

## دور الموانئ القطرية في تحقيق التنوع الاقتصادي والتحديات التي تواجهها للمدة 2022-2017

*The Role of Qatari Ports In Achieving The Economic Diversity and Its Challenges For The  
Period 2017-2022*

الأستاذ المساعد بان علي حسين المشهداني<sup>\* 1</sup>

**Ban Ali Hussein Al Machhadani**

<sup>1</sup> كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة البصرة، العراق، ban.ali@uobasrah.edu.iq

تاريخ النشر: 2023-10-30

تاريخ القبول: 2023-09-04

تاريخ الاستلام: 2023-07-17

**ملخص:** يهدف البحث إلى بيان واقع النشاط التجاري والصناعي للموانئ القطرية والأداء اللوجستي لها ودور التخصيصات المالية في تنمية المشروعات الرئيسية للمدة 2022-2017 ، إذ تواجه الموانئ القطرية تحديات متمثلة بالمنافسة القوية ما بين موانئ المملكة العربية السعودية وميناء جبل علي في دولة الامارات العربية المتحدة لذلك لابد من التعرف على ماهي الجهود المبذولة لدولة قطر في تطوير موانئها وجعلها أداة لتحقيق التنوع الاقتصادي لمرحلة ما بعد النفط والغاز وتحقيق الاستقلالية التجارية وتقليل الاعتماد في نقل تجارتها عبر موانئ دول مجلس التعاون الخليجي الاخرى ، ولقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي للبيانات والإحصاءات الصادرة من الجهاز المركزي للإحصاء في دولة قطر ، ومن اهم التوصيات هي تشجيع الاستثمار بالموانئ القطرية وتسهيل الإجراءات الإدارية والتنظيمية لتخفيض أيام الاستيراد والتصدير في الموانئ القطرية .

**الكلمات المفتاحية:** الموانئ، التسعير، التنوع الاقتصادي ، الأداء ، قطر.

**تصنيف JEL :** L90, L91

**Abstract:** The research aims to explain the reality of the commercial and industrial activity of the Qatari ports, their logistical performance, and the role of financial allocations in developing major projects for the period 2017-2022, as Qatari ports face challenges represented by the strong competition between the ports of the Saudi Arabia Kingdom and Jebel Ali port in the United Arab Emirates. Accordingly, it is necessary to know what are the efforts exerted by the State of Qatar in developing its ports and making it a tool for achieving economic diversity for the post-oil and gas phase. Achieving commercial independence and reducing dependence on transporting its trade through the ports of other GCC countries , It had been relied upon the descriptive and analytical approach to data and statistics issued by the Central Statistical Organization in the State of Qatar. One of the most important recommendations is to encourage investment in Qatari ports and facilitate administrative and regulatory procedures to reduce import and export days in Qatari ports.

**Keywords :** Ports, Pricing, Economic Diversity, Performance, Qatar.

**JEL Classification Codes :** L90, L91

1. **المقدمة :-** يعد قطاع النقل احد المكونات الاساسية التي تدعم ركائز رؤية دولة قطر الوطنية 2030 والمتمثلة في التنمية البشرية والاجتماعية والاقتصادية والبيئية، اذ يعزز النقل القدرة التنافسية الاقتصادية لدولة قطر ويوفر المرافق والخدمات لتلبية احتياجات جميع مستخدمي النقل وامكانية الوصول الى المشروعات الاقتصادية والتنموية . وتعمل وزارة المواصلات القطرية على تطوير قطاع الموانئ والحفاظ على البنى التحتية لها وتوسعة القطاع اللوجستي وتحقيق الاستخدام الامثل للموانئ الحالية وتماشياً مع اهداف رؤية قطر الوطنية 2030 يسهم ميناء حمد في تحقيق التنوع الاقتصادي وتحسين القدرة التنافسية لدولة قطر في المنطقة عن طريق تحويلها إلى مركز تجاري اقليمي، ومن الخطط المستقبلية لتطوير انظمة النقل هي ارتباط ميناء حمد بشبكة من الطرق البرية والبحرية وسكك الحديد مع دول مجلس التعاون الخليجي مما سيمنحه من تقديم خدمات اعادة الشحن على وفق اعلى المستويات العالمية . خاصة وان الميناء مجهز بجميع تدابير الامن والسلامة ويضم منطقة للتفتيش الجمركي لسرعة تخليص البضائع وسيسهم بدوره انشاء صناعات تحويلية تساعد في زيادة صادرات الدولة غير النفطية .

**مشكلة البحث:** ماهي الجهود المبذولة في دولة قطر لتطوير الموانئ وجعلها اداة لتحقيق التنوع الاقتصادي لمرحلة ما بعد النفط الخام والغاز الطبيعي؟

**فرضية البحث:** ان الانفاق الحكومي المستمر وتوفير التجهيزات المتطورة في الموانئ سوف يقود إلى تعزيز الاستقلالية التجارية والاقتصادية لدولة قطر .

**هدف البحث :** يهدف البحث إلى بيان ما يلي:-

✓ اصناف الموانئ ووظائفها وتسعير خدمات النقل البحري .

✓ الموانئ القطرية.

✓ واقع النشاط التجاري والصناعي للموانئ القطرية للمدة 2017-2022 .

✓ واقع الاداء اللوجستي لجودة خدمات البنى التحتية لدولة قطر ومدى مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الاجمالي للمدة 2017-2022 .

✓ دور التخصيصات المالية العامة لدولة قطر في تنمية المشروعات الرئيسة للمدة 2017-2022.

✓ التحديات التي تواجه الموانئ القطرية .

