

دراسة تحليلية للوضع الحالي للأسطول التجاري البحري السوري في ضوء المتغيرات الراهنة

الدكتور أيمن محمد محمد خليل النحراوي*

(تاريخ الإيداع 28 / 11 / 2012. قُبل للنشر في 19 / 3 / 2013)

▽ ملخص ▽

انطلاقاً من الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية البالغة التي يمثلها الأسطول التجاري البحري الوطني للجمهورية العربية السورية ، فقد تم إعداد هذه الورقة البحثية لنتناول بالعرض والتحليل للوضع الحالي لهذا الأسطول في ظل المتغيرات الراهنة ، ولا سيما أنه قد تعرض لمؤثرين رئيسيين: أولهما الأزمة الاقتصادية العالمية، وثانيهما الإجراءات العدوانية الغربية في المجال البحري الموجهة ضد الأسطول السوري ، وقد خلصت هذه الورقة البحثية إلى نتائج من أهمها أن المؤثرين المتمثلين في الأزمة المالية العالمية والإجراءات العدوانية الغربية تجاه سوريا قد ألقنا إلى حد كبير بتأثيرات سلبية على هذا الأسطول ، كذلك ما أكدت عليه التوصيات من أن تنمية الأسطول التجاري البحري السوري وإن كانت تحتاج إلى تشريعات وقوانين تنظم وتيسر وتشجع على الاستثمارات في هذا الأسطول ، إلا أن الوضع الراهن يتطلب إدارة للأزمة تضم كافة الأطراف المعنية ، وفي مقدمتها المؤسسات المصرفية لتقديم الحوافز الاستثمارية والقروض والتسهيلات الائتمانية الميسرة لتنمية هذا الأسطول ، إضافة إلى ما أوصى به الباحث من ضرورة إنشاء شركات ملاحية ذات مسؤولية محدودة للعمل في المجال البحري مع التأكيد على فصل الإدارة عن الملكية في هذه الشركات .

الكلمات المفتاحية : الأسطول التجاري ، الأزمة الاقتصادية العالمية ، مستويات النوالين ، أسعار السفن ، تسجيل السفن ، متوسط عمر السفينة ، الحمولة الكلية المسجلة .

*محاضر - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - اللاذقية - سورية.

Analytical study on the current and future situation of the Syrian Merchant Fleet

Dr. Ayman Mohamed Mohamed Khalil El Nahrawy*

(Received 28 / 11 / 2012. Accepted 19 / 3 / 2013)

▽ ABSTRACT ▽

Based on the strategic and economic importance of the Syrian Merchant Fleet, this research paper was prepared to illustrate and analyze the current situation of this fleet under the prevailing circumstances, taking into account the impacts of the latest world economic crisis on the fleet, as well as the hostile western sanctions and procedures imposed on the fleet units, the researcher discussed the impact of the latest world economic crisis on the world maritime industry with emphasis on the world merchant fleet , global shipping market and on the Syrian Merchant Fleet which like many countries fleets was negatively affected by the crisis, added to this negative impacts those which were caused by the hostile sanctions and procedures imposed by the western countries against the Syrian Merchant Fleet , the researcher asserted that other Syrian economic society sectors should form a crisis management entity, including banks to support the Syrian Merchant fleet , moreover what was recommended of establishing maritime private limited companies as new business entities and grant the separation between ownership and management .

Keywords: Merchant Fleet, World Economic Crisis, Freight Rates, Ship Prices, Ship Register , Ship Average Age ,Gross Registered Tonnage.

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

مقدمة:

ان تاريخ البحرية في هذا العالم يضع في مقدمة صفحاته صناع السفن والبحارة الفينيقيين الذين أبحروا بسفنهم من المرافئ السورية إلى كافة أنحاء البحر الأبيض المتوسط ، فقد سجل هؤلاء بمهاراتهم الملاحية تاريخاً تعزز به سوريا على مر الأجيال ، ولها أن تتخذة نبراساً في حاضرها ومستقبلها .

تقوم هذه الورقة البحثية على إجراء دراسته تحليلية لمعطيات الوضع الراهن للأسطول التجاري البحري العالمي ولا سيما في أعقاب الأزمة الاقتصادية العالمية ، ثم تحليل الإحصاءات الرئيسية للأسطول التجاري البحري الوطني للجمهورية العربية السورية ، حيث تستهل الورقة البحثية بإيضاح وجيز للأهمية الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية للأسطول التجاري البحري الوطني ، وانطلاقاً من هذا يتم استعراض الإحصاءات الرئيسية لوحدات الأسطول التجاري السوري ، من حيث العدد الإجمالي وكذلك من حيث أعداد السفن المسجلة وغير المسجلة تحت العلم السوري ، ثم يتم الإشارة إلى الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة باعتبارها كانت في مقدمة العوامل التي أثرت سلباً على الأسطول التجاري البحري السوري ثم يتم تناول أثر الإجراءات العدوانية الغربية ذات الطابع الاقتصادي والتي أثرت سلباً إلى معطيات الوضع الراهن للأسطول التجاري البحري السوري.

في الإطار نفسه كان من الضروري التعرض بالبحث والتحليل لأهم مواد القانون رقم 27 لعام 2008 والذي تم إصداره بهدف تلافي ما اكتتف التشريعات والقوانين السالفة عليه من نقائص وكذلك صياغة مواد جديدة في إطار هذا القانون تتواءم مع التطورات الحديثة والمتعاقبة في مجال النقل البحري العالمي وكذلك مع المعاهدات والاتفاقيات البحرية الدولية التي انضمت إليها الجمهورية العربية السورية ، حيث يتم بيان ماتضمنته مواد هذا القانون من تسهيلات وتيسيرات ومحفزات جديدة لتشجيع قطاع النقل البحري السوري مع التركيز في البحث والتحليل على المواد المتعلقة بالأسطول التجاري البحري السوري.

أيضاً تتعرض هذه الورقة البحثية للإجراءات الممكن اتخاذها في ظل الوضع الراهن للأسطول التجاري البحري السوري ، انطلاقاً من دوره الهام والحيوي في نقل الصادرات والواردات من بضائع التجارة الخارجية السورية ، ثم تختتم الورقة البحثية بالنتائج والتوصيات.

مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث في أن الاسطول التجاري البحري السوري قد تعرض لمؤثرين رئيسيين هما الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيره ، ثم ما أعقبها على صعيد آخر من إجراءات عدوانية فرضتها مجموعة الدول الأوروبية والولايات المتحدة على صعيد صناعة النقل البحري العالمي ، إن خطورة هذين المؤثرين على الأسطول التجاري البحري السوري ، تتمثل في تزايد احتمال تعرض العديد من المستثمرين السوريين في هذه الصناعة للإفلاس ، لأن العديد منهم قد امتلك سفنه عن طريق الاقتراض من المصارف بأسعار فائدة تضاف إلى أصل القرض ، والتي تشكل في مجموعها مجمل الديون المستحقة للمصرف على هؤلاء المستثمرين ، وفي ظل تداعيات هذين المؤثرين على ادارة سفن الاسطول وتشغيلها، تصبح هذه السفن عبئاً مالياً على ملاكها ، مما يهدد بإغلاق وتصفية العديد من تلك الشركات الملاحية والأنشطة البحرية العديدة ، والتي بدأ العديد منها في تسريح عدد كبير من أفراد العمالة البحرية وبيع السفن لتقليل النفقات .

أهمية البحث وأهدافه :

تتجلى أهمية هذه الورقة البحثية في موضوعه الذي يتعلق بالأسطول التجاري البحري الوطني للجمهورية العربية السورية ، والذي تعرض في السنوات الخمس الأخيرة إلى مؤثرين رئيسيين هما الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة ، ثم ما أعقبها على صعيد آخر من إجراءات عدوانية على الصعيد البحري فرضتها مجموعة الدول الأوروبية والولايات المتحدة والدول التابعة لسياساتها مما ألقى بآثاره على الأسطول التجاري البحري السوري ، واعتباراً للأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لهذا الأسطول توجب التعرض بالبحث والتحليل للوضع الراهن لمجريات الأوضاع الحالية في الأسطول التجاري البحري العالمي وتبين موضع الأسطول التجاري البحري السوري منها في ظل المؤثرين سالف الذكر . تأسيساً على ماسبق ، يمكن إيجاز أهداف هذه الورقة البحثية فيما يلي :

- 1- بحث الاحصاءات الرئيسية للأسطول التجاري البحري العالمي والسوري وتحليلها .
- 2- بيان تأثير الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة على الأسطول التجاري البحري العالمي والسوري .
- 3- بيان أثر الإجراءات الغربية الراهنة في المجال الاقتصادي على الأسطول التجاري البحري السوري.
- 4 - بحث أثر القانون 27 لعام 2008 على الأسطول التجاري البحري السوري.

