

الحركة التجارية في موانئ تونس الرئيسية

(دراسة في جغرافية النقل البحري)

إعداد

محمود علي عبد الرزاق

ملخص

يُعد النقل البحري من أهم أنواع النقل بالنسبة للتجارة العالمية؛ لأنه أرخص أنواع النقل، كما يعد النقل البحري وسيلة لانتقال السلع والبضائع والأفراد إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، فازدهار اقتصاديات أية دولة ورخاؤها مرتبط ارتباطاً وثيقاً بنمو تجارتها الخارجية مع باقي الدول، وتعتبر الموانئ هي بمثابة المنفذ الذي تطل الدول منها على العالم الخارجي، وتكتسب الموانئ التونسية أهمية كبرى في حركة نقل البضائع؛ وذلك بسبب موقعها الجغرافي المتميز للجمهورية التونسية، وطول سواحلها التي تصل إلى ١٣٥٧ كم علي ساحل البحر المتوسط، وتساهم الموانئ التونسية بنصيب وافر في المبادلات التجارية للجمهورية التونسية؛ وذلك لقرب الموانئ التونسية من الملاحة العالمية للبحر المتوسط.

وقد تناول البحث موضوع الحركة التجارية في موانئ تونس الرئيسية من خلال عدة أهداف تمثلت في معرفة حركة السفن المترددة على الموانئ التونسية، من خلال معرفة تطور حركة السفن المترددة على الموانئ التونسية سنوياً والحركة النوعية للسفن بالموانئ التونسية، ودراسة حركة البضائع المترددة على موانئ التونسية من خلال التعرف على تطور حركة البضائع المتداولة بالموانئ التونسية سنوياً وحجم وأنواع البضائع في الموانئ التونسية وتحليل أهم البضائع المتداولة في الموانئ التونسية.

وتوصلت الدراسة الى عدة نتائج أهمها تحقيق البضائع غير الموحدة عام ٢٠١٩م أعلى كمية حركة بمقدار مليون و٧٥٢ ألف طن، أما سنة ٢٠١١م كان هو الأقل من حيث حركة البضائع الموحدة بكميات تخطت المليون طن، كذلك احتلت السفن التقليدية المرتبة الأولى بين أنواع السفن ١٢٤٩ سفينة بما يعادل ٢٨% وذلك لانخفاض تكلفة النقل بها، ودورها في نقل الكثير من البضائع مثل: الأعلاف، والأخشاب، ومواد البناء.

الكلمات المفتاحية:

حركة البضائع - حركة السفن - الموانئ التونسية - النقل البحري.

المقدمة:

تمثل دراسة الحركة التجارية الركيزة الأساسية عند دراسة أي ميناء؛ فهي بالنسبة للموانئ كالروح بالنسبة للجسد، ويُعتمد عليها في تقييم كفاءتها، وهي أيضاً سبب ونتيجة لكل ما يحدث في الميناء من تطوير؛ حيث يكون سبباً عندما يقوم الميناء بالتطوير للمحافظة على نموه وازدهاره، أو تحسين حالته المتردية حينما يصيبه التراجع، وتكون حركة النقل نتيجة للتطوير حينما ينعكس كل إجراء يتخذ أو تطوير يتم على نشاط الميناء سلباً أو إيجاباً. ولأهميته تلك؛ تحاول الدراسة الحالية ان تحلل النشاط التجاري لحركة نقل البضائع بالموانئ التونسية الرئيسية من خلال: دراسة حركة السفن، والبضائع.

تحديد منطقة الدراسة:

(أ) الموقع الفلكي:

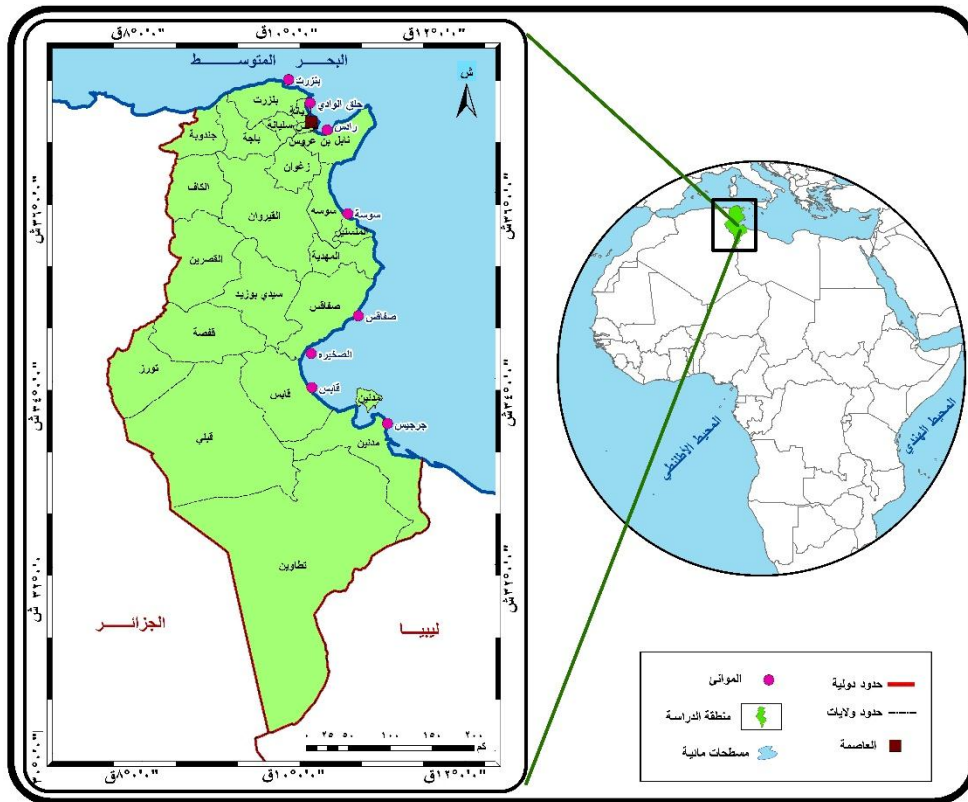
تقع تونس على الساحل الشمالي لقارة إفريقيا بين دائرتي عرض 14° و 30° و 13° و 37° شمالاً، وبين خطي طول 32° و 7° و 36° و 11° شرقاً كما هو موضحاً بالشكل (١)، توضيح الموقع الفلكي والجغرافي للموانئ التونسية.

(ب) الموقع الجغرافي:

يحدّها من الشمال والشرق البحر الأبيض المتوسط وهي بذلك تمتلك جبهتين بحريتين، ومن الجنوب الشرقي ليبيا، ومن الغرب الجزائر.

(ج) المساحة:

تعد تونس من أصغر دول شمال إفريقيا من حيث المساحة حيث تبلغ مساحتها ١٦٣،٦١٠ كم^٢.



المصدر: من اعداد الطالب باستخدام برنامج Arc map 10.8 اعتمادا على قاعدة بيانات موانئ تونس.

شكل (١) موقع منطقة الدراسة

أهداف الدراسة:

(١) التعرف على التطور التاريخي لحركة السفن المترددة على الموانئ التونسية سنوياً والحركة النوعية للسفن بالموانئ التونسية.

(٢) توضيح خصائص حجم وأنواع البضائع في الموانئ التونسية

(٣) الوقوف على تحليل أهم البضائع المتداولة في الموانئ التونسية.

أهمية الدراسة:

(١) تمثل الدراسة إحدى حلقات الدراسات الجغرافية لدولة تونس التي تساهم في تنوع المعرفة الجغرافية لدول شمال أفريقيا.

(٢) الأثر الواضح للنقل البحري على حياة السكان في منطقة الدراسة، حيث يعتمد السكان في توفير العديد من المستلزمات عبر الموانئ البحرية.

(٣) تزايد الاخطار الاقتصادية والمشكلات السياسية على حركة النقل البحري على المستوى الأفريقي بصفة عامة وتونس بصفة خاصة.

(٤) تسهم الدراسات في تقديم حلول والآراء والمقترحات في تحسين حركة نقل السفن والبضائع عبر الموانئ التونسية.

أسباب اختيار الموضوع:

(١) البحث في موضوع جغرافية النقل البحري والموانئ يساير الاتجاهات الحديثة للدراسات الجغرافية في ظل تزايد الحاجة للأخذ بأسلوب التخطيط الشامل في تحقيق التنمية المستدامة.

(٢) تمتع الموانئ التونسية بإمكانات ومقومات تنموية كبيرة تتمثل في مواقعها الجغرافية وخصائصها الملاحية.

(٣) الدور الكبير الذي يؤديه النقل البحري في تحقيق أهداف التنمية الشاملة والمتواصلة.

(٤) رغبة الطالب في تعميق معرفته بدراسات النقل البحري، وأن تكون دراسته أكثر شمولية لأنماط النقل المختلفة.

(٥) قلة الدراسات الجغرافية المهمة بدراسة التحليل الجغرافي لحركة نقل البضائع في أفريقيا بصفة عامة وتونس بصفة خاصة.

الدراسات السابقة:

وتنقسم الي:

(١) دراسات تناولت موضوع الدراسة:

أ- دراسة سعيد احمد عبده (١٩٨٩): عن موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة وتطورها، ثم مواقع الإمارات العربية المتحدة ومواقعها، وكذلك مورفولوجية موانئ الإمارات، وحركة التجارة الخارجية لموانئ الإمارات، ثم ذكر تصنيف موانئ الإمارات العربية المتحدة.

ب- دراسة أيمن محمد النحراوي (١٩٩٧): وتناولت الاستراتيجية التنافسية لمينائي بورسعيد ودمياط في مجال الترانزيت المباشر بالحاويات.

ج- دراسة محمد صدقي الغماز (١٩٩٨): في ميناء دمياط الجديد دراسة في جغرافية النقل البحري، وتناولت نشأة الميناء وتطوره ثم دراسة المقومات الجغرافية لميناء دمياط الجديدة، وحركة السفن وتطورها بميناء دمياط الفترة ١٩٨٦-١٩٩٧ ثم حركة البضائع وتطورها، وتناولت التوزيع الجغرافي لكل من السفن المترددة على ميناء دمياط وحمولتها عام ١٩٩٦، ثم رؤية مستقبلية لميناء دمياط الجديد.

د- دراسة ايمن عبد المطلب السعيد التمامي (٢٠٠١): حيث تناول التقييم الجغرافي لميناء دمياط على المستوى الإقليمي والقومي، مع دراسة الآثار الاقتصادية لميناء دمياط الجديد، ثم الآثار الاجتماعية لميناء دمياط الجديد.

ه- دراسة عبد السلام عبد الستار إسماعيل (٢٠١٢): وتناولت ميناء نوبيع دراسة في جغرافية النقل البحري، وركزت الدراسة على نشأة الميناء وتخطيطه، مع دراسة المقومات الجغرافية لميناء نوبيع، مع دراسة الحركة في ميناء نوبيع، ثم دراسة العلاقات المكانية لميناء نوبيع، وتناولت معدل التقاطر للسفن وأخيراً تناول مكانة ميناء نوبيع بين موانئ البحر الأحمر

و- دراسة علي طالب شهاب (٢٠١٢): واقع ميناء أم قصر وأهمية تنميته الاقتصادية، تناولت الدراسة واقع اداء ميناء أم قصر وبيان تنميته الاقتصادية، ثم اهم العقبات التي تعيق نشاطه، ثم تناولت رفع كفاءة الميناء.

