The Role of Salalah Port Developments in the Growth of Re-Exporting Commerce in Oman

Lecturer Yehia Hmoud Hassan
Assit .Lecturer.Ahmed Saddam Abdulsahib

ABSTRACT

This study tackles the most significant improvements in Salalah Port and the role of that in the development of marine transport movement . It also deals with the spread or re- export trade ,especially after the establishment of free zone in salalah and the attraction of commercial and industrial foreign investment which led to the raise of macro commercial activity level in the port , and the attraction of regional and international marine ships .That made of salalah Port a significant axis of economic activity after oil. The Port is also considered as one of effective economic bases of foreign trade in Oman as commercial development increased with globalization and technical advance that encourage different companies in the port to provide modern equipments and efficient electronic exchange systems, especially in containers stations to equip with international marine transport fleet.

دور تطـورات ميناء صـلالــة في نمو وتجارة اعادة الصادرات في عمان

المدرس
يحيى حمود حسن
مركز درسات الخليج العربي

المدرس المساعد
أحمد صدام عبدالصاحب
مركز درسات الخليج العربي

الملخص ...

تبين هذه الدراسة أهم التطورات في ميناء صلالة ودورها في نمو حركة النقل البحري ورواج تجارة اعادة التصدير لا سيما بعد إنشاء المنطقة الحرة في صلالة وجذب الاستثمارات الصناعية والتجارية واثر ذلك في رفع مستوى النشاط التجاري الكلي في الميناء واستقطاب سفن الملاحة الدولية والاقليمية ، مما جعل ذلك من ميناء صلالة محوراً مهماً للنشاط الاقتصادي بعد النفط واحدى الركائز الاقتصادية المؤثرة في التجارة الخارجية في عُمان

نظراً لتحسن النمو التجاري بشكل عام نتيجة لاحوال العولمة وما يصاحبها من تقدم تقني يُلزم شركات التشغيل في ميناء صلالة على اقتناء معدات المناولة ونظم التبادل الالكتروني الحديثة وبخاصةً في محطات الحاويات للوصول الى سرعة الاداء المطلوبة من قِبل اساطيل النقل البحري العالمية .

دور تطـورات ميناء صـلالــة في نمو وتجارة اعادة الصـادرات في عمان

المدرس
يحيى حمود حسن
مركز درسات الخليج العربي

المدرس المساعد
أحمد صدام عبدالصاحب
مركز درسات الخليج العربي

المقدمة :

يعد ميناء صلالة من اهم الموانىء في عُمان ، وثاني اهم ميناء في المنطقة الخليجية بعد موانىء دبي خاصة بعد اكمال انشاء محطة الحاويات العالمية فيه عام 1998 وادخال الاساليب التقنية الحديثة في عمليات الشحن والتفريغ ، ومع وجود المنطقة الحرة في الميناء والموقع الجغرافي المميز قرب مسارات الملاحة الدولية فمن المتوقع ان يكون هناك تأثير مباشر لهذه التطورات في جذب حركة النقل البحري العالمية وزيادة حجم البضائع المعاد تصديرها وذلك لوجود تسهيلات النقل البحري المتطورة في الميناء والتي تشمل الرافعات والمخازن والساحات والنظم الالكترونية المستخدمة في ادارة المعاملات ، فضلاً عن الفرص الاستثمارية الواعدة في المنطقة الحرة ، ومن ثم هذه العوامل مجتمعة في
زيادة مستوى الحركة التجارية البحرية في ميناء صلالة .

فرضية البحث: يستند البحث على فرضية مفادها (ان تطوير ميناء صلالة يشجع على جذب الاستثمارات التجارية والصناعية في الميناء والمنطقة الحرة فيه ومن ثم زيادة مستوى تجارة السلع المعاد تصديرها وبما يؤدي الى تقليل نسبة مساهمة الصادرات النفطية من اجمالي الصادرات العُمانية) .

أهميــة البحــث: تنبع اهمية البحث من ان العمل على تطوير ميناء صلالة وجذب حركة الاستثمارات الصناعية والتجارية في المنطقة الحرة سيساهم في عملية تنويع مصادر الدخل وتقليل نسبة مساهمة الصادرات النفطية من اجمالي الصادرات العُمانية مما يبين ذلك اهمية ميناء صلالة في دعم التوجهات الاقتصادية الرامية الى تقليل الاعتماد على القطاع النفطي .

هدف البحث: يهدف البحث الى بيان دور تطورات ميناء صلالة في تعزيز الحركة التجارية وجذب صناعات التجميع في المنطقة الحرة ، إذ سيتم تناول المحاور الاتية :

اولاً: أهم التطورات في ميناء صلالة

1- تطوير الهياكل الاساسية .

2- انشاء محطة الحاويات .

3- اسناد ادارة وتشغيل الميناء الى القطاع الخاص.

4- إنشاء المنطقة الحرة في ميناء صلالة .

ثانياً: العوامل المؤثرة في طاقة ميناء صلالة وأثرها في تخفيض تكاليف النقل البحري.

ثالثاً: الحركة التجارية في ميناء صلالة ودور المنطقة الحرة في تنشيطها .

رابعاً: الاستنتاجات والمقترحات .

أ-الاستنتاجات .

ب-المقترحات .

