

البحث

٣

الأهمية الجغرافية والاقتصادية لميناء

ريسوت - محافظة ظُفَّار

(أكبر محطة حاويات في سلطنة عمان)

إعداد

د/ مصطفى محمد البغدادى

- مدرس الجغرافيا - كلية التربية

- جامعة عين شمس

الأهمية الجغرافية والاقتصادية لميناء ريسوت - محافظة ظفار (أكبر محطة حاويات في سلطنة عُمان)

د . مصطفى محمد البغدادى *

مقدمة :

يوجد في سلطنة عمان ثلاثة موانئ بحرية رئيسية هي : ميناء قابوس ، وميناء ريسوت، و ميناء الفحل . ويعتبر ميناء قابوس هو الميناء الرئيسي ويقع بمنطقة مطرح في محافظة مسقط ، أما ميناء ريسوت فهو الميناء الثاني في السلطنة ويقع في محافظة ظفار جنوب عمان . أما ميناء الفحل فهو ميناء خاص بتصدير النفط العماني ، ويقع إلى الغرب من ميناء قابوس في محافظة مسقط .

وهناك عدة موانئ أخرى صغيرة وأقل أهمية مثل ميناء خصب وميناء بُخا في محافظة مُسندم ، وميناء صور في المنطقة الشرقية، ويجرى حالياً تطوير ميناء صحار بمنطقة الباطنة. وقد وقع اختيار الباحث على ميناء ريسوت لدراسته لعدة اعتبارات منها :

- أهمية موقعها على البحر العربي والمحيط الهندي ، أى على طريق ملاحى عالمي .

- التاريخ الحافل لموانئ محافظة ظفار عبر العصور المختلفة .
- اهتمام سلطنه عمان بتطوير ميناء ريسوت لإحياء مجد موانئ ظفار القديمة.
- أدى إنشاء وتشغيل محطة الحاويات العالمية بهذا الميناء فى أواخر عام ١٩٩٨ إلى أن أصبح ضمن أكبر ٢٠ ميناء فى العالم .
- يعتبر هذا الميناء ذا وضع خاص من حيث إسناد وتشغيل محطة الحاويات لبعض الشركات العالمية ذات الخبرات فى هذا المجال .

* مدرس الجغرافيا - كلية التربية - جامعة عين شمس .

- مشاركة الحكومة والقطاع الخاص وصغار المستثمرين وصناديق التقاعد الحكومية والمستثمرين الأجانب فى إقامة هذه المحطة .
- الدور الذى يلعبه ميناء ريسوت فى دعم الاقتصاد العماني .

وهنا تثار العديد من الأسئلة التى يحاول البحث الإجابة عنها ومنها : لماذا ميناء ريسوت ؟ وما هى الفوائد التى يوفرها هذا الميناء لمحافظة ظفار وبالأخص لمدينة صلالة ، وكذلك الحال بالنسبة لسلطنة عمان ككل ؟ وكيف يخدم هذا الميناء الحركة التجارية البحرية العالمية ؟ وما هى علاقة الميناء بموانئ الخليج العربى وشبه الجزيرة العربية ؟ ولماذا يعتبر مثالا لنجاح الاستراتيجية الاقتصادية العمانية ؟

وسوف يتم تقسيم هذا البحث إلى الموضوعات التالية :

أولاً : الموقع الفلكى والجغرافى لميناء ريسوت .

ثانياً : السمات الجغرافية لظهير الميناء (صلالة - محافظة ظفار) .

ثالثاً : علاقة ميناء ريسوت بالموانئ القديمة والحديثة فى سلطنة عمان .

رابعاً : مراحل تطوير ميناء ريسوت حتى عام ١٩٩٧ .

خامساً : افتتاح محطة الحاويات بميناء ريسوت (ديسمبر ١٩٩٨) .

١-مميزات موقع محطة الحاويات .

٢-الطاقة الاستيعابية ومعدلات الأداء .

٣-التمويل والإدارة .

٤-الأهمية الاقتصادية لمحطة حاويات ريسوت .

٥-المخطط المستقبلى .

الخاتمة : (النتائج والتوصيات)



حدود محافظة ظفار

أولاً : الموقع الفلكي والجغرافي لميناء ريسوت .

تقع سلطنة عُمان في أقصى الجنوب الشرقي لشبه الجزيرة العربية ، وهي تمتد بين دائرتي العرض ٤٠° ١٦' و ٢٠° ٢٦' شمالاً ، وبين خطي طول ٥٠° ٥١' و ٤٠° ٥٩' شرقاً ، على مساحة قدرها ٣٠٩,٥٠٠ كم^٢ وبذلك تعتبر سلطنة عُمان ثالث أكبر أقطار شبه الجزيرة العربية مساحة بعد السعودية واليمن ، وبلغ عدد سكان السلطنة عام ١٩٩٦ نحو ٢,٢١٤,٧٢٠ نسمة وبذلك تأتي في الترتيب الرابع بين أقطار شبه الجزيرة العربية سكانياً بعد دول السعودية واليمن والإمارات .

وتطل عمان على سواحل بحرية تمتد لمسافة ١٧٠٠ كم على طول امتداد بحر العرب وخليج عمان حتى مضيق هرمز شمالاً .

وفيما يلي تحديد للموقع الفلكي والموقع الجغرافي لميناء ريسوت : -

● الموقع الفلكي لميناء ريسوت :

يقع ميناء ريسوت عند تقاطع دائرة العرض ٥٦° ١٦' شمالاً مع خط الطول ٥٤° شرقاً .

● الموقع الجغرافي لميناء ريسوت :

تقع ريسوت في الجنوب الغربي لسلطنة عمان على مسافة قدرها ١٠٤٣ كم جنوب غرب العاصمة مسقط ، بينما تقع على مسافة ٩٧ كم من الحدود الشرقية لجمهورية اليمن .

وتطل ريسوت على ساحل بحر العرب عند رأس يعرف باسم رأس ريسوت ولذلك أخذ اسم ريسوت من اسم هذا الرأس الصخري البارز داخل بحر العرب .

وتقع مدينة صلالة إلى الشرق من ميناء ريسوت بحوالي ٢٠ كم لذلك فإن كثيراً من الكتابات تذكر اسم ميناء صلالة بدلاً من ميناء ريسوت ويرجع

ذلك لأن ريسوت تتبع ولاية صلالة وأن ميناء ريسوت هو الميناء الوحيد فى هذه الولاية.

أما غرب ريسوت فتوجد ولاية رخيوت على بعد ٦٦ كم، يليها غربا ولاية ضلكوت على بعد ٨٦ كم وهى أقرب الولايات إلى جمهورية اليمن^(١).

ثانيا : السمات الجغرافية لظهير ميناء ريسوت (محافظة ظفار) :

تقسم سلطنة عمان إداريا إلى ثلاث محافظات وخمس مناطق ، وتضم المحافظات كل من مسقط و ظفار ومسندم ، بينما تضم المناطق كل من الباطنة والظاهرة والداخلية والشرقية والوسطى .

ويقع ميناء ريسوت فى أقصى جنوب محافظة ظفار وبالتحديد فى ولاية صلالة التى تمثل العاصمة الإدارية للمحافظة .

وتقع محافظة ظفار جنوب غرب سلطنة عمان ، وتتصل من الغرب بالحدود الشرقية لجمهورية اليمن ، وتتصل من الشمال بحدود السلطنة مع المملكة العربية السعودية عبر صحراء الربع الخالى ، ويحدها شرقا المنطقة الوسطى ، وتطل جنوبا على بحر العرب .

وتبلغ مساحة ظفار نحو ٩٩,٣٠٠ كم ٢ ، وهو ما يمثل ٣٢,١% من جملة مساحة سلطنة عمان^(١) أى نحو ٣/١ مساحة البلاد ، وبذلك تعتبر ظفار أولى محافظات ومناطق السلطنة من حيث المساحة .

١ - خريطة الطرق فى عمان ، مقياس ١ : ١,٥٠٠,٠٠٠ ، شركة هنتجتس المحدودة للمساحة ، انجلترا ، ١٩٨٥ .

2 - Map of the Sultanate of Oman , Scale 1 : 1.300.000, published by the National survey Authority of Oman , in May 1994 . Reprinted Oct . 1997 .

وبلغ عدد سكان ظفار عام ١٩٩٣ نحو ١٨٩,٠٩٤ نسمة^(٢) ، في حين بلغ عددهم عام ١٩٩٦ نحو ٢٢٢,٠٠٠ نسمة^(٣) وهو ما يمثل ١٠% من جملة سكان السلطنة ، وبذلك جاءت ظفار في المرتبة الخامسة بين محافظات ومناطق السلطنة سكانيا (علما بأن نسبة الوافدين بلغت ٣٤% من جملة سكانها) ، كما بلغت الكثافة السكانية بها نحو ٢,٢ ن/كم^٢ وهي كثافة سكانية منخفضة .

وتضم ظفار تسع ولايات هي صلالة ، وطاقة ، ومرباط ، وثمريت ، و(شليم وجزر الحلايبات) ، ومقتسن ، وسدح ، ورخيوت ، وضلكوت .

ويوضح جدول (١) ترتيب هذه الولايات من حيث عدد السكان ، ويتضح منه أن ولاية صلالة هي أكبر ولايات محافظة ظفار إذ بلغ سكانها نحو ٧٠% من جملة سكان ظفار ، وهذا ما يوضح أهمية وثقل ولاية صلالة داخل المحافظة.

ويتوزع سكان ظفار على ثلاث مناطق طبيعية رئيسية لكل منها مصادرها الاقتصادية وأنماط معيشتها الخاصة وهذه المناطق هي : -

١- منطقة السهل الساحلي :

يمتد ساحل ظفار على بحر العرب لمسافة ٥٦٠ كم ، وبمساحة قدرها ١٥٠٠ كم^٢ ، تغمر الأمطار الموسمية منها مساحة قدرها ١٣٠ كم^٢ خلال

١ - الأطلس الاجتماعي - الاقتصادي لسلطنة عُمان ، مركز المعلومات والتوثيق ، وزارة التنمية ، سلطنة عمان ، نوفمبر ١٩٩٦ . ص ٣٥ .

٢ - وزارة التنمية ، التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ، سلطنة عمان ، ١٩٩٣ .

٣ - وزارة التنمية : الكتاب الإحصائي السنوي لسلطنة عمان ، ١٩٩٦ الإصدار الخامس والعشرون ، ١٩٩٧ . ص ٥٢ .

شهور (يونيه - سبتمبر) من كل عام ، إذ تبلغ متوسط كمية الأمطار في هذا السهل نحو ١٠٥ ملممتر^(١).

جدول (١)

نسبة سكان صلالة إلى جملة سكان محافظة ظفار عام ١٩٩٣

نسبة سكان الولاية من جملة السكان	نسبة العمانيين من جملة السكان	عدد السكان			الولاية
		الجملة	غير عماني	عماني	
%٧٠	%٦١	١٣١٨٠٢	٥٠٨٥٧	٨٠٩٤٥	صلالة
%٨,٢	%٨٥	١٥٦٦٨	٢٣٦٨	١٣٣٠٠	طاقة
%٦	%٨٦	١١٣٠٠	١٥٨٤	٩٧١٦	مرباط
%٤	%٥٥	٧٤٣٩	٣٣٣٤	٤١٠٥	ثمريت
%٣,٣	%٦١	٦٤٠٩	٢٤٦٩	٣٩٤٠	شليم وجزر الحلايبات
%٢,٨	%٨٤	٥٣٠٤	٧٨١	٤٤٣٣	مقشن
%٢,٣	%٨٢	٤٣٧٠	٧٨٢	٣٥٨٨	سدح
%٢	%٨٣	٤١١٠	٧١٣	٣٣٩٧	رخيوت
%١,٤	%٨١	٢٦٩٢	٥٠٣	٢١٨٩	ضلكوت
%١٠٠	%٦٦	١٨٩٠٩٤	٦٣٤٨١	١٢٥٦١٣	إجمالي سكان محافظة ظفار

المصدر : التعداد العام للسكان والمنشآت لسلطنة عمان ، ١٩٩٣ . ص ٥٢ (نقل بتصريف

من الباحث)

1- " Oman and Seafaring nation", Ministry of national Heritage and Culture , 2 nd Edition , Muscat , 1991 . pp 39 - 45 .

وعلى امتداد هذا السهل توجد مراكز استقرار بشرى فى شكل مدن وقرى يأتى فى مقدمتها جميعا مدينة صلالة التى تعتبر مركزا رئيسيا للنشاط التجارى والصناعى والسياحى بالمحافظة. وعلى الشريط الساحلى خمس ولايات أخرى هى : طاقة ، ومرباط ، وسدح (شرق صلالة) ، ورخيوت وضلكوت (غرب صلالة) . وتعد هذه الولايات بمثابة مراكز تموينية ومنافذ مفتوحة لسكان المناطق الجبلية الواقعة شمال هذا السهل (١).

وتزخر شواطئ ظفار بثروة سمكية هائلة ومتنوعة ، وعادة ما يجفف سمك السردين ويستخدم كعلف للحيوانات وسماد للمزروعات، وتعتبر الثروة السمكية واحدة من مصادر الدخل الأساسية لسكان سواحل ظفار .