ز- دراسة محمد سليمان (٢٠٢٠): ميناء صفاقس: الجمهورية التونسية دراسة في جغرافية النقل البحري، تناولت دور العوامل الجغرافية في اختيار موقع الميناء وموضعه، ودراسة العلاقات المكانية، وتحليل واقع حركة النقل في الميناء، والتعرف على المشكلات التي تواجهه.

ح - دراسة ماهر سعداوي (٢٠٢١): النقل بالحاويات في الموانئ التونسية دراسة في جغرافية النقل، تناولت المقومات الجغرافية، ومورفولوجية الموانئ التونسية ودراسة حجم وحركة الحاويات بالموانئ، وتقييم كفاءة الموانئ التونسية.

(٢) دراسات تناولت منطقة الدراسة:

أ- دراسة Miossec et Signoles (١٩٧٦): بعنوان شبكات النقل في تونس: وتعرضت لوصف شبكات النقل والطرق والمسارات، والسكك الحديدية، والموانئ، وحالة شبكات النقل التونسية عام ١٩٧٤م، وتدفقات النقل، وانتهت إلى أن شبكة النقل في تونس موروثه من الفترة الاستعمارية، وهي أكثر كثافة في شمال البلاد، وأن ميناء صفاقس تخصص في نشاط تصدير الفوسفات منذ عام ١٩٠٧م.

ب- دراسة محمد الحديدي (١٩٧٩): بعنوان الثروة السمكية بالجمهورية التونسية: وتعرضت لمدخرات الثروة السمكية بتونس، وتطور الإنتاج السمكي، والعوامل المؤثرة في النمو السريع للإنتاج، والصيد البحري ومخططات الدولة. وانتهت إلى أن قطاع الصيد البحري لا يزال يلعب دوراً هامشياً في الاقتصاد التونسي رغم التطور الكبير في الإنتاج منذ استقلال البلاد.

ج- عزيزة محمد على بدر (١٩٨٤): الجمهورية التونسية "دراسة في جغرافية المدن"، وتناولت الدراسة التاريخ الحضري للمدن التونسية والعوامل المؤثرة في نشأتها وتوزيعها ونموها.

د- محمد فكري إسماعيل على (١٩٩٢): الهجرة الخارجية وسوق العمل المحلي دراسة عن تونس "١٩٧٣-١٩٨١"، وتناولت الدراسة تحليل الهجرة الخارجية والعائدة للعمالة، والتحليل المكاني لأنماط الهجرة التونسية الخارجية، العوامل المؤثرة في الهجرة لبلاد الاستقبال، والهجرة العائدة، إضافة إلى التغيرات في ظروف سوق العمل التونسي.

هـ- دراسة محمد فتحي عوض حسنين (٢٠٠١): الجمهورية التونسية "دراسة في جغرافية السياحة"، وتناولت الدراسة مقومات النشاط السياحي في الجمهورية التونسية، الأنماط السياحية في الجمهورية التونسية وتوزيعها الجغرافي، الخدمات والتسهيلات السياحية في الجمهورية التونسية، الحركة السياحية في الجمهورية التونسية، الآثار المترتبة على النشاط السياحي في الجمهورية التونسية، إضافة إلى مشكلات السياحة ومستقبلها في الجمهورية التونسية.

مشكلة الدراسة وتساولاتها:

تتبلور مشكلة الدراسة الرئيسية في تراجع حجم الحركة التجارية بالموانئ التونسية ورغم ما تمتلكه من مقومات هائلة في مجال النقل البحري، وذلك بسبب الأزمة الاقتصادية العالمية عام ٢٠٠٨م، والأحداث السياسية المصاحبة للثورة التونسية عام ٢٠١١م.

وتحاول الدراسة الإجابة عن التساؤلات الآتية:

(١) ما هو التطور التاريخي التي مرت بها حركة السفن والبضائع بموانئ الدراسة؟

(٢) ما هي خصائص حجم وأنواع السفن بموانئ الدراسة؟

(٣) ماهي خصائص حجم وأنواع البضائع بموانئ الدراسة؟

(٤) ما هي اهم البضائع المتداولة بموانئ الدراسة؟

(٥) هل تتميز موانئ الدراسة بالتخصص؟ مما يجعل لكل ميناء ميزة نسبية في

بعض البضائع عن الموانئ الأخرى؟

مناهج وأساليب الدراسة:

(١) مناهج الدراسة:

أ- المنهج التاريخي: من اجل الفهم التاريخي للتغيرات والمراحل التي مرت بها حركة بضائع النقل البحري في تونس من اجل الوقوف على ابعاده ووضعها الحالي.

ب- المنهج الإقليمي: من خلال اختيار دولة تونس كإقليم الدراسة.

ج- المنهج الوصفي التحليلي: وذلك من خلال وصف التركيب الداخلي للموانئ التونسية، وتحليل وتفسير حجم وحركة السفن والبضائع والحاويات والركاب بالموانئ التونسية.

د-المنهج الاصولي: يهتم بدراسة الأسس والقواعد الرئيسة التي تؤثر في النشاط الاقتصادي سواء كانت أسسًا طبيعية أو بشرية، والتقييم الجغرافي لها في منطقة الدراسة.

(٢) اساليب الدراسة:

أ- الاسلوب الاحصائي: يتمثل هذا الاسلوب في جدولة وتبويب البيانات والاحصائيات واستخراج المتوسطات والمعدلات المختلفة منها تمهيدا لعملية التمثيل الكارتوجرافي، وكذلك يشتمل على الطرق المتعددة لتحليل البيانات، باستخدام بعض البرمجيات الحاسوبية مثل (excel).

ب- الأسلوب الكارتوجرافي: يتمثل الأسلوب الكارتوجرافي في ترجمة الجداول والبيانات والاحصائيات وبيانات الأنشطة الاقتصادية وغيرها الى أشكال وخرائط ورسوم بيانية بالحاسب الآلي، واستخدام برنامج ARC GIS10.8 في اخراج وعمل الخرائط.

مصادر جمع البيانات:

- (١) هيئة الموانئ البحرية التونسية.
- (٢) اتحاد الموانئ البحرية العربية.
- (٣) ديوان البحرية التجارية والموانئ
- (٤) منشورات الاتحاد الأفريقي السنوية
- (٥) شبكة الأنترنت.

خطة البحث:

تمثلت خطة البحث في النقاط التالية:

- أولاً: حركة السفن المترددة على الموانئ التونسية.
- ثانياً: حركة البضائع المترددة على موانئ التونسية.
- أولاً: حركة السفن المترددة على الموانئ التونسية:

السفن هي الوسيلة الوحيدة التي تحمل البضائع والركاب، وزيادة عدد السفن او نقصانها يعطي انطباعاً عن حجم الحركة داخل الميناء، وفيما يلي نوضح تحليل تطور حركة السفن داخل موانئ الدراسة سنوياً، ووفقاً لأنواعها الرئيسية، تطور عمليات التفقد والمراقبة للسفن التجارية بموانئ الدراسة كما يلي:

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

(١) تطور حركة السفن المترددة على الموانئ التونسية سنوياً:

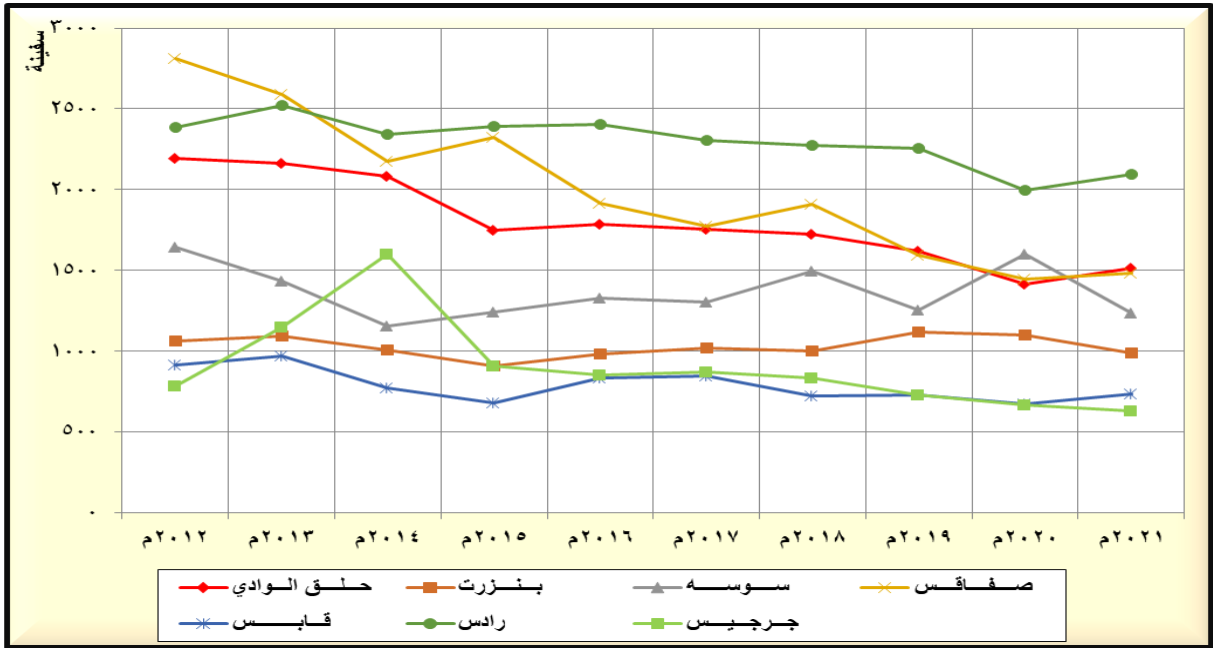
تشهد حركة السفن بالموانئ تغيرات متعددة بين زيادة ونقصان من عام لآخر، وهو ما يوضحه الجدول (١) والشكل (٢) التالي:

بلغت أعداد السفن في ميناء حلق الوادي عامي ٢٠١٢ و ٢٠١٣ ما يتراوح بين ٢١٩٢ و ٢١٦٢ سفينة علي التوالي، ويتراوح متوسط أعداد السفن من عام ٢٠١٣ الي عام ٢٠١٩ نحو ١٧٨٤ سفينة ، وفي عامي ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ انخفضت أعداد السفن الي ١٤١٥ و ١٥١٥ سفينة علي التوالي، ويرجع ذلك الي تفشي جائحة كوفيد كورونا، وبالنسبة لميناء بنزرت متوسط اعداد السفن نحو ١٠٢٨,١ سفينة خلال العشر سنوات، وأما بالنسبة لميناء سوسة يبلغ متوسط أعداد السفن نحو ١٣٦٨,٨ سفينة، وبالنسبة لميناء صفاقس يبلغ عدد السفن في عام ٢٠١٢ و ٢٠١٣ و ٢٠١٥ و ٢٠١٤ نحو ٢٨١١ و ٢٥٨٩ و ٢٣٢٣ و ٢١٧٣ علي التوالي، وذلك بسبب الاحداث السياسية والثورة التونسية، ويبلغ متوسط أعداد السفن من ٢٠١٦ الي ٢٠٢١ نحو ١٦٨٦,٥ سفينة، أما بالنسبة لميناء قابس يبلغ متوسط السفن نحو ٧٨٦,٦ سفينة خلال العشر سنوات، ويبلغ متوسط السفن في ميناء رادس نحو ٢٢٩٦,٧ سفينة.