اولاً: اهم التطورات في ميناء صلالة :

1- **تطوير الهياكل الاساسية :** تتمثل الهياكل الاساسية بالارصفة والمعدات والمخازن والساحات التابعة لها ، وفي ميناء صلالة يعد مشروع تطوير وتحديث الارصفة ومعداتها وانشاء محطة بمواصفات عالمية لمناولة الحاويات من المشاريع ذات الاهمية الاقتصادية وتشكل نقلة نوعية في النقل البحري لعُمان ، ومع وجود الموقع الجغرافي المميز لهذا الميناء حيث يقع على مقربة من المسارات البحرية العالمية ، فأصبح مهيئاً لاستقبال السفن العملاقة ، ويأتي ذلك نتيجة لانشاء ارصفة جديدة بطول (800) متراً لمناولة البضائع العامة ، وانشاء محطة لتزويد السفن بالوقود والاغذية ، ورفع مساحة التخزين الخاصة بالبضائع العامة والسائبة الى نحو (550) الف متر مربع فضلاً عن زيادة طول هذه الارصفة الى (1200) متراً [1] ، مما يساعد ذلك في تسهيل عملية مناولة البضائع وتفادي مشكلات التكدس التي قد تحصل في حالة عدم توافر هذه المتطلبات ، وزود الميناء باحدث معدات المناولة ، و كري الميناء ليصل عمق المياه في الارصفة الى (16) متراً إذ بلغت كلفة الكري (130) مليون دولار [2] .

ان لتطوير ارصفة البضائع العامة اثراً كبيراً لمواكبة التوسع في السوق المحلي وبخاصةً في مجال انتاج مصانع الاسمنت والمطاحن في محافظة ظفار التي يقع فيها الميناء اذ صدر

الجزء الاعظم من فائض هذه المنتجات عن طريق ميناء صلالة ، فضلاً عن ذلك ان انشاء خطوط انابيب للغاز الطبيعي في منطقة صلالة من المتوقع ان يعمل على جذب صناعات جديدة الى المنطقة[3] ، وما لذلك من اثر ايجابي في رفع مستوى الحركة التجارية مستقبلاً في الميناء الذي سيستخدم لنقل منتجات هذه الصناعات ، وهذا يعني ان توسيع الميناء سيتلائم مع خطة التطوير الشاملة في مدينة صلالة ، وبما يشير الى الدور الاقتصادي المهم للميناء في احداث التنمية الاقليمية، ذلكم ان الطلب على النقل البحري هو طلب مشتق من الطلب على التجارة، ولذا من البديهي القول ان انشاء صناعات جديدة تحتاج الى نقل متطور ، إذ تبرز هنا العلاقة بين النقل وتوسيع السوق ، علماً ان السوق من دون النقل يبقى سوقاً محلية وتتجاهل الكمية المطلوبة خارج منطقة الانتاج ، وهذه العلاقة تشير الى ان الاسواق تنمو بسبب التحسينات في ميناء صلالة اذ تبرز الاهمية الاقتصادية للتطوير .

وعلى هذا الاساس سيؤدي تطوير الميناء الى توسيع السوق فيما اذا كان هناك نموٌ في الانتاج المحلي او في تجارة اعادة الصادرات والمشاريع الاخرى ، فعلى سبيل المثال ستساعد تسهيلات النقل التي يقدمها ميناء صلالة على زيادة عرض المنتجات الجديدة المرتبطة بمشروع الغاز في محافظة ظفار او من السلع المنتجة في داخل المنطقة الحرة في الميناء ، إذ ستعمل هذه التسهيلات على تقليل تكاليف النقل ومن ثم التكلفة الكلية للسلع المنتجة او المعاد تصديرها ، ومن هنا يتطلب التحسن في عمليات الانتاج وتوسيعه توفير وتطوير وسائل النقل وتطويرها ، إذ ان أي اقتصاد في العالم لا يمكن ان يتطور الى مستوى عالٍ من الانتاجية من دون ان يخصص استثمارات كبيرة في قطاع النقل البحري لا سيما الدول الواقعة على السواحل البحرية ، وبما ان النقل البحري يعد اقل كلفة نسبة الى وسائل النقل الاخرى ، لذلك فأن تطوير ميناء صلالة واسناد ادارته الى القطاع الخاص سيجعل من عُمان وبخاصةً مدينة صلالة التي يقع فيها الميناء والمنطقة الحرة اكثر جاذبية للمستثمرين الاجانب للأستثمار في مجال الموانىء والمناطق الحرة إذ يتبين الاثر الايجابي لذلك في إحداث التنمية الاقليمية نتيجة لوجود تسهيلات الشحن البحري وما لذلك من دور في تحقيق زيادة في ايرادات الميناء فضلاً عن زيادة فرص العمل والمساهمة في تنويع مصادر الدخل بشكل عام .

ومن التطورات الاخرى، فقد هيأ رصيفان لاستقبال السفن السياحية وعلى اثر هذا التطور تم اقامة خط ملاحي بين عُمان وايران لنقل السياح بين البلدين فضلاً عن دول الخليج الاخرى ، اذ يهتم هذا الخط بنقل المسافرين والبضائع التجارية [4] مما يحقق ذلك وفورات في تكاليف النقل

البحري نظراً لقصر المسافة وتوافر كافة المستلزمات الخاصة بالميناء وغيرها من الخدمات الاخرى .

