

المجلة العلمية للتجارة والتمويل

عدد خاص

المؤتمر الدولي  
لكلية التجارة  
جامعة طنطا



الابتكارات في الأعمال وتحديات  
النمو المستدامة

Print Issn: 1110-4716  
Online Issn: 2682-4825

عدد خاص  
المجلة العلمية للتجارة والتمويل  
<https://caf.journals.ekb.eg>

## قياس القدرة التنافسية للموانئ البحرية التجارية: دراسة حالة لموانئ جنوب وشرق البحر الابيض المتوسط

خالد السقطي

استاذ النقل واللوجستيات وسلاسل الامداد الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

تاريخ النشر الالكتروني: ابريل 2024

للتأصيل المرجعي: السقطي ، خالد . قياس القدرة التنافسية للموانئ البحرية التجارية: دراسة حالة لموانئ جنوب وشرق  
البحر الابيض المتوسط. ، **المجلة العلمية للتجارة والتمويل**، المجلد ٤٤ (عدد خاص) 661-676.

المعرف الرقمي: **caf.2024.37334310.21608**

للتواصل مع المؤلف: [khaledsakty@gmail.com](mailto:khaledsakty@gmail.com)

## قياس القدرة التنافسية للموانئ البحرية التجارية: دراسة حالة لموانئ جنوب وشرق البحر الأبيض المتوسط

الاستاذ الدكتور/ خالد السقطي

استاذ النقل واللوجستيات وسلاسل الامداد

عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات - فرع القاهرة

الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

### المستخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى قياس القدرة التنافسية لموانئ جنوب وشرق البحر الأبيض المتوسط باستخدام مفهوم الكفاءة النسبية. يعد قياس الكفاءة النسبية أداة قوية لتقييم أداء الموانئ البحرية التجارية ومقارنتها مع غيرها. تم تحديد مجموعة من الموانئ في جنوب وشرق البحر الأبيض المتوسط كعينة للدراسة. تم جمع البيانات المتعلقة بأداء هذه الموانئ، مثل حجم التداول، وعدد السفن، والوقت المستغرق لتفريغ البضائع، وتكاليف التشغيل. ثم تم استخدام تقنية الكفاءة النسبية لقياس أداء الموانئ. تعتمد هذه التقنية على مقارنة المدخلات المستخدمة (مثل العمالة والمعدات) بالنواتج المحققة (مثل حجم الشحنات والربحية). ثم تم حساب مؤشر الكفاءة النسبية لكل ميناء، والذي يعطي فكرة عن مدى استخدام الموانئ لمواردها بشكل فعال لتحقيق النتائج المرجوة. بعد حساب مؤشر الكفاءة النسبية للموانئ المختلفة، تمت مقارنة الأداء بينها. تم تحليل النتائج وتحديد الموانئ ذات الكفاءة العالية والمنخفضة. وفي ضوء هذه النتائج، يمكن تحديد الموانئ التي تحتاج إلى تحسين أدائها وزيادة قدرتها التنافسية. باستخدام هذه النتائج، يمكن لسلطات تلك الموانئ والمسئولة عن اتخاذ القرارات الاستراتيجية استخدام هذه المعلومات لتحسين أداء الموانئ وزيادة تنافسيتها.

الكلمات المفتاحية: الكفاءة النسبية - موانئ شرق المتوسط - تنافسية الموانئ التجارية - أداء الموانئ

### 1. مقدمة

تشكل الموانئ جزءاً رئيسياً من قطاع النقل العالمي حيث تم تداول ما يقرب من 12,027 مليار طن من البضائع في 2022 من خلال اسطول عالمي يتكون من 105,493 سفينة (UNCTAD, 2023) وكانت جزءاً لا يتجزأ من قصة نجاح الاقتصادات في جميع أنحاء العالم لعدة قرون، حيث تطورت مع ظهور "محاور الحاويات" التي تعمل كحلقة وصل أساسية في سلاسل الامداد. وأصبحت العمليات البحرية الدولية للموانئ مسؤولة عن نقل اكثر من 80% من التجارة العالمية من حيث الحجم. هذا وقد مكنت الموانئ العديد من الشركات من النمو واختراق

أسواق جديدة لمنتجاتها، حيث تعمل بمثابة "مسارات" للتنمية الاقتصادية، وتوجيه الأموال والموارد إلى قطاعات وممرات محددة.

وتكمن قيمة الموانئ في دعمها للاقتصاد الوطني للدول وحافز لجذب الاستثمارات الخارجية في كافة قطاعات التنمية المتعلقة بالنقل او التجارة او الصناعة وكذلك كمحاور لدعم وتيسير التجارة الدولية لأنها تدعم التدفقات التجارية بين الدول. ومن منظور الاقتصاد والسياسة العامة، يُنظر إلى الموانئ على أنها محفزات اقتصادية للمناطق التي تخدمها. ويمكن اتباع نهجين متميزين عند تقييم الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للموانئ. الأول هو قياس الأهمية الاقتصادية للموانئ من خلال معايير اقتصادية ومالية متميزة، حيث تضم مجموعة كبيرة من المؤشرات يتم التعبير عن بعضها بأرقام مطلقة. اما النهج الثاني يتم التعبير عنه بشكل نسبي.

