

مساهمة الموانئ والنقل البحري في تعزيز التنمية الاقتصادية والحضرية : تركيا حالة دراسية

The contribution of ports and maritime transport to promoting economic and urban development: Turkey as a case study

د. ليلي عاشور حاجم الخزرجي (2)

د. بشرى عاشور حاجم الخزرجي (1)

Dr. Layla Ashour Al-khazragy

Dr. Bushra Ashour Alkhazragy

الملخص

يهدف هذا البحث إلى دراسة مساهمة الموانئ والنقل البحري في تعزيز التنمية الاقتصادية والحضرية من خلال الدور الحيوي الذي تؤديه الموانئ في دعم التجارة الدولية، وجذب الاستثمارات، وتحفيز التحولات الحضرية؛ وقد اعتمد البحث على المنهج التحليلي الوصفي، الذي يقوم على تحليل البيانات والمؤشرات الاقتصادية واللوجستية المتعلقة بالموانئ التركية، مع وصف انعكاساتها على النمو الحضري والتنمية المستدامة.

وأظهرت النتائج أن تحديث الموانئ وتوسيع طاقتها الاستيعابية في تركيا أسهم بشكل مباشر في زيادة حجم الصادرات والواردات، وتطوير الصناعات المرتبطة بالنقل والخدمات اللوجستية، فضلاً عن خلق فرص عمل جديدة، وتحويل المناطق الساحلية إلى مراكز اقتصادية نشطة. كما تبين أن هذه الدينامية ساعدت تركيا على تعزيز موقعها التنافسي في الأسواق العالمية. وتؤكد التجربة التركية أن الموانئ والنقل البحري يشكلان رافعة استراتيجية للتنمية الاقتصادية والحضرية المتوازنة. وقد أوصى البحث بضرورة تبني سياسات متكاملة تجمع بين الاستثمار في البنية التحتية البحرية، وتطبيق معايير الاستدامة البيئية، بما يضمن استمرارية المكاسب الاقتصادية، ويعزز التنمية الحضرية.

الكلمات المفتاحية: الموانئ، النقل البحري، التنمية الاقتصادية، التجارة الخارجية، تركيا.

Abstract

This study investigates the contribution of ports and maritime transport to economic and urban development, focusing on their vital role in supporting international trade, attracting investment, and driving urban transformation. The research employs a

(1) قسم الاقتصاد - كلية الإدارة والاقتصاد - الجامعة المستنصرية - العراق

(2) قسم العلاقات الاقتصادية الدولية - كلية العلوم السياسية - جامعة النهرين - العراق

descriptive-analytical method, analyzing economic and logistical indicators related to Turkish ports and assessing their impact on urban growth and sustainable development.

Findings indicate that the modernization and expansion of port capacity in Turkey have directly increased trade volumes, stimulated transport-related industries and logistics services, created employment opportunities, and transformed coastal areas into dynamic economic centers .

This process has also strengthened Turkey's competitive position in global markets. The Turkish case confirms that ports and maritime transport serve as strategic levers for balanced economic and urban growth. The study recommends adopting integrated policies that combine investment in maritime infrastructure with environmental sustainability standards to ensure long-term economic gains and reinforce sustainable urban development.

Keywords: Ports, Maritime Transport, Economic Development, Foreign Trade, Turkey,

المقدمة:

تعدّ الموانئ البحرية والنقل البحري من الدعائم الرئيسة للاقتصاد العالمي؛ إذ شكّلا عبر التاريخ شرايين حيوية لنمو الحضارات وتطور الاقتصادات؛ فقد ارتبط ازدهار المدن الساحلية وتوسعها الاقتصادي بمدى كفاءة موانئها، وقدرتها على استيعاب حركة التجارة الدولية، وتسهيل تدفق السلع والخدمات. ومع تعمق العولمة، وتزايد الترابط الاقتصادي بين الدول، برزت الموانئ بوصفها مراكز استراتيجية متكاملة تتجاوز وظيفتها التقليدية مرافق لشحن البضائع وتفريغها، لتغدو أدوات فعّالة في تعزيز التنمية الاقتصادية والحضرية على حدّ سواء.

أولاً: أهمية البحث

يكتسب هذا البحث أهميته من جانبين رئيسين:

1. الأهمية النظرية: يكتسب البحث أهميته النظرية من الدور الحيوي الذي تؤديه الموانئ البحرية والنقل البحري في تعزيز التنمية الاقتصادية والتنمية الحضرية؛ إذ تُعدّ الموانئ مراكز استراتيجية متكاملة تسهم في تحسين كفاءة التجارة الدولية، وتقليل تكاليف النقل، وزيادة جاذبية الاستثمار، فضلاً عن تحفيز التطور العمراني للمدن الساحلية، ورفع مستويات المعيشة فيها.

2. الأهمية العملية: يقدم البحث دروساً من تجربة دولية ناجحة يمكن للدول النامية الاستفادة منها في تطوير بنيتها التحتية المينائية، وربطها بالاقتصاد العالمي، بما يدعم التنمية الشاملة والمستدامة.

ثانياً: مشكلة البحث وتساؤلاته

تسعى الدول، سواء كانت متقدمة أم نامية، إلى استثمار مواردها المتاحة بأقصى قدر ممكن لتعزيز مسارات التنمية الاقتصادية والحضرية. وفي هذا الإطار، يبرز قطاع الموانئ والنقل البحري بوصفه أحد أهم الأدوات الاستراتيجية القادرة على دعم التجارة الخارجية، وجذب الاستثمارات، وتحفيز التحولات الحضرية. غير أن مدى فاعلية هذا القطاع في تحقيق التنمية المتوازنة يظل بحاجة إلى دراسة علمية معمقة تكشف عن أبعاده الاقتصادية والحضرية.

ومن هنا يتحدد التساؤل الرئيس لهذا البحث: إلى أي مدى يمكن للموانئ البحرية والنقل البحري أن يسهما في تعزيز التنمية الاقتصادية والحضرية؟

ويتفرع عن هذا التساؤل الرئيس عدد من الأسئلة الفرعية، منها:

1. ما الدور الذي تلعبه الموانئ البحرية في دعم التجارة الخارجية وزيادة حجم الصادرات والواردات؟
2. كيف يسهم النقل البحري في تطوير الصناعات المرتبطة بالخدمات اللوجستية وتعزيز القدرة التنافسية للدولة؟
3. إلى أي مدى يمكن لمشاريع تحديث وتوسيع الموانئ أن تسهم في خلق فرص عمل جديدة وتحفيز النمو الحضري في المناطق الساحلية؟
4. ما العلاقة بين الاستثمار في البنية التحتية البحرية والتحويلات الحضرية؟

ثالثاً: فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها: (أن هناك علاقة تكاملية بين الموانئ البحرية والنقل البحري وبين التنمية الاقتصادية والحضرية؛ إذ تعمل الموانئ والنقل البحري بوصفها متغيراً مستقلاً محفزاً، يؤدي بشكل مباشر وغير مباشر إلى تحسين مؤشرات التنمية الاقتصادية عبر مساهمتها الفعالة في (التجارة الخارجية، وفرص العمل، والاستثمار)، والتنمية الحضرية (توسع المدن، وتحسين البنية التحتية، وخدماتها)).

رابعاً: أهداف البحث: يسعى البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها:

1. تحليل الدور الاقتصادي والتنموي للموانئ البحرية والنقل البحري.
2. بيان إسهام الموانئ في التنمية الحضرية وتحسين البنية التحتية للمدن الساحلية.
3. استخلاص الدروس والسياسات التي يمكن أن تعتمدها الدول النامية لتعزيز كفاءة موانئها وربطها بالاقتصاد العالمي، بناءً على التجربة الدولية قيد الدراسة.

خامساً: منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج الوصفي-التحليلي في دراسة موضوع البحث، عبر تحليل الأدبيات النظرية، والتقارير الدولية، والمؤشرات الاقتصادية المتعلقة بالموانئ والنقل البحري. كما استعين بمنهج دراسة الحالة عبر تحليل تجربة تركيا في تحويل موانئها البحرية والنقل البحري إلى محركات للتنمية الاقتصادية والتنمية الحضرية.

سادساً: حدود البحث

تمت معالجة موضوع البحث في إطار حدود وأبعاد كانت كما يأتي:

الحدود الموضوعية: يركز البحث على دور الموانئ والنقل البحري في التنمية الاقتصادية والحضرية بوصفه جزءاً من مساهمة الاقتصاد البحري في التنمية.

1. الحدود المكانية: اتخذ البحث من تركيا بُعداً مكانياً للدراسة.

المحور الأول

الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية وخدمات النقل البحري:

تمثل الموانئ البحرية والنقل البحري عُقدًا استراتيجية ضمن الشبكة اللوجستية العالمية التي تربط بين الأسواق الإقليمية والدولية. فهي ليست مجرد نقاط لعبور السلع، بل منظومات متكاملة تسهم في تحقيق الانسيابية في حركة البضائع وضمان تكامل وسائل النقل المختلفة ضمن سلاسل الإمداد العالمية، مما يجعلها أحد المكونات الجوهرية في هيكل الاقتصاد العالمي المعاصر.

وفي ضوء هذا الترابط الوثيق بين الموانئ والنقل البحري، يمكن تناول هذا المحور عبر ثلاث فقرات أساسية: الأولى: الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية، والثانية: تستعرض الأهمية الاقتصادية للنقل البحري: بوصفه أحد أعمدة الاقتصاد الدولي ودوره في ضمان انسيابية التبادل التجاري وتعزيز التواصل بين الأسواق؛ والثالثة: تسعى لبيان دور قطاع النقل البحري والموانئ البحرية في تحقيق التنمية الحضرية والاقتصادية

أولاً: الأهمية الاقتصادية للموانئ البحرية:

تُعدّ الموانئ البحرية مراكز استراتيجية حيوية ضمن الشبكة اللوجستية العالمية؛ إذ تتجاوز دورها التقليدي بوصفها منافذ لتبادل البضائع لتصبح محركات أساسية للتنمية على المستويات الاقتصادية والحضرية والبيئية والاجتماعية. فهي تربط الأسواق المحلية بالأسواق العالمية، وتسهّل حركة التجارة والإمداد، وتضمن التكامل بين مختلف وسائل النقل، مما يجعلها عنصراً محورياً في دعم التنمية المستدامة وتعزيز الاستقرار الوطني والدولي⁽¹⁾.

وفي ظل التحولات التي فرضتها العولمة، تزايد الاهتمام الدولي بالموانئ بوصفها مكوناً رئيساً من مكونات اقتصاديات الخدمات؛ لاسيما في إطار اتفاقيات منظمة التجارة العالمية واتفاقية الخدمات العامة General Agreement on Trade in Services (GATS)، لما توفره من مزايا تنافسية في تغطية النطاقات الجغرافية الواسعة وتقديم حلول نقل فعالة من حيث التكلفة. ومن هذا المنطلق، تبرز أهمية الموانئ البحرية بوصفها مدخلاً تحليلياً لدراسة أثرها في عدد من المؤشرات الاقتصادية، والتنمية الحضرية والاجتماعية والبيئية، وهو ما سيتم تناوله في الفقرات الآتية:

(1)United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD),Review of Maritime Transport 2023. United Nations Publications, Available at the link: <https://unctad.org/rmt2023>

تُعدّ الموانئ البحرية من أهم الركائز التي رافقت تطور الاقتصاد العالمي عبر التاريخ؛ إذ ارتبطت نشأتها ارتباطاً وثيقاً بمرحلة الاكتشافات الجغرافية التي غيرت خريطة التجارة والملاحة الدولية. فقد شكّلت موانئ دول مثل البرتغال وإسبانيا وإنجلترا مراكز رئيسة لانطلاق الرحلات البحرية الكبرى، وأسهمت في بناء شبكات تجارية واسعة جعلت منها محركات رئيسة للنمو الاقتصادي ومصادر للقوة التجارية والسياسية في تلك الحقبة .

وعبر هذا الدور التاريخي، أصبحت الموانئ نقطة التقاء بين النشاط التجاري والبعد الاستراتيجي، ما جعلها عنصراً مؤثراً في تشكيل مسارات التطور الاقتصادي العالمي⁽¹⁾. ومع التطورات التي شهدتها القطاع البحري في العقود الأخيرة، لم تعد الموانئ البحرية مجرد مرافق للرسو، بل أصبحت مراكز متعددة الوظائف تشمل : عمليات الشحن والتفريغ، التخزين، الجمارك، التأمين، والخدمات اللوجستية، مما عزز من دورها بوصفها محركات للتكامل الوطني وربط الأقاليم بالأسواق الداخلية والخارجية⁽²⁾.