جدول (١) تطور حركة السفن بالموانئ التونسية في الفترة (٢٠١٢ - ٢٠٢١م)

الميناء / السنة	حلق الوادي		بنزرت		سوسة		صفاقس		قابس		رادس		جرجيس		اجمالي الموانئ	
	اعداد السفن	نسبة التغير %	اعداد السفن	نسبة التغير %	اعداد السفن	نسبة التغير %	اعداد السفن	نسبة التغير %	اعداد السفن	نسبة التغير %	اعداد السفن	نسبة التغير %	اعداد السفن	نسبة التغير %	اعداد السفن	نسبة التغير %
2012	2192	-	1060	-	1645	-	2811	-	915	-	2383	-	783	-	11789	-
2013	2162	1.3	1094	3.1	1431	14.9	2589	8.5	970	5.6	2523	5.5	1149	31.8	11942.7	1.3
2014	2081	3.7	1005	8.8	1157	23.6	2173	19.1	771	25.7	2341	7.7	1600	28.2	11212.9	6.5
2015	1750	15.9	908	10.6	1244	6.9	2323	6.4	676	14	2390	2	910	75.8	10225.6	9.6
2016	1784	1.9	984	7.7	1329	6.3	1917	21.1	835	19	2402	0.5	853	6.7	10127	0.9
2017	1753	1.7	1021	3.6	1301	2.1	1775	8	844	1	2303	4.2	872	2.8	9885	2.4
2018	1721	1.8	999	2.2	1495	12.9	1907	6.9	723	16.7	2276	1.2	834	4.5	9975.1	0.9
2019	1619	6.3	1120	10.8	1252	19.4	1594	19.6	726	0.4	2255	0.9	727	14.7	9339.2	6.8
2020	1415	14.4	1100	1.8	1600	21.7	1446	10.2	674	7.7	1997	12.9	668	8.8	8947	4.3
2021	1515	6.6	990	11.1	1234	29.6	1480	2.2	732	7.9	2097	4.7	629	6.2	8717.7	2.6

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات بنك معلومات النقل البحري، عدة سنوات.



المصدر: اعداد الطالب باستخدام برنامج Microsoft office excel اعتمادا على جدول (١).

أما ميناء جرجيس يبلغ متوسط أعداد السفن نحو ٩٠٢,٥ سفينة، ومن خلال التحليل السابق لحركة تطور السفن من عام (٢٠١٢م - ٢٠٢١م) نستنتج أن ميناء رادس يأتي في المرتبة الأولى، لأنه الميناء الوحيد الذي يحتوي على عدد ١٢ رصيف بمساحة ٣٠ ألف متر مربع بطول اجمالي يبلغ ٢١٢٠متر، وميناء صفاقس في المرتبة الثانية، وفي المرتبة الثالثة يأتي ميناء حلق الوادي نظرا لما تمتلكه تلك الموانئ السابقة من تعدد الاختصاص وساحات التخزين وطول الأرصفة ومعدات الشحن والتفريغ، ثم يليه سوسة وبنزرت وجرجيس وقابس في المرتبة الرابعة والخامسة والسادسة والسابعة على التوالي من حيث حركة أعداد السفن بالموانئ التونسية.

(٢) الحركة النوعية للسفن بالموانئ التونسية:

تصنف السفن التي تدخل الموانئ التونسية الي عشرة أنواع رئيسية وفقاً لنوع البضائع التي تحملها وهي: السفن السياحية، سفن المسافرين، السفن التقليدية، سفن الدرجة (الرورو)، سفن الحاويات، سفن السوانب الصلبة، سفن السوانب السائلة، سفن البترول، سفن الغاز، سفن المتخصصة، ويفيد تحليل السفن وفقاً لنوعها في معرفة نقاط القوة النسبية للموانئ الدراسة، ويوضح جدول (٢) والأشكال (٢)، (٣)، (٤) ذلك، ووفقاً للبيانات الواردة به تتسجد موانئ الدراسة في استقبال السفن التقليدية وسفن الدرجة وسفن المتخصصة سفن المسافرين وسفن الحاويات، وتتذيل الموانئ التونسية في استقبال سفن السوانب الصلبة وسفن السوانب السائلة وسفن الغاز وسفن البترول وسفن السياحية.

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

جدول رقم (٢) التوزيع النوعي والنسبي لحركة السفن بالموانئ التونسية عام ٢٠٢١ م

نوع السفينة	حلق الوادي	موانئ الدراسة							اجمالي موانئ الدراسة	من % موانئ الدراسة
		رأس	بنزرت	سوسة	صفاقس	قابس	جرجيس	الصغيرة		
سفن السياح	1	-	-	-	-	-	-	-	1	0
سفن المسافرين	482	-	5	-	1	-	6	-	494	11
سفن التقليدية	34	45	206	324	309	211	120	-	1249	28
سفن الدحرجة	185	748	2	-	2	-	3	-	940	21
سفن الحاويات	3	74	103	113	115	-	-	-	408	9
سفن سوانب الصلبة	27	26	51	18	75	47	8	-	252	6
سفن سوانب السائلة	3	60	29	14	28	20	1	91	246	6
سفن البترول	-	20	77	-	-	-	16	35	148	3
سفن الغاز	-	72	18	-	-	87	-	-	177	4
سفن المتخصصة	23	2	4	148	213	2	159	-	551	12
الإجمالي	758	1047	495	617	743	367	313	126	4466	100

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات تقرير ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠٢١، بيانات غير منشورة، تونس،

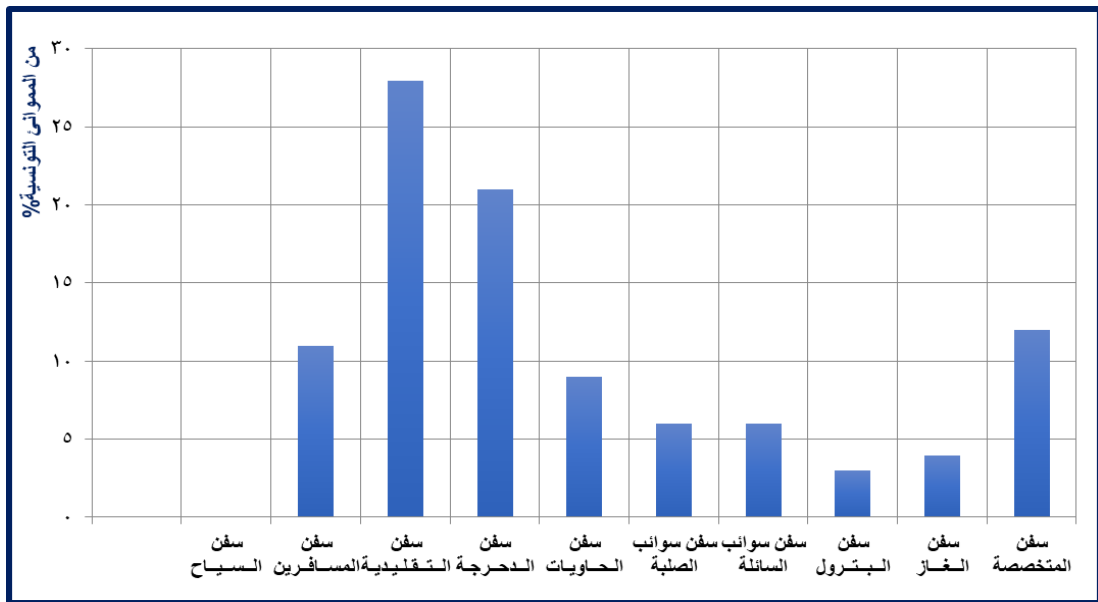
٢٠٢٢م، ص ٢٣٠-٢٣٤.

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

بلغت أعداد السفن الاجمالية بالموانئ التونسية ٤٤٦٦ سفينة عام ٢٠٢١م، واحتلت السفن التقليدية المرتبة الأولى بين أنواع السفن ١٢٤٩ سفينة بما يعادل ٢٨% وذلك لانخفاض تكلفة النقل بها، ودورها في نقل الكثير من البضائع مثل: الأعلاف، والأخشاب، ومواد البناء، بجانب أنها مزودة بروافع متعددة تجعلها لا تعتمد على الروافع الأرضية في موانئ الشحن والتفريغ.

