

م. جاسم محمد الشيراوي

أوراق في الصناعة البحرية



دار النشر
البحرية



أوراق في المناعة البحرية



اسم الكتاب: أوراق في الصناعة البحرية

اسم الكاتب: م. جاسم محمد الشيراوي

نوع العمل: مقالات

الرقم الدولي EBIN: 16-1-333-240922

الناشر: دار بسمة للنشر الإلكتروني

الطبعة الأولى: 2024م / 1446هـ



دار بسمة للنشر الإلكتروني



00212771814934



دار بسمة للنشر الإلكتروني (المغرب)



Darbassma1@gmail.com



المملكة المغربية

كالحقوق
محفوظة

دار بسمة للنشر الإلكتروني تُقدم جميع خدمات النشر، ولا تتحمل أي مسؤولية تجاه المحتوى، إذ إن الكاتب وحده هو المسؤول عن نتاج فكره.. كما لا يجوز بأي صورة نشر أو إعادة طبع أي جزء من هذا الكتاب أو اختزان مادته بطريقة الاسترجاع، أو نقله على أي نحو كان، أو بأي طريقة سواء كانت إلكترونية أو بالتصوير أو خلاف ذلك، إلا بموافقة خطية من الناشر أو المؤلف. ©

أوراق فحى المناعة البحرية

مقالات

م. جاسم محمد الشيراوى





رسالة شكر

أشكر الله -سبحانه وتعالى- على نعمه وفضله التي أنعمها علينا...
فالحمد لله رب العالمين على نعمة التربية والتعليم والصحة والتوفيق...
أشكر والدي ووالدتي على تربيتي على ما يرضي المولى -عز وجل-،
وحرصهم على متابعتي أنا وإخوتي للتحصيل العلمي وإنهاء دراستنا...
ما كنت لأتوجه نحو المساهمات الكتابية لولا تشجيع والدي -رحمه
الله-، الذي كان يشجعني باستمرار على الكتابة وإبداء الرأي بمختلف
المحافل...

كما أتوجه بالشكر لكل من ساندني ودعمني بالسنوات الماضية...

وأشكر جميع القائمين على الصحف التي دعمتني بنشر مواضيعي.



المقدمة

لا ترتبط الصناعة البحرية بنقل الأشخاص والبضائع عبر البحار فحسب، بل هي كل شيء متصل بشكل مباشر وغير مباشر بالبحر في جميع أنحاء العالم، فالصناعة البحرية موجودة في كل مكان حولنا، فيها تتوفر لنا أغلب السلع والخدمات التي نحتاج إليها بحياتنا اليومية، فالوقود الذي تعمل عليه مركباتنا وتزود به طائراتنا يُنقل لشتى بقاع الأرض من خلال الناقلات البحرية، وسفن الشحن البحري تنقل لنا الأجهزة الإلكترونية التي نستعملها بمنازلنا وأعمالنا ومصانعنا، وكذلك هو شأن القهوة التي نشربها، والأطعمة التي نتناولها، والملابس التي نلبسها... معظمها يصل إلينا من المنافذ البحرية.

الصناعة البحرية تلعب دورًا هامًا في توفير فرص عمل وتشغيل الأيدي العاملة في مجالات متعددة، كأحواض بناء وإصلاح السفن، ومرافق بناء القوارب واليخوت، وتُشغل معها كل ما يرتبط بها من شركات هندسية وفنية، وسلاسل الموردين التي توفر لها التصاميم والمواد الخام وغيرها.

كذلك ترتبط بها الموانئ المختلفة التي تستقبل مختلف أنواع السفن، ومقدمو الخدمات البحرية، ومزودو الأجهزة والأنظمة الملاحية لإدارة وتشغيل الموانئ، ومقدمو الخدمات اللوجستية، وتكنولوجيا البيئة والسلامة البحرية، وتكنولوجيا البحار، وغيرها.

كما ترتبط بالسياحة أيضًا، من خلال الموانئ السياحية التي تستقبل سفن الكروز السياحية المحملة بمختلف أجناس البشر، ومراسي اليخوت الفارهة، والمعارض المتخصصة بمُصنّعي اليخوت والقوارب والمُعَدَّات الملاحية وغيرها.

هل راودك الفضول أن تتطلع على ما تحتويه هذه الصناعة؟

أنت -عزيزي القارئ- على وشك أن تتجول في مواضيع مُختلفة في قطاع الصناعة البحرية، بمقالات غنية بالمعلومات الشيقة، قد تجدها مُثيرة للاهتمام في بعض صفحاتها، ومسلية في بعضها الآخر، فإن كنت من محبي الاطلاع، ولديك الرغبة للتعرف على قطاع يتسم بالحيوية والديناميكية، وبالتأثر السريع بما يحدث من حوله ويرتبط به من عوامل وظروف، فأنت قد وصلت للكتاب المناسب.

هذا الكتاب يجمع بعض المواضيع التي نشرناها في مقالات ومساهمات كتابية مُختلفة في جرائد اقتصادية على مر سنوات، كانت تتضمن ما أُضيف لنا من تجارب ومعلومات، وتحديات وظروف شهدناها بفترة عملنا في هذا القطاع على مَرِّ عشرين عامًا... ستتعرف من خلال قراءتها على نظرة عامة على ما يحتويه قطاع الصناعة

البحرية من أعمال وأنشطة، وما يتميز به عن غيره من قطاعات
تقليدية، والمخاطر والعوامل التي تُؤثر على المتعاملين والعاملين به.

إن من الضروري أن نذكر أن المعلومات والأرقام والمشاهد
المذكورة قد تكون قد تغيرت في يومنا هذا، ثم إنَّ التوجهَ أو البياناتِ
المُستندَ إليها في أي تحليل قد تكون اختلفت عن وقت كتابة المقالة.



الورقة الأولى: الأحواض الجافة



تتناول ورقتنا الأولى إحدى ركائز الصناعة البحرية، ودورها في تطوير قاعدة صناعية عريضة بمختلف دول العالم، وتأمين متطلبات القطاع البحري، ومساندة جهود الحكومات في مجال تنمية القطاع السياحي والنقل البحري، وفتحها لفرص استثمارية للقطاع الخاص لضخ استثمارات جديدة في الأنشطة المكتملة والمساندة لعملياتها، مما

يحقّق التنوع في مصادر الدخل، ويرفع من نسبة مساهمة القطاع الصناعي بالنتائج القومي.

إحدى الركائز الأساسية للاقتصاد... أنشطة الأحواض الجافة بين الأهمية الإستراتيجية والمردود الاقتصادي

نُشرت في جريدة الشرق القطرية

تلعب الأحواض الجافة دورًا رئيسًا في تطوير قاعدة صناعية عريضة بمختلف دول العالم، لأنها إحدى ركائز الصناعة البحرية، وذلك لدورها في تأمين متطلبات بناء وإصلاح السفن التجارية بمختلف أنواعها وأحجامها، إضافةً إلى متطلبات السفن والزوارق الحربية والعسكرية من إصلاح، مما يساهم في تأمين مصالح الأمن القومي للدول، وكذلك تساند جهود الحكومات في مجال تنمية القطاع السياحي والنقل البحري، إضافةً إلى دورها الهام والمحوري في خلق وتطوير قاعدة عريضة من الصناعات الصغيرة والمتوسطة وتوطين قدرات مزودي الخدمات الفنية التخصصية المختلفة، فتطوير الحكومات لمرافق بناء وإصلاح السفن والاستثمار بأنشطتها، يشجع القطاع الخاص على ضخ استثمارات جديدة وإضافية في الأنشطة

المكملة والمساندة لأنشطة بناء وإصلاح السفن، مما يحقق التنوع في مصادر الدخل، ويرفع من نسبة مساهمة القطاع الصناعي بالناتج القومي.

فقد أثبتت الدراسات التي أُجريت عن الآثار الاقتصادية لصناعة بناء وإصلاح السفن وجود تأثير مباشر وغير مباشر لأنشطة الصناعة البحرية على الاقتصاد ونسب النمو بالناتج المحلي، حيث تمثل الصناعة البحرية إحدى الركائز الأساسية للاقتصاد لما لها من تأثير مضاعف على اقتصاديات الدول، فمن خلال سلسلة التوريد "والتي تمثل التأثير غير المباشر" والإنفاق على السلع والخدمات من قبل العاملين بشكل مباشر وغير مباشر في هذا القطاع، يتم خلق تأثير مضاعف يتراوح ما بين 4 إلى 7... أي بمعنى أبسط: "إن كل وظيفة تُخلق بقطاع الصناعة البحرية تُخلق معها من 4 إلى 7 فرص عمل غير مباشرة بقطاعات مختلفة أخرى"، وذلك بالنسبة للدول التي قطعت أشواطاً طويلة في هذا المجال ووصلت لمراحل متقدمة من الحرفية والجودة والقدرة على الابتكار وتقديم تكنولوجيا متطورة وحديثة في كل ما يتعلق بأنشطة بناء وإصلاح السفن والخدمات البحرية المختلفة.