**منهجية البحث:** اعتمد الباحث على المنتج الوصفي والتحليلي للبيانات والاحصاءات الصادرة من الجهاز المركزي للإحصاء في دولة قطر للمدة 2017-2022 ولقد تم اختيار عينة الدراسة دولة قطر بسبب رغبتها في

تحقيق التنوع الاقتصادي من اجل تقليص الاعتماد على تجارة النفط الخام والغاز الطبيعي ، وبالوقت نفسه تقليل الاعتماد على موانئ دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى في نقل تجارتها .  
الدراسات السابقة : -

✘ واقع أداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق دراسة مقارنة ، 2009 ، بان علي حسين ، رساله ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد لنيل درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية ومنشورة بعام 2021 ، وهدفت الدراسة إلى الكشف عن واقع أداء النقل البحري بالنسبة للعراق مقارنة بدول مجلس التعاون الخليجي ، اذ ان الموانئ العراقية تخلفت على اللحاق في ركب التطور الإقليمي مما كان من نتائجه ان احتلت مركزاً ثانوياً مقارنة مع موانئ دول مجلس التعاون الخليجي اذ كانت متطورة ومجهزة بأحدث الوسائل لمناولة البضائع .

✘ اما الدراسة الحالية فبينت واقع تطور النشاط التجاري والصناعي للموانئ القطرية ورغبتها في تحقيق الاستقلالية التجارية عن موانئ دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى وبالوقت نفسه سعيها لتصبح مركزاً لوجستياً في عمليات الشحن والتفريغ وإعادة الشحن من موانئها إلى موانئ العالم الأخرى من اجل تحقيق التنوع الاقتصادي لمواردها.

## 2. اصناف الموانئ ووظائفها وتسعير خدمات النقل البحري

تعد الموانئ البحرية من اهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها المهم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتتعدد تلك التسهيلات وتتنوع على وفق اختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية والوظائف المسندة إليها .

وتتلخص وظائف الميناء بما يلي:- (الزوكة، 2000، صفحة 201)

- ✓ شحن وتفريغ البضائع بمختلف انواعها .
- ✓ استقبال الركاب وترحيلهم .
- ✓ تموين السفن وتزويدها بحاجتها من الوقود والمواد الغذائية والمياه .
- ✓ اصلاح السفن وصيانتها .

ويمكن تصنيف الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها كما يلي:-

✘ الموانئ التجارية:- وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتقوم بعمليات الشحن والتفريغ وتزويد الشحن بما تحتاجه من الوقود والمواد الغذائية .

✘ الموانئ النفطية:- وتحتوي على شبكة ضخمة من انابيب نقل البترول من حقول اكتشافه او معامل تكريره الى الارصفة وكما تقوم بضخ البترول الى ناقلات النفط مباشرة . (ايوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، 2003، صفحة 41)

✘ موانئ الخدمات:- وتختص بتقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها اعمال الشحن والتفريغ .

✘ موانئ التخزين او المستودعات:- وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول اذ تختص بتجميع وتخزين انواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الاسواق العالمية.

✘ موانئ الصيد:- وتخدم نشاط الصيد وتختلف مساحتها واهميتها على وفق تباين الوزن النسبي لنشاط الصيد .

✘ موانئ بضائع الصب الجاف:- وتتضمن بضائع خام الحديد والفحم والبوكسيت والحبوب والفوسفات وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ويتطلب نقلها بجرأ مواصفات معينة من حيث اختيار موقع الميناء والتجهيزات اللازم توافرها في هذه الموانئ مثل ضرورة توفير مساحات كبيرة بالميناء وادخال نظام المكننة لغرض تداول البضائع .

وهناك مدخلان لتسعير خدمات النقل البحري على وفق طبيعة ونوعية البضاعة المنقولة وهما كالآتي:-

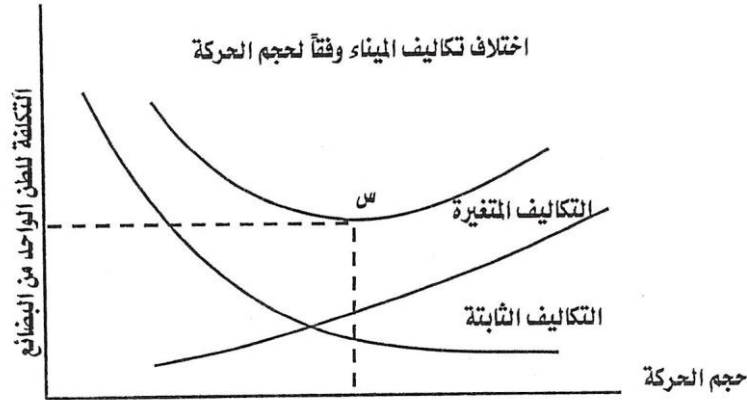
(ايوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، 2003، الصفحات 147-148)

أ. **مدخل التكاليف:-** ويتم تسعير خدمات النقل البحري بمراعاة تكلفة نقل ومناولة البضائع وهذه تعتمد على اجراءات المناولة ومدى تطورها تكنولوجيا الى جانب بعض التكاليف الجانبية مثل تكلفة الاثر السلبي لنقل البضاعة وتكلفة عدم استواء شكل البضاعة مما يؤدي الى ارتفاع قيمة معامل التسليف وازدياد تكلفة مناولتها .

ب. **مدخل الدخل:-** ان سعر نولون نقل البضاعة يرتبط طردياً بقيمة البضاعة فيرتفع كلما ارتفعت قيمة هذه البضاعة مقارنة مع غيرها من البضائع الاخرى التي لها الوزن او الحجم نفسه مع اختلاف في القيمة .

ونظراً الى ان تكاليف النقل لا تمثل الا نسبة ضئيلة من قيمة البضاعة نفسها فأن خدمات نقل هذه البضائع تعد من اهم مصادر زيادة ايرادات تشغيل السفن المنتظمة . والشكل البياني (1) يوضح طبيعة اختلاف تكاليف الميناء مع حجم حركة النشاط التجاري، اذ نلاحظ منحني تكاليف الميناء الذي هو عبارة عن مجموع كل من التكاليف الثابتة والمتغيرة والنقطة (س) تمثل حجم حركة النشاط التجاري الذي تكون عنده تكاليف الميناء ادناها وهذا هو الحجم المستهدف اقتصادياً للميناء عند هذا المستوى من الانفاق على تجهيزات الميناء .

