

توسعه صنعت کشتی سازی

جلد دوم : مطالعه روند توسعه و عملکرد صنعت در کشورهای نوظهور

(برزیل، ترکیه، سنگاپور، فیلیپین، ویتنام و هند)



سند و توسعه صنایع دریایی



توسعه صنعت کشتی سازی

جلد دوم

مطالعه روند توسعه و عملکرد صنعت در کشورهای نوظهور

(برزیل، ترکیه، سنگاپور، فیلیپین، ویتنام و هند)

دکتر روزبه پناهی

(استادیار دانشگاه تربیت مدرس)

مهندس صابر آفاجانی

مهندس محمد جواد مهاجری



صندوق توسعه صنایع دریایی

سرشناسه: پناهی، روزبه، ۱۳۵۹

عنوان و نام پدیدآور: توسعه صنعت کشتی‌سازی. جلد دوم: مطالعه روند توسعه و عملکرد صنعت در کشورهای نوظهور (برزیل، ترکیه، سنگاپور، فیلیپین، ویتنام و هند)
مشخصات نشر: تهران، صندوق توسعه صنایع دریایی، ۱۳۹۴.

مشخصات ظاهری: ۳ج: مصور (رنگی)، جدول (بخشی رنگی)، نمودار (بخشی رنگی).

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۰۴-۲۳۲۲-۰

وضعیت فهرست‌نویسی: بر اساس اطلاعات فیپا

موضوع: توسعه صنایع دریایی، کشتی‌سازی

این مدرک در آدرس <http://opac.nlai.ir> (سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران) قابل دسترسی است.

شماره کتابشناسی ملی: ۳۷۷۴۳۴۵



Iran Marine Fund

صندوق توسعه صنایع دریایی

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنای سابق)، پلاک ۱۵۰، طبقه چهارم.

تلفن: ۸۸۷۶۶۶۰۰ نمابر: ۸۸۵۲۲۶۵۱ www.imf.ir

نام کتاب: توسعه صنعت کشتی‌سازی

جلد دوم: مطالعه روند توسعه و عملکرد صنعت در کشورهای نوظهور

(برزیل، ترکیه، سنگاپور، فیلیپین، ویتنام و هند)

مؤلفین: روزبه پناهی، صابر آقاجانی و محمد جواد مهاجری

ناشر: صندوق توسعه صنایع دریایی

نوبت چاپ: اول - ۱۳۹۴

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

صفحه آرای و چاپ: مؤسسه پژوهش‌های ایران‌پا

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۰۴-۲۳۲۲-۰

کلیه حقوق چاپ و نشر محفوظ و متعلق به ناشر است.

پیشگفتار

مفهوم «توسعه» در حال حاضر به یکی از چالش‌های اصلی جوامع تبدیل شده است و حاکمان، دستیابی به یک جامعه توسعه یافته و یا حداقل فاصله گرفتن از چرخه فقر را با طی همه مراحل آن از تبیین اصول توسعه گرفته تا مدل‌سازی، فرهنگ‌سازی، آموزش، وضع قوانین و تدوین برنامه‌های توسعه دنبال می‌نمایند. این امر به حدی مهم است که برنامه‌های توسعه تبدیل به آرمان‌های ملی هر کشوری شده است. در کشور ما نیز تاکنون تلاش‌های متعددی برای تبیین ابعاد مختلف توسعه صورت پذیرفته و در کنار وضع قوانین توسعه محور، چندین برنامه توسعه نیز به اجرا گذاشته شده است.

یکی از موانع توسعه کشورها، مشخص نبودن نقش حاکمیت و نقش سایر نهادها در طراحی نظام یک‌پارچه توسعه بوده و عموماً عدم تعریف نحوه ارتباط این نهادها موجب اتلاف منابع و ازدست رفتن فرصت‌ها می‌گردد. از جمله قوانینی که در کشور ما با نگاه توسعه محور مصوب شده است، «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی» مصوب ۱۳۸۷ می‌باشد. در این قانون تلاش شده است تا نقش حاکمیت در نظام توسعه دریایی مشخص شده و با توجه به اهمیت راهبردی این حوزه، نقش دولت به صورت ویژه تعیین گردد. این قانون سه راهکار کلی را برای توسعه حوزه دریایی کشور پیش‌بینی نموده است. راهکار اول تشکیل یک نهاد مالی و توسعه‌ای تحت عنوان «**صندوق توسعه صنایع دریایی**» برای مساعدت و پشتیبانی از فعالان حوزه فعالیت‌های دریایی است. راهکار دوم که در مواد (۲) تا (۸) قانون مذکور منعکس شده، در برگزیده محرک‌هایی جهت رونق فعالیت‌های دریایی و نیز حمایت‌ها و بخشودگی‌های لازم برای فعالان عرصه دریایی کشور به‌ویژه بهره‌برداران است و نهایتاً قانون‌گذار به‌عنوان سومین راهکار، یک راهکار دائمی و پویا را مطرح می‌سازد که تشکیل شورایی است با اختیارات هیئت وزیران به ریاست رئیس‌جمهور و عضویت نه عضو از هیأت وزیران. «**شورای عالی صنایع دریایی کشور**» متشکل از هفت وزیر و دو معاون رئیس‌جمهور است تا ضمن «تمرکز سیاست‌گذاری‌ها» و «ایجاد هماهنگی‌های لازم» در حوزه فعالیت‌های دریایی، مقررات روزآمد و مورد نیاز توسعه دریایی کشور را تصویب نموده و با تعریف شاخص‌های توسعه دریایی نسبت به پایش مستمر آن اقدام نماید.

اگر چه تصویب این قانون گام موفق‌تری در مسیر توسعه دریایی کشور بوده است لیکن در آن برهه، نبود مطالعات جامع و سند راهبردی (کلان) در این زمینه، نبود مدل کلان برای توسعه این صنعت، وجود برخی ناهماهنگی‌ها و سپری شدن زمان نسبتاً طولانی برای تدوین و تصویب این قانون، موجب برخی کاستی‌ها در آن شده است که باید در جای خود بررسی و تحلیل گردد. در حال حاضر و با توجه به تجربه کشورهای مختلف، پیاده‌سازی سیاست‌های یک‌پارچه توسعه‌ای از نیازمندی‌های اصلی کشور در حوزه دریا می‌باشد. بنابراین تدوین اسناد راهبردی و برنامه‌های اجرایی و تحلیل فرآیندهای مرتبط با حوزه دریا به‌منظور استفاده از ظرفیت‌های قانون فعلی ضروری می‌نماید.

صندوق توسعه صنایع دریایی در راستای یکی از وظایف ذاتی خود که انجام مطالعات توسعه‌ای و آگاهی بخشی تخصصی می‌باشد، انتشار سری کتاب‌های «توسعه صنعت کشتی‌سازی» را در دستور کار دارد و در نظر است تا توسعه صنعت کشتی‌سازی، که تنها بخشی از صنایع بزرگ دریایی محسوب می‌شود از زوایای مختلف از جمله علوم راهبردی، اقتصادی، فنی و اجتماعی بررسی شود. در مرحله اول، این کتاب‌ها در سه جلد منتشر شده و تلاش شده است تا با مطالعه روند و الگوی توسعه صنعت کشتی‌سازی و بررسی نقش ذی‌نفعان مختلف در کشورهای منتخب، این پدیده مورد مذاقه قرار گرفته و درس آموخته‌هایی برای کشور گردآوری شود. یکی از مواردی که تاکنون مانع از ارایه یک سند راهبردی منسجم شده است، وسعت و تنوع عناوین ذیل توسعه صنایع دریایی می‌باشد و این امر طلب می‌نماید تا با طراحی یک ساختار مناسب، حوزه‌ها و بازارهای مختلف تا سطح مناسبی کنکاش شده و روابط علت و معلولی و الزامات هر یک به‌دقت کشف گردد و از رهگذر دستاوردهای آن بتوان طراحی‌های مناسبی برای توسعه صنایع دریایی کشور انجام داد. کما این‌که به‌نظر می‌رسد یکی از علت‌های اصلی عدم موفقیت در دستیابی به توسعه صنایع دریایی در کشور، ارایه نسخه‌های کلی و حرکت در همه زمینه‌های ممکن بدون در نظر گرفتن الزامات و مزیت‌های نسبی بوده است، به‌خصوص این‌که در حال حاضر فضای توسعه در اکثر کشورها تغییر یافته و برخی راهبردهای جذاب قبلی نظیر خودکفایی یا جایگزینی واردات دیگر مورد نظر نبوده و در عمل عدم کارایی خود را در کشورهای مختلف به اثبات رسانده‌اند. از سوی دیگر افزایش شرایط رقابتی و کمبود منابع مالی، فرصت آزمون و خطا را به سیاست‌گذاران نداده و لازم است تا سیاست‌ها در کمال دقت و پس از مطالعات بسیار، از جمله مطالعات راهبردی، مطالعات آینده‌نگاری، مطالعات بازار و رقبا و بررسی‌های حوزه نوآوری و تکنولوژی اتخاذ و ابلاغ شوند.

در سه جلد اول کتاب، الگوی توسعه صنایع کشتی‌سازی در نه کشور مورد مطالعه قرار گرفته است. ولی از آنجایی که مطالعه الگوی توسعه صنایع کشتی‌سازی، بدون توجه به الگوهای توسعه صنعتی نمی‌تواند فهم یک‌پارچه و درستی را از مدل اجرا شده در هر کشوری به‌دست بدهد، بنابراین ابتدا

روند و الگوی توسعه کل صنایع آن کشورها مورد مطالعه قرار گرفت. جلد اول کتاب سه کشور پیش‌روی این صنعت یعنی چین، کره جنوبی و ژاپن را مورد بررسی قرار می‌دهد، جلد دوم کشورهای نوظهور در این عرصه شامل برزیل، ترکیه، سنگاپور، فیلیپین، ویتنام و هند را مطالعه می‌نماید و جلد سوم آن درس آموخته‌هایی که از مطالعه این نه کشور به‌دست آمده و می‌تواند برای ایران استفاده شود را ارائه می‌نماید.

توسعه صنعت کشتی‌سازی در کشورهای مختلف عمدتاً هم‌گام با توسعه سایر صنایع آغاز شده است و اصولاً نمی‌تواند تافته جدا بافته‌ای از سایر صنایع تلقی شود. بنابراین سیاست‌های کلی توسعه، سیاست‌های کلان اقتصادی، محیط کسب و کار، فضای کلی حاکم بر توسعه صنعتی، توسعه سواحل، توسعه منابع انسانی و سایر عواملی که بر توسعه صنایع تأثیر دارند، بر توسعه این صنعت نیز تأثیرگذار است. در کشورهای مختلف، کم و بیش شاهد ارتباط مستقیم بین رشد کشتی‌سازی و رشد صنایع دیگر هستیم. بر همین اساس، هر کشوری توسعه دریایی خود را متناسب با نیازها، مزیت‌ها، توانمندی‌ها و محرک‌های موجود در کل کشور و در هماهنگی با روند کلی توسعه خود طراحی می‌نماید و در حقیقت طراحی صحیح این فرآیند تضمین‌کننده موفقیت در مسیر توسعه خواهد بود. مرور تجربیات موجود به‌خوبی نشان می‌دهد که بی‌توجهی به مزیت‌های سرزمینی، علی‌رغم اعمال سیاست‌های حمایتی، صرفاً رشدهای مقطعی - و نه توسعه - را به‌همراه داشته و با آزاد شدن فضای کسب و کار، آثار این حمایت به سرعت از میان رفته است. در این میان بعضاً کشورها توجه ویژه‌ای به صنایع کشتی‌سازی نموده‌اند و با تزریق سیاست‌های یک‌پارچه و مناسب، شتاب توسعه آن را بیش‌تر از سایر صنایع خود نموده‌اند. در صورتی‌که دلایل اصلی اتخاذ این سیاست‌ها تحلیل شده و الزاماتی که ایشان برای اجرای این سیاست‌ها رعایت نموده‌اند نیز قابل حصول باشد، می‌توان از این سیاست‌ها نیز جهت شتاب دادن به حرکت الگوبرداری نمود. امیدوارم این کتاب‌ها ضمن این‌که مورد نظر خوانندگان محترم قرار می‌گیرد گامی هرچند کوچک در راستای تصمیم‌سازی بهتر همه مدیران و دست‌اندرکاران صنایع و امور دریایی کشور باشد.

حسین ابراهیم‌زاد فاضل

مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی

اسفند ماه ۱۳۹۳

فهرست مطالب

فصل اول: کشتی سازی در کشور برزیل ۱

۱-۱- مقدمه ۱

۲-۱- سازمان ها و ارگان ها ۴

۳-۱- صنعت و عمل کرد آن ۷

۴-۱- روند توسعه صنعت ۱۲

۵-۱- نگاه کلان به روند توسعه ۱۴

۶-۱- منابع ۱۷

فصل دوم: کشتی سازی در کشور ترکیه ۱۹

۱-۲- مقدمه ۱۹

۲-۲- سازمان ها و ارگان ها ۲۳

۳-۲- صنعت و عمل کرد آن ۳۰

۴-۲- روند توسعه صنعت ۴۲

۵-۲- نگاه کلان به روند توسعه ۴۶

۶-۲- منابع ۴۸

فصل سوم: کشتی سازی در کشور سنگاپور ۴۹

۱-۳- مقدمه ۴۹

۲-۳- سازمان ها و ارگان ها ۵۱

۳-۳- صنعت و عمل کرد آن ۵۶

۴-۳- روند توسعه صنعت ۷۰

۵-۳- نگاه کلان به روند توسعه ۷۳

۶-۳- منابع ۷۴

فصل چهارم: کشتی سازی در کشور فیلیپین ۷۵

۱-۴- مقدمه ۷۵

۲-۴- سازمان ها و ارگان ها ۷۸

۳-۴- صنعت و عمل کرد آن ۸۳

۹۳.....	۴-۴- روند توسعه صنعت.....
۹۶.....	۵-۴- نگاه کلان به روند توسعه.....
۹۸.....	۶-۴- منابع.....
۹۹.....	فصل پنجم: کشتی سازی در کشور ویتنام.....
۹۹.....	۱-۵- مقدمه.....
۱۰۲.....	۲-۵- سازمان ها و ارگان ها.....
۱۰۶.....	۳-۵- صنعت و عمل کرد آن.....
۱۱۹.....	۴-۵- روند توسعه صنعت.....
۱۲۳.....	۵-۵- نگاه کلان به روند توسعه.....
۱۲۶.....	۶-۵- منابع.....
۱۲۷.....	فصل ششم: کشتی سازی در کشور هند.....
۱۲۷.....	۱-۶- مقدمه.....
۱۳۰.....	۲-۶- سازمان ها و ارگان ها.....
۱۳۳.....	۳-۶- صنعت و عمل کرد آن.....
۱۴۰.....	۴-۶- روند توسعه صنعت.....
۱۴۸.....	۵-۶- نگاه کلان به روند توسعه.....
۱۵۰.....	۶-۶- منابع.....

فصل اول

کشتی‌سازی در کشور برزیل

۱-۱- مقدمه

کشور برزیل با مساحت ۸,۵۱۵,۷۶۷ کیلومتر مربع بزرگ‌ترین کشور آمریکای جنوبی می‌باشد. طبق سرشماری سال ۲۰۱۲ جمعیت برزیل در حدود ۲۰۲ میلیون نفر بوده که در حدود ۲۵٪ جمعیت این کشور را افراد زیر ۱۴ سال تشکیل داده‌اند. برزیل از لحاظ مساحت و جمعیت، پنجمین کشور بزرگ دنیا محسوب می‌شود. از نظر جغرافیایی طول خط ساحلی این کشور ۷۴۹۱ کیلومتر بوده و با کشورهای ونزوئلا، کلمبیا، بولیوی، پرو، آرژانتین، پاراگوئه، اروگوئه، گویان و سورینام هم مرز است.

از نظر تقسیم‌بندی سیاسی، برزیل شامل ۲۶ ایالت و یک منطقه فدرال می‌باشد که شهر برازیلیا به عنوان پایتخت در این منطقه قرار دارد. از نظر نظام سیاسی، هر یک از ایالت‌ها استقلال قابل توجهی دارد؛ به عنوان مثال هر ایالت مجلس قانون‌گذاری ایالتی خود را داشته و مجاز است تا نظام تأمین اجتماعی خود را طراحی کند. نکته مهم در این نظام آن است که جمع‌آوری و مدیریت مالیات هر منطقه در اختیار همان ایالت است. مطابق سابقه تاریخی، نظام اقتصادی برزیل از دیرباز درون‌گرا بوده است. برزیل به عنوان عضو کشورهای G-20 در سال ۲۰۰۷ جزء هشت کشور بزرگ مصرف‌کننده جهان بوده است.



شکل ۱-۱- موقعیت جغرافیایی کشور برزیل

عمده صادرات برزیل شامل محصولات کشاورزی، گوشت، تجهیزات حمل و نقل - از جمله خودرو و هواپیما - و آهن و فولاد است. بهره‌وری بالای بخش کشاورزی برزیل، این کشور را به یک قدرت بزرگ کشاورزی تبدیل کرده است. در سال ۲۰۱۲ اقتصاد برزیل از نظر تولید ناخالص ملی در رده هفتم جهان قرار گرفت و هفتمین کشور بزرگ از لحاظ برابری قدرت خرید شد. اقتصاد برزیل در طول ۱۰۰ سال گذشته علی‌رغم وجود نابرابری اجتماعی رشد قابل توجهی داشته است. روند تاریخی اقتصاد برزیل نشان می‌دهد که از سال ۱۹۲۰ تا ۱۹۸۰ اقتصاد کشور روند به رشدی داشته، اما از اوایل دهه‌ی هشتاد به مدت حدود ۱۵ سال وارد دوره رکود توری می‌شده است. ناکارآمدی استراتژی تاریخی توسعه صنعت کشور از طریق جایگزینی واردات، منجر به مشکلات مالی متعدد برای کشور شده که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به مشکلات ناشی از استقرار خارجی اشاره نمود. این مشکلات دلیل اصلی افول اقتصادی کشور از سال ۱۹۸۰ به مدت دو دهه بوده است.

بررسی سهم بخش‌های کشاورزی، صنعت و خدمات در اقتصاد کشور نشان می‌دهد که سهم بخش خدمات به مرور افزایش یافته است. هم‌چنین، بررسی سیاست‌های اقتصادی کشور در ۵۰ سال اخیر بیانگر آن است که الگوی توسعه یکسانی در این مدت مدنظر سیاست‌گذاران کشور

نبوده است. به عبارت دیگر برنامه‌ریزی براساس جایگزینی واردات در دهه‌های قبل از ۱۹۸۰ تبعات قابل توجهی برای اقتصاد کشور داشته و در ادامه، تغییر سیاست‌گذاری در دهه‌های اخیر سبب گردیده است تا افزایش صادرات در اولویت برنامه‌های کشور قرار گیرد. عدم تبعیت از الگوی یکسان در توسعه اقتصاد کشور در وضعیت شاخص‌های اقتصادی نیز قابل مشاهده است. با توجه به اصلاحات ساختاری که از سال ۲۰۰۰ طراحی و اجرا شده است، اقتصاد کشور در مسیر احیا قرار گرفته و روند رشد خود را از سر گرفته است. مهم‌ترین اتفاق در دهه‌های اخیر، کشف منابع نفتی فراساحل در آب‌های برزیل بوده است. بر این اساس دولت حمایت از صنعت نفت و صنایع وابسته را از طریق ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز در دستور کار قرار داده و این رویکرد، زمینه‌های رشد کشور را برای سال‌های آتی فراهم نموده است. در سال‌های اخیر توسعه میادین نفتی کشور محرک اصلی توسعه بخش‌های مختلف صنعتی به‌ویژه ساخت کشتی و سازه‌های فراساحلی بوده است. همکاری مشترک با کشورهای پیش‌رو مانند نروژ در توسعه و تجهیز زیرساخت‌ها و رویکرد پاسخ به نیازهای صنعت استحصال نفت و حمل و نقل آن، از طریق صنایع داخلی، الگوی موفق‌تری برای توسعه صنعتی این کشور ایجاد کرده است.

جدول ۱-۱- سهم بخش‌های سه‌گانه در اقتصاد کشور برزیل (درصد)

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۵/۴	۵/۶	۶/۱	۵/۸	سهم بخش کشاورزی در اقتصاد ملی
۲۷/۴	۲۶/۸	۲۶/۴	۲۷/۶	سهم بخش صنعت در اقتصاد ملی
۶۷/۲	۶۷/۶	۶۷/۵	۶۶/۶	سهم بخش خدمات در اقتصاد ملی

جدول ۱-۲- شاخص های کلان اقتصاد برزیل

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۲/۲۵	۲/۴۸	۲/۱۴	۱/۶۲	تولید ناخالص داخلی (تریلیون دلار)
۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	سهم واردات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۲۶	۲۸	۲۸	۲۷	ارزش افزوده بخش صنعت (درصد از درآمد خالص ملی)
۱۳	۱۲	۱۱	۱۱	سهم صادرات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۷۶	۷۱/۵	۵۳/۳	۳۱/۵	سرمایه گذاری خارجی مستقیم (میلیارد دلار)
۱۱۳۴۰	۱۲۵۷۶	۱۰۹۷۸	۸۳۷۳	درآمد سرانه سالانه (دلار)

۲-۱- سازمان ها و ارگان ها

راهبری صنعت کشتی سازی برزیل به صورت غیرمتمرکز انجام شده و البته، این رویکرد ناخرسندی هایی را در بخش صنعت به همراه داشته است. عمده شرکت های فعال در این حوزه از عدم تمرکز در هسته تصمیم گیری در صنایع دریایی، شکایت دارند.

اصلی ترین نقش در صنعت کشتی سازی برزیل بر عهده وزارت توسعه، صنعت و تجارت خارجی برزیل می باشد. در این وزارتخانه که ساختار آن در سال ۱۹۹۹ مورد بازنگری قرار گرفته و سرپرستی بانک توسعه کشور را نیز بر عهده دارد، اداره ای تحت عنوان صنایع دریایی و تجهیزات فراساحل وجود دارد. این اداره مسوول سیاست گذاری در حوزه صنایع دریایی می باشد. سیاست گذاری در حوزه حمل و نقل و تجارت دریایی نیز از سوی وزارت حمل و نقل و ارتباطات صورت می پذیرد، که به نحوی به حوزه صنایع دریایی نیز مرتبط می باشد.

صندوق تضمین کشتی سازی^۱ نمونه ای از حمایت های دولت برزیل است که از سال ۲۰۰۹ و با توجه به نیازهای صنعت شکل گرفته است. هدف اصلی این صندوق، پوشش ریسک های ساخت کشتی توسط کشتی سازی های کشور برای سرمایه گذاران و سفارش دهندگان شناور است. بیش

1 - Fundo de Garantia para Construção Naval - FGCN

از ۸۰٪ فعالیت‌های این صندوق به ساخت شناورهای ویژه و سکوهای نفتی نیمه مغروق تخصیص می‌یابد.

در کنار سازمان‌های فوق، می‌بایست به وزارت معادن و انرژی کشور و شرکت ملی نفت برزیل (پتروبراس) نیز اشاره نمود، چرا که در حال حاضر مهم‌ترین مشتری صنایع ساخت کشتی و سکوهای حفاری برزیل شرکت پتروبراس است. این شرکت از طریق برنامه‌های حمایتی از جمله برنامه توسعه و بروزرسانی ناوگان دریایی (پرومف)^۱ و برنامه حمایتی خطوط کشتی‌رانی برزیل (ای‌بی‌ان)^۲ که از سال ۲۰۰۰ آغاز شده است، نقش مهمی در توسعه صنعت کشتی‌سازی برزیل و حمل و نقل دریایی این کشور داشته است.

برنامه پرومف که منجر به بازسازی ساختار صنعت کشتی‌سازی برزیل شده است، با سفارش ساخت ۴۹ شناور تا سال ۲۰۲۰ و سرمایه‌گذاری در حدود ۱/۷۵ میلیارد دلار تا سال ۲۰۲۰، ناوگان نفت‌کش کشور را به ۱۱۰ فروند شناور خواهد رساند. البته این برنامه اهداف کیفی را نیز دنبال می‌نماید. سه محور اصلی این برنامه عبارتند از:

۱. ساخت کشتی در داخل برزیل.
۲. تأمین حداقل ۷۰٪ مواد و تجهیزات از داخل کشور.
۳. ورود به بازارهای رقابت بین‌المللی.

این برنامه، در دستیابی به دو هدف نخست موفق بوده و در رابطه با هدف سوم هم‌چنان گام‌هایی پیش‌رو دارد. جهت دستیابی سریع‌تر به این هدف، پتروبراس ساز و کار پایش محصول^۳ مبتنی بر زیرساخت‌های یک‌پارچه فناوری اطلاعات را راه‌اندازی نموده است.

اساس برنامه ای‌بی‌ان نیز، چارتر پانزده ساله کشتی‌هایی است که در کشتی‌سازی‌های برزیل ساخته شده باشند. در دو فاز اجرای این برنامه و با انتخاب خطوط کشتی‌رانی، قرارداد چارتر مجموع ۳۹ فروند کشتی به امضاء رسیده است. این برنامه در هماهنگی با برنامه پرومف و با هدف اولیه راهبری حمل و نقل ساحلی کالای فله مایع و سپس ورود به بازار جهانی تنظیم شده است. ایجاد ۳۰,۰۰۰ فرصت شغلی جهت ساخت شناورها و ۲۰۰۰ فرصت شغلی جهت بهره‌برداری از شناورها، در این برنامه پیش‌بینی گردیده است. لازم به ذکر است که بسیاری از مزایایی که دولت در نظر گرفته، در راستای حمایت از صنایع داخلی است. به عنوان مثال از جمله شرایط شناورهای فعال در برنامه ای‌بی‌ان، فعالیت ۱۵ ساله تحت پرچم برزیل می‌باشد.

1 - PROMEF

2 - EBN program

3 - Production Monitoring System-SAP

دولت برزیل از طریق مشوق‌های متنوع از جمله وضع عوارض و مالیات و سایر حمایت‌ها، صنعت کشتی‌سازی و صنایع بالادست و پایین دست حاضر در زنجیره ارزش این صنعت مانند صنعت فولاد و صنعت ساخت تجهیزات دریایی را به تحرک درآورده است. گفتنی است، سرمایه‌گذاری دولت برزیل در صنایع اصلی در بازه زمانی ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵ در مقایسه با بازه زمانی ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۰ حدود ۳۰٪ افزایش داشته است، که عمده آن مربوط به سرمایه‌گذاری در صنعت نفت و گاز بوده است. با این حال، به نظر می‌رسد که نبود یک شبکه هماهنگ‌کننده دولت، تأمین‌کنندگان مالی و صنایع محلی، اثربخشی این اقدامات را تحت‌الشعاع قرار داده است؛ لیکن استفاده از تجربیات شرکای بین‌المللی، دورنمای مناسبی را برای صنعت کشتی‌سازی برزیل ترسیم نموده است.

عمده سرمایه‌گذاری مورد نیاز جهت توسعه و به‌روزرسانی زیرساخت‌های کشتی‌سازی کشور توسط صندوق تجارت دریایی^۱ تأمین می‌گردد. به عنوان مثال، می‌توان به برنامه ساخت یازده یارد جدید در پنج ایالت این کشور اشاره نمود. این صندوق که در سال ۲۰۰۴ و با هدف توسعه صنعت و تجارت دریایی تأسیس گردیده است، توسط کمیته‌ای در وزارت حمل و نقل کشور اداره می‌شود و بانک توسعه برزیل و سایر بانک‌های دولتی این کشور، عامل آن هستند. لازم به ذکر است که منبع مالی اصلی این صندوق عوارض شناورهای تخلیه‌کننده کالا در بنادر برزیل است که قانون آن در سال ۱۹۸۷ وضع شده است. این عوارض، توسط شرکت‌های حمل و نقل دریایی پرداخت شده و در سال‌های اخیر، برای کشورهای منطقه آمریکای جنوبی صفر شده است.

علاوه بر ساختارها و برنامه‌های دولتی مذکور، مجامع غیر دولتی متعددی در حوزه صنایع دریایی در برزیل وجود دارند. حمایت از حقوق صنفی فعالین صنعت، ارائه خدمات کارشناسی در سطح کلان به دولت و همراهی در تدوین سیاست‌ها و رویکردهای دولت، سه مأموریت اصلی این نهادها است.

اتحادیه ملی ساخت و تعمیر کشتی و صنایع دریایی (سیناوال)^۲، اصلی‌ترین نهاد غیردولتی در صنعت کشتی‌سازی برزیل بوده و به شرکت‌های کشتی‌سازی این کشور تعلق دارد. مأموریت‌های عمده این نهاد عبارتست از:

- دفاع از منافع صنعت کشتی‌سازی.
- نمایندگی کارخانجات کشتی‌سازی در ارگان‌های دولتی.

1 - Fundo de Marinha Mercante-FMM

2 - The Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore-SINAVAL

- مذاکره با اتحادیه‌های کارگری.
- تولید آمار و اطلاعات مرتبط با صنعت کشتی‌سازی و انتشار آن‌ها.
- ساخت شبکه بین‌المللی همکاری بین صنعت کشتی‌سازی برزیل با سایر کشورها.
- کمک به توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور.
- مشارکت در مؤسسات آموزشی و پژوهشی.

سیناوال در حوزه تعریف استانداردها در صنعت کشتی‌سازی برزیل نیز فعال می‌باشد. بر مبنای دسته‌بندی صورت گرفته از سوی سیناوال، گروه‌های کاری در صنعت کشتی‌سازی در هفت شاخه زیر فعالیت نموده و می‌بایست استانداردهای خود را رعایت نمایند:

- بخش بدنه
 - بخش قوای محرکه و انتقال قدرت
 - بخش لوله‌کشی و شیرآلات
 - بخش برق، سیم‌کشی، کابل و کنترل
 - بخش ملحقات بدنه اصلی
 - بخش طراحی داخلی
 - بخش رنگ و حفاظت از خوردگی
- در کنار سیناوال، اتحادیه ملی شرکت‌های ناوبری دریایی برزیل که در سال ۱۹۳۴ تأسیس شده، اتحادیه صنفی مالکان و کشتی‌داران برزیل است که از سال ۱۹۴۲ و با بازنگری در اساس‌نامه، تحت عنوان اتحادیه مالکان کشتی برزیل (سیندارما)^۱ فعالیت نموده است. حوزه اصلی فعالیت این اتحادیه، نظارت بر فعالیت‌های تجاری در حوزه حمل و نقل دریایی بوده و در سال ۲۰۱۴ شامل ۵۴ شرکت در چهار حوزه فعالیت دریای آزاد، ساحل، پشتیبانی دریایی و پشتیبانی ساحلی بوده است.

۱-۳- صنعت و عمل‌کرد آن

صنعت کشتی‌سازی در برزیل در طول پنجاه سال گذشته، فراز و فرودهای زیادی را تجربه کرده است. در این دوران، همواره تقاضای داخلی محرک رشد این صنعت بوده است. تجربیات دهه ۱۹۸۰ و سقوط صنعت در کشور به واسطه عدم توجه به ایجاد زنجیره ارزش و سهم پایین تأمین نیازمندی‌های صنعت در داخل، به خوبی در برنامه‌های کنونی این کشور منعکس گردیده

است. به عنوان مثال، الزام سهم ۶۵٪ در تأمین نیازمندی‌های ساخت کشتی از داخل کشور در فاز اول برنامه پتروبراس، از سیاست‌های مرتبط با ایجاد زنجیره ارزش داخلی صنعت کشتی‌سازی برزیل می‌باشد. در کنار این موضوع، ورود به عرصه رقابت جهانی با افزایش بهره‌وری از طریق ارتقاء تکنولوژی، آموزش نیروی کار و استقرار ساز و کارهای نظارتی از دیگر مواردی است که در کنار شکل‌دهی همکاری‌های هدفمند با کشورهای هم‌چون نروژ و هلند در سال‌های اخیر دنبال شده است.

برنامه‌ریزی دولت برای رشد صنعت کشتی‌سازی در برزیل در قالب سیاست حمایت و شکل‌دهی خوشه‌های صنعتی انجام شده است. در سال‌های ۱۹۹۹ میلادی و با مطرح شدن نظریه خوشه‌های صنعتی از سوی پورتر، موضوع برنامه‌ریزی متمرکز برای واحدهای صنعتی واقع در یک موقعیت جغرافیایی در برزیل آغاز گردید. در راستای این سیاست، برنامه توسعه خوشه‌های کشتی‌سازی برزیل با ایجاد تقاضای ناشی از صنعت نفت و گاز این کشور و با الگوبرداری از برنامه خوشه‌های کشتی‌سازی کشور نروژ طراحی شد و بر این اساس، سه خوشه کشتی‌سازی شمال، مرکز و جنوب در برزیل شکل گرفت.

بررسی عمل‌کرد و برنامه‌های صنعت کشتی‌سازی برزیل که عموماً در خوشه‌های صنعتی مذکور شکل گرفته‌اند، نشان می‌دهد که عمده فعالیت این صنعت مرتبط با صنعت نفت و گاز کشور می‌باشد. در واقع، موج اولیه حرکت اخیر صنعت کشتی‌سازی از اوایل سال ۲۰۰۰ و با ساخت شناورهای خدمات فراساحل آغاز شد، به طوری که ۱۱۵ شناور تا سال ۲۰۱۰ تحویل گردید. برنامه ساخت شناورهای نفت‌کش از سال ۲۰۰۵ و سکوه‌های نیمه مغروق و سکوه‌های شناور تولید، ذخیره و تخلیه، از حدود سال ۲۰۰۷ در دستور کار قرار گرفت. برنامه‌های حمایتی شرکت پتروبراس هم‌چنین، تحرک بسیاری در صنایع جانبی کشتی‌سازی ایجاد نموده است.

به موازات سیاست ساخت کشتی در داخل کشور، دولت محدودیت‌های مالکیتی اتباع خارجی در صنعت کشتی‌سازی را نیز برطرف نموده و مقررات زدایی از این صنعت را در دستور کار قرار داده است.

برنامه‌ریزی دقیق و تعریف شفاف فرصت‌های سرمایه‌گذاری از سوی شرکت پتروبراس به نمایندگی از دولت، در کنار قوانین مرتبط با داخلی‌سازی کشتی‌ها، این امکان را برای شرکت‌های کشتی‌سازی برزیل فراهم آورده است تا بتوانند با بررسی جامع و کامل در رابطه با میزان سرمایه‌گذاری، نیروی انسانی مورد نیاز و سایر موارد مرتبط، ورودی مطمئن و آینده‌نگرانه به بازار داشته باشند.

لازم به ذکر است که دولت با نظارت بر نحوه تقسیم فرصت‌ها بین شرکت‌های کشتی‌سازی برزیلی، این امکان را فراهم نموده است که از یک طرف، از تمام توان تولید کشور استفاده بهینه شود و از طرف دیگر، برخی از شرکت‌ها و خوشه‌های کشتی‌سازی در ساخت انواع خاصی از کشتی‌ها تبحر و تسلط پیدا نمایند. شفافیت فعالیت‌های حمایتی انجام شده در صنعت کشتی‌سازی برزیل از جمله مواردی است که در ورود کشورهای توسعه یافته به این بازار بسیار مؤثر بوده است. گفتنی است که برزیل در جذب سرمایه‌گذاری خارجی در سال‌های اخیر بسیار موفق عمل کرده، به‌طوری‌که میزان جذب سرمایه‌گذاری خارجی به حدود ۱۵۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۳ رسیده است. هرچند که نوسانات زیاد واحد پول این کشور به‌ویژه در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ بعضاً اثرات نامناسبی را نیز به همراه داشته است.

برنامه‌ریزی پتروبراس جهت توسعه ناوگان مورد نیاز خود که منجر به تعیین سفارش‌های مشخص ذیل دو برنامه تا سال ۲۰۲۰ شده، امکان برنامه‌ریزی دقیق در این صنعت را فراهم آورده است. نمونه‌ای از این برنامه‌ها در جدول ۱-۳ ارائه گردیده است.

جدول ۱-۳- سفارش‌های ذیل برنامه پرومف به شرکت‌های کشتی‌سازی برزیل تا سال ۲۰۲۰

کارخانه کشتی‌سازی	نوع کشتی	تعداد	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸	۲۰۱۹	۲۰۲۰
Atlantico sul	سوئزماکس	۱۰	۱	۲	۳	۲	۲				
Atlantico sul	سوئزماکس دی پی	۴									۱
Atlantico sul	افراماکس	۵					۲	۲	۱		
Atlantico sul	افراماکس دی پی	۳									۳
Maua	حمل فرآورده نفتی	۱۲	۲	۱		۲	۳				
Maua	پاناماکس	۴			۳	۱					
STX Promer	حمل گاز	۸			۲	۳	۳				
TBD	پشتیبانی	۳									۲
مجموع	-	۴۹	۳	۳	۸	۸	۸	۵	۲	۵	۶

مجموع سفارش کشتی‌سازی‌های برزیل در سال ۲۰۱۲ که در حدود ۶ میلیون DWT می‌باشد، در جدول ۱-۴ ارائه گردیده است. تنوع شناورهای سفارش داده شده در نوع خود بسیار جالب است. لازم به ذکر است که طبق آخرین بررسی‌های انجام شده، در ساخت شناورهای نفت کش

در حدود ۷۱٪، شناورهای فراساحل در حدود ۶۱٪ و سکوهایی FPSO در حدود ۶۴٪ مواد و تجهیزات مورد نیاز در کشور برزیل تأمین می‌شود. در این رابطه، باید اضافه نمود که وجود بازار بزرگ و مشخص پیش‌رو، شرکت‌های معتبر بین‌المللی را نیز به سرمایه‌گذاری و مشارکت در این کشور تشویق نموده و البته، دولت برزیل نیز به صورت هم‌زمان، برنامه‌هایی در جهت افزایش مالیات واردات تجهیزات به منظور بومی‌سازی تجهیزات را مورد نیاز شناورها در دستور کار دارد.

جدول ۱-۴- سفارش‌های داده شده به کشتی‌سازی‌های برزیل در سال ۲۰۱۲

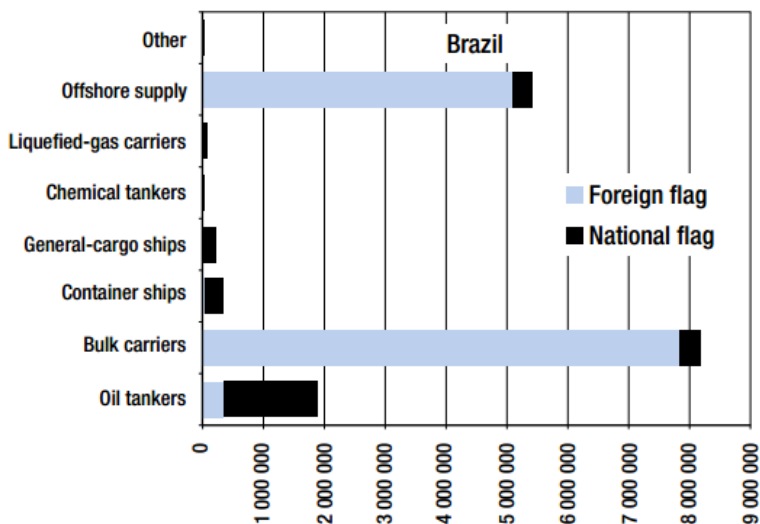
نوع شناور	تعداد
سکوی استخراج نفت	۲۰
سکوی حفاری	۲۸
کشتی کانتینری	۷
کشتی فله بر	۶
شناور خدمات فراساحل	۷۰
حمل فرآورده‌های نفتی	۲۹
نفت‌کش	۲۶
پشتیبانی	۱۱
حمل گاز	۱۵
بارج	۱۱۱
یدک‌کش	۴۴
مجموع	۳۶۷

در حال حاضر ۴۷ کشتی‌سازی در کشور برزیل فعالیت داشته و برنامه توسعه ۱۱ کشتی‌سازی دیگر نیز در دستور کار قرار دارد. همان‌گونه که پیش‌تر نیز اشاره شد، بیش‌تر این سرمایه‌گذاری‌ها توسط صندوق توسعه تجارت دریایی کشور تأمین می‌گردد. وام‌های این صندوق با بهره ۳٪ تا ۶٪ در اختیار شرکت‌ها قرار گرفته و دوره بازپرداخت آن ۱۰ تا ۲۰ سال است. ضمانت مورد نیاز معادل ۱۲۰٪ سرمایه‌گذاری انجام شده بوده و از روش‌های مختلفی هم‌چون ضمانت‌نامه بانکی و یا موافقت‌نامه مشارکت در درآمد تأمین می‌شود. توزیع کشتی‌سازی‌های کشور برزیل که عمدتاً نیز در همان سه خوشه شمال، مرکز و جنوب قرار دارند، در شکل ۱-۲ ارائه گردیده است. حضور کشورهایی نظیر سنگاپور و شرکت‌های کیپل و جورانگ، کره جنوبی و شرکت هیوندای، چین و شرکت کوسکو، ژاپن و شرکت‌های آی‌اچ‌آی و

کاوازاکی، در میان یاردهای فعال و یا در حال احداث، از نکات مهم صنعت کشتی‌سازی در کشور برزیل می‌باشد.



شکل ۱-۲- توزیع شرکت های کشتی‌سازی در کشور برزیل



شکل ۱-۳- ترکیب ناوگان کشور برزیل تا ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ (DWT)

در شکل ۱-۳، ناوگان فعال کشور برزیل تا سال ۲۰۱۳ ارائه گردیده است. همان گونه که مشاهده می‌شود، سیاست‌های حمایتی دولت، منجر به افزایش شناورهای نفت کش تحت پرچم برزیل شده که عمدتاً در سال‌های اخیر به این ناوگان اضافه گردیده و برنامه افزایش ظرفیت آن تا دو برابر ظرفیت کنونی تا سال ۲۰۲۰ وجود دارد.

۱-۴- روند توسعه صنعت

دوره اول صنعت کشتی‌سازی برزیل به حدود ۱۶۰ سال پیش (قرن نوزدهم) باز می‌گردد. در این دوره، ساخت کشتی‌های چوبی توسط یک تولیدکننده محلی آغاز گردید. در سال ۱۸۵۷ میلادی این کارخانه به علت نامعلومی در آتش از میان رفت. به دنبال از بین رفتن این کارخانه، رشد صنعت کشتی‌سازی در برزیل نیز متوقف شد و دولت برزیل نیز حمایت خود از سایر کارخانه‌های کشتی‌سازی ایجاد شده را متوقف کرد. بر این اساس، صنعت کشتی‌سازی به یک صنعت بسیار کوچک تبدیل گردید که عموماً تعمیر و ساخت برخی از کشتی‌های کوچک را برعهده داشت. در این زمان، سایر بخش‌های صنعت از جمله تولید تجهیزات کشتی‌سازی و خدمات فنی نیز تقریباً از بین رفته بودند.

دوره دوم صنعت کشتی‌سازی برزیل به دهه ۱۹۶۰ باز می‌گردد. در این دوره، ورود مجدد برزیل به صنعت کشتی‌سازی در راستای توسعه صنعتی این کشور و اتخاذ رویکرد استراتژی جایگزینی واردات شکل گرفته بود. از نیمه دوم سال ۱۹۶۰، دولت با اجرای سیاست‌های جدید دریایی خود که شامل اقدامات کلان مدیریتی و حمایت از تولیدات بود، عامل رشد و توسعه صنعت کشتی‌سازی شد. نتیجه سریع سیاست جدید آن بود که سهم قابل توجهی از بازار حمل و نقل دریایی که در اختیار سایر کشورها بود، به شرکت‌های برزیلی اختصاص یابد. این روند رشد به حدی رسید که در سال ۱۹۶۷ میلادی، نزدیک به ۲۰ هزار نفر در صنایع کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن مشغول به کار شده بودند. موتورهای دیزل کشتی و سایر موتورهای مورد نیاز آن، بدنه قایق‌های نجات و تقریباً همه قطعات و لوازم مورد نیاز کارخانه کشتی‌سازی در خود برزیل تولید می‌شد. مقدار واردات قطعات مورد نیاز این صنعت در طی آن سال‌ها کمتر از ۱۰٪ بود. آنچه موجب شد تا دوره این صنعت در برزیل پایان ناخوشی داشته باشد، قرارداد ساخت ۲۴ فروند کشتی از طرف یک گروه مالی اروپایی به نام "روت شیلد" بود. با توجه به سرمایه‌گذاری گسترده این گروه مالی در صنایع فولاد، در قرارداد ساخت ۲۴ کشتی مقرر شده بود تا کلیه آهن‌آلات و سایر قطعات مورد نیاز این کشتی‌ها از خارج برزیل وارد شود. بنابراین، دولت جهت

حمایت از این قرارداد قانونی به تصویب رساند که به موجب آن واردات قطعات و مواد مورد نیاز برای انجام قرارداد مذکور از حقوق و مالیات‌های گمرکی و سایر مالیات‌ها معاف شود. این پروژه سبب گردید تا در دهه ۱۹۷۰ میلادی برزیل به دومین کشور تولیدکننده کشتی در جهان تبدیل شود.

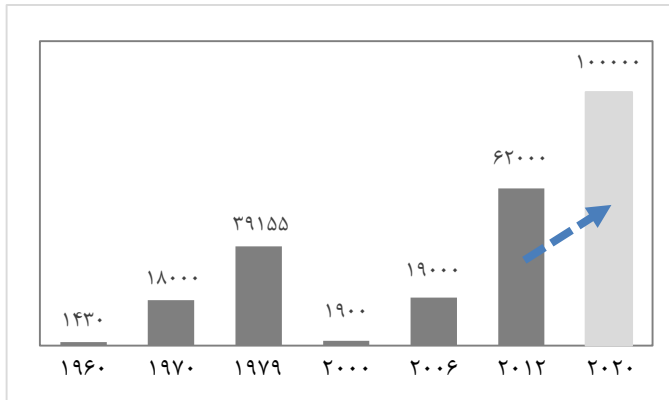
تأثیر جانبی این سیاست‌ها آن بود که کارخانه‌های ماشین‌سازی تولیدکننده قطعات و ماشین‌آلات کشتی‌سازی، ناگهان بازار فروش خود را از دست داده و برای پنج سال مداوم، هیچ گونه قراردادی امضا نشود. بدین ترتیب، زیرساخت‌های صنعت کشتی‌سازی برزیل به شدت ضعیف شدند. کارخانه‌های مربوط به صنایع کشتی‌سازی برزیل، در مقابل هجوم واردات و عدم دریافت سفارش جدید، یکی پس از دیگری ورشکست شدند و در نهایت، صنعت کشتی‌سازی برزیل نابود شده و جهت مونتاژ، به تملک شرکت‌های بزرگ درآمد.

دوره سوم رشد مجدد صنعت کشتی‌سازی برزیل از دهه آخر قرن بیستم میلادی آغاز شده و تاکنون نیز ادامه داشته است. با توجه به این‌که ذخایر نفت برزیل از نوع ذخایر دور از ساحل^۱ (واقع در اقیانوس اطلس) است، در سال ۱۹۹۸ برنامه‌ریزی جهت توسعه صنعت نفت و گاز در دستور کار دولت این کشور قرار گرفت و به تبع این موضوع، لزوم بازسازی ناوگان دریایی حمل و نقل مرتبط مطرح شد. همان‌گونه که پیش‌تر نیز بیان گردید، برنامه‌های پتروبراس در کنار حمایت صندوق‌های دولتی نقش مهمی در این زمینه داشته است.

در حال حاضر نیز، هدف دولت برزیل در صنعت کشتی‌سازی دستیابی هرچه سریع‌تر به بازارهای صادراتی می‌باشد. از جمله اقدامات صنعت کشتی‌سازی برزیل جهت حضور در بازارهای جهانی می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- ایجاد زیرساخت‌های سخت‌افزاری موردنیاز خصوصاً در بخش ماشین‌سازی و تجهیزات
- آموزش نیروی کار و تربیت نیروی متخصص
- توجه به کیفیت محصول نهایی

طبق برنامه‌ریزی انجام شده، تعداد شاغلین ۷۷۰۰۰ نفری فعلی صنعت برزیل می‌بایست تا پایان سال ۲۰۲۰ میلادی به بیش از ۱۰۰ هزار نفر افزایش یابد. روند تعداد شاغلین در صنعت کشتی‌سازی برزیل در شکل ۱-۴ آورده شده است.



شکل ۱-۴- روند تغییر نیروی کار در صنعت کشتی‌سازی برزیل

در حال حاضر، توسعه مراکز کشتی‌سازی برزیل از طریق همکاری با کشور نروژ در صنعت نفت و گاز و الگوبرداری از صنعت این کشور در دست انجام است. این همکاری‌ها در سال ۲۰۱۳ شامل حدود ۷ میلیارد دلار قراردادهای تخصصی و فنی در صنعت کشتی‌سازی بوده است. انتخاب نروژ به عنوان شریک استراتژیک به دو دلیل عمده بوده است. اول آن‌که نروژ شریک اصلی برزیل در صنایع اکتشاف و استخراج نفت برزیل بوده و این حوزه، اصلی‌ترین سفارش دهنده ساخت کشتی به صنایع کشتی‌سازی این کشور می‌باشد. دوم آن‌که منابع نفت و گاز این دو کشور مشابه هم است. منابع نفتی کشور نروژ مشابه برزیل در دریا واقع شده و بنابراین، نروژ در این حوزه از تجارب بسیار خوبی برخوردار می‌باشد. به‌علاوه، در انتقال این ذخایر به داخل کشور و صادرات آن‌ها، برزیل شرایط کاملاً مشابهی با نروژ داشته و می‌تواند از نتایج حاصل شده و فن‌آوری‌های به‌کارگرفته شده از سوی نروژ، برای خود استفاده نماید.

