مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دور القطاع الخاص في رفع كفاية الأداء المالي والتشغيلي لشركات القطاع العام (دراسة حالة مرفأ طرطوس)
اسم الكاتب: د. زينة الأحمد، رامي سليم الخير
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4616
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 15:36 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (6) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (6) 2014

دور القطاع الخاص في رفع كفاية الأداء المالي والتشغيلي لشركات القطاع العام (دراسة حالة مرفأ طرطوس)

الدكتورة زينة الأحمد*
رامي سليم الخير**

(تاريخ الإيداع 7 / 8 / 2014. قُبِل للنشر في 4 / 12 / 2014)

□ ملخّص □

هدفت الدراسة إلى تقويم مدى نجاح تجربة استثمار القطاع الخاص لمحطة حاويات مرفأ طرطوس في تحسين الأداء المالي والتشغيلي للمحطة. عمدت الدراسة إلى تحليل المؤشرات المالية والتشغيلية لمحطة الحاويات قبل دخول القطاع الخاص وبعده. امتدت فترة الدراسة من 2004 حتى 2010 مع اعتبار 2007 سنة وسيطية، وتم الاعتماد على الأساليب الإحصائية المناسبة كاختبار (*t*– test) واختبار مان ويتني(Mann Whitney Test) لمقارنة أداء المحطة قبل دخول القطاع الخاص وبعده. وخلصت الدراسة إلى وجود تحسنٍ ملحوظٍ في المؤشرات التشغيلية ومؤشرات السيولة و تراجعٍ في مؤشرات الملاءة المالية ومؤشرات الربحية، كما خلصت الدراسة إلى بعض التوصيات التي كان من أهمها ضرورة القيام بإصلاحات على شركات القطاع العام ذات الطابع الاقتصادي والتي من شأنها أن تزيد المرونة والسرعة في اتخاذ القرارات، وإمكانية الاعتماد على كل من سياستي التخصيص والشركة بين القطاعين العام والخاص لمعالجة أوضاع بعض مشاريع القطاع العام التي أصبحت غير قادرة على مواكبة القطاع الخاص.

الكلمات المفتاحية: القطاع العام، القطاع الخاص، التخصيص ، الشركة بين القطاعين العام والخاص، محطة حاويات مرفأ طرطوس.

* مدرس – قسم العلوم المالية والمصرفية– كلية الاقتصاد– جامعة تشرين– اللاذقية– سورية.
** طالب دراسات عليا (ماجستير)– المعهد العالي لإدارة الأعمال– قسم المالية والمصارف– دمشق– سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (6) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (6) 2014

The Role of The Private Sector in Promoting The Operational and Financial Performance Efficiency of The Public Sector Companies (Tartos Port Case Study)

Dr. Zena Alahmad*
Rami Al-Khier**

(Received 7 / 8 / 2014. Accepted 4 / 12 / 2014)

□ ABSTRACT □

The study aimed at evaluating the success of Tartos Port Container Terminal investing by the private sector in promoting its operational and financial performance. The study analyzed the operational and financial indicators for the Container Terminal before and after the entrance of the private sector. The period of the study started from 2004 until 2010 by considering 2007 an intermediate year. The study used the appropriate statistical methods such as *t*- test and Mann Whitney Test for comparing the performance of the terminal before and after the entrance of the private sector. The study found significant improvement of operational and liquidity indicators and significant decrease of leverage and profitability indicators, and some notable recommendations were the necessary of doing some reforms on the public sector companies which can increase the flexibility and the speed of the decisions making process, and the possibility of relying on privatization and public private partnership to fix some public sector enterprises that became unable to compete with the private sector.

Keywords: Public sector- Private sector- Privatization- Public Private Partnership- Tartos Port Container Terminal.

*Assistant Professor، Department of Banking and Finance Sciences، Tishreen University، Lattakia, Syria.
** Postgraduate student, Finance Administration Department, Higher Institute of Business Administration HIBA, Damascus, Syria.

مقدمة:

اتسع دور القطاع العام في الحياة الاقتصادية بعد الحرب العالمية الثانية، حيث قامت الحكومات في معظم دول العالم بالتدخل في الحياة الاقتصادية والسيطرة على وسائل الإنتاج. وعلى الرغم من تمكّن القطاع العام من تحقيق نتائج جيدة على صعيد التنمية الاقتصادية وتحقيق معدلات مقبولة من النمو، لكن سرعان ما ظهرت سلبيات القطاع العام كالبيروقراطية والعقلية الإدارية القائمة على التكرار وتأثر القرار الاقتصادي بالقرار السياسي وغياب المرونة. إن عدم قدرة القطاع العام على تلافي هذه العيوب أدى إلى توجه بعض الحكومات إلى تبني سياسات جديدة كالتخصيص والشركة بين القطاعين العام والخاص كوسيلة لتحقيق النمو الاقتصادي المطلوب. كما يمكن من خلال هذه السياسات تلافي مشكلة نقص التمويل لمشاريع البنى التحتية التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة وذلك من خلال الاعتماد على القطاع الخاص في تأمين هذه الأموال مقابل ملكية هذه المشاريع كما في حالة التخصيص أو استثمارها كما في حالة الشركة. وعلى الرغم من أن القطاع العام قادر على اقتراض الأموال بفائدة أقل إلا أن القطاع الخاص يملك الأفضلية بإمكانية الاقتراض من مصادر تمويل خارجية وخصوصاً من المنظمات الدولية كالبنك الدولي وصندوق النقد الدولي التي تدعم التوجه نحو تعزيز مشاركة القطاع الخاص للقطاع العام وتفعيلها في تعزيز نمو الاقتصاد الوطني كي يلعب دوراً ريادياً في المجال الاقتصادي للدول النامية.

