دراسة مقارنة لتنمية صناعة بناء السفن في الدول النامية مع التطبيق على مصر

الدكتور/ أيمن النحراوي
Ph.D., M. Sc., P.G. Dipl., B.Sc. Economics & Political Sciences
رئيس قسم التدريب والبرامج بالمعهد العربي لإعداد القيادات
محاضر اقتصاديات وسياسات النقل بمعهد النقل الدولي واللوجستيات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

مستخلص الورقة البحثية:

تتعرض هذه الورقة البحثية بالدراسة والتحليل للتجربة التنموية لترسانات صناعة بناء السفن في عدد من الدول النامية، وتحديداً في فيتنام وبنجلاديش وتركيا، اعتباراً لأن هذه التجارب يمكن أن تمثل تجارب هامة يمكن من خلالها إفادة صناعة بناء السفن في مصر، ولا سيما أن التجارب الاقتصادية في العديد من الدول النامية، قد حققت نجاحا مشهودا في التحول من اقتصاد تقليدي متخلف إلى اقتصاد يعتمد التنمية الصناعية كمحرك رئيسي للتنمية الاقتصادية، وكان من ضمنه نجاح ترسانات صناعة بناء السفن في العديد من الدول مثل فيتنام وبنجلاديش وتركيا في تحقيق تميز تنافسي وضعها ضمن مقدمة دول صناعة بناء السفن في العالم، وعليه فقد انتهج الباحث المنهج الوصفي المقارن في تناوله لمشكلة البحث وتحقيق أهداف البحث كما سيتضح من الورقة البحثية.

وقد تبين من الورقة البحثية أن الدول النامية موضع البحث والدراسة فيتنام وبنجلاديش وتركيا وحتى فترة قريبة كانت في مستوى يقارب الترسانات البحرية المصرية من حيث حجم التعاقدات ومستوى التشغيل، إلا أن الاستراتيجية التي تمت صياغتها وتنفيذها بشأن تنمية الترسانات البحرية في تلك الدول قد أسفرت عن تحقيق العديد من الأهداف المرجوة منها، وكان من عوامل هذا النجاح ما قام الباحث بتوصيفه من عناصر السياسات الحكومية التي تم إتباعها في هذا الشأن لتشجيع صناعة بناء السفن، فضلا عما اتبعته هذه الترسانات نفسها من سياسات تنموية داخلية استهدفت رسم سياسات تسويقية تعتمد على تحقيق التميز التنافسي من خلال التخصص في صناعة بناء سفن من نوعيات محددة وحتى حمولات معينة.

كذلك فقد عرضت تلك الورقة البحثية ما قامت حكومات تلك الدول من رسم استراتيجية تستهدف قيام الصناعات الأخرى داخل الاقتصاد بتقديم الاحتياجات والمستلزمات والمكونات اللازمة لصناعة بناء السفن، وذلك اعتباراً إلى أن هذه الصناعة من الصناعات التجميعية التي تعتمد على إمدادها بالعديد من المكونات ومستلزمات الإنتاج من مئات الصناعات المغذية، وقد باتت تلك الصناعة في العديد من الدول النامية التي ازدهرت فيها بمثابة قاطرة يتبع تحركها العديد من الصناعات التي تتبادل معها المنافع الاقتصادية والتي تصب جميعها في خدمة عملية التنمية الاقتصادية، أن أهم النتائج التي أسفرت عنها هذه الورقة البحثية بيان أهمية هذه الصناعة للاقتصاد الوطني والتنمية الاقتصادية وضرورة رسم السياسات الحكومية لمساندة هذه الصناعة، واختتمت الورقة البحثية بتقديم عدد من التوصيات التي من شأنها أن تقدم منهاجا لتنمية وتطوير صناعة بناء السفن في مصر.

مقدمة:

صناعة بناء السفن هي أحد الصناعات الهامة للاقتصاد في الدول البحرية، بلعتبارها من الصناعات التجميعية التي تعتمد على مئات الصناعات المغذية التي تتكامل معها وتتبادل المنافع الاقتصادية، كما تعد من الصناعات كثيفة استخدام عنصر العمل التي تسهم في إيجاد فرص العمالة والتوظف، بالإضافة إلى كونها من الصناعات التصديرية التي تحقق إيرادات كبرى للاقتصاد الوطني من العملات الأجنبية.

1-1 أهمية البحث:

تكمن أهمية هذا البحث في أن موضوعه يرتبط إلى حد كبير بأحد الصناعات العريقة القائمة في مصر وهى صناعة بناء السفن، لكن إمكاناتها الراهنة وقدراتها التنافسية لا تسمح لها بتحقيق النتائج الاقتصادية المرجوة منها، ومن ثم فأنه في تقدير الباحث إمكانية الاستفادة من تجربة ترسانات صناعة بناء السفن في عدد من الدول النامية التي يتناولها الباحث وهي فيتنام وبنجلاديش و تركيا، واستخلاص النتائج والتوصيات التي يمكن من خلال تطبيقها وتنفيذها تنمية وتطوير صناعة بناء السفن في مصر.

1-2 مشكلة البحث:

حققت تنمية صناعة بناء السفن في فيتنام وبنجلاديش و تركيا نتائج ايجابية طوال العقدين الماضيين، وهذه التج ارب قد تضمنت العديد من الجوانب التي يتطلب الأمر التعرض لها بالبحث والتحليل لدراستها واستخلاص النتائج والتوصيات في شأنها بما يسمح معه باستفادة صناعة بناء السفن في مصر منها.

1-3 أهداف البحث:

- توصيف تجربة بتمية صناعة بناء السفن في فيتنام وبنجلاديش وتركيا وأساليب تنميتها.
- توصيف دور السياسات الحكومية في تنمية صناعة بناء السفن في فيتنام وبنجلاديش وتركيا.
- استخلاص النتائج والتوصيات لتنمية صناعة بناء السفن في مصر.

1-4 منهج البحث:

اعتمد الباحث منهجا وصفياً مقارناً عن طريق الاستعانة بالبحث المكتبي الذي يهدف إلى دراسة وتحليل ماهو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع البحث، بحيث يتم الاستفادة من هذه التج ارب باستخلاص النتائج والتوصيات.

1-5 فرضيات البحث:

- أن صناعة بناء السفن يمكن قيامها وعملها بتنافسية في الدول النامية.
- أن صناعة بناء السفن تتطلب وجود استراتيجية تستند على عناصر للقدرة التنافسية التي ينبغي الحفاظ عليها وتنميتها لخدمة هذه الصناعة.
- أن نجاح تنمية صناعة بناء السفن يقتضى مساندة الدولة والقطاعات المختلفة ذات العلاقة بهذه الصناعة مثل قطاع التعليم والصناعات الثقيلة والتكنولوجية ومراكز الأبحاث والمؤسسات المصرفية والتأمينية.

2- صناعة بناء السفن في فيتنام:

تعتبر صناعة بناء السفن من الصناعات التنموية الهامة التي قامت العديد من الدول بالاعتماد عليها كصناعة رئيسية ضمن خطط التنمية الاقتصادية فيها، مثل اليابان في عقد الخمسينات وكوريا الجنوبية في عقد السبعينات من القرن العشرين، ثم الصين في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، والآن تتجه فيتنام الدولة النامية بقوة للسير على هذا المنوال من الاهتمام بصناعة بناء السفن، أن فيتنام تستثمر العديد من العوامل لخدمة هذا التوجه بموقعها الهام في منطقة جنوب شرق أسيا وسواحلها البحرية الممتدة بطول 3200 كيلو متر، وحجم القوى العاملة الهائل في البلاد الذي يصل إلى 45 مليون فرد، مع الانخفاض النسبي في تكلفة عنصر العمل مقارنة بالدول الأخرى المنخرطة في صناعة بناء السفن.

في عام 1996 تم تأسيس مؤسسة صناعة بناء السفن الفيتنامية Vietnam Shipbuilding Industry Corporation (Vinasham) كشركة قابضة تتبعها 23 شركة تابعة محدودة الإمكانات الإنتاجية منها 10 شركات للترسانات البحرية لبناء السفن تصنف جميعها كترسانات بحرية صغيرة بحيث لا تستطيع الإمكانات الإنتاجية لها أن تبنى سفن تزيد حمولاتها عن 6500 طن DWT وتتركز جميعها في مدينة / ميناء هايفونج في شمال البلاد، لكن الانطلاقة الحقيقية لتطور هذه المؤسسة يؤرخ له بعام 1999 بدخولها في شراكة مع شركة Hyundai Mipo Dockyard الكورية الجنوبية لتأسيس شركة Hyundai Vinasham Shipyard(HVS). (Borgersen, 2004)

أن مؤسسة Vinashin تعد بمثابة الشركة الرائدة في مجال صناعة بناء السفن في فيتنام وهي إدارياً وتنظيميا تتبع وزارة النقل الفيتنامية، وفي الوقت الراهن تضم هذه المؤسسة:

- 200 منشأة صناعية تابعة.
- 28 ترسانة بحرية لصناعة وبناء السفن.
- 9 شركات هندسية للبناء والتشييد.
- 20 شركة هندسية صناعية.
- 12 شركة دولية مشتركة مع شركات عالمية كبرى.
- مكاتب تمثيل في ألمانيا وهولندا وبولندا وروسيا وأستراليا وكوريا الجنوبية والولايات المتحدة.

يضاف إلى ما سبق قيام شركة Vinashin بتأسيس شركة قابضة هي Vinashin Lines الملاحية وتضم 5 شركات ملاحية للنقل بسفن البضائع والحاويات والنفط والغاز، كان ذلك لتحقيق منافع اقتصادية تبادلية بين شركة ملاحية جديدة تحتاج إلى سفن متنوعة من مختلف الأنواع والطرازات لخدمة التجارة والنقل البحري في فيتنام، وفي ذات الوقت تولد تعاقداتها الطلب على إنتاج الترسانات الفيتنامية، وتولد بهذه التعاقدات سابقة خبرة لهذه الترسانات البحرية، وتم البدء في ذلك من خلال قيام الشركة بطلب عدد من ناقلات النفط الصغيرة وكذلك السفن المتعددة الأغراض، بحمولات تتراوح من 12000– 15000 طن DWT إلى أن ضم أسطولها عدد 9 ناقلات صب، عدد 2 ناقلة نفط، عدد 2 سفينة حاويات وعدد متنوع أخر من السفن والناقلات ليصل إجمالي أسطول الشركة إلى 48 سفينة بحمولات إجمالية 1.5 مليون طن DWT. (Vinashin, 2010)

2–1 توطن صناعة بناء السفن في فيتنام:

تتوطن ترسانات صناعة بناء السفن في فيتنام في نوعين رئيسيين من المناطق:

أولاً: المناطق الاقتصادية Economic Zones (EZ):

تستفيد مشروعات الترسانات البحرية لبناء السفن المقامة في هذه المناطق من الإعفاءات من الرسوم الجمركية على المعدات والمواد الخام ونصف المصنعة ومستلزمات الإنتاج.