ويمكن تقسيم المؤشرات الاقتصادية للميناء الي مجموعتين هما (انظر الشكل رقم 1):

- مؤشرات متعلقة بالميناء كعامل للقيمة المضافة والنمو
- مؤشرات متعلقة بالميناء كمصدر للإيرادات والاستثمار

الاهمية الاقتصادية	
الميناء البحري	<ul style="list-style-type: none"> <li>• حجم التجارة</li> <li>• القيمة المضافة</li> <li>• العمالة والتشغيل</li> </ul> <p><b>دور الميناء الاقتصادي</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• حجم الميناء وقدراته</li> <li>• الظهير الاقتصادي للميناء</li> <li>• شبكات الشحن</li> </ul> <p><b>دور الميناء التشغيلي</b></p>
الاهمية المالية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• العائد المالي</li> <li>• حجم الاستثمارات</li> </ul> <p><b>دور الميناء التكتيكي</b></p>

شكل 1: الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية

المصدر: Notteboom et al., 2022

أولاً: مؤشرات متعلقة بالميناء كعامل للقيمة المضافة والنمو

❖ **إجمالي القيمة المضافة**، والذي يوفر نظرة ثاقبة لمساهمة نشاط الميناء في الدخل القومي في فترة زمنية معينة (غالبًا سنويًا). يمكن أن يكون تقييم هذه القيمة المضافة معقدًا نظرًا لأن الموانئ تؤثر بشكل مباشر على الأنشطة المرتبطة بها مباشرة والتي بدونها لا يمكن للميناء أن يعمل بشكل فعال. هناك أيضًا مجموعة من التأثيرات غير المباشرة على النظام البيئي بأكمله للأنشطة الاقتصادية التي قد تتفاعل مع الأنشطة المرتبطة مباشرة بالميناء. مع نمو التجارة الدولية، أصبحت التأثيرات غير المباشرة للموانئ على

الاقتصادات الوطنية أو الإقليمية أكثر أهمية. ومن هنا تظهر أهمية الأنشطة اللوجستية المضيفة للقيمة والمرتبطة بأنشطة الميناء.

- ❖ **فرص العمل**، يتم التعبير عن العمالة بشكل أساسي في معادلات الدوام الكامل (FTES) وتوفر نظرة ثاقبة حول كيفية مساهمة أنشطة الموانئ في خلق فرص العمل. وعلى غرار القيمة المضافة، هناك مجموعة كاملة من العمالة التي ترتبط بشكل غير مباشر بأنشطة الموانئ.
- ❖ **احجام وقيم التجارة**، توفر أحجام وقيم التجارة التي يتم مرورها من خلال الميناء نظرة ثاقبة على أهمية الموانئ للتجارة الدولية نظرًا لأن العديد من الموانئ هي في الغالب منصات تصدير بينما يركز البعض الآخر على الواردات.

ثانياً: مؤشرات متعلقة بالميناء كمصدر للإيرادات والاستثمار

- ❖ **الإيرادات المالية**، حيث تساهم أنشطة الموانئ في الإيرادات المالية.
- ❖ **حجم الاستثمارات**، وتشير الي استثمارات القطاعين العام والخاص في أنشطة الموانئ خلال فترة معينة، سواء في البنية الفوقية للميناء اوالبنية التحتية.

ونظرًا لموقعها الاستراتيجي على مفترق طرق التجارة العالمية، استغلت الدول العربية بجنوب وشرق المتوسط شواطئها وسواحلها لتعظيم العائد الاقتصادي حيث تلعب الموانئ العربية دورًا مهمًا في تسهيل حركة التجارة وتمكين نقل البضائع تامة الصنع الجاهزة والمواد الخام ومكونات التصنيع بين الأسواق الرئيسية في الشرق والغرب. وتعتبر جميع الدول العربية دول بحرية حيث لا توجد أي دولة عربية حبيسة. هذا بالإضافة الي موقع الدول العربية الاستراتيجي وما يضمه من بحار وخلجان ومضايق وقنوات كما يطل على العديد من المحيطات. ويوضح الشكل التالي شبكة النقل البحري عالميا ويبرز أهمية الدول العربية في مسارات النقل العالمية.



شكل 2 : شبكة النقل البحري عالميا

المصدر: <https://www.visualcapitalist.com/cp/mapping-shipping-lanes-maritime-traffic-around-the-world/>

2023، world/

وبمراجعة مدي استعادة الدول العربية بجنوب وشرق المتوسط لموقعها الاستراتيجي على مسارات النقل البحري الرئيسية والتحول الي محاور لكبري الناقلين البحريين، يوضح الشكل التالي الترابط البحري الثاني والدولي العالمي في عام 2022، حيث يتضح ان دولتين عربيتين فقط بجنوب البحر الابيض المتوسط هي محاور بحرية عالمية وهم المغرب، ومصر.



شكل 3: الترابط البحري الثاني والدولي في عام 2022

المصدر: الاونكتاد 2023

## 2. مشكلة البحث

تكمن مشكلة البحث الي قياس القدرة التنافسية للموانئ البحرية التجارية المصرية مقارنة بموانئ جنوب وشرق البحر الابيض المتوسط.

## 3. اهداف ومنهجية البحث

تهدف الدراسة الي تحقيق الأهداف التالية:

- ❖ استعراض المؤشرات الدولية ذات الصلة الخاصة بأداء الموانئ البحرية بجنوب وشرق المتوسط.
- ❖ تحليل الكفاءة النسبية للتنافسية بين موانئ جنوب و شرق المتوسط كدراسة حالة.
- سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي وذلك من خلال الأساليب التالية:
- ❖ تحديد مواقع وتصنيفات الموانئ البحرية بجنوب وشرق المتوسط.
- ❖ مراجعة وتحليل المؤشرات الدولية ذات الصلة.
- ❖ تحليل الكفاءة النسبية لموانئ جنوب وشرق المتوسط كدراسة حالة وقياس الكفاءة النسبية لها.