ووفقاً لما أشار إليه تقرير (مراجعة النقل البحري 2023 Review of Maritime Transport 2023) الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD United Nations Conference on Trade and Development فإنّ نشاط الميناء لم يعد مقتصرأ على حدوده المادية، بل امتد ليشمل المناطق البرية المحيطة به، مما أدى إلى نشوء مناطق لوجستية متكاملة ترتبط بالبنية التحتية للنقل البري والسككي. كما شمل هذا التطور نوعية الخدمات المقدمة، والبنية الفوقية والتهنية، لتغدو الموانئ من أهم الحلقات المحورية في سلسلة النقل العالمي وسلاسل الإمداد، بما يعكس دورها المتنامي في الاقتصاد العالمي المعاصر⁽³⁾.

كما تشير الدراسة الموسومة (Ports and Economic Development الموانئ والتنمية الاقتصادية) للباحثين في تخصص اقتصاديات النقل والموانئ (جان بول روجيه Jean-Paul Rodrigue) و(ثيو نوتيبوم Theo Notteboom)، إلى أن الوظائف المتعددة للموانئ، جعلتها تؤدي دوراً محورياً في تطور الأمم اقتصادياً⁽⁴⁾.

وتُظهر البيانات للفترة (2020–2025) أن الموانئ البحرية والنقل بالحاويات يمثلان الركيزة الأساسية للتجارة الدولية؛ إذ تُعدّ الحاويات الوسيلة الأكثر فاعلية في نقل السلع، وتشكل نسبة (35%) من حجم التجارة البحرية، وأكثر من (60%) من قيمة التجارة العالمية⁽⁵⁾. ويتضح من خلال هذه الأرقام أن الموانئ ليست مجرد نقاط عبور، بل هي مراكز استراتيجية تدعم النمو الاقتصادي وتعزز القدرة التنافسية للدول. إذ تم تداول ما يقرب من (690.3) مليون وحدة مكافئة

(1)Humphreys, Richard Martin. "Why Ports Matter for the Global Economy." World Bank Blogs, May 17, 2023 , Available at the link: <https://blogs.worldbank.org/en/transport/why-ports-matter-global-economy>

(2)United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2023. Geneva: United Nations, 2023. , Available at the link: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>

(3) رماس محمد امين ، تسويق خدمات النقل، كلية العلوم اعلمو التسبير، جامعة الطاهر مولاي سعيدة ، الجزائر ،2022، ص26.

(4)Rodrigue, Jean-Paul, and Theo Notteboom. "Chapter 11.2 – Ports and Economic Development." Port Economics, Management and Policy, 2022 , Available at the link: <https://porteconomicmanagement.org/pemp/contents/part11/port-and-economic-development/>

(5) ريتشارد مارتن همريز، " لماذا تمثل الموانئ اهمية اقتصادية"، مدونة البنك الدولي ، تاريخ النشر :2023/5/17، تاريخ الزيارة : 2025/11/15 ، متاح

على الرابط : <https://blogs.worldbank.org/ar/voices/lmadha-tmthl-almwany-ahmyt-llaqtad-alalmy>

لعشرين قداماً (TEUs*) عبر الموانئ العالمية في العام 2023، وهو ما يعكس حجم النشاط اللوجستي المرتبط بهذه المرافق الحيوية⁽¹⁾.

جدول (1) حجم مناولة الحاويات العالمية (2020-2025)

السنة	حجم المناولة (مليون TEUs)	نسبة التغير السنوي
2020	792	---
2021	849	%7.2
2022	876	%3.2
2023	690.3	%21.2
2024	743.6	%8.1
2025	780 - 770	%4 - %3

Source: united Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2025. Geneva: United Nations, 2025.

Accessed February 5, 2026. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>

ويتبين من الجدول أعلاه أن قطاع الموانئ البحرية يتميز بدورات صعود وهبوط مرتبطة بالظروف الاقتصادية العالمية: (الجائحة، التضخم، التوترات الجيوسياسية)، وان الانخفاض الحاد في 2023 عكس هشاشة سلاسل الإمداد أمام الأزمات، بينما النمو في 2024-2025 عكست قدرة الموانئ على استعادة نشاطها بسرعة.

تتحول الموانئ البحرية غالباً إلى مراكز لوجستية متكاملة تقدم خدمات ذات قيمة مضافة تعزز التجارة الخارجية. ويعد ميناء شنغهاي -الصين (الأكبر عالمياً، تجاوزت مناولته (47) مليون TEUs سنوياً، ويُعد مركزاً رئيساً لسلاسل الإمداد الآسيوية، وميناء سنغافورة سجل نحو (44.5) مليون TEUs وميناء روتردام – هولندا (أكبر ميناء أوروبي، يتجاوز (14) مليون TEUs ، ويُعد بوابة رئيسة للتجارة الأوروبية في عام 2025، ويُعد عقدة لوجستية عالمية تربط بين آسيا وأوروبا وأفريقيا. هذه الموانئ تُظهر بوضوح أهمية النقل البحري والحاويات في دعم التجارة الدولية⁽²⁾.

* TEUs : هي وحدة قياس معيارية تُستخدم في قطاع النقل البحري لتحديد سعة الحاويات. تعادل حاوية واحدة بطول 20 قدماً (حوالي 6.1 متر). تُستخدم لتقدير حجم البضائع المنقولة عبر الموانئ، سواء كانت الحاويات فعلياً بطول 20 قدماً أو أطوال أخرى (مثل 40 قدماً، التي تُحسب بـ 2 TEUs). للمزيد ينظر : .

<https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/245>

(1) مختار السويدي، *اقتصاديات النقل البحري*، ط3، (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية للطباعة، مصر، 2001)، ص3.

(2) united Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2025. Geneva: United Nations, 2025. Accessed February 5, 2026

<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>

تُعد المناطق الحرة في الموانئ البحرية من أبرز الأدوات التي اعتمدها الدول لتعزيز دورها في التجارة الدولية؛ إذ توفر هذه المناطق بيئة جمركية وتنظيمية مرنة تسهم في تسريع حركة البضائع وخفض التكاليف اللوجستية. كما أنها تمثل منصات استراتيجية لجذب الاستثمارات الأجنبية ودعم الصناعات المرتبطة بالنقل والتوزيع. ومن خلال مقارنة أداء بعض الموانئ العالمية والإقليمية التي تضم مناطق حرة، يمكن إدراك حجم مساهمتها في رفع القدرة التنافسية وتعزيز موقع الدول في سلاسل الإمداد العالمية.

جدول (2) مقارنة بين مناطق حرة في الموانئ العالمية (2024- 2025)

الميناء المنطقة الحرة	حجم المناولة مليون TEUs	مأسمتها بالتجارة الخارجية %	المساهمة الاقتصادية
شنغهاي	47.3	7%	مركز رئيسي لسلاسل الامداد الاسيوية
سنغافورة	41.1	6%	عقدة لوجستية تربط اسيا وافريقيا واوربا
رتردام	14	2%	بوابة رئيسية للتجارة الاوربية
جبل علي	15-14	2%	ركيزة اساسية في اقتصاد دبي

Geneva: United Review of Maritime Transport 2025 .(Source: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD

<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025> ;Nations, 2025. Available at

يبين الجدول(2) أن الموانئ التي تحتضن مناطق حرة مثل شنغهاي وسنغافورة تحقق نسباً مرتفعة من حجم التجارة العالمية، حيث تجاوزت مساهمتها مجتمعة أكثر من (13%) من إجمالي المناولة الدولية، وهو ما يعكس الدور المحوري لهذه المراكز في ربط الأسواق الآسيوية والأوروبية والأفريقية. كما يظهر أن الموانئ الأوروبية مثل روتردام تستفيد من موقعها الجغرافي كبوابة رئيسية للتجارة مع آسيا وأمريكا، رغم أن حجم مناوالتها أقل نسبياً من نظيراتها الآسيوية. أما الموانئ الإقليمية في الشرق الأوسط مثل ميناء جبل علي في الإمارات، فقد حقق حجم مناولة بلغ نحو (14-15 مليون TEUs) أي ما يعادل (2%) من التجارة العالمية، وجذب أكثر من (7,000 شركة دولية) عبر المنطقة الحرة (JAFZA)، مما جعله أكبر ميناء في الشرق الأوسط وركيزة أساسية لاقتصاد دبي. وبذلك يتضح أن المناطق الحرة

ليست مجرد تسهيلات جمركية، بل هي أدوات استراتيجية لإعادة تشكيل خريطة التجارة الدولية من خلال تعزيز القدرة التنافسية وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة⁽¹⁾.

جدول (3) حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة في المناطق الحرة المرتبطة

بالموائى (2013–2025)

الميناء – المنطقة الحرة	حجم الاستثمارات الأجنبية (مليون دولار)	النسبة الى اجمالي الاستثمار الاجنبي
شنغهاي	80	9%
سنغافورة	40	5%
رتردام	25	3%
جبل علي	50	2% عالمياً

Geneva: United Review of Maritime Transport 2025. (Source: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>; Nations, 2025. Available at

وتُعد الموائى أيضاً محركات رئيسية لتوليد فرص العمل؛ إذ توفر وظائف مباشرة في تشغيل الأرصفة، المناولة، والخدمات الجمركية، إلى جانب وظائف غير مباشرة في قطاعات النقل البري والبحري، التخزين، التصنيع، والخدمات اللوجستية المرتبطة بسلاسل الإمداد. وتشير الدراسات الاقتصادية إلى أنّ كلّ وظيفة مباشرة في الميناء تولّد ما بين (3–) ، وظائف غير مباشرة في القطاعات الداعمة، ممّا يجعل الموائى رافعة أساسية للنمو الاقتصادي وتوليد فرص العمل على نطاق واسع.

جدول (4) فرص العمل التي توفرها الموائى والمناطق الحرة المرتبطة بها (2024–2025)

الميناء – المنطقة الحرة	عدد الوظائف المباشرة	الوظائف غير المباشرة
شنغهاي	280.000	1.000.000
سنغافورة	170.000	700.000
رتردام	180.000	600.000

(1)UNCTAD, Review of Maritime Transport 2025.Ibid.

500.000	135.000	جبل علي
---------	---------	---------

Geneva: United Review of Maritime Transport 2025 .(Source: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD

<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025> ;Nations, 2025. Available at

ويلاحظ من الجدول (4) بأن الموانئ الآسيوية (شنغهاي، سنغافورة) تتصدر عالمياً في خلق فرص العمل؛ إذ يوفر ميناء شنغهاي نحو (280,000) وظيفة مباشرة وأكثر من مليون وظيفة غير مباشرة، وهو ما يعكس حجم المناولة الضخم وتكامل الميناء مع الصناعات التصديرية والخدمات اللوجستية، وميناء سنغافورة بدوره يخلق (170,000) وظيفة مباشرة وأكثر من (700,000) وظيفة غير مباشرة، مما يبرز دوره بوصفه عقدة لوجستية عالمية تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا.

وتسهم الموانئ حول العالم تسهم بشكل مباشر في الناتج المحلي الإجمالي (GDP) لبلدانها عبر التجارة، الخدمات اللوجستية، والصناعات المرتبطة. على سبيل المثال، ميناء روتردام يسهم بما يقارب (6%) من الناتج المحلي الهولندي، ميناء جبل علي يضيف نحو (23.8%) من الناتج المحلي لإمارة دبي، بينما ميناء سنغافورة يسهم بحوالي (7%) من الناتج المحلي لسنغافورة.

