

د. ابرار حسین

— حصل على درجة الدكتوراه في القانون من جامعة عين شمس سنة ١٩٧٣ —

يعتبر الشريان التجاري لجميع تلك الدول . وسوف نركز بحثنا على ما يمكن عمله من خطوات تعاونية وتكاملية في اطار المواني التي يعتبر تطوير كفاءتها وتحسين ادائها من اهم مستلزمات التنمية في الدول بعامه وفي الدول النامية بصفة خاصة .

ينقسم بحثنا الى قسمين : نستعرض في القسم الاول الحالة الراهنة في مواني الخليج مبينين حجم الواردات التي تمر عبرها واعداد السفن التي ترسو فيها وعدد ارسفتها وخطط التوسعة لها على المدى القريب والبعيد . اما في القسم الثاني من البحث فسوف نبين بعض الانتقادات للوضع الراهن ومقدمين بعض الاقتراحات المحددة التي نعتبرها — من وجهة نظرنا — ضرورة لا بد منها من أجل تقديم أفضل خدمة بأقل كلفة .

ولا بد من البيان اننا سنتكلم عن المواني التجارية للبضائع العامة والبضائع الصب باستثناء النفط الذي تتمثل مناولته في تصديره فقط . كما سيلاحظ ان بحثنا منصب على البضائع الواردة لانه فيما عدا النفط فليس لدى دول الخليج العربية الشيء الكثير لتصدره الى الخارج عن طريق البحر .

القسم الاول

استعراض لاوضاع وأداء المواني العربية المطلة على الخليج

٢ — تعتبر الدول العربية الواقعة على الساحل الغربي والشمالي للخليج وهي : الامارات العربية المتحدة ، البحرين ، العراق ، عمان ، قطر ، الكويت ، المملكة العربية السعودية ، من أهم مناطق استخراج النفط في العالم ، اذ يبلغ انتاجها الكلي من النفط الخام ، وفق احصائيات عام ١٩٧٨ ، حوالي ١٦ مليون برميل يوميا ، اي ما يعادل ٢٥٪ من الانتاج العالمي اذا استثنينا منه انتاج دول الكتلة الاشتراكية (✱) . ونتيجة للمردود المالي الكبير الذي عادت به تلك الثروة الطبيعية الضخمة فقد قامت تلك الدول بتنفيذ مشروعات اقتصادية وعمرانية طموحة وكبيرة . وساعدت عائدات النفط في رفع مستوى المعيشة فيها مما أدى الى زيادة ضخمة في الطلب على المنتجات الصناعية من العالم المتقدم ، وبالتالي زيادة في حجم الواردات حيث بلغ وزن ما نقل منها بحرا في عام ١٩٧٦ حوالي ٢٠ مليون طن بلغت قيمتها اكثر من ٢٦ الف مليون دولار اميركي ، ويتوقع لتلك الواردات ان تصل في عام ١٩٨٢ الى اكثر من ٣٥ مليون طن .

(✱) يبلغ الانتاج المالي ، بدون الدول الاشتراكية ، ٦٣ مليون برميل يوميا تقريبا .

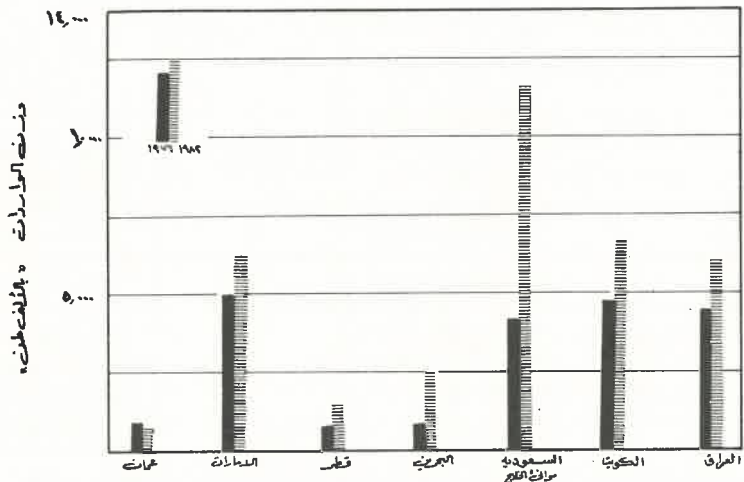
« ويبين الجدول رقم (١) وزن وقيمة الواردات المنقولة بحراً عام ١٩٧٦ . كما يبين الشكل رقم (١) توقعات وزن الواردات المنقولة بحراً عام ١٩٨٢ لتفريغها في المواني العربية المطلة على الخليج »

جدول رقم (١)

وزن وقيمة الواردات عام ١٩٧٦ بمواني الخليج

الدولة	قيمة الواردات بالمليون دولار	حجم الواردات بالألف طن
عمان	٧٠٤	٨٧٠
الامارات العربية المتحدة	٣٣٢٧	٤٩٧٥
قطر	٨١٧	٩٠٠
البحرين	١٦٦٤	٨٧٥
السعودية	١٢٨٨٨	٤١٧٥ *
الكويت	٣٣١٩	٤٧٩٠
العراق	٣٤٦٩	٣٤٣٠
المجموع	٢٦١٨٨	٢٠٠١٥

* ميناء الدمام فقط



شكل رقم (١) « وزن الواردات المنقولة بحراً عام ١٩٧٦ و١٩٨٢ »

ونظرا لافتقار بلدان الخليج الى طرق برية سريعة او خطوط للسكك الحديدية تربطها ببلدان العالم المصدرة ، او حتى تربطها فيما بينها ، فقد جرى التركيز على النقل البحري الذي اصبح شريان التجارة الوحيد ، تقريبا ، بين تلك الدول والعالم . وبناء على ذلك قامت حكومات الدول العربية المطلة على الخليج برصد الاموال الضخمة من أجل تطوير موانئها القائمة وبناء موانئ اخرى جديدة . وقد بلغت الاستثمارات في مجال بناء وتطوير المواني الوف الملايين من الدولارات . وعلى سبيل المثال فقد رصدت دولة الامارات العربية المتحدة ، في السنوات الاخيرة ، اكثر من ١٨٠٠ مليون دولار لبناء وتطوير المواني ، ورصدت المملكة العربية السعودية حوالي ٢٨٠٠ مليون دولار لبناء ميناء « جبيل » وحده .