ثانياً: المناطق الصناعية Industrial Zones (IZ):

يتم تقديم تسهيلات المناطق الاقتصادية (EZ) شرط قيامها بتصدير 80% على الأقل من إنتاجها وتشير الإحصاءات إلى أنه منذ عام 1991 تمت إقامة عدد 137 منطقة اقتصادية (EZ) ومنطقة صناعية (IZ) تضم عدد 2320 مشروع استثماري بقيمة إجمالية 19 بليون دولار.

2–2 ملامح استراتيجية فيتنام لتنمية صناعة بناء السفن خلال الفترة من عام 2001 إلى عام 2015:

أولاً: الفترة من 2001 – 2005:

1– تنمية ترسانات صناعة بناء السفن وتطوير طاقاتها الإنتاجية بما يسمح بتصنيع ناقلات الصب الجاف حتى طراز Handy Size.

2– تطوير الطاقات الإنتاجية لترسانات صناعة بناء السفن بما يسمح بتصنيع الناقلات الصب الأكبر حجماً من طراز Aframax , Ro-Pax. (Vinashin, 2010).

ثانياً: الفترة من 2006 – 2010:

1– تنمية وتحديث القدرات والإمكانيات التقنية لترسانات صناعة بناء السفن في فيتنام للوصول إلى مستوى الترسانات في دول الصف الثاني لصناعة بناء السفنMid Class Building Economies .

2– الوصول بالإنتاج المحلى من مكونات ومستلزمات صناعة بناء السفن في فيتنام بما يسمح بتصنيع السفن والناقلات حتى حمولة 150 ألف طن DWT. (Vinashin, 2010)

ثالثاً: الفترة من 2010 –2015:

1- تطوير الطاقات الإنتاجية لترسانات صناعة بناء السفن في فيتنام بما يسمح بتصنيع السفن والناقلات حتى حمولة 150 ألف طن DWT.

2- تنمية القدرات الإنتاجية المحلية لتصنيع المكونات والمستلزمات لصناعة بناء السفن ذات الطبيعة التكنولوجية المعقدة.

3- التمركز التسويقي في تصنيع وبناء السفن من طراز Ro – Pax (Vinashin, 2010)

3-2 الارتباط بين صناعة بناء السفن في فيتنام والصناعات الأخرى:

تتميز صناعة بناء السفن بأنها من الصناعات التجميعية الكبرى التي تقوم على تجميع العديد من المكونات والمستلزمات والأجزاء الخاصة بالسفينة والتي تمدها بها مئات الصناعات الرافدية المغذية Feedering Industries وهذه العلاقة الارتباطية تشكل أحد الأسس التي تقوم عليها صناعة بناء السفن، لكن العديد من الترسانات البحرية أو قطاعات صناعة بناء السفن في الدول النامية تعانى من مشكلة عدم قدرة الصناعات المحلية على توفير المستلزمات والمكونات اللازمة لصناعة بناء السفن سواء من حيث النوع أو المستوى التكنولوج ي أو الجودة اللازمة، وهذه المشكلة تواجهها فيتنام في الوقت الراهن حيث تحصل على ما يزيد عن 70 % من هذه المكونات والمستلزمات من الخارج باستيرادها بأسعار مرتفعة، ولمواجهة هذه المشكلة فقد انتهجت Vinashin استراتيجية تقوم على الوصول التدريجي بنسبة المكون المحلي من المستلزمات والمكونات اللازمة لصناعة بناء السفن في فيتنام إلى 65% بحلول عام 2015 من خلال الدخول في علاقات شراكة تكنولوجية وإنتاجية مع العديد من الشركات العالمية الكبرى العاملة في مجال المعدات والمستلزمات لصناعة بناء السفن كما يوضح الجدول رقم (1).

في الوقت عينه تجدر الإشارة إلى صناعة الحديد والصلب التي يدخل إنتاجها كمكون رئيس ي في صناعة بناء السفن، حيث سجلت الإحصاءات الاقتصادية تزايداً مطرداً في مستوى الطلب على الحديد والصلب لتغطية احتياجات البنية الأساسية والمشروعات والإنشاءات المختلفة في كافة أنحاء البلاد، وهذا الطلب النهم على الحديد والصلب ولا شك يمثل منافسة قوية لصناعة بناء السفن التي تعتمد على منتجات الحديد والصلب ولا سيما قطاعات الصلب المخصوص بدرجة كبيرة، بالإضافة إلى أن قيمة هذا المدخل الصناعي الرئيسي تشكل ما قيمته 30% تقريباً من تكلفة صناعة السفينة.

وتشير الإحصاءات عن استهلاك الحديد والصلب في فيتنام إلى أن مستويات الطلب تزايدت تزايدت خلال العقد الماضي بنسبة 20% في المتوسط بحيث بلغت كمية الواردات الفيتنامية من الصلب عام 2005 كمية تقدر بحوالي 5.5 مليون طن تمثل ما نسبته 90% من استهلاك الحديد والصلب في البلاد الذي يقدر بكمية 6.11 مليون طن في ذلك العام، لتستمر الزيادة في مستويات الطلب على الحديد والصلب في السنوات التالية لتصل إلى 9 مليون طن عام 2010 استطاعت صناعة الحديد والصلب في فيتنام أن تغطى منها حوالي 2.8 مليون طن عام 2010 تمثل ما نسبته 31.11 % من مستوى الطلب في ذلك العام(SEAICI, 2010) .

في ذات الوقت ولتغطية الاحتياجات السنوية المتزايدة لمنتجات الحديد والصلب تم إبرام عقد إنشاء شركة لصناعة الصلب المخصوص اللازم لصناعة بناء السفن بين مؤسسة Vinashin وبين شركة Songsan الكورية الجنوبية بطاقة إنتاج سنوية 108ألف طن قابلة للزيادة، كما تم إنشاء مصنع لفائف الحديد الصلب المخصوص اللازم لصناعة بناء السفن بواسطة شركة Posco الكورية الجنوبية باستثمارات 1.13 بليون دولار لإنتاج 3 ملايين طن متر ي من لفائف الحديد سنوياً، يضاف إلى ما سبق توقيع مؤسسة فيتنام لصناعة الصلب اتفاق مع مجموعة ESSAR الهندية لإنشاء مصنع لإنتاج لفائف الصلب المخصوص باستثمارات 527 مليون دولار، ومع مجموعة TATA الهندية لإقامة مجمع عملاق لإنتاج الحديد والصلب باستثمارات 3.3بليون دولار وطاقة إنتاجية 4.5 مليون طن متري/عام.

الشركة الدولية	الجنسية	مجال التعاون
MAN B&W Diesel A/S	الدنمارك	تصنيع محركات الديزل العملاقة للسفن تصنيع مولدات الكهرباء للسفن
Mitsubishi Heavy Industries	اليابان	محركات الديزل منخفضة السرعة UEC-LA, LS, LSII and LSE engines
Wartsila Switzerland	سويسرا	محركات الديزل منخفضة السرعة
Thyssen-Krupp AG	ألمانيا	منتجات الصلب ومعالجات القطاعات
Macgregor Group	فنلندا	صناعة المعدات البحرية صناعة أغطية عنابر وروافع وأوناش السفن
Aalborg Industries	الدنمارك	Waste heat recovery boilers, thermal fluid heaters, burners,heat exchangers and inert gas systems
Polish shipbuilders	بولندا	نقل التكنولوجيا / المعدات البحرية
Dutch maritime enterprises	هولاندا	تصنيع المعدات البحرية fire-proof and waterresistant materials for cables, pipes, propellers
Kongsberg /BMS Davinci Brødrene Dahl/ Jotun	النرويج	المعدات البحرية

جدول رقم (1)

بيان بعدد من الشركات الدولية الداخلة في علاقات شراكة تكنولوجية مع الترسانات البحرية الفيتنام ية

المصدر: الجدول من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الواردة في تقرير

The Shipbuilding Industry In Vietnam, Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), Council Working Party On Shipbuilding, 30-May-2008

واعتباراً لكل ما سبق فقد قامت الدولة برسم استراتيجية طويلة المدى 2007– 2025 تقضي بتنمية صناعات الحديد والصلب في البلاد خلال هذه الفترة بما يمكن معه تغطية الطلب المحل ي وتحقيق فائض للتصدير، وتم رصد ما قيمته 12 بليون دولار لتغطية احتياجات تنفيذ هذه الاستراتيجية لتحقيق إنتاج 12–15 مليون طن متر ي سنوياً من الحديد، وكذلك 19–22 مليون طن متري سنوياً من منتجات الصلب، بحلول عام 2025. (VNB usiness news, 2010)

2–4 دور البحوث والتطوير في عملية تنمية صناعة بناء السفن في فيتنام:

يقوم معهد علوم وتكنولوجيا بناء السفن في فيتنام بتقديم المشورة العلمية والبحثية والتصميمات الهندسية والاختبارات اللازمة لنماذج السفن، حيث يقدمها أساساً لمؤسسة Vinashin باعتباره يتبعها إدارياً وتنظيمياً، ويضم المعهد 250 خبير ومهندس تلقى معظمهم تعليمهم وخبراتهم العملية في اليابان وكوريا الجنوبية، بالإضافة إلى تلقيهم خبرات عملية متنوعة بالدخول كأعضاء في الفرق البحثية ومجموعات الخبراء مع بيوت خبرة عالمية في مجال تصميم وهندسة السفن، ويرتبط هذا المعهد بعلاقات علمية وبحثية وثيقة مع العديد من المعاهد والمؤسسات العالمية المتخصصة في هذا المجال مثل Kitada Ship Design , Hitachi Zosen , Carl Bro , CTO ومن أهم إنجازات هذا المعهد بهيئته العلمية والبحثية وضع تصميمات بناء أول ناقلة نفط تصنعها الترسانات البحرية الفيتنامية من طراز Aframax بحمولة 115 ألف طن DWT، ثم وضع تصميمات بناء أول سفينة حاويات متخصصة تصنعها الترسانات البحرية الفيتنامية بسعة 3200 TEU، ثم وضع تصميمات أول ناقلة منتجات بتروكيميائية تصنعها الترسانات البحرية الفيتنامية، يضاف إلى ذلك وضع تصميمات العديد من السفن والناقلات والوحدات البحرية وسفن الصنادل وسفن الركاب صغيرة الحجم ولنشات القطر والأحواض العائمة، ويعمل خبراء ومهندسوا المعهد في الوقت الراهن على وضع التصميمات لناقلات عملاقة حتى حمولة 200 ألف طن DWT لخدمة تعاقدات الترسانات الفيتنامية على صناعة وبناء هذه النوعية والطرازات من الناقلات العملاقة.

