

ميناء ينبع البحري بغربي المملكة العربية

السعودية: دراسة في جغرافية النقل

د. مرفت عبداللطيف أحمد فراج غلاب

أستاذ مساعد بقسم الجغرافيا

كلية الآداب - جامعة دمنهور

DOI: [10.21608/QARTS.2022.134557.1421](https://doi.org/10.21608/QARTS.2022.134557.1421)

مجلة كلية الآداب بقنا (دورية أكاديمية علمية محكمة)

مجلة كلية الآداب بقنا - جامعة جنوب الوادي - العدد (٥٥) أبريل ٢٠٢٢

الترقيم الدولي الموحد للنسخة المطبوعة ISSN: 1110-614X

الترقيم الدولي الموحد للنسخة الإلكترونية ISSN: 1110-709X

<https://qarts.journals.ekb.eg>

موقع المجلة الإلكتروني:

ميناء ينبع البحري بغربي المملكة العربية السعودية: دراسة في جغرافية النقل

الملخص:

تهدفُ الدراسةُ إلى تسليطِ الضوء على ميناء ينبع البحري، من خلالِ دراسةٍ نشأة الميناءِ وتطوره، وخصائصه، وظهيره، ومورفولوجيته، وتطور حركة البضائع والسفن والركاب، وأنواع البضائع، والتوزيع الجغرافي للبضائع ومجال النفوذ، إضافةً إلى مستقبل الميناء.

واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، إضافةً إلى المدخلين التاريخي والموضوعي، واستعانت بالعمل الميداني في التعرف على مورفولوجية الميناء وتجهيزاته، واستعانت بالأسلوبين: الكمي في تحليل شبكة الطرق، ونظم المعلومات الجغرافية "برنامج ArcGIS 10.2" في قياس أطوال الطرق وحساب المساحات، وإخراج الخرائط وتحليلها. وقد توصلت الدراسة إلى مجموعةٍ من النتائج، أهمها:

- لم تؤثر درجات الحرارة المرتفعة في تشغيل الميناء وحركة السفن منه وإليه.
- استحوذ الميناء على المرتبة الرابعة بين مدن المملكة العربية السعودية من حيث درجة الترابط.

- تساوى تقريباً حجم البضائع الواردة إلى ميناء ينبع والمصدرة منه عام ٢٠١٩م.
- استأثرت المواد الغذائية بأربعة أخماس حجم الواردات بميناء ينبع عام ٢٠١٩م، تَصَدَّرَها حبوب الشعير، تَلَاهُ حبوب الذرة الشامية.
- استحوذت المواد الخام الصناعية على نسبة ٩٩,٨% من جملة حجم الصادرات عام ٢٠١٩م، وتمثلت في الكونكريت والأسمنت والنحاس.

- احتلالُ أوكرانيا المرتبةَ الأولى من حيثُ حجمِ الوارداتِ بما يزيدُ على خُمسِ حجمِ الوارداتِ، تلاها البرازيل.

- ارتفاعُ نصيبِ اليمن؛ إذ بلغَ ما يقربُ من ثلثي الصادراتِ عبرِ الميناءِ، وشملتِ الأسمنتِ، تلاها كينيا.

الكلماتُ المفتاحية: نشأة الميناء - مورفولوجيته - تطورُ حركةِ البضائعِ والركاب - أنواعِ البضائع - التوزيعُ الجغرافي للبضائع - مستقبلُ الميناء.

مقدمة:

يُعد النقل صناعةً تكميليةً لا تقلُّ أهميةً عن الصناعاتِ الأساسية، ومع التجارة والاتصالات يمثل جزءًا من قطاع الخدمات الذي لا غنى عنه للمجتمع، ويُعدُّ السببُ الرئيسُ لارتباط التجارة الدولية ارتباطاً وثيقاً بالنقل البحري الذي ينقل الغالبية العظمى من البضائع في العالم، كَبَر مساحة البحار والمحيطات (Whittle, T. S., 1987:10-13).

يتمُّ النقل البحري من خلال طرقٍ محددةٍ تُستخدمُ بانتظامٍ في مساراتِ الشحن، تنتهي وتبدأ من نقاطٍ عبورٍ استراتيجية لها خصائصٌ طبيعيةً من حيث خط الساحل والرياح والتيارات البحرية والعمق والشعاب المرجانية والجليد، ويُهيمنُ شحنُ البضائع Freight على النقل البحري لعدم وجود وسيلةٍ أخرى لنقل كمياتٍ كبيرةٍ من البضائع لمسافاتٍ طويلةٍ بتكلفةٍ منخفضة (Rodrigue, J., 2017: 1-3).

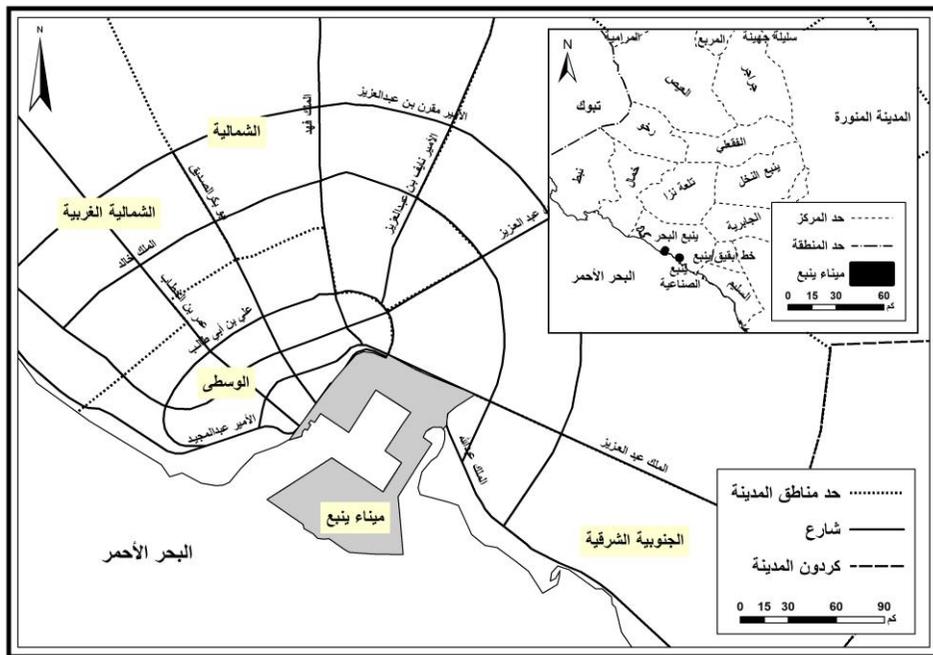
ويسهمُ موقعُ الميناء في المدينة الساحلية في جعلها مدينةً مختلفةً عن أي مدينةٍ أخرى؛ إذ يعتمدُ نموُّ المدينة على تطوير الميناء وتعدد وظائفه، إضافةً إلى ارتفاع الدخل الاقتصادي لها، والاهتمام بالطرق والمرافق التي تربط الميناء بالمدينة (سعد، عبدعلى، ٢٠١٩م: ٣٥٦).

ويعدُّ ميناءُ ينبع التجاري أحدَ المنافذ البحرية الواقعة على الساحل السعودي الغربي المطل على البحر الأحمر والذي يتميزُ بحركةٍ ملاحيةٍ جيدةٍ من خلال اتصاله بالموانئ العالمية.

الإطار المكاني:

يقعُ ميناءُ ينبع على الساحل الشرقي للبحر الأحمر في جنوب شرقي مدينة ينبع البحر في غربي المملكة العربية السعودية بمنطقة المدينة المنورة بين مينائي ضباء

شمالاً، وجدة الإسلامي جنوباً، عند تقاطع دائرة عرض $24^{\circ} 4'$ شمالاً، مع خط طول $3^{\circ} 38'$ شرقاً، ويعدُّ الميناء السعودي الأقرب لدول أوروبا وأمريكا الشمالية، ويحدُّ الميناء من الشمال والشمال الغربي مركزا تلعة نزا، وخمال (شكل ١)، ومن الشمال الشرقي مركزا الجابرية، وخط أبقيق/ينبع، ومن الجنوب الشرقي مدينة ينبع الصناعية، ومركز سليم، ومن الغرب والجنوب البحر الأحمر، وتُمثل مدينة ينبع البحر حاضرة محافظة ينبع، يسكنها ٢٢٦,٦٦٥ ألف نسمة، يشكلون ٩,١٪ من جملة سكان منطقة المدينة المنورة البالغ عددهم ٢,١٨٨ مليون نسمة عام ٢٠١٩م.



المصدر: -الإدارة العامة للمساحة العسكرية، خريطة المملكة العربية السعودية مقياس ١ : ٨ مليون عام ١٤٢١هـ. - وزارة الشؤون البلدية والقروية، أمانة منطقة المدينة المنورة، خريطة محافظة ينبع عام ١٤٣٠هـ.

شكل (١) موقع ميناء ينبع البحري في غربي المملكة العربية السعودية

-دراساتٌ سابقةٌ:

تتعدّد الدراساتُ عن المواني البحرية؛ من ضمنها دراساتُ أوركنجي (١) عام ١٩٨٧م؛ حيث عرضت ظهيرَ ميناءِ ينبعَ ونظيره، والخصائصَ الجغرافيةَ لظهير الميناء، ومستقبله. والغماز (٢) عام ١٩٩٨م الذي تناولَ نشأةَ ميناءِ دمياطَ الجديدةَ وتطوره، والمقوماتِ الجغرافيةَ للميناءِ وتطورَ حركةِ السفنِ والبضائع، والتوزيعَ الجغرافي لكلٍ من السفنِ المترددةً على الميناءِ وحمولتها عام ١٩٩٦م، إضافةً إلى الرؤيةِ المستقبلية. ورمضان (٣) عام ٢٠٠٢م الذي عرضَ الشخصيةَ الجغرافيةَ لسواحلِ السعودية، والمقوماتِ الرئيسةَ لمناطقِ الظهير، والتوزيعَ الجغرافي للهيكل النوعي للمواني السعودية، والتنظيمَ المكانيَ وتركيبها الاقتصادي ومستوياتِ أدائها، إضافةً إلى التقييم والمشكلات. وتناولَ عرفة (٤) عام ٢٠١٥م الخصائصَ الجغرافيةَ المؤثرةَ في نشأة مواني الساحلِ الغربيِّ لخليجِ السويس وتطورها، والإمكاناتِ الأرضية والبحرية، والنشاطِ التجاري بالمواني، ومجالها الأرضي والبحري، إضافةً إلى إمكاناتِ التنمية بها.

(١) أوركنجي، عبد الله محمد، ميناء ينبع وعلاقته بالظهير، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، ١٩٨٧م.

(٢) الغماز، محمد صدقي، ميناء دمياط الجديدة، دراسة جغرافية النقل البحري، مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، ١٩٩٨م.

(٣) رمضان، محمد إبراهيم، الجغرافيا المتغيرة للمواني السعودية الرئيسية في نهاية القرن العشرين، مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد ٢٦٤، مايو ٢٠٠٢م.

(٤) عرفة، محمد حسن السيد محمد، تنمية مواني الساحل الغربي لخليج السويس، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، ٢٠١٥م.

وأبو مدينة^(١) عام ٢٠١٦م الذي درس نشأة ميناء الزويتينة النفطي ومكوناته، والموقع والموضع، والظروف البحرية والمناخية، والنشاط التجاري بالميناء من خلال دراسة حركة الصادرات والسفن والناقلات.

والفرجان^(٢) عام ٢٠١٦م والذي تناول مورفولوجية ميناء طرابلس البحري، وتطور حركة النقل بالميناء، والمجالان الأرضي (الظهري) والبحري (النظير).

أما دراسات الشمري^(٣) عام ٢٠١٦م فتناولت العوامل الطبيعية والبشرية المؤثرة في تطور ميناء دبي، والتخصص الوظيفي للميناء من خلال دراسة الظهير والنظير، إضافة إلى تجهيزات الميناء.

والياسري^(٤) عام ٢٠١٦م فعالجت مفهوم الميناء وأنواعه، والتطور التاريخي لنشأة ميناء الإمام الخميني، والموقع، والمجال الأرضي، والبحري، ومستقبل الميناء. وشريف^(٥) عام ٢٠١٧م وتناولت مراحل تنفيذ ميناء العين السخنة وإنشائه، والمقومات الجغرافية للميناء، وشبكة النقل التي تربط الميناء بالظهير، إضافة إلى تحليل جغرافي

(١) أبو مدينة، حسين مسعود، ميناء الزويتينة النفطي دراسة في جغرافية النقل، مجلة العلوم الإنسانية التطبيقية، الجامعة الأسمرية الإسلامية زليتن، كليتي الآداب والعلوم، العدد ٢٨، ٢٠١٦م.

(٢) الفرجان، مصطفى أحمد، حركة النقل البحري بميناء طرابلس وانعكاساتها على الظهير والنظير، مجلة كليات التربية، جامعة الزاوية، ليبيا، العدد ٤، ٢٠١٦م.

(٣) الشمري، حيدر عبود كزار، ميناء دبي دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية، مجلة البحوث الجغرافية، كلية التربية للبنات، جامعة الكوفة، العدد ٢٣، ٢٠١٦م.

(٤) الياسري، حسين قاسم محمد، المجال الأرضي - البحري وتأثيره التجاري لميناء الإمام الخميني، مجلة آداب البصرة المنشورة، جامعة البصرة، العدد ٧٨، ٢٠١٦م.

(٥) شريف، شريف عبد السلام، ميناء العين السخنة، مجلة جامعة أسيوط للبحوث البيئية، مركز الدراسات والبحوث البيئية، جامعة أسيوط، المجلد ٢٠، العدد ٢، أكتوبر ٢٠١٧م.

لحركة النقل في الميناء. وناقشت بكر^(١) عام ٢٠١٨م أنواع الأرصفة بميناء سفاجا والإمكانات الأرضية من محطات وساحات أرضية وكباري مشاة والتسهيلات البحرية، والتي تمثلت في الوحدات البحرية والأجهزة الملاحية والأجهزة الأرضية.

درست فريد^(٢) عام ٢٠١٩م دور الخدمات اللوجستية في تنمية التجارة الخارجية بكينيا، وتطور حركة التجارة الخارجية بها، مع قياس أثر خدمات النقل البحري فيها، إضافة إلى إجراء التحليل البيئي الرباعي SWOT Analysis للموانئ البحرية الكينية. وعالجت الجبوري^(٣) عام ٢٠١٩م نظرية صفوف الانتظار لحل مشاكل النقل والتفريغ البحري، وأثرها في تقليص الوقت أثناء الشحن والتفريغ بالموانئ السعودية ومنها ميناء ينبع.

ودرس سليمان^(٤) عام ٢٠٢٠م أثر العوامل الجغرافية في اختيار موقع ميناء صفاقس وموضعه، والعلاقات المكانية للميناء وتحديد مجاله الأرضي، والبحري، إضافة إلى تحليل واقع حركة النقل في الميناء، والتعرف على المشكلات التي تواجهه.

تناولت الدراسات السابقة عدة موضوعات في دراستها للموانئ منها العوامل الجغرافية المؤثرة في نشأة الموانئ وتطورها، ومورفولوجيتها، وحركة نقل البضائع

(١) بكر، آية علام محمد، مورفولوجية ميناء سفاجا دراسة في جغرافية النقل البحري، مجلة البحث العلمي في الآداب، كلية البنات، جامعة عين شمس، المجلد ١٩، العدد ١٩، الجزء الثامن، ٢٠١٨م.

(٢) فريد، سالي محمد، دور الموانئ البحرية في دعم التجارة الخارجية في كينيا، مجلة رماح للبحوث والدراسات مركز البحث وتطوير الموارد البشرية: رماح الأردن، العدد ٣٣، ٢٠١٩م.

(٣) الجبوري، شروق نعيم جاسم، نظرية صفوف الانتظار وتطبيقها في موانئ المملكة العربية السعودية، مجلة الآداب، جامعة بغداد، العدد ١٢٨، ٢٠١٩م.

(٤) سليمان، محمد أحمد علي، ميناء صفاقس، الجمهورية التونسية، دراسة في جغرافية النقل البحري، مجلة كلية الآداب، جامعة الفيوم، المجلد ١٢، العدد ٢، ٢٠٢٠م.

ومشكلاتها، ولم تختلف الدراسة الحالية كثيرًا عن الدراسات السابقة، إلا أنها ركزت على أنواع البضائع التفصيلية، والتحليل الجغرافي للبضائع وفقًا لمصدرها ووجهاتها.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- الخصائص الطبيعية والبشرية لميناء ينبع وظهيره.
- مورفولوجية ميناء ينبع.
- تسليط الضوء على حركة الواردات والصادرات بالميناء.
- تحديد أنواع البضائع المصدرة من ميناء ينبع والواردة إليه.
- معرفة مجال النفوذ للميناء.
- مستقبل الميناء.

منهجية الدراسة وأساليبها:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي Analytical Descriptive methodology، في عرض المعلومات وتحليلها، واستعانتم بالمدخل التاريخي Historical Approach عند دراسة تطور حركة البضائع والركاب في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م) وكذلك المدخل الموضوعي، ولجأت الدراسة إلى العمل الميداني في التعرف على مورفولوجية الميناء وتجهيزاته في شهر أكتوبر ٢٠٢١م. وقد اعتمدت الدراسة أساسًا على الأسلوب الكمي في تحليل شبكة الطرق البرية في ظهير الميناء، إضافة إلى تقنية نظم المعلومات الجغرافية، برنامج ArcGIS 10.2 في قياس أطوال الطرق وحساب المساحات، وإخراج الخرائط وتحليلها.

ولتحقيق أهداف الدراسة يمكن صياغة محاورها الرئيسة الآتية:

- نشأة ميناء ينبع وتطوره.
- خصائص ميناء ينبع وظهيره.
- مورفولوجية الميناء.
- تطور حركة البضائع والسفن والركاب.
- أنواع البضائع والسفن في ميناء ينبع.
- التوزيع الجغرافي للبضائع ومجال النفوذ.
- مستقبل ميناء ينبع.

أولاً: نشأة ميناء ينبع وتطوره

هو مرفأً طبيعياً وأحد أقدم الموانئ السعودية على البحر الأحمر، ويمتد تاريخ ميناء ينبع لأكثر من ألف عام، وظلّ الميناء صغيراً طيلة قرون، وقد بدأ تطويره بصورة جادة في ستينيات القرن العشرين، على النحو التالي.

١- العهد الأيوبي:

يُعدُّ القرن الثالث عشر الميلادي بداية أهمية الميناء؛ فقد استخدمه الأيوبيون المسيطرون على الحرمين في جعله الميناء الرئيس للمدينة المنورة؛ حيث أرسلوا السفن التي تحمل ما يحتاج إليه الحجاج، وما يريدون توزيعه على الفقراء من أهل المدينة؛ مما يشير إلى أنه أثر في خدمة الظهير، وبشكل ملموس في حياتهم الاقتصادية.