3- انشاء محطة الحاويات :

بدأ تنفيذ محطة الحاويات في ميناء صلالة عام 1997 وتم تشغيلها فعلياً عام 1998 بعد استكمال انشاء اربعة ارصفة خاصة لمناولة الحاويات بطول اجمالي قدره (1236) متراً وتعميق حوض الميناء الى (16) متراً، وتم اضافة (12) رافعة رصيف جديدة ذات مواصفات قياسية ، فضلاً عن المعدات والخدمات الاخرى المساندة[5]، إذ عملت هذه التوسعات على زيادة الطاقة الاستيعابية وتأهيل الميناء لاستقبال سفن الجيل السابع التي تزيد حمولتها عن (8000) حاوية قياسية ، وقد بلغ اجمالي الاستثمار في هذه المحطة (400) مليون دولار امريكي[6]، ونظراً لقرب ميناء صلالة من المسار الرئيس للملاحة فأنه يعد من اقل موانىء المنطقة تكلفة لسفن الحاويات التي تزيد حمولتها عن (4000) حاوية نمطية ،نتيجة لكفاءة الاجهزة والرافعات إذ تشير المصادر[7] الى ان معدل سرعة مناولة الحاويات يصل الى (40) حاوية قياسية في الساعة لكل رافعة ، مما يؤشر ذلك امكانية رفع مستوى الانتاجية في هذه المحطات ، وذلك لوجود العوامل المشجعة لقدوم هذه السفن ، إذ تعد السرعة في مناولة الحاويات من اهم الأنشطة للناقليين البحريين إذ انها تقلل من مدة ارساء السفن في الميناء ومن ثم انخفاض تكاليف التشغيل فيها وزيادة ربحيتها ومن ثم سيحقق ذلك زيادة في حجم الحركة التجارية من خلال جذب سفن الحاويات للتعامل مع الميناء بشكل دائم .

3- اسناد ادارة وتشغيل الميناء الى القطاع الخاص:

تدير شركة صلالة لخدمات الموانئ تشغيل الميناء من خلال اتفاقية امتياز تم التوقيع عليها عام 1996 ، ويشارك القطاع العام في هذه الشركة بنسبة قدرها (20%) ، كما تشارك الشركة الملاحية الدنماركية المعروفة بأسم (A.P.Moller) بنسبة قدرها (30%)[8] .

ان الداعي الاول والرئيس لخصخصة الموانئ كما هو معروف هو رفع مستوى الكفاءة وتخفيض تكاليف النقل البحري ، إذ يؤكد الخبراء ان تكاليف النقل البحري في الدول العربية بشكل عام تمثل (40%)[9] من اسعار الصادرات مما يشكل ذلك احد اسباب فقدان المنتجات العربية قدرتها على المنافسة في الاسواق العالمية ، ومن هنا ان خصخصة العمليات في ميناء صلالة يمكن ان تقلل من هذه التكاليف ، اذ تشير معظم التجارب العالمية الى تحقيق الهدف المنشود من وراء خصخصة الموانئ ، فقد قامت كل من الصين وسنغافورة واستراليا باعادة تنظيم موانئها من خلال

خصخصتها وايجاد المنافسة بين الشركات العاملة في مجال الموانئ والنقل البحري ، ونتيجة لذلك اصبح ميناء سنغافورة اكبر موانىء العالم في مجال مناولة الحاويات ، بعد ان اتخذت الحكومة عام 1997 قراراً بتحويل ميناء سنغافورة الى شركة تدار على اسس تجارية ، كما انتهجت المكسيك الاسلوب نفسه فانخفضت تكاليف الخدمات البحرية بنحو (30%)، وفي شيلي ارتفع معدل الحاويات المناولة بنحو (50%)، وانخفضت تكاليف التشغيل في خدمات موانئها الى (56%)[10] .

ووفقاً لدراسة اجرتها الوكالة الاستشارية البريطانية (Drewry) حول نتائج الخصخصة في ميناء صلالة عام 2000 ، والتي اثبتت ان تكلفة عمليات الميناء وعمليات التجميع والتوزيع الى الموانئ الاخرى وبالعكس لا تزال الاقل كلفة بالنسبة الى تكاليف العمليات في الموانئ الخليجية الاخرى التي تؤدي الغرض نفسه[11] ، إذ يشير ذلك الى النتائج الايجابية التي حققها اسناد الادارة والتشغيل الى القطاع الخاص ، وبما يبين مستوى الانتاجية المرتفع للخدمات في ميناء صلالة ومن ثم السرعة في انجاز العمليات وتخفيض تكاليف تشغيل السفن القادمة من خلال تقليل مدة بقائها في الميناء مما يساعد ذلك على فتح خطوط ملاحية جديدة وتعزيز الاهمية الاقتصادية للميناء من خلال زيادة تداول الحاويات وخفض عدد الحاويات الفارغة من البضائع الامر الذي تسعى الناقلات الى تحقيقه من اجل خفض قيمة تكاليف الشحن البحري وجذب سفن الحاويات الى الميناء .

4-انشاء المنطقة الحرة في ميناء صلالة :

يرجع انشاء المنطقة الحرة بالاصل الى مقوم رئيس اثر بشكل مباشر في تطوير ميناء صلالة ، الا وهو محطة الحاويات المتطورة فضلاً عن اسناد ادارة الميناء الى القطاع الخاص بنسبة (80%) وتوافر التجهيزات والمعدات كافة . كل هذه العوامل ادت الى بروز جدوى تأسيس منطقة تجارية حرة في ميناء صلالة ، إذ تتجلى الاهمية الاقتصادية في ذلك من خلال جذب استثمارات اجنبية في مجال نشاطات التخزين والتجميع والتغليف ، ومن ثم اعادة تصديرها الى دول المنطقة فضلاً عن الدول الاخرى التي تستغل الخطوط الملاحية المتعاملة مع ميناء صلالة.

ويتولى مسؤولية تطوير وتشغيل وادارة هذه المنطقة شركة عُمانية، وتشارك الحكومة بنسبة قدرها (40%) من رأس مال الشركة ، وتتميز هذه المنطقة بمنح حوافز استثمارية والتي من اهمها الاعفاءات الضريبية والجمركية على الاستيرادات والصادرات، وحرية التملك الاجنبي بنسبة (100%)، ومنح عقود ايجار طويلة الامد تصل الى (40) عاماً[12] .

