

استراتژی‌های توسعه صنعت کشته‌سازی ایران بر اساس تجربه ترکیه

معصومه سادات سجادی^۱

چکیده

کشور ترکیه در بهره‌مندی از منافع حاصل از صنایع دریایی و به‌طور مشخص توسعه صنعت کشته‌سازی در سال‌های اخیر پیشرفت‌های قابل توجهی داشته است. آخرین گزارش بخش دریایی ترکیه در سال ۲۰۲۰ میلادی گویای آن است که ظرفیت حمل‌ونقل بخش دریایی ترکیه در میان ۳۰ کشور دارای بزرگ‌ترین ناوگان‌های جهان (۱۰۰۰ GT و بیشتر)، در جایگاه پانزدهم قرار گرفته است. همچنین ناوگان تجاری کشور ترکیه در میان مجموع ناوگان‌های جهان (مشمول بر ۳۰۰ GT به بالا)، مستقر در ۱۵۵ کشور جهان، جایگاه ۳۰ام را کسب کرده است. از سوی دیگر، ترکیه به‌عنوان یازدهمین اقتصاد جهانی کشته‌سازی از نظر تعداد کشته‌های تکمیل‌شده در سال ۲۰۱۹، شناخته شده است. باید دقت نمود، کشور ترکیه به‌عنوان یکی از کشورهای پیشرو در ساخت قایق‌های تفریحی لوکس جهان مطرح است. همچنین کارخانه‌های کشته‌سازی ترکیه با به‌کار بستن مقررات و استانداردهای بین‌المللی زیست‌محیطی در بازیافت ایمن و سبزتر، به‌عنوان اولین کشور در بازیافت کشته در سال ۲۰۱۹ میلادی شناخته شده است. بنابراین با توجه به وجوه تشابه موقعیت ژئوپلیتیک و ساختار اقتصادی و سیاسی میان ایران و ترکیه، تحلیل سیاست‌ها و تجربه‌های این کشور، بدون شک برای صنعت دریایی کشور ضروری و مفید است. توجه به منافع حاصل از توسعه صنعت کشته‌سازی و ضرورت برقراری ثبات اقتصادی، ضرورت انجام (R&D) به‌منظور بومی‌سازی فناوری‌های پیشرفته در صنعت کشته‌سازی، توجه به نقش مؤثر نیروی انسانی متخصص در توسعه صنعت کشته‌سازی، افزایش انعطاف‌پذیری کارخانه‌های کشته‌سازی همسو با تغییرات بازار، همکاری با شرکت‌های موفق کشته‌سازی سایر کشورها، بهره‌مندی از تجربه کشورها در صنعت کشته‌سازی و...، به‌عنوان مهم‌ترین تجربه‌های کشور ترکیه در توسعه صنعت کشته‌سازی این کشور مطرح می‌شود که برای ایران نیز مفید است.

واژگان کلیدی: صنایع دریایی، کشته‌سازی ترکیه، امنیت ملی.

مقدمه

الزامات رشد و توسعه پایدار کشورها تلقی نمود. باید دقت نمود، توسعه صنایع دریایی به‌عنوان یک مزیت مهم در چگونگی روابط بین‌الملل در عرصه سیاسی کشورها شناخته می‌شود. به‌طور نمونه، ارتقای قدرت دریایی در ایران مزیت دور زدن تحریم‌های خارجی

صنایع دریایی در ابعاد مختلفی مانند حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، صنعت کشته‌سازی، برداشت ذخائر و منابع دریا و...، اثرگذار است. به همین دلیل، توسعه صنایع دریایی را می‌توان یکی از

بخش نخست به مهم‌ترین ابعاد ضرورت توسعه صنایع دریایی اشاره می‌شود. سپس در بخش دوم، وضعیت صنایع دریایی کشور ترکیه مورد بررسی قرار می‌گیرد. در بخش سوم نیز اهم اقدامات ترکیه در توسعه صنعت کشتی‌سازی بحث و بررسی می‌شود. در انتها، بعد از جمع‌بندی مطالب مطرح‌شده، توصیه‌های سیاستی به‌منظور بهره‌مندی از تجارب کشور ترکیه درخصوص توسعه صنعت کشتی‌سازی ارائه می‌شود.

۱. بررسی مهم‌ترین ابعاد ضرورت توسعه صنایع دریایی

بهره‌مندی از مواهب دریا از دیرباز اهمیت بسیاری داشته است. در دهه‌های اخیر توسعه صنایع وابسته به دریا بیش از هر زمان دیگر مورد توجه دولتمردان کشورهای مختلف قرار گرفته است. اهمیت این موضوع از این حیث دوچندان است که فواید بهره‌مندی از صنایع دریایی حوزه‌های مختلفی را دربرمی‌گیرد. به‌منظور درک دقیق‌تری از اهمیت صنایع دریایی، در شکل شماره (۱)، مهم‌ترین حوزه‌های صنایع دریایی نشان داده شده است.

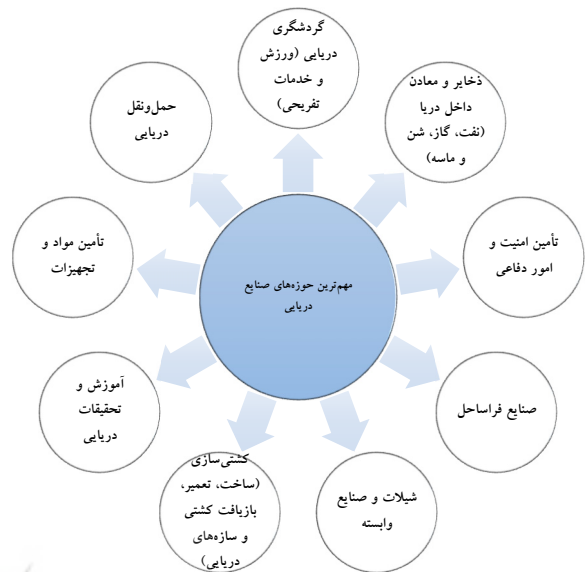
ظرفیت کشتی‌های ترکیه روندی صعودی طی سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۰ میلادی داشته است، به طوری که ظرفیت کشتی‌های ترکیه در سال ۲۰۲۰ میلادی در مقایسه با سال ۲۰۱۰ میلادی ۱/۷ برابر شده است.

و کاهش پیامدهای منفی این موضوع را طی سال‌های اخیر به‌دنبال داشته است. هرچند در گذشته نیز به بهره‌مندی از منافع گسترده صنایع دریایی پرداخته می‌شد، اما ضرورت توسعه این صنعت در سال‌های اخیر، بیش از هر زمان دیگر احساس می‌شود. اهمیت روزافزون توسعه صنایع دریایی سبب شده است تا دولتمردان در سیاست‌گذاری‌ها و تدوین برنامه‌های توسعه به این مهم توجه ویژه‌ای داشته باشند.

یکی از مهم‌ترین حوزه‌های توسعه صنایع دریایی را می‌توان صنعت کشتی‌سازی در کشورها دانست. در توضیح این موضوع می‌توان گفت، صنعت کشتی‌سازی بستر مناسبی را برای درآمدزایی، ایجاد فرصت‌های شغلی مولد، افزایش صادرات و... فراهم می‌آورد. از این رو، تمرکز بر صنعت کشتی‌سازی یکی از ظرفیت‌های بالقوه افزایش قدرت اقتصادی و برقراری امنیت سیاسی کشورها شناخته می‌شود. در این بین، موقعیت جغرافیایی و وجود برخی نقاط مشترک کشور ترکیه با کشورمان سبب شد تا تجارب این کشور مورد مطالعه قرار گیرد. از این رو، در مطالعه پیش‌رو، سعی می‌شود تا به پرسش مهمی درخصوص چگونگی بهره‌مندی کشور ترکیه از مزایای توسعه صنایع دریایی در این کشور پاسخ داده شود. به همین منظور، به‌طور مشخص چگونگی و دلایل موفقیت کشور ترکیه در زمینه توسعه صنعت کشتی‌سازی بحث و بررسی می‌شود.

