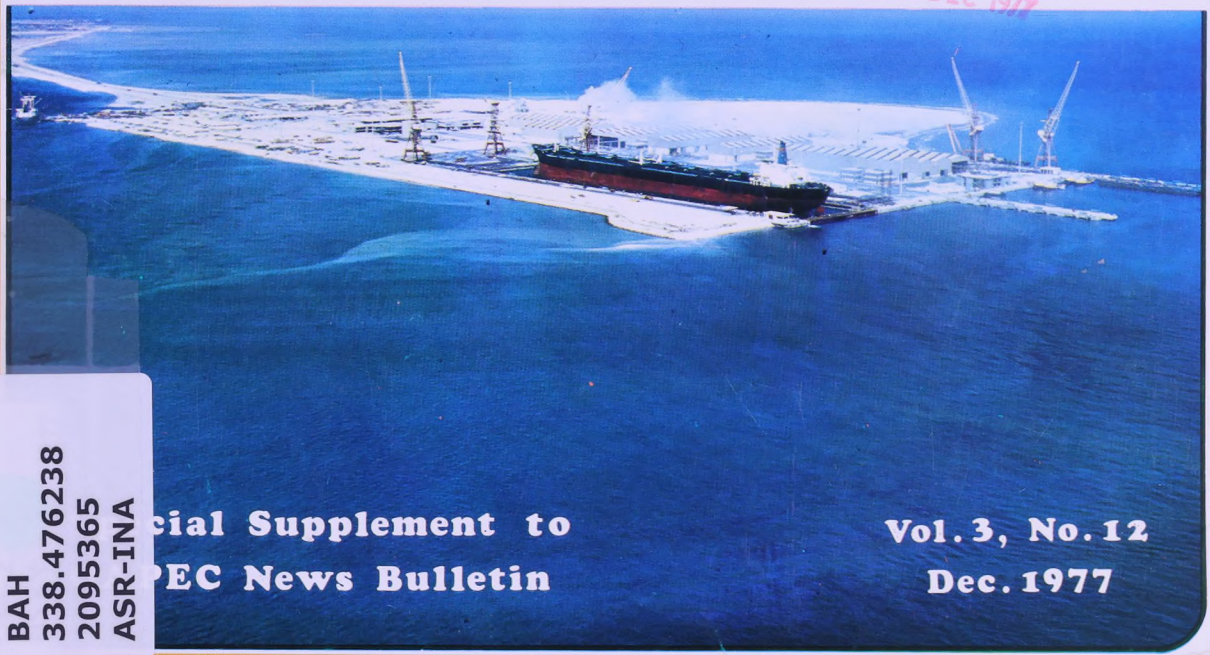
THE ARAB SHIPBUILDING & REPAIR YARD CO.

16 DEC 1977



cial Supplement to
PEC News Bulletin

Vol. 3, No. 12
Dec. 1977

BAH
338.476238
2095365
ASR-INA

X307234109

BAH
338.4762 38
ARR-NA

A Brief Survey of

THE ARAB SHIPBUILDING & REPAIR YARD CO.

On

The Occasion of the Inauguration

of the ASRY Drydock

Dec. 15, 1977

b5594476

Special Supplement to OAPEC News Bulletin Vol. 3, No. 12 Dec. 1977

THE ARAB SHIPBUILDING & REPAIR YARD COMPANY

Board of Directors

State of Bahrain	Mr. Majid El-Jeshi (Chairman)
Republic of Iraq	Mr. Awni Shaker
State of Kuwait	Mr. Fuad El-Shaiji
Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya	Mr. Faraj Sultan
State of Qatar	Mr. Khattab El-Dafe
United Arab Emirates	Mr. Nasir Al-Sharhan
Kingdom of Saudi Arabia	Mr. Mohammad Ajaj

Under the auspices of His Highness the Emir of Bahrain, Sheikh Issa Bin Salman Al-Khalifa, the State of Bahrain and the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries will inaugurate the drydock of the Arab Shipbuilding and Repair Yard Co. (ASRY) in Bahrain on Dec. 15, 1977. The inaugural ceremony, timed to coincide with Bahrain's National Day, will be attended by Arab oil ministers, members of the diplomatic corps in Bahrain, and Arab and foreign dignitaries.

