

استثمار الموانئ في تطوير الاقتصاد لدول مجلس التعاون الخليجي (مع الاشارة للنشاط السياحي)

Investing in ports in developing the economy of the Gulf Cooperation Council countries (With reference to tourism activity)

ناجي ساري المالكي¹

الأستاذ المساعد الدكتور - جامعة البصرة - مركز البصرة والخليج العربي - العراق

najialmaliki1966@gmail.com

تاریخ النشر : 2025/03/20

تاریخ القبول: 11/03/2025

تاریخ الارسال: 26/10/2024

الملخص:

تسهم الاستثمارات في موانئ دول مجلس التعاون الخليجي في تعزيز تنوع الصادرات من السلع والخدمات والسياحة. ومع ذلك، يظل قطاع النفط والغاز العمود الفقري لاقتصادات هذه الدول، حيث تساهمن الاستثمارات في الموانئ في تطوير الاقتصادات الساحلية التي تقع على البحار والمحيطات. لذا، تعد المبادرات التجارية البحرية والنشاط السياحي من بين المحركات الرئيسية للاقتصاد الوطني، إذ تعمل زيادة الاستثمارات في الموانئ على تعزيز حركة النشاط التجاري البحري والسياحي. وتتنوع وظائف الموانئ، حيث تشمل استقبال وتصدير حاويات النفط والغاز، ونقل البضائع المتنوعة، بالإضافة إلى خدمة الأفراد. وقد استثمرت الموانئ في منطقة الخليج العربي منذ القدم في استيراد وتصدير البضائع من دول مثل الصين والهند. وبالتالي، يلعب تطوير الموانئ دوراً محورياً في زيادة حركة التبادل التجاري والسياحي، وذلك من خلال تعزيز الاستثمارات في تحديث البنية التحتية للموانئ. كما توفر الموانئ للسفن القادمة والمغادرة، بما في ذلك السفن السياحية، خدمات الالزمة مثل التحميل والتفرغ باستخدام المعدات الحديثة، مما يسهم في توفير الوقت وزيادة الكفاءة.

الكلمات المفتاحية :- الاقتصادات الخليجية ، الاستثمارات في الموانئ ، النشاط السياحي ، وظائف الموانئ

Abstract:

Investments in the ports of the Gulf Cooperation Council (GCC) countries contribute to diversifying exports of goods, services, and tourism. However, the oil and gas sector remains the backbone of these economies, as port investments help develop the economies of coastal nations located along seas and oceans. Therefore, maritime trade exchanges and tourism activities are among the key drivers of the national economy, with increased investments in ports enhancing commercial and tourist maritime activities. Ports serve various functions, including receiving and exporting oil and gas containers, transporting diverse goods, and serving individuals. Historically, ports in the Arabian Gulf region have invested in importing and exporting goods from countries like China and India. Thus, the development of ports plays a pivotal role in boosting trade and tourism activities by increasing investments in modernizing port infrastructure. Additionally, ports provide necessary services to incoming and outgoing ships, including tourist vessels, such as loading and unloading using advanced equipment, which saves time and enhances efficiency. .

Keywords :- *Gulf economies ، investments in ports ، Tourism activity ، port functions .*

- المؤلف المراسل: ناجي ساري المالكي- الاميل: najialmaliki1966@gmail.com

1- مقدمة :

تتمتع دول الخليج بموقع تجاري بحري مميز تطل من خلاله على الخليج العربي عن طريق العديد من الموانئ، وعليه يهتم المقال بأهمية الموانئ في التجارة الخارجية والسياحة الخارجية والداخلية . إذ إن قطاع النقل البحري يشكل العنصر المهم لتحقيق الأهداف الرئيسة المتعلقة بتسريع عجلة التنمية الاقتصادية، حيث أن التجارة الخارجية تشكل جزءاً مهماً من النشاط الاقتصادي لدول الخليج ، وتلعب هذه الموانئ دوراً في زيادة الناتج المحلي الإجمالي ، وبالتالي فإن زيادة النشاط السياحي وتنوع الصادرات تساهم في تطوير الاقتصاد الخليجي . إذ ترتبط أهمية هذه الموانئ بحركة التجارة الخارجية والتي تعد القاعدة الأساسية لتنمية . وقد اكتسبت الموانئ أهميتها كونها تؤدي دوراً أساسياً في التصدير والاستيراد ، وتعتبر أهمية موقع موانئ الخليج الجغرافية بوابة الدول العربية الآسيوية للانفتاح على العالم الخارجي . أما في الوقت الحاضر فقد بدأت الحكومات بالخليج في استقطاب الشركات الاستثمارية العالمية من أجل تطوير وزيادة الأرصدة في الموانئ ، وهذا ما يؤدي إلى تطوير الاقتصاد الخليجي .

1-1-أهمية الدراسة : تلعب موانئ الخليج العربي دوراً مهماً في تطوير التجارة الخارجية ، وهذه التجارة لها أهمية كبيرة في المسار التنموي من خلال تنوع الصادرات والسياحة ، وهذا ما يؤدي إلى زيادة مساهمة قطاع التجارة الخارجية في الناتج المحلي الإجمالي ، وعلى انتعاش الاقتصاد الخليجي عن طريق وضع الخطط الملائمة في زيادة الصادرات وتنوعها ، والعمل على تطوير دور الموانئ في تسهيل عملية التبادل التجاري والسياحة .

1-2-مشكلة الدراسة : إن مشكلة الموانئ تعتمد على تقادم الآلات والمعدات التي تستخدم في تفريغ وتحميل البضائع ، مما يؤدي إلى طول فترة التحميل والتفرغ ، وعلى الرغم من أن الموانئ لها دور في زيادة حركة النشاط الاقتصادي والسياحي ، فإنها تعاني من مشكلة تقادم أرصدة هذه الموانئ وعدم استيعابها الباقي العملاقة .

1-3-هدف الدراسة : تهدف الدراسة إلى التعرف على أهمية الاستثمار في تطوير موانئ الخليج العربي وزيادة حركة التبادل التجاري والسياحة ، ومدى أسمام هذه الموانئ في تطوير التجارة الخارجية ، وما هي الأثار الإيجابية للموانئ في تسهيل عملية التبادل التجاري.

1-4-فرضية الدراسة : تستند الدراسة إلى فرضية مفادها إن الموانئ الخليجية تلعب دوراً حيوياً في تسهيل عملية التبادل التجاري الخارجي ، وهذا ما يجعل من الحكومات ، بذل كل الجهود من أجل تطوير الموانئ من خلال الاستثمار ، ودورها في زيادة مساهمتها في التجارة الخارجية ، وبالتالي تشفي حركة الاقتصاد والسياحة من خلال الاتصال بالعالم الخارجي .

1-5-منهجية الدراسة : اعتمدت الدراسة على الأسلوب النظري والعملي في تحليل أهمية الاستثمار في تطوير الموانئ لدول الخليج العربي، من خلال المعاور التالية :-

المحور الأول : الاطار النظري للموانئ (مفهومها ، انواعها)

المحور الثاني: دور الموانئ في حركة النقل البحري

المحور الثالث : التطور التاريخي للموانئ لدول الخليج العربي.

المحور الرابع : أثر الاستثمار في موانئ دول الخليج العربي على التجارة الخارجية و حركة السياحة.

المحور الأول : الاطار النظري للموانئ (مفهومها ، انواعها)

تعد الموانئ من العناصر الحيوية التي تصاهمي في أهميتها القطاعات الصناعية، حيث تلعب دوراً محورياً في خدمة الأسواق التجارية والمناطق الصناعية وعمليات النقل والتغليف. وتحدر الإشارة إلى وجود فرق بين الموانئ والمرافئ؛ فالمرافأ هو عبارة عن مساحة مائة طبيعية، مثل الخلجان الصغيرة، توفر مساحة كافية لرسو السفن الصغيرة على جانبيها. وقد تكون بعض المرافئ الطبيعية بعيدة عن المناطق السكانية، مما يتبع فرضاً لتطويرها وتحويلها إلى موانئ استثمارية، كما هو الحال في موانئ سيدني وسان فرانسيسكو وريو دي جانيرو. فيما يتعلق بالموانئ الصناعية، فإنها تنشأ بشكل مصمم لخدمة الأغراض التجارية والصناعية والسياحية، وتعد بعض الدول الأوروبية، مثل ألمانيا وبريطانيا وفرنسا، أمثلة واضحة على وجود الموانئ الرئيسية عند مصبات الأنهر.

و عند اختيار المشاريع الاستثمارية لانشاء الموانئ يجب أن تكون هذه الموانئ محمية بطريقة طبيعية من مخاطر العواصف والرياح ، ويجب أن يكون عند انشاء الميناء الاستثماري هناك امكانيات الإزاحة و رفع الطين أو الطمي أو الرواسب الأخرى من قاع الميناء (الحضرى ، 2007).