ويعتبر قطاع النقل (البري – الجوي – البحري) من أهم مجالات الشركة بين القطاعين العام والخاص والتي بدأت في تسعينيات القرن الماضي وذلك مع توسع عمليات التخصيص العالمية، هذا وتظهر تقارير البنك الدولي أن منطقة الشرق الأوسط كانت أقل المناطق جذبا لاستثمارات القطاع الخاص في مجال البنى التحتية[1].

وتتمتع الجمهورية العربية السورية بموقع مهم حيث تعتبر صلة وصل بين القارات الثلاثة (آسيا – إفريقيا – أوروبا) وكي تستفيد من هذا الموقع يجب أن تتمتع بقطاع نقل متطور سواء من حيث الخدمات المقدمة أم من حيث تطور البنى التحتية. وما زاد من أهمية هذا الموقع هو مشروع الشركة الأوروبية المتوسطية (Euro–Mediterranean Partnership) عام 1995 بين دول أوروبا وكل من دول شمال إفريقيا ودول شرق البحر المتوسط[2].

ويعتبر النقل البحري هو الأهم تجاريا و الأقل كلفة بالنسبة للعمليات التجارية من استيراد و تصدير[3]. وبالتالي يجب أن تتمتع الجمهورية العربية السورية بنظام نقل بحري متطور من حيث سرعة وجودة الخدمات وكذلك من حيث البنى التحتية، كي تتمكن من الاستفادة من موقعها الجغرافي المتميز ومن منافسة المرافئ الإقليمية.

ولكن بالنظر إلى واقع العمل في كل من مرفأي اللاذقية وطرطوس يلاحظ أن هناك طلباً على الحاويات يفوق القدرة الفعلية لكلا المرفأين ومما زاد هذا الطلب هو زيادة حجم حمولات الترانزيت إلى العراق والتي من المتوقع أن تستمر بالنمو بشكل مضطرد. كما أن هذين المرفأين غير قادرين على منافسة المرافئ الإقليمية كمرفأ بور سعيد

[1]- Estache . A. et al. " Multidimensionality and Renegotiation: Evidence from Transport-Sector Public-Private-Partnership Transactions in Latin America " Finance, Economics and Urban Development Department. The World Bank . WP :4665 July 2008. P,27.

[2]- Gallina . A . "The Impact of International Migration on the Economic Development of Countries in the Mediterranean Basin" Department of Economic and Social Affairs of the United Nations and the Economic and Social Commission for Western Asia of the United Nations. Beirut. 15-17 May 2006. P,36.

[3]- Estache . A &. Juan . E and Trujill , L . "Public-Private Partnership in Transport" The World Bank . December 2007. WP 4436. P,29.

والمرافئ الأوروبية، سواء من حيث القدرة التشغيلية أو من حيث البنى التحتية أو من حيث الموارد البشرية التي تعتبر عنصراً حاسماً في مجال التنمية والتطوير.

ولمواجهة هذه المشكلات وقّعت شركة مرفأ طرطوس عقد استثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس مع الشركة الفلبينية "انترناشيونال كونتينار تيرمينال سرفيسز" (ICTSI) بتاريخ 2006/11/23 ويمنح العقد الشركة الحق باستثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس لمدة عشر سنوات قابلة للتجديد مدة خمس سنوات ولمرة واحدة فقط، وقد باشرت الشركة عملها بتاريخ 2007/10/28 تحت اسم محطة حاويات طرطوس الدولية TICT.