Establishment of ASRY

Soon after the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries was established, in 1968, the founding members sponsored a feasibility study on establishing a ship repair yard for very large crude carriers (VLCCs) in the Arabian Gulf. The possibility of establishing such a project was then

investigated in depth, with many of the internationally known shipbuilders and repairers involved in the study. Interesting facts in support of the project soon began to emerge. The most important of these was that due to the closure of the Suez Canal the most economic way to transport Arabian Gulf oil to world markets was in VLCCs. These ships, of 175,000 dwt capacity and upwards, were designed to circumnavigate the Cape of Good Hope for deliveries to the West and, of course, the normal rout to the Far East, the length and beam of these ships was such that there were very few drydocks in the world which could accommodate them. In fact, there were no drydocks between Portugal and the Arabian Gulf or closer to the Gulf than Singapore for ships trading with Japan.

Another important factor that contributed to the decision by the OAPEC countries to proceed with a VLCC repair yard was that the Arabian Gulf is the best location in the world in terms of confluence of VLCC tankers. Most of these ships have to come to the Arabian Gulf to load, and with a fleet of about 800 such ships afloat this would mean about 4,000 to 5,000 voyages per year to the Arabian Gulf by VLCCs - the highest incidence of specific traffic for any class of vessel in the world.

A further contributing factor was the strategic location for a repair facility at the loading port rather than the discharge port because, following the ballast voyage, the vessel would be virtually gas free on arrival in the loading area and thus suitable to enter a drydock, whereas at the discharge end of the voyage the vessel would require 5 to 10 days to gas free in order to enter a ship repair yard. Some repair yards accept vessels in a gas up condition, but this is not a common practice among VLCC yards and has been dictated by the extremely depressed market conditions in ship repairing.

Also, a ship repair yard was deemed essential for meeting the demands of the growing Arab tanker fleet, which in 1977 reached a total capacity of around 10 million dwt.

Aside from these factors, the construction of a drydock in the Arabian Gulf was expected to provide the following benefits for the participating countries:

- Investment of oil money for social and economic development.
- Realization of cooperation and economic integration through joint ventures.
- Provision of training opportunities for nationals.
- Creation of skilled and specialized Arab manpower.
- Provision of opportunity for commercial profit.
- Realization of cooperation between the oil exporting and industrialized countries through services for VLCCs.

— Promotion of the social and economic development of Bahrain through the broadening of its economic base and the diversification of its sources of national income.

In June 1970 the Council of Ministers decided to carry out a study for determining the best location for the drydock, taking into consideration the geographical location, depth of water and availability of manpower.

The study suggested that Bahrain met the criteria and was the best site on which to locate the drydock. On that basis, the Council of Ministers agreed during a meeting in March 1972 to build the drydock in Bahrain. Bids for contracts were then tendered, and the Portuguese firm Lisnave won the contract for the management of the project.

The Agreement establishing the Arab Shipbuilding and Repair Yard Co. was signed on Dec. 8, 1973. Following its ratification by participating countries, the Council of Ministers convened on November 30, 1974, as the Constituent General Assembly of ASRY and declared the Company established. On that same day, His Highness Sheikh Issa Bin-Salman Al-Khalifa, the Emir of Bahrain, laid the cornerstone of the Arab Shipbuilding and Repair Yard project.

Operations

In the early stages of the project, the ASRY managers had to contend with the paucity of skilled labor, housing, escalating cost of equipment and so forth. But these obstacles were largely overcome, and construction was able to finish on schedule.

The dock was flooded for the first time on May 15, 1977. The dock gate arrived in September and on October 3 the dock received its first tanker, the 231,000 dwt Italian-owned "Ambrosiana". ASRY's docking program till the end of the year is almost completely filled by VLCCs, with firm bookings committed from: the "Texaco Japan" (265,000 dwt), the "Stavros G. Livanos" (350,000 dwt), the "Mobil Magnolia" (270,000 dwt), the "Tina Livanos" (350,000 dwt) and two VLCCs owned by ESSO. During next year the dock will accommodate 40 VLCCs.

