



المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات
Arab Center for Research & Policy Studies

عدد خاص من دورية سياسات عربية

الموانئ البحرية: التنمية والتجارة والتنافس الجيوسياسي

المحرر الضيف: عماد قدورة

الباحث في المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

ورقة مرجعية

تعززت أهمية الموانئ البحرية في العقود الأخيرة، ولم تعد بنى تحتية لوجستية ونقاط عبور ضمن شبكات التجارة الدولية فحسب، بل غدت أيضًا فضاءات استراتيجية متعددة الأبعاد؛ فهي أدوات للنفوذ ومواقع لإعادة تشكيل العلاقات الدولية، حيث تتداخل المصالح الاقتصادية والتنموية مع الشواغل الأمنية والتنافسات الجيوسياسية. وتتمر عبر شبكات النقل البحري نحو 80 في المئة من التجارة الدولية؛ ما يجعل بنى الموانئ التحتية والاستثمار فيها وتطويرها مهمةً ضروريةً لضمان تدفق السلع والخدمات واستقرار الاقتصاد العالمي. وفي هذا السياق، باتت الاستثمارات الأجنبية في الموانئ أو الاستحواذ على عمليات فيها أو على ملكيتها تتجاوز السيطرة على الحركة البحرية، فقد أصبحت تعني القدرة أيضًا على التأثير في سلاسل القيمة العالمية، وتوجيه تدفقات التجارة، وتعزيز النفوذ، مع احتمال ممارسة أشكال من الحرب الاقتصادية. ولهذا، تزايد الاهتمام بالاستثمار في الموانئ الكبرى في مناطق عديدة في العالم. وتبرز المنطقة العربية بوصفها إحدى أشد المناطق أهمية، نظرًا إلى موقعها الجغرافي الذي يجعلها تشرف على ممرات بحرية استراتيجية؛ مثل مضيق هرمز، وباب المندب، وقناة السويس، فضلًا عن تزايد دور بعض موانئها الكبرى في الاقتصاد العالمي، وارتباط بعض دولها بخطط الاستثمار في موانئ عربية وعالمية، تطويرًا وإدارةً.

تنطوي هذه التحولات على أهمية متزايدة، لا سيما في السياق العربي، في ظل تسارع مشاريع تطوير الموانئ والمناطق اللوجستية المرتبطة بها، وتنامي الاستثمارات العربية والأجنبية فيها، واحتدام التنافس الدولي عليها. وعلى الرغم من تزايد هذه الأهمية، فإنها لا تحظى سوى باهتمام محدود في الأدبيات العربية، خاصة من منظور يلتقط الأبعاد الاقتصادية والجيوسياسية والتنموية للموانئ. ومن هنا، تطمح دورية **سياسات عربية** إلى إصدار عدد خاص يتناول هذه الظاهرة بالدراسة المعمقة والبحث في انعكاساتها على المنطقة العربية وعلاقاتها الدولية.

ينطلق هذا العدد الخاص من افتراض مفاده أن الموانئ ليست أدوات اقتصادية وتنموية فحسب، بل هي أيضًا أدوات استراتيجية فعّالة في إنتاج القوة (ببعديها المادي/الخشني، والرمزي/الناعمي) وإعادة توزيعها، سواء على المستوى الإقليمي (في المنطقة العربية وحولها) أو الدولي (خارجها). إن التحولات الجارية في الاقتصاد العالمي، وما تشهده سلاسل الإمداد العالمية من إعادة هندسة مستمرة، إلى جانب تنامي ما بات يسمى الجيواقتصاد في العلاقات الدولية، تجعل من سياسة الموانئ مدخلًا تحليليًا مهمًا في فهم أنماط جديدة قيد التشكل من النفوذ والقوة والتبعية والتكامل في السياسة الدولية. لذلك، فإن هذا العدد الخاص يروم المساهمة في ردم فجوة معرفية في الأدبيات العربية.

تطمح **سياسات عربية** إلى استقبال أبحاث تجمع بين التحليل النظري والدراسة الإمبريقية (المقارنة ما أمكن)، وتناقش طيفًا واسعًا من الأسئلة ذات الصلة بموضوع هذا العدد الخاص، مثل: كيف تسهم الموانئ الكبرى بوصفها بنى تحتية ومواقع جيوسياسية مهمة في إنتاج أنماط جديدة من القوة وإعادة تشكيل العلاقات الدولية؛ الإقليمية والعالمية؟ وكيف يمكن فهم الموانئ، سواء بوصفها أدوات لتعزيز السيادة أو قنوات لاختراقها؟ كيف يسهم الاستثمار أو الاستحواذ والسيطرة على الموانئ وشبكتها في إعادة توزيع القيمة في سلاسل الإنتاج العالمية؟ إلى أي مدى يمكن معه حسابان تطوير الموانئ أو الاستحواذ عليها شكلًا من أشكال النفوذ الجيوسياسي؟ كيف تؤثر التطورات في تكنولوجيات النقل والبنى التحتية للموانئ في إعادة تشكيل مواقع الدول في الاقتصاد العالمي؟ ما دور الموانئ في إعادة تشكيل الحدود؟ سواء عبر المناطق الحرة، أو الممرات الاقتصادية، أو المناطق اللوجستية وأنشطة الشركات العابرة للحدود؟ ما دور شركات تشغيل الموانئ وصناديق الاستثمار السيادية في تطوير موانئ بعينها، ومن ثم إعادة تشكيل جيوسياسية الموانئ العالمية؟ كيف تؤثر خصخصة الموانئ وأنماط الإدارة العابرة للحدود في توزيع القوة بين الدولة والفاعلين الاقتصاديين غير الدول؟ كيف تسهم الموانئ في إعادة تشكيل مواقع الدول العربية في الاقتصاد