٢- العهد العثماني:

قام السلطان سليمان القانوني في القرن السادس عشر بإصلاح الميناء وتوسيعه، ببناء رصيف لترسو عليه السفن، ومخازن لتخزين معونات الحبوب التي تُنقل إلى المدينة، ولوازم الحرم النبوي الشريف التي تأتي من السويس والطور بمصر، إضافة إلى ما يحتاج

إليه ركب الحجاج المصري الآتي عن طريق البر ويمرُ بمدينة ينبع البحر (الجاسر، ١٩٦٦م: ٧١). تبعه تاريخياً تدهور ميناء ينبع، بسبب تصارع القوى المحلية الحاكمة في أقاليم الجزيرة العربية حتى قيام الدولة السعودية.

٣- الدولة السعودية:

قامت الدولة السعودية الثانية في القرن التاسع عشر، إلا أن مواردها الاقتصادية المحدودة لم تساعد في القيام بمشاريع تطويرية، بالرغم من زيادة أهمية ميناء ينبع بعد حفر قناة السويس والتي حولت البحر الأحمر من مغلق إلى ممر بحري رئيس، إضافة إلى قربه من المدينة المنورة الذي أسهم في ممارسته لوظيفتين: الدينية لتضمن استقبال الحجاج والمعتمرين، والتجارية في خدمة الظهر.

اهتمت المملكة العربية السعودية بميناء ينبع مع دخولها مرحلة التطور الاقتصادي والعمراني؛ وذلك لموقعه على البحر الأحمر، إضافة إلى أن موضعه مناسب طبيعياً؛ لذلك تم تطوير الميناء عام ١٩٦١م؛ حيث تم بناء رصيفين (١، ٢) بطول ١٧٠ متراً، ٢١٠ متراً، وبلغ عمق المياه عشرة أمتار، وتم إنشاء مبنى للركاب والإدارة، ومستودع للشحن والتفريغ، ومخازن مفتوحة، إضافة إلى الآلات والروافع، وعملت علي إعفاء بعض السلع من الضرائب والرسوم الجمركية لتخفيف الضغط على ميناء جدة الإسلامي، وبدأ في استقبال حركة النقل منذ عام ١٩٦٢م (الرويثي، ١٤٠٣هـ: ٣١٤-٣١٥).

وقد مرَّ الميناء فيما بعد بفترة ركودٍ لعدة أسبابٍ منها إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧م، وزيادة أهمية ميناء جدة الإسلامي في استقبال الحجاج والمعتمرين والبضائع حتى أصبح الميناء الرئيس للمملكة العربية السعودية، فضلاً عن عدم قدرة ميناء ينبع على استقبال السفن الكبيرة، وعدم الاهتمام بالطرق التي تربطه بباقي مدن المملكة.

تبعه تاريخياً الاهتمامُ بميناءِ ينبعٍ في خطةِ التنميةِ الثانيةِ (١٩٧٥-١٩٨٠م) مع نمو حركة التجارة الخارجية السعودية؛ حيثُ وسَّعت قناةُ الاقتراب لحي تستقبل السفن الكبيرة، وأصبحت أعدادُ الأرصفةِ تسعةً، بجملة طول ١٩٤٠مترًا، وبعمقٍ يتراوح بين ١٠-١٢مترًا (أورقجي، ١٩٨٧: ٥٣-٥٤).

ثانيًا: خصائص ميناء ينبع وظهيره

أسهمت المقومات الطبيعية والبشرية في نشأة الميناء وتطوره، وبرزت أهميته التجارية بين موانئ المملكة العربية السعودية حتى تبوأ المركز الرابع بعد موانئ جدة الإسلامي، والملك عبد العزيز بالدمام، والجبيل.

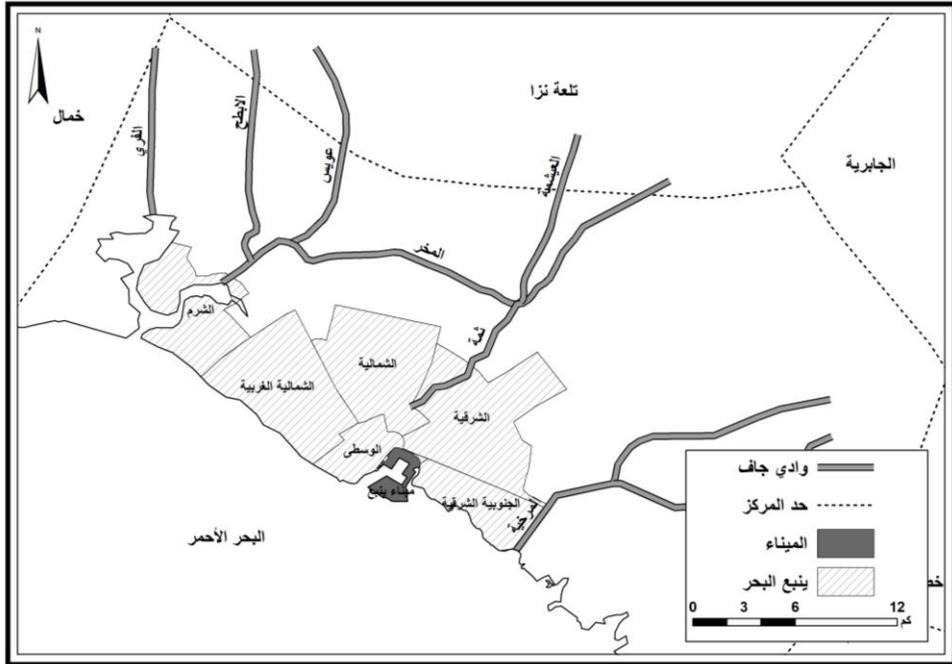
ويمكن دراسة خصائص الميناء على النحو التالي:

١- الخصائص الطبيعية:

تتضمنُ الموضع، وخط الساحل، والجهة المائية، والمناخ.

أ- الموضع:

يقع ميناء ينبع على الساحل الشرقي للبحر الأحمر؛ إذ نشأت مدينة ينبع البحر في منطقة سهلية محصورة في موقع متوسط بين شرم ينبع، ومصب وادي الفري في الشمال (شكل ٢)، ومصب وادي المرخية في الجنوب، حيث تراوح السهل الساحلي بين ٧، ١٥ كم، ويمتد إلى الشرق منه مرتفعات الحجاز بارتفاع يتراوح بين ٥٠٠، ١٨١٥ مترًا، والتي انحدرت منها مجموعة من الأودية ألفت برواسبها في المنطقة السهلية والبحر الأحمر.



شكل (٢) الأودية الجافة في مدينة ينبع البحر بغربي المملكة العربية السعودية

ويُعدُّ وادي ثمة الذي يصبُّ في خليج ينبع أهمّها وأكثرها فائدة؛ لأنه أراح الشعاب المرجانية في خليج ينبع وأمامه على الساحل؛ مما أسهم في تكوين مرفأ طبيعي لميناء ينبع؛ ونمت مدينة ينبع البحر شمال الميناء على مرتفع من الصخور المرجانية الملاصقة للميناء، وأسهم انخفاض المنسوب في صعوبة امتداد المدينة باتجاهي الشرق، والغرب من الميناء لانتشار السبخات والأراضي الملحية، وتسرب مياه البحر، وأمكن فيما بعد ردم أجزاء كبيرة منها وتوسعة المدينة، وتكمن أهمية وادي ثمة في أنه يمرُّ به الطريق البري نحو المدينة المنورة.

ب- خط الساحل Shore Line:

نشأ ميناء ينبع في الطرف الشمالي لخليج ينبع، وتتكوّن منطقة الميناء من حافتين، أولاهما الحافة الداخلية Inner Edge والتي تتصفُّ بضحولتها، وكانت المفضلة

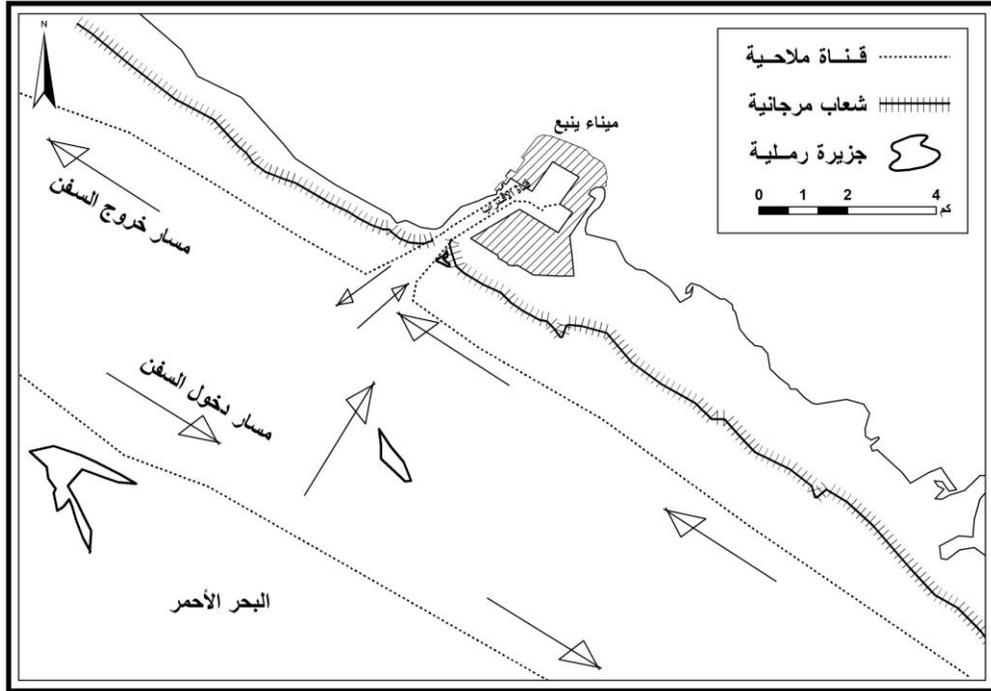
قديمًا لإقامة المواني سعيًا وراء الحماية من أمواج البحر وخطر القرصنة البحرية؛ إلا أن ضحولتها لم تساعدها على استقبال السفن الكبيرة؛ لذلك كانت السفن ترسو على بعد ١٥٠ مترًا في المياه العميقة، ثم يتم نقل البضائع إلى الميناء بالقوارب الصغيرة (أورقنجي، ١٩٨٧: ٤٠). وثانيتها الحافة الخارجية Outer Edge للساحل والتي تتصف بعمق المياه الملاصقة لها والتي تم استخدامها في إنشاء الأرصفة حديثًا لاستقبال السفن ذات الغاطس الكبير، ويقع جنوب الميناء شبه جزيرة تبلغ مساحتها ١٥٤٥٤٩٠,٧ متر مربع.

ج-الجهة المائية Water Front:

تتضمن الخصائص الطبيعية لخليج ينبع (شكل ٣)، وخطوط الأعماق.

-خصائص خليج ينبع:

بلغت مساحة خليج ينبع ٢,٣ كم^٢، وتراوح عرضه بين نصف كيلومتر، وثلاثة كيلومترات، وأقيم الميناء في الطرف الشمالي والشرقي والجنوبي الشرقي للخليج، وبلغت مساحة الجهة المائية للميناء من مدخله في اتجاه الداخل ٢,١ كم^٢، وتراوح عرضها بين ٠,٥، ١,٥ كم، وامتدت عند مدخل الخليج شعاب مرجانية ساحلية موازية لخط الساحل في اتجاهي الشمال، والجنوب، ووقعت فيما بين الشعاب المرجانية منطقة مائية يتراوح متوسط عرضها بين ٥٥٠، ١٥٥٠ مترًا، وتمتد جزر رملية طويلة إلى الجنوب الغربي من الميناء، وقد ترتب على ذلك تحديد قناة بحرية لحركة السفن، حيث تسلك السفن الداخلة للميناء المدخل الجنوبي للقناة، في حين تسلك السفن الخارجة من الميناء المدخل الشمالي للقناة، وقد ساعدت الشعاب المرجانية على حماية القناة من الأمواج.



المصدر: إدارة ميناء ينبع، خريطة ميناء ينبع عام ٢٠١٩م.

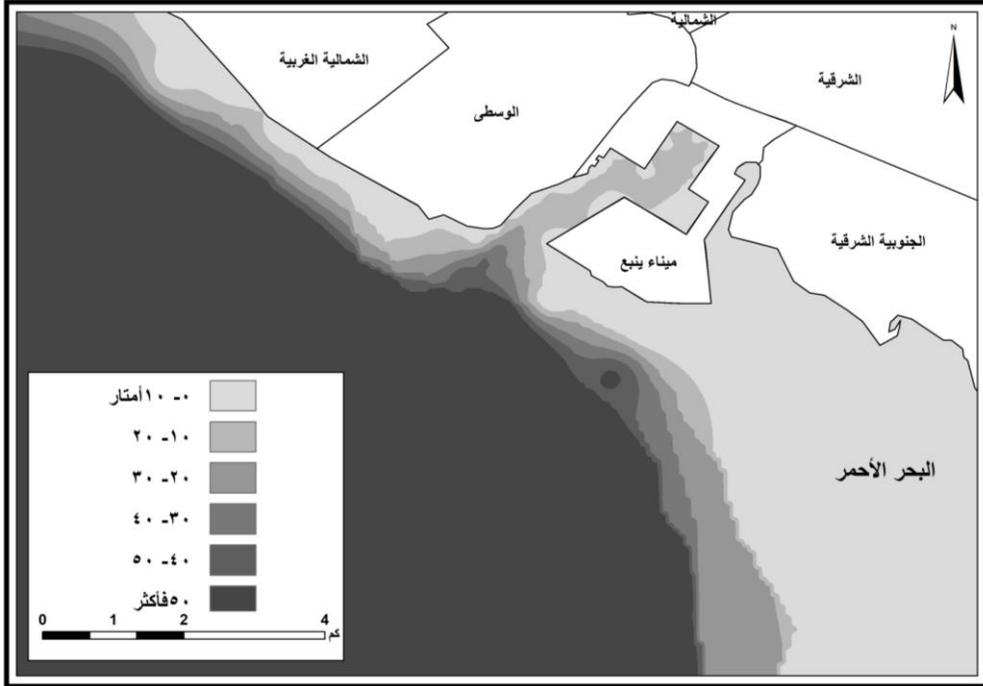
شكل (٣) الجبهة المائية لميناء ينبع

-خطوط الأعماق:

بلغ طول القناة المائية ١٩٠٠ متراً، حيث يقل العمق أمام الساحل من ٢٥٠ متر على بعد ٣,٤ كم من رصيف (١) بالميناء إلى ٥٠ متراً أمام خليج ينبع (شكل ٤)، إلى ٣٠ متراً عند مدخل القناة، ويستمر في ذلك حتى يصل إلى عمق عشرة أمتار في الأجزاء الداخلية من المرفأ عند رصيفي (١، ٢)، والتي تم تعميئها فيما بعد أمام معظم الأرصفة لتصل إلى ٤ امتراً، ويتراوح عند بقية الأرصفة بين ١١، ١٤ متراً، ويمكن القول بأن الجبهة المائية للميناء تتصف بالعمق المناسب لرسو السفن؛ إضافة إلى أن اتساعها يسمح بالحركة لعدد كبير من السفن مع توفر الحماية الكافية لها.

د-المناخ:

يسود الميناء المناخ المداري الجاف؛ إذ يبلغ متوسط درجة الحرارة 28°م (جدول ١، شكل ٥)، ويتراوح بين $20,9^{\circ}\text{م}$ ، $33,6^{\circ}\text{م}$ ، ويعدُّ الصيفُ أحرَّ فصولِ السنة؛ إذ بلغ متوسطُ درجة حرارته $33,1^{\circ}\text{م}$ ، وتنخفضُ الحرارةُ بمعدلٍ بسيطٍ في فصلي الخريف ($29,8^{\circ}\text{م}$)، والربيع ($27,5^{\circ}\text{م}$)، ويعدُّ الشتاءُ أبردَها بمتوسط $21,7^{\circ}\text{م}$ ، لذلك يتصفُّ مناخ الميناء بفصلين بعامةٍ هما: الصيفُ الحار، والشتاءُ المعتدل، وقد أسهمَ موقعه على ساحلِ البحر الأحمر في تقليلِ درجة الحرارة، وارتفاعِ الرطوبة النسبية، ومع ذلك لم تؤثر درجات الحرارة المرتفعة في تشغيل الميناء.



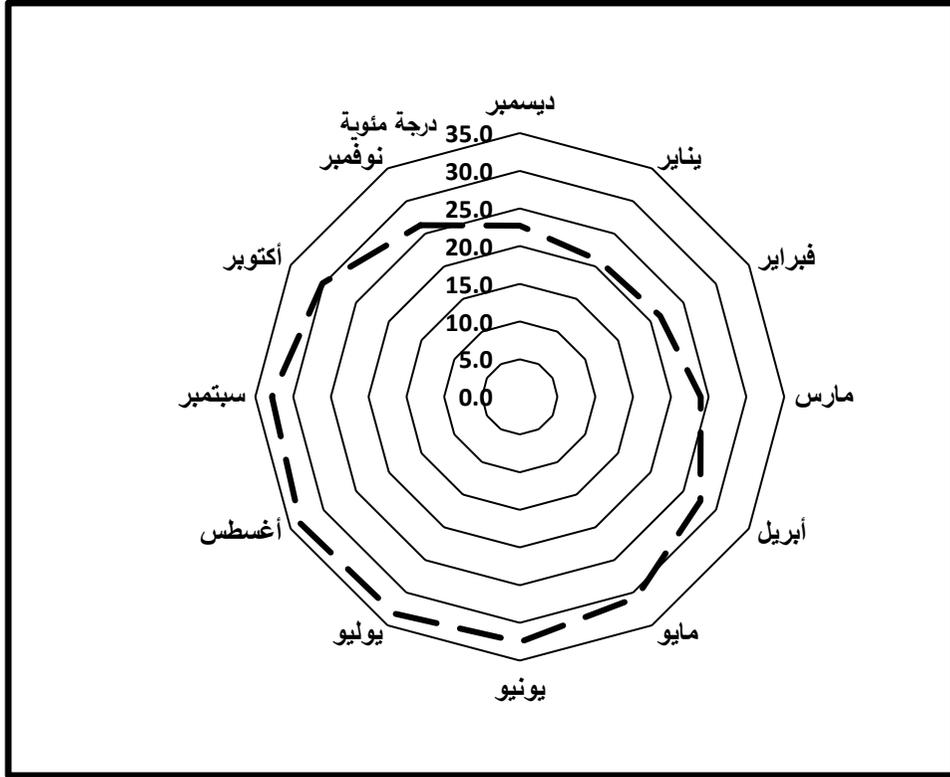
المصدر: إدارة ميناء ينبع، خريطة ميناء ينبع عام ٢٠١٩م.