۱-۵- نگاه کلان به روند توسعه

اقتصاد برزیل در ۵۰ سال گذشته مسیر پر فراز و نشیبی را طی کرده است. پیشینه کشاورزی این کشور در قرن‌های گذشته، سبب شد تا در نیمه اول قرن گذشته عمده درآمد این کشور از صادرات محصولات کشاورزی تأمین شود. پس از دهه ۱۹۶۰، رویکرد سیاست‌گذاران در برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی کشور، تمرکز بر توسعه بخش صنعت کشور بوده و بدین منظور و در پیاده‌سازی این رویکرد، سیاست "جایگزینی واردات" در اولویت طراحی راهبردهای توسعه کشور قرار گرفته است. هدف این سیاست، پاسخ‌گویی به نیازهای کشور در داخل کشور می‌باشد.

جهت خودکفایی در پاسخ‌گویی به نیازهای کشور، زنجیره‌های ارزش متعددی در کشور شکل گرفت که تمام حلقه‌های آن در داخل کشور وجود نداشت. بدین ترتیب، سیاست مذکور منجر به وابستگی در تأمین مواد اولیه و تجهیزات مورد نیاز به خارج از کشور گردید. در نتیجه این وابستگی، حجم واردات کشور افزایش قابل توجهی را تجربه کرد.

بررسی تجربه برزیل نشان می‌دهد که اجرای رویکرد جایگزینی واردات که در پی کاهش وابستگی به واردات است، در نهایت وابستگی به خارج از کشور را افزایش می‌دهد. این موضوع در برزیل سبب شد تا تورم از کنترل سیاست‌گذاران خارج شده و زنجیره ارزش داخلی در صنایع مهم در برزیل ایجاد نشود.

در کل، دوره‌های اقتصاد و صنعت برزیل را می‌توان به سه بخش کلی تقسیم نمود؛ دوره اول تا سال ۱۹۵۰ می‌باشد که اقتصاد کشور مبتنی بر صادرات محصولات کشاورزی بوده است. در این دوره صنایع پشتیبان کشاورزی رونق داشته‌اند. دوره دوم از انتهای دهه ۱۹۵۰ تا اواسط دهه ۱۹۹۰ به طول انجامیده است. در این دوره، با توجه به سیاست جایگزینی واردات، صنایع مهمی از جمله آهن و فولاد، خودروسازی، کشتی‌سازی و هواپیماسازی نقش عمده‌ای در اقتصاد برزیل داشته‌اند. این دوره، به علت افزایش تورم و نرخ ارز بحران‌های متعددی برای برزیل ایجاد نمود. در دوره سوم که مربوط به سال‌های پس از ۱۹۹۷ می‌باشد، با کشف منابع نفت فراساحل در آب‌های برزیل، اقتصاد کشور با تغییرات قابل توجهی مواجه شد. با توجه به این‌که استحصال، حمل و نقل و ایجاد ارزش افزوده از نفت کشف شده در برزیل، ترکیب نیازهای صنعتی کشور را متحول نمود، سیاست‌گذاران کشور جهت تقویت صنایع پشتیبان نفت، حمایت از صنایع حاضر در زنجیره ارزش نفت و گاز را در دستور کار قرار دادند. به عبارت دیگر، برزیل از فرصت منابع انرژی خود جهت تقویت سایر صنایع خود بهره‌برداری کرده است.

یکی از صنایعی که به علت منابع نفت و گاز کشور در کانون توجه سیاست‌گذاران کشور قرار گرفته، صنعت کشتی‌سازی و حمل و نقل دریایی است. از سال ۱۹۹۷ که قانون نفت کشور مورد تصویب قرار گرفت، سیاست‌گذاران حمایت از شرکت‌های کشتی‌سازی جهت ایجاد زنجیره ارزش تولید کشتی و ایجاد خوشه‌های صنعتی در مناطق ساحلی کشور را در دستور کار قرار دادند.

نقش محوری در اجرای این اقدامات برعهده شرکت نفت برزیل (پتروبراس) بوده است. شرکت پتروبراس با توجه به برنامه‌های توسعه میادین نفتی و برنامه استحصال منابع انرژی، اقدام به ارائه نیازهای خود در زمینه ناوگان حمل و نقل دریایی نموده است. طبق این برنامه، تعداد و

نوع ناوگان به همراه ظرفیت مورد نیاز تا سال ۲۰۲۰ تعیین شده و در اختیار شرکت‌های تولیدکننده کشتی قرار گرفته است. دولت برزیل نیز از طریق منابع صندوق تضمین کشتی‌سازی و صندوق توسعه تجارت دریایی، از صنایع کشتی‌سازی حمایت مالی می‌نماید. این فضای شفاف، البته مشوق سرمایه‌گذاری بین‌المللی نیز بوده است.

رویکرد دیگر برزیل جهت توسعه صنایع کشتی‌سازی، مشارکت با کشورهای توسعه یافته است. عمده همکاری برزیل در این زمینه با کشور نروژ بوده و دلیل اصلی آن، مشابهت منابع نفت و گاز برزیل و نروژ می‌باشد. این مشابهت باعث شده است تا تجربه نروژ در کشتی‌سازی و استحصال نفت به سرعت سبب توسعه این صنایع در برزیل شود.

۱-۶- منابع

- Euromonitor, Ships and boats in Brazil: ISIC351, 2014.
- Floriano C. M., Pires Jr., Assis L.F., Serra E.G., An analysis of Brazilian maritime industry policies, IAME Panama Conference Proceedings, 2012.
- NCE Maritime, Maritime Sector in Brazil, 2013.
- Paschoa, Claudio, Realizing the promise of Brazil shipbuilding, Maritime Reporter & Engineering News, 2014.
- PETROBRAS, The shipbuilding and offshore market in Brazil, 2012.
- Sinaval, Brazil offshore and shipbuilding industries overview, 2012.
- SmartComp, Maritime sector developments in the global markets, SmartComp Research Report No 3, 2013.
- www.SINAVAL.org.br
- www.syndrama.org
- www.globalsecurity.org/military/world/brazil/shipbuilding.htm

فصل دوم

کشتی‌سازی در کشور ترکیه

۲-۱- مقدمه

کشور ترکیه با مساحت ۷۸۳،۵۶۲ کیلومتر مربع یکی از کشورهای آسیایی-اروپایی می‌باشد. طبق سرشماری انجام شده در سال ۲۰۱۳ جمعیت این کشور در حدود ۷۶ میلیون نفر بوده که در حدود ۲۵٪ از جمعیت کشور را افراد زیر ۱۴ سال تشکیل داده‌اند. ترکیه دارای خط ساحلی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر می‌باشد که از شمال با دریای سیاه، از غرب با دریاهای مرمره و اژه و از جنوب با دریای مدیترانه مجاورت دارد. این کشور در منطقه‌ای ژئوپلیتیک و حساس قرار دارد. ایران، عراق، سوریه، آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، یونان و بلغارستان همسایگان ترکیه هستند. این کشور از موقعیت جغرافیایی خود در مجاورت با اتحادیه اروپا بهره‌برداری قابل توجهی داشته و از مهم‌ترین این موارد می‌توان به توسعه صنعت کشتی‌سازی از طریق تأمین برخی نیازهای اتحادیه اروپا اشاره نمود. کمال آتاتورک رهبر استقلال ترکیه و بنیان‌گذار ترکیه نوین، بر این عقیده بود که پیشرفت در صنعت از طریق برنامه‌ریزی متمرکز دولتی امکان‌پذیر می‌باشد. بنابراین، از طریق برنامه‌های پنج‌ساله توسعه صنعت، سیاست‌گذاری توسعه صنعت و تخصیص منابع ترکیه را پایه‌ریزی نمود.



شکل ۲-۱- موقعیت جغرافیایی کشور ترکیه

در فاصله دهه ۱۹۵۰ تا ۱۹۸۰ سیاست‌گذاران ترکیه استراتژی محوری توسعه صنعت را استراتژی جایگزینی واردات در نظر گرفته بودند. پیاده‌سازی این استراتژی سبب گردید تا تولید صنعتی در ترکیه از طریق واردات کالاهای واسطه‌ای و مواد اولیه انجام شود. بنابراین، استراتژی‌ای که به دنبال کاهش وابستگی به واردات بود، سبب شد تا صنعت ترکیه بدون واردات قادر به ادامه حیات نباشد. از طرف دیگر، به علت نیاز به ارز جهت خرید از خارج کشور، بدهی‌های ارزی ترکیه افزایش یافت، به طوری که ترکیه در سال ۱۹۸۰ به اندازه یک‌چهارم تولید ناخالص ملی خود استقراض خارجی داشت. در این دوره نرخ بیکاری ترکیه حدوداً ۱۵٪ بوده است. گفتنی است، با توجه به این که ساختار صنعت در ترکیه ماهیت دولتی داشت، شرکت‌ها بهره‌وری لازم را نداشتند. به نحوی که عمده واحدهای تولیدی با کمتر از نصف ظرفیت خود فعالیت می‌کردند. در این دوره، با توجه به این که تولید داخل پاسخ‌گوی نیازهای کشور نبود، دولت از طریق پایین نگه داشتن نرخ ارز، کسری بازار را از طریق واردات جبران می‌کرد. در دهه ۱۹۸۰ و به منظور اصلاح ساختار اقتصادی کشور، طرح تحول اقتصادی اوزل، در دستور کار دولت قرار گرفت. این برنامه چهار محور اصلی داشت:

- اجرای نظام مالیاتی جدید

- مدیریت نرخ ارز به صورت شناور
- حذف یارانه‌ها
- کنترل نرخ سود بانکی

یکی از اهداف برنامه اوزل، افزایش قدرت رقابت محصولات ترکیه در بازارهای جهانی بود. در دهه ۹۰ میلادی و با کند شدن سرعت اجرای برنامه‌های اصلاحات اقتصادی، مجدداً وابستگی کشور به منابع خارجی افزایش یافت. نتیجه این وابستگی، بحران بدهی، تورم بالا و کاهش ارزش پول ملی بود. با توجه به این‌که در این دوره، یکی از منابع مهم درآمد دولت، تبادلات بخش انرژی و تجارت با دو کشور در حال جنگ عراق و ایران بود، وقایع سیاسی منطقه‌ای از جمله قطع درآمدهای نفتی، موجب کاهش درآمدهای دولت گردید. در ادامه نیز، کاهش درآمد از تجارت با عراق به علت جنگ اول خلیج فارس، سبب شد تا بحران اقتصادی با سرعت بیشتری توسعه یابد.

جهت خروج از بحران اقتصادی دهه ۹۰ میلادی، در انتهای این دهه دولت سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی طبق سیاست‌های صندوق بین‌المللی پول را دستور کار قرار داد. برنامه‌های اقتصادی این صندوق که با تزریق چهار وام همراه بود، سبب احیای مجدد اقتصاد ترکیه در سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱ شد. اولویت این برنامه‌ها کنترل تورم در کشور تعیین شده بود.

بررسی وضعیت شاخص‌های اقتصادی ترکیه نشان می‌دهد که این کشور در بازه ۸۰ سال اخیر از نظر اقتصادی وضعیت باثباتی نداشته و جز در سال‌های معدودی، با تراز تجاری منفی مواجه بوده است. بررسی سهم هریک از بخش‌های اقتصاد در ترکیه، نشان می‌دهد که سهم صنعت در بهترین حالت در حدود ۲۵٪ و سهم خدمات در حدود ۵۰٪ بوده است. شایان ذکر است که این کشور در حال حاضر، برنامه افق ۲۰۴۱ خود را تدوین نموده و در این برنامه، دستیابی به مقام یازدهم در میان اقتصادهای جهان را هدف‌گذاری کرده است.

در کل، می‌توان تاریخچه اقتصاد ترکیه در دهه‌های اخیر را در دو موضوع خلاصه کرد:

- ترکیه جهت توسعه صنعت کشور، استراتژی جایگزینی واردات را برای حدوداً ۴۰ سال در پیش گرفت. با توجه به سطح تکنولوژی در کشور ترکیه و میزان دسترسی کشور به مواد اولیه، به‌کارگیری این استراتژی موجب شد تا نیاز به واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای در کشور افزایش یابد.

• جبران کسری تجاری از طریق استقراض خارجی با وجود نرخ ارز غیرواقعی سبب ضعف ساختاری در اقتصاد ترکیه شده و وابستگی این کشور را به سایر کشورها و وضعیت اقتصاد جهانی افزایش داده.

بعد از سال ۲۰۰۰، اجرای برنامه‌های مدنظر صندوق بین‌المللی پول در ترکیه، منجر به کاهش تورم از ۷۰٪ به زیر ۱۰٪ در سال ۲۰۰۴ شد. در نتیجه این سیاست‌ها، رشد اقتصادی تا سال ۲۰۰۴ روند رشد قابل توجهی - حتی تا ۱۰٪ - را نیز تجربه کرد. صاحب‌نظران یکی از دلایل موفقیت ترکیه در اعمال اصلاحات اقتصادی در ده سال اخیر را ثبات سیاسی ترکیه در این دوره می‌دانند. در این دوره دلایل بهبود وضعیت اقتصادی کشور را می‌توان در موارد زیر خلاصه نمود:

- اصلاحات عمیق اقتصادی که در سال ۲۰۰۱ دولت کمال درویش آغاز نمود و دولت اردوغان و گُل آن را ادامه دادند.
- اجرای سیاست‌های کاهش کسری بودجه از طریق کاهش تصدی‌گری دولت و مشارکت بیش‌تر بخش خصوصی
- ثبات سیاسی در کشور
- کمک سازمان‌های بین‌المللی
- آزادسازی، مقررات زدایی و انضباط پولی و مالی
- افزایش قدرت اعتبارگیری خارجی (به ویژه اعتبارات کوتاه‌مدت)
- افزایش سطح مبادلات تجاری با دنیا

جدول ۲-۱- سهم بخش‌های سه‌گانه در اقتصاد کشور ترکیه (درصد)

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۸/۹	۹/۸	۸/۸	۸/۷	سهم بخش کشاورزی در اقتصاد ملی
۲۸/۱	۲۶/۷	۲۵/۷	۲۶/۴	سهم بخش صنعت در اقتصاد ملی
۶۳	۶۳/۵	۶۵/۵	۶۳/۷	سهم بخش خدمات در اقتصاد ملی

جدول ۲-۲- شاخص‌های کلان اقتصاد ترکیه

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۷۸۹	۷۷۴	۷۳۱	۶۱۴	تولید ناخالص داخلی (میلیارد دلار)
۳۲	۳۳	۲۷	۲۴	سهم واردات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۲۶	۲۸	۲۷	۲۶	ارزش افزوده بخش صنعت (درصد از درآمد خالص ملی)
۲۶	۲۴	۲۱	۲۳	سهم صادرات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۱۲/۵	۱۶	۹	۸/۷	سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم (میلیارد دلار)
۱۰,۶۶۶	۱۰,۶۰۵	۱۰,۱۳۵	۸۶۲۶	درآمد سرانه سالانه (دلار)

۲-۲- سازمان‌ها و ارگان‌ها

وزارت علم، صنعت و فن‌آوری و وزارت حمل و نقل، دریا و ارتباطات بیش‌ترین نقش را در خصوص صنعت کشتی‌سازی ترکیه داشته و وظیفه هدایت و سیاست‌گذاری در این صنعت را بر عهده دارند. در وزارت حمل و نقل، دریا و ارتباطات، دبیرخانه امور دریایی^۱ وظیفه راهبری صنعت و کاهش نیاز کشور در این حوزه به خارج از کشور را بر عهده دارد. دبیرخانه امور دریایی نهاد اصلی متولی امور صنایع دریایی ترکیه بوده و دولت از این طریق سیاست‌ها و مکانیزم‌های هدایتی خود را اجرا و پایش می‌نماید.

صنعت کشتی‌سازی ترکیه کاملاً خصوصی بوده و دولت تمامی شرکت‌های کشتی‌سازی خود را طی سال‌های گذشته به بخش خصوصی واگذار نموده است. بر این اساس ساختار تصمیم‌گیری در شرکت‌های کشتی‌سازی ترکیه به صورت مالکیت خصوصی تعریف می‌شود.

گفتنی است که دولت ترکیه سهم عمده‌ای در توسعه صنعت کشتی‌سازی در این کشور داشته است. در سال‌های اخیر، سیاست‌های توسعه صنعتی مبتنی بر افزایش برنامه‌ریزی شده صادرات، سبب شد تا صنعت کشتی‌سازی این کشور نیز مهبیای حضور در صحنه رقابت جهانی شود.

1 - Undersecretariat for Maritime Affairs- UMA

دولت ترکیه جهت برنامه‌ریزی توسعه صنعت کشتی‌سازی از نهادهای صنعتی اتحادیه اروپا به عنوان مشاور بهره‌گرفت و تلاش نمود تا به صورت کاملاً هدفمند و برنامه‌ریزی شده اقدام به توسعه صنعت خود نماید. اهم برنامه‌های مرتبط با توسعه صنعت کشتی‌سازی ترکیه به شرحی است که در ادامه آمده است:

• **اولین برنامه پنج ساله توسعه (۱۹۶۳-۱۹۶۷)**

در ذیل اولین برنامه پنج ساله توسعه اقتصادی کشور، تولید دسته‌ای مشخص از کشتی‌های مورد نیاز کشور توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی داخلی، به عنوان هدف انتخاب شده بود. بدین منظور کارخانه‌های داخلی از پرداخت مالیات معاف شدند و محدودیت‌هایی نیز بر واردات این دسته از کشتی‌ها اعمال شد. لازم به ذکر است که پیش‌تر و در طی سال‌های ۱۹۶۴-۱۹۶۵ تلاش‌های گسترده‌ای برای برطرف نمودن کاستی‌های فن‌آوری در کارخانه‌های کشتی‌سازی انجام شده بود. در نتیجه، سفارش به کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه افزایش یافت. از مهم‌ترین سفارشات این دوره می‌توان به ساخت کشتی ۲۰ هزار تنی در کارخانه کشتی‌سازی سمیلالتی^۱ اشاره نمود. ساخت این کشتی که در سال ۱۹۷۰ به پایان رسید، نقطه عطفی در صنعت کشتی‌سازی ترکیه محسوب می‌شود. این دستاورد باعث شد که بخش خصوصی کشور اقدام به سرمایه‌گذاری و توسعه در صنایع کشتی‌سازی نموده و دولت برای حمایت از این کسب و کار، اقدام به تأمین بودجه و اعطای وام به بخش خصوصی نماید. در این دوره، شرکت‌های ترکیه‌ای قسمتی از کشتی‌های تولیدی خود را به خارج از کشور صادر نمودند.

• **دومین برنامه پنج ساله توسعه (۱۹۷۲-۱۹۶۷)**

در این دوره، میزان تولید صنعت کشتی‌سازی ترکیه در حدود ۲۴٪ افزایش یافت. دولت در این برنامه جهت دستیابی کارخانه‌های کشتی‌سازی به فن‌آوری روز و ساختن کشتی‌های با تناژهای بالا و کاربری خاص (نفت‌کش و حمل مواد شیمیایی) برنامه‌ریزی نمود. به عنوان مثال، در سال ۱۹۶۹ کارخانه پندیک^۲ را موظف به ساخت کشتی‌های با تناژ بالا نمود و از طریق نهادهای دولتی اقدام به فراهم نمودن امکاناتی مانند حوض خشک در کارخانه مذکور نمود. در این راستا و در سال ۱۹۸۰ ساخت حوض خشک برای ساخت کشتی‌های با ظرفیت ۶۰ هزار DWT را به پایان رساند.



شکل ۲-۲- چاپ تمبر به مناسبت ساخت کشتی در کارخانه Pendik

• سومین برنامه پنج ساله توسعه (۱۹۷۳-۱۹۷۸)

در این دوره صنعت کشتی‌سازی ترکیه توانست سفارش تولید ۱۲ عدد کشتی با ظرفیت ۱۵,۵۰۰ DWT را از کشورهای اروپای شرقی دریافت نماید. این اقدام حرکت موفقیت‌آمیزی در تحقق استراتژی توسعه صادرات بود. در حوزه زیرساخت نیز ساخت کارخانه موتورهای دیزل مورد استفاده در صنعت کشتی‌سازی پایان یافت و در کارخانه‌های فعال در مناطق توزلا، پندیک و علی‌بی^۲ پیشرفت‌های محسوسی در حوزه تعمیرات کشتی و ساخت حوض‌های خشک صورت پذیرفت. گفتنی است در این برنامه با کمک بانک مرکزی ترکیه، کارخانه‌های کشتی‌سازی خصوصی سفارش‌هایی را از نیروی دریایی ترکیه جهت ساخت کشتی‌هایی با تناژ بالا دریافت کردند.

• چهارمین برنامه پنج ساله توسعه (۱۹۸۴-۱۹۷۹)

در چهارمین برنامه پنج ساله با توجه به چالش‌های سیاسی ایجاد شده در ترکیه، تحول شگرفی در صنعت کشتی‌سازی ترکیه رخ نداد. بر مبنای برنامه دولت مقرر شده بود که صنایع حمل و نقل دریایی و کشتی‌هایی که سال‌های زیادی از عمر آن‌ها می‌گذشت یا نوسازی و یا از رده خارج شوند. در این دوران، در منطقه توزلا دولت با اختصاص زمین به کارخانه‌های کشتی‌سازی و سازمان‌دهی آن‌ها زمینه تولید ۸۱ کشتی به مجموع ظرفیت ۲۲۰ هزار تن را بین سال‌های ۱۹۸۱ تا ۱۹۸۳ فراهم آورد.

• پنجمین برنامه پنج ساله توسعه (۱۹۹۰-۱۹۸۵)

در این دوره میزان حمل و نقل دریایی ۲۶/۱٪ و صادرات نیز در حدود ۱۰/۷٪ افزایش نسبت به برنامه قبلی را شاهد بود. تمرکز بر روی صنعت کشتی‌سازی در برنامه‌های توسعه دولت در این دوره کاهش یافت.

• ششمین برنامه پنج ساله توسعه (۱۹۹۱-۱۹۹۶)

دولت در این برنامه با ورود مجدد به صنعت کشتی‌سازی اقدام به تعریف مجموعه‌ای از کمک‌ها، یارانه‌ها و مشوق‌ها به شرکت‌ها در حوزه صادرات نمود و این حمایت‌ها باعث شد تا در سال ۱۹۹۳، صنعت کشتی‌سازی ترکیه با افزایش تناژ در کشتی‌های صادراتی ساخت داخل روبرو شود. اما با چالش‌های اقتصادی داخلی و مشکلات موجود در بازارهای جهانی در تأمین مواد اولیه در صنعت کشتی‌سازی، به یک‌باره در سال ۱۹۹۳ تناژ کشتی‌های ساخته شده و صادرات کشتی‌ها کاهش یافت.

در این راستا برنامه‌ریزی جهت کاهش وابستگی کارخانه‌ها به خارج، حمایت از بخش خصوصی، به وجود آوردن فضای رقابت سالم بین کارخانه‌ها، کمک به صادرات و تصویب قانون‌های لازم برای صنایع کشتی‌سازی و توسعه منابع انسانی مورد نیاز، در دستور کار قرار گرفت. از اقدامات بسیار مهم در این دوره، تأسیس سازمان کشتی‌سازی و کشتی‌رانی ترکیه با توجه به پتانسیل‌های کشور و با هدف توسعه صنایع دریایی بود، که این اتفاق در سال ۱۹۹۳ رخ داد.

• هفتمین برنامه پنج ساله توسعه (۱۹۹۷-۲۰۰۲)

طی سال‌های ۱۹۹۶-۱۹۹۹ پیش‌رفت‌هایی در صنعت کشتی‌سازی به وقوع پیوست. اما با توجه به بحران‌های اقتصادی ایجاد شده، میزان تولید کاهش یافت. از سرفصل‌های مهم برنامه‌های این دوره می‌توان به افزایش تناژ کشتی‌های ساخته شده، جذب نیروی کار جوان و تحصیل کرده و فن‌آوری روز و در سطح بین‌المللی، در رابطه با ساخت کشتی‌های جدید اشاره نمود.

• هشتمین برنامه پنج ساله توسعه (۲۰۰۳-۲۰۰۸)

در این دوره توسعه و به‌روزرسانی کارخانه‌های کشتی‌سازی و همچنین رقابت در حمل و نقل دریایی بین‌المللی و ساخت کشتی در اولویت برنامه‌ها قرار گرفت. در این سال‌ها، هم‌زمان ساخت کشتی‌های نفت‌کش، کانتینربر و دیگر کشتی‌های باری و برنامه مدرن‌سازی کارخانه‌های کشتی‌سازی به سرعت انجام شد.

• نهمین برنامه پنج ساله توسعه (۲۰۱۳-۲۰۰۹)

در ذیل این برنامه و با هدف طراحی و ساخت شناورهای تجاری و نظامی توسط شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی، ایجاد کارخانه‌های کشتی‌سازی مطابق طرح جامع مجتمع‌های کشتی‌سازی کشور، به ویژه در منطقه جیحان در دستور کار قرار گرفت.

در مجموع، می‌توان بیان نمود که دولت ترکیه همواره در تلاش بوده تا با ارائه برنامه‌های مدون برای صنعت کشتی‌سازی، زمینه‌های لازم جهت رشد این صنعت را فراهم آورد. از مهم‌ترین اهداف دولت در این رابطه، می‌توان به زمینه‌سازی جهت حضور صنعت کشتی‌سازی این کشور در بازارهای جهانی اشاره نمود.

در جدول ۲-۳ جمع بندی نظرات دولت‌مردان ترکیه در خصوص صنعت کشتی‌سازی ارائه شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود، صنعت کشتی‌سازی در برنامه‌ریزی‌های توسعه این کشور از اهمیت فوق‌العاده‌ای برای دولت ترکیه برخوردار است. طبق نظرات ارائه شده، صنعت کشتی‌سازی از نظر توان ایجاد همکاری بین صنایع کشور، انتقال فن‌آوری به داخل کشور و زمینه‌سازی جهت جذب سرمایه‌گذاری خارجی، برای دولت ترکیه بسیار حائز اهمیت است.

جدول ۲-۳- اهمیت صنعت کشتی‌سازی به عنوان یک فعالیت اقتصادی از منظر دولت‌مردان ترکیه

کم‌اهمیت	مهم	بسیار مهم	
	*		صنعت استراتژیک
		*	مولد اشتغال
	*		عامل توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته
		*	مشارکت در ظرفیت‌های صنعتی
		*	توانایی‌های فنی و تکنولوژیک
		*	محرك جذب سرمایه‌گذاری
*			تأثیر بر افکار عمومی
	*		پتانسیل کسب سود و مالیات

در همین رابطه، برخی از اجزاء آخرین بسته حمایتی دولت از صنعت کشتی‌سازی ارائه می‌گردد:

• معافیت از عوارض گمرگی

آیین‌نامه‌ای از سوی دولت ترکیه تهیه شده است که طبق آن، واردات تجهیزات و دستگاه‌هایی که در ساخت کشتی و صنایع وابسته آن نقش دارند، از پرداخت عوارض گمرگی معاف می‌باشند.

دولت قصد دارد از این طریق، سرمایه‌گذاران را به سرمایه‌گذاری در حوزه تأمین تجهیزات جدید و ارتقاء سطح فن‌آوری شرکت‌های کشتی‌سازی تشویق نماید.

• معافیت از مالیات بر ارزش افزوده

مواد اولیه صنعت کشتی‌سازی در صورتی که در فهرست تعیین شده از سوی دولت باشد چه وارد کشور شده باشد و چه توسط تولید کننده داخلی تهیه شده باشد، از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف است.

• بیمه کارکنان

دولت برای کارگران خارجی شاغل در صنعت کشتی‌سازی ترکیه بیمه در نظر می‌گیرد. همچنین، دولت نظام پرداخت حقوق بیکاری را برای افرادی که بین ۲ تا ۷ سال در صنعت کشتی‌سازی فعالیت داشته‌اند برقرار می‌نماید.

• کاهش مالیات

در صورتی که شرکت کشتی‌سازی حداقل ۳۰٪ از سود خود را صرف توسعه شرکت نماید، دولت تنها ۶۰٪ از درآمد آن شرکت را شامل مالیات می‌کند. بدین ترتیب، شرکت مالیات کمتری پرداخت می‌نماید.

• یارانه انرژی

بر اساس آیین‌نامه سازمان برنامه‌ریزی ترکیه، دولت بخشی از هزینه‌های انرژی شرکت‌های کشتی‌سازی که در استان‌های با درآمد سرانه پایین‌تر از میانگین کشور قرار دارند را با توجه به جداول سازمان برنامه‌ریزی تقبل می‌نماید. همچنین، در صورتی که شرکت کشتی‌سازی در مناطق صنعتی ترکیه واقع شده باشد نیز، با استفاده از مقررات تعریف شده توسط سازمان برنامه‌ریزی، شامل معافیت‌هایی می‌شود. انرژی برق در این حمایت بیش‌ترین سهم را دارد.

• تأمین مالی

از سال ۱۹۹۰ بانک توسعه صادرات این کشور در راستای برنامه تأمین مالی ساخت و صادرات شناور، حمایت از صنعت کشتی‌سازی را از طریق پرداخت وام‌های بلند مدت در دستور کار قرار داده است. گفتنی است که بانک‌های خصوصی ترکیه نیز اخیراً تمایل خود را برای ورود به این

بازار نشان داده‌اند. افزایش تعداد طرح‌های توجیه فنی و اقتصادی بررسی شده توسط بانک‌ها بیان‌گر این موضوع می‌باشد.

• اعطای ضمانت‌نامه صادراتی از طریق بانک توسعه صادرات

دولت ترکیه با بهره‌گیری از دیپلماسی فعال سیاسی تلاش کرده است تا صادرات شرکت‌های کشتی‌سازی خود را بیمه نماید. بدین منظور، دولت از بانک کاملاً دولتی توسعه صادرات استفاده نموده است. شرکت‌های کشتی‌سازی ترکیه با توجه به ضمانت‌نامه صادراتی اعطاء شده از سوی دولت، در بازاریابی و فروش محصولات خود بسیار موفق‌تر عمل می‌نمایند.

• حمایت از تحقیق و توسعه

دولت برای حمایت از فعالیت‌های تحقیق و توسعه در صنعت کشتی‌سازی ترکیه اقدام به تأسیس یک آزمایشگاه بسیار بزرگ در دانشگاه صنعتی استانبول نموده است. شرکت‌های کشتی‌سازی ترکیه می‌توانند سفارش آزمایش‌های خود را به این آزمایشگاه ارائه نمایند. هزینه‌های مربوطه، از طریق بودجه پژوهش دانشگاهی تأمین می‌شود. این آزمایشگاه در دانشکده طراحی کشتی و مهندسی اقیانوس واقع شده است. هم‌چنین سه دانشگاه دیگر نیز در ترکیه، دارای دانشکده کشتی‌سازی هستند:

- دانشگاه صنعتی ییلدیز^۱ (استانبول)
- دانشگاه پیری ریس^۲ (استانبول)
- دانشگاه صنعتی کارادنیز (ترابزون)^۳

البته، به علت وجود تعداد زیاد کارخانه‌های کشتی‌سازی در استانبول، تمرکز دانشکده‌های کشتی‌سازی در این منطقه بیشتر است.

لازم به ذکر است که جهت توسعه صنعت کشتی‌سازی در ترکیه، نهادهای غیر دولتی زیادی در این کشور تشکیل شده‌اند که هر یک در تلاش هستند تا از حقوق صنفی خود دفاع نمایند. برخی از این انجمن‌ها عبارتند از:

- انجمن کشتی‌سازان ترکیه^۴ که در سال ۱۹۷۱ تأسیس شده و به عنوان انجمن اصلی کشتی‌سازان در ترکیه، نماینده و سخن‌گوی صنعت کشتی‌سازی خصوصی ترکیه است. این

1- Yıldız Technical University

2- Piri Reis University

3- Karadeniz Technical University (Trabzon)

4- Turkish Shipbuilders' Association

انجمن در حال حاضر ۵۰ عضو داشته و علاوه بر تلاش برای ارتقاء موقعیت صنعت کشتی‌سازی ترکیه در بازارهای داخلی و بین‌المللی، به عنوان مسوول هم‌آهنگی روابط دولت و صنعت کشتی‌سازی نیز ایفاء نقش می‌نماید.

- انجمن صادرکنندگان کشتی و قایق‌های تفریحی ترکیه^۱ در سال ۲۰۱۰ زیر نظر انجمن صادرکنندگان ترکیه^۲ تأسیس شده است. حوزه کاری این انجمن کلیه کشتی‌های باری، تخصصی، فراساحل و قایق‌های ماهی‌گیری و تفریحی را شامل می‌شود.
- انجمن صنایع دریایی ترکیه^۳ در سال ۲۰۰۰ در استانبول تأسیس شده و بیش‌تر در زمینه قایق‌رانی و گردشگری دریایی فعالیت دارد.
- انجمن صنعت‌گران کشتی ترکیه^۴ ۱۳۰ شرکت را به عضویت فعال خود درآورده و نمایندگی ۲۰۰۰ شرکت کوچک و متوسط فعال در زنجیره تأمین کشتی‌سازی ترکیه را نیز به عهده دارد. این انجمن یکی از اعضای مجمع تجهیزات دریایی اروپا^۵ است. هم‌چنین با ایجاد هم‌کاری پویا بین بخش صنعت کشتی و مراکز آموزشی داخلی و بین‌المللی توانسته است در زمینه آموزش تخصص‌های مورد نیاز صنعت کشتی‌سازی مانند جوشکاری، لوله‌کشی و رنگ‌آمیزی خدمات مناسبی ارائه دهد. این انجمن به منظور افزایش همکاری بین کارخانه‌های کشتی‌سازی و فعالان صنعت تجهیزات دریایی و ارتقاء سطح فن‌آوری کشتی‌سازی تأسیس شده است.

۲-۳- صنعت و عمل کرد آن

بهره‌گیری از مزیت رقابتی کشور به عنوان یکی از تولیدکنندگان فولاد جهان، برنامه‌ریزی مستمر در رابطه با تولید تجهیزات دریایی و شکل‌دهی هرم نیروی انسانی مورد نیاز، در کنار سامان‌دهی صنعت در قالب خوشه صنعتی و خصوصی‌سازی کامل، بستر توسعه و پیش‌رفت صنعت کشتی‌سازی ترکیه را فراهم آورده‌اند.

صنعت فولاد یکی از صنایع بالادستی زنجیره ارزش صنعت کشتی‌سازی بوده و ترکیه از بازیگران این صنعت و تولیدات وابسته آن در جهان می‌باشد. فولاد ترکیه از کیفیت مناسبی برخوردار بوده و استانداردهای لازم برای استفاده در صنعت کشتی‌سازی را دارا می‌باشد.

1- Ship and Yacht Exporters Association of Turkey

2- Turkish Exporters Association

3- Turkish Marine Industry Association - DENTUR

4- Turkish Association of Ship Industrialists

5- European Marine Equipment Council - EMEC

سرمایه‌گذاری در صنعت فولاد به اوایل دهه ۸۰ میلادی و هم‌زمان با روند آزادسازی اقتصادی در ترکیه باز می‌گردد. صنعت فولاد ترکیه با استفاده از فن‌آوری تولید کوره قوس الکتریکی توانسته است رشد قابل توجهی داشته باشد. امروزه ترکیه دارای ۱۸ کوره قوس الکتریکی است که ظرفیت تولید آن‌ها در محدوده ۰/۵ تا ۲/۵ میلیون تن در سال است. سه واحد ذوب و نورد یک‌پارچه نیز در ترکیه فعالیت می‌کنند که ظرفیت تولید آن‌ها در بازه ۱/۱ تا ۳ میلیون تن قرار دارد. میزان تولید واحدهای ذوب ترکیه در سال ۲۰۱۰ میلادی بالغ بر ۴۳/۴ میلیون تن بوده است که از این میزان، ۳۴ میلیون تن سهم کوره‌های قوس الکتریکی و ۹/۴ میلیون تن سهم روش سنتی پایه اکسیژن می‌باشد. این کشور هدف‌گذاری نموده است که تا سال ۲۰۱۵ میلادی توان تولید صنعت فولاد را به ۵۰ میلیون تن افزایش دهد. رشد این صنعت به حدی بوده است که در حال حاضر، صنعت فولادسازی ترکیه سومین صنعت بزرگ در اقتصاد این کشور می‌باشد. در حال حاضر، تمامی شرکت‌های تولیدکننده فولاد در ترکیه متعلق به بخش خصوصی است. این شرکت‌ها برای حضور پایدار در بازار، نیازمند ارتقاء فن‌آوری‌های تولید فولاد هستند و تأمین منابع مالی مورد نیاز برای کسب و انتقال فن‌آوری‌های نوین در این کشور، توسط صندوق توسعه فن‌آوری ترکیه انجام می‌شود. در حال حاضر، ترکیه تنها توان تولید نیمی از ورقه‌های فولادی مورد نیاز در صنعت این کشور را دارد. در جدول ۲-۴ آمار تولید ورقه‌های فولادی ترکیه و میزان مصرف سالانه ارائه شده است.^۱

جدول ۲-۴- میزان تولید و مصرف ورقه‌های فولادی در ترکیه (میلیون تن)

۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶	۲۰۰۵	
۹/۹	۸/۳	۱۱/۲	۱۱/۷	۱۰/۷	۹/۴	مصرف
۵/۱	۴/۴	۴/۵	۴/۳	۴/۱	۳/۸	تولید
۵۱/۵	۵۳/۰	۴۰/۲	۳۶/۸	۳۸/۳	۴۰/۴	نسبت تولید به مصرف (درصد)

وابستگی صنعت کشتی‌سازی به ورقه‌های فولادی خاص (سهم ۱۰ تا ۱۵ درصدی آهن در هزینه کل شناور)، باعث شده است تا دولت ترکیه در مذاکره با انجمن تولیدکنندگان فولاد کشور، تلاش نماید تا با ارائه مشوق‌هایی، سرمایه‌های بخش خصوصی به سمت تولید این ورقه‌های

۱- این آمار توسط انجمن تولیدکنندگان فولاد و آهن ترکیه اعلام شده است و آمار سال ۲۰۱۰، تا پایان ماه اکتبر را شامل می‌شود.

فولادی خاص، سوق یابد تا نیاز به واردات در این حوزه از بین برود. در این زمینه، مشوق به شرکت‌هایی تخصیص می‌یابد که از فن‌آوری‌های نوین برای تولید ورقه‌های فولادی بهره بگیرند. صنعت بازیافت (اوراق و اسقاط)^۱ کشتی و شکل‌گیری ۲۱ مجموعه عمدتاً در مجاورت از میر نیز با توجه به نیاز صنعت فولاد در این کشور شکل گرفته است. در ده سال گذشته، ترکیه همواره در میان پنج کشور فعال این بازار (در کنار کشورهای چین، بنگلادش، هند و پاکستان) بوده است.

صنعت کشتی‌سازی ترکیه به شدت در حوزه تجهیزات دریایی و به‌طور خاص تجهیزات فن‌آورانه، به مواد و تجهیزات وارداتی وابسته می‌باشد. اما در سال‌های اخیر صنعت تجهیزات دریایی ترکیه پیشرفت‌های خوبی در ساخت تجهیزات عرشه، تجهیزات هیدرولیکی، زنجیر کشتی، تجهیزات الکتریکی و ماشین‌آلات هدایت کشتی داشته است. از مزایای این صنعت برای اقتصاد ترکیه می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

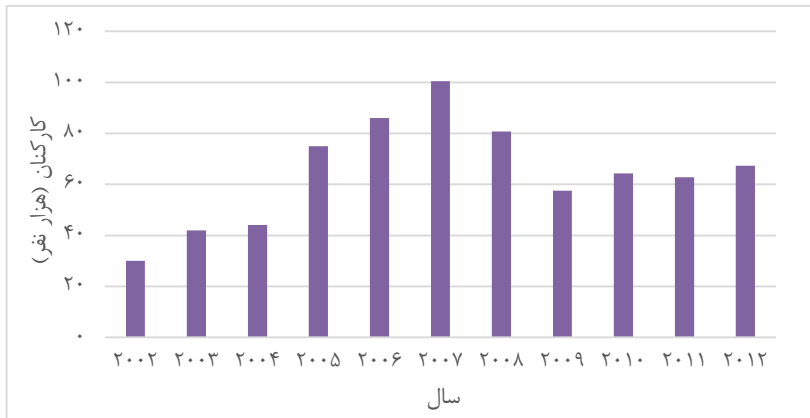
- اشتغال زایی بالا
 - امکان توسعه مناطق کمتر توسعه یافته
 - ایجاد بستر انتقال فن‌آوری به کشور
 - افزایش توان رقابت شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی در بازارهای جهانی
- به منظور توسعه صنعت تجهیزات دریایی، دولت اقدام به مطالعه و تأسیس یک خوشه صنعتی جهت ساخت تجهیزات دریایی نموده است. در این خوشه صنعتی، عمدتاً تجهیزاتی تولید می‌شود که از سطح فن‌آوری کم و متوسط برخوردارند. چالش اساسی در این منطقه صنعتی، ورود شرکت‌های صنعتی به حوزه ساخت تجهیزات فن‌آورانه است. بدین منظور، دولت از طریق معاونت امور دریایی سعی نموده است تا شرکت‌های فعال در این خوشه صنعتی را به سوی فن‌آوری‌های نوین هدایت و تشویق نماید. این برنامه‌ریزی‌ها منجر به ورود کشور ترکیه به بازار صادرات تجهیزات دریایی شده است. آمار صادرات تجهیزات دریایی این کشور که توسط مؤسسه آمار ترکیه تهیه گردیده، در جدول ۲-۵ ارائه شده است. کشورهای قاره اروپا با سهم ۵۴٪ از مهم‌ترین مصرف‌کنندگان تجهیزات دریایی ترکیه در سال ۲۰۱۳ بوده‌اند، که سهم عمده واردات آن‌ها متعلق به موتور کشتی و قایق بوده است. کشور ایران نیز ۴٪ از مجموع این آمار را به خود اختصاص داده است.

۱- امروزه، به شناور تنها به عنوان یک سازه فلزی نگاه نشده و تجهیزات و امکانات قابل استفاده کشتی، پیش از شروع به اسقاط بدنه از آن جدا می‌شود. بنابراین، به نظر می‌رسد که اصطلاح بازیافت واژه مناسب‌تری برای این صنعت نسبت به اصطلاح اوراق باشد.

جدول ۲-۵- صادرات تجهیزات دریایی ترکیه (میلیون دلار)

بازارهای اصلی در ۲۰۱۳	۲۰۱۳	۲۰۱۲	۲۰۱۱	محصولات	HS
هلند(۲۲٪)، ایالات متحده(۱۱٪)، ایران (۱۰٪)	۲/۳	۱/۶	۰/۷	پیچ، اتصالات و ملحقات (ساخته شده از آهن یا فولاد)	۷۳۱۶
ایالات متحده(۲۲٪)، بلغارستان(۱۷٪)	۰/۷	۰/۶	۰/۶	موتور ببرونی (مانند سیستم محرك قایق موتوری)	۸۴۰۷۲۱
ایران(۴۲٪)، ایالات متحده (۶٪)، لیبی(۶٪)	۰/۲	۰/۰۹	۰/۰۲	موتور مجزا و غیره	۸۴۰۷۲۹
منطقه آزاد تجاری اروپا (۷۵٪)	۷/۳	۹	۳/۶	موتور نیروی محرك (دریایی)	۸۴۰۸۱۰
ترکمنستان(۲۶٪)، هلند(۱۳٪)، امارات متحده(۱۲٪)، قطر (۸٪)	۰/۷	۰/۷	۰/۸	پروانه کشتی و ملحقات	۸۴۸۷۱۰
منطقه آزاد تجاری اروپا (۴۸٪)، ایالات متحده(۷٪)، هلند(۶٪)، ایران(۴٪)	۱۱/۴	۱۲/۱	۵/۹	مجموع	

آمار نیروی انسانی شاغل در این صنعت که توسط وزارت حمل و نقل، دریانوردی و ارتباطات ارائه شده، در شکل ۲-۳ مشاهده می‌شود. تعداد کارکنان این صنعت در زمان اوج رونق اقتصادی بازار کشتی‌سازی در سال ۲۰۰۷ به بیش از ۱۰۰ هزار نفر رسیده و سپس در عرض دو سال و با وقوع بحران اقتصاد جهانی از تعداد کارکنان این صنعت بیش از ۴۰ هزار نفر کاسته شده است. میزان افزایش نیروی کار این صنعت در بازه سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۲ بیش از ۳۰ هزار نفر بوده است. از نکات قابل توجه در این زمینه، تفاوت محسوس بین تعداد کارکنان صنعت تولید تجهیزات دریایی و صنعت کشتی‌سازی ترکیه است. به عنوان مثال، تعداد کارکنان صنعت تجهیزات دریایی در سال ۲۰۰۷، کمی کمتر از سه برابر کارکنان صنعت کشتی‌سازی بوده و در سال ۲۰۱۲ این نسبت، به بیش‌تر از سه برابر رسیده است. این در حالیست که نسبت یاد شده در سال ۲۰۰۲ در حدود ۱/۵ برابر بوده است. رصد این نسبت، به خوبی بیان‌گر رشد فزاینده و اشتغال‌زایی صنعت ساخت تجهیزات دریایی در کشور ترکیه می‌باشد.

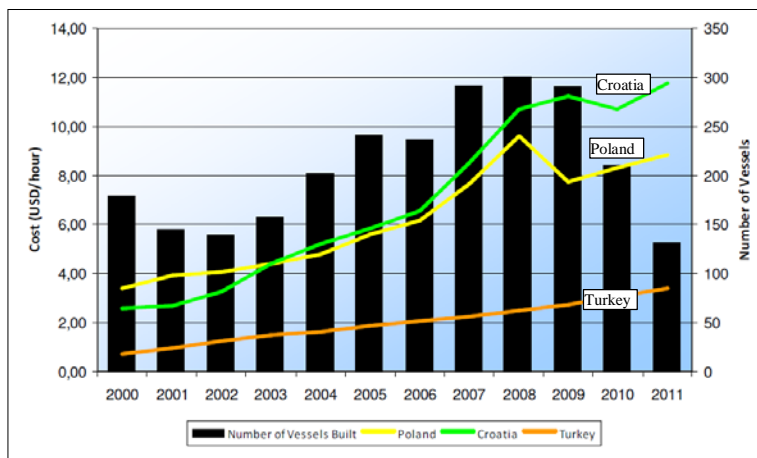


شکل ۲-۳- نیروی انسانی شاغل در بخش تجهیزات دریایی ترکیه

نیروی انسانی به عنوان یکی از عوامل اصلی در بهای تمام شده ساخت کشتی محسوب می‌شود. از این منظر، کشورهای سازنده کشتی در شرایط رقابت با یکدیگر قرار دارند. آمارها نشان می‌دهد که هزینه نیروی انسانی در شرکت‌های سازنده کشتی در ترکیه به عنوان یکی از کشورهایی که در یک فضای رقابتی با شرکت‌های اروپایی قرار دارد، به یک مزیت رقابتی برای این کشور تبدیل شده است.

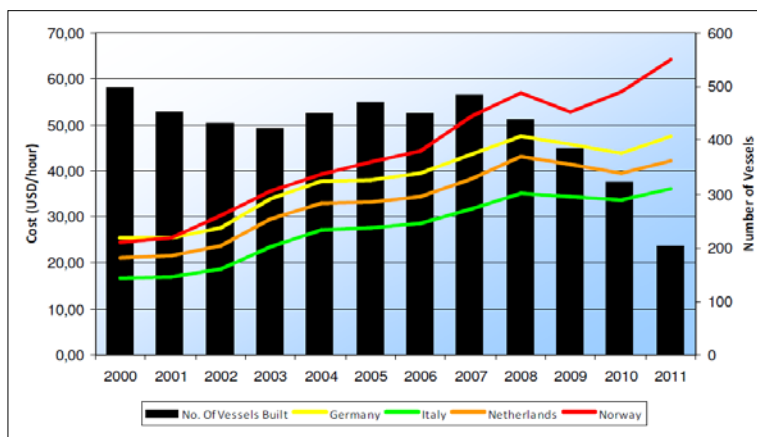
شایان توجه است که از منظر هزینه نیروی انسانی در ساخت کشتی در قاره اروپا، می‌توان کشورها را به دو دسته کلی تقسیم‌بندی نمود. دسته اول کشورهای سازنده کشتی در غرب اروپا و دسته دوم کشورهای سازنده در شرق اروپا می‌باشند. شکل‌های ۲-۴ و ۲-۵ که از اطلاعات سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی^۱ استخراج شده است، به خوبی نشان می‌دهند که هزینه‌های نیروی انسانی در ترکیه به میزان قابل توجهی نسبت به هر دو دسته، کمتر می‌باشد. امروزه متوسط هزینه نیروی کار صنعت کشتی‌سازی ترکیه در هر ساعت کمتر از ۴ دلار برآورد می‌شود، درحالی‌که این هزینه در سال‌های اخیر در کشور توسعه‌یافته‌ای مانند آلمان در حدود ۴۰ تا ۵۰ دلار بوده است. به علاوه، همانگونه که در شکل ۲-۴ مشاهده می‌شود، هزینه نیروی انسانی در ترکیه در مقایسه با کشورهای شرق اروپا نیز کمتر بوده و روند رشد آن نیز آهسته تر بوده است.

