

بررسی وضعیت صنعت کشته سازی در ایران

معصومه سادات سجادی^۱

چکیده

با وجود رویکرد رهبری پیرامون ضرورت توسعه اقتصاد دریامحور، نیروی انسانی جوان نخبه و...، ساخت کشتی در ایران کمتر از ۰/۰۱ درصد از ظرفیت ساخت کشتی دنیا و تنها به میزان GT ۶۶۵ در آخرین آمار و اطلاعات منتشر شده آنکتاد برای سال ۲۰۱۹ گزارش شده است. در این بین، رکود اقتصادی و تضعیف چرخه تولید کشور، فناوری پایین تجهیزات دریایی و پیچیده نبودن صنایع کشتی سازی، نبود تمرکز بر توسعه صنایع پایین دستی و... مانع توسعه صنعت کشتی سازی در کشور هستند. این در حالی است که غفلت از توسعه صنعت کشتی سازی با تضعیف امنیت مرزهای آبی کشور، کاهش ظرفیت برداشت ذخایر دریایی، تضعیف تجارت دریایی و... تهدیدکننده امنیت اقتصادی و ملی کشور خواهد بود. با توجه به اهمیت موضوع، بهره‌مندی از تجربه کشورهای موفق در صنعت کشتی سازی، تمرکز بر صنایع پایین دستی و توسعه خدمات تعمیر و بازیافت کشتی، تعیین نهاد متولی برای ارائه آمار و اطلاعات به روز و شفاف در صنعت کشتی سازی، تأمین ثبات اقتصادی و افزایش حمایت‌های مالی دولت، افزایش انعطاف‌پذیری کارخانه‌های کشتی سازی و سرمایه‌گذاری برای بومی سازی فناوری‌های نوین، توسعه خوشه‌های صنعت کشتی سازی، حمایت از تشکیل شرکت‌های مشترک در حوزه کشتی سازی با کشورهای پیشرو و... به توسعه هرچه بیشتر صنعت کشتی سازی در کشور می‌انجامد.

واژگان کلیدی: کشتی سازی ایران، اقتصاد دریامحور، امنیت ملی.

مقدمه

دولت سیزدهم در کشور و رویکرد این دولت به ضرورت توسعه صنایع دریایی، این سؤال مطرح است که آیا می‌توان در دولت سیزدهم، به بهره‌مندی از ظرفیت‌های بالقوه صنایع دریایی، و به‌طور مشخص، رونق صنعت کشتی سازی کشور امیدوار بود؟ با توجه به اهمیت موضوع، مطالعه پیش رو به بررسی وضعیت صنعت کشتی سازی در ایران می‌پردازد. برای همین، در بخش نخست، نگاهی به تجربه کشورهای موفق در این حوزه شده و آخرین تحولات صنعت کشتی سازی در کشورهای پیشرو مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. در بخش دوم، به تحولات صنعت

توسعه صنعت کشتی سازی دربرگیرنده تسهیل ترانزیت دریایی، ظرفیت بالقوه درآمدزایی، ایجاد فرصت‌های شغلی مولد و... خواهد بود. از سوی دی‌گر، توسعه این صنعت، رونق دیگر صنایع را نیز به دنبال خواهد داشت. از این رو توسعه صنعت کشتی سازی به‌عنوان صنعت استراتژیک و مادر تلقی می‌شود. اهمیت این موضوع سبب شده است تا دولتمردان در بسیاری از کشورهای صنعتی، رونق توسعه صنعت کشتی سازی را همواره در اولویت و دستور کار خود قرار دهند. با توجه به روی کار آمدن

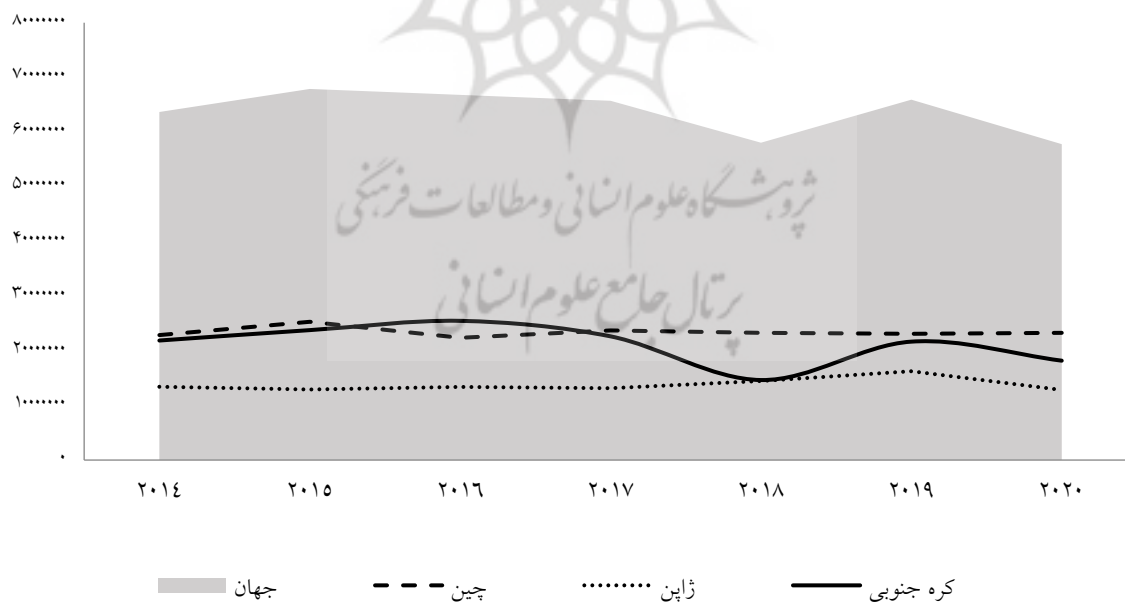
سرمایه‌گذاری و تلاش برای توسعه این صنعت، در دستور کار بسیاری از کشورها قرار دارد. با توجه به آخرین آمار و اطلاعات منتشرشده از آنکتاد، کشتی‌های ساخته‌شده در دنیا به میزان ۵۷۷۶۴۸۹۳ GT در سال ۲۰۲۰ بوده است. باید دقت کرد، این آمار در مقایسه با سال ۲۰۱۹، بیش از ۱۲ درصد کاهش یافته است. ازجمله دلایل این کاهش، شیوع ویروس کرونا و کاهش تقاضا برای ساخت کشتی در میان کشورهاست. با توجه به اهمیت این موضوع، در نمودار شماره ۱، مقایسه ظرفیت صنعت کشتی‌سازی در دنیا و کشورهای پیشرو طی سال‌های ۲۰۱۴-۲۰۲۰ میلادی نشان داده شده است.

