



دراسة إنشاء آلية عربية وقاعدة بيانات لدعم مجال صناعة بناء و إصلاح السفن في الدول العربية

إعداد

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري



يونيو 2024

ملخص الدراسة

يعد قطاع النقل البحري من أكثر القطاعات الاقتصادية تأثراً بالتطور الاقتصادي العالمي، وذلك يرجع إلى كون غالبية التجارة العالمية يتم تداولها عن طريق وسيط النقل البحري، فهو يعتبر للدول بمثابة الشريان الرئيسي لحركة الاقتصاد العالمي والذي بدوره سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم، سواء كان ذلك يتعلق بحركة المواد الأولية أو الغذائية أو النصف مصنعة أو المنتجات تامة الصنع. وكما تعد السفينة هي واحد من أهم الأصول عالية القيمة من بين الأصول المستخدمة في قطاع النقل البحري، وذلك يرجع إلى أن تكلفة بناء سفينة واحدة قد يصل إلى ما يقرب من 150 مليون دولار (الخياط، 2023). لذا يعد قطاع صناعة وبناء السفن محورياً ضرورياً وهاماً في استمرارية النقل عبر الوسيط البحري، ففي الآونة الأخيرة أدركت الشركات العالمية الكبرى العاملة في المجال أهمية هذه الصناعة وضرورة تطويرها بما يتوافق مع التقدم في الطلب المتزايد على التجارة البحرية الدولية، وتأكدت من أن التوسع إلى بناء اساطيل سفن ومحطات شحن وتفريغ البضائع وإستقبال السفن قد عاد أمراً ضرورياً لا يمكن تجاهله في تحسين اقتصاديات الدول (Kamola-Cieslik, 2021)، فمن كل ذلك كان لزاماً على الدول العربية مواكبة هذه التطورات العالمية وأن تحظى بنصيب في وضع صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية كمحوراً رئيسياً في دعم حركة تجارتها الخارجية من دول العالم، بالإضافة إلى تطوير وضع صناعة إصلاح وتخريد السفن في الدول العربية، وتحديد مدى ودرجة مساهمة شراكة القطاعين العام والخاص في مشروعات النقل داخل الدول العربي، والوقوف على معوقات تطوير صناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية.

من هذا المنطلق، وتنفيذاً للقرار رقم (516) بتاريخ 2022/10/22 الصادر عن الدورة رقم (35) لمجلس وزراء النقل العرب في شأن تكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإعداد دراسة لإنشاء آلية عربية وقاعدة بيانات لدعم مجال صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية" وبتنفيذ من المؤسسة الدولية الإسلامية لتمويل التجارة ("itfc") حيث تم إعداد الدراسة على ثلاث مراحل على النحو التالي:

المرحلة الأولى:

والتي استهدفت تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية، من خلال:

- تحديد إمكانيات الجهات العربية (شركات، هيئات، مؤسسات بحثية) المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن مقارنةً بالسوق العالمي.

- تحديد المعوقات (الاقتصادية، الفنية، الإدارية، التشريعية) بهذه الجهات العاملة في مجال بناء وإصلاح السفن بالدول العربية.
- الوقوف على العوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات دول عربية في بناء وإصلاح السفن، وتحديد عوامل نجاح صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية ومقترحات تطوير هذه الصناعة.

في سبيل تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية تم الإعتماد في جمع البيانات الثانوية على مراجعة عدد من الدراسات والأدبيات السابقة والتقارير ذات الصلة بتقييم الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية، وتم الإعتماد في جمع البيانات الأولية على عقد ورشة عمل عربية عن طريق التواصل المرئي ناقشت إمكانيات الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن ومدى تنافسيتها في السوق العالمي والعوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن، كما تم خلال هذه المرحلة توزيع استمارات الاستبيان على الجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية للتعرف على الإمكانيات الحالية للترسانات العربية والتحديات والمعوقات التي تواجه صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية.

تلخصت أهم المقترحات المتعلقة بتطوير صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية التي اشارت إليها نتائج المرحلة الاولى من الدراسة إلى ضرورة إعادة هيكلة الشركات والترسانات المتعثرة، والاستفادة من التجارب والخبرات الخاصة بالترسانات الناجحة، والعمل على تطوير الكوادر العربية ذات الكفاءة من خلال توفير فرص التدريب العملي للمهندسين والعمال بما يتماشى مع الاحتياجات المعاصرة لهذه الصناعة، وضرورة توفير الاستثمارات اللازمة في شكل آلات ومعدات حديثة، مع توفير مناخ أفضل للأمن الصناعي، فضلاً عن الحاجة إلى وجود بعض من القوانين والتشريعات المحلية بالدولة العربية لدعم هذه الصناعة والتخلي عن التشريعات والقرارات الحالية التي تعمل على إعاقة تطوير صناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية.

المرحلة الثانية:

بعد عرض الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدولة العربية، تم البدء في المرحلة الثانية من الدراسة التي استهدفت تحديد أساليب جذب الاستثمارات الاجنبية لصناعة بناء وإصلاح السفن ومعوقات تدفقها للدول العربية وذلك من خلال:

- تحديد أساليب وآليات جذب الإستثمارات الأجنبية لصناعة بناء وإصلاح السفن أو فرص التمويل العربي المشترك القائم على أسس التكامل الاقتصادي بين الدول العربية.
- تحديد أهم معوقات تدفق الاستثمارات الأجنبية إلى الدول العربية والتي تتسبب في انتقال المستثمرين إلى دول منافسة في المحيط الإقليمي والدولي لدولنا العربية.
- دراسة دور تلك الصناعة في تيسير التجارة العربية البينية، مع الأخذ في الاعتبار الأستدامة والحفاظ على البيئة من خلال تبني ممارسات تساعد في تحقيق التنمية المستدامة في صناعة بناء وإصلاح السفن داخل الورش و الترسانات العربية.

وذلك بناءً على مخرجات ورشتين عمل عقدا في هذا الصدد، الأولى هي ورشة عمل مصرية – حول الإمكانيات المصرية لصناعة بناء وإصلاح السفن ومعوقات الإستثمار الأجنبي في تلك الصناعة كنموذج تحضيري لورشة العمل العربية المطلوب القيام بها، اما الثانية فهي ورشة عمل عربية دارت نقاشتها حول امكانيات الدول العربية في صناعة بناء واصلاح السفن وتحديات وفرص الإستثمار الأجنبي في تلك الصناعة.

وبناءً على ورشتي العمل تم تحديد عدد من التوصيات اللازمة لتطوير صناعة بناء وإصلاح السفن في وطننا العربي وزيادة عوائد هذا القطاع الحيوي لكونه قطاع يمثل ركن محوري في اقتصاديات العديد من الدول على مستوى العالم مثل الصين وكوريا الجنوبية وألمانيا واليابان وغيرها من الدول الرائدة في تلك الصناعة بالإضافة إلى تحديد آليات تطبيق التنمية المستدامة في عمليات بناء وإصلاح السفن في الترسانات المصرية والعربية.

المرحلة الثالثة:

ثم تنتقل الدراسة الى المرحلة الثالثة والتي استهدفت الخروج ب (آلية مقترحة) توضح الاستراتيجية التكاملية العربية المقترحة التي توصلت إليها الدراسة والتي تهدف في الأساس إلى تحقيق كفاءة استغلال وتوظيف إمكانيات وثروات كل دولة عربية في مجال صناعة بناء و إصلاح السفن في إطار من التكامل وفق تنوع الإمكانيات وتباينها، وقد تم تحديد هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة وبناء وإصلاح السفن في ثلاثة محاور رئيسية تمثلت في:

- تحديد الشكل والمسار القانون لتنفيذ هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن
- تحديد أهم المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية لهذه الآلية التكاملية، مع مقترح الاجراءات المستهدف القيام بها في التغلب على تلك المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية

- اقتراح (خارطة طريق) لتنفيذ الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، في سبيل دعم هذه الصناعة في الوطن العربي وذلك تمهيداً لرفع الدراسة في شكلها النهائي إلى اللجان والمجالس المختصة للنظر واتخاذ المناسب بشأنها طبقاً لقرار مجلس وزراء النقل العرب.

وتم اختتام هذه المرحلة الأخيرة من الدراسة بالاعتماد على مخرجات ورشة العمل الرابعة، والتي تم فيها عرض الآلية التكاملية المقترحة للتعاون العربي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن على جهات الدول العربية، واستقبال الملاحظات والتعديلات التي تتوافق مع استراتيجيات كل دولة داخل هذه الصناعة ومراعاتها في انهاء المرحلة النهائي للدراسة في شأن الآلية التكاملية المقترحة لتحقيق التعاون العربي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن.

وتعمل هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية على محاولة الوصول إلى تعاون كافة الجهات العربية المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن وتبني نهج قائم على التعاون والتكامل وتبادل الطاقات والإمكانات والخبرات اللازمة للنهوض بتلك الصناعة ورفع عوائدها في الدول العربية، ذلك أن الدراسة في مراحلها الأولى أثبتت أن كل دولة تنفرد بما لديها من إمكانيات متعلقة بصناعة بناء وإصلاح السفن من (ورش - ترسانات - معدات - آلات - أحواض - معادن) وغياب التنسيق المنشود وسبل التعاون بين تلك الدول باختلاف توجهاتها وأهدافها ومخططاتها.

قائمة المحتويات

المحتوى	رقم الصفحة
المرحلة الاولى: تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء و إصلاح السفن في الدول العربية	11
1.1. مقدمة	11
2.1. صناعة بناء وإصلاح السفن عالمياً	11
3.1. الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية في ضوء المؤشرات والبيانات المنشورة	17
1.3.1. عنصر التكلفة في صناعة بناء السفن في الدول العربية	18
2.3.1. مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بالدول العربية	19
3.3.1. مؤشر جودة الخدمة اللوجستية بالدول العربية	19
4.3.1. مؤشر حجم التجارة السلعية الإجمالية للدول العربية	20
5.3.1. أحجام السفن التي تم بناؤها داخل الدول العربية خلال الفترة (2014 - 2020)	21
6.3.1. الوضع الحالي لصناعة إصلاح وتخريد السفن في الدول العربية	22
4.1. تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية في ضوء مخرجات الاستبيان وورش العمل	23
1.4.1. استخدام الاستبيان للتعرف على الامكانيات الحالية للترسانات العربية والتحديات التي تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية	23
1.1.4.1. تصميم قائمة اسئلة الاستبيان	23
2.1.4.1. نتائج تحليل بيانات الاستبيان	25
3.1.4.1. خلاصة نتائج تحليل الاستبيان	29
2.4.1. ورشة عمل لدراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية	29
1.2.4.1. التحضير لورشة العمل	30
2.2.4.1. نتائج ورشة العمل	30
5.1. ملخص نتائج المرحلة الاولى من الدراسة بشأن تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء و إصلاح السفن في الدول العربية	46

- 1.5.1. ملخص النتائج فيما يتعلق بتحديد أهم إمكانيات الجهات العربية من (شركات، وهيئات، ومؤسسات بحثية) المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن مقارنةً بالسوق العالمي..... 46
- 2.5.1. ملخص النتائج فيما يتعلق بالمعوقات (الاقتصادية، الفنية، الإدارية، التشريعية) التي تواجه الجهات العربية المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن 47
- 3.5.1. ملخص النتائج فيما يتعلق بأهم العوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن 48
- 4.5.1. ملخص النتائج حول أهم عوامل نجاح صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية ومقترحات تطوير الصناعة..... 48

المرحلة الثانية: أساليب جذب الاستثمارات الأجنبية صناعة بناء وإصلاح السفن

ومعوقات تدفقها للدول العربية..... 50

1.2. مقدمة..... 50

2.2. ورشة العمل الأولى (المصرية)..... 51

1.2.2. التجهيز لورشة العمل الأولى..... 51

2.2.2. مخرجات ورشة العمل الأولى..... 52

1.2.2.2. مخرجات ورشة العمل حول معوقات جذب الاستثمارات في صناعة بناء وإصلاح السفن بمصر..... 52

2.2.2.2. نتائج ورشة العمل حول ماهية الاستدامة وأثرها على صناعة بناء وإصلاح السفن المصرية في ظل

الحفاظ على البيئة..... 55

3.2.2.2. مخرجات ورشة العمل وأهم توصياتها في شأن آليات جذب الاستثمارات وتحقيق معايير الاستدامة في

صناعة بناء وإصلاح السفن بالقطاع المصري..... 56

3.2. ورشة العمل الثانية (العربية)..... 60

1.3.2. التجهيز لورشة العمل العربية..... 60

2.3.2. مخرجات ورشة العمل العربية..... 61

1.2.3.2. مخرجات ورشة العمل حول الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية من حيث

معوقات تدفق الإستثمارات الأجنبية لتلك الصناعة داخل الدول العربية..... 61

2.2.3.2. مخرجات ورشة العمل حول أثر تنمية صناعة بناء السفن على تسهيل وتيسير حركة التجارة العربية

البيئية وفرص الاستثمار الأجنبي في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية..... 63

3.2.3.2. مخرجات ورشة العمل حول الاستدامة وأثرها على صناعة بناء السفن في ظل الحفاظ على البيئة..... 65

4.2. النتائج والتوصيات العامة للمرحلة الثانية من الدراسة في شأن تحديد آليات جذب

الإستثمارات وآليات التنمية المستدامة في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية..... 67

المرحلة الثالثة: مقترح آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح

السفن71

1.3. مقدمة71

2.3. الشكل والمسار القانوني المقترح لتنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء

وإصلاح السفن72

3.3. تحديد معوقات تنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن73

4.3. الإطار العام لمقترح الآلية العربية للتكامل في صناعة بناء وإصلاح السفن82

5.3. (خارطة الطريق) المقترحة والمخطط تنفيذها لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الوطن

العربي85

6.3. النتائج والتوصيات العامة للمرحلة الثالثة من الدراسة بشأن مقترح آلية التكامل بين الدول

العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن90

قائمة المراجع:92

المرفقات93

مرفق رقم (1) قائمة اسئلة الاستبيان حول الإمكانيات الحالية والمعوقات في الجهات المعنية بصناعة بناء وإصلاح

السفن في الدول العربية94

مرفق رقم (2) ورشة العمل الأولى96

مرفق رقم (3) ورشة العمل الثانية97

مرفق رقم (4) ورشة العمل الثالثة98

مرفق رقم (5) ورشة العمل الرابعة99

قائمة الجداول

رقم الصفحة	البيان	رقم الجدول
-13-	تسليمات السفن الجديدة حسب نوع السفينة الرئيسية وبلد الإنشاء 2021 (ألف طن إجمالي)	(1-1)
-15-	الحمولة المبلغ عنها لإعادة تدوير السفن حسب نوع السفينة الرئيسية وإعادة التدوير، 2021 (بآلاف الأطنان الإجمالية)	(2-1)
-22-	حجم صناعة السفن في الدول العربية وفقاً لإجمالي الحمولة الحجمية خلال الفترة (2020- 2014)	(3-1)
-23-	حجم صناعة تخريد السفن في الدول العربية وفقاً لإجمالي الحمولة الحجمية خلال الفترة (2020-2014)	(4-1)
-24-	بيان بالوزارات والشركات والهيئات بالدول العربية التي شاركت في ملء الاستبيان	(5-1)
-82:74-	المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية لتنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في مجال صناعة وبناء السفن وكيفية التغلب	(1-3)
-89:85-	مراحل تنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في مجال صناعة وبناء السفن	(2-3)

قائمة الاشكال

رقم الصفحة	البيان	رقم الشكل
-14-	ملكية الأسطول العالمي، النسبة المئوية للحصة، أكبر 7 بلدان مستحقة للسفن خلال الفترة 2014-2021 (الحمولة بالطن)	(1-1)
-16-	النمو السنوي للأسطول العالمي 1981-2022 (النسبة المئوية للحمولة الساكنة بالطن)	(2-1)
-17-	متوسط عمر الأسطول التجاري، 2011-2022	(3-1)
-19-	مؤشر البنية التحتية للنقل والتجارة للدول العربية مقارنة بأفضل 5 دول عالمية	(4-1)
-20-	مؤشر جودة الخدمات اللوجستية للدول العربية مقارنة بأفضل الدول عالمياً	(5-1)
-85-	مقترح آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن	(1-3)

المرحلة الأولى

تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

1.1. مقدمة

يتمثل الهدف من إعداد المرحلة الأولى من دراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية - التعرف على الإمكانيات الحالية والمعوقات المختلفة لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية والتعرف أيضاً على أساليب الإدارة المتبعة في هذه الصناعة وذلك باستخدام آلية جمع البيانات الأولية (الاستبيان وورش عمل)، وذلك من أجل تفهم الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية وتحديد العوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن نحو إختيار ترسانات معينة لبناء وإصلاح السفن وعوامل نجاح هذه الصناعة في الدول العربية، كل هذا من خلال بيان المحاور الآتية:

- إمكانيات الجهات العربية (شركات، هيئات، مؤسسات بحثية) المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن مقارنةً بالسوق العالمي.
- المعوقات (الاقتصادية، الفنية، الإدارية، التشريعية) التي تواجه الجهات العربية المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن.
- العوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن.
- عوامل نجاح صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية ومقترحات تطوير هذه الصناعة.

2.1. صناعة بناء وإصلاح السفن عالمياً

يعد قطاع بناء السفن قطاعاً بالغ الأهمية للإقتصاد العالمي، حيث يتم نقل 80% من التجارة العالمية عن طريق البحر (Kamola-Cieslik, 2021)، كما تتأثر صناعة بناء السفن بالطلب العالمي والنشاط الاقتصادي (Ferreira et al., 2018)، فكلما اشتد الإقتصاد وقوى، كلما زاد حجم التجارة الدولية ويزداد الشحن البحري، و يمكن أن يؤدي هذا إلى اتجاه إيجابي للعديد من الصناعات الداعمة، بما في ذلك صناعة بناء السفن، والتي يمكن أن تشهد زيادة في طلبات بناء السفن الجديدة في وقت قصير (Stopford, 2004).

وفقاً لـ UNCTAD (2022)، في عام 2020 بسبب جائحة COVID-19، تمت العديد من التعاقدات على بناء سفن جديدة، وبحلول عام 2021 زادت عمليات التسليم بنسبة 5.2 في المئة لتصل إلى 60,779,648 طنناً، لكنها لا تزال أقل مما كانت عليه في الفترة من 2014-2017، كما أنه لا تزال ثلاث دول فقط تهيمن على إمدادات السفن البحرية وهم (دولة الصين وجمهورية كوريا

واليابان) الذين استحوذوا معاً في عام 2022 على 94% من السوق العالمي، وفي خلال عام 2022 زاد بناء السفن في الصين بنسبة 15.5%، وأظهرت بيانات وزارة الصناعة وتكنولوجيا المعلومات أن الصين تصدرت العالم في ثلاثة مؤشرات رئيسية، حيث ساهمت بنسبة 47.3% من الناتج العالمي، وحصلت على 55.2% من الطلبات الجديدة، و 49% من الطلبات المتعلقة (Xinhua, 2023)، كما ارتفع بناء السفن في جمهورية كوريا بنسبة 8.3%، ولكن في اليابان انخفض بنسبة 16.4% (UNCTAD, 2022).

وفي عام 2021 و عام 2020 كانت معظم الحمولات التي تم تسليمها من ناقلات البضائع السائبة وناقلات النفط وسفن الحاويات وناقلات الغاز، وذلك كما هو موضح بالجدول رقم (1-1)، ولقد ازدادت حمولة السفن الجديدة في الأوفشور بنسبة 142%، وفي سفن الشحن العامة بنسبة 74%، وفي ناقلات الغاز بنسبة 54%، وفي المقابل كان هناك انخفاض في ناقلات البضائع السائبة بنسبة 21%، وناقلات النفط بنسبة 12% وناقلات المواد الكيميائية بنسبة 4%، وفي عام 2022 ارتفعت الطلبات على سفن الحاويات بنسبة 129% لتصل إلى مستوى قياسي، وفي عام 2021 واصلت طلبات ناقلات الغاز المسال اتجاهها التصاعدي حيث ارتفعت بنسبة 26%، في حين واصلت طلبات ناقلات بترول اتجاهها الهبوطي حيث تقلصت بنسبة 13.5% (UNCTAD, 2022).
والجدير بالذكر أنه وفقاً لـ UNCTAD (2022)، في عام 2021 كان التعاقد إلى حد كبير للسفن متوسطة الحجم (12000-16999 حاوية مكافئة) ولكن خلال عام 2022 اشتملت على سفن أكبر وأصغر، يتوافق هذا مع الزيادة في طلبات سفن الحاويات وكذلك للسفن التي تقل عن 3000 حاوية مكافئة بسبب تطورات التغذية المتوقعة في التجارة الآسيوية البينية، أما بالنسبة لعام 2023 تتوقع كلاركسون نمو الأسطول بنسبة 1.7% من حيث الوزن، مع الحفاظ على النمو العام المعتدل الذي تلاحظ في عام 2022.

جدول رقم (1-1): تسليمات السفن الجديدة حسب نوع السفينة الرئيسية وبلد الإنشاء 2021
(ألف طن إجمالي)

	China	Republic of Korea	Japan	Philippines	Rest of the world	Total	Percentage
Bulk Carriers	13 764	960	5 730	624	73	21 151	35%
Oil Tankers	4 791	6 376	2 064		358	13 589	22%
Container ships	4 170	4 675	1 954		131	10 929	18%
Gas Carriers	918	7 052	159		10	8 138	13%
Ferries and passenger ships	390	50	83	20	1 567	2 110	3%
General cargo ships	1 017	56	223		256	1 552	3%
Offshore vessels	641	402	9		317	1 370	2%
Chemical tankers	662	109	226		50	1 047	2%
Other	510	6	278		97	892	1%
Total	26 863	19 687	10 726	643	2 859	60 780	
<i>Percentage</i>	<i>44%</i>	<i>32%</i>	<i>18%</i>	<i>1%</i>	<i>5%</i>	<i>100%</i>	

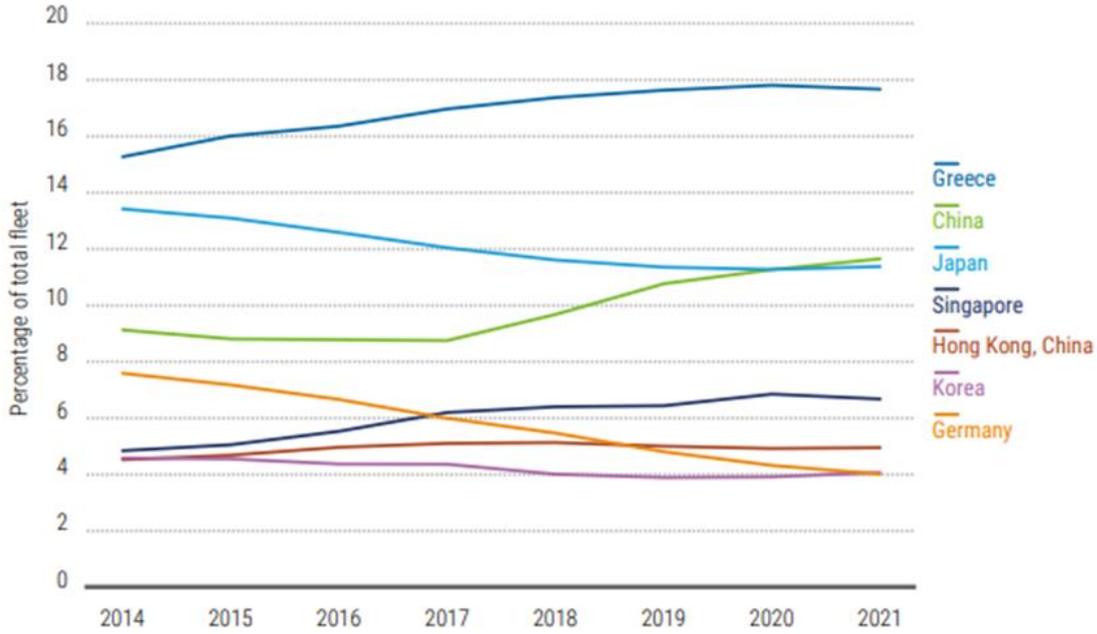
Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research (2022)

ووفقاً لـ The business research company (2023) إنه من المتوقع أن تصل قيمة سوق بناء السفن إلى 209.13 مليار دولار في عام 2023 بمعدل نمو سنوي مركب (CAGR) يبلغ 8.0%، و279.03 مليار دولار في عام 2027 بمعدل نمو سنوي مركب يبلغ 7.5%، ومن المتوقع أن يتوسع سوق بناء السفن خلال فترة التوقعات بسبب ارتفاع التجارة البحرية والنمو الاقتصادي، وزيادة استهلاك الطاقة، والحاجة إلى السفن الصديقة للبيئة وخدمات الشحن، وظهور الروبوتات في بناء السفن.

أما فيما يخص ملكية السفن، فاعتباراً من 1 يناير 2022، كانت البلدان الثلاثة الأولى التي تمتلك السفن من حيث الوزن الثقيل بالطن والقيمة التجارية كما في السنوات السابقة هم (اليونان والصين واليابان)، كما أن اليونان تتصدر من حيث الحمولة والصين من حيث القيمة التجارية، وأنه في الأشهر الـ 12 الماضية حتى 1 كانون الثاني (يناير) 2022، تجاوزت الصين اليابان كما هو موضح بالشكل رقم (1-1). وفي عام 2021 زادت قيمة أسطول الشحن العالمي بشكل كبير، ودفعت ظروف السوق القوية أسعار السفن إلى الأعلى، مع الزيادات الأكبر لسفن الحاويات، وفي الوقت نفسه كان هناك طلب أكبر على السفن المستعملة التي تغذيها الاضطرابات في التجارة العالمية في ظل نقص سفن الشحن الجديدة والحرب في أوكرانيا، ولقد سجلت الصين أعلى زيادة

في النسبة، حيث بلغت 1.09 نقطة مئوية، تليها سويسرا وهونغ كونغ الصين وجمهورية كوريا التي تمتلك أساطيلها نسبة أعلى من سفن الحاويات (UNCTAD, 2022).

الشكل رقم (1-1): ملكية الأسطول العالمي، النسبة المئوية للحصة، أكبر 7 بلدان مستحقة للسفن خلال الفترة 2014-2021 (الحمولة بالطن)



Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research.

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research (2022)

أما فيما يخص إعادة التدوير للسفن، ففي عام 2021 كان أكثر من نصف عمليات إعادة التدوير للسفن في العالم بالطن في بنغلاديش والتي شكلت مع باكستان والهند وتركيا 96% من إعادة تدوير السفن كما هو موضح بالجدول رقم (1-2). وفي 12 شهراً حتى يناير 2022 قد انخفضت أحجام إعادة التدوير للسفن بنسبة 11% من 17,207,838 إلى 15,328,713 GT، وذلك على الرغم من أن هذا الانخفاض كان في الغالب بسبب الأسواق القوية التي شجعت المالكين على الاحتفاظ بالسفن، فقد كانت هناك أيضاً عوامل أخرى مثل القيود على واردات السفن في بنغلاديش وباكستان، وعلى خطابات الاعتماد لحماية الاحتياطات الأجنبية في بنغلاديش، وكذلك قيود وباء كورونا. كما أنه في عام 2021 زادت إعادة التدوير بالنسبة لناقلات المواد الكيميائية بنسبة 143% وناقلات النفط بنسبة 331% والتي تمثل أكثر من نصف الأحجام المعاد تدويرها، وكان مالكي أنواع السفن الأخرى أكثر عرضةً للتشبيث بحمولتهم الحالية في ضوء الربحية المحتملة.

ونتيجة لذلك انخفضت إعادة التدوير من حيث الحجم بالنسبة لسفن الحاويات بنسبة 92% وناقلات السوائب بنسبة 70% (UNCTAD, 2022).

جدول رقم (2-1): الحمولة المبلغ عنها لإعادة تدوير السفن حسب نوع السفينة الرئيسية وإعادة التدوير، 2021 (بآلاف الأطنان الإجمالية)

Vessel type	Bangladesh	Pakistan	India	Türkiye	China	Rest of the world	World total	Percentage
Oil tankers	4 565	2 200	1 044	318	42	45	8 213	53.6
Bulk carriers	2 011	477	133	112	60	22	2 815	18.4
Offshore vessels	160	116	470	274	37	125	1 182	7.7
Liquefied gas carriers	703		35	7		7	751	4.9
Ferries and passenger ships	101	178	316	148	1	6	748	4.9
Chemical tankers	150	13	430	9		3	604	3.9
General cargo ships	113	62	41	82		190	489	3.2
Container ships	42		101			27	170	1.1
Other	182		80	86		8	356	2.3
Total	8 025	3 045	2 649	1 036	140	433	15 329	100.0
<i>Percentage</i>	<i>52.4</i>	<i>19.9</i>	<i>17.3</i>	<i>6.8</i>	<i>0.9</i>	<i>2.8</i>	<i>100.0</i>	

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research (2022)

وفيما يخص معدل النمو السنوي للأسطول العالمي، ووفقاً لتقرير UNCTAD (2022) الذي أشار إلى إنه في بداية عام 2022 قد بلغ إجمالي أسطول السفن التجارية البحرية 102,899 سفينة بحمولة إجمالية قدرها 100 طن فأكثر، أي ما يعادل 2,199,107 ألف طن من الحمولة الساكنة، وفي خلال عام 2021 حتى كانون الثاني (يناير) 2022 نما معدلات الأسطول التجاري العالمي من حيث الوزن الثقيل بنسبة 2.95%، وهو معدل نمو معتدل تاريخياً وثاني أدنى مستوى منذ عام 2005 وذلك كما هو موضح بالشكل رقم (2-1)، وفي خلال الفترة نفسها وبدعم من الطلب العالمي القوي على الغاز استمر أسطول ناقلات الغاز المسال في النمو بقوة بنسبة 8.15%. أما فيما يخص متوسط عمر الأسطول التجاري، ففي مستهل عام 2022 كما هو موضح بالشكل رقم (3-1)، كان متوسط عمر الأسطول العالمي 21.9 سنة من حيث عدد السفن، و11.5 سنة من حيث القدرة الاستيعابية، وفي عام 2022 على كلٍ من المقياسين استمر متوسط العمر في الزيادة، ذلك من حيث حمولتها طناً، وكانت أصغر السفن ناقلات سائبة بمتوسط عمر 10 سنوات، تليها سفن الحاويات (11 عاماً) وناقلات النفط (11.2 عاماً)، ومنذ عام 2011، تراوح عمر الأسطول

الإجمالي بنسبة 7% من 20.4 إلى 21.9 عاماً، وهو النمو الأكبر سنأ لجميع أنواع السفن باستثناء ناقلات البضائع السائبة، والتي كانت منذ عام 2013 في المتوسط أصغر السفن، كما يتقدم الأسطول جزئياً بسبب عدم ثقة مالكي السفن والمشغلين بشأن أسعار الوقود والكربون المستقبلية واللوائح والتطورات التكنولوجية، مما أدى إلى تأخير الاستثمار والحفاظ على سفنهم القديمة قيد التشغيل.

