

الموانئ السعودية على الخليج العربي دراسة في التغير والتنمية

إعداد: د. محمد أحمد الرويشي

١ - مقدمة :

تعتبر الموانئ البحرية من أهم مرافق الدولة لكونها المنفذ الاقتصادي للتجارة الخارجية من صادرات وواردات ، وهذا الوصف يجعلها وثيقة الصلة بتنمية الاقتصاد القومي وكفاءة الموانئ وحسن تنظيمها وادارتها يجعلها واجهة أمامية تعكس مدى التقدم والنمو في الظهر .

وتنمية الموانئ في أي قطاع ساحلي يخضع لأوضاع الظهر الاقتصادية والسكانية والتي هي من آثار الظروف الطبيعية السائدة في ذلك الظهر حيث يترتب عليها تباين الظهر اقتصادياً ، مما يؤدي إلى اختلاف توزيع السكان الذين يتركزون بأعداد كبيرة في مناطق ويقفون في أخرى - ويتقدمون في الثالثة، الأمر الذي يؤدي إلى وجود نوع من القرارات السياسية الحكومية التي تحدد أي الموانئ المنتشرة على الساحل يستحق التنمية والتطوير .

وتهدف هذه الدراسة إلى :

- ١ - اعطاء صورة واضحة عن الموانئ السعودية الواقعة على ساحل الخليج العربي باستكمال الدراسة التفصيلية التي أعدها الباحث عن الموانئ السعودية على ساحل البحر الأحمر^(١).
 - ٢ - كشف النقاب عن مدى إمكانية قيام الموانئ السعودية التجارية على جذب حركة التجارة العالمية في الخليج العربي .
 - ٣ - التعرف على إمكانيات الموانئ والمرافئ للمملكة الواقعة على ساحل الخليج العربي والدور الذي لعبته في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والعمرائية مع إبراز الدور الذي يمكن أن تلعبه هذه الموانئ في دفع عجلة التنمية مستقبلاً على ضوء خطط التنمية المستقبلية.
 - ٤ - معرفة أثر القرارات السياسية الحكومية على تنمية وتطوير موانئ الخليج السعودية .
- ويتكون هذا البحث من قسمين تم في القسم الأول مناقشة البيئة الطبيعية، ممثلة في خصائص الموقع والموضع هذه الموانئ .
- أما القسم الثاني: فعالج تطور الموانئ على الساحل الشرقي السعودي، وأعطى البعد التاريخي وتطور الموانئ خلال القرن العشرين، إلى جانب دراسة النشاط التجاري المرتبط بها ومدى النمو والتطور الذي شهدته حركة البضائع وقياس مركزها بالنسبة لموانئ الخليج العربية. وختتمت الدراسة بإيضاح أهم نتائج الدراسة والتي ضُمنت بعض المقترحات عن مستقبل هذه الموانئ .

أولاً : خصائص الموقع والموضع :

تقع الموانئ السعودية على الخليج العربي في منطقة محصورة بين خطي عرض ٢٨,٣٠° - ٢٤,٤٠° شمالاً - وخطي طول ٤٨°/٤١° شرقاً^(١) حيث يبدأ الساحل السعودي الشرقي من نقطة تقع شمال أم قصباء بجوار الحدود السعودية الكويتية شمالاً حتى مركز سلوى حيث بداية الحدود القطرية السعودية جنوباً - شكل (١).

ويبلغ طول الساحل حوالي ٥٣٠ كم^(٣) وهو ما يعادل حوالي ٢٣ ٪ من إجمالي السواحل

السعودية البالغة (٢٣٣٠) كم وأكثر من ٣٥٪ من الطول الاجمالي - لسواحل الخليج العربية المقدرة بـ ١٥٠٠ كم^(٤) من شط العرب حتى رأس مستدم و ٢,٥ ٪ من اجمالي سواحل الوطن العربي التي تقدر بحوالي ٢٠٤٠٠ كم^(٥).

ويمكن تقسيم الساحل السعودي الشرقي إلى قسمين متميزين^(٦). القسم الأول يمتد من رأس الخفجي حتى دوحة (ظلوم) ، والمظهر العام له يكاد يكون خطأً مستقيماً إلا أن هذه الاستقامة تتخللها تعرجات تظهر على شكل خلجان صغيرة أو رؤوس ، برزت عليها أو على مقربة منها معظم الموانئ الشرقية وعلى سبيل المثال: الدمام - رأس تنورة - الخفجي - الجبيل - دارين - القطيف .

أما القسم الجنوبي الذي يمتد من دوحة ظلوم شمالاً حتى مركز سلوى جنوباً فيتميز بقلة الرؤوس والخلجان وضحالة الأعماق المائية، الأمر الذي أدى إلى تدني أهميته في الوقت الحاضر في إقامة الموانئ ، وعلى الرغم من أن أشهر موانئ المنطقة القديمة «العقير» ، قامت في هذا الجزء ، إلا أنها فقدت أهميتها بعد انتقال وظيفة الإدارة والحكم من المحفوف إلى الدمام مما دعم تطوير مينائها وتتميته، لقربه من مراكز إنتاج البترول وتصديره. شكل (١).

ومن خلال تحليل الخريطة الجغرافية لمنطقة الساحل الشرقي وجد أنها تتميز بخصائص طبيعية ايجابية وسلبية من أهمها:

(١) من الصفات الغالبة على الساحل السعودي الشرقي لتركيبه التضاريس كثرة الخلجان (الأخوار) والرؤوس، والتي في مجملها صغيرة من حيث الامتداد حيث لا تتجاوز بضع كيلومترات. وفائدتها محدودة بالنسبة للملاحة البحرية إذا ما أخذنا في الاعتبار ضحالة المياه وقلة الأعماق. إلا أنه على الرغم من ذلك كانت تقوم قديماً بدور وظيفة المرافئ الطبيعية: Natural Harbours التي تقصدها سفن العاملين في الصيد واستخراج اللؤلؤ مما أدى إلى بروز بعض الحالات السكنية على مقربة منها حيث تشكل مستوطنات للعاملين في النشاط البحري .

والشكل (١) يوضح أهم الرؤوس والخلجان المنتشرة على هذا الساحل والتي في مقدمتها: رؤوس الخفجي والسفانية ومشعاب وتنورة ورأس أبو أريفط ورأس القرية ورأس صباح، واخلجان، (دوحات): كاروت - ظلوم - سلوى .

ويمكن القول إن هذه الخلجان والرؤوس هي من مرافئ الخلجان المغمورة إلا أن ضحلة الأعماق بالقرب من الساحل - إضافة إلى وجود الشعاب المرجانية - أدى إلى قلة أهميتها كموانئ طبيعية .

وقد قامت بعض الموانئ على هذه الدوحات والرؤوس (جدول ١).

(جدول ١)

الوقوع والوضع للموانئ السعودية على الخليج العربي^(١)

الميناء أو المرافئ	الوقع الفلكي		الوضع الطبيعي	الوظيفة	عدد الأرصنة	مساحة الامارة كم ٢	سكان الامارة كم	الكثافة نسبة/كم
	خط العرض	خط الطول						
الحضني	٢٨,٢٤	٤٨,٣٣	جانب رأس الحضني	تصدير البترول	—	٧٧٤	١٧,٥٠	٥,٠٠
الجبيل	٢٧,٠٤	٤٩,٤١	شمال الدمام ١٠٠ كم	تصدير البترول	٣٢	١٧٤٤	١٣٥٠	٥,٠٠
رأس تنورة	٢٦,٣٩	٥٠,١٠	رأس تنورة	تصدير البترول	—	—	٨٧٤٤	٥,٠٠
صفوى	٢٦,٣٩	٤٩,٥٠	جزيرة تاروت	مرافئ قوارب صيد	١	٤٩٩	٢١٠٠٠	٤٨,٠٨
القطيف	٢٦,٣٣	٥٠,٠٠	جزيرة تاروت	مرافئ قوارب صيد	١	٨٢٨	٨٨٥٨٨	١٠٥,٧٦
الدمام	٢٦,١٩	٥٠,٠٨	جزيرة تاروت	استيراد تجاري	٤	٣٣٨	١٢٥٣٣٥	٢٧٠,٨١
الخبر	٢٦,١٦	٥٠,١٢	خط الساحل مقابل	مساند للدمام	٤	٦٤	٤٣٤١٦	٦٧٨,٢٧
العقير	٢٥,٢٤	٤٨,٣٣	جزيرة أم نعسان خليج العقير	مرافئ صيد	١	٢٥٨٠٠	٦٨٩	٠,٠٢

(١) الجدول من اعداد الباحث .

