مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الهندسية المجلد (39) العدد (2) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies - Engineering Sciences Series Vol. (39) No. (2) 2017

رؤية مستقبلية لقطاع النقل البحري مع دراسة شركتي ايفرجين ويومينخ

الدكتور سائر صليبا*

(تاريخ الإيداع 17 / 11 / 2016. قُبِل للنشر في 19/ 3 / 2017)

□ ملخّص □

تمتاز صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية تتشابك فيها و تتداخل الشركات الملاحية الدولية بهدف المنافسة على نقل التجارة الدولية بحراً وأهم ما يميز هذه الصناعة كثافة رأس المال اللازم للاستثمار فيها إن كان في شراء السفن أو تشغيلها أو استئجارها في الموانئ والمحطات و ترسانات البناء والصيانة و الإصلاح .

لقد كان التطور سريعاً والتقدم التقني في هذا المجال خلال السنوات الأخيرة من القرن الماضي ومع بداية القرن الحالي. وظهر هذا التطور جلياً في ظهور الاشكال المختلفة ذات التخصص الكبير للسفن إضافة إلى الأنظمة الحديثة و المتطورة في عمليات تداول ومناولة البضائع في المرافئ وعلى السفن، كذلك في أنظمة الاتصال و المراقبة و السلامة المتبعة من قبل أكبر الشركات الملاحية العالمية، وكل ذلك يهدف في النهاية إلى تقديم خدمة أفضل وبزمن أقل وتكلفة مقبولة من قبل جميع أطراف النشاط الملاحي (مالك البضاعة – المشتري – الوكيل – الشاحن وغيرهم).

لوحظ في السنوات الأخيرة تطوراً نوعياً في بناء السفن نوعاً وحجماً ، وقد ارتبط ذلك بشكل وثيق بمصادر وموارد التمويل وبالحصول على راس المال اللازم وقد تنوعت هذه المصادر وبنية الطرق التقليدية المتمثلة بالقروض البنكية بأنواعها والطرق الغير تقليدية كالتأجير التمويلي أو التأجير بهدف الشراء.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الشركات الملاحية، المرافئ، السفينة، موارد التمويل

* أستاذ مساعد– كلية الهمك– جامعة تشرين– اللاذقية– سورية

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الهندسية المجلد (39) العدد (2) 2017
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies - Engineering Sciences Series Vol. (39) No. (2) 2017

Vision for the future of the maritime transport sector with the study of my company Evergreen and U-ming

Dr. Saer Saleba*

(Received 17 / 11 / 2016. Accepted 19 / 3 / 2017)

□ ABSTRACT □

Characterized by the shipping industry as an international industry intertwined with and international shipping companies overlap in order to compete on international trade, transport by sea and the most important characteristic of this industry the necessary capital to invest in intensity if the purchase of ships or operated or rented in ports and terminals, and the arsenals of construction, maintenance and reform.

It was a rapid development of technical progress in this area during the last years of the last century with the beginning of the current century. This is evident evolution and appeared in the emergence of various forms of large specialization of ships as well as modern and advanced systems in handling and cargo handling operations in ports and on ships, as well as in communication systems and surveillance and safety adopted by the world's largest shipping companies, all of which is aimed at the end to provide a better service and a time of lower cost accepted by all parties to the shipping activity (owner of the goods - the buyer - the agent - the charger and others.(

Observed in recent years, a remarkable development in the construction of some kind and size of vessels, and this has been associated closely sources and sources of financing and access to capital needed was these sources varied and the structure of the traditional practice of bank loans all kinds of roads and roads unconventional Lease Kaltoger or leasing in order to purchase

Keysword : Marine Transport , navigational companies , Port , ship , finance resources

* **Associate Professor, Mechanical and Electrical Faculty Tishreen University - Lattakia–Syria**

مقدمة:

تهتم الورقة البحثية بدراسة مصادر التمويل بأنواعها سواء التقليدية وغير التقليدية مع تجارب بعض الدول لتطبيق هذه المصادر حيث يواجه قطاع النقل البحري مشكلة تمويل لتطوير وإحلال الأسطول البحري ومعدات الموانئ الضخمة التي تتطلب تمويل كبير قد لا يتوافر في معظم الشركات؛ لذلك يجب التعرف على المتغيرات العالمية المحفزة لتطوير الأسطول السوري ، و مصادر التمويل المتاحة في النقل البحري سواء التقليدية وغير التقليدية، مع التعرف على المتغيرات العالمية المحفزة لتطوير أسطول النقل البحري وأيضا التعرف على تجارب العالمية في التمويل، وعرض دراسة مقارنة تم تطبيقها على كلا من شركتي ايفرجرين ويومينج للتعرف على البديل التمويلي المناسب في النقل البحري.

مشكلة البحث:

لقد شهد العالم منذ منتصف خمسينات القرن الماضي العشرين تطورا كبيرا وتحولا في جميع مجالات الحياة وأهمها كان في مجال الصناعة، فكان ظهور الصناعات الثقيلة والمحركات والالات والسيارات بمثابة النقلة التي غيرت العالم وأدت الى تغيير جزري في واقع العلاقات الدولية التي أدت الى ظهور التكتلات والتحالفات الاقتصادية السياسية والاتفاقيات الدولية بين الدول المتجاورة والمتقاربة في أنظمتها الاقتصادية والسياسية.

كان لظهور الاشكال الجديدة المتطورة من الصناعات اثرا كبيرا على النقل بشكل عام وعلى النقل البحري بشكل خاص باعتبار ان النقل البحري هو الشكل الوحيد الذي يمكن من خلاله نقل المواد الخام والمواد المصنعة أو نصف المصنعة بين الدول في قارات الأرض المختلفة، فظهرت السفن الحديثة ذات التخصص في نقل بضائع محددة كسفن الحاويات، و سفن الباليتات، و سفن الثلاجات و الرورو و ناقلات البترول و الغاز و غيرها، و أصبحت الموانئ البحرية أكثر تنوعا و تقدما في الخدمات فأنشت ساحات الحاويات و الأرصفة المتخصصة لانواع محددة من البضائع.

لقد أصبحنا اليوم في زمن من التقدم والتطور العلمي التقني الذي يجعلنا نسابق الوقت لنستطيع تلبية المتطلبات المختلفة المتعددة في مجال النقل البحري وفي عمل الموانئ، وباعتبار أن كل عملية تطوير أو تحديث في هذا المضمار تحتاج الى تمويل كبير، كان لا بد من البحث والدراسة عن إمكانية التمويل والمصادر المتاحة لذلك والخطط التي يجب وضعها ودراستها ومن ثم تنفيذها للوصول الى ما هو مخطط له.

أهمية البحث وأهدافه:

إن للنقل عموما والنقل البحري وجميع مكوناته بشكل خاص أهمية كبيره في عصرنا هذا، خصوصا إذا ما عرفنا الدور الذي يلعبه النقل في اقتصاديات الدول وما يمكن أن يحققه من زيادة على ميزان وارداتها، لذلك وجدنا من الضروري دراسة إمكانية تطوير النقل البحري في سوريا والبحث عن مصادر التمويل في كل المجالات التي تخدم النقل البحري.