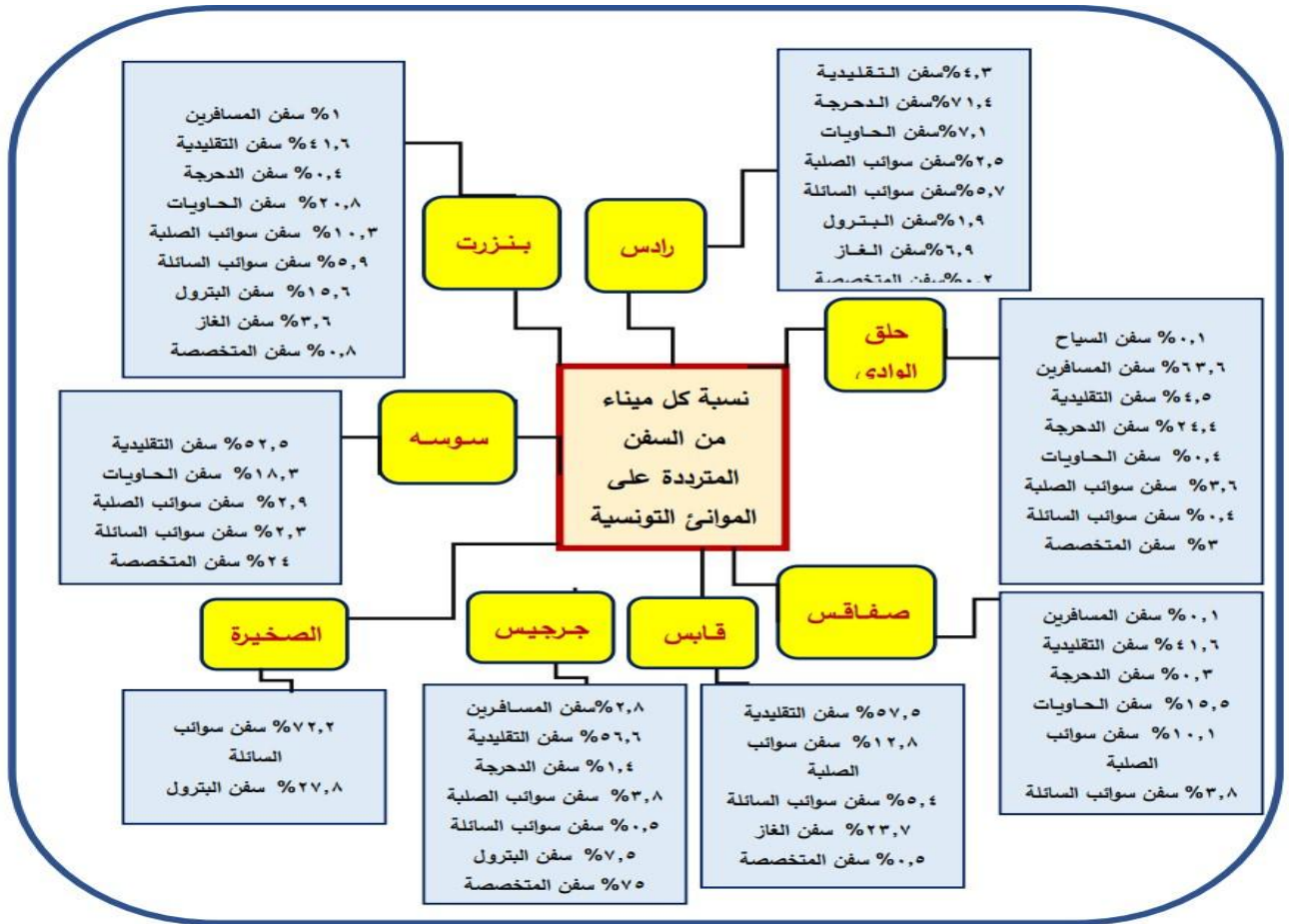
وتأتي سفن الدرجة (الرورو) في المرتبة الثانية ٩٤٠ سفينة بنسبة ٢١%، وتأتي سفن المتخصصة وسفن المسافرين ووسفن الحاويات في المركز الثالث والرابع والخامس بنسبة ١٢% و ١١% و ٩% على التوالي. وشكلت الخمسة أنواع من السفن السابقة الذكر نحو ٨١% من اجمالي السفن المترددة على موانئ الدراسة خلال عام ٢٠٢١م، وهذا يؤكد أن الخمسة أنواع السابقة الذكر تشكل ثلث موانئ الدراسة أي تستقبل ثلاثة أرباع السفن المترددة عليها، في حين يتوزع الربع الباقي من السفن على الخمسة موانئ الآخرين.

شكل (٢) النسبة المئوية لأعداد السفن المترددة على موانئ الدراسة طبقاً لأنواعها من إجمالي السفن المترددة على الموانئ التونسية عام ٢٠٢١م



المصدر: اعداد الطالب باستخدام برنامج Microsoft office excel اعتمادا على جدول (٢).

شكل (٤) الأهمية النسبية لكل ميناء من موانئ تونس حسب نوعية السفن ٢٠٢١م



المصدر: اعداد الطالب اعتماداً على جدول (٢).

ثانياً: حركة البضائع المترددة على موانئ التونسية:

يعد التحليل الجغرافي السابق لحركة السفن بوصفها الوعاء الحامل للبضائع والركاب، سنتناول فيما يلي الحمولة باعتبار حركتها هي الهدف النهائي للنقل البحري بعملياته المختلفة، وتحاول الدراسة تحليل حركة البضائع سنوياً، حجم البضائع، وانوعها الرئيسية وأهم السلع المتداولة، مساهمة واختصاص موانئ الدراسة في النشاط التجاري، ونتناولها بالتفصيل كما يلي:

(١) تطور حركة البضائع المتداولة بالموانئ التونسية سنوياً:

مما لا شك فيه أن وظيفة الموانئ الأساسية هي شحن وتفريغ البضائع، كونها محوراً للحركة التجارية، وتتأثر هذه الحركة بالعديد من المتغيرات المحلية والعالمية، وتعد انعكاساً حقيقياً لحجم النشاط الاقتصادي، ودرجة تقدمه، ونموه في الدولة (محمد سليمان، ٢٠٢١، ص ٥٣٩).

يتبين من الجدول (٣) والشكل (٥) التالي:

بلغ إجمالي حجم حركة المبادلات التجارية عبر الموانئ التجارية التونسية ٢٨ مليون طن سنة ٢٠٢١، مقابل ٢٦,٨ مليون طن سنة ٢٠١٩ مسجلاً ارتفاعاً بنسبة ٤,٥% (وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١، ص ١٧٣). وكانت موانئ تونس التجارية خلال العشر سنوات الماضية (٢٠١٢-٢٠٢١م) موانئ تصدير أكثر منها موانئ استيراد، حيث صدرت ٦٩,٤٢% من إجمالي البضائع التي تداولتها، في حين لم تستورد سوى ٣٠,٥٨% من إجمالي ما تداولته.

من حيث الصادرات يأتي في المركز الأول ميناء بنزرت بنسبة ٨٦,٣٧%، ثم يليه في المركز الثاني ميناء حلق الوادي ٦٩,٦٤%، وفي المركز الثالث ميناء قابس بنسبة ٦٥,٤٠%، ويأتي في المركز الرابع ميناء صفاقس بنسبة ٦٣,٠٨%، وفي المركز الخامس والسادس والسابع على التوالي ميناء سوسة ورادس وجرجيس بنسب ٦١,٦٤% و ٥٥,٧٢% و ٤٠,١٢% على التوالي.

أما من حيث الواردات يأتي في المركز الأول جرجيس ٥٩,٨٨% وفي المركز الثاني ميناء رادس ٤٤,٢٨%، وفي المركز الثالث ميناء سوسة بنسبة ٣٨,٣٦%، ويأتي في المركز الرابع والخامس والسادس والسابع صفاقس وقابس وحلق الوادي وبنزرت.

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

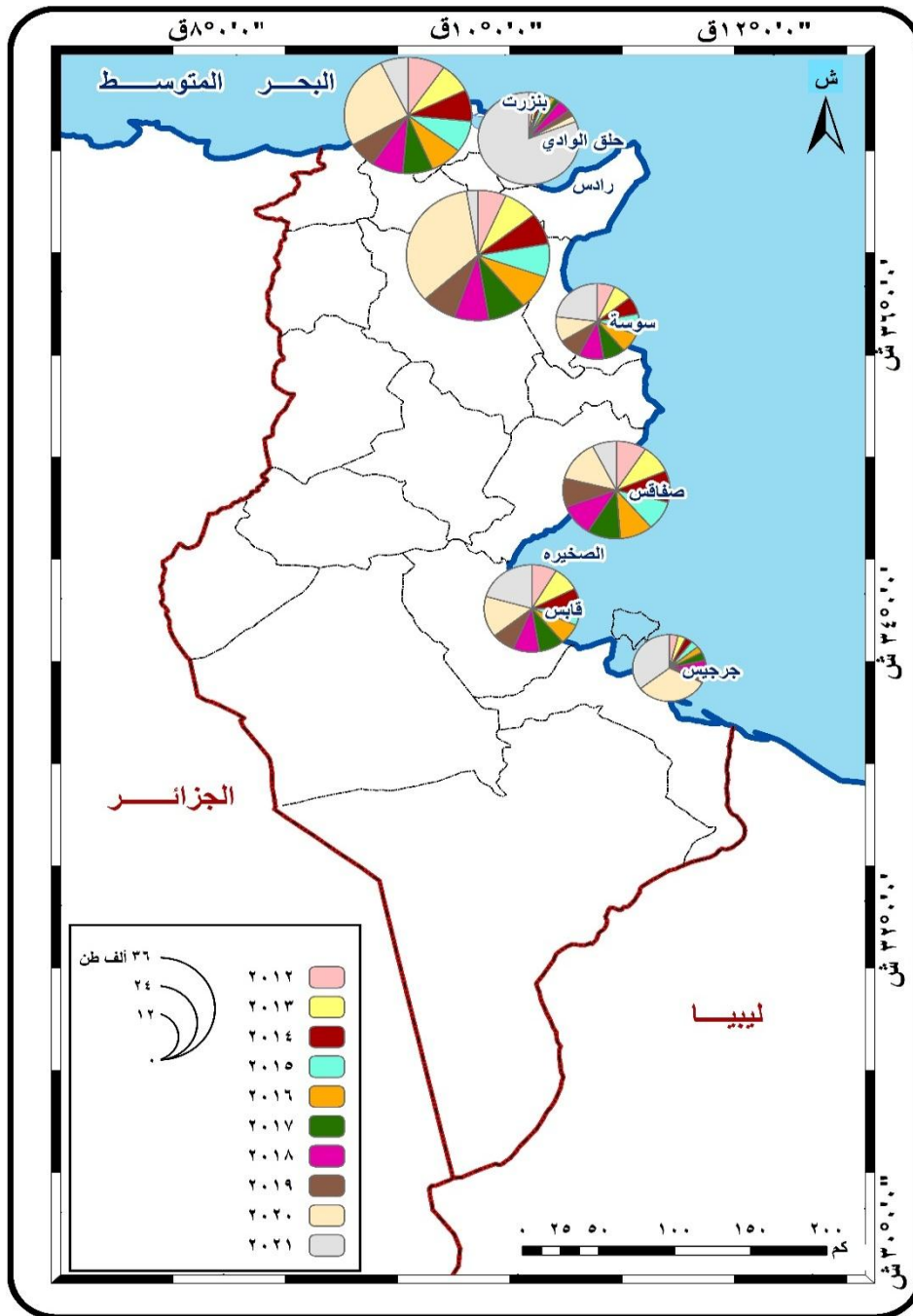
جدول (٣) تطور البضائع المتداولة بالموانئ التونسية خلال الفترة (٢٠١٢ - ٢٠٢١م) بالطن

الميناء / السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	اجمالي	%
حلق الوادي	صادر	586	399	414	429	394	346	329	259	24536	28068	69.64
	وارد	234	242	216	317	267	285	551	662	8097	12235	30.36
	اجمالي	820	641	630	746	661	631	880	921	32633	40303	100
رأس	صادر	3852	4857	4951	5199	5434	5325	4821	4523	1204	44838	55.72
	وارد	1348	1446	1326	1469	1497	1516	1458	1724	22963	35627	44.28
	اجمالي	5200	6303	6277	6668	6931	6841	6279	6396	27486	80465	100
بنزرت	صادر	5017	4360	4708	4884	4546	4212	4385	4101	15815	3286	86.37
	وارد	1064	966	956	720	747	652	822	493	1111	8734	13.63
	اجمالي	6081	5326	5664	5604	5293	4864	5207	4594	16926	4489	100
سوسة	صادر	1169	1344	1343	1612	1606	1593	1625	1480	204	4775	61.64
	وارد	689	665	719	790	658	701	1047	932	2733	1490	38.36
	اجمالي	1858	2009	2062	2402	2264	2294	2672	2412	2937	6265	100
صفلقس	صادر	2848	2846	3204	3137	3273	2982	3275	2978	1613	2223	63.08
	وارد	1264	1384	1526	1230	1239	1552	1403	1348	4604	1059	36.92
	اجمالي	4112	4230	4730	4367	4512	4534	4678	4326	6217	3282	100
قلبس	صادر	1827	1985	1729	1551	1718	1902	1959	1570	3208	6182	65.4
	وارد	1211	1315	1029	650	1055	1185	1247	1274	2279	1254	34.6
	اجمالي	3038	3300	2758	2201	2773	3087	3206	2844	5487	7436	100
جرجيس	صادر	172	183	153	128	129	170	146	131	1328	5938	40.12
	وارد	641	556	525	609	547	684	1059	984	5462	1582	59.88
	اجمالي	813	739	678	737	676	854	1205	1115	6790	7520	100
الإجمالي	صادر	15471	15974	16502	16940	17100	16530	16587	15261	4680	928	69.42
	وارد	6451	6574	6297	5785	6010	6575	8400	7306	5853	629	30.58
	اجمالي	21922	22548	22799	22725	23110	23105	24987	22567	10533	1557	100
اجمال التمنية %	صادر	70.58	70.85	72.38	74.55	74	71.55	66.38	44.43	59.6		
	وارد	29.42	29.15	27.62	25.45	26	28.45	33.62	55.57	40.4		
	اجمالي	100	100	100	100	100	100	100	100	100		

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات تقرير ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠٢١، بيانات

غير منشورة، تونس، ٢٠٢٢م.

