



دور الموانئ البحرية فى تحقيق التنمية الاقتصادية فى سنغافورة

إعداد

الباحث / على عبدالمنعم على محمد على خضر

مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة دمياط

العدد الحادى عشر يناير-2025

الجزء الأول

المستخلص

تعد التجربة الاقتصادية لسنغافورة من أكثر التجارب الاقتصادية تأثيراً ، فهي قصة نجاح ملهمة على المستوى الاقتصادي، من خلالها وضعت سنغافورة خطة طموحة لتحقيق التنمية الاقتصادية والتي ساهمت فيها الموانئ البحرية بدور رئيسي وفعال؛ فكانت الموانئ بمثابة المحرك والقلب النابض لخطة التنمية؛ لذا كان لا بد لنا أن نضع تلك التجربة الملهمة قيد البحث والدراسة، لنتناول من خلاله طبيعة الدور الاقتصادي للموانئ البحرية؛ حيث يتسم هذا الدور بالتنوع والازدواجية فمن ناحية يلعب الميناء دوراً اقتصادياً مباشراً أثناء قيامه بدوره الخدمي واللوجستي ومن ناحية أخرى تؤدي الموانئ البحرية دوراً اقتصادياً غير مباشر؛ وذلك من خلال تأثير الموانئ البحرية على القطاعات الاقتصادية الأخرى كالصناعة والاستثمارات الأجنبية والمساهمة في خفض معدلات البطالة وتحقيق التنمية المستدامة.

فعلى الرغم من أن الموانئ البحرية لها أهمية كبرى للاقتصاد ، بما تقوم به من وظائف اقتصادية عبر أنشطتها المتنوعة ، إلا أنه لا بد لنا أولاً من التعرف على عناصر وماهية ذلك الدور الذى

تقوم به ، وهل حقاً تكفى الموانئ البحرية وحدها لكى تقوم عليها خطة التنمية الاقتصادية؟ ، أم أن هناك عوامل أخرى لابد لها أن تتضافر سوياً لإنجاح تلك الخطة فى إطار ما يعرف بالخطة الاقتصادية الشاملة، وللإجابة على تلك التساؤلات فكان لنا من خلال هذا البحث أن نتعرف على التجربة الاقتصادية الرائدة لسنغافورة ، وكذلك فهم الدور الذى لعبه ميناء سنغافورة البحري فى سبيل إنجاح خطة التنمية الاقتصادية للبلاد.

The role of seaports in achieving economic development of Singapore

Abstract

Singapore's economic experience is one of the most influential economic experiences. It is an inspiring success story at the economic level, through which Singapore developed an ambitious plan to achieve economic development, in which seaports played a major and effective role. The ports were the engine and the beating heart of the development plan. Therefore, we had to put this inspiring experience under research and study, to address through it the nature of the economic role of seaports. This role is characterized by diversity and duality. On the one hand, the port plays a direct economic role while performing its service and logistical role, and on the other hand, seaports play an indirect economic role; This is through the impact of seaports on other economic sectors such as industry and foreign investments and contributing to reducing unemployment rates and achieving sustainable development.

Although seaports are of great importance to the economy, due to the economic functions they perform through their various activities, we must first identify the elements and nature of the role they play, and are seaports alone really sufficient for the economic development plan to be based on? Or are there other factors that must come together to make this plan a success within the framework of what is known as the comprehensive economic plan? To answer these questions, we had to, through this research, learn about Singapore's pioneering economic experience, as well as understand the role played by the Singapore Seaport in making the country's economic development plan a success.

Key Words: Seaports, Economic Development, Global Trade, Economy, Logistics, Singapore.

مقدمة:

مما لا شك فيه أن الحاجة هي أم الاختراع ؛ فمنذ القدم عرف العالم التجارة عبر البحار والنقل عن طريق السفن سواء كان ذلك لأغراض تجارية أو لأغراض السفر و الاستكشاف والمغامرة أو حتى لشن الحملات العسكرية عبر البحار ، ومع تعدد تلك الأغراض وتوسع الإنسان فى ركوب البحر وانتشار السفن عبر البحار تحول الأمر من مجرد أنشطة عشوائية غير منظمة الى أنشطة بحرية منتظمة الحركة ؛ فنمت الحاجة لإنشاء وتجهيز مراسي ومرافئ لخدمة واستقبال السفن، ومع مرور الوقت تطورت تلك الموانئ البحرية تطوراً مطرداً بالتوازي جنباً الى جنب مع تطور وتنامي التجارة البحرية كماً وكيفاً حتى وصل بنا الأمر الى موانئ مزودة بمعدات ذاتية الحركة تعمل بالنكاه الصناعي ، كل هذا الأمر قد ساهم بقدر كبير فى تعزيز ورفع معدلات أداء الموانئ البحرية وهو الأمر الذى انعكس ايجابياً على أداء وظائفها الاقتصادية المرجوة ، وزاد كذلك من فاعليتها على المستويين التنموي والاقتصادي.

وعند الحديث عن دور الموانئ البحرية ومدى إسهامها فى تحقيق التنمية الاقتصادية لكثير من الدول حول العالم ، فلا يمكننا إلا أن نتناول التجربة الاقتصادية لسنغافورة بالبحث والدراسة كأحد أهم التجارب الاقتصادية الرائدة فى القرن العشرين ، والتي لا تزال فى أوج ازدهارها حتى الآن ، فبعد أن كانت سنغافورة مجرد جزيرة فقيرة نائية يلتهمها الفقر والمرض والجهل، حتى صارت اليوم مركز تجارى عالمي، وأصبح اقتصادها من اكبر الاقتصادات فى العالم ، كل ذلك أمكن تحقيقه بفضل الإدارة الجيدة للخطة الاقتصادية الشاملة ، والتي كانت الموانئ البحرية فى سنغافورة بمثابة حجر الأساس الذى قامت عليه تلك الخطة؛ فقد كانت الموانئ البحرية فى سنغافورة بمثابة الأداة والمورد الاقتصادي الوحيد المتاح لها لتقوم عليه خطة التنمية الاقتصادية؛ فالموانئ البحرية بوصفها البوتقة التى تمتزج فيها كافة الأنشطة الاقتصادية من صناعة وزراعة والتجارة؛ فهي القلب النابض للتجارة الدولية والبوابة التى تتدفق من خلالها البضائع والمواد الخام لضخها فى شرايين سلاسل الإمداد العالمية ، كل ذلك جعل لتلك الموانئ البحرية دوراً هاماً

وأداة ناجعة ساهمت بصورة كبيرة مع عوامل أخرى فى تحقيق التنمية الاقتصادية فى سنغافورة.

أهمية البحث:

ترجع أهمية البحث الى تناوله مثال حي على الدور المؤثر الذى لعبته الموانئ البحرية فى سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية فى سنغافورة ، وهو ما يؤكد على أن الوظائف التى تؤديها تلك الموانئ هى وثيقة الصلة بالاقتصاد سواء كان ذلك على المستوى الوطنى أو العالمى ، وتحليل مسار تلك التجربة الاقتصادية بصورة دقيقة ، و دراسة الخطوات التى قطعتها فى سبيل أن تصل الى ما هى عليه الآن، مع الأخذ فى الاعتبار الظروف المغايرة والعوامل المختلفة ، يمكنه أن يعطينا خارطة طريق وبارقة أمل فى سبيل المضي قدماً نحو خطة تنمية اقتصادية طموحة وشاملة تكون ركيزتها ما تتمتع به مصر من إمكانات بحرية ولوجستية عملاقة ممثلة فى الموانئ البحرية المنشرة على سواحلها المطلة على البحرين المتوسط والأحمر فضلاً عن قناة السويس كأهم ممر ملاحى دولى على مستوى العالم تعبر من خلاله التجارة الدولية

التي تربط الغرب بالشرق والشمال بالجنوب كل ذلك علاوة على تفرد الموقع والمناخ وما تتمتع به مصر من استقرار وثقل سياسي وعلاقات دولية متوازنة مع كل دول العالم.

مشكلة البحث:

تتجلى مشكلة البحث فى أنه على الرغم مما تمثله الموانئ البحرية من أهمية كبرى للاقتصاد ، وما تقوم به من وظائف اقتصادية عبر أنشطتها المتنوعة ، فلا بد لنا أولاً من التعرف على عناصر وماهية ذلك الدور الذى تقوم به الموانئ البحرية، ثم نشور العديد من التساؤلات: فهل تكفى منظومة النقل البحري أو الموانئ البحرية وحدها لكى تقوم عليها خطة التنمية الاقتصادية ، أم أن هناك عوامل أخرى لابد لها أن تتضافر سوياً لإنجاح تلك الخطة ، وما هو مفهوم الخطة الاقتصادية الشاملة، وهى تلك الخطة تنحصر فى خطوات ذات طابع اقتصادي محض ، أم أن الأمر يأخذ مفهوماً أكثر إتساعاً لكى يشمل مستويات أخرى تتكامل فيما بينها فى إطار الخطة الاقتصادية الشاملة، وما هى الوسائل والآليات المستخدمة لتنفيذ الخطة الاقتصادية الشاملة.

أهداف البحث:

يهدف البحث بصورة مبدئية الى دراسة ماهية الدور الاقتصادي للموانئ البحرية وعناصر هذا الدور ومدى فاعليته، ثم التعرف على ميناء سنغافورة ومقوماته اللوجستية، ومدى إسهامه فى إنجاح التجربة الاقتصادية لسنغافورة مع تناول تلك التجربة بالدراسة والتحليل، للوقوف على الأسباب والآليات التى أدت إلى إنجاح تلك التجربة الاقتصادية الرائدة والخروج بدروس مستفادة يمكن البناء عليها فى خطط اقتصادية طموحة.

مناهج وأدوات البحث:

تعتمد الدراسة فى هذا الموضوع على عدة مناهج بحث تتمثل فى الآتى:

أولاً: المنهج الاستنباطي: وذلك من خلال استعراض الدور الاقتصادي للموانئ البحرية وعناصره بصفة عامة، ثم تناول فاعلية هذا الدور بالنسبة لميناء سنغافورة فى نطاق تجربتها الاقتصادية.

ثانياً: المنهج التحليلي: وذلك من خلال رصد وقياس نشاط الميناء البحري لسنغافورة ومدى تأثيره على التنمية الاقتصادية، وتناول هذا النشاط الاقتصادي وتلك التجربة بالتحليل.

ثالثاً: المنهج التاريخي: وذلك فيما يتعلق بالوقائع التاريخية المتعلقة بمقدمات صعود التجربة الاقتصادية لسنغافورة.

أدوات البحث: وذلك من خلال الاستعانة بالأدوات التى يستلزمها موضوع البحث من الخرائط وجداول الاحصاءات والرسوم البيانية، وما ينبثق عن ذلك من نتائج وتوصيات مستخلصة من تحليل البيانات الواردة بتلك الأدوات.

المطلب الأول

فاعلية الدور الاقتصادي للموانئ البحرية

مما لا شك فيه أن الموانئ البحرية بطبيعة أنشطتها المتصلة بالتجارة الدولية وتقديم الخدمات اللوجستية تسهم فى تحقيق النمو الاقتصادي، إلا أنه قد يثور تساؤل عما تمثله تلك المساهمة من نصيب فى النمو الاقتصادي، وما مدى فاعلية تلك المساهمة فى إصلاح نظام اقتصادي ما، وهل يمكن بناء خطة اقتصادية شاملة

تكون نواتها النشاط اللوجستي الذى تباشره الموانئ البحرية؟، وغيرها من التساؤلات التى سنضعها على بساط البحث لمحاولة إيجاد إجابة لها.

أولاً: أوجه الدور الاقتصادي للموانئ البحرية:

ينظر البعض كثيراً الى الموانئ البحرية باعتبارها مجرد مرفق يقدم خدمات للسفن البحرية فقط، إلا أنه عند النظر بتمعن الى النشاط الذى تقوم به الموانئ البحرية يتضح جلياً أن هذا النشاط ليس بالصورة البسيطة التى يبدو عليها، بل هو فى حقيقته نشاط مركب بالغ التعقيد، والتأثير الاقتصادي لهذا الدور يأخذ أكثر من مسار فمنه المباشر وغير المباشر علاوة على القطاعات والشركات التى ترتبط أعمالها بأنشطة الموانئ البحرية وتدور وجوداً وعدمياً معها.

الدور الاقتصادي المباشر لأنشطة الموانئ البحرية:

ترتبط الموانئ البحرية ارتباطاً وثيقاً بالتجارة الخارجية حيث يتم نقل غالبية التجارة الخارجية بين الدول عن طريق النقل البحري،

وتتمثل التجارة الخارجية المنقولة بحرًا حوالي ٩٠ % من حجم هذه التجارة كما ذكرنا من قبل، وبذلك يصبح النقل البحري هو المسئول الأول عن نقلها وتأمين وصولها من وإلى الموانئ البحرية، ومن ثم يتأثر ويؤثر فيها، والتغيرات التي تحدث في أي منها يكون لها تأثيرها المباشر على العنصر الآخر^(١).

وتعد الاحتياطات الدولية، أو احتياطي النقد الأجنبي من الودائع والسندات من العملات الأجنبية التي تحتفظ بها البنوك المركزية والسلطات النقدية من أجل دعم العملة ودفع الديون المستحقة على الدولة، ويُحتفظ بهذه الأصول في البنك المركزي بمختلف احتياطي العملات، ومعظمها بالدولار الأميركي، وبدرجة أقل بالعملة الأوروبية الموحدة (اليورو) والجنيه الإسترليني والين الياباني، ويتكون الاحتياطي النقدي مما يحوزه البنك المركزي من عملات أجنبية زائد مما يملكه من رصيد ذهبي، ووحدات حقوق

(١) د. شريف محمد على: " أثر النقل البحري على التجارة الخارجية بمصر"، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء

=

السحب الخاصة، فضلا عن صافي مركز الاحتياطي لدى صندوق النقد الدولي، وتستخدم هذه الأصول للوفاء بالالتزامات المالية، مثل الديون وتلبية الحاجة لتمويل ميزان المدفوعات أو التدخل في أسواق الصرف للتأثير على سعر صرف العملة، أو غير ذلك من الأغراض ذات الصلة^(١).