يضاف إلى هذه الجهود العلمية البحثية ما تقدمه الجامعات البحرية المتخصصة في فيتنام والتي تضم عدد 1200 عضو هيئة تدريس وعدد 27000 دارس في مختلف التخصصات الهندسية البحرية والملاحية والالكترونية وهذه الجامعات ه ي:

- Hanoi University of Technology (HUT)
- Vietnam Maritime University (VIMARU) Haiphong
- Ho Chi Minh City University of Transport (HCMUT)
- Ho Chi Minh City University of Technology
- Nha Trang University (NTU)

2-5 قوة العمل في فيتنام ودورها في صناعة بناء السفن:

يقدر عدد سكان فيتنام في الوقت الراهن بحوالي 85 مليون فرد، نسبة 75% منهم هي تحت سن الثلاثين، وقوة العمل وفق الإحصاءات الرسمية المسجلة تقدر بحوالي 60 مليون فرد، ويبلغ متوسط دخل الفرد حوالي 500 دولار في العام، وفى ظل اهتمام الدولة بإعداد وتنمية قوة العمل فيها تم وضع خطة تمتد من عام 2001-2010 لتنمية نظم التعليم في كافة المراحل التعليمية بما يخدم خطط التنمية في المجالات المختلفة، بحيث تم في تلك الفترة تحديد مخصصات سنوية بقيم تصاعدية في كل عام لخدمة مقررات خطة تنمية التعليم، بحيث وصلت قيمة هذه المخصصات في عام 2010 إلى ما نسبته 6.9 % من الدخل المحلى الإجمالي في ذلك العام، وبما يمثل 20% من إجمالي الإنفاق الحكومي في ذلك العام.

ووفق هذه الخطة، فبالإضافة إلى التركيز على التعليم الأساسي في المراحل المختلفة، تولى الدولة اهتمام خاص بالتعليم التقني المتخصص لخدمة قطاع الصناعة، وهو ما خدم عملية التنمية الصناعية بتوفير أعداد كبيرة من القوى العاملة المدربة لخدمة الصناعات والمشروعات الإنتاجية في كافة المجالات ومنها صناعة بناء السفن، وعلى الجانب الأخر فإن هذه الصناعة تستوعب في المقابل هذه الأعداد الهائلة التي يتم تعليمها وإعدادها وتدريبها وتأهيلها، فعلى سبيل المثال فـــإن ترسانة Nam Trieu التي كانت في عام 1996 على عدد من العمال يقدر بحوالي 321 عامل آنذاك، يقدر أنها في عام 2012 باتت تضم عدد يصل إلى 35 ألف عامل، ولعل ذلك مرجعه إلى عاملين رئيسيين يمكن تعميمهما على ترسانات صناعة بناء السفن في فيتنام ، أولهما تعليم وتأهيل العمالة بما يخدم الصناعة، وثانيهما الانخفاض النسبي في أجور الأيدي العاملة في صناعة بناء السفن في فيتنام ، إذ يبلغ متوسط الأجر الأساسي للعامل60 دولار شهرياً، بينما تكون هذه القيمة متراوحة بين 15- 20 ضعف في كوريا الجنوبية على سبيل المثال.

على الجانب الأخر تشير الإحصاءات إلى أن متوسط التكلفة الإجمالية للعامل في صناعة بناء السفن في فيتنام تتراوح مابين 90- 110 دولار أمريكي شهرياً (متضمنة الضمان الاجتماعي والبدلات) بينما تتراوح هذه القيمة في الصين مابين 160- 190 دولار أمريكي شهرياً، مما يجعل الترسانات البحرية الفيتنامية تتمتع بميزة تنافسية من حيث متوسط التكلفة الإجمالية للعامل، لكن هذه الميزة التنافسية تتلاشى في ظل قدرة الترسانات البحرية الصينية وهي الترسانات التي تحتل الصدارة العالمية في الوقت الراهن من حيث عدد التعاقدات والحمولات المبنية فيها، تتلاشى هذه الميزة التنافسية للترسانات البحرية الفيتنامية في مواجهة الصينية لقدرة الأخيرة على تعويض ذلك من خلال الحصول على مئات المكونات والمستلزمات لصناعة بناء السفن بتكلفة منخفضة نسبيا من الشركات الصناعية الصينية، في حين لا تتوافر هذه الميزة للترسانات البحرية الفيتنامية التي تحصل على ما يزيد عن 70% من هذه المستلزمات بالاستيراد من الخارج بتكلفة عالية تنعكس على تكلفة صناعة وبناء السفينة من جانب، وعلى هامش ربح الترسانة نفسها من جانب أخر.

2-6 دور هيئة التصنيف الفيتنامية Vietnamese Register (VR):

هيئة التصنيف الفيتنامية ه ي احدي الهيئات التابعة للدولة والتي تقوم بالإشراف الفني على السفن وإصدار الشهادات لها بشأن تطبيق المعايير والمتطلبات التي تحددها الاكواد والمعاهدات الدولية في هذا الشأن، أن هيئة التصنيف الفيتنامية قد تأسست في عام 1964 وهذه الهيئة في الوقت الراهن موقعة لاتفاقيات تصنيف تبادلية مع الأعضاء العشر الرئيسيين المشكلين للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS)، أن الدور الذي قامت به هيئة التصنيف الفيتنامية في مجال تنمية صناعة بناء السفن في فيتنام يمكن الإشارة إليه اعتباراً من عام 2005 عندما تولت عمليات الإشراف والتصنيف المشترك لمجموعة كاملة من ناقلات الصب الجاف حمولة 20000 طن DWT التي تم التعاقد عليها وبنائها في الترسانات البحرية الفيتنامية، ومنذ ذلك التاريخ وهى تتولى القيام بعمليات الإشراف والتصنيف المشترك لكافة السفن والناقلات والوحدات البحرية التي تنتجها الترسانات البحرية الفيتنامية بمختلف أنواعها وطرازاتها وحمولاتها حيث تحقق ذلك إلى حد كبير من خلال تنمية قدراتها وخبراتها في هذا المجال بالتعاون مع هيئات تصنيف عالمية كبرى مثل هيئة التصنيف الألمانية (GL)، مكتب التصنيف الأمريكي (AB)، ومكتب الفريتاس (BV)، وهيئة التصنيف النرويجية (DNV).

2-7 التخصص الإنتاجي في الترسانات البحرية الفيتنامية:

تستهدف الترسانات البحرية الفيتنامية في المرحلة القادمة تنويع إنتاجها من السفن كما هو موضح بالجدول رقم (2) والذي يوضح قيام الترسانات البحرية الفيتنامية في الوقت الراهن بالتعاقد على إنتاج أنواع متعددة من السفن تضم ناقلات الصب الجاف وناقلات النفط وسفن الحاويات وسفن البضائع العامة وناقلات الغازات البترولية المسالة وناقلات الكيماويات والمنتجات البترولية والسفن متعددة الأغراض وناقلات السيارات المتخصصة وسفن التخزين العائم وسفن الإمداد والخدمة والحفارات والكراكات العائمة وسفن الركاب صغيرة الحجم وسفن الصيد واللنشات السريعة ومجموعة متنوعة من الوحدات البحرية، أن سياسات تنويع الإنتاج من السفن والدخول إلى شرائح تسويقية جديدة من التعاقدات من حيث النوع أو الطراز أو الحمولة، وهذا التوجه يمكن تبينه من خلال توجه الترسانات البحرية الفيتنامية إلى تصنيع وبناء ناقلات النفط العملاقة VLCC وناقلات الغازات البترولية المسالة LPG وسفن FSO وسفن Ro-Pax ولنشات القطر واللنشات السريعة وسفن الركاب صغيرة الحجم.

جدول رقم (2)

بيان بنوعيات السفن والناقلات والوحدات البحرية التي تصنعها الترسانات البحرية الفيتنامية

نوع السفينة	بيان
ناقلات الصب الجاف	Bulk carrier vessel (handysize/handymax)
ناقلات النفط	Crude oil tanker (aframax/vlcc)
سفن الحاويات	Container vessel (up to 1 016 TEU)
سفن البضائع العامة	General cargo vessel (up to 12 500 dwt)
ناقلات الغازات البترولية المسالة	LPG vessel (up to 7 200 cbm/6 500 dwt)
ناقلات الكيماويات والمنتجات البترولية	Chemical/Oil products tanker (up to 13 000 dwt)
السفن متعددة الأغراض	Multipurpose container vessels (up to 15 000 dwt)
ناقلات السيارات المتخصصة	Pure Car Carrier (PCC)(up to 6 900 unit/27 000dwt)
سفن التخزين العائم	Floating storage and offloading (FSO) vessel (up to 150 000 dwt)
سفن الإمداد والخدمة	Anchor handling tug supply (AHTS) vessel (up to 4 000 dwt)
الحفارات والكراكات العائمة	Dredgers (max. 1 500 m3/h)
سفن الركاب صغيرة الحجم	Passenger boats (about 100 seats)
سفن الصيد	Fishing boats (max. 600 cv)
اللنشات السريعة	High-speed boats (max. 30 miles/h)
مجموعة متنوعة من الوحدات البحرية	Tugboats, barges, yachts, rescue ships/boats

المصدر: الجدول من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الواردة في تقرير
The Shipbuilding Industry in Vietnam, Organization for Economic Co-operation and Development(OECD), Council Working Party on Shipbuilding, 30-May-2008

2-8 دور الحكومة الفيتنامية في مساندة صناعة بناء السفن:

- تقديم القروض الميسرة لترسانات صناعة بناء السفن في مراحل الإنشاء، وفي مراحل التشغيل لتغطية الحصول على المستلزمات الصناعية اللازمة.
- السماح باستبعاد قيمة الأرباح المحتجزة لغرض إعادة الاستثمار من وعاء ضريبة الإيراد العام وضريبة الأرباح الرأسمالية على ترسانات صناعة بناء السفن.