## الشكل (1)



المصدر:- صلاح اسماعيل حسن وعبد الرحمن توفيق، تسعير خدمات الموانئ البحرية، مركز الخبرات المهنية للإدارة، القاهرة، 2007، ص85

وتتحدد تكاليف النقل من خلال موقع البلد وقربه من مراكز الإنتاج العالمية والطاقة اذ تعد من اهم العوامل المحددة لتكاليف النقل و تؤدي تقلبات أسعارها إلى حالة عدم اليقين اذ تؤدي بدورها إلى ارتفاع تكاليف النقل ويمكن تقسيم تكلفة نقل الحاويات على طول شبكات النقل إلى خمس فئات رئيسية وهي :- (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ، 2019، صفحة 24)

❖ النقل بسكك الحديد والشاحنات الذي يحتل ربع تكاليف شحن الحاوية ويمثل الأكبر من تكلفة نقلها .

❖ النقل البحري ويمثل 23% من تكلفة النقل ويشمل نفقات التشغيل وتكاليف رأس المال ووقود السفن وتنخفض تكلفة الشحن مع زيادة الكمية بسبب وفورات الحجم .

❖ تكاليف الموانئ والمحطات وتمثل 21 % من تكاليف النقل .

❖ تكاليف صيانة الحاويات واستئجارها وتمثل 18 % .

❖ تكاليف الرسوم الأخرى وتمثل 1 % .

وهناك مؤشرات حسابية تستخدم لقياس نوعية اداء الخدمات التي يقدمها الميناء إلى الاطراف المستفيدة وهي كالاتي:- (بدوي، 2003، الصفحات 175-176)

- مدة بقاء السفينة:- وهي تمثل الفرق بين مدة وصول السفينة إلى الميناء وبين زمن انتظارها في احد الارصفة ويمكن ان تطول هذه المدة بسبب الاضراب في العمل او عدم توافر ارصفة شاغرة بسبب التكدس .
- مدة بقاء السفينة على الرصيف:- وهي عبارة عن اجمالي الوقت الذي تستغرقه السفينة على الرصيف سواء لشحن أم التفريغ أم الانتظار دون عمل .

وهناك مؤشرات حسابية لقياس استخدام الارصفة وهي كالآتي:- (بدوي، 2003، صفحة 176)

$$أ- \text{نسبة اشغال الرصيف} = \frac{\text{وقت الشحن والتفريغ}}{\text{الوقت الكلي لبقاء السفن على الرصيف خلال مدة زمنية معينة}}$$

$$ب- \text{انتاجية الرصيف بالطن لكل متر مربع سنوياً} = \frac{\text{حجم البضائع المتداولة}}{\text{مساحة الرصيف}}$$

$$ج- \text{معدل استغلال الرصيف وساعات العمل بالميناء} = \frac{\text{طول السفينة} \times \text{ساعات عمل السفينة}}{\text{طول الرصيف} \times \text{ساعات عمل الميناء}}$$

$$د- \text{معدل استخدام الروافع} = \frac{\text{ساعات عمل الروافع}}{\text{ساعات العمل بالميناء}}$$

ولقياس مؤشرات استخدام الارصفة ومدى كثافة استخدام تسهيلات الرصيف هناك مؤشران رئيسان لذلك وهما ما يلي:-

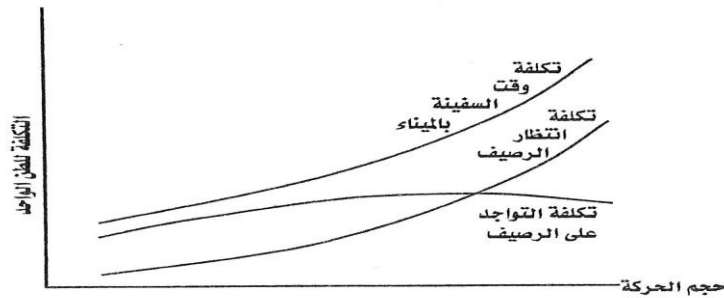
$$✓ \text{نسبة اشغال الرصيف} = \frac{\text{عدد ساعات ايام اشغال الرصيف}}{\text{اجمالي ساعات المدة الزمنية}} \times 100$$

✓ مدة عمل الرصيف وهو جزء من مدة بقاء السفينة على الرصيف الذي يفترض ان يجري العمل فيها .

والشكل البياني (2) يوضح علاقة حجم الحركة بوقت بقاء السفينة بجانب الرصيف ووقت انتظار السفينة ومنحنى تكاليف الوقت بالميناء الذي هو عبارة عن مجموع تكاليف وقت انتظار السفينة ووقت خدمة السفينة بجانب الرصيف .

## الشكل البياني (2)

علاقة حجم الحركة بوقت بقاء السفينة



المصدر: صلاح اسماعيل حسن وعبد الرحمن توفيق، تسعير خدمات الموانئ البحرية، مركز الخبرات المهنية للإدارة، القاهرة، 2007، ص 86

3. الموانئ القطرية :-

أ. ميناء حمد : كان الافتتاح الرسمي له في الخامس من شهر سبتمبر عام 2017 ويدار الميناء من قبل شركة موانئ قطر بأشراف وزارة المواصلات والاتصالات ويعد من اكبر الموانئ في الشرق الاوسط بطاقة استيعابية (7,5) ملايين حاوية نمطية سنوياً وهو من اهم المشروعات التي تجسد رؤية قطر الوطنية 2030 والتي تمثل رافداً للتنمية الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والبشرية في دولة قطر . (مرهج، 2023، صفحة 1)

