

صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية خلال الفترة 2007-2018

The Arab maritime industry in view of global economic developments during the period 2007-2018

سعيدة ولدلغواطي¹، عثمان لخلف²

¹ أستاذ مساعد أ كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، -ouldlaghouati.saida@univ-

alger3.dz، جامعة الجزائر3.

² أستاذ، المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة، .a.lakhlef@mesrs.dz ،

تاريخ النشر: 2021/1/1

تاريخ القبول: 2020/3/20

تاريخ الاستلام: 2020/2/27

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة مكانة الدول العربية من منظومة النقل البحري العالمي، وذلك من خلال التعرف على المقومات التي تتوفر عليها هذه الدول كالموانئ وأنواع السفن المكونة لأسطولها البحري، ومحاولة مقارنة هذه المقومات مع ما تتطلبه المنظومة العالمية خاصة في ظل التوجهات الجديدة في أنماط النقل البحري.

وقد خلصت الدراسة إلى أن منظومة النقل البحري العربي بشكل عام لم تتكيف مع التطورات العالمية الحاصلة في قطاع النقل البحري ولم ترتق خدماتها إلى المستويات المرغوبة لاعتبارات عديدة، باستثناء بعض التجارب المنفردة كما هو الحال بالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة، وهذا ما جعل مساهمة النقل البحري العربي في حركة التجارة العالمية جد ضئيلة

كلمات مفتاحية: النقل البحري، التجارة العالمية، مؤشرات تقييم الموانئ، الأسطول التجاري.

تصنيف JEL : N 70

Abstract:

This study aims to know the place of the Arab countries in the world maritime transport system, by identifying the component of their maritime fleet and the quality of their ports, and trying to match these qualifiers with the new trends of the world maritime transport.

The study concuded that the Arab maritime transport system in general has not adapted to the development affecting the maritime

transport sector, and its services have not reached the levels desired for many considerations. At the exception of certain individual experiences as it is the case with the United Arab Emirates. This reason made very little the contribution of the Arab maritime transport in the world trade.

Keywords: maritime transport, maritime Trade, port assessment indicators, commercial fleet.

Jel Classification Codes: N70

سعيدة ولدلغواطي، ouldlaghouati.saida@univ-alger3.dz

1. مقدمة:

شهدت التجارة العالمية خلال العشريتين الأوليتين من القرن الواحد والعشرين حركية ورواجا كبيرين لم تعرفهما من قبل، وهذا في ظل التطورات المتسارعة التي أفرزتها العولمة بكل أشكالها وأبعادها، ويجمع أغلب الاقتصاديين على أن الفضل في هذه الحركية يعود بشكل رئيسي إلى الإسهامات الكبيرة التي صارت توفرها صناعة النقل البحري لخدمة أغراض التجارة الدولية، حيث أصبح النقل البحري يضطلع بنقل ما يزيد عن 80 في المائة من حجم هذه التجارة. وهذا بالنظر إلى المزايا العديدة التي يختص بها هذا النمط من النقل مقارنة بباقي الأنماط الأخرى، والتي جعلته محل طلب متزايد من قبل المتعاملين الاقتصاديين الدوليين.

وباعتبار الأسطول البحري العربي جزءا لا يتجزأ من منظومة النقل البحري العالمي فإن كل ما يحدث في هذه الأخيرة من تطورات وتغييرات يفترض أن يكون هو الآخر معني بها، وهو ما جرننا إلى التساؤل في هذه الورقة البحثية عن مدى مواكبة صناعة النقل البحري العربي للتطورات الحاصلة في الساحة الاقتصادية الدولية. 0+ وللخوض في تفاصيل هذه الإشكالية أسسنا دراستنا بناء على فرضيتين رئيسيتين، الأولى مفادها أن الأسطول البحري العربي يفترض أن يساهم بنسبة كبيرة في حركة التجارة العالمية وهذا من منطلق أن معظم الدول العربية بترولية وتعتبر مصدرا للطاقة اللازمة للأنشطة الاقتصادية. والفرضية الثانية قائمة على أن الدول العربية سايرت التطورات التي حصلت في صناعة النقل البحري.

2. النقل البحري ودوره في التجارة العالمية:

1.2 العناصر الأساسية لمنظومة النقل البحري:

لكي تتم عملية النقل يجب توافر أربعة عناصر رئيسية سوف نوجزها فيما يلي:

* السفينة: تعتبر السفينة كل عمارة بحرية، أو آلية عائمة، تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة (القانون البحري الجزائر، 2010)، ومن ثم فهي المحور الذي تلتف حوله جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري والملاحة، وهناك عدة أنواع من السفن تصمم لاختصاصات مختلفة وبمعايير عالمية تؤخذ بعين الاعتبار عند بناءها وتشغيلها. (اثر الاتفاق العام بشأن التجارة (GATS) على النقل، 2001).

* البضاعة المنقولة: نصت المادة الأولى، الفقرة ج من اتفاقية بروكسل 1924 على أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية المحمولة على ظهر السفينة والمصرح بها بموجب اتفاقية النقل (اثر الاتفاق العام بشأن التجارة (GATS) على النقل، 2001)، إذن فالبضاعة تعتبر العنصر الأساسي في نشاط النقل البحري لكونها تفعل كل من حركتي السفينة والميناء، فالسفينة بلا بضاعة لا قيمة لها، والميناء بلا بضاعة لا قيمة له (محمد ماهر، 2006، صفحة 34).

* خدمات النقل البحري: تشمل خدمات النقل البحري ما يلي:

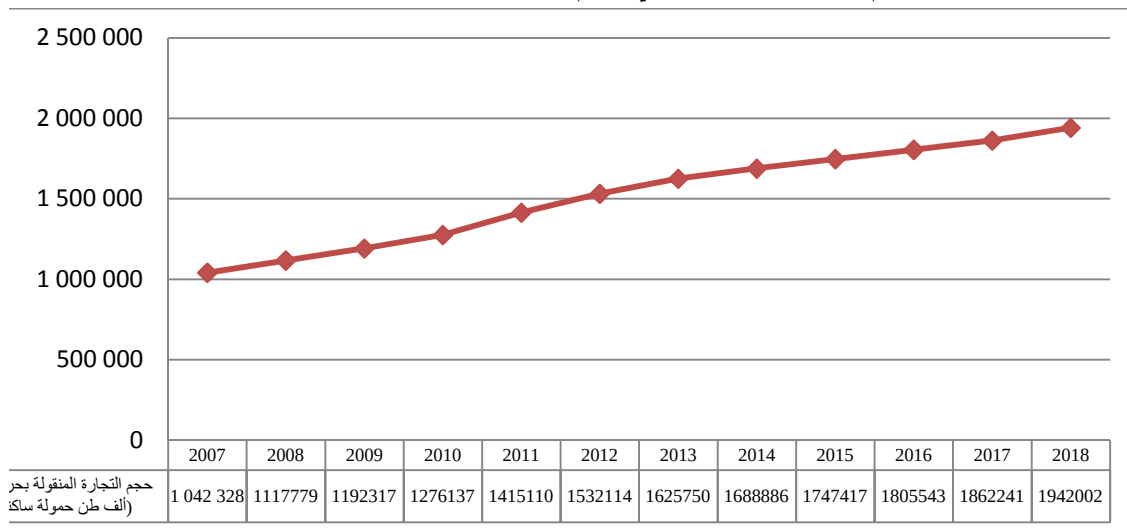
- خدمات الشحن والتفريغ: يعتبر أهم أنشطة النقل البحري، ويختص بشحن وتفريغ البضائع من الرصيف الى السفينة أو العكس، كما يختص أيضا بشحن وتفريغ الحاويات.
- خدمات التخزين: تعتبر خدمات التخزين عملية مكاملة لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة، فيتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على متن السفن، والبضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها على مستوى المخازن والمساحات الموجودة في الميناء أو الملحقة به، وتوفر هذه المخازن والمساحات في الموانئ يؤدي الى تحقيق معدلات عالية للشحن والتفريغ وسرعة تداول البضائع (حامد محمود عبد الرزاق، 2013، صفحة 233).
- خدمات القطر والإرشاد: تختص هذه الخدمات بإرشاد السفن للدخول والخروج من وإلى الميناء بصورة سليمة، وكلما كانت هذه الخدمات سريعة كلما كان دخول وخروج السفن من وإلى الميناء بطريقة آمنة وسريعة (حامد محمود عبد الرزاق، 2013، صفحة 233).
- خدمات صيانة وإصلاح السفن وتخريدها: تعتبر هذه الخدمات أحد أهم الأنشطة الصناعية والخدمية التي تقدمها شركات متخصصة في عمليات إصلاح وصيانة السفن وتحطيمها. (حامد محمود عبد الرزاق، 2013، صفحة 238)
- خدمات تموين السفن: تعني هذه الخدمات توفير احتياجات السفن الأساسية كالوقود، الزيوت والمواد الغذائية وغيرها. (حامد محمود عبد الرزاق، 2013، صفحة 239)

- خدمات الوكالات الملاحية: يعتبر الوكيل الملاحي ممثلاً عن مالك السفينة فهو يختص بجميع الأعمال المرتبطة بها، أو بالبضاعة المنقولة على متنها، إجراءات دخول وخروج السفينة من وإلى الميناء، إجراءات نقل البضائع وغيرها من الخدمات التي يقدمها لقطاع النقل البحري. (النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، 2009)

2.2 أهمية النقل البحري في التجارة العالمية:

* حجم التجارة المنقولة بحراً: بسبب تفضيل نمط النقل البحري في نقل التجارة العالمية عرفت هذه الأخيرة نمواً كبيراً، والشكل يبين تطور هذه التجارة خلال الفترة 2007-2018.