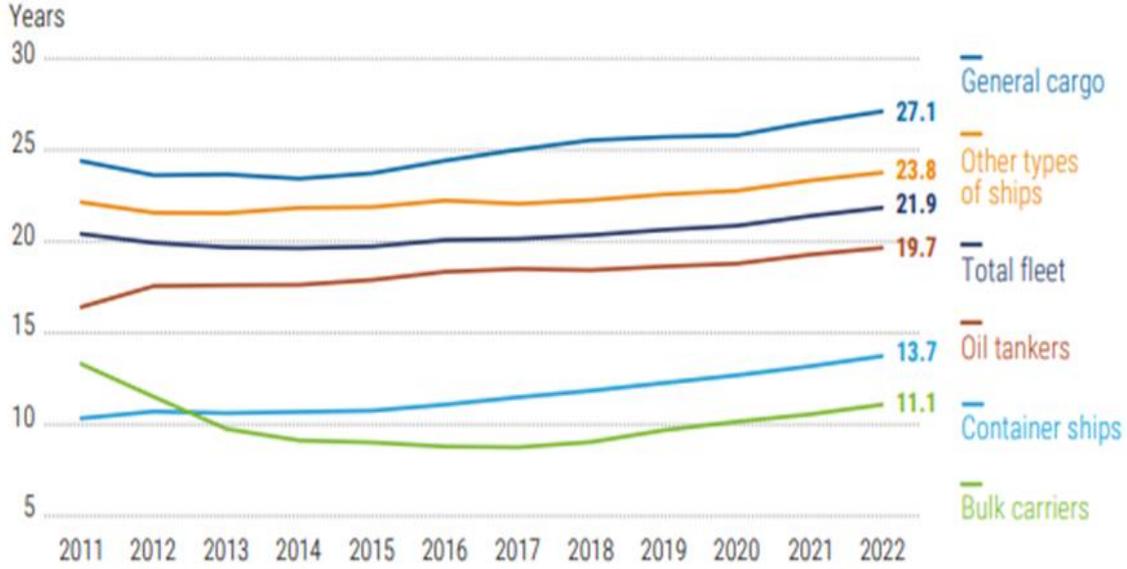
الشكل رقم (2-1): النمو السنوي للأسطول العالمي 1981-2022 (النسبة المئوية للحمولة الساكنة بالطن)



Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research (2022)

وأخيراً كانت أكبر زيادة نسبية في متوسط العمر بالنسبة لسفن الحاويات من 10.3 إلى 13.7 سنة، ثم تليها ناقلات النفط من 16.4 إلى 19.7 سنة، ثم سفن الشحن العامة من 24.4 إلى 27.1 سنة، وعلى الجانب الآخر انخفض متوسط العمر، الذي كان في عام 2017 كان 8.8 سنة، من 13.3 إلى 11.1 سنة (UNCTAD, 2022).

الشكل رقم (1-3): متوسط عمر الأسطول التجاري، 2011-2022



Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research (2022)

يتضح مما سبق أن قطاع بناء و إصلاح السفن له أهمية كبيرة للاقتصاد العالمي، حيث يتم نقل ما يقرب من 80% من التجارة العالمية عبر البحر. وفي عام 2020 بسبب جائحة COVID-19، تمت العديد من التعاقدات على بناء سفن جديدة، وبحلول عام 2021 زادت عمليات التسليم بنسبة 5.2%. وقد تبين أن أهم الدول التي تهيمن على إمدادات السفن البحرية الصين وكوريا واليابان وذلك بنسبة 94% من احتياجات السوق العالمي في عام 2022، واعتباراً من 1 يناير 2022 تُعد اليونان والصين واليابان أكبر الدول المالكة للسفن من حيث الوزن الثقيل والقيمة التجارية. كما تعد دولة بنغلاديش هي الدولة الرئيسية في إعادة تدوير السفن، حيث أنه في عام 2021 كان أكثر من نصف عمليات إعادة التدوير للسفن في العالم بالطن في بنغلاديش والتي شكلت مع باكستان والهند وتركيا 96% من إعادة تدوير. ويتمثل متوسط عمر الأسطول التجاري العالمي في مستهل عام 2022 21.9 سنة من حيث إجمالي عدد السفن و11.5 سنة من حيث القدرة الاستيعابية.

3.1 الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية في ضوء

المؤشرات والبيانات المنشورة

تم تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء و إصلاح السفن داخل الدول العربية إستناداً إلى مجموعة من المؤشرات المتمثلة في (عنصر التكلفة، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بالدول العربية، جودة

الخدمة اللوجستية بالدول العربية، حجم التجارة السلعية الإجمالية للدول العربية، وأحجام السفن التي تم بناؤها داخل الدول العربية خلال الفترة 2014 – 2020، والوضع الحالي لصناعة إصلاح وتخريد السفن في الدول العربية)، وقبل أن نفصل ما سبق سوف نعرض لأهم الموانئ العربية التي تقدم خدمات بناء و إصلاح السفن ثم يأتي تفصيل المؤشرات سالفه الذكر. وبالمثال هناك العديد من الموانئ الرئيسية في المنطقة العربية التي تقدم خدمات بناء وإصلاح السفن، والتي منها:

- ميناء جبل علي بالإمارات العربية المتحدة: وهو أحد أكبر موانئ الحاويات في العالم الذي يقدم مجموعة واسعة من خدمات الإصلاح للسفن، بما في ذلك الإصلاحات الميكانيكية والكهربائية والهيكلية.
- ميناء جدة بالمملكة العربية السعودية: وهو أكبر ميناء بحري في البحر الأحمر ويقدم خدمات الإصلاح للسفن، بما في ذلك إصلاح الهياكل، والإصلاحات الميكانيكية، والإلكترونيات البحرية.
- ميناء الإسكندرية بجمهورية مصر العربية: يعد هذا الميناء أيضاً من أكثر الموانئ ازدحاماً في البحر الأبيض المتوسط، ويقدم خدمات إصلاح لمجموعة من السفن، بما في ذلك سفن البضائع وناقلات السفن وسفن الحاويات.
- ميناء الدار البيضاء بدولة المغرب: يوفر هذا الميناء كذلك العديد من خدمات إصلاح السفن التجارية، بما في ذلك الصيانة، والتجديد، وإصلاح المحركات، والهيكل، والإلكترونيات. وبشكل عام، تتمتع المنطقة العربية بحضور كبير في صناعة الشحن العالمية ولديها مجموعة من الموانئ التي تقدم خدمات إصلاح للسفن من مختلف الأنواع والأحجام.

1.3.1. عنصر التكلفة في صناعة بناء السفن في الدول العربية

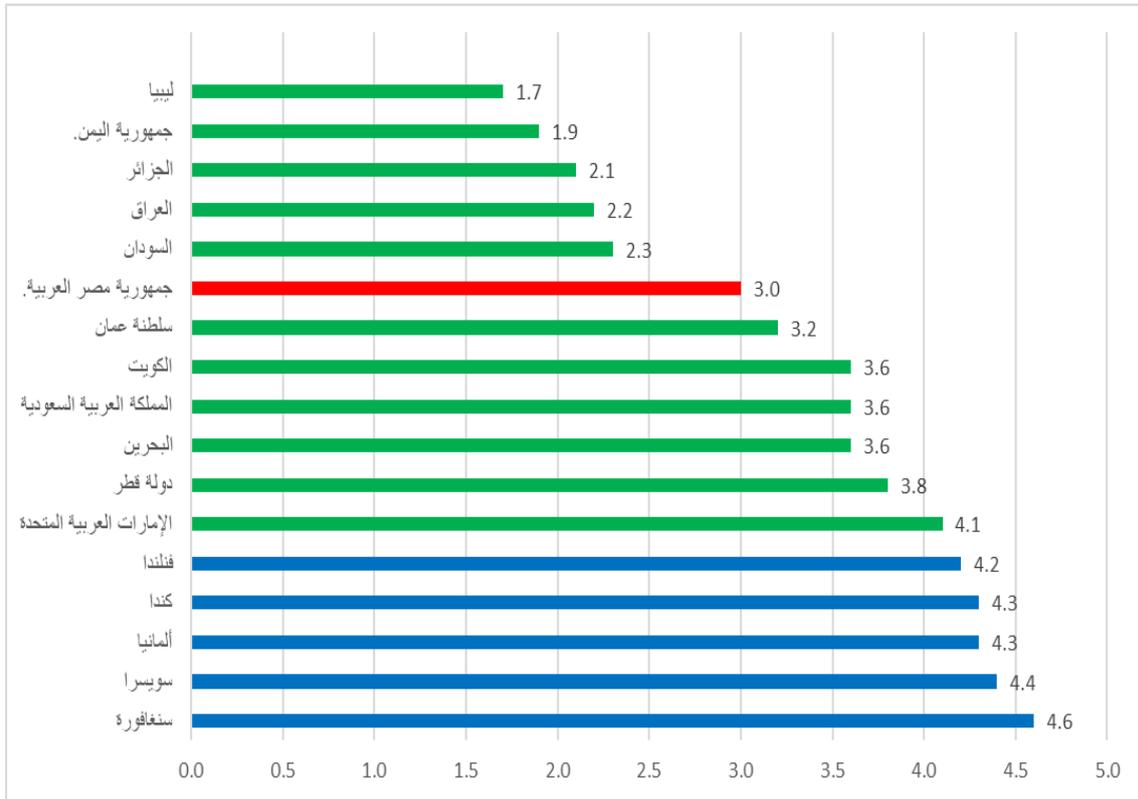
يعد عنصر التكلفة هو واحد من أكبر التحديات التي تواجه صناعة بناء السفن في الدول العربية، ويرجع ذلك إلى كون هذه الصناعة تمتاز بأنها صناعة كثيفة رأس المال وتحتاج إلى مصادر تمويلية ضخمة، لذلك يجب أن يكون هناك اتجاه لتشجيع مشاركة القطاع الخاص في هذه الصناعة، خاصةً في ظل ارتفاع نسبة السلع الوسيطة المستوردة في صناعة بناء السفن و الذي يؤدي إلى زيادة تكلفة الوحدات المنتجة محلياً بنسبة كبيرة مقارنة بنظيراتها المستوردة، ونتيجة لهذه التكاليف المرتفعة التي من شأنها أن تقلل من قدرة الترسانات العربية على المنافسة محلياً ودولياً، تبين أن صناعة بناء السفن في الدول العربية تحتاج إلى إقامة تحالفات قوية مع الشركات التي تستخدم التكنولوجيا والأساليب الحديثة المعتمدة عالمياً، وذلك من أجل تحسين قدرات هذه الترسانات.

2.3.1. مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بالدول العربية

جاء تراجع عدد من الدول العربية في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية نتيجة لتراجع موقفهم في كل المؤشرات الفرعية مثل مؤشر جودة البنية التحتية للنقل والتجارة، وكما يتبين من الشكل رقم (1-4) تقدم دول العالم عن الدول العربية في مؤشر البنية التحتية، حيث إن دول سنغافورة، وألمانيا، وكندا، وفنلندا هي الأكثر تنافسية دولياً من حيث البنية التحتية للنقل والتجارة؛ فقد سجل مؤشرها ما بين 4.6 إلى 4.2 درجة من إجمالي 5 درجات. في حين جاءت الإمارات العربية المتحدة في المرتبة الأولى عربياً والمرتبة الـ 9 عالمياً بقيمة مؤشر 4.1 درجة، بينما جاء المؤشر المصري في المرتبة 55 عالمياً بقيمة 3 درجات، وذلك بعد الإمارات وقطر والبحرين والسعودية والكويت وعمان على التوالي (World Bank, 2023).

الشكل رقم (1-4): مؤشر البنية التحتية للنقل والتجارة للدول العربية مقارنة بأفضل 5 دول

عالمية



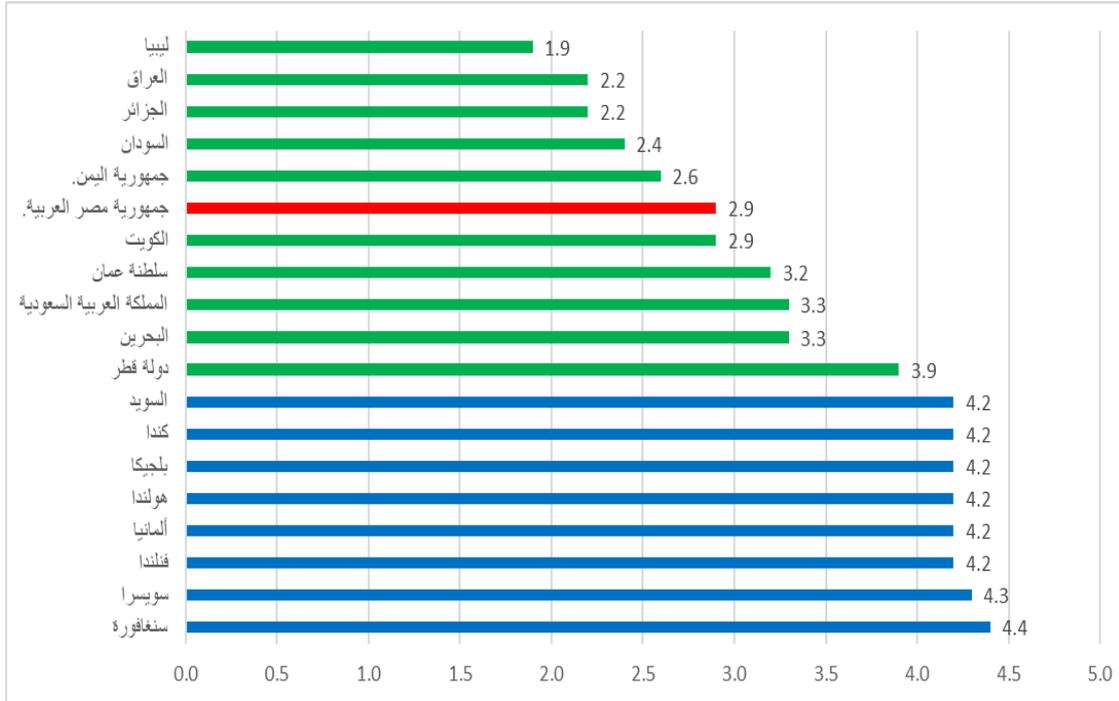
Source: World Bank (2023), "Logistics Performance Index" (LPI), 2023.

3.3.1. مؤشر جودة الخدمة اللوجستية بالدول العربية

تبين أن هناك تراجع ملحوظ للدول العربية في مؤشر جودة الخدمات اللوجستية، وذلك كما هو موضح بالشكل رقم (1-5) الذي بين أن تقدم دول العالم عن الدول العربية في مؤشر جودة

الخدمات اللوجستية، حيث إن دول سنغافورة وسويسرا وفنلندا وألمانيا وهولندا وبلجيكا وكندا والسويد هي الأكثر تنافسية دولياً من حيث جودة الخدمات اللوجستية؛ حيث سجل مؤشرهم ما بين 4.4 إلى 4.2 درجة من إجمالي 5 درجات، في حين جاءت دولة قطر في المرتبة الأولى عربياً والمرتبة 14 عالمياً بقيمة مؤشر 3.9 درجة، بينما جاء المؤشر المصري في المرتبة 65 عالمياً بقيمة 2.9 درجة وذلك بعد قطر والبحرين والمملكة العربية السعودية وسلطنة عمان والكويت على التوالي (World Bank, 2023).

الشكل رقم (5-1): مؤشر جودة الخدمات اللوجستية للدول العربية مقارنة بأفضل الدول عالمياً



Source: World Bank (2023), “Logistics Performance Index” (LPI), 2023.

4.3.1. مؤشر حجم التجارة السلعية الإجمالية للدول العربية

بحسب تقرير صندوق النقد العربي (2023) يظهر ارتفاع حجم التجارة السلعية الإجمالية للدول العربية إلى ما قيمته 1.848 تريليون دولار في العام 2021، مقارنة بنحو 1.501 تريليون دولار في 2020 وذلك بموجب معدل نمو 23.1%، حيث شهدت الصادرات العربية الإجمالية ارتفاعاً ملحوظاً لتصل إلى 1.038 تريليون دولار في عام 2021، مقارنة بـ 755.6 مليار دولار في عام 2020، محققة ارتفاعاً قدره 37.4%، ما أثر في وزن الصادرات الإجمالية العربية من إجمالي الصادرات العالمية، لتبلغ نحو 4.9% في عام 2021 مقابل 4.3% في العام السابق عليه، كما أن أداء الواردات السلعية الإجمالية شهد ارتفاعاً 8.6%، ليقفز من 746.3 مليار دولار في 2020

إلى 810.4 مليار دولار في 2021، ومع ذلك انخفضت نسبتها إلى الواردات العالمية إلى 3.7% في 2021 مقارنة بـ4.2% في عام 2020.

وبناءً على ما سبق، شهدت الدول العربية ارتفاعاً في حجم التجارة وانخفاض في الأداء اللوجستي لها مقارنة بدول العالم نتيجة انخفاض كفاءة البنية التحتية للموانئ وانخفاض جودة الخدمات اللوجستية مقارنة بدول العالم، مما يدعم أهمية صناعة بناء السفن كصناعة إستراتيجية أساسية لرفع الأداء اللوجستي للموانئ العربية من خلال توفير حلول نقل فعالة للسلع والخدمات، فضلاً عن خلق فرص عمل في المنطقة وتوفير مصدر مهم للإيرادات للحكومات، علاوة على ذلك فهي تساعد على تعزيز التنمية الاقتصادية بالدول العربية من خلال تشجيع الاستثمار الأجنبي في الصناعة البحرية في المنطقة، بالإضافة إلى فوائده الاقتصادية حيث أن بناء السفن له أيضاً من المزايا على مستوى حماية البيئة، حيث أن غالباً ما تُبنى السفن في الدول العربية باستخدام تقنيات متطورة تقلل من الانبعاثات واستهلاك الوقود، مما يساعد على حماية البيئة من التلوث الناجم عن الأنشطة البحرية، وهذا لا يفيد المجتمعات المحلية فحسب بل يساهم أيضاً في الجهود العالمية المبذولة للحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري والتخفيف من تغير المناخ، وبشكل عام يعد بناء السفن صناعة أساسية للدول العربية التي تتطلع إلى زيادة أدائها اللوجستي وتعزيز التنمية الاقتصادية من خلال الاستثمار في البنية التحتية لصناعة بناء السفن الخاصة بهم واستخدام التقنيات المتقدمة، ويمكنهم ضمان أن تكون سفنهم فعالة وصديقة للبيئة مع خلق فرص عمل وتوليد إيرادات لاقتصاداتهم.

5.3.1. أحجام السفن التي تم بناؤها داخل الدول العربية خلال الفترة (2014 - 2020)

ومن حيث الدول العربية يوضح الجدول رقم (1-3)، أحجام السفن التي تم بناؤها داخل الدول العربية خلال الفترة (2014 - 2020) مقومة بالطن الحجمي، والتي كانت من نصيب خمس دول عربية فقط هم (البحرين، مصر، قطر، السعودية والإمارات). حيث تلاحظ أنه بالنسبة لدولة البحرين لم تسجل سوى 280 طناً حجماً فقط في بناء السفن وذلك عام 2016 فقط، في حين أن باقي الفترة الزمنية لم تشهد أي إنتاج في جانب البناء، في حين لم تسجل المملكة العربية السعودية سوى 4302 طناً حجماً في بناء السفن وذلك عام 2014، في حين أن باقي الفترة الزمنية أيضاً لم تشهد أي نشاط ملحوظ في جانب البناء، فقد تبين أن النشاط الملحوظ في مجال بناء السفن خلال الفترة الزمنية كاملة كان من نصيب كل من دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية مصر العربية (ما عدا) عام 2016، حيث بلغ إنتاج دولة الإمارات عام 2020 حوالي 3544 طن حجمي، في حين بلغ إنتاج دولة مصر في العام نفسه حوالي 2364 طن حجمي، في حين أن نشاط

دولة قطر في مجال بناء السفن إستمر حتى عام 2017 وبلغ في هذا العام حوالي 431 طن حجمي، ولم يتم تسجيل أي نشاط في جانب البناء لدولة قطر حتى عام 2020 (Clarkson research, 2021).

جدول رقم (3-1): حجم صناعة السفن في الدول العربية وفقاً لإجمالي الحمولة الحجمية خلال الفترة (2014- 2020)

Ships built by country of building, annual	MEASURE : Gross Tonnage						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bahrain	0	0	280	0	0	0	0
Egypt	1212	2934	0	945	1178	1431	2364
Qatar	495	882	1283	431	0	0	0
Saudi Arabia	4302	0	0	0	0	0	0
United Arab Emirates	13679	11289	4029	5998	2850	2629	3544

Source: Clarksons Research (<https://www.clarksons.com/services/research/>)

6.3.1. الوضع الحالي لصناعة إصلاح وتخريد السفن في الدول العربية

بناءً على دراسة Clarkson research (2021) التي أوضحت أن الدول العربية حالياً تعاني من تراجع ملحوظ في صناعة إصلاح السفن وتخريدها، فمن أجل المشاركة في صناعة إصلاح السفن وتخريدها، ستحتاج الدول العربية إلى بناء ترسانات جديدة بأحواض كبيرة لإيواء السفن التي تحتاج إلى عمليات الإصلاح أو تخريد، هذا فضلاً عن ضرورة مشاركة القطاع الخاص في تلك المشروعات نظراً لارتفاع التكاليف المرتبطة بها، حيث تعد مشاركة القطاع الخاص مؤشراً جيداً على مدى إنفتاح أي قطاع من القطاعات، كما يمكن للشراكة بين القطاعين العام والخاص أن تساهم بشكل كبير في نمو وتطور صناعة إصلاح السفن وتخريدها في الدول العربية، حيث يمكن لمشاركة القطاع الخاص أن تساهم في تطوير البنية الأساسية وإدارة تقديم الخدمات و أن تحسن الكفاءة والفعالية بشكل كبير، بالإضافة إلى إتاحة الفرص أمام الدولة في توفير الموارد العامة التي يمكن استخدامها في مجالات التنمية الأخرى، ولكن لجذب القطاع الخاص للانخراط في البنية الأساسية، هناك حاجة إلى مجموعة من السياسات التي تشمل الأطر التنظيمية السليمة والأدوات المالية المناسبة مثل تسهيلات القروض والمنح الحكومية.

ويشير الجدول رقم (4-1) إلى أحجام السفن التي تم تخريدها داخل الدول العربية خلال الفترة (2014-2020) هذا ولم يلاحظ أي نشاط للدول العربية في هذا المجال سوى لكلاً من دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية مصر العربية، حيث سجلت مصر عام 2014 حوالي 9085 طن حجمي في مجال تخريد السفن، في حين سجلت الإمارات حوالي 1371 طن حجمي في العام

نفسه، ولم يلاحظ أي نشاط لكلتا الدولتين خلال باقى الفترة الزمنية فى مجال تخريد السفن
(Clarkson research, 2021).

**جدول رقم (1-4): حجم صناعة تخريد السفن فى الدول العربية وفقاً لإجمالي الحمولة الحجمية
خلال الفترة (2014-2020)**

Ship recycling, by country, annual	MEASURE: Gross Tonnage					
	2014	2016	2017	2018	2019	2020
YEAR	2014	2016	2017	2018	2019	2020
Egypt	9085	0	0	0	0	0
United Arab Emirates	1371	0	0	0	0	0

Source: Clarksons Research (<https://www.clarksons.com/services/research/>).

4.1. تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية فى ضوء مخرجات الاستبيان وورش العمل

فى سبيل جمع البيانات الأولية المتعلقة بتقييم الوضع الحالي لصناعة بناء و إصلاح السفن فى
الدول العربية والتعرف على الامكانيات الحالية والمعوقات لهذه الصناعة فى الدول العربية، تم
إعداد قائمة استبيان وتوزيعها على الجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء و إصلاح السفن بالدول
العربية مع تدعيم ذلك بالإعتماد على عقد ورش عمل مع نفس الأطراف المعنية بصناعة بناء
وإصلاح السفن بالدول العربية، وذلك للتعرف على الإمكانيات الحالية والمعوقات وأثرها على
أساليب الإدارة فى صناعة بناء و إصلاح السفن. وذلك على النحو التالى:

**1.4.1. استخدام الاستبيان للتعرف على الامكانيات الحالية للترسانات العربية والتحديات التى
تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية**
تم إجراء إستبيان تنفيذاً لبند رقم (10) من كراسة الشروط الخاصة بالدراسة والذى ينص على
(تنفيذ آلية الاستبيان للتعرف على الامكانيات الحالية للترسانات العالمية/العربية والمعوقات التى
تواجهها والمقترحات اللازمة لمعالجة هذه المعوقات والتحديات التى تواجه صناعة بناء و إصلاح
السفن بالدول العربية، وذلك من خلال توجيه قائمة اسئلة الاستبيان إلى الجهات والهيئات المعنية
بصناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية، وذلك على النحو الآتى:

1.1.4.1. تصميم قائمة اسئلة الاستبيان

قام فريق عمل الدراسة بتصميم قائمة الاستبيان التى شملت مجموعة من الاسئلة التى تهدف الى
تقييم الوضع الحالي وإستقراء الامكانيات الحالية للترسانات العربية والمعوقات التى تواجهها؛ ذلك
بالإعتماد على المقياس الخماسي المتمثل فى المستويات (مرتفع جداً – مرتفع – محايد – منخفض

– منخفض جداً) لتحديد مدى توافر محور السؤال المستخدم في القياس، كما تم تقييم المقترحات الخاصة بمواجهة الدول العربية لهذه التحديات أو المعوقات من خلال المقياس الخماسي المتمثل في المستويات (أوافق بشدة – أوافق – حيادي – لا أوافق – لا أوافق بشدة) وذلك لتحديد مدى موافقة الدولة المستجيبة على محور السؤال محل القياس، وذلك كما هو موضح بمرفق رقم (1)، وقد تم توزيع قائمة اسئلة الاستبيان من خلال مخاطبة جامعة الدول العربية لكافة الدول العربية والجهات والهيئات ذات الصلة بهذه الصناعة، فقد شارك في الرد على قائمة الاستبيان عدد 12 دول عربية؛ وهم (الإمارات العربية المتحدة، والمملكة الأردنية الهاشمية، والمملكة المغربية، ومملكة البحرين، وجمهورية العراق، والجمهورية التونسية، والجمهورية اليمنية، والجمهورية الجزائرية، والجمهورية اللبنانية، ودولة قطر، وجمهورية مصر العربية، وجمهورية السودان)، وتم تلقي عدد 19 استمارة استبيان مكتملة البيانات بموجب جهات مختلفة من الدول العربية التي شاركت في ملء الاستبيان، وذلك كما هو موضح بالجدول التالي:

جدول رقم (5-1): بيان بالوزارات والشركات والهيئات بالدول العربية التي شاركت في ملء الاستبيان

م	الدولة	العدد	الجهات
1	الإمارات العربية المتحدة	1	وزارة الطاقة والبنية التحتية
2	الجمهورية التونسية	2	الشركة التونسية للملاحة
3	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	1	وزارة النقل - الشركة الوطنية لتصليح البواخر
4	الجمهورية اللبنانية	1	وزارة النقل
5	الجمهورية اليمنية	2	وزارة النقل - شركة احواض السفن الوطنية - قطاع الشئون البحرية و الموانئ
6	المملكة الأردنية الهاشمية	2	الهيئة البحرية الاردنية
7	المملكة المغربية	1	الهيئة الوطنية للموانئ
8	جمهورية السودان	1	وزارة النقل
9	جمهورية العراق	3	الشركة العامة للنقل البحري - وزارة النقل
10	جمهورية مصر العربية	2	شركة ترسانة الاسكندرية
11	دولة قطر	1	وزارة النقل
12	مملكة البحرين	2	وزارة المواصلات والاتصالات

وتم استخدام هذه الردود المكتملة في التحليل من أجل الوصول إلى مجموعة من النتائج تشير إلى أي مدى تتوافر لدى الدول العربية الإمكانيات المتعلقة بصناعة بناء وإصلاح السفن بها وتحديد المعوقات التي تواجهها في شأن هذه الصناعة، مع تقييم مقترحات الدول العربية في شأن تطوير صناعة بناء وإصلاح السفن بالجهات والهيئات المعنية بهذه الصناعة، وقد خلصت نتائج تحليل ردود الدول العربية المستجيبة على قائمة الاستبيان إلى الآتي:

2.1.4.1. نتائج تحليل بيانات الاستبيان

بناءً على ردود الدول العربية والجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن على قائمة الاستبيان المستخدمة في هذه الدراسة بموجب مخاطبة جامعة الدول العربية لهم، فقد بينت نتائج تحليل بيانات الاستبيان الإمكانيات الحالية التي تتوافر لدى الدول العربية في شأن هذه الصناعة، وكذلك حددت ردود المستجيبين من الدول العربية أهم المعوقات التي تواجه دولهم فيما يتعلق بصناعة بناء وإصلاح السفن، كما أكدت نتائج تحليل بيانات الاستبيان على أهمية المقترحات التي تم عرضها في الاستبيان لمعالجة هذه المعوقات والتغلب عليها من وجهة نظر الجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية، وذلك على النحو التالي:

أولاً: نتائج الاستبيان المتعلقة بالإمكانيات الحالية في الجهات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

أوضحت نتائج تحليل الاستبيان الإمكانيات الحالية التي تمتلكها الدول العربية الخاصة بصناعة بناء وإصلاح السفن، من حيث (مدى توافر إمكانيات البناء بمراحلها المختلفة من التقطيع والتشكيل والتركيبات واللحام وتجميع القطاعات المختلفة، قدرة معدات التداول ووسائلها الثابتة والمتحركة، طاقة العمل بورش المواسير والورش الفنية لأعمال القطع والتشكيل، طاقة العمل بورش التركيبات الكهربية والتركيبات الميكانيكية، طاقة العمل بمعدات السطح، طاقة العمل بورش الدهان والعزل، وطاقة وقدرات التدشين، حالة الموانئ البحرية و تطابقها للمواصفات العالمية و لخدمة السفن الحديثة، أجهزة تداول و ترحيل البضائع داخل الميناء)؛ وكانت نتائج ردود الدول العربية المشاركة في الاستبيان على النحو التالي:

- 42% من الدول العربية المستجيبة لديها إمكانيات بناء وتشغيل مرتفعة فيما يخص التقطيع والتشكيل واللحام الخاص بالقطع البحرية علي ترساناتها.
- 40% من الدول العربية المستجيبة لديها ترسانات تابعة لها تحتوي على عدد كافي من المعدات ووسائل ثابتة ومتحركة تمكنها من إتمام ممارسات هذه الصناعة.
- 26% من الدول العربية المستجيبة لديها طاقة عمل بالورش التي تمتلكها من حيث ورش المواسير والورش الفنية لأعمال القطع والتشكيل.

- 37% من الدول العربية المستجيبة لديها ترسانات مزودة بتركيبات كهربية وتركيبات ميكانيكية قوية.
- 32% من الجهات العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية المستجيبة تمتلك طاقة عمل مرتفعة فيما يخص معدات السطح علي سفنها.
- 32% من الدول العربية المستجيبة تمتلك ورش قوية للدهان وعزل المعدات والقطع البحرية والأجزاء المستخدمة في بناء أو إصلاح السفن وقطع الغيار.
- 60% من الدول العربية المستجيبة تعد موانئها مطابقة للمواصفات العالمية وقادرة علي خدمة السفن المتعاملة معها.
- 37% من الدول العربية المشاركة في ملء الاستبيان تعد كفاءة أجهزة مناولة وتحميل البضائع في موانئ بلادهم مرتفعة.
- فيما يخص القدرات الخاصة بالتدشين في ورشها وترساناتها، أظهرت نتائج تحليل بيانات الاستبيان فيما يتعلق بالإمكانات التي تمتلكها الدول العربية المستجيبة أن هناك قلة واضحة نحو إمتلاك الدول العربية لهذه الإمكانيات، وذلك حيث إن حوالي 5% من إجمالي ردود الدول المستجيبة جاءت في الجانب المرتفع.