ومن هنا تأتي الأهمية البارزة لأنشطة أحواض بناء وإصلاح السفن، ودورها الاستراتيجي الهام في المساهمة في خلق نمو مستدام

باقتصادات الدول، وهو ما جعل دولاً مختلفة حول العالم تولي اهتماماً بارزاً بهذه الصناعة، ودفعها لرصد مبالغ ضخمة، استثمرتها في بناء مرافق متخصصة ببناء وإصلاح السفن والاستثمار في الأبحاث العلمية لتطوير التقنيات والتكنولوجيا المتبعة بهذه الصناعة، وتوفير المدن الصناعية والاقتصادية لإقامة المرافق اللازمة لقاعدة الأعمال من صناعات وأنشطة مساندة وداعمة لعمليات بناء وإصلاح السفن، ووضعت التشريعات والقوانين المنظمة لهذه الأعمال، والتي من شأنها جذب رؤوس الأموال للاستثمار بهذا القطاع، وتشجيع الاستثمار في الأبحاث العلمية التي من شأنها المساهمة في توفير تكنولوجيا حديثة ومتقدمة تخدم العاملين بالقطاع البحري.

إن العديد من الدول في شتى أنحاء العالم تستثمر في تطوير قطاع الصناعة والأنشطة البحرية، وذلك من أجل تعزيز قدراتها الصناعية، وتقليل الاعتماد على المواد والسلع المستوردة، فوجود مجموعة قوية من الأنشطة البحرية في أي دولة كانت، سيجلب ويعزز دور قطاعات وأنشطة مختلفة بها، مثل بناء وإصلاح السفن، وتصنيع التركيبات والمنشآت البحرية، وتلبية احتياجات شركات الحفر من بناء وإصلاح للحفارات البحرية وشركات الشحن والنقل البحري، ولها تأثير مباشر في زيادة حركة السفن والحاويات في المواني، وتأمين متطلبات أسطول سفن القوات البحرية وخفض السواحل بتلك الدول.

هناك دول عديدة سلكت هذا الطريق واتبعت هذا النهج في تنويع اقتصاداتها، ونجحت في التحول إلى مركز هام للأنشطة البحرية والقطاع الصناعي البحري، وغدت تتسم بصفة عالمية، ونجحت من خلال جهود القائمين على هذه الصناعة في تطوير قاعدة واسعة من الصناعات الصغيرة والمتوسطة والثقيلة بدولها، فعلى سبيل المثال لا الحصر سنغافورة وكوريا الجنوبية نجحت خلال العقود الماضية في تطوير صناعة بحرية متكاملة، ذات مستوى عالمي، وتمكنت من تطوير النظم والتكنولوجيا المتبعة بهذه الصناعة لتلبية احتياجات القطاع البحري وأنشطته.

أيضاً دول الخليج العربي لحقت بالركب، وأتبع هذا النهج، فقد استثمرت مبالغ ضخمة في البنية التحتية بهذا القطاع، ونجحت في تطوير صناعة بحرية متطورة بدولها، هادفةً إلى تنويع الناتج المحلي الإجمالي، وتلبية احتياجات القطاعات المختلفة، وتقليص الاعتماد على الاستيراد من الأسواق العالمية، وتعزيز قدراتها التنافسية بالأسواق الخارجية المختلفة، وخلق مهارات وفرص عمل وظيفية جديدة لمواطنيها والمقيمين على أراضيها... لكن، يبقى التحدي الأكبر أمامها متمثلاً في وضع الخطط الإستراتيجية السليمة طويلة ومتوسطة المدى، ووضع خريطة طريق واضحة المعالم لتنفيذ هذه الخطط والأهداف والإستراتيجيات بكفاءة عالية، وتحديث آليات

الدعم المباشر وغير المباشر لتعزيز دور هذا القطاع من قبل تلك الحكومات، والتي من شأنها ضمان نسب إشغال مرتفعة لهذه المرافق الصناعية، والمساهمة في النهوض بهذه الصناعة للمستوى الذي يُمكنها من الوصول إلى مصافّ الدول الصناعية المتقدمة.

وهو ما يتطلب وقفة متأنية لمراجعة المشاريع التي أُنجزت في هذا القطاع، وقدراتها التّشغيلية، خاصّةً مع التراجع في مداخل الدول من جرّاء تراجع سعر برميل النفط، والذي يمثل ضغطاً كبيراً على استمرارية تدفق الاستثمارات بمشاريع التطوير والتنمية، خاصّةً المُرتبطة بقطاع النفط والغاز والبتروكيماويات، كما يجب القيام بدراسة شاملة لحجم المشاريع التنموية المستقبلية واحتياجاتها المختلفة، وإشراك القطاع الصناعي بالدول الخليجية في تلبية هذه الاحتياجات وتنميتها، من خلال وضع الآليات التي من شأنها المساهمة في خلق البيئة الملائمة لضمان استمرارية نمو هذه الأنشطة وتطويع قاعدة من الصناعات الصغيرة والمتوسطة، وما يُصاحبها من خدمات، والتي لا تخدم أنشطة الصناعة البحرية فقط، بل تلبّي متطلبات قطاعات أخرى في الوقت نفسه، مثل قطاع النفط والغاز والبتروكيماويات والعسكري والنقل البحري وغيرها من القطاعات.

إن زيادة حجم الإنفاق على المشاريع التنموية المختلفة سيساهم بشكل مباشر في زيادة حجم واردات الدول، وكذلك ضَخّ الدول المُنتجة

والمُصدِّرة للنفط والغاز لاستثمارات جديدة في مشاريع الطاقة، سيلعب دورًا هامًا في زيادة صادرات هذه الدول من المنتجات النفطية ومُشتقاتها، خاصةً مع تعافي حركة التجارة العالمية والطلب على الطاقة، والتي ستنعكس بالإيجاب على حجم عمليات الشحن وحركة السفن والحاويات بالموانئ التجارية وموانئ تصدير منتجات النفط والغاز، وسيكون له دور فاعل أيضًا في توسعة قاعدة العملاء بقطاع الشحن والنقل البحري.

نُشرت بتاريخ:

15 أغسطس 2015



الورقة الثانية: عالم اليخوت الضخمة



تتناول ورقتنا الثانية أحد أمتع مواضيع أوراقنا، والتي تتحدث عن صناعة يخوت الرفاهية، والتي تعتبر من الصناعات التخصصية، وقد واجهت دول عديدة حول العالم تحديات للاستمرار بها، وتعتبر وسيلة من وسائل التسلية والترفيه والاستجمام لأثرياء العالم.

من خلال ورقتنا هذه، فنحن نحاول إعطاء لمحة عامة عن هذه الصناعة التخصصية وتصنيفها والتحديات التي تواجهها، وتبسيط

الضوء على دور مزوِّدي الخدمات ومزوِّدي المواد والمُعَدَّات المختلفة في
إنجاح أعمالها، ومساهمة هذه الصناعة في تنويع مصادر الدخل
وتنمية الاقتصاد بالنسبة للدول.

اليخوت الضخمة: لعبة الأثرياء... إيراد وتنويع للاقتصاد

نُشرت في جريدة الشرق القطرية

يهدف هذا المقال إلى إعطاء لمحة عامة عن صناعة اليخوت الضخمة وتصنيفها والتحديات التي تواجه صناعة السفن واليخوت، وتبسيط الضوء على دور مزوّدِي الخِدْمَات، ومزوّدِي المواد والمُعَدَّات المختلفة في إنجاح أعمالها، ومساهمة الصناعة في تنويع مصادر الدخل وتنمية الاقتصاد.

إن الزائر لمرافئ اليخوت المختلفة بأي مدينة كانت، يلاحظ اختلاف اليخوت الراسية بها من حيث الطول والحجم والشكل، والنتيجة عن اختلاف أذواق مُلَّاكها، وهو ما خَلَق مُنَافَسَةً حَادَةً بين مُصممي اليخوت، في محاولة لخلق اليخوت التي من شأنها إبراز شخصية أصحابها، والتي في بعض التصاميم تَخَطَّت مُستوى التصميم الهندسي إلى الإبداع الفني، حيث تمكنوا من جعلها قصورًا

عائمة تجول شتى بقاع الدنيا، صُممت وَفَق أعلى معايير الجودة،
مُتَضَمِّنَةً لأدق التفاصيل التي تُلبّي قمة الرفاهية للملاكها.

فلو نظرنا إلى تصنيف خبراء صناعة اليخوت لهذه الشريحة من السفن، نجد أن تصنيفهم لها مُقسَم لفئات، قُسمت على أساس أطوالها، فمنها اليخوت التي تُصنع عادةً من الألياف البلاستيكية المقوَّاة، والتي يتم تصنيعها بأعداد ضخمة (Mass production) أو شبه أعداد ضخمة (Semi-mass production)، وتصل أطوالها إلى 40 متراً، وتحظى بشريحة واسعة من المقتنين لها، والأخرى ذات الأطوال التي تزيد على 40 متراً، وتُصنع من الألمونيوم أو الفولاذ أو الاثنين معاً، والتي تُعد يخوتاً ضخمة مُصنَّعة خصيصاً لمقتنيها، لتتماشى مع رغباتهم وأذواقهم المختلفة، وهي تُخصُّ شريحة خاصة جداً من العملاء، وهي "الأثرياء"، وتضم عادةً الملوك والأمراء ورجال الأعمال وشخصيات مشهورة ومعروفة مختلفة، مثل مشاهير الأفلام من ممثلين ومخرجين، والرؤساء التنفيذيين لكبرى الشركات.