السياسي الدولي، وفي شبكات التنافس الجيوسياسي، حتى داخل العالم العربي نفسه؟ كيف ينعكس تدفق الاستثمارات الخارجية في تطوير الموانئ على الدولة الوطنية ومكانتها إقليمياً أو دولياً؟

أولاً: نحو إطار نظري لفهم الموانئ في السياسة العالمية

تسعى مناقشة موضوع الموانئ في هذا العدد الخاص إلى تطوير إطار مفهومي ونظري لدورها في السياسة الإقليمية والعالمية، وذلك من خلال مقارنة متعددة المستويات، تستفيد من تلاقي عدد من الحقول المعرفية، أبرزها: العلاقات الدولية، والفكر الجيوسياسي والجيوسياسي النقدي، ودراسات التنمية، والدراسات الأمنية (النقدية)، والاقتصاد السياسي الدولي، ودراسات العولمة، والقانون الدولي والقانون البحري، وغيره.

من المنظور الجيوسياسي، تُعدّ الموانئ امتداداً لمفاهيم ألفرد ثاير ماهان للقوة البحرية، التي تتألف من عناصر عديدة تُشكّل القوة الوطنية، يتضمن أحدها تأهيل السواحل بالموانئ والمرافق. فقد اعتبر ماهان أن الساحل الذي لا تتوافر فيه موانئ جيدة، يُضعف فرص الدولة في أن تكون لها تجارة ونقل بحري فعال وأسطول عسكري مؤثر. واعتبر الموانئ المتعددة والعميقة مصدرًا للقوة والثروة؛ لأنها تساعد على مرونة الحركة التجارية. ويتطلب التفوق دولياً السيطرة على الممرات البحرية بوصفها مواقع استراتيجية، بما في ذلك الموانئ والمحطات البحرية؛ فتنامي القوة خارجياً يتطلب الوصول إلى موانئ آمنة توفر ملاذات محمية للأساطيل التجارية والعسكرية على حد سواء. أما نيكولاس سبايكمان، فأسّس مفهوم "حافة المحيط"، التي تشمل المناطق الساحلية المحيطة بأوراسيا. فمن وجهة نظره، يوفر التحالف مع الدول الواقعة على السواحل قواعد وموانئ بحرية في مناطق وجزر استراتيجية؛ ما يساعد على الهيمنة عالمياً. غير أن هذه وغيرها من التصورات الكلاسيكية، رغم أهميتها، ظلت تركز أساساً على البعد العسكري البحري والمنافسات التجارية التقليدية، ودون تركيز كافٍ على تطورات البنية الاقتصادية العالمية المعقدة اليوم.

وقد ربط شاول كوهين هذا الإطار الكلاسيكي بالتحولات التي فرضتها العولمة والتكنولوجيا وتزايد أهمية البنى التحتية والشبكات؛ فركز على فكرة أن القوة لا تُفهم من خلال الامتداد الجغرافي فحسب، بل بالقدرة أيضاً على الارتباط بالنظام العالمي Connectivity. فالموانئ تمثل نقطاً محورية في سلاسل الإمداد، حيث تتقاطع مصالح الشركات متعددة الجنسيات مع سياسات الدول. وتعد الموانئ أحد أهم العقد الشبكية في هذا النظام؛ لأنها تمثل الربط بين الفضاء البحري (حركة التجارة العالمية)، والفضاء البري (الاقتصادات الوطنية والإقليمية)، وتتيح للدول التحكم في تدفقات التجارة العالمية، وتوسيع نفوذها خارج حدودها الإقليمية. ومن ثم، أصبحت الموانئ إحدى أدوات إنتاج القوة؛ فهي بنية تحتية اقتصادية، وأداة استراتيجية، وفضاء تنظيمي تتداخل فيه أدوار الدولة مع الشركات العالمية. وفي العقد الأخير، مع تزايد النقاشات حول مبادرة الحزام والطريق الصينية، أُعيد توجيه الانتباه نحو الموانئ في سياق جيو-اقتصادي؛ ما جعلها جزءاً من تحليلات أوسع في الاقتصاد السياسي الدولي. فالبعد الاقتصادي للتنافسات الجيوسياسية يجمع بين الهيمنة على التجارة البحرية وبناء أساطيل بحرية قادرة على حماية خطوط الاتصال البحرية، وإنشاء مناطق الإنتاج والاستهلاك المترابطة بعضها ببعض عبر سلاسل القيمة العالمية.