فرضيات البحث :

- 1- إن الازمة المالية العالمية قد أفرزت أثارا سلبية على الأسطول التجاري البحري العالمي والسوري على السواء
- 2- إن الاجراءات المتخذة من قبل مجموعة الدول الاوروبية والولايات المتحدة والدول التابعة لسياساتها قد ألفت بآثار سلبية على الأسطول التجاري البحري السوري.
- 3- إن عملية تنمية الاسطول البحري السوري وتطويره تتطلب إجراءات إضافية على صعيد مختلف القطاعات الاقتصادية بهدف مساندة نشاط النقل البحري والدور الاستراتيجي والاقتصادي لهذا الاسطول.

منهجية البحث :

اعتمد الباحث منهجاً وصفيّاً تحليلياً عن طريق الاستعانة بالبحث المكتبي الذي يهدف إلى دراسة وتحليل ماهو متاح من الدراسات والأبحاث والكتابات والتقارير ذات الصلة بموضوع الورقة البحثية ، إضافة إلى ماتم تجميعه من مواد المراسيم والتشريعات ولاسيما بنود القانون 27 لعام 2008 والذي يعد بمثابة أحدث التشريعات التي تم إصدارها بهدف تنمية قطاع النقل البحري في الجمهورية العربية السورية .

الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للأسطول التجاري البحري السوري :

يعتبر الأسطول التجاري البحري الوطني لأي دولة بمثابة الركيزة الأساسية لتجارتها الخارجية ، إذ لا يمكن افتراض وجود تجارة خارجية رائجة بدون أسطول تجاري متقدم يقوم بنقل التجارة الخارجية لهذه الدولة من وإلى شركائها التجاريين ، وذلك دون وجود أسطول تجاري متقدم ، وعليه تهتم دول العالم النامية والمتقدمة على السواء بأن يكون لها أسطول تجاري يضمن تلبية الحاجة المتزايدة لتنمية التجارة الخارجية ودفع صادراتها إلى الأسواق المختلفة وضمن تدفق وارداتها في التوقيتات وبالتكلفة المناسبة ، فالنقل البحري مازال وسيظل أرخص وسائل النقل بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى ، إذ يحقق مبدأ اقتصاديات الحجم فضلاً عن الوفورات الخارجية الاقتصادية والفنية ، والتي تظهر بوضوح في نقل البضائع الصب (الجاف والسائل) بالإضافة إلى الوفورات المتحققة بواسطة نظام النقل بسفن الحاويات .

إن امتلاك أسطول تجاري بحري وطني حديث يعد أحد مظاهر السيادة السياسية والاقتصادية كما يعد دعامة استراتيجية في أوقات الحروب والأزمات لتوفير احتياجات الدولة من السلع الاستراتيجية ونقل المعدات العسكرية والحيوية ، ويضاف إلى العناصر السابقة دور الأسطول التجاري البحري الوطني في توفير فرص عمل للعديد من الأنشطة سواء كانت عمالة بحرية على السفن أو بالموانئ في أنشطة الشحن والتفريغ والتداول والتخزين والتموينات والتوريدات وإصلاح وبناء السفن وغيرها من الصناعات والأنشطة المرتبطة بعمليات الأسطول . (النحراوي ، 2008) .
مؤشرات حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً:

تشير الإحصاءات في هذا الصدد إلى أن حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً قد شهدت في عام 2010 نمواً إيجابياً بنسبة 7% مقارنة بالعام السابق لتصل إلى ما يقدر بحوالي 8,4 بليون طن ومتجاوزة ما كان عليه الوضع قبل اندلاع الأزمة المالية العالمية في عام 2008 ، إن حركة النقل الدولي بسفن الحاويات وكذلك حركة النقل الدولي لسفن ناقلات الصب الجاف لنوعيات البضائع الرئيسية قد قادت بالفعل هذا النمو الإيجابي وساهمت إلى حد كبير في تجاوز تداعيات الأزمة المالية العالمية التي ألقت بآثار سلبية حرجة على الأسطول التجاري البحري العالمي وحركة التجارة العالمية المنقولة بحراً حيث حققت هذه المجموعة من قطاعات الأسطول التجاري البحري العالمي نمواً بنسبة 8,4% في عام 2010 كذلك حققت حركة ناقلات النفط العملاقة نمواً إيجابياً من حيث حجم تجارة النفط المنقول بنسبة 4,2% في عام 2010 مقارنة بعام 2009، وقادت مجموعة الاقتصادات الآسيوية الصاعدة هذا التوجه نحو النمو الإيجابي مسجلة نمواً بنسبة 60% في حجم حركة البضائع المحملة من موانئها عام 2010 مقارنة بالمتحقق في العام السابق عليه 2009، وكذلك نمواً بنسبة 56% في حجم حركة البضائع المفرغة في موانئها عام 2010 مقارنة بالمتحقق في العام السابق عليه 2009. (UNCTAD, 2010)

المؤشرات الرئيسية لسفن ناقلات الصب الجاف (الحبوب):

في عامي 2010/2009 حقق الإنتاج العالمي من الحبوب 1,794 مليون طن منخفضاً بنسبة 4,4% عن العامين السابقين 2008/2007 بينما تزايد الاستهلاك العالمي على الجانب الآخر بنسبة 2% ليصل إلى 1,761 مليون طن 2010/2009، وفي ظل موجات الحرارة الشديدة والجفاف التي تضرب العديد من مناطق إنتاج الحبوب الرئيسية في روسيا وأوكرانيا وبعض مناطق أمريكا الشمالية فقد انخفض الإنتاج العالمي من الحبوب خلال عامي 2011/2010 ، بنسبة - 3,6% في ظل تزايد هائل للطلب على الحبوب استطاعت كل من الولايات المتحدة والأرجنتين أن تعوضه بدرجة كبيرة، وفي ظل هذه المتغيرات أشارت الإحصاءات إلى أن الحجم العالمي من شحنات الحبوب قد بلغ 343 مليون طن عام 2010 محققاً زيادة بنسبة 8,2% مقارنة بعام 2009 وأحتل القمح والذرة نسبة 72,6% من هذه الكمية، وقد أشارت الإحصاءات عن العام المحصولي 2011/2010 إلى تحقق زيادة ملموسة في كميات صادرات القمح العالمي بنسبة 4% مقارنة بالعام المحصولي 2010/2009، كذلك أشارت الإحصاءات إلى حدوث انخفاض نسبي في صادرات القمح من الدول غير التقليدية في التصدير مثل روسيا وأوكرانيا بلغ -49% في عام 2011/2010، مع توقع حدوث زيادة في صادرات القمح من مجموعة المصدرين الرئيسيين (الولايات المتحدة، كندا، أستراليا، الاتحاد الأوروبي، الأرجنتين) بنسبة إجمالية 19% خلال العام المحصولي 2011/2012. (UNCTAD, 2010)

وبوجه عام يمكن الإشارة إلى أن العام المحصولي 2011/2010 شهد زيادة قوية في كميات واردات الحبوب بلغت في مجموعة دول الاتحاد الأوروبي 68%، وفي الصين 41%، وفي أكوادور 20% والمغرب 43% في حين

انخفضت واردات الحبوب في اليابان بنسبة -5% وبنجلاديش -13% وإيران - 49% ، ان التقديرات بصدد القمح باعتباره أهم السلع في مجال تجارة الحبوب العالمية المنقولة بحراً تشير إلى توقع حدوث زيادة في الإنتاج العالمي لمجموعة الدول المصدرة الرئيسية بنسبة 23% في حين يتوقع زيادة الطلب على القمح في أسواق الدول المستهلكة الرئيسية بنسبة 39% بحلول عام 2015.

المؤشرات الرئيسية لسفن ناقلات الصب الجاف (الحديد):

تشير الإحصاءات إلى أن عام 2010 قد شهد إنتاج كمية من الحديد الصلب بلغت 1,4 بليون طن بزيادة نسبتها 15% مقارنة بكمية الإنتاج المتحققة عام 2009 وهذه الكمية أنتجت منها الصين وحدها ما يعادل 626.7 مليون طن أي ما نسبته 44,3% من إجمالي الإنتاج العالمي من الحديد الصلب في ذلك العام، إلى جانب تزايد الطلب فقد تزايد الاستهلاك العالمي من الصلب في عام 2010 بنسبة 13% ثم تزايد في العام التالي 2011 بنسبة 15% ليصل إجمالي الاستهلاك العالمي عام 2011 إلى 1339 مليون طن ، وتشير الإحصاءات عن الشحنات العالمية من الحديد الخام المنقولة بحراً إلى أنها بلغت في عام 2010 كمية 982 مليون طن محققة زيادة بنسبة 9% مقارنة بالعام السابق 2009 حيث مثلت دول أستراليا والبرازيل وكندا والهند وجنوب أفريقيا، المصدرين العالميين الرئيسيين للحديد الخام، بينما تمثل الصين التي تستورد ما نسبته 61,4% من إجمالي الصادرات العالمية من الحديد الخام وبما يعادل 602,6 مليون طن. (UNCTAD, 2010)

وفي مواجهة الطلب الصيني الضخم على الحديد الخام فقد أعلنت البرازيل عن خطة قومية لمضاعفه إنتاج البرازيل من الحديد الخام بنسبة 58% خلال الفترة من 2010 - 2015، وكمؤشر على التوجهات الإيجابية والنمو المتزايد في الطلب العالمي على خام الحديد فقد اتجهت الترسانات البحرية حول العالم نحو تصميم وبناء ناقلات خام الحديد فوق العملاقة حيث طلبت البرازيل وحدها 80 ناقلة من هذا الطراز ، تسلم بحلول عام 2015 منها 36 ناقلة تتجاوز حمولتها 400 ألف (DWT) وهذه الحمولة تعادل ضعف الحمولة التي تقوم عليها ناقلات الصب العملاقة طراز Cape size .