مشكلة البحث:

في ظل الاتجاه العام للحكومة السورية وتبنيها لمنهج اقتصاد السوق الاجتماعي في إدارة الاقتصاد الوطني، بالإضافة إلى تشجيعها للشراكة بين القطاعين العام والخاص بغية تحقيق التحول الاقتصادي والاجتماعي المنشود. ويمكن صياغة مشكلة البحث بالتساؤل التالي:

هل أدى استثمار بعض الشركات العامة من قبل القطاع الخاص إلى تحسين الأداء المالي لهذه الشركات بالمقارنة عما كانت عليه قبل استثمارها من قبل القطاع الخاص؟

أهمية البحث وأهدافه:

تأتي أهمية البحث باعتباره يعنى بتقويم مدى نجاح تجربة استثمار القطاع الخاص لمحطة حاويات مرفأ طرطوس، وذلك من خلال دراسة الأداء المالي والتشغيلي للمحطة قبل دخول القطاع الخاص لقطاع النقل البحري الذي يساهم مساهمة كبيرة في الدخل القومي للجمهورية العربية السورية وبعده الأمر الذي يتطلب تطويره وتحسين إدارة التجارب ا التي تمكن هذا القطاع من زيادة مساهمته في دعم الاقتصاد الوطنيوتقويمها.

يهدف البحث إلى ما يلي:

1-دراسة مدى قدرة القطاع الخاص على تحسين الأداء المالي و التشغيلي لمحطة حاويات مرفأ طرطوس وتطويرهما من خلال استثماره لها.

2-دراسة إمكانية الاعتماد على استثمار الشركات العامة العاملة في مجال النقل البحري من قبل القطاع الخاص من أجل تحسين أداء هذه الشركات وتطويره و رفع مستواه بما يزيد نسبة مساهمة القطاع الاقتصادي المستثمر في تحقيق النمو الاقتصادي.

3-تسليط الضوء على موضوع الشركة بين القطاعين العام والخاص بشكل عام، والشركة بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل البحري بشكل خاص.

منهجية البحث:

-تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي ومنهج دراسة الحالة وإجراء بعض الاختبارات الإحصائية باستخدام برنامج SPSS لاختبار فروض البحث.

-وقد تم تحديد المتغيرات الأساسية والفرعية كما يلي:

- مؤشرات التشغيل:

- إجمالي العائدات

- عدد الحاويات المتداولة

-مؤشرات السيولة:

- نسبة التداول = الأصول المتداولة / الحسوم المتداولة.
- نسبة الجاهزيّة النقدية = الأصول النقدية وشبه النقدية / الحسوم المتداولة.

-مؤشرات المديونية:

- نسبة إجمالي الديون / إجمالي الأصول.
- نسبة إجمالي الديون / حقوق الملكية.

- مؤشرات الربحية:

- العائد على الأصول **ROA** = صافي الربح / إجمالي الأصول.
- العائد على حقوق الملكية **ROE** = صافي الربح / حقوق الملكية.

مع الإشارة إلى أن السلسلة موضوع الدراسة تمتد من عام 2004 حتى عام 2010 وقد تم اعتبار سنة 2007 سنة وسطية مابين مرحلتي قبل استثمار محطة مرفأ طرطوس وبعده من قبل الشركة الفلبينية ICTSI وهي السنة التي باشرت خلالها الشركة الفلبينية عملها في المحطة بتاريخ 28 / 10 / 2007.

أسئلة البحث: يمكن إجمال أسئلة البحث على الشكل التالي:

-هل أدى استثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس من قبل القطاع الخاص إلى تحّسن المؤشرات التشغيلية للمحطة؟

-هل أدى استثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس من قبل القطاع الخاص إلى تحّسن مؤشرات السيولة للمحطة؟

-هل أدى استثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس من قبل القطاع الخاص إلى تحّسن مؤشرات المديونية للمحطة؟

-هل أدى استثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس من قبل القطاع الخاص إلى تحّسن مؤشرات الربحية للمحطة؟

مجتمع البحث وعينته:

-مجتمع البحث: يتكون مجتمع البحث من جميع الشركات العامة الخاضعة للاستثمار المباشر من قبل القطاع الخاص في الجمهورية العربية السورية وهي محطة حاويات مرفأ طرطوس ومحطة حاويات مرفأ اللاذقية.

-عينة البحث : تتكون عينة البحث من محطة حاويات مرفأ طرطوس والتي بدأ استثمارها من قبل الشركة الفلبينية **ICTSI** بتاريخ 2007/10/28.

الدراسات السابقة:

1- دراسة Theodore Syriopoulos & Athanasios A. Pallis - بعنوان التقويم العملي للأداء المالي لمرافئ اليونان - اليونان 2006.

(An Empirical Evaluation of Greek Ports Financial Performance 2006)

تناولت هذه الدراسة تقويم الأداء المالي والتشغيلي للمرافئ اليونانية عن الفترة من 2000- 2005، حيث اختبرت الدراسة المؤشرات التشغيلية (إجمالي العائدات، عدد السفن التي غادرت المرفأ، عدد المسافرين عن طريق الموانئ اليونانية، كمية البضائع المصّدرة)، مؤشرات السيولة (نسبة التداول)، مؤشرات الربحية (العائد على حقوق

الملكية **ROE**، والعائد على إجمالي الموجوات**ROA**)، ومؤشرات السوق (السعر السوقي للشركة بناء على العائدات)، ومؤشرات كفاية رأس المال (حقوق الملكية /مجموع المطاليب).