جدول(5) مساهمة الموانئ في الناتج المحلي الاجمالي (2024-2025)

الميناء - المنطقة الحرة	حجم المناولة - مليون TEUs	نسبة المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي
شنغهاي	47.3	3%-4%
سنغافورة	44.1	7%
روتردام	14	6%
جبل علي	15-14	23.8%

Geneva: United Review of Maritime Transport 2025 .(Source: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD

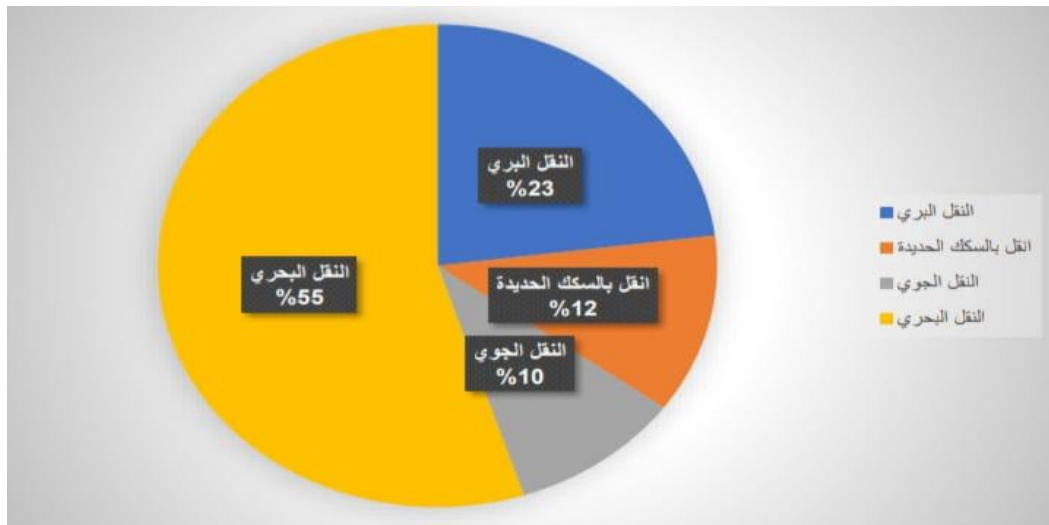
<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025> ;Nations, 2025. Available at

تشير البيانات في الجدول (5) إلى أنّ الموانئ تمثل عناصر استراتيجية في هيكل الاقتصاد العالمي؛ إذ تُظهر الموانئ الآسيوية مثل شنغهاي وسنغافورة ارتباطاً مباشراً بالصناعات التصديرية والخدمات اللوجستية، مما يجعلها ركيزة أساسية للنمو الاقتصادي في المنطقة، إذ تسهم بما يقارب (7%-3) من الناتج المحلي لاقتصاداتها. أما الموانئ الأوروبية مثل روتردام فتبرز أهميتها كبوابة رئيسة للتجارة الأوروبية؛ إذ تسهم بنسبة تقارب (6%) من الناتج المحلي الهولندي، وهو ما يعكس دورها في تعزيز سلاسل الإمداد وتوزيع البضائع داخل القارة. وفي الشرق الأوسط، يتفوق ميناء جبل علي من حيث الأثر الاقتصادي؛ إذ يشكل ما يقارب (23.8%) من الناتج المحلي لإمارة دبي، ليكون أعلى نسبة مساهمة مقارنة بباقي الموانئ العالمية،

ثانياً: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري : يؤدي النقل البحري دوراً محورياً في حلقات سلسلة القيمة، بدءاً من الإنتاج ومروراً بالتسويق ووصولاً إلى التوزيع، فهو نشاط إنتاجي يضيف على السلع منفعة اقتصادية متمثلة في المكان والزمان، من خلال نقله إياها من مواقع إنتاجها إلى أسواق استهلاكها، كما يعد نشاطاً توزيعياً بحكم ما يلعبه من دور جوهري في عملية التبادل التجاري، وتوزيع السلع على المستويين المحلي والدولي، وأخيراً، فهو نشاط خدمي يُقدم من خلاله خدمات نقل متنوعة، سواء للبضائع أو الركاب⁽¹⁾.

يُعد قطاع النقل البحري أحد الركائز الحيوية في دعم التنمية الاقتصادية والإقليمية المتوازنة، لما يتمتع به من قدرة عالية على نقل الحمولات الثقيلة بكفاءة وبتكلفة منخفضة مقارنةً بوسائل النقل الأخرى. ووفقاً لـ (تقرير آفاق النقل International Transport Forum (Transport Outlook 2023 2023 الصادر عن المنتدى الدولي للنقل التابع لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية Organization for Economic Co-operation and Development ، فإن النقل البحري يستحوذ على ما بين (55%) إلى (70%) من إجمالي الطلب على خدمات النقل في السياقات الإقليمية والدولية ؛ ولاسيما في الدول الساحلية ذات الموانئ النشطة⁽²⁾. كما تشير بيانات وكالة الطاقة الدولية (International Energy Agency) إلى أن استهلاك الطاقة في النقل البحري يقل بنحو مرتين عن السكك الحديدية، وبنحو عشر مرات عن النقل البري من حيث كمية الطاقة المستهلكة لكل طن/كيلومتر، مما يمنحه ميزة تنافسية في الاستدامة البيئية وكفاءة التشغيل⁽³⁾. (ينظر الشكل ((1))

الشكل (1) نسبة الطلب على خدمات قطاع النقل البحري



المصدر : رماس محمد امين ، تسويق خدمات النقل، كلية العلوم للعلوم التسيير، جامعة الطاهر مولاي سعيدة ، الجزائر 2022، ص26.

(1) سميرة ايوب ، اقتصاديات النقل، دط، (الاسكندرية : دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2002) ، ص39.

(2)International Transport Forum. Transport Outlook 2023. Paris: OECD Publishing, 2023, Available at the link: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-outlook-2023-summary-en.pdf>

(3)International Energy Agency. “Transport – Energy System.” IEA, 2023 , Available at the link <https://www.iea.org/energy-system/transport>

يؤثر قطاع النقل البحري بطريقة مباشرة وغير مباشرة على مختلف المتغيرات الاقتصادية والتي تشكل الاطار العام لرفع معدل الاداء الاقتصادي للدولة ، وان القصور في كفاءة قطاع النقل البحري يمثل في حقيقته اهدار لموارد الدولة المتمثلة في العملات الاجنبية التي يتم دفعها من لدن الدولة للسفن الاجنبية في مقابل نقل البضائع الواردة والمصدرة الى الاسواق الدولية ، وقد ترتب على ذلك الكثير من الاثار السلبية التي تنعكس في تدهور معدلات النمو الاقتصادي وزيادة الخلل في الميزان التجاري وميزان المدفوعات⁽¹⁾. لقد شهد النقل البحري العالمي زيادة سنوية مضطرة قدرت بحوالي (31%) ، وقد تنبأت إحدى الدراسات التي قام بها الاونكتاد UNCTAD في العام 2018 ، بأن حجم التجارة البحرية العالمية سترتفع من (11.5) مليار طن في العام 2020 لتصل في العام 2031 مستوى (16.04) مليار طن⁽²⁾.

أما تقرير UNCTAD الصادر في 2019 فقد اشار إلى تراجع في النقل البحري العالمي؛ بسبب (كوفيد 19) وبما يزيد قليلا عن (4%) ، فقد بلغ حجم التجارة المنقولة بحراً نسبة (83%) من إجمالي حجم التجارة العالمية وهو يساوي في الوقت ذاته نسبة (70%) من قيمتها، كما أكد التقرير أن إجمالي وزن التجارة المنقولة بحراً بنهاية العام 2020 كان في حدود (10) مليار طن تقريباً بالمقارنة مع ما قيمته (11.076) مليار طن نُقلت بحراً خلال العام 2019، وتجدر الإشارة إلى أن التراجع في النقل البحري العالمي خلال العام 2020 قد قابله نمو طفيف خلال العام 2019 عند نسبة (0.5%)⁽³⁾.

وتُظهر البيانات الاقتصادية الحديثة الأهمية المتنامية لهذا القطاع؛ إذ يُقدّر حجم البضائع المنقولة بحراً سنوياً بنحو (11.5) مليار طن، يُمثل النقل البحري منها ما يقارب (90%) من حجم التجارة العالمية، بإيرادات تتجاوز (17) تريليون دولار سنوياً، وأشار تقرير Review of Maritime Transport 2024 الصادر عن (UNCTAD) إلى أن حجم التجارة البحرية العالمية بلغ نحو (12.29) مليار طن عام 2023، محققاً نمواً سنوياً بنسبة (2.4%) مقارنة بعام 2022. وتُبرز هذه البيانات الدور الحيوي للنقل البحري في دعم التجارة الدولية، حيث يتم عبره نقل ما يزيد عن (80%) من حجم التجارة العالمية، وما يقارب (70%) من قيمتها، مما يجعل النقل البحري والمرافق المرتبطة به من أهم الركائز الاستراتيجية في تحقيق التنمية الاقتصادية؛ ولا سيما في الدول النامية⁽⁴⁾ ووفقاً لتقرير (Transport Outlook 2023) الصادر عن (ITF) ، من المتوقع أن يرتفع حجم النشاط المينائي العالمي إلى نحو أربعة أضعاف بحلول عام 2050، بما يعكس تصاعد الدور الاستراتيجي للموانئ في دعم الاقتصاد العالمي⁽⁵⁾.

(1)World Bank "Sustainable Development in Shipping and Ports".World Bank Group ,August 14, 2025. Accessed November 5, 2025. Available at :<https://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/sustainable-development-in-shipping-and-ports>

(2) هشام بوريش، "مكانة النقل البحري وعناصر قيامه في اقتصاديات الدول البحرية"، مجلة جامعة الملكة اروى العلمية المحكمة، لمجلد (7) ، العدد (7)، جامعة الملكة اروى ، صنعاء ، اليمن ، 2019، ص3

(3) الدليل البحري ، موقع ربان السفينة الالكتروني ، تاريخ النشر : 2021/6/11 ، تاريخ الزيارة : 2025/10/14 ، متاح على الرابط :

https://www.assafinaonline.com/news_details/ar/8050

(4) الجزيرة نت. "قطاع الشحن البحري.. ما حقيقته؟ وما دوره في ارتفاع معدلات التضخم بالعالم؟" الجزيرة نت، 17 يوليو 2022. تاريخ الدخول: 5 نوفمبر

2025. متاح على: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/7/17>

(5)International Transport Forum (ITF). (ITF Transport Outlook 2023 .Paris: OECD Publishing, 2023. Accessed November 5, 2025. Available at :<https://www.itf-oecd.org/itf-transport-outlook-2023>

كما ويُعد قطاع النقل البحري من المحركات الاستراتيجية للتنمية الاقتصادية؛ نظراً لتأثيره المباشر على مكونات ميزان المدفوعات، وبشكل خاص على الحساب الجاري من خلال بند الخدمات المعروف باسم "الميزان الملاحى". إذ إن تطوير الأسطول البحري الوطني وتمكينه من أداء دور فعّال في نقل التجارة الخارجية يُسهم في تحسين مركز الدولة في هذا الميزان، ويُقلل من الاعتماد على شركات النقل الأجنبية، مما يؤدي إلى ترشيد استعمال النقد الأجنبي والحد من تسربه إلى الخارج. ويتجلى هذا الأثر الاقتصادي في محورين رئيسيين (1) :

- **الأول:** تحسين بند الخدمات في الحساب الجاري من خلال تقليص المدفوعات الخارجية مقابل خدمات النقل، وهو ما يُعزز من كفاءة الإنفاق الخارجي ويُخفف الضغط على الاحتياطيات النقدية.

- **الثاني:** تعزيز الإيرادات من العملات الأجنبية عبر تقديم خدمات النقل البحري للدول الأخرى، مما يُسهم في توليد تدفقات نقدية خارجية تُعزز من قدرة الدولة على تمويل وارداتها وتحقيق التوازن في ميزان المدفوعات.

يُعد الاستثمار في صناعة النقل البحري خياراً استراتيجياً لتعزيز التنمية الاقتصادية، ليس فقط من خلال دعم التجارة الدولية وخفض تكاليف النقل، بل أيضاً عبر تحسين مؤشرات ميزان المدفوعات، وتحديدًا بند الخدمات المعروف باسم "الميزان الملاحى". إذ إن امتلاك أسطول وطني فعّال يُسهم في تقليص المدفوعات الخارجية مقابل خدمات النقل، ويؤد إيرادات بالنقد الأجنبي عند تقديم خدمات النقل للدول الأخرى، مما يُعزز من مركز الدولة في الحساب الجاري ويُسهم في تحقيق التوازن المالي (2).

وفي هذا السياق، قامت بعض الدول البحرية المتقدمة باشتقاق (ميزان ملاحى خاص) من ميزان المدفوعات، بهدف قياس مساهمة قطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني وتحديد فرص تطويره وتشير بيانات (OECD) إلى أن دولاً مثل اليابان، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة، النرويج، وكوريا الجنوبية تعتمد على النقل البحري بنسبة تصل إلى (70%) من الموارد الداخلة في ميزان مدفوعاتها، مما يُبرز الأهمية الحيوية لهذا القطاع في دعم الاستقرار الاقتصادي وتعزيز الإيرادات الخارجية (3).

أما الدول النامية، فقد اكتفت بإدراج بند الملاحة ضمن المعاملات غير المنظورة في ميزان المدفوعات، من دون فصل دقيق يُظهر الأثر الحقيقي لهذا القطاع، وهو ما يُضعف من قدرتها على التخطيط الاستثماري المستند إلى بيانات دقيقة.

(1) Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). (Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies .Paris: OECD Publishing, 2023. Accessed November 5, 2025. Available at :

https://www.oecd.org/en/publications/ship-finance-practices-in-major-shipbuilding-economies_e0448fd0-en.html

(2) ايمن النراوي ، اقتصاديات وسياسات النقل البحري ، ط1، (الاسكندرية : دار الفكر الجامعي ، مصر، 2014) ص106.

(3) Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), " Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies " ,Paris, Ibid.