المؤشرات الرئيسية للأسطول العالمي لسفن الحاويات :

تشير المؤشرات الرئيسية عن الأسطول العالمي للنقل بسفن الحاويات إلى أن هذه النوعية من سفن الأسطول العالمي قد حققت أعلي معدلات نمو مقارنة بالنوعيات الأخرى من سفن الأسطول العالمي حيث تحقق معدل نمو في حمولات الأسطول العالمي من سفن الحاويات بنسبة متوسطة 8% خلال الفترة من عام 1990 إلى عام 2010، وفي عام 2010 حدث نمو كبير وملحوس في حمولات الأسطول العالمي من سفن الحاويات بنسبة نمو 13% في عام 2010 مقارنة بعام 2009 الذي شهد واحداً من أسوأ وأقصى السنوات بالنسبة إلى ظروف التشغيل الصعبة وتراجع الطلب على خدمات النقل بسفن الحاويات اعتباراً من عام 2008 ووصلت ذروتها في التراجع عام 2009.

إن النمو الإيجابي المشار إليه في عام 2010 قد تحقق بواسطة تضاعف معدلات النمو في الطلب على خدمات النقل بسفن الحاويات ولاسيما على الخط الملاحي الرئيسي للنقل بسفن الحاويات بين الشرق الأقصى وأمريكا الشمالية ، وبين الشرق الأقصى وأوروبا ، وما يدل على ذلك أن حجم التجارة المحواه عبر المحيط الأطلنطي ، والتي انخفضت بنسبة 19% عام 2009 ، قد تم تعويضه بنمو قوي في التجارة المنقولة شمال - جنوب بواسطة النقل بسفن الحاويات بنسبة 14%، وكذلك تم تعويضه بزيادة قوية في التجارة المنقولة بين الشرق والغرب بنسبة 18,7% في النمو

على طريق الشرق الأقصى أوروبا، ويضاف إلى ما سبق الزيادة في نمو حركة التجارة المنقولة بسفن الحاويات على خط أوروبا - أمريكا الوسطى واللاتينية بنسبة 20٪ خلال عام 2010 والذي شهد نمواً قوياً على مختلف الخطوط الملاحية في حجم حركة التجارة المنقولة بسفن الحاويات مقارنة بعام 2009. (UNCTAD, 2010)

المؤشرات الرئيسية للسوق الملاحى العالمى لسفن الصب الجاف:

تؤكد المؤشرات أن الطلب العالمي على بضائع الصب الجاف الرئيسية قد تعافى من الآثار السلبية للأزمة المالية العالمية في عام 2008، 2009 حيث تحققت زيادة إجمالية في الطلب العالمي بنسبة 11٪ في عام 2010 مقارنة بالعام السابق 2009، أما عن المؤشرات الرئيسة للنوالين في عام 2010 فقد شهدت النوالين العالمية الخاصة بسفن ناقلات الصب الجاف زيادة بنسبة 12٪ للمشاركة الزمنية للسفينة وبنسبة 16٪ بالنسبة لمشاركة إيجار الرحلة للسفينة (UNCTAD, 2010)

إن التحليلات السابقة عن الأسطول التجاري البحري العالمي تبين أن العامين 2008، 2009 كانا الأكثر وضوحاً من حيث تأثر الأسطول التجاري البحري العالمي بأحداث الأزمة الاقتصادية العالمية والتي ألقت بآثار سلبية على الاستثمارات الموجهة لبناء السفن نتيجة انهيار مستويات النوالين للنوعيات المختلفة من البضائع محل نشاط أسطول النقل البحري العالمي وعلى مختلف الخطوط الملاحية، وانطبق هذا على كافة أساطيل الدول بما فيها الأسطول التجاري البحري السوري كما سيتضح من النقاط البحثية التالية .

كما تبين التحليلات السابقة أن الأسطول التجاري البحري العالمي قد أخذ في التعافي التدريجي من أثر الأزمة الاقتصادية العالمية وخاصة مع حلول عام 2010 كما تدل المؤشرات في النقاط البحثية السابقة، وكان من الممكن أن يمتد ذلك التعافي إلى الأسطول التجاري البحري السوري كغيره من الأساطيل البحرية في العالم، إلا أن العقوبات والإجراءات العدوانية الغربية تجاه الأسطول التجاري البحري السوري طوال العامين السابقين أبطت على وضع هذا الأسطول متدهوراً في أعقاب الأزمة، بل وزادت من حدة هذا التدهور كما سيتضح لاحقاً .

النتائج والمناقشة:

أعداد السفن وحمولات الأسطول التجاري البحري للدول العشر البحرية الكبرى في العالم :

يوضح الجدول رقم (1) أعداد السفن وحمولات الأسطول التجاري البحري للدول العشر البحرية الكبرى في العالم، ويتضح باديء ذي بدء أن جميع هذه الدول دون استثناء تضم أساطيلها البحرية سفناً ترفع الاعلام الوطنية لدولها أو ترفع اعلام دول أخرى عادة ماتسمى بدول اعلام الموائمة، وينطبق هذا أيضاً على الأسطول التجاري البحري السوري، ان العديد من الشركات في كافة أنحاء العالم ومنها سوريا تلجأ لتسجيل سفنها تحت علم دولة أخرى ولاسيما دول اعلام الموائمة (بنما، ليبيريا، قبرص، وغيرها...) اما تهرباً من صعوبة وتعقيد الاجراءات في بلادها الأصلية، أو نظراً لمحدودية سلطات دولة علم الملائمة على السفينة وعدم وجود أية قواعد قانونية إلزامية تطبقها سلطة بحرية رقابية لدولة علم الملائمة. كما لا تقوم دولة العلم بفرض ضرائب على إيرادات السفينة، حيث يتم تحصيل رسوم سنوية رمزية على أساس الحمولة بالإضافة إلى رسوم التسجيل، كما أن الحد الأدنى من رقابة دولة علم الملائمة يتيح للشركة الملاحية القيام بالحد الأدنى من الإصلاحات والصيانة الضرورية لتشغيل السفينة واختيار هيئة إشراف وتصنيف متساهلة في الفحص والإصدار وذات تكاليف سنوية منخفضة.

جدول رقم (1) أعداد السفن وحمولات الأسطول التجاري البحري للدول العشرين البحرية الكبرى في العالم

| النسبة من إجمالي الأسطول العالمي | الحمولات dwt | | | عدد السفن | | | الدولة |
|----------------------------------|--------------|-----------------|--------------------|-----------|-----------------|--------------------|------------------|
| | إجمالي | رافعة علم أجنبي | رافعة العلم الوطني | إجمالي | رافعة علم أجنبي | رافعة العلم الوطني | |
| %18.02 | 163394 | 115928 | 47466 | 3027 | 2318 | 709 | اليونان |
| %14.52 | 131703 | 119940 | 11763 | 3091 | 2384 | 707 | اليابان |
| %7.89 | 71516 | 58397 | 13120 | 2786 | 2366 | 420 | ألمانيا |
| %7.22 | 65488 | 35656 | 29832 | 2893 | 1130 | 1763 | الصين |
| %5.18 | 46927 | 36755 | 10172 | 1679 | 1054 | 625 | الولايات المتحدة |
| %5.01 | 45397 | 31738 | 13658 | 1665 | 933 | 732 | النرويج |
| %4.84 | 43843 | 25870 | 17973 | 663 | 371 | 292 | هونغ كونج |
| %3.27 | 29672 | 16977 | 12696 | 993 | 355 | 638 | كوريا الجنوبية |
| %2.69 | 24389 | 19618 | 4772 | 553 | 444 | 109 | تايوان |
| %2.53 | 22980 | 8285 | 14695 | 754 | 287 | 467 | سنغافورة |
| %2.35 | 21295 | 12334 | 8961 | 779 | 409 | 370 | المملكة المتحدة |
| %2.16 | 19556 | 10328 | 9228 | 744 | 428 | 316 | الدنمارك |
| %1.84 | 16692 | 9889 | 6803 | 2157 | 487 | 1670 | روسيا |
| %1.6 | 14490 | 4297 | 10192 | 702 | 159 | 543 | إيطاليا |
| %1.52 | 13774 | 1264 | 12511 | 406 | 40 | 366 | الهند |
| %1.3 | 11759 | 10968 | 791 | 372 | 346 | 26 | سويسرا |
| %1.27 | 11559 | 5657 | 5902 | 203 | 134 | 69 | بلجيكا |
| %1.25 | 11364 | 10387 | 977 | 134 | 74 | 60 | السعودية |
| %1.13 | 10290 | 3497 | 6793 | 801 | 365 | 436 | تركيا |
| %1.08 | 9830 | 936 | 8894 | 179 | 23 | 156 | إيران |

المصدر : تقرير النقل البحري في العالم الصادر عن أمانة الانكناد ، 2010

الإحصاءات الرئيسية للأسطول التجاري البحري السوري:

لقد أسهم الأسطول التجاري البحري السوري طوال السنوات الماضية بجهود كبيرة في نقل التجارة الخارجية السورية حيث تم شحن كميات كبيرة من البضائع الواردة والصادرة للقطاعين العام والخاص السوري ، وبأسعار تقل عن الأسعار التي يفرضها الناقلين وملاك السفن الأجانب بنسبة تقدر بحوالي 30-40% مما انعكس إيجاباً على تكلفة البضائع والمنتجات في الأسواق وعلى عاتق المستهلك .

