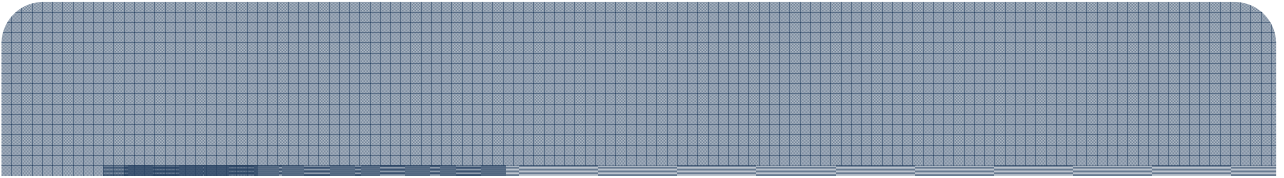




غرفة الشرقية
ASHARQIA CHAMBER



أكتوبر 2009



الخلاصة التنفيذية:-

هدفت الإستراتيجية الصناعية في المملكة العربية السعودية دعم القطاع الصناعي وتشجيعه على الاستثمار في مجالات جديدة تحقق قيمة مضافة عالية وتوفر العمل لأكثر عدد ممكن من المواطنين. وحيث ان قطاع الصناعة البحرية من القطاعات كثيفة العمالة، التي يمكن ان تسهم بشكل فاعل في تحقيق أهداف تلك الإستراتيجية. فقد تعرضت الدراسة الى رصد أبرز المقومات والفرص المتاحة للصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية، مع الإشارة الى المعوقات التي تحد من انطلاقها لأجل الحد منها. وقد توصلت الدراسة الى حزمة من التوصيات التي تسهم في دعم وتحفيز الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية.

المقدمة:

يعد القطاع الصناعي السبيل الأمثل لتنويع مصادر الدخل في دول مجلس التعاون الخليجي بدلا من الاعتماد على سلعة واحدة قابلة للنضوب (النفط)، فهو قادر على تحقيق نسبة جيدة من الاكتفاء الذاتي للسلع الأكثر طلبا في أسواقها، وبالتالي تقليل الاعتماد على الاستيراد من الخارج، ما يعني توطين الأموال وتدويرها محليا.

ويتوقع أن تشهد الصناعات الخليجية نسبة نمو سنوية تقدر بـ 10% حتى العام 2020، أي أكثر من ضعف متوسط النمو العالمي.

وعلى الرغم من ان الأزمة المالية العالمية الراهنة ألحقت بالاقتصاديات المتقدمة أضراراً بليغة، وتسببت في خفض الطلب العالمي على منتجات دول المجلس الصناعية، مما أدى إلى تراجع الإيرادات والعوائد

والأرباح للشركات، إلا أنه يبقى للمشروعات الصناعية الكبيرة أهمية بالغة لمستقبل المنطقة كونها أساس التنمية المستدامة والمتجددة.

وان ابرز الدروس الناتجة من الأزمة المالية وتداعياتها التأكيد على أهمية التنوع الاقتصادي الذي يعد القطاع الصناعي الركيزة الأساسية له.

وعموما فأن القطاع الصناعي يسهم بـ 10٪ من الناتج المحلي الإجمالي لدول المجلس، بحجم استثمارات بلغ حتى نهاية عام 2008 نحو 147 مليار دولار، قياساً بـ 118 ملياراً في 2006.

ويتوقع أن تتجاوز الاستثمارات الصناعية الخليجية حاجز التريليون دولار بحلول 2012، شريطة استمرار النمو بنفس الوتيرة المتوقعة، وتشير البيانات إلى أن عدد المصانع في دول المجلس يبلغ حالياً 12022 مصنعا باستثمارات قدرها 146.8 مليار دولار، تشغل 972.7 ألف موظف وعامل، موزعة على 1529 مصنعا للمواد الغذائية والمشروبات والتبغ باستثمارات قدرها 11.16 مليار دولار، يعمل فيها 148 ألف موظف وعامل، و726 مصنعا للمنسوجات والملابس الجاهزة والجلود باستثمارات 2.12 مليار دولار، وتشغل 101 ألف عامل، و918 مصنعا للخشب ومنتجاته باستثمارات 1.217 مليار دولار وتشغل 50 ألف عامل، و778 مصنعا للورق والطباعة باستثمارات 3.4 مليار دولار، وتشغل 51.5 ألف عامل، و2478 مصنعا للصناعات الكيماوية ومنتجات البترول والفحم والبلاستيك باستثمارات 81.7 مليار دولار، وتشغل 195 ألف عامل، و1961 مصنعا لمنتجات الخامات التعدينية غير المعدنية عدا الفحم والبترول باستثمارات 18.8 مليار دولار وتشغل 148 ألف عامل.

إضافة إلى 147 مصنعا للصناعات المعدنية الأساسية باستثمارات 14.6 مليار دولار تشغل 30 ألف عامل، و2198 مصنعا لصناعة المنتجات المعدنية والماكينات والمعدات باستثمارات 13.5 مليار دولار تشغل 232.6 ألف عامل، و287 مصنعا للصناعات الأخرى باستثمارات 696 مليون دولار تشغل 17 ألف عامل¹.

وتتصدر المملكة العربية السعودية القطاع الصناعي الخليجي بنحو 4441 مصنعا بحجم استثمار يبلغ 91.8 مليار دولار . حيث تتسم السياسات الاقتصادية للمملكة العربية السعودية بتركيزها على القطاع الصناعي والسعي لجذب أعلى معدلات الاستثمار من أجل توطيد واستتبات الصناعة والتقنية والمعرفة , و إيجاد مجالات لتلك الاستثمارات في الاقتصاد الوطني. وقد كانت غاية السياسات الاقتصادية السعودية السعي لتحويل الميزة النسبية في المملكة العربية السعودية الى ميزة تنافسية, مما يتطلب توفير قاعدة قوية للعلوم والتقنية متكاملة بمقوماتها البشرية وتجهيزاتها المادية والمؤسسية, وإستراتيجية واضحة, مع خطة متكاملة للوصول الى الأهداف , علاوة على الاهتمام البالغ برفع كفاءة استخدام الموارد الاقتصادية وبما يضمن رفع إنتاجية عناصر الإنتاج لتدعيم القدرات التنافسية الناجمة عن وفرة موارد

¹ - د. احمد حسين الدوسري/ القطاع الصناعي في دول مجلس التعاون الخليجي, مقال منشور في الموقع الالكتروني www.ameinfo.com بتاريخ 18/يونيو/2009

الطاقة والموارد المالية. وتعد المنطقة الشرقية قاعدة الصناعة في المملكة العربية السعودية حيث تتوفر المقومات الأساسية لها.

ومن هذا المنطلق فإن بحثنا المكتبي يوضح أبرز مقومات الصناعة في المنطقة الشرقية مع التركيز على الصناعات البحرية التي يمكن توطئتها في المنطقة حيث تتوفر لها بيئة مناسبة تماماً.

