



تنفيذا للقرار رقم (527) الصادر عن مجلس وزراء النقل العرب
في دورته (35) – دور نوفمبر 2022

دراسة تحليل واقع الموانئ والمرافئ البحرية العربية

إعداد

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

القاهرة، جمهورية مصر العربية

2023

2	الفهرس
3	قائمة الاشكال
4	قائمة الجداول
5	كلمة افتتاحية
6	الغرض من تنفيذ الدراسة
7	1. مقدمة
15	2. اهداف الدراسة
15	3. منهجية الدراسة
16	4. محاور الدراسة
16	4.1 التعريف بالموانئ والمرافئ البحرية التجارية بالدول العربية
28	4.2 الملف البحري للدول العربية Country Maritime Profile
29	4.3 المؤشرات الدولية لأداء وترابط الموانئ والمرافئ البحرية العربية
29	4.3.1 مؤشر ربط الشحن البحري في Liner Shipping Connectivity Index 2021
40	4.3.2 مؤشر الاتصال الثنائي بين الدول العربية Bilateral connectivity index
42	4.3.3 مؤشر الأداء اللوجستي الدولي في 2023 ومؤشر الأداء اللوجستي المجمع للدول العربية
47	4.3.4 مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ البحرية العربية Port Infrastructure Quality
49	4.3.5 حركة حاويات الموانئ البحرية العربية في 2021 Port Container Traffic
51	4.3.6 حجم التردد على الموانئ البحرية في 2021 Port Calls
53	4.3.7 مؤشر أداء ميناء الحاويات في 2021 The Container Port Performance Index
58	4.3.8 مؤشر اتصال الموانئ البحرية – Port liner shipping connectivity index
65	4.3.9 الوقت الذي تقضيه السفن في الموانئ time spent in ports
67	5. دراسة حالة لموانئ جمهورية لبنان
67	5.1 العلاقات الاقتصادية للبنان والتبادل التجاري
73	5.2 المعوقات اللوجستية امام التجارة الخارجية اللبنانية
74	5.3 الاتفاقيات التجارية الدولية ذات الصلة
77	6. قياس كفاءة نسبية للموانئ والمرافئ اللبنانية مع موانئ شرق المتوسط
78	7. نتائج دراسة الحالة لشرق المتوسط
83	8. الخلاصة
85	9. التوصيات
87	10. المراجع

قائمة الاشكال

- 1- الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية.....7
- 2 - شبكة النقل البحري عالميا.....9
- 3 - الترابط البحري الثنائي والدولي في عام 2022.....10
- 4 - توزيع الموانئ البحرية بالدول العربية في 2022.....17
- 5 - عدد الحاويات التي تم تداولها في الفترة من 2010 الي 2020 لبعض الدول العربية.....50
- 6 - حجم تردد السفن على الموانئ البحرية العربية خلال عام 2021.....52
- 7 - التبادل التجاري بين مصر ولبنان.....67
- 8 - موانئ شرق المتوسط محل دراسة الحالة.....77
- 9 - الكفاءة النسبية للموانئ محل الدراسة لعدد 10 موانئ بحرية في الفترة من 2017 وحتى 2022.....81
- 10 - الكفاءة النسبية لموانئ شرق المتوسط في الفترة من 2017-2022.....82

قائمة الجداول

- جدول 1 - اعداد الموانئ البحرية بالدول العربية في 2022.....16
- جدول 2 - أسماء الموانئ البحرية بالدول العربية.....18
- جدول 3 - تحليل الوضع الحالي لصناعة النقل البحري لعام 2021.....28
- جدول 4 - مصفوفة الاتصال الثنائي للدول العربية.....40
- جدول 5 - الترتيب العالمي للدول العربية في 2023 بالنسبة لمؤشر الأداء اللوجستي.....42
- جدول 6 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للجمارك.....42
- جدول 7 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للبنية التحتية.....43
- جدول 8 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للشحن الدولي.....43
- جدول 9 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للكفاءة اللوجستية.....44
- جدول 10 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للتتبع.....44
- جدول 11 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة لسرعة الشحن.....45
- جدول 12 - الأداء اللوجستي المجمع للدول العربية.....46
- جدول 13 - جودة البنية التحتية للموانئ في 2019.....47
- جدول 14 - حركة حاويات الموانئ البحرية العربية خلال عام 2021.....49
- جدول 15 - حجم تردد السفن على الموانئ البحرية العربية خلال عام 2021.....51
- جدول 16 - مؤشر أداء ميناء الحاويات.....53
- جدول 17 - ترتيب بعض الموانئ العربية في شمال افريقيا مع موانئ أوروبا.....56
- جدول 18 - ترتيب بعض الموانئ العربية في وسط وجنوب وغرب اسيا.....57
- جدول 19 - التبادل التجاري بين لبنان ومصر.....68
- جدول 20 - التبادل السلعي بين مصر ولبنان.....70
- جدول 21 - السلع اللبنانية ذات إمكانات التصدير المرتفعة إلى مصر (القيمة بمليون دولار).....72
- جدول 22 - اهم الاتفاقيات المعقوده بين لبنان ومصر.....74

الدكتور علي حمية

وزير الأشغال العامة والنقل في الجمهورية اللبنانية

في ضوء التحولات السياسية والجيوسياسية العالمية التي فرضت نفسها بقوة على قطاعات ومرافق، هي بحد ذاتها أكثر من حيوية، وفي عالمٍ تتسارع خُطى تطوراتهِ بشكل تكاد مواكبتها أمرٌ لا يُدرك.. وفي ظل هذا وذلك، أضحت قطاع النقل البحري على مستوى العالم، أشبه بطوق نجاة حقيقي لكثيرٍ من اقتصادات دولٍ وأقطابٍ تتسابق فيما بينها، لتحجز مكانتها على خطوط النقل البحرية الحالية والمستجدة على حد سواء.

وبما أن العالم العربي، يتربع على كتف ممرات مائية دولية، هي بمثابة عقدة وصلٍ واتصال لتجارة عالمية، من شرق العالم إلى غربه، ومن جنوبه إلى شماله، وبما أن المرافئ أصبحت تُعدُّ من العوامل الهامة والمؤثرة في توليد أنشطة صناعية ومهنية وتجارية جديدة، ومن حيث أننا كعرب، نمتلك ما يناهز الـ 180 من المرافئ والموانئ العربية في قارتي آسيا وأفريقيا، لدى العدد الأكبر منها، مواصفاتٍ ومعاييرٍ، تؤهلها لأن تلعب دوراً محورياً في قطاع النقل البحري، إن أحسنًا استثمارها وتطويرها وربطها بعضها ببعض.

إن الواقع الذي نحن بصده اليوم على مستوى المنطقة والعالم، استلزم إعداد دراسة تحليلية لوضعية واقع المرافئ والموانئ العربية، تكون مبنية على رؤية علمية دقيقة، تساهم بتعزيز التكامل فيما بينها، بحيث تكون منطلقاً للترابط البحري بين كافة الموانئ والمرافئ العربية، تأخذ بعين الإعتبار، حجمها وسعتها وقدرتها الاستيعابية، وذلك ضمن إطارٍ مُقترحٍ لدور تكنولوجيا المعلومات، من خلال وجود منصة إلكترونية إحصائية تساهم في تحسين أدائها من حيث عدد السفن، حركة البضائع، عدد الحاويات، ووقت الإنتظار وغيرها، ليأتي ذلك ضمن رؤية عربية تكاملية تحجز مكانة لقطاع الموانئ والمرافئ العربية على خطوط النقل البحرية العالمية، لتأخذ حينها دورها الذي تستحق، لتحقيق المصالح العربية ضمن إطارٍ من العمل العربي المشترك، تعمل كفريقٍ واحدٍ متكاملٍ، يكون قادراً على المواجهة التنافسية العالمية في هذا المجال.

الخاتمة،

الدكتور علي حمية

الغرض من تنفيذ الدراسة

بالإشارة الي قرارات مجلس وزراء النقل العرب الدورة العادية (35) بمقر الاكاديمية بابوقير الاسكندرية،
وبالإشارة الي البند (19) بشأن:

تكليف الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإعداد دراسة تشارك فيها الدول العربية جمعاء،
تشمل على تحليل وضعية واقع قطاع الموانئ والمرافئ العربية ولاسيما من ناحية حجمها وسعتها وقدراتها
الاستيعابية ومدى إمكانية تطويرها وربطها ببعضها البعض، على ان تعرض نتائج الدراسة على اللجان الفنية
المعنية.

1. مقدمة

تشكل الموانئ جزءاً رئيسياً من قطاع النقل العالمي حيث تم تداول ما يقرب من 11 مليار طن من البضائع في 2021 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 90% من التجارة العالمية من حيث الحجم وأكثر من 80% من حيث القيمة. 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 والنظام الإيكولوجي للأنشطة ذات الصلة. 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. ويوضح الشكل التالي الأهمية الاقتصادية للميناء:

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

1- الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية

ويمكن تقسيم المؤشرات الاقتصادية للميناء الي مجموعتين هما:

- مؤشرات اقتصادية للميناء كعامل للقيمة المضافة والنمو
- مؤشرات اقتصادية للميناء كمصدر للإيرادات والاستثمار

أولاً: مؤشرات اقتصادية للميناء كعامل للقيمة المضافة والنمو

❖ **إجمالي القيمة المضافة**، والذي يوفر نظرة ثاقبة لمساهمة نشاط الميناء في الناتج المحلي الإجمالي في فترة زمنية معينة (غالبًا سنويًا). يمكن أن يكون تقييم هذه القيمة المضافة معقدًا نظرًا لأن الموانئ تؤثر بشكل مباشر على الأنشطة المرتبطة بها مباشرةً 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.

❖ **التوظيف**، 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 نظرة ثاقبة على أهمية الموانئ للتجارة الدولية نظرًا لأن العديد من الموانئ هي في الغالب منصات تصدير بينما يركز البعض الآخر على الواردات.

ثانياً: بينما تشمل أهم المؤشرات المالية (الميناء كمصدر للإيرادات والاستثمار):

❖ **الإيرادات المالية**، حيث تشير الإيرادات المالية إلى كيفية مساهمة أنشطة الموانئ في الدخل الضريبي، والتي تتراوح من الحكومات الوطنية إلى الحكومات البلدية. هذا مهم بشكل خاص لتبرير النفقات العامة الداعمة لأنشطة الموانئ، وخاصة البنية التحتية.

❖ **حجم الاستثمارات**، وتشير الي استثمارات القطاعين العام والخاص في أنشطة الموانئ خلال فترة معينة. وتعتبر البنية الفوقية للميناء والبنية التحتية كثيفة رأس المال وتتطلب صيانة مستمرة.

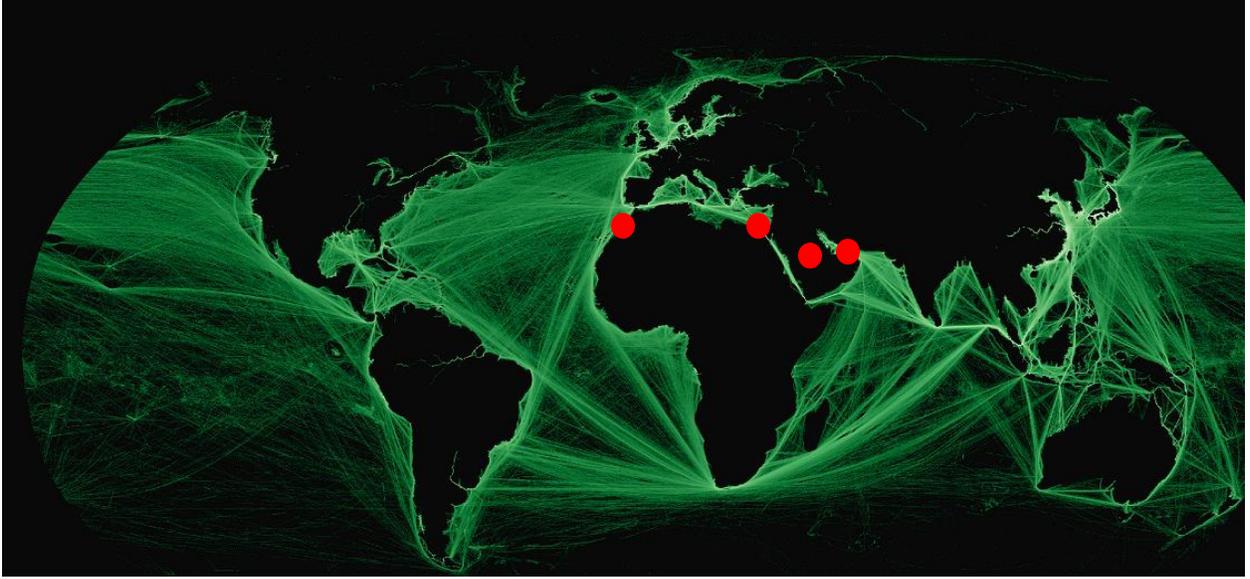
ونظرًا لموقعها الاستراتيجي على مفترق طرق التجارة العالمية، استغلت الدول العربية شواطئها وسواحلها لتعظيم العائد الاقتصادي حيث تلعب الموانئ العربية دورًا مهمًا في تسهيل حركة التجارة وتمكين نقل البضائع تامة الصنع الجاهزة والمواد الخام ومكونات التصنيع بين الأسواق الرئيسية في الشرق والغرب. وتعتبر جميع الدول 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.



2 - شبكة النقل البحري عالميا

المصدر: <https://www.visualcapitalist.com/cp/mapping-shipping-lanes-maritime-traffic-around-the-world/>، 2023

وبمراجعة مدي استفادة الدول العربية 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 اربع دول عربية هي محاور بحرية عالمية وهم الامارات، والسعودية، والمغرب، ومصر.



3 - الترابط البحري الثنائي والدولي في عام 2022

المصدر: الاونكتاد 2023

كما تواجه بعض الدول العربية انخفاضاً في الترابط البحري الدولي مثل العراق والسودان والجزائر وتونس وموريتانيا وجيبوتي، وعمان، والكويت، ولبنان. في حين ان دولة عربية واحدة في حالة نمو إيجابي نحو الترابط البحري العالمي رغم قلة حجم التجارة المنقولة بحراً بها وهي الصومال. وعلى صعيد آخر، لم يطرأ أي تغيير في وضعية الترابط البحري العالمي لبعض الدول العربية مثل مصر وليبيا والسعودية، وقطر، والبحرين، والأردن.

وعلى صعيد آخر، 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 مفهومًا معقدًا 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، تعتبر المحطات هي المحور الرئيسي للاستراتيجية التنافسية، وليس الموانئ. كما يمكن أن تتضمن المنافسة في الموانئ أيضًا 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:** غالبًا 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. وغالبًا 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 إطارًا موسعًا 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 نطاق الميناء:** 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) بدلاً من التعاون الهيكلي الحقيقي.

❖ **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 تشويه ساحة التنافس العشوائي وبالتالي تؤدي إلى أنماط تدفق شحن غير فعالة. ومع ذلك، غالبًا ما يكون مثل هذا النهج المشترك معقدًا حتى عندما تشارك السلطات المختلفة لعدة دول.

ولكن يكمن التساؤل عن المزايا التنافسية للميناء. يتم تحديد الوضع التنافسي للميناء من خلال عرضه التنافسي لمجموعة من الشاحنين وخطوط الشحن لطرق تجارية محددة ومناطق جغرافية وموانئ أخرى يتصل بها الميناء. 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. المورد هي مصدر إمكانات الميناء، وهي قدرة مجموعة من الموارد على أداء نشاط. 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 وصقلها 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 أو لا تضاهى بطبيعتها، وذلك ببساطة لأنها فريدة من نوعها ماديًا (مثل الموقع الجغرافي).

❖ **متانة:** تعتمد استدامة الميزة التنافسية للميناء على معدل انخفاض 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، فقد تكون قادرة على التعرف على إستراتيجية الميناء بسرعة إلى حد ما. لذلك، من غير المرجح أن تؤدي الكفاءة ذات الشفافية العالية إلى ميزة تنافسية مستدامة.

❖ **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 أولاً 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

لذا، كان جديرا التعريف بالموانئ والمرافئ البحرية بالدول العربية من حيث موقعها وحجمها وسعتها وقدراتها الاستيعابية وقدراتها التنافسية وهو ما تهدف اليه هذه الدراسة.

2. أهداف الدراسة

تهدف الدراسة الي تحقيق الأهداف التالية:

- ❖ التعرف بالموانئ والمرافئ البحرية بالدول العربية من حيث موقعها وحجمها وسعتها وقدراتها الاستيعابية
- ❖ دراسة الوضع الراهن للموانئ والمرافئ البحرية بالدول العربية
- ❖ دراسة مدي الترابط البحري بين الموانئ والمرافئ البحرية بالدول العربية ببعض البعض
- ❖ استعراض المؤشرات الدولية ذات الصلة الخاصة بأداء الموانئ والمرافئ البحرية بالدول العربية
- ❖ تحليل الكفاءة النسبية للتنافسية بين موانئ شرق المتوسط كدراسة حالة

3. منهجية الدراسة

سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي وذلك من خلال الأساليب التالية:

- ❖ تحديد مواقع وعدد وتصنيفات الموانئ والمرافئ البحرية العربية.
- ❖ استعراض الملف البحري لكل دولة عربية.
- ❖ مراجعة وتحليل المؤشرات الدولية ذات الصلة والصادرة حديثا من المنظمات والمؤسسات الدولية لاستقراء قدرات الموانئ والمرافئ العربية.
- ❖ مراجعة المشروعات القومية لتطوير الموانئ والمرافئ البحرية الحالية والمستقبلية من خلال مراجعة الجهات ذات الصلة بالدول العربية عبر عقد ورشة عمل يشارك بها ممثلي تلك الجهات بالدول العربية.
- ❖ تحليل الكفاءة النسبية لموانئ شرق المتوسط كدراسة حالة.

4. محاور الدراسة

4.1 التعريف بالموانئ والمرافئ البحرية التجارية بالدول العربية

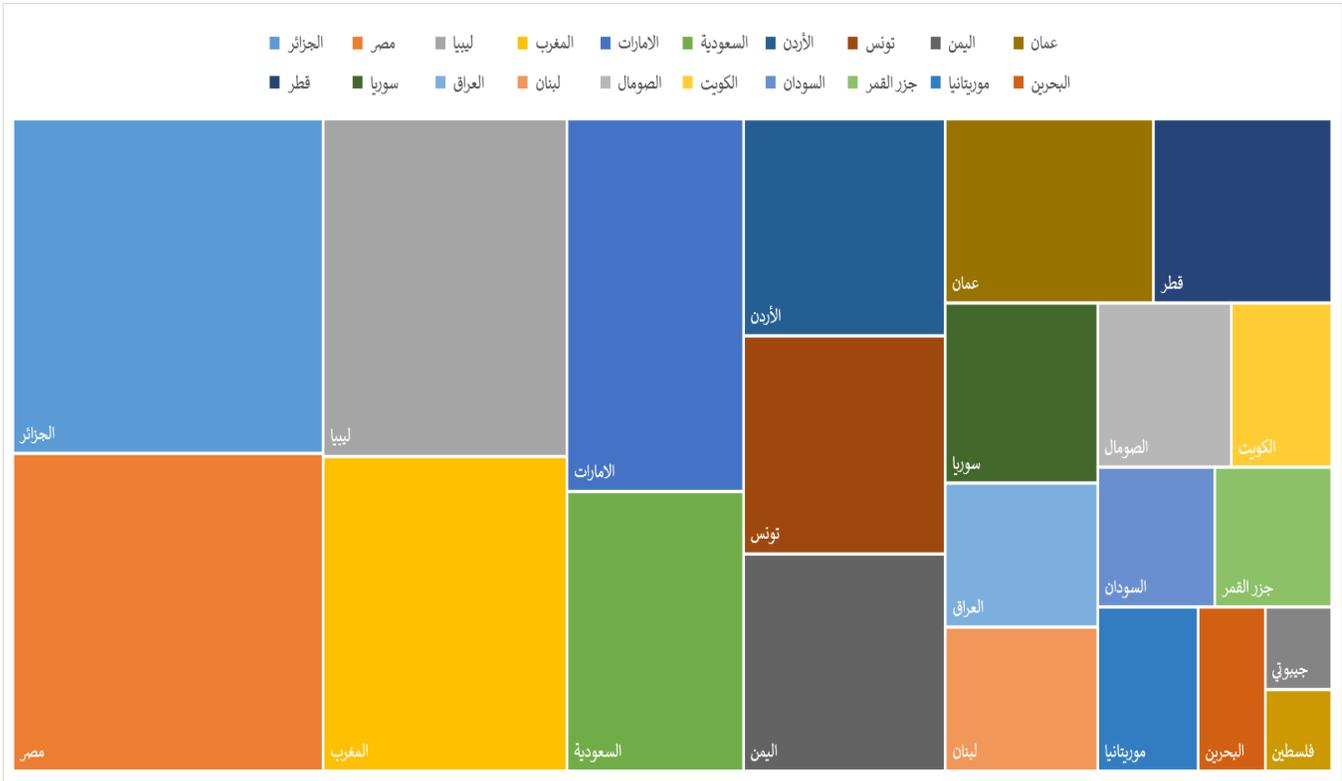
يهدف هذا الجزء الي استعراض عدد الموانئ البحرية بالدول العربية حيث بلغ اجمالي الموانئ العربية الي 150 ميناء بحري وهو مؤشر كبير يدل على أهمية اهتمام الدول العربية بتطوير وانشاء عدد كبير من المنافذ البحرية لخدمة التجارة العربية (صادرات – واردات) او لخدمة تجارة الترانزيت. ويوضح الجدول التالي عدد الموانئ بكل دولة عربية بشكل اجمالي.