وبحسب آخر قائمة أصدرتها شركة "ويلث أكس" -المتخصصة في مجال توفير المعلومات عن الأشخاص الأثرياء وتوزيع الثروة في جميع أنحاء العالم- عن أعلى 10 يخوت فاخرة في العالم، وملاك تلك اليخوت، فقد أشارت بتقريرها إلى أن ستة من أعلى اليخوت في العالم

تعود ملكيتها لأفراد من دول خليجية، وتحديدًا دولة الإمارات العربية المتحدة.

توجه نحو بناء اليخوت الأكبر حجمًا:

الملاحظ في بعض الأحيان، عند توجه أثرياء العالم نحو امتلاك يخت، فالتوجه غالبًا ما يكون نحو اليخت الأكبر حجمًا عما هو موجود بالأسواق، وهي ظاهرة شهدها العاملون بهذه الصناعة خلال السنوات الماضية، ويبلغ طول أكبر يخت ضخمة تم بناؤه حتى هذا اليوم 180 مترًا، وهو اليخت "عزام"، المصنَّع من قبل شركة "لورسن" الألمانية، والذي تزيد قيمته حسب بعض التقارير على (600 مليون دولار)، ومع أنه يُعد الأكبر بالعالم من حيث الطول، إلا أن تقارير أخرى تُشير إلى أنها تأتي ثانيًا من حيث القيمة بعد اليخت "إكليبس"، ملك رجل الأعمال الروسي رومان إبراموفيتش، والذي تُقدر قيمته بما يزيد على (مليار دولار أمريكي).

تحديات مشتركة تواجه صناعة السفن واليخوت:

شهدت دول الخليج في السنوات الماضية تشييد وتطوير مرافق مختلفة، متخصصة في بناء وإصلاح السفن واليخوت، ومنها المتخصصة في بناء وإصلاح اليخوت الضخمة، وهي جميعها تواجه

تحديات مُشتركة، تواجهها هذه الصناعة بشكل عام في مختلف دول العالم، والنتيجة عن عوامل مختلفة، أبرزها:

العديد من الحكومات لا ترى فائدة اقتصادية من الاستثمار في دعم صناعة اليخوت الضخمة أو بناء السفن بشكل عام، وذلك نظرًا لمردودها المادي المنخفض بالنسبة للاستثمارات التي تتطلبها، وكذلك كونها استثمارات طويلة الأمد، خاصةً عند مُقارنتها بقطاعات حيوية أخرى مثل قطاع الطاقة.

عدم جاهزية دول المنطقة لاحتواء متطلبات هذه الصناعة، وافتقارها للبنية التحتية الصناعية التي تؤمّن احتياجاتها وتمدها بما تتطلبه من موادّ ومُعَدّات وأدوات متعددة، والتي عادةً ما تُنتجها أو توفرها منشآت صناعية مختلفة... حيث إنها لا تزال تُستورد من الخارج، هذا بالإضافة إلى عدم توفر المواد الخام الأولية التي تتطلبها هذه الصناعات.

عزوف القطاع الخاص عن الاستثمار بهذه الصناعة، والأنشطة والصناعات والخدمات التي تتطلبها، والتي تعد مُكملة ومساندة لها، وذلك لاعتبارات مختلفة، منها على سبيل المثال: التوجه الدائم للمستثمرين نحو الاستثمارات ذات العائد المجزي، والمردود السريع، والتي تتحقق على المدى القصير، وهو ما يخالف طبيعة صناعة

السفن واليخوت، التي تتطلب الكثير من الصبر والاجتهاد لإنجاحها، وفي حال تحقيقها عوائد مستثمريها، فهي تكون على المدى الطويل وليس أنيًّا.

قلة وفرة الأيدي العاملة الماهرة، ذات الخبرة بأحدث التقنيات والتكنولوجيا المتبعة في هذه الصناعة، إذ إن صناعة السفن بشكل عام واليخوت بشكل خاص تتسم بالتحديث المستمر للتقنيات المتبعة بعملياتها، والتطور المتسارع للتكنولوجيات التي تدخل في أنظمة بناء اليخوت، وهي تُعد من أبرز تحدياتها، إذ إنها تعتمد بشكل كبير على العمالة الفنية الماهرة.

ندرة الكفاءات الوطنية بالدول الخليجية، ذات الخبرة بهذه الصناعة، مما يعني الاعتماد الكبير على الخبرات الأجنبية في إدارة عملياتها، والوقت والجهد والتكلفة التي ستطلبها لتدريب الكفاءات الوطنية، وتطوير قدراتها، لفهم احتياجات هذه الصناعة، وتعلم أسرارها لتمكينهم من إدارتها بنجاح.

صناعة اليخوت الضخمة ليست عرضة للأزمات ودورات الركود الاقتصادي:

تختلف آراء الخبراء بهذا الصدد، حيث يرى أغلبيتهم أن هذه الشريحة من العملاء تمتاز بالثراء والتمتع بقدرات مالية مرتفعة،

فهم، أو غالبيتهم، ليسوا عرضة لتقلبات الأسواق وتداعيات الأزمات المالية والدورات الاقتصادية، من ركود اقتصادي. فعلى النقيض من ذلك، فهم يرونها فرصة تُنتهز بوضع طلبات بناء جديدة ليخوتهم، مستفيدين من فروقات صرف العملات، وانخفاض حجم الطلب على موردي المواد الأولية، الداخلة ضمن احتياجات هذه الصناعة، للاستفادة من انخفاض الأسعار.

من الجدير بالذكر هنا، أن أحواض بناء السفن القادرة على بناء اليخوت الضخمة، بهذه الأحجام الضخمة والجودة ليست كثيرة حول العالم، فعلى سبيل المثال، يخت ضخم بطول 80 مترًا يستغرق عادةً 3 سنوات ونصفًا لتصنيعه وتسليمه لمالكه، وذلك من تاريخ إبرام عقد البناء مع حوض بناء اليخوت...

بالمقابل، فإن القدرات التصنيعية أو التشغيلية لأحواض بناء السفن المتخصصة في بناء اليخوت الضخمة، عادةً ما تنحصر بين 3 إلى 4 يخوت ضخمة (تُصنع في ذات الفترة الزمنية)، وهي في حال ما تحققت، فهو يضمن إبقاء نسبة إشغال مرتفعة بمرافقها، مما يعني أن أي أزمات يمر بها القطاع بتلك الفترة لن يكون لها تأثير مباشر أو ملحوظ على أنشطتها.

أما في حالة بناء السفن التجارية، فالصورة تختلف تمامًا... فهناك الكثير من أحواض بناء السفن التجارية حول العالم، وقدراتها التشغيلية مُجمعة، تفوق احتياجات السوق العالمية، وهو سبب تأثرها الحادّ بتقلبات الأسواق، وتراجع حجم طلبات البناء الجديدة للسفن، إضافة إلى المنافسة الشرسة الدائمة بين المُصنّعين للحصول على طلبات بناء جديدة.

وهو ما يُكَيِّدها خسائر مادية كبيرة جدًّا، عند انخفاض نسب إشغالها، ويضعها عرضة لمواجهة خطر الإفلاس، مما يدفع بحكوماتها لتقديم الدعم اللازم لها لمساندتها وضمان بقائها كلاعب بالسوق، كما حصل في الصين على سبيل المثال، عندما تدخلت الحكومة الصينية ودعمت أحواض بناء السفن الصينية لمساعدتها على البقاء، متأملة تخطيها فترة الركود الاقتصادي والدخول في دورة اقتصادية جديدة يتعافى السوق معها.

بالمقابل فإن أحواض إصلاح السفن بفترات الركود الاقتصادية، تُعد أوفر حظًا بكثير من أحواض بناء السفن، حيث إن أعداد السفن التي تم بناؤها كثيرة، وبالوقت نفسه فإن التشريعات التي تُؤثّر في كفاءتها وعمليات تشغيلها عديدة.

وتشدد صرامة يومًا بعد يوم... وعليه، فإنها دائمًا ما تحظى ببعض أعمال الإصلاح، حتى بفترات الركود الاقتصادية، مما يبقها عند نسب إشغال معقولة، تُمكنها من الاستمرار بأعمالها... لكن، تبقى تحديات المنافسة الشرسة قائمة، والتي تكون تأثيراتها في بعض الحالات مؤلمة على مستوى أرباحها من أعمالها التشغيلية.

مستوى صحي من السيولة ضرورة للاستمرار:

بالنسبة إلى مُصنِّعي اليخوت الضخمة أو السفن بشكل عام، فمستوى السيولة عامل مهم جدًا لهم، حيث إن نسبة مساهمة مقاولي الباطن والموردين للمواد والخدمات تكون مرتفعة جدًا بهذه الصناعة، خاصة بالنسبة لليخوت الضخمة، والتي تعد صناعة متخصصة جدًا، تصل في بعض الأحيان إلى أكثر من 80% من إجمالي الأعمال.

لذلك، الشركات الناجحة في هذه الصناعة، والتي تمكنت من النمو وتبوء مكانة مرموقة ضمن شركات بناء السفن واليخوت العالمية العملاقة، هي من اتبعت سياسية مالية متحفظة ومتزنة في تمويل مشاريعها، ولم تعتمد على التمويل الخارجي لإتمام مشاريعها، بل التمويل من المشترين، من خلال جدول دفعات منتظم، يعتمد على نسبة الإنجاز بأعمال البناء، مما يضمن استمرارية التدفقات النقدية

لديها، وتغطية تكاليفها، وتأمين احتياجاتها من مواد ومُعدّات وخدمات الموردين لمشاريعها.