ان انشاء هذه المنطقة سيؤدي الى زيادة الحركة التجارية في ميناء صلالة ، ومن الممكن ان يمتد هذا الاثر الى تفعيل دور مطار صلاله بوصفه اداة ربط بين النقل البحري والنقل الجوي

للبضائع التي تحتاج الى النقل السريع مثل البضائع سريعة التلف والبضائع الخطرة فضلاً عن تنمية الحركة السياحية الجوية والبحرية وتمكين ميناء صلاله من تأدية دور المحور الرئيس للناقلات السياحية العالمية التي تسير رحلاتها في موانىء المنطقة ، لا سيما في ضوء ما تتمتع به مدينة صلالة معالم تاريخية وطبيعية ، وهذا ما يتطلب خدمات ملاحية مختلفة مثل الارشاد الملاحي ومراكز تصليح وصيانة السفن ، إذ ينعكس اثر هذه الخدمات في جذب حركة السفن، وعلاوة على ذلك سيحقق توافرها مجالات اوسع لاستثمارات القطاع الخاص في مثل هذه المشاريع ومن ثم سيكون لميناء صلالة اثر متنامي في بلورة النمو الاقتصادي محلياً والترابط التجاري مع الاسواق العالمية .

ثانياً:- العوامل المؤثرة في طاقة ميناء صلالة واثرها في تخفيض تكاليف النقل البحري.

تعتمد الطاقة الفعلية للموانىء بشكل عام على عوامل اساسية أهمها قدرة الموانئ على استقبال السفن المتطورة والكبيرة مثل سفن الحاويات ويتمثل ذلك بطول الارصفة والاعماق المناسبة لها ومعدات مناولة البضائع باختلاف انواعها .

وفضلاً عن ذلك هناك عوامل اضافية تساعد في رفع الكفاءة يمكن تقسيمها الى عوامل داخلية واخرى خارجية ، تتمثل الاولى في الايدي العاملة المنظمة من قِبل شركات القطاع الخاص المتخصصة في الادارة والتشغيل ، فضلاً عن السرعة في انجاز المعاملات بفضل تقنيات الحاسوب المتخصصة، لما لذلك من اثر في تقليل عدد الخطوات الاجرائية للأعمال التي تجري في الميناء ، وبما يساعد في تحقيق السرعة في الدورة المستندية للبضائع ، اما العوامل الخارجية ، فهي حلقات الوصل بين ميناء صلاله والمراكز الانتاجية في المنطقة الحرة فضلاً عن المراكز الانتاجية الاخرى الواقعة في محافظة ظفار .

ومما تقدم يتبين ان هناك كفتين مهمتين لرفع مستوى النشاط التجاري تتمثل الاولى في مجموعة العوامل الداخلية والخارجية بوصفهما من العوامل المساعدة في عملية نقل وتوزيع البضائع بدون عوائق ، والكفة الاخرى تتمثل في انشاء المنطقة الحرة في ميناء صلالة ومستوى الاستثمارات فيها ، إذ ستشجع هذه الاستثمارات في ميناء صلالة السفن التجارية في التعامل مع الميناء بشكل خطوط ملاحية منتظمة ومن ثم رفع الطاقات الانتاجية الفعلية في الميناء ، وعليه فأن هذه التسهيلات ستشجع المستثمرين في المنطقة الحرة للاستثمار في النشاطات الصناعية والتجارية وذلك لتوافر تسهيلات النقل كافة ، ومن ذلك يتبين ان المنطقة الحرة في ميناء صلالة ستؤدي الى

رفع كفاءة الميناء بوصفها قاعدة لاعادة تجميع البضائع وتوزيعها على الدول الاخرى فضلاً عن دول المنطقة .

ومن هنا يمكن القول ان توافر تسهيلات الميناء كافة والخدمات الموجودة بكل اشكالها ستساعد في التقليل من تكاليف انتاج الشركات في المنطقة الحرة وتحفيز شركات انتاجية اخرى في الاستثمار وزيادة الانتاج ومن ثم توسيع السوق ، مما يساهم ذلك بالاخير في تحقيق وفورات الحجم الكبير في ميناء صلاله لانخفاض تكاليف انتاج الوحدة الواحدة من السلع المنتجة في المنطقة الحرة ، إذ تتبين اهمية تكاليف النقل مقابل اهمية تكاليف الانتاج في دوال التكاليف الكلية للسلع المنتجة . وبذلك تعد خدمات ميناء صلالة وتسهيلات الاستثمار في المنطقة الحرة منحاً او اعانات مقدمة الى الشركات المستثمرة في هذه المنطقة لاقامة صناعات متناقصة التكاليف ، ومن ثم سيساعد هذا الامر في جذب خطوط النقل البحري العالمية خدمة للتجارة والصناعة في ميناء صلاله والمنطقة الحرة ، مما سينسحب بالاخير على نجاح الدور المحوري لميناء صلاله.

وعلى هذا الاساس ستؤدي الكفاءة العالية لميناء صلالة الى تخفيض تكاليف النقل البحري نظراً لعدم تأخر السفن القادمة ، إذ يعد الوقت المستغرق من اهم عناصر التكلفة ، ومن ثم لا تتحمل ادارة الميناء غرامات التأخير التي يمكن ان تؤثر بالاخير في البضائع المنقولة ، ومن ثم ستؤثر هذه الكفاءة ايجاباً في الموقف التنافسي للصادرات العُمانية في الاسواق الخارجية ، وفيما اذا تمتعت هذه الصادرات بتكاليف انتاجية منخفضة وبجودة مقبولة عالمياً فأن ذلك سيؤدي الى فتح اسواق جديدة في الخارج لهذه الصادرات المحلية منها او المنتجة في المنطقة الحرة بشكل مباشر وامتداد اثر ذلك على الشركات الصناعية المستثمرة في المنطقة الحرة في ميناء صلالة وتحفيزها على زيادة الإنتاج .

