



مجلة القلزم

العلمية للدراسات الاقتصادية والاجتماعية



علمية دولية محكمة ربع سنوية

في هذا العدد :

□ الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية في تعزيز فرص التجارة الخارجية
(ميناء بورتسودان إنموذجاً) (2003 - 2021)

د. عثمان صالح محمد علي

□ إدارة الجودة الشاملة ودورها في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية بالتطبيق على هيئة
الموانئ البحرية (سودان)

د. تهاني إبراهيم محمد محبوب

□ تطور التعليم في المدن الساحلية (مدينة جدة إنموذجاً)

د. أماني بابكر إبراهيم

□ الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر

د. نفيسة عبد القادر الحسن - د. نجلاء عبدالله محمد



العدد الثامن (خاص) - ربيع الثاني 1443هـ - ديسمبر 2021م

هذا العدد إهداء لروح المرحوم الدكتور/ علي صالح كرار

مجلة القلزم العلمية للدراسات الاقتصادية والاجتماعية - العدد الثامن (خاص) - ربيع الثاني 1443 هـ - ديسمبر 2021م

ISSN: 1858 - 9839

ردمك



دار آريثريا للنشر والتوزيع
Arrythria for Publishing and Distribution

فهرسة المكتبة الوطنية السودانية-السودان
مجلة القلزم: Alqulzum Journal for economic and
social studies

الخرطوم : مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر 2021

تصدر عن دار آريثيريا للنشر والتوزيع - السوق العربي

الخرطوم - السودان.

ردمك: 1858-9995

الخرطوم- السودان

مجلة القلزم للدراسات الاقتصادية والاجتماعية

الهيئة العلمية والإستشارية

- أ.د. حسن كمال الطاهر- جامعة الزعيم الأزهري - السودان
د. إيمان أحمد محمد علي - جامعة الزعيم الأزهري - السودان
د. نجلاء عبد الرحمن وقيع الله بلاص- جامعة الجزيرة- السودان
د. الهام عبد الرحمن إسماعيل- جامعة الزعيم الأزهري- السودان
د. عباس مبارك محمد خلف الله الكنزي- جامعة الزعيم الأزهري-السودان
د. أميمة محمد السيد أبو الخير- جامعة الشارقة- الإمارات العربية المتحدة
د. أحمد حسن فضل المولى - جامعة الزعيم الأزهري - السودان
د. عصام السيد بريمة - جامعة الزعيم الأزهري- السودان
د. التاج مختار التاج مختار - كلية الإمارات للعلوم والتكنولوجيا-السودان
د. جلال الدين موسى محمد مور- جامعة الدلنج- السودان
د. عبد التواب عبد الله مهيبوب علي- اليمن
د. عبد المنعم عبد العزيز الشيخ الراية- جامعة عبد الطليف الحمد (مروي
التكنولوجية) - السودان
د. محمد الخير فايت فضل المولى- جامعة جدة- المملكة العربية السعودية
د. إبراهيم إسماعيل علي الناشري - اليمن

هيئة التحرير

- المشرف العام
د. علي قاسم إسماعيل عثمان
رئيس جامعة الحضارة-اليمن
رئيس هيئة التحرير
أ.د.حاتم الصديق محمد أحمد
رئيس التحرير
د.عوض أحمد حسين شبا
التدقيق اللغوي
أ.الفتاح يحيى محمد عبد القادر
الإشراف الإلكتروني
د. محمد المأمون
التصميم والإخراج الفني
أ. عادل محمد عبد القادر

الآراء والأفكار التي تنشر في المجلة

تحمل وجهة نظر كاتبها ولا تعبر بالضرورة عن آراء المركز

ترسل الأوراق العلمية على العنوان التالي:

هاتف: ٢٤٩٩١٠٧٨٥٨٥٥ - ٢٤٩١٢١٥٦٦٢٠٧١

بريد إلكتروني: rsbcsc@gmail.com

السودان - الخرطوم - السوق العربي - عمارة جي تاون - الطابق الثالث

موجهات النشر

تعريف المجلة:

مجلة (الْقَلْزَم) للدراسات الاقتصادية والاجتماعية مجلة علمية محكمة تصدر عن مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر- السودان بالشراكة مع جامعة الحضارة - اليمن. تهتم المجلة بالبحوث والدراسات الاقتصادية والاجتماعية والمواضيع ذات الصلة.

موجهات المجلة:

1. يجب أن يتسم البحث بالجودة والأصالة وألا يكون قد سبق نشره قبل ذلك.
 2. على الباحث أن يقدم بحثه من نسختين. وأن يكون بخط (Traditional Arabic) بحجم 14 على أن تكون الجداول مرقمة وفي نهاية البحث وقبل المراجع على أن يشارك إلى رقم الجدول بين قوسين دائريين ().
 3. يجب ترقيم جميع الصفحات تسلسلياً وبالأرقام العربية بما في ذلك الجداول والأشكال التي تلحق بالبحث.
 4. المصادر والمراجع الحديثة يستخدم أسم المؤلف، اسم الكتاب، رقم الطبعة، مكان الطبع، تاريخ الطبع، رقم الصفحة.
 5. المصادر الأجنبية يستخدم اسم العائلة (Hill, R).
 6. يجب ألا يزيد البحث عن 30 صفحة وبالإمكان كتابته باللغة العربية أو الإنجليزية.
 7. يجب أن يكون هناك مستخلص لكل بحث باللغتين العربية والإنجليزية على ألا يزيد على 200 كلمة بالنسبة للغة الإنجليزية. أما بالنسبة للغة العربية فيجب أن يكون المستخلص وافياً للبحث بما في ذلك طريقة البحث والنتائج والاستنتاجات مما يساعد القارئ العربي على استيعاب موضوع البحث وبما لا يزيد عن 300 كلمة.
 8. لا تلزم هيئة تحرير المجلة بإعادة الأوراق التي لم يتم قبولها للنشر.
 9. على الباحث إرفاق عنوانه كاملاً مع الورقة المقدمة (الاسم رباعي، مكان العمل، الهاتف البريد الإلكتروني).
- نأمل قراءة شروط النشر قبل الشروع في إعداد الورقة العلمية.

المحتويات

الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية في تعزيز فرص التجارة الخارجية (ميناء بورتسودان
إنموذجاً) (2003 - 2021).....(1-22)

د. عثمان صالح محمد علي

إدارة الجودة الشاملة ودورها في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية بالتطبيق على هيئة
الموانئ البحرية (سودان).....(23-50)

د.تهاني إبراهيم محمد محبوب

تطور التعليم في المدن الساحلية (مدينة جدة إنموذجاً).....(51-77)

د. أماني بابكر إبراهيم

الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر.....(78-102)

د. نفيسة عبد القادر الحسن - د. نجلاء عبدالله محمد



كلمة التحرير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد
وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً..

القارئ الكريم....

بعد التحية والتقدير ها نحن نضع بين يديك الأعداد الخاصة من سلسلة مجلات القلزم العلمية الدولية المحكمة التي تحوي على الأوراق البحثية المقدمة للمؤتمر العلمي الدولي السنوي الثاني لمركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر -السودان بالتعاون مع جامعة شندي- السودان، و الهيئة القومية للآثار والمتاحف - السودان، والذي يأتي في نسخته الثانية بعنوان: "موانئ البحر الأحمر (الماضي _الحاضر _المستقبل)" وقد تم تقسيم محاور المؤتمر لخمسة محاور ، وهي:

- المحور السياحي والآثاري
- المحور الجغرافي والبيئي
- المحور التاريخي والحضاري
- المحور الإقتصادي والاجتماعي
- المحور السياسي والقانوني

صدرت هذه الأعداد الخاصة - كما بينا- وفق تقسيم المحاور أعلاه، وكما تعلمون السادة الأفاضل الأهمية السياحية والآثارية، والاستراتيجية والاقتصادية، والسياسية لموانئ البحر الأحمر في الماضي والحاضر، والمستقبل لذا كان من أولويات مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر-السودان عقد مؤتمر علمي دولي يتناول هذه الموضوعات بغرض مناقشة جميع جوانبها وأبعادها المختلفة.

القارئ الكريم:

بكامل الحزن والأسى ونحن نعد لهذا المؤتمر وأعداده الخاصة تلقينا نبأ وفاة الأستاذ الدكتور علي صالح كرار عضو اللجنة العلمية للمركز والمؤتمر الذي كان له أسهم وافرة فيه. نسال الله أن يغفر له ويرحمه ويسكنه فسيح جناته ويلهم أهله وذويه وتلاميذه الصبر والسلوان وأن يتقبله قبولاً حسناً. وتخليداً لذكراه، تم اختياره شخصية هذا المؤتمر. وأخيراً نتقدم في هيئة تحرير مجلات القلزم العلمية الدولية المحكمة المتخصصة بخالص الشكر والامتنان لكل لجان المؤتمر العلمي الدولي ولكل الذين شاركوا بأوراقهم العلمية التي نشرت في هذه الأعداد من مختلف الجامعات والمراكز البحثية السودانية، وكذلك من المملكة العربية السعودية، وجمهورية مصر العربية، والعراق، واليمن، وفلسطين، آمليين أن يستمر هذا التعاون العلمي المثمر.

هيئة التحرير

الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية في تعزيز فرص التجارة الخارجية (ميناء بورتسودان نموذجاً)

(2003 - 2021)

أستاذ مساعد - قسم الاقتصاد - كلية الاقتصاد
والعلوم السياسية، جامعة افريقيا العالمية

د. عثمان صالح محمد علي

المستخلص:

تتناول الورقة الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية في تعزيز فرص التجارة الخارجية، لما لها من أهمية اقتصادية تسهم في تدفق العديد من الاستثمارات الى دول المنطقة، وخلق حالة من التنافس بين الموانئ وبعضها البعض. تمثلت مشكلة الورقة في سؤال محوري وهو هل للموانئ البحرية أهمية اقتصادية تعمل تعزيز فرص التجارة الخارجية؟ هدفت الورقة الى التعرف على مفهوم الموانئ البحرية وانواعها بالإشارة الى ميناء بورتسودان، وتعظيم الفوائد المتبادلة في الجوانب الاقتصادية من خلال التجارة الخارجية بين دول المنطقة، و ابراز الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية في تعزيز فرص التجارة الخارجية. تفترض الورقة ان الاهتمام بالموانئ البحرية يعمل على توطيد العلاقات بين الدول لتعظيم الفوائد المتبادلة إذ أن تحسين العلاقات بين دول المنطقة يعمل على تبادل المصالح والأدوار بينها، ويدعم الاستقرار الاقتصادي، ويعزز فرص الاستثمارات الخارجية، الاهتمام بالموانئ البحرية وتطويرها يجعلها عاملاً او منطقة جذب للتجارة الخارجية وتعتبر معدات تداول البضائع من العناصر الرئيسية المؤثرة على كفاءة الاداء بالميناء. اتبعت الورقة المنهج الوصفي التحليلي. تقوم هذه الورقة على تقديم اطار نظري للموانئ البحرية وانواعها، وواقع التجارة الخارجية بين دول المنطقة. والدور الاقتصادي الذي تلعبه،

الموانئ البحرية وخاصة ميناء بورتسودان في تعزيز التبادل التجاري بين الدول ، وتقدم الدراسة نتائج تحليلاتها وتوصياتها بشأن فرص هذه العلاقة.
الكلمات المفتاحية: الموانئ البحرية - الصادرات - الواردات - التبادل التجاري - التجارة الخارجية.

Abstract:

The paper deals with the economic importance of seaports in enhancing foreign trade opportunities, because of their economic importance that contributes to the flow of many investments to the countries of the region, and creates a state of competition between the ports and each other. The problem of the paper was represented in a central question, which is whether the seaports have an economic importance that promotes foreign trade opportunities? The paper aimed to identify the concept of seaports and their types with reference to the port of Port Sudan, and to maximize mutual benefits in economic aspects through foreign trade between the countries of the region, and to highlight the economic importance of seaports in promoting foreign trade opportunities. The paper assumes that attention to seaports works to consolidate relations Between countries to maximize mutual benefits, as improving relations between the countries of the region works on exchanging interests and roles between them, supports economic stability, and enhances opportunities for foreign investments. Interest in and development of seaports makes it a factor or a magnet for foreign trade. Goods handling equipment is one of the main elements affecting the efficiency of performance. In the port. The paper followed the descriptive analytical approach. This paper provides a theoretical framework for sea ports and their types, the reality of foreign trade between the countries of the region, and the economic role played by sea ports, especially Port Sudan, in promoting trade exchange between countries. The study presents the results of its analyzes and recommendations regarding the opportunities for these Relationship.

Keywords:Exports-imports-trade exchange-foreign trade.

المقدمة:

تشكل الموانئ البحرية اهمية اقتصادية كبرى للدول البحرية لما تحتويه من أنشطة متعددة ، ولما لها من تأثير مباشر على التجارة و العوائد الاقتصادية على المستوى الاقليمي و الدولي .

وترتبط الموانئ البحرية بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل التجاري الدولي إذ حوالي ثلاثة ارباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر ويلقي من اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية .

فالموانئ البحرية هي التي تقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للميناء البحري نجاح وانتشار النقل بالحاويات.

تعتبر المحيطات والبحار والمناطق الساحلية عنصراً هاماً لكسب الدخل وتحقيق الازدهار الاقتصادي لمعظم المجتمعات حول العالم. وممتلك دول قارة أفريقيا آلاف الكيلو مترات من السواحل، والتي إذا أُحسن استغلالها ستتيح ملايين من فرص العمل المنتج، وتقضي على الفقر وتحسن من مستوى المعيشة للمواطن.

وتعد الموانئ البحرية من عناصر البنية التحتية الهامة للتجارة والنقل البحري العالمي، حيث أن ما لا يقل عن 90 % من حجم التجارة المنقولة عالمياً تتم من خلال النقل البحري وذلك لأنه من أرخص وسائل نقل البضائع، وتتأثر أنشطة كل من النقل والتجارة ببعضهما البعض تأثيراً طردياً، حيث تنعكس أنشطة النقل إيجابياً على كفاءة النشاط التجاري. لذا فإن الدول ذات الإطلالات البحرية تسعى دائماً لبناء وتطوير خدمات الموانئ حتي تتمكن من جذب خطوط الملاحة العالمية مما يجعل موانئها موانئ محورية ومراكز إقليمية للنقل البحري ل يتم خلالها إنجاز عمليات نقل البضائع إلى الدول الأخرى. لذا يتطلب من الدول أن تطور من بنيتها التحتية لموانئها وتنشئ مواني أكثر حداثة من أجل المزيد من التحسين لتقنية خدماتها. ووفقاً لمنتهى النقل الدولي فإنه من المتوقع أن يزيد حجم الموانئ عام 2050 إلى أربعة أضعاف لمواجهة الزيادة في الطلب على النقل البحري وكذلك نتيجة زيادة تأثير تغير المناخ على الموانئ المنشأة.

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في سؤال رئيسي و جوهرى وهو: هل للموانئ البحرية اهمية اقتصادية تعمل تعزيز فرص التجارة الخارجية؟ وتفرع منه الاسئلة التالية:

1. هل الاهتمام بالموانئ البحرية يعمل على توطيد العلاقات بين الدول لتعظيم الفوائد المتبادلة؟
2. وهل الاهتمام بالموانئ البحرية وتطويرها يجعلها عامل او منطقة جذب للتجارة الخارجية؟
3. وهل تعتبر معدات تداول البضائع من العناصر الرئيسية المؤثرة على كفاءة الاداء بالميناء ؟

فروض البحث:

1. الاهتمام بالموانئ البحرية يعمل على توطيد العلاقات بين الدول لتعظيم الفوائد المتبادلة.
2. الاهتمام بالموانئ وتطويرها يجعلها عامل او منطقة جذب للتجارة الخارجية.
3. تعتبر معدات تداول البضائع من العناصر الرئيسية المؤثرة على كفاءة الاداء بالميناء .

اهداف البحث:

هدف البحث الى الاقي:

1. التعرف الموانئ البحرية وانواعها بالإشارة الي ميناء بورتسودان.
2. التعرف على الفوائد المتبادلة في الجوانب الاقتصادية من خلال التجارة الخارجية بين دول المنطقة.
3. ابراز الهمية الاقتصادية لموانئ البحرية عامة وميناء بورتسودان خاصة في تعزيز فرص التجارة الخارجية .

منهج البحث:

اتبع البحث المنهج الوصفي التحليلي

الموانئ البحرية وأنواعها:

مفهوم الموانئ البحرية:

يوجد أكثر من تعريف للموانئ البحرية ، يوضح كل منها واحد أو أكثر من خصائص الموانئ البحرية وفيما يلي أبرز تلك التعريفات :

- مفهوم الميناء باللغة الانجليزية port فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة porta التي تعني بوابة وهذا المعني لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري وكذلك الميناء الجوي والميناء البري.⁽¹⁾
- الميناء هو بلد أو مكان بقصد حماية السفن أثناء تراكبها، ويكون في العادة مجهز بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن وتفريغ) وتخزينها ، ومزود بوسائل النقل والاتصالات وقد تتوفر فيه امكانيات بناء واصلاح السفن ، وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات وموئين السفن من الاغذية والوقود ومطبق لأحدث انظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في اقصر وقت ممكن.⁽²⁾
- الميناء ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر ولكنه من الممكن ان يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء ، بل يمكنه على المدى الطويل ان يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن والتسهيلات اللوجستية والمجمعات الصناعية وبوابات الاسواق.⁽³⁾

انواع الموانئ البحرية :

تعد الموانئ البحرية احد اهم عناصر صناعة النقل البحري ، فهي تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر ، والتسهيلات البرية لوسائل النقل الاخرى من جانب البر ، تتباين الموانئ البحرية من حيث الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفة .⁽⁴⁾

1. من الناحية الطبيعية الجغرافية : يمكن التمييز بين الموانئ ذات المواقع الطبيعية وشبه الطبيعية ، وبين الموانئ الصناعية التي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة حيث لا تعطي الاخيرة تسهيلات بحرية للسفن ومن ثم

- يمكن اقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية .
2. من ناحية الملكية: فهناك موانئ تخضع ملكية الحكومة باعتبارها مظهرا للسيادة الوطنية ، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات او الجمارك او القطاع الخاص وقد تديره شركة دولية متخصصة ادارة وتشغيل الموانئ .
3. من ناحية الوظيفة : من الممكن تقسيم الموانئ الي ثلاث:
- أ. موانئ تجارية : وهي تلك الموانئ المستخدمة في تناول البضائع والخدمات المرتبطة بها .
- ب. موانئ اللجوء : وهي تلك المواقع البحرية والاماكن التي تنشأ خصيصا كمكان لجوء امن مؤقت للسفن في حالة العواصف.⁽⁵⁾
- ج. موانئ عسكرية : ويتم تجهيزها بالإضافة الي تجهيزات الموانئ التجارية منشآت ومعدات خاصة بمناولة الاسلحة والذخائر للقوات البحرية .
- و تنقسم الموانئ التجارية الي نوعين:

موانئ تجارية عامة :

وتكون مجهزة لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية .

موانئ تخصصية :

وتكون مخصصة ومتخصصة في خدمة نوعية معينة من البضائع، مثل الموانئ التعدينية وموانئ البترول و الموانئ السياحية .⁽⁶⁾

تتوقف كفاءة الميناء على العوامل الاربعة التالية:

طاقة الرصيف:

يمكن قياس طاقة الرصيف بالميناء بنقل وشحن او تفريغ وسحب أكبر كمية من البضائع في اقل زمن ممكن ، وكلما ارتفع معدل نقل وسحب البضائع مع امكانية زيادة معدلات الشحن والتفريغ ارتفعت انتاجية الرصيف .

امكانية التخزين : تتوقف امكانية التخزين على مساحته وطاقته الاستيعابية، ومدى استغلال أكبر قدر من هذه المساحة لتخزين البضائع وزيادة دورتها في المخزن.⁽⁷⁾

طاقة وسائل النقل المختلفة :

من الممكن قياس وسائل النقل من سيارات و سكك حديدية ونقل نهري بطريقتين : اما بكميات البضائع الممكن شحنها او تفريغها من وسائل النقل في اقل زمن ممكن محسوبة بالطن، او بعدد وسائل النقل الممكن شحنها او تفريغها في فترة حسابية معينة ، في اقل وقت ممكن .

طاقة العمال :

يمكن حساب طاقة العمالة من خلال معادلة تمثل متوسط انتاجية العامل.

تعريف التجارة الخارجية وأهميتها :

تعريف التجارة الخارجية :

استعمل لفظ التجارة الخارجية لأول مرة في الفترة التي سادت فيها نظرية التجارة الحرة عندما

كانت البلدان الصناعية تبحث عن منافذ خارجية لمنتجاتها، وعن مصادر للمواد الأولية في المستعمرات أو في البلدان الأجنبية .

تشكل التجارة الخارجية مسألة مركزية في العلاقات بين الدول ، حيث في الماضي كانت سبباً من أسباب الحروب ، أما اليوم فأنها تعد أهم أسباب التقارب بين الدول ، كما أنها تسمح لهذه الدول ان تستهلك اكثر مما تنتج بمواردها الخاصة إضافة إلى توسيع منافذ التوزيع لبيع إنتاجها⁽⁸⁾

يقصد بالتجارة الخارجية عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل .

أن التجارة الدولية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة، وتتكون من عنصرين أساسيين هما : الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة و غير المنظورة.⁽⁹⁾

كما يمكن ان نعرفها بانها مجموعة القواعد القانونية المنظمة للإعمال التجارية،

والقائمة على اساس التدفقات المالية و المادية المتبادلة بين الدول ، حيث جانب الصادرات يعبر عن القدرة الإنتاجية للاقتصاد والقابلة للتحويل إلى دول أخرى، بينما تعبر الواردات عن العجز المسجل على مستوى الاقتصاد الوطني في تغطية جزء من الطلب الكلي.

أهمية التجارة الخارجية :

تكمن أهمية التجارة الخارجية في انها تلعب دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج اليه من سلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الاستيراد ، وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع و الخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير ، وتؤثر هذه النشاطات الاستيرادية والتصديرية بدورها على الاسواق المادية السلعية (الانتاج ، الدخل، العمالة) وعلى الاسواق النقدية و المالية (اسواق النقود و الصرف الاجنبي) ⁽¹⁰⁾ تتجلى أهمية التجارة الخارجية فيما يلي:

- تساعد في الفترة التسويقية عن طريق فتح اسواق جديدة امام منتجات الدول وتربطها مع بعضها البعض.
- تساعد في زيادة رفاهية البلد عن طريق توسيع مجالات الاستهلاك و الاستثمار .
- تعد مؤشرا هاما على قدرة الدولة الانتاجية والتنافسية في السوق الدولية وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الانتاجية المتاحة ، وقدرة الدولة على التصدير ، ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد ، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الاجنبية وما لها من أثار على الميزان التجاري .

هناك علاقة بين التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، فالتنمية الاقتصادية وما ينتج عنها من ارتفاع مستوى الدخل القومي يؤثر في حجم وكمية التجارة الدولية ، كما أن التغييرات التي تحدث في ظروف التجارة الدولية ، تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي ومستواه .

الاتجاه الطبيعي هو ارتفاع مستوى الدخل القومي وازدهار التجارة الخارجية في نفس الوقت ، فالتنمية الاقتصادية تستهدف زيادة إنتاج السلع ، وإذا تحقق هذا الهدف تزايدت عندئذ قدرة الدولة على التصدير الخارجي فالتاريخ الاقتصادي

لبريطانيا , ألمانيا واليابان مثالا يشير بوضوح إلى أن نمو وزيادة الدخل القومي يصحبه زيادة حجم التجارة في هذه الدول , وتقل الاستثمارات مما يؤدي إلى هبوط مستوى الدخل , وهكذا تدور دائرة الفقر من جديد, و إذا لم تنكسر هذه الدائرة في نقطة ما من محيطها, فلن يتغير وضع التخلف ولن تحدث تنمية حقيقية , ويمكن للتجارة الدولية أن تلعب دورا في الخروج من هذه الدائرة خاصة عند تشجيع الصادرات , فينتج عن ذلك الحصول على مكاسب جديدة في صورة رأس المال الأجنبي الجديد الذي يلعب دورا في زيادة الاستثمارات الجديدة في بناء المصانع وانشاء البنية الأساسية ويتم الوصول في النهاية إلى زيادة تكوين رؤوس الأموال والنهوض بالتنمية الاقتصادية.

-نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز التنمية الشاملة.

-خلاصة يمكن القول أن التجارة الدولية ساهمت في السابق في ميلاد وتطوير الرسمانية وتساهم حاليا في تقدم العديد من الدول كالدول الصناعية الجديدة دول جنوب شرق آسيا مثلا , التي تطورت بفضل حجم صادراتها بالأساس , فكلما تطورت هذه التجارة ارتفعت مداخيل الدول من العملات الصعبة ومن وسائل الإنتاج الأخرى مما ينعكس إيجابيا على اقتصادها الداخلي.⁽¹¹⁾

ميناء البحر الأحمر النبذة التعريفية والأهمية الاقتصادية:

النبذة التعريفية لميناء البحر الأحمر :

البحر الأحمر هو عبارة عن حوض شريطي الشكل طويل وضيق تبلغ مساحته 178.000 ميل مربع. أما سواحله فيبلغ طولها 4347 ميلا،⁽¹²⁾ ويمتد البحر الأحمر طولا ما بين قناة السويس في أقصى الشمال وبوابة الدموع أو باب المنذب في أقصى الجنوب ويبلغ طوله 1900 ميل ، أما عرضه فيبلغ أقصاه حوالي 140 ميلا بين ميناء مصوع الإرتيري وجيزان على الساحل الآسيوي الشرقي ، بينما أقل اتساعه حوالي 40 ميلا بين ميناء عصب والمخأ⁽¹³⁾

وتتكون الملامح الجغرافية للبحر الأحمر من خليجي العقبة والسويس ومضيق باب المنذب (المدخل الجنوبي) ومجموعة من الجزر التي يبلغ عددها 380 جزيرة منها 124 جزيرة تابعة للمملكة العربية السعودية أهمها (فرسان) و121 جزيرة لإريتريا أهمها (حالب ودهلك) و41 جزيرة تابعة لليمن أهمها (قمران وبريم) و26

للسودان أهمها (سواكن) و26 جزيرة لمصر أهمها (شروان وتيران) و6 لجيبوتي أهمها (موليلة) ومعظم هذه الجزر صغيرة جدا ، ففي كل ميل مربع من المسطح المائي توجد جزيرة إلى جزيرتين معظمها في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر ويقل العدد كلما اتجهنا شمالاً⁽¹⁴⁾

الأهمية الاقتصادية لميناء البحر الأحمر :

شكلت الوظيفة التجارية ، الأهمية الاقتصادية التاريخية للبحر الأحمر عبر السنين كممر تجاري تمر عبره السلع القديمة من توابل وعطور ومنتجات غابية من جنوب شرق آسيا إلى إفريقيا باتجاه أوروبا ، ثم جاء من بعد النفط الذي لم يشهد التاريخ مثيلاً لأهميته الاقتصادية ليؤكد الأهمية الاقتصادية الكامنة للبحر الأحمر ، كمورد مائي يزخر بالكثير و النفيس من الثروات التي أثبتتها الدراسات العلمية الحديثة وأكدها الواقع المائل للثروات البحرية التي بدأ استغلالها الفعلي مباشرة من البحر الأحمر⁽¹⁵⁾

وعلى ذلك يمكن حصر الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر في ثلاثة أوجه تعطي هذا البحر ميزة اقتصادية جوهرية للدول المشاطئة بجانب وجهه التقليدي المعروف:

1 - البحر الاحمر كمصدر دخل مباشر:

يعتبر البحر الأحمر عبر موانئه على قلتها مصدر دخل مباشر للدول التي تقع فيها الموانئ سيما العربية السعودية والسودان ومصر التي تعتبر المستفيد الأكبر⁽¹⁶⁾ ذلك من خلال حركة التجارة والبشر عبره وما تفرضه تلك الدول من رسوم جمركية على هذه الأنشطة .

فإذا ما علمنا أن معظم النفط الخليجي ينتقل عبره إلى مناطق الاستهلاك في أوروبا وأمريكا والشرق الأقصى. وأن معظم الإنتاج الصناعي لدول العالم المتقدم والمواد الخام الأولية لدول العالم الثالث جميعها تمر عبره لأدركنا ضخامة الرسوم الجمركية وعوائدها على السعودية التي يمر البترول عبر مينائها الدولية ومصر عبر قناة السويس ولكن السودان لا دخل له من رسوم البترول المباشر .

2- مصدر ثروة معدنية :

أثبتت الدراسات والبحوث العلمية الحديثة أن البحر الأحمر يحوي رصيذاً

ضخما من الثروة المعدنية والسمكية وقد شهدت الفترة من عام 1948م حتى إغلاق قناة السويس في عام 1956م إثر العدوان الثلاثي على مصر ، اهتماما فعليا بثروات البحر الأحمر⁽¹⁷⁾ فقد جابت سفن البحث العلمي معظم مساحته في محاولة للتعرف على خصائصه فيما يتعلق بدرجات الحرارة ومستوى العمق ومدى وجود الثروات المختلفة في القاع⁽¹⁸⁾.