شكل 1: حجم التجارة المنقولة بحراً في العالم خلال الفترة 2007-2018



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على قاعدة بيانات أونكتاد متوفرة على الموقع:

<https://www.unctadstat.unctad.org/FR/>

من خلال الشكل رقم 1 نلاحظ تطوراً في حجم التجارة المنقولة بحراً خلال الفترة 2007 إلى غاية 2018، حيث قدرت الحمولة الطننية الساكنة التي تم تداولها عبر العالم في سنة 2007 ما يعادل 1 024 328 ألف طن لتبلغ مع نهاية 2018 ما حجمه 1 924 002 ألف طن.

ما يلفت الانتباه خلال هذه الفترة هو عدم تأثر الحمولة المنقولة بحراً من تبعات الأزمة الاقتصادية التي عرفها العالم خاصة خلال سنتي 2008 و2009، حيث حافظ حجم التجارة المنقولة بحراً على وتيرته المتزايدة خلال هاتين السنتين وبكميات بلغت 1 117 779 ألف طن و

1 192 317 ألف طن حمولة ساكنة على التوالي، ويعود الفضل في هذا التطور المستمر إلى الميزة النسبية التي يختص بها نمط النقل البحري مقارنة بأنماط النقل الأخرى، حيث أنه يعتبر الأقل تأثراً بالأزمات الاقتصادية، فخلال فترة الأزمة ترتفع مستويات الكساد وتزداد وطئته على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية بشكل عام، وهنا يكون منطق المفاضلة في اختيار الحلول مبني على أساس تدنئة التكاليف وليس على أساس الوقت، ولكون أن تكاليف النقل البحري منخفضة مقارنة بباقي أنماط النقل الأخرى فإنه يكون الملاذ الأنسب وأحد المفاتيح الهامة للخروج من هذه الأزمات، والجدول التالي يوضح حجم التجارة المنقولة بحراً حسب أنواع السفن.

جدول 1: حجم التجارة المنقولة بحراً في العالم حسب نوع السفن خلال الفترة 2007-2018

أنواع أخرى من السفن (ألف طن)	سفن الحاويات (ألف طن)	سفن البضائع العامة (ألف طن)	سفن البضائع السائبة (ألف طن)	ناقلات النفط (ألف طن)	
62 554	128 321	100 934	367 542	382 975	2007
68 624	144 655	105 492	391 127	407 881	2008
84 895	161 919	108 881	418 356	418 266	2009
92 072	169 158	108 232	456 623	450 053	2010
163 135	183 691	81 159	547 192	439 932	2011
178 784	196 821	78 138	624 022	454 349	2012
182 090	206 547	77 589	686 635	472 890	2013
185 825	216 199	74 989	730 296	481 579	2014
191 480	228 230	74 538	762 322	490 847	2015
200 288	244 436	75 121	779 565	506 132	2016
209 815	245 762	74 961	795 839	535 864	2017
217 028	252 825	74 459	818 613	561 079	2018

المصدر: قاعدة بيانات اونكتاد متوفرة على الموقع:

<https://www.unctadstat.unctad.org/FR/>

يظهر الجدول رقم 1 تصدر كل من ناقلات النفط وناقلات البضائع السائبة (الفحم،

ركائز الحديد، الحبوب ...) قائمة السفن الناقلة للتجارة العالمية، حيث بلغت الحمولة المنقولة

من النفط في سنة 2007 ما اجماله 382 975 ألف طن حمولة ساكنة، مواصلة على نفس الوتيرة وبما يوافق الطلب العالمي المتزايد على الطاقة وفي مقدمتها النفط، لتستقر في حدود 561 079 ألف طن حمولة ساكنة مع نهاية سنة 2018، في حين عرفت التعاملات عبر ناقلات البضائع السائبة تطورا ملحوظا فبعد أن كانت الكميات المنقولة عبر هذا النوع من السفن تعدل ما قيمته 367 542 ألف طن حمولة ساكنة وواصلت على هذه الوتيرة من التنامي لتبلغ ما قيمته 762 322 ألف طن حمولة ساكنة في سنة 2015، لتستقر في حدود 818 613 ألف طن حمولة ساكنة مع نهاية 2018، ويعود السبب في هذا التطور إلى الاتجاه العالمي نحو التخصص في بناء السفن والتي عرفت إقبالا كبيرا.

أما بخصوص النقل عبر سفن الحاويات فقد عرف تطورا ملحوظا خاصة في ظل التوجهات العالمية نحو التركيز على نظام التحوية، حيث يظهر الجدول المذكور أن عدد سفن الحاويات كانت تنقل ما كميته 128 321 ألف طن حمولة ساكنة خلال سنة 2007 لتواصل على وتيرة متزايدة خلال السنوات المتلاحقة مروراً بـ 244 436 ألف طن حمولة ساكنة في سنة 2016 لتستقر في حدود 252 825 ألف طن حمولة ساكنة في سنة 2018، وقد ساعدت التكنولوجيات الحديثة المستعملة في بناء هذا النوع من السفن على رواج نظام التحوية حيث أصبح في مقدور السفينة حالياً حمل ما يفوق عن 11000 حاوية، وهو ما جعل المتعاملين الاقتصاديين الدوليين يحذون هذا الاتجاه.

هذا ويظهر الجدول أيضا مدى التراجع الذي عرفتته حركة النقل عبر سفن البضائع العامة بعد أن كانت رائجة، حيث عرفت انخفاضا مستمرا ابتداء من 108 232 ألف طن حمولة ساكنة سنة 2011 مستقرة في حدود 74 459 ألف طن حمولة ساكنة مع نهاية سنة 2018، وهو ما يفسر بوضوح أنه كلما توفر الحجم الكافي من البضائع أضحي استخدام السفن المتخصصة لنقلها أكثر جدوى، ويبقى استخدام سفن البضائع العامة يقتصر على الأسواق الصغيرة والموانئ الطرفية وكذا الجزر الصغيرة. (استعراض النقل البحري، 2018)

* حجم الأسطول التجاري العالمي: شهد الأسطول التجاري العالمي تطورا في أعداد السفن المكونة له عبر الأزمنة المتعاقبة، حيث أصبح يضطلع بنقل ما يفوق عن 80 في المائة من حجم التجارة العالمية، والجدول التالي يوضح الحركة الحاصلة في أعداد السفن والحمولات التي تم نقلها خلال الفترة 2007-2018

جدول 2: عدد سفن الأسطول التجاري العالمي وحمولته الطنية خلال الفترة 2007-2018

2012	2011	2010	2009	2008	2007
------	------	------	------	------	------

04 305	103 392	102 194	99 741	97 481	94 936	عدد السفن المكونة للأسطول العالمي (سفينة)
1.532	1.415	1.276	1.192	1.117	1.042	الحمولة الطنية الساكنة للأسطول العالمي (مليون طن)

2018	2017	2016	2015	2014	2013
94 171	93 161	90 917	89 464	74 601	86 942
1.924	1.862	1.805	1.747	1.688	1.625

المصدر:

استعراض النقل البحري للسنوات 2007-2018 متوفرة على الموقع:

<https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

من خلال الجدول رقم نلاحظ تطورا في أعداد السفن المشكلة للأسطول التجاري العالمي حيث بلغ في سنة 2007 تعداد 94 936 سفينة وانتقل تدريجيا ليصل إلى 104 305 سفينة سنة 2012 وهذا نتيجة لاستلام سفن جديدة خلال هذه الفترة، إلا أنه في سنة 2013 تراجعاً كبيراً حيث بلغ عدد السفن المكونة له 86 942 سفينة، ويعود هذا التراجع إلى عمليات تخريد السفن التي شهدتها السنة نتيجة التوجه العالمي إلى نظام النقل المتخصص والنقل بالتحوية ليشهد الأسطول بعد ذلك نموًا في عدد وحداته ليصل إلى 94 171 سفينة مع نهاية سنة 2018.