شكل (٥) تطور البضائع المتداولة بالموانئ التونسية خلال الفترة (٢٠١٢م – ٢٠٢١م)



المصدر: اعداد الطالب اعتماداً على جدول (٣).

(٢) حجم وأنواع البضائع في الموانئ التونسية:

يشير الجدول (٤)، والشكل (٦) إلى حجم البضائع في الموانئ التونسية، تشكل الواردات النسبة الأكبر ما يقارب من ١٧,٣٠ مليون طن عام ٢٠٢١م، ويبلغ حجم الصادرات في نفس العام ١٠,٠٤ مليون طن، بأجمالي حجم بضائع بلغ ٢٨,٠١ مليون طن بنسبة ٤,٥% مقارنة بسنة ٢٠٢٠م (وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١، ص ١٧٤).

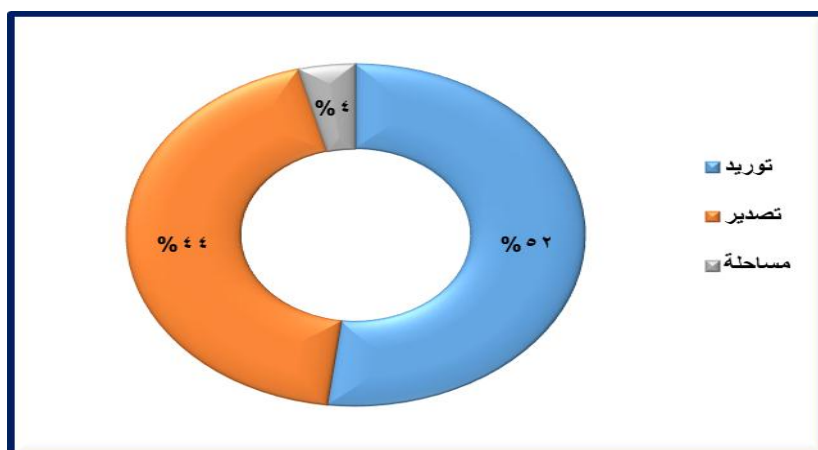
جدول (٤) حجم البضائع في الموانئ التونسية عام ٢٠٢١م بالطن

العناصر	2020			2021			نسبة التغير %		
	توريد	تصدير	مساحلة	توريد	تصدير	مساحلة	توريد	تصدير	مساحلة
حجم البضائع	17038856	9130618	642081	17292718	10045376	720815	1	10	12
الإجمالي	26811555			28013533			4		

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات تقرير ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠٢١، بيانات غير منشورة،

تونس، ٢٠٢٢م، ص ١٧٦.

شكل (٦) نسبة التغير في حجم البضائع في الموانئ التونسية عام ٢٠٢١م



المصدر: عمل الطالب باستخدام برنامج Microsoft office excel اعتمادا على جدول (٤).

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

عرفت حركة البضائع عند التوريد سنة ٢٠٢١ م ارتفاعاً طفيفاً بنسبة ١% بالمقارنة مع سنة ٢٠٢٠ م، لتبلغ ١٧,٣ مليون طن بالتوازي، وعرفت حركة البضائع عن التصدير سنة ٢٠٢١ ارتفاعاً بنسبة ١٠% بالمقارنة مع سنة ٢٠٢٠ م حيث ارتفعت من ٩,١ مليون طن لسنة ٢٠٢٠ لتبلغ ١٠ مليون طن سنة ٢٠٢١ م.

(٣) أنواع البضائع في الموانئ التونسية:

- تنقسم الي ٣ أنواع رئيسية وهما كما موضح في الجدول (٥)، والشكل (٧)
- البضائع العامة وتنقسم إلي:
- أ- السوائب السائلة وتنقسم الي:
- المحروقات ويبلغ حجمها ٥٤٠,٣٣٩ ألف طن.
- سوائب سائلة اخري يبلغ حجمها ٩٦٤,٤٦٧ ألف طن.

جدول (٥) أنواع البضائع في الموانئ التونسية طبقاً لحجم النشاط عام ٢٠٢١ م بالطن

الصفة	النشاط / الميناء	حلق الوادي	رأس	بنزرت	سوسة	صفاقس	قابس	جرجيس	الصخرة	الإجمالي
حجم نشاط ٢٠٢١										
سوائب سائلة	محروقات	0	741105	3283188	24005	24005	277786	109281	3080583	540339
	سوائب سائلة أخرى	13568	77682	78943	34866	79359	283568	0	396481	964467
سوائب صلبة	سوائب صلبة غذائية	0	1179853	735066	217532	1935372	416364	229560	0	4713747
	سوائب صلبة أخرى	210780	64327	829980	850000	1256220	2133513	796338	0	6290319
بضائع عامة	حجم الحاويات	9470	2353396	352397	507945	1045235	0	0	0	4268443
	حجم الوحدات السيارة	557572	1494998	0	0	0	0	0	0	2049556
	بضائع غير موحدة	136843	27189	902433	439604	434848	174479	68252	0	2186648
مجموع البضائع العامة		703885	3875583	1254830	945549	1 480083	174479	68252	0	8504661

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات تقرير ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠٢١، بيانات غير منشورة،

تونس، ٢٠٢٢ م، ص ١٧٥.

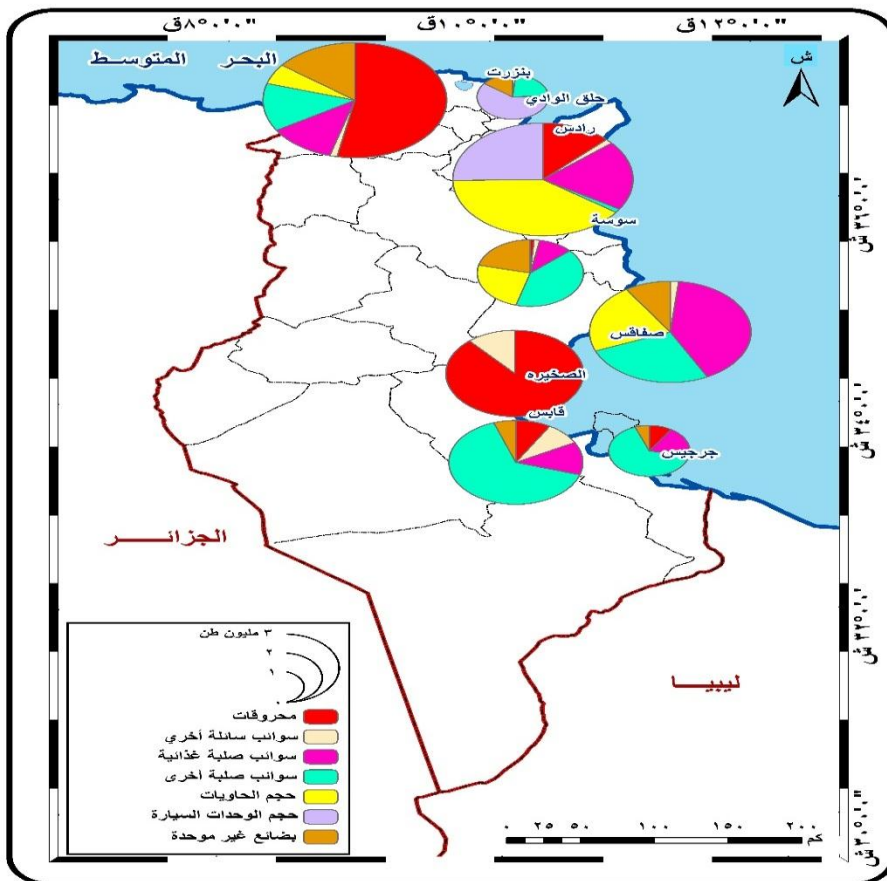
ب- السوائب الصلبة وتنقسم الي:

- سوائب صلبة غذائية ويبلغ حجمها ٤,٧١ مليون طن.
- سوائب صلبة صناعية واخري يبلغ حجمها ٦,٣ مليون طن.

ج- بضائع عامة وتنقسم إلي:

- الوحدات السيارة ويبلغ حجمها ٢ مليون طن.
- الحاويات ويبلغ حجمها البضائع المنقولة بها ٤,٢ مليون طن.
- بضائع غير موحدة ويبلغ حجمها ٢,٣ مليون طن.

شكل (٧) أنواع البضائع في الموانئ التونسية طبقاً لحجم النشاط عام ٢٠٢١م



المصدر: اعداد الطالب اعتماداً على جدول (٥).

ويتبين مما سبق أن النوع الأول السوائب السائلة وتنقسم أيضا الي نوعين وهما المحروقات بنسبة ٨٨,٦٦%، وسوائب سائلة أخرى بنسبة ١١,٣٤%. أما النوع الثاني من السوائب الصلبة ينقسم الي نوعين تمثل النسبة الأكبر سوائب صلبة صناعية واخرى بنسبة تبلغ ٥٧,١٦%، وسوائب صلبة غذائية تمثل ٤٢,٨٤%. إما النوع الثالث البضائع العامة تنقسم الي ثلاثة أنواع تمثل النسبة الأكبر بضائع منقولة بالحاويات وتبلغ نسبتها ٥٠,١٩%، وتأتي في المركز الثاني بضائع غير موحدة بنسبة ٢٥,٧١%، وفي المركز الأخير من النوع الأول بضائع الوحدات السيارة (المجرورات) بنسبة ٢٤,١٠%.

