



עורכים: פאול ריבלין, יצחק גל ע' עורך: חגי לפ, תרזה הרינגס  
כרך 1, גיליון מס 7, נובמבר 2011

## קפיצת מדרגה בתשתיות התחבורה בעולם הערבי: חלק ראשון - נמלי הים

יצחק גל

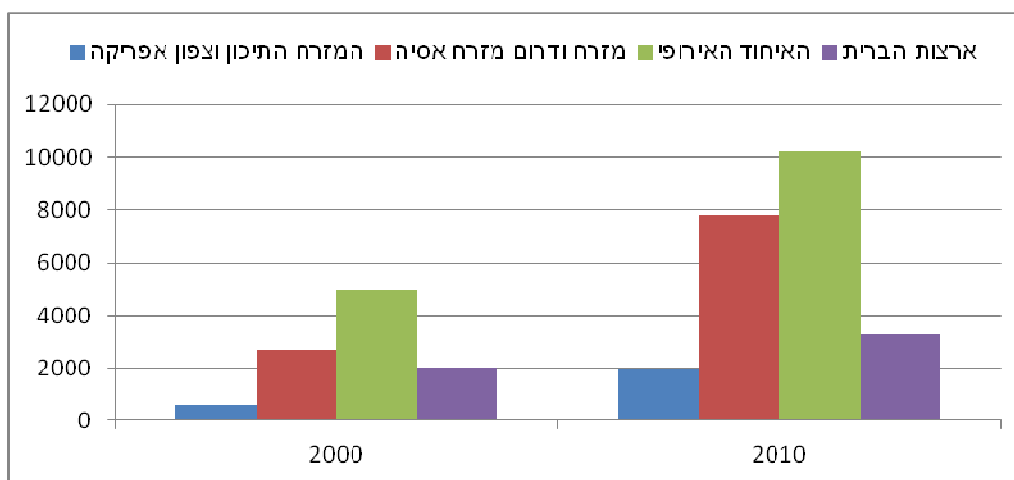
העולם הערבי נמצא בעיצומו של שינוי מהותי בתשתיות התחבורה שלו. כמעט כל המדינות הערביות השקיעו בפיתוח מסיבי של נמלי הים שלהם, במהלך שני העשורים האחרונים, ופרויקטים גדולים נוספים נמצאים בשלבי בניה או תכנון לעשור הנוכחי. גל שני של שינוי, הצובר תנופה בשנים האחרונות, מתמקד בתשתיות התחבורה המסילתית. מדינות ערביות רבות יזמו תוכניות לטרנספורמציה של תשתיות התחבורה היבשתיות שלהן, באמצעות פרויקטים גדולים של קווי רכבת למרות שהפרויקטים השונים תוכננו בדרך כלל בנפרד, על ידי הממשלות השונות, הם מתחברים ביניהם למערכת אזורית מתואמת, אשר מעצבת מחדש את תשתיות התחבורה האזורית, יוצרת רשת חדשה של נתיבי תחבורה אזוריים וכן "גשרים יבשתיים", עם השלכות כלכליות ואסטרטגיות מרחיקות לכת.

מאמר זה מתאר את הגל הראשון של השינוי, הקשור לרשת נמלי הים בעולם הערבי. הגל השני, הנוגע לתחבורה היבשתית המסילתית, יידון במאמר נפרד.

המזרח התיכון ממוקם על הציר החשוב ביותר בסחר העולמי, בין הכלכלות הצומחות של מזרח ודרום מזרח אסיה, לבין השווקים הגדולים במערב. היקף היצוא והיבוא של מזרח ודרום מזרח אסיה גדל מכ- 2.5 טריליון דולר בשנת 2000 לכמעט 8 טריליון דולר בשנת 2010, קצב גידול גבוה כמעט פי שניים מהגידול של שני הגושים הכלכליים המערביים הגדולים, ארצות הברית והאיחוד האירופי (יחדיו). בשנת 2010 היווה הסחר של מזרח ודרום מזרח אסיה כמעט 30 אחוז מכלל הסחר העולמי, לעומת מעט יותר מ- 20 אחוז בשנת 2000. חלק גדול מהסחר של מזרח ודרום מזרח אסיה עובר דרך המזרח התיכון.