وعليه فان المرافأ او الميناء يعد المكان الذي يقع على حافة البحيرات والمحيطات، او الانهار ، حيث ان سفن الشحن تذهب لنغليف وتحميل حمولاتها ، ولهذا فان الموانئ تعد المكان الذي ينتقل من خلاله المسافرون عبر النقل بالسفن الصغيرة او الكبيرة . لذلك تستخدم كلمة ميناء لغويًا للإشارة إلى الموانئ البحرية، اما الموانئ الجوية او المطارات فهي الواقع التي تغادر منها الطائرات او المبوط فيها، اما الموانئ البحرية فهي المحرك الرئيسي في نقل مايقل عن (80%) من المسافرين ونقل أكثر من (70%) من قيمة البضائع المصدرة والمستوردة من حجم التجارة العالمية من كافة دول العالم (الام المتحدة ، 2012 ، 1). إن تطور الموانئ من الاهتمام بالاستثمار في تقنيات النقل البحري، إذ ان الموانئ تتخصص في حجم ونوع البضائع المستوردة والمصدرة الى مختلف دول العالم ومنها الخليج العربي . ووفقاً للاستثمارات في التقنيات المتقدمة تصبح الكثير من الموانئ متعددة الأغراض ، و بما ان الازدهار الحضاري لأي دولة من دول العالم يعتمد بشكل اساسي على حجم تجاراتها الخارجية باعتبارها الاداة الرئيسية للنمو في الاقتصاد ومثال ذلك ميناء روتردام في هولندا والذي يعتبر من اكبر الموانئ في العالم . ويعود المعنى التاريخي للميناء الى المصطلح اللاتيبي *porta* والتي تعني البوابة او المدخل ، والتي تكون النافذة التي تطل فيها مختلف الدول على العالم الخارجي. والموانئ هي منطقة جغرافية تقدم مختلف الخدمات إلى السفن القادمة او الراسية في الارصنة . كما يعرف الميناء على انه : - المكان الذي يقع على حفافات الانهار، والبحيرات او المحيطات والبحار، والذي ترسو عليه سفن الشحن من اجل تحويل او تغليف البضائع ، وكذلك فان الميناء : يعد المكان الذي ينتقل المسافرون و السواح منه او اليه عبر السفن التي تنقل الاشخاص او البضائع (حسن ، 2012 ، 337 – 350) .

تعد الموانئ البحرية من أهم دعائم تطور اقتصاديات الدول، نظراً لأن ما يقارب 95% من البضائع المنقولة عالمياً تعتمد على النقل البحري. لذلك، تسعى الحكومات جاهدة إلى تطوير خدمات الموانئ من خلال استثمارات ضخمة تهدف إلى تعزيز قدرتها على جذب خطوط الملاحة العالمية، وتحويلها إلى مراكز إقليمية رئيسية في مجال النقل البحري. وتلعب هذه الموانئ دوراً محورياً في تسهيل عمليات نقل البضائع إلى الموانئ الفرعية في الدول المجاورة بسرعة وكفاءة، مع ضمان تقليل وقت الشحن والتغليف.

بالإضافة إلى ذلك، تعتبر الموانئ البحرية حلقة الوصل المركزية في سلسلة النقل المتكامل، حيث تربط بين المناطق الداخلية للبلاد والعالم الخارجي. وبفضل هذا الدور الاستراتيجي، تصبح الموانئ نقاطاً حيوية تدعم النمو الاقتصادي وتعزز التبادل التجاري على المستوى الدولي.

وتعتبر الموانئ البحرية من مشروعات المنافع العامة التي تسهل عملية نقل البضائع على متن السفن المختلفة ، والتي تعد من اهم المشاريع التي تعمل على تعجيل عملية التنمية من خلال ما تحققه من العمارات الصعبة في رفد موازنة الدولة ، ويمكن معرفة اهمية الموانئ من خلال ما يلي (الحمامي ، 2006 ، 7 - 8) .

- المنافع المباشرة في المتعاملين مع الموانئ .

- خفض تكاليف النقل البحري للدولة ، خفض تكاليف تشغيل السفن الوطنية .

- التشغيل للعمالة في عدد من المؤسسات المتعاملة مع الميناء .

- خلق الفرص في عمل الايرادات لعدد من الجهات التي تعمل خارج وداخل الموانئ.

- منافع الميناء :

- القيام بالأنشطة المتعددة التي من خلالها تخدم قطاع النقل ، وخاصة النقل البحري ومنها اصلاح السفن في معامل الموانئ ، تخزين البضائع ، نقل السلع والأشخاص، تموين السفن.

- خلق كوادر فنية مدربة ، وتحقيق ارباح وتنمية الاقتصاد للدول .

- المنافع المالية للاقتصاد الوطني .

- تساهم زيادة إيرادات الموانئ بشكل كبير في جلب العمارات الأجنبية الصعبة، مما يعمل على تحسين وتعزيز ميزان المدفوعات للدولة. وبفضل هذه العوائد المالية، يتم دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز قدرته على مواجهة التحديات الاقتصادية، مما يجعل الموانئ عنصرا أساسيا في تحقيق الاستقرار المالي والنسيم الاقتصادي.

- تسهم الموانئ في الدعم من أجل الاستقلال السياسي والاقتصادي لكل دولة في العالم .

. - تقلل من خفض المواد الخام وتتكاليف البضائع المستوردة والسلع الاستهلاكية التي تدخل عن طريق الموانئ ويقل سعرها على المستهلكين .

- تعمل على زيادة التنافس في سرعة وصول ومجادرة السفن .

- تعتبر الموانئ القطاع الذي يعمل على تطوير وتنمية المناطق القريبة للموانئ منها الزراعية، الصناعية، التجارية .

- للموانئ فوائد في مورد ومصدر الحصول على العمالة الأجنبية ، الممول الرئيسي لتمويل برامج التنمية الاقتصادية للدولة .

- تعد الموانئ في بعض الدول المنفذ الوحيد للتجارة الخارجية للدولة .

- الحصول على الرسوم والعوائد والأجور من خلال شحن وتغليف البضائع .

- تشجع الموانئ على القيام ببعض الصناعات.

- تشغيل العمالة الوطنية وتدريبها للتقليل من البطالة والفقر .

- المنافع الغير مباشرة للموانئ :

- الزيادة في دخل الصناعات المرتبطة باعمال الموانئ .

- قيام الموانئ بالأنشطة المختلفة تؤدي الى المنافع العديدة من خلال خدمات الموانئ .

- زيادة الاستثمارات في الموانئ تؤدي الى توفير فرص العمل للعديد من العاطلين .

وهناك العديد من انواع الموانئ ، فمنها التي تتخصص بالحاويات ، والموانئ الحرة، والموانئ الصناعية ، ومن الممكن ان يكون هناك دمج في خدمات الموانئ ، في ميناء واحد ، حيث يقدم أكثر من خدمة وظيفية نتيجة التقدم التكنولوجي فقد يكون الميناء متخصص في الصيد وبه رصيف جاف بحاري ، وخدمي و الكل في ميناء واحد . وقد يكون الميناء بحاري او صناعيا كما هو في ميناء خور الزبير وميناء ام قصر، وسوف نتعرف على انواع من الموانئ التي يمكن ان تصنف من حيث نشاطها الاقتصادي الى مايلي(محسن ، 2012 ، 348 - 350) :

- الموانئ التي تتخصص بالخدمات : - تزويد السفن المارة بالوقود والمياه العذبة والطعام، ووسائل الخدمة التي يحتاجها المسافر .
- الموانئ المتخصصة بالنفط : - تصدير النفط الخام عبر الانابيب او الناقلات .
- الموانئ التجارية المتخصص بنقل البضائع : - بضائع الحاويات مثل الاسمنت وبضائع الصلب مثل حديد التسليح .
- الموانئ التي تتخصص في الصيد : - تختص بعض الموانئ بصيد العديدة من الاسمak .
- الموانئ التي تتخصص بالتخزين تسمى الموانئ الجافة: لأغراض التخزين وتقع على السواحل البحري مثل ذلك في السعودية ميناء الرياض .
- كما يمكن ان نجد موانئ متخصصة في السياحة و الترفيه.

المور الثاني : دور الموانئ في حركة النقل البحري

تتمتع الموانئ بدور أساسي في تطوير حركة النقل البحري، حيث تسهم الخدمات المقدمة فيها، وحداثة المعدات المستخدمة، في تقليل الوقت المطلوب للنقل والتفریغ. ومع ذلك، تواجه الموانئ تحديات تمثل في الاستخدام الخاطئ أو قلة خبرة العاملين، مما قد يؤدي إلى انخفاض كفاءة حركة السفن. بالإضافة إلى ذلك، فإن ارتفاع تكاليف النقل والتفریغ يؤثر سلباً على جاذبية هذه الموانئ، مما يتسبب في تراجع حركة النقل البحري، من ناحية أخرى، يعمل الاستثمار في تحديث المعدات على تعزيز المنافسة بين المعدات الحديثة والقديمة داخل الموانئ نفسها، مما يحفز زيادة الاستثمارات و يؤدي إلى تحسين كفاءة العمليات. هذا التحسن بدوره يسهم في تسريع حركة المسافرين من وإلى الموانئ، مما يعزز من دورها كمراكز حيوية في حركة النقل البحري OECD (2011، 11-12).