طرائق البحث ومواده:

المتغيرات العالمية المحفزة لتطوير أسطول النقل البحري:

1 - المتغيرات المحفزة للأسطول البحري السوري:

تتمثل هذه العوامل في ما هو متعلق بمعدل نمو التجارة العالمية، وعلى الأخص زيادة الطلب على مصادر الطاقة، ومنها ما هو متعلق بنظم النقل، مثل التحوية واقتصاديات الحجم، وما هو متعلق بشروط السلامة والأمان، وهي عوامل كلها تتطلب ضرورة تحديث وتطوير الأسطول البحري، ليوازي وينافس التطور الذي يحدث للأساطيل العالميةعالمياً لقد حصل تغيير كبير في معدلات النمو الجارية حيث يبين الجدول (1) النمو في حجم التجارة العالمية:[1]

جدول (1) بيان تفصيلي للتجارة العالمية (البضائع المنقولة) من عام 1996 وحتى عام 2008

العام	اجمالي التجارة	نسبة التغير
2000	5595	5.6%
2001	5653	1.0%
2002	5820	3.0%
2003	6133	5.4%
2004	6493	5.9%
2005	7226	11.3%
2006	7055	−2.4%
2007	7420	5.2%
2008	7755	4.5%

يتضح مما تم ذكره ان زيادة معدل نمو التجارة العالمية بصورة متطردةحصل؛ نتيجة لعدة عوامل أهمها:

1. زيادة عدد السكان على مستوى العالم.
2. زيادة حجم استهلاك المواد الغذائية.
3. وزيادة الطلب على المواد الخام والبترول والغاز الطبيعي.

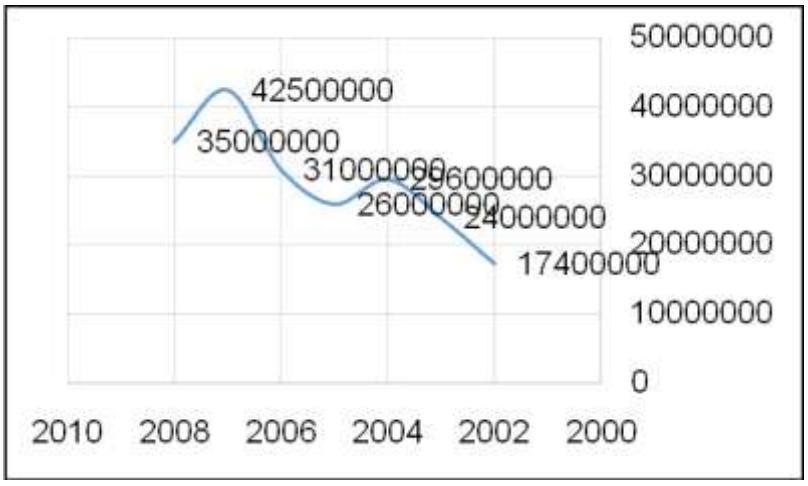
حيث يوضح الجدول (1) النمو في التجارة العالمية، في الفترة من عام 2000 وحتى عام 2008، فالتجارة العالمية في عام 2000حققت نسبة – 5.6%، وفى عام 2001 تعرضت التجارة العالمية لهزة نتيجة أحداث 11 سبتمبر 2001، وانخفض المعدل إلى 1% ثم بدأ مرة أخرى في الزيادة بداية من عام 2002 حيث كان معدل النمو 3% ثم بدأ في الصعود مرة أخرى حتى عام 2004 ووصل معدل النمو إلى 11.3%، وهى نسبة كبيرة تعكس النمو في التجارة العالمية حتى عام 2005 ثم انخفض معدل النمو إلى 2.4 من عام 2006، ثم في عام 2007 زاد معدل النمو مرة أخرى إلى 5.2%، و في عام 2008 تأثرت بالأزمة المالية العالمية التي واجهها العالم في أواخر عام 2008 وتأثرت بانخفاض النسبة إلى .4%.يعذى الانخفاض في عام 2006 الى الاحداث التي حصلت في الشرق الأوسط.

2 زيادة الطلب العالمي على الطاقة (البترول والغاز المسال):[2]

يزداد الطلب على البترول والغاز والطاقة بصفة عامة على المستوى العالمي، ونتيجة لذلك تزداد الأسعار، ولكي يتم مقابلة هذه الزيادة في الطلب، سيؤدي ذلك إلى مزيد من البحث والتنقيب عن البترول وبصفة خاصة في البحر، وبالتالي زيادة الطلب على بناء سفن خدمات بحرية، ومنصات بترول، وسفن نقل الصب السائل، وناقلات البترول، وزيادة أعداد ناقلات البترول العملاقة حمولة نصف مليون طن، كما أنه من المتوقع العودة إلى بناء الناقلات المختلطة، سفينة بضائع صب وسائلة (Oil Bulk Ore OBO)، ويراعى عند بناء الناقلات حرص على سلامة البيئة البحرية، وفرض قيود جديدة على إبحارات السفن، أن يتم بناء الناقلات مزدوجة البدن Double Hull، مما يقلل من آثار تلوث البيئة التي كانت تسببها الناقلات التقليدية .وذلك بناءا على مدونة عام 2006 للمنظمة الدولية Z.M.O في لندن وهي مدونة السلامة والأمان، ايضاًزيادة أسطول ناقلات غاز البترول والغاز الطبيعي، لزيادة اكتشافات حقول الغازات.

3 زيادة الطلب على الحاويات في أنظمة النقل:

يبين الشكل التالي عدد الحاويات في العالم والاتجاه الحديث الذي اتخذته الشركات العالمية للنقل البحري في نمط التحوية للبضائع، قيم البيانات مأخوذة للأعوام بين 2002–2008: [2]



الشكل رقم (1) يبين عدد الحاويات في العالم خلال الأعوام 2002–2008

يوضح الشكل زيادة معدل نمو عدد الحاويات المتداولة خلال الفترة من 2002 وحتى عام 2004، حيث زادت خلال الفترة بين 2002 إلى 2003 بنسبة 38%، وفى عام 2004 زادت عنعام 2003 بمعدل 23%، وذلك بعد خروجها من الأزمة التي تعرضت لها التجارة العالمية من أحداث سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية، وفى عام 2005 انخفضت الحاويات المتداولة بنسبة 12% نتيجة لانخفاض التجارة العالمية في هذه الفترة، وزادت النسبة إلى 19%عام 2006 مرة أخرى حيث وصلت إلى 37% في عام 2007، وفي عام 2008 انخفضت النسبة إلى – 18% نتيجة التعرض للأزمة العالمية التي واجهها العالم في أواخر عام 2008 وكانت ايضاً بسبب حرب غزة لعام 2008 وذلك بحسب تحليل الخبراء.

جدول رقم (2)عدد سفن الحاويات على مستوى العالم خلال الفترة من 2002 وحتى عام2008

السنوات	عدد السفن	معدل التغير
2002	2726	-
2003	2905	7%
2004	3036	5%
2005	3220	6%
2006	3514	9%
2007	3881	10%
2008	4259	10%

بالنظر للجدول (2) يتضح زيادة معدل نمو في عدد سفن الحاويات خلال الفترة من 2002 وحتى عام 2003 حيث زادت من 2002 إلى 2003 بنسبة 7%، وفى عام 2004 انخفضت النسبة إلى 5%، وزادت بصورة تصاعدية حتى عام 2008 بنسبة 10% حيث لم تقوم شركات الملاحة بإلغاء عقود بناء السفن على المدى القصير تأثراً بالأزمة المالية العالمية في أواخر عام 2008.