الاستثمار في الأنشطة الصناعية يحقق قيمة مضافة للاقتصاد:

إن قيمة أعمال الإصلاح والصيانة لليخوت الضخمة تختلف بناءً على أعمال الصيانة والإصلاح التي تتطلبها تلك اليخوت، فعلى سبيل المثال، أعمال الطلاء ليخت بطول 80 أو 90 مترًا قد تصل إلى ما قيمته 3 إلى 5 مليون دولار أمريكي.

وهي من الأعمال التي تتجه مرافق بناء وإصلاح اليخوت نحو منحها للشركات المتخصصة في طلاء اليخوت الضخمة، وعدد التي يحظى منها بكفاءة وجودة عالية وتتسم بسمعة طيبة من حيث الإتقان في الأعمال محدود جدًّا حول العالم، مما يعني توجه المرافق بالمنطقة إلى استقدامها من الخارج للقيام بهذه الأعمال.

ومن ناحية أخرى فإن أعمال بناء السفن واليخوت الضخمة، تتطلب مساهمة كبيرة من مورّدي مواد ومُعدّات ومقدمي خدمات مختلفين لإنجازها.

فلو افترضنا أن تكلفة بناء أحد اليخوت الضخمة هي 100 مليون دولار أمريكي (وهو رقم افتراضي، لكن مثالي ليخت ضخم بطول 75 متراً)، فإن قيمة المواد الخام والمعدات تُشكل عادةً ما نسبته 25% إلى 35% من هذه القيمة، أي قرابة 25 إلى 35 مليون دولار أمريكي.

ثم إن أعمال الخدمات الفنية والتخصصية التي يقدمها مقاولو الباطن، مثل أعمال الطلاء والكهرباء والميكانيكية والأعمال الهيدرولوكية وتوريد وتركيب الأنظمة الملاحية المختلفة، وأعمال النجارة والديكورات الداخلية وغيرها، تُمثل ما نسبته 40% إلى 50% من التكلفة أي 40 إلى 50 مليون دولار أمريكي.

هذا بالإضافة إلى أعمال التأمين والإشراف من قبل شركات التقييم ومراقبة الجودة وغيرها من شركات خدمية أخرى، والتي تحظى عادةً بما نسبته 5% إلى 7% من قيمة هذه المشاريع.

وهي إيرادات جيدة جدًا بالنسبة للشركات الصغيرة والمتوسطة، خاصة إذا ما كان هناك مستوى مستقر من أعمال البناء الجديدة لليخوت، مما يُبقي مستوى إشغال صحيًا يضمن استمرارية أعمالها وأنشطتها.

وحيث إن جميع تلك الخدمات تُقدم من قبل شركات خاصة، فتأسس هذه الصناعات والخدمات بالدول التي استثمرت في تشييد

مرافق لبناء وإصلاح السفن واليخوت، سيساهم بشكل مباشر في تعزيز دور القطاع الخاص في المساهمة في إنجاح الصناعة البحرية، وسيكون له أثره المباشر في تنوع أنشطة القطاع الخاص، وخلق فرص استثمارية جديدة لهم، مما ينعكس بالإيجاب على تنوع مصادر الدخل وفتح موارد جديدة للاقتصاد الوطني.

نُشرت بتاريخ:

5 نوفمبر 2015



الورقة الثالثة: عوائد الاستثمار في السفن



تتناول ورقتنا الثالثة تجربة استثمارية، توضح فرصة عالية من الربحية لمن يبحث عن عوائد استثمارية مجزية في قطاع الشحن البحري، قمنا بها بسرد تجربة شراء سفينة.. فنشاهد معًا عوائدها الاستثمارية.

قررت شراء سفينة...

نُشرت في جريدة لوسيل الاقتصادية

قررت اليوم أخذ بعض المخاطر المحسوبة، فقامت بشراء سفينة. فما هي أفضل السفن للشراء؟ بالطبع تلك التي تتسم بأسوأ التدفقات النقدية! وهي المتواجدة اليوم في أسواق البضائع السائبة والجافة. لذا، قررت شراء إحداهن، وهي يابانية الصُّنع من فئة (Capesize)، يبلغ عُمرها 5 سنوات، ذات قُدرة شحن تبلغ 177,000 طن، بسعر 15 مليون دولار، تعمل على شحن خام الحديد، والتي تعمل دون تغطية نفقاتها التشغيلية في الفترة الحالية، مما يجعل قيمتها السوقية مُغرية للشراء، ففي ظل ظروف السوق العادية، رُبما يصل سعر هذه السفينة لما يقارب 30 مليون دولار.

فمع فوائد الاقتراض على 50% مما دفعته بسفينتي، وافترض 3 سنوات أخرى من الظروف السوقية القياسية، تتبعها 3 سنوات من التحسن، والتي سأبيع في نهايتها السفينة، قد أحصل على معدل عائد داخلي للاستثمار (IRR) يصل إلى 17%، وهو استثمار رائع، أليس

كذلك؟ إذاً لماذا لم يدخل أحد سواي بهذه الصفقة؟ ذلك لأن سوق الشحن مُتقلبة للغاية، شديدة التأثير بأسعار النفط وسعر الصلب، وتوافر قدرات بناء سفن جديدة، وتحديثات الأنظمة الدولية المختلفة، وحالة الطقس، وتوازن الطلب والإنتاج العالمي للسلع، ومُستويات النمو بالنتائج المحلي الإجمالي العالمي، والأحداث الجيوسياسية، وكذلك سعر بيع السفن كخردة، وغيرها.

فهي من الأنشطة التجارية القائمة على نظام عالمي مُتكامل الترابط، والتي لا يمكن وضع خطة عمل تجارية لها، حيث إن مُعظم افتراضاتها يُمكن أن تخيب. لذا، إذا كنت ترغب في أن تكون أحد المستثمرين بها، فيجب أن تتحلى بالشجاعة وحب المخاطرة، والتمتع بجيوب مليئة بالسيولة، وعلاقة قوية بمصرفيين يثقون في قُدراتك على "قراءة وتحليل الأسواق". فبالسنوات الأخيرة، وجد مستثمرو "وول ستريت" فرصة مُغرية للدخول بأنشطة الشحن البحري واستحوذوا على العديد من الأصول مُنخفضة القيمة، وهو ما يتطلب مبلغاً محددًا، وهو رأس المال المُستثمر، لكن تبقى نسبة المخاطرة المرتفعة، فعند زيادة المتوفر من السفن وتراجع حجم الطلب على أنشطتها، تزداد نسب الانخفاض بقيمتها وإيراداتها.

فأسعار سفن نقل البضائع الجافة انخفضت بشكل كبير بالسنوات الماضية، وقد يستمر انخفاضها لمستويات أقل بالفترة

القادمة، الأمر الذي دفع بـ(Private Equity Investors) المشهورين بمُستثمري الفترات القصيرة إلى الخروج من السوق وعرض سفنهم على المستثمرين التقليديين بأسعار مغرية، وشجع المستثمرون بهذه الأنشطة، خاصةً اليونانيين، على الشراء بكامل قدراتهم، حيث اشترى في العام الماضي أصولاً من السفن المستعملة تزيد قيمتها على 20 مليار دولار، وتلاههم مستثمرون من المملكة المتحدة باستحواذات بقيمة 7 مليارات دولار. لذلك يصعب القول بأنني وُفِّقت بشراء سفيني الخيالية، أو أن اليونانيين وُفقوا في شراء سفنهم، فالزمن وحده كفيل بتقييم ذلك، لكن المؤكد هو: إن كنت ترغب بالاستثمار في السفن، فيجب أن تتحلى بصفات مستثمري الفترات الطويلة، والتمتع بالخبرة والحكمة والصبر التي مكَّنت اليونانيين من التحكم بهذه التجارة والسيطرة على خُمس الأسطول العالمي من السفن.

نُشرت بتاريخ:

1 مايو 2016



الورقة الرابعة: تأثر القطاع بعوامل خارجية



قطاع الشحن من أكثر القطاعات تأثراً وارتباطاً بما يحدث حولها، وأية مُتغيرات بالقوانين والتشريعات المرتبطة باتفاقيات التجارة بين الدول، واشترطات التأمين البحري، والقوانين البيئية، وغيرها... لها انعكاسات بشكل أو بآخر على القطاع والعاملين والمتعاملين به.

”بريكست“ وصناعة النقل البحري...

نُشرت في جريدة لوسيل الاقتصادية

خروج المملكة المتحدة التي تُعد خامس أكبر اقتصاد مؤثر بالاقتصاد العالمي، والتاسعة عالميًا من حيث حجم الصادرات، والحادية عشرة صناعيًا من منظومة الاتحاد الأوروبي، أثار حالة من الذُّعر بالأسواق العالمية، وخلق مُستوىً عاليًا من الضبابية وعدم اليقين حول تداعيات القرار من الناحية الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، وتأثيراته السلبية والإيجابية على الاستثمارات وحركة التجارة ومستويات النمو الاقتصادي.

