Industrial ports in the Kingdom of Saudi Arabia and chanllengings facing the Industrial Export in the Arabic Area

Lect.Ban Ali Hussein Al-Mashhadani
college of Economy and Administration/ University of Basra

Abstract :

In 2011,new vessels registered their entry to marine service by28% compared with 2009 to 8.6% of the world fleet growth, and the reason behind this is the rise in supply ships as a result of buying ships orders before the global economic crisis. Saudi Arabia takes the first place among oil exporter countries and has the largest multi-channel economy in the Middle East and industrial exports depend on global markets and it has in the area of industrial ports (55) in four major industrial ports: King Fahad industrial port in Yanbu and Jubail and port of dhaba and port of Ras Al-khair.

الموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في المنطقة العربية

المدرس. بان علي حســـين المشهداني
كلية الإدارة والاقتصــاد/جامعة البصرة

الملخص:

سجل عام ٢٠١١ دخول سفن جديدة إلى الخدمة البحرية بمقدار ٢٨% مقارنة مع عام ٢٠٠٩ بمقدار 8.6% من نمو الأسطول العالمي ويعود السبب في ذلك إلى الارتفاع في إمدادات السفن نتيجة لطلبات شراء السفن قبل الأزمة الاقتصادية العالمية .

وتتبوأ السعودية المركز الأول بين الدول المصدرة للنفط في العالم ، وهي تمتلك أكبر اقتصاد متعدد القنوات في الشرق الأوسط وصادرات صناعية تعتمد على الأسواق العالمية وحيث تمتلك في مجال الموانئ الصناعية (٥٥) رصيفاً في أربعة موانئ صناعية رئيسة هي ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع وجبيل وميناء ضبا وميناء رأس الخير .

المقدمة:

تعد الموانئ البحرية العمود الفقري للتجارة الخارجية للدولة وبوابتها للانفتاح على العالم الخارجي كما أنها الحلقة الرئيسة في سلسلة النقل المتعدد الوسائط ، فضلا عن دورها الحيوي في دفع عملية التنمية الاقتصادية . وفي الوقت الراهن تخوض صناعة النقل البحري ثورة غير مسبوقة في تاريخ البشرية حيث ازداد الطلب على نقل المواد الخام ولنقل الحاويات بأكثر من الزيادة في المعروض من حمولات السفن وعلى سبيل المثال فالصين التي تعد الدافع والمحرك للنمو الاقتصادي في العالم أخذت تتجه نحو الاستثمار في النقل البحري . ومن ثم فقد نما الأسطول العالمي بأكثر من ٥٠% عام ٢٠٠٧ .

هدف البحث – بيان تطور الموانئ الصناعية الأربعة في المملكة العربية السعودية ومساهمتها في تطوير التجارة الخارجية للمدة من (٢٠٠٨ – ٢٠١١) وبيان حجم حمولة الأسطول العالمي الرئيسي لأنواع مختلفة من السفن .

فرضية البحث – تذبذب الحمولات في الموانئ الصناعية الثلاثة للمملكة العربية السعودية وهذا ناجم عن تأثير الأزمة الاقتصادية العالمية التي حدثت عام ٢٠٠٨ .

مشكلة البحث – تواجه صناعة النقل البحري في السعودية و المنطقة العربية العديد من التحديات وعليه يجب وضع استرتيجية مناسبة لتطوير النقل البحري فيها .

ولهذا سنتناول في خطة البحث مايلي :-

أولا: التطورات العالمية في مجال حمولات سفن النقل البحري .
ثانياً: واقع الموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية
ثالثاً: واقع النقل البحري والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في المملكة العربية السعودية والمنطقة العربية وكيفية التغلب عليها .
رابعاً: الاستنتاجات وتوصيات .

أولا: التطورات العالمية في مجال حمولات سفن النقل البحري

تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي ٩٠% من سوق شحن العالم ، إذ ما تزال البلدان النامية تستحوذ على حصة متواضعة في التجارة الدولية فهي تمثل تجارة السلع المستوردة لهذه البلدان بنسبة ٢٨% وحوالي ٥٠% من تجارة الصادرات علماً أن بمعظم صادراتها تعتمد على النفط .

وشهد عام ٢٠٠٨ انخفاضا في نمو التجارة البحرية الدولية على العكس من عام ٢٠٠٧ ازدادت بنسبة 4.5% عام ٢٠٠٧ مقارنة بعام ٢٠٠٨ انخفضت بنسبة 3.6% .[١]

ويرجع سبب ذلك إلى انخفاض الطلب على السلع الاستهلاكية في حجم التجارة البحرية الدولية وانخفاض الطلب على الطاقة وتباطئ في وحدات التخزين المحمولة بحراً وانخفاض حجم الإنتاج الصناعي في الاقتصادات الرئيسة حيث تأثرت جميع قطاعات النقل البحري وانخفاض الطلب والعرض من السفن الجديدة وذلك بسبب الأزمة الاقتصادية والمالية للدول الصناعية .إذ وصل معدل نمو الحمولة (1.19) بليون طن من الحمولة الكلية في عام ٢٠٠٨ ، ونما معدل حاويات المناولة في العالم الى (٥٠٦) مليون حاوية مكافئة.[٢]

أما في عام ٢٠١١ فسجل دخول سفن جديدة إلى الخدمة البحرية بمقدار ٢٨% مقارنة مع عام ٢٠٠٩ بمقدار ٨.٦% من نمو الأسطول العالمي حيث بلغت حمولة الأسطول التجاري العالمي (١,٤) بليون طن وزن ساكن، أي بزيادة قدرها ١٢٠ مليون طن وزن ساكن عن ٢٠١٠ الذي تضاعف فيه أعداد أسطول سفن الصب الجاف والسائل وأسطول الحاويات ، لتبلغ حصة السفن التي ترفع الأعلام الأجنبية ما يقدر بـ ٦٨% من عام ٢٠١١ ، ويعود سبب ذلك الارتفاع في امدادات السفن نتيجة لطلبات الشراء من السفن قبل الأزمة الاقتصادية العالمية .[٣]

والجدول الآتي يبين حجم الأسطول العالمي الرئيس لأنواع مختلفة من السفن الف طن وزن ساكن .