با توجه به اهمیت موضوع، مطالعه پیش‌رو، به بررسی وضعیت صنایع دریایی کشور ترکیه، با تمرکز بر صنعت کشتی‌سازی می‌پردازد. به همین منظور، در

شکل ۱: مهم‌ترین حوزه‌های صنایع دریایی



منبع: یافته‌های تحقیق.

کشتی‌سازی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ابعاد صنایع دریایی مطرح است. با توجه به اهمیت این موضوع، در مطالعه پیش‌رو، وضعیت صنایع دریایی کشور ترکیه، با تمرکز بر صنعت کشتی‌سازی مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت. به همین منظور، در بخش آتی، نگاهی اجمالی به صنایع دریایی کشور ترکیه خواهد شد.

۲. نگاهی اجمالی به صنایع دریایی کشور ترکیه

کشور ترکیه در چهار راه ارتباطی دو قاره آسیا و اروپا قرار گرفته است. این کشور هم‌جوار با دریاهای سیاه، مرمره، اژه و مدیترانه است. از آنجایی که کشور ترکیه از نوار ساحلی به طول ۸۳۳۳ کیلومتر برخوردار است، صنایع و بازارهای دریایی در این کشور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند. با توجه به اهمیت موضوع، در شکل شماره (۲)، آمار مهم‌ترین پارامترهای صنایع دریایی کشور ترکیه برای سال ۲۰۱۹ میلادی نشان داده شده است.

همان‌طور که اشاره شد، توسعه صنایع دریایی از جنبه‌های مختلفی حائز اهمیت است. اهمیت این موضوع سبب شده است تا کشورهای مختلف به‌منظور استفاده حداکثری از این منابع رقابت گسترده‌ای داشته باشند. در شکل شماره (۱)، ضرورت توسعه صنایع دریایی در ۹ حوزه اصلی معرفی شده است. باید دقت نمود، صنعت

شکل ۲: مهم‌ترین پارامترهای صنایع دریایی کشور ترکیه

نسبت مساحت کل کشور / ساحل
۱۰/۶ متر بر کیلومتر مربع

کشتی‌سازی
GT ۱۴۶۹۲۱

بازایست کشتی
GT ۱۰۹۴۸۱۱

ظرفیت ناوگان - پرچم ملی
DWT ۷۵۴۷ هزار

تعداد ناوگان - پرچم ملی
کشتی ۱۲۲۵

مالکیت ناوگان
DWT ۲۷۷۰۸ هزار

توان عملیاتی بندر
TEU ۱۱۶۷۹۱۰۰

تعداد درانوردان
۳۸۹۸۵

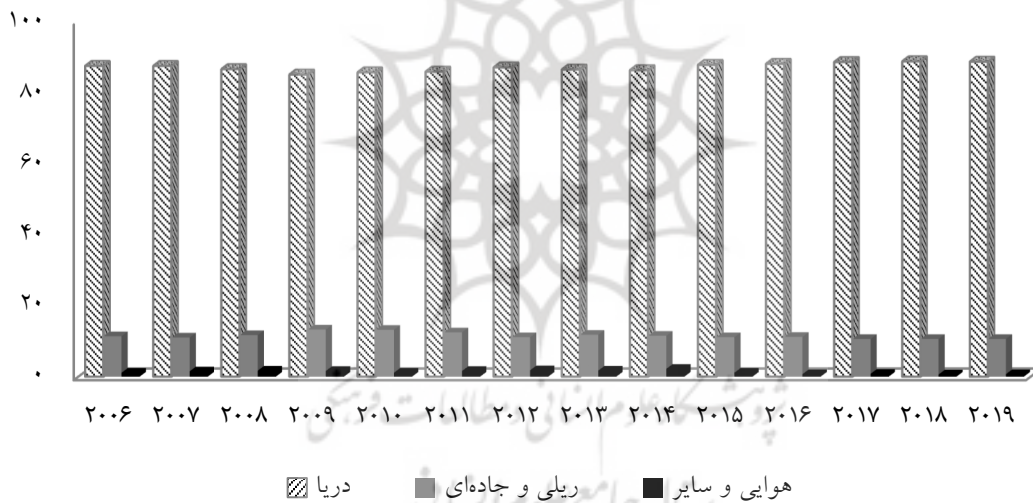
تعداد تماس با بندر
۲۰۰۴۹۴

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

با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک کشور ترکیه، حمل و نقل دریایی نقش مهمی را برای اقتصاد ترکیه در سطح بین‌المللی ایفا می‌کند. این آمار نشان‌دهنده اهمیت بنادر و تجارت دریایی در کشور ترکیه است. با توجه به اهمیت موضوع در نمودار شماره (۱)، سهم تجارت خارجی از طریق روش‌های مختلف حمل و نقل هوایی، دریایی و ریلی و جاده‌ای طی سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۰۶ میلادی به تفکیک نشان داده شده است.

با توجه به آخرین گزارش آنکتاد، مناطق ساحلی ترکیه ۰/۵ درصد از کل مناطق ساحلی جهان را به خود اختصاص داده است. در این میان، نسبت مساحت کل کشور به مناطق ساحلی (به میزان ۱۰/۶ متر بر کیلومترمربع)، به ظرفیت بالای کشور ترکیه در بهره‌برداری از منافع حاصل از توسعه صنایع دریایی این کشور اشاره دارد. همچنین ظرفیت مالکیت ناوگان به میزان ۲۷۷۰۸، (هزار DWT)^۱ در سال ۲۰۱۹ میلادی گزارش شده است که این ظرفیت در حدود ۱/۴۱ درصد از کل ظرفیت ناوگان در دنیا است.

نمودار ۱: سهم تجارت خارجی از طریق روش‌های مختلف حمل و نقل



منبع: Maritime Sector Report Istanbul 2020.

اختصاص داده است. با توجه به نمودار شماره ۱، به‌طور متوسط، تقریباً ۸۷ درصد از تجارت خارجی کشور ترکیه در سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۰۶ میلادی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود. باید دقت نمود، موقعیت ارتباطی و ترانزیتی در کشور ترکیه سبب شده تا حمل و نقل دریایی به‌عنوان مهم‌ترین

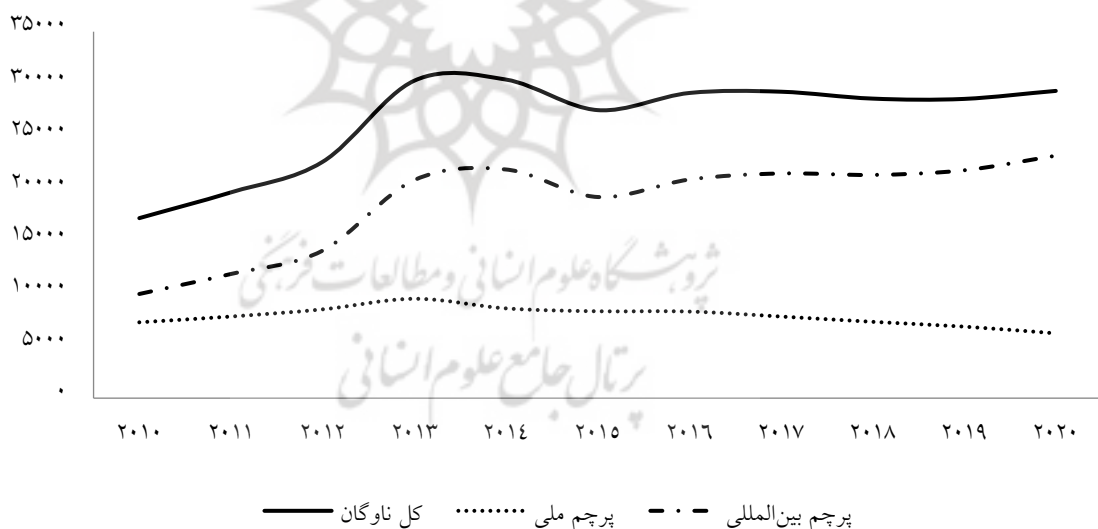
سهم تجارت خارجی از طرق حمل و نقل هوایی، دریایی و ریلی و جاده‌ای به ترتیب ۰/۷، ۸۸/۶ و ۱۰/۷ درصد در سال ۲۰۱۹ میلادی بوده است. همان‌طور که انتظار می‌رفت، سهم تجارت خارجی از طریق حمل و نقل دریا بیشترین سهم از تجارت خارجی را در مقایسه با سایر روش‌های حمل و نقل به خود