شكل (٤) عمق المياه بميناء ينبع بغربي المملكة العربية السعودية

جدول (١) درجات الحرارة في مدينة ينبع البحر وكمية الأمطار الساقطة وسرعة الرياح في المدة (١٩٩٩-٢٠١٥م)

سرعة الرياح بالعقدة/ساعة	الأمطار (مم)	درجة الحرارة (درجة مئوية)			الشهر/الفصل
		المتوسط	الصغرى	العظمى	
٦	١٠	٢٢,٧	١٥,٩	٢٩,٥	ديسمبر
٦	٧,٤	٢٠,٩	١٤,٢	٢٧,٦	يناير
٧	٠,٩	٢١,٥	١٤,٦	٢٨,٣	فبراير
٦	١٨,٣	٢١,٧	١٤,٩	٢٨,٥	الشتاء
٧	١,٢	٢٤,٠	١٦,٩	٣١,٠	مارس
٧	٠,٤	٢٧,٦	٢٠,٧	٣٤,٥	أبريل
٨	٠,٦	٣٠,٨	٢٣,٦	٣٨,٠	مايو
٧	٢,٢	٢٧,٥	٢٠,٤	٣٤,٥	الربيع
٩	٠	٣٢,٦	٢٥	٤٠,١	يونيو
٩	٠	٣٣,٢	٢٦,٤	٤٠	يوليو
٩	٠	٣٣,٦	٢٧	٤٠,١	أغسطس
٩	٠	٣٣,١	٢٦,١	٤٠,١	الصيف
٨	٠	٣٢,٨	٢٥,٩	٣٩,٧	سبتمبر
٧	٣,٦	٣٠,٢	٢٣,٥	٣٦,٨	أكتوبر
٦	٧,٢	٢٦,٣	١٩,٦	٣٣	نوفمبر
٧	١٠,٨	٢٩,٨	٢٣	٣٦,٥	الخريف
٧	٣١,٣	٢٨	٢١,١	٣٤,٩	المتوسط/المجموع

المصدر: الرئاسة العامة للأرصاد وحماية البيئة، إدارة تلبية الطلبات المعلوماتية.



المصدر: جدول (١).

شكل (٥) درجات الحرارة الشهرية في مدينة ينبع بالمدة (١٩٩٩-٢٠١٥م)

وتقلُّ كمياتُ الأمطارِ الساقطةِ بمنطقةِ الميناءِ بشكلٍ ملموسٍ؛ حيثُ لا يتجاوزُ مجموعُها ٣١,٣ مم في السنة، ويسقطُ معظمُها في فصلِ الشتاءِ (١٨,٣مم)، وتقلُّ في الخريفِ (١٠,٨مم)، في حين تتضاءلُ في الربيعِ، بل وتختفي في الصيفِ؛ لذلك لا تشكلُ عائقًا لحركةِ الملاحةِ في الميناءِ، والحالُ نفسهُ بالنسبةِ للرياحِ؛ حيث تتصفُّ بانخفاضِ سرعتها، والتي لم يتجاوزُ متوسطُها ٧ عقدة/ساعة، مع زيادتها قليلًا في فصلِ الصيفِ (٩ عقدة/ساعة)، مقارنةً بباقي فصول السنة، وسببُ ذلك كثرةُ العواصفِ الرمليةِ، وتسودُ الرياحُ الغربيةُ، والتي لها أثرٌ في زيادةِ سرعةِ المدِّ وتقليلِ نشاطِ الجزرِ؛ مما يساعدُ

السفن الشراعية الداخلة إلى الميناء ويعرقل السفن الخارجة منه، مع ملاحظة انخفاض سرعتها بشكل ملموس؛ حيث إنّ تأثيرها في السفن، خاصةً كبيرة الحجم معدوم. ولم تؤثر عناصر المناخ سلبيًا في كفاءة تشغيل ميناء ينبع، بل كان لها أثر في قدرة الميناء على العمل طول العام بدون توقف، لملاءمة الأحوال المناخية.

٢- الخصائص البشرية (شبكة النقل):

يرتبط الميناء بمناطق المدينة المنورة ومكة المكرمة والقصيم بشبكة حديثة من الطرق البرية، وهو ما يجعله المنفذ البحري الأهم لمنطقتي المدينة المنورة والقصيم، لانتقال التجارة منها وإليها، خاصةً بعد مشروع نيوم NEOM في غرب المملكة العربية السعودية.

عملت المملكة في السنوات الأخيرة على تطوير شبكة الطرق ورفع كفاءتها، بزيادة جملة أطوالها، خاصةً بين المدن؛ إذ بلغ طولها أكثر من ٧٥ ألف كم عام ٢٠١٩م (جدول ٢، شكل ٦)، تصدرتها منطقة الرياض بطول ١٢٩٨٠ كم، وهو ما يعادل نسبة ١٧,٣٪ من جملة أطوالها، تلتها المنطقة الشرقية بنسبة ١٧٪، ثم منطقتا مكة المكرمة (١٣,٣٪) والمدينة المنورة (١٣٪).

وتخضع شبكات النقل بأنماطها المختلفة إلى التحليل الكمي؛ ولتسهيل فهم خصائص شبكة الطرق يتم أولاً تحويلها إلى شكل طوبولوجي Topological Graph، يحتوي على مجموعة من النقط التي ترتبط مع بعضها بواسطة خطوط، ويطلق على النقط (عقد) Nodes، والخطوط (وصلات) Links (شكل ٧)، وتتم الحركة على الوصلات وتنتهي عند العقد، ولا يخضع الشكل السابق لعامل المسافة بين العقد والانحناءات في الطرق أو مساحة المنطقة (Bell, M., & Iida, Y., 1997: 17-19)، وبلغت أعداد العقد ١٤، والوصلات ٢٦، حيث يُعتمد على العقد والوصلات في قياس مؤشرات الشبكة وترابطها وإمكانية الوصول.

جدول (٢) أطوال الطرق في مناطق المملكة العربية السعودية عام ٢٠١٩م

المنطقة	الطول (كم)	%
الرياض	١٢٩٨٠	١٧,٣
مكة المكرمة	٩٩٨٠	١٣,٣
المدينة المنورة	٩٧٩٠	١٣
القصيم	٣٥٩٥	٤,٨
المنطقة الشرقية	١٢٨٠٠	١٧
عسير	٣٥٥٠	٤,٧
تبوك	٤٧٣٠	٦,٣
حائل	٤٠٩٠	٥,٤
الحدود الشمالية	٥٨٧٠	٧,٨
جازان	١٢٦٠	١,٧
نجران	١٩٨٥	٢,٦
الباحة	٩٩٥	١,٣
الجوف	٣٤٩٠	٤,٦
الحملة	٧٥١١٥	١٠٠

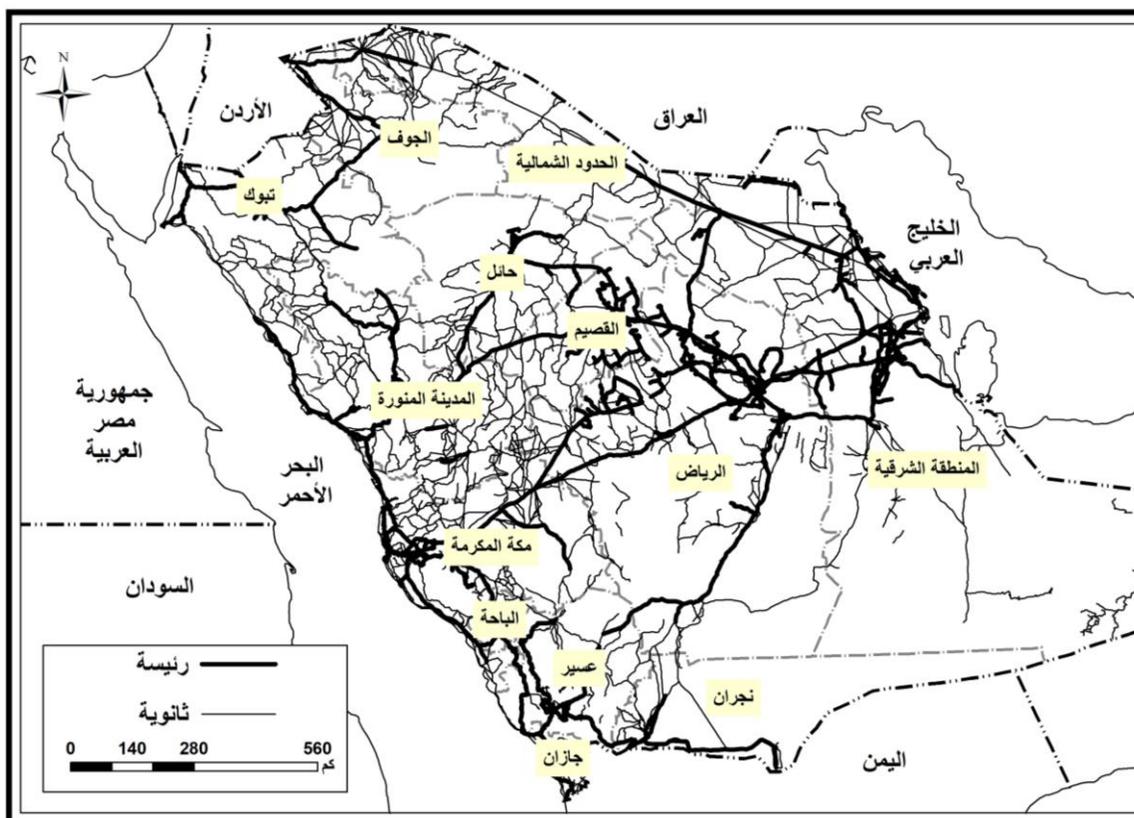
المصدر: حسابُ الباحثة من خريطة الهيئة العامة للمساحة والمعلومات

الجيومكانية مقياس ١: ٢ مليون باستخدام برنامج ArcGIS 10.2.

ترابط الشبكة: Connectivity

يشير مؤشر "ألفا" إلى درجة ترابط الشبكة، وتتراوح قيم المؤشر بين صفر، حيث لا توجد دارات بالشبكة، ١٠٠٪، حيث الحد الأقصى من الترابط. ويُعد أفضل مقياس لدرجة الترابط، خاصة في شبكات الطرق المعقدة، ويتم حسابه وفقاً للمعادلة التالية (الحداد، ١٩٩٧: ١١٩):

$$\text{مؤشر ألفا} = (\text{عدد الوصلات} - \text{عدد العقد} + \text{عدد الوصلات الجانبية}) / (\text{٢ عدد العقد} - ٥) \times ١٠٠.$$



المصدر: خريطة الهيئة العامة للمساحة والمعلومات الجيومكانية، مقياس ١ : ٢ مليون.

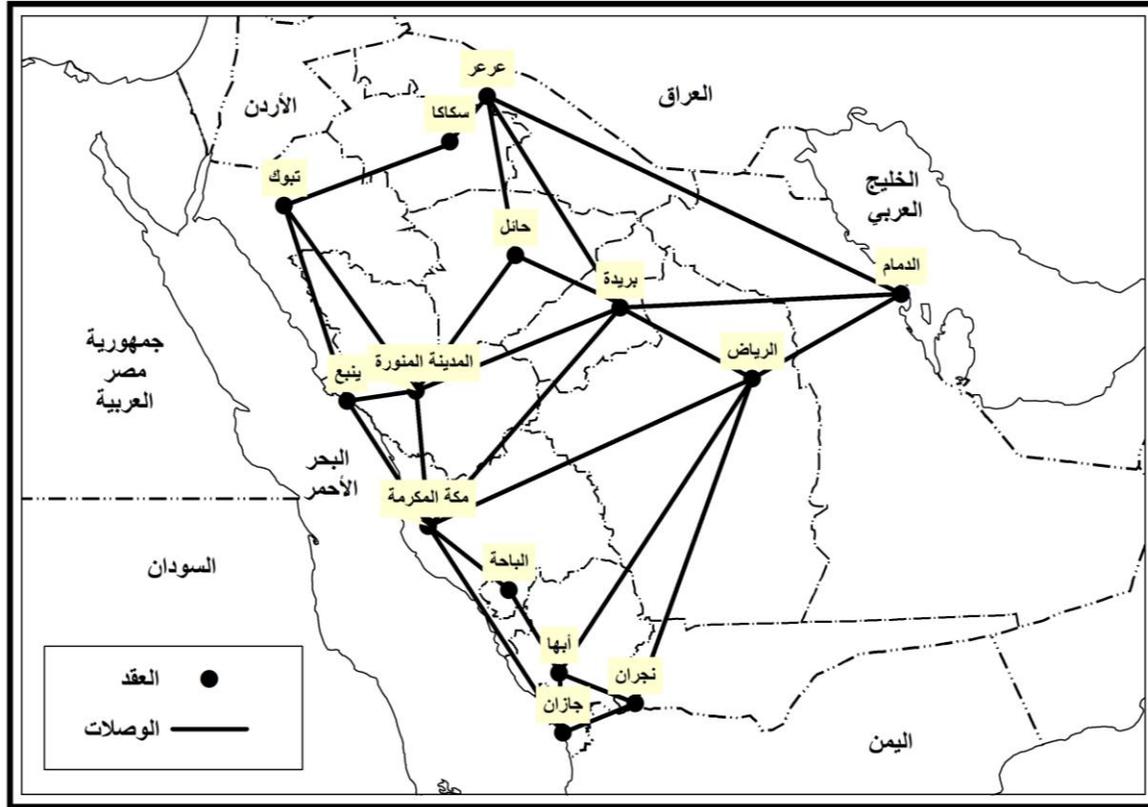
شكل (٦) شبكة الطرق في المملكة العربية السعودية عام ٢٠١٩م

وبلغت قيمته لشبكة الطرق بالمملكة ٥٦,٥٪؛ الأمر الذي يشير إلى أنّ الشبكة متوسطة الترابط، ويعدّ الترابطُ الجيدُ مؤشراً على قدرة الشبكة على أداء وظيفتها بكفاءة، وفي مقدمتها التنقل في أقل وقتٍ وبأقل تكلفة؛ خاصةً في حالة الطوارئ الصحية أو خدمات الدفاع المدني، مما يعودُ بالنفع على السكان، ويحسنُ من جودة الحياة في المدينة.

إمكانية الوصول بين عقد الشبكة: **Accessibility**

تُعرفُ إمكانية الوصول على أنها: قياسُ القدرة للوصول لمكان ما، وتتحددُ إمكانية الوصول بين عقد الشبكة وفقاً لعددِ الوصلات بين العقد، واتجاه الحركة على هذه الوصلات، ولتحديد إمكانية الوصول يتمُّ عملُ مصفوفاتٍ، تختلفُ وفقاً للمتغير المستخدم؛ منها إمكانية الوصول وفقاً لعددِ العقدِ البينية، وتشيرُ زيادةُ عددِ العقدِ البينية إلى انخفاضِ إمكانية الوصول، في حين تُعدُّ قِلَّتُها مؤشراً لارتفاعِ إمكانية الترابط بين العقد داخل الشبكة، وتُعدُّ العقدُ الأسهلُ اتصالاً بالعقد الأخرى هي التي تتصلُ اتصالاً مباشراً دون الحاجة لتغيير المحطات، ويتمُّ عملُ مصفوفةٍ يُحددُ فيها عددُ العقدِ البينية بين كل عقدتين في الشبكة، والعقدة التي تسجلُ أقلَّ مجموعٍ هي أكثرُ العقدِ إمكانيةً في الوصول.

وقد أظهرَ التحليلُ أن متوسطَ عددِ العقدِ البينية لمدن المملكة ١٤,٤ وصلةً، وتُعدُّ مكة المكرمةُ وبريدةُ أكثرَ عقدِ الشبكةِ إمكانيةً للوصول بعدد ٨ عقدٍ بينيةٍ لكلٍ منهما (ملحق ١)، تليهما المدينة المنورةُ بعدد ١٠ عقدٍ بينيةٍ، ثم الرياض بعدد ١١ عقدةً بينيةً، ويشيرُ تقاربُ عددِ العقدِ إلى تقاربِ ترابطِ المدن الأربعة.



المصدر: إعدادُ الباحثة من خريطة الهيئة العامة للمساحة المعلومات الجيومكانية مقياس ١ : ٢ مليون.

شكل (٧) طبولوجية شبكة الطرق في المملكة العربية السعودية عام ٢٠١٩م

جاءت مدنُ الدمامُ وحائلُ وينبُعُ في المرتبةِ الرابعةِ بعددِ ١٤ عقدةً بينيةً، تلاها الباحةُ في المرتبةِ الخامسةِ بعددِ ١٤ عقدةً بينيةً، ثم عرعر في المرتبةِ السادسةِ بعددِ ١٦ عقدةً بينيةً، وتراوحت أعداد العقد البينية بين ١٧، ١٩ عقدة في بقية المدن، وأصبحت سكاكا أقلها إمكانيةً في الوصول، بعدد ٢١ عقدة.

ويعدُّ استحوادُ ينبعٍ على المرتبةِ الرابعةِ من حيثُ عددِ العقدِ البينيةِ مؤشرًا إلى ترابطِ المدينةِ بشكلٍ جيدٍ مع باقي مدن المملكة؛ مما يعظمُ من أهميتها كميناءٍ تجاري قادرٍ على خدمةِ الظهير.

وقد أثرَ موقعُ الميناءِ في حجمِ الحركةِ على الطرقِ بمدينةِ ينبعِ البحر، تبينَ أنَّ الملكَ عبد العزيز يُعدُّ الطريقَ الرئيسَ لحركةِ المركباتِ في مدينةِ ينبعِ البحر، بعدد ٣٠ ألف مركبة/ساعة، حيثُ تُنقلُ من خلاله البضائعُ من ميناءِ ينبعٍ وإليه (غلاب، ٢٠٢١: ٢٩).

ثالثاً: مورفولوجية الميناء

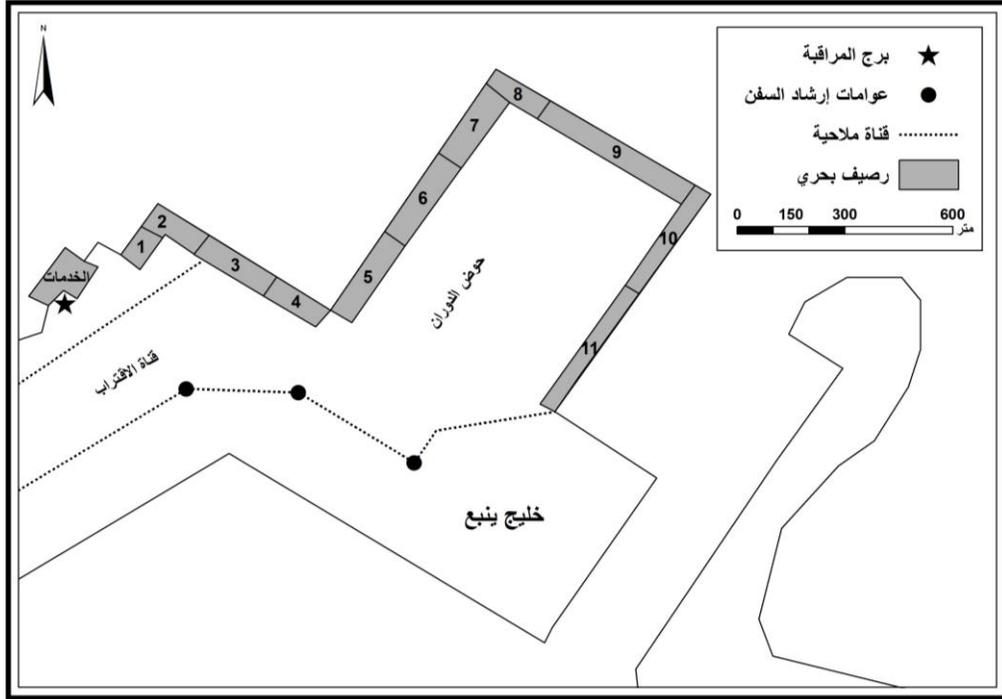
بلغت مساحةُ ميناءِ ينبعِ ٣٨٩٢٢٦٦ متراً مربعاً، بعدد ١٢ رصيفاً، وقد تم تطويره؛ حيثُ وُضعت خطةُ تطويرٍ شاملةٍ لمرافقِ الميناءِ من أرصفةٍ وأعماقٍ وخدماتٍ مختلفةٍ لتحويله إلى ميناءٍ محوريٍّ عميقٍ يمكنه استقبالُ سفنٍ بغاطسٍ كبير، إضافةً إلى إحلالِ معداتِ الشحنِ والتفريغِ للوصولِ إلى المعدلاتِ العالميةِ لجميعِ الخدماتِ البحريةِ التي يؤديها الميناءُ، وينقسمُ الميناءُ مورفولوجياً إلى

(<https://mawani.gov.sa/arsa/saports/yanbut/pages/default.aspx>):

١ - قناة الاقتراب:

تراوَحَ عرضُ مدخلِ الميناءِ البحريِّ بين ٢١٠، ٢٦٠ متراً، وبلغَ طولُ القناةِ الملاحيةِ الداخليةِ المؤديةِ للميناءِ ١٩٠٠ متر (شكل ٨)، وعرضها ٢٠٠ متر، وبعُمقِ

٤ امتراً لتكونَ صالحةً لاستقبالِ السفنِ الكبيرة، كما تمَّ تطهيرُ القناةِ من الصخورِ وبقايا الشعبِ المرجانية لتسهيلِ مرورِ السفنِ بدونِ عوائقٍ.