(٣) تحليل أهم البضائع المتداولة في الموانئ التونسية:

أ- البضائع العامة:

سجلت حركة البضائع العامة المستوردة سنة ٢٠٢١ بالموانئ التونسية ارتفاعا ب ٢%، حيث تم توريد ٥,٢ مليون طن مقابل ٥,١ مليون طن سنة ٢٠٢٠، كما سجلت حركة البضائع العامة المصدرة سنة ٢٠٢١ ارتفاعا بنسبة ٣٥ مقارنة بسنة ٢٠٢٠، حيث تم تصدير ٣,٣ مليون طن، وتتوزع جملة البضائع العامة المستوردة والمصدرة حسب نوع التعبئة والتمثلة في بضائع موحدة (حاويات وحدات سيارة) وبضائع غير موحدة (أكياس، مرصفة على الواح، حقائب، طرود) ويتضح من الجدول (٦) والشكلي (٨)، (٩) الاتي:

- البضائع المنقولة بالوحدات السيارة سجلت ارتفاعا بنسبة ٨% (٢ مليون طن سنة ٢٠٢١م)، مقارنة مع سنة ٢٠٢٠م (١,٩ مليون طن)، ويتم معالجة هذه الحركة حصريا بمينائي رادس ٧٣% وحلق الوادي ٢٧% (وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١م، ص ١٨٣).
- البضائع المنقولة بالحاويات تم تسجيل نسبة تحويه تقدر ب ٥٠% خلال سنة ٢٠٢١م، وبلغت حركة البضائع العامة المنقولة عبر الحاويات ٤,٢٧ مليون طن سنة ٢٠٢١م مقابل ٤,٢٤ مليون طن سنة ٢٠٢٠م.
- بلغ حجم البضائع المستوردة عبر الحاويات ٢,٦٦ مليون طن سنة ٢٠٢١م (أي انخفاض بنسبة ١% مقارنة مع سنة ٢٠٢٠م)، موزعة بنسب مختلفة عبر موانئ رادس ٥٩% وصفاقس ١٥% وسوسة ١٥% وبنزرت ١٠%.

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

- سجلت البضائع المصدرة عبر الحاويات استقرار حيث بلغت ١,٦ مليون طن سنة ٢٠٢١م حيث تم تحميلها انطلاقا من موانئ رادس ٤٨% و صفاقس ٤٠% وسوسة ٧% وبنزرت ٥% (وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١م، ص ١٨٣).

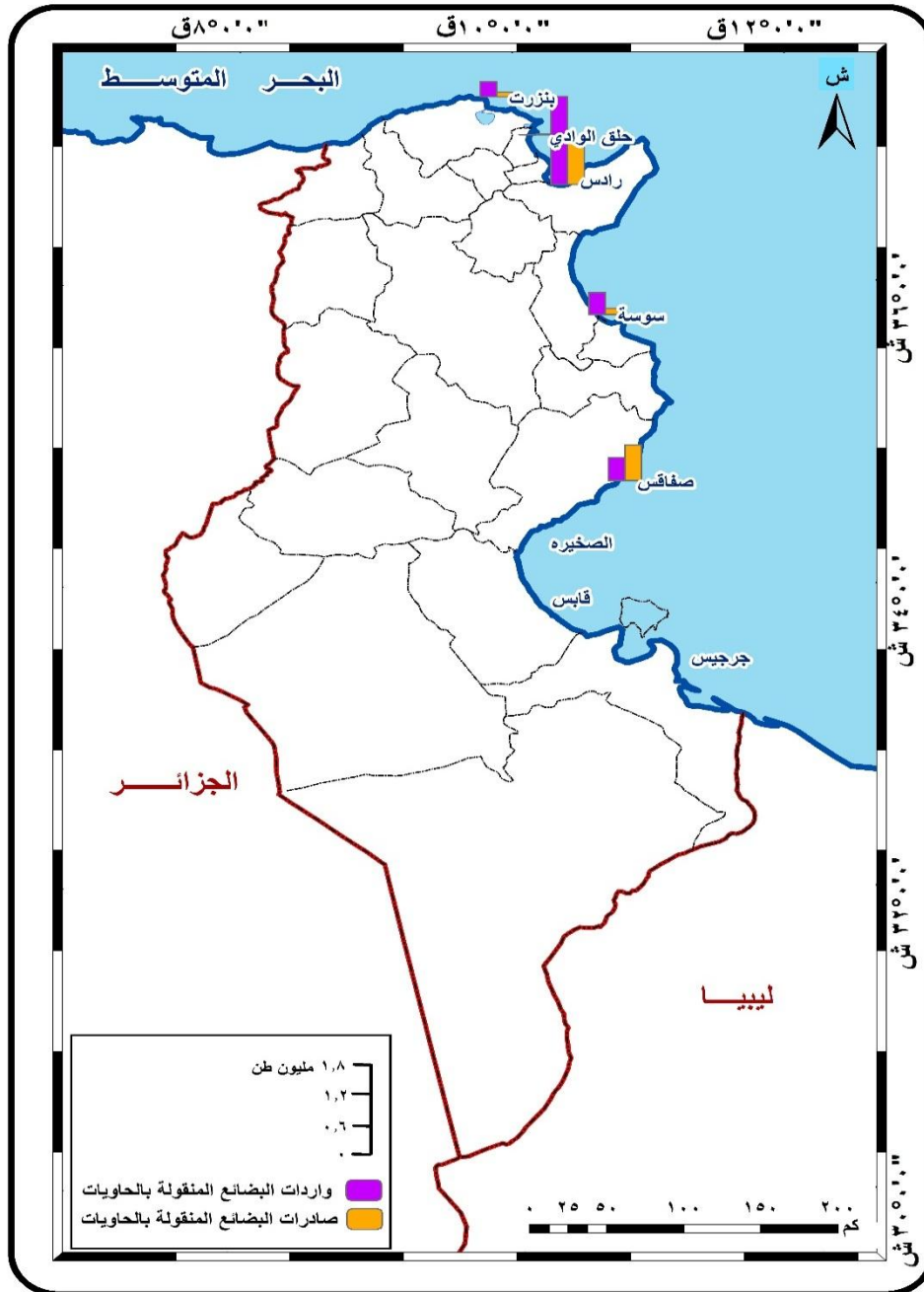
جدول (٦) حركة البضائع العامة بموانئ التونسية عام ٢٠٢١م بالطن

المواني	خليج الوادي		رادس		بنزرت		سوسة		صفاقس		الإجمالي	
صنف البضائع	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات
البضائع المنقولة بالحاويات												
مواد غذائية من أصل حيواني	0	0	3277	0	0	95	0	0	34386	13440	37663	13535
غلال وخبث	129	276	37830	31764	0	582	0	0	39266	48459	77225	81081
مواد غذائية مصنعة	0	17	62114	70749	30	944	0	0	11480	21962	73624	93672
مواد غذائية أخرى	94	362	79500	131945	1410	7388	120788	36205	12434	81323	214226	257223
مواد كيميائية	0	77	284297	3083	1124	278	16096	5952	63012	209972	364529	219362
النسيج ومنسوجاته	1520	6	16358	22047	66012	1503	35800	20604	44278	0	163968	44160
ملابس مصنعة	0	0	39865	21058	27	217	0	0	3625	17579	43517	38854
منتجات صناعية	164	964	924183	242494	43393	39203	20314	19544	63612	504	1070555	283820
مواد تهيئة	299	623	84040	48467	15073	2589	34487	7954	31212	0	165111	59633
سيارات، جرارات وآلات فلاحية	29	0	6956	190	278	4	8534	2	304	43	16101	239
مواد أخرى	1619	3291	41210	201969	145159	45977	142612	20164	104819	243525	435419	514926
مجموع البضائع المنقولة بالحاويات	3854	5616	1579630	773766	272506	79891	397520	110425	408428	636807	2661938	1606505
البضائع المنقولة بالوحدات السيارية												
مواد غذائية من أصل حيواني	1899	1229	2665	0	0	0	0	0	0	0	4564	12290
غلال وخبث	939	2922	19827	67067	0	0	0	0	0	0	20766	96295
مواد غذائية مصنعة	2697	1217	9332	8293	0	0	0	0	0	0	12029	130027
مواد غذائية أخرى	1655	2256	6978	20958	0	0	0	0	0	0	8633	23214
مواد كيميائية	5583	3363	28815	4385	0	0	0	0	0	0	34398	7748
النسيج ومنسوجاته	25241	2602	22614	76093	0	0	0	0	0	0	47855	102114
ملابس مصنعة	28565	35	67110	881	0	0	0	0	0	0	95675	916
منتجات صناعية	22120	8246	266395	128753	0	0	0	0	0	0	288515	211218
مواد تهيئة	7874	2292	325394	429185	0	0	0	0	0	0	333268	452106
سيارات، جرارات وآلات فلاحية	424	217	364	64	0	0	0	0	0	0	788	281
مواد أخرى	84313	7571	5382	1443	0	0	0	0	0	0	89695	77161
مجموع البضائع المنقولة بالوحدات السيارية	181310	3762	754876	737122	0	0	0	0	0	0	936186	1113370
المجموع الجاني	185164	3818	2334506	1510888	0	0	0	0	0	0	2519670	1892752
المجموع العام		567028	3845394	352397	507945	1045235	6317999					

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات تقرير ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠٢١، بيانات غير منشورة،