היקף הסחר של מדינות המזרח התיכון עצמן גדל בקצב דומה לזה של מזרח ודרום מזרח אסיה. הסחר הבינלאומי של אזור המזרח התיכון וצפון אפריקה בכללותו (המדינות הערביות והמדינות הלא ערביות באזור – תורכיה, איראן וישראל) גדל יותר מפי שלושה בין השנים 2000 ו-2010. בשנת 2010 הגיע הסחר הבינלאומי של אזור זה להיקף השווה ל-60 אחוז מהסחר הבינלאומי של ארה"ב, לעומת כשליש בלבד בשנת 2000.

**תרשים 1: הסחר הבינלאומי (יצוא ויבוא) לפי אזורים: 2000 - 2010  
(מיליארדי דולרים, מחירים שוטפים)**

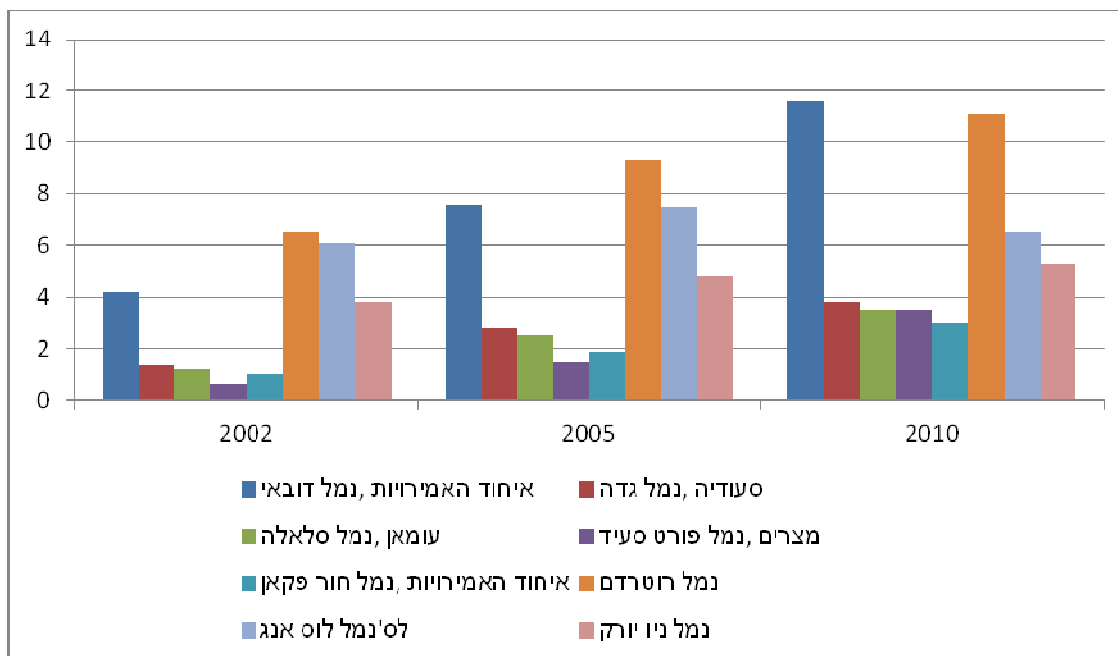


מקור: א"ס, סטטיסטיקה של הסחר הבינלאומי, 2011

האפקט המשולב של הצמיחה בסחר הבינלאומי של מדינות האזור עצמן, לצד הגידול בסחר בין המזרח למערב העובר דרך האזור, בא לידי ביטוי בלחץ גובר על נמלי הים הערביים וכן על תעלת סואץ. ההיקף הכולל של תנועת מטענים בנמלי הים של אזור המזרח התיכון וצפון אפריקה גדל בשני שלישים, בין 2002 ו-2008, לעומת גידול של כשליש בלבד בנמלי צפון אמריקה, וגידול של כ-45 אחוז באירופה. רק הנמלים של מזרח ודרום מזרח אסיה רשמו שיעורי גידול גבוהים יותר מאשר נמלי המזרח התיכון.

בשנת 2010, חמישה נמלים ערבים היו בין ארבעים הנמלים הגדולים בעולם, לעומת שבעה נמלים באירופה ושלוש נמלים אמריקניים (מדידה לפי היקף תנועת המכולות בנמל). נמל דובאי הוא, מאז 2007, נמל המכולות הגדול ביותר, מערבה מסין. הוא בין עשרת הנמלים הגדולים בעולם, ורק נמלי מזרח ודרום מזרח אסיה גדולים ממנו. כפי שניתן לראות בתרשים מס' 2, היקף תנועת המכולות בנמל דובאי גדול מזה של נמל המכולות הגדול ביותר של אירופה, רוטרדם, וכמעט כפול מזה של הנמל האמריקני הגדול ביותר, לוס אנג'לס.

