

أود بداية أن اشكر المسؤولين بوزارة النقل وبالمؤسسة العامة للموانئ وحرس الحدود لما يوفروه من خدمات وما يشاركوا به من جهد كبير مشكور لتنمية صناعة النقل البحري، كما اشكر القائمين على هذا المنتدى والذي أتاح الفرصة لرواد صناعة القطاع البحري الالتقاء وتبادل وجهات النظر بما يعود بالنفع إن شاء الله

- كلمتي ستكون محددة إن شاء الله في ثلاثة محاور و هي
- أهمية صناعة النقل البحري للاقتصاد الوطني
- التحديات التي تواجه صناعة النقل البحري
- مقترحات لدعم وتطوير صناعة النقل البحري في بلدنا الحبيب

المحور الأول: أهمية صناعة النقل البحري للاقتصاد الوطني

- إن أهمية صناعة النقل البحري تتمثل جلية في مدى اعتماد الاقتصاد على الاستيراد والتصدير، واقتصاد المملكة المفتوح و كونها من اكبر منتجي النفط عالميا وانضمامها لاتفاقيات منظمة التجارة العالمية وتوجهها نحو زيادة كبيرة في مجال التصنيع والتعدين يؤكد أن الحجم كبير وسينمو باضطراد، ولما كانت معظم حركة الاستيراد والتصدير تتم من خلال النقل البحري، يتضح جليا أهمية الصناعة، كما يتضح ذلك أكثر لو علمنا أن قيمة الشحن تضاعفت في السنوات القليلة السابقة مما يؤثر سلبا على قيمة الواردات والصادرات على حد سواء حيث أن معظم تلك التكاليف تعتبر عبئا على الاقتصاد الوطني في الوقت الحالي
- ان أهمية وجود وتنمية هذه الصناعة لا تنحصر في الاقتصاديات بل تتعدى ذلك إلى استراتيجية الأمن، وحركة الاستيراد والتصدير لا يمكن أن تكتمل دون وجود مساندة كبيرة من النواحي اللوجستية الضرورية لإكمال ذلك، وما سبق وان حدث من أحداث أمنية يؤكد وجوب توفير حد أدنى من الخدمة تعين في الطوارئ حين يعزف البعض عن تقديم الخدمة بدعاوى مختلفة و لمواجهة أي ظروف أخرى طارئة
- اهتمت الدولة مشكورة بتنمية قطاع النقل البري والجوي ولا زالت كما أنشأت المطارات والموانئ الضخمة وتطورها باستمرار، و ساندت الهولة صناعة النقل البحري في شكل إعانة 30% لسعر الوقود الدولي على أن حلقة النقل البحري لا زالت بحاجة إلى تنمية ومساندة اكبر وبالله الأمل إن شاء الله
- يستوي في الأهمية قطاع مساندة الإنتاج البترولي من المكامن المغمورة تحت مياه البحر والخدمات بالموانئ، فالقطع البحرية قد يصل ثمن بعضها مئات الملايين و تحتاج بشدة إلى مزيد من الشركات الوطنية المتخصصة للمساندة من ناحية إستراتيجية أولا ثم اقتصادية ثانيا