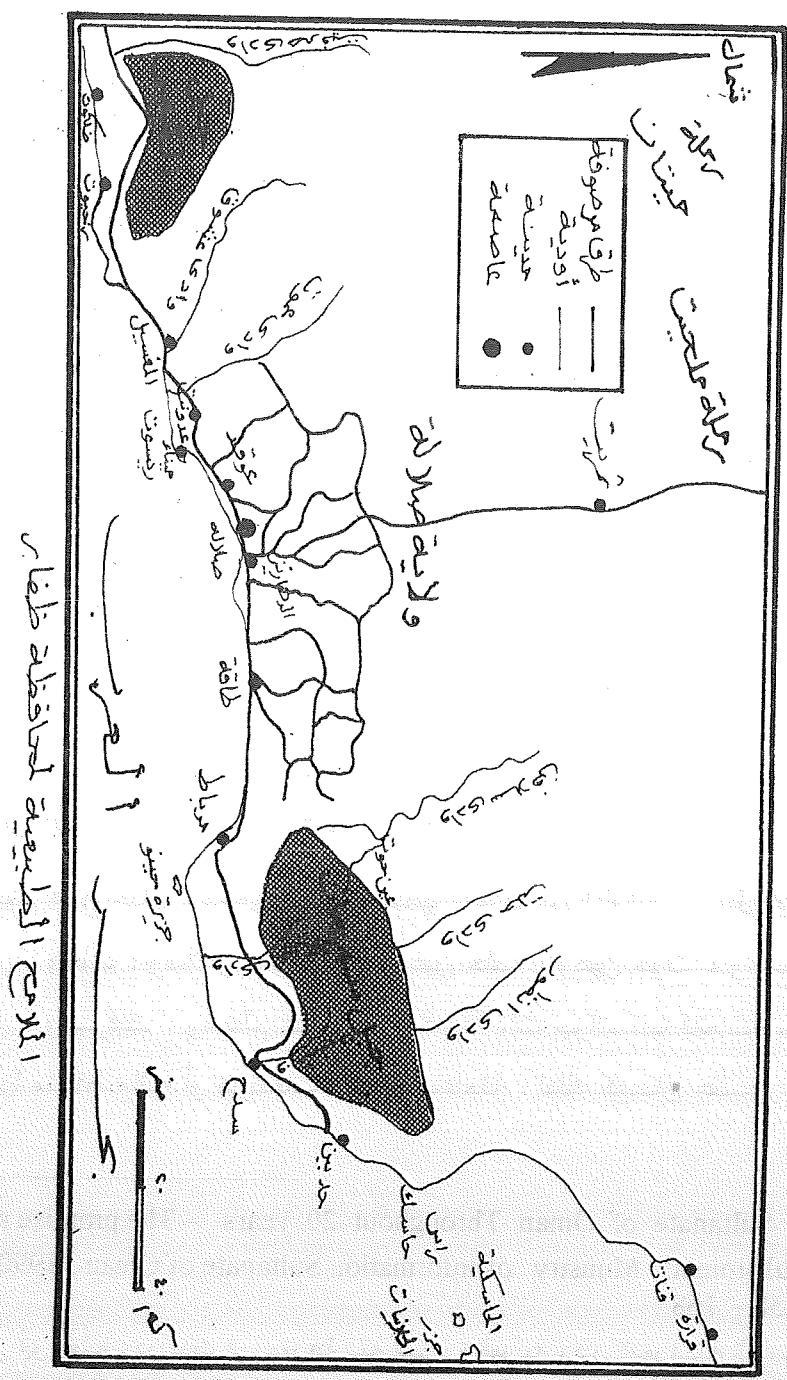
أما النشاط الزراعى يتركز فى سهل صلالة على شكل واحات متصلة بعرض يتراوح بين ١,٥ - ٢ كم تمتد على جانبى صلالة لتصل غربا حتى ريسوت وشرقا حتى طاقة(٢). وتعتمد الزراعة على الري من مصدريين : الأول مياه الآبار الجوفية ، والثانى مياه العيون المتدفقة من سفوح الجبال نحو السهل .

ويشمل الإنتاج الزراعى هنا إنتاج الحبوب والناجيل والفاقاي والباباز والموز وقصب السكر وبعض الفواكة والعلف الصالح لتغذية الحيوانات .

وهناك أنشطة أخرى كتربية الماشية والإبل والنشاط السياحى والنشاط التجارى .

1- " Dhofar – Years of Endeavour and Achievement" , Ministry of Information , Sultanate of Oman , 1995 . p . 14 .

٢ - حرب الحنيطى وآخرون : " الجغرافيا الاقتصادية " وزارة التربية والتعليم والشباب ، ط٢ ، سلطنة عمان ، ٨٩ / ١٩٩٠ ص ٢٨٩ .



الملاجع الطبيعية لمحافظة حماة

٢- المنطقة الجبلية :

تقع شمال السهل الساحلى بامتداد شرقى غربى لمسافة ٤٠٠ كم ٢ ، وتبدأ من الحدود الغربية للسلطنة حتى حاسك شرقا بعمق يتراوح بين ١٥ - ٢٠ كم ، وهناك نحو ١٧٥ كم من هذه الجبال تستقبل الأمطار الموسمية وتتفجر منها العيون مما يجعلها مكسوة بالأعشاب الخضراء والأشجار الموسمية خاصة فى الجهة المقابلة للساحل والتي يبلغ متوسط الأمطار فيها ثلاثة أضعاف متوسط كمية المطر فى السهل الساحلى^(١). أما بقية المساحة الجبلية فهى تتأثر بما يتسرب إليها من الرطوبة صيفا فتتمو عليها أشجار اللبان التى تمثل ثروة كبيرة لظفار وإن كان الإنتاج فى الآونة الأخيرة قد انخفض عما سبق .

وعامة تكثر المراعى الخضراء فى هذا الموسم بما لها من تأثير إيجابى على نمو الثروة الحيوانية ومنتجاتها والتي تشكل مصدرا أساسيا لدخل سكان ظفار .

ويمكن أن نميز فى هذه المنطقة الجبلية ثلاثة جبال وعرة هى جبل القمر ، وجبل القرى ، وجبل سمحان ، وأعلى هذه الجبال هو جبل القمر (١٤٠٠) مترا ، وتتصف هذه الجبال بالوعورة نتيجة تقطعها بالعديد من الأودية^(٢) مثل أودية : انظور ، وحلت ، وسلافن ، وشليون ، وعين حلف ، وعين حوت ، وعوت ، وعشوق ، وصرفيت ، ومعظم هذه الأودية عميقة ذات جوانب قائمة ، كما تعترضها مساقط مائية أو مرتفعات صخرية مفاجئة . لذلك كان عبور هذه

1- " Sultanate of Oman Throughout 20 years - The promise and the fulfilment" Ministry of Information Sultanate of Oman , 1990 . p p . 158 - 168 .

٢- فتحى أبو عيانة : دراسات فى جغرافية شبه الجزيرة العربية ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ١٩٩٦ . ص ١٥٣ .

السلاسل الجبلية أمرا صعبا لأنه يشكل عقبة في سبيل المواصلات ، وبالرغم من ذلك فقد حظيت جبال ظفار منذ عام ١٩٧٠ بشبكة حديثة من الطرق نتيجة اهتمام السلطنة بهذه المحافظة الأمر الذي أدى إلى تسهيل عمليات الاتصال والربط بين كافة المناطق الجبلية والمدن الساحلية ومناطق البادية شمال جبال ظفار^(١).

٣- منطقة البادية :

تقع هذه المنطقة إلى الشمال من السلاسل الجبلية السابقة إلى أن تلتقى بصحراء الربع الخالي ، أي أنها تقع في نطاق ظل المطر الموسمي الصيفي ، وهي تمثل الجزء الأكبر من مساحة ظفار .

يتضح مما سبق أن محافظة ظفار - بولاياتها ومدنها وقراها - تعتبر ظهيرا قويا لميناء ريسوت متمثلا في نواحي الإنتاج المختلفة ، فالنشاط الرئيسي للسكان يتركز في الزراعة وتربية الماشية والإبل ، والرعي والتجارة وصيد الأسماك وجمع اللبان .

كما أن حركة التنمية الضخمة التي شهدتها هذه المحافظة منذ عام ١٩٧٠ أفسحت المجال أمام أنشطة صناعية وتجارية وسياحية لتنمو سريعا مستخدمة الإمكانيات المتاحة والوفيرة وقد صاحب ذلك توسع عمراني وازدهار في كافة الأنشطة المشار إليها وتوجت بتطوير ميناء ريسوت وإقامة محطة حاويات بحرية عالمية ، فضلا عن إقامة العديد من المشاريع الصناعية مثل صناعة الأسمنت في المنطقة الصناعية بريسوت والصناعات المعدنية والطباعة والنشر

1 - Map of the Sultanate of Oman , Scale 1 : 1.300.000,OP.Cit.

والخشب والأثاث والصبغة والعلف الحيواني ومنتجات الألبان وتعبئة اللحوم والأسماك في صلالة^(١).

وتتضح آثار حركة التنمية أيضا في مجال الخدمات المختلفة حيث شقت شبكة طرق حديثة بظفار بطول ٩٨٢ كم وجارى حاليا تنفيذ مشروع طريق يربط بين صلالة والجمهورية اليمنية . كما أقيمت الكليات والمدارس والمستشفيات ووسائل الاتصال الحديثة السلكية واللاسلكية .

وتجدر الإشارة إلى أن النشاط السياحي المتزايد في جنوب ظفار يرتبط بمناخها المتميز خلال موسمي الصيف والخريف حيث لا تتعدى درجة الحرارة صيفا ٣٠ درجة في الوقت الذي ترتفع فيه حرارة المناطق المجاورة إلى أكثر من ذلك بكثير^(٢). هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى بتوفر عناصر الجذب السياحي مثل وجود آثار المدن والموانئ القديمة والقلاع وآثار الملكة شيباء، وأضرحة الأنبياء هود وأيوب وعمران عليهم السلام ، وكذلك وجود منطقة الأحقاف التي ورد ذكرها في القرآن الكريم في ظفار ، كما تشير الدراسات التاريخية إلى أن قوم عاد وثمود عاشا في ظفار أيضا^(٣).

كذلك تمتلك هذه المحافظة مناظر طبيعية فريدة نظرا لتنوع التضاريس بشكل غير موجود في شبه الجزيرة العربية كلها مثل المساقط المائية والعيون المائية والكهوف الجبلية والنافورات البحرية في شاطئ المغسيل ومظاهر التعرية البحرية في السواحل الصخرية ، ومناظر الجبال الخضراء . وتقوم

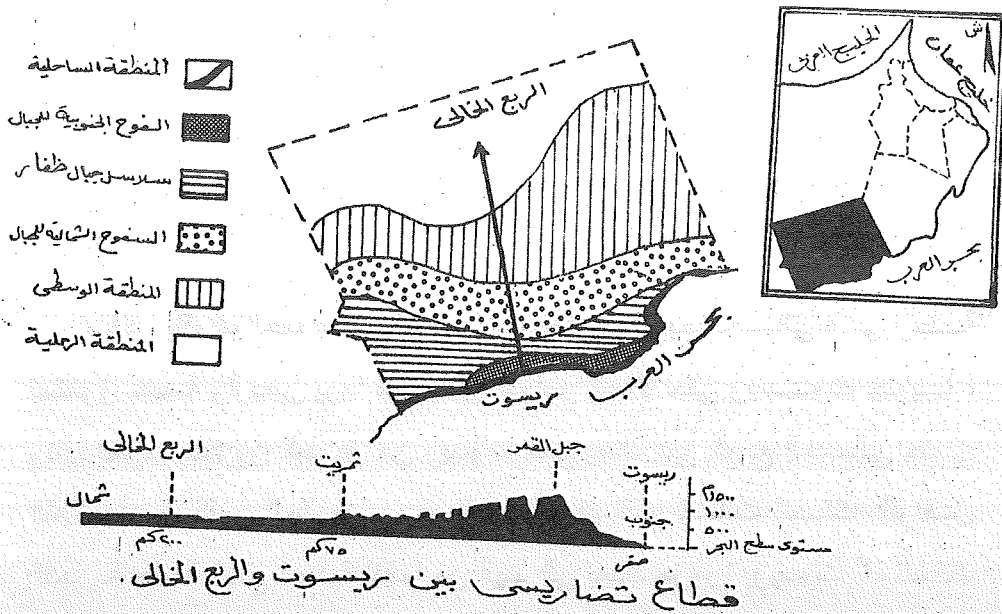
1- " The Development Strategy in Dhofar Governorate" Al - Markazi A bi - Monthly published of the central Bank of Oman , vol . 22 . Issue no . 6 . Muscat , Nov - / Dec . 1997 . p . 47 .

٢ - فتحي أبو عيانة : مرجع سبق ذكره ، ص ١٥٦ .

٣ وزارة الإعلام : " عمان " ، إصدار ١٩٩٩ ، ص ص ٧٨ - ٨١ .

المحافظة بتوفير كافة التسهيلات أمام السائحين مثل توفير الفنادق والمطاعم والبنوك والمطار الدولي فى صلاحة ، وتشجيعا للنشاط السياحى تقوم ظفار كل عام بتنظيم مهرجان الخريف وإضفاء طابع ثقافى وفنى وتجارى عليه .

ونظرا لكل هذه المميزات التى انفردت بها محافظة ظفار فقد أولتها الحكومة العمانية عنايتها الكاملة فأعدت عليها كل أنواع الخدمات الحكومية المعروفة من خلال مكتب وزير الدولة محافظ ظفار ، ومن خلال مديريات ودوائر الوزارات المركزية فى مسقط مما جعلها تعيش عصر تطور وازدهار^(١).



1- Sir Donald Hawley "Oman and its Renaissance" Jubilee Edition ,
Stacey International ,London , 1994 . p p . 152 – 166 .