1. Dead Weight Tons

نکته حائز اهمیتی که باید به آن اشاره شود، آن است که ظرفیت ناوگان تجاری ترکیه در طول سال‌های اخیر با روند افزایشی مواجه بوده است، به طوری که با توجه به آخرین گزارش بخش دریایی ترکیه در سال ۲۰۲۰ میلادی ظرفیت حمل و نقل بخش دریایی ترکیه در میان ۳۰ کشور دارای بزرگ‌ترین ناوگان‌های جهان (GT ۱۰۰۰ و بیشتر)، با ظرفیت ۲۹/۳ میلیون (DWT) در جایگاه پانزدهم قرار دارد. با توجه به اهمیت موضوع، در نمودار شماره (۲)، ظرفیت کشتی‌های ترکیه به تفکیک کشتی‌های زیرپرچم ملی ترکیه و با پرچم‌های خارجی طی سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۲۰ میلادی نشان داده شده است.

و متداول‌ترین وجه حمل و نقل مورد استفاده در این کشور، سابقه‌ای طولانی داشته باشد. تجارت دریایی در ترکیه در زمان عثمانی و به وسیله قایق‌های کوچک و باری در حوالی دریای مرمره آغاز شد. ساخت کشتی برای اولین بار در سال ۱۴۵۵ در استانبول اتفاق افتاد که آغازی بر روند ساخت و توسعه ناوگان دریایی این کشور بود. تا سال ۱۹۵۰ صنعت کشتیرانی در ترکیه در اختیار دولت بود، اما از آن به بعد به تدریج بخش خصوصی در این حوزه فعال گردید. کشور ترکیه در سال ۱۹۵۸ به سازمان جهانی دریانوردی پیوست. دولت ترکیه از دهه ۶۰ میلادی برنامه‌هایی را برای توسعه صنایع دریایی این کشور در نظر گرفته است!

نمودار ۲: ظرفیت کشتی‌های ترکیه زیر پرچم ملی و بین‌المللی (1000 DWT)



منبع: Maritime Sector Report Istanbul 2020.

میلادی داشته است، به طوری که ظرفیت کشتی‌های ترکیه در سال ۲۰۲۰ میلادی در مقایسه با سال ۲۰۱۰

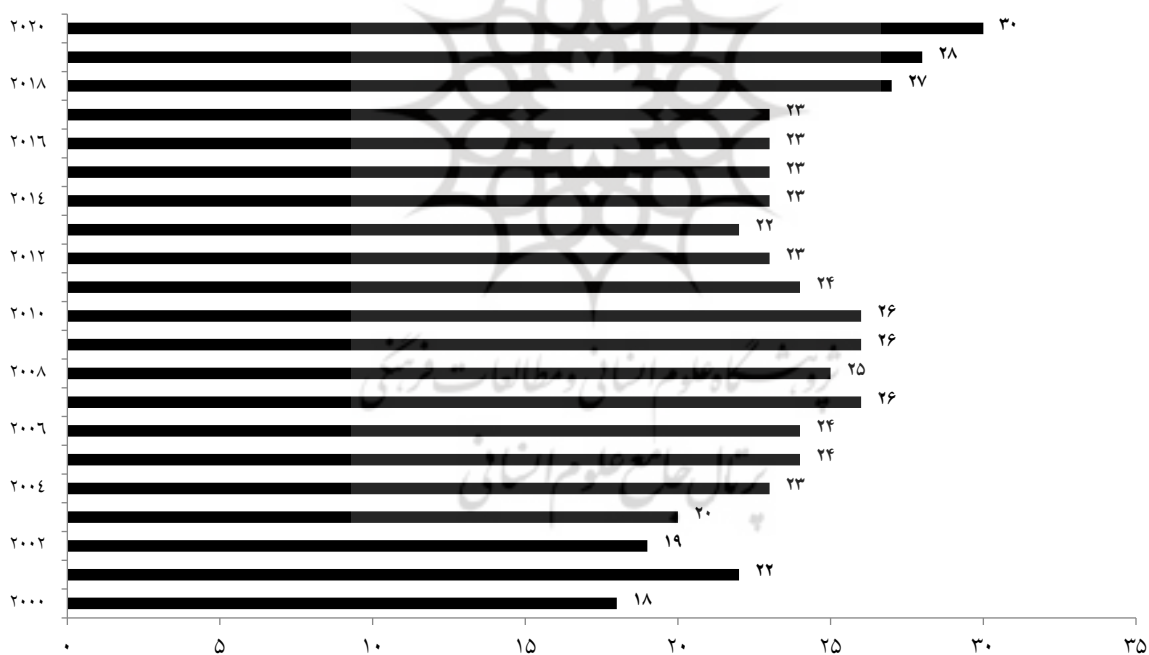
با توجه به نمودار شماره (۲)، ظرفیت کشتی‌های ترکیه روندی صعودی طی سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۲۰

۱. رضوی صیاد، رضا (۱۳۹۴)، «ترکیه، صنایع دریایی و فرصت‌های موجود»، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی، ماهنامه الکترونیکی مسیر، سال دوم، شماره ۱۰.

نکته مهمی که باید به آن اشاره شود آن است که مجموع ناوگان جهان (مشمول بر ۳۰۰ GT به بالا)، ۵۵۶۵۵ عدد کشتی با ظرفیت ۱۹۷۰۵۲۶۰۰۰ (DWT) تشکیل شده که در ۱۵۵ کشور جهان مستقر شده‌اند. در این میان، ناوگان تجاری ترکیه جایگاه ۳۰ام را به خود اختصاص داده که این موضوع به جایگاه تقریباً مناسب این کشور در این حوزه اشاره دارد. با توجه به اهمیت موضوع، در نمودار شماره (۳)، جایگاه پرچم‌های ترکیه در ناوگان تجاری جهان طی سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۲۰ میلادی نشان داده شده است.

میلادی ۱/۷ برابر شده است. همچنین ظرفیت کشتی‌های ترکیه به میزان ۲۹۳۵۲ (1000 DWT) در سال ۲۰۲۰ میلادی در مقایسه با سال ۲۰۱۹، ۲/۷ درصد افزایش یافته است. باید دقت نمود، تعداد کشتی‌های ترکیه با پرچم ملی و زیرپرچم بین‌المللی در سال ۲۰۲۰ میلادی به ترتیب ۴۱۰ و ۱۰۷۴ عدد بوده است. به عبارت دیگر، می‌توان گفت، سهم کشتی‌های ترکیه با پرچم ملی و زیرپرچم بین‌المللی (از مجموع ۱۴۸۴ کشتی)، به میزان ۲۱ و ۷۹ درصد بوده است.