ثالثاً : دور قطاع النقل البحري والموانئ البحرية في تحقيق التنمية الحضرية والاقتصادية للمدن المينائية: تؤدي وسائل النقل دوراً مهماً في نمو المدن وتطورها، ويعد عنصراً أساسياً في التحضر والتنمية الاقتصادية، وان تحسين انظمة النقل التي تشتمل بشكل أساسي على البنية التحتية ووسائل النقل المتحركة وجميع الأنشطة ذات الصلة، له دور كبير في تنمية المدن وقد اعترف بهذا الأمر عالم الاقتصاد الاسكتلندي (آدم سميث) عندما قال : (” إن الطرق الجيدة والقنوات والأنهار الصالحة للملاحة، وعبر تقليل تكلفة النقل، تضع الأجزاء النائية من البلاد على مستوى، تقريباً، مع تلك الموجودة في المناطق المجاورة للمدن ، وهم على هذا الحساب أعظم من كل التحسينات”⁽¹⁾).

وقد أشار المخطط الحضري البريطاني (بيتر هول Peter Hall) إلى أن المدن المينائية (انثروبوت -) Entreport تمثل نموذجاً فريداً للتكامل العمراني؛ إذ يتحول الميناء من منشأة بحرية منعزلة إلى قلب نابض للمدينة . هذا التكامل يخلق نظاماً حضرياً متكاملأً تتداخل فيه الوظائف المينائية مع الفراغات العمرانية، مما يعزز البنى التحتية المتخصصة مثل الأحواض البحرية والمناطق اللوجستية والمرافق الصناعية الداعمة⁽²⁾ .

تُشكّل العلاقة التكافلية بين الموانئ البحرية والمدن حجر أساس في التنمية الاقتصادية والحضرية عبر العصور. فقد انتقلت هذه العلاقة من نمط تقليدي قائم على التبعية والجوار الجغرافي، إلى نموذج استراتيجي متكامل، تُعيد فيه هيئات الموانئ هندسة دورها لتصبح شريكاً تنموياً فاعلاً في النسيج الحضري. ولم يعد دور الميناء محصوراً في أنه منصة لوجستية وصناعية فحسب، بل تحوّل إلى محرك للاقتصاد المعرفي والعمراني، من خلال تحرير واجهاتها المائية المركزية وإعادة استثمارها في مشاريع ترفيهية وسكنية وتجارية تعزز من جودة الحياة الاقتصادية والحضرية⁽³⁾.

وفي العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين، أصبح عدد من مدن الموانئ حول العالم في طليعة جهود التجديد وإعادة بناء واقعا بالاعتماد على المراكز الثقافية المتجددة والأنشطة التجارية الجديدة والروابط الدولية، بدلاً من الاعتماد على النشاط الصناعي المرتبط بحياتها الماضية. وفي العقود الأخيرة، أُعيد اكتشاف الواجهات البحرية الحضرية لإعادة التطوير الحضري. لم تعد مناطق الموانئ المهجورة تُستخدم لأنشطة صناعة الموانئ، بل تحوّلت إلى أحياء سكنية جديدة، كما هو الحال في ميناء هلسنكي الغربي في فنلندا⁽⁴⁾. كما يُلاحظ توجهاً عالمياً لإعادة تأهيل الأرصفة التاريخية والمناطق الصناعية القديمة لتصبح وجهات حيوية تجذب الاستثمارات وتعيد الحياة إلى الواجهات البحرية، مما يعكس تطوراً في السياسات الحضرية التي تسعى لتحقيق أقصى استفادة من هذه المساحات ذات القيمة الاقتصادية والاجتماعية

(1) Sinethemba Mngqibisa , The Role of Transport in Economic Development, Available in (PDF) format at the link :

http://www.kzntransport.gov.za/reading_room/research/freight/economic_dev.htm

(2)Hall, Peter. Cities in Civilization: Culture, Innovation, and Urban Order. London: Weidenfeld & Nicolson, 1998. Accessed November 6, 2025. , Available at the link : <https://archive.org/details/citiesinciviliza0000hall>

(3)Ahmed, Mbarak Siham. (The Sea Port as a Catalyst for Urban Development: The Case of Mombasa Port). Bachelor's thesis, University of Nairobi, School of Built Environment, Department of Architecture and Building Science, 2018/2019.

Accessed November 6, 2025.P10. , Available at the link:

<https://architecture.uonbi.ac.ke/sites/architecture.uonbi.ac.ke/files/2019-12/Thesis%20Chapter%201.pdf>

(4)Montwiłł, Ibid.

العالية. وبذلك، يصبح الميناء والمدينة نواة لنظام اقتصادي-حضري متكامل، يُحفّز الابتكار ويخلق فرصاً جديدة للنمو المستدام⁽¹⁾.

لا تُعدّ الموانئ البحرية الحديثة (التي تعمل مراكز لوجستية) محاور نقل تُتيح تغيير وسائل النقل من خلال نقل البضائع أو وحدات النقل متعدد الوسائط فحسب، بل تُعدّ أيضاً مناطق تُقدّم فيها خدمات الشحن والخدمات اللوجستية، وهي سمة نموذجية للمراكز اللوجستية المتكاملة. تعمل الكثير من الموانئ حول العالم أيضاً كأماكن إنتاج، ومن ثم، تُصبح مناطقها البحرية أنظمة اقتصادية متعددة الوظائف ذات وظائف موضوعية متطورة، تشمل النقل والتوزيع والخدمات اللوجستية، فضلاً عن الوظائف الصناعية والتجارية. تُؤدّ كل وظيفة تدفقات بضائع غالباً ما تُصبح جزءاً من نظام لوجستيات النقل في المناطق الحضرية. لذا، يعد تحقيق تكامل وظيفي بين الميناء والمدينة مدخلاً أساسياً لتحقيق تنمية حضرية مستدامة، تقوم على التخطيط المتكامل، والتحول الرقمي، واعتماد معايير الاستدامة البيئية، بما يضمن زيادة مرونة المدن في مواجهة المتغيرات الاقتصادية العالمية⁽²⁾.

ومما سبق ذكره، فإن أحد محددات أداء الموانئ هو النشاط الاقتصادي في بلد أو منطقة أو المناطق النائية. ومع ذلك، يمكن أيضاً رؤية العلاقة بين أداء الموانئ والظروف الاقتصادية الكلية بطريقة معاكسة. نظراً لدور الموانئ المهم في التجارة المحلية والدولية، يبدو أنها تؤثر على التنمية الاقتصادية المحلية والوطنية، يمكن أن يكون لنشاط الموانئ تأثير على الاقتصاد من حيث الناتج المحلي الإجمالي أو غيره من المؤشرات، ولكن أيضاً من حيث التوظيف⁽³⁾. ومن المتفق عليه وعلى نطاق واسع أن النقل البحري والموانئ تؤدي دوراً مهماً في نمو وتطور الاقتصادات على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية.... من خلال:

1- أن للنقل البحري والموانئ تأثيراً مباشراً على الناتج المحلي الإجمالي المحلي؛ إذ يقع جزء كبير من هذا التأثير خارج منطقة الميناء (تأثير غير مباشر)، وتؤدي زيادة بنسبة (10%) في مستوى إنتاجية الميناء إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي في منطقة محددة بنسبة (0.01-0.03%)، بينما تؤدي الزيادة نفسها (10%) في مستوى الإنتاج إلى زيادة في الناتج المحلي الإجمالي في المناطق التي تتراوح بين الميناء بنسبة (0.06-0.2%) وهذا يعني تأثيراً غير مباشر بنسبة (0.05-0.18%)⁽⁴⁾.

2- يسهم النقل البحري في تكوين الدخل الإجمالي سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة. فعلى المستوى المباشر، يظهر أثره الإيجابي من خلال العلاقة الطردية بينه وبين القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى؛ إذ يؤدي هذا الارتباط إلى زيادة

(1)Carta, Maurizio, Paolo La Greca, Daniele Ronsivalle, and Barbara Lino. Planning Complex Waterfront Interfaces: Reshaping Port City Regeneration for Sustainable Urban Futures. UNIPA Springer Series. Cham: Springer, 2025. Accessed November 6, 2025. Available at the link:

<https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-81783-0>

(2) Wildenboer, Eveline. (The Relation Between Port Performance and Economic Development: Literature Review and Case Study of the Hamburg-Le Havre Range). Bachelor's thesis, Erasmus University Rotterdam, Erasmus School of Economics, Faculty of Urban, Port and Transport, July 27, 2015.P6

(3)Wildenboer, Eveline. The Relation Between Port Performance and Economic Development,P11.

(4)Pina – Stein, Susanne B.(How Are the Portuguese Ports Contributing to Portugal's Competitiveness?), Master's thesis, Erasmus University of Rotterdam, Master Urban, Port and Transport Economics, 2016.

الإيرادات وتعزيز النشاط الاقتصادي. أما على المستوى غير المباشر، فيمتد أثر النقل البحري إلى عوائد عنصر العمل والتجهيزات الأساسية المرتبطة بالوسائل وورش الصيانة وتنشيط الموانئ والخدمات الملحقة، مما يقود إلى إعادة استثمار هذه العوائد وتنشيط دورة الاقتصاد الوطني عبر مضاعفات الإنفاق الإيجابية التي تولّد زيادات في القيم المضافة⁽¹⁾.

وتشير دراسة إحصائية أجريت في نيجيريا "The Impact of Maritime Transport on Nigeria's Economic Growth" (Economic Growth) في عام 2022 إلى أن مساهمة النقل البحري في الناتج المحلي الإجمالي بلغت نسبياً يعتد بها؛ إذ بينت بان القطاع البحري أصبح "المحرك الرئيس للنمو الوطني" وذلك لاحتوائه على البنية التحتية الأكثر أهمية لتوليد الثروة⁽²⁾. وفي الاتحاد الأوروبي، يوضح تقرير الاقتصاد الأزرق للعام 2025 EU Blue Economy أن النقل البحري يمثل أحد أكبر القطاعات الاقتصادية الزرقاء، إذ تم نقل نحو (13) مليار طن من البضائع عبر البحر في عام 2023، ما يعكس دوره الحيوي في دعم الناتج المحلي الإجمالي الأوروبي⁽³⁾.

3- يعزز النقل البحري والميناء الكفاءة إنتاجية عوامل الإنتاج الرئيسية (العمالة ورأس المال)، وتُمكن ربحية وحدات الإنتاج من رفع مستويات الإنتاج والدخل، ومن ثم التوظيف، وهذا يُبرز أهمية الميناء على الاقتصاد الوطني. وقد اثبتت دراسة قام بها في العام 2013 الأكاديمي والخبير المتخصص في اقتصاديات النقل والموانئ الأوربي (كلاوديو فيراري Claudio Ferrari وآخرون) بعنوان (الموانئ والتنمية الإقليمية: منظور أوروبي في البنية التحتية للموانئ والتنمية الاقتصادية) مدى تأثير أنشطة الموانئ على التوظيف المحلي من خلال تحليل أكثر من (500) منطقة في غرب أوروبا، ووجدوا أن التوظيف الإقليمي يرتبط ارتباطاً إيجابياً بإنتاجية الميناء⁽⁴⁾.

وتُظهر دراسة أجرتها الباحثة والأكاديمية المتخصصة اقتصاديات النقل، اقتصاديات الموانئ، والتنمية الإقليمية الإيطالية (أنا بوتاسو Anna Bottasso وآخرون) في العام 2013 بعنوان (أثر إنتاجية الموانئ على التوظيف المحلي: أدلة من بيانات بانل لمناطق أوروبية) نتائج مماثلة، في منطقة تضم مليون عامل، فإن زيادة مليون طن من صافي إنتاج الميناء ستؤدي إلى زيادة فورية تتراوح بين (400 - 600) وظيفة (حسب مواصفات النموذج)⁽⁵⁾.

(1) ولد لغواطي سعيدة، (دور النقل البحري في تحقيق التنمية المستدامة : دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN/SNTM) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير / جامعة الجزائر 3، الجزائر ، 2015 ، ص90.

(2)S. A. Oyeduntan, The Impact of Maritime Transport on Nigeria's Economic Growth (Master's thesis, Department of Economics, University of Lagos, 2022). Available in PDF format at the following link: <https://ir.unilag.edu.ng/home>

(3)European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. The EU Blue Economy Report 2025. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2025. Accessed December 27, 2025.

<https://op.europa.eu/webpub/mare/eu-blue-economy-report-2025/index.html>.