Before operations can begin at the repair yard, a vessel is guided along the deep water channel leading to the dock by tugs and then positioned above the blocks. After the dock gate has been closed and sealed, water is pumped out as the ship is carefully settled on the blocks, specially arranged before each docking to suit the vessel's bottom. If no vessel is present the three centrifugal pumps of the floating tank cleaning station, "White Beach", can empty the dock in three-and-a-half hours, and in less time if a VLCC is being docked.

SHAREHOLDERS IN THE ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

Member State	No. of shares	%	U.S. $
Saudi Arabia	640,416.7	18.84	64,041,666.7
Kuwait	640,416.7	18.84	64,041,666.7
U.A.E.	640,416.7	18.84	64,041,666.7
Iraq	160,416.7	4.70	16,041,666.7
Qatar	640,416.7	18.84	64,041,666.7
Bahrain	640,416.7	18.84	64,041,666.7
Libyan Jamahiriya	37,500.0	1.10	3,750,000.0
Subscribed Capital	3,400,000	100	340,000,000

The Site

The shipyard occupies some 50 hectares of land reclaimed from the sea off the island of Muharraq, approximately 10 km. south of Bahrain International Airport. The chosen site is located at the southern extremity of the tidal reef forming the eastern boundary of an inlet known as the Khor Al-Qalaia. At that location the natural water depth is in excess of 12 m., more than adequate for the largest vessel to be accommodated at ASRY. To the south and west the site is bounded by the navigation channel which connects Mina Salman, the commercial port of Bahrain, with the deep water area known as Port Sitrah, wherein are located the tanker berths serving the BAPCO refinery and the jetty of ALBA aluminum smelter.

The Drydock's Characteristics

The dock walls are of reinforced concrete cantilever design. The coping section acts as a gallery for fluids and electrical services and is specially shaped to accommodate the hauling-in trolley, traveling access platform and front bogies of dockside cranes.

Study of permeability test results led to the adoption of a "drained design" wherein hydrostatic uplift forces on walls and floor arising from tidal water pressure are maintained at an acceptable value by a system of underfloor pipes laid open-jointed within filter layers of crushed rock and connecting to electrically operated pumps in the main dock pumphouse. A cut-off wall of steel sheet piling, driven into the top of the bedrock around the wall footings and across the entrance sill, serves to reduce the flow of water to the underfloor drains.

Principal Characteristics of Drydock

Length	375m
Breadth	75m
Sill Level	9.0m below Datum
Floor Level	10.0m below Datum (average)
Dewatering Time	3.0 hours (approx.) without vessel - 3 pumps
Cranes	100t and 15t

The reinforced concrete floor slab is founded directly on the natural sands, although those have for the most part been excavated to a depth of 2 m. and have then been reinstated by compacting in layers to achieve appropriate density.

The dock pumphouse is also of reinforced concrete construction and measures 50 m. x 24 m. The main dewatering pumps, three in number, are vertically mounted single stage with concrete volute and syphon discharge. In addition to those pumps, the pumphouse accommodates pumps for the underfloor drainage, fire fighting, general service water and ballast water. The layout of the pumphouse has been so arranged as to facilitate connection to a second drydock should this at some future date be built alongside the first.

Maritime Works

The import quay and small craft wharves have a total length of 470 m. They are supported on piles of 1 m. diameter and up to 25 m. long drilled into bedrock. The piles are of reinforced concrete cast in-situ. For most of their length they were cast within light gauge steel casings. Those casings have been retained in the permanent work. Deck structures are of reinforced concrete with in-situ beams surmounted by composite precast/in-situ slabs.

The two finger jetties, 107 m. long x 21 m. wide, are piled as the quay and wharves but have decks wholly of in-situ reinforced concrete. Jetty and quay fittings include quick release mooring hooks of capacities of up to 400 tonnes, bollards of up to 150 tonnes and high capacity cylindrical rubber fenders.

To complete the berthing facilities a box caisson is located off the seaward end of both jetties. Those caissons are of reinforced concrete cellular design. They are being built within the drydock whence they will be towed to their final position and founded on a prepared bed of crushed rock.

Dredged depth alongside all berths, as well as in the approaches and manoeuvring areas, is 10 m. below Port Datum.

Shoreworks

The Shipyard has over 30,000 m^2. of heavy workshops and a further 15,000m^2 of buildings to cater for the administrative, amenity and social requirements of ASRY. All workshops are of steel-framed construction with infill blockwork or insulated cladding. The administrative and social buildings are fully air-conditioned and the workshops and stores have been designed to exclude direct sunlight and encourage natural ventilation to provide good working conditions during the hot seasons.