وبناءً علي ما سبق تبين من مجمل نتائج تحليل ردود الدول العربية علي مجموعة الأسئلة التي تهدف الي تحديد الإمكانيات الحالية لدى الدول العربية، أن أهم ما تتميز به الدول العربية وموانئها البحرية من إمكانيات داعمة لصناعة بناء وإصلاح السفن؛ أن الدول العربية في معظمها تمتلك موانئ بحرية مطابقة للمواصفات العالمية وقادرة علي خدمة السفن المتعاملة معها. كما أن الدول العربية تمتلك إمكانيات بناء وتشغيل مرتفعة إلى حد كبير فيما يخص التقطيع والتشكيل واللحام الخاص بالقطع البحرية علي ترساناتها، كماً تمتلك العديد من الدول العربية ترسانات تابعة لها تحتوي علي عدد كافي من المعدات ووسائل ثابتة ومتحركة تمكنها من إتمام ممارسات هذه الصناعة، إلا أنه تبين أن الدول العربية المشاركة في ملء الاستبيان تمتلك القدر البسيط من الإمكانيات المتعلقة بالقدرات الخاصة بالتدشين في ورشها وترساناتها.

ثانياً: نتائج الاستبيان المتعلقة بالمعوقات التي تواجه صناعة بناء السفن و إصلاحها في الدول العربية

نتائج تحليل بيانات الإستبيان فيما يتعلق بالمعوقات التي تواجه صناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية، من حيث (عدم توافر الخدمات اللوجستية في الموانئ و ربطها بوسائل النقل الأخرى، مشكلة البيروقراطية في إدارة قطاع النقل البحري، ضعف توافر إدارة لنظم المعلومات،

مشكلة الأيدي العاملة المدربة على استخدام التكنولوجيا الحديثة، عدم وجود مركز صيانة دورية في معظم الموانئ للسفن)، قد أظهرت الآتي:

- تبين أن نسبة 21% من إجمالي ردود الدول العربية المستجيبة تشير إلى عدم توافر الخدمات اللوجستية في موانئها، وأنها لا تمتلك موانئ بحرية قادرة علي الربط بوسائل النقل الأخرى لتحقيق ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط وتوفير خدمات النقل من الباب للباب داخل الدول العربية فيما بينها مما يساعد علي تدعيم تجارته البينية بين الدول العربية.
 - أما فيما يتعلق بمشكلة البيروقراطية في إدارة قطاع النقل البحري داخل موانئ الدول العربية، قد تبين أن 26% من المستجيبين قد أوضحوا أن موانئ دولهم تعاني من مشكلة البيروقراطية والروتين وطول الوقت اللازم للإفراج عن البضاعة.
 - كما تبين أن نسبة 47% من ردود الدول العربية المستجيبة تشير إلى أن موانئ دولهم تعاني من مشكلة عدم توافر نظم المعلومات لربط أجزاء الموانئ مع بعضها، وربط موانئ كل دولة مع بعضهم البعض، والربط بين موانئ الدول العربية.
 - وتبين أيضاً أن نسبة 37% من ردود الدول المستجيبة اشارت إلى عدم توافر الأيدي العاملة المدربة على استخدام التكنولوجيا الحديثة في الجهات والهيئات ذات الصلة بصناعة بناء وإصلاح السفن داخل دولهم.
 - وأخيراً، تبين أن نسبة 37% من ردود الدول العربية المستجيبة يشير إلى إن موانئ دولهم تعاني من عدم إمتلاكها لمراكز صيانة دورية بالإضافة الي ضعف مراكز التدريب المتوفرة في هذه الدول و اللازمة لتدريب العمالة علي إستخدام التكنولوجيا الحديثة في قطاع النقل البحري بهدف تحسين إنتاجية العمال ورفع كفاءتهم والتي تنعكس إيجاباً علي رفع إنتاجية وكفاءة موانئ هذه الدول.
- بناءً علي ما سبق، من مجمل نتائج تحليل ردود الدول العربية المستجيبة في شأن مجموعة الاسئلة التي تهدف إلي تحديد المعوقات التي تواجه صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية، فقد تبين أن الإحتياج والمعوق الأكبر يكمن في ضرورة توافر وتوظيف تطبيقات نظم المعلومات، مع ضرورة توفير مراكز التدريب اللازمة لتدريب العمالة علي إستخدام التكنولوجيا الحديثة في قطاع النقل البحري بهدف تحسين إنتاجية العمال ورفع كفاءتهم والتي تنعكس إيجاباً علي رفع إنتاجية وكفاءة موانئ هذه الدول.

ثالثاً: نتائج الاستبيان المتعلقة بالمقترحات اللازمة لمعالجة التحديات التي تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية

أوضحت نتائج الإستبيان بشأن المقترحات الخاصة بمعالجة التحديات التي تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية؛ من حيث (انشاء مركز تدريب لجميع العاملين على استخدام التكنولوجيا، التعامل مع الموانئ والنقل البحري كقطاع واحد مستقل، العمل على ربط الموانئ البحرية لتصبح مركز لوجستي، تفعيل مبدأ الميزة التنافسية بين الدول العربية، العمل على نشر الوعي للموانئ والسفن المستخدمة)، وذلك على النحو الآتي:

- قد تبين إن 95% من الدول العربية المستجيبة موافقون علي انشاء مركز تدريب لجميع العاملين على استخدام التكنولوجيا في الموانئ، وذلك بالاشارة إلى أهمية هذا الإقتراح في معالجة تحديات هذه الصناعة الواعدة في الدول العربية.
 - وتبين كذلك إن غالبية الدول العربية عن شبه إجماع بنسبة وصلت الي 95% من ردود الدول المستجيبة بين الموافقون والموافقون بشدة علي ضرورة التعامل مع الموانئ والنقل البحري بالدول العربية كقطاع واحد مستقل.
 - وتبين ايضاً ان هناك إجماع من الدول العربية المستجيبة بنسبة وصلت 100% علي ضرورة ربط الموانئ البحرية بمنظومة نقل متعدد الوسائط لتتحول الي مراكز لوجستية.
 - وفي هذا الصدد تبين كذلك أن هناك اغلبية بنسبة وصلت 79% من ردود الدول المستجيبة موافقون علي مبدأ تفعيل الميزة التنافسية بين الدول العربية بهدف تطوير الموانئ ورفع كفاءتها.
 - وأخيراً تبين أن الغالبية العظمى من الدول العربية المستجيبة بنسبة وصلت الي 95% قد اجمعوا علي ضرورة العمل علي نشر الوعي للموانئ والسفن المستخدمة.
- وفي ذلك الصدد يتضح أن هناك شبه اتفاق تام من جانب الدول العربية المستجيبة على مجموعة المقترحات المتعلقة بمعالجة التحديات التي تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية، حيث أن أغلبية الدول العربية تدعم مقترح انشاء مركز تدريب لجميع العاملين في صناعة بناء وإصلاح السفن على استخدام التكنولوجيا في الموانئ، وكذلك مقترح ضرورة التعامل مع الموانئ والنقل البحري بالدول العربية كقطاع واحد مستقل، وضرورة ربط الموانئ البحرية بمنظومة نقل متعدد الوسائط لتتحول الي مراكز لوجستية، مع التأكيد على مبدأ تفعيل الميزة التنافسية بين الدول العربية كعامل قوي في تحسين وتطوير الموانئ ورفع كفاءتها، والذي ينعكس بدوره الإيجابي على صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية.

3.1.4.1. خلاصة نتائج تحليل الاستبيان

خلصت نتائج الإستبيان بعد مشاركة الجهات المعنية بصناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية في الرد علي أسئلته الي مجموعة من المخرجات الهامة والتي نعرضها فيما يلي:

- الدول العربية تمتلك عدد لا بأس به من ترسانات وورش لبناء وإصلاح السفن علي أراضيها كما يتوافر في هذه الترسانات المعدات والوسائل اللازمة لهذه الصناعة عالية التقنية، إلا أن إمكانيات هذه الترسانات والورش تحتاج الي خطط تطوير مدروسة لمواكبة كبري الترسانات العالمية المنافسة في صناعة بناء وإصلاح السفن وحتى تكون قادرة علي تقديم الخدمات الداعمة مثل الصيانة والإصلاح والدهان وقطع الغيار بكفاءة وفاعلية.
- كما أوضحت نتائج الإستبيان مدى أهمية رفع كفاءة الأيدي العاملة في الورش والترسانات وتحسين قدراتهم علي إستخدام وسائل التكنولوجيا الحديثة والمعدات المتطورة في الموانئ والورش من خلال الإهتمام بإنشاء مراكز تدريب حديثة لتدريب العمال والفنيين والمهندسين ورفع كفاءتهم، حيث تبين أن أهم ما يعوق نجاح هذه الصناعة بالدول العربية هو مشكلة عدم توافر نظم المعلومات لربط أجزاء الموانئ مع بعضها وربط موانئ كل دولة مع بعضهم البعض والربط بين موانئ الدول العربية.
- أما فيما يخص مقترحات معالجة التحديات التي تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بدول العربية، تبين أن هناك موافقة من أغلبية المشاركين في الاستبيان علي ضرورة التعامل مع الموانئ والنقل البحري بالدول العربية كقطاع واحد مستقل، وضرورة ربط الموانئ البحرية بمنظومة نقل متعدد الوسائط لتتحول الي مراكز لوجستية، وضرورة الإلتزام بمبدأ تفعيل الميزة التنافسية بين الدول العربية بهدف تطوير الموانئ ورفع كفاءتها، وأنه من الضروري أيضاً العمل علي نشر الوعي للموانئ والسفن المستخدمة، وذلك من أجل مواجهة التحديات التي تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بالدول العربية.

2.4.1. ورشة عمل لدراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

وفي ضوء تحقيق أهداف المرحلة الأولى من دراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية، تم عقد ورشة عمل للتعرف على الوضع الحالي في الإمكانيات وأهم المعوقات لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية بالإضافة إلى تحديد العوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن وتحديد عوامل نجاح صناعة بناء

وإصلاح السفن في الدول العربية، وذلك بحضور ممثلي الهيئات والجهات المعنية المتخصصة في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية، وذلك على النحو الآتي:

1.2.4.1. التحضير لورشة العمل

تنفيذاً للبلد رقم (12) من المخطط التفصيلي لمشروع "دارسة إنشاء آلية عربية وقاعدة بيانات لدعم مجال بناء وإصلاح السفن في الدول العربية" تم التحضير لورشة العمل من خلال مخاطبة جامعة الدول العربية للدول والجهات المعنية المتخصصة في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية (المملكة العربية السعودية، وجمهورية مصر العربية، المملكة المغربية، ومملكة البحرين، والجمهورية التونسية، والمملكة الأردنية الهاشمية، والجمهورية اليمنية، وجمهورية العراق، والإمارات العربية المتحدة، ودولة قطر، وسلطنة عمان، ودولة الكويت) وقد لقيت الدعوه ترحاباً وقبولاً وافراً من العديد من الدول العربية، حيث شارك في ورشة العمل العديد من ممثلي الدول العربية التالية (المملكة العربية السعودية، وجمهورية مصر العربية، المملكة المغربية، ومملكة البحرين، والجمهورية التونسية، والمملكة الأردنية الهاشمية، والجمهورية اليمنية، وجمهورية العراق، ودولة قطر)، وقد قام ممثلو كل دولة بعرض الراهن الخاص بصناعة بناء وإصلاح السفن في بلادهم والوقوف على أهم عوامل النجاح ونقاط القوة والإمكانيات المتاحة في بلادهم بالإضافة الي الوقوف على أهم المعوقات التي تواجه كل دولة في تنفيذ آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الوطن العربي، مع تقديم الإقتراحات المتعلقة بتواجد وتطوير هذه الصناعة من جانب كل دولة عربية.

2.2.4.1. نتائج ورشة العمل

أولاً: نتائج ورشة العمل حول أهم الإمكانيات الداعمة لدخول الدول العربية صناعة بناء وإصلاح

السفن

بناءً على ورشة العمل التي اجريت مع الجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن وبعض من الخبراء في الدول العربية ترتب عليها مجموعة من النتائج متعلقة بأهم الإمكانيات الداعمة لدخول الدول العربية صناعة بناء وإصلاح السفن، والتي تتمثل في النقاط الآتية:

- تمتلك الدول العربية موانئ بحرية هامة جداً من حيث الموقع الجغرافي حيث تتحكم الدول العربية في العديد من الممرات البحرية الهامة مثل قناة السويس التي تمثل شريان التجارة الدولية و التي تربط الشرق بالغرب بالإضافة الي العديد من طرق التجارة البحرية و المضائق البحرية الهامة مثل مضيق هرمز ومضيق باب المندب و مضيق جبل طارق، كما تمتلك بعض الدول العربية رؤوس أموال قادرة علي تمويل هذه المشروعات مرتفعة رأس المال.

● تمتلك بعض الدول العربية موانئ ذات مزايا تنافسية قادرة على منافسة كبري الموانئ العالمية، حيث تمتلك دولة الإمارات العربية المتحدة ميناء جبل علي والذي يحتل المركز السابع عالمياً بين أهم موانئ العالم كما تمتلك جمهورية مصر العربية ميناء الإسكندرية والدخيلة وميناء بورسعيد وتمتلك دولة المغرب أيضاً ميناء كازبلانكا كما تمتلك المملكة العربية السعودية ميناء جدة التجاري وميناء الدمام كما تمتلك سلطنة عمان ميناء صلالة وتمتلك اليمن موانئ محورية أيضاً مثل ميناء عدن والحديدة كل هذه الموانئ تدعم قدرات الدول العربية في تنفيذ إستراتيجيات مستقبلية تمكنها من دخول سوق بناء وإصلاح السفن بقوة.

● هناك بعض الدول قامت بالبدء في انشاء موانئ جديدة قادرة علي جذب خطوط ملاحية كبيرة مثل دولة العراق التي بدأت في انشاء و تطوير ميناء الفاو الكبير لخدمة دولة العراق في إستيراد وتصدير البضائع من وإلي العراق، حيث تعتبر دولة العراق من كبري الدول العربية التي تمتلك إحتياطات نفطية كبيرة مكنتها من دخول منظمة أوبك للبتترول ومن ثم بناء عدد جديد من أحواض بناء وإصلاح سفن البتترول التي ستدخل موانئ العراق وتزويدها بما تحتاجه من خدمات لوجستية، ويدعم بقوة أهداف دولة العراق في دخول سوق بناء وإصلاح السفن علي مستوي الوطن العربي والشرق الأوسط.

● لدي موانئ الدول العربية قدرة علي توفير الخدمات اللوجستية في موانئها بالإضافة الي ربط هذه الموانئ بوسائل النقل الأخرى للدخول في منظومة النقل متعدد الوسائط لتوفير خدمات النقل من الباب الي الباب داخل الدول العربية مما يساعد علي تدعيم التجارة البينية ما بين الدول العربية.

● لدي الدول العربية القدرة علي تطبيق منظومات جديدة في موانئها تساعد في تقليل الوقت اللازم لإنهاء الاجراءات الجمركية و استخراج التصاريح و الإفراج عن البضائع بسهولة.

● بدأت بعض الدول العربية في استخدام وسائل تكنولوجيا حديثة في كل عمليات الموانئ بداية من دخول السفن و التراكي علي الأرصفة و الشحن والتفريغ وتخزين البضائع ثم الخروج مرة أخرى من الميناء حيث تخضع كل هذه الأنشطة لوسائل تكنولوجيا حديثه بالكامل لا دخل للعنصر البشري فيها مما يقلل من الأخطاء و الحوادث و الخسائر ويساعد في زيادة إنتاجية الموانئ سنوياً.

● تبين أيضاً إن الدول العربية تمتلك طاقات وقدرات تدشين في موانئها و معدات ووسائل ثابتة ومتحركة وورش قوية للدهان و عزل المعدات والقطع البحرية و قطع الغيار

بالإضافة الي فنيين يمتلكون خبرة كبيرة في هذه الأششطة مما يقلل الوقت والتكلفة لهذه العمليات ويقلل نسبة الخطأ فيها.

ثانياً: نتائج ورشة العمل حول الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن فى الوطن العربى

من مجموعة النقاشات التي دارت داخل ورشة العمل التي أجريت مع الجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء و إصلاح السفن وبعضاً من الخبراء في الدول العربية، تبين الآتي:

- أن أنشطة التصنيع بالترسانات البحرية لا تقتصر على صناعة السفن فقط، بل تمتد إلى جميع الوحدات البحرية من بناء و إصلاح منصات الإنتاج والحفارات البحرية، وكذلك المشروعات المدنية المتمثلة فى هياكل المنشآت المعدنية وخطوط المواسير وغيرها ومن ثم نجد أن بعض دول الوطن العربى تمتلك شركات و اعدة فى مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، من أهمها الشركة العربية لبناء و إصلاح السفن «أسري» بمملكة البحرين، وترسانات «الزامل» بالمملكة العربية السعودية و ترسانة الأسكندرية و بورسعيد بمصر.
- من الصعب علي أي دولة عربية في الوقت الحالي توفير جميع أنواع الورش فى ترسانة واحدة، بحيث تعمل جميعها بأسعار منافسة و بكفاءة عالية. كما إن وجود جميع هذه الورش فى ترسانة واحدة سيؤدى بالضرورة إلى إرتفاع تكلفة عمليات الصيانة والإصلاح لتغطيه المصروفات الإستثمارية والجارية المرتفعة والتي ليس في مقدور كل الدول العربية توفيرها، فزيادة القدرة التنافسية لترسانات إصلاح السفن يتطلب تخصص الترسانة فى عدة عمليات صيانة وإصلاح محددة بالإضافة إلى عمليات الصيانة والإصلاح الأساسية للبدن. ويمكن قيام الترسانة بالإستعانة بورش متخصصة فى الأعمال الأخرى المطلوبة والتي تتغير من سفينة إلى أخرى مع ضرورة العمل فترتين على الأقل، و تطوير قدرات وامكانيات معدات الترسانة لتواكب متطلبات توفير الوقت والجودة العالمية وبالتالي سيؤدى هذا الأسلوب إلى توفير مبالغ طائلة فى الإستثمارات الأساسية للترسانة وإلى تقليص عدد المهندسين والفنيين والعمال إلى الحد الأدنى الكافى للقيام بجميع الأعمال المطلوبة بأعلى كفاءة ممكنة وبأقل تكلفة ممكنة وبأعلى قدرة تنافسية فى سوق صيانة وإصلاح السفن وهذه المعايير يصعب علي العديد من الدول العربية تطبيقها.

ثالثاً: نتائج ورشة العمل حول أشهر ترسانات بناء وإصلاح السفن فى الوطن العربى

تبين من مجمل مناقشات ورشة العمل أن أشهر ترسانات بناء وإصلاح السفن الموجودة على اراضي الدول العربية، هي كالاتي:

- من أهم الترسانات في المملكة العربية السعودية (ترسانات «الزامل» والتي تقع بمدينة جدة - مجمع الملك سلمان العالمي للصناعات و الخدمات البحرية في رأس الخير - ترسانة لبناء و إصلاح السفن بميناء الملك عبدالعزيز بالدمام).
- من أهم الترسانات في جمهورية مصر العربية (ترسانة السويس لبناء و إصلاح الوحدات الصغيرة - شركة ترسانة الإسكندرية - الشركة المصرية لبناء وإصلاح السفن - قطاع الورش و الترسانات بالقوات البحرية - شركة ترسانة بورسعيد - شركة ترسانة السويس - ترسانة شركة التمساح لبناء وإصلاح السفن).
- من أهم الترسانات في مملكة البحرين (تمتلك البحرين 4 شركات عاملة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن أشهرهم الشركة العربية لبناء و إصلاح السفن «أسري»).
- من أشهر شركات دولة الإمارات العربية المتحدة (Dry-docks World Dubai) (Albwardy Damen - Grandweld Shipyards Shipyard).
- من أهم ترسانات دولة الكويت (شركة الصناعات الهندسية الثقيلة و بناء السفن (HEISCO).
- من أشهر الترسانات والورش في المملكة المغربية (ورشة ميناء الدار البيضاء - ورشة ميناء أغادير - ورشة ميناء طنطان).

رابعاً: نتائج ورشة العمل حول عوامل نجاح صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

وايضاً بناءً على مخرجات ورشة العمل التي أجريت مع الجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء و إصلاح السفن وبعض من الخبراء في الدول العربية التي بينت أن هناك عدد من العوامل التي قد تساهم في نجاح صناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية، ونعرضها في النقاط التالية:

- **الموقع الجغرافي المتميز للدول العربية:** يعتبر الموقع الجغرافي المتميز للدول العربية من اهم عوامل نجاح مخططات الدول العربية لدخول سوق صناعة بناء وإصلاح السفن، فالوطن العربي يلعب دور حلقة الوصل بين الشرق والغرب بالإضافة إلى ما لديه من مقومات الدول الحديثة الواعدة والتي تؤهلنا لأن نكون من القوي العالمية الرائدة إذ ما أحسن استغلال موقعنا على البحرين الأبيض والأحمر والخليج العربي وشط العرب والمحيط الأطلسي، بالإضافة الي مرور أهم شرايين النقل البحري في أراضي الوطن العربي وعلي رأسهم "قناة السويس" وتحكم الوطن العربي في بوابات طرق النقل البحري والتجارة الدولية كمضيق (هرمز و باب المندب و جبل طارق) مما يدعم خطط التنمية والإستثمار في المجالات البحرية المختلفة من خلال إقامة المشروعات البحرية العملاقة

علي ربوع السواحل الممتدة للبلدان العربية، ولا سيما أيضاً أنها تحتوي علي أساسيات البنية التحتية المختلفة من موانئ بحرية وطرق برية وخطوط سكك حديدية، كل ذلك سيكون حافزاً كبيراً لخطوط الملاحة العالمية لأن تعتبر موانئ الوطن العربي وخاصة ميناء الإسكندرية وبورسعيد والدخيلة والسخنة في مصر وجبل علي وموانئ أبوظبي في الإمارات وجدة في السعودية وصلالة في عمان وموانئ قطر وموانئ العراق كأم قصر والفاو وميناء عدن والحديدة في اليمن وموانئ ليبيا والمغرب كميناء كزابلانكا.

- **وجود عدد من الممرات الملاحية الهامة:** وعلي رأسهم قناة السويس ومضيق هرمز وباب المندب و مضيق جبل طارق، حيث يعد مرور الوحدات البحرية خاصة للوحدات التي تمر من القناة إلى الهند وشرق آسيا، والتي يمكن لملاك هذه الوحدات تكسير سفنهم في أحد أماكن تكسير السفن بخليج السويس مثلاً مما يعطي ميزة نسبية لرجال الأعمال الأجانب في هذا المجال وخاصة الهنود لاستغلال هذه الميزة للتوجه لتكسير سفنهم بالسويس، وتكمن الاستفادة من هذه الصناعة في (توفير خامات الحديد وخاصة البحري لضمان توفير الخام لمصانع البلدان العربية، وتوفير آلاف من فرص العمل للشباب المصري والعربي، والاستفادة من معدات وأجهزة السفن بعد تكسيرها، وتحصيل ضرائب ورسوم للدول التي تتم بها هذه الصناعة).
- **قلة تكلفة الأيدي العاملة:** وذلك كأحد عوامل الإنتاج وإنخفاض مستويات الأجور حيث تتميز دول الوطن العربي بوجود شريحة كبيرة من سكان الوطن العربي في سن الشباب من سن 25 الي 55 سنة، مما يعني إمكانية إستغلال هذه الطاقة البشرية الهائلة من خلال توفير الالاف من فرص العمل لشباب الوطن العربي في هذه المشروعات الإستثمارية الضخمة وتطوير فكر وإمكانيات العامل والفني العربي، وبالتالي زيادة دخله المادي وارتفاع مستوى معيشتة.
- **التنوع في أنواع السفن من حيث الحمولة ونوع البضاعة** حيث أن الوطن العربي منطقة من أغنى مناطق العالم في الإحتياطيات المؤكدة من النفط ويعد النفط أبرز أشكال الطاقة في الوطن العربي، حيث تعتمد العديد من دول الوطن العربي خاصة دول الخليج بشكل رئيسي علي صادرات النفط للحصول علي العملة الصعبة وبناء موازنتها مما إنعكس ذلك علي إهتمام هذه الدول ببناء السفن الناقلة للنفط بنسبة كبيرة من أساطيلها عن انواع السفن الأخرى المستخدمة في نقل أنواع عديدة من البضائع، وبالتالي يجب علي هذه الدول دخول سوق بناء انواع مختلفة من السفن كسفن الحاويات والبضائع العامة وبضائع الصب الجاف، أي ينبغي أن يكون هناك تنوع في أنواع السفن طبقاً لتنوع البضاعة وكذلك تنوع

حمولات هذه السفن لمواكبة الزيادة في حجم الطلب العالمي ونمو معدلات التجارة الدولية وكذلك ارتفاع معدلات التجارة البينية بين الدول العربية.

● **تكلفة المواد الخام وقطع الغيار ومدى توافرها:** حيث تعد صناعة الحديد من أهم الصناعات الإستراتيجية لكونها تقوم بدور رئيسي في التنمية الصناعية والاقتصادية، وتتصدر مصر قائمة الدول العربية المنتجة لخام الحديد بطاقة إنتاجية 6 مليون طن، ثم المملكة العربية السعودية بطاقة إنتاجية حوالي 5.8 مليون طن، ثم الإمارات العربية المتحدة بطاقة إنتاجية حوالي 3.7 مليون طن، وتحتوي أراضي كل دول الوطن العربي تقريباً على إحتياطات ضخمة من خام الحديد بكميات مختلفة، ولهذا يجب علي هذه الدول تعظيم الاستفادة من ثرواتها من الحديد بعدم تصديره نصف مصنع بمبالغ أقل واستغلاله في بناء وإصلاح السفن في دول الوطن العربي، حيث أن حوالي 80% من بدن السفينة قطاعات حديدية، وذلك ليحقق الطن من خام الحديد من 3 إلى 5 آلاف دولار في الطن بدلاً من تصديره بـ 20% من قيمته المالية الحالية مما سيساعد علي القضاء على البطالة حيث سيوفر الآلاف من فرص العمل وبدخل مرتفع.

● **السواحل الشاسعة في دول الوطن العرب:** حيث تبلغ سواحل الدول العربية حوالي 22828 كم، وتعتبر المملكة العربية السعودية صاحبة أطول شريط بحري في الوطن العربي حيث يقع معظمها على البحر الأحمر والجزء الأقل على الخليج العربي وتبلغ تلك المسافة حوالي 2640 كيلومتراً، وتحتوي المملكة على العديد من المدن الساحلية الرئيسية لعل أهمها جدة على البحر الأحمر و الدمام على الخليج العربي، بالإضافة إلى عشرات الموانئ المدنية والتجارية والعسكري، وكذلك تمتلك العديد من الدول العربية مثل العراق والامارات والكويت واليمن ومصر وليبيا والمغرب والجزائر شواطئ ساحلية تمتد لألاف الكيلومترات، ولهذا يجب عدم إهدار الأراضي المناسبة على ربوع سواحل الدول العربية في أي مشاريع غير بحرية وتفضيل وتغليب الصالح العام وتعظيم الاستفادة من هذه الأراضي علي السواحل في بناء عشرات الترسانات العملاقة والمتوسطة علي ربوع سواحل دول الوطن العربي.

● **الندرة في عدد الترسانات البحرية على سواحل البحر الأحمر:** حيث أن الترسانة الوحيدة الموجودة علي البحر الاحمر تقع في مدينة جدة السعودية، وهذا يعني أن السفن العابرة من البحر الأحمر والتي قد تحتاج الي القيام بأنشطة إصلاح او صيانة لها او لمعدات لا تجد بديل عن الترسانة السعودية، كل هذا يدعم إنشاء ترسانات جديدة بمشروع تنمية قناة السويس في منطقة البحر الأحمر على سبيل المثال.

خامساً: نتائج ورشة العمل حول المعوقات التي تواجه الجهات العربية المختصة بصناعة بناء

وإصلاح السفن

بالرغم مما تمتلكه الدول العربية من مقومات طبيعية وبشرية ومالية من شأنها المساهمة في الإرتقاء بالتجارة العربية البيئية، والتي من المفترض أن تنعكس بدورها على تنمية قطاع النقل البحري، إلا إن نتائج ورشة العمل في هذا الصدد قد كشفت عن وجود بعض المعوقات التي تحد من إمكانية الإرتقاء بهذا القطاع الهام والحيوي، وسوف نعرض فيما يلي لمجموعة من المعوقات التي تواجه كل دولة عربية بشكل منفرد أولاً، ثم نتبع ذلك ببيان المعوقات التي تواجه الدول العربية بشكل مشترك والتي تم تقسيمها إلى أربع مجموعات (اقتصادية، إدارية، تشريعية و معوقات أخرى) في البند ثانياً.

أ. عرض المعوقات التي تواجه كل دولة عربية علي حدا وفقاً لما أشارت إليه كل دولة في

ورشة العمل

1) المملكة العربية السعودية

أوضحت المملكة العربية السعودية أنها لا تواجه أية معوقات تمنعها من دخول سوق بناء وإصلاح السفن، حيث أنها تمتلك العديد من المقومات التي تمكنها من دخول سوق هذه الصناعة بقوة، وحيث أنها تتمتع بالموقع الجغرافي المتميز علي البحر الأحمر والخليج العربي، كما أن لديها مساحات كبيرة من السواحل البحرية التي يمكن إستغلالها في بناء ترسانات وورش لبناء وإصلاح السفن، بالإضافة الي مركز الملك سلمان لصناعة بناء وإصلاح السفن في مدينة رأس الخير السعودية، كما تتوافر لديها الإمكانيات المادية اللازمة لتمويل هذه المشروعات عالية رأس المال، وتمتلك المملكة العديد من الموانئ المحورية علي البحر الأحمر مثل ميناء جدة والجبيل وضباء.

2) جمهورية العراق

كما أوضحت جمهورية العراق أنها تواجه مجموعة من المعوقات التي تمنعها من دخول سوق بناء وإصلاح السفن ونعرضها فيما يلي:

- أعمال بناء وإصلاح السفن في العراق تقتصر علي الشركة العامة لموانئ العراق وهذا يعني إحتكار الشركة لهذه الصناعة وغياب المنافسة وضعف الإمكانيات وغياب التنمية والتطوير في هذه الصناعة.
- عدم الإستقرار السياسي والأمني في العراق.
- ضعف الإمكانيات المادية لتمويل هذه الصناعة بسبب إنهيار قيمة عملة العراق الناتج عن تدهور الإقتصاد وبالتالي صعوبة توفير العملة الصعبة اللازمة لبناء الترسانات وتزويدها بالمعدات والاجهزة اللازمة والتي تتطلب عملة صعبة.

