الأمم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

التوزيع: عام
E/ESCWA/TCD/88/2
١٩ حزيران/يونيو ١٩٨٨
ARABIC
الأصل: بالعربية

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا

قسم النقل والمواصلات

تطوير موانىء منطقة الاسكوا

88-0426

المحتويـــات

الصفحـــة

مدخـــــل	د
مقدمـــــة	١
الفصل الاول - موانىء المملكة العربية السعودية	٣
الفصل الثاني - موانىء البحر الاحمـــر	١٣
الفصل الثالث- موانىء البحر الابيض المتوسط	٣٠
الفصل الرابع - موانىء الخليج العربـــي	٤٥
الفصل الخامس- الخلاصة والتوصيـــات	٧٠
الملاحق والجداول التفصيلية	٧٨

مدخـــــل

ان الغرض من إعداد هذه الدراسة هو تقديم عرض عام للوضع الراهن في موانىء غربي آسيـــا وتوفير المعلومات الاساسية عن الامكانات المتاحة ودرجة استغلال الموارد المادية والبشرية المتوفـــرة. ويشمل هذا العرض ايضا التعرف على المشاكل الرئيسية المتعلقة بقضايا التنمية وتطوير الأداء وبصفـــة خاصة ما يتصل بأنظمة التشغيل وصيانة البنيات الاساسية والمعدات ومشاكل العمالة ومستويات أدائهـــا بما في ذلك ما يتعلق بالعمالة الوافدة وما يتطلبه الوضع من اجراءات مستقبلية.

وقد تناولت هذه الدراسة توصيات عامة بهدف استنباط اطار عام لتطوير موانىء غربي آسيـــا ووضع الحلول المناسبة لعدد من المشاكل التي تعرضت لها الدراسة في مجالات البنية الاساسيـــة والتخطيط والادارة وتقدير القوى العاملة.

ولقد استعانت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا بالمستشار السيد محمود ادريس الحبر من المؤسسة العامة للموانىء بدولة الكويت لاعداد هذه الدراسة.

مقدمـــــــة

تتميز منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا بموقعها الاستراتيجي على طرق وممرات التجارة البحرية بين الشرق والغرب، ويخدمها في ذلك ٣١ ميناءً تجاريا عميقا تطل على البحر الابيـــض المتوسط والبحر الاحمر والخليج العربي، وتقدم تلك الموانىء كافة الخدمات التي تحتاجها السفن بالاضافة الى خدمات تفريغ وتحميل البضائع لدى مرورها عبر تلك البحار التي تربط دول المنطقة.

وتتميز المنطقة كذلك بأنها من أهم مناطق استخراج النفط في العالم، اذ يكاد يصل انتـــاج دول الخليج العربية في هذه المنطقة الى ٣٥ في المائة من الانتاج العالمي اذا استثني منه انتاج دول الكتلـــة الاشتراكية. ومنذ ارتفاع اسعار النفط بنهاية عام ١٩٧٣ فقد تضاعفت الموارد المالية لدول الخليـــج العربية وقامت بتنفيذ مشروعات اقتصادية وعمرانية طموحة أدت بدورها الى زيادات كبيرة في الطلـــب على المنتجات الصناعية من الدول المتقدمة في اوروبا وامريكا واليابان على وجه الخصوص. وترتب علـــى ذلك زيادات هائلة في الاستيراد أدت الى تعرض الموانىء الخليجية بحالتها القائمة آنذاك لازدحام وخسائـر كبيرة بسبب الاكتظاظ، وتكدس البضائع، وتلف اجزاء كبيرة منها، واستخدام شتى الوسائل بما فيهـــا استخدام الطائرات العمودية في بعض الموانىء.

وأدى كل ذلك الى إقدام ملاك السفن بطرق غير مشروعة على احداث زيادات هائلة في اسعـــار النقل البحري لدول الخليج العربية.

ونتج عن مشاكل الازدحام الذي أصاب منطقة الخليج ان قامت الدول بتنفيذ برامج تطويـــر وتوسعات لموانئها واقامة موانىء جديدة آخذه في اعتبارها المشاكل القائمة في ذلك الوقت، دون النظـــر الى الاحتياجات المستقبلية لتلك الدول او الاحتياجات المستقبلية للسفن الحديثة.

ولقد جاءت التوسعات وبرامج التطوير في معظمها لأرصفة ومراسي مناولة البضائع العامة التـــي لا يتناسب معظمها مع مناولة وتخزين الحاويات.

وبينما تتوفر حاليا في معظم موانىء دول الخليج العربية اعداد كبيرة من أرصفة ومراســـي البضائع العامة فانه يوجد نقص في أرصفة ومراسي سفن الحاويات ومحطات تخزينها، وسوف تزيد نسبـــة ذلك النقص في المستقبل المنظور ما لم تتخذ الاجراءات الكفيلة بتطوير المراسي والأرصفة والموانـــىء القائمة لاستقبال حركة الحاويات الآخذة في النمو سنة بعد اخرى.

ولم تقم موانىء البحر الابيض المتوسط (الموانىء السورية واللبنانية) بدور بارز باستقبال بضائـع العبور (الترانزيت) لدول الخليج العربية خلال فترة الازدحام وذلك لعدم توفر الامكانيات في الموانـــىء السورية (اللاذقية وطرطوس) أما الموانىء اللبنانية فلم تتمكن من القيام بذلك الدور بسبب الأحـــداث الجارية هنـــاك.

هذا وظلت موانىء البحر الابيض المتوسط بصفة عامة (الاسكندرية وبورسعيد وطرطوس واللاذقية «والموانىء اللبنانية بسبب أحداث لبنان») متخلفة عن موانىء المنطقة حتى بداية الثمانينات اذ بدأ ميناء الاسكندرية في انشاء ميناء الدخيلة على مراحل ينتهي آخرها في عام ٢٠٠٠ كتوسعة له، وتم انشاء ميناء دمياط، ويتم حاليا توسعة ميناء بورسعيد لمناولة الحاويات، كذلك بدأ ميناء اللاذقية في اجراء توسعات طموحه لكن على مراحل، وخاصة في مجال استقبال ومناولة وتخزين الحاويات.

اما بالنسبة لموانىء البحر الاحمر فقد برزت الموانىء السعودية بامكانيات وطاقات هائلة في جدة وفي موانىء المملكة الاخرى المطلة على البحر الاحمر، وذلك منذ أواخر السبعينات، ولا سيما بعد اكتمال التوسعات واعمال التطوير التي تمت عليها وخاصة ميناء جدة. أما ميناءا الحديدة وعدن، وعلى الرغم من اهمية موقع ميناء عدن على وجه الخصوص للمنطقة والتجارة البحرية الدولية فلم يشهدا أية تطوير او توسعات، ولا زالت برامج التطوير بهما في انتظار التنفيذ.

ويعاني قطاع الموانىء في دول المنطقة بصورة عامة من عدم توفر الكوادر الادارية والتخطيطية والفنية والقوى العاملة الوطنية المدربة، فعلى الرغم من ان دول الخليج العربية قد بدأت مؤخرا في النهوض بالكوادر الادارية والفنية في موانئها الا ان العمالة الوافدة لا زالت تشكل الجزء الأكبر من القوى العاملة التشغيلية، ولأسباب اقتصادية واجتماعية عديدة فان استخدام القوى العاملة الوافدة سوف يستمر لفترة طويلة. أما دول المنطقة الاخرى بما فيها مصر والجمهورية العربية السورية وجمهورية اليمن الديمقراطية والجمهورية العربية اليمنية (باستثناء الاردن) وعلى الرغم من ان القوى العاملة في موانىء تلك الدول وطنية، فانها تفتقر الى التدريب في معظم مجالات العمل وذلك لعدم توفر مخصصات مالية كافية للتدريب، وللحاجة الى مزيد من الجهد في تعامل ادارات الموانىء مع هذا النشاط. ويستثنى من ذلك ميناء العقبة بالاردن حيث يعد مستوى العمالة الوطنية من أفضل المستويات وذلك بفضل الرعاية والتدريب، اللذين توليهما المؤسسة العامة للموانىء لكافة القوى العاملة مما أدى الى رفع كفاءة ميناء العقبة خاصة خلال السنوات الاخيرة من جهة والى بلوغ درجة عالية من استقرار العمالة بميناء العقبة من جهة اخرى.

ان موضوع العمالة الوطنية المدربة والمستقرة في موانىء منطقة غربي آسيا يعتبر من أهم المواضيع التي تحتاج الى بحوث ودراسات وذلك نظرا للحاجة الى تحسين السياسات المطبقة في استخدامات العمالة (الوطنية والوافدة) والى ترشيد سياسات التشغيل التي تتبعها معظم موانىء المنطقة.

سوف يلاحظ من الفصول القادمة ان بعض موانىء المنطقة لم يعط حقه من البحث والتحليل وذلك بسبب عدم توفر البيانات الكافية لذلك واذ نأسف لهذا الوضع نتمنى ان نوفق من خلال الدراسات القادمة في الحصول على البيانات الكافية واعطاء تلك الموانىء الهامة في نظرنا - التعريف، والتحليل المناسبين.

الفصل الاول

موانىء المملكة العربية السعودية

نظرا لحجم وتعدد موانىء المملكة العربية السعودية واهمية المملكة للمنطقة ووقوع موانئها على ساحلي البحر الاحمر والخليج العربي فقد خصص لها فصل منفرد.

١- الوضع الراهن لموانىء المملكة العربية السعودية

١ ١ البنية الاساسية

تشمل موانىء المملكة العربية السعودية موانىء جدة وينبع وجبيل الصناعي وجازان على البحر الاحمر وموانىء الدمام والجبيل على الخليج العربي، وتحتوى تلك الموانىء على ١٥٧ مرسى يبلغ طولها الاجمالي ٣٠ كليومترا، وهي معدة بعمق يتراوح بين (٨) امتار و (١٤) مترا، وتبلغ المساحات التخزينية المغطاة (المستودعات) في كافة موانىء المملكة حوالي ٨٠٠ الف متر مربع والمساحات التخزينية المكشوفة حوالي ٦ر٤ ملايين متر مربع وتستخدم جميعها لمختلف أنواع التخزين.

وتستخدم موانىء المملكة العربية السعودية بمختلف تخصصاتها معدات متنوعة لمناولة السفن والنقل وعمليات التسليم والاستلام والتخزين، منها ٩٨ رافعة رصيف كهربائية تعمل الواحدة منها بقدرة تصل الى ١٥ طنا، و٢٦٧ رافعة متحركة معدة بقدرات متفاوتة ومتنوعة لغاية ٣٥٠ طنا، و٣ رافعات عائمة قدرة ٣٠٠ طن.

أما عن مناولة الحاويات فالمراسي متوفرة في كافة موانىء المملكة لهذا الغرض بما فيها ١٥ مرسىً عميقا (يبلغ عمق الواحد منها ١٤ مترا) من اجمالي المراسي المذكورة وهي مزودة بـ ٢٣ رافعة قنطرية بقدرات تتراوح بين (٤٠) و (٤٢) طنا عدا ٤ رافعات بقدرة ٥ر٣٥ طنا بالاضافة الى أكثر من ٦٩ رافعة حاضنة (سترادل) واكثر من ١٥ رافعة ساحات "TRANSTAINER" وأما الرافعات الشوكية لغاية ٣٥ طنا فيزيد عددها على ٨٠٠ رافعة وذلك فضلا عن اعداد كبيرة من القاطرات والمقطورات. وتستخدم منصات "RO-RO RAMPS"، عددها حوالي ١٠ منصات لاستقبال سفن الدحرجة في الموانىء السعودية. ويتوفر بميناءي جدة والدمام ٤ أحواض لبناء واصلاح السفن لغاية ٤٥ الف طن ساكن.

١-٢- التشغيل

يعتبر ميناء جدة الاسلامي الذي يطل على البحر الاحمر من اكبر موانىء المملكة العربية السعودية ومن اكبر موانىء المنطقة بأسرها من حيث المراسي والمساحة الكلية للميناء والطاقة السنوية لاحجام البضائع. ويقوم الميناء بمناولة كافة أنواع البضائع من تجارية عامة وسائبة بما فيها الحيوانات الحية والحاويات اضافة الى الركاب. أما الميناء الثاني فهو ميناء الملك عبدالعزيز بالدمام، ويقع على

الساحل السعودي المطل على الخليج العربي، ويقوم بخدمة المنطقتين الشرقية والوسطى للمملكة. وهو ميناء حديث مزود بمعدات حديثة ذات طاقة عالية ويستوعب مناولة المواد السائبة منها الحبوب والاسمنت والاسمدة الكيماوية والمواد الانشائية والمواد الغذائية. وتمتد خطوط السكك الحديدية على طول الارصفة بالميناء حيث تنقل المواد السائبة من والى الميناء كما تقوم بنقل الحاويات الى محطة الحاويات البرية بالرياض. وبلغ متوسط اجمالي حركة الصادرات والواردات عبر الميناء لكل سنة خلال الفترة ١٩٨٣-١٩٨٤ (سنوات الطفرة لهذا الميناء) نحو ١٤ر٥ مليون طن، مما يشير الى الطاقات الكبيرة التي يتميز بها هذا الميناء الحديث. وبسبب الاوضاع السائدة بالمنطقة حاليا لم يزد حجم الصادرات والواردات عبر هذا الميناء خلال عام ١٩٨٦ عن ٧ر٣ ملايين طن فقط، أي نصف ما حققه خلال سنة من سنوات الطفرة المشار اليها أعلاه (انظر الجدول ٧ لطفا). وفي مجال الحاويات، حيث تستخدم أحدث محطة مجهزة بالمعدات المناسبة والساحات الواسعة والمنظمة، فقد تمت مناولة ما يزيد على ٤٠٠ الف حاوية مكافئة خلال عام ١٩٨٣، ولكن هذا العدد انخفض الى ٢٠٧ الف حاوية مكافئة خلال عام ١٩٨٦ (انظر الجدولين ٧، ٨ لطفا) وتمثل حركة الحاويات نسبة تتراوح بين ٧ر٢٤ في المائة و ٣ر٣٧ في المائة من اجمالي حركة الحاويات في الموانىء السعودية.

أما ميناء الجبيل التجاري فيحتوي على عدد من المراسي يبلغ طولها ٣ر٣ كيلومترات من بينها ١٤ مرسى تستخدم لمناولة البضائع التجارية العامة بالاضافة الى مرسيين أخريين يتم تشغيلهما كمحطة حديثة للحاويات، وقد تم تخصيص ٩ مراس للمنتجات الصناعية. ويقوم هذا الميناء بمناولة نحو مليوني طن في السنة. وتبين الجداول المرفقة (١٦، ١٧، ١٨) حركة البضائع والحاويات خلال السنوات الثماني السابقة حتى عام ١٩٨٦.

ويستخدم ميناء ينبع مراسيه التسعة للبضائع العامة باستثناء مرسى واحد يستخدم للمواد السائبة وترسو سفن الحاويات وتتم مناولتها في المراسي التجارية حيث لا تتوفر محطة او معدات لسفن الحاويات. ويعتبر ميناء ينبع الميناء الثاني بعد ميناء جدة في استقبال الركاب (حجاج بيت الله الحرام) اضافة الى تصديره للمنتجات الصناعية المحلية التي هي من انتاج مدينة ينبع الصناعية. وتفاصيل تلك الحركة خلال السنوات الثماني السابقة توضحها الجداول المرفقة (١٣، ١٤، ١٥). وقد جرى انشاء ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل، الذي يقع شمال ميناء الجبيل التجاري، كميناء صناعي متخصص في تصدير المنتجات الصناعية، التي تتكون من الاسمدة الكيماوية والكبريت والاثيلين والميثانول والحديد والصلب، من مدينة الجبيل الصناعية، وتستخدم خمسة (٥) من مراسيه لتصدير المواد البترولية والغاز المسال، وأما المراسي الاخرى عددها ١١ فيتم تشغيلها لمناولة البضائع العامة والثقيلة ذات الطبيعة الخاصة اضافة الى تشغيل محطة للحاويات على مرسى واحد يستقبل ايضا سفن الدحرجة (الرورو). وتتميز الحركة في هذا الميناء بزيادة الصادرات على الواردات (انظر الجدول رقم ١٩ لطفا).

ومما لا شك فيه ان هذا الميناء يقوم بخدمات كبيرة لتسهيل تصدير منتجات الشركات الصناعية واستيراد المواد الخام لها مما يسهم بشكل فعال في انخفاض التكاليف الاجمالية لتلك المنتجات الصناعية حتى تمكنها من منافسة المنتجات المماثلة في السوق العالمية.

أما ميناء جازان الذي يقع في أقصى جنوب المملكة وهو يتكون من عدد ١٢ مرسى عميق، يتم تشغيلها لمناولة البضائع العامة والاسمنت حيث توجد سفينة صومعة عائمة لتخزين الاسمنت بسعة ٥٠٠٠٠ طن وتستطيع التفريغ بطاقة قصوى تصل لغاية ١٠٠٠٠ طن في اليوم، وبالرغم من تخصيص ثلاث مراسٍ للحاويات ووجود منصتين لسفن الدحرجة وتوفر معدات مناولة الحاويات الا ان حركة الحاويات تعتبر معدومة تماما في هذا الميناء، حيث لم يتم مناولة إلا ١٢ حاوية فقط عام ١٩٨٥ ولم تجر مناولة أية حاويات خلال عام ١٩٨٦ والجداول الملحقة (١٠، ١١، ١٢) تبين حركة الميناء خلال السنوات الثماني السابقة حتى عام ١٩٨٦.

ويضم ميناء جدة ٥٨ مرسى بطول يبلغ ١ و ١١ كليومتر ومساحة هائلة لا تقل عن ٩ كيلومترات مربعة تستخدم للنشاطات التجارية كافة حيث خصص ٣٨ مرسى لسفن البضائع العامة بما فيها سفن البرادات والمواشي، و ٨ مراسٍ لسفن البضائع السائبة، و٥ مراسٍ لسفن الحاويات و ٥ مراسٍ لسفن الدحرجة الرورو بالاضافة الى مرسيين للركاب.

ومما يجدر ذكره ان ميناء جدة قد قام بمناولة ما مجموعه ٧٧٥٢٥٩ حاوية مكافئة خلال عام ١٩٨٣ مما جعل ترتيبه السابع عشر بين موانىء العالم، ثم قام بمناولة ٨٠٤٦١٦ حاوية مكافئة خلال عام ١٩٨٤ مما جعله يحتل المرتبة السادسة عشرة بين موانىء العالم ليتقدم على موانىء طوكيو ولوس انجلوس حسب ما ورد باحصائية رابطة حركة موانىء الحاويات العالمية، وتوفر الموانىء السعودية كافة وخاصة ميناء جدة امكانيات كبيرة من ساحات وسقائف ومستودعات ومعدات لاستكمال الاجراءات الجمركية حيث تقوم السلطات الجمركية في موانىء المملكة كافة بتفريغ الحاويات بالكامل لاجراء الفحص الجمركي عليها.

تستخدم الموانىء السعودية نظام مقاولي المناولة في جميع الارصفة التجارية ومحطات الحاويات ويستخدم اكثر من مقاول في الميناء الواحد وهذا النظام يماثل ما هو مطبق في كثير من الموانىء العالمية الاخرى.

ويلاحظ من الجدول رقم (١)، الذي يبين حركة الصادرات والواردات عبر الموانىء السعودية خلال السنوات الثماني السابقة حتى عام ١٩٨٦، ان كمية الصادرات التي كانت تمثل حوالي ٤ر٤ في المائة من اجمالي الحركة في عام ١٩٧٩ قد أصبحت تمثل ٣ر٢٤ في المائة في عام ١٩٨٦. اما الواردات فقد ارتفعت من ٣ر٣٩ مليون طن تقريبا في عام ١٩٧٩ فوصلت الى ٧ر٤١ مليون طن تقريبا في عام ١٩٨٣ ثم بدأت بالانخفاض اعتبارا من عام ١٩٨٤ وفي العامين ١٩٨٥ و ١٩٨٦. وبالنسبة لبضائع الحاويات فيلاحظ ان حجمها تراوح بين ١ر١٧ في المائة و ٧ر٣٠ في المائة من اجمالي الحركة في ذلك الوقت.

ويلاحظ من الجدول رقم (٢)، الذي يبين حركة الحاويات عبر الموانىء السعودية، الزيادة المستمرة منذ عام ١٩٧٩ وحتى عام ١٩٨٣، حيث بلغت حوالي ٢ر١ مليون حاوية مكافئة تقريبا ثم بدأت في الانخفاض المستمر خلال الاعوام ١٩٨٤، ١٩٨٥، ١٩٨٦.

ونظرا لأهمية ميناء جدة للمنطقة فان الحركة المبينة في الجدولين (٣) و (٤) تبين الارتفاع المستمر للحركة منذ عام ١٩٧٩ وحتى عام ١٩٨٤ حيث بدأت في الانخفاض خلال العامين ١٩٨٥ و ١٩٨٦.

ويلاحظ ان اجمالي الحركة في ميناء جدة يمثل ٥٠ في المائة من اجمالي الحركة في الموانىء السعودية.

واستمر نفس الوضع بالنسبة لحركة الحاويات للفترة من ١٩٧٩ وحتى عام ١٩٨٦ وتمثل الحاويات نسبة تتراوح بين ٦٥ في المائة و ٧٢ في المائة من اجمالي حركة الحاويات في الموانىء السعودية.

١-٣- الأداء

نظرا لتوفر الأرصفة للاستخدامات المختلفة، وتوفر المعدات الحديثة التي تتناسب والتخصصات المتعددة لأرصفة الموانىء والبضائع بأنواعها، وتوفر الامكانات التخزينية من ساحات مكشوفة ممهدة ومنظمة، ومن سقائف لأنواع البضائع التي تتطلب حماية من أشعة الشمس ولا تحتاج لتخزين داخلي، ومن مستودعات للتخزين، فان أداء الموانىء السعودية بصفة عامة - وميناءي جدة والدمام بصفة خاصة - يعتبر أداء عاليا ومميزا ليس له مثيل في المنطقة. وأدى ذلك النجاح في مجال خدمات الموانىء بصفة عامة الى اهتمام المملكة بقطاع الموانىء واستمرار دعمها حتى وصلت الى هذا المستوى الرفيع. وفي حالة تركيز المؤسسة العامة للموانىء على تخفيض تكاليف التشغيل خاصة عند انخفاض الحركة يمكن ان تعمل هذه الموانىء بدون دعم مادي من الدولة، اعتمادا على ايراداتها الذاتية.

٢ التنظيم والعمالة والتدريب

٢-١ التنظيم

٢-١-١ الهياكل التنظيمية

تخضع جميع الموانىء التجارية بالمملكة لاشراف المؤسسة العامة للموانىء التي تقوم بعمليات التشغيل والادارة ورسم السياسات التخطيطية الشاملة. ولأهمية هذه الموانىء فان رئيس مجلس ادارتها برتبة وزير، وتقتصر صلاحيات مديري الموانىء على تنفيذ السياسة العامة التي ترسمها المؤسسة في المجالات كافة.

٢-٢- العمالة

٢-٢-١- نوعية العمالة المتوفرة والاعتماد على العمالة الوافدة

تنحصر العمالة الوطنية في مجال الادارة والاشراف، وتمثل نسبتها ٨٠-٨٥ في المائة من مجموع العمالة في مجال الادارة والاشراف بميناء جدة. وتسعى المؤسسة الى تنفيذ الاجراءات الكفيلة بضمان ما

نسبته ٣٠ في المائة من العمالة الوطنية لكل عقد مناولة أو عقد مناولة او عقد خاص بأعمال الموانىء. وتعتمد الموانىء السعودية كافة على العمالة الوافدة والتي يتكون معظمها من الاسيويين. وتسعى المؤسسة - وخاصة في الفترة الاخيرة - الى زيادة اعداد العمالة الوطنية في معظم التخصصات بالموانىء، الا ان اعمال التفريغ والتحميل والنقل والتخزين وخلافها سوف تقتصر على العمالة الوافدة لفترة طويلة نظرا للاسباب الاجتماعية السائدة بالمملكة وشبه الجزيرة العربية بصفة عامة والتي تعتبر تلك الاعمال غير لائقة اجتماعيا مهما كان مردودها المادي.

٢-٣-٣ الكوادر الادارية المتوفرة «العليا والوسطى»

لقد تم خلال السنوات الاخيرة دعم الموانىء بالكوادر الادارية العليا والمتوسطة فاصبحت نسبتها تمثل ٨٠ في المائة من اجمالي العمالة في تلك المجالات.

٢ ٣ ٤ الكوادر الفنية

لا زال ذلك القطاع تحت هيمنة العمالة الوافدة الاسيوية والاوروبية ويعتبر حضور العمالة الوطنية وتطورها في هذا المجال ضئيلا حيث تفضل العمالة الوطنية الوظائف الادارية والاشرافية أكثر من أعمال الصيانة في مجال الموانىء. أما الوظائف الفنية البحرية كالمرشدين وقادة الساحبات البحرية والزوارق والمعدات البحرية الاخرى ووظائف الاتصالات البحرية فتوجد بها نسبة كبيرة من الوطنيين وهناك اقبال عليها نظرا للتشجيع والتدريب والحوافز التي تقدمها المؤسسة للعمل في تلك المجالات.

٢-٣ التدريب

٢ ٣ ١ المؤسسات والامكانيات المتوفرة ونوعية التدريب

لقد أنشأت المؤسسة العامة للموانىء مركزين متخصصين في التدريب على أعمال الموانىء أحدهما في ميناء جدة وانشىء في عام ١٩٧٨ والآخر في ميناء الدمام وانشىء في عام ١٩٧٩.

يقدم كلا المركزين برنامجين للتدريب أحدهما للمرشدين البحريين ولربابنة الساحبات والقاطرات البحرية ويشمل هذا البرنامج عمليات الارشاد وقيادة الساحبات وسلامة البحار ومكافحة الحرائق والاسعافات الأولية اضافة الى اللغة الانجليزية في مجال العمل. أما البرنامج الثاني فيشمل التدريب على معدات الميناء من رافعات بأنواعها وشاحنات ومعدات مناولة اخرى اضافة الى تاهيل عمالة المقاولين العاملين في مناولة البضائع في الميناء.

٢-٣-٢- ملاءمة التدريب للاحتياجات وما حققه من نتائج

نظرا لاقتصار التدريب على الوطنيين فان المجالات التي لا يعملون فيها تفتقر الى التدريب كمجال العمليات بمحطات الحاويات والاشراف على تفريغ السفن والصيانات، بأنواعها بغض النظر عن عمليات احلال العمالة الوطنية الوطنية لهذه المجالات. وبملاحظة نشاط هذين المركزين اللذين قاما بتدريب ٦٠٠٣ متدربين في مختلف التخصصات خلال عام واحد هو عام ١٩٨٥ يمكن معرفة ما حققه هذا التدريب من نتائج. وبلغ عدد المتدربين خلال نفس العام ٩٩٨ من منتسبي (موظفي) الموانىء السعوديين حيث تدرب منهم ٩٠٣ في مراكز التدريب التابعة للمؤسسة وتم تدريب البقية في مراكز اخرى. ومما لا شك فيه ان تاهيل عمالة مقاولي المناولة وضرورة حصولهم على شهادات بذلك تسمح لهم بالعمل على معدات الموانىء أمر له فوائد عديدة منها المحافظة على صلاحية تلك المعدات وعدم استخدامها بصورة خاطئة، مما يطيل أعمارها التشغيلية وزيادة انتاجيتها بشكل ينعكس على الانتاجية الكلية للميناء.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسية

لقد وصلت الموانىء الرئيسية بالمملكة - وهي ميناء جدة الاسلامي وميناء الملك عبد العزيز بالدمام وميناء الجبيل التجاري وميناء الجبيل الصناعي وميناء ينبع وميناء جازان - الى كفايتها فيما يخص البنية الاساسية. غير ان هناك خططا لتحسين وتوسعة الموانىء الصغيرة بالساحل الغربي وهي موانىء حقل وضباء والخريبة والوجه ورابغ والليث والقنفذة والقحمة والسهيل والفرسان، وكذلك توسعة الموانىء السعودية الصغيرة على الخليج العربي وهي موانىء دارين والقطيف، والخبر والعقير ورأس ابو قميص والغرض من توسعة تلك الموانىء الصغيرة هو مواكبة مشاريع التطوير الاقتصادي في مناطقها، وتشجيع التجارة الساحلية بين تلك المناطق بالاضافة الى تطويرها بتجهيزات تواكب متطلبات قوارب صيد الاسماك.

٣-٢- مشروعات تطوير العمالة

(أ) منح حوافز للسعوديين لتشجيعهم على العمل في تخصصات الموانىء المختلفة.

(ب) الاستمرار في رفع كفاءة السعوديين العمالين في الموانىء.

(ج) تطوير برامج التدريب للعاملين السعوديين.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

(أ) رفع كفاءة الطاقات والامكانيات المتوفرة في الموانىء.

(ب) تزويد موانىء جازان وينبع بمركز للحاسب الآلي وتوسعة طاقة المراكز الحالية في الموانىء والجهاز الرئيسي بالمؤسسة، وادخال تطبيقات جديدة في مجالات الصيانة وأعمال التفريغ والتحميل والنظم المالية بما يواكب المتطلبات المستقبلية.

(ج) تطوير مركز الحاسب الآلي في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام الى مركز معلومات قطاعي التخزين وتقويم البيانات والاحصاءات الخاصة بمرافق ومعدات الموانىء في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

(د) دراسة توحيد الأنظمة وتحسين شبكات الاتصالات وعمليات المسح البحري في سواحل دول المجلس، ومكافحة التلوث، وتوحيد اجور الخدمات ومرافق اصلاح السفن مع دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

٤- الرؤيا المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

نظرا لتعدد الموانىء السعودية والطاقات الكبيرة المتوفرة لديها فقد تعدى دورها احتياجات المملكة من الواردات التي تتكون من المواد الاستهلاكية والغذائية والمواد الانشائية، ومن الصادرات التي تتكون من المنتجات الصناعية والمواد الكيماوية والصناعات المشتقة من المنتجات البترولية وتصدير الحبوب في السنوات الاخيرة. وأصبحت الموانىء السعودية وخاصة ميناء جدة الاسلامي، الذي يستقبل السفن الكبيرة القادمة من الشرق الأقصى التي يعاد شحن البضائع المفرغة منها الى سفن أصغر حجما، تقوم بنقل البضائع الى موانىء المنطقة وموانىء الساحل الشرقي لافريقيا وكذلك الى اوروبا. وقيام ميناء جدة بخدمة الموانىء غير المجهزة لاستقبال السفن الكبيرة والحديثة معا بالمنطقة وخاصة ميناء عدن وموانىء الساحل الشرقي لافريقيا يعطيه دورا اقليميا مميزا اضافة الى دوره الوطني الرائد.

٤-٢- رؤية الدولة لمستقبل الموانىء

شهدت الموانىء السعودية خلال العقد الحالي تطورا هائلا في البنية الاساسية والتجهيزات واستخدام الانظمة الحديثة مما يكفي احتياجات المملكة لسنوات وعقود قادمة، اذ تعمل المؤسسة العامة للموانىء على زيادة الكفاءة التشغيلية وزيادة الطاقات باستخدام الانظمة الحديثة التي من فوائدها التقليل من الاعتماد على العمالة الوافدة وخاصة غير المؤهلة. وتنوي المؤسسة مضاعفة الاهتمام باشراك العمالة السعودية والاستمرار في سياسة التدريب والتأهيل التي خطت فيها المؤسسة شوطا كبيرا في جميع الموانىء وبكفاءة واهتمام كبيرين مما سيؤتي ثماره على المدى البعيد في مجال الموانىء.

وسوف تزيد الموانىء الصغيرة، جنبا الى جنب مع الموانىء الرئيسية على سواحل المملكة، من نشاطاتها في خدمة الملاحة الساحلية مع موانىء الساحل الافريقي على البحر الاحمر وموانىء البحر الابيض المتوسط، مما يساعد على تسهيل تبادل السلع الاستهلاكية، وخاصة الغذائية منها، بين المملكة وتلك الدول المجاورة، الأمر الذي يزيد من الاتصال والترابط بين دول المنطقة تجاريا واقليميا.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء:

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الاساسية

تعتبر البنية الاساسية في الموانىء الرئيسية في المملكة مكتملة الا انه يمكن، حسب ما تم تخطيطه، تطوير الموانىء الفرعية الصغيرة الواقعة على الساحل الغربي على البحر الاحمر، وعلى الساحل الشرقي على الخليج العربي، وذلك لتخدم صناعة صيد الاسماك وتوفر كافة احتياجات الصيادين، ولتستقبل السفن الصغيرة للملاحة الساحلية القادمة من الدول المجاورة على الساحل الشرقي لافريقيا والبحر الابيض المتوسط ودول الخليج العربية.

٤-٣-٢- مقترحات تطوير التشغيل

(أ) تعاني معظم الموانىء السعودية، كما هي الحال في معظم موانىء المنطقة، من الركود، ولكي تتفادى تلك الموانىء الخسارات الفادحة في التشغيل فانه ينبغي تطوير سياسة التشغيل باشراك القطاع الخاص في تخصيص وتأجير بعض الارصفة والساحات التخزينية والمستودعات التابعة لها لتشغيلها في مجالات البضائع والمواد الصناعية مما يضاعف من أنشطة تلك الارصفة ويعود بالفائدة المشتركة على القطاع الخاص والمؤسسة العامة للموانىء.

(ب) نظرا للحجم الكبير للتجارة البحرية التي تمر عبر الموانىء السعودية، ولسعة تلك الموانىء فانه يمكن تطبيق نظام تخصيص الارصفة لكل نوع من انواع البضائع الأمر الذي يتطلب معه استخدام المعدات المناسبة والحديثة لكل نوعية من البضائع والمواد وتوفير المتطلبات التخزينية المناسبة بما يؤدي الى زيادة دوران السفن ورفع طاقة تلك الارصفة.

(ج) ونسبة لأهمية الدور الاقليمي للموانىء السعودية فمن الضروري دعم هذا الدور وتطوير الحركة التي تخدم موانىء البحر الاحمر الشرقية والغربية وتزيد من فعالية دور الموانىء السعودية.

٤-٣-٣- مقترحات تطوير الكفاءات الادارية والتخطيطية

اضافة الى اهتمام المسؤولين بتطوير الكفاءات الادارية والتخطيطية الوطنية عن طريق التدريب وبعض الدورات الخارجية فانه بالامكان أيضا تبادل الزيارات العملية مع موانىء المنطقة والموانىء العالمية للاطلاع على كافة النظم المستخدمة في تلك الموانىء.

٤-٣-٤- مقترحات تطوير القوى العاملة

(أ) بالرغم من العقبات التي تواجه المؤسسة العامة للموانىء في توظيف العمالة الوطنية في مجالات العمل بالموانىء، فان من المطلوب استمرار المؤسسة في بذل المزيد من الجهد ومنح الحوافز لترغيب العمالة الوطنية في العمل في مجالات التشغيل وصيانة المعدات الحديثة كالرافعات القنطرية والرافعات الحاضنة (الستراديل) ورافعات الساحات (TRANSTAINERS) والشوكية والمتحركة (الموبايل) بالاضافة الى صيانة المعدات البحرية.

(ب) ان تخصص مراكز التدريب دورات قصيرة ومتنوعة لعمالة التشغيل والصيانة (غير الوطنية) لضمان المحافظة على معدات الموانىء ولرفع مستوى كفاءة التشغيل والطاقة الانتاجية.

٤-٣-٥- ادخال النظم الحديثة في التشغيل والادارة

(أ) استخدام برامج محددة وحديثة للصيانات الدورية والوقائية.

(ب) تطوير استخدامات الحاسب الآلي وادخال تطبيقات جديدة في مجال الصيانات وأعمال التفريغ والتحميل.

٥- التوصيات

٥-١- تطبيق سياسة تخصيص الأرصفة للشركات المتخصصة من القطاع الخاص للقيام، من جهة، بادارة وتشغيل بعض الأرصفة، ولا سيما غير المستخدمة او قليلة الاستخدام لفترات زمنية محددة، من جهة اخرى، وبنظام المشاركة في الاستثمار، الأمر الذي يؤدي الى تنشيط الحركة بالموانىء وتقليل تكلفة التشغيل خاصة في الموانىء الكبيرة كميناءي جدة والدمام.

٥-٢- تطوير الموانىء الفرعية الصغيرة التي يبلغ عددها ١٥ ميناء للتخصص في استقبال السفن الصغيرة - الحديدية والخشبية - التي تعمل في مجال الملاحة الساحلية والتي تربط مناطق وسواحل المملكة مع بعضها ومع دول الخليج العربية، وموانىء الساحل الشرقي لافريقيا وعدن وسواحل البحر الابيض المتوسط. ويمكن ان يساعد ذلك في تبادل السلع الغذائية الطازجة مع بعض تلك الدول والمواد الاستهلاكية والكمالية من الاسواق السعودية، اضافة الى تطوير خدمات صيد الاسماك وصناعتها في تلك الموانىء الصغيرة.

٥-٣- نظرا للامكانيات الكبيرة المتوفرة في مركز تدريب الموانىء بميناء الملك عبد العزيز بالدمام، من قاعات للمحاضرات ومختبرات للتدريب مجهزة بمختلف معدات وأجهزة للمحاكاة للملاحة البحرية

والهندسة البحرية للعائمات البحرية، وأجهزة للتفريغ والتحميل بالموانىء، واستخدامات للحاسب الآلي، وتعليم للغة الانجليزية المستخدمة في مجال العمل، فانه يمكن بمساعدة «الاونكتاد» الاستفادة من هذا المركز - الذي انشىء خصيصا لدول مجلس التعاون - في مجال توفير التدريب على أعمال الموانىء لأبناء دول غربي آسيا مما يقوي أواصر العلاقات المشتركة تجاريا وثقافيا بين هذه الدول ودول مجلس التعاون وبرفع مستوى المعهد من شبه اقليمي الى اقليمي.

الفصل الثانـــي

موانىء البحر الأحمـــــــر

أولا- موانىء المملكة الاردنية الهاشـمية

١- الوضع الراهن لموانىء الاردن

يعتبر ميناء العقبة المنفذ البحري الوحيد للاردن على الطرف الشمالي لخليج العقبة الذي يشكل الذراع الأيسر للبحر الاحمر، وعلى شريط الاردن الساحلي الصغير الذي لا يتجاوز ٣٠ كيلومترا.

١-١- البنية الاساسية

يبلغ اجمالي عدد المراسي في ميناء العقبة ١٨ مرسى تستخدم لمختلف أنواع البضائع، وقد خصص منها ثلاثة مراس لمحطة الحاويات. وعمق المياه في هذا الميناء ١٥ مترا مما جعله يتمتع بخاصية استقبال اكبر انواع السفن التجارية على الاطلاق.

تبلغ المساحات التخزينية المغطاة ٧٦ الف متر مربع والمكشوفة ٤٥٠ الف متر مربع. وسـوف تعاني محطة الحاويات مستقبلا من ضيق الساحات التخزينية المتاخمة لمراسي سفن الحاويات وذلك بسبب الطبيعة الجبلية والمرتفعات التي تحيط بالميناء، مما يتطلب نقل الحاويات الى مسافات بعيدة بغـرض تخزينها. وسوف يؤدي ذلك الوضع الى مشاكل تشغيلية عند زيادة حركة الحاويات في المستقبل ما لـم تتخذ الاجراءات والحلول المناسبة لايجاد ساحات تخزين قريبة نسبيا من المراسي.

ويستخدم ميناء العقبة الرافعات الحاضنة (سترادل) بدلا من الشوكية وذلك نظرا لما للرافعـات الحاضنة من مزية للعمل في أضيق المساحات مما يمكن معه الاستفادة من معظم الساحات المتوفرة فـي أغراض تخزين الحاويات وليس في عمليات المناولة كما هو متبع في نظام الرافعات الشوكية الثقيلة. هـذا ويستخدم ميناء العقبة الرافعات المتحركة (موبايل) بدلا من رافعات الرصيف الكهربائية وذلك لمرونـة استخدامها ويبلغ عددها على المراسي التجارية ٨٠ رافعة.

وتستخدم في محطة الحاويات رافعتان قنطريتان بقدرة ٤٠ طنا بالاضافة الى الرافعات الشوكيـة والقاطرات والمقطورات ومنصة لاستقبال سفن الدحرجة (الرورو) وثماني رافعات حاضنة بقدرة ٤٠ طنا.

١-٢- التشـغيل

يتم التشغيل بواسطة العمالة الدائمة والمعدات التابعة للمؤسسة العامة للموانىء بميناء العقبـة، ولقد احتسبت الطاقة الاستيعابية لميناء العقبة خلال عام ١٩٨٥ بـ ٢٣٫٥ مليون طن بما فيها بضائـع الحاويات والنفط، كما قدرت طاقة محطة الحاويات بـ ٢٤٠ الف حاوية مكافئة.

تميز ميناء العقبة عن غيره من موانىء المنطقة خلال السنوات القليلة الماضية وخاصة منذ عام ١٩٨١ بتحقيق زيادات ملحوظة في الواردات والصادرات وذلك بسبب استقباله للبضائع العابرة التي تخص الجمهورية العراقية التي أملت عليها ظروف الحرب استخدام ميناء العقبة.

وقد حقق ميناء العقبة نسبة نمو سنوي مركب خلال السنوات العشر الماضية حتى عام ١٩٨٦ بلغت ٢١ر٨ في المائة للصادرات و ٢٣ر٧ في المائة للواردات، وقد تضاعف حجم الحركة أكثر من خمسة أضعاف (انظر جدول رقم ٢٩ لطفا) وذلك بسبب بضائع العبور الى الجمهورية العراقية في المقام الاول (انظر الجدول رقم ٣٠).

ولقد اصبح ميناء العقبة مسيطرا على حركة العبور لدولة العراق وأفاد من موقعه المتميز في الوسط بين الموانىء المطلة على البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط وذلك بالرغم من المنافسات التي تعرض لها. ويرجع الفضل في ذلك لاتباع المؤسسة العامة للموانىء لسياسات حكيمة من أجل توفير جميع أسباب النجاح لتلك الحركة التي ضاعفت من نشاطات وايرادات ميناء العقبة.

ويلاحظ ان صادرات بضائع العبور تساوي ٢٦ر٥ في المائة من اجمالي - الصادرات عبر ميناء العقبة، كما ان نسبة اجمالي بضائع العبور الى اجمالي البضائع المارة عبر ميناء العقبة قد بلغت ٤١ر٧ في المائة في عام ١٩٨٦. وشهدت حركة الحاويات تطورا ملحوظا خاصة للسنوات ١٩٨١-١٩٨٦ اذ ان معظم حركة الحاويات تخص الجمهورية العراقية (انظر الجدول رقم ٣١ لطفا).

ويعتبر نمو حركة الحاويات في ميناء العقبة متقدما على معظم موانىء المنطقة اذ بلغت نسبة النمو السنوي المركب خلال العشر سنوات الماضية حتى عام ١٩٨٦ (٤٠ر٥ في المائة) ووصلت نسبة الحاويات العابرة الى اجمالي الحاويات المارة عبر الميناء خلال عام ١٩٨٦ الى (٤٤ في المائة) مما يؤكد الدور الذي يؤديه ميناء العقبة بالنسبة لبضائع العبور الى الجمهورية العراقية التي لا زالت موانئها مقفلة ومعطلة بسبب الحرب.

١-٣- الأداء

لقد حقق ميناء العقبة أداء عاليا خاصة خلال الست سنوات السابقة حتى عام ١٩٨٦ وعمل بنسب تشغيل تزيد عن ٦٢ في المائة في المتوسط.

٢- التنظيم والعمالة والتدريب

٢-١- الهيكل التنظيمي

تقوم المؤسسة العامة للموانىء، التي تتبع وزارة النقل، بادارة وتشغيل ميناء العقبة. وتعمل المؤسسة على أسس تجارية، وتقوم بالانفاق على مشاريعها كافة من الايرادات التي تحققها وبدون دعم من خزينة الدولة.

٢-٢- العمالـــة

٢-٢-١- نوعية العمالة المتوفرة والاعتماد على العمالة الوافدة

العمالة في ميناء العقبة معظمها من الاردنيين، وتوجد عمالة عربية من مصر وسورية وكذلـــك من شبة القارة الهندية، وتقدر نسبة العمالة الوافدة بحدود ١٧ في المائة وبالتالي فانه يمكن لميناء العقبة الاعتماد على العمالة الوطنية التي تتمتع بمستوى انتاجي جيد وذلك نظرا للتدريب المتواصل، وكذلك لاهتمام المؤسسة بمشاكلهم الحياتية من اسكان ومواصلات وغير ذلك، وقد وفر لهم هذا نوعا من الاستقرار الوظيفي.

٢-٢-٢- الكوادر الادارية العليا والمتوسطة المتوفرة

جميع الكوادر الادارية العليا والمتوسطة اردنيون تم تدريبهم بواسطة دورات أو بعثات، وتجدر الاشارة الى انه قد تم، خلال السنوات ١٩٨٢-١٩٨٦، تنظيم ١٤٣ دورة و ٢٩ بعثة دراسية في مختلف التخصصات البحرية والفنية والادارية.

٢-٢-٣- الكوادر الفنيـــة

تهتم المؤسسة العامة للموانىء بالكوادر الفنية، فقد عقد مركز التدريب البحري بميناء العقبة، التابع للمؤسسة العامة للموانىء، دورات في الميكانيكا والكهرباء كان آخرها عام ١٩٨٤، وقد توقفت تلك الدورات بسبب الاكتفاء الذاتي في تلك المجالات.

٢-٣- التدريـــب

٢-٣-١- المؤسسات والامكانيات المتوفرة ونوعية التدريب

يوجد بميناء العقبة مركز للتدريب البحري انشىء عام ١٩٧٩ ويقوم المركز بتنظيم برامج تدريبية (٤ مرات في السنة) وتستمر الدورة ٢-٣ شهور بما فيها الجزء العملي. تتوفر بالمركز معدات واجهزة محاكاة للرافعات بما فيها الشوكية والمكائن الخاصة بها، وتستخدم هذه المعدات والاجهزة في التدريب على اعمال التفريغ والتحميل واستلام وتسليم البضائع والميكانيكا والكهرباء وذلك باشراف ٨ مدربين اردنيين ويحتاج المركز الى خبرات ومعدات محاكاة حديثة واجهزة متطورة للتدريب على تشغيل وصيانة معدات محطات الحاويات وخاصة الرافعات القنطرية والحاضنة (سترادل) وغيرها من المعدات.

٢-٣-٢- ملاءمة التدريب للاحتياجات وما حققه من نتائج

لقد حقق التدريب نتائج كبيرة اذ أدى الى زيادة انتاجية الميناء وسرعة وكفاءة الأداء وتقليل عطل المعدات والاصابات بالافراد.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسية

(أ) التخطيط لانشاء الأرصفة والمرافق التالية: ٣ مراسٍ للبضائع العامة ورصيف لتفريغ الفحم وعدة أرصفة لتصدير الفوسفات ورصيف للركاب ومحطة جديدة للركاب وساحة لتخزين البضائع.

(ب) القيام بتطوير الاتصالات في الميناء والمحطة الساحلية.

(ج) رفع طاقات الميناء وزيادة فعالية الأرصفة وتطوير النظم الادارية.

٣-٢- تطوير العمالة

(أ) رفع كفاءة العمالة وذلك من خلال تبني خطط لتدريب العاملين في مختلف مجالات العمل بما فيها الادارة الوسطى والتخطيط عن طريق التدريب الأكاديمي أو الدراسات والزيارات الميدانية والندوات.

(ب) تطوير مركز التدريب البحري التابع للمؤسسة العامة للموانىء ليشمل التدريس البحري الثانوي لتخريج كفاءات وطنية وعربية.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

البدء في استخدام الحاسب الآلي كمرحلة اولى تمهيدا لاستخدامه في كافة التطبيقات بالموانىء.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

بالاضافة الى الدور الذي يؤديه ميناء العقبة تجاه الاقتصاد الوطني للاردن فانه يقوم بدورين هامين تجاه مستقبل تطور المنطقة؛ أولهما هو نجاحه كميناء عبور ليغطي احتياجات دول ما بعد الاردن

كالعراق والجمهورية العربية السورية والسعودية ويشارك كمنفذ بحري هام - وعلى موقع استراتيجي بين بحار ودول المنطقة - في تنمية اقتصاد تلك الدول وخاصة العراق، وثانيهما فهو دوره في تنمية حركة الركاب، مع ميناءي نويبع المصري وجدة السعودي. وبفضله اقيمت شركة الجسر البري العربي والتي يتم الاستعاضة عنها حاليا بشركة الجسر العربي للملاحة المملوكة من الاردن ومصر والعراق والتي تسير رحلات منتظمة بين تلك الموانىء، هذا بالاضافة الى اقامة مبنى الركاب بميناء العقبة والعمل على انشاء مبنى آخر حديث للركاب والبضائع. ومما لا شك فيه ان تدعيم ذلك النشاط الذي يؤدي الى سهولة تنقل العمالة العربية بين بعض دول المنطقة التي يوجد فيها عمالة فائضة والاخرى التي تعاني من عدم توفر العمالة سوف يؤدي بصورة او باخرى الى تكامل وترابط تلك الدول وبالتالي التطور الشامل للمنطقة.

٤-٢- رؤية الدول لمستقبل الموانىء

تنظر الاردن الى أهمية الدور الذي يؤديه ميناء العقبة محليا واقليميا ولا تدخر جهدا في تطوير وتحديث خدماته ليواكب الموانىء العالمية في شتى مجالات العمل وخاصة في مجال الحاويات.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الاساسية

(أ) نظرا لتوفر المياه العميقة في حوض ميناء العقبة فان المشكلة الوحيدة التي يمكن ان تواجهه في استقبال سفن الحاويات في المستقبل هي عدم توفر الساحات التخزينية الكافية بجانب محطة الحاويات. ويتطلب ذلك سرعة التخطيط لحل تلك المشكلة واعطاؤها الاولوية حتى لا تشغل الساحات المجاورة في أغراض ومنشآت يصعب ازالتها مستقبلا، او حتى لا يجد الميناء نفسه في حالة اكتظاظ تؤدي الى تعطيل طاقاته.

(ب) اقامة محطة اخرى للركاب تتوفر بها خدمات حديثة.

(ج) انشاء رصيف لخدمة محطة الركاب الجديدة وذلك للحد من تأخر رسو سفن الركاب.

٤-٣-٢- مقترحات تطوير التشغيل

(أ) تطوير خدمات نقل الركاب برصيف ومحطة الركاب.

(ب) استكمال استخدام الحاسب الآلي في كافة عمليات الميناء ومحطة الحاويات.

(ج) زيادة التدريب في مجال أعمال الحاويات وصيانة المعدات.

٤-٣-٣- مقترحات تطوير الكفاءات الادارية والتخطيطية

عمل زيارات ميدانية الى موانىء المنطقة والتعرف على المشاكل الادارية وخاصة التخطيطية التي تواجهها، والاجراءات التي اتخذت لمعالجتها، وذلك لتشابه المشاكل التي تواجه موانىء المنطقة بصفة عامة، بالاضافة الى الاطلاع على النظم الحديثة المتبعة في عدد من تلك الموانىء.

٤-٣-٤- مقترحات تطوير القوى العاملة

ان أهم المجالات التي تحتاج الى تطوير هو مجال العاملين في محطة الحاويات وخاصة تشغيل المعدات الثقيلة (رافعات قنطرية وحاضنة وشوكية ثقيلة لمناولة الحاويات) وصيانة كل تلك المعدات، أما بخصوص المجالات الاخرى فقد اكتسبت القوى العاملة مهارات وخبرات جيدة.

٤-٣-٥- ادخال النظم الحديثة في التشغيل والادارة

ادخال نظام الحاسب الآلي في اعمال الميناء كافة ابتداء ببيانات دخول السفينة وبيانات البضائع والتخزين والايرادات (الملاحية والبضائع والخدمات الاخرى) والتقارير الاحصائية.

٥- التوصيات

٥-١- نظرا للموقع المتميز لميناء العقبة بين دول البحر الاحمر ودول البحر الابيض المتوسط ودول الخليج، وللحركة الدائمة للعمالة في تلك المناطق، فانه يتطلب تطوير خدمات رصيف ومحطة الركاب لتشجيع تلك الحركة الهامة التي تفيد الميناء ودول المنطقة المجاورة.

٥-٢- تطوير ودعم امكانيات مركز تدريب الموانىء التابع للمؤسسة العامة للموانىء بميناء العقبة وذلك لتخريج الكفاءات التشغيلية في الميناء وخاصة في مجال مناولة الحاويات وصيانة المعدات الحديثة.

٥-٣- التخطيط لاضافة ساحات تخزينية للحاويات اذ ان حركة الحاويات تنمو بمعدلات عالية في ميناء العقبة، اذ وصلت نسبة النمو السنوي المركب خلال السنوات العشر الماضية حتى عام ١٩٨٦ الى ٥ر٤٠ في المائة.

ثانيا - موانىء الجمهورية العربية اليمنيـــة

١- الوضع الراهن لموانىء الجمهورية العربية اليمنية

١-١- البنية الاساســية

يبلغ اجمالي عدد المراسي العميقة في موانىء الجمهورية العربية اليمنية (٨) توجد منهـــا (٦) مراسٍ في ميناء الحديدة بطول اجمالي قدره ٩١٠ امتار وبعمق ٨-١٠ امتار. وتبلغ مساحة المستودعـــات المغطاة ٣٧٣٢٠ مترا مربعا والمكشوفة ٩٥٠ الف متر مربع، وتتكون معدات المناولة في ميناء الحديدة من التالي:

(أ) ٧ رافعات رصيف كهربائية قدرة ٥ أطنان ورافعة قدرة ١٠ أطنان.

(ب) رافعة قنطرية للحاويات قدرة ٣٠ طن.

(ج) رافعات متحركة بقدرات (١٠، ١٢، ١٨ طن) و ٤ رافعات قدرة ٣٠ طنا.

(د) رافعة عائمة قدرة ٧٥ طنا.

(هـ) ٣ رافعات شوكية بقدرات ٢ طن - ٣ أطنان.

(و) ٣ قاطرات ومقطورات للبضائع العامة.

(ز) ٣ قاطرات و ٦ مقطورات للحاويات.

بالاضافة الى معدات متنوعة من الرافعات الشوكية والمتحركة والقاطرات والمقطورات التابعة لمقاولي المناولة والوكالات الملاحية العاملة بالميناء.

تتكون امكانيات مناولة الحاويات في موانىء الجمهورية العربية اليمنية من مرسى واحد بطـول ١٩٥ متر مجهز برافعة قنطرية واحدة طاقة ٣٠ طن. وتبلغ ساحات تخزين الحاويات ٣٠٠ الف متر مربـــع بالاضافة الى ساحات ترابية غير مسفلتة بمساحة مماثلة. وتتم مناولة الحاويات داخل الساحات بواسطـــة رافعات شوكية تابعة للوكالات الملاحية المحلية.

ويتوفر بميناء المخا الذي يقع على بعد ١٨٠ كيلومترا جنوبي ميناء الحديدة مرسيان بطـول ٣١٥ مترا وبعمق ٨ر٥ امتار، وتتوفر به رافعة متحركة حمولة ١٨ طنا ومستودعات بمساحة ١٢٠٠٠ متر مربـــع.

اما ميناء الصليف فيقع على بعد ٨٠ كيلومترا شمالي الحديدة وهو ميناء طبيعي بعمق يزيد على ٣٠ متـــراء ويتم منه تصدير الملح من المرسى المزود بنظام التحميل (SHIP LOADER) كما توجد سفينة راسيـــة بصفة مستديمة لاستقبال الاسمنت السائب. وترتبط موانىء الحديدة والمخا والصليف بطرق برية ولكنهـــا غير سريعة ومعظمها جبلية وخاصة الحديدة - صنعاء.

١-٢- التشغيل

تقوم مؤسسة الموانىء بواسطة عمالة التشغيل التي تتبعها بالتشغيل الجزئي للموانىء، بينمـــا تقوم الوكالات الملاحية المحلية بواسطة معداتها والعمالة المؤجرة من المؤسسة بكافة عمليات البضائـــع للسفن التابعة لها، بما فيها عمليات التخزين. وبغياب امكانيات ميناء الحديدة للقيام بكافة أعمال التفريـغ والتحميل والنقل والتخزين بمعداته وعمالته، فلا يتبقى سوى الاعتماد على الشركات الخاصة للقيام بذلـك. الا انه يمكن تنظيم تلك العمليات بتسجيل عدد محدود من المقاولين للقيام بأعمال المناولة وعلى ان تتوفـر لديهم الخبرات والمعدات المناسبة لأنواع البضائع المتداولة والحاويات وذلك لضمان سرعة تفريغ وتحميل السفن وعمليات تسليم واستلام البضائع والتخزين، علاوة على حصول الميناء لعائد المناولة من المقاولين.

بلغت الواردات عدا النفطية خلال ١٩٧٨-١٩٧٩ حوالي مليوني طن، وقدرت في عامـــي ١٩٨٤-١٩٨٥ بحدود ٢ر٧ مليون طن (انظر الجدول رقم ٣٦). ويلاحظ خلال السنوات ١٩٨٠-١٩٨٦ تدنـــي نسبة الزيادة في الواردات الى أقل من ٣ في المائة في السنة. كما يلاحظ خلال السنوات الاخيرة ان ٧٥ في المائة من واردات الجمهورية العربية اليمنية تمر عبر ميناء الحديدة، وان كميات الاسمنت والقمـــح السائب تمثل أكثر من ثلث واردات الجمهورية (عدا المواد النفطية)، علما بأن معظم واردات القمح السائب تستورد عن طريق ميناء الحديدة. ويلاحظ ان البضائع والمواد المكيسة تساوي ٢ر٢٣ في المائة من اجمالـي البضائع والمواد المتناولة بالميناء، وأن أكثر من ٩٦ في المائة من بضائع الحاويات تتم مناولتها وتفريغهـــا في ميناء الحديدة. وتراوح عدد السفن التي أمت موانىء الجمهورية خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٥ بيـن (٨٣٣) و (١٣٣٨) سفينة تجارية، وان اكبر عدد من السفن كان خلال عام ١٩٨٢. وبحلول عام ١٩٨٥ تراجعت أعـداد السفن الى مستوى اعداد عام ١٩٧٧.

وتجدر الاشارة الى ان موانىء الجمهورية العربية اليمنية لا تناول بضائع عابرة لدول اخرى.

شهدت حركة الحاويات تطورا ملحوظا في ميناء الحديدة الذي يمتلك رافعة قنطرية واحـــدة قدرة ٣٠ طن تناول بحدود ٢٩٠٠٠ حاوية في السنة. ويعتبر ذلك معدلا منخفضا بالمقارنة مع الموانـــىء الاخرى بالمنطقة ويعزى ذلك الى حجم البضائع الواردة في حاويات والى قدوم سفن غير نمطية بالاضافة الى ان جزء من الحاويات يتم مناولتها من سفن تجارية لا تستخدم فيها الرافعات القنطرية. ورغم هذا القصـور فان حركة الحاويات في نمو مستمر (انظر الجدول رقم ٣٧) اذ وصل معدل النمو السنوي المركب لحركـــة الحاويات في موانىء الجمهورية الى ٤ر٥ في المائة مما حدا بالمؤسسة الى اجراء توسعة في امكانيـــات مناولة الحاويات بميناء الحديدة ووصلت نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في عام ١٩٨٠ الـى ٦ر٢

في المائة. وبعد مرور سنتين فقط أي في عام ١٩٨٣ وصلت تلك النسبة الى ٦ر١٠ في المائة. وخلال عام ١٩٨٥ وصلت النسبة الى ٦ر١٤ في المائة وانخفضت قليلا في عام ١٩٨٦ اذ وصلت الى ٣ر١٢ في المائة (انظر الجدول ٣٨).

١-٣- الأداء

تشير معدلات الأداء الحالية الى انه من الممكن رفعها بصورة واضحة اذا ما اتيح لهذه الموانىء الامكانيات المناسبة لتطوير الادارة والتخطيط على أسس حديثة وهذا يقتضي بالضرورة توفير التدريب المناسب على المستويات كافة. ومن ناحية اخرى فان توفير الاضاءة البحرية وتنظيم نوبات مناسبة للشحن والتفريغ سوف يساعد في استغلال طاقات الموانىء بصورة أفضل.

٢- التنظيم والعمالة والتدريب

٢-١- التنظيم

تتبع المؤسسة العامة للموانىء والشؤون البحرية وزارة الاشغال العامة وتقوم المؤسسة بادارة وتشغيل الموانىء التجارية وهي الحديدة والمخا والصليف، وتطبق الأسس التجارية لتنفيذ ذلك، هذا ويوجد مقر المؤسسة في ميناء الحديدة، الميناء الاساسي بالبلاد.

٢-١-١- حرية الحركة في التشغيل محدودة واتخاذ القرار للامور الهامة مرتبط بالوزارة بصفة عامة.

٢-٢- العمالة

٢-٢-١- نوعية العمالة ومستواها: يعمل بالموانىء ٦١٤ عاملا وموظفا جميعهم من الوطنيين باستثناء ١٨ فحسب من العمالة الاسيوية. وتوجد بالموانىء، بالاضافة الى ذلك، العمالة التابعة لشركات النقل وأصحاب الشاحنات وغيرهم من القطاع الأهلي. وباستثناء الاجور والرواتب فلا تقدم المؤسسة ميزات للعمال والموظفين (كالسكن والمواصلات ٠٠٠الخ) ويعتبر مستوى العمالة متدنيا لعدم توفر التدريب والتخطيط السليم لأعمال تشغيل تلك العمالة.

٢-٢-٢- الكوادر الادارية العليا والوسطى المتوفرة

يوجد نقص كبير في الكوادر العليا والوسطى القادرة على تطوير العمل. ولغياب التخطيط الوطني للموانىء والتخطيط الذاتي في الموانىء فان المؤسسة قد وضعت ضمن الخطة الخمسية الثانية للدولة خططا طموحة رصدت لها الاموال الكافية لتطوير الكوادر البشرية.

٢-٢-٣- الكوادر الفنيـــة

تعاني الوظائف الفنية من ندرة الكفاءات الوطنية التي يتوقع الاهتمام بها وتطويرها ضمـــن الخطة الخمسية الثانية للدولة.

٢-٣- التدريب والامكانيات ونوعية التدريب

باستثناء التدريب، الذي يتم توفيره ضمن عقود توريد المعدات، وبعض التدريب المتقطع وغيـر المنتظم بواسطة بعض الخبراء فلا يوجد تدريب أو وحدة ادارية تقوم بالتدريب بالمؤسسة وتشرف عليـــه. هذا ولا يوجد مركز او معهد يقوم بالتدريب على أعمال الموانىء والشؤون البحرية. وتقوم المؤسســـة بايفاد بعض الدارسين للتعليم والتدريب في الاكاديمية العربية للنقل البحري وكذلك الى الجامعة البحريـــة في السويد. وهذا الحجم والنوع من التدريب لا يفيان بمتطلبات التدريب اللازمة لتطوير العمالة والعمـــل بصفة عامة.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديـث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسية

استكمال انشاء رصيف بطول ٣٠٠ متر وساحة لتخزين الحاويات - مساحتها بحدود ٥ر٠ مليـــون متر مربع وتوفير رافعة قنطرية لمناولة سفن الحاويات.

٣-٢- تطوير العمالـة

تم رصد مبلغ ١٠ ملايين ريال يمني (مساعدات فنية) لوضع برنامج لتطوير العمالة والنهـــوض بمستواها ويشمل برامج للتدريب لكل مستويات وانواع العمالة.

كما تم رصد مبلغ مماثل لتطوير ادارة للتخطيط بالموانىء تقوم، في ضمن أعمالها، بجمع البيانـات وتحليلها وترجمتها الى واقع عملي، بالاضافة الى مساعدات في المجالات الفنية الهندسية والصيانات، وفـــي مجال المحاسبة وتعرفة الرسوم والاجور.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

توجد محاولات لتعديل وتحسين نظام نوبات العمل، واعتماد نظم التخطيط، الا ان تلك المحـاولات من قبل المؤسسة تنتظر اعتماد تنفيذ مشروعات التطوير الوارد ذكرها في (٣-١) و (٣-٢) أعلاه.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

تعتمد الجمهورية العربية اليمنية على الموانىء بصفة رئيسية لخدمة تجارتها الخارجية من استيراد للمواد الاستهلاكية والمواد الانشائية، لتغطية احتياجات العمران والمشاريع التي اصبحت في زيادة مستمرة بسبب اكتشاف البترول، وكذلك لتصدير المنتجات الصناعية والخام للدول المجاورة والاخرى عن طريق الموانىء، مما يؤكد أهمية دور تلك الموانىء في تطور الجمهورية العربية اليمنية وتطور المنطقة بصفة عامة.

٤-٢- رؤية الدولة لمستقبل الموانىء

استأثر موضوع النقل بصفة عامة وتطوير الموانىء بصفة خاصة بحيز كبير ولأول مرة في الخطة الخمسية للجمهورية، وذلك ايمانا بالدور الذي ستؤديه الموانىء خلال الخطة الخمسية الثانية التي ستشهد فيها الجمهورية تطورا وانتعاشا اقتصاديا كبيرا بسبب تصدير النفط وتوظيف عائداته في المشاريع المحلية الطموحة الوارد ذكرها في الخطة.

٤-٣- اطار عام لتطوير الموانىء

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الاساسية

نظرا للطفرة المتوقعة للاقتصاد الوطني وما سيقع على مرافق الموانىء من عبء نتيجة لذلك، وبعد الأخذ في الاعتبار التوسعة المتوقعة لميناء الحديدة باضافة مرسى واحد (رقم ٧) لمناولة الحاويات، فانه يتطلب تخطيطا متوسطا وآخر بعيد المدى للاحتياجات المرفئية، ونرى الأخذ في الاعتبار تطوير ميناء الصليف الذي يقع على بعد ٨٠ كيلومترا شمالي الحديدة وذلك للاسباب التالية:

(أ) وجود ميناء ثان يمكن ان يحل مكان ميناء الحديدة في الحالات الطارئة المتعددة.

(ب) الموقع الجغرافي المتميز على الساحل في وسط البلاد.

(ج) تميز الميناء بكونه ميناءً طبيعيا لا يتطلب حماية بواسطة مصدات الامواج مما يقلل من تكاليف تطويره.

(د) توفر المياه العميقة بحوض الميناء (أكثر من ٢٠ مترا) بحيث لا يتطلب أعمال حفر وتعميق. وبفضل ان يتم انشاء الأرصفة لتكون قابلة لاستخدامات الحاويات ومزودة بالساحات الكافية

(وذلك خلف الأرصفة مباشرة)، بحيث يمكن استخدام تلك الأرصفة-مستقبلا وحسب الخطط المرسومة لها- في جميع الأغراض والاستخدامات. هذا ويمكن دائما استخدام أرصفة الحاويات، ذات الأحمال العالية والساحات التخزينية الواسعة الملاصقة للمراسي في مختلف الأغراض، بعد توفير المعدات المناسبة ولكل نوع من أنواع البضائع والمواد.

٤-٣-٢- مقترحات تطوير التشغيل

(أ) تطبيق نظام للمناولة يؤدي الى رفع كفاءة العمل.

(ب) وضع نظم ولوائح تشغيل وادارة حديثة لمحطة الحاويات على المرسيين (٦) و (٧).

(ج) اختيار المعدات المناسبة من ناحية ظروف التشغيل وطاقة مراسي الحاويات، والامكانيات الفنية للصيانة، وسهولة الحصول على قطع الغيار، اذ انه ليس بالضرورة اختيار أكثر المعدات تطورا (وأكثرها تعقيدا في الواقع)، وهي معدات تروج لها الشركات الصناعية بما تقدمه من اغراءات وادعاءات، بأن استخدام تلك المعدات يرفع مستوى الميناء الى عداد الموانىء الحديثة في المنطقة، دونما النظر في حجم العمل ونوعية التشغيل وتوفر العمالة المدربة وقطع الغيار وما الى ذلك.

٤-٣-٣- مقترحات الكفاءات الادارية والتخطيطية

(أ) اختيار الكفاءات المناسبة وايفادها الى الدورات التخصصية المتوفرة في اكاديميات ومراكز تدريب الموانىء بالمنطقة، وللاطلاع على نظم العمل في الموانىء ذاتها.

(ب) الايفاد لحضورالندوات المتخصصة، والالتحاق بدورات عملية في الموانىء المتقدمة لاكتساب الخبرات، واستيعاب أنظمة التشغيل والادارة المستخدمة للاستفادة منها في تطوير العمل في الموانىء اليمينة.

(ج) منح الحوافز التشجيعية وفرص الارتقاء الوظيفي للكوادر ذات الكفاءة العالية.

٤-٣-٤- مقترحات تطوير القوى العاملة

(أ) الاستعانة بخبراء الامم المتحدة (الاونكتاد) لوضع برامج تدريبية تتناسب ومتطلبات المؤسسة العامة للموانىء وامكانية توفير المدربين لتنفيذ تلك البرامج.

(ب) ايفاد بعض كفاءات القوى العاملة الى مراكز التدريب المتوفرة بالمنطقة لتلقي تدريب داخل الفصول، وتدريب عملي على المعدات المتطورة والحديثة المتوفرة في كثير من موانىء المنطقة.

(ج) توفير بعض الحوافز المادية لبعض الشرائح الهامة من العمالة، حتى تساعد على استقرار تلك العمالة وتضمن استمراريتها خاصة بعد اكمال الدورات التدريبية لها.

٤-٣-٥- ادخال النظم الحديثة في التشغيل والادارة

(أ) تعديل التشريعات واللوائح التي تحكم النقل والاجراءات الجمركية وغيرها لتتناسب مع النقل بنظام الحاويات.

(ب) تبسيط اللوائح والاجراءات المستندية والمحاسبية الخاصة بالبضائع وذلك باستخدام النظم البسيطة والحديثة التي أثبتت كفاءتها في الموانىء الاخرى بالمنطقة او على المستوى العالمي.

(ج) دراسة امكانية تطبيق نظم مناسبة للتشغيل خاصة في مجال محطات الحاويات.

(د) استخدام النظم الحديثة في مجالات الصيانة الدورية والطارئة للمعدات البحرية والبرية.

٥- التوصيات

٥-١- نظرا للطفرات المتوقعة للاقتصاد الوطني خلال العقد القادم، وما سيقع على الموانىء من عبء استيعاب حركة الاستيراد والتصدير، ولقصر التوسعة (مرسى واحد) على فترة قصيرة قادمة - بنيت على افتراضات لاجراء تعديل شامل في نظام العمل الحالي - فانه يوصى بأن يشتمل التخطيط متوسط وبعيد المدى على توسعة وتطوير ميناء الصليف وذلك للاسباب التالية:

٥-١-١- وجود ميناء ثان بديل يمكن ان يحل مكان ميناء الحديدة في الحالات الطارئة المتعددة.

٥-١-٢- الموقع الجغرافي المتميز على الساحل في وسط البلاد.

٥-١-٣- كون الميناء القائم طبيعيا لا يتطلب تكاليف عمل حماية من الأمواج.

٥-١-٤- توفر المياه العميقة (أكثر من ٢٠ مترا) بحيث لا يتطلب اعمال حفر وتعميق، وعلى ان يتم انشاء الأرصفة لتكون قابلة لاستخدامات الحاويات ومزودة بالساحات الكافية الملاصقة للأرصفة حتى يمكن استخدام تلك الأرصفة - مستقبلا وحسب الخطط المرسومة لها - في جميع الأغراض ولكافة أنواع السفن التجارية.

٥-٢- اعادة النظر في نظام التشغيل الحالي ووضع نظام للمناولة على كافة المراسي يؤدي الى رفع كفاءة التفريغ والتحميل والنقل والتخزين.

٥-٣- وضع نظم ولوائح تشغيل وادارة حديثة لمحطة الحاويات على المرسيين (٦) و (٧).

٥-٤- اختيار المعدات المناسبة من ناحية ظروف التشغيل وطاقة المراسي ومحطة الحاويات، والامكانيات الفنية المتاحة للصيانة، وسهولة الحصول على قطع الغيار والوقت المطلوب لذلك.

٥-٥- تبادل المعلومات والزيارات بين الكوادر الادارية والتخطيطية والفنية مع موانىء المنطقة.

٥-٦- انشاء ادارة للتخطيط والاحصاء.

٥-٧- تبسيط اللوائح والاجراءات المستندية والمحاسبية الخاصة بالبضائع وذلك باستخدام النظم البسيطة والحديثة التي أثبتت كفاءتها في الموانىء الاخرى بالمنطقة.

٥-٨- تعديل التشريعات واللوائح التي تحكم النقل والاجراءات الجمركية وغيرها لتتناسب مع النقل بنظام الحاويات.

٥-٩- الاستعانة بخبراء الامم المتحدة (الاونكتاد) لوضع برامج تدريبية تتناسب ومتطلبات المؤسسة العامة للموانىء وامكانية توفير المدربين لتنفيذ تلك البرامج.

٥-١٠- توفير بعض الحوافز المادية لبعض الشرائح الهامة من العمالة حتى تساعد على استقرار واستمرارية تلك العمالة وزيادة عطائها خاصة بعد اكمال الدورات التدريبية لها.

ثالثا- موانىء جمهورية اليمن الديمقراطية

١- الوضع الراهن لموانىء جمهورية اليمن الديمقراطية

١-١- البنية الاساسية

يتكون ميناء عدن من ٣٢ عوامة ودولفين بعمق من ٥ر٥ امتار - ٨ر١٢ مترا. وتبلغ المساحات التخزينية المغطاة ٤ر٣٨ الف متر مربع والمكشوفة ١٠٨ آلاف متر مربع.

تستخدم الرافعات المتحركة في عمليات التفريغ والتحميل ويبلغ عددها ٢٨ رافعة بقدرات تصل الى ٣٢ طنا و١٩ رافعة شوكية تصل الى ٥ اطنان بالاضافة الى رافعتين عائمتين بقدرة ٣٥ طن للاولى و ٣٠ طن للثانية. وتبلغ مساحة الميناء الداخلي ٤ر٢٣ كيلومترا مربعا، وتمتلك مؤسسة الموانىء اليمنية مساحة تخزينية تبلغ ٣ر٢٦ هكتارا وهي مزودة بمعدات وامكانيات لأعمال الرصيف، اما ميناء المكلا الذي ترسو فيه السفن على بعد ٨٠٠ متر من الساحل فانه يعمل خلال فترة محدودة من اكتوبر الى مايو من كل سنة وتستخدم المواعين "STEEL LIGHTERS" وعددها ٨ بحمولة اجمالية قدرها ٦٥٠ طن. بالنسبة لمناولة الحاويات فانه لا تتوفر في موانىء جمهورية اليمن الديمقراطية محطة مخصصة للحاويات.

١-٢- التشغيل

تقوم مؤسسة الموانىء اليمنية بادارة وتشغيل ميناءي عدن والمكلا وذلك بواسطة العمالة التابعة لها وقد تراوحت حركة الصادرات - الواردات عبر ميناء عدن خلال عامي ١٩٨٣ و ١٩٨٤ ما بين ٨-٢ر٨ ملايين طن من البضائع، وقد زادت حركة الحاويات بنسبة ٥٥ في المائة اعتبارا من عام ١٩٨٣ وحتى عام ١٩٨٤ اذ وصلت الى ٤٠٠٠ حاوية مكافئة وخلال عام ١٩٨٥ الى ٤٧٤٠ حاوية مكافئة أي بزيادة قدرها ٥ر١٦ في المائة عن عام ١٩٨٤.

١-٣- الأداء

يعتبر الأداء متواضعا في الموانىء اليمنية وذلك لعدم توفر الامكانيات وللنقص في البنية الاساسية بوجه عام وكذلك لعدم توفر العمالة المدربة.

٢- التنظيم

تخضع الموانىء اليمنية (عدن والمكلا) لاشراف وادارة مؤسسة الموانىء اليمنية والتي تقوم بأعمال التشغيل للأرصفة كافة.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- انشاء ٥ مراس عميقة بطول اجمالي يبلغ ٧٧٠ مترا في منطقة المكلا وسوف يتم تخصيص أحد تلك المراسي لسفن الدحرجة وآخر لسفن الحاويات مع محطة لمناولة وتخزين الحاويات، بالاضافة الى توفير معدات للمناولة وانشاء ساحات تخزينية مكشوفة ومستودعات واقامة صومعة (سايلو) لتخزين الحبوب.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

يتميز ميناء عدن بموقع استراتيجي هام في طريق التجارة الدولية وخاصة التي تربط دول المنطقة، وقد أدى ذلك الى قيام ميناء عدن بتخصيص ١٣ مرسى لاستخدامات التزود بالوقود والخدمات الاخرى التي تتطلبها السفن، ولا زال الميناء يحتاج الى تطوير وتحديث للخدمات التي يقدمها للسفن والبضائع بصفة عامة.

٤-٢- رؤية الدولة لمستقبل الموانىء

نظرا لاهتمام الدولة بمرافق الموانىء وضرورة تطويرها لتتناسب مع احتياجات السفن والبضائع، وخاصة نظام الحاويات فقد قامت بوضع خطط للتطوير وادخال نظام الحاويات يتوقع تنفيذه في المستقبل القريب.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

تتطلب الموانىء في جمهورية اليمن الديمقراطية اجراء توسعات نوعية بغرض تزويدها بمراس حديثة ذات احمال عالية، وعمق مناسب لاستقبال السفن الكبيرة، كما تحتاج الى تطوير وتحديث في نظم التشغيل الحالية وخاصة نظام الحاويات، والعمل على توفير المعدات الحديثة التي تزيد من طاقة تلك الموانىء.

ومن الضروري ان يرافق ذلك تطوير شامل للكوادر الادارية والتخطيطية والفنية وللعمالة التشغيلية في كافة مجالات العمل. ويمكن ان يخصص لذلك برنامج شامل للتدريب والتأهيل في مراكز التدريب والأكاديميات البحرية بالمنطقة وبمساعدة منظمة «الاونكتاد» واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا).

٥- التوصيات

٥-١- اجراء توسعة نوعية في امكانيات أرصفة ميناء عدن لاستقبال نظام الحاويات، مع اعداد دراسة جدوى لاستخدام ميناء جدة كميناء أم. وتعتمد التوسعات في ميناء عدن على نتيجة تلك الدراسة.

٥-٢- تجهيز الأرصفة بمعدات حديثة للمناولة وخاصة مناولة الحاويات.

٥-٣- تنفيذ برنامج شامل لرفع كفاءة الكوادر الادارية والتخطيطية والفنية والعمالة التشغيلية حتى تتمكن من ادارة وتشغيل تلك الموانىء على أسس حديثة ومتطورة.

الفصل الثالـــث

موانىء البحر الأبيض المتوســـط

أولا- موانىء الجمهورية العربية السوريـة

١- الوضع الراهن لموانىء الجمهورية العربية السورية

١-١- البنية الاساســية

يبلغ الطول الاجمالي للأرصفة العامة المتخصصة بميناء اللاذقية ١٧٦٠ مترا بعمق يتراوح ما بيـن (٤) و (٩ر٥) امتار ما عدا الرصيف الجنوبي الذي يتراوح عمقه ما بين ٥ر٢ و ٣ أمتار. ويلي ميـنـــاء اللاذقية في الأهمية ميناء طرطوس الذي يتكون من ٢٢ مرسى بعمق يتراوح بين (٤) و (١١) مترا وهـــو مخصص لمناولة المواد السائبة كالفوسفات والحبوب والمواد الكيماوية ومزود بالرافعات العائمـــة والمتحركة بقدرات (٣-٥) اطنان. ويعتبر ميناء اللاذقية الميناء الرئيسي في الجمهورية العربية السوريـة، حيث يقوم بمناولة مختلف أنواع البضائع بواسطة الرافعات العائمة والمتحركة ورافعات الشفط للحبـــوب، وتفتقر الموانىء السورية الى محطة للحاويات بالمعنى المفهوم ولا توجد مراسٍ مخصصة لسفن الحاويات بـل يتم تفريغ وتحميل الحاويات على الأرصفة التجارية. وتخزن الحاويات في الساحات جنبا الى جنب مـــع البضائع الثقيلة والعامة التي تخزن في الساحات المكشوفة وذلك بعد اكتظاظ الساحات المتفرقة المخصصـــة للحاويات، والتي تبلغ مساحتها الاجمالية نحو ١٦٠٠٠٠ متر مربع، كذلك تم تجهيز ساحات اضافية لتخزيـــن مختلف انواع البضائع على بعد ٧ كيلومترات من ميناء اللاذقية وبمساحة تبلغ ٣٥٠٠٠٠ متر مربع.

لا تتوفر في الموانىء السورية رافعات قنطرية لمناولة سفن الحاويات وتتم مناولة الحاويـــات بواسطة الرافعات العائمة كما تتم مناولة الحاويات على الساحات المتفرقة بأرجاء الميناء بواسطة ٤ رافعـات حاضنة (سترادل) ورافعات شوكية ومتحركة وبرجية وعدد من القاطرات والمقطورات.

١-٢- التشغيل

يتم تشغيل الموانىء السورية بواسطة شركات القطاع العام (الشركة العامة لمرفأ اللاذقيـــة والشركة العامة لمرفأ طرطوس) حيث تقوم الشركتان باستثمار الأرصفة والساحات والمستودعـــات وتسهيلات الشحن والتفريغ البرية والعائمة. ويتم من ميناء اللاذقية استيراد مختلف انواع البضائـــع، بينما يتم منه تصدير القطن والحبوب والحاويات الفارغة بصفة أساسية، ويبين الجدول رقم (٤٢) حركـــة البضائع الصادرة والواردة عبر ميناء اللاذقية خلال السنوات العشر الماضية حتى عام ١٩٨٦.

ويعتبر ميناء طرطوس متخصصا في مناولة المواد السائبة بصفة عامة. فالصادرات تمثل الفوسفات والحبوب والكوك البترولي، والواردات تمثل المواد الكيماوية وانواعا معينة من الحبوب والحديد والسكر والاخشاب، ويلاحظ من الجدول رقم (٤٣) نمو حجم الصادرات خاصة خلال عامي ١٩٨٥ و ١٩٨٦ اذ بلغت نحو ٣ر١ مليون طن في عام ١٩٨٥، و٤ر١ مليون طن في عام ١٩٨٦. وقد حققت الموانىء السورية طفرة عالية خلال السنوات ١٩٧٩-١٩٨١ حيث تجاوزت الصادرات والواردات ٧ ملايين طن. ومنذ عام ١٩٨٢ بدأت الحركة في الموانىء السورية تشهد انخفاضا متواصلا حتى عام ١٩٨٦ (انظر الجدول رقم ٣٩) وكما هي الحال في معظم موانىء المنطقة، باستثناء ميناء العقبة في الاردن الذي سجل زيادات ملحوظة حتى عام ١٩٨٦ وذلك بسبب بضائع العبور للعراق بصفة أساسية.

يلاحظ من الجدول رقم (٤٠) ان نسبة النمو السنوي المركب لحركة الحاويات عبر الموانىء السورية للفترة ١٩٧٩-١٩٨٦ قد بلغت ٣ر١٠ في المائة. وأدى هذا النمو المتواصل الى قيام وزارة النقل بالشروع في تنفيذ توسعة طموحة تم تخصيص معظمها لمناولة وتخزين الحاويات واستقبال كافة انواع السفن بما فيها سفن الدحرجة (الرورو).

يتصل ميناء اللاذقية بخط سكك حديد حلب بالاضافة الى الخط الحديدي مع ميناء طرطوس الذي يتوقع اكتماله في الثلث الأول من عام ١٩٨٨. كذلك يرتبط ميناء اللاذقية بشبكة طرق مع كافة نواحي البلاد بما فيها ميناء طرطوس.

١-٣- <u>الأداء</u>

تواجه الموانىء السورية صعوبات في رفع معدلات الأداء وذلك لعدم توفر المعدات المناسبة للمناولة، فمثلا يتم مناولة سفن الحاويات بواسطة الرافعات العائمة والروافع الذاتية للسفن (SHIP DERRICKS) مما يجعل المناولة بطيئة ومكلفة ولا تتناسب مع نظام النقل بالحاويات، وكذلك لعدم تمكن سفن الحاويات النمطية من استخدام الموانىء السورية، بالاضافة الى ان تخزين الحاويات في أماكن متفرقة في الميناء يزيد من ضعف الأداء. أما البضائع السائبة والتجارية الاخرى فان أداء العمليات بها يعتبر مناسبا ولا يعاني من مشاكل كما هي الحال بالنسبة لمناولة الحاويات.

٢- <u>التنظيم والعمالة والتدريب</u>

٢-١- <u>التنظيم</u>

٢-١-١- <u>الهيكل التنظيمي</u>

تتبع الموانىء السورية - كلا على حدة - وزارة النقل، وتقتصر مسؤولية الميناء على حركة السفن داخل حوض الميناء وعلى الأرصفة، بينما تقع المسؤولية عن حركة السفن خارج ذلك النطاق على المديرية العامة للموانىء من حيث الاملاك البحرية والشواطىء وحمايتها وسلامة الملاحة البحرية

والاشراف العام على الموانىء وجميع الأنشطة البحرية بما فيها القوانين المحلية والدولية. وبالتالي فـــان سياسات التشغيل والتطوير بما فيها حرية حركة السفن، مرتبطة بوزارة النقل حيث لا توجد مؤسســـة للموانىء السورية تضطلع بالمسؤوليات الواردة أعلاه.

٢-٢- العمالـــة

٢-٢-١- نوعية العمالة المتوفرة والاعتماد على العمالة الوافدة

كافة العمالة في الموانىء السورية وطنية باستثناء بعض الخبراء الاجانب الذين يعملون لفتـــرات محدودة. وعليه فالموانىء السورية بشكل عام تعتمد على العمالة الوطنية في كافة أنشطة وأعمال الموانىء.

٢-٢-٢- الكوادر الادارية العليا والوسطى المتوفرة

تفتقر الكوادر الادارية الوسطى والعليا الى التدريب في مجال أعمال الموانىء والى اساليـــب الادارة الحديثـة.

٢-٢-٣- الكوادر الفنيـــة

الكوادر الفنية سورية وتقوم بجميع أعمال الصيانة الا انها تحتاج الى التدريب الفني خاصة فـــي مجال تشغيل وصيانة معدات الحاويات.

٢-٣- التدريـــب

٢-٣-١- المؤسسات والامكانيات المتوفرة ونوعية التدريـــب

لدى التحاق العاملين بالموانىء في الوظائف الوسطى والعليا تعقد لهم دورات قصيرة تعريفيـــة بأعمال الموانىء تساعدهم في التعرف على تلك الاعمال. أما بخصوص التدريب على أعمال مناولة الحاويـات من تشغيل وصيانات فانها تحظى باهتمام المسؤولين في الوقت الحاضر وذلك لعدم توفر الخبرات المحليـــة الكافية خاصة وانه يجري العمل على احداث توسعات في ميناء اللاذقية ستكون في معظمها لمناولة وتخزيـن الحاويات. ولا توجد مؤسسة او مركز في الموانىء السورية للقيام بأعمال التدريب في مجال الموانىء.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديـث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسية

يجري العمل على انشاء ١٢ مرسى بطول اجمالي ٢١٤٠ مترا وبعمق يتراوح بين (١٠ر٨) امتـــار و (١٣ر٢) متراء وعلى اقامة ٤ مستودعات بمساحة ٣٤٤٠٠ مترا مربعا وساحات لتخزين البضائع بمساحـــة

١٦٥٠٠٠ متر مربع وعلى اقامة محطة للحاويات بمساحة ٢٤٠٠٠٠ متر مربع متاخمة لمراسي الحاويات ويتصل بها مستودع للحاويات المشتركة بميناء اللاذقية.

وتتضمن تلك التوسعة توفير ١٨ رافعة رصيف، كهربائية بقدرات عالية (من ٦ اطنان الى ١٦ طنا)، يجري العمل حاليا على تركيبها، وتوفير ٤ رافعات قنطرية لمناولة سفن الحاويات و ٤ رافعات حاضنة "STRADDLE" ورافعات شوكية ثقيلة متعددة وسيتم استكمال جميع متطلبات محطة الحاويات من المعدات الاخرى المساعدة.

٣-٢- تطوير العمالة

لم تتوفر بيانات عن وجود خطط لتطوير العمالة لكي تسير جنبا الى جنب مع التطوير والتحديث اللذين يتمان على البنية الاساسية بميناء اللاذقية، مما يثير علامات الاستفهام حول ذلك الموضوع، اذ ان تطوير العمالة لمواكبة تلك التوسعات يعتبر أمرا في غاية الأهمية.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

(أ) ان اقامة محطة للحاويات مجهزة بالمعدات الحديثة والساحات التخزينية المناسبة يعتبر أكبر تحديث للتشغيل واكبر تحسين للأداء في ميناء اللاذقية، ويؤذن ذلك بدخول الموانىء السورية الى عصر الحاويات، وامكانية استقبال أكبر السفن الحاملة للحاويات عند انتهاء ذلك المشروع الذي يتوقع ان يبدأ تشغيله في مطلع عام ١٩٨٩.

(ب) تحسين أداء الأرصفة التجارية بعد توفير رافعات الرصيف ذات الطاقات العالية والمعدات الاخرى المساعدة.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

تتميز الموانىء السورية بموقعها على الساحل الشرقي للبحر الابيض المتوسط كحلقة وصل بين دول اوروبا ودول غربي آسيا. ويمكن للموانىء السورية ان تقوم بدور هام وحيوي لخدمة دول غربي آسيا في الحالات الاستثنائية التي يتعذر معها استخدام الممرات المائية الاخرى التي تصل تلك الدول مع العالم الخارجي. وسوف تعزز المشاريع القطرية (كالعراق والجمهورية العربية السورية والاردن)والقطاعية (كدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية) المقترحة لربط دول المنطقة بخطوط السكك الحديدية من ربط موانىء البحر الابيض المتوسط بموانىء البحر الاحمر وموانىء الخليج مما يساهم في تقليل تكاليف النقل بين دول المنطقة بصورة عامة.

٤-٢- رؤية الدول لمستقبل الموانىء

أدرك المسؤولون عن الموانىء السورية أهمية قطاع الموانىء بالنسبة لمشاريع التنمية وللاقتصاد الوطني ككل، وتبين لهم ضرورة النهوض بخدمات الموانىء ومواكبتها لموانىء المنطقة لتتوافق مع التطور الذي طرأ على مختلف أنواع السفن وخاصة سفن الحاويات والبضائع السائبة.

وبناء على تلك الرؤية فقد تقرر تنفيذ مشروع توسعة وتطوير ميناء اللاذقية وقد قطع التنفيذ مرحلة متقدمة.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الأساسية

يعتبر مشروع توسعة ميناء اللاذقية من المشاريع الرائدة في تاريخ الموانىء السورية اذ ينطوي المشروع - الذي يتم تنفيذه حاليا ويتوقع ان يبدأ تشغيله واستخدامه خلال عام ١٩٨٩ - على تطوير شامل لخدمات البضائع التجارية التي سوف تخصص لها مراس عميقة (١٠ر٨ امتار - ١٣ر٣ مترا) مزودة برافعات رصيف بطاقات عالية ومزودة كذلك بمستودعات وساحات تخزينية كافية. وسوف يتوفر لأول مرة ضمن مشروع التوسعة مراس عميقة متخصصة في مناولة سفن الحاويات بجميع أنواعها بواسطة الرافعات القنطرية والحاضنة والشوكية الثقيلة، وسوف تجهز الساحات لمناولة وتخزين الحاويات. وبناء عليه فان ميناء اللاذقية مقبل على طفرة نوعية ستدعم من امكانيات وأهمية الموقع الجغرافي للموانىء السورية بالنسبة لدول منطقة غربي آسيا.

٤-٣-٢- مقترحات تطوير التشغيل

يعاني ميناء اللاذقية من ضيق في الساحات التخزينية المجهزة لأغراض التخزين المكشوف وخاصة للحاويات، كما يعاني من نقص شديد في المعدات الحديثة لمناولة السفن بأنواعها والبضائع بما فيها الحاويات. ان مقترحات تطوير التشغيل بميناء اللاذقية الحالي ليست بذات جدوى كبيرة، اذ انه يمكن دراسة تحسين وسائل التخزين والمناولة ونظام العمل المتبع كنظام الورديات ونوعية التشغيل ... الخ، ويمكن تحقيق بعض النتائج. الا ان معظم المشاكل الفعلية التي يعاني منها ميناء اللاذقية تعود اسبابها الى النقص في البنية الاساسية. وسوف تحل هذه المشاكل تلقائيا عند انتهاء جميع مراحل مشروع التوسعة، وان ما سيتبقى ستكون مشاكل تنظيمية وتدريبية.

٤-٣-٣- مقترحات تطوير الكفاءات الادارية والتخطيطية

يعاني قطاع الموانىء - كما هي الحال في كثير من موانىء المنطقة - من الروتين الاداري بما في ذلك نظم واجراءات معقدة تعوق انسيابية حركة البضائع عبر الموانىء. وتفتقر الموانىء الى الكفاءات التخطيطية القادرة على وضع التخطيط الشامل بمراحله المختلفة، وتحديد متطلبات كل مرحلة، وتحليل البيانات الاحصائية واستخدامها كأدوات للتخطيط.

وبناء عليه فانه يلزم الاهتمام بتشجيع الكفاءات الادارية والتخطيطية للعمل في مجال الموانىء وان يلتحقوا بالموانىء نفسها لمعايشة مشاكلها والاطلاع بأنفسهم عليها.

كذلك يتطلب الأمر تبادل المعلومات والزيارات الميدانية لتلك الكفاءات مع موانىء المنطقة الاخرى والموانىء العالمية الاخرى لتبادل واثراء الخبرات والاطلاع على التطورات الحاصلة في الخارج. ويلزم، بالاضافة الى ذلك، حضور بعض مديري الادارة الوسطى والمخططين المؤتمرات والندوات العالمية المتخصصة في اعمال الموانىء واتاحة الفرصة لهم لتبادل الآراء مع نظرائهم في البلدان الاخرى المتقدمة والنامية على السواء.

٤-٣-٤- مقترحات تطوير القوى العاملة

تتمتع القوى العاملة التشغيلية بخبرات جيدة ويتطلب الأمر الاستمرار في تدريبها لتواكب التطور الذي يجري على البنية الاساسية، وينبغي ان يتم التركيز على مناولة سفن الحاويات (سائقي الرافعات القنطرية) ومناولة تخزين الحاويات بواسطة الرافعات الحاضنة والشوكية الثقيلة والتدريب على نظام التشغيل المقترح تنفيذه. هذا ويمكن ايفاد عدد من السائقين والمشتغلين وفنيي الصيانة القادرين على تدريب غيرهم للتدرب على الرافعات القنطرية والحاضنة في موانىء اخرى يفضل ان تكون بالمنطقة لسهولة المحادثة والفهم وتقليص التكاليف وذلك حتى يتمكنوا وفي أقصر فترة زمنية بعد توفير الرافعات الجديدة من تدريب الاعداد اللازمة للتشغيل.

٤-٣-٥- ادخال النظم الحديثة في التشغيل والادارة

ان ما يتطلبه ميناء اللاذقية في الوقت الحاضر هو تبسيط اللوائح القديمة والاجراءات التي تعوق وتؤخر استلام البضائع من الميناء. ان ادخال نظم حديثة على هذا الوضع يمكن ان يزيد من المشاكل القائمة، واستخدام الرافعات الحاضنة (STRADDLE CARRIERS) لمناولة الحاويات في ساحات غير منظمة لتلك الحركة وغير ملائمة من حيث المسافات البعيدة التي تفصل تلك الساحات يعتبر استخداما غير عملي لتلك المعدات الحديثة. ويوصى استخدام ما يسمى بنظام المرحلة الاولى لمناولة الحاويات وهو نظام القاطرات والمقطورات: "TRACTOR TRAILER SYSTEM" الذي تستخدم فيه الرافعات الشوكية الثقيلة المجهزة بـ "SPREADER". أما استخدام نظام الحاسب الالي في اعمال الموانىء فيمكن ان يتسبب في ارباك للعمل لأسباب منها عدم توفر البيانات الصحيحة والدقيقة التي يغذى بها الحاسب الالي.

٥- التوصيات

يقبل ميناء اللاذقية على توسعة وتطوير شامل للبنية الاساسية، ويبدأ العمل في تشغيل المرحلة الاولى منه خلال عام ١٩٨٩ مما يضع ميناء اللاذقية في مصاف الموانىء الحديثة، ولاستكمال ذلك التطوير وجني الفوائد منه فانه ينبغي ملاحظة النقاط التالية:

٥-١- تبسيط لوائح واجراءات البضائع

٥-١-١- اعادة النظر في اللوائح والاجراءات المتبعة وتبسيطها بغرض تسهيل انسياب حركة البضائع عبر الميناء بما فيها البضائع العابرة.

٥-٢- تطوير الكوادر الادارية والتشغيلية

تشجيع الكفاءات الادارية والبحرية والتخطيطية والفنية للعمل في الموانىء السورية، وعمل دورات تدريبية محلية وخارجية للاطلاع على نظم ووسائل التشغيل الحديثة مع التركيز على ادارة وتشغيل محطات الحاويات واصلاح وصيانة معدات مناولة الحاويات كالرافعات القنطرية "GANTRY CRANES" والرافعات الحاضنة "STRADDLE CARRIERS" والرافعات الشوكية الثقيلة "HEAVY FORKLIFTS".

٥-٣- تطوير المعلومات والاحصاءات

تطوير نظام المعلومات والاحصاءات الذي يعاني نقصا كبيرا من حيث توفير البيانات ونوعية وتفاصيل ودقة البيانات وتوافقها مع ما هو متبع في موانىء المنطقة والموانىء العالمية بشكل عام، وذلك حتى تستفيد منه الادارة العليا والمخططون خلال عملية التخطيط الرئيسي للموانىء السورية.

٥-٤- تبادل المعلومات والزيارات مع موانىء المنطقة

بغرض الاستفادة المشتركة، وصقل الخبرات، والالمام بالمشاكل التي تواجه مسؤولي موانىء المنطقة وبالحلول المطروحة لحل تلك المشاكل وما نفذ منها والعقبات وأطر التخطيط المستقبلي لتلك الموانىء - فانه ينبغي تبادل المعلومات والزيارات المتبادلة للمسؤولين والمخططين في الموانىء السورية مع نظرائهم في موانىء دول غربي آسيا.

ثانيا- موانىء جمهورية مصر العربيـــة

١ - الوضع الراهن لموانىء جمهورية مصر العربية

١-١- البنية الاساسية

وتشمل موانىء الاسكندرية والدخيلة وميناء بورسعيد ودمياط المطلة على البحر الابيـــض المتوسط، وميناء السويس ونويبع اللذين يطلان على البحر الاحمر، وتحتوي تلك الموانىء على ٨٥ مرســـى بالاضافة الى مراسي ميناء دمياط (وهي غير محددة بعد). ويبلغ الطول الاجمالي لكافة المراسي نحو ١٥ر٨ كيلومترا باستثناء طول مراسي ميناء السويس (غير محددة) وتتراوح الاعماق بين ٥ امتار و ١٤ر٥ متـــرا. وتبلغ المساحات التخزينية المغطاة (المستودعات) في ميناء الاسكندرية ١٤٠ الف متر مربع. وتستخـــدم الموانىء معدات متنوعة منها رافعات الرصيف الكهربائية بقدرة تصل الى ٥٠ طنا ورافعتان قنطريتـــان قدرة ٣٢ طنا في ميناء الاسكندرية، و ٤ رافعات قنطرية تم الحصول عليها مؤخرا قدرة ٤٠ طنا في ميـنـــاء دمياط الذي انشىء حديثا.

ويستخدم في ميناء الاسكندرية رافعتي ساحات (TRANSTAINER) قدرة ٣٢ طنا بالاضافة الـى ٤ رافعات عائمة بقدرة تصل الى ٣٠ طنا ورافعات متحركة وشوكية وقاطرات ومقطورات وتستخدم سفـــن الدحرجة ٣ منصات في موانىء الاسكندرية وبورسعيد ودمياط.

١-٢- التشغيل

تقوم شركات القطاع العام للشحن والتفريغ وشركات للمستودعات والتخزين وشركات لتـــداول الحاويات في كل من الموانىء المصرية بأعمال التشغيل للأرصفة كافة. ولا يتم استخدام مقاولين مـــن القطاع الخاص في تلك الاعمال. ويعتبر ميناء الاسكندرية اكبر ميناء في مصر اذ يحتوى على ٥٦ مرســـى بطول ١٠ر٤ كيلومترات تشغل منها ٣٣ مرسى للبضائع العامة ومرسيان للفحم ومرسيان للاخشـــاب و٥ مراسٍ للحبوب، و ٣ مراسٍ للأسمدة و مرسى واحد للحيوانات الحية ومرسيان للحاويات و ٤ مراسٍ للركاب.

وتستخدم شركات التفريغ والتحميل في الموانىء المصرية الرافعات الكهربائية من ٥ الى ٥٠ طنا والرافعات المتحركة وأجهزة تفريغ وتحميل المواد السائبة والرافعات العائمة لتنفيذ عمليات التفريـــغ والتحميل، ومن الملاحظ عدم توفر المعدات الكافية والمناسبة لنوعيات البضائع المواد المختلفة التي تتـــم مناولتها في ميناء الاسكندرية على وجه الخصوص. كذلك تقوم شركات تداول الحاويات بـــالادارة والتشغيل في موانىء الاسكندرية وبورسعيد ودمياط (المنياءان الوحيدان المزودان بمحطات حاويات همـــا الاسكندرية ودمياط) أما محطة حاويات دمياط فلم يبدأ تشغيلها.

وتجدر الاشارة الى ان الموانىء المصرية قد دخلت حديثا في عهد محطات الحاويـــات، اذ ان محطة حاويات الاسكندرية لم يبدأ تشغيلها الا في تشرين الاول/اكتوبر ١٩٨٤ - أي أنها لا زالت حديثـــة

العهد، ومحطة حاويات دمياط انتهى العمل من انشائها في تموز/يوليو ١٩٨٠ ولم تبدأ التشغيل الفعلي بصدد ذلك بعد سنة من انشائها. هذا ويقوم ميناء بورسعيد بمناولة الحاويات بدون توفر محطة مجهزة بالرافعات النقطرية ورافعات الساحات وغيرها من المعدات وتتم المناولة بالطرق التقليدية وتخزن الحاويات في ساحة برصيف عباس.

وتبين الجداول (٤٦-٥١) حركة الصادرات والواردات لفترات متفاوتة خلال السنة الماضية، وحركة الحاويات ومعدلات نموها، ومؤشرات لنسب الحاويات الى اجمالي البضائع المارة بالميناء.

ويلاحظ من الجدول رقم ٤٦ الذي يبين حجم البضائع المتداولة عبر ميناء الاسكندرية خلال عام ١٩٨٦، ان نسبة المواد المفرغة من اجمالي المتداول تمثل ٨٨ في المائة وتمثل المواد المشحونة ١٢ في المائة. بالنسبة للمواد المشحونة يلاحظ ان الصب السائل يمثل حوالي ٧٢ في المائة والبضائع العامة حوالي ٢٥ في المائة. أما بالنسبة للمواد المفرغة فيلاحظ ان الصب الجاف يمثل ٣٥ في المائة والبضائع العامة ٣٠ في المائة والمواد التموينية ٢٠ في المائة والصب السائل ١٥ في المائة من اجمالي المواد المفرغة.

ويتكون ميناء بورسعيد، الذي انشىء لخدمة قناة السويس، من ١٠ مراسٍ ويتم استخدامه في مناولة البضائع العامة والحاويات. وتغطي المنطقة الحرة معظم ساحة الميناء (٩١٨٦٩٨ مترا مربعا). ويستقبل ميناء بورسعيد سفن الدحرجة وسفن الحاويات ذاتية التفريغ والتحميل.

وتشهد حركة الحاويات فيه انخفاضا مستمرا (انظر الجدول رقم ٥٠) خاصة بعد عام ١٩٨٤. ويعود ذلك الانخفاض العام في البضائع المارة عبر الميناء الى بدء تشغيل محطة حاويات الاسكندرية في اكتوبر عام ١٩٨٤ الأمر الذي أدى الى تحول حركة الحاويات الى ميناء الاسكندرية. الا انه في حالة انشاء محطة حديثة للحاويات في ميناء بورسعيد فسوف يصبح ذلك الميناء مركزا هاما لتجميع حركة الحاويات من البحر الاحمر والخليج العربي، ومركز توزيع لمناطق شمال افريقيا وسواحل آسيا على البحر الابيض المتوسط.

وميناء السويس بشقيه (بور توفيق وعدد مراسيه ١١ والأدبية وعدد مراسيه ٦) يستخدم لحركة الركاب مع ميناء نويبع والعقبة وجدة بصفة خاصة، وللبضائع العامة والمواد الزراعية (خضروات وفواكه) والاسمنت. وتجدر الاشارة الى ان عدد الركاب القادمين خلال عام ١٩٨٤/١٩٨٥ قد بلغ نحو ٤٥٠ الف راكب وبلغ عدد الركاب المغادرين نحو ٤٤٣ الف راكب. وانخفضت تلك الارقام خلال عام ١٩٨٥/١٩٨٦ اذ بلغت ٢٩٠ الف راكب مغادر. ويرجع ذلك الانخفاض الى الاوضاع السائدة بمنطقة الخليج على وجه العموم. ويتميز ميناء السويس كغيره من الموانىء المصرية بشبكات اتصال جيدة بواسطة السكك الحديدية والبرية مع الموانىء الاخرى. ويمكن ان يساهم النقل النهري بصورة افضل عند تطويره وتحديثه لربط الموانىء مع مناطق مصر كافة من شمال وادي النيل الى جنوبه.

وميناء دمياط يمكن ان يكون عند تشغيله من أفضل الموانىء المصرية مستقبلا لتوفر البنية الاساسية الحديثة من أرصفة عميقة وساحات واسعة ومعدات مناولة حديثة (٤ رافعات قنطرية قدرة ٤٠

طنا ومعدات اخرى متنوعة) اضافة الى الاتصال الجيد السكك الحديدية والطرق والى النقل النهري عن طريق القناة التي يتم حفرها لربط حوض الميناء مع نهر النيل، وسوف يساهم النقل النهري في تخفيض تكاليف نقل البضائع من والى جميع الاقاليم المصرية.

يتم تشغيل ميناء نويبع - الذي يقع على الساحل الغربي من خليج العقبة - لأغراض النقل الساحلي مع ميناء العقبة الاردني وخاصة في مجال نقل الركاب.

أما ميناء سفاجة على البحر الاحمر فيتم تشغيله لتفريغ الالومنيوم وتصدير الفوسفات ومناولة الحبوب على صومعة (سايلو) بحجم ١٠٠٠٠٠ طن.

١-٣- الأداء

على الرغم من عدم توفر البيانات الكافية التي تحدد انتاجية الأرصفة حسب انواع البضائع والمواد والمعدات المستخدمة مما يساعد في تحديد مستوى الأداء، فقد لوحظ ان مستوى الانتاج أقل مما هو متوقع وذلك لأسباب عديدة منها ما هو مرتبط بشركات التفريغ والتحميل التابعة للقطاع العام والاجراءات واللوائح المطبقة التي تعوق حركة البضائع والروتين الاداري، والنقص في المعدات المناسبة لأعمال التفريغ والتحميل والتخزين. ولوحظ عدم كفاءة النظم التشغيلية المتبعة في محطة الحاويات خاصة من ناحية التخزين والمداولة وتسليم الحاويات المملوءة.

٢- التنظيم والعمالة والتدريب

٢-١- التنظيم

٢-١-١- الهياكل التنظيمية

تقوم هيئات مستقلة بادارة الموانىءالمصرية كهيئة ميناء الاسكندرية والدخيلة وهيئة ميناء بورسعيد وهيئة ميناء دمياط وهيئة موانىء البحر الاحمر والتي أهمها ميناء السويس. وتتصل تلك الهيئات بلجنة عليا يرأسها وزير النقل. ويتضح من خلال الزيارات عدم وجود تخطيط مشترك وتكامل بين خدمات تلك الموانىء، وتتمتع كل هيئة بحرية الحركة في مجال تشغيل الميناء او الموانىء التابعة لها.

٢-٢- العمالة

٢-٢-١- نوعية العمالة المتوفرة والاعتماد على العمالة الوافدة ومستوى العمالة المحلية

يبلغ عدد العاملين بميناء الاسكندرية والذين يتبعون الهيئة ٢٨٥٦ عاملا دائما وحوالي ٣٠٠ عاملا مؤقتا اضافة الى عمالة الشركات العاملة بالميناء كشركة المستودعات المصرية والشركة العربية

للشحن والتفريغ وشركة الاسكندرية لتداول الحاويات وشركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية. والعاملة كلها مصرية، ويتم تدريب العمالة حسب امكانيات مركز العاملين بالموانىء، الا ان هناك حاجة الى مزيد من الجهد لرفع مستوى العمالة بمحطة الحاويات.

٢-٢-٢- الكوادر الادارية المتوفرة العليا والوسطى

يشغل المناصب العليا في الموانىء المصرية كوادر وطنية يتألف معظمها من المتقاعدين من البحرية العسكرية وذلك اضافة الى الكفاءات المتوفرة في الادارة الوسطى والعليا والمتخصصة في البحرية التجارية.

٢-٢-٣- الكوادر الفنية

تغذي الكفاءات الوطنية جميع الاحتياجات من التخصصات الفنية البحرية والبرية على حد سواء.

٢-٣- التدريب

٢-٣-١- المؤسسات والامكانيات المتوفرة ونوعية التدريب

تقوم الاكاديمية العربية للنقل البحري بالاسكندرية بدور كبير وهام في اعداد الكوادر البحرية بصفة عامة، وفي مجال الموانىء بصفة خاصة وذلك عن طريق مركز تابع للاكاديمية لتدريب العاملين في الموانىء المصرية وبالأخص في ميناء الاسكندرية، ويتم التدريب في معظم الاحيان بارسال المدربين الى الموانىء والبقاء فيها حتى استكمال دورات التدريب المطلوبة للعمالة فيها. ولا يقوم المركز بالتدريب في مجال محطات الحاويات وذلك لعدم توفر المدربين في هذا المجال.

٢-٣-٢- ملاءمة التدريب للاحتياجات وما حققه من نتائج

لقد أفاد هذا التدريب في مجالات مناولة البضائع العامة وتشغيل المعدات الخاصة بها وفي بعض أوجه الصيانات، الا انه يلزم تطوير امكانيات المركز للتدريب على اعمال تشغيل محطات الحاويات وصيانة معداتها.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسية

٣-١-١ انشاء ميناء الدخيلة ليكون بمثابة توسعة لميناء الاسكندرية

«ميناء الدخيلة يبعد عن ميناء الاسكندرية مسافة ٦ كيلومترات باتجاه الغرب» وتشمل المرحلة الاولى رصيفا بطول ٦١٥ مترا، بطاقة نظرية قدرها ٥ ملايين طن من المعادن، وقد بدأ تشغيله في ايلول/سبتمبر ١٩٨٦، وأرصفة للحاويات والبضائع العامة بطول ١٥٥٠ مترا وبطاقة نظرية متوقعة للحاويات تبلغ ١ر٢ مليون طن وبطاقة نظرية للبضائع التجارية تبلغ ٩ر٠ مليون طن. ويتوقع ان يبدأ التشغيل لتلك الأرصفة (للبضائع العامة والحاويات) خلال عام ١٩٨٨.

أما المرحلة الثانية من التوسعة التي تتكون من انشاء أرصفة للبضائع العامة والحاويات والاخشاب، بطول ١٧٥٠ مترا وبعمق قدره ١٢-١٤ مترا فينتهي العمل بها خلال عام ٢٠٠٠. وتشمل تلك التوسعات المعدات اللازمة للتشغيل.

٣-١-٢- توسعة ميناء بورسعيد وتشمل انشاء محطة للحاويات يجري العمل بها في حوض عباس لانشاء رصيف بطول ٣٥٠ مترا وبعمق ١٤ مترا اضافة الى توفير رافعتين قنطريتين قدرة ٤٠ طنا وينتهي العمل في تلك التوسعة خلال عام ١٩٨٨. وتشمل الخطط القادمة للميناء انشاء رصيف آخر مجاور لرصيف الحاويات بطول ٣٥٠ مترا للاستخدام متعدد الأغراض بالاضافة الى تزويد المحطة برافعة قنطرية ثالثة، ويتوقع الانتهاء من ذلك المشروع بنهاية عام ١٩٨٩.

٣-٢- تطوير العمالة

توجد لدى الاكاديمية العربية للنقل البحري بالاسكندرية خطط مستقبلية لتطوير تدريب العمالة في الموانىء بحيث يتضمن ذلك أعمال محطات الحاويات. وتسعى محطة حاويات الاسكندرية الى رفع مستوى العمالة لديها لتناسب الاحتياجات الفنية بمحطة الحاويات.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

ان انشاء ميناء الدخيلة بعمق من ١٢ الى ١٤ مترا وبساحات واسعة للتخزين وبطاقات كبيرة وبمعدات حديثة لاستقبال سفن الحاويات ومناولتها وتخزينها، وكذلك انشاء رصيفين بميناء بورسعيد لسفن الحاويات وساحات ومعدات حديثة في المستقبل القريب وتطوير خدمات الركاب في ميناء السويس عمليات تعتبر بمثابة مشروعات لتحديث التشغيل في الموانىء المصرية.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

تخدم الموانىء المصرية دول المنطقة بطرق متعددة فمثلا ميناء السويس وميناء نويبع على البحر الاحمر يقومان بدور كبير في حركة انتقال العمالة بين مصر والاردن والسعودية ودول الخليج

العربية الاخرى وكذلك يتم تصدير الخضروات والفواكه المصرية الى السعودية عن طريق ميناء جدة والى الاردن عن طريق ميناء العقبة.

ويقوم ميناء السويس باستقبال الابقار والاغنام من الصومال والسودان وكذلك ميناء بورسعيد الذي يتميز بموقعه على البحر الابيض المتوسط، وبمنطقة انتظار السفن للمرور عبر قناة السويس، مما أفاد تلك السفن في استخدام ميناء بورسعيد لتفريغ البضائع المصرية خلال فترة انتظار عبور القناة (تبلغ ١٨ ساعة في المتوسط). ومن الاهداف البعيدة لميناء بورسعيد تحويل الميناء الى مركز لتوزيع البضائع لمنطقة حوض البحر الابيض المتوسط ومنطقة البحر الاحمر.

٤-٢- رؤية الدول لمستقبل الموانىء

تتطلع هيئات الموانىء المصرية الى زيادة الدور الذي تقوم به الموانىء المصرية - لا في مجال خدمة الاقتصاد الوطني فحسب وانما ايضا في أخذ قسط من التجارة المارة بالممرات الدولية التي تطل على دول المنطقة، ولميناءي السويس وبورسعيد على وجه الخصوص تطلعات في هذا الصدد.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الاساسية

ان انشاء ميناء الدخيلة على بعد ٦ كيلومترات من ميناء الاسكندرية يعتبر أفضل بديل لتوسعة ميناء الاسكندرية، اذ انه اضافة الى العمق الطبيعي لحوض الميناء تتوفر الساحات التخزينية الهائلة التي يحتاجها ميناء الاسكندرية ومحطة حاويات الاسكندرية على وجه الخصوص. وبعد اكتمال ميناء دمياط الذي انشىء كاحدث ميناء في مصر، وتوسعة ميناء بورسعيد لاستقبال الحاويات، وبانتهاء المرحلة الثانية من توسعة ميناء الدخيلة فسوف يكتمل تطوير البنية الاساسية في الموانىء المصرية حتى عام ٢٠٠٠.

٤-٣-٢- مقترحات تطوير التشغيل

ان مناولة وتخزين الحاويات في محطة حاويات الاسكندرية أمر يتطلب تعديلا وذلك جذريا باستخدام النظم الحديثة المتبعة في محطات الحاويات الاقليمية والعالمية، بالاضافة الى زيادة حجم الساحات وتنظيمها واستخدام معدات حديثة ذات كفاءة عالية.

٤-٣-٣- مقترحات تطوير الكفاءات الادارية والتخطيطية

(f) اشراك الكفاءات الادارية والتخطيطية في الادارة الوسطى والعليا واعطاءهم فرص المشاركة الحقيقية في اتخاذ القرارات وتحمل المسؤوليات، ويتطلب ذلك تنفيذ هذا الاجراء في كل الموانىء المصرية.

(ب) اشراك الكفاءات الادارية والتخطيطية الشابة في الندوات والدورات المحلية والخارجية والزيارات الميدانية الى موانىء المنطقة والموانىء العالمية لتبادل الآراء واكتساب الخبرات.

٤-٣-٤- مقترحات تطوير القوى العاملة

(f) دعم مركز التدريب لعمال الموانىء وتطوير برامجه وتزويده بمدربين في مجال تشغيل محطات الحاويات وصيانة معداتها.

(ب) منح بعض الحوافز للعمالة عند اجتياز برامج التدريب المخصصة لكل فئة منهم.

٤-٣-٥- ادخال النظم الحديثة في التشغيل والادارة

(f) نظرا للتوسعات المرتقبة في البنية الاساسية لمحطات الحاويات في الموانىء المصرية، ولعدم تمكن محطة حاويات الاسكندرية بعد ثلاث سنوات على انشائها من ارساء نظام حديث للتشغيل والادارة فان كلا من محطة حاويات الدخيلة وبورسعيد ودمياط قد تقوم بتبني نفس النظم المتبعة في محطة حاويات الاسكندرية باعتبارها المحطة الرائدة في هذا المجال، مما يؤكد على ضرورة تطوير نظام التشغيل في محطة حاويات الاسكندرية.

(ب) ضرورة تعديل النظم واللوائح والاجراءات والتشريعات المطبقة على نظام البضائع العامة والتي لا تتناسب مع نظام النقل بالحاويات وذلك مع ضرورة تبسيط اللوائح والاجراءات، والتنسيق والتعاون مع كافة الجهات ذات العلاقة بحركة الحاويات كالجمارك والصحة على أفضل وجه وبأسرع السبل لتنفيذ تلك الاجراءات دونما تدخل في طبيعة عمليات الموانىء، ودونما اعاقة لمرور الحاويات في الاتجاهين الداخلي والخارجي عبر الموانىء.

٥- التوصيات

٥-١- تطوير نظام تشغيل محطة الحاويات في ميناء الاسكندرية، ووضع نظام تشغيل حديث في محطة حاويات الدخيلة عند بدء العمل بها، وينطبق ذلك على ميناءي دمياط وبورسعيد. وسوف يعتمد هذا النظام على الساحات الواسعة المخطط لها خلف مراسي سفن الحاويات مباشرة وتزويدها بالمعدات المناسبة. واستخدام نظام للتخزين والمناولة والمستندات والاتصالات، مع الأخذ في الاعتبار فصل عمليات التفتيش الجمركي للحاويات عن عمليات المحطة بتوفير أماكن مخصصة للتفتيش الجمركي ومنفصلة عن عمليات المحطة.

٥-٢- الاهتمام بتدريب العمالة المطلوبة لتشغيل وادارة محطات الحاويات بما في ذلك نظم صيانة معدات المحطة، وذلك بتوفير مدربين متخصصين من الموانىء المتقدمة او بواسطة المساعدات الفنية التي تقدمها منظمة الاونكتاد او الاسكوا في تلك المجالات.

٥-٣- تطوير الادارة العليا والوسطى وذلك بادخال العناصر الادارية والتخطيطية الشابة وصقلها بالدورات الاقليمية والعالمية في مجال أعمال الموانىء، وبواسطة الزيارات العملية للموانىء بالمنطقة وخارج المنطقة.

٥-٤- تطوير نظام التقارير الاحصائية وتوحيدها بين هيئات الموانىء المصرية ومع موانىء المنطقة وتسهيل الحصول عليها من جهة مركزية واحدة.

٥-٥- تبسيط اللوائح والاجراءات التي تطبق بواسطة الموانىء او الجهات الاخرى وذات العلاقة بالبضائع «كادارة الجمارك» بغرض تسهيل وتامين سرعة مرور البضائع عبر الموانىء وعدم تكدسها في المستودعات والساحات التخزينية.

الفصل الرابع

موانىء الخليج العربي

أولا- موانىء سلطنة عمان

١- الوضع الراهن لموانىء سلطنة عمان

١-١- البنية الأساسية

وتشمل ميناءي قابوس وصلالة (رايسوت) اللذين يضمان ١٣ مرسى للبضائع العامة والاسمنت والحبوب «تعمل بواسطة السيور الناقلة». وقد خصص مرسيان في كل من الميناءين لمناولة الحاويات. ويصل العمق في تلك المراسي الى ١٠ امتار وذلك لإرساء السفن التي تصل حمولتها الى ١٥٠٠٠ طن ساكن. ويتوفر في ميناء قابوس ٩ مستودعات للتخزين وتتوفر في ميناء صلالة مساحات تخزينية مغطاة بحدود ١٢ الف متر مربع. ويتميز ميناء صلالة بالساحات التخزينية المكشوفة الواسعة، وتستخدم رافعات الرصيف الكهربائية في ميناء صلالة وعددها ٤ بقدرات من ٦ اطنان الى ١٥ طنا ورافعات متحركة متعددة من ٦ اطنان الى ٧٠ طنا، بينما تستخدم الرافعات المتحركة للحمولات الثقيلة بقدرة تصل ١٥٠ طنا في ميناء قابوس.

وتستخدم رافعتان قنطريتان بقدرة ٣٥ طنا في كل من محطتي حاويات الميناءين ويستخدم نظام الرافعات الشوكية والقاطرات والمقطورات، ويقوم الميناءان باستقبال سفن الدحرجة على مراسي الحاويات.

١-٢- التشغيل

وصل حجم الواردات عبر ميناء قابوس خلال عام ١٩٨٣ الى ١٣٤٩٤٠٠ طن من البضائع والمواد السائبة ووصلت اعداد الحاويات المكافئة الواردة الى ٣٣٩١٥ طنا والمبادلة الى ٦٥٩٠٠ طن، ووصلت نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في نفس السنة الى ٢٤٫٤ في المائة.

وزادت أعداد الحاويات الواردة بصورة ملحوظة خلال عام ١٩٨٥ اذ بلغت ٥٦٣٠٨ حاويات مكافئة، كما بلغ اجمالي الحاويات المبادلة ١١١٥٩٦ حاوية مكافئة.

أما ميناء صلالة فيستقبل عددا ضئيلا من الحاويات وصل خلال عام ١٩٨٣ الى ١١٨٢ حاوية مكافئة فقط، كما بلغ ١٩٦٩ حاوية مكافئة خلال عام ١٩٨٥ مما يشير الى تمركز حركة الحاويات في ميناء قابوس وذلك بالرغم مما يتميز به ميناء صلالة من امكانيات لمناولة الحاويات وتخزينها. ومن المرجح ان اصحاب الحاويات لا يرغبون في ان يتكبدوا تكاليف النقل البري، ومشاكله من ميناء صلالة وحتى مدينة مسقط وبالتالي يطلبون بأن يكون ميناء مسقط هو ميناء الاستلام لحاوياتهم.

٢- التنظيـــم

تم تفويض مؤسسة خدمات الموانىء المحدودة في عام ١٩٧٤ كوحدة تجارية قائمة بذاتها توفـــر الخدمات التي يتطلبها ميناء قابوس في مجال أنشطة الموانىء.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسـية

نظرا لصعوبة اجراء توسعات في ميناء قابوس فان الخطط قد أعدت لاقامة أرصفة جديدة ومحطـــة للحاويات شمالي الميناء الحالي في خليج شطيفي حيث تزيد الأعماق عن ٣٥ مترا، وتنوي السلطات العمانيـة اقامة رصيف بطول ٦٠٠ متر لاستقبال اكبر سفن الحاويات النمطية وكذلك محطة لمناولة وتخزيـــن الحاويات بمساحة ١٥ هكتارا اضافة الى أرصفة بضائع عامة.

٣-٢- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

من خطط الدولة ومشروعاتها المستقبلية الاهتمام بقطاع الموانىء وتحديث التشغيل بصفـــة خاصة حيث يتم اعداد الخطط لتطوير نظام مناولة الحاويات في السلطنة وذلك باقامة رصيف متخصص فـــي استقبال أكبر سفن الحاويات مع محطة تتوفر بها امكانيات تخزينية كبيرة ومجهزة بالمعدات الحديثـــة لمناولة الحاويات.

٤- الرؤية المســـتقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقـة

٤-٢- رؤية الدول لمستقبل الموانىء

في حالة استكمال توسعة الموانىء العمانية وتطوير خدماتها خاصة في مجال الحاويات فســـوف تتمكن تلك الموانىء - التي تتمتع بمواقع مميزة على بحر العرب - من أن تلعب دورا بارزا في استقبال جـزء من بضائع دول الخليج، ونسبة كبيرة من بضائع شبة القارة الهندية التي يفتقر كثير من موانئها الـــى البنية الاساسية الكافية والحديثة والتجهيزات اللازمة لاستقبال السفن الكبيرة والحديثة وخاصة سفـــن الحاويات النمطية. وتخطط الموانىء العمانية للوصول الى هذا الهدف ضمن أهداف التشغيل الاخـــرى بالاضافة الى تطوير امكانيات الموانىء لخدمة الاقتصاد الوطني بصفة عامة.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الاساسية

اضافة أرصفة لمناولة الحاويات ملحقة بها محطة حديثة لمناولة وتخزين الحاويات، وأرصفة للاستخدامات متعددة الأغراض (MULTI PURPOSE) بالاضافة الى توفير معدات مناولة البضائع الاخرى.

٤-٣-٢- مقترحات تطوير التشغيل

تتمتع الموانىء العمانية بموقع استراتيجي مميز على بحر العرب خارج مضيق هرمز مما يجعلها منفذا هاما لدول الخليج العربية يطل على المحيط الهندي، ويمكن لدول الخليج العربية في الحالات الطارئة او حالات التوتر في مضيق هرمز استخدام الموانىء العمانية بواسطة الطرق البرية عبر الامارات العربية المتحدة ويتطلب ذلك تطوير ميناء صلالة (رايسوت) لاستخدامه في تلك الحالات نظرا لتوفر الأعماق المناسبة. ويعتبر ذلك خيارا آخر بعد الخيار الأول وهو امكانية استخدام الموانىء السعودية ذات الطاقات العالية على البحر الاحمر.

٤-٣-٣ مقترحات تطوير الكفاءات الادارية والتخطيطية والقوى العاملة بصفة عامة

توجد حاجة لتدريب وتاهيل الكوادر الادارية والتخطيطية والفنية في مجال أعمال محطة الحاويات من ناحية الادارة والتشغيل والصيانة. ويمكن الاستفادة من الامكانيات المتوفرة في مركز تدريب الموانىء بميناء الملك عبد العزيز بالدمام لمختلف انواع التخصصات بالاضافة الى التدريب الذي تقدمة اكاديمية الشارقة الذي يمكن ان يتم بناءً على برامج تدريبية توفرها منظمة الاونكتاد في تلك الاكاديمية (ترينمار) وفي مواقع العمل بالموانىء.

٥- التوصيات

٥-١- تطوير ميناء صلالة (رايسوت) بانشاء مراسٍ للحاويات واخرى متعددة الأغراض وذلك للاستفادة من موقعه الاستراتيجي لخدمة دول الخليج العربية وخاصة في حالة التوترات بمضيق هرمز اضافة الى خدمة بعض دول المنطقة ودول شبه القارة الهندية التي تفتقر الى الموانىء الحديثة والمجهزة لاستقبال السفن الكبيرة والحديثة وخاصة سفن الحاويات النمطية.

٥-٢- تطوير الكوادر الادارية والتخطيطية والفنية الوطنية العاملة في الموانىء وتحفيز العمل بها عن طريق عمل دورات تدريبية في مركز التدريب بميناء الملك عبد العزيز بالدمام - الذي انشىء خصيصا لتدريب الكوادر الوطنية للعمل في الموانىء بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية - بالاضافة الى الاستفادة من برامج ترينمار بأكاديمية الشارقة التي تساهم فيها منظمة الاونكتاد.

ثانيا- موانىء دولة الامارات العربية المتحـــدة

١- الوضع الراهن لموانىء دولة الامارات العربية المتحدة

١-١- البنية الأساســـية

وتشمل موانىء راشد، جبل علي، الفجيرة، زايد، خالد، خورفكان. وتحتوي تلك الموانىء علـــى ١٣٧ مرسى بطول اجمالي يبلغ ٣٠٦٠٠ متر وبعمق للمراسي يتراوح بين ٧ و ١٤ مترا. وتبلغ المساحـــات التخزينية المغطاة في كافة موانىء الامارات ٣٨٥١٠٠ متر مربع وتصل المساحات التخزينية المكشوفة الـــى اكثر من مليوني متر مربع. وتستخدم الأرصفة التجارية ٧ رافعات كهربائية فقط في كل الموانـــىء وبقدرات تصل الى ٣٠ طنا. الا انه تستخدم اعداد كبيرة من الرافعات المتحركة (الموبايل) بقدرات تصـــل الى ٧٥ طنا والبعض منها بقدرات تصل الى ٣٠٠ طن.

أما بالنسبة لمحطات الحاويات في موانىء دولة الامارات العربية المتحدة فقد خصص لهـــا ١٧ مرسى بأعماق تتراوح بين ١٠٫٥ امتار و ١٤ مترا ومزودة بمستودعات للحاويات المشتركـــة (LCL) والساحات التخزينية الكافية للحاويات مما جعلها مركزا كبيرا لتجميع الحاويات، ويستخدم بها ١٦ رافعـــة قنطرية لمناولة الحاويات بقدرات تتراوح بين ٣٥ و ٤١ طنا. وتوجد كذلك ١٧ رافعة حاضنة (ستراديل) في ميناء راشد و ١٥ رافعة ساحات (TRANSTAINER) بقدرات تتراو ح بين ٣٥ و ٤٠ طنا بالاضافة الـــى الرافعات الشوكية الثقيلة المتعددة والقاطرات والمقطورات. كما توجد ٩ منصات لاستقبال سفـــن الدحرجة (RO-RO RAMPS) في محطات الحاويات بموانىء دولة الامارات. ويتم استخدام الحاسب الآلـي في بعض تلك المحطات ومنها محطة ميناء راشد. وبالاضافة الى أرصفة السفن الكبيرة توجد في معظـــم موانىء دولة الامارات أرصفة وامكانيات للسفن الصغيرة والابوام.

١-٢- التشغيل

تستخدم موانىء دولة الامارات شركات أجنبية تقوم نيابة عنها بادارة وتشغيل كافة الموانـــىء في الدولة وتستخدم في ذلك العمالة الآسيوية المعينة بواسطة تلك الموانىء بالاضافة الى بعض المقاوليـــن وتطبق تلك الشركات النظم واجراءات العمل التي تراها مناسبة للتشغيل.

ولم تتوفر بيانات عن حجم الصادرات والواردات عبر موانىء الامارات.

١-٣- الأداء

نظرا للامكانيات الهائلة في البنية الاساسية وما تتمتع به الموانىء من ساحات تخزينيـــة ومستودعات تدعم طاقات تلك الموانىء والتسهيلات التي تقدمها الموانىء لمختلف انواع البضائع فقـــد استمر الأداء الجيد لتلك الموانىء بالمقارنة مع الموانىء الخليجية الاخرى وذلك بالرغم من الاوضـــاع الاقتصادية وأوضاع الحرب بالمنطقة.

٢- لم تتوفر بيانات كافية عن التنظيم والعمالة والتدريب

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسية

تعتبر البنية الاساسية لموانىء الامارات مكتملة وتزيد كثيرا عن الاحتياجات المحلية، الا انه توجد خطط لانشاء ٨ مراسٍ للبضائع العامة وللحاويات وسفن الدحرجة وتتكون مراسي الحاويات المخطط انشاؤها من مرسيين بطول اجمالي قدرة ٦٢٥ مترا وبعمق ١٣ مترا وبساحات لتخزين الحاويات بمساحة ٢٤٠٠٠٠ متر مربع وذلك في ميناء أبو ظبي.

٣-٢- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

من مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء تطوير امكانيات محطة الحاويات في ميناء الفجيرة وذلك بتوفير رافعات قنطرية ومعدات مناولة مساعدة، وزيادة الساحات التخزينية للبضائع العامة والحاويات لتصل الى مساحة ١٣٠٠٠٠٠ متر مربع، وزيادة استخدامات الحاسب الآلي في موانىء الامارات، وكذلك تطوير الخدمات في موانىء الامارات والاستفادة من مواقعها لخدمة النقل البحري بانواعه وتجارة اعادة التصدير والعبور.

٤- الرؤية المستقبلية

تتمتع معظم موانىء الامارات بامكانيات كبيرة من الأرصفة والتجهيزات والساحات التخزينية المغطاة والمكشوفة ومحطات حديثة للحاويات تستخدم النظم والمعدات الحديثة. وتتميز تلك الموانىء بالتسهيلات الكبيرة التي تقدمها للبضائع وبعدم وجود تعقيدات تسبب تأخير استلام البضائع. وأدت كل تلك الاسباب مجتمعة الى اختيار كثير من الخطوط الملاحية العالمية لموانىء دبي والفجيرة وخورفكان كموانىء أم (MOTHER PORTS) ورئيسية لموانىء منطقة الخليج خاصة قبل ان يتم توسيعها وتطويرها، وكموانىء أم لخدمة موانىء شبه القارة الهندية التي تفتقر الى الامكانيات الحديثة. ويمكن لموانىء الامارات استثمار طاقاتها وامكانياتها وذلك بفضل مواقعها على مدخل الخليج العربي لتلعب دورا بارزا في استقبال بضائع النقل الوسيط واعادة التصدير (وخاصة من المناطق الحرة المتوفرة بتلك الموانىء) الى بعض مناطق الخليج ودول شبه القارة الهندية ودول الساحل الشرقي لافريقيا وكذلك استقبال البضائع القادمة من الشرق الأقصى واعادة تصديرها الى اوروبا على شكل ارساليات عن طريق البحر والجو.

٥- التوصيات

٥-١- الحد من منح الشركات الاجنبية حق ادارة وتشغيل الموانىء واتاحة الفرصة للشركات المحلية وللعمالة الوطنية للاشتراك في ادارة وتشغيل الموانىء وذلك عن طريق استخدام موانىء الامارات لنظام

مقاولي المناولة الذي يتبعون ادارات الموانىء مباشرة وليس عن طريق شركات اجنبية وسيطـــة، او بواسطة التعيين المباشر للعمالة الذي تتبعه تلك الشركات الاجنبية للادارة.

٥-٢- <u>توفير كوادر وطنية مدربة في الادارة والتخطيط والأعمال الفنية للعمل في مجالات الموانىء.</u>

٥-٣- تهيئة وتطوير موانىء الفجيرة وخورفكان لتلعب دورا بارزا في استقبال بضائع النقل الوسيـــط واعادة التصدير وخاصة من المناطق الحرة لتخدم دول شبه القارة الهندية ودول الساحل الشرقـــي لافريقيا.

ثالثا- موانىء دولة قطـــر

١- الوضع الراهن لموانىء دولة قطـــر

١-١- البنية الأساســية

وتشمل موانىء الدوحة وأم سعيد وتحتوي على ٢١ مرسى بطول اجمالي يبلغ نحو ٤٣٣٠ متـــرا وبعمق يتراوح بين ٧ر٥ و ٩ امتار بميناء الدوحة، وبعمق يتراوح بين ١٠ أمتار و ١٥ مترا بميناء أم سعيـــد الذي يتميز بالعمق الطبيعي لحوضه. وتبلغ المساحات التخزينية المغطاة في ميناء أم سعيد ١٤ الف متـــر مربع والمكشوفة ١٨٠ الف متر مربع. بينما توجد في ميناء الدوحة ١٠ مستودعات للتخزين و ٤١٣ الـــف متر مربع كساحات تخزين مكشوفة. وتفتقر الموانىء القطرية الى المعدات الحديثة للمناولة اذ توجـــد رافعة رصيف كهربائية واحدة قدرة ٣٥ طنا ورافعتان حاضنتان قدرة ٣٥ طنا ورافعتان شوكيتان قـــدرة ٣٥ طنا وأنظمة سيور ناقلة. ويلاحظ عدم وجود رافعات قنطرية في الموانىء القطرية، ولا توجد محطة حاويـــات بالمعنى المفهوم بل توجد ساحات لتخزين الحاويات الواردة على السفن التجارية والمواعين من موانـــىء دولة الامارات العربية المتحدة. ولهذا السبب فقد اكتفي بالرافعات التي تعمل في الساحات التخزينيـــة لاستلام وتخزين ومناولة وتسليم الحاويات.

ويتصل ميناء الدوحة وأم سعيد مع بعضهما بالطرق البرية والملاحة الساحلية.

١-٢- التشغيل

تقوم شركة قطر الوطنية للملاحة والنقليات المحدودة (شركة مساهمة) بجميع أعمال التفريـــغ والتحميل والنقل البحري بين الموانىء في دولة قطر بما فيها محطة الحاويات البرية الواقعة على بعـــد ٢٥ كيلومترا من مدينة الدوحة، والتي تستخدم في تخزين الحاويات وتفريغ وشحن بعض الحاويات المشتركـــة (LCL) وتشغل مساحة بحدود ٤٥٠٠٠ متر مربع.

وتساهم الوحدات البحرية الصغيرة والمواعين والمراكب الخشبية والشراعية بدور فعال فـــي نقل التجارة البحرية بين ميناء الدوحة والموانىء الخليجية الاخرى والساحلية بالمنطقة.

ويقوم ميناء أم سعيد (على بعد ٥٠ كلم جنوب الدوحة) - الذي يعتبر ميناء صناعيا بالاضافة الـى أنشطته التجارية - بتصدير الأسمدة الكيماوية والأمونيا والحديد الخام كما يقوم باستيراد البضائع العامة والقمح. ويناول ميناء أم سعيد نسبة قليلة من الحاويات (لا تتجاوز ٨ في المائة من اجمالي الحاويـــات لدولة قطر) ويبين الجدول رقم ٤٤ حجم الواردات عبر الموانىء القطرية خلال السنوات العشر الماضيـــة حتى عام ١٩٨٦. ويلاحظ من ذلك الجدول ان حركة الواردات قد شهدت تطورا طفيفا خلال الفترة مـــن ١٩٧٨ ولغاية ١٩٨٢، ثم انخفضت الحركة بشكل مستمر حتى وصلت الى أدنى مستوى لها خلال عام ١٩٨٦.

ويبين الجدول رقم ٤٥ حركة الحاويات عبر الموانىء القطرية خلال السنوات الثماني السابقة حتى عام ١٩٨٦. ومن الجدير بالذكر ان الحاويات تفرغ في موانىء الامارات العربية المتحدة وتنقل على الطرق البرية والجنائب عن طريق البحر الى دولة قطر. ويلاحظ ان تلك الحركة قد بلغت أقصاها خلال عام ١٩٨٣ حيث وصلت الى ١٦٢٨٧ حاوية مكافئة ثم بدأت بعدها في الانخفاض حتى وصلت عام ١٩٨٥ الى ١٣٤٤٨ حاوية مكافئة.

٢- التنظيم والتدريب

تقوم ادارة الموانىء التابعة لوزارة المواصلات والنقل بادارة وتشغيل ميناءي الدوحة وأم سعيد، وتقوم بايفاد العاملين القطريين بادارة الموانىء في بعثات تخصصية ودورات تدريبية الى الخارج وذلك في مختلف نشاطات وأعمال الموانىء بالاضافة الى بعض التدريب المحلي لسائقي المعدات المستخدمة بالموانىء، ولا توجد مؤسسات او مراكز تدريب محلية في مجال الموانىء.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الأساسية

٣-١-١- توسيع القناة الملاحية لميناءي الدوحة وأم سعيد

٣-١-٢- اضافة أرصفة جديدة وساحات تخزينية في ميناء الدوحة مستقبلا

٣-١-٣- انشاء أرصفة متخصصة للحاويات ونظام الدحرجة في ميناء أم سعيد

٣-١-٤- انشاء أرصفة لسفن الصيد وتوفير احتياجاتها من مياه عذبة ووقود

٣-٢- تطوير العمالة

تسعى ادارة الموانىء الى ايجاد كادر وطني متدرب في الادارة الوسطى والعليا بالموانىء، وتتبع في ذلك سياسة الايفاد الى الدورات المتخصصة وحضور الندوات وبعض التدريب في الموانىء العالمية.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

ان مشروع تطوير ميناء أم سعيد بانشاء أرصفة للحاويات ونظام الدحرجة سوف يؤدي الى تحديث وتطوير نظام المناولة في هذا الميناء، الا أنه لا تتوفر بيانات عن مشروعات لتحديث التشغيل الحالي للموانىء القطرية.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

تعتبر الموانىء القطرية أقل نموا وتطورا من موانىء دول الخليج العربية ونظرا للقرب الموقعي لموانىء دولة الامارات العربية التي تتمتع بامكانيات وطاقات هائلة وتسهيلات لا مثيل لها في الموانىء الاخرى بالمنطقة، فانه لا حاجة لاقامة موانىء كبيرة ومكلفة في دولة قطر بل يمكنها الاستفادة من تلك الموانىء المتطورة بزيادة الاعتماد على النقل المتعدد الوسائط والنقل الساحلي.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الاساسية

نظرا لتوفر المياه العميقة في ميناء أم سعيد (١٠ امتار - ١٥ مترا)، فانه يمكن تطوير بعض المراسي المحدودة للاستخدام متعدد الأغراض لاستقبال البضائع العامة والثقيلة والسائبة والحاويات.

٥- التوصيات

٥-١- تطوير بعض المراسي للاستخدام متعدد الأغراض وعدم انشاء مراسٍ متخصصة لسفن الحاويات ملحقة بها محطة للحاويات، وما تتطلبه تلك المحطة من معدات حديثة وعمالة فنية وتكاليف باهظة، وذلك مراعاة لحجم دولة قطر وقربها من موانىء الامارات.

٥-٢- الاستمرار في النظام الحالي وهو استخدام موانىء الامارات العربية المتحدة ذات الطاقات والتسهيلات الهائلة في استقبال الحاويات بما في ذلك التي تخص دولة قطر مع تحسين وسائل نقل الحاويات بين البلدين وتخزينها ومناولتها في دولة قطر.

٥-٣- تطوير الخدمات التي تتطلبها السفن الصغيرة للملاحة الساحلية والقطع البحرية الصغيرة التي تنقل البضائع والمواد بين موانىء المنطقة والموانىء القطرية والتي تؤدي الى تخفيض ملحوظ في تكلفة النقل بين الموانىء والى تخفيض تكاليف البضائع بصفة عامة.

رابعا- موانىء دولة البحريـــن

١- الوضع الراهن لموانىء البحريـــن

١-١- البنية الأساســية

وتشمل ميناء سلمان الذي يتكون من ١٦ مرسى بطول اجمالي يبلغ نحو ٢٠٧٠ مترا وبعمق يتـراوح بين ٩ و ١١ مترا، وتبلغ المساحات التخزينية المغطاة ١١٩ الف متر مربع والمكشوفة ٤٨٠ الف متر مربـع. ولا يستخدم ميناء سلمان رافعات الرصيف الكهربائية، وانما يستخدم الرافعات المتحركة (الموبايل) والتـي يتوفر منها ٢٥ رافعة بقدرة ٥ اطنان - ٤٠ طنا، بالاضافة الى رافعة عائمة قدرة ٤٠٠ طن. وتستخدم محطـة الحاويات مرسيين بطول اجمالي قدره ٦٠٠ متر وبعمق ١١ مترا، وتستخدم فيهما ٤ رافعات قنطريـــة، ورافعات حاضنة وشوكية، وقاطرات ومقطورات متعددة.

١-٢- التشغيل والأداء

يقوم ميناء سلمان بمناولة مختلف أنواع البضائع على الأرصفة التجارية. وبلغ اجمالي الـواردات والصادرات خلال عام ١٩٨٤ حوالي ٣٫٨ ملايين طن، محققا بذلك أعلى معدلات الأداء التي وصل اليهـــا، وكانت الزيادة في حجم البضائع بحدود ٢٧ في المائة عن عام ١٩٨٣. وتعتبر محطة حاويات ميناء سلمان مـن أول المحطات التي اقيمت بالمنطقة، اذ بدأ العمل في تشغيلها خلال عام ١٩٧٨ مما أكسبها خبرات تشغيليـة عالية، وذلك نظرا لأن ادارة ميناء سلمان قد قامت بتشغيلها بنفسها وبواسطة العمالة الوطنية. ولتنفيـــذ ذلك فقد قامت الادارة منذ البداية بتوفير المعدات الحديثة من رافعات قنطرية ورافعات حاضنة وشوكيـة ثقيلة وباستخدام الحاسب الآلي في أعمال المحطة. وقد قامت المحطة خلال عام ١٩٨٥ بمناولـــة ١٠٤٠٨٠ حاوية مكافئة.

والجدولان المرقمان (٣٣، ٣٤) يبينان حركة الصادرات والواردات، للسنوات الثماني السابقـــة، وذلك حتى عام ١٩٨٤، والتي سجلت نموا سنويا بلغ ١٨ في المائة ويبينان كذلك حركة الحاويات للسنـــوات الثماني السابقة، حتى عام ١٩٨٥، والتي سجلت زيادات سنوية ملحوظة.

٢- التنظيم والعمالة والتدريـب

٢-١- التنظيـــم

٢-١-١- الهياكل التنظيمية

تقوم ادارة الجمارك والموانىء - التي تتبع وزارة المالية والاقتصاد والتي يرئسها وكيـــل الوزارة المساعد لشؤون الجمارك والموانىء - بادارة وتشغيل ميناء سلمان.

٢-٢- العمالـــة

٢-٢-١- نوعية العمالة المتوفرة والاعتماد على العمالة الوافدة ومستوى العمالة المحلية

تتألف العمالة المتوفرة في معظمها، من الوطنيين، وخاصة في مجالات ادارة وتشغيل محطـــة الحاويات وصيانة معداتها. ولا يعتمد تشغيل وادارة الميناء على العمالة الوافدة بل ان الوطنيين يعملـــون في مختلف مجالات العمل مما أدى الى اكتساب العمالة الوطنية خبرات جيدة في مختلف أعمال الموانىء بمـا فيها العمليات البحرية. وتعتبر البحرين أول دولة في المنطقة تعتمد على العمالة الوطنية في تشغيـــل وادارة محطة الحاويات.

٢-٢-٢- الكوادر الادارية والفنية المتوفرة (العليا والوسطى)

٢-٢-٣- يتميز ميناء سلمان عن الموانىء المجاورة له بتوفر الكوادر الادارية والفنية الوسطى والعليـــا في كافة الادارات بما فيها محطة الحاويات، وذلك منذ فترة طويلة، حيث كان الاهتمام بتوفير تلك الكـوادر من أول اهتمامات ادارة الجمارك والموانىء ووزارة المالية والاقتصاد الوطني.

٢-٣- التدريـــب

٢-٣-١- المؤسسات والامكانيات المتوفرة ونوعية التدريـب

لا توجد في البحرين مؤسسات تدريبية في أعمال الموانىء نظرا لوجود ميناء واحد ومحدوديـــة ذلك النشاط، ويتم ايفاد المتدربين في أعمال الموانىء الى الاكاديميات البحرية في الخارج، والى الـــدورات المتخصصة في أعمال وأنشطة محطات الحاويات بالاضافة الى قيام المدربين بعمل دورات تدريبية بمواقـــع العمل وخاصة للعاملين بمحطة الحاويات.

٢-٣-٢- ملاءمة التدريب للاحتياجات وما حققه من نتائج

لقد تم التركيز في التدريب بصفة خاصة على نشاط الحاويات منذ بدء انشاء توسعة ميناء سلمـان خلال العامين ١٩٧٨ و ١٩٧٩، بالاضافة الى التدريب والتأهيل البحري بصفة عامة. وكانت النتيجـــة ان استطاعت ادارة ميناء سلمان القيام وحدها، وفي فترة وجيزة، بادارة وتشغيل جميع مرافق الميناء وخاصـة ادارة وتشغيل محطة الحاويات بواسطة الكوادر الوطنية المدربة.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الأساسية

اجراء توسعة في ميناء سلمان باضافة مرسيين متعددي الأغراض ومرسيين للحاويات.

٣-٢- تطوير العمالـــة

الاستمرار في سياسة التدريب والتاهيل للعمالة الوطنية في شتى مجالات العمل بالميناء، وذلك عن طريق الايفاد الى الدورات والندوات المتخصصة في الخارج مع التدريب الموقعي للعمالة التشغيليـــة لرفع الانتاجية وزيادة طاقات الميناء.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

التوسع في نشاط محطة الحاويات بزيادة عدد المراسي (زيادة مرسيين) كما هو في الخطـــط المستقبلية واقامة مرسيين متعددي الأغراض للاستفادة منهما في مناولة كافة أنواع البضائع والمواد بما فيها الحاويات، وكذلك تطوير استخدام تطبيقات الحاسب الآلي، ورفع طاقات الأرصفة.

٤- الرؤية المستقبلية

(٤-١، ٤-٢)

كانت دولة البحرين تعتمد اعتمادا كليا على ميناء سلمان في تجارتها الخارجية، الا انه وبعـــد انشاء الجسر الذي يربط البحرين بالمملكة العربية السعودية، فانه بالامكان تقليل الاعتماد على ميناء سلمان واماكنية تفريغ السفن لبعض حمولات البحرين في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام، وذلك لعدم جـــدوى دخول السفن لميناءين متجاورين ومتصلين بالطرق البرية عن طريق الجسر وتعتمد هذه الرؤية على قبـــول المملكة العربية السعودية بمرور بضائع العبور من أراضيها، وعلى الاتفاقات الثنائية التي أعقبت انشـــاء الجسر بخصوص مرور البضائع عبر البلدين. ويقتضي الأمر ايضا تطوير امكانيات النقل المتعدد الوسائـــط بما يساعد على زيادة حجم المنقولات بين موانىء السعودية ودولة البحرين.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

ان البنية الأساسية تعتبر مكتملة في ميناء سلمان وتكفي لسد احتياجات البحرين، علما بأنـــه توجد خطط لزيادة عدد المراسي المتخصصة في الحاويات، ويقترح ان تستفيد دولة البحرين من امكانيـــات ميناء الملك عبد العزيز بالدمام الذي يتمتع بطاقات وامكانيات تخزينية هائلة.

٥- التوصيـــات

نظرا لقرب ميناء الملك عبد العزيز بالدمام من المنامة بالبحرين عن طريق جسر الملك فهـــد الذي يربط المملكة العربية السعودية بالبحرين وللامكانيات والطاقات الهائلة التي يتمتع بها هذا الميـــناء الحديث، فانه يمكن الاستغناء عن أية توسعات مستقبلية لميناء سلمان، والاستفادة من خدمات ميناء الملك عبد العزيز بالدمام الذي تتوفر به طاقات كبيرة غير مستخدمة.

خامسا- موانىء دولة الكويت

١- الوضع الراهن لموانىء دولة الكويت

١-١- البنية الأساسية

تشمل ميناء الشويخ وهو الميناء التجاري الرئيسي ويليه ميناء الشعيبة الذي يعتبر ميناءً صناعيا الا أنه يساعد ميناء الشويخ في استقبال المواد السائبة والحاويات. ويبلغ اجمالي عدد المراسي في موانىء الكويت ٤١ مرسى تستخدم للبضائع التجارية والسائبة. وقد خصص منها للحاويات ٦ مراسٍ بعمق يتراوح بين ٦ر٧ امتار و ١٤ مترا لاستقبال مختلف انواع السفن الساحلية وسفن البضائع العامة والحاويات وناقلات المواد السائبة.

ونظرا للمشاكل التخزينية التي واجهت الموانىء الكويتية خلال الفترة من أواخر السبعينات وحتى أوائل الثمانينات فقد رفعت المؤسسة العامة للموانىء الطاقات التخزينية المغطاة الى حوالي ٢٩١ الف متر والمكشوفة الى حوالي ٢ر٥٦ مليون متر مربع بحيث يقع جزء كبير منها خارج منطقة الموانىء. وسوف يساعد ذلك في سرعة سحب البضائع والمواد لخارج منطقة الميناء مما يرفع من الطاقات الاستيعابية للموانىء الكويتية.

تختلف أنواع المعدات المستخدمة في الميناءين، فبينما تستخدم أنظمة السيور الناقلة في ميناء الشعيبة من بعض مصانع الشركات الصناعية مباشرة الى عنابر السفن الناقلة لمواد الأسمدة الكيماوية والكبريت، والسيور التي ستنقل الكوك البترولي خلال العامل الحالي، فانه تستخدم رافعات الرصيف بطاقات ١٥ طنا المزودة بالخطاف "GRAB" لمناولة المواد السائبة. وتستخدم في ميناء الشويخ الرافعات بقدرة من ٣ الى ٦ أطنان لمناولة البضائع العامة نظرا لتخصص ميناء الشويخ في مناولة مختلف انواع البضائع العامة من مواد استهلاكية وأغذية وحيوانات حية (مواشٍ) وسيارات وما الى ذلك. وتوجد في كل من الميناءين محطة للحاويات الا ان السفن الكبيرة للحاويات تستخدم ميناء الشعيبة نظرا لتوفر المياه العميقة (١٤ مترا) بالاضافة الى توفر ٤ رافعات قنطرية قدرة ٤١ طنا و ١٨ رافعة حاضنة (STRADDLE) ورافعات شوكية ثقيلة وقاطرات ومقطورات متعددة، وساحات لتخزين الحاويات ملاصقة للمراسي. وتستخدم سفن الحاويات الاخرى والسفن التجارية التي تنقل بعض الحاويات كجزء من بضائعها ميناء الشويخ حيث يبلغ عمق المياه ١٠ امتار على رصيف الحاويات المزود برافعتين قنطريتين قدرة ٣٦ طنا ورافعات شوكية وقاطرات ومقطورات متعددة.

وتتصل الموانىء الكويتية مع بعضها البعض ومع حدود الدول المجاورة للكويت بشبكة طرق سريعة وحديثة، اضافة الى ارتباطها بسفن ملاحة ساحلية حديدية وخشبية (ابوام) مع العراق وايران ودول الخليج الاخرى.

١-٢- التشغيل

بينما يتبع في ميناء الشويخ نظام مقاول واحد للمناولة يقوم بجميع عمليات التفريغ والتحميل والنقل على كل المراسي نيابة عن المؤسسة العامة للموانىء، يتبع في ميناء الشعيبة نظام تعدد المقاولين الذين يتم تسجيلهم سنويا للعمل في المراسي التجارية وعددهم لا يتجاوز ٥ بحيث يعمل كل منهم حسب نشاطه بالاتفاق مع وكلاء السفن المحليين وبدون تدخل ادارة الميناء عدا الالتزام بقائمة اجور المناولة المعلنة. ويستثنى من ذلك نظام العمل بمحطة الحاويات التي يتم تشغيلها بواسطة عمالة دائمة تابعة للمؤسسة العامة للموانىء. ويتميز ميناء الشويخ بتخصصه للواردات بصفة اساسية حيث ان نسبة الصادرات الى الواردات خلال عام ١٩٨٦ مثلا بلغت ٧ر٣ في المائة فقط وذلك استنتاجا من الجدول رقم (٣٤).

سجلت الواردات ارتفاعا متصاعدا خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٢ اذ بلغت ٣ر٩ ملايين طن عام ١٩٧٧ وارتفعت الى ٧ر٣ ملايين طن في عام ١٩٨٢، وهو أعلى طاقة يصلها الميناء الذي تعتبر طاقته القصوى التقديرية نحو ٩ ملايين طن. وقد ساهم ميناء الشويخ بقدر كبير في استقبال بضائع العبور (الترانزيت) للعراق حيث بلغ ذروته خلال عامي ١٩٨٢ و ١٩٨٣ ووصل الى ١ر٧ و ١ر٨ مليون طن بالتتابع. ويلاحظ في الجدول رقم ٣٤ انخفاض الحركة منذ عام ١٩٨٢ (عام الذروة) وحتى عام ١٩٨٦ حيث وصل الى ٣ ملايين طن وبنسبة انخفاض بلغت ٥٨ في المائة، ويعود ذلك الى تاثير الحرب الدائرة بالمنطقة والأوضاع الاقتصادية السائدة.

أما محطة الحاويات بميناء الشويخ فهي منفصلة عن الرصيف الذي يستقبل السفن، وتنقل الحاويات لمسافة ٣ كيلومترات الى محطة التخزين مما يتسبب في كثير من المشاكل التشغيلية لسفن الحاويات والعمليات بالمحطة ويستخدم بالمحطة نظام القطارات والمقطورات والرافعات الشوكية.

تبلغ الطاقة الكلية المتاحة للمحطة باستخدام مرسيين ١٥٣٠٠٠ حاوية في السنة أي ما يساوي ١ر٣٦ مليون طن في السنة. يستنتج من الجدول رقم ٣١ ان توزيع الحاويات المارة عن طريق البحر هو بنسبة ٥٥ في المائة لميناء الشويخ و ٤٥ في المائة لميناء الشعيبة وذلك في المتوسط خلال العامين ١٩٨٥ و ١٩٨٦.

أما بالنسبة لحجم الحركة في ميناء الشويخ فقد تصاعدت تدريجيا اعتبارا من عام ١٩٧٧ ولغاية عام ١٩٨٢ ثم بدأت بالانخفاض اعتبارا من عام ١٩٨٣ وحتى عام ١٩٨٦ (انظر الجدول رقم ٣٠).

وانخفضت الحركة خلال عام ١٩٨٦ بشكل حاد بالمقارنة مع عام ١٩٨٥ (حوالي ٢٧ في المائة). وبشكل عام فقد بلغ معدل النمو السنوي المركب ١ر٤ في المائة تقريبا خلال الفترة من عام ١٩٧٧ وحتى عام ١٩٨٦.

يتميز ميناء الشعيبة بانه ميناء صناعي في المقام الأول ونظرا لتوفر طاقات كبيرة لديه لتفريغ وتحميل المواد السائبة والحاويات فانه يعتبر الميناء المساعد للميناء الأم (الشويخ) ويبين الجدول رقم (٢٦) حجم الحركة عبر ميناء الشعيبة خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦. وتمثل المواد السائبة - التي تخص صناعات معينة (مثل الكلينكر والكبريت والاسمدة الكيماوية الخ) والصلبوخ - الى المواد الجافة الاخرى ما نسبته ٨٧ في المائة و ٧٨ في المائة خلال عامي ١٩٨٥ و ١٩٨٦.

١-٣- الأداء

قامت الموانىء الكويتية بمناولة ما نسبته ٣٢ في المائة من اجمالي الطاقة القصوى المتاحة وذلك خلال عام ١٩٨٦، ويعزى الانخفاض في اعداد السفن القادمة الى عدم توفر الملاحة الآمنة للسفن التي تبحر بمياه الخليج والى انحسار اعداد السفن التي تحمل اجزاء قليلة من البضائع لدولة الكويت بسبب اخطار الحرب والى ارتفاع التامين على كافة السفن. وأدى ذلك الانحسار في اعداد السفن وتدني حركة البضائع الى زيادة أعباء تشغيل ميناءى الشويخ والشعيبة.

٢- التنظيم والعمالة والتدريب

٢-١- التنظيم

تخضع الموانىء التجارية بالكويت لاشراف المؤسسة العامة للموانىء التي تقوم بعمليات الادارة والتشغيل ورسم السياسات التخطيطية لقطاع الموانىء والتي يرأس مجلس ادارتها وزير لشؤون الخدمات. وبهذا التنظيم تمتلك المؤسسة حرية الحركة في اتخاذ القرارات والعمل على أسس تجارية في تشغيل الموانىء، ويعتمد تنفيذ المشاريع الكبرى كاعمال التوسعة وتطوير الموانىء على موافقة مجلس الوزراء عليها.

٢-٢- العمالة

٢-٢-١- نوعية العمالة المتوفرة والاعتماد على العمالة الوافدة ومستواها

تستخدم المؤسسة العامة للموانىء عمالة آسيوية معظمها من الفلبين وكوريا الشمالية وذلك بالاضافة الى العمالة العربية في عمليات تفريغ وتحميل وتخزين البضائع وفي عمليات محطة الحاويات. ويتم ذلك بواسطة التعيين المباشر او بواسطة عمالة المقاولين. ويستنتج من ذلك أن الموانىء الكويتية تعتمد اعتمادا كاملا على العمالة الوافدة من مختلف الجنسيات.

وتعتبر عمالة التشغيل الوافدة المعينة بصفة مباشرة في الموانىء الكويتية ذات خبرات ومستوى جيد وأفضل بكثير من عمالة المقاولين غير المستقرة وذات الأداء الضعيف.

٢-٢- الكوادر الادارية المتوفرة

بذلت المؤسسة العامة للموانىء مجهودا كبيرا منذ انشائها لتكويت الوظائف العليا والوسطى بالموانىء حتى اصبحت جميع الادارات تدار بواسطة كفاءات وطنية بالاضافة الى بعض الكفاءات العربية المساعدة.

٢-٢-٣- لا زالت المؤسسة العامة للموانىء تعاني من عزوف الكفاءات الوطنية عن العمل في مجالات الصيانات والتشغيل للمعدات البرية والبحرية باستثناء العمليات البحرية (المرشدين وقائدي الساحبات) التي تتم جميعها بواسطة عمالة وطنية، وتعود أسباب عدم رغبة الشباب الوطني في الالتحاق بالعمل في مجالات الصيانات والتشغيل بالموانىء الى طبيعة ذلك العمل الخارجي ولأسباب اخرى اجتماعية سائدة في معظم دول المنطقة تعود الى اختيار الوطنيين للأعمال الأسهل وذات الطبيعة الاشرافية في أغلب الاحيان وذلك لتوفر تلك الفرص لديهم.

٢-٣- التدريب

يقتصر التدريب في ميناء الشعيبة على عمالة محطة الحاويات ولا يشمل الصيانات نظرا لأن عمالة الصيانات الوافدة مدربة وذات خبرة جيدة. ولا يوجد تدريب لعمالة مقاولي المناولة في الأرصفة التجارية الذي يفتقرون لمهارات التفريغ والتحميل والسلامة المهنية. أما ميناء الشويخ فيقتصر التدريب للعاملين فيه على العمالة الدائمة للمؤسسة في مجالات التلوث البحري والسلامة التخصصية وعدد قليل من الدورات في مجال الصيانة والاصلاح واعمال محطة الحاويات بما فيها تدريب سائقي الرافعات القنطرية.

٢-٣-١- المؤسسات والامكانيات المتوفرة

لا توجد ادارة او وحدة متخصصة في التدريب المستمر للعمالة التشغيلية وذلك نظرا لاعتماد ميناء الشويخ على عمالة مقاول المناولة. وينبغي للمؤسسة العامة للموانىء الاشراف على جميع العاملين لمقاول المناولة والتاكد من صلاحيتهم وكفاءتهم وضرورة الامامهم المسبق بالعمل ومتطلباته وأمور السلامة المهنية وذلك نظرا للعلاقة المباشرة بين انتاجية تلك العمالة والطاقة التي يمكن ان يحققها الميناء. كما لا يوجد بالكويت معهد متخصص لتدريب عمالة الموانىء وذلك نظرا لكون كل تلك العمالة وافدة وتتبع مقاولين للمناولة والتخزين والنقل.

٢-٣-٢- ملاءمة التدريب للاحتياجات وما حققه من نتائج

لا يوجد تدريب مستمر وبالمعنى المفهوم خاصة في مجالات التشغيل والصيانات وحتى في الأمور الادارية والمالية مما يؤكد على ضرورة اهتمام المؤسسة بهذا المجال الهام لكل العمالة بما فيها الوافدة وبالقدر المناسب حسب الأهمية.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الاساسية

نظرا لكون ميناء الشعيبة قد استكمل توسعته النهائية فلا توجد مشاريع توسعة له. أما ميناء الشويخ فيجري أخذ الموافقات من الجهات العليا لاجراء توسعة شمالية بمرحلة اولى تتكون من التالي:

١- انشاء ٦ مراسٍ بعمق ١٢ مترا منها ٤ مراسٍ لاستخدامات محطة حديثة للحاويات ومرسيين متعددي الأغراض.

٢- شق قناة ملاحية بداية وتعميق القناة الملاحية الى ٥ر١٠ امتار.

٣- توفير رافعات قنطرية للحاويات ورافعات رصيف كهربائية ذات طاقات عالية.

٣-٢- تطوير العمالة

تولى المؤسسة العامة للموانىء جل اهتمامها لتطوير الادارة العليا والوسطى الوطنية وذلك بارسالهم لدورات محلية ودولية في مختلف تخصصات الموانىء من بحرية ودورات في ادارة المشاريع والسلامة ومنع ومكافحة التلوث البحري والمناولة وعمليات الحاويات وفي مجال الادارة. الا انه توجد حاجة الى زيادة ذلك النشاط وتعميمه بصورة أكبر لتشجيع الكفاءات الوطنية على العمل في مجال الموانىء، اضافة الى ضرورة عمل برامج لتطوير العمالة التشغيلية بما يتناسب وطبيعة الاعمال التي يؤدونها.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

١- تحقيقا لرفع طاقة ميناء الشعيبة وتحسين الأداء فيه ولتطوير أنظمة المناولة لتصدير المنتجات الصناعية، تقوم المؤسسة العامة للموانىء، وذلك بالتنسيق مع مؤسسة البترول الكويتية، بانشاء نظام السيور الناقلة للكوك البترولي من مصانع شركة البترول الوطنية الى عنابر السفن مباشرة بأحد مراسي ميناء الشعيبة.

٢- انشاء مركز المعلومات الآلي وقد تم تركيب الاجهزة اللازمة لتشغيل النظام الآلي لعدد من التطبيقات والمتوقع البدء فيه خلال عام ١٩٨٨.

٣- انشاء مجمع الموانىء الضخم الذي سيضم، بالاضافة الى ادارات المؤسسة، بعض الادارات الحكومية والأهلية ذات العلاقة بأعمال المؤسسة فضلا عن بوابات دخول حديثة وجسر لعبور السيارات وأسواق حرة ويتوقع استكماله في نهاية عام ١٩٨٩.

٤- انشاء مركز تدريب بالمؤسسة لتدريب وتطوير الكفاءات الوطنية العاملة بالموانىء.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

نظرا لدور النقل البحري الهام في الحركة التجارية والصناعية لدولة الكويت حيث يتم نقل أكثر من ٨٠ في المائة من تجارتها الخارجية عن طريق البحر فان دولة الكويت تولي قطاع الموانىء اهتماما مميزا لضمان تدفق الواردات الاستهلاكية والمواد المستخدمة في مشاريع التنمية المستمرة فيها، اضافة الى نشاط اعادة التصدير لبعض دول المنطقة والمناطق الاخرى المجاورة. وكذلك تعتمد دولة الكويت على ميناء الشعيبة في تصدير المنتجات الصناعية من المشتقات النفطية واستيراد المواد الأولية، مما يجعل للموانىء دورا هاما في مستقبل وتطور الصناعة وخاصة من المشتقات النفطية كالأسمدة الكيماوية والكبريت والكوك البترولي.

٤-٢- رؤية الدول لمستقبل الموانىء

تخطط المؤسسة العامة للموانىء لتطوير ميناء صناعي وآخر تجاري. والميناء الصناعي هو ميناء الشعيبة الذي يخدم جميع الصناعات المتوطنة في منطقة الشعيبة الصناعية ومعظمها صناعات تعتمد على مشتقات البترول، وتعمل على تحديث خدماته بتشجيع استخدام الأساليب المتطورة ذات الطاقات كاستخدام أنظمة السيور الناقلة من المصانع الى عنابر السفن بالمراسي. أما الميناء التجاري فهو ميناء الشويخ الذي تنوي المؤسسة توسعته وتحديث خدماته لاستقبال أكبر وأحدث السفن وكذلك لتنشيط تجارة العبور واعادة التصدير.

٤-٣- اطار عام لتطور الموانىء

٤-٣-١- مقترحات تطوير البنية الأساسية

يفتقر ميناء الشويخ الى نوعية الأرصفة الحديثة وذلك من ناحية العمق المناسب وتحمل الأرصفة للرافعات والمعدات الثقيلة وضيق المساحات خلف الأرصفة مما يتطلب معه ضرورة تنفيذ مقترحات المؤسسة العامة للموانىء للمرحلة الاولى من التوسعة التي تتكون من:

١- انشاء ٦ مراسٍ بعمق ١٢ مترا منها ٤ مراسٍ لاستخدامات محطة حديثة للحاويات ومرسيين متعددي الأغراض.

٢- توفير رافعات قنطرية لمناولة سفن الحاويات وعدد من رافعات الرصيف الكهربائية ذات الطاقات العالية والمزودة بكماشات (GRABS) لمناولة المواد السائبة.

٣- تعميق القناة الملاحية وحوض الميناء الحالي لاستقبال السفن حتى غاطس ١١ مترا.

٤-٣-٢- مقترحات تطوير التشغيل

تعاني الموانىء الكويتية في الوقت الحاضر من تدني نسب الاستخدام لكل الامكانيات المتاحة بالموانىء شأنها في ذلك شأن الموانىء الاخرى بمنطقة الخليج. ويطبق المبدأ السائد في معظم موانى العالم الثالث الا وهو أن خدمات الموانىء متوفرة وليطلب خدماتها من يحتاجها. ولا تتحرك ادارات الموانىء لتسويق خدماتها وتعريف القطاع الخاص بها وترغيبه في استخدامها وذلك بمنح تسهيلات بشروط مرنة ومناسبة للطرفين. ونظرا لأن المؤسسة العامة للموانىء انشئت كشخصية اعتبارية مستقلة تعمل وتدار على أسس تجارية فانه يتطلب تطوير تشغيل الموانىء باعتبار الأسس التالية:

(أ) تسويق الخدمات التي تقدمها ومشاركة القطاع الخاص في استثمار بعض المراسي باستخدام مبدأ التخصيص المطبق حاليا في معظم الموانىء العالمية والتي كاد بعضها ان يستخدم بالكامل على هذا الأساس. ومن فوائد وميزات ذلك النظام رفع طاقات الموانىء بشكل ملحوظ وتنشيط الحركة التجارية.

(ب) تخصيص المراسي حسب نوعيات البضائع وذلك لتوفير المراسي المناسبة للسفن الناقلة لكل نوعية من البضائع وتوفير المعدات المناسبة والخدمات الاخرى كالتخزين المغطى والمكشوف.

(ج) الاشراف الدقيق على أعمال مقاول المناولة خاصة في محطة الحاويات وامكانية تطوير تلك العمليات وسد الثغرات التشغيلية وذلك للاستفادة من النتائج في تشغيل محطة الحاويات المقترحة ضمن مشروع التوسعة.

(د) انشاء ادارة للتدريب في مختلف اعمال الموانىء حيث لا توجد أية وحدة أو قسم أو ادارة للتدريب.

٤-٣-٣- مقترحات تطوير الكفاءات الادارية والتخطيطية

(أ) تطبيق نظام الحوافز كالدرجات والعلاوات الاستثنائية عند اتمام دورات تدريبية تخصصية للكفاءات الوطنية في مجال الادارة والتخطيط.

(ب) تبادل المعلومات والزيارات الميدانية مع موانىء المنطقة والموانىء العالمية الاخرى وذلك لتبادل الآراء والخبرات.

(ج) الاشتراك في الدورات الاقليمية والعالمية المتخصصة التي تعقدها المعاهد البحرية العالمية وحضور المؤتمرات والندوات التي تقيمها المنظمات والهيئات الدولية والموانىء العالمية بغرض تطوير وتحديث وترشيد التشغيل والادارة.

٤-٣-٤- مقترحات تطوير القوى العاملـــة

(أ) منح الحوافز لمشاركة العمالة الوطنية في أعمال الموانىء المختلفة.

(ب) اختبار صلاحية عمالة مقاولي المناولة قبل تسليمهم العمل بالموانىء.

(ج) التنسيق مع مقاولي المناولة لعمل تدريب مستمر لعمالة التفريغ والتحميل والتخزيـــن وعمليات الحاويات والسلامة المهنية.

(د) الاهتمام بالمشاكل الحياتية لعمالة الموانىء كالسكن الملائم والمواصلات والطعام ويشمـــل ذلك عمالة مقاولي المناولـة.

٤-٣-٥- ادخال النظم الحديثة في التشغيل والادارة

نظرا لما تعانيه الموانىء الكويتية من ضعف اقبال العمالة الوطنية على العمل في نشاطاتهـــا المختلفة وعدم توقع تغير ذلك الاتجاه في المستقبل القريب فانه يفضل توفير الأنظمة الحديثة في التشغيـل والادارة والتي تقلل بدورها من العمالة الوافدة غير المؤهلة وغير المدربة وتزويد من الانتاجية واحكـام الرقابة وتؤدي بالتالي الى تخفيض تكاليف التشغيل بصفة عامة وخاصة على المدى البعيد.

وتقوم المؤسسة حاليا بادخال نظام الحاسب الآلي وتطبيقاته في شتى مجالات العمل بميناء الشويخ مما سيؤدي الى سرعة انجاز المعاملات المختلفة بالمؤسسة لما يقدمه من تسهيلات في الاعمـــال المحاسبية والادارية وبرمجة وصل السفن وحفظ وتحليل احصاءات البضائع والسفن وتقديم البيانـــات اللازمة عن حركة البضائع والحاويات بالميناء ومواقع تخزينها ومتابعة عمليات الصيانة لأجهزة ومعـــدات الميناء، وكذلك يقدم البيانات الفنية عن كافة المشاريع التي تقوم بها المؤسسة وبيانات الموظفين وجميـع المعلومات عن العلاقات الاقتصادية مع الموانىء الاخرى.

ان استخدام أنظمة تشغيل حديثة كأنظمة السيور الناقلة المرتبطة بأجهزة التحميل/التفريغ مـــن السفن يزيد كذلك من طاقة المراسي ويقلل من تكلفة نقل الطن من المواد والبضائع من المصانع وحتـــى عنابر السفن، ويستغنى عن اعداد كبيرة من العمالة الوافدة. وينطبق ذلك الوضع باستخدام أنظمة حديثـة في محطات الحاويات كاستخدام الرافعات الحاضنة (الستراديل) ورافعات الساحـــات "TRANSTAINERS" بدلا من نظام القاطرات والمقطورات والرافعات الشوكية في حالة زيادة حجم الحركة وضيق الساحـــات التخزينية.

٥- التوصيـــات

٥-١- تطوير البنية الأساسية

حتى يستطيع ميناء الشويخ مواجهة متطلبات التنمية الاقتصادية في دولة الكويت خـــلال السنوات المقبلة، وبهدف الحصول على مراسٍ اضافية جديدة من الناحية النوعية ومناسبة للتغيرات التي أوجدتها وسائل واساليب النقل البحري في الفترة الاخيرة كسفن الجيل الثالث والرابع للحاويات وسفـــن المواد السائبة ذات الغاطس العميق، اضافة الى المعدات الثقيلة لمناولة الحاويات والتي لا تتحملهـــا منشآت البنية الاساسية للميناء الحالي، وضرورة ايجاد ساحات كافية متاخمة لمراسي الحاويات لأغـــراض المناولة والتخزين، فانه يوصى بتنفيذ توسعة ميناء الشويخ والبدء بتنفيذ المرحلة الاولى التي تتكون مـــن التالي:

١- انشاء ٦ مراسٍ بعمق ١٢ مترا منها ٤ مراسٍ لمحطة الحاويات ومرسيين متعددة الاطراف.

٢- توفير رافعات قنطرية لمناولة سفن الحاويات ورافعات رصيف كهربائية بطاقة عاليـــة مزودة بكماشات (GRABS) ذات سعة عالية لمناولة مختلف السفن التجارية.

٣- تعميق القناة وحوض الميناء الحالي لاستقبال سفن بغاطس حتى ١١ مترا وعمل قناة اخـرى تقود الى المراسي الجديدة.

٥-٢- اقامة مناطق حرة في الموانىء وتشجيع بضائع العبور واعادة التصدير

اعادة النظر في كافة الاجراءات واللوائح والرسوم والاجور التي تخص تجارة العبور (الترانزيـت) واعادة التصدير من قبل كافة الجهات الحكومية ذات العلاقة وخاصة في حالة انشاء مناطق تجارية حـــرة بالموانىء يمكن ان تلبي احتياجات المناطق المجاورة للبلاد بما فيها شبه الجزيرة العربية والاردن وبـــلاد الشام والتي تعتبر أقرب الى أسواق وموانىء الكويت. وتتمكن المناطق الحرة والموانىء الكويتية بشكـــل عام ان تلعب دورا بارزا في تجارة العبور واعادة التصدير للبضائع القادمة من دول جنوب شرقي آسيـــا على وجه الخصوص.

٥-٣- انتهاج سياسات تشغيلية حرة وغير مقيدة كتخصيص المراسي لبعض جهات القطاع الخاص

العمل على انتهاج سياسات تشغيلية حرة وذلك بانتهاج مبدأ تخصيص المراسي والخدمـــات لجهات القطاع الخاص بهدف تنويع الاستخدامات وتنشيط العمل الابداعي وتحريك نشاطات الموانىء ومنـــح التسهيلات التي تساعد على رفع طاقة تلك المراسي وخاصة غير المستخدمة منها وبالتالي تقليـــل المصروفات وزيادة الايرادات وتنشيط الحركة التجارية بصفة عامة.

٥-٤- الاشراف الدقيق على أعمال مقاولي المناولة

يقوم مقاول واحد في ميناء الشويخ بمقام المؤسسة العامة للموانىء في عمليات تفريغ وتحميل وتخزين البضائع بما فيها محطة الحاويات. ونظرا للصلة الوثيقة بين كفاءة وانتاجية عمالة المقاول وتاثيرها المباشر على طاقة الميناء وسمعته فان هناك حاجة الى المراقبة الدقيقة من قبل المؤسسة العامة للموانىء لمدى صلاحية تلك العمالة والمامها بأعمال الموانىء وحصولها على شهادات تاهيل تدريب تثبت ذلك خاصة لسائقي ومشغلي معدات الميناء والعاملين في محطة الحاويات وذلك حتى تطمئن المؤسسة الى ان مقاول المناولة يسير على نفس المنهج والهدف الذي تصبو وتدعو اليه برفع الطاقات المتاحة بالميناء. وينبغي تطبيق هذا المبدأ كذلك على مقاولي المناولة في ميناء الشعيبة.

٥-٥- التدريب الفني والاداري

نظرا لعدم وجود ادارة تهتم بأمور التدريب في شتى مجالات العمل بالموانىء فان الحاجة تقوم الى انشاء ادارة للتدريب والتنظيم يتم دعمها بالكفاءات الفنية والادارية القادرة على التدريب.

سادسا- موانىء الجمهورية العراقية

١- الوضع الراهن لموانىء الجمهورية العراقية

١-١- البنية الأساسية

وتشمل موانىء البصرة وأم قصر وتحتوي على ٣٧ مرسى بطول اجمالي قدره ٤٦٣٠ مترا، وبعمق ٩ر٥ أمتار بميناء البصرة، وبعمق ١٢-١٤ مترا بميناء أم قصر وتبلغ المساحات التخزينية المغطاة ٧٧ ألف متر مربع وتبلغ المساحات التخزينية المكشوفة ما يكفي لتخزين ٢١٠ ألف طن من البضائع، وتستخدم في الموانىء العراقية - وخاصة ميناء البصرة - رافعات الرصيف الكهربائية التي يبلغ عددها في ميناء البصرة وحده ٦٠ رافعة بقدرات ١ر٥ طن-٦٠ طنا، وتوجد في ميناء أم قصر ١٠ رافعات كهربائية بقدرة ٣ أطنان-١٥ طنا. كذلك يكثر استخدام الرافعات المتحركة (الموبايل) التي يبلغ عددها في ميناء البصرة وحده ٢٠٠ رافعة، وتستخدم لمناولة القطع الثقيلة ٤ رافعات عائمة في الميناءين بقدرات ٢٠-١٥٠ طنا.

ولغرض مناولة الحاويات يوجد مرسى واحد في ميناء ام قصر بطول ٢٥٠ مترا، وبعمق ١٢ مترا، مجهز برافعة قنطرية واحدة قدرة ٤٥ طنا وذلك بالاضافة الى رافعات شوكية وقاطرات ومقطورات متعددة. وتتصل الموانىء العراقية، بالخطوط القياسية، بشبكة سكك حديد العراق مع جميع المدن والمنافذ الحدودية، وبشبكة طرق حديثة تتصل مع الدول المجاورة بالاضافة الى النقل بالجنائب من ميناء البصرة (قبل الحرب) ومن الأرصفة التي أقيمت في الزعفرانية وبغداد والعمارة وواسط (الكوت سابقا).

١-٢- التشغيل

يتم تشغيل وادارة الموانىء العراقية بواسطة المنشأة العامة للموانىء التي تستخدم نظام العمالة الدائمة التابعة لها والتي تقوم بجميع أعمال الموانىء بدون استخدام مقاولين للمناولة، وقد ارتفع معدل تفريغ البضائع في الموانىء العراقية من ٤ر٧٠٩ مليون طن في عام ١٩٧٦ الى ٧ر٦٣٢ ملايين طن خلال عام ١٩٨٠. وبسبب الحرب العراقية الايرانية فقد توقف تشغيل الموانىء العراقية. ويبين الجدول رقم (٣٥) حجم الصادرات والواردات عبر الموانىء العراقية حتى عام ١٩٨١، ومنذ ذلك التاريخ أصبحت معظم الواردات والصادرات العراقية تمر عبر موانىء الكويت والسعودية على الخليج العربي والموانىء التركية وميناء العقبة على البحر الاحمر الذي استمر في استقبال البضائع العراقية وبكميات كبيرة. وعند استخدام الأرصفة المقامة على نهر دجلة فيتوقع ان تصل طاقاتها الى ٤ ملايين طن من البضائع.

٢- التنظيم والعمالة والتدريب

تقوم المنشأة العامة للموانىء بادارة وتشغيل الموانىء، وتتبع في هيكلها وزارة النقل والمواصلات ومعظم عمالة الموانىء من العراقيين الا انه لا تتوفر احصائيات عنها. اما التدريب فيتم

بواسطة مركز التدريب المهني للموانىء بالبصرة، الذي يقوم باعداد وتدريب عمالة الموانىء من كتبة وعدادين وعمالة تفريغ وتحميل وسائقي ومشغلي الرافعات. ويقوم المعهد القومي للتخطيط باعداد الكوادر التخطيطية في مجالات النقل والمواصلات.

كذلك تقوم المنشأة العامة للموانىء بايفاد المتدربين والدارسين الى معاهد التأهيل والتدريب في الخارج وخاصة في أكاديمية النقل البحري بالشارقة.

٣- خطط التنمية ومشروعات التحديث

٣-١- مشروعات تطوير البنية الأساسية

(أ) بناء أرصفة تجارية اضافية ليصبح عدد المراسي ٦٨ مرسى بطاقة اجمالية قدرها ٢١ مليون طن، كما انه يتم حاليا - ورغم الحرب الدائرة - انجاز ١٠ مراسي يكتمل العمل بها بأوائل عام ١٩٨٨بالاضافة الى ١٣ مرسى سوف يتم انشاءها خلال الخطة الخمسية حتى عام ١٩٩٠.

(ب) تطوير وتحديث الموانىء النهرية في الزعفرانية والكوت والعمارة وتحديث النقل النهري للوصول الى طاقة ٤ ملايين طن لمختلف أنواع البضائع.

٣-٢- تطوير العمالة

بسبب الحرب فان ذلك النشاط يعتبر متوقفا اذ ان الموانىء لا تعمل.

٣-٣- مشروعات تحديث التشغيل وتحسين الأداء

رفع طاقة أرصفة الموانىء من خلال تطوير عمليات التحميل والتفريغ والتخزين واستخدام الأنظمة والمعدات الحديثة ذات الطاقات العالية واستخدام الحاسب الآلي في مجالات الادارة والتشغيل.

٤- الرؤية المستقبلية

٤-١- دور الموانىء في مستقبل تطور المنطقة

نظرا لموقع الموانىء العراقية عند مدخل شط العرب في اقصى شمال الخليج العربي فقد اقتصر دورها على البضائع التي تخص دولة العراق، خاصة وان موانىء المناطق المجاورة لها قد شهدت تطورا كبيرا في امكانياتها، الا ان الموانىء العراقية قد لعبت دورا هاما في استقبال سفن الملاحة الساحلية خاصة مع دول الخليج العربية وشبه القارة الهندية وسوف يزدهر هذا الدور بعد انتهاء الحرب.

وبعد قيام دولة العراق بانشاء شبكات حديثة وذات طاقات عالية لخطوط السكك الحديدية، وانشاء الطرق الحديثة حتى حدود كل من تركيا والجمهورية العربية والسورية، فان الموانىء العراقية مستقبلا يمكن أن تؤدي دورا هاما في توزيع البضائع القادمة من اوروبا عن طريق تركيا أو الجمهورية العربية السورية الى دول المنطقة وخاصة دول الخليج العربية.

٤-٢- رؤية الدول لمستقبل الموانىء ومقترحات تطويرها

أعدت وزارة النقل والمواصلات أهدافا عامة لتطوير وتوسيع قطاع النقل والمواصلات من بينها خطط لتطوير وتوسعة الموانىء البحرية والنهرية وذلك نظرا للحاجة الماسة لخدمات الموانىء بعد انتهاء الحرب في مجالات الاستيراد والتصدير. ولضمان نجاح تلك الخطط فقد قامت الدولة بمد شبكات الطرق والسكك الحديدية وسد احتياجات النقل النهري وتطويره لضمان سرعة النقل بين الموانىء والمناطق الداخلية بالبلاد والحدودية مع الدول المجاورة لامكانية استخدام موانئها لحين الانتهاء من التوسعات المخطط لها على الموانىء العراقية والتي يتوقع ان تفي باحتياجات العراق عند اكتمالها.

وحتى تتناسب التوسعات، المخطط لها، في الموانىء العراقية مع متطلبات العراق الكبيرة بعد الحرب، فانه ينبغي ان تكون التوسعات ذات أعماق كبيرة ومناسبة، وأن تكون المراسي من النوع متعدد الأغراض للبضائع والمواد الانشائية والتجارية بطاقات كبيرة، وأن تشتمل على مراسي لاستقبال سفن الحاويات، وأن تكون تلك المراسي متصلة بمحطات لمناولة وتخزين الحاويات بالاضافة الى ضرورة الاعداد لتجهيز العمالة الفنية المناسبة لتلك التوسعات.

٥- التوصيات

٥-١ التخطيط والدراسة الدقيقة لدور الموانىء العراقية بعد انتهاء الحرب لتحديد حجم ونوعية التطوير للموانىء القائمة والتوسعات المطلوبة على تلك الموانىء وذلك بناء على حجم ونوعية البضائع والمواد ذات الأولوية في استخدام الموانىء الوطنية، وعلى أن يشمل التخطيط نظم التشغيل والمعدات والعمالة التشغيلية المطلوبة.

الفصل الخامس- الخلاصة والتوصيات

ألف- الخلاصة

لقد شهدت موانىء دول منطقة غربي آسيا تحولا هائلا في البنية الأساسية وذلك من بعد سنوات الازدحام وتكدس البضائع الذي حدث في معظم موانىء المنطقة وخاصة موانىء دول الخليج العربية في الفترة من عام ١٩٧٥/١٩٧٦ وحتى بداية الثمانينات. وقد قامت تلك الدول على أثر ذلك بانشاء موانىء جديدة واجراء توسعات هائلة في الموانىء القائمة، وذلك لمواجهة متطلبات التنمية من مشروعات اقتصادية وعمرانية طموحة. وأدى ذلك الوضع في منطقة الخليج الى توفر موانىء عديدة ومتقاربة بمسافات من ٨ أميال بحرية الى ٢٥٠ ميلا بحريا وبطاقات هائلة تفوق الاحتياجات المحلية لكل منها على انفراد باستثناء بعض الدول كسلطنة عمان.

تقع موانىء دول غربي آسيا على البحر الاحمر والخليج العربي والبحر الابيض المتوسط. وتتكون موانىء البحر الاحمر من موانىء جدة الاسلامي، وينبع، وجبيل الصناعي وجيزان بالسعودية والعقبة بالاردن والحديدة بالجمهورية العربية اليمنية وعدن بجمهورية اليمن الديمقراطية والسويس وسفاجة ونويبع بجمهورية مصر العربية وتتكون تلك الموانىء من ١٦٥ مرسى عميق، بامكانيات هائلة من الساحات التخزينية والمستودعات والمعدات في الموانىء السعودية، وخاصة ميناء جدة الذي تبلغ نسبة عدد مراسيه الى اجمالي المراسي بموانىء دول المنطقة على البحر الاحمر ٣٥ في المائة، والواقع ان ميناء جدة الاسلامي يعتبر أكبر موانىء منطقة غربي آسيا من ناحية الامكانيات والطاقات. وقد حقق الميناء أعلى طاقة له خلال عام ١٩٨٤ اذ بلغت الواردات ٢٠ر٥ مليون طن وبلغت الصادرات مليون طن من مختلف أنواع البضائع وانخفض اجمالي الواردات والصادرات خلال عام ١٩٨٦ اذ وصل الى ١٦ر٤ مليون طن ويمثل بذلك ما نسبته ٥٠ في المائة من حركة الصادرات والواردات عبر الموانىء السعودية كما تمثل حركة الحاويات من ٦٥ في المائة - ٧٢ في المائة من اجمالي حركة الحاويات عبر الموانىء السعودية ويأتي بعد ميناء جدة من حيث الامكانيات والطاقات المحققة بموانىء المنطقة ميناء العقبة الذي حقق خلال عام ١٩٨٦ طاقة وقدرها (١٦ر٨٥) مليون طن وبذلك يتفوق من حيث الطاقة المحققة ولأول مرة على ميناء جدة الاسلامي. اما موانىء الجمهورية العربية اليمنية وجمهورية اليمن الديمقراطية فهي، على النقيض من موانىء المنطقة الاخرى على البحر الاحمر، تحتاج الى تطوير شامل في البنية الاساسية بما فيها المعدات الحديثة ونظم التشغيل وغير ذلك، الا ان ميناء جدة بامكانياته الهائلة يمكنه استقبال السفن الكبيرة القادمة لليمنين وخاصة في مجال الحاويات، ومن ثم اعادة شحنها على سفن صغيرة ساحلية الى ميناءي الحديدة وعدن، وبالتالي امكانية الاستغناء عن اجراء التوسعات والتطوير للأرصفة وتعميق القنوات في هذين الميناءين بالاضافة الى تفادي تكاليف التطوير المستمر لتلك الموانىء لتتكيف مع التطور في حركة النقل البحري.

ويخطط ميناء جدة للتوسع في استقبال السفن الكبيرة القادمة من الشرق الأقصى واعادة تصدير بضائعها الى موانىء الساحل الشرقي لافريقيا وكذلك الى الموانىء الاوروبية لبعض الحالات. وكما نشأت بعض الموانىء الصناعية كميناء الشعيبة في الكويت وأم سعيد في قطر وغيرها، فقد أقيم ميناء الجبيل الصناعي لخدمة الصناعة وذلك باستيراد المواد الخام لها وتصدير منتجاتها، مما يعطي الموانىء

دورا اضافيا وهاما في خدمة وتنمية قطاع الصناعة بمنطقة غربي آسيا. وبينما تقوم الموانىء السعودية باستخدام مقاولي المناولة لتشغيل الموانىء فان ميناء العقبة الاردني وموانىء الحديدة وعدن تقوم، بنفسها وبواسطة العمالة التابعة لها، بتشغيل الموانىء بعمالة وطنية في معظمها.

اما الموانىء المصرية على البحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط فتقوم شركات التفريغ والشحن التابعة للقطاع العام بدور التشغيل فيها وكذلك تقوم شركات تابعة للقطاع العام في كل من الموانىء المصرية بأعمال التخزين ومداولة الحاويات. وتختلف موانىء المنطقة المطلة على البحر الاحمر في هياكلها التنظيمية حيث يتبع بعضها مؤسسات عامة للموانىء، كما هي الحال في المملكة العربية السعودية، ويلتزم كل ميناء بتطبيق سياسة المؤسسة ويتركز دوره على التشغيل فقط، وتتبع بعض الموانىء الاخرى كالموانىء المصرية، هيئات مستقلة. فموانىء السويس، وسفاجة ونويبع تتبع هيئة موانىء البحر الاحمر. هذا بالاضافة الى هيئة ميناء الاسكندرية، وهيئة ميناء دمياط وهيئة ميناء بورسعيد. وهناك حاجة الى اجراء مزيد من التنسيق بين تلك الهيئات وخاصة في مجال مشاريع التطوير والتحديث وتبادل المعلومات والتقارير الاحصائية.

توجد في موانىء البحر الاحمر مراكز للتدريب على اعمال الموانىء في كل من ميناء العقبة بالاردن وميناء جدة بالسعودية. ويقوم كل من المركزين بتدريب العمالة الوطنية في مجالات الموانىء باستثناء نقص التدريب في مجال محطات الحاويات (مناولة، وتشغيل، وتنظيم وصيانات). وكذلك يتفاوت توفر الكوادر الوطنية من دولة الى اخرى، ففي الاردن مثلا تتوفر الكوادر الوطنية في مجال الادارة، والتخطيط والصيانات، بينما في جدة تتوفر الكوادر الوطنية في مجال الادارة العليا وفي عدن والحديدة تحتاج الكوادر الوطنية الى كثير من التدريب والتطوير.

وفيما يخص التخطيط توجد ادارة او قسم في جميع الموانىء بالمنطقة باستثناء ميناء الحديدة. والملاحظ ان هذه الادارات والوحدات تقوم بتجميع البيانات واصدار النشرات الاحصائية المجردة من التحليل الذي يمكن ان يفيد الادارات المختصة في التشغيل والادارة والتخطيط. ا ن العمل الذي تقوم به هذه الادارات والاقسام لا يلبي احتياجات الموانىء ولعل من المفيد اعادة النظر في تكوين وواجبات هذه الاقسام بحيث تؤدي الاعمال التي يفترض في ادارات التخطيط القيام بها.

ويتميز ميناءا العقبة وجدة المطلان على البحر الاحمر بامكانياتهما الهائلة لخدمة دول المنطقة الاخرى. فميناء العقبة يستقبل البضائع العابرة لدولة العراق خلال فترة الحرب. وميناء جدة يمكنه استقبال جزء كبير من البضائع الواردة لدول الخليج العربية في حالة عدم صلاحية مياه الخليج للملاحة لأي سبب كان، مما يعزز من أهمية موانىء البحر الاحمر كمنفذ هام لدول الخليج العربية المطلة على الخليج.

وبينما تسعى موانىء السعودية الواقعة على البحر الاحمر وميناءالعقبة الى تحديث وتطوير التشغيل وتنمية الكوادر الوطنية كأهداف مستقبلية لها فان ميناءي الحديدة وعدن، وموانىء السويس ونويبع وسفاجة بدرجة أقل، تسعى كلها الى تطوير البنية الاساسية غير المكتملة لديها، بالاضافة الى التطوير الشامل في التشغيل والتنظيم وتطوير الكوادر الوطنية.

تتكون موانىء الخليج من موانىء راشد وجبل علي والفجيرة وزايد وخالد وخورفكان بالامـــارات العربية المتحدة، وميناء سلمان بالبحرين والشويخ والشعيبة بالكويت والدمام والجبيل بالسعوديـــة والدوحة وأم سعيد بقطر والبصرة وأم قصر بالعراق، وميناء قابوس وصلالة (رايسوت) بعمان. وتحتوي تلـــك الموانىء على ٣٠٢ مرسى عميق (بدون ميناء البصرة) وباستثناء موانىء عمان وقطر والعراق، فان بقيـــة الموانىء تمتلك طاقات هائلة تفوق احتياجاتها منفردة ومجتمعة، مما تطلب معه قيام البعض منها باستقبـــال البضائع العابرة واعادة التصدير كموانىء دبي وذلك للحاويات والبضائع العائدة لموانىء دول الخليـــج الاخرى، وميناءي الفجيرة وخورفكان لشبه القارة الهندية، وموانىء الساحل الشرقي لافريقيا، وميـــناءي الشويخ والشعيبة للبضائع العائدة للعراق.

وكذلك تتميز موانى تلك المنطقة بالامكانيات الهائلة لمناولة الحاويات ما عدا موانىء قطر التـــي تستخدم ميناء دبي كميناء وسطي. هذا وتستخدم معظم موانىء الخليج نظام مقاولي المناولة لتشغيـــل الموانىء بدلا من قيامها مباشرة بذلك ومعظم العمالة من الوافدين الاسيويين باستثناء بعض موانىء تلـــك الدول كالعراق والبحرين وعمان. وتواجه معظم تلك الموانىء مشكلة ايجاد العمالة الوطنية للعمل فـــي الموانىء وخاصة اعمال التفريغ والتحميل وقيادة المعدات وذلك لأسباب اقتصادية واجتماعية تأثر بها أبناء تلك الدول الخليجية المتيسرة الحال مما يجعل تلك الموانىء تعتمد على العمالة الوافدة لفترة غيـــر محددة. الا انه كلما اهتمت تلك الموانىء بتحديث التشغيل واستخدام المعدات الحديثة والحاسب الآلـــي والنظم المتطورة أمكنها تشغيل الكفاءات الوطنية، ومكنها بالتالي، الاستغناء تدريجيا - وبناء على برامج محددة - عن العمالة الوافدة. ويختلف ذلك الوضع تماما عن موانىء اخرى كالحديدة وعدن والموانـــىء السورية والمصرية، حيث توجد العمالة الوطنية وتعمل في مختلف أنشطة الموانىء، وكل ما يحتاجـــه العاملون فيها هو التدريب وخاصة في مجال أنشطة محطات الحاويات بالاضافة الى تبسيط اجراءات البضائـــع التي أصبحت تعوق تدفق البضائع عبر موانىء تلك الدول. هذا مع العلم أن موانىء تلك الدول غير مشغولة بنسب عالية من السفن. ونخلص الى ان تلك الموانىء لا تحتاج من الناحية العملية الى الاستخدام المكثـــف للأنظمة الحديثة كالحاسب الآلي والأنظمة الاخرى التي تقلل من استخدام العمالة، نظرا لما تعانيه مثل تلـــك الدول من نسب عالية للبطالة ونظرا لضرورة استخدام مرافق الموانىء لسد ذلك العجز. ومما يجدر ذكـــره ان معظم مراكز التدريب في أعمال الموانىء توجد في موانىء الخليج العربية كالأكاديمية البحرية فـــي الشارقة ومركز تدريب الموانىء في الدمام ومركز تدريب الموانىء في جدة. وكلها تمتلك امكانيات حديثـــة وهائلة لكن الاقبال عليها يعتبر ضئيلا، علما بأن مركز الدمام قد خصص لدول الخليج العربية. ومـــن الاسباب التي أثرت سلبا على التحاق الوطنيين الخليجيين بأعمال الموانىء اتباع معظم ادارات الموانـــىء لسياسة التشغيل بواسطة مقاولي المناولة الذين يُحضِرون العمالة الآسيوية الرخيصة ولا يرغبون فـــي تشغيل العمالة الوطنية بسبب تكلفتها بصورة عامة، وكذلك عدم إلزام مقاولي المناولة بتشغيل أعـــداد مناسبة من العمالة الوطنية في مختلف قطاعات العمل الهامة بالموانىء.

ونظرا للاكتفاء الذي وصلت اليه معظم موانىء الخليج فان تطلعاتها المستقبلية تتجه نحو تحسيـــن وتطوير التشغيل والأداء، وتقليل تكاليف التشغيل بصورة عامة، بالاضافة الى بعض التطلعات لتطويـــر العمالة الوطنية وإحلالها مكان العمالة الوافدة.

أما موانىء البحر الابيض المتوسط فتتكون من ميناء الاسكندرية وبورسعيد ودمياط بمصر واللاذقية وطرطوس بالجمهورية العربية السورية وتحتوي تلك الموانىء على ٨٨ مرسى عميق باستثناء ميناءي دمياط واللاذقية (أعداد المراسي غير محددة بهما). ولقد تميزت موانىء المنطقة المطلة على البحر الابيض المتوسط بتأخر مشاريع توسعاتها وتطويرها اذ لم تبدأ تلك المشاريع الا منذ عدة اعوام ولا زالت مستمرة، ومثال ذلك توسعة ميناء الاسكندرية الخاصة بانشاء ميناء الدخيلة، وتوسعة ميناء بورسعيد، وتوسعة ميناء اللاذقية التي لا زالت مستمرة كذلك، ونظرا لتأخر دخول موانىء البحر الابيض المتوسط بمنطقة غربي آسيا لعصر المحطات الحديثة لمناولة وتخزين الحاويات فان معظم تلك التوسعات عند اكتمالها ستكون مخصصة لمناولة الحاويات. وسوف تزود بالمعدات الحديثة لذلك الغرض. وتعاني كل تلك الموانىء في الوقت الحاضر من نقص كبير في البنية الاساسية لمناولة الحاويات الأمر الذي يسبب لتلك الموانىء مشاكل تشغيلية عديدة، منها تدني نسبة الكفاءة والأداء.

ومن الناحية التنظيمية فان الموانىء المصرية تتبع هيئات مستقلة وتقوم شركات القطاع العام بأعمال التفريغ والشحن، منها شركات للتخزين واخرى لتداول الحاويات، بينما تتبع الموانىء السورية، كل على انفراد، وزارة النقل، ويطبق فيها نظام شركات القطاع العام لأعمال التفريغ والشحن والتخزين والحاويات كما هي الحال في الموانىء المصرية.

وتتميز موانىء المنطقة المطلة على البحر الابيض المتوسط بأن كافة العمالة فيها وطنية. وتحتاج الكوادر الادارية، وخاصة العليا والتخطيطية، الى تطوير شامل مع ضرورة إشراك الكفاءات الشابة والمتخصصة بغرض تحديث وتطوير التشغيل في تلك الموانىء، وخاصة الاسكندرية واللاذقية اذ يقبلان على توسعات طموحة تتطلب سياسات تشغيلية متطورة، وتحتاج كذلك الى تعديل جذري في الانظمة والاجراءات الخاصة بالبضائع والحاويات على وجه الخصوص. اما بالنسبة للتدريب فيوجد معهد تدريب لأعمال الموانىء يتبع الأكاديمية العربية للنقل البحري بالاسكندرية، ولا يوجد مركز للتدريب بالموانىء السورية، وهو أمر لا بد من تداركه لرفع مستويات الأداء والكفاءة الانتاجية. كما ينبغي العمل على النهوض بمستوى التقارير الاحصائية وضمان تطابق بياناتها وتوفرها بصورة دورية.

وتنفرد موانىء البحر الابيض المتوسط بالتشابه فيما بينها في معظم امور الادارة والتشغيل. وتجدر الاشارة الى اهمية تلك الموانىء للمنطقة بصورة عامة وذلك لقربها الجغرافي من اوروبا وخطوط الملاحة الدولية وامكانية استخدامها لمساعدة دول المنطقة المطلة على الخليج في حالات الضرورة والأزمات وخاصة بعد اكتمال التوسعات الطموحة التي تتم فيها كتوسعة ميناء اللاذقية وانشاء ميناء الدخيلة بالاسكندرية واكتمال خدمات الميناء الحديث في دمياط الذي سيبدأ العمل في تشغيله قريبا.

ثانيا- التوصيات

بالاضافة الى التوصيات الواردة في التقارير المنفصلة والتي تخص موانىء محددة، نورد فيما يلي التوصيات ذات الصفة المتكررة في بعض الموانىء او فيها جميعها والتي تعتبر ذات اهمية قصوى.

أولا- البنية الأساسية

١- ضرورة المراجعة المستمرة لمكونات وعناصر خطط التوسعة والتطوير لموانىء المنطقة لتتلاءم مع المتغيرات التي حدثت وتحدث في طبيعة تخصصها، ومع متغيرات النقل البحري وبالأخص نظام النقل بالحاويات.

٢- ان يوكل للكفاءات التخطيطية ذات الخبرات العملية في ادارة وتشغيل الموانىء وذلك بالاشتراك مع المختصين الآخرين - مراجعة وتقييم متطلبات موانئهم من مشروعات التوسعة والتطوير.

٣- قبل البدء في اجراء التوسعات في البنية الاساسية ينبغي قيام الموانىء بتحديد حجم الطاقات المتوفرة لديها، ودراسة سبل ووسائل زيادتها بالامكانيات المتوفرة، كتعديل نظام النوبات، وادخال نظم تشغيل حديثة ومعدات متخصصة، ومراجعة لوائح واجراءات البضائع والتخزين والعمل على تبسيطها وما الى ذلك من الامور التي أدت في بعض الحالات الى زيادة في الطاقات المتوفرة بنسب تصل الى ٢٠ في المائة.

٤- التنسيق مع الموانىء الاخرى بالدولة بغرض تكامل الخدمات وعدم تكرار الامكانيات المرفئية، والتنسيق كذلك مع ادارات الجمارك والاطفاء والصحة والادارات المختصة بوزارة الداخلية ومع وكلاء الشركات الملاحية، وذلك للوقوف على احتياجاتها قبل البدء في اجراء التوسعات والتعديلات الجوهرية على الموانىء.

٥- دراسة امكانية استخدام الموانىء القريبة في نفس الدولة او في الدول المجاورة - التي تتميز بطاقات كبيرة - كموانىء وسطية (أم)، وتطوير البنية الاساسية للميناء المراد توسعته ليكون بمثابة أحد روافد الميناء الوسطي (الأم)، وذلك تفاديا للتكاليف الباهظة في انشاء الأرصفة العميقة والحديثة.

ثانيا- التشغيل والأداء

١- قيام الموانىء ذات الطاقات الكبيرة بالمنطقة باستخدام نظام التشغيل عن طريق تخصيص بعض الأرصفة والمستودعات والساحات التخزينية وذلك باشراك القطاع الخاص المتخصص في أعمال الموانىء للاستثمار المؤقت فيها، وذلك بغرض تخفيض تكاليف التشغيل بصفة عامة وتنشيط استخدامات الموانىء والحركة التجارية بوجه عام.

٢- بالنسبة للموانىء التي تستخدم مقاولين للمناولة، فان هناك ضرورة للمراجعة الدقيقة والمتواصلة بواسطة متخصصين في مجال المناولة، وذلك لضمان تنفيذ أعمال التفريغ والتحميل والنقل والتخزين على أتم صورة، وباتباع النظم والمعدات الملائمة والحديثة.

٣- المراجعة المستمرة لكافة اللوائح والاجراءات الخاصة بالبضائع والتخزين، والعمل على تبسيطها بما يكفل سهولة انسياب حركة البضائع عبر موانىء المنطقة، بما فيها البضائع العابرة، وحركة الحاويات على وجه الخصوص.

٤- نظرا لكون الحاويات قياسية، وكذلك السفن الحاملة لها والمعدات المستخدمة في مناولتها، الأمر الذي أوجد نظم تشغيل مماثلة وموحدة في معظم الموانىء العالمية لمناولتها وتخزينها، فانه يتعين قيام بعض موانىء المنطقة، التي بدأت حديثا في مناولة الحاويات، التقيد بتلك النظم والعمل على تنفيذها بصورة موحدة وذلك حفاظا على فوائد النقل بالحاويات.

٥- تشجيع اقامة المناطق الحرة في الموانىء التي تمتلك امكانيات ومقومات لذلك النشاط الذي يساعد في تنشيط الحركة في الموانىء.

٦- تبسيط اللوائح والاجراءات التي تحكم حركة بضائع العبور واعادة التصدير بين دول المنطقة بما فيها الاجراءات الجمركية وتخفيض رسوم واجور التعرفة عليها.

٧- قيام مسؤولي التسويق ومخططي الموانىء بمراجعة بنود تعرفة الرسوم والاجور من وقت لآخر. وامكانية إدخال بعض التعديلات عليها، وذلك حسب معطيات ومتطلبات التشغيل.

٨- عدم توفير معدات المناولة المعقدة التصميم، وخاصة المستخدمة لمناولة الحاويات بسبب امتلاك الغير والموانىء المجاورة لها، وذلك قبل تخطيط مرحلة التشغيل المطلوبة، وكذلك ضرورة ملاءمة طاقة تلك المعدات مع الامكانيات الاخرى من ساحات تخزينية وغير ذلك، بالاضافة الى سهولة الحصول على قطع الغيار والارتقاء الفني للعمالة المتوفرة للقيام بتشغيل وصيانة تلك المعدات.

٩- ضرورة قيام سلطات موانىء المنطقة برسم وتحديد السياسات التشغيلية الواضحة المعالم والمحددة الأهداف، وذلك تفاديا للارباك وتضارب القرارات، وخاصة على مستوى الادارة الوسطى والتشغيلية.

١٠- قيام مؤسسات الموانىء بالمنطقة بتكريس جهودها لتطوير وتحديث وسائل المناولة واستخدام المعدات المناسبة لكل فئة من فئات البضائع والمواد، والعمل على تقليل تكاليف التشغيل بوجه عام، وخاصة للموانىء التي اكتملت بنيتها الاساسية.

ثالثا- <u>تنمية وتطوير الكوادر الوطنية</u>

١- تطوير الادارة العليا واشراك الكفاءات الشابة في ادارة مؤسسات وادارات وهيئات الموانىء وذلك لسرعة تجاوبها مع مستلزمات التطوير الشاملة للموانىء.

٢- تشجيع الكوادر الوطنية الشابة للعمل في مجالات الموانىء بمنحهم الحوافز والاستقرار الوظيفي وامكانيات التدرج والارتقاء.

٣- الاستفادة من الامكانيات التعليمية والتدريبية والتأهيلية في كافة التخصصات البحرية واعمال الموانىء المتوفرة ضمن الأكاديمية العربية للنقل البحري بالاسكندرية وأكاديمية النقل البحري بالشارقة والمركز الاقليمي لتدريب أعمال الموانىء بميناء الملك عبد العزيز بالدمام ومركز تدريب أعمال الموانىء بميناء جدة الاسلامي ومركز التدريب البحري بميناء العقبة.

٤- ضرورة التنسيق في الاختصاصات التي تقوم بها الأكاديميات البحرية ومراكز تدريب أعمال الموانىء بالمنطقة والاتفاق على صيغة تعاون مشترك فيما بينها.

٥- ضرورة الاستفادة من امكانيات منظمة الاونكتاد المتخصصة في الشؤون البحرية والموانىء، والتي يتوفر لديها مختلف الدراسات ومناهج التدريب والتطوير في كافة مجالات أعمال الموانىء.

٦- إشراك الكوادر الادارية والتخطيطية والفنية - الوطنية - في المؤتمرات والندوات العالمية والاقليمية والدورات المتخصصة في مجال أعمال الموانىء في الدول المتقدمة، ومتابعة النشرات العلمية والاحصاءات والبحوث في مجالات الموانىء.

٧- العمل بمبدأ تسلسل الاختصاص الوظيفي وتفويض الصلاحيات بما يتيح للادارات العليا البعد عن الاعمال الروتينية اليومية والتركيز على مهام الادارة العليا في التنسيق والتخطيط وتطوير الأداء.

٨- ضرورة الاستفادة من الخبراء ومستشاري الموانىء والعمل على نقل معرفتهم وخبراتهم الى كفاءات وطنية متخصصة وذلك بناء على برامج مدروسة ومحددة.

رابعا- <u>التخطيط والبحوث</u>

١- ينبغي زيادة اهتمام دول المنطقة بدور التخطيط والبحوث في مجال الموانىء وذلك أسوة بالموانىء العالمية المتقدمة.

٢- دعم وحدات التخطيط والبحوث بالمتخصصين في تخطيط الموانىء والاحصاء وتحليل البيانات، ومنح مسؤولي التخطيط المكانة الملائمة في الهياكل التنظيمية كما هي الحال في معظم الموانىء المتقدمة.

٣- ينبغي توحيد التقارير الاحصائية والمصطلحات الواردة فيها بين موانىء المنطقة وذلك لتسهيل مقارنة وتحليل المعلومات والاستفادة منها في الدراسات المتعلقة بالموانىء والنقل البحري في منطقة غربي آسيا.

٤- التنسيق للتخطيط الاقليمي بين موانىء المنطقة وذلك بغرض ربط وتكامل الخدمات التي تقدمها الموانىء في مجال النقل البحري مع خدمات النقل البري التي تصل دول المنطقة مع بعضها البعض.

٥- اقامة مركز لبحوث النقل البحري والموانىء بمنطقة غربي آسيا.

الملاحق والجداول التفصيلية

أولا- الملاحـــــق

١- الملحق رقم (١)

يشمل ملخص امكانيات موانىء دول غربي آسيا (الاسكوا).

٢- الملحق رقم (٢)

يشمل ملخص امكانيات مناولة الحاويات في موانىء دول غربي آسيا (الاسكوا).

ثانيا- الجداول التفصيلية

من ١ - ٥١ وتشمل حركة الصادرات والواردات مع حجم الأداء والكفاءة التشغيلية لموانـــىء دول غربي آسيا (الاسكوا).

الملحق رقم (١/أ)

ملخص امكانيات موانىء دول منطقة غربي آسيا (الاسكوا)

البيان / موانىء الخليج	الامارات العربية المتحدة						البحرين	الكويت	
	راشد	جبل علي	الفجيرة	زايد	خالد	خورفكان	سلمان	الشويخ	الشعيبة
اجمالي عدد المراسي	٣٠	٦٧	٣	٢١	١٣	٣	١٦	٢١	٢٠
الطول الاجمالي بالمتر	٦٩٥٤	١٥ الف	٨٨٠	٤٣٠٠	٢٩٦٠	٥٠٥	٢٠٧٠	٣٢٨٧	٣٦٥٠
عمق المياه بالمتر	٣ر٩-٥ر١١	٥ر١١-١٤	٧-٥ر١٢	٩-١١	٥ر١٠	٥ر١٢	٩-١١	٦ر٧-١٠	٥ر٧-١٤
الساحات التخزينية -م٢									
- مغطاة	١١٥ الف	٦٦ الف	٣٥٠٠	١٣٨ الف	٦٣ر٦ الف	-	١١٩ الف	٢٠٨ر٨ الف	١٥ الف
- ساحات مكشوفة	غير محددة	٧٥٠ الف	١٨٠ الف	١ مليون	٢٢ر٢ الف	١٠٠ الف	٤٨٠ الف	حوالي ٢ مليون	٥٠٠ الف(*)
رافعات الرصيف الكهربائية	-	٢٠×١ طن	-	٦	رافعات	-	-	٦٥×(٣-٦) طن	١٥×٤ طنا
رافعات متحركة	٥-٤٠ طنا	متعددة	٢٤×٢ طنا	٤٤×(١-٧٥) طنا	متفرقة بقدرة تصل	-	٢٥× (٥-٤٠) طنا	متعددة	-
رافعات عائمة	-	-	-	-	الى ٣٠٠ طن	-	١×٤٠٠ طن	١×١٠٠ طن	-

(*) تبعد حوالي ٨ كيلومترات خارج الميناء.

الملحق رقم (١/ب)

تابع - ملخص امكانيات موانىء دول منطقة غربي آسيا (الاسكوا)

البيان / موانىء الخليج	المملكة العربية السعودية			قطر		العراق		عمان	
	الدمام	الجبيل	جبيل الصناعي	الدوحة	ام سعيد	البصرة	ام قصر	قابوس	صلالة (رايسوت)
اجمالي عدد المراسي	٣٩	٣٨	١١	٩	١٢	غير محددة	٢+٥ عوامة	٩	٤
الطول الاجمالي بالمتر	٧٨٣٠	٦١٤٠	٦٨٠	١٧٠٢	٢٦٣٤	٣٣٢٦	١٣٠٧	غير متوفر	٧٢٠
عمق المياه بالمتر	٩-١٤	١٢-١٤	١٢ر٥-١٤ر٨	٧ر٥-٩ر١	١٠-١٥	٩ر٥	١٢-١٤	٩ر١٤	٨-١٠
الساحات التخزينية -م٢									
- مغطاة	٢٢٢١٤٠	٨٧ الف	غير معروفة	١٠ مستودعات	١٤ر١ الف	٩٤٣٦٠	٣٢ر٧ الف	٩ مستودعات	١٢ الف
- ساحات مكشوفة	٢٩٤٤٢٠٠	٨٩٣ الف	٣٠٠ الف	٤١٣ الف	١٨٠ الف	لـ ٦٠ الف طن	١١٧ر٤ الف ولـ٥٠ الف طن	-	متوفرة وغير محددة
رافعات الرصيف الكهربائية	٥٦	-	-	-	١×٣٥ طنا	٦٠× (٥ر١-٦٠)طن	١٠×٣-١٥)طنا	معدات للحمولات الثقيلة حتى ١٥٠ طنا	٢×١٥ طنا ٢×٦ طنا
رافعات متحركة	١٦٩ حتى ١٥٥ طن	متعددة	غير معروفة	متعددة	متعددة	٢٠٠	متعددة		متعددة من ٦ حتى ٧٠ طنا
رافعات عائمة	١×٢٠٠ طن	-	-	-	-	١×٢٠ طنا ١×١٠٠ طنا	١×١٠٠ طنا ١×١٥٠ طنا	-	-

(*) تبعد حوالي ٨ كيلومترات خارج الميناء.

الملحق رقم (١/ج)

تابع - ملخص امكانيات موانيء دول منطقة غربي آسيا (الاسكوا)

البيان / موانيء البحر الاحمر	المملكة العربية السعودية			الاردن	الجمهورية العربية اليمنية	جمهورية اليمن الديمقراطية	مصر		
	جدة	ينبع	جيزان	العقبة	الحديدة	عدن	السويس	سفاجة	نويبع
اجمالي عدد المراسي	٥٨	٩	١٢	١٨	٦	٣٣ عوامة ودولفيناً	١٧	١ رصيف	١
الطول الاجمالي بالمتر	١١١٠٢	١٩٣٠	٢٣٣٠	٣٠٤٠	٩١٠	غير محدد	غير محدد	٦٠٠	٩٣
عمق المياه بالمتر	٨-١٤	١٠ر٤-١٢	١٠-١٢	١٥	٨-١٠	٥ر٨-١٢ر٨	١١-١٢ر٣	١٠	٨
الساحات التخزينية -م٢									
- مغطاة	٤٠٠ الف	غير معروفة	١٦ الف	٧٦ الف	٣٧٣٢٠	٣٨ر٤ الف	غير معروفة	-	-
- ساحات مكشوفة	٣ر١ مليون	غير معروفة	٩٠ الف	٤٥٠ الف	٩٥٠ الف	١٠٨ الف	غير محددة	-	-
رافعات الرصيف الكهربائية	٤٢ حتى ١٥ طنا	-	-	-	غير محددة	-	٣×١٥ طناً	-	-
رافعات متحركة	٨٧ حتى ٢٥٠ طناً	٤ حتى ٢٠٠ طن	٧ حتى ٤٢ طناً	٨٠	غير محددة	٣٨ حتى ٣٣ طناً	١×٧ أطنان ١×١٥ طناً	-	-
رافعات عائمة	١	-	١×٢٠٠ طن	-	١	١×٢٥ طناً ١×٣٠ طناً	١×٨ أطنان	-	-

(*) تبعد حوالي ٨ كيلومترات خارج الميناء.

الملحق رقم (١/د)

تابع - ملخص امكانيات موانيء دول منطقة غربي آسيا (الاسكوا)

البيان / موانيء البحر الابيض المتوسط	مصـــــــــر			الجمهورية العربية السورية	
	الاسكندريـــــة	بورسعيـــد	دميـــاط	اللاذقيـــــة	طرطـــوس
اجمالي عدد المراسي	٥٦	١٠	غير محددة	غير محددة	٢٢
الطول الاجمالي بالمتر	٥ر١٠ كلم	١٢٥٠	٣٣٥٠	١٧٦٠	غير محدد
عمق المياه بالمتر	٥-١٤	٩	١٤ر٥	حتى ٩ر٥	٤-١١
الساحات التخزينية -م٢					
- مغطاة	١٤٠ الف	غير محددة	غير معروفة	٩٦ الف	٣٠ الف
- ساحات مكشوفة	غير محددة	٩١٨٦٩٨	غير محددة	٥١٠ الف	غير محددة
رافعات الرصيف الكهربائية	متعددة حتى ٥٠ طناً	١٤ × ٣ اطنان	-	متعددة	٣٠ حتى ٥ اطنان
رافعات متحركة	متعددة	-	-	متعددة	متعددة
رافعات عائمة	٣ حتى ١٢ طناً	-	-	متعددة	متعددة

(*) تبعد حوالي ٨ كيلومترات خارج الميناء.

الملحق رقم (٢/٢)

ملخص امكانيات مناولة الحاويات في موانىء دول غربي آسيا (الاسكوا)

البيان / موانىء البحر الاحمر	المملكة العربية السعودية			الاردن	الجمهورية العربية اليمنية	جمهورية اليمن الديمقراطية	مصر		
	جدة	ينبع	جيزان	العقبة	الحديدة	عدن	السويس	نويبع	صفاجة
اجمالي عدد المراسي	٥	غير محددة	٣	٣	١	غير معروف	-	-	-
الطول الاجمالي بالمتر	غير محدد	غير محدد	٥٧٥	٥٤٠	غير محدد	غير معروف	-	-	-
عمق المياه بالمتر	١٤	١٢	١٢	حتى ١٥	١٠	١٢٫٨	-	-	-
الساحات التخزينية -م٢	غير محددة	غير محددة	غير محددة	٣٠٩ ألف	٣٠٠ ألف	غير محددة	-	-	-
مستودعات الحاويات المشتركة م٢	غير محددة	غير محددة	غير محددة	غير محددة	غير محددة	غير معروف	-	-	-
رافعات قنطرية (جسرية)	٤٠×٨ طنا	-	٤٣×٢ طنا	٤٠×٢ طنا	٣٠×١ طنا	غير معروف	-	-	-
رافعات حاضنة (سترادل)	٦٩	-	-	٤٠×٨ طنا	-	غير معروف	-	-	-
رافعات الساحات (TRANSTAINERS)	٤٠×٦ طنا	-	-	-	-	غير معروف	-	-	-
رافعات شوكية	٧٧٥ حتى ٣٥ طنا	متعددة	-	متعددة	متعددة	١٩ حتى ٥ أطنان		-	-
قاطرات (رأس شاحنة)	٢٦٩	متعددة	متعددة	متعددة	متعددة	غير معروف	-	-	-
مقطورات	٤٣٩	متعددة	متعددة	متعددة	متعددة	غير معروف	-	-	-
حاسب آلي	متوفر	غير معروف	-	متوفر	-	غير معروف	-	-	-
الدحرجة رو/رو (عدد المنصات)	٥ منصات	-	٢ منصة	١ منصة	-	غير معروف	-	-	-

الملحق رقم (٢/ب)

ملخص امكانيات مناولة الحاويات في موانىء دول غربي آسيا (الاسكوا)

البيان / موانىء البحر الابيض المتوسط	مصـــــــــر			الجمهورية العربية السورية	
	الاسكندريـــــة	بورسعيـــد	دمياط	اللاذقيـــــة	طرطـــوس
اجمالي عدد المراسي	٢	-	١ رصيف	غير محددة	-
الطول الاجمالي بالمتر	٦٩٠	-	١٠٥٠	غير محددة	-
عمق المياه بالمتر	١٤	-	١٤ر٥	٩ر٥	-
الساحات التخزينية -م٢	١٦٠ الف	غير محددة	لـ ١٨٠ الف حاوية مكافئة	غير محددة	-
مستودعات الحاويات المشتركة -م٢	غير معروف	-	غير معروف	-	-
رافعات قنطرية (جسرية)	٣٢×٢ طنا	-	٤٠×٤ طنا	-	-
رافعات حاضنة (ستراديل)	-	-	-	٣٢×٤ طنا	-
رافعات الساحات (TRANSTAINERS)	٣٢×٢ طنا	-	-	١	-
رافعات شوكية	متعددة	-	متعددة	متعددة	-
قاطرات (رأس شاحنة)	متعددة	-	متعددة	متعددة	-
مقطورات	متعددة	-	متعددة	متعددة	-
حاسب آلـــي	متوفر	-	-	-	-
الدحرجة رو/رو (عدد المنصـات)	١ منصة	١ منصة	١ منصة	-	-

الملحق رقم (٢/ج)

ملخص امكانيات مناولة الحاويات في موانىء دول غربي آسيا (الاسكوا)

موانىء الخليج / البيان	الامارات العربية المتحدة						البحرين	الكويت	
	راشد	جبل علي	الفجيرة	زايد	خالد	خورفكان	سلمان	الشويخ	الشعيبة
اجمالي عدد المراسي	٥	٣	١	٣	٣	٢	٣	٢	٤
الطول الاجمالي بالمتر	١٤٠٠	غير محدد	غير محدد	٤٤٠	٥٧٥	غير محدد	٦٠٠	١٩٠	٨٨٠
عمق المياه بالمتر	١٣	١١ر٥-١٤	١٢ر٥	١٠ر٥	١٠ر٥	١٢ر٥	١١	١٠	١٤
الساحات التخزينية -م^{٢}	١٢ ألف	١٠ ألف	٢٨٠٠	غير محددة	١٢٦ ألف	لـ ٩٠٠٠ حاوية مكافئة	١٢٠ ألف	٥ر٠ مليون	٤٥٠ ألف
مستودعات الحاويات المشتركة -م^{٢}	٤٣ر٢ ألف	غير محددة	-	غير محددة	٥٥ ألف	-	٥٤ ألف	متعددة	١٥ ألف
رافعات قنطرية (جسرية)	٣٥×٦ طنا	٤١×٣ طنا	٢	٤٠×٢ طنا	١١٥×٢ طن رافعة رصيف	٢	٤٥×٢ طنا ٣٠ر٥×٢ طنا	٣٦×٢ طنا	٤١×٤ طنا
رافعات حاصنة (سترادل)	١٧	-	-	-	-	-	متعددة	-	٤٠×١٨ طنا
رافعات الساحات (TRANSTAINERS)	-	-	٣٥×٤ طن	٤٠×٢ طن	٥	٤٠×٤ طنا	-	-	-
رافعات شوكية	٣٥×٢ طنا	متعددة	٤٠×٢ طنا	-	متعددة	متعددة	متعددة حتى ٤٠ طنا	متعددة	١٢×(١٥-٤٠) طنا
قاطرات (رأس شاحنة)	متعددة	متعددة	-	-	-	متعددة	متعددة	متعددة	٢١
مقطورات	متعددة	متعددة	-	-	-	متعددة	متعددة	متعددة	٢٥
حاسب آلي	متوفر	غير معروف	غير معروف	غير معروف	-	غير معروف	متوفر	متوفر	متوفر
الدحرجة رو/رو (عدد المنصات)	٣ منصة	٢ منصة	-	١ منصة	١ منصة	٢ منصة	غير معروف	١ منصة	جسر عائم

الملحق رقم (٣/د)

ملخص امكانيات مناولة الحاويات في موانىء دول غربي آسيا (الاسكوا)

البيان / موانىء الخليج	المملكة العربية السعودية			قطر		العراق		عمان	
	الدمام	الجبيل	جبيل الصناعي	الدوحة	ام سعيد	البصرة	ام قصر	قابوس	صلالة (رايسوت)
اجمالي عدد المراسي	٤	٢	١	غير مخصصة	-	-	١	٢	٣
الطول الاجمالي بالمتر	غير محدد	٥٠٠	غير محدد	-	-	-	٢٥٠	٣٤٠	٥٤٠
عمق المياه بالمتر	١٤	١٤	١٤ر٨	٩ر١-٧ر٥	-	-	١٢	١٤ر٩	١٠
الساحات التخزينية -م^2	١١ الف	١٩٥ الف	غير محدد	٢٣ر٦ الف	-	-	غير محدد	٣٨ الف	غير محدد
مستودعات الحاويات المشتركة -م^2	٢٨٠٨٠٠	٨٨٠٠	-	-	-	-	غير محدد	-	غير معروفة
رافعات قنطرية (جسرية)	٦×٤٠ طنا	٤×٣٠ر٥ طنا	٣×٤٠ طنا	-	-	-	١×٤٥ طنا	٢×٣٥ طنا	٢×٣٥ طنا
رافعات حاضنة (سترادل)	متعددة	-	-	٢×٣٥ طنا	-	-	-	-	-
رافعات الساحات (TRANSTAINERS)	-	٩×٣٥ طنا	-	-	-	-	-	-	-
رافعات شوكية	متعددة	٣×٣٥ طنا	غير محددة	٢×٣٥ طنا	-	متعددة	-	٥×٣٥ طنا	١×٣٠ طنا
قاطرات (رأس شاحنة)	متعددة	متعددة	غير محددة	-	-	-	متعددة	متعددة	-
مقطورات	متعددة	متعددة	غير محددة	-	-	-	متعددة	متعددة	-
حاسب آلي	متوفر	غير معروف	غير معروف	-	-	-	-	-	-
الدحرجة رو/رو (عدد المنصات)	متعددة	غير معروفة	-	-	-	-	-	١ منصة	-

الجدول رقم (١)

حركة الصادرات والواردات عبر الموانىء السعودية خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات	بضائع الحاويات بالنسبة المئوية	الصادرات	بضائع الحاويات بالنسبة المئوية	الاجمالي	بضائع الحاويات بالنسبة المئوية
١٩٧٩	٢٩٣٤٤	١٨ر٦	١١٣١	٥٩ر٥	٢٥٤٧٥	٢٠ر٤
١٩٨٠	٢٧٤٨١	١٨ر٧	١٠٨٣	٧٣ر٦	٢٨٥٦٤	٢٠ر٧
١٩٨١	٣١٩٢٨	١٧ر٣	١٤٣١	٦٢ر٥	٣٣٣٥٩	١٩ر٣
١٩٨٢	٣٣٩٢٩	١٥ر٦	٢١٢١	٤٨ر٧	٤١٠٥٠	١٧ر٣
١٩٨٣	٤١٧٣٥	١٦ر٣	٤١٩٩	٣٨ر٣	٤٥٩٣٤	١٧ر٤
١٩٨٤	٤١٤٧٢	١٥ر٩	٥٠٣٣	٣٦ر٨	٤٦٥٠٥	١٧ر١
١٩٨٥	٣٩٩٥٣	١٧ر٨	٦٠١١	٣٨ر٠	٣٥٩٦٤	١٩ر٥
١٩٨٦	٣٧٠٨٦	١٧ر٥	٨٧٠٠	٣١ر٣	٣٥٧٨٦	١٨ر٤

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء للفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

* الأرقام الواردة في الجدول أعلاه مقربة الى أقرب ألف.

** الأرقام الواردة في الجدول أعلاه تشمل أوزان الحاويات والبضائع التي بها.

الجدول رقم (٢)

اجمالي حركة الحاويات عبر الموانىء السعودية خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية حاوية مكافئة

السنة / الميناء	جدة	ينبع	جبيل	الدمام	جازان	ينبع الصناعي	الاجمالي
١٩٧٩	٤٩٦٣٩٠	٣١٢٥	٢٨٠٨	٢١١٢٥٠	٣٩	-	٧١٣٦٠٧
١٩٨٠	٥٦٢٧٩٢	٧٠٧	٤٢٧٦	٢٥٠٩٥٦	٨٥	-	٨١٨٨١٦
١٩٨١	٦١٥٥٠٧	١٩٤٥	٧٨٥٠	٢٨٦٥١٠	٣٧	-	٩١١٨٤٩
١٩٨٢	٦٨٨٣٩٨	٣٢٨٣	١٣١٤٩	٣٤٤٠٦٢	٨٩	-	١٠٤٨٩٨١
١٩٨٣	٧٧٥٢٥٩	٢٥٦٣	٨٢٧٠	٤٠٠٢٧٣	١٧٣	-	١١٨٦٥٣٨
١٩٨٤	٨٠٤٦١٦	٢٥٧٣	٤٥٧٨	٣٦٣٧٤١	٣٤	-	١١٧٥٥٤٢
١٩٨٥	٦٧٧٨٥٨	١٨٤	١٤٩٩٢	٢٥٣٢٨٨	١٢	١٤٠٦٩	٩٦٠٤٠٣
١٩٨٦	٦٠٥٠٤٨	١٩	١١٤١٣	٢٠٦٧٠٧	- .	١٤١٧٣	٨٣٧٣٦٠

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الجدول رقم (٣)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء جدة الاسلامي خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الـــواردات	الصـــادرات	الاجمالـــي
١٩٧٩	١٢٥٢٧	٦٠٥	١٣١٣٢
١٩٨٠	١٣٩٦٥	٧٠٢	١٤٦٦٧
١٩٨١	١٥٤٣٧	٧٢٢	١٦١٥٩
١٩٨٢	١٩٠٤٥	٨٠٥	١٩٨٥٠
١٩٨٣	٢٠٠٦٩	٩١٠	٢٠٩٧٧
١٩٨٤	٢٠٤٧٣	١٠٧٥	٢١٥٤٨
١٩٨٥	١٦٠٢٧	٩٦٧	١٦٩٩٤
١٩٨٦	١٤٩٥٥	١٤٥٠	١٦٤٠٥

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.
الأرقام الواردة في الجدول أعلاه مقربة الى أقرب ألف.
الأرقام الواردة في الجدول أعلاه تشمل أوزان الحاويات والبضائع التي بها.

الجدول رقم (٤)

حركة الحاويات عبر ميناء جدة خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة حاوية مكافئة

السنـــة	الـــواردات	الصـــادرات	الاجمالـــي
١٩٧٩	٢٥٤٩٧٤	٢٤١٤١٦	٤٩٦٣٩٠
١٩٨٠	٢٨٤٣٩٨	٢٧٨٣٩٤	٥٦٢٧٩٢
١٩٨١	٣١١٨٤٣	٣٠٣٦٦٤	٦١٥٥٠٧
١٩٨٢	٣٤٨٠٠٠	٣٤٠٣٩٨	٦٨٨٣٩٨
١٩٨٣	٣٩٣٦٣٤	٣٨١٦٢٥	٧٧٥٢٥٩
١٩٨٤	٤٠٥٧٩٥	٣٩٨٨٢١	٨٠٤٦١٦
١٩٨٥	٣٤٣٦١١	٣٣٤٢٤٧	٦٧٧٨٥٨
١٩٨٦	٣١٢٢٥٤	٢٩٢٧٩٤	٦٠٥٠٤٨

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء للفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الجدول رقم (٥)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في ميناء جدة الاسلامي

خلال الفترة من ١٩٧٩ لغاية ١٩٨٦

السنة	الواردات بالنسبة المئوية	الصادرات بالنسبة المئوية	الاجمالي بالنسبة المئوية
١٩٧٩	٢٦ر٤	٧٩ر٩	٢٨ر٨
١٩٨٠	٢٦ر٤	٧٩ر٤	٢٨ر٩
١٩٨١	٢٤ر٧	٨٤ر٤	٢٧ر٤
١٩٨٢	٢١ر٢	٨٦ر٩	٢٣ر٨
١٩٨٣	٢٢ر٣	٨٧ر٦	٢٥ر١
١٩٨٤	٢٢ر٤	٨١ر٧	٢٥ر٣
١٩٨٥	٢٤ر١	٨٥ر٦	٢٧ر٦
١٩٨٦	٢٣ر٧	٥٨ر٥	٢٦ر٨

المصدر: من مخرجات الدراسة.

الجدول رقم (٦)

حركة الركاب عبر ميناءي جدة وينبع خلال السنوات ١٩٧٩ - ١٩٨٦

السنة	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦
عدد الركاب	٢٣٦٦٨٦	٢٠٣٨٣٢	٢٢٣٩٠٠	٣١٨٤١٢	٤٥٦٧٣٦	٥٥٤٧٧٤	٤٤٤٠١٣	١٨٢٤٥٥

المصدر: التقارير الاحصائية السنوية لميناءي جدة وينبع خلال الفترة ١٩٧٩ - ١٩٨٦.

الجدول رقم (٧)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء الدمام خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	٨٧٣٩	٤٩٥	٩٢٣٤
١٩٨٠	٩١٧٩	٣٦٢	٩٥٤١
١٩٨١	١١٧٧٢	٦٨١	١٢٤٥٣
١٩٨٢	١٣٨٧٧	٦٣٨	١٤٥١٥
١٩٨٣	١٣٩٧٩	٨٥٨	١٤٨٣٧
١٩٨٤	١٣٢٢٧	٨١٧	١٤٠٤٤
١٩٨٥	٨٠٣٩	٦٨٧	٨٧٢٦
١٩٨٦	٥٨٩٧	١٣٤١	٧٢٣٨

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه مقربة الى أقرب ألف.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه تشمل أوزان الحاويات والبضائع التي بها.

الجدول رقم (٨)

حركة الحاويات عبر ميناء الدمام خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة: حاوية مكافئة

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	١٠٩٦٠٨	١٠١٦٤٢	٢١١٢٥٠
١٩٨٠	١٢٦٠٢٥	١٢٤٩٣١	٢٥٠٩٥٦
١٩٨١	١٤١٨٠٦	١٤٤٧٠٤	٢٨٦٥١٠
١٩٨٢	١٧٩١٨٣	١٦٤٨٧٩	٣٤٤٠٦٢
١٩٨٣	٢٠٨١١١	١٩٢١٦٢	٤٠٠٢٧٣
١٩٨٤	١٨٢٧٤٦	١٨٠٩٩٥	٣٦٣٧٤١
١٩٨٥	١٣٠٩٩١	١٢٢٢٩٧	٢٥٣٢٨٨
١٩٨٦	١٠٦٢١٣	١٠٠٤٩٤	٢٠٦٧٠٧

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء للفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الجدول رقم (٩)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في ميناء الدمام خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

السنة	الواردات بالنسبة المئوية	الصادرات بالنسبة المئوية	الاجمالي بالنسبة المئوية
١٩٧٩	١٣ر٨	٣٨ر٣	١٥ر١
١٩٨٠	١٥ر٤	٦٦ر٠	١٧ر٣
١٩٨١	١٤ر١	٤١ر١	١٥ر٦
١٩٨٢	١٤ر١	٤٩ر٩	١٥ر٦
١٩٨٣	١٦ر٢	٤٤ر٢	١٧ر٨
١٩٨٤	١٥ر١	٥٥ر١	١٧ر٤
١٩٨٥	١٧ر٩	٦٦ر٦	٢١ر٧
١٩٨٦	١٩ر٨	٤٦ر٩	٢٤ر٨

المصدر: من مخرجات الدراسة.

الجدول رقم (١٠)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء جيزان خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	١٠٤٩	١	١٠٥٠
١٩٨٠	١٤٩٤	٣	١٤٩٧
١٩٨١	١٧٤٥	٠ر٣	١٧٤٥ر٣
١٩٨٢	١٥١٧	٠ر٢	١٥١٧ر٢
١٩٨٣	١٧٢٣	٢	١٧٢٥
١٩٨٤	١٥٨٠	٨	١٥٨٨
١٩٨٥	١٠١٧	٠ر٤	١٠١٧ر٤
١٩٨٦	٦٧٥	٠ر١	٦٧٥ر١

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه مقربة الى أقرب ألف.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه تشمل أوزان الحاويات والبضائع التي بها.

الجدول رقم (١١)

حركة الحاويات عبر ميناء جازان خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة: حاوية مكافئة

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	١٨	١٦	٣٤
١٩٨٠	٦٦	١٩	٨٥
١٩٨١	٣٧	-	٣٧
١٩٨٢	٥٩	٣٠	٨٩
١٩٨٣	١٦٢	١١	١٧٣
١٩٨٤	٣٣	١	٣٤
١٩٨٥	٥	٧	١٢
١٩٨٦	٠	٠	٠

المصدر: الاحصائية السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الجدول رقم (١٢)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في ميناء جازان خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

السنة	الواردات بالنسبة المئوية	الصادرات بالنسبة المئوية	الاجمالي بالنسبة المئوية
١٩٧٩	٠ر٠٠٤	١ر٠٨	٠ر٠٠٤
١٩٨٠	٠ر٠٤	١ر١٣	٠ر٠٥
١٩٨١	٠ر٠٣	-	٠ر٠٣
١٩٨٢	٠ر٠٥	٣٤ر٣٣	٠ر٠٦
١٩٨٣	٠ر١١	١٠ر٣٣	٠ر١٢
١٩٨٤	٠ر٠٢	٠ر١٠	٠ر٠٢
١٩٨٥	٠ر٠١	١٧ر٤٢	٠ر٠٢
١٩٨٦	-	-	-

المصدر: من مخرجات الدراسة.

الجدول رقم (١٣)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء ينبع خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية ألف طن

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	١٠٧٥	١٤	١٠٨٩
١٩٨٠	١٣٣٥	١	١٣٣٦
١٩٨١	٩٢٢	٧	٩٢٩
١٩٨٢	١٩٦١	٩	١٩٧٠
١٩٨٣	٢٧٧٩	٤	٢٧٨٣
١٩٨٤	٢٨٧٣	٤	٢٨٧٧
١٩٨٥	١٦١٨	١	١٦١٩
١٩٨٦	٢٢٦٣	٢	٢٢٦٥

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه مقربة الى أقرب ألف.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه تشمل أوزان الحاويات والبضائع التي بها.

الجدول رقم (١٤)

حركة الحاويات عبر ميناء ينبع خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة: حاوية مكافئة

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	١٣٧٥	١٧٥٠	٣١٢٥
١٩٨٠	٦٨١	٢٦	٧٠٧
١٩٨١	١٥٦٥	٣٨٠	١٩٤٥
١٩٨٢	١٧٠٣	١٥٨٠	٣٢٨٣
١٩٨٣	١٣٥١	١٢١٢	٢٥٦٣
١٩٨٤	١٢٨٧	١٢٨٦	٢٥٧٣
١٩٨٥	٩٢	٩٢	١٨٤
١٩٨٦	٩	١٠	١٩

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الجدول (١٥)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في ميناء ينبع خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

السنة	الواردات بالنسبة المئوية	الصادرات بالنسبة المئوية	الاجمالي بالنسبة المئوية
١٩٧٩	-	-	-
١٩٨٠	٠ر٤	١ر٣٥	٠ر٤
١٩٨١	١ر٤	٩ر١١	١ر٥
١٩٨٢	٠ر٩	٠ر٤٥	١ر٢
١٩٨٣	٠ر٣	٥ر٦٠	٠ر٥
١٩٨٤	٠ر٤	٦ر٧٥	٠ر٥
١٩٨٥	٠ر٠٥	٤ر٤٥	٠ر١
١٩٨٦	٠ر٠٠٣	٩ر٢	٠ر٠٠٥

المصدر: من مخرجات الدراسة.

الجدول (١٦)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء الجبيل خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	٩٥٤	١٧	٩٧٢
١٩٨٠	١٥٠٨	١٥	١٥٢٣
١٩٨١	٢٠٤٥	٢٠	٢٠٦٥
١٩٨٢	٢٣٤٢	٦٤	٢٤٠٦
١٩٨٣	٢٣٤٢	١٣٢	٢٤٧٤
١٩٨٤	١٩٠٦	٢٧٤	٢١٨٠
١٩٨٥	١٨٣٨	٣٦٣	٢٢٠١
١٩٨٦	١٣٤٦	٣٤٥	١٦٩١

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه مقربة الى أقرب ألف.

الأرقام الواردة في الجدول أعلاه تشمل أوزان الحاويات والبضائع التي بها.

الجدول رقم (١٧)

حركة الحاويات عبر ميناء الجبيل خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة: حاوية مكافئة

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٩	٢٧١٨	٩٠	٢٨٠٨
١٩٨٠	٤٢٦٢	١٤	٤٢٧٦
١٩٨١	٥٥٩٢	٢٢٥٨	٧٨٥٠
١٩٨٢	٨١١٧	٥٠٣٢	١٣١٤٩
١٩٨٣	٤٥٦٠	٣٧١٠	٨٢٧٠
١٩٨٤	٢٦١٧	١٩٦١	٤٥٧٨
١٩٨٥	٢٢٦٥	١٢٧٢٧	١٤٩٩٢
١٩٨٦	١٧٨٦	٩٦٢٧	١١٤١٣

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦.

الجدول رقم (١٨)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في ميناء الجبيل خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

السنة	الواردات بالنسبة المئوية	الصادرات بالنسبة المئوية	الاجمالي بالنسبة المئوية
١٩٧٩	٢ر٤	١ر٧	٢ر٤
١٩٨٠	١ر٨	٠ر٧	١ر٨
١٩٨١	٢ر٣	٢٢ر٥	٢ر٥
١٩٨٢	٢ر٧	١٧ر٥	٣ر١
١٩٨٣	١ر٧	٦ر٣	١ر٩
١٩٨٤	١ر٢	٥ر٦	١ر٨
١٩٨٥	١ر٢	٥٠ر٠	٩ر٢
١٩٨٦	١ر٥	٣٩ر٥	٩ر٢

المصدر: من مخرجات الدراسة.

الجدول رقم (١٩)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل خلال الفترة ١٩٨١-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٨١	٧	-	٧
١٩٨٢	١٨٧	٦٠٥	٧٩٢
١٩٨٣	٦٨٠	٢٢٩٤	٢٩٧٤
١٩٨٤	١٣٦٥	٢٨٤٥	٤٢١٠
١٩٨٥	١٣٨٣	٣٥١٨	٤٩٠١
١٩٨٦	١٩٢٨	٤٩٨٢	٦٩١٠

المصدر: الاحصائيات السنوية للمؤسسة العامة للموانىء خلال الفترة ١٩٨٣-١٩٨٦.
الأرقام الواردة في الجدول أعلاه مقربة الى أقرب ألف.

الجدول رقم (٢٠)

حركة البضائع المنقولة بحرا من دولة الكويت خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	ميناء الشعيبة	ميناء الشويخ	الاجمالي
١٩٧٧	١٥٢٢	٣٩٦١	٥٤٨٣
١٩٧٨	٢١٩٩	٤٢٣٥	٦٤٣٤
١٩٧٩	٣١٨٥	٤٦٥٠	٧٨٣٥
١٩٨٠	٣٥٣٦	٥٣١٨	٨٨٥٤
١٩٨١	٦٦٣٤	٦٥٩٧	١٣٢٣١
١٩٨٢	٦٩٣٧	٧١٥٦	١٤٠٩٣
١٩٨٣	٥٥٠٨	٦١٨١	١١٦٨٩
١٩٨٤	٤٨٨٨	٦٦٠٤	١١٤٩٢
١٩٨٥	٤٠٤٤	٤٩٩٤	٩٠٣٨
١٩٨٦	٣٤٠١	٣٢٣٦	٦٦٣٧

المصدر: التقارير والمجموعات الاحصائية لميناءي الشويخ والشعيبة.

الجدول رقم (٣١)

حركة الحاويات في دولة الكويت خلال الفترة ١٩٧٨-١٩٨٦

الوحدة القياسية حاوية مكافئة

السنة	ميناء الشعيبة	ميناء الشويخ	الاجمالي
١٩٧٨	-	٩١٢٤٦	٩١٢٤٦
١٩٧٩	-	١٢٢٢٥٦	١٢٢٢٥٦
١٩٨٠	-	١٧٠٧٩٦	١٧٠٧٩٦
١٩٨١	-	٢٢٣٢٢٦	٢٢٣٢٢٦
١٩٨٢	٨٦٥٢٣	٢٢٧٨٩٤	٣١٤٤١٧
١٩٨٣	١٤٤٩٥٦	١٠٤٦٢١	٢٤٩٥٧٧
١٩٨٤	١٢٩٧٤٢	١٢٨١٩١	٢٥٧٩٣٣
١٩٨٥	١٠٦٦٤٩	١٢٩١٤٤	٢٣٥٧٩٣
١٩٨٦	٩١١٠٨	١٠٩٥٢١	٢٠٠٦٢٩

المصدر: التقارير والمجموعات الاحصائية لميناءي الشويخ والشعيبة.

الجدول رقم (٣٢)

بضائع الحاويات بدولة الكويت خلال الفترة ١٩٨٠-١٩٨٦

الوحدة القياسية (الف طن)

السنة	ميناء الشعيبة	ميناء الشويخ	الاجمالي
١٩٨٠	-	٩٤٨	٩٤٨
١٩٨١	-	١١٣٣	١١٣٣
١٩٨٢	٢٧٧	١٢٤٩	١٥٢٦
١٩٨٣	٧٣١	٦٩٩	١٤٣٠
١٩٨٤	٦٥٤	٨٦٥	١٥١٩
١٩٨٥	٥٢٤	٨٦٩	١٣٩٣
١٩٨٦	٥٠٨	٧٦٢	١٢٩٠

الجدول رقم (٣٣)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع بدولة الكويت خلال الفترة ١٩٨٠-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	بضائع الحاويات	اجمالي البضائع	بالنسبة المئوية
١٩٨٠	٩٤٨	٨٨٥٤	١٠ر٧
١٩٨١	١١٣٣	١٣٢٣٠	٨ر٦
١٩٨٢	١٥٢٦	١٤٠٩٣	١٠ر٨
١٩٨٣	١٤٣٠	١١٦٨٩	١٢ر٢
١٩٨٤	١٥١٩	١١٤٩٣	١٣ر٢
١٩٨٥	١٣٩٣	٩٠٣٨	١٥ر٤
١٩٨٦	١٢٧٠	٦٦٣٨	١٩ر١

المصدر: التقرير الاحصائي لميناءي الشويخ والشعيبة.

الجدول رقم (٣٤)

حركة الصادرات والواردات في ميناء الشويخ خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الصادرات		اجمالي	الواردات		اجمالي	اجمالي
	الحاويات	البضائع العامة والأخرى		الحاويات	البضائع العامة والأخرى	الواردات	الصادرات والواردات
١٩٧٧	-	-	-	-	٣٩٦١	٣٩٦١	٣٩٦١
١٩٧٨	-	-	-	-	٤٢٣٥	٤٢٣٥	٤٢٣٥
١٩٧٩	-	-	-	-	٤٦٥٠	٤٦٥٠	٤٦٥٠
١٩٨٠	-	-	-	٩٤٨	٤٣٧٠	٥٣١٨	٥٣١٨
١٩٨١	-	-	-	١١٣٣	٥٤٦٤	٩٥٩٧	٦٥٩٧
١٩٨٢	-	-	-	١٢٤٩	٥٩٠٧	٧١٥٦	٧١٥٦
١٩٨٣	٣٨	٦١	٩٩	٦٦١	٥٤٢١	٦٠٨٢	٦١٨١
١٩٨٤	٦٥	١٠٦	١٧١	٧٩٩	٥٦٣٤	٦٤٣٣	٦٦٠٤
١٩٨٥	٩١	١٦٢	٢٥٤	٧٧٨	٣٩٦٢	٤٧٤٠	٤٩٩٤
١٩٨٦	٦٧	١٦٠	٢١٧	٦٩٤	٢٣٢٥	٣٠١٩	٣٢٣٧

المصدر: التقارير السنوية للمؤسسة العامة للموانىء ١٩٧٧-١٩٨٦.

الجدول رقم (٣٥)

حجم تجارة الترانزيت عن طريق ميناء الشويخ والبلدان التي يخدمها ١٩٨٢-١٩٨٦

الدولة / السنة	العراق طن	السعودية طن	الامارات العربية المتحدة طن	الأردن طن	البحرين طن	بلدان أخرى طن	المجموع طن
١٩٨٢	١٦٩٤٣٢٤	٣٥٧٥٦	٤١٧٤	٧٢	٤٦٢	١٩٨٨	١٧٣٦٧٧٦
١٩٨٣	١٧٦٦٥٦٣	٣٨٦٤٠	١١٤٠	٣٠١٩	-	٦٤	١٨٠٩٤٣٦
١٩٨٤	١٢٤٠٠٥٣	٢٠٩٤٨	-	-	-	٨٥٥	١٢٦١٨٥٦
١٩٨٥	١٢٤٦٩٩٤	١٠٧٧٣	-	-	-	٤٥٨٢	١٢٦٢٣٤٩
١٩٨٦	١٠٤٤٠٦	٤٤٦٤	١٥٩	٢١٧٢		١٤٧٤	١١٢٦٧٥

المصدر: التقارير السنوية للمؤسسة العامة للموانىء ١٩٨٢-١٩٨٦.

الجدول رقم (٣٦)

حجم الحركة بميناء الشعيبة خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات			الصادرات			اجمالي الصادرات والواردات
	البضائع العامة	الحاويات	اجمالي الواردات	البضائع العامة	الحاويات	اجمالي الصادرات	
١٩٧٧	٩١٧	-	٩١٧	٦٠٥	-	٦٠٥	١٥٢٢
١٩٧٨	١٤٤٦	-	١٤٤٦	٧٥٣	-	٧٥٣	٢١٩٩
١٩٧٩	٢٤٣١	-	٢٤٣١	٧٥٤	-	٧٥٤	٣١٨٥
١٩٨٠	٢٩٣٤	-	٢٩٣٤	٦٠٢	-	٦٠٢	٣٥٣٦
١٩٨١	٦٢٤٥	-	٦٢٤٥	٣٨٩	-	٣٨٩	٦٦٣٤
١٩٨٢	٦٢٦٥	٢٧١	٦٥٣٦	٣٩٥	٦	٤٠١	٦٩٣٧
١٩٨٣	٣٨٣٧	٦٩٥	٤٥٣٢	٩٤٠	٣٦	٩٧٦	٥٥٠٨
١٩٨٤	٣٢٤٧	٥٩٨	٣٨٤٥	٩٨٧	٥٦	١٠٤٣	٤٨٨٨
١٩٨٥	٢٧٧٣	٤٦٩	٣٢٤٢	٧٤٧	٥٥	٨٠٢	٤٠٤٤
١٩٨٦	١٨٩٨	٤٢٣	٢٣٢١	٩٩٥	٨٥	١٠٨٠	٣٤٠١

المصدر: التقارير والاحصائيات السنوية لميناء الشعيبة ١٩٧٧-١٩٨٦.

الجدول رقم (٢٧)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في ميناء الشعيبة خلال الفترة ١٩٨٢-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	بضائع الحاويات	اجمالي البضائع	بالنسبة المئوية
١٩٨٢	٢٧٧	٦٩٣٧	٤ر٠
١٩٨٣	٧٣١	٥٥٠٨	١٣ر٣
١٩٨٤	٦٥٤	٤٨٨٨	١٣ر٤
١٩٨٥	٥٢٤	٤٠٤٤	١٢ر٩
١٩٨٦	٥٠٨	٣٤٠١	١٤ر٩

المصدر: التقارير السنوية الاحصائية لميناء الشعيبة ومحطة الحاويات ١٩٨٢-١٩٨٦.

الجدول رقم (٢٨)

بضائع الترانزيت عبر ميناء الشعيبة للسنوات ١٩٨٠-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	بضائع الترانزيت	اجمالي البضائع	النسبة المئوية لبضائع الترانزيت الى اجمالي البضائع
١٩٨٠	٨٧٢ر٧	٣٥٣٦	٢٤ر٨
١٩٨١	٤٣٦٣ر٨	٦٦٣٤	٦٥ر٨
١٩٨٢	٣٩٥٣ر٦	٦٩٣٧	٥٧ر٠
١٩٨٣	٢٣٨٩ر٨	٥٥٠٨	٤٣ر٤
١٩٨٤	١٧٢٤ر٤	٤٨٨٨	٣٥ر٣
١٩٨٥	١٤٤٧ر٨	٤٠٤٤	٣٥ر٨
١٩٨٦	٢٠١ر٧	٣٤٠١	٥ر٩

المصدر: التقرير الاحصائي لميناء الشعيبة ١٩٨٠-١٩٨٦.

الجدول رقم (٢٩)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء العقبة خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الصادرات	الواردات	الاجمالي
١٩٧٧	١٧٢٢	١٣٨٩	٣١١١
١٩٧٨	٢١٠٨	١٥٥١	٣٦٥٩
١٩٧٩	٢٧٤٢	٢٣٠١	٥٠٤٣
١٩٨٠	٣٦١٨	٣٠٢٤	٦٦٤٢
١٩٨١	٣٦٢٢	٥٨٠٥	٤٤٢٧
١٩٨٢	٣٨٣٥	٧٨٣٧	١١٦٧٢
١٩٨٣	٥١٨٩	٦٠٩٩	١١٢٨٨
١٩٨٤	٧١٥٨	٦٤٤٨	١٣٦٠٦
١٩٨٥	٨١٧٨	٦٣٧٠	١٤٥٤٨
١٩٨٦	٤٦٩٧	٧١٥٣	١٦٨٥٠

المصدر: التقرير السنوي لميناء العقبة لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٣٠)

حركة بضائع الترانزيت عبر ميناء العقبة خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الصادرات	الواردات	الاجمالي
١٩٧٧	١	١٠١	١٠٢
١٩٧٨	٣	١١٤	١١٧
١٩٧٩	٢	١٦١	١٦٣
١٩٨٠	٢	٩٤١	٩٤٣
١٩٨١	٧	٣٠٣١	٣٠٣٨
١٩٨٢	٣٣	٤١٦٦	٤١٩٩
١٩٨٣	٥٤٥	٢٩٣٧	٣٤٨٢
١٩٨٤	١٣٠٥	٣٢٣٠	٤٥٣٥
١٩٨٥	١٩٣١	٤٠٠٨	٥٩٣٩
١٩٨٦	٢٥٧١	٤٤٦٢	٧٠٣٣

المصدر: التقرير السنوي للميناء لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٣١)

حركة الحاويات عبر ميناء العقبة خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

السنة	العدد حاوية مكافئة	الوزن بألف طن
١٩٧٧	٤٥٥٧	٤٨
١٩٧٨	١١٥٢٩	٨٧
١٩٧٩	١٦٧٤٢	٢١٦
١٩٨٠	٢١٢٦٥	٢٣٠
١٩٨١	٤١٦٤٤	٤٩٣
١٩٨٢	٥٩١٧٥	٦٦٩
١٩٨٣	٤٥٣٦٠	٥٦٢
١٩٨٤	٥٢٢٢٠	٦٤٠
١٩٨٥	٥٤١١٩	٦٦٢
١٩٨٦	٦٠٣١١	٦٩٠

المصدر: التقرير السنوي للميناء لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٣٢)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

بميناء العقبة

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	بضائع الحاويات	اجمالي البضائع	بالنسبة المئوية
١٩٧٧	٤٨	٣١١١	١ر٥
١٩٧٨	٨٧	٣٦٥٩	٢ر٤
١٩٧٩	٢١٦	٥٠٤٣	٤ر٣
١٩٨٠	٢٣٠	٦٦٤٢	٣ر٥
١٩٨١	٤٩٣	٩٤٢٧	٥ر٦
١٩٨٢	٦٦٩	١١٦٧٢	٥ر٧
١٩٨٣	٥٦٢	١١٢٨٨	٥ر٠
١٩٨٤	٦٤٠	١٣٦٠٦	٤ر٧
١٩٨٥	٦٦٢	١٤٥٤٨	٤ر٦
١٩٨٦	٦٩٠	١٦٨٥٠	٤ر١

المصدر: التقرير السنوي للميناء لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٣٣)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء سلمان خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٤

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات	بضائع الحاويات بالنسبة المئوية	الصادرات	بضائع الحاويات بالنسبة المئوية	الاجمالي	بضائع الحاويات بالنسبة المئوية
١٩٧٧	١٥١٥ر١		٧ر٧		١٥٢٢ر٨	
١٩٧٨	١٧٣٨ر٢		١٠٣ر٥		١٨٤١ر٧	
١٩٧٩	١٢٨٧ر٨		١٣٧ر١		١٤٢٤ر٩	
١٩٨٠	١٦٩١ر٨		٢٧٩ر٣		١٩٧١ر١	
١٩٨١	١٩٨٢ر٩		٦٠٣ر٧		٢٥٨٦ر٦	
١٩٨٢	٣٣٢٨ر٧		٤٩٦ر٢		٢٨٢٤ر٩	
١٩٨٣	٢٥٥٠ر٨	٣٦ر٧	٤٠٦ر٩	٦٥ر٩	٢٩٥٧ر٧	٤٠ر٩
١٩٨٤	٣٢١٧ر٢	٣٢ر٨	٥٣٥ر٥	٦٣ر٣	٣٧٥٢ر٧	٣٧ر٢

المصدر: المجموعة الاحصائية لمنطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا.

الجدول رقم (٣٤)

حركة الحاويات عبر ميناء سلمان خلال الفترة ١٩٧٨-١٩٨٥

الوحدة القياسية حاوية مكافئة

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٨			٣٨٩٥٣
١٩٧٩			٤٢٥٦٩
١٩٨٠			٦٠١٩٦
١٩٨١			١٢١٦٢١
١٩٨٢			٩٣٩٦٣
١٩٨٣	٥٠٠٨٤	٤٤٧٦٠	٩٤٨٤٤
١٩٨٤	٥٨٦٤٤	٥٣١٦٥	١١١٨٠٩
١٩٨٥	٦٥٦٥٨	٣٨٤٢٣	١٠٤٠٨١

المصدر: (CONTAINERIZATION INTERNATIONAL YEAR BOOK).

الجدول رقم (٣٥)

حركة الصادرات والواردات عبر الموانيء العراقية خلال السنوات ١٩٧٧-١٩٨١

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الواردات	الصادرات	الاجمالي
١٩٧٧	٣٧٧٢	٩٦٤	٤٧٣٦
١٩٧٨	٤١٩١	٨٩٧	٥٠٨٨
١٩٧٩	٦٧١٧	١٣٣٥	٨٠٥٢
١٩٨٠	٦٥٣٥	١٠٩٧	٧٦٣٢
١٩٨١	٦٢٢٢	٩٤٤	٧١٦٦
١٩٨٢	البيانات غير متوفرة	البيانات غير متوفرة	
١٩٨٣	=	=	
١٩٨٤	=	=	
١٩٨٥	=	=	
١٩٨٦	=	=	

المصدر: المجموعة الاحصائية لمنطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا.

الجدول رقم (٣٦)

الصادرات والواردات عبر موانيء الجمهورية العربية اليمنية خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الصادرات	الواردات	الاجمالي
١٩٧٧	-	٩٤٨	٩٤٨
١٩٧٨	١٣٩	١٥٩٩	١٧٣٨
١٩٧٩	-	٢٢٩٣	٢٢٩٣
١٩٨٠	-	٢٥١٣	٢٥١٣
١٩٨١	٨٦	٢٣٦٥	٢٤٥١
١٩٨٢	٩٩	٢٢٠٢	٢٣٠١
١٩٨٣	١٤٤	٢٣٣٩	٢٤٨٣
١٩٨٤	٢٠٦	٢٧٣٠	٢٩٣٦
١٩٨٥	-	٢٦٦٢	٢٦٦٢
١٩٨٦	٦٢	٢٧٠٧	٢٧٦٩

المصدر:

(١) المجموعة الاحصائية للاسكوا للسنوات ١٩٧٥-١٩٨٤.

(٢) احصائية حركة الشحن والتفريغ لعام ١٩٨٦ في الموانيء اليمنية (الحديدة والمخا).

الجدول رقم (٣٧)

حركة الحاويات عبر موانىء الجمهورية العربية اليمنية خلال السنوات ١٩٨٠-١٩٨٦

السنة	عدد الحاويات	الحاويات المكافئة	أوزان بضائع الحاويات (بالطن)
١٩٨٠	١٩٤١٢	٢٣١٠٠	١٥٥٣٠٢
١٩٨١	٢٣٠٧٢	٢٧٤٥٦	١٨٤٥٧٣
١٩٨٢	٣١٤٤١	٣٧٤١٥	٢٤٢٨٣١
١٩٨٣	٣٩٩٩٠	٤٧٥٨٨	٣٠٨٢٥٧
١٩٨٤	٤٥٢١٤	٥٣٨٠٥	٣٦٤٢٩١
١٩٨٥	٤٧٣١٠	٥٥٦١٧	٣٨٨٣٠٢
١٩٨٦	٤٠٤٥٠	٤٨٩٣٠	٣٣٩٩٣٩

المصدر: (١) التقرير السنوي للموانىء لعام ١٩٨٦.

(٢) SEA TRANSPORT, PORTS AND SHIPPING 1980 - 85.

الجدول رقم (٣٨)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع بموانىء الجمهورية العربية اليمنية

خلال الفترة ١٩٨٠ - ١٩٨٦

الوحدة القياسية (الف طن)

السنة	بضائع الحاويات	اجمالي البضائع	بالنسبة المئوية
١٩٨٠	١٥٥	٢٥١٣	٦ر٢
١٩٨١	١٨٥	٢٤٥١	٧ر٥
١٩٨٢	٢٤٣	٢٣٠١	١٠ر٦
١٩٨٣	٣٠٨	٢٤٨٣	١٢ر٤
١٩٨٤	٣٦٤	٢٩٢٦	١٢ر٤٤
١٩٨٥	٣٨٨	٢٦٦٢	١٤ر٦
١٩٨٦	٣٤٠	٢٧٦٩	١٢ر٣

المصدر: المجموعة الاحصائية لمنطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ١٩٧٥-١٩٨٤.

الجدول رقم (٣٩)

حركة البضائع الصادرة والواردة عبر ميناء اللاذقية وطرطوس خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الصادرات	الواردات	الاجمالي
١٩٧٧	١٤٠٢	٣٥٨٨	٤٩٩٠
١٩٧٨	١٣٣١	٣٤٠٩	٤٧٤٠
١٩٧٩	١٨٣٦	٥١٨٤	٧٠٢٠
١٩٨٠	١٤١٧	٦١٨٢	٧٥٩٩
١٩٨١	١٤٧١	٦٠٠٥	٧٤٧٦
١٩٨٢	١٦٨٥	٣٩١١	٥٥٩٦
١٩٨٣	١٤٧٩	٣٥٥٩	٥٠٣٨
١٩٨٤	١٣٢٦	٤٥٥٣	٥٨٧٩
١٩٨٥	١٥٠٥	٣٩٩٢	٥٤٩٧
١٩٨٦	١٦٠٩	٢٨٧٩	٤٤٨٨

المصدر: النشرة الاحصائية لمرفأي اللاذقية وطرطوس لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٤٠)

حركة الحاويات عبر الموانىء السورية خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

السنة	الحاويات المكافئة	وزن بضائع الحاويات بالطن
١٩٧٩	٤٥١٢٦	
١٩٨٠	٦١٩٥٦	
١٩٨١	٧٢٨٧٢	
١٩٨٢	٥٧٠٢٧	
١٩٨٣	٤٦٨٠٨	٣٦٧٧٩٢
١٩٨٤	٥٠٧٧٠	٣٨٩١٣٣
١٩٨٥	٨٤٧٢٧	٦٠٤٣٤٩
١٩٨٦	٦٨١١٢	٦٠٥٦٧٤

المصدر: معلومات جمعت من مصادر متفرقة.

الجدول رقم (٤١)

نسبة بضائع الحاويات الى اجمالي البضائع في الموانىء السورية خلال الفترة ١٩٧٩-١٩٨٦

الوحدة القياسية (الف طن)

السنة	بضائع الحاويات	اجمالي البضائع	بالنسبة المئوية
١٩٧٩		٧٠٢٠	
١٩٨٠		٧٥٩٩	
١٩٨١		٧٤٧٦	
١٩٨٢		٥٥٩٦	
١٩٨٣	٣٦٨	٥٠٣٨	٧ر٣
١٩٨٤	٣٨٩	٥٨٧٩	٦ر٦
١٩٨٥	٦٠٤	٥٤٩٧	١١ر٠
١٩٨٦	٦٠٦	٤٤٨٨	١٣ر٥

المصدر: معلومات جمعت من مصادر متفرقة.

الجدول رقم (٤٢)

حركة البضائع الصادرة والواردة عبر ميناء اللاذقية خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (الف طن)

السنة	الصادرات	الواردات	الاجمالي
١٩٧٧	٣٣٦	١٧٩٧	٢١٣٣
١٩٧٨	٢٧٩	١٥٠٤	١٧٨٣
١٩٧٩	٣١٧	٢٠٠٢	٢٣١٩
١٩٨٠	٣٨٨	٢٥٦٠	٢٩٤٨
١٩٨١	٤٥٦	٢٥٨٩	٣٠٤٥
١٩٨٢	٦٩٦	١٦٦٧	٢٣٦٣
١٩٨٣	٣٦٨	١٣٧٢	١٧٤٠
١٩٨٤	٣٦٢	١٢٥٦	١٦١٨
١٩٨٥	٢٢٣	١٥٦٥	١٧٨٨
١٩٨٦	٢١١	١١٤٠	١٣٥١

المصدر: النشرة الاحصائية لمرفأ اللاذقية لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٤٣)

حركة البضائع الصادرة والواردة عبر ميناء طرطوس خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الصادرات	الواردات	الاجمالي
١٩٧٧	١٠٦٦	١٧٩١	٢٨٥٧
١٩٧٨	١٠٥٢	١٩٠٥	٢٩٥٧
١٩٧٩	١٥١٩	٣١٨٢	٤٧٠١
١٩٨٠	١٠٢٩	٣٦٢٢	٤٦٥١
١٩٨١	١٠١٥	٣٤١٦	٤٤٣١
١٩٨٢	٩٨٩	٢٢٤٤	٣٢٣٣
١٩٨٣	١١١١	٢١٨٧	٣٢٩٨
١٩٨٤	٩٦٤	٣٢٩٧	٤٢٦١
١٩٨٥	١٢٨٢	٢٤٢٧	٣٧٠٩
١٩٨٦	١٣٩٨	١٧٣٩	٣١٣٧

المصدر: النشرة الاحصائية لمرفأ طرطوس لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٤٤)

حركة الواردات عبر الموانىء القطرية خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الكميات
١٩٧٧	١٦٣٢ر٥
١٩٧٨	١٦٢٩ر٧
١٩٧٩	١٦٩٠ر٤
١٩٨٠	١٩٢٧ر٦
١٩٨١	٢١٢٢ر٩
١٩٨٢	٢٢٩٧ر٣
١٩٨٣	١٧٧٦ر٨
١٩٨٤	١٤٨٥ر٩
١٩٨٥	١٤٤٤ر٧
١٩٨٦	١٢٧٦ر١

المصدر: احصائية البضائع الواردة للسنوات ١٩٧٧-١٩٨٦ من إدارة الموانىء - وزارة المواصلات القطرية.

الجدول رقم (٤٥)

حركة الحاويات عبر الموانيء القطرية خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٦

الوحدة القياسية (حاوية مكافئة)

السنة	الحاويات المبادلة
١٩٧٧	-
١٩٧٨	-
١٩٧٩	٥٠٣٤
١٩٨٠	١١٥١٣
١٩٨١	١٠٠٥٦
١٩٨٢	١١٣٩٨
١٩٨٣	١٦٢٨٧
١٩٨٤	١٢٠٥١
١٩٨٥	١٢٩٩٨
١٩٨٦	غير متوفر

المصدر: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 1979-86

الجدول رقم (٤٦)

حجم ونوع البضائع المتداولة بميناء الاسكندرية خلال عام ١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

النوع / بيان	بضائع عامة	حب جاف	مواد تموينية	حب سائل	جملة المتداول
مفرغ	٦٢٧٧ر٣	٧٢٨٩ر٦	٤٢٧٢ر١	٣٠٧٩ر٤	٢٠٩١٨ر٤
مشحون	٧١١ر٣	٧٠ر٥	-	٢٠٣٥ر٩	٢٨١٧ر٧
متداول	٦٩٨٨ر٦	٧٣٦٠ر١	٤٢٧٢ر١	٥١١٥ر٣	٢٣٧٣٦ر١

الجدول رقم (٤٧)

حركة تداول الحاويات في محطة حاويات ميناء الاسكندرية خلال الفترة ١٩٨٤-١٩٨٦

السنة	الكميات بالألف طن	الحاويات المكافئة	
١٩٨٤ (٣ شهور)	-	٧٢١٧	تمثل نسبة ٥ر٢ في المائة من اجمالي الحاويات المتداولة بالميناء.
١٩٨٥	٧٥٦ر٩	٧٢٥٩٢	تمثل نسبة ٥٤ في المائة من اجمالي الحاويات المتداولة بالميناء.
١٩٨٦	٦٦٠ر٦	٩١١٠٢	تمثل نسبة ٦٨ في المائة من اجمالي الحاويات المتداولة.

الجدول (٤٨)

حركة الصادرات والواردات في ميناء السويس خلال السنتين

١٩٨٥/١٩٨٤ - ١٩٨٦/١٩٨٥

السنة	الواردات طن	الصادرات طن	الركاب القادمون	الركاب المغادرون
١٩٨٥/١٩٨٤	٢٧٣٤٤٩٣	٤٢٦٧٦٢	٤٤٩٩٨٨	٤٤٢٤٧٧
١٩٨٦/١٩٨٥	٢٧٣٩١٩٨	٤٢٧٦٤٤	٢٩٠٢٧٩	٣٤٨٨٦١

المصدر: احصائيات الميناء المسجلة أعلاه.

الجدول رقم (٤٩)

حركة الصادرات والواردات عبر ميناء بورسعيد خلال الفترة ١٩٨٠-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	الصادرات	الواردات	الاجمالي
١٩٨٠	٢٩٥	٣٤٧٠	٣٧٦٥
١٩٨١	١٣٤	٣٧٦٢	٣٨٩٦
١٩٨٢	١٠٩	٤٣٦٠	٤٤٦٩
١٩٨٣	١١٢	٤٨٨٧	٤٩٩٩
١٩٨٤	١٢٢	٤٩٩٣	٥١١٥
١٩٨٥	١٠٧	٤٥١١	٤٦١٨
١٩٨٦	١٧٩	٣٩٣٤	٤١٥٨

المصدر: التقرير السنوي لميناء بورسعيد لعام ١٩٨٦.

بضائع الحاويات مشمولة ضمن الصادرات والواردات.

الجدول رقم (٥٠)

حركة الحاويات عبر ميناء بورسعيد خلال الفترة ١٩٨١-١٩٨٦

السنة	الحاويات المكافئة المتداولة	النسبة المئوية لتطور الحاويات باعتبار سنة ١٩٨١ الأساس	النسبة المئوية لتطور الحاويات لكل سنة للسنة السابقة
١٩٨١	٣٨٢٣١	-	-
١٩٨٢	٣٦٨٧٨	- ٣ر٥ ٪	- ٣ر٥
١٩٨٣	٤١٤٤٨	+ ٨ر٤ ٪	+ ١٢ر٤
١٩٨٤	٤٥٨٢٥	+ ١٩ر٩ ٪	+ ١٠ر٦
١٩٨٥	٤٢٠٤٤	+ ١٠ر٠ ٪	- ٨ر٢
١٩٨٦	٣٥٣٩٦	- ٦ر١	- ١٤ر٦

المصدر: التقرير السنوي لميناء بورسعيد لعام ١٩٨٦.

الجدول رقم (٥١)

نسبة بضائع الحاويات الى البضائع الأخرى في ميناء بورسعيد خلال الفترة ١٩٨١-١٩٨٦

الوحدة القياسية (ألف طن)

السنة	بضائع الحاويات	اجمالي البضائع	بالنسبة المئوية
١٩٨١	١٨٠	٣٨٩٦	٤ر٦
١٩٨٢	١٧٤	٤٤٦٩	٣ر٩
١٩٨٣	١٩٦	٤٩٩٩	٣ر٩
١٩٨٤	٢٠٧	٥١١٥	٤ر٠
١٩٨٥	١٩٤	٤٦١٨	٤ر٢
١٩٨٦	١٧٧	٤١٥٨	٤ر٣

المصدر: التقرير السنوي لميناء بورسعيد لعام ١٩٨٦.