مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الهندسية المجلد (35) العدد (6) 2013
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies - Engineering Sciences Series Vol. (35) No. (6) 2013

نحو تأسيس ترسانات صناعة السفن في سورية وبنائها وإصلاحها

الدكتور أيمن محمد محمد خليل النحراوي*

(تاريخ الإيداع 4 / 4 / 2013. قُبِل للنشر في 9/ 7 / 2013)

∇ ملخّص ∇

تتناول هذه الورقة البحثية بالبحث والتحليل المتطلباتِ اللازمة لتأسيس ترسانات صناعة السفن في سورية وبنائها وإصلاحها ، والعوامل المؤثرة في هذه الصناعة في العالم ، والتي تضم ثلاث مجموعات تتضمن العوامل السياسية والاقتصادية ، وعوامل السوق الملاحي العالمي والعوامل الإنتاجية ، ثم ينتقل الباحث بعد ذلك لاستعراض الدورة التطورية لسفن الأسطول التجاري البحري العالمي وتأثيرها في صناعة بناء السفن في العالم ، ثم يتم توصيف الوضع الراهن لصناعة بناء السفن في العالم وتحليل تجربة إحدى الدول النامية التي تقدمت في مجال صناعة بناء السفن وهي بنغلاديش ، ودراسة الوضع الراهن للتوجه نحو إنشاء هذه الصناعة في سورية . وقد بينت الورقة البحثية أن هذه الصناعة تعد ضمن الصناعات الاستراتيجية التي ركزت عليها العديد من الدول ودعمتها بالسياسات والقوانين التي تكفل تنميتها وتطويرها،ومنها: اليابان وكوريا الجنوبية . وقد أوصى الباحث بحتمية التوجه نحو تأسيس هذه الصناعة في سورية،بوصفها من الدول البحرية العريقة ، ونظراً لآثارها التنموية الإيجابية على الاقتصاد الوطني ، و لدورها في تنمية الصناعات الرافدية والتجميعية ، التي تمد هذه الصناعة بمستلزماتها من المكونات اللازمة ، مما يحقق آثاراً اقتصادية إيجابية ، يأتي في مقدمتها توليد فرص العمل ، وزيادة الناتج المحلي الإجمالي ، فضلاً عن الآثار الإيجابية على ميزان المدفوعات الدولية السوري.

الكلمات المفتاحية : ترسانات البناء ، الحوض الجاف ، سفن الحاويات ، ناقلات النفط ، عقود البناء ، الحمولة الوزنية الساكنة ، الدورة التطورية ، السوق الملاحي العالمي ، الإجراءات الجمركية ، الصناعات الرافدية ، الصناعات التجميعية .

* محاضر – الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – اللاذقية – سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الهندسية المجلد (35) العدد (6) 2013
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies - Engineering Sciences Series Vol. (35) No. (6) 2013

Towards The Establishment of Shipbuilding and Ship Repair Yards in Syria

Dr. Ayman Mohamed Mohamed Khalil El Nahrawy*

ABSTRACT

This research paper discusses and analyzes the necessary requirements for establishing building and repairing shipyards in the Syrian Arab Republic, a discussion to the factors affecting ship building industry worldwide was performed as it shows three groups of factors including the economic , political factors , world shipping market and the production factors , afterwards the researcher discuss the world shipping market cycle and its impact on world ship building industry , analyzing Bangladesh experience as a developing country current experience in shipbuilding industry , where it gives several examples of the problems and obstacles to this industry, the researcher recommended the importance of establishing a shipbuilding and ship repair industry in Syria , considering its positive development impact , its role in establishing feeding and assembling industries , employment opportunities , increasing Syrian GDP and the positive impacts on the Syrian balance of payments.

Key words : Dry Dock , Container Ships , Oil Tankers , Shipbuilding Contracts , Dead Weight Tonnage , World Shipping Market , Customs Procedures , Feeding Industries , Assembling Industries.

* **Lecturer , the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, Latakia, Syrian Arab Republic.**

مقدمة :

على الرغم من أن سورية تعد من الدول البحرية المهمة، والتي تمتلك أسطولاً تصل أعداد سفنه إلى ما يجاوز الخمسمئة سفينة ، إلا أنه لا يوجد في سورية ترسانات متخصصة حديثة لصيانة السفنِ وإصلاحها وبنائها ، الأمر الذي يكبد الاقتصاد السوري نفقاتٍ طائلة؛ لإصلاح السفن وبنائها خارج البلاد ، في الوقت الذي تتوافر فيه متطلبات إقامة هذه الصناعة في سورية ، مع الأخذ بالحُسبان أن هناك العديد من الدول النامية ، قد دخلت إلى مجال هذه الصناعة؛ لما تحققه من منافع إيجابية على الأسطول التجاري البحري ، وعلى الاقتصاد الوطني فيها، وهنا يتبين الشق الثاني من مشكلة البحث والذي يتمثل في مناقشة المعوقات والصعوبات التي تواجه الدول النامية في مجال هذه الصناعة، وتحليلها، والتي يسعى الباحث للوقوف عليها ، من خلال دراسة تجربة بنغلاديش ؛ الدولة النامية التي دخلت إليها هذه الصناعة، و تشغل موقعا متميزا فيها على المستوى العالمي .

أهمية البحث وأهدافه:

تتجلى أهمية هذا البحث من حيث موضوعه الذي يتعلق بإنشاء ترسانات لبناء السفن في سورية وإصلاحها،إذ تعتبر هذه الصناعة من الصناعات التنموية المهمة ،التي اعتمدتها العديد من الدول بوصفها أحد محاور التنمية لديها ، وهي دول ذات تجربة مشهودة مثل اليابان وكوريا الجنوبية والصين في تجربتها الناجحة لتتقدم إلى مصاف الدول الاقتصادية الكبرى في العالم ، وهي أيضا التجربة التي سارت على نهجها دول؛ من مثل الهند والبرازيل وتركيا والفيلبين ،إن أهمية هذه الصناعة تكمن في أنها من الصناعات التجميعية التي يتولد عنها إقامة العديد من الصناعات المغذية ، والتي تمدها بالمكونات والمستلزمات اللازمة لها ، وذلك ينعكس على إقامة المزيد من الصناعات وتوظيف العمالة وتوليد الدخل ، وهذا ما يسعي الباحث إلى بيانه من خلال هذه الورقة البحثية ، وبناء على ما سبق يمكن إيجاز أهداف هذه الورقة البحثية فيما يأتي :

1- بيان أثر الدورة التطورية للأسطول التجاري البحري العالمي في صناعة بناء السفن.
2- توصيف الوضع الحالي لترسانات صناعة بناء السفن في العالم .
3- تقديم دراسة حالة لصناعة بناء السفن في إحدى الدول النامية .
4- استخلاص النتائج والتوصيات بشأن تأسيس صناعة بناء السفن في سورية وإصلاحها .

منهجية البحث :

اعتمد الباحث منهجاً وصفياً تحليلياً عن طريق الاستعانة بالبحث المكتبي الذي يهدف إلى دراسة ما هو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع الورقة البحثية وتحليله، كذلك تم تقديم دراسة حالةٍ لأحدى الدول النامية، التي دخلت مؤخراً للمنافسة في السوق العالمية لترسانات صناعة بناء السفن وهي بنغلاديش ، وتضمن تحليل دراسة الحالة وصفاً للمشكلات ، والمعوقات المختلفة التي واجهت تلك الصناعة ، بحيث يتم الاستفادة من هذه التجربة في صياغة النتائج والتوصيات التي من شأن تنفيذها نجاح تجربة تأسيس صناعة بناء السفن و إصلاحِها في الجمهورية العربية السورية.

فرضيات البحث :

1- إن صناعة بناء السفن وإصلاحها ، يمكن قيامها ، وعملها ، بتنافسية في الدول النامية ، كما بينت دراسة الحالة الموضحة عن بنغلاديش.

2- إن مقومات تأسيس صناعة بناء السفن وإصلاحها تتوافر في الجمهورية العربية السورية .

2- إن صناعة بناء السفن وإصلاحها، تعد من الصناعات المهمة لعملية التنمية الاقتصادية في سورية و سيحقق تأسيسها ، وإقامتها آثاراً إيجابية على الاقتصاد الوطني السوري.