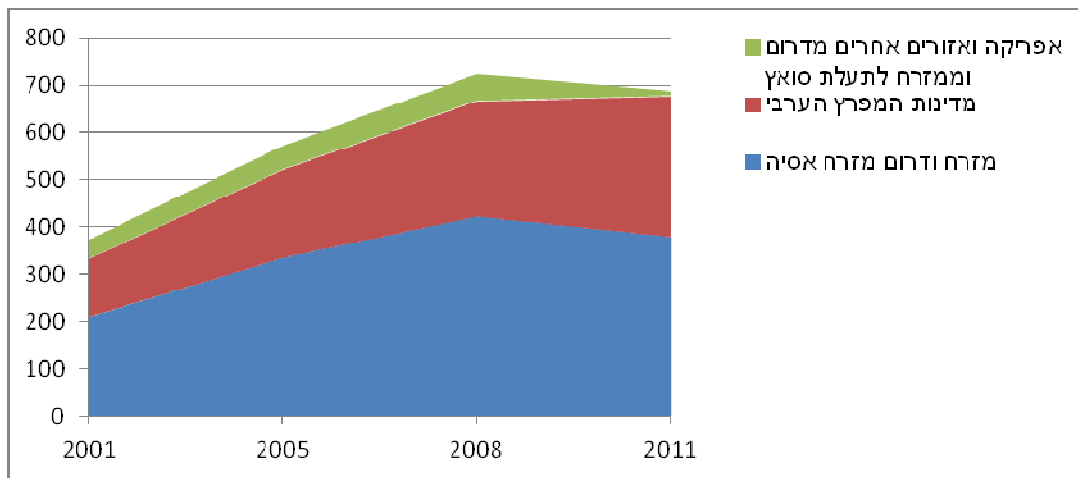
**תרשים 2: נמלי הים הערביים הגדולים בהשוואה לנמלים הגדולים בארה"ב ובאירופה:  
2010 - 2002  
(מיליוני מכולות סטנדרטיות - TEU)**



הערה: "TEU" – שווה ערך למכולה סטנדרטית באורך של 20 רגל.  
מקורות: מועצת הספנות העולמית; איגוד הנמלים של ארה"ב.

נפח המטענים העוברים דרך תעלת סואץ הוכפל בין 2000 ל-2008. התנועה בתעלת סואץ ירדה בצורה חדה בשנת 2009, בשל המשבר הכלכלי העולמי, אך התאוששה ב-2010-2011. כפי שניתן לראות בניתוח הרכב המטענים לפי אזורים בתרשים מס' 3, הגידול בהיקף מעבר המטענים בתעלה במהלך העשור החולף משקף הן את הצמיחה המהירה בסחר של מזרח ודרום מזרח אסיה והן את הגידול המקביל בסחר הבינלאומי של מדינות המפרץ הערבי.

**תרשים 3: תנועת מטענים בתעלת סואץ: 2001 - 2011 (במיליוני טונות)**



מקור: רשות תעלת סואץ.

החלק החשוב ביותר של מערכת הנמלים החדשה התפתח במדינות המפרץ הערבי, המאוגדות בגוש הכלכלי של ה-GCC (Gulf Cooperation Council – מועצת שיתוף הפעולה של המפרץ). גוש ה-GCC כולל את שש מדינות המפרץ - ערב הסעודית, איחוד האמירויות, כוית, קטר, בחריין ועומאן. הנמלים של מדינות ה-GCC הפכו לצומת מרכזי עבור תנועת הסחר בין המזרח למערב. בנוסף, נמלים אלו משרתים נפח עצום של סחר בינלאומי ומזרח תיכוני העובר באזורי הסחר החופשי הגדולים של מדינות המפרץ. זאת, לצד יצוא כמויות עצומות של נפט, גז, כימיקלים וכד' ממרכזי הפקת הנפט והגז והתעשיות הפטרו-כימיות בחוף המזרחי של חצי האי ערב. נמלים אלה משמשים גם כנקודת כניסה עבור רוב היבוא של ערב הסעודית ומדינות המפרץ הערביות האחרות.

לצד מערך הנמלים הצפוף במפרץ הערבי, פיתחו מדינות ה-GCC מערכים משלימים של נמלים בחוף המערבי של סעודיה (בים סוף) וכן בחופים הדרומיים של עומאן (במפרץ עומאן ולחופי האוקיאנוס ההודי) - כפי שמוצג במפה 1 למטה.