فقطاع النقل البحري شأنه شأن باقي القطاعات ومن يرتبط بها من متعاملين وعاملين قلقين حول ما ستجلبه لهم الأشهر القادمة من مُتغيرات، خاصةً مع تزامن قرار الخروج مع ازدياد حِدّة المنافسة في أسواق الشحن العالمية، واستمرارية حالة عدم اليقين بالنسبة لسرعة تعافي الاقتصاد العالمي والتباطؤ الصيني وفائض السفن بالأسواق.

وأهميته للاقتصاد البريطاني كبيرة، لأنه يُساهم بما يزيد على 14 مليار دولار أمريكي سنويًا، حيث يعمل به أكثر من 240 ألف شخص، بالإضافة للعاملين بالمواني والتأمين البحري والوساطة البحرية وأحواض إصلاح السفن وغيرها، ثم إن أكثر من ثلاثة ملايين وظيفة في المملكة المتحدة ترتبط بشكل مباشر وغير مباشر بصادراتها لدول الاتحاد الأوروبي شريكها التجاري الأكبر، مُؤمّنة ما يقارب نصف احتياجات المملكة المتحدة من واردات السلع والخدمات، وتستورد ما يقارب 45% من صادراتها.

فمن البديهي أن يكون لخروجها من الاتحاد الأوروبي انعكاسات بشكل أو بآخر نتيجة لأية مُتغيرات بالقوانين والتشريعات المرتبطة بالتجارة الداخلية والتأمين والقانون البيئي والعقوبات الاقتصادية واشترطات التعاقد وقانون المنافسة والعمالة وحل النزاعات والاتفاقيات التجارية مع الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

الأمر الذي قد يحرم الشركات من التمتع بالمميزات التجارية التي حظيت بها ضمن منظومة الاتحاد الأوروبي، كحرية الدخول إلى السوق الأوروبية الموحدة والإعفاءات الضريبية والجمركية وغيرها من قوانين موحدة، ما لم تنضم مثلًا لعضوية المنطقة الاقتصادية الأوروبية كدولة مُنتسبة أو تُبرم اتفاقية للتجارة الحرة معها، وهو ما سيتطلب الكثير من الوقت والجهد ليتحقق.

فالشركات بالمملكة المتحدة وبدول الاتحاد الأوروبي ينتظرها تحدي الامتثال لقوانين التجارة البريطانية والأوروبية على السواء، بدلاً من الامتثال للنظام الأوروبي الموحد، ثم إنَّ ضعف الجنيه الإسترليني سيزيد من تكلفة الواردات التي تُمثل النصيب الأكبر من حركة البضائع بالمواني البريطانية، مؤثراً على تجارتها مع الدول الأخرى وعلى حجم التعامل بالمواني. فحركة التجارة بين بريطانيا والدول الأخرى لن تتوقف بخروج الأولى من الاتحاد الأوروبي، وذلك للطبيعة العالمية التي تتمتع بها صناعة النقل البحري من جهة، واستمرار اعتماد الجزيرة البريطانية على النقل البحري في تجارتها الدولية من جهة أخرى، لكن أية مُتغيرات في القوانين التجارية قد يجعل أعمالها أكثر صعوبة عما كانت عليه، وهو ما يرتقبه القطاع بسيناريو الخروج.

نُشرت بتاريخ:



الورقة الخامسة: كل سفينة تبحر لديها جنسية



هل كنت تعلم أن لكل سفينة تُبحر في البحار والمحيطات جنسيةً خاصةً بها تختلف في أغلب الحالات عن الدول المالكة لها؟ اليوم ومن خلال هذه الورقة سنتعرف على جنسية السفن، أو ما يُعرف اصطلاحًا بأعلام الملاءمة "Flags of Convenience".

سفن وطنية جنسية أجنبية..

نُشرت في جريدة لوسيل الاقتصادية

ترفع العديد من السفن التي تُبحر في شتى البحار والمحيطات أعلام دول ذات سيادة تختلف عن الدول المالكة لها، أو ما يُعرف اصطلاحًا بأعلام الملاءمة "Flags of Convenience"، فلكل سفينة موطن وهو الميناء الذي سُجلت به، والذي يُعتبر موطنها القانوني وحاملة لجنسيته، وهو الأمر الذي يقرره مالكيها بناءً على ما تمنحه كل جنسية من امتيازات.

فاكتساب السفن لجنسية تلك الدول يُكسبها المرونة في بعض التشريعات والقوانين المُطبقة بأعمالها، مما يجعلها من الجنسيات المُفضلة لملاكها، كالمرونة فيما يتعلق بالتوظيف وتوطين الوظائف ومستوى الأجور والعلاوات والمكافآت التقاعدية، والتي تعتبر ثاني أكبر تكلفة لملاك السفن بعد التزود بالوقود، مما يعني قدرة أعلى للتحكم بالتكاليف التشغيلية، وتوفير الإعفاءات الضريبية، بالإضافة إلى سهولة الحصول على مصادر التمويل، وهو عصب حركة الأنشطة

البحرية، فالعديد من الشركات الحكومية والعائلية يتوجهون نحو تسجيل سفنهم بأعلام دول أجنبية لضمان سلاسة حصولهم على التمويل اللازم لأنشطتهم.

فعند الحديث عن أساطيل السفن لا بد أن نذكر مُلاك السفن اليونانيين المسيطرين على ما يقارب 20% من الأسطول العالمي من السفن بأسطول يزيد على أربعة آلاف سفينة مختلفة، تتجاوز قيمتها المئة مليار دولار أمريكي، تليها اليابان وبقية الدول، وعند ذكر سفن نقل الغاز فتربح قطر على صدارة القائمة كأكبر مالك لسفن نقل الغاز حاليًا، مع ذلك فإنهم جميعًا يفضلون رفع أعلام دول مثل بنما وجزر مارشال وليبيريا على سوايرها، واللاتي يحتلن صدارة قائمة أكبر عشرة دول من حيث عدد السفن الحاملة لأعلامها، وتمثل الدول العشرة الأولى مجتمعه قرابة 74% من الأسطول العالمي للسفن من حيث الحمولة الإجمالية.

وتُعد بنما وليبيريا وجزر مارشال حاليًا الدول المفضلة لملاك السفن، حيث تمثل سفنها لوحدها قرابة 40% من الحمولة الكلية للأسطول التجاري العالمي، وقد نما إجمالي حجم حمولة الأسطول العالمي في العشرة سنوات الماضية لضعف ما كان عليه بالعام 2005 متخطيًا 1,2 مليار طن، وتحتل بنما حاليًا صدارة القائمة بأسطول يزيد على 4800 سفينة، وحجم 330 مليون حمولة ساكنة (dwt)،

تليها ليبيريا بأسطول يزيد على 2800 سفينة، تليها جزر مارشال بأسطول يزيد على 2500 سفينة، وتتمتع بنما بإقبال كبير من ملاك سفن الحاويات السائبة، وليبيريا بسفن الحاويات التجارية، وجزر مارشال بالناقلات المختلفة.

فخلافًا لكون أنشطة الشحن البحري العمودَ الفقري الذي تقوم عليه اقتصادات الدول لتحكمها فيما يزيد على 85% من متطلبات الشحن العالمية، والإيرادات الضخمة التي تجنيها "دول العلم" من السفن التي أكسبتها جنسيتها، فهي كذلك تُعزز من دورها في المنظمات الدولية، حيث تُكسبها ثقلًا دوليًا عند مناقشة تطبيق تغييرات باللوائح والقوانين البحرية، وهو ما يجعل دورها رئيسيًا بتطبيقها، فالحديث عن دور دول العلم بهذا الشأن للمتعاملين بالقطاع الملاحي، سواءً من مُلاك السفن أو السلطات التشريعية، من المواضيع ذات الشجون، والحديث عنها له بقية.

نُشرت بتاريخ:

10 أبريل 2016



الورقة السادسة: تكلفة الوقود ورأس الرجاء الصالح



تُشكل تكلفة الوقود نسبة مرتفعة من التكاليف التشغيلية بالنسبة لملاك السفن، خاصة لتلك العاملة بالخطوط الملاحية التي تربط بين القارة الآسيوية والأوروبية، تُلقي ورقتنا هذه الضوء على تأثير انخفاض تكلفة الوقود البحري على المسارات الملاحية التي تبحر بها السفن.

تكلفة الوقود البحري ورأس الرجاء الصالح..

نُشرت في جريدة لوسيل الاقتصادية

شركات النقل البحري في بحث مُستمر عن المُتاح من آليات لخفض التكاليف، وسُبل الاستغلال الأمثل لأصولها، ويبدو أن تفضيل السفن العاملة بالخطوط الملاحية بين القارة الآسيوية وبين القارة الأوروبية والأمريكية سلوك طريق رأس الرجاء الصالح برحلاتها بالفترة الماضية، عوضاً عن العبور من قناتي السويس وبنما، إحدى تلك الآليات، مُستفيدةً من تراجع أسعار الوقود البحري.

فانخفاض أسعار الوقود بنسب تخطت 35% ببعض المناطق، زاد من جدوى تزوّد السفن بكميات أكبر منه، لتعزيز قدرات إبحارها بالخطوط الملاحية بسرعات أعلى ولمسافات إضافية، والاستفادة من تجنب دفع رسوم العبور بالقنوات الملاحية.