في مقابل ذلك، تتيح المقاربات المكانية النقدية Critical Spatial Approaches إعادة فهم الموانئ بوصفها بنى تحتية مادية وكذلك فضاءات دينامية يجري فيها إنتاج السلطة، وتُعاد من خلالها صياغة الحدود، وتتشكل أنماط جديدة من السيادة والتبعية. فبدلاً من التعامل مع الفضاء (أو المكان) بوصفه "وعاء" محايداً تجري فيه التفاعلات، ينبغي التعامل معه بوصفه مبنياً اجتماعياً؛ أي يُشكّل ويُعاد تشكيله باستمرار عبر علاقات القوة والاقتصاد والسياسة. وبهذا، تصبح الموانئ فضاءات مُركّبة تتداخل فيها البنى المادية (الأرصفة والحاويات

والبنى اللوجستية) مع البنى التنظيمية (القوانين والامتيازات وأنظمة الإدارة) والشبكات العابرة للحدود (الشركات وسلاسل الإمداد والتدفقات المالية)، لتشكل جميعها بنية لإنتاج السلطة. من ناحية أخرى، تساهم الموانئ في إعادة صياغة الحدود؛ فهي تقع ضمن السيادة الترابية للدولة، لكنها في الوقت نفسه تخضع لأنماط حكم خاصة مثل المناطق الحرة، وأنظمة الامتياز، والتشغيل عبر شركات عابرة للحدود؛ ما يجعل الموانئ فضاءً تتقاطع فيه مستويات متعددة من السلطة: سلطة الدولة، وسلطة السوق، وسلطة الفاعلين الدوليين. وقد تجد الدول التي تعتمد على استثمارات خارجية في موانئها، أو التي تندمج في سلاسل إمداد عالمية تتحكم فيها شركات كبرى، مدمجة في شبكات قوة غير متكافئة. أخيرًا، تعد الموانئ فضاءات لإعادة صياغة مفهوم الأمن؛ فبدلاً من التركيز على التهديدات العسكرية المباشرة، يتحول الأمن إلى مسألة تتعلق بضمان استمرارية التدفقات، وحماية سلاسل الإمداد، ومنع تعطيل الموانئ.

وعلى الرغم من أهمية هذه المقاربات الرئيسية في فهم التحولات التي تشهدها الموانئ وأدوارها المتنامية، فإنها لا تغطي جميع أوجه الموضوع. فنظرًا إلى طبيعته المركبة، فإن هذا العدد الخاص منفتح أيضًا على مقاربات أخرى، سواء في الحقول المذكورة أعلاه، أو غيرها من الحقول المعرفية ذات الصلة؛ فالغاية هي استكشاف التحولات التي تشهدها سياسة الموانئ، وكذلك تطوير إطار نظري ومفهوم أوسع لفهم موقعها وأثرها في التحولات الاقتصادية والجيوسياسية التي يمر بها العالم المعاصر.

ثانيًا: الموانئ بوصفها مواقع للتنافسات الإقليمية والدولية

لطالما كانت السيطرة على المواقع البحرية الاستراتيجية، مثل القنوات والمضائق ونقاط الاختناق، في القلب من ديناميات التنافس الدولي على النفوذ. إلا أن العقود الأخيرة شهدت تطور نوع من التنافس أكثر تحديدًا، تمثل في السباق نحو تطوير موانئ بحرية كبرى حول العالم والاستثمار في بنيتها التحتية بوصفها حلقات محورية في سلاسل الإمداد والتجارة العالمية. إلا أن أهمية الموانئ لا تقتصر على وظيفتها التجارية؛ فهي، بحكم كونها نقاط التقاء بين البر والبحر، تؤدي دور البوابات الاقتصادية التي تتدفق عبرها السلع والطاقة ورؤوس الأموال، كما تمثل في الوقت نفسه منصات استراتيجية يجري توظيفها في تعزيز النفوذ والقوة. فالدول والشركات، التي تهيمن على بناء الموانئ الكبرى وإدارتها وتشغيلها، قد تكتسب مزايا اقتصادية وجيوسياسية متقدمة؛ إذ تمنحها القدرة على التحكم في البنية التحتية لهذه الموانئ وربطها بالقوة البحرية والترتيبات الأمنية اللازمة لحماية حركة النقل البحري وتدفق الموارد والسلع؛ ما يولد تفاعلاً وثيقاً بين القوة الاقتصادية والقوة البحرية. وبهذا، يُعدّ بناء الموانئ الكبرى وتطويرها والسيطرة عليها أحد أوجه التنافسات الجيوسياسية المعاصرة.