التطورات المتلاحقة في نوعيات سفن الأسطول البحري العالمي وطرازاتها :

يتم في الوقت الراهن تصميم العديد من أنواع السفن المتخصصة وبناؤها وطرازاتها ، من مثل ؛ سفن البضائع العامة، والسفن متعددة الأغراض، وسفن الحاويات، وسفن الدحرجة، وناقلات النفط ، وكذلك ناقلات الصب الجاف ، وناقلات الغاز الطبيعي المسال ، وناقلات غاز البترول المسال لنقل الغاز من مناطق إنتاجه في روسيا وإيران والسعودية وقطر إلى مناطق استيراده ، كذلك هناك سفن البرادات لنقل الفواكه الطازجة واللحوم والخضراوات عبر البحار، وسفن ناقلات المواد الكيميائية المتخصصة ، وسفن نقل الماشية ، وكذلك سفن الصيد البحري المتخصصة في صيد الأسماك وتعليبها ، وكذلك سفن وعبّارات نقل الركاب ، والسفن السياحية الفارهة ، وأيضاً سفن الخدمات المتخصصة من مثل؛ لنشات السحب التي تقطر سفن البضائع عبر القنوات الملاحيه والأنهار وكذلك تقطر السفن من وإلى الموانئ البحرية ، وهناك سفن كاسحات الجليد بمقدماتها المتينة لتشق طريقها وسط المياه المتجمدة وتفتح ممراً للسفن الأخرى، وهناك سفن اليخوت والزوارق السريعة متوسطة وصغيرة الحجم ، ويضاف إلى المجموعة السابقة ، السفن المتخصصة في دراسة المحيطات وأبحاثها، و التي تحمل على متنها معدات دراسة التيارات البحرية وظواهر المد والجزر والأمواج والحياة البحرية والأرصاد الجوية . (النحراوي ، 2008)

لقد شهدت السفن في العالم تطوراً كبيراً في قوة الدفع منذ أن كانت تسير بالشراع ، ثم المحركات البخارية ثم المحركات التوربينية البخارية ، ثم محركات الديزل ، كما ظهرت قوى الدفع بماكينات الدفع النفاثة ، بل إن بعض السفن الحربية مثل بعض حاملات الطائرات أصبحت تبحر باستخدام الطاقة النووية، كما زادت سرعة السفن زيادة ملحوظة، فبعد أن كانت سرعة السفينة تتراوح ما بين 8 إلى 12 عقدة ، وصلت هذه السرعة في الوقت الراهن إلى 38 عقدة، كما ظهرت العبّارات الحديثة ، ذات السرعات العالية المعروفة بالهيدروفيل والهوفر كرافت والكتاماران، كذلك فقد وصلت سرعة بعض الوحدات العائمة الصغيرة إلى 45 عقدة، وقد أدى الاتجاه العالمي للمحافظة على البيئة إلى التوجه نحو التقليل من الانبعاثات الغازية الصادرة عن محركات السفن مع توفير استهلاك الوقود، والعمل على الوقاية من مخاطر التلوث البحري على تصميم الناقلات ذات البدن المزدوج Double Hull وبنائها .

أهم الصناعات المرتبطة بصناعة بناء السفن وإصلاحها :

إن صناعة بناء السفن وإصلاحها ، تعتبر القاطرة المحركة للعديد من الصناعات الوسيطة والمكملة والمغذية ، وسواء ماكان منها يصنف ضمن الصناعات الكثيفة أو المتوسطة من حيث استخدام العمالةِ وتوظيفِها ، وبما يمكن من خلالها تشكيل منظومة صناعية متكاملة لخدمة صناعة بناء السفن وإصلاحها . ويمكن الإشارة إلى هذه الصناعات _ على سبيل المثال ، وليس الحصر_ على النحو الآتي :

صناعة المحركات وأجزائها ، صناعة المواسير والوصلات بجميع أنواعها ، صناعة الألواح الحديدية البحرية

والقطاعات المعدنية ، صناعة الطلمبات ، صناعة المحابس ، صناعة الغازات الصناعية ، صناعة معدات السلامة للسفن ، صناعة المعدات الكهربائية ، صناعة الحبال ، الصناعات المعدنية وغير المعدنية والألياف الزجاجية ، صناعة الأجهزة الملاحية والاتصالات البحرية ، الصناعات الكيميائية للدهانات ومواد التغطية ، صناعات المطاط والخراطيم والأخشاب والزجاج واللدائن والأثاث والمفروشات ، صناعات التبريد والتكييف والمطابخ ، صناعة المعدات الهيدروليكية والروافع ، صناعة سباكه المعادن والنماذج ، صناعات ورش الخراطة الميكانيكية ، صناعة المسامير ووصلات الرباط ، صناعات المفروشات والديكورات ، صناعة الزيوت البحرية ، مجالات خدمات تموين السفن بالوقود والمياه والزيوت والمواد الغذائية .

الدورة التطورية لسفن الأسطول التجاري البحري العالمي :

وفقاً لما تشير إليه الإحصائيات من أن الأسطول التجاري البحري العالمي يُسهم في نقل ما تزيد نسبته عن 80% من كميات البضائع والنقليات الداخلة في حركة التجارة الدولية ، واستناداً لقانون الطلب على النقل الذي ينص على أن الطلب على خدمات النقل هو طلب مشتق Derived Demand من الطلب على السلع والبضائع المنقولة ، فإنّه يمكن بديهياً أن نستنتج أن الطلب على خدمات الأسطول التجاري البحري العالمي هو طلب مشتق من الطلب العالمي على السلع والمنتجات المختلفة الداخلة في حركة التجارة العالمية وهو الطلب الذي يرتبط بعوامل متعددة تذكر في مقدمتها الدورات الاقتصادية والتقلبات Economic Fluctuations التي تجتاح الاقتصاد العالمي من مدة إلى أخرى ، والتي تلقي بظلالها على مختلف القطاعات والأنشطة الاقتصادية في العالم ، وفي مقدمتها بالطبع صناعة النقل البحري العالمي ، ويمكن في هذا الشأن الوقوف على أربع مراحل رئيسية لدورة تطور Economic Life Cycle الأسطول التجاري البحري العالمي ، على النحو الآتي :

مرحلة الركود Recession Stage :

في هذه المرحلة يتراجع الطلب العالمي على خدمات الأسطول التجاري البحري في ظل حالة ركود اقتصادي عالمي قد تحدث انعكاساً لعوامل سياسية أو اقتصادية أو مالية دولية من مثل الحروب والصراعات العسكرية ، أو أحداث سياسية من مثل أحداث الحادي عشر من سبتمبر أو أحداث مالية من مثل أزمة البورصات الآسيوية ، فهذه الأحداث تولد آثاراً سلبية على الاقتصاد والطلب العالمي على خدمات الأسطول التجاري البحري ، ومع ذلك الانخفاض في الطلب مع ثبات المعروض من الحمولات لسفن الأسطول التجاري البحري العالمي ، يتولد انخفاض في مستويات النوالين ، وبالتالي تتأثر سلباً الإيرادات التشغيلية للسفن في ظل تكاليفها التشغيلية الباهظة مما يدفع الشركات الملاحية إلى العمل على ترشيد نفقاتها ، والتخلص التدريجي من بعض أنواع وحمولات السفن التي يصبح تشغيلها في ظل هذه الظروف بغير ذي جدوى اقتصادية ، كما أن هذه الأجواء السلبية تلقي بظلال قاتمة على السوق الملاحي الذي تنخفض فيه أسعار شراء وتأجير السفن الحديثة والمستعملة على السواء لعدم الإقبال على حيازتها في مثل هذه الظروف غير المواتية ، وحتى السفن المستعملة تنخفض أسعارها بشدة إلى مستوي يقارب أسعار التخريد . (النحراوي ، 2008)

مرحلة النمو Growth Stage :

في هذه المرحلة تتحسن تدريجياً ظروف الاقتصاد العالمي وتتجه حركة التجارة الدولية إلى الانتعاش الذي يتولد عنه زيادة كمية البضائع والنقليات الصادرة والواردة مما ينعكس في زيادة مستوى الطلب على خدمات سفن الأسطول التجاري البحري العالمي ، وتقل الفجوة تدريجياً بين الطلب على خدمات النقل البحري والعرض من حمولات سفن الأسطول ويتجه السوق تدريجياً إلى وضع التوازن حيث ترتفع مستويات النوالين إلى مستوى يسمح بتحقيق تشغيل اقتصادي للسفن ، وتدفع هذه التطورات الإيجابية إلى حدوث تحسن طفيف في جانب الطلب في السوق الملاحي الذي يبدأ في التعافي التدريجي من الآثار السلبية لمدة الركود السابقة ، وتبدأ أسعار شراء السفن وتأجيرها في الزيادة ولاسيما السفن المستعملة منها، وخاصة أن ظروف عدم التأكد Uncertainty تكون مازالت سائدة ، وعليه تحجم الغالبية العظمى من الشركات الملاحية والمستثمرين عن المخاطرة بالاستثمار في شراء سفن جديدة أو إصدار طلبات بناء سفن جديدة ، في ظل تكلفتها الرأسمالية الباهظة ، والمخاطرة بتشغيل هذه السفن في ظل ظروف عدم التأكد المحيطة ؛لأن أسعار شراء السفن المستعملة ، وتأجيرها تكون منخفضة ، آنذاك ، بتأثير مدة الركود السابقة. (النحراوي ، 2008)

مرحلة الرواج Booming Stage :