جدول 1 - اعداد الموانئ البحرية بالدول العربية في 2022

م	الدولة	الاجمالي
1	الجزائر	19
2	البحرين	2
3	جيبوتي	1
4	مصر	18
5	العراق	4
6	الأردن	8
7	الكويت	3
8	لبنان	4
9	ألبانيا	15
10	موريتانيا	3
11	المغرب	14
12	عمان	7
13	قطر	6
14	السعودية	9
15	الصومال	4
16	السودان	3
17	تونس	8
18	الإمارات	12
19	اليمن	8
20	سوريا	5
21	فلسطين	1

3	جزر القمر	22
715	الاجمالي	

ويوضح الشكل التالي توزيع اعداد الموانئ البحرية التجارية وعددها 157 ميناء بالإضافة الي بعض المنافذ البحرية الأخرى والمرافئ بالدول العربية لتصل الي ما يقارب 180 ميناء بحري. حيث ان ما يقرب من 11 دولة عربية تمتلك ما بين ميناء واحد وخمسة موانئ بحرية، بينما تمتلك أربع دول بين 6 الي 10 موانئ بحرية، وثلاث دول عربية تمتلك بين 11 و15 ميناء بحري، وأربع دول عربية تمتلك ما بين 16 و28 ميناء بحري.



4 - توزيع الموانئ البحرية بالدول العربية في 2022

كما يوضح الجدول التالي أسماء بعض الموانئ البحرية (تجارية – محطات) بالدول العربية وذلك للتعرف علي الخطوط الملاحية التي تخدم تلك الموانئ في 2022. حيث يتضح ان هناك عدد 98 ميناء بحري للدول العربية الواقعة بالقارة الافريقية، مقابل عدد 82 ميناء بحري للدول العربية الواقعة بالقارة الاسيوية.

جدول 2 - أسماء الموانئ البحرية بالدول العربية

الخطوط الملاحية التي تخدم الميناء	المواني		البلد	مسلسل
MSC, Norasia, Islamic Republic of Iran Shipping Line	ميناء الجزائر	1	الجزائر	1
MSC	ميناء عنابة	2		2
MSC, Islamic Republic of Iran Shipping Line	ميناء بجاية	3		3
MSC, Islamic Republic of Iran Shipping Line	ميناء وهران	4		4
MSC, Islamic Republic of Iran Shipping Line	ميناء سكيكدة	5		5
	ميناء أرزيو	6		6
	ميناء أرزيو الجديد	7		7
	ميناء بني صاف	8		8
	ميناء كولو	9		9
	ميناء شرشال	10		10
	ميناء دجن جن	11		11
	ميناء ديلس	12		12
	ميناء الغزوات	13		13
	ميناء جيجل	14		14
	ميناء مستغاتم	15		15
	ميناء مرسي الكبير	16		16
	ميناء عوران	17		17
	ميناء ميثانير	18		18
	ميناء تينيس	19		19
APL, Libra, Riginal Container Line	ميناء سلمان	1	البحرين	20

	ميناء سترة	2		21
APL, MSC, PIL, WEC Lines, Zim	ميناء جيبوتي	1	جيبوتي	22
SCREW, Hamburg SUD, Hapag-Lloyd, Maersk Line, MSC, Senator Lines, Zim	ميناء الإسكندرية	1	مصر	23
ANL, APL, Evergreen Marine Corp., Hapag-Lloyd, Islamic Republic of Iran Shipping Lines, Maersk Lines, MISC Berhad, MOL, NYK, OOCL, PIL, UASC, Yang Ming	ميناء دمياط	2		24
APL, Bahri, COSCO, Evergreen Maritime Corp., Hamburg Sud, Habag-Lloyd, Islamic Republic of Iran Shipping Lines, Kline , Libra, Maersk Line, Misc Berha, Norasia, NYK, Senator Lines, UASC, Yang Ming, Zim	ميناء شرق بورسعيد	3		25
Evergreen Marine Corp	ميناء الدخيلة	4		26
Yang Ming	بورسعيد	5		27
PIL, APL, Evergreen Marine Corp, Kline, WEC Line	ميناء العين السخنة	6		28
ANL, OOCL, PIL,Zim	ميناء السويس	7		29
	ميناء أبو زنيمة	8		30
	ميناء الأدبية	9		31
	ميناء الطور	10		32
	ميناء برنيس	11		33

	ميناء الغردقة	12		34
	ميناء نوبيع	13		35
	ميناء رأس بدران	14		36
	ميناء رأس غارب	15		37
	ميناء رأس شقير	16		38
	محطة رأس سدر	17		39
	ميناء سفاجا	18		40
	ميناء شرم الشيخ	19		41
	ميناء السويس للبترو	20		42
	محطة وادي فييران	21		43
	محطة خليج زيت	22		44
	ميناء العريش	23		45
	ميناء مرسي مطروح	24		46
	محطة سيدي كرير	25		47
	ميناء أبو قير	26		48
	ابو تيج	27		49
	محطة العين السخنة للبترو	28		50
APL, MSC, Libra, Yang Ming	ميناء ام القصر	1	العراق	51
	ميناء البصرة	2		52
	ميناء خور الزبير	3		53
	ميناء البكر	4		54
Evergreen Marine Corp., Hapag-Lloyd, K Line, Maersk Line, Wan Hai Line, Ltd.	ميناء العقبة	1	الأردن	55
PIL, Zim	رصيف مؤتة و رصيف	2		56

	موشتراك			
MSC, Islamic Republic of Iran Shipping Line	ميناء الدوحة	1	الكويت	57
APL, Bahri, Libra, MSC, MISC Berhad, Regional Container Lines, Yang Ming	ميناء الشويخ	2		58
MSC, Riginal Container Lines,	ميناء الشعبية	3		59
Hamburg Sud, Libra, Maersk Lines, MSC, Norasia	ميناء بيروت	1	لبنان	60
MSC	ميناء طرابلس	2		61
	صور	3		62
	ميناء صيدا	4		63
	ميناء جونبة	5		64
Bulk terminal	شكا	6		65
Oil products terminal	الجبة	7		66
	سيلاتا	8		67
	ميناء الحوض الخامس	9		68
	صور	10		69
	ميناء الأوزاعي	11		70
	رصيف زهراني	12		71
	رصيف تير	13		72
	جونبة	14		73
	الخالدة	15		74
	مرفاً ضبيه	16		75
Islamic Republic of Iran Shipping Lines, MSC, Evergreen Marine Corp.	ميناء مصرطة	1	ليبيا	76

Islamic Republic of Iran Shipping Lines	ميناء بنغازي	2		77
Islamic Republic of Iran Shipping Lines	ميناء الخمس	3		78
islamic Republic of Iran Shipping Lines, Libra	ميناء طرابلس	4		79
	ميناء اجدابيا	5		80
	ميناء درنا	6		81
	ميناء حمص	7		82
	ميناء مرسا البريجا	8		83
	ميناء رأس الهلال	9		84
	ميناء رأس لانوف	10		85
	ميناء سرت	11		86
	ميناء طبرق	12		87
	ميناء زلطان	13		88
	ميناء زوارا	14		89
	ميناء أبو كماش	15		90
Maersk Lines, OT African Lines	ميناء نواكشوط	1	موريتانيا	91
MSC, OT African Lines	ميناء نواذيبو	2		92
Maersk Lines, MSC	ميناء اغادير	1	المغرب	93
Senator Lines, OT African Lines	ميناء طنجا	2		94
Contenemar, Maersk Line, MSC, WEC Lines, ZIM	ميناء الدار البيضاء	3		95
	ميناء الحسيمة	4		96
	ميناء الداخلة	5		97
	ميناء الصويرة	6		98

	ميناء الجديدة	7		99
	ميناء الجرف الأصفر	8		100
	ميناء القنيطرة	9		101
	ميناء العيون	10		102
	ميناء المحمدية	11		103
	ميناء الناظور	12		104
	ميناء سيدي افني	13		105
	ميناء اسفي	14		106
	ميناء طانطان	15		107
APL, Bahri, Evergreen Marine Corp., Libra, UASC	ميناء السلطان قابوس	1	عمان	108
APL, Hapag-Lloyd, Maersk Lines, MSC, MOL, NYK, OOCL, WEC Lines	ميناء صلالة	2		109
	ميناء خصب	3		110
	ميناء مسقط	4		111
	ميناء الفحل	5		112
	ميناء قلّهات	6		113
	ميناء صحار	7		114
APL, Libra	ميناء الدوحة	1	قطر	115
	محطة الريان	2		116
	محطة الشاهين	3		117
	ميناء جزيرة حالول	4		118
	ميناء مسيعيد	5		119
	ميناء رأس لفان	6		120

APL, Bahri, CSAV, Evergreen Marine Corp., Islamic Republic of Iran Shipping Lines, Libra, MSC, MISC Berhad, MOL OOCL, Regional Container Lines, Wan Hai Lines Led.	ميناء الملك عبد العزيز	1	السعودية	121
APL, ANL, Bahri, COSCO, Evergreen Marine Corp., Hapag-Lloyd, Islamic Republic of Iran Shipping Lines, K Line, Libra, Maersk Lines, MSC, MISC Berhad, MOL, Norasia, NYK, OOCL, PIL, Senator Lines, Wan Hai Lines, Yang Ming	ميناء جدة الإسلامي	2		122
MSC, Regional Container Lines	ميناء الجبيل التجاري	3		123
	ميناء ضبا	4		124
	محطة ضبا للصب السائل	5		125
	ميناء الملك فهد الصناعي - ينبع	6		126
	ميناء جيزان	7		127
	ميناء القضيمة	8		128
	ميناء رأس تنورة	9		129
	ميناء رأس الخفجي	10		130
	ميناء رابغ	11		131
	محطة النفط الخام و الغاز المسال الجعيمة	12		132
	محطة المشهب	13		133
	ميناء الملك فهد الصناعي	14		134

	- الجبيل			
	ميناء ينبع التجاري	15		135
	ميناء الزلف	16		136
PIL	ميناء بربرة	1	الصومال	137
	ميناء كيسمايو	2		138
	ميناء مقديشو	3		139
	ميناء ميركا	4		140
Evergreen Marine Corp., MSC, PIL, WEC Lines	ميناء بورتسودان	1	السودان	141
	ميناء سواكن	2		142
	الميناء الأخضر	3		143
Islamic Republic of Iran Shipping Lines	ميناء حلق الوادي	1	تونس	144
Evergreen Marine Corp., Libra, Norasia	ميناء رادس	2		145
	ميناء الصخيرة	3		146
	ميناء قابس	4		147
	ميناء بنزرت بورقية	5		148
	ميناء سوسة	6		149
	ميناء صفاقس	7		150
	ميناء جرجيس	8		151
APL, MSC, NYK, OOCL	ميناء زايد	1	الامارات	152
COSCO, MSC, Regional Container Lines, Yang Ming, Islamic Republic of Iran Shipping Lines	ميناء راشد	2		153
APL	ميناء الفجيرة	3		154

APL, Bahri, CSAV, Evergreen Marine Corp., Hamburg Sud, Hapag- Lloyd, K Line, Libra, Maersk Lines, MISC Berhad, MOL, Norasia, NYK, OOCL, PIL, Regional Container Lines, Senator Lines, UASC, Wan Hai Lines Ltd., WEC, Yang Ming	ميناء جبل علي	4		155
ANL, CSAV, K Lin Libra, Senator Lines, UASC	ميناء خورفكان	5		156
APL, Libra	ميناء خالد	6		157
	ميناء خليفة	7		158
	ميناء دبا الفجيرة	8		159
	ميناء الحميرية	9		160
	ميناء صقر	10		161
	ميناء الرويس	11		162
	ميناء عجمان	12		163
APL, COSCO, Evergreen Marine Corp., Kline, MSC, PIL, Wan Hai Lines Ltd, WEC Lines	ميناء عدن	1	اليمن	164
APL, Evergreen Marine Corp., Hapag-Lloyd, Kline, MSC, PIL, Wan Hai Lines Ltd., WEC Lines	ميناء الحديدة	2		165
	ميناء الشحر	3		166
	ميناء المكلا	4		167
	ميناء المخا	5		168
	ميناء نشطون	6		169

	محطة رأس عيسى البحرية	7		170
	ميناء الصليف	8		171
MSC	ميناء طرطوس	1	سوريا	172
Hamburg SUD, Libra, Maersk Lines, MSC, Norasia	ميناء اللازقية	2		173
	ميناء بانياس	3		174
	محطة بانياس للنفط	4		175
	ميناء برج الإسلام	5		176
	ميناء غزة	1	فلسطين	177
WEC Lines	ميناء موروني	1	جزر القمر	178
WEC Lines	ميناء موتسامودي	2		179
	ميناء فومبوني	3		180

4.2 الملف البحري للدول العربية Country Maritime Profile

جدول 3 - تحليل الوضع الحالي لصناعة النقل البحري لعام 2021

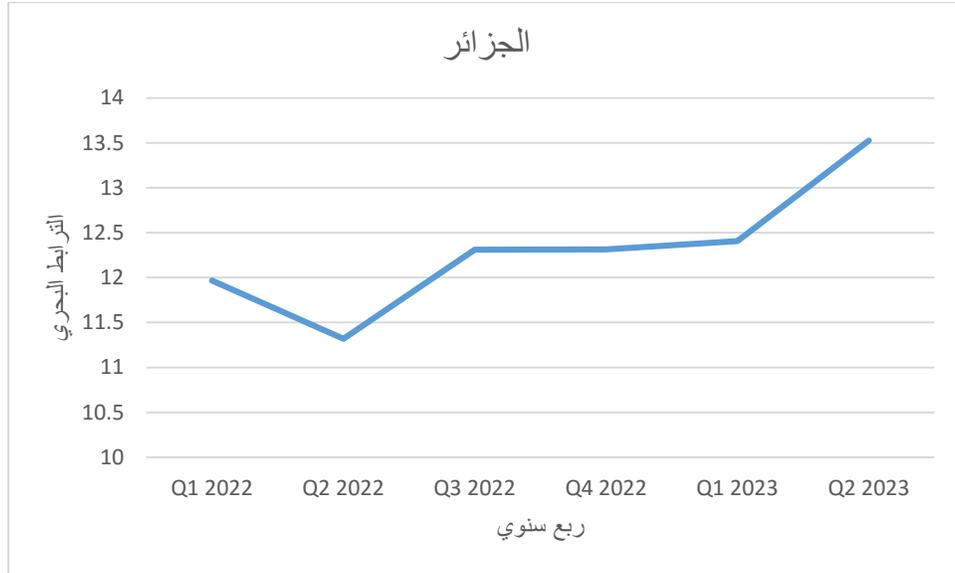
م	الدولة	نسبة الساحل / المساحة m/km2	إنتاجية الحاويات بالموانئ TEU	الأسطول - العلم الوطني /سفينة	الحولة للأسطول DWT/1000	السائنة
1	الجزائر	0.654	724 991	114	673	
2	البحرين	324.8	454 000	207	307	
3	جيبوتي	19.1	812 569	36	1 898	
4	مصر	5.9	5 928 454	423	1 746	
5	العراق	0.242	-	69	102	
6	الأردن	2.034	857 283	35	91	
7	الكويت	42.4	863 618	165	4 521	
8	لبنان	28.7	772 871	48	182	
9	ليبيا	1.2	-	94	1 625	
10	موريتانيا	1.2	-	5	1	
11	المغرب	4.5	6 980 958	93	154	
12	عمان	9.1	5 141 830	57	19	
13	قطر	79.1	1 410 000	128	1 042	
14	السعودية	3.5	9 394 100	395	13 666	
15	الصومال	6.2	-	4	0.629	
16	السودان	1.2	493 002	15	6	
17	تونس	12.4	420 098	70	320	
18	الإمارات	40.4	19 297 684	626	746	
19	اليمن	6	423 393	34	443	
20	سوريا	1.2	-	27	77	
21	فلسطين	-	-	-	-	
22	جزر القمر	252	-	242	1 408	

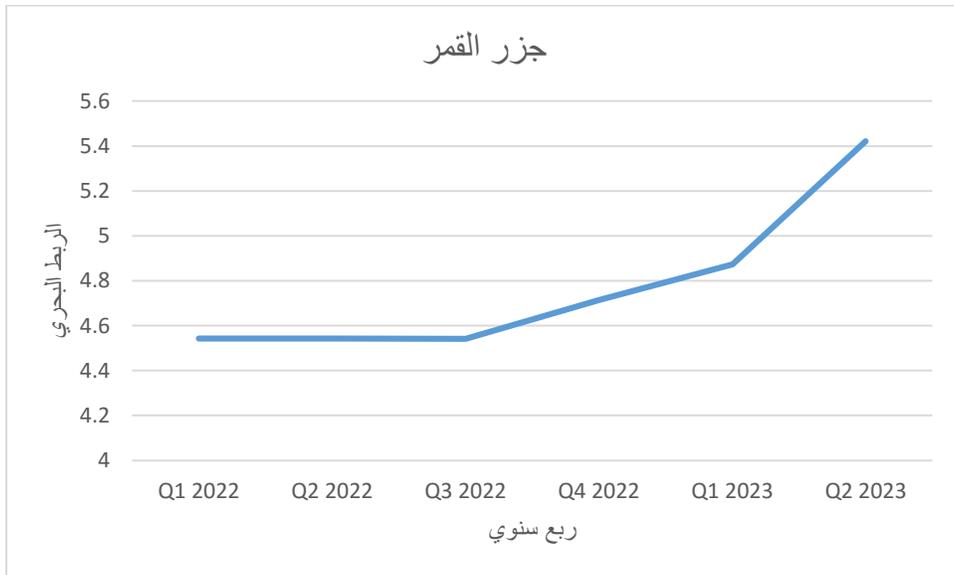
Source: UNCTAD, 2022.