ثالثاً: الحركة التجارية في ميناء صلالة ودور المنطقة الحرة في تنشيطها :

تعتمد عُمان على النقل البحري بشكل كبير في نقل تجارتها الخارجية استيراداً وتصديراً، وذلك لوقوعها على المسارات الملاحية البحرية ، ولكون النقل البحري يعد الاقل كلفةً نسبةً الى وسائط النقل الاخرى ، إذ ينقل ما نسبته (95%) من حجم هذه التجارة .

لقد اخذَ حجم النقل البحري في عُمان يتطور بصورة ملموسة ، إذ تزايدت كميات البضائع العامة والحاويات عِبر ميناء صلالة ابتداءً من عام 1998 ووصل اجمالي البضائع العامة المستوردة والمصدرة لعام 2002 عن طريق الميناء الى (950) الف طن من البضائع وتشتمل على المواد الغذائية والانشائية والبتروكيماويات ، اما الحاويات المناولة فقد وصلت الى (2) مليون حاوية قياسية للعام نفسه . ويوضح الجدول الآتي مستوى الحركة التجارية في ميناء صلالة :-

جدول رقم (1)

حركة الحاويات المناولة والبضائع العامة والسفن الداخلة في ميناء صلالة في عُمان

السنة	عدد الحاويات (الف حاوية قياسية)	البضائع العامة (طن)	عدد السفن الداخلة
1998	17	544000	-
1999	649	582500	-
2000	932	622700	369
2001	1473	837700	384
2002	2000	950000	392

المصدر: 1- غرفة تجارة وصناعة عُمان ، الاحصاءات ، من موقع شبكة الانترنت :
-http://www.chamberoman.com/yearbook/doing-occi-transport-trans4-asp

2- ميناء صلالة ، الاحصاءات ، من موقع شبكة الانترنت :
-http://www.salalahport.com

3-الامم المتحدة – اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) ، مسح التطورات الاقتصادية والاجتماعية في منطقة الاسكوا ، 2000 -2001 ، الاسكوا ، نيويورك ، 2002 ، ص107 .

4- فاطمة المنذري ، شركة صلالة لخدمات الموانئ تدير احدث ميناء للحاويات في العالم ، مجلة المركزي العُمانية ، العدد الثاني ، آيار ، 2000 ، ص52 .

يبين الجدول اعلاه ان اعداد الحاويات المناولة في ميناء صلاله في حالة تزايد ملحوظ ابتداءً من عام 1998 ، ويمكن ارجاع سبب ذلك الى الاستثمارات في محطة الحاويات التي تم استكمالها في العام المذكور مسبقاً، إذ تشير الاعداد المناولة من الحاويات الى تزايد اعداد سفن الحاويات القادمة الى الميناء وبمعدل نمو مركب مقدارة (1%) للسنوات 1998-2002 ، وبما يدل على ان الميناء مسايراً للتطورات الحاصلة في النقل البحري،اذ تتحقق الجدوى الاقتصادية للاستثمارات من خلال تفعيل دور الميناء التجاري وزيادة حركة البضائع فيه فضلاً عن تحقيق ايرادات مالية مهمة للميناء تتمثل برسوم الارساء واجور المناولة والخدمات المساعدة الاخرى مثل تزويد السفن بالوقود والاغذية وغير ذلك ، وكذلك الحال للبضائع العامة إذ يلاحظ تزايدها المطرد خلال السنوات 1998-2002 ، مما يشير ذلك الى ان ميناء صلالة يمارس دوراً تجارياً متعدد الاغراض لجميع انواع البضائع والسفن القادمة .

ان عملية الاستيراد والتصدير لم تعد كالسابق بوصفها حركة لتبادل السلع النهائية بين الدول ، إذ ان نسبة كبيرة من التجارة في الوقت الحاضر تشمل على مواد وقطع نصف مصنعة تستخدم في المنشآت الصناعية لغرض اعادة تصديرها الى السوق العالمي او بيعها في السوق المحلي ، علاوة على ذلك يلاحظ ان التصنيع لم يعد مرتبطاً بالموقع بوصفة مطلب اساس لعملية

التصنيع ، بل انه مرتبط بسهولة وكفاءة خدمات النقل والبنية الاساسية المرتبطة بها ، وعلى هذا الاساس ان المنطقة الحرة في ميناء صلاله سيكون لها دور هام في استقطاب صناعات لانتاج سلع يمكن ان تحل او تنافس السلع النهائية المستوردة فيما اذا تمتعت هذه السلع بجودة مقبولة واسعار تنافسية ، وفي هذا الاطار يُذكر هنا الدور المهم لموانىء دبي في انجاح المنطقة الحرة والصناعات القائمة فيها مثل صناعة المنتجات الجلدية والمنتجات الكيميائية وصناعة الاجهزة الالكترونية .

