدما نحو العالمية .

VII - الإحالات والمراجع :

- ✓ بلسيط سمية ، 2013، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، الجزائر.
- ✓ عزوز رزيقة، أحمد مسعود زهرة، جوان 2015 ، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر حقوق، جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة الجزائر
- ✓ هشام بوريش، 2011 ، دور قطاع النقل البحري الجزائري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي العالمي الجديد، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد الخامس، جامعة عنابة، الجزائر
- ✓ الواحد الرشيد، 2013، مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر
- ✓ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، 2015، إستعراض النقل البحري
- ✓ <http://dpworld.ae/ar/content/15/174> ، تاريخ الإطلاع 2018/04/02
- ✓ <https://aliqtisadi.com/848187> -موانئ-دي-أكبر-مشغل-للمحطات-البحرية/ مجلة الاقتصادي الخليجية
- تاريخ الإطلاع 2018/04/03
- ✓ موقع مجلة أرقام الإماراتية، تاريخ تصفح الموقع 2018/04/06
- ✓ <http://uae.argaam.com/company/companyprofile/marketid/1/companynyid/675> دي-موانئ-دي-العالمية