ثالثا: علاقة ميناء ريسوت بالموانئ القديمة والحديثة في سلطنة عمان:

تعتبر سلطنة عمان دولة بحرية لها تاريخها الطويل في التجارة والملاحة ، ولها موانئها القديمة على خليج عمان وعلى بحر العرب .

وكان رخاء عمان وازدهار اقتصادها يرتبط بنشاط موانئها وبتوسع صناعة السفن فيها وبتوسع الظهير العماني في إنتاج ما تحتاجه أسواق العالم القديم من سلع مثل اللبان والبخور والمر^(١) والنحاس وأحجار الديوريت ، ويأتى اللبان على رأس هذه السلع ، حيث كان ينتج في ظفار منذ أقدم العصور حتى عرفت ظفار بأرض اللبان خاصة أن ظروف المناخ الموسمي والتربة الجيرية الكلسية ساعدت على إنتاج أجود أنواع اللبان في العالم . وكان هذا اللبان سببا في ازدهار ورفاهية هذه المنطقة على مر العصور^(٢) إذ كان يمثل عمود التجارة الأساسية في جنوب شبه الجزيرة العربية ، وكان أيضا من البضائع الثمينة في العالم آنذاك. لذلك مثلت شجرة اللبان جسرا للتواصل بين حضارات العالم القديم، ولأجلها تحركت القوافل في مسارات شاقة من ظفار إلى العراق ومصر وفلسطين ومنها إلى روما .

ويذكر ياقوت الحموي أن العرب كانوا يعبرون الربع الخالي في رحلة تستغرق خمسة وأربعين يوما من وادي الدواسر شمالا حتى ريسوت جنوبا ، وظل العرب يذكرون الطريق من ريسوت حتى بغداد عبر الربع الخالي حتى الثلاثينات من القرن العشرين ، وهو نفس الطريق الذي كانت تسلكه القوافل التجارية حاملة السلع الهندية لنقلها من الهند إلى بغداد مرورا بريسوت . وكانت

١- محمود أبو العلا : جغرافية إقليم عمان - سلطنة عمان ودولة الإمارات ، مكتبة الفلاح ،

الكويت ، ١٩٨٨ . ص ١٧٣ .

2- " Sultanate of Oman Throughout 20 years , the promise and the fulfilment" op.cit., P.187.

موائى ظفار القديمة كلها بمثابة منافذ لخروج اللبان العماني حاملة شهرته وشهرة موطن إنتاجه إلى العالم الخارجى (١) وخاصة الهند التى كانت تعتبر أكبر سوق لاستيراد اللبان (*).

وكانت هذه الموائى تقوم أيضا باستيراد ما يحتاج إليه السكان من سلع من الهند أو من شرق إفريقيا .

وهنا يمكن أن نحدد نمطين لوظائف الموائى العمانية القديمة : -

• موائى على ساحل خليج عمان (الموائى الشمالية) :

كان يمثلها ميناء صحار ومن بعده ميناء مسقط ، وكانت بمثابة مراكز تجارية تتجمع فيها السلع ثم توزع على الأسواق المستهلكة . وأهم هذه السلع : الذهب والعاج والتوابل والحريير وخشب التاج والبابمبو (٢) .

• موائى على بحر العرب (الموائى الجنوبية) :

وكانت مراكز لتصدير اللبان والبخور والمر ، كما كانت تستورد السلع التى يحتاج إليها سكان المنطقة ، خاصة أن الطابع الصحراوى هو الذى يلف المنطقة الجنوبية من عمان ، كما كان هذا الإقليم منعزلا عن عمان وتفصل بينهما مساحات صحراوية كان يصعب اجتيازها قبل السبعينات (صحراء جدة الحراسيس) .

1- "Dhofar – years of Endeavour and Achievement" op . cit ., p . 22 .

* شاع استخدام اللبان فى تحنيط الجثث عند قدماء المصريين ، وفى تعطير الكنائس وفى صناعة الأدوية والطور والمساحيق والزيوت والشموع كما يستخدم لطرد الحشرات السامة، وفى أداء بعض الطقوس الدينية وفى الحفلات .
٢ - محمود أبو العلا ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٧٥ .

وأهم موانئ ظفار التي لعبت دورا بارزا في التجارة البحرية هي : -

١- ميناء رورى :

عرف أيضا بميناء سمهرم وهو من أقدم موانئ ظفار (يعود للألف الأول ق . م) وقد أطلق اليونانيون على هذا الميناء اسم موشاك^(١).

٢- ميناء مرباط :

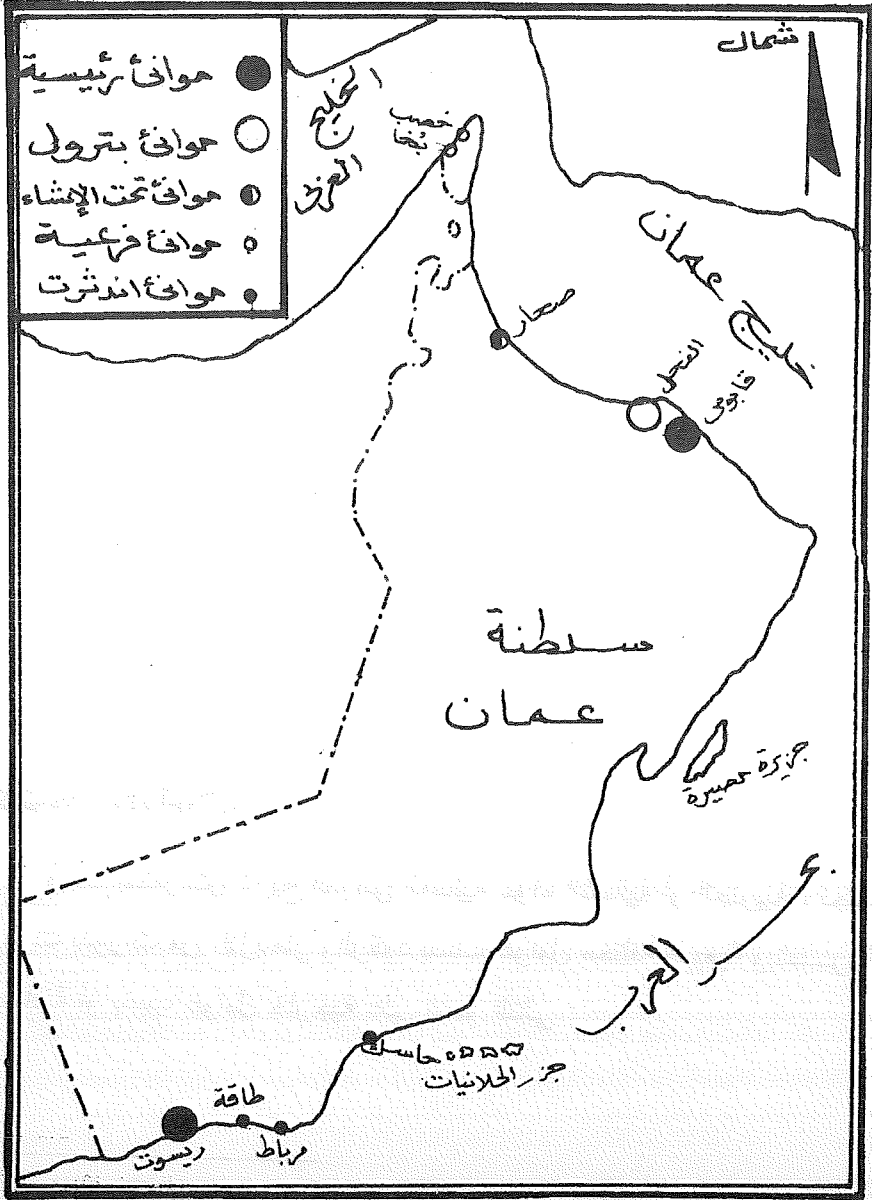
كانت مدينة مرباط - شرق صلالة - عاصمة لظفار ، وكانت ميناء رئيسيا وسوقا لتجارة اللبان والخيول بحكم موقعها على لسان بحرى صغير محمى من العواصف^(٢) وكانت مرباط معروفة فى العصور الأولى للإسلام. وقد زارها المكتشف ماركو بولو عام ١٢٨٥ وقال عنها : أنها ميناء تعمل كخلية نحل فيما يتعلق بحركة السفن والأنشطة المصاحبة لها. ومازالت مدينة مرباط موجودة حتى الآن ، ومازالت آثار الميناء القديم باقية .

٣- ميناء حاسك :

يقع هذا الميناء القديم قريبا من رأس حاسك (شمال شرق مرباط) وما تزال بقاياها قائمة حتى الآن فى مدينة حاسك . وقد زارها بطليموس وقال عنها : أنها تعد أكبر مخزن لأفضل أنواع اللبان فى ظفار ، وكانت معروفة لدى الكثير من بحارة العرب والرومان والإغريق بسبب مركزها التجارى على بحر العرب .

1- " Together Towards the 21 st century" Mina Raysut , Salalah , Sultanate of Oman , Dec . 1998 . p . 12 .

2- I dem , p . 12 .



الموانئ العمانية

٤ - ميناء البليد :

يقع إلى الغرب من مرياط بنحو ٣٢ كم ومن أبرز المعالم الأثرية الشاهدة على المكانة التاريخية بقايا الحصن الشهير وأرصفت الميناء التي تعود إلى ما بين القرنين الثاني عشر والسادس عشر الميلاديين (١).

٥ - ميناء ريسوت :

يقع إلى الغرب من مدينة صلالة بحوالي ٢٠ كم ، وقد لعب هذا الميناء دورا بارزا في التجارة البحرية والبرية منذ أقدم العصور. وكانت له علاقات متميزة وتبادل تجارى مع موانئ الهند واليمن وزنجبار وذلك لوقوعه على مسار رحلات السفن المتجهة إلى هذه البلدان ، هذا فضلا عن طرق القوافل إلى العراق ومصر السابقة الذكر (٢).

وكانت ريسوت تميز دائما كميناء في الخرائط القديمة ، ومع ذلك لم يكن بها استيطان بشرى كبير عدا الصيادون والبحارة. ويعتبر ميناء ريسوت الميناء الرئيسى الموجود حاليا فى محافظة ظفار ، بينما اندثرت بقية الموانئ الأخرى ولا توجد سوى أطلالها (٣).

وعند استعراض تاريخ الموانئ العمانية سواء الشمالية أو الجنوبية ، نجد أنها مرت بدورات من الازدهار والركود بسبب عوامل مختلفة طبيعية وبشرية واقتصادية أو بسبب عوامل خارجية على النحو التالى :-

1- Fred Scholz " Ageographical Introduction to the country of Oman" , Ernst Kleet printing , Stutigaet , Germany , 1980 . p . 126 .

2 - " Together Towards the 21 st Century " , op . cit , p . 12 .

3- Fred Scholz " Ageographical introduction to the country of man" op . cit . , p p . 127 - 128 .

أ - فترة ازدهار منذ الألف الثالث ق . م حتى القرن السادس عشر الميلادي
(تخللتها فترات ركود قصيرة) .

ب - فترة ركود منذ القرن السادس عشر حتى السبعينات من القرن العشرين
(باستثناء الفترة من ١٦٥٠ - ١٨٥٦ التي ازدهرت فيها ميناء مسقط) .

ج - فترة ازدهار جديدة مع استغلال النفط العماني (١) :

● ففي فترة الازدهار الأولى كانت جميع موانئ السلطنة تعيش عصرا ذهبيا كمراكز تجارية وموانئ عبور حتى أن ميناء صحار ذاع اسمه بين موانئ العالم في صدر الإسلام ، ثم جاءت فترة ركود له نتيجة الاحتلال الإيراني لعمان ، ومناقسة البحر الأحمر للخليج العربي كمر مائي في ظل السيطرة الرومانية على مصر ، وانتهى دور ميناء صحار بتدميره لتحل محله موانئ أخرى مثل مسقط وقلهات وصور .

● ومنذ عام ١٥٠٧ سيطر البرتغاليون على البحار العربية والمحيط الهندي وتحولت طرق التجارة من الخليج العربي والبحر الأحمر إلى جنوب إفريقيا، كما ألحقوا الدمار بكل من ميناء مسقط وسمهرم والبليد (٢) .

● بعد طرد البرتغاليين من الأراضي العمانية ، سيطرت عمان على الخليج العربي ، كما سيطرت أيضا على المستعمرات البرتغالية في شرق إفريقيا خلال الفترة ١٦٥٥ - ١٦٩٨ . وأقيمت إمبراطورية عمانية في شرق إفريقيا - في عهد أئمة اليعاربة - امتدت لمسافة ١٠٠٠ ميل على ساحل إفريقيا الشرقي من رأس غرد فوى شمالا إلى ديلجاو جنوبا ، وفي هذه الفترة ازدهرت الموانئ العمانية وعلى رأسها ميناء مسقط (٣) .

١ - محمود أبو العلا ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٠٣ .

٢ - المرجع السابق ، ص ١٨٣ .

٣ - عبد النور الزدجالي " الملاحة العامة على السواحل العمانية " البحرية السلطانية العمانية، مدرسة الأركان البحرية الصغرى ، سلطنة عمان ، ١٩٩٦ . ص ٢ .