3) المملكة الأردنية الهاشمية

وقد أوضحت المملكة الأردنية الهاشمية أنها تستطيع توفير خدمة الصيانة للسفن المتواجدة في مياهها الإقليمية بموجب تقديم خدمة "الأوف شور" للسفن (Offshore Services) التي تشمل على مجموعة الخدمات التي تقدم للسفن وهي في عرض البحر، دون الحاجة إلى دخول الميناء. ففي المملكة الأردنية الهاشمية، تقدم هذه الخدمات بشكل أساسي في ميناء العقبة. وذلك لكون المملكة الأردنية الهاشمية تمتلك في هذا الميناء ورش صيانة مجهزة بأحدث التقنيات والمعدات اللازمة لإجراء عمليات الصيانة الدورية والإصلاح للسفن، ويتواجد به شركات متخصصة في صيانة وإصلاح السفن تقدم خدماتها، ويعمل بهذه الشركات خبراء وفنيين متخصصين في جميع مجالات صيانة السفن.

4) المملكة المغربية

و أوضحت المملكة المغربية أنها تواجه عدة معوقات تحول دون دخولها سوق بناء وإصلاح السفن والتي تم عرضها فيما يلي:

شدة المنافسة الدولية حيث أن المغرب محاط جغرافياً بالعديد من ورش بناء وإصلاح السفن في أوروبا عامة، وفي أسبانيا والبرتغال علي وجه الخصوص، بالإضافة الي جزر الكناري والتي تتميز هذه الدول بأن لديها ورشها واحواضها ذات الكفاءة العالية في موانئها وتشكل منافساً قوياً لدول المغرب العربي وشمال إفريقيا في هذه الصناعة عالية رأس المال وشديدة التقنية.

5) دولة قطر

أوضحت دولة قطر أنها لا تواجه أية معوقات تحول دون دخولها سوق صناعة بناء وإصلاح السفن، كما أوضحت أنها تمتلك العديد من المقومات التي تؤهلها لدخول هذه الصناعة الرائدة بقوة، ونعرض هذه المقومات فيما يلي:

- تمتلك قطر أحد أكبر أحواض بناء وإصلاح وصيانة السفن في منطقة الشرق الاوسط يسمى حوض الجلاممة.
 - إحتياطات غاز كبيرة في دولة قطر كمورد طبيعي هام، يجعل لها وزن إقتصادي وإستراتيجي كبير إقليمياً ودولياً.
 - توافر الإمكانيات المالية لدي دولة قطر اللازمة لتمويل هذه المشروعات عالية رأس المال.
- كما أشارت دولة قطر الي ضرورة تعاون الدول العربية وتوحيد خططها وسياساتها لدخول هذه الصناعة، إن لم يكن في البناء يكون في تقديم خدمات الصيانة والإصلاح وقطع الغيار للسفن مختلفة الأنواع والحمولات التي تتعامل مع موانئ الدول العربية.

6) الجمهورية اليمنية

أوضحت الجمهورية اليمنية أنها تواجه عدة معوقات تحول دون تحقيق أهدافها في دخول سوق بناء وإصلاح السفن ونعرض أهم هذه المعوقات فيما يلي:

- ضعف إمكانيات الجمهورية اليمنية في الوقت الراهن من مؤسسات وهيئات الموانئ البحرية اليمنية الغير قادرة بسبب عدم الإستقرار الأمني والسياسي في اليمن جراء الحرب وأعمال العنف.
- بسبب الظروف التي تمر بها اليمن حيث تدهورت البنية التحتية الخاصة بالموانئ البحرية من أرصفة ومحطات وورش وترسانات.
- العنصر المالي والإقتصادي وغياب مصادر التمويل اللازمة لهذه الصناعة مرتفعة رأس المال.

7) مملكة البحرين

أوضحت مملكة البحرين أنها لا تواجه أية معوقات تحول دون دخولها سوق بناء وإصلاح السفن، كما أوضحت أنها تمتلك مقومات عدة تمكنها من دخول هذه الصناعة الرائدة بقوة ونعرضها فيما يلي:

- تمتلك البحرين وسائل تكنولوجية متطورة تمكنها من تقديم خدمات بناء وإصلاح السفن بكفاءة وجودة عالية وأسعار معقولة.
- البحرين تمتلك أربع شركات عاملة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، أهمهم شركة أسري التي تم تأسيسها عام 1977 بالإضافة الي ثلاث شركات أخرى محلية.

8) جمهورية مصر العربية

تواجه جمهورية مصر العربية العديد من المعوقات التي تعيق تطوير سوق صناعة بناء وإصلاح السفن ونعرضها فيما يلي:

- غياب مصادر التمويل اللازمة لدخول هذه الصناعات عالية رؤوس الأموال ومرتفعة التكلفة خصوصاً في ظل الظروف الإقتصادية الصعبة الراهنة.
- غياب الإستثمار في قطاع النقل البحري الذي يتطلب أموال ضخمة وطول المدى اللازم لجني عوائد هذا النوع من الإستثمارات.
- التشريعات القانونية الجامدة والتي تتطلب إجراء العديد من التعديلات والتي أصبحت طاردة للإستثمار الأجنبي.

- صعوبة إنهاء الإجراءات الإدارية وطول الوقت اللازم لإنهاء التراخيص، مما يساهم في طول الوقت اللازم في الموانئ للإفراج عن البضائع والأجزاء التكميلية المستوردة من الخارج والداخل في صناعة بناء وإصلاح السفن.
 - ندرة توافر الصناعات التكميلية التي تغذي الصناعة الأم مثل صناعة ألواح ومقاطع الصلب والعزل والدهان وغيرها.
 - عدم وجود مظلة رسمية تضم تحتها جميع هذه الشركات والهيئات والمؤسسات العاملة في مجال بناء وإصلاح السفن بمختلف أنواعها وأماكن تواجدها، وذلك لتمثيلها أمام الجهات الرسمية والغير رسمية، وتوحيد جهودها للتغلب على المشاكل والمعوقات التي تجابهها.
 - عدم وجود استراتيجية قومية لتطوير صناعة بناء وإصلاح السفن، مع عدم تقنين أوضاع شركات وورش القطاع الخاص، وتنازع الاختصاص بين عدة جهات حكومية مما يحمل أصحاب الشركات أعباء مالية كبيرة ونزاعات قانونية طويلة.
 - وجود معوقات جمركية وأمنية وصعوبة إجراءات التصدير والإستيراد، بالإضافة إلى القصور الواضح في استخدام أساليب الإدارة الحديثة في التخطيط والإنتاج (دور تكنولوجيا المعلومات)، وانخفاض المستوى الفني للعمال (نقص برامج التدريب – الافتقار إلى التكنولوجيات الحديثة – ضعف ثقافة الالتزام والانتماء).
 - ومن حيث البنية التحتية للترسانات البحرية تفتقر الترسانات والشركات بشدة خاصةً القطاع الخاص إلى أساسيات البنية التحتية الآمنة المنتجة.
 - عدم فصل الملكية عن الإدارة في الشركات الكبرى التابعة لجهات حكومية وسيادية، والذي يحد بدروه من سرعة وديناميكية إتخاذ القرارات، بالإضافة الى عدم تأهيل الإدارة العليا لهذه الشركات و حصولها علي التأهيل المناسب.
 - العجز في توافر الصناعات التكميلية والمغذية، حيث يتم استيراد حوالي 90% من المكونات المعتمدة (الصلب البحري- المحركات – المواسير – الكابلات – الأجهزة – الدهانات ...).
 - ضعف الاستثمارات وإحجام البنوك المصرية عن تمويل هذه الصناعة.
 - لا يوجد مراكز للأبحاث والتطوير وتصميم السفن الحديثة، بالإضافة إلى الإفتقار البين إلى معايير أو مواصفات قياسية مصرية لبناء وإصلاح السفن، كما إن عدم وجود هيئة تصنيف مصرية يؤدي الى زيادة كبيرة في مدة وتكلفة تنفيذ الاعمال.
- ب. نتائج ورشة العمل حول أهم المعوقات المشتركة بين الدول العربية التي تحول دون تحقيق هدفها المنشود في دخول صناعة بناء وإصلاح السفن

تواجه الدول العربية عدة معوقات مشتركة تعاني منها معظم الدول العربية خصوصاً الدول مرتفعة الكثافة السكانية ومنخفضة الموارد الطبيعية والإمكانيات المالية والتكنولوجية اللازمة لصناعة مرتفعة رأس المال كصناعة بناء وإصلاح السفن. وقد بينت ورشة العمل أن أهم معوقات تبني هذه الصناعة بالدول العربية هي هروب الإستثمار الأجنبي بسبب تعقيد الإجراءات المالية والقانونية والتشريعية في الدول العربية وطول الوقت اللازم لانتهاء الإجراءات والتراخيص اللازمة، وضعف إقتصاد العديد من الدول العربية وإستدانتها، وغياب الشفافية في التعاملات التجارية والجمركية والمالية بين الدول العربية، مع إختلاف قيمة العملات المحلية للدول العربية وتنوع وإختلاف النظم المالية والتجارية بين الدول العربية، وإختلاف الثروات الطبيعية من معادن ونفط وغيرها بين الدول العربية، نهايةً بإختلاف مستوي التعليم والكفاءة بين فنيين ومهندسين هذه الصناعة الهامة من دولة لأخرى. وبالتالي يمكن تصنيف المعوقات التي تواجه الدول العربية في مساعيها لدخول سوق صناعة بناء وإصلاح السفن الى أربع مجموعات رئيسيه وذلك على النحو التالي:

● **المعوقات الاقتصادية:** وهي متمثلة في المعوقات الإقتصادية الأساسية التي تمنع الدول العربية من دخول هذه الصناعة الواعده والتي منها على سبيل المثال لا الحصر: ضعف مساهمة القطاع الخاص في الدول العربية في الإستثمارات بقطاع النقل البحري وعدم وجود صناعة متقدمة لبناء وإصلاح السفن، بالإضافة الي غياب مصادر التمويل اللازمة لدخول هذه الصناعات عالية روؤس الأموال ومرتفعة التكلفة، كما تعاني أغلب الدول العربية من غياب الإستثمار في قطاع النقل البحري، الذي يتطلب أموال ضخمة وطول المدي اللازم لجني عوائد هذا النوع من الإستثمارات. تباين القدرات المالية بين الدول العربية حيث أن غالبية الدول العربية تعاني من أزمات إقتصادية طاحنة وهذا يعني عدم قدرة هذه الدول علي توفير الأموال اللازمة للإستثمار في هذه الصناعة مرتفعة التكلفة، وعدم قدرة العديد من الدول علي توفير المبالغ الضخمة لإنشاء المراكز البحثية ومراكز تصميم السفن ومراكز التدريب اللازمة لتدريب وتخريج كفاءات من عاملين ومهندسين.

● **المعوقات الإدارية:** رغم وجود إتفاقيات لتيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية، من خلال تذليل العقبات أمام المصدرين والمستوردين، والتي عملت على الحد من الإجراءات الجمركية والإدارية، إلا أن واقع التطبيق يشير إلى وجود العديد من القيود المتعلقة بالإجراءات الإدارية والبيروقراطية وكذلك إشتراط الحصول على العديد من التراخيص، وتتمثل فيما

يلي:

- طول الوقت اللازم في الموانئ للإفراج عن البضائع والأجزاء التكميلية المستوردة من الخارج والداخل في صناعة بناء وإصلاح السفن.
- البيروقراطية وتعقيد إجراءات الإفراج عن البضائع المستخدمة في صناعة بناء وإصلاح السفن من موانئ الدول العربية.
- وكذلك البيروقراطية في إجراءات الإستثمار في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن في دول الوطن العربي.

● **المعوقات التشريعية:** حيث إن التطور والتحديث في مجال النقل عموماً يقتضي وجود بنية تشريعية حديثة ومتطورة قادرة على إحداث ذلك التقدم وتلك التنمية المنشودة لقطاع النقل البحري العربي، والمعلوم من الناحية القانونية أنه إذا أدخلت الدولة اتفاقية ما إلى نظامها القانوني – بحسب الإجراء القانوني الذي تتخذه الدولة والمنصوص عليه في دستورها – فإن الاتفاقية تصبح جزء لا يتجزأ من نظامها القانوني الداخلي، لهذا فإن تحقيق الهدف المنشود للدول العربية وهو هدف توحيد التشريعات والأنظمة القانونية المطبقة على مجال النقل، وهو ما لن يتحقق إلا من خلال توحيد التشريعات الداخلية في مجال النقل بين الدول العربية، أو بإنضمام الدول العربية لإتفاقيات تنظم موضوع النقل وتكون نابعة من ضمير المشرع العربي ذاته، بما يتلائم مع الاحتياجات في هذا المجال، كما أن التشريعات الوطنية في معظم الدول العربية طارئة للإستثمارات والتي تؤدي إلى توجيه ملاك السفن لتسجيل سفنهم في دول التسجيل المفتوح حيث البيئة الإستثمارية الجاذبة مما يعتبر أحد أسباب ضعف نمو الأسطول البحري العربي، لذا فغياب آلية عربية موحدة لمواجهة المنافسة الشرسة في سوق بناء وإصلاح السفن إقليمياً ودولياً خاصة المنافسة في دول مثل أسبانيا والبرتغال وجزر الكناري، وكما أن إختلاف القوانين والتشريعات بين الدول العربية فيما يخص قوانين الإستثمار وغيرها يعد أهم المعوقات التشريعية.

● **معوقات فنية وإجرائية:** هناك تحديات أخرى تتعلق بصعوبة وتعقيد الإجراءات في بعض الموانئ العربية، وتدني حجم الحركة والإنخفاض في معدلات المناولة في الموانئ، وضعف قدرات الموارد البشرية، وإختلاف الموانئ العربية فيما بينهما من حيث هياكل الرسوم والتعريفات ومستويات الأجور، وعدم تقديم التسهيلات والأولويات للسفن العربية، وتباين القدرات الفنية والتكنولوجية في موانئ وترسانات وأحواض الدول العربية وعدم قدرة العديد من الدول علي توفير المعدات التكنولوجية اللازمة لهذه الصناعة من أجهزة ومعدات وألات ورافعات وأوناش وورش وغيرها، و أيضاً تباين كفاءة العنصر البشري (العمالة المدربة) بين الدول العربية وإنخفاض فرص تدريب العمالة في موانئ وورش كثير من الدول العربية.

سادساً: نتائج ورشة العمل حول أهم الأبعاد المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء

وإصلاح السفن

خلصت نتائج تحليل مناقشات ورشة العمل إلى أن هناك عدة أبعاد يختار مالك السفينة علي أساسها دولة الترسانة التي يقوم فيها ببناء أو إصلاح سفينته، وسوف نعرض هذه الأبعاد فيما يلي:

- **البعد الإقتصادي:** وهو المتمثل في تكلفة عمليات البناء والإصلاح والصيانة للسفن، وقدرة كل دولة علي تقديم أسعار تنافسية في هذا المجال الحيوي الذي تسيطر عليه عدة دول متقدمة وتموله بمبالغ طائلة لا تقدر عليها العديد من الدول العربية التي تعاني من مشكلات إقتصادية وديون ضخمة وعجز في موازنتها.
- **البعد التكنولوجي:** المتمثل في الجزء (التقني) والهندسى ومدى دقة أداء هذه الصناعة خصوصاً في عمليات بناء السفن واللحام والصيانة وغيرها.
- **البعد البيئي:** الذي يشمل الموارد والخامات والطاقة وحسن إستغلالها و الحفاظ على البيئة من ملوثات هذه الصناعة.
- **البعد البشرى:** الذي يتمثل في وفرة الكوادر الهندسية والفنية المتخصصة والبعد البشرى هو العامل الرئيسى فى نجاح أو فشل صناعة بناء وإصلاح السفن.
- **متطلبات السلامة:** المتمثلة في الأبعاد التي ترتبط بالمتطلبات الدولية اللازمة لتحقيق الحد الأدنى لسلامة السفن فى البحار والأعمال الخاصة بغرفة المحركات داخل الترسانات، وتشمل التركيبات الميكانيكية و تركيب الماكينات الرئيسية و تركيب الماكينات المساعدة و التركيبات الكهربائية.
- **توافر الأعمال الخاصة بالتجهيزات:** وتشمل تجهيزات (غرفة المحركات - تجهيزات البدن والسطح - الأجهزة الألكترونية والإتصالات - الأجهزة الملاحية - الدهانات الداخلية - الدهانات الخارجية). والجدير بالذكر فأن أكثر من 80% من مكونات السفينة يتم استيرادها من الخارج حيث لا توجد فى الدول العربية صناعة محركات بحرية، فالصناعات المغذية والتكميلية تعتبر محدودة للغاية.
- **نوع الترسانة:** أبعاد متعلقة بنوع الترسانات التي يحتاجها ملاك السفن لبناء سفينته وهل توجد في الدول العربية أم لا حيث تنقسم أنواع الترسانات الي (ترسانات لبناء سفن من الصلب - ترسانات لبناء وحدات بحرية وقوارب من اللدائن المقواه - ترسانات لبناء وحدات بحرية من الخشب مثل سفن الصيد).

- **وجود ترسانات متخصصة:** ويمكن تقسيمها الى ترسانات تعمل فى بناء وإصلاح السفن (حجم البناء أكبر من حجم الإصلاح)، و ترسانات تعمل فى بناء و إصلاح السفن (حجم الإصلاح أكبر من حجم البناء). كما أن هناك أنشطة أخرى هامة تستطيع الترسانة القيام بها وتشمل تخريد السفن (تكسير السفن).
- مدي قدرة الترسانة الموجودة في أي دولة عربية علي تحويل سفينة بضائع إلى سفينة نقل حاويات، وهذه صناعة تحتاج الي قدرات تصميمية عالية، بالإضافة الى قدرات البناء والإصلاح وتصنيع وإصلاح الحاويات، وكذلك تصميم وبناء المنشآت المعدنية، ومما هو جدير بالذكر فإن القدرات التصميمية المتوفرة حالياً بالترسانات البحرية في الدول العربية متواضعة للغاية وأن القدرات الفنية اللازمة لعمليات البناء والإصلاح محدودة و تحتاج الى رفع كفاءتها.
- **وفرة المهندس المتخصص:** من (مهندس تصميم السفن - مهندس بناء السفن - مهندس عمليات لحام - مهندس محطات قوى بحرية - مهندس تجهيزات سفن - مهندس كهرباء سفن - مهندس تركيبات ميكانيكية - مهندس تبريد وتكييف - مهندس إلكترونيات وإتصالات). وكما يعتبر مهندس عمارة السفن هو العمود الفقري لهذه الصناعة، حيث أنه لا يمكن قيام صناعة بناء سفن قوية فى غياب مهندسى عمارة السفن الذين لهم خبرة فى إستخدام حزم البرامج المتخصصة فى تصميم وبناء السفن.
- **وجود إدارة متميزة** ولها خبرة طويلة فى مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، ولديها إقتناع تام ورغبة أكيدة وقدرة كاملة على تطبيق نظام الجودة الشاملة بالترسانة وعلى إدخال التكنولوجيا الحديثة اللازمة لتصميم وبناء السفن.
- **وجود ادارة فنية مؤهلة** ومدربة على إستخدام التكنولوجيا الحديثة تغطى كافة التخصصات المطلوبة وتشمل: (تصميم السفن - رسومات السفن - التصميم الإنشائى للسفن - تجهيزات السفن - كهرباء السفن - تركيبات ميكانيكية).
- **وجود عمالة فنية مؤهلة ومدربة** تغطى كافة متطلبات عمليات بناء وإصلاح السفينة وتشمل: رسومات السفن - اللحام والتجميع - القطع بالغاز أو ميكانيكيا أو بأستخدام البلازما أو الليزر - التركيبات الميكانيكية - الدهانات والبويات - أعمال الكهرباء - تركيبات المواسير ويعتبر بند الدهانات والبويات موضوع هام للغاية لأن تكلفة إعداد بدن السفينة للدهان وتكلفة البويات أصبحت تمثل عامل رئيسى فى التكلفة الكلية للسفينة.

- وجود العديد من الصناعات التكميلية التي تغذى صناعة بناء وإصلاح السفن وتشمل المواد الخام من (ألواح الصلب البحري - مقاطع الصلب البحري - أسياخ اللحام المعتمدة- سبائك النحاس المختلفة - الألومنيوم - الخشب بأنواعه المختلفة - البويات المختلفة)، كذلك توافر الماكينات والمعدات والأجهزة والمواد المصنعة مثل (المحركات الرئيسية - المحركات المساعدة - مولدات الكهرباء - المضخات والضواغط - المواسير - الكابلات الكهربائية - أجهزة الإتصالات - الأجهزة الملاحية).
- وجود ترسانة مناسبة من حيث الموقع والمساحة والغطاس اللازم لدخول السفينة وإجراء الإصلاحات اللازمة وبالتالي يجب تطوير الإمكانيات الهندسية والفنية والإدارية والتشغيلية للترسانات العربية بشكل مستمر لجذب ملاك السفن.

سابعاً: نتائج ورشة العمل حول مقترحات تطوير صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية

خلصت ورشة العمل إلى مجموعة من المقترحات المتعلقة بتطوير صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية، وهي على النحو الآتي:

- ضرورة تفعيل الإستخدام الأمثل للتكنولوجيا المعاصرة ومواكبة التكنولوجيا المتقدمة، مما يضع الدول العربية في مصاف الدول الصناعية المتقدمة ولتكن النواة الأولى لإنشاء عدد آخر من الترسانات البحرية ذات التكنولوجيا المتقدمة على سواحل الدول العربية الساحلية علي البحرين الأحمر والمتوسط، بالإضافة للخليج العربي والمحيط الأطلسي كما هو في المغرب وموريتانيا، وذلك للحصول على نسبة معقولة من السوق العالمي بحكم موقعنا الجغرافي المتميز بالإضافة إلى تطوير ترساناتنا الحالية المتمركزة في العديد من الدول العربية.
- ضرورة تقديم خدمات لوجستية إضافية للسفن العابرة من الممرات الملاحية الدولية التي تتحكم فيها الدول العربية والتي تترد على الموانئ العربية المختلفة، مما يخلق رافد جديد للاقتصاد العربي ومن أمثلة هذه الخدمات (تموين سفن بالمواد غذائية - وقود بحري - زيوت - وخلافه).
- فضلاً عن ضرورة أن تقوم الدول العربية بشكل دائم بمتابعة إحتياجات السوق المحلي والإقليمي والعالمي للنوعيات المختلفة من السفن الجديدة وأحجامها وكذلك لعمليات الإصلاح ونوعياتها وما يمكن تقديمه في هذا النشاط الإقتصادي وماهى الميزة الأساسية للموقع الجغرافي لكل دولة، وتعظيم الإستفادة منه وتطوير الإمكانيات الهندسية والفنية والتقنية المتوفرة لدى كل دولة لتكون قادرة علي منافسة الدول الرائدة في هذه الصناعة.

- وأيضاً ضرورة تطوير صناعة الوحدات البحرية وكذلك الصناعات المغذية والصغيرة المكملة مما يحقق نهضة صناعية بالدول العربية وقيمة مضافة، مع جذب المستثمرين من الدول العربية بالإضافة إلى الاستثمارات الأوروبية والأجنبية ومشروعات التنمية الممولة من البنك الدولي وبنوك الإتحاد الإفريقي وغيرها من مصادر التمويل العالمية.
- بالإضافة إلى ضرورة أن تسعى الدول العربية نحو جذب وإستقطاب كبريات شركات تصميم و تصنيع السفن وشركات المحركات البحرية العالمية لإنشاء فروع لها في دول الوطن العربي، حيث أن الدافع دائماً لوجودهم هو قربهم من مواقع الترسانات العالمية الكبرى فضلاً عن إنشاء العديد من فروع التكنولوجيا الصناعية المختلفة.
- مع ضرورة فتح باب الشراكات مع ترسانات عالمية ذات سمعة جيدة وخبرة عريضة، حيث فتح باب مشاركة الترسانات العملاقة الرائدة في هذا المجال ومنها بولندا واليابان وكوريا الجنوبية والصين، من خلال الإستعانة بها في تشغيل وإدارة ترسانات الدول العربية لتطويرها ورفع كفاءتها، ويمكن وضع خطط وبرامج إستثمار يتم تطبيقها علي مستوي كل دول الوطن العربي بحيث تحصل كل دولة على قيمة الأرض من خلال نسبة أسهم في الترسانة العالمية وطرح باقي الأسهم لمواطني كل دولة سواء داخل الدولة او خارجها، وكذلك السماح بدخول البنوك المحلية العاملة في كل دولة وصناديق الإستثمار والصناديق السيادية في كل دولة ثم طرح باقي الأسهم للعرب أولاً ثم للأجانب بحيث لا تقل نسبة الاكتتاب الشعبي بالنسبة لمواطني كل دولة مشتركة في هذه المشروعات عن 50% من قيمة أسهم المشروع، مع تطوير نظم الإدارة لهذه المشروعات العملاقة حيث يجب أن تكون إدارة قطاع خاص وبفكر عالمي حديث وهو الأمر الذي سيؤدي إلى تحقيق مكاسب اقتصادية أكبر وأعظم وأفضل في هذا المشروعات العملاقة.
- ضرورة تحسين السياسات الحكومية ونظم الإستثمار في الدول العربية، وتوفير مناخ إستثماري يجذب كافة أنواع الإستثمار الوطني والإقليمي والدولي، مع توفير الشفافية التامة في كافة إجراءات النقل والتجارة وتبادل عوامل الإنتاج بين الدول العربية، وتيسير الإجراءات اللازمة في التعاملات التجارية والمالية بين الدول العربية.
- العمل على إنشاء المراكز البحثية المتخصصة بالتوازي مع تطوير أقسام السفن بكليات الهندسة والمعاهد والمراكز البحثية والمدارس الصناعية بالدول العربية، مع ضرورة إنشاء مراكز تدريب متكاملة وشاملة بحيث تمكن الدول العربية من إمتلاك كافة القدرات المطلوبة لتخريج الكوادر اللازمة لنجاح صناعة بناء وإصلاح السفن، وبالتالي تقديم ميزة تنافسية تجذب ملاك السفن نحو ترسانات المتوافرة بالدول العربية.

5.1. ملخص نتائج المرحلة الأولى من الدراسة بشأن تقييم الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

1.5.1. ملخص النتائج فيما يتعلق بتحديد أهم إمكانيات الجهات العربية من (شركات، وهيئات،

ومؤسسات بحثية) المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن مقارنةً بالسوق العالمي

بناءً على ماتم مرجعته من الدراسات والأدبيات السابقة والتقارير ذات الصلة بتقييم الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية أن المؤشرات المتمثلة في (عنصر التكلفة، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بالدول العربية، جودة الخدمة اللوجستية بالدول العربية، حجم التجارة السلعية الإجمالية للدول العربية، وأحجام السفن التي تم بناؤها داخل الدول العربية خلال الفترة 2014 – 2020) المبنية على مراجعة كلٍ من تقرير UNCTAD (2022) وتقرير World Bank (2023)، تبين إن الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية يشير إلي تراجع عدد من الدول العربية في هذا المؤشر نتيجة لتراجع موقفهم في كل المؤشرات الفرعية مثل مؤشر جودة البنية التحتية للنقل والتجارة، وأيضاً وفقاً لمؤشر جودة الخدمات اللوجستية الذي بين أن هناك تراجع ملحوظ للدول العربية في مؤشر جودة الخدمات اللوجستية، وذلك في ظل تقدم دول العالم عن الدول العربية في جودة الخدمات اللوجستية، كما تبين أن التكلفة في هذه الصناعة تعد أكبر التحديات التي تواجه صناعة بناء السفن في الدول العربية، وذلك لكونها صناعة كثيفة رأس المال وتحتاج إلى مصادر تمويلية ضخمة، وأخيراً وفقاً لحجم التجارة السلعية الإجمالية للدول العربية شهدت الدول العربية ارتفاعاً في حجم التجارة وانخفاض في الأداء اللوجستي لها مقارنة بدول العالم نتيجة انخفاض كفاءة البنية التحتية للموانئ وانخفاض جودة الخدمات اللوجستية مقارنة بدول العالم، مما يُدعم أهمية صناعة بناء السفن كصناعة إستراتيجية أساسية لرفع الأداء اللوجستي للموانئ العربية ولتوفير حلول نقل فعالة للسلع والخدمات مع توفير العديد من فرص عمل في المنطقة وتوفير مصدر مهم لإيرادات حكومات الدول العربية.

كما أوضحت نتائج الإستبيان وورشنة العمل أن الوضع الراهن للدول العربية فيما يخص الإمكانيات المتاحة للدول العربية لدخول هذه الصناعة يتلخص فيما يلي:

- إن العديد من الدول العربية لديها مجموعة من الترسانات والورش والأحواض علي أراضيها التي تستخدم في بناء السفن وإصلاحها وصيانة القطع البحرية والحفارات البحرية وخطوط المواسير والحفارات وغيرها.

- وتمتلك بعض الدول العربية موانئ محورية قادرة علي تقديم خدمات البناء والصيانة والإصلاح وغيرها من الخدمات اللوجستية للسفن العابرة، بالإضافة الي إمكانية ربط هذه الموانئ بوسائل النقل الأخرى وصولاً إلى تحقيق منظومة النقل متعدد الوسائط وتقديم خدمات النقل من الباب للباب، وذلك مما يسهم في تدعيم حركة التجارة البينية بين الدول العربية.
- توافر طاقات بشرية هائلة من عمالة وفنيين ومهندسين ومتخصصين في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية، مع إمكانية تدريب هذه العمالة ورفع كفاءتها وقدراتها علي استخدام المعدات التكنولوجية الحديثة المستخدمة في هذه الصناعة عالية التقنية.

2.5.1. ملخص النتائج فيما يتعلق بالمعوقات (الاقتصادية، الفنية، الإدارية، التشريعية) التي

تواجه الجهات العربية المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن

بناءً على مجموعة النتائج التي تم الخروج بها من تحليل بيانات الاستبيان وورشة العمل حول أهم المعوقات التي تحول دون تحقيق الدول العربية هدفها من دخول سوق صناعة بناء وإصلاح السفن وتعيق التوصل الي آلية عربية ممنهجة تدعم مخططات الدول العربية في المنافسة في صناعة بناء وإصلاح السفن إقليمياً ودولياً ونحدد أبرز هذه المعوقات فيما يلي:

- إحتكار بعض الشركات في بعض الدول العربية لصناعة بناء وإصلاح السفن، مما يعني غياب المنافسة وضعف نظم التخطيط والتطوير المستمر في هذه الصناعة عالية التقنية لمواكبة التطورات العالمية.
- عدم الإستقرار الأمني والسياسي في العديد من الدول العربية، مما يعني صعوبة مشاركة هذه الدول في إنشاء آلية عربية لصناعة بناء وإصلاح السفن.
- تباين القدرات المالية بين الدول العربية وضعف الوضع الإقتصادي لمعظم الدول العربية وغياب مصادر التمويل اللازمة لتمويل هذه المشروعات مرتفعة رأس المال والتي يصعب علي جهات التمويل الوطنية الإستثمار فيها.
- شدة المنافسة في هذا المجال إقليمياً ودولياً حيث توجد ترسانات دولية كبيرة تنافس ترسانات الوطن العربي كما في البرتغال وأسبانيا وكوريا والصين واليابان وجزر الكناري.
- ضعف فرص الإستثمار في قطاعات محورية تمس الأمن القومي للدول العربية مثل قطاع النقل البحري والموانئ البحرية والتي تمثل أمن قومي للدول المالكة لها.
- جمود التشريعات والقوانين وبطء الإجراءات اللازمة لإنهاء التعاملات مع الموانئ البحرية والترسانات والورش، وبالتالي أصبحت الدول العربية في هذا الصدد بيئة طاردة للإستثمار في هذه الصناعات المحورية مرتفعة التكلفة.

