



غرفة الشرقية
ASHARQIA CHAMBER

النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية

إعداد
مركز الدراسات والبحوث
بغرفة الشرقية

أكتوبر 2009

من المعلوم أن النقل البحري هو أرخص وسيلة لنقل البضائع ولذلك فإنه هو الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية بصفة عامة.

ولهذا السبب فإن كافة الدول وعلى الأخص الدول المتقدمة التي تعتمد في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية لكبر حجم صادراتها و وارداتها أي التجارة المتبادلة بينها وبين مختلف دول العالم والتي تهتم اهتماماً خاصاً بأساطيلها الوطنية وتوليها عناية خاصة وتشملها برعايتها الفاتحة، وتعمل على دعمها بمختلف الوسائل سواء في ذلك الدعم المادي والتشريعي والبشري.

كما تقوم هذه الدول عن طريق الانضمام للاتفاقيات الدولية، كما تعمل على التوقيع على الاتفاقيات الثنائية التي تحقق مصالح أساطيلها، عن طريق الاشتراط في قروضها الخارجية على نقل أكبر قدر ممكن من البضائع محل القرض على سفنها، حيث تضع شروطاً حول البضائع محل المنح ومن هنا نجد أنها تشترط نقل تلك البضائع أو معظمها على سفنها الوطنية. وجميع ذلك يتم في إطار نظرة اقتصادية شمولية ورؤية بعيدة النظر تتلخص في الآتي:-

أولاً:

ضمان ملكية أسطول وطني يكون قادراً على نقل تجارتها الخارجية دون التعرض لمخاطر الظروف السياسية والحربية التي قد تتعرض لها، وبذلك تؤمن هذه الدول احتياجاتها من المستلزمات الاستهلاكية والإنتاجية بما يوفر لها الاستقرار الاقتصادي وقدرة صناعاتها في الاستمرارية دون توقف على ظروف دولية قد يكون من بينها سياسات للأضرار بها.

ثانياً:

ضمان عدم تأثر الأسطول الوطني للظروف الاحتكار الدولية التي يمارسها ملاك السفن الدولية لتحقيق مصالحهم المادية.

ثالثاً:

لما يحققه وجود أسطول وطني من عائد مباشر أو غير مباشر على ميزان مدفوعات.

رابعاً:

لما يحققه تلك الأساطيل من توفير فرص عمل للمواطنين.

خامساً:

لما يولده هذا النشاط من دخل للدولة يساعد على رفع مستوى المعيشة فيها وتدعيم اقتصادياتها.

وبعد أن أبرزنا دور الأساطيل الوطنية فإنه لا يمكن فصلها عن نشاط الخدمات الملاحية اللازمة لخدمة تلك الأساطيل وما تحمله من بضائع، ولا تقدم هذه الخدمات إلا بتوفير الموانئ البحرية المجهزة والقادرة على تقديم الخدمات المتنوعة والمميزة وفي أسرع وقت ممكن وبأعلى جودة وكفاءة ممكنة.

وإذا أخذنا في عين الاعتبار التطور التكنولوجي المذهل والسريع الذي يشمل العالم في الآونة الأخيرة وعلى الأخص خلال العشرين عاماً الماضية فإن هذا التطور قد شمل أيضاً السفن ومعدات الشحن والتفريغ ومواصفات الموانئ وما يجب أن يهيأ بتلك الموانئ من تجهيزات يجب أن تتناسب مع هذا التطور العالمي وإلا أصبحت الموانئ غير مثيرة للاهتمام الناقل البحري في التعامل معها.

وتشكل الخدمات الملاحية أهمية اقتصادية كبيرة للاقتصاد السعودي خصوصاً بعد انضمام المملكة لمنظمة التجارة العالمية، فقد وجدت الغرفة أنه من الضروري إعداد ورقة عمل بهدف تسليط الضوء على النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية لما يشكله هذا الموضوع من أهمية لدى رجال الأعمال.

ومن أجل تحقيق هدف هذه الورقة فقد تم تقسيمها إلى أربعة محاور رئيسية، حيث يتناول المحور الأول أهمية النقل البحري في التجارة الدولية، والمحور الثاني يسلط الضوء على الموانئ السعودية فيما يقدم المحور الثالث تحليلاً وافياً لتحرير قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية ويعرض المحور الرابع التحديات التي تواجه الموانئ السعودية، ومن ثم نستعرض النتائج والتوصيات التي تقدمها الورقة.

أولاً: أهمية النقل البحري في التجارة الدولية

1- تمهيد

ظل النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الدولية. حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنوياً وهذا يشكل 71% من الشحن العالمي، بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و3000 بليون طن عن طريق البر. حيث أن النقل البحري، شأنه في ذلك شأن وسائل النقل الأخرى، أخذ في التغير تكنولوجياً واستراتيجياً وفقاً لمتطلبات السوق.

وطوال العقود الماضية، تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي 90% من سوق الشحن القارية البينية. ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة ولكن في قدرته ومدى تغطيته لمناطق واسعة من العالم، حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأبعاد والأحجام الجغرافية. ولهذا السبب، تتركز الصناعات الثقيلة عادة على ضواحي الموانئ. ولمعرفة أهمية البحر في التجارة الدولية، يمكن اقتباس مقولة للسير والتير راي (1610م) حيث قال: "إن الذي يهيمن على البحر هو الذي يهيمن على التجارة وإن الذي يهيمن على التجارة العالمية هو الذي يهيمن على ثروة العالم وبالتالي على العالم نفسه".

ووفقاً لإحصاءات الأونكتاد حول البلدان النامية، لم يطرأ على تجارتها البحرية العالمية أي تغيير يذكر، وفي السياق العام، فإن الدول النامية ما زالت تستحوذ على حصة متواضعة في التجارة الدولية، حيث تمثل البلدان النامية 28% من تجارة السلع المستوردة وحوالي 50% من الشحن الصادرة حسبما تشير إحصاءات الأونكتاد مع العلم بأن معظم صادرات تلك الدول تعتمد في مكوناتها على الصادرات النفطية.

2- أهمية تنمية بضائع الترانزيت

نظراً لتطور النقل البحري فقد برز في الوقت الحاضر عمليات إنشاء موانئ متخصصة في التعامل مع البضائع الترانزيت وتتميز هذه الموانئ بموقعها المميز على الخطوط البحرية الدولية حيث برزت أهمية استخدام السفن كبيرة الحجم لما توفره من نفقات في التشغيل تؤدي إلى إمكانية تخفيض النوازل بما يحقق لها قدرة المنافسة في سوق النقل البحري. وهذا النوع من السفن يكون العنصر المهم في تخفيض مصروفاتها هو عامل الوقت المستغرق في الرحلة البحرية وفي توقفها بالموانئ. ومقتضى هذا هو قيام الناقل البحري بحساب معدلات الشحن والتفريغ بالموانئ ويفضل التعامل مع الميناء ذي الموقع المميز والمجهز بأحدث معدات الشحن والتفريغ وذات المعدلات المرتفعة والمناسبة مع نوعيات البضائع.

وأهمية هذا النوع من السفن أنه يفتح المجال أمام الدول ذات الموقع المميز بالنسبة للخطوط البحرية الملاحية العالمية في حالة نجاحها في اجتذاب تلك السفن إلى موانئها أنها تحقق مورداً إضافياً مقتطعاً من سوق النقل البحري العالمي إلى نشاطها الاقتصادي، مما يحقق لها قدرة تقديم

الخدمات المختلفة للتجارة الدولية مقابل عائد مادي واجتماعي يتمثل في ثمن هذه الخدمات بالنقد الأجنبي، بالإضافة إلى إيجاد فرص عمل للمواطنين مبني على نشاط خارجي وليس متولداً عن نشاط اقتصاد داخلي وهو يمثل إضافة للدخل القومي.

3- الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن والبضائع

الخدمات الملاحية التي تؤدي للسفن والبضائع من الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية في تحقيق أفضل اقتصاديات لنشاط النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية للدولة بصفة عامة ومن هذا الواقع فإنه من المناسب والمهم أن نولي هذه الخدمات نظرة تتلائم مع آثارها الاقتصادية، ويمكن تقسيم هذه الخدمات فيما يلي :-

1-3: نشاط الشحن والتفريغ:

ويعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ حيث أنه المختص بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت مدد بقاء السفن بالميناء وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن.