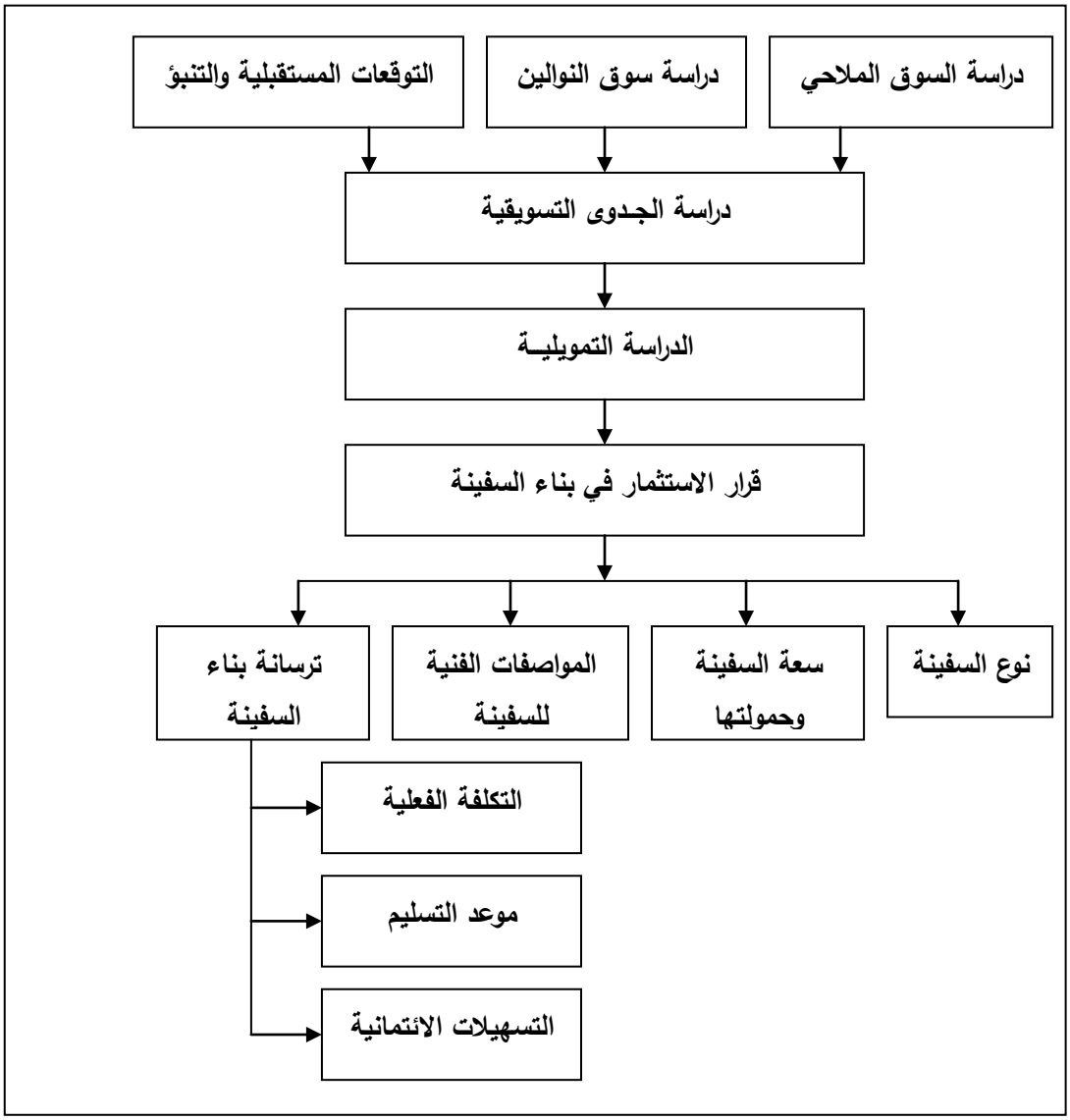
مع التحسن المستمر في حركة التجارة الدولية والزيادة المضطردة في الطلب على خدمات سفن الأسطول التجاري البحري تتلاشى الفجوة بين جانبي العرض والطلب ويتجه سوق النقل البحري إلى التوازن ، مع حدوث ارتفاعات متتالية في مستويات النوالين نتيجة الزيادة المستمرة في الطلب المتولدة عن الرواج الاقتصادي العالمي ، ولا يمكن القطع بوجود مدة زمنية محددة أو مدى زمني محدد لهذا الرواج فقد ينشأ ويستمر عدة شهور أو عدة أعوام استمراراً أو تغيراً ، نتيجة المحددات والمؤثرات المختلفة في جانبي العرض والطلب في السوق الملاحي العالمي ، ويمكن الإشارة إلى أن هذه المرحلة تتسم بتحقق إيرادات تشغيلية ضخمة للشركات الملاحية ، التي قد يتجه العديد منها للاستثمار وإضافة حمولات جديدة إلى طاقة الأسطول للاستفادة من حالة الرواج التي يشهدها السوق الملاحي ، كما يلاحظ في تلك الفترة ترحيب المؤسسات المصرفية بتمويل الاستثمارات وشراء السفن اعتباراً للتوقعات المتفائلة والجدوى الاقتصادية التي تظهرها المشروعات الاستثمارية في هذا المجال مما يدفع المصارف إلى منح الائتمان لهذه المشروعات . (النحراوي ، 2008)

مرحلة التدهور Decline Stage :

في هذه المرحلة تحدث زيادة في عرض خدمة النقل البحري نتيجة توجه الشركات الملاحية نحو إصدار طلبات بناء سفنٍ جديدة وشرائها ، فيتزايد العرض من الحمولات والفراغات المتاحة على متن السفن ، وكذلك تأخذ عوامل أخرى في إحداث زيادات متوالية في جانب العرض ، مثل التقدم والتطور الهائل في تصميم السفن وبنائها، مما ينعكس إيجاباً على سوق بناء السفن العملاقة ذات السعات والحمولات الأكبر المقترنة بسرعات عالية للإبحار، وهي عوامل تدفع الشركات الملاحية للاستثمار في هذه النوعيات والطرازات الحديثة من السفن ، وعليه فقد تحدث الزيادة في جانب العرض بمعدلات تفوق الزيادة في جانب الطلب ، ومع نزول هذه السفن إلى العمل في السوق الملاحي ، وفي ظل زيادة حدة المنافسة بين الشركات الملاحية على اجتذاب النقليات والبضائع ، تضع تلك المتغيرات مستويات النوالين تحت ضغط من العرض الزائد دافعة إياها للاتجاه النزولي في ظل المنافسة السعرية التي تحدث بين هذه الشركات ،

فتنخفض أسعار النوالين بشدة وتبدأ التوقعات التشاؤمية في إحداث أثرها تدريجياً ، ومع هذه التطورات تلقي ضغوط التكاليف الرأسمالية والتشغيلية للسفن بثقلها على عاتق الشركات الملاحية ، التي تسعى نحو ترشيد هذه التكاليف وتدنيتها ، وتبدأ في ضغط الإنفاق واتباع سياسات التقشف ويدخل السوق الملاحي تدريجياً في مرحلة من التراجع والانكماش والتدهور . (النحراوي ، 2008)

وهكذا يتضح أن الاستثمار في بناء السفنِ وتشغيلها هو عملية بالغة التعقيد ولاسيما أن الاستثمارات في هذا المجال تعد مكثفة لرأس المال Capital Intensive Industry ، كما أنها تتسم بدرجة عالية من المخاطرة وعدم التأكد والحساسية للمتغيرات المختلفة ، فضلاً عن أن قرار الاستثمار يأتي اتخاذه بعد مُدد طويلة نسبياً في إعداد الدراسات المختلفة والتوصل إلى النتائج التي سيبني عليها القرار الاستثماري ، وحتي قرار الاستثمار نفسه يكون عرضة للمتغيرات من مرحلة إلى أخرى ومن دولة إلى أخرى ومن شركة ملاحية إلى أخرى ، ويضاف إلى ما سبق أثر الفواصل الزمنية بين اتخاذ قرار الاستثمار وتنفيذه بالفعل وظهور النتائج في شأنه ، وهو ما يعرف لدى الاقتصاديين بمدّة الإثمار Gestation Period ، وتتضح المراحل المتنوعة لاتخاذ مثل هذا القرار من خلال الشكل رقم (1) الذي يوضح المراحل الرئيسية لاتخاذ قرار بناء السفن .