## 4. الخلفية الأكاديمية للبحث

أدت عولمة الإنتاج والاستهلاك، وظهور شبكة نقل عالمية، والتغيرات في العلاقات بين الموانئ، والعلاقات بين الموانئ والأراضي الداخلية، والخدمات اللوجستية إلى خلق منافسة أكبر بين الموانئ. ومن أجل الاستجابة لمتطلبات التجارة وسلاسل التوريد الدولية، تحتاج الموانئ إلى استيعاب ومناولة المزيد من السفن الكبيرة وأنماط النقل في المناطق الداخلية بشكل أسرع. أدت هذه الاتجاهات للموانئ على أن تصبح أكثر توجهاً نحو السوق وأكثر ابتكاراً وأكثر استجابة لاحتياجات جميع الفاعلين المشاركين في التجارة التي تمر عبر الميناء. وأصبحت منافسة الموانئ مفهوماً معقداً ومتعدد الأوجه.

حيث يكمن مفهوم منافسة الموانئ على أنه منافسة للتجارة، حيث تكون المحطات هي الوحدات المتنافسة، بينما تعتبر اللوجستيات، والنقل، والمؤسسات الصناعية كمديري سلسلة التجارة المعنية وسلطات الموانئ وصانعي سياسات الموانئ كمطورين مشاركين لمجتمع الميناء. وبشكل أكثر دقة، تلعب المحطات دوراً محورياً رئيسياً في دعم الاستراتيجية التنافسية للموانئ. كما يمكن أن تتضمن المنافسة في الموانئ أيضاً التنافس بين سلطات الموانئ بهدف تقديم أفضل التسهيلات (المادية وغير المادية) لجميع الجهات الفاعلة المشاركة في سلاسل التوريد لمختلف المهن (مثل شركات الشحن والتفريغ وشركات الشحن والشاحنين والمشغلين متعددي الوسائط).

ويمكن فهم تنافسية الموانئ البحرية ومحطاتها من خلال المستويات الجغرافية والوظيفية لمنافسة الموانئ كما يلي:

❖ **المنافسة داخل الموانئ:** غالباً ما تتنافس شركات الموانئ الخاصة على مناولة الشحنات (المحطات)

وتقديم خدمات الموانئ الأخرى (مثل القطر والتزويد بالوقود). بالنسبة لسلطة الميناء أو الميناء نفسه ككل، يمكن أن تكون هذه المنافسة بمثابة طريقة إدارة لتحسين كفاءة أنشطة الميناء. يمكن أن تؤدي المنافسة بين مشغلي أو مقدمي المرافق داخل نفس الميناء بشكل عام إلى زيادة كفاءة الميناء وتحسين الخدمات. ومع ذلك، فإن الحاجة إلى تحقيق وفورات الحجم والوصول إلى ما يسمى بمقياس الكفاءة الأدنى MES ووجود منافسة من المشغلين في الموانئ الأخرى قد يبرر الاحتكار التشغيلي لأنشطة الموانئ. وغالباً ما يتأثر ميدان المنافسة داخل الموانئ بقرارات الاستثمار الأساسية في البنية التحتية من قبل سلطات الموانئ أو السلطات الإقليمية.

❖ **المنافسة بين الموانئ داخل منطقة بوابة متعددة المنافذ:** حيث يكمن مفهوم منطقة البوابة متعددة المنافذ

إطاراً موسعاً للمنافسة بين الموانئ عندما تقوم العديد من شركات الشحن والتفريغ بتوسيع أنشطتها على أكثر من ميناء واحد في نفس النطاق البحري أو منطقة الميناء. حيث تتنافس مجموعة موانئ بحرية بشكل إقليمي ومتجاور بشكل أساسي على تقديم أفضل جودة للبنية التحتية الأساسية (الأرصفة) ومرافق البنية التحتية وأفضل المرافق اللوجستية وطرق التوزيع، وأقل تكاليف.

❖ **المنافسة بين الموانئ داخل النطاق البحري:** المستوى الثالث من المنافسة هو نطاق المنفذ الذي يمكن تعريفه على أنه مجموعة من الموانئ تقع على نفس شاطئ البحر وتتشارك في منطقة خلفية مماثلة. حيث تعتمد مبادرات التعاون في الموانئ بشكل أساسي على تبادل المعلومات (بهدف تحسين التفاهم المتبادل).

❖ **المنافسة الدولية:** يتضمن المستوى الرابع والأخير من منافسة الموانئ والمتمثل في التنافس في خريطة النقل البحري الدولي حيث تتطلب المنافسة نهجًا مشتركًا لتطوير الموانئ، حيث تؤدي السياسات المختلفة إلى التنافس العشوائي وبالتالي تؤدي إلى أنماط تدفق شحن غير فعالة. ومع ذلك، غالبًا ما يكون مثل هذا النهج المشترك معقدًا حتى عندما تتشارك السلطات المختلفة لعدة دول.

ولكن يكمن التساؤل عن المزايا التنافسية للميناء حيث يتم تحديد الوضع التنافسي للميناء من خلال ما يقدمه من عرض تنافسي لمجموعة من الشاحنين وخطوط الشحن لطرق تجارية محددة ومناطق جغرافية وموانئ أخرى. ومع ذلك، في البعد الأوسع، يتم تحديد القدرة التنافسية للميناء من خلال مجموعة المزايا التنافسية التي يكتسبها الميناء أو ينشئها بمرور الوقت.