وعليه ، يلعب النقل البحري دوراً فعالاً في نقل مختلف أنواع البضائع، حيث يعد من أبرز الوسائل الاقتصادية لنقل البضائع، بل والأكثر فعالية في تسهيل حركة التجارة العالمية بين مختلف دول العالم. ونتيجة لذلك، تسعى الدول المتقدمة إلى تعزيز حركة النقل البحري لديها، نظراً لزيادة نشاطها الاقتصادي وارتفاع حجم التبادل التجاري من خلال الواردات وال الصادرات من السلع والخدمات. كما نلاحظ أن التبادل التجاري بين دول العالم يشهد توسيعاً وتطوراً مستمراً، وذلك من خلال زيادة عدد الأساطيل البحرية المحلية، حيث تعمل الدول الواقعة على البحار والمحيطات على دعم أسطولاتها بكل السبل المتاحة، سواء من خلال الدعم التشريعى أو البشرى أو المادى. بالإضافة إلى ذلك، فإن التطور التكنولوجي السريع والمذهل الذي شهدته العالم، خاصة مع بداية القرن الحادى والعشرين، قد شمل أيضاً قطاع السفن ومواصفاتها، وكذلك معدات الشحن والتفریغ في الموانئ. ولما كانت هذا التطور العالمي، أصبح من الضروري أن تكون الموانئ مجهزة بأحدث التجهيزات التي تتناسب مع متطلبات السفن الحديثة، مما يعزز من كفاءة العمليات ويدعم استمرارية نمو حركة النقل البحري على المستوى العالمي. لذلك أصبحت الموانئ مثيرة الاهتمام بالنسبة للنقل البحري والتعامل معها بجدية . ونظراً للتطور الذي حدث في النقل البحري ، فقد برز في الوقت الحاضر الاهتمام في عمليات البناء الى العديد من الموانئ التي تتخصص في التعاملات مع مختلف بضائع الترانزيت .

وقد تميز هذه الموانئ في موقعها المميز على الخطوط البحرية العالمية ، حيث تبرز أهمية استخدام السفن الكبيرة الحجم التي توفر من نفقات في التشغيل و التي تؤدي إلى إمكانية تخفيض الأجرور بما يحقق لها قدرة على المنافسة في سوق النقل البحري العالمي . وهذه الانواع من السفن يمكن ان تكون العنصر الاساسي في تخفيض المصروفات والذي يحسب من خلال عامل الوقت المستغرق في الرحلة البحرية في عرض البحار وفي توقيتها في الموانئ . ومن خلال ذلك فان قيام الناقل البحري عن طريق السفن الكبيرة تحسب على اساس معدلات التفريغ والشحن داخل الموانئ ، حيث ان الناقل البحري يمكن ان يتعامل مع الموانئ ذات الواقع المميزة والمناسبة والمجهزة باحدث الاجهزه والمعدات التي تختص بالتفريغ والشحن وتعامل في المعدلات المرتفعة مع نوعيات البضائع من ناحية ارتفاع سعرها وقيمتها الاقتصادية للدولة (مركز الدراسات والبحث ، 2009 ، 1-3) .

لذلك فان تعزيز وتطوير النقل البحري يتم عن طريق تطور الاسطول البحري باعتباره الناقل للتجارة لاي دولة من دول العالم ويتم ذلك بواسطة التقدم في النظم اللوجستية ، وكذلك في سفن الحاويات والسفن التي تنقل النفط والبضائع . حيث تنمو الموانئ من خلال زيادة الاستثمارات في تطور الارصفة والمعدات الناقلة الى مختلف السلع والخدمات عن طريق البحار والمحيطات، اذ ان المنافسة في الاستثمارات في الموانئ يؤدي الى زيادة المنافسة بين الموانئ مما يؤدي الى تطورها وزيادة ايراداتها نتيجة تزايد السفن المستقبلة والمغادرة منها. لذلك فان الدول النامية لا تزال تستحوذ على الحصص المتواضعة في التجارة العالمية ، اذ انها تستحوذ مابينه (28 %) من التجارة للسلع التي تستوردها ، وذلك تستحوذ على حوالي (50 %) من نسبة الشحن من الصادرات ، حيث ان اغلب هذه الصادرات من الدول النفطية حسب إحصاءات الاونكتاد (Joyce, 2013, 30) .

ان من اهم زيادة وتطوير حركة النقل البحري في الموانئ ، هو ازدياد المشاريع الاستثمارية في البنية التحتية التي تزيد من سرعة توفير الوقود للسفن الراسية في الموانئ ، تحسين الطرق البرية التي تتصل بالمباني ، وتوفير الطاقة للسفن ، كذلك تحسين الاتصال بالمباني ، ووصول السفن في الوقت المناسب. هذا ما يؤدي الى تخفيض وتشجيع الموانئ وأصحاب المصلحة للالتزام بالمتطلبات التي تقدمها ادارة الموانئ ، وهذا يمكن ان الاستثمار من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص التي تؤدي الى بناء القدرات الاستيعابية للسفن والبضائع في الموانئ . وهنا المبادئ التوجيهية للموانئ التي تحددها في استراتيجية من اجل الاستثمارية في الاعمال التي تخص السفن القادمة والمغادرة وتقديم الخدمات الازمة لهذه السفن في الموانئ بحيث يجعل المشاريع في هذه الاستثمارات من ان هناك تطور في سرعة وحركة السفن (Subramaniam, 2022, 7, 7) .

ومن خلال ذلك فان الموانئ العالمية وعن طريق الاساطيل البحرية التجارية تلعب دوراً مهماً في تسهيل وسرعة حركة انواع السفن والبضائع من السلع والخدمات ، اذ ان هناك بعض الدول مثل مصر تعمل على تخفيض اسعار النقل وسهولة الدخول الى الممرات من اجل دفع حركة التطوير الاقتصادي فيها. حيث ان حجم التجارة الدولية الذي يتم النقل فيه بواسطة البحر عن طريق الاسطول العالمي التجاري بحوالى (85 - 90 %) من التجارة بواسطة السفن . ان النقل البحري ومن خلال الموانئ والسفن قد يتعرض في الوقت الحاضر الى ضغوطات كبيرة من اجل توفير المتطلبات والاحتياجات الى السوق التجارية العالمية . لذلك فان التفكير والاهتمام بتطوير افضل الطرق التي يمكن بها سرعة الشحن والتوصيل للبضائع الى الاسواق العالمية المختلفة . وعليه فان النقل البحري يعد احدى الخدمات الاساسية التي تقوم بتسهيل عملية التجارة العالمية ، حيث ان المستوردون والمصدرون للبضائع يتمنى كل منهم استلام بضائعهم في المكان والوقت المناسبين . وهناك العديد من المضايق والمعوقات الملاحية التي تستقبل الكثير من السفن الحمولة بكافة البضائع ومنها مايلي (موسوعة النقل البحري ، 2012 ، 4 - 5) :-

-- مضيق جبل طارق : Gibril Tar Strait وهو الذي يصل بين المحيط الأطلنطي غرباً والبحر المتوسط شرقاً ويبلغ عرض المضيق (39 - 13) كم ، كما يبلغ طول المضيق (64) كلم . وقد كان لهذا المضيق دوراً أساسياً في الحرب العالمية الثانية ، حيث كان هذا المضيق يمنع الغواصات والسفين الإيطالية والالمانية من المرور منه ومتوجهة إلى المحيط الأطلسي أو العكس ، إذ تقع المغرب على ساحله الجنوبي ، وأسبانيا تقع على ساحله الشمالي وهو المضيق الأساسي في اصلاح وتزويد السفن بالوقود .

-- مضيق ماجلان The Strait Of Magellan ، وهذا المضيق فقد تم اكتشافه في عام 1520 من قبل البرتغالي ماجلان فيريديناند والذي يقع في الجنوب من أمريكا الجنوبية الذي يبلغ طوله 530 كم وعرضه 4-24 كلم ، ولكن قيمته الملاحية قد انخفضت نتيجة البدء بتشغيل قناة بنما العالمية .

-- رأس الرجاء الصالح Cape Of Good Hope والذي يقع في ابعد نقطة من جنوب قارة افريقيا ، والذي يفصل بين المحيطين الهندي الأطلسي ، وقد قلت أهميته الاقتصادية نتيجة بدء العمل في قناة السويس والذي قد تطور في بداية عام 1970 .

-- مضيق ملقا Malacca Strait والذي يعد من المضائق الملاحية المهمة والاستراتيجي في العالم ، وهذا المضيق تمر من خلاله التجارة بين أوروبا وشرق آسيا ونفط الخليج العربي إلى كل من كوريا واليابان واستراليا والصين وتمر من خلاله حوالي (50) الف من السفن الحمولة بالبضائع .