جدول (١)

حجم حمولة الأسطول العالمي الرئيس لأنواع مختلفة من السفن إلف طن وزن ساكن للمدة (٢٠٠٨ – ٢٠١١)

أنواع السفن	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١
ناقلات النفط	٤٠٧٨٨١	٤١٨٢٦٦	٤٥٠٠٥٣	٤٧٤٨٤٦
سفن الحاويات	١٤٤٦٥٥	١٦١٩١٩	١٦٩١٥٨	١٨٣٨٥٩
ناقلات الغاز الطبيعي المسال	٣٠٠١٣	٣٦٣٤١	٤٠٦٦٤	٤٣٣٣٩
ناقلات البتروكيمياويات	٨٢٣٦	٨١٤١	٧٣٥٤	٥٨٤٩
سفن نقل بضائع عامة	١٠٥٤٩٢	١٠٨٨٨١	١٠٨٢٣٢	١٠٨٩٧١
ناقلات بضائع السائبة الجافة	٣٩١١٢٦	٤١٨٣٥٦	٤٥٦٦٢٣	٥٣٢٠٣٩

unctad:Review of maritime trans port,N.y,2009 – 2011,p.p.39-37.

من الجدول (١) نلاحظ أن ناقلات النفط قد ارتفع حجم حمولتها من (٤٠٧٨٨١) ألف طن وزن ساكن عام ٢٠٠٨ ووصل إلى (٤٧٤٨٤٦) إلف طن وزن ساكن ، وناقلات البضائع السائبة الجافة ارتفع حجم حمولتها إلى (٥٣٢٠٣٩) ألف طن وزن ساكن في عام ٢٠١١ ، وسفن نقل البضائع العامة فقد ظل مستقراً ، أما بالنسبة لسفن الحاويات فقد ارتفع حجم حمولتها إلى (١٨٣٨٥٩) ألف طن وزن ساكن عام ٢٠١١ بعدما كان في عام ٢٠٠٨ (١٤٤٦٥٥) ألف طن وزن ساكن ، وناقلات الغاز الطبيعي المسال ارتفع حجم حمولتها من (٣٠٠١٣) ألف طن وزن ساكن في عام ٢٠٠٨ إلى (٤٣٣٣٩) ألف طن وزن ساكن في عام ٢٠١١ وذلك لزيادة الطلب على تجارة الغاز الطبيعي المسال .

ثانياً : واقع الموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية

يعرف الميناء بأنه حلقة من حلقات النقل المتكامل بين كل من النقل البحري والبري فهو نقطة التقاء بين كل من البر والبحر وعن طريق الميناء يتم شحن وتفريغ السفن وتخزين البضائع ثم إعادة توزيعها داخل الدولة .

وحيث تمتلك السعودية في مجال الموانئ الصناعية (٥٥) رصيفاً في أربعة موانئ صناعية رئيسة هي ميناء ضبا وميناء الملك فهد الصناعي في ينبع وميناء الملك فهد الصناعي في جبيل وميناء رأس الخير.

وتتميز الموانئ السعودية بأنها تضم بين مرافقها محطات متخصصة لمناولة أنواع البضائع كافة ومحطات لمناولة الحاويات ومحطات لمناولة البضائع العامة ومحطات الحبوب السائبة ومحطات البضائع المبردة وإلى جانب

ذلك فهناك منظومة متكاملة من الفنارات والمساعدات الملاحية على سواحل المملكة لإرشاد السفن وتجهيزات لمكافحة التلوث داخل حدود الموانئ .

ولقد اعتمدت الخصخصة كسياسة اقتصادية وبرنامج تنموي إصلاحي ، إذ قامت المملكة بتطبيق برنامج الإسناد التجاري حيث أصبحت عمليات الشحن والتفريغ والدعم والإسناد يقوم بها القطاع الخاص وبقية خدمات الإرشاد والتوجيه والإرساء تحت سيطرة هيئة الموانئ السعودية .

وكان من أهم أهداف عقود الإسناد التجاري تحقيق النتائج الآتية : - (٤)

١- رفع كفاءة مرافق الموانئ السعودية والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.

٢- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة .

٣- ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ وتتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات وتعميق الأرصفة وذلك من أجل استقبال الجيل الحديث من السفن وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة .

٤- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ السعودية .

وتشمل الموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية ما يلي :-

١- ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل :-

أنشئ هذا الميناء في بداية عام ١٩٧٤ لخدمة مدينة الجبيل الصناعية فقد صمم الميناء لاستيراد المواد الخام التي تتطلبها الصناعات المحلية ولتصدير المنتجات الصناعية مثل البتروكيمياويات ومنتجات النفط المكررة والأسمدة الكيمياوية والكبريت ، ويبلغ عدد الأرصفة ٢٥ رصيفاً . ويستقبل الميناء السفن الناقلة للمواد الصلبة والسائلة من (٦٠٠٠ طن) إلى (١١٠٠٠٠ طن) ، والسفن الناقلة للمواد البتروكيمياوية من (٥٠٠٠ طن) إلى (٤٥٠٠٠ طن) ، والسفن الناقلة للمنتجات البترولية المكررة من (١٢٠٠٠ طن) إلى (٣٦٠٠٠٠ طن) ، والسفن الناقلة للغاز البترولي المسال من (١٠٠٠ طن) إلى (٣٠٠٠٠ طن) .[٥]

والجدول الآتي بين أنواع البضائع المناولة وخدمات ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل .

جدول (٢)

أنواع البضائع المناولة وخدمات ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل

أنواع البضائع المناولة	خدمات الميناء
المواد الصلبة السائبة	تصدر الأسمدة الكيمياوية بصورة رئيسة على شكل شحنات سائبة كما يوجد في الميناء مرافق خاصة بتصدير الأسمدة المكيسة . ويتم استيراد خام الحديد (كتل او حبيبات صغيرة) من على رصيف مخصص لذلك ومن ثم تنقل إلى مصنع الحديد والصلب عن طريق سير ناقل .
المواد السائلة السائبة	يتم تصدير سته أنواع مختلفة من المواد البترولية المكررة من خلال رصيفين مخصصين لذلك وتتوافر المرافق اللازمة لاستيراد المنتجات الاساسية لزيوت التشحيم .
المنتجات البترولية الغازية السائلة	أربعة منتجات (إيثانول ، بيوتادين ، بروبلين ، فينل كلوريد المونمور) يتم مناولتها على رصيف مخصص لذلك . كما تتوفر المرافق الخاصة لمناولة البيوتان على أحد أرصفة المواد البتروكيمياوية ومرافق أخرى لمناولة الأمونيا على رصيفين من أرصفة الميناء .

المصدر : المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، موقع على شبكة النت

www.saudi ports Authority , p.1.

٢ – ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع : –

يقع الميناء على ساحل البحر الأحمر شمال ميناء جدة الإسلامي بحوالي ٣٠٠كم .

ويعتبر الميناء الأكبر في تحميل الزيت الخام والمنتجات المكررة والبتروكيمياويات على البحر الأحمر ويبلغ عدد الأرصفة فيه ٢٤ رصيفاً . وقد بُني الميناء خصيصاً لخدمة المجمعات الصناعية وتلبية متطلباتها فضلاً عن تصدير البترول الخام ومشتقاته المكررة وكذلك البتروكيمياويات السائلة والصلبة إلى الأسواق العالمية [٦]، كما يستورد عن طريق الميناء احتياجات المجمع الصناعي من معدات وآليات ومكونات المصانع وتصل قدرة الميناء إلى المناولة (١٣٠) مليون طن في العام . ويستقبل الميناء أنواع ناقلات النفط بأحجامها كافة وسفن الحاويات والبضائع العامة والسائبة وسفن الدحرجة وتوفير خدمات الإرشاد والقطر والسحب والإرساء . والجدول الآتي يبين أنواع الأرصفة وأعدادها لميناء الملك فهد الصناعي في ينبع.

جدول (٣)

أنواع الأرصفة وأعدادها

أنواع الأرصفة	إعدادها
١– محطة الحاويات والبضائع العامة	**سبعة أرصفة بطول ١٤٢٠م لتحميل السفن وتفريغها ، اثنان لمناولة الحاويات وبضائع الدحرجة بعمق ١٤م وتبلغ مساحة المحطة (١.٤) مليون ألف متر مربع وجهزت المحطة بثلاث رافعات متحركة حمولة الواحدة منها ٤٠ طن ويتم من خلال المحطة تصدير البضائع من المجمعات الصناعية والاستيراد لأعمال البناء .**

٢- محطة المواد السائبة	يتكون من رصيفين بطول ٥٠٠م وعمق ١٨م ويستقبل سفن المواد السائبة لغاية ١٠٠.٠٠٠ طن ويتم حالياً مناولة الكبريت في هذه المحطة .
٣- محطة الزيت الخام	تتكون من أربعة أرصفة وتستقبل السفن ذات حمولة ٥٠٠٠٠٠ طن وعمق الغاطس ٣٢م .
٤- محطة تصدير المشتقات البترولية (مصفاة التصدير)	يتكون من ثلاثة أرصفة وبعمق 18.5م بنيت لتصدير المشتقات البترولية مثل البنزين والديزل والزيوت ويمكن أن تستقبل الناقلات حتى ١٥٠٠٠٠ طن .
٥- محطة المواد البترولية	يتكون من رصيفين وبعمق 13.5م وتستخدم لتصدير المنتجات البتروكيمياوية السائلة مثل الجلايكول والبروبلين وتستقبل سفن حتى حمولة ٥٠٠٠٠ طن .
٦- محطة الغاز الطبيعي	يتكون من رصيفين وبعمق ٢٥م تستخدم لتصدير منتجات الغاز الطبيعي مثل البوتان والبروبان والنفثا وتستقبل سفن حتى حمولة ١٥٠٠٠٠ طن .
٧- محطة المصفاة المحلية	تتكون من أربعة أرصفة وبعمق ١٦م وتستخدم للتوزيع الداخلي لمنتجات البترولية (تصدير داخلي) وتستقبل سفن حتى ١٠٠٠٠٠ طن .

المصدر:المؤسسة العامة للموانئ السعودية www.saudi ports Authority , p.1-2

ويحتوي الميناء على مناطق تخزين ومنها :- (٧)

منطقة الحاويات المبردة وتحتوي على ٤٠ نقطة تزويد الحاويات المبردة بالطاقة.