ومن الملاحظ ان تطوير ميناء صلالة والمنطقة الحرة لا يقتصر على توفير خدمات نقل او خزن وتجميع فحسب ، وانما يتعدى اثر ذلك الى ان وجود المنطقة الحرة في ميناء صلاله سيساعد على اقامة صناعات تجميعية ،إذ تخفض هذه الصناعات من تكاليف النقل التي يتحملها المستوردون سواء اكانوا من القطاع الخاص او العام نتيجة لاستيراد بعض المنتجات من دول بعيدة جغرافياً إذ يمكن استيرادها من المنطقة الحرة بتكلفة اقل ومن ثم انخفاض السعر النهائي لتلك المنتجات بالنسبة للمستهلك . ومن اهم الصناعات التجميعية القائمة في المنطقة الحرة في ميناء صلالة ما يأتي[13] :

1- **تجميع اجهزة الحاسبات الالية :** يؤدي اقامة هذه الصناعات الى استيراد تقنية المصنع من الدول المتقدمة في هذا المجال مثل الولايات المتحدة الامريكية ، واستيراد القطع الجاهزة من دول شرق آسيا التي تتميز بوفرة الايدي العاملة الرخيصة والتكنولوجيا المتقدمة نسبياً في الاعمال الالكترونية والذي يمكن معه استيراد تلك القطع والتقنية باسعار منخفضة نسبياً فضلاً عن امكانية استيراد مواد التغليف الخاصة بهذه الصناعات من المناطق الحرة في الموانئ القريبة منها جغرافيا مثل المنطقة الحرة في ميناء جبل علي ، ومن ثم امكانية اعادة تصدير المنتج النهائي الى دول العالم المختلفة وبأسعار تنافسية بالمقارنة مع السلع المثيلة لها في بلد المنشأ .

ومما مر ذكره سابقاً يتبين ان ميناء صلالة عمل على تفعيل حركة التبادل التجاري للصناعات القائمة في المنطقة الحرة وزيادتها بين سلطنة عُمان والدول الاخرى، نتيجة لاستيراد الالات والقطع المنتجة الداخلة في الصناعات التجميعية بتكاليف اقل ومع وجود التسهيلات المقدمة من قِبل الميناء يتضح الدور الاقتصادي لميناء صلالة في الحركة التجارية ، وفضلاً عن ذلك ان الاستفادة التي يحصل عليها الميناء والاقتصاد العُماني بشكل عام من اقامة الصناعات التجميعية لا تنحصر على ايرادات اعادة التصدير لهذه الصناعات فقط ، بل يمكن ان تفوق ذلك لتشمل الفوائد التي تجنيها المناطق المحيطة بالمنطقة الحرة في ميناء صلالة مثل المناطق الصناعية المحلية، لما تدخله هذه الصناعات من خبرات وتقنيات جديدة للصناعات المحلية ، واحتمالات الاستفادة مثلاً

من عقود شرائية لبعض الاجزاء او القطع البسيطة التي قد تحتاجها بعض الصناعات التجميعية في المنطقة الحرة ، مما يعني ذلك ان هناك ترابطات تقنية وتجارية من الممكن ان تتحقق بفضل وجود هذه الصناعات وهو من ايجابيات ميناء صلالة والمنطقة الحرة فيه .

2- **صناعات تجميع المجوهرات:** وهي من اهم الصناعات الخفيفة والدقيقة في عُمان ، إذ يتم جلب المواد الخام كقطع الاحجار الكريمة والمعادن الثمينة من اسواق جنوب وشرق افريقيا ، واستيراد آلات الصنع من الدول الاوروبية او الاسيوية ، والتقنية من دول العالم المختلفة .

ومن هنا يتضح ان تطوير ميناء صلالة ومع وجود المنطقة الحرة فيه قد عمل على تطوير صناعات تجميعية مهمة ، وترابط الحركة التجارية فيما بين الميناء والمناطق المحيطة به ، مما يعني ذلك وبكل وضوح ان تطورات ميناء صلالة بمجملها ستعمل على تطوير حركة اعادة التصدير فيما بين عُمان والدول الاخرى ، ويوضح الجدول الاتي تطور حركة اعادة الصادرات خلال المدة 1991-2002 .

جدول رقم (2)

تطور حركة الصادرات العُمانية خلال المدة 1991-2002

(نسبة مئوية)

السنة	الصادرات العُمانية			الاجمالي
	نفطية	غير نفطية	اعادة تصدير	

100	8.3	1.7	90	1991
100	5.7	2.7	91.6	1992
100	7	4.7	88.3	1993
100	6.6	4.2	89.2	1994
100	5.6	2.8	91.6	1995
100	8.7	4.3	87	1996
100	11	4.5	84.5	1997
100	14.8	6.2	79	1998
100	16.7	7	76.3	1999
100	14	7.6	78.4	2000
100	14.1	5.8	80.1	2001
100	17.2	6.5	76.3	2002

المصدر: غرفة تجارة وصناعة عُمان ، الاحصاءات ، من موقع شبكة الانترنت :
-http://www.chamberoman.com/research/1999-9.doc

يشير الجدول رقم (2) الى تطور حركة الصادرات العُمانية للمدة 1991–2002 ، إذ تشكل الصادرات النفطية النسبة الاكبر في مساهمتها من اجمالي الصادرات ، إلا انه يلاحظ ان هذه النسبة قد اخذت بالانخفاض بشكل ملحوظ خلال السنوات 1997–2002 . فبعد ان كانت نسبة الصادرات النفطية تبلغ (84.5%) من اجمالي الصادرات لعام 1997 ، انخفضت الى (76.3%) لعام 2002 ، وذلك يعود الى زيادة النشاط التجاري الخارجي للسلع غير النفطية والتي ارتفعت الى (6.5%) من حركة اجمالي الصادرات لعام 2002 ، بعدما كانت (4.5%) عام 1997 .

