

بسمه تعالی

بررسی اهمیت قوانین حمایتی از صنایع دریایی کشور

علی اصغر جوادی^۱، محمد مونسان^۲، سید محمد صاحبکار

تهران، خیابان ستارخان، ابتدای خیابان حبیب‌الله، پلاک ۴۵/۱، گروه تحلیلگری صنایع دریایی، شبکه تحلیلگران تکنولوژی ایران
moonesun@yahoo.com

چکیده

در این مقاله قوانین موجود در کشور در راستای حمایت از صنایع دریایی آورده شده و کارآیی یا ناکارآیی این قوانین بررسی شده است. جهت تبیین اهمیت قوانین حمایتی از صنایع دریایی، بازار داخلی، حجم قراردادها و مزیت صنایع دریایی در کشور مورد بررسی قرار گرفته و با الگوی سایر کشورها و تسهیلات آنان در این زمینه مقایسه شده است.

کلمات کلیدی: قوانین حمایتی - کشتی‌سازی - ارزش افزوده - صنایع مادر

۱- مقدمه

امروزه بر همگان اثبات شده است که صنعت کشتی‌سازی جزء صنایع مادر می‌باشد که می‌تواند عامل توسعه صنعتی و اقتصادی هر کشور و زمینه‌ای بر رشد صنایع گوناگون باشد. می‌توان به نمونه‌های بارزی مانند ژاپن و کره جنوبی اشاره کرد که رشد صنعتی خود را براساس صنعت عظیم کشتی‌سازی پایه‌گذاری کردند. این دو کشور براساس اصول و مفاهیم تجارت صنعتی در دنیا، حوزه فعالیت خود را در طول سالیان مختلف تغییر داده‌اند که می‌توان به صنایع نساجی، الکترونیک و ماشین‌سازی اشاره کرد ولی این دو کشور که امروزه جزء پیشرفته‌ترین کشورهای دنیا هستند، هیچگاه صنعت کشتی‌سازی را ترک نکرده‌اند بلکه روز به روز بر سیادت خود بر این بازار افزوده‌اند بطوریکه امروزه ژاپن ۴۰ درصد و کره ۳۰ درصد بازار کشتی‌سازی دنیا را در اختیار دارند. کشوری مانند چین نیز که رشد شتابان اقتصادی و صنعتی خود را در سالهای اخیر شروع کرده است، سعی دارد سهم ثابتی از بازار کشتی‌سازی دنیا را از آن خود کند و این صنعت را به عنوان پشتوانه صنایع در حال رشد خود برگزیده است.

جالب توجه اینکه صنعت کشتی‌سازی در دنیا، جزو صنایع زیان‌ده محسوب می‌شود و کارخانجات کشتی‌سازی، بخصوص در جنوب شرقی آسیا با تکیه بر یارانه‌های دولتی، کشتی‌را پائین‌تر از قیمت تمام‌شده می‌فروشند که حاکی از رقابت فوق‌العاده شدید و حمایت‌های متعصبانه و غیرمتعارف دولت‌ها از این صنعت می‌باشد که در هیچ صنعت دیگری نظیر ندارد. این حمایت‌های همه‌جانبه که باعث کساد شدن بازار کشتی‌سازی اروپا و آمریکا شده است، خشم آنان را برانگیخته است. لذا با شرایط موجود باید بررسی کرد که در دنیای رقابتی امروز و قوانین تجارت آزاد که یارانه‌های دولتی در آن مردود هستند، صنعت کشتی‌سازی چه ویژگی دارد که توانسته است این قوانین را نقض کند و سالیانه میلیون‌ها دلار یارانه دولتی به خود اختصاص دهد؟

^۱ کارشناس صنایع دریایی وزارت صنایع و معادن

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی کشتی‌سازی دانشگاه صنعتی شریف، کارشناس گروه تحلیلگری صنایع دریایی

در کشور ما نیز با توجه به بازار گسترده داخلی در زمینه های مختلف صنایع دریایی از قبیل کشتی سازی و فراساحل و همچنین مزایای منحصر بفرد نهادینه شدن این صنایع در کشور، حمایت های دولتی جدی تری از این صنعت صورت گرفته است که سالیان اخیر رشد و نمو فوق العاده ای داشته است. با این حمایت های دولتی و همت مردمان سخت کوش کشورمان، ایران در آینده ای نزدیک به عنوان یکی از کشورهای صاحب نام در صنعتی کشتی سازی مطرح خواهد شد.