١- منطقة مساحتها ١٦٧٠٦٧م^{٢} لتخزين الحاويات .

٢- منطقة مساحتها ١٠٠٠٠م^{٢} لتخزين البضائع العامة .

٣- منطقة مساحتها ٨٠٠م^{٢} لتخزين المواد الخطرة .

٤- منطقة مستودعات مساحتها ١٨٠٠٠م^{٢} .

٣- ميناء ضبا الصناعي : -

يقع في المنطقة الشمالية الغربية للمملكة العربية السعودية وبنهاية الساحل الشمالي للبحر الأحمر، والميناء محمي طبيعياً بالجبال من ثلاث جهات[٨] ويعتبر هذا الميناء أقرب الموانئ السعودية لقناة السويس ، ويحتوي على مناطق تخزين مغطاة بالكامل وتبلغ مساحتها ٦٠٠٠ م^{٢} ، ومناطق تخزين مغطاة من الأعلى وتبلغ مساحتها ٦٠٠٠ م^{٢} ، ومناطق تخزين غير مغطاة وتبلغ مساحتها ١٥٠٠٠٠م^{٢} .[٩]

والجدول الآتي يبين أعداد أرصفة ميناء ضبا والخدمات المقدمة في الميناء

جدول (٤)

أعداد أرصفة ميناء ضبا والخدمات المقدمة من الميناء

عدد الأرصفة	خدمات الميناء
الرصيف ١	يستخدم للمواشي الحية والبضائع السائبة ويبلغ طوله ٢٠٠م وبعمق ١٠٥م .
الرصيف ٢	يستخدم لخدمة البضائع العامة والسائبة ويبلغ طوله ٢٠٠م وبعمق ١٠م .
الرصيف ٣	لخدمة بضائع الدحرجة وسفن الركاب ويبلغ طوله ٢٠٠م وبعمق ١٠م ،

المصدر : www.saudi ports authority,p.1

٤- ميناء رأس الخير :-

يقع على ساحل الخليج العربي على مساحة (٢٣كم٢) ويبعد حوالي (١٣٥) كم شمال مدينة الجبيل ، بدأ العمل بتنفيذ الميناء عام ٢٠٠٨ بتكلفة (٢٠٤) مليار ريال واستقبل الميناء أول سفينة في شهر فبراير لعام ٢٠١١، ويعمل الميناء على نقل واستقبال مواد صناعية تقدر بـ (٨٩٥.٤) مليون طن سنوياً ويبلغ حجم المعادن المصدرة عبر الميناء (٤.٣٣٥) مليون طن وسيتم استيراد نحو ٦٦٠ ألف طن وسوف تخلق تلك المشاريع (٢٧ ألف) فرصة عمل مباشرة ودائمة[١٠]

والجدول الآتي يبين أعداد الأرصفة ووصفها

جدول (٥)

إعداد الأرصفة ووصفها لميناء رأس الخير

إعداد الأرصفة	
٣ أرصفة	طولها (٧٨٥)م وعمق الغاطس ١٥ م .
رصيف للخدمات البحرية	طولها (١٢١)م وعمق الغاطس ٦م وجميعها مكتملة التجهيزات .
وحالياً جاري العمل على إنشاء رصيفين رقم (٥) و(٦)	وقد تم ترسية العقد على شركة شاينا هاربور انجنيرنج المحدودة
يتكون الميناء من ساحات للشحن و (٢٥) مبنى	فيها مبنى الإدارة والجمارك وخدمات التشغيل والصيانة والمستودعات البحرية .
حوض دوران السفن	ويبلغ طوله (٧٠٠)م وقناة اقتراب بطول (٢٣) كم وبعمق (١٦) م وعرض ١٧٠م وكاسر الأمواج .

المصدر : www.saudi ports authority,p.1

جدول (٦)

خلاصة خدمات ميناء رأس الخير

	الخدمات
الميناء يخدم	**أكثر من(٨٠) مشروعاً صناعياً مختلفاً يقام في المنطقة ويقدر حجم استثماراتها بأكثر من(١٠٠) مليار** ريال .
	بلغت حجم استثمارات مشاريع المعادن بنحو (٦٠) مليار ريال **وتتخصص في تصنيع الفوسفات والألمنيوم وكربونات المغنيسيوم والبوكسايت منخفض الدرجة وثنائي كلوريد الاثيلين والصودا الكاوية إضافة إلى تشييد مرافق متكاملة للأسمدة والكيمياويات والألمنيوم.**

المصدر: authority,p.1 www.saudi.ports

أما الجدول (٧) فيبين الحمولات المفرغة والمشحونة للموانئ الصناعية الأربعة للمدة ٢٠٠٨ – ٢٠١١ ومن خلاله نلاحظ ما يلي :-

١- إن هناك نموا مستمرا بالنسبة للحمولات المفرغة والمشحونة لكل من حاملات الصب الجاف والسائل ، وأن هناك تذبذبا في هذه الحمولات يرجع السبب فيها إلى الأزمة الاقتصادية العالمية وكما هو ظاهر من الجدول فيما يتعلق بكل من ميناء الملك فهد الصناعي في جبيل وميناء الملك فهد الصناعي في ينبع .

٢-أما فيما يتعلق بميناء رأس الخير فأن عملية تشغيله بدأت في شباط من عام ٢٠١١ لذلك فأن نشاطه ما زال متواضعا .

وفيما يخص ميناء ضبا فمن خلال الجدول نلاحظ نشاطا في حاملات الصب الجاف وسفن البضائع العامة وسفن الدحرجة للمدة نفسها .