كما أن هذا النشاط مسئول عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل لمخازن الإيداع وكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها وتهتم شركات التأمين العالمية والمحلية بمتابعة ما يصيب البضائع من تلف بكل ميناء وتحديد مستوى أو تصنيف لهذا الميناء الذي من خلاله يتم تحديد قيمة التأمين على البضائع المشحونة أو المفرغة به.

وينقسم نشاط الشحن والتفريغ إلى نوعين، حيث ينحصر النوع الأول بنشاط الشحن والتفريغ التقليدي، والثاني ينحصر بنشاط تداول الحاويات، حيث يتم شحن البضائع داخل الحاويات ومن ثم يتم نقلها على سفن متخصصة في نقل الحاويات ذات الحمولات الكبيرة وبتكلفة مرتفعة، ويشكل عنصر الوقت المستغرق في شحن وتفريغ تلك السفن أهم عناصر التكلفة مما يتطلب استقبال هذه السفن على أرصفة مزودة بمعدات متخصصة في شحن وتفريغ الحاويات.

وتجدر الإشارة هنا أن نوعية المعدات تلعب دوراً مهماً في تطور نشاط تداول الحاويات، حيث أنها يمكن أن تحقق معدلات تفريغ وشحن مرتفعة والذي ينعكس إيجاباً على النشاط الملاحي ككل. كما أن وجود نظام لتخزين الحاويات يسمح بتخزينها بعد التفريغ مباشرة واستقبال ما سيتم إعادة شحنه للخارج سواء كحاويات فارغة أو مشحونة بالبضائع ومعرفة موقع كل حاوية ووجهتها ومالكها (الخط الملاحي) وبما يسمح بتقديم موقف يومي أو أسبوعي لملاك السفن حسب رغبتهم عن حاوياتهم الموجودة بمحطات تداول الحاويات والذي يعد ركيزة أساسية لجذب الناقلين وفي تطوير أداء المحطات المتخصصة في تداول الحاويات، ونظراً للإقبال الكبير والتنافس في هذا النشاط دفع معظم الدول العربية لإنشاء محطات متخصصة لتداول الحاويات والتي تدار الآن بكفاءة عالية.

2-3 نشاط التخزين

يعتبر نشاط التخزين الجمركي أحد النشاطات الأساسية في خدمة البضائع الصادرة والواردة من خلال الموانئ المختلفة، وترجع أهميته إلى ضرورة تخزين البضائع الواردة لحين إتمام أصحابها لكافة الإجراءات اللازمة للإفراج عنها جمركياً وما يتطلبه ذلك من إجراءات تتعلق بالتصريح بدخولها من

السلطات المختلفة وفقاً للإجراءات القانونية المتبعة مع توفير الوقت لأصحاب الشأن في تجهيز رسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانئ مع مراعاة عدم تكديس الأرصفة بالبضائع والتي يمكن أن تؤثر على حركة الشحن والتفريغ.

كذلك يتطلب الأمر توفير مخازن إيداع للبضائع المصدرة لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون توقف نتيجة لعدم تدفق البضائع بما يتناسب مع ظروف وطاقات التشغيل نتيجة لأي توقفات مما يحقق في النهاية زيادة طاقات الأرصفة وانخفاض مدد بقاء السفن بالموانئ.

ومن الطبيعي أن هذا النشاط يتطلب توفير مساحات من المخازن تتناسب مع حجم البضائع المتداولة بالموانئ باختلاف نوعياتها وما يتناسب معها من المخازن وبالأساليب السليمة لتخزينها وفقاً لما تتطلبه طبيعتها وبما يحقق الحفاظ عليها من التلف إذا ما تم تخزينها بغير الأسلوب السليم للتخزين.

3-3 : نشاط تموين السفن

يعتبر نشاط تموين السفن بالموانئ أحد النشاطات المهمة حيث أنها توفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن بالنسبة لاحتياجات السطح والماكينات ويدخل في إطار ذلك تموينها بالأغذية واحتياجات السفن من البويات.

وتعتمد تجارة تموين السفن على توفير بضائع مستوردة برسم تموين السفن وهي تشمل احتياجات السفن من نوعيات البضائع التي تقبل على استخداماتها السفن سواء من حيث النوعية أو منتجات الشركات العالمية ذات السمعة في مجال النقل البحري وكذلك تموينات السفن من المنتجات المحلية سواء في ذلك الأغذية وكذا المنتجات المحلية التي اكتسبت سمعة لدى ملاك السفن.

3-4 : نشاط إصلاح السفن

من النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ العربية توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن، حيث أن الكثير من السفن قد يتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها كما وأن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفيراً للوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

ونظراً لتطور صناعة السفن فقد أصبحت عملية إصلاح السفن تمتد بالإضافة إلى إصلاحات البدن والآلات الميكانيكية إلى إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة المستخدمة حالياً في أجهزة الرادار واللاسلكي المتطور ومختلف أجهزة القيادة التي يدخل في صناعتها الأجهزة الإلكترونية، وجميع ذلك يشير إلى أن عمليات إصلاح السفن وما يستلزمه من منشآت متخصصة أصبحت من الضرورات التي يجب تتوفر في الموانئ وبالقدرات وبالإمكانات المطلوبة لمواجهة احتياجات السفن الحالية.

3-5 : نشاط الوكالات الملاحية

إن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ، ويقوم هذا النشاط على تمكين السفينة الأجنبية من دخول الموانئ وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها أو تمويلها بالقيام بهذه العمليات، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصماً من حسابات السفن لديها وتغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر من الخارج أو بتحصيل نوالين تلك السفن، وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي.

و نشير هنا إلى أن عمل الوكالات الملاحية لا يتطلب بطبيعته رؤوس أموال كبيرة حيث أنه يعتمد بالدرجة الأولى على الخبرة البشرية ووسائل الاتصال الجيدة ومتطلبات الخدمة الكافية لاستقبال السفن الأجنبية بالموانئ وخدمة أطعم تلك السفن عن طريق تهئية وسائل الانتقال المناسبة مع توافر أجهزة الاتصال الدولية والمحلية وما يربط الخدمات الأرضية بالسفن من وسائل اتصال لا سلكي.

ثانياً: الموانئ السعودية

1- تمهيد

في عام 1396هـ، صدر الأمر السامي الكريم بإنشاء المؤسسة العامة للموانئ لمواجهة الطفرة الاقتصادية والاجتماعية الشاملة التي كانت تشهدها البلاد حينئذ، وكان من أول مهامها تنمية وتطوير وتحسين أوضاع الموانئ وإدارتها طبقاً للنظم والأساليب الدولية الفعالة وقد تم تعيين مجلس إدارة مستقل للمؤسسة ومنحه الصلاحيات اللازمة لوضع وتطبيق سياسات واضحة لتنمية الموانئ، وقد نص نظام المؤسسة على ارتباط رئيس المؤسسة مباشرة برئيس مجلس الوزراء بهدف توفير المرونة اللازمة لإصدار القرارات التي ترمي إلى تطوير الموانئ السعودية بما يعود بالآثار الإيجابية على تجارة المملكة الخارجية والاقتصاد الوطني بشكل عام.

فقد تبنت المؤسسة العامة بعض الإجراءات عقب تأسيسها مباشرة أسهمت بشكل فعال في تطوير الموانئ السعودية، ومن أهم تلك الإجراءات: إنشاء مجموعة من التجهيزات المتخصصة والحديثة التي تحتاجها الموانئ، ووضع التنظيمات والتعليمات لتقديم خدمات متكاملة لمناولة البضائع، ونظام لإدارة المعلومات باستخدام الحاسب الآلي، وتأهيل العاملين بتلك الموانئ بالدورات التدريبية المكثفة، ومشاركة القطاع الخاص في عمليات الصيانة والتشغيل، وتطوير المساعدات الملاحية طبقاً للمواصفات العالمية، والمسح الهيدروغرافي لكامل ساحل البحر الأحمر وإعداد الخرائط الملاحية، وميكنة عمليات مناولة البضائع، وتطبيق أنظمة الصيانة الوقائية للمعدات والتجهيزات.