(4)Ferrari, Claudio, Olaf Merk, Anna Bottasso, Maurizio Conti, and Alessio Tei. "Ports and Regional Development: A European Perspective." In *Port Infrastructure and Economic Development*, edited by Claudio Ferrari et al., University of Massachusetts Boston, 2013. Accessed November 6, 2025.

https://docs.vlaamsparlement.be/docs/biblio/pendigibib/monografie/2012/427_ports_regional.pdf

(5)Bottasso, Anna, Maurizio Conti, Claudio Ferrari, Olaf Merk, and Alessio Tei. "The Impact of Port Throughput on Local Employment: Evidence from a Panel of European Regions." *Transport Policy* 27 (2013): 32–38. Available at the link:

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.12.001>

4- أظهرت دراسة قدمها الاقتصادي الألماني ومؤسس المنتدى الاقتصادي العالمي World Economic Forum (كلاوس شواب Klaus Schwab وآخرون) في العام 2015 تأثيراً إيجابياً للبنى التحتية للنقل على التنمية الاقتصادية والحضرية، فالبنية التحتية الشاملة والفعّالة ضرورية لضمان الأداء الفعال للاقتصاد، كما أنها مهمة في تحديد موقع النشاط الاقتصادي ونوع الأنشطة التي يمكن تطويرها داخل البلد. إذ تُقلل البنية التحتية المتطورة المسافة بين المناطق، مما يُدمج الأسواق الوطنية ويربطها بالأسواق الدولية بتكلفة أقل. فقد يؤدي توسيع البنية التحتية للنقل، مثل ربط الموانئ بالمناطق الداخلية، إلى توسيع أسواق مهمة للمنتجين المحليين وزيادة الضغط التنافسي. تُحفز المنافسة المتزايدة المنتجين المحليين على الابتكار /أو خفض التكاليف بهدف الحفاظ على وضع تنافسي أو اكتسابه⁽¹⁾.

المحور الثاني

مساهمة الموانئ البحرية والنقل البحري في التنمية الاقتصادية والحضرية في تركيا

يمثل الاقتصاد البحري جانباً أساسياً في تنمية وتطور تركيا، إذ تتميز تركيا بموقعها الجغرافي الاستراتيجي وثرائها في الموارد البحرية. فتركيا تمتلك سواحل طويلة على البحرين الأسود والمتوسط وبحر إيجه، فضلاً عن مضيق البوسفور والدردينيل اللذين يشكلان ممرات بحرية عالمية بالغة الأهمية.

تُعدّ الموانئ في تركيا عنصراً محورياً ليس فقط لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، بل أيضاً لتطوير الاقتصادات الوطنية والإقليمية. فالنمو الاقتصادي في تركيا يرتبط ارتباطاً وثيقاً بموانئها على البحر المتوسط وبحر إيجه، التي تُعدّ بوابات للتجارة مع أوروبا وآسيا، ونقاط ارتكاز رئيسة في شبكات التجارة الدولية؛ إذ يُعدّ النقل البحري الوسيلة الأساسية للتجارة الإقليمية والعالمية ومع ذلك، تمثل الموانئ نقاط اختناق رئيسة في منظومة النقل البحري، مما يجعلها محوراً للدراسة والتحليل في سياق العلاقة بين الاقتصاد البحري والتنمية الوطنية؛ ولاسيما في بعدها الاقتصادي والحضري.

أولاً : تنمية البنية التحتية للنقل في تركيا ودورها في التكامل الإقليمي والعالمي: تتمتع تركيا بموقع استراتيجي عند ملتقى طرق أوروبا وآسيا والشرق الأوسط، مما يجعلها مركزاً حيوياً للعبور يربط الشرق بالغرب عبر شبكة متكاملة من الطرق والسكك الحديدية والمرافق البحرية والمراكز اللوجستية؛ إذ تحدها دول كثيرة، منها: بلغاريا واليونان وإيران والعراق وسوريا وجورجيا وأرمينيا وإذربيجان. ويحيط بها البحر الأسود شمالاً والبحر الأبيض المتوسط جنوباً، وترتبط البلقان بالشرق الأوسط، وآسيا الوسطى بالقوقاز، ودول البحر الأسود بدول البحر الأبيض المتوسط. وتبلغ مساحتها الإجمالية (814.578) كيلومتراً مربعاً، منها (8333) كيلومتراً ساحلاً⁽²⁾. وقد ساعد هذا الموقع الجغرافي الفريد على تطوير بنية تحتية متينة للنقل، لها دوراً مهماً في دعم طرق التجارة العالمية وتعزيز مكانة البلاد بوصفه محوراً لوجستياً إقليمياً ودولياً. ووفقاً لتقرير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية لعام 2024، لا تزال تركيا تُصنّف دولة ذات موقع استراتيجي يمكنها ان تؤدي دوراً محورياً في التكامل الإقليمي والعالمي، ولاسيما في مجالات النقل والطاقة، وسلاسل

(1) كلاوس شواب وآخرون. تقرير التنافسية العالمية 2015-2016. جنيف: المنتدى الاقتصادي العالمي، 2015. تم الدخول في 6 نوفمبر 2025، متاح على الرابط :

https://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf

(2) Republic of Turkey – Turkish Statistical Institute (TÜİK). Turkey in Figures 2024. Ankara: TÜİK, 2024. Accessed

November 9, 2025. Available at the link: <https://data.tuik.gov.tr>

الإمداد⁽¹⁾. وقد أسهمت التطورات الاقتصادية والسياسية التي شهدتها المناطق المجاورة منذ أواخر العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، لاسيما في البلقان ومنطقة البحر الأسود وحوض البحر الأبيض المتوسط والقوقاز وآسيا الوسطى والشرق الأوسط، في تعزيز دور تركيا الإقليمي والعالمي⁽²⁾.

ولتحقيق هذا الدور الإقليمي والعالمي المحوري، انطلقاً من موقعها الجغرافي المتميز، ولتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية لتركيا، كانت الأولوية القصوى لتركيا هي تحسين منظومة النقل وقد انفتحت تركيا موارد كبيرة نسبياً للاستثمار الاستراتيجي في البنية التحتية للنقل وصلت الى (300) مليون دولار ، كما بذلت جهود وترتيبات قانونية مكثفة لتحسين وتنويع قطاع النقل المحلي والدولي⁽³⁾. ومنها مشروع (الممر الأوسط Middle Corridor Project) وهو ممر نقل دولي يربط الصين بأوروبا عبر تركيا، مروراً بآسيا الوسطى والقوقاز. بلغت قيمة الاستثمارات فيه نحو (50) مليار دولار حتى العام 2025. وطُورت شبكة طرق بطول (2262) كلم داخل تركيا، وربط الموانئ التركية بشبكات السكك الحديدية والطرق السريعة. وتوفير أكثر من (144) ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة ومن المتوقع ان يعزز موقع تركيا كمركز عبور لوجستي بين الشرق والغرب، ويسهم في خفض تكاليف النقل وزمن التسليم ، ويدعم التجارة الخارجية ويزيد من تنافسية الصادرات التركية⁽⁴⁾.

كما بذلت جهود وترتيبات قانونية مكثفة لتحسين وتنويع قطاع النقل المحلي والدولي ومنها : تعديل قانون "اللوجستيات الوطنية" لعام 2023 من اجل تنظيم قطاع النقل متعدد الوسائط (البري-البحري-السككي-الجوي) وتسهيل الاستثمار فيه وقد تضمن منح حوافز ضريبية للمستثمرين في مراكز الخدمات اللوجستية، وتبسيط إجراءات الترخيص والتشغيل لشركات النقل الدولية، فضلاً عن إدخال نظام (النقل الذكي) لتتبع الشحنات وتحسين الكفاءة ، ومن اثاره الاقتصادية جذب استثمارات أجنبية مباشرة في قطاع النقل، تحسين ترتيب تركيا في مؤشرات الأداء اللوجستي العالمية، ودعم التكامل بين وسائل النقل المختلفة، مما يُعزز مرونة سلاسل الإمداد⁽⁵⁾. وقد عملت هذه الاستثمارات والترتيبات القانونية على زيادة الإنتاج والتطورات الإيجابية في التجارة الخارجية والسياحة في تركيا.

(1)OECD, OECD Regions and Cities at a Glance 2024: Turkey. Paris: Organization for Economic Co-operation and Development, 2024. Accessed November 9, 2025. Available at the link: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-regions-and-cities-at-a-glance-2024_23b366ee-en/turkiye_2ca6031d-en.html

(2)Özdil, Eser. Turkey's Geopolitical Role in the Black Sea and European Energy Security: From Pipelines to Liquefied Natural Gas. Atlantic Council, September 13, 2024. Accessed November 9, 2025. Available at the link: <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/part-4-turkeys-geopolitical-role-in-the-black-sea-and-european-energy-security-from-pipelines-to-liquefied-natural-gas/>

(3) نيو ترك بوست. "استثمارات النقل والبنية التحتية في تركيا تتجاوز 300 مليار دولار خلال 22 عامًا". نُشر في 28 يونيو 2025 ، تاريخ الزيارة <https://newturkpost.com/news/111174-> : 2025/11/11:

(4) مركز شاف لتحليل الأزمات والدراسات المستقبلية. "مشروع الممر الأوسط: من حلم تجاري إلى واقع مليء بالتحديات". نُشر في 25 مارس 2025 ، تاريخ الزيارة 2025/11/11، متاح على الرابط : <https://shafcenter.org/>

(5)Invest in Türkiye. Logistics & Transportation Sector Overview. Republic of Türkiye Investment Office, 2024. Accessed November 9, 2025 Available at the link.: <https://www.invest.gov.tr/en/sectors/pages/logistics-transportation.aspx>

مع امتلاك البلاد (8333 كم) من السواحل و(180) ميناء ومرفئ منها (20) ميناء رئيس دولي موزعة على البحار الأربعة، تم تسجيل الموانئ الرئيسية في تركيا بوصفها موانئ دولية، ووصلات عبّارات، ومحطات حاويات بموجب الاتفاقية الأوروبية بشأن خطوط النقل الدولية الرئيسية المشتركة والمرافق ذات الصلة، وتتزايد حركة الحاويات في الموانئ سنوياً بنسبة تقارب (20%). ويمكن اعتبار الموانئ والقنوات والمياه الداخلية في تركيا عقداً حاسمة في شبكة نقل الحاويات العالمية نظراً لموقعها الاستراتيجي والجغرافي. كما أن عمليات العولمة والتحرير في المنطقة والمؤسسات الجديدة في الكثير من القطاعات عملت على زيادة الطلب والتوقعات، لاسيما من قبل سلطات الموانئ والمحطات⁽¹⁾.

وتُظهر المقارنات بين وضع الموانئ والأسطول البحري التركي في التسعينيات والبيانات الحديثة أن النقل البحري ظلّ العمود الفقري للتجارة الخارجية التركية. ففي منتصف التسعينيات، كان الأسطول التجاري التركي قد ارتقى من المرتبة (23) عالمياً عام 1993 إلى المرتبة (16) عام 1996، ووفقاً لبيانات 2024-2025 الصادرة عن وزارة التجارة التركية ومعهد الإحصاء التركي، بلغت قيمة الصادرات التركية (238.4 مليار دولار) بزيادة (2.5%) مقارنة بعام 2023، فيما بلغت الواردات (311.7 مليار دولار) بانخفاض (6.3%). وتشير تقارير منظمة الأونكتاد للعام 2024 إلى أن الأسطول البحري التركي يضم (1,208 سفينة) بطاقة تشغيلية تصل إلى (7.1 مليون DWT) - وحدة قياس الحمولة، وأن حجم مناولة الحاويات في الموانئ التركية بلغ (12.55 مليون TEUs) - وحدة قياس سعة الحمولة في العام 2024⁽²⁾.

وعلاوة على ذلك، فقد حقق الأسطول البحري التركي أكبر معدل نمو عالمي في العام 2024 بنسبة (8.2%)، وهو ضعف متوسط النمو العالمي، مما رفع ترتيبه إلى المرتبة (11) عالمياً بإجمالي حمولة وزنية بلغت (52.7 مليون طن)، وفق تصريحات وزير النقل والبنية التحتية التركي (عبد القادر أورالوغلو) في 5 نوفمبر/تشرين الثاني 2024 هذا التطور يعكس أنّ تركيا باتت قريبة من هدفها الاستراتيجي بالانضمام إلى قائمة أكبر عشرة أساطيل تجارية في العالم، ويؤكد أن الموانئ البحرية والأسطول التجاري يشكلان رافعة استراتيجية للتنمية الاقتصادية والاندماج في الاقتصاد العالمي حتى العام 2025⁽³⁾.

من كل ما تقدم يتبين بأنّ النقل البحري هو الوسيلة الأكثر تفضيلاً للنقل سواء في الصادرات أو الواردات التركية. واستناداً لبيانات صادرة عن وزارة التجارة التركية ومعهد الإحصاء التركي لعام 2024، فقد أشارت إلى أن (88.47%) من إجمالي التجارة الخارجية يتم تحقيقها عبر البحر، إذ تم نقل (61.60%) من حجم التجارة الخارجية عن طريق البحر،

(1)United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). **European Agreement on Main International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC)**. Geneva: United Nations, 2019, pp. 12–15.