نمودار ۳: جایگاه پرچم‌های ترکیه در ناوگان تجاری جهان



منبع: MARITIME SECTOR REPORT ISTANBUL 2020

میلادی بلکه در سال‌های قبل از آن نیز در وضعیت مناسبی قرار داشته است. با توجه به نمودار شماره (۳)، رتبه پرچم‌های ترکیه در ناوگان تجاری جهان ۲۳/۷۶ طی سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۲۰ میلادی بوده است.

همان‌طور که اشاره شد، کسب جایگاه ۳۰ام ناوگان تجاری کشور ترکیه در میان ۱۵۵ کشور مورد مطالعه، گویای وضعیت تقریباً مناسب این کشور است. باید دقت نمود، ناوگان تجاری کشور ترکیه نه‌تنها در سال ۲۰۲۰

کاهش یافت. با توجه به شرایط پیش‌آمده و کاهش شدید سفارشات جدید از سال ۲۰۰۹، صنعت کشتی‌سازی ترکیه با تغییراتی همراه بود.

با توجه به شرایط پیش‌آمده، صنعت کشتی‌سازی ترکیه بر تولید کشتی‌های کوچک و متوسط تجاری متمرکز شد. باید دقت نمود، صنعت کشتی‌سازی ترکیه در راستای انعطاف‌پذیری در مواجهه با تغییر شرایط بازار، فعالیت‌های خود را متنوع کرده و به تعمیر، نگهداری کشتی، انجام پروژه‌های دریایی و...، روی آورده است. همچنین ساخت قایق بادبانی یکی دیگر از تولیدات مهم کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه به‌شمار می‌آید؛ به‌طوری که ترکیه در ساخت قایق و قایق بادبانی پیشرفت زیادی داشته و این کشور به یکی از کشورهای پیشرو در ساخت قایق‌های تفریحی لوکس جهان تبدیل شده است.

با وجود پیامدهای منفی وقوع بحران مالی در سال ۲۰۰۸ میلادی، تعداد کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه نه‌تنها کاهش نیافت بلکه شاهد افزایش نسبی این کارخانه‌ها در سال‌های اخیر بوده‌ایم. با توجه به اهمیت موضوع، در نمودار شماره (۴)، تعداد کارخانه‌های کشتی‌سازی در حال فعالیت در ترکیه طی سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۹ میلادی نشان داده شده است.

بهره‌مندی از مواهب دریا از دیرباز اهمیت بسیاری داشته است. در دهه‌های اخیر توسعه صنایع وابسته به دریا بیش از هر زمان دیگر مورد توجه دولتمردان کشورهای مختلف قرار گرفته است.

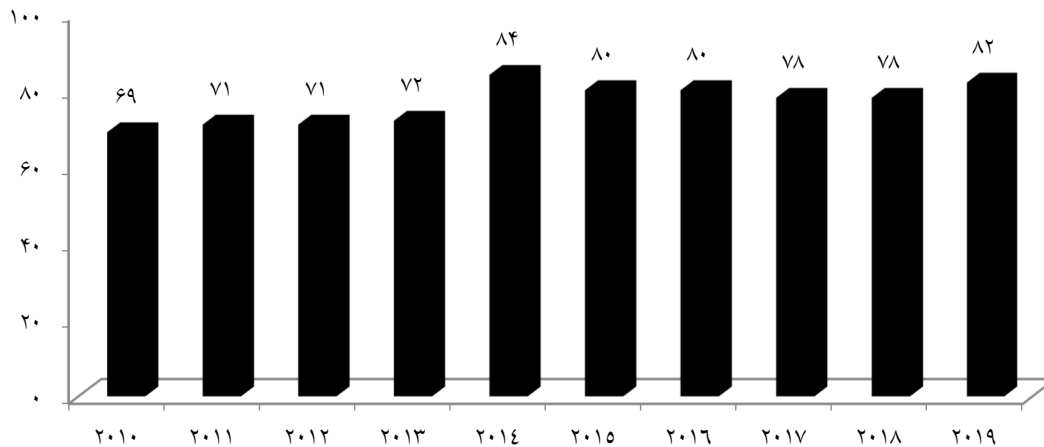
با توجه به مطالب مطرح‌شده، توسعه صنایع دریایی در ابعاد مختلفی ضرورت می‌یابد. با توجه به گستردگی این حوزه، گزارش پیش‌رو به‌طور مشخص به بررسی وضعیت صنعت کشتی‌سازی کشور ترکیه می‌پردازد. به همین منظور، در بخش بعد به اهم اقدامات ترکیه در توسعه صنعت کشتی‌سازی طی سال‌های اخیر اشاره می‌شود.

۳. اهم اقدامات ترکیه در توسعه صنعت کشتی‌سازی

سابقه ترکیه در ساخت کشتی به بیش از ۶۰۰ سال پیش می‌رسد. در واقع، اولین کشتی‌سازی در سال ۱۳۹۰ در زمان حکومت عثمانی تأسیس شد. پس از بنیان‌گذاری جمهوری در ترکیه در سال ۱۹۲۳، به صنعت کشتی‌سازی توجه خاصی نشان داده شد و تحت فرایند مدرن‌سازی قرار گرفت.

صنعت کشتی‌سازی ترکیه در قرن ۲۰ رشد قابل‌توجهی را تجربه کرده است که مهم‌ترین دلایل اصلی این موضوع را می‌توان ثبات اقتصادی، صادرات و تأمین مالی پویا توسط بانک‌های محلی در این کشور دانست. باید دقت نمود، به‌دلیل وقوع بحران مالی در سال ۲۰۰۸ میلادی، بازار جهانی کشتی‌سازی نیز تحت تأثیر قرار گرفت؛ به‌دلیل کاهش تقاضا در بازار جهانی کشتی‌سازی، صنعت کشتی‌سازی ترکیه نیز به‌طور قابل‌توجهی دستخوش تغییر قرار گرفت. برای مثال، اشتغال مستقیم در کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه در سال ۲۰۰۹ میلادی در مقایسه با سال ۲۰۰۸ میلادی به میزان ۴۴ درصد

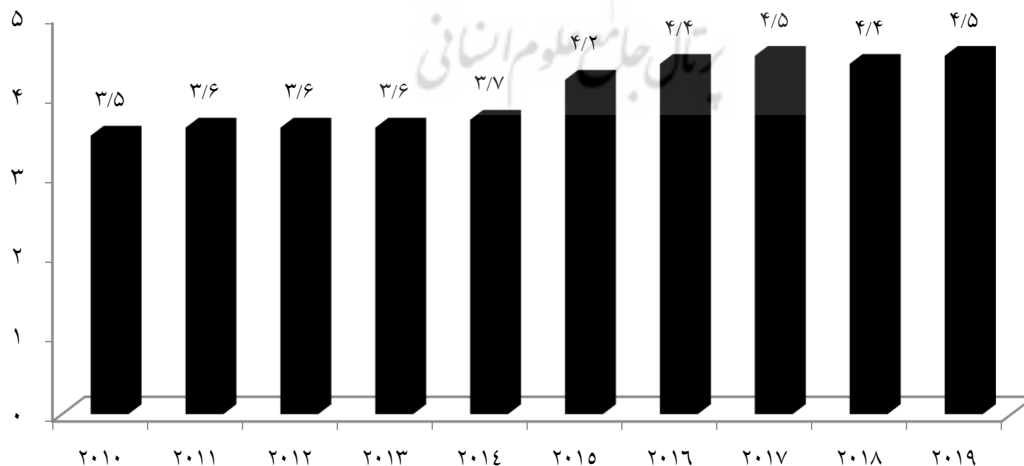
نمودار ۴: تعداد کارخانه‌های کشتی‌سازی در حال فعالیت در ترکیه



منبع: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm>

همان‌طور که اشاره شد، بحران مالی در سال ۲۰۰۸ میلادی نتوانست تعداد کارخانه‌های کشتی‌سازی در ترکیه را کاهش دهد. از سوی دیگر، کارخانه‌های کشتی‌سازی در ترکیه از ۶۹ عدد در سال ۲۰۱۰ میلادی به ۸۲ عدد در سال ۲۰۱۹ افزایش اندکی داشته است. همچنین ظرفیت کارخانه‌های در حال فعالیت کشتی‌سازی ترکیه نیز از سال ۲۰۱۰ میلادی به‌طور مداوم در حال افزایش بوده و به ۴/۵ میلیون (DWT) در سال ۲۰۱۹ میلادی رسیده است. با توجه به اهمیت موضوع، در نمودار شماره (۵)، ظرفیت کارخانه‌های در حال فعالیت کشتی‌سازی ترکیه طی سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۹ میلادی نشان داده شده است.