(٢) التعداد العام للسكان لعام ١٩٧٤م .

وإجمالاً يمكن القول إن الخلجان والرؤوس على الساحل الشرقي كانت النواة الأولى للموانئ القائمة الآن، وإن كان البعض منها مازال في صورته الأولى لمرافئ طبيعية، ومراكز عمرانية صغيرة يتجمع حولها السكان لتوفر المياه وصلاحية الأرض للزراعة، مثل موانئ العقير و صفوى والقطيف .

٢ ترتب على انتشار الشعاب المرجانية في المنطقة المائية المواجهة لموانئ الساحل الشرقي وبارتفاعات مختلفة لا تزيد عن القدم الواحد، مع أعماق تقل عن المترين، تهديد الملاحة الشاطئية، ولكنها لعبت دوراً هاماً في حماية السفن الداخلة والخارجة إلى موانئ المنطقة حيث

قامت بدور الحواجز لصد الأمواج البحرية، والبيئة الصالحة لنمو عمار اللؤلؤ الذي كان يقوم عليه اقتصاد الساحل.

٣) من الخصائص المميزة لمنطقة الساحل هذه وجود عدد من الجزر الصغيرة التي تعود نشأتها إما لفعل الإرسابات التي تقوم بها التيارات البحرية، أو بواسطة ترسبات حيوان المرجان، أو نتيجة للحركات الأرضية التي أدت إلى بروزها وانفصالها عن اليابس، ونجدها تنتشر على مقربة من خط الساحل من الشمال إلى الجنوب، وهو ما يوضحه الجدول (٢) والشكل (١).

٤) الموضع الذي تقوم عليه الموانئ السعودية الخليجية، يعد جزءاً من سهول الأحساء المطلّة على الخليج العربي، والتي تمتد لمسافة ٥٣٠ كم، وتتميز باتساعها في معظم أجزائها على ٧٠ كم، إلى جانب كونها منطقة سهلية منخفضة، وسطحها شبه مستو لحدائثة تكوينها، وخلوها بشكل عام من أي مظهر تضاريسي بارز ماعدا التلال الرملية المتاخمة لها من الغرب.

(جدول ٢)

يوضح أهم الجزر المواجهة للساحل السعودي الشرقي^(٨)

الرقم	اسم الجزيرة	الموقع
١	جزيرة أبو علي	شمال ميناء الجبيل
٢	جزيرة فنة	شمال شرق أبو علي
٣	جزيرة تاروت	خليج تاروت
٤	الزخنوثة	مدخل خليج سلوى
٥	الخرسانية	
٦	الزخنوثية	بين رأس صاج ورأس ملوح

تنتشر في معظم أجزائها ظاهرة السبخات^(٩)، والتي من أهمها سبخة «الرياس» التي تتصل بسبخة الضبية، وتعد من أكبر السبخات في المنطقة حيث تبلغ مساحتها حوالي ٩٠٠ كم^٢ وتكون موازية للساحل. وهناك أكثر من ثلاثين سبخة إلى الشرق من الهفوف محصورة بين خطي طول ٤٠،٣٠ - ٥٠° شرقاً وبين درجة عرض ٢٥° شمالاً، حتى شمال الجبيل، وهذه السبخات كانت ومازالت تقف عائقاً أمام نمو وتطوير مدن وموانئ الساحل الشرقي.

ويلاحظ على هذا السهل خلوه من الأودية التي لا تستطيع الوصول إلى البحر، حيث الكثبان الرملية تعترض مسارتها، إلى جانب وفرة الموارد المائية في الأجزاء الوسطى والجنوبية منه. وترتب على تكوينه الجيولوجي - نتيجة لوجود القباب والثنيات الالتوائية - أن أصبحت المنطقة من أكبر مناطق إنتاج النفط في العالم، ونتيجة لذلك أصبح هذا القسم من المملكة مركزاً هاماً للاستقرار البشري، اعتمد اقتصاده في أول الأمر على الزراعة ثم على البترول، وحالياً يتجه نحو الصناعة كقاعدة اقتصادية، مما أوجد الاهتمام بتطوير وتنمية موانئ هذه المنطقة لتكون منافذ بحرية تخدم خطط التنمية الوطنية على المستوى الإقليمي والمستوى القومي.

(٥) من سلبات الموضع الساحلي لهذه الموانئ، أن المياه الساحلية المقابلة تتميز بضحالتها التي حالت دون إنشاء الموانئ في الخلجان العديدة، حيث يتدرج العمق في الضحالة من الشمال إلى الجنوب ومن الغرب إلى الشرق.

ويوضح شكل (١) أن خط الأعماق ١٠م يمتد لمسافات طويلة داخل الخليج ليصل إلى ٤٥ كم، ويقترّب هذا الخط من الساحل عند العزيزية في الخبر، وجنوب رأس أبو رقيط، حيث يتواجد على بعد يتراوح ما بين ١ - ٣ كم من الساحل. وهذه الصورة التي تظهر فيها الأعماق كانت عائقاً أمام قيام الموانئ التجارية الكبيرة عند خط الساحل، الأمر الذي أدى إلى إنشائها على الحافات الخارجية حيث تتوفر الأعماق اللازمة لرسو السفن المحيطة.

(٦) التيارات البحرية السائدة في المنطقة تتميز بالضعف، إلا أنها تنشط في فترات موسمية محصورة بين شهري مايو وسبتمبر نتيجة لاندفاع التيارات من خليج عمان إلى داخل الخليج العربي.

٢- ١ أثر الظروف المناخية على الموضوع :

ولقد ترتب على الموقع الذي تحتله منطقة الساحل الشرقي السعودي ، وقوعها ضمن المنطقة الصحراوية التي تخضع للمؤثرات المناخية القادمة من شرق ووسط وشمال آسيا ، مما أضفى عليها ملامح مميزة تظهر في عناصر مناخ المنطقة .

فالم متوسط السنوي لدرجات الحرارة يبلغ 29°م ، بينما يكون في يوليو (الصيف) 35°م ، وينخفض إلى 15°م في يناير (الشتاء) أي أن المدى الحراري السنوي يبلغ 20° ، أما معدل الدرجات العظمى فيصل إلى 42°م ، يقابله معدل الدرجات الصغرى في يناير 10°م . وعند مقارنة محطات الساحل يلاحظ أن درجات الحرارة تأخذ في الازدياد كلما اتجهنا نحو الجنوب والعكس كلما اتجهنا شمالاً . وهذه القاعدة تسري على الرطوبة النسبية حيث تتراوح ما بين (٣٨٪ حرص) - (٥٤٪ الظهران) وتزيد على (٦٠٪ في الهفوف ، وخلال أشهر الصيف تأخذ في الزيادة كلما اتجهنا نحو الساحل 20% ، 35% ، 38% في كل من حرص - الهفوف والظهران - ونفس القاعدة تسري في الشتاء (يناير) 52% ، 61% ، 67% على التوالي .

أما بالنسبة للأمطار فقد وجد أنها تقل عن حاجة الحياة البشرية في أغلب أجزاء الساحل (٧٧ مم في السنة) ، وتقل كلما اتجهنا نحو الداخل (٤٩ مم) في حرص ، ولا يكاد يذكر أثرها في الأجزاء الشمالية من منطقة الساحل ، والتسجيلات المناخية المتاحة لعشر السنوات الماضية ، توضح أن أمطار المنطقة في معظمها تهطل في فصل الشتاء موزعة كالتالي (جدول ٣) .

(جدول ٣)

التوزيع النسبي لكميات الأمطار الساقطة على المنطقة

الفصل	٪ النسبة المئوية
الشتاء	٦٠
الربيع	٢٥
الخريف	١٥
الاجمالي	١٠٠

وتسود المنطقة خلال فصل الشتاء الرياح الشمالية والشمالية الشرقية، التي تؤدي إلى سقوط أمطار قليلة بسبب مرورها فوق مياه الخليج العربي، وتعرض المنطقة خلال هذا الفصل للرياح الشمالية الغربية والغربية، والجنوبية الغربية في فصل الصيف القادمة عبر صحاري الجزيرة العربية، مما يرفع درجة الحرارة في المنطقة^(١).