پشتوانه محکم حمایت های دولتی از صنایع دریایی کشور بخصوص صنعت کشتی سازی را می توان در قرارداد اخیر ۶ فروند کشتی فله بر پاناما کس ۷۵ هزار تنی به قیمت ۱۳۵ میلیون دلار با مجتمع کشتی سازی خلیج فارس مشاهده کرد. به عقیده اکثر کارشناسان ساخت کشتی ۷۵ هزار تنی به قیمت ۲۲/۵ میلیون دلار بدون یارانه دولتی امکان ناپذیر است. انعقاد این قرارداد نشان داد که دولت جمهوری اسلامی ایران با درک مزایای این صنعت، به صورت همه جانبه وارد عرصه حمایت از صنایع دریایی شده است و این فرصتی برای صنعتگران عرصه دریایی کشورمان است که از این فرصت منحصر بفرد که در طول تاریخ کشورمان بی سابقه است، حداکثر استفاده را بنمایند.

صنایع دریایی از جمله کشتی سازی در هر کشوری، مزایای فراوانی به دنبال دارد که می تواند باعث شکوفایی صنعتی و اقتصادی آن کشور گردد. از عمده این مزیت ها می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱-۱- فعال سازی صنایع جانبی:

صنعت کشتی سازی حداقل با ۴۰ صنعت به طور مستقیم و حداقل با ۶۰ صنعت دیگر به طور غیرمستقیم ارتباط دارد که در مجموع می توان گفت ۱۰۰ صنعت جانبی با این صنعت مادر مرتبط هستند.

از جمله صنایعی که به طور مستقیم با کارخانه کشتی سازی مرتبط هستند عبارتند از: صنایع فولاد، جوش، رنگ، فایبرگلاس، شکل دادن ورق های فولادی و آلومینیومی، تعمیر و نگهداری دستگاه و قطعات، مونتاژ، الکترونیک و تجهیزات الکتریکی، تزئیناتی و رفاهی، تامین تجهیزات و دستگاهها و در یک تقسیم بندی کلی تر می توان صنایع زیر را با صنایع دریایی مرتبط دانست: آموزش و تحقیقات، مونتاژ و تولید، تعمیر و نگهداری، اوراق، حمل و نقل، بهره برداری از منابع دریا، تفریحی و توریسم، شرکتهای استاندارد و رده بندی دریایی و غیره به طور متوسط می توان گفت ۶۷ درصد قیمت کشتی به بیرون کارخانه وابسته است که به معنی ایجاد بازار برای صنایع بالا دستی صنعت کشتی سازی است.

۱-۲- اشتغالزایی

تقریباً به ازای هر فرد فعال در کارخانه، ۲ نفر در صنایع مرتبط با آن، در بیرون کارخانه مشغول فعالیت هستند همانطور که گفته شد صنعت کشتی سازی با صنایع بالا دستی بسیاری مرتبط است.

مثلاً برای ساخت یک کشتی با ظرفیت ۲۰۰۰۰ تن حدود ۱/۲ میلیون نفر ساعت لازم است. با توجه به اینکه صنعت کشتی سازی صنعت High Tech. نیست و در ساخت آن از سیستم غیر مدولار استفاده می شود، لذا اشتغالزایی این رشته در مقایسه با سایر رشته های صنعتی بسیار بالاتر است و این اشتغال که بیش از ۵۰ درصد آن مربوط به کارکنان غیرماهر می باشد.

به طور مثال مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل خلیج فارس در ظرفیت کامل خود حدود ۱۰۰ مهندس و ۱۰۰۰ کارگر در داخل کارخانه نیاز دارد. در صورتیکه در صنایع با تکنولوژی بالا (مانند هواپیماسازی) که به دقت و ظرافت بالایی نیاز دارد، این میزان اشتغالزایی کمتر است و بیشتر کار توسط دستگاههای خودکار انجام می شود و از طرف دیگر نیاز آن به نیروی کار معمولی کمتر است و از طرفی به ازای هر فرد فعال در کارخانه حدود ۲ نفر در صنایع مرتبط با آن در خارج کارخانه مشغول خواهند بود.