ومن اهم مواصفات ميناء حمد يمتد على مساحة 28,5 كم<sup>2</sup> ويضم محطة للبضائع العامة بطاقة استيعابية تبلغ (1,7) مليون طن سنوياً ومحطة للحبوب بطاقة (1) مليون طن سنوياً ومحطة السيارات التي تستوعب (500,000) سيارة سنوياً، وتصدير وتوزيع الكيماويات والنفط والغاز الطبيعي ممثلاً في شركة قطر عبر الميناء إلى وجهاتها النهائية في جميع انحاء العالم وسيتولى الميناء مسؤولية توفير خدمات الشحن والتفريغ لحاويات الشركة بما في ذلك الحاويات المحملة بالمنتجات والحاويات الفارغة، وكجزء من خطط دولة قطر لتعزيز الصادرات غير النفطية وتشجيع الصناعات التحويلية تم انشاء منطقة حرة مجاورة لميناء حمد وبفضل قدرات الميناء ومرافقه الحديثة وانظمتها المتطورة سيسهم ميناء حمد في جعل قطر مركزاً لوجستياً مهماً لإعادة الشحن في المنطقة مما يدعم ارتفاع التبادل التجاري بين دولة قطر والعالم، اذ تم تزويد الميناء بأحدث تقنيات تشغيل الموانئ والتي تتسم بأعلى معايير الامن والسلامة بما في ذلك برج المراقبة ذو التصميم الفريد بارتفاع (110م)، ومنطقة التفتيش الجمركي للتخليص السريع للبضائع تبلغ (5,600) الاف حاوية في اليوم فضلاً عن منصة لتفتيش السفن . (بوابة قطر للتجارة مع العالم، 2023، صفحة 4)

ب. ميناء الدوحة: يتميز الميناء بموقعه الاستراتيجي في قلب الدوحة وقربه من سوق واقف والمتاحف ومناطق الجذب السياحي واصبح الميناء محطة للرحلات البحرية السياحية ومقصداً لخطوط الرحلات البحرية السياحية العملاقة واليخوت الفاخرة قطر . (بوابة قطر للتجارة مع العالم، 2023، صفحة 5)

ت. ميناء الرويس: هو ميناء تجاري ثانٍ يقع شمال دولة قطر ويؤدي دوراً رئيساً في تنشيط التبادل التجاري الاقليمي وانعاش الحركة الاقتصادية في المنطقة الشمالية للدولة، ومن المواصفات العالمية للميناء تم تعميق القناة الملاحية إلى (خمسة امتار) وانشاء احواض بحرية بعمق (سبعة امتار) وانشاء (ستة ارصفتة بحرية بطول 1,414 متراً لاستقبال السفن التجارية، وسيتم توسعة القناة الملاحية واحواض الميناء إلى (عشرة امتار) مما يسهل دخول انواع السفن الصغيرة والمتوسطة واليخوت . (بوابة قطر للتجارة مع العالم، 2023، صفحة 5)

ث. ميناء رأس لفان: يقع الميناء على الساحل الشمالي الشرقي لدولة قطر ويصنف كأكبر ميناء صناعي في العالم ويتراوح عمقه 14,5م، ويتعامل الميناء مع غاز البترول المسال والمنتجات البترولية والكبريت ومجهز



بأحدث المعدات والعديد من الرافعات الشوكية وهو مملوك لشركة قطر للبترول ويتعامل الميناء مع أكثر من (1000) سفينة و (10,000,000) طن من البضائع سنوياً. (مرهج، 2023، صفحة 6)

ج. ميناء مسيعيد: ويقع الميناء على الساحل الشرقي لدولة قطر على بعد 45م جنوب الدوحة في المنطقة الصناعية ويتعامل الميناء مع (2800) سفينة و (48,000,000) طن من البضائع و (59,000) TEU وحدة مكافئة لعشرين قدم سنوياً من الحاويات ويتعامل الميناء في تصدير النفط الخام والمنتجات المكررة والغاز المسال والبتروكيماويات والامونيا واليوريا الصلب، اما البضائع المستوردة التي يتم تداولها في الميناء فهي الملح والاسمنت والحديد الخام ويضم الميناء (29) رصيفاً لعمليات مناولة الشحنات. (مرهج، 2023، صفحة 7)

ح. ميناء الريان البحري النفطي: ويقع الميناء في الجزء الجنوبي من الخليج العربي على بعد 35 ميلاً بحرياً عن الساحل الشمالي لدولة قطر ويتألف الميناء من صهريج تخزين بحجم (124,472) طناً ولا يزيد أقصى غاطس للسفينة على 21م. (مرهج، 2023، صفحة 8)

خ. ميناء جزيرة حائل: يقع الميناء في الجزء الجنوبي من الجزيرة ويستقبل السفن الصغيرة وتتعامل المحطة مع (200) صهريج سنوياً ويبلغ أقصى وزن له (550) الف طن و (28) م غاطس الميناء وتستخدم منشأة الميناء هذه الجزيرة كمحطة لتصدير النفط الخام البحري القطري وتدير قطر للبترول عمليات التصدير الخاصة بالمنشأة من خلال وحدتين صغيرتين للبترول. (مرهج، 2023، صفحة 8)

د. مرفأ الشاهين النفطي: ويقع الميناء بالقرب من حقل شاهين النفطي الواقع قبالة الساحل الشمالي لدولة قطر وهو أكبر حقل نفطي بحري في البلاد وواحد من أكبر الحقول في العالم ينتج (100) مليون برميل من النفط سنوياً ويتم تشغيل المحطة من قبل شركة نفط الشمال. (مرهج، 2023، صفحة 9)

#### 4. واقع النشاط التجاري والصناعي للموانئ القطرية للمدة 2017-2022

نلاحظ من خلال الجدول (1) الذي يبين خلاصة السفن القادمة وحمولتها الاجمالية والصادية بالطن للموانئ القطرية حسب نوع السفن للمدة 2017-2022 ما يلي:-

✓ انخفاض اجمالي اعداد سفن ناقلات النفط في عام 2017 من 690 سفينة ناقلة للنفط الى 325 سفينة ناقلة للنفط في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (52,8)% ويعزا سبب ذلك إلى انخفاض صادرات قطر من النفط الخام والمكثفات فضلاً عن ذلك عدم الايفاء بالالتزامات وحصص الانتاج المقررة في ظل حالة عدم اليقين التي يعيشها سوق النفط العالمي والشك في المعروض العالمي من النفط الخام .