هدف البحث:

تسليط الضوء على واقع ومقومات ومعوقات الاستثمار في الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية

أهمية البحث:

تنبع أهمية البحث من الفرص الواعدة للاستثمار في الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية باعتبارها صناعة إستراتيجية ترتبط بقطاعات اقتصادية عديدة.

محتويات البحث:

أولاً: الصناعات البحرية، مفهومها ومدى توطئها في دول مجلس التعاون الخليجي

ثانياً: واقع ومقومات الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية

ثالثاً: معوقات الصناعة البحرية بالمنطقة الشرقية

الاستنتاجات والتوصيات

أولاً: الصناعات البحرية، مفهومها ومدى توطنها في دول مجلس التعاون الخليجي:-

1.1- مفهوم الصناعات البحرية :

الصناعة البحرية: هي مجموعة من الصناعات التي تعنى بتصميم وإنشاء وبناء السفن , اترانها , أسس الإبحار , المحركات البحرية , صيانتها و تصميم وإنشاء المنصات البحرية والجزر الصناعية ومحطات تزويد السفن بالوقود.

والسفن هي كل جسم يطفو على سطح البحر مخصصاً لنقل الأفراد والبضائع وتتنوع أنواع السفن من حيث الشكل والغرض والحجم ومادة الصنع فمنها, المصنوعة من الخشب أو الحديد أو الألمنيوم أو الفيرجلاس أو غيرها , وتختلف استخدامات السفن بحسب أحجامها وأشكالها وتجهيزاتها².

ويمكن تقسيم السفن وفقاً لأغراضها الى عدة أنواع منها:

1. ناقلات النفط
2. ناقلات الحاويات
3. ناقلات البضائع
4. ناقلات بضائع الصب
5. ناقلات الركاب
6. السفن السياحية
7. السفن السريعة
8. سفن الصيد
9. السفن والقطع الحربية
10. سفن الحفر
11. سفن خاصة:

يعتمد نوع هذه السفن على نوع المعدات المركبة او الملحقة بها مثلاً:
سفن أبحاث علميه - سفن أرصاد جوية - سفن مراقبه - سفن مسح وغيرها .

² - صحيفة الجزيرة السعودية, العدد 9961, الصادر بتاريخ 6/يناير/2000.

1.2- توطن الصناعات البحرية في دول مجلس التعاون الخليجي:-

الإطار التاريخي:

منذ أقدم الأزمنة وسكان دول مجلس التعاون الخليجي يتميزون بصناعة السفن والمراكب، وذلك ناجم عن مهارتهم في الملاحة ومعرفتهم التامة بعلم الفلك . لعب الموقع الجغرافي الإستراتيجي لدول مجلس التعاون الخليجي وارتياح الخليجين أماكن بعيدة شملت وادي السند وشرق أسيا³ . دورا كبيرا في نشوء الصناعات البحرية وتطور الحركة الملاحية والتجارية فيها منذ حقب سحيقة. وتعود مهارة الخليجين في ركوب البحر وتطوير صناعاته الى انها خالطت الشعوب القديمة و تعلمت منها ركوب البحر، وخاصة البحرين وشرق الجزيرة العربية، فإن طبيعة منازلهم فرضت جوا من الاتصال بالبحر. و تذكر الأخبار أن الخليج العربي عرف الازدهار التجاري منذ القرون الأولى للميلاد عندما كانت موانئه تعج بالحركة وتستورد البضائع والمنتجات من الهند والصين، ويرى المؤرخ أمانبوس أن عرب الخليج كانت لهم عدة موانئ وأنهم كانوا على مقدرة فائقة في استغلال ثروات البر والبحر، وكانت الأخشاب التي تبنى منها السفن عندهم تستورد من الهند، وتجلب في بعض الأحيان من المناطق الشجرية والغابات في أرض عمان. وكان في البحرين موانئ بحرية عديدة وأشهرها الخط والعقير، ودارين، والزارة، وأوال وغيرها، فالبحر والموانئ والموقع كلها تضعنا أمام حقيقة صنع سكان الخليج العربي للسفن وركوبهم البحر⁴.

ونتيجة تطور صناعة السفن الخليجية أصبحت عُمان أول دولة غير أوروبية يصل نفوذها إلى أفريقيا، ويستمر هناك مئات السنين . كما كانت في فترات أخرى ، قوة بحرية سياسية مؤثرة امتدت علاقاتها وصلاتها إلى الصين ، والولايات المتحدة ، وبريطانيا ، وفرنسا ، وشكلت البحرية العمانية اليد الطولي والقوية لها . كما ان صناعة السفن كانت أداة اقتصادية هامة أسهمت في إزدهار عُمان الاقتصادي ، سواء عن طريق التبادل التجاري ، الداخلي والخارجي والنقل ، أو صيد الأسماك ، ومزارع اللؤلؤ . وما السفينة الحربية سلطنة ، التي أرسلت إلى ميناء نيويورك في الولايات المتحدة ، تحمل هدايا السيد سعيد بن سلطان للرئيس الأمريكي ، إلا شاهداً جلياً على عظمة الأسطول العماني في ذلك الوقت⁵. تتميز السفن الخليجية بالشرع المثلث، وهو شرع سائد حتى يومنا هذا . وكان للخليجين دور مهم في نقل هذا الشرع الى البحر المتوسط ، ومما يشير اليه الباحثون أنه لولا الشرع الخليجي المثلث لما قام الأوروبيون برحلاتهم المحيطية التي استكشفوا فيها مناطق مجهولة من العالم⁶ ، وينسج الشرع من

³ معن خليل عمر ، مجتمع الامارات والمفاعيل العملاقة ، (العين: دار الكتاب الجامعي ،سنة 2000 . 20001) ، ص2003

⁴ حسين محمد حسين/ تطور صناعة السفن في البحرين، جريدة الوسط ، العدد : 2526 ، الخميس 06 أغسطس 2009م

⁵ العمانيون والبحر / مقال منشور في <http://www.nabdh-alm3ani.net/articles-action-show-id-397.htm>

⁶ د.ابراهيم خليل العلاف /السفن والمراكب في الخليج العربي ..قصة كفاح مجيد ، بحث منشور في موقع دنيا الوطن الالكتروني