وتمثل هذه المنطقة حاليا أحد مراكز الثروة المعدنية الغنية في العالم ، حيث تقدر مبدئيا قيمة ما تحويه طبقاتها العليا فقط من صخور هذا القاع (سمك 10أمتار) ودون حساب كمية الحديد في منطقة مساحتها 38 ميلا مربعا بما يزيد على 95 مليار دولار وتعد نسبة تركيز المعادن في هذه الصخور البحرية على أنها نسبة مرتفعة واقتصادية إذا ما قورنت مع تركيز الخامات المعدنية المستقلة حاليا على اليابس وهناك تقديرات عديدة لقيمة المعادن تحويها هذه المنطقة تتراوح بين 2.5 - 8 مليارات دولار، بل إن هناك من يقدرها بما يصل إلى 25 مليار دولار.⁽¹⁹⁾

3 - البحر الأحمر مصدرا للثروة السمكية :

تزامنا مع الأهمية المباشرة للبحر الأحمر كمورد دخل جمركي ومدني للدول المطلة عليه ، نجد أن أهميته بوصفه مصدرا متفردا رئيسيا للثروة السمكية ومعينا وافرا بالحيوانات البحرية الأخرى، أمرا لا تخطئه العين ، حيث ثبت علميا أنه يزخر برصيد هائل من هذه الثروة التي تستفيد منها مباشرة الدول العربية المشاطئة له، إذ يصل طول شواطئها إلى 4855 كلم⁽²⁰⁾ بمساحة رصيف قاري يبلغ 176200 كلم وعرض 280 كيلومترا.

وقد تركزت فيه هذه الثروة السمكية الضخمة كونه وعر القطاع منتظم تغطيه تلال مرتفعة شديدة الانحدار ، كما تكثر به الجزر ويعلو شاطئه الغربي عن الشرقي مع وجود اغوار سحيقة تعتبر مرتعا خصبا ومخبأ امينا لنوعيات عدد من الأسماك والأحياء البحرية المتنوعة ، ولقد جعل فيه هذا التعقيد الطبيعي مصدرا مهيأ لحياة بحرية متجددة العناصر تغلب عليها الأسماك والقشريات والحيتان والشعب المرجانية.⁽²¹⁾

وقد اجريت دراسة عام 1984م أوضحت أن مصر والسعودية قد وصلت لمستوى الاستغلال الكامل أو ما يقرب من ذلك بالإضافة إلى السعودية ومصر فإن الدول التي تستفيد من الثروة السمكية البحر الأحمر هي السودان واليمن الشمالية والأردن .

إسهامات موانئ بورتسودان في تنشيط حركة التجارة الخارجية:

لقد أسهمت موانئ بورتسودان في تنشيط حجم النشاط التجاري في الصادرات والواردات للقطر مساهمة كبيرة ومؤثرة عبر اعتماد السودان في تعامله التجاري مع دول العالم المختلفة على النقل البحري بدرجة كبيرة وبالذات ولا سيما موانئه و أرصفته المقامة على مداخله وممراته المائية، يعد ميناء بورتسودان مرفقاً طبيعياً ويقع على خط طول (19-39) درجة شمالاً وخط طول (13-37) درجة شرقاً في منتصف الساحل الغربي للبحر الاحمر ، عمق مدخل الميناء 61 متر وعرضه 274 متر وتبلغ مساحة المسطح المائي لخليج الميناء المستغل (1.3) مليون متر مربع، ومساحة الحظيرة الكلية (3.5) مليون متر مربع⁽²²⁾، ومن اجل توضيح أهميتها لابد من إعطاء نبذة عن تلك الموانئ حيث تتفرع موانئ البحر الاحمر الي خمسة موانئ وهي على النحو التالي:

1 - الميناء الشمالي :

الميناء الشمالي هو ميناء لبواخر البضائع العامة ، حيث تبلغ المساحة الكلية (853.5) الف متر ، ويبلغ طول الحظيرة (2845) متر ، ومتوسط عرضها (300) متر، ويختص بمناولة البضائع العامة ، الزيوت ، المولاص ، الصب والجاف والسائل والعربات. استقبل الميناء الشمالي في عام 2011 عدد (283) سفينة بنسبة (19.8%) من اجمالي السفن الزائرة للموانئ السودانية حيث احرزت المرتبة الثالثة، اكثر انواع السفن التي استقبلها الميناء الشمالي سفن البضائع العامة حيث تم استقبال عدد (171) سفينة بنسبة (60.4) من اجمالي السفن التي استقبلتها الميناء الشمالي تليها سفن العربات ثم الدرحة وسفن الصب السائل .

يلاحظ انخفاض عدد السفن التي زارت الميناء الشمالي بنسبة (37.8%) مقارنة بالعام 2010 نتيجة للقرارات الاقتصادية التي اصدرتها الدولة والخاصة بحظر عدد من السلع وتشجيع الصادرات لتحسين ميزان المدفوعات .

سجلت حركة البضائع المتداولة بالميناء الشمالي خلال العام 2011 عدد (1633340) مقابل (2634133) طن من البضائع العامة (صادر +وارد) بنسبة نقصان بلغت (39%) وهذا الانحراف يعزى للقرارات الاقتصادية التي اصدرتها الدولة والخاصة بحظر استيراد عدد من السلع نتيجة لذلك انخفضت الواردات بنسبة (42%) حيث سجل

الطن الوارد خلال عام 2011م عدد (1506606) طن مقابل (2600424) طن خلال عام 2010 .

وتشجيعا للصادرات الغير بترولية تماشيا مع سياسة الدولة ارتفعت الصادرات المتداولة بالميناء الشمالي بنسبة (51.3%) حيث سجلت البضائع الصادرة خلال عام 2011 عدد (126734) طن مقابل (837.9) طن خلال عام 2010.

سجلت البضائع المتداولة بالميناء الشمالي معدل انخفاض بلغ %39 عام 2011م بالمقارنة بعام 2010 بالرغم من تزايد الطن الصادر خلال الخمس سنوات السابقة بنسب متفاوتة من (94%) خلال عام 2008م مقارنة بعام 2007 وبنسب انخفاض بلغت (76.3%) للعام 2009م مقارنة بالعام 2008م ثم بنسبة زيادة بلغت (51.3%) خلال عام 2011م مقارنة بعام 2010 م النسبة العامة للبضائع المتداولة خلال الخمسة سنوات بلغت (45%) ويرجع ذلك الي الانخفاض في حركة الواردات والاتجاه العام التحويية كما هو موضح بالجدول (1) ادناه :

جدول رقم (1) :يوضح تطور حركة البضائع بالميناء الشمالي خلال الفترة 2007-2011م

2011	2010	2009	2008	2007	البيان
126734	83709	137322	630272	324856	الصادرات بالطن
1506606	2600424	2326774	2316166	2648625	الواردات بالطن
1633340	2684133	2464096	2946438	2973481	الجملة
(-)39%	(+)9%	(=)16.3%	(-)0.9%	0	نسبة الزيادة او النقصان
7.8%	3.1%	5.6%	21.4%	11%	نسبة الصادرات الي الجملة
(-)45%	(-)9.7%	(-)17.1%	(-)0.9%	سنة الاساس	النسبة العامة مقارنة بسنة الاساس

المصدر: النشرة الاحصائية السنوية للعام 2011 - هيئة الموانئ البحرية

2 - الميناء الاخضر:

وهو ميناء لبواخر الصب الجاف والعربات حيث يقع في الجزء الجنوبي الشرقي من ميناء بورتسودان افتتح في 2003/7/26 ويتضمن عدد رصيفين بطول (547متر) كمرحلة اولى واعمق وتصل الي 14.3 متر وهي مرابط متخصصة في التعامل مع بضائع

الصب الجاف والعربات ويمكن استقبال سفن تبلغ حمولتها حتي (50) الف طن. تبلغ حركة السفن داخل الميناء الاخضر عدد (75) سفينة خلال عام 2011 بنسبة نقصان بلغت (10.7%) مقارنة بعام 2010 حيث تم استقبال عدد (84) سفينة . يعد شهري نوفمبر وديسمبر أكثر شهور العام استقبالا للسفن مقارنة بشهور العام الأخرى حيث استقبلا عدد (10) سفينة بنسبة (13.3%) من إجمالي السفن الزائرة للميناء خلال العام. مثل شهر فبراير اقل شهور العام استقبالا للسفن من إجمالي السفن حيث استقبل عدد (2) سفن من إجمالي السفن الزائرة للميناء طوال العام . بالرغم من تخصيصه الميناء لمناولة الصب الجاف الا ان هناك بعض السفن ذات الاحجام الكبيرة التي استقبلتها الميناء وهي تحمل بضائع عامه وزيوت وشحوم كبضائع ترانشيمنت لطول الغاطس حيث تم استقبال(5) سفن مسافنة من البضائع بحمولة (22354) طن لدول الجوار. سجلت حركة الصادرات والواردات بالميناء الاخضر خلال عام 2011 عدد (2122364) طن من البضائع العامة والصب الجاف وبضائع المسافنة وبعض مدخلات الانتاج والمعدات بنسبة (24.3%) من جملة الطن المتناول بالموانئ السودانية. انخفضت الواردات المتداولة بالميناء الاخضر عن العام السابق بنسبة (46.3%) حيث سجلت الواردات عدد (2100035) طن مقابل (2199938 طن) خلال عام 2010 نتيجة للقرارات الاقتصادية . وتشجيعا للصادرات السودانية يلاحظ ارتفاع نسبة الصادرات المتداولة بالميناء الاخضر عن العام السابق بنسبة (3399.8%) حيث تم تصدير عدد (22329) طن خلال عام 2011 مقابل (638 طن) خلال عام 2010 م . النسبة العامة للبضائع المتداولة خلال الخمسة سنوات بلغت (18.7%) ويرجع

ذلك الي الانخفاض في حركة الواردات وتزايد الصادرات كما موضحة بالجدول (2) ادناه:

جدول (2) يوضح تطور حركة البضائع للفترة من 2007 - 2011م

البيان	2007	2008	2009	2010	2011
الصادرات بالطن	49717	44899	-	638	22329
الواردات بالطن	1737456	1752463	2199938	2917199	2100036
الجملة	1787173	1797362	2199938	2917837	2122364
نسبة الزيادة او النقصان	-2%	+0.6%	+22%	+33%	-24.3%
نسبة الصادرات الي الجملة	3%	+2.5%	0	0.02%	1.05%
النسبة العامة مقارنة بسنة الاساس	4%	3.2	24%	63.2%	18.7%

المصدر: النشرة الاحصائية السنوية للعام 2011 - هيئة الموانئ البحرية

3 - الميناء الجنوبي:

يقع الميناء الجنوبي جنوب ميناء بورتسودان وهو ميناء لخدمة بواخر الحاويات ومناولة القمح الصب بالصومعة، استقبل الميناء الجنوبي (324) سفينة عام 2011 منها (305) سفينه حاويات وقد انخفضت سفن الحاويات بنسبه (17.7%) مقارنة بالعام 2010 حيث زارت الميناء في العام 2010 (371) سفينة .

تأتي سفن الحاويات في المرتبة الاولى حيث استأثرت الميناء الجنوبي بنسبة (94.1%) متن جملة السفن التي استقبلتها الميناء .

يعد يونيو أكثر شهور العام استقبالا للسفن مقارنة بشهور العام الأخرى حيث استقبلا عدد (32) سفينة بنسبة 10% من إجمالي السفن الزائرة للميناء خلال العام.

مثل شهر مايو اقل شهور العام استقبالا للسفن من اجمالي السفن حيث استقبلا عدد (19) سفينة بنسبة (5.8%) من إجمالي السفن الزائرة للميناء طوال العام.

سجلت الحاويات المتداولة بالميناء الجنوبي معدل نمو بلغ (0.35%) عام 2011م مقارنة بعام 2010م ويمكن ارجاع هذا النمو الى التطورات التي اتمت بالميناء الجنوبي من توسيع وسفلته واستجلاب كرزينات حديثة و تنفيذ مشروع تكنولوجيا مقابل

(439100) حاوية متكافئة في العام الماضي هذا بالرغم من حظر استيراد عديد من السلع من قبل الدولة.

وقد سجلت الحاويات المتكافئة الواردة نسبة (49.5%) بينما سجلت الحاويات المتكافئة الصادرة نسبة (50.5%) كما سجلت الحاويات الفارغة نسبة (40.6%) بينما سجلت الحاويات المليانة (59.4%) والجدول رقم (3) يوضح ذلك :

جدول رقم (3) يوضح تطور حركة سفن الحاويات خلال الاعوام 2011-2007

2011	2010	2009	2008	2007	الاعوام
308	371	451	372	325	عدد السفن
-17%	-18%	21%	14%	-	النسبة مقارنة بالعام السابق
-5%	14%	39%	14%	-	النسبة العامة مقارنة بسنة الاساس

المصدر: النشرة الاحصائية السنوية للعام 2011 - هيئة الموانئ البحرية

من البيانات السابقة يظهر انخفاض عدد سفن الحاويات الزائرة للميناء الجنوبي بنسبة (17%) في العام 2011 مقارنة بالعام 2010 والذي بدوره انخفض بنسبة (18%) عن العام 2009 ولا يندرج ذلك على حركة تداول الحاويات اذ ان نسبة انخفاضها طفيف مقارنة بنسب انخفاض سفن الحاويات ويعزى ذلك لاختلاف أنماط سفن الحاويات وزيادة احجامها.

4 - ميناء الخير :

ميناء الخير هو ميناء متخصص لمناولة المواد البترولية وقد تم إنشائه وفقا للتطور الاستراتيجي والتوسع الراسي والافقي الذي تخططه هيئة الموانئ البحرية في كافة المجالات فكان ميناء الخير والتي تعتبر من أهم حلقات صناعة البترول والتي ستقود البلاد لتكون رقما بين الدول المصدرة للنفط ومشتقاته ببدء كمشروع في شهر يوليو 2001 واكتمل بتاريخ 26-7-2003 وتم تنفيذه بواسطة الشركة الصينية (CHEC).

يقع ميناء الخير علي خط عرض (19-25.7) درجة شمال وخط طول (14.8-27) درجة شرق بتكلفة (13.2) مليون دولار.

يستقبل الميناء ناقلات المواد البترولية التي تتراوح حمولتها ما بين 10.0000 و50.0000 طنا واطوالها القصوى (221) مترا وعرضها (22) مترا .

وهو ميناء متخصص لاستقبال ناقلات المواد البترولية وقد استقبلت عدد (71) ناقله بترولية خلال عام 2011 بمعدل زيادة بلغ 36.5% مقارنة بالعام 2010 حيث تم استقبال (52) ناقلة.

من مشتقات المواد البترولية التي يصدرها السودان البنزين و الفيرنس وغاز الايثانول و احيانا إل LPG حيث بلغت جملة صادرات المواد البترولية حوالي (243118) طن متري وتم استيراد (1017101) طن متري من واردات المواد البترولية المختلفة . عند تحليل حركة المواد البترولية المتداولة بميناء الخير خلال الخمسة سنوات السابقة نلاحظ انها غير ثابتة حيث انها تتزايد احيانا و تتناقص حسب الظروف السياسية للدولة كما هو موضح بجدول (4) ادناه تطور حركة تطور حركة المواد البترولية خلال الفترة 2007 2011- محققة معدل نمو 16% عام 2008 مقارنة بعام 2007 ومعدل نقصان بلغ 28.8 عام 2009 مقارنة بعام 2008 وكذلك معدل نقصان بلغ 27.3% للعام 2010 مقارنة بعام 2009م و اخيرا ارتفع معدل النمو بنسبة زيادة بلغت 60.5% خلال عام 2011 مقارنة بالعام 2010م .

عند مقارنة النسبة بنسبة الاساس (2007م) خلال الخمسة سنوات حتي 2011م نلاحظ معدل النمو وصل الي 87.6% .

جدول رقم (4) يوضح تطور حركة المواد البترولية خلال الفترة

2011 2007

2011	2010	2009	2008	2007	البيان
213118	450872	562953	510919	760352	الصادرات المواد البترولية
1017101	333860	517909	1008107	550937	الواردات المواد البترولية
1260219	784732	1080862	1519026	1311289	الجملة
+60.5%	-3.27%	-28.8%	+15.8	0	نسبة الزيادة او النقصان
16.9%	57.4%	52%	33.6%	58%	نسبة الصادرات الي الجملة
87.6%	-3.9%	-17.5%	+15.8%	سنة الاساس	النسبة العامة مقارنة بسنة الاساس

المصدر: النشرة الاحصائية السنوية للعام 2011 - هيئة الموانئ البحرية

5 - ميناء الامير عثمان دقنه:

يقع ميناء الامير عثمان دقنه جنوب ميناء بورتسودان علي خط عرض (7-19)

شمالاً وخط طول (20-37) شرقاً و يبعد عن ميناء بورتسودان بحوالي (60) كلم جنوباً. يختص ميناء الامير عثمان دقنه بحركة الركاب وصادرات الثروة الحيوانية وبعض البضائع والأمتعة الشخصية وبالنظر الى جداول الإحصائيات التي وردت بهذه النشرة الخاصة بحركة المناولة التي تمت بميناء الامير عثمان دقنه خلال عام 2011 نجد ان: زارت ميناء الامير عثمان دقنه عدد (693) سفينة خلال عام 2011م بنسبة زيادة بلغت 15.1% مقارنة بعام 2010 حيث استقبلت الميناء عدد (602) سفينة نتيجة لزيادة بواخر الركاب وارتفاع سفن المواشي. بلغت حركة الركاب بميناء الامير عثمان دقنه عدد (229617) راكب ممثله بنسبة 52%

من الركاب القادمون ونسبة 48% من الركاب المغادرون حيث ارتفع عدد الركاب بنسبة 12% عن العام 2010 م للتطور الذي حدث بصالة الركاب وتحسين خدماتها. بلغت جملة البضائع العامة (الصادرات والواردات) (242345) طن عام 2011 بنسبة نقصان (2.6%) مقارنة بعام 2010 وذلك خلاف إطنان صادرات الثروة الحيوانية والعربات حيث تم احتسابها بالوحدة والرأس .

سجله صادرات الثروة الحيوانية معدل مُو بلغ 44% حيث تم تصدير عدد (2859030) رأس خلال عام 2011م مقابل (1988825) رأس للعام 2010 م لزيادة صادرات الثروة الحيوانية بفتح اسواق خارجية جديدة⁽²³⁾ انظر الجدول رقم (5) ادناه:

جدول رقم (5) يوضح تطور حركة سفن الركاب خلال الاعوام 2007-2011

الاعوام	2007	2008	2009	2010	2011
عدد السفن	404	300	369	250	258
النسبة مقارنة بالعام السابق	0	-26%	-23%	32%	3%
النسبة العامة مقارنة بسنة الاساس	0	-36%	-9%	-39%	-36%

المصدر: النشرة الاحصائية السنوية للعام 2011 - هيئة الموانئ البحرية

الخاتمة :

تعد الموانئ البحرية مركز الحلقة في سلسلة النقل المتكامل وهي تربط خلفية البلاد بالعالم الخارجي وهي من مشروعات المنافع العامة وهي تعتبر من اساسيات التنمية نظرا لما تحققه من موارد مالية كبيرة بالعملة الاجنبية ولذلك خرجت الدراسة بعدة نتائج وتوصيات وهي:

النتائج:

1. انخفاض الطاقات الاستيعابية لأرصفت الموانئ الحالية وعدم توفر الغاطس المناسبة لسفن الحاويات يؤدي إلى عدم توفر العوامل المشجعة لجذب السفن ذات الحمولات الكبيرة وسفن الحاويات مما يؤدي إلى انخفاض مستوى التجارة البحرية.
2. يشير الواقع التجاري في السودان وتحديدا عبر المنافذ التجارية البحرية في ولاية البحر الاحمر إلى إن التجارة البحرية اقتصرت بشكل عام على حركة الاستيراد، فبسبب الاوضاع السياسية التي تمر بها البلاد أصبح السودان مستوردا بشكل شبه كامل لجميع السلع الأساسية والكمالية إذ تحتل الحصة الأكبر من إجمالي التجارة الخارجية عبر المنافذ البحرية نتيجة للظروف السيئة التي عاشها السودان وما زال يعاني منها.
3. إن الهيئة العامة للموانئ البحرية بالسودان تقوم بمهام ومسؤوليات كبيرة بتقديم التسهيلات المرتبطة باقتصاديات الشحن البحري وبالتعامل مع خطوط السفن والناقلات وأن هذه الهيئة بالرغم من كونها تتحمل المسؤولية الكاملة فيما يخص قطاعها الذي يصب في خدمة الاقتصاد السوداني إلا أن الكثير من الأنشطة التي تقدم خدماتها داخل الميناء تمثل جهات ليس لها ارتباط إداري وثيق بالهيئة العامة للموانئ مثل المراكز الجمركية والصحية وتلك التي تتبع لوزارات الصناعة والتجارة والمالية والزراعة والنفط والداخلية والدفاع، وأن القصور في أداء هذه الأنشطة والجهات يؤثر سلبًا في أداء الموانئ.
4. إن التخلف الكبير في الإجراءات الإدارية في الموانئ السودانية اسهم في إعاقة الحركة التجارية البحرية و ادى إلى عزوف بعض الشركات التجارية والشاحنين عن التعامل مع الموانئ بشكل ادى إلى عرقلة حركة التجارة الخارجية البحرية.

5. إن عدم توافر خدمات الأنشطة المساعدة مثل نشاط إصلاح وصيانة السفن اسهم في حرمان الميناء من مورد مالي مهم يحتل مكانة متميزة في موانئ إقليمية أخرى مثل موانئ دبي لكونه يعد عاملاً مهماً من عوامل جذب خطوط الملاحة البحرية.

التوصيات:

1. ضرورة الاستثمار في الموانئ في مجال أرصفة الحاويات وزيادة عددها وذلك لجذب سفن الحاويات الكبيرة في التعامل مع الموانئ السودانية، فضلاً عن أن النقل بالحاويات أفضل وسيلة لنقل السلع بكميات كبيرة وبشكل آمن من حالات التلف أو الكسر.
2. زيادة عمق غاطس المياه في أرصفة الموانئ السودانية بما يتناسب مع احتياجات السفن الكبيرة فضلاً عن إجراء عمليات الكري المستمرة للممرات الملاحية لتشجيع حركة الملاحة البحرية وزيادة مستوى النشاط التجاري لهذه الموانئ.
3. ضرورة إعادة تنظيم الموانئ السودانية الموجودة حالياً. ومن أجل إضافة إيرادات عالية لإيرادات الموانئ السودانية خصوصاً والاقتصاد السوداني عموماً. ويعطي ميزة تنافسية كبيرة لصالح الموانئ السودانية على موانئ الدول المجاورة.
4. ضرورة إنشاء موانئ جديدة من أجل أن تسهم في التقليل من البطالة بتشغيل أكثر من 5000 عامل وإضافة خبرات متطورة وخاصة في المجال الفني والالكتروني والإداري.
5. ضرورة تطوير البنية التحتية لموانئ البحر الأحمر وإنشاء موانئ أكثر حداثة من أجل المزيد من التحسين في خدماتها.

المصادر والمراجع:

1. قائد عائض العميشلي ، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها،رسالة دكتوراة،كلية التجارة ، جامعة الاسكندرية ،1991، ص 9 .
2. ايمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية ،دار الفكر الجامعي ، الطبعة الاولى، الاسكندرية ،2009 ، ص 25 .
3. محمد توفيق وسلمي زكي عبدالفتاح ، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية ، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ماردكون 11، الاسكندرية 2009،ص9 .
4. نشرة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا) اثار الاتفاق بشأن تجارة الخدمات (GATT) على النقل الامم المتحدة بنيويورك،2001،ص55
5. محمد ابراهيم عراقي ، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتي عام 2020 ، المكتبة الاكاديمية ،القاهرة 2002،ص 236 .
6. زيزي حسن محمد زيدان ، أثر الادارة اللوجيستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة مينائي الاسكندرية وبرشلونة)، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري و التكنولوجيا ، الاسكندرية ،2003، ص 9 .
7. هارون احمد عثمان ، نقل التجارة الدولية بالسفن النظامية الحلول والمشكال ، منشأة المعارف ،1984، ص 10 12- .
8. حمدي عبد العظيم.اقتصاديات التجارة الدولية ،مكتبة زهراء الشرق،الطبعة الاولى ، مصر ، 1996،ص : 13
9. سامي عفيفي حاتم ، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي و التجارة الدولية ، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة، الطبعة الثانية،2005، ص 32 .
10. طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات ، دار وائل للنشر ، الاردن ، الطبعة الثانية ،2004، ص 14 .
11. عبدالعزيز عبدالرحيم سليمان ، التبادل التجاري ، الاسس ، العوامة و التجارة الالكترونية ، دار الحامد ، عمان ، الاردن، الطبعة الثانية ، 2004 ،ص10.

12. سليمان قادم آدم ، أمن البحر الأحمر دعوة للتعاون العربي الجماعي ، مجلة شؤون عربية ، العدد 90 ، مارس 1997م ، ص 127
13. أمل حسن محمد سعد - الأهمية الجيوبوليتيكية للبحر الأحمر، سلسلة أوراق استراتيجية (1) مركز الدراسات الاستراتيجية الخرطوم إبريل 1998م، ص2
14. المصدر السابق ، ص 4 .
15. أحمد الحسب عمر ، الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر ، سلسلة أوراق استراتيجية ، مركز الدراسات الاستراتيجية، الخرطوم ، 1998م، ص 19
16. حسن أحمد أبو طالب ، المصالح البحرية السعودية في البحر الأحمر في بنود قواعد قانون البحار الجديد ، في قانون البحار الجديد والمصالح العربية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - تونس - بدون - ص 228
17. حلمي عبدالكريم الزغبى ، الاستراتيجية الصهيونية للسيطرة على البحر الأحمر ، الدار العربية للنشر والترجمة 1990 ، ص 200
18. حسن أحمد أبوطالب ، المصالح البحرية السعودية في البحر الأحمر- مصدر سابق ، ص 228
19. حسن أحمد أبوطالب ، المصالح البحرية السعودية من البحر الأحمر- مصدر سابق ، ص 229
20. حلمي ميخائيل بشاي ، نحو استراتيجية عربية لتنمية موارد الثروة المالية، سلسلة الدراسات الخاصة رقم 42 (معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، 1988 ، ص 26
21. أحمد الحسب عمر ، الأهمية الاقتصادية ، البحر الأحمر ، مصدر سابق، ص23
22. الإدارة العامة للتخطيط والبحوث- مركز الاحصاء والمعلومات ، هيئة الموانئ البحرية ، 2017 .

إدارة الجودة الشاملة ودورها في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية بالتطبيق على هيئة الموانئ البحرية (سودان)

جامعة افريقيا العالمية

د. تهاني إبراهيم محمد محجوب

مستخلص:

تمثل الموانئ البحرية بوابةً للدول؛ حيث تطل منها على العالم الخارجي، مقدمةً خدماتها للركاب والبضائع. ويستلزم هذا الأمر إدارة متطورة وحديثة لتظهر آثارها بتقديم الخدمات الأفضل والأجود من أجل إرضاء العملاء. تعمل إدارة الموانئ البحرية على اتباع النظم الإدارية الحديثة في محاولة لمواكبة التطور التكنولوجي المتسارع بتوفير خدمات ذات جودة عالية، ومن ذلك التحول إلى موانئ بحرية ذكية.

تناول هذا البحث موضوع إدارة الجودة الشاملة ودورها في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية، وذلك بالتطبيق على هيئة الموانئ البحرية (سودان). هدف البحث إلى التعرف على مفهوم إدارة الجودة الشاملة، وتبيان دورها في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية، وتنبع أهمية البحث من أهمية موقع البحر الأحمر، وكونه يربط بين قارات إفريقيا وآسيا وأوروبا، وتسعى الموانئ البحرية الموجودة على ساحليه لتقديم أجود الخدمات. يقوم البحث على فرضية مفادها أن لإدارة الجودة الشاملة دورا في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية؛ فالمنظمة التي تنتهج إدارة للجودة الشاملة، تستطيع تحقيق نجاح بعيد المدى عن طريق الجهود المستمرة والمشاركة بين الإدارة والعاملين لتحقيق الجودة في كل الأنشطة بتقديم سلعة أو خدمة مطابقة للمعايير المرضية للعميل والمناسبة للمنظمة. يتبع البحث المنهج التاريخي، والمنهج الوصفي التحليلي، ومنهج دراسة الحالة.

بدأ البحث بمقدمة شملت التعريف بموضوع البحث، والفروض، والأهداف، والأهمية، والمنهج. ثم تناول الإطار النظري للدراسة، وتعرض لنشأة وتطور هيئة الموانئ البحرية (سودان)، ثم وضح كيفية تطبيق معايير الجودة الشاملة للتحول إلى الموانئ البحرية الذكية. انتهى البحث بالخاتمة، والتي شملت عدة نتائج من أبرزها: أن الموانئ البحرية الذكية أضحت واقعاً فرضه التطور التكنولوجي، وتعمل إدارة الجودة الشاملة على تعزيز تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ويساهم تطبيق نظم المعلومات الجغرافية في تحقيق التحول إلى الموانئ البحرية الذكية، ويعمل الحفاظ على الأداء البيئي للموانئ البحرية على تحقيق الاستدامة، وتضمن الميزة التنافسية في مجال الموانئ البحرية تحقيق أداء أفضل للخدمات. وقدم البحث توصيات أهمها: الاستفادة من التجارب العالمية الناجحة، والاهتمام بإدارة الجودة الشاملة لتطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وتطبيق نظم المعلومات الجغرافية، والمحافظة على بيئة الموانئ البحرية، وتعزيز الميزة التنافسية.

الكلمات المفتاحية: الجودة الشاملة - الميناء الذكي - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات - نظم المعلومات الجغرافية - الميزة التنافسية.

Abstract:

Seaports represent a gateway to countries; as they overlook to the world, providing their services to passengers and goods, this matter requires a sophisticated and modern management to show their effects by providing the best and finest services to satisfy customers. The administration of sea ports follows modern administrative systems in an attempt to keep pace with the rapid technological development by providing high-quality services, including the transformation into smart ports.