- إعفاء ترسانات صناعة بناء السفن من دفع قيمة استئجار الأراضي أو المساحات المؤجرة من الدولة.
- إعفاء ترسانات صناعة بناء السفن من رسوم الصادرات المفروضة على صادراتها من السفن والناقلات والوحدات البحرية.
- تتولى الحكومة الفيتنامية تغطية ما تصل نسبته إلى 50% من قيمة رأس المال العامل في ترسانات صناعة بناء السفن التابعة للدولة، دونما أعباء إضافية على هذه الترسانات سواء في شكل رسوم أو فوائد.
- يقدم الصندوق التنمو ي التابع للدولة قروض ميسرة بفترة سماح يصل مداها إلى سنتين لتمويل إنشاء البنية الأساسية في الترسانات البحرية الجديدة / تحت الإنشاء.
- حظرت الدولة على الشركات الفيتنامية طوال العقد الماضي استيراد / شراء السفن المستعملة.
- فرضت الدولة رسوم جمركية على السفن المستوردة بنسبة تتراوح مابين 10–15 % من قيمتها.
- فرضت الدولة رسوم جمركية على سفن البضاعة العامة المستوردة ذات الحمولات الأكبر من 5 ألاف طن DWT بنسبة تتراوح مابين 5–7 % من قيمتها.

2–9 دور المؤسسات المصرفية في تنمية صناعة بناء السفن في فيتنام:

- اعتمدت العديد من ترسانات صناعة بناء السفن طرح أسهم جديدة ورفع رأسمالها كبديل عن الاقتراض المصرفي الذي يفرض فائدة على القروض تتراوح مابين 12– 15% في حدود 10%.
- تقوم مؤسسة تمويل صناعة بناء السفن الفيتنامية بالتعاون مع مؤسسة Vinashin والشركات التابعة لها لتقديم الحلول التمويلية لاحتياجاتها قصيرة ومتوسطة الأجل.
- في عام 2005 تعاون اثنان من البنوك الفيتنامية لتقديم ائتمان مشترك لترسانة Halong لبناء السفن بقيمة 3.36 بليون دولار لتغطية عمليات بناء عدد من السفن والناقلات التي أبرمت ترسانات بناء السفن في فيتنام عقود لبنائها مع عدد من الشركات الملاحية العالمية.
- في عام 2005 أصدرت الحكومة الفيتنامية سندات بقيمة 750 دولار لتمويل التوسعات في الشركات التابعة لمؤسسة Vinashin وتم بعد ذلك إصدارين آخرين لسندات بقيم مماثلة بيعت معظمها إلى مكتتبين من دول مختلفة.

3– صناعة بناء السفن في بنجلاديش:

تقع بنجلاديش شمال شرق شبه القارة الهندية مطلة على خليج البنجال بسواحل بحرية يبلغ طولها الإجمالي 1660 كم، وتمتد داخل البلاد العديد من الأنهار والروافد والممرات المائية والتي يصل عددها إلى 200 نهر وفرع يبلغ إجمالي أطوالها 2215 كيلو متر وتشغل مساحة مسطحها المائي 11% من مساحة البلاد، وبذلك فالنقل النهري يمثل أهمية بالغة للحياة والاقتصاد والتجارة في بنجلاديش متكاملاً مع النقل البحري حيث يقدر أن عدد 5000 سفينة مسجلة لدى

الحكومة في بنجلاديش تعمل في النقل الساحلي والداخلي بحرياً ونهرياً ناقلة ما نسبته 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 بنجلاديش سواء ما كان منها البحرية أو النهرية يتم بنائها وإصلاحها في الترسانات المحلية داخل البلاد، حيث يذكر في هذا الإطار أن بنجلاديش تعتبر الدولة البحرية الثانية على مستوي العالم في مجال صناعة تفكيك وتخريد السفن، والتي توفر العديد من أصناف المواد والأجزاء والمكونات التي يعاد استخدامها في بناء وصناعة السفن في بنجلاديش، أو إعادة تدويرها وتصنيعها لإنتاج مواد ومستلزمات إنتاج جديدة، وتشير التقديرات إلى وجود المئات من ترسانات وأحواض وورش بناء وإصلاح السفن في بنجلاديش إلا 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)

أن الترسانات صغيرة الحجم في بنجلاديش تقوم ببناء وتصنيع وتغطية المتطلبات المحلية من السفن حتى حمولة 3500 طن DWT، لكن هناك عدد محدود من الترسانات البحرية لبناء وتصنيع السفن والتي يمكنها بناء وتصنيع السفن وفق المواصفات 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 وورش بناء السفن في بنجلاديش من التعاقد على طلبات بناء سفن حتى حمولة 10000 طن dwt بالإضافة إلى 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 الايجابي في عدد التعاقدات، استطاعت ترسانة أناندا بالاشتراك مع ترسانة ويسترن مارين أن تبرم عقد بقيمة 600 مليون دولار أمريكي لبناء عدد 40 سفينة بحمولات متنوعة أقل من 10 ألاف طن، كما استطاعت نفس الترسانة التعاقد مع احدي الشركات الدنماركية الكبرى لبناء أول سفينة كبرى عابرة للمحيطات Ocean Going Ship في تاريخ صناعة بناء السفن في بنجلاديش لتتم أعمالها بتدشين السفينة العملاقة في مايو 2008 منافسة في ذلك الترسانات البحرية الكبر ى في الصين وكوريا الجنوبية وفيتنام، و إلحاقاً بهذا النجاح أتمت هذه الترسانة أيضاً تصنيع وبناء ستة من سفن العبارات منها ثلاثة من سفن الكاتاماران المصنوعة من الألومنيوم، والتي تم تصنيعها لحساب أحدى الشركات الدولية الكبر ى 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 بنجلاديش إلى ترسانات أخر ى داخل البلاد، حيث استطاعت ترسانة ويسترن مارين إبرام عقود لعدد متنوع من السفن مع عملاء من عدد من الدول الأوروبية والأسيوية والأفريقية بقيمة 300 مليون دولار أمريكي .(Ananda, 2011) .

3-1 عدد من المشكلات التي تواجه صناعة بناء السفن في بنجلاديش:

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

2- السعر المرتفع للفائدة الذي تحدده البنوك المحلية على الائتمان المقدم لهذه الصناعة يعد مرتفع نسبياً إذ يتراوح مابين 12% إلى 16% على القروض التي تسعي ترسانات صناعة بناء السفن للحصول عليها لتمويل عمليات الصناعة والبناء، بينما تمنح نفس هذه البنوك للصناعات التصديرية في بنجلاديش قروضاً بفائدة منخفضة نسبياً تقدر بحوالي 7% ولعل ذلك مرجعه أيضاً إلى الدرجة العالية من المخاطرة المرتبطة بهذه الصناعة.

3- أحجام العملاء المتعاقدين مع ترسانات بناء السفن في بنجلاديش عن قبول الضمانات والتغطيات التي تقدمها البنوك المحلية في بنجلاديش لعقود بناء السفن في الترسانات البنغالية، مما يتطلب الأمر إدخال بنك عالمي لتقديم ضمان إضافي Counter Guarantee.

مما يلقي بعبء تكلفة إضافية تضاف لتكاليف بناء السفينة المتعاقد عليها، وتقدر هذه التكلفة بما نسبته 16% من قيمة الضمان (4% للبنك المحلي، 4% للبنك الأجنبي، على مدي سنتين تمثلان الفترة التقديرية المتوسطة لبناء السفينة).

4- يتطلب الأمر أيضاً من الجهة المتعاقدة مع ترسانة بناء السفن في بنجلاديش تقديم دفعات مرحلية في شكل تحويلات مالية بقيمة مواد ومستلزمات ومكونات السفينة إلى ترسانة بناء السفن حيث تحصل البنوك عمولة 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 الفترة التقديرية المتوسطة لبناء السفينة.

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

6- عدم توافر الصناعات المحلية المغذية لترسانات بناء و إصلاح السفن بالقدر اللازم سواء من حيث توفير أعداد وكميات المواد والمكونات والمستلزمات، أو توفيرها بمستوى الجودة والسعر المناسب وفق المواصفات العالمية.

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

9- عدم وجود صناعة كبيرة لإنتاج الألومنيوم في بنجلاديش 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 صناعة بناء السفن في البلاد.

10- اعتباراً لأن عملية بناء السفينة الواحدة تتطلب عدد من المواد والمكونات والمستلزمات يصل في المتوسط إلى 4000 عنصر، والتي يتطلب تجميعها وتركيبها عمالة فنية متخصصة على درجة عالية من الدقة والمهارة، فقد تلاحظ أنه بالنسبة لتركيب الأجزاء الالكترونية والكهربائية فأنه لا تتوافر العمالة الماهرة في بنجلاديش بالقدر الكافي في هذا المجال.

11- هناك مجموعة من المشكلات يتعلق معظمها بالبنية الأساسية للبلاد، وترتبط بعدم توافر الكهرباء والغاز بالقدر الكافي وكذلك بالأسعار التشجيعية التي تسمح لصناعة بناء السفن بالحصول عليها بتكلفة منخفضة نسبياً، يمكن أن تنعكس ايجابياً في تكلفة وسعر بناء السفينة.

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

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

14 – الأعباء الجمركية المتعلقة بفرض رسوم جمركية على استيراد مواد ومستلزمات ومكونات صناعة بناء السفن، وكذلك الرسوم الجمركية المفروضة على السفينة نفسها بعد اكتمال بنائها وتسليمها.

15- 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.

16- أن عملية استيراد مئات القطع والمستلزمات والمكونات الخاصة بصناعة بناء السفن هي عملية معقدة ومكلفة وتستغرق الكثير من الوقت في إصدار الطلبية وأوامر الشراء وإجراءاتها، وكذلك الوقت المستغرق بواسطة المصدر بالإضافة إلى زمن النقل من دولة المصدر إلى بنجلاديش الدولة المستوردة، يضاف إلى ذلك جميعه زمن التخليص الجمركي، وخاصة في ظل عدم وجود نظام الدائرة الجمركية الخضراء للتخليص والإفراج الجمركي Green Customs Channel.