فسفينة الحاويات التجارية الحديثة مثلاً، والتي تتخطى سرعة إبحارها عادةً 20 عقدة بحرية، عند إبحارها من ميناء شنغهاي بالصين إلى بيروت باليونان، تقطع ما يزيد على 7,800 ميل، مختصرة ما

لا يقل عن 6 آلاف ميل بسلوكها قناة السويس عوضًا عن رأس الرجاء الصالح، مُستغرقةً ما يقارب 14 إلى 15 يومًا للوصول، وذلك عند الإبحار بمعدل سرعة 22 عقدة، بتوفير 13 يومًا بالرحلة في حال تفادي قناة السويس، آخذين بالحسبان أحوالًا جوية مُلائمة.

أما بالنسبة لناقلات النفط، فهي عادةً تُبحر بمُعدلات سرعة أقل، تصل لنصف سرعة سفن الحاويات الحديثة، مما يعني فترات إبحار أطول، ثمَّ إنّ الناقلات ذات الحمولات التي تزيد على 240 ألف طن لا تستطيع المرور بقناة السويس دون خفض حجم حمولتها، عبر خط أنابيب سوميد، أي حاجتها لوقت إضافي لإعادة تحميل تلك الكميات مرة أخرى بميناء سيدي كرير بالإسكندرية، وهو ما قد يجعل المرور عن طريق رأس الرجاء الصالح مُجددًا بالنسبة لها.

فخلافًا لكون الإبحار حول القارة الإفريقية عوضًا عن العبور بقناة السويس، قد يوفر ما يصل إلى 230 ألف دولار بالرحلة، مع فرص توفير المزيد من النفقات برحلات عودتها عند الإبحار بمعدلات سرعة مُنخفضة في أعالي البحار، إلا أن غالبية السفن مُلتزمة بجداول تسليم مُتقاربة، الأمر الذي يدفعها للاستمرار في العبور من قناة السويس وتكُلّف رسومها، لتحقيق التزامها بتلك الجداول، وكذلك هو الحال بالنسبة للسفن التي تنقل البضائع الغذائية، والتي تفضّل أسرع الطرق نظرًا لطبيعة شحناتها.

فالاتزام بالجدول الزمنية من أهم أسباب تمسك مُعظم السفن بعبور قناة السويس، إلا أن الظروف الاقتصادية المضطربة وانخفاض سعر التزود بالوقود، خلق مُنافسة فعلية لها، ومع أن السفن التي قامت بذلك بالربع الأخير من العام الماضي لم تتجاوز 1% أو (115 سفينة) من إجمالي السفن التي عبرت بالقناة، إلا أن إيراداتها تراجعت بما يناهز 300 مليون دولار عن العام 2014، وهو ما يعني مواجهتها لتحديات انخفاض أعداد السفن المارة بها، ما لم تتحسن أوضاع السوق أو قامت بتخفيض الرسوم التي تفرضها على السفن المارة بها.

نُشرت بتاريخ:

5 يونيو 2016



الورقة السابعة: الغاز كوقود للمسفن



موانٍ عديدة حول العالم استثمرت في تطوير منشآت تزويد الغاز الطبيعي ضمن جهودها لدعم خطط الاتحاد الأوروبي لتفعيل دور الغاز في إستراتيجية النقل لعام 2020، فقد طُوِّرت بعض البنى التحتية، ويتم إنشاء مرافق مخصصة لتزويد السفن بالغاز الطبيعي في أكبر ميناءين في أوروبا وهما، ميناء روتردام بهولندا وأنتويرب بلجيكا.

البنى التحتية... والغاز كوقود للسفن

نُشرت في جريدة لوسيل الاقتصادية

إن الحاجة إلى تأمين الوقود لوسائل النقل المختلفة تتنامى بوتيرة تصاعدية، مدفوعةً من حاجة البشر المستمرة للتنقل، والنمو المتواصل في تعداد سكان العالم، ومحدودية الاحتياطي العالمي من النفط، آخذين في الاعتبار ما أشارت له وكالة الطاقة الدولية (IEA) أن 50% تقريبًا من النفط يُستخدم في تلبية احتياجات وسائل النقل، وملاحظتها نحو زيادة مُساهمة أنواع الوقود البديل في مزيج الطاقة العالمية ومتطلبات قطاع النقل، ما يجعل التوجه يتنامى تدريجيًا في السنوات القادمة نحو استخدام الغاز الطبيعي المسال (LNG)، خاصةً للسفن وأنشطة النقل البحري، كونها واحدة من أقدم وأكبر الصناعات في العالم، حيث تُسيطر على ما يزيد عن 85% من متطلبات النقل والشحن العالمية، والأمر ليس مُقتصرًا على السفن، بل كذلك على البنية التحتية اللازمة لعمل تلك السفن، والتي تُعد ضرورية لاستمرار النمو في مجال استخدام الغاز كوقود.

هنالك عدة فوائد تشغيلية وعوائد اقتصادية على ملاك السفن من استخدام الغاز الطبيعي المسال، كإخفاض التكاليف التشغيلية من ناحية تكلفة التزود بالوقود والصيانة، وتنفيذ المتطلبات البيئية المختلفة لتتماشى مع كافة معايير الانبعاثات الحالية والمستقبلية. بالمقابل، فإن محدودية المرافق وآليات إمداد وتزويد السفن بالغاز بالموانئ العالمية، والتكلفة المرتفعة للمحركات وأنظمة حقن الغاز، وحجم الخزانات اللازمة للعملية، ومحدودية المساحة بالسفن المتوفرة بالخدمة حالياً، مما يعني خسارة بعضها، وخاصة السفن التجارية والحاويات، لجزء من قدرات الشحن لإفساح المجال لتكوين خزانات الغاز الطبيعي المسال، تُعد تحديات تُعيق تطور استخدامه، هذا بالإضافة إلى عدم توفر تكلفة واضحة ومعروفة بالنسبة لتزويد السفن بالغاز الطبيعي المسال، حيث إنها تعتمد إلى حد كبير على الموقع والبنية التحتية المتاحة.

ولو نظرنا إلى الآليات المتاحة والمستخدمه حالياً لتزويد السفن والعبّارات بالغاز الطبيعي فهي غالباً ما تكون باستخدام شاحنات مُخصصة لتزويد الوقود، وهي تشبه عملية تزويد الطائرات بالوقود من خلال مقطورة مزودة بصهريج للوقود، ما يعني اقتصار قدرات تزويد السفن بالوقود على القدرات التخزينية لتلك الصهاريج، والتي عادةً ما تكون بحجم يتراوح بين 50 إلى 80 متراً مكعباً، ما يجعلها

ملائمة لتزويد السفن ذات الأحجام الصغيرة، أو عن طريق أنابيب ومرافق ثابتة لتزويد الغاز الطبيعي، ما يتطلب مرافق للتخزين وأرصفة مخصصة لهذه العملية بالمواني، وهو ما لا يتواجد بشكل كبير حالياً، هذا بالإضافة إلى التزود بواسطة البوارج البحرية أو السفن المخصصة لتزويد السفن بالوقود.

إنّ موانئ عديدة حول العالم، وخاصة الأوروبية، تتطلع لتطوير هذه الإمكانيات بالمستقبل القريب، حيث استثمرت العديد من الدول في تطوير منشآت تزويد الغاز الطبيعي ضمن جهودها لدعم خطط الاتحاد الأوروبي لتفعيل دور الغاز في إستراتيجية النقل لعام 2020، فقد طوّرت بعض البنى التحتية، ويتم إنشاء مرافق مخصصة لتزويد السفن بالغاز الطبيعي في أكبر ميناءين في أوروبا وهما، ميناء روتردام بهولندا وأنتويرب ببلجيكا، سواء من خلال كيانات حكومية أو القطاع الخاص، كما منحت المواني السنغافورية تحالف شركتي كيبيل للاستثمار (KS Investments) وشركة (BG Group) حق امتياز لتزويد الغاز الطبيعي من خلال سفن تزويد الوقود (LNG bunkering).

فخلافًا لأن جدوى التحول إلى الطاقة النظيفة أو الغاز الطبيعي المسال للسفن من الناحية الاقتصادية ليست مثبتة بالنسبة لشركات النقل البحري حتى الآن، سيبقى تحدي عدم توفر البنية التحتية للملائمة لتزويد السفن بالغاز الطبيعي المسال بمختلف مواني العالم

ليشكل عائقًا أمام مستقبل نموها، ولتحقيقها سيجب على صناع القرار النظر في جميع العوامل المباشرة وغير المباشرة المؤثرة في تطورها، حيث إن دولًا مختلفة تتطلع إلى استخدام الغاز الطبيعي المسال بحلول عام 2020، سواء في آسيا أو أوروبا، ولدى غالبيتها القدرة على توفير الإمكانيات الفنية لتحقيق ذلك، ويبقى التحدي أمامها في التغلب على جدوى تطبيقها في ظل المبالغ الضخمة اللازمة لتوفير هذه البنى التحتية بدولها من جهة، وكلفة تطبيقها على السفن المختلفة من جهة أخرى، ووضع الآليات التمويلية المناسبة التي من شأنها جعل العملية مُجدية تطبيقياً واقتصادياً.