This research deals with the topic of the Total Quality Management and its role in the transformation into smart ports, applying to the Sea Ports Corporation (Sudan). The aim of the research is to identify the concept of Total Quality Management and to clarify its role in the transformation into smart seaports. The importance of the research stems from the importance of the Red Sea location, and its linking between the continents of Africa, Asia and Europe. The

research is based on the hypothesis that Total Quality Management has a role in the transformation into smart ports; an organization that pursues a Total Quality Management can achieve long-term success through continuous and joint efforts between management and employees to achieve quality in all activities by providing a commodity or service that matches the customer's satisfying standards that are appropriate for the organization. The research follows the historical approach, the descriptive analytical approach, and the case study approach.

The research began with introduction includes the definition of the research topic, hypotheses, objectives, importance and method. Then dealt with the theoretical framework of the study, and deals with the emergence and development of the Sea Ports Corporation (Sudan). Then explained how to apply total quality standards for the transition to smart sea ports. The research ended with the conclusions which contain the most prominent findings is that smart sea ports have become a reality imposed by technological development, Total Quality Management works to enhance the application of information and communication technology, the application of Geographic Information Systems contributes to achieving the transformation into smart sea ports, preserving the environmental performance of ports, the Navy aims to achieve sustainability, the competitive advantage in the field of sea ports ensures better performance of services. The most important recommendations of this research, are benefiting from successful global experiences, attention to Total Quality Management for the application of information and communication technology, application of Geographic Information Systems, preservation of the environment of sea ports, and enhancing the competitive advantage.

Keywords: Quality Management - smart port - information and communication technology - Geographic Information Systems - competitive advantage.

مقدمة:

يتميز البحر الأحمر بموقع إستراتيجي عظيم؛ حيث إنه يُمثل ملتقى ثلاث قارات (إفريقيا، آسيا وأوروبا). ويضمّ عدة موانئ بحرية على امتداد ساحليه؛ مُقدمة العديد من الخدمات لمستخدميه، وبالطبع تُشرف على هذه الموانئ إدارات تُنظم العمل بها. وتمثل الموانئ البحرية بوابةً للدول، حيث تُطل منها على العالم الخارجي، وتُقدم خدماتها للركاب والبضائع. ويستلزم هذا الأمر إدارة متطورة وحديثة تعمل على تقديم الخدمات الأفضل والأجود من أجل إرضاء العملاء، مواكبة التطور التكنولوجي المتسارع ومن ذلك التحول إلى موانئ بحرية ذكية.

تسهم الموانئ البحرية في الدخل القومي، وعلى ذلك فإن العمل على زيادة كفاءة الموانئ البحرية، يؤدي إلى زيادة الدخل القومي، وبالتالي العمل على تحقيق التنمية الاقتصادية، ويُسمى بالاقتصاد الأزرق. فرض عصر العولمة العمل بالتكنولوجيا والأجهزة الذكية، ومع التطور التكنولوجي في جميع مناحي الحياة أصبح وجود الميناء الذكي ضرورة أساسية لتطور الموانئ البحرية وهي تقدم خدماتها المختلفة. وصار مفهوم الميناء البحري الذكي سمة أساسية للموانئ البحرية، كما في شبكات النقل البحري العالمي، فضلاً عن مساهمتها في النمو المستدام من خلال تهيئة الظروف المناسبة لاعتماد نماذج جديدة للطاقة، تقوم على خفض التأثيرات على البيئة، واستخدام الابتكارات في التكنولوجيات والعمليات.

في سبيل تطوير العمل بالمنظمات، تتبع إداراتها نظاماً مختلفة، منها نظام إدارة الجودة الشاملة، والذي يقوم على الجهد المستمر للإدارة والعاملين في سبيل التحسين المستمر؛ وذلك لضمان ولاء العملاء ورضائهم. ظهرت إدارة الجودة الشاملة كمدخل إداري يركز على الجودة، التي تعتمد على مساهمة جميع أفراد المنظمة لتحقيق النجاح طويل المدى من خلال تحقيق رضا الزبون، وتحقيق المنافع لجميع العاملين وللمجتمع. وتساعد إدارة الجودة الشاملة في تطوير جودة المنتجات والخدمات التي تقدمها المنظمات، وذلك عن طريق خفض التكلفة، وتقليل الوقت والجهد، وتحسين المنتج أو الخدمة للعملاء، وكسب رضائهم.

يقوم هذا البحث على فرضية مفادها أن لإدارة الجودة الشاملة دوراً في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية؛ فالمنظمة التي تنتهج نظام إدارة الجودة الشاملة، تستطيع

تحقيق نجاح بعيد المدى، وذلك عن طريق الجهود المستمرة والمشاركة بين الإدارة والعاملين، لتحقيق الجودة في كل الأنشطة، بتقديم سلعة أو خدمة مرضية للعميل ومناسبة للمنظمة.

أهداف البحث:

يسعى هذا البحث إلى تحقيق الأهداف التالية:-

1. التعرف على مفهوم إدارة الجودة الشاملة، وتبيان دورها في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية.
2. دراسة متطلبات التحول إلى الموانئ البحرية الذكية.
3. تقديم دراسة علمية للاستفادة منها في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية.

أهمية البحث:

تنبع أهمية هذا البحث من الآتي:-

1. أهمية موقع البحر الأحمر، الذي يربط بين قارات: إفريقيا وآسيا وأوروبا.
2. الدور المتعاظم لإدارة الجودة الشاملة في تطبيق الإدارة الحديثة.
3. حداثة وتطور الموانئ البحرية الذكية.

منهج البحث:

يتبع هذا البحث المناهج التالية:-

1. المنهج التاريخي، والذي تتبع التطور التاريخي لمصطلحات البحث، وتطبيقاتها وهيئة الموانئ البحرية (سودان).
2. المنهج الوصفي التحليلي، والذي يعمل على وصف المعلومات والحقائق، وتحليل المحتوى بشكل علمي وموضوعي.
3. منهج دراسة الحالة، والذي يقوم على دراسة هيئة الموانئ البحرية (سودان) موضوع تطبيق البحث.

نشأة وتطور إدارة الجودة الشاملة:

بدأ الاهتمام بالجودة من الواقع الذي تعيشه منظمات الأعمال؛ حيث أثر التقدم الصناعي والتكنولوجي وزيادة حدة المنافسة على العمل بمعايير الجودة من أجل رضا العميل، وتثبيت أقدام المنظمة في السوق. وأضحت الجودة بمثابة المرآة التي نرى فيها أداءنا، فنقيس أعمالنا لتتعرف على ما قدمناه، فنذكر ما هو مطلوب منا تقديمه لنقف على قمة الجودة. مرت الجودة بمراحل متعددة نتيجة لتطور عمليات الإنتاج، ويمكن تصنيف التطور، الذي مر به تبني فلسفة الجودة على النحو التالي⁽¹⁾:

المرحلة الأولى: مرحلة التفتيش (1930م - 1940م).

المرحلة الثانية: ضبط (مراقبة) الجودة (1940م - 1970م).

المرحلة الثالثة: مرحلة توكيد الجودة (1970م - 1985م).

المرحلة الرابعة: مرحلة إدارة الجودة الشاملة (1985م فما بعد).

شهدت المرحلة الرابعة تطور المواصفات العالمية بما يضمن تحقيق أعلى درجات المطابقة للمواصفات المطلوبة للزبون؛ الأمر الذي وحد المواصفات الوطنية في جميع دول العالم، للخروج بمواصفات عالمية موحدة ذات شهادة لضمان الجودة. أصبحت هذه المواصفات شرطاً مهماً وأساسياً للمعايير الدولية في عمليات التبادل التجاري الدولي مثل الآيزو⁽²⁾.

والجودة بوصفها فكرة فهي موجودة منذ آلاف السنين، ولكنها كمهنة وعملاً إدارياً لم تنشأ إلا حديثاً؛ فبعد الحرب العالمية الثانية وضع إدوارد ديمنج أحد أهم رواد الجودة إن لم يكن الأب الروحي للجودة- مجموعة من الأفكار والمبادئ الرئيسية لما يُطلق عليه إدارة الجودة الشاملة، والتي يرجع أساسها إلى اعتماد منظومة متكاملة ثم رفع كفاءتها؛ بحيث يصبح المنتج سواء سلعة أو خدمة أمراً طبيعياً ناتجاً عن جودة الأساليب المستخدمة في العمل والأنظمة الحاكمة. تُعد إدارة الجودة الشاملة من الاتجاهات الإدارية الحديثة في الإدارة، والتي تتضمن مجموعة من المبادئ المرتبطة ببعضها البعض، والتي تجتمع معاً لتشكّل مدخلاً شاملاً لأداء العمل بمستوى متميز من الجودة والنوعية. وتُعرف بأنها شاملة لأنها تؤثر على كل شيء بالمنظمة، وعلى كل عامل فيها، وتتطلب التزاماً كاملاً من جميع الإداريين والمنفذين⁽³⁾.

أضحت إدارة الجودة الشاملة محور اهتمام جميع دول العالم؛ باعتبارها السبيل الذي يحقق لها الميزة التنافسية في كافة المجالات الإنتاجية والخدمية، فإدارة الجودة الشاملة تعد الركيزة الأساسية لنموذج متطور في علم الإدارة، يتيح للدول والمنظمات المتقدمة والمتنافسة فيما بينها، مواكبة التطورات والتغيرات البيئية، والإحاطة بكافة المستجدات العلمية والتقنية من أجل التكيف معها، وفق أحدث الطرق والأساليب. فرضت إدارة الجودة الشاملة نفسها بقوة كأسلوب إداري متميز ومتطور، لاقى استحساناً وقبولاً ورواجاً كاملاً لتطوير وتحسين أداء المنظمات؛ وذلك عن طريق وضع النظم والعمليات، التي تؤدي للتفوق وتمنع الأخطاء، وخلق وتطوير قاعدة من القيم والمعتقدات والثقافات بمشاركة الجميع باعتبارها مسؤولية تضامنية لكافة المستويات الإدارية و فرق العمل والأفراد لقناعتهم التامة بأن الجودة الشاملة هي الملاذ الحقيقي لجميع المنظمات، لتحقيق أهدافها والطريق الصحيح الذي يمكنها من التعامل مع التحديات الحالية والمستقبلية، التي ظهرت كمتغيرات فرضت نفسها على بيئة الأعمال المحلية والإقليمية والدولية⁽⁴⁾.

ومن ناحية تأصيلية- فإن الجودة في الإدارة تعتبر منهجاً وأسلوب حياة، مُطالب به المسلم منذ ميلاده وحتى وفاته. ويتجلى ذلك في عدة مواضع في القرآن الكريم، نذكر قول الله تعالى:

﴿... صُنِعَ اللَّهُ الَّذِي أَتَقَنَ كُلَّ شَيْءٍ إِنَّهُ خَبِيرٌ بِمَا تَفْعَلُونَ﴾ [سورة النمل:88]، وهنا يأتي مفهوم الجودة بمعنى الإتقان، والذي أقره النبي ﷺ بقوله: (إن الله يحب إذا عمل أحدكم عملاً أن يتقنه) رواه البيهقي. والإتقان هو الإتيان بالعمل على أكمل وجه. وتأتي الجودة مرة ثانية بمفهوم الإحسان كما في قوله تعالى: ﴿الَّذِي خَلَقَ الْمَوْتَ وَالْحَيَاةَ لِيَبْلُوَكُمْ أَيُّكُمْ أَحْسَنُ عَمَلًا وَهُوَ الْعَزِيزُ الرَّحِيمُ﴾ [سورة الملك:2]. وقوله عز وجل: ﴿... وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ﴾ [سورة البقرة:195]، والإحسان ينطبق مع مفهوم التحسين المستمر في إدارة الجودة الشاملة⁽⁵⁾.

تعريف مفهوم إدارة الجودة الشاملة:

لا يوجد تعريف واحد متفق عليه لمفهوم إدارة الجودة الشاملة، كانت أول محاولة لوضع تعريف لهذا المفهوم من قبل منظمة الجودة البريطانية فعرفتها بأنها: «الفلسفة الإدارية للمؤسسة التي تدرك من خلالها تحقيق كل من احتياجات المستهلك، وكذلك تحقيق أهداف المشروع معا»⁽⁶⁾.

أما تعريف معهد الجودة الفيدرالي Federal Quality Institute لإدارة الجودة الشاملة فهو: بأنها تقوم بالعمل الصحيح بشكل صحيح من أول مرة مع الاعتماد على تقييم العميل في التعرف على مدى تحسين الأداء⁽⁷⁾.

نورد تعريفاً آخر ظهر في مجلة «كواليتي بروجرس Quality Progress»، وهي النشرة الرسمية للجمعية الأمريكية للتحكم بالجودة، ينص على الآتي⁽⁸⁾: إدارة الجودة الشاملة هو المصطلح الذي أطلقته قيادة الأنظمة الجوية البحرية عام 1985م لوصف أسلوب الإدارة الياباني لتحسين الجودة.

كما عرفها كالوزني مكلافين سميث بأنها «الطريقة النظامية للمشاركة في التخطيط، وتنفيذ عملية التحسين المستمر للمنظمة مع التركيز على رضا العميل، وتلبية توقعاته، وتحديد المشكلات والتعرف عليها، والشعور بالانتماء لدى العاملين، ودعم فكرة المشاركة في اتخاذ القرار»⁽⁹⁾.

هنالك توجهات فكرية تبناها مفكرون أمثال كروسبي وجابلونسكي وبروكاوكا تركز على النتائج النهائية، التي يمكن تحقيقها من إدارة الجودة الشاملة، والتي يمكن تلخيصها في أنها (الفلسفة الإدارية وممارسات المنظمة العملية التي تسعى لأن تضع كل من مواردها البشرية، وكذلك المواد الخام لأن تكون أكثر فاعلية وكفاءة لتحقيق أهداف المنشأة)⁽¹⁰⁾.

وعرّف كل من رضا صاحب أبو محمد و سنان كاظم الموسوي إدارة الجودة الشاملة بأنها: «فلسفة صُممت لتغيير الثقافة التنظيمية، بما يجعل المنظمة سريعة في استجاباتها ومرنة في تعاملها، ومركزة على العميل، يشيع فيها مناخ صحي وبيئة تتيح أوسع مشاركة للعاملين في التخطيط والتنفيذ للتحسين المستمر لمواجهة احتياجات العملاء»⁽¹¹⁾.

مميزات إدارة الجودة الشاملة:

تتميز إدارة الجودة الشاملة بعدة مميزات مثل⁽¹²⁾:-

- تقليل الأخطاء الشائعة.
- تقليل الوقت اللازم لإنهاء المهام والمسؤوليات.
- الاستفادة القصوى من موارد المنظمة.

- تقليل عمليات المراقبة المستمرة.
- زيادة رضا المستفيدين (العملاء).
- زيادة رضا العاملين.
- تحسين بيئة العمل بتوفير كافة الخدمات.

متطلبات تطبيق إدارة الجودة الشاملة:

لتطبيق إدارة الجودة الشاملة، يراعى تحقيق المتطلبات التالية⁽¹³⁾:

- إيمان واقتناع والتزام الإدارة العليا بإدارة الجودة الشاملة.
- وجود أهداف محددة للمنظمة.
- التركيز حول العميل.
- مشاركة العاملين في عمليات التحسين.
- استخدام الأساليب الحديثة في حل المشكلات.
- الاعتماد على نظام معلومات متكامل.
- الإدارة الفعالة للعنصر البشري.
- التدريب المستمر للعاملين.
- الاعتماد على فلسفة التطوير المستمر.

مراحل إدارة الجودة الشامل:

هنالك مجموعة من الخطوات الأساسية، التي يمكن اتباعها في تطبيق برامج إدارة الجودة الشاملة في المنظمات، وتتمثل في الخطوات التالية⁽¹⁴⁾:

- مرحلة الإقناع: أي تبني الإدارة فلسفة إدارة الجودة الشاملة، حيث تقرر الإدارة في هذه المرحلة الرغبة في تطبيق هذا النظام، ويبدأ تنفيذ برامج تدريبية متخصصة فيما يخص مفهوم إدارة الجودة الشاملة.
- مرحلة التخطيط: وفيها تضع الخطط الفرعية والتفصيلية للتنفيذ والمواد اللازمة للتطبيق.

- مرحلة التنفيذ: وهذا يتطلب أفراد أكفاء يمتلكون قدرات ومهارات نوعية لتنفيذ برامج الجودة، بناءً على الخطة الموضوعية والأهداف المحددة.
- مرحلة التقييم: إذ يتم تقييم المخرجات، تقديم التغذية الراجعة، تعديل أعداد الخطة التصحيحية بناءً على التغذية الراجعة.
- مرحلة تبادل الخبرات ونشرها للاستفادة من الخبرات واستثمارها في تحقيق أهداف الجودة.

الموانئ البحرية الذكية SMART PORTS:

يتكون أي ميناء بحري من ثلاثة عناصر أساسية، هي⁽¹⁵⁾:

المساحة المائية: وهي مساحة محمية من الأمواج والظواهر الطبيعية، وتعتبر هذه المساحة نقطة البداية أو النهاية لرحلة البضائع المنقولة بحراً.

المساحة الأرضية: تتصل اتصالاً مباشراً بجميع أنحاء البلاد الداخلية عن طريق شبكة من النقل الداخلي، وتعتبر هي نقطة البداية أو النهاية لرحلة البضائع بطرق النقل الداخلي.

واجهة بحرية: تتكون من مجموعة من الأرصفة والمراسي عليها مجموعة من الرافعات والأجهزة المعاونة، وتكون في مجموعها نقطة الالتقاء بين وسائل النقل البحري والبري ووسائل النقل الداخلي.

يقوم الميناء البحري بأنشطة رئيسية تتمثل في⁽¹⁶⁾:

- الأنشطة البحرية: هي كل ما تحتاج إليه السفن من لحظة الرسو وحتى المغادرة، في عمليات الإرشاد، والقطر، والرسو.
- الأنشطة البرية: تشمل عمليات الشحن والتفريغ، عمليات الرصيف وعمليات التخزين.

أوصى مؤتمر مارلوج 5 في مارس 2016م، وهو مؤتمر سنوي دولي للنقل البحري واللوجيستيات، الذي تقيمه الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري إحدى منظمات جامعة الدول العربية المتخصصة- أوصى بوضع خطة إستراتيجية لتحويل الموانئ البحرية العربية إلى موانئ بحرية ذكية، والعمل على تعظيم القيمة

الاقتصادية للموانئ البحرية العربية من خلال تحويلها إلى جيل الموانئ اللوجستية، وتحقيق التكامل بين كافة عناصر منظومة النقل لخلق قطاع نقل ذكي، ووضع مخطط كامل يتضمن إصلاحات تشريعية تعمل على تعظيم الاستفادة من النقل المائي والسكك الحديدية. كما أوصى المؤتمر بدعم الحكومات للاستخدام الأمثل للطاقة والتحول التدريجي نحو الطاقة البديلة النظيفة، وخاصة بمنظومة النقل والموانئ وتوحيد الأنظمة والتشريعات بالدول العربية، وتطويرها لخدمة قطاع النقل بما يتلائم مع مفهوم الموانئ البحرية الذكية، وتعميم تطبيق أنظمة النماذج الموحدة للوثائق، واستخدام نظام النافذة الواحدة بجميع الموانئ كخطوة أولى نحو إنشاء ميناء بحري ذكي. كما أوصى باستخدام تقنيات حديثة ودقيقة لتحديد المواقع، وكذلك التوسع في استخدام نظم المعلومات الجغرافية في إدارة وتشغيل الموانئ، وتفعيل استخدام نظم التتبع للحاويات والنقل الثقيل والحافلات، مع مراعاة الأثر البيئي والقيام بكافة الدراسات اللازمة في هذا الشأن قبل البدء في التطوير والتوسعات بالموانئ⁽¹⁷⁾.

مفهوم الموانئ البحرية الذكية: هو ميناء بحري تتم فيه معالجة الآثار البيئية، ودعم كفاءة العمليات، وتقليل استهلاك الطاقة. يساعد هذا المفهوم في تحويل الموانئ البحرية إلى مدن ذكية مستدامة (Smart Sustainable Cities) في سلاسل التوريد العالمية⁽¹⁸⁾.

ويُعرف الاتحاد الدولي للاتصالات الميناء الذكي بأنه: هو المدينة المبتكرة التي تستخدم تكنولوجيات المعلومات والاتصالات وغيرها من الوسائل لتحسين نوعية الحياة، وكفاءة التشغيل والخدمات الحضرية، والقدرة التنافسية، وضمان أنه يلبي احتياجات الأجيال الحالية والمستقبلية فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية⁽¹⁹⁾.

الموانئ الذكية هي منظومة إلكترونية متكاملة لتحويل العمل الإداري التقليدي إلى عمل تكنولوجي معتمد على نظم المعلومات، التي تساعد في كفاءة اتخاذ القرار بأقل تكلفة وأقصر وقت مع مراعاة التنمية المستدامة بوضع البعد البيئي في الاعتبار. ومن العناصر المكونة للميناء الذكي: إنتاجية الأرصفة والبنية التحتية والطاقة الاستيعابية لاستقبال السفن الكبيرة وحجم واستخدام الطاقة الاستيعابية القصوى ثم المستوى التكنولوجي، ومستوى الآلية والمشاركة وخطوط الرسو في الميناء، ثم الجودة والأمن والأمان⁽²⁰⁾.

استفاد قطاع النقل البحري من التطور التكنولوجي باعتماده على تكنولوجيا المعلومات في إدارة عملياته؛ وذلك من خلال التطبيقات الذكية، ومن ثم تحول الميناء من ميناء تقليدي إلى ميناء ذكي، يستطيع منافسة غيره من الموانئ التقليدية، وذلك بتقديم الخدمات التكنولوجية لعملائه مستخدمي الميناء.

مؤشرات الأداء الرئيسية بالموانئ البحرية الذكية:

يوجد أكثر من 23 معياراً، وأكثر من 68 مؤشراً للأداء، مقسمة على ثلاث مجموعات رئيسية تحكم الميناء البحري الذكي، وهي على النحو التالي⁽²¹⁾:

مجموعة الآثار البيئية: يمكن للأنشطة البحرية المختلفة أن تؤدي إلى التلوث البيئي، وبالتالي يمكن أن تلعب مؤشرات الأداء البيئي المختلفة دوراً محورياً في الموانئ الذكية لتكون مفيدة بشكل خاص لكل من سلطة الميناء، ولمجموعة واسعة من أصحاب المصلحة في تحقيق الأهداف البيئية. تشمل هذه المؤشرات على سبيل المثال إدارة نفايات التربة وتلوث الهواء والماء. تعد إدارة النفايات فلسفة مطلوبة بشدة في هذا الاتجاه الجديد للمنافذ الذكية في المستقبل. تعتبر المسؤولية البيئية أحد أهم الاعتبارات، التي تهتم بها الموانئ لتصبح أكثر استدامة في عمليات تشغيل الميناء من أجل ضمان زيادة العملاء ورفاهية المتعاملين وأصحاب المصالح داخل الميناء، لذلك تسعى الموانئ الذكية دائماً لإيجاد طرق مبتكرة لخفض التكاليف والقضاء على الهدر؛ مما يزيد من القيمة المضافة لعمليات التشغيل.

مجموعة عمليات الموانئ: نجد أن قياس الإنتاجية هو المعيار الأكثر شيوعاً لقياس الأداء. ويشمل تدابير فرعية مثل إنتاجية الأرصفة وكفاءة الرصيف. أيضاً تتجلى قدرة البنية التحتية وأهمية المعدات من أجل استيعاب الزيادة في أحجام السفن. أما بالنسبة لقياس إنتاجية الموانئ الذكية فتدفع موثوق وأمن للمعلومات هو أمر ضروري من أجل تقديم خدمات وعمليات موثوقة سريعة في الموانئ. كما أنه يساعد على تسريع تدفق البضائع داخل سلاسل الخدمات اللوجستية، ويقلل من مناولة البضائع ومنع وتلف أو ضياع الشحنات.

مجموعة الطاقة: يعتبر معيار كم استهلاك الطاقة من المعايير المهمة لتحسين أداء الميناء الذكي؛ حيث تساعد على نمو الاستدامة والقدرة على المنافسة. ويعتبر معيار كفاءة استخدام الطاقة وتحقيق وفورات في مختلف العمليات والمباني والمعدات والمخازن من المعايير المهمة كأحد متطلبات الموانئ الذكية. بالتالي يمكن تطبيق بعض

التقنيات في الموانئ مثل تكنولوجيا الرياح والتكنولوجيا الضوئية والتقنيات البحرية الحديثة.

نشأة وتطور هيئة الموانئ البحرية (سودان):

هيئة الموانئ البحرية (سودان) هي مسؤولة عن إدارة الموانئ البحرية في السودان، تعتبر من أكبر هيئات وزارة النقل الاتحادية. تحتل هيئة الموانئ البحرية (سودان) أهمية كبرى على ساحل البحر الأحمر، حيث يبلغ طول ساحل السودان قبل تقسيمه أكثر من 800 كيلومتر، وتمتلك الهيئة موانئ متخصصة في مجالات البضائع العامة، والحاويات، والحبوب، والسوائل، وفي نقل الماشية. كما أنها تقوم بتحديث برامج متقدمة لتطوير الأداء وتبسيط وتسهيل الإجراءات لتكون الموانئ السودانية جاذبة لتجارة دول الجوار والإقليم الإفريقي. هذا وقد صاحب عمل الموانئ تطور كبير خلال السنوات الأخيرة، وذلك لمقابلة احتياجات ومتطلبات النقل البحري نتيجة الزيادة الكبيرة في حجم البضائع المتداولة (وارد + صادر)⁽²²⁾.

رؤية هيئة الموانئ البحرية (سودان) هي: موانئ متكاملة متخصصة متميزة ذات بكفاءة عالية مواكبة للمتغيرات ومتفوقة على الموانئ المنافسة. أما رسالتها فهي: تقديم خدمات مينائية متكاملة بكفاءة وفاعلية استيعاباً للمتغيرات التقنية في مجال الصناعة البحرية اتباعاً لإجراءات تشغيلية فاعلة بعاملين أكفاء، وثقة متبادلة توفر الأمن والسلامة، تلبية لاحتياجات العملاء خدمة للمواطن، ودعمًا للاقتصاد الوطني مع الحفاظ على البيئة الطبيعية⁽²³⁾.

فيما يلي نتبع نشأة وتطور الموانئ البحرية السودانية:

ميناء باضع: أول ميناء عربي بعد فجر الإسلام على ساحل البحر الأحمر الغربي، وتم اختياره لعمقه الإفريقي. تقع باضع في الطريق الجنوبي الغربي على أرخبيل عقيق عند الحدود السودانية الإريترية، ومع مرور الزمن اختلط العرب بالسكان الأصليين، وتميزت المنطقة بازدهار نشاط البحث عن المعادن. واستمرت باضع طيلة 5 قرون تؤدي رسالتها في خدمة التجارة بين النيل النوبي وجزيرة العرب، وتقف آثارها شاهداً على العلاقة الوثيقة التي كانت قائمة بين جزيرة العرب وبلاد السودان وما حول السودان. بها موقع أثري تُقدر مساحته بحوالي 60.200 متر مربع هذا فضلاً على مساحة أخرى هي بقايا أطلال من حجارة مرجان⁽²⁴⁾.

ميناء عيذاب: يقع ميناء عيذاب على الجزء الشمالي من ساحل البحر الأحمر على بعد 33 كيلومتر من بورتسودان. وقد لعبت عيذاب دوراً رئيسياً بالنسبة للسودان؛ حيث كانت نقطة انطلاق الدعوة الإسلامية، وكانت مخرجاً لمنتجات مناجم الذهب التي كانت ومازالت حول الميناء، كما ظلت أهم ميناء للحجاج لمدة أربعة قرون. واشتهرت عيذاب بالمباني الكبيرة وغطيت جدرانها بالجص، توجد بها خزانات حفرت في الأرض وغطيت جدرانها بالجص لحفظ المياه. أحرقت عيذاب عام 1426م بأمر من السلطان المملوكي، ونُهبت الأموال ونزح السكان إلى سواكن⁽²⁵⁾.

ميناء سواكن: لا يُعرف تاريخ محدد نشأت فيه سواكن، إلا أن شهرتها ازدهرت بعد أن استطاعت أن تحل محل عيذاب بعد حرقها فقد استقبلت التجار والبحارة الناجين من محرقة عيذاب. ضُمت سواكن إلى ولاية الحجاز العثمانية في عهد السلطان العثماني سليم. تمتاز مباني سواكن بأنها مبنية من الحجارة المرجانية وتمتاز بجمال النقوش والتصميم والمظهر العام⁽²⁶⁾.

ميناء بورتسودان: يقع ميناء بورتسودان في مدينة بورتسودان، وهي مدينة ساحلية تقع شمال شرق السودان، يُعد الميناء البحري الرئيسي للسودان، وله أهمية إستراتيجية كونه يطل على البحر الأحمر، الذي يربط بين ثلاث قارات أفريقيا، آسيا وأوروبا. وفي عام 1905م بدأت عمليات التشييد في ميناء بورتسودان، ورست أول باخرة على الميناء في العام 1906م. وفي العام 1909م تم افتتاح الميناء علنًا التارة العالمية⁽²⁷⁾.

يُضم ميناء بورتسودان الأقسام التالية⁽²⁸⁾:

الميناء الشمالي: تبلغ مساحته الكلية (853.5) آلاف متر مربع، ويبلغ طول الحظيرة (2845) متر ومتوسط عرضها (300) متر. يختص بمناولة البضائع العامة، الزيوت، المولاص، البضائع والعربات. تبلغ الطاقة التصميمية (5) مليون طن. يتضمن عدد (12) مرابط بطول 1866 متر.