✓ ارتفاع اجمالي اعداد سفن ناقلات الغاز القادمة في عام 2017 من 63 سفينة ناقلة للغاز إلى 218 سفينة ناقلة في عام 2022، وبنسبة ارتفاع بلغت 246,0% ويعزا سبب ذلك إلى امتلاك شركة قطر



لنقل الغاز المحدودة اسطول ناقلات الاكبر من نوعه في العالم ويضم (69) سفينة ناقلة للغاز الطبيعي المسال .

✓ انخفاض اجمالي اعداد سفن نقل البضائع العامة القادمة في عام 2017 من 572 سفينة بضائع عامة إلى 529 سفينة في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (7,51)% ويعزا سبب ذلك إلى انخفاض حجم الاستيرادات من البضائع المختلفة وزيادة الانتاج المحلي من البضائع المختلفة .

✓ ارتفاع اجمالي اعداد سفن الحاويات القادمة في عام 2017 من 888 سفينة حاويات إلى 1,377 سفينة حاويات في عام 2022 وبنسبة ارتفاع بلغت 55,06%، ويعزا سبب ذلك إلى زيادة حجم نقل الصادرات في ميناء حمد وإعادة الشحن لضمان عودة السفن المحملة ببضائع رئيسة مستوردة إلى ميناء حمد بأن تعود وهي محملة بالبضائع وبالوقت نفسه العمل على خفض تكلفة الشحن من قطر وإليها وقد اسفر ذلك عن زيادة في إعادة شحن الحاويات قياس 20 قدم .

✓ انخفاض اجمالي اعداد سفن نقل المواد السائبة القادمة في عام 2017 من 648 سفينة إلى 585 سفينة في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (9,7)%، ويعزا سبب ذلك إلى ان شركات الشحن تتعرض إلى الكثير من المشكلات والاضرار في اثناء عملية شحن البضائع السائبة منها مخاطر متعلقة بحياة العمال ومخاطر بيئية وتآكل في هياكل سفن الناقلات .

✓ ارتفاع في اجمالي اعداد سفن ناقلات المركبات في عام 2017 من 198 سفينة ناقلة إلى 206 سفينة ناقلة في عام 2022 وبنسبة زيادة قدرها 4,0% ويعزا سبب ذلك إلى زيادة الاستيرادات من السيارات المختلفة من مختلف انحاء العالم .

✓ ارتفاع في اجمالي اعداد سفن ناقلات الركاب من 20 سفينة ناقلة في عام 2017 إلى 24 سفينة ناقلة في عام 2022 وبنسبة زيادة قدرها 20% ويعزا ذلك إلى الاستفاد منها في ميناء الدوحة السياحي لكونه اصبح محطة لاستقبال المراكب والسفن البحرية السياحية بأرقى المعايير العالمية .

جدول 1 : خلاصة السفن القادمة وحمولتها الاجمالية والصادفية بالطن حسب نوع السفن الى الموانئ القطرية للمدة 2017-2022

انواع السفن									السنوات
اخرى	ناقلات ركاب	ناقلات مركبات	اغنام حية	مواد سائبة	حاويات	بضائع عامة	ناقلات الغاز	ناقلات النفط	
1143	20	198	1588	648	888	572	63	690	اجمالي عدد السفن لعام 2017 <sup>(1)</sup>
3056723	1609550	11443422	369023	22393698	19718730	7243047	1171188	3326316	مجموع اجمالي

دور الموانئ القطرية في تحقيق التنوع الاقتصادي والتحديات التي تواجهها للمدة 2017-2022

									الحمولة
970032	1138957	3789443	192445	12736040	10497037	2989937	376604	19164842	مجموع صافي الحمولة
696	27	236	2442	699	1336	525	98	681	اجمالي عدد السفن لعام 2018 <sup>(2)</sup>
12166252	2215544	13745061	738013	24848520	43920804	3388834	2140824	32026193	مجموع اجمالي الحمولة
971305	1444674	4588056	345628	14377266	23238574	1611994	692970	18569813	مجموع صافي الحمولة
749	62	232	1999	574	1381	516	1509	562	اجمالي عدد السفن لعام 2019 <sup>(3)</sup>
3413630	5266729	13394780	736153	20678082	53106142	2613559	124345669	32680862	مجموع اجمالي الحمولة
1508481	3932560	4427722	303092	11839841	28218268	1371899	48248886	19380738	مجموع صافي الحمولة
349	32	214	1293	446	1416	467	180	298	اجمالي عدد السفن لعام 2020 <sup>(4)</sup>
890223	3561589	12442870	769253	15778287	54851824	2408519	6643190	20287507	مجموع اجمالي الحمولة
338200	2964835	4168639	291161	8975711	28285966	1160236	3281877	12230958	مجموع صافي الحمولة
433	9	223	1160	471	1386	573	217	315	اجمالي عدد السفن لعام 2021 <sup>(5)</sup>
1197984	1212486	12937600	689154	17107380	50545702	2298960	4942176	21961573	مجموع اجمالي الحمولة
444930	1013627	4332928	243470	9658165	25764504	1145808	2296801	13291396	مجموع صافي الحمولة
502	24	206	977	585	1377	529	218	325	اجمالي عدد السفن لعام 2022 <sup>(6)</sup>
2574200	3573577	11953160	565411	21198106	43929700	1703987	8307260	22623862	مجموع اجمالي الحمولة
1670034	3244099	3908089	213293	11952310	22302578	839724	4469775	13898887	مجموع صافي الحمولة

المصدر :- تم اعداد الجدول بالاعتماد على المصادر الاتية :-

(-) البيانات المذكورة انفاً تشمل جميع الموانئ القطرية ماعدا ميناء رأس لفان لعدم توافر البيانات .