1- Organization for Economic Corporation and Development (Paris) - OECD



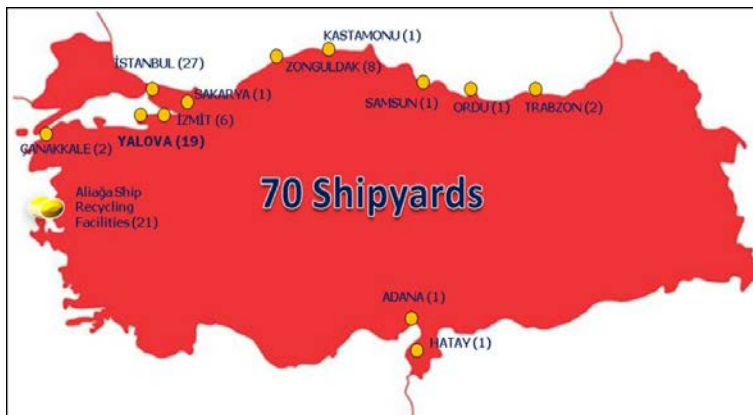
شکل ۲-۴- هزینه‌های نیروی انسانی در ساخت کشتی در کشورهای شرق اروپا

سیاست شکل‌گیری خوشه‌های صنعتی در ترکیه به صورت کاملاً برنامه‌ریزی شده بوده و در سال‌های اخیر، بر اساس راهبردهای اتحادیه اروپا به اجرا درآمده است. اجرای سیاست سامان‌دهی خوشه‌های صنعتی در کشور ترکیه به دهه ۶۰ میلادی بازمی‌گردد. این سیاست‌ها با تشکیل سازمان برنامه‌ریزی دولتی ترکیه و با هدف ارائه برنامه‌های توسعه در ترکیه آغاز شد. بر اساس این سیاست‌ها و مطابق شکل ۲-۴، امروزه شرکت‌های کشتی‌سازی عمدتاً در چهار ناحیه استانبول، ازمیر، یالوا و ترابوزون، جای گرفته‌اند.



شکل ۲-۵- هزینه‌های نیروی انسانی در ساخت کشتی در کشورهای غرب اروپا

همچنین توزیع کارخانه‌های ساخت که برخی با توجه به سیاست‌های موفق دولت در جذب سرمایه‌گذار خارجی و مشارکت بین‌المللی قصد ورود به بازار ساخت شناورهای حمل گاز مایع (LPG و LNG) را دارند، در شکل ۲-۶ ارائه شده است. علاوه بر ۷۰ کارخانه کشتی‌سازی موجود در مناطق مختلف ترکیه، حدود ۵۰ کارخانه کشتی‌سازی نیز در حال ساخت بوده و بیش از نیمی از آن‌ها در مجاورت دریای مرمره قرار دارند.



شکل ۲-۶- توزیع جغرافیایی کشتی‌سازی‌ها در ترکیه تا سال ۲۰۱۱

کارخانه کشتی‌سازی صدف^۱ با اختلاف زیادی بزرگ‌ترین کارخانه کشتی‌سازی ترکیه محسوب می‌شود. ظرفیت و میزان تولیدات بزرگ‌ترین کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه نیز در جدول ۲-۶ ارائه شده است.

جدول ۲-۶- ظرفیت مهم‌ترین شرکت‌های کشتی‌سازی ترکیه در سال ۲۰۱۱

رتبه	کشتی‌سازی	ظرفیت ساخت (هزار DWT در سال)	یارد کشتی‌سازی	تحويل در سال ۲۰۰۹ (هزار DWT)
۱	Sedef (Kalkavan)	۶۵۰	Sedef (Kalkavan)	۱۳۱/۲۵
۲	UM	۱۸۰	Adik Anadolu	۵۹/۲
۳	Altintas	۱۴۰	Tuzla Shipbuilding industry	۴۸
۴	Tuzla Shipbuilding industry	۱۳۰	Cimtas	۴۵/۶
۵	Besiktas	۱۲۰	Deniz Industry Co.	۴۲

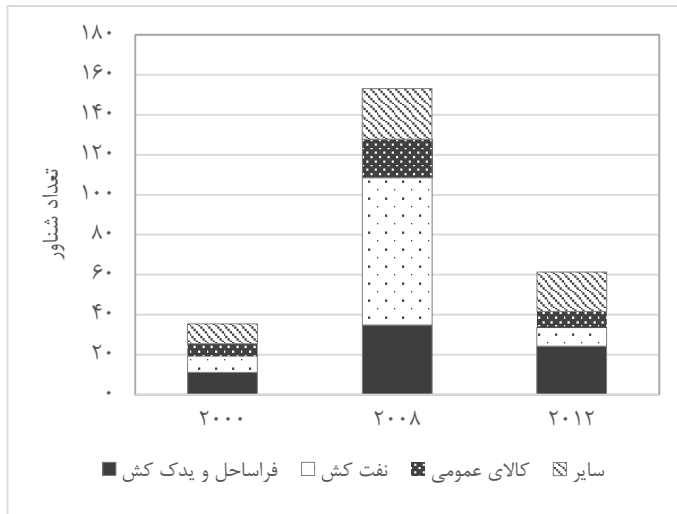
1-Sedef Shipyards

جدول ۲-۶- ظرفیت مهم‌ترین شرکت‌های کشتی‌سازی ترکیه در سال ۲۰۱۱ (ادامه)

رتبه	کشتی‌سازی	ظرفیت ساخت (هزار DWT در سال)	یارد کشتی‌سازی	تحويل در سال ۲۰۰۹ (هزار DWT)
۶	Deniz Industry Co.	۹۰	Ustaoglu	۴۹/۶
۷	Tersan-Bosphorus	۸۰	TVK	۳۰/۴
۸	Cimtas	۷۵	RMK Marine	۲۸/۸
۹	Naci Selimoglu	۷۰	Gisan	۲۵/۸
۱۰	Seltas	۷۰	UMO	۲۲/۵

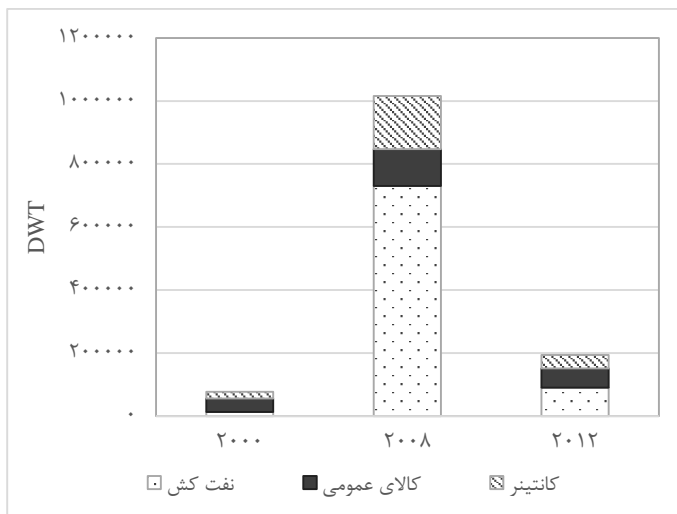
کشور ترکیه در راستای اجرای برنامه‌های بانک جهانی، سیاست خصوصی‌سازی را در ابتدای دهه ۹۰ میلادی به صورت جدی به کار گرفت. در همین راستا، دولت برنامه‌ریزی کرد که تمامی شرکت‌های کشتی‌سازی به بخش خصوصی انتقال یافته و نسبت به واگذاری سایر بخش‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی به شرکت‌های خصوصی نیز اقدامات لازم انجام شود. لازم به ذکر است که با اجرای برنامه‌های یاد شده، سهم بخش خصوص از ۸٪ در بین سال‌های ۱۹۸۵ تا ۲۰۰۲ به بیش از ۴۶٪ در بین سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۰ رسید.

در حال حاضر، ترکیه بزرگ‌ترین کارخانه‌های کشتی‌سازی ساخت شناورهای حمل مواد شیمیایی با تناژ پایین در اروپا را در اختیار داشته و به شکل موفق‌تری توانسته است سفارشات زیادی برای تولید کشتی حمل انواع مواد سوختی و شیمیایی در اروپا را جذب نماید. هم‌چنین، ترکیه یکی از قدرت‌های برتر در تولید قایق‌های بادبانی ورزشی متوسط و بزرگ در جهان است. شکل ۲-۷، بیان‌گر تعداد و نوع شناورهای تولیدشده در صنعت کشتی‌سازی ترکیه طی سال‌های ۲۰۰۰ الی ۲۰۱۳ می‌باشد. نمودار نشان می‌دهد که بیش‌ترین میزان تولیدات صنعت کشتی‌سازی ترکیه در حوزه کشتی‌های نفت‌کش می‌باشد. در این شکل سهم شناورهای فراساحل و یدک‌کش‌ها در تولیدات ترکیه قابل توجه است. سهمی که پس از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ افزایش یافته است.



شکل ۲-۷- ترکیب و تعداد کشتی‌های ساخته شده در ترکیه

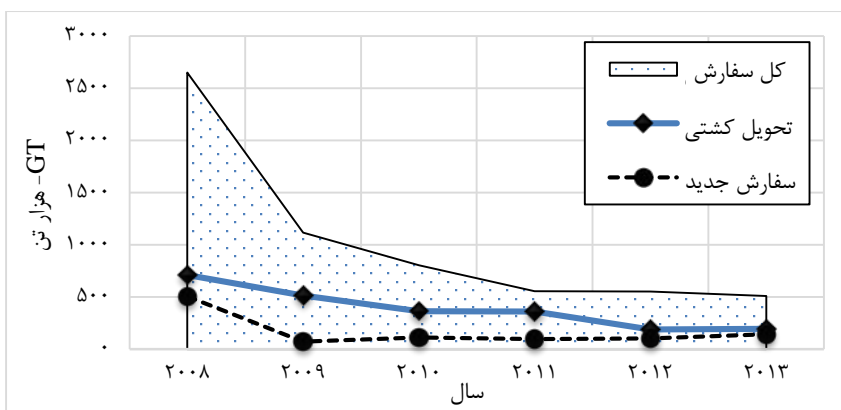
از نظر تناژ کشتی‌های ساخته شده در ترکیه نیز، سهم عمده تولیدات به ترتیب به سه نوع کشتی نفت‌کاش، حمل کالای عمومی و کانتینربر اختصاص دارد. در شکل ۲-۸ آمار تحویل کشتی ترکیه برحسب DWT ارائه شده است.



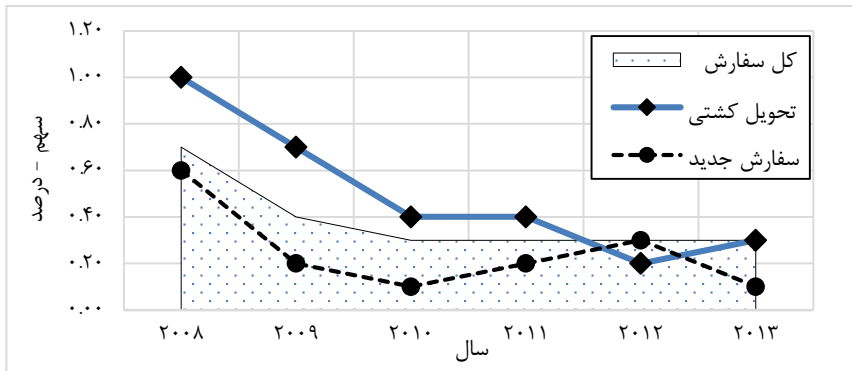
شکل ۲-۸- ترکیب و تناژ کشتی‌های ساخته شده در ترکیه

مطابق شکل ۲-۹ بحران اقتصاد جهانی، تأثیر مخربی بر روند سفارش و تولید در ترکیه داشته است، به نحوی که تولید کشتی در سال ۲۰۱۲ میلادی در حدود نصف تولید در سال ۲۰۰۹ یعنی آغاز بحران بوده است. مطابق این شکل، میزان ثبت سفارش بخش کشتی‌سازی در این سال‌ها از میزان تولیدات کمتر بوده است که این روند باعث ایجاد ظرفیت مازاد در کارخانه‌های کشتی‌سازی می‌شود. اگرچه سهم این کشور در کشتی‌سازی رو به کاهش بوده، اما در بازار تعمیر کشتی، سهم ترکیه در سال‌های اخیر همواره در حال افزایش بوده و در سال ۲۰۱۲ به حدود ۱۵ میلیون DWT رسیده است.

از نظر سهم کشتی‌سازی ترکیه در بازار جهانی نیز، روند نزولی مورد بحث وجود دارد. سهم این کشور از حدود ۱٪ کشتی‌های ساخته شده در سال ۲۰۰۸ به حدود ۰/۲٪ در سال ۲۰۱۲ کاهش یافته است. البته در سال ۲۰۱۳، این سهم شاهد افزایش نسبی بوده است. سهم ترکیه از بازار کشتی‌سازی جهان در شکل ۲-۱۰ ارائه شده است.



شکل ۲-۹- وضعیت سال‌های اخیر کشتی‌سازی ترکیه در بازار کشتی‌سازی جهان (GT)



شکل ۲-۱۰- سهم کشتی سازی ترکیه از بازار کشتی سازی جهان (GT)

نگاهی به ترکیب سفارش صنعت کشتی سازی ترکیه (جدول ۲-۷) نشان می دهد که بازار داخل این کشور پرتقاضا بوده و بخش عظیمی از سفارش کارخانجات را به خود اختصاص می دهد. موقعیت جغرافیایی ترکیه در مقابل اروپا و حمل مواد شیمیایی، امروزه بزرگ ترین محرک این بازار محسوب می شود.

همچنین، ترکیب شناورهای صادراتی ترکیه در سال ۲۰۱۳ (جدول ۲-۸) نشان می دهد که کشور نروژ بزرگ ترین مشتری صنعت کشتی سازی ترکیه بوده است.

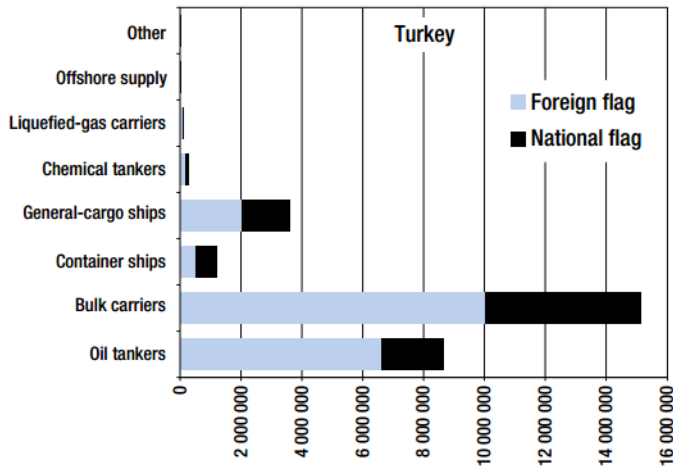
جدول ۲-۷- ترکیب سفارشات صنعت کشتی سازی ترکیه در بازار داخلی و بازار صادرات در سال ۲۰۱۱

نوع شناور	صادراتی (تعداد)	سفارش داخلی (تعداد)	نامعلوم (تعداد)
حمل کالای فله	-	۲	-
حمل مواد شیمیایی	۲	۵۹	۹
حمل کانتینر	۴	۴	۲
حمل کالای عمومی	۴	۱۷	۱
حمل گاز مایع	۳	-	-
حمل نفت	۱	۲	۱
حمل مسافر	-	۱۱	۱
فراساحل	۷	۱	۱
صیادی	۲	-	۳
حمل بار و مسافر	-	۴	-
سایر	-	۱	-
مجموع	۲۳	۱۰۱	۱۸

جدول ۲-۸- ترکیب شناورهای صادراتی ترکیه (میلیون دلار) در سال ۲۰۱۳

HS	فراورده ها	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	بازارهای عمده در ۲۰۱۳
۸۹۰۱	کشتی و قایق مسافربری، کشتی حمل بار، بارج و دیگر شناورهای حمل بار و مسافر	۸۱۷	۳۹۳	۵۲۲	مالت (۴۰٪)، جزایر مارشال (۱۵٪)، نروژ (۸٪)، پاناما (۴٪)
۸۹۰۲	کشتی و قایق ماهیگیری	۲۲	۲۹	۲۰۰	نروژ (۹۹٪)، لیبی (۰/۲٪)، بلغارستان (۰/۱٪)
۸۹۰۳	شناورهای تفریحی و ورزشی	۲۵۴	۲۳۰	۲۵۰	جزایر کایمن (۴۴٪)، انگلستان (۱۹٪)، امریکا (۱۴٪)، ایتالیا (۷٪)
۸۹۰۴	یدک کش	۵۳	۴۲	۱۱۰	هلند (۲۴٪)، نروژ (۱۸٪)، انگلستان (۱۳٪)، پاکستان (۸٪)، ایتالیا (۷٪)
۸۹۰۵	لایروب، قایق نوردی، جرثقیل شناور و دیگر شناورهایی که کارکرد مهم‌تری نسبت به ناوبری آن‌ها وجود دارد، حوضچه شناور، شناور حفاری	۴۶	۹۲	۶	ایالات متحده (۶۳٪)، برزیل (۳۶٪)
۸۹۰۶	دیگر شناوره شامل کشتی های جنگی و قایق های نجات	۷۲	۲۱	۲۲	امارات (۳۶٪)، نروژ (۳۲٪)، قطر (۳۱٪)
۸۹۰۷	دیگر سازه های شناور(بویه، علائم ناوبری شناور و غیره)	۴	۲	۱۱	ترکمنستان (۹۹٪)، جیبوتی (۰/۶٪)
	مجموع	۱,۲۷۱	۰,۸۱۲	۱,۱۳۹	نروژ (۲۳٪)، مالت (۱۹,۶٪)، جزایر کایمن (۹,۳٪)، جزایر مارشال (۷,۳٪)، انگلستان (۵,۳٪)

این مهم، به خوبی بیان‌گر کیفیت مناسب ساخت کشتی در کشور ترکیه است. به علاوه، مهم‌ترین مشتریان صنعت کشتی‌سازی ترکیه همگی از کشورهای اروپایی بوده و این نشان می‌دهد که ترکیه در بازاریابی منطقه‌ای برای صنعت، بسیار موفق بوده است. در عین حال و با نگاهی به ترکیب ناوگان شناورهای این کشور مطابق شکل ۲-۱۱، می‌توان مشاهده نمود که سهم عمده‌ای از تناژ شناورهای ناوگان تجاری ترکیه به فله‌برها و سپس نفت‌کش‌ها اختصاص دارد.



شکل ۲-۱۱- ترکیب ناوگان کشور ترکیه تا ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ (DWT)

۲-۴- روند توسعه صنعت

با توجه به موقعیت جغرافیایی ترکیه صنعت کشتی سازی سابقه‌ای طولانی در این کشور داشته و به حدود ۶۰۰ سال پیش باز می‌گردد. در پایان دهه ۶۰ میلادی و پس از تأسیس جمهوری نوین ترکیه، کارخانه‌های کشتی سازی ترکیه مجدداً فعالیت‌های خود را به صورت جدی شروع نمودند (شکل ۲-۱۲). در ابتدا کارخانه‌های کشتی سازی از منطقه شاخ طلایی^۱ به منطقه توزلا انتقال پیدا کردند. در طی ۳۰ سال بعد، دولت ترکیه تلاش نمود تا با ترکیب تجربه سنتی موجود با روش‌های مدرن، حضور قدرتمندی در بازار کشتی سازی جهان داشته باشد. با اجرای سیاست تشکیل خوشه‌های صنعتی، روند رشد صنعت کشتی سازی ترکیه با سرعت بیشتری ادامه یافت.

1-Golden Horn (Halic), Istanbul



شکل ۲-۱۲- کارخانه کشتی‌سازی پیچک در توزلا در سال ۱۹۷۰ میلادی

در دوره جدید، ترکیه با هدایت اتحادیه اروپا و با بهره‌گیری از تجارب کشورهای سرآمد در این حوزه مانند نروژ و هلند، اقدام به برنامه‌ریزی بسیار دقیق و حساب‌شده برای صنعت کشتی‌سازی خود کرد. در نتیجه این سیاست‌ها، صنعت کشتی‌سازی ترکیه با توجه به حفره‌های بازار مانند کشتی‌های تفریحی و بادبانی، توانست در این حوزه‌ها از کشورهای سرآمد در جهان باشد.

اولین برنامه به منظور شکل‌دهی خوشه صنعتی کشتی‌سازی، هم‌زمان با سایر خوشه‌های صنعتی ترکیه به برنامه تشکیل نواحی صنعتی سازمان‌دهی شده و ایجاد سایت‌های کوچک صنعتی در اواخر دهه‌ی ۶۰ میلادی باز می‌گردد. هدف از این برنامه، توانمند ساختن شرکت‌ها جهت ورود به بازارهای جهانی بود. راهبرد انتخاب شده برای دستیابی به این هدف، ارتقاء بهره‌وری صنعتی در این مناطق بود، تا شرایط ورود به عرصه رقابت بین‌المللی فراهم شود.

گفتنی است در بازه زمانی اوایل دهه ۷۰ تا اوایل سال ۲۰۰۰، ترکیه سیاست و استراتژی شفافی برای ارتقاء نواحی صنعتی سازمان‌دهی شده خود نداشت. در این دوره سیاست‌گذاری‌ها بیش‌تر شامل موارد کلان و اساسی نظیر موارد زیر بوده است:

- سیاست‌های مربوط به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها
- تعریف مشوق‌های تحقیق و توسعه برای شرکت‌ها
- بهبود فضای کسب و کار و وضع قوانین و مقررات حقوقی مرتبط

در این دوره از سوی دولت مشوق‌هایی برای شرکت‌های کشتی‌سازی که نسبت به کسب فن‌آوری تلاش نموده و توانسته بودند از آن در ساخت کشتی بهره بگیرند، تعریف شد.

دولت ترکیه در سال ۲۰۰۷ میلادی پروژه‌ای را با حمایت مالی و علمی اتحادیه اروپا تحت نام پروژه «سیاست خوشه‌سازی ملی» آغاز نمود که هدف از آن تعریف استراتژی‌های مربوط به

توسعه هریک از خوشه‌های صنعتی شکل گرفته بود. پروژه مذکور در سال ۲۰۱۱ به پایان رسید. این پروژه گام اصلی در ارائه پیشنهادهای استراتژیک برای آینده خوشه‌های صنعتی و از جمله خوشه کشتی‌سازی بود.

هدف اصلی پروژه سیاست خوشه‌سازی ملی، بهبود توان رقابت بین‌المللی شرکت‌های کوچک و متوسط صنعتی ترکیه از طریق افزایش رابطه بین خوشه‌های صنعتی ترکیه و اروپا بود. این پروژه نقشه‌ی راه ده خوشه صنعتی در کشور ترکیه را با توجه به زیرساخت‌ها، موقعیت جغرافیایی، مزیت‌های رقابتی و بازارهای هدف صادراتی برنامه‌ریزی نمود.

پروژه مشترک بعدی بین اتحادیه اروپا و ترکیه برای خوشه‌های صنعتی، پروژه شبکه‌سازی شرکت‌های کوچک و متوسط بود که در سال ۲۰۱۱ آغاز شد و تا سال ۲۰۱۳ ادامه یافت. هدف این پروژه، افزایش و بهبود شبکه‌های تأمین و مشارکت بین شبکه‌های خوشه‌ای بود، تا از این طریق امکان استفاده از ظرفیت‌های موجود در کشور ارتقاء یابد. این راهبرد، مزیت رقابتی در صنعت کشتی‌سازی ترکیه را به‌وجود آورده است.

وجود ارتباط بین خوشه‌های صنعتی باعث تبادل دانش بین شرکت‌ها و همچنین هم‌افزایی خلاقانه بین آن‌ها می‌شود. همچنین مبادلات درون خوشه‌ای ارتقاء سطح کیفیت و بهره‌وری و افزایش سطح علمی آن‌ها را به عهده دارد. اهداف سیاست‌های توسعه خوشه کشتی‌سازی شامل موارد زیر بوده است:

- بهبود همکاری بین شرکت‌های کوچک و متوسط
 - ایجاد فعالیتهای نوآورانه
 - جذب سرمایه‌های خارجی
 - دستیابی به تولید اقتصادی
 - راه‌اندازی زیرساخت‌های مناسب به منظور افزایش رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی
- در تدوین این سند توسعه، تیم‌های تحقیقاتی از خوشه‌های کشتی‌سازی سایر کشورها بازدید نموده و آن‌ها را مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند.
- طی سال‌های ۲۰۰۹ الی ۲۰۱۳ دولت ترکیه تلاش زیادی نمود تا سرمایه‌گذاران خارجی را در خوشه‌های کشتی‌سازی خود جذب نماید. در حال حاضر، برای کلیه خوشه‌های کشتی‌سازی سند استراتژی مدون وجود داشته و شبکه ارتباطی بین خوشه کشتی‌سازی با سایر خوشه‌ها نیز به صورت شفاف تعریف شده است. به‌علاوه، کشورهای متعددی در صنعت کشتی‌سازی ترکیه حضور دارند که در ادامه به برخی از آن‌ها اشاره شده است.

• **نروژ**

در حوزه طراحی همکاری‌های بسیار خوبی بین صنعت کشتی‌سازی ترکیه و صنعت کشتی‌سازی نروژ شکل گرفته است. شروع این همکاری‌ها به حدود سال ۲۰۰۶ میلادی و ساخت شناورهای ماهی‌گیری باز می‌گردد. این همکاری‌ها در سایر حوزه‌ها مانند کشتی‌های تجاری و کشتی‌های تفریحی نیز تداوم یافت و در حال حاضر نیز ادامه دارد. از جمله این موارد همکاری می‌توان به ساخت کشتی چندمنظوره فعالیت فراساحل^۱ در شرکت کشتی‌سازی ترسان^۲ ترکیه در سال ۲۰۱۲ میلادی اشاره نمود که با همکاری شرکت برگن فوسن^۳ نروژ صورت پذیرفته است. اهمیت و اعتبار این پروژه به حدی بوده است که نخست وزیر نروژ در مراسم به آباندازی کشتی در ترکیه حضور داشت.

• **کره جنوبی**

در سفر نخست وزیر ترکیه به کره جنوبی در سال ۲۰۱۲ میلادی، توافق نامه‌ای امضاء شد که بر مبنای آن شرکت هیوندای^۴ به عنوان مشاور در کنار کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه در ساخت کشتی‌های نفت کش بزرگ قرار گیرد.

• **سوئد**

کارخانه کشتی‌سازی بشیکتاش^۵ ترکیه همکاری با شرکت‌های کشتی‌سازی سوئدی در خصوص طراحی کشتی‌های مناسب برای آب‌های سرد و یخ‌زده را آغاز نموده و برنامه‌ریزی کرده است تا با کسب دانش تخصصی در این حوزه، بتواند سهم مناسبی از این بازار خاص در کشورهای شمالی اروپا بدست آورد.

• **ایتالیا**

شرکت‌های سازنده کشتی‌های تفریحی ترکیه همکاری‌های گسترده‌ای با شرکت‌های طراح و کشتی‌ساز ایتالیایی در این حوزه دارند و از این طریق دانش طراحی برخی کشتی‌های خاص را بدست آورده‌اند.

1- Multipurpose Offshore Construction Vessel, Grand Canyon

2- Tersan Shipyard

3- Bergen Fosen

4- Hyundai Heavy Industries

5- Besiktas Shipyard

۲-۵- نگاه کلان به روند توسعه

اقتصاد ترکیه به عنوان یک کشور در حال توسعه در بازه ۸۰ سال اخیر، با فراز و نشیب‌های متعددی همراه بوده است. این تغییرات را می‌توان به دو دسته کلی تقسیم کرد. دسته اول عوامل غیر اقتصادی از جمله جابه‌جایی قدرت در کشور از طریق کودتا، تغییر شرایط بین‌المللی، تعامل با همسایگان و دسته دوم، عوامل اقتصادی از جمله سیاست‌های توسعه صنعت و رویکرد ارزش‌گذاری پول ملی بوده است.

به هر حال، بررسی پیشینه ترکیه از نظر صنعت کشتی‌سازی نشان می‌دهد که صنعت فولاد نسبتاً پیشرفته، نزدیکی به بازارهای اروپا، سطح پایین نسبی دستمزدها در صنعت کشتی‌سازی، برنامه‌ریزی در ساخت تجهیزات و حمایت‌های مادی و غیر مادی دولت (اعطای تسهیلات توسعه کارخانه‌ها در کنار برنامه‌ریزی توسعه، خصوصی‌سازی و ایجاد ارتباط با کشورهای پیش‌رو)، سبب شده است تا ترکیه بخش مناسبی از بازارهای جهانی را در میان کشورهای نوظهور در اختیار داشته باشد. گفتنی است، مهم‌ترین بازارهای هدف صنعت کشتی‌سازی ترکیه بخش‌های مرتبط با کشتی‌های با کاربرد خاص، کشتی‌های تفریحی و کشتی‌های کوچک می‌باشد.

واکاوی تاریخچه صنعت کشتی‌سازی ترکیه نشان می‌دهد که دولت سهم بسزایی در توسعه این صنعت داشته و اهم دلایل این حمایت، اشتغال‌زایی بالا در زنجیره ارزش صنعت، امکان توسعه مناطق کمتر توسعه یافته از طریق کسب و کارهای حاضر در زنجیره ارزش ساخت و تعمیر کشتی و امکان انتقال فن‌آوری به داخل کشور بوده است. کشتی‌سازی همواره یکی از صنایع مورد توجه و حمایت دولت در بازه ۵۰ سال اخیر بوده است. به طوری که همواره دولت در برنامه‌های پنج ساله خود از سال ۱۹۶۳ برنامه‌هایی مربوط به صنعت کشتی‌سازی را در دستور کار داشته که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

۱. محدودیت واردات محصولات خارجی و معافیت مالیاتی شرکت‌های کشتی‌سازی
 ۲. برنامه‌ریزی برای ساخت انواع کشتی و شناور
 ۳. حمایت از طراحی و ساخت کشتی‌های مورد نیاز بخش‌های خاص بازار داخل و خارج
- یکی از اقدامات مؤثر دولت در توسعه صنعت کشتی‌سازی سیاست شکل‌دهی به خوسه صنعتی کشتی‌سازی در بخش‌های مختلف کشور بوده است. ترکیه با کمک اتحادیه اروپا اقدام به اجرای دو پروژه در خصوص خوسه‌های صنعتی نموده که این پروژه‌ها نقش قابل توجهی در افزایش بهره‌وری صنعت کشتی‌سازی ترکیه داشته‌اند. گفتنی است که صنعت کشتی‌سازی ترکیه در مالکیت بخش خصوصی است، اما دولت همواره از طریق سیاست‌گذاری غیرمداخله‌ای و

تخصیص مؤثر و برنامه‌ریزی شده منابع مالی، اقدام به حمایت از صنعت کشتی‌سازی کرده است. از رویکردهای قابل توجه دولت در راستای سرعت بخشیدن به توسعه صنعت کشتی‌سازی می‌توان به ایجاد بسترهای لازم برای مشارکت‌های راهبردی با کشورهای صاحب تکنولوژی در صنعت کشتی‌سازی اشاره نمود. مهم‌ترین شرکای راهبردی ترکیه در این زمینه نروژ، ایتالیا، کره جنوبی و سوئد می‌باشند که هر یک، به شکلی هوش‌مندانه و با هدفی خاص انتخاب گردیده‌اند.

۲-۶- منابع

- Council working party on shipbuilding, the shipbuilding industry in Turkey, OECD, Paris, 2011.
- Euromonitor, Ships and boats in Turkey:ISIC351, 2014.
- K.Oy, Market research on the Turkish shipbuilding industry, Thesis,Lahti University of applied sciences, 2013.
- M.Bloem, S.V.Putten, Maritime Turket market research, Study by Nederland martiem land, 2013.
- Ministry of economy, Shipbuilding industry, republic of Turkey, 2012.
- M.Rensma, Business opportunities in Turkish maritime industry, Director MEYS emerging markets research, Istanbul, 2012.
- OECD, Inventory of subsidies and other support measures, Paris, 2010.
- Passport, Ships and boats in Turkey: ISIC 351, Euromonitor international, 2014.
- SmartComp, Maritime sector developments in the global markets, SmartComp Research Report No 3, 2013.
- SPO, Republic of Turkey prime ministry, State planning organization,“Ninth Development Plan (2007-2013)”, paragraph 429, 2007.
- The shipbuilders association of japan, Shipbuilding statistics, Public report, 2014.
- TISPA, Turkish Iron and Steel Producers Association – presentation to the OECD Steel Committee, December 2010.
- World Steel Association, Steel statistics yearbook 2010, World Steel Association, Brussels, 2010.

فصل سوم

کشتی سازی در کشور سنگاپور

۳-۱- مقدمه

کشور سنگاپور با مساحت ۷۱۸ کیلومتر مربع طبق آخرین سرشماری انجام شده در سال ۲۰۱۲ جمعیتی در حدود ۵ میلیون نفر داشته و از این بین در حدود ۱۰٪ افراد زیر ۱۴ سال بوده‌اند. این کشور با طول خط ساحلی ۱۹۳ کیلومتر دو همسایه دریایی مالزی و اندونزی را در مجاورت خود دارد. سنگاپور که قبل از حضور اروپاییان تنها به فعالیت ماهیگیری مشهور بود، پس از استقلال رشد سریعی را تجربه کرده است. این کشور با برنامه‌ریزی‌های دقیق و حساب‌شده و اجرای آن‌ها توانسته با وجود منابع مالی محدود و نداشتن منابع و معادن زیرزمینی، جایگاه ویژه‌ای را در میان کشورهای در حال توسعه برای خود ایجاد نماید. پیشرفت این کشور در برخی صنایع به حدی بوده که در حال حاضر با کشورهای توسعه‌یافته قابل مقایسه است. این کشور نسبت به کشورهای مشابه خود در منطقه جنوب شرقی آسیا نیز جهش ویژه‌ای داشته، به طوری که سطح زندگی مردم سنگاپور از تمام منطقه بالاتر است. بهره‌گیری از جغرافیا، توسعه زیرساخت‌ها، شبکه‌های ارتباطی، مؤسسات مالی چابک و شفافیت اقتصادی از مهم‌ترین عوامل این رشد بوده‌اند.



شکل ۳-۱- موقعیت جغرافیایی کشور سنگاپور

این کشور با شعار جایگزینی واردات در اواخر دهه ۵۰، حرکت اقتصادی خود را آغاز کرد. اما ترکیب جامعه کسب و کار سنگاپور که شامل تعداد پرشماری تاجر خرده‌پا و سرمایه‌دار کوچک بود، اجازه تداوم این شعار را نمی‌داد. پس از ادغام سنگاپور با مالایا، سابا و ساراواک در سال ۱۹۶۰ و فراهم شدن یک بازار داخلی بزرگ، سیاست‌گذاران این کشور راهبرد صنعتی شدن مبتنی بر صادرات را در دستور کار قرار داده و این روند پس از استقلال کشور نیز ادامه یافت. جدا شدن از مالزی و رویارویی با چالش‌های ناشی از بنیان‌های ضعیف اقتصادی، نرخ مشارکت پایین نیروی کار، بیکاری بالا و نیروی کار کمتر آموزش‌دیده، لزوم پیگیری این رویکرد جدید را آشکار نمود. بدین ترتیب، سنگاپور درهای اقتصاد خود را به روی سرمایه‌های خارجی و شرکت‌های چندملیتی گشود، تا بتواند به فن‌آوری و بازار دسترسی داشته باشد. سه اقدام توسعه شهرک‌ها و مناطق صنعتی، پیاده‌سازی برنامه آموزش عمومی مهارت‌های حرفه‌ای و طراحی زیرساخت‌های مورد نیاز کسب و کارهای چندملیتی، منجر به رشد ۱۰٪ کشور در طول سال‌های پس از استقلال تا سال ۱۹۸۰ گردید.

جدول ۳-۱- سهم بخش‌های سه‌گانه در اقتصاد سنگاپور (درصد)

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۰	۰	۰	۰	سهم بخش کشاورزی در اقتصاد ملی
۲۷/۸	۲۸/۳	۲۸	۲۹	سهم بخش صنعت در اقتصاد ملی
۷۲/۲	۷۱/۷	۷۲	۷۱	سهم بخش خدمات در اقتصاد ملی

جدول ۳-۲- شاخص‌های کلان اقتصاد سنگاپور

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۲۷۴/۷	۲۴۵/۰۲	۲۱۷/۲	۱۹۴/۱۳	تولید ناخالص داخلی (میلیارد دلار)
۲۷	۲۷	۲۷	۲۷	ارزش افزوده بخش صنعت (درصد از درآمد خالص ملی)
۵۶/۶	۵۶	۵۳/۶	۲۵	سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم (میلیارد دلار)
۵۱۷۰۹	۴۷۲۶۸	۴۲۷۸۴	۳۸۹۲۳	درآمد سرانه سالانه (دلار)

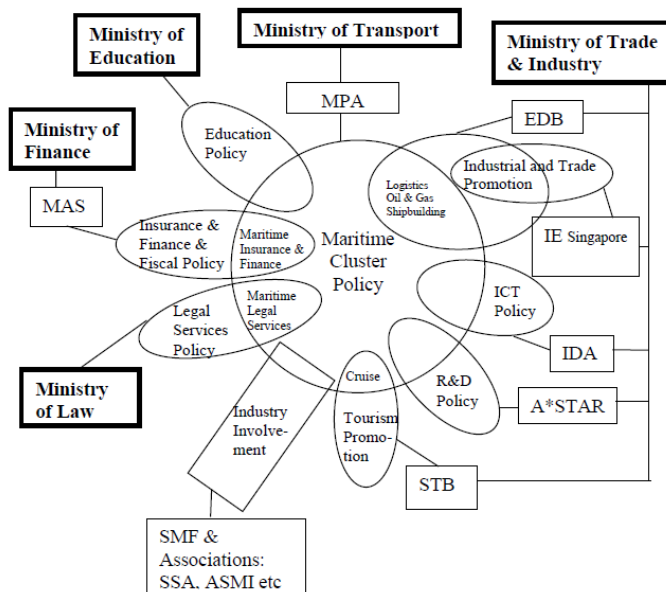
۳-۲- سازمان‌ها و ارگان‌ها

هدف سیاست وزارت حمل و نقل سنگاپور در حوزه حمل و نقل دریایی، تبدیل این کشور به برترین هاب دریایی آسیا و یک «مرکز بین‌المللی دریایی»^۱ بوده است. خوشه دریایی این کشور نه تنها نقش تقویت‌کننده و مکمل وضعیت سنگاپور به عنوان یک هاب دریایی را داشته است، بلکه به عنوان یک موتور محرک رشد نیز مطرح بوده است. در سال ۲۰۰۳، سازمان بنادر و دریانوردی^۲ سنگاپور مسئولیت توسعه و تبدیل سنگاپور از یک هاب دریایی به هاب یکپارچه و جامع دریایی بین‌المللی در آسیا را عهده‌دار شد. این سازمان در روند توسعه مرکز بین‌المللی دریایی، نقش اصلی را در سیستم هم‌آهنگ بین سازمان‌های مرتبط در سنگاپور داشته است.

1- International Maritime Centre - IMC

2 -Maritime & Port Authority - MPA

همان‌طور که در شکل ۳-۲ مشخص است، قالب مشارکت مراکز مختلف در مسیر توسعه مرکز بین‌المللی دریایی سنگاپور از مشارکت وزارت‌خانه‌ها، سازمان‌ها و انجمن‌های مختلف تشکیل شده است. بدین ترتیب، حضور سازمان‌ها و ذی‌نفعان مختلف، توسعه‌ای یک‌پارچه را تضمین نموده است.



شکل ۳-۲- قالب همکاری نهادهای مختلف در راستای سیاست توسعه خوشه دریایی^۱

راهکارهای مختلفی جهت هدایت سنگاپور در تحقق هدف «تبدیل شدن به مرکز دریایی بین‌المللی» اتخاذ شده است. در شکل ۳-۳ مؤلفه‌های مختلف استراتژیک توسعه دریایی

1- MAS: Monetary Authority of Singpor, مشابه بانک مرکزی ایران

SMF: Singapore Manufacturing Fedration

SSA: Singapore Shipping Association

ASMI: Association of Singapore Marine Industries

STB: Singapore Tourism Board

A*STAR: Agency for Science, Technology and Research

ICT: Information Communication Technology

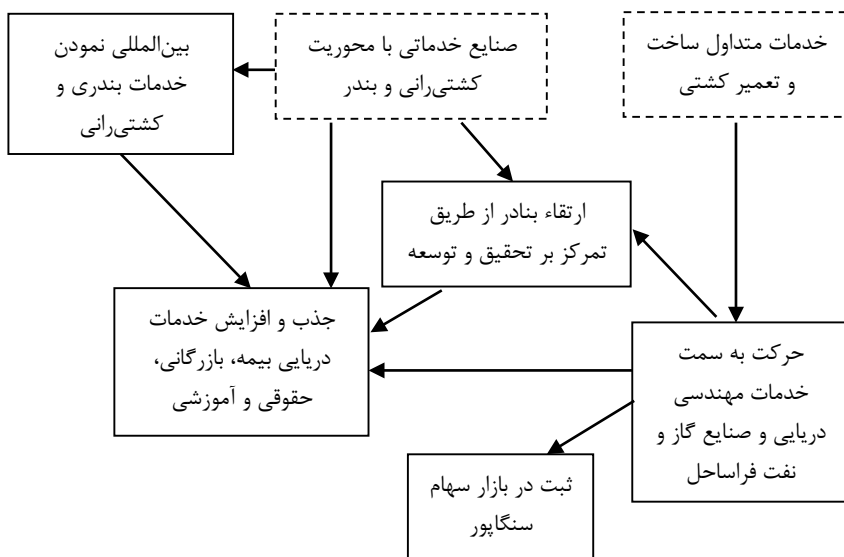
IDA: Infocomm Development Authority of Singapore

IE: International Enterprise

EDB: Economic Development Board

سنگاپور ارائه شده است. سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور مسئولیت نظارت بر این توسعه را به عهده داشته است. از دیگر مسئولیت‌های این سازمان، نظارت بر توسعه خدمات دریایی مانند خدمات حقوقی، مالی و بیمه می‌باشد.

این سازمان با همکاری مجمع توسعه اقتصادی سنگاپور^۱ بر روی گسترش فعالیت‌های متداول صنعت ساخت و تعمیر کشتی این کشور، برای ساخت واحدهای فراساحل صنعت نفت و گاز و خدمات مهندسی دریایی تلاش کرده است. افزایش گستره فعالیت‌ها و وارد شدن به زمینه‌های کاری جدید، در بخش‌های تحقیق و توسعه و بخش‌های وابسته مانند خدمات دریایی نیز فرصت‌های زیادی را ایجاد کرده است. مجمع توسعه اقتصادی سنگاپور، مسئولیت برنامه‌ریزی و اجرای استراتژی‌های تقویت موقعیت سنگاپور به عنوان مرکز بین‌المللی دریایی را به عهده دارد.



شکل ۳-۳- فلوجارت راهبرد توسعه خوشه دریایی سنگاپور

انجمن صنایع دریایی سنگاپور^۲ در سال ۱۹۶۸ به عنوان یک انجمن تجاری و بازرگانی تأسیس شده و زمینه‌های مختلف صنعت دریایی و فراساحل را پوشش می‌دهد. اعضاء آن کارخانه‌های

1-Singapore Economic Development Board

2- Association of Singapore Marine Industries - ASMI

کشتی‌سازی بزرگ و کوچک، تأمین‌کنندگان تجهیزات دریایی داخلی و خارجی، مراکز مهندسی دریایی و شرکت‌های مهندسی مشاور هستند. اهداف این انجمن عبارت است از:

- افزایش انگیزه فعالیت در اعضاء و صنعت دریایی در داخل و خارج کشور
- بهبود هم‌آهنگی بین اعضاء انجمن و هم‌چنین مابین انجمن و سازمان‌های داخلی و بین‌المللی

• ارتقاء بازدهی تولید، فن‌آوری و مهارت، در کنار افزایش سطح ایمنی و استانداردهای صنعت دریایی

- برقراری ارتباط نزدیک با دولت پیرامون مسائل صنعت دریایی
- این انجمن اطلاعات اقتصادی بخش دریایی سنگاپور را در راستای سیاست شفافیت اقتصادی موجود در سنگاپور، به طور سالانه منتشر می‌کند^۱.

از دیگر انجمن‌های فعال در صنعت دریایی سنگاپور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- انجمن سازندگان و تعمیرکنندگان کشتی سنگاپور که با ده عضو فعالیت خود را در سال ۱۹۶۸ آغاز کرده است.

- جامعه طراحان کشتی و مهندسان دریایی سنگاپور^۲ که در سال ۱۹۸۱ تأسیس شده است.
- انجمن تکنولوژی، علوم و مهندسی دریایی^۳ در سنگاپور که یک انجمن بین‌المللی بوده و در زمینه‌های مختلف علوم و فنون دریایی فعالیت دارد.

به منظور حل چالش نیروی کار موجود در سنگاپور، یک همکاری سه‌جانبه بین فعالان صنعت، سازمان‌های دولتی و انجمن‌ها و مؤسسات تحقیقاتی و آموزشی آغاز شده است. محدوده این فعالیت‌ها شامل برنامه‌های آموزش آکادمیک، آموزش در محل کار، بورسیه مطالعاتی و برنامه‌های اعزام به خارج از کشور است. هم‌زمان، به منظور کاهش نیاز به نیروی کار انسانی و افزایش بازدهی کارخانه‌های کشتی‌سازی، ترویج بکارگیری روش‌های اتوماسیون صنعتی در دستور کار قرار گرفته است. به عنوان مثال، مرکز نوآوری دریایی در دانشگاه پلی‌تکنیک سنگاپور^۴ و مرکز تحقیقات دریایی در دانشگاه صنعتی نانیانگ^۵ در این زمینه با کارخانه‌های کشتی‌سازی همکاری نزدیکی دارند.

1- www.asmi.com/

2- Society of Naval Architects & Marine Engineers Singapore - SNAMEs

3- Institute of Marine Engineering, Science and Technology - IMarEST

4- Marine Centre of Innovation at Singapore Polytechnic

5- Maritime Research Centre at Nanyang Technological University

از دیگر اقدامات انجام شده در راستای افزایش بهره‌وری توسط سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور، می‌توان به معرفی سه گروه برنامه به عنوان جایگزین طرح ام.اس.آی^۱ و تقویت صنعت دریایی سنگاپور اشاره نمود:

- تحقیق و توسعه دریایی
- بازدهی تولید
- نیروی انسانی

به منظور حمایت از این برنامه‌ها، کمک‌های مالی متعددی انجام شده که در میان آن‌ها می‌توان کمک مالی فن‌آوری و نوآوری دریایی^۲ به ارزش ۸۰ میلیون دلار در سال ۲۰۰۳ به دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی و همچنین کمک دیگری در همین قالب به ارزش ۱۵۰ میلیون دلار در سال ۲۰۱۱ را نام برد.

از مراکز فعال در زمینه تحقیقات دریایی سنگاپور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- مرکز تحقیقات دریایی در دانشگاه فنی نانیانگ: این مرکز به پشتوانه حضور ۶۰۰ استاد در کالج مهندسی این دانشگاه، حمایت‌های زیادی را از شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی دریافت کرده است. این مرکز با حل مسائل موجود در صنعت دریایی و فراساحل سنگاپور، فرصت‌های جدیدی را نیز در زمینه تحقیق و توسعه و بهبود وضعیت فنی شناسایی می‌کند.
- انجمن علوم دریایی مناطق گرمسیری^۳: در سال ۱۹۹۸ و در پاسخ به نیاز به یک مرکز تخصصی در زمینه علوم دریایی مناطق گرمسیری، در دانشگاه ملی سنگاپور ایجاد شده است.
- مرکز نوآوری فن‌آوری دریایی و فراساحل^۴: به منظور ارائه راهکارهای توسعه و خدمات مشاوره به شرکت‌های کوچک فعال در صنعت دریایی، ایجاد شده است. این مرکز در زمینه فن‌آوری‌های دریایی و فراساحل، مهندسی مکانیک، برق و الکترونیک، ابزار دقیق، اتوماسیون صنعتی و رباتیک و بهبود ایمنی محیط کار تخصص دارد.
- مرکز تحقیقات و مهندسی فراساحل^۵: این مرکز به منظور هم‌آهنگی فعالیت‌های تحقیق و توسعه نیروی کار در صنعت مهندسی فراساحل سنگاپور توسط مجمع توسعه اقتصادی در

1-Marine Sector Incentive - MSI

2- Maritime Innovation and Technology Fund - MINT

3- Tropical Marine Science Institute - TMSI

4- Centre of Innovation – Marine & Offshore Technology - Col

5- Centre for Offshore Research & Engineering - CORE

دانشگاه ملی سنگاپور ایجاد شده است. در سال ۲۰۰۷، این مرکز کمک مالی به ارزش ۱۰ میلیون دلار دریافت کرد.

- برنامه ارتقاء صنعت ملی دریایی^۱: این برنامه با حمایت مجمع توسعه اقتصادی سنگاپور و در راستای ارتقاء زنجیره تأمین خوشه دریایی تدوین شده است. در جدول ۳-۳ تعدادی از همکاری‌های بین شرکت‌های صنعتی، دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی، همسو با رویکرد توسعه صنعت دریایی سنگاپور ارائه شده است.

جدول ۳-۳- تعدادی از همکاری‌های بین صنعت و بخش تحقیقات سنگاپور

شرکت خصوصی	مؤسسه مشارکت کننده	زمینه همکاری
Sembwang Marine and Offshore Engineering Pte Ltd.	دانشگاه ملی سنگاپور	<ul style="list-style-type: none"> • پروژه تحقیق و توسعه: طراحی سیستم خودکار نصب سازه‌های دریایی و فراساحل^۲ (۱۹۹۸) • پروژه تحقیق و توسعه: سیستم بالابر دینامیکی و تکیه‌گاه کنترل‌شونده برای نصب سازه (۱۹۹۸-۲۰۰۱)
Det Norsle Veritas	دانشگاه ملی سنگاپور	<ul style="list-style-type: none"> • پروژه صنعتی مشترک: مقاومت خستگی در شناور تولید و ذخیره فراساحل^۳ (۲۰۰۱-۲۰۰۳)
Keppel Offshore & Marine	دانشگاه ملی سنگاپور	<ul style="list-style-type: none"> • ایجاد کرسی استادی این شرکت در دانشکده مهندسی عمران در رشته تکنولوژی دریایی و فراساحل (۲۰۰۲)
Keyser Technologies Pte Ltd.	مرکز نوآوری دریایی در دانشگاه پلی‌تکنیک سنگاپور	<ul style="list-style-type: none"> • ساخت ماشین هیدروفورمینگ به قصد خودکار نمودن روند ساخت دررزه‌های انبساطی (۲۰۰۷)
Keppel FELS Ltd.	دانشگاه صنعتی نانیانگ	<ul style="list-style-type: none"> • فعالیت تحقیق و توسعه مشترک در زمینه بالاروی موج

۳-۳- صنعت و عمل کرد آن

ماهیت خوشه دریایی سنگاپور، فعالیت‌های صنایع دریایی این کشور را به دو گروه تقسیم کرده‌است:

1- Marine Group Local Industry Upgrading Program - LIUP

2- Design Automation for Marine/Offshore Lift Installation of Structures – funded by NSTB

3- FPSO Fatigue Capacity

- یک بخش با محوریت صنایع دریایی که اهم بخش‌های آن مربوط به حمل و نقل دریایی می‌باشد. به عنوان مثال صنایع کشتی‌سازی، تعمیر کشتی و فراساحل در این دسته قرار می‌گیرند.
- بخش دیگر که هسته فعالیت‌های آن‌ها مستقیماً صنایع دریایی نبوده و شامل خدماتی می‌شوند که حمل و نقل دریایی را پشتیبانی می‌کند. خدماتی مانند خدمات لجستیک یا فعالیت‌های تحقیق و توسعه در این دسته قرار می‌گیرند. در جدول ۳-۴ گستره فعالیت‌های این دو گروه ارائه شده است.