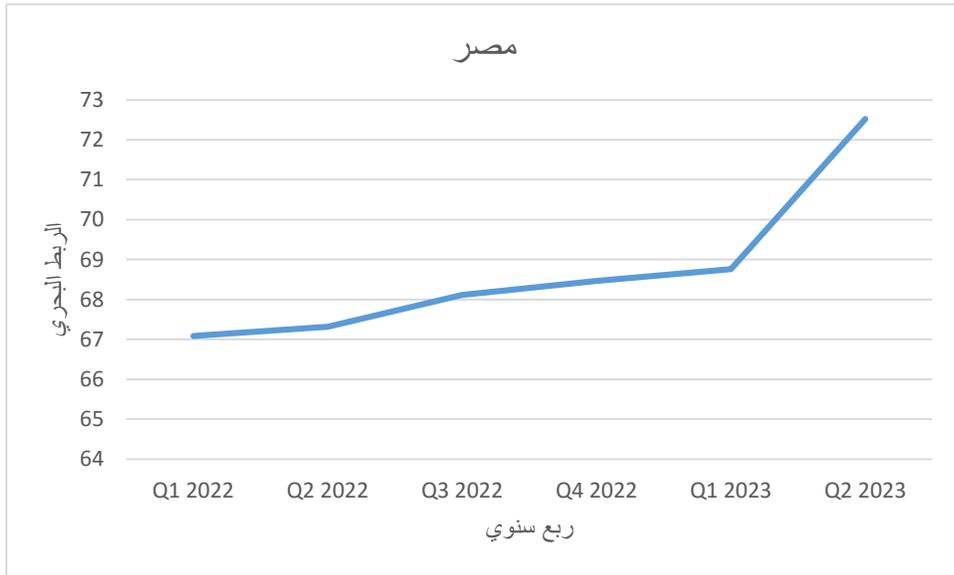
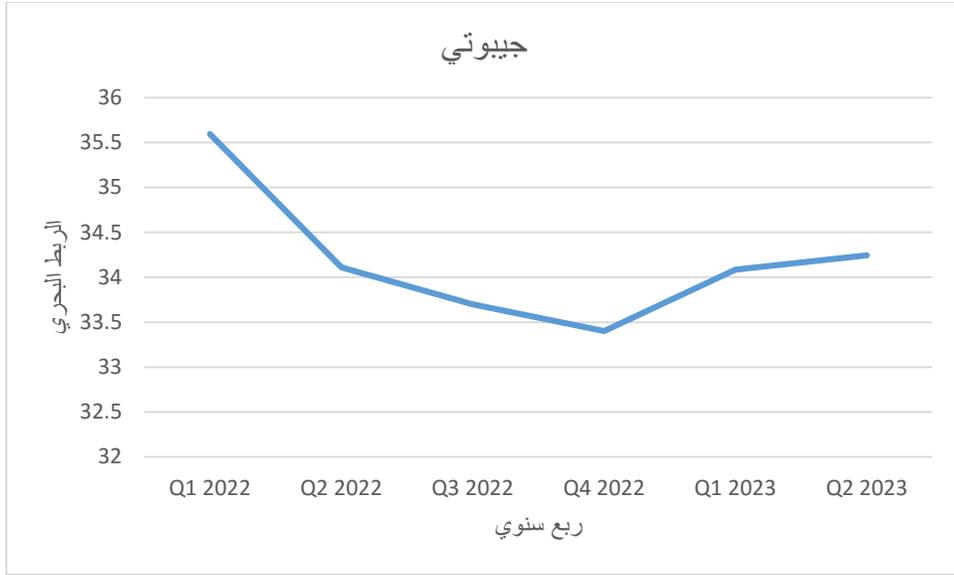
4.3 المؤشرات الدولية لأداء وترباط الموانئ والمرافئ البحرية العربية

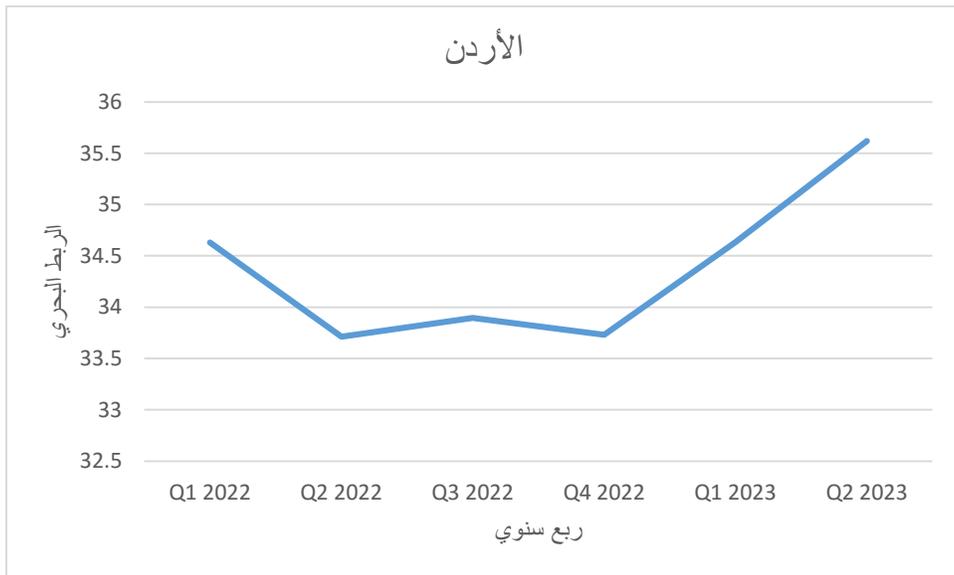
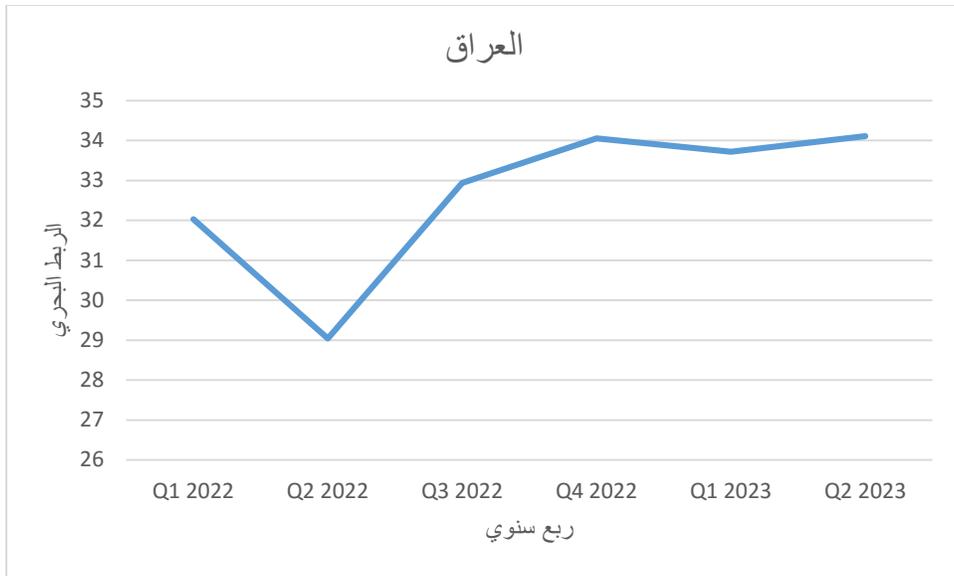
4.3.1 مؤشر ربط الشحن البحري في 2021 Liner Shipping Connectivity Index

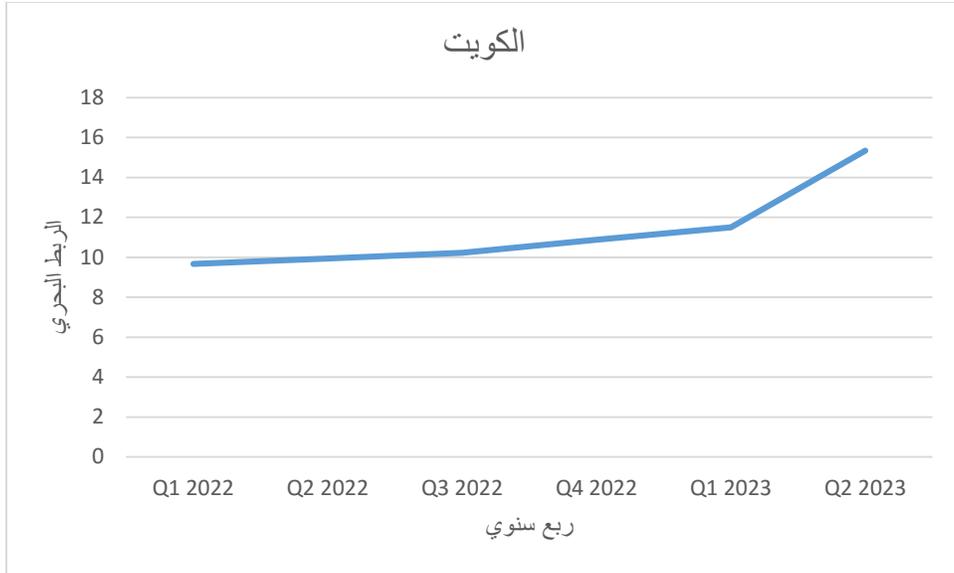
يوضح مؤشر ربط الشحن البحري مدى جودة اتصال الدول بشبكات الشحن العالمية. يتم حسابها من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) بناءً على خمس مكونات لقطاع النقل البحري: عدد السفن، وقدرتها على نقل الحاويات، والحد الأقصى لحجم السفينة، وعدد الخدمات، وعدد الشركات التي تنشر سفن الحاويات في موانئ الدولة. وتوضح الأشكال التالية الربط البحري ربع سنوي للدول العربية في الفترة من 2022 الي الربع الثاني من 2023، وذلك من اعداد فريق العمل بالدراسة وفقا لبيانات UNCTAD 2023.

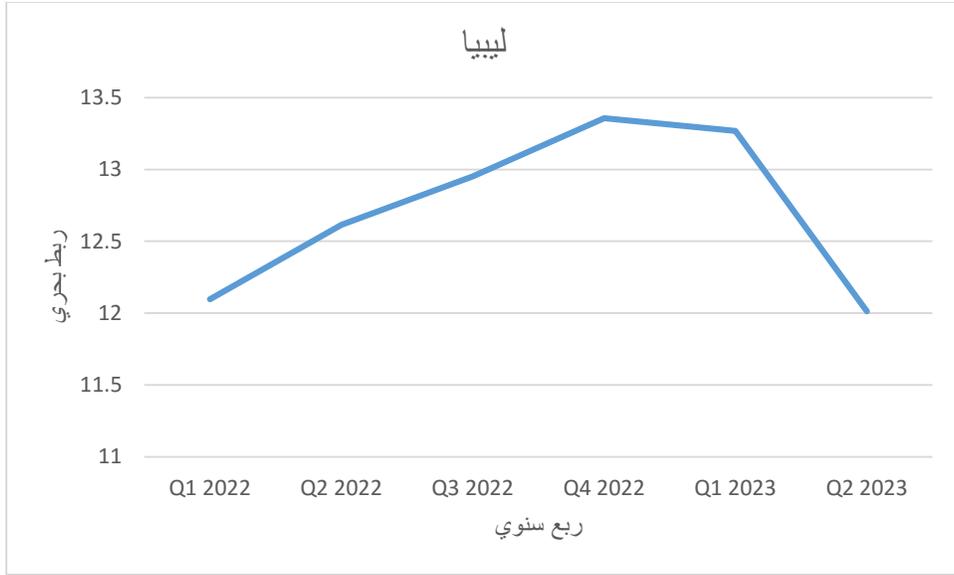


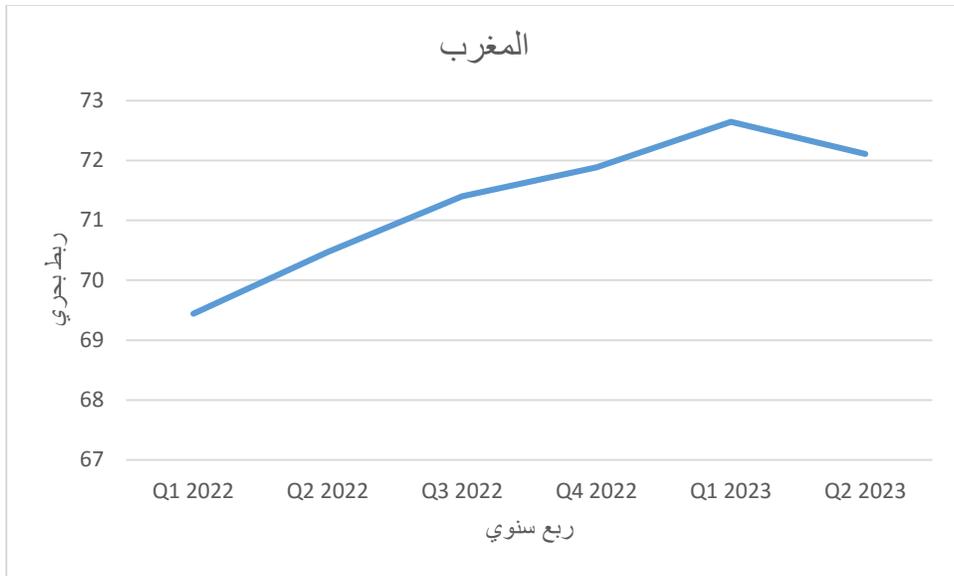


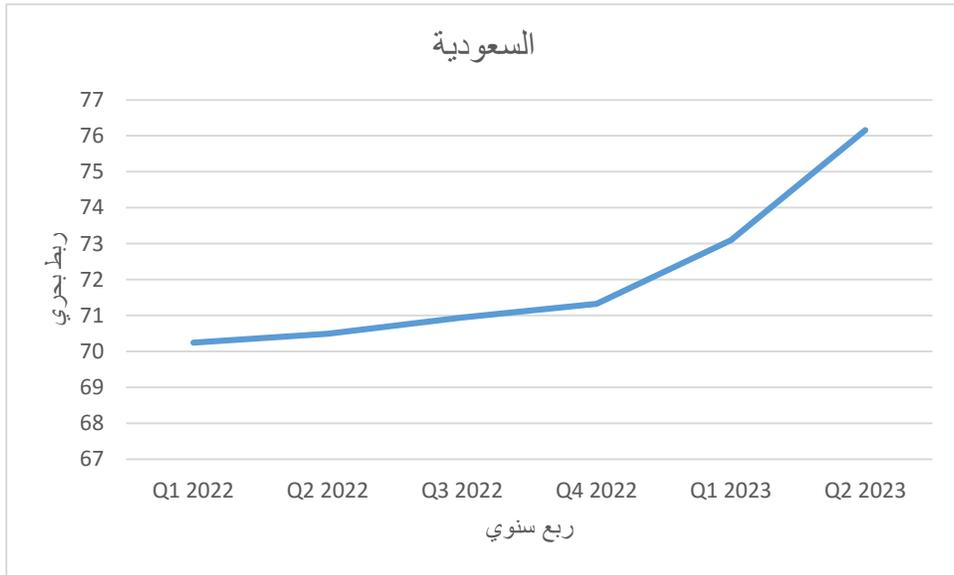
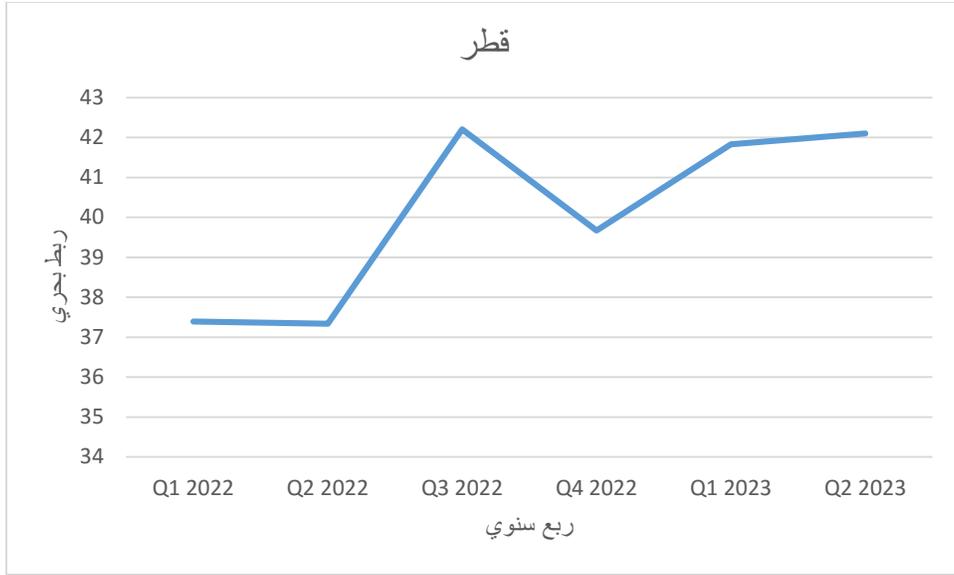


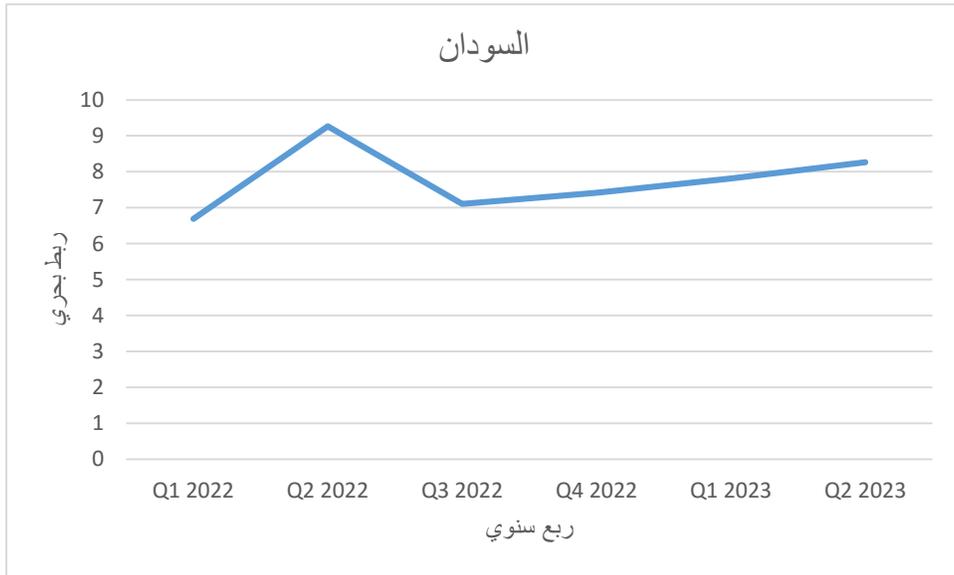


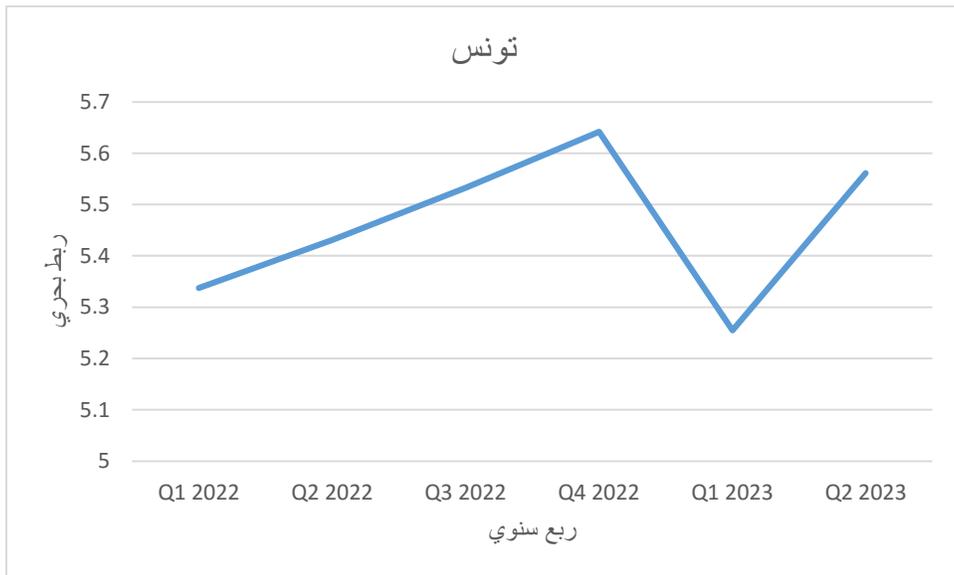
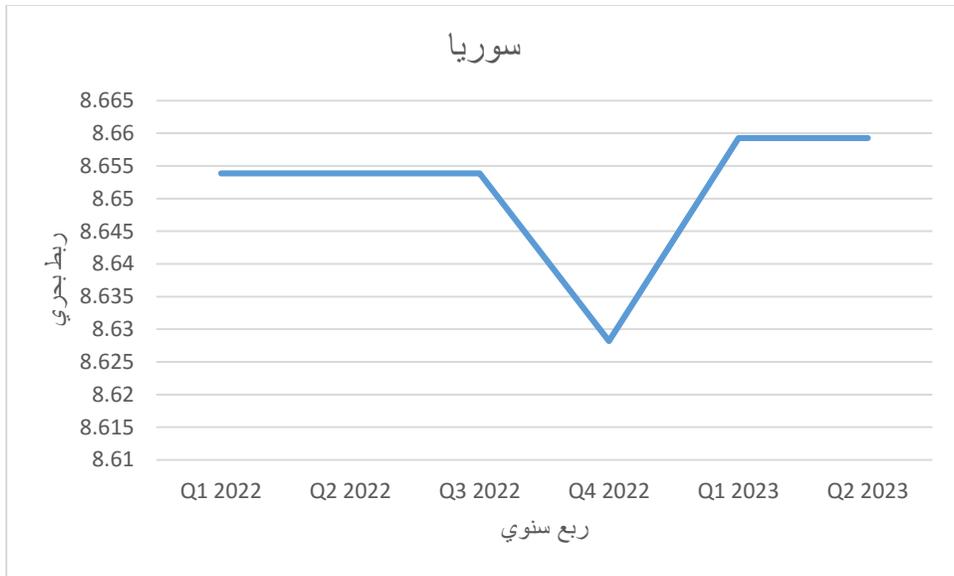














4.3.3 مؤشر الأداء اللوجستي الدولي في 2023 ومؤشر الأداء اللوجستي المجمع للدول العربية

حيث يوضح الجدول التالي الترتيب العالمي للدول العربية في 2023 بالنسبة لمؤشر الأداء اللوجستي الدولي مع ملاحظة عدم وجود مؤشر متاح على موقع البنك الدولي لعدد أربع دول عربية وهم الأردن ولبنان وفلسطين وجزر القمر.