2- أهم التطورات التي شهدتها الموانئ السعودية

أصبحت الموانئ السعودية تضم أكبر منظومة للموانئ في الشرق الأوسط، حيث تشتمل على (8) موانئ رئيسية مجموع أرصفتها (183) رصيفاً لاستقبال جميع السفن والبضائع بمختلف أنواعها وأحجامها وتنقسم الموانئ السعودية إلى موانئ تجارية ويبلغ مجموع أرصفتها (137) رصيفاً موزعة على ستة موانئ، ومينائين صناعيين يبلغ مجموع أرصفتها (46) رصيفاً.

وتعتبر الموانئ الشريك الرئيس في حركة التنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة التي شهدتها المملكة، إذ كانت المنفذ الرئيس للبضائع الواردة والصادرة، وتستقبل الموانئ حالياً حوالي (95%) من بضائع المملكة.. وقد بلغت كميات البضائع المناولة في الموانئ خلال عام 2008م أكثر من (154) مليون طن (عدا النفط الخام) وتستقبل كذلك حوالي (4) ملايين رأس ماشية سنوياً.

وعلى صعيد نقل الركاب استقبل ميناء جدة الإسلامي وميناء ضبا خلال عام 2008م حوالي (1.5) مليون راكب، وقد قامت المؤسسة العامة للموانئ مؤخراً بتجهيز محطة الركاب في ميناء ينبع التجاري لتنضم إلى شقيقاتها في استقبال ركاب البحر القادمون والمغادرون.

وتتميز الموانئ السعودية بأنها تضم بين مرافقها محطات متخصصة لمناولة كافة أنواع البضائع فهناك محطات لمناولة الحاويات، ومحطات لمناولة البضائع العامة، ومحطات الجيوب السائبة، ومحطات البضائع المبردة..

إلى جانب ذلك فهناك منظومة متكاملة من الفنارات والمساعدات الملاحية على سواحل المملكة لإرشاد السفن، وتجهيزات لمكافحة التلوث داخل حدود الموانئ.. الأمر الذي جعل الموانئ السعودية، تتمتع ، ولله الحمد ، بسجل ناصع في مجال سلامة الملاحة البحرية..

إن الموانئ السعودية اليوم لم تعد مجرد محطات لنقل البضائع والسفن فقط، بل هي صروحاً اقتصادية عملاقة تقدم خدمات لها عميق الأثر في الاقتصاد الوطني.

فلم تتوقف وتيرة التطوير والتحديث على مدى أكثر من عقدين من الزمن سعت المؤسسة العامة للموانئ خلالها وبشكل حثيث إلى دعم وتعزيز قدرتها التنافسية بكافة المعدات والتجهيزات الحديثة فضلاً عن تأهيل وتدريب العديد من الكفاءات البشرية في مختلف المجالات والتخصصات ذات الصلة بنشاطات الموانئ.

ثم جاءت مرحلة جديدة تتطلب أدوات جديدة للتعامل معها، وأصبح مد الانفتاح التجاري يطرق الأبواب بسرعة لم يشهدها العالم من قبل، وتسابقت بالتالي الموانئ في كل الدول تقريباً، باعتبارها بوابات التجارة والتنمية، على تطوير تجهيزاتها لمواكبة المتغيرات السريعة في مجال التجارة البحرية، وأهمها التحول السريع نحو استخدام الحاويات في التجارة البحرية وتضاعف حجم سعة سفن الحاويات مما يتطلب كفاية وقدرات عالية في الموانئ لاستقطاب مثل هذا النوع من السفن ليس على المستوى المحلي فقط ولكن على المستوى العالمي.

ولقد بدأت الخصخصة كسياسة اقتصادية وبرنامج تنموي اصلاحي للبنك الدولي وبعض الحكومات منذ أوائل الثمانينات وكانت بريطانيا في مقدمة تلك الدول في تطبيق نظام خصخصة الموانئ وقد بدأ منذ عام 1982م واصبحت عمليات الشحن والتفريغ تقوم بها شركات من القطاع الخاص، ومنهجية الخصخصة ومشاركات القطاع الخاص يحكمها مبدأ أساسي هو المخاطرة ومعدل العائد، وتتميز سياسات مشاركة القطاع الخاص باستنفار الطاقات الإبداعية عند رجال الاعمال مما يدفعهم الى تحسين اداء العمل ما هو قائم حيث تشتد المنافسة فيما بينهم وبالتالي يقدمون خدمات افضل.

و رغبة من حكومتنا الرشيدة في الحفاظ على المكانة المتميزة التي وصلت إليها الموانئ السعودية وجعلها قادرة على التكيف والاستعداد لمواجهة المنافسة من الموانئ الأخرى في المنطقة، فقد صدر الأمر السامي الكريم رقم 7/ب/16941 وتاريخ 1417/11/6هـ القاضي بإسناد جميع أعمال تشغيل وإدارة الأرصفة والمعدات للقطاع الخاص لإدارتها بأسلوب تجاري والذي بموجبه حددت الدولة توجهها وبوضوح من هذه النقلة الجديدة في أسلوب إدارة وتشغيل الموانئ من خلال

برنامج الإسناد التجاري، حيث أصبحت عمليات الشحن والتفريغ والدعم والاسناد يقوم بها القطاع الخاص وبقيت خدمات الارشاد وعمليات التوجيه والارساء تحت سيطرة هيئة الموانئ السعودية.

وكان من أهم أهداف عقود الإسناد التجاري تحقيق النتائج التالية:

1- رفع كفاءة مرافق الموانئ السعودية والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.

2- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق (زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة).

3- ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ وتتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات وإدخال معدات وتجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

4- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ السعودية عن طريق:-

(أ) خفض أجور الشحن وتقديم خدمات جيدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة وزيادة أعداد السفن بالموانئ السعودية.

(ب) رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة والتي تربط لقطاعات العاملة وذات العلاقة مما يوفر خدمات ممتازة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة للموانئ المحيطة.

(ت) ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات المرحلة المقبلة وخاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحدودة بالعقود بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

(ث) الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية الأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه لهذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط بتقديم الخدمات الأفضل ولا بد وأن تتناسب مع الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخلياً وخارجياً وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل على جميع المتطلبات الخاصة بالإدارات الحكومية وكذلك تخصيص أماكن على الإنترنت ونشرها على المستخدمين من خدمات الموانئ.

(ج) توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة السعودية وذلك وفقاً للبرنامج الخاص بإحلال العمالة السعودية بالعقود المتخصصة بالنسب المئوية المحددة مع الشركات والالتزام بها طوال فترة العقد المبرم مع الشركة.

(ح) فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى في المملكة (كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها).

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ السعودية يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظراً لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لها تأثير مباشر على أساليب العمل والإجراءات المتبعة في موانئ المملكة، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ والعمل معاً على تبسيط الإجراءات المؤثرة على سير العمل بما يتلاءم والمرحلة القادمة بهدف جذب التجارة وانسياب البضائع والسفن لموانئ المملكة.

ثالثاً: تحرير قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية

1- تمهيد

حدد الهدف المعلن للمفاوضات في موضوع تحرير تجارة الخدمات في وضع اتفاقية متعددة الأطراف للتجارة في الخدمات بما يحقق لكافة الأطراف إزالة القيود الحالية القائمة في تلك التجارة وزيادة مساهمة الدول النامية في نصيبها من التجارة الدولية للخدمات.