في هذا السياق، أصبحت الصين مثالاً بارزاً على الاستثمار في قطاع الموانئ والنقل البحري في العالم. فمن خلال مبادرة الحزام والطريق، التي أُطلقت منذ عام 2013، تستثمر الصين بكثافة في بنى تحتية وموانئ كبرى في العالم، ساعية إلى تأمين طرق التجارة وتوفير الحماية والدعم لحركة هذه التجارة، وتعزيز قوتها ونفوذها الاقتصادي، ومن ثمّ مكانتها ودورها في النظام الدولي. فطريق الحرير البحرية تحديداً تضم تأسيس وتطوير محطات وقواعد إسناد وموانئ في المحيط الهندي وأفريقيا، مثل موانئ هامبانتوتا Hambantota في سريلانكا، وجوادر Gwadar في باكستان، وخليفة والفجيرة في الإمارات العربية المتحدة، والدقم الجديد في سلطنة عُمان، وينبع في المملكة العربية السعودية، ودوراليه في جيبوتي، وصولاً إلى أوروبا، التي تنوّعت أساليب انخراط الصين وشركاتها فيها، بدءاً من الاستحواذ على حصص في شركات تشغيل الموانئ، كما في ميناء فيلنسيا Valencia وبلباو Bilbao في إسبانيا، وصولاً إلى امتلاك محطات موانئ رئيسية، مثل ميناء فادو Vado في إيطاليا، أو حتى تولي إدارة سلطات الموانئ، كما في بيرايوس Piraeus

في اليونان. وقد امتدت محاولات الصين إلى أميركا اللاتينية، ومنها تشغيل ميناء بالبو Balboa على قناة بنما من جانب المحيط الهادي وميناء كريستوبال Cristóbal على جانب الأطلسي، ومشروع الميناء العميق في جزيرة مارغريتا Margarita في الأطلسي أيضًا. وقد رافق هذه المشاريع الحساسة في بنما نزاعات قانونية وضغوط سياسية من الولايات المتحدة لإنهاء هذه الامتيازات تمامًا، حيث ألغت المحكمة العليا في بنما هذه الامتيازات في كانون الثاني/يناير 2026، لكنها لا تزال موضع نزاع ودعاوى تحكيم دولية.

وتتبع الهند الاستراتيجية نفسها التي تتبعها الصين؛ إذ أنشأت شبكة خاصة بها من العلاقات بالدول الساحلية، من أجل تعزيز مكانتها في مناطق المحيط الهندي أو عرقلة أي محاولة صينية لتطويقها، عبر ما يسمى في الأدبيات الهندية بـ "سلسلة اللؤلؤ" الصينية. لذا، تطور شركة "موانئ الهند العالمية" IPGL ميناء تشابهار Chabahar في إيران، ووقعت اتفاقية لمدة عشرين سنة مع سيشيل لبناء رصيف للسفن، واتفاقية مع سنغافورة لتعزيز وصولها إلى قاعدة تشانجي Changi البحرية، فضلًا عن بحثها مع عُمان إمكانية الوصول إلى المرافق البحرية التي تقع بالقرب من مضيق هرمز. ويعدّ أمن الممرات المائية التي ترتبط بتجارة الهند و وارداتها النفطية جزءًا من استراتيجية الأمن القومي الهندي، بما في ذلك أمن مضيقي هرمز وباب المندب، كما تعدّ البنية التحتية للموانئ في الهند من أولويات هذا الأمن، فهي تتعامل مع 90 في المئة من تجارة البلاد، وتملك اثني عشر ميناءً رئيسًا.

وتسعى الولايات المتحدة وحلفاؤها إلى الحفاظ على مصالحها في حرية الملاحة، ومنع تحول الموانئ الكبرى إلى أدوات نفوذ منافسة ضدها. وفي هذا الإطار، تُوجّه إلى الصين انتقادات بسبب سياسة إقراض الدول من أجل بناء البنى التحتية، وتُتهم بترك هذه الدول تصارع من أجل تسديد ديونها، وبأنها تستخدم ما يسمى "فخ القروض" للحصول على نفوذ؛ لينتهي المطاف إلى أن تتنازل عن سيطرتها على أصول أساسية. لكن الصين ترفض هذه الاتهامات، وتؤكد أن هذه التهم الشائعة في الأدبيات الغربية جزء من ديناميات تنافس أوسع. ويتمثل الرد الأبرز غربياً على مبادرة الحزام والطريق في مشروع "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" IMEC، الذي أُعلن عنه في قمة العشرين في نيودلهي في أيلول/سبتمبر 2023، ووقعته الولايات المتحدة والسعودية والإمارات والاتحاد الأوروبي وفرنسا وألمانيا وإيطاليا. ويتألف من ممرين منفصلين: الممر الشرقي (الهند - الخليج العربي) والممر الشمالي (الخليج العربي - أوروبا)، ويمر الأخير عبر السعودية والأردن وإسرائيل والبحر الأبيض المتوسط. ويُعوّل عليه في إنشاء طريق تجارية تعزز سلاسل التوريد، وتشمل مشروعات للسكك الحديدية وربط الموانئ البحرية.