جدول 5 - الترتيب العالمي للدول العربية في 2023 بالنسبة لمؤشر الأداء اللوجستي

الدولة	المؤشر
الإمارات	7
البحرين	34
قطر	34
السعودية	38
عمان	43
الكويت	51
مصر	57
جيبوتي	79
الجزائر	97
العراق	115
السودان	115
موريتانيا	123
سوريا	123
اليمن	132
الصومال	137
ليبيا	138

جدول 6 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للجمارك

الدولة	الجمارك مؤشر
الإمارات	14
البحرين	31
الكويت	37
قطر	43
السعودية	47
عمان	47
مصر	59
جيبوتي	74
الجزائر	101
سوريا	110
العراق	120
السودان	120
موريتانيا	120
ليبيا	133
اليمن	137
الصومال	139

جدول 7 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للبنية التحتية

الدولة	التحتية البنية مؤشر
الامارات	9
قطر	19
البحرين	30
الكويت	30
السعودية	30
عمان	47
صر	55
جيبوتي	108
السودان	108
سوريه	118
الواق	118
الجزائر	125
موريتانيا	130
اليمن	132
الصومال	132
ليبيا	138

جدول 8 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للشحن الدولي

الدولة	الدولي الشحن مؤشر
الامارات	4
عمان	26
السعودية	38
الكويت	43
صر	43
قطر	47
البحرين	47
الجزائر	57
جيبوتي	102
الواق	102
السودان	111
الصومال	111
سوريه	121
موريتانيا	128
ليبيا	135
اليمن	139

جدول 9 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للكفاءة اللوجستية

الدولة	اللوجستية الكفاءة مؤشر
الإمارات	11
قطر	14
السعودية	46
البحرين	46
عمان	53
الكويت	65
صدر	65
جيبوتي	76
اليمن	92
موريتانيا	103
السودان	110
الجزائر	126
العراق	126
سوري	126
ليبيا	138
الصومال	139

جدول 10 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة للتتبع

الدولة	التتبع مؤشر
الإمارات	11
عمان	20
قطر	34
السعودية	37
البحرين	41
الكويت	49
صدر	72
جيبوتي	87
موريتانيا	98
الجزائر	98
العراق	105
اليمن	117
السودان	117
سوري	117
ليبيا	136
الصومال	136

جدول 11 - ترتيب الدول العربية عالميا في 2023 بالنسبة لسرعة الشحن

الدولة	الشحن سرعة مؤشر
الامارات	4
البحرين	10
السعودية	35
مصر	35
جيبوتي	35
قطر	46
عمان	76
العراق	87
الكويت	101
موريتانيا	101
اليمن	101
السودان	109
الجزائر	116
سوريا	124
الصومال	133
ليبيا	137

بينما يضم Aggregated LPI أحدث أربع إصدارات للسنوات 2012 و 2014 و 2016 و 2018 لتكوين "صورة كبيرة" للإشارة بشكل أفضل إلى الأداء اللوجستي للدول العربية. يقلل هذا النهج التباين العشوائي من مسح LPI إلى آخر ويسمح بإجراء مقارنة بين الدول.

جدول 12 - الأداء اللوجستي المجمع للدول العربية

الدولة	الترتيب العالمي
الإمارات	14
قطر	30
عمان	46
السعودية	52
البحرين	54
الكويت	59
مصر	60
الأردن	76
لبنان	82
المغرب	87
تونس	104
الجزائر	107
جزر القمر	114
جيبوتي	126
السودان	130
اليمن	149
ليبيا	155
العراق	159
سوريا	163
الصومال	167

المصدر: البنك الدولي، 2023.

4.3.4 مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ البحرية العربية Port Infrastructure Quality

يعد مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ أحد مكونات مؤشر التنافسية العالمية الذي ينشره المنتدى الاقتصادي العالمي سنويًا. حيث انه يمثل تقييمًا لجودة مرافق الموانئ في دولة معينة، وهو مسح طويل الأمد. تعتمد درجة جودة البنية التحتية للمنافذ على تقييم مرافق الموانئ والمرات المائية الداخلية على مقياس من 1 (اقل) إلى 7 (واسع وفعال وفقًا للمعايير الدولية).

بالنسبة للدول غير الساحلية (غير مطبق في هذه الدراسة كون كل الدول العربية دول ساحلية)، يُطلب من المستجيبين تقييم الوصول إلى مرافق الموانئ والمرات المائية الداخلية على مقياس من 1 (مستحيل) إلى 7 (سهل). ويوضح الجدول التالي الترتيب العالمي للدول العربية في 2019 وأيضًا الدرجة الاجمالية لفاعلية البنية التحتية.

جدول 13 - جودة البنية التحتية للموانئ في 2019

م	الدولة	الترتيب العالمي	الدرجة
1	الجزائر	76	3.9
2	البحرين	23	5.1
3	جيبوتي	N/A	N/A
4	مصر	38	4.8
5	العراق	N/A	N/A
6	الأردن	58	4.4
7	الكويت	93	3.5
8	لبنان	91	3.6
9	ليبيا	N/A	N/A
10	موريتانيا	136	2.3
11	المغرب	26	5.1
12	عمان	28	5.1
13	قطر	14	5.4
14	السعودية	42	4.8

N/A	N/A	الصومال	15
N/A	N/A	السودان	16
3.4	98	تونس	17
5.5	12	الامارات	18
2.2	130	اليمن	19
N/A	N/A	سوريا	20
N/A	N/A	فلسطين	21
N/A	N/A	جزر القمر	22

المصدر: <https://www.theglobaleconomy.com>, 2023

4.3.5 حركة حاويات الموانئ البحرية العربية في 2021 Port Container Traffic

يوضح الجدول التالي حركة الحاويات بالموانئ العربية والتي بلغت تقريبا 55 مليون ونصف حاوية مكافئة تم تداولها بالفعل في عام 2021، ومن الملاحظ ان عدد خمسة دول عربية تمثل 46 مليون و743 ألف حاوية مكافئة بنسبة 84% تقريبا وهم الامارات، السعودية، المغرب، مصر، وعمان، بينما تمثل باقي الدول ما يقرب من 15% فقط من اجمالي حركة الحاويات بموانئها.

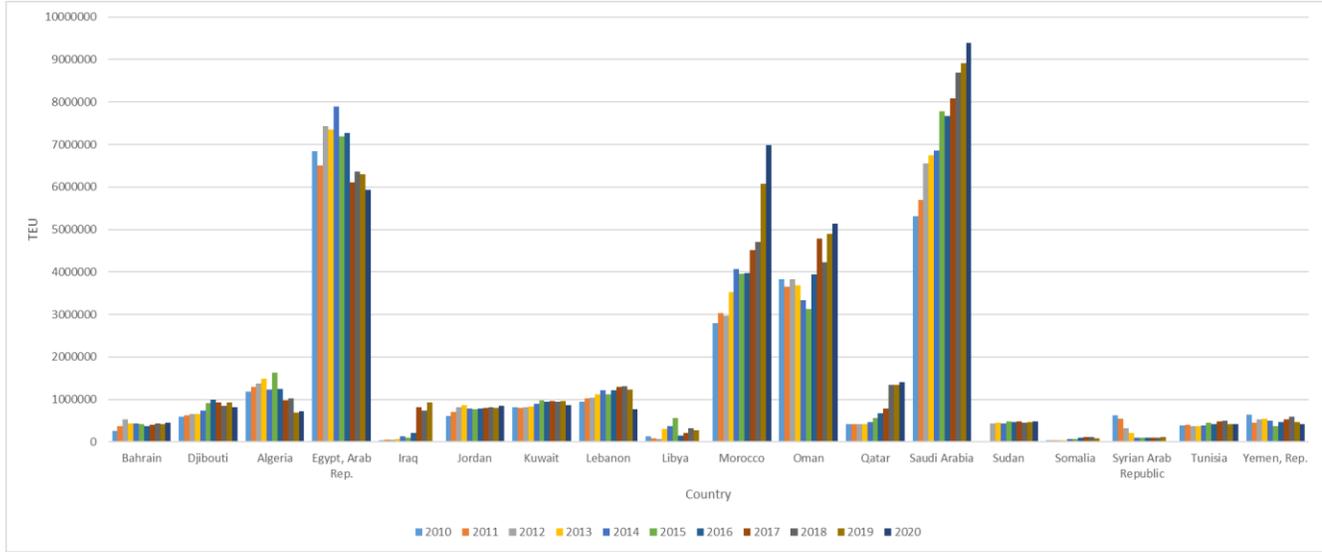
جدول 14 - حركة حاويات الموانئ البحرية العربية خلال عام 2021

م	الدولة	حاوية مكافئة
1	الجزائر	724991
2	البحرين	454000
3	جيبوتي	812569
4	مصر	5928454
5	العراق	(2019)932728.6
6	الأردن	857283
7	الكويت	863618
8	لبنان	772871
9	ليبيا	(2019)271230.6
10	موريتانيا	(2019)84457.99
11	المغرب	6980958
12	عمان	5141830
13	قطر	1410000
14	السعودية	9394100
15	الصومال	(2019)92238
16	السودان	493002.3
17	تونس	420098
18	الامارات	19297684
19	اليمن	423393
20	سوريا	(2019)122059.8
21	فلسطين	N/A

جزر القمر	22	54358.54 (2019)
-----------	----	-----------------

المصدر: UNCTAD، 2022.

كما يوضح الشكل التالي عدد الحاويات التي تم تداولها في الفترة من 2010 الي 2020 لبعض الدول العربية على سبيل المثال وليس الحصر (حاوية مكافئة) وذلك لتوضيح الاتجاه التصاعدي او التنازلي لعدد الحاويات المتداولة.



5 – شكل يوضح عدد الحاويات التي تم تداولها في الفترة من 2010 الي 2020 لبعض الدول العربية

4.3.6 حجم التردد على الموانئ البحرية في 2021 Port Calls

يوضح الجدول التالي إحصائية خلال عام 2021 على مستوى جميع الموانئ العربية ممثلاً في اعداد السفن وأنواعها (حاويات - البضائع العامة - الصب الجاف - الصب السائل - ناقلات البترول - الدحرجة - الركاب) حيث بلغ اجمالي السفن 110556 بجميع الموانئ العربية.

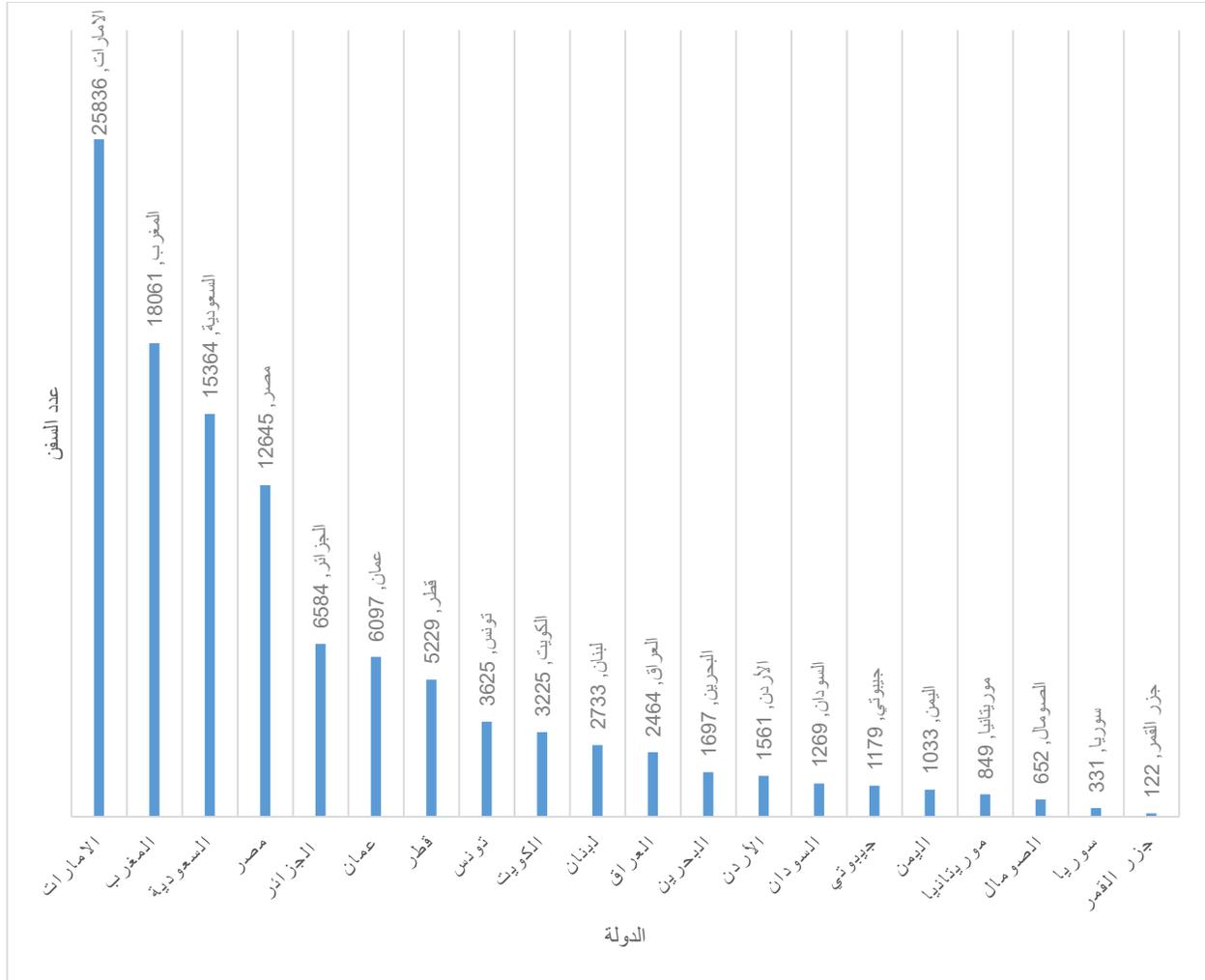
جدول 15 - حجم تردد السفن على الموانئ البحرية العربية خلال عام 2021

سفن الركاب	سفن الدرجة	ناقلات الصب السائل	ناقلات مشتقات البترول	ناقلات الغاز المسال	ناقلات الصب الجاف	سفن البضائع العامة	سفن الحاويات	اجمالي السفن	البلد
225	154	1247	766	254	1009	1706	1223	6584	الجزائر
na	169	471	29	na	473	241	314	1697	البحرين
na	177	256	na	na	220	138	388	1179	جيبوتي
969	699	1798	159	83	2054	2908	3975	12645	مصر
na	37	1592	24	na	79	286	446	2464	العراق
298	343	153	65	na	283	161	258	1561	الأردن
na	245	1322	118	84	623	207	626	3225	الكويت
na	190	323	95	na	141	1127	857	2733	لبنان
na	35	184	27	na	208	179	216	849	موريتانيا
5856	1349	2486	405	na	1414	2010	4541	18061	المغرب
1159	284	1340	53	169	1051	222	1819	6097	عمان
197	231	1154	336	1065	628	349	1269	5229	قطر
815	1122	7192	423	na	1295	784	3733	15364	السعودية
na	na	84	na	na	62	239	267	652	الصومال
108	322	328	13	na	137	274	87	1269	السودان
490	857	352	137	na	313	1137	339	3625	تونس
2618	961	9285	450	144	2522	2628	7228	25836	الامارات
na	na	320	na	na	315	165	233	1033	اليمن
na	na	na	na	na	22	115	194	331	سوريا
na	na	na	na	na	na	na	na	na	فلسطين
na	na	na	na	na	46	76	na	122	جزر القمر

المصدر: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en->

[GB/012/index.html](https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/012/index.html), 2023

كما يتضح من الشكل التالي ان موانئ أربع دول عربية فقط هي الامارات، المغرب، السعودية، ومصر بلغ اجمالي حجم تردد السفن بها الي 65% من اجمالي تردد السفن بالدول العربية، وبلغ اجمالي التردد 22.5% لعدد خمسة دول عربية وهم الجزائر، عمان، قطر، تونس، والكويت، بينما بلغ اجمالي التردد 12.5% فقط لعدد 11 دولة عربية وهم لبنان، العراق، البحرين، الأردن، السودان، جيبوتي، اليمن، موريتانيا، الصومال، سوريا، وجزر القمر.



6 - حجم تردد السفن على الموانئ البحرية العربية خلال عام 2021

المصدر: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en->

[GB/012/index.html](https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/012/index.html), 2023

4.3.7 مؤشر أداء ميناء الحاويات في 2021 The Container Port Performance Index

يوضح الجدول التالي مؤشر أداء بعض موانئ الحاويات بالدول العربية في 2021، حيث تمثل عدد خمسة موانئ حاويات في عدد أربع دول (السعودية، عمان، الكويت، المغرب) ضمن أفضل 10 موانئ حاويات عربية. كما تلاحظ وجود موانئ حاويات ضمن أفضل أداء واخري ضمن اقل أداء في نفس الدولة، على سبيل المثال في الكويت، السعودية، ومصر.

جدول 16 - مؤشر أداء ميناء الحاويات

الترتيب العالمي	CPPI	البلد	الميناء	مسلسل
1	93.387	السعودية	ميناء الملك عبد الله	1
2	87.372	عمان	ميناء صلالة	2
4	82.146	الكويت	ميناء الدوحة	3
6	80.411	المغرب	ميناء طنجا	4
8	73.527	السعودية	ميناء جدة الإسلامي	5
13	63.39	مصر	ميناء شرق بورسعيد	6
14	62.454	السعودية	ميناء الملك عبد العزيز، دمام	7
24	52.476	جيبوتي	ميناء جيبوتي	8
42	37.549	الإمارات	ميناء جبل علي	9
56	29.427	مصر	ميناء دمياط	10
61	26.488	البحرين	ميناء سلمان	11
87	47.5	لبنان	ميناء طرابلس	12
133	9.355	مصر	ميناء الدخيلة	13
136	8.849	العراق	ميناء ام القصر	14
148	7.57	الإمارات	ميناء خورفكان	15
173	5.061	سوريا	ميناء اللاذقية	16
185	10.8	الكويت	ميناء الشعبية	17
191	3.87	السعودية	ميناء الجبيل التجاري	18
215	1.534	سوريا	ميناء طرطوس	19

260	-3.714	المغرب	ميناء اغادير	20
262	-4.073	المغرب	ميناء الدار البيضاء	21
266	-4.983	مصر	ميناء الإسكندرية	22
285	-9.533	اليمن	ميناء عدن	24
288	-9.944	ليبيا	ميناء مصراتة	25
289	- 10.471	الجزائر	ميناء بجاية	23
305	- 15.275	الجزائر	ميناء الجزائر	26
352	- 66.771	مصر	ميناء العين السخنة	27
356	- 73.234	لبنان	ميناء بيروت	28
na	na	الجزائر	ميناء عنابة	29
na	na	الجزائر	ميناء وهران	30
na	na	الجزائر	ميناء سكيكدة	31
na	na	مصر	بورسعيد	32
na	na	مصر	ميناء السويس	33
na	na	الأردن	ميناء العقبة	34
na	na	الأردن	رصيف مؤتة ورصيف موشتراك	35
na	na	الكويت	ميناء الشويخ	36
na	na	لبنان	شكا	37
na	na	لبنان	الجية	38
na	na	ليبيا	ميناء بنغازي	39
na	na	ليبيا	ميناء الخمس	40
na	na	ليبيا	ميناء طرابلس	41
na	na	موريتانيا	ميناء نواكشوط	42
na	na	موريتانيا	ميناء نواذيبو	43
na	na	عمان	ميناء السلطان قابوس	44

na	na	قطر	ميناء الدوحة	45
na	na	الصومال	ميناء بربرة	46
na	na	السودان	ميناء بورتسودان	47
na	na	تونس	ميناء حلق الوادي	48
na	na	تونس	ميناء رادس	49
na	na	الامارات	ميناء زايد	50
na	na	الامارات	ميناء راشد	51
na	na	الامارات	ميناء الفجيرة	52
na	na	الامارات	ميناء خالد	53
na	na	اليمن	ميناء الحديدة	54
na	na	جزر القمر	ميناء موروني	55
na	na	جزر القمر	ميناء موتسامودي	56

المصدر: World Bank, 2023

وبمقارنة بعض الموانئ العربية بنظيرتها الإقليمية، فيوضح الجدول التالي ترتيب بعض الموانئ العربية في شمال افريقيا مع موانئ أوروبا في البحر المتوسط.