רבים מהנמלים הפעילים של ה-GCC נמצאים בעיצומו של תהליך הרחבה, וכמה נמלים גדולים חדשים נמצאים בבניה או בתכנון מתקדם, לקראת הקמה בהמשך העשור הנוכחי. סך ההשקעות שכבר הוקצו לפרויקטים אלה מגיע לסדר גודל של 50 מיליארד דולר.

הנפח הכולל של תנועת המטענים במכולות, בכ- 30 הנמלים הפועלים במדינות ה-GCC, מגיע כיום ל- 30 מיליון TEU לשנה ("TEU" הוא קיצור של "יחידה שוות ערך לעשרים רגל", כלומר שווה ערך למכולה סטנדרטית באורך של 20 רגל). נפח תנועה זה גדול יותר מנפח תנועת המטענים במכולות של כל מדינה בעולם, למעט סין וארצות הברית. הוא כפול מזה של יפן, קוריאה או גרמניה.

הפרוייקטים הנמצאים כיום בביצוע ובתכנון מתקדם, צפויים להביא להכפלה של נפח מטעני המכולות העוברים בנמלים של גוש ה-GCC, לסדר גודל של 60 מיליון TEU, בתחילת העשור הבא. בנוסף למטענים במכולות, נמלי ה-GCC מטפלים בכמויות גדולות של מטען כללי ומטענים בצובר (מונחים אלו מתייחסים לסוגי מטען אשר בדרך כלל אינם נשלחים במכולות, כמו דגנים, דלקים ומטענים נוזליים אחרים, עץ, כימיקלים מסוימים, מתכות, וכן מטענים מיוחדים כמו כלי רכב ועוד). ההיקף הכולל של מטען כללי ומטענים בצובר (bulk) העוברים בנמלים של מדינות ה-GCC, מגיע כיום קרוב ל-250 מיליון טון בשנה, וצפוי לעלות לסדר גודל של 400 מיליון טון לשנה בתחילת העשור הבא (לא כולל נפט גולמי וגז). לצד מערכת הנמלים המסחריים והתעשייתיים, מדינות ה-GCC פיתחו רשת נרחבת של נמלים ומסופים ייעודיים לשינוע נפט וגז, אשר מטפלים ביותר מ-1.5 מיליארד טונות של ייצוא נפט גולמי גז לשנה.

לשם השוואה, סך היקף המטענים במכולות בכל נמלי הים של מדינת ישראל הגיע, בשנת 2010, ל-2.3 מיליון TEU, וסך המטענים הכלליים ובצובר היה כ-20 מיליון טון.

איחוד האמירויות הערביות (UAE) היא המדינה האגרסיבית ביותר בגוש ה-GCC בפיתוח מערך הנמלים, וכבר מיצבה את עצמה כמעצמה עולמית בתחום הספנות. היקף מטעני המכולות בנמלים של מדינה זאת דומה בהיקפו לזה של יפן או קוריאה

נמל דובאי הוא הגדול והמוביל. הוא ממוקם ליד אזור הסחר החופשי ג'יבל עלי, מהגדולים בעולם. נמל דובאי ממשיך להתרחב כדי לתת מענה לגידול המתמשך בתנועת הסחר, וההיקף הכולל של תנועת המכולות בו שולש, מ-4 מיליון TEU בשנת 2002 ליותר מ-12 מיליון בשנת 2011. תוכניות ההתרחבות הנוכחיות צפויות להמשיך ולהגדיל את הקיבולת (capacity) של נמל דובאי ל-15 מיליון TEU בשנת 2013, וליותר מ-20 מיליון TEU בשנת 2020. בנוסף, נמל דובאי מטפל כיום ביותר מ-50 מיליון טון בשנה של מטען כללי ומטענים בצובר.

נמל דובאי אינו הנמל הגדול היחיד באיחוד האמירויות הערביות. נמל חי'ור פאקאן הממוקם במפרץ עומאן (החוף המזרחי של איחוד האמירויות - ראה מפה 1 למטה), התפתח בשנים האחרונות לשחקן חשוב בסחר הבינלאומי מזרח-מערב. נמל ח'יליפה החדש, באמירות אבו ד'אבי, מתוכנן לגדול, בשלבים, ולהגיע בסוף העשור הבא, לקיבולת שנתית של 15 מיליון TEU ו-35 מיליון טונות של מטען כללי ובצובר.