٣ - فكرة عامة عن مواني الخليج العربية :

« يبين الشكل رقم (٢) خريطة للمواني العربية الواقعة على الخليج وعددها ، حاليا ، باستثناء مواني تصدير النفط والمواني الصناعية ١٧ ميناء تجاريا كما هو موضح بالجدول رقم (٢) »

جدول رقم (٢)

المواني التجارية الواقعة على الخليج العربي

الدولة	عدد المواني	أسماء المواني
عُـمَّـان	٢	ميناء قابوس - ميناء رايون
الامارات العربية	٦	ميناء زايد (أبو ظبي) ميناء راشد - ميناء جبل علي (دبي) ميناء خالد - مينان خورفكان (الشارقة) ميناء صقـر (رأس الخيمة)
قطر	٢	ميناء الدوحة - ميناء أم سعيد
البحرين	١	ميناء سلمان
السعودية	٢	ميناء الدمام - ميناء جبيل
الكويت	٢	ميناء الشويخ - ميناء الشعبة
العراق	٢	ميناء البصرة - ميناء أم قصر
المجموع	١٧	

المراكش

القيصر

أم قصر

سيارة الشيخ الكوفي

إيران

المملكة العربية السعودية

الدمام

البحر الأحمر

قطر

الأمم المتحدة

أم سعيد

ميناء خلد

ميناء راشد

ميناء علي

الدولة العربية المتحدة

عمان

خور فحكان

ميناء غابرييل

مركز الخليج العربي

وتتضمن موانئ الخليج العربية التجارية حالياً ١٥٥ رصيفاً منها ١٣٠ رصيفاً للبضائع العامة و ٢١ رصيفاً للبضائع السائبة و ٤ أرصفة لسفن الدرجة (الرو - رو) والحاويات . ويجري حالياً إنشاء ١٤٦ رصيفاً جديداً منها ٧٩ رصيفاً للبضائع العامة و ٢٨ رصيفاً للبضائع السائبة و ٣٩ رصيفاً لبضائع الحاويات والرو - رو . كما يجري التخطيط لبناء ٤٧ رصيفاً أخرى منها ٣٨ رصيفاً للبضائع العامة ورصيفان للبضائع السائبة و ٧ أرصفة للحاويات وسفن الرو - رو . وكل ذلك بخلاف الموانئ التي يجري إنشاؤها حالياً في عجمان وأم القيوين والفجيرة بدولة الإمارات العربية المتحدة .

وبين الجدول رقم (٣) عدد الأرصفة ذات الغاطس العميق بالموانئ التجارية المختلفة بدول الخليج العربية .

جدول رقم (٣) - عدد الأرصفة ذات الغاطس العميق بموانئ الخليج العربية

الدولة	الميناء	عدد الأرصفة الحالية				عدد الأرصفة تحت التنفيذ بعد عام ١٩٧٧				عدد الأرصفة المخطط لبنائه			
		بضائع عامة	بضائع سائبة	حاويات ورورو	بضائع عامة	بضائع سائبة	حاويات ورورو	بضائع عامة	بضائع سائبة	حاويات ورورو	بضائع عامة	بضائع سائبة	حاويات ورورو
عمان	ميناء قابوس ميناء ريسوت	٨	١	-	٩	-	-	٤	-	-	٤	-	-
الإمارات المتحدة	ميناء زايد (أبو ظبي)	١١	١	-	١٢	٣	٢	٥	٨	-	-	-	-
	ميناء راشد (دبي)	١٧	١	١٠	١٩	١٠	٦	١٦	-	-	-	-	-
	ميناء جبل علي (دبي)	٢	٣	-	٥	٢٣	٢٠	٦١	-	-	-	-	-
	ميناء خالد (الشارقة)	٥	-	٢	٧	٢	-	٤	-	-	-	-	-
	ميناء خور فكان (الشارقة)	-	-	-	-	-	٢	٢	-	-	-	-	-
	ميناء صقر (رأس الخيمة)	٢	-	-	٢	٢	١	٥	-	-	-	-	-
قطر	ميناء اللوحة	٩	-	-	٩	-	-	-	٣	-	١	-	٤
	ميناء أم سعيد	٥	٤	-	٩	-	-	-	-	-	-	-	-
البحرين	ميناء سلمان	١٢	-	-	١٢	٢	٢	٤	-	-	-	-	-
السعودية	ميناء النمام	١٧	٥	-	٢٢	١٠	٣	١٦	-	-	-	-	-
	جبيل (الميناء التجاري)	٢	-	-	٢	١٢	-	١٥	-	-	-	-	-
الكويت	ميناء الشويخ	١٧	١	-	١٨	-	-	-	١٧	١	٦	٢٤	-
	ميناء الشعيبة	٣	٢	-	٥	٩	١	١٠	-	-	-	-	-
العراق	ميناء البصرة	١٨	٢	-	٢٠	-	-	-	-	-	-	-	-
	ميناء أم قصر	٢	١	١	٤	٢	٢	٤	١٠	١	١١	-	-
المجموع		١٣٠	٢١	٤	١٥٥	٧٩	٢٨	٣٩	١٤٦	٣٨	٢	٧	٤٧

ويوضح الجدول رقم (٤) اطوال الارصفة الموجودة بمواني الامارات العربية والبحرين والكويت وعمان ، كما ستكون عليه بنهاية عام ١٩٧٩ ، ويبلغ طول الارصفة بالمواني المذكورة بهذا الجدول حوالي ٣١٧ كيلومتر . يضاف الى ذلك ارسفة مواني « جبل علي » بدبي و « خورفكان » بالشارقة بالامارات العربية ، ويبلغ مجموع اطوالها حوالي ٦ كيلومتر بنهاية ١٩٧٩ . اما ارسفة مينائي البصرة وام قصر بالعراق فيبلغ طولها حوالي ٣٠٣ كيلومتر . و ارسفة مينائي الدوحة وام سعيد بدولة قطر ويبلغ طولها حوالي ٣٠٣ كيلومتر . وهناك ايضا ارسفة مينائي الدمام وجبيل (الميناء التجاري) بالسعودية التي يبلغ طولها حوالي ١٣٥ كيلومتر . و ارسفة ميناء الشعيبية بالكويت التي يبلغ طولها ٢٣ كيلومتر . وبذلك سيكون الطول الكلي لارصفة مواني الدول العربية على الخليج العربي حوالي ٦٤ كيلومتر بنهاية عام ١٩٧٩ بخلاف الارصفة المخطط لها والتي سوف يتم استكمالها بعد عام ١٩٧٩ والارصفة الاخرى التي يجري التخطيط لبنائها خلال الثمانينات .