17- أن الوقت الطويل الذي تستغرقه عملية التخليص الجمركي للقطع والمكونات والمستلزمات والمقدر عددها بالمئات يجعل منها عرضة للتلف أو السرقة أثناء وجودها لفترات 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.
(Shahriar & others, 2010)

4- صناعة بناء السفن في تركيا:

أن المراحل المبكرة لبدء عملية التنمية الشاملة لترسانات صناعة بناء السفن التركية، قد اعتمدت إلى حد كبير على الاستجابة لمتطلبات السوق المحلية من السفن، اعتباراً لأن تركيا ه ي دولة بحرية عريقة تطل سواحلها الطويلة على البحرين المتوسط والأسود، فضلاً عن موقعها الاستراتيج ي البحري الهام بوجود مضيق ي البوسفور والدردنيل في الداخل التركي، هذا عن كونها واحدة من أهم الاقتصاديات الصاعدة في جنوب غرب أسيا وشرق أوروبا، هذا الموقع الهام جعل تركيا بمثابة عقدة رئيسية لحركة النقل والتجارة الدولية، إلا أن اعتماد ترسانات صناعة بناء السفن التركية على الطلب المحلي على السفن لاستيعاب إنتاجها، قد شكل مرتكزاً هاماً لتنمية هذه الصناعة مع التزام العديد من الشركات الملاحية التركية بالتعاقد مع الترسانات التركية للحصول على السفن الجديدة لأساطيلها، إلا أن هذا التوجه نحو خدمة السوق المحلي قد أضيف إليه توجه هذه الترسانات نحو الأسواق العالمية للتعاقد على بناء السفن اعتماداً على ماتراكم لديها من خبرات متميزة أكسبتها تميزاً تنافسياً في هذا المجال.
وقد تطورت صناعة بناء السفن في تركيا تطوراً هاماً من كونها أحدى الصناعات التقليدية القديمة على ساحل الاناضول، تطورت إلى أن أصبحت تصنف في مقدمة الدول البحرية لبناء السفن التي تتميز صناعاتها تميزاً عالمياً في هذا المجال الهام، أن هذا التميز قد بدأ منذ بداية عقد التسعينات من القرن الماضي حيث نشأت مراكز جديدة لترسانات صناعة بناء السفن في توزلا ويالوفا انتينوفا وازميت، وارتكزت هذه المراكز على البنية الأساسية الحديثة اللازمة لقيام هذه الصناعة، وبقيام هذه المراكز الكبرى ونجاح إدارتها في التوافق مع المتطلبات القياسية العالمية لبناء و إصلاح السفن وتقديم إنتاج ذو جودة متميزة وتكلفة تنافسية، استطاعت تركيا أن تصبح ضمن الدول العشر الكبرى في هذا المجال على مستوى العالم من حيث الحمولات، وضمن الدول الخمس الكبرى في هذا المجال من حيث أعداد السفن.
أن أحد العوامل الأساسية لنجاح تجربة تنمية صناعة بناء السفن في تركيا هو اعتبارها من قبل الدولة بمثابة صناعة استراتيجية ومحور رئيسي من محاور التنمية الاقتصادية في البلاد، حيث قامت الدولة بتقديم تسهيلات مالية وإدارية وتنظيمية كبرى لإقامة البنية الأساسية اللازمة لهذه الصناعة، وكذلك إيجاد البيئة التشريعية والقانونية اللازمة لقيام ونمو هذه الصناعة دون معوقات بيروقراطية مع منحها العديد من الحوافز والتسهيلات الاستثمارية والتنظيمية والمالية والمصرفية اللازمة، يضاف إلى ما سبق أن فهم واستيعاب أن هذه الصناعة تعد من الصناعات التجميعية الكبرى فرض أيضاً على الدولة أن تتوجه إلى البدء في عملية تنمية موازية للصناعات الرافدية المغذية لترسانات صناعة بناء السفن، ومن ثم فقد تم التركيز على تنمية مئات الصناعات التشكيلية والميكانيكية والكهربائية المرتبطة بهذه الصناعة

والمتكاملة معها، وقد ساهمت هذه الصناعات بإمداد ترسانات بناء السفن التركية بمكونات ومستلزمات بما قيمته 1.5 بليون دولار أمريكي عام 2009. (UMA, 2011)

وهذا التطور الإيجابي في أعداد السفن قد انعكس في زيادة توظيف العمالة التقنية المتخصصة في هذا المجال والتي تزايدت من عدد 2800 عامل عام 1998 إلى عدد 33500 عامل عام 2008. لكن التأثير السلبي للأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة دفع هذا العدد إلى التراجع إلى 21000 عامل في منتصف 2010، وامتد أيضاً هذه التأثير إلى قيمة تعاقدات الترسانات التركية من عقود بناء السفن والتي حققت ما قيمته الإجمالية 1.5 بليون دولار من عمليات البناء في عام 2008 قبل ظهور أثار تداعيات الأزمة والتي انخفضت على أثرها قيمة هذه التعاقدات بنسبة تقدر بحوال ي 30% خلال عام 2009 والنصف الأول من عام 2010. (UMA, 2011)

لقد ساعد النمو المطرد للاقتصاد التركي على اجتذاب وتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، وجاءت القوانين والتشريعات التي سنتها الدولة في هذا المجال لتشجع على هذا التوجه وعلى السماح بمزيد من مشاركات القطاع العام والخاص، فأصدرت الحكومة التركية عدداً من مشروعات القوانين التي صدق عليها البرلمان الترك ي كان أهمها القانون رقم 4875 لعام 2003 للاستثمار الأجنبي في تركيا والذ ي يستهدف حفز وتشجيع الاستثمارات الأجنبية واجتذاب المزيد منها إلى تركيا، وانعكاساً لذلك تشير الإحصاءات إلى أنه في عام 2009 استطاع قطاع الصناعة التركي ومن ضمنه صناعة بناء السفن اجتذاب ما تقدر نسبته من 32 % من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة المتدفقة إلى تركيا في ذلك العام .(DGPI , 2010).

4-1 هيكل صناعة بناء السفن في تركيا:

في عام 2002 كان مقاما في تركيا بالفعل عدد 37 ترسانة بحرية لبناء السفن وتزايد هذا العدد في عام 2011 ليصل إلى 70 ترسانة بحرية، ويقدر وجود عدد 56 ترسانة بحرية تحت الإنشاء في الوقت الراهن، أن منطقة خليج توزلا التي تقع على مسافة 50 كيلومتر شرق اسطنبول تعد أحد المراكز الرئيسية الكبرى لصناعة بناء السفن في تركيا، لكن المنطقة أصبحت حاليا متخمة بالأنشطة الصناعية التي تحول دون البدء في إقامة وإنشاء ترسانات بحرية جديدة، ولذلك توجه العديد من المستثمرين في هذا المجال إلى منطقة يالوفا أنتينوفا، ومنطقة ازميت (المنطقة الحرة كوكانى – كوسباس) حيث تتوافر المساحات الكبرى من الأراضي وتسهيلات البنية الأساسية مما أتاح الفرصة لاجتذاب العديد من المستثمرين حيث يتضح تخصص العديد من الشركات في هاتين المنطقتين في صناعة القطاعات الرئيسية المكونة لهيكل السفينة بحيث يتم نقلها براً بعد ذلك إلى الترسانات البحرية المجاورة لها والتي يقدر عددها بخمسين ترسانة بحرية تقع على مساحة 1.35 مليون متر مربع.

وتشير الإحصاءات إلى أن ترسانات بناء السفن التركية في عام 2002 حازت على حصة تسويقية منخفضة تمثل 0.51 % من إجمالي حمولات سوق بناء السفن على مستوى العالم، إلا أن قدراتها التنافسية في هذا المجال قد تحسنت عاما بعد عام حيث استطاعت في عام 2008 بناء سفن بحمولات تصل إلى 0.82 مليون طن CGT وهذه القيمة تمثل حصة

تسويقية تصل إلى 1.93% من إجمالي حمولات سوق بناء السفن على مستوى العالم، وذلك قبل أن تتراجع هذه القيمة وهذه النسبة على أثر الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة والتي اتضح أثرها بتراجع قيمة إجمالي الحمولات المبنية في الترسانات التركية إلى 0.47 مليون CGT تمثل حصة تسويقية بنسبة 0.9% من إجمالي السوق العالمي.

كذلك توضح الإحصاءات أن التعاقدات التي تم إبرامها بواسطة ترسانات بناء السفن التركية بنهاية ديسمبر 2010 قد بلغت إجمالي من بناء الحمولات يقدر بحوالي 1 مليون CGT مما أهل تركيا لتكون في المركز الحادي عشر على مستوى العالم في حين تراجع مركز ترسانات صناعة بناء السفن التركية في مواجهة الدول الصاعدة في هذا المجال مثل الفيليبين والهند وفيتنام والبرازيل والصين الوطنية (تايوان)، فقد احتلت الفيليبين المركز الرابع من حيث عدد التعاقدات بنهاية ديسمبر 2010 بعدد 108 عقد لبناء السفن بحمولات إجمالية 2.686 مليون طن، تليها الهند بعد 257 عقد بإجمالي حمولات 1.927 مليون طن CGT، تليها فيتنام بعدد 252 عقد بإجمالي حمولات 1.877 مليون طن CGT.