المصدر: إدارة ميناء ينبع، خريطة ميناء ينبع.

شكل (٨) قناة الاقتراب وأرصفة ميناء ينبع بغربي المملكة العربية السعودية

عام ٢٠١٩

٢-أرصفة الميناء:

ضمَّ الميناءُ ١٢ رصيفاً (جدول ٣)، بجملة طولٍ ٢,٩٥٠ كم لاستقبالِ الأنواع المختلفةِ من السفنِ، بطاقةٍ استيعابيةٍ ١٣,٥ مليون طنٍ سنوياً.

يُعدُّ رصيفاً رقم (١)، (٢) أقدمُ الأرصفةِ بالميناءِ، وقد تمَّ تأهيلُ رصيفي (٢، ٣) لاستقبالِ سفنِ الكروزِ Cruise السياحية والركابِ، حيثُ تمَّ تعميقُ المياهِ إلى ٤ امتراً في عام ٢٠٢١م، ويستخدمُ رصيفاً (٤، ٥) في أغراضٍ متعددةٍ (صورة ١)، في حين يُعدُّ

رصيفا (١٠، ١١) أحدثهما بطول ٣٠٣، ٤٠٠ مترًا لكل منهما على الترتيب (صورة ٢)، وتتصف معظم الأرصفة باستخدامها في أغراض متعددة للبضائع العامة أو الصب الجاف والسائل، ويُخصَّص رصيف (٩) لتفريغ الحبوب إلى الصوامع التابعة للمؤسسة العامة السعودية للحبوب، وتتصف الأرصفة القديمة بقلّة عمق المياه، حيث يتراوح عمقها بين ١٠، ١٢ مترًا، في حين تتصف الأرصفة الأحدث بعمق ٤ مترًا، ويستخدم رصيف الخدمات والقطارات في خدمة المراكب والوحدات البحرية العاملة في الميناء (صورة ٣).

جدول (٣) خصائص الأرصفة البحرية في ميناء ينبع عام ٢٠١٩م

رقم الرصيف	الطول	العمق	الاستخدام
١	١٧٠	١٠-	الركاب
٢	٢١٠	١٤-	النشاط السياحي والركاب
٣	٢١٠	١٤-	النشاط السياحي والركاب
٤	١٠٦	١١-	أغراض متعددة
٥	٢٦٠	١٢-	أغراض متعددة
٦	٢٦٠	١٢-	تفريغ الأسمت
٧	٢٨٠	١٢-	أغراض متعددة
٨	٤٩٠	١٤-	أغراض متعددة
٩	٢٦٠	١٤-	تفريغ الحبوب
١٠	٣٠٣	١٤-	أغراض متعددة
١١	٤٠٠	١٤-	أغراض متعددة
الخدمات	١٠١	١٠-	الخدمات العامة والقطارات

المصدر: إدارة ميناء ينبع، بيانات غير منشورة.



صورة (١) رصيفا (٤، ٥) والمخازن المجاورة لها بميناء ينبع عام ٢٠٢١م



صورة (٢) رصيفا (١٠، ١١) بميناء ينبع عام ٢٠٢١م



صورة (٣) رصيف الخدمات والقاطرات بميناء ينبع عام ٢٠٢١م

٣-التجهيزات البحرية:

يملك ميناء ينبع عددًا كافٍ من الوحدات البحرية الحديثة ، وتشمل زوارق القطر والإرشاد والربط (صورة ٤)، وبرج مراقبة يبلغ ارتفاعه ٩٨ مترًا يطل على الرصيف السياحي لليخوت، ويملك الميناء أسطولاً من معدات مناولة البضائع الحديثة، منها معدات تفريغ الحبوب السائبة بطاقة ٦٠٠ طن/ ساعة (صورة ٥)، ومجموعة الرافعات الشوكية مختلفة الحمولات لمناولة البضائع العامة والحاويات، والقواديس والكباشات والمقطورات ورؤوس السحب، والأوناش البرجية مختلفة الحمولات، والموازين الجسرية في بوابات الميناء.



صورة (٤) زوارق القطر والإرشاد بميناء ينبع السعودي عام ٢٠٢١م



صورة (٥) معدات تفريغ الحبوب بميناء ينبع السعودي عام ٢٠٢١م

٤- محطة تفريغ الإسمنت وتعبئته:

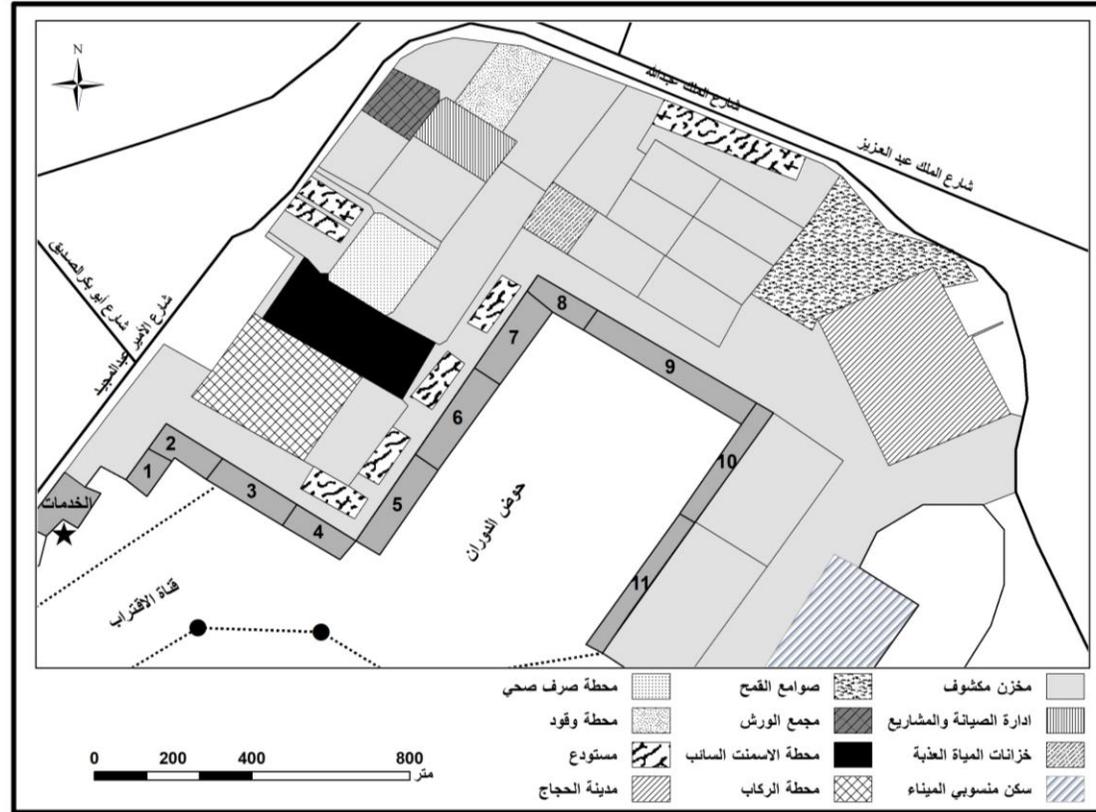
حُصِّصَ الرصيفُ رقم (٦) بطول ٢٦٠ متر، وعمق ١٢ متر لاستقبال سفن الإسمنت (شكل ٩)، حيث أُنشئت محطة لتفريغ الإسمنت السائب وتعبئته، ويتم تفريغهُ بواسطة أنابيب شفطٍ محملةٍ على أبراجٍ ترتفعُ تدريجيًا حتى أعلى منسوبٍ لصومعتين لتخزين المواد السائبة بطاقة ٢٠ ألف طنٍ لكل وحدةٍ، وهي مرتبطةٌ بالرصيف من خلال سيورٍ ناقلةٍ، وتبلغ طاقة المناولة للإسمنت السائب ٤٠٠ طنٍ يوميًا.

٥- مستودعات التخزين وساحاتها:

يحتوي ميناء ينبع على سبع مستودعاتٍ، تبلغُ جملةً مساحتها ٤٣ ألف متر^٢، إضافةً إلى مستودعٍ واسعٍ المساحةٍ لتخزين المواد الغذائية، كما تتوفر مساحاتٌ مكشوفةٌ للتخزين، تبلغُ مساحتها ٤٦٢ ألف متر^٢، وقد رُوعي في تصميمها تسهيلُ عملياتِ استلام البضائع وتسليمها التي تصلُ إلى الميناء أو تصدرُ منه، وقد وُضِعَ نظامٌ يسمحُ باستلام البضائع مباشرةً من السفينة إلى شاحنات النقل، وذلك لزيادة كفاءة التسليم، وتقليل التكاليف التي قد يدفعها المستورد.

٦- محطة الركاب:

تُقدِّمُ خدماتِ نقلِ الركابِ ومناولةِ أمتعتهم، وتضمُّ صالاتِ القدوم والمغادرة، وتتسعُ لعدد ١٥٠٠ راكبٍ، وصالةً فرزٍ خاصةً بإجراءاتِ الحجاج والمُعتمرين (صورة ٦)، ومنطقةً لتفتيشِ سياراتِ الركابِ، وحافلاتِ لنقلِ الركابِ، وتجهيزاتِ نقلِ الأمتعة، ورصيفين مخصصين لاستقبال سفن الركاب.



المصدر: إدارة ميناء ينبع، خريطة ميناء ينبع عام ٢٠١٩م.

شكل (٩) مورفولوجية ميناء ينبع بغربي المملكة العربية السعودية عام ٢٠١٩م



صورة (٦) صالة الحجاج في ميناء ينبع السعودي عام ٢٠٢١م

٧-صوامعُ القمح:

تم الانتهاء عام ٢٠٢١م من إنشاء مجموعة صوامع خرسانية لتخزين الغلال في ميناء ينبع بسعة إجمالية تبلغ ١٢٠ ألف طن متري، ومعدات لتفريغ السفن على رصيف الميناء بطاقة ١٠٠٠ طن/الساعة (الصورة ٧)، وبرج تشغيل بكامل معداته لنقل الغلال، وتوزيعها داخل الصوامع، إضافة إلى المختبرات، وأنظمة التحكم الآلي، وكامل خطوط المرافق، وشبكات متكاملة لصرف الأمطار، وأنظمة إنذار ومكافحة الحريق، ومحطة احتياطية لتوليد الكهرباء، إلى جانب المباني الخدمية والإدارية الأخرى، وهي تتبع المؤسسة العامة للحبوب في المملكة العربية السعودية، واستقبلت أول شحنة من الحبوب ٣ يوليو عام ٢٠٢١م بحمولة ٥٤ ألف طن من القمح
(<https://mawani.gov.sa/ar-sa/MediaCenter/NewsCenter>).



(أ)



(ب)

صورة (٧) صوامع القمح في ميناء ينبع السعودي عام ٢٠٢١م

رابعاً: تطور حركة البضائع والسفن والركاب في ميناء ينبع

أظهر تقريرُ *Maritime Review* الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة والتنمية (الأونكتاد UNCTAD) عام ٢٠١٥م أن ما يقرب من ٨٠٪ من تجارة السلع العالمية تمت من خلال المواني وطرق النقل البحري (تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عام ٢٠١٥م)، وأمكن تتبع تطور حركة البضائع والركاب في ميناء ينبع في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)؛ وذلك للوقوف على حركة الواردات والصادرات وأنواع البضائع.

١- تطور البضائع:

تضم تطور الحجم الكلي للبضائع المصدرة والواردة وفقاً لأحجامها وأنواعها في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م).

أ- وفقاً لأحجامها

تبين زيادة الحجم الكلي للبضائع في الميناء في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، وإن اختلفت نسبة الزيادة من عام لآخر، حيث تراوحت بين ١,٩، ١٠١، ٧، ٢٥٨، ٧٪ (جدول ٤، شكل ١٠)؛ ويُعزى ذلك بشكلٍ ملموسٍ إلى تذبذب حجم الواردات إلى الميناء، وسجل عام ٢٠١٨م أعلى حجمٍ للبضائع، إذ بلغت ٤,٠٩ مليون طن، ويرجع ذلك إلى وجود قفزة في حجم الصادرات (١,٨ مليون طن).

-تطور حجم الواردات:

زاد حجم الواردات في المدة (٢٠١٠-٢٠١٦م) بنسبة زيادة تراوحت بين ٩, ١٠٠، ٣، ٢٠١، ٣٪ في عامي ٢٠١١، ٢٠١٣م على الترتيب، وسُجلت أعلى قيمة في عام ٢٠١٣م؛ إذ بلغت ٣,١ مليون طن، وبدأت في الانخفاض منذ عام ٢٠١٧م، وواصلت الانخفاض حتى بلغت ١,١١٨، ١٪ عام ٢٠١٩م.

جدول (٤) تطور حجم التجارة الدولية بميناء ينبع في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)

السنة	الواردات		الصادرات		حجم التجارة	
	بالآلف طن	نسبة الزيادة	بالآلف طن	نسبة الزيادة	بالآلف طن	نسبة الزيادة
٢٠١٠	١٥٦٧,٦	١٠٠	١٥,٣	١٠٠	١٥٨٢,٩	١٠٠
٢٠١١	١٥٨٢,٢	١٠٠,٩	٣٠,٢	١٩٧,٤	١٦١٢,٤	١٠١,٩
٢٠١٢	٢٤٤١,٦	١٥٥,٨	٥٠,٣	٣٢٨,٩	٢٤٩١,٩	١٥٧,٤
٢٠١٣	٣١٥٦,٢	٢٠١,٣	٦٨,٨	٤٤٩,٦	٣٢٢٥	٢٠٣,٧
٢٠١٤	٢٩٩٦,٩	١٩١,٢	٥٩,٩	٣٩١,٣	٣٠٥٦,٨	١٩٣,١
٢٠١٥	٣٠٥٦,٦	١٩٥	٦٢,٨	٤١٠,٥	٣١١٩,٥	١٩٧,١
٢٠١٦	٣٠٦٦,٩	١٩٥,٦	١٢٦,٨	٨٢٨,٦	٣١٩٣,٧	٢٠١,٨
٢٠١٧	٢٦٥٥,٢	١٦٩,٤	١٧٢,٧	١١٢٨,٥	٢٨٢٧,٨	١٧٨,٦
٢٠١٨	٢٢٧٦,٩	١٤٥,٢	١٨١٨,٠	١١٨٨١,٦	٤٠٩٤,٩	٢٥٨,٧
٢٠١٩	١٨٥١,٢	١١٨,١	١٨٦٥,٧	١٢١٩٣	٣٧١٦,٩	٢٣٤,٨

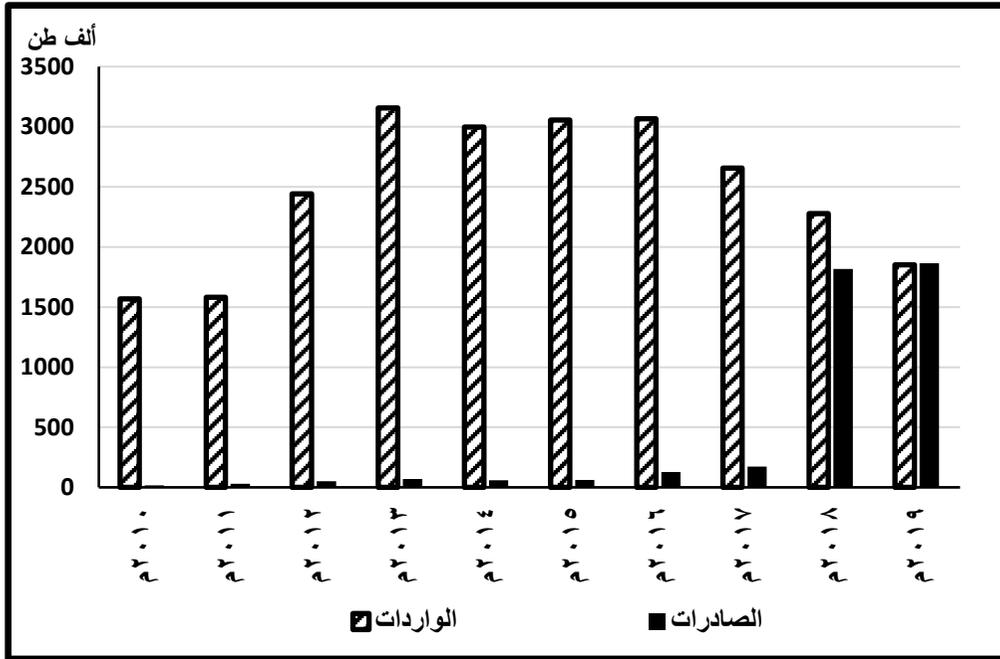
المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ.

-تطور حجم الصادرات:

تضاءل حجم الصادرات في عام ٢٠١٠م، إذ بلغت ١٥ ألف طن، تبعها زيادة ملموسة؛ حيث بلغت ١,٩ مليون طن عام ٢٠١٩م، بنسبة زيادة قدرها ١٢١٩٣٪، ويُعزى ذلك إلى اتجاه المملكة العربية السعودية إلى زيادة حجم الصادرات، وتنويع مصادر الدخل وفقاً لرؤية المملكة ٢٠٣٠م، حيث سعت هيئة تنمية الصادرات بالمملكة إلى إبرام الاتفاقيات التجارية الدولية الثنائية مع بعض دول العالم.

ب- وفقاً لأنواعها:

أمكن تتبع تطور أنواع البضائع الرئيسية والتفصيلية في ميناء ينبع؛ إذ تنقسم البضائع وفقاً لأنواعها الرئيسية إلى البضائع السائبة الصلبة، والسائبة السائلة، والعامّة والرو-رو، والحاويات.



المصدر: جدول (٤).