إن هذا العدد من السفن الذي يبلغ 500 سفينة والتي تشكل في مجموعها وحدات الأسطول التجاري السوري هي مملوكة من قبل مواطنين وشركات ملاحية سورية ، لكن معظمها مسجل تحت أعلام دول الملائمة وبالتالي فهي تعمل تحت أعلام غير سورية .

لقد بدأ تسجيل السفن تحت العلم السوري عام 1969 حيث تم تسجيل 22 سفينة من عام 1970 إلى عام 1980 ثم ارتفع العدد ليصل إلى 40 سفينة عام 1990 ومن عام 1990 إلى عام 2000 وصل العدد إلى 204 سفينة ومن عام 2000 حتى 2010 تراجع العدد ليصل إلى 60 سفينة فقط العامل منها 51 سفينة. (غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2011)

ويبلغ عدد السفن التي يملكها سوريون حالياً أكثر من 500 سفينة يرفع معظمها أعلام دول أجنبية مثل (72 سفينة سورية ترفع علم كمبوديا ، 74 سفينة سورية ترفع علم جورجيا ، 17 سفينة سورية ترفع علم كوريا الديمقراطية ، 69 سفينة سورية ترفع علم باناما ، 56 سفينة سورية ترفع علم سيراليون ، 12 سفينة سورية ترفع علم مولدوفيا ، 15 سفينة سورية ترفع علم مالطا ، وغيرها ...). (غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2011)

أما عدد السفن المشطوبة من تحت العلم السوري فوصل إلى 185 سفينة من عام 2000 وحتى عام 2010 وأكثر الأعوام التي تم شطب سفن خلالها أكثر من غيرها هو عام 2004 حيث تم شطب 20 سفينة وعام 2007 تم شطب 30 سفينة ، وعام 2008 تم شطب 40 سفينة ، وعام 2009 تم شطب 20 سفينة ، وعام 2010 تم شطب 16 سفينة ، وتجدر الإشارة الى أن ظاهرة ازدياد تشطيب السفن المسجلة تحت العلم السوري بدأت مع تطبيق المعاهدة الدولية (A/STCW95) لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال المناوبة للعاملين في البحر 1978 وتعديلاتها. (غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2011)

وتشير الإحصاءات في هذا الشأن إلى أن سفن الأسطول التجاري البحري السوري تضم أنواع وحمولات متنوعة تتراوح حمولاتها بين 1000 طن و35 ألف طن ، وبمجموع حمولات إجمالي قدره نحو 3 ملايين طن ، وهذا الأسطول يقدر أن عدد البحارة والمتخصصين العاملين عليه يصل إلى حوالي عشرة آلاف بحار وفني وعامل من مختلف التخصصات على متن هذه السفن ، ونحو خمسة آلاف فني وإداري وعامل في الشركات الملاحية في قطاعات التشغيل المختلفة بمقار هذه الشركات والتي تولد بدورها العديد من فرص العمل والتوظيف المكملة للعمل البحري المباشر على متن هذه السفن. (غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2011)

بالنسبة إلى القطاع العام السوري ودوره في تملك السفن وتشغيلها ، يضم هذا القطاع المؤسسه العامه السوريه للنقل البحري (سيرامار) ، ولهذه المؤسسه الرياده في امتلاك اثنتين من أوائل السفن في الأسطول التجاري البحري السوري ، وهما السفينه اللاذقيه وتم بنائها عام 1969 ، والسفينه أرواد وتم بنائها عام 1972، وهاتان السفينتان تم بيعهما ، وتمتلك المؤسسه حالياً السفينه سوريه وتم بناؤها عام 2004 ، والسفينه لاوديسيا وتم بناؤها عام 2005 ، والسفينه فينيقيا وتم بناؤها عام 2009 ، أما الشركه السوريه العراقيه فهي تملك السفينه (هاجر) ، والشركه السوريه الأردنيه للملاحة البحريه وامتلكت سفينتين (اليرموك- بردي) ، (وتم بيع هاتين السفينتين وتصفيه الشركه) . وتعد شركة الشام للنقل البحري من أكبر شركات القطاع المشترك في سورية ، وتمتلك سفينتين أولهما هي السفينه انترادوس ، حمولة 6362 طن ، والسفينه راميتا حمولة 6362 طن.

يقدر متوسط عمر سفن الأسطول السوري 30 عام ، وهو متوسط عمري مرتفع للسفينه بالمعايير الدولية ، الأمر الذي يؤثر سلباً على الحالة الفنية للسفن وعدم قدرتها على الامتثال للمتطلبات الدولية ومتطلبات هيئات التصنيف ذات المصداقيه. تدل المؤشرات العالمية في هذا الشأن على أن أسطول سفن الحاويات العالمي يتمتع بأقل متوسط أعمار للسفن برقم 10,7 عام/ سفينه، ثم ناقلات النفط بمتوسط عمر 16,4 عام/ سفينه، ثم سفن البضائع العامة بمتوسط عمر 24,2 عام/ سفينه، ثم النوعيات الأخرى من السفن بمتوسط عمر 25,1 عام/ سفينه، هذه المؤشرات الهامة تخص عام 2010 وهي مقارنة بالعام السابق عليه تعد في مجملها بمثابة توجه عام من ملاك سفن الأسطول التجاري البحري العالمي نحو تخفيض متوسط عمر السفينه إلى المستوي الأمثل الذي تتحقق معه الوفورات الاقتصادية والفنية لتشغيل سفنهم على المسارات والخطوط والمناطق الجغرافية المختلفه من العالم.

وهناك عدد من المؤشرات على خطورة الوضع الراهن للأسطول التجاري البحري السوري ولاسيما الأمر مع العقوبات والإجراءات الغربية ذات الطابع الاقتصادي والبحري ضد سوريا ، حيث تزايد احتمال تعرض العديد من المستثمرين للإفلاس وكذلك خطورة اغلاق العديد من الشركات الملاحية والأنشطة البحرية العديدة وتصفيتها ، بدأ أغلبها بتسريح عدد كبير من أفراد العمالة البحرية على السفن لتخفيف النفقات ومن المتوقع أن تشكل هذه السفن في المستقبل المنظور عبئاً مالياً على ملاكها، كذلك وجود العديد من الشركات البحرية التي امتلكت سفنها عن طريق الاقتراض من المصارف بأسعار فائدة تضاف إلى أصل القرض وهي التي تشكل في مجموعها مجمل الديون المستحقة للمصرف .

الأزمة الاقتصادية العالمية وأثرها على النقل البحري في العالم:

مما لا شك فيه أن العامين 2008 ، 2009 وللذين ظهرت فيهما وطأة الأزمة بشدة على مسرح الاقتصاد العالمي يعدان ولا شك من أخطر فترات الاقتصاد العالمي منذ الأزمة الاقتصادية الكبرى (الكساد العظيم 1929-1933) وذلك من حيث آثارها تداعياتها التي أثرت على صناعة النقل البحري في العالم ، حيث انهارت النوالين وتراجعت العديد من البنوك عن تمويل الاستثمارات البحرية وكذلك انهارت قيمة الأسهم لعديد من الشركات الملاحية والبحرية الكبرى، وربما يكون هذا الانهيار في بعض هذه الشركات أسرع كثيراً من الانهيار الذي حدث في شركات مرتبطة مباشرة بالأزمة المالية العالمية ، ويشير بعض الاقتصاديين إلى أن لكل أزمة حسناتها إذ أن ما حدث قد تسبب في تقليل فائض العرض الكبير من أعداد السفن والحمولات التي أخذت في الزيادة بصورة كبيرة خلال الثلاث سنوات الأخيرة مدفوعة بزيادة معدلات النوالين وانتعاش حركة النقل والتجارة الدولية خلال تلك الفترة والتي تعزو في جزء كبير منها إلى النمو الاقتصادي الهائل في الصين التي استطاعت في تلك الفترة مضاعفة معدل النمو الاقتصادي فيها ليصل في بعض التقديرات إلى 14% سنوياً هذه الأجواء المتفائلة ولدت بيئة استثمارية متفائلة في مجال طلبات الشراء وأوامر بناء السفن الجديدة.