جدول 17 - ترتيب بعض الموانئ العربية في شمال افريقيا مع موانئ أوروبا

الترتيب	الدولة	الميناء
6	المغرب	طنجة
11	اسبانيا	ميناء الجزيرة الخضراء
15	مصر	بورسعيد
22	اسبانيا	بارشيلونة
28	تركيا	ياريسما
30	البرتغال	ساينس
34	تركيا	ميرسين
43	تركيا	امبارلي
58	مصر	دمياط
65	ايطاليا	جواتاورو
70	تركيا	اسكندرون
87	لبنان	طرابلس
101	اليونان	بيرويس
129	سلوفانيا	كوبر
174	سوريا	اللاذقية
192	إيطاليا	ساليرنو
277	مصر	اسكندرية
292	فرنسا	لوهافر
357	لبنان	بيروت

Source: World Bank, 2021.

حيث يتضح ان أربع موانئ عربية تأتي ضمن أفضل 10 موانئ في حوض البحر المتوسط في كلا من المغرب والجزائر ومصر. وعلى الرغم من ذلك، تأتي بعض الموانئ العربية ضمن اخر القائمة وتشمل موانئ مصر ولبنان.

وبمقارنة بعض الموانئ العربية بنظيرتها الإقليمية، فيوضح الجدول التالي ترتيب بعض الموانئ العربية في وسط وجنوب وغرب اسيا.

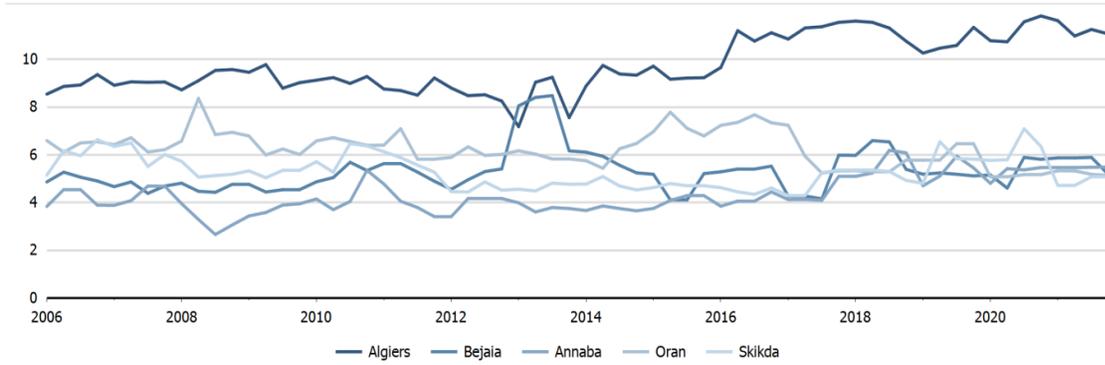
جدول 18 - ترتيب بعض الموانئ العربية في وسط وجنوب وغرب اسيا

الترتيب	الدولة	الميناء
1	السعودية	الملك عبدالله
2	عمان	صلالة
3	قطر	حمد
5	الامارات	خليفة
8	السعودية	جدة
14	السعودية	الدمام
19	جيبوتي	جيبوتي
24	سيريلانكا	كولومبو
26	الهند	بيفافاف
35	الأردن	العقبة
47	عمان	صحار
189	الكويت	الشويخ
305	اليمن	عدن
341	بنجلادش	شطفرام

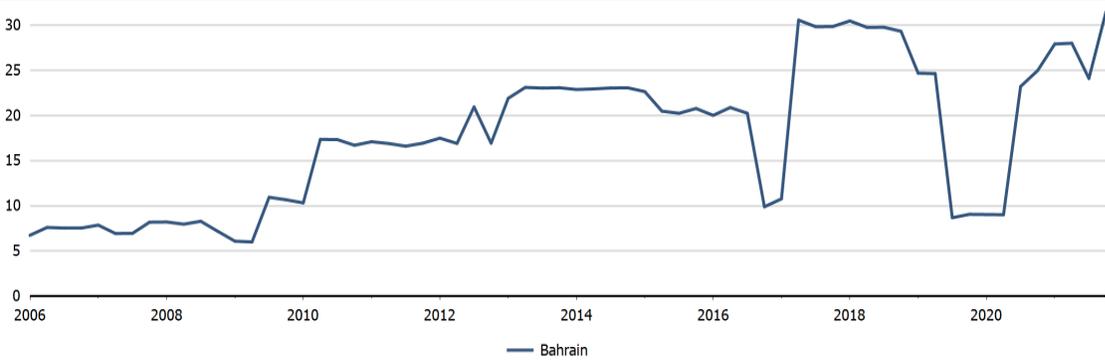
حيث يتضح ان هناك سبع موانئ عربية ضمن أفضل موانئ بالاقليم الاسيوي في السعودية وعمان وقطر وجيبوتي والامارات والأردن.

4.3.8 مؤشر اتصال الموانئ البحرية – Port liner shipping connectivity index

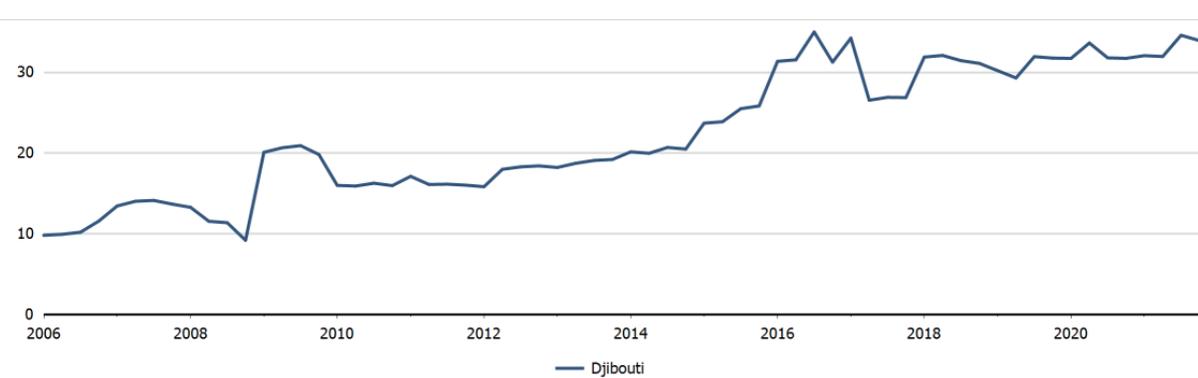
الجزائر ❖



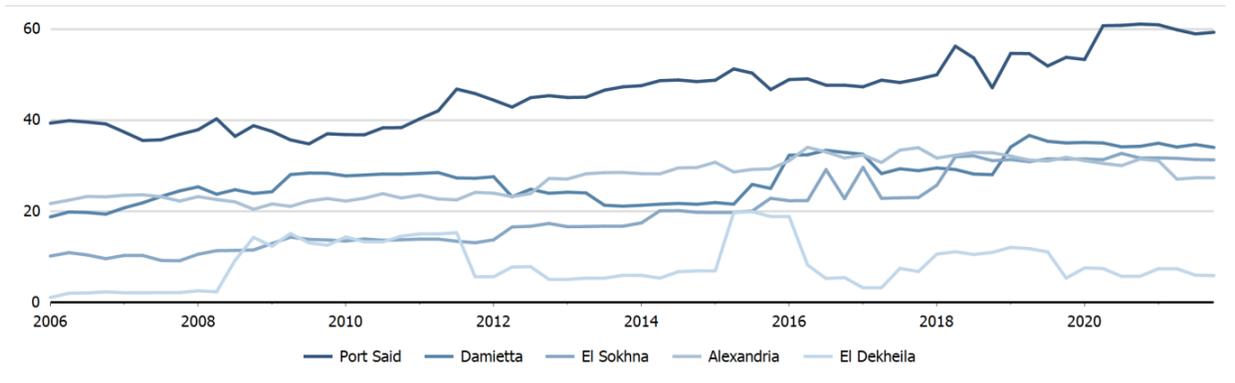
البحرين ❖



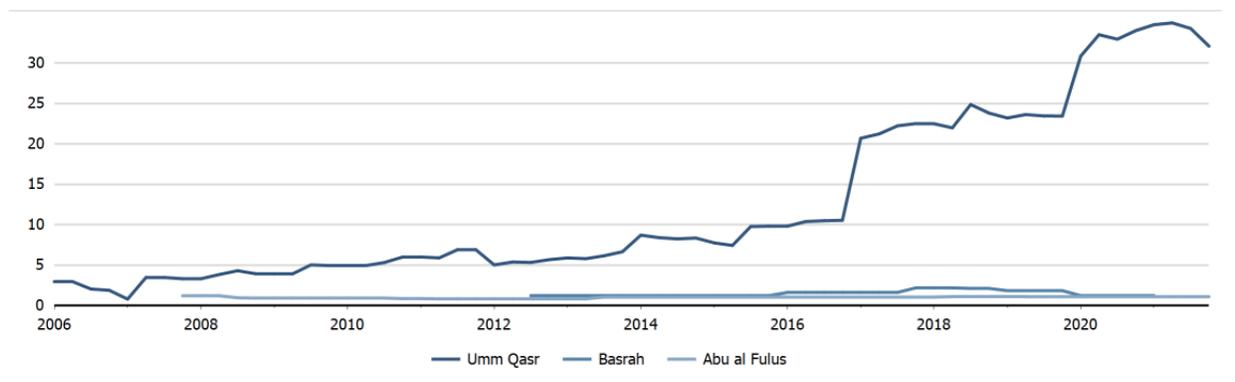
جيبوتي ❖



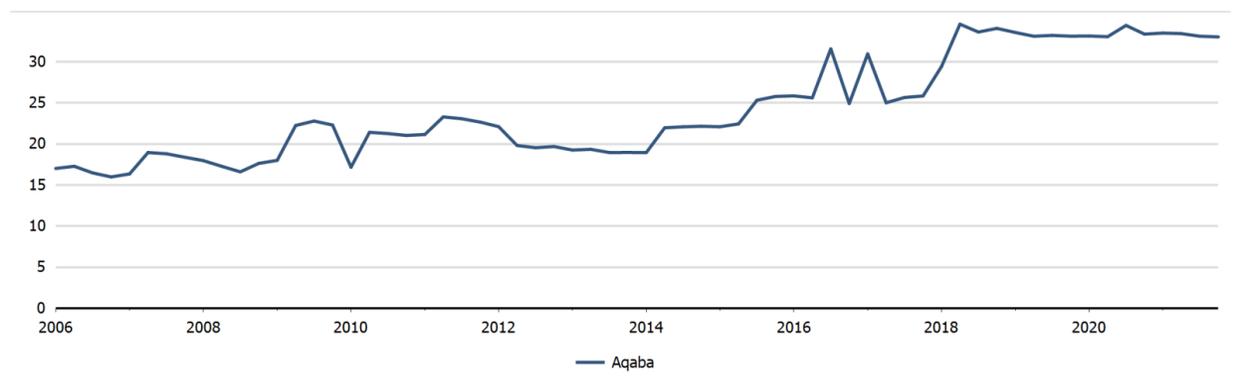
مصر ❖



العراق ❖

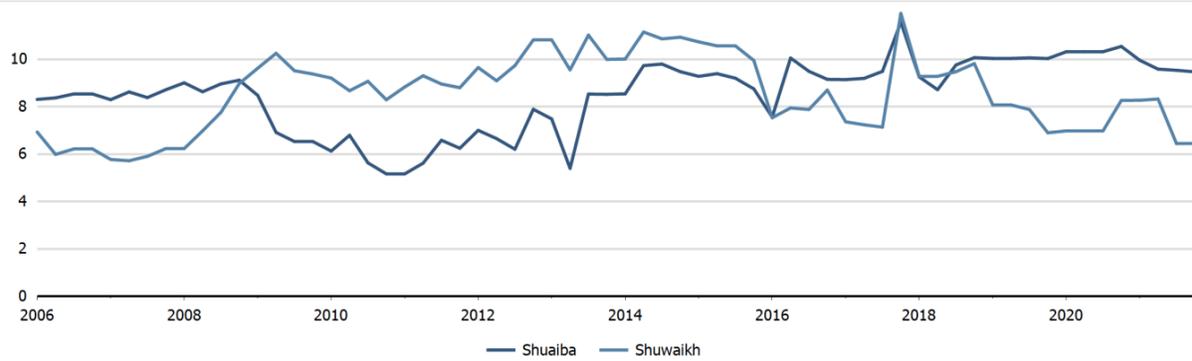


الأردن ❖

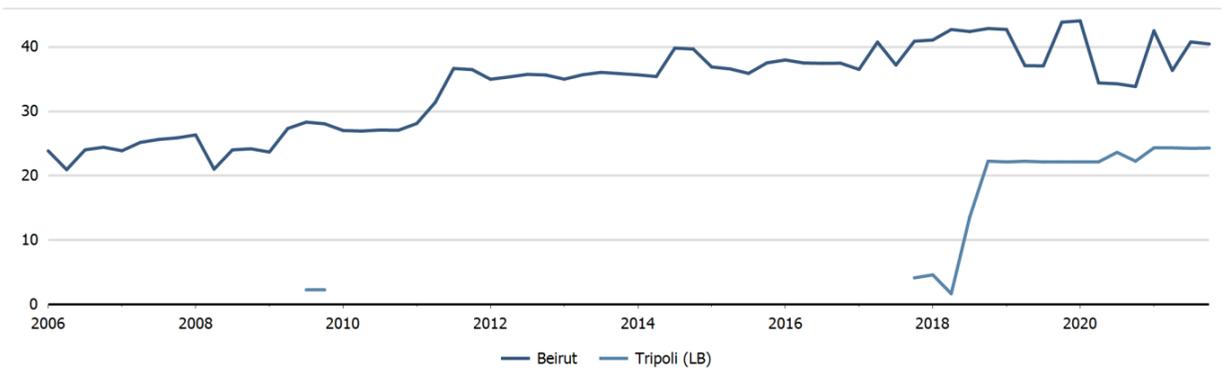


الكويت ❖

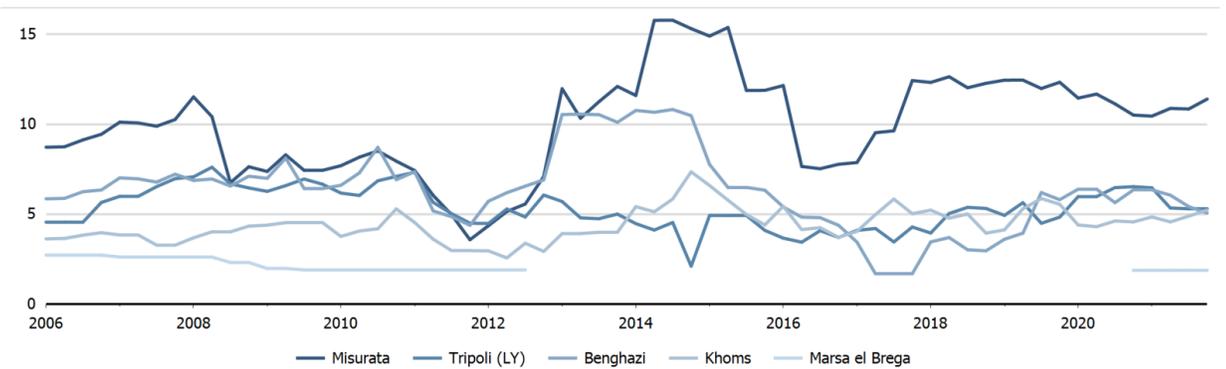
Maximum 2006=100 for China, Hong Kong SAR