- 1- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2017 ، العدد 30 ، سنة النشر 2018 ، ص 35
- 2- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2018 ، العدد 31 ، سنة النشر 2019 ، ص 36
- 3- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2019 ، العدد 32 ، سنة النشر 2020 ، ص 43
- 4- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2020 ، العدد 33 ، سنة النشر 2021 ، ص 35
- 5- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2021 ، العدد 34 ، سنة النشر 2022 ، ص 34
- 6- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2022 ، العدد 35 ، سنة النشر 2023 ، ص 42

## 5. واقع الاداء اللوجستي لجودة خدمات البنى التحتية لدولة قطر ومدى مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الاجمالي للمدة 2017-2022

يتألف مؤشر الاداء اللوجستي من المقاييس النوعية والمقاييس الكمية ويعمل على قياس الاداء على طول سلسلة الامداد اللوجستي داخل بلدان العالم على وفق مؤشرات رصد لكل من أنشطة الجمارك، البنى التحتية، الشحن الدولي، الكفاءات اللوجستية، المتابعة للشحنات والتوقيات الزمنية ، ومن بين العوامل الرئيسة التي تسهم في تدني أداء الخدمات اللوجستية في المنطقة العربية (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ، 2019، صفحة 26) هو مستوى الأداء اللوجستي المحلي الذي يتناول الموانئ والحدود البرية والبحرية والبيئية والقيود اللوجستية وهذا المؤشر مهم جدا لتحليل تكاليف النقل لكونه يبين الاختناقات في تدفق السلع عبر بلد ما ويرتبط قطاع الخدمات وادائه بجودة البنى التحتية ونواتج قطاع اللوجستيات . وتعمل وزارة النقل والمواصلات القطرية على تطوير قطاع الموانئ والحفاظ على البنية التحتية لها وتوسعة القطاع اللوجستي بما يعزز الاستخدام الامثل للموانئ الحالية تماشياً مع رؤية قطر الوطنية 2030، اذ نلاحظ من الجدول (2) ارتفاع درجة مؤشر اداء الخدمات اللوجستية عالمياً في دولة قطر من (3,47) عام 2018 الى (3,5) عالمياً في دولة قطر في عام 2022 ويعزا سبب ذلك إلى الاستثمارات في البنى التحتية اللوجستية للدولة وتطويرها للموانئ البحرية والجوية فضلاً عن مكانة ميناء حمد الذي يعد مركزاً لنقل البضائع وعمليات اعادة الشحن من و إلى الميناء اذ ساعد ذلك إلى خفض تكاليف الشحن من قطر و إليها وزيادة عمليات شحن الحاويات بالوقت نفسه .

جدول 2 : تصنيف جودة البنى التحتية عالمياً لدولة قطر للمدة 2018-2022

2022	2018	مؤشر اداء الخدمات اللوجستية
37	33	تصنيف مؤشر اداء الخدمات اللوجستية
3,5	3,47	درجة مؤشر اداء الخدمات اللوجستية
3,1	3,00	الجمارك
3,8	3,38	البنية التحتية
3,1	3,75	الشحنات الدولية
3,9	3,42	الكفاءات اللوجستية
3,5	3,56	المتابعة للشحنات
6'3	3,70	التوقيتات الزمنية

Source: - connecting to compete 2018 trade logistics in the global economy,p.45-46

- connecting to compete 2023 trade logistics in the global economy,p.38-39 .

(ملاحظة) بيانات عام 2020 غير متوافرة بسبب جائحة كورونا، ويصدر هذا التقرير كل عامين .

اما على مستوى مدى مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الاجمالي فنلاحظ من الجدول (3) انخفاض نسبة ناتج قطاع النقل والمواصلات من 33,4% في عام 2018 إلى 18,9% في عام 2021، وارتفاع نسبة الناتج المحلي الاجمالي من 14,1% في عام 2018 إلى 24,3% في عام 2021، وارتفاع الاهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين من 5,4% في عام 2018 إلى 5,6% في عام 2021.

جدول 3 : ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين والناتج المحلي الاجمالي بالأسعار الجارية للمدة 2017-2022 لدولة قطر

مليون دولار

(3)	(2)	الناتج المحلي الإجمالي	(1)	ناتج قطاع النقل والمواصلات	السنوات
الاهمية النسبية لدولة قطر لقطاع النقل والمواصلات والتخزين %	معدل النمو السنوي %		معدل النمو السنوي %		
4,6	-	167,605	-	7,809	2017
5,4	14,1	191,362	33,4	10,419	2018
5,8	-4,2	183,186	2,9	10,728	2019
5,8	-21,1	144,411	-20,6	8,508	2020
5,6	24,3	179,571	18,9	10,118	2021
-	-	-	-	-	2022

(-) بيانات عام 2022 غير متوافرة بالمصادر .

المصدر: الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الاتية :-

(-) التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، ابوظبي، 2018، ص288

(-) التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، ابوظبي، 2019، ص287، ص286

(-) التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، ابوظبي، 2022، ص336، ص335

(-) الحقل (1) و (2) من عمل الباحث .

(-) الحقل (3) من عمل الباحث بالاستناد إلى المعادلة الاتية:- الاهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين=ناتج القطاع

÷الناتج المحلي الاجمالي\*100

## 6. دور التخصيصات المالية العامة لدولة قطر في تنمية المشروعات الرئيسية للمدة 2017-2022

نلاحظ من الجدول (4) ارتفاع اجمالي الايرادات في عام 2017 من 170,1 مليار ريال قطري الى 196 مليار ريال قطري في عام 2022 وبنسبة نمو بلغت 15,22%، وارتفاع اجمالي المصروفات من 198,4 مليار ريال قطري في عام 2017 إلى 204,3 مليار ريال قطري في عام 2022 وبنسبة نمو بلغت 2,97%، وارتفاع الانفاق على المشروعات الرئيسية من 46,1 مليار ريال قطري في عام 2017 إلى 74 مليار ريال قطري في عام 2022 وبنسبة نمو بلغت 60,52% ويعزا سبب ذلك إلى استكمال المشروعات الكبرى حسب الخطط المعتمدة بما يحقق اهداف التنمية المستدامة في اطار رؤية دولة قطر الوطنية 2030 بمختلف ركائزها الاقتصادية والاجتماعية والبشرية واستكمال مشروعات استضافة كأس العالم لعام 2022 وتنفيذ مشروعات البنى التحتية .