المحور الثاني: التحديات

- تعد سعودة الوظائف البحرية من أهم أولويات شركة البكري للملاحة. و في هذا السياق قامت شركة البكري للملاحة بتوظيف ما يزيد عن 150 سعودي في وظائف بحرية على القطع البحرية التابعة للشركة و قامت بالتنسيق مع جهات تدريب دولية معترف بها من قبل المنظمة العالمية للبحار و مع صندوق تنمية الموارد البشرية لتفعيل خطة الشركة لسعودة وظائف البحارة و الشركة مستمرة في هذا المسار.
- الصناعة تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة، فقد تضاعف حجم ما يجب استثماره خلال الخمس سنوات السابقة لارتفاع الأسعار ، فما كان بعشرة أصبح اليوم بعشرين
- الصناعة تحتاج إلى خبرات وموارد بشرية ذات مؤهلات و خبرات عالية تحتاج إلى سنوات لبنائها و صقلها، حتى باتت هذه الصناعة أكثر احتياجا لذلك من صناعة النقل الجوي لما استجد من أنظمة وقوانين ومتطلبات ولما هو مطلوب من درجة عالية من الحرص من حيث متطلبات الأمن و السلامة و الحد من التلوث و الجاهزية للإبحار، على أن الموارد البشرية أصبحت شحيحة حتى على المستوى العالمي أما على المستوى المحلي فلا زالت بحاجة إلى جهد كبير.
- الصناعة تتعرض لتقلبات سوقية شديدة تاريخيا مما يجعل المخاطر فيها عالية، فعلى سبيل المثال ظلت العوائد على الاستثمار في هذه الصناعة منخفضة لمدة تزيد عن العشرين عاما ولم تتحسن إلا خلال خمس سنوات خلت كما أن المستقبل غير واضح، فالدخل يعتمد أساسا على العرض والطلب، والعرض في ازدياد، وحتى قبل ستة أشهر كان الطلب في ازدياد، إلا انه في الفترة الأخيرة بدأت تظهر بوادر تنذر بالخطر و العوامل المؤثرة كثيرة فان لم تكن الأزمة المالية التي تعصف حاليا بالولايات المتحدة و الإتحاد الأوروبي و اليونان فان أي أزمة قد تؤثر سلبا على صناعة النقل البحري و على الطلب فصناعة النقل البحري تتأثر سلبا وإيجابا وبشدة بالنمو الاقتصادي العالمي و حادثة خليج المكسيك الحالية من أفضل الامثلة على ذلك.
- الصناعة تتأثر بالعوامل المؤثرة في العملة والمصاريف ومع الانخفاض الشديد للدولار وهي العملة المستخدمة أساسا لهذه الصناعة والارتفاع الشديد في المصاريف بما فيها العمالة مما يعرض الصناعة لتحديات ذات تأثير شديد وخطير و ذو اثر سلبي مستمر
- الصناعة تحتاج إلى تنظيم شمولي و تضافر الجهود و إلى تسهيلات في الإجراءات وعمق في الصناعات والخدمات المساندة ومنه الموانئ و الوزارات و مقدمي الخدمات من مومنين و مرافق واحواض جافة لصيانة و إصلاح مختلف أنواع المعدات على السفن وعدم وجودها يؤدي إلى لجوء أصحاب ومشغلي السفن إلى دول أخرى و قد رأينا الكثير من ملك ومشغلي السفن ينقلوا مراكز عملياتهم إلى دول مثل سنغافورة والإمارات التي وفرت ذلك مما دعم اقتصاديات تلك الدول و اثر سلبا على غيرها

المحور الثالث: مقترحات لدعم وتطوير صناعة النقل البحري في بلدنا الحبيب

بداية لابد من الإشادة بجهود المسؤولين بوزارة النقل وبالمؤسسة العامة للموانئ وحرس الحدود لما يوفروه من خدمات وما يشاركوا به من جهد كبير مشكور لتنمية صناعة النقل البحري و التي ساهمت بتوفير مختلف أنواع الدعم على إننا نرجو أن تستمر و تتوسع في ذلك لدعم صناعة النقل البحري و من الأساليب المقترحة لتطويره ما يلي