The workshops are supported on piles of the driven cast in place type founded in the sands. Other buildings have conventional footings supported on compacted sand.

Tracks for the traveling electric portal cranes are also supported on driven cast in place piles located in pairs at 3 m. centers. Those piles, too, are founded in the sands.

Roads, parking areas and outdoor work areas occupy more than 250,000 m^2. These are of asphaltic concrete laid over a compacted granular sub-base obtained from local dredging.

A network of floodlight masts, each 50 m. high, ensures that those paved areas, and indeed the complete yard, are adequately illuminated to permit all activities to continue during the hours of darkness.

Electrical power to the shipyard is provided by the Bahrain State Electricity Department from its new power station at Sitrah, located on the opposite side of the navigation channel to Mina Salman from ASRY. Twin submarine cables located in a dredged trench were laid across the channel to bring power direct to the site. Transmission is at 66 KV to a sub-station near the ASRY site where there is a step down to 11 KV for distribution within the yard. More than 100 km. of underground cable duct have been laid to permit the installation of cables between ASRY's 11 sub-stations and the various facilities they serve both in the initial phase and in any future development without disruption of roads and work areas. To cater for ASRY's initial fresh water demand a desalination plant with a capacity of 500 tonnes per day is provided, as well as 6,000 tonnes storage reservoir.

Foul sewage within the yard is transported by a series of air-operated ejectors to a treatment plant near the eastern boundary.

An acetylene generating plant, compressed air station and storage vessels for liquid oxygen complete the services installations at the yard.

Training

ASRY has sought to help overcome the shortage of skilled labor in Bahrain by the creation of a technical training school. Thus far, 165 trainees have graduated from the school, while another 25 trainees are currently undergoing training. Since the ASRY training school will be unable to meet the great demand for technicians, particularly during the Yard's first years of operation, some trainees will have to be sent abroad and the labor force supplemented with foreign manpower. ASRY's labor force now numbers 878 and is expected to reach 1,100 by 1978.

FIRMS AND ORGANIZATIONS

OWNER	Arab Shipbuilding and Repair Yard Company.
Managers	Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa, Sarl.
Joint Consulting Engineers	Sir Alexander Gibb & Partners (Reading, England), in association with Gibb, Petermuller & Partners (Athens) for Workshops and Buildings; Profabril, Centro de Projectos, Sarl (Lisbon).
CONTRACTORS	
Site Investigations	Wimpey Laboratories Ltd.
Hydraulic Model	Wimpey Laboratories Ltd.
Dredging and Reclamation	Falco Dredging (Joint venture formed by Van Hattum en Blankevoort Zanen Versteop Costain Blankevoort and Phillipp Holzmann).
Dewatering Drydock Excavation	Sondagens E. Fundacoes A. Cavaco LDA.
Steelwork for Training Center	Homburger Stahlbau GmbH.

Cladding for Training Center	H. H. Robertson (U.K.) Ltd.
Construction of Repair Yard	Hyundai Construction Co. Ltd.
Construction of Ancillary Buildings	Hyundai Construction Co. Ltd.
Supply & Installation of Electrical Services	Hyundai Construction Co. Ltd.
Supply & Installation of Fluids Services	Hyundai Construction Co. Ltd.

الحوض في ١٩٧٥/١/١٩ أثناء مرحلة الردم

19/1/1975

وفي ١٩٧٥/١٢/٨ حيث تم الردم وبدأت تتضح معالم شكل الحوض

8/12/1975

وفي ١٩٧٦/٥/١٦ أثناء اقامة المنشآت المختلفة على الجزيرة الصناعية

16/5/1976

وفي ١٩٧٦/١٢/٢٢ حيث انتصبت هياكل عدد من المنشآت

23/12/1976

لقد بلغت تكاليف المشروع التقريبية ٣٠٠ مليون دولار امريكي ، كما ان عدد العاملين في المشروع بين فني واداري قد بلغ خلال العام الحالي حوالي ٩٠٠ شخص سيزداد الى ١١٠٠ في عام ١٩٧٨ .