طبق برنامه دولت باید ۸۰۰ هزار شغل در هر سال ایجاد شود که جوابگوی نیروی کار جوان کشور باشد. علاوه بر آن باید به رشد اقتصادی ۶ درصد در سال رسید که به نظر می رسد بهترین گزینه گسترش صنایع دریایی و کشتی سازی در کشور باشد چرا که هم صنایع جانبی بسیاری را

فعال می‌کند و هم اشتغالزایی فراوانی را به دنبال دارد. کشوری مانند چین که با مشکل جمعیت و اشتغالزایی مواجه است، صنعت کشتی‌سازی به عنوان بهترین راه حل شناخته شده است و کارخانجات کشتی‌سازی این کشور هر ساله رو به گسترش هستند. در ژاپن نیز در سال ۲۰۰۱، تعداد ۱۲۰ هزار نفر در صنعت کشتی‌سازی (شامل کارخانه کشتی‌سازی و صنایع جانبی) مشغول به کار بوده‌اند. از این تعداد ۴۸ هزار نفر به طور مستقیم پرسنل کارخانه، ۳۳ هزار نفر در شرکتهای پیمانکاری و ۳۹ هزار نفر در صنایع جانبی مشغول به کار بوده‌اند.

در ایران نیز صنعت پیمانکاری می‌تواند اشتغالزایی فراوانی به دنبال داشته باشد. طبق آمار سال ۷۰، از مجموع ۸ میلیون نفر جمعیت ساحلی کشور، حدود سه چهارم آن در مناطق ساحلی دریای خزر و فقط یک چهارم آن در سواحل جنوبی کشور ساکن هستند. این در حالی است که مناطق جنوبی کشور، با توجه به پتانسیل‌هایی که دارد، باید بیشترین تمرکز جمعیت را در خود داشته باشد.

کشتی‌سازی در ایران می‌تواند سالانه ۵۰ هزار شغل ایجاد کند که اگر بتوانیم نقش صنایع داخلی در کشتی‌سازی را به ۲۵ درصد برسانیم سالانه بازار کاری به ارزش ۲ میلیارد دارد ایجاد می‌شود.

علاوه بر این تفاوت دستمزد نیروی کار داخلی و خارجی می‌تواند در کاهش قیمت کشتی موثر باشد. متوسط دستمزد نیروی کار در آمریکا ۵۷ دلار در ساعت و در اروپا ۲۵ دلار و در کره ۱۵ دلار در ساعت می‌باشد

۱-۳- ایجاد گردش مالی زیاد در اقتصاد کشور

سرمایه‌گذاری در صنایع دریایی، گردش مالی زیادی طلب می‌کند که به دلایل حجم بالای این سرمایه‌گذاری‌ها، بانکهای داخلی از تامین هزینه‌های آنها عاجز هستند و قوانین داخلی نیز برای فایناس کردن پروژه‌های صنایع دریایی، بسیار ناکارآمد و دست و پاگیر هستند. گردش مالی چند میلیارد دلاری صنایع دریایی می‌تواند اقتصاد و سیستم پولی کشور را متحول کند. این امر در صورتی امکان‌پذیر است که قوانین مالی و اعتباری بانکهای کشور جهت تامین مالی این پروژه‌ها بازبینی گردند و تسهیلات بیشتری در این زمینه وضع گردد. عدم گردش مالی کافی در سیستم اقتصادی کشور، باعث شده است میلیاردها دلار از درآمد کشور در بانکهای خارجی (به حساب سپرده صندوق ذخیره ارزی) انباشته شوند و سود کمتر از ۲ درصد به این سپرده‌ها در خارج از کشور تعلق می‌گیرد در حالیکه اگر همین اعتبارات در صنایع مادر و پروژه‌های عظیم داخلی مانند صنایع کشتی‌سازی با همان سود ۳ درصد اختصاص داده شود، رشد و شکوفایی صنعتی و اقتصادی بسیاری در کشور به دنبال خواهد داشت.