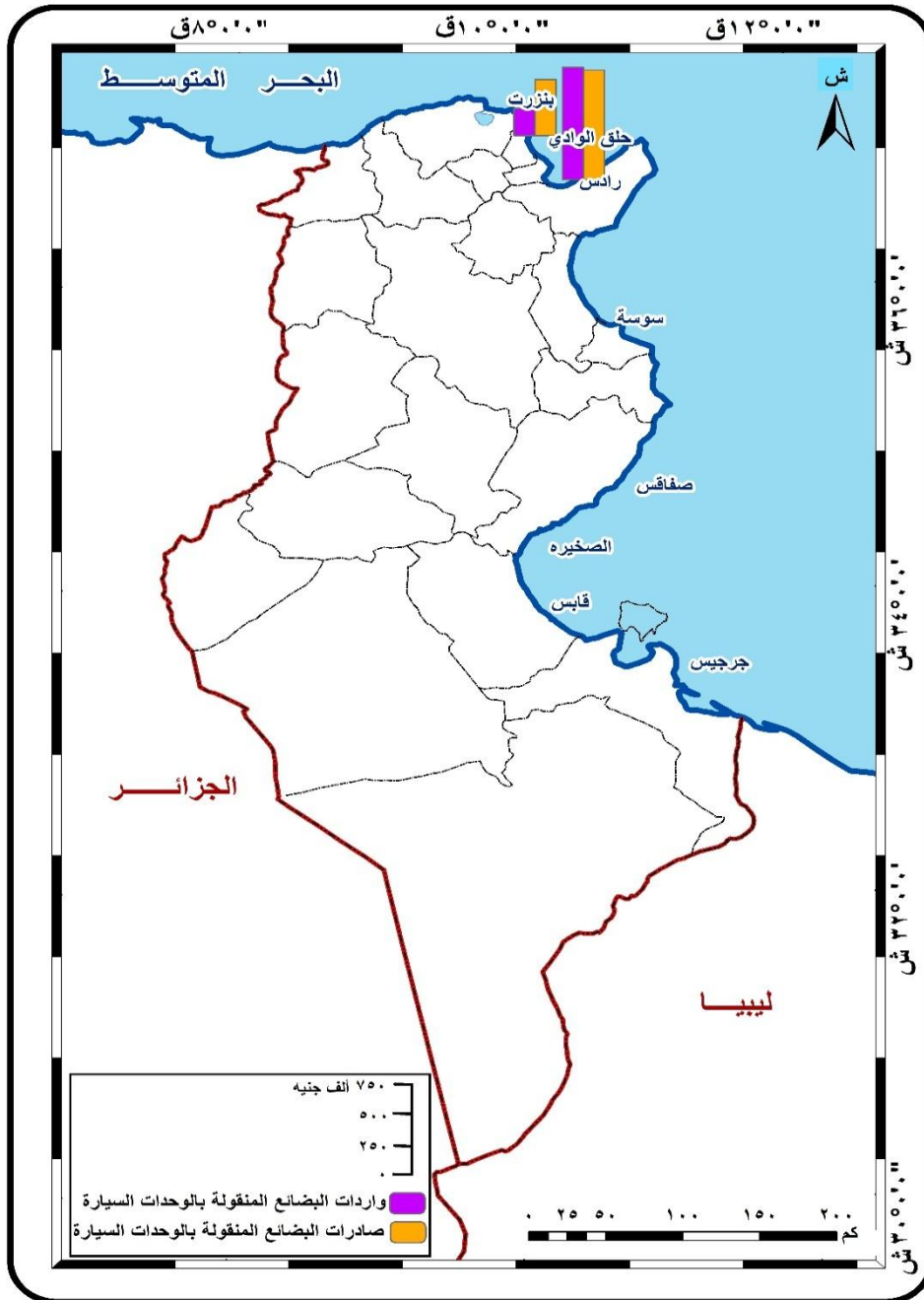
تونس، ٢٠٢٢م، ص ٢٢٥

شكل (٨) البضائع المنقولة بالحاويات بموانئ التونسية عام ٢٠٢١م



المصدر: اعداد الطالب اعتماداً على جدول (٦).

شكل (٩) البضائع المنقولة بوحدات السيارة بموانئ التونسية عام ٢٠٢١م



المصدر: اعداد الطالب اعتماداً على جدول (٦).

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

- تمثل البضائع الموحدة ٧٤% من جملة البضائع العامة حيث بلغت ٦,٣ مليون طن سنة ٢٠٢١م مسجلة بذلك ارتفاعا بنسبة ٣% بالنسبة لسنة ٢٠٢٠.

- اما البضائع الغير موحدة بلغت عند التوريد ١,٦٢ مليون طن وهي تمثل نسبة ٣١% من مجموع البضائع العامة المستوردة لسنة ٢٠٢١م والتي بلغت ٥,٢ مليون طن، مسجلة بذلك انخفاضا ب ٢% مقارنة مع سنة ٢٠٢٠م (وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١م، ص ١٨٢).

- تتمثل أهم البضائع الغير موحدة عند التوريد، سجلت البضائع الغير موحدة عند التصدير ارتفاعا بنسبة ١٥% مقارنة مع سنة ٢٠٢٠م، حيث بلغت ٥٦٢ ألف طن سنة ٢٠٢١م مقابل ٤٩٠ ألف طن سنة ٢٠٢٠م.

ب- السوائب السائلة:

- المحروقات:

- يشير الجدول (٧)، والشكل (١٠) إلى الحركة الاجمالية للمحروقات وأهم بضائعها، حيث عرفت الحركة الإجمالية للمحروقات خلال ٢٠٢١م، ارتفاعا بنسبة ٣% مسجلة بذلك ٧,٥ مليون طن مقابل ٧,٣ مليون طن سنة ٢٠٢٠م، وسجل النشاط الإجمالي لزيوت النفط الخام ارتفاعاً ب ٢٥% خلال سنة ٢٠٢١م باعتبار حركة المساحلة.

- وسجل تفريغ المواد المكررة تراجعاً بنسبة ١٣% خلال سنة ٢٠٢١م، ليبلغ ٣,٢ مليون طن مقابل ٣,٧ مليون طن سنة ٢٠٢٠م، كما عرف تحميل (شحن) المواد المكررة تراجعاً بنسبة ٥% من ١٠١ مليون طن خلال سنة ٢٠٢٠م الي ١٠٢ مليون طن سنة ٢٠٢١م، ويعود ذلك إلي ارتفاع صادرات المواد المكررة بميناء بنزرت بنسبة ٥٩% حيث بلغت ٧٤٦ ألف طن سنة ٢٠٢١م مقابل ٤٦٨ ألف طن سنة ٢٠٢٠م، في المقابل سجلت صادرات

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

المواد المكررة بميناء الصخيرة انخفاضا بنسبة ٣٩% حيث بلغت ٣٧٤ ألف طن سنة ٢٠٢١م مقابل ٦١٣ ألف طن سنة ٢٠٢٠م، سجلت حركة المساحلة الوطنية لزيوت النفط الخام بين مينائي بنزرت والصخيرة سنة ٢٠٢١م ارتفاعاً بنسبة ١٢% لتبلغ ٣٥٦ ألف طن مقابل ٣١٧ ألف طن في السنة السابقة

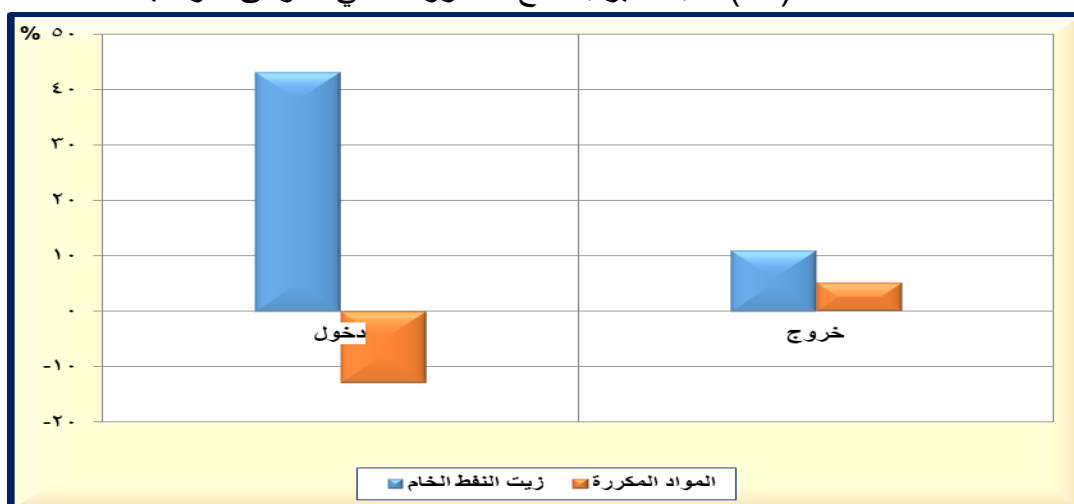
- (وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١م، ص ١٧٨).
جدول (٧) نسبة تغير بضائع المحروقات بموانئ التونسية بالطن

المحروقات	دخول			خروج			الاجمالي	
	نسبة التغير %	2021	2020	نسبة التغير %	2021	2020	2021	2020
زيت النفط الخام	43	1611308	1124130	11	1558427	1405133	3169735	2529263
المواد المكررة	-13	3181103	3671250	5	1189501	1136270	4370604	4807520
الاجمالي	0	4792411	4795380	8	2747928	2541403	7540339	7336783

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات تقرير ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠٢١، بيانات غير منشورة،

تونس، ٢٠٢٢م، ص ١٧٨.

شكل (١٠) نسبة تغير بضائع المحروقات في الموانئ التونسية



المصدر: اعداد الطالب باستخدام برنامج Microsoft office excel اعتمادا على جدول (٧).

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

- السوائب السائلة الأخرى: من خلال الجدول (٨) وشكل (١١) يتضح الاتي:

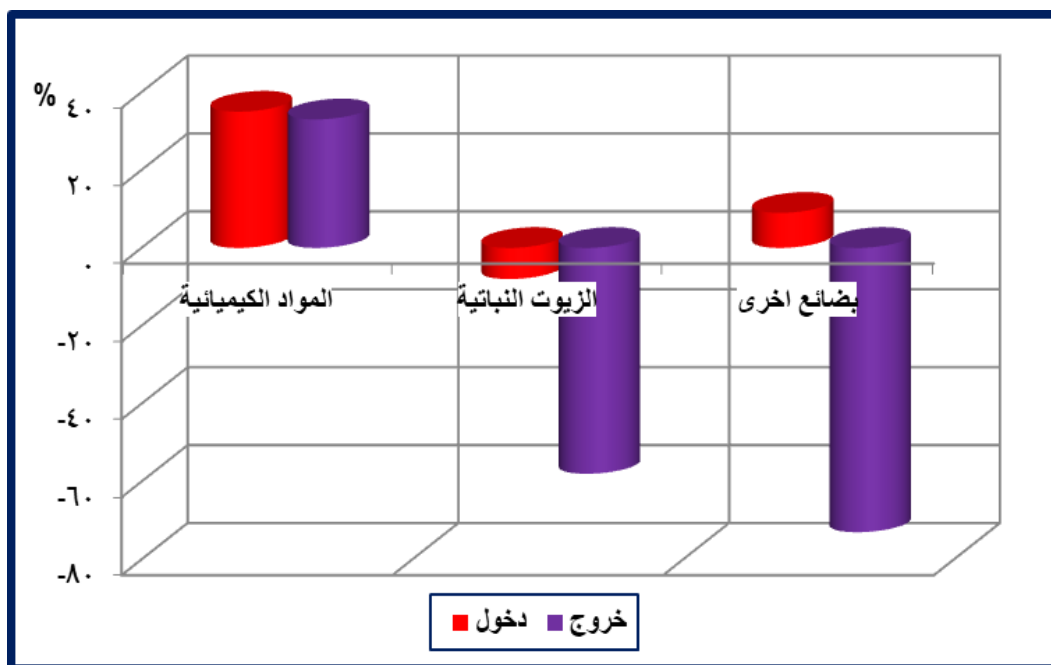
بلغت حركة المواد الكيميائية عند التوريد ٢٣٩ ألف طن خلال سنة ٢٠٢١م مسجلة بذلك ارتفاعا بنسبة ٣٥% مقارنة بسنة ٢٠٢٠م ويرجع ذلك إلى ارتفاع واردات الامونياك عبر ميناء قابس بنسبة ٣٧%، اما بالنسبة لصادرات المواد الكيميائية فقد عرفت ارتفاعاً بنسبة ٣٣% لسنة ٢٠٢١م بالمقارنة مع السنة السابقة حيث بلغت ٤٩٢ ألف طن، أما الزيوت النباتية سجلت عند التوريد انخفاضاً بنسبة ٨% خلال سنة ٢٠٢١م، كما سجلت صادرات الزيوت النباتية انخفاضاً بنسبة ٥٨% مقارنة بسنة ٢٠٢٠م ويرجع ذلك بسبب تفشي جائحة كورونا.