4 التوسع في استخدام السفن ذات الحمولات والسرعات الكبيرة:

التوسع في استخدام السفن ذات الحمولات الكبيرة؛ للاستفادة من وفورات الحجم الكبير Economies of Scale، مع زيادة طاقة الأسطول العالمي منذ منتصف التسعينيات. وأصدق مثال لذلك هو سفن الحاويات وذلك لأن هذا النوع من السفن يتم تطويره بصورة سريعة، فعلى سبيل المثال في عام 1997 تزايد الاتجاه نحو بناء سفن حاويات تحمل أكثر من 6000 TEU إلى 8000، وذلك منذ عام 2005، وأيضاً في عام 2006 كان هناك سفينة تسمى EMAMERSK، ذات حمولة 11000 TEU وحمولة 12000 TEU عام 2008،حيث وصلت حالياً إلى 15000TEUواكثر) أيضاً هناك اتجاه من بعض ملاك سفن الحاويات، إلى بناء سفن حاويات سريعة، قادرة على الإبحار بسرعة 40 عقدة في الساعة بدلا من (15 الى 20) عقدة في الساعة.

5 - الشروط التي فرضتها المنظمة البحرية الدولية (IMO):

الشروط التي فرضتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، من خلال إدارة السلامة الدولية ((ISM، وأيضاً رقابة دولة الميناء (Port State Control)، في أواخر الثمانينيات عندما كان الاهتمام منصب على معايير إدارة السفن. ففي عام 1989 وضعت المنظمة الدولية البحرية خطوط إرشادية لإدارة عملية سلامة السفن، وأيضاً منع التلوث، وذلك من خلال الاهتمام بحالة السفينة، للمحافظة على الأرواح والبيئة، ومساعدتها على الاستمرار في خدمة المجتمع وتحقيق أهدافه. وأيضاً استخدام نظام (Automatic Identification System) AIS، وهو نظام التعارف الأوتوماتيكي، ويستخدم هذا النظام دولياً منذ عام 2003، ويكون الاتصال عن طريق شبكة الإنترنت، وأصبح وفقاً لقرارات IMO إجباري على جميع السفن، ماعدا السفن الحربية.

6 - الاتجاه نحو اندماج شركات الملاحة:

تكوين كيانات لتقوية المركز التنافسي لهذه الشركات، والاستفادة من الإمكانيات الهائلة البشرية، والتقنية المتميزة الموجودة بهذه الشركات، والاتجاه نحو التوسع في تكوين تحالفات إستراتيجية بين شركات خطوط الحاويات،

حيث تسيطر حالياً أكبر عشر شركات ملاحية في العالم على 35% من أسطول سفن الحاويات العالمي، والاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير في الإنتاج، وتوفير نفقات الإنتاج، خصوصاً المصروفات الإدارية مما يزيد من فائض الأرباح وعائد الاستثمار، وتقوية المركز المالي للكيانات الجديدة؛ لتتمكن من الحصول على التسهيلات الائتمانية من البنوك بشروط ميسرة، وفي النهاية للقدرة على بناء السفن الحديثة في المستقبل.

نظرة أولية حول الأسطول التجاري السوري الواقع والصعوبات:

يضم الاسطول التجاري السوري حوالي 360 سفينة نقل وحوالي 8000 عامل في الاسطول المذكور، عام 2001 ولكن المشاكل التي حدثت بين القطاع العام ومالكي سفن قلص عدد السفن المسجلة حيث بلغ عدد السفن المسجلة حسب الاحصائيات البحرية الى 3 سفن مقابل مئة سفينة تعود ملكيتها الى اشخاص يتمتعون بالجنسية السورية. وهذه السفن مسجلة في دول مختلفة مثل مالطا – جيولوجيا –رومانيا – جذر القمر

أبرز المشاكل التي كانت تواجه أصحاب السفن:

1. اجراءات شطب السفينة والاعفاء من بدل القدم وايجاد تنظيم يرعى شؤون المالكين.
2. وعدم تجديد المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح.
3. وصعوبة فتح حساب بالقطع الاجنبي في المصارف السورية.

تطور الاسطول البحري السوري بجهود القطاع الخاص بعدما أصدرت الحكومة مرسوماً عام 1976، اعفت بموجبه مالكي السفن الراغبين بتسجيلها تحت العلم السوري، في موانئ القطر، من الرسوم والضرائب التي تستوفى عند التسجيل من قبل وزارات الدولة باستثناء الرسوم الجمركية وما يترتب على هذا الرسم من بدلات وضرائب تستوفى لصالح المدارس والمرافئ.

ونتيجة ذلك أصبح الاسطول السوري من أضخم الأساطيل البحرية في شرق البحر المتوسط، وحاز على سمعة متميزة نظراً الى ان أسعاره تقل عن الاسعار العالمية بنحو 30 في المئة. وينقل 95 في المئة من واردات القطاع الخاص في شكل مباشر وأكثر من 60 في المئة من واردات القطاع العام في شكل غير مباشر "لأن القطاع العام يتعاقد على المواد التي يستوردها واصلة الى المرافئ السورية (من الباب الى الباب)فتقوم الشركات الناقلة بالتعاقد مع السفن السورية لحسابها لنقل هذه البضائع".

وضع المرافئ التجارية السورية

تعتبر المرافئ السورية بوابة عبور الى منطقة الخليج العربي والدول العربية المجاورة، وهذا ما يعطيها ميزة مطلقة في مجال نقل الترانزيتوتساهم كلاً من:

1. "شركة التوكيلات الملاحية"
2. "المؤسسة العامة السورية للنقل البحري"
3. "المديرية العامة للموانئ
4. الشركات العامة للمرافئ (اللاذقية – طرطوس)

في تأدية الخدمات اللازمة للسفن والناقلات وتقديم خدمات النقل البحري لجهات القطاعين العام والخاص في مجالي استيراد البضائع وعقد الاتفاقات الملاحية مع الشركات الوطنية والاجنبية.

كما تشرف المديرية العامة للموانئ على حماية المياه الاقليمية من التلوث وحماية الاملاك العامة البحرية والاشراف على شؤون البحارة والمعاهدات والمدونات الدولية.

مصادر التمويل

أ -مصادر التمويل التقليدي: [3]

1 القروض من المؤسسات المالية:

تمثل التمويل غيرالتقليدي المستخدم في معظم الشركات لتمويل شراء أصولها، وهذا المصدر يمثل عبء على الشركات في بعض الظروف، نظراً للالتزامات التي تتعرض لها الشركات من وجوب سداد هذه الديون في فترة محددة ومتفق عليها، فقد تقابل هذه الشركات مشاكل في عدم قدرتها على سداد القرض، أو سداد الفوائد المتعلقة بهذه القروض. وبالتالي تتعرض الشركات إلى إجراءات قانونية من قبل الدائنين، تهدد الشركة بإشهار إفلاسها، وذلك في حالة عدم الاستقرار الاقتصادي التي يمكن أن تتعرض الشركة له، وذلك لا يغنى عن استخدام الشركات للاقتراض، لما بها من مزايا، والقرض له ميزة مهمة جداً تسمى بالرفع التمويلي، وفيها يتم استخدام أموال الغير، في تحقيق معدل عائد، يفوق معدل الفائدة المقترض بها القرض، ويتم ذلك في حالة الاستقرار الاقتصادي، وحالة الرواج الاقتصادي وأيضاً الفوائد المدفوعة تخفض من قيمة الضرائب، ويطلق عليه تحقيق وفورات ضريبية، تقدر بقيمة الفوائد مضروبة في معدل الضريبة.