شكل (١٠) تطور حجم الواردات والصادرات بميناء ينبع السعودي في المدة

(٢٠١٠-٢٠١٩م)

-تطور الواردات:

استحوذت البضائع السائبة الصلبة على المرتبة الأولى من حيث حجم الواردات في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)؛ حيث تراوح حجمها بين ١١٨٠، ٢٥٤٥،٧ ألف طن عامي ٢٠١٠، ٢٠١٣م على الترتيب (جدول ٥)، تلاها البضائع العامّة في المرتبة الثانية بحجم يتراوح بين ٧٢٠، ٨٨ ألف طن عامي ٢٠١٦، ٢٠١٨م على الترتيب.

واحتلت البضائع السائبة السائلة المرتبة الثالثة بحجم تراوح بين ٥، ٣٧٦ آلاف طن عامي ٢٠١٠، ٢٠١٤ م على الترتيب. أما المرتبة الرابعة فكانت من نصيب الرو-رو بحجم تراوح بين ١٢،٣ ألف، ٠،٢ ألف طن عامي ٢٠١٢، ٢٠١٩ م على الترتيب، وجاءت الحاويات في المرتبة الأخيرة بحجم تراوح بين ١،٦ طن، ٠،١ ألف طن. نستخلص مما سبق ظهور تذبذب واضح في زيادة البضائع الواردة وفقاً لأنواعها الرئيسية في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، مع اتجاهها للانخفاض منذ عام ٢٠١٧م، وإن حافظت على ترتيبها وفقاً لأنواعها الرئيسية.

جدول (٥) تطور أنواع البضائع الرئيسية الواردة إلى ميناء ينبع في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩)

(٢٠١٩م)

السنة	بضائع سائبة صلبة		بضائع سائبة سائلة		بضائع عامة		حاويات		ور-رو		الجملة
	بالألف طن	الرتبة	بالألف طن	الرتبة	بالألف طن	الرتبة	بالألف طن	الرتبة	بالألف طن	الرتبة	
٢٠١٠	١١٨٠,٢	١	٥	٣	٣٨٠,٥	٢	٠,٨	٥	١,١	٤	١٥٦٧,٦
٢٠١١	١١٩٣,١	١	٠		٣٨٢,٠	٢	٠,٦	٤	٦,٤	٣	١٥٨٢,٢
٢٠١٢	١٨٢٢,١	١	١٨,٧	٣	٥٨٨,٠	٢	٠,٥	٥	١٢,٣	٤	٢٤٤١,٦
٢٠١٣	٢٥٤٥,٧	١	١٣٩,٨	٣	٤٦٩,٣	٢	٠,٤	٥	١,١	٤	٣١٥٦,٢
٢٠١٤	٢٠٥٤,٧	١	٣٧٦,٦	٣	٥٦١,٥	٢	٠,٤	٥	٠,٧	٤	٢٩٩٣,٩
٢٠١٥	٢١٠٥,٦	١	٣٢٥,٨	٣	٦٢٣,٣	٢	٠,٧	٥	١,٢	٤	٣٠٥٦,٦
٢٠١٦	٢١٨٤,١	١	١٦٠,٤	٣	٧٢٠,٤	٢	١,٦	٤	٠,٤	٥	٣٠٦٦,٩
٢٠١٧	٢٣٦٠,٣	١	١٢٦,٧	٣	١٦٧,٢	٢	٠,١	٥	٠,٩	٤	٢٦٥٥,٢
٢٠١٨	٢٠٢٧,٨	١	١٦٠,٤	٣	٨٧,٩	٢	٠,١	٥	٠,٨	٤	٢٢٧٦,٩
٢٠١٩	١٥١٥,٤	١	٢٣٣,٨	٣	١٠١,٦	٢	٠,١	٥	٠,٢	٤	١٨٥١,٢

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية.

احتلت المواد الغذائية المرتبة الأولى بين الواردات إلى الميناء وفقاً لأنواعها التفصيلية، وتصدرها الشعير في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، باستثناء عام ٢٠١١م حيث اختفى من الواردات (ملحق ٢)، وتراوحت وارداته بين ٩٧٣،٢ ألف طن عامي ٢٠١٠م، ٢٠١٥م علي الترتيب، تلاه الذرة الشامية بين المواد الغذائية، خاصة في المدة (٢٠١٧-٢٠١٩م)، في حين لم يتم استيراده أعوام ٢٠١٠، ٢٠١٢، ٢٠١٣م، وربما يرجع ذلك إلى توافر كميات فائضة من المستورد بالأعوام السابقة، وقد بدأت واردته في الزيادة فيما بعد حتى وصل حجمها من الذرة الشامية ٤٠٠,٧ ألف طن عام ٢٠١٩م، وتعتمد المملكة على الشعير والذرة الشامية كعلف للحيوانات، وقد سعت إلى استيرادها بديلاً عن زراعتها للحفاظ على المياه الجوفية المصدر الرئيس للشرب والزراعة، حيث تعاني من شح في المياه.

تراوحت مرتبة السمن والزيوت النباتية بين المرتبة الرابعة، والخامسة في المدة (٢٠١٢-٢٠١٩م) وحجم وارداتها بين ١٨,٧ ١٥٦,٥ ألف طن عامي ٢٠١١، ٢٠١٩م على الترتيب، في حين تضاعف حجم واردات الحبوب الأخرى (فول الصويا)، حيث تراوحت بين ٢,٣، ١٠٤,٤ ألف طن، ولم يتم استيرادها في بعض السنوات، وبذلك يمكن القول إن ينبع هو ميناء المواد الغذائية من حبوب وسمن وزيوت.

استحوذت مواد البناء والحديد على المرتبة الثانية بين الواردات في المدة (٢٠١٠-٢٠١٦م)، حيث تراوحت حجمها بين ١,٢٩٣،١، ٣٤٤,٤ ألف طن، في حين تضاعفت كميتها حتى أنه لم يُستورد منها أي كميات عام ٢٠١٩م، ويُعزى ذلك إلى توقف المشروعات في المملكة العربية السعودية بسبب انخفاض أسعار النفط، وبداية تأثير جائحة كورونا بالعالم منذ أواخر عام ٢٠١٩م.

جاءت المواد الخام في المرتبة الرابعة بين الواردات حيث بدأ استيرادها في عام ٢٠١٣م، بحجم تراوحت بين ١,٤٤٣،١، ٤٣,٦ ألف طن عامي ٢٠١٤م، ٢٠١٧م على

الترتيب، وتتمثل في الروتايل Rutile^(١) والخبث والفحم، تلاها البضائع الأخرى بحجم تراوح بين ٢٤٤,٥، ٢,٦ ألف طن عامي ٢٠١٠م، ٢٠١٣م على الترتيب، وتباينت كميتها من عامٍ لآخر؛ وربما يفسر ذلك أنها بضائع متنوعة يتوقف الطلب عليها لحاجة السوق إليها. وتضاءلت كميات البضائع الاستهلاكية والأسمدة والبذور والتي لم يتم استيرادها إلا في عامي ٢٠١٣، ٢٠١٤م.

-تطور الصادرات:

تبادلت البضائع السائبة الصلبة والعامّة المرتبتين الأولى والثانية (جدول ٦) من حيث حجم الصادرات من ميناء ينبع في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)؛ حيث استحوذت البضائع العامّة على المركز الأول في المدة (٢٠١١-٢٠١٥م) والبضائع السائبة الصلبة في المدة (٢٠١٦-٢٠١٩م)، وتراوح حجم البضائع السائبة الصلبة بين ٧,٩ ألف، مليون طن عامي ٢٠١٤، ٢٠١٩م على الترتيب، في حين تراوح حجم البضائع العامّة بين ١,٧، ٥٧,٨ ألف طن عامي ٢٠١٠، ٢٠١٣م.

جاءت بضائع الرو-رو في المرتبة الثالثة، وتراوحت بين ١٤,٤ ألف طن عام ٢٠١٢م، ١,١ ألف طن عام ٢٠١٧م، واحتلت البضائع السائبة السائلة المرتبة الرابعة والأخيرة؛ حيث اختفت من الصادرات في المدة (٢٠١٠-٢٠١٤م) في عامي ٢٠١٧، ٢٠١٩م، ثم عاودت الظهور أعوام ٢٠١٥، ٢٠١٦، ٢٠١٨م، بحجم ٠,٦، ١١,٢، ٠,٩ ألف طن على الترتيب.

يلاحظ تذبذب زيادة حجم الصادرات وفقاً لأنواعها الرئيسية باستثناء البضائع السائبة الصلبة، حيث زادت بنسبة ١٨٦,٥٪ عام ٢٠١٩م.

(١) معدن في الصخور البركانية له استخدامات متعددة في صناعة الخزف والزجاج كملون، إضافة إلى صناعة الفولاذ وسبائك النحاس والمجوهرات.

٢٠١٩م، ربما يرجع ذلك إلى اتجاه المملكة العربية السعودية إلى تنويع مصادر الدخل وفقاً لرؤية المملكة ٢٠٣٠م، واتجاهها إلى أسواقٍ تستوعبُ المواد الخام.

تلاها البضائع الأخرى والتي اتصفت بتذبذب كميتها من عامٍ لآخر، وتراوحَت بين ٤٥,٩، ١,١ ألف طن عامي ٢٠١٢، ٢٠١٧م على الترتيب، ثم المنتجات البتروكيمياوية والتي تم تصديرها في المدة (٢٠١٢-٢٠١٥م) وتوقفت بعد ذلك، وظهرت المواد الغذائية في الواردات عامي ٢٠١٥، ٢٠١٦م، ثم اختفت؛ وربما سبب ذلك تكوُّن فائضٍ من التمرٍ ومنتجاته، وبشكلٍ عامٍ تشكل المواد الخام الصناعية الصادرات الرئيسية للمملكة من خلال ميناء ينبع.

٢- تطور أعداد السفن والحاويات والعربات:

تصنّف وسائل نقل البضائع بميناء ينبع إلى سفن، وحاويات قياسية، وعربات والتي أمكنّ تتبعُ تطور أعدادها على النحو التالي:

أ- تطور أعداد السفن:

تتعدّد أنواع ناقلات البضائع (Whittle, T. S., 1987:20-21) في ميناء ينبع، وتتضمّن:

- الناقلات متعددة الأغراض Multipurpose-Carriers:

وهي ناقلاتٍ يمكنها نقل البضائع السائبة العامة General break bulk cargo، والحاويات Containers، والبضائع السائلة في خزانات Liquid cargo in tanks؛ لذلك يمكنها نقل البضائع السائبة والمعدنية، تستخدمها شركات الخطوط الملاحية المنتظمة.

- سفن الشحن العامة (General Cargo) Freighter:

تُقسَّم السفنُ عمودياً إلى عدة أقسامٍ، إضافةً إلى طوابقٍ أفقيةٍ، وبها فتحاتٌ في سطحها العلويّ لتحميل البضائع وتفريغها باستخدام معداتٍ مناولة البضائع، وتزودُ أيضاً بخزائنٍ مبردةٍ لحمل الفاكهة ومنتجات اللحوم والأسماك.

- ناقلات البضائع السائبة Bulk Carriers:

تتنقل البضائع السائبة الجافة، ويوجدُ بها فتحاتٌ كبيرةٌ بسطحها العلويّ لتسهيل التحميل والتفريغ؛ حيث تُستخدمُ في نقل الحبوب والأسمنت والكبريت.

- ناقلات البضائع السائلة Tanker:

تتنقل البضائع السائلة في خزاناتٍ مثل النفط والمنتجات البترولية.

- سفن الحاويات Containers Ships:

تستخدمُ في نقل الحاويات، حيثُ يمكنُ لسفينةٍ من سفن الجيل الثالث أن تحمل ٤٢٨٥ حاويةً مكافئةً، تبلغُ سعة الحاوية ٢٠ قدماً، وأبعادها ٨,٥×٨×٢٠ قدم.

- سفن الرو-رو Roll-on/Roll-off Container (Ro-Ro Ships):

تتصفُ سفن الرو-رو باتساعٍ مساحتها وتوافرٍ نظامٍ منحدراتٍ وجسورٍ قد تكونُ في مقدمة السفينة أو مؤخرتها وتسمحُ للمركبات المحملة بالحاويات Containers أو البضائع العامة General Cargo أو البضائع السائبة Bulk Cargo أن تدخل السفينة، وتعدُّ سفن الرو-رو مثاليةً لنظام النقل من الباب إلى الباب عبر مسافاتٍ قليلةٍ نسبياً.

ومن تحليل أرقام ملحق (٤) يمكنُ استخلاصُ النتائج التالية:

- اتصفت أعداد السفن بالزيادة في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، وإن تباينت نسبة الزيادة من عام لآخر؛ حيثُ سجلت أعلاها في عام ٢٠١٤م (١٥٢,١٪)، وانخفضت عام ٢٠١١م بنسبة ٩٠٪؛ وربما يفسر ذلك تأثرها بثورات الربيع العربي.

- انخفاض أعداد السفن الواردة عام ٢٠١١م بشكلٍ ملموسٍ؛ حيثُ بلغت نسبتُها ٨٦,٩٪، ثم عاودت الارتفاعَ بنسبةٍ بلغت ١٤١,٦٪ عام ٢٠١٤م، لتبدأ بعدها رحلة الانخفاض حتى عام ٢٠١٩م؛ إذ انخفضت بنسبة ٨٢,٥٪، ويُعزى ذلك إلى انخفاض حجم الواردات إلى الميناء.

- على النقيض زادت أعداد سفن الصادرات في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، بنسبة زيادة ١٩٦٦,٧٪ عام ٢٠١٩م، وسبب ذلك زيادة حجم الصادرات، بنسبة ١٢١٩٣٪.

ب- تطور أعداد الحاويات القياسية^(١):

انخفضت أعداد الحاويات القياسية بشكلٍ لافتٍ في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م) فبعد أن بلغت أعدادها ١١٨ حاوية عام ٢٠١٠م، سجلت أربع حاويات عام ٢٠١٨م، مما يشير إلى قلة أهميتها مقارنةً بوسائل نقل البضائع الأخرى بالميناء، كما أنها تقتصر على الواردات طوال مدة الدراسة.

ج- تطور أعداد العربات:

تتذبذب أعداد العربات الواردة والصادرة المحملة بالبضائع في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، حيثُ زادت أعدادها عام ٢٠١٢م، بنسبة ٢١٥٪، وانخفضت في بقية المدة؛ إذ تراوحت نسبة الانخفاض بين ٩٦,٤٪ عام ٢٠١١م، ١٩,٧٪ عام ٢٠١٩م. أما بالنسبة للعربات التي تحمل الواردات فقد انخفضت أعدادها في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م) باستثناء عام ٢٠١٢م، حيثُ زادت أعدادها بنسبة ١٦٤,٢٪، والحال نفسه بالنسبة للعربات التي تحمل الصادرات، انخفضت أعدادها في المدة نفسها، باستثناء عامي ٢٠١٢م، ٢٠١٥م؛ إذ زادت بنسبة ٢٣٤,٣، ١٣٧,٩٪ لكلٍ منهما على الترتيب.

(١) حاوية قياسية سعتها ٢٠ قدمًا.

٣-تطور أعداد الركاب:

اتصفت أعداد الركاب بالتذبذب بشكلٍ لافتٍ، وإن اتجهت إلى الانخفاض (جدول ٧، شكل ١١)، حيث سجل عام ٢٠١٩م أقل عددٍ؛ إذ بلغ ١٠,٧ آلاف راكبٍ، بنسبة انخفاض ٢٧,٣٪، مقارنةً بعام ٢٠١٣م الذي سجل أكبرها عددًا (٥٠,٥ ألف راكبٍ)، بنسبة زيادة ١٢٨,٧٪.

سجل عام ٢٠١٢م أعلى عددٍ للركاب القادمين والمغادرين؛ إذ بلغت نسبة الزيادة ٢٤١,٤، ١٩٢,٩٪ لكلٍ منهما على الترتيب، وانخفضت أعدادهم عام ٢٠١٩م، بنسبة ٢٩,٩، ٢٤,٩٪.

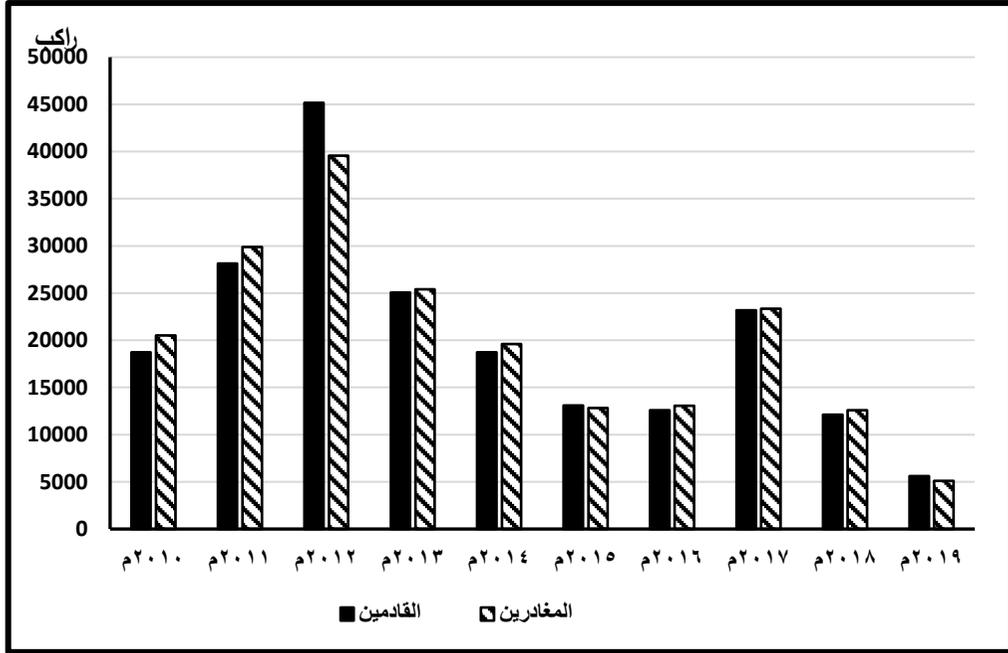
ويتضح مما سبق قلة أهمية ميناء ينبع في استقبال الركاب، ويرجع ذلك إلى منافسة الموانئ الأخرى على الساحل الغربي للمملكة متمثلةً في مينائي جدة الإسلامي وضياء.

جدول (٧) تطور أعداد الركاب القادمين إلى ميناء ينبع والمغادرين ونسبة الزيادة في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)

السنة	القادمين		المغادرين		الجملة	
	راكب	نسبة الزيادة	راكب	نسبة الزيادة	راكب	نسبة الزيادة %
٢٠١٠	١٨٧١٣	١٠٠	٢٠٥١١	١٠٠	٣٩٢٢٤	١٠٠
٢٠١١	٢٨١٣١	١٥٠,٣	٢٩٩٠٣	١٤٥,٨	٥٨٠٣٤	١٤٨
٢٠١٢	٤٥١٦٨	٢٤١,٤	٣٩٥٥٧	١٩٢,٩	٨٤٧٢٥	٢١٦
٢٠١٣	٢٥٠٧٦	١٣٤	٢٥٤٠٤	١٢٣,٩	٥٠٤٨٠	١٢٨,٧
٢٠١٤	١٨٧١٤	١٠٠	١٩٥٨٩	٩٥,٥	٣٨٣٠٣	٩٧,٧
٢٠١٥	١٣٠٧٨	٦٩,٩	١٢٨٢٥	٦٢,٥	٢٥٩٠٣	٦٦
٢٠١٦	١٢٥٧٠	٦٧,٢	١٣٠٥٥	٦٣,٦	٢٥٦٢٥	٦٥,٣
٢٠١٧	٢٣١٧٩	١٢٣,٩	٢٣٣٤٢	١١٣,٨	٤٦٥٢١	١١٨,٦
٢٠١٨	١٢١١٣	٦٤,٧	١٢٥٩١	٦١,٤	٢٤٧٠٤	٦٣
٢٠١٩	٥٦٠١	٢٩,٩	٥١١٥	٢٤,٩	١٠٧١٦	٢٧,٣

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية

السعودية.