وبالرغم من هذه الاختلالات في أعداد السفن المكونة للأسطول العالمي إلا أن الحمولة المنقولة لم تتأثر وعرفت نموًا متزايداً من سنة لأخرى، والانخفاض الذي حصل سنة 2013 لم يؤثر لأن الاقتناءات الجديدة كانت عبارة عن سفن متخصصة كسفن الحاويات والتي تتميز بالقدرات الاستيعابية الكبيرة وتكنولوجيا متطورة التي تسرع من وتيرة عمليات الشحن والتفريغ وهو ما جعل حجم التجارة المنقولة يعرف منحنى تصاعدياً على طول فترة الدراسة.

3. الاتجاهات الحديثة في منظومة النقل البحري:

1.3 هيمنة الدول المتقدمة على ملكية الأسطول العالمي:

جاء في التقرير الخاص لأمانة الأمم المتحدة للتنمية والتجارة unctad بشأن استعراض النقل البحري لسنة 2018، أن الدول المتقدمة تسيطر على غالبية الوحدات المشكلة للأسطول البحري العالمي، حيث أوضح أن 35 دولة بحرية تسيطر على نحو 95 في المائة من الحمولة الطنية الساكنة التي تم تداولها خلال السنة، وتنتمي غالبية هذه الدول إلى الدول المتقدمة إذ أنها تمتلك ما نسبته 60 في المائة من حجم الأسطول العالمي، وأشار التقرير

في السياق ذاته أن البلدان الخمسة الأولى المالكة للسفن تستأثر بنقل حوالي 49 في المائة من الحمولة الطنية العالمية، وتتصدر اليونان القائمة بحصة سوقية تقدر بـ 17,28 في المائة تليها اليابان بحصة 11,7 في المائة فالصين بـ 9,7 في المائة ثم ألمانيا نسبة 5,6 في المائة، لتأتي باقي الدول الأخرى تباعاً، وتكرست هذه الهيمنة واتضحت معالمها أكثر من خلال السياسات المنتهجة من طرف هذه الدول والهادفة إلى خلق قيود وموانع تحد من الولوج إلى هذه الصناعة كالتحالفات واحتكار سلاسل الإمداد والخدمات اللوجيستية وغيرها.

2.3 التحالفات العملاقة لشركات الملاحة البحرية:

في السابق كانت فكرة التحالفات نتيجة لاعتبارات اقتصادية بحتة فرضها منطق المصالح المشتركة بين الناقلين، فامتلاك بعض شركات الملاحة البحرية لميزة نوعية في تقديم خدمة ملاحية معينة وعدم قدرتها بصفة منفردة على تغطية كل الخدمات الملاحية الأخرى فرض عليها ضرورة العمل في إطار متسق وكمنظومة متكاملة من خلالها يتم توظيف الأصول المشتركة لهذه الشركات لاكتساب وفورات اقتصادية وخلق ميزة تنافسية عالية أمام باقي التحالفات (النحراوي، 2009، صفحة 09).

وبحلول سنة 1995 عرف قطاع النقل البحري انخفاضا مستمرا في النوالين نظرا للزيادة الكبيرة في حجم المعروض من فراغات السفن دون الزيادة في الطلب على البضائع، واستمرت الترسانات العالمية في إنتاج أنواع من السفن ذات سيعات استيعابية ضخمة وفقا لأوامر بناء أبرمت في وقت الرخاء، وهو ما جعل شركات الملاحة البحرية تدخل في دوامة الخسائر المتتالية والتي سارعت للخروج منها بإنشاء تكتلات عملاقة من خلال عمليات الاندماج أو شراء الشركات لبعضها البعض، وكذا التحالفات العالمية التي عرفت توسعا كبيرا، حيث انطوت تحت هذه الصيغة 17 شركة من أصل 20 شركة تتصدر الترتيب العالمي للشركات الناقلة، وامتدت عمليات الاندماج لتشمل مشغلي سفن الحاويات (همام نزار، 2015، صفحة 09).

وتهدف هذه التحالفات إلى تحقيق زيادة في سرعة الإبحار وتقليل عدد الموانئ التي تتوقف بها سفنها، ونقل أكبر كمية من البضائع لأطول فترة مما يؤدي إلى تخفيض تكلفة الوحدة المنقولة، وقد اتضحت معالم الهيمنة من منظور أن سوق الملاحة البحرية أصبح حكرا على هذه التحالفات من جهة ومن جهة أخرى فإن الموانئ أصبحت تخضع لاملأاءات عملاء يرغبون في أقصى التسهيلات كتسريع إجراءات الشحن والتفريغ وغيرها من الخدمات المينائية وهو ما جعل الموانئ تتحمل صعوبات جمة مقابل مكاسب ضئيلة (همام نزار، 2015، صفحة 10).

4.3 التوجهات الحديثة في بناء السفن:

تأثرت صناعة النقل البحري العالمي بشكل كبير بإفرازات التقدم التكنولوجية وكذا التغيرات الاقتصادية، هذا ما أدى إلى ظهور استراتيجيات جديدة لهذه الصناعة، تهدف إلى جعلها مربحة أكثر وقد انعكس هذا التطور على شكل وحجم الأسطول البحري العالمي من حيث التقنيات المستخدمة في السفن وأجهزت الملاحة، ونظم المعلومات وكذا حجم الفراغات المتاحة، فظهرت سفن الحاويات التي تعتبر كأبرز معالم التكنولوجيا في النقل البحري حيث قدمت وفرة كبيرة في عملية نقل البضائع وأصبحت من أكثر نظم النقل البحري ملائمة لنقل البضائع المجزئة وبأمان أكبر (النحراوي، 2009، صفحة 74)

كما شهدت صناعة النقل البحري بناء ناقلات بترول تزيد حمولتها الوزنية عن نصف مليون طن وظهرت سفن متخصصة كسفن الثلجات وسفن بضائع الصب، كما تجرى دراسات لبناء سفن حاويات ذات حمولة 22000 حاوية مكافئة، هذا وعرفت صناعة السفن تطورا هائلا في مجال تصاميم محركات الدفع من أجل زيادة سرعة الإبحار وخفض تكاليف استهلاك الوقود، فظهرت ماكينات الدفع بالمياه النفاثة التي منحت للسفن سرعة تزيد عن 20 عقدة، وماكينات أخرى تزيد سرعتها عن 40 عقدة، كما تم بناء سفن بطول مئة متر مزودة بأربعة محركات من هذا النوع من الماكينات تزيد قدرة كل محرك عن سبعة ميقاوات وهو ما أعطى للسفينة سرعة إبحار تصل إلى 84.2 كم/سا (ما يعادل 47 عقدة). كما شهدت المعدات الملاحية وأنظمة الاتصال تطورا هائلا كاستخدام الخرائط الإلكترونية والرادارات ونظم تحديد المواقع الجغرافية على خطوط الطول والعرض GPS ونظم الاتصالات الملاحية والتجارية (همام نزار، 2015، صفحة 10).

5.3 التوجهات الحديثة في الموانئ والخدمات المينائية:

إن ما يشهده العالم من تطورات تكنولوجية متلاحقة وبالأخص في قطاع النقل البحري فرض على الموانئ ضرورة مواكبة هذه التطورات، فالتغيرات المتسارعة التي عرفها نشاط بناء السفن سواء من حيث أحجامها وأنواعها وكذا التكنولوجيا المتقدمة المستخدمة في تسييرها، إضافة إلى الاملاءات التي صارت تفرضها شركات الملاحة البحرية والتحالفات بخصوص الخدمات المينائية المقدمة، جعلت الموانئ أمام حتمية التكيف مع هذه التغيرات بتوفير تكنولوجيا مماثلة، حيث شهدت العديد من الموانئ تعديلات جمة مست بناها التحتية كزيادة أعماق الأرصفة وتوسيعها بما يناسب نشاط استقبال السفن بأنواعها، وتوفير المعدات والتجهيزات اللازمة لأنشطة الشحن والتفريغ وغيرها من الوسائل اللوجيستية الخاصة بالموانئ،

كما فرضت هذه التطورات أيضا ضرورة إدراج الأنظمة المستحدثة في عملية تسيير وإدارة الموانئ وجعلها موانئ ذكية. هذا وأوصت المنظومة البحرية الدولية في الوقت الراهن باستخدام نظام تبادل البيانات الكترونيا (EDI) على مستوى الموانئ لتغطية العديد من الخدمات الملاحية كحجز الفراغات في السفن، تأكيد الحجز، إخطار الوصول والشحن، جداول مواعيد التسليم ... وغيرها من الخدمات المينائية لتحقيق مطالب سوق التجارة العالمية ومواكبة العصر وتقديم خدمة مينائية في صورة كاملة (همام نزار، 2015، صفحة 11).