السندات:

مصدر من مصادر التمويل طويلة الأجل، ويستخدم لتمويل الصناعات كثيفة رأس المال، فمنذ 10-15 عام كانت شركات الملاحة تتجه لسوق نيورك لإصدار هذه السندات لعدم الوعي بهذا النوع من التمويل على مستوى العالم. ثم في عام 2007 قامت شركة خطوط الحاويات الصينية (CSCL) باستغلالها زيادة الطلب على سوق السندات في الصين وقامت بإصدار سندات فترة استحقاقها بعد عشر سنوات، وبمعدل فائدة ثابت نسبته 4.51% لتمويل شراء سفن حاويات، وفى 2007 قامت شركة NYK بإصدار شريحتين من السندات بحوالي 500 مليون دولار أمريكي بسعر فائدة 1.67% على الشريحة 5 سنوات و2.05% على شريحة 10 سنوات.

2 إصدار الأسهم (الاكتتاب العام):

بالتوازي مع تطوير إصدار السندات ازداد سوق الأسهم بغرض التنويع الآن يمثل الاكتتاب العام في الصين أهمية كبرى حيث أصبحت سوق الأوراق المالية بالصين المتمثلة في بورصة شنغهاي لديها شركات قوية وكبيرة في مجال النقل البحري مثال الصين كوسكو القابضة المحدودة حيث قامت ببيع 20% من رأسمالها في السوق المحلية، وهذا الطرح كان واحدا من أكبر الشركات في الصين مع 15.1 مليار يوان (2 مليار دولار أمريكي.

ب - مصادر التمويل غير التقليدي (التمويل البديل):

وهى "المصادر غير المنتشرة، وغير متعارف عليها من قبل الشركات، والتي لا يقبل عليها بعض الشركات، وهى مصادر خاصة بصناعات معينة:

1 التمويل من خلال دعم ترسانات بناء السفن وإنشائها:

حيث تقوم الترسانات ببناء السفن الجديدة، وتعتمد في التمويل على الدولة، وفي ظل الخصخصة ستعتمد في تمويلها على البنوك، والشركات المتخصصة في عملية التمويل، على أنه من المفروض أن يتماشى الطلب على بناء السفن مع حالة السوق، ومع التغير في حجم السفن المعروضة بالسوق، بالمقارنة مع التغير في حجم الطلب على النقل البحري. فعملية بناء السفينة تستغرق فترة زمنية، تتراوح من تسعة شهور إلى أربعة سنوات، تبعاً لإمكانية ترسانات بناء السفن، وحجم الأوامر التي تتلقاها. هذه الطريقة من التمويل من حيث

حالة بناء السفن محلياً مع استخدام موارد محلية، تتمثل في المواد الخام والعمالة، سيؤدي ذلك إلي زيادة القيمة المضافة؛ لأن القيمة المضافة في حالة بناء السفن تكون مرتفعة. في عام 1992، في عام 1994 قدمت الحكومة السفن، وأيضاً لتقليل المخاطر الخارجية الناتجة عن ندرة العملات الأجنبية والتغير في معدلات أسعار الصرف، واستغلت ماليزيا ترساناتها البحرية، بالرغم من حدود إمكانياتها، وقامت ببناء عدد كبير من السفن، وعندما كانت تحتاج إلى سفن أكثر تطوراً لا تستطيع الترسانات المحلية بنائها، فكانت تلجأ إلى الترسانات العالمية، حتى تحصل على التصميمات الحديثة، لكي تستطيع مواجهة المنافسات الخارجية.

2 عقود المشارطة (تأجير السفينة عارية غير مجهزة) (Bare Boat Charter):

هو نوع من أنواع التمويل للسفن في النقل البحري، وتلجأ إليه الشركات الملاحية في حالة رواج التجارة العالمية، ورواج السوق الملاحي، وذلك عندما تواجه الشركات الملاحية عروضاً كثيرة، وتدفقات في حركة البضائع، وعدم قدرة السفن التي تملكها، في مواجهة هذا الطلب على السفن لنقل البضائع، وأما في حالة هبوط السوق الملاحي، وحالة الكساد، فتقوم الشركات الملاحية بتأجير سفنها المهددة بالتوقف؛ بسبب عدم وجود تدفقات للبضائع، تكون كافية لتشغيل تلك السفن. وبالنظر إلى عقود المشارطة في النقل البحري سوف يتضح أنها تتشابه لحد كبير مع التأجير التمويلي، وخاصة هذا النوع من العقود، المتمثل في عقود المشارطة الخاصة بتأجير السفينة عارية وغير مجهزة، ويمكن تعريف المشارطة بأنها: عقد إيجار السفينة التنازلي غير مجهزة (عارية) وهو عقد اتفاق يلتزم بموجبه المؤجر (مالك السفينة) بوضع سفينته تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، نظير قيمة إيجاريه، على أن تكون السفينة صالحة للملاحة، بدون طاقم؛ لاستغلالها وفقاً لمصلحته، وطبقاً لشروط العقد. وتقدر القيمة الإيجاريه للسفينة طبقاً للحمولة الوزنية للسفينة Dead Weight Tonnage (DWT) ويدفع الإيجار شهرياً مقدماً أو حسب الاتفاق بالعقد.

3 البناء والتشغيل ثم نقل الملكية: (Build. Operate. Transfer) (B.O.T)

وهو مصطلح فني يستخدم لتنفيذ المشروعات العامة، ومشروعات البنية التحتية، بمعرفة القطاع الخاص، حيث كان تنفيذ هذه المشروعات من اختصاص الحكومة؛ ونظراً لضخامة رأس المال هذه المشروعات، جعل حكومات الدول النامية تلجأ إلى القطاع الخاص، سواء المحليوالأجنبي، لتنفيذ هذه المشروعات بالاشتراك مع الحكومة والقطاع العام، ويجب أن يكون معدل العائد من مشروع (B.O.T)، كافياً لاسترداد الأموال المستثمرة خلال فترة الامتياز، وتحقيق المكافأة لرعاة المشروع، كذلك من أجل مشاركاتهم، ومساهمتهم، وخبرتهم الفنية.