حتى منتصف الخمسينات من القرن العشرين كانت ترسانات بناء السفن الأوروبية تتصدر الترسانات العالمية من حيث أعداد وحمولات السفن التي يتم بناؤها للانضمام إلى الأسطول التجاري البحري العالمي ، لكن ذلك الوضع قد تغير مع النمو السريع المطرد للاقتصاد الياباني وما صاحبه من تركيز على تنمية صناعة بناء السفن في اليابان باعتبارها صناعة استراتيجية للاقتصاد الياباني ، وقد حققت تلك السياسة نتائج باهرة جعلت ترسانات صناعة بناء السفن اليابانية تتصدر الترسانات البحرية على مستوي العالم في هذا المجال طوال العشرين عاما التالية وحتى يومنا هذا ، وحتى منتصف عقد السبعينات من القرن الماضي يمكن القول إن اليابان تسيدت صناعة بناء السفن وإصلاحها، على مستوى العالم ، إلا إن دخول كوريا الجنوبية في مجال صناعة بناء السفن وإصلاحها في بداية عقد السبعينات أذن بظهور منافس قوي لليابان في هذا المجال ، ولا سيما أن التكلفة المقارنة لمتوسط أجر العامل في ترسانات صناعة بناء السفن في كوريا الجنوبية كان أقل بكثير من نظيره الياباني آنذاك ، مما أعطى للترسانات الكورية تميزاً نسبياً في عنصر التكلفة ، وخاصة أن هذه الصناعة هي صناعة مكثفة لعنصر العمل Labor Intensive Industry . (Patrick, W., 2008)

وفي منتصف الثمانينات دخلت الصين مجال صناعة بناء السفن لتفرض وجودها بقوة في مجال هذه الصناعة منافسة لليابان وكوريا الجنوبية ، وفي عام 2005 استطاعت ترسانات بناء السفن الصينية الحصول على حصة تسويقية من عقود بناء السفن للأسطول التجاري البحري العالمي متجاوزة بذلك لأول مرة الحصة التسويقية لليابان وكوريا الجنوبية كما هو موضح بالجدول رقم (1) ، كذلك فقد شهد العقد الأول من القرن الحادي والعشرين دخول دول صاعدة في مجال ترسانات صناعة بناء السفن من مثل البرازيل والهند واندونيسيا وفييتنام وتركيا والفيلبين. (Patrick, W., 2008)

وتعتبر اليابان والصين وكوريا الجنوبية بمثابة الدول الثلاث الكبرى في مجال صناعة بناء السفن على مستوى العالم ، كماهو مبين في الجدول رقم (1) ، ووفقا للبيانات المتاحة في هذا الشأن ، يتضح أن هناك توجهاً من مجموعة الدول الكبرى في مجال صناعة بناء السفن في العالم نحو عدم الدخول في تعاقدات لبناء السفن لحمولات تقل عن 25000 طن مما يمكن معه أن يتيح فرص تسويقية مواتية للعديد من ترسانات صناعة بناء السفن في الدول النامية للتوجه نحو صناعة بناء السفن متوسطة وصغيرة الحجم والدخول إلى هذا القطاع / الشريحة التسويقية في ظل غياب المنافسة من الترسانات العالمية الكبرى في هذه الدول.

إن الخبراء في هذا المجال ووفقاً لأحدث التقارير يقدرون أن حجم الطلب العالمي على الحمولات من السفن الجديدة يقدر في المتوسط بحوالى 21 بليون طن GT سنويا ، ونظراً لأن القيمة المتوسطة لحمولة الطن الواحد GT من السفينة تقدر بحوالى 7620 دولار أمريكي / GT ، فإن قيمة الطلب العالمي على عقود بناء السفن في كل عام تقدر في المتوسط بحوالى 1600 بليون دولار أمريكي ، ويقدر أن نسبة 25% من حجم الطلب العالمي على بناء السفن يتوجه للسفن ذات الحمولات الصغيرة أي ماقيمته 400 بليون دولار أمريكي هي قيمة عقود بناء السفن الصغيرة على مستوى العالم سنويا للأسطول التجاري البحري العالمي ، في ظل هذه المعطيات كان توجه العديد من الدول نحو محاولة اغتنام أكبر حصة ممكنة من هذا القطاع / الشريحة التسويقية ، من السوق العالمي لصناعة بناء السفن، ويأتي في مقدمة هذه الدول البرازيل والهند واندونيسيا وفييتنام وتركيا والفيلبين . (Clarkson, 2011) .

جدول رقم (1) أعداد العقود المبرمة لبناء السفن للأسطول التجاري البحري العالمي خلال المدة من عام 2000 إلى عام 2010 والحصة التسويقية لعدد من الدول (الصين – اليابان – كوريا الجنوبية – بنغلاديش)

الأعوام	عدد عقود بناء السفن على مستوي العالم	الحصة التسويقية للصين %	الحصة التسويقية لليابان %	الحصة التسويقية لكوريا الجنوبية %	الحصة التسويقية لبنغلاديش %
2000	1950	10	23.95	17.95	0
2001	2500	16	20.8	9.2	0.08
2002	2250	11	22.22	10	0
2003	3100	16	22.58	16.45	0.1
2004	3900	20	21.79	13.08	0.1
2005	3850	21	13.25	12.73	0.03
2006	5050	30	14.85	14.85	0.08
2007	6600	33	11.21	19.7	0.35
2008	3000	34	16.5	13.33	0.57
2009*	2900	34	16.95	14.35	0.82
2010*	3190	35	17.25	15.55	0.93

الجدول من إعداد الباحث استنادا لبيانات (Patrick, W., 2008)

إن تصدر الترسانات الصينية لمجال صناعة بناء السفنِ وإصلاحِها في العالم ، تعبر عنه الاحصاءات إذ إن هذه الترسانات قد حققت حجم تعاقدات عام 1998 بحجم 1.9 بليون طن GT وقد حققت بعد 10 سنوات وبالتحديد في عام 2008 حجم تعاقدات بلغ 62 بليون طن GT ، ولقد كان في مقدمة العوامل التي أسهمت في تحقيق ذلك ، الاستثماراتُ الكثيفة الموجهة إلى هذا القطاع ، والسياساتُ الحكومية المحفزة والمشجعة ، فضلاً عن التعاون التقاني مع عدد من الترسانات الأوروبية ، والسياسات الإدارية والتشغيلية المطبقة داخل هذه الترسانات ، والاهتمام البالغ بتنمية إدارات البحث والتطوير ، وسياسات قيادة التكلفة والسياسات التسويقية .

إن أعداد سفن الأسطول التجاري البحري الصيني تقدر بحوالي 1500 سفينة ، أكثر من 80% منها قد تم بناؤه في الترسانات الصينية ، كما أن 600 سفينة منها مسجلة تحت العلم الصيني ، ويقدر أن هذا العدد من السفن يحمل ما تزيد نسبته عن 30% من التجارة الخارجية الصينية ، إن الترسانات وأحواض بناء السفن في الصين ، يبلغ عددها أكثر من 800 ترسانة كبيرة ومتوسطة ، تشغل الترسانة الواحدة منها عدد عشرة آلاف عامل في المتوسط ، أي إن ترسانات بناء السفن في الصين توفر وظائف مباشرة لعدد يقدر بحوالي 8 مليون عامل ، هذا الرقم يضاف إليه أعداد العمال في الصناعات المغذية لصناعة بناء السفن ، كذلك فقد وضعت الترسانات البحرية الصينية خطة زمنية لزيادة الاعتماد على المكونات والمستلزمات المحلية لصناعة بناء السفن تصل إلى 90% بحلول عام 2015. (American Economic Alert, 2010)

تجربة ترسانات صناعة بناء واصلاح السفن في دولة نامية (بنغلاديش) :

تقع بنغلاديش شمال شرق شبه القارة الهندية مطلة على خليج البنغال بسواحل بحرية يبلغ طولها الإجمالي 1660 كم ويمتد داخل البلاد العديد من الأنهار والروافد والممرات المائية والتي يصل عددها إلى 200 نهر وفرع يبلغ إجمالي أطوالها 2215 كيلو متراً ، وتشغل مساحة مسطحها المائي 11% من مساحة البلاد ، وبذلك فالنقل النهري يمثل أهمية بالغة للحياة والاقتصاد والتجارة في بنغلاديش متكاملاً مع النقل البحري حيث يقدر أن عدد 5000 سفينة مسجلة لدى الحكومة في بنغلاديش تعمل في النقل الساحلي والداخلي بحرياً ونهرياً ناقلة مانسبته 90% من المنتجات البترولية ومشتقاتها ، 70 % من البضائع ، 35 % من حركة الركاب داخل البلاد ، ويقوم هذا القطاع بتشغيل عدد 100 ألف فرد من العمالة الماهرة وعدد 150 ألف فرد من العمالة متوسطة المهارة .

هذه الأعداد من السفن العاملة في بنغلاديش سواء ماكان منها البحرية أو النهرية يتم بناؤها وإصلاحها في الترسانات المحلية داخل البلاد ، حيث يذكر في هذا الاطار أن بنغلاديش تعتبر الدولة البحرية الثانية على مستوي العالم في مجال صناعة تفكيك السفن ، أو تحويلها إلى خردة ، والتي توفر العديد من أصناف المواد والأجزاء والمكونات التي يعاد استخدامها في بناء السفن وصناعتها في بنغلاديش ، أو إعادة تدويرها وتصنيعها لإنتاج مواد ، ومستلزمات إنتاج جديدة ، وتشير التقديرات إلى وجود المئات من ترسانات وأحواض و ورش بناء السفن وإصلاحها في بنغلاديش الا أن عدد 124 فقط منها مسجل رسمياً لدى الجهات الحكومية ، حيث يتركز 70 % منها حول العاصمة داكا ، ومدينة يارا نانجونج ، ونسبة 20% منها في مدينة شيتاجونج .
(Chittagong, 2011)

تقوم الترسانات البحرية صغيرة الحجم في بنغلاديش ببناء السفن وتصنيعها وتغطية متطلباتها المحلية، حتى حمولة 3500 طن dwt ، لكن هناك عدد محدود من هذه الترسانات البحرية لبناء السفن وتصنيعها، هو الذي يمكنه القيام بالبناء والتصنيع ، وفقاً للمواصفات والمعايير العالمية ، يذكر منها شركة HSE ، وهي مشروع مشترك Joint Venture مع شركة Mitsui اليابانية العملاقة ، وتعاقدت شركة HSE مؤخراً على بناء 10 سفن صغيرة الحجم لليابان بقيمة 50 مليون دولار أمريكي ، يضاف إلى ما سبق تمكن العديد من ترسانات بناء السفن وورشاتها في بنغلاديش من التعاقد على طلبات بناء سفن حتى حمولة 10000 طن dwt فضلاً عن مجموعة متنوعة أخرى من الأوناش العائمة ولنشات القطر والإرشاد وسفن الخدمات وسفن الصيد ، وكذلك التعاقد على بناء سفن من أنواع مختلفة في حدود 10000 طن dwt مع عملاء من ألمانيا واليابان والدنمارك وهولندا (Hossain & Zakaria, 2008).