6.3 الاتجاه نحو خصخصة الموانئ البحرية:

في ظل التطور التكنولوجي السريع الذي فرضته تداعيات العولمة وصعوبة تكيف بعض الموانئ مع هذه التداعيات، عملت العديد من الدول على خصخصة موانئها البحرية بصفة كلية أو جزئية من خلال ثلاث أشكال رئيسية تتمثل في:

- إسناد وظيفة تشغيل الميناء للقطاع الخاص واحتفاظ القطاع العام بملكية البنى التحتية؛
 - إسناد وظيفة تشغيل الميناء للقطاع الخاص، في حين الأمور التنظيمية تكون بصفة تشاركية بين القطاعين العام والخاص، أما ملكية الميناء فيختص بها القطاع الخاص منفردا؛
 - إسناد كل الوظائف المينائية وملكية الميناء للقطاع الخاص منفردا.
- ووفقا لهذه الخيارات اتجهت العديد من الشركات المتخصصة في إدارة الموانئ إلى السيطرة على الموانئ المحورية كونها أكثر مردودية مقارنة بالموانئ الأخرى (بوريش وبريش، 2013).

4. واقع صناعة النقل البحري في الدول العربية

يعتبر النقل البحري الوسيلة الأنسب لنقل البضائع حجما وكلفة، ومن هذا المنطلق كان لزاما على الدول اعناية بهذا القطاع من خلال الاهتمام بتركيبة أسطولها البحري ونوعية موانئها، وفيما يلي سيتم تسليط الضوء على بعض العناصر التي تميزه.

1.4 حجم البضائع المنقولة بحرا في الدول العربية:

من خلال هذا الجدول سوف نتعرف على حجم البضائع المنقولة بحرا في الدول العربية

وذلك خلال الفترة 2007-2018

جدول 3: حجم المناولة البحرية في العالم والدول العربية خلال الفترة 2007-2018

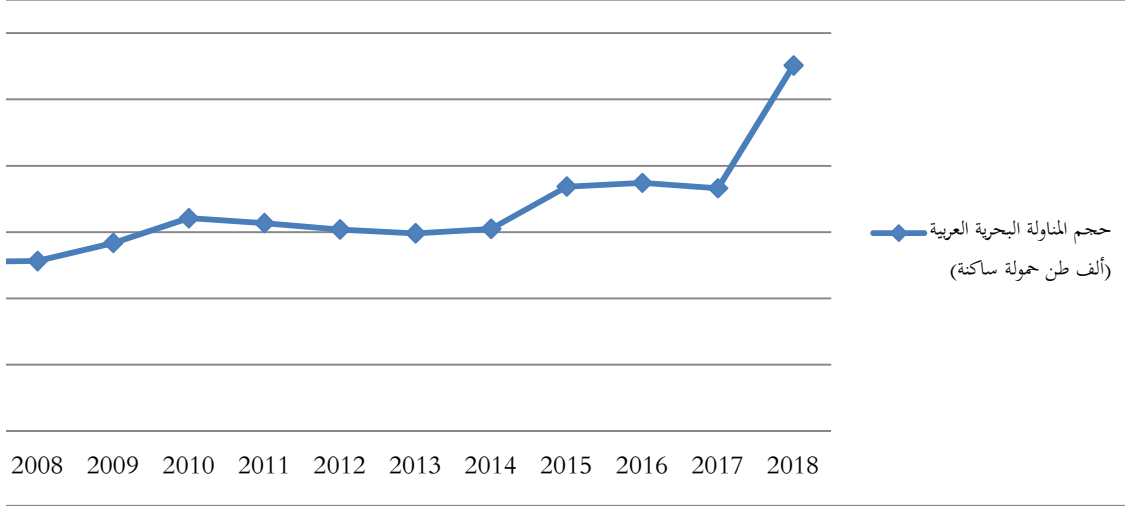
السنوات	إجمالي حمولة الأسطول العالمي (ألف طن حمولة ساكنة)	إجمالي حمولة الأسطول العربي (ألف طن حمولة ساكنة)
2007	1042328	12753
2008	1117779	12818

14180	1192317	2009
16049	1276137	2010
15676	1415110	2011
15199	1532114	2012
14910	1625750	2013
15247	1688886	2014
18432	1747417	2015
18708	1805543	2016
18301	1862241	2017
27558	1924002	2018

المصدر: قاعدة بيانات أونكيتاد متوفرة على الموقع:

<https://www.unctadstat.unctad.org/FR/>

شكل 2: تطور حجم المناولة البحرية العربية خلال الفترة 2007-2018



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على معطيات الجدول 3.

من خلال الجدول والشكل السابقين نلاحظ تطور في حمولات البضائع التي استأثرت الدول العربية بنقلها، حيث كانت تبلغ 12 753 ألف طن حمولة ساكنة في سنة 2007 مقابل 1 042 328 ألف طن حمولة ساكنة في العالم، حتى عام 2010 لتبلغ الحمولة العربية 16 049 ألف طن حمولة ساكنة مقابل 2 276 137 ألف طن حمولة ساكنة عالمية، والأمر الذي

ينبغي ملاحظته ذلك الفرق الشاسع بين الحمولتين، لتعرف الحمولة العربية بعد ذلك انخفاضا طفيفا في السنوات اللاحقة ابتداء من سنة 2011 إلى غاية سنة 2014 بالرغم من الارتفاع في الحمولة العالمية وهذا ما يفسر أن الدول العربية لا تؤثر في حجم الحمولة العالمية، ويرجع سبب الانخفاض في كمية الحمولات للدول العربية خلال هذه الفترة إلى إفرازات الأزمة الاقتصادية العالمية والربيع العربي التي تأثرت به بعض الدول العربية، والتي يفترض أن يكون تأثيرهما أكبر لتعرف هذه الحمولة انتعاشا بلغ 18 301 ألف طن حمولة ساكنة في سنة 2017 لتقفز مباشرة إلى ما قيمته 27 558 ألف طن حمولة ساكنة في سنة 2018، ويعود سبب هذه القفزة إلى الطلب القوي للصين على النفط من خلال إستراتيجيتها المتمثلة في تنويع إمداداتها من النفط بغية تقليل اعتمادها على النفط الخام من دول غربي آسيا (استعراض النقل البحري، 2018).

ولتقريب الرؤية أكثر قمنا فيما يلي بإعداد الجدول الذي يستعرض واقع هذا القطاع في سنة 2018 وما يحصل في الساحة العالمية من خلال البيانات التالية:

جدول 4: حصة الحمولة العربية من الحمولة العالمية لسنة 2018

إجمالي الأسطول	الحمولة العالمية (ألف طن)	الحمولة العربية (ألف طن)	نسبة الحمولة العربية من الحمولة العالمية (%)
	1 924 002	27 558	1.43%
ناقلات النفط	561 079	18 819	3.35%
ناقلات البضائع السائبة	818 613	2 104	0.26%
البضائع العامة	74 459	1 441	1.94%
سفن الحاويات	252 825	399	0.16%
أنواع أخرى من السفن	217 028	4 796	2.21%

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على قاعدة بيانات الاونكتياد متوفرة على الموقع:

<https://www.unctadstat.unctad.org/FR/>

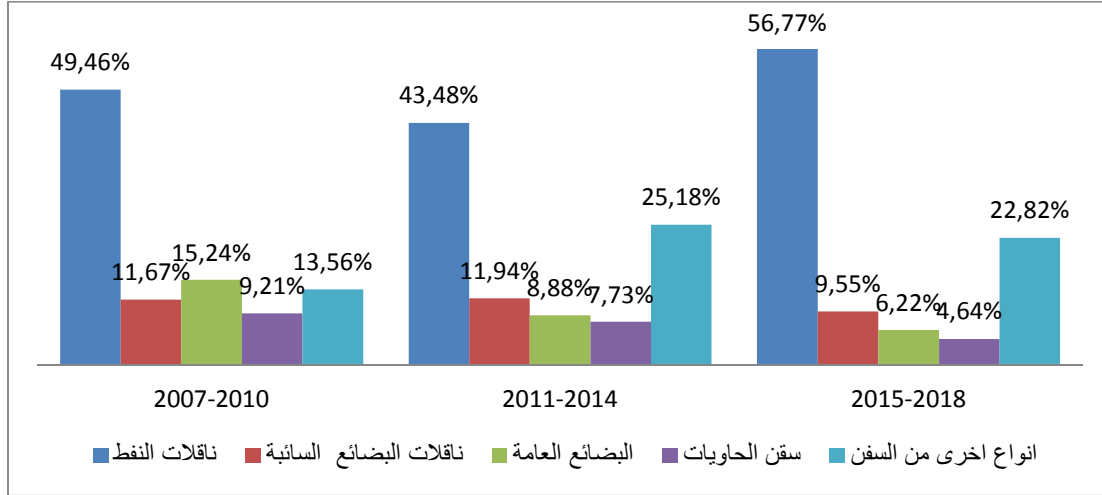
من خلال الجدول رقم 4 تلاحظ أن حمولة الأسطول التجاري البحري العربي بلغت في سنة 2018 ما قيمته 27 558 ألف طن حمولة ساكنة وهو ما يمثل 1.43 في المائة من إجمالي حمولة الأسطول العالمي التي قدرت بـ 1 924 002 ألف طن حمولة ساكنة، وهذا ما يعكس مدى تواضع مساهمة الأسطول البحري العربي في حركة التجارة البحرية العالمية، حيث نجد أن

معالم هذه المساهمة تظهر جليا في صنف واحد من السفن والمتمثل في ناقلات النفط بنسبة 3.35 في المائة في حين باقي الأصناف فان مساهمتها ضئيلة جدا وهو ما يفسر بوضوح الفرق الشاسع بين اقتصاديات هذه الدول ودول العالم الآخر.

2.4 تركيبة الأسطول العربي حسب نوع السفن الرئيسية خلال الفترة 2007-2018

يتشكل الأسطول التجاري البحري العربي من مجموعة من السفن تختلف حسب النوع والحجم فممنها ناقلات النفط، ناقلات البضائع السائبة، البضائع العامة بالإضافة إلى سفن الحاويات والشكل الموالي يوضح النسب الهيكلية لهذا الأسطول .

شكل 3: نسب هيكلية الأسطول البحري العربي خلال الفترة 2007-2018



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الملحق 1.

من خلال الشكل رقم 3 نلاحظ أن ناقلات النفط تمثل تقريبا نصف الحمولة الطننية الساكنة للأسطول التجاري العربي وهي خلال فترة الدراسة وهو ما يلائم طبيعة اقتصاديات هذه الدول والتي تركز اهتماماتها على قطاع المحروقات، وتأتي بعدها ناقلات البضائع العامة وناقلات البضائع السائبة والتي استحوذت بالترتيب على ما نسبته 15,24 في المائة و11,67 في المائة خلال الفترة 2007-2010، إلا أن هذه النسبة عرفت انخفاضا خلال باقي فترات الدراسة بالنسبة لكلا الصنفين من السفن، لتصل في الفترة 2015-2018 إلى 6,22 في المائة و9,55 في المائة على الترتيب، ومرد هذا الانخفاض هو الاتجاهات العالمية الجديدة للنقل البحري الذي أصبح يركز على النقل عبر الحاويات.

إلا أنه وفي الوقت الذي كان يفترض فيه أن يعرف النقل عبر الحاويات تطورا في الدول العربية وفقا للاتجاهات العالمية الجديدة، إلا أن هذا النمط صار يحقق مستويات منخفضة

مرورا من 9,21 في المائة في الفترة 2007-2010 إلى 7,73 في المائة خلال الفترة 2011-2014 ليصل إلى 6,22 في المائة خلال الفترة 2015-2018، ويعود هذا التراجع إلى أن الدول العربية لم تواكب التطورات العالمية الحاصلة في قطاع النقل البحري عامة ومجال التحوية خاصة، ولا من حيث تكييف موانئها ولا من حيث تجديد الأسطول و التكنولوجيا المستعملة.

3.4 تركيبة الأسطول التجاري البحري العربي حسب الدول:

يتشكل الأسطول التجاري البحري العربي من مجموع السفن ذات الأعلام الوطنية والأعلام الأجنبية والموجهة لتغطية صناعة النقل البحري، وبالرغم من هذا الميزج تبقى مساهمة هذا الأسطول في التجارة البحرية الدولية جد محتشمة لا تتعدى في أحسن الأحوال 1,43 في المائة من الحمولة الساكنة للأسطول العالمي، وتنحصر هذه المساهمة بشكل كبير في قطاع المحروقات الذي يعتبر النشاط الغالب على اقتصاديات هذه الدول، والجدول التالي يبين تطور أعداد السفن المشكلة لهذا الأسطول خلال الفترة 2011-2018

جدول 5: تطور الأسطول التجاري البحري العربي حسب أعداد السفن خلال الفترة 2011-

2018

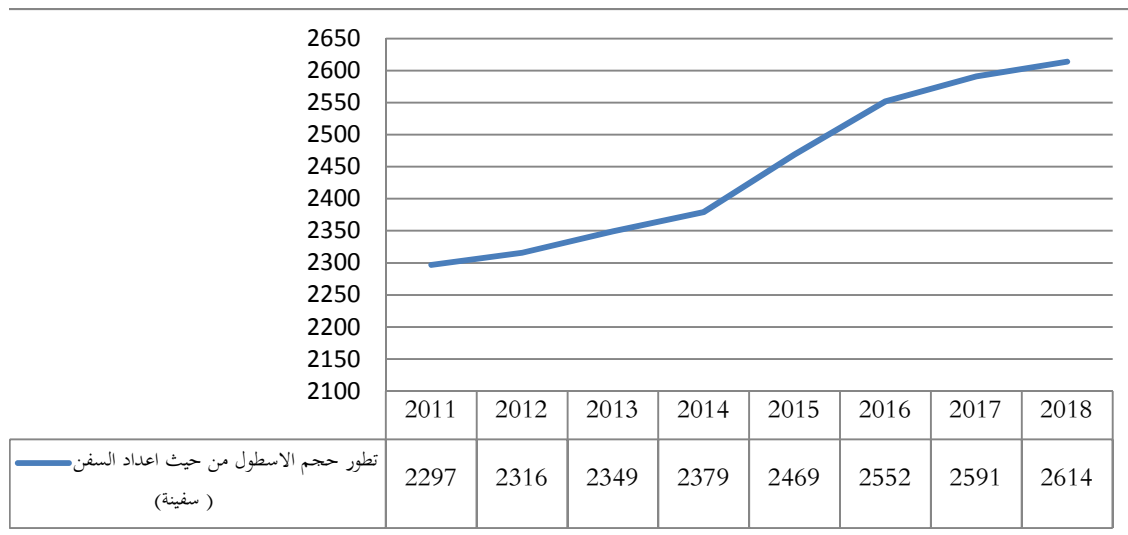
الدولة	السنوات	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	متوسط السفن لسنة 2018	عمر سنة
مصر		377	383	388	384	384	385	384	389	17	سنة
الجزائر		104	111	111	111	111	111	111	106	16	
ليبيا		93	89	89	88	99	99	98	98	18	
السعودية		291	281	292	330	355	355	346	380	12	
المغرب		81	82	83	83	83	82	85	87	20	
تونس		59	57	59	58	58	66	68	66	17	
الإمارات العربية		527	540	546	562	562	593	631	616	14	
عمان		40	40	39	44	44	49	49	51	11	
قطر		103	108	106	119	119	137	140	140	11	

صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية خلال الفترة 2007-2018

19	31	31	31	31	31	32	33	33	اليمن
25	18	18	18	16	16	16	16	16	السودان
15	80	77	73	63	63	71	71	72	العراق
22	21	21	21	24	24	43	48	72	سوريا
14	259	259	257	243	243	238	217	213	البحرين
22	55	54	54	47	47	50	53	54	لبنان
23	05	04	04	04	04	04	04	04	الصومال
13	158	161	164	131	131	136	138	130	الكويت
13	07	06	06	04	04	05	05	05	موريتانيا
16	32	31	29	22	22	25	25	27	الأردن
13	15	17	18	15	15	15	15	12	جيبوتي
/	2614	2591	2552	2469	2379	2349	2316	2297	المجموع

المصدر: النشرة الفصلية لمؤسسة ضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، 2019، متوفرة على الموقع: <http://www.dhaman.net/ar/>