الميناء الجنوبي: يقع جنوب مدخل ميناء بورتسودان، تبلغ مساحته الكلية (1480000) متر مربع. يبلغ طول الحظيرة (1765) متر، متوسط عرضها (500) متر. يعتبر الميناء الجنوبي محطة حاويات متخصصة لتداول الحاويات، بالإضافة إلى وجود صومعة للخلال بسعة (50.000) طن.

ميناء الأمير عثمان دقنه: يقع بمدينة سواكن، به 9 مرابط بطول (148) متر، تبلغ

الطاقة التصميمية للميناء (3) ميلون طن/السنة. وبه صالة مغادرة وصالة قدوم للركاب تتوفر بها كافة الخدمات الخاصة بالركاب وبها مساحة اضافية بطول (100.40) متر جوار صالة القدوم حُصصت لوكلاء البواخر لحفظ أمتعة الركاب.

الميناء الأخضر: يقع في الجزء الجنوبي الشرقي من ميناء بورتسودان، مساحته الكلية 950.000 متر مربع. يختص بتداول الصب الجاف، العربات والبضائع العامة ويتضمن عدد (4) أرصفة.

ميناء الخير: يقع جنوب شرق مدخل ميناء بورتسودان، ويستقبل ناقلات ذات حمولات كبيرة مع التقيد بضوابط تنظم العمل والمحافظة على بيئة الميناء ومواصفات للناقلة الداخلة إلى الميناء. ويضم الميناء مرسى، منصة عمليات، مقدمة دولفين، مصد رسو، حاجز اصطدام مطامي، مضخات حريق، قاذف مياه وقاذف رغوة.

ميناء كوستي: يقع في مدينة كوستي بولاية النيل الأبيض، وهو ميناء جاف، ويهدف إلى دعم حركة التجارة وتسهيل انسياب حركة الصادرات والواردات الخاصة بمناطق جنوب وغرب ووسط السودان. جاء اختيار مدينة كوستي لموقعها الإستراتيجي المتميز، والذي عبره تتحقق دورة سلسلة النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport (نقل نهري - سكة حديد - نقل بري) وتطبيق نظام التسليم في الحال (just in time) وإنشاء المراكز اللوجستية Logistic Centers لتهيئة وقيام أنشطة القيمة المضافة. إضافة إلى الاستفادة من تجميع المواد الخام لقيام الصناعات في المناطق الخلفية، ومن ثم تقديم صادرات نوعية ذات جودة عالية تنافس في الأسواق العالمية.

ميناء سلوم: يقع على بعد (10) كيلومتر غرب مدينة بورتسودان، وهو ميناء جاف. يتكون من بنيات تحتية تتمثل في مساحات تخزين ومخازن مختلفة وطرق تخزين داخلية، طريق يربط بالطريق القومي والسكة الحديد ومعدات وآليات وطاقة كهربائية ومناطق لوجستية. هو ميناء يختص بتقديم خدمات لوجستية متكاملة عبر إجراءات نافذة تحد من طول فترة بقاء البضائع وذلك بعدم سحبها من أصحابها، خاصة وأن الموانئ تعتبر منطقة عبور ليس تخزين، إضافة لزيادة إنتاج الموانئ البحرية وتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية للموانئ.

مركز تدريب هيئة الموانئ البحرية:

يُنفذ المركز العديد من الدورات التدريبية عبر نشاط تدريبي متميز سواء أكانت دورات داخلية أو خارجية وورش عمل ومؤتمرات وتنفيذ برتوكولات، يشارك فيها منسوبو

الهيئة ومن أسرة مجتمع الولاية. تم اختيار المركز من ضمن ستة مراكز متطورة من قبل منظمة اتحاد موانئ جنوب وشرق إفريقيا ومنظمة العمل الدولية. ويتمتع المركز بعضوية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ممثلة في معهد تدريب الموانئ ومركز بحوث البحوث والاستشارات ومعهد النقل الدولي واللوجستيات وعضوية لجنة تنمية الموارد البشرية باتحاد الموانئ العربية، وكذلك شبكة معلومات التدريب، التي كونها اتحاد موانئ شمال إفريقيا. ويُحمد لمركز تدريب هيئة الموانئ البحرية أنه يقوم بتخطيط البرامج التدريبية وتصميم مناهجها بأسلوب المنظومة التقنية المتكاملة للعملية التدريبية، ويتبع المركز في تطوير البرامج التدريبية أسلوب التعرف على مشكلات الأداء لتحديد احتياجات التدريب⁽²⁹⁾.

نظام المعلومات المتكامل بالموانئ البحرية السودانية:

يهدف استخدام نظام المعلومات إلى تكامل دورة العمل في إنجاز جميع الأعمال المالية والتجارية والإدارية بالموانئ البحرية السودانية، تم تنفيذ مشروع نظام المعلومات المتكامل بتاريخ 2004/8/1م من قبل مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري والتابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. تم تنفيذ المشروع بنجاح، وجارٍ حالياً استخدامه في جميع الأعمال بالموانئ البحرية السودانية؛ مما أدى إلى زيادة سرعة ودقة الأعمال المنجزة بالموانئ البحرية السودانية، ويتكون نظام المعلومات من المنظومات التالية⁽³⁰⁾:

- نظام حركة السفن.
- نظام حركة البضائع.
- نظام الشحن والتفريغ.
- النظام المالي.
- النظام الإداري.
- تطبيق معايير الجودة الشاملة للتحول إلى الموانئ البحرية الذكية

التجارب العالمية الناجحة

تأتي دراسة التجارب العالمية الناجحة للموانئ البحرية الذكية لمعرفة مؤشرات أدائها، وأثر ذلك على الميزة التنافسية وتسهيل حركة الركاب والبضائع، وتحقيق الاستفادة في سلسلة التوريد للبضائع من خلال تطبيق متطلبات الميناء البحري الذكي.

وتسعى الموانئ البحرية الذكية لإيجاد طرق مبتكرة لخفض التكاليف والقضاء على الهدر؛ الأمر الذي يزيد من القيمة المضافة لعمليات التشغيل. تستعرض أميز التجارب العالمية الناجحة⁽³¹⁾:

ميناء سنغافورة: يعتبر من أهم الموانئ في العالم، وظل يتربع على المركز الأول لسنوات عديدة من حيث الخدمات اللوجيستية والأكبر في تناول الحاويات. ويتميز بأنه ميناء (مميكن) بالكامل في جميع العمليات والإجراءات التشغيلية والإدارية، ويتم تداول المعلومات داخل الكيانات الإدارية المختلفة بالميناء على أعلى قدر من الشفافية والوضوح، وهو يعد من طليعة موانئ الجيل الخامس، الذي يتميز بالتكامل الملاحي المرتكز على الإدارات متعددة الجنسيات والتدفق المعلوماتي المتبادل بين الأطراف المعنية بكافة الأنشطة. ويرتبط الميناء بنحو 600 ميناء من الموانئ العالمية لـ 120 دولة، حيث تقدم سنغافورة العديد من الخدمات الإلكترونية، منها إمكانية فتح حساب وخدمات الدفع الإلكتروني، علاوة على الشبكة الإقليمية للمعلومات البحرية Marine؛ وهو نظام يوفر مجموعة واسعة من الخدمات الإلكترونية. كما يقوم بخدمة المجتمع البحري في سنغافورة، ويساعد على تكملة عمليات الميناء بسرعة وبدون أوراق للمستخدمين، مثل: تقديم القرارات القانونية، وطلب خدمات الموانئ، والحصول على الموافقات والمعلومات.

ميناء هامبورج: يقع شمال ألمانيا، وهو أكبر مقدم للخدمات اللوجيستية، حيث يملك تقانات من خلال تكنولوجيات المعلومات والاتصالات. يتم ربط جميع عمليات التشغيل داخل الميناء إلكترونياً بشبكة اتصال في الوقت الذي سعت فيه إدارة الميناء إلى تزويد الميناء بشبكات وأجهزة استشعار ذكية، لرفع كفاءة الميناء من خلال الحد من الانبعاثات وملوثات الهواء والغازات المسللة للاحتباس الحراري، وإنشاء بنية تحتية ذكية تضمن تدفق حركة النقل بفاعلية وسلاسة. يعد ميناء هامبورج نموذجاً متكاملًا للموانئ الذكية، مثلما كان نظام الميناء الذي لوجيستياً يكون نظام الميناء الذي في الطاقة من خلال التحول إلى طاقة مستدامة، تجعل الميناء أكثر جاذبية للأعمال، وهو الميناء الأول الرئيسي للطاقة المتجددة في العالم.

ميناء دبي: قفزت موانئ دبي لمكانة متقدمة بين الموانئ العالمية، وتعتبر موانئ دبي العالمية من رواد مشغلي الموانئ والمحطات البحرية في العالم من حيث تطبيقاتها للتقنيات المتطورة، وهي تدير ميناء راشد وجبل علي ضمن نظام يدعم كافة العمليات في الميناء، وتستخدم موانئ دبي نظام محطات الحاويات Zodiac للتخطيط

المتعلق بالسفن والساحات ومراقبة المعدات. حصل ميناء جبل علي على شهادة الآيزو المركز الأول على مستوى العالم، وذلك عن نظام إدارة المعلومات في الميناء ISMS. وتتمتع موانئ دبي ببيئة معلوماتية مميزة.

متطلبات التحول إلى الموانئ البحرية الذكية:

تعتمد فعالية وكفاءة الموانئ البحرية على نماذج الطاقة الجديدة، والتي تقوم على الآثار البيئية المنخفضة ودفع الابتكارات في كل من العمليات والتقنيات والاستثمار في التكنولوجيا الجديدة، وذلك بغرض تحقيق الآتي⁽³²⁾:-

- وجود أنظمة نقل صديقة للبيئة.
 - توفير خدمات النقل الذكية.
 - تحسين خدمات الركاب.
 - تعزيز السلامة المرورية، وجعل حركة تدفق المرور أكثر سلاسة.
- يواجه تطبيق مفهوم الموانئ البحرية الذكية عدداً من التحديات مثل⁽³³⁾:-
- تعزيز القدرة التنافسية لصناعة النقل البحري؛ لانطوائها على العديد من أصحاب المصلحة في مجموعة واسعة من الأنشطة مثل بناء وإصلاح السفن والمعدات.
 - الاعتماد على الموظفين ذوي الأداء العالي.
 - التكاليف المرتبطة بالتحول إلى الميناء البحري الذي أثناء فترة نقل البضائع بين مختلف وسائل النقل.
 - القضاء على انبعاثات CO2 العالمية، والتي تنبع من النقل البحري، وهذا يُعد أهم تحدٍّ.
- ويمكن القضاء على هذه التحديات بتوفير المتطلبات اللازمة أدناه، وذلك لتحويل الموانئ البحرية إلى موانئ بحرية ذكية⁽³⁴⁾:-
- المتطلبات البيئية: يقصد بها مؤشرات الأداء البيئي المختلفة، مثل إدارة نفايات التربة، وتلوث الهواء والماء.

- متطلبات العمليات: تشير إلى إنتاجية الموانئ، مثل إنتاجية الأرصفة وكفاءة الرصيف؛ وذلك لتسريع تدفق البضائع، وتقليل مناولة البضائع، ومنع تلف أو ضياع الشحنات.
- متطلبات الطاقة: وتُعد متطلباً أساسياً لتحسين أداء الميناء البحري الذكي، مثل تكنولوجيا الرياح، والتكنولوجيا الضوئية، والتقنيات البحرية الحديثة.

محددات خارطة طريق للموانئ البحرية الذكية:

- هناك عدد من المحددات، التي ينبغي النظر إليها في تحديد خارطة طريق الموانئ البحرية الذكية، وهي⁽³⁵⁾:
- إطلاق أجيال جديدة من السفن في صناعة النقل البحري، وفقاً للتطورات الاقتصادية والتكنولوجية والبيئية والتنظيمية.
 - هيكله المراكز الاقتصادية، وتبني مصادر جديدة للنمو مؤثرة على دور موانئ الترانزيت.
 - نقل نوع جديد من السلع، مثل مياه الشرب والهيدروجين، يتطلب تطوير الخدمات اللوجستية في المناطق الحضرية في الموانئ.
 - ظهور خدمة جديدة للسفن لاستخدامها لعدة أغراض، مثل: صيد الأسماك، والاستخدام العلمي، من أجل الحد من تكاليف التشغيل الإجمالية.
 - هيكله أصحاب المصالح الصناعية في الصناعة البحرية.
 - ظهور سلاسل القيمة المجرأة.
 - ضرورة تطبيق النظام البيئي الصناعي.
- ويترتب على التحول إلى الموانئ البحرية الذكية استدامة سلسلة التوريد والتي تشير إلى الإدارة البيئية والاجتماعية والاقتصادية، وذلك بهدف تحقيق النمو البيئي والاجتماعي والاقتصادي على المدى الطويل لجميع أصحاب المصلحة المشتركين في تقديم المنتجات والخدمات إلى السوق⁽³⁶⁾.
- تشمل التقانات الرئيسية التي تمد التكنولوجيا في النقل البحري ابتكارات من قبيل إنترنت الأشياء، والتشغيل الآلي، والأتمتة، والذكاء الاصطناعي، والمركبات والمعدات ذاتية القيادة وسلاسل السجلات المغلقة، وتدخل هذه التقانات جميع عمليات الموانئ والمتمثلة في العمليات الإدارية، وتصميم البنية التحتية وتطويرها وصيانتها. كما تساعد

في تحقيق الكفاءة القصوى في الحركة، زيادة الكفاءة التشغيلية، وشفافية العمليات وسرعتها والعمليات المؤتمتة، وتقليل أوجه القصر والأخطاء⁽³⁷⁾.

يتعين على الموانئ البحرية في جميع أنحاء العالم أن تُعيد تقييم دورها في العرض العالمي واللوجيستيات، وأن تُعد نفسها للتعامل مع التغييرات، التي جاء بها تسارع وتيرة التطورات التكنولوجية والمنطوية على تأثيرات عميقة تدفعها إلى تنبي التقانات الجديدة حتى تظل قادرة على المنافسة(38).

نظم المعلومات الجغرافية GIS Geographical Information System:

تُعد نظم المعلومات الجغرافية العصا السحرية التي تعمل على تحول الموانئ البحرية إلى موانئ ذكية، وذلك بإقامة نظام معلوماتي للميناء الأساسي، بحيث يشمل النظام الاتصالات والتبادل الإلكتروني للبيانات، لنقل الرسائل والبيانات والإرساليات على غرار موانئ سنغافورة، وهامبورج، وديي.

نظم المعلومات الجغرافية عبارة عن أنظمة قائمة على استخدام الكمبيوتر في جمع وتخزين ومعالجة وعرض وتحليل البيانات الجغرافية المتاحة عن مائة البحر والصناعات القائمة وطرق النقل وخطوط الأنابيب والإحصائيات الاقتصادية، وتشمل تحديد المونئ العالمية وقواعد البيانات ورسم الخرائط والأشكال البيانية والتصوير ثنائي وثلاثي الأبعاد. وهو نظام يجب تحديثه بشكل مستمر باعتباره عنصراً رئيسياً في عمليات تطوير الموانئ التقليدية إلى موانئ ذكية. تعتبر كندا أول دولة استخدمت نظم المعلومات الجغرافية، وكان ذلك في ستينيات القرن الماضي. تسعى معظم دول العالم إلى الاستفادة من تقنية نظم المعلومات الجغرافية، هذا وقد سارع ميناء لوس أنجلوس عام 2009م بإنشاء هذا النظام، ويستخدمه أيضاً ميناء لويديانا⁽³⁹⁾.

تقوم نظم المعلومات الجغرافية على منظومة تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وبذلك توفر لإدارة وتشغيل الميناء البحري المكونات والأدوات الضرورية لجميع البيانات التشغيلية. وتتكون نظم المعلومات الجغرافية من العناصر التالية⁽⁴⁰⁾:

منظومة إدارة معلومات حركة السفن.

- منظومة حركة البضائع.
- منظومة الخدمات البحرية.

- منظومة إدارة محطات الحاويات.
- منظومة البوابات الإلكترونية.
- منظومة أمن وسلامة الميناء والسفن.
- منظومة التجارة الإلكترونية.
- غرفة العمليات وإدارة الأزمات.

مستقبل الموانئ البحرية:

في ظل التطورات التي شهدها وتشهدها الموانئ البحرية، وبتحولها إلى مراكز لأنشطة القيمة المضافة، فإن الموانئ في حاجة إلى قاعدة مركزية لتبادل المعلومات إلكترونياً؛ لتصبح نقاط لوجستية متكاملة. وأصبحت الحاجة ملحة لربط مجتمع الميناء بشبكة إلكترونية تمد المتعاملين مع الميناء بكافة المعلومات والإجراءات بدقة وفي الوقت المناسب، وفي هذا الإطار تُطبق أنظمة المعلومات إلكترونياً (EDIS) Electronic Data Information System في كل مرحلة من مراحل تشغيل الموانئ؛ مما يؤثر إيجابياً على حركة مرور السفن وإدارة البوابات وعمليات محطات الشحن وإجراءات الجمارك وتبادل المستندات، وذلك من خلال تجهيز البيانات لكافة الأطراف المتعاملة في الميناء لضمان فاعلية النقل وتعزيز الرقابة وجودة الخدمة ودعم اتخاذ القرار(41).

وضع الاتحاد الأوروبي رؤية 2050، وهي عبارة عن رؤية لمستقبل الموانئ البحرية الذكية، مقسمة إلى السيناريوهات التالية⁽⁴²⁾:

السيناريو الأول: يقوم أصحاب السفن ببناء السفن وفقاً لأحدث الابتكارات والجودة واستيعاب حمولات عالية، وهذا يتطلب من الترسانات البحرية البحث عن عمالة منخفضة التكلفة وتشغيل دورات الإنتاج بسرعة، وسوف يؤدي ذلك إلى البحث عن البلدان التي بها انخفاض تكاليف العمالة والخدمات وصيانة الوحدات. توضح هذه الرؤية الاستفادة المثلى من انخفاض التكاليف والتفتيت العالمي لسلاسل القيمة.

السيناريو الثاني: يطالب أصحاب السفن سفنهم بأداء استخدامات جديدة، والغرض من ذلك هو تقليل تكاليف التشغيل وزيادة التنافسية.

السيناريو الثالث: تهدف الصناعة البحرية إلى الاستفادة من الطاقات المتجددة لتصميم السفن، وذلك بهدف خفض تكاليف المواد والنفقات التشغيلية، وخاصة عندما

يتم تصنيع السفن الضخمة وذات محركات طويلة الحياة، وتوفير الطاقات والطاقات الجديدة مثل السفن الخضراء.

السيناريو الرابع: تحرك النقل البحري نحو الاندماج في الاقتصاد العالمي، وسيؤدي ذلك إلى تحسين نوعية وأداء مستويات السفن، وتقاسم مرافق الموانئ الأمر الذي يؤدي للوصول إلى الاستفادة من التسهيلات المتاحة في الموانئ البحرية المختلفة.

يزداد الاعتراف بالدور الحاسم لتعزيز أداء الموانئ في التخطيط والاستثمار، فضلاً عن استيفاء معايير الاستدامة وتحقيق أهدافها في إطار تحقيق أهداف التنمية المستدامة، ينبغي أن يعمل قطاع الموانئ مع أصحاب المصلحة لتحسين إنتاجية الموانئ وزيادة الربحية. تمثل النظم التي ترصد المقاييس التشغيلية، والمالية، البيئية في الموانئ وتقيسها بالتخطيط واتخاذ القرارات ينبغي دعمها وتطويرها ويمكن الاستفادة من إتاحة البيانات بقدر أكبر وتوسيع نطاقها بفضل التطورات التكنولوجية في تتبع أداء العاملين بها والمستفيدين من خدماتها والمستثمرين فيها⁽⁴³⁾.

دور إدارة الجودة الشاملة في التحول إلى ميناء بحري ذكي:

تقوم إدارة الجودة الشاملة من خلال مراحل عملها بتحقيق الآتي⁽⁴⁴⁾:

- خلق بيئة تدعم وتحافظ على التطوير المستمر.
- إشراك جميع العاملين في التطوير والتنمية.
- متابعة وتطوير أدوات قياس أداء العمليات.
- تقليل المهام والنشاطات اللازمة لتحويل المدخلات من المواد الأولية إلى منتجات أو خدمات ذات قيمة للعملاء.
- تحسين ونوعية المخرجات.

وفيما يلي هيئة الموانئ البحرية (سودان)، تعمل إدارة الجودة لإنفاذ برامجها وفق الخطط الموضوعية. فشرعت إدارة الجودة في تنفيذ مشروعين للجودة والتحسين المستمر بميناء الخير والإدارة العامة للعمليات البحرية⁽⁴⁵⁾. توصلت دراسة أجراها الباحثان أسعد مبارك حسن ومنجد عباس محمد علي- إلى أن تكاليف الخدمات البحرية بميناء بورتسودان عالية جداً وتعادل أضعاف تكاليف مينائي دبي وجدة الإسلامي⁽⁴⁶⁾، لذا يستوجب تعظيم دور الميناء ضمن حلقة منظومة السلسلة اللوجيستية في التجارة

المحلية والإقليمية والدولية وتبيان المركز التنافسي بين الموانئ الأخرى والتمسك بالمرونة اللازمة في عملية استيعاب التطور التكنولوجي، والذي يؤثر مباشرة في تحقيق التنمية الاقتصادية عبر عنصري تنمية العائد من التجارة الدولية ومن تسهيل انسياب التجارة. لذا لابد من ربط الخطة الإستراتيجية لهيئة الموانئ البحرية (سودان) بمعايير وأدوات تحسين الأداء وفقاً لمؤشرات القياس، بلا شك أن هذا الأمر يساهم في تحقيق الجودة الشاملة، وتحسين الميزة التنافسية للموانئ البحرية السودانية، مع التأكيد على أهمية تطبيق معايير الجودة وفقاً للشهادات المتخصصة. ويصاحب ذلك دعم التوجه نحو التحول إلى الموانئ الذكية عن طريق توفير وتطبيق نظام معلوماتي متطور، والذي يعد أحد ركائز نجاح إدارة الجودة الشاملة. كذلك يجب الاهتمام بالموارد البشرية، بجانب الاهتمام بالعميل، والتأكيد على دور الإدارة العليا في دعم تقييم وتطبيق الجودة الشاملة والميزة التنافسية.

الخاتمة:

تميزت الموانئ البحرية السودانية بموقع إستراتيجي عظيم على ضفة البحر الأحمر الغربية، فأصبحت معبر لقارات إفريقيا، آسيا وأوروبا، مقدمة خدماتها لعملائها فيما يخص الأفراد والبضائع. تساهم الموانئ البحرية في الدخل القومي، فكلما زادت كفاءة الموانئ- زاد مقدار الدخل القومي، وهذا يتأني بوجود إدارة متطورة وحديثة، تعمل على تقديم الخدمات الأفضل والأجود من أجل إرضاء العملاء.

في سبيل تطوير العمل بالمنظمات تتبع إداراتها نظاماً مختلفاً، منها نظام إدارة الجودة الشاملة، والذي يقوم على الجهد المستمر للإدارة والعاملين من أجل التحسين المستمر، وذلك لضمان ولاء العملاء ورضائهم. ظهرت إدارة الجودة الشاملة كمدخل إداري يركز على الجودة، التي تعتمد على مساهمة جميع أفراد المنظمة لتحقيق النجاح طويل المدى، من خلال تحقيق رضا العملاء وتحقيق المنافع لجميع العاملين وللمجتمع. وتساعد إدارة الجودة الشاملة في تطوير جودة المنتجات والخدمات التي تقدمها المنظمات، وذلك عن طريق خفض التكلفة، وتقليل الوقت والجهد، وتحسين المنتج أو الخدمة للعملاء وكسب رضائهم.

فرض عصر العولمة العمل بالتكنولوجيا والأجهزة الذكية، ومع التطور التكنولوجي في جميع مناحي الحياة- أصبح وجود الميناء الذكي ضرورة أساسية لتطور الموانئ

البحرية وهي تقدم خدماتها المختلفة. وصار مفهوم الميناء البحري الذي سمة أساسية للموانئ البحرية كما في شبكات النقل البحري العالمي، فضلاً عن مساهمتها في النمو المستدام من خلال تهيئة الظروف المناسبة لاعتماد نماذج جديدة للطاقة، تقوم على خفض التأثيرات على البيئة واستخدام الابتكارات في التكنولوجيات والعمليات. مواكبة التطور التكنولوجي المتسارع ومن ذلك التحول إلى موانئ بحرية ذكية.

قام هذا البحث على فرضية مفادها أن لإدارة الجودة الشاملة دوراً في التحول إلى الموانئ البحرية الذكية؛ فالمنظمة التي تنتهج نظام إدارة الجودة الشاملة، تستطيع تحقيق نجاحاً بعيد المدى وذلك عن طريق الجهود المستمرة والمشاركة بين الإدارة والعاملين، لتحقيق الجودة في كل الأنشطة بتقديم سلعة أو خدمة مرضية للعميل ومناسبة للمنظمة.

استفاد قطاع النقل البحري من التطور التكنولوجي باعتماده على تكنولوجيا المعلومات في إدارة عملياته، وذلك من خلال التطبيقات الذكية، ومن ثم تحول الميناء من ميناء تقليدي إلى ميناء ذكي، يستطيع منافسة غيره من الموانئ التقليدية؛ وذلك بتقديم الخدمات التكنولوجية لعملائه مستخدمين الميناء.

تعمل إدارة الجودة بهيئة الموانئ البحرية (سودان) على تنفيذ العديد من البرامج وفق الخطط الموضوعة، وذلك في سبيل الارتقاء والتطوير ضمن منظومة السلسلة اللوجيستية في التجارة المحلية والإقليمية والدولية والقدرة على المنافسة مع الموانئ الأخرى؛ الأمر الذي يؤثر مباشرة في تحقيق التنمية الاقتصادية عبر تنمية العائد من التجارة الدولية، لابد من ربط الخطة الإستراتيجية لهيئة الموانئ البحرية (سودان) بمعايير وأدوات تحسين الأداء وفقاً لمؤشرات القياس، بلا شك أن هذا الأمر يساهم في تحقيق الجودة الشاملة وتحسين الميزة التنافسية للموانئ البحرية السودانية، مع التأكيد على أهمية تطبيق معايير الجودة وفقاً للشهادات المتخصصة. ويصاحب ذلك دعم التوجه نحو التحول إلى الموانئ الذكية عن طريق توفير وتطبيق نظام معلوماتي متطور، والذي يعد أحد ركائز نجاح إدارة الجودة الشاملة.

النتائج:

- تعمل إدارة الجودة الشاملة على تعزيز تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العمليات الإدارية بالموانئ البحرية.
- أضحت الموانئ البحرية الذكية واقعاً فرضه التطور التكنولوجي الذي غزا جميع مناحي الحياة.
- يساهم تطبيق نظم المعلومات الجغرافية في تحقيق التحول إلى الموانئ البحرية الذكية.
- يعمل الحفاظ على الأداء البيئي للموانئ البحرية على تحقيق الاستدامة.
- تضمن الميزة التنافسية في مجال الموانئ البحرية تحقيق أداء أفضل للخدمات.
- يفتح الاستثمار في مجال الاقتصاد الأزرق أبواباً للتوسع في استخدام التكنولوجيا بالموانئ البحرية.
- تعزز الموارد البشرية المدربة الموجودة في الموانئ البحرية من تطبيق إدارة الجودة الشاملة.

التوصيات:

- الاهتمام بإدارة الجودة الشاملة لتطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العمليات الإدارية بالموانئ البحرية.
- الاستفادة من التجارب العالمية الناجحة في مجال الموانئ البحرية الذكية.
- ضرورة تطبيق نظم المعلومات الجغرافية في مجال الموانئ البحرية الذكية.
- المحافظة على بيئة الموانئ البحرية.
- تعزيز الميزة التنافسية في مجال الموانئ البحرية.
- تشجيع الاستثمار في مجال الموانئ البحرية.
- الاهتمام بالموارد البشرية الموجودة في الموانئ البحرية من حيث التدريب والتأهيل في مجال إدارة الجودة الشاملة.

المصادر والمراجع:

1. محمود عبدالفتاح رضوان، إدارة الجودة الشاملة، الجمعية العربية للتدريب، القاهرة، الطبعة الأولى، 2012م، ص: 17.
2. محمود عبدالفتاح رضوان، المرجع السابق، ص: 21.
3. بهجت راضي وهشام يوسف العربي، إدارة الجودة الشاملة - المفهوم والفلسفة والتطبيقات، شركة روابط للنشر وتقنية المعلومات، القاهرة، الطبعة الأولى، 2016م، ص: 28 و29.
4. بهجت راضي وهشام يوسف العربي، المرجع السابق، ص: 17 و18.
5. محمود عبدالفتاح رضوان، مرجع سابق، ص: 13.
6. محمود عبدالفتاح رضوان، مرجع سابق، ص: 23.
7. بهجت راضي وهشام يوسف العربي، مرجع سابق، ص: 27.
8. ديمغ وروبيرت هاغستروم، إدارة الجودة الشاملة - أسس ومبادئ وتطبيقات، ترجمة: هند رشدي، كنوز للنشر والتوزيع، القاهرة، 2016م، ص: 17.
9. بهجت راضي وهشام يوسف العربي، مرجع سابق، ص: 26.
10. محمود عبدالفتاح رضوان، مرجع سابق، ص: 24.
11. بهجت راضي وهشام يوسف العربي، مرجع سابق، ص: 26.
12. ديمغ وروبيرت هاغستروم، مرجع سابق، ص: 16.
13. بهجت راضي وهشام يوسف العربي، مرجع سابق، ص: 97-101.
14. بهجت راضي وهشام يوسف العربي، مرجع سابق، ص: 96 و97.
15. أسعد مبارك حسن ومنجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 16 (2)، جامعة النيلين، الخرطوم، ص 160.
16. أسعد مبارك حسن ومنجد عباس محمد علي، المرجع السابق، ص 161 و 162.