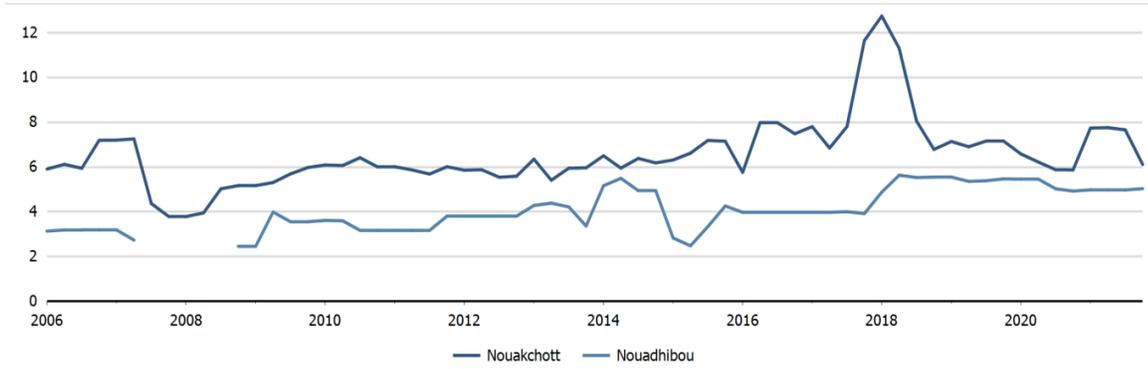
لبنان ❖



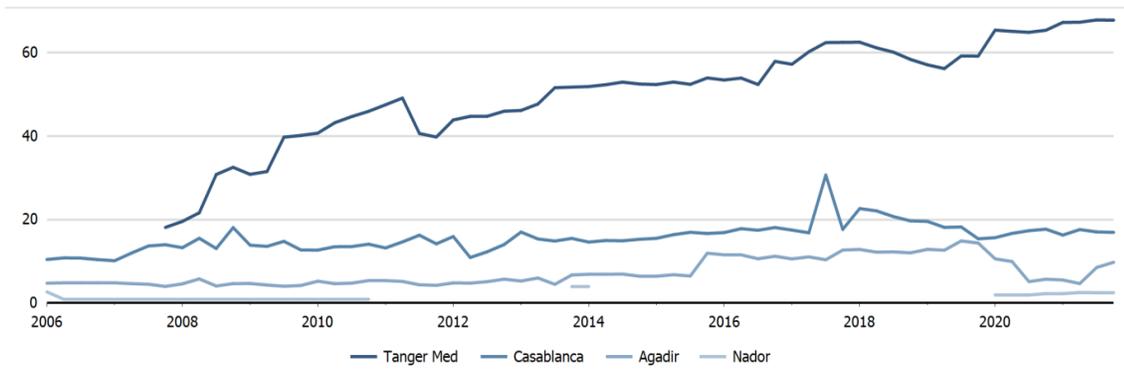
ليبيا ❖



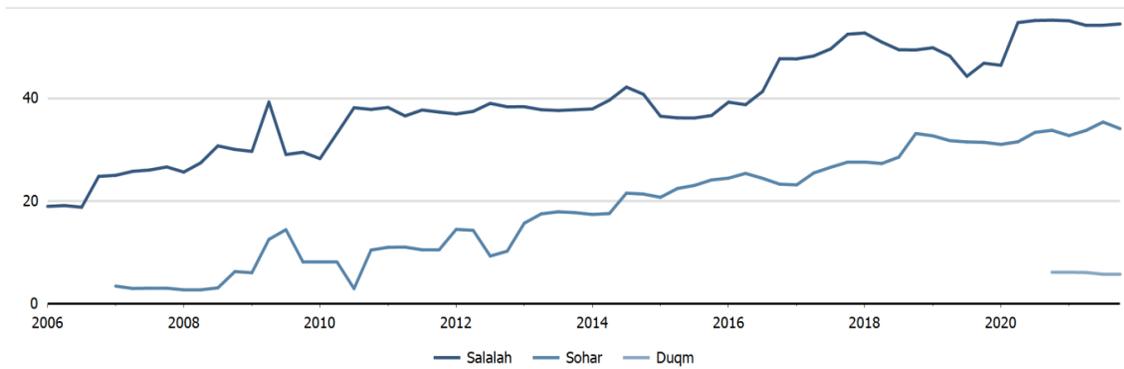
موريتانيا ❖



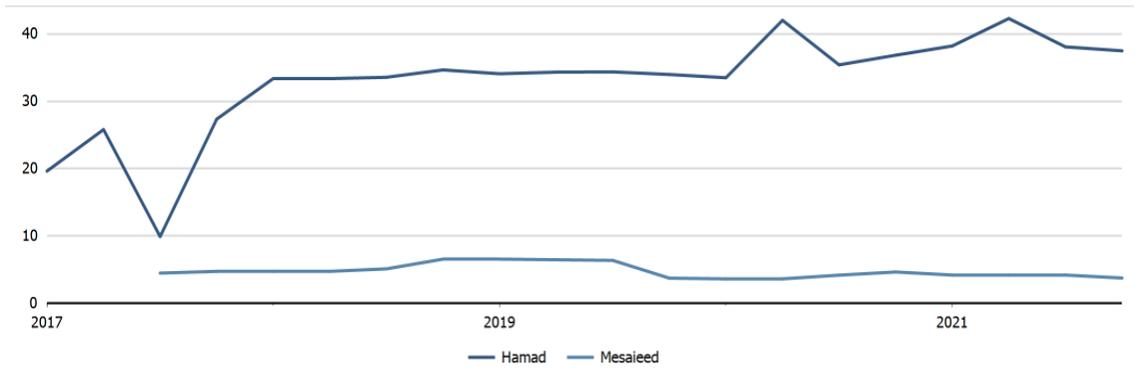
المغرب ❖



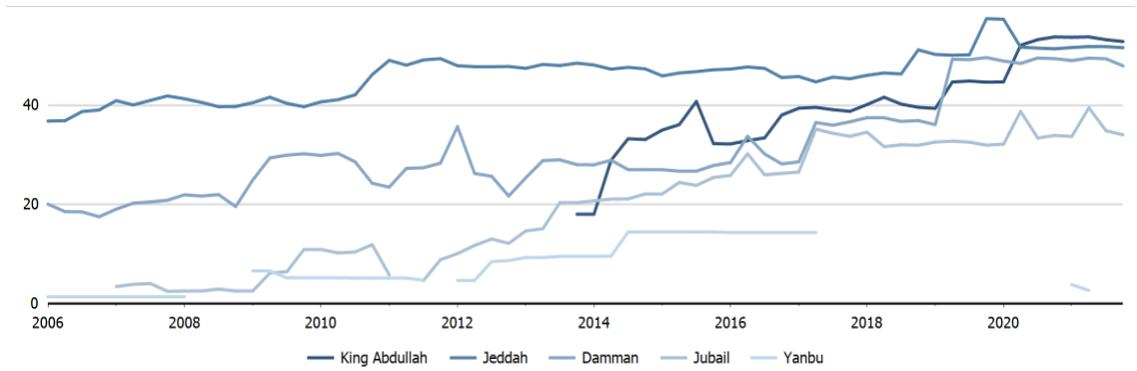
عمان ❖



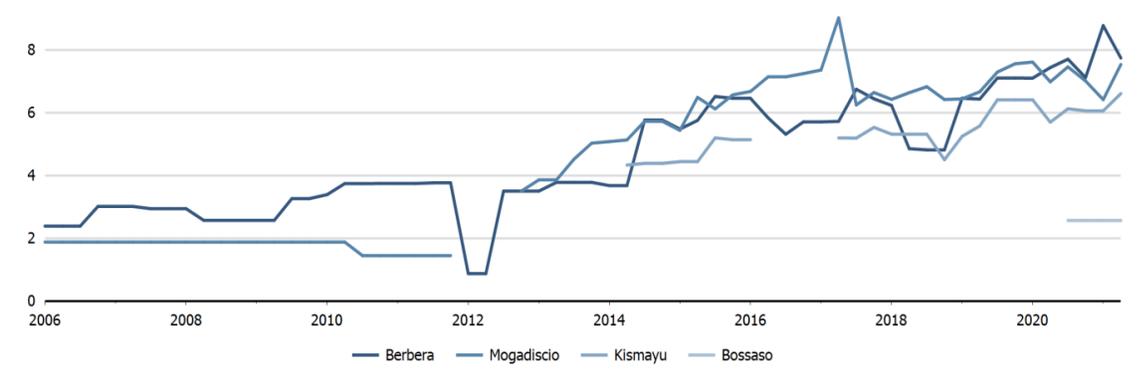
قطر ❖



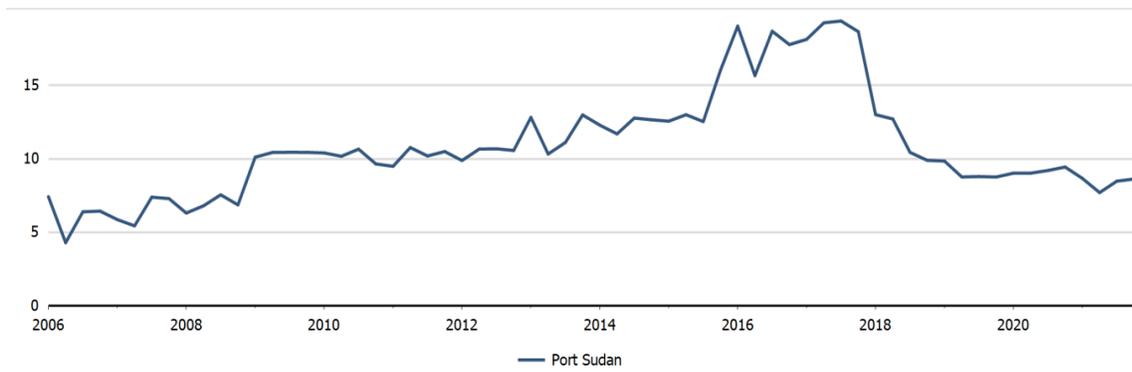
السعودية ❖



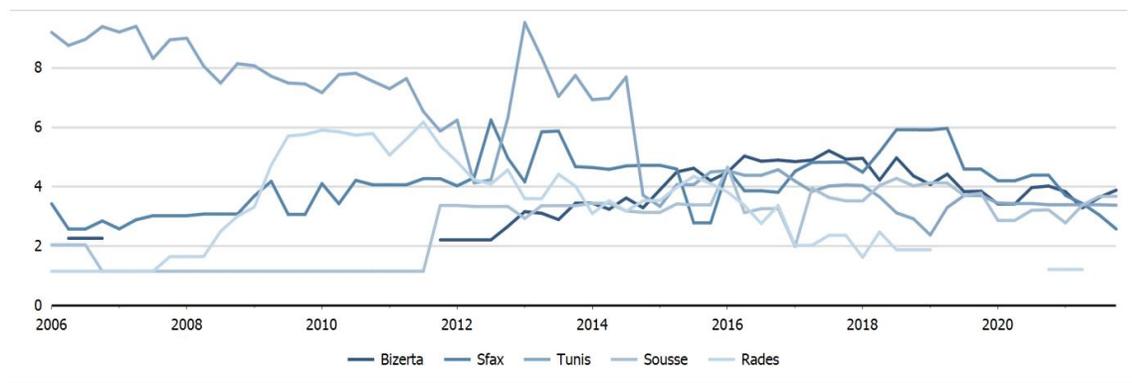
الصومال ❖



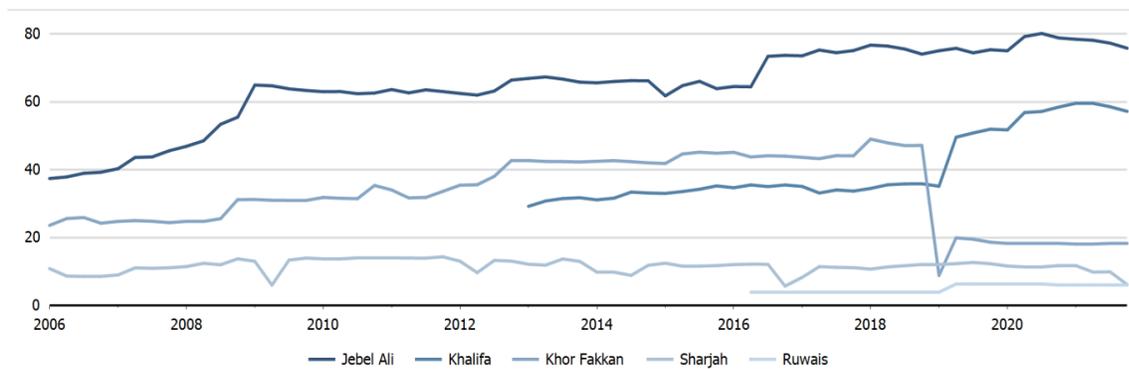
السودان ❖



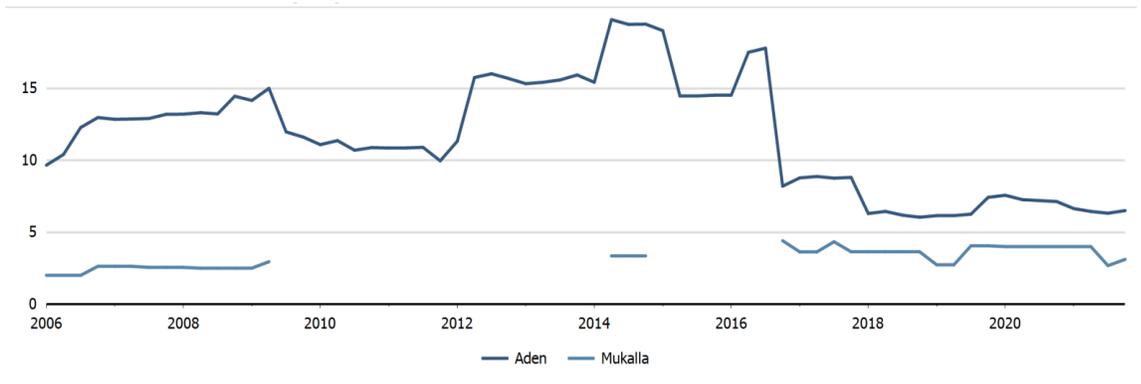
تونس ❖



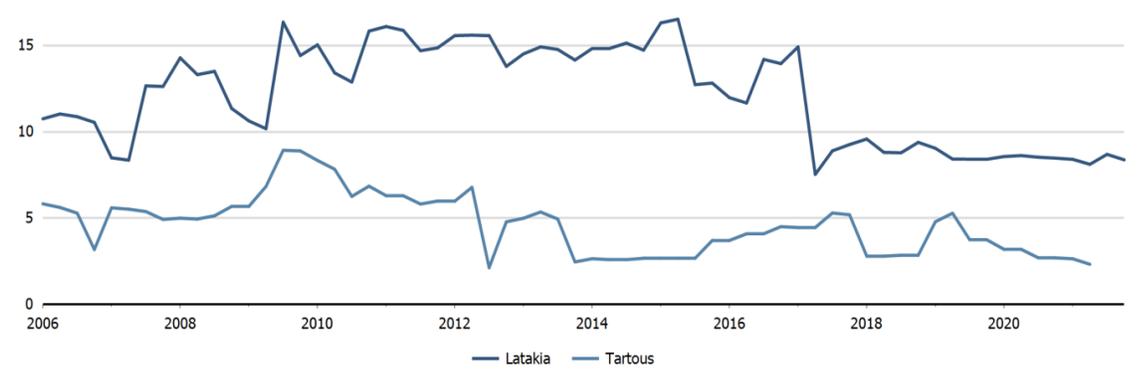
الإمارات ❖



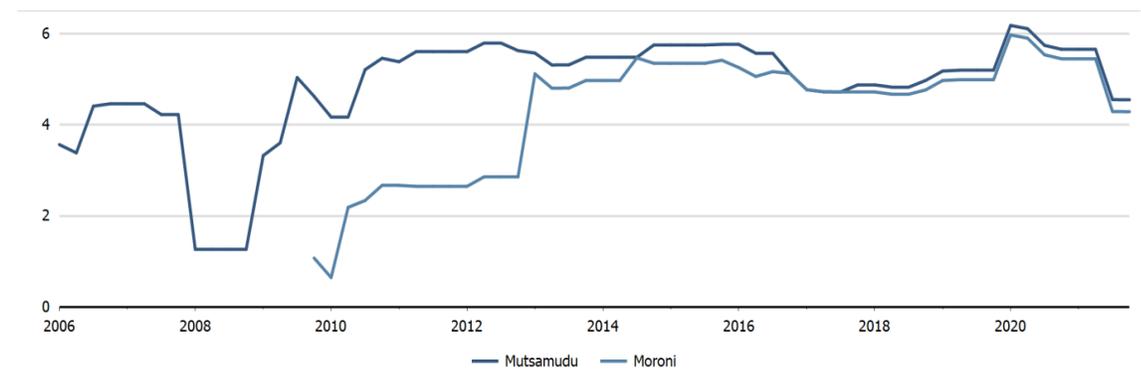
اليمن ❖



سوريا ❖



جزر القمر ❖



4.3.9 الوقت الذي تقضيه السفن في الموانئ time spent in ports

حيث يتضح من الجدول التالي ان متوسط الوقت بالميناء اقل من يومين لعدد 13 دولة عربية، بينما يزيد عن يومين في عدد سبع دول عربية، وأكثر من 3 أيام في دولة عربية واحدة، وهو مؤشر جيد يوضح القدرات التنافسية للموانئ البحرية العربية.

الدولة	متوسط الوقت في الميناء (يوم)	متوسط عمر السفن (سنة)
الأردن	1.83	18
الامارات	1.2	15
البحرين	2.05	15
الجزائر	2.09	16
السعودية	1.32	15
السودان	2.75	26
الصومال	2.06	23
العراق	2.22	15
الكويت	1.55	15
المغرب	1.04	21
اليمن	3.39	21
تونس	2.38	19
جزر القمر	1.47	15
جيبوتي	1.06	16
سوريا	0.84	23
عمان	1.24	13
قطر	1.09	13
لبنان	1.02	25

21	1.7	ليبيا
19	1.43	مصر
16	2.15	موريتانيا

المصدر: انكتاد، 2023.

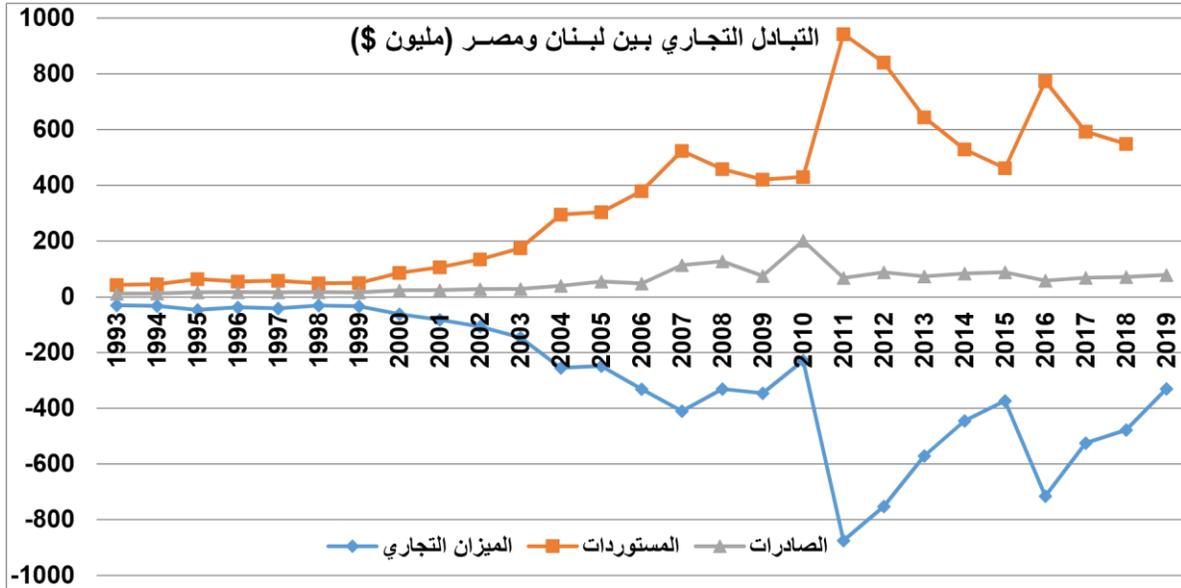
5. دراسة حالة لموانئ جمهورية لبنان

5.1 العلاقات الاقتصادية للبنان والتبادل التجاري

أولاً: التبادل التجاري بين لبنان ومصر

احتلت مصر المرتبة 5 على لائحة اهم أسواق الصادرات اللبنانية عام 2021، واستأثرت بما نسبته 4 بالمئة من اجمالي قيمة الصادرات اللبنانية. وهي كانت في المرتبة 12 على لائحة اهم مصادر الاستيراد اللبناني، واستأثرت بنسبة 2 بالمئة من اجمالي قيمة المستوردات اللبنانية. فقد بلغت قيمة الصادرات اللبنانية إلي مصر في العام 2021 نحو 173.1 مليون دولار، فيما بلغت قيمة المستوردات اللبنانية من مصر نحو 328.9 مليون دولار.

الميزان التجاري بين لبنان ومصر في حالة عجز منذ العام 1993 وحتى العام 2021. وقد تراوحت قيمة العجز ما بين 30.7 مليون دولار كحد أدني كما هو الحال في العام 1993، وما بين 874.8 مليون دولار كحد أقصى كما في العام 2011.



7 - التبادل التجاري بين مصر ولبنان

جدول 19 - التبادل التجاري بين لبنان ومصر

القيمة مليون دولار					
الميزان التجاري	النسبة %	المستوردات	النسبة %	الصادرات	السنة
-30.7	1%	42.1	3%	11.4	1993
-33.1	1%	44.9	2%	11.8	1994
-47.3	1%	63.2	2%	15.9	1995
-37.8	1%	54.6	2%	16.8	1996
-41.4	1%	57.7	3%	16.3	1997
-31.5	1%	48.3	2%	16.8	1998
-34.2	1%	49.5	2%	15.3	1999
-62.2	1%	85.6	3%	23.4	2000
-82.3	1%	106.2	3%	23.9	2001
-106.8	2%	134.4	3%	27.6	2002
-146.4	2%	174.4	2%	28.0	2003
-255.4	3%	294.9	2%	39.5	2004
-248.8	3%	303.4	3%	54.6	2005
-331.2	4%	379.1	2%	47.9	2006
-410.1	4%	523.7	4%	113.6	2007
-331.1	3%	458.2	4%	127.1	2008
-345.9	3%	420.6	2%	74.7	2009
-229.0	2%	430.0	5%	201.0	2010
-874.8	5%	942.4	2%	67.6	2011

-752.6	4%	840.7	2%	88.1	2012
-571.1	3%	644.3	2%	73.2	2013
-445.2	2%	529.0	3%	83.8	2014
-373.3	2%	461.5	3%	88.2	2015
-715.5	4%	773.6	2%	58.1	2016
-524.6	3%	592.9	2%	68.3	2017
-477.8	3%	548.7	2%	70.9	2018
-330.3	2%	408.4	2%	78.1	2019
182.1-	2%	279.7	3%	97.6	2020
-155.8	2%	328.9	%4	173.1	2021
-188.0	3%	280.0	%4	92.0	2022 (7 أشهر)

ثانياً: التبادل السلعي بين البلدين

أهم الصادرات اللبنانية الى مصر عام 2021 كانت الحديد والصلب (57%)، فواكه وثمار وحمضيات (13%)، الات وأجهزة وأدوات الية (6%)، لدائن ومصنوعاتها (6%)، الات وأجهزة كهربائية (3%) وأهم المستوردات اللبنانية من مصر عام 2021 كانت لدائن ومصنوعاتها (8%)، زيوت وشحوم (7%)، ملح وكبريت واسمنت (7%)، نحاس ومصنوعاته (6%)، وتبغ (6%).