وتزداد أهمية الاحتياطي من النقد الأجنبي كونه مؤشر شديد الأهمية فى التصنيف الائتماني للدولة، وزيادة الثقة فيها من قبل المجتمع الاقتصادي الدولي، كما يعبر عن كفاءة النظام الائتماني للدولة ومقدرته على سداد الديون الخارجية، فضلاً عما يحققه الاحتياطي من النقد الأجنبي من استقرار اقتصادي فى مواجهة الأزمات الاقتصادية العالمية.

=

والتشريع، ٢٠٠٣، مج ٩٤، ع ٤٧٢، ص ٤٢٠.

(١) الموقع الإلكتروني الرسمي للبنك المركزي المصري، تم الاطلاع فى

٢٠٢٤/٧/١٦، متاح على:

<https://www.cbe.org.ar/markets/international-reserves>

ومن ثم فإن ما تقدمه الموانئ البحرية من خدمات لوجستية وبحرية للسفن يصب مباشرةً فى دعم وزيادة الاحتياطي من النقد الأجنبي للدولة كونها يتم دفع المقابل عنها بالعملة الصعبة سواء كان ذلك مقابل خدمات التراكى للسفن أو مقابل خدمات القطر والإرشاد أو خدمات التموين والتزود بالوقود والغذاء أو مقابل خدمات الإصلاح والصيانة أو ما يدفع مقابل شغل ساحات الحاويات و المخازن أو التعويضات جراء حوادث التصادم البحري ، وكذلك ما يتم تحصيله من ضرائب جمركية على واردات الميناء وغير ذلك من التدفقات النقدية التى تحصلها الموانئ البحرية^(١) لتصب مباشرةً فى حصيلة الاحتياطي من النقد الأجنبي للدولة وكذا مورداً هاماً لخزانتها العامة.

ونخلص من ذلك أن ما تقوم به الموانئ البحرية من نشاط اقتصادي متمثل فى بيع الخدمات اللوجستية ينتج عنه فى ذاته أثراً

(١) د. أيمن النحراوي: "تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٤، ص ١٧٥.

مباشراً نحو اقتصاد الدولة سواء من حيث الزيادة المحققة فى الناتج المحلى الإجمالى وكذلك الاحتياطي من النقد الأجنبي وتحسين ميزان المدفوعات أو زيادة حصيلة الخزنة العامة للدولة من الموارد المالية بشكل عام.

الدور الإقتصادي غير المباشر لأنشطة الموانئ البحرية:

لا جدال فى أنه بمجرد وجود ميناء بحري فى منطقة ما سيكون له بالغ الأثر الإقتصادي على تلك المنطقة والدولة ككل سيما على مستوى الإقتصاد الكلي والجزئي فى آنٍ واحد حيث يترتب عليه الآتى:

(أ) **توطين ودعم الصناعات:** حيث أن الموانئ البحرية تمثل عنصر لجذب المجمعات الصناعية فى نطاق منطقة عمل الميناء؛ لتكون تلك الصناعات على تماس دائم بالمواد الخام الواردة من الخارج وكذلك خفض تكلفة النقل التى تسهم فى

خفض تكاليف الإنتاج ككل^(١) بما يمنحها ميزة تنافسية للمنتج، علاوة على توفير عنصر الوقت سواء فى عملية النقل من الميناء فى حال استيراد المواد الخام ومستلزمات الإنتاج أو فى حالة نقل المنتج النهائي إلى الميناء بغرض التصدير، فمن العوامل الأساسية المؤثرة فى التوطن الصناعي ما يلي^(٢):

- درجة القرب من مصادر المادة الخام.
- مدى إمكانية توفر الأيدي العاملة قليلة التكلفة.
- مدى القرب من مصادر الطاقة.
- قيمة تكاليف النقل بأنواعه.

(١) د. سلامة عبد الرحيم عوض عيسى: "الدور الاقتصادي للمواني البحرية المصرية"، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، ٢٠١٨، ٢٤، ص ١٠٢٠.

(٢) د. محمود حامد محمود عبد الرازق: "اقتصاديات النقل الدولي: البري والبحري والجوي"، الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢٤، ص ٨١.

• مدى توافر تجهيزات البنية الأساسية من ماء وكهرباء وخلافه.

• مدى قرب الموقع من الأسواق ومنافذ التوزيع.

(ب) **جذب الاستثمارات الأجنبية:** يرى البعض أن الاستثمار

يؤثر على النمو الاقتصادي بطريقتين: الأولى: بأنه سيؤدي زيادة الطلب على الاستثمار إلى زيادة السلع وبالتالي سيؤثر ذلك على النمو الاقتصادي، شريطة ألا يتم تلبية هذا الطلب عن طريق الاستيراد، والثانية: هى مساهمة هذه الاستثمارات فى زيادة الصناعات النوعية ونقل تكنولوجيا الإنتاج عالية التقنية؛ لتعزيز الإنتاجية وتسريع النمو الاقتصادي للبلاد، كما يرى البعض أن الحوافز القائمة على المكان تقلل من تكلفة الشركات لرأس المال وتشجع الاستثمارات التي لن يسمح بها خلاف ذلك. وتبعاً لذلك، سيكون لهذه

الاستثمارات تأثير على الإنتاج والإنتاجية والعمالة^(١)، وتبعاً لمدى أهمية الميناء ومستوى أنشطته التجارية بما يشكل عامل جذب للبنوك التجارية الدولية لإقامة فروع لها فى منطقة عمل الميناء كشكل من اشكال الاستثمار الأجنبي غير المباشر.

ويعد قطاع الموانئ البحرية من القطاعات الواعدة ومن أكثرها جذباً للاستثمار الأجنبي المباشر ، وهو الأمر الذى انتهجته مصر بطرح الكيانات الكبيرة ذات القيمة السوقية المرتفعة مثل الكيان الذى سيعضم ٧ من أبرز الموانئ المصرية سيكون أكثر جذباً للاستثمار الأجنبي

(١) محمد جلال خطاب: " استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في ضوء التجارب الدولية"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة مدينة السادات، ٢٠٢١، مج٧، ملحق، ص١٢.

المؤسسي^(١)، كما أن مجموعة موانئ أبوظبي تعترم استثمار مبلغ ٢٠٠ مليون دولار غالبيتها بين عامي ٢٠٢٤-٢٠٢٥ لتطوير البنية الأساسية لمحطة متعددة الأغراض في ميناء سفاجا بما في ذلك المباني والمرافق والهياكل الفوقية والتحتية من أجل تحويل هذا الميناء الاستراتيجي إلى بوابة رئيسية للتنمية، وتعزيز شبكة الربط ورفد التجارة في المنطقة، ما يعزز النمو الاقتصادي المستدام لجمهورية مصر العربية، ويخلق فرص عمل جديدة^(٢).

(١) الموقع الإلكتروني لجريدة الشرق بلومبرج، مقال بعنوان "مصر تحفز شهية الاستثمار الأجنبي بطرح موانئ استراتيجية"، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٤/٧/١٨، متاح

على: <https://www.asharqbusiness.com/article/37461>

(٢) الموقع الإلكتروني لشركة مباشر العالمية (مصر)، مقال بعنوان: "موانئ أبوظبي تستهدف استثمار ٢٠٠ مليون دولار في ميناء سفاجا بمصر خلال عامين"، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٤/٧/١٨، متاح على:

<https://www.mubasher.info/news/4229937>

(ج) الحد من البطالة وتوفير فرص العمل: تعد الموانئ البحرية والقطاع اللوجستي من أكثر المجالات توفيراً لفرص العمل واسهاماً فى الحد من البطالة سيما فى المدن الحاضنة لتلك الموانئ أو حتى فى المدن المجاورة ؛ نظراً لعدد الوظائف الضخم والمتنوع الذى يتطلبه تشغيل مرفق بحرى كالميناء وسواء كانت عمالة تتحلى بالخبرة أم لا ، وذلك لما تنتهجه معظم الموانئ من إقامة مراكز ومعاهد للتدريب على الأنشطة اللوجستية وهو ما سيسهم بتحقيق النمو الاقتصادي وزيادة القدرة الشرائية للأفراد شاغلي تلك الوظائف علاوة على تحسين الظروف المعيشية ورفع المستوى الاجتماعي لهم بما يحقق الاستدامة ويسهم فى الحفاظ على الديناميكية الاقتصادية للسوق، وهذا من ناحية.

فمن ناحية أخرى فإن البيئة الاقتصادية التي تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم مجموعة من العلاقات المباشرة وغير المباشرة بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الأطراف ما يمكن أن يطلق عليه البيئة

الاقتصادية للميناء، ويتعاظم دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد والعولمة والتكتلات الاقتصادية وآليات الاقتصاد الحر، وهكذا يمكن تصور مفهوم قوامه أن تصبح البيئة الاقتصادية لميناء بحري تتمثل في نطاق جغرافي نطاقه الأعم والأشمل هو العالم أجمع بقاراته، خاصة إذا كان الميناء واقعاً في موقع جغرافي متميز مثل دبي أو جدة أو عدن أو بور سعيد^(١).

ومن ثم فإن فرص العمل التي تتولد في نطاق عمل الموانئ البحرية لا تقتصر فقط على الأعمال والوظائف التي تتم أو تتبع إدارة الميناء ذاتها أو الهيئة التي تشرف على تشغيله، إنما يتعدى الأمر الى مجتمع كامل من الوظائف من خارج الميناء ولكن يرتبط نشاطها بأنشطة

(١) د. أيمن النحراوي: "لوجستيات التجارة الدولية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص ٢١٤.

الميناء وتدور معها وجوداً وعدمياً ومنها على سبيل المثال: شركات الشحن البحري، الوكلاء الملاحيون، مكاتب التخليص الجمركي، شركات الشحن والتفريغ، مقاولى النقل الداخلي، شركات التأمين ، مكاتب الترجمة، مكاتب الاستشارات القانونية البحرية، شركات إمداد وتموين السفن، شركات التصدير والاستيراد، مكاتب الصرافة ، وغيرها الكثير من الأنشطة التي يتم مباشرتها فى نطاق الميناء البحري ، وكل واحد من تلك الأنشطة يعد فى ذاته وحدة اقتصادية مستقلة يضم فى طياته العديد من الوظائف وفرص العمل ، وهو الأمر الذى يوضح كيف أن وجود ميناء بحرى فى منطقة ما له القدرة على تغيير خارطتها الاقتصادية والحد من البطالة فيها.

(د) دعم التكامل الاقتصادي: يؤدي زيادة الطلب على بعض السلع إلى حتمية انتاجها فى السوق ، الا ان ذلك مرهون بتوفر عناصر انتاجها للحيلولة دون الارتفاع المبالغ فيه فى تلك التكلفة مما يؤدي الى تسعيرها بأسعار باهظة

لأسباب مثل عدم وجود مادتها الخام فيضطر الى استيرادها من الخارج أو لارتفاع أجور عمالة الإنتاج، ومن ثم تتجه الدول الى ما يعرف بالتخصص وتقسيم العمل الدولي بحيث تخصص كل دولة متوفر لديها مستلزمات انتاج سلعة ما بتكلفة انتاج وتسعير اقل نظير أن تخصص دولة أخرى فى سلع أخرى تتطلبها الأسواق فى كل منهما وهذا ما عبر عنه آدم سميث وسبقه فى ذلك أفلاطون حيث قال: " إن الأمور تسير على نظام أفضل وأسهل إذا قام كل بالعمل الذي يلائمه"⁽¹⁾ الذي بين أن أساس التضامن الاجتماعي هو تقسيم العمل .

ويرى البعض أن مسألة التخصص وتقسيم العمل ليست ظاهرة اقتصادية فقط ببل أنها حتى فطرة فسيولوجية فكل كائن حي مسير لما خلق له ومجبول على أداء وظيفة بعينها ، وكذلك على المستوى السياسي ؛ فلا يتصور أن هناك دولة

(1) د. عبيد على أحمد الحجازي: " مشكلات النقل العربي البيني للبضائع:

=

تستطيع العيش بمفردها بمعزل عن الدول الأخرى، أما من الناحية الاقتصادية فلا يتصور أن تصل الدولة الى الاكتفاء الذاتي من جميع انواع السلع التى تحتاجها^(١)، ومبدأ تقسيم العمل يحق الاستغلال الأمثل لعناصر الإنتاج وعلاقتها بتسعير المنتج إلا أنه يكون مرهون بالإرادة الجمعية للدول المستفيدة فى الحرص على تبادل تلك السلع فيما بينها، وبالطبع تقوم الموانئ البحرية بإنماء هذا الدور ودعم التخصص وتقسيم العمل بوصفها القلب النابض فى عملية النقل الدولي والحلقة المحورية فى سلاسل الإمداد العالمية وهذا من ناحية.

ومن ناحية أخرى فإن المزايا النسبية التى تتمتع بها كل دولة ساهمت فى ظهور ما يسمى بالإنتاج الكبير^(٢)، حيث نقل

=

دراسة تحليلية- تطبيقية"، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٠، ص ١٥.
 (١) د. محمد سليمان هدى: "اقتصاديات النقل البحري"، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ١٩٨٣، ص ٥.
 (٢) المرجع سابق، ص ٣١.

التكلفة والسعر وتزداد الارباح ولا يمكن أن يتم وفق هذا التصور الا من خلال وجود شبكة حيوية من منظومات النقل التى ترتبط فيما بينها بموانئ بحرية تتمتع بالكفاءة التشغيلية اللازمة لإتمام تلك العملية وتحقيق اقصى استفادة منها؛ وفى ظل النظام الاقتصادي الدولي وما بات يعرف بالعمولة الاقتصادية فقد تم تجزئة العملية الإنتاجية إلى مراحل إنتاجية منفصلة ومستقلة ، فأصبحت كل مرحلة من مراحل الإنتاج تتكفل بها دولة ما تتمتع بميزة نسبية فى انتاج تلك المرحلة لتكمل دولة أخرى مرحلة أخرى من انتاج ذات المنتج أو جزء منه ليفصل بين مرحلتي الإنتاج آلاف الكيلومترات ، ولذا تلعب الموانئ البحرية ومنظومة النقل المتصلة بها دور عصب تلك الصناعة وشرائينها التى تبقى كافة مراحل الانتاج على تواصل مستمر وتحافظ على انسيابية العملية الانتاجية وتدفق باقى المراحل وصولاً للمنتج النهائي الذى يغذى الأسواق العالمية، ولعل أبرز الأمثلة على تلك الصناعة هى صناعة السيارات أو ما يطلق عليه (Auto Parts) - التى تحولت الى تجميع السيارات من أجزاء يصنع كل منها فى بلد ما مختص بإنتاج هذا الجزء على حدة.