مساحات من المخازن المسقوفة مع مساحات مكشوفة ومعبدة وشبكة طرق تبلغ مساحاتها ٢٥٠ الف متر مربع . وتزود المحطة الكهربائية الجديدة في منطقة السترة المشروع بحاجته من القوة الكهربائية البالغة ٦٦ كيلو فولت تتحول الى ١١ كيلو فولت قبل التوزيع داخل المشروع . وفي المشروع محطة تحلية للمياه بطاقة ٥٠٠ طن يوميا اضافة لوجود مستودع مياه يتسع لستة الاف طن

ويقدم المشروع خدمة تنظيف خزانات السفن تحت التصليح بواسطة سفينة بحمولة ٢٥ الف طن تستعمل لمحطة تنظيف الخزانات بحيث تكون مستعدة لاستلام فضلات والماء المفرغ وأوساخ وبقايا خزانات الناقلات وماء غسيل الخزانات بمعدل يصل الى ١٠٠٠ — ١٥٠٠ طن في الساعة . ومحطة التنظيفهذه مزودة بالبخار والهواء المضغوط والماء المقطر والقوة الكهربائية .

التدريب

نظرا لقلة الكادر العربي المتمرس في هذا المجال ، فان الشركة استعانت ببعض الخبرات الاجنبية في المراحل الاولى للتشغيل ، غير أنها وضعت الخطط التدريبية لمواطني الدول المساهمة بغرض اعدادهم نظريا وعمليا لكافة أعمال المشروع لاستلام العمل مستقبلا والاستغناء عن اليد العاملة الاجنبية . لذا فقد هيئت قاعات تدريب حديثة وجهزت بأحدث النماذج التدريبية اضافة الى التدريب الذي سيكون في موقع العمل الفعلي ، مع الاخذ بالاعتبار امكانية ارسال الدارسين والمتدربين الى بعض الاحواض العالمية للمزيد من التدريب على بعض الاعمال المتخصصة الدقيقة . وقد خطط لمركز التدريب في المشروع كي يكون مركزا لتخريج المتدربين العرب وسندية المشاريع العربية الاخرى عند الضرورة .

مراحل تنفيذ وتشغيل المشروع

وضع الحجر الاساسي للمشروع في ٣٠ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٧٤ حيث بوشر بتهيئة الموقع والتعاقد على توريد المعدات والالات . وفي نفس الوقت بدأت أعمال الهندسة المدنية حيث وزعت الاعمال بين عدة شركات محلية وعالمية وذلك لتقصير مدة التنفيذ . وقد واجه ادارة المشروع كثير من المشاكل والصعاب من حيث ندرة الايدي العاملة والارتفاع المتزايد لاسعار المعدات والالات وكذلك مشاكل فنية ومالية ، ولكن بالرغم من ذلك وبفضل الادارة الواعية أمكن التغلب على جميع الصعاب والمشاكل وأنجز المشروع في فترة قياسية وبدون تأخير .

وفي ١٥ أيار / مايو ١٩٧٧ تم ملء الحوض بالماء لاغراض الفحص حيث استمر لمدة سبعة أيام متتالية . وفي ٢٣ تشرين الاول / اكتوبر ١٩٧٧ استقبل الحوض اول ناقلة وهي ايطالية تدعى « امبروزيانا » وتبلغ حمولتها الساكنة ٢٣١ الف طن بالاضافة الى عدد من الناقلات التي سيتم اصلاحها خلال ما تبقى من العام الحالي ١٩٧٧ ، مع توقع القيام باصلاح وصيانة اكثر من ٤٠ ناقلة خلال العام القادم ١٩٧٨ ، مما يدل على السمعة العالية والثقة التي اكتسبها المشروع وهو في السنة الاولى للتشغيل .

ويجري ادخال الناقلة في الحوض عن طريق قطرها اليه بعد أن تكون القواعد قد أعدت بالعدد الكافي الذي يتناسب مع حجم الناقلة . وبعد دخول الناقلة تبدأ عملية تفريغ المياه من الحوض حيث يستغرق ذلك فترة تقارب ٣ ساعات ، ويتم بواسطة مضخات كبيرة جدا .