نُشرت بتاريخ:

10 مارس 2016



الورقة الثامنة: الموانئ السياحية والمضاعف الاقتصادي



إن للسياحية عوائد اقتصادية مُنوعة على اقتصاد الدول، سواء من خلال ما يتم إنفاقه مباشرة في الاقتصاد المحلي أو تأثيره المُضاعف في اقتصادها، وتعتبر الرحلات البحرية (الكروز) الأنشطة الرئيسية في صناعة السياحة، خاصة مع تزايد توجه المسافرين نحو السياحة البحرية، وبالتحديد بواخر الرِّحلات الترفيهية، وهو ما شجع دولاً مختلفة على ضخ استثمارات ضخمة بالقطاع السياحي وخلق البيئة

الملائمة التي من شأنها تعزيز دور السياحة الترفيهية البحرية من خلال إنشاء موانئ سياحية أو أرصفة مخصصة لاستقبال السفن السياحية.

المواني السياحية والمضاعف الاقتصادي ...

نُشرت بجريدة لوسيل الاقتصادية

تطورت صناعة السياحة خلال السنوات الماضية بشكل ملحوظ بعد تنامي الاهتمام العالمي بأنشطتها، لأنها تستحوذ على 40% من تجارة الخدمات العالمية، ولدورها في تنوع مصادر الدخل وخلق أعمال بقطاعات مختلفة، وتُعد أنشطة البواخر السياحية الأسرع نموًا بها، حيث نمت خلال العقود الثلاث الماضية بشكل كبير وبمعدلات تراوحت بين 7 و8% سنويًا، وتوسعت جغرافيًا بأسواق عديدة، أكبرها بمنطقة البحر الكاريبي، والتي تستقبل أكبر البواخر السياحية بالعالم، وعلى الرغم من أنها لا تزال تُشكل جزءًا صغيرًا من عائدات الدخل السياحي العالمي، حوالي 2% فقط، فإن دولًا مختلفة استثمرت مبالغ ضخمة خلال السنوات الماضية بهذا القطاع وفي تطوير مرافق مُتخصصة باستقبال سفن الرِّحلات السياحية الضخمة، ذلك للترويج لمدنها وتعزيز مكانتها كوجهة سياحية عالمية وفي طليعة وجهات بواخر الرِّحلات السياحية العملاقة.

إن لأنشطة الرِّحلات السياحية البحرية عوائد اقتصاديةً مُنوعة على الاقتصاد، سواء من خلال ما يتم إنفاقه مباشرة في الاقتصاد المحلي أو تأثيره المُضاعف، وتُشير التقارير إلى زيادة سنوية مُستمرة في أعداد المسافرين بالرحلات البحرية أو البواخر السياحية، والتي يتوقع تجاوزها 24 مليون مسافر بالعام 2018، والتوجه التدريجي للمسافرين نحو السياحة البحرية، وبالتحديد بواخر الرِّحلات الترفيهية، وهو ما شجع على ضخ الدول لمزيد من الاستثمارات بالقطاع السياحي وخلق البيئة المُلائمة التي من شأنها تعزيز دور السياحة الترفيهية البحرية.

ولتحديد نسبة المضاعف الاقتصادي وأثرها على سلسلة التوريد والإمداد وتقدير مُعدل التأثير غير المباشر يتطلب توفير المعلومات عن التضاعفات المحلية، وتقديرات للمدخلات والمخرجات من خلال نماذج التوازن العام، حيث يعتمد حجم التضاعف في منطقة ما على مزيج الاقتصاد المحلي ونشاط القطاع المعني. فقد ينفق السائح أموالاً اكتسبها خارج المنطقة في مطعم محلي مثلاً عند زيارته (مثال 1000 ريال) وهو الإنفاق المباشر، فالمطعم والسوق المحلية جنت دخلاً بقيمة 1000 ريال، وبدوره صاحب المطعم قد يدخر جزءاً منها (100 ريال) كريح، ويدفع رسوماً وضرائب لجهات مختلفة (200 ريال)، وينفق ما قيمته (300 ريال) على بضائعه المستوردة، والباقي على

منتجات موردين محليين، مثلاً 400 ريال (وهو الإنفاق غير المباشر)، يكون المورد المحلي قد كسب 400 ريال إضافية في الدخل، وهو ما يجعل التأثير الاقتصادي للإنفاق السياحي أكثر من مبلغ الـ 1000 ريال التي أنفقها السائح، فهو يساوي الـ 1000 ريال التي اكتسبها صاحب المطعم مضاعفاً لها الـ 400 ريال التي جاءت كإيراد للموردين المحليين، ويتضاعف التأثير إذا ما قام المورد المحلي بإنفاقها محلياً.

إن حجم العوائد الاقتصادية من أنشطة الرِّحلات الترفيهية البحرية يعتمد بصورة كبيرة على نوع الميناء وفترة مكوث الباخرة بها ومسار رحلتها، والرغبات الشخصية للسياح، ويتزايد أثرها على سلسلة التوريد والإمداد بطول الفترة التي تقضيها الباخرة في الميناء، فتأثيرها يشمل شريحة واسعة من القطاعات الاقتصادية، وتنقسم إلى عوائد تُجنى من شركات الرِّحلات بالبواخر السياحية، مثل العمولات التي تجنيها وكالات السفر والرِّحلات السياحية، وإيرادات تزويد البواخر بالوقود، ورسوم وتكاليف المواني وخدمات القطر والإمداد العاملة بها، والأجور للعاملين بتلك القطاعات، وإيرادات تزويدها بالمؤن والطعام وماء الشرب، وتكاليف الدعاية والتسويق، والخدمات الأخرى.

وكذلك عوائد تُجنى من السياح وطواقم البواخر التي تخلق إيرادات لمحالّ التجزئة ووسائل النقل المختلفة من سيارات أجرة وحافلات ومترو، وكذلك من إنفاقهم على الطعام والمشروبات، مع أنها

الأقل تأثيرًا، لأن الرِّحلات السياحية عادةً ما تشمل على وجبات الطعام الرئيسية، وكذلك العوائد لمنظمي الجولات السياحية الداخلية، فجميع القطاعات تقريبًا تحظى بمردود، سواء كان بشكل مباشر أو غير مباشر، ما عدا القطاع الفندقية... وتُشكل عوائد أنشطة بواخر الرِّحلات السياحية عادةً أكثر من 50% من عوائد بواخر الرِّحلات وعوائد السياح والطواقم مجتمعين.

إن لتطوير المواني وتمهيتها لاستقبال السفن والبواخر السياحية الضخمة دورًا أساسيًا في زيادة التعاملات السياحية بالدول، وأثرًا مباشرًا وكبيرًا على قطاعات مُتعددة في المنظومة الاقتصادية، لارتباط أنشطتها بمنظومة متكاملة من القطاعات الاقتصادية التي تلبى احتياجات السائحين، فالاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والبشرية بهذا الشأن، له أثره البارز في تحقيق تطلعات الدول في تنوع مصادر الدخل وتأمين فرص عمل جديدة بقطاعات متعددة لمواطنيها والمقيمين بأراضيها.

نُشرت بتاريخ:

3 مارس 2016



الورقة التاسعة: المناطق الحرة آية للتنمية الاقتصادية...



إنّ للمناطق الحرة "أثرًا مضاعفًا" على الاقتصاد وحركة المناولة بالمواني، وتخلق استثماراتها فرصًا للتكامل مع صناعات قائمة بالدول المستثمر بها، وكذلك رفع مستوى الاستغلال الأمثل لسلاسل التوريد، لكنّ هناك العديد من التحديات التي تواجهها المناطق الحرة، خاصةً حديثة التأسيس... لنقلب الصفحة لنبدأ الحديث عن بعضها.

المناطق الحرة آلية للتنمية الاقتصادية...

نُشرت بجريدة لوسيل الاقتصادية

تُعتبر المناطق الحرة إحدى آليات دفع عجلة التنمية الاقتصادية للدول، ذلك لمساهمتها في تطوير قطاعات صناعية وتجارية مُتعددة، تستهدف عادةً الأسواق المحلية أو الخارجية أو الاثنين معاً، وهو ما يدفع بالحكومات نحو وضع التسهيلات والمرونة التشريعية التي من شأنها تحفيز الاستثمارات واجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية لها.

فالسنوات الماضية شهدت إنشاء مئات المناطق الحرة حول العالم، والتي تساهم بما يُقارب من ثلث حجم التجارة العالمية اليوم، فمُجملها حققت إنجازات اقتصادية ملموسة وكبيرة على صعيد التبادل التجاري واجتذاب الاستثمارات والتكنولوجيا لدولها، وكان أثرها بارزاً في ازدياد المُنَاوِلة بمواني دولها، فرائدة الاقتصاد الرقمي "إمارة دبي"، وكذلك معشوقة الأدباء والسياح "مدينة طنجة" المغربية، أمثلة لنجاحات بارزة تحققت بمنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بهذا المجال.

فالتقارير تُشير إلى وجود 3 آلاف منطقة حرة حول العالم،
أوجدت مُجتمعاً أكثر من ستة ملايين فُرصة عمل، فمناطق دبي
الحرّة وحدها أوجدت ما يزيد عن 200 ألف وظيفة، ثمَّ إنّ المنطقة
الحُرّة بطنجة تمكنت من اجتذاب آلاف الشركات واستثمارات ضخمة
أوجدت معها أكثر من 40 ألف فرصة عمل على أراضيها، منها شركات
لتصنيع السيارات، مثل شركة رينو للسيارات، وصناعات مُختلفة
ترتبط بقطاع النقل والطيران، وغيرها.