جدول (٨) نسبة تغير أهم بضائع السوائب السائلة الأخرى بموانئ الدراسة عام ٢٠٢١م بالطن

السوائب السائلة الأخرى	دخول			خروج			دخول + خروج	
	2020	2021	نسبة التغير %	2020	2021	نسبة التغير %	2020	2021
المواد الكيميائية	176733	239447	35	370408	491888	33	547141	731335
الزيوت النباتية	199994	183383	-8	49469	20743	-58	249463	204126
بضائع أخرى	24289	26505	9	9168	2501	-73	33457	29006
الإجمالي	401016	449335	12	429045	515132	20	830061	964467

المصدر: من إعداد الطالب بناء على بيانات تقرير ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠٢١، بيانات غير منشورة، تونس، ٢٠٢٢م، ص ١٧٨.

شكل (١١) نسبة تغير بضائع السوائب السائلة الأخرى في الموانئ التونسية ٢٠٢١م بالطن



المصدر: اعداد الطالب باستخدام برنامج Microsoft office excel اعتمادا على جدول (٨).

- السوائب الصلبة:

تتمثل في السوائب الصلبة الغذائية والسوائب الصلبة الصناعية الأخرى فالسوائب الصلبة الغذائية تشمل السكر الخام، والصوجا، والحبوب ومشتقاتها، وسجلت كميات السكر الخام المستوردة أساسا من البرازيل انخفاضا بنسبة ٢٨%، يتم توريد هذه الكميات حصريا عبر ميناء بنزرت. كما سجلت واردات الصوجا وغبار الصوجا انخفاضا بنسبة ١٥% في سنة ٢٠٢١م بالمقارنة مع سنة ٢٠٢٠م، كما سجلت واردات الحبوب ومشتقاتها انخفاضا بنسبة ٩% مقارنة بسنة ٢٠٢٠م، حيث سجلت ٣,٧ مليون طن مقابل ٤,١ مليون طن سنة ٢٠٢٠م، وتتمثل هذه الواردات أساسا في القمح الصلب ٣٤%، والذرة ٢٦%، والقمح اللين ١٥%، والشعير ٢٦%، وتم تفرغ هذه الكميات أساسا بموانئ صفاقس

دورية علمية محكمة- كلية الآداب- جامعة أسوان أبريل (المجلد الأول) ٢٠٢٥

٤٧% و رادس ٢٤% وبنزرت ٨% وقابس ١١% وسوسة ٤% وجرجيس ٦% (وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١م، ص ١٧٩). أما السوائب الصلبة الصناعية الأخرى وتشمل الرمل، الفوسفات الخام والاسمدة الكيميائية، الكبريت الصلب، وفحم كوك البترول (الوقود الصلب)، الكلنكر، حبوب الرخام، الملح البحري ارتفعت صادرات الرمل انطلاقا من ميناء سوسة بنسبة ١٨% سنة ٢٠٢١م مقارنة بسنة ٢٠٢٠م، كما سجلت صادرات الفوسفات الطبيعي والأسمدة الكيميائية انخفاضا طفيفا بنسبة ١% سنة ٢٠٢١م، حيث انخفضت من ٦٠٧ ألف طن سنة ٢٠٢٠م الي ٦٠٠ ألف طن سنة ٢٠٢١م، وتصدر هذه المواد بشكل رئيسي الي بنغلاديش وتركيا، اما واردات الكبريت الصلب المستوردة أساسا من روسيا وأوكرانيا والامارات العربية المتحدة والكويت ومصر ارتفاعا بنسبة ٢٩% بالمقارنة مع السنة السابقة ليسجل ٨٧٦ ألف طن سنة ٢٠٢١م مقابل ٦٨١ ألف طن سنة ٢٠٢٠م، أما عن فحم الكوك سجلت واردات ارتفاعا بنسبة ٢٦% مقارنة مع السنة السابقة وهي موزعة عبر موانئ بنزرت ٧٠%، وقابس ٢٨%، و رادس ٢%

(وزارة النقل، ديوان البحرية التجارية والموانئ، ٢٠٢١م، ص ١٨٠).

كما سجلت أيضاً حركة الكلنكر عن التصدير خلال سنة ٢٠٢١م ارتفاعا بنسبة ١٣٠% بالمقارنة مع سنة ٢٠٢٠م، يتوزع نشاط الكلنكر عبر موانئ قابس ٥٣% وبنزرت ٤٦%، وارتفع أيضا واردات حبوب الرخام سنة ٢٠٢١ بنسبة ٢٦% بالمقارنة مع سنة ٢٠٢٠م، أما الملح البحري ارتفعت صادراته بنسبة ٣٣% لتبلغ ١,٥ مليون طن سنة ٢٠٢١م، ويتوزع هذا النشاط أساسا عبر كل من موانئ جرجيس ٥٢%، وصفاقس ٣٤%، وسوسة ٩%، و رادس ٣%.

***الخاتمة:**

بعد تناول موضوع الحركة التجارية في موانئ تونس الرئيسية توصلت الدراسة إلى بعض النتائج والتوصيات منها:

أولاً: النتائج:

- بلغ إجمالي حجم حركة المبادلات التجارية عبر الموانئ التجارية التونسية ٢٨ مليون طن سنة ٢٠٢١م، مقابل ٢٦,٨ مليون طن سنة ٢٠١٩ مسجلاً ارتفاعاً بنسبة ٤,٥%، ومن حيث الصادرات يأتي في المركز الأول ميناء بنزرت بنسبة ٨٦,٣٧%، أما من حيث الواردات يأتي في المركز الأول جرجيس ٥٩,٨٨%.

- سجلت حركة البضائع العامة المستوردة سنة ٢٠٢١م بالموانئ التونسية ارتفاعاً ب ٢%، حيث تم توريد ٥,٢ مليون طن مقابل ٥,١ مليون طن سنة ٢٠٢٠م، كما سجلت حركة البضائع العامة المصدرة سنة ٢٠٢١م ارتفاعاً بنسبة ٣٥ مقارنة بسنة ٢٠٢٠م.

- وسجل تفريغ المواد المكررة تراجعاً بنسبة ١٣% خلال سنة ٢٠٢١م، ليبلغ ٣,٢ مليون طن مقابل ٣,٧ مليون طن سنة ٢٠٢٠م.

- حققت البضائع غير الموحدة عام ٢٠١٩م أعلى كمية حركة بمقدار مليون و ٧٥٢ ألف طن، أما سنة ٢٠١١م كان هو الأقل من حيث حركة البضائع الموحدة بكميات تخطت المليون طن.

- بلغ متوسط أعداد الحاويات خلال فترة ٢٠١٢م - ٢٠١٩م قد تجاوز ٤٧٠ ألف حاوية، وحقق ميناء رادس أعلى متوسط، إذ أفترب من ٣٠٩ ألف حاوية خلال الفترة المذكورة، ممثلاً ذلك لنسبة قدرها ٦٥% من إجمالي أعداد الحاويات الصادرة والواردة.

- بلغ متوسط حمولة الحاويات بأهم الموانئ التونسية التي تعمل على النقل بالحوايات قد بلغت أكثر من ٣,٨ مليون طن، وأخذ النصيب الأكبر من متوسط حمولة الحاويات بقدر ١,٩ مليون طن أي بنسبة ٤٩,٦%، وكان حجم حمولة

الحاويات بميناء صفاقس تقترب من ٢٥%، ويرجع سبب تخفيضهما لأنه بداية من عام ٢٠١١م خفضت الدولة من استيراد المواد الغذائية عبر هذا الميناء.

ثانياً: التوصيات:

- التوسع في المساحات الخاصة بتخزين بضائع الحاويات واستغلال المساحات الفارغة بالموانئ، مع التطوير المستمر للمساحات ورفع كفاءتها.
- ضرورة توفير بنك معلومات حول حركة النقل في الموانئ التونسية.
- يجب إعادة التوازن في توزيع حركة السفن والبضائع بين موانئ الدولة، وهنا يجب أن يكون للتخطيط الإقليمي، دورة البارز لتحقيق التنمية الإقليمية المتوازنة.
- يجب زيادة عمق الغاطس في العديد من أرصفة الموانئ بما يتناسب مع احتياجات السفن الكبيرة، وذلك يساعد على زيادة حركة السفن والبضائع.
- تشجيع الدراسات الخاصة بتطوير الموانئ، وتحويلها لمراكز دعم لوجستي للسفن العاملة على الخطوط الملاحية في البحر المتوسط، وتشجيع نمط تجارة الترانزيت التي تفقر إليها الموانئ التونسية في الوقت الحالي.
- تطوير أنظمة الرصد والمراقبة والتدخل السريع، لمواجهة حدوث أي تسرب أثناء عمليات شحن وتفريغ المواد البترولية والكيماوية، والمحافظة على أحواض الميناء من التلوث.
- العمل على زيادة المساحات المخصصة لتخزين البضائع -وتحويل جزء من ساحات التخزين المكشوفة لمخازن معطاه ومبردة، وهي المخازن التي تستخدم للحفاظ على المواد الغذائية والمنتجات المصنعة من التلف، لكون هذه المنتجات تشكل نسبة كبيرة من البضائع المتداولة بالموانئ.

المراجع:

أولاً: المصادر:

- ١- ديوان البحرية التجارية والموانئ ٢٠١١م، ٢٠١٢م، ٢٠١٣م، ٢٠١٥م، ٢٠١٦م، ٢٠١٧م، ٢٠١٨م، ٢٠١٩م، ٢٠٢٠م، ٢٠٢١م، التقرير السنوي، قسم الإحصاءات، وزارة النقل، الجمهورية التونسية، من خلال الرابط:

<http://www.ommp.nat.tn/>

ثانياً: المراجع:

- المراجع العربية:

- ١- الرائد الرسمي للجمهورية التونسية ٢٠٢٠م، عدد ٦٧، السنة ١٦٧، الجمهورية التونسية، وزارة المالية.
- ٢- ماهر حامد سعداوي، ٢٠٢١م، النقل بالحاويات في الموانئ التونسية دراسة في جغرافية النقل، مجلة كلية الآداب، جامعة الفيوم، مج ١٣، ١٤، صفحات مختلفة.
- ٣- محمد احمد علي سليمان، ٢٠٢٠م، ميناء صفاقس، دراسة في جغرافية النقل البحري، مجلة كلية الآداب للإنسانيات والعلوم الاجتماعية، مجلد ١٢، عدد ٢، جامعة الفيوم، صفحات مختلفة.

- المراجع الأجنبية:

- 1- Barke,m.p.(1986)Transport and Trade, Conceptual framework in Geography, Oliver and boyd,Hong kong.
- 2- Brand. S, Englebreton. R, Gilmore. R, 2014, Severe weather in Mediterranean ports, rmets Journal, Volume3, Issue3, PP: 210-214.
- 3- Barke,m.p.(1986)Transport and Trade, Conceptual framework in Geography, Oliver and boyd,Hong kong.
- 4- Chérif. F. M, Ducruet. C, 2015, Regional integration and maritime connectivity across the Maghreb seaport system, Journal of Transport Geography, Elsevier Ltd. All rights reserved, Vol. 7, No. 2, PP: 19 – 43