- تباين القدرات الفنية والتكنولوجية بين موانئ وترسانات وورش الدول العربية العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن، وكذلك صعوبة وإرتفاع تكلفة تدريب العمالة علي إستخدام التكنولوجيا الحديثة في هذه الصناعة عالية التقنية.
- تضارب الأهداف والخطط الإستراتيجية بين الدول العربية فيما يخص صناعة بناء وإصلاح السفن حيث أن المنافسة أصبحت عربية عربية وليست عربية أجنبية وبالتالي هناك من الصعوبات التي تعيق تكوين شركات عربية في هذه الصناعة أو حتي في الصناعات التكميلية كالدهان والعزل وقطع الغيار والصيانة وغيرها.

3.5.1. ملخص النتائج فيما يتعلق بأهم العوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن

بناءً على مخرجات ورشة العمل والتي بينت أن هناك عدة أبعاد يختار مالك السفينة علي أساسها دولة الترسانة التي يقوم فيها ببناء أو إصلاح سفينته، وأهمها تتمثل في ضرورة أن تلتزم ترسانات الدول العربية بمجموعة من الأبعاد التي تجذب ملاك السفن في التعامل مع ترساناتهم سواء في خدمات البناء أو الإصلاح، وتمثلت هذه الأبعاد في: البعد الإقتصادي المتمثل في تكلفة عمليات البناء والإصلاح والصيانة للسفن وقدرة كل دولة علي تقديم أسعار تنافسية في هذا المجال، البعد التكنولوجي المتمثلة في الجزء (التقني) والهندسي ومدى دقة أداء هذه الصناعة، البعد البيئي الذي يشمل الموارد والخامات والطاقة وحسن إستغلالها و الحفاظ على البيئة من ملوثات هذه الصناعة، البعد البشري المتمثل في مدى توافر الكوادر الهندسية والفنية المتخصصة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، مع إلتزام الدولة بمتطلبات السلامة المختلفة المصاحبة لهذه الصناعة، وتوافر الأعمال الخاصة بالتجهيزات، و وجود العديد من الصناعات التكميلية التي تغذى صناعة بناء وإصلاح السفن، وأن يكون هناك ترسانات مناسبة من حيث الموقع و المساحة والغطاس اللازم لدخول السفينة وإجراء الإصلاحات.

4.5.1. ملخص النتائج حول أهم عوامل نجاح صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية ومقترحات تطوير الصناعة

- أوضحت نتائج الإستبيان وورشة العمل مجموعة من عوامل النجاح ونقاط القوة التي تمتلكها الدول العربية والتي تؤهلها لدخول سوق صناعة بناء وإصلاح السفن بقوة ونعرض أهمها فيما يلي:
- بسبب الموقع الجغرافي الفريد تتحكم الدول العربية في أهم القنوات الملاحية وممرات التجاره الدولية التي تعتبر شريان حركة التجارة العالمية وحلقة الوصل بين الشرق والغرب ولعل أبرزها قناة السويس ومضيق باب المندب ومضيق هرمز ومضيق جبل طارق وخليج عدن والخليج العربي وغيرها.

- توافر رؤوس الأموال لدي بعض الدول العربية و الأستثمار فيها و التي تجعلها قادرة علي تمويل هذه المشروعات مرتفعة التكلفة.
- الوطن العربي هو سوق إستهلاكي ضخم، وبالتالي هناك الفرصة والعائد المنتظر من استثمار وإملاك العديد من الدول العربية كجمهورية مصر العربية والمغرب والسعودية لموانئ محورية مصنفة عالمياً لها تأثير كبير في حركة التجارة الدولية، بحيث تصبح هذه الموانئ العربية وجهة لكبرى الخطوط الملاحية علي مستوي العالم، وهو الأمر الذي يضمن توافر حجم الطلب على خدمات البناء والإصلاح داخل الموانئ البحرية بالدول العربية.
- الأيدي العاملة والثروات البشرية المتوفرة لدي الدول العربية والتي تلعب دوراً هاماً في هذه الصناعة، حيث تتوفر لدى العديد من الدول العربية عمالة فنية وخبراء ومهندسين ومتخصصين مدربين علي هذه الصناعة الواعدة، وبالتالي رفع كفاءة هذه العمالة وتدريبها يسهم في زيادة إنتاجية الموانئ والورش والترسانات ويحقق وفورات إقتصادية ضخمة للدول العربية.

بعد الإنتهاء من المرحلة الأولى من إعداد الدراسة في هذا الشأن والجاهزية للبدء في المرحلة التالية (المرحلة الثانية من الدراسة) المتمثلة في؛ تحديد أساليب وآليات جذب الإستثمارات الأجنبية لصناعة بناء وإصلاح السفن ومعوقات تدفقها إلي الدول العربية ودور تلك الصناعة في تيسير التجارة العربية البينية في ظل الأستدامة والحفاظ على البيئة. وذلك بما هو مستهدف من عقد ورشتين عمل في هذا الصدد علي النحو الآتي:

- ورشة عمل مصرية – حول الإمكانيات المصرية لصناعة بناء وإصلاح السفن ومعوقات الإستثمار الأجنبي في تلك الصناعة كنموذج تحضيري لورش العمل العربية المطلوب القيام بها.
- ورشة عمل عربية – حول امكانيات الدول العربية في صناعة بناء واصلاح السفن وتحديات وفرص الإستثمار الأجنبي في تلك الصناعة.

المرحلة الثانية

أساليب جذب الاستثمارات الأجنبية صناعة بناء وإصلاح السفن ومعوقات تدفقها للدول العربية

1.2. مقدمة

في ضوء سعي الدراسة لتحديد آليات جذب الإستثمارات العربية والأجنبية في صناعة بناء وإصلاح السفن وتحديد دور تلك الصناعة في تيسير التجارة العربية البيئية في ظل استدامة والحفاظ على البيئة. فقد تم الاعتماد في هذه المرحلة من الدراسة في منهجيتها لجمع البيانات على آلية عقد ورش عمل، وذلك من خلال عقد ورشتي عمل يخدم ما هو مستهدف من هذه المرحلة، وهو على النحو الآتي:

- **عقد ورشة عمل مصرية:** تم عقد هذه الورشة كنموذج تحضير ورشة عمل عربية موسعة على مستوى الدول العربية المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن، كون جمهورية مصر العربية تمتلك عدد كبير من الترسانات العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن بالإضافة إلى أهمية موقع مصر الجغرافي والذي يتيح لها المشاركة وبقوة في هذه الصناعة، بالإضافة إلى إمتلاك مصر أهم مجرى ملاحى عالمي يؤثر في حركة التجارة العالمية وهو قناة السويس فضلاً عن الطاقات البشرية التي تمتلكها جمهورية مصر العربية. تم انعقادها في 12 يوليو 2023 بالمقر الرئيسي للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، حول الإمكانيات المصرية لصناعة بناء وإصلاح السفن ومعوقات الاستثمار الأجنبي في تلك الصناعة كنموذج تحضير ورشة العمل العربية المطلوب القيام بها.

- **عقد ورشة عمل عربية:** وهي ورشة عمل عربية موسعة لكافة الدول العربية والجهات المعنية العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن سواء كانت ترسانات مملوكة للدول العربية أو جهات تمويل ممثلة في البنوك أو ملاك السفن أو القطاع الخاص ورجال الأعمال وغيرها، فهي ورشة عمل عربية مجمعة تمت بمشاركة واسعة للدول العربية حيث ضمت عدد كبير من الدول العربية (ستة عشر دولة عربية)، بهدف أن تقوم كل دولة بعرض وتحديد أهم معوقات تدفق الاستثمارات الأجنبية إليها والتي تتسبب في انتقال المستثمرين إلى دول منافسة في المحيط الإقليمي والدولي لها، وكذلك بهدف تحديد دور صناعة بناء وإصلاح السفن في تيسير التجارة العربية البيئية في ظل الاستدامة والحفاظ على البيئة من خلال تبني ممارسات تساعد في تحقيق التنمية المستدامة في صناعة بناء وإصلاح السفن داخل الورش و الترسانات العربية. وتم انعقادها في 7 و 8

اغسطس 2023 في رحاب هيئة قناة السويس بمصر، حول إمكانيات الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن وتحديات وفرص الإستثمار الأجنبي في تلك الصناعة.

2.2. ورشة العمل الأولى (المصرية)

تعد ورشة العمل الوطنية ضمن مراحل مشروع دراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية من خلال مناقشة فرص جذب الاستثمارات ومعوقات تدفقها والوقوف على أسباب انتقال المستثمرين إلى دول منافسة وتحديد الممارسات التي تساعد على تحقيق التنمية المستدامة في صناعة بناء أو إصلاح السفن، وذلك بالتطبيق على نموذج عربي من الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن وتحديد مدى القدرة التنافسية لهذا النموذج في السوق العالمي، وذلك بموجب ثلاثة محاور رئيسية هم:

- الوقوف على معوقات جذب الاستثمار في صناعة بناء وإصلاح السفن بمصر.
- مناقشة ماهية الاستدامة وأثرها على صناعة بناء وإصلاح السفن المصرية في ظل الحفاظ على البيئة.
- آليات جذب الاستثمارات وتحقيق معايير الاستدامة في صناعة بناء وإصلاح السفن بالقطاع المصري.

1.2.2. التجهيز لورشة العمل الأولى

يهدف تحديد مسارات التطوير اللازمة لمواكبة مصر لمنظومات بناء وإصلاح السفن في كبرى الترسانات العالمية وعرض أهم المستجدات التي تطرأ على هذه الصناعة وبحث آليات جذب الاستثمارات العربية والأجنبية إلى عمل استثمارات ضخمة في مصر بالإضافة إلى بحث سبل تحقيق الاستدامة في صناعة بناء وإصلاح السفن، قامت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بأحد أذرعها العلمية الممثل في (كلية النقل الدولي واللوجستيات) باعتبارها الجهة المنظمة لورشة العمل، وذلك بالتعاون مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وقطاع النقل والسياحة بجامعة الدول العربية بتنظيم ورشة عمل وطنية في مقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بجمهورية مصر العربية والتي شارك فيها العديد من الشركات والجهات والهيئات والمؤسسات والغرف والأجهزة المصرية ذات العلاقة بمجال صناعة بناء وإصلاح السفن وهم على النحو التالي:

- ترسانات هيئة قناة السويس: وهي (ترسانة بورسعيد، ترسانة السويس، ترسانة بورتوفيق، شركة التماسح لبناء السفن بالإسماعيلية، شركة القناة للموانئ والمشروعات الكبرى، شركة بورسعيدية للأعمال الهندسية والإنشاءات البحرية، شركة القناة للترسانة النيلية).

- جهاز الصناعات والخدمات البحرية التابع لوزارة الدفاع المصرية: ممثل في (شركة ترسانة الاسكندرية، والشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن).
- شركة المقاولون العرب: وما يتبعها من ترسانات (ترسانة المقاولون العرب بالمعصرة، ترسانة المقاولون العرب بالإسماعيلية).
- قطاع النقل البحري المصري.
- الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.
- غرفة صناعة بناء و إصلاح السفن بإتحاد الصناعات المصرية.
- إتحاد الصناعات المصرية: ممثل في شعبة صناعة السفن والصناعات البحرية.
- غرفة الصناعات الهندسية التابعة لاتحاد الصناعات الهندسية.
- هيئة التنمية الصناعية لتطوير التصنيع المحلي.
- معهد دراسات التكنولوجيا البحرية.
- شركات القطاع الخاص: وهي (ترسانة أندرو بالسويس، ترسانة جنوب البحر الاحمر بسفاجا، شركة النيل للهندسة البحرية بالمنيا، ترسانة المعداوى لبناء السفن برشيد، مجموعة دولفين مارين، ترسانة المعداوي برشيد، شركة النيل للهندسة البحرية بالمنيا).

2.2.2.2. مخرجات ورشة العمل الأولى

1.2.2.2. مخرجات ورشة العمل حول معوقات جذب الاستثمارات في صناعة بناء وإصلاح السفن بمصر

بموجب النقاشات التي دارت بورشة العمل والتقارير التي عرضت تبين أن هناك عدد من التحديات والمعوقات التي تعيق تدفق الاستثمارات الأجنبية في صناعة بناء وإصلاح السفن والتي تتسبب في انتقال المستثمرين إلى دول أخرى منافسة في المحيط الإقليمي والدولي، ونعرض هذه المعوقات والتحديات التي تواجه الترسانات العاملة داخل القطاع المصري في النقاط الآتية:

- تبين أن هناك سيطرة كبيرة من بعض الموردين والوكلاء على المواصفات الفنية للكثير من المعدات الرئيسية وقطع الغيار المستخدمة في بناء السفن والتي تخدم منتجاتهم، مع قيام هذه الهيئات والمؤسسات لاسيما الحكومية منها بعدم الرغبة في التغيير لموردين آخرين، والذي يمثل حجر العثرة بالنسبة للترسانات الوطنية ويعيق خلق منافسة عادلة بين الشركات الوطنية المصنعة للحصول على أفضل الأسعار.
- كما تبين هناك رفض شديد من جانب هؤلاء الموردون والوكلاء المصريون لبيع المعدات وقطع الغيار المستوردة للشركات الوطنية التي لا تمتلك مصدر دخل بالعملة الأجنبية ورفض العروض

المقدمة بالجنيه المصري، بالرغم من التقارب الشديد في الأسعار وعدم مراعاة هذه الشركات المستوردة للظروف الاقتصادية الراهنة فضلاً عن عدم توافر العملة الأجنبية لدى بعض الشركات الوطنية.

- تبين أن العديد من المؤسسات والشركات والهيئات تبالغ في الشروط المطلوبة في حال طلب عروض بناء سفن من الترسانات الوطنية، ذلك الأمر الذي يؤدي إلى تكبد الترسانات خسائر حال قبولها تقديم عروض وفقاً لهذه الاشتراطات، علماً بأن في أغلب الحالات يتم قبولها لهذه الاشتراطات نظراً لحاجة الترسانات الشديدة للحصول على تعاقدات جديدة للوفاء بالتزاماتها المالية الملحة.

- في كثير من الأحيان لا يتم دعوة الشركات المحلية العاملة في المجال للمناقصات، حيث يقتصر الأمر على دعوة الترسانات الأجنبية بالرغم من وجود الإمكانيات الكبيرة للشركات الوطنية التي تؤهلها للمنافسة مع الترسانات العالمية إلا أن بعض العملاء يفضل إستيراد الوحدات البحرية من الخارج على الرغم من قدرة الشركات المحلية على إنتاج هذه الوحدات محلياً بنفس الجودة وبسعر أقل.

- كذلك لا يوجد آلية منظمة لتوجيه الشركات العاملة بالنقل البحري سواء كانت حكومية أو خاصة لتنفيذ أعمال الإصلاح والصيانة داخل الترسانات الوطنية، حيث يتوجه ملاك السفن إلى ترسانات منافسة في تركيا وقبرص ومالطة ورومانيا. كما تبين أن هناك الكثير من الشركات والهيئات الحكومية أو الخاصة تقوم بالتعاقد مع شركات بناء السفن خارج حدود مصر وخاصة الكورية والصينية وعدم استغلال الإمكانيات المتاحة داخل الترسانات الوطنية، ذلك الأمر الذي يؤدي إلى إهدار العملة الصعبة خارج مصر.

- تبين أنه هناك غياب واضح لدور القطاع المصرفي في دعم صناعة بناء وإصلاح السفن في السوق المصري، حيث صعوبة توفير العملات الأجنبية لتغطية احتياجات المشروعات القائمة والمستقبلية من الواردات الخارجية.

- بالإضافة إلى تداعيات الظروف الاقتصادية العالمية وعدم القدرة على تعويض فروق سعر الصرف للمشاريع المتعاقد عليها بعد انخفاض قيمة الجنيه أمام العملات الأجنبية، كل ذلك تسبب في خسائر مادية فادحة، مع عدم قدرة الترسانات على تغطية أجور العمالة والالتزامات المالية الحتمية.

- صعوبة وطول مدة إجراءات فتح الاعتمادات المستندية مع البنك المركزي مما يطيل مدة التوريد للقطع اللازمة للمشروعات ويتسبب في غرامات مالية.

- كما تبين أن هناك زيادة غير مبررة على قيمة حق الانتفاع المحددة من قبل الهيئة العامة للاستثمار بواقع 15% سنوياً رغم تحصيل الهيئة العامة للاستثمار لكل مستحقاتها بالدولار، الأمر الذي أدى بالتبعية بدلاً من إتباع شركات القطاع الخاص خطة توسعية في زيادة المساحة وزيادة حجم الإنتاج والأنشطة إلى إتباع خطة انكماشية بتقليل المساحة وتقليص الأنشطة وخفض عدد العاملين في ظل هذه الظروف الإقتصادية الصعبة.
- كما تبين أن هناك تنازع بين بعض الهيئات على والشركات والترسانات على إثبات ملكية وتبعية جزء من أراضي الشركات و الترسانات.
- كما تبين أن هناك تطبيق رسوم مكوث على الوحدات البحرية التي تدخل على أرصفة شركات القطاع الخاص للإصلاح طبقاً لقرار المزاولة من قبل بعض الموانئ بينما لا تدفع هذا الرسم شركات الإصلاح " القطاع العام ".
- عدم وجود استراتيجية قومية لتطوير صناعة بناء وإصلاح السفن، مع ضعف الاستثمارات وإحجام البنوك المصرية عن تمويل هذه الصناعة.
- هناك عدم تقنين واضح لأوضاع شركات وورش القطاع الخاص، حيث أن هناك تنازع في الاختصاص بين عدة جهات حكومية مما يحمل أصحاب الشركات أعباء مالية كبيرة ونزاعات قانونية طويلة، في الشركات الكبرى التابعة للقطاع الحكومي وهو الأمر الذي يحد من سرعة وديناميكية اتخاذ القرارات.
- عدم الاهتمام بالصناعات المحلية المغذية لصناعة بناء السفن مما يجبر الشركات المحلية العاملة في قطاع بناء وإصلاح السفن على الاعتماد على المنتج المستورد بشكل كبير. حيث تبين أن هناك عجز واضح في توافر الصناعات التكميلية والمغذية، حيث يتم استيراد حوالي 90% من المكونات اللازمة (الصلب البحري - المحركات - المواسير - الكابلات - الأجهزة - الدهانات).
- الافتقار إلى معايير أو مواصفات قياسية مصرية لبناء وإصلاح السفن، كما أن عدم وجود هيئة تصنيف مصرية يؤدي إلى زيادة كبيرة في مدة وتكلفة تنفيذ الأعمال.
- عدم وجود مساهمات وطنية لدعم التسويق الخارجي للشركات المحلية في المعارض المتخصصة في المجال البحري في الدول الأجنبية.
- غياب دور القطاع الضريبي لدعم الترسانات حيث يتم تحميلها أعباء ضريبية، وكذلك عدم وجود أي تخفيضات أو تسهيلات في السداد، مع عدم المساواة بين الترسانات التابعة للقطاع العام و الترسانات التابعة للقطاع الخاص في الإعفاءات الضريبية والتسهيلات الجمركية مما

يحمل ترسانات القطاع الخاص أعباء مالية كبيرة، على الرغم من أن عوائد كل منهما يصب في صالح الاقتصاد المصري.

- كما يوجد معوقات جمركية وأمنية وصعوبات وبيروقراطية إجراءات التصدير والإستيراد .
- القصور في استخدام أساليب الإدارة الحديثة في التخطيط والإنتاج مع نقص برامج التدريب والافتقار إلى التكنولوجيات الحديثة.

2.2.2.2. نتائج ورشة العمل حول ماهية الاستدامة وأثرها على صناعة بناء وإصلاح السفن المصرية في ظل الحفاظ على البيئة

فقط تبين من مجموعة النقاشات التي دارت بورشة العمل المخرجات حول ماهية الاستدامة وأثرها على صناعة بناء وإصلاح السفن المصرية في ظل الحفاظ على البيئة التي تمثلت في النقاط الآتية:

- أنه على مدار العشر سنوات الماضية كان هناك اهتمام كبير من قبل الترسانات العاملة بالقطاع المصري نحو تقديم كافة خدمات الصيانة للوحدات البحرية التي تمتلكها، من منطلق تطبيق معايير الجودة والاستدامة البيئية والسلامة والصحة المهنية.

- تهتم الترسانات المصرية إلى تطبيق الاستدامة البيئية بكافة أبعادها على طول المحاور المائية في مصر ومنها محور قناة السويس وبالتحديد فيما يخص السفن العابرة لقناة السويس، حيث تعمل بشكل جاد على التطوير المستمر للبنية التحتية للترسانات سواء في الأرصفة أو الاحواض أو معدات الرفع بالإضافة إلى تطوير منظومات التحكم وتطوير الأوناش لتعظيم قدرة الترسانات على تقديم خدمات تنافسية تجذب ملاك السفن.

- كما تبين أن هيئة قناة السويس تحرص دائماً على تطوير قدرات الشركات التابعة لها باستمرار وتوفير كل المتطلبات التي تساعد هذه الترسانات على تحقيق ميزة تنافسية وجذب عدد كبير من العملاء في إطار رؤية مصر 2030 وسعيها إلى تطبيق الاستدامة البيئية بكافة أبعادها على طول محور قناة السويس.

- كما تبين أن ترسانات هيئة قناة السويس تسعى إلى استدامة صناعة بناء وإصلاح السفن من خلال توسيع قاعدة الخدمات المقدمة فيها وتوفير كل المعدات اللازمة للقيام بعمليات الصيانة بالكامل، وبالتالي عدم حاجة العميل إلى التنقل من ترسانة إلى أخرى لاستكمال عمليات الصيانة والإصلاح بما يساعد على جذب شريحة أكبر من ملاك السفن بالإضافة إلى رفع الكفاءة التشغيلية لوسائل الرفع واستغلال سعة الترسانة بشكل كامل لتحقيق جدوى اقتصادية.

- كما تسعى العديد من الترسانات في السوق المصري لعمل توافق وشراكات مع بعض الكيانات العربية المرموقة العاملة في مجال بناء وإصلاح السفن للاستفادة من الموقع الإستراتيجي والخبرات الدولية في هذا المجال.

- كما أن العديد من الترسانات المصرية تسعى لتطبيق خطة إستراتيجية في الفترة المقبلة لزيادة قدراتها التنافسية، حيث تقوم هذه الخطة الإستراتيجية على تلبية كافة إحتياجات العميل وتوسيع قاعدة الخدمات المقدمة داخل الترسانة و الاستعانة بمقاولين من الباطن قادرين على تلبية كافة إحتياجات الترسانة، بما يعمل على جذب استثمارات خارجية جديدة وتقديم تسهيلات جديدة لجذب العملاء.

3.2.2.2. مخرجات ورشة العمل وأهم توصياتها في شأن آليات جذب الاستثمارات وتحقيق معايير الاستدامة في صناعة بناء وإصلاح السفن بالقطاع المصري

تبلغ حجم استثمارات قطاع صناعة بناء وإصلاح السفن بمصر في عام 2023 نحو 100 مليون دولار، وتوسعى شعبة بناء وإصلاح السفن التابعة لغرفة الصناعات الهندسية باتحاد الصناعات المصرية، الوصول بحجم استثمارات القطاع إلى مليار دولار بنهاية 2028، ولقد وضعت الشعبة استراتيجية مع بداية تأسيسها مطلع 2023، تكمن أبرز محاورها في تطوير الصناعة المحلية وجذب استثمارات أجنبية إلى القطاع لتلبية الإحتياجات المحلية وتصدير الفائض إلى دول الجوار. ومن الجدير بالذكر أن الوصول باستثمارات هذه الصناعة إلى مليار دولار خلال الخمس سنوات المقبلة، أمر من الممكن تحقيقه في ظل المميزات التي يتمتع بها السوق المصري والموارد المتاحة، فضلاً عن موقع مصر المتميز على ساحل البحر الأبيض المتوسط وقناة السويس، وهو ما يجعلها مركزاً رئيسياً للتجارة البحرية ونقل البضائع، لذا لا بد من انتهاز بعض الآليات اللازمة لتحقيق هذه التطلعات خلال الفترة المقبلة.

وفيما يلي بعض الآليات التي يمكن اتخاذها جذباً للاستثمارات وتحقيق معايير الاستدامة في صناعة إصلاح وبناء السفن بمصر:

- العمل على إنشاء مجلس مركزي/ هيئة عليا، واسع السلطات لاتخاذ الإجراءات اللازمة لوضع وتنفيذ استراتيجية تطوير صناعة بناء وإصلاح السفن من جميع النواحي (تشريعية – تمويلية – تسويقية)، والتنسيق بين الجهات المختلفة داخل مصر.
- ضرورة العمل على إنشاء قاعدة بيانات تحتوي على كافة البيانات المتعلقة بصناعة بناء وإصلاح السفن او الصناعات الداعمة المغذية لها، والسعي نحو إنشاء جهة مصرية موحدة لبناء السفن يتبعها كافة الورش و الترسانات العاملة في هذا المجال علي مستوى الجمهورية.
- العمل على فتح باب الشراكات بين الكيانات العاملة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن سواء محلياً في مصر أو إقليمياً بين الدول العربية. مع ضرورة تشارك القطاعين العام والخاص في صناعة بناء وإصلاح السفن لكونها صناعة إستراتيجية عالية التقنية ومرتفعة رأس المال خصوصاً في ظل وجود وثيقة ملكية الدولة التي صدرت عن الدولة مؤخراً، وكذلك في ظل

وجود قانون مشاركة القطاعين العام والخاص الصادر برقم 67 لسنة 2010 وتعديلاته والذي ينظم الية الشراكة بين القطاعين مع تطبيق المساواة بين الترسانات التابعة للقطاع العام و الترسانات التابعة للقطاع الخاص في الإعفاءات الضريبية والتسهيلات الجمركية حتى لا تتحمل ترسانات القطاع الخاص أعباء مالية كبيرة، حيث إن عوائد كل منهما يصب في صالح الاقتصاد المصري.

- ضرورة استغلال الامتيازات التي يشملها قانون الاستثمار للقطاع الخاص في إطار سعي الدولة لتحقيق التوازن والمساواة في الامتيازات والحوافز والتسهيلات الممنوحة للقطاعين العام والخاص خاصة في حال دخول مشروعات قومية إستراتيجية تابعة للدولة.

- الاهتمام بتطبيق الشفافية المتناهية في تبادل البيانات والمعلومات المتعلقة بهذه الصناعة بين كافة الجهات العاملة في بناء وإصلاح السفن مثل جهاز الصناعات والخدمات البحرية وقطاع النقل البحري وغرفة صناعة وبناء وإصلاح السفن بإتحاد الصناعات المصرية وهيئة قناة السويس ووزارة النقل الممثلة في هيئة السلامة البحرية وممثلين القطاع الخاص العاملين في هذه الصناعة.

- ضرورة تقنين أوضاع مقاولي الباطن العاملين في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن وضرورة التنسيق مع مقاولي الباطن لإنجاز أعمال البناء أو الصيانة أو توفير العمالة اللازمة بأسعار أقل، كل ذلك في إطار تكاملي يدمج القطاع غير الرسمي والشركات الصغيرة وصغار المصنعين وملاك الورش المحلية البدائية، مع تسهيل إجراءات اعتمادهم لمزاولة نشاطهم في إطار قانوني يكفل كافة حقوقهم مع منحهم شهادات الجودة اللازمة لهم لمزاولة المهنة.

- ضرورة الاستعانة بهيئات التصنيف الدولية العاملة في مجال تصنيف السفن لعرض شروط إصدار شهادات تصنيف وإعتماد السفن التي قامت بعمليات البناء أو الإصلاح داخل الترسانات المصرية، مع ضرورة حرص الترسانات المصرية على خضوع كافة مراحل بناء أو إصلاح السفن لرقابة ومتابعة دورية من هيئات تصنيف دولية ومعتمدة. ثم يتم العمل بعد ذلك مع الجهات المعنية لإنشاء هيئة تصنيف مصرية ووضع كود مصري لبناء وإصلاح السفن، توفيراً للوقت الكبير والتكلفة العالية التي يتطلبها الاعتماد والمراجعة من الهيئات العالمية مما يؤثر بشدة على تنافسية الترسانات المصرية.

- الترويج للفرص الاستثمارية في صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر على المستوى المحلي والدولي، والمشاركة في المعارض والفعاليات الصناعية لجذب الاستثمار وزيادة الوعي بالإمكانيات والمزايا التنافسية لصناعة السفن في مصر. مع ضرورة الاهتمام بتسويق إمكانيات الورش والترسانات المصرية العاملة في مجال صناعة بناء أو إصلاح السفن والقاطرات

واليخوت السياحية والأتوبيس النهري والفنادق العائمة وغيرها، بما يساعد على فتح فرص استثمارية بين الشركات المنتجة للوحدات مع الدول الأجنبية وملاك السفن ويسهم في بناء شراكات بين الشركات المنتجة وغيرها من الشركات العاملة في نفس المجال.

- ضرورة زيادة دور القطاع المصرفي في توفير الفرص التمويلية الكافية سريعة الإجراءات في دعم صناعة بناء وإصلاح السفن والصناعات المغذية لهذه الصناعة كثيفة رأس المال، مع توفير العملة الأجنبية لتغطية احتياجات المشروعات القائمة والمستقبلية من الواردات الخارجية.
- ضرورة الاهتمام بالقوانين والتشريعات المنظمة لعمليات بناء وإصلاح السفن في كل دولة وتيسير شروط التعاقدات الخاصة بعمليات البناء أو الإصلاح في الترسانات المصرية وتخفيف الأعباء المالية علي الترسانات وتنسيق غرامات التأخير مع الموردين وتحسين بيئة الأعمال لجذب ملاك السفن للقيام بعمليات بناء أو إصلاح سفنهم في الورش و الترسانات المصرية
- نظراً لأن صناعة بناء وإصلاح السفن صناعة عالية التقنية ومرتفعة رأس المال، لذلك هناك حاجة ملحة لدعم الدولة لهذه الصناعة من خلال منح الجهات العاملة فيها والمستثمرين تسهيلات بنكية وتخفيضات جمركية، بالإضافة إلي القضاء علي البيروقراطية والروتين اللذين يتسببان في طول الوقت اللازم لإنهاء أوراق إثبات أو تصدير الوحدات المبنية في الترسانات المصرية مما يشكل عائق كبير أمام ملاك الترسانات وتكبدهم خسائر مالية ضخمة بالإضافة إلى طول معدل دوران رأس المال نظراً لطول الوقت اللازم لإنهاء عمليات الترخيص والتصدير للسفن المبنية محلياً وطول مدد التعاقدات.
- ضرورة تبسيط وتسريع الإجراءات الإدارية المتعلقة بالاستثمار والأعمال في صناعة بناء وإصلاح السفن، ويشمل ذلك تسهيل إجراءات التراخيص والتصاريح والموافقات الحكومية المطلوبة، كما يجب أن يتم تحسين الشفافية والمرونة في هذه الإجراءات وتقليل البيروقراطية لجذب المستثمرين وتسهيل إقامة الأعمال.
- بالنسبة لورش بناء أو إصلاح الوحدات البحرية العاملة في النقل النهري يجب تسهيل إجراءات تسجيل الورش الجديدة قيد الإنشاء في السجل الصناعي أو هيئة التنمية الصناعية حيث تشترط هيئة التنمية الصناعية أن يكون المكان المراد ترخيصه داخل المناطق الصناعية، وفي الغالب تكون المناطق الصناعية داخل مناطق صحراوية وهو ما لا يناسب طبيعة إنشاء الترسانات أو الورش التي تتطلب أن تكون في مناطق ساحلية على شواطئ النهر أو البحر لبناء الوحدات البحرية.
- ضرورة تيسير الإجراءات المتعلقة بالمناقصات التي تتم من أجل شراء معدة جديدة (رافعة – ونش – قاطرة) أو بناء رصيف أو منشأة أو حوض صيانة جديد في الترسانات المصرية.