وقد قدر العديد من خبراء النقل البحري ومراكز الأبحاث قبل هذه الأزمة أنه خلال الفترة من 2008 إلى 2012 كان يتوقع انضمام عدد 6000 سفينة جديدة إلى طاقة الأسطول العالمي من جميع الحمولات والنوعيات، ولكن بعد حدوث الأزمة ألغيت طلبات الشراء وأوامر البناء لهذه السفن بنسبة 50% على أثر الركود المتوقع والذي أحجمت في ظله العديد من المؤسسات المالية والمصرفية عن التمويل والاستثمار على الأقل في المدى القصير.

تبلغ الاستثمارات المطلوبة في هذا الشأن في تقديرات الخبراء 300 مليار دولار خلال الأعوام الأربعة المذكورة لتمويل عمليات الإحلال والتجديد للأسطول العالمي من جميع النوعيات وهي بالطبع استثمارات ضخمة سيتعذر تمويلها في ظل الأزمة الراهنة ، وحركة التجارة العالمية التي سجلت معدل نمو نسبته 8% في عام 2007 مقارنة بعام 2006 ، انخفضت في عام 2008 إلى نسبة 4,9% وانخفضت في العام التالي إلى 4,1% في عام 2009. (Schulz, 2008)

تأثير الأزمة على مستويات نوالين النقل البحري:

لاشك أن مستويات النوالين في صناعة النقل بسفن الحاويات قد شهدت أزهي عصورها خلال السنوات الأخيرة المنقضية حتي الربع الأخير من عام 2008 في ظل رواج وازدهار لهذه الصناعة التي لم يسبق له مثيل منذ نشأتها لكن الأزمة الأخيرة ألقَتْ بآثارها السلبية على مستويات النوالين بحيث تشير دلالة على ذلك إلى أن نولون نقل الحاوية من الشرق الأقصى إلى أوروبا قد انخفض من 2800 دولار قبل الأزمة إلى 700 دولار ، وهذا الانخفاض الملحوظ في

مستويات النوالين إنما هو محصلة لعديد من العوامل من ضمنها انخفاض حركة وكميات التجارة المنقولة بحراً على مستوى العالم كله والتي استمرت في الانخفاض خلال عام 2009 مسببة آثار سلبية على الصناعة ككل وكذلك مسببة مشكلات جمة للحمولات الضخمة من السفن من الأجيال الحديثة والتي وصلت في أعلي مستوياتها إلى بناء سفن ذات سعة تجاوزت 11000 حاوية مكافئة والتي يعبر عنها خير تعبير السفينة Emma Maersk والتي ستبلغ سعتها 11300 حاوية مكافئة تبلغ تكلفتها الرأسمالية 100 مليون دولار .

أثر الأزمة على الاستثمارات في السفن والموانئ :

إن حجم الأزمة والركود الاقتصادي العالمي يتضح أثره على النقل البحري بقوة عندما نعلم أن الأسطول العالمي من سفن الحاويات يتضمن 100 سفينة حاويات حديثة تزيد سعة معظمها عن 8000 حاوية مكافئة، ومن نفس الطرازات الكبرى هناك 150 سفينة جديدة تزيد سعتها عن 8000 حاوية مكافئة أيضاً هي تحت التسليم خلال عام 2010، هذه الطاقات الجديدة وما أنفق فيها من استثمارات هائلة وما تتضمنه عملية الاستثمار فيها من ضرورة وحتمية توافر ظروف تشغيلية إيجابية حتى يمكن تغطية هذه الاستثمارات الكبرى وكذلك تغطية التكاليف الإدارية والتشغيلية الباهظة المرتبطة بها، هذه اعتبارات تلقي بظلالها على التوجهات نحو توظيف هذه الطرازات الكبرى من سفن الحاويات وتشغيلها.

وفيما يتعلق بالموانئ البحرية ومحطات الحاويات فلأزمة تداعيات أخرى ، إذ تراجعت بدرجة ملموسة حركة الصادرات والواردات خلال الربع الأخير من عام 2008 ، حيث سجلت العديد من الموانئ الكبرى انخفاضاً نسبياً في كميات البضائع وأعداد الحاويات المشحونة من خلالها، وفي ظل هذه الظروف التي قد يتوقع استمرارها فإن هناك متطلبات استثمارية كبرى غير متوافرة قد تقع على عاتق هذه الموانئ إذا حاولت القيام بعمليات تطوير وتنمية لقدراتها وتسهيلات لها لكي تستطيع استقبال هذه الطرازات الحديثة الضخمة السابق الإشارة إليها ، على سبيل المثال ميناء Long Beach في الولايات المتحدة، حيث تتطلب عملية تنمية قدرات محطة الحاويات فيه خلال السنوات الخمس القادمة إنفاق مبلغ 1,2 مليار دولار للتعميق والتكريك وشراء الروافع الجسرية الحديثة بالمحطة ، أما ميناء Oakland فيقدر الخبراء حاجته إلى 1,6 مليار دولار لزوم عمليات التطوير به خلال نفس الفترة . (Cargo Systems, 2010).

كان لهذه الأزمة أيضاً آثارها السلبية على أعداد الحاويات المتداولة في الموانئ العالمية وسنتخذ من ميناء شنغهاي - الصين مثلاً على ذلك، إذ تداول هذا الميناء عدد 26,15 مليون حاوية مكافئة في عام 2007 بزيادة قدرها 20% عن العام السابق مما أهل هذا الميناء لأول مرة في تاريخه لكي يحتل المركز الثاني عالمياً بعد سنغافورة ، ويزيح ميناء هونج كونج العملاق إلى المركز الثالث عالمياً في عام 2007 ، وللاسف فهذا التطور الإيجابي لم يستمر طويلاً في ظل الأزمة حيث حقق ميناء شنغهاي عام 2008 عدد 28,5 مليون حاوية مكافئة بدلاً من 30 مليون حاوية كان متوقعاً له أن يحققها في هذا العام ليحافظ بها على المركز الثاني على المستوى العالمي . (Containerization International, 2010)

في هذا الشأن تشير هيئة موانئ شنغهاي إلى أن هذا البطء في معدل النمو السنوي في أعداد الحاويات في الميناء سببه تراجع كميات الصادرات الصينية إلى العالم بنسبة ملحوظة في الربع الأخير من عام 2008، ويلاحظ في هذا الشأن أن الصادرات الصينية إلى الولايات المتحدة والتي تمثل 20% من إجمالي الصادرات المتداولة عبر ميناء شنغهاي قد انخفضت بنسبة 7,8% في الشهور التسعة الأولى من عام 2008، وهذا الانخفاض جاء متوكباً مع انهيار

النوالين ولاسيما على خط شنغهاي - أوروبا والذي انخفضت فيه نوالين نقل الحاويات من 1000 دولار إلى 200 دولار للحاوية 20 قدم. (Containerization International, 2010)

أما على جانب القارة الآسيوية نفسها فقد تراجع الطلب على السفن وخدمات النقل البحري والدولي في العديد من المنشآت والقطاعات والدول بنسبة 15% مما ألقى بتأثيره أيضاً على عمليات التداول والشحن في ميناء شنغهاي والعديد من الموانئ البحرية الكبرى في المنطقة مثل هونج كونج ويوسان ويوكوهاما ، لأول مرة منذ الأزمة الاقتصادية العالمية في عام 1929 تنخفض كميات التجارة العالمية المنقولة بحراً بنسبة 10 % تقريباً في عام 2009 ، ومع هذا الانخفاض في الطلب انهارت مستويات النوالين إلى ادنى مستوياتها على الإطلاق ، وفي محاولة من الشركات الملاحية لامتناس تأثير الأزمة لجأت إلى تخفيض العرض من خدمات النقل على خط آسيا / أوروبا بنسبة 22% خلال الفترة من أكتوبر 2008 إلى ديسمبر 2009 ، مع اللجوء لسياسة التسيير البطيء للسفن لتقليل زيادة عرض الخدمة ، وفي ظل هذه الظروف التشغيلية الحرجة أنهت مجموعة الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات هذا العام بخسائر تراكمية بلغت حوالي 15 مليار دولار (Containerization International, 2010)

وعلى مستوى اسطول سفن الحاويات العالمي ، تشير الإحصاءات إلى أنه في يناير 2010 بلغت أعداد سفن الحاويات كاملة التحوية عدد 4719 سفينة تبلغ طاقتها الاستيعابية الاجمالية حوالي 13 مليون حاوية TEU وهذه الإحصاءات تشير إلى معدل نمو نسبته 5,6 % وهو بذلك يعد أقل معدل نمو لطاقة الاسطول العالمي لسفن الحاويات منذ عام 2000، وخلال الربع الاول من عام 2010 تم إبرام عقد لبناء سفينتين فقط حمولة كل منهما 1060 حاوية TEU وهو يمثل طلب البناء الوحيد الذي تسلمته ترسانات بناء السفن خلال 15 شهر التالية نظراً لإفلاس بنك ليمان براذرز، وفي الوقت نفسه فقد تم إلغاء العديد من عقود بناء السفن الجديدة التي كانت قد وقعت بالفعل قبل الأزمة برغم الشروط الجزائية.