(2)Ministry of Trade, Republic of Turkey, and Turkish Statistical Institute (TURKSTAT), Foreign Trade and Transport Statistics Report 2024 (Ankara: Government of Turkey, 2024),p10.

(3)Uraloğlu, Abdulkadir. "Turkish Merchant Fleet Rises to 11th Place Globally." Neta Haber, November 5, 2024. Accessed December 18, 2025. Available at the link: https://netahaber.com/en/uraloglu-turkish-merchant-fleet-ranked-11th-in-the-world/?utm_source=copilot.com

مقابل (22.60%) عبر البر، و(0.50%) عبر السكك الحديدية، و(13.90%) عبر الجو، و(1.40%) عبر وسائل النقل الأخرى⁽¹⁾.

ثانياً : دور الموانئ البحرية والنقل البحري التركي في تعزيز التنمية الاقتصادية: تبدأ الخطوة الأساسية لنقل البضائع والركاب وتنتهي بالموانئ، التي تتجسد أنشطتها في أهم قضايا صناعة الشحن ولذلك، تُعد الموانئ نقاطاً محورية وعناصر أساسية في النقل البحري. فالموانئ، بوصفها بوابات دخول الدول، هي نقاط رئيسية ذات تأثيرات اقتصادية واجتماعية على تنمية بلدانها ومناطقها. لقد شغلت الموانئ مكانة محورية لجميع الدول نظراً لنمو الاقتصاد، والتقدم التكنولوجي، وتنوع مراكز الإنتاج والمواد الخام، وتوفير التكاليف في النقل البحري. تضم هذه المكانة المحورية الكثير من الشركات ذات الصلة، ومن ثم، تشارك مجموعة متنوعة من المؤسسات والجهات المعنية في نطاق واسع من الأنشطة والتطورات المتعلقة بالموانئ، مما يؤدي في النهاية إلى ظهور مجموعة كبيرة ومتنوعة من المشكلات التي تواجهها الموانئ. تشمل هذه المشكلات: القدرة الاستيعابية، والتحديث، وسهولة الوصول عبر المناطق الداخلية، وتوظيف الكوادر المؤهلة، والبنية التحتية، والبنية الفوقية، وإدارة الموانئ، والبيروقراطية، وعملية الخصخصة، والتسعير الفعال. ولإيجاد حلول لهذه المشكلات، دأبت الدول عموماً، وإدارات الموانئ خصوصاً، على تطبيق استراتيجيات وسياسات متنوعة.

ونظراً لموقعها الجيوستراتيجي الحساس، فقد تبنت تركيا منذ تأسيسها سياسات مهمة، وطبقت تشريعات تركز على الحلول، واستراتيجيات ضمن جهودها الحثيثة لمواجهة المشكلات التي تواجهها الموانئ، فبعد صدور قانون الموانئ رقم 618 بتاريخ 14 نيسان/ أبريل 1925، بدأت الدولة التركية بالتركيز على الموانئ كخدمة عامة. إذ تنص المادة الثامنة من هذا القانون على تخويل الحكومة: (بتأسيس شركة مساهمة تركية في كل ميناء، تُسجل أسهمها باسمه، بحيث تُجرى عمليات التحميل والتفريغ وتوزيع المياه والفحم في الموانئ، وتوفير جزء من رأس مال الشركة من ميزانية الدولة) ، وبناءً على هذا التفويض، تأسست شركات الموانئ في إسطنبول 1925، ثم في إزمير ومرسين، وفي طرابزون 1927؛ فضلاً عن ذلك، تم الاستحواذ على شركة أحواض إزمير في عام 1933 ، وقد منح هذا القانون إدارة وتشغيل وصيانة جميع الموانئ التركية إلى شركات مساهمة تُنشأ بمساهمة من رأس مال خاص وعام. ومع ذلك، نص القانون على أن تتولى الدولة مسؤولية الرقابة والإدارة العامة. في ظل هذا الإطار التشريعي، تُعد الموانئ، نقاط النهاية في نظام النقل الوطني، ذات تأثير كبير على البنية الاقتصادية والاجتماعية والتجارية لتركيا، مما يجعلها مناسبة بشكل ملحوظ للنقل البحري بهدف الوصول إلى الأسواق الدولية⁽²⁾.

وفي السياق التركي، يتطلب النقل البحري ثلاثة عناصر أساسية: البضائع المنقولة بحراً، والسفن التي تحملها، والموانئ التي تخدمها. ومع تزايد العولمة في تسعينيات القرن الماضي، اكتسب القطاع البحري حضوراً عالمياً في إدارة السفن والموانئ على حد سواء، ليصبح قطاعاً شريكاً. وبوصفها دولة حديثة التصنيع ذات معدلات نمو مرتفعة، تتزايد حصة تركيا في التجارة العالمية سنوياً. ومع ازدياد حجم التجارة الخارجية، تتعزز أهمية الموانئ، مما يزيد من اهتمام

(1) Republic of Turkey, Ministry of Transport and Infrastructure. Foreign Trade Transport Statistics 2024. Ankara: Ministry of Transport and Infrastructure, November 2024. Accessed December 19, 2025. Available at the link:

[https://trbusinessworld.com/en/2024/12/30/exploring-turkiyes-ports-and-transport-infrastructure/..](https://trbusinessworld.com/en/2024/12/30/exploring-turkiyes-ports-and-transport-infrastructure/)

(2) Yasemin Nemlioglu Koca, "Development of the Port Cities in Turkey: Hinterland and Networks," Journal of Current Researches on Social Sciences (JoCReSS) 7, no. 3 (2017): 11–25, doi:10.26579/jocress-7.3.11, Available at the link:

<https://www.stracademy.org/jocress/article/view/7.3.11>.

المستثمرين المحليين والدوليين بها. في الواقع، مع بدء ممارسات الخصخصة عام 1997، تخلى القطاع العام إلى حد كبير عن دوره في إدارة الموانئ، واتجه نحو وضع القواعد واللوائح التنظيمية، يوجد في تركيا حوالي (180) مرفقاً مينائياً، (80) منها موانئ كبيرة الحجم، تُدار في معظمها من لدن القطاع الخاص⁽¹⁾. تحتل تركيا موقعاً متقدماً عالمياً في قطاع الموانئ؛ إذ يوجد خمسة موانئ تركية ضمن قائمة أكبر 100 ميناء للحاويات في العالم لعام 2025 وفق تصنيف Lloyd's List، وهي: أمبارلي، كوجالي، أليغا، تكيرداغ، ومرسين وفقاً للمديرية العامة للشؤون البحرية التركية، فان موانئها تعاملت مع ما مجموعه (13.5) مليون حاوية في عام 2024. وبلغت حصة الموانئ الخمسة المدرجة في تصنيف لويدز ليست (11.4) مليون حاوية، وهو ما يمثل (84.1%) من إجمالي حجم مناولة الحاويات في تركيا⁽²⁾، وهذا الإنجاز ليس مجرد رقم إحصائي، بل يعكس طموحاً ومكانة استراتيجية. فموانئ تركيا ليست مجرد بوابات لاقتصادها المحلي، بل تتجاوز ذلك لتكون مراكز حضرية متعددة الوظائف تضم أنشطة لوجستية وصناعية وخدمية، ما يجعلها محركات رئيسية للتنمية الحضرية والاقتصادية على حد سواء. لقد أصبحت الموانئ مراكز استراتيجية تربط الإنتاج المحلي بالأسواق العالمية، وتسهم في تعزيز التكامل الإقليمي والدولي لأن الجزء الأكبر من التجارة العالمية يتم عبر البحر، كما ورد في تقرير الأونكتاد المعنون (Review of Maritime Transport 2024 : استعراض النقل البحري لعام 2024)⁽³⁾.

وقد دعمت هذا التوجه دراسات اقتصادية تركية محكمة، منها دراسة الباحثين التركيين (أورال أردوغان وأوكتاي تشينتين) الموسومة (The Effects of Maritime Transport on the Turkish Economy - آثار النقل البحري على الاقتصاد التركي) والواردة في تقرير آفاق الشحن البحري التركي للعام 2021) التي أبرزت الدور المباشر للموانئ في تعزيز التجارة الخارجية⁽⁴⁾، وكذلك دراسة للباحث التركي (رمضان يلديز Ramazan Yıldız) الموسومة (Examining the Relationships Between Maritime Foreign Trade, GDP, and Construction in Turkey - دراسة حالة لفحص العلاقات بين التجارة الخارجية البحرية الناتج المحلي الإجمالي وقطاع البناء في تركيا) التي أثبتت وجود علاقة قوية بين التجارة البحرية والناتج المحلي الإجمالي وقطاع البناء

(1)Kazım Yeni and Soner Esmir, "Regulation of Ports in Turkey," in The Regulation of Turkish Network Industries, ed. Fuat Oğuz and Volkan Yılmaz (Cham: Springer, 2022), 345–364, https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-83985-7_19.

(2)Invest in Türkiye, Türkiye on the Rise: Five Ports Ranked Among World's Top 100 (September 1, 2025), Available at the link: <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/turkiye-on-the-rise-five-ports-ranked-among-worlds-top-100.aspx>.

(3)United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2024 ,Geneva: United Nations, 2024. Accessed December 18, 2025. Available at the link: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>

(4)Çimen Karataş Çetin and Didem Özer Çaylan, "The Place of Ports in Development Plans of Turkey: A Strategic Analysis for the Years 1985–2010," Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 14, no. 1 (2012): 27–49, Available at the link:

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/deusosbil/issue/4627/63112>.

الحضري، وأكدت نتائجها على أن الموانئ والنقل البحري ليسا مجرد أدوات لوجستية، بل محركات للتنمية الاقتصادية والحضرية، ومكونات استراتيجية في مسار التكامل الإقليمي والعالمي لتركيا (1).

وقد أكدت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في تقريرها للعام 2024 والمعنون (Future Maritime Trade Flows - تدفقات التجارة البحرية المستقبلية 2024) أنّ الموقع الجغرافي لتركيا يمنحها ميزة استراتيجية في شبكات النقل العالمية، ويجعل من تطوير الموانئ والبنية التحتية البحرية شرطاً أساسياً لتعزيز التجارة الخارجية وزيادة القدرة التنافسية (2). ولاسيما وإن تكامل الموانئ مع شبكات النقل الأخرى يسهم في إعادة تشكيل المدن الساحلية وتحويلها إلى مراكز ديناميكية تستقطب الاستثمارات وتخلق فرص عمل جديدة، مما يعكس الدور الحيوي للنقل البحري في التنمية الاقتصادية والحضرية(3).

وعادة ما تُقاس الآثار الاقتصادية للموانئ والنقل البحري عبر مؤشرات كمية مثل عدد الوظائف التي توفرها أنشطة الموانئ، وحجم المبيعات الناتج عن حركة التجارة، والإيرادات الضريبية المرتبطة بعمليات الاستيراد والتصدير. هذه المؤشرات تُستعمل دليلاً على أن تطوير البنية التحتية للموانئ، أو تحسين خدمات النقل البحري يؤدي إلى تعزيز رفاه المجتمع وزيادة القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني(4).

وتُظهر الدراسات الاقتصادية في المجال البحري أن نماذج المدخلات والمخرجات (I/O) تُعد الأداة الأكثر استعمالاً لتحليل تأثيرات الموانئ؛ إذ تُبرز العلاقة بين حجم المناولة في الموانئ وبين الناتج المحلي الإجمالي، الأجور، والإيرادات الضريبية. فعلى سبيل المثال، توسع الموانئ وزيادة كفاءتها في عمليات المناولة والتخزين يؤدي إلى خلق وظائف جديدة في قطاعات النقل، الخدمات اللوجستية، والتجارة، كما يرفع من حجم الصادرات والواردات، وهو ما ينعكس مباشرةً على النمو الاقتصادي الوطني والإقليمي، وبذلك يصبح الميناء ليس مجرد نقطة عبور للبضائع، بل محركاً اقتصادياً يسهم في خلق فرص عمل، وزيادة الإيرادات، وتحسين ميزان المدفوعات، بينما يُعد النقل البحري الوسيلة الأكثر كفاءة وفعالية في دعم هذه الأنشطة مقارنةً بوسائل النقل الأخرى(5).