يذكر أنه في ظل هذا النمو الإيجابي في عدد التعاقدات ، استطاعت ترسانة أناندا بالاشتراك مع ترسانة ويسترن مارين أن تبرم عقداً بقيمة 600 مليون دولار أمريكي لبناء عدد 40 سفينة بحمولات متنوعة أقل من 10 آلاف طن ، كما استطاعت الترسانة نفسها التعاقدَ مع إحدى الشركات الدنماركية الكبري لبناء أول سفينة كبرى عابرة للمحيطات Ocean Going Ship في تاريخ صناعة بناء السفن في بنغلاديش لتتم أعمالها بتدشين هذه السفينة العملاقة في مايو 2008 منافسة في ذلك الترسانات البحرية الكبرى في الصين وكوريا الجنوبية وفييتنام ، وإلحاقا بهذا النجاح أتمت هذه الترسانة أيضاً تصنيع ستة من سفن العبارات وبنائها؛ منها ثلاثة من سفن الكاتاماران المصنوعة من الألومنيوم ، والتي تم تصنيعها لحساب إحدى الشركات الدولية الكبرى وبالمواصفات القياسية العالمية ، كذلك التعاقد مع عدد آخر من

الشركات في ألمانيا والدنمارك وعدد من الدول الأفريقية لبناء عدد من السفن بقيمة إجمالية لهذه العقود 300 مليون دولار أمريكي ، كذلك فقد امتد نجاح التوجه نحو الأسواق العالمية لصناعة بناء السفن في بنغلاديش إلى ترسانات أخرى داخل البلاد ، حيث استطاعت ترسانة ويسترن مارين إبرام عقود لعدد متنوع من السفن مع عملاء من عدد من الدول الأوروبية والآسيوية والأفريقية بقيمة 300 مليون دولار أمريكي (Ananda, 2011) .

عدد من المشكلات التي تواجه صناعة بناء السفن في بنغلاديش :

1- عدم قدرة البنوك المحلية على تمويل هذه الصناعة وتقديم الائتمان اللازم لها بالقدر الكافي ، فضلاً عن إحجام العديد منها عن القيام بذلك نظراً للمخاطرة المرتفعة المرتبطة بهذا النوع من الصناعات .

2- يعدُّ سعر الفائدة الذي تحدده البنوك المحلية على الائتمان المقدم لهذه الصناعة مرتفعاً نسبيا، إذ يتراوح مابين 12% إلى 16% على القروض التي تسعى ترسانات صناعة بناء السفن للحصول عليها لتمويل عمليات الصناعة والبناء، بينما تمنح هذه البنوك نفسُها للصناعات التصديرية في بنغلاديش قروضاً بفائدة منخفضة نسبيا تقدر بحوالي 7% ولعل ذلك يعود أيضاً ، إلى الدرجة العالية من المخاطرة المرتبطة بهذه الصناعة .

3- إحجام العملاء المتعاقدين مع ترسانات بناء السفن في بنغلاديش عن قبول الضمانات والتغطيات التي تقدمها البنوك المحلية في بنغلاديش لعقود بناء السفن في الترسانات البنغالية ، الأمر الذي يتطلّب إدخال بنك عالمي لتقديم ضمان إضافي Counter Guarantee

فيلقي ذلك بعبء تكلفة إضافية تضاف إلى تكاليف بناء السفينة المتعاقد عليها ، وتقدر هذه التكلفة بما نسبته 16% من قيمة الضمان المقدم (4% للبنك المحلي ، 4% للبنك الأجنبي ، على مدى سنتين تمثلان المدّة التقديرية المتوسطة لبناء السفينة).

4-يتطلب الأمر من الجهة المتعاقدة مع ترسانة بناء السفن في بنغلاديش تقديم دفعات مرحلية على شكل تحويلات مالية بقيمة مواد ومستلزمات ومكونات السفينة إلى ترسانة بناء السفن حيث تحصل البنوك عمولةً على هذه التحويلات ، كما تحصل البنوك على عمولة مصرفية تتراوح مابين 1% إلى 2% لفتح الاعتماد المستندي اللازم لاستيراد هذه المستلزمات والمكونات من الخارج ، ويتم ذلك على مدى 4 مرات سنويا لمدة سنتين وهي المدّة التقديرية المتوسطة لبناء السفينة .

5- يفرض القانون في بنغلاديش عمل تغطية تأمينية على السفينة تحت البناء عند الوصول إلى مستوى Keel Laying بنسبة 0.001% من قيمة عقد بناء السفينة ، تزيد في مراحل البناء اللاحقة بنسب تصاعدية ، تتزايد مع التقدم في مراحل بناء السفينة ، مما يفرض عبئاً ماليّاً آخر تحت بند التأمين على السفينة تحت البناء .

6- عدم توافر الصناعات المحلية المغذية لترسانات بناء السفن وإصلاحها ، بالقدر اللازم سواء من حيث توفير أعداد المواد والمكونات والمستلزمات، وكميّاتها ، أو توفيرها بمستوى الجودة والسعر المناسب وفقاً للمواصفات العالمية.

7- افتقار العديد من الترسانات المحلية إلى وجود إدارات البحث والتطوير Research & Development وكذلك توافر المتخصصين المتميزين بأعداد كافية ، للعمل في هذه الإدارات ؛ مما يجعل من الصعوبة بمكان على هذه الترسانات القيام بعملية بحث وتطوير أو تقديم ابتكارات حقيقية أو تصميمات جديدة يمكن أن تنعكس على تنافسية هذه الترسانات مع الترسانات الأخرى إقليمياً ودولياً .

8- افتقار العديد من الترسانات المحلية إلى المعدات الحديثة في مجال صناعة بناء السفن سواء ماكان منها من المعدات الثقيلة والمتوسطة أو المعدات ذات المستوى التكنولوجي المتقدم ، والتي ينعكس توافرها , إلى حد كبير على كفاءة الإنتاج وجودته.

9- عدم وجود صناعة كبيرة لإنتاج الألومنيوم في بنغلاديش يلقي بتأثير سلبي على صناعة بناء السفن ، ويرجع ذلك إلى عدد من العوامل التي يأتي في مقدمتها توافر الغاز الطبيعي وغاز Inert Gas مما يضطر البلاد إلى الاستيراد من الخارج بتكاليف كبيرة تحمل بدورها على تكاليف صناعة بناء السفن في الترسانات البحرية .

10- لأن عملية بناء السفينة الواحدة تتطلب عدداً من المواد والمكونات والمستلزمات يصل في المتوسط إلى 4000 عنصر ، والتي يتطلب تجميعها وتركيبها عمالة فنية متخصصة على درجة عالية من الدقة والمهارة ، فقد لوحظ أنه، بما يخصُّ تركيب الأجزاء الالكترونية والكهربائية ، لاتتوافر العمالة الماهرة في بنغلاديش بالقدر الكافي في هذا المجال.

11- هناك مجموعة من المشكلات ،يمكن أن تنعكس إيجابيّاً في تكلفة بناء السفينة وسعرها ، ويتعلق معظم هذه المشكلات بالبنية الأساسية للبلاد ، وترتبط بعدم توافر الكهرباء والغاز بالقدر الكافي ، وكذلك توافرها بالأسعار التشجيعية التي تسمح لصناعة بناء السفن بالحصول عليها بتكلفة منخفضة نسبياً .

12- وجود قيود حكومية صارمة على استيراد الأعمدة الحديدية وألواح الحديد الصلب وشرائحه، اللازمة لصناعة بناء السفن ، والسماح فقط بالاستيراد بشروط محددة وفي ظل قيود على توفير العملات الأجنبية ، وبشروط شحن لا تسمح بالاستيراد إلا بنظام CIF .

13- عدم توافر الأحواض الجافة Dry Dock لدى ترسانات بناء السفن في بنغلاديش إلا في الترسانات الحكومية وهما ترسانتان فقط.

14- تركز معظم ترسانات بناء السفن في بنغلاديش حول مدينة داكا العاصمة ، والتي تقع على النهر بعيدا عن الساحل البحري المطل على خليج البنغال ، ويعني ذلك أن عمق المياه في النهر هو قيد على بناء السفن الكبيرة والمتوسطة وخاصة مع ترسب الطمي باستمرار في هذا النهر وغيره ، بما لا يسمح بتوفير عمق كافٍ لإخراج السفينة إلى البحر بعد الانتهاء من بنائها ، ولذلك يقتصر بناء السفن على السفن ذات الغاطس خمسة أمتار بحد أقصى ، مع وجود قيود أخرى تقترن بحجم السفينة وارتفاعِها ؛ نظراً لوجود العديد من الجسور على هذا النهر .