۱-۴- استفاده مناسب از مواد اولیه موجود در کشور

کشور ما دارای منابع بسیار غنی فولاد و آلومینیوم می‌باشد و این در حالیست که صنعت کشتی‌سازی نیاز بسیار زیادی به ورقه‌های فولادی و آلومینیومی دارد و با توجه به اینکه حداقل ۳۵ درصد هزینه ساخت یک کشتی را بدنه فلزی آن در برمی‌گیرد، ورق فولاد مناسب مورد نیاز صنایع کشتی‌سازی باید حداقل دارای عرض ۲/۴ متر باشد که هم اکنون در کشور تولید نمی‌شود. ولی با توجه به نیاز گسترده‌ای که به این نوع ورق‌ها وجود دارد، در آینده‌ای نزدیک فولاد مبارکه باید در جهت تامین نیاز داخلی اقدام به تولید فولاد دریایی با مشخصه لازم نماید که موجب ایجاد ارزش افزوده فراوانی خواهد بود.

۲- قوانین حمایتی از صنایع دریایی

در گذشته قوانین مختلفی برای حمایت از صنایع دریایی در کشور به تصویب رسیده است که هر یک به دلایلی چندان مفید واقع نشده‌اند. شاید بتوان مهمترین عامل عدم موفقیت این قوانین را، غیر قابل مقایسه بودن تسهیلات این قوانین با تسهیلات خارجی ذکر کرد. در ذیل به این قوانین اشاره می‌گردد:

۲-۱- مصوبه ۲۰۶۴

این مصوبه برای تسهیل امور برای واحدهای سازنده شناور و تعمیرات مربوط در سال ۷۱ به پیشنهاد وزارت صنایع سنگین مورد تصویب قرار گرفت. این مصوبه با توجه به وضعیت تخصیص ارز و مقررات واردات و صادرات در آن زمان، جهت تسهیل امور به تصویب رسید که در حال حاضر نیز بندهایی از این مصوبه مورد استفاده است. مفاد و توضیحات هر یک از بندهای این قانون عبارتند از:

۱. خرید و ورود کالا به طور مستقیم از خارج کشور بدون ثبت سفارش و گشایش اعتبار اسنادی با مسئولیت شرکت متقاضی، بلامانع است: اجرای این بند در بند ۱۲ منوط به درآمد ارزی شده که خود به خود غیر عملی می‌شود.

۲. ترخیص کالای وارداتی با فاکتور فروشنده مجاز است: این بند برای تسهیل بند ۱ بوده که چون بند ۱ غیر عملی بود، این بند نیز کارایی نداشت

۳. خروج قطعات، ماشین‌آلات، ابزارآلات و تجهیزات به خارج از کشور، جهت تعمیر و بازسازی، بدون سپردن پیمان ارزی و سپرده بانکی و با تعهد شرکت متقاضی، مجاز است: این بند برای ارسال قطعات یا دستگاهها جهت تعمیر کشتی، موجب ارایه تسهیلات می‌شد.

۴. گمرکات کشور شرایطی را ایجاد نمایند که ترخیص کالای ورودی یا خروجی برای این واحدهای صنعتی در حداقل زمان امکان پذیر باشد: این بند با توجه به بندهای بالا حالت شعاری و تکراری داشته است.

۵. اخذ هر گونه سود بازرگانی و حقوق گمرکی برای قطعات، ماشین‌آلات ابزار و تجهیزات کشتی‌های خارجی که برای تعمیر مراجعه می‌کنند ممنوع و در مورد کشتی‌های ایرانی حداکثر به میزان تعرفه ورود کشتی‌های وارداتی می‌باشد، در این بند موضوع حقوق گمرکی در حیطه اختیارات مجلس است که به اشتباه در این بند آورده شده است.

۶. اعطای ویزای ورود به کشور به کارشناسان خارجی که مدت اقامت آنان کمتر از ۲ ماه باشد، در صورت تقبل مسئولیت توسط شرکت متقاضی با درخواست مستقیم مدیر عامل شرکتهای موضوع این مصوبه مجاز می‌باشد: این بند از موارد مفید و کاربردی محسوب می‌شود.