- ضرورة منح تسهيلات للشركات العاملة في بناء الوحدات النهرية فيما يتعلق بالتأمين على الورش والعمالة الموجودة في كل ورشة.
- منح تسهيلات لمصدري سفن الصيد المصنوعة محلياً في الترسانات المصرية للسوق الأفريقي للعديد من الدول مثل السنغال وموريتانيا و زامبيا وسيراليون، وتيسير إنهاء إجراءات التراخيص والإفراج عن هذه الوحدات التي قد تستغرق مدة تصل إلى 6 أشهر وهي مدة تفوق مدة تصنيع الوحدة بالكامل داخل الورشة.
- الحد من القيود المفروضة على الشركات المستوردة للقطع البحرية أو معدات الزينة المكملة لصناعة الموتوسيكلات المائية واليخوت أو الفنادق العائمة او الذهبيات بدلاً من تعقيد إجراءات الإفراج عن هذه الوحدات وفرض رسوم جمركية على الشركات المستوردة.
- يجب تخفيض التعريفات الجمركية على بعض المكونات المستوردة للوحدات الجاري بناؤها في الترسانات المصرية حيث تصل الضريبة إلى حوالي 25% علي بعض القطع المستوردة مما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة إنشاء أو إصلاح السفن و انخفاض القدرة التنافسية السفن المصنعة محلياً.
- تعد صناعة ألواح الصلب البحري من أهم الصناعات المغذية لصناعة بناء وإصلاح السفن حيث يجب استغلال وفرة خام الحديد المصري لتصنيع ألواح الصلب البحري المستخدمة في صناعة بناء السفن بالأبعاد الهندسية المطلوبة فيما يخص طول وعرض ودرجة سمك ألواح الحديد المطلوبة.
- ضرورة توحيد كافة برامج التصميم المستخدمة في تصميم القطع البحرية في الترسانات المصرية وتوحيد قدرات الرفع الخاصة بوحدة مثل (القاطرات – الرافعات – الأوناش) وغيرها من المعدات المستخدمة في رفع الوحدات البحرية لإجراء عمليات الصيانة والإصلاح في الترسانات المصرية.
- الاستثمار في تكنولوجيا بناء وإصلاح السفن وتعزيز الابتكار في هذا المجال، والتعاون بين الشركات والمؤسسات البحثية لتطوير تقنيات وحلول جديدة، مع تشجيع الشركات المستثمرة على استخدام تقنيات حديثة وعمليات متقدمة لتحسين كفاءة الإنتاج وتقليل التكاليف.
- تطوير القوى العاملة المصرية في مجال بناء وإصلاح السفن، حيث يمكن توفير التدريب المهني والتعليم المتخصص للعمالة المحلية لتكون لديها المهارات والكفاءات المطلوبة في هذه الصناعة. كما يمكن أن تساهم الشركات المستثمرة في تطوير البرامج التدريبية وتبادل الخبرات مع المؤسسات التعليمية والتدريبية المحلية.

3.2. ورشة العمل الثانية (العربية)

في إطار خطوات وإجراءات إعداد المرحلة الثانية من الدراسة تم عقد ورشة عمل ثانية خلال يومي 7 و 8 أغسطس 2023 في مقر هيئة قناة السويس بمحافظة الإسماعيلية، والتي ضمت العديد من الدول العربية والشركات والهيئات العاملة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن في وطننا العربي، والتي استهدفت من تنوع في المشاركين فيها إلى مواكبة الدول العربية ومؤسسات ومنظمات العمل العربي المشترك ذات العلاقة لمتغيرات ومتطلبات منظومة بناء وإصلاح السفن في العالم، وذلك من خلال إتاحة الحوار والنقاش وعرض الأفكار بين مجموعة من المشاركين في ورشة العمل وإعطاء كل دولة عربية الفرصة في تقديم رؤيتها حول هذه الدراسة بهدف الوقوف على أهم المعوقات والتحديات التي تواجه إنشاء آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية، وذلك بناءً على محاور النقاش التالية:

- الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية من حيث معوقات تدفق الإستثمارات الأجنبية لتلك الصناعة داخل الدول العربية.
- أثر تنمية صناعة بناء وإصلاح السفن على تسهيل وتيسير حركة التجارة العربية البينية وفرص الاستثمار الأجنبي في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية.
- الاستدامة وأثرها على صناعة بناء وإصلاح السفن في ظل الحفاظ على البيئة.

1.3.2. التجهيز لورشة العمل العربية

تمت دعوة البلدان العربية للمشاركة في ورشة عمل عربية حول التعاون والتكامل وتبادل الخبرات والمعلومات وبحث سبل التمويل اللازمة لهذه الصناعة بين أهم جهات صناعة السفن وإصلاحها بالدول العربية وبمشاركة الوزارات المعنية بالدول العربية، وبناءً على قرار مجلس وزراء النقل العرب، نظمت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الورشة بالتعاون مع جامعة الدول العربية وهيئة قناة السويس وذلك بهدف الخروج بنتائج موثوقة وخطوات قابلة للتطبيق على أرض الواقع سعياً لجذب الاستثمارات وتحقيق الاستدامة بصناعة بناء وإصلاح السفن التي تعد صناعة إستراتيجية عالية التقنية ومرتفعة رأس المال، وفيما يلي حصر بأسماء الدول والجهات التي شاركت في ورشة العمل الثانية:

- ممثلين من الحكومات بالوزارات والهيئات المعنية لدول (جمهورية العراق، الجمهورية اليمنية، الجمهورية الجزائرية، الإمارات العربية المتحدة، الجمهورية السورية، الجمهورية اللبنانية، مملكة البحرين، إمارة الكويت، الجمهورية المغربية، المملكة العربية السعودية، المملكة الأردنية الهاشمية، وجمهورية مصر العربية).

- جهات عربية أخرى في مجال صناعة إصلاح وبناء السفن (هيئة قناة السويس وشركاتها التابعة، جهاز الصناعات والخدمات البحرية وشركاتها التابعة – وزارة الدفاع، قطاع النقل البحري المصري، الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، شعبة صناعة إصلاح وبناء السفن باتحاد الصناعات المصرية، الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا "الاسكوا"، المؤسسة الإسلامية للتنمية، وبعض الشركات العربية مثل الشركة العربية لبناء وإصلاح السفن "أسري" والشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن، شركة ترسانة الإسكندرية).

2.3.2. مخرجات ورشة العمل العربية

1.2.3.2. مخرجات ورشة العمل حول الوضع الحالي لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية من حيث معوقات تدفق الإستثمارات الأجنبية لتلك الصناعة داخل الدول العربية

من مجمل المناقشات التي دارت داخل الورشة العربية وبمشاركة ممثلي الجهات والهيئات ذات الصلة بصناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربي، تم استخلاص مجموعة التحديات ومعوقات تدفق الإستثمارات الأجنبية لهذه الصناعة داخل الدول العربية، وهي المتمثلة في النقاط الآتية:

- غياب التنسيق والتكامل بين الدول العربية فيما يخص هذه الصناعة، حيث نلاحظ تضارب الأهداف والمصالح بين ترسانات وأجهزة وهيئات الدول العربية العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن مما يتسبب في هروب ملاك السفن ودخولهم ترسانات في دول منافسة مثل تركيا واليونان وجزر الكاريبي والصين وماليزيا وغيرها.
- تبين أن عدم الاستقرار السياسي والأمني في العديد من الدول العربية وعلى رأسها العراق وسوريا ولبنان واليمن إضافة إلى الصراعات المسلحة والحروب الأهلية، تسببت في طرد الفرص الاستثمارية وتدمير البنية التحتية من موانئ وترسانات وورش في تلك الدول.
- كما تبين مرور العديد من الدول العربية بأزمات اقتصادية طاحنة وعلى رأسها مصر واليمن وسوريا ولبنان والجزائر والمغرب، أدى إلى صعوبة تمويل تلك المشروعات التي تحتاج إلى تمويل ضخم من حكومات تلك الدول بالإضافة إلى المؤسسات التمويلية التابعة للقطاع الخاص لكونها صناعة عالية التقنية ومرتفعة رأس المال.
- صعوبة توفير العملات الأجنبية في بعض الدول العربية لتغطية احتياجات المشروعات القائمة والمستقبلية من الواردات الخارجية، تزامنا مع تداعيات الظروف الاقتصادية العالمية وعدم القدرة على تعويض فروق سعر الصرف للمشاريع المتعاقد عليها في الترسانات، والذي تسببت

في خسائر مادية فادحة تمثلت في عدم قدرة الترسانات على تغطية أجور العمالة والالتزامات المالية الحتمية.

- عدم توافر البيانات الخاصة بالفرص الاستثمارية، مع غياب دور القطاع المصرفي في دعم صناعة بناء السفن.

- ضعف بيئة الأعمال والتي تعد طاردة للاستثمار في ظل البيروقراطية والروتين والمشكلات الجمركية وضعف التشريعات القانونية المشجعة على الاستثمار في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن.

- عدم قدرة العديد من الدول على توفير التمويل الضخم لإنشاء المراكز البحثية ومراكز تصميم السفن ومراكز التدريب اللازمة لتدريب وتخريج كفاءات من عمال ومهندسين.

- عدم قدرة الدول العربية على مواكبة التطور التكنولوجي السريع في قطاع النقل البحري وبناء السفن والخدمات البحرية. مع غياب الاستثمارات في التقنيات الرقمية وكذلك عدم وجود تحسينات في التكنولوجيا اللازمة لتحسين الكفاءة في الصناعة وتخفيض التكاليف.

- ضعف الإمكانيات المتاحة في ورش و ترسانات وأرصفت ومعدات العديد من الدول العربية في دول مثل اليمن والعراق وسوريا ولبنان مما يعني حاجة الترسانات العربية الموجودة حالياً إلى التطوير على كافة المستويات والأصعدة سواء تطوير تكنولوجي أو فني أو تشريعي أو تطوير في البنية التحتية في الأحواض والورش والأرصفت والمعدات.

- صعوبة وطول مدة إجراءات فتح الاعتمادات المستندية مع البنوك المركزية في بعض الدول العربية مما يطيل مدة التوريد للقطع اللازمة للمشروعات ويتسبب في غرامات مالية.

- معاناة العديد من الدول العربية من البيروقراطية والروتين وطول الوقت اللازم لإنهاء إجراءات التخليص الجمركي والإفراج عن البضائع نظراً لبدائية النظم المستخدمة في قطاع النقل البحري سواء في الموانئ و الترسانات والورش والجمارك. وكذلك طول الوقت اللازم لإنهاء التراخيص والتصاريح اللازمة لإجراء أي أنشطة داخل الترسانات أو اعتماد القطع البحرية المصنعة في الترسانات العربية لإنهاء إجراءات تصديرها التي قد تستغرق مدة طويلة بالإضافة إلي طول الوقت اللازم للإفراج عن قطع الغيار والمعدات المستخدمة في عمليات بناء أو إصلاح السفن مما قد يكبد المستثمرين غرامات ضخمة وأرضيات وخلافه مما يؤثر سلباً على بيئة الأعمال ويجعلها طاردة للاستثمار العربي والأجنبي.

- شدة وقسوة بعض الجزاءات في القوانين ذات الصلة بالتعاقدات الخاصة بعمليات البناء والإصلاح في بعض الدول العربية، والتي تشمل غرامات تأخير تصل إلى 50% من إجمالي

قيمة العقد لصالح الجهات المالكة، في حين أن القوانين الملزمة الخاصة بالتوريدات مع شركات توريد المعدات والخامات لصالح ترسانات البناء تصل غرامة التأخير فيها إلى 5% فقط، مما يشكل عدم توازن في غرامات التأخير وبالتالي غياب العدالة في المنافسة والقدرة على تنفيذ التعاقدات في التوقيتات المحددة مما يسبب زيادة في الأعباء المالية على الترسانات.

- كما تبين هناك انخفاض في دعم الدول العربية للصناعات التكميلية والمغذية التي تخدم صناعة بناء وإصلاح السفن وذلك لتقليل نسبة المكون الأجنبي فيها مثل صناعة المواسير والبلوف والحديد البحري و معدات السلامة والإنقاذ، حيث أن هذه الصناعات التكميلية توفر العديد من فرص العمل للشباب وتحقق عوائد اقتصادية ضخمة ويمكن للدول العربية المنافسة فيها بسهولة.
- ضعف آليات التسويق الجيد لإمكانيات الترسانات العربية سواء في البناء أو الصيانة والإصلاح في المحافل والمعارض الدولية وغياب الدعم المالي اللازم لتمويل تلك الحملات التسويقية، في ظل المنافسة الشرسة إقليمياً ودولياً في مجال بناء وإصلاح السفن حيث توجد العديد من الورش و الترسانات في دول قريبة من الدول العربية، وعلى رأسها اليونان وقبرص وتركيا وجزر الكاريبي بالإضافة إلى سيطرة عدد من الدول على صناعة بناء وإصلاح السفن وضخ أموال ضخمة فيها ومنها الصين واليابان وكوريا الجنوبية والهند وفرنسا وألمانيا وغيرها من الدول صاحبة رؤوس الأموال الضخمة التي لا تتوافر لدى الكثير من الدول العربية.

2.2.3.2. مخرجات ورشة العمل حول أثر تنمية صناعة بناء السفن على تسهيل وتيسير حركة التجارة العربية البينية وفرص الاستثمار الأجنبي في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

تلعب صناعة بناء وإصلاح السفن دوراً حيوياً وحاسماً في تعزيز التجارة العربية البينية، فهي تدعم التكامل والنمو الاقتصادي بين الدول العربية، وتسهم في تحسين فعالية وكفاءة نقل البضائع، وتعزز القدرة التنافسية وتوفر فرص العمل، وتضمن السلامة والأمن البحري.

ومن الجدير بالذكر أن تطوير تكنولوجيا بناء السفن يلعب دوراً حاسماً في تعزيز التجارة العربية البينية على عدة جوانب:

- **زيادة كفاءة السفن:** حيث أن تقنيات بناء السفن المتطورة تسمح بتحسين كفاءة السفن، مما يؤدي إلى توفير استهلاك أقل للوقود وتقليل انبعاثات الكربون وتكاليف التشغيل. وبالتالي، يمكن للشركات والدول العربية تحقيق وفورات كبيرة في تكاليف النقل وتقديم خدمات شحن أكثر اقتصادية للبضائع، مما يعزز التجارة العربية البينية.
- **تحسين قدرة التحميل والسعة:** تطوير تكنولوجيا بناء السفن يسمح بزيادة قدرة التحميل والسعة اللوجستية للسفن. بفضل التقنيات المبتكرة في تصميم الهياكل وتوزيع الحمولة،

يمكن للسفن الحديثة تحميل مزيد من البضائع والشحنات، مما يعزز حجم التجارة العربية
البيئية و يتيح نقل كميات أكبر من البضائع بين الدول العربية.

- **تحسين تقنيات الإنتاج والبناء:** تطور تكنولوجيا بناء السفن يتضمن تحسينات في تقنيات الإنتاج والبناء، مثل استخدام التصنيع الرقمي وتقنيات الروبوتات. هذا يؤدي إلى زيادة سرعة الإنتاج وتحسين دقة البناء وجودة السفن. وبهذه الطريقة، يمكن الاستجابة بشكل أفضل لاحتياجات السوق وتلبية الطلب المتزايد على السفن في العالم العربي.
- **توفير سفن متخصصة:** تطوير تكنولوجيا بناء السفن يسمح بتصميم وبناء سفن متخصصة لتلبية احتياجات قطاعات الصناعة المختلفة. على سبيل المثال، يمكن بناء سفن حاويات خاصة، أو سفن نفطية، أو سفن تبريد لنقل السلع الفائقة التحسس، هذا يعزز التجارة العربية البيئية في القطاعات الخاصة ويسهم في تنمية الصناعات الوطنية.

وعلى صعيد آخر هناك عدة آليات يمكن استخدامها لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن وتعزيز التجارة العربية البيئية، ومن بين هذه الآليات:

- **تشجيع الاستثمار في الصناعة:** تقديم حوافز وتسهيلات للشركات والمستثمرين الراغبين في الاستثمار في صناعة بناء وإصلاح السفن. يمكن أن تشمل هذه الحوافز الإعفاءات الضريبية، وتسهيلات التمويل، وتوفير الأراضي والبنية التحتية المناسبة لإقامة المرافق البحرية.
- **تطوير المهارات والتدريب:** تطوير المهارات وتوفير التدريب المتخصص للعمال المحليين من خلال الاستثمار في برامج التدريب والتعليم المهني لتأهيل الفنيين والفنيين المتخصصين في هذا المجال، وذلك لتلبية احتياجات صناعة البناء وإصلاح السفن.
- **التعاون الإقليمي والدولي:** تعزيز التعاون الإقليمي والدولي في مجال صناعة السفن. يمكن تبادل المعرفة والتجارب والتكنولوجيا مع الدول الأخرى المتقدمة في هذا المجال، وتوقيع اتفاقيات التعاون والشراكة في مجال بناء وإصلاح السفن.
- **توفير التسهيلات من البنية التحتية:** يتطلب بناء وإصلاح السفن وجود منشآت بنية تحتية مناسبة مثل الموانئ، والأرصفة، ومرافق الصيانة، والإصلاح. الأمر الذي يتطلب الاستثمار في تحسين هذه التسهيلات لتوفير بيئة ملائمة لصناعة السفن وتعزيز حركة التجارة العربية البيئية.
- **تشجيع البحث والتطوير:** دعم البحث والتطوير في مجال بناء وإصلاح السفن، بهدف تطوير تقنيات جديدة ومبتكرة وتحسين العمليات والمواد المستخدمة. يمكن تعزيز التعاون

بين الجامعات والمؤسسات البحثية والقطاع الخاص لتبادل المعرفة وتطوير حلول مبتكرة لتحسين صناعة السفن.

3.2.3.2. مخرجات ورشة العمل حول الاستدامة وأثرها على صناعة بناء السفن في ظل الحفاظ على البيئة

ناقشت ورشة العمل العربية بموجب ممثليها عن الجهات والهيئات ذات الصلة بصناعة بناء وإصلاح السفن، تحديد إلى أي مدى تتوافر وتتبنى ترسانات وجهات وهيئات هذه الصناعة بالدول العربية لعوامل الاستدامة في تقديم خدمات بناء وإصلاح السفن بالدول العربية، فضلاً عن مناقشة أثر استدامة هذه الصناعة على الحفاظ على البيئة وتحقيق الاستدامة البيئية. وذلك على النحو الآتي:

أولاً: استدامة صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية

- تبين أن هناك عدد من الترسانات والجهات والهيئات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية تحرص على عمل توافر وشراكات بموجب كيانات عربية مشتركة تخدم استدامة مجال بناء وإصلاح السفن والاستفادة من الموقع الإستراتيجي والخبرات الدولية في هذا المجال.
- كما تبين أن بعضاً من الترسانات العربية تسعى لتطبيق خطة إستراتيجية في الفترة المقبلة لزيادة قدراتها التنافسية، لتحقيق الاستدامة في تلبية كافة إحتياجات ملاك السفن وتوسيع قاعدة الخدمات المقدمة داخل ترساناتهم، و الاستعانة بمقاولين من الباطن قادرين على تلبية كافة إحتياجات الترسانة والعمل على جذب استثمارات خارجية جديدة وتقديم تسهيلات جديدة لجذب العملاء.
- تفتقر العديد من ترسانات الدول العربية تخصيص مناطق صناعية خاصة لصناعة بناء وإصلاح السفن، وامتلاك البنية التحتية الملائمة والمرافق البحرية وما بها من الخدمات اللوجستية التي يناط بها جذب الشركات المهمة بالاستثمار واستدامة صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية هذه الصناعة الحيوية لنمو إقتصاديات العربية.
- تستعين كافة الترسانات العربية في عملية التصميم الهندسي لبناء السفن إلى مكاتب التصميم الأجنبية، وذلك يعد من المعوقات الرئيسية في شأن استدامة صناعة بناء السفن في الدول العربية، لذا يجب العمل على إنشاء مكاتب تصميم عربية مزودة بمهندسين على درجة عالية من الكفاءة لإعداد تصميمات السفن المخطط إنشاؤها في أي دولة عربية.

ثانياً: استدامة صناعة بناء السفن وأثرها على البيئة

صناعة بناء وإصلاح السفن مثلها مثل العديد من الصناعات التي قد ينتج عنها ملوثات تضر البيئة وتسبب مشكلات بيئية خطيرة بالإضافة إلى رفع معدلات التلوث وزيادة البصمة الكربونية المتمثلة في إجمالي الغازات الدفيئة الناتجة عن الإنبعاثات الصناعية أو الخدمية أو الشخصية. ووفقاً لأراء

المشاركين في ورشة العمل، فقد تبين أن استدامة صناعة بناء وإصلاح السفن يجب أن تقوم على عدد من المعايير والتي نعرضها فيما يلي:

- تبين أن بعض الترسانات والورش العربية تطبق وتلتزم بالمعايير التي تضعها المنظمة البحرية الدولية لضمان استدامة صناعة بناء وإصلاح السفن والحفاظ على البيئة وتقليل الأضرار الناتجة عن تلك الصناعات وتخفيف أثارها السلبية على البيئة، مع ضمان تحقيق مكاسب اقتصادية تسهم في رفع عوائد الدول الرائدة في تلك الصناعة، ومن ثم فإن المنظمة البحرية الدولية وضعت عدد من القوانين والتشريعات للحفاظ على الإقتصاد الأزرق لتقليل نسب التلوث في البيئة البحرية وتقليل الأضرار الناتجة عن صناعة بناء وإصلاح السفن.
- بعضاً من الترسانات بالدول العربية تهتم إلى وضع أنظمة مستدامة لإدارة مياه الصابورة (الموجودة في خزانات السفن) لحفظ توازنها حيث يمكن أن تنقل الأحياء البحرية من منطقة إلى أخرى والذي يتسبب في حدوث خلل في النظام البيئي.
- كما تبين أن هناك ضرورة العمل على تثبيت نظام علي مداخل السفن لفلتره وترشيح غازات العوادم (EGCS) وتقليل انبعاثات الغازات الضارة مثل الكبريت أو البحث عن بدائل من الوقود النظيف والصدىق للبيئة.
- بالإضافة إلى تبني معايير الشحن الأخضر من خلال تطبيق التقنيات المستدامة والخضراء في الشحن البحري والذي لا يعتبر مكلف للمستثمرين في صناعة بناء أو إصلاح السفن أو النقل البحري بصفة عامة.
- حاجة الترسانات العاملة بالدول العربية إلى إستخدام التقنيات الصديقة للبيئة والتي تساهم في تحقيق استدامة الصناعات البحرية مثل (إزالة البرنقىل) وهو نوع من المحار الذي يلتصق بجوانب السفن، فضلاً عن الحاجة إلى إستخدام أليات صديقة للبيئة في عمليات طلاء السفن والتي تعتبر إحدى مراحل بناء أو إصلاح السفن بما يضمن عدم إلتصاق الكائنات البحرية و القاذورات والمخلفات ببدن السفن.
- كما تفتقر العديد من الترسانات بالدول العربية إلى تطبيق تقنيات التنمية المستدامة في عمليات تخريد السفن وإعادة تدوير واستخدام الأجزاء القابلة لإعادة الاستخدام مرة أخرى، وتقليل النفايات والعوادم والملوثات الناتجة من عمليات التخريب وتوفير مسارات آمنة للتخلص منها.
- وكذلك تبين أن العديد من الموانئ والورش و الترسانات العربية لا توفر مصارف آمنة في التخلص من نفايات السفن وما عليها من طاقم أو بضائع، وكذلك التخلص الآمن من المياه الملوثة الموجودة على متن السفن بدلاً من إلقائها في الموارد المائية أثناء سير السفن.

- هناك العدد القليل من الترسانات العربية تبني سياسات تقوم على رقمنة النقل البحري والتي تعد من أهم أسس تحقيق الاستدامة في صناعة السفن من خلال تطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي لمراقبة وتقليل الغازات الضارة الناتجة من السفن أثناء الإبحار أو الناتجة من الترسانات والورش أثناء البناء أو الإصلاح أو مراحل وتجارب الأختبار للسفن الجديدة.

4.2. النتائج والتوصيات العامة للمرحلة الثانية من الدراسة في شأن تحديد آليات جذب الإستثمارات وآليات التنمية المستدامة في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

أنهت ورش العمل نقاشاتها بموجب طرح عدد من التوصيات التي من شأنها تبني آليات جذب الاستثمارات الأجنبية في صناعة بناء وإصلاح السفن داخل الدول العربية وتحديد آليات التنمية المستدامة في هذه الصناعة، تمثلت في المحاور الآتية:

- ضرورة استغلال الموقع الجغرافي المميز للدول العربية بداية من الخليج العربي وحتى المحيط الأطلسي والذي مكن الدول العربية من السيطرة على شواطئ ساحلية كبيرة جدا سواء على الخليج العربي أو بحر العرب أو البحر الأحمر أو البحر المتوسط مما يعني تحكم الدول العربية وتتبعها للسفن المارة على طول هذه الرحلة البحرية مما يسهل على ملاك السفن الدخول لترسانات تلك الدول في حالات التعطل لإجراء الإصلاحات اللازمة وعمليات الصيانة أو التزود بالوقود وغيرها من الخدمات اللوجستية المختلفة.

- ضرورة استغلال الثروات المعدنية التي حباها الله لدولنا العربية وأهمها الحديد اللازم لصنع ألواح الصلب المستخدمة في عمليات بناء السفن والذي يتميز بالمتانة والصلابة وقابلية التشكيل وفق المواصفات الهندسية المطلوبة ومنها (السبك - الطول - العرض - الإرتفاع - درجة الصلابة).

- ضرورة استغلال قلة تكلفة الأيدي العاملة كأحد عوامل الإنتاج حيث نجد أن أحد أهم مميزات دول الوطن العربي هي انخفاض مستويات الأجور، حيث تتميز دول الوطن العربي بوجود شريحة كبيرة من سكان الوطن العربي في سن الشباب من سن 25 إلى 55 سنة، مما يعني إمكانية استغلال هذه الطاقة البشرية الهائلة من خلال توفير الآلاف من فرص العمل للشباب الوطن العربي في هذه المشروعات الإستثمارية الضخمة وتطوير فكر وإمكانيات العامل والفني العربي وبالتالي زيادة دخله المادي وارتفاع مستوى معيشتته مع الإهتمام بالتدريب المهني والفني لكافة العاملين في هذه الصناعة سواء عمال أو مهندسين أو فنيين في معاهد تدريب متخصصة ومجهزة على اعلى مستوى.

- ضرورة الإهتمام بتقديم ميزة تنافسية في ورش و ترسانات الصيانة والإصلاح الموجودة في الدول العربية لجذب ملاك السفن للقيام بأعمال الصيانة وتوفير قطع الغيار والتزويد بالوقود وخدمات الصيانة الدورية للسفن في الترسانات العربية بدلاً من دخول ترسانات بعض الدول المنافسة في الشرق الأوسط مثل تركيا.
- ضرورة إعفاء المنتجات الداخلة في صناعة بناء او إصلاح السفن من الضرائب والرسوم الجمركية إذا كانت شهادة منشأها تنتمي لدولة عربية مما يساهم في خفض تكلفة عمليات البناء والإصلاح وتحقيق هامش ربح أعلى للترسانات العربية.
- دعم القدرة التنافسية المستدامة ورفع كفاءة الادارة الفنية للموارد وأداء الترسانات البحرية العربية عن طريق توفير البيانات والمعلومات وعرض مؤشرات الأداء بالترسانات البحرية العربية.
- تشجيع وتحفيز وجود صناعات تكميلية مغذية لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية عن طريق إتاحة البيانات اللازمة لها.
- نظراً لأن صناعة بناء السفن تخضع لاحتكار شبه كامل من مجموعة من الدول المتقدمة مثل (الصين – اليابان – كوريا الجنوبية – فرنسا – ألمانيا) حيث تخصص هذه الدول لهذه الصناعة ميزانيات ضخمة لا تتوفر لدي العديد من الدول العربية التي تعاني من مشاكل اقتصادية، فعلى هذا يجب على الدول العربية الاهتمام بالصناعات المغذية مثل الدهان والتزود بالوقود واللحام وصناعة الصلب البحري وصناعة البلوف وخدمات العزل وخدمات الأمن والسلامة بالإضافة إلى توفير الخدمات اللوجستية وقطع الغيار اللازمة للسفن العابرة من الموانئ والممرات البحرية الحيوية التي تسيطر عليها دول عربية بحكم موقعها الجغرافي.
- ضرورة الإهتمام بالتطوير المستمر للإمكانيات الفنية والتكنولوجية الموجودة في الموانئ و الترسانات العربية سواء في الأوناش والرافعات ومعدات اللحام والصيانة وطرق الدهان وغيرها.
- نظراً لأن صناعة بناء وإصلاح السفن صناعة حيوية و كثيفة رأس المال تحتاج إلى تمويل ضخم لذلك يجب تشجيع رؤوس الأموال من القطاع الخاص على دخول هذه الصناعة وتسهيل كافة الإجراءات اللازمة للمستثمرين لدخول هذه الصناعة.
- ضرورة تحسين بيئة الأعمال المتعلقة بصناعة بناء وإصلاح السفن وجعلها جاذبة للاستثمار بالإضافة إلى ضرورة توفير الدعم الحكومي لكافة الورش و الترسانات العاملة في هذه الصناعة.