جدول (٧)

جدول (٧) الحمولات المفرغة والمشحونة في الموانئ الصناعية للمملكة العربية السعودية للمدة (٢٠٠٨ -٢٠١١)

الحمولات بالأطنان

الميناء		٢٠٠٨		٢٠٠٩		٢٠١٠		٢٠١١	
		المفرغة	المشحونة	المفرغة	المشحونة	المفرغة (١)	المشحونة (٢)	المفرغة (١)	المشحونة (٢)
١- ميناء الملك فهد الصناعي في جبيل	المجموع	٧٩٤٩٥٥٥	٣٤٥١١٦٤٨	٦٧٤١٣٣٨	٣٦٣٤٨٤٣٠	٨٦٧٧٣٧٧	٣٧٧٠٨٥٥٢	٨٠٩٥٨٩٩	٣٦٦٠٣٦٣٤
	مجموع الحمولات المارة خلال الميناء	٤٢٤٦١٢٠٣		٤٣٠٨٩٧٦٨		٤٦٣٨٥٩٢٩		٤٤٦٩٩٥٣٣	
٢- ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع	المجموع	٤٦٤٢٦٠٧	٣١٢٣٧٧٩٠	٤٢٢٨٥٠٣	٢٨٧٥٩٤٠١	٢٧٧٨٣٥٢	٢٤٦٠٨٤٨٦	٥٨٣٠٢٩٩	٢٧٨٥٢١٠٠
	مجموع الحمولات المارة خلال الميناء	٣٥٨٨٠٣٩٧		٣٢٩٨٧٩٠٤		٢٧٣٨٦٨٣٨		٣٣٦٣٢٣٩٩	
٣- ميناء ضبا	المجموع	٣٦٢٤٥٥	٧٨٦٨٨	٤٢٣٤٢٩	٨٦٧٢٤	٥٤٢٢٧٤	١٠٨٤٤٧	٤٣١٨٣٦	١٠٣٤٥٠
	مجموع الحمولات المارة خلال الميناء	٤٤١١٤٣		٥١٠١٥٣		٦٥٠٧٢١		٥٣٥٢٨٦	
٤- ميناء راس الخير بدء تشغيلة عام ٢٠١١	المجموع	----------	----------	---------	---------	---------	---------	١٨٨١	١٠٤١٦٠٩
	مجموع الحمولات المارة خلال الميناء	----------		---------		----------		١٠٤١٤٩٠	

المصادر : -

-Annual statistics, King FaHaD Industrial Port ,Jubail , for Year, 2008 – 2011,p.2

- Annual stat is tics, King FaHaD Industrial Port ,yanbu , for Year, 2008 – 2011,p.2

- Annual statistics, DIBA PORT , for Year, 2008 – 2011,p.2

- Annual Statistics , Ras AL- Khair port,For Year, 2011, P.8.

1 - تشمل : الاسمنت ، اليوريا ، خام الحديد ، الكبريت ،الفحم ، السكر .

٢ - تشمل : الغاز الطبيعي المسال ، منتجات البتروكيمياويات السائلة والصلبة ، منتجات النفط المكررة ، الدهون الحيوانية والزيوت النباتية .

أما الجدول (٨) فيبين حجم التجارة الخارجية للموانئ الصناعية الأربعة للمدة ٢٠٠٨ – ٢٠١١ ومن خلاله يظهر أن هناك زيادة مضطردة في حجم التجارة الخارجية استيرادا وتصديرا .

ويمكن الإشارة الى أن السعودية تحاول أن تفصل بين الموانئ الصناعية لتكون مركزة بشكل أساسي لخدمة القطاع الصناعي والموانئ التجارية وهي التي تهتم بتلبية حاجات السوق المحلية لسد احتياجاته من المنتجات المستوردة، وتصدير ما لديها من فائض إنتاجها الوطني . وبلا ريب فأن هذا التخصص في الموانئ يعكس مدى التطور الذي وصلت إليه هذه الموانئ موازنة بما هو موجود في المنطقة العربية .

جدول (٨)

حجم التجارة الخارجية للموانئ الصناعية في المملكة العربية السعودية

الحمولات بالأطنان

الميناء	مجموع البضائع المتناولة (الاستيراد + التصدير)			
	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١
ميناء الملك فهد الصناعي في جبيل	٤١٤٦١٢٠٣	٤٠٧٢٤٧٩٤	٤٥٣٨٥٩٢٩	٤٤٦٩٩٥٣٣
ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع	٣٥٨٨٠٣٩٧	٣١٠٩٦٢٧٨	٢٣٢٨٩٩١٠	٣٢٦٨٢٣٩٩
ميناء ضبا الصناعي	٤٤١١٤٣	٥١٠١٥٣	٦٥٠٧٢١	٥٣٥٢٨٦
ميناء رأس الخير الذي بدأ تشغيله في فبراير ٢٠١١	----------	----------	----------	١٠٤٣٤٩٠

المصادر :-

Annual statistics, King FaHaD Industrial Port ,Jubail , for Year, 2008– 2011,p.8
Annual statistics, King FaHaD Industrial Port ,yanbu ,for year 2008-2011 ,p.8
Annual statistics, DIBA PORT , for Year, 2008 – 2011,p.8
Annual Statistics , Ras AL- Khair port,For Year, 2011, P.8

ثالثاً : واقع النقل البحري والتحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في المملكة العربية السعودية و المنطقة العربية وكيفية التغلب عليها :-