(Lloyds Shipping Economist, 2010) .

الأزمة الاقتصادية العالمية وأثرها على الأسطول التجاري البحري السوري :

ويتضح مما سبق من تحليل أن الأزمة الاقتصادية العالمية الأخيرة 2009-2011 قد ألفت بأثار سلبية على مختلف القطاعات الاقتصادية في كافة دول العالم دون استثناء ، وكان ضمن هذه القطاعات صناعة النقل البحري في العالم التي تأثرت بدرجة كبيرة ، ولم يكن قطاع النقل البحري في سورية ببعيد عن هذه الأزمة التي طالته بأثار سلبية ، ولاسيما ما يتعلق بالأسطول التجاري البحري حيث تؤكد التقديرات الصادرة عن غرفة الملاحة البحرية السورية أن قيمة وحدات سفن الأسطول التجاري البحري السوري المملوك للسوريين الذي يبلغ عدد 500 سفينة قيمتها السوقية تقارب المليار دولار قبل هذه الأزمة ، انخفضت قيمتها السوقية بعد الأزمة إلى قيمة تتراوح من 300-400 مليون دولار، وبذلك انخفضت القيمة المالية الاجمالية لوحدات سفن الأسطول التجاري البحري السوري إلى أقل من 60% من قيمتها قبل الأزمة الاقتصادية العالمية .

(غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2011)

تأثير الإجراءات العدوانية الغربية على الأسطول التجاري البحري السوري :

في الوقت الراهن (نوفمبر/ تشرين الثاني 2012) وفي ظل الإجراءات العدوانية في المجال الاقتصادي التي تشنها الدول الغربية في مواجهة سورية ، فقد طالت أثار هذه الإجراءات جميع السفن الرافعة للعلم السوري وكذلك السفن المملوكة للسوريين ومسجلة تحت علم أجنبي ، علي النحو التالي :

- 1- اعتماد مكاتب هيئات التصنيف الدولية وسلطات المرافئ البحرية في الدول الأوروبية والأمريكية والدول التابعة لها ، إجراءات تعسفيه أثناء الكشف والتفتيش على السفن السورية وتعتمد اظهارها بعدم المطابقة ، كما تم وضع السفن السورية على لائحة الاستهداف من ناحية هيئة التصنيف وسلطة الميناء .
 - 2- صعوبة إجراء عملية تبديل طواقم السفن والبجارة السوريين في المرافئ الأوروبية والأمريكية .
 - 3- أن أغلب مالكي السفن لديهم حسابات مصرفية في المصارف الأوروبية نتيجة لطبيعة عملهم ولتسهيل سرعة التحويل من أجرة النقل ورسوم السفن ونفقات الوقود وغيرها ، وقد رفضت تلك المصارف التعامل مع الشركات السورية أو التي لها مقر في سورية ، ما أدى الى صعوبة تحويل الاموال من والي المصارف السورية ، وبالتالي أدى إلى صعوبة إجراء المعاملات المالية والتشغيلية لهذه السفن .
 - 4- تم إيقاف جميع المعاملات المصرفية والتحويلات المالية من قبل المصارف الامريكية والاوروبية وبعض المصارف اللبنانية والخليجية للسفن الرافعة للعلم السوري وكذلك الأمر مع السفن المملوكة للسوريين والتي ترفع أعلام دول أخرى
 - 5- رفض التأمين على السفن من قبل شركات التأمين الامريكية والأوروبية والمتفرعة عنها بالإضافة إلى إلغاء التغطية التأمينية من قبل أندية الحماية والتعويض لكل سفينة سورية أو اجنبية يملكها سوريون ، مما أثر على قدرة هذه السفن في مزاولة نشاطها في شحن أي نوع من البضائع إلى الجهات المختلفة.
 - 6- رفض شركات التزويد بالوقود في المرافئ الأمريكية أو الأوروبية أو الدول التابعة لها في سياستها العدوانية تزويد السفن السورية أو أية سفينة يملكها سوريون حتي لو كانت رافعة لعلم دولة أخرى ، رفض تزويدها بالوقود وعدم إعطاء تسهيلات بالدفع
 - 7- رفض الشركات والترسانات البحرية تزويد السفن السورية بقطع الغيار والتبديل اللازمة لها ، بما يضعها في موقف تشغيلي حرج ويعرضها لمخاطر تشغيلية خطيرة.
 - 8- امتناع الشركات الأوروبية والأمريكية والدول التابعة لها عن إرسال الخبراء والفنيين الذين قد تحتاج إلى خدماتهم السفن السورية عند وجودها في المرافئ الاجنبية .
- متطلبات تفعيل القانون 27 لعام 2008 لتنمية الأسطول التجاري البحري السوري:**

تم صدور القانون 27 لعام 2008 ، وهذا القانون أعده المشرعون والخبراء والمتخصصون السوريون بهدف رئيسي هو تنمية قطاع النقل البحري السوري وتطويره ولاسيما الاسطول التجاري البحري السوري ، وتلافي ما اكتنف القوانين السابقة الخاصة بالنقل البحري من ثغرات أو ملاحظات فيما يتعلق بالسفن التي ترفع العلم السوري وآلية تسجيلها وفرض الرسوم عليها ومن أهمها رسوم تسجيل وتشطيب السفن ونقل الملكية ، إضافة إلى رسوم الوصول والمغادرة والرسم السنوي لتجديد الشهادات التجارية ، كما تشير مواد أخرى في هذا القانون إلى رسوم ترخيص المهن البحرية وتصديق الشهادات وفصله الأخير يتضمن العقوبات والغرامات التي تفرض على من يخالف أحكام هذا القانون ، واتسم هذا القانون بالوضوح والشفافية بعيدا عن التأويل والتفسير والاجتهاد الشخصي حيث اعتمد على معيار الحمولة الكلية المسجلة للسفينة GRT كأساس لاحتساب كافة الرسوم من تسجيل وتجديد وشطب .

ويتضح من تناول هذا القانون بالبحث والتحليل أن القانون 27 لعام 2008 قد أنهى العمل بالمرسوم التشريعي رقم 68 لعام 1973 والمرسوم التشريعي رقم 63 لعام 1970، فقد انقضى على صدور المرسوم التشريعي رقم 68 لعام 1973 أكثر من خمسة وثلاثين عاماً شهد فيها قطاع النقل البحري العالمي تطوراً كبيراً في جميع المجالات ، وغدت

الحاجة ملحة لتطوير التشريع بأحكام جديدة تتماشى مع التطورات الراهنة ، ولاسيما بعد انضمام الجمهورية العربية السورية إلى معظم الاتفاقيات البحرية الدولية وتفعيل دورها في المنظمة البحرية الدولية الأمر الذي يتطلب التوافق بين هذه الاتفاقيات وتعديلاتها والتشريعات الوطنية ، الأمر الذي اقتضى تعديل التشريع النافذ بأحكام القانون 27 لعام 2008 .

ويتضح من بحث وتحليل مواد هذا القانون مايلي :

- المادة رقم (2) الفصل الأول من القانون تحدد فرض رسوم على بناء السفن في الأحواض الوطنية برغم عدم وجود أحواض متخصصة لبناء السفن في سورية ، وإنما هناك فقط أرصفة لصيانة السفن واصلاحها .
- المادة رقم (3) أدخلت هذه المادة شرط الكشف الفني على السفينة قبل تسجيلها تحت العلم السوري وفيما سبق لم يكن يتوافر هذا الشرط وإنما كان التركيز فقط على استيفاء الوثائق والشهادات وأن تكون سارية المفعول وصادرة عن جهات مختصة. كذلك الفقرة (ج) من هذه المادة حيث أصبح بالإمكان تسجيل السفينة داخل الموانئ السورية أو الأجنبية من قبل المفوضين من المديرية العامة للموانئ دون الحاجة إلى استدعاء السفينة إلى الموانئ السورية
- المادة (4) تحدد رسم نقل ملكية السفينة بما يعادل 50 ل.س عن كل طن GRT ورسم التسجيل بمعدل 25 ل.س عن كل طن GRT ، وهنا نلاحظ زيادة في رسم نقل الملكية والتسجيل خلافاً للأنظمة السابقة حيث كانت تدفع الرسوم على القيمة التقديرية للسفينة ، وبشكل عام كانت هذه الرسوم أقل من الرسوم المنصوص عليها في هذا القانون ، كذلك يلاحظ زيادة الرسوم السنوية على السفينة خلافاً للنصوص السابقة حيث كان الرسم السنوي شكلياً إلى حد كبير .
- أيضاً فيما يتعلق بالمادة رقم (4) أوجدت هذه المادة ضريبة أرباح عن السفن المتنازل عنها بمعدل 125 ل.س عن كل طن لايت شيب «Light Ship» أي وزن الحديد الصافي للسفينة في حال كان عمر السفينة أقل من 25 سنة ، هذا الأمر لم ينص عليه في القوانين السابقة ولا يوجد شبيه له لدى النظم القانونية للتسجيل تحت الأعلام الأخرى.
- المادة (6) سمح بموجبها بتشطيب وبيع السفن التي ترفع العلم السوري إلى غير السوريين من الجهات الأجنبية ضمن ضوابط واضحة وسهلة، في السابق كان هذا الأمر ممنوعاً وفي حال التشطيب الإلزامي والاضطراري كان الأمر يستغرق وقتاً طويلاً وتكلفة مالية كبيرة .
- المادة (9) منحت حسماً من رسم الوصول قدره 50% للسفن المسجلة تحت العلم السوري .
- المادة (13) تضمنت إعفاء السفن السورية من الرسم الجمركي وكذلك اعفائها من رسم الإنفاق الاستهلاكي وفيما قبل صدور هذا القانون كانت السفن غير معفاة من هذين الرسمين .
- المادة (15) نصّت على تحصيل الرسوم على إصدار أي وثيقة تعود للسفينة مهما كان نوعها وتزداد الرسوم بصفة مطردة مع زيادة الحمولة المسجلة .
- المادة (26) تختص بتسمية عاملين لهم صفة الضابطة العدلية لتنظيم المخالفات التي ترتكب من قبل أصحاب السفن وأصحاب المهن البحرية طبقاً للمعايير الدولية.
- تضمن القانون إعفاء مالك السفينة من الرسم الجمركي بما فيها الضريبة الموحدة المندمجة فيه ومن ضريبة الإنفاق الاستهلاكي والاستعاضة عنه برسم تسجيل ورسم سنوي تسهياً للإجراءات وتشجيعاً لتسجيل السفن تحت العلم السوري ، واستيفاء رسوم نقل الملكية وشطب تسجيل السفينة في أحوال معينة وفق شرائح تستند إلى محمولها القائم