و تعتبر الاتفاقية التي تم التوصل إليها هي أول اتفاقية دولية متعددة الأطراف للتجارة في الخدمات و تشمل كافة الخدمات القابلة للتجارة الدولية بقطاعاتها المختلفة ومن بينها الخدمات المالية، النقل (بري - بحري - جوي)، الاتصالات السلكية واللاسلكية، السياحة، الإنشاء والتعمير... الخ، وبما في ذلك أيضاً انتقال الخدمات المهنية والعمالة بين الدول الأعضاء بالاتفاقية وذلك وفقاً جدول التزامات محددة تضعها كل دولة بعد مفاوضات مع باقي الأطراف مع الأخذ بعين الاعتبار الظروف والأهداف التنموية لكل دولة،

2- أهم ملامح الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (الجاتس):-

تتضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (الجاتس) مقدمة وستة أجزاء تتناول الالتزامات وحقوق الدولة المشاركة في الاتفاقية، ومرفق بالاتفاقية ملاحق قطاعية عن حركة العمالة، الخدمات المالية، الاتصالات، النقل الجوي، وهي تعالج النواحي الفنية المتعلقة بالتجارة الدولية في تلك القطاعات والتي لا تغطيها الاتفاقية.

وتبدأ مقدمة الاتفاقية بالاعتراف بالأهمية المتزايدة للتجارة الدولية في الخدمات على مستوى الاقتصاد العالمي، ورغبة أطراف الاتفاقية في زيادة حجم التجارة في الخدمات على أساس الشفافية والتحرير التدريجي، بما يحقق زيادتها ونموها لصالح كافة الأطراف وبصفة خاصة الدول النامية، أخذاً بعين الاعتبار احترام الأهداف الوطنية وظروف التنمية الاقتصادية في تلك الدول.

ويمكن تقسيم الالتزامات الواردة في الاتفاقية إلى :-

أ) الالتزامات العامة:-

وهي تشمل كافة الدول وكافة قطاعات الخدمات القابلة للتجارة الدولية وأهم تلك الالتزامات هي الدولة الأكثر بالرعاية، الشفافية، زيادة مساهمة الدول النامية، التكامل الاقتصادي، القواعد المحلية، تنظيم الدوافع والتحويلات، إجراءات الوقاية المرتبطة بعجز ميزان المدفوعات.

ب) المعاملة الخاصة للدول النامية:-

نظراً لضعف القدرة التنافسية للدول النامية في معظم قطاعات الخدمات وحاجتها إلى زيادة نصيب مساهمتها في التجارة الدولية لهذا القطاع فقد تضمنت الاتفاقية نصوصاً تعطي مرونة للدول النامية والأقل نمواً في هذا المجال وأهمها:-

تقضي الاتفاقية بالتزام الدول المتقدمة بإنشاء مراكز اتصال في غضون عامين من بدء تنفيذ الاتفاقية لتسهيل حصول الدول النامية على معلومات عن أسواق الخدمات في الدول المتقدمة فيما يتعلق بالجوانب التجارية والفنية والتكنولوجية التي تحتاج إليها الدول النامية لتطوير صادراتها من الخدمات وزيادة نصيبها في تجارة الخدمات.

تعترف الاتفاقية بالصعوبات التي تواجهها الدول النامية بالنسبة لموازين المدفوعات ومن ثم تعطيها الحق في فرض قيود مؤقتة على المدفوعات والتحويلات الخاصة بنشاطات الخدمات التي تلتزم الدول النامية بتحريرها وكذلك استخدام القيود لضمان الحفاظ على مستوى احتياطي مالي مناسب لتنفيذ برامج التنمية الاقتصادية ، غير ان هذه القيود متفقة ينبغي ان تكون متفقة مع أحكام اتفاقية صندوق النقد الدولي ولا تكون لحماية قطاع خدمات معين.

لا تسمح الاتفاقية للدول النامية بإبرام اتفاقيات لتحرير قطاعات الخدمات مع دول أخرى نامية أو متقدمة ، ومنع الأطراف من الدول النامية معاملة أفضل من الممنوحة للدول المتقدمة.

تسمح الاتفاقية لأي دولة بالإبقاء على وجود محتكرين في بعض الخدمات فيها طالما كانوا موجودين أصلاً عند دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

تسمح الاتفاقية لأي دولة باتخاذ إجراءات وقائية خاصة لحماية قطاعات خدمات التزم بتحريرها وفقاً لجدول التزاماتها. كما أن الاتفاقية سمحت للدول الأعضاء بسحب أو تعديل التزاماتها بعد عام واحد من بدء تنفيذ هذه الالتزامات عند تعرضها لخلل في ميزان مدفوعاتها دون الانتظار للفترة التي حددتها الاتفاقية وهي ثلاث سنوات.

لا تطبق أحكام الاتفاقية المتعلقة بشرط الدولة الأولى بالرعاية على تجارة المشتريات الحكومية من الخدمات.

3- الأبعاد الاقتصادية لاتفاقية الجاتس على قطاع النقل البحري:-

لا شك أن قطاع النقل البحري يمثل أهمية اقتصادية وإستراتيجية لجميع الدول لما يحققه هذا القطاع من عائد من العملات الأجنبية للدول – بالإضافة إلى الأهمية الإستراتيجية لهذا القطاع والتي تتحقق من خلالها تأمين نقل التجارة المتبادلة بين دول العالم المختلفة.

ومن هذا المنطلق نجد أن قطاع النقل البحري يعتبر من النشاطات المحررة بطبيعتها والتي يتوافر فيها عنصر المنافسة في مجال نشاطات هذا القطاع وذلك للأسباب التالية:-

إن أي فرد من أي دولة في العالم أو أي منشأة تجارية تستطيع أن تقوم بشراء أي سفينة ترغب في شرائها وأن ترفع العلم الذي يترامى لها عليها سواء كانت أعلام دولهم أو أعلام دول التسجيل، وهذا ينطبق أيضاً على عملية تأجير السفن، حيث يستطيع أي فرد استئجار أية سفينة لمدة محددة أو حجز فراغات عليها دون أن يحد من حريته أحد.

إن الناقل البحري سواء كان مالكاً أو مستأجراً لا يتحكم في كميات البضائع التي تشحن على سفينته وإنما يخضع ذلك لعقد النقل البحري سواء كان FCB أو CIF أو C&F وفي النظام الأول تكون مسئولية تدبير وسيلة النقل البحري على المستورد، أما في الثانية تكون مسئولية ذلك على المصدر، وفي جميع الحالات يخضع ذلك لحسن تقديم الخدمة والتوقيت المطلوب لشحن البضائع. وبذلك يتضح أنه حتى في مجال حجز الفراغات على السفن، فإن هذه الخدمة محررة وتخضع لعقد النقل البحري بين الأطراف المصدرة والمستوردة التي لا تخضع لأية قيود على أي منها.

وأما فيما يتعلق بالخدمات التي تؤدي للسفينة أو البضاعة بالموانئ (شحن وتفريغ – وكالة ملاحية – تخزين ، قطر وإرشاد) فإننا نرى أن المسطح المائي والمسطح الأرضي للموانئ يخضع لإشراف الدولة التي بها الميناء تحقيقاً لسيادتها على هذا المسطح بما يجعله يخضع للإشراف الكامل لها وبما يؤدي لأن تكون مزاولة هذه الخدمات لأبناء دولها.

في ضوء المحددات السابقة المتقدمة فإننا نرى أن قطاع النقل البحري هو قطاع محرر بطبيعته وليس عليه أي قيود في مجال المنافسة أو دخول هذه النشاطات في دول أخرى.

إلا أنه وعلى الرغم مما تقدم فقد كان هناك إصرار من دول المجموعة الأوروبية لدخول هذا النشاط تحت مظلة اتفاقية الجاتس، وحتى الآن لم يتم الاتفاق بين مجموعة الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بشكل كامل على ماهية الالتزامات التي يمكن أن تتضمنها جداول هذا النشاط.

4- آثار الاتفاقية على نشاطات القطاع:-

إن عملية تحرير تجارة الخدمات ومن ضمنها خدمات النقل البحري يمكن أن يتمخض عنها آثار سلبية على قطاعات نشاطات النقل البحري ولكن بشكل متفاوت، إلا أنه وفي الجانب الآخر سوف لها آثار إيجابية على المدى الطويل ، وهذا يعتمد على قدرة أنشطة النقل المختلفة في التكيف مع الأوضاع الجديدة وقدرتها على فهم ودراسة الاتفاقية دراسة متأنية وواعية بحيث يمكن لكل دولة تعظيم إيجابيات الاتفاق وتجنب سلبياته.