يتميز واقع النقل في السعودية و المنطقة العربية بما يأتي :-

ارتفاع تكاليف التشغيل ، وصعوبة الإجراءات في بعض الموانئ العربية ، وتدني حجم الحركة والانخفاض في معدلات المناولة في الموانئ ، وضعف قدرات الموارد البشرية ، واختلاف الموانئ العربية فيما بينها من حيث هياكل الرسوم والتعرفة ومستويات الأجور ، وعدم تقديم التسهيلات والأولويات للسفن العربية ، وعدم وجود كثير من الموانئ العربية على الخطوط الملاحية الرئيسة لشركات النقل العالمية ، وخضوع بعض إدارات الموانئ للقطاع العام والروتين ، وعدم مواكبة الأنظمة المؤسسية والقانونية والإدارية المطبقة لمتطلبات عصر العولمة .[١١]

أما التحديات التي تواجه صناعة النقل البحري في السعودية والمنطقة العربية وكيفية التغلب عليها فتكمن فيما يأتي :-[١٢]

١- هناك دور قيادي تؤديه الإدارة الحكومية البحرية بوصفها الجهة المسؤولة عن وضع السياسات الناجحة لخلق صناعة نقل بحري متقدمة من دون تدخل مباشر وهي قادرة على التخطيط والتوجيه بما لها من رؤية أكثر شمولاً وبما يتوافق مع السياسة العامة للدولة وعليه مواجهة التحديات الأربعة الرئيسة التالية:-

أ- خلق المناخ الجيد لنمو النشاط البحري وذلك عن طريق العمل على استقرار التشريعات والقوانين المتصلة بالنشاط البحري مع كفاءة نظام فض المنازعات البحرية .

ب- العمل على إدخال واستيعاب التكنولوجيا الحديثة .

ت-التخطيط لبناء شبكة متكاملة من الأنشطة الرئيسة الداعمة لصناعة النقل البحري .

ث-تنفيذ متطلبات السلامة والإدارة الآمنة ومكافحة التلوث البحري طبقاً لقرارات المنظمة البحرية الدولية .

٢ - تحول شركات النقل البحري نحو الامتداد برياً وعلى الشركات الملاحية أن تصبح شركات تقديم خدمات لوجستية متكاملة من الباب إلى الباب حيث تنساب الحاويات من دون عوائق مادية أو مالية او تشريعية مع تقديم خدمات التخزين والتخليص الكمركي والتوزيع وتبادل المعلومات المتكاملة وباقي الخدمات التي تعظم القيمة المضافة على طول سلسلة النقل .

٣-عدم توافر رؤوس الأموال الضخمة لتطوير الأساطيل ويمكن التغلب على هذه الصعوبة عن طريق تكوين شركات ملاحية مشتركة على مستوى إقليمي حيث أن الكيانات الكبيرة هي الكيانات القادرة على المنافسة في السوق العالمي ومثال على ذلك شركة الملاحة العربية المتحدة التي تعد نموذجاً ناجحاً في هذا المجال .

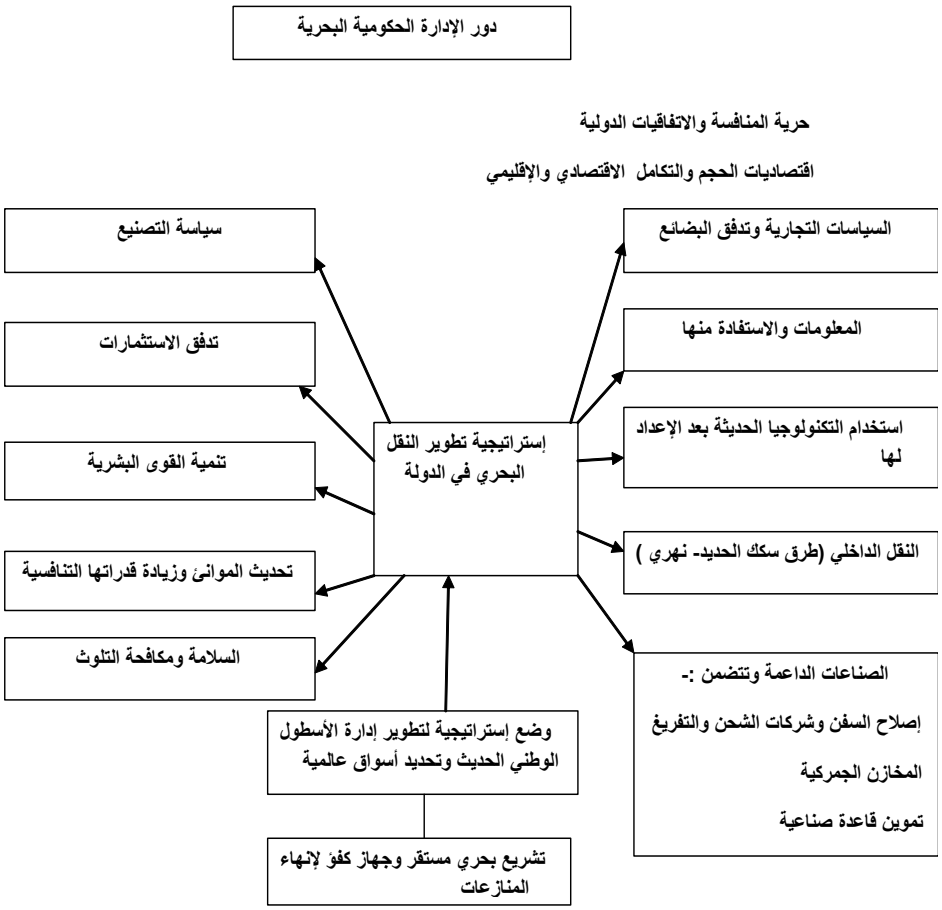
٤- الإسراع نحو تفعيل السوق العربية المشتركة حيث ستوفر البضائع التجارية لشغل فراغات سفن هذه الشركات الملاحية المشتركة ويساعد على تحقيق ربط الدول العربية بالعالم .