المسجل في شهاداتها ، وفق ما هو معمول به عالمياً دون اللجوء إلى القيمة التقديرية للسفينة التي تتحكم بها خبرة وميول الخبير المثمن كما كان معمولاً بها سابقاً.

• سمحت مواد القانون بإمكانية إجراء الكشف الفني على السفينة لغاية تسجيلها تحت العلم السوري أو تجديد شهاداتها في مكان رسوها في الموانئ السورية أو الأجنبية بناء على طلب مالكيها دون الحاجة لقدوم السفينة إلى الموانئ السورية خصيصاً لذلك ولاسيما إن كانت أثناء التشغيل في أعالي البحار.

• تم بموجب هذا القانون تعديل الرسوم الزهيدة جداً التي فرضت بالقروش السورية منذ أكثر من خمسة وثلاثين عاماً بما يتلاءم مع التكاليف المالية والمستجدات المحلية والدولية ومع مراعاة إبقائها معتدلة ومنافسة.

• منحت مواد القانون تخفيضاً بنسبة 50% من رسم الوصول لسفن الركاب والسياحية بهدف المساهمة في تنمية الحركة السياحية ، على غرار ما تعامل به هذه السفن في المرافئ الأجنبية والتي تمنحها تخفيضاً بنسبة 50% على بدلات الرسوم ، وهذا من شأنه المساهمة في تشجيع الحركة السياحية البحرية المحلية والوافدة ، من خلال الإعفاءات من بعض الرسوم وتخفيض بعضها الآخر وتسهيل الإجراءات.

• مواكبة أحكام الاتفاقيات البحرية الدولية التي انضمت إليها الجمهورية العربية السورية ، وإغناء القانون بها ولاسيما الأحكام المتعلقة بالسفينة ومنحها الوثائق والشهادات الفنية والقانونية اللازمة وفق المتطلبات الوطنية والدولية ، ووضع آلية عمل رقابة سلطة الميناء على السفن الأجنبية التي تؤم الموانئ السورية.

• تضمنت مواد القانون تحويل وزارة النقل صلاحية إصدار القرارات التنظيمية والاجرائية اللازمة تسهيلاً للإجراءات ومواكبة للتطور في قطاع النقل البحري استناداً إلى الاتفاقيات البحرية الدولية التي تنضم إليها الجمهورية العربية السورية.

• تضمنت مواد القانون تنظيم مجال العمل البحري وتحديد المهن والأعمال البحرية ورسوم تراخيصها ومزاولتها بحسب طبيعتها والعقوبات بحق المخالفين.

• تضمنت مواد القانون فرض غرامات على السفن عند ارتكابها أي مخالفة بما يتلاءم مع طبيعة هذه المخالفة صوتاً لأمن الملاحة والأرواح والممتلكات والبيئة البحرية وسلامة المرافئ ، وقد روعي تحديد مقدار قيمة هذه الغرامات بما يتناسب مع خطورة المخالفة وتأثيرها البيئي والمادي والمعنوي وبهدف عدم تكرارها واعتبار الغرامة تدبيراً زاجراً يهدف إلى منع وقوع المخالفة أساساً.

• تضمنت مواد القانون جواز تعديل الرسوم والغرامات مستقبلاً بقرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح الوزير المختص وهذا من شأنه أن يعطيه المرونة للتلاؤم مع المستجدات والتطورات تحقيقاً للمصلحة الوطنية في سياسة النقل البحري السوري للمنافسة في السوق البحري العالمي .

• تضمنت مواد القانون السماح باستيفاء الرسوم الملاحية والغرامات المالية بالعملة المحلية من السفن التي ترفع العلم السوري وبالقطع الأجنبي من السفن الأجنبية.

• تم إلغاء الرسوم الجمركية وما يتبعها من معاملات بيروقراطية واجرائية معوقة عند تسجيل أو شطب السفينة .

• تشجيعاً للاستثمار في الأسطول التجاري البحري السوري سمح القانون الجديد للأجانب بامتلاك السفن

المسجلة تحت العلم السوري بنسبة 100%

• بوجه عام يمكن القول إن خفض رسوم تسجيل السفن تحت العلم السوري إلى الحد الأدنى يشكل عاملاً إيجابياً في تشجيع الشركات الملاحية السورية والمستثمرين السوريين التسجيل تحت العلم السوري ، لكن وفقاً للقانون الأخير تلاحظ أن هذه الرسوم قد زادت في مجملها ، وهو ما لا يحقق الأهداف المرجوة من صدور القانون .

• يلاحظ أيضاً وجود زيادة بالرسوم السنوية عند تجديد الشهادات التجارية للسفينة إضافة إلى زيادة في الضريبة الرأسالية عند نقل ملكية السفينة أو التنازل عنها للغير وهذا بدوره يعتبر عاملاً سلبياً ربما يجعل الكثيرين يترددون في تسجيل سفنهم تحت العلم السوري.

• لم يتطرق المشرع إلى شرط عمر السفينة المراد تسجيلها تحت العلم السوري بالنسبة إلى كل نوع من النوعيات المختلفة لسفن الاسطول التجاري البحري ، وفي القانون السالف كان يشترط أن يكون عمر السفينة بحدود 25 عاماً حتى تقبل للتسجيل تحت العلم السوري ، أو أن تكون السفينة حتى عمر 30 عاماً شريطة أن تنتمي إلى إحدى هيئات التصنيف الدولية العشرة الكبرى.

في الاطار نفسه فقد بادرت غرفة الملاحة البحرية السورية إلى اتخاذ عدد من القرارات منها إلغاء رسوم الرسو في "مرفأ أرود" عن السفن التي تتردد عليه ، وتخفيض رسوم المكسر للسفن التي ترفع العلم السوري وللسفن الأجنبية المملوكة من قبل السوريين ، ومنح تخفيض عن رسم التجديد السنوي لمدة ثلاث سنوات بمدار "50%" لكل سفينة تسجل تحت العلم السوري والإعفاء من ضريبة المجهود الحربي والمقدرة بـ"30%" على الرسوم السنوية للسفن رافعة العلم السوري وتأمين مرابض للسفن السورية في الحالات الطارئة ضمن المرافئ السورية.

(غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2011)

الاستنتاجات والتوصيات :

الاستنتاجات :

- (1) أكدت الورقة البحثية على أن امتلاك أسطول تجاري وطني وتحديثه يعد أحد مظاهر السيادة السياسية والاقتصادية كما يعد دعامة استراتيجية في أوقات الحروب والأزمات لتوفير احتياجات الدولة من السلع الاستراتيجية ولنقل المعدات العسكرية والحيوية ، ويضاف إلى العناصر السابقة دور الأسطول التجاري البحري الوطني في توفير فرص عمل للعديد من الأنشطة سواء كانت عمالة بحرية على السفن أم في الموانئ في أنشطة الشحن والتفريغ والتداول والتخزين والتموينات والتوريدات وإصلاح وبناء السفن وغيرها من الصناعات والأنشطة المرتبطة بعمليات الأسطول .
- (2) أن العامين 2008 ، 2009 كانا الأكثر وضوحاً من حيث تأثر الأسطول التجاري البحري العالمي بأحداث الأزمة الاقتصادية العالمية والتي ألفت بأثار سلبية على الاستثمارات الموجهة لبناء السفن نتيجة انهيار مستويات النوالين ، وانطبق هذا على كافة أساطيل الدول بما فيها الأسطول التجاري البحري السوري .
- (3) أن الأسطول التجاري البحري العالمي قد أخذ في التعافي التدريجي من أثر الأزمة الاقتصادية العالمية وخاصة مع حلول عام 2010 ، وكان من الممكن أن يمتد ذلك التعافي إلى الأسطول التجاري البحري السوري كغيره من الأساطيل البحرية في العالم ، إلا أن العقوبات والإجراءات العدوانية تجاه الأسطول التجاري البحري السوري طوال العامين السابقين أبقّت على وضع هذا الأسطول متدهوراً في أعقاب الأزمة ، بل وزادت من حدة هذا التدهور .
- (4) ان العديد من الشركات في الكثير من دول العالم ومنها سوريا ، تلجأ لتسجيل سفنها تحت علم دولة أخرى ولاسيما دول أعلام الموائمة (بنما ، ليبيريا ، قبرص ، وغيرها ...) اما تهرباً من صعوبة وتعقيد الإجراءات في بلادها

الأصلية ، أو نظراً لمحدودية سلطات دولة علم الملاحة على السفينة وعدم وجود أية قواعد قانونية إلزامية تطبقها سلطة بحرية رقابية لدولة علم الملاحة ، كما لا تقوم دولة العلم بفرض ضرائب على إيرادات السفينة ، حيث يتم تحصيل رسوم سنوية رمزية على أساس الحمولة بالإضافة إلى رسوم التسجيل ، كما أن الحد الأدنى من رقابة دولة علم الملاحة يتيح للشركة الملاحة القيام بالحد الأدنى من الإصلاحات والصيانة الضرورية لتشغيل السفينة ، واختيار هيئة إشراف وتصنيف متساهلة في الفحص وإصدار وتجديد الشهادات وذات تكاليف سنوية منخفضة .

(5) أكدت الورقة البحثية على الدور الذي أسهم به الأسطول التجاري البحري السوري طوال السنوات الماضية بجهود كبيرة في نقل التجارة الخارجية السوريه حيث تم شحن كميات كبيرة من البضائع الواردة والصادرة للقطاعين العام والخاص السوري ، وبأسعار تقل عن الأسعار التي يفرضها الناقلين وملاك السفن الأجانب بنسبة تقدر بحوالي 30-40% مما انعكس إيجاباً على تكلفة البضائع والمنتجات في الأسواق وعلي عاتق المستهلك .

(6) مع العقوبات والإجراءات الغربية ذات الطابع الاقتصادي والبحري ضد سوريا ، تزايد احتمال تعرض العديد من المستثمرين للإفلاس وكذلك خطورة إغلاق العديد من الشركات الملاحة والأنشطة البحرية العديدة وتصفيته ، بدأ أغلبها بتسريح عدد كبير من أفراد العمالة البحرية على السفن لتخفيف النفقات ومن المتوقع أن تصبح هذه السفن في المستقبل المنظور عبئاً مالياً على ملاكها، كذلك وجود العديد من الشركات البحرية التي امتلكت سفنها عن طريق الاقتراض من المصارف بأسعار فائدة تضاف إلى أصل القرض وهي التي تشكل في مجموعها مجمل الديون المستحقة للمصرف .

(7) إن صدور القانون 27 لعام 2008 قد مثل خطوة إيجابية تماماً من جانب الدولة حيث أنه قد أنهى العمل بالمرسوم التشريعي رقم 68 لعام 1973 والمرسوم التشريعي رقم 63 لعام 1970، اللذين انقضي على صدورهما أكثر من خمسة وثلاثين عاماً شهد فيها قطاع النقل البحري العالمي تطوراً كبيراً في جميع المجالات ، وغدت الحاجة ملحة لتشريع أحكام جديدة تتماشى مع التطورات الراهنة ، ولاسيما بعد انضمام الجمهورية العربية السورية إلى معظم الاتفاقيات البحرية الدولية وتفعيل دورها في المنظمة البحرية الدولية الذي يتطلب التوافق بين هذه الاتفاقيات وتعديلاتها والتشريعات الوطنية ، الأمر الذي اقتضى تعديل التشريع النافذ بأحكام القانون 27 لعام 2008 .

التوصيات :

(1) انشاء كيان لإدارة الأزمة الراهنة التي يتعرض لها الاسطول التجاري البحري السوري ، يضم كافة الأطراف المعنية بادارة وتشغيل الأسطول التجاري البحري السوري ، يضم على سبيل المثال وليس الحصر ممثلين عن وزارة النقل ، غرفة الملاحه البحريه السوريه ، المديرية العامه للموانئ ، المستثمرين وملاك الشركات الملاحيه ، ممثلي المؤسسات المصرفيه والتأمينيه ، على أن يكون منوطاً بهذا الكيان متابعة الموقف عن كثب واتخاذ مايلزم من قرارات للحفاظ على الاسطول وتنميته .

(2) إحداث نظام للمناوية الدائمة لخدمة وحدات الأسطول التجاري البحري السوري يعمل بصفة زمنية دائمة للتعامل مع الاحداث والمتغيرات الطارئة التي تطرأ على تشغيل الأسطول ، يقوم على كوادر مؤهلة علمياً وذات خبرة عميقة وجاهزية ، مع تزويدها بتفويض رسمي باتخاذ القرار المناسب بشأن السفينة المعنية .

(3) الإعفاء الشرطي من ضريبة الرواتب والأجور على العمالة البحرية على ظهر السفن الرافعة للعلم السوري تشجيعاً لها وللبحارة والمتخصصين السوريين من المهن البحرية المختلفة ، مع وضع معايير جودة وتأهيل للمهن البحرية والالتزام بهذه المعايير وتطويرها تماشياً مع المعطيات والاتفاقيات الدولية الملزمة في مثل هذه الحالات وتطبيقها

- (4) العمل على إقامة مدينة صناعية بحرية على الساحل السوري بحيث تؤمن إجراء الصيانة والإصلاح للسفن السورية بأيدٍ عاملة وطنية وتوفر في النفقات الباهظة التي تنفق خارج سورية ولا سيما أنها تتم بالقطع الأجنبي، على أن تطور هذه الأنشطة لتتجه إلى مجال بناء السفن مستقبلاً .
- (5) توجيه المصارف الخاصة والعامّة نحو تقديم القروض الميسرة للشركات الملاحية الجديدة والقائمة وتحفيزهم للاستثمار في المجال ، مع توجيه معاملة خاصة تتمثل في إعادة جدولة القروض التي قد تكون قد حصلت عليها بعض الشركات الملاحية السورية ، مساهمة من القطاع المصرفي في تجاوز أزمته الراهنة .
- (6) حث المجتمع الاقتصادي والبحري في سورية على تأسيس شركات بحرية مساهمة محدودة المسؤولية ، مع تطبيق مبدأ فصل الملكية عن الإدارة .
- (7) تسهيل الإجراءات الجمركية الخاصة بالإدخال المؤقت والعبور من وإلى المرفأ لقطع التبديل والأجهزة الملاحية وبقية المعدات والآلات اللازمة لأعمال الصيانة الخاصة بالسفن ومنح تسهيلات للسفن السورية.
- (8) تقديم كافة التسهيلات الممكنة للشركات الملاحية السورية باعتبارها الناقل الوطني السوري، وحصص بضائع القطاع العام بها على أساس أنها ناقل وطني لبضاعة وطنية National vessel ,For National Cargo
- (9) جعل رسوم الاتصالات الخاصة بالسفن وفقاً لمبدأ مناطق الإبحار A1، A2، A3 أسوة بباقي الدول وتطبيقاً للمعاهدات الدولية في هذا الشأن.

المراجع :

- 1- أيمن النحراوي ، " الأسطول التجاري البحري : الاسس الاقتصادية والادارية " ، مركز الاسكندرية للكتاب ، الاسكندرية ، جمهورية مصر العربية ، 2008 ، 511.
- 2- موقع صحيفة الاقتصادية ، عبر الرابط التالي <http://www.iqtissadiya.com/print.asp?id=4138>
- 3- غرفة الملاحة البحرية السورية ، 2010 عبر الرابط التالي <http://cos-sy.org//index.php?page=legislation>
- 4- Barry G.,US bailout of mortgage giants sets stage for wider financial crisis <http://www.wsws.org/articles/2008/sep2008/usec-s12.shtml,24/11/2010>
- 5- Brown G., The U.S. Economic Crisis: Root Causes and the Road to Recovery <http://www.journalofaccountancy.com/Issues/2009/Oct/20091781.htm,16/10/2009>
- 6- Cargo Systems, Various Issues, 2010
- 7- Containerization International , Various Issues , 2010
- 8- Hellenic Shipping, <http://www.hellenicshippingnews.com,9/12/2009>
- 9- Lloyds Shipping Economist , Various Issues 2010.
- 10- Nima R., The Root Causes of the Financial Crisis & The Great Recession <http://www.economicjunkie.com/root-causes-of-the-financial-crisis/,15/8/2010>
- 11- Ryan G.,The 2008-2009 Financial Crisis – Causes and Effects <http://cashmoneylife.com/economic-financial-crisis-2008-causes,22/10/2010>
- 12- UNCTAD , Review of Maritime Transport, 2009 , 2010.