نمودار ۵: ظرفیت کارخانه‌های در حال فعالیت کشتی‌سازی ترکیه (میلیون DWT)



مأخذ: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm>

که بالغ بر (CGT ۲۶۸۵۷۸) بوده است. سهم این کشور از بازار جهانی از نظر تعداد شناورهای دریایی تکمیل شده در سال ۲۰۰۸ به ۲/۱ درصد رسید. پس از بحران مالی جهانی، سهم بازار جهانی ترکیه همانند بسیاری از اقتصادهای کشتی‌ساز اروپا کاهش یافت و این سهم در سال ۲۰۱۲ میلادی به ۰/۵ درصد رسید. اما به‌خاطر توسعه گسترده صنایع کشتی‌سازی در چندین کشور آسیایی، در سال ۲۰۱۹ میلادی این سهم به ۰/۸ درصد بازگشت.

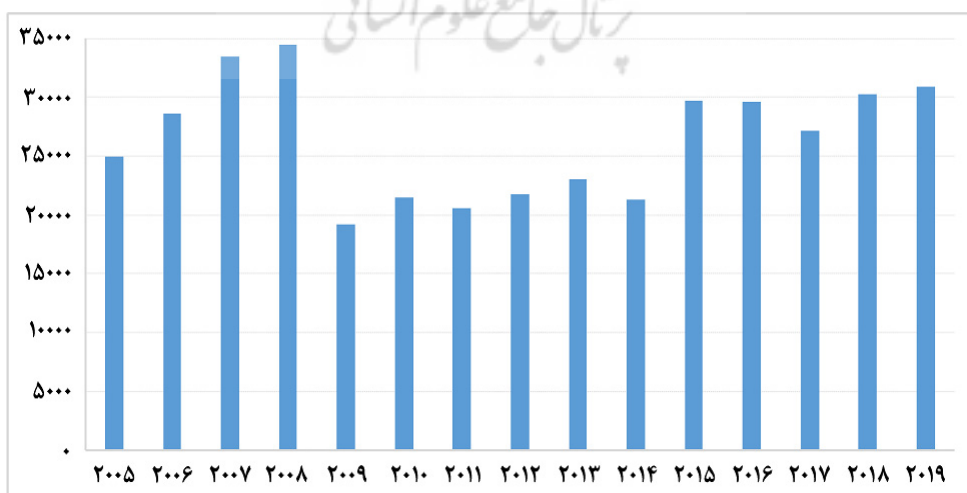
نکته قابل تأمل دیگری که باید به آن اشاره کرد، فرصت‌های شغلی است که به‌واسطه صنعت کشتی‌سازی در کشور ترکیه ایجاد می‌شود. برای مثال، اشتغال مستقیم در کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور ترکیه در سال ۲۰۱۹ میلادی ۳۰۹۱۰ نفر بوده است. با توجه به اهمیت موضوع، در نمودار شماره (۶)، اشتغال مستقیم در کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور ترکیه طی سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۹ میلادی نشان داده شده است.

همان‌طور که اشاره شد، ظرفیت ۳/۵ میلیون (DWT) کارخانه‌های در حال فعالیت کشتی‌سازی ترکیه در سال ۲۰۱۰ میلادی به‌طور مداوم افزایش یافته و توانسته به ظرفیت ۴/۵ میلیون (DWT) در سال ۲۰۱۹ میلادی افزایش یابد.

به‌دلیل سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام‌شده طی ۱۵ تا ۲۰ سال گذشته، درآمد کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه در سال‌های اخیر، تقریباً به ۲/۵ میلیارد دلار رسیده است. پس از کاهش شدید صادرات کشتی ترکیه از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد، صادرات کشتی‌های جدید ساخته شده توسط ترکیه حدود ۱ میلیارد دلار در سال‌های بعد از آن بوده است. باید دقت نمود، در سال ۲۰۱۹ صادرات کشتی‌های جدید ساخته‌شده توسط ترکیه به میزان ۱/۰۲ میلیارد دلار بوده که این میزان ۰/۶ درصد از کل صادرات ترکیه را شامل می‌شود.

در سال ۲۰۱۹، ترکیه یازدهمین اقتصاد جهانی کشتی‌سازی از نظر تعداد کشتی‌های تکمیل‌شده بود،

نمودار ۶: اشتغال مستقیم در کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور ترکیه



منبع: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm>

نمود، کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور ترکیه هنوز هم در تأمین فناوری‌های پیشرفته مانند سیستم‌های مخابراتی و موتور کشتی به تأمین‌کنندگان خارجی وابسته هستند.

صنعت تولید تجهیزات دریایی در ترکیه یکی از بخش‌هایی است که بالاترین ظرفیت اشتغال‌زایی را دارد. تعداد نیروی کار جذب‌شده در این صنعت به‌طور قابل‌توجهی بیش از خود صنعت کشتی‌سازی است. تعداد کارمندان صنعت تجهیزات دریایی در سال ۲۰۰۸ میلادی به ۱۰۳۵۰۰ نفر رسید، که در مقایسه با سال ۲۰۰۲ میلادی (به میزان ۳۰ هزار نفر) به‌شدت افزایش یافته است. باین‌حال، پس از وقوع بحران مالی جهانی، میزان اشتغال به‌شدت کاهش یافت و در پایان سال ۲۰۱۱ میلادی به ۶۲۲۵۶ نفر رسید. در پایان سال ۲۰۱۸ میلادی فعالیت حدود ۶۰ هزار نفر تخمین زده شده است. بر اساس آماري که وزیر پیشین حمل‌ونقل و زیرساخت ترکیه منتشر کرده است، مجموع درآمد بخش دریایی ترکیه (شامل صنایع کشتی‌سازی، تجهیزات دریایی، حمل‌ونقل و بنادر) را ۱۷/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ گزارش داده که این حوزه ظرفیت اشتغال یک میلیون نفر را دارد.