جدول 4 : التخصيصات المالية العامة لدولة قطر للمدة 2017-2022 مليار ريال قطري

السنوات	اجمالي الإيرادات	معدل النمو السنوي %	اجمالي المصروفات	معدل النمو السنوي %	الانفاق على المشروعات الرئيسية	معدل النمو السنوي %
2017	170,1	-	198,4	-	46,1	-
2018	175,1	2,9	58,1	-97,0	92,8	101,3
2019	211	-87,9	60	3,2	89,5	-3,5
2020	211	صفر	61,5	2,5	90	0,5
2021	160,1	6,5	194,7	216,5	72,1	-19,8
2022	196	-87,7	204,3	4,9	74	2,6

المصدر: الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الاتية:-

(-) وزارة المالية القطرية، مخصصات المالية العامة لسنة 2017، موقع على شبكة الانترنت

## دور الموانئ القطرية في تحقيق التنوع الاقتصادي والتحديات التي تواجهها للمدة 2017-2022

www.alwasat news.com/php.2017

(-) وزارة المالية القطرية، مخصصات المالية العامة للسنوات 2018، 2019، 2020، موقع على شبكة الانترنت

http:twitter.com/mof-qatar/php.

(-) وزارة المالية القطرية، مخصصات المالية العامة لسنة 2021، موقع على شبكة الانترنت

http://twitter.com/qatar news/php.2021

(-) وزارة المالية القطرية، مخصصات المالية العامة لسنة 2022، موقع على شبكة الانترنت

http://www.raya.com/php.2022

### 7. التحديات التي تواجه الموانئ القطرية

هناك منافسة قوية بين موانئ دول مجلس التعاون الخليجي مع الموانئ القطرية وهي كالاتي:-

أ. ميناء جبل علي:- هو اكبر ميناء بحري في منطقة الشرق الاوسط والتاسع عالمياً والمنشأة الرائدة في محافظة دبي العالمية التي تضم اكثر من 78 ميناءً ومحطة بحرية تتوزع على قارات العالم الست، وبلغ حجم تداول الحاويات بالميناء نحو 79 مليون حاوية مكافئة خلال محفظتها العالمية من محطات الحاويات (فؤاد، 2023، صفحة 1) في عام 2022 مع زيادة احجام الحاويات الاجمالية بنسبة 1,4% على اساس سنوي اذ شهدت المحطة الرئيسة لموانئ دبي العالمية في جبل علي مناولة 14 مليون حاوية مكافئة وهو ما يمثل زيادة بنسبة 1,7% مقارنة بعام 2021 .

ب. الموانئ السعودية:- كشفت المملكة العربية السعودية عن مشروعات عملاقة في المناطق المطلة على البحر الاحمر وتشمل مدن اقتصادية حديثة جديدة مروراً بتطوير موانئ بحرية، وتعترم السعودية (التميمي، 2017، صفحة 10) تشييد خطوط سكك حديد بطول 1,600 كم تربط موانئ البحر الاحمر بالعاصمة السعودية وصولاً إلى الخليج العربي فضلاً عن توسيع الطرق البرية التي تربط المملكة بدول الخليج والعراق والاردن . والجدول (5) يبين اكبر عشرة موانئ في دول مجلس التعاون الخليجي حسب الطاقة الاستيعابية اذ نلاحظ ميناء جبل علي في امارة دبي الاعلى من حيث الطاقة الاستيعابية اذ بلغت طاقتة (18) مليون حاوية نمطية سنوياً وميناء جدة الاسلامي في المملكة العربية السعودية ووصلت الطاقة الاستيعابية له (7,2) ملايين حاوية نمطية سنوياً .

جدول 5 : اكبر عشرة موانئ لدول مجلس التعاون الخليجي حسب الطاقة الاستيعابية في عام 2017

الميناء	البلد	الطاقة الاستيعابية مليون حاوية نمطية سنوياً

18	الامارات	جبل علي
2,7	السعودية	جدة
5	الامارات	خورفكان
5	عمان	صلالة
3	السعودية	الملك عبدالله
2,4	السعودية	الدمام
2	قطر	حمد
1,2	عمان	صحار
1	البحرين	خليفة بن سليمان

المصدر: ناصر التميمي، توسعه ميناء حمد في قطر التداعيات الاقتصادية والجيوبوليتيكية، مركز الجزيرة للدراسات، 2017/10/18

ولإثبات صحة فرضية البحث يرى الباحث ان الانفاق الحكومي المستمر على تطوير صناعة النقل البحري وتوفير التجهيزات المتطورة لتشغيل الموانئ القطرية ستؤدي إلى تخفيض تكاليف الشحن البحري للحاويات وبالوقت نفسه جذب زبائن لخدمة النشاط التجاري من الموانئ القطرية إلى دول العالم الاخرى والعكس صحيح عن طريق منح امتياز بتخفيض تكاليف الشحن لهم من اجل زيادة حجم التداول التجاري للحاويات في ميناء حمد وايضاً تعد الايرادات المتحصل عليها من الموانئ القطرية دخلاً مهماً لتنوع ميزانية الدولة، وبالوقت نفسه سيعزز الاستقلالية التجارية والاقتصادية لدولة قطر عن طريق تقليل الاعتماد على ميناء جبل علي والحدود البرية ما بين دولة قطر والمملكة العربية السعودية.

#### 8. الخاتمة

❖ تمتلك دولة قطر ثمانية موانئ وهي موزعة ما بين تجارية وصناعية وسياحية وان تطوير هذه الموانئ سيؤدي الى تحقيق الاستقلالية التجارية والاقتصادية لدولة قطر وتقليل الاعتماد على موانئ دول مجلس التعاون الخليجي.

❖ نلاحظ من خلاصة السفن القادمة وحمولتها الاجمالية والصادفية بالطن إلى الموانئ القطرية ما يلي: -  
 ✓ انخفاض اجمالي اعداد سفن ناقلات النفط عام 2017 من 690 سفينة ناقلة للنفط الى 325 سفينة ناقلة للنفط عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (52,8) %، ويعزا ذلك إلى انخفاض صادرات دولة قطر من النفط الخام والمكثفات بسبب حالة عدم اليقين التي يعيشها سوق النفط العالمي .