جدول رقم (٤) - طول الأرسفة - عدد السفن الكلي - عدد سفن الحاويات
وزن البضاعة بالطن DWT - عدد الحاويات بمواني الخليج العربي
التجارية خلال عام ١٩٧٩

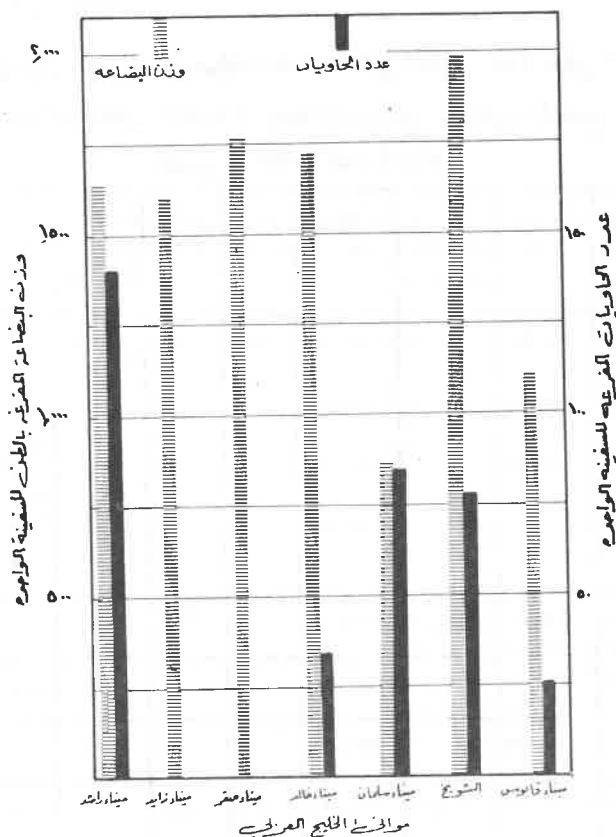
الدولة	المواني	طول الأرسفة بنهاية عام ١٩٧٩ بالمتر	عدد السفن القادمة الكلي	عدد سفن الحاويات	وزن البضاعة الكلي بالطن	وزن البضاعة السائبة بما فيها الأسمنت بالطن	المواد الانشائية بالطن	بضائع أخرى بالطن	حاويات المكانة
الامارات العربية المتحدة	ميناء راشد (دبي)	٧٢٠٧	٢٠٥٨	١٤٦٧	٣٠٣٨٦٠٣٣١	٨٩٠٧٩٠	٦٤٠٥٣٦	٢٠٥٦٠٠٥	٦٥
	ميناء زايد (أبو ظبي)	٦٣١٠	٨٦٤	-	١٠٣٧٦٠٨٥٩	٤١١١٤١	٢٠١٤٩٥	٧٦٤٠٢٢٣	
	ميناء صقر (رأس الخيمة)	٢٦٨٨	٦٣	-	١١١٠١٣٢	-	١٢٠٠٠	٩٩٠١٣٢	
	ميناء خالد (الشارقة)	٣٢٠١	٦٣٦	١٨٩	١٠٩٤٠٠٧٠	-	-	١٠٩٤٠٧٠	٥
البحرين	ميناء سلمان	٤٠٩١	١٠٠٨	١٣٨	٨٧٧٠٠٦٥	٢٦٠٠٧١٨	١٠٩٠٠٨٦	٥٠٧٠٢٦١	٣٦
الكويت	ميناء الشويخ	٥٩٥١	٢١١٢	٨٢٢	٤١٨٩٠٤١٠	١٠٢٦٦٠٦٦	-	٢٠٩٢٣٣٤٤	٤
عمان	ميناء قابوس	٢٢٤١	٦٩٩	٢٠١	٧٣٣٠١٧٩	٣٨٨٠٧١٠	٧٨٠٤٩٥	٢٦٥٠٩٧٤	٨
المجموع الكلي		٣١٦٨٩	٧٤٤٠	٢٨١٧	١١٧٦٨٠٠٤٦	٢٠٤١٦٠٤٢٥	١٠٤١٦١٢	٨٠٣١٠٠٠٩	٤٩

وقد تم تجهيز العديد من مواني الخليج العربية بمعدات حديثة ، وبذلك

أصبحت — مع وجود الارصفة ذات الغاطس العميق — قادرة على استقبال السفن ناقلة الحاويات وسفن الدرجة (الرو — رو) والسفن ناقلة الصنادل (اللاش) . وقد افتتحت مؤخرا محطة حاويات ضخمة بميناء « راشد » في دبي واخرى في ميناء « خالد » بالشارقة وثالثة في ميناء « سلمان » في البحرين . وبنهاية عام ١٩٨٠ ، او خلاله ، سيتم افتتاح عدة محطات حاويات جديدة بموانئ « خورفكان » بالشارقة و « الدمام » و « جبل » بالسعودية و « جبل علي » في دبي و « ام قصر » بالعراق و « الشعبية » بالكويت .

٤ — حمولات السفن القادمة الى موانئ الخليج العربية :

» يبين الجدول رقم (٥) والشكل رقم (٣) متوسط وزن البضاعة الفارغة وعدد الحاويات لكل سفينة في عدد من موانئ الخليج العربية وذلك من واقع احصائيات الشهور الاربعة الاولى لعام ١٩٧٩ « .



شكل رقم ٣: متوسط وزن البضاعة الفارغة وعدد الحاويات للشحنات القادمة الى موانئ الخليج العربي عام ١٩٧٩

**جدول رقم (٥) - متوسط وزن البضاعة المفرغة بالطن وعدد الحاويات
المفرغة للسفن القادمة الى موانئ الخليج العربي عام ١٩٧٩**

الميناء	وزن البضاعة الكلي بالطن	عدد السفن الكلي	متوسط وزن البضاعة المفرغة من السفينة الواحدة	عدد الحاويات الكلي المكافئة	عدد سفن الحاويات	متوسط عدد الحاويات المفرغة من السفينة الواحد
ميناء راشد (دبي)	٣٣٨٦٣٣١	٢٠٥٨	١٦٤٥	٢٠٧١٦٥	١٤٦٧	١٤١
ميناء زايد (أبو ظبي)	١٣٧٦٨٥٩	٨٦٤	١٥٩٤	١٠٨	-	-
ميناء صقر (أس الخيمة)	١١١١٣٢	٦٣	١٧٦٤	-	-	-
ميناء نخالد (الشارقة)	١٠٩٤٠٧٠	٦٣٦	١٧٢٠	٦٤٦٥	١٨٩	٣٤
ميناء سلمان (البحرين)	٨٧٧٠٦٥	٢٠٠٨	٨٧٠	١١٧٣٦	١٣٨	٨٥
ميناء الشويخ (الكويت)	٤١٨٩٤١٠	٢١١٢	١٩٨٤	٦٣٨٣٤	٨٢٢	٧٨
ميناء قابوس (عمان)	٧٣٣١٧٩	٦٩٩	١٠٤٩	٥٢٤١	٢٠١	٢٦
المجموع	١١٧٦٨٠٤٦	٧٤٤٠		٢٩٤٠٥٤٩	٢٨١٧	

المتوسط العام لوزن البضاعة المفرغة من السفينة الواحدة : ١٥٨٢ طن
المتوسط العام لعدد الحاويات المفرغة من السفينة الواحدة : ١٠٥ حاوية مكافئة

فاذا القينا نظرة على كميات البضاعة المفرغة في موانئ الخليج العربية ، وعلى عدد السفن الكلي القادمة اليها ، وعدد الحاويات المفرغة في كل ميناء ، من واقع الجدول والشكل المشار اليهما اعلاه ، لوصلنا الى النتائج التالية :

ان وزن البضاعة المفرغة من السفينة الواحدة يتراوح ما بين ٨٧٠ طنا (ميناء سلمان بالبحرين) و ١٩٨٤ طنا (ميناء الشويخ في الكويت) أي حوالي ١٥٨٢ في المتوسط . وان عدد الحاويات المفرغة من السفينة الواحدة ، يتراوح ما بين ٢٦ حاوية مكافئة T E U (ميناء قابوس - عمان) و ١٤١ حاوية مكافئة T E U (في ميناء راشد - دبي) أي بمعدل ١٠٥ حاويات للسفينة الواحدة .

واذا اخذنا ميناء الشويخ (الكويت) مثالا لقياس المتوسط العام لعدد الحاويات المفرغة من السفينة الواحدة ، خلال الفترة من اول يناير حتى نهاية اغسطس ١٩٧٩ (الجدول رقم ٦) لوجدنا ان عدد هذه الحاويات يتراوح ما بين ٦٥ حاوية مكافئة T E U (شهر يوليو الذي وصلت فيه ٧٤ سفينة تحمل ٤٧٣٨ حاوية) و ٨٨ حاوية مكافئة T E U (شهر مارس الذي وصلت فيه ٧١ سفينة تحمل ٦٢٦٧ حاوية) وبذلك يكون متوسط عدد الحاويات المفرغة ٧٤ حاوية للسفينة الواحدة . وان متوسط عدد سفن الحاويات القادمة للتفريغ في ميناء الشويخ ، خلال تلك الفترة ، يتراوح ما بين ٥٤ سفينة (فبراير ٧٩) و ٧٩

سفينة (يناير ٧٩) وبذلك يبلغ المتوسط ٧١ سفينة في الشهر افرغت ٥٢٧٨ حاوية مكافئة * T E U شهريا (كما هو واضح في الجدول رقم ٦) .

جدول رقم (٦)

متوسط عدد الحاويات المكافئة المفرغة من سفن الحاويات في ميناء الشويخ
خلال الفترة من يناير - أغسطس عام ١٩٧٩

الشهر	عدد سفن الحاويات	عدد الحاويات	متوسط عدد الحاويات
المكافئة لكل سفينة	المكافئة	المكافئة لكل سفينة	
يناير	٧٩	٥٧١٢	٧٢
فبراير	٥٤	٤٣٢٠	٨٠
مارس	٧١	٦٢٦٧	٨٨
ابريل	٧٠	٤٩٨٢	٧١
مايو	٧٦	٥٥٨٢	٧٣
يونيو	٧٥	٥٢٧٦	٧٠
يوليو	٧٤	٤٧٣٨	٦٥
أغسطس	٧٠	٥٣٤٤	٧٦
المتوسط العام			
الشهري	٧١	٥٢٧٨	٧٤

وبنظرة اكثر تمحيصا لنموذج مناولة الحاويات في ميناء الشويخ (الكويت) فانه من بين الـ ٧١ سفينة حاويات ، كمتوسط شهري للسفن القادمة الى ذلك الميناء ، نجد الاتي :

- ١٥ سفينة تفرغ كل منها أقل من ١٠ حاويات .
- ١٠ سفن تفرغ كل منها من ١٠ الى ١٩ حاوية .
- ١٢ سفينة تفرغ كل منها من ٢٠ الى ٣٩ حاوية .
- ١٣ سفينة تفرغ كل منها من ٤٠ الى ٧٩ حاوية .

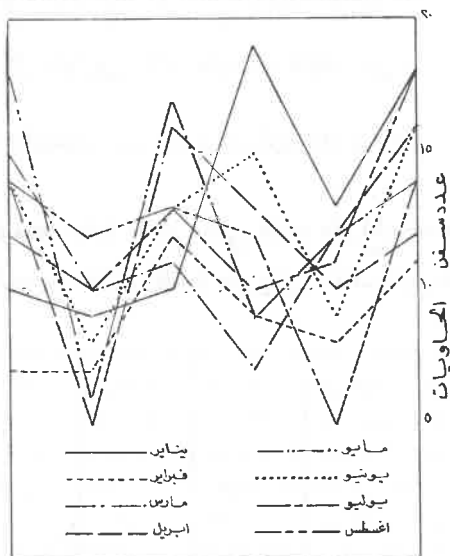
* الحاوية المعتادة تكون اطوالها كالتالي :

٢٠x٨x٨ قدم . وهناك حاوية كبيرة طولها ٤٠ قدم ولذا تعد مكافئة لحاويتين من الحجم المعتاد ويطلق عليها اسم « حاوية مكافئة » .

٨. سفن تفرغ كل منها من ٨٠ الى ١١٩ حاوية .
 ١٣ سفينة تفرغ كل منها من ١٢٠ حاوية فأكثر .
 وقد وضعنا ذلك بالجدول رقم (٧) واشكلين (٤) و (٥) .

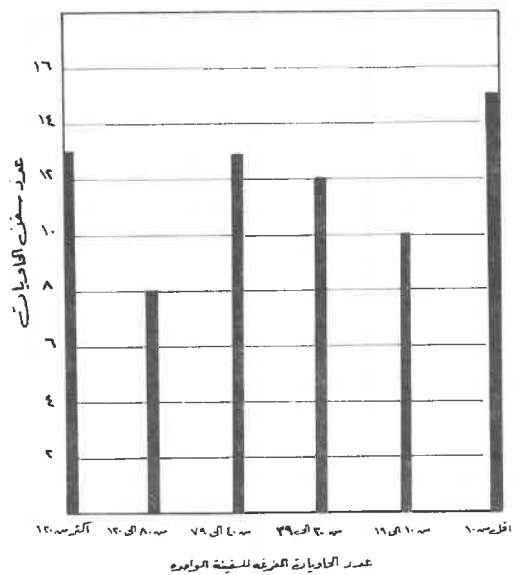
جدول رقم (٧) متوسط عدد السفن التي تقوم بافراغ أعداد مختلفة من الحاويات بميناء الشويخ خلال الفترة من يناير - أغسطس عام ١٩٧٩

الشهر	سفن تقوم بافراغ حاويات عددها من ١ وأقل من ١٠ حاويات	سفن تقوم بافراغ حاويات عددها من ١٠ وأقل من ٢٠ حاوية	سفن تقوم بافراغ حاويات عددها من ٢٠ وأقل من ٤٠ حاوية	سفن تقوم بافراغ حاويات عددها من ٤٠ وأقل من ٨٠ حاوية	سفن تقوم بافراغ حاويات عددها من ٨٠ وأقل من ١٢٠ حاوية	سفن تقوم بافراغ حاويات عددها أكثر من ١٢٠ حاوية	العدد الكلي لسفن
يناير	١٨	١٣	١٩	١٠	٩	١٠	٦٩
فبراير	١١	٨	٩	١٢	٧	٧	٤٤
مارس	١٦	١٢	٧	١١	١٠	١٥	٧١
أبريل	١٢	١٠	١٣	١٦	٥	١٤	٧٠
مايو	١٤	١٢	٩	١٧	٦	١٨	٧٦
يونيو	١٦	٩	١٥	١٣	٨	١٢	٧٣
يوليا	١٨	١١	١٠	١٣	١٠	١٢	٧٤
أغسطس	١٤	٥	١٢	١٣	١٢	١٤	٧٠
المتوسط العام الشهري	١٥	١٠	١٢	١٣	٨	١٣	٧١



أقل من ١٠ من ١٩٨١ إلى ١٩٨٠ من ١٩٨٠ إلى ١٩٧٩ من ١٩٧٩ إلى ١٩٧٨ من ١٩٧٨ إلى ١٩٧٧

شكل رقم ٥: عدد سفن الحوادث التي قامت بتفريغ أعداد مختلفة من الحاويات بين الشونج عام ١٩٧٩



شكل رقم ٥: متوسط عدد سفن الحوادث التي تقوم بتفريغ أعداد مختلفة من الحاويات بين الشونج عام ١٩٧٩

القسم الثاني تحليل ونقد الحركة والاداء في مواني الخليج العربية

٥ - ما الفكرة الاساسية التي تقوم عليها سياسة بناء وتوسعة وتطوير المواني العربية في الخليج ؟ وما نقدنا لها ؟

من المؤلم حقا ان يلاحظ المحلل العربي المنصف ان هناك خطا عريضا يسيطر على سياسة دول المنطقة الخليجية العربية في مجال بناء وتوسعة وتطوير موانئها ، ويتمثل ذلك الخط في العمل للوصول الى حد الاكتفاء الذاتي الاقليمي ، والنظر احيانا الى ان المواني الضخمة ، الكافية ذاتيا ، من مقومات الاستقلال ومن مدعمات الفخر الوطني .

فبالرغم من ان ملاك السفن والناقلين البحريين في العالم يتظنون الى مواني الخليج كلها ، فيما يتصل بالاجرة HIRE في المشاركات SHIP CHARTBRING وبالنولون FREIGHT في النقل البحري بموجب سند شحن ، على انها ميناء تفرغ واحد ONE DESTINATION فان دول المنطقة ذاتها ، للأسف ، تعمل في نطاق اقليمي ضيق . فكل دولة في المنطقة تعمل جادة على بناء المزيد من الارصفة وتطوير القائم منها ، لتصبح موانئها قادرة على استقبال كل بضائعها على أية سفينة عالية حملتها . وهذا يستدعي انفاق البلايين من الدولارات من أجل تعميق الممرات المائية ، وحفر القنوات الملاحية الجديدة ، وبناء مزيد من الارصفة المتطورة الحديثة التي تلائم استقبال أحدث انواع السفن ، وتجهيز الارصفة بالرافعات وسائر المعدات التي لا يستعصي عليها أي نوع من انواع مناولة الحمولة . في حين انه لو اتبعت سياسة « تعاونية - تكاملية » بين تلك المواني لتمكن تقليل النفقات الاستثمارية والتشغيلية الى حد بعيد مع مضاعفة الانتاجية .

واذا قارنا معدلات كميات البضائع وعدد الحاويات المفرغة في مواني الخليج بمعدلات اداء بعض المواني الاوربية (مثل روتردام - هامبورغ ، الهافر ، روان ، انتورب) لتجلت قلة كميات البضائع واعداد الحاويات التي تفرغها السفن القادمة الى المواني العربية في الخليج . فبينما يتراوح وزن البضائع المفرغة من السفينة الواحدة في المواني الاوربية ، المشار اليها آنفا ، ما بين ٣٠٠٠ الى ١٥٠٠٠ طن فان ذلك المعدل ينخفض الى اقل من ١٥٨٢ طنا في المتوسط للسفينة الواحدة القادمة الى ميناء عربي في الخليج . أما فيما يتعلق بالحاويات فانه في ميناء واحد مثل ميناء انتورب تتم مناولة عدد من الحاويات يساوي العدد الذي يتم تفرغها في المواني العربية « راشد وزايد وخالد ، وسلطان ، والشويخ وقابوس » مجتمعة (انظر الجدول رقم ٨) كذلك تشير المقارنة الى ان وزن البضاعة المفرغة لكل كيلومتر من أرصفة المواني الاوربية يتراوح بين ٧٦٩ و ٧٦٨٨ طنا في حين انه لا يتجاوز ٣٧٢ طنا في مواني الخليج .

جدول رقم (٨) - متوسط وزن البضاعة المفرغة بالطن لكل سفينة قادمة إلى بعض الموانئ الأوروبية بالمقارنة إلى السفن القادمة إلى موانئ الخليج العربي

الميناء	العام	وزن البضاعة الكلي بالمليون طن	طول الأرصفة بالكيلومتر	وزن البضاعة الكلي بالألف طن لكل كيلومتر من طول الأرصفة	عدد السفن الكلي	وزن البضاعة لكل سفينة بالطن	عدد الحاويات الكلي
روتردام	١٩٧٧	٢٨٠	٤١ ^(١)	٦٨٢٩	٣٠٦٣٨	٩١٣٩	٤٧٨١٥٤
هامبورغ	١٩٧٧	٥٤	٣٥	١٥٤٣	١٨٠٠٠	٣٠٠٠	٤٧١٠٠٠
الهافر	١٩٧٧	١٢٣	١٦	٧٦٨٨	٨١١٧	١٥١٥٣	
روان	١٩٧٧	١٧	١٣	١٣٠٨	٤٦٠٠	٣٦٩٦	
أنطويرب	١٩٧٧	٧٠	٩١	٧٦٩	١٧٧٠٣	٣٩٥٤	٢٠٤٢٩٦
موانئ الخليج ^(٢)	١٩٧٩	١١٨٠	٣١٧	٣٧٢	٧٤٤٠	١٥٨٦	٢٩٣٩٤٦

(١) طول الأرصفة بميناء روتردام يشمل فقط أرصفة سفن البضائع العامة والحاويات .

(٢) موانئ راشد ، زايد ، صقر ، خالد ، سلمان ، الشويخ ، قابوس .

ان (الجدول رقم ٩) يوضح ان المسافة بين كل ميناءين عربيين متجاورين تتراوح بين ٨ و ٢٥٠ ميلا بحريا ، وقد ينخفض متوسط المسافات اذا استمر انشاء المواني الجديدة بالهمة السائدة حاليا . فاذا سلمنا بأن ملاك السفن مصيبون في نظرتهم الى الخليج العربي على انه ميناء تقريغ واحد لسفنتهم ONE DESTINATION فما حجة المتنافسين في البناء والتوسعة وظروفهم الاقتصادية متقاربة ، وانماط البضائع المستوردة متشابهة ، وهم قوم ينتمون الى امة واحدة ، حتى يستدبروا التنسيق والتكامل ويدخلوا في شبه منافسة ليس لها ما يبررها ، فضلا عما تكلفه هذه المنافسة من نفقات هائلة وهبوط في معدلات الكميات المفرغة وصعوبات في الادارة وفي توفير الكوادر البشرية الكفوءة لضمان حسن سيرها وسلامة ادائها ؟

ان من المتوقع ان يرتفع ، في عام ١٩٨٢ ، حجم البضائع المستوردة معبأة بحاويات الى مواني الخليج العربية ليتجاوز ١٠ ملايين طن ، حيث ينتظر أن يستوعب نظام النقل بالحاويات ما يقرب من ٧٠ - ٧٥ ٪ من البضائع القابلة للتعبئة بالحاويات CONTAINBRISABLE CARGO وان هذه الحاويات ستنتقل على سفن متطورة ، ضخمة وسريعة ، تحتم كلفتها وتكاليف تشغيلها تخفيض عدد مرات رسوها في المواني المتقاربة حتى يمكنها ان تعمل بكلفة اقتصادية مقبولة . فكيف ستواجه مواني الخليج ذلك وهي تعمل في ظل مفاهيم اقليمية ضيقة في حين يجمع فقهاء القانون البحري وخبراء صناعة النقل البحري انهما

من طبيعة دولية تفرض التعاون على مستويات عالية .. فكيف بالمستويات القومية المتقاربة في كل شيء ؟

جدول رقم (٩)

المسافة بين موانئ الخليج العربي بالميل البحري

الموانئ	المسافة بالميل البحري
ميناء قابوس (عمان) - ميناء خورفكان (الشارقة)	١٥٧
ميناء خورفكان (الشارقة) - ميناء صقر (رأس الخيمة)	١١٨
ميناء صقر (رأس الخيمة) - ميناء خالد (الشارقة)	٤٤
ميناء خالد (الشارقة) - ميناء راشد (دبي)	٨
ميناء راشد (دبي) - ميناء جبل علي (دبي)	١٨
ميناء جبل علي (دبي) - ميناء زايد (أبو ظبي)	٥٤
ميناء زايد (أبو ظبي) - ميناء الدوحة (قطر)	١٩١
ميناء الدوحة (قطر) - ميناء سلمان (البحرين)	١٢٩
ميناء سلمان (البحرين) - ميناء الدمام (السعودية)	٩٢
ميناء الدمام (السعودية) - ميناء جيل (السعودية)	١١٨
ميناء جيل (السعودية) - ميناء الشعبة (الكويت)	٢٢٥
ميناء جيل (السعودية) - ميناء الشويخ (الكويت)	٢٥٠
ميناء الشويخ (الكويت) - ميناء البصرة (العراق)	١٨٠

وفي مقابلة أجرتها مع كاتب هذه الورقة جريدة الرأي العام الكويتية ، ونشرتها في عددها رقم ٥٧١١ الصادر صباح ٢٩ سبتمبر ١٩٧٩ ، أشرت الى احصائية للبنك المركزي الكويتي ورد بها ان الاقتصاد الكويتي وحده تحمل في عام ١٩٧٨ حوالي ١٨٠ مليون دينار كويتي اجور نقل بحري للبضائع والسلع التجارية المستوردة الى الكويت . فاذا ما علمنا بأن وزن تلك البضائع كان في حدود ٤ ملايين طن فان ذلك يعني ببساطة ان متوسط ما تحمله الطن الواحد من البضاعة المنقولة الى الكويت هو ٤٥ ديناراً كويتياً ، وهو رقم كبير يتحمله بالتالي المستهلك في دولة الكويت .

٦ - ما البديل اذن ؟ وما نتائج الاخذ به ؟

في مقال نشرته في جريدة القبس الكويتية (العدد رقم ١١٠١ الصادر

بتاريخ ١٤ يوليو ١٩٧٥) وأتبغته بكتاب نشرته لي دار القبس الكويتية في يوليو ١٩٧٥ دعوت فيهما الى تبني سياسة « تعاونية — تكاملية » بين مواني الخليج العربية . وقلت فيهما ان آفاه التعاون بين تلك المواني واسعة وفسحة . وقدمت اقتراحا محدودا لواحد من نماذج ذلك التعاون الممكنة التطبيق عمليا .

والفكرة التي طرحتها تتلخص في تبني تطوير وتوسعة ميناءين ، او مجموعة أرصفة محددة في ميناءين ، ليكونا بمثابة الميناء الام للخليج . يتبع ذلك اقامة نظام الروافد في ملاحه ساحلية منتظمة بين سائر المواني والميناء الام ، وبين بعضها البعض .

وبهذه الطريقة سيتمكن تخفيض وقت الانتظار ومرات الرسو للسفينة في الخليج بأن يستقبلها الميناء الام ايا كان غاطسها وايا كانت حاجتها من معدات المناولة والتفريغ . ثم يتم عن طريق الروافد البحرية ووسائل النقل البري كذلك توزيع الحمولات القليلة او المحدودة الى المواني الفرعية التي تقصدها بيسر وسهولة .

والفكرة تتضمن فوائد جلى لكل من اصحاب السفن والمستوردين ومواني المنطقة ، وكلها حكومية في انشائها وادارتها ، ولاقتصاد المنطقة بعامه .

١ — فبالنسبة لاصحاب السفن والمستوردين :

سيؤدي هذا النظام الى تقليل عدد مرات تردد السفن ، الضخمة السريعة ، ذات التكاليف التشغيلية العالية ، على المواني " NUMBER OF PORT CALLS دون ان يصطدم ذلك بعقبات محدودية الغاطس او نقص المعدات او انخفاض مستوى كفاءة الاداريين في المواني او اكتظاظ المواني بالسفن " CONGESTION

ان اصحاب السفن والناقلين البحريين يدعون اليوم ان المستوردين ، في كل بلد بالخليج ، يتشددون في وجوب تفريغ بضائعهم في اقرب ميناء لهم في بلدهم ولذلك فان فكرة الميناء الام ليست عملية ، وهذه حجة مردودة . ذلك ان اصرار المستوردين على رأيهم ذاك انما مصدره تجارب مرة من ضياع بضائعهم وتلفها في المواني المختلفة في حين ان التحول الكبير في النقل البحري الى نظام النقل بالحاويات سيجنب البضاعة مخاطر الضياع والتلف عند اجراء التحويل SHIFTING او المسافنة TRANSSHIPMENT فاذا ما تعزز ذلك بنظام روافد دقيق في المواعيد وجيد في الخدمة فان المستوردين لن يحتجوا بعد ذلك على شيء ، لان المهم لديهم هو وصول بضائعهم سليمة في (العدد والحالة) بغض النظر عن أية سفينة جلبتها .

ان الاصرار على استعمال الحاويات كوسيلة تغليف للبضاعة من أجل نقلها من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ رأسا مجرد نظام النقل بالحاويات من الهدف الاساسي الذي اوجد ذلك النظام من أجله وهو تأمين النقل المختلط COMBINED TRANSFORT — فالنقل بالحاويات « نظام » بالاضافة الى كون الحاوية بذاتها « وسيلة » نقل ووعاء تعبئة .

ان اصحاب السفن والناقلين البحريين عارضوا — في البدء كذلك — استعمال الحاويات في النقل الى الخليج ، بحجة ان دول الخليج ليس لديها بضائع مصدرة يمكن تعبئتها بالحاويات ، وبالتالي فان الحاويات ستعاد الى موانئها فارغة مما يشكل كلفة اقتصادية كبيرة . ولكن التجربة اثبتت انهم لم يكونوا مصيبين — على نحو ما نبهت اليه في بحث لي عام ١٩٧٤ * — وفرض النقل بالحاويات نفسه ، وهامى الشركات العالمية تتسابق وتتنافس لتسيير السفن حاملة الحاويات الى الخليج بالرغم من ان معظم تلك الحاويات تعاد منها فارغة .

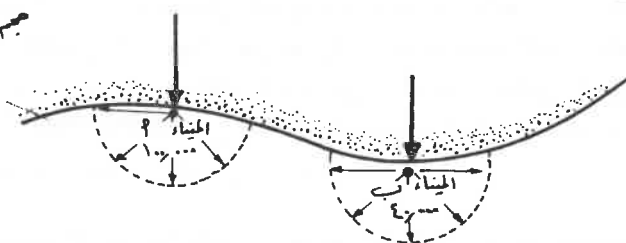
وفي نظرنا فان نظام الروافد اذا استقر في المنطقة فان اجور النقل ، على المدى الطويل ، ستنخفض بالنسبة للمستوردين . ان من بينهم من يقول اليوم ، ان الخطوط الملاحية تعتبر الخليج كله ميناء تفريغ واحد بالنسبة لاجور النقل البحري ، على ما سبق واشرنا اليه ، ولذلك فان اجور النقل بالروافد ستكون كلفة اضافية . وهذا الكلام صحيح الان . ولكن النظام اذا استقر فانه سيؤدي الى تخفيض كلفة النقل بين ميناء الشحن وميناء التفريغ الام ، في الخليج ، وبالتالي فان ذلك الخفض سيستوعب زيادة كلفة النقل بنظام الروافد ويزيد عليه . ان النظرة الضيقة في حساب التوقعات الاقتصادية غير سليمة ، ولا بد دائما من اطلالة شمولية على الاوضاع الاقتصادية لكي يمكن اصدار حكم واقعي وقريب الى الصواب عليها .

كذلك فان الوضع المقترح ، اذا امكن تطبيقه ، سيتطلب قدرا من التعاون بين ملاك السفن وبعضهم والناقلين البحريين فيما بينهم .. اولئك الذين عليهم ان يتجنبوا استثمار وتنامي المنافسة المدمرة فيما بينهم بحيث نجد اليوم الواحد منهم يتهافت على قبول اي كمية ، مهما قلت ، من البضاعة ، لكل ميناء ، بحجة ان المنافسة تفرض عليه ذلك وان عليه عمل أي شيء ليبقى في الخدمة البحرية .

ان المؤشرات تدل على انه — مع استمرار ارتفاع اثمان النفط — فان ٥٠٪ من تكاليف تشغيل السفينة ، ابتداء من عام ١٩٨٠ ، ستمثل قيمة الوقود .

* انظر مقالنا في جريدة القبس الكويتية عدد يوم ٨ اكتوبر ١٩٧٤ صفحة ٦ .

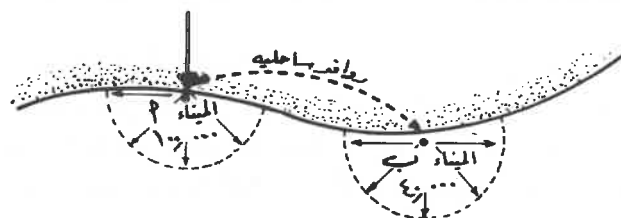
حجم العمليات بالميناء ١٠٧ ...



حجم العمليات بالميناء ب ٤٧ ...

الحالة الأولى : كل من الميناء أ والميناء ب يعمل بطريقة مستقلة عن الآخر

حجم العمليات بالميناء ١٨٧ ...



حجم العمليات بالميناء ب ٧٤ ...

الحالة الثانية : الميناء أ يعمل كميناء ام والميناء ب يعمل كميناء فرعي ومرتبطان

برادف ساحلية فيما بينهما

حجم العمليات بالميناء ١٤٦ ...



حجم العمليات بالميناء ب صفر

الحالة الثالثة : الميناء أ يعمل كميناء ام والميناء ب يعمل كميناء فرعي ومرتبطان

بطريقة برية فيما بينهما

شكل رقم «٦»

تأثير تطبيق فكرة الميناء المدمج على حجم العمليات بالموانئ

فهل يصح مع وضع كهذا ان تستمر كل سفينة تعمل بـ ٥٠ الى ٦٥ ٪ من طاقتها على خطوط ملاحية معينة ، وترسو المرة تلو المرة بعد ابحار اميال معدودة ، بحجة المنافسة ؟ ان المنافسة المرغوبة والمطلوبة تلك التي تؤدي الى تحسين الخدمة وتقليل التكلفة ، اما تبذير الوقود في عصر توشك فيه اهم مصادر الطاقة على النضوب ، وتكليف المستهلك المزيد من ارتفاع اسعار النولون .. كل ذلك يعتبر من قبيل التنافس المكروه ، وهو اقرب الى صراع المصالح الاناني منه الى التنافس الاقتصادي الشريف .

ب - فماذا بالنسبة لمواني المنطقة :

ان النظام المقترح سيعود بالنفع الكبير على مواني المنطقة . فهو سيققل من الانفاقات الاستثمارية الهائلة في تعميق الممرات المائية وبناء وتطوير الارصفة وتزويدها بأحدث المعدات التي تتطور وتتغير دائما ، اذ يكفي ان تطور المواني عموما الى مستوى معين يتفق عليه ، ويجري التركيز بالنسبة للانفاقات الضخمة في الميناء ، او الميناءين ، الام .

كما ان ذلك سيققل من اكتظاظ المواني الفرعية بالسفن ، لان مناولة البضائع من سفن الروافد FEEDER VESSELS تتطلب مستلزمات اقل ، وبالتالي فان انسياب البضائع من البحر للداخل سيكون ايسر واسرع . وعموما فان تحولا كبيرا سيطرأ على النقل البحري للبضائع التجارية الى المنطقة حيث يؤمل ان تصل البضائع المنقولة بحرا الى المنطقة بأقل عدد من السفن .

كذلك فان نظام التعاون والتنسيق والتكامل بين المواني العربية في الخليج اذا قدر له ان يقوم ويثبت فانه سيؤدي الى ازدهار حركة النقل البري سواء بالطرق البرية السريعة او خطوط السكك الحديدية ، وهذا سيؤدي الى تخفيف اكثر للضغط على المواني الى حد كبير (*) .

ج - فماذا بالنسبة لاقتصاد المنطقة وسياستها بعامة ؟

مما لا شك فيه فان تبني سياسة تعاونية - تكاملية بين مواني المنطقة سيؤدي الى نتائج كلها خير وبركة على دول المنطقة .

فهو سيؤدي الى تخفيض الاعباء المالية الهائلة التي تتكلفها الان كل دولة على حدة من اجل تطوير موانئها في غيبة التنسيق ، وتحويل تلك الاموال الى

* يتضح من الشكل رقم (٦) المرفق ، المنقول عن تقرير لفريق من خبراء منظمة الاونكتاد ، مدى رفع كفاءة المواني الذي يمكن تحقيقه بتبني نظام الروافد .

استثمار في مجال اخر داخل الدولة او الى مساعدات لتدعيم وتطوير البلدان قليلة الموارد في المنطقة .

وسوف يؤدي كذلك الى قيام ملاحه ساحلية نشيطة تتولاها شركات نقل ساحلي ، مؤسسة براسمال وطني وادارة وطنية ، تقطع لنفسها جزءا من مردود النقل البحري . وسوف يؤدي ذلك ، ايضا الى انشاء سوق جديدة للعمالة هي سوق العمالة البحرية ، يترتب على قيامها احياء هم الالباء ، لدي ابناء المنطقة ، في ركوب البحر ، لينشأ جيل جديد له عمل جاد ومنتج .

كما سيستتبع ذلك ازدهار النشاط في احواض بناء واصلاح السفن وورش الصيانة الساحلية لمختلف العائمات البحرية .

لقد كانت الادارة العامة للاكاديمية العربية للنقل البحري شديدة الشكوى في السنين السابقة ، ومازالت ، من اعراض ابناء الخليج عن الالتحاق بالدراسات التأهيلية البحرية (كضباط سطح DECK OFFICERS او مهندسين بحريين او ضباط اتصال) وكذلك من عزوفهم عن الانضمام الى دورات تدريب البحارة لشتى المهن المطلوبة على ظهر السفينة ، ولكن المنصف قد يلتبس لهم العذر اذ يجدهم يتساءلون اين سنعمل بعد التخرج ؟ واين الاسطول الذي سيستوعبنا جميعا ؟ ولكن قيام ملاحه ساحلية نشيطة تمارس رحلات لا تبعد عن الاوطان كثيرا سيجعل شباب المنطقة يقبل على الدراسات البحرية ويتعلق بها مع الايام .

ومما لا شك فيه فان قيام نقل بري متقدم بين دول الخليج ، وازدهار النقل البحري الساحلي بين موانئها ، وقيام تعاون وتكامل في ميدان النقل البحري بينها ، سؤدي ذلك كله الى مزيد من التقارب الفكري والاجتماعي ، والى تلاحم سياسي اكبر يقرب يوم وحدتها التي بها عزها وضمها تطورها الباهر والاصيل .

خاتمة

٧ — يخلص مما سبق ان النقل البحري للبضائع التجارية الى منطقة الخليج العربي يعاني من مشكلتين :

أولاهما : سوء الادارة البحرية من جانب اصحاب السفن ومستأجريها الذين يقومون بدور الناقل البحري ، حيث ادت المنافسة فيما بينهم ، وغياب التنسيق ، الى ان اصبحت سفنهم تقصد مواني الخليج بحمولات قليلة ورحلات عديدة ، مما يؤدي الى نشوء اكتظاظ في تلك المواني ، والى عدم امكان تخفيض اسعار النولون ، والى تبديد للوقود المستعمل في سفنهم . في حين لو أن هناك تنسيقا فيما بينهم سواء في ذلك قيام

نظام للحصص او غيره لأمكن تلافي ذلك وجاءت السفن الى الخليج بحمولات عالية وفي ذلك نفع للجميع .

ثانيهما : غياب التنسيق والتعاون والتكامل بين الموانئ العربية المطلة على الخليج مما أدى ، وما زال يؤدي ، الى ان كلا منها تطور نفسها على نطاق اقليمي مما يكبدها النفقات الباهظة فضلا عن عدم امكان وقوفها في سياسة واستراتيجية منسقة في وجه سوء الادارة البحرية التي يمارسها اصحاب السفن ومستأجروها وقد أدى ذلك كله الى انخفاض انتاجية هذه الموانئ بالمقارنة الى انتاجية الموانئ في البلدان المتقدمة .

٨ - ومع كل ما ذكرناه فلسنا من المتشائمين الذين لا يتصورون امكانية تبديل هذا الوضع غير السليم وغير الطبيعي ، ولذلك فاننا ندعو في ورقتنا هذه ، كما دعونا في عام ١٩٧٤ وعام ١٩٧٥ ، الى ان تتغلب المصلحة الحقيقية على الحساسيات الاقليمية ، وان تعمل موانئ الخليج يدا واحدة من اجل التنسيق والتعاون والتكامل مبتدئة بنظام الروافد المقترح ومنه تنطلق الى خطوات ابعد واوسع .

والله ولي التوفيق ،،،

المراجع

1. "Arab Oil & Economic-Review" May, 1979
Published by : Arab Oil Magazine Company)Bahamas, Ltd.
Distributed by : Dar Al Seyassah Est., P.O. Box 2270, Kuwait
London: 3, Dunraven Street, W1Y 3FG
The Gulf Pattern 1977-1982.
2. Prepared for : Gray Mackenzie & Company Limited.
By : Peat, Marwick, Mitchell & Company,
Management Consultants May, 1978 London
Review of Maritime Transport, 1978.
3. Report by the : UNCTAD Secretariat
TO/B/C.4/182, 31 May, 1978.
Geneva.
Gulf News
4. From : Grey Mackenzie No. 4, No. 5, May, June 1978
By : Dorland Financial Services, England.
5. **Ports of the World, 1979.**
Benn Publications Limited

- London, EC4A3JA
6. Ports & Harbours, May, 1979, Vol. 24, No. 5.
Published by : **The International Association of Ports & Harbours.**
Kotohira-Kaikan Bldg., 2-8 Toranomon 1-Chama, Minato-Ku, Tokyo 105, Japan.
7. An Article
By : Dr. Ibrahim Makki
Published in : "Al-Qabas" 14 June, 1975, Kuwait.
8. Port Development
By : United Nations Conference on Trade & Development 1978.
- Prepared by : The Secretariat of UNCTAD, Geneva.
9. Port of Antwerp
By : Port of Antwerp Promotaion Association, July 1978.
0. Port of Hamburg Topics, February, 1978.
By : Port of Hamburg
1. Shipping World & Shipbuilder, January 1979, Benn Publication Limited, London EC4A3JA.