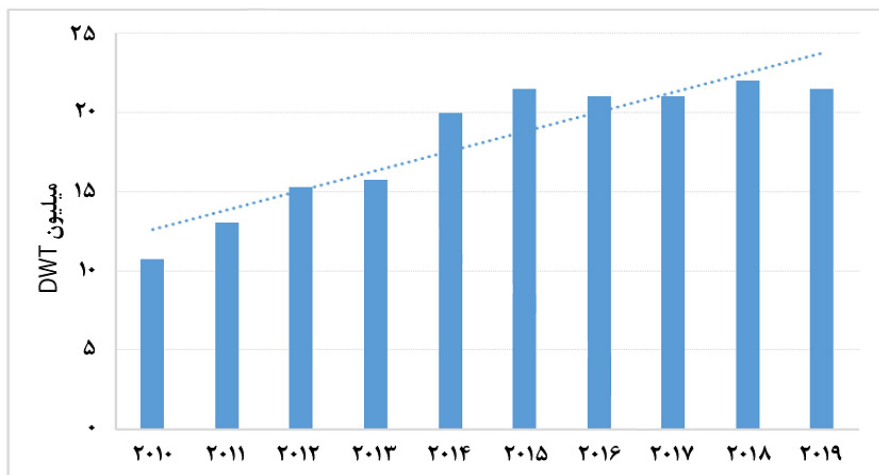
یکی دیگر از ظرفیت‌های صنعت دریایی کشور ترکیه را می‌توان تعمیر و نگهداری کشتی در این کشور دانست. به‌منظور درک دقیق‌تری از این موضوع، در نمودار شماره (۷)، فعالیت‌های تعمیر و نگهداری کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه طی سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۱۰ میلادی نشان داده شده است.

با توجه به نمودار شماره (۶)، تعداد کارکنان شاغل در کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه در سال ۲۰۰۸ میلادی، ۳۴۵۰۰ نفر بوده است. به‌دلیل پیامدهای منفی بحران مالی جهانی، تعداد فرصت‌های شغلی در سال ۲۰۰۹ میلادی به ۱۹۷۱۹ نفر کاهش یافت، با وجود این، وضعیت اشتغال در کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه به‌تدریج بهبود یافت؛ به‌طوری‌که شاهد روند نسبی صعودی تعداد شاغلین در کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور ترکیه از سال ۲۰۰۹ میلادی به بعد هستیم.

چهار دانشگاه ترکیه در رشته‌های تخصصی کشتی‌سازی سالانه حدود ۴۰۰ فارغ‌التحصیل را با مدرک کارشناسی مهندسی کشتی‌سازی تربیت می‌کنند؛ علاوه بر آن، شش مدرسه فنی‌وحرفه‌ای همراه با بیش از ۷۰ هنرستان فنی‌وحرفه‌ای در کشور ترکیه دارای برنامه‌های دو ساله، توانسته‌اند فرصت‌های شغلی را در صنعت کشتی‌سازی این کشور فراهم آورند. در این بین، می‌توان گفت، کشور ترکیه توانسته است ظرفیت جذب بالای نیروی انسانی را در صنعت کشتی‌سازی خود ایجاد نماید.

به موازات رشد صنعت کشتی‌سازی کشور ترکیه، صنعت تجهیزات دریایی در این کشور نیز از زنجیره ارزش بالایی در سال‌های اخیر برخوردار بوده است. تولیدکنندگان ترکیه در سطح فناوری‌های متوسط مانند تجهیزات مربوط به عرشه کشتی، تجهیزات و کابل‌های الکتریکی، واحدهای هیدرولیکی، لنگر و زنجیرهای کشتی فعالیت می‌کنند. البته باید دقت

نمودار ۷: فعالیت‌های تعمیر و نگهداری کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه



منبع: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm>

با توجه نمودار شماره (۷)، شاهد روند صعودی فعالیت‌های تعمیر و نگهداری کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه طی سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۹ میلادی هستیم، به طوری که فعالیت‌های تعمیر و نگهداری کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه از ۱۰/۷ میلیون (DWT) در سال ۲۰۱۰ میلادی افزایش یافته و به ۲۱/۵ میلیون (DWT) در سال ۲۰۱۹ رسیده است. نکته دیگر آن است که کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه توانایی تبدیل و تغییر کاربری کشتی‌ها را نیز دارند. مثلاً می‌توانند کشتی‌های باری فلّه‌بر خشک را تبدیل به نیروگاه‌های برق مستقر در روی کشتی کنند.

برای سه سال گذشته (۲۰۱۷-۲۰۱۹)، در مجموع ۳۹۲ کشتی (۳/۶ میلیون DWT) در ترکیه اوراق شدند؛ این رقم ۴/۳ درصد از حجم (DWT) بازیافت‌شده در سطح جهان را شامل می‌شود. کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه با به‌کار بستن مقررات زیست‌محیطی در بازیافت ایمن و سبزتر اسقاط و بازیافت کشتی‌ها تخصص یافته‌اند. پایبندی به استانداردهای بین‌المللی به منظور بازیافت سالم کشتی‌ها توسط کشور ترکیه سبب شد تا این کشور در سال ۲۰۱۹ میلادی بتواند به‌عنوان اولین کشور در بازیافت کشتی شناخته شود.

به منظور جمع‌بندی از وضعیت صنعت کشتی‌سازی کشور ترکیه سعی می‌شود مهم‌ترین نقاط قوت، فرصت‌ها، ضعف‌ها و تهدیدهای اصلی صنعت کشتی‌سازی ترکیه (SWOT) مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد. به همین منظور در جدول شماره (۱)، نقاط قوت، فرصت‌ها، ضعف‌ها و تهدیدهای اصلی صنعت کشتی‌سازی ترکیه (SWOT) آورده شده است.

علاوه بر مطالب مطرح‌شده، کشور ترکیه بعد از کشورهای بنگلادش، هند، پاکستان و چین در میان پنج کشور اصلی بازیافت‌کننده کشتی شناخته می‌شود. فعالیت‌های بازیافت کشتی ترکیه بر اساس (LTD) در بازه زمانی ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱ میلادی شش برابر افزایش یافته است. باید دقت نمود، بیش از

مستقر در روی کشتی کنند. علاوه بر مطالب مطرح‌شده، کشور ترکیه بعد از کشورهای بنگلادش، هند، پاکستان و چین در میان پنج کشور اصلی بازیافت‌کننده کشتی شناخته می‌شود. فعالیت‌های بازیافت کشتی ترکیه بر اساس (LTD) در بازه زمانی ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱ میلادی شش برابر افزایش یافته است. باید دقت نمود، بیش از

جدول ۱: نقاط قوت، فرصت‌ها، ضعف‌ها و تهدیدهای اصلی صنعت کشتی‌سازی ترکیه (SWOT)

نقاط قوت	نقاط ضعف
<ul style="list-style-type: none"> ✓ موقعیت جغرافیایی بین اروپا و آسیا. ✓ نیروی کار ماهر از جمله مهندسان دریایی آموزش دیده. ✓ شناخت جهانی از کشتی‌های با تناژ کوچک (تانکرهای کوچک شیمیایی، یدک‌کش، قایق‌های تفریحی لوکس). ✓ انعطاف‌پذیری بالای کارخانه‌های کشتی‌سازی نسبت به تغییر شرایط بازار (تغییر جهت به سمت بازسازی، تعمیر و تبدیل کاربری انواع کشتی). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ کارخانه‌های کشتی‌سازی نسبتاً کوچک‌تر، در مقایسه با رقبای منتخب. ✓ تمرکز صنعت تجهیزات دریایی بر روی فناوری پایین و متوسط
فرصت‌ها	تهدیدها
<ul style="list-style-type: none"> ✓ افزایش تقاضا برای کشتی‌های سبزتر. ✓ افزایش تقاضا برای قایق‌های تفریحی لوکس در سراسر جهان. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ خطر رکود بازار و نیاز به افزایش حمایت‌های داخلی، به‌ویژه در زمینه بحران COVID-19.