من جهة أخرى، تتبنّى الولايات المتحدة نموذجًا في التعامل مع الموانئ العالمية قد لا يشبه نموذج الصين بالضرورة؛ إذ لا تسعى عادةً إلى تشغيلها أو امتلاكها على نحو مباشر، بل تمارس نفوذها عبر قنوات غير مباشرة تجمع بين الاستثمار المالي، ودور الشركات الخاصة، وأدوات التمويل التنموي. فمن خلال مؤسسات مثل مؤسسة تمويل التنمية الدولية الأميركية، إلى جانب شركات استثمارية كبرى مثل BlackRock، تعمل على التأثير في البنية التحتية للموانئ ضمن إطار أوسع من سلاسل الإمداد العالمية. ويتحكّم هذا النهج في التدفقات والشبكات المالية واللوجستية بدلاً من السيطرة المادية المباشرة على الموانئ؛ ما يمنح واشنطن مرونة وقدرة على النفاذ إلى مواقع متعددة دون تحمّل أعباء الإدارة التشغيلية المباشرة. وتعدّ تايوان، ذات الحساسية العالية للصين، مثالاً على ذلك؛ إذ ترتبط الولايات المتحدة بموانئ تايوان بعلاقة غير مباشرة تقوم على الاعتماد المتبادل والتكامل؛ فهذه الموانئ، مثل ميناء كاوشيونغ Kaohsiung، تُعدّ عقدًا أساسية في شبكات تدفق التجارة العالمية، لا سيما في قطاع أشباه الموصلات. ومنذ نهاية شباط/فبراير 2026، أظهرت تبعات الحرب الأميركية - الإسرائيلية على إيران آثار التحكّم في حرية الملاحة عبر مضيق هرمز في تعطل الإمدادات، وبخاصة الطاقة، وانعكاس ذلك على عمل بعض الموانئ وعلى الاقتصاد العالمي.

يمتد حضور سياسة الموانئ أيضًا إلى دول مؤثرة في المنطقة العربية. ففي الخليج العربي والبحر الأحمر والقرن الأفريقي، يعكس هذا الحضور محاولة الدول تعزيز مصالحها الاقتصادية ومكانتها الإقليمية. فعلى سبيل المثال، تطمح شركة موانئ دبي العالمية، التي تدير موانئ بحرية في الخارج، منها ست في جنوب آسيا وأربع في الصين وأخرى في تايلاند وفيتنام وكوريا الجنوبية وإندونيسيا، أن تكون مساهمًا في مشاريع النقل وشبكات الإمداد اللوجستي العالمية. وتشغل الشركة محطات في موانئ دول عربية، مثل جدة في السعودية، والعقبة في الأردن، وصلالة في عُمان، وبربرة في إقليم أرض الصومال، والسخنة في مصر، وجن في الجزائر. كما أصبحت تركيا أكثر نشاطًا في هذا المجال، حيث استثمرت شركات تركية في إدارة ميناء مقديشو في الصومال، وفُتحت حق استئجار ميناء سواكن التاريخي على البحر الأحمر في السودان لمدة 99 عامًا. أما قطر فتركز على تعزيز ميناء حمد بوصفه أحد أحدث الموانئ في المنطقة، وتستثمر في تطوير ميناء سواكن. وتقوم الاستراتيجية القطرية على اللوجستيات البحرية الخاصة بالغاز المسال؛ أي أسطول النقل والعقود طويلة الأجل، بدل امتلاك الموانئ الأجنبية. فشركة قطر للطاقة تستثمر، مثلاً، في محطة لتسييل وتصدير الغاز الطبيعي المسال في ميناء جولدن باس Golden Pass LNG في الولايات المتحدة، وفي البنية الإنتاجية للغاز المسال ومنشآت تحميل بحرية خاص به في موزمبيق. أما السعودية، فلا تزال استثماراتها في قطاع الموانئ في مراحلها الأولى؛ إذ تتجه إلى الاستثمار عبر الشركة السعودية العالمية للموانئ من خلال شركات مع موانئ في الهند، مثل ميناء موندرا Mundra، غير أنها تُبدي طموحًا لبناء ممر استراتيجي عبر البحر الأحمر، يهدف إلى تحويل الساحل الغربي للمملكة إلى عقدة رئيسة تربط آسيا بأفريقيا وأوروبا ضمن سلاسل الإمداد العالمية.