مزايا هذا النوع من التمويل:

أسلوب يساعد في تنمية مشروعات البنية التحتية، وخاصة في البلاد النامية التي تتميز بندرة رأس المالوضعف مصادر التمويل الحكومية، يجعل المستثمرين رعاة المشاريع من القطاع الخاص، يقومون بحماية استثماراتهم، والحصول على أرباح منها، وإدارتها إدارة كفء، تضمن لهم أرباح وفيرة، وإدخال التقنيات الحديثة بالدول النامية، وتدريب الموظفين والعمال المحليين، وتطوير أسواق رأس المال الوطنية والإقليمية، وتطوير وسائل وآليات تمويل جديدة، في حالة مقارنة المشروعات التي يتم تأسيسها بهذا النوع من التمويل، من قبل القطاع الخاص، بالمشروعات التي يتم تأسيسها من قبل القطاع العام، ويتضح أن هذا النوع من التمويل أكثر كفاءة، وأقل تكلفة في الإدارة والتشغيل، من مشروع مماثل في يد الحكومة أو القطاع العام

4 -التمويل بالمشاركة بين قطاعي الأعمال العام و الخاص Partnership between Public &(P.P.P) Private Sector

توضح الخبرة العملية عزوف القطاع الخاص – أحيانا – عن التمويل الكامل للمشروعات عند ارتفاع تكاليف الاستثمار، أو تكاليف التشغيل، أو الارتفاع النسبي لعنصر المخاطرة لذلك يصبح التمويل بالمشاركة أكثر ملائمة في مثل هذه الحالات بقيام مشروع مشترك JOINT–VENTURE بين قطاعي الأعمال العام والخاص. وتقسم مهام إعدادالمخطط العام والتصميم وتوفير التمويل اللازم، والإنشاء والتشغيل بين الشريكين طرفي التعاقد تبعا لإمكانيات كل طرف واختصاص يهدف هذا الأسلوب التمويلي إلى المشاركة في التكلفة والعائد فضلا عن توزيع المخاطر لذلك يجرى تحديد مسئولية كل طرف والتزامه وحقوقه بوضوح. وتتضمن هذه العقود تكليف القطاع الخاص (ذو الخبرة) بجزء من مهام الشركات العامة مقابل مبلغ يتفق عليه، وتشمل هذه العقود الصيانة الدورية للأجهزة أو المنشات، أو أنجاز أعمال البحوث، وغيرذلك بهدف تحسين نوعية الخدمات، وتطويرها. وكانت الهند من رواد هذا النوع من التمويل.

5 -عقود الإيجار التمويلي:

ظهر في العقدين الأخيرين من القرن العشرين نوع من عقود الإيجار، يطلق عليه عقد الإيجار التمويلي، ويتفق معظم كتاب التمويل بأن هذا النوع من العقود ينطوي في جوهره علي أسلوب جديد في التمويل، وتنتشر سياسة تأجير الأصول بدلاً من شرائها على نطاق أوسع في بعض الصناعات، أو من مصانعها لمدد طويلة، عادة ما تتراوح مدة العقد ما بين عشرة أعوام إلى ثلاثين عاماً فهو يعتبر تأجير رأسمالي من وجهة نظر المستأجر، وتمويل تأجيري من وجهة نظر المؤجر، وهكذا انتشر التأجير التمويلي في العالم، مع وضع تشريعات تنظمه؛ للحفاظ على حق المؤجر والمستأجر، ويوفر التأجير التمويلي 100% من رأس المال اللازم لشراء الأصول ويسمى بالتمويل خارج الميزانية ويمنح مزايا ضريبية للمستأجر . ومنذ عام 2003 أصبح التأجير التمويلي للسفينة أكثر جاذبية بسبب انخفاض أسعار الفائدة وأسعار السفن والنولون. فالملاك والمؤجرين في الولايات المتحدة ابتكروا بما يسمى بالبيع ثم إعادة التأجير. والوافدين الجدد في سوق السفن يفضلون تأجير السفينة أولا على الرغم من أن بعض البنوك البريطانية قدمت هياكل للتأجير التمويلي في عام 2008، والنظرة العامة للأعمال التجارية الجديدة للتأجير اختفى في أوروبا، ولكنها زادت في آسيا فالعديد من البنوك في الصين أنشأت كيانات خاصة للتأجير التمويلي، ومثال على ذلك مجموعة Huaneng باعت 8 سفن جديدة يتم بنائها نوعية Supramax bulkers 53. 000dwt في كلا من ترسانة Chengzi لبناء السفن وشركة الصين لبناء وتشييد السفن بمبلغ قدره 420 مليون دولار أمريكي لبنك الصين الصناعي للتأجير بموجب عقد استئجار لمدة 10 أعوام تبدأ في ديسمبر 2008. فعملية البيع ثم إعادة التأجير يتم تقديمها لملاك السفن من قبل عدد من البنوك مثال بنك الصين التجاري بنك التعمير الصيني ومؤسسة مينشنج المصرفية .

التجربة الروسية لعملية التمويل لعملية النقل البحري:

تزايد التأجير التمويلي بنسبة كبيرة جداً، وذلك لما لقي قبول كبير لدى المستثمرين في روسيا؛ نتيجة خوفهم الشديد من مخاطر الاقتراض التي تلقى عبئا كبيراً علي المستثمر، وتقوم هذه الشركات بعمل وثائق تأمين على مخاطر عدم دفع المستأجرين لقيمة الإيجار، وبالتالي تقوم شركات التمويل بإضافة أعمال لشركات التأمين . وتقوم البنوك الحكومية في روسيا بدور الضامن للمستأجر قبل شركات التأجير الخاصة؛ وذلك تشجيعاً منها للمستثمرين،

وبالنظر إلى ما يحدث حالياً في روسيا من رأسمالية، حيث تخلت تماماً عن الاشتراكية، وهى كانت منبع هذا الفكر، وأصبحت في الآونة الأخيرة تتبع الرأسمالية، وأيضاً تستخدم أدوات الخصخصة، ومن الأدوات المستخدمة في ذلك هو التأجير التمويلي. فعلى سبيل المثال شركة الملاحة الوطنية، وهي شركة كبيرة الحجم تدار من قبل الدولة، تحتاج إلى إحلال و تطوير سفنها القديمة، وكانت معظمها سفن بضائع عامة وأعمارها كبيرة؛ ولكي تقوم بتطويرها وشراء سفن جديدة، فكان لابد أن يكون هناك بنك وسيط ليقوم بدور المؤجر، فكان البنك يدفع في حدود من 20% – 25% من تكلفة شراء السفينة مقدماً. لذلك فكان لابد من إيجاد بديل تمويلي آخر، وبعد دراسات لمصادر التمويل، تم التوصل إلى التأجير التمويلي الحقيقي الرفعي، فوجد أنه أفضل بديل يناسب شركات الملاحة فمنذ عام 2003 بدأ استخدام التأجير التمويلي الحقيقي الرفعي، حيث وصل نسبته إلى 53% من مصادر التمويل في روسيا. وكانت شركات التمويل لديها حالة من الحذر من صناعة النقل البحري، بينما شركات الملاحة وملاك السفن كان يفضلون هذه الطريقة في التمويل؛ نظراً لوجود التشريعات التي تحكم هذا النوع من التمويل، مع إعطاء إعفاءات ضريبية لكل من المؤجر والمستأجر.

دراسة حالة مقارنة بين شركتي ايفرجرين ويو– منج للملاحة :

يتم إجراء دراسة مقارنة بين شركتي ايفرجرين في تايوان ويومنج (Evergreen Marine (Corporation المسجلة بسوق تايوان للأوراق المالية بكود رقم 2603 وشركة يومينج (U–(Ming Marine Transport Corporation المسجلة بسوق تايوان للأوراق المالية بكود رقم 2606 وذلك للتعرف على الفرق بين سهم كل شركة من هذه الشركات، ومدى قوة أداءه، في ظل استخدام شركة (Evergreen Marine Corporation) القروض، في حين تستخدم شركة يومنج (U– Ming Marine Transport Corporation) التأجير التمويلي في تمويل شراء السفن، ولكي يتم عمل هذه الدراسة، فقد تم الحصول على أسعار الأسهم لكل شركة، خلال الفترة من 1 يناير عام 2005، وحتى 31 ديسمبر 2008، وعمل فهرس، أو عمل INDEX لأسعار أسهم كلا الشركتين وبه سعر الأقفال الأسبوعي لسعر السهم. والتعرف على أقفال مؤشر البورصة أسبوعياً، خلال نفس الفترة، أيضا تم التعرف على سعر الفائدة للسوق الخالي من المخاطر وذلك من خلال سعر الفائدة على أذونات الخزانة.