תוכנית פיתוח הנמלים של איחוד האמירויות תחזק עוד את מעמדה בענף הספנות העולמי. היקף תנועת המכולות בנמלי איחוד האמירויות צפוי להגיע, בסוף העשור הנוכחי, לסדר גודל דומה לזה של

סינגפור או הונג קונג, הבאות מיד אחרי סין וארה"ב בדירוג העולמי של היקף תנועת המכולות  
בנמליהן.

יתר על כן, חברת DP World, זרוע ניהול הנמלים הבינ"ל של חברת נמל דובאי, היא כיום חברת  
ניהול הנמלים השלישית בגודלה בעולם. חברת DP World מנהלת יותר מ-50 נמלים, ועוסקת  
בפיתוח של כ-10 נמלים נוספים, ביותר מ-30 מדינות, על פני שש יבשות.

לסעודיה יש שני נמלים מסחריים ותעשייתיים גדולים בחוף המזרחי שלה (במפרץ הערבי): נמל המלך  
עבדול עזיז בדמאם, והנמל התעשייתי ע"ש המלך פאהד בג'ובייל. נמל דמאם משרת את הסחר הכללי והצרכים התעשייתיים של אזור דמאם בפרובינציה המזרחית,  
הריכוז התעשייתי החשוב ביותר של הממלכה. נמל דמאם משרת גם את תנועת המטענים אל אזור  
ריאד, המרכז העירוני הגדול ביותר של הממלכה, וכן את הסחר הסעודי עם מזרח ודרום מזרח אסיה  
באופן כללי.

הנמל התעשייתי ע"ש המלך פאהד ממוקם בג'ובייל, 100 ק"מ צפונית מדמאם. נמל ג'ובייל הוא הנמל  
התעשייתי החשוב ביותר בסעודיה, ומשרת את הקומפלקס הענק של תעשייה פטרו-כימית ותעשיות  
כבדות אחרות, אשר התפתחו סביב מתקני הפקת הנפט המרוכזים באזור זה. נמל חדש, ראס  
אלח'יר/ראס א-זור, כ-110 ק"מ מצפון לג'ובייל, החל לפעול בשנת 2011. נמל זה מתמחה בייצוא של  
מינרלים ובמטענים הקשורים לתעשייה הכימית הנשענת על מינרלים אלו. הקיבולת ההתחלתית של  
נמל זה היא כ-10 מיליון טונות של מטען כללי, והוא אמור להתרחב כדי לשרת את ההיקף הגדל של  
יצוא מינרלים ויצוא תעשייתי מהחלקים הצפוניים והצפון מזרחיים של סעודיה. נמל הנפט הייעודי  
ומסופים נלווים, בראס תאנורה ובג'ואימה, ולצידם מסוף ימי שלישי בא-זולוף, משרתים יחדיו כשני  
שלישים של יצוא הנפט הגולמי של סעודיה.

נמלי החוף המערבי של סעודיה הולכים ותופסים מקום מרכזי בסחר הבינלאומי, ככל שממשלת  
סעודיה מאיצה את הפיתוח הכלכלי של המחוזות המערביים. בשנת 2010 היה כבר נמל ג'ידה, בחוף  
המערבי של סעודיה, נמל המכולות הגדול ביותר בממלכה, והשני בגודלו במזרח התיכון, אחרי נמל  
דובאי. היקף תנועת המכולות בנמל זה היה כמעט 4 מיליון TEU, בנוסף ל-22 מיליון טונות של  
מטען כללי ומטענים בצובר. הקיבולת של נמל ג'ידה מתוכננת להתרחב ל-13 מיליון TEU עד שנת  
2020.

נמל גדול נוסף נמצא בבנייה כחלק מהפרויקט הגדול של הקמת "העיר הכלכלית ע"ש המלך  
עבדאללה", כ-120 ק"מ מצפון לג'ידה. נמל חדש זה מתוכנן להפוך לנמל המכולות הסעודי הגדול  
ביותר, עם קיבולת שתגדל בהדרגה עד 20 מיליון TEU במהלך העשור הבא. הנמל התעשייתי של

ינבוע, כ-300 ק"מ מצפון לג'דה, משרת את הקומפלקס הפטרו-כימי הגדול של חברת הנפט הסעודית ARAMCO בינבוע, ואת התעשיות האחרות שהתפתחו סביב קומפלקס זה.