أوراق جوز الهند أو سعف النخيل . وفي القرن التاسع عشر لاحظ أحد البحارة الغربيين ان السفن الخليجية ليس فيها وسيلة لطى الشراع عندما يكفهر الجو . كما لوحظ بان السفينة الخليجية تحمل فوق ظهرها مراكب صغيرة للنجاة وهي على نوعين : القارب ، والدونج . وقد يحمل القارب (15) رجلا مقابل (4) في الدونج . وللسفن صاري يسمى الدقل وهو من جذع النخيل، وقد يصل طوله الى (76) قدما . أما الانكر **Angkor** او المرساة فكان غليظا لادفة فيه، وهو في السفن الخليجية يصنع من الحجر وفي وسطه ثقب للبحال . ومن الطريف الاشارة الى أن السفن العربية الخليجية، لقوتها ومتانتها، عرفت في الهند باسم (ماداراتا) اي مدرعات . ومما ينبغي ذكره ان لكل دولة من دول مجلس التعاون الخليجي نمطها الخاص في سفنها فهناك سفن بحرينية وأخرى كويتية وإماراتية وقطرية وعمانية وسعودية، بحيث يستطيع البحارة الخليجين من تمييز السفينة ومنشأها من صناعتها (شكل هيكلها) فيقولون عند قدوم أي سفينة نحوهم : هذه إماراتية أو قطرية أو كويتية . ليس فقط للعلم الذي تحمله ولكن لشكل وتصميم السفينة . ولم تكن هذه الصناعة مقتصرة على الطلب المحلي ، بل كانت معدة للتصدير الى الأسواق المختلفة . كما تطورت أشكال وإحجام السفن الخشبية حسب تطور المهن البحرية وتنوعها عبر التاريخ ، فمن البانوش الذي ابتكر في الثلاثينات من القرن الماضي، والذي حور لكي يعمل بالمحركات، وهو في الأصل سنوبك غير شكل مقدمته الى الشوعي، والبوم، والبغلة الى الطراد وغيرها من الأنواع التي تستخدم في صيد الأسماك والغوص عن اللؤلؤ ونقل البضائع والركاب.

صناعة السفن الخليجية الراهنة:

وفي العصر الراهن بذلت بعض المحاولات الجادة في بعض دول مجلس التعاون الخليجي من أجل تأصيل وتطوير صناعة السفن التقليدية، كما ظهرت في السنوات القليلة الماضية، بعض المراكز الثقافية الخليجية التي حرصت على استعادة سيناريوهات (مشاهد) صناعة السفن في الخليج العربي، خاصة وأن هذه الصناعة، ارتبطت بالخليجين كأناس كانوا يرتادون البحر ويمخرون عبايه والاهم من ذلك السعي باتجاه المحافظة على التجارين المهرة القلائل الذين برعوا في بناء السفن والمراكب⁷.

الا ان الصناعات الحديثة للسفن وما يرتبط بها من مكائن وتجهيزات ومستلزمات لا تزال متواضعة في دول مجلس التعاون الخليجي ،على الرغم من الجهود الهادفة الى الالحاق بمثيلاتها العالمية ، ومحاولات تمكينها لتحتل مساحة واسعة في حلبة السباق والمنافسة الدولية وذلك بتطبيق المواصفات العالمية في الجودة ونقل التكنولوجيا وتطوير صناعة المواد المغذية .ولا تزال التشريعات الخاصة بالتراخيص وتحركات القوارب واليخوت تقف عقبة في طريق تطور تلك الصناعة . على الرغم من توفر مقومات نشأتها ومتطلبات نهوضها، وأهمها ارتفاع حجم الطلب على السفن واليخوت في دول المجلس ،بحيث ان ثلث اليخوت

⁷ المصدر السابق

الفاخرة في العالم مملوكة من قبل مواطني دول المجلس^٨. وان الشركات العالمية المصنعة للسفن واليخوت تتسابق للفوز بعقود تجهيز لدول المجلس وتقيم المعارض السنوية والملتقيات في دول المجلس للترويج لصناعاتها. مثل معرض دبي العالمي للقوارب، والذي أقيم في المدة (11-15) مارس 2008، و حققت الشركات العارضة فيه مبيعات عالية خلال الأيام الثلاث الأولى من المعرض، حيث شهدت بعض القطاعات مبيعات كبيرة كالمعدات والتجهيزات البحرية، والقوارب الصغيرة، بالإضافة إلى بيع واحد من اليخوت

واليخوت من منافسة المنتجات الأوروبية في عقر دارها . كما تعد مجموعة الأحواض الجافة العالمية التابعة لمجموعة دبي العالمية، واحدة من الشركات الصناعية البحرية الهامة ، إذ انها تتألف من تحالف خمس شركات عاملة في مجال الصناعة البحرية هي ”الأحواض الجافة العالمية- دبي” التي تضم شركتي ”أحواض دبي الجافة” و”جداف دبي”، و”الأحواض الجافة العالمية - سنغافورة” (التي كانت تعرف سابقاً باسم ”بان يونايتد مارين”)، و”الأحواض الجافة العالمية - باتام” المعنية بتطوير الأرض البكر في اندونيسيا، و”بلاينيوم لليخوت”، و”بلاينيوم لإدارة اليخوت”. وتمتلك ثلاثة أحواض لتنظيف قاع السفن وحوضين عائمين ورافعة هيدروليكية بطول 120 متراً لإدخال وإخراج الأحمال ورافعة عملاقة للسفن تستطيع رفع ما زنته 6 آلاف طن وأخرى بطاقة رفع 3000 طن مع (44) مرسى جافا، ثلاثة منها مغطاة لبناء وتصليح السفن العملاقة، ورافعة يخوت قادرة على رفع 700 طن، إضافة إلى ستة كيلومترات مخصصة للأحواض المائية، من شأنها ترسيخ مكانة دبي الإقليمية كمحطة عالمية كبرى في مجال الصناعة البحرية. وستتمكن المجموعة الجديدة المعنية بنشاط بناء السفن الجديدة وتصليحها وتحويله من تقديم خدمات السفن بكافة أنواعها وأحجامها، الى بناء وإنشاء ناقلات النفط الخام العملاقة والمنشآت البحرية و العبارات المائية والمراكب الفارهة الخاصة¹². فضلا عن مراكب الصيد والنزهة والرياضات البحرية.

وتعود المكانة المميزة لدولة الإمارات في الصناعات البحرية لعدة أسباب أهمها : موقعها الإستراتيجي الهام والحيوي فهي صلة الوصل بين إفريقيا وآسيا وأوروبا ، بالإضافة إلى البنى التحتية المتكاملة في الدولة والتسهيلات المختلفة التي تقدمها الإمارات ، فضلا عن انخفاض سعر تكلفة إصلاح السفن في الدولة مقارنة مع مثيلاتها في الدول الأخرى مثل : تركيا ، أوروبا ، اليابان ، الصين ، اندونيسيا وغيرها¹³ وتتميز تسهيلات وخدمات مدينة دبي الملاحية ، حيث تسعى إلى تأمين أحواض للسفن متكاملة الخدمات في دبي لتلبية حاجة القطاع المتنامية في ظل نمو ظاهرة تملك اليخوت والقوارب في الدولة.