✓ انخفاض إجمالي اعداد سفن ناقلات الغاز القادمة في عام 2017 من 63 سفينة ناقلة للغاز إلى 218 سفينة ناقلة عام 2022 وبنسبة نمو بلغت (246,0%) ويعزا سبب ذلك إلى امتلاك شركة قطر لنقل الغاز المحدودة اسطول الناقلات الاكبر من نوعه في العالم .

✓ ارتفاع إجمالي اعداد سفن الحاويات القادمة في عام 2017 من 888 سفينة حاويات إلى 1,377 سفينة حاويات في عام 2022 وبنسبة ارتفاع بلغت (55,06%) ويعزا سبب ذلك إلى زيادة حجم نقل الصادرات في ميناء حمد وإعادة الشحن لضمان عودة السفن المحملة ببضائع مستوردة إلى الميناء نفسه .

✓ انخفاض إجمالي اعداد سفن المواد السائبة القادمة في عام 2017 من 648 سفينة إلى 585 سفينة في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت (9,7%-) ويعزا سبب ذلك إلى ان شركات الشحن تتعرض إلى مشكلات واضرار في اثناء عملية شحن البضائع السائبة .

✓ اما على مستوى مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الاجمالي فنجد انخفاض نسبة ناتج قطاع النقل والمواصلات من 33,4% عام 2018 إلى 18,9% في عام 2021، وارتفاع نسبة الناتج المحلي الاجمالي من 14,1% عام 2018 إلى 24,3% في عام 2021 .

✓ ارتفاع إجمالي الإيرادات للتخصيصات المالية العامة لدولة قطر في عام 2017 من (170,1) مليار ريال قطري إلى 196 مليار ريال قطري وبنسبة نمو بلغت 15,22% .

✓ ارتفاع الانفاق على المشروعات الرئيسية من 46,1 مليار ريال قطري في عام 2017 إلى 74 مليار ريال قطري في عام 2022 وبنسبة نمو بلغت 60,52%، ويعزا ذلك إلى استكمال مشروعات البنى التحتية حسب الخطط المعتمدة في اطار رؤية قطر الوطنية 2030 .

✓ ومن ابرز التحديات التي تواجه الموانئ القطرية هي المنافسة القوية ما بين موانئ دول مجلس التعاون الخليجي منها ميناء جبل علي في دولة الامارات العربية المتحدة وموانئ المملكة العربية السعودية .

ومن اهم المقترحات المقدمة ما يلي :-

☒ تشجيع الاستثمار في التكنولوجيا الحديثة لتحسين قدرة الميناء وأرصفته وزيادة انتاجيته واعتماد الخدمات اللوجستية البحرية الذكية .

☒ الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العمليات الادارية وتحسين مستوى الاداء البيئي للموانئ من اجل تحقيق مفهوم الميناء الذكي وتحقيق الاستدامة البيئية .

☒ الاهتمام بجودة سلاسل التوريد ومعايير الاداء المختلفة مما يؤدي إلى تحسين تنافسية الموانئ القطرية مع باقي موانئ دول مجلس التعاون الخليجي .

☒ تسهيل الاجراءات الادارية والتنظيمية في الموانئ والعمل على خفض عدد الايام التي تحتاجها عمليات الاستيراد والتصدير في الموانئ القطرية.

☒ توسيع مساحة وقدرات المخازن والمستودعات والحد من نقص العمالة والمعدات وجعل الموانئ وارتباطاتها الخلفية اكثر كفاءة وملائمة للتعامل مع التحولات في الطلب .

### 9. قائمة المراجع :

#### المؤلفات :-

- ايوب، سميرة ابراهيم، 2003، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية ، الاسكندرية .
- بدوي، سمية ، 2003، اقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- التميمي، ناصر، 2017، توسعة ميناء حمد في قطر: التداعيات الاقتصادية والجيوبوليتيكية، مركز الجزيرة للدراسات، قطر.
- حسن وتوفيق، صلاح اسماعيل وعبد الرحمن، 2007، تسعير خدمات الموانئ البحرية، مركز الخبرات المهنية للإدارة ، القاهرة.
- الزوكة، محمد خميس، 2000، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.

#### التقارير :-

- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، ابوظبي، 2018.
- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، ابوظبي، 2019.
- التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي، ابوظبي، 2022.
- تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية ، (2019) ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ، الأمم المتحدة ، بيروت ، موقع على شبكة الانترنت <https://www.unescwa.org>
- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2017 ، العدد 30 ، سنة النشر 2018 ، ص 35
- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2018 ، العدد 31 ، سنة النشر 2019 ، ص 36

## دور الموانئ القطرية في تحقيق التنوع الاقتصادي والتحديات التي تواجهها للمدة 2017-2022

- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2019 ، العدد 32 ، سنة النشر 2020 ، ص 43

- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2020 ، العدد 33 ، سنة النشر 2021 ، ص 35

- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر ، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2021 ، العدد 34 ، سنة النشر 2022 ، ص 34

- جهاز التخطيط والاحصاء في قطر، النشرة السنوية لإحصاءات الملاحة البحرية لعام 2022، العدد 35، سنة النشر 2023، ص 42

### مواقع الانترنت:-

- السيد فؤاد (2023)، موانئ دبي العالمية تقترب من تداول 80 مليون حاوية مكافئة في 2022، موقع على شبكة الانترنت، تأريخ الاطلاع 2023/5/15

<https://almalnews.com.php>

- شركة موانئ قطر، (2023)، الموقع الرسمي بوابة قطر للتجارة مع العالم، موقع على شبكة الانترنت، تأريخ الاطلاع 2023/6/1

<https://www.mwani.com.qa/arabic/pages/default.aspx>

- موسى مرهج (2023)، موانئ قطر قائمة الموانئ البحرية، موقع على شبكة الانترنت، تأريخ النشر 2023/3/16، تأريخ الاطلاع 2023/5/1

<https://tijareti.com/qatar-ports>

- connecting to compete 2018 trade logistics in the global economy.
- connecting to compete 2023 trade logistics in the global economy.