۷. کارشناسان خارجی موضوع بند ۶ از شمول مقررات مربوط به اخذ پروانه اشتغال اتباع بیگانه معاف می‌باشند: این بند جهت تسهیل تردد کارشناسان خارجی مفید بود.

۸. نقل و انتقال درآمدهای ارزی به منظور انجام خرید کالا و خدمات از حسابهای ارزی داخلی و خارجی واحدهای مذکور، با هماهنگی بانک مرکزی جمهوری اسلامی بلامانع است: با توجه به وضعیت حسابهای ارزی در حال حاضر، کاربردی ندارد.

۹. شناورهایی که به منظور انجام تعمیرات به واحدهای مذکور مراجعه نمایند، از پرداخت حقوق و عوارضی که توسط سازمان بنادر و کشتیرانی از کشتی‌ها دریافت می‌شود، معاف می‌باشند: این بند مورد اعتراض وزارت راه و ترابری بوده و به دلیل ارایه تسهیلات ضعیف، جاذبه چندانی برای جذب بازار تعمیر کشتی نداشت.

۱۰. بخشی از محوطه‌های واحدهای کشتی‌سازی موضوع این مصوبه، با تایید گمرک ایران منطقه ویژه حراست شده گمرکی محسوب می‌شود و مشمول مقررات مربوط به مناطق ویژه حراست شده گمرکی می‌باشد:

با استفاده از این بند، مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران چنین منطقه‌ای را ایجاد کرده و سایر شرکتهای نیز به دنبال همین امر می‌باشند.

۱۱. کلیه کالاهای مورد نیاز صنعت تعمیر و ساخت کشتی و سازه‌های دریایی از سایر گمرکات و مبادی ورودی به منطقه آزاد گمرکی مندرج در بند ۱ از طریق هوایی، دریایی و زمینی، پاساوان خواهند شد: مطرح شدن این بند لزومی نداشته چرا که در قانون امور گمرکی این عمل مجاز است.

۱۲. اجرای بندهای ۱ و ۲ و ۳ و ۶ و ۸ منوط به تخصیص ارز مربوط از محل درآمدهای ارزی شرکت مزبور می‌باشد.

۲-۲- مصوبه ۱۶۰۱

این مصوبه دومین مصوبه در جهت حمایت از صنایع دریایی و ساخت شناور بود که با استناد به قانون حداکثر استفاده از توان فنی داخل، به تصویب رسیده است که در اسفندماه ۷۸ به تصویب شورای اقتصاد رسید.

در این مصوبه اشاره به خرید، ساخت و تعمیر شناورها شده و به شرکتهای داخلی برای ساخت، در ۵ سال اول ۲۰ درصد و در ۵ سال دوم، ۱۰ درصد زمان ساخت را بیشتر از زمان ساخت شرکتهای خارجی به عنوان امتیاز منظور نموده است. درباره تعمیر نیز در ۵ سال اول ۱۰ درصد و در ۵ سال دوم ۵ درصد زمان تاخیر مجاز شمرده شده است. همچنین این مصوبه، دستگاههای اجرایی دولتی را مکلف به پرداخت ۱۰ درصد مبلغ قرارداد خرید شناور از خارج به عنوان عوارض به صندوق خزانه مکلف نموده است. همچنین سازندگان کشتی را نیز موظف نموده است که نسبت به تحویل شناور در زمان قید شده در قرارداد اقدام نمایند در غیر این صورت باید خسارت معادل هزینه چارتر شناور مورد قرارداد را پرداخت کنند.

این مصوبه کلاً خریدار و سازنده کشتی را مکلف به همکاری در زمینه تعمیر و ساخت نموده است و چون هر دو طرف قرارداد نیز دولتی بودند، این قانون می‌توانست موثر باشد ولی مدیران شرکتهای بزرگ دولتی (کشتیرانی ج.ا.ا و شرکت ملی نفتکش) با واگذاری سهام خود به تامین اجتماعی و صندوق بازنشستگی، از شمول این مصوبه خارج شدند و سایر سازمانهای دولتی مانند شیلات، سازمان بنادر و شرکتهای زیرمجموعه وزارت نفت نیز وقعی به این مصوبه ننهادند و از آنجا که شرکتهای کشتی سازی هم نظرشان فقط به دو شرکت بزرگ کشتیرانی بود موارد دیگر را دنبال نکردند.