فتم تجميع البيانات بغرض اختبار جذر الوحدة وأيضاً للقيام بقياس مؤشراتالبورصة كلاً من (جونسون، وترينور ومازى، شارب، وترينور) على الترتيب لكل شركة، مع تطبيقه لقياس كفاءة سهم كل شركة من الشركتين السابق ذكرهم، للمقارنة بينهم، والتعرف على أيهم أفضل حال، الشركة التي تستخدم التأجير التمويلي في شراء السفن، أم التي تستخدم القروض، وسوف يتم أولاً اجراء اختبار جذر الوحدة (Unit Root Test).

اختبار جذر الوحدة:(unit root tests)

يعتبر اختبار جذر الوحدة أكثر الاختبارات القياسية التي تستخدم لمعرفة مدى سكون السلاسل الزمنية من عدمه، ومعرفة الخصائص الإحصائية للسلاسل الزمنية محل الدراسة ودرجة تكاملها. هذا ويعتبر السكون شرطاً أساسياً في الدراسة، وتحليل السلاسل الزمنية؛ للتأكد من الحصول على نتائج صحيحة ومنطقية، وبالتالي يمكن استخدام البيانات كما هي دون تعديل، ويهدف اختبار جذر الوحدة إلى فحص خواص السلاسل الزمنية، لكل من عائد السهم للشركة، وعائد السوق، والعائد الخالي من الخطر، وذلك خلال الفترة الزمنية من 7 يناير 2005، وحتى 31 ديسمبر 2008، والتأكد من مدى سكونها، وتحديد رتبة تكامل كل متغير على حده. ولاختبار سكون (stationarity) السلاسل الزمنية لمتغيرات نموذج الدراسة، فإن ذلك يتطلب اختبار جذر الوحدة (unit root) test). ورغم تعدد

اختبارات جذر الوحدة، إلا أننا سوف نستخدم كلاً من اختبار ديكي فولر المعدل ويوضح الجدول رقم (3) نتائج اختبار جذر ديكي فولر المعدل لمتغيرات الدراسة الثلاثة شركة افرجرين، شركة يومينج وعائد السوق.

اختبار جذر الوحدة باستخدام أسلوب ديكي فولر المعدل –Augmented Dickey:Fuller Test

لقد طور ديكي – فولر اختبار (ADF) لتلافي وجود مشكلة في اختبار (DF) البسيط وهي عدم الأخذ بالحسبان مشكلة الارتباط الذاتي في الحد العشوائي وعليه فإنه يتم تطبيق نموذج الانحدار الذاتي وفقاً للمعادلة رقم (1) التالية:

$$\Delta yt = \lambda yt-1 + \sum Bi.\ \Delta yt+1 + u \qquad (1)$$

الجدول رقم (3)يبين استخدام سلوب ديكي فولر المعدل

المتغير	قيمة جذر الوحدة لديكي فولر الموسع	مستوى المعنوية			قيمة داربن واتسون
		1%	5%	10%	
ايفرجرين Evergreen marine Corporation	−6.21588	−3.4643	2.876−	−2.5744	1.98830
يو مينج U– Ming Marine Transport Corporation	−5.43793	−3.4643	−2.876	−2.5744	2.00734
عائد السوق	−6.70068	−3.4643	−2.876	−2.5744	1.993124

ويتم اختيار الفجوة الزمنية أي عدد الفجوات المتباطئة للمتغير التابع في اختيار (ADF) لتحقيق التوفير في درجاتالحرية وكذلك معالجة الارتباط الذاتي في العمليات الباقية تشير اختبارات جذر الوحدة للمتغيرات إلى عدم إمكانية رفض الفرضية العدمية القائلة باحتواء كل متغير على جذر الوحدة عند مستويات المعنوية 1% و5% و10% في حالة إجراء تلك الاختبارات على مستويات المتغيرات سواء بوجود حد ثابت واتجاه زمني أو بدونهما أو بإضافة حد ثابت فقط. نتيجة لان قيمة جذر الوحدة لكلا المتغيرات أكبر من أي قيمة حرجة عند جميع مستويات المعنوية فهذا يعني أن تلك السلسلة ساكنة عند البيانات الطبيعية الخاصة بها. فمعنى ذلك أن السلسة الزمنية لشركتي ايفرجرين ويومينج وعائد السوق لا تعاني من مشكلة جذرالواحدة.

تم الحصول على النتائج الموجودة في الجدول التالي من برنامج Eviews وذلك لتأكد من مدى سكونها ، وتحديد رتبة تكامل كل متغير على حده ، و لتحديد طول الفجوات الزمنية المناسبة . يتم عادة استخدام معايير مثل

Akaike Info Criterion ويتم اختبار فرض العدم بوجود جذر وحدة ومن خلال المقارنة الإحصائية (t) ،المقدرة للمعلمة مع القيم الجدولية لـ (Dickey and Fuller) فاذا كانت القيمة الملطقة لاحصائية (t) المقدرة تتجاوز القيمة المطلقة لـ Dickey and Fuller أو Mackinnon فإنها تكون معنوية إحصائياً وعليه نرفض فرض العدم بوجود جذر الواحدة ، أي أن السلسلة الزمنية ساكنه Stationary واذا كانت اقل من القيمة الجدولية فانه لا يمكن رفض فرض جذر الواحدة و يلاحظ ان قيمة دارين واتسون Durbin- Watson stat قريبة جدا من 2 وبالتالي فهناك ارتباط موجب تام ، تعطى قيمة دارين واتسون بالعلاقة التالية :

$$DW = 2(1-\rho) \qquad (2)$$

وبالتالي إذا كان هناك ارتباط موجب تام بين البواقي$\rho=1$, $\rho=-1$ فان قيمة دارين واتسون Durbin Watson stat مساوية للصفر.

أما إذا كان هناك ارتباط سالب تام أي -1 = فمعنى ذلك أن قيمة DW تساوي 4، أما في حالة عدم وجود ارتباط أي الصفر فمعنى ذلك أن قيمة DW تساوي 2، بينما إذا كانت قيمة DW تساوي 0 أو 4 فهذا يعني أن هناك درجة ارتباط عالية بين البواقي

اختبار فيلبس بيرون (P.P) Phillips – Perron:

وبالنسبة لاختبار فيلبس- بيرون (Phillip-Perron: 198)، فيعتمد تقديره على معادلة ديكي فولر، إلا أنه يختلف عن اختبار (DF) في طريقة معالجة وجود الارتباط التسلسلي من الدرجة الأعلى، حيث يقوم بعملية تصحيح (nonparametric) لإحصائية (t) ، ومن المعلوم، أن اختبار (ADF test)، قائم على فرضية أن السلسلة الزمنية متولدة بواسطة عملية أن اختبار (PP test) له قدرة اختباريه أفضل، وهو أدق من اختبار (ADF test)، لاسيما عندما يكون حجم العينة صغير. وفي حالة تضارب وعدم انسجام نتائج الاختبارين، فإن الأفضل الاعتماد على الانحدار الذاتي (Autoregressive (AR) (process، بينما اختبار (PP test) قائم على افتراض أكثر عمومية، وهي أن السلسلة الزمنية متولدة بواسطة عملية ((Autoregressive Integrated Moving Average (ARIMA، ولذا يرى (Hallam D. and Zanoli R.: 1993, p.160)، على نتائج اختبار (PP test) .(Obben J.: (PP test) (114 .p , 1998 وبإعادة الاختبار مرة أخري، باستخدام أسلوب فيليب بيرون Phillips-Perron Test، يستخدم هذا الاختبار للتأكد من سكون السلاسل الزمنية، بإجراء تصحيح لا معلمي؛ للتخلص من آثار الارتباط الذاتي في بواقي معادلة اختبار جذر الوحدة.