مرافق المشروع : يمثل الحوض الجاف الجزء الرئيسي في المشروع وطاقة الحوض مصممة لاستقبال ناقلات تصل حمولتها الساكنة الى ٥٠٠ الف طن . يبلغ طول الحوض ٣٧٥ مترا وعرضه ٧٥ مترا ، جدرانه مبنية بالاسمنت المسلح . وقد صبت ارضيته بالاسمنت المسلح وبعد ان تم جرفها لعمق مترين اعيد حدلها بطبقات حتى تم التوصل الى قوة الضغط المطلوبة . ومركز المضخات في الحوض مبني بالاسمنت المسلح بابعاد ٥٠ x ٢٤ مترا فيه ثلاث مضخات تعمل بشكل عمودي اضافة الى وجود مضخات تصريف المياه ولمكافحة الحرائق وللخدمات الاخرى . وفي مركز المضخات ثبتت الرافعة التي تقوم بتشغيل بوابة الحوض الفولاذية والتي تتظللها فتحات لتعبئة الحوض بالماء .

وهناك اضافة للحوض الجاف رصيفان يحتويان على اربعة مراس لاصلاح السفن وهي عائمة ، اضافة لوجود رصيف لتفريغ الحديد والمواد الخام الاخرى مع رصيف اخر لزوارق القطر والخدمة . ويبلغ مجموع طول الرصيف الرئيسي والارصفة المخصصة للسفن الصغيرة ٤٧٠ مترا . وهذه الارصفة مقابلة على اعمدة من الاسمنت المسلح مغلفة باسطوانات فولاذية يبلغ قطر كل منها مترا واحدا وطولها يصل الى ٢٥ مترا . اما الرصيفان الصغيران المخصصان لسفن القطر والخدمة فتبلغ مساحة كل منهما ١٧٠ x ٢١ مترا بنيا بنفس طريقة الارصفة الاخرى . وتضم هذه الارصفة نقاط ارساء ومرابط تعمل بسرعة كبيرة تصل قدرتها الى ٤٠٠ طن اضافة الى حواجز الوقاية . هذا ويبلغ عمق المياه المحيطة بالمراسي جميعا حوالي عشرة امتار .

اما بالنسبة للرافعات المتوفرة في الحوض فهناك رافعات بطاقة رفع ١٥ طنا و١٠٠ طن مع وجود رافعات متحركة بطاقة رفع ١٥ طنا تغطي كافة مناطق الاصلاح . اضافة الى ذلك توجد رافعتان عائمتان طاقة رفع كل منهما تبلغ ٢٠٠ طن .

وتحتل الورش المقبلة المتعددة مساحة تبلغ ٣٠ الف متر مربع تضم احدث الالات والمعدات التي تعمل بكفاءة عالية وبشكل اقتصادي وتقدم كافة خدمات الاصلاح والصيانة ، ويلتحق بكل ورشة خزين كاف من الادوات الاحتياطية .

وفي موقع مركز قريب من الحوض والمراسي يقع قسم الخراطة واعمال الانابيب واختير الموقع بحيث يقلل من مسافات التنقل بين الحوض والمراسي وهذا القسم . هناك ايضا قسم لصفائح الحديد الذي يحتوي على معدات اللحام والقص والفحص وغيرها .

بالاضافة الى ذلك تتوفر في الموقع خدمات الماء النقي ، الاوكسجين ، الاستيلين ، الماء المقطر ، شبكة اطفاء الحرائق ، هواء مضغوط ، مصدر تجهيز الكهرباء ، الاتصالات التلفونية ، وقود للسفن والناقلات وغيرها من الخدمات اللازمة للناقلات والسفن في المنطقة .

اما مباني الاعمال الادارية والاجتماعية في المشروع فقد احتلت ارضا مساحتها ١٥ الف متر مربع حيث انشئت ابنية حديثة ومكيفة الهواء تحتوي على مركز صحي ومركز تدريب ومطعم ودوائر الموظفين ، وغير ذلك . ويضم المشروع

العوامل الاقتصادية لقيام المشروع

ان العوامل والمبررات الاقتصادية التي ينطوي عليها قيام المشروع يمكن ايجازها بما يلي :

١ ــ اثر اغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ على حركة ناقلات البترول واضطرارها للدوران حول راس الرجاء الصالح مما زاد في ارتفاع كلفة النقل البحري ، اتجهت حمولات الناقلات نحو الارتفاع لتقليل كلفة النقل . ونظرا لمحدودية عمق مياه قناة السويس فان الناقلات الكبيرة يتعذر عليها المرور خلال القناة حتى بعد اعادة فتحها عام ١٩٧٥ .