تليها في الأهمية مملكة البحرين التي تعد أقدم دول المجلس في الصناعة البحرية حيث أنشأت فيها عدة ورش ومعامل لتصنيع وصيانة سفن الصيد منذ عقد الخمسينيات من القرن الماضي . وبمرور الزمن توفرت فيها اغلب متطلبات البنية التحتية للصناعة البحرية كالمراسي والموانئ الحديثة المزودة بخدمات كاملة، كما أنها تتمتع بموقع مميز حيث أنها لا تبعد سوى مسافة يوم واحد في القارب من الإمارات العربية المتحدة والكويت. كما أنها تبعد بضع ساعات إبحاراً من قطر، ولذا تعد وجهة مثالية لسياحة القوارب. هذا بالإضافة إلى أن البحرين تتميز بقربها من السعودية بما يوفره ذلك من الوصول السريع والمريح للمملكة عبر جسر الملك فهد. ويوجد بها أحد أكبر الأحواض الجافة لإصلاح السفن في العالم (شركة

¹² - لقاء مع السيد حامد بن لاجح الرئيس التنفيذي للعمليات في مجموعة الأحواض الجافة العالمي/ منشور في الموقع الالكتروني

www.arabianbusiness.com بتاريخ 7/نوفمبر/2007.

¹³ - تصريح للسيد احمد محمد المدفع - رئيس غرفة تجارة وصناعة الشارقة / منشور في الموقع الالكتروني لمركز اكسبو الشارقة بتاريخ 23/يونيو/2008.

أسري). كما يوجد فيها عدد من الشركات والمؤسسات المتخصصة بخدمات الترفيه البحري والتي تقوم بتقديم الحلول البحرية الترفيهية المتكاملة للمواطنين والسائحين. كما توفر حكومتها مجموعة من الحوافز والتسهيلات والخدمات اللوجستية لجذب الاستثمارات وتوطينها في البحرين.

كتوفير المواقع الملائمة للصناعة وتوفير الخدمات الأساسية لها كالطاقة الكهربائية والمياه وإعفاء الصناعات من الرسوم الجمركية، وتوفير التسهيلات المالية لها. مما دفع العديد من الشركات الأجنبية والعربية إلى الاستثمار فيها. فمثلاً باشرت شركة دينا البلاد للخدمات البحرية (السعودية) بالبدا بتوفير مستلزمات تشييد مرفأ لإصلاح السفن الصغيرة والمتوسطة فيها بعد أن حصلت الشركة على الأرض اللازمة للمشروع في إحدى المناطق المطلة على البحر¹⁴.

وتعد شركة ناس للمقاولات الميكانيكية في مقدمة الصناعات البحرية في مملكة البحرين، فقد تجاوزت تصنيع الزوارق والقوارب إلى تشييد الحفارات البحرية العملاقة. التي يتم استخدامها في تعميق البحار والأنهار واستخراج المواد من قاع البحار وذلك بالشراكة مع الشركة الأميركية «أليكو» حيث تقوم الشركة بالتصنيع والتجميع والعزل وتقوم شركة أليكو بمتابعة جميع مراحل التنفيذ، والتي تنتهي باختبار الحفار والتأكد من مطابقته للتصميمات والمواصفات العالمية، بما يضمن أعلى معايير الجودة والأمان العالمية، وشركة ناس الميكانيكية حاصلة على شهادة «ISO 9001» و «ISO14001»، وشهادة «18001 OHSAS»، والتي تشهد بالخبرة الواسعة للشركة في مجال تصنيع وتركيب المعدات الميكانيكية والإنشاءات الصناعية والخزانات والمركبات والمواسير، وتطبيق أعلى معايير الجودة والسلامة المهنية والمحافظة على البيئة. ويتبع للشركة أربعين شركة أخرى منها شركة ناس البحرية التي تنتج الأرصفة العائمة والبارجات البحرية التي يتم استخدامها في نقل المعدات والبضائع السائبة ويتم تصدير نحو 70 % من منتجات ناس إلى السوق الخليجية فيما تصدر النسبة الباقية إلى السوق العالمية¹⁵. ويتضح مستوى النمو في الصناعة البحرية في البحرين من إعلان شركة أسري البحرينية في نهاية عام 2008 عن أنها سوف تستثمر 188 مليون دولار في بناء مرافق جديدة تضم رصيف تصليح طوله 1.2 كيلومتراً بعمق 12 متراً تحت الماء، و منطقة تصنيع تبلغ مساحتها 200.000 متراً مربعاً مع رصيف لتفريغ السفن، و أربعة زوارق سحب جديدة طولها 23 متراً وطاقتها 45 طن¹⁶.

ويقدر احد خبراء الصناعة البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة عدد اليخوت والقوارب في دول مجلس التعاون الخليجي عام 2006 بأكثر من (15) ألف قارب ويخت. و توقع أن يصل

¹⁴ - جريدة الوسط البحرينية، العدد الصادر في 11/سبتمبر/2009

¹⁵ - لقاء مع السيد سامي ناس عضو مجلس إدارة شركة ناس / منشور في جريدة الوسط البحرينية، العدد الصادر يوم 5/أبريل/2009.

¹⁶ - صحيفة الوسط البحرينية، العدد 2404، الصادر في 6/أبريل/2009

عدها إلى (40) ألفاً عام 2010 , مع توفر المزيد من المراسي والأرصفة البحرية، مقدراً عدد القوارب واليخوت في دولة الإمارات وحدها بخمسة آلاف يخت وقارب^{١٧}،

¹⁷ - صحيفة البيان الاماراتية , العدد 10695 , الصادر بتاريخ 2007/2/3.

ثانياً: واقع ومقومات الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية :-

2.1- واقع الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية:



حبا لله المملكة العربية السعودية بسواحلها الطويلة على البحر الأحمر والخليج العربي، والتي تبلغ (2210 كم. وقد أقامت على هذه السواحل ثمانية موانئ تجارية وصناعية تعتبر من أكبر وأهم الموانئ في الشرق الأوسط، وهذه الموانئ تحتاج إلى قوارب سحب وقوارب إمداد. كما أن شركة أرامكو السعودية (هي أكبر شركة نفط في العالم ولها أعمال بحرية كثيرة في الحقول المغمورة) تحتاج مختلف أنواع القوارب والسفن المتخصصة لدعم صناعة إنتاج البترول من سحب وإرساء وإمداد وسلامة وغير ذلك من الأعمال البحرية المهمة. علاوة على أن ما نسبته 95 % من التجارة الخارجية للمملكة تمر عبر الموانئ البحرية، ويوجد في المملكة ثاني حوض جاف في المنطقة هو الحوض الجاف بميناء الملك عبدالعزيز بالدمام. كما أن السفن تعد وسيلة النقل الأقل تكلفة في العالم، وتستقبل المملكة سنوياً مئات الآلاف من الحجاج والمعتمرين والوافدين عبر النقل البحري، كما أن صيد الأسماك من المهن الشعبية التي ترسخت في البلاد منذ مئات السنين، بالإضافة إلى أن البحر موئلاً لرياضات عديدة، والسواحل محطات سياحية هامة، كل ذلك يجعل من المحتم وجود صناعات بحرية متنامية. وكانت البداية إنشاء مصانع لإنتاج القوارب الحديثة في المملكة العربية السعودية عام 1972م حيث كان الطلب على القوارب كبيراً ولم يكن هناك مصانع لإنتاجها بل يتم استيرادها من دولة الإمارات العربية أو بعض دول الخليج الأخرى أو غيرها من دول العالم. حتى تم إنشاء مصنع الخليج للقوارب في المنطقة الشرقية عام 1972م. وفي عام 1977 تم إنشاء شركة الزامل للخدمات البحرية. كشركة سعودية مملوكة بنسبة 100 % لمواطنين سعوديين، تعمل في مجالات تجارية متنوعة. فهي أكبر مزود للخدمات البحرية في منطقة الشرق الأوسط. ويشمل نطاق عملها: الخدمات البحرية، بناء السفن، واستئجار السفن وإصلاح السفن وخدمات الموانئ البحرية. ومما ينبغي ذكره أن شركة الزامل قامت بتدشين أحدث سفنها من طراز 2 - UT733 التي قامت بنائها لصالح شركة أرامكو السعودية في مطلع شهر يناير 2009. كما أن شركة الزامل وقعت في شهر سبتمبر 2008 عقداً مع القوات البحرية السعودية لتصنيع سفينتين بمواصفات خاصة؛ الأمر الذي يؤكد أنها