اختبار جذر الوحدة باستخدام فيلبس بيرون

وجد أن قيمة جذر الوحدة لكل المتغيرات أكبر من القيم الحرجة، فمعنى ذلك أن السلسة الزمنية لهذه الشركة، لا تعاني من مشكلة جذر الوحدة، وذلك باستخدام أسلوب فيليب بيرون Phillips-PerronTest، وبالتالي يمكن استخدام البيانات كما هي دون تعديل، ومن المعلوم، أن اختبار (ADF test) قائم على فرضية أن السلسلة الزمنية متولدة بواسطة عملية الانحدار الذاتي (Autoregressive (AR) process)، بينما اختبار (PP test) قائم على افتراض أكثر عمومية، وهي أن السلسلة الزمنية متولدة بواسطة عملية (Autoregressive Integrated (Moving Average (ARIMA)؛ ولذا يرى (Hallam D . and Zanoli R .: 1993, (p.160 أن اختبار (PP test) له قدرة اختباريه أفضل، وهو أدق من اختبار (ADF test)، لاسيما عندما يكون حجم العينة صغير. وفي حالة تضارب وعدم انسجام نتائج الاختبارين، فإن الأفضل الاعتماد على نتائج اختبار (PP test)، .Obben J.: 1998 , p).

(114 وعلى ضوء نتائج الاختبارين نلاحظ أن مستوى المتغيرات ساكن، وكشفت نتائج الاختبارين عن رفض فرض العدم بوجود جذر وحدة عند مستوى معنوية 1%، وعند 5%، 10%. وعليه يمكن الاستنتاج بأن السلاسل الزمنية وهي: عائد سهم الشركتين وعائد السوق، هي سلاسل ساكنة المستوى، وكل متغير على حدة يعتبر متكامل من الدرجة (صفر).

مؤشرات قياس الأداء:

مؤشر جونسون:

حيث يعتبر مؤشر جونسون أكثر طريقة استخداماً ويستخدم على نطاق واسع في تقيم الأداء، حيث يعتمد على قيمة ألفا، وهو الجزء المحصور بين معدل العائد للشركة ومعدل العائد للسوق الخالي من الخطر، وفي المثال يتم حسابه بالمعادلة التالية:

$$Rp-Rf = \alpha p+\beta p\ (Rm-Rf) +\varepsilon p \qquad (3)$$

حيث أن:

Rp:المعدل المتوقع لعائد السهم،Rf: معدل العائد الموتقع في 3 شهور لاذون الخزانة

Rm: معدل العائد المتوقع للسوق موكل بمؤشر TPE،αp: معامل الأداء لجونسون،βp: تقدير مستوى الخطر للسهم،εp: فترة الخطأ العشوائي.

دراسة جونسن، تستخدم مقياساً يعرف الآن باسم جونسن ألفا؛ لتقييم العائدات السنوية، وفي حالة الدراسة، يهدف المعيار لدراسة وتقييم أداء كلاً من شركتي البحث، وبإدخال البيانات لبرنامج Eviews يتم الحصول على النتائج التالية، الموجودة بالجداول رقم (4)اختبار نموذج جونسون لشركة ايفرجرين Evergreen marine Corporation :

الجدول رقم (4) اختبار نموذج جونسون لشركة ايفرجرين

Prob.	t-statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.3824	0.875425-	0.003763	0.003294-	قيمة معامل الفا
0.0067	2.737818	0.077531	0.212266	عائد السوق بعد خصم العائد الخالي من المخاطر
0.3231	0.990453	0.162701	0.161148	مربع عائد السوق بعد خصم العائد الخالي من المخاطر
0.002927-		Mean dependent var	0.07765	R-squared
0.055134		Sd dependent var	0.068518	Adjusted R squared
3.01457-		Akaike info criterion	0.053211	Se of regression
0.000285		Prob static	0.571949	Sum

نموذج جونسن، يفترض أن منهجية خطر السهم ثابتة مع مرور الوقت. وقد مثل هذا الافتراض بتجاهل حقيقة، وهي أن السهم يمكنه الدخول في التوقيت المناسب للسوق، فنموذج جونسن

يركز على قدرة الشركة على حماية السهم. في واقع الأمر، فإن أداء السهم يمكن أن يكون نتيجة قدرة الشركة على الاختيار، وتوقيت السوق أو مزيج من الاثنين القدرة والتوقيت.

على سبيل المثال، إذا كانت توقعات الشركة بأن عائد السوق سيرتفع في الفترة القادمة، وأنه سوف يعاد تقييم السهم؛ من أجل تحقيق أقصى عائد للسهم. وبالتالي فالجزء الأعلى المحصور سوف يشير إلى إيجابية الانحدار، بينما من عيوب مقياس جونسن، هو أن ألفا تكون أعلى منحنى الانحدار، ويمكن أن تكون سلبية.

بالرجوع للجدولالسابق والذي يوضح النتائج الخاصة بمؤشر جونسون لشركة ايفرجرين فيتضح أنه وفقاً لجونسون، فإن قيمة معامل الفا (Coefficient) سالبة وتساوي 0.00271− وهو يعكس أن أداء الشركة أقل من أداء السوق إلا أن هذا الانخفاض كان غير معنوي حيث كانت قيمة الاحتمال Prob يساوي 0.4664 ومما يؤكد أن نتائج هذه المعادلة صحيحة هو أن قيمة داربين واتسون DW حوالي 2. بينما الجدول (6)، والذي يبيين النتائج الخاصة بمؤشر جونسون لشركة يومينج فيتضح أنه وفقاً لجونسون، فإن قيمة معامل الفا (Coefficient)موجبة وتساوي 0.000971 وهو يعكس أن أداء الشركة أفضل من أداء السوق إلا أن الفرق عن أداء السوق لم يكن معنوي حيث كانت قيمة الاحتمال Prob يساوي 0.4664 ومما يؤكد أن نتائج هذه المعادلة صحيحة هو أن قيمة داربين واتسون DW حوالي 2.