(1) Ramazan Yıldız, "A Case Study of Examining the Relationships Between Maritime Foreign Trade, GDP, and the Construction in Turkey," ODÜSOBİAD 12, no. 2 (2022, Available at the link:

<https://doi.org/10.48146/odusobiad.1093034>

(2) Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). Future Maritime Trade Flows Paris: OECD Publishing, 2024. Accessed December 18, 2025. Available at the link: https://www.oecd.org/en/publications/future-maritime-trade-flows_e51b5ecc-en.html

(3) TR Business World. "Exploring Turkey's Ports and Transport Infrastructure" December 30, 2024. Accessed December 18, 2025. <https://trbusinessworld.com/en/2024/12/30/exploring-turkeys-ports-and-transport-infrastructure/>

(4) Dwarakisha, G. S., and Akhil Muhammad Salim "Review on the Role of Ports in the Development of a Nation". Paper presented at the International Conference on Water Resources, Coastal and Ocean Engineering (ICWRCOE 2015), (Aquatic Procedia) (2015), p:4-5.

(5) Dwarakisha, G. S., and Akhil Muhammad Salim "Review on the Role of Ports in the Development of a Nation". Paper presented at the International Conference on Water Resources, Coastal and Ocean Engineering (ICWRCOE 2015), (Aquatic Procedia 00 (2015), p:4-5.

تُشكل الموانئ البحرية ركيزة أساسية ضمن منظومة النقل التركية. ففي تشرين الأول / نوفمبر 2024، تعاملت الموانئ الخاضعة لإشراف وزارة النقل والبنية التحتية مع نحو (43.45) مليون طن من البضائع، وهو رقم يعكس حجم التجارة الكبير الذي يمر عبر هذه المرافق ويؤكد أهميتها في تسهيل حركة التجارة الدولية. وبفضل وجود (180) ميناءً عاملاً على امتداد السواحل التركية، تتمتع البلاد بقدرة متميزة على تلبية الطلب المتزايد على الخدمات اللوجستية البحرية⁽¹⁾. ومن حيث الأثر الاقتصادي، تسهم الموانئ في الناتج المحلي الإجمالي عبر الأنشطة المرتبطة بالخدمات اللوجستية، التخزين، المناولة، والتجارة. كما توفر آلاف فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، خاصة في المدن الساحلية مثل: (مرسين، إزمير، والإسكندرونة) وتشير التقديرات إلى أن قطاع النقل البحري والموانئ في تركيا يوظف أكثر من (500) ألف شخص بشكل مباشر وغير مباشر، وهو ما يعادل نحو (2%) من إجمالي القوى العاملة. أما من حيث مساهمة الموانئ في التجارة الخارجية التركية، ففي العام 2024، ناولت الموانئ التركية نحو (531.74 مليون طن) من البضائع، موزعة على الواردات (257.14 مليون طن)، الصادرات (142.28 مليون طن)، النقل الداخلي "كابوتاج" (63.26 مليون طن)، وحركة العبور (69.06 مليون طن). هذا الحجم يعكس توسعاً كبيراً في القدرات التشغيلية، ويؤكد تحول الموانئ إلى مراكز لوجستية إقليمية تربط تركيا بالأسواق العالمية⁽²⁾.

كما أبرزت التحديات في منطقة البحر الأحمر أهمية الموانئ التركية في الحفاظ على تدفق التجارة البحرية، ووفقاً لتصريحات نائب الرئيس للعمليات الدولية في شركة (Dinçer Lojistik) (إردم سوزفار Erdem Sozvar) وهي شركة تركية متخصصة تعمل في مجال الخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد : (لقد جلبت حوادث البحر الأحمر تحديات جديدة لسلاسل التوريد العالمية، إذ يمر حوالي (12%) من التجارة العالمية و(30%) من التجارة البحرية بين أوروبا وآسيا عبر هذه المنطقة الحيوية ، ونتيجةً لذلك، اختار الكثير من مقدمي الخدمات إعادة توجيه رحلاتهم عبر جنوب إفريقيا، مما أدى إلى تأخيرات تتجاوز أسبوعاً واحداً وزيادة التكاليف ، وقد أبرز هذا الوضع القيمة الاستراتيجية للموانئ التركية كطرق بديلة للتخفيف من حدة هذه الاضطرابات)⁽³⁾.

ثالثاً: دور الموانئ البحرية والنقل البحري التركي في تعزيز التنمية الحضرية: يُعدّ التوسع الحضري من أبرز المفاهيم الاقتصادية والاجتماعية في العصر الراهن، تُعد المدينة أكثر الكيانات البشرية تعقيداً منذ نشوء أولى المستوطنات. وقد تضاعف عدد سكان المدن أربع مرات منذ خمسينيات القرن العشرين، الأمر الذي يجعل من العصر الراهن بحق عصر "الثورة الحضرية". إذ يعيش أكثر من نصف سكان العالم - أكثر من (4) مليارات نسمة - في المدن، ومن المتوقع أن يستمر هذا التحول؛ إذ من المتوقع أن يتضاعف عدد سكان الحضر أكثر من الضعف بحلول العام 2050، يمكن للمدن أن تصبح محركات قوية للنمو والتنمية الاقتصادية والمستدامة ، وتنتشل الملايين من الفقر وتضمن النجاح الاقتصادي على المدى الطويل للأجيال القادمة، فهي المراكز التي يتم فيها توليد معظم الناتج المحلي الإجمالي وخلق معظم الوظائف في القطاع العام والخاص، ومع نمو المدن، فإنها تساعد مناطق بأكملها وحتى دولاً على أن تصبح أكثر إنتاجية وازدهاراً

(1)TR Business World, Exploring Türkiye's Ports and Transport Infrastructure, December 30, 2024, accessed December 19, 2025, Available at the link: [https://trbusinessworld.com/en/2024/12/30/exploring-turkives-ports-and-transport-infrastructure/.](https://trbusinessworld.com/en/2024/12/30/exploring-turkives-ports-and-transport-infrastructure/)

(2)Republic of Turkey, Ministry of Transport and Infrastructure. **Transport and Infrastructure Sector Report 2018**. Ankara: Ministry of Transport and Infrastructure, 2018, pp. 45-47.

(3)الشرق الأوسط. "الاضطرابات بالبحر الأحمر تدفع الشركات إلى إعادة التفكير في سلاسل التوريد." نُشر في 15 يناير 2024، تاريخ الزيارة 2025/11/10، متاح على الرابط : <https://aawsat.com/>

، ويتطلب إنشاء مدن أكثر ملاءمة للعيش تنسيقاً استراتيجياً للسياسات واتخاذ قرارات استثمارية ذكية، وان يتم أن تتصرف بحزم لتشكيل مستقبل مدها وخلق فرص للجميع، عبر الاستثمار في البنية التحتية والخدمات الحضرية⁽¹⁾.

يقول عالم الاجتماع العربي (عبد الرحمن ابن خلدون) في مقدمته: بان الحفاظ على مراكز المدن بتاريخها الحضاري ونسيجها العمراني وتركيبها الاجتماعية لن يكتب لها النجاح ولن يتحقق ما لم تأخذ من البعد الاجتماعي خطأً ومساراً لها. فالتنمية الحضرية تشير إلى: ”مجموعة من السياسات والممارسات التي تهدف إلى تحسين أداء المدن من حيث البنية التحتية، الخدمات العامة، والفرص الاقتصادية والاجتماعية، بما يضمن استدامة النمو الحضري ورفاه السكان”⁽²⁾.

ووفقاً لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) United Nations Development Programme تُعد المدن مراكز إنتاج واستهلاك رئيسة، فالعامل الاقتصادي يعد الأساس في نشوء المدن وتطورها فلا استمرار لمدينة من دون توفر الموارد والامكانات الاقتصادية التي تضمن الاستقرار وتنوع النشاط الاقتصادي للسكان ، إذ ان عمليات التمدن والنمو الاقتصادي والتنمية تتسم بالتوازي جنباً الى جنب لان المناطق الحضرية تُسهم بنحو (80%) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي تقريباً ، كما يُعد القطاع الحضري بمثابة المركز الاقتصادي للتنمية بقدرته على توليد النمو الاقتصادي وتطوير المنطقة، وتبرز أهمية هذا العامل بشكل خاص في المدن الساحلية التي تحتوي على موانئ؛ إذ يسهم في دعم النشاط الاقتصادي والاجتماعي عبر القنوات البحرية، ويحقق التنمية الاقتصادية للمناطق الساحلية⁽³⁾. ويؤدي الموقع الجغرافي للمدينة دوراً حاسماً في تحديد وظائفها الصناعية وتلبية احتياجات الإنسان؛ إذ تكتسب الجغرافيا الطبيعية، إلى جانب الظروف البشرية والاقتصادية وشبكات النقل، أهمية متزايدة في تشكيل ملامح المدن وضواحيها. وفي ظل هذه الأبعاد المتعددة، يصبح التخطيط الحضري المنظم قضية بالغة الأهمية ، وينظر التخطيط الحضري إلى المدينة بوصفها مركزاً لوجستياً ومنطقة محددة للاستثمار والتنمية، ويهدف إلى⁽⁴⁾:

1- تطوير وإنشاء الاستثمارات الاقتصادية ضمن نطاق حضري محدد

2- تحديد العلاقات بين العناصر الوظيفية للمناطق الحضرية المراد تحويلها وتطويرها

3- اختيار المواقع الأنسب للاستثمارات الجديدة

4- إنشاء شبكات نقل حديثة وفعّال.

5- تحديد مواقع المناطق السكنية والصناعية الجديدة بشكل وظيفي.

(1)World Bank. Urban Development Overview. Washington, DC: World Bank Group, 2025. Accessed December 26, 2025, Available at the link: <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview>.

(2)Astrolabe. 2023. Definition of Urban Development. Astrolabe Knowledge Platform. Accessed December 26, 2025. , Available at the link: <https://astrolabe.alm/urban-development-definition..>

(3) فوز معن عبد علي ، حسين احمد سعد ، ” العوامل المؤثرة في النمو الحضري لمدن الموانئ : دراسة تحليلية لنمو مدينة ام قصر ” ، مجلة المخطط والتنمية ، المجلد (25) ، العدد(1) ، مركز التخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا ، جامعة بغداد، العراق، 2020 ، ص 119.

(4)F. Erbaş, Port Regeneration and Sustainable Urban Development: The Case of Galata Port and Haydarpaşa Port Projects in Istanbul after 2000 (ISOCARP Case Study Report, 2010), , Available at the link: https://www.isocarp.net/Data/case_studies/1067.pdf.

6- تنظيم المدن وتطويرها بما يحقق التكامل بين أبعادها الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية.

ولطالما تفاعلت الموانئ والنقل البحري مع المدن ضمن الأنظمة الحضرية، فالميناء الذي يسهم بشكل كبير في نمو المدينة لا يقتصر دوره على التنمية الاقتصادية، بل يمتد أيضاً لتعزيز التنمية الاجتماعية والثقافية على سبيل المثال مدينة إسطنبول قبل ستة عقود فقط كانت مدينة ميناء منسية وراكدة، يقل عدد سكانها عن مليون نسمة، ومعزولة عن التجارة العالمية. تحوّل بسبب موانئها (7) إلى أكبر مركز حضري واقتصادي محوري يقع عند ملتقى طرق أوروبا وآسيا، واصبحت واحدة من أسرع المناطق الحضرية نمواً، وعلى الرغم من وجود الكثير من المدن التي تقع بالقرب من مصادر المياه، فإن إسطنبول هي المدينة الوحيدة التي تقع بين قارتين وبحرين، وتتيح هذه الخصائص فرصاً وتحديات للمدينة فيما يتعلق بعلاقتها مع المناطق المحيطة بها وبنيتها المكانية⁽¹⁾.

تعد موانئ إسطنبول من الموانئ ذات الطاقة الاستيعابية الكبيرة، وتشهد ازدحاماً كبيراً بسبب النشاط التجاري الكبير في هذا القطاع على مدار العام، تؤدي هذه الموانئ دوراً كبيراً في حركة الملاحة التركية والعالمية، بما توفره من مسارات وطرق تجارية في حركة السفن بكافة أنواعها المحلية والأجنبية الكبيرة والصغيرة⁽²⁾. ولا يمكن المبالغة في تقدير الأثر الاقتصادي للبنية التحتية للنقل البحري في تركيا؛ إذ يمر جزء كبير من التجارة الخارجية للبلاد عبر شبكات النقل الخاصة بها، مما يجعل موانئها البنية التحتية مع معايير الاتحاد الأوروبي أولوية قصوى، وجزءاً من التزاماتها تجاه الاتحاد الجمركي الأوروبي، تعمل تركيا على تحديث أنظمتها لتلبية لوائح الاتحاد الأوروبي، ومن ثم، تعزيز قدرتها التنافسية التجارية ودعم التعاون الدولي. وتعدّ المراكز الحضرية الرئيسية، مثل (إسطنبول وإزمير) مراكز حيوية للنشاط الاقتصادي، مما يستلزم توسيعاً مستمراً للبنية التحتية لمواكبة النمو السكاني والمتطلبات الاقتصادية⁽³⁾.