4-2 تكامل صناعة بناء السفن مع قطاعات الصناعة في تركيا:

تعد تركيا ضمن الدول الرئيسية المنتجة والمصدرة للحديد والصلب على مستوى العالم وتعد فترة الثمانينات هي فترة بداية النمو والازدهار لهذه الصناعة والتي بدأت بإقامة أول فرن كهربائي عملاق لصهر الحديد في تركيا، وفي الوقت الراهن فإن صناعة الحديد والصلب في تركيا تضم 18 فرن كهربي عملاق لصهر الحديد تصل طاقتها الإنتاجية إلى 2.5 مليون طن من الحديد سنوياً، بينما تبلغ الطاقة الإنتاجية لمصانع إنتاج الصلب الرئيسية في اردیمیر، وأزديمير، وكارديمير 3 مليون طن سنوياً. (TISPA, 2010)

وبالرغم من أن تركيا تعد من مصدري الحديد والصلب إلا أنها مع الاستخدام الواسع لهذين المنتجين تغطى نسبة 50% تقريبا من احتياجاتها المحلية من أنواع الصلب المخصوص الذي تحتاجه صناعاتها الرئيسية، ولا سيما أن جزءاً رئيسياً من إنتاجها هو إنتاج موجه للتصدير Export Oriented Product كما تشير التقديرات في هذا الشأن إلى أن استيراد تركيا من الصلب الخاص بصناعة بناء السفن يتركز في شرائح وقطاعات الصلب والتي تمثل أحد المدخلات الرئيسية في صناعة بناء السفن، وعليه فقد وجهت الدولة اهتمامها نحو تركيز وتحفيز الاستثمارات في هذا الاتجاه بحيث يتم تغطية هذه الفجوة الاستيرادية من هذا الصنف من منتجات الحديد والصلب بحلول عام 2015. (TISPA, 2010)

4-3 الارتباط بين صناعة بناء السفن وصناعة المعدات البحرية في تركيا:

تعتمد ترسانات صناعة بناء وإصلاح السفن التركية بدرجة كبيرة على المكونات والمستلزمات والمعدات والأجهزة ذات الطبيعة التكنولوجية المتقدمة، والتي يستورد معظمها في حالة الترسانات البحرية التركية من الخارج لعدم وجود الشركات المحلية القادرة على إنتاجها مثل محركات السفن والأجهزة الملاحية والالكترونية، إلا أن صناعة المعدات

البحرية التركية قد استطاعت في السنوات الأخيرة تطوير قدراتها بدرجة كبيرة استطاعت من خلالها توفير العديد من المعدات والأجهزة مثل الوحدات الهيدروليكية والأجهزة الكهربائية ومعدات الدفة ومعدات السطح والعديد من الأجهزة الميكانيكية ذات الطبيعة التقنية المتقدمة، وه ي أجزاء تصنف بأنها من التكنولوجيا ذات المستوى المتوسط Medium Technology Products وقد انعكس هذا النجاح في قدرة هذه الصناعات على توفير فرص العمل والتي تزايدت أعداد العمالة فيها من 30 ألف عامل في عام 2002 إلى عدد 100 ألف عامل عام 2007، ويتضح أن أعداد العمالة في هذا القطاع تتجاوز أعداد العمالة المشغلة في قطاع صناعة بناء السفن بمقدار ضعفي أعداد العمالة الموظفة فيه، إلا أن الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة قد تسببت في انخفاض أعداد العمالة الموظفة في هذه الصناعات إلى حوالي 64 ألف عامل بنهاية عام 2010 وهو انخفاض بنسبة 36% تقريباً بتأثير تداعيات الأزمة.

4-4 قطاع تخريد السفن ودوره في صناعة بناء السفن في تركيا:

تعتبر تركيا خامس أكبر دولة على مستوى العالم في مجال تخريد السفن، والدولة الأولى خارج منطقة جنوب شرق أسيا والشرق الأقصى في هذا المجال، ومعظم السفن التي تخرد في تركيا تعد سفن رافعة لأعلام غير تركية (أجنبية) وتأتى الغالبية العظمى منها من مجموعة دول الاتحاد الأوروب ي، ومعظم هذه السفن من السفن الصغيرة التي تحول العوامل الملاحية وعوامل التكلفة الاقتصادية دون إبحارها للتخريد في مناطق جنوب شرق أسيا والشرق الأقصى، كما أن توافق تركيا مع المتطلبات العالمية للتخريد الآمن للسفن الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ومقررات اتفاقية بازل للرقابة والسيطرة على مواد المخلفات الخطرة والتخلص منها، وكذلك القوانين البيئية والعمالية والصحية والأمنية في هذا الشأن، وهذا جعلها محلاً لتوجه العديد من السفن التابعة للاتحاد الأوروبي لكي يتم تخريدها في تركيا ومؤخرا تعاقدت صناعة تخريد السفن التركية على تخريد حاملة الطائرات البريطانية HMS Invincible. وقد استفادت صناعة تخريد السفن التركية إلى حد كبير من تداعيات الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة، والتي أعقبها توجه العديد من ملاك السفن والشركات الملاحية في العديد من أنحاء العالم وفـي تركيا نفسها إلى تخريد السفن القديمة في أساطيلها بدلا من تراكيها عاطلة وخارج الخدمة، وهو ما تعكسه إحصاءات تخريد السفن، واستفادت صناعة الحديد والصلب التركية من هذه التطورات حيث تتيح أنشطة قطاع تخريد السفن إتاحة كميات هائلة من الحديد الخردة لإعادة استخدامها من جديد في صناعة الحديد والصلب، ومن ثم دخولها بعد تصنيعها من جديد في العديد من الصناعات ومنها صناعة بناء السفن.

4-5 التخصص الصناعي في الترسانات البحرية التركية:

يقدر عدد ترسانات بناء السفن في تركيا بحوالى 70 ترسانة كبرى، يضاف إليها عدد 56 ترسانة متوسطة الحجم، ومنذ بداية الثمانينات يمكن الإشارة إلى أن العديد من ترسانات صناعة السفن التركية قد تخصصت في بناء سفن البضائع العامة صغيرة الحجم واليخوت، إلا أنها اتجهت ومنذ منتصف عقد التسعينات نحو بناء السفن الأكبر حجما بنوعيات وطرازات وحمولات متنوعة مثل سفن البضائع العامة والسفن متعددة الأغراض، وناقلات النفط الصغيرة والمتوسطة، وناقلات الكيماويات حتى حمولة عشرة ألاف طن DWT بالإضافة إلى سفن الصيد وسفن الأبحاث ولنشات وزوارق القطر والإمداد والخدمات واليخوت السياحية والعبارات صغيرة ومتوسطة الحجم.

في الوقت الراهن تسعى ترسانات صناعة بناء السفن في تركيا إلى انتهاج سياسة تنويع المنتج بالتوجه نحو بناء أنواع جديدة من السفن تمثل مجالات جديدة لعمل هذه الترسانات مثل ناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلات الغازات البترولية المسالة وسفن العبارات، والتوجه في ذات الوقت لبناء السفن من الحمولات الأكبر حجماً من تلك التي درجت على بنائها، وباعتبار أن هذه النقلة النوعية في الإنتاج قد تمثل عبئاً تقنياً على المصنعين فقد دخلت الترسانات البحرية التركية التي انتهجت هذا التوجه نحو الدخول في شراكة مع عدد من الشركات الأوروبية لاكتساب الخبرات وتلقى المعاونة التقنية اللازمة في مجال بناء السفن، مثلما تحقق عند دخول ترسانات توزلا في شراكة مع مجموعة IHC الهولندية METALIX.

يتضح من تعاقدات الترسانات التركية لصناعة بناء السفن إتباع هذه الترسانات لسياسة تسويقية تقوم على محورين رئيسيين:

المحور الأول: التخصص في بناء السفن حتى حمولات 10 ألاف طن dwt.

المحور الثاني: التركيز على نوعيات محددة من السفن لبنائها وفي مقدمتها ناقلات المنتجات النفطية / الكيماويات.

4-6 سياسات الحكومة التركية لمساندة صناعة بناء السفن في تركيا:

تتخذ السياسات الاقتصادية للحكومة التركية طابع التوجيه أكثر مما تتخذ طابع التدخل المباشر في شئون القطاعات الاقتصادية في البلاد، ويتم هذا من خلال عدد من الخطط الخمسية المتوالية والتي يطلق عليها خطط التنمية والتي تتضمن الإطار العام والخطوط والتوجيهات التي يتم الاسترشاد بموجبها من قبل الوحدات والقطاعات الاقتصادية داخل الاقتصاد التركي، وعلى سبيل المثال تتضمن خطة التنمية التاسعة (2007 – 2013) الهدف التالي لصناعة بناء السفن: "قيام الترسانات البحرية التركية بصناعة وبناء السفن التجارية والحربية استنادا إلى القدر الأكبر من المكونات والمستلزمات المصنعة والمنتجة محلياً وبما يتحقق معه تنمية وتحديث الأسطول البحري التركي على الصعيدين المذكورين". (SPO, 2007)

وفي ذات الوقت فأن الحكومة التركية تقدم المساندة لهذه الصناعة بشتى الوسائل حتى و أن كانت هذه المساندة بأسلوب غير مباشر يتعلق بالإطار الذي تعمل فيه هذه الصناعة، على سبيل المثال يتم تمويل إنشاء حواجز الأمواج في مناطق الترسانات البحرية بواسطة برنامج الاستثمارات العامة التابع لهيئة تخطيط الدولة (SPO) وعلى سبيل المثال فقد تم بهذه الطريقة تمويل وإنشاء حاجز الأمواج لترسانة سرمينكام في عام 2009 وكذلك حاجز ي الأمواج في ترسانتى كارادينيز، وسامسون تيكيكوى عام 2011، ويتضح من ذلك أن هذا التوجه من جانب الحكومة التركية لمساندة ترسانات صناعة بناء السفن من خلال هذه الأساليب يخفف كثيراً من الأعباء الاستثمارية والتمويلية الملقاة على عاتق الترسانات البحرية التركية، فحواجز الأمواج على سبيل المثال تتطلب قدر كبير من الموارد المالية، فضلاً عن أنها لا تسهم في الإنتاج بصورة مباشرة، إلا أنها ضرورية لحماية أحواض بناء و إصلاح السفن من التيارات والأمواج العاتية التي قد تجتاح مناطق الترسانات البحرية.