ومن ثم تلعب الموانئ البحرية ومنظومة النقل البحري دوراً هاماً فى دعم وتحقيق التكامل الاقتصادي بين عدة دول تربطها مصالح اقتصادية مشتركة، كما تؤدي الى تعاظم صناعات الإنتاج الكبير المعتمدة فى الأساس على تقسيم العمل الإنتاجي، وهو ما يؤدي أكله ويعود بالفائدة على النمو الاقتصادي سواء على مستوى الاقتصاد الكلى أو الجزئي.

(هـ) تطوير مدن الموانئ ودعم بنيتها التحتية: إن إنشاء ميناء

بحرى فى نطاق إحدى المدن يكون بمثابة تزويد سيارة بمحرك قوى ، فمنظومة اقتصادية عملاقة كالموانئ البحرية تحتاج دائماً فى سبيل تجهيزها ومراحل إنشائها الى اعداد جيد ودعم وتطوير للبنية التحتية والاساسية المحيطة سواء كان ذلك من شبكات ومحطات كهرباء قوية أو تعبيد الطرق ورسفها من والى الميناء وفقاً لمعايير عالية الجودة وكذلك تزويدها بمرافق مياه^(١) علاوة على تحسين الخدمات

(١) د. أيمن النحراوي: "تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية"، مرجع سابق، ١٧٧.

الامنية فى المدينة بشكل عام ، وبصورة تدريجية تتحول مدينة الميناء ذاتها الى بيئة جاذبة للاستثمار داخل المدينة تأثراً بالتطور الذى نشأ على إثر وجود الميناء فى زمامها وهو ما يعطى قيمة مضافة تسهم فى تحقيق رفاهية المجتمع المحلى تنعكس على ثروات الأفراد وزيادة القيمة الاقتصادية لممتلكاتهم خاصة من العقارات التى تقع فى نطاق مدينة الميناء وهذا من ناحية.

ومن ناحية أخرى فإن إنشاء الميناء يسهم بقدر كبير فى توفير فرص عمل لسكان مدن الظهر، ومصادر دخل جديدة نتيجة التغير السكاني^(١) والهجرة المحلية لمدن الميناء إما بحثاً عن العمل أو للاستثمار مما يساهم فى تنمية قطاع الاستثمار العقاري داخل المدينة ببيع وتأجير العقارات سواء لأغراض

(١) الموقع الإلكتروني لمنصة فوكس ديف للدراسات الاقتصادية، مقال بعنوان: "The Effects of Port Development"، تم الاطلاع فى ٢١/٧/٢٠٢٤،

متاح على: <https://voxdev.org/topic/infrastructure-urbanisation/all-aboard-effects-port-development>

سكنية او تجارية بعائد يفوق مثيلاتها فى المناطق الاخرى البعيدة عن نطاق الميناء .

ونخلص من ذلك الى أن الموانئ البحرية تساهم بقدر كبير فى تحسين البيئة الاقتصادية والاجتماعية لمدن الظهير التى تقع فى نطاقها وتسهم فى رفع كفاءة وتطوير البنية التحتية لتلك المدن بحكم وجود تلك الموانئ بها، مما يترتب عليه ايجاد فرص جديدة واكسابها قيمة مضافة تتحقق من خلالها الرفاهية والتنمية الاقتصادية.

ثانياً: ملامح التجربة الاقتصادية فى سنغافورة:

تعد سنغافورة مثالاً حياً لمشروع اقتصادي نهضوي قام من الصفر الى أن أصبح من أكبر الاقتصادات فى العالم وفق خطوات راسخة نابعة من رؤية اقتصادية قوامها الإرادة القوية والإدارة الحكيمة ، تجربة رائدة تكامل فيها العلم والاقتصاد والتنمية البشرية، يعد ميناء سنغافورة البحري وهو واحد من أهم الموانئ البحرية فى العالم ولأكثرها ازدحاماً بمثابة حجر الأساس وقلب الاقتصاد لدولة سنغافورة التى أصبحت من أهم وأكبر المراكز التجارية واللوجستية

فى العالم، فمن الأهمية بمكان أن نتناول فى بحثنا الخطوط الرئيسية المؤدية لنجاح هذه التجربة وذلك كما يلى:

(أ) مقدمات خطة التنمية الاقتصادية:

١- تبلغ مساحة سنغافورة التي تتكون من ٥٥ جزيرة واحدة كبرى وهي الرئيسية والباقي جزر صغيرة ٣،٦١٨ كم ٢ وتقع في جنوب شرق اسيا قبالة الطرف الجنوبي لشبه جزيرة الملايا مما يجعلها واحدة من اصغر الدول الاعضاء في الأمم المتحدة، اما عدد سكانها فيصل حسب احصاءات العام ٢٠١٤ الى ٨،٤٦٩،٥ مليون نسمة ما يجعلها من اكثر دول العالم كثافة بالسكان، و ينقسم سكان سنغافورة الى ثلاث مجموعات عرقية رئيسية هي الصينيون ٧٦% والماليزيون ١٤% والهنود ٩% واقلية مختلفة ١%، اما الاديان التي يعتنقها هؤلاء فتقسم كالاتي: البوذية ٣٠،٩% ، والطاوية

٢٢,٢%، والاسلام ١٥,٣% ، والمسيحية ١٢,٨% ،
والهندوسية ٣,٧% ، وبلا ديانة ١٤,٥%(١).

٢- اللغات رئيسية هي الصينية والملاوية والهندية فضلا عن اللغة
الانجليزية التي تعد اللغة الرسمية المستخدمة في الدوائر
الحكومية والهيئات التعليمية(٢).

٣- كانت سنغافورة محتلة من اليابان خلال الحرب العالمية الثانية
(١٩٤٢ - ١٩٤٥) ثم بعد ذلك احتلها البريطانيون واستمر
ذلك حتى حصولها على الاستقلال فى (١)٩٦٥.

٤- فى العام ١٩٥٩ حصلت سنغافورة على الحكم الذاتى، وتولى
"لى كوان يو" منصب رئاسة الوزراء(٢).

(١) د. ابتسام محمد العامري: "التجربة التنموية فى سنغافورة"، مجلة بحوث الشرق
الاوسط، جامعة عين شمس - مركز بحوث الشرق الاوسط، ٢٠١٨، ع٤٥،
ص٢٧٤.

(٢) أطلس بلدان العالم (لاروس)، تعريب جورج قاضي ورنا قطار، بيروت،
دار عويدات للنشر والطباعة، ٢٠١٣، ص٦١.

- ٥- فى العام ١٩٦٣ تشكل الاتحاد بين كل من سنغافورة وماليزيا.
- ٦- فى العام ١٩٦٥ تم انهاء الاتحاد بين كل من سنغافورة وماليزيا لأسباب سياسية وعرقية عديدة منها الخلاف بين العرق الصينى بسنغافورة والعرق المالوي فى ماليزيا^(٣).
- ٧- فى العام ١٩٧٣ تم انهاء كافة الروابط المالية والنقدية نهائياً بين كل من سنغافورة وماليزيا بما يعد استقلالاً تاماً عن ماليزيا.

(ب) الرؤية الاقتصادية: -

خلال الفترة من ١٩٦٠-١٩٨٠ تبنت سنغافورة سياسة اقتصادية رأسمالية جنباً الى جنب مع تبنى الجوانب الاجتماعية للتنمية، وخلال الفترة من ١٩٦٠ - ١٩٦٥ تم وضع خطة اقتصادية أولية

(1) Lee Kuan Yew: "FROM THIRD WORLD TO FIRST THE SINGAPORE STORY: 1965-2000", HarperCollins Publishers, 2000, P.3-5.

(2) Ibid, P.12.

(3) د. ابتسام محمد العامري: "التجربة التنموية فى سنغافورة"، مرجع سابق، ص٢٧٦.

ارتكزت على تنمية بعض الصناعات البسيطة مثل المنسوجات ولعب الأطفال ودعم الصادرات الإقليمية واستيراد المواد الخام من الدول الأقل نمواً^(١) مما ساهم فى انتعاش حركة التجارة الاقليمية. تم وضع خطة مرحلية لدعم الصادرات عن طريق جذب الاستثمار الأجنبي المباشر سيما الصناعي منه مما أسهم فى الحد من البطالة فى ضوء سياسة سنغافورة الاقتصادية التي اتسمت بالانفتاح الاقتصادي والحرية الاقتصادية^(٢)، وكذلك اكتساب قيمة مضافة بعد نقل تكنولوجيا التصنيع الى سنغافورة بفعل المستثمرين الأجانب، وهو ما جعل من سنغافورة منصة للصادرات الصناعية بفضل موانئها البحرية،

(١) د. فريدريك معتوق: "المارد الآسيوي يسيطر: مقارنة سوسيو - معرفية لتجارب معاصرة (اليابان - كوريا - سنغافورة -الصين)"، منتدى المعارف، بيروت، ٢٠١٣، ص ٧٣-٧٦.

(٢) د. أحمد السيد على عبد الحميد: "محددات جذب الاستثمار الأجنبي المباشر الى سنغافورة: دراسة قياسية"، مجلة البحوث التجارية، كلية التجارة جامعة الزقازيق، ٢٠٢٢، مج ٤٤، ع ١، ص ٤٩٨.

وبواسطة التنسيق والتضافر بين القطاعين العام والخاص؛ حيث اختص القطاع العام بوضع السياسات الاقتصادية العامة فى ضوء خطة الدولة التنموية بينما اختص القطاع الخاص بالتطبيقات التجارية والاقتصادية دون تعارض بين القطاعين أو خلاف فى ظل سياسة اقتصادية قائمة على التعاون المثمر بين القطاعين لتحقيق الغاية الكبرى^(١).

وخلال الفترة من ١٩٦٨-١٩٧٨ عمدت سنغافورة الى انشاء بنية مالية واصلاح النظام المالي وجلب فروع البنوك والمصارف الدولية للعمل بالمنطقة الحرة لديها مع انشاء سوق للأوراق المالية لإضفاء مزيد من المرونة والحفاظ على ديناميكية البيئة الاقتصادية^(٢).

(١) تقرير البنك الدولي لبحوث السياسات العامة "معجزة شرق آسيا: النمو الاقتصادي والسياسات العامة"، ٢٠٠٠، ص ٢٤٣-٢٤٤.

(٢) د. عبد الرحمن عبدالعال: "دور الدولة فى التنمية الاقتصادية فى سنغافورة"، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مركز الدراسات الآسيوية، ٢٠٠٩، ص ٣١٨-٣٢١.

ثم خلال الفترة من ١٩٨٠-١٩٩٠ سعت سنغافورة الى الانتقال لمرحلة رقمنة التعليم وتنمية المعرفة التقنية الحديثة، والاتجاه الى الاقتصاد المعرفي مع تطوير البحث العلمي ما أسهم فى ريادتها فى مجال البرمجيات وتكنولوجيا المعلومات^(١)، وعاد بالنفع على الصناعة وسوق العمل سيما القطاع اللوجستي والميناء البحري.

وخلال الفترة من ١٩٩٠ - ٢٠١٦ وضعت سنغافورة بعدما استوى نظامها الاقتصادي على سوقه سياسة تتسم بالاندماج مع الاقتصاد العالمي فى إطار ما يعرف بالعوامة الاقتصادية^(١).

حققت سنغافورة العديد من الإنجازات الاقتصادية البارزة وأصبحت من اوائل الدول فى صناعة تكرير البترول على الرغم

(١) تهاني الجبير، وفاء الفايز: "تجربة سنغافورة فى التعليم"، عالم التربية، المؤسسة العربية للاستشارات العلمية وتنمية الموارد البشرية، ٢٠١٥، ص١٦، ٥٢٤.

من افتقار سنغافورة للنفط، ومن أوائل الدول فى صناعة معدات الحفر ومن رواد الاقتصاد المعرفى كما احتلت المرتبة الرابعة من حيث الابتكار وفقاً لمؤشرات البنك الدولى^(٢).

(ج) الإجراءات الاجتماعية والتشريعية:

كانت سنغافورة تسمى دولة المستنقعات، يسودها انتشار الامراض المتوطنة مع انهيار فى القطاع الصحى وانتشار البطالة وارتفاع معدل الجريمة علاوة على تدنى مستوى التعليم وانتشار الجهل والفوضى والتخلف على مستوى كل الأصعدة ناهيك عن مستويات الفقر التى يعانى منها المواطنين، لذا كان لابد من وضع خطة شاملة على المستوى الاجتماعى والتشريعى بالتوازي مع الخطة الاقتصادية فى إطار المشروع

=

(١) د. محمد السيد سليم، والسيد صدقي عابدين: "الرؤى الآسيوية للعولمة: آسيا والعولمة"، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مركز الدراسات الآسيوية، ٢٠٠٣، ص ٣٥.

(٢) د. ابتسام محمد العامري: "التجربة التتموية فى سنغافورة"، مرجع سابق، ص ٢٨٩.

- النهضوي الشامل فتضمنت اجراءات صارمة لتهيئة سنغافورة لمشروعها النهضوي الكبير، وتمثلت تلك الإجراءات فيما يلي:
- انشاء منظومة تعليمية قائمة على أحدث مناهج التعليم وكذا التعليم الفني على أحدث أنظمة الحوسبة والتكنولوجيا للقضاء على الجهل، ويكون رافداً هاماً للقطاع الصناعي.
 - دعم البحث العلمي والابتكارات ذات التطبيقات الصناعية والتكنولوجية.
 - إصلاح المنظومة الصحية وتدشين نظام متكامل للتأمين الصحي لمكافحة وعلاج الأمراض المتوطنة.
 - العمل على تنمية المواطنين وفق برامج التنمية البشرية التوعوية الهادفة لاكتساب المهارات والقيمة المضافة للعنصر البشرى وكذلك التعديل السلوكي^(١).