- الإهتمام بتطبيق الشفافية المتناهية في تبادل البيانات والمعلومات المتعلقة بهذه الصناعة بين كافة الجهات العاملة في بناء وإصلاح السفن في الدول العربية والعمل في إطار من التكامل والتعاون لإنهاء الصفقات والمناقصات التي تفوز بها أي ترسانة عربية بغض النظر عن الدولة العربية التي تنتمي إليه بدلاً من الصراع وتضارب المصالح وجعل المنافسة عربية أجنبية وليست عربية عربية.
- ضرورة الاهتمام بتسويق إمكانيات ومميزات الترسانات العربية في المحافل والمؤتمرات والمعارض الدولية حيث أن الترسانات العربية لديها إمكانيات كبيرة إلا أنها غير معروفة للكثير من ملاك السفن على مستوى العالم ومن ثم يجب التسويق الجيد لإمكانيات الموانئ و الترسانات والورش العربية العاملة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن وما لديها من خدمات لوجستية.
- اعتماد صناعة بناء وإصلاح السفن على المنتج الأجنبي المستورد بنسبة تصل إلى حوالي 80% مما يعني ضرورة دعم الدولة لصناعة بناء وإصلاح السفن من خلال الإعفاءات الجمركية أو تقليل الضرائب على المنتجات المستوردة الداخلة في صناعة بناء السفن أو قطع الغيار الداخلة في عمليات إصلاح السفن لتقليل التكلفة الإجمالية لهذه الصناعة في الترسانات العربية مما يسمح بزيادة قدرتها على المنافسة إقليمياً ودولياً وجذب المزيد من ملاك السفن حيث يعد عنصر التكلفة أحد أهم العوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن في إختيار ترسانات البناء أو الصيانة والإصلاح لسفنهم.
- إبرام اتفاقيات تعاون تضم كافة الدول العربية بحيث يتم مشاركة كافة الإمكانيات المتاحة من ورش و ترسانات و معدات وأوناش ومعلومات وخبرات وطاقات بشرية بين الدول العربية لتحقيق التكامل فيما بينهم.
- العمل على إنشاء مكتب تصميم عربي لإنهاء كافة التصميمات الهندسية للسفن البحرية بمراحلها المختلفة بدلاً من الاعتماد على مكاتب تصميم أجنبية تكلف الدول العربية مبالغ طائلة من العملة الصعبة.
- وأخيراً ما يمكن للدول العربية أن تسعى وتهتم إلى تطبيقه في سبيل تحقيق معايير الاستدامة البيئية هو العمل على توفير بدائل من الوقود الصديق للبيئة من خلال استخدام الكهرباء في تشغيل السفن أثناء تواجدها في الورش و الترسانات في الموانئ البحرية، والعمل على تقليل آثار الكربون الناجم من السفن أثناء مراحل بنائها أو أثناء إبحارها بما يضمن الحفاظ على البيئة والعمل على تقليل المواد السامة المستخدمة في بناء أو طلاء أو صيانة السفن، فضلاً عن

ضرورة تبني نهج إعادة تدوير الأجزاء التالفة من السفن لإستخدامها مرة أخرى مع العمل على ترشيد استهلاك الطاقة وتقليل نسبة التلوث في الهواء أو مياه البحار والمحيطات. وفقاً للشروط المرجعية الواردة بكراسة الشروط فإن المرحلة القادمة من الدراسة تستهدف تحديد الآلية التكاملية المقترحة للتعاون العربي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن مع توضيح المعوقات الإجرائية والفنية التي تواجه إنشاء وتطبيق الآلية وأساليب التغلب عليه.

المرحلة الثالثة

مقترح آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن

1.3. مقدمة

يستهدف إعداد المرحلة الثالثة من الدراسة تقديم مقترح للآلية التكاملية في تحقيق التعاون العربي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، وذلك من خلال:

- تحديد الشكل والمسار القانوني لتنفيذ هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن.
- تحديد أهم المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية لهذه الآلية التكاملية، مع مقترح الاجراءات المستهدف القيام بها في التغلب علي تلك المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية.
- اقتراح (خارطة طريق) لتنفيذ الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، في سبيل دعم هذه الصناعة في الوطن العربي وذلك تمهيداً لرفع الدراسة في شكلها النهائي إلى اللجان والمجالس المختصة للنظر واتخاذ المناسب بشأنها طبقاً لقرار مجلس وزراء النقل العرب.

وقد اعتمدت الدراسة في هذه المرحلة على منهجية تمثلت في شقين:

الشق الأول: اعتمد على مخرجات المرحلة الأولى والثانية من الدراسة وذلك في سبيل تحديد ورسم الشكل والمسار القانوني المقترح لتنفيذ هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن وكذلك تحديد أهم المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية لهذه الآلية التكاملية، ثم بعد ذلك تم ارسال هذه المخرجات التي خلصت لها الدراسة في هذا الشأن إلى كافة الدول العربية من أجل أخذ الملاحظات من ممثلي الدول العربية، تمهيدا لعقد ورشة عمل عربية لمناقشة مقترح الآلية التكاملية.

الشق الثاني: الشق الثاني من المنهجية فقد اعتمد آلية ورشة عمل، فقد تم عقد ورشة العمل الرابعة والأخيرة بالدراسة وكان من شأنها مناقشة مقترح الآلية التكاملية للخروج بنتائج تتمثل في الاجراءات المستهدف القيام بها في التغلب علي المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية، ثم اقتراح (خارطة طريق) لتنفيذ هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، وذلك تمهيداً لرفع الدراسة في شكلها النهائي إلى اللجان والمجالس المختصة للنظر واتخاذ المناسب بشأنها طبقاً لقرار مجلس وزراء النقل العرب.

حيث تم عقد ورشة العمل تحت عنوان "إنشاء آلية عربية وقاعدة بيانات لدعم مجال صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية" وذلك يوم الإثنين الموافق 5 فبراير 2024 في رحاب مقر جامعة

الدول العربية بالقاهرة، وذلك بحضور ممثلي الهيئات والجهات المعنية المتخصصة في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية، وحظيت ورشة العمل "الأخيرة" في مقر جامعة الدول العربية بمشاركة وحضور ممثلي عشرة من الدول العربية سواء بالحضور الشخصي أو الحضور عبر تطبيق zoom بالإضافة الي حضور عدد كبير من ممثلي الشركات والجهات والهيئات سواء التابعة للقطاع العام أو القطاع الخاص، وقد تضمن الحضور كلاً من:

- المملكة العربية السعودية.
- الجمهورية العربية السورية.
- الجمهورية اليمنية.
- المملكة المغربية.
- المملكة الأردنية الهاشمية.
- دولة فلسطين.
- جمهورية العراق.
- الجمهورية العربية الجزائرية.
- جمهورية مصر العربية.
- مملكة البحرين.
- المؤسسة الإسلامية لتمويل التجارة.
- جهاز الصناعات والخدمات البحرية والشركات التابعة له بجمهورية مصر العربية.
- هيئة قناة السويس.
- عدد من الخبراء وعدد من ممثلي الترسانات المصرية.

2.3. الشكل والمسار القانوني المقترح لتنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في

صناعة بناء وإصلاح السفن

بدراسة الأمر ووفق نتائج الدراسة في المراحل السابقة تبين ما يلي:

- عدم ملائمة تنفيذ الآلية عن طريق تأسيس شركة، إذ أن الأهداف المتوخاة من الدراسة يجب أن تعمل عليها جهة غير هادفة للربح، إذ أن عمل الجهة التي سوف يناط بها متابعة تنفيذ الإستراتيجية سيكون عمل تنسيقي مع الدول العربية والجهات ذات الصلة فيها من خلال الدولة، للعمل على رفع العوائق وتنفيذ النواتج التي خرجت بها الدراسة، وهو ما لا يتوافق مع طبيعة الشركة التجارية وفلسفة إنشائها، وإن كان تنفيذ الآلية

ونواتج الدراسة سوف ينتج عنه تأسيس شركات يباط بها أنشطة محددة جالبة للربح على النحو الذي سيذكر لاحقاً في الإستراتيجية التكاملية العربية.

- لا يلائم ذلك تأسيس إتحاد أو مجلس أو ماشابه ذلك لتنفيذ الآلية - ذلك أن تأسيس الإتحاد لا يتم لغرض تنفيذ نواتج دراسة.
- ملائمة أن تناط إحدى اللجان الفنية المتخصصة المنبثقة عن المجلس الوزاري ذي الإختصاص - بمهمة متابعة تنفيذ الآلية والتنسيق بهذا الشأن مع الجهات ذات الصلة ورفع نواتج ذلك للمكتب التنفيذي ومن ثم المجلس الوزاري فالمجلس الاقتصادي والاجتماعي.
- توصلت الدراسة إلى أن نص المادة الثالثة من النظام الأساسي لمجلس وزراء النقل العرب "والتي تنص على أهداف إنشاء المجلس الثمانية" حيث أن معظم تلك الأهداف إن لم تكن كلها تستوعب مهمة متابعة تنفيذ الآلية العربية التكاملية والتنسيق بهذا الشأن مع الجهات ذات الصلة عن طريق إحدى اللجان الفنية ذات الصلة والمنبثقة عن المجلس.

وبناءً على ما تقدم من حيثيات توصلت الدراسة إلى: أن اللجنة الفنية للنقل البحري هي اللجنة ذات الصلة والعلاقة التي يوصى بأن يباط بها مهمة متابعة تنفيذ الآلية والتنسيق بهذا الشأن مع الجهات ذات الصلة، ذلك أن النقل البحري يعتمد كلياً على السفينة كوسيلة نقل و الدراسة والآلية الناتجة عنها محلها صناعة بناء وإصلاح السفن وهي صناعة ذات طبيعة خاصة كل ذلك وفق "مهام ونظام عمل اللجنة الفنية للنقل البحري" بند أولاً - ثانياً - ثالثاً (الهدف، الاختصاصات والمهام) ويقترح ان تحدد اللجنة الفنية فريق معين تكون مهامه متابعة تنفيذ مخرجات الدراسة. ونستعرض فيما يلي أهم معوقات التنفيذ الفنية والإدارية والإجرائية لآلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن مع تحديد كيفية التغلب عليها وفقاً لمخرجات المرحلة الأولى والثانية من الدراسة.

3.3 تحديد معوقات تنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح

السفن

من المخرجات التي توصلت إليها المرحلة الثالثة من الدراسة بموجب المنهجية المستخدمة عمل حصر بأهم المعوقات التي تواجه تنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن، وتم تحديد وتقسيم هذه المعوقات إلى كونها معوقات إدارية وإجرائية وفنية تعوق وتحد من

تكامل الدول العربية فيما بينها في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن بجانب تحديد الكيفية المناسبة للتغلب على كل معوق، وذلك كما هو موضح بالجدول التالي:

جدول (1-3) المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية لتنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في مجال صناعة وبناء السفن وكيفية التغلب

معلومات التنفيذ	كيفية التغلب عليها
الجوانب الإدارية والإجرائية	
<p>1. معوقات ضريبية:</p> <p>لا يوجد لوائح و أنظمة ضريبية تساعد في تحقيق الدعم الكافي من قبل إدارة الضرائب حيث تعتبر الضرائب على الواردات أحد مصادر الدخل في ميزانيات العديد من الدول العربية. اختلاف القوانين والسياسات والأهداف والأنظمة الضريبية بين الدول العربية.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • أن تقدم الدول العربية الدعم في صوره المختلفة (المباشر وغير مباشر) للشركات و الترسانات العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن عن طريق إعفائهم كلياً أو جزئياً من الضرائب على واردات صناعة بناء وإصلاح السفن واعتماد قوانين ولوائح ضريبية جاذبة للاستثمارات الأجنبية المباشرة في صناعة بناء وإصلاح السفن.
<p>2. البيروقراطية وتعقيد الإجراءات الإدارية:</p> <p>هناك العديد من القيود المتعلقة بالإجراءات الإدارية والبيروقراطية، فضلاً عن اشتراط الحصول على العديد من التراخيص.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • عمل بروتوكولات لتعزيز التعاون بين الدول العربية وتذليل العقبات التي تواجه المصدرين والمستوردين وتقليل الوقت اللازم لإتمام الإجراءات الإدارية واستكمال التراخيص والتصاريح والإفراج عن البضائع.
<p>3. غياب النظم التكنولوجية الحديثة:</p> <p>ضعف آليات الإدارة في التخطيط وغياب النظم الحديثة المطبقة في كبري الترسانات العالمية.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • تطبيق أساليب الإدارة الحديثة وأساليب الإدارة اللوجستية في صناعة بناء وإصلاح السفن وتطبيق نظم الحوكمة والأتمتة في الأنشطة التي تتعلق بما يلي: (مناورة الدخول والخروج من الترسانة – حجز الأرصفة والتراكي عليها – حجز الأحواض العائمة أو الجافة اللازمة للإصلاح والصيانة – تداول مستندات السفينة

<p>– دفع رسوم البناء أو الإصلاح للترسانه – الإفراج النهائي عن السفن بعد انتهاء عمليات الصيانة أو الإصلاح – خدمات المتابعة الدورية والفحص الدوري للسفن عقب خدمات البناء أو الصيانة والإصلاح او الدهانات واللحام).</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • تقريب سياسات التمويل بين الدول العربية وتوفير إحتياجات الجهات والشركات والهيئات العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن من الموارد النقدية. • التعاون بين البنوك المركزية والصناديق السيادية للدول العربية مثل (السعودية – الإمارات – الكويت) لتمويل تلك المشروعات عالية رأس المال ومرتفعة القيمة. • تأسيس صندوق تمويل بين الدول العربية المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن والصناعات المغذية. 	<p>قصور سياسات التمويل:</p> <p>تضارب سياسات التمويل بين الدول العربية وإختلاف سياساتها النقدية والمالية.</p> <p>معاناة عدد كبير من الدول العربية من أزمات اقتصادية طاحنة وعدم قدرتها على تمويل مشروعات صناعة بناء وإصلاح السفن كثيفة الإستثمار والبنية التحتية اللازمة من موانئ ومحطات وورش وترسانات في إطار منظومة التعاون المخططة.</p>	<p>4.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • دعم مشاركة ملاك الورش و الترسانات العربية في المعارض والمؤتمرات الدولية الرسمية لتسويق وعرض منتجات وإمكانيات ترساناتها. 	<p>قصور سياسات التسويق:</p> <p>يعاني العاملون في صناعة بناء وإصلاح السفن وأصحاب الورش و الترسانات العربية من صعوبة مشاركتهم في المعارض والمؤتمرات البحرية الدولية لعرض وتسويق منتجات ترساناتها نظراً لغياب التمويل اللازم والرعاية، خاصةً في ظل ارتفاع التكلفة المالية للمشاركة في هذه المعارض الدولية، فعلى الرغم من أن الترسانات العربية تمتلك إمكانيات جيدة وتنتج منتجات قيمة من (السفن – واللنشات – اليخوت – الفنادق العائمة –</p>	<p>5.</p>

	<p>القاطرات) إلا أنها غير معروفة وغير مسبوقة دولياً كما أن إمكانيات الصيانة والإصلاح للدول العربية تواجه نفس الإشكال.</p> <p>ندرة وجود كوادر عربية متخصصة في التسويق البحري.</p> <p>عدم حدوث تعاون حقيقي بين العديد من الدول العربية في تسويق منتجات ترساناتها مع شركات او مكاتب تسويق أجنبية لتسويق إمكانيات البناء أو حتى إمكانيات الصيانة والإصلاح الخاصة بها في الخارج لجذب ملاك السفن للقيام بأنشطة البناء والإصلاح في الترسانات العربية.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • الحد من التشريعات القانونية الصارمة التي تتطلب مراجعات متعددة والتي تقف عائقاً أمام تدفق الاستثمار الأجنبي. • تيسير إجراءات عمل اتحادات جمركية واتفاقيات تعاون بين الجهات المعنية بالدول العربية في إطار أسس التكامل المنشود بين الدول العربية. • تأسيس مراكز تحكيم بحرية وتوفير الكوادر البشرية المؤهلة القادرة على إنهاء وفض المنازعات التي تنشأ عن تلك الصناعة. 	<p>تعقيد وتضارب التشريعات القانونية:</p> <p>الاختلافات القانونية والتشريعية بين الدول العربية فيما يتعلق بقوانين الاستثمار.</p> <p>عدم وجود تنظيم تشريعي لصناعة بناء وإصلاح السفن وتعاقدها و مراكز بحرية متطورة لفض المنازعات الناشئة عن تلك الصناعة.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • العمل على التسويق الفعال لتحفيز الخطوط الملاحية العالمية. • بناء تحالفات قوية مع الشركات التي تستخدم التقنيات والأساليب الحديثة المعتمدة عالمياً 	<p>عدم وجود رؤية واضحة لجذب الاستثمارات للقطاع:</p> <p>ارتفاع تكاليف الاستثمار والنفقات العامة.</p>

<p>لتطوير البنية اللوجستية التحتية في إطار خطط تطوير خمسية وأكثر على المدى الطويل حيث أن إصلاح البنية التحتية وما خلفته الأزمات والحروب والنزاعات السياسية في تلك الدول لا يمكن إصلاحه على المدى القصير.</p> <p>كما أن إطار التكامل بين الدول العربية يقتضي إتاحة الاستفادة من إمكانيات الترسانات العربية المتطورة التي تمتلكها دول مثل (مصر – الامارات – أوناث وأحواض عائمة بين الدول العربية لإنجاز المهام المكلفة بها أي ترسانة في أي دولة عربية سواء كانت مهمة بناء أو إصلاح السفن.</p>	<p>ضعف الدخل القومي لبعض الدول العربية البحرية.</p> <p>تهالك وضعف العديد من ورش ترسانات بناء وإصلاح السفن في الدول العربية التي تعاني من أزمات مالية وسياسية وإقتصادية مثل (السودان – العراق – سوريا – اليمن – ليبيا – لبنان) وغيرها من الدول فإن تطوير البنية التحتية لموانئ وترسانات وورش وأرصفة ومحطات وأحواض معدات ورافعات وقاطرات تلك الدول تتطلب مصادر تمويل كبيرة للغاية وهو ما يصعب توفير مصادر التمويل اللازمة لكل ذلك بسبب ارتفاع التكاليف المرتبطة بها.</p>	
<p>إدخال ومشاركة القطاع الخاص في صناعة بناء وإصلاح السفن بشكل مناسب وعمل اتفاقيات شراكة بين القطاع الخاص والدولة بما يضمن مساهمة فعالة من القطاع الخاص في تلك الصناعة والصناعات المغذية لها.</p>	<p>عدم ملائمة الاطر الحالية للملكية والادارة:</p> <p>حرص بعض الدول على تملك وإدارة شركات بناء وإصلاح السفن بسبب أهمية الصناعة على المستوى السياسي والإقتصادي حيث تعتبر ضمن مقتضيات وركائز الأمن القومي والسيادة للدول العربية.</p> <p>غياب توافر تنظيم تشريعي حديث وفعال في بعض الدول العربية لشراكة القطاعين العام والخاصّ وتفعيل التشريعات المتوافرة وتحديثها.</p>	<p>.8</p>

الجوانب الفنية		
<ul style="list-style-type: none"> • تسهيل عملية شراء المعدات اللازمة لصناعة بناء واصلاح السفن والصناعات المكملة و توفير الدعم المالي (تسهيلات في السداد و تخفيض الرسوم الجمركية و الضرائب) لجذب المستثمرين. 	<p>تفاوت القدرات الفنية والعملية لترسانات ومحطات الدول العربية:</p>	<p>1.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • تعزيز الشراكة بين المؤسسات الحكومية و القطاع الخاص المحلي والأجنبي (المستثمرين) وبما يضمن سيادة الدولة على الموانئ و الترسانات والتي تعتبر ضمن الأمن القومي للدول العربية. 	<p>انخفاض كفاءة العمليات:</p> <p>يسيطر القطاع العام بالدول العربية على غالبية الموانئ والورش والترسانات لأغراض تتعلق بالسيادة والأمن القومي وهو الأمر الذي يقلل من الاستفادة بالخبرات والكفاءات الموجودة بالقطاع الخاص.</p> <p>البيروقراطية والروتين وتقدم الأدوات والمعدات المستخدمة في عمليات البناء أو الإصلاح.</p> <p>عدم وجود الكفاءات اللازمة لإدارة المنظومة بأكملها داخل قطاعات البناء والإصلاح لدي الكثير من الدول العربية خاصة التي تمر بأزمات اقتصادية مما يجعل بيئة الأعمال طاردة للقطاع الخاص المحلي والاستثمار الأجنبي.</p>	<p>2.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • العمل على تحسين عمليات تصميم وبناء السفن في الترسانات العربية بحيث تكون خاضعة لوكالات وهيئات التصنيف والإشراف الدولية. • تيسير إصدار الشهادات والمراجعة من قبل الوكالات الدولية. 	<p>غياب هيئات التصنيف و مكاتب التصميم العربية:</p> <p>عدم وجود هيئة تصنيف عربية و عدم تفعيل الاتفاقية العربية بهذا الشأن.</p>	<p>3.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • تأسيس مكاتب تصميم عربية لتوفير تكاليف مكاتب التصميم الأجنبية من العملة الصعبة وتيسير إجراءات اعتماد القطع البحرية. • تفعيل الاتفاقية العربية لإنشاء هيئة التصنيف العربية والاتفاق فيما بين الدول العربية على معايير اعتماد السفن ذات المنشأ العربي. 	<p>عدم وجود الكفاءات اللازمة لإنشاء مكاتب التصميم وربما عدم معرفة الترسانات العربية بإمكانيات وقدرات مكاتب التصميم العربية الموجودة بالفعل في بعض الدول.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • تسهيل الاقتراض الممنهج والمدروس لتمويل إنشاء المناطق الصناعية الحرة في الدول العربية ودعم تسهيلات السداد ودعم الورش و الترسانات الصغيرة والاهتمام بالخدمات اللوجستية للسفن في الموانئ و الترسانات العربية . • توفير رؤوس الأموال اللازمة لتمويل مشروعات الصناعات التكميلية بمختلف أنواعها. 	<p>تدهور كفاءة الصناعات المغذية و التكميلية:</p> <p>عدم وجود آليات استثمارية تدعم الصناعة و إغفالها من الكثير من الدول العربية وهو ما يعد فرص استثمارية ضائعة ومصادر دخل مهدرة.</p> <p>عدم وجود مجتمعات صناعية بإدارة واحدة لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن والصناعات المكملة.</p>	4.
<ul style="list-style-type: none"> • استخدام التكنولوجيا والموارد التي يمكنها ضمان أن تكون صناعة بناء وإصلاح السفن والصناعات التكميلية المغذية صديقة للبيئة. • وضع أنظمة مستدامة لإدارة مياه الصابوره (داخل خزانات السفن). • تطبيق القوانين المتعلقة بالبيئة و دعم الحريصين على تطبيقها و فرض غرامات في حالة عدم الالتزام بمعايير الاستدامة البيئية والتصنيع المستدام والشحن الأخضر . • تثبيت أنظمة فلتر و تنقية على مداخن السفن وترشيح الغازات والعوادم الناتجة عن السفن (EGCS) لتقليل انبعاثات الغازات الضارة مثل الكبريت والبحث عن بدائل الوقود النظيف 	<p>غياب ممارسات الاستدامة بالصناعة:</p> <p>عدم وجود دراية كافية بالمشاكل البيئية وما تسببه عمليات البناء والصيانة من أضرار بيئية مع عدم تفعيل القوانين البيئية بنسبة كبيرة في الوطن العربي. وغياب ثقافة الإهتمام بالبيئة وتقليل معدلات التلوث وتبني نهج مستدام يحافظ على البيئة ويحقق معايير التنمية المستدامة.</p>	5.

<p>الصديق للبيئة بالإضافة إلى تبني معايير الشحن الأخضر من خلال تطبيق التقنيات المستدامة والخضراء في الشحن البحري الموجودة على متن السفن وعدم إلقاءها في البيئة البحرية.</p> <ul style="list-style-type: none"> • تبني نهج إعادة تدوير الأجزاء التالفة من السفن بعد تجريدها لإستخدامها مرة أخرى وتقليل الفاقد. • كما يجب على الورش و الترسانات العربية تطبيق معايير الجودة والاستدامة البيئية وإجراءات السلامة والصحة المهنية داخل الورش و الترسانات . • استخدام آليات صديقة للبيئة في عمليات طلاء السفن كأحد مراحل عمليات بناء وصيانة السفن بما يضمن عدم إتساق المخلفات والكانتات البحرية بجسم السفينة مع توفير مصارف آمنة في الموانئ والورش و الترسانات العربية للتخلص من نفايات السفن وما عليها من طاقم أو بضائع والتخلص الآمن من المياه الملوثة. 	
<ul style="list-style-type: none"> • إنشاء المناطق الصناعية في البلدان العربية التي تمتلك ممرات مائية محورية أو موانئ مصنفة عالمياً مؤثرة في حركة التجارة الدولية لضمان تردد الخطوط الملاحية والسفن عليها ومنها (مصر- الإمارات - العراق - المغرب). • عقد اتفاقيات دولية بين الدول العربية لتفعيل استفادة الدول العربية بكافة الميزات الاقتصادية (تخفيض الرسوم الجمركية - تخفيض الضرائب) في المناطق الصناعية فيما 	<p>محدودية المناطق الصناعية المتخصصة:</p> <p>غياب وضع معايير مدروسة في إختيار مواقع المناطق الصناعية وسوء توظيفها لخدمة صناعة بناء وإصلاح السفن سواء في صناعة السفن نفسها أو في الصناعات المكملة .</p> <p>تفتقد المناطق الصناعية لأسس التخطيط والتنفيذ المدروسة مما يعيق تحقيق الأهداف</p> <p>6.</p>

<p>يخص كافة المستلزمات والمواد وقطع الغيار اللازمة لبناء وإصلاح السفن ذات المنشأ العربي.</p>	<p>المنشودة من تأسيس المناطق الصناعية وتكون غير جاذبة للاستثمار الأجنبي.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • أن تتبنى الدول العربية التي تمتلك قدرات تمويلية وفنية إنشاء مراكز التدريب والاستعانة بأفضل خبراء صناعة السفن من كبري الترسانات العالمية لتدريب الكوادر الهندسية والفنية في الدول العربية. • توفير فرص لتدريب القوى العاملة في الموانئ والورش على أراضي الدول العربية والعمل على تنمية فكر وقدرات العمال والفنيين مما يزيد دخلهم الاقتصادي مع إمكانية تبادل تلك الخبرات والكفاءات بين ترسانات الدول العربية. 	<p>ضعف قدرات الموارد البشرية:</p> <p>وجود اختلافات في كفاءة العامل البشري في العديد من الدول العربية تبعاً لاختلاف إمكانيات وثروات ومستوى حداثة وتطور مستوى التعليم في عدد من البلدان العربية.</p> <p>.7</p>
<ul style="list-style-type: none"> • تنفيذ الاستراتيجيات المستقبلية والدخول بقوة إلى سوق بناء وإصلاح السفن. • زيادة إنتاجية العمال وزيادة كفاءتهم سيكون لها أثر إيجابي على تحسين إنتاجية وكفاءة الموانئ وتحسين كفاءة الأنشطة اللوجستية لتواكب كبري الترسانات العالمية. • إدخال التطبيقات التكنولوجية الحديثة في إدارة كافة مراحل بناء وإصلاح السفن لتقليل معدلات الخطأ وضمان كفاءة البناء أو الإصلاح. 	<p>ضعف حالة بعض الموانئ والورش و الترسانات في بعض الدول العربية:</p> <p>عدم مطابقتها للمعايير والخدمات الدولية للسفن الحديثة مما يجعل ملاك السفن يغيرون وجهتهم إلى ترسانات منافسة خارج محيط منطقتنا العربية.</p> <p>.8</p>
<ul style="list-style-type: none"> • العمل على حرية وسهولة تبادل المعلومات والبيانات المتعلقة بإمكانيات الدول العربية في تلك الصناعة في إطار من الشفافية مع العمل على ضمان أمن المعلومات (الأمن السيبراني) لتلك الدول وموانئها وترسانتها. 	<p>غياب المعلومات والبيانات المتعلقة بإمكانيات كل دولة عربية:</p> <p>تضارب أهداف ومصالح وتوجهات الدول العربية فيما يخص صناعة بناء وإصلاح السفن حيث تفضل العديد من الدول العربية</p> <p>.9</p>

<p>التعاون مع دول منافسة في (تركيا – اليونان – قبرص – جزر الكاريبي – الصين) وغيرها.</p> <p>غياب الشفافية وصعوبة تبادل المعلومات والبيانات المتعلقة بإمكانيات كل دولة عربية في دعائم ومقومات تلك الصناعة حيث تعتبر الدول العربية بياناتها وإمكانياتها أسرار تتعلق بالأمن القومي لكل دولة يصعب تداولها نظراً لتوافرها لدى جهات سيادية في الدول العربية.</p>	
--	--

4.3. الإطار العام لمقترح الآلية العربية للتكامل في صناعة بناء وإصلاح السفن

خلصت نتائج المرحلة الثالثة من الدراسة إلى حصر ومناقشة كافة ملاحظات الدول العربية حول المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية لتنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن، وأيضاً مناقشة الإجراءات المستهدفة القيام بها في سبيل التغلب على هذه المعوقات، وبناءً على ذلك تنقسم الآلية المقترحة لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الوطن العربي الي شقين رئيسيين وهما تنمية وجذب الإستثمار ورفع كفاءة العمليات:

الشق الأول: تسعى الآلية المقترحة الي تنمية وجذب الإستثمار في صناعة بناء وإصلاح السفن في

الورش والترسانات العربية من خلال ما يلي:

– العمل علي تكامل الشق القانوني وتوحيد التشريعات القانونية ذات العلاقة بصناعة بناء وإصلاح السفن محلياً داخل كل دولة، ثم الإنتقال الي تشريعات موحدة عربياً تهدف الي تيسير الإستغلال المشترك لإمكانيات الورش والترسانات العربية والتعاون البناء بين الدول العربية في إتمام المهام الموكلة لأي ترسانة عربية علي أكمل وجه.

– العمل علي توفير مصادر تمويل لصناعة بناء وإصلاح السفن، نظراً لكونها صناعة مرتفعة رأس المال وعالية القيمة، وذلك من خلال تعاون الصناديق السيادية العربية ذات القدرات التمويلية الكبيرة وتقتراح الدراسة تعاون عدد من الصناديق السياسية العربية في الإستثمار وضخ أموال في بنك تنمية بحصص محددة لكل دولة ويقوم البنك بدوره في تمويل مشروعات صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية.

– تركز الآلية علي جانب التسويق لإمكانيات الورش والترسانات العربية العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن في المحافل والمعارض الدولية مع العمل علي توفير مصادر التمويل اللازمة لمشاركة الشركات في فعاليات التسويق الدولي.

– تعمل الآلية علي توفير منظومة إلكترونية تضم كل أصحاب المصلحة وتجمع كل الأطراف المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن، وتيسير التنسيق والتواصل بين الترسانات وملاك السفن وترتيب إجراءات حجز الأرصفة ودخول الأحواض وتنفيذ عمليات البناء أو الصيانة في المواعيد المحددة دون تأخير لتفادي الغرامات والمصروفات الإضافية التي ترفع من التكلفة الإجمالية لعمليات البناء أو الإصلاح.

– كذلك تركز الآلية علي تحديد نظم ملكية وإدارة الترسانات والأراضي المخصصة للورش والترسانات مع توفير الدعم لهم من قبل الحكومات وتسهيل إجراءات الترخيص وتخصيص الأراضي للترسانات.

– توصي الآلية بضرورة توحيد الهياكل الضريبية بين الدول العربية بما يضمن تيسير استيراد القطع والمكونات اللازمة للصناعة أو للصيانة أو الإصلاح.

– توصي الآلية بضرورة حل مشكلات التعقيد في الإجراءات الإدارية بين الدول العربية بحيث تبدأ كل دولة بحل مشاكلها محلياً ثم التنسيق مع الدول العربية الأخرى.

– شددت الآلية المقترحة علي ضرورة تسريع الإجراءات الإدارية والجمركية وتيسير الإفراج عن القطع البحرية المبنية في الترسانات العربية وتصديرها بسهولة بدلاً من الروتين والتأخير الذي يتسبب في خسائر كبيرة للترسانات العربية، وذلك ينعكس دوره في جعل بيئة العمل لصناعة بناء وإصلاح داخل الدول العربية بيئة جاذبة للإستثمار المحلي والأجنبي.