17. أسماء على بدر، توصيات مؤتمر مارلوج 5، موقع صحيفة اليوم السابع، www.12، 2021/2/youm7.com، الساعة 10:30م.
18. هبه إسماعيل عبد النبي وآخرون، العلاقة بين تطبيق متطلبات الموانئ الذكية وتأثيره على استدامة سلسلة التوريد - دراسة تطبيقية على موانئ بورسعيد، مجلة العلوم البيئية، المجلد السادس والأربعون (الجزء الأول)، جامعة عين شمس، يونيو 2019، ص: 388.
19. هبه إسماعيل عبد النبي وآخرون، المرجع السابق، ص: 389.
20. موقع جريدة بلوإكونومي 2/ 12، 2021/2/www.eblueconomy.com، الساعة 10:40م.
21. صفحة إدارة ميناء بنغازي على الفيسبوك، www.m.facebook.12، 2021/2/com/1726817854/ports، الساعة 10:30م.
22. موقع هيئة الموانئ البحرية (سودان)، 10، 2021/2/www.sudanports.gov.sd، الساعة 10:00م.
23. موقع هيئة الموانئ البحرية (سودان)، المرجع السابق.
24. عبد الحميد حسن، قصة الموانئ التاريخية على البحر الأحمر، 2015م، صفحة السودان أصل الحضارة على الفيسبوك، www.facebook.11، 2021/2/com/245239035685408/posts/445101572365819، الساعة 4:55م.
25. عبد الحميد حسن، المرجع السابق.
26. عبد الحميد حسن، مرجع سابق.
27. موسوعة ويكيبيديا، 11، 2021/2/www.ar.m.wikipedia.org، الساعة 4:50م.
28. موقع هيئة الموانئ البحرية (سودان)، 10، 2021/2/www.sudanports.gov.sd، الساعة 10:00م.
29. مجلة سنجيب، إصدار ربع سنوية، إدارة العلاقات العامة والإعلام بهيئة الموانئ البحرية (سودان)، العدد 23، 2019م، ص: 11.

30. موقع مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، www.aast.edu/ar/، 11، 2021/2/centers/mrcc/page.php، الساعة 9:30م.
31. موقع جريدة بلوإكونومي، مرجع سابق.
32. هبه إسماعيل عبد النبي وآخرون، مرجع سابق، ص 378.
33. هبه إسماعيل عبد النبي وآخرون، مرجع سابق، ص 378 و 379.
34. هبه إسماعيل عبد النبي وآخرون، كرجع سابق، ص 379.
35. صفحة إدارة ميناء بنغازي على الفيسبوك، مرجع سابق.
36. هبه إسماعيل عبد النبي وآخرون، كرجع سابق، ص 379.
37. استعراض النقل البحري 2018م، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، الأمم المتحدة، جنيف، 2018م، ص: 96.
38. استعراض النقل البحري 2018م، المرجع السابق، ص: 99.
39. موقع جريدة بلوإكونومي، مرجع سابق.
40. موقع جريدة بلوإكونومي، مرجع سابق.
41. موقع جريدة بلوإكونومي، مرجع سابق.
42. صفحة إدارة ميناء بنغازي على الفيسبوك، مرجع سابق.
43. استعراض النقل البحري 2018م، مرجع سابق، ص: 99.
44. ديمغ وروبيرت هاغستروم، مرجع سابق، ص: 14.
45. مجلة سنجنيب، مرجع سابق، ص: 11.
46. أسعد مبارك حسن ومنجد عباس محمد علي، مرجع سابق، ص: 167.

تطور التعليم في المدن الساحلية (مدينة جدة إيمودجاً)

أستاذ مساعد قسم علم النفس
كلية التربية - جامعة غرب كردفان

د. أماني بابكر إبراهيم سليمان

مستخلص:

هدفت الدراسة إلى إلقاء الضوء حول تطور التعليم في المدن الساحلية، حيث ركزت على مدينة «جدة كنموذج» للمدن الساحلية. وتتمثل مشكلة الدراسة في القصور المعرفي لدى كثير من الناس عن المدن الساحلية وما ينبغي أن تكون عليه بحكم مواقعها الاستراتيجية من التطور في شتى المجالات، ولاسيما تطور التعليم فيها باعتباره الركيزة الأساسية للتقدم والتنمية والانفتاح العالمي. وتكمن أهمية الدراسة في أنها كشفت النقاب عن مدن السواحل وتوضيح مكانتها وأهميتها بصفة عامة، وبصفة خاصة مدينة جدة التي تحتل مكانة نفسية كبيرة عند المسلمين باعتبارها مدخلاً لمكة المكرمة التي يقصدها المسلمين من شتى بقاع الأرض لأداء مناسك الحج والعمرة، كما تتحدد أهميتها في كونها الدراسة الأولى في حدود علم الباحثة التي تناولت تطور التعليم في مدينة جدة في الفترة التاريخية من (-1344 1433هـ) كإحدى المدن الساحلية. اتبعت الدراسة المنهج التاريخي التحليلي الوصفي التحليلي من أجل الوصول لنتائج علمية يستفاد منها في المجال العلمي والعملي. ولعل أهم ما توصلت إليه الدراسة من نتائج هي أن التعليم في المملكة العربية السعودية بصفة عامة وفي مدينة جدة بصفة خاصة قد مر بفترات وحقب تاريخية متسلسلة بتعاقب الملوك فيها، ولكل ملك في عهده إنجازات وجهود واضحة وبارزة في دفع عجلة التعليم وتطوره. وقد أوصت الدراسة بضرورة توسيع مجالات التعليم ومؤسساته ولاسيما مؤسسات التعليم العالي وتحقيق جودتهم من أجل اللحاق بركب التقدم التكنولوجي والتقني والمعرفي في مجالات

العلوم المختلفة، كما أوصت بضرورة الاهتمام بالباحثين والبحث العلمي باعتباره المحرك الأساسي لعجلة التنمية والتقدم.
الكلمات المفتاحية: تطور التعليم، المدن الساحلية، مدينة جدة

Abstrac

The study aimed to shed light on the development of education in coastal cities, as it focused on the city of "Jeddah as a model" for coastal cities. Especially the development of education, as it is the mainstay of progress, development and global openness. he importance of the study lies in the fact that it revealed the coastal cities and clarified their status and importance in general, and in particular the city of Jeddah, which occupies a great psychological position among Muslims as an entrance to Makkah Al-Mukarramah, which Muslims come from all over the world to perform the rituals of Hajj and Umrah, and its importance is determined by being the first study Within the limits of the researcher's knowledge, who dealt with the development of education in the city of Jeddah in the historical period (13441433- AH) as one of the coastal cities. The study followed the historical, analytical, descriptive, analytical method in order to reach scientific results that can be used in the scientific and practical fields. Perhaps the most important findings of the study are that education in the Kingdom of Saudi Arabia in general and in the city of Jeddah in particular has gone through sequential historical periods and eras with the succession of kings in them, and each king during his reign has clear and prominent achievements and efforts in advancing the wheel of education and its development. The study recommended the necessity of expanding the fields of education and its institutions, especially higher education institutions, and achieving their quality in order to catch up with technological, technical and knowledge progress in the various fields of science.

Keywords: education development, coastal cities, Jeddah city

مقدمة:

إن تطور التعليم من أهم المفاهيم العلمية الهامة التي تسعى كافة الدول إلى تحقيقه بهدف التطوير والتحديث المستمر لكافة الاستراتيجيات المستخدمة والاعتماد على أساليب حديثة وتحقيق جودة التعليم.

ويعتبر التعليم عملية أساسية، وكل فرد يتعلم ويكتسب خلال تعلمه أساليب السلوك التي يعيش بها، وتظهر نتائج التعلم في ألوان النشاط التي يقوم بها الانسان وفيما ينجزه من أعمال.⁽¹⁾

ويعرف التعليم بأنه إجراء مقصود يطبق القوانين المكتسبة من علم التعلم وغيره من العلوم لتحقيق أهداف تربوية معينة ويتم في أماكن محددة مثل المؤسسات التعليمية.⁽²⁾

ويعتبر تطور التعليم من أهم المفاهيم التي سعت المملكة العربية السعودية إلى تحقيقه، والاهتمام بكافة عناصر عملية التعليم بدءاً من المعلم والبيئة نهاية بالاستراتيجيات والطرق

المتبعة داخل الصف، ولذلك فإن الهدف الأساسي من عملية التطوير هو مواكبة التطورات العالمية التي تحدث داخل التعليم في كافة انحاء العالم.⁽³⁾

وأخذت وزارة التعليم السعودية على عاتقها النهوض بالعملية التعليمية من خلال العمل على استحداث الكوادر التعليمية وتزويد المناهج بكل ما هو جديد من العلوم الطبيعية وغيرها، كما حرصت بشكل دائم على تأهيل المراكز التعليمية بما يتناسب مع تسير عجلة العملية التعليمية.⁽⁴⁾

المدن الساحلية:

المدن الساحلية هي مدن تقع على السواحل الساحلية التي تطل على مياه المحيطات أو البحار، وتتأثر بشكل مباشر به من حيث المناخ، وعادات السكان وأنشطتهم.

وتحتوي المدن الساحلية على عدد وافر من الموارد الطبيعية التي تتمثل في الثروة السمكية، والبتترول، والغاز الطبيعي، والموارد الحيوانية، والموارد الزراعية، والسياحة، والنقل البحري، ويعمل سكانها بقطاع التجارة، والصناعة، والزراعة.⁽⁵⁾

وتضيف الباحثة أن المدن الساحلية تعتبر مضيقة للسواح بحكم موقعها الجغرافي الجاذب والذي يريح النفس ويبهجها في الغالب باعتباره متنفس قوي للانفعالات السالبة وضغوطات الحياة، ومن أمثلة المدن الساحلية في الوطن العربي مدينة جدة بالسعودية، ومدينة بورتسودان بالسودان، ومدينة الإسكندرية بمصر، ومدينة الرباط بالمغرب، ومدينة نواكشوط موريتانيا، ومدينة مقديشو بالصومال وغيرها.

تاريخ مدينة جدة:

مدينة جدة هي عروس البحر الأحمر، وأكبر المدن المطلة عليه، تمتاز بموقعها الجغرافي لكونها البوابة المؤدية إلى أقدس الأماكن في العالم، فهي أول محطة يحط فيها الحجاج القادمون من جميع أنحاء العالم في طريقهم إلى مكة المكرمة، عن طريق مطارها الدولي، ومينائها البحري، كما تمتاز جدة بشواطئها الجميلة، وقد أكسبها موقعها الاستراتيجي المتميز على ساحل البحر الأحمر أهمية كبرى لحركة التجارة الدولية للمملكة مع الأسواق الخارجية. وتعتبر جدة مركزاً تجارياً رئيساً يتسم بالحركة الدائمة، حيث تطورت تطوراً كبيراً في جميع المجالات التجارية والخدمية، وبها نهضة صناعية كبرى، الأمر الذي جعلها من أكثر المدن في العالم استقطاباً للأعمال، فأصبحت مركزاً هاماً للمال والأعمال كما تتميز جدة بمراكزها وأسواقها التجارية الشعبية والحديثة الراقية، إضافة إلى مقوماتها ومنشأتها السياحية والترفيهية المنتشرة في جميع مناطق المدينة، والتي يرتادها الزوار من جميع مدن المملكة ومن خارجها.⁽⁶⁾

جغرافية جدة:

الموقع:

تقع مدينة جدة على الساحل الغربي من المملكة، وتمتد شمالاً وجنوباً بطول 58 كيلومتراً، وتبلغ مساحتها الإجمالية 74762 كيلومتراً مربعاً، فيما تصل مساحة العمران فيها إلى أكثر من 63847 كيلومتراً مربعاً.

المساحة:

تبلغ المساحة الإجمالية لمدينة جدة 74762 كيلومتراً مربعاً، أي ما يمثل نحو 3% من إجمالي المساحة الكلية للمملكة التي تبلغ نحو 2250000 كيلومتراً مربعاً، هذا مع العلم أن مساحة العمران في مدينة جدة تصل إلى أكثر من 63847 كيلومتراً، أي ما يمثل نحو 85% من مساحة جدة الإجمالية.

السكان:

يصل عدد سكان مدينة جدة إلى حوالي 2,486,338 نسمة، ويتميز السكان في هذه المدينة بارتفاع متوسط الدخل الفردي فيها، حيث يصل إلى حوالي 25000 ريال سنوياً، أي ما يعادل 6650 دولاراً أمريكياً سنوياً، ويعد ذلك من بين متوسطات الدخل العالية في العالم.⁽⁷⁾

المؤشرات الاقتصادية:

التجارة:

تستقطب مدينة جدة النسبة الأكبر من الوكالات التجارية العالمية، وفيها كذلك أكبر البيوت التجارية وأقدمها بالمملكة ويبلغ عدد السجلات التجارية القائمة بمدينة جدة 91572 سجلاً، تمثل حوالي 19.04% من إجمالي السجلات التجارية بالمملكة، والتي بلغت 480825 سجلاً، وفقاً لآخر إحصائية رسمية متوفرة لعام 1420هـ 1999م. وعدد المحلات المرخصة لعام 1418هـ هو 20444 محلاً تشمل العديد من الأنشطة الخدمية والمهنية، ويستقبل ميناء جدة الإسلامي حوالي 54.49% من إجمالي البضائع الواردة إلى المملكة، ونحو 60% من إجمالي واردات المملكة من المواد الغذائية، وتستحوذ البضائع المصدرة عبر ميناء جدة الإسلامي نحو 53.7% من إجمالي البضائع المصدرة غير النفطية عبر موانئ المملكة، وتستأثر مدينة جدة بحوالي 38% من إجمالي أكبر 100 شركة على مستوى المملكة وتتميز مدينة جدة بوجود مجموعة من الشركات المساهمة الرائدة التي يقع مركزها الرئيس بمدينة جدة، حيث تستوعب جدة 15 شركة رئيسة بنسبة 18% من إجمالي الشركات المساهمة في المملكة برأس مال قدره 11 بليون ريال سعودي، عدد الأسواق القديمة 12 سوقاً، المراكز التجارية 136 مركزاً تجارياً، وعدد فروع البنوك التجارية 174 فرعاً تمثل 13% من إجمالي الفروع بالمملكة عدد القنصليات والملاحق التجارية في مدينة جدة 52 قنصلية للعديد من البلدان في مختلف قارات العالم.

الصناعة:

عدد المصانع المنتجة في مدينة جدة 750 مصنعاً، وتمثل 23.58% من إجمالي المصانع القائمة في مناطق المملكة، والتي بلغت نحو 3181 مصنعاً عام 1419هـ. تبلغ

المساحة الإجمالية للمدينة الصناعية 12,788 ألف متر مربع، تمثل %19.53 من المساحة الإجمالية للمدن الصناعية القائمة في المملكة والتي تبلغ 65487 ألف متر مربع.⁽⁸⁾

السياحة:

تتمتع مدينة جدة بطبيعة خلابة بما يؤهلها لتكون من أهم المناطق السياحية على مستوى المملكة، ومن المقومات السياحية بمدينة جدة ما يلي: منطقة أبحر الشمالية والجنوبية، وتنتشر بها الكثير من الشاليهات على البحر مباشرة الكورنيش الشمالي، وتنتشر عليه المرافق الترفيهية والمطاعم الراقية ومطاعم الوجبات السريعة والفنادق والأجنحة المفروشة، كورنيش جنوب جدة، وهو منطقة مفتوحة على شكل منتجعات سياحية نافورة جدة الشهيرة، وتعتبر أعلى نافورة في العالم والمجسمات الجمالية وتنتشر في ميادين وشوارع جدة، صمم بعضها من قبل فنانين عالميين، ومن أشهر الميادين بمدينة جدة ميدان الفلك، ميدان الدراجة، ميدان الكرة الأرضية، ميدان التاريخ، ميدان الهندسة، ميدان الطائرة، ميدان طارق بن زياد، ميدان النورس، ميدان البيعة، ميدان الصواري، ميدان القبضة، أبرق الرغامة، وهو المكان الذي خيم فيه الملك عبدالعزيز عند دخوله جدة.⁽⁹⁾

الصحّة:

تقدم مدينة الملك عبد العزيز الطبية أرقى مستويات الرعاية الصحية لمنسوبيها لعلاجات متخصصة مبنية على أسس ومستجدات طبية وتدعمها أبحاث علمية متقدمة، وتشكل مدينة الملك عبد العزيز الطبية محوراً أساسياً في المنشأة الرائدة والتميزة عالمياً في ارتقائها بصحة الفرد والمجتمع، وتشمل مدينة الملك عبد العزيز الطبية بجدة العديد من المراكز الطبية وهي:

(مستشفى الملك خالد، مركز الأميرة نورة بنت عبد الرحمن الفيصل للأورام، مركز الملك فيصل لأمراض وجراحة القلب، مركز العلاج الطبيعي والسكر، مركز الملك عبد الله العالمي للأبحاث الطبية، مستشفى الملك سلمان بن عبد العزيز، مركز جراحة المخ والأعصاب)⁽¹⁰⁾

وفي عهد الملك عبد العزيز رحمه الله تم إنشاء دائرة الصحة والتي تحولت في عام 1344 الى مديرية الصحة والاسعاف وكان هدفها هو تطوير الخدمات الصحية المقدمة للحجاج وقاصدي الأماكن المقدسة، ولمكافحة الأمراض والأوبئة.⁽¹¹⁾

تطور التعليم في المملكة العربية السعودية:

بدأ تطور التعليم في المملكة العربية السعودية بعد وضع البذرة الأولى من قبل الملك عبد العزيز آل سعود، حيثُ شهد التعليم تطوراً سريعاً ونموً كبيراً ترافق مع تطور المملكة العربية السعودية في شتى المجالات الاقتصادية والسياسية والعمرائية وغيرها، وفيما يأتي سيتم ذكر مراحل تطور التعليم في المملكة العربية السعودية:

المرحلة الأولى:

تعدُّ المرحلة الأولى للتعليم في المملكة تقليدية جداً وهي مرحلة التعليم في المساجد، وقد كان التعليم فيها مثل بقية التعليم في الدول العربية، وقد كان التعليم محدوداً ومقتصراً على المساجد فقط، وفي المملكة توزعت نقاط التعليم البسيطة هذه في المنطقة الشمالية ونجد والمنطقة الحجاز والمنطقة الجنوبية، وتركز التعليم على تعليم القراءة والإملاء ومبادئ الحساب والخط وحفظ القرآن الكريم.⁽¹²⁾

المرحلة الثانية:

في هذه المرحلة صار التعليم يأخذ شكلاً أكثر تطوراً وتنظيماً ويخرج من المساجد، فقد خرج التعليم من المساجد إلى الكتاتيب التي كانت تتحول إلى شكل أقرب للمدارس، وهذا كان في خلال حكم الدولة العثمانية، فقد عملت على جعل اللغة التركية لغة التعليم والتدريس في مختلف الدول العربية التي تسيطر عليها، وكان التعليم في الحجاز ومكة والمدينة تحت إشراف الدولة العثمانية مباشرة لما لها من أهمية بسبب مكانتها الدينية العظيمة، وبقي يعتمد على نفس المنهج التقليدي في التعليم من حفظ القرآن الكريم والأحاديث النبوية وتعلم القراءة والكتابة والحساب والخط.⁽¹³⁾

المرحلة الثالثة:

في هذه المرحلة حدث تطور كبير في التعليم نتيجة تمويل التعليم والتدريس من قبل الأهالي، فقد كان تمويل الإدارة العملية التعليمية وإدارتها يتم من قبل جميع الأهالي والسكان، ولكنه كان في شكله قريباً من مناهج وطرق تدريس التعليم التقليدي القديم، حيث تمَّ بناء العديد من المدارس الجديدة المنفصلة عن المساجد والكتاتيب ولكن مناهجها بقيت قريبة من مناهج التعليم التقليدي، ومن أهم تلك المدارس:

- المدرسة الصولية: أسسها واحد من علماء الهند بتمويل من امرأة هندية تدعى صولت النساء في عام 1291 هجري.
- المدرسة الفخرية: أنشأها الشيخ عبد الحق قاري واحد من الأساتذة في المدرسة الصولية في عام 1296 هجري.
- مدارس الفلاح: وهما مدرستان أسسهما الحاج محمد علي زينل في عام 1323 هجري.
- المدارس الهاشمية: أسسها الشريف حسين بن علي في عام 1334 هجري، بدأها بالمدرسة الخيرية التحضيرية ثم مدرستين أوليتين ثم المدرسة الراقية الأعلى ثم المدرسة العالية وهي مدرسة ثانوية.

المرحلة الرابعة:

في هذه المرحلة قطع التعليم شوطاً كبيراً وخصوصاً بعد اكتشاف النفط وحدثت الثورة الكبرى والطفرة التي أدت إلى تغيرات هائلة في المملكة العربية السعودية وما أحدثته من تحولات اجتماعية واقتصادية شملت جوانب الحياة كلها في المملكة، وصار التعليم يتطور بسرعة كبيرة بسبب تطور المملكة في جميع المجالات، حيث بدأت هذه المرحلة بتأسيس مديرية المعارف من قبل الملك عبد العزيز عام 1344 هجري التي أرسلت لنظام تعليم البنين، وفي عام 1355 هجري تأسست مدرسة تحضيرية للبعثات وإعداد الطلاب قبل إرسالهم إلى الخارج للدراسة العليا وذلك على نفقة الحكومة السعودية.⁽¹⁴⁾

المرحلة الخامسة:

تحولت مديرية المعارف في هذه المرحلة إلى وزارة المعارف في عهد الملك سعود بن عبد العزيز عام 1371 هجري، وكان الملك فهد هو أول وزير لوزارة المعارف، وكانت الوزارة مسؤولة عن التخطيط والإشراف على تعليم البنين العام في مراحل المختلفة الثلاث: الابتدائية والمتوسطة والثانوية، وفي عهد الملك فيصل بن عبد العزيز عام 1380 هجري تم إنشاء الرئاسة العامة من أجل تعليم البنات وقد ضمت 15 مدرسة ابتدائية ومعهد للمعلمات، وفي عام 1395 هجري تم إنشاء وزارة التعليم العالي، وتحولت لجهة مسؤولة عن تنظيم التعليم الأكاديمي وتأسيس قواعده، وقد كان سابقاً

تابعًا لمديرية المعارف، وتعدُّ كلية الشريعة في مكة المكرمة التي تأسست عام 1369 هجري أول مؤسسة تعليمية جامعية في المملكة العربية السعودية.

المرحلة السادسة:

بعد تلك المرحلة من تطوير تركيز على مراحل التعليم الأولى بدأت الأنظار تتوجه لتطوير لتعليم العالي في المملكة، وكانت جامعة الملك سعود أول جامعة في المملكة وقد بنيت عام 1377 هجري، وقد عملت الدولة على أن يواكب التعليم أحدث أنظمة التعليم في العالم، وفي عام 1423 هجري تم دمج الرئاسة العامة لتعليم البنات بوزارة المعارف ثم سميت بعد عام واحد وزارة التربية والتعليم، وفي عام 1436 هجري دمجت وزارة التربية والتعليم مع وزارة التعليم العالي لتصبحا وزارة التعليم، وقد تمَّ تبني سياسات تركّز على الكفايات الأساسية، ومن أهم مزايا التعليم في هذه المرحلة:

- انتشار المدارس في مختلف أراضي المملكة العربية السعودية.
- تحسين أداء المعلمين والمعلمات وتطويرهم وحسن اختيارهم.
- تحسين دخل المعلمين المادية وأوضاعهم حتى يبذلوا قصارى جهدهم في عملية التعليم.
- أصبح التعليم يقدم للجميع في المملكة بشكل مجاني في جميع مراحلها وجميع أنواعه.
- بلغت نسبة الملتحقين بمرحلة التعليم الابتدائية إلى نحو 99 %.
- انخفاض نسبة الأمية بشكل كبير بين الرجال والنساء على حد سواء وصلت حديثًا إلى أقل من 5 %.
- تحقيق المساواة بين الذكور والإناث في نيل فرص الالتحاق بالتعليم بمختلف مراحلها.
- التوسع في بناء المدارس المتطورة والتي تم تزويدها بوسائل تقنية وحديثة وتجهيزات ومعدات حديثة لأغراض التعليم
- بناء الجامعات والمعاهد وتطويرها في مختلف المجالات في المملكة.⁽¹⁵⁾

تحديات التعليم حاليًا في المملكة العربية السعودية:

على الرغم من التطور الكبير الذي وصل إليه نظام التعليم في السعودية إلا أنَّه

ما يزال يواجه الكثير من التحديات المعاصرة أهمها العولمة والمنافسة الصعبة للوصول إلى العالمية، والتي تجبر أنظمة التعليم إلى تعلم مهارات وطرق حديثة لمواكبة الثورة المعرفية والتطور، وانتشر ما يعرف باقتصاد المعرفة ضمن الاقتصاد العام للدولة، وذلك يستلزم رؤية جديدة يمكن أن تتحقق بداية من المدارس والمناهج التدريسية التي تقوم عليها والمدرسين الأكفاء، وأصبح قطاع التعليم من القطاعات الحيوية والأكثر ارتباطاً بالاقتصاد والمجتمع، وساهم بجعل الاقتصاد يعتمد على متعلمين يمتلكون مهارات حديثة في شتى المجالات.⁽¹⁶⁾

التعليم ورؤية 2030 في المملكة:

تعمل الحكومة في المملكة العربية السعودية في رؤية المملكة 2030 على إحداث تطورات كبيرة تشمل جميع القطاعات في الدولة، وقد أولت تلك الرؤية قطاع التعليم اهتماماً كبيراً، والتزمت نحوه الكثير من الالتزامات، ومن أهم تلك الالتزامات التي تساهم في تطور التعليم وتناسبه مع رؤية 2030 ما يأتي:

- العمل على إيجاد تعليم يساهم في دفع عجلة الاقتصاد ويقوم بسد الفجوة بين خريجي التعليم العالي ومتطلبات أسواق العمل.
- تطوير منظومة التعليم للوصول بالمملكة وطلابها إلى تحقيق نتائج إيجابية متقدمة، والحصول على تصنيف مرتفع في مؤشرات التعليم العالمية.
- تحقيق نقلة نوعية في نظام التعليم من خلال تطوير المناهج التعليمية.
- الاهتمام بدور المعلمين وتأهيلهم لمواكبة مستوى التعليم العالمي، من خلال رفع كفاءة أداء المدرس وقياس مستويات خريجي التعليم سنوياً.
- العمل على تطوير المعايير الوظيفية لكل المسارات التعليمية.
- العمل على جعل طالب العلم هو محور العملية التعليمية، والتركيز على بناء مهاراته وروحه الإبداعية، حتى يبدع في بيئة محفزة وجاذبة للتعليم.⁽¹⁷⁾

تطور التعليم في مدينة جدة في عهد ملوك المملكة العربية السعودية:

يتنوع التعليم والتعليم العالي في جدة بشكل هائل، حيث أنه يوجد حوالي 2000 مدرسة حكومية وخاصة للطالبات والطلاب وحوالي 20 مؤسسة حكومية وعامة للتعليم العالي. كما أن لغة التدريس في المدارس العامة هي اللغة العربية بالإضافة الى التركيز على اللغة الإنجليزية كلغة ثانية. ومع ذلك، فإن المدارس الخاصة الدولية تستخدم اللغة الإنجليزية كوسيلة للتعليم. لغة التدريس في جميع مؤسسات التعليم العالي هي اللغة الإنجليزية أو العربية.⁽¹⁸⁾

1/ التعليم في عهد الملك « عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود »

- إنشاء مديرية المعارف عام (١٣٤٤هـ)
- تغيير نمط التعليم في المسجد الحرام عام (١٣٤٥هـ)
- المعهد العلمي السعودي عام (١٣٤٥هـ)
- تشكيل مجلس المعارف ويتكون من مراحل (تحضيري، ابتدائي، ثانوي، عالي)
- مدرسة الأمراء عام (١٣٥٤هـ)
- دار التوحيد عام (١٣٦٤هـ).
- افتتاح كلية الشريعة.⁽¹⁹⁾

كما أن الملك عبد العزيز كان صاحب الخطوة الأولى على طريق النهضة التعليمية بمدينة جدة، فقد أرسى الملك عبد العزيز آل سعود أسس النهضة التعليمية فيها، والتي استندت إلى العديد من المحاور، والعديد من المشروعات القومية التي كان الهدف منها الارتقاء بالمستوى التعليمي والتي تمثلت في الآتي:

نظام الهجرة:

أول وأهم المشروعات التي اعتمدت عليها النهضة التعليمية في عهد الملك عبدالعزيز تمثلت في نظام الهجرة، وذلك المشروع رغم إنه كان بدائي، إلا إنه كان سابقاً لعصره وكان مشروعاً تعليمياً وتربوياً متكاملًا، حيث كان يهدف هذا المشروع في المقام الأول إلى إعمار السعودية، وذلك بتوطين أهل البداية في مجتمعات مدنية متحضرة،

وكذلك تم وضع برنامج طموح لتعليمهم وتقويم سلوكهم، فبجانب تلقيهم مبادئ العلوم الأساسية مثل مبادئ الكتابة والقراءة والحساب، فقد كان مجموعة من المشايخ ورجال الدعوة يلقون خطب ومحاضرات، تدعم التآلف بين البدو وتحثهم على نبذ التعصب، وبدأ العمل بنظام الهجر في عام 1330هـ.⁽²⁰⁾

أدرك الملك عبدالعزيز آل سعود أهمية الدور الذي يلعبه المعلم، سواء داخل المنظومة التعليمية أو دوره العام والمتمثل في تخريج أجيال فعالة في مجتمعتها، تمثل النواة الأولى للنهضة الشاملة التي يسعى لتحقيقها بكافة المجالات، وبناء على ذلك فقد أصدر تعليماته بإنشاء المعهد العلمي السعودي، ليكون أول مؤسسة تعليمية تقام على أرض المملكة متخصصة في تخريج المعلمين للمدارس الابتدائية، وذلك كي يوفر للمدارس مجموعة من المعلمين المهنيين الأكفاء، ولعب المعهد العلمي السعودي دور محوري في النهضة التعليمية بالملكة السعودية، وقد تم افتتاح ذلك المعهد في عام 1345هـ إي إنه كان بالتزامن معه إقامة مديرية المعارف تقريباً، واستمر المعهد في عمله إلى أن افتتحت معاهد إعداد المعلم التي حلت محله في وقت لاحق

التعليم الخاص في عهد الملك سعود رحمه الله:

كان التعليم الخاص النواة الأولى الحقيقية لبدء تعليم الإناث، والتعليم العام الرسمي موجود منذ فترة طويلة، فمنذ عام 1292 هـ / 1942 م كانت هناك مدارس خاصة تساعد النساء، وأولها كانت المدرسة الوطنية للبنات في مكة المكرمة. وذلك تم استعارته من منهج وزارة التربية والتعليم إلى جانب رعاية الطفل.