- منذ عام ١٨٥٦ أخذت موانئ عمان تتراجع أهميتها للأسباب الآتية :
 - ١- التقسيم السياسى للإمبراطورية العمانية إلى دولتين واحدة فى إفريقيا وعاصمتها زنجبار والأخرى فى آسيا وعاصمتها مسقط .
 - ٢- احتكار السفن البريطانية لتجارة النقل فى الخليج العربى والمحيط الهندى
 - ٣- ظهور السفن التجارية .
 - ٤- افتتاح قناة السويس ساعد على انحدار الخليج العربى من المركز الأول فى التبادل التجارى بين الشرق والغرب واحتل البحر الأحمر مركز الصدارة .
 - ٥- الصراع السياسى بين القبائل وإغلاق الطرق بين موانئ عمان وبين داخل عمان ، وانسحاب التجار إلى مزارعهم فى الداخل تاركين ما تبقى من الملاحة والتجارة إلى الهنود أصحاب السفن الكبيرة .
- استمر هذا الوضع المتدهور حتى عام ١٩٧٠ ، وانعكس ذلك على الأوضاع الاقتصادية وظهور عجز فى الميناء التجارى لميناء مسقط يوضحه الجدول التالى .

جدول (٢) العلاقة بين الصادرات والواردات فى ميناء مسقط (١٨٧٥ - ١٩٠٧)
(بالآلف جنيه إسترلينى)^(١)

عجز الميزان التجارى	الصادرات	الواردات	السنة
١٣٤,٦	١٤٥,٦	٢٨٠,٢	١٨٧٥
٣٧,٥	٢٦٦,٣	٣٠٣,٨	١٨٨٠
٥٤	٢٧٥,٧	٣٢٩,٧	١٨٨٥
٨٥,٤	٢٠٣,١	٢٨٨,٥	١٨٩٠
٥١,٧	١٨٦,٦	٢٣٨,٣	١٨٩٥
٨٨,٨	١٢٧,٦	٢١٦,٤	١٩٠٠
٥٨,٣	٢٠٨,٨	٢٦٧,١	١٩٠٣
٢١٤	٢٤٦	٤٦٠	١٩٠٧

١ - محمود أبو العلا ، مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٩٨ - ٢٠٤ .

وفي السبعينات تم الاستفادة من عائد النفط في إنجاز تنمية شاملة ، فأقيمت موانئ جديدة مجهزة بأحدث الإمكانيات لتستجيب لمتطلبات التنمية وهي مينار ريسوت عام ١٩٧١ ثم ميناء السلطان قابوس على خليج مطرح عام ١٩٧٤ .

جدول (٣) صادرات و واردات سلطنة عمان (١٩٧٠ - ١٩٧٤)
بالمليون ريال عماني^(١)

الصادرات	الواردات	السنة
٤٤,٨	١٢	١٩٧٠
٨٤,٣	٤٠,٢	١٩٧١
٥٠	٤٢,٩	١٩٧٢
٦١,٩	٨٥,٨	١٩٧٣
٢٩٨,٧	٢٤٥,٦	١٩٧٤

يوضح الجدول السابق أن سلطنة عمان حققت زيادة في الصادرات منذ بداية السبعينات بسبب استغلال النفط وتصديره عن طريق ميناء الفحل مما جعل الميزان التجاري في صالحها ما عدا عام ١٩٧٣ بسبب استيراد السلطنة لبعض السلع الضرورية التي تساعد في بناء البنية الأساسية بها ، وتخلصها من الظروف الاقتصادية القاسية وتخرجها من عزلتها .

رابعا : مراحل تطوير ميناء ريسوت حتى عام ١٩٧٧ :

قبل عام ١٩٧٠ لم يكن هناك ميناء بالمعنى المفهوم في المنطقة الجنوبية من عمان ، وكانت البضائع التي تصل على ظهر السفن تفرغ على اللنشات والقوارب الصغيرة في عرض البحر ثم تنقل إلى ساحل ظفار ، حتى أن هذه

١ - مجلس التنمية ، دائرة الإحصاء الوطنية " الكتاب الإحصائي لسلطنة عمان ، الإصدار الثالث ، ١٩٧٤ ، سلطنة عمان ، ص ص ٧٥ - ٨١ .

الطريقة كانت غير ممكنة أثناء الرياح الموسمية الصيفية من يونيو حتى سبتمبر من كل عام (١) .

وفى عام ١٩٧٠ ومع استغلال عوائد النفط زادت البضائع الواردة إلى سلطنة عمان خلال خمس سنوات (٧٠ - ١٩٧٤) أكثر من عشرين مثلاً (الجدول السابق) وعجز ميناء مسقط عن استقبال كل البضائع، لذلك تم الاستعانة بموانئ دبی وأبو ظبی وقطر لاستقبال ٢٢ % من واردات السلطنة .

منذ هذه اللحظة وردت فكرة إحياء ميناء ريسوت القديم ، فبدأ العمل فى إنشاء هذا الميناء عام ١٩٧١ ، وتم اختيار نفس موقع الميناء القديم حيث يوجد نتوء صخرى لرأس ريسوت يمتد داخل بحر العرب ويحمى الميناء من التأثير المباشر للأمواج العالية خاصة أثناء الرياح الموسمية الصيفية ، أى أن طبيعة ساحل ريسوت تعتبر مناسبة تماما لإنشاء موانئ لسفن أعالي البحار (٢) .

ويمكن أن نميز بين ثلاث مراحل لتطوير ميناء ريسوت كما يلي : -

المرحلة الأولى : من عام ١٩٧١ - ١٩٧٤

بدأت هذه المرحلة بإنشاء حاجز أمواج بطول ٣٢٠ متراً وأنشأ أربعة أرصفة بطول ٢٤٥ متراً لسفن يتراوح طول غاطسها أربعة أمتار ، وبتكلفة بلغت ١١,٥ مليون دولار أمريكى ، ومثل هذه المراسى لا تصلح إلا لرسو السفن الساحلية ، أما السفن عابرة المحيطات فكانت تقف بعيداً عن الميناء ويتم إفراغ البضائع فى لنشات وتنقل إلى الأرصفة . وبلغت مساحة هذا الميناء

1 - " Port – Raysut Distinguished by Geographical position" Port – Raysut , Salalah , sultanate of Oman 1982 p . 2 .

2 - Fred Scholz " Sultanate of Oman – Aerial photographic Atlas : Natural Regions and living Areas in Text and photographs" , part II , Ernestklette printing, Stutgart , Germany , 1978 . p 137

١٢٠٠٠ م٢ وكان يحتاج إلى عمليات تطوير مستمرة حتى يستطيع أن يستقبل السفن العملاقة على الأرصفة .

المرحلة الثانية : من عام ١٩٧٦ - ١٩٨٠

مع ازدهار التجارة فى إقليم ظفار ظهرت الحاجة إلى تطوير هذا الميناء ليستوعب طاقة كلية سنوية قدرها مليون طن متري ، وبدأ التطوير عام ١٩٧٦ ، وافتتح رسمياً للسفن العالمية عام ١٩٨٠ وقد تكلفت هذه المرحلة ١٢٩ مليون دولار أمريكي . وبلغت المساحة الإجمالية للميناء بعد هذه التوسعات نحو ٣٠٠,٠٠٠ م٢ وتم بناء حاجزين للأمواج حاجز شرقى بطول ١٤٠٠ متراً ، وحاجز شمالي بطول ١١٦٠ متراً ، كما تم إضافة ستة أرصفة جديدة بعمق يتراوح بين ٥ - ١٠ أمتار ، وإنشاء رصيف بحرى خاص بتحميل وتفريغ النفط بعنق ١٢ متراً (١) .

1 "Port - Raysut Distinguished by Geographical position" op . cit ., p p .

جدول (٤) مواصفات أرصفة ميناء ريسوت حتى عام ١٩٨٠ (*)

الغاطس بالمتر	الطول بالمتر	الرصيف
١٠	١٧٣	رصيف ١
١٠	١٧٣	رصيف ٢
١٠	١٧٣	رصيف ٣
٨	٢٠٠	رصيف ٤
٤	١١٥	رصيف ٥
٤	١١٥	رصيف ٦
٤	١١٥	رصيف ٧
٤	١١٥	رصيف ٨
٣	٢٦٠	رصيف ٩
١٢	-	رصيف النفط

وتم تزويد هذه الأرصفة في جملتها بعدد ٣٦ رافعة متباينة الحمولة (٣-١٥٠ طنا).

وفي هذه المرحلة تم تطوير مكاتب الجمارك والهجرة والأمن وخدمات إطفاء الحريق وتم إضافة مخازن وثلجات ومستودعات وقود وصوامع للأسمت السائب ومولدات كهرباء ووسائل اتصالات حديثة ومكاتب قنصلية . كما تقوم البحرية العمانية بدور كبير في الملاحة البحرية سواء لهذا الميناء أو لغيره من الموانئ العمانية ويعاونها في هذا حرس الحدود وسلاح الجو العماني ويتمثل هذا الدور في :

- تأمين خطوط المواصلات البحرية والدفاع عنها .

* Ibid ., p . 15 .

- الحماية من التلوث ومنع السفن من التخلص من نفاياتها فى المياه العمانية .

- منع السفن من مخالفة أنظمة المرور بالطرق الملاحية .

- إصدار الخرائط البحرية .

ويعتبر إرشاد السفن فى الدخول إلى ميناء ريسوت أمراً إجبارياً خاصة السفن ذات الحمولة الصافية أكثر من ١٥٠ طناً ما عدا سفن البحرية العمانية وسفن الميناء (١) .

المرحلة الثالثة : من عام ١٩٩٤ - ١٩٩٧

سارت عمليات التطوير فى هذه المرحلة على النحو التالى : -

- تطوير الأماكن المخصصة للاستخدام من قبل سرية اليخوت

السلطانية والبحرية العمانية وحرس السواحل العماني .

- توسيع وتطوير ميناء الصيد الملحق بميناء ريسوت .

- تحسين شبكات الطرق المؤدية إلى الميناء وخاصة التى تربطها

بمدينة صلالة وبالظهير الداخلى .

- إنشاء صومعة جديدة للأسمنت إضافة إلى الصومعة الأولى وإنشاء

مصنع للأسمنت فى المنطقة الصناعية ينتج أنواع خاصة من

الأسمنت الذى يستخدم فى آبار النفط وأنواع مقاومة لأملاح

الكبريتات بغرض سد الاحتياجات المحلية وتصدير الباقي إلى

الخارج ، علماً بأن ريسوت كانت تقوم باستيراده من الخارج حتى

عام ١٩٨١ (٢) .

١ - عبد النور الزدجالي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٧ .

2 - " Together Towards the 21 st Century" , op . cit , p . 18 .

- ويوضح جدول (٥) أن عمليات تطوير ميناء ريسوت أدت إلى :
- زيادة عدد السفن الراسية بالميناء فى الأعوام (١٩٩٥ - ١٩٩٧) إذ بلغت فى العام الأخير ٢٠٤ سفينة و ٢٨٢ لنشا .
 - زيادة حجم البضائع المفرغة فى الميناء فى نفس الأعوام السابقة حتى بلغت ٤٩٠ ألف طن عام ١٩٧٧ وهذا يتوافق مع زيادة عدد سكان محافظة ظفار وزيادة احتياجاتهم .

جدول (٥) مقارنة بين مينائى قابوس وريسوت من حيث حركة البضائع
(١٩٩٤ - ١٩٩٧) بالآلاف طن

١٩٩٧	١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	البيان
				* ميناء السلطان قابوس
١٥٢١	١٤٢٩	١٣٨٩	١٤١٨	السفن الراسية
٤٤	٥٧	٥٠	٧١	البنشآت الداخلة
٥٠٧,٣	٤٦٥,٢	٤٦٥,٢	٦٤٣,٧	البضائع المشحونة بالسفن والبنشآت
١,٧٢٢,٣	١,٤٩٧,٦	١,٢٥٠,٢	١,٩٢,٤	البضائع المفرغة بالسفن والبنشآت
				* ميناء ريسوت
٢٠٤	١٦٧	١٥٦	٢٠٣	السفن الراسية
٢٨٢	٢٩٠	٣١٨	٢٠٦	البنشآت الداخلة
٥٥,٢	٧٨,٩	٨٤,٤	٧٤٠,٩	البضائع المشحونة بالسفن والبنشآت
٤٩٠,٣	٤٦١,٢	٤٢٥,١	٤٣٣,٨	البضائع المفرغة بالسفن والبنشآت

المصدر : الكتاب الإحصائى السنوى لسلطنة عمان ، إصدار ديسمبر ١٩٩٧ . ص ٣٠٢ ،

٣٠٤ .

: الكتاب الإحصائى السنوى لسلطنة عمان ، إصدار ديسمبر ١٩٩٨ . ص ٣٠٢ ، ٣٠٤ .

جدول (٦) البضائع المفرغة في ميناء ريسوت (١٩٩٤-١٩٩٧) بالآلف طن (١).

السلع	١٩٩٤		١٩٩٥		١٩٩٦		١٩٩٧	
	الكمية	%	الكمية	%	الكمية	%	الكمية	%
مواد غذائية	١٤,٢	٣,٣	٩,١	٢,١	١٥,٥	٣,٣	١٠,٦	٢,١
مواد بناء	٢٠,٥	٤,٧	٣٧,٢	٨,٨	٢٣,٨	٥,١	١٠٦,٨	٢١,٨
بضائع عامة	٧,١	١,٦	٧,٣	١,٧	٦,٨	١,٤	١٤,٣	٣
حديد خام	١٤,٩	٣,٤	-	-	٢٨,٧	٦,٢	-	-
أعلاف حيوانية	٨٣,٢	١٩	٦١	١٤,٣	٥٨	١٢,٥	٨,٩	١,٨
ماشية	٠,٣	٠,١	١,٠	٠,٣	٤,٠	١	٢,٨	٠,٦
وقود	٢٩٣,٦	٦٧,٨	٣٠٩,٥	٧٢,٨	٣٢٤,٤	٧٠,٣	٣٤٦,٨	٧٠,٧
سيارات (عدد)	(٢٢٣)	-	(١٢٢٦)	-	(٣١٥)	-	(٣٤٩)	-
الجملة	٤٣٣,٨	١٠٠	٤٢٥,١	١٠٠	٤٦١,٢	١٠٠	٤٩٠,٣	١٠٠

• تتذبذب كمية البضائع المشحونة من ريسوت من عام إلى آخر على عكس كمية البضائع المفرغة ، ويرتبط ذلك بتذبذب إنتاج بعض السلع المحلية وعدم كفاية بعضها للتصدير .