الخاتمة

في الختام، تُعدّ الموانئ التركية والنقل البحري ركيزة أساسية في الخدمات اللوجستية التجارية للبلاد؛ إذ توفر بنية تحتية متينة وفعالة قادرة على التخفيف من اضطرابات سلاسل التوريد العالمية، وتؤكد عمليات الاندماج والاستثمارات والتطورات التكنولوجية الأخيرة في هذه الموانئ دورها المحوري في الحفاظ على مكانة تركيا وتعزيزها بوصفها لاعباً رئيساً في التجارة الدولية، كما وتؤدي الموانئ وظائف أوسع نطاقاً، منها: تشجيع التنمية المحلية، على سبيل المثال، الصناعية والاجتماعية والاقتصادية، عبر تكامل خدمات الموانئ والأنشطة المحيطة بها، وهذا يسهم في تحقيق التنمية

(1) Muhammed Ziya Paköz, Ahmet Baş, and Fatih Eren, An Analysis of the Changing Role of Istanbul as a Megacity in the World (research paper presented at the 55th ISOCARP World Planning Congress, Jakarta–Bogor, Indonesia, International Society of City and Regional Planners, 2019), Available in PDF format at the following link:

https://isocarp.org/app/uploads/2021/04/ISOCARP_2019_Pakoz_645.pdf.

(2) Bas Butuner, Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in Istanbul (paper presented at the 42nd ISOCARP Congress, Istanbul, Turkey, 2006), International Society of City and Regional Planners, Available in PDF format at the following link: <https://isocarp.org/app/uploads/2014/08/Waterfront-Revitalization-as-a-Challenging-Urban-Issue-in-Istanbul.pdf>

(3) Nana E. Quansah, Impact of Privatization in Ports: Measuring Efficiency through Data Envelopment Analysis and Key Performance Indicators (Master's dissertation, World Maritime University, 2008), Available in PDF format at the following link: https://commons.wmu.se/all_dissertations/163.

الاقتصادية والحضرية للدولة من خلال تسهيل تطوير البنية التحتية، مثل: الطرق والسكك الحديدية، والعمل بوصفها مصدراً للوظائف المباشرة وغير المباشرة. وتوفير حدود أمنية؛ بوصفها نقطة دخول وخروج رئيسة لأي دولة.

أولاً: الاستنتاجات:

- 1- يُعد قطاع النقل عاملاً أساسياً في التنمية الاقتصادية، كما أنه يؤثر بشكل كبير على التكامل الوطني في السوق الاقتصادية العالمية. ويُعد النقل البحري أرخص أنظمة النقل وأكثرها فعالية مقارنةً بالأنظمة الأخرى.
- 2- تتميز الموانئ بخصائص فريدة متنوعة فالموانئ تُعدّ من المكونات الأساسية لقطاع النقل العام، وهي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالاقتصاد العالمي المتوسع. ويمكن القول إن الموانئ تمثل وسيلة للاندماج في النظام الاقتصادي العالمي. وتتجلى أهميتها في ربط المناطق النائية لأي دولة بالنقاط الخارجية. والميناء الذي لا يستطيع أداء هذه الوظيفة لا يُمثل أهمية للبلد. من ناحية أخرى، تُعد الروابط الداخلية للبلد، مثل الروابط مع الموانئ الأخرى والمطارات وخطوط السكك الحديدية، عناصر حيوية أيضاً لكفاءة عمل الميناء.
- 3- أن الدول التي تستحوذ على أكبر حصص التجارة العالمية هي تلك التي تمتلك روابط بحرية قوية وأسطولاً تجارياً متطوراً. وفي هذا السياق، يواصل الأسطول التجاري التركي النمو والتطور، حتى أصبح واحداً من أقوى الأساطيل التجارية في العالم. ففي عام 1993، شغل الأسطول التركي المرتبة (23) عالمياً، ثم قفز إلى المرتبة (16) بحلول عام 1996. وفي العام 2025 شغلت خمسة موانئ تركية ضمن قائمة أكبر 100 ميناء للحاويات في العالم وفقاً لتصنيف Lloyd's Lis وهي: أمبارلي، كوجالي، ألياغا، تكيرداغ، ومرسين.
- 4- تُعدّ موانئ تركيا وبنيتها التحتية للنقل مكونات حيوية في منظومتها الاقتصادية والتجارية. فمن خلال الاستثمارات المستمرة في الطرق والسكك الحديدية والمرافق البحرية، إلى جانب التركيز على التطورات التكنولوجية والاستدامة، تُعزز تركيا مكانتها؛ بوصفها مركزاً لوجستياً رئيساً في المنطقة. ويجعل موقعها الجغرافي الاستراتيجي ودورها في ربط أوروبا وآسيا والشرق الأوسط منها لاعباً لا غنى عنه في طرق التجارة العالمية.

ثانياً : التوصيات : يمكن تقديم مقترحات بناء على دراسة تجربة تركيا :

1. العمل على تطوير البنية التحتية للموانئ العراقية من اجل ان تواكب المعايير الدولية
2. الاستمرار بالعمل على تنفيذ مشروع طريق التنمية والذي ينشئ ممرات نقل متعددة الوسائد من اجل ربط مدينة البصرة مع باقي المحافظات من اجل تحقيق تنمية حضرية واقتصادية.
3. تحويل الواجهة البحرية وان كانت محدودة الى مشاريع سياحية وتجارية على غرار التجربة التركية.
1. العمل على جذب الاستثمارات الاجنبية من اجل ربط الموانئ العراقية بالموانئ العربية والدولية.

المصادر العربية:

أولاً: الكتب:

- 1- أيمن النحراوي، *اقتصاديات وسياسات النقل البحري*، ط1، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، مصر، 2014.
- 2- سميرة أيوب، *اقتصاديات النقل*، دط، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، مصر، 2002.
- 3- مختار السويفي، *اقتصاديات النقل البحري*، ط3، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية للطباعة، مصر، 2001.
- 4- رماس محمد أمين، *تسويق خدمات النقل*، كلية العلوم علوم التسيير، جامعة الطاهر مولاي سعيدة، الجزائر، 2022.

ثانياً: المجالات والبحوث:

- 1- هشام بوريش، "مكانة النقل البحري وعناصر قيامه في اقتصاديات الدول البحرية"، مجلة جامعة الملكة أروى العلمية المحكمة، المجلد (7)، العدد (7)، جامعة الملكة أروى، صنعاء، اليمن، 2019.
- 2- فوز معن عبد علي، حسين أحمد سعد، "العوامل المؤثرة في النمو الحضري لمدن الموانئ: دراسة تحليلية لنمو مدينة أم قصر"، مجلة المخطط والتنمية، المجلد (25)، العدد (1)، مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، العراق، 2020.

ثالثاً: الرسائل والاطاريح :

- 1- ولد لغواطي سعيدة، "دور النقل البحري في تحقيق التنمية المستدامة: دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري "CNAN/SNTM"، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2015.

رابعاً: شبكة المعلومات الدولية:

- 1- الدليل البحري، موقع ربان السفينة الإلكتروني، تاريخ النشر: 2021/6/11، تاريخ الزيارة: 2025/10/14، متاح على الرابط: https://www.assafinaonline.com/news_details/ar/8050..
- 2- الجزيرة نت، "قطاع الشحن البحري.. ما حقيقته؟ وما دوره في ارتفاع معدلات التضخم بالعالم؟"، الجزيرة نت، 17 يوليو 2022، تاريخ الدخول: 5 نوفمبر 2025، متاح على: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/7/17..>
- 3- ريتشارد مارتن همريز، "المأذا تمثل الموانئ أهمية اقتصادية"، مدونة البنك الدولي، تاريخ النشر: 2023/5/17، تاريخ الزيارة: 2025/11/15، متاح على الرابط:

<https://blogs.worldbank.org/ar/voices/lmadha-tmthl-almwany-ahmyt-llaqtsad-alalmy>

Foreign References (English)

- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2023. Geneva: United Nations, 2023. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (unctad.org in Bing) -1
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2024. Geneva: United Nations, 2024. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> (unctad.org in Bing) -2
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2025. Geneva: United Nations, 2025. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025> (unctad.org in Bing) -3
- Humphreys, Richard Martin. “Why Ports Matter for the Global Economy.” World Bank Blogs, May 17, 2023. <https://blogs.worldbank.org/en/transport/why-ports-matter-global-economy> (blogs.worldbank.org in Bing) -4
- Rodrigue, Jean-Paul, and Theo Notteboom. “Chapter 11.2 – Ports and Economic Development.” Port Economics, Management and Policy, 2022. <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part11/port-and-economic-development/> (porteconomicsmanagement.org in Bing) -5
- International Transport Forum. Transport Outlook 2023. Paris: OECD Publishing, 2023. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-outlook-2023-summary-en.pdf> (itf-oecd.org in Bing) -6
- International Energy Agency. “Transport – Energy System.” IEA, 2023. <https://www.iea.org/energy-system/transport> (iea.org in Bing) -7
- World Bank. “Sustainable Development in Shipping and Ports.” World Bank Group, August 14, 2025. <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/sustainable-development-in-shipping-and-ports> (worldbank.org in Bing) -8
- Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies. Paris: OECD Publishing, 2023. https://www.oecd.org/en/publications/ship-finance-practices-in-major-shipbuilding-economies_e0448fd0-en.html (oecd.org in Bing) -9

- European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. The EU Blue Economy Report 2025. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2025. <https://op.europa.eu/webpub/mare/eu-blue-economy-report-2025/index.html> (op.europa.eu in Bing) -10
- Bottasso, Anna, Maurizio Conti, Claudio Ferrari, Olaf Merk, and Alessio Tei. "The Impact of Port Throughput on Local Employment: Evidence from a Panel of European Regions." *Transport Policy* 27 (2013): <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.12.001> (doi.org in Bing) -11
- Ferrari, Claudio, Olaf Merk, Anna Bottasso, Maurizio Conti, and Alessio Tei. "Ports and Regional Development: A European Perspective." In *Port Infrastructure and Economic Development*. University of Massachusetts Boston, 2013. https://docs.vlaamsparlement.be/docs/biblio/opendigibib/monografie/2012/427_ports_regional.pdf (docs.vlaamsparlement.be in Bing) -12
- World Bank. *Urban Development Overview*. Washington, DC: World Bank Group, 2025. <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview> (worldbank.org in Bing) -13
- Astrolabe. *Definition of Urban Development*. Astrolabe Knowledge Platform, 2023. <https://astrolabe.alm/urban-development-definition> (astrolabe.alm in Bing) -14
- Carta, Maurizio, Paolo La Greca, Daniele Ronsivalle, and Barbara Lino. *Planning Complex Waterfront Interfaces: Reshaping Port City Regeneration for Sustainable Urban Futures*. UNIPA Springer Series. Cham: Springer, 2025. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-81783-0> (link.springer.com in Bing) -15
- Hall, Peter. *Cities in Civilization: Culture, Innovation, and Urban Order*. London: Weidenfeld & Nicolson, 1998. <https://archive.org/details/citiesinciviliza0000hall> (archive.org in Bing) -16
- Ahmed, Mbarak Siham. *The Sea Port as a Catalyst for Urban Development: The Case of Mombasa Port*. Bachelor's thesis, University of Nairobi, 2018/2019. <https://architecture.uonbi.ac.ke/sites/architecture.uonbi.ac.ke/files/2019-12/Thesis%20Chapter%201.pdf> (architecture.uonbi.ac.ke in Bing) -17
- Wildenboer, Eveline. *The Relation Between Port Performance and Economic Development*. Bachelor's thesis, Erasmus University Rotterdam, 2015. -18

- Pina-Stein, Susanne B. How Are the Portuguese Ports Contributing to Portugal's Competitiveness? Master's thesis, Erasmus University of Rotterdam, 2016. -19
- S. A. Oyeduntan. The Impact of Maritime Transport on Nigeria's Economic Growth. Master's thesis, University of Lagos, 2022. <https://ir.unilag.edu.ng/home> (ir.unilag.edu.ng in Bing) -20
- Dwarakisha, G. S., and Akhil Muhammad Salim. "Review on the Role of Ports in the Development of a Nation." International Conference on Water Resources, Coastal and Ocean Engineering (ICWRCOE 2015), Aquatic Procedia, 2015. -21
- Kazım Yeni and Soner Esmer. "Regulation of Ports in Turkey." In The Regulation of Turkish Network Industries, ed. Fuat Oğuz and Volkan Yılmaz. Cham: Springer, 2022. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-83985-7_19 (link.springer.com in Bing) -22
- Yasemin Nemlioğlu Koca. "Development of the Port Cities in Turkey: Hinterland and Networks." Journal of Current Researches on Social Sciences (JoCReSS) 7, no. 3 (2017). <https://www.stracademy.org/jocress/article/view/7.3.11> (stracademy.org in Bing) -23