طور العديد من الآباء مجموعة من المدارس الدينية لتصبح مدارس خاصة، ثم استمرت المدارس الخاصة في الانفتاح بعد ذلك. هناك مدارس تم إنشاؤها منذ عهد الملك عبد العزيز، لكنها استمرت في العمل في عهد الملك سعود، بالإضافة إلى افتتاح مدارس جديدة في هذه المرحلة، بالإضافة إلى مدارس أخرى تم افتتاحها بناءً على طلب بعض النساء اللاتي أثبتن كفاءتهن في تعليم المرأة⁽²¹⁾.

في عام 1380 هـ / 1960 م استحدثت رئاسة عامة نظمت أجهزتها الإدارية. وطالب المجلس الرئاسي جميع المدارس الخاصة في الدولة بإرسال جميع مناهجها وقواعدها الداخلية وأوامر ترخيص فتحها وبيانات عن الجهاز التربوي والإداري وكفاءتها التعليمية. ثم تم تشكيل لجنة لدراسة الأوضاع في هذه المدارس وتقارير ما يجب القيام به

من خلال تقديم المساعدة المادية والمعنوية لها، حيث أتاح ذلك للأعمال التحضيرية للإشراف على المدارس الخاصة وتقديم التوجيه والدعم بالمساعدة النقدية والمعنوية، مما منحها الأموال. التطوير والتحديث، والتزمت هذه المدارس بالمنهج التي كانت تدرس في المدارس الحكومية في جميع مراحل التعليم.

ومن أشهر المدارس: (مدرسة النجاح الوطنية بجدة، مدرسة دار الحنان لمحو الأمية).⁽²²⁾

2/ التعليم في عهد الملك فيصل رحمه الله:

بدأ الملك فيصل آل سعود مشروعه التعليمي التنموي من حيث انتهى سالفه الملك عبد العزيز والملك سعود رحمهم الله جميعاً، فاستكمل مسيرتهما وحافظ على إنجازاتهما وعمل على تطويرها وزاد عليه، لينتهي في عهده عصر البناء ويبدأ عصر الانطلاق في المجال التعليمي، وتتمثل إنجازاته في الآتي:

تطوير الجامعات:

رغم إن الملك سعود هو رائد التعليم الجامعي بالمملكة السعودية، وإن عهده شهد افتتاح أكبر عدد من الجامعات، إلا إنها لم تكن تشمل كافة المجالات ولا تدرس كل فروع العلم، وهو ما فطن إليه الملك فيصل في وقت لاحق، ورأى إن النهضة التعليمية الحقيقية لن تتحقق، إلا بزيادة عدد الكليات وتطويرها واستحداث العديد منها، ومنها كلية الزراعة التي تم افتتاحها في 1385هـ والتربية عام 1386هـ.

كما إن الملك فيصل قد أصدر قراراً في عام 1387هـ بإقامة جامعة علمية كبرى، ودعم ذلك المشروع بميزانية ضخمة تضمن تلبية جميع متطلباته، وأطلق على تلك الجامعة اسم جامعة الملك عبد العزيز واختيرت مدينة جدة لتكون مقر لها، وضمت هذه الجامعة العديد من الكليات بمختلف التخصصات، منها مجموعة الكليات النظرية مثل كليات التربية والآداب والشريعة، بجانب كلية العلوم والعلوم الإنسانية وكلية الاقتصاد والإدارة.⁽²³⁾

معهد اللغة العربية:

دراسة اللغة العربية من الأمور بالغة الأهمية، ليست فقط لأنها لغتنا الأم وإحدى مقومات القومية العربية، ولكن لإن دراسة العلوم الدينية لا تصح إلا بإتقان

العربية، ولهذا فقد حرص الملك فيصل على إقامة معهد اللغة العربية في 1394هـ، والذي اختص بتدريس علوم اللغة دون غيرها، وكان يضم المعهد قسم خاص لتعليم اللغة العربية لغير الناطقين بها من الأجانب.

الخطة والمنهج:

النهضة التعليمية في عهد الملك فيصل كان ممنهجة وتسير وفق خطة موضوعة مسبقاً، أطلق على هذه الخطة أو برنامج تطوير التعليم اسم وثيقة سياسة التعليم في المملكة العربية السعودية، وقد أشرف عليها مجموعة كبيرة من أصحاب الخبرات في مجال التربية والتعليم، ولم تقتصر الخطة هذه المرة على أعمال التوسعات وزيادة عدد المؤسسات التعليمية المختلفة من المدارس الابتدائية وحتى الجامعات الكبرى، بل إنها احتوت على الأهداف المرجو تحقيقها من التعليم، كما تم بموجبها وضع القوانين واللوائح المنظمة للعمل داخل المنظومة التعليمية، وحددت الاختصاصات ووزعت المهام.

هذا لا يعني إن الوثيقة التي أعدت بتكليف من الملك فيصل غفلت الشق التنموي، بل على العكس فقد تضمنت الوثيقة خطة تنموية طموحة ودقيقة، كما اهتمت باجتذاب الخبرات لتطوير المناهج والمقررات الدراسية والوسائل التعليمية، كما أوصت بوضع برامج إعداد وتأهيل للمعلمين أنفسهم.⁽²⁴⁾

التعليم الفني والتدريب المهني:

أكثر ما يميز النهضة التعليمية في عهد الملك فيصل عن عهدي سلفيه الملك عبدالعزيز وملك سعود، هو إنه استحدثت أممات تعليمية جديدة لم تعرفها المملكة من قبل، والأمر لم يقتصر على التعليم العالي وإقامة كليات متخصصة في مجالات جديدة فحسب، بل إنه اهتم بنفس الدرجة بالتعليم الفني والتدريب المهني، ليوفر لأسواق العمل الأيدي العاملة الماهرة والمدربة التي يحتاج إليها، وكانت البداية في عام 1386هـ وكانت بداية قوية إذ تمت إقامة ثلاثة مراكز للتدريب المهني دفعة واحدة في ثلاث مدن مختلفة، هم: جدة والدمام والقصيم، وقد نجح الأمر وأثبتت الأيام إن الملك فيصل كان محقاً في رؤيته لذلك المجال التعليمي، وهو ما شجع المسئولون عن ملف التعليم إلى مضاعفة عدد تلك المعاهد في السنوات التالية، فتم إنشاء أربعة معاهد مهنية بأربع مناطق أخرى هم على التوالي: الجوف وأبها وحائل والإحساء،

وقد تم ذلك في زمن قياسي هو الفترة ما بين 1391هـ : 1394هـ ثم بعد ذلك شهد التعليم المهني طفرة هائلة وعظيمة، حيث تم إنشاء المعاهد الفنية والمدارس الصناعية وانتشرت في الرياض وجدة والنفوف والمدينة المنورة.⁽²⁴⁾

وقد اعتمدت المسيرة التعليمية للملك فيصل على محاور أساسية منها:

أولاً: نشر التعليم العام وتسهيل الوصول إليه لكل فتي وفتاة مع الاهتمام بتنمية التفكير العلمي الصحيح.

ثانياً: إعداد المواطن السعودي الملتزم بقيم الإسلام والمزود بآخر المنجزات العلمية والتقنية. وتوجيه التعليم الجامعي إلى البحث العلمي الهادف.

ثالثاً: بناء الدولة على أسس علمية حديثة.. تدفعها ليس إلى الأخذ بالأساليب العلمية الحديثة فقط، بل إلى المشاركة في تنمية وتوسيع وتطوير المعارف الإنسانية المعاصرة.⁽²⁵⁾

3/ التعليم في عهد الملك خالد رحمه الله:

النهضة التعليمية في المملكة العربية السعودية بلغت ذروتها في عهد الملك خالد بن عبد العزيز آل سعود، وتم استكمال الملك فهد المسيرة التنموية من بعده، وفي عهد الملكين رحمهما الله شهدة التعليم السعودي طفرة غير مسبوقه، وذلك بما أحدثاه من تطور كامل وشامل في قطاع التعليم بالمملكة.

النهضة التعليمية في عهد الملك خالد بن عبد العزيز:

كما ذكرنا سلفاً فإن التعليم في عهد الملك خالد بن عبد العزيز مثل نقله نوعية في تاريخ التعليم بالمملكة، ومن أبرز إسهاماته في ذلك القطاع العام ما يلي:

وزارة التعليم العالي:

اهتم الملك خالد بن عبد العزيز اهتمام بالغ بقطاع التعليم الجامعي، بهدف تخريج كوادر في شتى المجالات قادرة على الارتقاء بأوضاع المملكة ككل، وبناء عليه فقد اتخذ في 1395هـ قرار بفصل الجهة الإدارية المشرفة والمسئولة عن التعليم العالي أو الجامعي بالمملكة، عن الجهة المنوطة بإدارة قطاع التعليم الإلزامي من الابتدائي للثانوي، وبناءً عليه تم إنشاء وزارة التعليم العالي لتشرف على شئون الجامعات

وتنظم البعثات العلمية للخارج، وقد أسهم ذلك في الارتقاء بمستوى التعليم الجامعي بالمملكة. (26)

التعليم الفني والمهني:

لم تختلف سياسة الملك خالد بن عبدالعزيز في التعامل مع التعليم المهني والفني عن التعليم الجامعي، إذ كان يرى جلالتة إن توزيع المهام بالضرورة سيحد من الأعباء وبالتالي يرفع الكفاءة، ومن ثم فقد قرر فصل التعليم المهني عن التعليم العام، وذلك بتخصيص جهة إدارية له تتولى تنظيم شئونه والإشراف عليه، وبناء على هذا تم في عام 1400هـ إنشاء المؤسسة العامة للتعليم المهني، والتي أشرفت على تطوير المناهج وإعداد مراكز التدريب وتزويدها بالمعدات والآلات اللازمة، كما تضاعفت أعداد المدارس الفنية ومراكز التدريب المهني بكافة أرجاء المملكة السعودية، وتم إنشاء مراكز تدريب جديدة في مناطق الباحة والدوaser وحفر الباطن والنماص والخرج وتبوك والرس وغيرهم.

التطوير الجامعي:

لم يشهد عهد الملك خالد بن عبد العزيز إقامة جامعات جديدة بذات القدر الذي شهدته عصر أسلافه، ولكن في ذات الوقت عمل على تطوير الجامعات المتواجدة على أرض الواقع، فقام بإدخال العديد من التخصصات الجديدة إلى جامعتي الملك عبد العزيز والملك سعود، كما خصص لهما مساحات من الأراضي للتوسع عليها، وإقامة عدد من الأبنية التعليمية التابعة لها، فصارت بذلك قادرة على استيعاب ضعف عدد الطلاب الذي كان تتسع له في السابق (27)

وحرص الملك خالد على أن تتجاوز مؤسسات التعليم العالي للبنات محيط حرمها إلى الهيئة الاجتماعية المحيطة بها، وذلك بواسطة أنشطتها الثقافية والاجتماعية والعلمية والندوات والمحاضرات، وتوثيق الروابط العلمية والثقافية مع الجامعات والمؤسسات التعليمية السعودية، والعربية، والإسلامية، والأجنبية مع الاستفادة من الأساليب والنظم الناجحة في مختلف هذه المؤسسات.

وتعدى الاهتمام بتعليم البنات حدود الوطن إلى دول شقيقة وصديقة، بإتاحة فرصة الدراسة لغير السعوديات من المقيمت في المملكة، وغير المقيمت، بواسطة المنح الدراسية المخصصة لفتيات العالم العربي والإسلامي. (28)

ومن الجدير بالملاحظة أن من بين الأهداف التي أكدتها الخطة الخمسية الثانية للمملكة، إكمال القاعدة التي يقوم عليها نظام التعليم العالي للبنات، وضمان توسيعها، ورفع المستوى الأكاديمي للطالبات الجامعيات، وإعدادهن للإسهام في عمليات التنمية، وتوسيع مدى الاستفادة من إمكانيات كليات التعليم العالي للبنات في مجال الحياة العامة. وتم وضع مشروع لإنشاء جامعة للبنات وصدقت عليه اللجنة العليا لسياسة التعليم في المملكة في أواخر شهر شعبان من العام 1397هـ (1977م)، ورفع إلى مجلس الوزراء.

كما استهدفت الخطة الخمسية الثانية تمكين كليات التعليم العالي للبنات من إعداد المعلمات السعوديات، وتأهيلهن تأهيلاً عالياً في مجالات التربية والفنون، وذلك عن طريق توفير الإمكانيات والتجهيزات الحديثة لكليات التربية بالرياض وجدة ومكة المكرمة، وزيادة عدد الطالبات المنتظمات بتشجيع خريجات المدارس الثانوية وتحفيزهن على متابعة الدراسة العالية، وتوفير الأعداد اللازمة من عضوات هيئة التدريس في كليات البنات، وتوفير المساكن للطالبات وعضوات هيئة التدريس. (29)

4/ التعليم في عهد الملك فهد رحمه الله:

أكد مدير عام التعليم بمحافظة جدة عبد الله بن أحمد الثقفي أن تاريخ الملك فهد يمثل مكانة خاصة في نفوس رجال التعليم خاصة، حيث وضع البذور الأولى للتعليم ويرتبط به ارتباطاً كبيراً فهو المؤسس لبنية التعليم في المملكة العربية السعودية، مشيراً إلى أن سيرته تعتبر فصولاً تدرس للأجيال القادمة في القيادة عبر المناصب والمهام التي تقلدها.

وعدّ الثقفي خلال زيارته مساء اليوم لمعرض وفعاليات تاريخ الملك فهد بن عبد العزيز «الفهد.. روح القيادة» المقام بمقر جامعة الملك عبد العزيز حالياً، شخصية الملك فهد -رحمه الله- مدرسة ينهل منها كل من أراد الانتساب لها ناهيك على أن عهده كان نهضة حضارية في تاريخ المملكة استطاعت تحقيق أهداف كثيرة من أبرزها رفع المستوى التعليمي والثقافي وتنويع القاعدة الاقتصادية والصناعية وتحسين مستوى الحياة المعيشية للمواطن السعودي.⁽³⁰⁾

ولا يمكن تناول إنجازات الملك خالد بن عبد العزيز التعليمية بمنأى عن إنجازات الملك فهد، إذ أن عصر الثاني هو امتداد لعصر الأول، والعلاقة بين الملك فهد والتعليم

وطيدة، إذ إنه كان أول من شغل منصب وزير المعارف في عام 1373هـ وكان شريك أساسي بكافة المشروعات التنموية المتعلقة بقطاع التعليم ابتداء من عهد الملك سعود وحتى عهد الملك خالد بن عبد العزيز، وحين تولى قيادة المملكة استمر في دعمه لقطاع التعليم، والذي تمثل في العديد من الإجراءات الهامة، أبرزها الآتي:

المدن الجامعية:

في عهد الملك فهد عرفت المملكة العربية السعودية لأول مرة نظام المدن الجامعية، الأمر الذي يسر الأمر كثيراً على الطلبة المغتربين، الذين يدرسون في مدن بعيدة عن محل إقامتهم الأصلي، ومن أهم المدن الجامعية التي أقيمت في ذلك الوقت، المدينة الجامعية الملحقه بجامعة الملك سعود بمدينة الرياض، تلتها المدينة الجامعية الخاصة بجامعة الإمام محمد بن سعود، ثم جاءت بالمرحلة الثالثة مدينة جامعة أم القرى بمكة المكرمة.

مشروعات التوسع:

وجه الملك فهد بإعداد برنامج للتوسع في قطاع التعليم وأشرف بنفسه على تنفيذه، مستعيناً على ذلك بخبرته الطويلة بالمجال منذ أن كان يشغل منصب وزير المعارف، وكان الهدف من تلك المشروعات هو إيصال العلم لكل رقعة بالمملكة، وتضمنت حزمة المشروعات التنموية هذه زيادة عدد الجامعات، وتعد جامعة الملك خالد هي أشهر جامعات المملكة السعودية التي تم أقيمت بتلك الفترة، بجانب ست جامعات فرعية تم إنشاءها بست مناطق مختلفة، هم: المدينة المنورة والقصيم والطائف وحائل والجوف وجازان، وبذلك صار التعليم الجامعي متاح بالنسبة لكامل أبناء المملكة السعودية، وقد تحققت هذه القفزة الهائلة في زمن قياسي، إذ أن الجامعات الست تمت إقامتهم خلال الفترة ما بين عام 1424هـ وحتى 1426هـ⁽³¹⁾.

5/ التعليم في عهد الملك عبد الله رحمه الله:

شهد عهد خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز آل سعود العديد من الإنجازات التنموية في كافة المجالات وعلى مختلف الصعد، ومن أبرز ملامح هذه الإنجازات النهضة التنموية فيما يتعلق بقطاع التربية والتعليم، حيث سجل - أيده الله - ممداد من ذهب العديد من الإنجازات التاريخية صاحبها نقلات نوعية وسباقه في جميع التخصصات العلمية والمستويات المعرفية؛ يظهر ذلك جلياً في شواهد سيذكرها

التاريخ كما هو الحال في برنامج خادم الحرمين الشريفين للابتعاث الخارجي وتطوير المدارس (الابتدائية والمتوسطة) ومشروع «تطوير» الذي يستهدف المرحلة الثانوية، وما يشهده التعليم الجامعي من صعود لمؤشرات التفوق في كل عام واتساع رقعة الجامعات والكليات والمعاهد العالية إلى جانب دعم التعليم بميزانية تعد الأضخم في تاريخ المملكة والدعم المتواصل للموهبة والإبداع إضافة إلى رعايته الكريمة لبرامج التنمية المستدامة التي تستهدف نهضة علمية ومعرفية فائقة.⁽³²⁾

كما شهد التعليم العالي خلال الأعوام الخمسة الماضية قفزات هائلة وتطوراً كبيراً شمل جميع جوانب العملية التعليمية، كما شهدت هذه المرحلة المزيد من المنجزات العملاقة على امتداد الوطن بوصف التعليم ركيزة مهمة من الركائز التي تعتمد عليها الدولة في تحقيق التقدم ومواكبة التطورات العلمية والتقنية في العالم.

وتطلعاً لتحقيق المزيد من التقدم في محور التربية والتعليم فقد أقر مجلس الوزراء في محرم عام 1428هـ مشروع الملك عبدالله بن عبد العزيز لتطوير التعليم العام الذي يعد نقله نوعية في مسيرة التعليم في المملكة العربية السعودية فهو مشروع نوعي يصب في خدمة التعليم وتطوره في المملكة لبناء إنسان متكامل من جميع النواحي.⁽³³⁾

شهد التعليم ازدهاراً كبيراً في عهد الملك عبد الله بن عبد العزيز وكان في طليعة اهتماماته التنموية، إذ كان يؤمن أن التنمية لا يمكن تحقيقها دون تنمية الإنسان أولاً باعتباره المستهدف الأول والأخير من العملية التنموية. وقد أهتم رحمه الله بالتعليم العام عبر مشروع الملك عبد الله لتطوير التعليم العام الذي يعد من أهم مشاريع تطوير التعليم في المنطقة.

كما توسعت برامج الابتعاث التعليمي للخارج بشكل غير مسبوق مع زيادة رواتب الطلبة المبتعثين بنسبة 50% وارتفع عدد الجامعات الحكومية السعودية في عهد الملك عبد الله من 8 جامعات إلى 28 جامعة تضم 440 كلية في مختلف التخصصات، موزعة على 80 محافظة بعد أن كانت محصورة في 17 محافظة فقط. وقد بدأ في عهد الملك عبد الله الاهتمام بالكثير من المجالات البحثية المتخصصة والنادرة بتوجيه مباشر منه، إذ أسست لهذا الشأن العديد من المراكز البحثية التخصصية. ومن مؤشرات التطور التعليمي بكافة مؤسساته في عهد الملك عبد الله صُنفت مجلة

«إيكونوميست» البريطانية المملكة العربية السعودية في المركز السابع في ترتيب دول العالم في التعليم العالي، كما جاءت جامعة الملك سعود ضمن أفضل 300 جامعة عالمية في تصنيف «ويوماتريكس» الإسباني العالمي محققة المركز الأول على مستوى العالم العربي والعالم الإسلامي، والمركز الأول على مستوى الشرق الأوسط وأفريقيا، والمرتبة 21 على مستوى آسيا

من أبرز المشاريع التعليمية في عهد الملك عبد الله بن عبد العزيز:

برنامج الملك عبد الله للابتعاث الخارجي 2005 - 2015م⁽³⁴⁾.

6/ عهد الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود:

شهد التعليم في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبدالعزيز، وولي عهده الأمير محمد بن سلمان -حفظهما الله- تغييراً نوعياً في هيكله مؤسساته التعليمية وإداراته بعد دمج التعليم الجامعي والتعليم العام في وزارة واحدة، وبدأت على ضوء ذلك ملامح التغيير التي تواكبت مع رؤية المملكة 2030 وبرنامج التحول الوطني 2020 وتماشت مع معطياتها لتطوير العملية التعليمية والتربوية، وقامت وزارة التعليم بدورها في التحضير لتشكيل فريق عمل مهمته الإشراف على تنفيذ كل ما يختص بالتعليم في رؤية المملكة الجديدة بمشاركة إدارات التعليم والجامعات بمناطق ومحافظات المملكة المختلفة.⁽³⁵⁾

«مبادرات نوعية»:

وتأتي أبرز ملامح نمو التعليم في عهد خادم الحرمين الشريفين باتخاذ الوزارة عدداً من المبادرات النوعية التي ترمي إلى رفع مستوى الجودة في الجامعات والتي تمثلت في ثلاثة مشروعات رئيسة تمثلت في مشروع تنمية الإبداع والتميز لأعضاء هيئة التدريس، ودعم إنشاء مراكز للتميز العلمي والبحثي في الجامعات، إضافة إلى ما هو معتمد لها في ميزانياتها. أما المشروع الثالث فهو الإسهام مع الجامعات في دعم الجمعيات العلمية.

«ترسيخ المعرفة»:

ولتنويع مصادر المعرفة في إعداد الموارد البشرية، جاء برنامج «وظيفتك وبعثتك» للابتعاث للجامعات المرموقة في عدد من الدول المتقدمة وفق ضوابط جديدة بالتعاقد مع عدد من المؤسسات والهيئات الحكومية لضمان حصول المبتعث بعد عودته على

فرصة وظيفية مضمونة ولأن البحث العلمي مكمل للنشاط التعليمي ورافد مهم له في الجامعات بصفته ركيزة التطوير والتقدم في كل مجالات العلوم، ولكونه وسيلة ترسيخ مفاهيم اقتصاد المعرفة المثلى، فقد سعت الوزارة لتعزيز دور الجامعات في خدمة البحث العلمي من خلال تطوير مراكز البحث العلمي فيها.. ومن أماط هذا التطوير الحدائق العلمية وحدائق التقنية وحاضنتها، ومنها وادي الظهران للتقنية بجامعة الملك فهد للبترول والمعادن ومشروع كسب بجامعة الملك سعود ومشروع الحديقة العلمية المتطورة بجامعة الملك عبد العزيز.⁽³⁶⁾

«المرافق التعليمية» :

وفي مجال المباني المدرسية استلمت 624 مشروعاً مدرسياً ومن ضمنها مجمعات مدرسية تحتوي على أكثر من مبنى مدرسي وذلك خلال العام الماضي وحتى بدء الدراسة لهذا العام، وتفوق إجمالي طاقتها الاستيعابية 300 ألف طالب وطالبة فيما بلغ عدد المشروعات التي تنفذ تحت إشراف الوزارة في الوقت الحالي 1422 مشروعاً، سيتم الانتهاء منها خلال العامين الحالي والقادم، حيث تزيد طاقتها الاستيعابية عن 700 ألف طالب وطالبة.

وفي التعليم العام تعد المباني والمرافق التعليمية أحد أهم متطلبات العملية التعليمية، وقد أولتها الوزارة عناية فائقة، وسعت إلى التوسع في إنشاء المباني والمرافق التعليمية وصيانتها. ويأتي ضمن المبادرات المتعلقة بهذا الجانب تنظيم حصول المستثمرين على أراضٍ لبناء المدارس، وتهيئة مباني مدارس أرامكو لاحتواء برامج التربية الخاصة، وتدشين حملة لمراجعة البنية التحتية وتطويرها.

وفي مجال البحث العلمي والمعرفة تبرز مبادرات مركز التميز ومراكز الأبحاث الواعدة، ومدونة التخطيط المميز، والأولمبياد الوطني للروبوت، والأولمبيادات العلمية، وبرنامج نشر، ومركز تطوير الأعمال البحثية.

«التعليم الأهلي»:

كما يشهد التعليم الأهلي في الآونة الأخيرة ظهور مرحلة التوسع والنمو فيه، حيث يحقق نمواً مطّرداً في عدد من المدارس والجامعات الأهلية، وذلك تجسيدا لسياسات الوزارة الرامية إلى تعزيز إسهام التعليم الأهلي في تحقيق أهداف التنمية، ومن المبادرات في هذا الجانب، عقد منتدى الجودة والاستثمار في التعليم الأهلي والأجنبي،

ودعم التعليم الأهلي للوصول إلى نسبة 25 % من مجموع الطلاب، والتصنيف الوطني لمؤسسات التعليم.⁽³⁷⁾

خدمات التعليم الالكترونية في مدينة جدة:

انسجماً مع ما شهده العالم من تقدم متسارع في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. فقد أصبح ارتباط التكنولوجيا بالعملية التعليمية ارتباطاً وثيقاً، حيث تعدى الأمر تسهيل عمليتي التعليم والتعلم إلى التوظيف الفاعل.

ولذلك تسعى إدارة تقنية المعلومات بالإدارة العامة للتعليم بمحافظة جدة إلى تقديم بعض الخدمات الالكترونية بهدف الارتقاء بالأداء واختصار للوقت وسرعة الوصول إلى الخدمة مع المحافظة على الجودة تسهيلاً للعاملين بالتعليم من منسوبي الإدارة. كما أن هناك خدمات مقدمة من وزارة التعليم في سرعة انجاز المعاملات من خلال الأنظمة الإدارية والتعليمية (نور- فارس - تكافل - تواصل - أعمالي - نتائجي)، والمؤسسات التعليمية ذات العلاقة بالطالب والمعلم.⁽³⁸⁾

الخاتمة:

أن التعليم بالمملكة العربية بصفة عامة ومدينة جدة بصفة خاصة قد بدأ غيرها من الدول العربية تقليدياً في مراحل الأولى ومحدوداً ومقتصرًا على المساجد فقط ، ثم تحول في مرحلته التالية إلى الكتاتيب والتي كانت أشبه بالمدراس في نهجها ، ثم تطور في المرحلة الثالثة تطورات ملموسة من خلال جهود الأهالي ومشاركتهم في تمويل العملية التعليمية ، ثم قطع شوطاً كبيراً من التطور في المرحلة الرابعة ، وقد حدثت الطفرة الكبرى للتعليم في المرحلة الخامسة وبعد اكتشاف النفط والطفرة التي أدت إلى تغيرات هائلة في المملكة مما أدى إلى التطور السريع في مجالات التعليم في عهد الملك عبدالعزيز عام 1344 انتهى بعهد الملك سلمان 1433 والذي تعددت إنجازاته في مجال التعليم ، ومن بينها تطور الجامعات والاهتمام بالبحث العلمي والوصول بجودة التعليم إلى مستوى عالي ، ومن إنجازاته المتميزة في هذا المجال الاهتمام بالتعليم الإلكتروني وخاصة في ظل ظروف جائحة كورونا (كوفيد19) . وقد تطور التعليم في مدينة جدة بشكل هائل حيث توسع التعليم العام والعالي في شتى المجالات. كما شهد التعليم الإلكتروني فيها تطوراً ملحوظاً ساهم في تقدم التعليم وتطوره فيها.

النتائج:

توصلت الدراسة الى عدد من النتائج والتي منها:

1. أن التعليم في مدينة جدة بدأ تقليدياً، وكان حكراً على المساجد ودور العبادة فقط، ثم تحول بعد ذلك الى الكتاتيب ويتم تمويله بجهود الأهالي.
2. شهد التعليم بمدينة جدة طفرة كبرى مع اكتشاف النفط، حيث تعاقبت جهود ملوك المملكة خلال توليهم الحكم في التوسع في المؤسسات التعليمية والاهتمام بالعملية التعليمية ككل، ابتداء من عهد الملك عبد العزيز 1344 الى عهد الملك سلمان 1433 حالياً.
3. شهدت مدينة جدة تطوراً كبيراً في مجال التعليم الالكتروني على مستوى التعليم العام والعالي في ظل جائحة كورونا (كوفيد19)، مما أسهم في تحقيق مستويات عالية وكل ذلك أدى الى التطور الملحوظ في العملية التعليمية.