- اعتبار النقل البحري والخدمات البحرية بما في ذلك بناء و شراء السفن صناعة و إقرار تمويلها من صناديق الدولة و توفير التمويل اللازم للبناء و الشراء من صناديق الدولة
- إنشاء الجمعيات المتخصصة التي تعني بمصالح صناعة النقل البحري و تعيينها في توضيح و حل مشكلاته و حشد التأييد لدعمه
- إنشاء و التوسع في معاهد و مراكز التعليم لمختلف المؤهلات المطلوبة سواء أكانت للعمال البحرية أو البرية المطلوبة لهذه الصناعة
- زيادة اتفاقيات منع الازدواج الضريبي حتى تعفى السفن السعودية من ضريبة الشحن أو الضرائب المستقطعة من الدول المختلفة كما حدث مع الولايات المتحدة الأمريكية و غيرها
- توفير مناخ تنافسي للمالك و المشغل الوطني بما لا يتعارض مع اتفاقية المنظمة العالمية للتجارة مثل حصر النقل الساحلي و ما بين المنطقة الشرقية و الغربية كما يتم في العديد من الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية بما في ذلك الخدمات المرابحة للموانئ و للإنتاج البترولي من المكامن المغمورة تحت مياه البحر و حصره على الشركات المحلية (إلا باستثناء من الوزارة المختصة لكل حالة عند الحاجة) مع إمكانية قيام المستثمر الأجنبي بلاشتراك في النشاط من خلال القنوات المنظمة للاستثمار الأجنبي و هنا أود أن أتطرق إلى ما يلي
 - ما يتم الآن من نقل بري يتقل كاهل الاقتصاد الوطني بمصاريف متضخمة لصيانة الطرق و التكاليف الرأسمالية و التشغيلية و العمالة الأجنبية المشغلة لأسطول ضخم من الشاحنات البرية و ما تستهلكه من وقود الديزل من كميات ضخمة بالسعر المحلي (علما بان منتج الديزل عليه طلب كبير بالكاد تقي به المصافي) إضافة إلى تكلفة الحوادث على الطرق، و لعل الجسر البري بالقطار يحقق بعضا من الأهداف في تقليل الاعتماد على النقل بالشاحنات البرية على أنني اعتقد أن ذلك لن يحل الأمر كله و لا بد (من حيث الإستراتيجية الأمنية و للمساعدة بالعبء) من مساندة من النقل البحري، و لو أخذنا مثال بسيط و هو إنتاج مصانع الحديد بالجبل لوجدنا أن أعدادا ضخمة من الشاحنات البرية تنطلق يوميا من الشرق للغرب ما يمكن استبداله بالنقل البحري بكل سهولة، و لإجابة من يسأل عن سبب عدم توفر الخدمة بالنقل البحري الآن فالجواب بسيط و هو (1) تكاليف الوقود فوقود السفن رغم إعانته يسعر بالسعر الدولي و (2) تكاليف الموانئ التي لا يدفعها الشاحن البري، على أننا لو قارنا إجمالي التكاليف بالأسعار الحقيقية بما في ذلك الأعباء على الاقتصاد الوطني من صيانة طرق و عمالة أجنبية و وقود بالسعر المحلي و تكاليف الاستثمار و الحوادث على الطرق لوجدنا أن النقل البحري (كما النقل بالقطار) يوفر الكثير الكثير حتى و إن تم توفير الوقود للسفن بالسعر المحلي فاستهلاك السفن للوقود للطن المشحون أقل بكثير من ذلك بالشاحنة البرية كما أن الوقود المستخدم بالسفن هو الوقود الثقيل
 - النقل البحري جزء من سلسلة خدمات النقل و لوجستياته، و من الأهمية أن نتطرق أيضا لنقل المنتجات البترولية و المياه، و رأيي المتواضع هو أن نسعى إلى إيجاد عدد أكبر من مستودعات التجميع و التوزيع بالموانئ و بالمدن و النقل ما بينها بالأنايب و بحرا و بالقطار لنفس الهدف و هو تقليل الاعتماد و مصاريف النقل بالشاحنات البرية
- أود أن أتوجه بالشكر للمؤسسة العامة للموانئ لتوفير و تخصيص أراض على البحر و بالموانئ و أتمنى أن تزيد في ذلك النشاط الحيوي للصناعة و ذلك لإنشاء مستودعات و تخصيص أرصفة لاستقبال السفن لأغراض الاستيراد و التصدير و التخزين و التموين و لإغراض إقامة مرافق للصيانة و الإصلاح و لإنشاء الأحواض و المستودعات للتجار و للموزعين و للمومنين مع ربطها بمشاريع الجسر البري (القطار) و دعمها بالتمويل من صناديق الدولة
- تشجيع تقديم الخدمات المساندة للصناعة و تبسيط الإجراءات و تسهيل دخول و خروج مقدمي الخدمات مثل ورش الإصلاح و شركات الفحص المعاينة و أصحاب و وكلاء السفن و مندوبي ملاك السفن سواء أكانت في الغاطس أو على الرصيف ، و تسهيل إجراءات الدخول و الخروج القطع و المهمات إلى و من الموانئ و مرافق الإصلاح الأحواض و تبسيط إجراءات و خدمات تغيير و سفر و نزول البحارة و الدخول و الخروج من الموانئ و صعود السفن
- تبسيط الإجراءات المنظمةة للصناعة و وضع آلية يتم بموجبها مناقشة أي تغيير في أي إجراءات أو لوائح مع بيان الوضع الجديد بالتفصيل قبل التطبيق مع إشعار مسبق قبل التنفيذ و إيجاد استقرار نسبي للإجراءات و اللوائح
- السماح بإحضار فرق الصيانة بتأشيرات ميسرة مؤقتة أو كبحارة لملاك و مشغلي السفن و للأحواض و مراكز الصيانة و الإصلاح
- السماح للوحدات التي تخدم بالتموين و الخدمات المساندة بالعمل داخل و خارج حدود الموانئ و التنسيق مع الجهات المعنية لتطبيق ذلك و تبسيط إجراءات حركتها بين الموانئ السعودية لكونها حركة داخلية مما يوفر مرونة و يقلل التكلفة
- إعفاء السفن القادمة للخدمات و للتموين من أجور و رسوم الموانئ و إعفاء الوحدات التي تخدم بالموانئ من رسوم و أجور الموانئ
- إعفاء قطع الغيار و مهمات و مستلزمات السفن و الوحدات البحرية (أيا كان العلم بما في ذلك التي ترسو للإصلاح) من الرسوم الجمركية و تسهيل إجراءاتها
- توفير الوقود للسفن و قطع المساندة البحرية التي تعمل بالمياه الإقليمية بالأسعار المحلية للمساواة بالنقل البري و لما يوفره النقل الساحلي على الاقتصاد الوطني كبديل للنقل البري المكلف كما ذكرنا، و توفير الوقود بمختلف أنواعه بما في ذلك كما حددته اتفاقية الماربول التي صادقت المملكة عليها والتي تنص على وجوب تخفيض نسبة الكبريت إلى 1% تدريجيا و السماح باستيراد (و إعادة التصدير) الوقود لمواجهة أي عجز لأي كميات لا يمكن توفيرها محليا و هو ما يتم في الموانئ الأخرى