٥- التطور السريع في الصناعات البحرية يجعل من الضروري تلافي المنافسة بين موانئ الدول العربية خصوصاً لاسيما الموانئ المحورية منها والعمل على التعاون فيما بينها وتوزيع الأدوار والتخصصات .

وهذا ما يتطلب من الدول العربية وضع إستراتيجية لتطوير صناعة النقل البحري، ويجب أن تركز هذه الاستراتيجية على المفاهيم الناجمة عن تحرير تجارة الخدمات وبما يخدم مصالحها بالدرجة الأولى . وذلك من خلال وضع الأسس الخاصة لتطوير النقل البحري وبما يتماشى مع مصالحها والخطوط العريضة لتحرير تجارة الخدمات .

والشكل البياني (١) يوضح استراتيجية تطوير النقل البحري في الدول العربية .

الشكل البياني (1)



المصدر: أحمد عبد المنصف محمود وعبد الله علي فهيم ، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي ،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، بيروت ،2004 ، ص 17

وأخيرا ان تطوير صناعة النقل البحري يعتمد بالدرجة الأولى على أساس توفير بنية صناعية حديثة وحركة تجارية فلا يمكن إنشاء أسطول وتطوير الموانئ من دون أن يصاحبه إنشاء صناعات على المستوى العالمي تعتمد على التصدير والاستيراد مع توفير البنية الأساسية للنقل المتكامل الحديث بالإضافة إلى إيجاد مناخ مساعد على التميز التنافسي ، أما واقع شبكات النقل البحري في المشرق العربي فهو يعتمد على ما يلي :-

١- معيار مستوى الأداء اللوجستي .
٢- معيار الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم .
٣- معيار مؤشر مزاولة الأعمال .

حيث يتضمن المعيار الأول مستوى الأداء اللوجستي (البنية التحتية ، ونظام الجمارك ، والشحن الدولي ، والكفاءة اللوجستية ، والزمن ، والتتبع والتعقب للشحنات) .[١٣]

والجدول الآتي يبين مستوى الأداء اللوجستي LPI لدول مجلس التعاون الخليجي والعراق لعام ٢٠١٠ .

جدول (٩)

مستوى الأداء اللوجستي لدول مجلس التعاون الخليجي والعراق لعام ٢٠١٠

الدول	الترتيب عالمياً	مؤشر الاداء اللوجستي
الأمارات	24	3.63
البحرين	32	3.37
الكويت	36	3.28
السعودية	40	3.22
قطر	55	2.95
عُمان	60	2.84
العراق	148	2.11

المصدر : سفيان عطا الله المحيسن ، تسهيل النقل في منطقة الاسكوا تحديات امام الترابط الاقليمي ، الأردن ،ص ٤ ، موقع على شبكة النت . pdf.
WWW.css.escwa.org.lb/edgd

أما بالنسبة للمعيار الثاني فهو الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم وهو يتضمن ما يلي :- (١٤)

١- عدد السفن التي تؤم الميناء .

٢- الحد الأعلى لحجم السفن .

٣- عدد الترددات للسفن .

٤- أعداد شركات النقل التي تخدم الميناء .

٥- القدرة الاستيعابية لتلك السفن بوحدة الحاوية المكافئة .

جدول (١٠)

مؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم في دول المجلس العراق .

الدول	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	الترتيب عالمياً
الإمارات	38.6	39.22	46.70	48.21	48.80	60.45	63.37	15
السعودية	35.83	36.24	40.66	45.04	47.44	47.30	50.43	17
عُمان	23.33	23.64	20.28	28.96	30.42	45.32	48.52	19
الكويت	5.87	6.77	4.14	6.22	6.14	6.54	8.31	95
البحرين	5.39	4.34	4.44	5.99	5.75	8.04	7.83	99
قطر	2.64	4.23	3.90	3.59	3.21	2.10	7.67	100
العراق	1.40	1.63	4.06	2.61	1.20	5.11	4.19	132

المصدر : سفيان عطا الله المحيسن تسهيل النقل في منطقة الاسكوا تحديات إمام الترابط الإقليمي ، الأردن ، ص١٠، موقع على شبكة النت pdf

.WWW.css.escwa.org.lb/edgd

والمعيار الثالث مؤشر مزاولة الأعمال يتضمن ما يلي :-

(تبسيط الإجراءات وتطوير القوانين ، ووضوح الإجراءات والمعاملات واللوائح، وتطوير الهياكل التنظيمية والتوحيد الإداري ، وتقدير القيمة وتصنيف التعريفة الكمركية ، والتبادل الالكتروني للبيانات وتكنولوجيا المعلومات ، وتسهيل التجارة في إطار منظمة التجارة العالمية ، وتبني نظام النقل الدولي متعدد الوسائط (الحاويات).[١٥]

الاستنتاجات:

١- في عام ٢٠١١ سجل دخول سفن جديدة إلى الخدمة البحرية بمقدار ٢٨% مقارنة مع عام ٢٠٠٩ بمقدار ٨.٦% من نمو الأسطول العالمي ويعود السبب في ذلك إلى الارتفاع في إمدادات السفن نتيجة لطلبات الشراء من السفن قبل الأزمة الاقتصادية العالمية .

٢- تتبوأ السعودية المركز الأول في المنطقة العربية في مجال الموانئ الصناعية حيث تمتلك ٥٥ رصيفاً في أربعة موانئ صناعية رئيسة هي ميناء ضبا وميناء الملك فهد الصناعي في جبيل وميناء الملك فهد الصناعي في ينبع وميناء رأس الخير .