شكل 4: تطور حجم الأسطول العربي من حيث أعداد السفن خلال الفترة 2011-2018

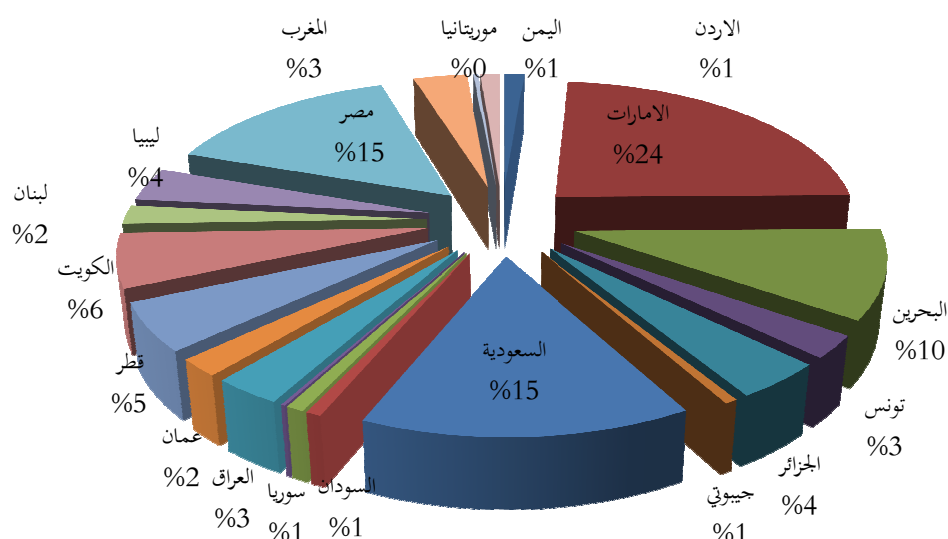


المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول 5.

من خلال الشكل رقم 4 والجدول رقم 5 نلاحظ عدم ظهور بعض الدول وذلك لغياب الإحصائيات عنها واقتصرت الدراسة على 20 دولة عربية، وعليه فالشكل يبين تطور عدد الوحدات المشكلة للأسطول التجاري البحري العربي معبرا عنها بعدد السفن انطلاقا من 2297 سفينة بحمولة منقولة قدرها 15 676 ألف طن حمولة ساكنة ليصل في سنة 2018 الى 2 614 سفينة بحمولة قدرها 27 558 ألف طن حمولة ساكنة، إلا أن هذا التطور لا يعني الكثير على الصعيد الاقتصادي لهذه الدول كون أن مساهمة الأسطول العربي في حركة التجارة البحرية العالمية ظلت ضعيفة طوال الفترة 2011-2018 كما تم التعرف عليه سابقا.

إن التطور في أعداد السفن من دولة عربية إلى أخرى كما ورد في الجدول السابق، و التطور الظاهر في الشكل 3 لا يعني أن كل الدول العربية خضعت لنفس المنطق، حيث نجد أن أعداد السفن في بعض الدول العربية تقريبا بقي ثابتا كالصومال، موريتانيا، جيبوتي، فعدد السفن لكل منهم لا يتعدى 18 سفينة، وفي دول أخرى انخفض بفعل تكسير وتخريد سفنها، في حين عرفت الدول المهيمنة على الأسطول العربي زيادة في حصصها والشكل التالي يوضح حصة كل دول من الأسطول البحري العربي وذلك وفقا لإحصائيات 2018

شكل 5: حصة كل دولة عربية من إجمالي الأسطول البحري العربي خلال سنة 2018



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول 5.

يعرف الأسطول العربي هيمنة خمس دول رئيسية على عدد وحداته، حيث يوضح الشكل رقم 4 أن هذه الدول تمثل مجتمعة ما نسبته 69 في المائة من الحجم الإجمالي للأسطول العربي، تصدرها الإمارات العربية المتحدة بإجمالي عدد سفن قدره 616 سفينة أي ما نسبته 24 في المائة من وحدات الأسطول وبمتوسط عمر للسفن قدره 14 سنة، تليها كل من مصر والسعودية بـ 389 و 380 سفينة أي ما نسبته 15 في المائة لكل دولة وبمتوسط عمر 17 و 12 سنة على التوالي، ثم البحرين في المرتبة الرابعة بإجمالي سفن قدره 259 سفينة أي ما يعادل 10 في المائة من حجم الأسطول العربي وبمتوسط عمر 14 سنة، وبعدها الكويت في المرتبة الخامسة بمجموع 158 سفينة أي ما نسبته 6 في المائة من هذا الأسطول وبمتوسط عمر 13 سنة، في حين باقي الدول الأخرى تظهر بمساهمات ضعيفة من دون تأثير ومتوسط أعمار يصل إلى 25 سنة وهو ما يعكس بوضوح قدم سفن هذه الدول وانعدام أوامر البناء لتجديد أساطيلها البحرية.

4.4 الموانئ البحرية العربية:

تعتبر الموانئ البحرية أحد أهم الدعائم الأساسية لرواج التجارة العالمية خاصة في ظل الإجماع الدولي أن النقل البحري هو الوسيلة الأمثل والأنجع لنقل البضائع كما ونوعاً، وباعتبار أن معظم الدول العربية تمتلك واجهات بحرية فإنها سعت ولا تزال تسعى لإنشاء موانئ

مختلف تدعم بها اقتصادياتها وتتكسر هذه المساعي من خلال معطيات الجدول التالي الذي يلخص أهم الموانئ البحرية العربية.

الجدول 6: عدد الموانئ البحرية وطول الشريط الساحلي في الدول العربية خلال عام 2018

الدولة	عدد الموانئ	الموانئ	موانئ الحاويات	الطول الساحلي 'كلم'
مصر	28	تجارية؛ الإسكندرية، الدخيلة، دمياط، مرسى مطروح، بورسعيد، شرق بورسعيد، العريش، السويس، حوض البترول، الأدبية، السخنة، نويبع، الطور، شرم الشيخ، الغردقة، سفاجا .ومتخصصة؛ بتولية وتعدينية، 06 موانئ سياحية تستقبل اليخوت السياحية الدولية مع استبعاد موانئ الصيد	محطة عين السخنة، الاسكندرية، دمياط، شرق بورسعيد، الدخيلة، بورسعيد، السويس.	2450
الجزائر	18	الجزائر، جن جن، أرزيو، أرزيو الجديد، سكيكدة، شرشال، بجاية، دلس، تنس، الغزوات، مستغانم، القل، عنابة، بني صاف، مثنير، جيجل، أرزيو شرم	الجزائر، عنابة، بجاية، وهران، سكيكدة.	1200
ليبيا	15	ابو قمش، اجدايا، الخمس، بن غازي، الدرنه، حمص، البراقه، مسراتة، راس الهلال، راس لانوف، سيرت، طبرق، زليتان، زوارة، طرابلس.	خمس، بن غازي، مسراتة، طرابلس.	1770
السعودية	18	جدة الاسلامي، الملك عبد العزيز بالدمام، الملك فهد الصناعي بينبع، الجبيل التجاري، ينبع التجاري، جازان، ضباء، رأس الزور، رأس الخفجي، الخبر، رأس تنورة، فرسان، ربيع، ذهبية البحري، زلوف، محطة الجمعية، رأس الغار، رأس المشعب	الملك عبد العزيز، جدة الاسلامي، جبيل التجاري.	2510
المغرب	14	اغادير، الحسيمة، الدار البيضاء، الدخلة، الجديدة، الصويرة، الحرف الاصفر، القنيطرة، ، المحمدية، الناظور، الصافي، سيدي الفني، تيطوان، طنجة.	اغادير، الدار البيضاء، طنجة.	1835
تونس	08	بنزرت، قابس، حلق الواد، بورقيبة، رادس، صفاقص، سوس،	حلق الواد، رادس.	1300

		جرجيس.		
1448	زايد، راشد، الفجيرة، الحميرية، جبل علي، خليفة، خورفكان، خالد، ديبا الفجيرة.	زايد، الراشد، الفجيرة، جبل علي، خالد، خورفكان.	09	الامارات
2092	خصب، ميناء الفحل، مسقط، السلطان قابوس، قلعات، صلالة، صحار	صلالة، السلطان قابوس.	07	عمان
563	الرايان، الشاهين، الدوحة، جزيرة حالول، مساعيد، راس الفان.	الدوحة.	06	قطر
2006	عدن، محطة الشهرة، محطة الجديدة، المحاء، مكلاء، نيشتون، راس عيسى البحري.	عدن، الحديدة.	08	اليمن
853	السودان، الاخضر عارور، ديجنة.	السودان.	03	السودان
58	البصرة، خور زوير، البكر، ام القصر.	ام القصر.	04	العراق
193	بني ياس للنفط، برج اسلام، اللاذقية، طرطوس، بني ياس.	اللاذقية، طرطوس.	05	سوريا
161	سلمان، سيطرة.	سلمان.	02	البحرين
225	طرابلس، بيروت.	سلمان.	02	لبنان
3025	بربرا، كيسمايو، مقديشو، مازكا.	بربرا.	04	الصومال
499	الدوحة، الشويخ، الشعبية.	الدوحة، الشويخ، الشعبية.	03	الكويت
754	نواقشط، نواديو.	نواقشط، نواديو.	02	موريتانيا
26	العقبة، الميناء الصناعي للعقبة، مرسى موطا والمشتك.	العقبة، مرسى موطا المشترك.	03	الأردن
40	غزة البحري	/	01	فلسطين
314	جيبوتي	جيبوتي	01	جيبوتي
23322			151	المجموع

المصدر: من عداد الباحث بالاعتماد على:

- مناخ الاستثمار في الدول العربية، 2010، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان

الصادرات متوفر على الموقع: <http://www.dhaman.net/ar/>.