٢ ــ هناك نقص في العالم في عدد الاحواض الجافة لناقلات بحمولة عالية وعلى وجه الخصوص افتقار الخط الملاحي لناقلات البترول الذي يربط غرب اوروبا بالخليج العربي لمراكز اصلاح السفن ، وكذلك الخط الملاحي الذي يربط الخليج العربي باليابان حيث ان اقرب حوض هو في سنغافورة .

٣ ــ الموقع الاستراتيجي للمشروع لكونه يتوسط الدول الخليجية المصدرة للبترول ، وحيث ان كثرة تردد الناقلات على المنطقة الذي يبلغ حوالي ٤ ــ ٥ الاف تردد في السنة يعني زيادة فرص الاصلاح والصيانة لتلك الناقلات مع ملاحظة افضلية القيام بأعمال الصيانة والاصلاح في مراكز التحميل عنه في مراكز التفريغ وذلك لتجنب مشكلة بقايا الغاز الموجود في الناقلة بعد تفريغها .

٤ ــ ازدياد حجم الاسطول العربي للناقلات حيث وصل في نهاية عام ١٩٧٧ الى ما حمولته الساكنة حوالي عشرة ملايين طن . مما يعكس الحاجة لوجود حوض اصلاح وصيانة ذلك الاسطول العربي المتزايد .

الدول المساهمة

تساهم في الشركة سبع دول اعضاء في منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول هي دولة الامارات العربية المتحدة ، دولة البحرين (دولة المقر) ، المملكة العربية السعودية ، الجمهورية العراقية ، دولة قطر ، دولة الكويت ، الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية . وحصص الملكية للدول المساهمة تتفاوت فيما بينها وفقا لحجم المساهمة في راس المال . هذا وقد بلغ مجموع راس المال الحالي المكتتب به ٣٤٠ مليون دولار امريكي .

فكرة عامة عن المشروع

الموقع : يقع المشروع عند الحدود الجنوبية القصوى لحاجز المد والجزر التي تشكل الحدود الشرقية لمدخل يعرف بخور الفليعة حيث يبلغ العمق الطبيعي للمياه ما يزيد على ١٢ مترا مما يكفي لدخول اضخم الناقلات الى الحوض . ويحتل الموقع ارضا مساحتها ٥٠ هكتارا تم استصلاحها ورديمها من البحر قرب جزيرة المحرق التي تبعد حوالي عشرة كيلو مترات جنوبي مطار البحرين الدولي . ويحد الموقع من الجنوب والغرب قنال بحري يربط الميناء التجاري في البحرين (ميناء سلمان) بمنطقة المياه العميقة المعروفة بميناء سترة حيث تقع مراسي الناقلات التي تخدم مصفاة شركة نفط البحرين ورصيف مصنع الالمنيوم .

اوضحت هذه الدراسة أن هناك نقصا في الاحواض الجافة للسفن الكبيرة وان غالبية مراكز الاصلاح التقليدية كانت تتمركز في مواقع تفريغ البترول الخام مما ينتج عنه مشاكل التخلص من الغاز ، اضافة الى ذلك ، فان نسبة عالية من الاحواض الجافة العالمية لناقلات البترول العملاقة VLCC كانت في الشرق الاقصى بعيدة عن خطوط تجارة الناقلات المتجهة من الخليج العربي الى الغرب . اضف الى ذلك اغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ وتأثيرها على ارتفاع أسعار النقل البحري وكذلك كثافة تردد الناقلات للمنطقة حيث تتراوح بين ٤ الى ٥ آلاف تردد في السنة .

في حزيران / يونيو ١٩٧٠ قرر مجلس الوزراء الاستمرار بالمشروع واعداد الدراسة الخاصة باختيار افضل المواقع حيث أجري مسح لموانىء دول الخليج العربي ودراسة الموقع الجغرافي ، عمق المياه ، الكثافة العمالية ، مرافىء تحميل الناقلات وغيرها . واختيرت البحرين كافضل المواقع اقتصادية .