٣-١ أما الموارد المائية: فقد ظلت حتى أواخر الثلث الثاني من القرن العشرين تقوم بدور سلبي في حياة سكان هذا الساحل، حيث كانت السبب المباشر في اختفاء بعضها، وتدهور البعض الآخر (العقير)، فكان الاعتماد منذ العصور القديمة على مصادر المياه المثلثة في العيون والآبار العادية، وخاصة في واحة الهفوف (٣٠ عيناً) والقطيف (١٥٠ عيناً).

ولضالة كمية المياه في هذين المصدرين، نتيجة التناقص الكبير في منسوب المياه الجوفية في منطقة الساحل، والذي لا يعوض فيه الفاقد لقلة الأمطار، أدركت السلطات السعودية أهمية هذا المورد وتوفره قبل تنفيذ أي مخطط للتنمية الاقتصادية والعمرائية، فشرعت منذ أوائل السبعينات في إنشاء معامل محلية مياه البحر في معظم مدن المملكة الساحلية وكان للساحل الشرقي النصيب الأكبر من هذا البرنامج، وقد تمثل ذلك في وجود أربع محطات كبرى طاقتها الانتاجية ٢٤٢,٦٢ مليون جالون من الماء يومياً وهو ما يعادل ١٧,١٧ مليون جالون إلى جانب توليد طاقة كهربائية قدرها ٢٣٥٠ ميغاوات، شكل (٢).

(جدول ٤)

التوزيع الجغرافي لمحطات محلية المياه على الساحل الشرقي
(خلال الفترة ١٩٨٠ - ١٩٨٥م)

موقع المحطة	طاقة الانتاج	
	مياه جالون/مليون يومياً	%
الحفصي	٣٠,١٢	١٢,٤١
الجبيل	٩٠,—	٣٧,٠٩
الحبر	٩٧,٥	٤٠,١٨
العقير	٢٥,—	١٠,٣٢
إجمالي الساحل الشرقي	٢٤٢,٦٢	٥٨,١٧
المملكة	٤١٧,٠٥	١٠٠

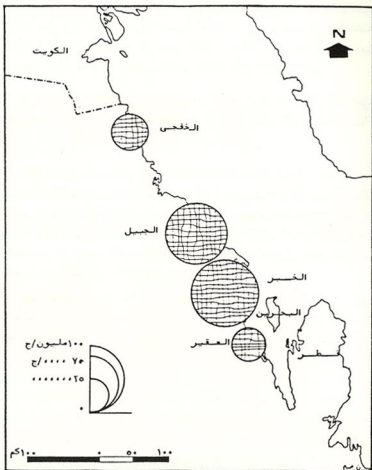
وتتوزع طاقة هذه المحطات الإنتاجية توزيعاً متفاوتاً حسب الحجم السكاني للظهير الواقع خلفها، وعلى هذا الأساس استحوذت محطات الجبيل والخبر على أكثر من ٧٧٪ . لتركز معظم سكان المنطقة في هذا الجزء إلى جانب امتداد أثرها إلى مدينة الرياض، وكان نصيب الحفجي ١٢،٤١٪ من الطاقة الإنتاجية، ويعزى هذا إلى قلة سكان ظهير هذين المينائين^(١٢).

خلاصة القول: يتضح من العرض السابق أن للظروف الطبيعية السائدة في منطقة الساحل الشرقي، أثرها الكبير في تحديد النشاط البشري على سواحلها حيث أن معظم أجزاء المنطقة تتكون من سهول جيرية ورملية لا تجود بشيء، ويستثنى من ذلك ارتباط الانسان بالوحدات التي تتوفر فيها المياه الجوفية، وما عدا ذلك فإن الحياة لا تشجع على الاستقرار، ويمكن القول بأنها السبب الذي يقف وراء قلة المرافئ ذات البعد التاريخي على الساحل الشرقي، باستثناء (العقير ودارين) بسبب قربها من واحات القطيف والأحساء، ذات الثقل الاقتصادي الزراعي قديماً، إلا أن اكتشاف النفط غير هذه الصورة، وأوجد أهمية كبيرة لهذه المنطقة مما جعل السكان يتلاءمون مع ظروف البيئة القاسية ويتأبرون في التغلب عليها.

ثانياً : تطور الموانئ على الساحل الشرقي السعودي :

١ - ٢ البعد التاريخي :

هناك صعوبة علمية في تتبع النشأة الأولى لموانئ الساحل الشرقي السعودي وذلك لعدم توفر المادة العلمية سواء في المصادر المكتبية - أو الحقل الميداني، ولا يتوفر سوى بعض الإشارات المبعثرة في بعض المصادر التاريخية والجغرافية للمنطقة، والتي توحي بأن هناك الكثير من الفرضيات البحرية القديمة والتي اندثرت - وأصبحت آثاراً منطمرة تحت المرافئ الحالية والبعض الآخر مجاور لها يحكى تاريخاً يعود إلى القرن الثالث الميلادي . وهذا ما يمكن تحديده حالياً بالفرضيات المنتشرة على أجزاء الساحل المتفرقة، والتي اصطلح جغرافياً على تسميتها «الدوحات - الخلجان - الرؤوس» مضافة إلى أسماء طبيعية مجاورة أطلقت عليها من قبل السكان المحليين. وهذا مؤشر على أن هذه «المرافئ الطبيعية» وجدت قبل أن تنشأ حولها أو مجاورة لها المراكز العمرانية المنتشرة على خط الساحل .



شكل (٢)

● الطاقة الإنتاجية اليومية لمحطات تحلية المياه على الساحل الشرقي السعودي ●

والدراسات التاريخية لمنطقة الساحل الشرقي السعودي تشير إلى أنه شهد خلال العصور القديمة حتى ظهور المملكة العربية السعودية ١٩٣٢م ، بروز فرضات بحرية استخدمت لأغراض اقتصادية وعسكرية، أقل نجم البعض منها بعد ازدهار استمرار لفترات زمنية، والبعض استمر يقاوم بين الضعف والنمو والتطور حتى الوقت الحاضر.

ففي القرن الثالث الميلادي نشطت الملاحة في الخليج، نتيجة لنشاط أهل مدينة «جرها» وهي مدينة ساحلية كلدانية يعتقد أنها كانت تقع خلف ميناء العقير الحالي على بعد ٤٠ كم^(١٣) وازداد نشاطها التجاري خلال العصرين الأموي والعباسي .

وكان يقف وراء ظهور بعض المرافئ الطبيعية في منطقة الساحل الشرقي، بعض الأحداث العسكرية والاقتصادية - فميناء رأس تنورة، قبل أن يصبح ميناءً بترولياً من قبل أرامكو، ارتبط بروز شهرته كمرفأً بكثير من الأحداث العسكرية في المنطقة، حيث مارست وظيفة محطة تزويد الوقود للسفن التركية التي تتجول في مياه الخليج، والتي أصبحت معبراً لاحتلال القطيف من قبل القوات التركية، وأخرها غادر منها الملك عبد العزيز إلى عرض الخليج لمقابلة بعض زعماء المنطقة في ذلك الوقت ١٩٣٠ك^(١٤).

وميناء الدمام الذي يعد حالياً ثاني ميناء تجاري على مستوى السعودية يعتقد أن ظهورها مرفأً بحرياً يرجع إلى القرن العاشر الهجري، حيث اتخذت قلعتها من قبل البرتغاليين مركزاً حريباً على الساحل إلى جانب قلعتي تاروت والقطيف، وأصبحت هذه المناطق مسرحاً للصراعات السياسية والعسكرية بين القوى الداخلية والقوى الخارجية، وطوال هذه الفترة التي مرت على الدمام ظلت عبارة عن مرفأً طبيعي، حوله مستوطنة سكنية يزاول سكانها أعمال الصيد والتجارة المثلثة في الشحن والتفريغ من السفن الشراعية التي تقف بعيداً في عرض الخليج، والتي انتهت باكتشاف النفط (١٩٣٨م) في الظهر المجاور والذي يقف وراء ظهور ميناء الدمام الحديث وموانئ تصدير البترول: رأس تنورة - والخفجي والجبيل .