جدول 20 - التبادل السلعي بين مصر ولبنان

النسبة (%)	الوزن (طن)	القيمة (الف)	أهم الصادرات اللبنانية الي مصر عام 2021	الفصل الجمركي
57%	277.585	99.548	حديد صب (زهر) وحديد وصلب (فولاذ)	72
13%	96.933	22.465	فواكه وحمضيات	8
6%	3.773	10.154	مفاعلات ومراجل والات وأجهزة وأدوات الية	84
6%	3.591	9.758	لدائن ومصنوعاتها	39
3%	748	4.519	الات وأجهزة كهربائية	85
1%	1.780	2.578	منتجات دور النشر والصحافة وغيرها من منتجات	49
1%	895	2.555	زيوت ومحضرات عطور وتجميل	33
1%	1.551	2.455	ورق وكرتون ومصنوعاتها من عجائن السليلوز	48
1%	445	2.073	عربات سيارة، جرارات، دراجات وعربات أرضية أخر	87
1%	19	2.018	لؤلؤ ومعادن ثمينة ونقود	71
1%	281	1.586	الومينيوم ومصنوعاته	76
1%	983	1.407	مشروبات وسوائل كحولية وخل	22
1%	62	1.268	ألبسة غير مصدر	62
1%	581	1.191	محضرات خضر وثمار وفواكه	20
1%	697	1.153	خلاصات للديباغة والصبغة اد دابغة ومشتقاتها	32
1%	104	1.069	اثاث: اثاث للطب والجراحة:أصناف للأسرة وما يماثلها	94
1%	334	947	بن وشاي	9
1%	457	889	مصنوعات متنوعة	96
3%	3.377	5.505	سلع أخرى	
100%	394.196	173.138	المجموع	

النسبة (%)	الوزن (طن)	القيمة (الف \$)	أهم المستوردات اللبنانية من مصر عام 2021	الفصل الجمركي
8%	16.502	27.041	لدائن ومصنوعاتها	39
7%	16.33	22.373	شحوم ودهون وزيوت ومنتجات تفككها	15
7%	303.702	21.647	ملح. كبريت. اسمنت	25
6%	2.085	20.001	نحاس ومصنوعاته	74
6%	2.165	19.626	تبغ وابدال تبغ مصنعه	24
6%	41.466	18.738	خضر ونبات وجذور ودرنات صالحه للاكل	7
5%	34.76	16.830	زجاج مصنوعاته	70
4%	68.034	14.621	مصنوعات من حجر او اسمنت او حريز صخري	68
4%	7.483	12.553	محضرات حبوب اودقيق	19
4%	13.378	12.394	صابون عوامل سطح عضويه محضرات غسيل	34
4%	12.552	11.921	ورق كرتون ومصنوعاتها من عجائن السليلوز	48
3%	3.124	11.102	الومينيوم ومصنوعاته	76
3%	43.995	10.450	منتجات من خزف	69
3%	1.982	9.570	زيوت ومحضرات عطور وتجميل	33
3%	13.366	8.644	سكر ومصنوعات سكرية	17
3%	12.446	8.504	وقود معدني زيوت معدنيه ومنتجات تقطيرها	27
2%	2.601	7.910	البان ومنتجاتها وبيض طيور عسل	4
2%	4.602	7.303	حبوب وثمار زيتيه وبزور	12
2%	2.580	6.671	محضرات غذائية متنوعة	21
2%	112	6.569	منتجات الصيدليه	30
2%	4.961	6.482	منتجات كيمياويه متنوعة	38
2%	664	5.468	بن وشاي	9
2%	446	5.260	الات واجهزه كهربائيه واجزاوها	85
11%	32.938	37.228	سلع اخرى	
%100	641.293	328.906	المجموع	

ثالثاً: المنتجات ذات الإمكانيات التصديرية الأكبر من لبنان مصر

المنتجات ذات الإمكانيات التصديرية الأكبر من لبنان إلى مصر هي التفاح الطازج وخردة الحديد والفولاذ، ومحضرات غذائية. كما يتمتع لبنان بأعلى قدرة إمداد في مجموعات التوليد بمحرك ديزيل = 75 k Va ، والأدوية التي تتكون من منتجات مختلطة للبيع بالتجزئة ، وهي المنتج الذي يواجه أقوى طلب محتمل في مصر.

وهناك امكانيات تصدير لاهم 25 سلعة الي مصر بقيمة 90.6 دولار، يصدر منها بنحو 60.7 مليون دولار، ما يعني أن هناك صادرات من هذه السلع بقيمة 41.6 مليون الدولار غير مستغلة.

جدول 21 - السلع اللبنانية ذات إمكانيات التصدير المرتفعة إلى مصر (القيمة بمليون دولار)

الرمز الجمركي	السلعة	أمكانيات التصدير	الصادرات الفعلية	الامكانيات غير المستغلة
08.08.10	تفاح	33.0	21.0	12.0
72.04.49	خردة وفضلات من حديد أو صلب	13.0	9.7	2.9
21.06.90	محضرات غذائية	4.5	0.9	4.5
08.09.30	دراق وخوخ	4.4	2.5	1.9
07.13.50	فول عريض وصغير	4.2	0.0	4.2
85.02.13	مولدات كهرباء تزيد قدرتها عن 375 KVA	2.8	2.5	0.3
85.02.12	مولدات كهرباء 75 KVA – 375 KVA	2.8	2.0	0.8
72.04.10	خردة وفضلات من حديد صب (زهر)	2.7	9.8	0.0
39.01.10	بولي ايثيلين بوزن نوعي أقل من 0.94	2.4	0.0	2.4
30.04.00	أدوية للبيع بالتجزئة	1.9	0.0	1.9
85.02.11	مولدات كهرباء لا تزيد قدرتها عن 75 KVA	1.9	1.8	0.1
71.13.19	حلي ومجوهرات وأجزاءها، من معادن ثمينة	1.7	0.3	1.5
20.08.19	ثمار قشرية وبزور أخري	1.7	0.2	1.5
84.38.10	آلات لصناعة منتجات المخابز	1.5	0.3	1.2
22.08.90	أرواح كحولية (أو دي في)	1.4	0.1	1.3
84.74.31	خلاطات الخرسانة	1.3	0.0	1.3
28.09.30	حمض فوسفوريك وأحماض بولي فوسفوريك	1.3	0.0	1.3

5.2 المعوقات اللوجستية امام التجارة الخارجية اللبنانية

لكل دولة الحق في فرض مواصفات تقنية معينة على مستورداتها، تتوخى منها الارتقاء بنوعية هذه المستوردات الى ما يتلاءم مع متطلبات حماية المستهلك والبيئة والصحة العامة. لكن هناك مبدئين أساسيين في عملية وضع المواصفات وتطبيقها المبدئين هما:

أولاً: ان تلتزم الدولة التي تضع مواصفات تقنية على مستورداتها إعلام المصدرين اليها بهذه المواصفات قبل موعد البدء بتطبيقها، وذلك تماشياً مع قواعد التعامل التي وضعتها منظمة التجارة الدولية.

ثانياً: أن يتم تطبيق المواصفات التقنية ذاتها على المستوردات كما على المنتجات المحلية، وذلك تدعيماً لنص وروح الاتفاق التجاري الداعي لإقامة منطقة تجارة حرة بين لبنان ومصر.

وتأتي مسألة الرقابة على المواصفات التقنية تالياً التي اخذت حيزاً هاماً من مجموعة المبادئ والقواعد والاحكام التي وضعتها الاتفاقات المتعددة الاطراف تمهيداً لقيام منظمة التجارة العالمية. والسبب الجلي لذلك يكمن في عدم ان تتحول الرقابة على المواصفات التقنية وهي عملية مشروعة من حيث المبدأ، إلى اداة لإقامة العوائق التقنية في وجه الواردات.

وتكم المعوقات اللوجستية امام التجارة الخارجية اللبنانية في ارتفاع تكلفة المعاينة المخبرية والفنية للبضائع عند نقاط الدخول في الدول الأخرى بالإضافة الي تحديد بدلات المعاينة وهي غير معلنة صراحة كي يحتاط لها المصدر.

تضاف الى التكلفة المرتفعة للمعاينة الخسائر التي يتكبدها المصدرون جراء فترة الانتظار قبل اخضاع البضائع لعمية المعاينة. والانتظار طبعاً يرتب على المصدرين رسوم تخزين مرتفعة كما ان البضائع يمكن ان تتعرض للتلف بسبب الانتظار الطويل.

كما أن عمليات الرقابة والمعاينة للتأكد من مطابقة الواردات للمواصفات الفنية، هي في الواقع قابلة للتحويل الي عوائق تقنية وادارية واجرائية تحد من الصادرات اللبنانية.

5.3 الاتفاقيات التجارية الدولية ذات الصلة

جدول 22 - اهم الاتفاقيات المعقودة بين لبنان ومصر

التاريخ	نوع الاتفاق
1992	اتفاق تجاري
1994	إجازة إبرام اتفاقية التعاون
1996	إبرام اتفاقية إنشاء لجنة عليا مشتركة
1996	إبرام اتفاقية حول تنشيط وحماية الاستثمارات المتبادلة
1996	إبرام اتفاقية لتفادي الازدواج الضريبي وإمنع التهرب من دفع الضرائب المفروضة علي الدخل ورأس المال
1996	إبرام الاتفاق الخاص بالثقافة والتعليم العالي
1998	إبرام الاتفاقية القضائية
1998	إبرام مذكرة تفاهم حول التعاون في مجال الشؤون الاجتماعية
1999	إبرام البرنامج
1999	إبرام اتفاق التعاون العلمي والفني في مجالات المواصفات والمقاييس ومراقبة الجودة ومنح شهادات المطابقة بين مؤسسة المقاييس والمواصفات اللبنانية والهيئة المصرية العامة للتوحيد القياسي وجودة الانتاج
2001	إبرام مذكرة تفاهم لنقل وتسويق وتصدر الغاز الطبيعي وملحقها الموقعة بين الجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية وجمهورية مصر العربية والمملكة الأردنية الهاشمية
2001	الإجازة للحكومة اللبنانية الانضمام إلى لاتفاقية التجارية العامة لدول الربط الخماسي الكهربائي الموقعة في عمان بتاريخ 1993/6/13
2002	إبرام اتفاق تعاون بين الحكومة اللبنانية وحكومة جمهورية مصر العربية في مجال التعليم والتدريب البحري
2004	إبرام البرنامج التنفيذي للتعاون الثقافي بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية مصر العربية للسنوات 2004-2005-2006
2005	إبرام مذكرة تفاهم بين وزارة الطاقة والمياه اللبنانية ووزارة البترول والثروة المعدنية المصرية بشأن تدعيم التعاون المشترك في مجال صناعة البترول والغاز
2005	إبرام مذكرة تعاون بين وزارة الطاقة والمياه بالجمهورية اللبنانية ووزارة الكهرباء والطاقة بجمهورية مصر العربية

2006	إبرام برنامج تنفيذي للتعاون في مجال السياحة بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية مصر العربية للأعوام 2008-2007-2006
2007	إبرام مذكرة تفاهم بين الجمهورية اللبنانية وجمهورية مصر العربية في مجال الشباب والطلّاع للأعوام 2009-2007
2007	النافذ حكما بتاريخ 2007/4/3 طلب وزارة المالية الموافقة على تصديق قرار المجلس الأعلى للجمارك رقم 2007/18 تاريخ 2007/2/10 المتعلق بتعديل اللوائح الملحقة بالاتفاقية اللبنانية المصرية
2007	النافذ حكما بتاريخ 2007/4/20 اتفاق للتعاون الإداري المتبادل للوقاية من المخالفات الجمركية والبحث عنها ومكافحتها بين جمهورية مصر العربية
2007	النافذ حكما بتاريخ 2007/11/10 توقيع عدد من الاتفاقات ومذكرات التفاهم الاقتصادية والتجارية مع جمهورية مصر العربية
2009	اعفاء رعايا جمهورية مصر العربية من رسم إجازة العمل عملا بمبدأ المعاملة بالمثل
2009	إبرام البرنامج التنفيذي للتعاون في مجال السياحة بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهورية مصر العربية للأعوام 2009 - 2011
2009	الاجازة للحكومة بارام اتفاقية بين ووزارة القوي العاملة والهجرة في جمهورية مصر العربية في مجال التعاون الفني ونقل الأيدي العاملة
2010	الاجازة للحكومة إبرام اتفاقية شراء الغاز بين الجمهورية اللبنانية- وزارة الطاقة والمياه والهيئة المصرية العامة للبترول والشركة المصرية القابضة للغازات الطبيعية
2010	إبرام مذكرة تفاهم للتعاون بين المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمارات في الجمهورية اللبنانية والهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة في جمهورية مصر العربية
2010	إبرام مذكرة تفاهم بين بورصة بيروت والبورصة المصرية
2010	الإجازة للحكومة إبرام اتفاقية شراء الغاز بين الجمهورية اللبنانية – وزارة الطاقة والمياه والهيئة المصرية العامة للبترول والشركة المصرية القابضة للغازات الطبيعية
2011	إبرام مذكرة تفاهم بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهوريه مصر العربية في مجال الرياضة للأعوام 2012/2010

2011	ابرام مذكوره التفاهم حول التعاون في مجال الاعتراف المتبادل بشهادات المطابقة بين معهد البحوث الصناعية في الجمهورية اللبنانية والهيئة المصرية العامة للمواصفات والجودة في جمهوريه مصر العربية
2012	ابرام مذكوره تفاهم بين حكومة الجمهورية اللبنانية وحكومة جمهوريه مصر العربية في مجال التعاون الفني لحماية البيئة

6. قياس كفاءة نسبية للموانئ والمرافئ اللبنانية مع موانئ شرق 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 كما هو موضح بالشكل التالي. وبناء على طلب الأردن اثناء ورشة العمل عن واقع الموانئ البحرية العربية بتاريخ 30 ابريل- 1 مايو 2023 بمقر الاكاديمية، تم إضافة ميناء العقبة الأردني في حساب الكفاءة النسبية في دراسة الحالة وذلك بعد موافاة فريق العمل بكل البيانات المطلوبة.

- محددات القياس

اعتمد قياس الكفاءة النسبية للموانئ محل الدراسة علي 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 Crains)
- ✓ معدات تناول البضائع في الساحات (RTGs, RMGs, Straddle carriers, etc..)



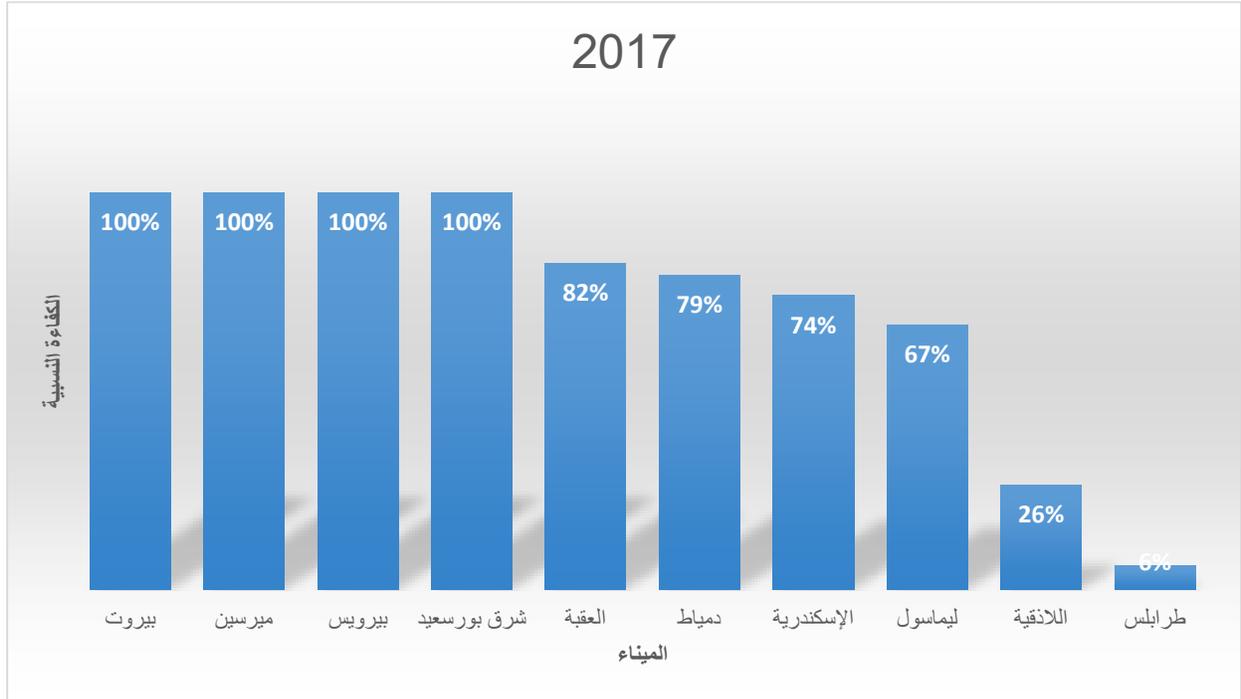
8 - موانئ شرق المتوسط محل دراسة الحالة

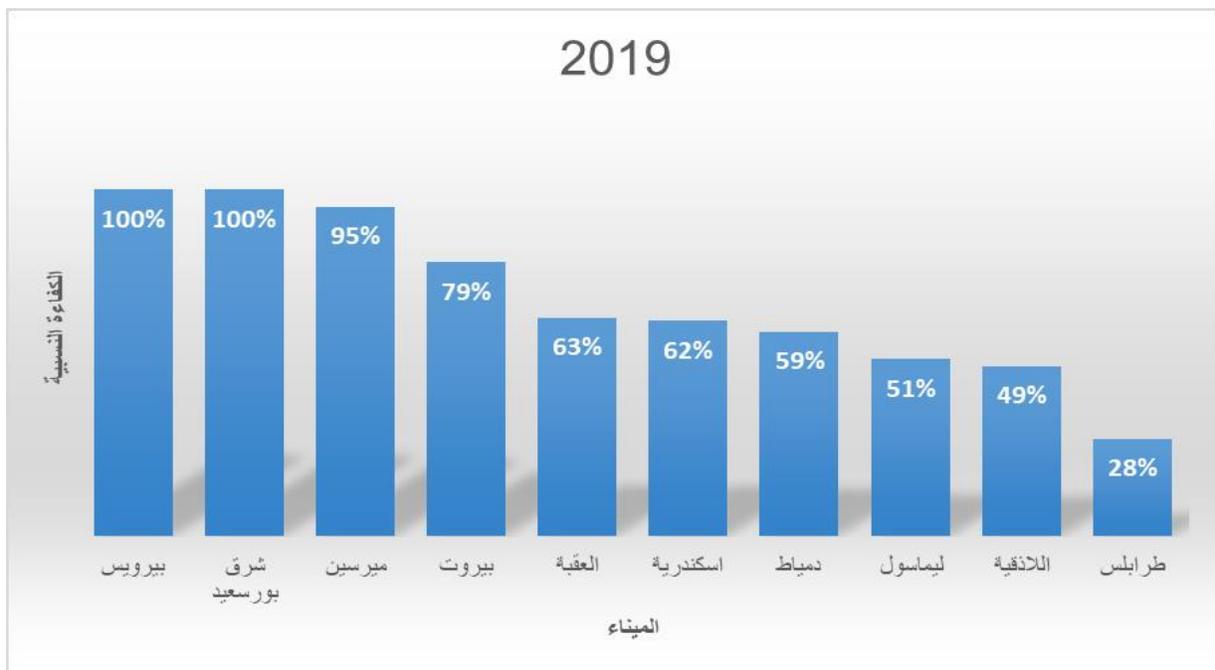
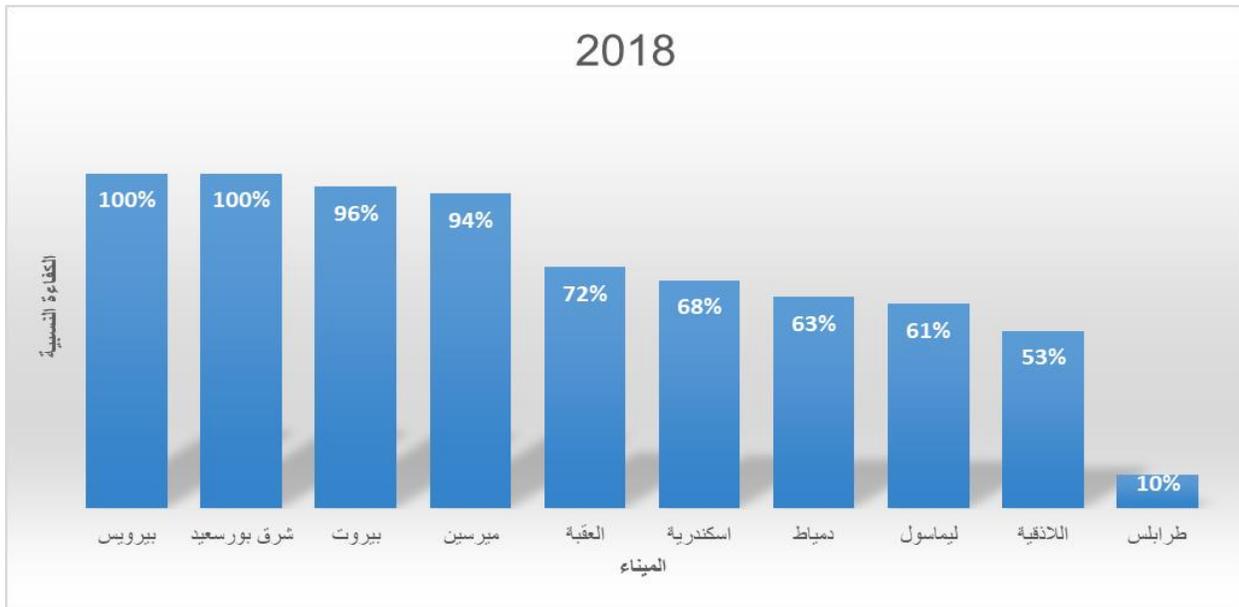
7. نتائج دراسة الحالة لشرق المتوسط