المصدر: جدول (٧).

شكل (١١) تطور أعداد الركاب القادمين إلى ميناء ينبع والمغادرين في المدة (٢٠١٩-٢٠١٠م)

خامسًا: أنواع البضائع والسفن في ميناء ينبع

بلغ حجم البضائع في ميناء ينبع ٣٧١٦,٩ ألف طن عام ٢٠١٩م (جدول ٣)، تتوزع مناصفة تقريبًا بين الواردات (٤٩,٨%) والصادرات (٥٠,٢%)، ويعد حجم البضائع بعيدًا جدًا عن طاقة الأرصفة الاستيعابية للميناء البالغة ١٣,٥ مليون طن سنويًا، مما يشير إلى قدرة الميناء على استقبال حجم بضائع أكثر دون حدوث أي خلل في كفاءة التشغيل.

١- الواردات:

بلغت جملة الواردات ١٨٥١,٢ ألف طن عام ٢٠١٩م، وتباينت أنواعها وحجمها وأعداد السفن المحملة بها، وأمكن تتبعها على النحو التالي:

أ-وفقًا لأنواعها:

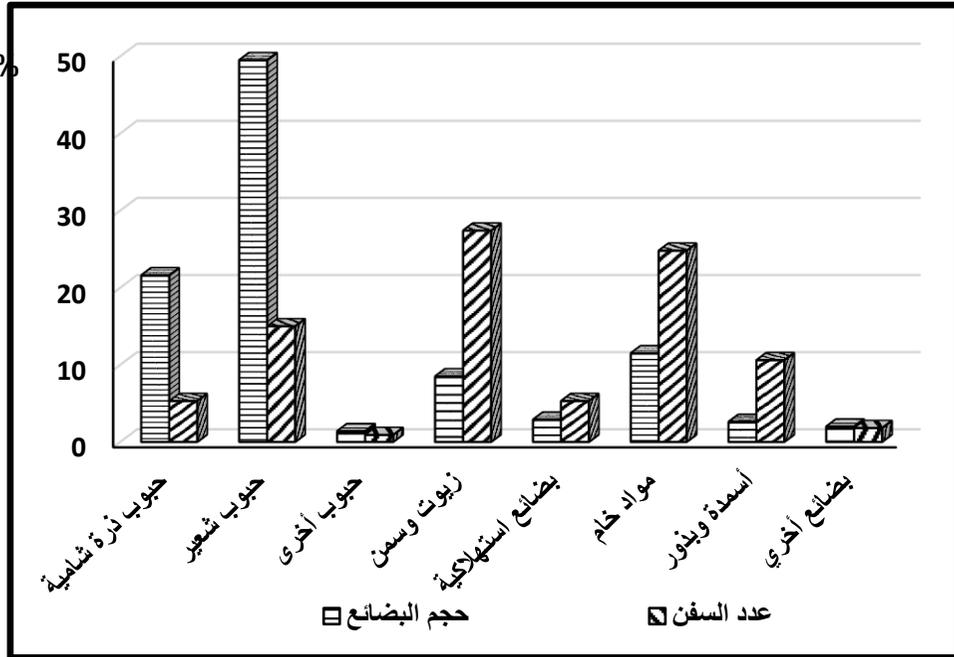
من دراسة جدول (٨) وشكل (١١) يمكن استخلاص النتائج التالية:

- استحوذ المواد الغذائية على أربعة أخماس حجم الواردات بالميناء.

جدول (٨) أنواع البضائع الواردة إلى ميناء ينبع السعودي عام ٢٠١٩م

المصدر	عدد السفن		حجم البضائع		نوع البضاعة
	%	عدد	%	بالألف طن	
البرازيل- الولايات المتحدة الأمريكية	٥,٣	٦	٢١,٦	٤٠٠,٧	مواد غذائية
استونيا - لاتفيا -أوكرانيا - ليتوانيا - رومانيا	١٥	١٧	٤٩,٥	٩١٦,٢	
البرازيل	٠,٩	١	١,٤	٢٦,٢	
إيطاليا- الولايات المتحدة الأمريكية - أوكرانيا - ماليزيا - سنغافورة - اندونيسيا - هولندا	٢٧,٤	٣١	٨,٥	١٥٦,٥	
	٤٨,٧	٥٥	٨١	١٤٩٩,٦	
تركيا	٥,٣	٦	٢,٩	٥٤	بضائع استهلاكية
ألمانيا - جنوب إفريقيا - أستراليا - كينيا - الولايات المتحدة الأمريكية - كندا - جنوب إفريقيا - إيطاليا - تركيا - اليونان	٢٤,٨	٢٨	١١,٥	٢١٣,٥	مواد خام
جمهورية مصر العربية	١٠,٦	١٢	٢,٦	٤٧,٧	أسمدة وبذور
تركيا - الامارات	١,٨	٢	٢	٣٦,٥	بضائع أخرى
	١٠٠	١١٣	١٠٠	١٨٥١,٢	الجملة

المصدر: ميناء ينبع، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية.



المصدر: جدول (٨).

شكل (١١) التوزيع النسبي لأنواع البضائع الواردة وفقاً لحجمها وعدد السفن في

ميناء ينبع عام ٢٠١٩م

- تصدر الشعير الحبوب الغذائية بحجم ٩١٦,٢ ألف طن، وهو ما يقرب من نصف حجم الواردات؛ لذا يمكن القول بأنه ميناء الشعير بلا منازع، تلاه الذرة الشامية بحجم ٤٠٠,٧ ألف طن، وهو ما يزيد على خمس حجم الواردات عام ٢٠١٩م، ثم المواد الخام بنسبة ١١,٥% والتي تمثلت في الروتايل Rutilite والخبث والفحم وقار الأسفلت.
- جاءت الزيوت النباتية والسمن الحيواني في المرتبة الرابعة بنسبة ٨,٥%، وتضاءلت كميات البضائع الاستهلاكية، والأسمدة والبنور، والبضائع الأخرى، والحبوب الأخرى (فول الصويا)؛ حيث تراوحت نسبتها بين ١,٤، ٢,٩%، وبكميات تراوحت بين ٢٦,٢، ٥٤ ألف طن.

- استيراد الميناء بشكلٍ أساسي المواد الغذائية؛ حيث زادت نسبتها على أربعة أضعاف حجم الواردات، تصدرها حبوب الشعير والذرة الشامية بما يزيد على ثلاثة أضعاف حجم الواردات.

ب- وفقاً لأعداد السفن:

شكلت سفن البضائع نسبة ٨٩,٤٪ من جملة أعداد سفن الواردات بالميناء، في حين بلغت أعداد سفن الركاب ١٠ سفن، وهو ما يعادل ٨,٨٪ من جملة أعداد سفن الواردات، وأنت جميعها من مصر.

تصدرت سفن الزيوت النباتية والسمن الحيواني السفن كافة عام ٢٠١٩م، حيث بلغ عددها ٣١ سفينة، بنسبة ٢٧,٤٪ من جملة أعداد السفن؛ ويرجع ذلك إلى أن سفن السوائل حملتها أقل من سفن البضائع الجافة، تلاها سفن المواد الخام بعدد ٢٨ سفينة، وهو ما يقرب من ربع أعداد سفن الواردات، وربما يعزى ذلك إلى تعدد أنواع المواد الخام ومصادرها الجغرافية.

وجاءت السفن المحملة بالشعير في المرتبة الثالثة بعدد ١٧ سفينة، وهو ما يعادل ١٥٪ من جملة أعدادها، ثم سفن الأسمدة والبنور بعدد ١٢ سفينة، وبنحو العشر، مع ملاحظة أن مصدرها مصر وتمثلت في نترات الألومنيوم، في حين تساوت أعداد سفن حبوب الذرة الشامية مع البضائع الاستهلاكية، وجاءت سفن البضائع الأخرى في المرتبة الأخيرة بعدد سفينتين، بنسبة ١,٨٪ من جملة أعدادها.

٢- الصادرات:

بلغت جملة الصادرات ١٨٦٥,٦ ألف طن عام ٢٠١٩م (جدول ٩، شكل ١٢)

وتضمنت:

أ- وفقاً لأنواعها:

تستحوذُ الموادُ الخامُ الصناعيةُ على نسبةٍ ٩٩,٨٪ من جملةِ حجمِ الصادراتِ عام ٢٠١٩م، وتمثّلت في الكلنكر-الأسمنت بحجم ١٦١٥,٧ ألف طن، وهو ما يعادل ٨٦,٦٪ من جملةِ حجمِها، ثم النحاس بحجم ٢٤٦,٣ ألف طن، هو ما يوازي ١٣,٢٪ من جملةِ حجمِ الصادراتِ.

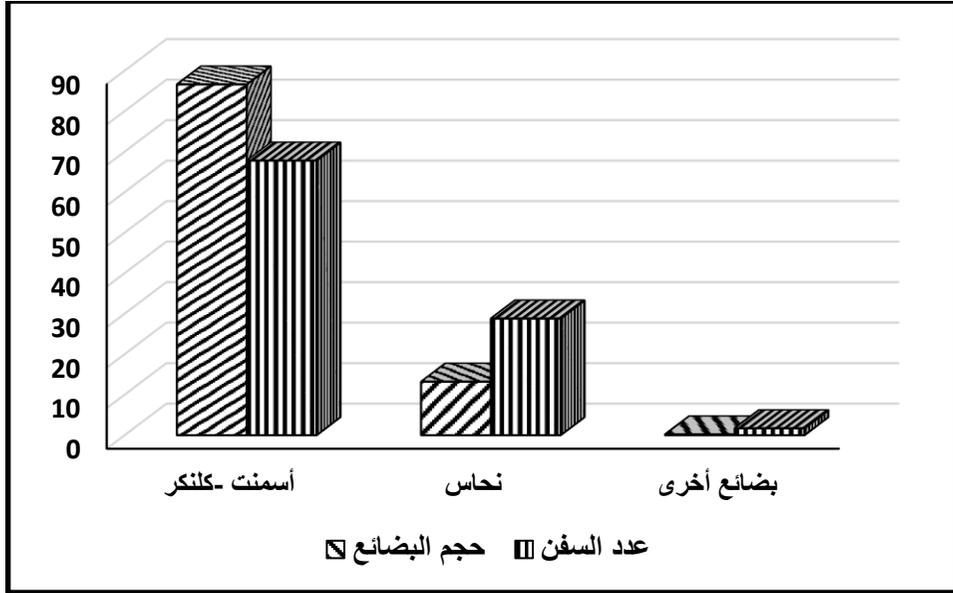
جدول (٩) أنواع البضائع المصدرة من ميناء ينبع السعودي عام ٢٠١٩م

المستورد	عدد السفن		حجم البضائع		نوع البضاعة
	%	عدد	%	بالألف الطن	
كينيا - اليمين - غانا -مايوتي - موزامبيق -جزر القمر - فرنسا -جيبوتي	٦٧,٨	٤٠	٨٦,٦	١٦١٥,٧	أسمنت - كلنكر مواد خام صناعية
الصين - الهند - اليابان - الفلبين - أثيوبيا	٢٨,٨	١٧	١٣,٢	٢٤٦,٣	نحاس
	٩٦,٦	٥٧	٩٩,٨	١٨٦٢	الجملة
غير مدرج	٣,٤	٢	٠,٢٠	٣,٦	بضائع أخرى
	١٠٠	٥٩	١٠٠	١٨٦٥,٦	الجملة

المصدر: ميناء ينبع، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية.

ب- وفقاً لأعداد السفن:

استحوذت سفنُ الكلنكر-الأسمنت على المرتبة الأولى بعدد ٤٠ سفينة، وهو ما يزيدُ على ثلثي عددِ سفنِ الصادراتِ، تلاها سفنُ النحاس، بنسبة ٢٨,٧٪ من جملةِ أعدادِ السفنِ، في حين تضاءلت أعدادُ سفنِ البضائعِ الأخرى.



المصدر: جدول (٩).

شكل (١٢) نسب أنواع البضائع المصدرة وأعداد سفنها في ميناء ينبع السعودي عام

٢٠١٩ م

سادساً: التوزيع الجغرافي للبضائع ومجال النفوذ

يتضمن دراسة المصادر الجغرافية للبضائع على مستوى الأقاليم الجغرافية ودول العالم.

١- على مستوى الأقاليم الجغرافية:

تعتمد المملكة في الحصول على البضائع من أقاليم العالم المختلفة، والتي أمكن تتبعها على النحو التالي:

أ-الواردات:

من دراسة جدول (١٠) يمكن استخلاص النتائج التالية:

- يعد إقليم أوروبا الشرقية مصدر ما يقرب من نصف الواردات، بحجم ٩٢٢,١ ألف طن عام ٢٠١٩م، وتشمل الشعير بشكل أساسي.

جدول (١٠) توزيع أنواع البضائع الواردة إلى ميناء ينبع السعودي وفقاً لأقاليمها الجغرافية عام ٢٠١٩م

الإقليم	مواد غذائية		عربات		بضائع استهلاكية		مواد خام		أسمدة وبذور		أخرى		الجملة	
	%	بالآلف طن	%	بالآلف طن	%	بالآلف طن	%	بالآلف طن	%	بالآلف طن	%	بالآلف طن	%	بالآلف طن
دول الجامعة العربية	٠	٠	١٠٠	٠,١٣	٠,٣	٠,٢	٠	٠	٤٧,٧	١٠٠	٠,١	٠,٢	٤٧,٩	٢,٦
الدول الإسلامية غير العربية	٧,٢	١٠٨,١	٠	٠	٩٩,٧	٥٣,٨	١١,٨	٢٥,٢	٠	٠	٠	٠,١	١٨٧,٢	١٠,١
آسيا	٠,٦	٩,٤	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٩,٤	٠,٥
إفريقيا	٠,٧	١١,٢	٠	٠	٠	٠	٢٤,٢	٥١,٦	٠	٠	٠	٠	٦٢,٧	٣,٤
أستراليا	٠,١	٢	٠	٠	٠	٠	٢٤,٢	٥١,٦	٠	٠	٠	٠	٥٣,٦	٢,٩
أمريكا الشمالية	٥,٥	٨٢,٣	٠	٠	٠	٠	١٥,٥	٣٣	٠	٠	٠	٣٦,٢	١٥١,٥	٨,٢
أمريكا الجنوبية	٢٣	٣٤٥,٥	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٣٤٥,٥	١٨,٧
أوروبا الغربية	١,٣	١٩	٠	٠	٠	٠	٢٤,٤	٥٢,١	٠	٠	٠	٠,١	٧١,٢	٣,٨
أوروبا الشرقية	٦١,٥	٩٢٢,١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٩٢٢,١	٤٩,٨
الجملة	١٠٠	١٤٩٩,٦	١٠٠	٠,١٣	١٠٠	٥٤	١٠٠	٢١٣,٥	٤٧,٧	١٠٠	٣٦,٤	١٠٠	١٨٥١,٢	١٠٠

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية.

- احتلال أمريكا الجنوبية المرتبة الثانية بنسبة ١٨,٧٪، بحجم ٣٤٥,٥ ألف طن، وتتضمن المواد الغذائية من حبوب الذرة الشامية وفول الصويا.
- استحوذت الدول الإسلامية غير العربية على عُشر حجم الواردات، والتي تتنوع بين المواد الغذائية والبضائع الاستهلاكية والمواد الخام بحجم ١٨٧,١ ألف طن.
- احتلال أمريكا الشمالية المرتبة الرابعة بنسبة ٨,٢٪ بحجم ١٥١,٥ ألف طن، وتتوَعَت بين المواد الغذائية والمواد الخام والبضائع الأخرى.
- تراوحت نسبة الواردات بين ٢,٦، ٣,٨٪ في أقاليم أوروبا الغربية، الإفريقية، وأستراليا، ودول الجامعة العربية، وشكّلت في معظمها مواد غذائية ومواد خام وبضائع استهلاكية.
- تضاءلت الواردات من الإقليم الآسيوي؛ حيث لم تتجاوز نسبتها ٠,٥٪ بحجم ٩,٤ ألف طن، وشملت الزيوت النباتية والسمن الحيواني، مع ملاحظة اتساع النطاق الجغرافي للواردات ليشمل كل قارات العالم، وإن تباينت نسبتها وفقًا لنوع البضائع.

ب- الصادرات:

اتجّه ما يزيد على ثلثي حجم الصادرات السعودية من ميناء ينبع إلى إقليميّ إفريقية (جدول ١١)، وتتضمن موادًا خامًا صناعيةً مثل: الكلنكر والأسمنّ والنحاس، ودول الجامعة العربية، واقتصر على موادّ خامٍ صناعيةٍ، وسبّب ذلك قربها من المملكة.

احتلتّ الدول الإسلامية غير العربية المرتبة الثالثة بحجم ٢٧٥,٧ ألف طن، وهو ما يعادل ١٤,٨٪ من جملة الصادرات، وجاءت قارة آسيا في المرتبة الرابعة بحجم صادرات ٢٢٢,٥ ألف طن، بما يزيد على العشر، في حين تضاءل حجم الصادرات إلى دول أوروبا الغربية، بحيث لم تتجاوز نسبتها ٠,٧٪ من جملة حجم الصادرات عام ٢٠١٩م. ويشير ما سبق إلى أن ما يقرب من ثلثي حجم الصادرات يتجه إلى الدول

الإفريقية ودول الجامعة العربية، ويُعزى ذلك إلى قربها مكانياً من ميناء ينبع، إضافةً إلى أنها في معظمها موادٌ خامٌ.

جدول (١١) توزيع أنواع البضائع المصدرة من ميناء ينبع السعودي وفقاً لأقاليمها

الجغرافية عام ٢٠١٩م

الجملة		بضائع أخرى		مواد خام صناعية		الإقليم
%	بالآلف طن	%	بالآلف طن	%	بالآلف طن	
٣٥	٦٥٢,٤	١٠٠	٣,٧	٣٤,٨	٦٤٨,٧	دول الجامعة العربية
١٤,٨	٢٧٥,٧	٠	٠	١٤,٨	٢٧٥,٧	الدول الإسلامية غير العربية
١١,٩	٢٢٢,٥	٠	٠	١١,٩	٢٢٢,٥	آسيا
٣٧,٦	٧٠١,٤	٠	٠	٣٧,٧	٧٠١,٣	إفريقيا
٠,٧	١٣,٨	٠	٠	٠,٧	١٣,٨	أوروبا الغربية
١٠٠	١٨٦٥,٧	١٠٠	٣,٧	١٠٠	١٨٦٢	الجملة

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية.