٢ - ٢ تطور الموانئ السعودية الخليجية خلال القرن العشرين :

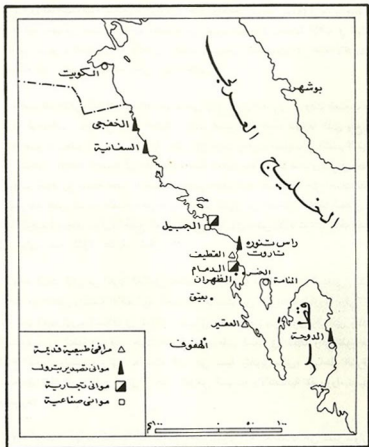
من دراسة الخريطة الجغرافية السعودية يتضح أنها تملك على ساحلها الشرقي مجموعة من

الموانئ في مقدمتها «ميناء الدمام» ، (وموانئ الجبيل والخفجي ورأس تنورة) في فئة واحدة مع فارق كبير بينها من حيث الاعتبار، ومجموعة من الموانئ الصغيرة المحدودة الأهمية في الوقت الحاضر (دارين والقطيف والخبر والعقير) وجميعها لعب دوراً هاماً ومؤثراً في الحياة الاقتصادية للمنطقة منذ العصور القديمة وحتى وقتنا الحاضر.

وأهمية هذه الموانئ أنها كانت منافذ بحرية حتى أوائل القرن العشرين في وقت انعدمت فيه طرق المواصلات ، ووسائل النقل الحديثة، كانت محصورة في خدمة ظهرها الذي يقع في نطاق ضيق لا يتعدى الواحات الصغيرة المنتشرة إلى غربها ، حيث القطيف في القسم الشمالي من الساحل، وواحة الاحساء التي اتخذت من «ميناء العقير» مرفأً رئيسياً لها - ويصل في بعض الأوقات تأثيرها إلى منطقة نجد ، واستمرت تمارس وظيفة الميناء للمنطقة ، حتى أخذت تفقد أهميتها بعد ظهور البترول وتصديره من موانئ القسم الشمالي من الساحل . ومجالها البحري في ذلك الوقت لم يتجاوز موانئ الخليج العربي وخليج عمان وفي بعض الأوقات يمتد مجالها ليصل إلى موانئ شبه القارة الهندية. شكل (٣).

ومنذ الثلث الثاني من القرن العشرين دخلت البلاد مرحلة من الاستقرار السياسي رافقتها مرحلة من التطور والتنمية الاقتصادية والعمرائية اعتمدت على الإيرادات البترولية والتي^(١٥) نتج عنها إعادة توزيع السكان في المملكة وأدت إلى وجود هجرة من القرى والبادي والمدن الصغيرة ، إلى المنطقة الشرقية، حيث جذبتهم مشروعات التنمية في المنطقة والتي تقوم على إنتاج البترول وتصديره والتي انعكست آثاره على تنمية وتطوير موانئ الساحل الشرقي السعودي المطل على الخليج العربي ، حيث العوامل السياسية والاقتصادية تقف وراء تنميتها وتطويرها .

وقد أدركت الجهات المختصة أن التنظيم الجيد للموانئ له انعكاساته على تطور الموانئ ووظائفها ، كما أن نمو الموانئ وازدهارها يلعب دوراً هاماً في نمو وانتعاش المجال الأرضي والعكس صحيح ، كما أن للحركة التجارية بين المجال الأرضي (الطهير) والمجال البحري (التطهير) واتساعها تأثيراً كبيراً على نمو الموانئ^(١٦) ولهذا كان الهدف الرئيسي لتنمية الموانئ هو



شكل (٣)

● تصنيف الموانئ السعودية على الخليج العربي حسب الوظيفة ●

زيادة الطاقة والتسهيلات والتنظيم لمواجهة الزيادة المتوقعة في الواردات اللازمة لتنمية الاقتصاد الوطني، وتحقيق ذلك يتوقف على زيادة عدد الأرصفة بالموانئ وكذلك المعدل السنوي لمناولة البضائع بالنسبة لكل رصيف عن طريق استخدام الروافع والأجهزة الحديثة المختلفة^(١٧).

وكانت جملة الموانئ الواقعة على الساحل الشرقي السعودي تعتبر مرافئ طبيعية Natural Habours، حيث لا تدخلها سوى السفن الصغيرة اللازمة لغرض الصيد، أو لنقل السلع المحملة على السفن الشراعية التي تقف في عرض الخليج بعيداً عن الساحل، مما يؤدي إلى ضياع الكثير من الوقت والجهد. وعندما حدث التحول الاقتصادي في الظهرين المجاور لهذه الموانئ ١٩٣٨م (من صيد وزراعة في الواحات) إلى استخراج البترول الذي رافقته حركة واسعة في الصادرات والواردات المختلفة، أصبحت الحاجة ماسة إلى انشاء موانئ حديثة ذات وظائف متعددة.

ولهذا يمكن القول إن فكرة تطوير وتنمية موانئ الساحل الشرقي السعودي بدأت منذ أواخر الأربعينات الميلادية، وهي من نتائج اكتشاف البترول عام ١٩٣٨م ودخوله للأسواق العالمية ١٩٤٥م، وكانت في أول الأمر من نصيب «ميناء الدمام» الذي وجه له جل الاهتمام وذلك لكونه أكبر موانئ المنطقة الشرقية، أضف إلى ذلك أن منطقته تعد من أكبر المراكز العمرانية حجماً من حيث السكان باستثناء الهفوف وأكثرها أهمية في نواح متعددة، فهي تحتل موقعاً وسطاً على الساحل، إذ تعد حاضرة الجزيرة العربية وبوابتها، وتقع عند ملتقى الطرق البرية والبحرية - وعلى مقربة من آبار البترول.

وقد اختير لتنمية «الميناء» موقعاً متوسطاً بين رأس تنورة والدمام والظهران والخبر، وهو الموضع الحالي للميناء إلى الجنوب الشرقي من مدينة الدمام، حيث أمكن التغلب على مشكلة «ضحالة» المياه بأن بُني لسانٌ بريُّ طوله (٨) كم من الشاطئ باتجاه البحر، ثم بُني جسر فولاذيُّ بعد اللسان طوله ٣ كم، وبنيت في نهايته قرصة تتكون من رصيفين لرسو السفن في المياه العميقة وكان ذلك في عام ١٩٤٨م^(١٨) وسميت هذه القرصة فيما بعد الميناء الأصلي، وافتتحت عام ١٩٤٩م - ولم تبدأ العمل رسمياً إلا في أوائل ١٩٥٠م - وربطت بمدينة الدمام

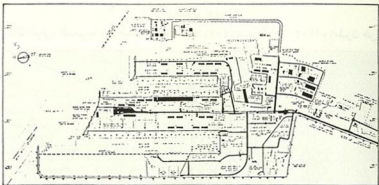
(خط الساحل) بسكة حديد بطول ١٠ كم ، وتعد هذه المرحلة الأولى لتطوير الميناء .

ونتيجة لتوسع أعمال شركة أرامكو ، وتبلور الحركة التجارية في المملكة أظهر الميناء عجزاً عن القيام بالمهام الموكلة به . الأمر الذي أدى إلى تنفيذ مرحلة التطوير الثانية عام ١٩٥٨م وتمثلت بتوسعة الطريق البري المجاور لخط سكة الحديد والذي يربط الميناء بالداخل ، إضافة إلى إنشاء المرفأ الخاص بالمراكب الصغيرة - وأهم أعمال هذه المرحلة بناء أربعة أرصفة جديدة ، أهمها رصيف «مدالي» الذي يمتد داخل البحر لمسافة ١١ كم ويضم أربعة مراسي يستطيع استقبال أربعة سفن محيطية وهو بمثابة جزيرة اصطناعية، والذي عرف فيما بعد باسم «رصيف الملك عبد العزيز» ولم تحظ موانئ الخفجي والجبيل ورأس تنورة بالاهتمام إلا في أوائل السبعينات من هذا القرن عندما توفرت الأسباب الداعية إلى ذلك. شكل (٤ ، ٥).

وكان من نتائج البرامج والمخططات التي وضعت من أجل تطوير الموانئ أن أصبح «ميناء الدمام» في مقدمة موانئ الخليج العربي، وفي المركز الثاني بين الموانئ السعودية بعد «ميناء جدة» من حيث الأهمية النسبية لكميات البضائع المفرغة وقدرة الميناء بشكل يجعل من الصعب مقارنته بالموانئ الأخرى .