کشتی‌سازی در ایران اشاره شده است و سعی می‌شود تا مهم‌ترین نقاط قوت، ضعف‌ها، تهدیدها و فرصت‌ها در توسعه صنعت کشتی‌سازی کشور تحلیل شود. در بخش سوم نیز به ملاحظات امنیت اقتصادی پیرامون نبود تمرکز برای توسعه صنعت کشتی‌سازی در کشور اشاره می‌شود. در انتها، بعد از جمع‌بندی مطالب مطرح‌شده، راهکارهایی در راستای توسعه روزافزون این صنعت در دولت سیزدهم ارائه خواهد شد.

۱- بررسی آخرین تحولات صنعت کشتی‌سازی در کشورهای پیشرو

صنعت کشتی‌سازی به‌عنوان صنعت استراتژیک و مادر در دنیا شناخته می‌شود. ازاین‌رو

نمودار ۱- مقایسه ظرفیت صنعت کشتی‌سازی در دنیا و کشورهای پیشرو (GT)



مأخذ: UNCTADstat (<http://unctadstat.unctad.org>)

ظرفیت صنعت کشتی‌سازی در دنیا را طی سال‌های ۲۰۱۴-۲۰۲۰ به خود اختصاص داده‌اند. با توجه به

همان‌طور که در نمودار شماره ۱ مشاهده می‌شود، کشورهای چین، کره جنوبی و ژاپن، سهم بالایی از

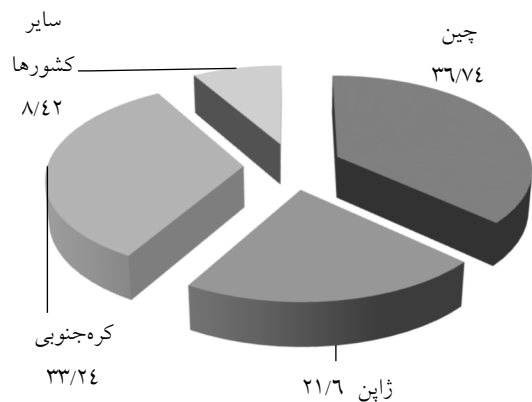
کشور در صنعت کشتی سازی، ۹۱/۵۸ درصد در سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۴ بوده است و سایر کشورها در بازه زمانی یادشده، تنها ۸/۴۲ درصد از سهم صنعت کشتی سازی جهان را به خود اختصاص داده‌اند. در ادامه سعی می‌شود به مهم‌ترین دلایل موفقیت سه کشور چین، کره جنوبی و ژاپن در صنعت کشتی سازی اشاره شود.

کشور چین به دنبال رشد سریع اقتصادی، حمایت مستقیم دولت از فعالیت شرکت‌های کشتی سازی بزرگ دولتی، بهره‌گیری بهینه از نیروی کار ارزان و جذب مشارکت خارجی، توانسته است پس از چند دهه برنامه‌ریزی، هم‌اکنون به بزرگ‌ترین تولیدکننده کشتی در جهان تبدیل شود. همچنین، میزان بالای تولیدات صنعت فولاد کشور چین، رشد اقتصاد جهانی در آغاز قرن ۲۱، نیاز داخلی این کشور به حمل‌ونقل دریایی و... در توسعه این صنعت در کشور چین مؤثر بوده است. با وجود این، صنعت تأمین تجهیزات دریایی کشور چین به دلیل وابستگی بالای این صنعت به فناوری و ضعف در زمینه توسعه آن، تاکنون نتوانسته است همگام با صنعت کشتی سازی این کشور پیشرفت کند؛ هرچند با به وجود آمدن شرایط بازار آزاد در چین و تأسیس تعداد بسیار زیاد شرکت‌های با سرمایه‌گذاری مشترک خارجی و انتقال فناوری از کشورهای توسعه‌یافته به چین، فرصت مناسبی برای توسعه بخش تأمین تجهیزات دریایی این کشور به وجود آمده است.