ثالثًا: الموانئ بوصفها أداة للتنمية والتكامل

يتعين ألا تقتصر مقارنة الاستثمار في الموانئ وتطويرها على اعتبارها فضاءً للتنافس الجيوسياسي، فثمة مقارنة أوسع ترى فيها فضاءات للتنمية والتكامل أيضًا. إن تطوير الموانئ ينطوي على منافع متبادلة؛ تتجلى في تسريع التدفقات التجارية، وتعزيز الكفاءة اللوجستية، وتخفيض تكاليف النقل، ودمج الاقتصادات المحلية في سلاسل القيمة العالمية. وبهذا، يصعب اختزال انخراط الفاعلين الدوليين ضمن منطق السيطرة فقط، بل ينبغي فهمه أيضًا بوصفه جزءًا من عمليات أوسع لإعادة تشكيل الاعتماد الاقتصادي المتبادل، حيث تتداخل المصالح الاستراتيجية والاعتبارات الأمنية مع الحوافز التنموية ومقتضيات النمو الاقتصادي. وفي هذا السياق، تظهر أهمية تبني مقارنة متعددة الأبعاد تقرأ هذه الاستثمارات من زاوية التكامل وتبادل المنافع أيضًا؛ فالدول المستضيفة تستفيد من تدفقات رأس المال، ونقل التكنولوجيا، وتطوير البنية التحتية، وتوليد فرص العمل، وتحسين موقعها في الاقتصاد الإقليمي والعالمي. وبناءً عليه، فإن أي تحليل لظاهرة الاستثمار في تطوير الموانئ ينبغي أن يأخذ في الحسبان قراءة أكثر توازنًا لحسابات المكاسب والتكاليف، والسيادة والتبعية، والاقتصاد والتنمية والجيوسياسة.

ويمكن الاستشهاد بتجارب دولية بيّنت مرارًا أن الموانئ تؤدي أدوارًا تتجاوز الوظيفة اللوجستية التقليدية؛ ففي حين يمثل ميناء روتردام المثال الكلاسيكي لميناء وطني، فقد تحول أيضًا إلى فضاء رئيس لتحريك التكامل الاقتصادي الأوروبي. ويقدم ميناء سنغافورة مثالاً أحدث للكيفية التي يمكن بها للموانئ أن تساهم في دمج الاقتصاد الوطني في سلاسل القيمة العالمية. كما يقدم ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة مثالاً آخر لتوظيف الموانئ في استراتيجيات تنويع الاقتصاد الوطني واستقطاب الاستثمارات الأجنبية. فضلاً عن سلسلة موانئ شرق ماليزيا التي تكشف عن إمكانات استغلال الموانئ في تعزيز التنمية الإقليمية والربط بين مراكز الاقتصاد الوطني وأطرافه. لا تقتصر الآثار التنموية للموانئ، إذًا، على الوظائف المرتبطة بالنقل والتجارة فحسب، بل تشمل أيضًا دورًا مهمًا يتعلق بتحريك التحولات الاقتصادية ورسم

السياسات التنموية وتنفيذها. فالموانئ الحديثة غالباً ما تشكل نواةً لبناء مناطق صناعية ولوجستية وخدمية متكاملة، تستقطب الاستثمارات وتدعم أنشطة الإنتاج والتصدير، فتُسهم من ثمّ في تنويع اقتصادات الدول. كما أن تطوير الربط بين الموانئ وشبكات النقل البري والجوي، فضلاً عن شبكات السكك الحديدية من شأنه أن يعزز الترابط بين أقاليم الدولة، ويحدّ من التفاوتات المكانية في سياسات التنمية الوطنية، ويزيد من قدرة الاقتصادات الوطنية على الاندماج في الأسواق الإقليمية والعالمية. وفي هذا السياق تحديداً، تطور ما بات يعرف بنموذج التنمية التي تقودها الموانئ Port-Led Development.

بهذا، تشكل الموانئ أحد محركات التكامل الإقليمي والعاير للحدود، فهي لا تمثل وحدات منفصلة بقدر ما تمثل عُقدًا مفصلية في شبكات التجارة والإنتاج والخدمات. ومن ثم، فإن الاستثمار في الموانئ وتحديثها وتطويرها من شأنه أن يسهم في تعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول المتجاورة، وتسهيل حركة السلع والأشخاص ورؤوس الأموال، وخلق مصالح متبادلة تدعم الاستقرار والاعتماد الاقتصادي المتبادل. وفي هذا السياق، يمكن النظر إلى الموانئ بوصفها أدوات للربط والتكامل بقدر ما هي أدوات للمنافسة والنفوذ، وهو ما يتطلب المحافظة على مسافة نقدية من المقاربات التي تختزلها في بعدها الجيوسياسي، والبحث في فهم أعمق وأوسع يأخذ في الحسبان أدوارها الاقتصادية والتنموية المتعددة.