15 – الأعباء الجمركية المتعلقة بفرض رسوم جمركية على استيراد مواد صناعة بناء السفن ، ومستلزماتها، ومكوّناتها، وكذلك الرسوم الجمركية المفروضة على السفينة نفسها بعد اكتمال بنائها وتسليمها إلى المتعاقدين على بنائها .

16- الأعباء المتعلقة بالدورة المستندية المعقدة للإجراءات الجمركية ، والتي تستغرق وقتاً طويلاً وجهوداً إدارية كبيرة للإفراج عن هذه المواد والمكونات والمستلزمات ، والتي تصل في بعض الأحيان إلى ترسانة البناء بعد ثلاثة أشهر من وصولها إلى الميناء ، مما قد يعطل عمليات البناء وخاصة مع اعتبار أن مراحل البناء هي مراحل متراكبة بحيث لا يمكن البدء بعملية قبل الانتهاء من العملية السابقة عليها.

17- إن عملية استيراد مئات القطع والمستلزمات والمكونات الخاصة بصناعة بناء السفن، هي عملية معقدة ومكلفة وتستغرق الكثير من الوقت في إصدار أوامر الشراء والإجراءات التعاقدية ، وكذلك الوقت المستغرق بوساطة المصدر فضلاً عن زمن النقل من دولة المصدر إلى بنغلاديش ؛ الدولة المستوردة ، يضاف إلى ذلك جميعه زمن

التخليص الجمركي ، وخاصة في ظل عدم وجود نظام الدائرة الجمركية الخضراء للتخليص والإفراج الجمركي Green Customs Channel.

18- إن الوقت الطويل الذي تستغرقه عملية التخليص الجمركي للقطع والمكونات والمستلزمات والمقدر عددها بالمئات يجعل منها عرضة للتلف أو السرقة في أثناء وجودها لمُدد طويلة داخل الدائرة الجمركية في الموانئ ، وما يمكن أن يسببه ذلك من مشكلات بالغة الصعوبة للحصول عليها واستيرادها من جديد ، فضلا عن المشكلات الصناعية والإنتاجية الناجمة عن غياب هذه الأجزاء عن عملية بناء السفينة في ترسانة البناء ، وتأثير ذلك في مجمله على الالتزام بالتسليم في الوقت المحدد في عقد البناء. (Shahriar & others, 2010)

إنّ التعرض لتجربة بنغلاديش في صناعة بناء السفن بالبحث والتحليل يلقي الضوء على عدد من المعوقات والصعوبات التي يمكن أن تتعرض لها الدول النامية وهي تسلك طريق إنشاء هذه الصناعة المهّمة وتنميتها . ودولة بحرية عريقة ورائدة من مثل سورية ، بأهمية موقعها الجغرافي ، وإمكاناتها الاقتصادية ، وتوجهاته إلى التنمية والتقدم يجعل من الأهمية بمكان العمل على تأسيس هذه الصناعة وإنشائها وتنميتها ، وخاصّة أن المتطلبات اللازمة لذلك تتوافر إلى حد كبير في سورية وهذه المتطلبات يأتي في مقدمتها العمالة البحرية الماهرة المتخصصة والموقع الجغرافي والبيئة الاقتصادية والعلمية والتكنولوجية والصناعية التي تسمح بنجاح هذه الصناعة ونموها ، على أن تستفيد من تجارب الدول النامية التي خاضت مجال هذه الصناعة ، من مثل بنغلاديش وفيتنام والهند .

مستقبل صناعة بناء السفن وإصلاحها في سورية :

في ظل عدم وجود حوض بحري متخصص في سورية لصيانة السفن التي ترتاد الموانئ البحرية السورية وإصلاحها، تضطر هذه السفن إلى إجراء عمليات الصيانة والإصلاح في الدول الأوروبية أو الدول المجاورة ، وتتكلف الشركات الملاحية المالكة لهذه السفن مبالغ كبيرة للحصول على هذه الخدمات ، وبذلك فصيانة السفن وإصلاحها، خارج سورية تضيّع على الاقتصاد الوطني ملايين الدولارات التي تتدفق إلى خارج البلاد ، إذ تقدر أعداد سفن الأسطول التجاري البحري السوري بحوالي 500 سفينة ، وجميعها، كما هي طبيعة السفن ، بحاجة لعمليات الصيانة الدورية والوقائية والمخططة والإصلاح والعمرات ، ونتيجة لعدم وجود حوض متخصص في هذا المجال فإن معظم ملاك السفن في سورية يستخدمون الأحواض الموجودة في رومانيا وتركيا وروسيا وأوكرانيا واليونان ومصر، أما السفن الصغيرة فتتجه عادة إلى ميناء طرابلس في لبنان.

إن التكلفة الرأسمالية لإنشاء حوض متخصص لصيانة السفن وإصلاحها في سورية ، تتراوح مابين (30) إلى (40) مليون دولار، وإيراداته السنوية تقدر بحوالي (10) مليون دولار قابلة للزيادة ، فضلاً عن أنه يشغل عمالة يتراوح عددها مابين (5000) إلى (10) آلاف عامل ، وفضلاً عن أن هذا المشروع سيوفر للاقتصاد الوطني السوري مبالغ كبيرة تدفع بالعملات الأجنبية ، إذ إنه يمكن أن ينافس الأحواض الأخرى في المنطقة وذلك لانخفاض التكلفة النسبية للأيدي العاملة ، وسيقوم بتشغيل العديد من الورش والمصانع المحلية التي يرتبط نشاطها الإنتاجي بهذا المجال ، وسيكون مركزا مهماً لتدريب الكوادر الفنية المتخصصة وتأهيلها ، فضلاً عن أن تقديرات تكلفة الإصلاح والصيانة محلياً لا تتجاوز 50% من التكلفة التي تتحملها السفن خارج سورية ، وبالعملات الأجنبية ، وبذلك تتيح إقامة صناعة صيانة السفن في سورية وإصلاحها ، تدفق هذه المبالغ الكبيرة إلى الاقتصاد الوطني السوري وعدم تسربها إلى الخارج ، كما أنه يمكن أن يحقّق جذباً للشركات الملاحية العربية والأجنبية ،نظراً لما يمكن أن يقدمه من خدمات الصيانة

والإصلاح بتكلفة تنافسية ، فضلاً عن إمكانية تطوير النشاط الصناعي بالتوجه التدريجي نحو التصميم والبناء. (غرفة الملاحة البحرية السورية)

وقد قامت الدولة السورية بالفعل بتشكيل لجنة لاختيار مجموعة مواقع ، وترشيح الأنسب منها لإنشاء ذلك المشروع وإقامته، بالتنسيق بين وزارتي النقل والسياحة والجهات المعنية كافةً ، وبعد البحث والدراسات تم تحديد أربعة بدائل للاختيار فيما بينها على النحو الآتي :

الموقع الأول : موقع "عرب الملك " يقع شمال مدينة بانياس وهو موقع ذو طبيعة شاطئية رملية، والموقع مجاور للطريق القديم الذي يصل مدينة جبلة بمدينة بانياس، ولا توجد منطقة سكنية بالقرب من هذا الموقع ، كما أنه لا يوجد في منطقة ساحلية تتدرج أعماق المياه فيها ، حيث يصل عمق قاع البحر إلى (15) متراً على مسافة (500) متر من الشاطئ ، وللموقع جبهة بحرية بطول 920 متراً وطول الشاطئ نحو 1500 متر ، وهو محاط بأملاك عامة تتجاوز مساحتها 64 ألف متر مربع ، ويقع قرب الممر الملاحي الخاص بميناء تصدير النفط في بانياس.

الموقع الثاني : موقع "سوكاس" جنوب مدينة جبلة ، وهو ذو طبيعة شاطئية صخرية مع وجود بعض الأمكنة الرملية، وهو مجاور للطريق القديم الذي يصل مدينة جبلة بمدينة بانياس، ولا توجد منطقة سكنية قرب هذا الموقع ، المتاخم لعقدة البرجان المرورية التي تصله بالطريق الدولي(الأوتوستراد) .

الموقع الثالث : موقع" الجنينة" شمال محافظة طرطوس، ويقع ضمن خليجٍ،جنوب مدينة بانياس بالقرب من الشاطئ المهجور، وهو ذو طبيعة شاطئية من الصخور الرملية السوداء، يمر بقربه طريق طرطوس بانياس القديم.

الموقع الرابع : موقع " الباصية" إلى الجنوب من مدينة بانياس، وهو ذو طبيعة شاطئية رملية ، وهو مجاور للطريق الدولي دمشق اللاذقية ، وتوجد عقدة مرورية مجاورة له ، تصله بهذا الطريق.