(١) الموقع الإلكتروني لهيئة الإذاعة البريطانية BBC، مقال بعنوان: "تجربة سنغافورة فى تغيير سلوك الشعب"، تم الاطلاع فى ٢٧/٧/٢٠٢٤، متاح على: <https://www.bbc.com/arabic/vert-fut-43204892>

- الإصلاح التشريعي وصياغة قوانين تدعم رؤية الدولة الاقتصادية وتعيد روح الانضباط وسيادة القانون بين المواطنين لتحقيق الاستقرار الأمني والعدالة الاجتماعية.
- انتهاج سياسات الشفافية ومكافحة الفساد والعدالة^(١)؛ كون الفساد آفة خبيثة تنهش الاقتصاد، ولا يمكن لتجربة اقتصادية أن يكتب لها النجاح قبل البدء بمكافحة الفساد والقضاء عليه^(٢).

وجدير بالذكر: أن المنظمة الدولية للشفافية Transparency International Organization اقد أصدرت تقريرها للعام ٢٠٢٣، والخاص بمؤشر إدراك الفساد Corruption Perceptions Index (CPI)، وقد احتلت سنغافورة المركز

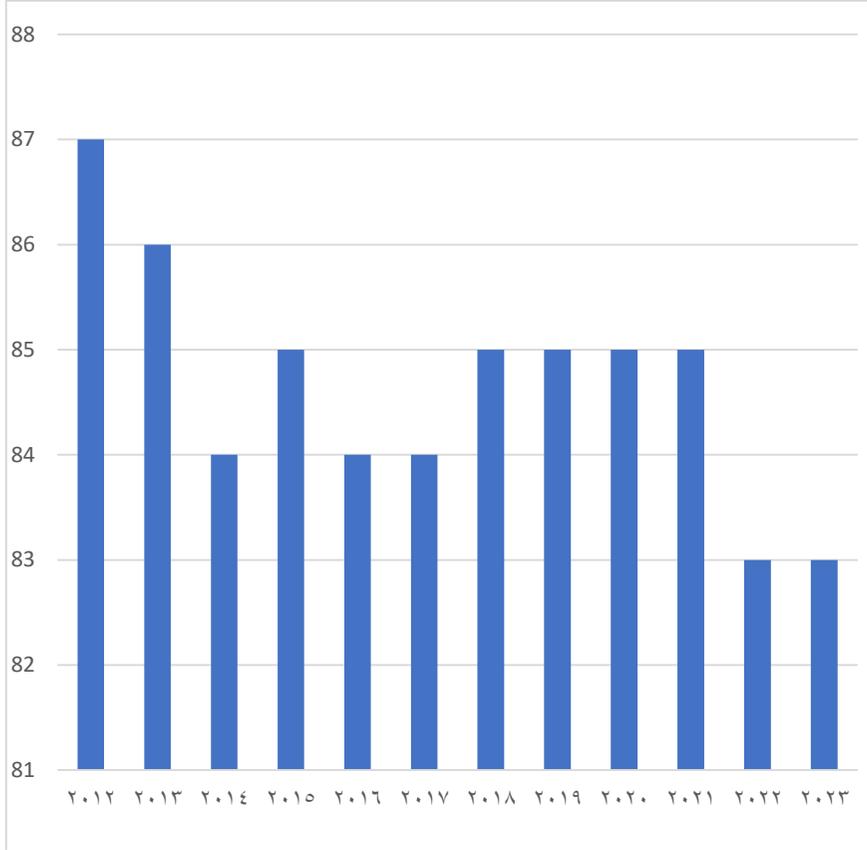
(١) حسين برياطى، إيمان كروشة: " استراتيجية محاربة الفساد: تجربة سنغافورة"، مجلة الاستراتيجية والتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم - كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، ٢٠٢٤، مج ١٤، ع ١، ص ٥٤-٥٥.

(٢) د. السيد محمد حسن الجوهرى: "الفساد الإداري وأثره على التنمية الاقتصادية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ٨٢-٨٣.

الخامس من أصل ١٨٠ دولة على مستوى العالم محققة تقييم ٨٣ نقطة من أصل ١٠٠ نقطة^(١) ، ويوضح الشكل التالى تقييم مؤشر إدراك الفساد فى سنغافورة اعتباراً من العام ٢٠١٢ وحتى العام ٢٠٢٣:

(١) الموقع الإلكتروني للمنظمة الدولية للشفافية TIO: مؤشر إدراك الفساد للعام ٢٠٢٣، تم الاطلاع فى ٢٠٢٤/٨/١٥، متاح على: <https://www.transparency.org/en/cpi/2023/index/sgp>

رسم بياني رقم (١): تقييمات مؤشر إدراك الفساد CPI لسنغافورة،
والصادر عن المنظمة الدولية للشفافية خلال الأعوام من ٢٠١٢



وحتى ٢٠٢٣:

المصدر: من إعداد الباحث بناء على بيانات مؤشر إدراك الفساد
CPI الصادر عن المنظمة الدولية للشفافية TIO، تم الاطلاع فى

٢٠٢٤/٨/١٥، ومتاح على:

<https://www.transparency.org/en/cpi/2023/index/sgp>

من خلال الرسم البياني (١) يتبين أن سنغافورة قد اتبعت نهجاً ثابتاً وسياسة جادة نحو مكافحة الفساد؛ حيث أن معدل تقييم إدراك الفساد وفقاً للمؤشر يظهر معدل شبه ثابت يتراوح بين ٨٧ إلى ٨٣ نقطة من أصل ١٠٠ نقطة إبتداءً من العام ٢٠١٢ ووصولاً للعام ٢٠٢٣، فقد حصلت سنغافورة فى العام ٢٠١٢ على تقييم ٨٧ نقطة من أصل ١٠٠ نقطة، بينما حصلت خلال الفترة من ٢٠١٤ وحتى ٢٠١٧ على تقييم ٨٤ باستثناء العام ٢٠١٥ حيث حصلت على ٨٥ نقطة، بينما ارتفع المعدل خلال الفترة من ٢٠١٨ وحتى ٢٠٢١ حيث حصلت على معدل ٨٥ نقطة فى كل أعوام الفترة ، والتي يلاحظ أنها فى ذات فترة تعرض العالم لجائحة كورونا، ثم تناقص المعدل مرة أخرى خلال الأعوام ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣ حيث حققت سنغافورة ٨٣ نقطة فى العام وهو أقل معدل خلال الفترة محل التقييم والذي أهلها لتحل المركز الخامس فى

المؤشر عن العام ٢٠٢٣ متفوقة على كل من السويد وسويسرا وألمانيا والولايات المتحدة.

المطلب الثانى

أهمية ميناء سنغافورة البحرى ودوره فى خطة التنمية

وقبل أن نتناول دور ميناء سنغافورة وإسهامه خطة التنمية الاقتصادية لسنغافورة، فلابد لنا من التعرف أولاً على هذا الميناء البحرى الهام وذلك، وفقاً لما يلى:

أولاً: التعريف بميناء سنغافورة Singapore Port:

هو الميناء الرئيسى لسنغافورة وأحد أكثر الموانئ ازدحاماً فى العالم من حيث حمولة الشحن الإجمالية، كما يتداول به ما يقارب الخمس من إجمالى حاويات الشحن فى العالم ويمر عليه نصف إمدادات النفط الخام التى تشحن عن طريق البحر واحتل المرتبة الأولى بوصفه الميناء الأكثر ازدحاماً فى الشحن فى أكثر من

تقرير سنوي للبنك الدولي، ويستقبل الميناء آلاف السفن ، كما يربط بين أكثر من ٦٠٠ ميناء في ١٢٣ دولة بالقارات الست للعالم^(١). ويعد موقع سنغافورة الاستراتيجية في قلب جنوب شرق آسيا وشبكة طرق الشحن الرئيسية جعلها مركزاً لوجستياً مهماً وحلقة رئيسية في سلسلة التوريد العالمية.

بيانات وإحداثيات الميناء^(٢) :Data and Coordinates

اسم الميناء	سنغافورة Singapore Port
الدولة	سنغافورة
المدينة	Singapore
التصنيف	ميناء رئيسي

(١) خلود بوداود، عائشة خلود: "السياسة التجارية بين القدرات اللوجستية وترقية الصادرات كآلية للنهوض الاقتصادي: سنغافورة أنموذجاً"، مجلة دفاتر اقتصادية، جامعة عاشور زيان الجلفة - كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، ٢٠٢٤، مج ١٥، ع ١٤، ص ٢٤٥-٢٤٦.

(٢) الموقع الإلكتروني لشركة كوجو بورت العالمية للشحن، تم الاطلاع في ٢٠٢٤/٧/٢١:

<https://www.cogoport.com/ar-AE/knowledge-center/resources/port-info/singapore-sgsin>

SGSIN	كود الميناء
103° 45' 0" E	خط طول
1° 15' 0" N	خط عرض

وتجدر الإشارة الى أن الميناء قد إحتل المرتبة الـ ١٧ على مستوى موانئ الحاويات في العالم عن العام ٢٠٢٣، وذلك وفقاً لمؤشر أداء موانئ الحاويات Containers Ports Performance Index (CPPI) والذى يصدر عن البنك الدولي سنوياً بصفة دورية^(١).

كما يعد ميناء سنغافورة معجزة اقتصادية فى ذاته؛ لأن سنغافورة تعاني من نقص في الأراضي والموارد الطبيعية، لذا كان الميناء أمر حاسم بالنسبة لاستيراد الموارد الطبيعية، ومن ثم في

^(١) مؤشر البنك الدولي لأداء موانئ الحاويات (CPPI) للعام ٢٠٢٣، متاح

على:

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099060324114539683/pdf/P17583313892300871be641a5ea7b90e0e6.pdf>

وقت لاحق إعادة تصديرها بعد خضوعها لعمليات التحويل أو التكرير أو أن تتحول لمنتجات صناعية.

خريطة رقم (1) الموقع الجغرافي لميناء سنغافورة:



المصدر: الموقع الإلكتروني iStock، تم الاطلاع فى

٢٢/٧/٢٠٢٤، متاح على:

<https://www.istockphoto.com/vector/singapore-political-map-gm500588682-80855401>

ويضم ميناء سنغافورة، الذي يشار إليه باسم "بوابة آسيا"، مجموعة من المرافق والمحطات الواقعة داخل مناطق تانجونج باجار، وكيبيل، وبراني، وباسير بانجانج، وسيمباوانج، وجورونج. تأسس ميناء سنغافورة كمنطقة تجارة حرة في عام ١٨١٩ مع وصول أول سفينة حاويات حديثة في ٢٣ يونيو ١٩٧٢، وبعد عقد من الزمن، أصبحت سنغافورة أكثر الموانئ ازدحامًا في العالم حيث حققت مليون حاوية نمطية من حمولة الشحن في عام واحد، ومع ذلك في عام ٢٠١٠، أصبحت سنغافورة ثاني أكثر موانئ الحاويات ازدحامًا بعد ميناء شنغهاي، ويعد الميناء اليوم مركزًا تجاريًا دوليًا ويتعامل مع أكثر من ٣٠ مليون حاوية نمطية سنويًا.

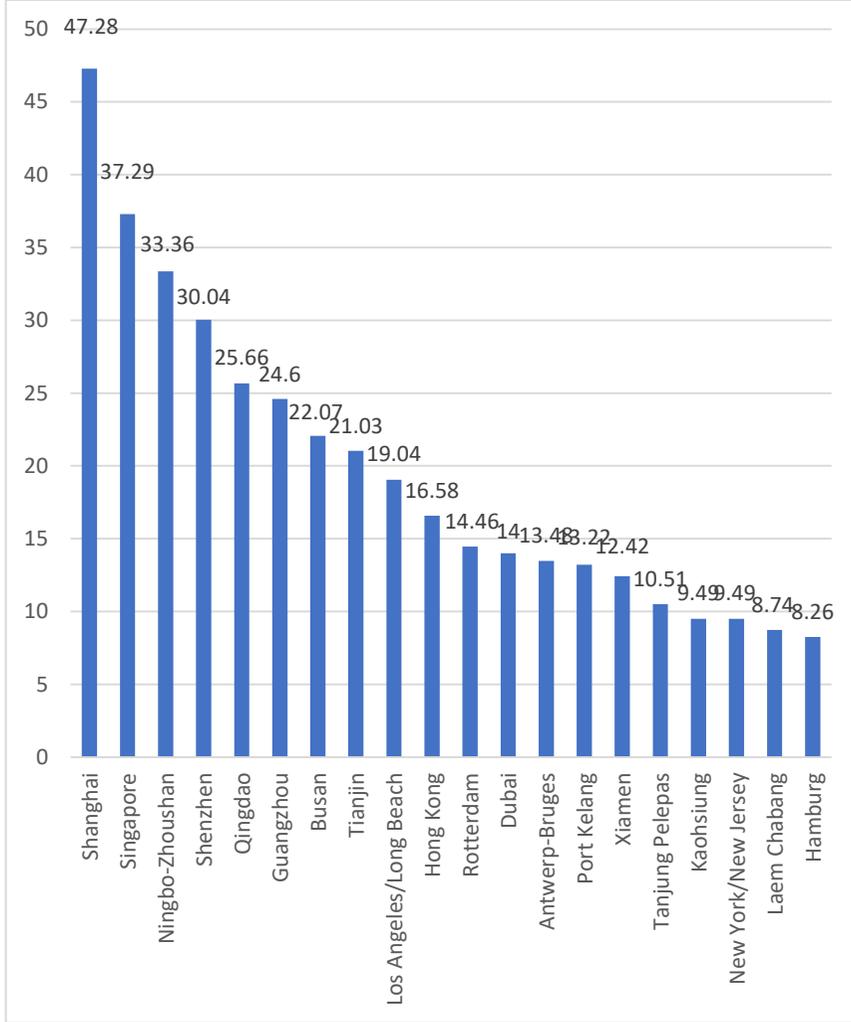
وتعد ميناء سنغافورة PSA Singapore واحدة من الموانئ الرئيسية الكبرى التابعة لشركة PSA International ، وهي مجموعة موانئ رائدة بشبكة عالمية تضم ١٧٧ موقعًا في ٤٤ دولة، وبإجمالي ٥٥ رصيفًا وسعة سنوية مصممة تبلغ ٥٠ مليون حاوية مكافئة لعشرين قدمًا، حيث يمثل ميناء سنغافورة أكبر مركز لإعادة شحن الحاويات في العالم؛ حيث أنه في العام ٢٠٢٣ تعامل ميناء PSA Singapore مع ٣٨,٨ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا من الحاويات، وبفضل الارتباط مع ٦٠٠ ميناء حول العالم، يمكن