همان‌طور که اشاره شد، صنعت کشتی سازی کره جنوبی در مجموع عملکرد مناسبی داشته است

آخرین آمار و اطلاعات آنکتاد، به ترتیب سه کشور چین، کره جنوبی و ژاپن، سهمی معادل ۴۰/۲۶، ۳۱/۴۶ و ۲۲/۲ درصد از ظرفیت صنعت کشتی سازی در دنیا داشته‌اند. به عبارت دیگر، بیش از ۹۳/۹۲ درصد از ظرفیت صنعت کشتی سازی دنیا در ۲۰۲۰، به این سه کشور آسیایی اختصاص یافته است. به عبارت دیگر، کشورهای یادشده نه تنها در سال ۲۰۲۰، بلکه در سال‌های گذشته نیز به عنوان کشورهای پیشرو در صنعت کشتی سازی جهان شناخته می‌شوند. برای درک دقیق‌تر این موضوع، در نمودار شماره ۲، متوسط سهم صنعت کشتی سازی کشورهای چین، کره جنوبی و ژاپن با سهم دیگر کشورها طی سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۴ میلادی مقایسه شده است.

نمودار ۲- مقایسه متوسط سهم صنعت کشتی سازی کشورهای چین، کره جنوبی و ژاپن با سایر کشورها (درصد)



مأخذ: UNCTADstat (<http://unctadstat.unctad.org>)

در نمودار شماره ۲، متوسط سهم سه کشور پیشروی آسیایی در صنعت کشتی سازی طی سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۴ نشان داده شده است. همان‌طور که انتظار می‌رفت، متوسط سهم این سه

نقاط قدرت این بخش، به واسطه ارتباط و همکاری نزدیک در نظام بانکی، تعداد زیاد فعالان در این صنعت و ارتباط همراه با اعتماد بین اجزای این خوشه، سبب افزایش قدرت خوشه صنعت کشتی سازی در این کشور شده است؛ البته باید دقت کرد، کشور ژاپن با مشکلاتی مانند افزایش سن نیروی کار، وجود نیروی کار ارزان در کشورهای رقیب (مانند چین) و... مواجه است^۱.

۲- مروری بر تحولات صنعت کشتی سازی در ایران

با توجه به آمار و اطلاعات منتشر شده در آخرین آمارنامه دریایی کشور در سال ۱۳۹۷، شرکت های ساخت و تعمیر شناور در ایران به سه دسته کلی تقسیم می شوند:

- ۱- شرکت های بخش دولتی و عمومی.
- ۲- شرکت های نظامی-تجاری.
- ۳- شرکت های بخش خصوصی.

باید دقت کرد، بیشترین تولید از لحاظ تناژ ناخالص، مربوط به شرکت های دولتی و عمومی در کشور است.

با توجه به نتایج گزارش صندوق توسعه دریایی، بیشتر شیپ یاردهای بزرگ و مجهز داخلی، با سرمایه گذاری ارگان های دولتی ساخته شده اند که همین باعث شده است تا این شیپ یاردها از امکانات زیرساختی و کارگاهی نسبتاً خوبی برخوردار باشند.

و در وضعیت مناسبی به سر می برد. افزون بر حمایت های دولت، خوشه دریایی توسعه یافته و کیفیت بالای نیروی کار، صنعت کشتی سازی این کشور بر فناوری های جدید، فعالیت های تحقیق و توسعه و افزایش نوآوری، تمرکز و سرمایه گذاری کرده است. به کارگیری نتایج فعالیت های تحقیق و توسعه در روش های تولید صنعت کشتی سازی، بدون شک یکی از عوامل ارتقای ارزش متوسط کشتی های ساخته شده و افزایش بازدهی تولید در کره جنوبی در مقایسه با رقبای اصلی این کشور است. تمرکز بر ارتقای فناوری، آینده روشنی را برای فعالیت بخش های مختلف صنعت کشتی سازی کره جنوبی مانند بازار فراساحل و دیگر بخش های مبتنی بر فناوری به دنبال خواهد داشت؛ البته باید دقت کرد، صنعت کشتی سازی کره جنوبی با مشکلاتی مانند افزایش هزینه نیروی کار، وجود رقبای نوظهور و قدرتمند مانند چین و... مواجه است.

با توجه به مطالب مطرح شده، کشور ژاپن به عنوان سومین کشور برتر در ساخت کشتی سازی مطرح است. این کشور بعد از جنگ جهانی دوم و افول اقتصادی، به طور جدی در گسترش زیرساخت های صنایع دریایی و صنعت ساخت کشتی متمرکز شد و یکی از کشورهای موفق در این صنعت شناخته می شود. نکته مهم دیگر آنکه، ساختار خوشه کشتی سازی قدرتمند کشور ژاپن، به عنوان یکی از

۱. روزبه پناهی، توسعه صنعت کشتی سازی، جلد اول: مطالعه بازار جهانی و روند توسعه صنعت در کشورهای پیشرو (چین، ژاپن و کره جنوبی).