رابعاً: التحديات التي تواجه الموانئ السعودية

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ اليوم بأن لها وظيفة وطابع تجاري. وأصبحت الموانئ منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى، ونظراً لأن التجارة والنقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية.

وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعداداً متزايدة من الحاويات حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية، و على مستوى المملكة فقد زادت حركة التجارة البحرية بالحاويات خلال الفترة الماضية،

وتشير آخر الإحصاءات إلى ان عدد الحاويات التي تمت مناولتها في الموانئ السعودية إلى نهاية النصف الأول من العام 2009م قد إنخفض مقارنة بالعام 2008م بنسبة قدرها 7%، ويعزى هذا الإنخفاض إلى التراجع الذي طرأ على الحركة التجارية في ميناء جدة الإسلامي، حيث تراجعت بنسبة 11.24%، هذا على الرغم من أن الحركة التجارية في كافة موانئ المملكة قد شهدت تحسناً خلال عام 2009م مقارنة بالعام الذي سبقه. (انظر الجدول رقم (1) بالملحق رقم (3)).

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة)، كما تشير بذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل موانئ المنطقة تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة لديها.

و على الرغم من ان برنامج الإسناد التجاري للقطاع الخاص يساعد على القضاء على بعض الظواهر السلبية و فتح المجال أمام القطاع النقل البحري ليأخذ دوره في العملية التنموية ، نجد أن الموانئ السعودية ما زالت تواجهها بعض المعوقات وأهمها :-

1) الإرتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ: إن ارتفاع رسوم وأجور خدمات الموانئ السعودية بالمقارنة مع الرسوم والأجور المطبقة في بعض الموانئ المجاورة ، جعل الموانئ الأخرى أكثر جذباً لبضائع المسافنة والترانزيت عنها في الموانئ السعودية، بل تعدى الأمر إلى أكثر من ذلك بنزول بعض البضائع الواردة أصلاً إلى المملكة في موانئ أخرى وتتصل المملكة عبر وسائل النقل البرية.

2) في ظل المتغيرات التي حدثت في صناعة النقل البحري في الآونة الأخيرة، أصبحت قواعد وتعليمات الموانئ السعودية في حاجة إلى تحديث وتطوير لمواكبة تلك المتغيرات. الأمر الذي جعل موانئ دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية تعتبرها استرشادية فقط وغير إلزامية.

3) ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير وتقلل من فرص استغلال طاقات الموانئ بشكل كبير حيث أن

الهدف ليس فقط القيمة التجارية بقدر ما هو هدف تحقيق بيئة ملائمة للقطاع الخاص لتوطين بعض نشاطات الاقتصاد في الموانئ السعودية.

4) خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات تفتيش والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها، وبالتالي ضياع أموال المستوردين خاصة عند تطبيق ما يطلق عليه الكشف المعاكس، ومن جهة أخرى فإن ما يطلق عليه التفتيش بالوسائل بالإضافة إلى أنه لا يتم إلا بفتح الحاويات وتعريض محتوياتها للتلف وهذا يساهم في بقاء عمليات تفتيش للبضائع.

5) معاملة الحاويات الفارغة على اعتبار أنها بضائع مستوردة، ففي جميع الدول يسمح بدخول الحاويات الفارغة ولا تعامل معاملة البضائع باعتبارها وسيلة نقل مطلوبة للشحن، من هنا نرى بأهمية إلغاء القيود المفروضة على استيراد الحاويات الفارغة إلى المملكة لتشجيع الناقلين ووكلائهم على استيرادها وإعادة شحنها بالصناعات المحلية المطلوب تصديرها إلى الخارج.

6) إنخفاض ساعات التشغيل، حيث أن عمل الجمارك مقيد بساعات محددة و يتم قفل بوابات الميناء جزئياً أو كلياً بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد، وهذا أمر يسهم في تأخير السفن بإطالة فترة بقائها بالميناء، كما يحرم الوكلاء من فترة إعفاء إدخال حاوياتهم إلى منطقة الميناء والمحددة بيومين من وصول السفينة، بينما عمليات الموانئ تتم على مدى أربع وعشرين ساعة دون توقف. وهذا يقف عائقاً في حركة الموانئ عملياً وإعلامياً حيث تستغل لصالح الموانئ المنافسة. ولعل من المناسب أن تقوم الجمارك بعمل نظام الورديات كما هو معمول به في الموانئ على مدار الساعة بحيث يمكن الكشف على البضائع وفسحها دون تأخير يضر بمصلحة أصحاب البضائع.

7) ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافنة والترانزيت، حيث أن التركيز ينصب حالياً في جميع الموانئ المجاورة على جذب المزيد من هذه البضائع بتسهيل الإجراءات وتيسيرها، علماً بأن عمليات الموانئ في الفترة الراهنة والمستقبلية تركز على هذه الخدمة التي تشتد فيها حدة المنافسة بين جميع الموانئ.

8) عند وصول أكثر من سفينة ركاب للميناء لا يسمح بإنزال ركاب السفينة السابقة لها التي عادة ما تستغرق إجراءات فسح ركابها عدة ساعات. وهذا التأخير الذي لا ذنب للراكب به يكون إما بسبب عطل أو بطء في جهاز الحاسب الآلي الخاص بجوازات الميناء أو لقلة عدد موظفي الجوازات المخصصين لإنهاء إجراءات دخول الركاب أو خروجهم.

9) عدم كفاية مختبرات الجودة النوعية بالموانئ، وهذا يتطلب تزويد الموانئ بالأجهزة والمعدات الحديثة التي تساعد على سرعة فسح البضائع، ودراسة إمكانية إشراف القطاع الخاص في تشغيلها.

من أهم ما توصلت إليه الورقة ما يلي:-

- تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي 90% من سوق الشحن القارية البينية.
- وفقاً لإحصاءات الأونكتاد حول البلدان النامية، لم يطرأ على تجارة النقل البحري لتلك الدول أي تغيير يذكر. وفي السياق العام، فإن الدول النامية ما زالت تستحوذ على حصة متواضعة في التجارة الدولية، حيث تمثل البلدان النامية 28% من تجارة السلع المستوردة وحوالي 50% من الشحن الصادرة حسبما تشير إحصاءات الأونكتاد مع العلم بأن معظم صادرات تلك الدول تعتمد في مكوناتها على الصادرات النفطية.
- برزت أهمية استخدام السفن كبيرة الحجم لما توفره من نفقات في التشغيل تؤدي إلى إمكانية تخفيض تكاليف المناولة بما يحقق لها قدرة المنافسة في سوق النقل البحري.
- تبنت المؤسسة العامة بعض الإجراءات عقب تأسيسها مباشرة أسهمت بشكل فعال في تطوير الموانئ السعودية، ومن أهم تلك الإجراءات: إنشاء تجهيزات متخصصة في الموانئ، ووضع التنظيمات لتقديم خدمات متكاملة لمناولة البضائع، ونظام إدارة المعلومات باستخدام الحاسب الآلي، والدورات التدريبية المكثفة، و مشاركة القطاع الخاص في عمليات الصيانة والتشغيل، وتطوير المساعدات الملاحية طبقاً للمواصفات العالمية، والمسح الهيدروغرافي لكامل ساحل البحر الأحمر وإعداد الخرائط الملاحية، وميكنة عمليات مناولة البضائع، وتطبيق أنظمة الصيانة الوقائية للمعدات والتجهيزات.
- تتضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (الجاتس) مقدمة وستة أجزاء تتناول الالتزامات وحقوق الدولة المشاركة في الاتفاقية، ومرفق بالاتفاقية ملاحق قطاعية عن حركة العمالة، الخدمات المالية، الاتصالات، النقل الجوي وهي تعالج النواحي الفنية المتعلقة بالتجارة الدولية في تلك القطاعات والتي لا تغطيها الاتفاقية.
- تسمح الاتفاقية لأي دولة باتخاذ إجراءات وقائية خاصة لحماية قطاعات الخدمات التي التزمت بتحريها وفقاً لجداول التزاماتها. ولا تطبق أحكام الاتفاقية المتعلقة بشروط الدولة الأولى بالرعاية على تجارة المشتريات الحكومية من الخدمات.
- إن هناك عدداً من التحديات والصعوبات التي تواجه الموانئ السعودية، ويمكن ترتيب هذه التحديات والصعوبات حسب أهميتها كما يلي:-
 - الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ.

- عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ السعودية على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك المتغيرات.
- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ و التي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير، وتقلل من فرص استغلال طاقات الموانئ السعودي بشكل كبير.
- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات تفتيش والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها،
- معاملة الحاويات الفارغة على اعتبار أنها بضائع مستوردة.
- انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمل الجمارك مقيد بساعات محددة ويتم قفل بوابات الميناء جزئياً أو كلياً بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد،
- ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافنة والترانزيت،
- طول إجراءات فسح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.
- عدم كفاية مختبرات الجودة النوعية بالموانئ،

التوصيات

حيث أن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (الجاتس) هي اتفاقية مرنة مقارنة باتفاقية الجات، وما زالت بنودها قيد البحث والدراسة في إطار منظمة التجارة العالمية خصوصاً في ضوء ما تمخضت عنها نتائج جولة الدوحة، وما آلت إليه أوضاع المفاوضات التجارية على مختلف الموضوعات التي تغطيها اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، نرى بأن هذا الأمر يتطلب من الدول الخليجية عموماً والمملكة خصوصاً العمل معاً، وفق آليات مختلفة على المستويين العام والخاص في سبيل تعظيم الاستفادة من هذه الاتفاقية بالشكل المطلوب وتطوير خدمات قطاع النقل ليتواءم مع هذه التغيرات، ومن هنا نقترح ما يلي:-

أولاً: ضرورة قيام الجهات الحكومية باتخاذ الإجراءات اللازمة لمساعدة قطاع النقل البحري بالمملكة على مواجهة نتائج الانضمام لمنظمة التجارة العالمية

ضرورة قيام الجهات الحكومية باتخاذ الإجراءات اللازمة لمساعدة قطاع النقل البحري بالمملكة على مواجهة نتائج الانضمام لمنظمة التجارة العالمية من خلال القيام بما يلي:-

- وضع خطة إستراتيجية لقطاع النقل البحري السعودي يتم من خلالها تطوير هذا القطاع لدخوله في مجال منافسة عاتية مع دول متقدمة.
- مراجعة القوانين والقرارات المنظمة للعمل بقطاع النقل البحري في المملكة، بما يتناسب مع التحديات التي تواجه هذا القطاع، من أجل تعظيم إيجابيات الانضمام لمنظمة التجارة العالمية.
- تشجيع المنافسة في أنشطة النقل البحري بالمملكة وتفعيل نظام المنافسة بما يضمن منع الاحتكار لدرء أية سلبيات ناتجة عن تحرير قطاع النقل البحري بالمملكة.
- دراسة جداول التزامات الدول الأعضاء بمنظمة التجارة العالمية في مجال نشاطات النقل البحري والتي تم الالتزام بتحريرها من أجل وضع خطط إستراتيجية لدخول أسواق هذه الدول في مجال النشاطات التي حررتها.
- وضع آليات مناسبة للتفاوض مع الدول التي هي في طور الانضمام لمنظمة التجارة العالمية من أجل تسهيل النفاذ لأسواقها، وفي هذا السياق يتم جمع معلومات ووضع اطر عامة للتفاوض حول آليات النفاذ لتلك الأسواق في مجال نشاطات النقل البحري المختلفة.
- على المستوى الخليجي و الإقليمي ،يمكن تنسيق السياسات الخليجية و العربية في مجال تطبيق الاتفاقية العامة للتجارة للخدمات (الجاتس)، وبما يحقق لها تعظيم دورها باعتبارها قوة خليجية وعربية موحدة والتي يمكن أن تواجه الاقتصاد العالمي الذي أصبحت تحكمه

التكتلات الاقتصادية، مما يمكنها من منافسة هذه التكتلات بإستراتيجية خليجية وعربية موحدة، وفي هذا السياق يمكن القيام بما يلي:-

- ضرورة قيام تنسيق بين الجهات المعنية في مجلس التعاون الخليجي و مركز البحوث والاستشارات التابع للأكاديمية العربية للنقل البحري، بحيث يتم إعداد دراسات مسحية في دول مجلس التعاون حول آفاق تطوير قطاع النقل البحري في دول المجلس.
- متابعة مجلس التعاون من خلال أجهزته المختصة لما يدور في منظمة التجارة العالمية بالنسبة للمفاوضات بشأن النقل البحري و نشره على دول المجلس حتى يمكن لحكومات دول المجلس الوقوف على ما يدور بالمنظمة في هذا المجال بما يحقق لها التعديل في سياساتها أو التنسيق مع بعضها البعض بما يساهم في درء أية مشكلات قد تواجه قطاع النقل البحري الخليجي.

ثانياً: ضرورة قيام الجهات الحكومية باتخاذ الإجراءات اللازمة لتطوير قطاع النقل البحري بالمملكة:

- على اعتبار ان قطاع النقل البحري بالمملكة يحتاج للبنية التحتية التي تلبي طموحاته ، نرى بأهمية قيام الجهات الحكومية المعنية بالمملكة بما يلي:-
- استمرار الاهتمام بتطوير الموانئ ، وتعميق الأرصفة وزيادة غواطسها بما يسمح باستقبال السفن الأكبر حجماً مع زيادة فسخ المجال للشركات الملاحية لتقوم بدورها في تطوير الموانئ بالمملكة .
 - الاستمرار باتخاذ الإجراءات اللازمة لربط الموانئ بالمناطق الصناعية و مراكز الاستهلاك بكافة طرق ووسائل المواصلات البرية والبحرية وتطوير إمكانيات محطات الشحن والتفريغ وتزويدها بالمعدات الحديثة لزيادة معدلات الشحن والتفريغ .
 - إتخاذ الإجراءات اللازمة لتخفيض مدة بقاء السفن بالموانئ مما يزيد من دوران الرحلات وهذا يؤدي على زيادة أرباح الشركات الملاحية والموانئ.
 - زيادة الاهتمام بالبيئة البحرية وفرض قيود على السفن بما يضمن تخفيض تلوث البيئة البحرية بالمملكة ومع ظهور ناقلات البترول مزدوجة البدن **Double Hull** سوف تقل حوادث تلوث البيئة التي كانت تسببها الناقلات التقليدية .
 - الاستمرار بالاهتمام بالعنصر البشري وتدريبه من أجل تقليص حجم الحوادث البحرية .
 - التوسع في استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة بتشغيل مختلف الأجهزة والمعدات بالسفينة أوتوماتيكياً وبالتوسع في الاستخدام الآلي للمعدات .

ثالثاً: ضرورة قيام القطاع الخاص باتخاذ الإجراءات اللازمة للتكيف بشكل إيجابي مع انضمام المملكة لمنظمة التجارة العالمية:

- يمكن للقطاع الخاص السعودي تفعيل دوره في هذا الجانب من خلال العمل على ما يلي:-
- دراسة الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات دراسة متأنية مع بحث آثارها السلبية والإيجابية على نشاطات قطاع النقل البحري بحيث يتحقق تعظيم الإيجابيات وتحميم السلبيات .
 - قيام غرف الصناعة والتجارة بالمملكة بعقد الندوات بهدف التعريف باتفاقية الجاتس وآثارها على الاقتصاد السعودي بقطاعاته المختلفة وكيفية تعظيم إيجابيات وتحميم سلبيات هذه الاتفاقية .