للساحنين الوصول إلى رحلات يومية إلى كل ميناء رئيسي في العالم، تعمل على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع^(١). ويوضح الرسم البياني رقم (٢) ترتيب الموانئ البحرية العشرين الأكبر حجماً من حيث معدل الإنتاجية للحاويات وفقاً للإحصائية عن العام ٢٠٢٢، والتي أجرتها جريدة اللويدز ليست Lloyd's List حيث احتل ميناء سنغافورة المركز الثاني بحجم تداول الحاويات بلغ ٣٧,٢٩ حاوية مكافئة وذلك بعد ميناء شانغهاي الصيني الذي بلغ حجم تداوله ٤٧,٢٨ حاوية مكافئة فى ذات العام وذلك على النحو التالي:

(١) الموقع الإلكتروني الرسمي لشركة PSA مشغل ميناء سنغافورة، تم الاطلاع فى ٢٤/٧/٢٠٢٤، متاح على:

<https://www.singaporepsa.com/about-us/our-story>

رسم بياني رقم (٢): ترتيب الموانئ البحرية العشرين الأوائل من حيث الأكبر حجماً فى تداول الحاويات للعام ٢٠٢٢ (القيمة/)



مليون حاوية مكافئة TEU)

المصدر: من إعداد الباحث بناء على البيانات الإحصائية لجريدة لويديز ليست Lloyd's List، تم الاطلاع فى ٢٤/٧/٢٠٢٤، متاح على:

<https://www.loydlist.com/one-hundred-container-ports-2023>

التجهيزات المينائية: بإجمالي ٥٥ مرسى وسعة سنوية مصممة تبلغ ٥٠ مليون حاوية مكافئة، نقوم بتشغيل أكبر مركز لإعادة شحن الحاويات فى العالم. فى عام ٢٠٢٢، قامت شركة PSA Singapore بمناولة ٣٧ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا (TEUs) من الحاويات، مع الربط مع أكثر من ٦٠٠ ميناء على مستوى العالم، يمكن لشركات الشحن الوصول إلى الإبحار اليومي إلى كل ميناء رئيسي فى العالم، وتعمل الميناء على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع.

وإلى جانب عمليات الموانئ، تعمل PSA Singapore على توسيع محفظتها لتزويد الشاحنين وأصحاب البضائع بحلول مبتكرة لسلسلة التوريد لتسهيل التجارة العالمية من خلال تعزيز التدفق المادي والمالي والتنظيمي للبضائع.

كما يعد الشحن العابر (الترانزيت) ونقل حركة البضائع من سفينة إلى أخرى أثناء عبورها إلى وجهتها هو العمل الأساسي لميناء سنغافورة، حيث تكمن قيمة إعادة الشحن في توفير الوقت وكفاءة التكلفة، إذا قامت كل سفينة برحلة واحدة مباشرة إلى ميناء وجهتها، فسيكون عدد الرحلات أعلى بكثير مما لو تم نقلها عبر سنغافورة^(١).

كذلك تبذل إدارة الميناء جهوداً حثيثة في سبيل إزالة الكربون من عمليات الموانئ؛ حيث أنه محور تركيز إطار البيئة والحوكمة الاجتماعية والحوكمة المؤسسية (ESG) الخاص بشركة PSA Singapore، لتتوافق إستراتيجية إدارة الميناء مع الإستراتيجية الشاملة لتحقيق التنمية المستدامة.

ومن خلال ما سبق فمما لا شك فيه أن ميناء سنغافورة لا يمثل فحسب واحداً من أكبر وأهم الموانئ التجارية في العالم، بل

(١) الموقع الإلكتروني الرسمي لشركة PSA مشغل ميناء سنغافورة، تم

الاطلاع في ٢٤/٧/٢٠٢٤، متاح على:

<https://www.singaporepsa.com/about-us/our-story>

أنه فى حد ذاته يمثل تجربة إنسانية ومعجزة اقتصادية ملهمة للعالم؛ وذلك من واقع الظروف الاقتصادية والاجتماعية العصبية التى مهدت لإنجاز مثل هذا المشروع العملاق وهى تجربة جديرة - وبحق - بالدراسة والتعلم عند الحديث عن النمو الاقتصادي والتنمية، وهو ما سنتناوله على النحو التالى.

حيث يعد ميناء سنغافورة هو عصب الاقتصاد السنغافوري وقلبه النابض، فقد لعب الميناء دور البوتقة التى انصهرت فيها كل من الصناعة والتجارة معاً، فكانت كالصمام الذى ربط بين كل منهما؛ فلولا كفاءة هذا الميناء وقدرته التنافسية ما كانت لتصل سنغافورة الى هذا المركز التجاري والاقتصادي العالمي.

فمنذ خضوع سنغافورة للحكم البريطانى من قيام شركة الهند الشرقية والتى تعد الواجهة البريطانية لإدارة المستعمرات، فقد تم تعيين "توماس رافلز" مندوباً لها فى سنغافورة واستمر حكمه حتى العام ١٨٢٣م، وأنشأ فيها الميناء البحرى الذى تبوأ مكانة وازداد أهمية كبرى، ساعد فى ذلك عدة عوامل منها تجارة المطاط

والقصدير، وافتتاح قناة السويس في العام ١٨٦٩، وهو الأمر الذى أكد على الهوية اللوجستية والمينائية لسنغافورة^(١).

ويعتمد اقتصاد سنغافورة اعتمادا كبير على نشاط ميناء سنغافورة كمورد مالي وهو يعد من أهم وأكبر الموانئ البحرية فى العالم ومن أكثرها ازدحاما وأعلىها كفاءة تشغيلية، إذ يتم فيه تحميل أكثر من مليون حاوية شهريا، ويعد هذا الميناء في الوقت ذاته نقطة ارتكاز لأكثر من ٣٦٦ خطاً ملاحياً من مختلف دول العالم، ويرتبط بأكثر من ٦٠٠ ميناء عالمي، وليس هذا فحسب بل يحتل هذا الميناء المرتبة الاولى عالميا فيما يتعلق بتموين وخدمة السفن فضلا عن كونه ثالث مركز عالمي لتكرير النفط وتصفيته^(٢).

وتلعب سنغافورة دورا تاريخيا بارزا في منظومه التجارة العالمية واللوجستيات بما يعادل الدور الذى تلعبه كل من دولتي بنما

(١) د. خير الدين عبد الرحمن: "سنغافورة تتحول مجدداً"، مجلة المعرفة، وزارة الثقافة، ٢٠١٣، س٥٢، ع٦٠٠، ص٢٠٩.

(٢) د. محمود عبد الفضيل: "العرب والتجربة الاسيوية: الدروس المستفادة"، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٠، ص ٢٩-٣٠.

ومصر بكل إمكاناتهما اللوجستية وأهمها قناة السويس فى مصر وقناة بنما فى بنما ؛ فبجانب دور سنغافورة فى تجمع الاسيان الذى كانت من أول المؤسسين له وعضويتها فى كافة المحافل ومنظمات التعاون الاقتصادى فى آسيا، الا انها تملك موانئ بحرية أسهمت فى تحقيق ٢١ مليار دولار سنويا كعائد للخدمات المقدمة فى موانئها فى مطلع الألفية الثالثة وساهمت بما نسبته ٧% من الناتج المحلى الاجمالي وتوفير ١٧٠ الف فرصة عمل كونه أشهر الموانئ فى آسيا وتضم اربع محطات لمناولة الحاويات بطاقة استيعابية تصل الى ٢٠ مليون حاوية مكافئه ٢٠ قدما سنويا وبمتوسط يبلغ ٣٥ حاوية للمشغل الواحد خلال الساعة وبمعدل ١٠٠٠ عمليه للمرشد الواحد خلال السنه فضلاً عن استخدام احدث المعدات والتدريب المستمر والمكثف للعنصر البشرى وهي تستقبل نحو ٧٠% من تجاره الحاويات فى العالم، هذا بخلاف أنشطة الترانزيت والخدمات اللوجستية من إمداد وتموين للسفن^(١).

(١) أشواق حسن الأمين: "تجربة دولة سنغافورة فى التنمية الاقتصادية"، مجلة العلوم الإدارية والاقتصادية العلمية، جامعة غرب كردفان، كلية العلوم الإدارية

=

وتم تزويد ميناء سنغافورة بأحدث التجهيزات والمعدات والروافع الخاصة بالشحن والتفريغ والتستيف على مستوى العالم فضلاً عن الأنظمة الإدارية والمعلوماتية الحديثة المستخدمة فى إدارة وتشغيل الموانئ البحرية بما أسهم فى جعل ميناء سنغافورة من أعلى الموانئ البحرية فى العالم فى الكفاءة التشغيلية.

المقومات التشغيلية لميناء سنغافورة البحري^(١):

يتمتع ميناء سنغافورة البحري بكفاءة تشغيلية وتقنية عالية سواء كان ذلك على مستوى المعدات والتجهيزات المينائية أو على مستوى الإدارة وتبادل المعلومات على أعلى مستوى ممكن من التقنية والاحترافية فعلى سبيل المثال:

- أطلقت سنغافورة نظاماً مبتكراً من خلال بوابةٍ شاملةٍ تتيح لطواقم السفن انهاء طلبات واجراءات خدمات الميناء

=

والاقتصادية والاجتماعية، ٢٠١٧، ع٣، ص١٩٠.

(١) الموقع الإلكتروني الرسمي لهيئة ميناء سنغافورة، تم الاطلاع فى

١٨/٧/٢٠٢٤، متاح على: <https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/operations/port-infrastructure/terminals>

اللكترونيًا، ثم تتم مشاركة هذه المعلومات مع هيئة الموانئ والملاحة، وهيئة الهجرة، وإدارات نقاط التفتيش، والوكالة الوطنية للبيئة وغيرها، وذلك باستخدام أدوات تبادل البيانات التي تقدّمها الحكومة.

- أطلقت هيئة الموانئ والملاحة سنغافورة برنامج الميناء الرقمي، باستخدام الذكاء الاصطناعي لتنظيم وصول السفن ومغادرتها وتسهيل إجراءات دخولها، وتتبع حركة الحاويات وحوكمة البيانات⁽¹⁾ لتعزيز كفاءة الشريان الاقتصادي الرئيسي الذي يمثله الميناء وزيادة إنتاجيته.
- تقوم هيئة ميناء سنغافورة بتنظيم عمليات إمداد وتموين للسفن فى مناطق الانتظار أو المخطاف عن طريق الزوارق الصغيرة توفيراً للوقت وعدم ازدحام وشغل أرصفة الميناء واختصاراً لإجراءات التراكي والرسو.

¹⁾ (Haoran Tang: “Research on The Development and Policies of The Port of Singapore Harbor”, Proceedings of the 3rd International Conference on Business and Policy Studies, May 2024, 80(1), P. 281.

- يوجد في سنغافورة مشغلان رئيسيان لمحطات الموانئ التجارية، وهما: الميناء الرئيسي وتديره شركة PSA (Jurong Port Corporation Limited) وميناء جورنج (Jurong Port Pte Ltd) ، ويمكن لكلا الميناءين استيعاب جميع أنواع السفن، ويتضمن ميناء سنغافورة الرئيسي محطات تقع في تانجونج باجار، وكيبيل، وبراني، وباسير بانجانج، وسيمباوانج، وجورونج، وتواس. يمكنها استيعاب جميع أنواع السفن، بما في ذلك سفن الحاويات وسفن النقل السائبة وسفن الدحرجة وسفن شحن البضائع وغيرها، وتتم إدارة المحطات من قبل اثنين من مشغلي الموانئ التجارية - بينما ميناء جورنج هو ميناء متعدد الأغراض والبوابة الرئيسية للشحنات السائبة والتقليدية لسنغافورة والمنطقة، ويتعامل الميناء مع منتجات الصلب والأسمنت وبضائع المشاريع وخبث النحاس، من بين أمور أخرى، باستخدام شبكة واسعة من خطوط الأنابيب وأنظمة النقل للتفريغ والتحميل السريع والصديق للبيئة. كما تم اعتمادها من قبل بورصة لندن للمعادن كمركز مثالي للتخزين

والشحن العابر للشركات التي تتعامل في المعادن مثل سبائك الصلب والقصدير .

- تعمل سنغافورة على إطلاق الجيل التالي من الموانئ البحرية وافتتاح ميناء "تواس" المؤتمت بالكامل Fully automated في العام ٢٠٤٠، حيث سيستخدم الميناء مركبات كهربائية وذاتية القيادة Self-Driving، إلى جانب الكاميرات وأجهزة الاستشعار لتمكين موظفي الميناء من مراقبة الرافعات عن بعد بشكل مباشر (١).