ستكون القدرة التنافسية للميناء عالية إذا كان يمتلك أفضل مجموعة من الموارد لأعماله واستراتيجيته. ولا شك ان الموارد هي مصدر إمكانيات الميناء، وهي قدرة مجموعة من الموارد على أداء أنشطة الميناء. هذه القدرات هي بشكل غير مباشر المصدر الرئيسي للميزة التنافسية. من أجل أن تصبح أو تظل قادرة على المنافسة، يتعين على الموانئ والجهات الفاعلة فيها تحديد كفاءاتهم الأساسية وصلها واستغلالها.

وتعد القدرة على دمج قدرات ومهارات الميناء في كفاءات تمكن من التكيف مع الفرص المتغيرة مصدرًا مهمًا للميزة التنافسية لإدارة الموانئ. لا يمكن النظر إلى الكفاءة إلا على أنها اختصاص أساسي ويمكن أن توفر فقط أساسًا متينًا لميزة تنافسية مستدامة وبالتالي لاستراتيجية فعالة إذا أظهرت الخصائص الخمس التالية:

❖ **الإعجاز:** إذا كان من الصعب على ميناء منافس تقليد كفاءة ميناء آخر، تزداد احتمالية توليد ميزة تنافسية مستدامة. ومع ذلك، فإن الإعجاز عادة لا يدوم إلى الأبد. يمكن للميناء أن يمنع منافسيه من خلال التركيز على الموارد التي لا تضاهى بطبيعتها، ولكن هناك عدد من الكفاءات الأساسية غير قابلة للتغيير، وذلك ببساطة لأنها فريدة من نوعها ماديًا (مثل الموقع الجغرافي).

❖ **متانة:** تعتمد استدامة الميزة التنافسية للميناء على استدامة الموارد والقدرات الأساسية بمرور الوقت. لذلك يجب أن تمتلك الكفاءة الأساسية درجة عالية من المتانة للحفاظ على الموارد أو تطويرها أو زيادتها.

❖ **الشفافية:** إذا كانت الموانئ المتنافسة قادرة على تحديد الموارد والقدرات الأساسية المختلفة للميزة التنافسية للميناء، فالشفافية في مستوى وكفاءة الخدمات المقدمة وإسعارها مطلب أساسي لكسب رضا عملاء الميناء.

- ❖ قابلية التحويل: يرتبط هذا العنصر بالمزايا المرتبطة بالموقع.
- ❖ قابلية النسخ المتماثل: إذا كان ميناء منافسًا لا يستطيع أو لا يرغب في "شراء" الموارد والقدرات القيمة اللازمة لتحقيق التنافس، فيمكنه دائمًا محاولة الحصول على هذه الموارد من خلال النماذج الناجحة خاصة على المستوى الإقليمي لتشابه أنماط التجارة والمسارات البحرية والموقع الجغرافي.
- ولكن لا يمكن فهم القدرة التنافسية للموانئ إلا من خلال السمات المادية المستقلة للميناء مثل:

- ❖ البنية التحتية المادية والتقنية
- ❖ الموقع الجغرافي
- ❖ كفاءة الميناء
- ❖ ربط الميناء على البحر والساحل
- ❖ جودة وتكاليف الخدمات المساعدة مثل الإرشاد والقطر والجمارك
- ❖ كفاءة وتكاليف إدارة الميناء (مثل رسوم الموانئ)
- ❖ توافر وجودة وتكاليف الأنشطة ذات القيمة المضافة اللوجستية
- ❖ توافر وجودة وتكاليف أنظمة مجتمع الموانئ (PCS) والحلول الرقمية الأخرى
- ❖ أمن / سلامة الموانئ والملاح البيئية للميناء
- ❖ سمعة الميناء
- ❖ الموثوقية والسعة والتكرار وتكاليف خدمات النقل الداخلي عن طريق الشاحنات والسكك الحديدية وخطوط الأنابيب

ولكن التركيز على السمات المادية المستقلة للميناء عند تقييم قدرته التنافسية لا يعكس حقيقة التنافسية للموانئ العربية حيث لا تتنافس الموانئ كأماكن فردية تتعامل مع السفن ولكن باعتبارها روابط مهمة داخل سلاسل التوريد العالمية. لذا تضطر الموانئ والمحطات إلى السعي لتحقيق الاندماج الفعال في سلاسل التوريد من خلال:

- ❖ أسعار تنافسية لخدمات الموانئ
- ❖ جودة الخدمات
- ❖ انخفاض التكاليف
- ❖ أمن البضائع
- ❖ التيسير من خلال استخدام منصات المعلومات
- ❖ اتصال متعدد الوسائط جيد

## 5. أداء الموانئ البحرية التجارية في جنوب وشرق المتوسط

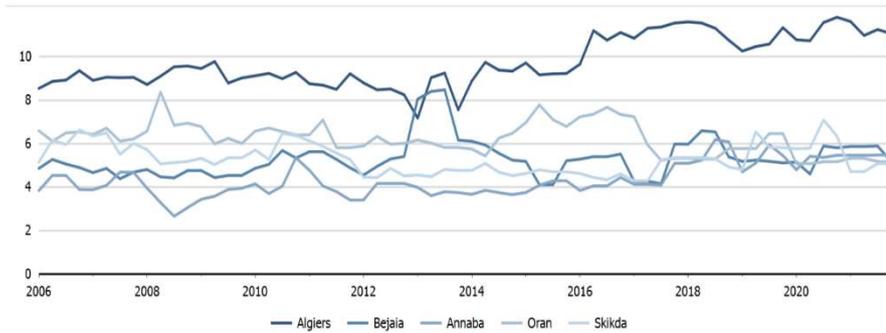
يعكس مؤشر اتصال الموانئ البحرية مكانة الموانئ في شبكة الشحن العالمية الملاحية المنتظمة. وترتبط القيمة الأعلى في المؤشر باتصال أفضل للميناء. ويتبع مؤشر اتصال الموانئ البحرية PLSCI نفس المنهجية لمؤشر ربط الشحن البحري LSCI، ولكن يتم تطبيقه على مستوى الميناء حيث أنه من المفيد تتبع اتصال الشحن الملاحى المنتظم للموانئ الفردية.