جدول ۳-۴- بخش‌های اصلی خوشه دریایی سنگاپور

بخش با محوریت صنایع دریایی	بخش با محوریت خدمات دریایی
<ul style="list-style-type: none"> • فراساحل • ساخت و تعمیر کشتی • کشتی‌رانی • مبادله کشتی و قرارداد حمل کالا • بندر • فروش تجهیزات دریایی • بازرسی و رده‌بندی • آژانس‌های کشتی‌رانی • خدمات مدیریت کشتی • سوخت‌رسانی به کشتی • پشتیبانی کشتی • گردشگری • حمل و نقل داخلی 	<ul style="list-style-type: none"> • لجستیک و خدمات پشتیبانی، شامل: <ul style="list-style-type: none"> خدمات کانتینری خدمات بازرسی محموله مدیریت انتقال محموله • خدمات فنی و مهندسی • خدمات وابسته، شامل: <ul style="list-style-type: none"> خدمات حقوقی دریایی بازرگانی دریایی بیمه دریایی آموزش علوم دریایی فعالیت‌های تحقیق و توسعه دریایی

در جدول ۳-۵ ترکیب ارزش افزوده و اشتغال خوشه دریایی سنگاپور در سال ۲۰۰۵ ارائه شده است، بخش با محوریت صنایع دریایی (دسته اول در جدول فوق) به ترتیب حدود ۹۰ و ۸۰ درصد از آمار ارزش افزوده و اشتغال در خوشه دریایی را به خود اختصاص داده‌اند. بیش‌ترین سهم در آمار ارزش افزوده خوشه دریایی متعلق به بخش کشتی‌رانی (۲۴/۳۱٪ و ۲۲/۵٪) و بندر (۱۴/۴۹٪) است. بخش ساخت و تعمیر کشتی با سهم ۱۰/۱٪ از ارزش افزوده و ۳۸/۱۶٪ از اشتغال و بخش فراساحل با ۶/۸۳٪ از ارزش افزوده و ۹/۱۹٪ از اشتغال، از دیگر بخش‌های مهم

این خوشه هستند. بخش ساخت و تعمیر کشتی بیشترین میزان اشتغال را در این سال با جذب بیش از ۳۶ هزار نفر به خود اختصاص داده است. در ادامه، وضعیت بخش ساخت و تعمیر کشتی و فراساحل در سال‌های اخیر بررسی شده است.

جدول ۳-۵- آمار مهم خوشه دریایی سنگاپور در سال ۲۰۰۵

بخش با محوریت دریایی	ارزش افزوده		اشتغال	
	۲۰۰۵	۲۰۰۵	۲۰۰۵	۲۰۰۵-۰۵
	میلیون دلار	سهم (درصد)	تعداد کارکنان	سهم (درصد)
	۱۲,۸۶۵	۸۹/۸۹	۷۷,۰۳۶	۸۰/۱۳
فراساحل	۹۷۸	۶/۸۳	۸۸۳۸	۹/۱۹
ساخت و تعمیر کشتی	۱۴۷۹/۹	۱۰/۳۴	۳۶۶۸۸	۳۸/۱۶
فروش تجهیزات دریایی	۳۱۸/۱	۲/۲۲	۴۰۶۳	۴/۲۳
پشتیبانی کشتی	۱۱۷/۶	۰/۸۲	۱۹۵۰	۲/۰۳
سوخت‌رسانی به کشتی	۲۶۶	۱/۸۶	۱۲۳۸	۱/۲۹
کشتی‌رانی	۳۴۷۹/۱	۲۴/۳۱	۲۵۷۳	۲/۶۸
گردشگری	۲	۰/۰۱	۷۹	۰/۰۸
حمل و نقل داخلی	۲۸۴/۷	۱/۹۹	۱,۹۱۶	۱/۹۹
مبادله کشتی و قرارداد حمل کالا	۳۲۱۹/۸	۲۲/۵	۲۱/۷	۲/۴۵
بازرسی و رده‌بندی	۱۵۲/۷	۱/۰۷	۹۰۱	۰/۹۴
آژانس‌های کشتی‌رانی	۳۱۲	۲/۱۸	۳۵۴۲	۳/۶۸
بندر	۲۰۷۴/۱	۱۴/۴۹	۱۰۴۰۰	۱۰/۸۲
خدمات مدیریت کشتی	۱۸۱	۱/۲۶	۲۴۸۹	۲/۵۹

ظرفیت کلی صنعت ساخت و تعمیر کشتی سنگاپور از نظر حوض خشک و حوضچه شناور به ترتیب حدود ۵ میلیون تن و ۲۳۷ هزار تن برآورد می‌شود. در جدول ۳-۶ ظرفیت و تعداد حوض‌های خشک موجود در این کشور ارائه شده است. برخورداری از حوض‌های خشک با ظرفیت‌های بسیار بالا و تعداد مناسب، بستر فعالیت بخش ساخت و تعمیر را در حوزه شناورهای عظیم فراهم کرده است.

جدول ۳-۶- ظرفیت حوض‌های خشک موجود در سنگاپور

ظرفیت	تعداد حوض	مجموع تناژ مرده (DWT)
۵,۰۰۰	۱	۵,۰۰۰
۷,۵۰۰	۱	۷,۵۰۰
۱۰,۰۰۰	۱	۱۰,۰۰۰
۱۰,۰۰۰	۲	۲۰,۰۰۰
۱۵۰,۰۰۰	۱	۱۵۰,۰۰۰
۱۷۰,۰۰۰	۱	۱۷۰,۰۰۰
۲۰۰,۰۰۰	۱	۲۰۰,۰۰۰
۳۰۰,۰۰۰	۲	۶۰۰,۰۰۰
۳۵۰,۰۰۰	۳	۱,۰۵۰,۰۰۰
۳۶۰,۰۰۰	۱	۳۶۰,۰۰۰
۴۰۰,۰۰۰	۳	۱,۲۰۰,۰۰۰
۵۰۰,۰۰۰	۲	۱,۰۰۰,۰۰۰
مجموع	۱۹	۴,۹۵۲,۵۰۰

صنعت کشتی‌سازی در این کشور دارای دو شرکت بزرگ است:

- شرکت دریایی سمب‌کورپ^۱
- شرکت دریایی و فراساحل کیپل^۲

هر دو گروه با چند دهه تجربه در پروژه‌های دریایی در تمام زنجیره ارزش این صنعت از تعمیر کشتی تا ساخت واحدهای تولیدی فراساحلی فعالیت دارند. بخش کشتی‌سازی این کشور از حدود ۵۰۰۰ شرکت تشکیل شده که طیف گسترده‌ای از خدمات را در زمینه طراحی، ساخت، مهندسی، تأمین تجهیزات دریایی، نوبری، مدیریت، مالی، بیمه، تأییدیه و بازرسی شناور انجام می‌دهند. تعداد زیادی از فعالان و سازندگان معتبر جهان نیز واحدهایی در سنگاپور احداث کرده‌اند. به عنوان مثال شرکت انگلیسی رولز-رویس^۳ از دفتر این شرکت در کشور سنگاپور به عنوان دفتر مرکزی خود در آسیا استفاده می‌کند. طبق جدول ۳-۶ حضور شرکت‌های اروپایی معتبر نیز در زنجیره تأمین صنعت دریایی این کشور قابل توجه است.

1- SembCorp Marine Ltd
2- Keppel Offshore & Marine
3- Rolls-Royce Marine

جدول ۳-۷- فعالان اصلی صنعت کشتی‌سازی سنگاپور

ساخت، تعمیر و تغییر کاربری کشتی و واحد حفاری	تولید نیروی محرک (موتور کشتی)	تجهیزات الکترونیکی (دریایی)	تجهیزات تخصصی	رده‌بندی و خدمات دریایی
Jaya Shipbuilding	Becker Marine	Kelvin Hughes	ABB Marine	American Bureau of Shipping
Keppel Offshore & Marine	Berg Propulsion	Kongsberg Maritime	Dredging International	BMT
Labroy Marine	Caterpillar Marine	Norcontrol IT	Hamworthy	Bureau Veritas
Otto Shipyard	Cummins	Radio Holland	Hatlapa	Class NK
Pan United Marine	Man Diesel	THISS	Tru-Marine	Canon Wu & Associates
SembCorp Marine	MTU		Unitor	DNV
ST Marine	Rolls-Royce Marine			Lloyd's Register
	Wartsila			

آغاز فعالیت گروه دریایی و فراساحل کپل به احداث اولین حوض خشک تعمیر کشتی سنگاپور در بندر کپل سنگاپور در سال ۱۸۵۹ باز می‌گردد. البته، آغاز فعالیت‌های گسترده این شرکت مربوط به آغاز دهه ۷۰ میلادی و تصاحب صنایع کشتی‌سازی شرق دور^۱ است. دفتر مرکزی این گروه در کشور سنگاپور واقع شده و در زمینه صنایع دریایی و فراساحل واحدهای فعالی دارد. اما به جرأت می‌توان گفت که فعالیت این گروه بر روی سرمایه‌گذاری بین‌المللی و احداث واحدهای تولیدی در کشورهای مختلف جهان تمرکز دارد. این شرکت، در بازارهایی مانند برزیل و حاشیه خلیج فارس که فعالیت فراساحل در آن‌ها رونق گرفته، سرمایه‌گذاری کرده و همچنین، با احداث واحدهای تولیدی در کشورهای همسایه از نیروی کار ارزان و فراوان این کشورها استفاده می‌کند. فعالیت‌های گسترده بین‌المللی این شرکت در راستای سیاست «نزدیک بازار، نزدیک مشتری» است که در دهه ۹۰ میلادی و به منظور جهانی‌سازی فعالیت‌های شرکت، اتخاذ شده است. در جدول ۳-۸ فهرست واحدهای این شرکت، به همراه کشور میزبان و توضیحات مناسبی از فعالیت آن واحد ارائه شده است.

1- Far East Shipbuilding Industries (FESI); Far East Levingston Shipbuilding (FELS)

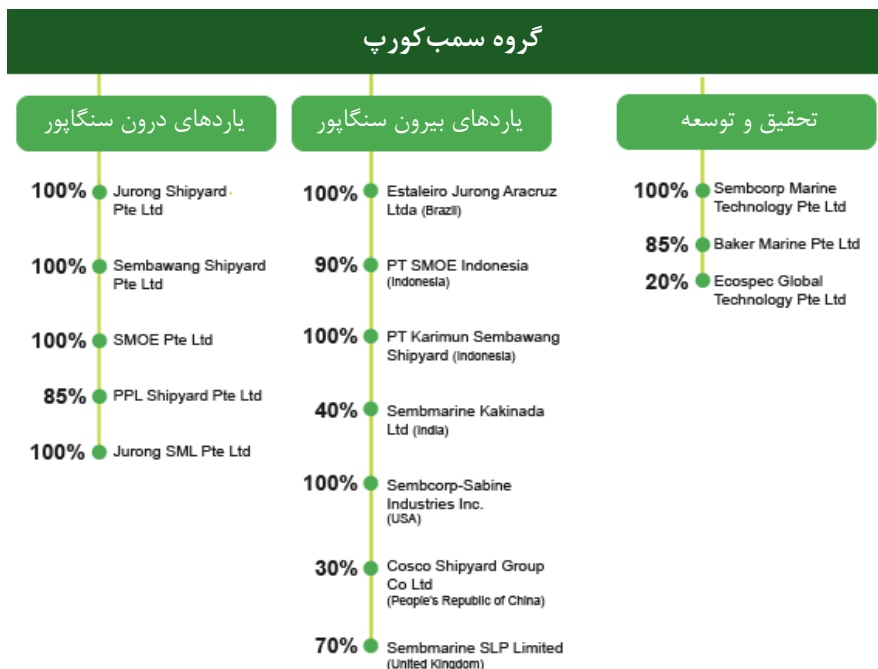
جدول ۳-۸- فهرست واحدهای گروه دریایی و فراساحل کپل

توضیحات	نام واحد	کشور	زمینه
یکی از برترین شرکت های فراساحل	Keppel Offshore & Marine Ltd.	سنگاپور	دفتر مرکزی
پیش گام جهانی بازار طراحی و ساخت واحدهای متحرک فراساحل	Keppel FELS Ltd.	سنگاپور	فراساحل و دریایی
پیش گام در زمینه تعمیر و تغییر کاربری	Keppel Shipyard Ltd.		
پیش گام در ساخت شناورهای پشتیبانی فراساحل و کشتی های تخصصی	Keppel Singmarine Pte Ltd.		
واحد ساخت فراساحل	PT Bintan Offshore	اندونزی	
یارد این شرکت در آمریکای جنوبی	Keppel FELS Brasil SA/BrasFELS	برزیل	
ساخت یدک کش و پشتیبانی فراساحل	Keppel Singmarine Brasil Ltd.		
فعال در زمینه سازه های فراساحل	Keppel Offshore & Marine USA	ایالات متحده	
یارد فراساحل در خلیج مکزیک	Keppel AmFELS, LLC		
یارد فراساحل و دریایی این شرکت در اروپا	Keppel Verolme BV	هلند	
ساخت و تعمیر کشتی و جک آپ	Caspian Shipyard Company Ltd.	آذربایجان	
ساخت و تعمیر شناورهای پشتیبانی فراساحل و تانکر	Baku Shipyard LLC		
قابلیت تعمیر کشتی های عظیم	Nakilat-Keppel Offshore & Marine Ltd.	قطر	
تعمیر و ساخت شناورهای کوچک و متوسط	Arab Heavy Industries PJSC	امارات متحده	
ساخت یدک کش و شناورهای پشتیبانی فراساحل	Keppel Nantong Shipyard	چین	
واحد ساخت فراساحل	Keppel Nantong Heavy Industry		
فعال در زمینه دریایی و فراساحل	Keppel Philippines Marine	فیلیپین	
تعمیر و ساخت شناورهای کوچک و متوسط	Keppel Batangas Shipyard		
تعمیر، تغییر کاربری کشتی و ساخت واحدهای فراساحل	Keppel Subic Shipyard		

جدول ۳-۸- فهرست واحدهای گروه دریایی و فراساحل کپل (ادامه)

توضیحات	نام واحد	کشور	زمینه
ساخت سازه‌های فولادی	Regency Steel Japan	ژاپن	
مرکز تحقیق و توسعه	Keppel Offshore & Marine Technology Centre Pte (KOMtech)	سنگاپور	مرکز مهندسی و تحقیق و توسعه
طراحی جک‌آپ و تجهیزات مهم	Offshore Technology Development Pte Ltd		
طراحی و توسعه‌دهنده شناورهای نیمه مغروق آب عمیق	Deepwater Technology Group Pte		
طراحی شناورهای تخصصی	Marine Technology Development Pte		
شرکت مهندسی و طراحی دریایی و فراساحل	Bennet Offshore	ایالات متحده	
فعال در زمینه واحدهای تولید شناور فراساحل	FloaTEC, LLC		
شرکت مهندسی دریایی و فراساحل	Keppel FELS Baltech	بلغارستان	
شرکت مهندسی دریایی و فراساحل	Keppel FELS Offshore & Marine Engineering Servies Mumbai Pte	هند	
شرکت مهندسی دریایی و فراساحل	Keppel FELS Engineering Shenzhen Co. Ltd.	چین	

گروه دریایی سمب کورپ نیز دیگر فعال بزرگ صنعت کشتی‌سازی این کشور است. این شرکت دارای سابقه ۵۰ ساله در زمینه مهندسی دریایی و فراساحل است. دفتر مرکزی این شرکت در سنگاپور قرار داشته و تعداد کارکنان آن در سراسر جهان حدود ۱۲۷۰۰ نفر در سال ۲۰۱۳ برآورد شده است. این شرکت علاوه بر پنج یارد کشتی‌سازی در سنگاپور، در کشورهای برزیل، هند، انگلیس، اندونزی و چین حضور دارد. شرکت سمب کورپ نسبت به گروه دریایی و فراساحل کپل، حضور گسترده‌تری در بازار داخلی دارد. فعالیت‌های گروه دریایی سمب کورپ طیف وسیعی از فعالیت‌های دریایی شامل تعمیر، ساخت و تغییر کاربری کشتی، ساخت سکوی خودبالابر و واحدهای فراساحل را شامل می‌شود. هم‌چنین این شرکت در سال ۲۰۱۳ قراردادی را به منظور راه‌اندازی یک یارد کشتی‌سازی در عربستان سعودی با شرکت ملی کشتی‌رانی این کشور منعقد کرده است.



شکل ۳-۴- ساختار مالکیت واحدهای فعال گروه دریایی سمب کورپ در سال ۲۰۱۲

شرکت‌های مختلف گروه دریایی سمب کورپ در شکل ۳-۴ ارائه شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود، این شرکت دارای مالکیت و یا مشارکت در کارخانه‌های کشتی‌سازی در کشورهای برزیل، اندونزی، هند، ایالات متحده، چین و انگلیس است. همچنین این گروه، مراکز و شرکت‌های متعددی در زمینه تحقیق و توسعه و خدمات پشتیبانی از فعالیت‌های شرکت دارد. از کارخانه‌های داخلی این شرکت می‌توان به کارخانه کشتی‌سازی جورانگ و کارخانه کشتی‌سازی یک‌پارچه سمب‌مرین^۱ به عنوان بزرگ‌ترین و جدیدترین این واحدها اشاره کرد:

- کارخانه کشتی‌سازی جورانگ حوض‌هایی با مجموع ظرفیت ۱/۱ میلیون تن در بخش تعمیر، تغییر کاربری، ساخت کشتی و واحدهای فراساحل در اختیار دارد. این کارخانه اسکله‌ای به طول ۲/۷ کیلومتر و آب‌خور حداکثر ۹ متر دارد. در شکل ۳-۵ نمایی از این کارخانه که در حال فعالیت بر روی واحدهای فراساحل است، مشاهده می‌شود.

1- Sembmarine



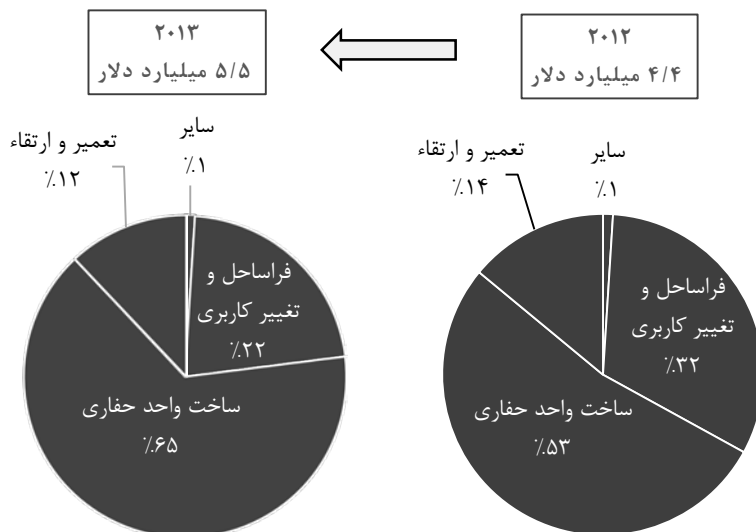
شکل ۳-۵- نمایی از کارخانه کشتی سازی جورانگ متعلق به گروه کشتی سازی سمب کورپ



شکل ۳-۶- نمایی از کارخانه کشتی سازی یکپارچه سمب مرین در تواس

- کارخانه کشتی سازی یکپارچه سمب مرین در تواس^۱: فاز یک این کارخانه که در آگوست سال ۲۰۱۳ در غرب سنگاپور راه اندازی شده در شکل ۳-۶ مشاهده می شود. این کارخانه به گونه ای طراحی شده است تا هم افزایی و بازدهی تولید با توجه به تعداد واحدهای پهلوگیری و حوض ها به حداکثر برسد. فاز یک این کارخانه به فعالیت حوض خشک شناورهای عظیم حمل نفت خام با ظرفیت مجموع ۱/۵۵ میلیون DWT اختصاص دارد. درآمد این گروه در سال ۲۰۰۹ برابر با ۵/۷ میلیارد دلار بوده و در سال ۲۰۱۱ به حدود ۴ میلیارد دلار رسیده است. درآمد سال ۲۰۱۳، با افزایش ۱/۱ میلیارد دلاری نسبت به سال قبل به ۵/۵ میلیارد دلار افزایش یافته است. در سال ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ بیشترین سهم درآمدی این گروه به فعالیت ساخت واحدهای حفاری فراساحل، سپس تغییر کاربری و فراساحل و در نهایت تعمیر و ارتقاء اختصاص داشته است. در سال ۲۰۱۳، ۶۵٪ از درآمد این گروه از ساخت

واحدهای حفاری فراساحل تأمین شده است. در شکل ۳-۷ اطلاعات درآمدی این شرکت مشاهده می‌شود.



شکل ۳-۷- سهم بخش‌های مختلف از درآمد گروه دریایی سمبکورپ

از دیگر شرکت‌های مهم صنعت دریایی سنگاپور می‌توان به بخش دریایی گروه مهندسی تکنولوژی‌های سنگاپور^۱ اشاره داشت که در سال ۱۹۶۷ تأسیس شده است. این گروه در زمینه صنایع دفاع، الکترونیک، هوافضا و دریایی فعالیت دارد. کارخانه کشتی‌سازی این شرکت در زمینه ساخت، تعمیر و تغییر کاربری شناورهای نظامی و تجاری فعالیت می‌کند. این شرکت با برخورداری از یک زنجیره تأمین نسبتاً کامل، فعالیت طراحی را نیز انجام می‌دهد. بیش‌ترین حضور این شرکت در حوزه بین‌المللی در ایالات متحده است که در آن کشور با تعدادی شرکت آمریکایی همکاری و سرمایه‌گذاری مشترک انجام داده است. نکات زیر مواردی هستند که در گزارش بازدید گروه اعزامی برنامه تحقیقاتی کشتی‌سازی ملی ایالات متحده^۲ به این کارخانه در سال ۲۰۱۱ ذکر شده و درک مناسبی از وضعیت واحد طراحی این شرکت ارائه می‌دهد:

- این کارخانه دارای یک واحد طراحی مناسب است. این واحد در گذشته، سالانه چهار الی شش طراحی را با توجه به شرایط بازار انجام داده است، اما در سال‌های اخیر واحد طراحی

1- Singapore Technologies Marine Ltd. – ST Marine
2- National Shipbuilding Research Program

این شرکت به دلیل این که از قدرت رقابت در بازار کشتی‌های تجاری برخوردار نیست، عمدتاً بر روی طراحی شناورهای نظامی تمرکز کرده و در زمینه طراحی‌های نظامی هم به موفقیت‌هایی دست یافته است. در حال حاضر نیز بر روی ساخت کشتی‌هایی که طراحی آن توسط شرکت‌های خارجی انجام شده تمرکز نموده است.

- شرکت به تازگی پنج کشتی را که طراحی آن‌ها در فرانسه انجام شده، به نیروی دریایی سنگاپور تحویل داده است. ساخت اولین کشتی در فرانسه و با مشارکت و نظارت گروه سنگاپوری در روند ساخت انجام شده و در مرحله بعد طراحی کشتی با توجه به امکانات موجود در واحد تولید در سنگاپور اصلاح شده است.

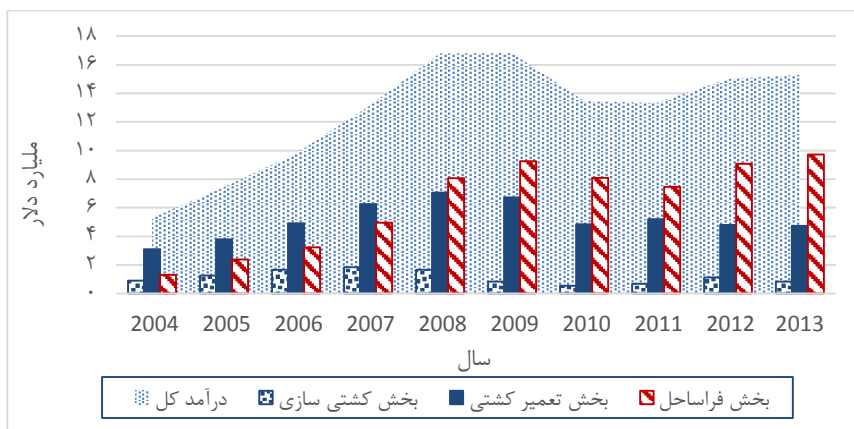
حجم فعالیت ساخت کشتی سنگاپور در سال‌های اخیر تقریباً پایدار مانده است، اما فعالیت‌های تعمیر کشتی دارای رشد مناسبی بوده است. نکته قابل توجه، رشد سریع در صنعت فراساحل در سال‌های اخیر می‌باشد. سفارشات ساخت شناورهای حفاری در این کشور برای تحویل تا سال ۲۰۱۹، با رقم خیره‌کننده ۱۳ میلیارد یورو ثبت شده است. این پیش‌رفت، نتیجه همکاری دو شرکت سنگاپوری کپل و سمب‌کورپ در زمینه فراساحل با یکدیگر است. با این حال، کارخانه‌های کره جنوبی در مقام اول بازار ساخت کشتی‌های حفاری قرار داشته و این دو شرکت بزرگ سنگاپوری در مجموع در زمینه ساخت سکوی خودبالابر بیش‌ترین سهم را در بازار جهان در سال ۲۰۱۲ به خود اختصاص داده‌اند.

هر دو شرکت در زمینه صنعت فراساحل بسیار موفق هستند. به علاوه، یکی از دلایل موفقیت این دو شرکت در بازار تعمیرات، همکاری بلندمدت با مصرف‌کنندگان خود است که درآمد ثابتی در بازار تعمیرات نصیب آن‌ها می‌کند.

دولت سنگاپور با حمایت از تولیدکنندگان داخلی، هم‌زمان در جذب سرمایه‌گذارهای خارجی نیز موفق بوده است. حدود ۷۵٪ از کارکنان کارخانه‌های دریایی سنگاپور نیروی کار ارزانی است که از کشورهای همسایه وارد شده و این به معنی تضمین قیمت محصولات سنگاپوری است. البته، دانش فنی پایین نیروهای کار خارجی معضلی است که گریبان‌گیر صنعت دریایی سنگاپور می‌باشد.

علی‌رغم شرایط بی‌ثبات بازار جهانی پس از بحران اقتصادی و هم‌چنین وجود رقابت شدید از سوی رقبای بین‌المللی در صنعت فراساحل، بخش دریایی و فراساحل سنگاپور توانست در سال ۲۰۱۲ میزان درآمد کل خود را ۱۲/۷٪ نسبت به سال ۲۰۱۱ افزایش داده و به میزان ۱۵ میلیارد

دلار برساند. درآمد بخش‌های مختلف صنعت دریایی سنگاپور در ده سال اخیر در شکل ۳-۸ ارائه شده است.



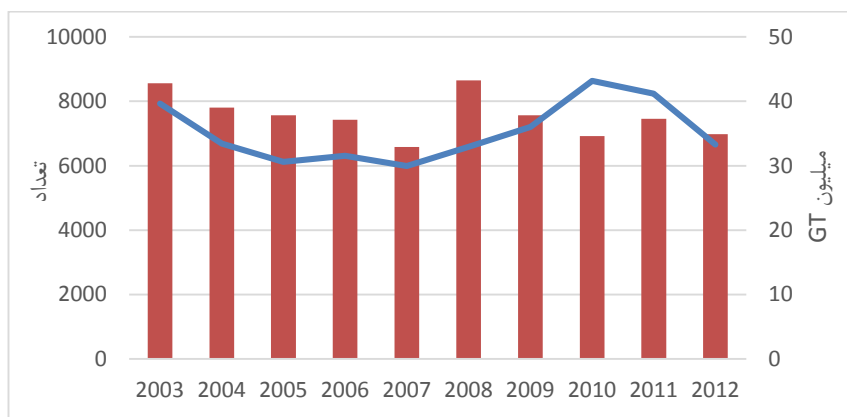
شکل ۳-۸- درآمد بخش‌های مختلف صنعت دریایی سنگاپور بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۳ (میلیارد دلار)

در سال‌های قبل از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸، بخش تعمیر و تغییر کاربری سهم بیش‌تری در درآمد بخش دریایی این کشور داشته است. پس از سال ۲۰۰۸ و با شروع بحران اقتصادی روند افزایشی درآمد در بخش تعمیر و تغییر کاربری متوقف شده و کاهش درآمد این بخش از حدود ۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۸ به زیر ۵ میلیارد دلار در سال‌های ۲۰۱۰، ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ مشاهده می‌شود. با این حال، بخش فراساحل در شرایط بی‌ثبات بازار پس از بحران، توانسته است سهم بیش‌تری از درآمد را به خود اختصاص دهد. بخش فراساحل با درآمد بیش از ۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۲، سهم ۶۰٪ از درآمد کل بخش دریایی سنگاپور را به خود اختصاص داده است. بخش تعمیر و تغییر کاربری نیز سهم ۳۲٪ از درآمد کل داشته، که نسبت به سال قبل ۷٪ کاهش داشته است. درآمد بخش ساخت کشتی این کشور نیز که در سال ۲۰۰۷ به بالاترین رقم خود در سال‌های اخیر، یعنی ۱/۸۷ میلیارد دلار رسیده بود، در سال‌های بعد از سال ۲۰۰۸ و به غیر از سال ۲۰۱۲، کمتر از ۱ میلیارد دلار بوده است.

بخش تعمیر و تغییر کاربری صنعت دریایی سنگاپور توسط زنجیره جامعی از کارخانه‌های کشتی‌سازی، تأمین‌کنندگان تجهیزات دریایی و فراساحل، شرکت‌ها و پیمانکاران مهندسی دریایی پشتیبانی می‌شود. کارخانه‌های کشتی‌سازی اصلی این کشور، استراتژی همکاری

بلندمدت را با مشتریان ثابت خود اتخاذ کرده‌اند، که جریان ثابتی از درآمد را نصیب آن‌ها می‌کند. بسیاری از این شرکتهای استراتژیک، در حفرةهای بازار^۱ از جمله تعمیر و ارتقاء نفت‌کش‌ها، شناورهای حمل گاز طبیعی مایع و محصولات پتروشیمی و خطوط شناورهای مسافری و تفریحی شکل گرفته است. قرارداد با شرکای تجاری و مشتریان ثابت، حدود ۸۰٪ از فعالیت کاری کارخانه‌های کشتی‌سازی این کشور را در بر می‌گیرد.

کاهش درآمد بازار تعمیرات در سال ۲۰۱۲ را می‌توان نتیجه فعالیت ضعیف صنعت کشتی‌رانی این کشور دانست. طبق اعلام سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور، در سال ۲۰۱۲، شناورهایی که برای تعمیر فرستاده شده‌اند، ۱۹/۲٪ از نظر تعداد کاهش داشته و تنها ۶۶۵۷ شناور برای تعمیر مراجعه کرده‌اند. در حالی که این رقم در سال ۲۰۱۱، ۸۲۳۵ شناور بوده است. آمار شناورهایی که به منظور تعمیر به واحدهای کشتی‌سازی سنگاپور مراجعه کرده‌اند، در شکل ۳-۹ ارائه شده است.



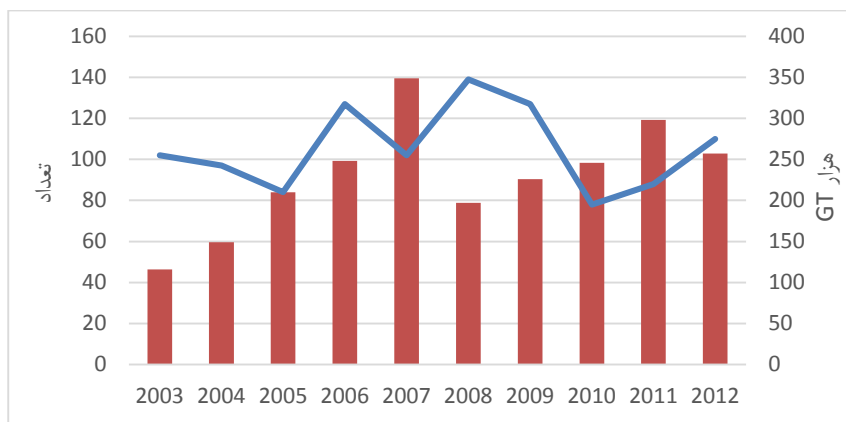
شکل ۳-۹- آمار شناورهای تعمیر شده در سنگاپور بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۲

حدود ۱۰۶،۵۰۰ نفر در سال ۲۰۱۲ در بخش کشتی‌سازی، تعمیر و تغییر کاربری و ساخت واحدهای فراساحل این کشور اشتغال داشته، که ۴۵۰۰ نفر از اشتغال مرتبط در سال ۲۰۱۱ کمتر است.

بخش کشتی‌سازی سنگاپور که در سال ۲۰۱۲ توانسته است نسبت به سال ۲۰۱۱، سهم درآمد بیشتری را نصیب خود کند، غالباً بر روی ساخت شناورهای تخصصی از قبیل شناورهای

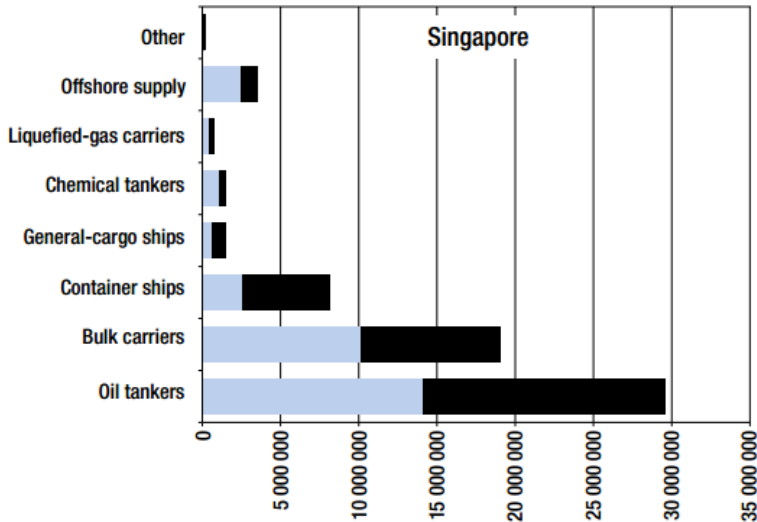
پشتیبانی فراساحل و یدک‌کش‌ها تمرکز دارد. به همین دلیل صنعت کشتی‌سازی سنگاپور در سال‌های اخیر و از نظر تناژ، سهم قابل توجهی از بازار سفارشات ساخت کشتی در جهان ندارد.

طبق آمار سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور در سال ۲۰۱۲، مجموعاً ۱۱۰ شناور در این کشور به آب‌اندازی شده که افزایش ۲۵٪ نسبت به سال گذشته را نشان می‌دهد. با این حال، بخش ساخت کشتی در سال ۲۰۱۱ با ۲۹۸ هزار GT، حدود ۴۰ هزار GT بیش‌تر از سال ۲۰۱۲ خروجی داشته است. مشابه روند موجود در صنعت کشتی‌سازی این کشور در سال ۲۰۱۲ نیز اغلب شناورهای ساخته شده، شناورهای پشتیبانی، بارج و یدک‌کش بوده‌اند. در شکل ۳-۱۰ خروجی بخش کشتی‌سازی این کشور از نظر تعداد و GT ارائه شده است.



شکل ۳-۱۰- آمار بخش ساخت کشتی در سنگاپور بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۲

بخش عمده ناوگان تجاری سنگاپور را نفت‌کش‌ها و سپس فله‌برها تشکیل می‌دهند. کشتی‌های کانتینربر و پشتیبانی فراساحل نیز سهم قابل توجهی در ناوگان تجاری این کشور دارند. حجم ناوگان نفت‌کش‌های این کشور در سال ۲۰۱۳ نزدیک به ۳۰ میلیون DWT بوده است. در شکل ۳-۱۱ ترکیب ناوگان کشور سنگاپور تا ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ ارائه شده است.



شکل ۳-۱۱- ترکیب ناوگان کشور سنگاپور تا ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ (DWT)

۳-۴- روند توسعه صنعت

کشور سنگاپور توانسته است از یک بندر کوچک به یک بازار بین‌المللی صنایع دریایی و فراساحل تبدیل شود. در سال ۱۹۵۹، دولت سنگاپور برای مقابله با نرخ بالای بیکاری در این کشور، تلاش‌های نظام‌یافته‌ای را برای رشد صنعت دریایی آغاز کرد. در دهه ۱۹۶۰، با انتقال فن‌آوری از ژاپن و اروپا، تجارت تعمیر و ارتقاء کشتی در کنار صنعت کشتی‌سازی در سنگاپور رونق گرفت. بازار دریایی سنگاپور به شدت تحت تأثیر تجارت نفت و کشتی‌رانی جهانی بوده و بنابراین، همواره از بحران‌های بین‌المللی اقتصادی لطمه دیده است.

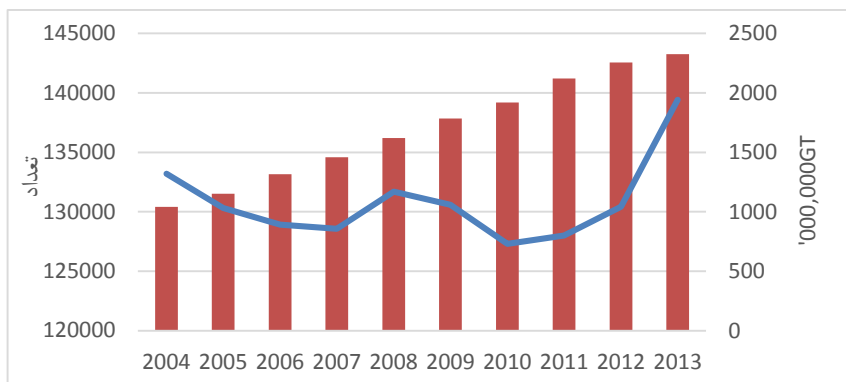
دولت سنگاپور با حمایت از بخش خصوصی، سرمایه‌گذاران خارجی را در بخش دریایی این کشور جذب کرده است. اولین شرکت خارجی که در صنعت دریایی سنگاپور سرمایه‌گذاری کرد، شرکت کشتی‌سازی آی.اچ.آی^۱ ژاپن است که از ابتدای فعالیت از خدمات پیمانکاران فرعی بومی به خوبی استفاده می‌کرده است. در نتیجه پتانسیل قوی رشد در سنگاپور، سرمایه‌های خارجی بیش‌تری روانه این کشور شد. دولت این کشور نیز به منظور دستیابی به نیروی کاری خبره، دانشجویانی را به کشورهای انگلیس، آلمان و ژاپن اعزام کرد. دانشجویانی که پس از بازگشت به سنگاپور هسته‌ی اصلی مدیریت بخش دریایی این کشور را تشکیل دادند.

1- Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd

یکی از نقاط کلیدی در روند توسعه صنعت دریایی سنگاپور، بحران کانال سوئز در سال ۱۹۶۷ است که باعث شد تا کشتی‌های اروپایی که به شرق دور عازم بودند نتوانند از خدمات تعمیر دریای مدیترانه استفاده کنند و در نتیجه سنگاپور را مقصد خود برگزیدند. البته، در سال ۱۹۷۵ که کانال سوئز بازگشایی شد، سنگاپور دارای سه حوض برای ارائه خدمات به شناورهای عظیم حمل نفت خام بوده و ساخت تعداد بیش‌تری نیز در دستور کار قرار گرفته بود. هم‌چنین تأمین‌کنندگان زیادی نیز در زمینه تعمیر تجهیزات الکترونیکی، سیستم‌های تهویه و سردخانه در سنگاپور تخصص پیدا کرده بودند. در نتیجه افزایش فعالیت‌های اکتشاف نفت و گاز در فراساحل جنوب شرق آسیا، در زمینه ساخت واحدهای حفاری ساحل نیز فرصت‌های در صنعت دریایی سنگاپور ایجاد شد.

پس از ۴۰ سال پیش‌رفت مستمر، سنگاپور امروزه به عنوان یک هاب صنعت دریایی و لجستیک در جهان مطرح است. سنگاپور یکی از اصلی‌ترین مراکز تعمیر و تغییر کاربری کشتی در جهان مطرح بوده و در ساخت و تغییر کاربری شناورهای حفاری و تولید فراساحل نیز توانمندی‌های قابل توجهی دارد. بندر سنگاپور در سال ۲۰۱۳ توانست مجدداً عنوان بهترین بندر آسیا را به خاطر هزینه‌های پایین، ساختار مالی مناسب برای کشتی‌های کانتینربر و خدمات ارائه شده کسب کند. این کشور در زمینه کشتی‌های تفریحی نیز فعالیت‌های قابل توجهی داشته است و احتمال دارد در آینده به قطب کشتی‌های تفریحی نیز تبدیل شود. آمار شناورهایی که بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۳ به بنادر سنگاپور مراجعه کرده‌اند از نظر GT و تعداد در شکل ۳-۱۲ ارائه شده است. تعداد این شناورها در سال ۲۰۱۳ رشد قابل ملاحظه‌ای داشته و نسبت به سال قبل حدود ۱۰ هزار شناور بیش‌تر به بنادر این کشور مراجعه کرده‌اند. هم‌چنین از نظر GT نیز شناورهایی که به بنادر این کشور مراجعه کرده‌اند، روند رشد ثابتی را در سال‌های اخیر ثبت کرده‌اند و این میزان به بیش از ۲/۳ میلیارد تن در سال ۲۰۱۳ رسیده است. این مهم، بازار جذابی را شکل داده و سنگاپور بیشترین بهره را از آن برده است.

با وارد شدن بخش دریایی سنگاپور به پروژه‌های پیچیده تر نیاز به نیروی کار متخصص بیش از گذشته احساس می‌شود. به همین دلیل دستیابی به نیروی کار متخصص به عنوان بزرگ‌ترین چالش پیش روی این صنعت مطرح است.



شکل ۳-۱۲- آمار تعداد و تناژ ناخالص شناورهای مراجعه کننده به بنادر کشور سنگاپور بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۳

در نتیجه افزایش نیاز صنعت دریایی این کشور به نیروی کار در دهه ۸۰ میلادی، کارگر خارجی از کشورهایی مانند مالزی، هند، بنگلادش و تایلند به این کشور سرازیر شدند. روندی که در آن کمیت بر کیفیت ارجحیت داشت و امروزه نیز علی‌رغم تلاش‌های موجود برای افزایش انگیزه نیروی کار سنگاپور به کار در بخش دریایی این کشور، نیروی کار غیر متخصص خارجی معضل بزرگی برای صنعت دریایی این کشور است. طبق آمار سال ۲۰۱۳، حدود ۷۵٪ از نیروی کار موجود در کارخانه‌های کشتی‌سازی سنگاپور را نیروی کار خارجی تشکیل می‌دهد و نتیجه هزینه پایین نیروی کار، بازدهی پایین تولید است. به عنوان مثال هزینه نیروی کار در یک کارخانه کشتی‌سازی سنگاپور حدود ۴۰٪ یک کارخانه کشتی‌سازی در کره جنوبی است، با این حال درآمد به ازای هر کارگر در سنگاپور، حدود ۳۲٪ میزان این شاخص در کره جنوبی است. با افزایش بازدهی نیروی کار، بازدهی تولید نیز افزایش خواهد یافت و در واقع، با هزینه بیش‌تر به ازای هر نیروی کار، بازدهی تولید بیش‌تری حاصل می‌شود که قدرت رقابت در بازار را از نظر قیمت و کیفیت تضمین می‌کند.

یکی از چالش‌های پیش‌روی صنعت دریایی سنگاپور کمبود زمین در این کشور است. از طرف دیگر، با وجود این‌که در حال حاضر صنعت دریایی این کشور عمل‌کرد مناسبی از خود نشان داده است، اما رقابت شدید موجود در بازار جهانی یکی از چالش‌های پیش‌روی صنعت دریایی این کشور است.

۳-۵- نگاه کلان به روند توسعه

سنگاپور که قبل از حضور اروپاییان تنها به فعالیت ماهی‌گیری مشهور بود، پس از استقلال و دهه ۱۹۵۰ با شعار جایگزینی واردات حرکت اقتصادی خود را آغاز کرد. از سال ۱۹۶۰ سیاست‌گذاران این کشور راهبرد صنعتی شدن، مبتنی بر صادرات را پی گرفتند که به ویژه پس از استقلال این کشور مورد توجه قرار گرفت. سه اقدام توسعه شهرک‌ها و مناطق صنعتی، پیاده‌سازی برنامه آموزش عمومی مهارت‌های حرفه‌ای و طراحی زیر ساخت‌های مورد نیاز کسب و کارهای چند ملیتی منجر به رشد ۱۰٪ اقتصاد کشور در طول سال‌های پس از استقلال تا سال ۱۹۸۰ گردید.

مطالعه خوشه دریایی سنگاپور بیان‌گر این نکته است که توسعه پرشتاب خوشه‌های صنعتی دانش‌بنیان از طریق سیاست‌های عمومی امکان‌پذیر است. تجربه سنگاپور مدل استفاده از یک سیستم هماهنگ که در آن سازمان‌های مختلف دولتی در بخش‌های مختلف یک خوشه صنعتی مشارکت داشته و جریان پایداری از سرمایه‌گذاری بلندمدت نیز در کنار آن وجود دارد را، پیشنهاد می‌کند. در توسعه صنعت دریایی سنگاپور، تجربه موفق ایجاد یک تناسب بین استفاده از توانایی‌های داخلی و منابع خارجی مشاهده می‌شود. تحلیل کیفی از وضعیت صنعت دریایی سنگاپور در جدول ۳-۹ آورده شده است.

جدول ۳-۹- تحلیل کیفی صنعت کشتی‌سازی سنگاپور

ضعف	قوت
<ul style="list-style-type: none"> • مهارت و بازدهی پایین نیروی کار • کمبود خط ساحلی 	<ul style="list-style-type: none"> • موقعیت جغرافیایی استراتژیک و یک هاب بین‌المللی • برخورداری از دانش و تکنولوژی در نتیجه همکاری‌های متعدد بین‌المللی • سرمایه‌گذاری تضمین شده حامی توسعه در آینده • اقتصاد پایدار همراه با دولتی آینده‌نگر
تهدید	فرصت
<ul style="list-style-type: none"> • وابستگی شدید به شرایط جهانی بازار • ورود فعالان جدید به بازار فراساحل و افزایش رقابت 	<ul style="list-style-type: none"> • بهبود شرایط اقتصاد جهانی و افزایش آهسته تقاضا در بخش کشتی‌سازی و کشتی‌رانی • رونق صنعت فراساحل در جهان • افزایش اکتشافات نفت و گاز در همسایگی این کشور

۳-۶- منابع

- Association of Singapore marine industries website: www.asmi.com
- Association of Singapore marine industries, Singapore marine industry statistics, public report, 2014.
- ClassNK, ClassNK annual report, 2011
- C.S.Yue, The Singapore model of industrial policy: past evolution and current thinking, LAEBA annual conference, Buenos Aires, 2005.
- Economic Planning Committee, The strategic economic plan: Towards a developed nation. Singapore: Ministry of trade and industry, 1991.
- G.Gan, Singapore economic development board, 2011.
- HIS fairplay, World shipbuilding statistics, 2012.
- Maritime and port authority of Singapore, Port marine notice No.170 of 2013, Shipping community, 2013.
- M.Gao, National maritime associations in the world – a study of three case countries, Pan-European institute, 2/2014.
- Ministry of manpower, Singapore yearbook of manpower statistics, public report, 2012.
- National shipbuilding research program, Foreign shipyard visits, NSRP executive control board, 2001
- P.Wong, Y.Ho and A.Singh, Industrial cluster development and innovation in Singapore, A book chapter in “agglomeration to innovation” by P.Macmillan, 2006.
- SmartComp, Maritime sector developments in the global markets, SmartComp Research Report No 3, 2013.
- The shipbuilders association of Japan, Shipbuilding statistics, Public report, 2014.

فصل چهارم

کشتی‌سازی در کشور فیلیپین

۴-۱- مقدمه

کشور فیلیپین با مساحت ۳۰۰,۰۰۰ کیلومتر مربع، متشکل از هفت هزار جزیره با طول خط ساحل ۳۶,۲۸۹ کیلومتر می‌باشد. جمعیت رو به رشد این کشور طبق سرشماری انجام شده در سال ۲۰۱۰ در حدود ۹۳ میلیون نفر بوده است که تنها در یازده جزیره این کشور زندگی می‌کنند. اغلب نقاط این کشور کوهستانی و زلزله‌خیز بوده و سواحل این کشور توسط طوفان‌های شدید مورد تهدید قرار می‌گیرد. در حال حاضر در حدود ۳۵٪ جمعیت این کشور را افراد زیر ۱۴ سال تشکیل داده‌اند. فیلیپین که تا نیمه اول قرن بیستم مستعمره بوده و هم‌اکنون با کشورهای ویتنام، برونئی، اندونزی و مالزی از طریق دریا همسایه است. بررسی اقتصاد این کشور نشان می‌دهد که پس از جنگ جهانی دوم، کشاورزی مهم‌ترین بخش اقتصاد کشور بوده است. به‌طوری‌که در دهه ۱۹۹۰ میلادی بیش از ۵۰٪ نیروی کار کشور در بخش کشاورزی مشغول به کار بوده‌اند. اما از انتهای دهه ۱۹۹۰ بخش‌های صنعت و خدمات رشد قابل توجهی را در اقتصاد کشور آغاز کردند. اقتصاد این کشور در طول سال‌های پس از جنگ جهانی دوم و تا حدود دهه ۸۰ میلادی رشدی در حدود ۶/۵٪ را تجربه کرده و بنابراین، پس از ژاپن در جایگاه دوم قرار داشته است.