من جهة أخرى تتولى وزارة الخزانة التركية مسئولية إدارة برنامج تشجيع الاستثمار، هذا البرنامج يعد برنامج متعدد الأبعاد يتضمن كل منها أساليب متنوعة لتشجيع الاستثمار لكل مجموعة أو قطاع من القطاعات الاقتصادية داخل الاقتصاد التركي ولا سيما القطاعات الاقتصادية والإنتاجية التي تخدم سياسات الإحلال محل الواردات وتنمية الصادرات والأنشطة ذات الطبيعة التكنولوجية المتقدمة، ومن ضمنها صناعة بناء السفن، وفي هذا المجال تحديداً يمكن الإشارة إلى أنه لكي يتمتع النشاط الإنتاج ي أو الصناع ي في مجال صناعة بناء السفن يتعين على المشروع ألا يقل رأسماله عن 500 ألف ليرة تركية وأن يكون مقاما في منطقة جغرافية داخل تركيا يقل فيها الناتج المحل ي الإجمالي للفرد عن 1500 دولار أمريكي، أما في المناطق الجغرافية التي تزيد فيها قيمة الناتج المحلي الإجمالي للفرد عن القيمة المشار إليها، فيتعين على المشروع ألا يقل رأسماله عن مليون ليرة تركية، عند تحقق هذين الشرطين مبدئياً يمكن للمشروع أن يتمتع بإعفاء من الرسوم الجمركية على وارداته من المكونات والمستلزمات الصناعية وكذلك إعفائه من ضريبة القيمة المضافة، وبالنسبة للاستثمارات في السفن نفسها يتعين على السفينة للتمتع بهذه المزايا أن تكون مسجلة تحت العلم التركى لمدة خمس سنوات على الأقل، أما الترسانات البحرية نفسها فيتعين أن تكون قيمة الاستثمارات فيها متوافقة مع الجداول المحددة في هذا الشأن والتي تتزايد فيها نسبة الخصم الضريب ي مع حجم الاستثمارات المن فذة. (تشريع رقم 15199 لعام 2009).

أيضا يذكر في هذا الإطار أن العديد من المكونات والمستلزمات والمواد الداخلة في صناعة بناء السفن في تركيا يتم الحصول عليها من دول الاتحاد الأوروب ي، التي تدخل معها تركيا كدولة عضو في الاتحاد الجمرك ي الأوروبي، فتحصل ترسانات صناعة بناء السفن التركية على هذه المستلزمات بتكلفة منخفضة نسبيا اعتبارا لأنها غير محملة بأعباء الرسوم الجمركية، ويضاف إلى ماسبق بشأن التشريعات والقوانين المساندة لصناعة بناء السفن في تركيا ما تنص عليه الفقرة 32أ من قانون الضرائب رقم 5520 من منح تخفيض بنسبة 60% من قيمة الضريبة العامة على الدخل عند وصول المشروع إلى تنفيذ نسبة 30% من الاستثمارات المخططة قبل نهاية العام المالي موضوع المحاسبة بشأن الضريبة.

وهناك صورة أخرى من صور المساندة الحكومية التي تقدم من خلال الإمداد بالطاقة (الكهربائية، الوقود، الغاز) اللازمة للمشروعات والصناعات المختلفة، حيث يتم تقديم هذه المعاملة للمشروعات التي تقام في المناطق التي ينخفض فيها الناتج المحلى الإجمالي للفرد عن 1500 دولار أمريك ي، حيث يتم تحديد حد أدنى لأعداد العمالة الموظفة بالمشروع لكي يتم بموجبه حصول ذلك المشروع على خصم على تكلفة الإمداد بالطاقة بنسبة 20% من القيمة الفعلية للاستهلاك، مع تزايد نسبة الخصم طرديا مع أعداد العمالة الموظفة بالمشروع حتى مستوى 50% من قيمة استهلاك المشروع للطاقة كحد أقصى.

يضاف إلى ما سبق ذكره بشأن المساندة الحكومية، الدور الذي يقوم به بنك ائتمان الصادرات الترك ي Turk Exim Bank وهو الجهة التي تقوم بالأعمال المصرفية اللازمة لمساندة استراتيجية تنمية الصادرات في تركيا والتي تقوم على تشجيع وتحفيز وتنمية الصادرات التركية وتعزيز تنافسيتها الدولية، ومنذ عام 1990 بدأ بنك ائتمان الصادرات التركي بتقديم خدماته لصناعة بناء السفن في تركيا بتقديم القروض الميسرة للصناعات الداعمة لصناعة بناء السفن، وتقديم ضمانات القروض اللازمة لمراحل تصنيع وبناء السفن وكذلك ضمانات التعاقدات الدولية، وتقديم خدمات فتح خطابات الاعتماد والضمان وغيرها من الخدمات المصرفية التي تحتاجها هذه الصناعة، وخلال الفترة من عام 1990 وحتى عام 2009 قدم هذا البنك لصناعة بناء السفن في تركيا قروض بقيمة 179.3 مليون دولار أمريكي وخطابات ضمان بقيمة 60.8 مليون دولار وقروض ميسرة بقيمة 67.7 مليون دولار أمريك ي من خلال القرض الميسر الممنوح من البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، لاحتواء تداعيات الأزمة الاقتصادية العالمية على صناعة بناء السفن التركية (Turk Exim Bank , 2011)

5- تنمية صناعة بناء السفن في مصر:

ولتبين مدى تحقق متطلبات التميز التنافسي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر، فقد تم وضع عدد من المتطلبات التي يفترض الباحث وجوب توافرها، وتم استناداً إليها عمل مقارنة بين صناعة بناء وإصلاح السفن في عدد من الدول السابق الإشارة إليها في هذا البحث، مع صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر، وأهم هذه المتطلبات هي على النحو التالي:

- الموقع الجغرافي للدولة من المنظور البحري.
- الموقع الجغرافي لترسانات صناعة بناء السفن.
- تكامل صناعة النقل البحري على المستوى الوطني.
- وجود هيئة وطنية لإدارة صناعة بناء السفن.
- وجود إستراتيجية وطنية لتنمية قطاع صناعة بناء السفن.
- البيئة التشريعية والقانونية والتنظيمية.
- البيئة الضريبية المواتية لتنمية صناعة بناء السفن.

- إسهام القطاع المصرفي في تنمية صناعة بناء السفن.
- الجامعات والمعاهد لتخريج الكوادر العلمية والهندسية.
- المدارس المتخصصة لتخريج الكوادر الفنية عالية المستوى.
- المراكز العلمية والبحثية لصناعة بناء السفن.
- إنتاجية عنصر العمل بصناعة بناء السفن.
- مستويات الأجور لعنصر العمل بصناعة بناء السفن.
- التكامل مع صناعة تفكيك وتخريد السفن.
- مدى تغطية صناعة الحديد والصلب المحلية للاحتياجات.
- مدى توافر الصلب المخصوص محلياً.
- مدى حداثة التكنولوجيا المطبقة بالترسانات.
- الشراكة مع ترسانات بناء السفن العالمية.
- الشراكة مع الموردين العالميين لمستلزمات الصناعة .
- مدى توافر المستلزمات الميكانيكية المغذية للصناعة محلياً.
- مدى توافر المستلزمات الكهربية المغذية للصناعة محلياً.
- مدى توافر المستلزمات الإلكترونية المغذية للصناعة محلياً.
- تعاقدات البناء مع شركات ملاحية وطنية .
- تعاقدات البناء مع شركات ملاحية أجنبية.
- مكاتب التمثيل والارتباط والتسويق الخارجية.

ويوضح الجدول رقم (3) نسب قياس مدى تحقق متطلبات التميز التنافسي في صناعة بناء السفن، ويتضح من بيان الجدول رقم (4) أن متطلبات تحقيق التميز التنافسي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن تتوافر بدرجة أكبر نسبياً في الدول موضع المقارنة بينما لا تتوافر بالقدر نفسه في مصر كما يتبين أنها تستوجب تضافر جهود وتكامل قطاعات اقتصادية أخرى معها لتحقيق هذا الهدف.

الرمز	النسبة	بيان النسبة	نوع التأثير
E	أقل من 10%	تأثير نسبي ضعيف	إيجابي
D	من 11–25%	تأثير نسبي محدود	إيجابي
C	من 26–50%	تأثير نسبي دون المتوسط	إيجابي
B	من 51– 75%	تأثير نسبي فوق المتوسط	إيجابي
A	من 76–90%	تأثير نسبي مرتفع	إيجابي
A+	من 91–100%	تأثير نسبي متميز	إيجابي

الجدول رقم (3) نسب قياس مدى تحقق متطلبات التميز التنافسي

البيان	الدولة			
	تركيا	فيتنام	بنجلاديش	مصر
الموقع الجغرافي للدولة من المنظور البحري	B	B	D	A+
الموقع الجغرافي لترسانات صناعة بناء السفن	B	B	E	A+
تكامل صناعة النقل البحري على المستوى الوطني	B	B	C	E
وجود هيئة وطنية لإدارة صناعة بناء السفن	B	B	D	E
وجود إستراتيجية وطنية لتنمية قطاع صناعة بناء السفن	A	A	C	E
البيئة التشريعية والقانونية والتنظيمية	B	B	C	D
البيئة الضريبية المواتية لتنمية صناعة بناء السفن	B	B	C	D
إسهام القطاع المصرفي في تنمية صناعة بناء السفن	B	B	D	E
الجامعات والمعاهد لتخريج الكوادر العلمية والهندسية	B	B	C	B
المدارس المتخصصة لتخريج الكوادر الفنية عالية المستوى	B	B	D	E
المراكز العلمية والبحثية لصناعة بناء السفن	B	B	D	E
إنتاجية عنصر العمل بصناعة بناء السفن	B	A	D	E
مستويات الأجور لعنصر العمل بصناعة بناء السفن	C	A	B	B
التكامل مع صناعة تفكيك وتخريد السفن	B	C	B	E
مدى تغطية صناعة الحديد والصلب المحلية للاحتياجات	B	B	C	D
مدى توافر الصلب المخصوص محلياً	B	C	D	E
مدى حداثة التكنولوجيا المطبقة بالترسانات	B	B	C	C
الشراكة مع ترسانات بناء السفن العالمية	B	B	C	E
الشراكة مع الموردين العالميين لمستلزمات الصناعة	B	B	C	D
مدى توافر المستلزمات الميكانيكية المغذية للصناعة محلياً	C	C	D	E
مدى توافر المستلزمات الكهربية المغذية للصناعة محلياً	C	C	D	E
مدى توافر المستلزمات الإلكترونية المغذية للصناعة محلياً	C	C	D	E
تعاقدات البناء مع شركات ملاحية وطنية	B	B	D	E
تعاقدات البناء مع شركات ملاحية أجنبية	B	B	D	E
مكاتب التمثيل والارتباط والتسويق الخارجية	B	B	D	E

جدول رقم (4) بيان مقارن بمدى تحقق متطلبات التميز التنافسي لصناعة بناء وإصلاح السفن في مجموعة من الدول النامية

المصدر: الجدول من إعداد الباحث استناداً إلى البيانات الإحصائية والمعلومات الواردة بمتن البحث.