(١) الموقع الإلكتروني لمجلة "ريان السفينة" البحرية، مقال بعنوان: "سنغافورة توظف أحدث التقنيات لتسريع عمليات النقل البحري"، تم الاطلاع في ٢٨/٧/٢٠٢٤، متاح على:

https://assafinaonline.com/news_details/ar/12537

ثانياً: الإحصائيات الاقتصادية لسنغافورة^(١):

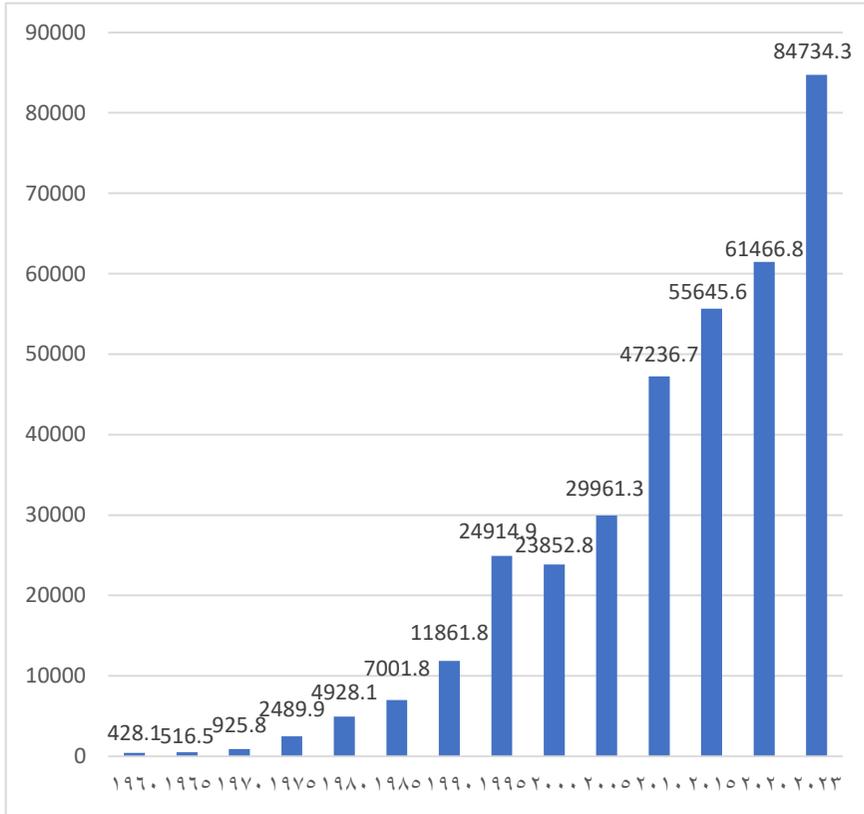
بلغ الناتج المحلى الإجمالى لسنغافورة (GDP) ما قيمته ٦٧٣,٣ مليار دولار وذلك وفقاً للإحصائية الرسمية لحكومة سنغافورة على موقعها الرسمي عن العام ٢٠٢٣، بنمو بنسبة ١,١%، بينما بلغ نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالى ما قيمته ١١٣,٧٧٩ ألف دولار، ويوضح الرسم البياني التالي مراحل نمو نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالى لسنغافورة ابتداءً من ١٩٦٠ وحتى ٢٠٢٣:

(١) الموقع الإلكتروني للدليل الإحصائي لحكومة سنغافورة، تم الاطلاع فى

٢٠٢٤/٧/٢٨، متاح على:

<https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/economy>

رسم بياني رقم (٣): نصيب الفرد من الناتج المحلى
الإجمالي لسنغافورة عن الفترة من (١٩٦٠-٢٠٢٣)



(القيمة/ دولار أمريكي):

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات مجموعة البنك
الدولي، تم الاطلاع فى ٢٩/٧/٢٠٢٤، متاح على:

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCA.P.CD?locations=SG>

يتضح من خلال الرسم البياني السابق أن نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالى لسنغافورة يسير فى منحى صاعد باستمرار ابتداءً من ١٩٦٠ وحتى ٢٠٢٣ وفق معدلات نمو ثابتة وهو ما يعطينا مؤشر على مدى نجاعة الخطة الاقتصادية للبلاد فبلغ فى العام ١٩٦٠ ما قيمته ٤٢٨,١٠ دولاراً أمريكياً حتى بلغ فى العام ٢٠٢٣ ما قيمته ٨٤,٧٣ ألف دولار أمريكي وهو مؤشر على الطفرة فى النمو الاقتصادي التى حققتها سنغافورة، كما يلاحظ أن الزيادة فى نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالى لسنغافورة كانت بمثابة قفزات سيما ابتداءً من عقد التسعينات ، وهو ما يعكس مدى سرعة الوتيرة التى سارت عليها خطة التنمية الاقتصادية .

وقد بلغ حجم التجارة السلعية لسنغافورة وفقاً لإحصائية ٢٠٢٣ ما قيمته ١,٣ تريليون دولار، بينما بلغ حجم الصادرات ما قيمته ٦٣٨,٤ مليار دولار، أما إجمالي الواردات فقد بلغت ٥٦٧,٣ مليار دولار أي أن الميزان التجاري حقق فائضاً قيمته ٧١,١ مليار دولار.

وتعد الصين من أكبر الشركاء التجاريين لسنغافورة حيث بلغ حجم التجارة بينهما ما قيمته ١٦٧ مليار دولار، تليها الولايات المتحدة الأمريكية بما قيمته ١٢٩,١ مليار دولار ثم ماليزيا ١٢٣,٦ مليار دولار، ويليهما الاتحاد الأوروبي ١٠٥,٣ مليار دولار ثم تايوان ٩٢,٩ مليار دولار، ثم هونج كونج ٧٠,٧ مليار دولار.

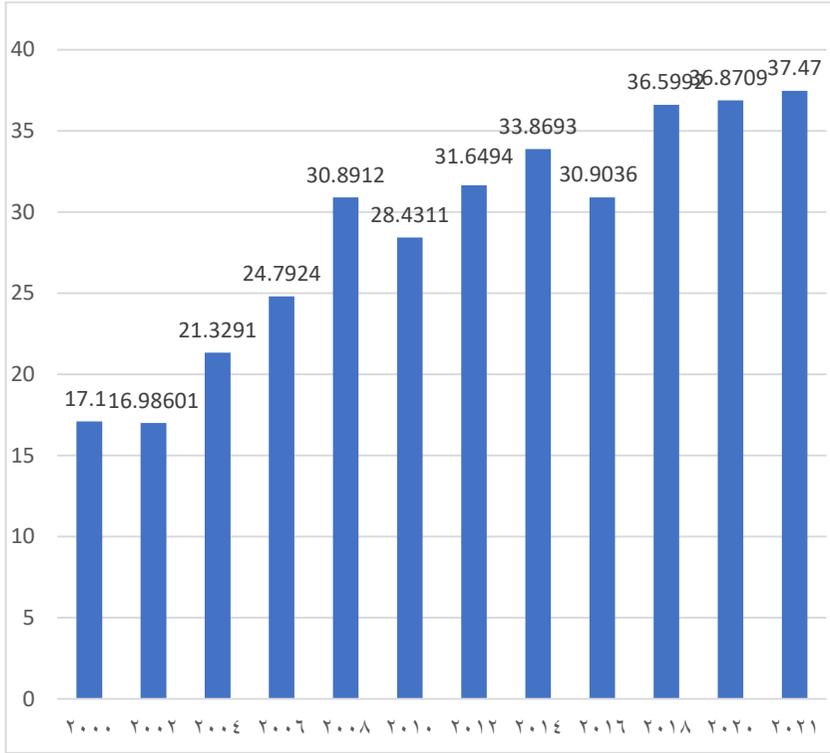
وبلغ حجم البضائع المتداولة بالموانئ البحرية لسنغافورة وفقاً لإحصائية ٢٠٢٣ ما قيمته ٥٩١,٧ مليون طن وهو ما يشكل ارتفاعاً ملحوظاً بالمقارنة بالعام ٢٠٢٢ حيث بلغت تلك القيمة ٥٧٨,٢ مليون طن أي بزيادة قدرها ١٣,٥ مليون طن.

وبلغت انتاجية الموانئ السنغافورية من تداول الحاويات وفقاً لإحصائية ٢٠٢٣ ما قيمته ٣٩ مليون حاوية مكافئة (TEUs) محققة زيادة عن العام ٢٠٢٢ حيث بلغت تلك القيمة ٣٧,٣ مليون حاوية مكافئة أي بزيادة قدرها ١,٧ مليون حاوية مكافئة، ويوضح الرسم البياني التالي منحنى حركة النقل فى موانئ الحاويات فى سنغافورة فى الفترة من ٢٠٠٠ وحتى ٢٠٢١:

رسم بياني (٤): معدل حركة النقل فى موانئ الحاويات

بسنغافورة فى الفترة (من ٢٠٠٠ وحتى ٢٠٢١) (القيمة/

مليون حاوية مكافئة TEU)



المصدر: من إعداد الباحث إعتماًداً على بيانات مجموعة البنك

الدولى، تم الاطلاع فى ٢٩/٧/٢٠٢٤، متاح على:

<https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?locations=SG>

من خلال الرسم البياني السابق يتبين لنا أن منحنى حركة نقل البضائع بالحاويات فى موانئ سنغافورة يسير بصورة صاعدة للأعلى مع تعاقب الأعوام اعتباراً من ٢٠٠٠ وحتى ٢٠٢١ وفقاً للمؤشر فى العام ٢٠٠٠ بلغ مجموع ما تم تداوله من الحاويات الى أقل من ١٨ مليون حاوية مكافئة ، بينما وصل العدد فى العام ٢٠٢١ الى ٣٧,٤٧ مليون حاوية مكافئة أى أنه أصبح أكثر من الضعف ، وهو ما يعطيني مؤشر هام على الدور المتنامي لقطاع الموانئ البحرية فى سنغافورة ومقدرته اللوجستية فضلاً عن نجاح الخطة الاقتصادية فى تحقيق معدلات نمو ثابتة فى كل عام محققة زيادة عن العام الذى قبله.

وتشكل العديد من القطاعات الاقتصادية فى سنغافورة مكونات الاقتصاد وتمثل كل منها نسبة مساهمته فى الناتج المحلى

الإجمالي وفقاً لإحصائيات العام ٢٠٢٣ (١) كما هو موضح
التالي:

جدول رقم (١): القطاعات المكونة لاقتصاد سنغافورة ونسبة

مساهمتها فى الناتج المحلى الإجمالي للعام ٢٠٢٣

م	القطاع	النسبة من الناتج المحلى الإجمالي
١	تجارة الجملة	٢٢,٣%
٢	الصناعة	١٨,٦%
٣	القطاع المالى والتأميني	١٣,٨%
٤	الصناعات الخدمية	٩,٦%
٥	النقل والتخزين	٦,٨%
٦	الاتصالات والمعلومات	٥,٧%
٧	الخدمات المهنية	٥,٧%
٨	الملكية السكنية	٣,٦%
٩	المقاولات والبناء	٣,٥%

(١) الموقع الإلكتروني للدليل الإحصائي لحكومة سنغافورة، تم الاطلاع فى

٢٠٢٤/٧/٣٠، متاح على:

<https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/economy>

١٠	الاستثمار العقاري	٣,١%
١١	الخدمات الإدارية	٢,٨%
١٢	قطاع الخدمات	١,٥%
١٣	تجارة التجزئة	١,٣%
١٤	خدمات الأغذية والمشروبات	٠,٩%
١٥	قطاع الفنادق	٠,٨%
مجموع		١٠٠% من ناتج محلى إجمالي ٦٧٣,٣ مليار دولار ^(١)

المصدر: الموقع الإلكتروني للدليل الإحصائي لحكومة سنغافورة،

تم الاطلاع فى ٢٠٢٤/٧/٣١، متاح على:

<https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/economy>

من خلال الجدول السابق يتضح أن أعلى القطاعات التى تشكل النسبة الكبرى من الناتج المحلى الإجمالى فى سنغافورة هى

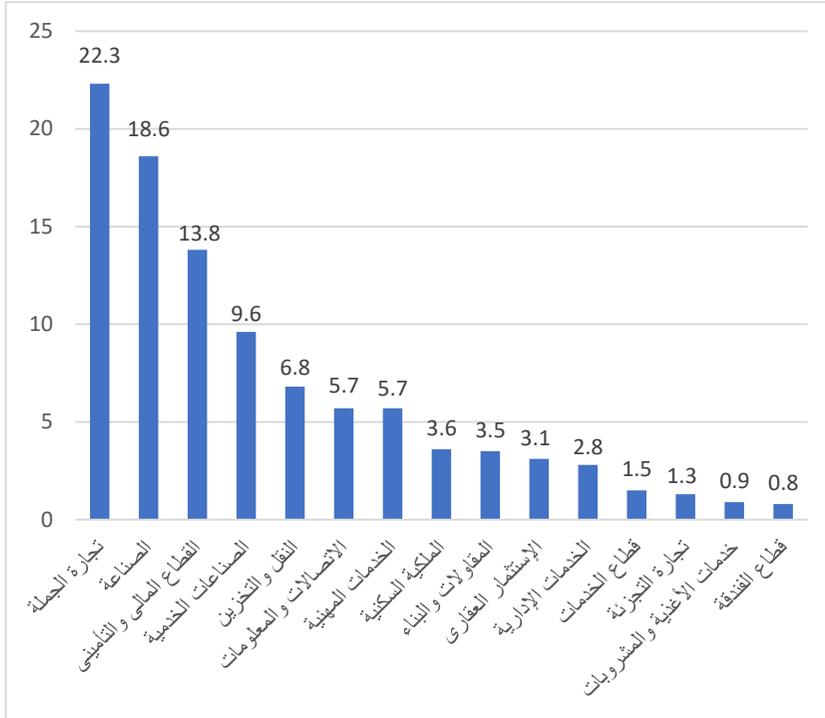
^(١) الناتج المحلى الإجمالى وفقاً لآخر تحديث بالموقع الإلكتروني للدليل

الإحصائي لحكومة سنغافورة، تم الاطلاع فى ٢٠٢٤/٧/٣١، متاح على:

<https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/economy>

قطاعات تجارة الجملة، الصناعة، القطاع المالي والتأميني، الصناعات الخدمية، النقل والتخزين، الاتصالات والمعلومات، الخدمات المهنية وتشكل مجموعها ما نسبته ٨٢,٥% من الناتج المحلى الإجمالي ومن ثم نستنتج من ذلك أن الاقتصاد السنغافوري يقوم بصفة أساسية على قطاعات الصناعة والتجارة وتكنولوجيا المعلومات وما يتخلل ذلك من قطاعات داعمة ومنها النقل والقطاع المالي وبذلك تكون الموانئ البحرية قد لعبت دور العامل الفعال والقلب النابض الذى من خلاله كانت بمثابة النافذة التى أطلت منها الصناعة برأسها الى فضاء التجارة الدولية، وهو ما يوضح قوة هذا الاقتصاد الذى يرتكن الى قطاعات صلبة غير هشة تمثل دعائم ثابتة مثله فى ذلك مثل الاقتصاد الياباني بعكس اقتصادات أخرى قائمة على قطاع مثل السياحة مثلاً ما يجعله عرضة للتأثر بصفة أساسية بعوامل عدة مثل المناخ أو الكوارث الطبيعية أو الجوائح العالمية كما هو الحال فى بعض دول الجزر الآسيوية مثل "المالديف" التى انهار اقتصادها وتوقف تماماً بمجرد حدوث كارثة تسونامي عام ٢٠٠٤، وكذلك حالة الركود التى أصابت الدول السياحية كأحد الآثار الاقتصادية لجائحة كورونا.