رابعاً: محاور أولية مقترحة

ترحب مجلة **سياسات عربية** في هذا العدد الخاص بالمساهمات البحثية الأصيلة التي تتناول الموانئ البحرية باستخدام مقاربات نظرية ومنهجية متعددة. كما ترحب بالدراسات النظرية والإمبريقية ودراسات الحالة (المقارنة)، التي تساهم في تطوير فهم أعمق لدور الموانئ في التحولات الاقتصادية والجيوسياسية المعاصرة، مع تشجيع الأبحاث التي تتناول حالات عربية أو لها صلة بالمنطقة العربية وعلاقاتها الدولية. ويمكن أن تتناول المساهمات المقدمة للنشر في هذ العدد المحاور التالية على سبيل المثال لا الحصر:

- الموانئ مدخلاً لفهم تحولات القوة والنفوذ وإعادة تشكيل النظم الإقليمية والنظام العالمي.
- سياسة الموانئ والتنمية الوطنية.
- تطوير الموانئ وتأثيره في إعادة تشكيل سلاسل الإمداد العالمية، وموقع الدول العربية فيها.
- الموانئ وإعادة رسم خرائط النفوذ البحري.
- الامتيازات الخارجية وخصخصة الموانئ وإدارتها: إعادة تعريف دور الدولة (العربية).
- الموانئ بين تعزيز السيادة الوطنية واختراقها.
- اعتبارات الأمن القومي والانفتاح الاقتصادي في إدارة الموانئ.
- استراتيجيات القوى الدولية والإقليمية في الاستثمار في الموانئ عالمياً.
- آثار مبادرة الحزام والطريق الصينية في تطوير البنى التحتية للموانئ والتنافس عليها.
- الموانئ العربية في سياق مبادرة الحزام والطريق الصينية.
- الموانئ في سياق التنافس الاقتصادي الجيوسياسي الصيني – الأميركي.
- الاستثمارات الدولية في الموانئ العربية وآثارها التنموية وانعكاساتها الجيوسياسية.
- الموانئ والتنافس الإقليمي البيئي في العالم العربي.

- إمكانات الموانئ العربية في دعم التكامل الاقتصادي العربي.
- التكامل/ التنافس بين الموانئ العربي في الخليج العربي والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط.
- الموانئ العربية في سياق التنافس الدولي بين القوى الكبرى.
- الموانئ العربية في سياق الحروب والنزاعات المسلحة الداخلية.
- العلاقة بين تطوير الموانئ ومشروعات بناء القوة في الدول العربية الصاعدة.

خامساً: نواظم المشاركة

تستقبل دورية **سياسات عربية** مقترحات الأبحاث في حدود 250 كلمة، على أن يكون آخر موعد للتقديم 30 تشرين الثاني/ نوفمبر 2026. وتلتزم بالردّ، بالقبول أو الاعتذار، في موعد أقصاه 31 كانون الأول/ ديسمبر 2026. ويرسل أصحاب المقترحات المقبولة النسخة النهائية من البحث، في حدود 8000-10000 كلمة، في موعد أقصاه 31 حزيران/ يونيو 2027. وتخضع جميع الأوراق، بعد اجتيازها التقييم الأولي، لتحكيم علمي خارجي مزدوج. وتجدر الإشارة إلى أن الموافقة على مقترح البحث لا تعني موافقة تلقائية على النشر، الذي يبقى مشروطاً باجتياز عملية التحكيم العلمي.

تُقدّم المقترحات البحثية عبر نظام الباحثين الخاص بالمركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بعد الدخول إلى حساب المستخدم/ فتح حساب جديد، وذلك وفق الخطوات الآتية:

- النقر على خيار "تقديم مساهمة".
- اختيار قسم "دورية".
- اختيار اسم القسم "سياسات عربية".
- اختيار نوع المادة "مقترح بحث".
- ملء الخانات الإلزامية بالمعلومات المطلوبة.
- النقر على "إرسال".

ويمكن الاطلاع على دليل استخدام نظام الباحثين [هنا](#).

للاستفسار، يرجى مراسلة هيئة تحرير الدورية على العنوان الإلكتروني:

siyasat.arabia@dohainstitute.edu.qa

مراجع أولية

العربية

- الجبوري، شروق جاسم. "موانئ الحاويات واستخدام الرقمنة". **مجلة آداب البصرة**. العدد 96 (2021).
- الشديدي، حسين وفوز معن علي. "الأهمية المكانية لمدن الموانئ". **مجلة الخليج العربي**. مج 47، العدد 1-2 (2019).
- عبد الرحمن، حكمت. "استراتيجية الوجود الصيني في أفريقيا". **سياسات عربية**. مج 4، العدد 22 (2016).
- عيسى، إخويرة. "الموانئ البحرية في جيوتي: دراسة تاريخية تحليلية". **مجلة القلزم للدراسات الأثرية والسياحية**. العدد 24 (2023).
- قدورة، عماد. "موقع دول الخليج العربية في مبادرة الحزام والطريق الصينية". **سياسات عربية**. مج 11، العدد 63 (2023).
- _____. "الأهمية الجيوبولتيكية للخليج في استراتيجية الهند". **سياسات عربية**. مج 8، العدد 44 (2020).