• وبمقارنة مينائي قابوس وريسوت في الأعوام (١٩٩٤ - ١٩٩٧) نلاحظ تفوق ميناء قابوس من حيث عدد السفن الراسية وكمية البضائع المشحونة وأيضا كمية البضائع المفرغة .

ففي عام ١٩٩٧ بلغت نسبة السفن الراسية في ريسوت ما يعادل ١ / ٧ مثلها في ميناء قابوس ، كما بلغت نسبة البضائع المشحونة من ميناء ريسوت ما يعادل ١١ % من جملة مثلها في ميناء قابوس .

وأهم البضائع التي تشحن من ميناء ريسوت هي الأسماك والقشريات

١ - الكتاب الإحصائي السنوي لسلطنة عمان ، إصدار ديسمبر ١٩٩٧ . ص ٣٠٢ ،

٣٠٤ .

٢ ، الكتاب الإحصائي السنوي لسلطنة عمان ، إصدار ديسمبر ١٩٩٨ ص ٣٠٢ ، ٣٠٤ .

والحبار والمحار والجمال والأغنام والتمور والموز والليمون والأسمت والنحاس.

وبلغت نسبة البضائع المفرغة في ميناء ريسوت نحو ٢٨ % من جملة مثلها في ميناء قابوس ، وأهم هذه البضائع : الوقود ومواد البناء والحديد والمواد الغذائية والسيارات والماشية والأعلاف (جدول ٦) ويلاحظ زيادة حجم البضائع المفرغة في كلا المينائين عن حجم البضائع المشحونة ، وربما يفسر ذلك بعجز في الميزان التجاري ، ولكن يجب أن لا نغفل كميات النفط الهائلة التي تصدرها السلطنة (سواء نפט خام أو نפט مصفى) عن طريق ميناء الفحل ، والتي بلغت نسبتها ٧٥,٨ % من جملة صادرات السلطنة عام ١٩٩٧^(١) ، بينما لا تمثل الإيرادات غير النفطية سوى ٦,٩ % ، أما إعادة التصدير يمثل ١٧,٣ % من جملة صادرات السلطنة .

وجدول (٧) يؤكد هذه الحقائق حيث أننا لو أضفنا كميات النفط المصدرة من عمان إلى الصادرات غير النفطية تصبح جملة الصادرات أكبر من جملة الواردات ، وقد ظهر هذا جليا منذ عام ١٩٨٢ حتى عام ١٩٩٧ ، وبالتالي كان الميزان التجاري في صالح عمان طوال هذه الفترة بفضل مساهمة النفط بنسب عالية في الصادرات حتى زادت عن ٩٣ % من جملة الصادرات عام ١٩٨٥ ، وتراوحت هذه النسبة خلال الثمانينات بين ٨٨ % - ٩٣,٢ % ، بينما انخفضت خلال التسعينات إلى (٧٥,٨ % - ٨٧ %) من جملة الصادرات ، وهذا يوضح أنه في السنوات الأخيرة تحسن الوضع قليلا بالنسبة للصادرات غير النفطية .

١ - وزارة الخارجية : " النفط المصدر الأول للدخل القومي " ، محاضرات المعهد الدبلوماسي العماني ، سلطنة عمان ، ١٩٩٧ . ص ص ١ - ٨ .

جدول (٧) الميزان التجارى لسلطنة عمان من عام ١٩٨٢ - ١٩٩٧
(بالمليون ريال عمانى)

الميزان التجارى	% النفط من الصادرات	الصادرات	الواردات	السنة
٥٣٦,٣	٩٢,٣	١,٥٢٦,٨	٩٩٠,٥	١٩٨٢
٥٦١,٣	٩١,٨	١,٤٦٧,٢	٩٠٥,٩	١٩٨٣
٥١٤,٣	٩١,٧	١,٥٢٧,٥	١,٠١٣,٢	١٩٨٤
٦١٦,٢	٩٣,٢	١,٧٧٨,١	١,١٦١,٩	١٩٨٥
١٤٢,٨	٩٠,٠	١,١٢٢,٥	٩٧٩,٧	١٩٨٦
٧٢٩,٢	٩١,٧	١,٤٨٤,٥	٧٥٥,٧	١٩٨٧
٣٩١	٨٨	١,٢٩١,٤	٩٠٠,٤	١٩٨٨
٦٥٤	٨٩,٣	١,٥٦٢,٩	٩٠٨,٩	١٩٨٩
١,٠٤٠,٥	٩١,٧	٢,١١٦,٤	١,٠٧٥,٩	١٩٩٠
٥٩٤,٨	٨٧	١,٨٧٣,٩	١,٢٧٩,١	١٩٩١
٦٣٥,١	٨٣,٦	٢,١٣٥,٣	١,٥٠٠,٢	١٩٩٢
٤١٣,١	٧٨,٦	٢,٠٦٤,٩	١,٦٥١,٨	١٩٩٣
٥٨٨,٧	٧٦,٤	٢,١٣٢,٠	١,٥٤٣,٣	١٩٩٤
٦٤٩,٦	٧٨,٤	٢,٣٣٣,٢	١,٦٨٣,٦	١٩٩٥
١,٠٠٦,٥	٨٠,٢	٢,٨٢٤,٥	١,٨١٨,٠	١٩٩٦
٩٣٨,٣	٧٥,٨	٢,٩٣٤,١	١,٩٩٥,٨	١٩٩٧

المصدر: وزارة النفط والمعادن: مسيرة النفط والمعادن فى عمان من ١٩٧٠-١٩٩٠،

المطابع العالمية، روى، سلطة عمان، عمان، ١٩٩١.

الكتاب الاحصائى السنوى: لسلطنة عمان، إصدار، ١٩٩٨. ص ٢٣٤.

خامسا : افتتاح محطة الحاويات بميناء ريسوت (ديسمبر ١٩٩٨).

تعتمد سلطنة عمان اعتمادا رئيسيا على البترول كمصدر من مصادر الدخل ، ونظرا لانخفاض عائدات البترول وتقلب أسعاره من جانب ، وزيادة عدد السكان من جانب آخر فقد زاد الإنفاق فى القطاع العام، لذلك بدأت عمان بمواجهة التحديات بتتويج مصادر الدخل وعدم الاعتماد على النفط كمصدر أساسى .

وقد تم اختيار ميناء ريسوت لإنشاء محطة عالمية لإعادة تصدير الحاويات بحيث تقوم السفن الكبيرة بتفريغ حمولتها الضخمة فى الميناء ثم تقوم سفن الشحن الأصغر بتوزيع البضائع على الموانئ المختلفة التى لا تستطيع استقبال سفن الشحن العملاقة .

وقد كان لزاما إنشاء هذه المحطة بمواصفات فنية ذات تقنية عالية فى بنيتها الأساسية وفى الأنظمة والمعدات التشغيلية وفى طاقتها الاستيعابية فى المناولة والتخزين وذلك لمواكبة التوجه الجديد لشركات خطوط نقل الحاويات التى بدأت فى بناء أحجام أكبر للسفن لاستيعاب أعداد أكبر من الحاويات لأن إعادة تصدير البضائع باستخدام الشحن البحرى يشكل أعلى نسبة من إجمالى الشحن التجارى العالمى ، الأمر الذى يؤدى إلى تفعيل حركة الموانئ الواقعة على المسارات الملاحية الرئيسية والتى تطورت كمراكز لتجميع وتوزيع الحاويات^(١).

وقد بدأت مناقشة فكرة إضافة محطة حاويات عملاقة إلى ميناء ريسوت فى أكتوبر ١٩٩٦ بين شركة سى لاند (Sea Land) الأمريكية والحكومة

١ - عمان الاقتصادى فى ١ / ١٢ / ١٩٩٨ (ملحق خاص بمناسبة افتتاح محطة حاويات

ريسوت، ص ١٠ .

العمانية ، مروراً بتوقيع العقود وإنهاء بظهور هذا المشروع إلى حيز التنفيذ ،
وقد استغرق ذلك نحو سنتين ونصف حيث بدأ تشغيل المحطة في نوفمبر
١٩٩٨ ، وتم افتتاحها رسمياً في ١ / ١٢ / ١٩٩٨ .

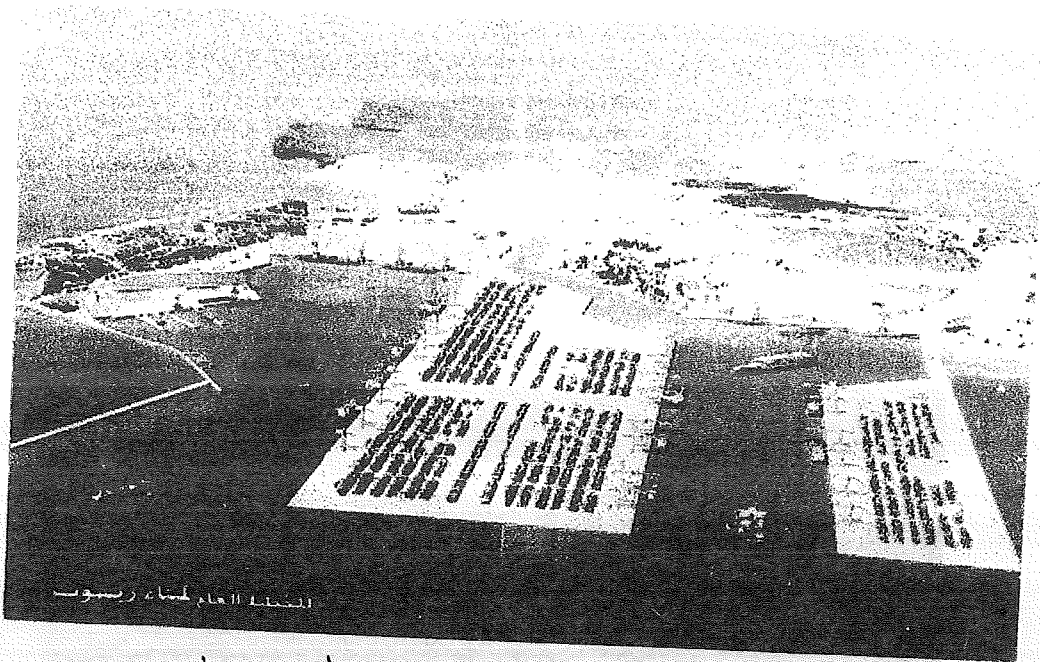
وقد مر هذا المشروع بمرحلتين أساسيتين هما : -

المرحلة الأولى : انتهت في ديسمبر ١٩٩٨ وتم فيها إنشاء الأرصفة ١ ، ٢ ،
بقابلية استيعاب ٩٠٠,٠٠٠ حاوية نمطية و بمعدل مناولة ١٠٠ حركة / ساعة .

المرحلة الثانية : انتهت في شهر مارس من عام ١٩٩٩ باستكمال الأرصفة
٤،٣ بقابلية استيعاب ٢٠٠٠,٠٠٠ حاوية نمطية بمعدل مناولة ١٢٠ حركة /
ساعة (١) .



1 - " Rewriting the History of An Important Ancient Trade Route"
Salalah port Services Company (S . A . O . G) Sultanate of Oman
,1998, p. 5



المنطقة العام لمطار ريسوت

ميناء ريسوت بعد اضافة محطة الحاويات

١ - مميزات موقع محطة ريسوت للحاويات :

إن موقع السلطنة المتميز وموانئها التي تقع على ملتقى خطوط الملاحة الرئيسية في العالم تبلورت في إمكانية الاستفادة من هذا الموقع في أن تصبح السلطنة مركزا إقليميا وعالميا للتجارة وإعادة التصدير ، وترتكز الاهتمام على ميناء ريسوت لإقامة محطة للحاويات خاصة من جانب شركة سي لاند ذات الخبرة الطويلة في شئون الملاحة البحرية العالمية للأسباب الآتية : -

أ - موقع ريسوت بالقرب من المسار الرئيسي للنقلات البحرية العالمية التي تقوم بنقل الحاويات بين أوروبا والشرق الأقصى يساهم في ربط أسواق جنوب آسيا وخاصة شبه القارة الهندية بأسواق إفريقيا .

ب- يعد موقع ريسوت الأفضل في شبه الجزيرة العربية نظرا لبعده عن المضائق التي تكون عرضه للمخاطر عند الأزمات السياسية ، أي أن موقعها مفتوح على بحر العرب والمحيط الهندي

ج- موقع ريسوت في بلد يتمتع بالاستقرار السياسي وتأثير ذلك على نجاح هذا المشروع^(١).

د - يتميز ميناء ريسوت بوجود كافة العناصر الطبيعية الأساسية اللازمة لكي يصبح ميناء رئيسيا في المنطقة .

هـ - توافر شبكات النقل الحديثة بين ريسوت واليمن من جانب ، وبينها وبين دول الخليج العربي من جانب آخر يساهم إلى حد كبير في إعادة التصدير عبر الشاحنات البرية التي يمكن أن تصل خلال أربع وعشرين ساعة إلى معظم دول الخليج واليمن من خلال نظام الشحن (بحر - بر)

1 - "Salalah – where East & west meet – Becoming a world class port", salalah port services (S . A . O . G) 1998 . p . 2 .