وفي اذار / مارس ١٩٧٢ وافق مجلس وزراء المنطقة على اقامة المشروع في البحرين وتم اختيار المهندس الاستشاري الذي اوصى من خلال الدراسة أن تكون طاقة الحوض مصممة لناقلات تبلغ حمولتها لحد ٤٥٠ الف طن ساكن ، كما اسندت عملية تشغيل المشروع الى شركة برتغالية .

في ٨ / ١٢ / ١٩٧٣ تم التوقيع على اتفاقية الشركة ، وتبع ذلك تصديق الدول المساهمة عليها واعلن عن تأسيسها رسميا في الاجتماع الوزاري لمنظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول الذي عقد في البحرين في ٣٠ / ١١ / ١٩٧٤ .

وفي نفس التاريخ وضع حضرة صاحب السمو الشيخ عيسى بن سلمان آل خليفة امير دولة البحرين الحجر الاساسي لمشروع الشركة العربية لبناء واصلاح السفن .

الاهـداف

١ — استثمار العوائد البترولية استثمارا اقتصاديا مما يعود على الدول المساهمة بأكبر المنافع .

٢ — تحقيق التعاون والتكامل الاقتصاديين فيما بين الدول المساهمة من خلال المشاريع المشتركة .

٣ — اتاحة فرص التدريب والعمل لمواطني الدول العربية .

٤ — بناء قاعدة صناعية متخصصة وخلق كادر عربي متمرس .

٥ — القيام بجميع عمليات البناء والاصلاح والصيانة لجميع انواع السفن والناقلات ووسائل النقل البحري الاخرى المتعلقة بالمواد الهيدروكربونية وغيرها وذلك على أساس تجاري بغرض تحقيق الكسب المالي لصالح الدول المساهمة .

٦ — تحقيق التعاون بين الدول المصدرة للبترول والدول الصناعية من خلال تقديم خدمات الصيانة والاصلاح للناقلات العملاقة المترددة على المنطقة .

٧ — المساهمة في تنمية دولة المقر اقتصاديا واجتماعيا من خلال توسيع القاعدة الصناعية وتنويع مصادر الدخل القومي .

تحت رعاية حضرة صاحب السمو الشيخ عيسى بن سلمان آل خليفة المعظم امير دولة البحرين ، وبمناسبة العيد الوطني البحريني سيفتتح رسميا من قبل حكومة دولة البحرين ومنظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول في الخامس عشر من الشهر الحالي (كانون الاول/ديسمبر) ١٩٧٧ الحوض الجاف الذي يعتبر باكورة أعمال الشركة العربية لبناء واصلاح السفن ، احدى الشركات المنبثقة عن منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول ، وسيقام احتفال كبير في البحرين يحضره وزراء النفط العرب ، والهيئات الدبلوماسية المعتمدة في البحرين وشخصيات عربية واجنبية .

تاسيس الشركة

في عام ١٩٦٨ وبعد انشاء منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول قام مؤسسوها ، الدول الثلاث (المملكة العربية السعودية ، دولة الكويت ، ليبيا) بدراسة اقتصادية لانشاء حوض اصلاح في الخليج العربي .

أعضاء مجلس إدارة الشركة العربية لبناء وإصلاح السفن

دولة البحرين	السيد ماجد الجشي (الرئيس)
الجمهورية العراقية	السيد عوني شاكر
دولة الكويت	السيد فؤاد الشاهجي
الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية	السيد فرج سلطان
دولة قطر	السيد ظباب الدفع
دولة الامارات العربية المتحدة	السيد ناصر الشرهان
المملكة العربية السعودية	السيد محمد عجاج

لمحة موجزة

عن

الشركة العربية لبناء واصلاح السفن

بمناسبة

افتتاح الحوض الجاف

البحرين ١٩٧٧/١٢/١٥

ملحق صادر عن نشرة منظمة الاوابك العربية المصدرة للبترول السنة الثالثة - العدد ١٢ - كانون الاول/ديسمبر ١٩٧٧

الشركة العربية لبناء وإصلاح السفن

ملحق صادر عن نشرة منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول

السنة الثالثة ـ العدد ١٢ ـ كانون الاول / ديسمبر ١٩٧٧