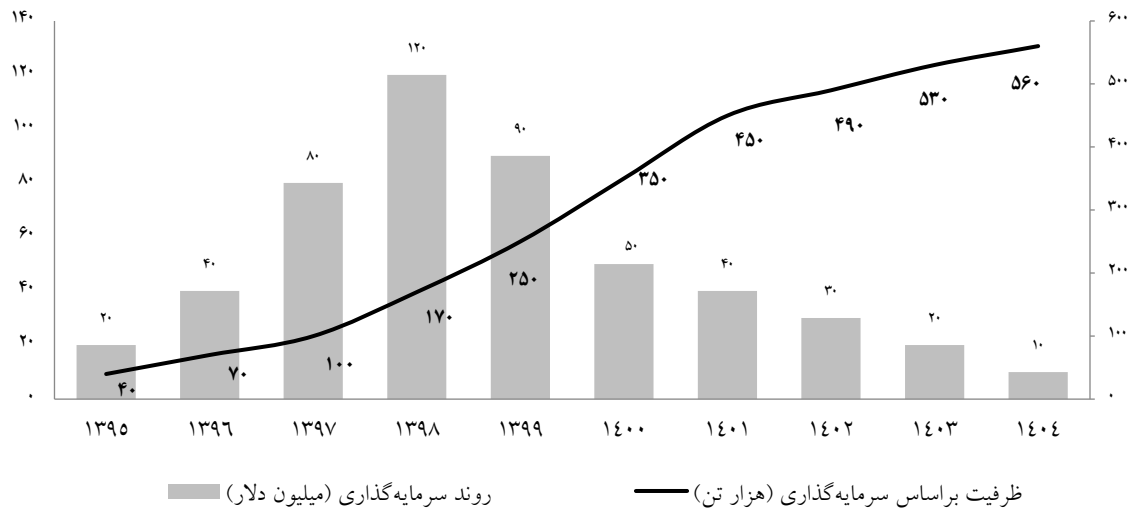
ساخت کشتی در جمهوری اسلامی ایران از دهه ۶۰ مد نظر بوده و نمونه‌هایی نیز ساخته شده است، اما هیچ‌گاه روش‌های حمایتی و پشتیبانی آن به صورت جامع مورد توجه واقع و سازوکار مناسبی در این زمینه اتخاذ نشده است. با توجه به تولید کم صنعت کشتی سازی در سال‌های اخیر و بر اساس برنامه راهبردی صنایع دریایی کشور، پیش‌بینی می‌شد در کوتاه‌مدت و با اصلاح زیرساخت‌های قانونی، صنایع دریایی رشد ۳۰ درصدی در تولید را تجربه کند. برای تحقق این مهم، لازم بود ظرفیت تولید کشور از ۱۵۰ هزار تن در سال، به حدود ۵۶۰ هزار تن در سال افزایش یابد تا بتوان اهداف کمی مد نظر را تحقق بخشید. با توجه به اهمیت موضوع، در نمودار شماره ۳، هدف‌گذاری عملکرد کارخانجات ساخت و نوسازی شناورها طی سال‌های ۱۴۰۴-۱۳۹۵ نشان داده شده است.

فرصت‌های بالقوه‌ای مانند رویکرد رهبری پیرامون ضرورت توسعه اقتصاد دریامحور، نیروی انسانی جوان نخبه و... وجود دارد. با وجود این، رکود اقتصادی و تضعیف چرخه تولید کشور در کنار عوامل دیگری مانند فناوری پایین تجهیزات دریایی و عدم پیچیدگی صنایع کشتی سازی، نبود تمرکز بر توسعه صنایع پایین‌دستی و... از عوامل بازدارنده توسعه این صنعت در کشور شناخته می‌شوند.

در گزارش مذکور، عدم برون‌سپاری خدمات و استفاده نکردن از توان پیمان‌کاران از جمله دلایل کاهش کارایی و افزایش زمان ساخت یا تعمیرات شناور در یک شیپ‌یارد شناخته شده است.

با توجه به گزارش صندوق توسعه دریایی، بیش از ۹۲ درصد تعداد شناورهای ثبت شده در کشور، در سایز متوسط و کوچک با تناژ ناخالص کمتر از ۵۰۰۰ GT بوده است. توجه به مسئله فوق و اعطای تسهیلات بدون برنامه‌ریزی بلندمدت در این حوزه طی چند سال اخیر، باعث شده است تا افراد زیادی از بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری‌های ناکافی اقدام به احداث یاردهای تعمیرات و ساخت کشتی کنند. بیشتر این شیپ‌یاردها به علت کمبود سرمایه در همان قسمت تکمیل زیرساخت‌های کارخانه رها شده و اقدامی برای احداث کارگاه‌های تخصصی و خرید ماشین‌افزار آن نشده است. نتیجه این اقدام، صرف هزینه‌های هنگفت در احداث زیرساخت‌های کارخانه بدون بهره‌وری مناسب بوده است. این در حالی است که در بیشتر کشورها به علت حجم بالای سرمایه‌گذاری مورد نیاز، ضمن احداث زیرساخت‌ها و محوطه‌سازی توسط دولت، انگیزه‌های لازم در راستای احداث کارگاه‌های تعمیراتی مجهز توسط بخش خصوصی که نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان ندارد، ایجاد می‌شود تا ضمن دادن حق انتخاب به مالکان شناور در انتخاب پیمان‌کاران تعمیر و ساخت کشتی، توان فنی و تخصصی تعمیرکاران نیز به علت ایجاد رقابت به مرور زمان افزایش یابد.

نمودار ۳- هدف گذاری عملکرد کارخانجات ساخت و نوسازی شناورها



مأخذ: سند راهبردی صنایع دریایی؛ افق ۱۴۰۴. وزارت صنعت، معدن و تجارت.

مورد نیاز تا سال ۱۳۹۸ صورت می گرفت. این در حالی است که به نظر می رسد، دستیابی به هدف گذاری انجام شده در خصوص سرمایه گذاری مورد نیاز تا سال ۱۳۹۸ محقق نشده است.

همان طور که اشاره شد، ۵۰۰ میلیون دلار به تدریج در توسعه و تجهیز سرمایه گذاری می شود. در جدول شماره ۱، نحوه تأمین ظرفیت مورد نیاز تا سال ۱۴۰۴ نشان داده شده است.