أو (بر - بحر) وهذا يكسب الميناء دورا حيويا وميزة قد لا تتوافر فى الموانئ الأخرى فى المنطقة .

و - أن الموانئ القائمة حاليا فى دول الجوار مثل (ميناء جبل على فى دبی، وميناء عدن باليمن) لن يؤثر عليها ميناء ريسوت بل سيكون مكملا لها ويمتص الزحام الذى قد تعانى منه هذه الموانئ .

ز - إمكانية توسيع الميناء لاستيعاب ما لا يقل عن ١٥ مليون حاوية نمطية فى السنة (١) .

٢- الطاقة الاستيعابية ومعدلات الأداء :

بلغت مساحة هذه المحطة عام ١٩٩٩ نحو ٥٥٠,٠٠٠ م^٢ ، أى ما يعادل ٦٥% من المساحة الإجمالية لميناء ريسوت ، أو أن مساحة هذه المحطة تعادل ضعف مساحة ميناء ريسوت قبل إضافة محطة الحاويات عام ١٩٩٧ . ويمكننا مقارنة ضخامة مساحة محطة حاويات ريسوت بالمنطقة المخصصة للحاويات فى ميناء قابوس والتي لا تتعدى ٢٥٢,٣ ألف م^٢ هو ما يمثل ٤٦% من مساحة محطة حاويات ريسوت (٢) .

وتتضم المحطة أربعة أرصفة حاويات بطول ١٢٦٠ مترا ، ويبلغ عمق المياه بها ١٦ مترا بحيث تكون كافية لاستيعاب ناقلات باناماكس وأى نوع مماثل . فى حين أن ميناء قابوس يبلغ العمق به ١٣ مترا فقط . ومن المعروف أن سرعة دخول السفن وكذلك مغادرتها تحتاج إلى مياه عميقة وهذا ما يتوافر فى محطة حاويات ريسوت .

١ - مؤتمر صحفى لوزير المواصلات العماني يوم ١ / ١٢ / ١٩٩٨ بمناسبة افتتاح محطة الحاويات بميناء ريسوت - صلالة .

2- " Port Sultan Qaboos" Hand book and Directory , Muscat . Sultanate of Oman , 1997 / 1998 - p . cit . p . 33 .

وبالنسبة للمعدات والآلات تضم المحطة : -

- عدد ١٢ رافعة رصيف عملاقة حمولة ٦٥ طنا .
- عدد ٢٤ رافعة قنطرية حمولة ٤٠ طنا .
- عدد ٧٥ رافعة شوكية .
- عدد ٧٢ مقطورة .
- عدد ٤٧ جرارا .
- عدد ٤ قاطرات إرشادية حمولة كل منها ٤٥٦ طنا .

وإذا قارنا أكبر رافعة موجودة في ميناء قابوس فإنها لا تتعدى حمولتها ٤٢ طنا، وهذا معناه أن الرافعات الضخمة في محطة حاويات ريسوت (حمولة ٦٥ طنا) تستخدم للمرة الأولى في موانئ الشرق الأوسط ومنطقة الخليج العربي^(١).

وأهم الخدمات والتسهيلات المتوفرة في المحطة هي : -

- خدمات أعمال الشحن والتفريغ وتخزين البضائع غير المجمدة .
- مواقع للحاويات المجمدة .
- صيانة وتصليح الحاويات .
- خدمات السحب وإرشاد السفن .
- محطة الوقود .
- فرقة إطفاء .
- مركز طبي .
- وحدة مكافحة التلوث .
- محطة لمعالجة مياه الصرف الصحي .
- مراسي للسفن .
- نظام للحاسب الآلي (نافيس) .

1 - " Together Towards the 21 st Century" , op . cit . , p . 33 .

- محطة اتصالات راديوية تيكولوجس .
- منطقة تخزين حاويات بمساحة ٥٤ هكتار لمقابلة التوسع فى
المستقبل (١).

وفيما يتعلق بمعدلات الأداء والطاقة الاستيعابية ، فإن هذه المحطة قادرة
على استقبال أكبر سفن الحاويات فى العالم العاملة الآن ، وكذلك التى لا تزال
فى أحواض البناء ، وأكبر السفن العاملة فى نقل الحاويات التى تصل حمولتها
إلى ثمانية آلاف حاوية نمطية ويبلغ طولها ٣٠٠ مترا دخلت محطة ريسوت
دون أية مشاكل ، وبلغ معدل المناولة ١٢٠ حاوية / ساعة ، كما أن معدل
المناولة للرافعة الواحدة بلغ ٤٠ حاوية / ساعة .

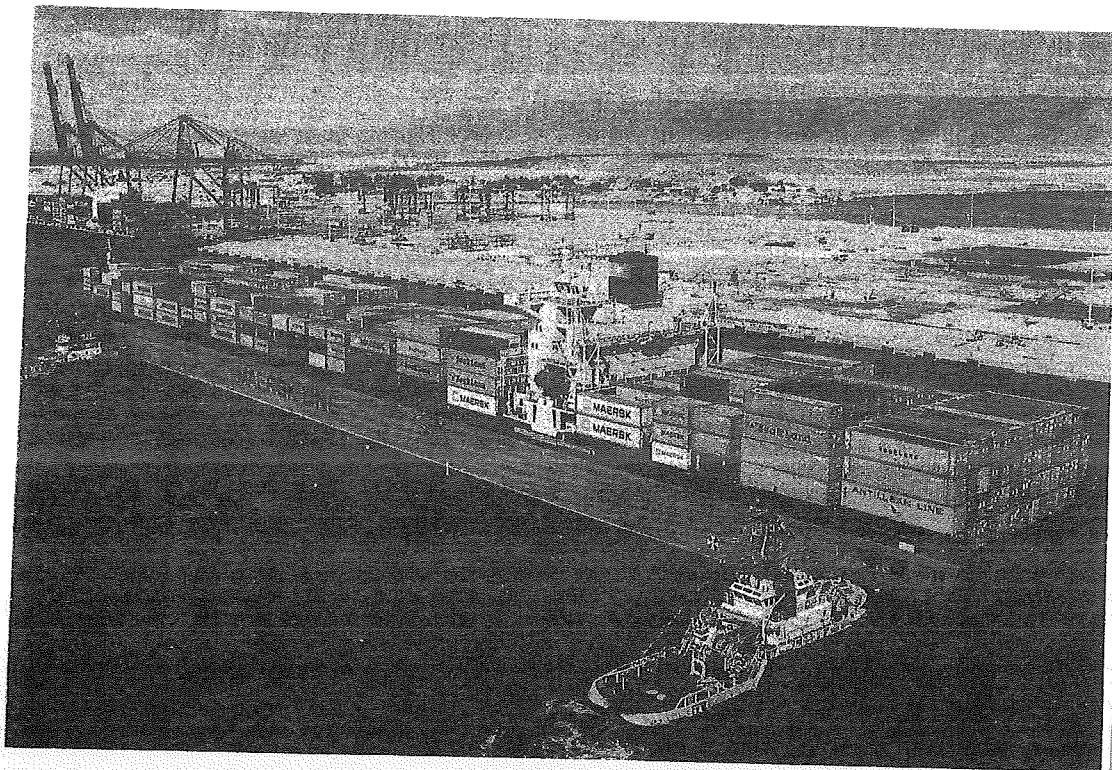
وعلى ذلك فإن أكبر سفينة حاويات فى العالم لا تستغرق مدة تفريغها فى
المحطة أكثر من ٢٤ ساعة . حيث أن عامل السرعة له تأثيره على الإنتاجية .

وكان من المتوقع استقبال ٨ سفن أسبوعيا فى المرحلة الأولى من هذا
المشروع عام ١٩٨٨ ، إلا أن هذا العدد تضاعف مما يعنى استقبال المحطة لـ
٨٢٧ سفينة شحن فى عامها الأول على رصيفين فقط . وبعد إضافة الرصيف
الثالث والرابع من المقرر أن يزيد عدد سفن الشحن إلى ١٠٠٠ سفينة فى نهاية
عام ٢٠٠٠ م .

كذلك بلغ عدد الحاويات التى تداولتها المحطة فى عامها الأول ٨١٠,٠٠٠
حاوية ، ومن المتوقع زيادة عدد الحاويات إلى ١,٢٧٥ مليون حاوية خلال العام
الخامس من افتتاحها (٢).

1 - " Rewriting the History of An Important Ancient Trade Route " , op
cit . , p . 9 .

٢ - جريدة الوطن فى ١ / ١٢ / ١٩٩٨ ، ملحق خاص بمناسبة الافتتاح الرسمى لمحطة
حاويات صلالة . ص ٥ .



حركة البضائع في ميناء ريسوت

٣- التمويل والإدارة :

نجاح أى ميناء لا يعتمد فقط على الموقع الجغرافى ، بل هناك عوامل أخرى لها أهمية مماثلة للموقع مثل التمويل والإدارة وتسويق الميناء. ولما كان موقع ريسوت إستراتيجى على بحر العرب ، فإن العوامل الأخرى يجب توافرها حتى يكون الميناء ناجحا ويحقق أهدافه .

وبالنسبة للتمويل والاستثمارات فى هذا المحطة نجدها تنقسم إلى استثمارات بنية أساسية أو تحتية ، وأخرى استثمارات بنية فوقية، وقد تكفلت الحكومة العمانية فيما يتعلق بالبنية الأساسية مثل توفير الأرض اللازمة للمشروع والتي يقدر قيمتها بنحو ١٣٠ مليون دولار أمريكى ، كما قامت بأعمال الحفر والتعميق وإنشاء الأرصفة والإنشاءات الخاصة للمحطة . أما الاستثمارات الفوقية المتمثلة فى الرافعات والمعدات والتجهيزات وباقى المتطلبات الفنية الأخرى فقد تكفلت بها شركة صلالة لخدمة الموانى (شركة مساهمة عمانية عامة) برأس مال بلغ ١٢٠ مليون دولار أمريكى مشترك بين حكومة عمان والمواطنين العمانيين وشركتين أجنبيتين وكانت نسبة المشاركة فى ملكية الشركة كما يلى : -

٢٠ %	الحكومة العمانية
١١ %	صناديق التقاعد الحكومية
١٩ %	مستثمرون عمانيون
٢٠ %	اكتتاب عام للجمهور
١٥ %	شركة سى لاند الأمريكية
١٥ %	شركة مرسك لاين الدانماركية

أى أن رأس مال هذه الشركة ينقسم إلى رأس مال عمانى بنسبة ٧٠% ورأس مال أجنبى بنسبة ٣٠% (١).

ونظرا لقناعة المسؤولين فى السلطنة بأهمية الإدارة الجيدة فى تحقيق العائد المالى المطلوب لذلك أبرمت عقدا خاصا بإدارة وتشغيل محطة حاويات ريسوت مع شركة صلالة لخدمات الموانى بمشاركة كبريات شركات الملاحة العالمية وهما شركة سى لاند (Sea land) الأمريكية وشركة مرسك لاين (Maersk line) الدانماركية ، ومدة هذا العقد ٣٠ عاما .

لذلك فالشركات التى ساهمت فى نشأة ميناء ريسوت وتطويره هى أيضا الشرك فى إدارة المحطة ، فكلا الشركتين عملاقان ولهما خبرة عريقة فى شئون الملاحة البحرية ، وتمتلك الشركتان أكثر من مائتى سفينة حاويات فى العالم، كما أن أكبر سفينة حاويات فى العالم حتى الآن هى (ريجانا مرسك) ملك لشركة مرسك لاين ، ويمثل نشاط شركة سى لاند أكثر من ٢٥% من حركة البضائع فى هذه المنطقة ، وهذا ما يضمن تشغيل المحطة بطاقة تصل إلى ٦٥% من طاقتها التشغيلية ، فضلا عن أنها توفر مستخدمين للميناء من خطوط الملاحة الأخرى عن طريق التبادل فى استخدام الموانى.

هذا وقد اعتمدت الشركتان محطة حاويات ريسوت كمركز محورى لعملياتهما فى المحيط الهندى .

ونظرا لأن المنافسة مع ميناء عدن ستكون قوية لأنهما يقعان على بحر واحد ، إلا أن المنافسة سوف تنحصر فى نوعية الخدمات المقدمة وسرعة مناولة البضائع ، والالتزام بمواعيد التسليم ، وتقنية المعدات والروافع ، والإدارة

1 - " Salalah where East and West meet – Becoming a world class port" op . , cit . p . 3 .

الواعية ذات الخبرة في هذا المجال ، والقدرة على التسويق للميناء، وهذا ما تقوم به شركة صلالة لخدمات الموانى بتسويق الميناء عالميا من خلال المؤتمرات والندوات والزيارات الميدانية لمحطة الحاويات ، والمطبوعات ، وقد خصص لهذه الحملة التسويقية ميزانية كبيرة (١).

وسوف تتمكن الحكومة العمانية في خلال (١٨ - ٢٠ سنة) من استعادة كافة المصاريف التي دفعتها سواء المصاريف المباشرة أو عن طريق القروض، وما يتبقى من سنوات الامتياز سيكون أرباحا فائضة ، بالإضافة إلى ما يمكن أن تحصل عليه الحكومة من المعدات والتجهيزات في نهاية فترة الامتياز (٢).