إن فاتورة تأمين مُتطلبات البيئة المُلائمة لجذب الاستثمارات
للمناطق الحرّة عادةً ما تكون باهظة جدّاً بالنسبة للحكومات، فخِلافاً
لضرورة الوصول لمستوى الاقتصاد الحرّ المُتكامل مع الاقتصادات
العالمية، يجب وضع امتيازات وحوافز مُختلفة للمستثمرين، مثل
الإعفاءات الضريبية والجمركية، وتعرفة كهرباء وماء مُخفضة جدّاً
(لاستقطاب الصناعات)، ورسوم مُخفضة للخدمات العامة، وتوفير
مساحات واسعة من الأراضي، وعمل بُنية تحتية مُتطورة مدعومة
بمنظومة لوجستية مُتكاملة.

هذا بالإضافة إلى بيئة عيش واستثمار آمن تمتاز بنظام قضائي
ذي كفاءة عالية، وإجراءات تمويل مرنة من قبل المصارف والبنوك
المحلية، ونظام تعليمي مُتقدم يُلائم مُختلف الثقافات، ورعاية صحية

مُتكاملة، وكذلك (نمط الحياة العالمي) الذي يُناسب كافة الأذواق والثقافات والإمكانيات المادية.

لكن عند النَّظر إلى الازدهار والتطور الاقتصادي الذي شهدته كل من إمارة دبي ومدينة طنجة خلال السنوات الماضية من مناطقها الحرة، نستطيع أن نتصور حجم المردود الذي ستعود به مثل هذه المناطق على اقتصاد الدول، بالإضافة إلى أنها تُعتبر إحدى وسائل تخفيف وطأة الأزمات الاقتصادية، وذلك لدعمها خطط التنمية المُستدامة والتنوع الاقتصادي التي تبنتها دول عديدة بعد التذبذب الحاد مؤخرًا بأسعار النفط الذي أثر على مداخيلها، خاصةً بالنسبة للدول الخليجية، الأمر الذي أوجد الحاجة لتنوع الاقتصاد ورفع قُدرتها على امتصاص أي صدمات مُشابهة مُستقبلاً قد تُؤثر سلبًا على موازنتها واحتياطياتها النقدية.

لا بد لأي حكومة تتطلع لتطوير منطقة حرة قادرة على منافسة المناطق الحرة المنتشرة حول العالم أن تنتهج سياسات وإستراتيجيات جديدة مُقنعة لاجتذاب الاستثمارات الأجنبية السليمة لدولها، فالبرازيل على سبيل المثال قدمت ما يطلق عليه "المنطقة الحرة للمؤسسات الصناعية الأجنبية" التي تُنتج خصيصاً لأسواقها المحلية، وهو ما مكَّنها من اجتذاب صناعات متخصصة، كصناعة

الإلكترونيات والسيارات والدراجات النارية وغيرها، وتوطين التكنولوجيا، وإيجاد فرص عمل لشعبها.

فخلافًا للعوائد المتوقعة من "الأثر المضاعف" للمناطق الحرة على الاقتصاد، وفرص التكامل والدمج الواسعة بين صناعات الدول من خلال الاستغلال الأمثل لسلاسل التوريد، فهناك العديد من التحديات التي ستواجهها المناطق الحرة، خاصةً حديثة التأسيس، بخلاف وضع الرؤية الواضحة للاستغلال الأمثل لتلك المناطق وآليات استقطاب الاستثمارات الأجنبية لدولها... والحديث عنها له بقية.

نُشرت بتاريخ

3 يناير 2017



السيرة الذاتية للكاتب

مواطن قطري، توجه لدراسة الهندسة بعد إنهاء دراسته للثانوية العامة، وحصل على بكالوريوس العلوم في الهندسة من الولايات المتحدة، التحق بعدها بالعمل بشركة ميرسك للبتترول، وهي إحدى أعرق الشركات العالمية العاملة في مجال النفط، تابع تحصيله العلمي وحصل على شهادة الماجستير من المملكة المتحدة "بريطانيا" بتفوق.



التحق بعدها للعمل بوظيفة "مهندس مشروع" مع فريق العمل الذي أشرف على تطوير مرافق بناء وإصلاح السفن بميناء رأس لفان بدولة قطر، وتدرج خلالها بعدة وظائف، كان آخرها وظيفة "مدير مشروع" المرحتين الثالثة والخامسة، كما أسندت له مهام مختلفة بلجان إشرافية وإدارية.

بعد تشغيل مرافق حوض أرحمة بن جابر الجلاهمة لبناء وإصلاح السفن في ميناء رأس لفان، تم انتدابه للعمل بالمشاريع المشتركة بين "شركة ناقلات" القطرية والشركة الهولندية "دامن شيباردز لبناء السفن" التي أسند لها عملية تشغيل مرافق بناء السفن التجارية والعسكرية وبناء وصيانة اليخوت، وبعدها مع عملاق صيانة السفن السنغافورية شركة "كابيل للأعمال البحرية"، والتي قامت بتشغيل مرافق صيانة وإصلاح السفن بميناء رأس لفان لسنوات.

بالعام 2015 انضم للعمل بمواني قطر، ومنها انتدب للعمل بلجنة تسيير مشروع ميناء حمد، حيث عمل لسنوات ضمن فريق العمل المشرف على تطوير مرافق ميناء حمد، تدرج خلالها في وظائف مختلفة، كان آخرها مهام "المدير التنفيذي للمشروع".

يتمتع جاسم الشيراوي، بما يزيد على 20 عامًا من الخبرة المهنية في مجال الهندسة والأنشطة البحرية وإدارة المشاريع وإدارة وتقييم الأصول والاستثمارات، له مساهمات كتابية في الجرائد المحلية بجريدة لوسيل الاقتصادية، والشرق والوطن القطرية، كما ساهم بأراء حول مواضيع اقتصادية مختلفة.



دار بسمة للنشر الإلكتروني

دار مغربية، رقمية، تأسست في 2017

دار بسمة للنشر الإلكتروني من أهدافها مساعدة الشباب المغاربة والعرب على نشر إبداعاتهم، وإيصال أصواتهم وتغريداتهم إلى العالم كله، كما تطمح لاكتساح عالم النشر الإلكتروني في كل الأقطار العربية..

كما أننا - في محاولة منا لتغذية شريان الثقافة - نسترشد بالضمير الحي من أجل نشر المحتوى الثمين، حاملين على كواهلنا رسالة التنوير الحقيقي، ومدركين كل الإدراك لقيمة القلم النبيلة، لذلك كنا حريصين على نشر كل ما هو قيم. في دار بسمة للنشر الإلكتروني نساند المؤلفين وندعمهم لإيصال إبداعاتهم لملايين من القراء، ونرشدهم إلى آليات فنية تعينهم على تحسين أساليب الكتابة والإبداع. وتقريبا لهذه الغاية تقوم الدار بتنظيم مسابقات متعدّدة، والإشراف عليها مجانا من أجل اكتشاف المواهب الشابة التي تستحق أن تُنشر أعمالها بين القراء والمثقفين، وذلك تشجيعا لهم على الاستمرارية في الكتابة الإبداع.



المحتويات

- 6 رسالة شكر
- 7 المقدمة
- 11 الورقة الأولى: الأحواض الجافة
- إحدى الركائز الأساسية للاقتصاد... أنشطة الأحواض الجافة بين الأهمية الإستراتيجية والمردود الاقتصادي ... 13
- 19 الورقة الثانية: عالم اليخوت الضخمة
- اليخوت الضخمة: لعبة الأثرياء... إيراد وتنويع للاقتصاد 21
- 32 الورقة الثالثة: عوائد الاستثمار في السفن
- 33 قررت شراء سفينة
- 36 الورقة الرابعة: تأثر القطاع بعوامل خارجية
- 37 "بريكسيت" وصناعة النقل البحري
- 40 الورقة الخامسة: كل سفينة تبحر لديها جنسية
- 41 سفن وطنية بجنسية أجنبية

- 44 الورقة السادسة: تكلفة الوقود ورأس الرجاء الصالح
- 45 تكلفة الوقود البحري ورأس الرجاء الصالح
- 48 الورقة السابعة: الغاز كوقود للسفن
- 49 البنى التحتية... والغاز كوقود للسفن
- 53 الورقة الثامنة: الموانئ السياحية والمضايف الاقتصادي
- 55 الموانئ السياحية والمضايف الاقتصادي
- 59 الورقة التاسعة: المناطق الحرة آلية للتنمية الاقتصادية
- 60 المناطق الحرة آلية للتنمية الاقتصادية
- 65 السيرة الذاتية للكاتب





م. جاسم محمد الشيراوي، محلل وكاتب قطري، متخصص في مجال الصناعة والانشطة البحرية، حاصل على درجة الماجستير من المملكة المتحدة، يتمتع بخبرة عملية تزيد عن عشرون عام من العمل في مشاريع إستراتيجية وجهات إشرافية وتشغيلية مختلفة بقطاعي الطاقة والصناعة البحرية، يسرد في كتابه "أوراق في الصناعة البحرية" نتاج جزء من مساهماته المنشورة والتي نشرت كمقالات دورية وعلى مر سنوات بالصحف الاقتصادية.



بسمابوك
للطباعة
والنشر



bassmabook



00212771814934



bassmabook@gmail.com