وخلصت الدراسة إلى أن الإجراءات التي قامت بها الحكومة اليونانية لتحرير نظام النقل البحري وإصلاحه أدت إلى تحسين الأداء المالي على الرغم من عدم كفاية هذه الإجراءات وطالبت الدراسة بزيادة هذه الإصلاحات و يمكن تلخيص الإصلاحات التي قامت بها الحكومة اليونانية بما يلي:

1- طرح المرفأين الأساسيين للاكتتاب العام مع احتفاظ الدولة بحصة 75 %.

2- بالنسبة للمرافئ العشرة الأخرى تم تعديلها بحيث يصبح كل مرفأ عبارة عن شركة محدودة المسؤولية ويعبر عنها بصك ملكية وحيد مملوك من قبل الدولة اليونانية ، تعامل هذه الشركة معاملة القطاع الخاص.

بالإضافة إلى أن الموانئ اليونانية على الرغم من تحقيقها نتائج مالية إيجابية فهي حالياً في مرحلة انتقالية بسبب التعديلات الإدارية و الإصلاحات و هي غير قادرة على منافسة الموانئ الأخرى كالموانئ الاسبانية والايطالية. كما أنها لحظت عدم كفاية التنظيم الإداري لهذه الموانئ وضرورة القيام بإصلاحات أخرى لتحديث هذا القطاع وتطويره وتحريره.

تختلف **هذه** الدراسة عن الدراسة الحالية من حيث إن هناك مرفأين تم تخصيص جزء منهما عن طريق طرح نسبة 25% من الأسهم للاكتتاب، أي تخصيص 25%من كل مرفأ، وباقي المرافئ تمت إعادة هيكلتها من دون أن يكون هناك أي تخصيص أو استثمار جديد. في حين أن الدراسة الحالية تتعلق بتقويم استثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس من قبل شركة خاصة بعقد شراكة بين القطاعين العام والخاص.

2- دراسة Fred Affleck & Malcolm Tull- بعنوان أداء المرافئ الاسترالية الغربية- أستراليا 2007.

(The Performance of Western Australian Ports)

قام الباحثان بتقويم الأداء المالي والتشغيلي لمرافئ أستراليا الغربية من خلال دراسة بعض المؤشرات لهذه المرافئ في ضوء التشريعات والقوانين الحديثة التي تنظم عمل هذه المرافئ والصادرة في عام 1999، مع العلم أن هذه المرافئ تتبع للملكية العامة وتتعاقد مع القطاع الخاص للقيام ببعض العمليات التشغيلية.

تناولت الدراسة الفترة الممتدة من 1993 حتى 2005حيث تم تقسيم المؤشرات إلى مؤشرات مالية وتشمل نسبة العائد على الأصول وهامش ربح وحدة الشحن والتوزيعات النقدية ونسبة التداول ونسبة الديون إلى حقوق الملكية، ومؤشرات التسعير وتشمل عائدات وحدة الحمولة وتكلفة وحدة الحمولة، ومؤشرات التشغيل وتشمل مدة شغل المرسى وحجم التجارة ومتوسط عدد الموظفين.

ولحظت الدراسة أن هنالك تحسناً بالنسبة للمؤشرات التشغيلية غير أن أداء هذه المرافئ مقارنة بمرافئ أستراليا المنافسة بقي ضعيفاً جداً وقد يكون السبب نتيجة للملكية العامة وانخفاض مستوى الشفافية، أما بالنسبة للمؤشرات المالية فقد تراجعت بشكل ملحوظ عما كانت عليه والسبب يعود بشكل كبير إلى فشل سياسة التسعير المتبعة من قبل السلطات حيث أظهرت النتائج انخفاضا في الإيرادات مقابل الارتفاع في التكاليف ما أدى إلى انخفاض هامش الربح وتحوله إلى خسائر في بعض هذه المرافئ، واقترح الباحثان تخصيص المرافئ المذكورة والاستفادة من تجربة تخصيص مرافئ أستراليا الجنوبية.

وتختلف هذه الدراسة عن الدراسة الحالية من حيث إن تقويم الأداء بالنسبة لمرافئ أستراليا الغربية يأتي في إطار القوانين والتشريعات الحديثة ومدى تأثيرها في الأداء المالي والتشغيلي لهذه المرافئ، في حين يرّكز البحث الحالي على تقويم تجربة استثمار القطاع الخاص لمحطة حاويات مرفأ طرطوس العامة.