٢- على مستوى الدول:

أمكن تتبع البضائع وفقاً لمصادرها الجغرافية على مستوى دول العالم على النحو

التالي:

أ- الواردات:

تستحوذ أوكرانيا على المرتبة الأولى من حيث حجم الواردات بحوالي ٣٧٨,٣ ألف

طن (جدول ١٢، شكل ١٣)، وهو ما يزيد على خمس حجم الواردات، وتأتي منها حبوب

الشعير؛ ويُعزى ذلك إلى انخفاض إنتاج الشعير في الدول الرئيسة المصدرة له وهي أستراليا وكندا وروسيا، إضافةً إلى فائض الإنتاج في أوكرانيا، علاوةً

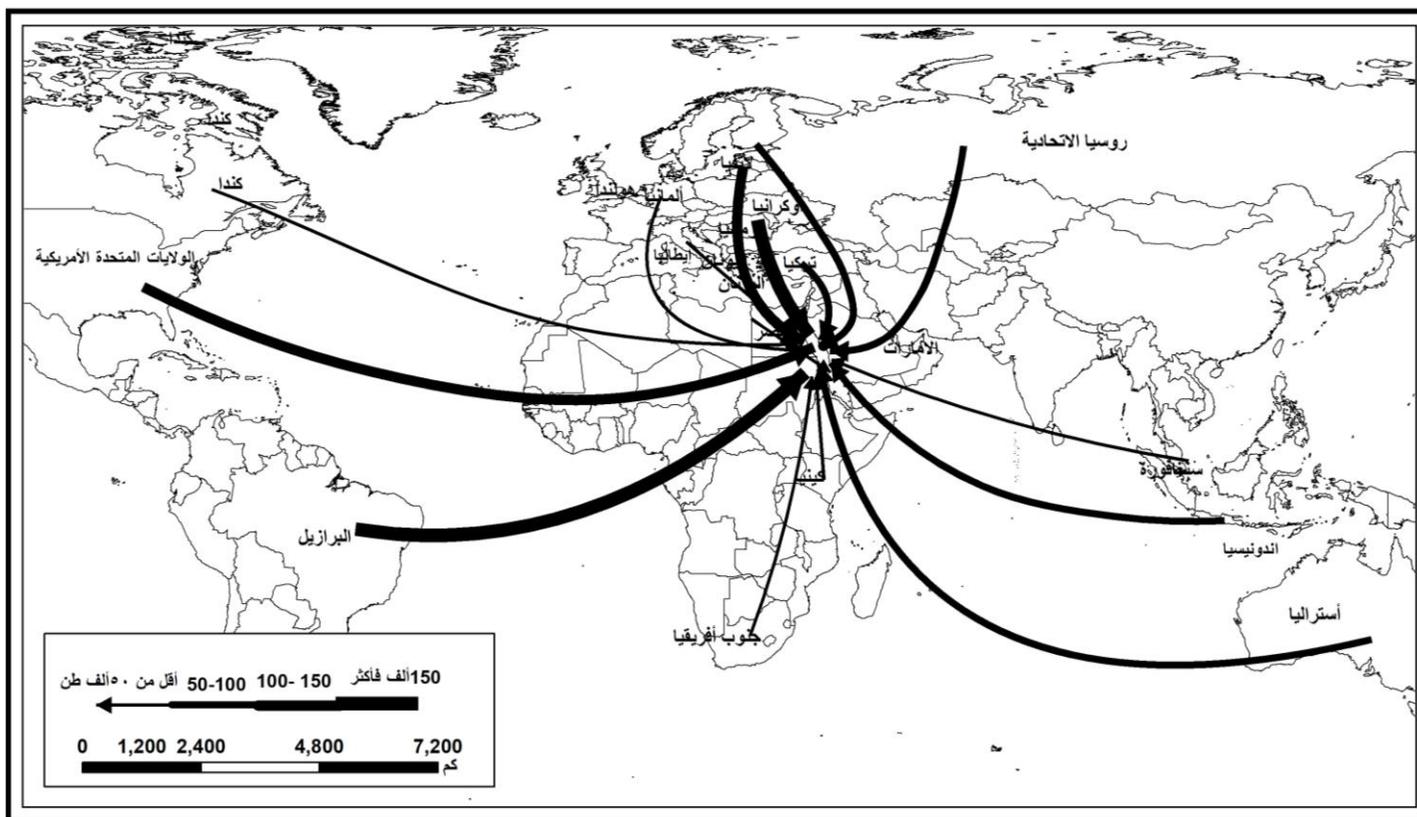
جدول (١٢) التوزيع الجغرافي لحركة البضائع وفقًا للدول في ميناء ينبع السعودي عام ٢٠١٩م

الصادرات		الواردات		الدولة
%	بالآلاف طن	%	بالآلاف طن	
١,٣	٢٣,٩	٠	٠	إثيوبيا
٠	٠	٢,٨	٥١,٦	استراليا
٠	٠	٥,٢	٩٦,٣	استونيا
٠	٠	١٨,٧	٣٤٥,٥	البرازيل
٣,٩	٧٢,٥	٠	٠	الصين
٠,٦	١٢	٠	٠	الفلبيين
٠	٠	٠	٠,١	ألمانيا
٣,٧	٦٩,٦	٠	٠	الهند
٣,٧	٦٨,٤	٠	٠	اليابان
٣٢,٣	٦٠٢,٢	٠	٠	اليمن
٠	٠	٢	٣٧,٢	اليونان
٠	٠	٧	١٢٩,٤	الولايات المتحدة الأمريكية
٠	٠	٣,٩	٧١,٤	أندونيسيا
٠	٠	٢٠,٤	٣٧٨,٣	أوكرانيا
٠	٠	١,١	٢٠,٩	إيطاليا
٠	٠	٤,٣	٧٩,١	تركيا
٣	٥٦	٠	٠	جزر القمر
٠	٠	٠,١	٢	جزيرة مارشال
٠	٠	٢,٠	٣٦,٤	جنوب إفريقيا
٢,٥	٤٦,٥	٠	٠	جيبوتي
٠	٠	٠	٠,١	الإمارات العربية المتحدة
٠	٠	٤	٧٣,٩	روسيا

تابع جدول (١٢) التوزيع الجغرافي لحركة البضائع وفقاً للدول في ميناء ينبع
السعودي عام ٢٠١٩م

الصادرات		الواردات		الدولة
%	بالآلاف طن	%	بالآلاف طن	
٠	٠	١٠,١	١٨٦,٢	رومانيا
٠	٠	٠,٥	٩,٤	سنغافورة
٩,٣	١٧٢,٩	٠	٠	غانا
٠,٧	١٣,٨	٠,٥	١٠	فرنسا
٠	٠	١,٢	٢٢,١	كندا
٢٦,٣	٤٩٠,٥	١,٤	٢٦,٤	كينيا
٠	٠	٣,٦	٦٦,٢	لاتفيا
٠	٠	٦,٥	١٢١,٢	ليتوانيا
٠	٠	٢	٣٦,٧	ماليزيا
٠,٨	١٤,١	٠	٠	مايوت
٠,٢	٣,٦	٢,٦	٤٧,٨	جمهورية مصر العربية
١١,٨	٢١٩,٧	٠	٠	موزمبيق
٠	٠	٠,٢	٣,٠	هولندا
١٠٠	١٨٦٥,٧	١٠٠	١٨٥١,٢	الجملة

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ
بالمملكة العربية السعودية.



المصدر: جدول (١٢).

شکل (١٣) مجال نفوذ واردات ميناء ينبع على دول العالم عام ٢٠١٩م

على أن المملكة جمّدت علاقاتها التجارية مع كندا، وتعدّ المملكة أكبر مستوردٍ للشعير في العالم بحجم وارداتٍ سنويةٍ يصلُ إلى ٨ مليون طن، وهي بذلك تشكلُ ثلثَ التجارة العالمية للشعير^(١)، تليها البرازيلُ بحوالي خمسِ حجمِ الوارداتِ، وتأتي منها الذرةُ الشاميةُ وفولِ الصويا، ويرجعُ ذلك إلى استئثارها بالمركزِ الثالثِ بين دولِ العالمِ من حيثِ إنتاجِ الذرةِ الشاميةِ بعد الولاياتِ المتحدةِ الأمريكيةِ والصين، إضافةً إلى استحوادها على المركزِ الثاني عالميًا من حيثِ إنتاجِ فولِ الصويا بعد الولاياتِ المتحدةِ الأمريكية.

وتستأثرُ رومانيا بالمرتبةِ الثالثةِ بنحو العُشر، وتتمثّلُ في حبوبِ الشعير، في حين احتلّت الولاياتُ المتحدةُ الأمريكيةُ المرتبةَ الرابعةَ بما يشكّلُ ٧٪ من جملة الوارداتِ، والتي تنوعت بين الزيتِ النباتي، والخبثِ، والفحمِ، والذرةِ الشامية، في حين جاءت في المرتبتين الخامسةِ والسادسةِ دولتا ليتوانيا واستونيا بما يعادلُ نسبةً ٦,٥، ٥,٢٪ لكلٍ منهما على الترتيبِ، ويُستوردُ منهما حبوبُ الشعير.

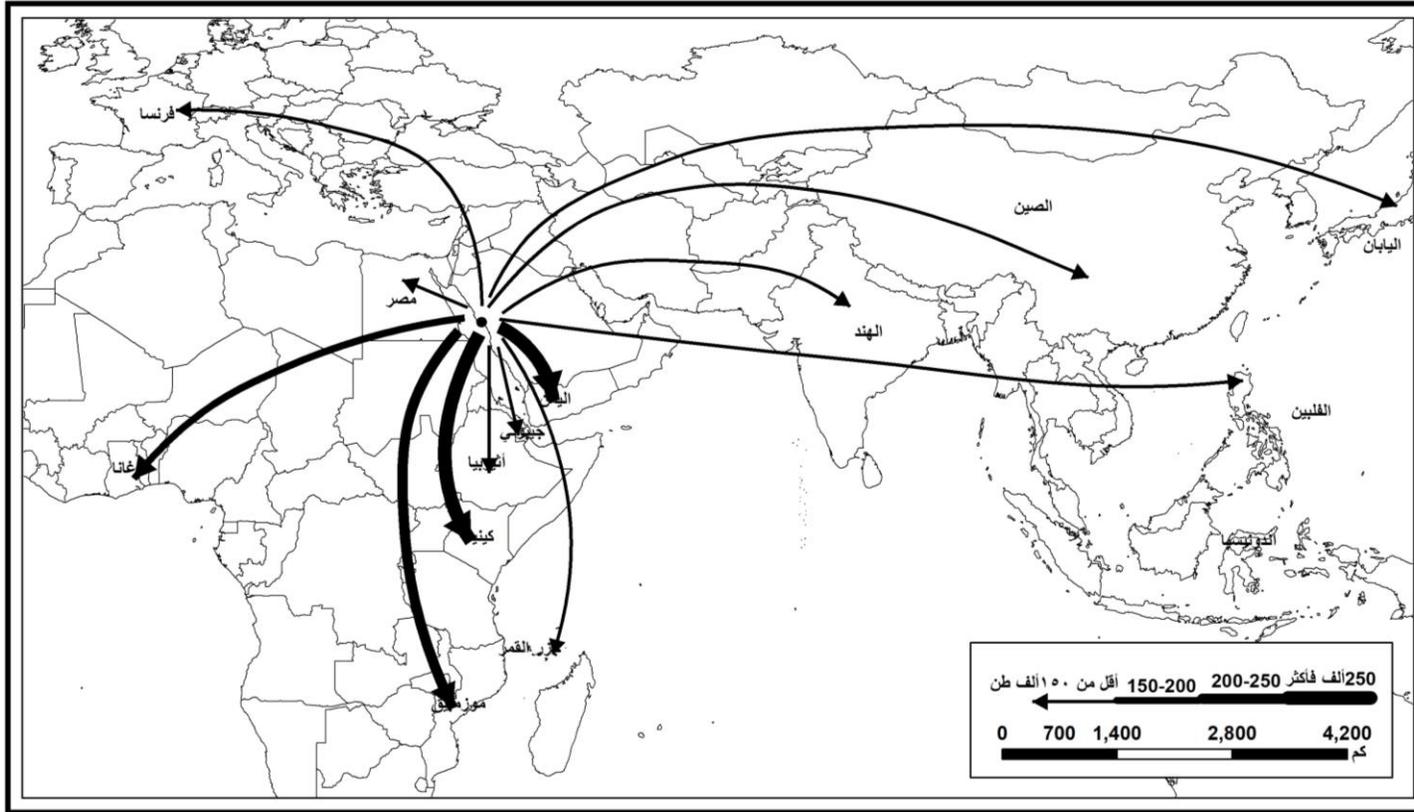
نالت تركيا المرتبةَ السابعةَ بما يشكّلُ نسبةً ٤,٤٪، وتنوعت بين زيتِ التشحيمِ والبضائعِ العامةِ وكرّبوناتِ الصوديوم، بحجم ٧٩,١ ألف طن.

وتراوحت نسبةُ الوارداتِ بين ٢، ٤٪ في ستِ دولٍ، وهي استراليا وجنوبُ إفريقيا واللتان استوردتُ منهما الروتاتيل، ومصرُ وروسيا وماليزيا واليونانُ والتي جُلبَ منها الأسمدةُ والشعيرُ والزيوتُ النباتيةُ وقارُ الأسفلتِ على الترتيبِ، في حين قلّت نسبةُ الوارداتِ عن ٢٪ في ثمانيةِ دولٍ، منها إيطاليا، وسنغافورة، وفرنسا، وكندا، وكينيا، وتنوعت وارداتها.

ب- الصادرات:

من تحليلِ أرقامِ جدول (١٥)، وشكل (١٤) يمكنُ تسجيلُ النتائجِ التالية:

(١) <https://www.alriyadh.com/1699632>



شكل (١٤) مجال نفوذ الصادرات من ميناء ينبع على دول العالم عام ٢٠١٩م

- استحوأذ اليمن على ما يقرب من ثلثي الصادرات عبر ميناء ينبع بحجم ٦٠٢,٢ ألف طن، وشملت الأسمنت، وهي بذلك جاءت في المرتبة الأولى بين دول العالم، ويُعزى ذلك إلى موقعها في شبه الجزيرة العربية.
- احتلت كينيا المرتبة الثانية من حيث حجم الصادرات، بحوالي ٤٩٠,٥ ألف طن، بما يزيد على ربعها، وتمثلت في الكنكر والأسمنت، ويفسر ذلك وجود اتفاقيات تجارية بين البلدين وتمويل مشروعات برأس مال سعودي في كينيا.
- جاءت موزمبيق في المرتبة الثالثة بحوالي ٢١٩,٧ ألف طن، وهو ما يزيد على العشر، واقتصرت الصادرات على الكنكر.
- نالت غانا المرتبة الرابعة بحوالي ١٧٢,٩ ألف طن، وهو ما يقل عن العشر، وشملت الكنكر.
- تراوحت نسبة الصادرات بين ٢، ٤٪ في خمس دول، حيث تم تصدير النحاس إلى الهند واليابان والصين، والكنكر لجزر القمر وجيبوتي.
- قلت الصادرات عن ٢٪ في خمس دول، حيث صدر النحاس إلى إثيوبيا والفلبين، والكنكر لفرنسا، والأسمنت لمايوت.

سادسًا: مستقبل ميناء ينبع

تميز ميناء ينبع بين موانئ المملكة العربية السعودية التجارية في معدل الخدمة المقدمة لشحن وتفريغ السفينة؛ إذ استحوذ على المرتبة الرابعة بين الموانئ من حيث معدل الخدمة المقدمة لشحن السفينة بواقع ٣٩ ساعة بعد موانئ رأس الخير، وجازان، وفهد الصناعي بينبع، وفهد الصناعي بالجبيل، في حين احتل المرتبة الثالثة بمعدل تقديم الخدمة لتفريغ السفينة بواقع ١٠٣ ساعة بعد مينائي جازان، ورأس الخير (الجبوري)،

٢٠١٩: ١٢٥-١٢٧)، ويعدُّ ذلك مؤشراً على كفاءة تشغيل الميناء وقدرته على استقبال أحجام أكبر من البضائع مستقبلاً.

علاوةً على ذلك فإن الميناء ضمَّ عدد ١٢ رصيفاً، بجملة طول ٢,٩٥٠ كم قادرٌ على استقبال أنواعٍ مختلفةٍ من السفن، بطاقةٍ استيعابية ١٣,٥ مليون طن سنوياً، إلا أنَّ حجمَ البضائع بلغ ٣,٧ مليون طن عام ٢٠١٩م، الأمر الذي يشيرُ أنه يستقبلُ بضائع تشكلُ نسبة ٢٧,٤٪ من طاقته الاستيعابية؛ لذلك يستطيعُ مستقبلاً استقبالَ مزيدٍ من البضائع بكفاءة.

قدرة الميناء على استقبال السفن السياحية؛ حيث تمَّ تأهيله لهذا الغرض منذُ عام ٢٠٢٠م، وقد استقبلَ ميناءُ ينبعَ في ٢٨ يوليو ٢٠٢١م أولَ سفينةٍ كروزٍ سياحيةٍ^(١)، حملت على متنها عدداً من السياح (الصورة ٨)، حيث استقبلها الرصيفُ السياحي لليخوت وقواربِ النزهة والذي تمَّ تطويره مؤخراً، ورُوعي في اختيار موقعه قرُبُه من المنطقة التاريخية السياحية في مدينة ينبع البحر، مما يعكسُ حجمَ استعدادِ الميناءِ وجاهزيته لاستقبالِ سفنِ الكروز، وتمكينَ قطاعِ السياحة البحرية في المملكة.

^(١) <https://www.my.gov.sa/wps/portal/snp/content/news/newsDetails/C/>



صورة (٨) استقبال سفينة MSC BELLISSIMA السياحية في ميناء

ينبع

ويُمكن تعظيم الاستفادة من الميناء عن طريق تحسين وتطوير الساحات الخاصة بالأرصفة لسهولة شحن وتفريغ البضائع، خاصة رقمي (٨) و(٩)، كما يمكن استثمار شبه الجزيرة التابعة للميناء في مشروعات مرتبطة بالنقل البحري والبضائع. دعم إمكانيات الميناء الرئيسة عبر مشروع يستهدف زيادة عمق القناة الملاحية وحوض الدوران والأرصفة الحديثة بالميناء، والاستفادة من مشروع الرصيفين الجديدين (١٠،١١) واستغلالهما وفقاً لطاقتهما الاستيعابية الكبيرة. دراسة إنشاء محطة حاويات بالميناء لاستقبال الحاويات؛ لتعظيم الاستفادة من الأرصفة والتجهيزات البحرية للميناء، وتخفيف الضغط على ميناء جدة الإسلامي، إضافة إلى خدمة ظهر الميناء وهما منطقتا المدينة المنورة والقصيم.