ومن خلال ملاحظة تطور نسب السلع المعاد تصديرها تتبين الاهمية الاقتصادية للمنطقة الحرة في ميناء صلاله والتي هي في الاصل استيرادات معده لهذا الغرض ، فلو قسمنا الجدول الى مدتين ،مدة ما قبل انشاء المنطقة الحرة في ميناء صلالة والمدة التي اعقبت انشاء المنطقة الحرة في ميناء صلالة عام 1998 ، يلاحظ ان نسبة الصادرات النفطية خلال المدة 1991–1996 بلغت (89.6%) كمتوسط سنوي، في حين بلغت الصادرات غير النفطية (3.4%) وتجارة اعادة التصدير بلغت (6.9%) كمتوسط سنوي خلال المدة نفسها .

كما يتبين من المدة الثانية في الجدول أي المدة 1997–2002 ان نسب الصادرات النفطية من اجمالي الصادرات العُمانية قد اخذت بالانخفاض واصبحت تشكل ما نسبته (79.1%) كمتوسط سنوي للمدة المذكورة ، اما الصادرات غير النفطية فشكلت نسبة (5.5%) ، وتجارة اعادة التصدير فقد شكلت نسبة (14.6%) كمتوسط سنوي للمدة نفسها .

وبما ان القسم الاعظم من هذه التجارة ينقل بحراً تتضح هنا مسألتان مهمتان هما :

1– دور ميناء صلاله في تطوير المنطقة الحرة من خلال الخدمات التي يقدمها الميناء للصناعات الموجودة في هذه المنطقة والمعدة للتصدير ، إذ تشير المدة 1997–2002 الى تطور تجارة اعادة التصدير بشكل كبير عند المقارنة مع المدة 1991–1996 ، إذ يمكن ارجاع السبب الرئيس لهذا التطور الى انشاء المنطقة الحرة عام 1998 والتطورات التي حصلت في ميناء صلالة ابتداءً من عام 1996 اذ اصبح هناك نشاط تجاري متبادل فيما بين المنطقة الحرة وميناء صلالة ، مما يدل ذلك على تزايد التسهيلات المقدمة من قِبل الميناء للشركات العاملة في مجال النقل البحري وكذلك الصناعات القائمة في المنطقة الحرة ، وبما يشير الى ان لتجارة الترانزيت دوراً كبيراً في تقليل الاهمية النسبية للصادرات النفطية من إجمالي الصادرات العُمانية ، إذ يتبين دور ميناء صلالة والمنطقة الحرة في اهميتهما الاقتصادية الرامية الى تقليل الاعتماد على قطاع النفط في مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي من خلال إقامة صناعات تجميعية وزيادة مستوى تجارة إعادة التصدير والنشاطات التجارية المرتبطة بها في الميناء والمنطقة الحرة مثل خدمات المصارف وعمليات التأمين والفنادق وغيرها .

2– وتتجلى المسألة الثانية حول اهمية المنطقة الحرة في ميناء صلالة من خلال دورها في تصريف المنتجات التي يتم استيرادها للأستهلاك المحلي ويعجز حجم السوق عن استيعابها إذ يُعاد تصديرها .

ومن اهم السلع المعاد تصديرها من المنطقة الحرة هي السيارات والالات ، إذ تحتل المرتبة الاولى في قائمة السلع المعاد تصديرها اذ بلغت قيمتها (479.06) مليون دولار لعام 1999 ، وتتصدر دولة الامارات العربية المتحدة قائمة اهم الشركاء التجاريين الذين تصدر لهم السلطنة اذ بلغت نسبة الصادرات العُمانية الى الامارات ما نسبته (40.3%) من اجمالي السلع المصدرة والمعاد تصديرها ، ثم تأتي ايران بالمرتبة الثانية اذ تستورد نحو

(9.5%) من اجمالي الصادرات غير النفطية العُمانية والمعاد تصديرها للعام نفسه ، وفي المرتبة الثالثة تأتي هونج كونج ومعظم التجارة المصدرة اليها هي من تجارة اعادة التصدير وتحتل نسبة

(5.8%) من اجمالي صادرات السلطنة غير النفطية ، ويتوزع باقي النسبة على كل من الولايات المتحدة الامريكية والهند والسعودية وتانزانيا وبريطانيا على الترتيب[14] .

ومن خلال ملاحظة النسب المذكورة آنفاً، يتبين ان هناك دوراً لميناء صلالة والمنطقة الحرة في تفعيل التبادل التجاري الاقليمي والعالمي إذ يزداد مستوى التجارة البينية لا سيما مع دولة الامارات وفي الوقت نفسه هناك انفتاحاً اكبر مع العالم الخارجي في جانب اقامة المشاريع الصناعية والتجارية في داخل المنطقة الحرة والتي يمكن ان تكون بديلاً جيداً من حيث انخفاض مستوى تكاليف الانتاج للسلع المنتجة بالنسبة لنفس السلع في بلد المنشأ ، ومن ثم يمكن اعتبار المشاريع المقامة في هذه المنطقة مشاريع ذات هدف تنموي يؤدي بالاخير الى جذب الاستثمارات الاجنبية المباشرة ونقل التكنولوجيا فضلاً عن امكانية قيام استثمارات مشتركة بين المستثمرين الاجانب والمستثمرين المحليين مما يساهم ذلك في عملية التنمية الاقتصادية لمواجهة التحديات التي تفرضها ظروف الانفتاح التجاري على العالم الخارجي .

رابعاً: الاستنتاجات والمقترحات :

أ-الاستنتاجات : توصل الباحث الى الاستنتاجات الاتيه :

1-إن انشاء محطة الحاويات ودعمها بالتقنيات المتطورة فضلاً عن اكتمال التجهيزات الاساسية للأرصفة الاخرى عَملَ على جذب خطوط النقل البحري المتطورة ممثلة بسفن الحاويات ذات الحمولات الكبيرة مما ساعد ذلك على تنشيط الحركة التجارية في الميناء .