شکل ۴-۱- موقعیت جغرافیایی کشور فیلیپین

بی‌ثباتی‌های سیاسی، خشک‌سالی هشت ماهه سال ۱۹۸۲، کاهش سهم بازار محصولات کشاورزی و عدم تمایل سرمایه‌گذاران به ادامه حضور در این کشور، بدهی‌های فیلیپین را به شدت افزایش داد و بخش کشاورزی کشور را با مشکلات جدی روبرو کرد. این موارد منجر به خروج نیروی کار مولد از کشور شد. تغییر استراتژی توسعه اقتصادی از کشاورزی به اقتصاد مبتنی بر صنعت و خدمات و حرکت به سمت اقتصاد آزاد از مهم‌ترین جهت‌گیری‌های دولت در نیمه دوم دهه ۱۹۹۰ بوده است. بر این اساس، علی‌رغم برخی بی‌ثباتی‌های سیاسی، سهم صنعت در تولید ناخالص ملی از کمتر از ۲۰٪، به بیش از ۳۰٪ در سال‌های اخیر رسیده است. این رشد در بخش خدمات چشم‌گیرتر بوده است. ذکر این نکته ضروریست که در دوران رشد اقتصاد، توزیع ثروت در این کشور متعادل نبوده است. در سال‌های اخیر، فساد اقتصادی از مهم‌ترین معضلات این کشور بوده به‌طوری‌که یکی از شعارهای اصلی رئیس‌جمهور جدید مبارزه با فساد اقتصادی بوده است.

فیلیپین در سال ۲۰۱۳ رشد بیش از ۷٪ اقتصادی را تجربه کرده و آمارهای اولیه نشان می‌دهد که این رشد در سال ۲۰۱۴ نیز ادامه داشته است و هم‌چنان بخش‌های خدمات و صنعت بیش‌ترین سهم را در این رشد داشته‌اند.

ثبات نرخ ارز و شفافیت دولت، فیلیپین را برای سرمایه‌گذاری خارجی جذاب کرده است. همین موضوع، در شکل‌گیری صنعت کشتی‌سازی کشور از طریق سرمایه‌گذاری سه کشور سنگاپور، کره جنوبی و ژاپن به وضوح قابل مشاهده است. لازم به ذکر است که علی‌رغم سرمایه‌گذاری مناسب بین‌المللی، کارایی این سرمایه‌گذاری در کشور پایین بوده و به توسعه‌ای پایدار منجر نشده است. بانک جهانی، زیرساخت‌های ضعیف و کمتر توسعه‌یافته به خصوص در بخش حمل و نقل را یکی از عوامل مؤثر بر عدم توسعه پایدار این کشور عنوان کرده است. در حال حاضر نیز حرکت نیروی کار به خارج از کشور همچنان ادامه دارد. دولت هم با توجه به رشد جمعیت و مشکلات عدم اشتغال نیروی کار از یک طرف و ورود ارز به کشور توسط این کارگران بین‌المللی از طرف دیگر، از این روند استقبال می‌کند. آخرین برنامه پنج‌ساله کشور که مهم‌ترین اهداف آن دستیابی به اقتصاد پایدار و مولد اشتغال، تأمین فرصت‌های برابر برای تمامی اجزاء جامعه، کاهش هزینه‌های کسب و کار و در نهایت، تقویت نظام تأمین اجتماعی کشور بوده است، تأثیر قابل توجهی بر رشد اقتصادی فیلیپین داشته است.

جدول ۴-۱- سهم بخش‌های سه‌گانه در اقتصاد فیلیپین (درصد)

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۱۲/۴	۱۲/۳	۱۳/۹	۱۳/۷	سهم بخش کشاورزی در اقتصاد ملی
۳۱/۳	۳۲/۶	۳۱/۷	۳۱/۷	سهم بخش صنعت در اقتصاد ملی
۵۶/۴	۵۶	۵۵/۱	۵۴/۳	سهم بخش خدمات در اقتصاد ملی

جدول ۴-۲- شاخص‌های کلان اقتصاد فیلیپین

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۲۵۰/۱۸	۲۲۴/۱	۱۹۹/۵۹	۱۶۸/۶۳	تولید ناخالص داخلی (میلیارد دلار)
۳۴	۳۶	۳۷	۳۳	سهم واردات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۳۱	۳۱	۳۳	۳۲	ارزش افزوده بخش صنعت (درصد از درآمد خالص ملی)
۳۱	۳۲	۳۵	۳۲	سهم صادرات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۲/۸	۱/۸	۱/۶	۲/۷	سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم (میلیارد دلار)
۲۵۸۷	۲۳۵۸	۲۱۳۶	۱۸۳۲	درآمد سرانه سالانه (دلار)

۴-۲- سازمان‌ها و ارگان‌ها

صنعت دریایی فیلیپین در توسعه پایدار و پیشرفت اقتصادی-اجتماعی این کشور نقش کلیدی برعهده دارد. بخش کشتی‌رانی در ارتباط جزایر کشور فیلیپین با یکدیگر و با سایر بخش‌های جهان نقش مهمی برعهده دارد.

آژانس صنایع دریایی فیلیپین (مارینا)^۱ که زیرمجموعه وزارتخانه مخابرات و حمل و نقل می‌باشد، در سال ۱۹۷۴ تأسیس شده است. مأموریت اصلی این نهاد، حمایت از توسعه دریایی فیلیپین بوده و پایش بخش‌های زیر بر عهده این آژانس است:

- کشتی‌رانی داخلی
- کشتی‌رانی بین‌المللی
- ساخت و تعمیر کشتی
- نیروی انسانی فعال در دریا

بودجه آژانس صنایع دریایی فیلیپین در سال ۲۰۱۲، ۴۳۳/۶ میلیون دلار و مجموع درآمدهای مربوط به این بخش ۳۹۹/۵ میلیون دلار بوده است. این در حالیست که بودجه دولت برای این بخش در سال ۲۰۱۳ به ۷۹۶ میلیون دلار افزایش یافته است.

در هدف‌گذاری مارینا مشاهده می‌شود که این نهاد بنا دارد تا سال ۲۰۱۶ از طریق وارد کردن صنعت دریایی فیلیپین به عرصه رقابت جهانی به برترین سازمان دریایی در حوزه کشتی‌رانی، ساخت و تعمیر کشتی و دریانوردی در جنوب شرقی آسیا تبدیل شود. سیاست‌های اصلی مارینا در راستای دستیابی به اهداف استراتژیکی تدوین شده که در ادامه آمده است:

- تبدیل فیلیپین به مرکز ثبت کشتی در جهان
- تبدیل فیلیپین به مرکز مهم صنعت ساخت و تعمیر کشتی
- ایجاد ناوگان تجاری داخلی مدرن و پویا و ایجاد سیستم حمل و نقل یک‌پارچه
- تقویت مداوم قدرت رقابت‌پذیری بخش دریانوردی در سطح جهانی از طریق توسعه پایدار این صنعت

مهم‌ترین بخش‌های برنامه مارینا در بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ برای بخش ساخت و تعمیر کشتی به شرح زیر می‌باشد:

- جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی
 - اصلاح اولویت‌های قانون‌گذاری
 - پشتیبانی‌های فنی (پروژه‌ها و مطالعات)، ارتقاء همکاری‌ها و سرمایه‌گذاری‌های مشترک
- تحریک تقاضا برای ساخت کشتی از سمت بازار داخلی
 - فرموله کردن یا اصلاح بخش‌نامه‌های مارینا
 - اجرای برنامه اوراق و نوسازی کشتی‌ها
 - اجرای مقررات ساخت کشتی‌های با بدنه کامپوزیتی
 - اجرای مقررات رده‌بندی کشتی‌های با بدنه چوبی
 - اجرای مقررات رده‌بندی کشتی‌های با بدنه کامپوزیتی
 - ساخت قایق با سوخت انرژی خورشیدی^۱ (طراحی بهینه انرژی)
 - پیگیری تلاش سه‌جانبه در صنعت کشتی‌سازی داخلی شامل حمایت هیأت سرمایه‌گذاری فیلیپین^۲ از افزایش سرمایه‌گذاری در کشتی‌سازی، کمک مالی بانک توسعه فیلیپین^۳ به کارخانه‌های کشتی‌سازی و دستیابی مارینا به استاندارد طراحی کشتی

1- Solar Powered Boat

2- Philippine Board of Investments - BOI

3- Development Bank of the Philippines - DBP

- سرمایه‌گذاری بر روی نیروی کار فنی و ماهر
 - پشتیبانی فنی (پروژه‌ها و مطالعات)
 - تحلیل وضعیت تقاضا و تأمین نیروی کار مورد نیاز کارخانه‌های کشتی‌سازی فیلیپین
 - ایجاد هماهنگی با سازمان توسعه مهارت و آموزش فنی^۱ فیلیپین به منظور توسعه برنامه‌های آموزشی
 - مدیریت برنامه‌های آموزشی هماهنگ با دیگر نهادهای دولتی
 - ارتقاء سطح سرمایه انسانی کشور
 - تصویب و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی و آئین‌نامه‌های مرتبط
 - اقدامات پیش‌گیرانه برای جلوگیری از وقوع حوادث
 - کنترل دوره‌ای وضعیت کارخانه‌های کشتی‌سازی و فعالیت‌هایشان
 - توجه به موارد زیر در خصوص کارکنان فنی ذیل مارینا
 - تأمین تجهیزات ایمنی و وسایل بازرسی لازم
 - تدوین آئین‌نامه حقوق و دستمزد کارهای خطرناک
 - اجرای مقررات بازیافت کشتی
 - انجام تحقیق و بازدید میدانی به منظور شناسایی سایت‌های مختلف
 - به‌کارگیری و توسعه سازوکار مدیریت کیفیت در کارخانه‌های کشتی‌سازی
- بانک توسعه فیلیپین در حمایت از بخش حمل و نقل و لجستیک فیلیپین، از طریق برنامه کرویز^۲، سرمایه ۵۰۰ میلیون دلاری را در نظر گرفته است. براساس این برنامه، هم‌گام با برنامه توسعه ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ فیلیپین، در بهبود زیرساخت‌ها با رویکرد ایجاد ساز و کار حمل و نقل و لجستیک یک‌پارچه و چندبعدی ملی سرمایه‌گذاری می‌شود.
- رئیس‌جمهور فیلیپین در راستای حمایت از صنعت کشتی‌سازی، در سال ۱۹۷۵ حکم شماره ۶۶۶، با عنوان «ایجاد انگیزه برای صنعت ساخت و تعمیر کشتی» را ابلاغ کرده است. در این برنامه حمایتی، ابتدا به نقش کلیدی کشتی‌رانی در توسعه اقتصادی و رشد این کشور اشاره شده و در ادامه، قصد دولت جهت حمایت از واحدهای ساخت و تعمیر کشتی به منظور دستیابی فیلیپین به ناوگان تجاری مناسب مورد تأکید قرار گرفته است. در این رابطه نیز، کاهش

1- Technical Education and Skills Development Authority - TESDA

2- Connecting Rural and Urban Intermodal Systems Efficiently - CRUISE

فعالیت‌های توسعه و به‌روزرسانی کارخانه‌های کشتی‌سازی به علت نبود انگیزه کافی برای سرمایه‌گذاری به عنوان مشکل اساسی این خوشه صنعتی شناسایی گردیده است. بدین ترتیب، نیاز به ایجاد انگیزه در امر جذب سرمایه‌گذاری به منظور پیشرفت صنعت ساخت و تعمیر کشتی در این کشور به عنوان یک اصل قرار گرفته و در این راستا، امکانات زیر با حکم رئیس جمهور در اختیار صنعت کشتی‌سازی قرار داده شده است:

- معافیت مالیاتی برای واردات قطعات و تجهیزات دریایی که در داخل فیلیپین تولید نمی‌شوند
- معافیت مالیاتی پیمان‌کاران، به منظور توسعه و به‌روزرسانی مراکز ساخت و تعمیر کشتی
- در نظر گرفتن دوره استهلاك کوتاه‌مدت برای واحدهای فعال در صنعت کشتی‌سازی، به منظور کمک مالیاتی به کارخانه‌های کشتی‌سازی
- در نظر گرفتن شرکت‌های فعال در ساخت و تعمیر کشتی به عنوان یک سازمان خصوصی جهت کاهش تأثیر بروکراسی. بدین ترتیب، هیچ‌گونه مجوز مربوط به سازمان‌های عمومی فیلیپین، برای این شرکت‌ها الزامی نمی‌باشد. با این حال هیچ شخص یا شرکتی به جز نیروهای مسلح فیلیپین و کشورهای خارجی دارای تفاهم‌نامه، نمی‌تواند بدون اخذ مجوز معتبر اولیه از آژانس صنایع دریایی فیلیپین (مارینا)، در ساخت و تعمیر کشتی یا بخشی از آن فعالیت نماید.

کشتی‌رانی‌های داخلی و بین‌المللی این کشور نیز مشابه صنعت مربوطه، از معافیت‌های مالیاتی قابل توجهی برخوردارند. قانون توسعه کشتی‌رانی ملی^۱ شامل طرح‌هایی به منظور افزایش انگیزه سرمایه‌گذاری در بخش کشتی‌رانی ملی و حمایت از ناوگان تولید داخل است. قانون توسعه کشتی‌رانی بین‌المللی فیلیپین^۲ نیز تسهیلاتی هم‌چون معافیت از پرداخت عوارض واردات و معافیت از مالیات بر درآمد را فراهم آورده است. اعتبار این معافیت‌های مالیاتی تا سال ۲۰۱۴ بوده و انتظار می‌رود برنامه‌های هدفمندتری به صورت دائمی در حمایت از گسترش و نوسازی ناوگان کشتی‌رانی فیلیپین هم‌چنان در دستور کار قرار گیرد. در کنار این موارد انتظار می‌رود که طرح اوراق و نوسازی کشتی‌های موجود در ناوگان کشتی‌رانی داخلی به اجرا گذاشته شده و بدین ترتیب، با جایگزینی کشتی‌های فرسوده، تقاضا برای بازار ساخت کشتی افزایش یابد. همه موارد فوق نشان می‌دهد که صنایع کشتی‌سازی و حمل و نقل دریایی در اولویت‌های سرمایه‌گذاری این کشور^۳ قرار دارند.

1- RA 9295- The Domestic Shipping Development Act of 2004

2- RA 7471/9301 - The Philippine Overseas Shipping Development Act

3- Investment Priorities Plan - IPP

نمونه تسهیلاتی که قوانین توسعه کشتی‌رانی ملی و بین‌المللی در اختیار صنعت دریایی قرار می‌دهد عبارتند از :

- اعطای مشوق‌های سرمایه‌گذاری به صاحبان و یا کارگزاران کشتی‌های داخلی واجد شرایط مانند معافیت مالیات بر ارزش افزوده
- صدور مجوز واردات کشتی‌های مسافربری و باربری بیش از ۱۵۰ تن، به همراه قطعات یدکی موتور برای این کشتی‌ها
- صدور مجوز واردات تجهیزات ایمنی و امداد و سیستم‌های اطفاء حریق
- صدور مجوز واردات تجهیزات سیستم‌های جابه‌جایی (تخلیه و بارگیری) کالا که مورد نیاز ناوگان شناورهای داخلی هستند
- طرح‌های مشوق سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده از سوی مجمع سرمایه‌گذاری فیلیپین برای شرکت‌های کشتی‌سازی ذیل برنامه اولویت‌های سرمایه‌گذاری نیز، به شرح زیر است:
- مشوق‌های مالی

- معافیت از مالیات بر ارزش افزوده به مدت شش سال برای پروژه‌های جدید
- معافیت از مالیات بر درآمد و هزینه‌های به‌روزرسانی و توسعه
- معافیت از مالیات و عوارض واردات قطعات یدکی
- معافیت از مالیات بر صادرات
- کاهش نرخ عوارض گمرکی در واردات ماشین‌آلات، تجهیزات، قطعات یدکی و لوازم جانبی

- مشوق‌های غیر مالی

- امکان مالکیت ۱۰۰٪ توسط کشورهای خارجی
 - تسهیل رویه‌های گمرکی
 - مجوز واردات تجهیزات برای دوره‌های ده ساله
- در این میان، پروژه‌هایی که بیش از ۱۰۰ میلیون دلار بر روی آن‌ها سرمایه‌گذاری شود، در اولویت قرار گرفته و می‌توانند از مشوق‌های مالی و غیرمالی بیش‌تری نیز استفاده نمایند.
- از نظر آموزش و تحصیلات دریانوردی، تعداد بسیار زیادی مرکز آموزش آکادمیک و مؤسسه آموزشی دریایی در فیلیپین ثبت شده است. از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰ در مدارس دریایی سالانه به طور متوسط ۷۱،۲۰۰ نفر ثبت نام کرده‌اند. از مهم‌ترین مراکز تحصیلات آکادمیک دریایی می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- مؤسسه پلی تکنیک نامی^۱ که در رشته‌های مهندسی کشتی، مهندسی دریا و حمل و نقل دریایی پذیرش دانشجو دارد. این مؤسسه در زمینه آموزش علوم دریایی از دوره پیش‌دبستانی تا کارشناسی فعالیت می‌کند.
- مرکز آموزش دریایی در دانشگاه سبو^۲ که در زمینه علوم دریایی، حمل و نقل دریایی و مهندسی دریایی فعالیت می‌کند. این مرکز به منظور آموزش دریانوردی نیز دوره‌های چند روزه در هر زمینه تخصصی برگزار می‌نماید.
- دانشگاه پرپتوال دالتا^۳ که در رشته‌های مهندسی کشتی، مهندسی دریا و حمل و نقل دریایی پذیرش دانشجو دارد.
- هم‌چنین در این کشور، انجمن کشتی‌سازی مترو مانیلا^۴ و انجمن کارخانه‌های کشتی‌سازی فیلیپین^۵ در حوزه صنعت کشتی‌سازی فعالیت می‌کنند.

۴-۳- صنعت و عمل کرد آن

- کارخانه‌های کشتی‌سازی مطرح موجود در فیلیپین در مناطق مناسب و استراتژیک کشور مکان‌یابی شده‌اند. مهم‌ترین عوامل انتخاب این مناطق عبارت است از:
- در امان بودن از بادهای قوی و دریای متلاطم
 - وجود فضا و عمق آب لازم برای احداث لنگرگاه
 - وجود آبراهه‌های مناسب برای آزمایش کشتی‌ها
 - مجاورت و دسترسی به آب‌های آزاد و دور از مناطق شهری
- ترکیب شرکت‌های فعال کشور فیلیپین در زمینه ساخت و تعمیر کشتی با توجه به محصول تولیدی آن‌ها در شکل ۴-۲ مشاهده می‌شود. بر این اساس، تنها هفت شرکت به ساخت و تعمیر کشتی‌های بزرگ مشغول می‌باشند.

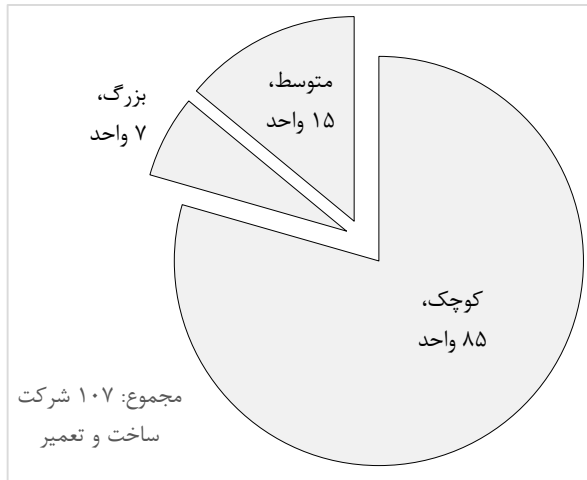
1- Naval Architecture and Marine Engineering Institute - NAMEI

2- Cebu

3- Perpetual Help System Dalta

4- Metro Manila

5- Association of Shipyards in the Philippines



شکل ۴-۲- ترکیب شرکت های فعال در بازار ساخت و تعمیر کشتی در کشور فیلیپین در سال ۲۰۱۳

البته از هفت واحد بزرگ فعال در صنعت کشتی سازی فیلیپین، چهار کارخانه مالکیت خارجی دارند و تنها کشتی سازی هرما^۱ با مالکیت دولت فیلیپین، عمل کرد قابل توجهی در ساخت کشتی داشته است. باید اضافه کرد که کلورادو دیگر کشتی سازی دولتی موجود در این کشور است که ساخت کشتی های مسافربری، باربری و قایق های تفریحی در کارنامه آن وجود دارد. مشخصات شرکت های اصلی فعال در صنعت کشتی سازی فیلیپین در جدول ۴-۳ ارائه شده است. از نظر ساخت کشتی، تنها پنج شرکت ابتدایی این جدول عمل کرد قابل توجهی دارند و دو مورد آخر، بیش تر بر روی تعمیر و تغییر کاربری کشتی تمرکز دارند.

جدول ۴-۳- مشخصات واحدهای فعال در صنعت کشتی‌سازی فیلیپین

مشخصات	کارخانه	
کشتی کانتیبرر بسیار عظیم ^۱ ، بزرگ و متوسط، تانکر، فله‌بر، شناور تولید و ذخیره فراساحل ^۲ ، واحدهای فراساحل	تولیدات	صنایع سنگین هانجین سایبک ^۳
۲۰۰۶	تأسیس	
دو حوضچه خشک با ظرفیت مجموع ۶۷۰۰۰ DWT	ظرفیت	
۱/۷۷ میلیارد دلار	هزینه احداث	
صنایع سنگین هانجین (کره جنوبی)	شرکت مادر	
آمار متناقض بین ۱۷ تا ۲۵ هزار نفر	کارکنان	
کشتی‌های تجاری معمولی و شناور حمل خودرو	تولیدات	کارخانه کشتی‌سازی تسونیشی ^۴
۱۹۹۴	تأسیس	
۲۶۷ میلیون دلار	هزینه احداث	
دو حوضچه خشک به طول مجموع ۴۵۰ متر دو حوضچه شناور با ظرفیت مجموع ۱۳۵۰۰ تن	ظرفیت	
هلدینگ تسونیشی (ژاپن)	شرکت مادر	
بین ۱۰۰۰۰ تا ۱۳۰۰۰ نفر	کارکنان (۲۰۱۳)	
ساخت، تعمیر و تغییر کاربری کشتی‌های تجاری و شناورهای صنعت فراساحل	تولیدات	کارخانه کشتی‌سازی کیپل سایبک ^۵
۱۹۹۴	تأسیس	
یک حوضچه خشک با طول ۵۵۰ متر و ظرفیت ۵۵۰۰۰ DWT	ظرفیت	
فراساحل و دریایی کیپل (سنگاپور)	شرکت مادر	
تانکر، قایق، رمپ بارج	تولیدات	کارخانه کشتی‌سازی کیپل باتانگاس ^۶
۱۹۸۱	تأسیس	
۳۳ میلیون دلار	هزینه احداث	
یک حوضچه خشک به طول ۲۰۰ متر و ظرفیت ۵۰۰۰۰ DWT	ظرفیت	
فراساحل و دریایی کیپل (سنگاپور)	شرکت مادر	
۵۸۰۰ نفر	کارکنان (۲۰۱۳)	

1- 12800 TEU plus
 2- FPSO
 3- Hanjin Heavy Industries Subic
 4- Tsuneishi Shipyard
 5- Keppel Subic Shipyard
 6- Keppel Batangas Shipyard

جدول ۴-۳- مشخصات واحدهای فعال در صنعت کشتی سازی فیلیپین (ادامه)

تولیدات	قایق های مسافری، فله بر، صنایع نظامی و گشت زنی، بارج، قایق بادبانی، یدک کش، قایق ماهی گیری، کشتی تحقیقات دریایی	کارخانه کشتی سازی و مهندسی هرما ^۱
تأسیس	۲۰۰۰	
ظرفیت	یک حوضچه خشک به طول ۱۵۰ متر یک حوضچه شناور به طول ۶۱ متر	
مالکیت	فیلیپین (دولتی)	شرکت کشتی سازی کلرادو ^۲
تولیدات	ساخت و تعمیر کشتی مسافری، کانتینری، حمل کالاهای عمومی و قایق های تفریحی	
تأسیس	۱۹۷۲	
ظرفیت	چهار سرسره با ظرفیت مجموع ۱۷۳۰۰ DWT	
مالکیت	فیلیپین (دولتی)	شرکت حوضچه خشک سایبیک ^۳
تولیدات	خدمات یدک کشی و بارج، تعمیر و تغییر کاربری، خدمات مهندسی و حوضچه خشک	
تأسیس	۲۰۰۵	
ظرفیت	حوضچه شناور با ظرفیت بالابری ۱۰۰۰۰ تن	
مالکیت	شرکت دریایی کبراس ^۴	

صنایع سنگین هانجین سایبیک، در سال ۲۰۰۶ در خلیج سایبیک فیلیپین و با مالکیت شرکت صنایع سنگین هانجین^۵ کره جنوبی تأسیس شده و در همان ابتدای کار، قرارداد ساخت چهار کشتی کانتینر را امضاء کرد. این کارخانه از سال ۲۰۰۸ که اولین کشتی خود را تحویل داد تا سال ۲۰۱۴، توانسته است تحویل ۶۶ کشتی را در کارنامه خود ثبت کند و به یکی از ده کارخانه کشتی سازی بزرگ جهان تبدیل شود. امکاناتی مانند اسکله ای به طول ۴ کیلومتر، چهار جرثقیل بسیار بزرگ و دو عدد از بزرگ ترین حوض های خشک جهان، زمینه را برای تولید کشتی های با ارزش افزوده بالا برای این کارخانه فراهم آورده است. این کارخانه از نظر سطح اتوماسیون و مدرن بودن نسبت به کارخانه های دیگر فیلیپین در وضعیت بسیار خوبی قرار دارد.

1 - Herma Shipyard & Engineering Inc.
2 - Colorado Shipyard Corporation - CSC
3 - Subic Drydock Corporation
4 - Cabras Marine Corporation
5 - Hanjin Heavy Industries

یک مثال از ظرفیت کشور فیلیپین در ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما در سطح جهانی، ساخت کشتی تجاری با ظرفیت DWT ۱۸۰,۰۰۰ توسط شرکت هانجین فیلیپین است. عمل‌کرد موفق گروه کشتی‌سازی کره جنوبی در امر بازاریابی جهانی و هم‌چنین نیاز شرکت کشتی‌رانی هانجین، باعث شده است تا کارخانه کشتی‌سازی هانجین ساییک از نظر بازاریابی در وضعیت رضایت‌بخشی قرار گیرد.

در آوریل سال ۲۰۱۲ یکی از شرکت‌های تابع صنایع هانتینگتون اینگلز^۱ اعلام کرد که با صنایع سنگین هانجین قراردادی کاری منعقد کرده است. طی این قرارداد کارخانه کشتی‌سازی هانجین در فیلیپین، به مدت بیست سال خدمات گسترده‌ای را به کشتی‌های نظامی ایالات متحده ارائه می‌دهد.

نرخ اشتغال در این کارخانه کشتی‌سازی نسبت به سایر کارخانه‌ها قابل توجه است. از زمان آغاز به کار این کارخانه در سال ۲۰۰۶، مرگ ۳۰ کارگر در آن گزارش شده که نشان‌گر بی‌توجهی به معیارهای ایمنی در خصوص کارگرهای فیلیپینی است. از نکات مثبت این کارخانه کشتی‌سازی، ارتباط نزدیک با مراکز تحقیق و توسعه هانجین و کارخانه کشتی‌سازی یئونگدا^۲ در کره جنوبی است.

گروه دریایی کپل فیلیپین^۳ دارای دو کارخانه کشتی‌سازی کپل ساییک (کارخانه کشتی‌سازی و مهندسی ساییک سابق) و کپل باتانگاس است. این شرکت توسط گروه کشتی‌سازی سنگاپوری کپل^۴ که در زمینه کشتی‌سازی و فراساحل فعال است، مدیریت می‌شود. نیروی کار بخش تولید این کارخانه‌ها از جمله مدیران، در کارخانه کشتی‌سازی کپل در سنگاپور و کشتی‌سازی کاوازاکی در ژاپن آموزش دیده‌اند.

گروه دریایی کپل از سال ۱۹۸۱ در فیلیپین حضور داشته و تا سال ۱۹۹۳ صرفاً در زمینه تعمیر کشتی فعالیت می‌کرده است. هم‌چنین، شرکت‌های سنگاپوری از نیروی کار فیلیپین در کارخانه‌های واقع در کشور سنگاپور نیز استفاده گسترده‌ای می‌کنند.

طبق نظر آقای توماس ویسمن^۵، مشاور پروژه تهیه نقشه راه صنعت کشتی‌سازی فیلیپین در سال ۲۰۱۴، گروه دریایی کپل تنها سرمایه‌گذار خارجی در صنعت کشتی‌سازی فیلیپین است که در زمینه پیش‌رفت خوشه کشتی‌سازی با مقام‌های دولتی و زنجیره تأمین همکاری نزدیکی

1- Huntington Ingalls Industries

2- Yeongda

3- Keppel Philippines Marine

4- Keppel Shipyard Limited

5- Thomas Wissman

دارد. طبق نظر مدیر کارخانه کشتی‌سازی سایبک، در حال حاضر زنجیره تأمین، بزرگ‌ترین مانع پیش‌رفت صنعت کشتی‌سازی فیلیپین است. واردات مواد نیمه خام از سال ۱۹۸۹ در این کشور آزاد شده و این امر اجازه می‌دهد تا شرکت‌ها به مواد نیمه خام با کیفیت خوب دسترسی داشته باشند. لازم به ذکر است که اغلب شرکت‌های فعال در صنعت کشتی‌سازی فیلیپین تجهیزات مورد نیاز خود را از کشورهای خارجی تهیه می‌کنند.

کارخانه کشتی‌سازی تسونیشی، در ۱۴۷ هکتار تأسیس شده و دارای دو سرسره، یک انبار، کارخانه لوله، واحد رنگ‌آمیزی، واحد ماشین‌کاری، یک جرثقیل شناور و یک مرکز آموزش است. با کاهش سفارشات ساخت کارخانه کشتی‌سازی تسونیشی در سال ۲۰۱۴، این کارخانه نتوانسته است از مزاد ظرفیت ساخت خود استفاده کند و به منظور کسب درآمد، فعالیت خود را در بازار تعمیر کشتی افزایش داده است. برآورد می‌شود که بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ نفر از کارکنان این کارخانه به صورت استخدامی و مابقی به عنوان پیمانکار فرعی فعالیت می‌کنند.

مدیران کارخانه کشتی‌سازی تسونیشی فیلیپین قصد دارند تولیدات این کارخانه را از حدود ۲۰ کشتی در حال حاضر به ۲۵ تا ۳۰ کشتی تا سال ۲۰۱۷ افزایش دهند. بدین منظور، آن‌ها قصد دارند حدود ۲۰۰۰ نفر به تعداد کارکنان این کارخانه کشتی‌سازی بیفزایند. در ۲۰ سال فعالیت کارخانه کشتی‌سازی تسونیشی در فیلیپین، حدود ۱۹۳ کشتی ساخته شده درآمدی در حدود ۵۶۵ میلیون دلار نصیب صاحبان این کارخانه شده است. در حال حاضر، ۷۰ نفر از کارکنان کارخانه، ژاپنی بوده و اکثر کارکنان این کارخانه از نیروی‌های کار بومی فیلیپین هستند. ۱۴۰۰ نفر از نیروهای کار فیلیپینی کارخانه نیز به قصد آموزش و افزایش دانش فنی به ژاپن اعزام شده‌اند.

با توجه به این‌که کشتی‌سازان ژاپنی در شرایط دشواری قرار داشته و به علت کاهش قدرت رقابت در حال واگذار کردن سهم خود در بازار کشتی‌سازی جهان به رقبای کره‌ای و چینی هستند، طبق توصیه وزارت حمل و نقل ژاپن، کشتی‌سازان ژاپنی باید به دنبال توسعه استراتژیک در بازارهای بین‌المللی به منظور افزایش قدرت ثبت سفارش باشند. لذا صنایع سنگین تسونیشی^۱، در حال انتقال ظرفیت‌های تولید خود به دیگر کشورهای آسیایی با نیروی کار ارزان‌تر، از جمله فیلیپین است.

از نظر اهمیت در بازار بین‌المللی، دیگر واحدهای فعال در صنعت کشتی‌سازی فیلیپین واحدهای کوچکی به حساب می‌آیند. این امر به علت ظرفیت کم کارخانه، حجم کم فعالیت‌ها و عمق آب کم در واحدهای فعال در زمینه کشتی و قایق‌سازی است.

طبق برآورد مارینا، در سال ۲۰۱۲ حدود ۴۵,۰۰۰ کارگر فیلیپینی در شرکت‌های کشتی‌سازی فیلیپین مشغول به کار بوده‌اند. بازه دستمزد ماهانه نیروی کار فعال در بخش کشتی‌سازی این کشور در محدوده ۲۲۵ تا ۱۰۰۰ دلار^۱ قرار دارد. در مقایسه هزینه نیروی کار در کارخانه‌های کشتی‌سازی هانجین و کیل فیلیپین با کارخانه کشتی‌سازی هانجین کره جنوبی و کیل سنگاپور، می‌توان گفت که دستمزد کارگران در فیلیپین ۵۰٪ دستمزد کارگران در کره جنوبی و سنگاپور است. بنابراین، نیروی کار ارزان‌تر به عنوان یکی از عناصر کلیدی در صنعت کشتی‌سازی، فیلیپین را به یکی از گزینه‌های مورد علاقه سرمایه‌گذاری کشتی‌سازان مطرح کره جنوبی، ژاپن و سنگاپور تبدیل کرده است. اطلاعات نیروی کار فعال در صنعت کشتی‌سازی فیلیپین در سال ۲۰۱۲، در چهار گروه مدیریت، اداری، فنی و کارگران حرفه‌ای و نیمه حرفه‌ای در جدول ۴-۴ آورده شده است. حدود ۷۰٪ از نیروی کار فعال در این بخش صنعتی را کارگران تشکیل می‌دهند.

جدول ۴-۴ - مشخصات نیروی کار فعال در صنعت کشتی‌سازی فیلیپین در سال ۲۰۱۲

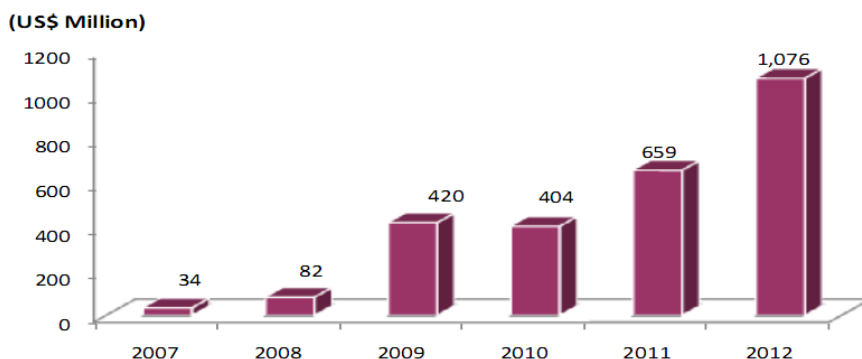
بازه دستمزد ماهانه به دلار	تخصص	درصد	تعداد	گروه
۱۰۰۰-۵۵۰	مدیریت	۶	۲,۷۰۲	مدیریت
۳۵۰-۲۲۵	امور اداری	۱۱	۴,۹۵۴	اداری
۸۰۰-۵۵۰	طراحی و مهندسی کشتی (برق، مکانیک و دریایی)	۱۳	۵,۸۵۵	فنی
۵۵۰-۳۵۰	جوش کاری، هدایت جرتقیل، برش فولاد، رنگ آمیزی و غیره	۷۰	۳۱,۵۲۷	کارگران حرفه‌ای و نیمه حرفه‌ای

کشور فیلیپین به دلایلی که در ادامه به آن‌ها اشاره گردیده است، از وضعیت مناسبی در زمینه نیروی کار لازم در صنایع دریایی برخوردار است:

- جمعیت بالا
- نیروی کار ارزان
- فرصت اشتغال ضعیف در بخش‌های دیگر

۱- این آمار بر اساس نسبت دلار به پزو فیلیپین ۴۴/۲۴ محاسبه شده است. در واقع، دستمزد ماهانه کارکنان صنعت کشتی‌سازی فیلیپین در بازه ۱۰۰۰۰ تا ۴۵۰۰۰ پزو قرار می‌گیرد، اما هزینه‌ها بر اساس دلار معیار رقابت در بازار کشتی‌سازی جهان می‌باشد.

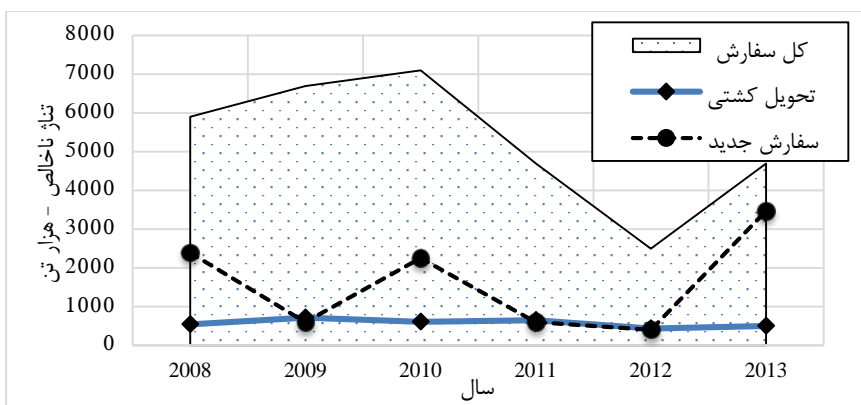
- جغرافیای مناسب
 - تعداد زیاد مراکز آموزش علوم دریایی
 - تسلط جمعیت به زبان انگلیسی و استفاده از آن به عنوان زبان حرفه‌ای
 - تاریخ طولانی در زمینه دریانوردی و کشتی‌سازی
- بدین ترتیب، فیلیپین توانسته است خود را به عنوان یکی از بزرگ‌ترین کشورهای کشتی‌ساز جهان و البته با فاصله‌ای مشخص از چین، کره جنوبی و ژاپن، مطرح نماید. هر چند سهم این کشور در سال‌های گذشته همواره در حال نوسان بوده است، می‌توان گفت صنعت کشتی‌سازی این کشور، در ساخت کشتی‌های بزرگ فله‌بر و کانتینربر جایگاه مهمی دارد.
- قسمت اعظم این عمل‌کرد مدیون فعالیت کارخانه‌های با مالکیت خارجی، یعنی صنایع سنگین تسونیشی، شرکت صنایع سنگین هانجین و صنایع دریایی کیل فیلیپین است که هدفشان بازار صادرات است. به همین دلیل، در سال‌های اخیر افزایش چشم‌گیر صادرات توسط بخش کشتی‌سازی فیلیپین مشاهده می‌شود. صادرات صنعت کشتی‌سازی این کشور از حدود ۸۲ میلیون دلار در سال ۲۰۰۸ به بیش از ۴۰۰ میلیون دلار در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ افزایش یافته و سپس در سال ۲۰۱۲ به بیش از ۱ میلیارد دلار رسیده است. آمار ارزش صادرات صنعت کشتی‌سازی فیلیپین از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ در شکل ۴-۳ ارائه شده است.



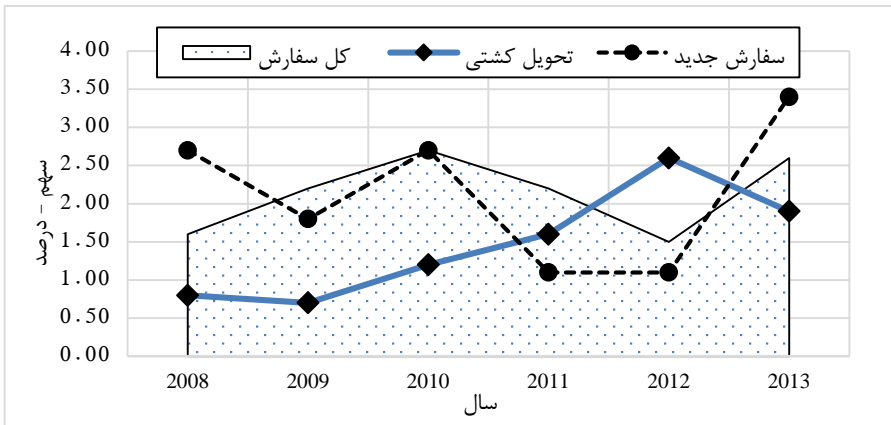
شکل ۴-۳- روند ارزش صادرات صنعت کشتی‌سازی فیلیپین

فیلیپین در رتبه‌بندی آمار کل سفارش^۱ در بازار کشتی‌سازی جهان در سال ۲۰۱۳ رتبه چهارم را به خود اختصاص داده در حالی که این کشور در سال ۲۰۰۶ رتبه هشتم را داشته است. پس از کسب رتبه چهارم در بازار سفارش ساخت کشتی جهان توسط فیلیپین در سال ۲۰۰۷ و به غیر از سال ۲۰۱۲، این کشور موفق شده است تا در سال‌های متوالی این مقام را حفظ کند. آمار تحویل کشتی صنعت کشتی‌سازی این کشور نیز پس از افزایش حدود ۱۸۰،۰۰۰ GT در سال ۲۰۰۹، در سال ۲۰۱۲ به ۴۳۷،۰۰۰ GT کاهش یافته است. در سال ۲۰۱۳، آمار مورد بحث شاهد افزایش نسبی بوده و به بیش از ۵۰۰،۰۰۰ GT رسیده است. با این حال می‌توان این روند نزولی را هم‌گام با روند بازار کشتی‌سازی جهان دانست.

در زمینه ثبت سفارش جدید نیز، بخش کشتی‌سازی فیلیپین در سال ۲۰۱۳ عمل کرد نسبتاً رضایت‌بخشی داشته است. در این سال، با ثبت بیش از ۳/۴ میلیون GT (۶۶ شناور بیش از ۱۰۰ GT)، این کشور توانسته است سهم ۳/۴٪ از بازار جهانی کشتی‌سازی داشته باشد که نسبت به عمل‌کرد سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ این کشور، رشد چشم‌گیری بوده است. در نیمه اول سال ۲۰۱۴ و در ادامه روند رشد سال ۲۰۱۳، آمار ثبت سفارش جدید برای بخش کشتی‌سازی مناسب بوده است. روند رشدی که وضعیت مناسبی را برای بازار کشتی‌سازی فیلیپین به وجود می‌آورد. آمار بازار کشتی‌سازی از نظر GT و سهم در بازار جهانی به ترتیب در شکل‌های ۴-۴ و ۴-۵ ارائه شده است. در آمار نمودارهای پیش‌رو، از کشتی‌های با ظرفیت کمتر از ۱۰۰ GT صرف نظر شده است.



شکل ۴-۴- وضعیت کشتی‌سازی سال‌های اخیر فیلیپین در بازار کشتی‌سازی جهان (GT)

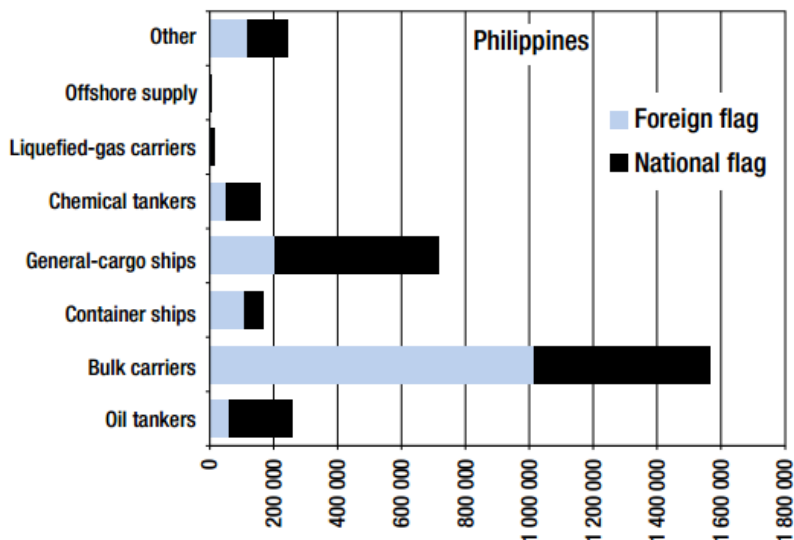


شکل ۴-۵- سهم کشتی سازی فیلیپین از بازار کشتی سازی جهان (GT)

واحدهای کشتی سازی با مالکیت فیلیپینی، بیش تر بر روی پروژه های تعمیر، تغییر کاربری و ساخت کشتی های کوچک تمرکز دارند. از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۱ تعداد ۳۴۸ شناور (۸۱۳،۰۳۰ GT) در اندازه و انواع مختلف برای استفاده در تجارت داخلی ساخته شده است. در این بازه، ۱۸۳ شناور ماهی گیری، ۲۹ یدک کش، ۲۸ قایق گشت، ۱۸ قایق تفریحی، ۱۵ بارج، ۱۰ کشتی باری، ۱۳ شناور مسافربری، ۷ نفت کش و ۸ قایق موتوری ساخته شده است. در سال ۲۰۱۲ ناوگان تجاری داخلی کشور فیلیپین شامل ۸۱۱۲ شناور بوده است؛ که ۶۰٪ (۴۸۳۷) سهم خدمات مسافربری، ۲۸٪ (۲۲۹۱) برای کشتی های حمل بار و ۱۰٪ (۷۹۵) نفت کش و شناور یدک کش است. بیش از ۶۰۰۰ شناور ماهی گیری نیز در این کشور ثبت شده است. واردات ۴۴۲ شناور نیز از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ در این کشور ثبت شده که سهم عمده این واردات مربوط به کشتی های باری بوده است. بنابراین، علاوه بر ساخت کشتی های باری، ساخت بهینه و ایمن شناورهای کوچک تر، از جمله شناورهای ماهی گیری و مسافربری می تواند بازار مناسبی را برای کارخانه های کشتی سازی فیلیپین ایجاد نماید.

فیلیپین در سال ۲۰۱۲ در رتبه بندی ناوگان تجاری جهان دارای مقام ۲۹ بوده و ۶۸ شرکت کشتی رانی بین المللی و ۱۸۳ شرکت در زمینه صنایع دریایی در این کشور در حال فعالیت بوده اند. در این سال، ناوگان شناورهای تجاری بین المللی فیلیپین، ۱۲۶ کشتی را با پرچم فیلیپین ثبت کرده است که این تعداد در سال ۲۰۱۰ برابر با ۱۷۰ کشتی بوده است. کشتی های فله بر و حمل کالای عمومی، ۶۰٪ از کل کشتی های ثبت شده بین المللی این کشور را تشکیل

می‌دهند. آمار ناوگان بین‌المللی کشور فیلیپین به تفکیک نوع شناور در ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ در شکل ۴-۶ ارائه شده است.



شکل ۴-۶- ترکیب ناوگان کشور فیلیپین تا ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ (DWT)

فیلیپین از نظر دسترسی به شبکه کشتی‌رانی تجاری جهانی در وضعیت نسبتاً خوبی قرار دارد. طبق آمارهای منتشر شده توسط کنفرانس سازمان ملل در زمینه تجارت و توسعه^۱ در سال ۲۰۰۹ و ۲۰۱۲ شاخص اتصال به خطوط کشتی‌رانی^۲ فیلیپین به ترتیب دارای رتبه ۶۱ از بین ۱۶۲ کشور و ۶۶ در بین ۱۵۹ کشور بوده است.

۴-۴- روند توسعه صنعت

با توجه به مکان‌های مناسب انتخاب شده برای احداث کارخانه‌های کشتی‌سازی در فیلیپین، ورود کشتی‌سازان خارجی به فیلیپین سبب رشد صادرات در سال‌های اخیر شده است. روند

1- United Nations Conference on Trade and Development

۲- Liner Shipping Connectivity Index. این شاخص از سال ۲۰۰۴ ایجاد شده است و شامل پنج مؤلفه است: تعداد کشتی‌ها، ظرفیت حمل و نقل طبق واحدی معادل با حمل کانتینر ۲۰ فوتی، تعداد شرکت‌ها، میزان خدمات ارائه شده و اندازه بزرگترین کشتی‌هایی که بنادر هر کشور به آن‌ها خدمات ارائه می‌دهد.

برنامه‌های دولتی فیلیپین به منظور توسعه صنعت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی را می‌توان در جدول ۴-۵ مشاهده نمود.

جدول ۴-۵- روند قوانین حمایتی دولت از بخش ساخت و تعمیر کشتی

سال	توضیحات
۱۹۷۴	تأسیس آژانس صنایع دریایی فیلیپین - مارینا
۱۹۷۵	حکم رئیس جمهور با هدف ایجاد انگیزه برای صنعت ساخت و تعمیر کشتی
۱۹۷۵	مجوز مالکیت خارجی ۱۰۰٪
۱۹۷۷	کلیه کشتی‌های اقیانوس‌پیمای با پرچم فیلیپین باید برای بازرسی زیرآبی و تعمیر به شیپ‌یاردهای تحت لیسانس مارینا مراجعه کنند.
برنامه‌های مختلف	معافیت از پرداخت عوارض و مالیات واردات قطعات یدکی کشتی
۲۰۰۴	معافیت از پرداخت مالیات ارزش افزوده ۱۲٪
۲۰۱۳	برنامه ۲۰۱۳-۲۰۱۶ مارینا برای بخش کشتی‌سازی و تعمیر کشتی
۲۰۱۴	اصلاح قانون شماره ۹۲۹۵ که مربوط به توسعه صنایع دریایی فیلیپین است و یک بخش از آن به کشتی‌سازی و تعمیر کشتی اختصاص دارد.