النتائج والتوصيات

أسفرت الدراسة عن نتائج وتوصياتٍ عدةٍ أهمها ما يلي:

- يُعدُّ وادي ثمة الذي يصبُّ في خليج ينبع السبب الرئيس في تكوين مرفأٍ طبيعيٍّ للميناء؛ حيثُ ساعدت المياه والرواسب في عدم نمو الشعاب المرجانية أمام مدخل خليج ينبع.
- نتيجةً لعدم قدرة ميناء ينبع على استقبال السفن الكبيرة، وزيادة أهمية ميناء جدة الإسلامي؛ بدأ تطويره منذ عام ١٩٦١م بإنشاء الأرصفة والمخازن، إلا أنه مرَّ بفترة ركودٍ لعدة أسبابٍ منها إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧م.
- احتلَّ ميناء ينبع المرتبة الرابعة من حيثُ حجم البضائع الواردة والصادرة في المدة (٢٠١٥-٢٠١٩م) بين موانئ المملكة التجارية بعد موانئ جدة الإسلامي، والملك عبد العزيز، والجبيل التجاري.
- تتصفُ الحافة الداخلية للميناء بضحولتها، إلا أنها استُخدمت قديمًا لاستقبال السفن سعيًا وراء الحماية من خطر الأمواج والقرصنة البحرية. أما الحافة الخارجية فهي تتصفُ بعمق المياه الملاصقة لها؛ لذلك تمَّ استخدامها في إنشاء الأرصفة حديثًا.
- ساعدت الشعاب المرجانية في حماية القناة من الأمواج؛ حيثُ تحيطُ الشعابُ المرجانيةً بخليج ينبع من الشمال والجنوب، وفيما بينها تمتدُّ قناة مائية تسمُحُ بخروج السفن من الميناء ودخولها إليه.
- لم تؤثر درجات الحرارة المرتفعة في تشغيل الميناء وحركة السفن منه وإليه، مع ملاحظة عدم تأثر السفن الكبيرة بالرياح؛ إذ تسود الرياح الغربية والتي تتصفُ بانخفاض سرعتها.

- ارتباط ميناء ينبع بمدن المملكة بشبكة مترابطة من الطرق؛ حيث استحوذ الميناء على المرتبة الرابعة بين مدن المملكة من حيث درجة الترابط، بمتوسط عدد العقد البيئية ١٤ عقدة.
- كان لميناء ينبع أبلغ الأثر في امتداد شبكة الطرق في مدينة ينبع البحر الملاصقة له؛ حيث تمتد الشبكة في المدينة بشكل إشعاعي مركزها الميناء.
- تمثل قناة الاقتراب أهم منطقة في الميناء لاتساعها وعمقها الذي جعلها صالحة لاستقبال السفن الكبيرة.
- ضمّ الميناء ١٢ رصيفاً بحرياً، بطاقة استيعابية ١٣,٥ مليون طن سنوياً، يتنوع استخدامها بين النشاط السياحي والركاب، وتفريغ الحبوب، والأسمت والخدمات العامة.
- يتوفر بالميناء محطة لتفريغ الأسمت وتعبئته مرتبطة برصيف (٦) وصوامع لتخزين المواد السائبة بطاقة ٢٠ ألف طن لكل وحدة.
- يحتوي الميناء على مستودعات وساحات تخزين مكشوفة، إضافة إلى إمكانية استلام البضائع مباشرة من السفينة إلى شاحنات النقل، مع توفر صوامع للقمح.
- زيادة حجم البضائع الواردة إلى ميناء ينبع والصادرة منه في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، وإن اختلفت نسبة الزيادة من عام لآخر.
- زاد حجم الصادرات من ميناء ينبع في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م) بشكل ملموس؛ حيث سجلت أقصاها عام ٢٠١٩م.
- استحوذ البضائع السائبة الصلبة على المرتبة الأولى من حيث حجم الواردات في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م) وفقاً لأنواعها الرئيسية، تلاها البضائع العامة، في حين احتلت المواد الغذائية المرتبة الأولى بين الواردات وفقاً لأنواعها التفصيلية، وتصدرها الشعير، تلاه الذرة الشامية.

- تبادلَت البضائعُ السائبةُ الصلبةُ، والعامَّةُ المرتبتين الأولى والثانية من حيث حجم الصادراتِ من الميناءِ في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، واحتلَّت الموادُ الصناعيةُ والتي تضمَّنَت الكلنكرَ والأسمنَتَ والنحاسَ المرتبةَ الأولى بين الصادراتِ في المدة نفسها.
- ضالَّةُ أهميةِ ميناءِ ينبعَ في استقبالِ الركابِ؛ حيثُ بلَغَ المتوسطُ السنوي ٤٠ ألف راكبٍ في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)، ويُعزى ذلك إلى منافسةِ مينائي جدةِ الإسلامي وضاء.
- تساوى تقريبًا حجمُ البضائعِ الواردةِ إلى ميناءِ ينبعَ والمصدرةِ منه عام ٢٠١٩م.
- تستأثرُ الموادُ الغذائيةُ بأربعةِ أخماسِ حجمِ الوارداتِ بميناءِ ينبعَ عام ٢٠١٩م، تصدرها حبوبُ الشعيرِ بما يقربُ من نصفِ حجمها، تلاه حبوبُ الذرةِ الشاميةُ بما يزيدُ على خمسِ حجمِ الوارداتِ.
- تصدرتِ سفنُ الزيوتِ النباتيةِ والسمنِ الحيواني أعدادَ السفنِ الواردةِ إلى الميناءِ عام ٢٠١٩م، تلاها سفنُ الموادِ الخامِ بما يقربُ من ربعِ أعدادِ السفنِ الواردةِ.
- استحوذَ الموادُ الخامِ الصناعيةُ على نسبةِ ٩٩,٨٪ من جملةِ حجمِ الصادراتِ عام ٢٠١٩م، وتمثلتِ في الكلنكرَ والأسمنَتَ والنحاسَ، وتصدرتِ سفنُ الكلنكرِ - الأسمنَتَ أعدادَ السفنِ الصادرةِ من الميناءِ بما يزيدُ على ثلثي أعدادها.
- استثنأُ إقليمِ أوروبا الشرقيةِ على ما يقربُ من نصفِ حجمِ الوارداتِ عام ٢٠١٩م، تلاه أمريكا الجنوبية.
- استحوذتِ إفريقيةُ على ثلثي حجمِ الصادراتِ السعوديةِ من ميناءِ ينبعَ، وتضمَّنَت الكلنكرَ والأسمنَتَ والنحاسَ، ويُعزى ذلك إلى قربها مكانيًا من الميناءِ.
- احتلالُ أوكرانيا المرتبةَ الأولى من حيثُ حجمِ الوارداتِ بما يزيدُ على خمسِ حجمِ الوارداتِ، تلاها البرازيل.

- ارتفاع نصيب اليمن؛ إذ بلغ ما يقرب من ثلثي الصادرات عبر الميناء، وشملت الأسمنت، تلاها كينيا، ويشير ذلك إلى أن الدول القريبة من الميناء في آسيا وإفريقيا نالت النصيب الأكبر من جملة الصادرات.
- توصي الدراسة بتعظيم الاستفادة من الميناء عن طريق:
 - تحسين الساحات الخاصة بالأرصفة وتطويرها، خاصة رقمي (٨) و(٩).
 - إمكانية استثمار شبه الجزيرة التابعة للميناء.
 - زيادة عمق القناة الملاحية وحوض الدوران والأرصفة الحديثة بالميناء.
 - الاستفادة من مشروع الرصيفين الجديدين (١٠،١١) واستغلالهما وفقاً لطاقتهم الاستيعابية الكبيرة.
 - دراسة إنشاء محطة حاويات بالميناء لاستقبال سفن الحاويات.

المصادر والمراجع

أولاً: باللغة العربية

- ١- أبو مدينة، حسين أبو مسعود، الموانئ الليبية دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، الطبعة الثانية، دار الكتب الوطنية، بني غازي، ٢٠٠٨م.
- ٢- إدارة ميناء ينبع، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية، بيانات عن أنواع البضائع الواردة والمصدرة وفقاً لأعداد السفن والمصدر والوجهة الجغرافية لعام ٢٠١٩، بيانات غير منشورة.
- ٣- الإدارة العامة للمساحة العسكرية، خريطة المملكة العربية السعودية مقياس ١ : ٨ مليون ١٤٢١هـ.
- ٤- البلاغ، هيفاء بنت يحيى بن عبيد بن ناصر، السياحة في محافظة ينبع، دراسة جغرافية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التربية للبنات، جامعة طيبة، المدينة المنورة، ٢٠٠٨م.
- ٥- الجاسر، حمد، بلاد ينبع، لمحات تاريخية جغرافية وانطباعات خاصة، دار اليمامة، الرياض، ١٩٦٦.
- ٦- الحداد، عوض يوسف، الطرق الفردية وشبكات النقل، دراسة كمية وتطبيقية في جغرافية النقل، الدار الدولية للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٧.
- ٧- الرويثي، محمد أحمد، الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٤٠٣هـ.
- ٨- الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية للمدة (٢٠١٠-٢٠١٩م).

٩- أوركنجي، فوزي عبد الله محمد، ميناء ينبع وعلاقته بالظهير، دراسة جغرافية، رسالة ماجستير، غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٨٧.

١٠- سعد، حسين أحمد، وعبدعلى، فوز معن، الهيمنة المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، جامعة الخليج العربي، المنامة، المجلد ٧٤، العدد الثاني، ٢٠١٩م.

١١- عبده، سعيد أحمد، جغرافية النقل، مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٧.

١٢- عز الدين، فاروق كامل، جغرافية النقل، أسس وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨١.

١٣- غلاب، مرفت عبد اللطيف، التحليل المكاني لشبكة الطرق البرية في مدينة ينبع البحر بغربي المملكة العربية السعودية، المجلة الجغرافية العربية، سلسلة بحوث جغرافية، الجمعية الجغرافية المصرية، ٢٠٢١م.

١٤- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد UNCTAD) عام ٢٠١٥م، بيانات منشورة.

١٥- وزارة الشؤون البلدية والقروية، أمانة منطقة المدينة المنورة، خريطة محافظة ينبع عام ١٤٣٠هـ.

١٦- وزارة الشؤون البلدية والقروية، أمانة منطقة المدينة المنورة، الإدارة العامة للتخطيط العمراني، المخطط المحلي لمدينة ينبع البحر، لوحة رقم ٤، مقياس رسم ١: ١٠٠٠، ١٤٣٥هـ.

١٧- وزارة الشؤون البلدية والقروية، أمانة منطقة المدينة المنورة، الإدارة العامة للتخطيط العمراني، لوحة أسماء الأحياء بمدينة ينبع البحر، مقياس رسم ١: ٤٠٠٠، ١٤٣٥هـ.

ثانيًا: باللغة الانجليزية

- 1- Bell, M., & Iida, Y., Transportation Network analysis, John Wiley & Sons Ltd, New York, USA, 1997.
- 2- Chen, L., et al., Analysis on Port and Maritime Transport System Researches, Journal of Advanced Transportation, 2018.
- 3- Kansky, K. J., Structure of Transport Network: Relationships between network geometry and regional characteristics, Univ. of Chicago, Dept. of Geog. No 42, Chicago, USA, 1963.
- 4- Leggate, H., et al., International Maritime Transport: Perspectives, Routledge, the Taylor & Francis, New York, USA, 2005.
- 5- Rodrigue, J., Maritime transport, The International Encyclopedia of Geography, John Wiley & Sons, Ltd. Published, New York, USA, 2017.
- 6- Taaffe, E.J., and et al, Geography of Transportation, Prentice-Hall, New Jersey, USA, 1996.
- 7- Whittle, T. S., Basic concept of Maritime Transport and its present status in Latin America and the Caribbean, Economic Commission for Latin America and the Caribbean United Nations, Santiago, Chile, 1987.

ثالثاً: مواقع بشبكة المعلومات الدولية

- 1- https://www.stats.gov.sa/sites/default/files/lbyy_lmzly_.pdf.
- 2- <https://power.larc.nasa.gov/data-access-viewer>
- 3- https://www.moi.gov.sa/wps/portal/Home/emirates/madina_h.
- 4- <https://mawani.gov.sa/ar-sa/MediaCenter/NewsCenter>.
- 5- <https://www.my.gov.sa/wps/portal/snp/content/news/newsDetails/CONT-news-280720212>.
- 6- <https://mawani.gov.sa/arsa/saports/yanbut/pages/default.aspx>.

ملحق (١) مصفوفة إمكانية الوصول وفقاً لعدد العقد البينية في شبكة الطرق بالمملكة العربية السعودية عام ٢٠١٩م

الرتبة	الجملة	ينبع	سكاكا	الباحة	نجران	جازان	عرعر	حائل	تبوك	أبها	الدمام	بريدة	المدينة المنورة	مكة المكرمة	الرياض	العقدة
٣	١١	١	٢	١	٠	١	١	١	٣	٠	٠	٠	١	٠	٠	الرياض
١	٨	٠	٢	٠	١	٠	١	١	١	١	١	٠	٠	٠	٠	مكة المكرمة
٢	١٠	٠	١	١	٢	١	١	٠	٠	٢	١	٠	٠	٠	١	المدينة المنورة
١	٨	١	١	١	١	٢	٠	٠	١	١	٠	٠	٠	٠	٠	بريدة
٤	١٤	٢	١	٢	١	٢	٠	١	٢	١	٠	٠	١	١	٠	الدمام
٧	١٧	٢	٣	٠	٠	٠	٢	٢	٣	٠	١	١	٢	١	٠	أبها
٩	١٩	٠	٠	٢	٣	٢	١	١	٠	٣	٢	١	٠	١	٣	تبوك
٤	١٤	١	١	٢	٢	٢	٠	٠	١	٢	١	٠	٠	١	١	حائل
٦	١٦	٢	٠	٢	٣	٣	٠	٠	١	٢	٠	٠	١	١	١	عرعر
٧	١٧	١	٣	٠	٠	٠	٣	٢	٢	٠	٢	٢	١	٠	١	جازان
٨	١٨	٢	٣	٠	٠	٠	٣	٢	٣	٠	١	١	٢	١	٠	نجران
٥	١٥	١	٣	٠	٠	٠	٢	٢	٢	٠	٢	١	١	٠	١	الباحة
١٠	٢١	١	٠	٣	٣	٣	٠	١	٠	٣	١	١	١	٢	٢	سكاكا
٤	١٤	٠	١	١	٢	١	٢	١	٠	٢	٢	١	٠	٠	١	ينبع
	٢٠٢	١٤	٢١	١٥	١٨	١٧	١٦	١٤	١٩	١٧	١٤	٨	١٠	٨	١١	الجملة

المصدر: حسابُ الباحثة من خريطة الهيئة العامة للمساحة المعلومات الجيومكانية باستخدام برنامج ArcGIS 10.2.

ملحق (٣) تطور أنواع البضائع المصدرة من ميناء ينبع السعودي في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)

السنة	مواد صناعية		منتجات بتروكيماوية		مواد غذائية		بضائع أخرى		الجملة
	بالألف طن	الرتبة	بالألف طن	الرتبة	بالألف طن	الرتبة	بالألف طن	الرتبة	
٢٠١٠	١٣,٧	١	٠		٠		١,٦	٢	١٥,٣
٢٠١١	٩,٨	٢	٠		٠		٢٠,٤	١	٣٠,٢
٢٠١٢	٠		٤,٤	٢	٠		٤٥,٩	١	٥٠,٣
٢٠١٣	٥٤,٣	١	١٣	٢	٠		١,٥	٣	٦٨,٨
٢٠١٤	٥٤,١	١	٤,٦	٢	٠		١,٢	٣	٥٩,٩
٢٠١٥	٥٢,٦	١	١,٢	٣	٠,٦	٤	٨,٤	٢	٦٢,٨
٢٠١٦	١٢٢,٩	١	٠		٠,٥	٣	٣,٣	٢	١٢٦,٨
٢٠١٧	١٧١,٦	١	٠		٠		١,١	٢	١٧٢,٧
٢٠١٨	١٨١٦,٤	١	٠		٠		١,٦	٢	١٨١٨
٢٠١٩	١٨٦٢	١	٠		٠		٣,٦	٢	١٨٦٥,٧

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية.

ملحق (٤) تطور أعداد السفن والحاويات القياسية والعربات الواردة والصادرة في ميناء ينبع في المدة (٢٠١٠-٢٠١٩م)

الجملة		العربات				الحاويات القياسية						السفن						السنة
		الصادرة		الواردة		الجملة		الصادرة		الواردة		الجملة		الصادرة		الواردة		
نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	نسبة الزيادة	عدد	السنة
١٠٠	١٩٣	١٠٠	١٤٠	١٠٠	٥٣	١٠٠	١١٨	٠	٠	١٠٠	١١٨	١٠٠	١٤٠	١٠٠	٣	١٠٠	١٣٧	٢٠١٠
٩٦,٤	١٨٦	٩٩,٣	١٣٩	٨٨,٧	٤٧	٤٥,٨	٥٤	٠	٠	٤٥,٨	٥٤	٩٠,٠	١٢٦	٢٣٣,٣	٧	٨٦,٩	١١٩	٢٠١١
٢١٥,٠	٤١٥	٢٣٤,٣	٣٢٨	١٦٤	٨٧	٤٣,٢	٥١	٠	٠	٤٣,٢	٥١	١٤٢,٩	٢٠٠	٤٦٦,٧	١٤	١٣٥,٨	١٨٦	٢٠١٢
٥٤,٤	١٠٥	٦٥,٧	٩٢	٢٤,٥	١٣	٢٠,٣	٢٤	٠	٠	٢٠,٣	٢٤	١٣٤,٣	١٨٨	٧٣٣,٣	٢٢	١٢١,٢	١٦٦	٢٠١٣
١٠٣,٦	٢٠٠	١٣٧,٩	١٩٣	١٣,٢	٧	٢٥,٤	٣٠	٠	٠	٢٥,٤	٣٠	١٥٢,١	٢١٣	٦٣٣,٣	١٩	١٤١,٦	١٩٤	٢٠١٤
٣١,٦	٦١	٣٠,٧	٤٣	٣٤	١٨	٤٤,٩	٥٣	٠	٠	٤٤,٩	٥٣	١٣٥,٧	١٩٠	٥٠٠	١٥	١٢٧,٧	١٧٥	٢٠١٥
٢٦,٤	٥١	٢٧,١	٣٨	٢٤,٥	١٣	١٤,٤	١٧	٠	٠	١٤,٤	١٧	١١٥,٠	١٦١	٥٦٦,٧	١٧	١٠٥,١	١٤٤	٢٠١٦
٢٣,٨	٤٦	٢٧,٩	٣٩	١٣,٢	٧	١٠,٢	١٢	٠	٠	١٠,٢	١٢	١١٤,٣	١٦٠	٦٠٠	١٨	١٠٣,٦	١٤٢	٢٠١٧
٤٠,٤	٧٨	٣٥,٧	٥٠	٥٢,٨	٢٨	٣,٣٩	٤	٠	٠	٣,٤	٤	١٢٢,١	١٧١	١٩٠٠	٥٧	٨٣,٢	١١٤	٢٠١٨
١٩,٧	٣٨	١٩,٣	٢٧	٢٠,٨	١١	١٠,٢	١٢	٠	٠	١٠,٢	١٢	١٢٢,٩	١٧٢	١٩٦٦,٧	٥٩	٨٢,٥	١١٣	٢٠١٩
	١٣٧٣		١٠٨٩		٢٨٤		٣٧٥	٠	٠		٣٧٥		١٧٢١		٢٣١		١٤٩٠	الجملة

المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي، إدارة التخطيط، الهيئة العامة للموانئ بالمملكة العربية السعودية