منبع: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm>

مطرح هستند. همچنین عدم بهره‌مندی از فناوری‌های پیشرفته در تولید کشتی‌های تخصصی و خاص و کاهش شدید سفارش، یکی دیگر از نقاط ضعف صنعت کشتی‌سازی کشور ترکیه به‌شمار می‌آید. باید دقت نمود، کشور ترکیه با چالش بومی‌سازی مؤلفه‌های (High Tech) در صنعت کشتی‌سازی از طریق فعالیت‌های (R&D) روبه‌رو است. علاوه بر مطالب مطرح‌شده، بیماری همه‌گیر (COVID-19) تهدیدی جدی برای تمام کارخانه‌های کشتی‌سازی در سراسر جهان از جمله کشتی‌سازی ترکیه به‌شمار می‌آید. با شیوع ویروس کرونا، سفارش و تحویل کشتی‌های جهانی در نیمه اول سال ۲۰۲۰ میلادی در مقایسه مدت مشابه در سال ۲۰۱۹ میلادی به‌ترتیب در حدود ۵۰ و ۲۰ درصد کاهش یافته است.

۴. ملاحظات امنیت اقتصادی

همان‌طور که اشاره شد، توسعه صنایع دریایی دربرگیرنده قابلیت بالای درآمدزایی، ایجاد فرصت‌های شغلی، افزایش توان صادرات و...

همان‌طور که اشاره شد، موقعیت ژئوپلیتیکی کشور ترکیه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نقاط قوت و مزیت برای صنعت کشتی‌سازی این کشور به‌شمار می‌آید. از سوی دیگر، کشور ترکیه برخلاف کشورهای اروپایی و ژاپن با مشکل افزایش سن نیروی کار مواجه نبوده و ظرفیت نیروی کار جوان ماهر و متخصص را به‌کار گرفته است. از سوی دیگر، توجه به یازدهمین برنامه توسعه ترکیه (۲۰۲۳-۲۰۱۹)، فرصت بالقوه‌ای را برای توسعه صنعت کشتی‌سازی کشور ترکیه فراهم می‌آورد. در این راستا، رویکرد نسبتاً غیرمداخله‌جویانه دولت ترکیه مبنی بر به‌کارگیری فن‌آوری‌های سبز و سازگار با محیط‌زیست و تأمین تقاضا برای تجهیزات دریایی و قایق‌های تفریحی لوکس به‌عنوان مهم‌ترین فرصت‌های صنعت کشتی‌سازی ترکیه (به‌منظور کسب سهم قابل‌توجهی از بازار) به‌شمار می‌آیند.

در نقطه مقابل، کشتی‌سازی‌های کوچک ترکیه با صرفه سود پایین اقتصادی در مقایسه با رقبای آسیایی به‌عنوان نقطه‌ضعف در صنعت کشتی‌سازی این کشور

توسعه کشتی‌های تفریحی لوکس و تجاری می‌تواند مزایای توسعه صنعت کشتی‌سازی را ارتقا بخشد؛ در غیر این صورت توسعه همه‌جانبه و روزافزون صنعت کشتی‌سازی محقق نخواهد شد. نکته حائز اهمیت دیگر آن است که به دلیل افزایش روزافزون سرمایه‌گذاری سایر کشورها در راستای توسعه صنایع دریایی، نه تنها فرصت بالقوه توسعه پایدار اقتصادی کشورها به واسطه توسعه صنایع دریایی از دست خواهد رفت، بلکه این موضوع، به افزایش قدرت اقتصادی سایر کشورهای منطقه دامن می‌زند. به عبارت دیگر، پیشی گرفتن کشورهای منطقه در توسعه صنایع دریایی به تضعیف امنیت اقتصادی و سیاسی کشور می‌انجامد که این موضوع تهدیدکننده امنیت ملی کشور خواهد بود.



کسب جایگاه ۳۰ام ناوگان تجاری کشور ترکیه در میان ۱۵۵ کشور مورد مطالعه، گویای وضعیت تقریباً مناسب این کشور است. باید دقت نمود، ناوگان تجاری کشور ترکیه نه تنها در سال ۲۰۲۰ میلادی بلکه در سال‌های قبل از آن نیز در وضعیت مناسبی قرار داشته است.

جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

همان‌طور که اشاره شد، کشور ترکیه توانسته است در بهره‌مندی از منافع حاصل از صنایع دریایی و

خواهد بود. از این رو، می‌توان گفت، توسعه صنایع دریایی به واسطه کاهش هزینه‌های لجستیک، تسهیل تجارت بین‌المللی و... ظرفیت بالقوه‌ای را برای رشد و توسعه پایدار کشورها فراهم می‌آورد. اهمیت این موضوع سبب شده است تا رقابت گسترده‌ای در میان کشورها به منظور بهره‌مندی از منافع گسترده صنایع دریایی شکل گیرد. باید دقت نمود، به منظور بهره‌مندی هر چه بیشتر از مواهب دریا، حتی پیشروی‌های غیرقانونی در برخی کشورها شکل گرفته که این موضوع به پایان‌پذیری هرچه سریع‌تر منابع تجدیدناپذیر در بستر دریا و اقیانوس‌ها دامن زده است.

به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی کشور ترکیه، این کشور تمام تلاش خود را به منظور توسعه صنایع دریایی و رونق صنعت کشتی‌سازی به کار بسته است، به طوری که در برنامه یازدهم توسعه کشور ترکیه به این مهم پرداخته شده است. باید دقت نمود، غفلت از توسعه صنایع دریایی و رونق صنعت کشتی‌سازی دربرگیرنده هدررفت منافع حاصل از توسعه صنایع دریایی خواهد بود. نکته مهم آن است که ساخت کشتی‌های دفاعی دربرگیرنده برقراری امنیت نظامی در کشورها خواهد بود و سرمایه‌گذاری در این حوزه به ارتقای امنیت مرزهای آبی کشورها می‌انجامد. با وجود اهمیت توسعه ساخت کشتی‌های دفاعی، بهره‌مندی از منافع ساخت و توسعه همزمان دیگر انواع کشتی را نیز نباید از نظر دور داشت. در این خصوص، انتقال و سرریز دانش از صنایع دفاعی به ساخت و

کشتی‌سازی در کشور ترکیه است. همچنین به موازات رشد صنعت کشتی‌سازی کشور ترکیه، صنعت تجهیزات دریایی نیز از زنجیره ارزش بالایی در سال‌های اخیر برخوردار بوده است. اشتغال‌زایی این صنعت به‌طور قابل‌توجهی بیش از صنعت کشتی‌سازی در این کشور است، به‌طوری که در پایان سال ۲۰۱۸ میلادی فعالیت حدود ۶۰ هزار نفر تخمین زده شده است. بر اساس آمار منتشره توسط وزیر پیشین حمل‌ونقل و زیرساخت ترکیه، مجموع درآمد بخش دریایی ترکیه (شامل صنایع کشتی‌سازی، تجهیزات دریایی، حمل‌ونقل و بنادر) ۱۷/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ گزارش داده است که این حوزه ظرفیت اشتغال یک میلیون نفر را دارد. علاوه بر مطالب مطرح‌شده، ترکیه در ساخت قایق و قایق بادبانی پیشرفت زیادی داشته و این کشور به‌عنوان یکی از کشورهای پیشرو در ساخت قایق‌های تفریحی لوکس جهان مطرح است.