با توجه به سند راهبردی صنایع دریایی؛ افق ۱۴۰۴، روند صعودی برای ظرفیت تولید کارخانجات ساخت و نوسازی شناورها طی سال های ۱۳۹۵-۱۴۰۴ هدف گذاری شده است. در راستای تحقق این مهم، تا سال ۱۴۰۴، به تأمین ۵۰۰ میلیون دلار برای توسعه ظرفیت تولید و ایجاد سخت افزار و امکانات ساخت انواع کشتی نیاز خواهد بود. با توجه به مدت زمان مورد نیاز برای ایجاد ظرفیت های جدید، باید عمده سرمایه گذاری

جدول ۱- نحوه تأمین ظرفیت مورد نیاز تا سال ۱۴۰۴

سرمایه گذاری مورد نیاز (میلیون دلار)	روش های تأمین ظرفیت (هزار تن)				ظرفیت مورد نیاز تا سال ۱۴۰۴ (هزار تن)
	برون سپاری به کارخانجات	کارخانجات بزرگ شناور		توسعه کارخانجات کوچک شناور	
		توسعه ظرفیت جدید	تکمیل و افزایش خط تولید		
۵۰۰	۵۰	۱۴۰	۱۳۰	۹۰	۴۱۰

مأخذ: سند راهبردی صنایع دریایی؛ افق ۱۴۰۴. وزارت صنعت، معدن و تجارت.

از ۲۰ درصد ظرفیت کشتی‌سازی استفاده می‌کند. به عبارت دیگر، در حال حاضر، کل ظرفیت فعال کشتی‌سازی ایران، ۱۰۰ هزار تن تخمین زده می‌شود. با توجه به محدودیت دسترسی به آمار و اطلاعات، این سؤال مهم مطرح است که چند درصد از منابع مالی در نظر گرفته شده طی سال‌های اخیر محقق شده است؟ در این بین، به نظر می‌رسد تحقق اهداف تعیین شده در این حوزه، با محدودیت‌های جدی مواجه بوده که این موضوع مانع از توسعه صنعت کشتی‌سازی در کشور شده است. با توجه به اهمیت موضوع، در شکل شماره ۱، به آخرین آمار منتشر شده آنکتاد در خصوص مهم‌ترین پارامترهای صنایع دریایی ایران در سال ۲۰۱۹ اشاره می‌شود.

با توجه به مطالب مطرح شده، ظرفیت مورد نیاز کارخانجات ساخت و نوسازی شناورها تا سال ۱۴۰۴، به میزان ۵۶۰ هزار تن برآورد شده است که برای تحقق این مهم، کمبود ظرفیتی بالغ بر ۴۶۰ هزار تن وجود دارد.

با توجه به گزارش صندوق توسعه صنایع دریایی، صنایع دریایی در ایران جز صندوق توسعه صنایع دریایی، پشتوانه مالی دیگری ندارند و باید با سرمایه‌های خود، پروژه‌ها را انجام دهند در حالی که در کشورهایی که از صنعت دریایی خود حمایت می‌کنند، بخشی از آورده‌های نفتی در کنار مؤسسات مالی و اعتباری قرار می‌گیرند. باید دقت کرد، اگرچه ایران از نظر شرایط محیطی، فضای مناسبی برای استفاده از دریا دارد، به دلیل مشکل تأمین مالی، تنها

شکل ۱- مهم‌ترین پارامترهای صنایع دریایی ایران



مأخذ: UNCTAD stat (<http://unctadstat.unctad.org>)

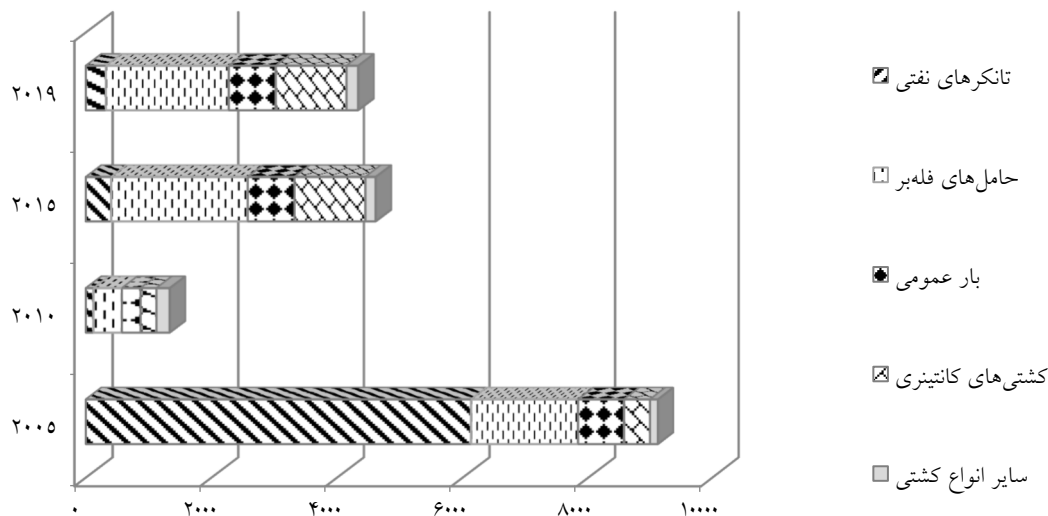
بهره‌برداری از منافع حاصل از توسعه صنایع دریایی اشاره دارد. همچنین، ظرفیت مالکیت ناوگان به میزان ۴۳۳۵ (WDT۱۰۰۰) در سال ۲۰۱۹ گزارش شده است که این ظرفیت، حدود ۰/۲۲ درصد از کل ظرفیت ناوگان دنیا است. باید دقت کرد، ساخت

با توجه به آخرین گزارش آنکتاد، مناطق ساحلی ایران، ۰/۳۶ درصد از کل مناطق ساحلی جهان را به خود اختصاص داده است. در این بین، نسبت مساحت کل کشور به مناطق ساحلی (به میزان ۳/۶ متر بر کیلومتر مربع)، به ظرفیت بالای کشور در

ناوگان در ایران، ساخت کشتی در کشور محدود بوده است. در نمودار شماره ۴، ظرفیت حمل بر اساس نوع کشتی طی سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۰۵ میلادی نشان داده شده است.