- ضرورة قيام الشركات السعودية التي تعمل في مجال النقل البحري مواكبة التطورات التقنية وبذل كافة الجهود لاستيعاب التقنية الحديثة في هذا المجال.
- ضرورة الاهتمام بالجانب التدريبي والتأهيلي للأيدي العاملة في القطاع البحري السعودي.
- على المستوى الإقليمي، ينبغي على قطاع النقل البحري الخليجي والعربي القيام بما يلي:-
 - الاستفادة من الاتحادات التي تم تشكيلها من خلال جامعة الدول العربية و من ضمنها اتحاد الناقلين البحرينيين العرب والذي لم تنعكس آثاره حتى الآن في مجال نشاطه بالتنسيق بين الدول العربية.
 - التنسيق فيما بين اتحاد الناقلين البحرينيين العرب والاتحاد الإسلامي لمالكي البواخر لتنسيق السياسات في هذا المجال.

رابعاً: تفعيل دور لجان النقل البحري من أجل تمكين هذا القطاع من مواجهة التحديات التي تواجهه باتخاذ الإجراءات اللازمة للتكيف بشكل إيجابي مع انضمام المملكة لمنظمة التجارة العالمية:

- ضرورة مواكبة لجان النقل البحري بالمملكة للمفاوضات التجارية الجارية حالياً في منظمة التجارة العالمية، من أجل وضع خطة إستراتيجية لقطاع النقل البحري يتم من خلالها بحث سبل تطوير هذا القطاع بما يتناسب مع التحديات التي تواجه هذا القطاع العام.
- تدشين موقع الكتروني لتوعية قطاع النقل البحري بالمملكة بأهم المستجدات الدولية والإقليمية والمحلية التي تطرأ على قطاع النقل البحري.
- إصدار نشرة دورية حول قطاع النقل بالمملكة تحت إشراف القائمين على الموقع الالكتروني المقترح تدشينه.

خامساً: ضرورة قيام الشركات العاملة في مجال خدمات النقل البحري باتخاذ إجراءات هيكلية لزيادة قدرتها على تسويق خدماتها:

ضرورة قيام الشركات العاملة في مجال خدمات النقل البحري باتخاذ إجراءات هيكلية لزيادة قدرتها على تسويق خدماتها من خلال ما يلي:-

- الاهتمام بتوفير الكوادر المتخصصة: وهذا يتطلب الاستعانة بكفاءات تسويقية متميزة لإدارة هذا النشاط، والعمل على رفع كفاءة العاملين من خلال برامج تاهيلية أو تدريبية في الشركات العالمية المتخصصة ، واستخدام أسلوب البحث والتطوير المستمر لمتابعة ما يجري في السوق الملاحي العالمي.
- التنبؤ بالسوق المستهدف: ويعتمد التنبؤ على تحليل المعلومات والإحصائيات من مصادر موثوق بها خلال فترة زمنية معينة بهدف استنتاج العلاقات والبيانات عن اتجاهات التطور وتحديد العوامل التي تحدد مسارات هذه الاتجاهات وزمنها في سوق النقل البحري في المدى المتوسط والبعيد.
- إختيار السوق المناسب: ويتم تحديد السوق المناسب عن طريق خبرة المديرين بالشركة والاستشاريين الخارجيين واتصالاتهم الشخصية وزيارتهم للعملاء والاشتراك في المؤتمرات والندوات والإطلاع الدائم على نشرات السوق الملاحي والمجلات المتخصصة بالإضافة إلى التحليل المستمر لطلبات العملاء.
- ضرورة فهم وتحليل العملاء في كل سوق: ويكون ذلك بهدف خدمة العملاء وربطهم بالشركة من خلال العروض التسويقية التي تناسب طلباتهم واحتياجاتهم مع مراعاة أن يكون ذلك في نفس مستوى ما تقدمه الشركات العالمية.
- التنبؤ بحصة الشركة من السوق: ويكون من خلال التنبؤ باحتمالات حصة الشركة في السوق وموقف الشركات المنافسة وتحليله ووضع الإستراتيجية التسويقية لهذا السوق والخطة التنفيذية لهذه الإستراتيجية مع تحديد المتوقع تحقيقه من خلال هذه الخطة ومتابعة تنفيذ ذلك.

سادساً: ضرورة تحسين خدمات الموانئ السعودية

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ السعودية من خلال القيام بما يلي:-

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ السعودية لتتواءم مع التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ السعودية.
- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ وبما يساهم في تشجيع القطاع الخاص السعودي للاستثمار في الموانئ والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ السعودية بالشكل الأمثل.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنب الموردين السعوديين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع والنتائج عن طول إجراءات التفتيش على البضائع الواردة.
- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة.
- تمديد ساعات عمل الموانئ، والعمل بنظام الورديات وعدم قفل بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافنة والترانزيت.
- ضرورة زيادة مختبرات الجودة النوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير في الواردات السعودية والتي تصل إلى كافة موانئ المملكة.
- توسعة ميناء الجبيل بأقصى سرعة ممكنة، حيث أن المجمعات الصناعية الضخمة للبتروكيماويات مركزها في الجبيل وينبع ، وتحتاج إلى زيادة عدد الأرصفة لخدمة الصادرات الصناعية السعودية.

المراجع

المراجع باللغة العربية:-

أولاً: الدراسات، الأبحاث و أوراق العمل:-

1. تقرير الاونكتاد، المؤتمر الأول للوزراء المسؤولين عن النقل البحري، أبوجا، نيجيريا، 19-23 فبراير 2007.
2. الحاويات وأثرها على سلامة وامن النقل البحري ، موقع منتدى كلية الحقوق بجامعة المنصورة ، على شبكة الانترنت بتاريخ 10 مايو 2005.

<http://www.f-law.net/law/archive/index.php/t-13365.html>

ثانياً: النشرات:-

1. مجلة الموانئ العربية، العدد، 3، 4 فبراير 2008.
2. التقرير السنوي لميناء الملك عبد العزيز لعام 2008.

الجرائد السعودية:-

1. جريدة الاقتصادية، العدد 5225، بتاريخ 31 يناير 2008 م.
2. جريدة الجزيرة السعودية العدد 12932 بتاريخ 24 فبراير 2008 م.
3. جريدة الشرق الأوسط ، العدد 9540 بتاريخ 10 يناير 2005 م.
4. جريدة الشرق الأوسط، العدد 8633 بتاريخ 18 يوليو 2002 م.
5. جريدة الرياض، العدد 13068 بتاريخ 1 أبريل 2004 م.
6. جريدة اليوم، العدد 11257 بتاريخ 10 إبريل 2004 م.
7. جريدة اليوم، العدد 12694 بتاريخ 17 مارس 2008 م.
8. وكالة الأنباء السعودية .

<http://www.spa.gov.sa/print.php?id=538523>

ثالثاً : المواقع الالكترونية الرسمية :-

1. موقع غرفة الملاحة البحرية السورية على شبكة الانترنت بتاريخ 23 إبريل 2009 .
<http://www.nejemarinegroup.com/ShowNews.php?id=57>
2. موقع المؤسسة العامة للموانئ السعودية
http://www.ports.gov.sa/arabic/section/full_story.cfm?aid=1407
3. موقع مباشر على شبكة الانترنت
<http://www.mubasher.info/DSM/News/NewsDetails.aspx?NewsID=626452&src=G>
4. الموقع الالكتروني
<http://www.sh22r.com/vb/archive/index.php/t-1452.html>
5. موقع وزارة النقل السعودية على شبكة الانترنت
<http://www.mot.gov.sa/News45.asp>
6. موقع وزارة التجارة على الانترنت
<http://www.commerce.gov.sa/expo2005/ports.shtml>
7. موقع الكتروني منتديات السبورة بتاريخ ديسمبر 2005
<http://www.almuallem.net/saboora/showthread.php?t=18250>

المراجع باللغة الإنجليزية :-

1. GATT Secretariat, the Results of the Uruguay Round of Multinational Trade Negotiations; the Legal Texts, Geneva, 1994.
2. International Trade Center and Commonwealth Secretariat: Business Guide to the World Trading System, 2nd edition, Geneva, 1998.
3. Tariq Al-Zuhd, " Saudi Arabia's Accession to the WTO: Quick Assessment of Its Economic & Commercial Impact", Saudi Commerce Magazine, Chamber of Commerce & Industry, Eastern Province, Saudi Arabia, No. 140, December 2005.
4. World Trade Organization, Working Party Report on the Accession of the Kingdom of Saudi Arabia, downloaded from the WTO Website, <http://www.wto.org>.