النتائج والمناقشة :

إن دراسة مؤشرات الاستثمار وقياس الفروق الناتجة عن دخول القطاع الخاص إلى هذا المجال يعتبر أمراً حيوياً وهاماً لتحديد الدور الاستثماري للقطاع الخاص في مجال محطة حاويات مرفأ طرطوس وذلك باستخدام بعض الاختبارات الإحصائية بغية تطبيق الاختبار الإحصائي الأكثر ملائمة ومن بين هذه المؤشرات:

1- إجمالي عدد الحاويات

1-1- اختبار التوزيع الطبيعي اختبار كولموغروف- سميرنوف (One - Sample K-S):

سنعرض اختبار كولموغروف- سميرنوف لمعرفة، فيما إذا كانت البيانات تتبع التوزيع الطبيعي أم لا. وهو اختبار ضروري في حالة اختبار الفرضيات لأنّ معظم الاختبارات المعلميّة تشترط أن يكون توزيع البيانات طبيعيّاً[4]، ويوضح الجدول نتائج الاختبار حيث إن قيمة مستوى المعنويّة أكبر من (0,05) (sig>0.05) وهذا يدلّ على أنّ البيانات تتبع التوزيع الطبيعي ويجب استخدام الاختبارات المعلمية:

الجدول رقم (1) اختبار التوزيع الطبيعي لعدد الحاويات

إجمالي عدد الحاويات	One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test	
84	N	
3763.2143	Mean	Normal Parameters[a,,b]
1424.36396	Std. Deviation	
.136	Absolute	Most Extreme Differences
.136	Positive	
-.071-	Negative	
1.245	Kolmogorov-Smirnov Z	
.090	Asymp. Sig. (2-tailed)	

نجد أنّ قيمة احتمال مستوى الدلالة (0,09) أكبر من مستوى الدلالة المفروض (0,05)، بالتالي يمكن القول إن توزيع البيانات يخضع للتوزيع الطّبيعي ويمكن استخدام الاختبارات المعلميّة باحتمال ثقة(95%) ودرجات حريّة (84)، كما نلاحظ أنّ متوسّط عدد الحاويات الشّهري بلغ (3763,2) حاوية بانحراف معياري (1424,36).

[4] نشوان عماد، 2005- الدليل العلمي لمقرر الإحصاء التطبيقي – جامعة القدس المفتوحة. ص105.

1-2- اختبار الفروق في إجمالي الحاويات

على اعتبار(μ_1) متوسّط عدد الحاويات الشهري قبل دخول القطاع الخاص، و(μ_2) متوسّط عدد الحاويات الشّهري بعد دخول القطاع الخاص، سيتمّ اختبار الأسئلة الآتية:

$$H_0: \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1: \mu_1 \neq \mu_2$$

أي:

السؤال الأول: هل توجد فروق بين متوسّط عدد الحاويات قبل دخول القطاع الخاص ومتوسّط عدد الحاويات بعد دخول القطاع الخاص؟

الجدول رقم (2) الإحصاءات الخاصّة بعدد الحاويات قبل دخول القطاع الخاص وبعده

	الحالة	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
إجمالي عدد الحاويات	قبل دخول القطاع الخاص	46	3154.6522	1021.15234	150.56070
	بعد دخول القطاع الخاص	38	4499.8947	1505.02832	244.14783

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البرنامج الإحصائي SPSS

نجد من خلال نتائج الإحصاءات الوصفيّة الخاصّة بمجموعتي المقارنة أنّ متوسّط عدد الحاويات بعد دخول القطاع الخاص (4499,89) أكبر من متوسّط عدد الحاويات قبل دخول القطاع الخاص (3154,65)، وبهدف تحديد معنويّة هذه الفروق وباستخدام اختبار Independent Samples Test يكون لدينا[5]:

الجدول رقم (3) نتائج اختبار الفروق بين المجموعتين قبل وبعد دخول القطاع الخاص الخاصة بعدد الحاويات

Levene's Test for Equality of Variances		F	Sig.	t-test for Equality of Means				95% Confidence Interval of the Difference	
				t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	Lower	Upper
Equal variances assumed		10.2	.002	-4.860-	82	.000	-1345.242-	276.79	-1895.871-	-794.613-
Equal variances not assumed				-4.690-	63.001	.000	-1345.242-	286.83	-1918.444-	-772.040-

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البرنامج الإحصائي SPSS

[5] – **محمد جمال محمد شاكر – المرشد في التحليل الإحصائي للبيانات باستخدام spss – الدار الجامعية– مصر – 2005– ص250.**

نلاحظ أن الاختبار يجري في حالتين الأولى تفترض تساوي تباين المجتمعين اللذين أخذت منهما العينتان أي تباين عدد الحاويات قبل دخول القطاع الخاص يساوي تباين عدد الحاويات بعد دخول القطاع الخاص، أما الحالة الثانية فتفترض عدم تساوي التباينات. وبنتيجة الاختبار الخاص بتجانس التباينات توصلنا إلى أن قيمة (الـSig. =0,002) وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) مترافقة مع قيمة (F =10,2)، ما يعني عدم تجانس (تساوي) تباين المجتمعين اللذين أخذت منهما العينتان. ويكون الاختبار المناسب هو الحالة الثانية والتي تعطي قيمة (T=4690-) وقيمة الـ(2-tailed) .Sig = 0,00 أصغر من مستوى الدلالة (0,05)، أي توجد فروق ذات دلالة إحصائية في متوسط عدد الحاويات بحسب القطاع.