التوصيات:

من التوصيات التي خرجت بها الدراسة :-

1. ضرورة الاهتمام بالتعليم العام والعالي، لأن التقدم والتطور في كافة المجالات يتوقف على تطور التعليم.
2. ضرورة الاهتمام بالباحثين والبحث العلمي مع التركيز على كل مستجد ومستحدث في مجال التعليم من أجل تحقيق جودة التعليم وتطوره.
3. دراسة التطور في المجالات الأخرى للمدن الساحلية.

المصادر والمراجع:

1. نوح بن يحيى الشهري (2013): مهارات التعلم والتفكير، ط2، دار حافظ للنشر، جدة، ص 17.
2. جابر عبد الحميد جابر (2012): سيكولوجية التعلم ونظريات التعلم، ط2، دار الزهراء، الرياض، ص4.
3. <https://www.mktbtty.com> تطور التعليم في وطني من 1344-1443
4. <https://www.3rbu.net> تطور التعليم في وطني من 1344-1443
5. <https://www.mawdoo3.com> المدن الساحلية
6. <https://www.gov.sa.wsp,poral,thome,mak> أمانة منطقة مكة المكرمة
7. المرجع السابق.
8. المرجع السابق
9. المرجع السابق
10. <https://ngha.med.sa,arabic,jedda> لمحة تاريخية عن مدينة جدة
11. راشد بن سعد الباز (2010): الخدمة الاجتماعية في المجال الطبي، ط1، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، ص30.
12. <https://eduschool40.blogAdvertisement> بحث عن تطور التعليم في المملكة العربية السعودية / مدونة المناهج السعودية.
13. المرجع السابق
14. المرجع السابق
15. المرجع السابق
16. المرجع السابق
17. المرجع السابق
18. <https://www.effatuniversity,edu.sa,Arabic,Employment,pages,Movi.ng-to-jeddah.aspx> مدينة جدة
19. <https://youtu.be,48-pn-yibEw> تطور التعليم في عهد ملوك المملكة العربية السعودية

- 20- <https://ar.wikipedia.org> تطور التعليم في المملكة العربية السعودية
21. المرجع السابق
22. المرجع السابق
23. بحث عن تطور التعليم في المملكة العربية السعودية / مدونة المناهج السعودية (مرجع سابق).
24. النهضة التعليمية في عهد الملك فيصل بن عبد العزيز 1439 / مدونة المناهج السعودية / المرجع السابق.
25. تطور التعليم في السعودية ويكيديا (مرجع سابق).
26. المرجع السابق.
27. المرجع السابق.
28. المرجع السابق
29. المرجع السابق
30. المرجع السابق
31. النهضة التعليمية في عهد الملك خالد 1437 / مدونة المناهج السعودية (مرجع سابق)
32. تطور التعليم في السعودية ويكيديا (مرجع سابق).
33. المرجع السابق
34. النهضة التعليمية في عهد الملك خالد 1437 / مدونة المناهج السعودية (مرجع سابق)
35. المرجع السابق.
36. المرجع السابق
37. المرجع السابق.
38. <https://edu.moe.gov.sa/Pages/eservices/jeddahah>
الخدمات الالكترونية - وزارة التعليم بجدة.

الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر

أستاذ مشارك - قسم العلوم الاجتماعية
كلية الآداب - جامعة حائل
المملكة العربية السعودية

د. نفيسة عبد القادر الحسن

أستاذ مشارك - قسم العلوم الاجتماعية
كلية الآداب - جامعة حائل
المملكة العربية السعودية

د. نجلاء عبدالله محمد

مستخلص:-

يهدف البحث بعنوان الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر الى التعرف على موانئه الشرقية ومدى أهمية هذه الموانئ من النواحي الاقتصادية والتجارية الاستراتيجية. واستخدمت الباحثة المنهج التاريخي السردى مع تحليل المعلومات والاحداث من اجل توضيح دورها في نقل السلع والمسافرين الحجاج فيما بينهما وعلاقتها بالموانئ الأخرى على سواحل المحيط الهندي وأثرها في حركة الصادر والوارد على مستوى التجارة الدولية والمحلية وكمية السلع التي تم تداولها في هذه الموانئ وتنوعها. وتوصل البحث الى العديد من النتائج أهمها خدمت الموانئ الشرقية للبحر الأحمر حركة التجارة قبل الإسلام واستمرت بهذا الدور خلال العصر الإسلامي ، وتعددت أنواع السلع الصادر والوارد عبر موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر و ازدهرت العلاقات التجارية بين موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر وموانئ جنوب شرق اسيا وموانئ جنوب شرق افريقيا وسواحل الجزيرة العربية وختم البحث بتوصيات أهمها ان الدراسات حول البحر الأحمر بصورة عامة والموانئ بصورة خاصة تحتاج لمزيد من الدراسة والتمحيص ، وان تتبنى الجامعات مقترح إعادة كتابة تاريخ البحر الاحمر.

الكلمات المفتاحية : الاقتصادية ، التجارية ، الاستراتيجية ، موانئ

Abstract:

This research with the title: The Economic and Commercial Importance of the Ports of the Eastern Coast of the Red Sea, aims to identify these ports and their strategic importance regarding the economic and commercial aspects. The researcher used narrative historical method. Information and events are analyzed in order to clarify its role in transporting goods and pilgrims between the different ports. Also the functional relationship with other ports on the coasts at the Indian Ocean is investigated. In addition, the impact of eastern Red Sea Coast's ports on the import and export movements on the international and local trade is studied. The quantity and diversity of goods traded in these ports is an important focal point of the research. Many results are concluded by the research. The most important result is that: the eastern ports of the Red Sea served the trade movement before Islam and continued to do so during the Islamic era. The connection extended to the East African and Arabian Peninsula ports. The research concluded with many recommendations. The most important one is that studies on the Red Sea in general and its ports in particular require further study. Universities and research centers should adopt a proposal of rewriting the history of the Red Sea.

Keyword: Economic. Port. Commercial. Red Sea. strategi.

مشكلة البحث:

تعتبر دراسة الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر من الدراسات المهمة، لذلك كلفت الكتابة فيها مزيدا من الوقت والجهد حتى خرج بصورته النهائية.

أهمية البحث:

تأتى أهمية الدراسة في ان البحر الأحمر يتمتع بموقع استراتيجي من النواحي السياسية والعسكرية والاقتصادية كافة، اذ انه يتوسط قارات العالم القديم (اسيا وأفريقيا واوروبا) وان موانئه تبوأ أهمية كبيرة في تجارة العالم حتى العصر الوسيط إذا اضفنا لذلك ان الدول الإسلامية عبر عصورها أدركت أهمية السيطرة عليه وجعله بحرا إسلاميا خالصا خصوصا في مواجهة المخططات الصليبية تجاه المنطقة العربية سيما في العصر الأيوبي.

أهداف البحث:

معرفة موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر.

الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر

الكشف عن مصادر دخل تلك الموانئ الساحلية

منهج البحث:

واستخدمت الباحثان المنهج التاريخي السردى الوصفي مع تحليل المعلومات والاحداث.

المقدمة:

نشأت العديد من الموانئ على الساحل الشرقي للبحر الأحمر قبل الإسلام خدمت العديد من الدول، وعندما جاء الإسلام وفرت الدول الإسلامية الامن والحماية لهذا البحر وجعلته بحرا إسلاميا تقديرا منها لأهميته الاستراتيجية والاقتصادية فازدهرت على سواحل العديد من الموانئ شكلت مراكز استراتيجية على خطوط الملاحة والتجارة الدولية، وقد مثلت التجارة على سواحل البحر الاحمر رافدا رئيسا لخزانة بعض الدول الاسلامية، كما كان لموقع مصر الجغرافي الهام إثر كبير جعلها مركزا لتجارة

العبور بين الشرق والغرب من خلال اشرافها على موانئ البحر الأحمر واتصالها بالبحر الأبيض المتوسط. فقد ازدهرت موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر وازدادت أهميتها الاقتصادية والتجارية واشتهر منها ميناء جدة. فوصفت بانها خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر. ولكثرة ما يرد إليها وما يخرج منها من سلع وتجارات، وصفها المقدسي هي والجار بانهما كانتا (فرضتي الدنيا وخزانتني مصر، ومركز قبض المكوس).

نشأة موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر:

عدن:

تقع عدن على ساحل خليج عدن، وتمثل أهمية بالغة في تجارة البحر الأحمر ولارتباطها الوثيق بموانئ هذا البحر، وتمثل الميناء الذي يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر⁽¹⁾.

اما سبب تسمية عدن بهذا الاسم فقد وردت روايات عدة في مصادر متعددة، فقد ذكر انه يقال لها عدن ابن⁽²⁾، وعدن نسبة الى المكان اذا اقام به، كما أشار ياقوت الى عدة روايات منقولة عن اهل السير، منها انها سميت بعدن بن سنان بن إبراهيم عليه السلام، او ان الحبشة عبرت في سفنهم، فخرجوا في عدن، فقالوا: عدونا فسميت عدن بذلك⁽³⁾. وقال الحميري: ان عدن بن سبا الذي سميت باسمه كان اول من نزل بها⁽⁴⁾. وقال أبو خرمه ان عدن سميت عدن من العدوان، وهو الإقامة⁽⁵⁾.

اما أهمية عدن في التجارة الدولية فقد كان لها إثر فعال في النشاط التجاري منذ العصور القديمة، وازدهرت خلال العصر الإسلامي اذ عدت من اهم الموانئ اليمنية على الاطلاق. وقد افاض الجغرافيون والمؤرخون والرحالة في إيضاح أهمية ميناء عدن خلال العصر الإسلامي. فوصفت بانها مرفأً مراكب الصين⁽⁶⁾، وتوافرت فيها سلع السند والهند والصين والزنج والحبشة وفارس، وتعبيراً عن قدم علاقاتها التجارية وشهرتها قال عنها الهمداني: (بانها اقدم أسواق العرب)⁽⁷⁾.

يضاف الى أهمية عدن التجارية أهميتها بصفتها ميناء رئيساً لانطلاق طرق الملاحة البحرية منها الى المحيط الهندي، والخليج العربي، وشرق افريقيا، والبحر الأحمر. كما انها كانت نقطة تجمع الحجاج القادمين من الهند وجنوب شرق اسيا، وشرق افريقيا، فمنها تبدأ قافلة الحج اليمني، ثم تسير الى مدينة زبيد او صنعاء⁽⁸⁾.

بدأت عدن بالازدهار خلال القرن العاشر الميلادي، فقد وصفت خلال هذا القرن

بانها دهليز الصين، وفرضة اليمن، وخزانة المغرب، ومعادن التجارات). (9) وأصبحت مركز جذب لكثرة الأرباح التي يحققها من يعمل فيها بالتجارة لرواج سوقها، وعلى الرغم من صغر مدينة عدن مقارنة بالمدن اليمنية الأخرى إلا أنها اكتسبت شهرة خاصة، لأنها فرضة على البحر، ينزلها السائرون. (10)

وازدهرت عدن خلال القرن الحادي عشر الميلادي نتيجة لاهتمام الدولة الفاطمية بطريق التجارة الدولية عبر البحر الأحمر، فأصبحت مركزاً مهماً من مراكز تجارة كرم، واستمرت خلال القرن الثاني عشر الميلادي على شهرتها وازدهارها، فقد وصفها الإدريسي بأنها (مرسى البحرين ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين، واليهما يجلب متاع الصين). (11) وكان لاهتمام السلطات الحاكمة في اليمن اثر كبير في ازدهار عدن، فخلال العصر الايوبي بنى أبو عثمان عمر بن عثمان بن علي الزنجبيلي التكريتي والي عدن سورا حول عدن، كما بنى الفرضة وجعل لها بابين (12).

بقيت عدن مزدهرة بصفتها ميناء رئيساً، وحلقة وصل مهمة بين الشرق والغرب خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين، فوصفت لدى الجغرافيين بانها مرفأً مراكب الهند والصين وفارس، وبلدة تجارة، ومرسى البحرين، ومنها تسافر مراكب السند والهند واليهما يجلب متاع الصين، وعدت من أعظم مراسي الدنيا. (13)

وعدت عدن خلال العصر المملوكي فرضة اليمن الرئيسية على ساحل بحر العرب، ونتيجة لازدهارها سكنها التجار من مختلف البلدان، كتجار الهند، وتجار مصر والشام، فكانت محط رحال التجار. وتميز تجار عدن بالثراء العظيم. (14)

بقيت عدن من أكبر محطات التبادل التجاري بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، واستمرت مدة طويلة لا يتعداها تجار الهند والصين، الى ان بدأت السفن بالتجوير الى ميناء جدة، وذلك في العشرينيات من القرن الخامس عشر الميلادي، فاضحت جدة هي الميناء الرئيس وقلت أهمية ميناء عدن منذ سنة 1425م. (15)

■ خلافة: ■

تسمى اليوم غليفة، كانت في القديم ميناء مهما ومرسى من مراسي تهامة، وهى فرضة زبيد، وزبيد مدينة كبيرة يجتمع فيها التجار من ارض الحجاز، والحبشة، ومصر، وقد اكتسبت زبيد شهرتها من انها فرضة اليمن، إضافة الى وقوعها على طريق زبيد، فلا بد للحجاج من دخول زبيد للتزود بالماء والطعام. (16)

وقد اشتهرت غلافقة نتيجة لازدهار زبيد، فهي مقصد السفن التي تحمل البضائع والتجار الي زبيد ، وينزل فيها الحجاج والمسافرون القادمون من شرق افريقيا بحرا. (17) كما ان اهل الحبشة كانوا يجلبون رقيقهم الي زبيد من خلالها ، ومنها تخرج السلع الهندية والصينية . وكانت محطة لإقلاع المراكب بالمتاجر الي الهند والصين وبذلك كانت مركزا لصادر والوارد بين الشرق ومصر. (18)

كما اتخذها تجار كارم مركزا لهم في جنوب البحر الأحمر، وهذا ما زاد من أهميتها، وازدهارها التجاري، ففيها يحطون عند وصولهم من مصر، ومنها يقلعون الي الهند والصين، وعدت من اهم اسواقهم، ولهم فيها اهم فنادقهم.

وعدت غلافقة ميناء مختصا بتجارة العبور (الترانزيت)، اذ يجتمع في زبيد التجار من الحبشة والحجاز والعراق ومصر للمتاجرة والمبادلة. وبقيت غلافقة ميناء مزدهرا خلال العصرين الأيوبي والمملوكي ، فقد وصفها القلقشندي في القرن الخامس عشر الميلادي بانها فرضة مدينة زبيد (19)، ولكنها كانت اقل شهرة من ميناء عدن .

ـ الموانئ الصغرى:

الي جانب ميناء عدن وغلافقة، ظهرت موانئ أخرى في اليمن على ساحل البحر الأحمر، ولكنها كانت اقل شهرة اذ مارست مهمة ثانوية في حركة التجارة الدولية. وقد نشأت هذه الموانئ على سواحل البحر الأحمر حيث تتوافر الخلجان الطبيعية التي تحمى الموانئ من الرياح والعواصف، مما ساعد على ظهورها ازدهار الطريق التجاري عبر البحر الأحمر (20)، وكان لصعوبة الملاحة في البحر الأحمر اثر في انتعاش هذه الموانئ ، اذ ان السفن التجارية كانت ترسو فيها اذا ما واجهتها اية مصاعب ملاحية في البحر . وقد اشارت بعض المصادر الي هذه الموانئ باسم بندر او مرسى ، ووردت في بعض المراجع الحديثة باسم الموانئ الصغيرة. (21)

أ / عثر:

كان ميناء عثر المنفذ البحري لمدينتين مهمتين ، هما (صعدة وصنعاء) وصفها المقدسي بقوله (:عثر مدينة كبيرة قسبة الناحية ،وفرضة صنعاء) (22)

ب / حلي: ـ

تعرف بحلي ابن يعقوب وهي مدينة على ساحل البحر الأحمر، كانت من

الموانئ المهمة في القرن العاشر الميلادي. واستمرت في النمو والازدهار، حيث بلغت أوجها في القرن الثاني عشر الميلادي. وعدت من ضمن المعامل التي يسافر إليها ويتجهز منها، وهذا دليل على كثرة ما يردّها من السلع.⁽²³⁾

ج / الاهواب: ■

الاهواب اسم مشتق من الاهوال لأنه على آخر بطن الصحاري، وهو موضع هول لكونه كشفاً. وقد سمي البحر الأحمر بالقرب من ساحل مدينة زبيد باليمن باسم بحر الاهواب⁽²⁴⁾

بني مرسى الاهواب سنة 1137م، ويعد فرصة للمراكب الواصلة من ميناء عدن، وربما كان لقرب ميناء غلافقة من الاهواباثر في بقاء الاهوابفي الظل وعدم الازدهار، الى ذلك خراب هذا المرسى وعدم صلاحيته للرسو والاقلاع، وعدم توافر الخلجان الطبيعية التي تحمي مثل هذه المراسي.

د. شرجة، والحرده: ■

تعود أهمية هذه الموانئ الى كونها مخازن الحبوب القادمة من المناطق الداخلية ، ومنها تنقل الى عدن وغيرها ، ولاشك ان هذه الموانئ كان لها اثر مهم في حركة التجارة ، اذ انها تؤلف المنفذ البحري للمناطق الداخلية ، بالإضافة الى كونها محطات للسفن التجارية ، فترسو فيها عند الحاجة ، وكانت تستقبل السفن التي تحمل الحجاج من شرق افريقيا ، ومن ثم ينقل أهلها هؤلاء الحجاج في مراكبهم.⁽²⁵⁾

هـ / السرين: ■

السرین مدينة على ساحل البحر الأحمر تبعد عن مكة الى الجنوب مسيرة أربعة أيام ، وهى من اليمن ، ولقربها من السروات⁽²⁶⁾ ، معدن الحبوب والخيرات والتمور والعسل ، زادت شهرتها ، فأصبحت محطة مهمة للمراكب التجارية ، ومركزاً لجمع الضرائب .⁽²⁷⁾

كما اشارت المصادر الى العديد من الموانئ تحت اسم البنادر، وقد خدمت هذه البنادر المراكب التجارية، وزودتها بما تحتاج اليه من الماء والمؤن ، كما انها كانت محطات استغاثة ، تلجا اليها المراكب عندما تسوء أحوال البحر المناخية ، وكان بعضها لانطلاق الاسطول المملوكي الحربي لمقاومة البرتغاليين ، كبندر اللحية ، وبندر كمران.⁽²⁸⁾

يضاف الي هذه البنادر، بندر البقعة، وهو أحد البنادر التي هاجمها الفرنج وجيزان التي ذكرها فارتيمما بقوله: (وصلنا الى مدينة جيزان وهي ميناء جميل جدا، وقد وجدنا فيها خمسا وأربعين سفينة لبلاد مختلفة)⁽²⁹⁾.

اما المخا موضع باليمن بين زبيد وعدن بساحل البحر، فهي من الموانئ اليمنية القديمة، وكانت ميناء مهما على ساحل البحر الأحمر، وهي أقرب الموانئ الي تعز، ومنها تخرج صادرات اليمن، وقد اطلق الفرنج على البن اليمني اسم مكا نسبة الي مخا، الميناء الذي يصدر منه البن.⁽³⁰⁾

■ جدة:

مدينة ساحلية وميناء مهم، تقع في منتصف الساحل السعودي على البحر الأحمر تقريبا، وهي ثاني اكبر مدن المملكة العربية السعودية، تضم اكبر الموانئ علي البحر الأحمر واكبر موانئ المملكة العربية السعودية، اذ تمر عبره معظم واردات المملكة العربية السعودية، وهي مدينة قديمة النشأة، وازدادت أهميتها وتطورت بعد ظهور الإسلام، اذ أصبحت بوابة مكة المكرمة الجوية والبحرية الواقعة شرقها بنحو 80 كم⁽³¹⁾، تنحصر بين ساحل البحر الأحمر من الغرب والأطراف الغربية لبعض مرتفعات الحجاز من الشرق ولطبوغرافية موقعها فقد امتدت طوليا على هيئة شريط ساحلي بين شرم ابحر من الشمال، وراس الأسود من الجنوب تخترقها مجارى مجموعة من الودية المنحدرة من المرتفعات الواقعة شرقها مكونة منخفضات ملحية تحيط بالساحل كما يحفها من الأطراف الجنوبية مصب وادي فاطمة في البحر الأحمر.⁽³²⁾

اما سبب تسمية بهذا الاسم، ف قيل انه بسبب كونها منزل ام البشر حواء، واخذت جدة بالنمو منذ ان اتخذت فرضة لمكة معتمدة في ذلك على موسم الحج، اذ تنشط الحركة التجارية خلال هذا الموسم، وكانت تستقبل مراكب الغلال القادمة من مصر الي مكة.⁽³³⁾

وما ان جاء القرن العاشر الميلادي حتى أصبحت ميناء مزدهرا، فوصفت بانها خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر.⁽³⁴⁾ ولكثرة ما يرد اليها وما يخرج منها من سلع وتجارا، وصفها المقدسي هي والجار بانهما كانتا (فرضتي الدنيا وخزانتى مصر، ومركز قبض المكوس).⁽³⁵⁾

استمر ميناء جدة بالازدهار، بالسفن القادمة من عدن كانت ترسو فيه لتفرغ

حمولتها، لكونها الميناء والسوق الرئيس، ومن ثم تنقل السلع بسفن البحر الأحمر الى الموانئ الأخرى، كالطوروايلة، لان تلك السفن الكبيرة لا تستطيع الإبحار نحو الشمال بسبب الشعب المرجانية وصعوبات الملاحة في البحر الأحمر، فكانت سفن البحر الأحمر تسير محاذية لبر الحجاز باتجاه آيلة⁽³⁶⁾ والطور.

ولاستقطاب التجار الى جدة هيئت المنشآت التي تقدم الخدمات للتجار والحجاج، فكان فيها فنادق مبنية بالحجارة والطين، وفي أعلاها بيوت الاخصاص، كالغرف لراحة التجار والقادمين الي جدة ومكة. واصبحت جدة خلال القرن الخامس عشر من أعظم مراسي الدنيانتيجة لوصول السفن الهندية اليها، فكان يصلها أحياناً في مواسم قدوم المراكب التجارية ثمانون الف جمل، فتحمل هذه القوافل السلع الشرقية بعد ان تكون قد افرغت ما لديها من السلع، وكانت محطة مهمة لتجار الكارم⁽³⁷⁾.

وكان من نتائج وصول المراكب الصينية والهندية الى جدة ان أصبحت ميناء عالمياً، فزادت شهرتها، وارتفع دخلها، فقد وصفها بقوله: (فهي من اعظم الموانئ وربما يردها في كل سنة نيف عن مئة مركب، من جملة ذلك مركب بسبعة قلع، وتؤخذ الموجبات، والرسوم تحمل الى صاحب مكة ... ويقال ان متحصل جدة متتا الف دينار في كل سنة وربما يزيد او ينقص)⁽³⁸⁾.

بقيت جدة ميناء امزدهرا، ترد اليها مراكب الهند والصين، ومنها تخرج سفن البحر الأحمر الى موانئه الشمالية. وقد ظلت حركة نقل السلع مستمرة بالبر والبحر الى مصر وبلاد الشام الى ان بدأت بالتراجع مع القرن السادس عشر الميلادي نتيجة لظهور البرتغاليين في محيط الهندي، والى ذلك يشير ابن اياس بقوله وبندر جدة خراب بسبب تعبت الفرنج على التجار في بحر الهند، فلم تدخل المراكب بالبضائع الى بندر جدة نحو من ست سنين)⁽³⁹⁾.

كما ان الضرائب الباهظة التي فرضها سلاطين المماليك نتيجة لحاجتهم للأموال كان لها اثر في تدهور الموانئ وخرابها، اذ كان النواب في الموانئ يأخذون من التجار العشر عشرة أمثال، فادى ذلك الى امتناع التجار عن دخول هذه الموانئ والمتاجرة فيها.⁽⁴⁰⁾

- الجار:

الجار فرضة المدينة المنورة، وصفها العباسي بانها: قرية علي البحر بساحل

المدينة وبلغ ميناء الجار من شهرتهان عد احد خزائن مصر ، وكان يستقبل السفن القادمة من الحبشة والبحرين ومصر وعدن والصين والهند .⁽⁴¹⁾

كانت مدينة الجار مقسومة الى قسمين: قسم على الساحل، والقسم الاخر جزيرة يقال لها جزيرة قراف، سكانها تجار مثل اهل الجار وفيها مرسى خاص للسفن الحبشية.

استمرت الجار في نشاطها التجاري المزدهر حتى أواخر القرن الثاني عشر الميلادي، اذحل محلها ميناء ينبع، وقد وصفها الحميري بعد ضعفها بقوله : (ليس بها كبير التجارة)، حيث قل شانها بسبب تسلط الاعراب عليها بالسلب والنهب ، فتحول طريق الحجاج عنها الى جدة ، وبدا ميناء ينبع يزدهر .⁽⁴²⁾

- ينبع:

مدينة ساحلية، تقع علي شرم يبرز من ساحل البحر الأحمر ، نسبت الي البحر تفرقا عن مدينة ينبع النخل التي تقع على سفوح الجنوبية الشرقية لجمال رضوى ، شمال شرق مدينة ينبع البحر ، وأصبحت مدينة ينبع البحر ميناء المدينة المنورة بعد اندثار ميناء الجار ، ثم اتخذها العثمانيون قاعدة لقواتهم الآتية من مصر علي شبه الجزيرة العربية .⁽⁴³⁾

تعد ينبع من الموانئ الحجازية التي ازدهرت منذ القرن الثالث عشر الميلادي، وعدت الميناء الثاني من حيث الأهمية في الحجاز بعد جدة، اذكانت السفن التجارية ترسو فيها عندما يستاء التجار من سوء المعاملة اشرف مكة في ميناء جدة، وعندما يتعرضون للنهب والسلب من قبل بعض الامراء والعربان⁽⁴⁴⁾

وقد بلغت ينبع اوج ازدهارها في عصر سلاطين المماليك الجراكسة بسبب الإصلاحات التي أدخلت على طريق الحج وادت الي ازدياد عدد الحجاج الذين يقصدون زيارة مسجد الرسول صلى الله عليه وسلم (ص).⁽⁴⁵⁾

وكانت ينبع المحطة البرية والبحرية للحجاج، فأصبحت سوقا مهما للبيع والشراء فقصدها التجار. وكان لها إثر مهم في تجارة البحر الأحمر في عصر دولة المماليك حتى بلغ من ازدهارها ان قدرت عائداتها السنوية من التجارة بثلاثين ألف دينار. واستمر ميناء ينبع ينهض بأثره المهم في تجارة البحر الأحمر حتى بداية القرن السادس عشر الميلادي ، حيث تأثر كغيره من الموانئ نتيجة لظهور الخطر البرتغالي .⁽⁴⁶⁾

ـ آيلة (العقبة) :

تقع آيلة على طرف اللسان الشرقي لبحر القلزم وهذا اللسان هو خليج العقبة، وهي اخر الحجاز وأول الشام. وقد نهضت آيلة بخدمة متميزة في تجارة البحر الأحمر والشرق منذ العصور القديمة، وذلك بحكم موقعها الجغرافي علي راس خليج العقبة، المرتبط بطرق التجارة البحرية المتصلة مع الموانئ الأخرى ، والبرية المؤدية الي بلاد الشام ومصر ، فاليها كانت تصل القوافل البرية لتفرغ حمولتها من البضائع ، ومنها تخرج محملة بسلع الشرق⁽⁴⁷⁾.

استمر نشاط آيلة التجاري خلال العصر الإسلامي نتيجة لأدراك الولاة واولي الامر أهميتها لكونها أحد الموانئ المهمة، وبصفتها محطة مهمة على طريق الحج المصري الشامي. ومما اسهم في ازدهار التجارة في آيلة مرور ركب الحاج الشامي والمصري والمغربي بها في طريق ذهابهم ويايهم ، والي ذلك أشار اليعقوبي فقال : (وبها يجتمع حاج الشام وحاج مصر والمغرب). (48) وكانت تعقد فيها الأسواق الموسمية في موسم الحج ، فتنشط حركة البيع والشراء، وقد وصف ذلك الرحالة العبدري بقوله واية من أسواق الركب الكبار ، وربما اقام بها يومين او ثلاثة ، لأنها مجمع المصريين والشاميين ، يتحिनونها في طلوع الركب ورجوعه بانواع المبيعات).⁽⁴⁹⁾

وقد نال ميناء آيلة في عصر دولة المماليك اهتماما كثيرا ورعاية عظيمة، فبنيت فيه الأرصفة والمنشآت علي يد عدد من المهندسين علي راسهم المهندس خاير بك المعمار. كما اصلحت طريق عقبة آيلة لتسهيل مرور قوافل التجار والحجاج من آيلة الي القاهرة بالطريق البري.

وهكذا فان ميناء آيلة (العقبة) وخلال العصور المختلفة أسهم ولا يزال بأثر فاعل في الحركة التجارية سوء البرية ام البحرية.