-- مضيق هرمز Strait Of Hormuz : وهذا المضيق الذي يعتبر من أهم المرات الاستراتيجية بين الخليج العربي حيث هذه المناطق تشتهر بانتاج النفط وبين خليج عمان والبحر العربي . ويبلغ عرض مضيق هرمز بين (48 - 80) كلم ولكن الجزء المخصص للملاحة فيه مقسم إلى مسارين يبلغ عرض كل منها إلى (3 - 2) كلم يختص ، والذي يبلغ أحدي المسارات إلى دخول الخليج ، والمسار الآخر للخروج من الخليج العربي ، والذي يمر من خلال هذا المضيق حوالي (88 %) من صادرات النفط المستخرج من دول العربي المطلة عليه والتي تتجه هذه السفن إلى شرق آسيا والولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا .

-- مضيق باب المندب The Strait Of Bab El-Mandeb وهذا المضيق استراتيجياً الذي يتحكم في الحركة الملاحية المتوجه إلى قناة السويس إذ يعد المدخل الجنوبي لقناة السويس وهو الذي يصل بين المحيط الهندي وبحر العرب جنوباً وبين البحر الأحمر شمالاً والذي يتراوح عرض مضيق باب المندب بين (44 - 76) كلم ، والملاحة تكون في هذا المضيق تنحصر المسارين الأساسيين ، حيث يبلغ عرض كل منها بين (3 - 2) كلم أحدهما باتجاه الجنوب والآخر باتجاه الشمال ، إذ ان غلق هذا المضيق يؤدي إلى تحويل حركة الملاحة من باب المندب إلى رأس الرجاء الصالح . لذلك تبرز الأهمية الاقتصادية في النقل البحري في زيادة النشاط وحركة الاقتصاد مما يؤدي إلى انتعاش اقتصادات دول العالم ومنها دول الخليج العربي التي تتمنى بانتاج النفط الخام تصديره عبر الموانئ المطلة على البحر العربي واستيراد ما تحتاج من السلع والخدمات من خلال الحركة الملاحية المستمرة من وإلى الدول النامية والمتقدمة . لذلك نلاحظ ان زيادة حركة التجارة تأتي من خلال تطور حركة النقل البحري وتوسيع إنشاء الموانئ التي تستقبل مختلف السلع من جميع دول العالم من خلال التجارة الخارجية (الأمم المتحدة ، 2011 ، 13) .

المحور الثالث : التطور التاريخي للموانئ لدول الخليج العربي

في الوقت الذي كانت الجزيرة العربية ومن خلال صحرائها المخضرة والمزهرة بالحياة والقادرة على توفير البيئة الملائمة للعيش . وعلى مر السنين ، فإن الآثار الباقية في صورة مساكن ومقابر منحوتة في الجبال تمثل وعمارات وأوان وأدوات ونصب ، وكتابات ومباني

ونقوش . هذا بالإضافة إلى المعابد والأسوار والسدود والقلاع ، وهناك أدلة ثبتت على أن هنالك نوع من الاتصالات بين الحضارات الكبرى التي كانت قائمة في ذلك الزمان ، والحضارات في شبه الجزيرة العربية. ولقد ظهر العرب في أول مرة من التاريخ المدون منذ حوالي (1000) سنة ق.م. والذي كان مرتبطاً بالجملان وتنشيط القوافل التجارية البرية عبر شبه الجزيرة العربية . وبعد ظهور الدولة الحديثة التي ظهرت في الجزيرة العربية ، ظهر هناك إمارات والتي كانت الدول تأخذ الكيانات المستقلة ، من هذه الدول تكونت دولة الإمارات العربية المتحدة وقطر والبحرين والكويت ، وعلى الرغم من أن هناك اليمن الشمالي والجنوبي في جنوب شبه الجزيرة العربية ، كذلك دولة سلطنة عمان . وهذا ما يوضح أن منطقة الجزيرة العربية تقع على البحار التي نشأت فيها الموانئ المتعددة التي تستقبل مختلف السلع والخدمات وبدأ التطور الحديث يظهر بعد اكتشاف النفط في هذه المناطق (تطور العمارة، 201 4 - 9) . أن الزيادات في عدد السفن البحرية الآسيوية تأتي نتيجة زيادة الصادرات والاستيرادات من مختلف البضائع ، وقد شهدت الموانئ في الخليج العربي تطوراً ملحوظاً خلال السنوات السابقة نتيجة زيادة الاستثمارات في تطوير وتوسيع الموانئ بسبب أهمية هذه الموانئ التي تربط الشرق الآسيوي بالغرب الأوروبي . وقد كان الصراع قائماً على السيطرة من قبل القوى الاستعمارية على هذه المنطقة لوفرة خيراًها ومنها النفط وأهمية موقعها بين دول العالم المختلفة ، لذلك نلاحظ زيادة تواجد القوات البحرية الأجنبية . إن هذه الدول تتنافس فيما بينها من خلال التجارة والاستثمارات والسياحة ، وتفضل الشراكة الاستراتيجية بينها وبين الدول المطلة على الخليج العربي . لذلك نلاحظ أن الأهمية الاقتصادية التاريخية للموانئ تزيد بزيادة الاستثمارات (عبد الغفار، وباعبود، 2023 ، 7)

لذلك نلاحظ أن الدول التي تطل على الخليج العربي تتواجد فيها نعمة النفط حيث أن هذه النعمة هبة من الله سبحانه وتعالى على منطقة الخليج العربي ، ولو لا هذه النعمة لما وصلت إلى هذا الإزدهار والتقدم والتطور . ومن خلال معرفة تاريخ هذه المنطقة قبل ظهور النفط يتبيّن لنا إنما المنطقة التي كانت عبارة عن قبائل عربية متقاتلة القوة والحجم وقد سكنت على جانبي الخليج العربي حيث أن أهلها يمارسون المهن الصعبة ومنها مهنة الغوص من أجل البحث عن اللؤلؤ في أعماق البحار ، واقتصرت أهمية المنطقة كونها تجارية يتنافس عليها المستعمرون ويتبادلون الأدوار فيها ويضاف إلى ذلك أهميتها الاستراتيجية في وقوعها على الخليج العربي . ومن خلال ذلك فإن عصر النفط كان بداية عهد الإزدهار والانتعاش الاقتصادي ومن خلال النفط فان الفرد الخليجي أصبح ينعم بالرفاه الاقتصادي والتكنولوجية المتطرفة.. ومن الواضح فان النفط ادى إلى ظهور التوسع في العلاقات الاقتصادية والتجارية والسياحية في دول الخليج العربي وبالخصوص مع الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة الأمريكية ، اذ تبلغ الصادرات من دول الخليج العربي إلى اليابان حوالي (19,6) مليار دولار أي ما يعادل نسبته (16,6%) من إجمالي صادرات الخليج العربي ، وتعد اليابان الدولة الأولى من بين الدول التي تستورد من دول الخليج العربي وخاصة النفط الخام ، وتأتي بالمরتبة الثانية الولايات المتحدة الأمريكية والتي بلغت صادرات دول الخليج العربي لها حوالي (9,16) مليار دولار أي ما يعادل نسبته (14,3%) من إجمالي صادرات دول الخليج العربي إلى أمريكا (الخيالي ، عبد الجبار ، 2009 ، 3-1) . ومن خلال الموانئ تزيد فعالية النمو عن طريق التنظيم في استغلال الموارد الاقتصادية بشكل صحيح ، فقد تتزايد معدلات النمو في الصادرات لدول الخليج العربي بشكل سريع وكبير نتيجة ارتفاع الأسعار في السوق النفطية ، هذا ما يؤدي إلى زيادة حجم الاستيرادات التي يمكن ان تقول من الإيرادات النفطية التي تصدر من خلال الموانئ في دول مجلس التعاون الخليجي . بالإضافة إلى ذلك، تُعد التجارة العالمية العاشرة للقرارات من الأهداف الرئيسية التي تسعى دول مجلس التعاون إلى تحقيقها، حيث تعمل على تطوير الموانئ الموجودة لديها لتعزيز قدرتها التنافسية على المستوى الدولي. وذلك من خلال تحديث البنية التحتية، ورفع كفاءة الخدمات المقدمة، وتوفير المعدات والتقنيات الحديثة التي تسهل عمليات الشحن والتغليف. هذا التطوير ليس فقط لمواكبة متطلبات التجارة العالمية، بل أيضاً لجذب المزيد من