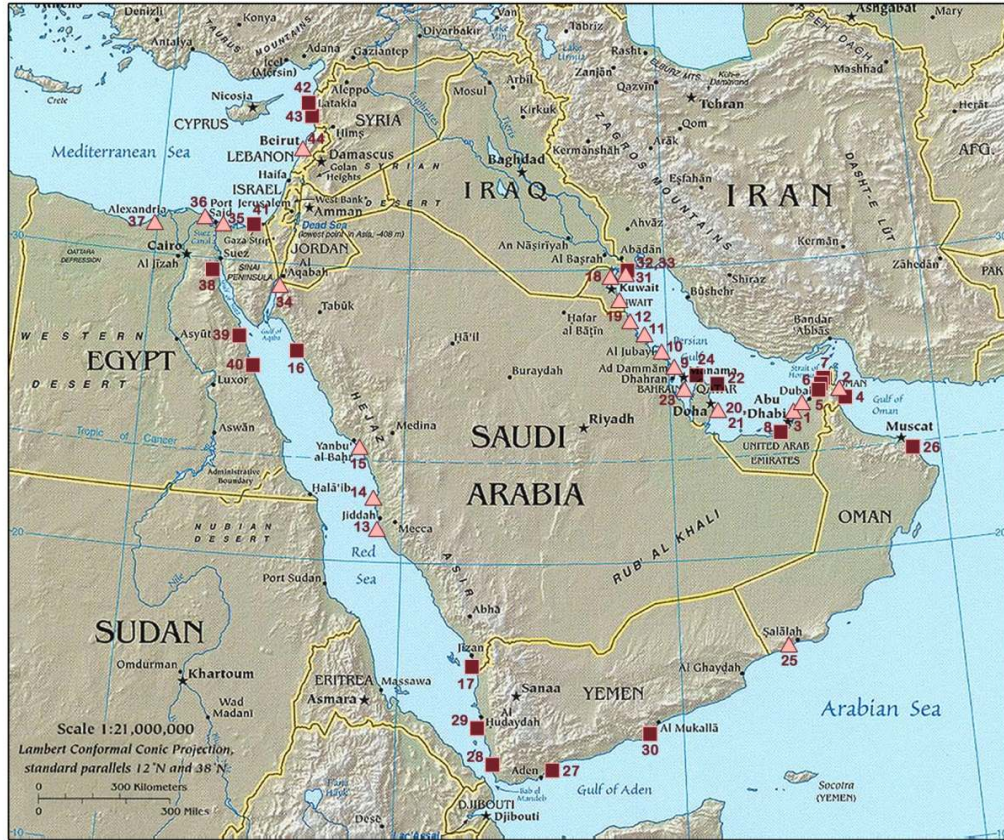
קטר היא ככל הנראה הכלכלה בעלת שיעור הצמיחה הגבוה ביותר בעולם בשנים האחרונות, וגם היא נמצאת בעיצומו של זינוק בפעילות הנמלים שלה. נמל דוחא החדש מתוכנן להפוך לנמל בינלאומי חשוב. הוא צפוי להתחיל בפעילות בשנת 2015 עם קיבולת של 2 מיליון TEU, ולהתרחב בהדרגה עד 12 מיליון TEU. הנמל התעשייתי הראשי של קטר הוא נמל אום סעיד שבדרום. נמל ראס לאפאן, אשר משמש ליצוא הגז הקטרי ותעשיות הקשורות לגז, והוא המתקן הגדול בעולם לייצוא של גז טבעי מונזל (Liquefied Natural Gas – LNG).

הנמל החדש בבחריין ע"ש ח'ליפה בן סלמאן נבנה גם הוא כנמל בינלאומי גדול, ומתוכנן להתרחב בהדרגה עד למעלה מ-5 מיליון TEU במהלך שני העשורים הקרובים. בכונית יש שני נמלים מסחריים ותעשייתיים ראשיים, וכמה מסופי נפט וגז.

הנמל המסחרי הראשי של עומאן הוא נמל סאלאלה על חוף האוקיינוס ההודי. הוא נמל המכולות השלישי בהיקף פעילותו בגוש ה-GCC ובמזרח התיכון, אחרי נמל דובאי ונמל ג'דה. על מנת לעמוד בקצב הצמיחה הדרמטית של הסחר בין המזרח והמערב שהוא משרת, הנמל מתוכנן להתרחב, בשלבים, מהקיבולת הנוכחית של 4.5 מיליון TEU, עד לקיבולת של 15 מיליון TEU בשנת 2030. מסופי המטען הכללי ומטעני הצובר יורחבו גם-כן באופן משמעותי, כדי להתמודד עם קצב הגידול השנתי הדו ספרתי הצפוי גם במטענים אלו בהמשך העשור הנוכחי. לתימן, אשר אינה חברה ב-GCC יש רק נמל אחד הראוי לאיזכור, נמל עדן. נמל זה היה בעבר מהנמלים הבינ"ל החשובים, אך מעמדו התגמד בהשוואה לנמלים הגדולים של סעודיה ומדינות ה-GCC האחרות.