ويتم حساب PLSCI لأكثر من 900 ميناء حاويات في العالم من خلال الأونكتاد، ويتكون من 6 مكونات:

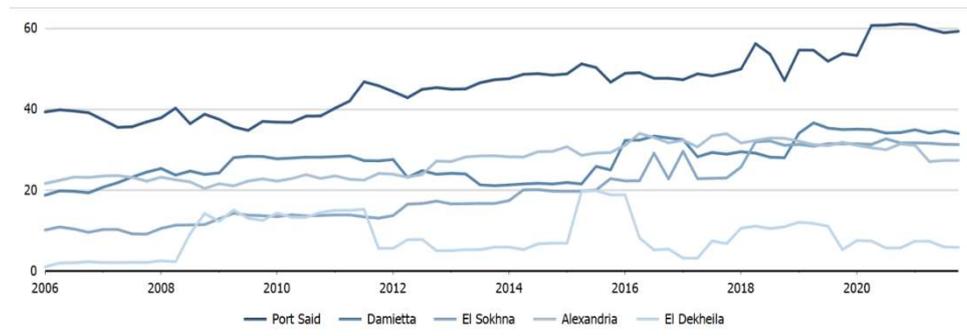
1. عدد زيارات السفن المجدولة أسبوعيًا في الميناء.
2. القدرة السنوية للميناء بوحدات مكافئة عشرين قدمًا (TEU).
3. عدد الخطوط الملاحية المنتظمة أو خدمات الشحن المنتظمة من وإلى الميناء.
4. عدد شركات الشحن الملاحية المنتظمة التي تقدم الخدمات من وإلى الميناء.
5. حجم أكبر سفينة حاويات استخدمت الخدمات بالميناء مقاسه بوحدات مكافئة عشرين قدمًا (TEU).
6. عدد الموانئ الأخرى المرتبطة بالميناء من خلال خدمات الشحن الملاحية المنتظمة المباشرة.

وفيما يلي استعراض مؤشر اتصال لبعض الموانئ العربية بجنوب وشرق البحر الابيض المتوسط خلال الفترة من 2006 والى 2020.