الاستثمارات وتعزيز التبادل التجاري بين دول المجلس وبقية العالم . وبالتالي، تصبح الموانئ نقاط ارتكاز استراتيجية تدعم النمو الاقتصادي وتزيد من حصة دول المجلس في حركة التجارة الدولية (الملا ، 2014 ، 15) . ان العلاقات التي كانت بين منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية وببلاد الصين وجنوبي شرق آسيا كان تأي من خلال المحيط الهندي ، الذي كان الموقع المائي الذي نشأت من خلاله تلك العلاقة . ولهذا يعتبر البعض ان هذه العلاقات الاقتصادية والثقافية والاجتماعية وهي التي ساهمت في هذه استمرار العلاقات بين الهند والصينيون والعرب والغرس ومن خلال التبادل التجاري عن طريق الموانئ الموجودة في الخليج العربي والدول والقرارات الأخرى (دلان ، 2014 ، 4-1) . ان اقتصاد الخليج العربي قبل استثمار النفط ، كان يتركز على الغوص في عمق البحار من أجل الحصول على اللؤلؤ ، وكذلك التجارة وصيد الأسماك البحرية ومن أجل ذلك فان هذه الدول التي كانت من الدول الفقيرة في الموارد الاقتصادية ، اذ كان من اهداف اقتصادها هو الانتاج من أجل العيش الذي يهدف الى توفير الكفاية الغذائية الذاتية ، هذا ما أدى الى اضطرار السكان الى النزوح نحو سواحل البحر الذي يمد هؤلاء بالثروات الثمينة والتي عجزت عنها البيئة الصحراوية أن توفرها لهم ، حيث ان طبيعة الاراضي في دول الخليج العربي اغلبها صحراوية. لذلك فقد كان السكان في هذه المناطق يعتمدون في قوتهم الشرائية على اللؤلؤ الذي يستخرج من اعماق البحار . وقد كان عدد السفن يصل الى (4750) سفينة لصيد اللؤلؤ في عام 1907 ، ويعمل على هذه السفن حوالي (74000) بين عامل صيد وبحار وغيرها من الاعمال التي يقوم بها هؤلاء العاملين في عملية الرحلات البحرية لصيد اللؤلؤ و هذا ما يشكل ماسبته (21%) من عدد السكان في الخليج العربي . وكما يوضح في الجدول (1) التالي .

جدول رقم (1) عدد السفن و العاملين عليها في دول الخليج العربي

البلد	عدد السفن	عدد العاملين
الكويت	700	9200
الاحساء	167	3444
قطر	817	12890
البحرين	917	17633
أمارة ساحل عمان	1215	22045
الساحل الشرقي للخليج	924	8884
المجموع	4750	74000

المصدر: العميدى ، فؤاد طارق كاظم ، الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي ، جامعة بابل ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، 2011 ، اذ تعتبر دولة الكويت من اول الدول التي تهتم بصيد الأسماك بالطرق المنظمة والحديثة . لذلك أنشئت اول شركة والتي تعتبر الشركة الأولى في الخليج العربي لصيد الأسماك على اسس تجارية عملية في عام 1959 والتي تسمى شركة الخليج لصيد البحري ، أما في مملكة البحرين فتوجد فيها اول شركة في صيد الروبيان والتي تشتراك معها شركة أجنبية بنسبة (640%) من رأس المال ويساهم السكان بنسبة (60%) من رأس المال الشركة . أما قطر بما شركة صيد الأسماك القطرية التي تصيد الروبيان والتي اشتراكت مع شركة Ross الانكليزية في بداية عام 1966 وتقوم هذه الشركة بصيد ، وتحميد وتصدير الأسماك الى خارج دولة قطر . حيث ان اغلب هذه السفن تبدأ رحلتها البحرية من الموانئ البدائية التي تقع على الخليج العربي والبحر الاحمر والعربي ، إذ أن دول الخليج العربي تتميز بأهميتها الاستراتيجية في موقعها الجغرافي بسبب ربط منطقة الخليج العربي الشرق والغرب، حيث كانت تجارة الصين والمهد تمز من هذه المنطقة الاستراتيجية ، إذ ان

المنطقة تتوسط العالم القديم (المعموري ، 2011 ، 2-3). لذلك نلاحظ ان اغلب المدن الخليجية تنمو على الشواطئ الجنوبية من منطقة الخليج العربي ، على شكل قرى صغيرة ساحلية والتي بدأت في العشرينات والثلاثينات من القرن الماضي في صيد الاسماك واللؤلؤ والتبادل التجاري مع القوافل القادمة من الشرق . ومن خلال هذه الثروة بدأت الموانئ بالتطور ومن خلالها الاتصال بالعالم الخارجي في الشرق والغرب واتجهت اغلب الشركات الاستثمارية في العمل في تطوير الموانئ الخليجية التي اصبحت من الموانئ العالمية التي تستقبل مختلف السفن التجارية من مختلف دول العالم (Center for International ، 2015 ، 1-3) .

وعليه ، فإن تاريخ الخليج البحري ليس مجرد جزء من تاريخ العالم، بل هو قلب تاريخ الملاحة البحرية العالمية، خاصة فيما يتعلق بالموانئ القديمة التي لعبت دوراً محورياً في تشكيل تاريخ العالم البحري. فقد كانت هذه الموانئ نقاط انطلاق للدول الاستعمارية مثل بريطانيا والبرتغال وإيطاليا، التي سيطرت من خلالها على مستعمراتها عبر البحار. يتميز الخليج العربي بكونه من البحار الضحلة، حيث يبلغ متوسط عمقه حوالي 300 قدم، بينما يعد خليج عمان الأعمق، حيث يصل عمقه إلى حوالي 1200 قدم. هذه الأعمق المناسبة تسهل حركة النقل البحري، بما في ذلك السفن العملاقة، مما يجعل المنطقة ذات أهمية استراتيجية كبيرة. وبفضل اكتشاف النفط وتصديره عبر الموانئ المطلة على الخليج العربي والبحر الأحمر، شهدت دول الخليج تحولاً جديرياً نحو التراث والتتنوع على المستويات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية. وقد ساهمت هذه العوامل مجتمعة في تعزيز مكانة المنطقة كمركز حيوي للتجارة والملاحة البحرية على مستوى العالم ، ومن خلال ذلك فإن التطور التاريخي الذي وصلت إليه دول مجلس التعاون الخليجي جاءت نتيجة اتصالها بالعالم الخارجي من خلال استثمار الموانئ وتطورها التي لها الفضل على سكان دول الخليج بالتراث والتطور ، ومنها الكويت والعواديد والامارات وقطر(، 2018 ، 4-7 .) (Fromherz) .

المotor الرابع : أثر الاستثمار في موانئ دول الخليج العربي على التجارة الخارجية وحركة السياحة

يعد تطور النقل البحري بمثابة الشريان الرئيسي لل الاقتصاد العالمي، حيث ينتمي ما يقارب 90% من حجم التجارة العالمية، مما يجعله عنصراً لا غنى عنه لإنجاز المعاملات التجارية بين الدول. فبدونه، يتعدى نقل البضائع بمختلف أنواعها، سواء كانت منتجات مصنعة أو مواد أولية أو سلعاً غذائية. وتلعب السفن والموانئ دوراً محورياً في هذه العملية، حيث تُعد السفن من الأصول عالية القيمة، إذ تصل تكلفة بناء السفينة الواحدة إلى 150 مليون دولار، بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من 500 مليار دولار، وهو ما يمثل حوالي 5% من حجم الاقتصاد العالمي. وفي هذا الإطار، تعتبر الموانئ العالمية، وخاصة موانئ دول الخليج العربي، من الركائز الأساسية التي تسهل حركة البضائع وتحفظ تكاليف النقل، مما يسهم في دفع عجلة التطور الاقتصادي بالمنطقة. فمن خلال زيادة الاستثمارات في الموانئ والأسطول التجاري البحري، تعمل دول الخليج على تعزيز مكانتها كمراكز لوجستية عالمية، مما يعكس إيجاباً على زيادة الإنتاجية الاقتصادية وتنوع مصادر الدخل. وتأتي هذه الجهود في إطار سعي دول الخليج لتقدير الاعتماد على الإيرادات النفطية، التي تشكل ما بين 80% إلى 90% من مواردها المالية. ولتحقيق ذلك، تعتمد هذه الدول على موقعها الاستراتيجي الفريد، حيث تقع معظمها على الممرات والمضايق البحرية الدولية، مما يمكنها من لعب دور محوري في التجارة العالمية. كما أن الاستثمار في الموانئ لا يقتصر على تعزيز التجارة الخارجية فحسب، بل يمتد ليشمل دعم حركة السياحة. فمن خلال تطوير البنية التحتية للموانئ وربطها بمنظومة النقل المتكاملة، تصبح هذه الموانئ نقاط جذب للسياح، سواء عبر الرحلات البحرية أو من خلال تسهيل حركة السفن السياحية. وهذا بدوره يسهم في تنشيط القطاع السياحي، الذي يعد أحد الركائز المهمة لتنويع الاقتصاد في دول الخليج. و باختصار، يعد الاستثمار في موانئ دول الخليج

العربي عاماً محورياً في تعزيز التجارة الخارجية وحركة السياحة، مما يسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة وتقليل الاعتماد على الموارد النفطية، وذلك بالاستفادة من الموقع الاستراتيجي للمنطقة وإمكاناتها اللوجستية الفريدة ، وقد اهتمت في تطوير مختلف الموانئ عن طريق الاستثمارات التي يمكن ان تساعده في شحن العديد من السلع وتفرغيها والاهتمام في تقديم الخدمات اللوجستية للسفن الراسية في الموانئ الخليجية من أجل الحصول على العملات الصعبة ، وإن هناك العديد من الموانئ العملاقة في الخليج العربي اهمها: (الموانئ العملاقة ، 2017)

-- ميناء صحار العماني : - وهذا الميناء فقد فاز بجائزة أفضل ميناء و منطقة حرة عام 2016 من خلال حفل توزيع جوائز ماريتايم ستاندردرز السنوية في الامارات ، وهذه المؤسسة تختص في القطاع البحري والموانئ . حيث ان حجم الاستثمار في المشروعات الاستثمارية يصل الى (25) مليار دولار في اقامة العديد من المشاريع. اذ ان هذا الميناء يعد واحد من أكثر الموانئ والمناطق الحرة نمواً في العالم، بسبب وقوع هذا الميناء في وسط الطرق العالمي التجاري بين اسيا واوروبا ، اذ يوفر سهولة الوصول إلى اقتصادات الخليج ، مع انخفاض التكاليف من خلال المرور في مضيق هرمز.