وهذا يعني أنّ متوسّط عدد الحاويات زاد وهذه الزيادة ذات معنى إحصائي نتيجةً لدخول القطاع الخاص واستثماره في المحطّة.

2- باقي المؤشّرات التشغيلية والمالية:

2-1- اختبار التوزيع الطبيعي اختبار كولموغروف- سميرنوف (one - Sample K-S):

الجدول رقم (4) نتائج اختبار التوزيع الطبيعي لباقي المؤشرات

المؤشّرات	إجمالي العائدات	نسبة التداول	نسبة الجاهزية النقدية	نسبة إجمالي الديون / إجمالي الأصول	نسبة إجمالي الديون / حقوق الملكية	العائد على الأصول	العائد على حقوق الملكية
Kolmogorov-Smirnov Z	2.039	3.108	2.873	3.417	3.299	2.724	3.822
Asymp. Sig. (2-tailed)	0	0	0	0	0	0	0

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البرنامج الإحصائي SPSS

نلاحظ أنّ قيمة احتمال مستوى الدلالة (0) أصغر من مستوى الدلالة المفروض (0,05)، بالتالي يمكن القول إن توزيع البيانات لا يخضع للتوزيع الطّبيعي ويمكن استخدام الاختبارات غير المعلمية باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (84).

2-2- اختبار الفروق في باقي المؤشرات:

على اعتبار(μ_{i1}) متوسّط المؤشّر قبل دخول القطاع الخاص، و(μ_{i2}) متوسّط المؤشّر بعد دخول القطاع الخاص، فقد تمّ اختبار الفروض الآتية:

$$H_0: \mu_{i1} = \mu_{i2}$$

$$H_1: \mu_{i1} \neq \mu_{i2}$$

بما أن التوزيع غير طبيعي لا يتم الاعتماد على الوسط كونه لا يمثل العينة وإنما سيتم الاعتماد على الوسيط، و باستخدام اختبار Mann-Whitney Test يكون لدينا:

السؤال الثاني:

هل وسيط إجمالي العائدات قبل دخول القطاع الخاص يساوي وسيط إجمالي العائدات بعد دخول القطاع الخاص؟

السؤال الثالث:

هل وسيط نسبة التداول قبل دخول القطاع الخاص يساوي وسيط نسبة التداول بعد دخول القطاع الخاص؟

السؤال الرابع:

هل وسيط نسبة الجاهزية النقدية قبل دخول القطاع الخاص يساوي وسيط نسبة الجاهزية النقدية بعد دخول القطاع الخاص؟

السؤال الخامس:

هل وسيط نسبة إجمالي الديون / إجمالي الأصول قبل دخول القطاع الخاص يساوي وسيط نسبة إجمالي الديون / إجمالي الأصول بعد دخول القطاع الخاص؟

السؤال السادس:

هل وسيط نسبة إجمالي الديون / إجمالي حقوق الملكية قبل دخول القطاع الخاص يساوي وسيط نسبة إجمالي الديون / إجمالي حقوق الملكية بعد دخول القطاع الخاص؟

السؤال السابع:

هل وسيط العائد على الأصول قبل دخول القطاع الخاص يساوي وسيط العائد على الأصول بعد دخول القطاع الخاص؟

السؤال الثامن:

هل وسيط العائد على حقوق الملكيّة قبل دخول القطاع الخاص يساوي وسيط العائد على حقوق الملكيّة بعد دخول القطاع الخاص؟

الجدول رقم (5) نتائج تطبيق اختبار مان وتني (Mann–Whitney Test) لدراسة الفروق بين مجموعتين الخاص بباقي المؤشرات

المؤشرات	القطاع	N	Mean Rank	Mann-Whitney U	Wilcoxon W	Z	Asymp. Sig. (2-tailed)
إجمالي العائدات	قبل دخول القطاع الخاص	46	2.53E+01	8.30E+01	1.16E+03	-7.172	0.00
	بعد دخول القطاع الخاص	38	6.33E+01				
نسبة التداول	قبل دخول القطاع الخاص	46	24.2174	3.30E+01	1.11E+03	-7.625379757	0.00
	بعد دخول القطاع الخاص	38	64.6316				
نسبة الجاهزية النقدية	قبل دخول القطاع الخاص	46	24.2174	33.0000	1114.0000	-7.620	0.00