2-ساهمت تسهيلات النقل المتطور في ميناء صلالة مع وجود المنطقة الحرة على تطور تجارة اعاد ة التصدير نتيجة لجذب الاستثمارات بفعل التشريعات المشجعة لقدوم المستثمرين ، إذ كانت هناك عملية من التكامل بين النقل البحري والصناعات التجميعية القائمة في المنطقة الحرة ومن ثم شجعت هذه العوامل مجتمعة على زيادة الاستثمارات الصناعية- التجارية المعدة للتصدير .

3- من الممكن ان تؤدي تطورات ميناء صلالة الى تحقيق اهداف التكامل البحري الاقليمي كون ميناء صلالة وبفضل المنطقة الحرة الموجودة فيه اصبح مركزاً لتجميع البضائع وتوزيعها واعادة التصدير الى بلدان المنطقة ، فضلاً عن بضائع المسافنة والترانزيت .

4- ان جذب خطوط الملاحة العالمية سيساهم في جعل ميناء صلالة محوراً هاماً في مجال تنمية عملية الصادرات والواردات من خلال تنشيط التجارة البينية وتحقيق دخل اضافي ينعكس ايجاباً

على تنمية الكثير من النشاطات ذات العلاقة مثل تنشيط النقل البري بين عُمان والدول المجاورة الى جانب توفير فرص جديدة للعمل نتيجة لذلك .

وختاماً للاستنتاجات ، ان تطورات ميناء صلالة شجعت على جذب الاستثمارات التجارية والصناعية في الميناء والمنطقة الحرة ، وقد ادت الى زيادة نسب السلع المُعاد تصديرها مما ساهمت في الحد من نسبة مساهمة الصادرات النفطية في اجمالي الصادرات العُمانية ، وهذا ما يُثبت مصداق فرضية البحث التحليلية التي تبناها الباحث في مطلع دراسته.

ب- المقترحات :

في سبيل تطوير المنطقة الحرة وتفعيل الدور التجاري لميناء صلالة بشكل اكبر يقترح الباحثان ما يأتي :

1- تقديم الحوافز التشجيعية في مجال الاستثمار الصناعي في المنطقة الحرة ، مثل اعفاء المستثمرين من رسوم الاستيراد للمواد الخام والاجهزة ، واعفاءات اخرى مثل الرسوم على التراخيص التجارية بهدف زيادة الاستثمار ومن ثم زيادة السلع المعاد تصديرها عن طريق الميناء .

2- الاشراف الدقيق على اعمال القطاع الخاص في مجال شحن وتفريغ البضائع في ميناء صلالة بوصفه من النشاطات المهمة والرئيسة داخل الميناء بهدف التأكد من كفاءة العمل في ارصفة الميناء وبخاصةً في محطات الحاويات .

3-منح شركات الشحن والتفريغ العاملة في الميناء حوافز تشجيعية بهدف رفع كفاءة هذه الشركات بشكل اكبر ويمكن ان يكون ذلك من خلال تمديد مدة عقد الايجار مع تخفيض المبلغ المقدر لهذا العقد بشكل مناسب للشركة التي تحقق افضل مستوى من الخدمات خلال مدة معينة ، ويتم ذلك عن طريق مقارنة نشاطها بالشركات المماثلة لها في التخصص ، إذ من الممكن ان يعمل هذا الاسلوب على دفع الشركات العاملة في الوصول الى اعلى مستوى من الاداء للحصول على هذا الامتياز .

الهوامش والمصادر:

1-الموانىء في سلطنة عُمان ، من موقع شبكة الانترنت :
-http://www.alnadabi-net/print.php-option=article&AID=45
2- المصدر نفسه ، بدون رقم صفحة .

3- G.Jonathan and Bernard Lubetkin , Port Technology International , P.171 . from internet web:
-http://www.porttechnology.org .

4–صحيفة الوطن العُمانية ، جديد ميناء صلالة ، من موقع شبكة الانترنت :
-http://www.alwatan.com/graphics/2001/june/20.6/heads/It9.htm

5– فاطمة المنذري ،شركة صلالة لخدمات الموانىء تدير احدث ميناء للحاويات في العالم ، مجلة المركزي العُمانية ، العدد الثاني ،آيار ، 2000،ص52 .

6– الامم المتحدة ،اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) ،مسح التطورات الاقتصادية والاجتماعية في منطقة الاسكوا،2000–2001 ،الاسكوا ، نيويورك،2002 ،ص98 .

7–فاطمة المنذري ، مصدر سابق ،ص53 .

8– انظر في ذلك :

–محمد العجمي ، حتمية خصخصة ادارة النقل البحري ، من موقع شبكة الانترنت :
-http://www.arabiyat.com/forums/archive/topic/28415-1-html.

9–المصدر نفسه ، بدون رقم صفحة .

10–صحيفة الوطن العُمانية ، جديد ميناء صلالة ، مصدر سابق ، بدون رقم صفحة.

11– المصدر نفسه ، بدون رقم صفحة .

12– غرفة تجارة وصناعة عُمان ، ميناء صلالة والفرص الواعدة ، ندوة دائرة البحوث الاقتصادية ،مسقط ، في 15/شباط/1999 ، ص12 ، من موقع شبكة الانترنت :
-http://www.chamberoman.com/research/1999-2.doc.

13– المصدر نفسه ، بدون رقم صفحة.

14– غرفة تجارة وصناعة عُمان ، التقرير السنوي للغرفة ، من موقع شبكة الانترنت:
- http://www.chamberoman.com/yearbook/1999-4-doc.