-- ميناء الملك عبد الله السعودى : - يعتبر هذا الميناء خطوة رائدة في مجال نقل الحاويات، والذي يدخل من ضمن أكبر (100) ميناء للحاويات في العالم . اذ ترتفع طاقته الانتاجية الى حوالي (4,1) مليون ، وحسب التقرير السنوي لشركة (الفا لاينر) العالمية المتخصصة في التحليل لبيانات النقل البحري، والذي اعلن في عام 2017 . حيث انه يتميز في موقعه الاستراتيجي والجغرافي نتيجة موقعه على خط اوروبا اسيا ، ومن خصائص هذا الميناء انه يقلص المدة في نقل البضائع بين القارتين بمعدل (5 أيام إلى 7) ، وله ميزة هو استخدام التكنولوجيا الحديثة والخدمات المتكاملة التي تقدم في الميناء، وهو من المنافذ الحيوية التي يمتلكها القطاع الخاص. ان الهدف من إنشاء الميناء هو موقعه الرسمي على شبكة الانترنت . الا ان ظهور الهند والصين كأقطاب اقتصادية رئيسية في العالم، ساهم هذا الميناء في أهمية منطقة الخليج كمركز جذب للاستثمارات الصناعية والتجارية.

-- ميناء خليفة الاماراتي : - لقد احتل هذا الميناء المرتبة الثانية في العالم كأسرع نمواً للموانئ في مجال الحاويات ، وقد عملت شركة موانئ أبوظبي التي على توسيع الميناء واضافة (600) الف متر مربع جديدة للبضائع ، فاصبحت محطة الحاويات التعامل مع (15) مليون حاوية مختلفة الاشكال ، وكذلك (35) مليون طن من البضائع المختلفة في السنة . ويعود هذا الميناء من اضخم مشروع في البنية التحتية في ابوظبي، ويعتبر من اول الموانئ التي تعمل بالنظام الشبه الآلي في التعامل مع الحاويات في منطقة شمال افريقيا والشرق الأوسط ، وتم افتتاح المشروع الاستثماري في عام 2012 . حيث ان مساحته الاجمالية وصلت الى (1,9) كيلومتر مربع، والتي من ضمنها الجزء البحري من ميناء خليفة ، ويقع هذا الميناء على جزيرة اصطناعية تبلغ مساحتها الاجمالية (7,2) كيلومتر مربع. ان ميناء خليفة يتصل في اكثر من (100) ميناء عالمي دولي ، ومن خلال (20) مسارا .

ان مزيج المصالح السياسية والاقتصادية، والأمنية ، يجعل من دول الخليج المنافس على القوة والنفوذ الاقتصادي في المنطقة الأفريقية في المستقبل القريب . فالسعودية تسعى الى تعزيز قدرتها الاقتصادية بوصفها قائدة للدول الواقعة على سواحل البحر الاحمر. وكذلك الامارات تهدف الى استخدام نفوذها العسكري والسياسي والاقتصادي من اجل الخصوم المحتلين، وكذلك قصر من جهتها ترى من الممكن الحصول على اصدقاء من خلال زيادة الاستثمارات الجديدة في مجال النفط والغاز والمواصلات والموانئ من اجل تعزيز استقلالها. (تقرير الشرق الأوسط ، 2019 ، 4) . لذلك فإن موانئ دول الخليج العربي أصبحت موقع اساسي في التداول السعدي بين دول العالم ، نتيجة زيادة الاستثمارات في تطوير الموانئ والتي ادت الى تطور البيئة التحتية للموانئ . حيث تعتبر الطريق الرابط بين اوربا واسيا ،

والحصول على العملات الصعبة التي تردد الموازنة العامة للدول الخليج العربي . حيث انشئت المطارات والقطارات وانشاء الطرق البرية السريعة التي تربط بين مختلف دول الخليج والموانئ الساحلية ، وهذا التوسيع بـالموانئ ، ادى الى استقبال مختلف السلع والخدمات من خلال السفن العملاقة ، وكذلك تحويل السفن بالشحنات النفطية التي تصدر من اغلب دول الخليج والتي تتجه الى القارات المختلفة في العالم. حيث ان الاستثمارات في الموانئ ترتبط بالمشروعات الاستثمارية بالمدن اللوجستية ، وقد اصبحت بعض المدن في الخليج مراكز استقطاب عالمي اقتصادي واجتماعي وسياسي نتيجة التطور الحاصل في هذه الدول بسبب افتتاحها على العالم الخارجي من خلال الموانئ التي ادت الى انتعاش الاقتصادات في دول الخليج العربي (Ziadah, 2017, 6) .

ان اهتمام دول المجلس الخليجي بـالموانئ يتزايد بشكل ملحوظ نتيجة زيادة الاستهلاك المحلي للنفط الخام من اغلب دول العالم ، لذلك نلاحظ ان هناك زيادة في الانتاج النفطي نتيجة زيادة الطلب على هذه المادة الاساسية في الحياة اليومية في العالم . وعليه فان تعداد اكبر دول متنجة للنفط في الشرق الاوسط ، حيث ان انتاج النفط الخام ، وخاصة المصدر الى الخارج يصل الى (12) مليون برميل يومياً ، بالإضافة الى الاستهلاك المحلي في السعودية ، وقد تزايد الاستهلاك السعودي مع الوفرة الاقتصادية نتيجة زيادة الطلب على النفط بسبب الوضع السياسية غير المستقرة وخاصة الحرب الروسية الأوكرانية ، والتعميد الاخير للاحتلال الإسرائيلي الصهيوني على غزة. اذ اصبحت السعودية في الترتيب الـ(12) في العالم من بين اكبر الدول استهلاكاً للنفط . لذلك فإننا نلاحظ اعتماد اغلب دول المجلس على سلعة النفط وعوائدها كسلعة اساسية لتمويل برامجها الاستثمارية والتنموية . و من خلال ما تقدم فإن اقتصادات دول الخليج تتأثر بـتقديرات العرض والطلب التي تشهدها اسواق النفط العالمية ، ادى الى زيادة نسبة نمو النفقات ثلاثة اضعاف عما كانت عليه قبل زيادة الطلب على النفط (فوج، 1015 ، 65) . وقد انعكس ذلك في نمو الاقتصاد الكلي لدول الخليج . وعليه فان الجدول (2) يوضح معدلات النمو الاقتصادي في دول الخليج العربي خلال الفترة 2021 – 2023 . لقد جاءت زيادة النمو في دول مجلس التعاون الخليجي نتيجة لوفرة النفط وقلة عدد السكان في هذه الدول ، وكذلك وجود الموانئ و التي تقع في مختلف السواحل الخليجية التي تربط قارة آسيا باوروبا وافريقيا . اذ يلاحظ من الجدول التالي ان معدلات النمو الاقتصادي في السعودية ارتفعت الى (8,7%) عام 2022 ، وبعدها انخفضت الى (1,3%) في عام 2023 نتيجة الانخفاض الطفيف في اسعار النفط . كذلك الامارات وقطر فقد ارتفع معدل النمو الى (2,6%) و (0,4%) في الدولتين عام 2022 ، وانخفض في الامارات الى (4,2%) ، وفي قطر انخفض كذلك الى (3,2%) عام 2023 . اما في الكويت ، وعمان والبحرين فقد ارتفع معدل النمو في عام 2022 عن ما كان عليه في عام 2021 وانخفض في عام 2023 حتى بلغ (5,2%) في الكويت ، و(3,6%) في عمان ، (2,9%) في البحرين، وقد جاءت نتيجة الارتفاع زيادة الحركة الاقتصادية العالمية وارتفاع اسعار النفط في الاسواق العالمية وكذلك نتيجة الحرب الروسية الأوكرانية . اما اسباب الانخفاض فهي بسبب قلة الطلب على النفط وانخفاض الاسعار مما اثر على انخفاض معدلات النمو في دول الخليج العربي .