رسم بياني رقم (٥): النسب المئوية لمساهمة القطاعات المكونة
لاقتصاد سنغافورة من الناتج المحلي الإجمالي للعام ٢٠٢٣:

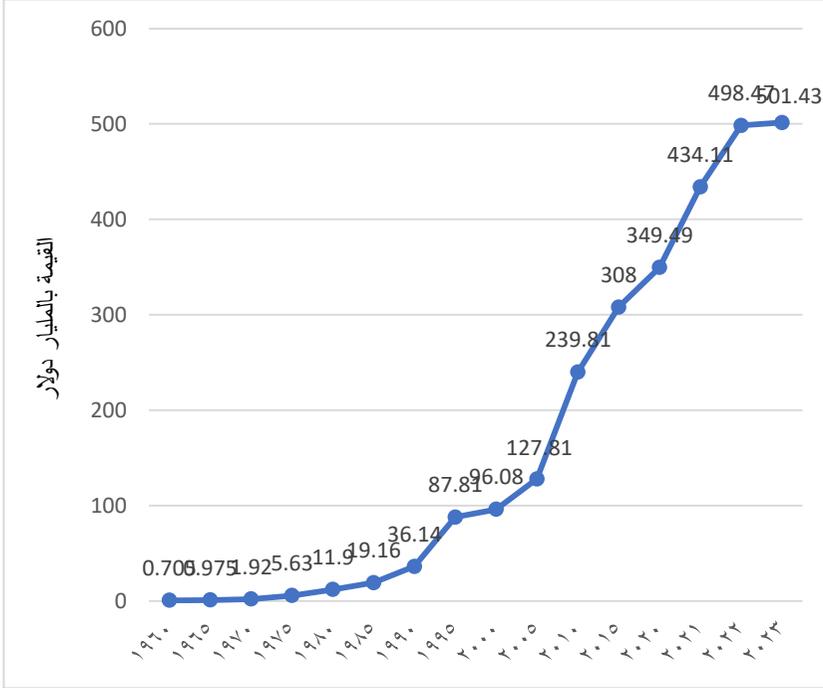


المصدر: من إعداد الباحث إعتماًداً على بيانات الجدول رقم (١)
والخاص بنسب مساهمة القطاعات المكونة لاقتصاد سنغافورة من
الناتج المحلي الإجمالي للعام ٢٠٢٣

من الرسم البياني رقم (٥) يتضح لنا أن قطاع تجارة الجملة بسنغافورة يمثل أعلى نسبة من الناتج المحلى الإجمالي حيث شكل بمفرده نسبة ٢٢,٣% منه، يليه قطاع الصناعة بنسبة بلغت ١٨,٦%، ثم القطاع المالى والتأمينى الذى بلغت نسبته من الناتج المحلى الإجمالي ١٣,٨%، يليها الصناعات الخدمية بنسبة ٩,٦%، بينما شكل قطاع النقل والتخزين نسبة ٦,٨%، وبالنظر الى تلك القطاعات المشار اليها والتي تشكل أعلى النسب من الناتج المحلى الإجمالي لسنغافورة نجد أنها جميعاً ترتبط في ممارسة نشاطها بالموانئ البحرية ارتباطاً وثيقاً؛ مما يعكس لدينا صورة حقيقية عن طبيعة الاقتصاد في سنغافورة والذى تمثل فيه الموانئ البحرية محركه الأساسى وقلبه النابض.

ومن خلال الرسم البياني التالي نوضح تطور منحى الناتج المحلى الإجمالي لسنغافورة خلال الفترة من ١٩٦٠ وحتى ٢٠٢٣ وفقاً لإحصائيات البنك الدولي كالتالى:

رسم بياني (٦): منحنى تطور الناتج المحلى الإجمالى لسنغافورة خلال الفترة (١٩٦٠-٢٠٢٣) (القيمة/مليار دولار أمريكي):



المصدر: من إعداد الباحث إتماداً على بيانات مجموعة البنك الدولي، تم الاطلاع فى ٢٠٢٤/٧/٣١، متاح على:

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=SG>

يتضح من خلال منحنى الرسم البياني رقم (٦) أن الناتج المحلى الإجمالي قد أخذ مساراً تصاعدياً إبتداءً من العام ١٩٦٠ حيث بلغ حينها ٧٠٤,٧٥ مليون دولار أي أقل من مليار دولار، واستمر فى الزيادة والنمو ابتداءً من تفعيل خطة التنمية الاقتصادية للبلاد حتى وصل فى العام ٢٠٢٣ الى ٥٠١,٤٣ مليار دولار أي أنه قد تضاعف خلال السنوات مئات المرات موضحاً معدلات النمو الهائلة التى حققها الاقتصاد السنغافوري وان كان يسير منذ اللحظة الاولى بخطى ثابتة نحو تحقيق أهداف الخطة التنموية الشاملة.

وتجدر الإشارة: إلى أن سنغافورة قد احتلت المرتبة الاولى فى أفضل الدول لممارسة الأعمال التجارية وفقاً لتصنيف بيئة الاعمال الذى أجرته وحدة الاستخبارات الاقتصادية Economist Intelligence Unit (EIU) التابعة لجريدة "الإيكونوميست" الاقتصادية، متفوقة وفق هذا التصنيف على كل من الولايات المتحدة وألمانيا وسويسرا، وكذلك على باقى الدول بواقع ٨٢ دولة

(¹)، وهو الامر الذى يعكس مدى ما حققته سنغافورة من نجاحات اقتصادية أكسبتها قيمة اقتصادية ذاتية تجعل منها مناخاً جذاباً للاستثمارات.

ثالثاً: الدروس المستفادة من التجربة الاقتصادية لسنغافورة:

(١) من خلال ما عرضناه من خطوط رئيسية للتجربة الاقتصادية لسنغافورة والتي كانت من الالهية بمكان أن نستعرض مثل تلك التجارب الاقتصادية الرائدة والملهمة لاستخلاص الدروس المستفادة ومن ثم البناء عليها فى المستقبل فنخلص منها ببعض النتائج التى نستعرضها فى نقاط موجزة على النحو التالي:

(٢) إن خطط التنمية الاقتصادية لا يمكن وأن تكون جزراً منعزلة يتم وضعها وتنفيذها وفقاً لأبعاد اقتصادية بحتة قاصرة

(¹) الموقع الإلكتروني لمنصة CNBC الاقتصادية، مقال بعنوان: "Here are the best places in the world to do business"، تم الاطلاع فى

٢٠٢٤/٧/٣١، متاح على:

<https://www.cnbc.com/2024/04/02/singapore-denmark-us-are-the-best-places-to-do-business-eiu.html>

عليها، وإنما يجب أن تتحلى خطة التنمية الاقتصادية بالرؤية الشمولية لكي تشمل خطوات للتنمية على مستوى العنصر البشرى والثقافة العامة والسلوك الفردي للمواطنين علاوة على خطوات نحو التنمية الاجتماعية وتحسين ظروف المعيشة والمرافق الحياتية.

٣) لا يمكن لخطة تنمية اقتصادية أن يكتب لها النجاح إلا من خلال اتخاذ خطوات حاسمة مسبقة نحو النهوض بالتعليم والبحث العلمى وتوفير الخدمات الصحية اللائقة، لتحقيق قيمة مضافة للعنصر البشرى كون الأفراد هم المستهدفون بأهداف الخطة الاقتصادية وبسواعدهم سيتم تنفيذ الخطة، ولأجيال القادمة ستحصد ثمار هذا الجهد فلا يمكن بناء الاوطان إلا ببناء الإنسان أولاً.

٤) لابد وان يتحلى القائمون على وضع الخطة الاقتصادية بالرؤية النابعة من إرادة وإيمان حقيقي نحو النهوض بالوطن وسلوك سبل الإدارة القائمة على الكفاءة والنزاهة وبتحية كافة الاعتبارات الاخرى التى من شأنها إفشال المشروع الاقتصادي الوطني، كما يجب أن يتحلى المواطنون فى

عقلهم الجمعي بفكرة وطنية سامية ورغبة حثيثة نحو إعلاء مصلحة الوطن العليا والنهوض به وتحقيق الرخاء والرفاهية للمواطنين.

(٥) إن الخطة التنموية الاقتصادية يجب أن تركز على عدة محاور واضحة ومدروسة تخدم بعضها بعضاً يتم العمل عليها جميعاً فى نطاق الخطة بشكل متوازي لا متوالي حتى لا تتعرض الخطة بالكامل الى الإجهاض والفشل ، فمن خلال تجربة سنغافورة الاقتصادية والتي قامت على عدة محاور تمثلت فى النهوض بكل من: التعليم، الصحة، التكنولوجيا، الإصلاح التشريعي، مكافحة الفساد، الخدمات الاجتماعية، العلاقات السياسية والاقتصادية، القطاع المالي والتجاري، و القطاع اللوجستي، فتم العمل على كافة المحاور فى آن واحد ولكن وفق مراحل تطويرية تجمعهم جميعاً ، وليس العمل على كل محور على حدة ثم الانتقال للآخر.

(٦) إن أساس خطة سنغافورة الاقتصادية قامت على هويتها اللوجستية والمينائية ، فأدرك القائمون على خطة التنمية أن الميزة النسبية التى تمتعت بها سنغافورة كونها مركز لوجستي

وميناء بحرى شديد الأهمية إبان الاحتلال البريطاني للبلاد ، ولهذا كانت الطبيعة البحرية لسنغافورة ومينائها البحري بمثابة نواة خطة التنمية الاقتصادية وركزتها الأساسية وكانت هدفاً للاستفادة منها من خلال جلب المواد الخام من الخارج وتصنيعها واكسابها قيمة مضافة ثم اعادة تصديرها عبر ذات الميناء ، فكان الميناء البحري هو الفكرة والباعث الرئيسي والبوتقة التى امتزجت فيها الصناعة بالتجارة ولا نبالغ ان قلنا أن الميناء البحري كان اساس نهضة سنغافورة.

(٧) إن القطاع البحري واللوجستي ملاذ آمن للدول النامية سيما الساحلية منها خاصة ان كانت تلك الدول لا تتمتع بموارد طبيعية على نحو كاف أو كانت فقيرة فى الثروة المعدنية والمواد الخام، فلا بد للدول النامية فى إطار إيجاد الفرص البديلة أن تستغل بشتى الطرق ميزات النسبية المحدودة وتصب تركيزها على النهوض بقطاعات الصناعة والتجارة واللوجستيات جنباً الى جنب مع باقى القطاعات الاخرى المتاحة لها.

٨) إن الاقتصاد القوى لا يمكن أن يقوم على قواعد من أنشطة هشة تكون عرضة فى اي وقت للانهييار وإفشال الخطة التنموية، إنما لابد له أن يقوم على ركائز صلبة وأصول ثابتة لأنشطة اقتصادية راسخة كالصناعة والتجارة والزراعة والبحث العلمي لا أن يكون اقتصاداً ريعياً ضعيف قائماً على دورات رأس المال القصيرة وجني الأرباح السريعة والأموال الساخنة.

٩) تعلمنا من التجربة الاقتصادية لسنغافورة أنه لا يوجد ما يسمى بالمستحيل الاقتصادي مهما كانت الصعاب طالما توافرت الرؤية والإرادة والإيمان، فمن دولة كان يطلق عليها دولة المستتعات وتنتشر فيها الاوبئة والامراض المتوطنة وكانت تمكث تحت الاحتلال فترات طويلة ذات مساحة جغرافية صغيرة، فقيرة الموارد الطبيعية وليس لديها ثروة تعدينية أو احتياطي من ذهب او غاز أو بترول، كان الجهل والفقر ينتشر بين مواطنيها الذين ينتمون الى أعراق عديدة ويدينون بديانات مختلفة ويتكلمون اكثر من لغة، وتخلى عنها جيرانها ولفظت خارج الإتحاد الماليزي كونها شكلت بالنسبة لهم عبئاً ، ولكن بالعلم والعمل الدؤوب أصبحت سنغافورة

الآن رابع أهم مركز مالي وتجارى في العالم وخامس أغنى دول العالم من حيث احتياطات النقد الأجنبي، وثالث أكبر مصدر للعملة الأجنبية حيث يصل إلى سنغافورة خمسة مليون ونصف سائح سنوياً، بلغ معدل الدخل الفردي من الناتج القومي الإجمالي نحو ١١٣ ألف دولار في عام ٢٠٢٣ م ، وبمعدل بطالة لا يصل إلى ثلاثة بالمائة وتعتبر المركز المالي والتكنولوجي الأول في المنطقة، ومن أكثر مدن العالم نظافة وجمال فناطحات السحاب والمباني ذات الأشكال الهندسية الحديثة والراقية تتخللها الأشجار والحدائق الخضراء^(١).