الخاتمة:

بعد التعرف على المتغيرات العالمية المحفزة لتطوير أسطول النقل البحري، وأيضا أنواع التمويل التقليدية والغير تقليدية والتجارب العالمية في التمويل، تم عرض الحالة العملية موضوع الدراسة والتعرف على أيهما يمثل تمويل مناسب لشركات الملاحة، مع تطبيق التجربة على شركتين ملاحة مسجلتين في بورصة تايوان، والتعرف على قوة أداء سهم كلا الشركتين من خلال عمل بعض المؤشرات، والتي على نتائجها تم الوصول إلى أفضلية التأجير التمويلي عن الاقتراض، وفى النهاية فقد تم استخدام عدة مقاييس إحصائية ومالية بغرض تحليل البيانات التي تم الحصول عليها من بورصة تايوان والبنك المركزي لتايوان وتطبيق بعض معايير التقييم التي تنتمي لعلم الاستثمار بحيث يتم تطويعها لكي تستخدم في مجال تمويل الشركات (CorporatFinance) وخاصة في مجال التأجير التمويلي ومثال على ذلك اختبار جذر الوحدة وهو مقياس إحصائي وتم القياس بتطبيق اختبار ديكي فولر المعدل وفيلبس بيرون باستخدام برنامج E views ثم بعد اختبار البيانات والتأكد من معنوياتها تم تطبيق المؤشرات الخاصة بعلم الاستثمار والتمويل على الترتيب مؤشر جونسون ثم مازي وترينور وذلك من خلال استخدام برنامج E views أيضا مرورا بشارب وانتهاءً بمؤشر ترينور وتم اختبار كلا الشركتين وتحليل النتائج فجاءت كلها في صالح التأجير التمويلي الأخير وهو بأن يعتبر التأجير التمويلي من مصادر التمويل المناسبة في النقل البحري.

الاستنتاجات والتوصيات:

الاستنتاجات:

1. يمكن للمستأجر الانتفاع من الاستئجار، في ظل الأحوال الاقتصادية المختلفة، ركود أو تضخم، أو ازدهار، حيث يتلافى التقلبات الاقتصادية، وخاصة حالة الركود والكساد، حيث تظهر مشكلات السيولة والربحية بصورة واضحة، وكذلك صعوبة الحصول على مصادر تمويل الاستثمارات، مما يؤدي إلى تقليص حجم المنشأة، أو عدم القدرة على الإحلال والاستبدال، وخاصة في ظل الأزمة المالية العالمية التي يمر بها العالم في أواخر عام 2008.

2. بعد التعرف على مصادر التمويل التقليدية والغير تقليدية، وفي ظل التقلبات الاقتصادية، وندرة العملة الأجنبية، فيتضح أن مصادر التمويل المتاحة غير قادرة على تغطية احتياجات تطوير وإحلال أسطول النقل البحري السوري.

3. تجنب عبء تدبير موارد مالية جديدة، لبدء ممارسة نشاط النقل البحري، القائم على توفير أصول إنتاجية عالية الكثافة الرأسمالية.

4. تتمتع الشركات التي تستخدم التأجير التمويلي بالحوافز الضريبية الممنوحة للمؤسسات، التي تعمل في هذا المجال، والتي من شأنها تحقيق وفر ضريبي كبير، يتم توزيعه بين المؤجر والمستأجر.

5. أهمية دور تطبيق التأجير التمويلي وخاصة تجربة ماليزيا والفلبين وأيضاً كوريا وروسيا خاصة بعد تشابه حالة السفن مع الاسطول السوري .

6. النتيجة الأخيرة في نهاية الدراسة، بعد إجراء الاختبارات على الشركتين ايفرجرين ويومينج، وجد أن الشركة التي تستخدم التأجير التمويلي يومينج أدائها أفضل من أداء الشركة التي تستخدم القروض ايفرجرين.

التوصيات:

1. إنشاء بنك تمويل بحري، وذلك ليتبنى فكرة التأجير التمويلي بشروط ميسرة، تنعكس آثارها على أسطول النقل البحري السوري .

2. الأخذ بالتجارب العالمية الناجحة للدول التي تتشابه ظروفها مع حالة الأسطول السوري التي نادت بالتأجير التمويلي ومنها على سبيل المثال روسيا، كوريا، ماليزيا، الهند.

3. لابد من توفير المناخ القانوني الملائم للتأجير التمويلي، من خلال دمج كلاً من مزايا عقود المشارطة العارية، مع مزايا التأجير التمويلي لكل من المؤجر والمستأجر، وعمل قانون خاص يحكم العلاقة بين المؤجر والمستأجر، في النقل البحري، وخاصة في حالة استئجار السفن.

4. إنشاء شركات لتمويل التأجير التمويلي، كما تم في مجال الرهن العقاري، مع وضع بعض الضمانات التي من خلالها، تقوم البنوك بضمان الودائع لديها لهذه الشركات؛ حتى لا تواجه أزمة مالية، مثل الأزمة التي حدثت في نهاية عام 2008.

5. يجب علي الدولة تشجيع المستثمرين والبنوك والترسانات وشركات الملاحة علي أن يتعاونون معا وتقديم التسهيلات لهم وتشجيعهم علي استخدام التأجير التمويلي حتى ينهضوا بالأسطول البحري السوري ويقوموا بتطويره لمواجهة المنافسة الشرسة التي يتعرض لها من الأساطيل القوية المنافسة لها. وعمل تكامل خلفي لشركات الملاحة مع ترسانات السفن من حيث المشاركة.

المراجع:

1. Containerisation International, yearbook, 2009.

2. Drz.Oyaozcayir, (2001)."port state control", LLp, may.

3. Monzel, Jürgen (2009)."The Impact of the Economic and Financial Downturn on the Availability of Shipping Finance Options, International Transport Finance Consultant, Germany, the 11th international maritime conference.Monzel, Jürgen (2009). IBID

5. Khalid, Nazery-A (2005)."The development of ports And shipping sector In Malaysia", Maritime Institute In Malaysia,2005.

6.Stopford, M (2002). "maritime economics", printed in Routledge, Second Edition.

Kapur, Devesh," Privatization in India" , conference on Policy reform in India, Stanford University, June 3-4, 2002.

10. Pablo,Casas; Alberto, saizn (2006)."Owing versus leasing", university of Pennsylvania, September.

11. Khalid, Nazery-A (2008)." To Lease Or not To Lease", Ijara as aviable ship, financing structure, Marine Money Asia, Edition Volume 3, Issue 14 July 03, 2008.

12. Khalid, Nazery-B (2005)."Bridging the gab between shipping company and financial institution", Ship finance in Malysia, Centre for Economic Studies & Ocean Industries, Equipment finance for small contractors in public work programs

13. Khalid, Nazery-A (2008)." To Lease Or not To Lease", Ijara as aviable ship, financing structure, Marine Money Asia, Edition Volume 3, Issue 14 July 03, 2008.

14. Leipzigre, et.al (1993)."Korean industrial Policy: Legacies of the Past and Directions for the Future", World Bank Discussion Paper No .197, Washington

D.C.

16. Deelen, Linda& Mauricio Dupleich, Leasing for Small and Micro Enterprises,(ILO), 2003.

17. Mukherjee, Arpita, et.al (2003)."Approach to privatization", Maritime and air transport services India's, Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific No.73

18. Khalid, Nazery-A (2005)."The development of ports And shipping sector In Malaysia", Maritime Institute In Malaysia,2005.

19. The Study on Domestic Shipping Development Plan in the Philippines (DSDP) JICA-MARINA, Final Report(2007).

20. Monzel, Jürgen (2009)." The Impact of the Economic and Financial Downturn on the Availability of Shipping Finance Options, International Transport Finance Consultant, Germany, the 11th international maritime conference.