الخلاصة:

- أهمية تحقيق الاستفادة الكاملة مما هو متاح لمصر من نقاط القوة في مجال صناعة السفن، والتي تتمثل أولها في الموقع الإستراتيجي للموانئ والترسانات البحرية المصرية المطل في حالة ترسانتي بورسعيد والسويس على الممر الملاحي لقناة السويس، وكذلك ترسانة الإسكندرية القريبة من الممر الملاحي من/إلى المدخل الشمالي لقناة السويس.
- أهمية تحقيق الاستفادة الكاملة من الكوادر العلمية الهندسية بالجامعات المصرية وخريجيها في التخصصات المختلفة المرتبطة بصناعة بناء السفن، مع العمل على تطوير المناهج العلمية في أقسام الهندسة البحرية وعمارة السفن لمواكبة التطورات الحديثة في هذا المجال، وكذلك العمل على تحقيق ارتباط فعال لأعضاء هيئة التدريس في هذه الأقسام العلمية، بما يحقق تكامل الجانبين العلمي والعملي بما يخدم صناعة بناء السفن.
- صياغة إستراتيجية تنافسية متكاملة على المستوى الوطني لصناعة بناء السفن في مصر، تعني بتنميتها وتنفيذها هيئة مستقلة تضم أعضاء ممثلين دائمين عن الجهات المعنية وذات العلاقة بصناعة بناء السفن في مصر على أن تضم في مجال عملها صناعة إصلاح السفن وصناعة تفكيك السفن، وتتكون هذه الهيئة من أعضاء من الهيئة العلمية لكليات الهندسة قسمي الهندسة البحرية وهندسة الإنتاج، وزارة النقل، وزارة الاستثمار، وزارة المالية، وزارة الاقتصاد، وزارة الصناعة، وزارة الكهرباء والطاقة، وزارة الدفاع، وزارة الإنتاج الحربي، الترسانات البحرية المصرية.
- ارتكاز عناصر الإستراتيجية التنافسية المقترحة على محورين تنمويين:
  - تنمية الترسانات البحرية المصرية لصناعة بناء السفن (القائمة بالفعل).
  - إنشاء مجمعات متكاملة جديدة لصناعة بناء السفن في مناطق محددة وفق معايير جغرافية وبحرية وعمرانية وتنموية وبيئية ووفقاً للمتطلبات العالمية في هذا الشأن.
- وضع مخطط إستراتيجي وطني لتنمية الصناعات الميكانيكية والكهربائية والإلكترونية المغذية لصناعة بناء السفن والدخول في بروتوكولات تعاون ومشروعات مشتركة مع ترسانات عالمية كبرى والمجالات الهندسية المرتبطة بها لتحقيق نقل التكنولوجيا والخبرات بما يخدم هذه الصناعة.
- قيام كل ترسانة بحرية مصرية بوضع إستراتيجية تنافسية خاصة بها وفق إمكاناتها وطاقاتها الإنتاجية على النحو التالي:
  - وضع الإستراتيجية: بالبدء من خلال صياغة بين متكامل للرؤية Vision والرسالة (المهمة) Mission وتعريف وتحديد نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات وفي هذا الإطار يتم تحديد مجالات الأعمال والتعاقدات الجديدة التي يمكن للترسانة البحرية الدخول فيها أو الأنشطة التي يجب أن تتوقف عنها أو

تحجيم الأنشطة فيها وكذلك علاقات التكامل أو الشراكة أو التعاون مع الترسانات أو الشركات الأخرى، وانطلاقاً من ذلك يتم وضع الأهداف طويلة ومتوسطة وقصيرة المدى والخطط البديلة لتنفيذها.

- تنفيذ الإستراتيجية: يتطلب تنفيذ الإستراتيجية قيام الترسانة البحرية بتحديد الأهداف السنوية ووضع السياسات وتخصيص الموارد وإعادة رسم الهيكل التنظيمي داخل الترسانة بما يخدم تنفيذ الإستراتيجية بفعالية، مع تنمية وعي الأفراد وتأهيلهم في مختلف المستويات الإدارية وكافة القطاعات، وإعادة هيكلة نظم الأجور والمدفوعات وربطها بالإنتاجية والأداء.
- تقييم الإستراتيجية: وتتم هذه العملية على مستوى الترسانة البحرية ككل وعلى مستوى كل إدارة وعلى مستوى الوظائف، وتتضمن أنشطة التقييم مراجعة كافة العناصر الداخلية والخارجية وقياس الأداء واتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة.

- قيام وزارات التخطيط والصناعة والاستثمار بوضع مخطط مرحلي متكامل لإنشاء مجمعات صناعية للأجزاء والمعدات والأجهزة الميكانيكية والكهربائية والإلكترونية اللازمة لصناعة بناء السفن، والعمل على استقدام هذه الشركات العالمية الكبرى للتوطن في مصر، أو الدخول في شراكة مع الشركات العاملة في نفس المجال القائمة بالفعل.
- قيام الترسانات البحرية المصرية بإعادة تقييم قوة العمل لديها في كافة التخصصات ولا سيما الهندسية والفنية منها، وتقييمها وفقاً للمعايير العالمية في هذا الشأن، وعمل جدول زمني لإنهاء خدمة العمالة الفنية محدودة المستوى الفني أو محدودة الإنتاجية، مع البدء في عملية تعيين العمالة على أسس جديدة بإحلال خريجي المعاهد الفنية العليا مرتفعي المستوى العلمي والتقني بدلاً من خريجي المدارس الفنية المتوسطة وتحت المتوسطة.
- قيام الترسانات البحرية المصرية بتطوير طاقات وإمكانات البنية الأساسية التكنولوجية بها، مع العمل على استخدام وتطبيق الأساليب الحديثة في التشغيل، مثل أساليب وتقنيات اللحام الحديث والتي تنعكس إيجابياً على معدلات إنتاجية العمالة ومعدلات الأداء والإنتاجية لصناعة السفن.
- توجيه الجهود التسويقية للترسانات البحرية المصرية نحو خدمة قطاعات تسويقية معينة من بعض أنواع السفن، مثل سفن الحاويات وسفن الرورو (الدحرجة) وسفن البضائع العامة والسفن المتعددة الأغراض، وكذلك الاقتصار على شرائح محددة من الحمولات تتناسب مع الطاقات الإنتاجية والتشغيلية لكل ترسانة، مع توجيه الجهود التسويقية نحو الشركات الملاحية المصرية والشركات الملاحية العربية والشركات الملاحية للدول الأفريقية.
- حتمية الأخذ في الاعتبار أن الترسانات البحرية لصناعة بناء وإصلاح السفن ليست جزراً منعزلة تعمل بمفردها بعيداً دون التكامل مع العديد من الصناعات والقطاعات الأخرى، مثل قطاع البنوك والتأمين، وصناعة الحديد والصلب، والصناعات الميكانيكية والكهربية الثقيلة، وصناعة الإلكترونيات وأجهزة الاتصالات والأجهزة الملاحية،

وقطاع الأسطول التجاري البحري والشركات الملاحية، وغيرها من القطاعات والوحدات الاقتصادية، مع التأكيد على سن التشريعات والقوانين والقرارات التنفيذية التي تفرض تحقق عملها وتكاملها.

مراجع البحث:

1. إدارة شركة ترسانة الإسكندرية، 2014.
2. إدارة شركة ترسانة السويس البحرية، 2014.
3. إدارة شركة ترسانة بورسعيد البحرية، 2014.
4. الأهرام الاقتصادي، 1996/8/5.
5. أيمن النحراوي، "اقتصاديات وسياسات النقل البحري"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2014، ص 423.
6. أيمن النحراوي، "تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2014، ص 454.
7. بهي الدين مندور، "الأزمة العالمية لترسانات بناء السفن"، الأهرام الاقتصادي، 1976/6/15.
8. تقرير الرقابة الإدارية لوزير الدولة لشئون مجلس الوزراء 1976/75.
9. تقرير المكتب الاستشاري الهندي عن ترسانة الإسكندرية، مايو 2010.
10. جريدة الأهرام، 1991/12/15.
11. جمال أبو العزم، "صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر"، الأهرام الإقتصادي1996/8/5.
12. جمال أبو العزم، "صناعة السفن في مصر هل يوجد أمل لها؟"، الأهرام الاقتصادي 1993/6/14.
13. مذكرة مستشار رئيس الجمهورية إلى المؤسسة العامة للنقل البحري، ديسمبر 1962.

References:

1. Ananda Shipyard and Slipways Ltd., Brochure Overview, 2011.
2. ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) (2005), *"Promoting Efficient and Competitive Intra-ASEAN Shipping Services",* Vietnam Country Report, http://www.aseansec.org.
3. Borgersen, A. (2004), *"Studies on Private Sector Development and Business Opportunities for Norwegian Industry and Trade in Vietnam",* NHO team.
4. Chittagong Dry Dock Ltd., www.cddl.gov.com, 2011.
5. Clarkson, "*World Shipyard Monitor*", Clarkson Research Service Limited, London, U.K., January 2011.
6. Huan, H.V. (2007), *"Central Vietnam Rising as an Attractive Address for Investment",* A Presentation by Investment Promotion Center North Vietnam
7. IHS（Former Lloyd's Register, "World Fleet Statistics",2014.
8. Porter M. , " *Competitive Advantage* ", McGraw Hill , New York , 1980 , P. 375.

9. 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.
10. State Planning Organization, (SPO), Republic of Turkey Prime Ministry, "Ninth Development Plan (2007-2013), paragraph 429.
11. Stopford M. , " *Maritime Economics* ", 3rd Ed., Rout ledge, New York , U.S.A.,2007,P. 485.
12. The Shipbuilding Industry in Vietnam, Organization for Economic Co-operation andDevelopment (OECD), Council Working Party On Shipbuilding, 30-May-2008.
13. Türk Eximbank , www.eximbank.gov.tr , accessed on 24 Dec., 2012.
14. Turkish Iron and Steel Producers Association, (TISPA), a presentation to the OECD Steel Committee, December 2010.
15. Turkish Shipbuilders Association,(GISBIR) ,www.gisbir.com , accessed on 26 Dec.,2012.
16. Turkish Undersecretaries for Maritime Affairs, (UMA) ,internal working documents, Ankara, Turkey.
17. Vinashin Business Group (2006), "*Vinashin Business Group commercial presentation"*, Danish Export Association, http://www.dega.dk.
18. Vinashin Business Group, Annual Statistical Report (2010), (2011).