- World port source, disponible sur le site :

<http://www.worldportsource.com/index.php>

من خلال الجدول السابق يظهر أن شبكة الموانئ العربية تتباين من دولة إلى أخرى من

حيث عددها وأصنافها، حيث نجد في مقدمة هذه الدول مصر بـ 28 ميناءا تليها الجزائر

والسعودية بـ 18 ميناء لكل منهما، ثم المغرب وليبيا بـ 15 ميناء لكل دولة فالإمارات العربية المتحدة بـ 9 موانئ ويستمر هذا التقلص في عدد الموانئ ليستقر عند ميناء واحد لكل من الأردن، فلسطين وجيبوتي.

وبالنظر إلى الاختلاف في المستويات الاقتصادية للدول العربية فإن هذا قد انعكس على نوعية موانئها، حيث نجد أن بعض الدول العربية كالإمارات العربية المتحدة والسعودية وقطر تمتلك موانئ عصرية ترتقي إلى مستوى العالمية من حيث الخدمات المقدمة بناءً على مؤشرات أداء الموانئ (سوف يتم التطرق اليهم لاحقاً) وهذا ما يتطلب استثمارات ضخمة في هذا المجال، ودولاً أخرى بشريط ساحلي ممتد وغير مستغل كالصومال بـ 3025 كلم، في حين هناك دول أخرى تمتلك عدداً كبيراً من الموانئ كالجزائر ومصر إلا أن مستوى خدماتها لا يزال ضعيفاً ولا يرتقي إلى مستوى العالمية والأهداف المسطرة ضمن برامج التنمية الاقتصادية لهذه الدول، وذلك لاعتبارات عديدة كقلة الاستثمارات الموظفة وضعف الدراسات الاستشرافية وغيرها. ومن ثم فإن تصنيف الدول العربية على أساس عدد الموانئ لا يعكس المعنى الاقتصادي بصدق لأن العبرة ليست بعدد الموانئ ولكن بمستوى أدائها.

كما يظهر الجدول أيضاً أن عدد الموانئ المكيفة لنشاط النقل عبر الحاويات قليل إذا ما قارناه بإجمالي عدد الموانئ التي تمتلكها كل دولة، وهذا ما يؤكد أن الدول العربية لم تسير التطورات الحديثة في أنظمة النقل البحري عبر الحاويات الذي أصبحت تقتضيه حركة التجارة العالمية، إضافة إلى ذلك فإن عدد كبير من الموانئ العربية متخصصة في النشاط البتر ونفطي الذي يغلب على اقتصاديات هذه الدول، ويظهر هذا الانطباع على معظم الدول العربية باستثناء لبنان، موريتانيا وجيبوتي والتي جعلت موانئها متخصصة في النقل البحري عبر الحاويات.

* مؤشرات أداء الموانئ البحرية العربية:

لمعرفة أداء الموانئ البحرية العربية قمنا باختيار مؤشرين ألا وهما مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية ومؤشر ارتباط الموانئ البحرية بشبكات الشحن العالمي

- مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية:

يعتبر مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية مؤشراً فرعياً لمؤشرات التنافسية العالمية والذي يصدر سنوياً، تم رصد هذا المؤشر الفرعي في الدول الساحلية ومنها الدول العربية حيث تم تقييمها بدرجة تتراوح بين 1 و 7 ، فالدرجة 1 تعني نسبة متدنية للغاية والدرجة 7 تعني موانئ ذات بنية وكفاءة خدمات فعالة ومتطورة وفقاً للمعايير الدولية، وقد

شمل مؤشر التنافسية العالمية لعام 2018 عددا من الدول قدرت بـ 140 دولة حول العالم منها 14 دولة عربية والجدول التالي يبين وضع الدول العربية من منظور هذا المؤشر.
الجدول 7: مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية لسنة 2018

الدولة	درجة وترتيب الدول حسب المؤشر		
	الدرجة 1-7	الترتيب العربي (14 دولة)	الترتيب العالمي (140 دولة)
الجزائر	3.5	11 من أصل 14	91 من أصل 140
مصر	4.6	06	39
الإمارات العربية المتحدة	5.4	01	13
المغرب	4.9	04	28
تونس	3.5	10	88
السعودية	4.6	07	44
عمان	5.3	02	18
قطر	5.3	03	19
اليمن	2.2	14	132
البحرين	4.8	05	30
لبنان	3.2	12	101
الكويت	3.7	09	82
موريتانيا	2.3	13	128
الأردن	4.2	08	64

المصدر: تقرير التنافسية العالمية، 2019، المنتدى الاقتصادي العالمي، متوفر على الموقع:
http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

من خلال الجدول رقم 7 نلاحظ بخصوص مؤشر جودة خدمات الموانئ لسنة 2018، احتلال دولة الإمارات العربية المتحدة مرتبة جد مشرفة (13 عالميا) من أصل 140 دولة، ويعود الفضل في هذا إلى موانئ دبي العالمية التي تضم محطة أعمالها أكثر من 65 محطة بحرية موزعة على القارات الست، وهو ما جعل من دول الإمارات قوة إقليمية ودولية في مجال تشغيل الموانئ، ومصدرا للخبرات في مختلف مجالات النقل البحري خاصة في جانب الموانئ التجارية والشحن واللوجستيات (التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2015)

أما بالنسبة لباقي الدول العربية فقد احتلت سلطنة عمان وقطر المراتب 18 و 19 عالميا تباعا وهذا ما يدل على أن موانئ هاتين الدولتين تقدم خدمات بمستوى يرتقي للعالمية، وبعدها حلت كل من المغرب والسعودية في المرتبتين 28 و 30 عالميا على التوالي، واستمر هذا التراجع في الترتيب لدى باقي الدول العربية الأخرى، لتحل اليمن في المرتبة 132 عالميا من أصل 140 دولة شملها هذا المؤشر.

على الصعيد العربي فقد أظهرت نتائج المؤشر تبوء الإمارات المرتبة الأولى عربيا بنتيجة بلغت 5.4 من 7 نقطة وهي تعكس مستوى عال من الخدمات المينائية، وتتعرّز هذه الصدارة إقليميا بما يقدمه ميناء جبل علي من خدمات راقية، فهو يعتبر مرجعية عالمية في مجال الموانئ والخدمات اللوجيستية بتوفره على محطة حاويات تعتبر الأكبر والأكثر تطورا في العالم تظم غاطس بعمق 18 مترا كما يمتلك الميناء قدرة مناولة كبيرة لسفن الحاويات العملاقة تصل إلى 10 سفن في وقت واحد (التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2015).

في حين عرف هذا المؤشر تنقيطا مختلفا من دولة لأخرى، حيث نجد في المرتبة الثانية عربيا سلطنة عمان بـ 5.3 نقطة ثم قطر بـ 5.3، المغرب بـ 4.9 نقطة ثم تونس بـ 3.5 نقطة وهكذا إلى آخر دولة عربية متمثلة في اليمن بـ 2.2 نقطة، وتجدر الإشارة إلى أنه لم يتمكن من إدراج ترتيب الدول العربية الأخرى في ظل غياب سلم تنقيطها كسوريا، السودان، العراق، ليبيا بسبب عدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي الذي تشهده هذه الدول.

- مؤشر ارتباط الموانئ البحرية بشبكات الشحن العالمي:

اعتمد مؤشر ارتباط الموانئ البحرية بشبكات الشحن العالمية في التصنيف العالمي، من خلال تقرير التنافسية العالمية الذي يصدره سنويا المنتدى الاقتصادي العالمي، حيث يقيم المؤشر مدى اتصال كل بلد بشبكات الشحن العالمية وذلك بالاعتماد على خمس مكونات أساسية في قطاع النقل البحري شملت عدد السفن، القدرة الاستيعابية لسفينة الحاويات، الحجم الإجمالي للسفينة، عدد الخدمات المقدمة وعدد الشركات التي تدير سفن الحاويات في موانئ الدولة.