	بعد دخول القطاع الخاص	38	64.6316				
نسبة إجمالي الديون / إجمالي الأصول	قبل دخول القطاع الخاص	46	25.2609	81.0000	1162.0000	-7.390769885	0.00
	بعد دخول القطاع الخاص	38	63.3684				
نسبة إجمالي الديون / حقوق الملكية	قبل دخول القطاع الخاص	46	25.2826	82.0000	1163.0000	-7.181	0.00
	بعد دخول القطاع الخاص	38	63.3421				
العائد على الأصول	قبل دخول القطاع الخاص	46	61.3043	9.0000	750.0000	-7.842988692	0.00
	بعد دخول القطاع الخاص	38	19.7368				
العائد على حقوق الملكية	قبل دخول القطاع الخاص	46	57.0870	203.0000	944.0000	-6.141	0.00
	بعد دخول القطاع الخاص	38	24.8421				

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البرنامج الإحصائي SPSS

نجد أن :

- الوسيط لإجمالي العائدات بعد دخول القطاع الخاص أكبر منه قبل دخول القطاع الخاص، مما يعني أنّ دخول القطاع الخاص أدّى إلى تحسين في العائدات وتبيّن وجود دلالة للفارق بين المجموعتين، حيث إن مستوى الدلالة المحسوب 0 أصغر من مستوى الدلالة الجدوليّة (0,05) مما يمكننا من الإجابة على السؤال الأول بوجود فروق بين المجموعتين باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (46,38) مرافقة لقيمة Z الجدوليّة (-7,172).
- الوسيط لنسبة التداول بعد دخول القطاع الخاص أكبر منه قبل دخول القطاع الخاص، مما يعني أنّ دخول القطاع الخاص أدّى إلى تحسين في نسب التداول وتبيّن وجود دلالة للفارق بين المجموعتين، حيث إن مستوى الدلالة المحسوب (0) أصغر من مستوى الدلالة الجدوليّة (0,05) مما يمكننا من الإجابة على السؤال الثاني بوجود فروق بين المجموعتين باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (46,38) مرافقة لقيمة Z الجدوليّة (-7,625).
- الوسيط لنسبة الجاهزيّة النقديّة بعد دخول القطاع الخاص أكبر منه قبل دخول القطاع الخاص، مما يعني أنّ دخول القطاع الخاص أدّى إلى تحسين في نسب الجاهزية النقدية وتبيّن وجود دلالة للفارق بين المجموعتين، حيث إن مستوى الدلالة المحسوب 0 أصغر من مستوى الدلالة الجدوليّة(0,05) مما يمكننا من الإجابة على السؤال الثالث بوجود فروق بين المجموعتين باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (46,38) مرافقة لقيمة Z الجدوليّة (-7,620)
- الوسيط لنسبة إجمالي الديون إلى إجمالي الأصول بعد دخول القطاع الخاص أكبر منه قبل دخول القطاع الخاص، مما يعني أنّ دخول القطاع الخاص أدّى إلى زيادة في نسب المديونيّة وتبيّن وجود دلالة للفارق بين

المجموعتين، حيث إن مستوى الدلالة المحسوب 0 أصغر من مستوى الدلالة الجدوليّة (0,05) مما يمكننا من الإجابة على السؤال الرابع بوجود فروق بين المجموعتين باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (46,38) مرافقة لقيمة Z الجدوليّة (7,390−).

- الوسيط لنسبة إجمالي الديون إلى حقوق الملكيّة بعد دخول القطاع الخاص أكبر منه قبل دخول القطاع الخاص، مما يعني أنّ دخول القطاع الخاص أدّى إلى زيادة في نسب المديونيّة وتبيّن وجود دلالة للفارق بين المجموعتين، حيث إن مستوى الدلالة المحسوب (0) أصغر من مستوى الدلالة الجدوليّة (0,05) مما يمكننا من الإجابة على السؤال الخامس بوجود فروق بين المجموعتين باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (46,38) مرافقة لقيمة Z الجدوليّة (7,181−).
- الوسيط للعائد على إجمالي الأصول بعد دخول القطاع الخاص أصغر منه قبل دخول القطاع الخاص، مما يعني أنّ دخول القطاع الخاص أدّى إلى تخفيض في العائد على الأصول وتبيّن وجود دلالة للفارق بين المجموعتين، حيث إن مستوى الدلالة المحسوب (0) أصغر من مستوى الدلالة الجدوليّة (0,05) مما يمكننا من الإجابة على السؤال السادس بوجود فروق بين المجموعتين باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (46,38) مرافقة لقيمة Z الجدوليّة (7,842−).
- الوسيط للعائد على حقوق الملكيّة بعد دخول القطاع الخاص أصغر منه قبل دخول القطاع الخاص، مما يعني أنّ دخول القطاع الخاص أدّى إلى تخفيض في العائد على حقوق الملكيّة وتبيّن وجود دلالة للفارق بين المجموعتين، حيث إن مستوى الدلالة المحسوب (0) أصغر من مستوى الدلالة الجدوليّة (0,05) مما يمكننا من الإجابة على السؤال السابع بوجود فروق بين المجموعتين باحتمال ثقة 95% ودرجات حريّة (46,38) مرافقة لقيمة Z الجدوليّة (6,141−).