ملحق رقم (1)

نص القرار المتعلق بالنقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية

DECISION ON MARITIME TRANSPORT SERVICES

Adopted by the Council for Trade in Services on 28 June 1996

The Council for Trade in Services,

Having regard to the Annex on negotiations on Maritime Transport Services,

Having regard to the Decision on Negotiations on Maritime Transport Services, adopted at Marrakesh on 15 April 1994,

Noting the Report of the Negotiating Group on Maritime Transport Services and the commitments scheduled by Members in this sector,

Desiring to further the liberalization of international trade in maritime transport services within the framework of the General Agreement on Trade in Services (GATS),

Decides as follows:

To suspend the negotiations on Maritime Transport Services and to resume them with the commencement of comprehensive negotiations on Services, in accordance with Article XIX of the GATS, and to conclude them no later than at the end of this first round of progressive liberalization. At an appropriate time decisions pursuant to paragraph 3 of Article XIX of the GATS will be taken on procedures for the conduct of such negotiations. It is agreed that negotiations will be resumed on the basis of existing or improved offers. (1)

Members wishing to exercise their rights under paragraph 3 of the Annex on Negotiations on Maritime Transport Services may do so during a period of 30 days from the date of this Decision. (2)

Any commitments resulting from these negotiations will be inscribed in Schedules of Specific Commitments annexed to the GATS. (3)

Article II of the GATS and the Annex on Article II Exemptions, including the requirement to list in the Annex any measures inconsistent with most-favoured-nation treatment that a Member will maintain, shall enter into force for international shipping, auxiliary services and access to and use of port facilities at the same time as the conclusion of the negotiations referred to in paragraph 1. During the course of negotiations the effects of the continued suspension of Article II will be kept under review by the Council for Trade in Services. (4)

Paragraph 4 of this Decision shall not apply to any specific commitment on maritime transport services which is inscribed in a Member's Schedule. (5)

Notwithstanding Article XXI, a Member may improve, modify or withdraw all or part of its specific commitments in this sector, during a period of sixty days the end of which shall coincide with (6)

the conclusion of the negotiations referred to in paragraph 1. During the same period, Members shall finalize their positions relating to MFN Exemptions in this sector.

Commencing immediately and continuing until the conclusion of the negotiations referred to (7) in paragraph 1, it is understood that Members shall not apply any measures affecting trade in maritime transport services except in response to measures applied by other countries and with a view to maintaining or improving the freedom of provision of maritime transport services, nor in such a manner as would improve their negotiating position and leverage.

ملحق رقم (2)

النقاشات المطروحة حتى الآن بشأن تحرير قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية

Maritime Transport Services*

Members have identified individually or in groups the following objectives:

Scope of commitments (sectoral or modal)

commitments according to the Maritime Model Schedule and on sectors listed therein

commitments based on existing or improved offers as provided by decision S/L/24

commitments on a range of Maritime auxiliary services (modes 1, 2 and 3)

Limitations for reduction or elimination

eliminate in particular the following limitations concerning International freight transport (less cabotage) (CPC7212) in modes 1, 2 and 3:

| | | |
|--|---|---|
| cargo reservations | - | • |
| restrictions on foreign equity participation | - | • |
| nationality requirements of board members | - | • |
| preferential taxation | - | • |
| restrictions on right of establishment | - | • |
| restrictions on vessel registration | - | • |

Regulatory issues and additional commitments for negotiation

access to and use of port services

access to and use of services necessary for the conduct of multimodal transport operations

MFN Exemptions for reduction or elimination

elimination of MFN exemptions

* Source: World Trade Organization Website: www.wto.org

ملحق رقم (3)

ملخص بالتزامات المملكة تجاه منظمة التجارة العالمية في قطاع النقل البحري

Commitments of Saudi Arabia on Maritime Services Sector

| TRANSPORT SERVICES | | | |
|--|---|--|--|
| | Limitation on Market Access | Limitation on National Treatment | Additional Commitments |
| <p>A. Maritime Transport Services</p> <p>Passengers .a</p> <p>transportation (CPC 7211) .b</p> <p>Freight .c</p> <p>transportation (CPC 7212) .d</p> <p>Rental of vessels with crew (CPC 72130) .f</p> <p>Maintenance and repair of vessels .g</p> | <p>(1) None</p> <p>(2) None</p> <p>(3) None</p> <p>(4) Unbound, except as indicated in the horizontal section</p> | <p>(1) None</p> <p>(2) None</p> <p>(3) None</p> <p>(4) Unbound, except as indicated in the horizontal section*</p> | <p>The following services at the port are made available to international maritime transport suppliers on reasonable and non-discriminatory terms and conditions:</p> <p>.1 port and waterway operation services (excluding cargo handling)</p> <p>.2 pilotage and perthing services;</p> <p>.3 navigation aid services;</p> <p>.4 vessel salvage and re-floating services;</p> <p>.5 All other supporting services for water transport.</p> |

Moods of Supply: (1) Consumption Abroad. (2)Cross Boarder. (3)Commercial Presence. (4)Movement of National Persons

* Unbound, except as indicated in the horizontal section: Government of Saudi Arabia has full control on movement of labor as prescribed under Saudization Program.

Source: World Trade Organization Website: www.wto.org

ملحق رقم (4) جداول حول حركة النقل البحري في موانئ المملكة

جدول رقم (1)

إجمالي عدد الحاويات (حاوية قياسية)

| الميناء | إلى 2009/6 | إلى 2008/6 | نسبة الاختلاف % |
|--------------------------------|------------|------------|-----------------|
| ميناء جدة الإسلامي | 1,476,642 | 1,642,642 | - 11.24 |
| ميناء الملك عبد العزيز بالدمام | 597,632 | 596,634 | + 0.17 |
| ميناء الملك فهد الصناعي ببنبع | 7,901 | 312 | + 96.05 |
| ميناء ينبع التجاري | 85 | 5 | + 94.12 |
| ميناء الجبيل التجاري | 37,941 | 33,574 | + 11.51 |
| الإجمالي | 2,120,201 | 2,273,167 | - 7.21 |

المصدر: موقع مؤسسة الموانئ على شبكة الانترنت

http://www.ports.gov.sa/arabic/section/full_story.cfm?aid=1407

جدول رقم (2)

إجمالي البضائع التي تمت مناولتها (التفريغ والتحميل)

| الميناء | البضائع المفرغة | | نسبة الاختلاف % | البضائع المحملة | | نسبة الاختلاف % |
|---------------------------------|-----------------|------------|--------------------|-----------------|------------|--------------------|
| | إلى 2009/6 | إلى 2008/6 | | إلى 2009/6 | إلى 2008/6 | |
| ميناء جدة الإسلامي | 13,210,486 | 15,197,690 | - 15.04 | 6,008,790 | 7,910,909 | - 31.66 |
| ميناء الملك عبد العزيز بالدمام | 6,794,023 | 9,519,669 | - 40.12 | 2,289,145 | 2,004,155 | + 12.45 |
| ميناء الملك فهد الصناعي ببنبع | 2,240,871 | 1,419,255 | + 36.67 | 14,433,778 | 14,458,360 | - 0.17 |
| ميناء ينبع التجاري | 640,269 | 772,623 | - 20.67 | 30,753 | 40,132 | - 30.50 |
| ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل | 2,221,049 | 3,223,752 | - 45.15 | 18,143,986 | 16,600,980 | + 8.50 |
| ميناء الجبيل التجاري | 712,793 | 1,114,205 | - 56.32 | 650,573 | 956,781 | - 47.07 |
| ميناء جازان | 423,299 | 524,566 | - 23.92 | 3,743 | 13,373 | - 257.28 |
| ميناء ضبا | 227,262 | 185,742 | + 18.27 | 41,333 | 40,046 | + 3.11 |
| الإجمالي | 26,470,052 | 31,957,502 | - 20.73 | 41,602,101 | 42,024,736 | - 1.02 |

المصدر: موقع مؤسسة الموانئ على شبكة الانترنت

http://www.ports.gov.sa/arabic/section/full_story.cfm?aid=1407