با توجه به نتایج مطالعه پیش‌رو، تعمیر و نگهداری کشتی، یکی دیگر از ظرفیت‌های صنعت دریایی کشور ترکیه شناخته می‌شود. فعالیت‌های تعمیر و نگهداری کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه طی سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۱۰ میلادی روند صعودی داشته و به ۲۱/۵ میلیون (DWT) در سال ۲۰۱۹ افزایش یافته است. علاوه بر مطالب مطرح‌شده، کشور ترکیه بعد از کشورهای بنگلادش، هند، پاکستان و چین در میان پنج کشور اصلی بازیافت‌کننده کشتی شناخته می‌شود. کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه با به‌کار بستن مقررات و استانداردهای بین‌المللی زیست‌محیطی در

به‌طور مشخص توسعه صنعت کشتی‌سازی در سال‌های اخیر به توفیق‌های قابل‌توجهی دست یابد. به‌طور نمونه، آخرین گزارش بخش دریایی ترکیه در سال ۲۰۲۰ میلادی گویای آن است که ظرفیت حمل‌ونقل بخش دریایی ترکیه در میان ۳۰ کشور دارای بزرگ‌ترین ناوگان‌های جهان (GT ۱۰۰۰) و بیشتر)، با ظرفیت ۲۹/۳ میلیون DWT در جایگاه پانزدهم قرار گرفته است. همچنین ناوگان تجاری کشور ترکیه توانسته است در میان مجموع ناوگان‌های جهان (مشمول بر ۳۰۰ GT به بالا)، مستقر در ۱۵۵ کشور جهان، جایگاه ۳۰ام را کسب کند. باید دقت نمود، ظرفیت کارخانه‌های در حال فعالیت کشتی‌سازی ترکیه از سال ۲۰۱۰ میلادی به‌طور مداوم در حال افزایش بوده و به ۴/۵ میلیون (DWT) در سال ۲۰۱۹ میلادی رسیده است. به‌دلیل سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام‌شده طی ۱۵ تا ۲۰ سال گذشته، درآمد کارخانه‌های کشتی‌سازی ترکیه در سال‌های اخیر، تقریباً به ۲/۵ میلیارد دلار رسیده است. در سال ۲۰۱۹ صادرات کشتی‌های جدید ساخته شده توسط ترکیه به میزان ۱/۰۲ میلیارد دلار بوده که این میزان ۰/۶ درصد از کل صادرات ترکیه را شامل می‌شود.

با توجه به مطالب مطرح‌شده، در سال ۲۰۱۹، ترکیه یازدهمین اقتصاد جهانی کشتی‌سازی از نظر تعداد کشتی‌های تکمیل‌شده را به خود اختصاص داد که بالغ بر (CGT ۲۶۸۵۷۸) بوده است. نکته مهم دیگری که باید به آن اشاره شود، ایجاد فرصت‌های شغلی قابل‌تأمل به‌واسطه صنعت

فناوری‌های پیشرفته در صنعت کشتی‌سازی از اهمیتی دوچندان برخوردار است. به‌منظور تحقق این مهم، انجام (R&D) نقش مؤثری در کاهش وابستگی به تأمین فناوری‌های پیشرفته از سایر کشورها ایفا می‌کند.

- توجه به نقش مؤثر نیروی انسانی متخصص در توسعه صنعت کشتی‌سازی: با توجه به مطالب مطرح‌شده، تربیت نیروی انسانی متخصص و جذب این افراد در صنعت کشتی‌سازی، یکی از نقاط قوت کشور ترکیه در این صنعت شناخته شده است. از این‌رو، توجه به سرمایه‌گذاری به‌منظور آموزش و جذب نیروی انسانی متخصص در صنعت کشتی‌سازی در توسعه هرچه بیشتر این صنعت راهگشا خواهد بود.

- افزایش انعطاف‌پذیری کارخانه‌های کشتی‌سازی هم‌سو با تغییرات بازار: همان‌طور که اشاره شد، قابلیت هم‌سو شدن با تغییرات بازار از جمله نقاط قوت کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور ترکیه مطرح است. همچنین افزایش تقاضا برای کشتی‌های سبزتر و افزایش تقاضا برای قایق‌های تفریحی لوکس، از فرصت‌های توسعه صنعت کشتی‌سازی کشور ترکیه شناخته می‌شود. به همین منظور، افزایش انعطاف‌پذیری کارخانه‌های کشتی‌سازی هم‌سو با تغییرات بازار و تأمین تقاضاهای جدید در توسعه هرچه بیشتر صنعت کشتی‌سازی از اهمیتی دوچندان برخوردار است.

- همکاری با شرکت‌های موفق کشتی‌سازی سایر کشورها: با توجه به اهمیت توسعه صنعت

بازیافت ایمن و سبزتر، در سال ۲۰۱۹ میلادی به‌عنوان اولین کشور در بازیافت کشتی شناخته شده است. با توجه به تجربه نسبتاً موفق کشور ترکیه در توسعه صنعت کشتی‌سازی، توصیه‌های سیاستی در این زمینه ارائه می‌شود:

- توجه به منافع حاصل از توسعه صنعت کشتی‌سازی و ضرورت برقراری ثبات اقتصادی: با توجه به گستردگی منافع حاصل از مواهب دریا، توسعه صنایع دریایی از اهمیتی دوچندان برخوردار است. در این بین، توسعه صنعت کشتی‌سازی به‌عنوان یکی از حوزه‌های مهم صنایع دریایی با قابلیت درآمدزایی بالا شناخته می‌شود. از این‌رو، توجه به توسعه صنایع دریایی در برنامه‌های توسعه کشور و تلاش به‌منظور دستیابی به اهداف تعیین‌شده در این حوزه، ضرورتی دوچندان می‌یابد. از سوی دیگر، با توجه به مطالب مطرح‌شده، برقراری ثبات اقتصادی یکی از مهم‌ترین دلایل توسعه صنعت کشتی‌سازی در کشور ترکیه شناخته شده است. از این‌رو، تأمین ثبات اقتصادی را می‌توان یکی از پیش‌شرط‌های توسعه صنعت کشتی‌سازی در کشورها دانست.

- ضرورت انجام (R&D) به‌منظور بومی‌سازی فناوری‌های پیشرفته در صنعت کشتی‌سازی: همان‌طور که اشاره شد، با وجود موفقیت‌های کشور ترکیه، کارخانه‌های کشتی‌سازی این کشور همچنان در تأمین فناوری‌های پیشرفته مانند سیستم‌های مخابراتی و موتور کشتی به تأمین‌کنندگان خارجی وابسته‌اند. از این‌رو، تلاش به‌منظور بومی‌سازی

- اجرائی دستیابی به اهداف صنایع دریایی»، شماره مسلسل: ۱۵۸۱۰.
- مدنی، شیما (۱۳۹۱)، «برآورد سهم مشارکت دریاها و اقیانوس در اقتصاد ملی ایران»، اقیانوس‌شناسی، سال سوم، شماره ۱۲.
- <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm>.
- UNCTADstat (<http://unctadstat.unctad.org>).
- Maritime Sector Report Istanbul 2020.

کشتی‌سازی در کشور، می‌توان با کشورهای پیشرو در این حوزه همچون کشور ترکیه همکاری نمود. البته باید دقت نمود، همکاری با شرکت‌های موفق کشتی‌سازی و تأسیس شرکت‌های مشترک با خارجیان تنها در صورتی که با آموزش، انتقال تجهیزات و بومی‌سازی فناوری‌های نوین در کشور انجام شود، می‌تواند به توسعه صنعت کشتی‌سازی بینجامد.

- بهره‌مندی از تجربه کشورها در صنعت کشتی‌سازی: مطالعه چرایی پیشرفت کشورهای پیشرو در صنعت کشتی‌سازی از اهمیتی دوچندان برخوردار است. آنچه به نظر می‌رسد، حمایت‌های همه‌جانبه دولت و تلاش به‌منظور دستیابی به فناوری‌های نوین، زمینه توسعه صنعت کشتی‌سازی را فراهم می‌آورد. از این‌رو، مطالعه و بررسی دقیق تجربه کشورها در صنعت کشتی‌سازی و تلاش به‌منظور شناخت گلوگاه‌های رونق این صنعت ضرورتی دوچندان می‌یابد.

منابع

- رضوی صیاد، رضا (۱۳۹۴)، «ترکیه، صنایع دریایی و فرصت‌های موجود»، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی، ماهنامه الکترونیکی مسیر، سال دوم، شماره ۱۰.
- مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۳۹۷)، «نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای