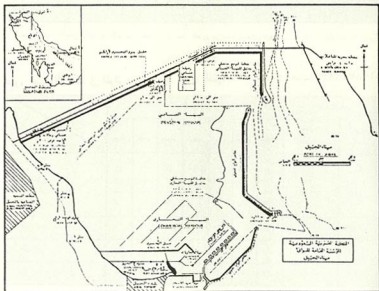
وأصبحت موانئ الجبيل والخفجي ورأس تنورة تحتل المراكز التالية له بالنسبة للمنطقة ، وتعتبر من الموانئ المتخصصة في الوظيفة الصناعية بالنسبة للجبيل ، وتصدير البترول لكل من ميناءي الخفجي ورأس تنورة . وقد بدأت مشاريع التطوير والتنمية تتوجه إليها منذ أن اشتد الضغط على الموانئ السعودية الرئيسية خلال السبعينات رغبة في تخفيف الضغط عليها وانعاش هذه الموانئ .

ونظراً لأن هذه الموانئ الأربعة (الدمام والجبيل والخفجي ورأس تنورة) قد أصبحت أهم الموانئ السعودية على الخليج العربي ، فقد تلاشت أهمية الموانئ الصغيرة والتي حافظت على دورها التقليدي بتواضع في استقبال مراكب الصيد والنقل المحلية الصغيرة ، وساعد على ذلك قربها من الموانئ النشطة اقتصادياً مما يقلل من أهمية تنميتها ، إلا أن ذلك لم يعق تنمية المراكز



شكل (4)

● المظهر الجغرافية - لبناء الدمام ●



شكل (5)

● المظهر الجغرافية لبناء الجليل ●

(جدول ٥)

طاقة الموازن السعودية (بالأطنان) للفترة ١٣٩٨ هـ (١٤٠٤م - ١٩٨٣/١٩٧٧م) (مليون طن)

الطاقة							السنوات	البناء
١٩٨٣	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	١٩٧٩	١٩٧٨	١٩٧٧		
٢٢.٦	...	٢١.٠٩	١٧.٥٥	١٦.٣٢	١٣.٠٠	١٠.٠٠	الدمام	
٥.٥	...	١.٥٦	١.١٣	٠.٩٧٥	٠.٦٥٠	—	الجبل التحاري	
١.٥	—	—	—	—	—	—	الجبل الصناعي	
...	...	—	—	—	—	—	الحبر	
٢٩.٦	...	٢٢.٦٥	١٨.٦٨	١٧.٢	١٣.٦٥٠	١٠.٠٠	إعمال الترس الشرقية ^(١)	
٢١.٤	...	٣٦.٦٥	٣٠.٥٢	٢٨.٤	٢٣.٦٥	١٧.٥	إعمال الترس الغربية	
٧١.٠٠	٦٤.٨٠	٥٩.٣	٤٩.٢	٤٥.٧	٣٦.٣٠	٢٧.٥	المجموع العام	

(١) باستثناء موازن: الخفجي ورأس تنورة لأنها موازن تصدير بترول فقط. الجدول من اعداد الباحث والأرقام مصدرها المؤسسة العامة للموازن السعودية ١٩٨٣-٧٧.

(جدول ٦)

تطور عدد الأرصفة في الموازن السعودية خلال الفترة ١٣٩٧/١٤٠٤هـ - ١٩٨٣/١٩٧٧م

نسبة الزيادة		السنوات							السنوات	البناء
النسبة %	خلال الفترة %	١٩٨٣	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	١٩٧٩	١٩٧٨	١٩٧٧		
١١.١	٦٦.٦	٤٠	٤٠	٤٠	٤٠	٢٧	٢٨	٢٤	الدمام	
١١٦.٦	٧٠٠	١٦	١٦	١٦	١٦	١٦	١٠	٢	الجبل التحاري	
١٦.٦	١٠٠	١٦	—	—	—	—	—	—	الجبل الصناعي	
٥٠	٣٠٠	٤	٤	٤	٤	١	١	١	الحبر	
٣٠.٢	١٨١.٤	٧٦	٦٠	٦٠	٦٠	٥٤	٣٩	٢٧	إعمال الترس الشرقية	
١٤.٥	٨٧	٥٨	٥٨	٥٨	٤٩	٤٥	٤٤	٣٦	إعمال الترس الغربية	
٢١.٨	١٣١	١٣٤	١١٨	١١٨	١٠٩	٩٩	٨٣	٥٨	المجموع العام	

الجدول من اعداد الباحث والأرقام مصدرها المؤسسة العامة للموازن السعودية ١٩٨٣/١٩٧٧.

العمرائية التابعة لهذه الموانئ الصغيرة .

٣- ٢ طاقة الموانئ خلال الفترة ١٩٧٧ / ١٩٨٤ م :

ترتب على اكتشاف البترول في القسم الشرقي من المملكة عام ١٩٣٨م ودخوله للأسواق العالمية عام ١٩٤٥م ، حيث أصبح يمثل القاعدة العريضة لاقتصاد المملكة ، أن أخذت السياسة الحكومية تنتجه نحو تركيز بعض مشروعات التنمية الاقتصادية في هذا القسم ، الأمر الذي انعكست آثاره الهامة على تطوير وتنمية الموانئ الواقعة على مقربة من مناطق الإنتاج البترولي .

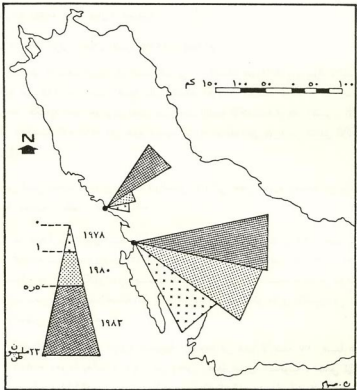
ومن تحليل بيانات الجدولين (٥ ، ٦) والشكل (٦) التي تعطي صورة واضحة عن برامج توسعة الموانئ ، تظهر الحقائق التالية :

أ - بلغ عدد أرصفة الموانئ السعودية عام ١٩٧٧م ٥٨ رصيفاً ارتفعت إلى ١٣٤ رصيفاً عام ١٩٨٣م بنسبة زيادة قدرها ١٣١٪ خلال هذه الفترة أي بزيادة سنوية ٢١,٨٪ . وهذا مؤشر على الدور الكبير الذي أصبحت تلعبه الموانئ في خطط التنمية حيث عن طريقها يتم توفير الاحتياجات المختلفة التي تحتاج لها البلاد ، وذلك عن طريق الاستيراد من عالم الفائض الزراعي الصناعي .

ب - ولقد كان من نصيب الموانئ السعودية الخليجية من هذه الأرصفة ٢٧ رصيفاً عام ١٩٧٧م وهو ما يعادل ٤٦,٥٪ من إجمالي أرصفة الموانئ السعودية ، مقابل ثمانية أرصفة عام ١٩٦٨م ، ارتفعت إلى ٧٦ رصيفاً عام ١٩٨٣م وهو ما يوازي ٥٦,٧٪ من الإجمالي الكلي للأرصفة .

ج - وللأهمية الخاصة التي يحتلها ميناء «الدمام» لكونه بوابة السعودية الشرقية والميناء التجاري الثاني في السعودية فقد استحوذ على ٢٤ رصيفاً من مجموع أرصفة الموانئ السعودية لعام ١٩٧٧م ، أي ما يعادل ٤١,٣٪ ارتفع عددها عام ١٩٨٣م إلى ٤٠ رصيفاً .

د - وقد ترتب على زيادة عدد الأرصفة الارتفاع السريع في طاقة التفريغ الإجمالية فبلغ حجم



شكل (٦)

● تطور طاقة التفريغ في موانئ الخليج السعودية اثناء الفترة ١٩٧٨ - ١٩٨٣ م ●

البضائع التي استقبلتها الموانئ السعودية عام ١٩٧٧ م ، ٢٧,٥ مليون طن ، كان منها ٣٦,٣ ٪ عن طريق الموانئ السعودية الخليجية ، استحوذ عليها ميناء الدمام ، حيث لم تظهر مساهمة ميناء الجبيل في هذا العام ، أما ميناء الخفجي وميناء رأس تنورة فهما مخصصان لتصدير البترول فقط .

ارتفعت الواردات نتيجة لارتفاع عدد الأرصفة إلى حوالي ٧٠ مليون طن عام ١٩٨٣ م ،
تمكنت موانئ الخليج السعودية خلالها أن تؤمن من أرصفتها وحدها طاقة إجمالية قدرها
٢٩,٦٠ مليون طن في ذلك العام وهو ما يوازي حوالي ٤٢٪ من الإجمالي ، خص ميناء
الدمام ما يوازي ٣١,٨٪ والجبيل التجاري ٧,٧٪ والجبيل الصناعي ٢,١٪ من إجمالي
الواردات العام .

ولو أخذنا الأهمية النسبية لإجمالي الواردات عن طريق الموانئ السعودية الخليجية لوجدنا
ميناء الدمام يحتل المركز الأول حيث سجل ٧٦,٣٪ يليه الجبيل التجاري ١٨,٥٪ والجبيل
الصناعي ٥,٢٪ من إجمالي واردات هذه الموانئ .

ونتيجة لهذه الأهمية يمتد ظهور Hinterlands ميناء «الدمام» ليعطي القسم الشرقي ومعظم
الوسط ، حيث ترتبط به شبكة من الطرق المعبدة ، ولا ينافسه في ذلك سوى ميناء جدة الذي
يغطي تأثيره على معظم أجزاء المملكة . شكل (٧ ، ٨) .

أما موانئ الجبيل والخفجي ورأس تنورة - فلا يتعدى ظهورها المراكز العمرانية المحيطة
بها ، لكون أهمية ميناء الدمام وتخصصه في الاستيراد قد طغت عليها وأسرت أهميتها حتى أن
معظمها أصبح من الأراضي الخلفية التابعة له - أضف إلى ذلك تخصص تلك الموانئ ،
بتصدير البترول ومنتجاته الصناعية .

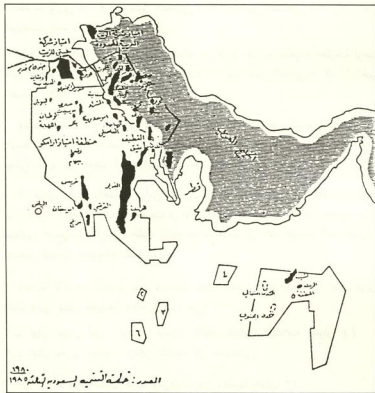
وعملية الاستيراد التجارية تطلبت امتداد المجال البحري لميناء الدمام إلى معظم موانئ
العالم والتي يمكن تحديدها بثلاثة مجالات هي^(١٩) :

- ١ - مجال بحري أدنى : ممثلاً في موانئ الأقطار المجاورة ومساهمته بحوالي ٤٪ .
- ٢ - مجال بحري أوسط : ويمكن تقسيمه إلى مجموعتين :

أ - موانئ دول غرب وشرق أوروبا ويخصها حوالي ٤٢٪

ب - موانئ أقطار جنوب شرق آسيا ويخصها ٢٩٪

- ٣ - مجال بحري أقصى : تستحوذ عليه موانئ الولايات المتحدة وكندا بحوالي ٢٢,٦٪
واقيانوسيا وأفريقياً ٢,٤٪ من إجمالي الواردات (جدول ٧) .



شكل (٧)

● الظهير الاقتصادي (البيروني) للموانئ السعودية على الخليج العربي ●

(جدول ٧)

المجموعات الرئيسية الواقعة ضمن النظم (المجال البحري) والنسبة المئوية للمجموعة التي أسهمت بها خلال
الفترة ١٩٢٦ - ١٩٨١

السنة	الولايات المتحدة وكندا	غرب أوروبا ^(١)	شرق أوروبا	الدول العربية ^(٢)	أفريقيا	آسيا	أوقيانوسيا ودول أخرى	المجموع
١٩٦٨	٢٣,٦٣	٣٣,٠	١,٢٨	١٨,٧١	٢,٦٥	١٧,١٢	٣,٥١	١٠٠
١٩٦٦	١٨,٦	٣١,٤	١,٦	١٨,٦	٤,٥	١٨,٥	١,٨	١٠٠
١٩٧٠	١٨,٠	٣٣,٨	٢,٢	١٩,٩	٤,٠	١٩,١	٣,٠	١٠٠
١٩٧١	١٧,٢	٣٣,٢	٢,١	٢٢,١	٤,٢	١٩,٤	١,٨	١٠٠
١٩٧٢	١٩,٨	٣٨,٥	٢,٠	٢١,٤	٤,٦	٢١,٤	١,٨	١٠٠
١٩٧٣	٢٠,٠	٣٦,٧	٢,٢	٢٣,٦	٣,٢	٢٢,٨	٢,٥	١٠٠
١٩٧٤	١٧,٠	٣٤,٨	١,٧	٢٩,١	٢,٦	٢٣,٣	٠,٩	١٠٠
١٩٧٥	١٧,١	٣٠,٦	٠,٨	٢٤,٦	٢,١	٢١,٢	٢,٨	١٠٠
١٩٧٦	١٩,١	٣٤,٢	١,١	٢٣,٨	١,٢	١٨,٥	٢,١	١٠٠
١٩٧٧	١٩,٢	٣١,٨	٠,٧	١٤,٠	٠,٩	٢٠,٣	٨,١	١٠٠
١٩٧٨	٢١,٧	٤٣,٩	١,٤	٤,٠	١,٠	٢٥,٤	٢,٧	١٠٠
١٩٨١	٢٢,٦	٤٠,٦	١,٠	٣,٨	١,٣	٢٨,٧	١,٣	١٠٠

(١) وتشمل دول السوق الأوروبية - إلى جانب اليونان - إسبانيا - سويسرا - تركيا.

(٢) البحرين - الأردن - الكويت - لبنان - سوريا (الشرق الأوسط).
الجدول من أعداد الباحث، مستنداً على أرقام احصاءات التجارة الخارجية ومصدرها.

٤ - ٢ مركز الموانئ السعودية الخليجية على المستوى القومي والاقليمي والعالمي :

وخلال العصور التاريخية التي مرت على المنطقة ، احتلت هذه الموانئ مركزاً على المستويين القومي والاقليمي ، تعرض للصمود فترة والهبوط أخرى تبعاً للظروف السياسية والاقتصادية التي اجتاحت المنطقة ، والتي استقرت بظهور السعودية على الخريطة السياسية ١٩٣٢م ، والذي انعكست آثاره على نمو هذه الموانئ وتطورها السريع .

والاحصاءات المتوفرة^(٢٠) توضح أن ميناء الدمام مازال يحتل المركز الثاني بين الموانئ السعودية من حيث استقبال السفن إذ خصه ٣١٪ واحتلت جدة المركز الأول ٥٦٪ وينبع استحوذت على ٨,٥٪ وجيزان ٤,٥٪ من أعداد البواخر الواصلة .

وإذا نظر إلى مركز الموانئ السعودية الخليجية من المستوى القومي إلى مستوى حوض الخليج العربي ، فإننا نجدتها تحتل مركزاً مميزاً وهذا ما يوضحه جدول (٨) والذي يظهر أن ميناء

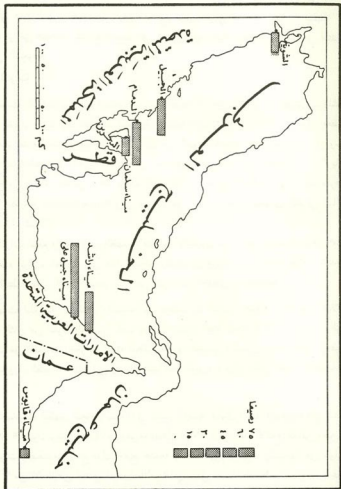
(جدول ٨)
مركز الموانئ السعودية بين أهم موانئ حوض الخليج العربي
من حيث حجم البضائع وعدد الأرصفة

الميناء	المرتبة	حجم التفريغ السنوي (مليون طن)	عدد الأرصفة	متوسط طاقة التفريغ لرصيف (الف طن)
الدمام	١	٢٢,٦٠٠	٤٠	٥٦٥
الجبيل	٢	٧, —	٣٢	٢١٨
ميناء جبل علي «دبي»	٧	١,٣٣٢	٦٦	٢٠
ميناء راشد «دبي»	٥	٢,٨٢٩	٣٥	٨٠
ميناء سلهان	٦	١,١١١	١٦	٦٩
ميناء الشويخ	٣	٦,٥٩٦	١٨	٣٦٦
ميناء قابوس	٤	١,١١١	٩	١٢٣
		٤٢,٥٧٩	٢١٦	١٩٧

الدمام يأتي في المقدمة من حيث عدد الأرصفة (٤٠ رصيفاً) وحجم البضائع المفرغة ومتوسط طاقة التفريغ. وهذا ينطبق على ميناء الجبيل الذي احتل المركز الثاني. شكل (٩، ١٠).

ولنلاحظ أن جميع الموانئ السعودية الخليجية سجلت حوالي ٧٠٪ من حجم التفريغ السنوي لموانئ الخليج العربي الغربية لعام ١٩٨٣ حيث سجلت الدمام وحدها ٥٣,١٪ كذلك بالنسبة للأرصفة، استحوذت الموانئ السعودية الخليجية على ٧٢ رصيفاً، وهو ما يعادل ٣٣,٣٪ من إجمالي أرصفة موانئ الخليج العربية، نصيب ميناء الدمام منها حوالي ١٨,٥٪ من جملة أرصفة موانئ الخليج العربية.

وبالنسبة لمتوسط طاقة تفريغ الرصيف الواحد يحتل ميناء الدمام المركز الأول، يليه ميناء الشويخ - الكويت، والجبيل في المركز الثالث وهي تعادل مرة ونصف طاقة ميناء الشويخ، وسبعة مرات متوسط ميناء راشد، وتزيد على ثمان وعشرين مرة لمتوسط طاقة أرصفة ميناء جبيل على التي تقدر بـ ٦٦ رصيفاً.



● مركز الوزن السميوية بين موانئ الخليج العربي ● شكل (١٠)

● (حسب عدد الأرصفة) لعام ١٩٨٠م

وعلى أساس متوسط عدد السفن القادمة للتفريغ فقد استحوذ ميناء الدمام وحده على ٢٣٪ من إجمالي عدد السفن القادمة إلى موانئ الخليج العربية والتي تقدر بـ ١٠٩٨٩ سفينة^(٢١) وهذا مؤثر على ضخامة مشاريع التنمية التي تنفذ في ظهير الميناء المجاور والبعيد على امتداد الأراضي السعودية .

نتائج الدراسة :

أوضحت الدراسة ، وجود ارتباط قوي بين طبيعة الساحل الشرقي السعودي - ونشأة الموانئ عليه ، حيث كان للظروف الطبيعية المختلفة والسائدة في المنطقة أثر في بروز بعض الظواهر الطبيعية المميزة للساحل ، والتي كان من أهمها ، اكتشاف العدد الكبير من الرؤوس والدوحات (الخلجان) والجزر القريبة من الساحل والتميزة بالحماية الطبيعية من الرياح والأمواج ، وبالعمق النسبي ، أن تكون النواة الأولى للموانئ الحالية والتي كانت تعرف بالمرفأء الطبيعية Natural Harbours وهي منتشرة على خط الساحل السعودي الشرقي البالغ طوله ٥٣٠ كم .

واعتبارات الموقع والتجارة - والظهير الاقتصادي (البترولي - الزراعي) أدت إلى بروز أهمية بعض هذه المرفأء الطبيعية على هذا الساحل وتحولها إلى موانئ Ports ذات وظائف متعددة لخدمة المنطقة ومن أهمها الدمام - رأس تنورة - الخفجي ، السفانية ، الجبيل .

وأظهرت الدراسة أن التغير والتنمية التي حظيت بها الموانئ السعودية الخليجية خلال النصف الثاني من القرن العشرين يقف وراءها استثمار البيئة المجاورة لهذه الموانئ ، والتي اعتمدت على المقومات الجغرافية للبيئة المحلية بشقيها الطبيعي والبشري ، والتي كان البعض منها سبباً وراء الصورة الحالية التي وصلت إليها هذه الموانئ ، والتي يمكن إجمالها في المقومات التالية :

١ - اقتصاديات الظهير المجاور - والذي تضم أراضيه حقول النفط السعودية التي تنتج حوالي ٩,٨ مليون برميل (١٩٨١م) وهو ما يعادل ١٧,٥٪ من جملة الانتاج العالمي وحوالي ثلاث مرات ونصف من إنتاج دول الخليج مجتمعة (٢,٨ مليون برميل ، وتستحوذ على حوالي ٢٤٪^(٢٢) من الاحتياطي العالمي للبتروال الذي جعل هذه المنطقة أهمية استراتيجية على المستوى العالمي ، سواء في الانتاج أو في الاحتياطي المؤكد من البترول . وقد ترتب على وجود

النفط في هذه المنطقة ، ومنذ اكتشافه ١٩٣٨م ودخوله الأسواق العالمية ، الاهتمام من قبل الجهات المختصة لاختيار بعض المرافئ الطبيعية المنتشرة على الساحل ، وتطويرها لتصبح موانئ ذات وظائف مختلفة تخدم الظهير المجاور ، وكان من نتائج برامج تطوير وتنمية الموانئ والتي بدى فيها منذ أوائل الخمسينات الميلادية ، ظهور «ميناء الدمام» التجاري لتلبية احتياجات خطط التنمية على المستوى المحلي والقومي ، والتي تطلبت ربطه بوسط البلاد بخط سكة حديد متصلة بمدينة الرياض العاصمة .

أما تصدير البترول فكان يقف وراء ظهور موانئ رأس تنورة والحفجي والسفانية . . . الخ ، والاتجاه نحو تنوع القاعدة الاقتصادية أدى إلى ظهور ميناء الجبيل الصناعي في أوائل السبعينات ليكون أحد طرفي المجمع الصناعي الكبير الذي يوجد طرفه الآخر في الساحل الغربي بميناء ينبع الصناعي . شكل (٧) .

أما المرافئ الطبيعية الصغيرة والواقعة في القسم الجنوبي من الساحل ، فتتبع لموقعها في مناطق تميزت بضعف ظهيرها سكانياً واقتصادياً ، تأخر تطويرها على الرغم من أهميتها التاريخية .

٢ - وعلى الرغم من قسوة المناخ الصحراوي في المنطقة، وقلة الموارد المائية، إلا أنه يمكن القول ، بعد التقدم التكنولوجي ، بتلاشي تأثير هذه العقبة ، وخاصة عندما قامت الجهات المختصة ببناء مجموعة من محطات تحلية مياه البحر والتي كانت عاملاً مشجعاً على تطوير وتنمية هذه الموانئ ومراكزها العمرانية ، وأدت إلى قيام مشاريع اقتصادية مختلفة، كانت عامل جذب للسكان إلى مراكز الموانئ العمرانية بأعداد كبيرة .

٣ - والتنمية الاقتصادية لهذه الموانئ واستثمارها توقف على سهولة المواصلات وصعوبتها، حيث أمكن ربطها بمعظم مدن الداخل السعودية، ومشكلة عدم توفر الطرق كانت سبباً في شل حركة المنطقة اقتصادياً وحضارياً ، وكانت وراء تخلف الموانئ وانعزالها ، وضعف تأثيرها على المناطق المجاورة. وتكاملت مواصلاتها البرية بإنشاء سكة حديد الدمام - الرياض في منتصف الخمسينات ، حيث كان لذلك انعكاساته بالنسبة لوظائف هذه الموانئ وتحويلها إلى وظائف مرتبطة بمزايا موقعها الجغرافي وليس مجرد وظائف معتمدة على موارد مالية من خارج المنطقة .

وأخيراً نتساءل ماهو المستقبل الذي ينتظر هذه الموانئ ؟

أوضحنا في الصفحات السابقة أن اقتصاديات الظهر المجاور سواء كانت البترولية أو الزراعية ، أو تلبية احتياجات مشروعات التنمية المحلية أو القومية تفتقر وراء تنمية وتطوير موانئ الساحل الشرقي «فالدمام» استقطبت كل الأهمية في مشروعات التنمية الاقتصادية بالنسبة للموانئ ، وينافسه في هذا المجال «ميناء الجبيل» نتيجة للقرار السياسي الذي جعل منها مركزاً للصناعات القائمة على البترول ومشتقاته ، وجعل من رأس تنورة والسفانية والخفجي موانئ لتصدير البترول - ونتيجة لتركز مشروعات التنمية والتطوير في موانئ القسم الشمالي والأوسط من الساحل الشرقي ومراكزه العمرانية ، بقيت الأجزاء الجنوبية من الساحل من جنوب الخبر حتى دوحة سلوى مهملة مما أفرغها من سكانها وعدم الاهتمام بتطوير موانئها الصغيرة للاعتقاد بعدم جدواها اقتصادياً في الوقت الحاضر ، لارتباطها بالظهر المجاور والذي يتوقف تطويره وتنميته على قرار سياسي بموجبه يتم وضع خطة تنمية للمنطقة ، يكون من أهدافها توجيه بعض مشاريع التنمية الاقتصادية إلى بعض موانئ الخليج السعودية الصغيرة وفي مقدمتها «العقير» .

وعن السؤال الذي يفرض نفسه ولا شك وهو ما مستقبل هذه الموانئ ؟ نجيب بالآتي :

بعد نفاذ مخزون البترول من الظهر المجاور والذي يقدر بما يزيد على المائة عام؟. في ظل استمرارية الاعتماد على البترول وحده كقاعدة اقتصادية دون النظر إلى تطوير الأنشطة الأخرى يمكن القول: إن مصير هذه الموانئ ما عدا ميناء الدمام التجاري سيؤول إلى المصير الذي لاقته مدن التعدين وموانئها في الكثير من مناطق العالم حيث تلاشت وأصبحت مراكز مهجورة بعد توقف الحياة فيها ، مالم تتدرك الجهات المختصة صاحبة القرار السياسي ذلك - وتقوم بوضع سياسة جديدة لتنمية الساحل وموانئه إقليمياً معتمدة على عدة مبادرات من أهمها :

١ - وضع خطة للتنمية الاقتصادية من أهدافها تحويل المنطقة المجاورة لهذه الموانئ من منطقة استهلاكية إلى منطقة إنتاجية ، معتمدة على استثمار الظهر المجاور (غيرالبترول) مع التركيز على الرعوى والزراعي والسياحي استثماراً جدياً يمكن لهذه الموانئ ومراكزها العمرانية من الاستمرار والبقاء .

٢ - إقامة مراكز صناعية في المواضع الصغيرة وخاصة التي تمارس وظيفة تصدير البترول ، وذلك بقيام الدولة بتوجيه بعض مشروعات التنمية لهذه المواضع ، لتكون عامل جذب للسكان ومن أهم الصناعات التي يمكن توطيدها في هذه المواضع :

أ - صيد الأسماك وتعليبها وتجميدها للتصدير ويقترح توطيدها في «الخفحي» على مقربة من المصايد الشمالية - وفي «العقير» بجوار المصايد الجنوبية .

ب - صناعة بناء السفن على اختلاف أنواعها - وتتخذ القطيف مرفأً لها لكونه قريباً من الدمام الذي يقف عقبه أمام تحويله الى ميناء تجارى .

ج - التوسع في الصناعات البترولية في ميناء الجبيل .

وخلاصة القول إن استخدام القرارات الحكومية لتوجيه مشاريع تنمية جديدة الى المواضع السعودية الخليجية لإعطائها وظائف جديدة إلى جانب تصدير البترول والاستيراد التجارى ، سيساعد على توطن أنشطة اقتصادية جديدة في هذه المواضع ، الأمر الذى يؤدي الى استمرارية بقائها كمواضع ومراكز عمرانية حتى بعد تلاشي أهمية البترول وتدني صادراته إلى العالم الصناعي .

الهوامش :

- ١ - الرويشي ، محمد أحمد: المواضع السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، الرياض ، ١٩٨٤م ، ص ٢٩ .
- ٢ - Arabian Peninsula, Scale 1:2,000,000 Interior Geol. Survey, Washington, D.C. 10049, 1967.
- ٣ - وزارة المالية والاقتصاد الوطنى : مصلحة الاحصاءات العامة، الكتاب الاحصائى السنوى ، العدد السادى عشر ١٩٨٠م .
- ٤ - متول ، محمد وأبو العلا محمود : جغرافيا الخليج ، مكتبة الفلاح ، الكويت ١٩٨٢م ، ص ١٢ .
- ٥ - الرويشي ، محمد أحمد : المواضع السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، الرياض ١٩٨٤م ، ص ٤٨ .
- ٦ - Steineke, M. Harriss, T.F., Parsons, K.R. and Berg, E.L., Geographic Map of the Western Arabian Gulf Quadrangle, GM 208B, Jiddah, 1977.
- ٧ - الجدول من اعداد الباحث ، معتمداً على الخريطة الجغرافية للمملكة ، والتعداد العام للسكان لعام ١٩٧٤م .
- ٨ - الجدول من اعداد الباحث .
- ٩ - القرا ، طه عثمان : ظاهرة السنجات في المملكة العربية السعودية ، مجلة الدارة ، دار الملك عبد العزيز ، السنة الثالثة ، العدد الرابع ، صفر ١٣٩٨هـ - يناير ١٩٧٨م ، ١٣٢ .
- ١٠ - استخلصت وحسبت جميع الأرقام من منشورات مصلحة الأرصاء الجوية بوزارة الدفاع ، الفترة ١٩٧٦/١٩٨٤م .

- ١١ - وزارة الزراعة : قسم الهند رولوجيا - التقرير السنوي لعام ١٩٨٠ م .
- ١٢ - الجدول من اعداد الباحث ، والأرقام مصدرها خطة التنمية الثالثة ١٩٨٥/١٩٨٠ م .
- ١٣ - شاكرو ، محمود : شبه جزيرة العرب ، ج ٤ ، المكتب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٨١ م . ص ٢٨ .
- ١٤ - المانع ، محمد : توحيد المملكة العربية السعودية ، ترجمة عبدالله العثيمين ، ١٩٨٢ ، ص ٩ ، ١٨ .
- ١٥ - الرويحي ، محمد أحمد : الموانئ السعودية على البحر الأحمر ، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، الرياض ١٩٨٤ م ، ص ٤٨ .
- ١٦ - Weigend. G.G. Some Elements in Study of Ports Geography, Geog. Rev., April, 1958, PP. 185-200.
- ١٧ - خطة التنمية الثانية ، مرجع سبق ذكره ص ٦٣٨ .
- ١٨ - المؤسسة العامة لخطوط حديد المملكة العربية السعودية «ميناء الدمام» ١٩٧٥ م ، ص ٢٣ .
- ١٩ - النسب من حساب الباحث ، والأرقام مصدرها وزارة المالية والاقتصاد الوطني ، مصلحة الاحصاءات العامة ، احصاءات التجارة الخارجية للسنوات ١٩٧٦/١٩٨٣ م .
- ٢٠ - المؤسسة العامة للموانئ : الاحصاءات السنوية ١٤٠٣هـ ، الرياض .
- ٢١ - مكي ، ابراهيم : تطور نظام نقل متكامل من موانئ الخليج العربية ، بحث مقدم للمؤتمر الثالث للموانئ العربية ، الرياض ١٩٨٢ م ، ٨ ، ٩ .
- ٢٢ - وزارة البترول والثروة المعدنية ، النشرة الاحصائية البترولية ، العدد (١٢) ١٩٨١ .

- (١) شكل الخريطة الجغرافية للقسم الشرقي من السعودية
الطاقة الانتاجية اليومية لمحطات تحلية المياه على الساحل الشرقي السعودي
- (٢) شكل تصنيف الموانئ السعودية على الخليج العربي حسب الوظيفة
- (٣) شكل المظاهر الجغرافية - ميناء الدمام
- (٤) شكل المظاهر الجغرافية لميناء الجليل
- (٥) شكل تطور طاقة التزويق في موانئ الخليج الفترة ١٩٧٨ - ١٩٨٣ م
- (٦) شكل الظهير الاقتصادي (البترولي) للموانئ السعودية على الخليج العربي
- (٧) شكل أقاليم الظهير للموانئ السعودية
- (٨) شكل مركز الموانئ السعودية بين موانئ الخليج العربي حسب حجم التزويق السنوي لعام ١٩٨٠ م
- (٩) شكل مركز الموانئ السعودية بين موانئ الخليج العربي (حسب عدد الأرصفة) لعام ١٩٨٠ م
- (١٠) شكل