ومن هذا المنطلق نأمل أن تكون تلك التجربة ملهمة لنا فى سبيل النهوض بوطننا الحبيب مصر، فمصر لن تبدأ من الصفر كما بدأت سنغافورة ، فقد أنعم الله على مصر بثروات على سطح

(١) الموقع الإلكتروني الجزيرة نت مقالة بعنوان: "سنغافورة.. أين كانت وكيف

أصبحت"، تم الاطلاع فى ٥/٨/٢٠٢٤، متاح على:

<https://www.ajnet.me/blogs/2017/8/20>

الأرض وفى باطن الارض وفى البحار ، وبمناخ معتدل طوال العام، وموقع جغرافي يتوسط العالم ، وإمكانات لوجستية وبحرية منقطعة النظير بل إن بعضها يمثل ميزة مطلقة وهو "قناة السويس" أهم ممر ملاحي بحرى فى العالم تمر من خلاله خطوط الشحن العالمية وتمتد سواحلها شمالاً على طول البحر المتوسط وشرقاً على طول البحر الاحمر ولدى مصر بنية تحتية وطرق جيدة وعلاقات دولية وإقليمية متوازنة ، ولم لا وهى بوابة الملتقى لأفريقيا وآسيا، وحضارة ضاربة بجذورها فى التاريخ ، وقوة بشرية عظيمة يمكن استغلالها فى شتى المجالات، فلا بد لنا وفق هذه المعطيات أن ندرك هويتنا الاقتصادية اللوجستية ونعمل بكل السبل أن نتبوأ مصر المكانة التى تستحقها على خريطة التجارة الدولية وذلك من خلال تنمية قطاعات الصناعة والزراعة والتجارة واللوجستيات جنباً الى جنب مع الإصلاح الاجتماعي والتشريعي وإعادة هيكلة رؤيتنا الاقتصادية وفق الإمكانيات المتاحة.

نتائج البحث

- تتعدد صور الدور الاقتصادي للموانئ البحرية؛ فأحياناً يكون تأثير هذا الدور بصورة مباشرة فى الاقتصاد وذلك عند ممارسة الموانئ لدورها اللوجستي والخدمي، وأحياناً يكون تأثير هذا الدور غير مباشر عن طريق تأثير الموانئ البحرية فى قطاعات اقتصادية أخرى كالصناعة والاستثمار الأجنبي والمساهمة فى خفض معدلات البطالة وتحقيق التنمية المستدامة.
- يعد ميناء سنغافورة أحد أهم وأكثر الموانئ البحرية ازدحاماً فى العالم من حيث حمولة الشحن الإجمالية، كما يتداول به ما يقارب الخمس من إجمالي حاويات الشحن فى العالم ويمر عليه نصف إمدادات النفط الخام التي تشحن عن طريق البحر، نظراً لما يتمتع به من كفاءة تشغيلية وقدرة تنافسية عالية، واحتل المرتبة الأولى بوصفه الميناء الأكثر ازدحاماً فى الشحن فى أكثر من تقرير سنوي للبنك الدولي، ويستقبل الميناء آلاف السفن ، كما يربط بين أكثر من ٦٠٠ ميناء فى ١٢٣ دولة بالقارات الست للعالم.

- تعد التجربة الاقتصادية لسنغافورة مثال حي على مدى فاعلية الدور الذى تلعبه الموانئ البحرية فى سبيل تحقيق التنمية الاقتصادية، حتى ان تلك الموانئ صارت حجر الاساس الذى قامت عليه خطة التنمية الاقتصادية.
- يعد الاقتصاد البحري والخدمي ملاذاً آمناً للدول النامية سيما إن كانت تلك الدول فقيرة بالموارد الطبيعية، فلا بد للدول النامية فى إطار إيجاد الفرص البديلة أن تستغل بشتى الطرق ميزاتها النسبية المحدودة وتصب تركيزها على النهوض بقطاعات الصناعة والتجارة واللوجستيات جنباً الى جنب مع باقى القطاعات الأخرى المتاحة لها.
- إن خطة التنمية الاقتصادية لا يمكن أن تقتصر على أبعاد اقتصادية فقط، وإنما يجب أن تعد تحت مفهوم الخطة الاقتصادية الشاملة، من خلال اتخاذ خطوات للتنمية على مستوى العنصر البشري والصحة والتعليم علاوة على اتخاذ خطوات نحو التنمية الاجتماعية وتحسين ظروف المعيشة والمرافق الحياتية.

- تعد التجارة الدولية قاطرة الاقتصادات، ولا يمكن للتجارة الدولية أن تنمو وتزدهر إلا من خلال قلبها النابض وبوابة عبورها ألا وهى الموانئ البحرية، فلا بد من العمل على تطوير تلك الموانئ والحفاظ عليها دائماً فى كفاءة تشغيلية عالية تؤهلها لخوض غمار المنافسة الاقتصادية.
- أثبتت التجربة الاقتصادية لسنغافورة أنه بالتخطيط الاقتصادي الجيد والإدارة الرشيدة للموارد الاقتصادية المتاحة حتى وإن كانت شحيحة، جنباً الى جنب مع تنمية العنصر البشرى باعتباره أهم الموارد الاقتصادية، ومع العزيمة والإرادة فيمكن تحقيق التنمية والنهوض بالاقتصاد الوطني.

توصيات البحث

- يجب العمل على تنمية وتحديث منظومة النقل البحري بكاملها وتحديث الأسطول البحري الوطني وزيادة قدراتها بما يلبي احتياجات التجارة الخارجية ويتناسب ومكانة مصر اللوجستية واستغلال ميزات الملاحية ومرور خطوط الشحن العالمية بها، وكذلك النهوض بقطاع الموانئ البحرية وتعزيز تبادل المعلومات بها وتزويدها بأنظمة إدارة حديثة.
- العمل على تطوير وتوسعة الموانئ البحرية المحورية ودعم نشاط تجارة إعادة الشحن (الترانزيت) بها، وكذلك تحديث معدات المناولة والشحن والتفريغ بما تتطلبه حركة التجارة الدولية الحديثة من سرعة وكفاءة.
- وضع خطة للنهوض بالتعليم المتخصص سيما المتعلق بنشاطات اللوجستيات وإدارة وتشغيل الموانئ البحرية، بإنشاء معاهد ومنشآت تعليمية فى هذا المجال فى المدن الحاضنة للموانئ البحرية، تقدم تلك الخدمة التعليمية بأعلى مستوى وفق المعايير العالمية مع العمل على توفير فرص العمل لهؤلاء الدارسين بالموانئ المختلفة.
- العمل على رفع كفاءة الموانئ البحرية التى تقع ضمن مسار المشروعات اللوجستية العالمية كمبادرة الحزام والطريق للاستفادة من

الرواج الذى ستحققه تلك المشروعات والعمل على إكساب تلك الموانئ ميزة تنافسية والانضمام لجهود تقليل الانبعاثات الكربونية ومراعاة المعايير البيئية والتوسع فى إتاحة خدمة التزود بالوقود الأخضر بغية تحقيق الاستدامة.

- يجب العمل على جذب الاستثمارات خاصة فى المناطق الحرة والاقتصادية والمراكز اللوجستية الملحقة بالموانئ البحرية بهدف توطين الصناعة بها مثل صناعات أجزاء وتجميع السيارات والصناعات الخاصة بوسائط تخزين الطاقة، والصناعات البتروكيماوية.
- العمل على توطين بعض الصناعة البحرية مثل صناعة معدات الشحن والتفريغ الحديثة من أوناش عملاقة وروافع جسرية ومعدات مناولة، وصناعة أنظمة الملاحة وتجهيزاتها.
- العمل على إعادة هيكلة الأنظمة القانونية التى تحكم عمل الموانئ البحرية بما يحقق مبدأ الأمن القانوني، وكذلك إعادة تشكيل وهيكلية التبعية الإدارية المتعددة للموانئ البحرية وتركيزها فى كيان واحد يمثل الدولة بالشراكة مع القطاع الخاص بما يحد من التعقيدات الحكومية والمنافسة الضارة.

المراجع

المراجع العربية:

- د. ابتسام محمد العامري: "التجربة التنموية فى سنغافورة"، مجلة بحوث الشرق الاوسط، جامعة عين شمس - مركز بحوث الشرق الاوسط، ٢٠١٨، ع٤٥٤.
- د. أحمد السيد على عبد الحميد: "محددات جذب الاستثمار الأجنبي المباشر الى سنغافورة: دراسة قياسية"، مجلة البحوث التجارية، كلية التجارة جامعة الزقازيق، ٢٠٢٢، مج٤٤، ع١٤.
- أشواق حسن الأمين: "تجربة دولة سنغافورة فى التنمية الاقتصادية"، مجلة العلوم الإدارية والاقتصادية العلمية، جامعة غرب كردفان، كلية العلوم الإدارية والاقتصادية والاجتماعية، ٢٠١٧، ع٣٤.
- د. السيد محمد حسن الجوهري: "الفساد الإداري وأثره على التنمية الاقتصادية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٨.

- د. أيمن النحرأوي: "تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٤.
- د. أيمن النحرأوي: "لوجستيات التجارة الدولية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٩.
- تهاني الجبير، وفاء الفايز: "تجربة سنغافورة فى التعليم"، عالم التربية، المؤسسة العربية للاستشارات العلمية وتنمية الموارد البشرية، ٢٠١٥، س١٦، ٥٢٤.
- حسين برياطي، إيمان كروشة: " استراتيجية محاربة الفساد: تجربة سنغافورة"، مجلة الاستراتيجية والتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم - كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، ٢٠٢٤، مج١٤، ١٤.
- خليل بوداود، عائشة خليل: "السياسة التجارية بين القدرات اللوجستية وترقية الصادرات كآلية للنهوض الاقتصادي: سنغافورة أنموذجاً"، مجلة دفاتر اقتصادية، جامعة عاشور زيان

الجلفة - كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم

التسيير، ٢٠٢٤، مج ١٥، ع ١.

- د. خير الدين عبد الرحمن: "سنغافورة تتحول مجدداً"، مجلة

المعرفة، وزارة الثقافة، ٢٠١٣، س ٥٢، ع ٦٠٠.

- د. سلامة عبد الرحيم عوض عيسى: "الدور الاقتصادي

للموانى البحرية المصرية"، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية

والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، ٢٠١٨، ع ٢٤.

- د. شريف محمد على: " أثر النقل البحري على التجارة الخارجية

بمصر"، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد

السياسي والإحصاء والتشريع، ٢٠٠٣، مج ٩٤، ع ٤٧٢.

- د. عبد الرحمن عبدالعال: "دور الدولة في التنمية الاقتصادية

في سنغافورة"، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم

السياسية، مركز الدراسات الأسيوية، ٢٠٠٩.

-
-
- د. عبيد على أحمد الحجازي: " مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع: دراسة تحليلية- تطبيقية"، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٠.
- د. فريدريك معتوق: "المارد الآسيوي يسيطر: مقارنة سوسيو - معرفية لتجارب معاصرة (اليابان - كوريا - سنغافورة - الصين)"، بيروت، منتدى المعارف، ٢٠١٣.
- د. محمد السيد سليم، السيد صدقي عابدين: "الرؤى الاسيوية للعولمة: آسيا والعولمة"، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مركز الدراسات الآسيوية، ٢٠٠٣.
- محمد جلال خطاب: " استشراف دور المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في تحقيق التنمية المستدامة في ضوء التجارب الدولية"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة مدينة السادات، ٢٠٢١، مج٧، ملحق.
- د. محمد سليمان هدى: "اقتصاديات النقل البحري"، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ١٩٨٣.

- د. محمود حامد محمود عبد الرازق: "اقتصاديات النقل الدولي: البري والبحري والجوي"، الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢٤.
- د. محمود عبد الفضيل: "العرب والتجربة الاسيوية: الدروس المستفادة"، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ٢٠٠٠.
- أطلس بلدان العالم (لاروس)، تعريب جورج قاضي ورنا قطار، دار عويدات للنشر والطباعة، بيروت، ٢٠١٣.
- تقرير البنك الدولي لبحوث السياسات العامة "معجزة شرق آسيا: النمو الاقتصادي والسياسات العامة"، ٢٠٠٠.

المراجع الأجنبية:

- Lee Kuan Yew: "From Third World to First the Singapore Story: 1965-2000", HarperCollins Publishers, 2000.
- Haoran Tang: "Research on The Development and Policies of The Port of Singapore Harbor", Proceedings of the 3rd International Conference on Business and Policy Studies, May 2024, 80(1).

المواقع الإلكترونية:

- قاعدة بيانات البنك الدولي - مؤشرات:

<https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOO.D.TU?locations=SG>

- مؤشر البنك الدولي لأداء موانئ الحاويات (CPPI) للعام ٢٠٢٣، متاح على:

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099060324114539683/pdf/P17583313892300871be641a5ea7b90e0e6.pdf>

- الموقع الإلكتروني للمنظمة الدولية للشفافية TIO: مؤشر إدراك الفساد للعام ٢٠٢٣، متاح على:

<https://www.transparency.org/en/cpi/2023/index/sgp>

- الموقع الإحصائي الحكومي لسنغافورة:

<https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/economy>

- الموقع الرسمي لهيئة ميناء سنغافورة:

<https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/operations/port-infrastructure/terminals>

- موقع شركة PSA العالمية مشغل ميناء سنغافورة:

<https://www.singaporepsa.com/about-us/our-story/>

- الموقع الإلكتروني لجريدة لويدز ليست Lloyd's List ، متاح على:

<https://www.lloydlist.com/one-hundred-container-ports-2023>

- الموقع الإلكتروني لمنصة CNBC الاقتصادية:
<https://www.cnbc.com/2024/04/02/singapore-denmark-us-are-the-best-places-to-do-business-eiu.html>
- الموقع الإلكتروني الرسمي للبنك المركزي المصري:
<https://www.cbe.org.eg/ar/markets/international-reserves>
- موقع منصة فوكس ديف للدراسات الاقتصادية:
<https://voxdev.org/topic/infrastructure-urbanisation/all-aboard-effects-port-development>
- موقع جريدة الشرق بلومبرج:
<https://www.asharqbusiness.com/article/37461>
- موقع شركة مباشر العالمية (مصر):
<https://www.mubasher.info/news/4229937>
- موقع مجلة ربان السفينة أون لاين:
https://assafinaonline.com/news_details/ar/12537
- موقع شركة كوجو بورت العالمية للشحن:
<https://www.cogoport.com/ar-AE/knowledge-center/resources/port-info/singapore-sgsin>
- موقع الجزيرة نت:
<https://www.ajnet.me/blogs/2017/8/20>