٤- الأهمية الاقتصادية لمحطة حاويات ريسوت :

تعد هذه المحطة ذات أهمية اقتصادية كبيرة لسلطنة عمان بصفة عامة ولمحافظة ظفار بصفة خاصة ن كما أنها تؤثر في حركة الملاحة والتجارة البحرية العالمية ، وفيما يلي توضيح لهذه الأهمية :-

أ - أهمية محطة حاويات ريسوت بالنسبة لسلطنة عمان :

يعتبر إنشاء هذه المحطة حدث هام في تاريخ سلطنة عمان لأنه يجسد الأهمية المتزايدة لموقعها لاستراتيجي ، ويعيد كتابة تاريخ أهم وأقدم طريق تجارى بحرى يربط السلطنة بالشرق والغرب كما تعد هذه المحطة أحد الركائز الهامة للنهوض بالاقتصاد العماني ومثالا لنجاح الاستراتيجية الاقتصادية العمانية الهادفة إلى :

- تنويع مصادر الدخل وعدم الاعتماد على النفط كمصدر أساسى للدخل .

١ - مؤتمر صحفى لوزير المواصلات العماني ، يوم ١ / ١٢ / ١٩٩٨ ، سبق ذكره .

٢ - عمان الاقتصادى ، يوم ٢ / ١٢ / ١٩٩٨ . ص ٤ .

- توفير فرص العمل للسكان (التعمين)
- الإسهام فى رفاهية الشعب العماني (١) .

وهذا المشروع يعمل على زيادة نسبة إعادة التصدير من السلطنة إلى الموانئ الأخرى من خلال نقل نحو مليون حاوية سنويا تحملها ١٠٠٠ سفينة مما يؤدي إلى وجود إيرادات ، والإيرادات هنا قد تكون مباشرة أو غير مباشرة.

الإيرادات المباشرة : ستأتى للحكومة بحكم أنها أحد المستثمرين فى المشروع .

الإيرادات غير المباشرة : وهى نابعة من أن كل نشاط إقتصادي منتج يؤدي إلى خلق أنشطة اقتصادية مرادفة له وهذه الأنشطة بدورها ستؤدي إلى تحريك الاقتصاد بشكل عام ، الأمر الذى يؤدي إلى زيادة الطلب على البضائع والخدمات، ويؤدي أيضا إلى زيادة فرص العمالة ، وقد بلغت نسبة العمالة العمانية فى هذا المشروع ٤٥٠ عاملا بنسبة ٦١ % من إجمالي عدد العاملين بالمحطة (٢).

وتبدو الأهمية الاقتصادية للمحطة أيضا من خلال النجاح فى جذب الاستثمارات الأجنبية والتقنية العالية والمهارات الإدارية والتي توضح بالتالى مدى جاذبية السلطنة للاستثمارات العالمية خاصة بعد اشتراك اثنين من الشركات العالمية بنسبة ٣٠% من رأس مال محطة حاويات ريسوت .

1 - " Rewriting the History of An Important Ancient Trade Rout" , op . cit . , p . 8 .

٢ - جريدة عمان يوم ١ / ١٢ / ١٩٩٨ . ملحق خاص بمناسبة افتتاح محطة حاويات بميناء ريسوت ، ص ص ١ - ٨ .

ب- أهمية محطة حاويات ريسوت بالنسبة لمحافظة ظفار :

إنشاء هذه المحطة يعتبر نقلة نوعية في الخدمات التي تقدمها ميناء ريسوت مما يؤهلها لاستقبال أكبر سفن الحاويات في العالم وتنشيط تجارة الترانزيت ، لذلك تشهد ظفار تحولا اقتصاديا ضخما تبلور فيما يلي :

- سد حاجة السوق المحلي في ظفار من خلال حركة الاستيراد .
- زيادة فرص العمل حيث أن أغلب العاملين في هذه المحطة هم من سكان ظفار .
- فرصة لتصدير المنتجات المحلية التي تشتهر بها ظفار والتي سبق ذكرها (١).
- إفساح المجال أمام رجال الأعمال لممارسة عمليات الاستيراد والتصدير مباشرة من ميناء ريسوت وبتكاليف أقل وفي فترة زمنية أقصر ، وعلى سبيل المثال : كان سابقا يرسل الموز والسّمك من صلالة إلى مسقط ليتم تصديره من هناك ، أما الآن ومع وجود محطة حاويات ريسوت فإن السفن تغادر يوميا إلى مختلف الموانئ العالمية ، وهذا في حد ذاته يعنى مفهوما جديدا لتسويق وتصدير المنتجات المحلية زراعية أو سمكية الأمر الذي يساعد المواطنين في الحصول على أسواق خارجية جديدة .
- ربط ظفار بالعديد من الموانئ البحرية المحلية والعالمية .
- تنشيط التجارة والصناعة والسياحة .
- هناك نمو في مجال الأعمال المرتبطة بالميناء مثل :

١ - عمان الاقتصادي يوم ٢ / ١٢ / ١٩٩٨ . ص ص ١٠ - ١١ .

الإسكان والوقود ، والتموين ، والمخازن ، والمطاعم ، والبنوك ، والكهرباء ، والماء ، والصرف الصحى ، والطرق ، ووسائل الاتصال، وكل الخدمات المختلفة .

وهذا ما يوضح أن المنطقة المحيطة بميناء ريسوت تستقبل بداية عهد جديد وسوف تصبح قوة اقتصادية كبيرة فى ظفار (١)

ح- أهمية محطة حاويات ريسوت للتجارة البحرية العالمية .

إن تطوير ميناء ريسوت يعد استجابة سليمة للمتغيرات الاقتصادية الدولية، كما أنه يعد نموذجا هاما فى مد جسور العلاقات الاقتصادية الجيدة مع دول العالم مؤكدا مكانة السلطنة على الخريطة الملاحية الدولية وقد تم فتح الميناء أمام مختلف التعاون التجارى مع الموانئ الإقليمية المجاورة لتبادل الخبرات وتحقيق التكامل .

وقد بادرت السلطنة بدراسة تنمية النقل البحرى بين رابطة الدول المطلّة على المحيط الهندى والمكونة من أربعة عشر دولة أسيوية وإفريقية كما تجرى اتصالات مستمرة مع أشقائها فى دول مجلس التعاون الخليجى لبحث سبل التعاون خاصة أن هذه المحطة سوف تسهم فى دفع الاقتصاد الخليجى عن طريق زيارة دور المنطقة الخليجية فى التجارة العالمية وذلك بوضع المنطقة على خريطة الشحن العالمية . كما أن للسلطنة علاقاتها الخاصة مع بعض الدولة مثل الهند وإيران واليمن ودول الساحل الشرقى لإفريقيا وجمهوريةات أسيا الوسطى وهذا من العناصر الإيجابية التى تساعد على تحقيق هدف السلطنة بأن تصبح مركزا حيويا لإعادة التصدير (٢).

١ - مؤتمر صحفى لوزير المواصلات العمانى يوم ١ / ١٢ / ١٩٩٨ ، سبق ذكره .

٢ - المرجع السابق .

وقد اتضح سابقا أن ميناء ريسوت تعتبر احدى المحطات الهامة فى مسار الملاحة الدولية وتسمح باستقبال الجيل الجديد من ناقلات الحاويات باناماكس العملاقة وهذه الناقلات ذات تكلفة تشغيل عالمية ، إذ تبلغ تكلفة التشغيل اليومية للناقلة الواحدة ٦٠ الف دولار ، وتوفر ميناء مناسب سوف يغنى هذه الناقلات عن المرور على اكثر من ميناء فى منطقة واحدة وهذا سوف يقلل التكاليف إلى حد كبير^(١) فالناقلات المتجهة من الشرق الأقصى الى أوروبا وأمريكا سوف تتوقف من أجل تفرغ بعض حمولتها وتحمل بالصادرات للمناطق المتجهة إليها . وهكذا شرقا وغربا ، كما أن موقع محطة ريسوت يؤدي إلى عدم انحراف السفن العالمية كثيرا عن مسارها ، وبالتالي يؤدي إلى اختصار المسافة والزمن والتكلفة .

٥- المخطط المستقبلى :

مازالت عمليات التطوير مستمرة فى محطة حاويات ريسوت حتى موعد إعداد هذا البحث وستستمر السلطنة فى مسيرة التطوير لمواكبة المتطلبات المستقبلية .
وأفاق التطوير المستقبلى يضم :

- زيادة عدد الأرصفة بالميناء من ١٤ رصيف (١٠ أرصفة بالميناء الاعتيادى وأربعة أرصفة بمحطة الحاويات) إلى ٤١ رصيفا ، يخصص بعضها كأرصفة حاويات إضافية وأرصفة للبضائع السائبة وأرصفة عائمة لركاب السفن .

- التوسع فى منطقة تخزين الحاويات التى تبلغ مساحتها ٥ هكتارا ولديها قابلية للتوسع نظرا لان هناك مساحات بكر خلف هذه

1-“Together Towards The 21 st cen tury” , op. Cit .,p.33.

- المحطة يمكن استغلالها لتخزين الحاويات ، أو لإقامة مخازن للحبوب والأسمنت، أو لإقامة الثلاجات .
- إقامة حوض جاف لإصلاح السفن وصيانتها^(١).
- تقوم وزارة الصناعة حالياً بالدراسات اللازمة لتأسيس منطقة حرة صناعية وتجارية تستفيد من موقع الميناء ومن ظهيره ، ومن الاستثمارات الحكومية في هذا المشروع
- جرى إنشاء محطة توليد كهرباء .
- من المخطط أيضاً إنشاء مصفاة بترول .
- من المخطط كذلك إقامة محطة لنقل الركاب واستحداث مرافق لمناولة السفن السياحية وهناك عروض من مستثمرين عرب وأجانب للمساهمة في تشغيل هذا المشروع .
- من المقرر إقامة مصنع للحديد والصلب بالقرب من الميناء
- جرى التوسع في إقامة المجمعات السكنية ، وكذلك الأنشطة المساندة لهذا المشروع مثل خدمات التأمين والخدمات البنكية وتخفيض البضائع وخدمات تموين السفن وورش إصلاح الحاويات^(٢) .

1- "Together Towards the 21 st Century" op .cit .,p.7.

2-"Rewriting the History of An Important Ancient Trade poute" OP .,P.8.

الخاتمة (النتائج والتوصيات)

أظهر هذا البحث مدى اهتمام سلطنة عمان بتطوير موانئها البحرية فبعد عام ١٩٧٠ تم الاستفادة من عائد النفط في إنجاز تنمية شاملة ، فأقيمت موانئ جديدة مجهزة بأحدث الإمكانيات مثل ميناء قابوس وميناء ريسوت . وبالنسبة للميناء الثاني أمكن تحديد ثلاث مراحل لتطويره :

المرحلة الأولى (من عام ٧١- ١٩٧٤) : تكلفت هذه المرحلة ١١,٥ مليون دولار أمريكي، وفيها تم إنشاء حاجز أمواج بطول ٣٢٠ مترا ، وأربعة أرصفة بطول ٢٤٥ مترا وعمق أربعة أمتار ، وبلغت مساحة الميناء ٢م١٢٠٠ وكانت السفن عابرة المحيطات تقف بعيدا عن الميناء ويتم إفراغ البضائع في لنشات وتنقل إلى الأرصفة .

المرحلة الثانية (من عام ٧٦- ١٩٨٠) : تكلفت هذه المرحلة ١٢٩ مليون دولار أمريكي وفيها تم بناء حاجزين للأمواج : الأول بطول ١٤٠٠ مترا ، الثاني بطول ١١٦٠ مترا ، وتم تزويدهما بنحو ٣٦ رافعة متباينة الحمولة (٣-١٥٠ طنا) وبلغت مساحة الميناء نحو ٢م٣٠٠,٠٠٠ .

المرحلة الثالثة (من عام ١٩٩٤- ١٩٩٧) : شهدت تطوير الأماكن المخصصة للاستخدام من قبل سرية اليخوت السلطانية والبحرية العمانية وحرس السواحل العمانية ؛ وتطوير ميناء الصيد المحلق بميناء ريسوت، وإضافة صومعة جديدة للأسمنت ، ومصنع للأسمنت في المنطقة الصناعية ، كما شهدت هذه المرحلة تحسن شبكات الطرق المؤدية إلى الميناء وخاصة التي تربطها بمدينة صلالة وبالظهير الداخلي .

أدت عمليات التطوير السابقة إلى زيادة حجم البضائع المفرغة في الميناء

حتى بلغت ٤٩٠ ألف طن عام ١٩٩٧، وبلغت أعداد السفن الراسية بالميناء ٢٠٤ سفينة، و ٢٨٢ لنشاً .

ومع ذلك فإن نسبة السفن الراسية في هذا الميناء لم تعادل إلا ٧/١ مثلها في ميناء قابوس في نفس العام ، كما ان البضائع المفرغة به لم تعادل إلا ٢٨% من جملة مثلها في ميناء قابوس ، أما البضائع التي شحنت منة لم تعادل إلا ١١% من جملة مثلها في ميناء قابوس . وكل ذلك أدى إلى التفكير في إقامة محطة للحاويات تضاف إلى ميناء ريسوت تدعيماً لقدراته .

وقد كان لزاماً إنشاء هذه المحطة بمواصفات فنية ذات تقنية عالية في بنيتها الأساسية وفي الأنظمة والمعدات التشغيلية وفي طاقتها الاستيعابية في المناولة والتخزين وذلك لمواكبة التوجه الجديدة لشركات خطوط نقل الحاويات التي بدأت في بناء أحجام أكبر للسفن لاستيعاب أعداد أكبر من الحاويات . وقد بدأت مناقشة فكرة إضافة محطة حاويات عملاقة إلى ميناء ريسوت في أكتوبر ١٩٩٦ بين الحكومة العمانية وشركة (Sea Land) الأمريكية ، مروراً بتوقيع العقود وانتهاء بظهور هذا المشروع إلى خير التنفيذ ، وقد استغرق ذلك نحو سنتين ونصف حيث بدأ تشغيل المحطة في نوفمبر ١٩٩٨ ، وتم افتتاحها رسمياً في أول ديسمبر ٩٨ .