کشتی در کشور، تنها به میزان ۶۶۵ GT گزارش شده که این میزان کمتر از ۰/۱ درصد از ظرفیت ساخت کشتی دنیا در سال ۲۰۱۹ است. به عبارت دیگر، می‌توان گفت به‌رغم ظرفیت شایان توجه مالکیت

نمودار ۴- ظرفیت حمل بر اساس نوع کشتی (DWT۱۰۰۰)



مأخذ: UNCTADstat (<http://unctadstat.unctad.org>)

داده‌اند. به نظر می‌رسد، اعمال تحریم‌های نفتی در سال‌های ۲۰۱۰ و بعد از آن، عامل اصلی کاهش ظرفیت کل شناورها و کاهش سهم

تانکرهای نفتی در کشور بوده است. با توجه به مطالب مطرح‌شده، می‌توان گفت صنعت کشتی‌سازی در کشور در وضعیت مطلوبی به سر نمی‌برد؛ به طوری که سهم این صنعت در کل دنیا کمتر از یک درصد است. با توجه به اهمیت موضوع، در جدول شماره ۲، سعی می‌شود به مهم‌ترین نقاط قوت و ضعف، تهدیدها و فرصت‌های صنعت کشتی‌سازی در کشور اشاره شود.

رشد ظرفیت شناورهای ایرانی در سال ۲۰۱۹ در مقایسه با سال قبل از آن، ۰/۷ درصد کاهش یافته است. همان‌طور که در نمودار شماره ۴ مشاهده می‌شود، ظرفیت حمل در سال ۲۰۱۹ در مقایسه با سال ۲۰۰۵، به شدت کاهش یافته و از ۹۱۱۴ در سال ۲۰۰۵، به ۴۳۳۴/۸ در سال ۲۰۱۹ رسیده است. به عبارت دیگر، ظرفیت حمل در سال ۲۰۰۵ در مقایسه با سال ۲۰۱۹، بیش از ۲/۱ برابر بوده است. نکته مهم دیگر آنکه، تانکرهای نفتی از کل ظرفیت شناورهای کشور در سال ۲۰۰۵، بیشترین سهم را به خود اختصاص

جدول ۲- مهم ترین نقاط قوت، ضعف، تهدیدها و فرصت های صنعت کشتی سازی در کشور

نقاط قوت	نقاط ضعف
<ul style="list-style-type: none"> ▪ اندیشه رهبری پیرامون توسعه صنایع دریایی. ▪ نیروی انسانی جوان نخبه و متخصص. ▪ رویکرد دولت سیزدهم در خصوص ضرورت توسعه صنایع دریایی. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ رکود اقتصادی و تضعیف چرخه تولید. ▪ نبود نهاد مشخص و متولی در این حوزه. ▪ نبود هدف گذاری مشخص و برنامه جامع و مدون. ▪ حمایت ضعیف دولت های گذشته. ▪ محدودیت دسترسی به منابع مالی. ▪ اعمال تحریم های خارجی.
فرصت ها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> ▪ موقعیت ژئوپلیتیک کشور، داشتن ذخایر نفت و گاز، دسترسی بالا به خطوط ساحلی و ... ▪ ظرفیت بالقوه اقتصاد دانش بنیان و تلاش برای بومی سازی نوآوری ها و فناوری های پیچیده. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ وجود رقبای جدی. ▪ همه گیری بیماری کرونا و کاهش تقاضای جهانی. ▪ نبود تمرکز بر صنایع جانی دوستدار محیط زیست. ▪ فناوری پایین تجهیزات دریایی و عدم پیچیدگی صنایع کشتی سازی. ▪ نبود تمرکز بر توسعه صنایع پایین دستی.

مأخذ: یافته های تحقیق.

ضرورتی دوچندان می یابد. اهمیت این موضوع سبب شده است تا رهبر معظم انقلاب اسلامی به توسعه صنایع دریایی کشور تأکید ویژه ای داشته باشند.

توسعه صنعت کشتی سازی در کشور، دربرگیرنده اشتغال مردم محلی ساکن در سواحل دریا و افزایش مشارکت اقتصادی آن ها خواهد بود. باید دقت کرد، غفلت از توسعه صنعت کشتی سازی با حذف فرصت های شغلی مولد در این مناطق و در نقطه مقابل، افزایش نرخ بیکاری، افزایش مهاجرت از این مناطق و... تهدیدکننده حفظ و پایداری امنیت اقتصادی کشور به شمار می آید. در چنین شرایطی، از دست رفتن فرصت های اشتغالزایی، درآمدزایی و... به شکاف روزافزون سطح توسعه ایران با دیگر کشورها دامن می زند. این در حالی است که کشور ایران با تشدید اعمال تحریم های خارجی طی

با توجه به جدول شماره ۲، فرصت های بالقوه ای مانند رویکرد رهبری پیرامون ضرورت توسعه اقتصاد دریامحور، نیروی انسانی جوان نخبه و... وجود دارد. با وجود این، رکود اقتصادی و تضعیف چرخه تولید کشور در کنار عوامل دیگری مانند فناوری پایین تجهیزات دریایی و عدم پیچیدگی صنایع کشتی سازی، نبود تمرکز بر توسعه صنایع پایین دستی و... از عوامل بازدارنده توسعه این صنعت در کشور شناخته می شوند.