جدول رقم (2) معدلات النمو الاقتصادي في دول الخليج العربي 2021 – 2023 (%)

الدولة \ السنة	2021	2022	2023
السعودية	9,3	7,8	1,3
الامارات	3,2	2,6	2,4

2,3	0,4	5,1	قطر
5,2	4,8	3,1	الكويت
6,3	5,4	0,3	عمان
9,2	9,4	7,2	البحرين

المصدر : صندوق النقد العربي ، افاق الاقتصاد العربي ، العدد (18) ، الامارات ، 2023 ، ص 24 .

اما الجدول (3) فانه يوضح زيادة ازدحام السفن في بعض الموانئ الرئيسية في دول الخليج العربي وكما يلي :-

جدول رقم (3) زيادة ازدحام السفن في بعض الموانئ في دول الخليج العربي 2022-2023

متوسط عدد السفن في الاسبوع	الميناء	الدولة
21	ميناء الملك عبد الله	السعودية
86	ميناء جدة	
25	ميناء حمد	قطر
161	ميناء خليفة	الامارات
11	ميناء سلمان	البحرين

المصدر: الامم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الاسكو) ، الدورة الرابعة والعشرين في القاهرة ، انكلترا ، 2024 .

اذ يلاحظ من الجدول اعلاه ان ميناء الملك عبد الله ونتيجة ازدحام السفن المغادرة والقادمة وبفعل التقنيات الحديثة المستخدمة في موانئ الخليج فقد كان متوسط عدد السفن الاسبوعية بين عامي 2022 - 2023 بلغ (21) سفينة عملاقة تحمل مختلف البضائع في حين يستقبل ميناء جدة بي المتوسط (86) سفينة أسبوعيا. اما اكتر عدد من السفن فقد كان عند ميناء خليفة في الامارات والذي بلغ عدد (161) سفينة أسبوعيا، وان اقل ميناء استقبل السفن والمغادره منها هو ميناء سلمان في البحرين والذي كان عدد السفن التي يستقبلها (11) سفينة أسبوعيا. ومن خلال ذلك نلاحظ ان الموانئ الرئيسية في الخليج يزيد فيها عدد السفن العالمية.

اما الجدول (4) التالي يوضح قيمة الصادرات والواردات لدول الخليج .

جدول رقم (4) قيمة الصادرات والواردات لدول الخليج العربي لعامي 2021-2022 (مليار دولار)

الدولة	الصادرات 2021	الصادرات 2022	قيمة الزيادة للصادرات	الواردات 2021	الواردات 2022	قيمة الزيادة للواردات
الامارات	2,425	5,598	3,173	5,347	5,424	0,77
السعودية	2,276	5,410	3,134	8,152	3,188	5,53
سلطنة عمان	6,44	9,62	3,18	0,31	9,36	9,5
الكويت	1,63	0,104	9,40	9,31	7,34	8,2
قطر	2,87	8,129	6,42	0,28	2,33	2,5
البحرين	4,22	8,29	4,7	2,14	5,15	3,1

المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار، نشرة ضمان الاستثمار، العدد الثاني، الكويت، 2023، ص 17-18.

حيث ان القيمة المرتفعة للصادرات في عامي 2021 - 2022 كانت من نصيب الامارات ، اذ بلغت (2,425) مليار دولار ، (5,598) مليار دولار على التوالي ، أما اقل قيمة للصادرات فكانت من نصيب مملكة البحرين حيث بلغت (4,22) مليار دولار ، (8,29) مليار دولار على التوالي . اما قيمة الزيادة في الصادرات بين عامي 2021-2022 فكانت الامارات كذلك تتصدر دول الخليج ، حيث كان قيمة الزيادة تصل الى (3,173) مليار دولار ، وان اقل قيمة لزيادة الصادرات فكان من نصيب البحرين والتي بلغت (4,7) مليار دولار . وهذا يعني ان هناك زيادة واهتمام بالاستثمارات في مختلف القطاعات الاقتصادية في الامارات ومنها الموارد . اما الواردات فكذلك استحوذت الامارات على الزيادة بين عامي 2021-2022 والتي بلغت (5,347) مليار دولار ، و(5,424) مليار دولار على التوالي ، وان قيمة زيادة الواردات بلغت (0,77) مليار دولار ، وكانت اقل قيمة للواردات حصلت في البحرين ، والتي بلغت (2,14) و (5,15) مليار دولار على التوالي ، وان اقل زيادة بين دول الخليج كانت في البحرين والتي وصلت الى (3,1) مليار دولار . ان نتيجة الزيادة والنقصان في الصادرات فان اغلب دول الخليج تزيد من استثماراتها في القطاعات المختلفة وزيادة الموارد الطبيعية فيها . إن زيادة الواردات في الامارات هو نتيجة لزيادة عدد السائحين والسكان ، وقلة الواردات في البحرين نتيجة انخفاض عدد سكانها وقلة السائحين فيها ما أدى الى انخفاض الواردات من مختلف السلع والخدمات . لذلك نلاحظ ان دول مجلس التعاون الخليجي تتسابق فيما بينها في جذب المزيد من الاستثمارات من اجل الانتعاش الاقتصادي وزيادة الحركة التجارية والاقتصادية .

اما الجدول (5) التالي فيوضح الفائض والعجز في الميزان التجاري لدول الخليج العربي .

جدول رقم (5) الميزان التجاري في دول الخليج العربي لعامي 2021 - 2022 (مiliار دولار)

الدولة \ السنة	2021	2022	الفائض او العجز
السعودية	3,123	1,222	8,98+
الامارات	6,77	0,174	4,96+

3,38+	5,69	2,31	الكويت
4,37+	6,96	2,59	قطر
4,12+	0,26	6,13	سلطنة عمان
1,6+	3,14	2,8	البحرين

المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار ، نشرة ضمان الاستثمار ، العدد الثاني ، الكويت ، 2023 ، ص 19 .

حيث يلاحظ من الجدول اعلاه ان اعلى فائض للميزان التجارى بين عامي 2021- 2022 فكان في السعودية حيث يبلغ (8,98) مليار دولار تليها الامارات ب(4,96) مليار دولار والمرتبة الثالثة حصلت عليها الكويت بقمة فائض يبلغ (3,38) مليار دولار ، واحتلت قطر المرتبة الرابعة بين دول الخليج العربي بالفائض التجارى والتي تبلغ قيمته (4,37) مليار دولار ، تليها بالمرتبة الخامسة سلطنة عمان بقيمة فائض يبلغ (4,12) مليار دولار . اما البحرين فجاءت بالمرتبة الاخيرة وبلغ قيمة الفائض في الميزان التجارى (1,6) مليار دولار . ومن خلال الجدول اعلاه نلاحظ ان الميزان التجارى بين دول الخليج العربي لا يوجد فيه عجز نتيجة قوة اقتصادات هذه الدول وزيادة في الاستثمارات في استغلال مواردها الطبيعية وخاصة النفط والغاز . اما الجدول (6) التالي الذي يوضح ترتيب دول الخليج العربي مع الدول العربية غير النفطية لعام 2022 . حيث يوضح الجدول ترتيب الدول النفطية في درجة الامن الغذائي مرتفعة مقارنة مع الدول غير النفطية ، اذ نلاحظ الدول الخليجية التي لديها موانئ متقدمة تحتل المراتب الاولى في العالم نتيجة زيادة وتنوع مصادر الدخل فيها من خلال استغلال مواردها الطبيعية بشكل الصحيح ، وكذلك جلب الشركات الاستثمارية العالمية المتخصصة ، مما ادى الى انتعاش اقتصاداتها ومنها الامارات التي حصلت على المرتبة الاولى عربيا ، والدرجة (23) عالميا بحصولها على اعلى درجة في توفير الامن الغذائي ، اذ بلغت (2,75) درجة وتأتي بعدها بالمرتبة الثانية عربيا ، و(30) الترتيب العالمي دولة قطر ، حيث حصلت على (4,72) درجة . اما في المرتبة الثالثة عربيا فقد جاءت بسلطنة عمان حيث احتلت الترتيب (35) ، وقد كانت درجتها في الامن الغذائي تصل الى (2,71) درجة ، اما البحرين فقد احتلت المرتبة الرابعة عربيا ، والترتيب (38) عالميا نتيجة حصولها على (3,70) درجة في توفير الامن الغذائي . اما السعودية فكان ترتيبها الخامس عربيا ، و(41) عالميا نتيجة حصولها على درجة (9,69) في توفير الامن الغذائي . اما الدرجة السادسة والسبعين فكانت من نصيب الاردن والكويت ، اذ حصل كل منهما على (2,66 و 2,65) درجة على التوالي في الامن الغذائي . اما الدول التي لم تستغل ثرواتها الطبيعية وجلب الشركات الاستثمارية بشكل صحيح ، وعدم قدرتها على تطوير موانئها البحرية فكانت كل من السودان واليمن ، حيث حصل كل منهما على الترتيب (12 و 13) على التوالي ، وكان ترتيبهما العالمي في الامن الغذائي بلغ (111-105) عالميا ، نتيجة حصولهما على درجات منخفضة (42، 40، 42) درجة لكل من السودان واليمن ويعتبران من اغنى الدول في الموارد الطبيعية ، ولكنهما من افقر الدول في العيش نتيجة عدم استغلال مواردهم الطبيعية بشكل صحيح ، وعدم استغلال جذب الاستثمارات نتيجة المناخ الاستثماري غير الملائم بسبب الحروب والصراعات الداخلية .

جدول رقم (6) ترتيب دول الخليج النفطية مع الدول العربية في مؤشر الامن الغذائي العالم 2022

درجة الامن الغذائي	الدولة	الترتيب	
		عربي	عالمي
2,75	الامارات	23	1

4,72	قطر	30	2
2,71	عمان	35	3
3,70	البحرين	38	4
9,69	السعودية	41	5
2,66	الأردن	47	6
2,65	الكويت	50	7
0,63	المغرب	57	8
3,60	تونس	62	9
9,58	الجزائر	68	10
0,56	مصر	77	11
8,42	السودان	105	12
1,40	اليمن	111	13

المصادر: صندوق النقد العربي ، افاق الاقتصاد العربي ، العدد (18) ، الامارات ، 2023 ، ص 48 .

وعليه فإن أهمية الموانئ في دول الخليج لها مردود اقتصادي من خلال أهمية الموانئ وزيادة وتنوع الصادرات نتيجة تنوع الاستثمارات. ولهذا فإن الأهمية الاقتصادية التي تتمتع بها دول الخليج العربي تأتي عن طريق أهمية الموانئ التي تقع على الخليج العربي والبحر الأحمر والعربي ، إذ أن هذه الموانئ تزيد من حركة النشاط الاقتصادي التجاري و السياحي . ومن خلال ما تقدم فإن فكرة تطوير واستثمار الموانئ في الخليج العربي بدأ في ميناء جدة لموقعه البحري لهم ، وكان السكان يعملون بالتجارة بين دول الخليج وافريقيا والمهد ، وبدأ التبادل التجاري بين مختلف دول العالم ، ودول الخليج العربي عن طريق هذه الموانئ وزادت حركة الملاحة العالمية وتطورت ، وبدأ الاتصال بالعالم الخارجي من خلال الموانئ البحرية ، وعليه فإن أهمية وزيادة الاستثمارات في الموانئ لها دور اساسي في بناء وتطوير اقتصادات في دول الخليج العربي .

-النتائج والمقترحات

-النتائج

- استنتاج الباحث ان الازدهار في الحضارات ، وخاصة الخليجية تأتي من خلال الموانئ التي تعتمد بشكل اساسي على حجم تجارة الخارجية والسياحة الدينية باعتبارها الاداة الرئيسية للنمو في الاقتصاد ، ووقوع هذه الدول على البحار .
- يستنتاج الباحث من ان اكبر وافضل ميناء في الخليج العربي ميناء جدة في السعودية وميناء خليفة في الامارات نتيجة اهتمام هذه الدول بالاستثمارات من اجل زيادة مصادر الدخل للموانئ .
- يستنتاج ان اعلى ميزان تجاري هو في السعودية والامارات بسبب الاهتمام المتواصل بالموانئ ، وزيادة الاستثمارات في القطاعات الاقتصادية من اجل تنوع مصادر الدخل ، علماً أن هناك فائض في الميزان التجاري في دول الخليج العربي .
- كذلك هناك زيادة في الصادرات في دول الخليج ، وخاصة الدول التي لديها موانئ كبيرة ومنها السعودية والامارات باستقبال السائحين عن طريق السفن السياحية .
- نلاحظ من خلال البحث ان هناك وفرة في الامن الغذائي في جميع دول الخليج وبالخصوص الدول التي تريد من استثمارها في الموانئ ومنها قطر والامارات والسعودية والكويت والبحرين وعمان .

6- المقترنات

- يقترح بان يكون هناك تعاون بين دول الخليج وبالخصوص في مجال الموانئ ، وزيادة الاستثمارات في القطاعات الاقتصادية الاخرى وخاصة في البحرين وسلطنة عمان والكويت .
- يقترح الباحث بان تكون الاستثمارات في الموانئ وتطورها موازية مع تطور مختلف القطاعات من اجل تنوع مصادر الدخل وخاصة في المجال السياحي .
- استخدام التكنولوجيا الحديثة في جميع الموانئ في الخليج كما هو موجود في ميناء خليفة وميناء جدة ، من اجل سرعة تفريغ وتحميل البضائع من اجل اقتصار الوقت .
- استثمار الاموال التي تحصل عليها دول الخليج من ايرادات الموانئ في زيادة وتوسيع بعض الموانئ من اجل التقليل من الضغط والازدحامات على بعض الموانئ الصغيرة والمتوسطة .
- التعاون المشترك بين دول مجلس التعاون الخليجي في مجال توسيع وبناء موانئ مشتركة من اجل استقطاب اكبر عدد من السفن العملاقة الحمولة بالبضائع والحاويات والسفن السياحية ، وزيادة الاسطول التجاري البحري الخليجي ، من اجل زيادة الاعيرادات في النقل البحري .

المراجع والمصادر

المراجع العربية

- الامم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الاسكندر) ، الدورة الرابعة والعشرين في القاهرة ، انكلترا ، 2024 .
- الامم المتحدة ، استعراض النقل البحري ، مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، نيويورك ، 2012 .
- الامم المتحدة ، استعراض النقل البحري ، مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (اوونكتاد) ، نيويورك وجنيف ، 2011 .
- الملا ، علي حامد عبد الله ، النفط وتأثير عائداته على التنمية المستدامة ، ورشة عمل حول ترسیخ مفهوم التنمية المستدامة ، قطر ، 2014 .
- الخضرى ، مالك ، الموانئ البحرية ، مجلة النقل ، العدد الاول ، وزارة النقل ، سوريا .
- الموانئ العملاقة .. مفتاح خليجي لبناء اقتصاد ما بعد النفط ، الخليج اونلاين ، 2017 ، الكويت . <http://alkhaleejonline.net>.
- المؤسسة العربية لضمان الاستثمار ، نشرة ضمان الاستثمار ، العدد الثاني ، الكويت ، 2023 .

- الحمامي ، كاظم فرجان حسين ، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتفاع ، 2006 ، الموقع الالكتروني ، <http://www.basrahc city.net> .
- العميمي ، فؤاد طارق كاظم ، الأهمية الإستراتيجية للخليج العربي 2011 ، جامعة بابل ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، <http://www.uobabylon.edu.iq> .
- الحسلي ، عبد الأمير ، وعبد الجبار ، فراس ، دول الخليج العربي في عصر ما بعد النفط (دراسة في الجغرافية السياسية) ، مجلة ديلي العدد (33) ، العراق ، 2009 .
- تقرير مجموعة الازمات حول الشرق الأوسط رقم (206) ، التناقض بين دول الخليج في القرن الأفريقي ، تخفيف الأثر ، الامارات ، 2019 .
- تطور العمارة بالمملكة العربية السعودية عبر العصور المختلفة ، 2017 ، السعودية ، الموقع الالكتروني ، www.cpas-egypt .
- دلان ، خلبي (وآخرون) ، ترشيد الشروط النفطية في الخليج ، إنجازات وتحديات ، تقرير المعهد الملكي للشئون الدولية ، لندن ، 2014 .
- صندوق النقد العربي ، آفاق الاقتصاد العربي ، العدد (18) ، الامارات ، 2023 .
- سكنه جهيه فرج ، العوامل المؤثرة على اسعار النفط العالمية وتأثيرها على اقتصادات مجلس التعاون لدول الخليج العربي للملمة (2003-2014) ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، العدد 26 ، جامعة البصرة ، العراق ، 2015 .
- عبد الغفار ، عادل، وباعبود، عبد الله ، آسيا في الخليج شركة استراتيجية جديدة ، مجلس الشرق الأوسط للشئون الدولية ، اليابان ، 2023 .
- محسن ، هشام صلاح ، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والافق المستقبلية) دراسة حالة ، مجلة كلية التربية الأساسية ، العدد الثالث والسبعين العراق ، 2012 .
- موسوعة النقل البحري ، الممرات والمضايق الملاحية المعاصرة ، 2012 ، الموقع الالكتروني . <http://www.amersz.blogspot.com> .
- المراجع الأجنبية

، *The importance of maritime transport in the geography of trade Capt.*-- K. Subramaniam

2022. , *Malaysia*

Directorate of Financial and Institutional Affairs , Competition in Ports and Port Services-- OECD

2011 . , *English .Competition Commission*

United , a seaborne cargo supply chain perspective-- Joyce M. W Low *Evaluations of port performances from 2013*,*Nations*

Georgetown ,-- Center for International and Regional Studies Port Cities in the Gulf,*Gateways to the World 2015.* , *University School of Foreign Service in Qatar*

2018. , UK, Allen James *In the Gulf as a Gulf in the world date Introduction: World History*-- Fromherz

2017.UK, *Constructing a logistics space: Perspectives from the Gulf* Cooperation Council, Rafieef.-- Ziada