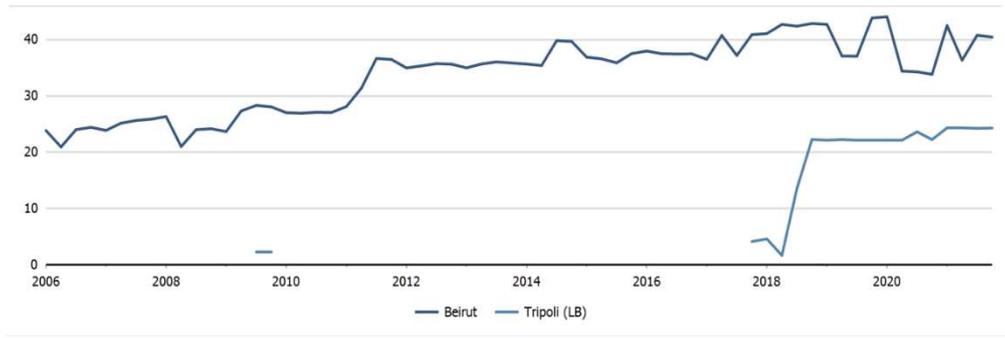
## ❖ الجزائر



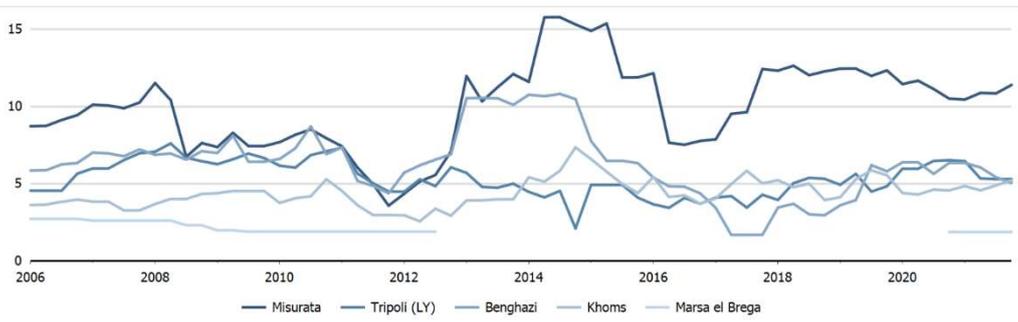
## ❖ مصر



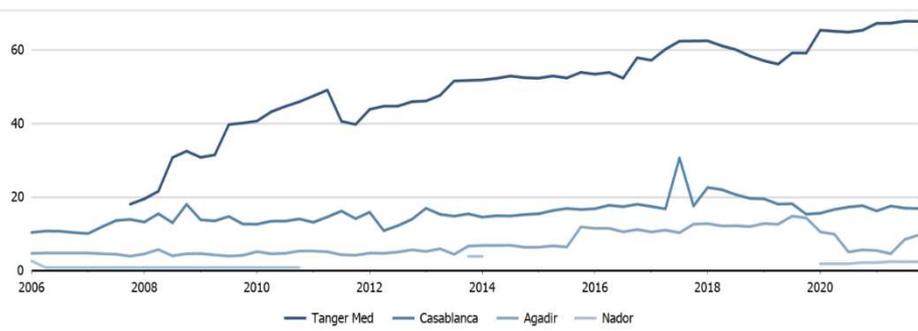
❖ لبنان



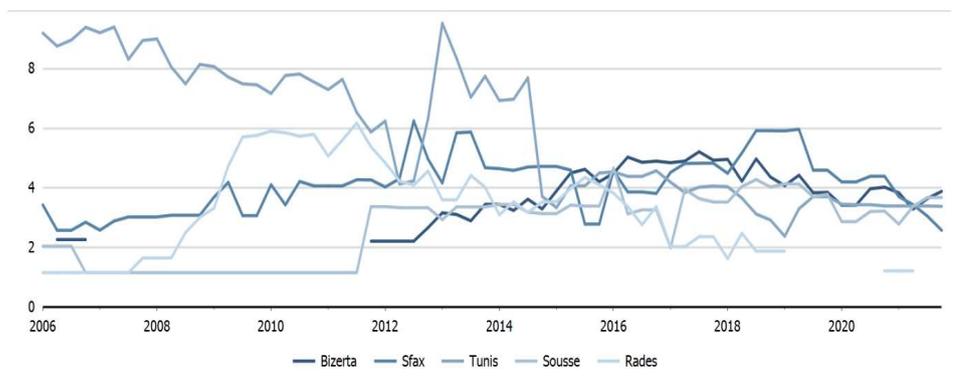
❖ ليبيا



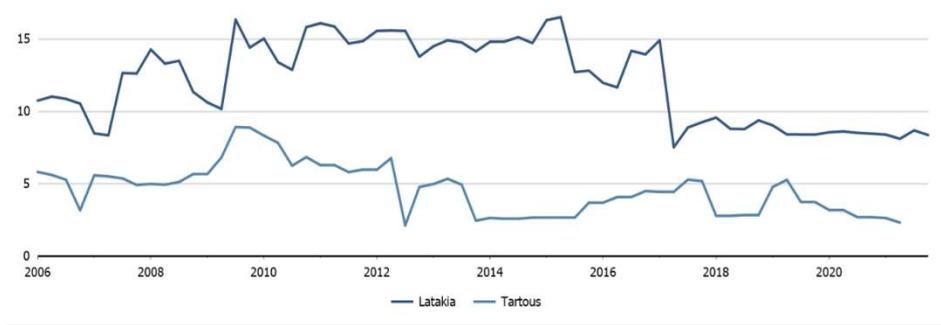
❖ المغرب



❖ تونس



## ❖ سوريا



يوضح الجدول التالي مؤشر أداء بعض موانئ الحاويات بالدول العربية في 2022، حيث تمثل عدد خمسة موانئ حاويات في عدد أربع دول (عمان، المغرب، قطر، مصر) ضمن أفضل 10 موانئ حاويات عالمية.

### جدول 1: مؤشر أداء ميناء الحاويات في 2022 لبعض الموانئ العربية

الترتيب العالمي CPPI	البلد	الميناء
2	عمان	ميناء صلالة
4	المغرب	ميناء طنجة
8	قطر	ميناء حمد
10	مصر	ميناء شرق بورسعيد
17	السعودية	ميناء الملك عبد الله
26	جيبوتي	ميناء جيبوتي
29	السعودية	ميناء جدة الإسلامي
31	السعودية	ميناء الملك عبد العزيز، دمام
38	الإمارات	ميناء جبل علي
49	عمان	ميناء صحار
58	السعودية	ميناء الجبيل
59	الأردن	ميناء حاويات العقبة
73	البحرين	ميناء خليفة بن سلمان

المصدر: World Bank, 2023

وبمقارنة بعض الموانئ العربية بنظيرتها الإقليمية، فيوضح الجدول التالي ترتيب بعض الموانئ العربية في شمال أفريقيا مع موانئ أوروبا في البحر المتوسط. حيث يتضح ان كلا من ميناء طنجة بالمغرب وميناء بورسعيد بمصر ضمن أفضل 10 موانئ في حوض البحر المتوسط .

## جدول 2: ترتيب بعض الموانئ العربية في شمال افريقيا مع موانئ أوروبا في 2022

الترتيب	الدولة	الميناء
4	المغرب	طنجة
10	مصر	بورسعيد
16	اسبانيا	ميناء الجزيرة الخضراء
34	اسبانيا	بارشيلونة
41	تركيا	ياريسما
51	اليونان	بيرويس
57	تركيا	امبارلي
66	بلجيكا	انتروب
112	تركيا	ميرسين

Source: World Bank, 2023.

وبمقارنة بعض الموانئ العربية بنظيرتها الإقليمية، فيوضح الجدول التالي ترتيب بعض الموانئ العربية في وسط وجنوب وغرب اسيا. حيث يتضح ان هناك ثمان موانئ عربية ضمن أفضل 50 ميناء بالإقليم الاسيوي في عمان، الامارات، قطر، والسعودية.