وبلغت مساحة هذه المحطة عام ١٩٩٩ نحو ٢٥٥٠,٠٠٠ م^٢ ، أي ما يعال ٦٥% من المساحة الإجمالية لميناء ريسوت ، ويمكن مقارنة مساحة محطة حاويات ريسوت بالمساحة المخصصة للحاويات في ميناء قابوس والتي بلغت ٢٥٢,٣ ألف م^٢ وهو ما يمثل ٤٦% من مساحة محطة حاويات ريسوت ، وهذا يدل على ضخامة هذه المحطة التي تضم أربعة أرصفة بطول ١٢٦٠ متراً ، وعمق ١٦ متراً ، وهي كافية لاستيعاب ناقلات باناما ماكس وأي نوع مماثل ، وفي حين أن ميناء قابوس يبلغ العمق به ١٣ متراً فقط . كما زودت هذه

المحطة بعدد ١٢ رافعة عملاقة حمولة ٦٥ طناً تستخدم للمرة الأولى في موانئ الشرق الأوسط ، كما زودت بعدد ٢٤ رافعة قنطرية حمولة ٤٢ طناً ، ٧٥ رافعة شوكية ، ٤٧ جراراً ، ٧٢ مقطورة ، وأربع قاطرات إرشادية حمولة كل منها ٤٥٦ طناً .

وقد بلغ معدل المناولة في هذه المحطة ١٢٠ حاوية / ساعة ، وعلى ذلك فإن أكبر حاوية في العالم لا تستغرق مدة تفريغها في المحطة أكثر من ٢٤ ساعة وكان من المتوقع استقبال ٨ سفن أسبوعياً في بداية المشروع ، إلا أن هذا العدد تضاعف مما يعنى استقبال المحطة ٨٢٧ سفينة في عامها الأول ، أما بعد إضافة الرصيف الثالث والرابع فمن المنتظر زيادة عدد سفن الشحن لتصل إلى ١٠٠٠ سفينة عام ٢٠٠٠ . وقد بلغ عدد الحاويات المتداولة بالمحطة ٨١٠,٠٠٠ حاوية ، ومن المتوقع زيادتها إلى ١,٢٧٥ مليون حاوية في العام الخامس من افتتاح المحطة . وتم تأسيس شركة مساهمة عمانية عامة هى شركة صلالة لخدمات الموانئ برأس مال بلغ ١٢٠ مليون دولار أمريكى وكانت نسبة المشاركة في ملكية الشركة على النحو التالى :

الحكومة العمانية ٢٠%	اكتتاب عام للجمهور ٢٠%
صناديق التقاعد الحكومى ١١%	شركة س لاند الأمريكية ١٥%
مستثمرون عمانيون ١٩%	شركة مرسك لاين الدانماركية ١٥%

ونظراً لقناعة المسؤولين في السلطنة بأهمية الإدارة الجيدة في تحقيق العائد المالى المطلوب فقد تم التعاقد مع شركة صلالة لخدمات الموانئ بمشاركة كبريات الملاحة العالمية السابقة الذكر لإدارة وتشغيل هذه المحطة ، ومدة الامتياز ٣٠ عاماً .

وسوف تتمكن الحكومة العمانية في خلال (١٨ - ٢٠ سنة) من استعادة كافة المصاريف التى دفعتها ، وما يتبقى من سنوات الامتياز سيكون أرباحاً

فائضة بالإضافة إلى ما يمكن أن تحصل عليه الحكومة من معدات وتجهيزات في نهاية مدة الامتياز .

وتعد هذه المحطة ذا أهمية اقتصادية لسلطنة عمان ، ومثالاً لنجاح الإستراتيجية الاقتصادية العمانية الهادفة إلى تنويع مصادر الدخل وعدم الاعتماد على النفط كمصدر أساسي للدخل ، وتوفير فرص العمل للسكان والإسهام في رفاهية الشعب العماني .

وتظهر الأهمية الاقتصادية للمحطة أيضاً من خلال النجاح في جذب الاستثمار الأجنبي والتقنية العالية والمهارات الإدارية .

كما أن لهذه المحطة أهمية اقتصادية بالنسبة لمحافظة ظفار ، لأنها تقوم بسد حاجة السوق المحلي من خلال حركة الاستيراد ، كما أنها تعد فرصة لتصدير المنتجات المحلية التي تشتهر بها ظفار ، وتعد فرصة أيضاً لرجال الأعمال هناك لممارسة عمليات التصدير والاستيراد مباشرة من ميناء ريسوت بدلاً من استخدام ميناء قابوس . كما تؤدي هذه المحطة أيضاً إلى توفير فرص العمل لسكان ظفار وتنشيط حركة التجارة والصناعة والسياحة ، وتعمل على نمو مجالات الأعمال المختلفة المرتبطة بالميناء .

وتقوم هذه المحطة أيضاً بخدمة التجارة البحرية العالمية باعتبارها إحدى المحطات الهامة في مسار الملاحة الدولية ، ولقدرتها على استقبال الجبل الجديد من ناقلات الحاويات العملاقة ، كما تساعد هذه المحطة في وضع منطقة الخليج العربي على خريطة الشحن العالمية . وما زالت عمليات التطوير مستمرة في المحطة لمواكبة المتطلبات المستقبلية ، ومن المقرر زيادة عدد الأرصفة بالميناء إلى ٤١ رصيفاً وجرى العمل لإقامة حوض جاف لإصلاح السفن ، وإنشاء منطقة حرة صناعية وتجارية ، ومصفاة للبتترول ، ومحطة لنقل الركاب ومصنع للحديد والصلب ومحطة لتوليد الكهرباء ، والتوسع في مناطق تخزين الحاويات .

التوصيات

- ضرورة بذل كل الجهود الممكنة للحد من تأثير انخفاض سعر النفط على الاقتصاد العماني.
- سرعة الانتهاء من إقامة المنطقة الحرة الصناعية والتجارية ووضع إستراتيجية اقتصادية بعيدة المدى لهذه المنطقة يكون هدفها إعطاء أولوية للمشروعات التي تحدث تغييرات هيكلية على الاقتصاد الوطني وتحد من ظاهرة البطالة .
- سرعة الانتهاء من إنشاء مصفاة البترول ومحطة نقل الركاب لما لذلك من تأثير إيجابي على الحالة الاقتصادية لسلطنة عمان ، ولحفاظة ظفار بوجه خاص .
- ضرورة تشغيل خط ملاحى بحرى لسفن الركاب بين موانئ السلطنة وميناء ريسوت بغرض تشجيع السياحة فى صلالة ليكون مكملا مع خطوط الطيران التي تستخدم مطار صلاله.
- سرعة الانتهاء من تطوير وازدواج طريق صلالة اليمن لإتاحة الفرصة للتبادل التجارى البرى بين الدولتين ، فضلا عن التبادل التجارى البحرى .
- ضرورة إقامة شركة وطنية لصيد الأسماك - عالية المستوى - بدلا من التصريح لشركات أجنبية لصيد الأسماك من المياه الإقليمية مقابل بعض المال ، واستخدام ميناء ريسوت فى تصدير إنتاج أسماك هذه الشركة الوطنية.
- العمل على تحسين إنتاج اللبان فى محافظة ظفار بعد التدهور الذى أصاب إنتاجه ، واستخدام ميناء ريسوت لتصديره إلى الخارج .
- يجب حل مشكلات تمليح التربة فى سهل صلالة التي نتجت عن الإفراط فى استهلاك المياه الجوفية ، وبذلك يتحسن الإنتاج الزراعى ويصدر فائض الإنتاج عن طريق هذا الميناء .

مصادر البحث

المصادر العربية :

- احمد بن محمد الكثيرى : "الغابات والنشاط الرعوى فى جبال ظفار - دراسة إستراتيجية لإعادة تأهيلها . ماجستير فى الزراعة ، جامعة قطر ، ١٩٩٢ .
- أطلس سلطنة عمان والعالم ، وزارة التربية والتعليم ، ط٣، سلطنة عمان، ١٩٩٦ .
- الأطلس الاجتماعى - الاقتصادى، مركز المعلومات والتوثيق بوزارة التنمية ، سلطنة عمان ، نوفمبر ١٩٩٦،
- جريدة عمان الاقتصادى فى ١/١٢/١٩٩٨ ، ملحق خاص بمناسبة افتتاح محطة حاويات ريسوت .
- جريدة الوطن فى ١/١٢/١٩٩٨، ملحق خاص بمناسبة الافتتاح الرسمى لمحطة حاويات صلالة.
- جريدة عمان فى ١/١٢/١٩٩٨، ملحق خاص بمناسبة افتتاح محطة حاويات بميناء ريسوت.
- حرب الحنيطى وآخرون : "الجغرافيا الاقتصادية ، وزارة التربية والتعليم والشباب ، ط٢ ، سلطنة عمان ١٩٩٠/٨٩ .
- خريطة طرق عمان ، مقياس ١ : ١,٥٠٠,٠٠٠ ، شركة هنتجنس المحدودة للمساحة ، إنجلترا ، ١٩٨٥
- خريطة ولاية صلالة ، مقياس ١ : ١,٠٠٠,٠٠٠ ، هيئة المساحة الوطنية العمانية ، ١٩٩٤ .
- عبد النور خميس الزدجالى : " الملاحة العامة على السواحل العمانية " ،

- البحرية السلطانية العمانية ، مدرسة الأركان البحرية الصغرى ، سلطنة عمان ١٩٩٦ .
- فتحى أبو عيانة : دراسات فى جغرافية شبه الجزيرة العربية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ١٩٩٦ .
- محمود أبو العلا : جغرافية إقليم عمان - سلطنة عمان ودولة الإمارات ، مكتبة الفلاح ، الكويت ، ١٩٨٨ .
- مجلس التنمية ، دائرة الإحصاء الوطنى ، الكتاب الإحصائى لسلطنة عمان ، الإصدار الثالث ١٩٧٤ .
- مصطفى محمد البغدادى : "مراكز الاستقرار البشرى فى منطقة الباطنة - سلطنة عمان" مجلة كلية الآداب جامعة المنوفية العدد السادس والعشرون ، اغسطس ١٩٩٦ .
- مؤتمر صحفى لوزارة المواصلاات العمانى بمناسبة افتتاح ميناء ريسوت بصلالة يوم ١/١٢/١٩٩٨ .
- وزارة الإعلام : " عمان " إصدارات ٩٨ ، ١٩٩٩ .
- وزارة التنمية : التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت سلطنة عمان ١٩٩٣ .
- وزارة التنمية : الكتاب الإحصائى السنوى لسلطنة عمان ١٩٩٦ ، الإصدار الثانى والعشرون ١٩٩٤ .
- وزارة التنمية : الكتاب الإحصائى السنوى لسلطنة عمان ١٩٩٦ ، الإصدار الخامس والعشرون ١٩٩٧ .
- وزارة التنمية : الكتاب الإحصائى السنوى لسلطنة عمان ١٩٩٨ ، الإصدار السابع والعشرون ، ١٩٩٩ .
- وزارة الخارجية : " النفط المصدر الأول للدخل القومى " ، محاضرات

المعهد الدبلوماسي العماني ، ١٩٩٧ .

- وزارة النفط والمعادن : مسيرة النفط والمعادن في عمان من ١٩٧٠ - ١٩٩٠ ، المطابع العالمية ، روى ، سلطنة عمان ، ١٩٩١ .

المصادر الأجنبية

- "Dhofar-Years of Endeavour and achievement," Ministry of Informatjom, Sultanate Of Oman, 1995.
- Fred Scholz "Ageogyaphical Introduction to The Country of Oman",Ernst Klett Printing,Stutitgart, Germany, 1980.
- Fred Scholz "Sultanate OF Oman -Aerial Photogrhc Atlas: Natural Regions and Living areas in Text and photographs". Part 11,Ernst kieet Printing , Stutitgart, Germany, 1978
- Map Of The Sultanaate Of Oman, Scale 1: 1.300.000 Published by The National Survey Authority Of Oman ,in May 1994 Reprinted Oct.1997.
- "Oman and Seafaring nation " Ministry Of National Heritage and Culture, Second Edition, Sultnate Of Oman,1991
- "Port -Raysut Distinguished by Geographical Position ",Port -Raysut Salalah, Sultanate Of Oman,1982.
- Port Sultan Qaboos ",Hand Book and Directory, Muscat , Sultnate Of Oman,1996/1998
- "Rewriting the History of An Important Ancient Trade Route", Salalah Port Services Company (S.A.O.G.) Salalah ,1998.
- "Sultanat Of Oman Throughout 20 Years , The promise and the fulfilment.", Ministry OF Information , Sultnate of oman , 1990.
- Sir Donald Hawley " Oman and its Renaissance" Jubilee Edition, Stacey International ,London,1994.

- "Salalah – where East & West meet – Becoming a world Class Port", salalah Port services (S.A.O.G.), 1998.
- " The Development Strategy in Dhofar Governorate "AL-Markazi A bi-Monthly publication of the Central Bank of Oman ,vol.22.Issue No.6 Musct, Nov./Dec.1997.
- "Together towards the 21st century" Mina Raysut ,salalah , Sultnate of oman Dec .1998