تتراوح قيمة هذا المؤشر ما بين 0 و 100، وكلما ارتفعت الدرجة الممنوحة للدولة دل ذلك على مدى قدرة موانئها على التواصل مع شبكة الشحن العالمية، والجدول التالي يبين درجة ارتباط الموانئ البحرية العربية بشبكات الشحن العالمية.

الجدول 8: مؤشر ارتباط الموانئ العربية بشبكات الشحن العالمية لسنة 2018

الدولة	درجة وترتيب الدول حسب المؤشر		
	الترتيب العالمي (140 دولة)	الترتيب العربي (14 دولة)	الدرجة 0 - 100
الجزائر	99	13	7.3
مصر	26	05	54.6
الإمارات العربية المتحدة	12	01	73.7
المتحدة	16	02	67
المغرب	103	14	6.6
تونس	21	04	59.5
السعودية	18	03	63.6
عمان	54	08	32.1
قطر	80	11	11.1
اليمن	40	07	41
البحرين	35	06	44.5
لبنان	79	10	11.8
الكويت	85	12	9.4
موريتانيا	58	09	29.7
الأردن			

المصدر: تقرير التنافسية العالمية، 2019، المنتدى الاقتصادي العالمي، متوفر على الموقع:
http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

من خلال بيانات الجدول رقم 8 بلغ متوسط النقاط الممنوحة للدول العربية بعنوان هذا المؤشر 36.6 نقطة من أصل 100 نقطة لعام 2018، وهي تعكس ضعف ارتباط الموانئ العربية مجتمعة بشبكات الشحن العالمية، وإذا أخذنا كل دولة عربية على حدى ففتباين الدرجات وفق هذا المؤشر من دولة إلى أخرى، حيث نجد الإمارات العربية المتحدة في الصدارة برصيد نقطي يقدر بـ 73.7 درجة ورتبة عالمية 12 من أصل 140 دولة، تليها كل من المغرب وعمان برصيد 67 و 63.6 نقطة لكل دولة في المرتبتين 16 و 18 عالميا على الترتيب وبعدها تأتي كل من السعودية ومصر برصيد 59.5 و 54.6 نقطة لكل دولة، في حين باقي الدول العربية عرفت أرضة نقطية ضعيفة تعكس مدى ضعف ارتباط موانئها بشبكات الشحن العالمية والخطوط الملاحية.

5. خاتمة:

في ظل ما عرفته صناعة النقل البحري من تطورات عالمية استهدفت العناصر المكونة لهذه المنظومة المتشعبة بموانئها وسفنها وتقنيات تسييرها، كان يفترض أن تسير الدول العربية هذه المتغيرات لتضمن حصتها من هذه الصناعة وما تدره من عوائد اقتصادية، إلا أن ذلك لم يحدث لاعتبارات عدة، سياسية، مالية وتقنية، وهو ما فوت الفرصة على الدول العربية وجعلها تتقهقر في هذا المجال، لتجد نفسها عاجزة خاصة مع تداعيات العولمة الجارفة التي عجلت بظهور تحالفات واندماجات لشركات عملاقة أصبحت تحتكر هذه الصناعة وتفرض منطقتها على الموانئ والمتعاملين الاقتصاديين بشكل عام. وفي ختام هذه الورثة البحثية الى جملة من النتائج نوجز أهمها في النقاط التالية:

- الأسطول البحري العربي لا يساهم بنسبة كبيرة في حركة التجارة العالمية، وهي نتيجة تخالف ما تم افتراضه في الفرضية الأولى، حيث أثبتت الدراسة أن الدول العربية مجتمعة لا تتعدى مساهمتها في حركة التجارة العالمية المنقولة حدود 1,43 في المائة من إجمالي الحمولة الطنية العالمية وذلك في سنة 2018، وجل الحمولة التي تستأثر الدول العربية بنقلها تتركز في القطاع البترو نفطي الذي يعتبر السمة الغالبة على الأنشطة الاقتصادية لهذه الدول؛

- الموانئ البحرية العربية لم تسير التطورات الحاصلة في صناعة النقل البحري باستثناء دولة الإمارات العربية المتحدة التي عرفت مؤشرات تطورا ملحوظا وساعدها في ذلك تجربة شركة موانئ دبي العالمية، في حين غالبية الدول العربية الأخرى بقيت موانئها غير مكيفة وبعيدة كل البعد عن المؤشرات المعمول بها في التصنيف العالمي للموانئ؛
- غالبية الدول العربية لم تعرف أوامر بناء السفن قصد تجديد أسطولها البحري الذي صار مهترئا وهي نتائج تخالف الفرضية الثانية وتشرح بعمق عدم مساهمة الدول العربية للتطورات الحاصلة في الساحة العالمية؛

وفي سبيل النهوض بهذا القطاع اقترحنا جملة من الاقتراحات مفادها مايلي:

- تكثيف الاستثمارات في قطاع النقل البحري وفتح آفاق للشريك الخاص والمستثمر الأجنبي؛
- التركيز على قطاع النقل البحري وجعله في قلب السياسات المالية للدول العربية ووضع آليات للتمويل المشترك للمشاريع الهادفة إلى تكييف الموانئ وتحديث الأساطيل؛
- الاستفادة من التجربة الإماراتية الرائدة في مجال النقل البحري وهذا من أجل تفعيل التجارة البينية وبعدها استهداف حصص من التجارة العالمية؛
- التوسع في إنشاء تكتلات عربية وإقليمية بهدف كسر هيمنة الشركات والتحالفات العالمية في مجال النقل البحري؛

7. قائمة المراجع:

• المؤلفات:

- شريف محمد، ماهر، (2006)، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة، الدار الجامعية، مصر؛
- فتحى لاشين، عبد القادر وآخرون، (2008)، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة؛

ابن، النحراوي، (2009)، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية: دار الفكر الجامعي؛

حامد محمود، عبد الرزاق حامد، (2013)، اقتصاديات النقل البحري والبحري والجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر؛

● المداخلات:

هشام، بوريش، سعيد، بربيش، (07-08 نوفمبر 2013)، الأهمية الاقتصادية للنقل البحري على حركة التجارة الدولية والوطنية، ملتقى دولي استراتيجيات وفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في اطار التنمية الوطنية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر؛

● مواقع الانترنت:

(2001)، اثر الاتفاق العام بشأن التجارة (GATS) على النقل، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا،

(تاريخ الاطلاع <https://www.yemen-nic.info/files/trans/studies/GATS.pdf> 2019/10/26)

(2018)، استعراض النقل البحري، مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية، (تاريخ الاطلاع https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ar.pdf 2019/10/28).

(2009)، النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية، تقرير مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشارقة : www.chamber.org.sa < Arabic < Studies_Documents (تاريخ الاطلاع 2019/10/31).

عبيد هماد نزار، (2015)، عوامة النقل البحري، (تاريخ الاطلاع <http://mot.gov.sy/apps/library/download/?id=409> 2019/10/26).

قاعدة بيانات اونكتاد متوفرة على الموقع: <https://www.unctadstat.unctad.org/FR/> (تاريخ الاطلاع 2019/10/26).

(2015)، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، 2015، (تاريخ الاطلاع <https://www.amf.org.ae/ar/content/> 2019/10/26).

● القوانين:

(2010)، القانون البحري الجزائري، أمر رقم 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر 1976 ، يتضمن القانون البحري ، ج ر ج ج عدد 29 ، لسنة- 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ 25 يونيو 1996، ج ر ج ج، ع 47 صادر لسنة 1998 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت،، 201 ، ج ر ج ج، عدد 46 صادر في 18 أوت 2010 .

8. الملاحق:

ملحق 1: حجم المناولة البحرية في الدول العربية خلال الفترة 2007-2018

إجمالي الأسطول العربي (ألف طن)	ناقلات النفط	ناقلات البضائع السائبة	البضائع العامة	سفن الحاويات	أنواع أخرى من السفن	
12753	5876	1808	2382	1106	1581	2007
12818	6333	1530	2280	1072	1603	2008
14180	6806	1526	1993	1718	2138	2009
16049	8583	1649	1849	1723	2245	2010
15676	6184	2015	1725	1674	4079	2011
15199	6136	2033	1382	1704	3943	2012
14910	6661	1743	1275	1544	3687	2013
15247	7559	1498	1039	1492	3660	2014
18432	9461	1771	1168	1487	4545	2015
18708	9419	1999	1239	1417	4635	2016
18301	9416	2054	1313	549	4968	2017
27558	18819	2104	1441	399	4796	2018

المصدر: قاعدة بيانات الاونكتاد متوفرة على الموقع:
<https://www.unctadstat.unctad.org/FR>