## جدول 3: ترتيب بعض الموانئ العربية في وسط وجنوب وغرب اسيا

الترتيب	الدولة	الميناء
2	عمان	صلالة
3	الامارات	خليفة
8	قطر	حمد
17	السعودية	الملك عبدالله
28	سيريلانكا	كولومبو
29	السعودية	جدة
30	الهند	بيبافاف
31	السعودية	الدمام
38	الامارات	ميناء جبل علي
48	الهند	ميناء موندرا
49	عمان	ميناء صحار
58	السعودية	ميناء الجبيل
59	الأردن	ميناء حاويات العقبة
84	باكستان	ميناء كاراشي
110	الهند	ميناء شيناى

Source: World Bank, 2023.

## 6. قياس القدرة التنافسية للموانئ البحرية التجارية في جنوب وشرق المتوسط

تم حساب الكفاءة النسبية لموانئ الجمهورية اللبنانية مع موانئ شرق المتوسط كدراسة حالة، حيث تم حصر عدد 9 موانئ بحرية في 6 دول في كل من لبنان ومصر وسوريا وقبرص وتركيا واليونان ، وقد تم إضافة ميناء العقبة الأردني في حساب الكفاءة النسبية في دراسة الحالة لتأثير علي التجارة المنقولة من والي حوض البحر الابيض المتوسط عبر قناة السويس.

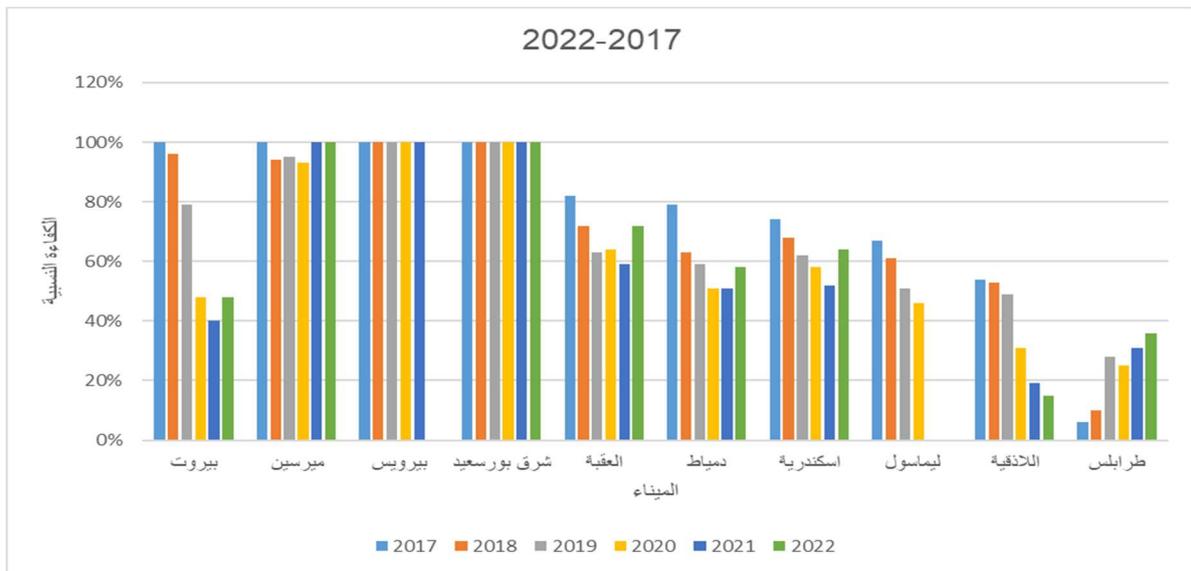
### - محددات القياس

اعتمد قياس الكفاءة النسبية للموانئ محل الدراسة على استخدام أسلوب تحليل (DEA) باستخدام عناصر البنية الأساسية للميناء متضمناً:

- ✓ المساحة الأرضية لمحطات الحاويات
- ✓ اطوال الأرصفة
- ✓ اقصى عمق للأرصفة
- ✓ أعداد اوناش الأرصفة ( Ship to Shore Gantry Cranes )
- ✓ معدات تناول البضائع في الساحات (RTGs, RMGs, Straddle carriers, etc..)

## 7. النتائج

حيث أوضح النتائج لدراسة الحالة الكفاءة النسبية للموانئ محل الدراسة لعدد 10 موانئ بحرية في الفترة من 2017 وحتى 2022. حيث توضح الشكل التالي تصدر وتساوي كلا من موانئ بيروت وميرسين وبيرويس وشرق بورسعيد القائمة بنسبة كفاءة 100% مقارنة بباقي الموانئ البحرية وذلك في عام 2017.



شكل 4: الكفاءة النسبية لموانئ شرق المتوسط في الفترة من 2022-2017

بينما في عام 2018، احتفظ كلا من ميناء شرق بورسعيد وبيرويس بكفاءة نسبية عالية بنسبة 100% دون تغيير، بينما انخفضت الكفاءة النسبية لكفاءة الموانئ محل الدراسة، في حين تلاحظ تحسن الكفاءة النسبية لميناء واحد فقط هو ميناء طرابلس بنسبة تحسن سنوية 4%.

في 2019، احتفظ كلا من ميناء شرق بورسعيد وبيرويس بكفاءة نسبية عالية بنسبة 100% دون تغيير بينما انخفضت الكفاءة النسبية لكفاءة الموانئ محل الدراسة مقارنة بالعام السابق، في حين تلاحظ تحسن الكفاءة النسبية لميناء ميرسين بنسبة 1% وميناء طرابلس بنسبة تحسن سنوية كبيرة بلغت 18%.