۳- ملاحظات امنیت اقتصادی

با توجه به مطالب مطرح شده، صنعت کشتی سازی به عنوان یکی از مؤلفه های توسعه اقتصاد دریامحور است. از آنجاکه این صنعت به عنوان صنعت مادر و موتور محرک برای رونق دیگر صنایع شناخته می شود، توسعه روزافزون صنعت کشتی سازی

جمع‌بندی و راهکارهای پیشنهادی

با توجه به آخرین آمار و اطلاعات آنکتاد، بیش از ۹۳/۹۲ درصد از ظرفیت صنعت کشتی‌سازی دنیا در سال ۲۰۲۰ به ترتیب به کشورهای چین، کره جنوبی و ژاپن اختصاص یافته است. همچنین این سه کشور آسیایی نه تنها در سال ۲۰۲۰، بلکه در سال‌های گذشته نیز به‌عنوان کشورهای پیشرو در صنعت کشتی‌سازی شناخته شده‌اند. با وجود موفقیت کشورهای یادشده آسیایی در صنعت کشتی‌سازی، ساخت کشتی در ایران تنها به میزان ۶۶۵ GT گزارش شده که این میزان کمتر از ۰/۱ درصد از ظرفیت ساخت کشتی دنیا در سال ۲۰۱۹ است.

با وجود فرصت‌های بالقوه‌ای مانند رویکرد رهبری پیرامون ضرورت توسعه اقتصاد دریامحور، نیروی انسانی جوان نخبه و...، ساخت کشتی در کشور محدود بوده است. در مطالعه پیش رو، به عوامل بازدارنده‌ای از جمله رکود اقتصادی و تضعیف چرخه تولید کشور، فناوری پایین تجهیزات دریایی و عدم پیچیدگی صنایع کشتی‌سازی، نبود تمرکز بر توسعه صنایع پایین‌دستی و... در توسعه صنعت کشتی‌سازی در کشور اشاره شده است. این در حالی است که غفلت از توسعه صنعت کشتی‌سازی با تضعیف امنیت مرزهای آبی کشور، کاهش ظرفیت برداشت ذخایر دریایی، تضعیف تجارت دریایی و... تهدیدکننده امنیت اقتصادی و امنیت ملی کشور خواهد بود. با توجه به اهمیت موضوع، راهکارهایی در خصوص توسعه هرچه بیشتر صنعت کشتی‌سازی در کشور ارائه می‌شود.

سال‌های اخیر روبه‌رو بوده است. در چنین شرایطی، برداشت نفت و فراورده‌های نفتی و همچنین، تجارت بخش عمده‌ای از دیگر کالاها که می‌توانست از طریق دریا انجام شود، محدود شده است. باید دقت کرد، عدم سرمایه‌گذاری مناسب برای توسعه صنایع دریایی و به‌طور مشخص، رونق صنعت کشتی‌سازی، مانع از تسهیل تجارت دریایی کشور شده است. از سوی دیگر، توسعه نیافتن صنعت کشتی‌سازی پیامدهای منفی دیگری از جمله محدودیت بهره‌مندی از ظرفیت‌های بالقوه منابع دریایی و شیلات را دربردارد. درحالی‌که دیگر کشورهای منطقه به برداشت روزافزون و شتابان از منابع دریایی روی آورده‌اند.

افزون‌بر مطالب مطرح‌شده، توسعه صنعت کشتی‌سازی با تقویت مرزهای آبی، دربرگیرنده ارتقای قدرت دفاعی و افزایش سطح امنیت کشور خواهد بود. باید دقت کرد، به دلیل گستردگی مرزهای آبی و موقعیت ژئوپلیتیک کشور، حفظ امنیت مرزهای دریایی از اهمیتی دوچندان برخوردار است. در غیر این صورت، حضور قاچاقچیان و دزدان دریایی مخل برقراری امنیت مرزهای آبی کشور خواهد بود. درنهایت، غفلت از توسعه صنایع دریایی، و به‌طور مشخص، سرمایه‌گذاری برای توسعه صنعت کشتی‌سازی، تهدیدکننده امنیت مرزهای آبی کشور، کاهش ظرفیت برداشت ذخایر دریایی، تضعیف تجارت دریایی و... خواهد بود که این موضوع تهدیدی جدی برای برقراری امنیت ملی کشور به شمار می‌آید.

ممانعت از نوسان متغیرهای کلان اقتصادی و تلاش برای برقراری ثبات اقتصادی یکی از مهم‌ترین دلایل و پیش‌شرط‌های توسعه صنایع از جمله صنعت کشتی‌سازی در کشور شناخته می‌شود. همچنین، حمایت‌های مالی دولت در قالب ارائه منابع مالی به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی با نرخ پایین بازگشت و با تضامین ساده، معافیت‌های مالیاتی و... در این مسیر راهگشا خواهد بود.