הנמלים העיראקיים ממוקמים לאורך רצועת החוף הצרה של עיראק בצפון המפרץ הערבי, ועל נתיב המים בשאט אל-ערב. הנמל העיראקי הראשי, אום קצר, ממוקם במוצא השאט אל ערב. הקיבולת שלו מוגבלת והוא מטפל בכחצי מיליון TEU של מכולות בשנה בלבד. ממשלת עיראק מקדמת תוכנית לבניית נמל חדש בחצי האי אל-פאו, הנקודה הדרומית ביותר של עיראק במפרץ הערבי, בנוסף לשדרוג והרחבה של נמל אום קצר. פרויקטים אלה צפויים למלא את צרכיה של עיראק בסחר עם השווקים במזרח. בסחר עם שווקי המערב תמשיך עיראק להסתמך על נמל עקבה הירדני, וכן על נתיבי התחבורה היבשתיים דרך ירדן וסוריה לנמלי הים התיכון. מסוף הנפט העיקרי של עיראק הוא נמל ח'זר זובייר על השאט אל ערב העליון, סמוך לבצרה.

מפה 1: מערך הנמלים החדש בעולם הערבי



- |  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <p>▲ Main Ports</p> <p>■ Secondary Ports</p> | <p><b>Ports of the United Arab Emirates</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Jabel Ali in Dubai</li> <li>2 - Khur Fakkan</li> <li>3 - Khalifa</li> <li>4 - Fujairah</li> <li>5 - Sharjah (Khalid)</li> <li>6 - al-Hamriyah</li> <li>7 - Ras Al-Khaimah</li> <li>8 - Port Zaid</li> </ol> <p><b>Ports of Saudi Arabia</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>9 - King Abdul Aziz in Dammam</li> <li>10 - King Fahd in al-Jubail</li> <li>11 - Ras Tanura, Juaymah and Az-Zuluf</li> <li>12 - Ras Al-Khair/Az-Zour</li> <li>13 - Jeddah</li> <li>14 - King Abdullah Economic City</li> <li>15 - Yanbu</li> <li>16 - Dhiba and Duba</li> <li>17 - Jizan</li> </ol> | <p><b>Ports of Kuwait</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>18 - Shuwaikh</li> <li>19 - Shuaiba</li> </ol> <p><b>Ports of Qatar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>20 - New Doha Post</li> <li>21 - Ras Laffan</li> <li>22 - Umm Said</li> </ol> <p><b>Ports of Bahrain</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>23 - Khalifa bin Salman</li> <li>24 - Manama (Salman)</li> </ol> <p><b>Ports of Oman</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>25 - Salalah</li> <li>26 - Muscat (Sultan Qabus)</li> </ol> <p><b>Ports of Yemen</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>27 - Aden</li> <li>28 - Mocha</li> <li>29 - Al-Hudaydah</li> <li>30 - Al-Mukalla</li> </ol> | <p><b>Ports of Iraq</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>31 - Al-Faw</li> <li>32 - Umm Qasr</li> <li>33 - Az-Zubair</li> </ol> <p><b>Port of Jordan</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>34 - Aqaba</li> </ol> <p><b>Ports of Egypt</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>35 - Port Said</li> <li>36 - Damietta</li> <li>37 - Alexandria</li> <li>38 - Al-Sokhna/Suez</li> <li>39 - Al-Ghardaqah</li> <li>40 - Safajah</li> <li>41 - Al-Arish</li> </ol> <p><b>Ports of Syria and Lebanon</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>42 - Latakia</li> <li>43 - Tartus</li> <li>44 - Beirut</li> </ol> |
|--|---|---|---|

Source (Map): University of Texas Libraries. Port listing courtesy of Yitzhak Gal and Elena Kuznetsov.