وبعد البحث والتدقيق من الحكومة السورية ودراسة كافة الجوانب الفنية والجغرافية والجيولوجية ، والدراسات الميدانية للسواحل البحرية السورية تم اعتماد موقع شمال بانياس في منطقة عرب الملك . والمشروع ، وفقاً لاختيار هذا البديل، يتطلب تنفيذه تشييد مكسر رئيسي بطول 1.5 كيلو متر ومكسر ثان بطول 500 متر ، لينتج حوضَ مسطحٍ مائي بمساحة 250 ألف متر مربع وساحات 280 ألف متر مربع ، وتقدر التكاليف الرأسمالية اللازمة لإنشاء الحوض المقترح بمبلغ 156 مليون دولار، على أن يتم إنشاء المشروع وفقاً لأحد الأساليب المقترحة الآتية:

- أسلوب التشاركية (PPP) بين القطاع العام والخاص بحيث تنشأ عنه شركة خاصة تدير هذا المشروع ، وتكون حصة الدولة في تقديم الملكية العامة للشريك الذي يمثل القطاع الخاص، وتمثل الأموال اللازمة لتنفيذ البنية التحتية واستثمار المشروع حصة ذلك الشريك ، والتي توزع وفقاً للغايات التي تحددها هذه الشراكة .
- قيام الحكومة بتجهيز المكاسر والبنية التحتية، ثم طرح المشروع للاستثمار وفقاً لعقود إيجار سنوية أو مساهمة في العائد .
- اتّباع نظام البناء والتشغيل ثم التحويل (B.O.T) حيث تقوم شركة خاصة باستثمار الموقع لمدة زمنية معينة ومن ثم إعادته إلى الدولة مع الملكية.

الاستنتاجات والتوصيات :

الاستنتاجات :

1- إن صناعة بناء السفن وإصلاحها تعدّ القاطرة المحركة للعديد من الصناعات الوسيطة والمكملة والمغذية ، وسواء ما كان منها يصنف ضمن الصناعات الكثيفة أو المتوسطة من حيث استخدام العمالة وتوظيفها ، وبما يمكن من خلالها تشكيل منظومة صناعية متكاملة لخدمة صناعة بناء السفن وإصلاحها ، بحيث تحقق مجمل هذه الأنشطة آثاراً إيجابية، على الاقتصاد الوطني السوري.

2- الاستثمار في بناء السفن وتشغيلها، عملية بالغة التعقيد ولاسيما أن الاستثمارات في هذا المجال تعد مكثفة لرأس المال، كما أنها تتسم بدرجة عالية من المخاطرة وعدم التأكد والحساسية للمتغيرات المختلفة ، فضلاً عن أن قرار الاستثمار يتخذ بعد مُدد طويلة نسبياً في إعداد الدراسات المختلفة والتوصل إلى النتائج ، وحتى قرار الاستثمار نفسه يكون عرضة للمتغيرات من مرحلة إلى أخرى ومن دولة إلى أخرى ومن شركة ملاحية إلى أخرى ، ومن ثم فاتخاذ القرار الاستثماري في هذا المجال هو عملية بالغة التعقيد تتطلب احتساب وتقدير العديد من العوامل والمتغيرات التي تمت الإشارة إليها تفصيلا، في متن هذه الورقة البحثية.

3- هناك توجه من مجموعة الدول الكبرى في مجال صناعة بناء السفن في العالم نحو عدم الدخول في تعاقدات لبناء السفن لحمولات تقل عن 25000 طن مما يمكن معه أن يتيح فرصاً تسويقية مواتية للعديد من ترسانات صناعة بناء السفن في الدول النامية ، للتوجه نحو صناعة بناء السفن ؛ متوسطة الحجم ، وصغيرته . وفي ظل هذه المعطيات كان توجه العديد من الدول نحو محاولة اغتنام أكبر حصة ممكنة من هذا القطاع / الشريحة التسويقية من السوق العالمي لصناعة بناء السفن ، ويأتي في مقدمة هذه الدول البرازيل والهند واندونيسيا وفيتنام وتركيا والفلبين.

4- إن تصدر الترسانات الصينية لمجال صناعة بناء السفن وإصلاحها في العالم ، كان سببه العديد من العوامل التي دفعت إلى تحقيق ذلك ، وهذه العوامل يأتي في مقدمتها ، الاستثمارات الكثيفة الموجهة إلى هذا القطاع ، والسياسات الحكومية المحفّزة والمشجّعة ، وتكامل السياسات المصرفية مع أهداف تنمية هذه الصناعة، وتطويرها ، فضلاً عن التعاون التقاني مع عدد من الترسانات الأوروبية ، والسياسات الإدارية والتشغيلية المطبقة داخل هذه الترسانات ، والاهتمام البالغ ، بتنمية إدارات البحث والتطوير، وسياسات قيادة التكلفة ، والسياسات التسويقية .

5- وجود دور مهم للبنوك المحلية في تمويل صناعة بناء السفن وإصلاحها، وتقديم الائتمان اللازم لها بالقدر الكافي لتمويل عمليات الصناعة والبناء،وأهمية قبولها للمخاطرة المرتفعة المرتبطة بهذا النوع من الصناعات في سبيل الإسهام في تنميتها .

6- إحجام العملاء العالميين المتعاقدين مع ترسانات بناء السفن في الدول النامية عن قبول الضمانات والتغطيات التي تقدمها البنوك المحلية لعقود بناء السفن في هذه الترسانات يعُد أحد المشكلات الرئيسية التي تواجه هذه الترسانات ، فضلاً عن أن العديد منها يطلب إدخال بنك عالمي لتقديم ضمان إضافي مما يلقي بعبء تكلفة إضافية تضاف إلى تكاليف بناء السفينة المتعاقد عليها مع ترسانة بناء السفن .

7- يتطلب الأمر من الجهة المتعاقدة مع ترسانة بناء السفن تقديم دفعات مرحلية على شكل تحويلات مالية بقيمة مواد السفينة ومستلزماتها ومكوناتها إلى ترسانة بناء السفن ،إذ تحصل البنوك عمولة على هذه التحويلات ، كما تحصل البنوك على عمولة مصرفية وعمولة أخرى لفتح الاعتماد المستندي اللازم لاستيراد هذه المستلزمات والمكونات

من الخارج ، ويتم ذلك على مدى 4 مرات سنويا لمدة سنتين وهي المدة التقديرية المتوسطة لبناء السفينة ، مما يلقي بعبء مالي إضافي على عاتق ترسانة بناء السفن في الدولة النامية.

8- عدم توافر الصناعات المحلية المغذية لترسانات بناء السفن وإصلاحها بالقدر اللازم في العديد من الدول النامية سواء من حيث توفير أعداد المواد والمكونات والمستلزمات وكمياتها ، أو توفيرها بمستوى الجودة والسعر المناسب وفقاً للمواصفات العالمية ، مما يضطر ترسانات بناء السفن وإصلاحها في الدول النامية إلى استيراد هذه المكونات والمستلزمات من الخارج بأسعار وتكاليف باهظة ، تلقي بعبء إضافي على التكلفة الإجمالية لبناء السفينة .

9- افتقار العديد من ترسانات بناء السفن في الدول النامية إلى وجود إدارات البحث والتطوير، وكذلك توافر المتخصصين المتميزين بأعداد كافية للعمل في هذه الإدارات مما يجعل من الصعوبة بمكان على هذه الترسانات القيام بعملية بحث وتطوير، أو تقديم ابتكارات حقيقية، أو تصميمات جديدة يمكن أن تنعكس على تنافسية هذه الترسانات مع الترسانات البحرية الأخرى إقليميا ودوليا .

10- افتقار العديد من ترسانات بناء السفن للمعدات الحديثة في مجال صناعة بناء السفن سواء ما كان منها من المعدات الثقيلة والمتوسطة أو المعدات ذات المستوى التكنولوجي المتقدم والتي ينعكس توافرها إلى حد كبير على كفاءة الإنتاج وجودته.

11- لأن عملية بناء السفينة الواحدة تتطلب عدداً من المواد والمكونات والمستلزمات يصل في المتوسط إلى 4000 عنصر ، والتي يتطلب تجميعها وتركيبها عمالة فنية متخصصة على درجة عالية من الدقة والمهارة ، فقد لوحظ أنه، بالنسبة للأجزاء الالكترونية والكهربائية، أن الصناعات المحلية القادرة على توفير هذه المكونات والمستلزمات غير قادرة على توفيرها بالمستوى الملائم للمعايير والمواصفات العالمية ، مما يفرض استيرادها من الخارج ، كذلك لا تتوافر العمالة الماهرة لتركيب هذه المكونات والمستلزمات بالمستوى اللازم.

12- هناك مجموعة من المشكلات يتعلق معظمها بحالة البنية الأساسية في الدول النامية ، وترتبط بعدم توافر الطاقة الكهربائية وإمداد الغاز الطبيعي للصناعات المغذية بالقدر الكافي ، وكذلك بالأسعار التشجيعية التي تسمح لصناعة بناء السفن بالحصول عليها بتكلفة منخفضة نسبيا يمكن أن تنعكس على تكلفة بناء السفينة وسعرها .

