

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 جوهري 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 الي الاتي:

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 آثار 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 الرسمالية 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 الأحمر 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 10 أمتار) 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 و عرض 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 احزرت 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) ناقلة 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 الى 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

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

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 اقتضت 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 مارديكون 11، الاسكندرية 2009،ص 9.
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 .