دخلت مرحلة جديدة ذات طابع استراتيجي وهي تصنيع سفن تعمل لصالح القوات البحرية الملكية السعودية ما يؤكد أهمية هذه الصناعة الإستراتيجية وأهمية توطيئها خاصة أن المملكة لها شواطئ كبيرة على الخليج العربي والبحر الأحمر¹⁸. وكان تقييم هيئة «لويدز ليست» العالمية لشركات بناء السفن لمنطقة الشرق الأوسط والهند، لعام 2008 قد صنف شركة الزامل في المركز الثاني بعد موانئ دبي العالمية¹⁹. وتأسست مجموعة دينا البلاد مطلع العام 1990، ونمت أعمالها بشكل كبير مع اتساع الخدمات البحرية في الشرق الأوسط. وتقع مكاتب الشركة في الدمام وجدة، وتقدم خدمات بحرية متنوعة تشمل إصلاح السفن، وتصنيع الصلب (أنابيب تحت الماء، ومنصات التنقيب عن النفط)، والشحن والتفريغ وتشغيل وصيانة الموانئ والحرف والخدمات البحرية والغوص وتكنولوجيا المياه وتحلية المياه والصرف الصحي إدارة الموانئ البحرية وإصلاح وصيانة السفن، وتشغيل القطع البحرية وإعادة بناء السفن، وتملك الشركة أحواض إصلاح في السعودية. وتمكنت الشركة من عقد عددا من التحالفات مع شركاء في الصناعات البحرية في العالم في مجالات الشحن البحري ووكالات الشحن، وبناء السفن، وشركات المقاولات البحرية مصنعي المعدات البحرية وسفن الإمداد والتموين. ودخلت الشركة في العام 2005 في شراكة مع شركة عبدالله أحمد ناس البحرينية لتأسيس شركة DINA TECH DIVE COMPANY؛ إذ تملك دينا السعودية 50 % من المشروع، في حين تملك شركة عبدالله أحمد ناس وأولاده 25 % ويملك 25 % أحد المستثمرين الأفراد. وقد حصلت الشركة في شهر سبتمبر 2009 على موافقة الحكومة البحرينية لتشييد مرفأ لإصلاح السفن الصغيرة والمتوسطة قبالة السواحل البحرينية²⁰.

ثم انشأ مصنع عالم القوارب عام 1991 وكانت الطاقة الانتاجية في البداية محدودة إذ كانت ما بين عام 94/91م ما يعادل 4 قوارب في الشهر الواحد من حجم 25/14 قدماً حيث كان التركيز في البداية على قوارب الصيد، بعدها تم التوسع وانتاج قوارب النزهة و على عدة أحجام، تبدأ من 16 قدماً وحتى 82 قدماً²¹. وتأسس مصنع عيسى آل بو عيينين للقوارب عام 1994. وانشأ مصنع النسر للفيبرجلاس أول مصنع متخصص في صناعة قوارب الصيد التقليدية في الجبيل عام 1995. و مصنع شاهين لصناعة القوارب بالجبيل عام 1997. ثم انشأ مصنع الدانة للقوارب واليخوت عام 1998 وفق المواصفات والمقاييس العالمية في مدينة الدمام برأس مال سعودي. وقد جهز بأحدث المعدات والآلات البحرية. ثم استمرت مسيرة إنشاء مصانع وورش أخرى، بحيث بلغ عدد المنشآت التي تقوم بإنتاج القوارب والسفن اواصلاح وصيانة السفن حوالي (30) منشأة مسجلة لدى غرفة تجارة وصناعة المنطقة الشرقية لغاية عام 2009. الا أننا نعتقد بان المنطقة الشرقية خصوصاً والمملكة العربية السعودية عموماً تستوعب المزيد، لابل بحاجة الى المزيد من الاستثمارات في مجال الصناعات البحرية والصناعات والخدمات المكمل لها.

¹⁸ - صحيفة الجزيرة الالكترونية عدد يوم 13 /1/ 2009.

¹⁹ - صحيفة الشرق الاوسط، العدد 10664، الصادر في 8/فبراير/ 2008.

²⁰ - صحيفة الوسط البحرينية، العدد الصادر في 11/ سبتمبر / 2009.

²¹ - لقاء مع السيد طارق الدوسري/ مدير عام مصنع عالم القوارب في المنطقة الشرقية، منشور في الموقع الالكتروني

2.2- مقومات الصناعة البحرية بالمنطقة الشرقية:

تتوفر في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية العديد من العوامل والمقومات الرئيسية لقيام وتوطن الصناعة فيها وبما يمنحها ميزة نسبية يمكن تحويلها الى ميزة تنافسية إقليمية وعالمية . فقد انعكست الثروة النفطية التي حظيت بها المملكة بشكل إيجابي في تحسين مستويات المعيشة وجذب الاستثمارات وتطوير البنية الأساسية^{٢٢} وفي أدناه نستعرض أبرز تلك المقومات بشكل عام ثم نعكسها على قطاع الصناعات البحرية وكالاتي:

(1) المواد الأولية:

تعتمد الكثير من الصناعات على المواد الأولية سواء في صورتها الطبيعية (خامات) او منتجات صناعات أخرى باعتبارها مواد أولية لإنتاجها. وتعتمد صناعة القوارب على الفايبرجلاس كمادة أساسية الذي يصنع في مدينة الجبيل الصناعية، فضلا عن المنتجات البلاستيكية والمعدنية التي تنتشر مصانعها في المنطقة الشرقية.

(2) السوق:

يلعب دور كبير في جذب وتوطين الصناعة ويعتبر من أهم مقومات نجاحها. ويرتبط السوق المحلي بمرحلة النمو الإقتصادي للدولة وما يترتب عليه من ارتفاع او انخفاض مستوى دخل الفرد. أما السوق الخارجي فيحدد بقدرة السلع الوطنية على المنافسة في الأسواق العالمية. وتتوقف قدرة السوق في جذب الصناعة على سعته وقدرة سكانه الشرائية . وتظهر أهمية السوق في التوطين الصناعي من خلال تكلفة نقل المنتجات الصناعية الى أسواقها . وفيما يتعلق بالصناعة البحرية فأن الطلب يعد مرتفعاً على منتجاتها في المملكة العربية السعودية خصوصاً ودول مجلس التعاون الخليجي عموماً بسبب طبيعتها البحرية ، وارتفاع مستوى الدخل والثروة لقطاع واسع من سكانها ، لدرجة ان ثلث اليخوت الضخمة في العالم مملوكة لمواطنيها^{٢٣}. والنمو السريع للسياحة البحرية والمشاريع العقارية المطلة على سواحلها، والاهتمام الواسع بالرياضات البحرية من قبل مواطنيها ، ونمو قطاع الصيد البحري فيها ، فضلاً عن تصاعد احتياجات القوات البحرية للزوارق والقطع البحرية لمراقبة وحماية شواطئها ، وتوجهاتها في مجال توسيع النقل البحري بالعبارات للأشخاص والبضائع مع البلدان المشاطئة لها. كما أن الاستثمارات الهائلة في مشروعات التطوير والتنقيب في قطاع النفط والغاز في اغلب دول مجلس التعاون الخليجي ، ولاسيما في المنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية وكذلك في البحرين ، ستوفر فرصاً مثالية لزيادة الطلب على سفن وقوارب العمل والقطع البحرية^{٢٤}.

^{٢٢} - ملخص الإستراتيجية الوطنية للصناعة حتى عام 2020 ، منشور في صحيفة الاقتصادية ، العدد 5594 ، بتاريخ 3/ فبراير/ 2009.

^{٢٣} - www.saudiboat.com

^{٢٤} - صحيفة الوسط البحرينية ، العدد الذي سبق ذكره .

المملكة العربية السعودية تمتلك أكبر شركات إنتاج النفط في المنطقة، (شركة أرامو السعودية التي تزود العالم بنحو 10 ٪ من حجم النفط العالمي) الأمر الذي يؤدي إلى وجود جميع أنواع خدمات الدعم الإضافية. إلى جانب الأجهزة والمعدات والآلات والأرصعة البحرية ، وهي بحاجة إلى بوارج ومراكب للإقامة، وسفن لنقل الطواقم، وسفن توريد، وسفن لخدمات الصيانة والإنشاء ومد الأنابيب. في الواقع هناك حاجة إلى جميع أنواع القوارب والعديد من الزوارق اللازمة للنقلات التي تحتاج إليها الشركات النفط^{٢٥}.

(3) الموارد البشرية :

يعتبر عنصر العمل من العوامل المؤثرة في التوطين الصناعي وتختلف أهميته من صناعة لأخرى وله تأثير كبير في توطين الصناعة التي تمثل فيها نسبة العمل نسبة كبيرة من التكاليف الكلية للإنتاج. وبالنسبة للصناعات البحرية فإنها من الصناعات كثيفة العمالة ، ويتوفر في المنطقة الشرقية طلب عالي على العمل من قبل المواطنين، يمكن توظيفهم وتدريبهم على رأس العمل او في دورات تقام في المعاهد التقنية في المملكة او خارجها كما وان تشريعات المملكة تتيح استيراد الموارد البشرية اللازمة لهذه الصناعات لاسيما في الحلقات الفنية غير المتيسرة محليا.

(4) رأس المال :

لا تمثل رؤوس الاموال عقبة كبيرة أمام الصناعة في دول المجلس عموما والمملكة العربية السعودية خصوصا حيث يمتلك قطاعها الخاص قدرات تمويلية ممتازة ، كما ان المصارف وشركات التمويل المتخصصة فضلا عن الدعم الحكومي كلها قنوات تصب في حقل دعم الاستثمار الصناعي في المنطقة .

(5) البنية التحتية :

إنشاء البنية التحتية وتطورها يعتبر عنصرا هاما لقيام وتطوير المشاريع التنموية كافة , بما فيها المشاريع الصناعية لذلك تعتبر المراكز الحضرية والمناطق الصناعية التي تتمتع بتطور البنية التحتية مراكز جذب للصناعات. وبالنسبة للصناعة البحرية تتوافر في المملكة مساحات واسعة من الأراضي المستصلحة ومشاريع الواجهات البحرية التي تدعم تطوير الصناعة والسياحة البحرية. كما ان وجود الحوض الجاف في ميناء الملك عبدالعزيز بالدمام ، والسواحل الطويلة على الخليج العربي تدعم توطين الصناعة البحرية في المنطقة الشرقية.

(6) الطاقة :

تعد عاملاً هاماً من عوامل توطين الصناعة، وميزة نسبية كبيرة للمملكة العربية السعودية بعامه والمنطقة الشرقية بخاصة.

²⁵ - تصريح للسيد نيل بيرد رئيس مجلس إدارة بيرد مارتايم وبيرد ايفنتز، الاستراتيجية العالمية للمعارض البحرية المتخصصة، منشور في صحيفة الوسط البحرينية ، العدد السابق.

(7) السياسات الحكومية :

تلعب الأهداف والسياسات الحكومية دوراً هاماً في توطين الصناعة . إذ يمكن أن يكون لها تأثيراً إيجابياً في توطين صناعة معينة في منطقة خاصة أو إنشاء مصانع جديدة في مناطق محددة وكلاهما يؤثر في توزيع الصناعة وتطورها . وتسعى حكومة المملكة إلى جعل المنطقة الشرقية عاصمة الصناعة الخليجية وأن الإستراتيجية²⁶ بعيدة المدى للاقتصاد الوطني السعودي حددت أنه سيكون للمملكة بحلول عام 2020م اقتصاد متنوع قادر على توفير فرص العمل وتحقيق أعلى معدلات الرفاهية لأبناء المملكة، مما يعزز من السعي لتوطين الصناعة البحرية بالمنطقة الشرقية .

(8) لارتباط الصناعي :

تتميز الصناعة البحرية بعمق الارتباطات الأمامية والخلفية التي تربطها بالقطاعات الاقتصادية الأخرى ، فصناعة السفن والقوارب تضم حوالي (89) مدخلا صناعيا . الأمر الذي يؤدي إلى تحريك القطاع الصناعي في البلاد وتنميته . كما ترتبط بقطاعات الاقتصاد الأخرى كقطاع الصيد البحري ، القطاع السياحي ، قطاع النقل والمواصلات ، والقطاع السياحي والقطاع الرياضي ، والقطاع العسكري ، وقطاع النفط ، وقطاع البناء والإنشاء البحري . وعليه فإنها صناعة إستراتيجية هامة تتلاقى وتتكامل مع الصناعات والقطاعات الاقتصادية بالمنطقة الشرقية .

(9) الخدمات :

يحدد الاقتصاديون تسعة خدمات يمكن أن تستخدمها المصانع يوميا هي خدمات النقل ، البنوك ، الأمن ، البورصة ، معالجة البيانات ، العقود و الاتفاقيات ، التصرف في النفايات ، الإعلانات ، الطباعة والتصوير بالإضافة إلى خدمات أخرى هامة كإعمال التأمين ، المحاسبات ، الاستشارات القانونية ، وهذه جميعها متوفرة ومتاحة بالمنطقة الشرقية من المملكة .

(10) عوامل أخرى:

توجد عوامل أخرى تتحكم في موقع الصناعات منها المياه . المناخ، البيئة بشكل عام . وهذه عوامل تدعم توطن الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية .

²⁶ - ملخص الإستراتيجية الوطنية للصناعة حتى عام 2020 ، منشور في صحيفة الاقتصادية ، العدد 5594 ، بتاريخ 3/ فبراير/ 2009.

ثالثاً: معوقات الصناعات البحرية بالمنطقة الشرقية :-

المنطقة الشرقية التي تمتلك سواحل بحرية تمتد عبر الخليج العربي من الخفجي شمالاً إلى سلوى جنوباً لأكثر من 600 كيلومتر ، وفي ضوء توافر مجمل مقومات توطيد الصناعات البحرية، وما تحظى به السياحة البحرية في المملكة عموماً من إقبال كبير، سواء من السياح في الداخل أو الخارج، وما صمم من خطط وبرامج لتفعيل الكثير من المواقع البحرية سواء في جدة أو ينبع أو الليث وغيرها من المدن السعودية^{٢٧}، وما يتوفر من صناعات بحرية واعدة في المنطقة الشرقية باتت مهياً لتصبح أحد أكثر مواقع الصناعات البحرية حيوية في العالم، وإحدى أهم الأسواق الملاحية، وواجهة مهمة للسياحة البحرية وصيد الأسماك والرياضات المائية ، إلا إن ما يحول دون ذلك وجود عدد من المعوقات التي ينبغي الإسراع في معالجتها ومن أهمها :

- 1- عدم تخصيص أراض تطل مباشرة على البحر لورش ومصانع بناء السفن والقوارب بحيث يجري فيها صنع المراكب والسفن بمختلف أنواعها، وتجربتها داخل البحر و صيانة و إصلاح و تأهيل المراكب لتمكينها بمزاولة النشاط في شروط السلامة للإبحار. وفي ذلك يشير احد أصحاب مصانع القوارب في الجبيل فمواقع هذه المصانع تبعد عن ميناء صيد الأسماك بحوالي 10 كم وتواجهه عوائق كثيرة ومختلفة أثناء عملية سحب القوارب من الموقع الخاص بالمصانع حيث تقابلها إشارات المرور المعلقة والكباري ودورات المرور إلى جانب ما يحدثه نقل وسحب القارب من عرقلة حركة سير المرور وإحداث فوضى حيث تستغرق عملية السحب حتى الوصول إلى ميناء صيد الأسماك حوالي الساعة والنصف. وقد سبق ان قدم أصحاب مصانع القوارب الكثير من الشكاوى لطلب موقع يكون بالقرب من ميناء صيد الاسماك، موجهة الى المؤسسة العامة للموانئ (ميناء الجبيل التجاري) الذي طلب منه تأجير منطقة ارض ملاصقة للبحر لغرض إنشاء مصانع للقوارب التقليدية ليكون بديلاً للمواقع الحالية في مخطط غرب المزارع الذي يبعد حوالي 10 كم. والهدف من وجود هذه المصانع بالقرب من الساحل هو التمكن من اداء عملها ببسر وسهولة من خلال أعمال التصنيع وكذلك الصيانة.
- 2- حيث يوجد أكثر من 800 قارب صيد في المنطقة، اذ تحتاج هذه القوارب إلى أعمال الصيانة كل ستة شهور لكي تكون جاهزة للعمل.وقد قامت المؤسسة بتحديد الأرض وبدأت قبولها بتأجير الأرض ولكنهم وضعوا سعراً خيالياً للتأجير ندعوا ان يكون سعر التأجير مطابقاً لأسعار المناطق الصناعية المدعومة دعماً للصناعات البحرية الناشئة^{٢٨}. وذات المطالب يؤكد عليها عدد آخر من مالكي مصانع القوارب والسفن في المنطقة الشرقية.^{٢٩}
- 3- محدودية أعداد المراسي والمرافئ المتاحة للقطاع الخاص

²⁷ - تصريح لسمو الأمير عبد الله بن سعود رئيس مجلس إدارة مرسى الأحلام / منشور في جريدة الشرق الأوسط ، العدد 11058 ، الصادر بتاريخ 8 / مارس / 2009.

²⁸ - لقاءات مع عدد من اصحاب مصانع القوارب في مدينة جبيل منشورة في اليوم الالكتروني ، العدد 10885 ، الصادر بتاريخ 2003/3/8.

²⁹ - لقاءات مع عدد من اصحاب مصانع القوارب في المنطقة الشرقية ، منشورة في الموقع الالكتروني www.mekshat.com بتاريخ 2009/3/20.

4- محدودية الاستثمار في قطاع السياحة البحرية في المنطقة الشرقية , سيما وان هناك علاقة وطيدة بين القطاع السياحي وقطاع الصناعة البحرية, وحيث أن القطاع السياحي بالشرقية يواجه عدة معوقات وقفت حائلا أمام تطوره وأفقدته فرصة الاستثمار في سواحل بحرية متميزة. ان حل الإشكالات المتصلة بقطاع السياحة سينعكس إيجابا على قطاع الصناعة البحرية من خلال ارتفاع الطلب على منتجات الصناعة البحرية من قوارب ترفيهية وزوارق رياضية وعبارات سياحية ومطاعم وفنادق عائمة وغيرها.

5- الهواجس الأمنية وتحديات الإبحار واستخدام السواحل

6- كثرة الإجراءات الإدارية وتعدد الجهات ذات العلاقة بالترخيص للصناعات البحرية وما يرتبط بها من نشاطات ذات صلة بالإبحار واستخدام السواحل.

الاستنتاجات والتوصيات:-

الاستنتاجات:

- 1- تسعى الإستراتيجية الصناعية في المملكة العربية السعودية الى دعم القطاع الصناعي وتشجيعه على ولوج مجالات جديدة تحقق قيمة مضافة عالية وتوفير العمل لأكبر عدد ممكن من المواطنين. وقطاع الصناعة البحرية من القطاعات كثيفة العمالة التي يمكن ان تسهم بشكل فاعل في تحقيق أهداف تلك الإستراتيجية.
- 2- لعب الموقع الجغرافي الإستراتيجي لدول مجلس التعاون الخليجي دورا كبيرا في نشوء الصناعات البحرية وتطور الحركة الملاحية والتجارية فيها منذ حقب سحيقة.
- 3- في العصر الراهن ومنذ عقد الخمسينيات من القرن الماضي ظهرت صناعة السفن والقوارب التقليدية في دول مجلس التعاون الخليجي الا ان الصناعات الحديثة للسفن وما يرتبط بها من مكائن وتجهيزات ومستلزمات لا تزال متواضعة عدا بعض الاستثناءات المتمثلة في النجاحات والتميز الذي حققته بعض الشركات المصنعة في دولة الإمارات العربية المتحدة والبحرين والمملكة العربية السعودية وتمكنت من منافسة شركات أجنبية عريقة في بلدانها.
- 4- تتوفر في المملكة العربية السعودية بعامة والمنطقة الشرقية منها بخاصة العديد من المقومات (كالمواد الأولية، السوق، الموارد البشرية، رأس المال، البنية التحتية، الطاقة، الصناعات المكملية، الخدمات الأخرى، فضلا عن السياسات الحكومية الداعمة للتوسع الصناعي) التي تحفز على نشوء وتوسع الصناعات البحرية.
- 5- مثلما تتوفر مقومات لنشوء الصناعات البحرية في المملكة، هناك العديد من المعوقات التي تحد من انطلاقتها كعدم تخصيص أراض تطل على البحر لورش ومصانع بناء السفن والقوارب، ومحدودية أعداد المراسي والمرافئ المتاحة للقطاع الخاص، محدودية الاستثمار في قطاع السياحة البحرية، والهواجس الأمنية وما تؤدي اليه من محددات على الإبحار واستخدام السواحل البحرية، فضلا عن رتابة وبطئ الإجراءات الإدارية

التوصيات:

- 1- تخصيص أراضٍ تطل مباشرة على البحر لورش ومصانع بناء السفن والقوارب وبنظام العقود طويلة الأجل وبأسعار مماثلة لأسعار الأراضي في المناطق الصناعية.
- 2- ضرورة أن تشكل وزارة التجارة والصناعة فريق عمل لتقصي الحقائق وجمع البيانات حول واقع الصناعات البحرية والمعوقات التي يعاني منها , والتنسيق مع الجهات ذات العلاقة كخفر السواحل , وشركة ارامكو, وأمانات المناطق , والوزارات ذات العلاقة , والمجلس العام لغرف التجارة والصناعة وغيرها من الجهات لحل تلك المعوقات.
- 3- ضرورة إقامة اتحاد للصناعات البحرية في دول المجلس يهدف إلى التنسيق بين الشركات والمصانع القائمة في دول المجلس, وتبادل الخبرات .
- 4- نوصي غرفة الشرقية بعقد ندوة لأصحاب مصانع السفن والقوارب في المنطقة الشرقية لمناقشة واقع وأفاق الصناعات البحرية في المنطقة.
- 5- نوصي بإجراء دراسة ميدانية مقارنة للصناعات البحرية في المملكة العربية السعودية والبحرين والإمارات, تسلط الضوء على واقع تلك الصناعات والخدمات اللوجستية والتسهيلات المتاحة لها, وبما يؤدي إلى تقديم توصيات إلى الجهات ذات العلاقة في المملكة العربية السعودية تساهم في دعم وتحفيز الصناعات البحرية فيها.

الهوامش والمراجع:

- 1- د. احمد حسين الدوسري/ القطاع الصناعي في دول مجلس التعاون الخليجي, مقال منشور في الموقع الالكتروني www.ameinfo.com بتاريخ 18/يونيو/2009
- 2- صحيفة الجزيرة السعودية, العدد 9961, الصادر بتاريخ 6/يناير/2000.
- 3- معن خليل عمر , مجتمع الامارات والمفاعيل العملاقة , (العين: دار الكتاب الجامعي ,سنة 2000 . (20001) , ص2003
- 4- حسين محمد حسين/ تطور صناعة السفن في البحرين, جريدة الوسط , العدد : 2526 , الخميس 06 أغسطس 2009م
- 5- العمانيون والبحر/ مقال منشور في <http://www.nabdh-alm3ani.net/articles-action-show-id-397.htm>
- 6- د. ابراهيم خليل العلاف /السفن والمراكب في الخليج العربي .. قصة كفاح مجيد , بحث منشور في موقع دنيا الوطن الالكتروني www.alwatanvoice.com
- 7- المصدر السابق
- 8- صحيفة الجزيرة الالكترونية عدد يوم 13 /1/2009.
- 9- جريدة القبس الكويتية ,العدد الصادر في 4/10/2008.
- 10- www.ameinfo.com العدد الصادر في يوم 15/3/2008
- 11- لقاء مع السيد سلطان الشعالي الرئيس التنفيذي لمجموعة الشعالي مارين/ منشور في الموقع الالكتروني www.arabianbusiness.com بتاريخ 13/سبتمبر/2009.
- 12- صحيفة البيان الاماراتية , العدد 10695 , الصادر بتاريخ 3/2/2007.
- 13- لقاء مع السيد حامد بن لاج الرئيس التنفيذي للعمليات في مجموعة الأحواض الجافة العالمي/ منشور في الموقع الالكتروني www.arabianbusiness.com بتاريخ 7/نوفمبر/2007.
- 14- تصريح للسيد احمد محمد المدفع- رئيس غرفة تجارة وصناعة الشارقة/ منشور في الموقع الالكتروني لمركز اكسبو الشارقة بتاريخ 23/يونيو/2008.
- 15- لقاء مع السيد طارق الدوسري/ مدير عام مصنع عالم القوارب في المنطقة الشرقية , منشور في الموقع الالكتروني
- 16- ملخص الإستراتيجية الوطنية للصناعة حتى عام 2020 , منشور في صحيفة الاقتصادية , العدد 5594 , بتاريخ 3/ فبراير/2009.
- 17- www.saudiboat.com
- 18- صحيفة الوسط البحرينية , العدد الذي سبق ذكره .
- 19- تصريح للسيد نيل بيرد رئيس مجلس إدارة بيرد مارتايم وبيرد ايفنتر, الاسترالية العالمية للمعارض البحرية المتخصصة, منشور في صحيفة الوسط البحرينية , العدد السابق.

- 20- ملخص الإستراتيجية الوطنية للصناعة حتى عام 2020 , منشور في صحيفة الاقتصادية , العدد 5594 , بتاريخ 3/ فبراير/2009.
- 21- تصريح لسمو الأمير عبد الله بن سعود رئيس مجلس إدارة مرسى الأحلام/ منشور في جريدة الشرق الأوسط , العدد 11058 , الصادر بتاريخ 8/ مارس /2009.
- 22- لقاءات مع عدد من اصحاب مصانع القوارب في مدينة جبيل منشورة في اليوم الالكتروني , العدد 10885 , الصادر بتاريخ 8/3/2003.
- 23- لقاءات مع عدد من اصحاب مصانع القوارب في المنطقة الشرقية , منشورة في الموقع الالكتروني www.mekshat.com بتاريخ 20/3/2009.