الشق الثاني: تسعي الآلية المقترحة إلي رفع كفاءة العمليات في الورش والترسانات العربية من

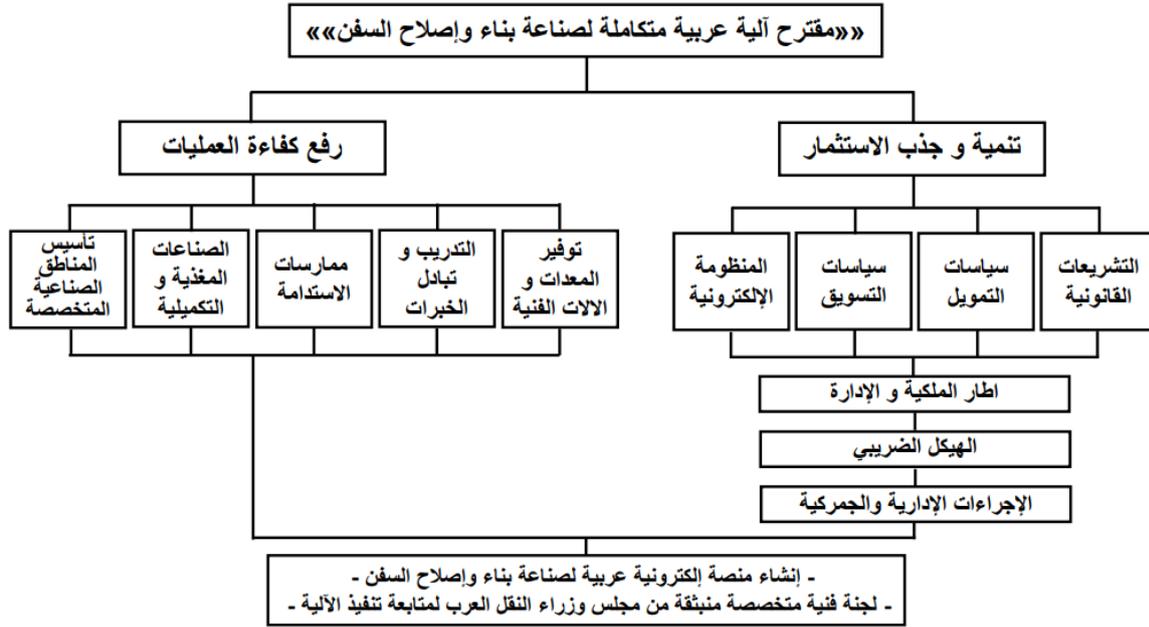
خلال ما يلي:

– توفير المعدات والآلات الفنية اللازمة للقيام بعمليات بناء أو صيانة السفن بدرجة عالية من الدقة والكفاءة مع مراعاة التكلفة لضمان رفع القدرة التنافسية للترسانات العربية خاصة في ظل المنافسة الشرسة من ترسانات محيطية بالمنطقة العربية سواء في أوروبا أو آسيا.

- الإهتمام بجانب التدريب وتبادل الخبرات الفنية والإدارية والتشغيلية بين الترسانات العربية، والعمل علي تأسيس مراكز تدريب تقوم بتخريج فنيين علي درجة عالية من الكفاءة قادرين علي التعامل مع هذه الصناعة عالية التقنية.
- لم تغفل الآلية جوانب الإستدامة حيث أوصت بضرورة العمل علي تقليل العوادم والملوثات الناتجة من عمليات البناء أو الإصلاح وعدم التخلص منها في الموارد المائية مع العمل علي توفير مميزات تنافسية وتسهيل إجراءات التخليص والإفراج عن القطع البحرية المستخدمة في البناء أو الصيانة، وكذلك الإهتمام بجانب التسعير لخدمات البناء أو الصيانة بما يضمن إستدامة تردد ملاك السفن علي الورش والترسانات العربية.
- كذلك خلصت نتائج ورش العمل التي تمت علي مدار الدراسة بمشاركة الترسانات والجهات والهيئات العاملة في مجال صناعة بناء و إصلاح السفن علي مستوي مصر والدول العربية الي أن إمكانيات الورش والترسانات العربية تؤهلها الي دخول الصناعات التكميلية المغذية لصناعة بناء وإصلاح السفن والمنافسة فيها علي درجة عالية من الكفاءة، ومن أمثلة تلك الصناعات التكميلية (الدهان – العزل – اللحام – الإمداد والتموين) وغيرها من الصناعات المغذية لصناعة بناء وإصلاح السفن لذلك أوصت الآلية بضرورة إهتمام الدول العربية بالصناعات المغذية لصناعة بناء وإصلاح السفن.
- أوصت الآلية المقترحة بضرورة تأسيس المناطق الصناعية والمناطق الحرة ومنح إعفاءات جمركية للقطع الداخلة في عمليات البناء أو الإصلاح ذات المنشأ العربي لتقليل الإعتماد علي القطع المستوردة ومن ثم تخفيف الضغط علي العملة الصعبة وتيسير الإفراج عن القطع البحرية المبنية في الترسانات العربية لخروجها الي السوق الدولي وكذلك تيسير تبادل الإمكانيات الفنية والتشغيلية بين الترسانات العربية.

وفي النهاية تضمنت الآلية إنشاء قاعدة بيانات رقمية عربية لصناعة بناء وإصلاح السفن وتأسيس لجنة فنية متخصصة منبثقة من مجلس وزراء النقل العرب لمتابعة تنفيذ الآلية بما يضمن التنسيق بين كافة الأطراف المعنية وتيسير التواصل فيما بينهم بما يخدم الصناعة ويرفع من تنافسياتها، وذلك ما تم توضيحه بالشكل التالي:

الشكل رقم (3-1): مقترح آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن



5.3. خارطة الطريق المقترحة والمخطط تنفيذها لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الوطن العربي

بعد تحديد المسار والشكل القانوني للملائمين لتنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في مجال صناعة وبناء السفن وتحديد مجموعة المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية التي تعوق تنفيذ هذه الآلية المقترحة والمخطط تنفيذها لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن بين الدول العربية، عمدت الدراسة إلى إعداد خارطة طريق توضح مراحل تنفيذ هذه الآلية، وذلك على النحو التالي:

جدول رقم (3-2) مراحل تنفيذ آلية التكامل بين الدول العربية في مجال صناعة وبناء السفن

المرحلة الأولى	
التشريعات والقوانين:	
1.	<ul style="list-style-type: none"> - حصر مراكز التحكيم العربية والمتخصصة في الصناعات البحرية، وتفعيل دورها وذلك لتسهيل وتيسير إنهاء المنازعات التي قد تنشئ عن العقود والالتزامات المبرمة في إطار صناعة بناء وإصلاح السفن. - فصل الملكية عن الإدارة بشركات القطاع العام المتخصصة في صناعة بناء وإصلاح السفن وغصدار التشريعات ذات الصلة بذلك .

<p style="text-align: right;"><u>الهيكل الضريبي:</u></p> <p>– إبرام اتفاقيات ضريبية تهدف إلى تعزيز الأهداف الإنمائية للبلدان العربية، علاوة على ذلك يجب أن تتوخى هذه الاتفاقيات تحسين التعاون بين السلطات الضريبية للدول العربية وتيسير اضطلاعها بمهامها للخروج باتفاقيات توحيد وتكامل ضريبي بين الدول العربية تخدم صناعة بناء وإصلاح السفن وتكون جاذبة للإستثمار.</p>	.2
<p style="text-align: right;"><u>خطة التنمية و جذب الاستثمار:</u></p> <p>– وضع المشاريع البحرية (علي الأخص المشروعات ذات الصلة بصناعة بناء وإصلاح السفن) كأولوية بخطط الاستثمار والتنمية بالدول العربية.</p> <p>– المساواة بين القطاعين العام والخاص في كافة الحوافز والمزايا الممنوحة لتلك الصناعة.</p> <p>– وضع صناعة إصلاح السفن ومشروعاتها ضمن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، ومخاطبة إدارة التكامل الاقتصادي العربي لتصبح الصناعة محلاً لمجهودات فعليه للتكامل الاقتصادي العربي.</p> <p>– التنسيق لمعرض تسويقي عربي سنوي لعرض منتجات وإمكانيات الدول العربية في مجال بناء وإصلاح السفن، بحيث ينظم كل عام باستضافة من إحدى الدول العربية.</p>	.3
<p style="text-align: right;"><u>سياسات التمويل:</u></p> <p>– مشاركة الصناديق السيادية العربية في الاستثمار بالمشروعات ذات الصلة بصناعة بناء وإصلاح السفن، مع إمكانية تشكيل تحالف بين الصناديق السيادية العربية، بحيث يعرض الفرص الاستثمارية التي تم حصرها بالدول العربية علي الصناديق السيادية وجهات التمويل العربية والدولية في حدث سنوي يتم لأجل هذا الغرض.</p>	.4
<p style="text-align: right;"><u>المنظومة الإلكترونية و تكنولوجيا المعلومات:</u></p> <p>– إنشاء المنصة الإلكترونية لدعم مجال صناعة بناء و إصلاح السفن في الدول العربية وفقا للدراسة المتكاملة المقدمة في هذا الشأن وتزويد المنصة الإلكترونية المنتظر إنشائها بحصر</p>	.5

<p>بإمكانيات الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن والصناعات المغذية وعلي الاخص (القدرات البشرية – التكنولوجيا – البيانات – المعلومات – أحواض بناء السفن – ورش الصيانة والإصلاح – الآلات والمعدات وغيرها) والفرص الاستثمارية المتاحة، ضمن خطة تكاملية للانتفاع المتبادل بين الدول العربية من تلك الإمكانيات وفرص الاستثمار المتاحة.</p>	
<p><u>كفاءة العمليات:</u></p> <p>– تحسين الكفاءة والفعالية للأنشطة اللوجستية وكافة العمليات التي تتم داخل الورش والترسانات في إطار تبادل الخبرات والإمكانيات بين الدول العربية في إطار الحصر سابق الإشارة إليه.</p> <p>– وضع إطار لتقنين أوضاع مقاولي الباطن العاملين في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن.</p> <p>– تفعيل الإستعانة بمكاتب التصميم العربية، والتي تضم مهندسين على درجة عالية من الكفاءة لإعداد تصميمات السفن المخطط إنشاؤها في أي دولة عربية لتوفير العملة الصعبة المدفوعة لمكاتب التصميم الأجنبية (يتوافر علي سبيل المثال مكاتب في الامارات و مكتب تحت الانشاء في مكتبة الاسكندرية).</p>	<p>.6</p>
<p><u>التدريب والتوظيف:</u></p> <p>– حصر لأنواع العمالة والوظائف المطلوبة للعمل في صناعة بناء وإصلاح السفن، إمكانيات الدول العربية المتوفرة من العمالة والوظائف في صناعة بناء وإصلاح السفن.</p> <p>– حصر لمراكز التدريب التي تقدم برامج تدريبية وتأهيلية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن.</p> <p>– وضع خطة تدريب واضحة المعالم بناء علي الحصر السابق، وإيجاد كوادر للوظائف وفق الخطة سألقة الذكر علي ان تتضمن جزء نظري وآخر عملي.</p>	<p>.7</p>
<p>المرحلة الثانية</p>	
<p><u>التشريعات و القوانين:</u></p> <p>العمل علي توحيد التشريعات - الموجودة بالفعل - ذات الصلة بصناعة بناء وإصلاح السفن بقدر المستطاع وإصدار ما لا يتوافر منها في بعض الدول العربية، بما يضمن تحقيق أقصى</p>	<p>.1</p>

<p>استفادة للدول العربية في إطار التوظيف المدروس لإمكانيات الدول العربية ذات العلاقة بصناعة بناء واصلاح السفن. علي سبيل المثال: تشريعات الاستثمار، تشريعات مشاركة القطاعين العام والخاص، التشريعات الضريبية، التشريعات ذات الصلة بالمشتريات، التشريعات المنظمة للصناعة علي وجه العموم وعلى الأخص ذات الصلة بإنشاء المجمعات الصناعية الخاصة بصناعة السفن والصناعات التكميلية المغذية لها.</p>	<p>الهيكل الضريبي:</p> <p>2. – تأسيس هيكل ضريبي يتماشى مع طبيعة الصناعة لجذب الاستثمار في إطار اتفاقية جمركية تجمع الدول العربية (اتحادات جمركية – مناطق حرة).</p> <p>– إعفاء مستلزمات صناعة بناء وإصلاح السفن من أية ضرائب تحمل الورش و الترسانات أعباء مالية مما يضعف الصناعة ويقلل من مكاسبها.</p>
<p>خطة التنمية و جذب الاستثمار:</p> <p>3. – تأسيس مناطق صناعية لصناعة بناء و إصلاح السفن تضم مشروعات (ورش متوسطة وكبيرة متخصصة في إنتاج وصيانة السفن وقطع الغيار)، مع إنشاء تكتلات في تلك الصناعة الهامة علي في عدد من المناطق الاقتصادية والصناعية مثل (نيوم والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس).</p>	<p>سياسات التمويل:</p> <p>4. – تأسيس بنوك يكون غرضها الاستثمار في المشروعات البحرية ومنها (صناعة بناء وإصلاح السفن).</p>
<p>المنظومة الإلكترونية و تكنولوجيا المعلومات:</p> <p>5. – تفعيل المنظومات الإلكترونية لإدارة الورش و الترسانات العربية وتداول المستندات إلكترونياً بين الجهات وبعضها مثل إدارة الترسانة وأجهزة الدولة وغيرها من الجهات المختصة لتسهيل دفع رسوم دخول الترسانات وحجز الأرصفة إلكترونياً لتجنب حدوث أي تصادم أثناء التراكي على الأرصفة.</p> <p>– تنفيذ مشروع النافذة الواحدة الذي يسعى لإنهاء الإجراءات المتعلقة بدخول السفن للترسانات بـمكان واحد ومن جهة واحدة (والاستهداء علي سبيل المثال علي تجربة الاردن المميزة في هذا الصدد).</p>	

6.	<p><u>كفاءة العمليات:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - دمج صغار المصنعين وملاك الورش المحلية داخل القطاع الرسمي وتسهيل إجراءات اعتمادهم لمزاولة نشاطهم في إطار قانوني يكفل كافة حقوقهم مع منحهم شهادات الجودة اللازمة لهم لمزاولة المهنة. - ربط أهداف التنمية المستدامة بالأهداف الاستراتيجية للجهات العاملة بمجال صناعة بناء واصلاح السفن.
7.	<p><u>التدريب والتوظيف:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - إنشاء مراكز تدريب معتمدة ذات معايير عالمية ورفع كفاءة المتواجد منها. - تدريب وإعداد كوادر بشرية متخصصة في التسويق للخدمات والصناعات البحرية علي الأخص صناعة بناء وإصلاح السفن. - إنشاء مدارس فنية متخصصة مع تطوير القائم منها وحث مؤسسات التمويل ومخاطبتها لتحقيق هذا الهدف (مثل المدرسة الفنية بترسانة الاسكندرية) - الربط بين مخرجات تلك المدارس الفنية والشركات والجهات العاملة في صناعة بناء وإصلاح السفن.
المرحلة الثالثة	
	<p><u>عمليات التصنيف والإشراف</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - تفعيل اتفاقية الهيئة العربية لتصنيف السفن وتفعيل دورها . - تسهيل إجراءات فحص واعتماد القطع البحرية عربية الصنع وتيسير إبحارها حتى في نطاق المنطقة العربية وما حولها من الدول التي لا تحتاج إلى شروط تصنيف واعتماد صعبة لا تقوي الدول العربية على توفيرها "علي الأقل في الوقت الحالي. - توحيد كافة برامج التصميم المستخدمة في تصميم القطع البحرية في الترسانات العربية.

6.3. النتائج والتوصيات العامة للمرحلة الثالثة من الدراسة بشأن مقترح آلية التكامل بين الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن

خلصت المرحلة الثالثة من الدراسة الي تقديم مقترح للآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، وذلك اعتماداً على أهم النتائج في هذا الشأن التي خصلت إليها تقارير المرحلة الأولى والثانية من الدراسة، بالإضافة إلى عقد ورشة عمل أخيرة في شأن مناقشة مقترح الآلية التكاملية وتم الخروج بنتائج تتمثل في الإجراءات المستهدف القيام بها في التغلب علي المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية، ثم تم اقتراح المخطط التنفيذي الذي يعول عليه في تنفيذ هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، وتم تنظيم هذه الورشة حرصاً علي أن تكون الآلية المقترحة تستند علي معلومات موثقة تم الحصول عليها من ممثلي الدول العربية.

فقد إشتملت الآلية المقترحة علي أهم المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية والتسويقية والمالية التي تحول دون قدرة الدول العربية علي المنافسة بقوة في سوق بناء وإصلاح السفن فضلاً عن تحديد عدد من الإجراءات المستهدف القيام بها من أجل التغلب علي تلك المعوقات مع تقديم إطار عام مقترح لتنفيذ هذه آلية التكاملية بين الدول العربية بجانب تحديد مراحل تنفيذها بين الدول العربية كل ذلك في شأن التكامل و تحقيق الدعم الكامل لنجاح وتواجد هذه الصناعة كثيفة رأس المال في الوطن العربي، والجدير بالذكر ان الآلية المقترحة لم تغفل عن تشكيل المسار القانوني المقترح لتنفيذ الآلية مع العمل علي تحديد جهة معينة في كل دولة مسؤولة عن تنفيذ المقترحات التي خلصت إليها الدراسة وتزويد الآلية بكل ما تحتاجه من معلومات موثقة لمشاركتها علي المنصة الإلكترونية مع كافة الجهات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية الأخرى في إطار من الشفافية والتعاون البناء لضمان الإستغلال الأمثل لإمكانيات كل دولة عربية وتبادل الخبرات بين الدول العربية فيما يتعلق بصناعة بناء وإصلاح السفن أو الصناعات التكميلية المغذية لها، وذلك في سبيل أن يكون لكل دولة عربية دور فعال داخل الآلية المقترحة والإستفادة مما توصي به مع مراعاة ظروف كل دولة عربية والأخذ في الإعتبار تفاوت القدرات الفنية والتكنولوجية والإدارية للورش والترسانات في مختلف الدول العربية.

كما خلصت نتائج المرحلة الأخيرة من الدراسة الي إسناد مهمة متابعة تنفيذ الآلية المقترحة والتنسيق بين الجهات المعنية ذات الصلة بصناعة بناء وإصلاح السفن في مختلف الدول العربية الي اللجنة الفنية للنقل البحري علي أن ينبثق من تلك اللجنة فريق معين تكون مهمته متابعة تنفيذ

مخرجات الدراسة والآلية المقترحة و يتم توفير كل ما يلزم لهذا الفريق من أشكال الدعم للقيام بمهمته تحت إشراف اللجنة الفنية للنقل البحري.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع الاجنبية

- Ferreira, F. de A. L., Scavarda, L. F., Ceryno, P. S., & Leiras, A. (2018). Supply chain risk analysis: a shipbuilding industry case. International Journal of Logistics Research and Applications, 21(5), 542–556. <https://doi.org/10.1080/13675567.2018.1472748>
- Kamola-Cieslik, M. (2021). Changes in the Global Shipbuilding Industry on the Examples of Selected States Worldwide in the 21st Century. European Research Studies Journal, XXIV(Issue 2B), 98–112. <https://doi.org/10.35808/ersj/2205>
- Stopford, M. (2004). World sea trade outlook: where China fits into the global picture. Exploring Shipping Business in China, Mareforum & Tradewinds Conference, 26.
- UNCTAD Secretaria , based on data provided by Marine Traffic. (2021). (<http://marinetraffic.com>)- Ships of 1000 GT and above.
- Xinhua, (2023) China's first domestically-built large cruise ship to be delivered by end 2023. Available at: <https://english.news.cn/20230216/0838dd5be7ff4e8dacde3290e9b37126/c.html>.
- The Business Research Company, (2023), Ship building and repairing global market report 2023. Available at: <https://www.thebusinessresearchcompany.com/report/ship-building-and-repairing-global-market-report>.
- UNCTADSTAT. (2023). Merchant fleet by flag of registration, annual. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>
- World Bank. 2023. The Container Port Performance Index 2022: A Comparable Assessment of Performance Based on Vessel Time in Port. CPPI. © World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/39824> License: CC BY 3.0 IGO.
- Clarksons research (2021). Magnitude of Shipbuilding industry in Arab countries Available at: <https://www.clarksons.net/n/#/portal/about-us/shipping-and-trade> (Accessed: 28 August 2023).

ثانياً: المراجع العربية

- صندوق النقد العربي (2023) , التقرير الاقتصادي العربي الموحد – الإصدار السابع عشر غسطس .Available at: <https://www.amf.org.ae/ar/publications/altqryr-alaqtsady-alrby-2022.almwhd/mwjz-altqryr-alaqtsady-alrby-almwhd-2022>
- ريم محمد جمال الدين صطفي الخياط (2023) دور النقل البحري في تنمية تجارة مصر الخارجية Available at: https://jces.journals.ekb.eg/article_297537_e4179346e4435aecec089bd2dd4cd829.pdf

المرفقات

مرفق رقم (1) قائمة اسئلة الاستبيان حول الإمكانيات الحالية والمعوقات في

الجهات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

أولاً: الإمكانيات الحالية في الجهات المعنية بصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية:

بناءً على الدراسات التي تمت في مجال صناعة و بناء وإصلاح السفن، تم استخلاص اهم الإمكانيات التي يلزم توافرها داخل هذه الصناعة، فيما يلي اهم هذه الإمكانيات برجااء ابداء الرأي:

مرتفع جداً	مرتفع	محايد	منخفض	منخفض جداً	الجملة
					1. ما مدى توافر إمكانيات البناء بمراحله المختلفة (تقطيع – تشكيل – تركيبات – لحام وتجميع قطاعات)؟
					2. ما هي قدرة معدات التداول ووسائلها الثابتة والمتحركة؟
					3. ما هي طاقة العمل بورش المواسير والورش الفنية لأعمال القطع والتشكيل؟
					4. ما هي طاقة العمل بورش التركيبات الكهربائية والتركيبات الميكانيكية؟
					5. ما هي طاقة العمل بمعدات السطح؟
					6. ما هي طاقة العمل بورش الدهان والعزل؟
					7. ما هي طاقة وقدرة التدشين؟
					8. حالة الموانئ البحرية و تطابقها للمواصفات العالمية و لخدمة السفن الحديثة.
					9. أجهزة تداول وترحيل البضائع داخل الميناء.

ثانياً: المعوقات التي تواجه صناعة بناء السفن و إصلاحها في الدول العربية:

بناءً على الدراسات التي تمت في مجال صناعة و بناء وإصلاح السفن، تم استخلاص اهم المعوقات التي تواجه هذه الصناعة، فيما يلي اهم هذه المعوقات برجااء ابداء الرأي:

مرتفع جداً	مرتفع	محايد	منخفض	منخفض جداً	الجملة
					1. عدم توافر الخدمات اللوجستية في الموانئ و ربطها بوسائل النقل الأخرى.
					2. مشكلة البيروقراطية في إدارة قطاع النقل البحري.
					3. ضعف توافر إدارة لنظم المعلومات.
					4. مشكلة الأيدي العاملة المدربة على استخدام التكنولوجيا الحديثة.
					5. عدم وجود مركز صيانة دورية في معظم الموانئ للسفن.

ثالثاً: مقترحات لمعالجة التحديات التي تواجه صناعة بناء و إصلاح السفن بدول العربية

فيما يلي بعض من المقترحات التي يمكن الاعتماد عليها لمواجهة التحديات و المشاكل التي تواجه بناء و إصلاح السفن فيما يلي اهم النقاط لمعالجة هذه التحديات برجااء ابداء الرأي:

الجملة	أوافق بشدة	أوافق	حيادي	لا أوافق	لا أوافق بشدة
1. انشاء مركز تدريب لجميع العاملين على استخدام التكنولوجيا.					
2. التعامل مع الموانئ والنقل البحري كقطاع واحد مستقل.					
3. العمل على ربط الموانئ البحرية (نقل متعدد الوسائط) لتصبح مركز لوجستي.					
4. تفعيل مبدأ الميزة التنافسية بين الدول العربية.					
5. العمل على نشر الوعي للموانئ والسفن المستخدمة.					

مرفق رقم (2) ورشة العمل الأولى

إمكانيات الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن ومدى تنافسيتها في السوق العالمي والعوامل المؤثرة في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن

يوم الورشة 2023/4/9 من خلال "تطبيق زوم"

محاور ورشة العمل:

أولاً: المحور الأول الخاص بدراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية

- إمكانيات الجهات العربية (شركات، هيئات، مؤسسات بحثية) المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن مقارنةً بالسوق العالمي.
- المعوقات (الاقتصادية، الفنية، الإدارية، التشريعية) التي تواجه الجهات العربية المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن.
- العوامل المؤثر في قرار ملاك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن.
- عوامل نجاح صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية ومقترحات تطوير الصناعة.

ثانياً: المحور الثاني الخاص بدراسة إنشاء قاعدة بيانات لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن في

الدول العربية

- إمكانيات الجهات العربية (شركات، هيئات، مؤسسات بحثية) المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن من البرمجيات ولمنظومات وقواعد البيانات والمواقع/المنصات الالكترونية وتكنولوجيا المعلومات المستخدمة والمعوقات التقنية.
- البيانات والمؤشرات الداعمة لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية والخاصة بالإدار الفنية والصناعات التكميلية والتسويق.
- المواقع/المذصات الالكترونية التي تعرض الفرص الاستثمارية بالدولة في هذا المجال.
- إمكانيات شبكات المعلومات في الدول العربية.

مرفق رقم (3) ورشة العمل الثانية

ورشة عمل لمناقشة امكانيات الجهات العاملة بجمهورية مصر العربية فى صناعة بناء وإصلاح السفن ومدى تنافسيتها فى السوق العالمى والعوامل المؤثرة فى قرار مالك السفن لإختيار ترسانات بناء وإصلاح السفن ومعوقات الإستثمار الأجنبي فى تلك الصناعة

تاريخ وموعد الورشة: الأربعاء الموافق 12 يوليو 2023 الساعة 10 صباحاً

المكان: مقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

محاور ورشة العمل:

أولاً: المحور الأول الخاص بدراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة اصلاح وبناء السفن فى

الدول العربية

- إمكانيات الترسانات المصرية والبيانات والمؤشرات الداعمة للصناعة والخاصة بالإدارة الفنية والصناعات التكميلية والتسويق.
- تحديات وفرص الاستثمار الاجنبي فى صناعة بناء وإصلاح السفن فى مصر وأثر تنمية صناعة بناء وإصلاح السفن على تسهيل وتيسير حركة التجارة العربية البيئية.
- الإستدامة وأثرها على صناعة بناء وإصلاح السفن المصرية فى ظل الحفاظ على البيئة.

ثانياً: المحور الثانى الخاص بدراسة إنشاء قاعدة بيانات لدعم صناعة اصلاح وبناء السفن فى

الدول العربية

- إمكانيات الترسانات والشركات المصرية المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن من البرمجيات والمنظومات وقواعد البيانات والمواقع الالكترونية وتكنولوجيا المعلومات المستخدمة وكذلك المعوقات التقنية الحالية.
- البيانات ومؤشرات الأداء والخدمات المقدمة الداعمة لصناعة بناء وإصلاح السفن فى مصر والخاصة بالإدارة الفنية والصناعات التكميلية المغذية للصناعة والتسويق، والمطلوب توفيرها فى المنصة الالكترونية الموحدة وقاعدة البيانات الجارى دراسة إنشائها.
- المواقع/المنصات الالكترونية التى تعرض الفرص الاستثمارية فى مصر فى هذا المجال، وكذلك البيانات والخدمات المطلوب توفيرها لعرض الفرص الاستثمارية والحوافز المقدمة على المنصة الالكترونية الموحدة.

مرفق رقم (4) ورشة العمل الثالثة

ورشة العمل العربية المعنية بإمكانيات الدول العربية في صناعة بناء وإصلاح السفن وتحديات وفرص الإستثمار الأجنبي في تلك الصناعة

تاريخ وموعد الورشة: 7 و 8 اغسطس 2023 الساعة 10 صباحاً

المكان: هيئة قناة السويس بالإسماعيلية

محاوور ورشة العمل:

أولاً: المحور الأول الخاص بدراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة اصلاح وبناء السفن في الدول العربية

- إمكانيات الترسانات العربية والبيانات والمؤشرات الداعمة للصناعة والخاصة بالإدارة الفنية والصناعات التكميلية والتسويق.
- تحديات وفرص الاستثمار الاجنبي في صناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية وأثر تنمية صناعة بناء وإصلاح السفن على تسهيل وتيسير حركة التجارة العربية البيئية.
- الإستدامة وأثرها على صناعة بناء وإصلاح السفن في ظل الحفاظ على البيئة.

ثانياً: المحور الثانى الخاص بدراسة إنشاء قاعدة بيانات لدعم صناعة اصلاح وبناء السفن في الدول العربية

- إمكانيات الترسانات والشركات بالدول العربية المختصة بصناعة بناء وإصلاح السفن من البرمجيات والمنظومات وقواعد البيانات والمواقع الالكترونية وتكنولوجيا المعلومات المستخدمة وكذلك المعوقات التقنية الحالية.
- البيانات ومؤشرات الأداء والخدمات المقدمة الداعمة لصناعة بناء وإصلاح السفن في الدول العربية والخاصة بالإدارة الفنية والصناعات التكميلية المغذية للصناعة والتسويق، والمطلوب توفيرها في المنصة الالكترونية الموحدة وقاعدة البيانات الجارى دراسة إنشائها.
- المواقع/المنصات الالكترونية التى تعرض الفرص الاستثمارية فى الدول العربية فى هذا المجال، وكذلك البيانات والخدمات المطلوب توفيرها لعرض الفرص الاستثمارية والحوافز المقدمة على المنصة الالكترونية الموحدة.

مرفق رقم (5) ورشة العمل الرابعة

مناقشة مقترح آلية التكامل العربي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن

واستعراض مكونات المنصة الإلكترونية الموحدة لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن

بالدول العربية

تاريخ وموعد الورشة: يوم الأثنين الموافق 5 فبراير 2024 الساعة 10 صباحاً

المكان: قاعة الاندلسية – مقر الامانة العامة لجامعة الدول العربية

محاوور ورشة العمل:

أولاً: المحور الأول الخاص بدراسة إنشاء آلية عربية لدعم صناعة اصلاح وبناء السفن في

الدول العربية

استعراض مقترح الآلية التكاملية التي خلصت لها الدراسة لتحقيق التعاون العربي في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن من حيث:

- عرض ومناقشة الشكل والمسار القانون لتنفيذ هذه الآلية التكاملية بين الدول العربية في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن.
- عرض ومناقشة المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية لهذه الآلية التكاملية، مع مقترح الاجراءات المستهدف القيام بها في التغلب علي تلك المعوقات الإدارية والإجرائية والفنية.
- عرض ومناقشة الإطار العام لمقترح الآلية العربية للتكامل في صناعة بناء وإصلاح السفن.
- استقبال مداخلات ومقترحات الدول العربية.

ثانياً: المحور الثاني الخاص بدراسة إنشاء قاعدة بيانات لدعم صناعة اصلاح وبناء السفن في

الدول العربية

- استعراض مقترح مكونات المنصة الإلكترونية الموحدة لدعم صناعة بناء وإصلاح السفن بالدول العربية.
- استقبال مداخلات ومقترحات الدول العربية.