قنطجي، سامر وهنادي الشامي. "اقتصاد الموانئ: موانئ دبي العالمية أنموذجاً". *مجلة الاقتصاد الإسلامي العالمية*. العدد 77 (2018).
 المالكي، ناجي ساري فارس. "الدور الاستثماري في تطوير الموانئ العراقية". *مجلة البحوث الاقتصادية المتقدمة*. مج 10، العدد 1 (2025).

الأجنبية

- Abdel Ghafar, Adel. "Between Geopolitics and Geoeconomics: The Growing Role of Gulf States in the Eastern Mediterranean." *IAI Papers* 21, 38. Istituto Affari Internazionali (Rome: 2021).
- Amit A. Pandya, Rupert Herbert-Burns & Junko Kobayashi. "Ports Report," *Maritime Commerce and Security: The Indian Ocean*. Washington, DC: Stimson Center, 2011.
- Attiq-ur-Rehman. "Maritime Politics in South Asia and Naval Compulsions of CPEC for Pakistan." *Policy Perspectives*. vol. 15, no. 1 (2018).
- Berg, van den Willem & Jos Meester. *Turkey in the Horn of Africa: Between the Ankara Consensus and the Gulf Crisis*. The Hague: Clingendael Institute, 2019.
- Cheung, Shuk Man Sherman & Tsz Leung Yip. "Port City Factors and Port Production: Analysis of Chinese Ports." *Transportation Journal*. vol. 50, no. 2 (Spring 2011).
- Cohen, Saul Bernard. *Geopolitics: The Geography of International Relations*. 3rd ed. Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2014.
- Cowen, Deborah. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.
- Davis, Colin J. "The Politics of Ports: Privatization and the World's Ports." *International Labor and Working-Class History*. no. 71 (Spring 2007).
- Ghosh, Suchandra. "Maritime Trade between the Persian Gulf and West Coast of India (C. 3rd Century A.D. to 7th Century A.D.)." *Indian History Congress*. vol. 64 (2003).
- Graham, Stephen. *Cities Under Siege: The New Military Urbanism*. London: Verso, 2010.
- Harvey, David. *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*. London: Verso, 2006.
- Heng, Derek. "State formation and the evolution of naval strategies in the Melaka Straits, c. 500–1500 CE." *Journal of Southeast Asian Studies*. vol 44, no. 3 (October 2013).
- Larsen, Jessica & Finn Stepputat. "Gulf state Rivalries in the Horn of Africa: Time for a Red Sea policy?" *DIIS Policy Brief*. Danish Institute for International Studies (Copenhagen: 2019).
- Lee, S. W., D.W. Song & César Ducruet. "A Tale of Asia's World Ports: The Spatial Evolution in Global Hub Port Cities." *Geoforum*. vol. 39, no. 1 (2008).
- Lefebvre, Henri. *The Production of Space*. Donald Nicholson-Smith (trans.). Oxford: Blackwell Publishing, 1991.

- Linden, Ronald H. *The New Sea People: China in the Mediterranean*. IAI Papers 18 | 19. Rome: Istituto Affari Internazionali, 2018.
- Mahan, Alfred T. *The Influence of Sea Power upon History, 1660 - 1783*. Boston: Little, Brown & Company, 1890.
- McMahon, Christopher J. "Maritime Trade Warfare: A Strategy for the Twenty-First Century?" *Naval War College Review*. vol. 70, no. 3 (Summer 2017).
- Melvin, Neil. "Managing the New External Security Politics of the Horn of Africa Region." *SIPRI Policy Paper no. 52*. Stockholm International Peace Research Institute (Stockholm: 2019).
- Michel, David & Ricky Passarelli. *Sea Change: Evolving Maritime Geopolitics in the Indo-Pacific Region*. Washington, DC: Stimson Center, 2014.
- Nagah, Mohammed et al. "The Competitiveness of Egypt's Commercial Ports." *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*. vol. 20, no. 3 (August 2025).
- Oatley, Thomas. *International Political Economy*. 6th ed. New York: Routledge, 2019.
- Schwemlein, James. *The Strategic Implications of the China-Pakistan Economic Corridor*. Special Report. no. 447. Washington, DC: 2019.
- Spykman, Nicholas J. *The Geography of the Peace*. New York: Harcourt, Brace & Company, 1944.
- _____. *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*. New York: Harcourt Brace & Company, 1942.