13 – الأعباء الجمركية المتعلقة بفرض رسوم جمركية في الدول النامية على استيراد مواد صناعة بناء السفن ومستلزماتها ومكوناتها ، وكذلك الرسوم الجمركية المفروضة على السفينة نفسها بعد اكتمال بنائها وتسليمها إلى المتعاقدين على بنائها ، فضلاً عن الأعباء المتعلقة بالدورة المستندية المعقدة للإجراءات الجمركية والتي تستغرق وقتا طويلا وجهودا إدارية كبيرة للإفراج عن هذه المواد والمكونات والمستلزمات والتي تصل في بعض الأحيان إلى ترسانة البناء بعد ثلاثة أشهر من وصولها إلى الميناء ، مما قد يعطل عمليات البناء، مع الأخذ بالحسبان أن مراحل البناء هي مراحل متبادلة الاعتماد ومتراكبة بحيث لا يمكن البدء في عملية قبل الانتهاء من العملية السابقة عليها.

14- إن عملية استيراد مئات القطع والمستلزمات والمكونات الخاصة بصناعة بناء السفن هي عملية معقدة ومكلفة وتستغرق الكثير من الوقت في إصدار الطلبية وأوامر الشراء وإجراءاته وكذلك الوقت المستغرق بوساطة المصدر فضلا عنً زمن النقل من دولة المصدر إلى الدولة المستوردة بنغلاديش ، يضاف إلى ذلك جميعه زمن التخليص الجمركي للقطع والمكونات والمستلزمات والمقدر عددها بالمئات ما يجعلها عرضة للتلف أو السرقة في أثناء وجودها لمُدد طويلة داخل الدائرة الجمركية بالموانئ ، وما يمكن أن يسببه ذلك من مشكلات بالغة الصعوبة، للحصول

عليها واستيرادها من جديد ، فضلا عن المشكلات الصناعية والإنتاجية الناجمة عن غياب هذه الأجزاء عن عملية بناء السفينة في ترسانة البناء ، وتأثير ذلك ، في مجمله ، على الالتزام بالتسليم في الوقت المحدد في عقد البناء .

15- إن عدم وجود حوض متخصص في سورية لصيانة السفن السورية والأجنبية التي ترتاد الموانئ السورية ، والتي قد تكون بحاجة لعمليات الصيانة الدورية والوقائية والمخططة والإصلاح والعمرات ، يضطر هذه السفن إلى إجراء الصيانة في الدول الأوروبية أو الدول المجاورة وما تتكلفه هذه السفن من مبالغ كبيرة ، يفقدها الاقتصاد السوري. ونتيجة لعدم وجود حوض متخصص في هذا المجال فإن معظم ملاك السفن في سورية يستخدمون الأحواض الموجودة في رومانيا وتركيا وروسيا وأوكرانيا واليونان ومصر . وهذا المشروع في حال إنشائه سيوفر مبالغ كبيرة تدفع بالعملات الأجنبية ، كما يمكن أن ينافس الترسانات الأخرى في المنطقة وذلك لانخفاض تكلفة الأيدي العاملة في سورية ، وسيقوم بتشغيل الورش المحلية وسيكون مركزا مهماً لتدريب الكوادر الفنية وتأهيلها ، كما يمكن أن يحقّق جذباً لمالكي السفن من العرب والأجانب اعتبارا لما يمكن أن يقدمه من خدمات الصيانة والإصلاح بتكلفة تنافسية.

التوصيات :

1- حتمية إنشاء صناعة حديثة لبناء السفن وإصلاحها في سورية ،اعتباراً للأهمية الإستراتيجية البالغة لوجود ترسانة بحرية قادرة على بناء سفن الأسطول التجاري البحري السوري ، وإصلاحها ، من دون الاعتماد على جهات أجنبية ، قد تفرض شروطا أو محددات غير مقبولة في هذا المجال.

2-حتمية إنشاء صناعة بناء السفن في سورية وإصلاحها، باعتبار الأهمية والمنافع الاقتصادية الإيجابية التي يحققها وجود هذه الصناعة ، على أن يتم بدء العمل في الترسانة المقترحة بالتشغيل في هذا المجال؛ لاكتساب الخبرات واجتذاب العملاء والعمل على بناء تميز تنافسي للترسانة يسمح لها بالمنافسة الإقليمية والعالمية.

3- الانتقال التدريجي من مجال إصلاح السفن وصيانتها ، إلى مجال تصميم السفن وبنائها، مع البدء بالعمل في مجال البناء في بناء السفن ذات الحمولات الصغيرة(أقل من عشرة ألاف طن dwt)، والعمل على تحقيق التميز التنافسي في هذه الشريحة التسويقية المهمة، وخاصة مع غياب المنافسة من ترسانات الدول البحرية الكبرى، وإمكانية منافسة ترسانات الدول النامية والحصول على حصة تسويقية مناسبة .

4- لأن صناعة بناء السفن وإصلاحها تعد من الصناعات كثيفة استخدام الأيدي العاملة ، فإنه من الضروري البدء قبل إنشاء الترسانة بتعليم العمالة اللازمة ، وتدريبها وتأهيلها ، مع العمل على إيفادهم في دورات تدريبية عملية متخصصة إلى الترسانات البحرية في الدول الشقيقة مثل مصر ، والدول الصديقة مثل روسيا ، ورومانيا ، وتركيا ، والهند ، والصين.

5- لأن صناعة بناء السفن وإصلاحها، تعد من الصناعات التجميعية التي تتطلب وجود صناعات رافدة ، ومغذية لها بالمواد والمكونات والمستلزمات ، فإن الأمر يتطلب وضع خطة إستراتيجية متكاملة، لإنشاء هذه الصناعات اللازمة والضرورية للتكامل مع الترسانة المستهدفة ،وتأسيسها ، وبما تتحقق معه الآثار الإيجابية المرجوة للاقتصاد الوطني السوري .

6- مع الأخذ بالحُسبان أن صناعة بناء السفن وإصلاحها، تتطلب العديد من المكونات والمستلزمات التي قد لا تنتج محليا ويتطلب الأمر استيرادها من الخارج ، فإن الأمر يستلزم وضع التشريعات واللوائح الجمركية التي تنظم عملية استيراد هذه المكونات والمستلزمات، مع منحها معاملة خاصة في الإجراءات والتخليص ، تضمن عدم تعطيلها

في الدائرة الجمركية للميناء ، وكذلك منحها معاملة تفضيلية، بما يخصّ الرسوم الجمركية، تشجيعاً لصناعة بناء السفن وإصلاحها ، وكذلك الرسوم التي قد تفرض على السفينة بعد إتمام بنائها وتسليمها إلى المتعاقدين .

7- أهمية منح معاملة تفضيلية متميزة للسفن التي تتردد على ترسانات بناء السفن في الموانئ البحرية السورية عموما، مع إعفائها من بعض رسوم الموانئ والمكسر(حاجز الأمواج) ، أو تخفيض هذه الرسوم بما يسمح أن تكون تكاليف ترددها على الموانئ البحرية السورية تكاليف تنافسية مقارنة بالموانئ المجاورة في المنطقة .

8- أهمية التأكيد على إمكانية إنشاء المشروع وفقاً لأحد الأساليب الآتية؛ أسلوب التشاركية (PPP) بين القطاع العام والخاص ، أو قيام الحكومة بتجهيز المكاسر والبنية التحتية ثم طرح المشروع للاستثمار وفقاً لعقود إيجار سنوية أو مساهمة في العائد، أو نظام البناء والتشغيل ثم التحويل (B.O.T) حيث تقوم شركة خاصة باستثمار الموقع لمدة زمنية معينة ومن ثم إعادته إلى الدولة مع الملكية.

المراجع :

1- أحمد عبد المنصف ، " اقتصاديات وسياسات النقل البحري "، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2007 ، 380.

2- أيمن النحراوي ، " الموانئ البحرية العربية " ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2008 ، 763.

3- أيمن النحراوي ، " الأسطول التجاري البحري : الأسس الاقتصادية والإدارية " ، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2008 ، 511.

4- غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2010 ، عبر الرابط الآتي:
http://cos-sy.org//index.php?page=legislation

5- American Economic Alert, http://americaneconomicalert.org/view_art.asp?Prod_ID=80.

6- Ananda Shipyard and Slipways Ltd., Brochure Overview, 2011.

7- Bichou ,K., "*Port Operations, Planning and Logistics*", Lloyd's Practical Shipping Guides, Informa Law , 2009,P. 365

8- Chittagong Dry Dock Ltd., www.cddl.gov.com, 2011.

9- Clarkson, "*World Shipyard Monitor*", Clarkson Research Service Limited, London, U.K., January 2011.

10- Hossain, K. and Zakaria G., "*Potentiality and Prospect of Shipbuilding Industries in Bangladesh*", Journal of NOAMI, Vol.25, No.2, , 33-54. 2008.

11- Patrick, W., Regional Sales Director, Ship Power, Wärtsilä Corp,. Lecture in Seminar in Dhaka, Hotel Radisson on Oct 11th, 2008.

12- Porter M. , " *Competitive Advantage* ", McGraw Hill , New York , 1980 , 375.

13- Shahriar I., Zakaria G. and Hossain A.," *Identifying and analyzing Underlying Problems Of Shipbuilding Industries In Bangladesh*", Journal of Mechanical Engineering, Vol. ME 41, No. 2, Transaction of the Mech. Eng. Div., The Institution of Engineers, Bangladesh, December 2010.

14- Stopford M., "*Maritime Economics* ", 3rd Ed., Rout ledge, New York , U.S.A.,2007, 485.

15- UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009, 2010, 46.