الأهمية الاقتصادية والتجارية والاستراتيجية لموانئ الساحل الشرقي للبحر الاحمر:

البحر الأحمر واحد من اهم طرق الملاحة الرئيسية في العالم، اذ يربط بين قارات ثلاثهي افريقيا واسيا واوروبا، وتطل عليه تسع دول ،سبع منها عربية هي السودان ومصر و المملكة السعودية والاردن واليمن وجيبوتي والصومال بالإضافة الي ارتريا وإسرائيل ،واقامت الدول المطلة على البحر الأحمر عددا من الموانئ على ضفتيه،منها

موانئ ذات أهمية استراتيجية كبيرة نظرا لدورها البالغ الأهمية في التجارة الدولية، فاهمية البحر الأحمر كان وما زال همزة الوصل بين الشرق والغرب، وانه يختصر المسافة بين الغرب الأوربي والشرق الأفريقي والاسيوي.⁽⁵⁰⁾

ولا تتوقف الأهمية الاستراتيجية لهذه الموانئ المقامة على البحر الأحمر على كونها ممرا ملاحيا مهما فقط وانما يضاف الى ذلك كونها معبرا رئيسا لتصدير نفط الخليج الى الأسواق العالمية، كما انها تمثل مركز الربط الأساسي ونقطة عبور الحركة التجارية بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وبحر العرب. لذلك ازدهرت موانئ البحر الأحمر وزادت أهميتها الاقتصادية والتجارية، واشتهرت منها ميناء عيذاب وجدة، حيث وصفهما المقريزي بأنهما من اعظم مراسي الدنيا⁽⁵¹⁾. واصبحت جدة خزانة مكة نتيجة لأهميتها الاقتصادية، وما تدره على دخل على مكة في موسم التجارة، فقد كانت مكوس جدة مصدرا كبيرا من مصادر دخل ولاية مكة⁽⁵²⁾.

وكانت جدة تتلقى الغلال المرسله من مصر الى الحجاز في سنوات القحط والجفاف، فيكون لذلك اثره في الحياة الاقتصادية في الحجاز وكانت إيرادات الموانئ (المكوس والضرائب) تمثل مصدر من مصادر الدخل لدولة المماليك، فقد قام الاقتصاد المملوكي على الزراعة، ثم التجارة، وبفساد النظام الاقطاعي بقيت التجارة الشرقية عماد الاقتصاد المملوكي، لذلك ارتبطت دولة المماليك بعلاقات تجارية ودبلوماسية مع الدول الاوربية وبلغ من أهمية عائدات التجارة الشرقية وارباحها ان اعتمدت عليها ميزانية الدولة وبشكل خاص في عصر دولة المماليك الثانية. فقد ذكر ان ناظر جدة⁽⁵³⁾ كان يحمل الى الخزنة الشريفة⁽⁵⁴⁾ بمصر في كل عام ما يزيد على السبعين الف دينار ذهباً، قال ابن شاهين: ((...ويقال: ان متحصل الجهة المكورة (جدة) مئتا الف دينار في كل سنة، وربما يزيد او ينقص⁽⁵⁵⁾ وقدرت عائدات التجارة من ميناء ينبع بثلاثين الف دينار سنويا.

وانتشرت مراكز تحصيل الرسوم عن البضائع الشرقية على طرق القوافل البرية في بدر⁽⁵⁶⁾ وحنين وبويب والعقبة، وبلغ مقدار ما يحصل في العقبة ثلاثة الاف دينار سنويا⁽⁵⁷⁾. وقد اتضح اثر ذلك في ردد الخزنة السلطانية الشريفة التي يصفها ابن شاهين بقوله (فهي من الضرائب وبها عدة خزائن، وصناديق مملوءة بالفصوص والجواهر، واصناف ذلكاواني ذهبية، وسروج ذهب، وطرز مزرکشة وأكياس مكبسة ذهباً وفضة⁽⁵⁸⁾).

وانعكس اثره هذه الثروة في التقدم الحضاري في دولة المماليك وبناء مؤسساتها وشراء السلاطين للمماليك لاستخدامهم في الجيش ومثال ذلك ما قام به السلطان الناصر محمد بن قلاوون الذي اشترى المئات منهم بمبالغ طائلة⁽⁵⁹⁾. ولا شك ان هذا المورد المالي الضخم هياً للسلاطين والامراء سبيلا ليعيشوا حياة البذخ والترف ، وساعد في بقاء دولة المماليك قائمة زهاء ثلاثة قرون .

كذلك كان لميناء عدن أهمية اقتصادية تمثلت في خزائنه السنوية التي كانت ترسل الى السلطان في حصن تعز ، وكانت تحتوي على الأموال والذهب والتحف ، وهدايا التجار على اختلاف أنواعها⁽⁶⁰⁾.

اما أهمية موانئ البحر الأحمر في حركة نقل المسافرين والحجاج ، فكانت لا تقل عن أهمية نقل البضائع والتجار ، فقد اشتهر ميناء عيذاب بنقل المسافرين والحجاج الى ميناء جدة⁽⁶¹⁾.

وكان حجاج دول الطراز الإسلامي يصلون عن طريق البحر الى ميناء غلافقة الذي كانت تقصده السفن التي تحمل السلع والتجار المتجهين الى مدينة زبيد ، حيث يرافقون التجار الى زبيد ليكملوا رحلتهم منها عبر طريق البر بعد مرورهم على يللمم ميقات اهل اليمن . وفي ميناء السرجة كانت طائفة من اليمن يعينون الحجاج القادمين والغادرين عبر هذا الميناء حيث يركبونهم في مراكبهم ، ويزودونهم من أموالهم اثناء رحلتهم للحج⁽⁶²⁾.

كما خدمت حركة النقل بين موانئ البحر الأحمر الرحالة في حلهم وترحالهم ، ومنهم ابن جبير حيث سافر من عيذاب الى جدة لاداء فريضة الحج ، وابن بطوطة الذي سافر من ميناء جدة الى سواكن ، ومنها عاد الى سواحل اليمنونقلت من خلال موانئ البحر الأحمر الغلال المرسلة من مصر الى الحجاز.

ولاشك ان الأهمية الاقتصادية والتجارية لموانئ البحر الأحمر وما حققه المماليك من ثروة طائلة كل ذلك مكنهم من بناء قوة حربية ، حيث جعلت القوى الاوربية تتخذ من دولة المماليك خاصة بعد فشلهم في القضاء على هذه الدولة ، واحتلال مصر خلال الحملات الصليبية ومن ثم مواجهة الموانئ لذلك سعت لتطويق دولة المماليك وحرمانها من عائدات التجارة الشرقية ، فكانت أولى محاولاتها في ذلك ان فكرت في بناء مجموعة من السفن في هرمز بالاتفاق مع ارجون خان احد ملوك المغول لقطع طرق التجارة المارة الى عدن والبحر الأحمر ، وتحويلها الى هرمز⁽⁶³⁾.

،الا ان المشروع فشل. وواصل الغرب الأوربي السعي للقضاء على التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر ولم يفلح الا عندما تمكن البرتغاليون من الدوران حول افريقيا واكتشاف رأس الرجاء الصالح والوصول الى الهند(64). وبذلك تراجعت أهمية موانئ البحر الأحمر الاقتصادية بعد ان قامت مصر بمهمة الوسيط التجاري ، وحققت من خلال هذه المهمة أرباحا طائلة أسهمت في بناء هذه الدولة وقوتها واستمرارها زهاء ثلاثة قرون .

ومما تجدر الإشارة اليه ان تجارة البحر الأحمر لم تنته بدوران البرتغاليين حول افريقيا ووصولهم الى الهند ،بل ظلت قائمة في حماية العثمانيين ،ولكنها كانت اقل مما كانت عليه خلال العصر المملوكي .فقد أشار احد المستشرقين ان ميناء جدة استقبل سنة 973هـ/1565م عشرين الف قنطار من الفلفل (65). ومن اجل الحصول على مكاسب مالية انتهجت دولة المماليك بعض العمليات التجارية الى جانب التجار من خلال ما عرف باسم :المتجر السلطاني (66). ولتنظيم المتجر السلطاني انشأ ديوان له يتولاه ناظر الخاص للنظر فيما هو خاص بمال السلطان والعمل على تحصيل أموال جهاته وتنميتها (67).

كما قام بعض السلاطين ببعض العمليات التجارية من خلال تجار الكارم بوصفه نشاطا تجاريا خاص بهم مثلا ارسل السلطان الظاهر برقوق متجرا بصحبة تجار الكارم الى عدن ،وطلب الى صاحب اليمن ان يحيطه بالعباية والرعاية ،وان يسهل عملية البيع والشراء ، فارسل له صاحب اليمن رسالة جاء فيها (وجهزنا له المتجر السعيد الظاهري ،وبرزت مراسمتنا الى النواب بثغر عدن المحروس و.....وحملناه على ظهور مراكبنا معززا مكرما) (68)

وعمل السلطان المؤيد شيخ بالتجارة ،اذ جهز التاجر الكارمي على الكيلاني بخمسة الاف دينار ليشتري له الفلفل بغرض التجارة ، فاشترى الكيلاني الفلفل الوارد الى جدة بسعر خمسة وعشرين دينارا لكل مئة من في حين اشترى التجار باقي الفلفل بسعر خمسة وثلاثين دينارا ،فحصل السلطان على ربح كبير بعد بيع الفلفل للتجار الأجانب في الإسكندرية (69).

ويجب ان نفرق بين هذه العمليات التجارية التي كان السلطان يستغل أمواله بتشغيلها في التجارة طلبا للربح (70) ، والاحتكار التجاري الرسمي بمعنى ان يصبح

السلطان هو البائع والمشتري الوحيد ويعد السلطان برسباي اول من بدأ بتطبيق سياسة الاحتكار بشكل رسمي ، وأصبحت سياسة اقتصادية سار عليها السلاطين من بعده (71).

وقد بدأ السلطان برسباي المرحلة الأولى من تطبيق سياسة الاحتكار في الإسكندرية ثم توجهت نظاره الى جدة فاصدر مرسوما يقضي بان يكون الفلفل مختصا بمتجر السلطان وبذلك اكتملت سياسة الاحتكار، ولم تقتصر سياسة الاحتكار على السلع الشرقية بل تعدتها الى سلع أخرى مثل السكر (72). ونتج عن سياسة السلطان في احتكار عدد من السلع ان ارتفع سعرها وعانى السكان والتجار على حد سواء (73). وهذه السياسات تدل على مدى جشع السلطان ومعاناة للتجار والرعية انعكس على الدولة نفسها كما أدى لأن يحذو الامراء وكبار رجال الدولة حذو السلاطين الامر الذي أدى الى تحكّم الوزراء في معاش الناس فساد الغلاء في القاهرة وغيرها (74).

وعليه يمكن القول ان التجار لجأوا لمقاومة سياسة الاحتكار على المستوى الداخلي كما كثرت الشكاوي من قبل الجمهوريات الإيطالية وبدأت تبحث عن بديل فاذا كان السلطانالظاهر يبصر قد ارسى أسس التجارة وقدم الخدمات والامن للتجار فان السلطان برسباي جاء ليضع نقطة البداية لانهيال التجارة الشرقية بتطبيقه لسياسة الاحتكار.

وقد ظهرت سياسات التجوير في موانئ البحر الأحمر واضرت بحركة التجارة والموانئ وبدأت هذه السياسة في القرن التاسع الهجري /الخامس عشر الميلادي نتيجة لسوء علاقات السلاطين الرسولين بأشرف مكة ، فقد كان هؤلاء السلاطين يأمرّون التجار اليمينيين المتجهين الى جدة بالتجوير عنها الى ينبع انتقاما من امي مكة لم يدم ذلك طويلا فقد تحسنت العلاقات بين الطرفين وعاد التجار اليمينيون للرسو في جدة (75).

واستمر التنافس بين الموانئ وكان لسلاطين مصر واليمن دور في ذلك الصراع وظهر اشرف المماليك على تجارة ميناء جدة فازدهر ميناء جدة واصبح بندرا عظيما وفي المقابل قلت أهمية ميناء عدن (76)، ولاستكمال السيطرة المملوكية على ميناء جدة والاشراف المباشر على تجارته اصبح (نظر جدة) وظيفه سلطانية يخلع على متوليها فكانت تلك الخطوة الأولى للتنافس بين دول حوض البحر الأحمر على التجارة الشرقية، فاصبحت

جدة قبله المراكب التجارية وصارت من اعظم مراسي الدنيا وتلاشى امر عدن⁽⁷⁷⁾ واستمر ميناء جدة الميناء الرئيس الي ان ظهر الخطر البرتغالي فتراجع نشاطه التجاري كغيره من الموانئ، حيث بدأت هذه الموانئمرحلة جديدة من تاريخها التجاري في ظل السيطرة العثمانية بعد سقوط دولة المماليكسنة 923هـ/1517م⁽⁷⁸⁾.

وعليه استمر البحر الأحمر عبر موانئه الشرقية وموقعه الاستراتيجي يربط قارات العالم ويخدم التجارة بين الشرق والغرب خاصة بعد فتح قناة السويس وتدفق المواد الخام من المستعمرات في الشرق الى الغرب ان اصبح قبله الدول الاستعمارية مثل إنجلترا التي فازت فيه بنصيب الأسد بعد ان احتلت عدن في المدخل الجنوبي له كما استعمرت مصر ثم السودان والصومال⁽⁷⁹⁾

الخاتمة:

وضحت الدراسة معلومات هامة عن نشأة وازدهار هذه الموانئ خلال عدة قرون. ودورها في حركة نقل السلع، والمسافرين والحجاج فيما بينها وعلاقات هذه الموانئ التجارية بالموانئ الأخرى الواقعة على سواحل المحيط الهندي. والخطوط الملاحية الخارجية والداخلية والسفن المستخدمة في البحر الأحمر، والملاحة واطارها في هذا البحر.

النتائج :

1. خدمت الموانئ حركة التجارة قبل الإسلام واستمرت بهذا الدور خلال العصر الإسلامي
2. تعدد أنواع السلع الصادر والوارد عبر موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر والعلاقات التجارية بين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر وموانئ جنوب شرق اسيا وموانئ جنوب شرق افريقيا وسواحل الجزيرة العربية.
3. كانت الحركة التجارية بين موانئ البحر الأحمر وموانئ المحيط الهندي وبحر العرب مزدهرة لان موانئ البحر الأحمر كانت همزة الوصل في تصدير تجارة الشرق الى الغرب الأوربي.
4. كان لتجار كارم إثر مهم في حركة التجارة الشرقية عبر موانئ البحر الأحمر .
5. انتشرت مراكز التحصيل الجمركية في الموانئ، وعلى الطرق البرية والنهرية. ولم

- تقل نسبة المكوس عن العشر الى جانب رسوم إضافية.
6. كانت المعاملات التجارية في أسواق الموانئ نقدا بالدينار الذهبي.
 7. إقامة الأبراج والخانات العديدة على الطرق المؤدية الي الموانئ، وفي الموانئ نفسها، وتزويد هذه الأبراج بالحاميات العسكرية لحماية الموانئ وطرقها
 8. لعبت الموانئ الساحلية الشرقية للبحر الأحمر دورا كبيرا في التجارة العالمية منذ العصر الإسلامي حتى مطلع القرن التاسع عشر .

التوصيات:

1. ان الدراسات حول البحر الأحمر بصورة عامة والموانئ بصورة خاصة تحتاج لما يتصدى لإعادة تناولها باسهابوتفصيل.
2. ان تتبني الجامعات مقترح إعادة كتابة تاريخ البحر الأحمر
3. يجب الاستفادة القصوى من قراءة تاريخ البحر الأحمر بعمق خاصة موانئ الساحل الشرقي ودعم الإيجابيات ونبذ السلبيات
4. القاء مزيد من الضوء على ميناء جدة وأثره في التجارة الدولية.
5. دراسة السياسات التي قام بها السلاطين من اجل السيطرة على تجارة الشرق

المصادر والمراجع:

1. أبو الطيب محب الدين احمد بن محمد (ت885هـ-1480) وقيل هو ابواسحق برهان الدين بن علي ت (1486/891) الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة تحقيق مصطفى السقا ، القاهرة دار الكتب 1969م
2. البكري، أبو عبيد الله بن عبد العزيز: المسالك والممالك تحقيق ادريان فان ليوفن واندرلي فيري، ج1، تونس، الدار العربية للكتاب، 1992.
3. البغدادي، عبد المؤمن بن عبد الحق، (739هـ/1338م)، مرصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع (ثلاثة أجزاء) تحقيق محمد البجاوي، بيروت، دار الجيل، 1992.
4. ابن اياس :محمد بن احمد الحنفي: بدائع الزهور في وقائع الدهور دار احياء الكتب العربية، القاهرة 1963، ج1
5. ابن بيطار ضياء الدين عبدالله بن احمد ت 646هـ: الجامع لمفردات الادوية والأغذية، 1248م
6. ابن بطوطة، ابو عبدالله محمد بن عبد الله ت779هـ/1377م تحفة النظار في غرائب الامصار وعجائب الاسفار تحقيق: عبد الهادي التازي ج1 الرباط اكاديمية المملكة المغربية 1417هـ 1997م
7. ابن جبير، محمد بن احمد ابن جبير الكناي الاندلسي: رحلة ابن جبير/بيروت دار صادر .
8. الحميري، محمد بن عبد المنعم ت 900هـ/1495 الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق احسان عباس، بيروت/هيد ليبرغ ط2، 1984.
9. ابن خردذابة، عبيدالله بن عبدالله ت 300 هـ /912م المسالك والممالك، ليدن مطبعة ابريل 1981م 10/الادريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله نزهة المشتاق في اختراق الافاق مصر، مكتبة الثقافة الدينية بور سعيد .
10. السخاوي محمد بن عبد الرحمن بن محمد بن ابي بكر التبر المسبوك في ذيل السلوك مخطوط منشور الجامعة الأردنية منقول من نسخة في مجلد، محفوظة في الكتبخانة الخديوية.

11. شيخ الربوة، شمس الدين أبو عبد الله الدمشقي ت 727هـ نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ليبزج 1923م
12. ابن عبد الظاهر، أبو الفضل عبد الله بن رشيد الدين ت 692هـ -الروض الزاهر في سيرة الملك الظاهر، تحقيق ونشر عبدالعزیز الخويطر، الرياض 1976
13. صالح، محمد امين، تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة 1980م
14. ابن فرج عبدالقادر احمد:السلح والعدة في تاريخ بندر جدة، تحقيق احمد الزيلعيريكس سميث، مركز دراسات الشرق الأوسط، لندن 1984م
15. الفاسي، محمد بن احمد: العقد الثمين في تاخ البلد الأمين، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت 1998
16. الفلقشندي، احمد بن علي (ت 821هـ/1418)، صبح الاعشى في صناعة الأنشاء، (أربعة عشر جزءا)، ج 3، بيروت، دار الفكر 1987
17. المقريزي أحمد بن علي ت 845هـ-1441م - المواعظ بذكر الخطط والاثار 3 أجزاء تحقيق محمد زينهم، مكتبة مدبولي، القاهرة 1998م - الجزء الأول.
18. المقريزي، احمد بن علي 1441م إغاثة الامة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، 2000م
19. أبو المحاسن، يوسف بن تغري بردي النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، دار الكتب العلمية 1992
20. ابن الوردي، أبو حفص عمر بن الوردي: خريدة العجائب وفريدة الغرائب دار الشرق العربي، حلب 1991
21. ابن واصل: جمال الدين محمد بن سالم: مفرج الكروب في اخبار بني أيوب ج 2 تحقيق جمال الدين الشيال، المطبعة الاميرية، القاهرة 1957
22. ياقوت شهاب الدين أبو عبد الله الحموي ت 626هـ: معجم البلدان -الجزء الرابع بيروت دار صادر

23. الوليعي، عبد الله بن الناصر، معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر، المجلد الثاني، الرياض: دار الملك عبد العزيز، 2018هـ

المراجع العربية والأجنبية

1. الحاج، عبد الرحمن حسب الله، العلاقات بين بلاد العرب وشرق السودان، منذ ظهور الإسلام وحتى ظهور الفونج 1505م، امدرمان المطبعة العسكرية، 2005م
2. الخالدي، شهلة بنت سعد - الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في العصر الأيوبي 567-648 هـ، (1171-1250 م)، - دار الملك عبد العزيز 1439 هـ
3. زين، نعيمة محمد، أهمية الموانئ السودانية عبر البحر الأحمر خلال العصر الإسلامي، كتاب غير دوري، القاهرة، مركز الدراسات السودانية، العدد 46
4. ضرار، محمد سليمان صالح، امير الشرق، عثمان دقنه، ط1، الخرطوم، الدار السودانية للكتب
5. صبرة، عفاف: العلاقات بين الشرق والغرب، القاهرة ملحقات دار النهضة العربية، 1983
6. العميرة خالد محمد سالم - موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك، (648-923هـ) (1250-1517م) - الناشر دار الملك عبد العزيز 1427هـ
7. القحطاني، سعيد عبد الله: تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة / دار الملك عبد العزيز سلسلة الرسائل الجامعية 1424/147
8. ماركو بولو، نيقولو، رحلات ماركو بولو ترجمة عبد العزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة طبعة 2، 1995 م ، جزء 1 ،
9. بتروف، الإسكندر، العلاقات التجارية بين اسيا واوربا الغربية في القرون الوسطى النظام الاقتصادي والاجتماعي، موسكو 1987م
10. حسن، على إبراهيم، تاريخ المماليك البحرية، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، «ط3 1967م
11. حسن، داراهيم محمد: البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، عين

للدراسات والبحوث الإنسانية ط1998،1

12. فيب ان مار ،،جدة ،دائرة المعارف الإسلامية.

(Endnotes)

1. سعيد ،ابراهيم حسن ،البحرية في عصر المماليك ، مصر ،دار المعارف، 1983م، ص122
2. أبو الفداء ، تقويم البلدان ، باريس ، دار الطباعة السلطانية 1950، ص93
3. ياقوت ، معجم البلدان ، بيروت ،دار الصادر 1986م ، 89
4. الحميري، محمد بن عبدالمعتم الصنهاجي ، الروض المعطار في خبر الأقطار ، تحقيق يوسف الهادي بيروت 1996م ،ص408 .
5. أبو مخرمة ،عبدالله الطيب بن عبدالله بن احمد ، تاريخ ثغر عدن مع نخب من تواريخ ابن الجامر والاهدل 1936م، 1/4، 2
6. اليعقوبي ،احمد بن ابي يعقوب إسحاق بن جعفر ، البلدان بيروت،دار الكتب العلمية 2002م ، ص156
7. الهمداني ، الحسن بن احمد بن يعقوب ،صفة جزيرة العرب ، القاهرة ،دار الافاق العربية ،2001م ،ص94
8. العميرة ، خالد محمد سالم ، موانئ البحر الأحمر واثرها في تجارة دولة المماليك 1517،1250م الرياض ،دار الملك عبدالعزيز 1427، ص35.
9. المقدسي ،محمد بن احمد بن البناء البشاري ، احسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، بيروت دار الاحياء 1987م ، ص84
10. نفس المرجع ص 85.
11. الادريسي ،ابوعبدالله محمد بن محمد بن عبدالله ادريس ، نزهة المشتاق في اختراق الافاق ، مصر مكتبة الثقافة الدينية ،1/54.
12. ابن المجاور : أبو الفتح يوسف بن يعقوب الشيباني ،صفة بلاد مكة واليمن وبعض الحجاز ، المسماة تاريخ التنصير ، بيروت ،دار التنوير 1986م ص128

13. الحميرى ،الروضالمعطار،ص 408
14. القلقشندى : احمد بن على ، الصبح الاعشى في صناعة الانشاء ، بيروت دار الفكر 1987،ص9/5
15. ابن بطوطة : محمد بن عبدالله اللواتالطنجى ، رحلة ابن بطوطة، بيروت ، دار الكتب 1992م ،ص268.
16. العميرة،، خالد محمد سالم، مرجع سابق ص39
17. ابن بطوطة، مصدر سابق ص262.
18. سعيد، حسن إبراهيم، مرجع سابق ص 385
19. القلقشندي، مرجع سابق، 8/5
20. الحميرى ،مرجع سابق ،ص 284
21. حسين ، جميل حرب ، الحجاز واليمن في العصر الايوبي ،تهامة ، السعودية 1985م ، ص 159.
22. المقدسي ، مرجع سابق ص85.
23. ابن سعيد ،على بن موسى بن محمد المغربي ،1268م، بسط الأرض في الطول والعرض ، تحقيق خوان قرنيطخنييس ، المغرب ، مطبعة كريما ،1985، ص234
24. ابن المجاور، ابوالفتح يوسف بن يعقوب الشيباني 1291م صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز، المسماة تاريخ المستبصر، بيروت، دار التنوير،1986، ص247.
25. المقدسي، أحسن التقاسيم، ص85
26. من مناطق تهامة
27. المقدسي، أحسن التقاسيم، ص86
28. الادريسي، نزهة المشتاق، 138/1
29. فارتيم، لودوفيكو دي، رحلات فارتيم، ترجمة وتعليق عبد الرحمنعبدالله الشيخ، القاهرة، الهيئة المصرية العامه للكتب ،1994م،65

30. العميرة، خالد محمد سالم، مرجع سابق ص 46
31. الوليعى، عبدالله بن ناصر، معجم الأماكن الجغرافية في البحر الأحمر، الرياض، دار الملك عبدالعزيز 2018، ص 45
32. نفس المرجع والصفحة
33. اليعقوبي، احمد بن ابى يعقوب إسحاق بن جعفر 897، البلدان، بيروت دار الكتب العلمية 2002م، ص 154
34. ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ص 51.
35. نفس المصدر ص 91.
36. الفلقشندى، الصبح الاعشى، 3، 537.
37. المقرئزي، احمد بن على 1441م إغاثة الامة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية، 2000م، 129
38. ابن شاهين: غرس خليل بن شاهين الظاهري 1487م، زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، بيروت دار الكتب 1997، ص 12
39. ابن اياس: محمد بن احمد الحنفى 1502 بدائع الزهور في وقائع الدهور، القاهرة، دار احياء الكتب العربية 1984م، 359
40. نفس المرجع ص 424.
41. المقدسي، احسن التقاسيم، ص 91
42. الحميرى، روض المعطار، ص 153.
43. الوليعى، عبدالله بن ناصر، مرجع سابق، ص 864
44. المقرئزي، السلوك، 2/ 156.
45. ابن سعيد، بسط الأرض، ص 64.
46. ابن شاهين، زبدة كشف الممالك، ص 14
47. أبو الفداء، تقويم البلدان، ص 25
48. اليعقوبي، البلدان، ص 178.
49. العبدري، ابو عبدالله محمد بن عبدالله، 1289، رحلة العبدري، المسماة الرحلة المغربية، تحقيق محمد الفاسي، الرباط، وزارة الثقافة 1968م، ص 159

50. حسن ،د إبراهيم محمد :البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى ،ط1 عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية 1998 ص 9
51. المقريزي :احمد بن علي: المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار،المعروف بالخطط المقرزية تحقيق محمد زينهم،ميحة الشرقاوي مكتبة مدبولي ،القااهرة1998م ص 567
52. ابن فرج عبدالقادر احمد:السلاح والعدة في تاريخ بندر جدة ، تحقيق احمد الزيلعيريكس سميث ،مركز دراسات الشرق الأوسط،لندن1984م ص9
53. ناظر جدة :نظر جدة وظيفة سلطانية يخلع على متوليها ،استحدثها السلطان الاشرف برسباي سنة 1424/828م المقريزي :السلوك 129/7
54. الخزانة الشريفة هي مستودع اموالالسلطان من الجواهر والحريير والذهب وخاصة القماش المزركش وغيره .ابن كنان، محمد بن عيسى : حائق الياسمين في ذكر قوانين الخلفاء والسلاطين، تحقيق عيسى صباغ ،دار النفائس /بيروت 1991 ص 173
55. ابن شاهين ، غرس الدين خليل زبدة كشف الممالك ،ص12 .
56. بدر: موضع بالقرب من المدينة المنورة.ياقوت بن عبدالله الحموي :معجم البلدان ،دار صادر بيروت 1986م ج1/358
57. ياقوت ، معجم البلدان ج1/292
58. ابن شاهين ،زبدة كشف الممالك ،ط باريس،1894م ص 122
59. أبو المحاسن ، يوسف بن تغري بردي النجوم الزاهرة ة،ج9/127
60. أبو مخرمة ، تاريخ ثغر عدن ج2/141
61. ابن جبير ، :الرحلة ،ص45
62. ابن بطوطة : الرحلة ،ص264
63. هايد، ف ، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى تعريب احمد محمد رضا الهيئة المصرية العامة القااهرة 1994 ،2/349
64. 166.p.,Cit.,Op.Yusuf.167.
65. فيب ان مار ،،جدة ،دائرة المعارف الإسلامية 11/130

66. المتجر يقصد به ما يتناع للديوان من بضائع تدعو إليها الحاجة، ويقتضيها طلب الفائدة كالخشب والحديد لصناعة السفن والالات الحربية وغيرها بمبلغ مغلين. ابن مماتي، الاسعد بن مماتي: قوانين الدواوين، تحقيق عزيز سوريال عطية د.ت مصر، 1943م ص327.
67. الفلقشندي، صبح الاعشى، 93/11.
68. المصدر نفسه ص 340
69. صالح، محمد امين، تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، منشور ضمن كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمنار الدراسات العليا، جامعة عين شمس، القاهرة 1980 م ص172/173.
70. عاشور، دراسات في تاريخ العصور الوسطى، دار الاحد، بيروت 1977 ص 364
71. الأشقر، محمد عبد الغني: تجارة التوابل في مصر في العهد المملوكي، الهيئة المصرية العامة، القاهرة 1999م.
72. المقريزي: السلوك، ص ج186/7
73. المصدر نفسه ج308/7
74. ابن اياس: بدائع الزهور ج42/3
75. الفاسي، محمد بن احمد: العقد الثمين في تاخ البلد الأمين، تحقيق محمد عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، بيروت 1998 377/3
76. المقريزي: السلوك، ج112/7
77. المقريزي: الخطط، ج567/1.
78. عمارة: موانئ البحر الأحمر، ص 146.
79. حسن، دابراهيم محمد: البحر الأحمر في الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية ط1998، 1 ص 9