٣- تواجه صناعة النقل البحري في العالم العربي تحديات كثيرة منها خلق المناخ الجيد لنمو النشاط البحري والعمل على إدخال واستيعاب التكنولوجيا الحديثة والتخطيط لبناء شبكة متكاملة من الأنشطة الرئيسة الداعمة لصناعة النقل البحري .

٤- أما واقع شبكات النقل البحري في المشرق العربي فهو يعتمد على عدة معايير منها معيار مستوى الأداء اللوجستي ومعيار الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظم ومعيار مؤشر مزاولة الأعمال .

التوصيات:

١- لابد من وضع إستراتيجيتين متكاملتين **الأولى:**- استراتيجية لصناعة النقل البحري العربي تأخذ بعين الاعتبار الوضع الحالي الاقتصادي للمنطقة والتحديات التي تواجه صناعة النقل المتكامل في سلسلة إمداد مترابطة تربط المنطقة بالأسواق العالمية مع إحراز التميز التنافسي في ظل تحديات العولمة .

الثانية :- إستراتيجية خاصة بالصناعات العربية من حيث تحقيق التميز التنافسي للوصول إلى الأسواق العالمية بأعظم كفاءة وبأقل التكاليف .

٢- إقامة برامج تدريب وورش عمل لقطاع النقل من وسطاء شحن ومتعهدي نقل متعدد الأشكال مقدمي خدمات لوجستية .

٣- الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتسهيل النقل الدولي وتفعيل تطبيقها بتضمينها في التشريعات الوطنية .

الهوامش:

1- :unctad:Review of maritime trans port,N.y,2009,p.xiv.
2- :unctad:Review of maritime trans port,N.y,2010,p.xi.
3- :unctad:Review of maritime transport port,N.y,2011,p.xv.

٤- النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية ، مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية ، ٢٠٠٩ ، ص ١٠ ، موقع على شبكة النت.

.www.chamber.org.sa.pdf

٥- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ،ميناء الملك فهد الصناعي في جبيل ، موقع على شبكة النت

www.ports.gov.sa./arabic

٦- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع ، موقع على شبكة النت
www.ports.gov.sa/arabic
٧- المؤسسة العامة للموانئ السعودية، موقع على شبكة النت
www.saudi port authority,p.2
٨ - المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، ميناء ضبا ، موقع على شبكة النت
www.ports .gov.sa/Arabic
٩- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، (مصدر سابق) ،p.2
١٠- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، ميناء رأس الخير، موقع على شبكة النت www.ports.gov.sa/arabic
١١- د. نبيل علي صفوت ، استراتيجية مقترحة لتسهيل النقل والتجارة في المنطقة العربية ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ،الامم المتحدة ، الاسكوا ، ص٤ ، ٢٠٠٩.
١٢- أحمد عبد المنصف محمود وعبد الله علي فهيم ، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي ،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، بيروت ،٢٠٠٤ ،موقع على شبكة النت.
www.facatory .pdf.com.p.16-18 .
١٣- د. نبيل علي صفوت ، (مصدر سابق) ، ص ٩
١٤- سفيان عطا الله المحيسن ، (مصدر سابق) ، ص ٩ .
١٥ – د. نبيل علي صفوت ، (مصدر سابق) ، ص٢٠

المصادر والمراجع

١- أحمد عبد المنصف محمود وعبد الله علي فهيم ، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي ، معهد النقل الدولي واللوجيستيات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، بيروت ، ٢٠٠٤ ، موقع على شبكة النت :

.www.Facatory.pdf.com-

٢- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، موقع على شبكة النت :

www.Saudi Ports Authority, P.1

٣- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، ميناء الملك فهد الصناعي في جبيل ، موقع على شبكة النت :

www.ports.gov.sa/Arabic

٤- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع ، موقع على شبكة النت :

www.ports.gov.sa/Arabic

٥- المؤسسة العامة للموانئ السعودية،ميناء ضبا الصناعي، موقع على شبكة النت :

www.ports.gov.sa/Arabic

٦- المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، ميناء رأس الخير ، موقع على شبكة النت :

www.ports.gov.sa/Arabic

٧- النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية ، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية في السعودية ، ٢٠٠٩ ، موقع على شبكة النت :

WWW.chamber.org.sa/Arabic

8-Annual statistics ,king faHaD industrial port ,Jubail ,for Years ,2008– 2011.

9-Annual statistics ,king faHaD industrial port ,yanbu,for Years ,2008 – 2011.

10-Annual statistics ,DIBA port ,for Years ,2008 – 2011

11- Annual Statistics , Ras AL- Khair port,For Year2011

١٢ – سفيان عطا الله المحيسن ، تسهيل النقل في منطقة الاسكوا تحديات أمام الترابط الإقليمي ، الأردن ، موقع على شبكة النت :

www.css.escwa.org/lb/edgd.pdf

١٣– د. نبيل علي صفوت ، استراتيجية مقترحة لتسهيل النقل والتجارة في المنطقة العربية ، ندوة عن الاتفاقيات الدولية والعربية للنقل على الطرق ودورها في تطوير التجارة الخارجية العربية ، الأمم المتحدة ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا ، الاسكوا ، ٢٠٠٩ .

14- unctad : Review of maritime transport ,N.Y,2009

15- unctad : Review of maritime transport ,N.Y,2010 ١٥ -

16-unctad : Review of maritime transport ,N.Y,2011 ١٦-