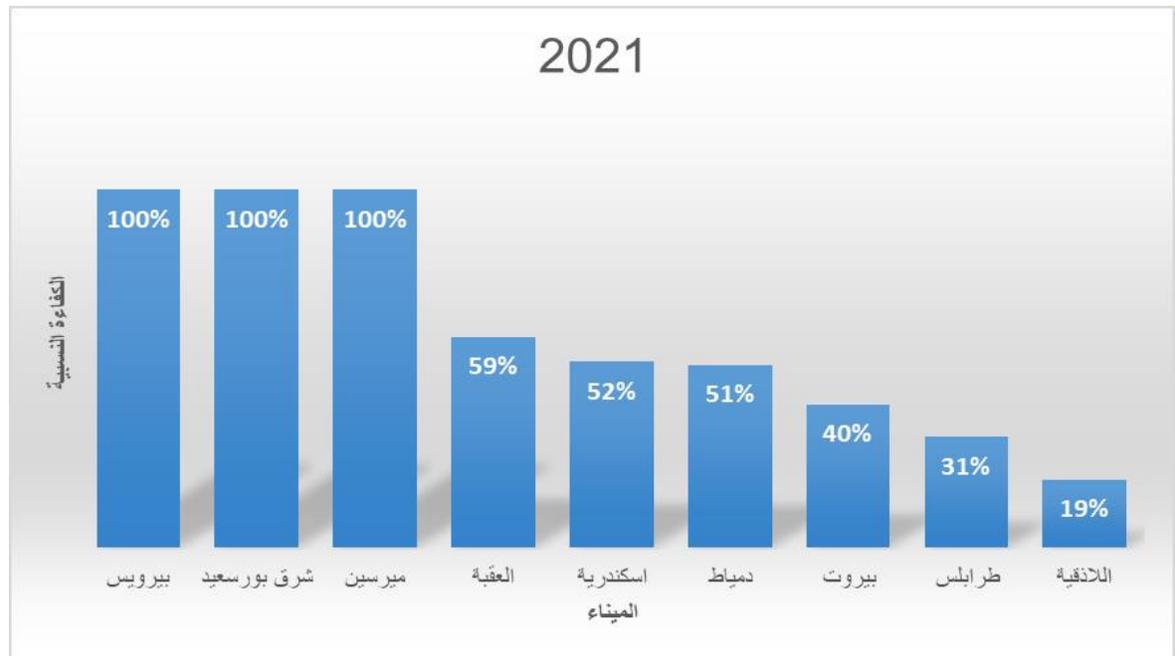
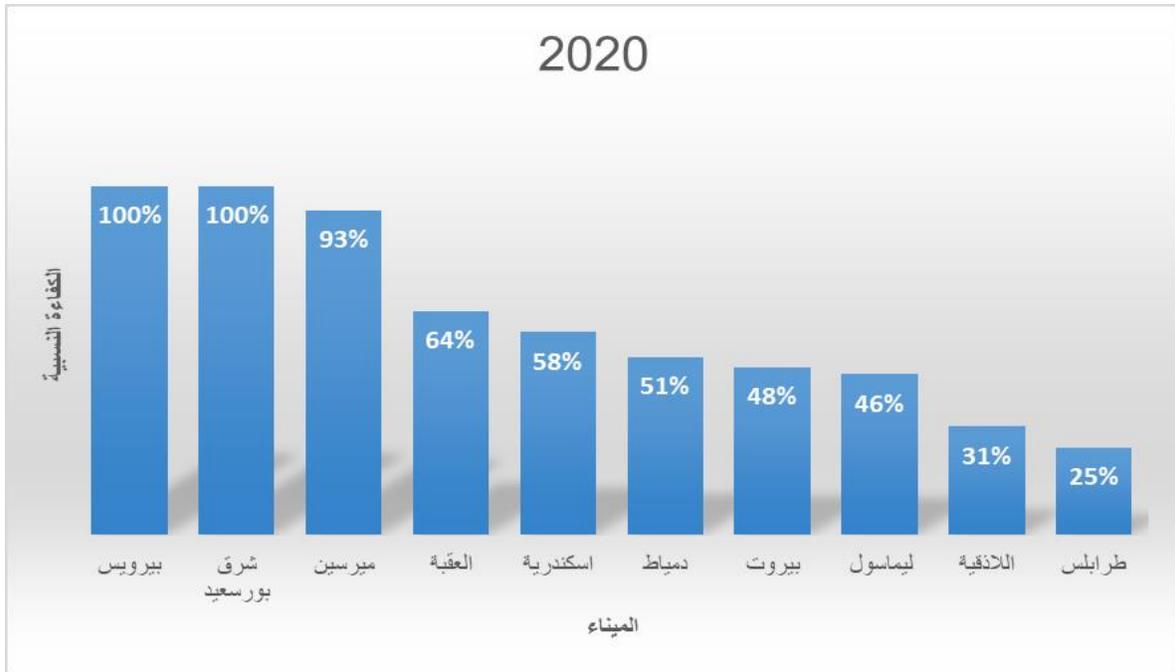
حيث أوضح النتائج لدراسة الحالة الكفاءة النسبية للموانئ محل الدراسة لعدد 10 موانئ بحرية في الفترة من 2017 وحتى 2022. حيث توضح الأشكال التالية تصدر وتساوي كلا من موانئ بيروت وميرسين وبيرويس وشرق بورسعيد القائمة بنسبة كفاءة 100% مقارنة بباقي الموانئ البحرية وذلك في عام 2017.

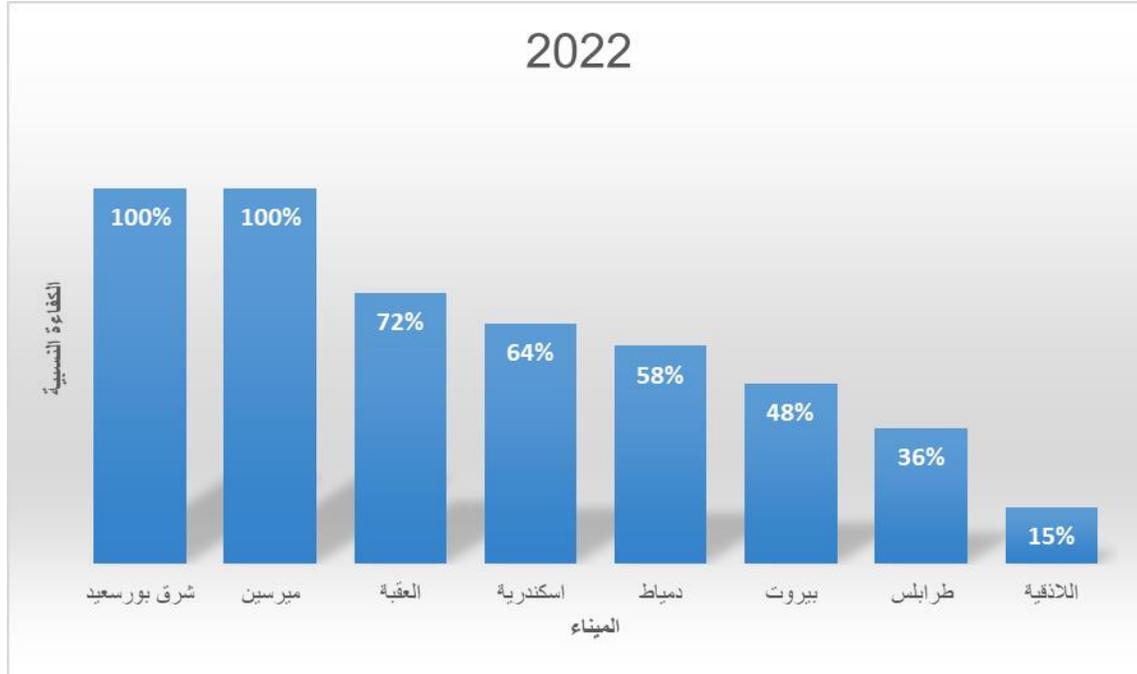
بينما في عام 2018، احتفظ كلا من ميناء شرق بورسعيد وبيرويس بكفاءة نسبية عالية بنسبة 100% دون تغيير، بينما انخفضت الكفاءة النسبية لكفاءة الموانئ محل الدراسة، في حين تلاحظ تحسن الكفاءة النسبية لميناء واحد فقط هو ميناء طرابلس بنسبة تحسن سنوية 4%.

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%.









9 - الكفاءة النسبية للموانئ محل الدراسة في الفترة من 2017 وحتى 2022

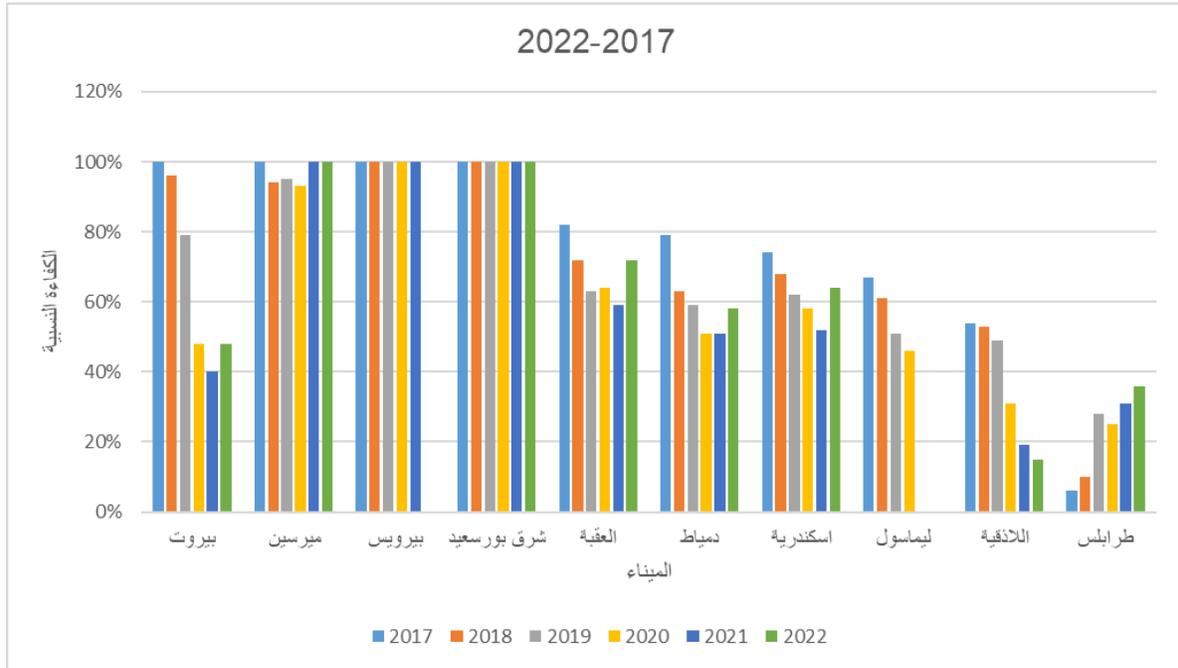
المصدر: اعداد فريق الاكاديمية، 2023.

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 بيرويس وليماسول.

ويخلص 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 الاداء: مثل مينائي شرق بورسعيد وبيرويس.
- موانئ ذات كفاءة نسبية متزايدة الاداء: مثل ميناء طرابلس.
- موانئ ذات كفاءة نسبية متناقصة الاداء: مثل ميناء اللاذقية.
- موانئ ذات كفاءة نسبية خارج الاداء: مثل ميناء ليماسول.
- موانئ ذات كفاءة نسبية متغيرة الاداء: مثل موانئ بيروت، العقبة، دمياط، اسكندرية، ميرسين.



10 - الكفاءة النسبية لموانئ شرق المتوسط في الفترة من 2017-2022

المصدر: اعداد فريق الاكاديمية، 2023.

8. الخلاصة

بلغ اجمالي الموانئ العربية الي 150 ميناء بحري 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.

وبمراجعة مدي استفادة الدول العربية لموقعها الاستراتيجي على مسارات النقل البحري الرئيسية والتحول الي محاور لكبري الناقلين البحريين، يوضح الترابط البحري الثاني والدولي العالمي في عام 2022 ان ثلاث دول عربية فقط من أصل 22 دولة عربية هي محاور بحرية عالمية وهم الامارات والسعودية والمغرب.

كما تواجه بعض الدول العربية انخفاضًا في الترابط البحري الدولي مثل العراق والسودان والجزائر وتونس وموريتانيا وجيبوتي، وعمان، والكويت، ولبنان. في حين ان دولة عربية واحدة في حالة نمو إيجابي نحو الترابط البحري العالمي رغم قلة حجم التجارة المنقولة بحرا بها وهي الصومال. وعلى صعيد اخر، لم يطرا أي تغيير في وضعية الترابط البحري العالمي لبعض الدول العربية مثل مصر وليبيا والسعودية، وقطر، والبحرين، والأردن.

كما بلغت حركة الحاويات بالموانئ العربية تقريبا 55 مليون ونصف حاوية مكافئة تم تداولها بالفعل في عام 2021، ومن الملاحظ ان عدد خمسة دول عربية تمثل 46 مليون و743 ألف حاوية مكافئة بنسبة 84% تقريبا وهم الامارات، السعودية، المغرب، مصر، وعمان، بينما تمثل باقي الدول ما يقرب من 15% فقط من اجمالي حركة الحاويات بموانئها.

كما ان موانئ أربع دول عربية فقط هي الامارات، المغرب، السعودية، ومصر بلغ اجمالي حجم تردد السفن بها الي 65% من اجمالي تردد السفن بالدول العربية، وبلغ اجمالي التردد 22.5% لعدد خمسة دول عربية وهم الجزائر، عمان، قطر، تونس، والكويت، بينما بلغ اجمالي التردد 12.5% فقط لعدد 11 دولة عربية وهم لبنان، العراق، البحرين، الأردن، السودان، جيبوتي، اليمن، موريتانيا، الصومال، سوريا، وجزر القمر.

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

- موانئ ذات كفاءة نسبية ثابتة الاداء: مثل موانئ شرق بورسعيد وبيرويس
- موانئ ذات كفاءة نسبية متزايدة الاداء: مثل ميناء طرابلس
- موانئ ذات كفاءة نسبية متناقصة الاداء: مثل موانئ ليماسول ودمياط وبيروت والعقبة والإسكندرية وميرسين
- موانئ ذات كفاءة نسبية خارج الاداء: مثل ميناء اللاذقية

9. التوصيات

1. دراسة التحديات التي تواجه التكامل الاقتصادي بين الدول العربية والمتطلبات الخاصة بأوجه التكامل.
2. وضع اليه عربية لتبادل المعلومات بين الموانئ العربية فيما يخص القدرات والامكانيات المتاحة لدي كل ميناء لتعظيم الاستفادة.
3. الاهتمام بعنصري الامن والسلامة البحرية بالموانئ العربية لجذب كبري المشغلين والناقلين البحريين
4. تبادل القدرات البشرية والخبرات المختلفة بين الموانئ العربية.
5. دراسة انشاء شركة عربية متخصصة في نقل البضائع لتفادي ارتفاع التكاليف التي تتكبدها الدول العربية.
6. دراسة خلق محور لوجستي عربي منافس على الخريطة الدولية.
7. العمل على التطوير المستمر في تكنولوجيا النقل البحري المختلف.
8. ضرورة عمل قياس أداء للمحطات المختلفة بأنواعها بالموانئ العربية وفقا لقياس الأداء وتحديد نقاط الضعف والقوة واليات تحسينها وذلك تفصيليا (عامل- اوناش ومعدات وروافع - وارصفة - الخ).
9. تفعيل الاتفاقيات المبرمة فعليا بين الدول العربية والعمل على حل المشاكل اللوجستية الخاصة بالتخزين والنقل والتخليص الجمركي بالموانئ العربية.
10. الاستثمار المدروس في البنى التحتية للموانئ البحرية، وربطها بشبكة النقل البري متعدد الأنماط (طرق وسكك حديدية).
11. توحيد المعايير وتبسيط وتسهيل الإجراءات وتحسين الخدمات، بالاستفادة من الخبرات الدولية والإقليمية التي يتيحها الانضمام إلى الاتفاقيات ذات الصلة، ووضع الأطر المنظمة لمشاركة القطاع الخاص.
12. توسيع دائرة التشاركية، على مستوى مجتمعات الموانئ والقوى العاملة، في القرارات المتعلقة بتوطين التقنيات المتقدمة للأتمتة والذكاء الاصطناعي، لتحقيق العدالة والشمولية في قطف ثمار هذه التقانات.
13. رفع كفاءة العاملين في النقل البحري والموانئ البحرية، من خلال التدريب والتأهيل المستمر لمواكبة التطورات.

14. تحفيز مؤسسات التمويل في المنطقة العربية لدعم عمليات التطوير بشكل مستمر في الموانئ العربية.
15. تحفيز الشركات الملاحية الوطنية في الدخول في تحالفات واتفاقيات مشتركة لتعزيز وجذب حركة التجارة المنقولة بحرا للموانئ العربية.
16. تبسيط وموائمة القوانين والإجراءات بالموانئ البحرية لتقصير مدة بقاء السفن بها.
17. تحديث الهياكل المؤسسية لإدارة الموانئ البحرية العربية لتحقيق زيادة الكفاءة.
18. تنويع أنشطة الموانئ البحرية العربية لزيادة قدراتها التنافسية.
19. اعداد الدراسات الدورية والخطط الاستراتيجية لتنمية وتطوير أداء الموانئ العربية.
20. دعم مراكز ومؤسسات التعليم والبحوث والتدريب البحري بالمنطقة العربية.
21. دراسة القدرات التنافسية للموانئ غير العربية والمحيطة بالمنطقة العربية.

- 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.
- 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.
- The Global Economy (2019) *Port Infrastructure Quality*. Available at: <https://www.theglobaleconomy.com/Bahrain/> (Accessed: 1 December 2022).
- UNCTAD (2021) *Country Maritime Profile* at: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/004/index.html> (Accessed: 22 December 2022).
- UNCTAD (2021) *Port Container Traffic* at: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321> (Accessed: 17 January 2023).
- UNCTAD (2022) *Liner Shipping Connectivity Index*. Available at: https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?IF_ActivePath=P%2C11 (Accessed: 11 March 2023).
- World Bank (2023) *Container Port Performance Index*. Available at: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/66e3aa5c3be4647add01845ce353992-0190062022/original/Container-Port-Performance-Index-2021.pdf> (Accessed: 17 February 2023).

- World Bank (2023) *Logistics Performance Index*. Available at: <https://lpi.worldbank.org/> (Accessed: 25 April 2023).
- Ye, S., Qi, X. and Xu, Y., 2020. Analyzing the relative efficiency of China's Yangtze River port system. *Maritime Economics & Logistics*, 22, pp.640-660.