فیلیپین به عنوان دومین مجمع الجزایر بزرگ جهان، پتانسیل تبدیل شدن به پایگاه کشتی‌سازی را دارد. علاوه بر مناطقی از فیلیپین که هم‌اکنون به فعالیت کشتی‌سازی مشغولند، منطقه اقتصادی ۵۴,۰۰۰ هکتاری دره کاگایان^۱ در بندر ایرنه^۲ و دو منطقه دیگر نیز به منظور احداث مراکز جدید کشتی‌سازی در فیلیپین در نظر گرفته شده است.

به دلیل جغرافیای منحصر به فرد فیلیپین، پیش‌رفت اجتماعی-اقتصادی این کشور وابسته به صنعت دریایی است. با افزایش وسعت اقتصاد مجمع الجزایر فیلیپین، نیاز داخلی به حمل و نقل دریایی در این کشور هر سال بیش‌تر شده و در نتیجه، تقاضای رو به رشدی برای صنایع ساخت و تعمیر کشتی به‌وجود خواهد آمد. با این حال، صنعت کشتی‌سازی این کشور در حال حاضر به دلایل زیر در زمینه تأمین نیاز حمل و نقل داخلی فعالیت قابل توجهی ندارد:

- میزان زیاد واردات کشتی‌های دست دوم
- طولانی بودن زمان تحویل پروژه‌های ساخت کشتی

- توانایی ضعیف بازاریابی صنعت کشتی‌سازی در داخل کشور فیلیپین
- کمبود مشوق‌ها برای سرمایه‌گذاری جهت ساخت کشتی برای بازار داخلی
- هزینه بالای واردات تجهیزات مورد نیاز صنعت کشتی‌سازی
- زیر حد استاندارد بودن معیارهای زیست محیطی و مصرف انرژی
- میزان زیاد بروکراسی در کشور

برای درک بهتر موارد بالا و موقعیت کشتی‌سازی در فیلیپین، باید نکات دیگری را نیز مورد نظر قرار داد. طبق نظر انجمن کشتی‌سازی مترو مانیلا، کشتی‌سازان داخلی نمی‌توانند قیمت مورد نظر خود را برای خدمات ارائه دهند. این امر در واقع به علت فشار زیاد از جانب مالکان کشتی (قدرت چانه زنی بالای مالکان کشتی) است. فشار مورد بحث معمولاً با هدف حذف هرگونه هزینه تکمیلی، شامل فن‌آوری‌های دوست‌دار محیط زیست و بهینه‌سازی مصرف انرژی است. دولت نیز، قانونی را برای استفاده از فن‌آوری‌های مذکور اجرایی نکرده و به همین علت، وضعیت کشتی‌سازی داخلی فیلیپین در زیر حد استانداردهای بین‌المللی قرار گرفته است.

سطح آلودگی در آب‌های فیلیپین بسیار بالاست. با افزایش مقررات زیست محیطی مربوط به صنعت دریایی، پتانسیل همکاری با بخش توسعه فن‌آوری‌های سبز وجود دارد. به عنوان مثال، صنعت کشتی‌سازی فیلیپین یکی از خریداران احتمالی فن‌آوری‌های مصرف بهینه سوخت و دوست‌دار محیط زیست در آینده است.

کشورهای آسیایی مطرح در صنعت کشتی‌سازی مانند سنگاپور، کره جنوبی و ژاپن که با مشکل هزینه بالا و کمبود نیروی کار مواجهند، به دنبال موقعیت جدید سرمایه‌گذاری و استفاده از نیروی کار ارزان کشورهای منطقه هستند. این امر فرصت مناسبی برای توسعه صنعت کشتی‌سازی فیلیپین ایجاد کرده است. این کشور با تخصیص برنامه‌های حمایتی مناسب، توانسته است این فرصت را به اهرم پیش‌رفت صنعت کشتی‌سازی فیلیپین تبدیل کند.

فیلیپین به عنوان یک ملت صاحب صنعت کشتی‌سازی، در سال‌های اخیر توانسته است در بازار کشتی‌سازی جهان مطرح شود، هرچند تحلیل‌گران و متخصصان صنعت کشتی‌سازی ممکن است بر گزاره قبل ایراد بگیرند، زیرا سهم عمده‌ی صادرات کشتی در فیلیپین متعلق به فعالان ژاپنی، کره‌ای و سنگاپوری است. شرکت‌های خارجی به منظور استفاده از نیروی کار ارزان به تأسیس واحدهای تولیدی بزرگ اقدام کرده‌اند و اگر بنا به دلایلی مانند تقاضای کم در بازار جهانی، این شرکت‌های بزرگ تصمیم به ترک کشور فیلیپین بگیرند، دیگر نمی‌توان فیلیپین را یک ملت صاحب صنعت کشتی‌سازی نامید. پرسشی دیگری که در این میان مطرح می‌باشد آن

است که فعالان دولتی و صنعتی خوشه کشتی‌سازی فیلیپین تا چه اندازه اطلاعات فنی خود را در زمینه صنعت ساخت کشتی افزایش داده‌اند و به چه میزان در رشد صنعت کشتی در کشورشان سهمیم هستند. به عنوان مثال، کارخانه‌های کشتی‌سازی با مالکیت فیلیپینی از قدرت مدیریتی پایین و نبود برنامه‌های بازاریابی و تجاری بلندمدت رنج می‌برند. این کارخانه‌ها، منتظر مراجعه مشتری می‌مانند و در بلندمدت این روش بازاریابی محکوم به شکست است.

چالش دیگری که صنعت کشتی‌سازی فیلیپین با آن روبه‌رو است، از دست رفتن نیروی کار حرفه‌ای در صنعت کشتی‌سازی فیلیپین است. به عنوان مثال، کارگرانی که آموزش دیده و حرفه‌ای شده‌اند به شغل‌هایی با درآمد بیش‌تر در کشورهای خارجی تمایل دارند. مشکل دیگری که کارخانه‌های کشتی‌سازی فیلیپین در زمینه نیروی کار با آن مواجه هستند، اتکای بیش از حد به نیروی کار پیمانکاری است. پیمانکاری فرعی در صنعت کشتی‌سازی به منظور افزایش ظرفیت تولید در پروژه‌های بزرگ در سراسر جهان کاربرد دارد، اما اتکای بیش از حد به آن باعث کاهش کیفیت و بازدهی تولید می‌شود.

مورد مهم دیگر در ارتباط با صنعت کشتی‌سازی فیلیپین، تعدد قوانین حمایتی تصویب شده توسط دولت این کشور بنا به شرایط موجود است. به عنوان مثال، به علت پایین بودن ایمنی محیط کار و حوادث زیادی که در صنعت کشتی‌سازی و کشتی‌رانی فیلیپین اتفاق می‌افتد، در برنامه‌های آژانس دریایی فیلیپین، در اختیار گذاشتن تجهیزات ایمنی و در نظر گرفتن حق دستمزد کار خطرناک برای کارگران در نظر گرفته شده است. اما در خصوص اجرایی بودن و اجرا شدن این قوانین، نارضایتی‌هایی در بین فعالان صنعت کشتی‌سازی فیلیپین وجود دارد.

۴-۵- نگاه کلان به روند توسعه

فیلیپین کشوری است که اقتصاد آن در دهه‌های گذشته مبتنی بر کشاورزی بوده است. اما دولت‌مردان این کشور در انتهای دهه ۱۹۹۰ اقتصاد این کشور را به سمتی دیگر هدایت نمودند. جغرافیای فیلیپین که کشوری است متشکل از جزیره‌های متعدد و نزدیکی این کشور با برخی کشورهای توسعه یافته از جمله ژاپن و کره جنوبی سبب شده است، تا این کشور در برخی صنایع از جمله صنعت کشتی‌سازی دارای مزیت رقابتی باشد.

نیروی کار ارزان، وجود زیرساخت‌های توسعه منابع انسانی مورد نیاز صنعت کشتی‌سازی و سایر صنایع دریایی، حمایت دولت و موقعیت جغرافیایی این کشور، از مهم‌ترین دلایل توسعه فیلیپین در صنعت کشتی‌سازی محسوب می‌شود. علاوه بر موارد ذکر شده، حضور کشتی‌سازی‌های

کره جنوبی، ژاپن و سنگاپور نیز در سرعت پیش‌رفت این کشور تأثیر قابل توجهی داشته و صنعت کشتی‌سازی فیلیپین توانسته است با حضور شرکت‌های کشتی‌سازی بزرگ خارجی و نیروی کار ارزان سهم خوبی از بازار جهانی را تصاحب کند. هم‌چنین، شرکای خارجی کشتی‌سازی فیلیپین زمینه‌های رفع مشکل توسعه زنجیره تأمین، بازاریابی صادراتی و مشارکت در تحقیق و توسعه را فراهم آورده‌اند.

از جمله حمایت‌های همه‌جانبه دولت از صنعت کشتی‌سازی می‌توان به معافیت‌های مالیاتی و گمرکی هدفمند برای کالاها و شناورهایی که امکان تولید در داخل ندارند، اشاره نمود. گفتنی است که دولت فیلیپین از تصدی‌گری در این صنعت اجتناب کرده و صرفاً وظیفه فراهم‌سازی امکان زمینه‌های توسعه را فراهم آورده است. در این راستا، دولت از طریق اهداف کلان مندرج در برنامه‌های پنج‌ساله در راستای ارتقاء فضای کسب و کار از جمله ایجاد پایداری اقتصادی، تأمین فرصت‌های برابر، کاهش هزینه کسب و کار و تقویت و بهینه‌سازی نظام کاری اقدام کرده‌است.

از دیگر موارد قابل توجه در خصوص صنعت کشتی‌سازی فیلیپین می‌توان به نقش نهاد سیاست‌گذاری مارینا اشاره نمود. مارینا در سال‌های اخیر اقدام به سیاست‌گذاری یک‌پارچه در حوزه کشتی‌سازی و کشتی‌رانی کرده است.

با توجه به سطح فن‌آوری کشور و سرمایه‌گذاری‌هایی که شرکت‌های بزرگ خارجی انجام داده‌اند، صنعت کشتی‌سازی فیلیپین می‌بایست به منظور دستیابی به توسعه پایدار و تقویت تولیدکنندگان داخلی، ایجاد زنجیره تأمین قوی، تقویت نظام مدیریت کارخانه‌ها، به‌کارگیری استراتژی‌های بازاریابی داخلی و خارجی، بهبود ایمنی و بازنگری قوانین متعدد را در دستور کار خود قرار دهد.

۴-۶- منابع

- Nicasio, A., Conti, A., Philippine maritime industry prospects and challenges, German – Philippines chamber of commerce & industry economic forum, MARINA, 2013. Clarkson research services limited, World shipbuilding monitor, 2008.
- Clarkson research services limited, World shipbuilding monitor, 2009.
- Clarkson research services limited, Shipyard orderbook monitor, 2012.
- Clarkson research services limited, World shipbuilding monitor, 2012.
- Sokolic, D., Economics and management of shipbuilding clusters: possibilities for integrating Croatian shipbuilding in the EU shipbuilding industry, EMNet Conference, 2009.
- Reyes, E.D.A., The Philippine shipbuilding industry, OECD, Paris, 2013.
- Mendoza, E.G.Q., Shipbuilding/Repair and boatbuilding industry: impact of trade policy reforms performance, competitiveness and structure, Research paper series No.94-07, Philippine institute for development studies, 1994.
- Ernst & Young, Shipping industry almanac, 2013.
- Merced, L.D.C., The Potentials and limits of Philippines–South Korea maritime defense cooperation, FSI insights Vol.1-No.4,2014.
- Lloyd’s Register Fairplay, World Shipbuilding Statistics, 2007.
- OECD, Factors affecting the structure of the world shipbuilding industry, Organization for Economic Corporation and Development, Paris, 2007.
- Presidential decree No.666, Providing incentives for the shipbuilding and ship repair industry, Manila, 1975.
- Smart Comp, Maritime sector developments in the global markets, 2013.
- The shipbuilders association of japan, Shipbuilding statistics, Public report, 2014.

فصل پنجم

کشتی‌سازی در کشور ویتنام

۵-۱- مقدمه

کشور ویتنام با مساحت ۳۳۲,۲۱۰ کیلومتر مربع، در جنوب شرق آسیا واقع شده و طبق آخرین سرشماری انجام شده در سال ۲۰۱۳ حدود ۹۰ میلیون نفر جمعیت داشته، که از این بین ۲۵٪ افراد زیر ۱۴ سال بوده‌اند. این کشور، با طول خط ساحلی ۳۴۴۴ کیلومتر، با کشورهای چین، لائوس، تایلند و کامبوج همسایه است.

کشور ویتنام پس از درگیری‌های فراوان و از سال ۱۹۴۵، به رهبری هوشی مینه، تحت جمهوری سوسیالیستی ویتنام مسیری جدید را در پیش گرفته است. از سال ۱۹۹۲، ۴۹۶ عضو مجمع ملی این کشور، با رأی تمامی افراد بالغ برای پنج سال انتخاب می‌شوند. این مجمع، از میان اعضای خود، شورای کشور - که رئیس آن رئیس جمهور است - و شورای وزیران، با ریاست نخست‌وزیر را انتخاب می‌کند. گفتنی است قدرت واقعی در اختیار حزب کمونیست این کشور است.

ورود این کشور به اقتصاد بازار، هم‌زمان با اجرای یک برنامه نوسازی و نوآوری در سیاست و اقتصاد از سال ۱۹۸۶ زندگی مردم را بهبود بخشیده است.



شکل ۵-۱- موقعیت جغرافیایی کشور ویتنام

اثر این رویکرد را می‌توان در رشد تولید ناخالص داخلی این کشور مشاهده نمود. مقایسه درآمد سرانه ۹۸ دلار در سال ۱۹۹۰ (مقام فقیرترین کشور دنیا در سال ۱۹۹۰) و درآمد سرانه ۱۷۵۵ دلار در سال ۲۰۱۲، خود نشان‌دهنده این پیشرفت است. در واقع، اقتصاد این کشور در بین سال‌های ۱۹۹۰ و ۲۰۱۰، با میانگین نرخ ۷/۳٪ رشد کرده است. این رشد سریع اقتصاد با رشد بالای تجارت بین‌المللی همراه بوده است. البته این موضوع، مسائل ساختاری جدیدی را نیز به وجود آورده است. با توجه به الگوی رشد مبتنی بر منابع، میزان بالای آلودگی، صادرات تک‌محصولی و بدون ارزش افزوده و بهره‌وری پایین و کیفیت پایین و ناپایداری رشد، از موضوعات مهم منفی در اقتصاد این کشور به شمار می‌رود. عوامل کلان مؤثر بر کسب کارهای این کشور وضع چندان مناسبی ندارند. میزان تولید برق هم‌گام با تقاضا پیش نرفته، هزینه‌های حمل‌ونقل و قیمت املاک و مستغلات بالا بوده و کمبود مهارت انسانی چشم‌گیر است. از چالش‌های اجتماعی جدید می‌توان به فقر در بین اقلیت‌های قومی، نابرابری میان ساکنین شهر و روستا و آهنگ اشتغال‌زایی کند، اشاره نمود. این موارد تهدیدی جدی برای چشم‌انداز اجتماعی- اقتصادی بلندمدت ویتنام ایجاد خواهد نمود. مهم‌ترین عوامل موفقیت ویتنام در ۲۵

سال گذشته را می‌توان در چهار عامل مشارکت مردم در اقتصاد، پیگیری فرآیند اصلاحات تدریجی، استقبال از سیاست‌های سرمایه‌گذاری و تجاری برون‌گرا و توجه به نقش توانمندساز سرمایه انسانی خلاصه کرد.

بر اساس راهبرد توسعه اقتصادی- اجتماعی تنظیم شده برای سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰، دستیابی به درآمد سرانه هفت هزار دلار هدف‌گذاری شده و این هدف نیازمند نرخ رشد ده درصدی می‌باشد. راهبردهای کشور جهت دستیابی به این هدف، شامل تثبیت اقتصاد، ایجاد زیرساخت‌های بین‌المللی، توسعه منابع انسانی و پرورش نیروی کار ماهر و در نهایت، و تقویت نهادهای بازار می‌باشد.

بر اساس برنامه پنج‌ساله اخیر سه حوزه: اصلاح ساختار شرکت‌های دولتی، بهبود اثربخشی بودجه دولتی و تثبیت شرایط اقتصادی نیازمند توجه فوری است. برای مثال، بنگاه‌های دولتی که سرمایه ثابت (زمین و اعتبارات) نامتناسب با اندازه خویش دارند در استفاده از این سرمایه‌ها نسبت به بنگاه‌های غیردولتی و خارجی ناکارا هستند. ویتنام منابع دولتی را به شیوه‌ای تخصیص می‌دهد که اغلب، زیرساخت‌ها به شکلی غیربهبوده، شکننده و محلی ایجاد شده و جایگاه کارآمدی در سطح ملی ندارند.

باید توجه داشت که دستیابی به اهداف و قدم برداشتن در مسیر مذکور با چالش‌های جدی روبرو بوده است. تورم دورقمی، کاهش ارزش پول ملی، فرار سرمایه‌ها و از دست دادن ذخایر ارزی برخی از این آشفتگی‌های اقتصادی بوده است.

جدول ۵-۱- سهم بخش‌های سه گانه در اقتصاد ویتنام (درصد)

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۲۱/۵	۲۰/۶	۲۰/۵	۲۰	سهم بخش کشاورزی در اقتصاد ملی
۴۰/۷	۴۱/۱	۴۲/۲	۴۲/۱	سهم بخش صنعت در اقتصاد ملی
۳۷/۷	۳۸	۳۸/۳	۳۸/۲	سهم بخش خدمات در اقتصاد ملی

جدول ۵-۲- شاخص‌های کلان اقتصاد ویتنام (دلار)

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۱۴۱/۵۷	۱۲۳/۶۸	۱۰۶/۴۳	۹۷/۱۸	تولید ناخالص داخلی (میلیارد دلار)
۷۷	۸۴	۸۰	۷۳	سهم واردات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۳۹	۳۸	۳۸	۳۷	ارزش افزوده بخش صنعت (درصد از درآمد خالص ملی)
۸/۳۶	۷/۴۳	۸	۷/۶	سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم (میلیارد دلار)
۱۷۵۵	۱۵۴۳	۱۳۳۴	۱۲۳۲	درآمد سرانه سالانه (دلار)

۵-۲- سازمان‌ها و ارگان‌ها

صنعت کشتی‌سازی در برنامه توسعه اقتصادی دولت ویتنام جایگاهی استراتژیک دارد و به همین منظور برنامه‌های بلندپروازانه‌ای به منظور بهبود قدرت رقابت صنایع کشتی‌سازی و حمل و نقل دریایی این کشور در بازار بین‌المللی تدوین شده است. دولت، حمایت ویژه‌ای را از بخش کشتی‌سازی به منظور تبدیل شدن این کشور به یکی از کشورهای اصلی تولیدکننده کشتی در دستور کار قرار داده است. حمایتی که بیشتر در قالب توسعه شهرک‌های صنعتی و مناطق ویژه فعالیت‌های صادراتی بوده و هدف آن جذب شرکت‌های متخصص در فعالیت‌های دریایی و همچنین راه‌اندازی واحدهای تولید مواد و تجهیزات با کیفیت می‌باشد.

در کشور ویتنام، وزیر حمل و نقل^۱، مسئولیت کلیه فعالیت‌های حمل و نقل، اعم از دریایی، زمینی و هوایی را به عهده دارد. معاونت دریایی^۲ این وزارتخانه، متصدی صنایع و خدمات دریایی و بندری است. شرکت کشتی‌سازی دولتی ویناشین^۳ که مستقیماً زیر نظر نخست‌وزیر و وزیر حمل و نقل قرار دارد، تا به امروز قسمت عمده‌ای از فعالیت‌های کشتی‌سازی این کشور را انجام داده است. همچنین شرکت کشتی‌رانی دولتی وینالاینز^۴ نیز بازوی اجرایی دولت ویتنام در صنعت کشتی‌رانی به شمار می‌رود.

1- Ministry of Transport - MOT

2- Vietnam National Maritime Bureau

3- Vietnam National Shipbuilding Industry Corporation - Vinashin

4- Vietnam National Shipping lines - Vinallines

تصمیمات وزارت صنایع و تجارت ویتنام نیز تأثیر زیادی بر صنعت کشتی‌سازی این کشور دارد. امروزه، سیاست افزایش سهم ارزش افزوده داخلی در صنعت دریایی به ۶۰ تا ۷۰٪ (این رقم در ویتنام هم‌اکنون برابر با ۳۰٪ است) و حمایت از صنعت تولید تجهیزات دریایی توسط این وزارت‌خانه دنبال می‌شود.

در زمینه فعالیت تحقیقاتی کشتی‌سازی نیز، انجمن تکنولوژی و دانش کشتی‌سازی^۱ در سال ۱۹۵۹ در پایتخت ویتنام تأسیس شده که تحت حمایت دولت و شرکت دولتی ویناشین بوده است. حمایت‌هایی که شامل ساخت حوضچه کشتی، حسگرهای آزمایشگاهی، نرم‌افزار، تجهیزات فنی و مواردی از این دست بوده است. در زمان اوج فعالیت این انجمن، تعداد مهندسانی که در آن فعالیت می‌کردند به ۵۰۰ نفر رسیده که سپس با کاهش فعالیت‌های این انجمن، تعداد کارکنان آن به ۵۰ نفر کاهش یافت. با تأسیس ویناشین در سال ۱۹۹۶ و برنامه تعهد ملی به کشتی‌سازی تجاری^۲، انجمن مورد بحث در صدر فعالیت‌های توسعه صنعت کشتی‌سازی در ویتنام قرار گرفت و مجدداً تعداد کارکنان آن افزایش یافت. اعضای این انجمن با گذراندن دوره‌های آموزشی در کشورهای ژاپن و کره جنوبی و مشارکت با شرکت‌های طراحی خارجی، دانش و تجربه زیادی کسب کرده‌اند. انجمن مذکور با تأسیس مرکز تحقیقات و آزمایش کشتی^۳ که دارای حوضچه کشتی است و همکاری نزدیکی که با انجمن‌های طراحی ژاپنی^۴، دانمارکی^۵ و لهستانی^۶ دارد، توانسته است در زمینه ایجاد استاندارد و مقررات فنی، استاندارد کیفیت، تعرفه قیمت و تنظیم رویه‌های اجرایی برای صنعت کشتی‌سازی و حمل و نقل به موفقیت برسد. ۲۵۰ مهندس دریایی هم‌اکنون در این انجمن فعالیت می‌کنند و فعالیت‌های آن‌ها عمدتاً بر ارائه خدمات طراحی و مهندسی متمرکز است. در سال‌های اخیر، انجمن تکنولوژی و دانش کشتی‌سازی توانسته است در زمینه طراحی تجاری کشتی‌های عظیم فعالیت‌های قابل قبولی ارائه دهد. به عنوان مثال در سال ۲۰۰۷، با همکاری مؤسسه رده‌بندی آمریکا^۷ موفق به طراحی یک تانکر افرامکس^۸ DWT ۱۱۵,۰۰۰ شده است. این انجمن، در

1- Shipbuilding Science and Technology Institute
 2-National Commitment to Commercial Shipbuilding
 3-Ship Research and Test Center
 4-Hitachi Zosen and Kitada Ship Design Co.
 5-Carl Bro
 6-CTO
 7-American Bureau of Shipping - ABS
 8-Aframax

زمینه طراحی کشتی‌های نفت‌کش، کالای عمومی، حوضچه شناور، بارج، شناورهای مسافربری کوچک و یدک‌کش فعالیت داشته است.

از دیگر انجمن‌های فعال در صنعت دریایی ویتنام می‌توان به مؤسسه رده‌بندی ویتنام^۱ و شرکت‌های ایمنی دریایی ویتنام جنوبی و شمالی اشاره کرد. مؤسسه رده‌بندی دولتی ویتنام در زمینه نظارت فنی بر کیفیت و امنیت کشتی‌های کوچک و واحدهای فراساحل فعالیت می‌کند. با توجه به تمایل ویتنام به سمت کشتی‌های بزرگ‌تر، نیاز است که این انجمن توانایی‌های مربوط به کشتی‌های بزرگ را نیز در افق برنامه‌ریزی خود وارد کند. این مؤسسه به همراه مؤسسه رده‌بندی DNV^۲ - که ۷۰٪ از کل سفارشات صنعت کشتی‌سازی ویتنام را تحت پوشش خود دارد- یک برنامه آموزشی ۳ ساله برای کلیه اعضای کارخانه‌های کشتی‌سازی شرکت ویناشین برگزار می‌کند. برنامه‌ای که سالانه ۱۲۰۰ نفر را در زمینه‌های مختلف کشتی‌سازی آموزش می‌دهد. هم‌چنین در زمینه آموزش خارجی می‌توان به دوره‌های آموزشی تحت حمایت مؤسسه رده‌بندی GL^۳ اشاره کرد.

هم‌اکنون^۴ فعالیت انجمن تکنولوژی و دانش کشتی‌سازی، زیر نظر دانشگاه دریایی ویتنام^۵ قرار گرفته و اهداف آن تمرکز بر ساخت و تعمیر کشتی، فاصله تجهیزات دریایی و طراحی اسکله تعریف شده است. فعالیت‌های مختلف دانشگاه دریایی ویتنام در بخش آموزش آکادمیک و غیر آکادمیک در شکل ۵-۲ ارائه شده است. دانشکده کشتی‌سازی این دانشگاه در چهار زمینه طراحی بدنه، تکنولوژی کشتی‌سازی، طراحی و تعمیر تجهیزات کشتی و مکانیزم بارگیری- تخلیه فعالیت می‌کند.

از دیگر دانشگاه‌هایی که در زمینه آموزش علوم دریایی و کشتی‌سازی در ویتنام فعالیت دارند می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- دانشگاه فنی هانوی^۶
- دانشگاه حمل و نقل شهر هو چی مینه^۷

1-Vietnam Register - VR

2-Det Norske Veritas - DNV

3-Germanischer Lloyd - GL

4-March, 2014

5-Vietnam Maritime University - VMU

6-Hanoi University of Technology - HUT

7-Ho Chi Minh City University of Transport - HCMUT

- دانشگاه فنی شهر هو چی مینه
- دانشگاه نها ترنگ^۱



شکل ۵-۲- فعالیت‌های مختلف دانشگاه دریایی ویتنام

هم‌چنین دانشگاه حمل و نقل هانوی در زمینه حمل و نقل دریایی نیز دوره‌های آموزشی ارائه می‌دهد. مؤسسات دیگری نیز در زمینه آموزش دانش فنی کشتی‌سازی حضور داشته و در نزدیکی مناطق صنعتی ساخت کشتی فعالیت دارند. برخی از این مؤسسات عبارتند از:

- کالج دریایی شماره یک
- کالج پلی تکنیک های فونگ^۲

• کالج حرفه‌ای دریایی شماره دو^۱

در زمینه آموزش علوم کشتی‌سازی و مهندسی دریا در ویتنام ناهم‌آهنگی‌هایی بین نیاز صنعت و برنامه آموزشی دانشگاه‌ها وجود داشته و نیاز به برنامه‌ریزی مدون و آینده‌نگری در این زمینه وجود دارد. مفاهیم مدیریتی نیز از دیگر زمینه‌ها است که کشور ویتنام باید بر آن تمرکز نماید. این مشکل البته محدود به کشتی‌سازی نبوده و در سراسر صنعت این کشور مشاهده می‌شود.

۵-۳- صنعت و عمل کرد آن

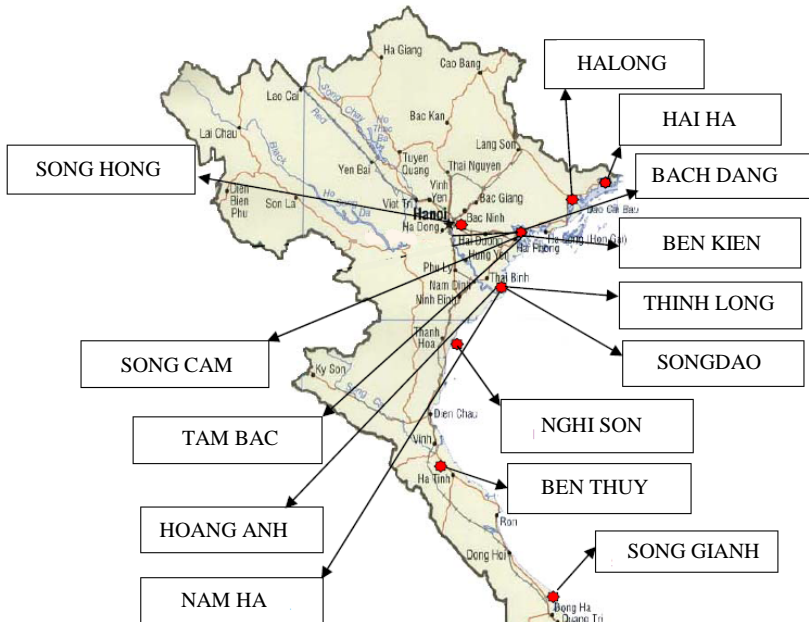
خوشه صنعت کشتی‌سازی ویتنام به سه زیرخوشه شمالی، مرکزی و جنوبی تقسیم شده است. نقاط قوت و ضعف هر خوشه در جدول ۵-۳ ارائه شده است.

جدول ۵-۳- خوشه‌های جغرافیایی در ویتنام

موقعیت جغرافیایی	مزایا	معایب
خوشه جنوبی	<ul style="list-style-type: none"> • زیرساخت‌های بهتر (بنادر، جاده، ارتباطات) • تمرکز بیشتر تر سرمایه‌گذاری خارجی • بزرگترین بازار داخلی برای محصولات با قیمت بالاتر 	<ul style="list-style-type: none"> • دوری از مرکز تصمیم‌گیری سیاسی • رقابت شدیدتر از جانب شرکت‌های داخلی و خارجی
خوشه مرکزی	<ul style="list-style-type: none"> • پایین‌ترین هزینه‌ها (نیروی کار، زمین و غیره) • دسترسی آسان به برخی واردات (مواد اولیه و کالا) • رقابت کم 	<ul style="list-style-type: none"> • زیرساخت‌های ضعیف • سرمایه‌گذاری خارجی محدود • عدم اطمینان به مقررات و تصمیمات • بازارهای منطقه‌ای محدود
خوشه شمالی	<ul style="list-style-type: none"> • نزدیکی به مراکز تصمیم‌گیری سیاسی • اغلب شرکت‌های دولتی در این منطقه دفتر مرکزی دارند • بازدهی بیشتر تر برای پروژه‌های خاص یا حساس از نظر سیاسی • زیرساخت‌های مناسب (مانند بندر هایفونگ^۲) • بازار منطقه‌ای قابل توجه • دسترسی آسان به برخی واردات (مواد معدنی) 	<ul style="list-style-type: none"> • موانع دولتی بیشتر تر و دشواری در سرمایه‌گذاری خارجی

طبق برنامه توسعه ویتنام، خوشه شمالی بر روی ساخت کشتی‌های کانتینربر و نفت‌کش تا حدود ۷۰,۰۰۰ DWT، خوشه مرکزی بر روی کشتی‌های در حجم ۳۰۰,۰۰۰ - ۲۵۰,۰۰۰ و خوشه جنوبی بر روی کشتی‌های کوچک و شناورهای صنعت فراساحل تمرکز خواهند کرد. حضور شرکت‌های خارجی مانند اس.تی.اکس^۱ و رولز-رویس^۲ در خوشه جنوبی قطعاً به افزایش سرعت پیشرفت این منطقه کمک خواهد کرد.

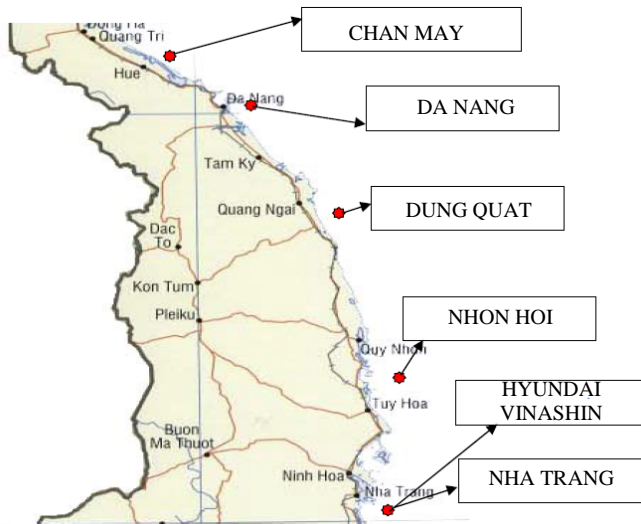
در مجموع بیش از ۱۵۰ کارخانه کشتی‌سازی در ویتنام وجود دارد که حدود ۳۰ کارخانه ظرفیت‌های صادراتی دارند. کارخانه‌های کشتی‌سازی در ویتنام معمولاً در هر دو زمینه ساخت و تعمیر شناورهای با تناژ کم فعالیت دارند که تولیدات آن‌ها انواع شناورهای معمولی مانند فله‌رها، نفت‌کش‌ها و شناورهای با محموله عمومی را شامل می‌شود. توزیع جغرافیایی کارخانه‌های کشتی‌سازی مهم ویتنام در شکل‌های ۳-۵، ۴-۵ و ۵-۵ ارائه شده است.



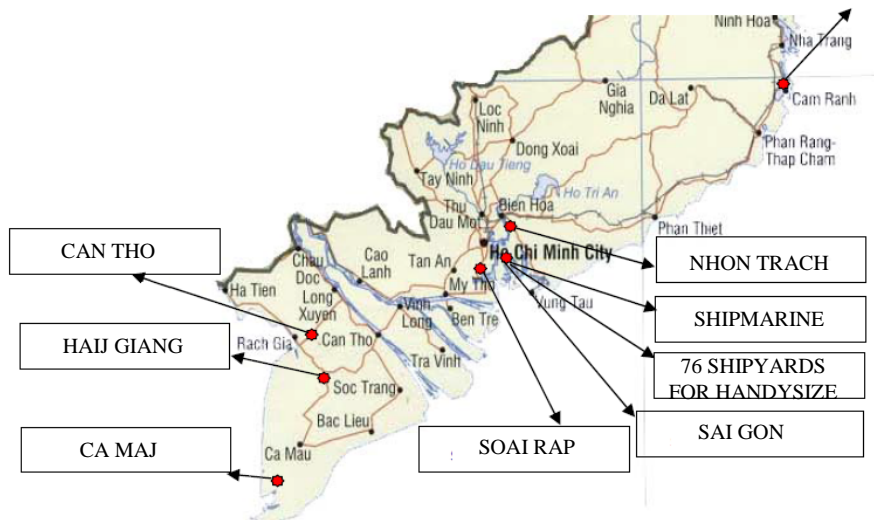
شکل ۳-۵ - توزیع جغرافیایی کارخانه‌های مهم کشتی‌سازی در خوشه شمالی ویتنام

1-STX Offshore & Shipbuilding

2-Rolls-Roys



شکل ۴-۵- توزیع جغرافیایی کارخانه‌های مهم کشتی‌سازی در خوشه مرکزی ویتنام



شکل ۵-۵- توزیع جغرافیایی کارخانه‌های مهم کشتی‌سازی در خوشه جنوبی ویتنام

شرکت صنایع کشتی‌سازی ویتنام (ویناشین) در سال ۱۹۹۶ و در ادامه فعالیت‌های اتحادیه کشتی‌سازی ویتنام^۱ فعالیت‌های خود را آغاز کرده است. در آن زمان این گروه کشتی‌سازی دولتی، تنها دارای ۲۳ شعبه با امکانات محدود کشتی‌سازی بود. سپس همگام با افزایش تقاضا در صنعت کشتی‌سازی جهان تا سال ۲۰۰۸، ویناشین به عنوان شرکت کشتی‌سازی ملی، مسئولیت هم‌آهنگی فعالیت ساخت کشتی در سراسر کشور را عهده‌دار شد. مسئولیتی که هدف آن، تحکیم و بهبود توانایی ساخت کشتی با هدف صادرات بود و این شرکت توانست با تعریف این هدف و حمایت دولت، مراحل توسعه را به سرعت ببیماید. در جدول ۴-۵ رشد درآمدهای شرکت ویناشین از ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۶ ارائه شده، رشدی که جهش اولیه آن در سال ۲۰۰۲ رخ داده است.

جدول ۴-۵- درآمد شرکت کشتی‌سازی دولتی ویناشین در سال‌های رو به رشد (میلیون دلار)

سال	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶
درآمد	۵۱/۵	۶۶/۴۵	۱۲۸/۳	۱۶۱/۸	۲۸۳/۵	۳۹۳/۱	۵۸۶/۵

اکثر کارخانه‌های کشتی‌سازی و واحدهای تعمیر کشتی در ویتنام، مالکیت دولتی داشته و کارخانه‌های تحت مالکیت وزارت حمل و نقل زیر نظر شرکت ویناشین قرار گرفته اند. در کنار وزارت حمل و نقل که از طریق ویناشین سهم ۷۰ تا ۸۰ درصدی از تولیدات کشتی‌سازی ویتنام داشته است، وزارت دفاع و هم‌چنین وزارت شیلات نیز در صنعت ساخت و تعمیر کشتی در ویتنام سهمیم هستند. مقر اصلی شرکت ویناشین در هانوی، پایتخت ویتنام است. ویناشین در زمان اوج فعالیت خود، یک شرکت عظیم با بیش از ۲۰۰ شعبه بوده است، شعبه‌هایی شامل:

- ۲۸ کارخانه کشتی‌سازی
- ویناشین‌لاینز^۲، شامل پنج شرکت کشتی‌رانی^۳
- ۹ شرکت ساخت و مهندسی

1-Vietnam Shipbuilding Union

2-Vinashinlines

3-Vinashin Ocean Shipping Lines, Bien Dong Shipping Company, Vinashi Coastal Lines, Vinashin Oil & Gas Shipping Lines, Mekong Shipping Company

- ۱۲ شرکت با سرمایه گذاری مشترک شامل کارخانه کشتی سازی هیوندای- ویناشین^۱، ویسکو^۲، شرکت اسکان دریایی ویناشین سیجین^۳، شرکت تعمیر کشتی ویتنام-کانادا^۴ و شرکت اوراق کشتی ویتنام-کره جنوبی^۵
- ۲۰ واحد ساخت و تولید

ویناشین لاینز به موازات شرکت کشتی رانی دولتی وینالاینز تأسیس شده است. هدف از تأسیس آن ایجاد تقاضای دائمی فاصله برای کارخانه های کشتی سازی شرکت ویناشین و فرصتی برای تقویت ظرفیت ساخت کشتی های در کلاس جهانی بوده است. هم چنین هدف دیگر از تأسیس این شرکت کشتی رانی، جلب اعتماد بازار جهانی کشتی رانی نسبت به محصولات کارخانه های کشتی سازی ویتنام است که سابقه تولید کشتی در کلاس جهانی ندارند.

ویناشین لاینز با واردات نفت توسط چند نفت کش کوچک به ویتنام و کشتی های حمل بار خشک چند منظوره در محدوده ۱۲,۰۰۰ تا ۱۵,۰۰۰ DWT وارد عرصه تجارت کشتی رانی شد و با گسترش فعالیت های خود به سرعت توانست صاحب پنج شعبه، نه کشتی فله بر، دو نفت کش و دو کانتینربر با ظرفیت DWT ۳۵۰,۰۰۰ شود.

شرکت ویناشین در زمان اوج فعالیت خود، دارای تعداد کارکنانی برابر با ۷۰,۰۰۰ نفر، شامل ۱۲,۵۰۰ نفر با تحصیلات دانشگاهی و ۵۵,۰۰۰ تکنیسین بود. شهرک صنعتی های دونگ^۶، که شهرک صنعتی ویناشین محسوب می شود، دارای یک کارخانه تجهیزات دریایی به مساحت ۹۸۰۰ متر مربع است که توانایی ساخت موتور کشتی، ژنراتور، جرثقیل، پمپ، شیرآلات و سیستم انتقال نیروی محرکه دارد. هزینه ساخت کلیه زیرساخت ها و ساختمان های این شهرک صنعتی توسط شرکت ویناشین پرداخت شده است. این مجموعه تولید تجهیزات دریایی در ابتدا می تواند به عنوان جمع کننده نهایی محصول^۷ فعالیت کند و سپس با کسب تجربه به فعالیت ساخت محصولات به منظور مصرف داخلی و صادرات بپردازد.

ویناکام^۸، به عنوان یکی دیگر از زیرمجموعه های شرکت ویناشین قابلیت ساخت تجهیزات دریایی، از قبیل مانیتورینگ، اتوماسیون سیستم کنترل، تجهیزات سیستم ایمنی، کابل، سیستم

1-Hyundai-Vinashin Shipyard

۲-Visco، فعال در زمینه تولید سیستم های الکترونیکی با ولتاژ پایین، سیستم های ارتباطی امنیتی

3-Vinashin Sejin Marine Accommodation Co.

4-Vietnam-Canada Ship Repair Corporation

5-Vietnam-Korea Demolition Co.

6-Hai Duong

7-Assembler

8-Vinashin Control System and Communication - Vinacom

تهویه مطبوع و واردی از این دست را دارد. البته تولید برخی از این تجهیزات به همکاری شرکای خارجی وابسته است.

مشتریان اصلی شرکت کشتی‌سازی ویناشین مشتریان ثابت داخلی و بسیاری از شرکت بین‌المللی از کشورهایی مانند انگلستان^۱، رژیم اشغالگر قدس^۲، نروژ^۳، دانمارک^۴، کره جنوبی و ژاپن هستند. هم‌چنین این شرکت به منظور ورود و رقابت در بازار بین‌المللی کشتی‌سازی، دفاتر نمایندگی در کشورهای آلمان، هلند، لهستان، روسیه، استرالیا، کره جنوبی، عراق و ایالت متحده تأسیس کرده است.

ویناشین اولین سفارش بین‌المللی خود را در سال ۲۰۰۰ دریافت کرده است. از سال ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۶، شرکت کشتی‌سازی ویناشین شاهد رشد سود سالانه در محدوده ۳۵ تا ۴۰٪ بوده است. در سال ۲۰۰۹، شرکت ویناشین توانست با ارتقاء رکورد ظرفیت ساخت صنعت کشتی‌سازی ویتنام، ساخت یک واحد ذخیره فراساحل با ظرفیت ۱۵۰,۰۰۰ DWT و تحویل آن به شرکت پترو ویتنام^۵ و یک شناور حمل اتومبیل با ظرفیت ۴۹۰۰ خودرو را در کارنامه خود ثبت کند. در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ درآمد شرکت ویناشین شاهد رشد قابل توجهی بود و تقریباً به دو برابر درآمد این شرکت در سال ۲۰۰۶ افزایش یافت. با این حال با پایان سال ۲۰۰۹ و آغاز سال ۲۰۱۰، این شرکت با بدهی ۸۶ هزار میلیارد دانگی^۶ (حدود ۴ میلیارد دلار) مواجه شد. این بدهی برابر با ۸۳٪ از کل دارایی‌های این شرکت بود و این شرکت در آستانه ورشکستی قرار گرفت. بسیاری از پروژه‌های این شرکت تعطیل شد و حدود ۱۷,۰۰۰ نفر از کارگران این شرکت استعفا دادند.

سقوط این شرکت کشتی‌سازی موفق دولتی و فعال در بازار بین‌المللی، توجه تحلیل‌گران اقتصادی را در سراسر جهان به خود جلب کرد. از دلایلی که تحلیل‌گران به عنوان علت افول شرکت موفق ویناشین ذکر کرده‌اند می‌توان به سرمایه‌گذاری این شرکت در بخش‌های غیر تخصصی (مؤسسات مالی، تولید مواد خوراکی و ...) اشاره کرد. هم‌چنین از تأثیری که بحران اقتصاد جهانی بر روی شرکت‌های بزرگ و مخصوصاً با ماهیت دولتی گذاشت نمی‌توان غافل شد؛ سود خالص شرکت ویناشین در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ هم‌گام با افزایش تجارت جهانی

1-Graig investment
2-Ray Shipping
3-Hoegh Autoliners
4-Clipper
5-Petro Vietnam

شاهد رشد چشم‌گیری بود، در حالی که در پایان سال ۲۰۰۹ این شرکت هیچ سود خالصی نداشت. در کنار کاهش درآمدهای این شرکت در سال ۲۰۰۹، به علت افزایش وام‌های دریافتی و تلاش برای حفظ شرکت، دارایی‌های این شرکت رو به افزایش بود. وام‌هایی که قسمت اعظم آن‌ها توسط بانک‌های عمومی ویتنام و به اجبار دولت به شرکت ویناشین پرداخت شده بود. روندی که در نهایت مشکل‌ساز شد و باعث سقوط این شرکت موفق کشتی‌سازی گردید. البته مشابه این اتفاق در سال‌های دورتر و در کشتی‌سازی کشور کره جنوبی نیز تجربه شده بود.

در سال ۲۰۱۰ بازرسانی از دولت ویتنام مأمور بررسی وضعیت شرکت ویناشین شدند. گزارش آن‌ها بیان‌گر این مطلب بود که مدیران ویناشین عمل‌کرد مدیریتی مناسبی نداشته‌اند. البته نمی‌توان از نقش مستقیم دولت ویتنام در این اتفاق صرف نظر کرد. پس از دستگیری مدیران شرکت ویناشین به علت سوء مدیریت، برنامه احیاء ساختار شرکت ویناشین توسط دولت تصویب شد. بازپرداخت بدهی‌های شرکت ویناشین که برابر با ۴/۵٪ از کل تولید ناخالص داخلی ویتنام بود در دستور کار قرار گرفت. با نظر وزیر حمل و نقل این کشور، تعداد کارکنان شرکت ویناشین به شدت کاهش یافت. یکی از راهکارهای انعطاف‌پذیر در خصوص کاهش تعداد کارکنان، حفظ تعداد بیش‌تری از کارکنان و کاهش ساعت کاری آن‌ها بود.

روند بازپرداخت بدهی‌ها، از طریق خرید بدهی‌های شرکت ویناشین توسط شرکت داد و ستد دارایی و بدهی ویتنام^۱ در دستور کار قرار گرفت. ویناشین به اجبار، ۱۲ عدد از شعبه‌های خود را به شرکت پتروویتنام و وینالاینز فروخت.

شرکت صنعت کشتی‌سازی^۲ پس از شرکت ویناشین در سال ۲۰۱۳ توسط وزیر حمل و نقل ویتنام تأسیس شد. این شرکت در ادامه فعالیت‌های اتحادیه کشتی‌سازی ویتنام که در سال ۱۹۷۲ تأسیس شده بود، هم‌اکنون به عنوان کارگزار صنعت کشتی‌سازی ملی ویتنام شناخته می‌شود. این شرکت با سرمایه حدود ۴۵۰ میلیون دلار شروع به کار کرده است و مسئولیت احیاء ساختار شرکت ویناشین و دارایی این شرکت را به عهده دارد. تکمیل پروژه‌های ناتمام شرکت ویناشین، بازتعریف برنامه توسعه و محدود کردن دامنه کاری شرکت ویناشین از وظایف این شرکت است. این شرکت در زمینه ساخت و تعمیر کشتی، بازیافت کشتی‌های قدیمی، توسعه بنادر و توسعه کارخانه‌های کشتی‌سازی فعالیت می‌کند. به منظور آشنایی بیش‌تر با

1-Vietnam Debt and Assets Trading Corporation
2-Shipbuilding Industry Corporation

صنعت کشتی‌سازی ویتنام در ادامه کارخانه‌های بزرگ کشتی‌سازی این کشور و توانایی‌های آن‌ها در حال حاضر (۲۰۱۳) به طور اجمالی معرفی شده است.

شرکت صنعت کشتی‌سازی نام‌تریو (ناسیکو)^۱ قابلیت ساخت کشتی‌های حمل کالای فله خشک تا DWT ۷۰,۰۰۰، واحد ذخیره فراساحل تا ظرفیت DWT ۱۵۰,۰۰۰، کشتی کانتینربر با ظرفیت ۱۷۰۰ TEU، شناور گشت ساحلی و بارج دارد. تعداد کارکنان این کارخانه هم‌اکنون ۱۰,۰۰۰ نفر^۲ برآورد می‌شود. این شرکت در سال ۲۰۰۰، تنها یک کشتی‌سازی کوچک در بندر های‌فونگ در شمال ویتنام با ۳۲۰ کارگر بود و توانایی ساخت شناورهای کوچک تا سقف DWT ۱۳,۰۰۰ را داشت. در سال ۲۰۰۷، این شرکت به یک کارخانه بزرگ کشتی‌سازی با تعداد کارکنانی تقریباً برابر ۱۲,۰۰۰ نفر تبدیل شد و قسمتی از نیروی کار خود را به قصد آموزش به کشتی‌سازی‌های پیش‌رفته آلمان و ژاپن اعزام کرد. این کارخانه شعبه‌هایی را به منظور توسعه توان ساخت کشتی تأسیس کرده است که موفق‌ترین آن‌ها شرکت جوش نام‌تریو (ناولکو)^۳ است. هدف ناسیکو از تأسیس این شعبه‌ها گسترش قدرت ساخت مواد و تجهیزات دریایی در داخل ویتنام بوده است. هم‌چنین این شرکت یک واحد تولید نورد گرم فولاد به منظور تأمین ورق فولادی مورد نیاز ساخت کشتی تأسیس کرده است. در آینده نیز این کارخانه قصد دارد، زمان ساخت خود را کاهش و توانایی فنی و کیفیت محصولات خود را افزایش دهد.