في عامي 2020 و2021، وبسبب الركود العالمي والاعلاق الذي فرض جراء جائحة وباء كورونا، انخفضت كفاءة موانئ العقبة، اسكندرية، بيروت، واللاذقية. كما تم خروج ميناء ليماسول من القائمة، بينما احتفظ كلا من مينائي شرق بورسعيد وبيرويس بنفس مستوي الكفاءة. وعلي الرغم من ذلك، تحسن ميناء طرابلس.

بينما في عام 2022، تلاحظ عدم تغيير الكفاءة النسبية لموانئ شرق بورسعيد وميرسين، باستثناء تحسن كفاءة موانئ الإسكندرية والعقبة ودمياط وبيروت، مع انخفاض كفاءة ميناء اللاذقية مقارنة بالعام السابق. كما تم خروج مينائي بيروت وليماسول.

ويلخص الشكل التالي الكفاءة النسبية لموانئ شرق المتوسط في الفترة من 2017-2022. حيث يمكن تقسيم الموانئ محل دراسة الحالة الي خمس مجموعات:

- موانئ ذات كفاءة نسبية ثابتة: مثل مينائي شرق بورسعيد وبيرويس.
- موانئ ذات كفاءة نسبية متزايدة: مثل ميناء طرابلس، ميناء الاسكندرية، ميناء دمياط، وميناء العقبة، وميناء ميرسين.
- موانئ ذات كفاءة نسبية تنازلية: مثل ميناء اللاذقية.
- موانئ ذات كفاءة نسبية خارج الأداء: مثل ميناء ليماسول.
- موانئ ذات كفاءة نسبية متغيرة: مثل موانئ بيروت.

## 8. الخلاصة

بلغ اجمالي بعض الموانئ العربية الي 164 ميناء بحري (تجاري - صناعي) وهو مؤشر كبير يدل على أهمية اهتمام الدول العربية بتطوير وانشاء عدد كبير من المنافذ البحرية لخدمة التجارة العربية (صادرات - واردات) او لخدمة تجارة الترانزيت. ونظرًا لموقعها الاستراتيجي على مفترق طرق التجارة العالمية، تلعب الموانئ العربية دورًا مهمًا في تسهيل حركة التجارة وتمكين نقل البضائع الجاهزة والمواد الخام ومكونات التصنيع بين الأسواق الرئيسية في الشرق والغرب. وتعتبر جميع الدول العربية دول بحرية حيث لا توجد أي دولة عربية حبيسة. هذا بالإضافة

الي موقع الدول العربية الاستراتيجي وما يضمه من بحار وخلجان ومضايق وقنوات كما يطل على العديد من المحيطات.

بالنسبة لحساب الكفاءة النسبية لموانئ شرق المتوسط في الفترة من 2017-2022 كدراسة حالة، حيث يمكن تقسيم الموانئ محل دراسة الحالة الي خمس مجموعات:

- موانئ ذات كفاءة نسبية ثابتة: مثل مينائي شرق بورسعيد وبيرويس.
- موانئ ذات كفاءة نسبية متزايدة: مثل ميناء طرابلس، ميناء الاسكندرية، ميناء دمياط، وميناء العقبة، وميناء ميرسين.
- موانئ ذات كفاءة نسبية تنازلية: مثل ميناء اللاذقية.
- موانئ ذات كفاءة نسبية خارج الأداء: مثل ميناء ليماسول.
- موانئ ذات كفاءة نسبية متغيرة: مثل موانئ بيروت.

## 9. المراجع

- Ablanedo-Rosas, J.H., Gao, H., Zheng, X., Alidaee, B. and Wang, H., 2010. A study of the relative efficiency of Chinese ports: a financial ratio-based data envelopment analysis approach. *Expert systems*, 27(5), pp.349-362.
- Al-Eraqi, A.S., Mustafa, A., Khader, A.T. and Barros, C.P., 2008. Efficiency of Middle Eastern and East African seaports: application of DEA using window analysis. *European journal of scientific research*, 23(4), pp.597-612.
- Cheon, S., 2008. Productive efficiency of world container ports: A global perspective. *Transportation Research Record*, 2062(1), pp.10-18.
- Cullinane, K. and Song, D.W., 2006. Estimating the relative efficiency of European container ports: a stochastic frontier analysis. *Research in Transportation Economics*, 16, pp.85-115.
- ESCWA (2005) *Memorandum of Understanding regarding cooperation in the field of maritime transport in the Arab countries*. Available at: <https://digitallibrary.un.org/record/1293316?ln=ar> (Accessed: 30 April 2023).
- Jacobs, W. and Hall, P.V., 2007. What conditions supply chain strategies of ports? The case of Dubai. *GeoJournal*, 68, pp.327-342.
- Lebanese Ports Visits (2022) Visits by Khaled EL Sakty, 11-13 December 2022.
- Martinez-Budria, E., Diaz-Armas, R., Navarro-Ibanez, M. and Ravelo-Mesa, T., 1999. A study of the efficiency of Spanish port authorities using data envelopment analysis. *International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti*, pp.237-253.
- Notteboom, T., Coeck, C. and Van Den Broeck, J., 2000. Measuring and explaining the relative efficiency of container terminals by means of Bayesian stochastic frontier models. *International journal of maritime economics*, 2, pp.83-106.
- Notteboom, T.E., 2010. Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update. *Journal of transport geography*, 18(4), pp.567-583.
- Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2022) Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, 690 pages / 218 illustrations. ISBN 9780367331559.
- Salem Al-Eraqi, A., Mustafa, A. and Tajudin Khader, A., 2010. An extended DEA windows analysis: Middle East and East African seaports. *Journal of Economic Studies*, 37(2), pp.208-218.