نلاحظ من ما سبق أن دخول القطاع الخاص أدى إلى تحسن في بعض المؤشرات وتراجع في مؤشرات أخرى، وقد يعزى التراجع في بعض المؤشرات المالية (المديونية− الربحية) إلى أن استثمار محطة حاويات مرفأ طرطوس يعد من الاستثمارات طويلة الأجل، ما يعني وجود تكاليف كبيرة في بداية الاستثمار وما ينتج عن هذه التكاليف من مديونية وخسائر لاسيما في بداية مرحلة الاستثمار، وما يدعم وجهة النظر هذه هو وجود تحّسن ملحوظ وهام إحصائيا بالنسبة لمؤشرات السيولة ومؤشرات التشغيل حيث ارتفع عدد الحاويات من (38649) عام 2006 إلى (62857) عام 2010، وبالتالي فإن استمرار التحّسن بالنسبة لهذه المؤشرات من المتوقع أن يؤدي إلى تراجع المديونية وتحقيق الأرباح.

الاستنتاجات والتوصيات:

توصل البحث إلى مجموعة النتائج والتوصيات التالية:

نتائج البحث:

1−تحسنت المؤشرات التشغيلية بشكل ملحوظ نتيجةً لاستثمار المحطة من قبل القطاع الخاص، حيث ازداد عدد الحاويات المتداولة في المحطة كما ارتفعت عائدات المحطة.

2−تحسنت مؤشرات السيولة بشكل ملحوظ نتيجة لاستثمار المحطة من قبل القطاع الخاص، حيث ارتفعت نسبة التداول ونسبة الجاهزية النقدية للمحطة بعد استثمارها من قبل القطاع الخاص.

3- إن استثمار المحطة من قبل القطاع الخاص أدى إلى انخفاض الملاءة المالية للمحطة بشكل ملحوظ، حيث ارتفعت نسبة إجمالي الديون/ إجمالي الأصول ونسبة إجمالي الديون/ حقوق الملكية.

4- إن استثمار المحطة من قبل القطاع الخاص أدى إلى انخفاض ربحيّة المحطة بشكل ملحوظ، حيث إنخفضت نسبة صافي الربح/ إجمالي الأصول ونسبة صافي الربح/ حقوق الملكية.

أما بالنسبة للتوصيات فهي كما يلي:

1- ضرورة التركيز على تقويم الأداء المالي للمحطة وذلك في نهاية مدة الاستثمار أي بعد مدة أطول بحيث تكون نتائج استثمار القطاع الخاص للمحطة قد تبلورت بشكل أوضح، كما توصي الدراسة بضرورة التركيز على بتقويم أثر استثمار القطاع الخاص للمحطة في القوى العاملة فيها وذلك من حيث الكم والنوع والأداء.

2- أن تقوم الجهات المختصة بإجراء إصلاحات على شركات القطاع العام ذات الطابع الاقتصادي، والتي تمكّن إدارة هذه الشركات من اتخاذ قراراتها بالمرونة والسرعة المناسبتين.

3- توخي الحذر عند الاعتماد على سياستي التخصيص والشركة بين القطاعين العام والخاص كون النتائج لم تكن جازمة بتحسن الأداء بعد دخول القطاع الخاص.

المراجع:

- نشوان عماد - الدليل العلمي لمقرر الإحصاء التطبيقي - جامعة القدس المفتوحة- القدس- 2005- ص105 .

- محمد جمال محمد شاكر- المرشد في التحليل الإحصائي للبيانات باستخدام **spss** - الدار الجامعية- مصر- 2005- 313.

- Estache. A. et al. "Multidimensionality and Renegotiation:Evidence from Transport-Sector Public-Private-Partnership Transactions in Latin America" Finance, Economics and Urban Development Department. The World Bank. WP : 4665 July 2008. P, 27.

- Estache . A &. Juan . E and Trujill , L . "Public-Private Partnership in Transport" The World Bank . December 2007. WP 4436. P, 29.

- Gallina . A . "The Impact of International Migration on the Economic Development of Countries in the Mediterranean Basin" Department of Economic and Social Affairs of the United Nations and the Economic and Social Commission for Western Asia of the United Nations. Beirut. 15-17 May 2006. P,36.

- Pallis. A.A& Syriopoulos. T- An Empirical Evaluation of Greek Ports Financial Performance- Department of Shipping, Trade and Transport, University of the Aegean, Greece. – 2006. P, 14.

- Tull.M & Affleck.F - The Performance of Western Australian Ports- Planning and Transport Research Centre. Australia. WP 15. 2007. P, 29.

النشرات الرسمية

- المجموعة الإحصائية لمرفأ طرطوس 2004- 2010

- المجموعة الإحصائية السورية 2011

د. زينة الأحمد: عنوان البريد الالكتروني z.alahmad@yahoo.co.uk

رامي الخير: عنوان البريد الالكتروني ramirm089@gmail.com