شرکت صنعت کشتی‌سازی باچ‌دانگ^۴ قابلیت ساخت کشتی‌های حمل کالای فله خشک تا سقف DWT ۵۰,۰۰۰، نفت‌کش تا سقف DWT ۵۰,۰۰۰، شناور گشت ساحلی و بارج با ظرفیت DWT ۲۰,۰۰۰، یدک‌کش، شناور لایروب، قایق ماهی‌گیری، مسافری و تفریحی، جرثقیل شناور تا سقف ۶۰۰ تن و شناورهای خدمات فراساحل را دارد. هم‌چنین این کارخانه تجهیزاتی مانند موتور اصلی کشتی، پمپ، شیرآلات، ژنراتور و جرثقیل را نیز تولید می‌کند. تعداد کل کارکنان این کارخانه حدود ۵۰۰۰ نفر برآورد می‌شود.

شرکت صنعت کشتی‌سازی فارانگ^۵ قابلیت ساخت کشتی‌های حمل کالای فله خشک تا سقف DWT ۳۴,۰۰۰، نفت‌کش تا سقف DWT ۱۳,۰۰۰، شناور لایروب، قایق ماهی‌گیری، مسافری و تفریحی، جرثقیل شناور تا سقف ۶۰۰ تن و شناورهای خدمات فراساحل را دارد. نیروی کار این کارخانه کشتی‌سازی، ۳۵۰۰ نفر برآورد می‌شود.

1-Nam Trieu Shipbuilding Industry Corporation - NASICO

۲- تعداد کارکنان این کارخانه‌ها توسط شرکت صنعت کشتی‌سازی ویتنام اعلام شده است.

3-Nam Trieu Welding Material - Nawelco

4-Bach Dang Shipbuilding Industry Corporation

5- Pha Rung Shipbuilding Industry Corporation

شرکت کشتی‌سازی هالانگ^۱ قابلیت ساخت کشتی‌های حمل کالای فله خشک تا سقف DWT ۱,۰۰,۰۰۰، نفت‌کش تا سقف DWT ۱۳,۰۰۰، کشتی کانتینربر با ظرفیت TEU ۱,۱۰۰، شناور لایروب و بارج را دارد. نیروی کار این کارخانه کشتی‌سازی ۵۵۰۰ نفر برآورد می‌شود. کارخانه کشتی‌سازی هیوندای-ویناشین^۲ دارای تعداد حدود ۲۷۰۰ نفر پرسنل شامل ۹۰ کارمند و مهندس کرهای است. درآمد این کارخانه بین سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۶، ده برابر شده است. افتتاح این کارخانه باعث افزایش ظرفیت‌های ساخت در ویتنام شد.

در کنار کارخانه‌های کشتی‌سازی دولتی که در بالا معرفی شد، از کارخانه‌های کشتی‌سازی نظامی وزارت دفاع، کارخانه‌های کشتی‌سازی شرکت نفت و گاز پتروویتنام، تعداد زیاد کارخانه‌های کشتی‌سازی خصوصی و کوچک و کارخانه‌های تولید تجهیزات دریایی ویتنام که اغلب با مالکیت و مشارکت خارجی اداره می‌شوند، می‌توان به عنوان بدنه اصلی خوشه صنعت کشتی‌سازی ویتنام نام برد.

در حدود دو دهه است که شروع روند جذب مشارکت خارجی در ویتنام آغاز شده است. شرکت‌های خارجی معمولاً با اختیار قسمتی از سهم کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام وارد بازار کشتی‌سازی این کشور می‌شوند. مشارکت‌هایی که قسمت زیادی از آن‌ها با شرکت دولتی ویناشین اتفاق افتاده است. به عنوان مثال می‌توان به مشارکت شرکت کرهای هیوندای، شرکت آلمانی دامن^۳، شرکت اکر یارد^۴، شرکت‌های فنلاندی وارسیلا^۵ و کارگوتک^۶ اشاره کرد. هم‌چنین دولت نروژ از شرکت‌هایی که وارد بازار ویتنام شوند حمایت می‌کند و دفتری تحت عنوان دفتر نوآوری نروژ^۷ در پایتخت ویتنام تأسیس کرده است. کشور نروژ به عنوان کشوری مطرح در زمینه صنعت تجهیزات دریایی و صنایع فراساحل بازار مناسبی در کشور ویتنام دارد و می‌تواند به صنعت دریایی این کشور کمک شایانی کند. کشور فنلاند نیز سابقه مشارکت طولانی در صنعت کشتی‌سازی ویتنام دارد؛ کارخانه کشتی‌سازی فرانگ که پیش‌تر معرفی شد، در پی تعریف پروژه مشترکی بین ویتنام و فنلاند در سال ۱۹۸۰ به منظور ارائه خدمات تعمیر تأسیس شده است. هم‌چنین شرکت وارسیلا، در سال ۱۹۹۴، با مالکیت ۱۰۰٪ در صنعت کشتی‌سازی

1- Ha Long Shipbuilding Co., Ltd.
 2- Hyundai-Vinashin Shipyard - HVS
 3-Damen
 4- Aker Yard
 5- Wärtsilä
 6- Cargotec
 7- Innovation Norway

ویتنام شروع به کار کرد که در سال ۲۰۰۹ و به علت رکود بازار کشتی‌سازی دفتر مرکزی خود در پایتخت ویتنام را تعطیل نمود.

وضعیت سهم مشارکت خارجی در ساخت کشتی‌های کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام، هلند و نروژ به عنوان معیار مقایسه در جدول ۵-۵ ارائه شده است. درصدهای ارائه شده در این جدول نشان‌گر میزان مالکیت کارخانه کشتی‌سازی از شناورهای در حال ساخت است. در ستون در حال ساخت، درصد مشارکت در شناورهای در حال ساخت و در ستون سفارشات درصد مشارکت از شناورهایی که سفارش ساخت آن داده شده، ارائه گردیده است. این آمار در سال ۲۰۰۸ توسط مؤسسه رده‌بندی LR اعلام شده و شناورهای بیش‌تر از ۱۰۰GT را شامل می‌شود. با نگاه به درصدهای جدول، سهم عمده مشارکت خارجی (۷۳٪) در شناورهایی که سفارش ساخت آن‌ها داده شده و سهم کم مشارکت خارجی (۷٪) در شناورهای در حال ساخت مشاهده می‌شود. روندی که در کارخانه‌های کشتی‌سازی هلند و نروژ مشاهده نمی‌شود.

سرمایه‌گذاران خارجی معمولاً دوره‌های آموزشی را به منظور پرورش نیروی کار مورد نظر خود برگزار می‌کنند. گاهی اوقات یک سرمایه‌گذار خارجی مجبور می‌شود تا ۳۰٪ از نیروی کار بومی را مجدداً آموزش دهد و یا به دوره‌های یادگیری در خارج از ویتنام اعزام کند.

جدول ۵-۵- مقایسه مالکیت شناورهای در دست ساخت در کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام، نروژ و هلند

کشور	در حال عملیات		در حال ساخت	
	یارد کشور	یارد های دیگر	یارد کشور	یارد های دیگر
ویتنام	۹۳٪	۷٪	۲۷٪	۷۳٪
نروژ	۴۲٪	۵۸٪	۵۴٪	۴۶٪
هلند	۲۵٪	۷۵٪	۲۵٪	۷۵٪

نیروهای کار بومی، سرمایه‌گذاران خارجی را علاوه بر کارفرمایانی با قدرت پرداخت دستمزد بالاتر، به عنوان منابعی برای آموزش و یادگیری روش‌های جدید قلمداد می‌کنند. شرکت‌های کشتی‌سازی می‌توانند واحدهای تولیدی خود در دو منطقه خاص در این کشور انتخاب کنند:

۱) مناطق اقتصادی که به منظور جذب سرمایه‌گذاری خارجی و احداث واحدهای تولیدی و صادرات کلیه محصولات توسعه داده شده‌اند. شرکت‌های کشتی‌سازی که در مناطق اقتصادی

فعالیت می‌کنند می‌توانند از معافیت‌های شامل معافیت واردات تجهیزات و مواد نیمه‌خام و معافیت صادرات تولیدات بهره‌مند شوند.

۲) مناطق صنعتی که به منظور توسعه شرکت‌های خارجی و داخلی و با هدف بازار داخلی و صادرات ایجاد شده‌اند. زیرساخت‌هایی به منظور تسریع روند احداث واحدهای تولیدی در این مناطق ایجاد شده است. همچنین شرکت‌هایی که بیش از ۸۰٪ از محصولات خود را صادر کنند می‌توانند از معافیت‌های ویژه مناطق اقتصادی بهره‌مند شوند.

در ایجاد این مناطق خاص، رویکرد ویژه‌ای با هدف تقویت صادرات احساس می‌شود؛ جدول ۵-۶ که آمار کل سفارش صنعت کشتی‌سازی ویتنام (سال ۲۰۰۷) را شامل می‌شود نیز بیانگر این حقیقت است. در این آمار، نسبت تعداد شناورهای با هدف بازار صادرات به بازار داخلی برابر ۱۴۰ به ۵۴ و نسبت ظرفیت آن‌ها حدوداً برابر ۱/۶ میلیون CGT به ۰/۴۷ میلیون CGT می‌باشد. با توجه به قابلیت‌های ساخت کارخانه‌های بزرگ کشتی‌سازی ویتنام، انتظار می‌رود سهم عمده تولیدات صنعت کشتی‌سازی ویتنام از نظر تعداد و تناژ متعلق به شناورهای حمل محموله‌های خشک مانند فله‌برها و حمل کالاهای عمومی باشد، که جدول مورد بحث نیز این ادعا را تأکید می‌کند. همچنین رویکرد صادراتی در شناورهای تجاری فله‌بر، کانتینربر، حمل خودرو و حمل فرآورده‌های نفتی به شدت احساس می‌شود.

هم‌گام با رشد صنعت کشتی‌سازی ویتنام از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰، دولت ویتنام به منظور آموزش نیروی کار فعال در صنعت کشتی‌سازی سرمایه‌گذاری ویژه‌ای کرده است، نیروی کاری که متوسط حقوق آن حدود ۶۰ دلار در ماه است.

جدول ۵-۶- تقسیم سفارشات کل کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام از نظر صادرات و مصرف داخلی

نوع شناور	صادرات (تعداد)	صادرات (CGT)	بازار داخلی (تعداد)	بازار داخلی (CGT)
فله‌بر	۵۴	۷۹۳،۲۳۴	۷	۱۰۳،۳۳۴
نفت‌کش	-	-	۵	۱۲۹،۷۹۷
کانتینربر	۱۰	۷۸،۵۰۴	۳	۴۲،۵۶۷
حمل کالای عمومی	۵۱	۲۷۱،۸۶۴	۳۶	۱۵۳،۹۷۵
حمل خودرو	۱۲	۳۴۶،۲۹۶	-	-
حمل مواد شیمیایی	۹	۸۴،۴۷۰	۳	۴۳،۴۷۵
حمل گاز مایع	۴	۲۹،۵۹۶	-	-
جمع	۱۴۰	۱،۶۰۳،۹۶۴	۵۴	۴۷۳،۱۴۸

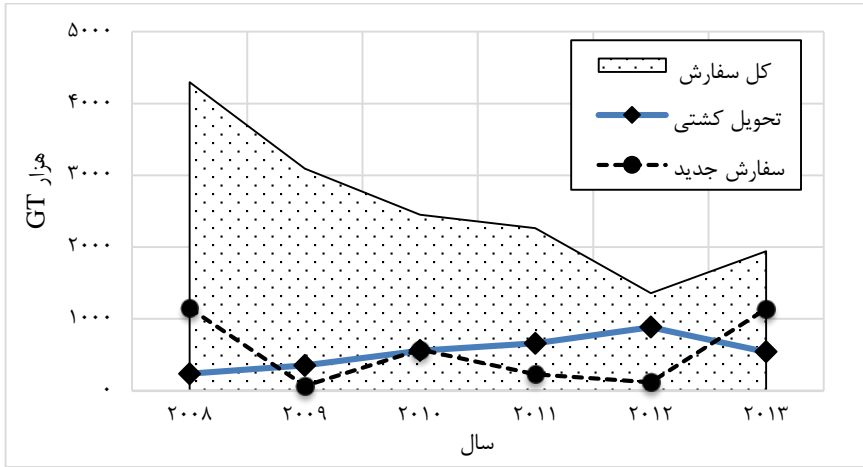
حقوق یک کارگر حرفه‌ای در کره جنوبی حدود ۱۵ تا ۲۰ برابر و در چین حدود دو برابر این رقم است. اگر هزینه‌هایی که یک کارگر بر کارفرما تحمیل می‌کند نیز در نظر گرفته شود، هزینه ماهانه یک کارگر کشتی‌سازی ویتنام حدود ۹۰ تا ۱۱۰ دلار خواهد بود. رقمی که در حدود ۷۰ تا ۸۰ دلار کمتر از هزینه معادل در صنعت کشتی‌سازی چین بوده و این امر یک نکته مثبت در صنعت کشتی‌سازی ویتنام می‌باشد. با این حال صنعت کشتی‌سازی چین، از نظر زیرساخت‌ها و تأمین‌کنندگان تجهیزات در سطح بهتری از ویتنام قرار دارد.

افزایش کیفیت ساخت و گسترش قابلیت‌های صنعت کشتی‌سازی ویتنام نیازمند افزایش سطح فنی و علمی نیروی کار فعال در این کشور است، نیروی کاری که هم‌اکنون در سطح پایینی از دانش فنی قرار دارد. با اینکه ویتنام از نیروی کار جوانی برخوردار است اما هزینه آموزش نیروی کار در صنعت کشتی‌سازی این کشور که در زمان اوج خود به نیروی کار زیادی احتیاج داشت، یک چالش جدی بود. آموزش این تعداد نیروی کار از طریق تأسیس مدارس فنی و مشارکت شرکت‌های کشتی‌سازی در امر آموزش تا حدی میسر گردید.

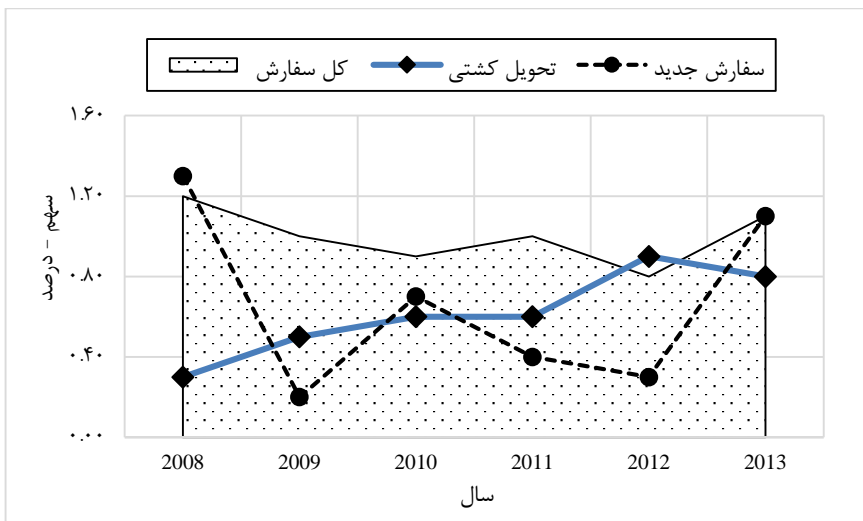
صنعت کشتی‌سازی ویتنام بین سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۲، سالانه قراردادهایی به حجم ۲۰ هزار CGT را ثبت کرده است؛ پس از سال ۲۰۰۲، صنعت کشتی‌سازی ویتنام شاهد رشد سالانه بیش از ۴۰٪ بوده و موفق گردید در سال ۲۰۰۶، به رقم ۸۴۰ هزار CGT برسد. در کنار نقش کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام، عواملی چون بازدهی خوب نیروی کار با توجه به هزینه پایین و عدم آموزش حرفه‌ای، معافیت واردات تجهیزات و تولید بخشی از تجهیزات مورد نیاز و حمایت مستقیم دولت از خوشه صنعت کشتی‌سازی، قدرت رقابت صنعت کشتی‌سازی ویتنام را افزایش داد. قدرت رقابتی که توانست صنعت کشتی‌سازی ویتنام را در زمینه ساخت کشتی‌های با ارزش افزوده پایین در بازار جهانی مطرح کند.

کل سفارش صنعت کشتی‌سازی ویتنام تا بحران اقتصادی ۲۰۰۸، شاهد رشد و سپس شاهد رکود شدیدی بوده است. رکودی که به نظر می‌رسد با احیاء ساختار شرکت ویناشین و رونق دوباره صنعت کشتی‌سازی ویتنام پایان یابد. افزایش ثبت سفارش صنعت کشتی‌سازی ویتنام در سال ۲۰۱۳ نیز حاکی از این نکته است. البته با مقایسه ثبت سفارشات جدید و میزان کل سفارش صنعت کشتی‌سازی ویتنام می‌توان به این نتیجه رسید که سقوط شرکت ویناشین و تلاش برای تحویل سفارش‌هایی که این شرکت در زمان رونق اقتصادی دریافت کرده است، می‌تواند یکی از علت‌های کاهش سهم ثبت سفارش ویتنام در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ باشد.

در شکل‌های ۵-۶ و ۷-۵ وضعیت صنعت کشتی‌سازی ویتنام در بازار جهانی در بین سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳ مشاهده می‌شود.



شکل ۵-۶- وضعیت کشتی‌سازی سال‌های اخیر ویتنام در بازار کشتی‌سازی جهان (%GT)



شکل ۷-۵- سهم کشتی‌سازی ویتنام از بازار کشتی‌سازی جهان (%GT)

۵-۴- روند توسعه صنعت

بررسی پیشینه برخی از کشورها که در صنعت کشتی‌سازی جایگاه برجسته‌ای دارند نشان می‌دهد که ژاپن در دهه ۵۰ و ۶۰ میلادی به کمک صنعت کشتی‌سازی ساختار صنعت خود را احیاء کرد و پس از آن کره‌جنوبی در دهه ۷۰ میلادی بر صنعت کشتی‌سازی به عنوان یک صنعت استراتژیک متمرکز شد. در حال حاضر نیز ویتنام مانند چین، با استفاده از همین مدل و حمایت وسیع دولت در حال توسعه صنعت کشتی‌سازی خود می‌باشد. جمهوری ویتنام در سال‌های اخیر مانند چین شاهد رشد اقتصادی مطلوبی بوده و بخش کشتی‌سازی به کمک جذب مشارکت کشورهای توسعه یافته توانسته نقش مثبتی در پیشرفت اقتصادی ایفا کند.

در سال ۱۹۹۹ و با افتتاح کارخانه کشتی‌سازی ویناشین- هیوندای ظرفیت‌های ساخت کشتی‌سازی در ویتنام ارتقاء یافت. با ورود شرکت کشتی‌سازی ویناشین به بازار بین‌المللی کشتی‌سازی، کشور ویتنام به عنوان کشوری صاحب صنعت کشتی‌سازی مطرح شد و توانست در سال ۲۰۰۸ رتبه چهارم ثبت سفارشات کشتی‌سازی جهان را به خود اختصاص دهد.

صنعت کشتی‌سازی این کشور هم‌گام با رشد شرکت ویناشین و حرکت به سمت ساخت شناورهای با ظرفیت بیش‌تر در وضعیت مناسبی قرار داشت. این شرکت به همراه وینالاینرز، در بحران اقتصاد جهانی سال ۲۰۰۹، آسیب فراوانی دیدند و روند رشد سریع آن‌ها متوقف شد. دو شرکت مذکور در حال حاضر طبق برنامه‌ریزی دولت ویتنام در مسیر احیاء قرار گرفته‌اند.

در حال حاضر، شرکت‌های دولتی در اقتصاد ویتنام نقش کلیدی ایفا می‌کنند. یکی از مشکلات این شرکت‌ها عدم توانایی در مدیریت دارایی‌ها است، مشکلی که در شرکت ویناشین باعث افزایش بدهی‌ها و در نتیجه سقوط این شرکت و سرانجام دخالت دولت جهت پرداخت بدهی‌ها شد.

طبق برنامه احیاء ساختار شرکت ویناشین، این شرکت باید بر روی فعالیت‌های اصلی خود شامل ساخت و تعمیر کشتی و تأمین تجهیزات کشتی تمرکز کند. شعبه‌های شرکت ویناشین به حداقل کاهش یافت و به کارخانه‌های فارانگ، نام‌تریو، باچ‌دانگ، ساپگون، کم‌رانه و هالانگ محدود خواهد شد.

آمار لغو ساخت کشتی کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام، آن‌ها را در جهان در رتبه‌ی بالایی از این نظر قرار داده است. در نتیجه قدرت رقابت کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام از نظر مشکلات عمل‌کردی (زمان تحویل، کیفیت، تأمین مالی) به چالش کشیده شده است. با لغو سفارشات خارجی ساخت کشتی، کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام مجبورند یا با سرمایه خود تولید کشتی

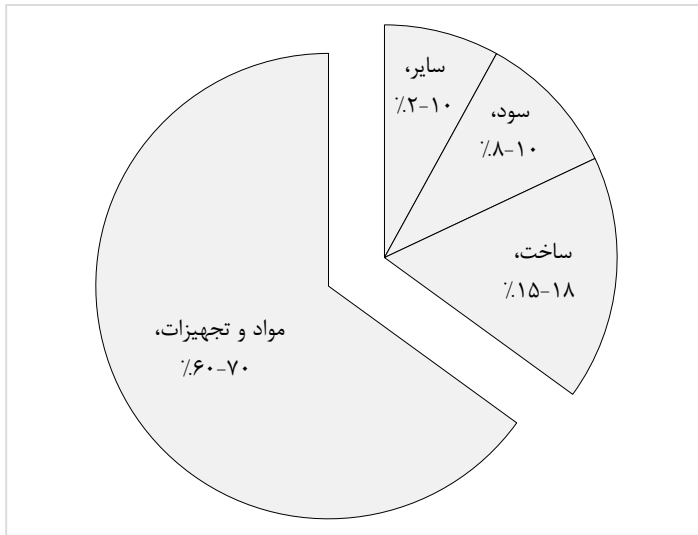
را انجام دهند و یا به دنبال جذب مشتری‌های جدید به خصوص شرکت‌های دولتی کشتی‌رانی ویتنام باشند.

یکی از مسائلی که به روند توسعه صنعت کشتی‌سازی ویتنام سرعت بخشیده است، قرار گرفتن این کشور در مسیر اصلی حمل و نقل دریایی بین‌المللی، بنادر زیاد، خط ساحلی طولانی و دسترسی آسان به آب‌های آزاد است. البته از نکات منفی در مسیر توسعه این صنعت می‌توان به خروج نیروی کار حرفه‌ای و آموزش‌دیده از کشور و کمبود مدیران حرفه‌ای اشاره کرد.

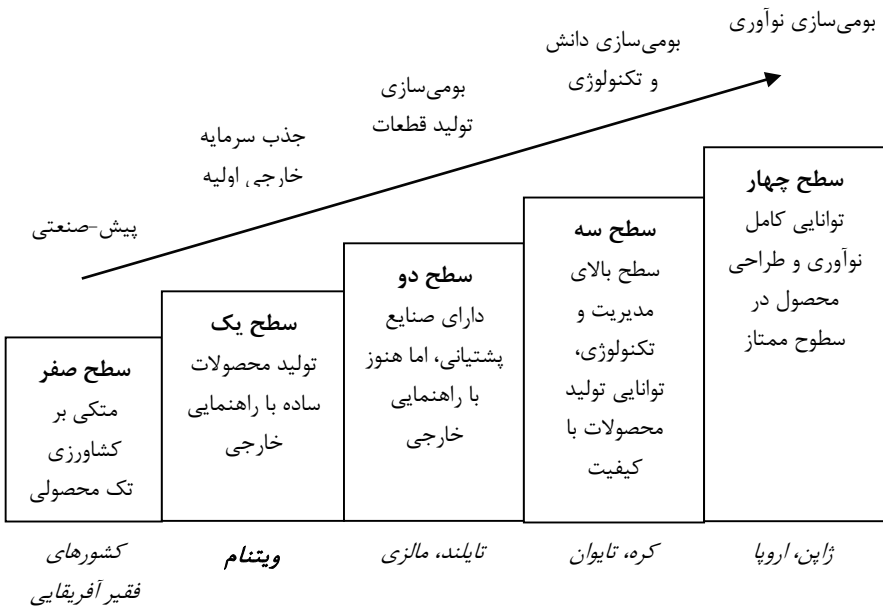
صنعت کشتی‌سازی ویتنام بر اثر بحران اقتصادی ۲۰۰۸ و وضعیت ظرفیت مازاد شناورهای جهان لطمه دیده و هم‌اکنون حتی در تحویل سفارشات خود نیز با مشکل مواجه است. با این حال اقتصاد رو به رشد ویتنام فرصت مناسبی را در زمینه کشتی‌رانی داخلی و صنایع نفت و گاز فراهم آورده است. برنامه‌ریزی ساخت شناورهای حفاری فراساحل که تا به حال صنعت کشتی‌سازی این کشور در این زمینه فعال نبوده و افزایش فعالیت‌های تحقیق و توسعه پیرامون این شناورها، فرصت‌هایی را در صنعت کشتی‌سازی ویتنام فراهم خواهد آورد که می‌تواند به رشد خوشه کشتی‌سازی ویتنام کمک کند.

البته صنعت کشتی‌سازی ویتنام به منظور پیش‌رفت در صنعت کشتی‌سازی و افزایش سود و کیفیت خود نیاز دارد تا کمبودهای موجود در قسمت تجهیزات دریایی خود را جبران کند. تجهیزاتی که معمولاً از طریق واردات به دست کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام رسیده و هزینه اضافی به صنعت دریایی این کشور تحمیل می‌کنند. هم‌اکنون دولت‌مردان تمایل دارند تا از تولید داخلی تجهیزات دریایی حمایت کنند و این امر فرصت مناسبی را برای تولیدکنندگان تجهیزات دریایی و افزایش ارزش افزوده صنعت دریایی فراهم آورده است. استراتژی صنعت دریایی ویتنام در زمینه تولید تجهیزات دریایی بر پایه جذب مشارکت خارجی، انتقال تکنولوژی و حمایت از تأسیس شرکت‌های با مالکیت خارجی است. مطابق شکل ۵-۸ سهم تجهیزات، حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد هزینه ساخت یک کشتی در ویتنام برآورد می‌شود.

روندهای صنعتی شدن به شکل‌های مختلفی ترسیم می‌شود و نمونه‌ای از آن در شکل ۵-۷ ارائه گردیده است. بر اساس این روند، می‌توان گفت که کشور ویتنام هم‌اکنون در مرحله تولید محصولات ساده تحت هدایت شرکت‌های خارجی قرار داشته و به منظور رسیدن به توانایی فنی ساخت و تولید تجهیزات در داخل کشور می‌بایست مراحل ارائه شده در شکل ۵-۷ را طی کند.



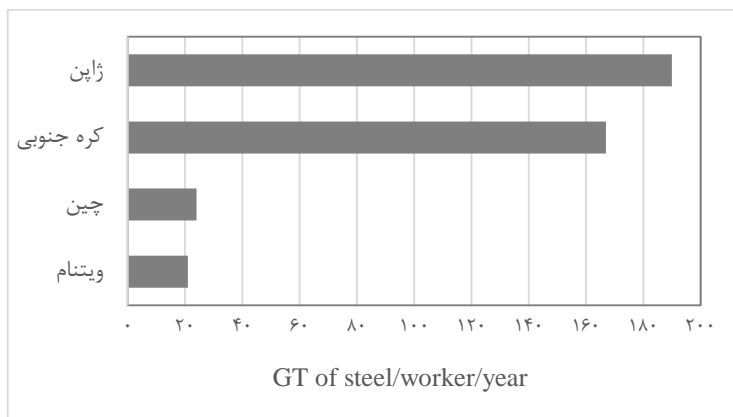
شکل ۵-۶ سهم بخش‌های مختلف در قیمت ساخت یک کشتی در ویتنام به صورت کلی



شکل ۵-۷ روند صنعتی شدن و موقعیت ویتنام

یکی از روندهای رو به رشد در صنعت دریایی ویتنام، توجه به سرمایه‌گذاری در تکنولوژی‌های سبز است. میزان زیاد آلودگی تولید شده توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی و شرکت‌های خارجی واقع در ویتنام، لزوم پایبندی به مقررات زیست‌محیطی را بیش از گذشته در کانون توجهات قرار داده است. در نتیجه، تعریف فعالیت‌های تحقیق و توسعه مشترک در زمینه کشتی‌سازی و تعمیر کشتی دوستدار محیط‌زیست، بازار مناسبی را برای شرکت‌های خارجی به وجود خواهد آورد. هم‌چنین فرصت مناسبی در زمینه توسعه آموزش علوم دریایی در ویتنام، به خصوص در زمینه مدیریت و نیروی کار حرفه‌ای و افزایش توانایی‌های طراحی و خدمات پس از فروش وجود دارد.

یک کشور نمی‌تواند صرفاً به کمک نیروی کار ارزان، قدرت رقابت در بازار کشتی‌سازی داشته باشد. نیروی کار ارزان یک مؤلفه رقابتی غیر پیش‌رفته و معمولاً گذرا به حساب می‌آید. تجارب کارخانه‌های کشتی‌سازی در سراسر جهان نشان می‌دهد که یاردهای کشتی‌سازی نیاز دارند با به کار گیری تکنولوژی‌های جدید، بازدهی خود را افزایش داده و قدرت رقابت خود را بر این اصل استوار سازند. به نظر می‌رسد صنعت کشتی‌سازی ویتنام این اصل را درک کرده و ورود تکنولوژی و افزایش بازدهی را از شرایط همکاری با شرکای خارجی در نظر گرفته است. در شکل ۵-۸ متوسط بازدهی کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام با سه تولیدکننده بزرگ کشتی در جهان مقایسه شده است. بازدهی کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام حدود ۸۳٪ بازدهی در چین، ۱۲٪ ژاپن و ۱۳٪ کره جنوبی برآورد شده و این امر نشان‌دهنده مدیریت ضعیف نیروی کار در ویتنام است.



شکل ۵-۸- بازدهی کارخانه‌های کشتی‌سازی در کشورهای مختلف

تنها حدود یک‌سوم از ارزش افزوده یک کشتی در یک کارخانه کشتی‌سازی به دست آمده و مابقی توسط تأمین‌کنندگان تجهیزات و خدمات ایجاد می‌شود. به همین دلیل صنعت کشتی‌سازی ویتنام با مرکزیت ویناشین، بر قراردادهای مشترک تولید تجهیزات دریایی با تولیدکنندگان خارجی و ساخت واحدهای ساخت تجهیزات دریایی تمرکز کرده است. این قراردادها به مدرن شدن صنعت کشتی‌سازی ویتنام کمک کرده، درصد مشارکت داخلی را افزایش داده و هزینه‌های واردات تجهیزات را کاهش خواهد داد. همچنین در صورت موفقیت در ساخت تجهیزات دریایی، صنعت دریایی ویتنام می‌تواند به صادرات تجهیزات تولید شده امید داشته باشد.

برای مثال، شرکت ویناشین قصد دارد با تأسیس یک واحد تولید موتور دیزلی ۳۲,۰۰۰ اسب بخاری در های‌فونگ از میزان واردات کاسته و بر میزان ارزش افزوده صنعت کشتی‌سازی و تأمین تجهیزات دریایی ویتنام بیفزاید. همچنین این شرکت در سال ۲۰۰۴ قراردادی با کشتی‌سازان لهستانی به منظور انتقال تکنولوژی‌های کشتی‌سازی به ارزش ۲۰۰ میلیون دلار منعقد کرده و قصد دارد با مشارکت خارجی بر روی ساخت شناورهای مسافری با سرعت بالا و ظرفیت ۲۰۰۰ نفر به منظور استفاده بین شمال و جنوب ویتنام سرمایه‌گذاری کند. طی همکاری مشترک در زمینه ساخت تجهیزات دریایی بین صنعت دریایی ویتنام و آلمان انتظار می‌رود صنعت کشتی‌سازی ویتنام از نظر تأمین تجهیزاتی مانند مواد مقاوم در برابر آتش و رطوبت (کابل، لوله، پروانه کشتی) شاهد پیش‌رفت قابل توجهی باشد. تمایل به سمت جوان‌نمودن ناوگان شناورهای تجاری و مسافری ویتنام نیز بازار مناسبی برای صنعت کشتی‌سازی این کشور ایجاد خواهد کرد.

۵-۵- نگاه کلان به روند توسعه

کشور ویتنام از زمان استقلال در صدد برنامه‌ریزی جهت توسعه اقتصاد از طریق صنایع محرک از جمله کشتی‌سازی بوده است. صنعت کشتی‌سازی ویتنام به کمک نیروی کار ارزان و قیمت‌های قابل رقابت ساخت کشتی، حمایت مستقیم دولت از توسعه اقتصادی، وضعیت پایدار سیاسی و جذب مشارکت خارجی توانست در آغاز قرن ۲۱ به عنوان یک کشور نوظهور در بازار کشتی‌سازی مطرح شود. ویتنام دارای موقعیت جغرافیایی مناسبی در جنوب شرقی آسیا با خط ساحلی گسترده است.

شرکت دولتی ویناشین در این کشور سرمایه‌گذاری عظیمی بر روی افزایش زیرساخت‌های صنعت کشتی‌سازی کرده و با موفقیت در جلب مشارکت‌های خارجی توانسته به توسعه صنعت کشتی‌سازی ویتنام سرعت بخشد.

روند توسعه و نزول شرکت دولتی ویناشین، نشان می‌دهد که شرکت‌های بزرگ دولتی باید در زمینه تخصصی خود فعالیت و سرمایه‌گذاری کرده و توانمندی خود را در عوامل انسانی ارتقاء بخشند. شرکت دولتی ویناشین از سوء مدیریت، مشارکت در تجارت‌های غیر تخصصی، اجرای برنامه‌های سرمایه‌گذاری ضعیف و بدهی‌های زیاد آسیب فراوانی دید.

صنعت کشتی‌سازی ویتنام به منظور پیش‌رفت در صنعت کشتی‌سازی و افزایش سود و کیفیت خود نیاز دارد کاستی‌های خود را در بخش تولید تجهیزات دریایی جبران نماید. تجهیزاتی که معمولاً از طریق واردات به دست کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام رسیده و هزینه اضافی به صنعت دریایی این کشور تحمیل می‌کنند. هم‌اکنون تمایل به سمت حمایت از تولید داخلی تجهیزات دریایی از سوی دولت‌مردان وجود داشته و این تمایل فرصت مناسبی را برای تولیدکنندگان تجهیزات دریایی و افزایش ارزش افزوده صنعت دریایی فراهم کرده است.

سفارشات صنعت کشتی‌سازی ویتنام تا بحران اقتصادی ۲۰۰۸ شاهد رشد قابل توجهی بوده است اما پس از آن دوران رکود را تجربه کرده است. رکودی که به نظر می‌رسد با احیاء ساختار شرکت ویناشین و رونق دوباره صنعت کشتی‌سازی ویتنام پایان یابد. افزایش مثبت سفارش صنعت کشتی‌سازی ویتنام در سال ۲۰۱۳ نیز حاکی از این نکته است.

به هر حال، باید توجه نمود که صنعت کشتی‌سازی ویتنام به منظور دستیابی به یک توسعه پایدار نیاز دارد تا وضعیت دانش فنی و مدیریتی خود را بهبود بخشد. در جدول ۵-۷ تحلیل راهبردی کیفی از صنعت کشتی‌سازی ویتنام به صورت خلاصه ارائه شده است.

جدول ۵-۷- تحلیل کیفی و جامع صنعت کشتی‌سازی ویتنام

قوت	ضعف
<ul style="list-style-type: none"> • نیروی کار فراوان جوان و ارزان • حمایت و تعهد دولت نسبت به توسعه این بخش • موقعیت جغرافیایی مناسب و بنادر زیاد به منظور گسترش فعالیت تعمیر کشتی 	<ul style="list-style-type: none"> • پایین بودن توان مدیریتی، شامل مدیریت کارخانه‌های و شرکت‌ها، تأمین تجهیزات، مدیریت مالی و استراتژی بازار • ناکافی بودن مراکز آموزش دریایی و توانایی پایین فارغ‌التحصیلان • وضعیت اقتصادی نامناسب شرکت ویناشین • بازدهی پایین کارخانه‌های کشتی‌سازی (عدم مدیریت مناسب و آموزش صحیح نیروی کار ارزان، تأثیر بهره‌مندی از نیروی کار ارزان را کاهش داده است)
فرصت	تهدید
<ul style="list-style-type: none"> • گسترش بازار نفت و گاز • صنعت تعمیر و تأمین تجهیزات • رشد اقتصادی و افزایش تقاضای کشتی‌رانی داخلی • تمایل به تحصیل در رشته کشتی‌سازی و مهندسی دریا در میان دانشجویان 	<ul style="list-style-type: none"> • فساد دولتی • شهرت نامناسب کارخانه‌های کشتی‌سازی مربوط به تحویل و کیفیت انجام سفارش • رکود و رقابت شدید در بازار کشتی‌سازی جهان • تمایل نیروی کار تحصیل‌کرده به کار در شرکت‌های خارج از کشور

۵-۶- منابع

- Clarkson research services limited, World shipbuilding monitor, 2008.
- Clarkson research services limited, World shipbuilding monitor, 2009.
- Clarkson research services limited, Shipyard orderbook monitor, 2012.
- Clarkson research services limited, World shipbuilding monitor, 2012.
- D.Sokolic, Economics and Management of Shipbuilding Clusters: Possibilities for integrating Croatian Shipbuilding in the EU Shipbuilding Industry, EMNet Conference, 2009.
- Guidebook for European Investors in Vietnam, Asia Investment Facility Danish export association, 2006.
- Lloyd's Register Fairplay, World fleet statistics, 2006.
- Lloyd's Register Fairplay, World Shipbuilding Statistics, December 2007.
- OECD, Factors affecting the structure of the world shipbuilding industry, Organization for Economic Corporation and Development, Paris, 2007.
- OECD, The shipbuilding industry in Vietnam, Organization for Economic Corporation and Development, Paris, 2008.
- SmartComp, Maritime sector developments in the global markets, SmartComp Research Report No 3, 2013.
- The shipbuilders association of japan, Shipbuilding statistics, Public report, 2014.

فصل ششم

کشتی‌سازی در کشور هند

۶-۱- مقدمه

کشور هند با مساحت ۳,۲۸۷,۵۹۰ کیلومتر مربع، طبق آخرین سرشماری سال ۲۰۱۱، جمعیتی در حدود ۱۲۱۰ میلیون نفر داشته و از این بین در حدود ۳۱٪ افراد زیر ۱۴ سال بوده‌اند. این کشور از نظر مساحت هفتمین کشور بزرگ جهان و از نظر جمعیت دومین کشور جهان می‌باشد. هند با خط ساحلی بیش از ۷۰۰۰ کیلومتر، با کشورهای پاکستان، چین، نپال، بوتان، برمه و بنگلادش دارای مرز خشکی بوده و از طریق دریا نیز همسایگان متعددی دارد. این کشور که بزرگ‌ترین دموکراسی جهان محسوب می‌شود، علی‌رغم این‌که در گذشته نه‌چندان دور دچار فقر بود، اما در سال‌های اخیر پیشرفت‌های اقتصادی و علمی شایان توجهی را تجربه کرده است. این موارد سبب شده تا سرمایه‌گذاری‌های عظیم خارجی به این کشور گسیل شود. هرچند که کشاورزی کوچک‌ترین بخش اقتصادی این کشور است، اما تعداد شاغلین این بخش در حدود دو سوم نیروی کار کشور می‌باشد. بیش از نیمی از اقتصاد کشور را بخش خدمات تشکیل داده و رواج فن‌آوری اطلاعات و جمعیت تحصیل‌کرده و مسلط به زبان انگلیسی در هند، سبب شده است تا شرکت‌های بین‌المللی بخش خدمات مشتریان و پشتیبانی فنی خود را به این کشور برون‌سپاری کنند.



شکل ۶-۱- موقعیت جغرافیایی کشور هند

در حال حاضر، هند یکی از مهم‌ترین صادرکنندگان نیروی کار متخصص در زمینه‌های خدمات مالی و نرم‌افزاری و مهندسی نرم‌افزار است.

اقتصاد هند را می‌توان به سه دوره زمانی تقسیم کرد. دوره اول آن از دوران پیش از استعمار تا قرن هفدهم ادامه می‌یابد. دوره دوم مربوطه به دوران استعمار انگلیس است، که از قرن هفدهم شروع می‌شود و با استقلال هند در سال ۱۹۴۷ پایان می‌گیرد. دوره سوم از سال ۱۹۴۷ تا حال حاضر ادامه دارد. در این میان، نقطه‌ی قوت نظام اقتصادی هند تداوم نظام اقتصادهای خرد و کوچک در این کشور بوده است. بر خلاف بسیاری از کشورهای در حال توسعه در آمریکای لاتین، آفریقا یا حتی جنوب شرق آسیا از جمله اندونزی، هند هرگز دچار رکود شدید نبوده است.

از سال ۱۹۹۰ تاکنون، هند به یکی از ثروتمندترین کشورهای در حال توسعه تبدیل شده است. در این مدت، اقتصاد کشور به استثناء چند عقب‌گرد کوچک همواره رشدی چشم‌گیر داشته است. این رشد با مؤلفه‌های بهبود کیفیت زندگی از جمله افزایش امید به زندگی، میزان باسوادی و امنیت غذایی نیز همراه شده است. هند با رشد اقتصادی متوسط ۸٪ طی ۸ سال گذشته، به یک قدرت اقتصادی تبدیل گردیده است. این میزان رشد، نزدیک به رشد اقتصادی کشور

همسایه آن «چین» است. هرچند، مشکلات زیرساختی در این کشور جدی است. بخش محدودی از زیرساخت‌ها خصوصی شده و در بخش دولتی نیز اصلاحات کافی اتفاق نیفتاده و بودجه دولتی کافی جهت تأمین نیازهای زیرساختی وجود ندارد.

این کشور، در طی دوران استقلالش عمدتاً رویکردی سوسیالیستی در پیش گرفته و بر مشارکت بخش خصوصی، بازرگانی خارجی و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی نظارت‌های دولتی سخت‌گیرانه‌ای را اعمال می‌کرد. با این حال، در اوایل دهه نود، هند با درپیش‌گرفتن رویکرد اصلاحات اقتصادی و کاهش کنترل دولت بر تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی، به تدریج بازار خود را باز کرد.

کارشناسان، سرآغاز پیش‌رفت‌های اقتصادی هند را سال ۱۹۹۱ می‌دانند. در این سال مانموهان سینگ^۱ وزیر دارایی هند، برنامه‌هایی را برای خروج کشور از رکود اقتصادی به تصویب رساند و به تدریج به اجرا درآورد. از آن زمان به بعد، به تدریج قوانین مالیاتی دست و پاگیر لغو شدند، قوانین صادرات و واردات کشور تعدیل شدند، امکان سرمایه‌گذاری خارجی فراهم آمد و امنیت سرمایه‌های داخلی تأمین شد. وی پس از دستیابی به مقام نخست وزیری هند نیز، توسعه طرح‌هایی را که خود شروع کرده بود، ادامه داد.

به هر حال، برآورد می‌شود که تولید ناخالص داخلی این کشور در سال ۲۰۱۴ به عدد ۳/۰۵ تریلیون دلار دست یافته باشد. تحلیل‌گران اقتصادی، هم‌چنین پیش‌بینی می‌کنند که هند تا سال ۲۰۲۰ میلادی پس از آمریکا و چین سومین کشور صنعتی جهان شده و درآمد سرانه کشور به ۵۰۰۰ دلار یعنی به حدود سه برابر میزان فعلی برسد.

هند در حال حاضر با مسئله رشد جمعیت و چالش کاستن از نابرابری اقتصادی و اجتماعی روبه‌روست. اگرچه از آغاز استقلال، میزان فقر عمدتاً به خاطر انقلاب سبز و انجام اصلاحات اقتصادی کاهش چشم‌گیری یافته‌است، اما هم‌چنان به عنوان یک معضل جدی پا برجا بوده و رشد اقتصادی نامتوازن در این کشور بسیار فراگیر است. خصوصی‌سازی صنایع دولتی و آزاد کردن برخی بخش‌ها به نفع منافع بخش خصوصی و خارجی، در میان بحث و جدل‌های سیاسی به کندی پیش‌رفته است. سرمایه‌گذاری خارجی در هند در طول پنج سال گذشته بسیار زیاد بوده و خصوصی‌سازی‌های موفق نیز در آن انجام شده است. گفتنی است که بخش ارتباطات و اطلاعات، بزرگ‌ترین سهم را در مشارکت بخش خصوصی داشته است. در این بخش، کشور در حدود دو برابر چین سرمایه جذب کرده است. اما بخش حمل و نقل که به طور سنتی

اساس زیرساخت‌های اقتصادی را تشکیل می‌دهد، کم‌ترین میزان مشارکت بخش خصوصی را در طول سال‌های گذشته داشته و در مقابل، چین پنج برابر هند در این بخش شاهد مشارکت بخش خصوصی بوده است.

جدول ۶-۱- سهم بخش‌های سه گانه در اقتصاد هند (درصد)

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۱۷	۱۹	۱۶/۱	۱۶/۵	سهم بخش کشاورزی در اقتصاد ملی
۲۸	۲۶	۲۸/۶	۲۹	سهم بخش صنعت در اقتصاد ملی
۵۵	۵۵	۵۵/۳	۵۶	سهم بخش خدمات در اقتصاد ملی

جدول ۶-۲- شاخص‌های کلان اقتصاد هند

میزان شاخص				عنوان شاخص
۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	
۱/۸۴	۱/۸۷	۱/۷۱	۱/۳۷	تولید ناخالص داخلی (تریلیون دلار)
۲۵	۲۶	۳۰	۳۱	سهم واردات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۲۶	۲۷	۲۷	۲۸	ارزش افزوده بخش صنعت (درصد از درآمد خالص ملی)
۲۴	۲۴	۲۲	۲۰	سهم صادرات کالاها و خدمات در اقتصاد ملی (درصد از درآمد خالص ملی)
۲۴	۳۶/۵	۲۷/۴	۳۵/۶	سرمایه گذاری خارجی مستقیم (میلیارد دلار)
۱۵۰۳	۱۵۴۰	۱۴۱۷	۱۱۴۷	درآمد سرانه سالانه (دلار)

۶-۲- سازمان‌ها و ارگان‌ها

درآمد بخش کشتی‌سازی تجاری هند، در بازه ده ساله ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰ تقریباً ۱۴ برابر شده است. این رشد در سایه حمایت دولت و وضعیت مناسب بازار کشتی‌سازی جهان در این دهه بوده است. یکی از عوامل مهم رشد صنعت، یارانه‌های اختصاص یافته از سوی دولت هند در

برنامه پنج‌ساله دهم (سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۷) بوده است. در جدول ۳-۶ جزئیاتی از روند یارانه‌های اختصاص یافته از سوی دولت تا سال ۲۰۰۷ ارائه شده است.

جدول ۳-۶- جزئیات یارانه‌های دولت هند به بخش کشتی‌سازی

سال	مشمولان طرح	طرح
۱۹۹۳	کشتی‌سازی‌های بخش دولتی	<ul style="list-style-type: none"> • یارانه ۳۰٪ شامل قیمت کشتی‌های اقیانوس‌پیمای ساخته شده در کشتی‌سازی‌های دولتی می‌شود. • شرکت‌های کشتی‌رانی حق استفاده از وام با بهره دولتی ۹٪ را دارند که تا سقف ۸۰٪ از هزینه ساخت کشتی را شامل می‌شود.
۱۹۹۷	کشتی‌سازی‌های بخش دولتی	<ul style="list-style-type: none"> • سیاست یارانه سال ۱۹۹۳ به مدت پنج سال دیگر تمدید شد. وام بازرگانی خارجی^۱ جایگزین وام با بهره دولتی شد.
۲۰۰۲	کشتی‌سازی‌های بخش دولتی و خصوصی	<ul style="list-style-type: none"> • یارانه ۳۰٪ شامل کشتی‌های اقیانوس‌پیمای با طول بیش از ۸۰ متر می‌شود. • یارانه ۳۰٪ به کشتی‌سازی‌های خصوصی نیز تعلق می‌گیرد.

از سال ۲۰۰۲، طرح حمایت یارانه‌ای دولت که تنها فعالیت کارخانه‌های دولتی را در برمی‌گرفت، مشمول کارخانه‌های خصوصی نیز گردید. دامنه این طرح حمایتی، سفارش‌های ساخت در هر دو زمینه صادرات و بازار داخل بوده است. این طرح که تا ۱۴ آگوست سال ۲۰۰۷ اعتبار داشت، توسط دولت تمدید نشده است. در گزارش کارگروه صنعت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی که به منظور تدوین برنامه پنج‌ساله یازدهم^۲ تهیه شده است، به لزوم تخصیص این یارانه برای ادامه یافتن روند پیشرفت صنعت کشتی‌سازی هند تأکید شده است. این یارانه به صورت وام بوده و شامل ۳۰٪ قیمت قرارداد ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما با طول بیش از ۸۰ متر بوده است. البته در این طرح عنوان شده بود که سفارش ساخت برای بازار داخلی باید شرایط زیر را دارا باشد:

- سفارش ساخت در یک مناقصه بین‌المللی دریافت شده باشد.