נמל עקבה הירדני שימש באופן מסורתי את היבוא לעיראק, לצד תפקידו כנמל היחיד של ירדן. לאחר המלחמה בעיראק, בשנת 2003, נמל עקבה הוצף ביבוא המיועד לעיראק. ההיקף החודשי של מטעני יבוא לעיראק, דרך נמל עקבה, בשנים 2004 - 2005, היה גבוה כמעט ב-150 אחוז מהממוצע החודשי של 2003, טרום המלחמה בעיראק.

כדי להתמודד עם העלייה המשמעותית בסחר החוץ של עיראק וירדן, הצפוי בעשורים הקרובים, נבנה נמל חדש דרומית לעיר עקבה, ליד הגבול הסעודי. הקיבולת של מסוף המכולות בנמל עקבה החדש תגדל ל-1.5 מיליון TEU, בשנת 2013, ובמקביל תגדל משמעותית גם הקיבולת של מסופי המטען הכללי ומטעני הצובר השונים (דלקים, פוספטים וכדו').

היבוא העיראקי מהווה כיום כ-40 אחוז מנפח מטעני המכולות בנמל עקבה, וכפי שנראה למטה, היבוא לעיראק אחראי לשיעורים דומים של פעילות בנמלים הסוריים והלבנונים. פוטנציאל הצמיחה הכלכלי הגדול של עיראק צפוי להשתלב עם התוכניות העיראקיות והירדניות החדשות לפיתוח קווי רכבת, וליצור גידול מהיר ומתמשך בהיקף מטעני היבוא לעיראק דרך נמל עקבה, בשני העשורים הקרובים.

נמלי הים התיכון של מצרים מנצלים את מיקומם האסטרטגי, ומתקדמים במהירות לעמדה דומיננטית בים התיכון. נמל פורט סעיד, הממוקם בפתחה הצפוני של תעלת סואץ, הוא היום הנמל המצרי הגדול ביותר. כ-3.5 מיליון TEU עברו דרכו בשנת 2010, והוא מדורג כנמל המכולות השני בגודלו בים התיכון (אחרי הנמל הספרדי ולנסיה). שני נמלי הים התיכון העיקריים האחרים של מצרים, אלכסנדריה ודמיטה מטפלים בערך במיליון TEU בשנה, כל אחד. שלושת הנמלים הללו מטפלים גם בכ-50 מיליון טונות של מטען כללי ובצובר לשנה, ביחד. למצרים עשרה נמלים נוספים, לחופי ים סוף, מפרץ סואץ וסיני. נמלים אלו הם קטנים, למעט נמל סואץ, בכניסה הדרומית של התעלה, וכן נמל א-סוח'נה, כ-50 ק"מ מדרום לסואץ, אשר מתוכנן להרחיב את הקיבולת שלו ל-2 מיליון TEU.

נמל אל-עריש, בצפון-מזרח סיני, התפתח כנמל מקומי, עם קיבולת כוללת של 2 מיליון טונות בשנה (מטען כללי בלבד). בטווח הארוך, מיקומו האסטרטגי עשוי לאפשר לו להפוך לנמל חשוב אשר ישרת את המדינה הפלסטינית בעתיד, וכמו כן עשוי לשמש כאחת מנקודות המוצא על הים התיכון, בגשר היבשתי מהמפרץ הערבי, דרך ירדן וכן נמלי החוף המערבי של סעודיה, לים התיכון.

גם סוריה ולבנון רשמו בשנים האחרונות עלייה בפעילות הנמלים שלהן. חלק מהגידול ביבוא העיראקי ובסחר בין המזרח למערב, נותב דרך נמלי הים התיכון של לבנון וסוריה, ומשם בנתיבים יבשתיים דרך סוריה לעיראק, ודרך סוריה וירדן אל המפרץ הערבי.

נמל ביירות הכפיל את תפוקת המכולות שלו, מפחות מחצי מיליון TEU בשנת 2005 לכמיליון TEU בשנת 2011. גם הנמלים הסוריים של טרטוס ולטיאקיה ראו גידול משמעותי בהיקפי הסחר, עד פרוץ ההתקוממות בסוריה בשנת 2011.

במבט קדימה, נמלים אלה ממוקמים היטב כדי ליהנות מהגידול הנמשך בסחר בין המזרח למערב ובסחר האזורי, כנקודות קצה נוספות על הגשרים היבשתיים המתפתחים בין המפרץ הערבי ועיראק לבין הים התיכון.

\*\*\*

קוראים המעוניינים לעיין בגיליון הקודם של אקתצאדי, מוזמנים להקיש [כאן](#).