- افزایش انعطاف‌پذیری کارخانه‌های کشتی‌سازی و سرمایه‌گذاری برای بومی‌سازی فناوری‌های نوین: قابلیت همسویی با تغییرات بازار از جمله نقاط قوت کارخانه‌های موفق کشتی‌سازی شناخته می‌شود. برای همین، افزایش انعطاف‌پذیری کارخانه‌های کشتی‌سازی همسو با تغییرات بازار، تأمین تقاضاهای جدید (از جمله ساخت کشتی‌های سبزتر و دوستدار محیط‌زیست) و سرمایه‌گذاری برای بومی‌سازی فناوری‌های نوین، به توسعه هرچه بیشتر صنعت کشتی‌سازی کشور می‌انجامد. در همین راستا، انجام دادن R&D، آموزش نیروی انسانی متخصص، اولویت جذب افراد متخصص در صنعت کشتی‌سازی و... نقش مؤثری در کاهش وابستگی به تأمین فناوری‌های پیشرفته از دیگر کشورها ایفا می‌کند. نکته مهم آنکه، هدف‌گذاری و تعیین زمان مشخص در این حوزه، راهکاری است که به ارتقای هرچه بیشتر عملکرد صنعت کشتی‌سازی در کشور می‌انجامد.

- تمرکز بر صنایع پایین‌دستی و توسعه خدمات تعمیر و بازیافت کشتی: با توجه به مطالب

- بهره‌مندی از تجربه کشورهای موفق در صنعت کشتی‌سازی: همان‌طور که اشاره شد، کشورهایمانند چین، ژاپن و کره جنوبی، پیشرو در صنعت کشتی‌سازی بوده‌اند. در این بین، مطالعه چرایی پیشرفت این کشورها در صنعت کشتی‌سازی از اهمیتی دوچندان برخوردار است. آنچه به نظر می‌رسد، حمایت‌های همه‌جانبه دولت و تلاش برای دستیابی به فناوری‌های نوین از وجوه مشترک موفقیت این کشورها در این حوزه بوده است. از این‌رو مطالعه و بررسی دقیق تجربه کشورهای موفق در صنعت کشتی‌سازی و تلاش برای شناخت گلوگاه‌های رونق این صنعت از اهمیتی دوچندان برخوردار است.

- تعیین نهاد متولی برای ارائه آمار و اطلاعات به‌روز و شفاف در صنعت کشتی‌سازی: همان‌طور که اشاره شد، آمار و اطلاعات دقیق و به‌روزی از صنایع دریایی و صنعت کشتی‌سازی در سال‌های اخیر منتشر نشده است؛ به طوری که محدودیت آمار و اطلاعات درباره صنعت کشتی‌سازی را می‌توان یکی از موانع مهم بررسی و تحلیل وضعیت این صنعت در کشور دانست. با توجه به اهمیت موضوع، تعیین نهاد مشخص با هدف ارائه آمار و اطلاعات به‌روز و شفاف در صنعت کشتی‌سازی به صورت سالانه از ضرورتی دوچندان برخوردار است.

- تأمین ثبات اقتصادی و افزایش حمایت‌های مالی دولت: به‌رغم توجه رهبری در خصوص ظرفیت توسعه صنایع دریامحور، از این ظرفیت بالقوه در کشور به‌درستی استفاده نشده است. باید دقت کرد،

شود. در این بین، همکاری و انتقال تجربه برای توسعه صنعت کشتی سازی، آن هم از کشوری مانند ترکیه (با توجه به وجوه تشابه با کشورمان)، ضروری است؛ البته باید دقت کرد، همکاری با شرکت های موفق کشتی سازی و تأسیس شرکت های مشترک با خارجیان تنها در صورتی که با آموزش، انتقال تجهیزات و بومی سازی فناوری های نوین در کشور انجام شود، به توسعه صنعت کشتی سازی کشور می انجامد.

منابع

- آمارنامه دریایی ایران (۱۳۹۷). معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی.
- پناهی، روزبه (۱۳۹۳). توسعه صنعت کشتی سازی، جلد اول: مطالعه بازار جهانی و روند توسعه صنعت در کشورهای پیشرو (چین، ژاپن و کره جنوبی). تهران: صندوق توسعه صنایع دریایی.
- سند راهبردی صنایع دریایی؛ افق ۱۴۰۴. وزارت صنعت، معدن و تجارت.
- UNCTADstat (<http://unctadstat.unctad.org>)

مطرح شده، رونق صنعت کشتی سازی تنها در ساخت شناورها (با توجه به هزینه ثابت بالای این صنعت) خلاصه نمی شود. در این بین، تمرکز بر صنایع پایین دستی و توسعه خدماتی مانند تعمیر، نگهداری و بازیافت کشتی با توجه به ظرفیت های آبی کشور از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

- توسعه خوشه های صنعت کشتی سازی: با توجه به پیامدهای مثبت توسعه خوشه های صنعتی از جمله افزایش صرفه های ناشی از گسترش مقیاس تولید، افزایش رقابت و ارتقای نوآوری و...، توسعه خوشه های صنعت کشتی سازی در کشور از اهمیتی دوچندان برخوردار است. در این بین، حمایت های دولت در قالب برنامه ریزی و هدف گذاری دقیق برای توسعه خوشه های صنعت کشتی سازی در مناطق مشخص، هماهنگی نهادهای مختلف برای تجمیع بنگاه ها و رصد نحوه عملکرد آنها، اتخاذ سیاست های مشوق برای شرکت های فعال در این حوزه و... در تحقق این مهم نقش بسزایی خواهد داشت.

- حمایت از تشکیل شرکت های مشترک در حوزه کشتی سازی با کشورهای پیشرو: با توجه به اهمیت توسعه صنعت کشتی سازی در کشور، حمایت از تشکیل شرکت های مشترک در حوزه کشتی سازی با کشورهای پیشرو ضرورتی دوچندان دارد. برای مثال، کارخانه های کشتی سازی کشور ترکیه با به کار بستن استانداردهای بین المللی زیست محیطی در بازیافت ایمن و سبزتر، باعث شدند این کشور در سال ۲۰۱۹ به عنوان نخستین کشور در بازیافت کشتی شناخته