1- External Commercial borrowing (India) - ECB

2-Report of working group for shipbuilding and ship repair industry for the 11th five year plan (2007-2012)

- کشتی تجاری باید با شرایط ذکر شده در بخش سوم اعلامیه کشتی‌رانی تجاری^۱ مصوب سال ۱۹۵۸، هم‌خوانی داشته و بیش از ۸۰ متر طول داشته باشد.
 - کشتی‌سازی‌های خصوصی پس از تحویل کشتی، یارانه ۳۰٪ را دریافت می‌کنند
 - یارانه ۳۰٪ به هر سفارش صادراتی با هر نوع و ابعاد شناور تعلق می‌گیرد. پرداخت یارانه سفارش‌هایی که از طریق مناقصه یا مذاکره ثبت شده باشند، به طریق زیر محاسبه می‌شوند:
 - یارانه بر اساس قیمتی که کارخانه کشتی‌سازی هندی در مناقصه بین‌المللی برنده شده است، محاسبه می‌شود.
 - هنگامی که قیمت قرارداد بر اساس مذاکره مشخص شده باشد، میزان یارانه پرداختی طبق نظر مدیرکل کشتی‌رانی^۲ مشخص می‌شود.
- در قانون سال ۲۰۱۳ به منظور حمایت از تجارت تعمیر کشتی، محدودیت زمان مصرف کالای وارداتی مورد نیاز تعمیر کشتی، از سه ماه به یک سال افزایش یافت. به منظور حمایت از تجارت ساخت کشتی، از سال ۲۰۱۳ معافیت از مالیات تولید، شامل بخش کشتی‌سازی می‌شود. همچنین طبق قانون، به کشتی‌هایی که در بازار داخلی به فروش می‌رسند، مالیات بر ارزش افزوده^۳ تعلق می‌گیرد.
- با این حال در طرح‌های پرداخت یارانه و مالیات مرتبط با صنعت کشتی‌سازی هند، مشکلاتی وجود دارد و وزارت کشتی‌رانی هند به عنوان کارگزار اصلی صنعت کشتی‌رانی و کشتی‌سازی این کشور، پس از کاهش سهم هند از بازار کشتی‌سازی جهان، در حال بازنگری طرح‌های موجود می‌باشد.
- بانک صادرات-واردات هند نیز قصد دارد با الگوبرداری از فعالیت‌های بانک صادرات-واردات چین و سیاست‌های مناسب حمایتی دیگری که در کشورهای نوظهوری مانند برزیل و ویتنام اتخاذ شده است، از صنعت کشتی‌سازی این کشور حمایت به عمل آورد. در سال ۲۰۱۴ نیز دولت این کشور، در حال تهیه سیاست جامعی جهت حمایت از صنعت کشتی‌سازی بوده است.
- از مهم‌ترین مراکز آموزش علوم دریایی در هند می‌توان به دانشگاه دریایی هند^۴ اشاره کرد. این دانشگاه در سال ۲۰۰۸ و طبق دستور پارلمان هند تأسیس شده و در زمینه مهندسی کشتی، علوم دریایی، مدیریت دریایی، حقوق دریایی و حمل و نقل دریایی در دوره‌های کارشناسی،

1- Merchant Shipping Act

2- Director General (Shipping)

3- Value Added Tax - VAT

4-Indian Maritime University - IMU

کارشناسی ارشد و دکترا دانشجوی می‌پذیرد. طبق دستور دولت هند، مؤسسات آموزشی و تحقیقاتی زیر به دانشگاه دریایی هند به عنوان تنها دانشگاه هند که صرفاً در زمینه دریایی تمرکز دارد، ملحق شده‌اند:

- انجمن تحقیقاتی و مهندسی دریایی^۱ در کلکته و بمبئی^۲
- کالج عالی تحقیقات و مطالعات دریایی لال بهادور شاستری^۳ در بمبئی
- تی.اس. چاناکیا^۴ در بمبئی
- آکادمی ملی آموزش دریایی در چنی^۵
- انجمن مدیریت بندر هند^۶ در کلکته
- کمپ ویساخاپاتنام^۷ دانشگاه دریایی هند (مرکز تحقیق و طراحی کشتی ملی)

۶-۳- صنعت و عمل کرد آن

در حال حضور، حدود ۲۷ کارخانه کشتی‌سازی در کشور هند وجود دارد که ۸ کارخانه متعلق به بخش دولتی و ۱۹ کارخانه دیگر متعلق به بخش خصوصی هستند. شش کارخانه بخش دولتی زیر نظر مستقیم دولت مرکزی و دو کارخانه زیر نظر دولت محلی فعالیت دارند. بزرگ‌ترین شناورهایی که قابلیت ساخت آن در بخش دولتی کشتی‌سازی هند وجود دارد، ۱۱۰,۰۰۰ DWT تن در کارخانه کشتی‌سازی کوچین^۸ و ۸۰,۰۰۰ DWT در کارخانه کشتی‌سازی هندوستان هستند. این میزان توانایی ساخت نسبت به روند موجود در بازار جهانی در ساخت شناورهای عظیم به نسبت ناچیز است. ظرفیت ساخت کلیه کشتی‌سازی‌های هند در مجموع حدود ۵۰۰,۰۰۰ DWT برآورد می‌شود. فهرست کارخانه‌های کشتی‌سازی دولتی هند در جدول ۶-۴ ارائه شده است.

1- Marine Engineering and Research Institute

2- Mumbai

3- Lal Bahadur Shastri College of Advanced Maritime Studies and Research

4- T.S. Chanakya

5- National Maritime Academy, Chennai

6- Indian Institute of Port Management

7- Visakhapatnam Campus

8-Cochin Shipyard Ltd.

جدول ۶-۴- فهرست کارخانه‌های کشتی‌سازی دولتی هند

ناظر	کشتی‌سازی	دولتی/استانی
وزارت کشتی‌رانی	Cochin Shipyard Ltd.	دولت مرکزی
وزارت کشتی‌رانی	Hooghly Dock & Port Engrs Ltd, Kolkata	دولت مرکزی
وزارت دفاع	Mazagon Dock Ltd, Mumbai	دولت مرکزی
وزارت دفاع	Garden Reach Shipbuilders & Engrs Ltd, Kolkata	دولت مرکزی
وزارت دفاع	Hindustan Shipyard Ltd Visakhapatnam Ltd.	دولت مرکزی
وزارت دفاع	Goa Shipyard Limited, Goa	دولت مرکزی
استانداری بنگال غربی	Shalimar Works Ltd, Kolkata	استانداری
استانداری گجرات	Alcock Ashdown (Gujarat) Ltd.	استانداری

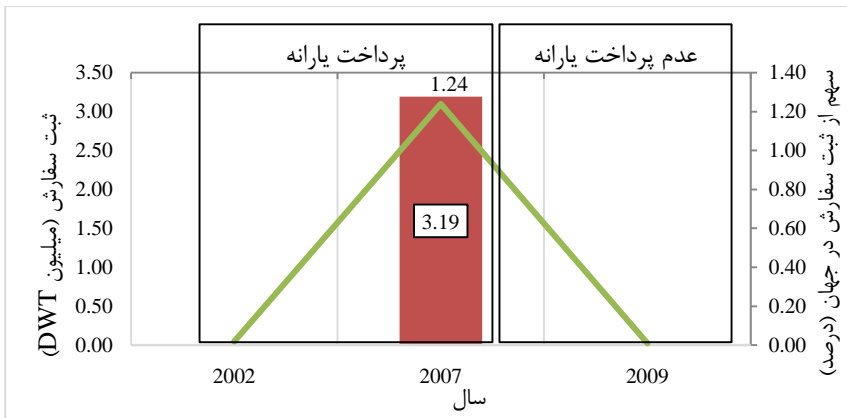
با این‌که واحدهای ساخت و تعمیر کشتی خصوصی هند از نظر تعداد زیاد هستند، با این‌حال از نظر ظرفیت و گستره محصولات دارای محدودیت زیادی می‌باشند. چند کارخانه کشتی‌سازی مهم بخش خصوصی و زمینه فعالیت آن‌ها در جدول ۶-۵ معرفی شده است.

جدول ۶-۵- کارخانه‌های کشتی‌سازی مهم بخش خصوصی

فعالیت	نام شرکت
ساخت و تعمیر کشتی	ABG Shipyard
ساخت و تعمیر کشتی	Bharati Shipyard
ساخت کشتی	Pipavav Shipyard
ساختی و تعمیر کشتی	Chowgule & Company Limited
ساخت و تعمیر کشتی	L&T Shipyard
ساخت و طراحی کشتی	Tebma Shipyard

با شروع رکود اقتصاد جهانی از سال ۲۰۰۸ و در فقدان حمایت‌های دولت هند پس از پایان طرح پرداخت یارانه در سال ۲۰۰۷، ثبت سفارش در کارخانه‌های کشتی‌سازی هند به شدت کاهش یافت. کارخانه‌های کشتی‌سازی هند با ثبت تعداد کمی سفارش در این سال‌ها، سهم خود را حتی در بازار داخلی به کارخانه‌های کشتی‌سازی خارجی، به خصوص شرکت‌های چینی واگذار کردند. تأثیر عدم تمدید طرح پرداخت یارانه در شرایط دشوار بحران اقتصادی بر روی بخش کشتی‌سازی هند، در شکل ۶-۲ به خوبی مشخص است. در این شکل روند رو به رشد

ثبت سفارش بخش کشتی‌سازی هند از شروع طرح پرداخت یارانه (۲۰۰۲) تا پایان آن (۲۰۰۷) و افت شدید آن در سال ۲۰۰۹ از نظر حجم و سهم در بازار جهانی مشاهده می‌شود. به جرأت می‌توان گفت که این کاهش، نتیجه مستقیم ادامه نیافتن طرح پرداخت یارانه توسط دولت به بخش کشتی‌سازی است، به دلیل این که علی‌رغم بحران جهانی، در کشورهایی مانند چین و کره جنوبی و در سایه حمایت‌های مستقیم و غیر مستقیم دولت، سهم آن‌ها از بازار جهانی افزایش یافته است. گفتنی است که در سال‌های رشد، میزان سفارشات کل بخش کشتی‌سازی هند در سایه رشد تجارت جهانی و حمایت‌های دولت توانسته بود از ۰/۳ میلیون DWT در سال ۲۰۰۲ به ۱/۳ میلیون DWT در سال ۲۰۰۷ افزایش یابد.



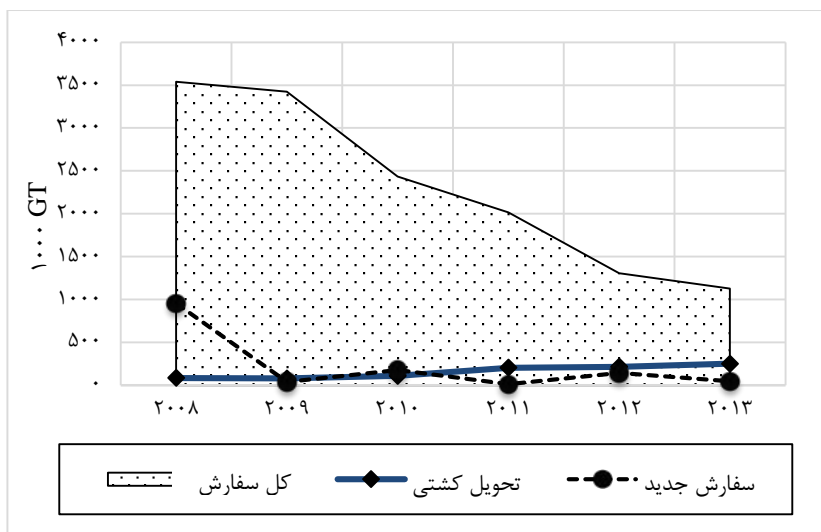
شکل ۶-۲- کاهش ثبت سفارش پس از برداشتن طرح پرداخت یارانه

پس از بحران، سهم این کشور از آمار کل سفارشات بازار کشتی‌سازی جهان که از نظر GT به حدود ۱٪ (بیش از ۳ میلیون تن) در سال ۲۰۰۸ رسیده بود، به ۰/۶٪ (حدود ۱ میلیون تن) در سال ۲۰۱۳ کاهش یافت. صنعت کشتی‌سازی هند با عمل‌کردی مناسب، توانست جایگاه خود را در بازار کشتی‌سازی جهان از رتبه‌ی دهم در سال ۲۰۰۶ به رتبه‌ی ششم در سال ۲۰۰۸ و سپس به رتبه‌ی پنجم در سال ۲۰۰۹ برساند، اما در ادامه با افت قابل توجه به رتبه‌ی یازدهم در سال ۲۰۱۳ تنزل یافت.

آمار تحویل کشتی‌سازی‌های هند در سال‌های اخیر روند رو به رشد خوبی داشته است. سهم این کشور در آمار جهانی تحویل کشتی، از ۰/۱٪ در سال ۲۰۰۸ (۸۴ هزار GT) به ۰/۴٪ در سال ۲۰۱۳ (۲۵۱ هزار GT) رسیده است.

علی‌رغم رشد بازار جهانی کشتی‌سازی در سال ۲۰۱۳ و افزایش ثبت سفارش بازار جهانی از ۳۸ میلیون GT به بیش از ۱۰۰ میلیون GT، صنعت کشتی‌سازی هند از این رشد بهره‌ای نبرده و سهم این کشور به حدود صفر درصد از بازار جهانی ثبت سفارشات رسیده است. این کاهش از سال ۲۰۱۰ به ۲۰۱۱ نیز رخ داده است.

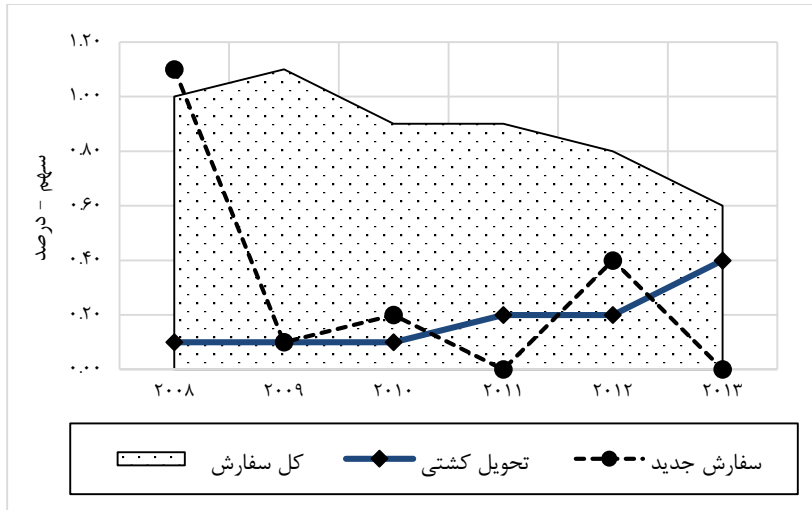
در دو شکل ۳-۶ و ۴-۶، کاهش ثبت سفارش و کل سفارش صنعت کشتی‌سازی هند پس از سال ۲۰۰۸ از نظر GT و سهم این کشور مشاهده می‌شود. با این حال، از نظر آمار تحویل رشد نسبی در سال‌های پس از بحران اقتصادی از نظر سهم و GT رخ داده است. اخذ سفارشات زیاد در سال‌های قبل و پاسخگو نبودن ظرفیت‌های تولید، می‌تواند از دلایل این روند باشند.



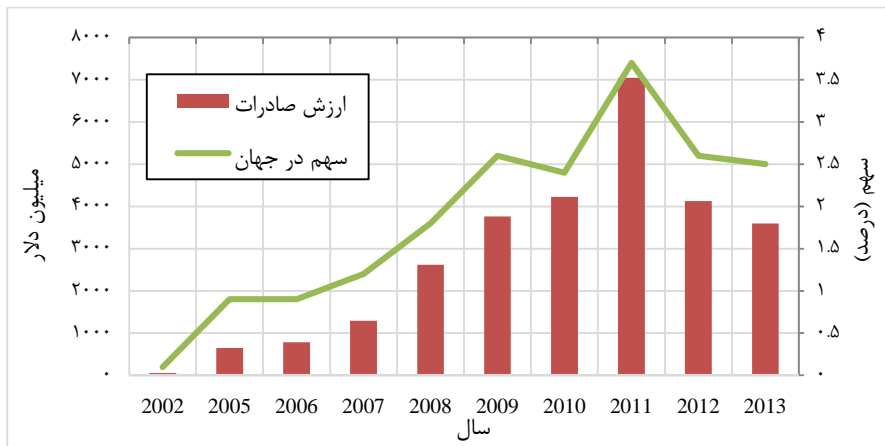
شکل ۳-۶- وضعیت کشتی‌سازی سال‌های اخیر هند در بازار کشتی‌سازی جهان (GT)

هم‌چنین، می‌توان وضعیت صنعت کشتی‌سازی هند را از جنبه عمل‌کرد صادراتی مورد بررسی قرار داد. بین سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۱ رشد صادرات این کشور در نتیجه رشد سریع این کشور در بازار کشتی‌سازی جهانی مشاهده می‌شود. مقام این کشور در میان صادرکنندگان کشتی در جهان از مقام ۲۲ (با سهم حدود ۰/۹٪) در سال ۲۰۰۵ به مقام دهم (سهم ۱/۸٪) در سال ۲۰۰۸ و سپس مقام پنجم (۲/۶٪) در سال ۲۰۰۹ ارتقاء یافته است.

هند در سال ۲۰۱۱، چهارمین صادرکننده کشتی بوده است. با این حال با کاهش سهم هند از بازار کشتی‌سازی جهان، مقام این کشور به رتبه هفتم در سال ۲۰۱۳ تنزل کرده است. در شکل ۶-۵ آمار صادرات کشتی و قایق هند ارائه شده است.



شکل ۶-۴ - سهم کشتی‌سازی هند از بازار کشتی‌سازی جهان (GT)



شکل ۶-۵ - روند صادرات کشتی و قایق کشور هند براساس میلیون دلار

صادرات هند در سال ۲۰۱۱ به یکباره به رقم ۷ میلیارد دلار رسیده که قسمت عمده آن به دلیل افزایش ناگهانی صادرات به کشورهای سنگاپور، امارات متحده عربی، سریلانکا، عمان و اندونزی بوده است. پس از سال ۲۰۱۱، صادرات به کشور سنگاپور شاهد کاهش شدیدی بوده اما صادرات به بقیه کشورها تقریباً ادامه داشته است. در جدول ۶-۶ آمار کامل صادرات کشتی و قایق هند به کشورهای مختلف^۱ آورده شده است.^۲ کشورهای آفریقایی از اهداف صادراتی تولیدات بخش دریایی هند بوده و بانک صادرات-واردات این کشور تعدادی از کشورهای آفریقایی را به عنوان هدف استراتژیک صادرات کشتی و قایق معرفی کرده است. با نگاهی به ترکیب محصولات صادر شده توسط هند در سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۳ بر اساس کد بین‌المللی HS^۳ (جدول ۶-۷)، صادرات یدک‌کش‌ها با ۳۱٪ از ارزش صادرات هند، بالاترین میزان را به خود اختصاص داده است.

جدول ۶-۶- روند صادرات کشتی و قایق هند به کشورهای دیگر براساس میلیون دلار

مقصد صادرات	۲۰۰۲	۲۰۰۵	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
جهان	۵۶/۴	۶۴۸/۹	۴۲۲۳	۷۰۴۸	۴۱۲۴	۳۵۹۷
سنگاپور	۰/۳	۲۴۱/۷	۷۶۸/۹	۳۱۰/۵	۱۴۱۷/۶	۱۷۰۶/۵
امارات متحده	۳/۷	۱۰۱/۷	۳۲۸/۹	۱۰۹۴/۶	۷۱۹/۸	۱۰۶۲/۵
سریلانکا	۳/۴	۰/۹	۱۱۷/۶	۲۳۲/۸	۲۵۵/۷	۲۳۲/۶
اندونزی	-	۱۰/۲	۷	۲۲۸/۷	۶۰۸/۸	۱۲۵
هلند	۰/۲	۵۸/۱	۲۵/۹	۹۵/۵	۲۸۸/۲	۱۱۰
ایتالیا	-	-	۱۶/۸	۰/۳	۰/۱	۶۵/۳
بلژیک	-	-	-	۰/۰۱	۰/۰۱	۳۵/۳
برزیل	۰/۱	۰/۰۱	۱۷/۹	-	۲۸/۸	۲۴/۴
آفریقای جنوبی	۰/۰۲	-	۹۴۸/۳	۰/۱	۰/۰۵	۲۰/۱
تایلند	-	-	۰/۲	۳۶/۸	۳/۲	۱۶
سیرالئون	-	-	-	-	-	۱۵/۱

1- HS-89

۲- اطلاعات صادرات کشور هند از بانک اطلاعاتی سازمان ملل متحد استخراج شده است.

3 -Harmonized System Code – HS Code

از دیگر تولیدات مهم این کشور می‌توان به دسته شناورهای سبک که عمل خاصی را انجام می‌دهند (مانند جرثقیل شناور، حوضچه شناور و غیره) ^۱ (۱۸٪)، قایق‌های امداد و نجات ^۲ (۱۴٪)، شناورهای حمل بار و مسافر (۱۳٪) و لایروپ‌ها (۱۱٪) اشاره کرد. سهم کمتر کشتی‌های حمل بار و مسافربری در صادرات کشور هند قابل توجه است.

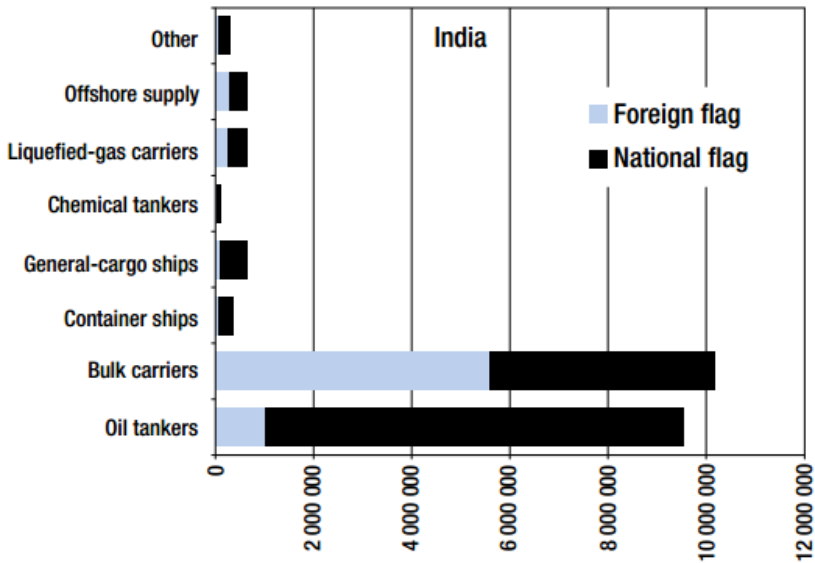
کشتی‌های فله‌بر و نفت‌کش، قسمت عمده ناوگان تجاری هند را تشکیل می‌دهند. تناژ این دو نوع شناور به تنهایی بالغ بر ۲۰ میلیون DWT می‌باشد. حجم بالای کشتی‌های نفت‌کش با پرچم هند قابل توجه است، بازاری که در صورت توجه به آن، تقاضا و درآمد زیادی را برای کارخانه‌های کشتی‌سازی هند فراهم می‌آورد. ترکیب شناورهای ناوگان تجاری هند در شکل ۶-۶ ارائه شده است.

جدول ۶-۷- گستره صادرات بخش ساخت کشتی و قایق هند بین سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۳ به میلیون دلار

HS	نام محصول	۲۰۰۲	۲۰۰۵	۲۰۱۰	۲۰۱۲	۲۰۱۳
۸۹۰۴۰۰	یدک‌کش	۱۵/۵	۲۵/۳	۵۲۱/۹	۹۶۸	۱۱۱۰
۸۹۰۵۹۰	شناورهای با عمل‌کرد خاص (مانند جرثقیل شناور)	۰/۰۲	۱۵۹/۲	۱۵۶۹/۶	۱۶۱۷/۳	۶۴۲/۳
۸۹۰۶۹۰	قایق نجات	-	۱۳۶/۸	۳۳۸	۲۲۷/۱	۵۱۴/۱
۸۹۰۱۹۰	شناورهای باربری، باربری- مسافربری	۲۰/۳	۹۲	۴۴۴/۴	۳۴۲/۷	۴۶۱/۶
۸۹۰۵۱۰	لایروپ	۱۸/۴	۱۱۹/۸	۷۹/۳	۹۰/۱	۴۰۳
۸۹۰۵۲۰	واحدهای تولید یا حفاری شناور یا مغروق	-	۰/۱	۱۰۷۳	۶۲۲	۲۸۱/۴
۸۹۰۱۱۰	کشتی تفریحی، قایق توریستی	۰/۸	۱۰۲/۴	۶۸/۸	۲۲۹	۱۶۴/۳
۸۹۰۷۹۰	بویه، چراغ دریایی، پانتون و دیگر سازه‌های شناور	۰/۰۴	۰/۱	۲/۹	۱/۷	۱۳/۱
۸۹۰۱۲۰	نفت‌کش	۰/۰۱	۰/۱	۷/۱	۲۵/۳	۶/۵

۱- Floating docks and vessels which perform special functions - شناورهای حفاری و تولید فراساحل، لایروپ‌ها، شناورهای ماهی‌گیری و جنگی در این دسته قرار نمی‌گیرند.

2- Vessels, Incl. lifeboats (excl. warships, rowing boats and other vessels)



شکل ۶-۶- ترکیب ناوگان کشور هند تا ماه ژانویه سال ۲۰۱۳ (DWT)

۴-۶- روند توسعه صنعت

سهم کشتی‌سازی هند در سایه یارانه‌های تعلق گرفته از سوی دولت و رونق بازار کشتی‌سازی جهان از ۰/۱٪ بازار جهانی سفارشات ساخت کشتی در سال ۲۰۰۱ به حدود ۱٪ در سال ۲۰۰۸ افزایش یافت.

در سایه حمایت دولت از کشتی‌سازی‌های بخش خصوصی و دولتی از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۷، در این سال‌ها کشتی‌سازی هند شاهد رشد چشم‌گیری در زمینه‌های مختلف بوده است. در جدول ۶-۸ افزایشی که در زمینه درآمد، سفارشات ساخت، سرمایه‌گذاری و تعداد کارکنان بخش خصوصی در این سال‌ها رخ داده است، ارائه شده است.

جدول ۶-۸- توسعه بخش خصوصی صنعت کشتی‌سازی هند^۱

افزایش از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۷	
۲/۷۸ میلیارد دلار	کل سفارش
۴۵۰ میلیون دلار	درآمد
۶۴۳ میلیون دلار	سرمایه‌گذاری
۶۵۴۶ نفر	اشتغال

تا سال ۲۰۰۲، کارخانه‌های کشتی‌سازی هند ساخت شناورهای ساده‌ای چون یدک‌کش‌ها، شناورهای حمل کالای عمومی، کشتی مسافربری و مواردی از این دست را در کارنامه کاری خود ثبت کرده بودند. بعد از آغاز طرح حمایتی دولت، کارخانه‌های کشتی‌سازی هند شناورهای پیچیده‌تر و تجاری مانند فله‌برها و نفت‌کش‌ها را وارد گستره محصولات خود نمودند. لازم به ذکر است که در بازه ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۷، کارخانه‌های کشتی‌سازی هند تعداد قابل ملاحظه‌ای کشتی فله‌بر پاناماکس را در کارنامه خود ثبت کردند. در جدول ۶-۹ آمار تحویل کشتی توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی هند در سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۰۷ مقایسه شده است. افزایش گستره و میزان تولیدات کارخانه‌های کشتی‌سازی هند در این جدول به خوبی مشخص است. طبق اعلام کمیسیون برنامه‌ریزی^۲ هند، حدود ۹۵٪ از تجارت هند از نظر حجم و ۶۵٪ از نظر ارزش از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود. ترافیک کالا در بنادر هند نیز در بین سال‌های ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۹ حدوداً چهار برابر شده و به میزان ۸۵۰ میلیون تن رسیده است.

۱- آمار جدول از روپیه هند به دلار آمریکا تبدیل شده است. هر ۱۰۰۰ روپیه هند تقریباً برابر با ۱۶/۲ دلار است.

جدول ۶-۹- آمار تحویل کارخانه‌های کشتی‌سازی هند در آغاز و پایان طرح حمایتی دولت (GT)

نوع کشتی	۲۰۰۲	۲۰۰۷	افزایش از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۷ (درصد)
حمل فرآورده	-	۱,۵۶۱	↑
حمل اسفالت یا قیر	۳,۵۰۰	-	↓
فله‌بر	-	۳۳۲,۶۴۳	↑
کالای عمومی	۲,۱۹۳	۱۱,۰۰۰	افزایش ۴۰۲٪
مسافربری	۳۲۸	-	↓
خدمات فراساحل	-	۱۶,۲۵۰	↑
یدک‌کش	۳۳۵	۱,۹۶۲	افزایش ۴۸۶٪
تانکر آب	-	۱,۱۳۶	↑
پشتیبانی لنگراندازی	۱,۳۰۰	۱۵,۲۸۰	افزایش ۱۰۷۵٪
مجموع	۷,۶۵۶	۳۹۶,۶۶۷	افزایش ۵۰۰٪

هم‌چنین طبق برنامه توسعه ملی دریایی^۱، بودجه حدود ۱۲ میلیارد دلاری به منظور توسعه ۱۲ بندر اصلی این کشور و حدود ۹ میلیارد دلار برای پروژه‌های توسعه بخش کشتی‌رانی در سال ۲۰۱۵ در نظر گرفته شده است. فعالیت‌های صادراتی و وارداتی هند عمدتاً به کمک خدمات شناورهای با پرچم خارجی انجام شده است. سهم شناورهای خارجی در این فعالیت‌ها از ۶۰٪ در دهه ۸۰ میلادی به حدود ۹۲٪ در سال ۲۰۰۹ افزایش یافته است، که این امر نشان از رشد کم تولیدات صنعت کشتی‌سازی نسبت به نیازهای موجود در بخش حمل و نقل دریایی این کشور می‌باشد. سن بالای شناورهای ناوگان تجاری هند و عدم مطابقت با قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی از سهم شناورهای با پرچم هند کاسته است. در حال حاضر، شرکت‌های کشتی‌رانی داخلی هند در خرید و تعمیر کشتی به میزان زیادی به کارخانه‌های کشتی‌سازی خارجی وابسته‌اند. سیاست‌های حمایتی و تشویقی به منظور تأمین ناوگان تجاری هند از کارخانه‌های کشتی‌سازی این کشور می‌تواند به روند خودکفایی هند در حمل و نقل دریایی بهبود بخشد. با رشد اقتصاد هند نیاز به حمل و نقل دریایی نیز در این کشور افزایش خواهد یافت.

شورای ملی تولید رقابتی^۱ هند بر ضرورت وجود سیاست حمایتی از بخش کشتی‌سازی به منظور افزایش توانایی‌های رقابتی کارخانه‌های کشتی‌سازی هند در بازار داخلی و صادراتی تأکید کرده است. رقابتی که باعث افزایش قدرت بخش کشتی‌سازی و در نتیجه تولید شغل و توسعه استراتژیک خواهد شد. این شورا پیشنهاد کرده تا بخش کشتی‌سازی هند در قالب زیرساخت در نظر گرفته شده و به عنوان یک بخش استراتژیک به آن توجه شود.

وزارت کشتی‌رانی هند به منظور توسعه بخش دریایی این کشور برنامه‌ای را تا سال ۲۰۲۰ تنظیم کرده که از اهداف آن در بخش کشتی‌سازی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد^۲:

- رسیدن به سهم ۵٪ در بازار جهانی
 - ایجاد وضعیت مناسب در صنایع تأمین‌کننده بخش کشتی‌سازی
 - ایجاد ۵۰۰ هزار شغل در بخش کشتی‌سازی و صنعت تأمین تجهیزات دریایی
 - توسعه فعالیت‌های تحقیق و توسعه و قابلیت‌های طراحی کشتی‌های تجاری
 - خودکفایی در بازار تعمیر کشتی
- مشکلات موجود بر سر راه صنعت کشتی‌سازی در راستای تحقق اهداف برنامه دریایی ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰ را می‌توان به چهار بخش تولید، فن‌آوری، منابع و نیروی کار متخصص تقسیم کرد. وزارت کشتی‌رانی برای جبران این ضعف‌ها راه‌حلهایی را مطرح کرده است:
- با قطع شدن پرداخت یارانه‌های حمایتی دولت در سال ۲۰۰۷، روند سریع رشد صنعت کشتی‌سازی در هند پایان یافت. به منظور رشد صنعت کشتی‌سازی و افزایش قدرت رقابت در بخش کشتی‌سازی اعمال طرح‌های حمایتی مناسب از سوی دولت مانند پرداخت یارانه، تخفیف مالیاتی، تخفیف در تعرفه‌های وارداتی و مواردی از این دست ضروری است.
 - ایجاد هاب تعمیر و نگهداری کشتی در بنادر اصلی.
 - نگاه به کشتی‌سازی به عنوان یک زیرساخت.
 - نگاه به کشتی‌سازی به عنوان یک بخش استراتژیک.
 - ایجاد انگیزه برای کشتی‌سازان داخلی به کمک افزایش قدرت رقابت آن‌ها با طرح‌های حمایتی، ایجاد زیرساخت‌ها، ایجاد تمایل در دولت به خرید از تولیدکنندگان داخلی، به عنوان مثال در خرید لایروپ‌های مورد نیاز.

- تغییر در ساز و کارهای مالیاتی نامناسب موجود که بر رشد صنعت کشتی‌سازی تأثیر منفی می‌گذارد.
- بدین ترتیب، قرار است تا به روش‌های زیر ضعف در فن‌آوری برطرف شود:
 - انتقال فن‌آوری‌های گران‌قیمت کشتی‌سازی به کمک خرید یا مشارکت با شرکت‌های خارجی. به عنوان مثال طرح کمک مالی به منظور افزایش انگیزه در زمینه ارتقاء فن‌آوری و استفاده از گاز طبیعی مایع به عنوان سوخت جایگزین در دستور کار قرار گرفته است.
 - مدرن‌سازی کارخانه‌های کشتی‌سازی به کمک نصب جرثقیل‌های با ظرفیت بیش‌تر و ایجاد واحدهای زیرساختی مرتبط. جرثقیل بزرگ‌تر در کارخانه کشتی‌سازی زمان ساخت را کاهش می‌دهد و به همین دلیل ظرفیت ساخت کارخانه را افزایش خواهد داد.
 - با این‌که کارخانه‌های کشتی‌سازی هند تعدادی مرکز طراحی کوچک تأسیس کرده‌اند و تعدادی مرکز نیز به صورت مستقل در امر طراحی فعالند، با این حال به شکلی گسترده خرید قسمت اصلی طراحی از شرکت‌های خارجی و انجام طراحی تفصیلی در داخل کشور هند انجام می‌شود. به منظور ارتقاء توانایی‌های طراحی می‌توان تعداد فارغ‌التحصیلانی که توانایی طراحی دارند را افزایش داد و در کنار آن نیز اقدام به ایجاد مراکز تحقیق و توسعه کرد. در کنار ایجاد انگیزه برای افزایش فعالیت‌های طراحی در داخل کشور نیاز به ترغیب شرکت‌های خارجی جهت تأسیس مراکزی در داخل هند وجود دارد.
 - هند در حال حاضر در زمینه تولید تجهیزاتی مانند موتور، چرخ‌دنده و مواردی از این دست تخصص نداشته و حدود ۲۰ تا ۲۵ شرکت خارجی اقدام به تأسیس واحدهایی در خاک کشور هند کرده‌اند. ایجاد بخش صنعت تأمین تجهیزات دریایی ملی باید در دستور کار قرار گیرد و سیاست‌هایی به منظور ارتقاء این بخش تنظیم شوند. در حال حاضر حدود ۶۵٪ از ارزش یک کشتی در هند متعلق به تجهیزات آن است که حدود دو سوم آن از طریق واردات در اختیار کشتی‌سازی‌ها قرار می‌گیرد.
- ضعف در منابع را نیز می‌توان به روش‌های زیر جبران کرد:
 - به نظر می‌رسد کشور هند قابلیت تولید فولاد با کیفیت مورد نیاز در صنعت کشتی‌سازی را ندارد. امتیازاتی بر روی مالیات بر ارزش افزوده و مالیات فروش می‌تواند به شرکت‌های فولاد کمک کند، تا فولاد مورد نیاز صنعتی کشتی‌سازی را تأمین کنند.
 - کمک مالی به کارخانه‌های کشتی‌سازی به منظور ایجاد واحدهای جدید و گسترش فعالیت و همچنین به منظور تأمین سرمایه مورد نیاز تولید.

- با افزایش کیفیت دوره‌هایی که در مراکز آموزشی در زمینه مهندسی کشتی و موارد مرتبط برگزار می‌شود، می‌توان ضعف در زمینه نیروی کار متخصص را جبران نمود.
- به طور کلی می‌توان پروژه‌هایی که در روند توسعه بخش تعمیر و ساخت کشتی هند تا سال ۲۰۲۰ تعریف شده را در سه بخش گسترش ظرفیت و فعالیت‌های بهینه‌سازی، فعالیت‌های توسعه منابع انسانی و فعالیت‌های بازسازی طبقه‌بندی کرد. فهرست کامل این فعالیت‌ها و جزئیات آن‌ها در جدول ۶-۱۰ ارائه شده است.^۱

جدول ۶-۱۰- جزئیات پروژه‌های بخش ساخت و تعمیر کشتی هند تا سال ۲۰۲۰

شیوه تامین مالی			برآورد هزینه	سازمان	نام پروژه
خصوصی / سایر	IBER	GBS			
ارتقاء ظرفیت					
۳۰۰۰	۵۰۰		۳۵۰۰	CSL	احداث یارد جدید برای کشتی‌های عظیم
۴۵۰	۱۰۵۰		۱۵۰۰	CSL	حوضچه خشک ۲۸۰*۷۵*۱۳ متر برای ناو هواپیمابر و کشتی‌های عظیم یا سیستم انتقال و بالابری کشتی (کشتی‌های ۳۰۰۰ تنی) + توسعه اسکله ۱ در جبهه شمالی
	۵۵		۵۵	CSL	توسعه اسکله شماره ۳
۳۰۰۰	۲۵۰	۲۵۰	۳۵۰۰	MoS/SCI	احداث یارد کشتی‌سازی در سطح استانداردهای بین المللی با مشارکت بخش خصوصی
اتوماسیون و افزایش بازدهی					
	۵۰		۶۰	CSL	به کارگیری سیستم مدیریت پروژه در سطح معیارهای جهانی

۱- هزینه‌های برآورده شده در این جدول در واحد کروور روپیه می‌باشد، هر کروور روپیه تقریباً برابر ۱۶۲ هزار دلار آمریکا است.

- 2- CSL: Cochin Shipyard Ltd.
 MoS: Ministry of Shipping
 SCI: Shipping Corporation of India
 HDPEL: Hooghly Dock & Port Engrs Ltd.
 GBS: Gross Budgetary Support
 IBER: Insurance Block Exemption Regulation

جدول ۶-۱۰- جزئیات پروژه‌های بخش ساخت و تعمیر کشتی هند تا سال ۲۰۲۰ (ادامه)

شیوه تامین مالی			برآورد هزینه	سازمان	نام پروژه
خصوصی /سایر	IBER	GBS			
	۱۰۰		۱۰۰	CSL	کنترل آلودگی آب در مجاورت اسکله‌ها
	۵۰		۵۰		اتوماسیون واحدهای ساخت و جوشکاری
	۱۵۰		۱۵۰	CSL	توسعه و مدرن‌سازی زیرساخت- های مورد نیاز برای ساخت کشتی های تخصصی و به روز
تحقیق و توسعه					
	۵۰		۵۰	CSL	روش های احتراق دوستدار محیط زیست
۵۰۰		۵۰۰	۱۰۰۰	MoS/ SCI	تعریف پروژه‌های تحقیق و توسعه و مطالعاتی در زمینه کشتی‌سازی
توسعه منابع انسانی					
	۳۰		۳۰	CSL	افزایش برنامه های آموزشی با هدف ارتقا تخصص نیروی کار
احیا ساختار					
۱۰۰		۷۰۰	۸۰۰	HDPEL/ MoS	احیا ساختار HDPEL
۷۰۵۰	۲۲۸۵	۱۴۵۰	۱۰۷۸۵		مجموع

در این میان، توسعه بخش‌های مختلف کارخانه کشتی‌سازی کوچین سهم عمده‌ای از پروژه‌های توسعه برنامه دریایی هند را به خود اختصاص داده است. کارخانه کشتی‌سازی کوچین، به عنوان بزرگ‌ترین کارخانه کشتی‌سازی هند، دارای یک حوض خشک، اسکله‌ای به طول یک کیلومتر، واحد تولید لوله و صفحات فولادی و واحد ساخت بدنه است. در شکل ۶-۷ نمایایی از این کارخانه مشاهده می‌شود. این کارخانه توانایی ساخت کشتی تا سقف ۱۱۰,۰۰۰ DWT و تعمیر کشتی تا سقف ۱۲۵,۰۰۰ DWT را دارد. این کارخانه در زمینه فراساحل نیز خدماتی ارائه می‌دهد.



شکل ۶-۷- نمایی از کارخانه کشتی‌سازی کوچین

کارخانه کشتی‌سازی کوچین توانسته است درآمد خود را از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۹ حدود ۵ برابر و سود خود در این بازه را ۱۹ برابر کند. این کارخانه کشتی‌سازی شاهد افزایش ثبات سفارش در سال‌های اخیر بوده و با رسیدن به ظرفیت نهایی ساخت در این کارخانه، نیاز به گسترش آن و احداث حوض خشک سوم احساس شده است. عرضه عمومی سهام این شرکت گزینه مناسبی برای تأمین منابع مالی مورد نیاز در امر گسترش این شرکت بوده است. افزایش فعالیت‌های این کارخانه و پیچیدگی آن‌ها، باعث شده تا یک ساز و کار مدیریت یک‌پارچه در آن مورد استفاده قرار گیرد.

این کارخانه توانایی آموزش سالانه ۱۴۰ مهندس دریایی را دارد. با توجه به رشد پایدار صنعت کشتی‌رانی این کشور، نیاز گسترده‌ای به مهندسين دریایی وجود دارد. این کارخانه می‌تواند تعداد دانش‌آموختگان خود را به ۲۰۰ نفر در سال رسانده و هم‌چنین زیرساخت‌هایی را به منظور آموزش به‌روز آن‌ها فراهم آورد. کارخانه کوچین در حال حاضر، آموزش‌های جدیدی مانند آموزش جوش فولاد و آلومینیوم، حفاری و ایمنی را در دستور کار خود قرار داده است. در زمینه تحقیق و توسعه نیز کمک‌های مالی از سوی دولت به مراکز تحقیقاتی و آموزشی تعلق گرفته است. به طور کلی اهداف زیر را می‌توان برای این فعالیت‌ها برشمرد:

- توسعه واحدهای طراحی و آزمایش
- افزایش توانایی طراحی در مرحله جزییات
- استانداردسازی طراحی
- فعالیت‌های بهینه‌سازی و دوست‌دار محیط‌زیست در امر کشتی‌رانی و بنادر
- بهبود سیستم‌های ارتباطی
- توسعه صنایع بالادست بخش کشتی‌سازی

۶-۵- نگاه کلان به روند توسعه

از سال ۱۹۹۱، کشور هند همواره رشد اقتصادی مناسبی را تجربه کرده است که این امر از طریق اجرای برنامه‌های اصلاح اقتصادی و کاهش مداخله دولت در تجارت و سرمایه‌گذاری حاصل شده است. با این حال، مشکلات زیرساختی جدی همچنان در کشور هند وجود داشته و به‌علاوه، تنها بخش محدودی از زیرساخت‌ها خصوصی شده است. هم‌گام با رشد اقتصادی کشور هند، نیاز به حمل و نقل دریایی و انرژی در این کشور افزایش یافته و به همین دلیل، دولت برنامه‌هایی را به منظور رشد صنایع دریایی تدوین کرده است.

کشور هند با شروع قرن ۲۱ و با تکیه بر نیروی کار ارزان و فراوان و در سایه طرح‌های حمایتی دولت از بخش دولتی و خصوصی، توانست شاهد ۱۴ برابر شدن حجم فروش در سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۷ باشد و رشد مناسبی را در بازار جهانی کشتی‌سازی تجربه نماید. پرداخت یارانه ۳۰٪ قیمت کشتی به کشتی‌سازی‌های دولتی در کنار وام با بهره پایین از سال ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۷ از مهم‌ترین طرح‌های حمایتی دولت از ساخت کشتی بوده است. در برنامه پنج‌ساله ۲۰۰۲-۲۰۰۷ بخش خصوصی نیز امکان استفاده از یارانه مذکور را یافت.

رشد کشتی‌سازی هند با شروع بحران اقتصاد جهانی و حذف یارانه‌های دولتی متوقف شد و صنعت کشتی‌سازی این کشور شاهد کاهش شدیدی در سهم خود از بازار سفارشات جهانی شد. از مهم‌ترین نهادهای دولتی بخش کشتی‌سازی هند می‌توان به سه مورد زیر اشاره کرد:

- صنعت کشتی‌رانی و کشتی‌سازی که به صورت یک‌پارچه توسط وزارتخانه کشتی‌رانی مدیریت می‌شود.
- بانک صادرات و واردات هند که با الگوبرداری از کشورهای چین، برزیل و ویتنام راه اندازی شده است.
- دانشگاه دریایی هند که بنا بر قانون مصوب مجلس هند تمامی مؤسسات آموزشی و تحقیقاتی دریایی هند را تحت پوشش خود دارد.

صادرات هند در سال ۲۰۱۱ به هفت میلیارد دلار افزایش یافته و کشورهای جنوب خلیج فارس از جمله عمان و امارات متحده عربی نیز از مشتریان عمده و کشورهای آفریقایی نیز به عنوان مشتریان بالقوه لحاظ شده‌اند. سید محصولات صادراتی کشور هند شناورهای یدک‌کش، حوضچه‌ها و سازه‌های شناور، قایق‌های نجات، شناورهای حمل بار و مسافر و شناورهای لایروب می‌باشد. پس از آغاز طرح حمایتی دولت، ساخت شناورهایی نظیر فله‌بر و نفت‌کش نیز در هند انجام شده است.

صنعت کشتی‌سازی هند هم‌چنان پاسخ‌گوی نیاز داخلی هند نیست. مجمع تولید شورای ملی هند پیشنهاد نموده است تا بخش کشتی‌سازی هند به عنوان زیرساخت قلمداد شده و به عنوان یک بخش استراتژیک مورد توجه قرار گیرد. وزارت کشتی‌رانی هند نیز به منظور توسعه بخش دریایی این کشور برنامه‌ای را تا سال ۲۰۲۰ تنظیم کرده و آن را پیگیری می‌نماید.

با حذف برنامه حمایت یارانه‌ای دولت، اعطای امتیازات در حوزه مالیات بر درآمد، تعرفه‌های گمرکی، مالیات بر ارزش افزوده و کمک‌های مالی در طرح‌های توسعه تولید مواد و تجهیزات دریایی در دستور کار قرار گرفته است.

در نهایت، با توجه به وضعیت رشد اقتصادی هند و وجود نیروی کار ارزان و فراوان در این کشور، می‌توان آینده‌ای روشن برای بخش کشتی‌سازی و کشتی‌رانی این کشور انتظار داشت. با این حال هند برای تبدیل شدن به یک کشور موفق در صنعت کشتی‌سازی نیاز به ایجاد زیرساخت‌هایی در زمینه دستیابی و پیاده‌سازی فن‌آوری‌های نو، ارتقاء زنجیره تأمین و بالا بردن ظرفیت‌های آموزشی دارد.

۶-۶- منابع

- A.Khare, Future of shipbuilding – India, Institute of marine engineers, Det Norske Veritas, 2012.
- A.Kjoller and K.Singla, The Indian shipbuilding industry, International business development, DIBD, 2013.
- A.Mahajan, Indian shipbuilding industry: Poised for take off?, KPMG in India, Global conference and exposition on shipbuilding, 2008.
- A.Mahajan, Indian maritime landscape – a background note, KPMG in India, 2008.
- C.R.Sinja, G.Sekar, S.Yadav, D.Maisnam, How can India capture 10% of world shipbuilding market next 10 years, department of management studies IIT Delhi, 2010.
- Export-Import bank of India, Potential for enhancing India's trade with Iran: a brief analysis, Working paper Series, Paper No.18, 2012.
- Export-Import bank of India, Strategic development of ship building sector: institutional support system and policy framework in India and select countries, working paper series, Paper No.32. 2014.
- Innovation Norway company, Report on Indian maritime industry, 2010.
- Ministry of shipping, road transport & highways, Report of working group for shipbuilding and shiprepair industry for the five year plan (2007-2012), Government of India, 2007.
- Ministry of shipping, Maritime Agenda: 2010-2020, Government of India, 2011.
- M.Nandy, Shipbuilding: Indian, Shipbuilding article, July 2012
- OECD, Factors affecting the structure of the world shipbuilding industry, Organization for Economic Corporation and Development, Paris, 2007.
- SmartComp, Maritime sector developments in the global markets, SmartComp Research Report No 3, 2013.
- The shipbuilders association of japan, Shipbuilding statistics, Public report, 2014.

Shipbuilding Industry Development

Vol 2. New Players Development Path and Industry Performance

(Brazil, Turkey, Singapore, Philippines, Vietnam & India)

صندوق توسعه صنایع دریایی یک شرکت تخصصی نسل یک دولتی می باشد که وظیفه تمهید شرایط برای توسعه پایدار صنایع دریایی را بر عهده دارد. با توجه به اینکه انجام مطالعات توسعه ای و آگاهی بخشی تخصصی از مأموریت های اصلی چنین نهادی محسوب می گردد، صندوق توسعه صنایع دریایی در راستای این مأموریت، مطالعه مدل های توسعه صنعت کشتی سازی را در کشورهای مختلف در دستور کار دارد که بخشی از نتایج حاصله در سری کتاب های حاضر ارائه شده است.

صندوق توسعه صنایع دریایی

نشانی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان شهید خلیل
حسینی (سورنای سابق)، پلاک ۱۵۰، طبقه چهارم، صندوق
توسعه صنایع دریایی / تلفن: ۸۸۷۶۶۶۰۰، فاکس: ۸۸۵۲۳۶۵۱
وب سایت: www.imf.ir، پست الکترونیک: info@imf.ir

ISBN: 978-600-04-2322-3



9 780000 423223