۲-۳- مصوبه ۲۳۲۲۹

این مصوبه نیز با تکیه بر قانون حداکثر استفاده از توان فنی داخل در مردادماه ۸۰ تصویب شد که خدمات مهندسی مشاور، پیمانکاری ساختمانی، تاسیساتی، تجهیزاتی و خدماتی را صرفاً به شرکتهای داخلی مجاز دانسته است. ولی در بحث خرید شناور، آن را کالا اعلام و از شمول مصوبه خارج می‌دانند.

۲-۴ - با تصویب هیات امنای صندوق ذخیره ارزی در سال ۸۱ به شرکتهای کشتیرانی که ساخت کشتی را به داخل سفارش دهند، وام ارزی ۱۲ ساله با تنفس ۲ ساله و بهره ۳ درصد پرداخت می‌گردد. این مصوبه گام مهمی در انعقاد قراردادهای ساخت کشتی در داخل کشور طی ۲ سال اخیر بوده است.

۲-۵- لایحه حمایت از صنایع دریایی: این لایحه به پیشنهاد وزارت صنایع و معادن در هیات دولت به تصویب رسیده

و تقدیم مجلس شده است که هم‌اکنون در کمیسیون صنایع و معادن مجلس در حال پیگیری است. این لایحه شامل ۹ ماده می‌باشد که جامع‌ترین و کارآمدترین قوانین مورد نیاز جهت توسعه صنایع دریایی را شامل می‌گردد. رویکرد این لایحه ارائه تسهیلات تشویقی جهت ارجاع سفارشات ساخت کشتی به داخل می‌باشد. همچنین در این لایحه، تشکیل «صندوق حمایت از صنایع دریایی» با موجودی اولیه ۲۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است.

۳- ظرفیت بازار داخلی صنایع دریایی

ایران با داشتن سواحل گسترده در شمال و جنوب کشور (حدود ۲۹۰۰ کیلومتر) و مبادلات گسترده کالاهای تجاری، نفتی و پتروشیمی و احداث سکوه‌های دریایی در میادین نفتی، نیاز داخلی گسترده‌ای در صنایع دریایی دارد. نیاز کشور به شناورهای

بزرگ به طور متوسط ۶-۷ فروند در سال است که حتی بخشی از آن می‌تواند پشتوانه محکمی برای صنایع کشتی سازی کشور باشد. [۱]

در زیر نیازهای مختلف در زمینه صنایع دریایی در کشور به تفکیک آورده شده است:

۳-۱- نیاز ناوگان کشتیرانی کشور

ایران ۱۲۰ فروند کشتی تجاری بزرگ دارد که ۳۰ درصد این ناوگان دارای سن بالای ۲۰ سال هستند (در صورتیکه متوسط سن کشتی در دنیا ۱۴ سال است). کشتی‌های از رده خارج شده باید با کشتی‌های فله‌بر ۳۵ هزار و ۷۵ هزار تنی جنرال کارگو و کانتینرر جایگزین شوند که ۶۵۸ میلیون دلار بودجه برای این ۳۰ فروند نیاز است. [۲] فعلاً ۱۶ فروند از کشتی‌های موجود از رده خارج شده‌اند. برنامه نوسازی در ۳ مرحله انجام خواهد شد که عبارتند از:

مرحله اول: ۲ فروند کشتی پاناماکس ۷۵ هزار تنی به ارزش ۴۳ میلیون دلار به ناوگان کشور پیوسته‌اند. ۶ فروند کشتی کانتینرر بر ۲۲۰۰ کانتینری به کشتی‌سازی خلیج فارس به ارزش حدود ۱۹۰ میلیون دلار و ۶ فروند کشتی کانتینرر بر ۲۵۰۰ و ۲۷۰۰ کانتینری نیز به ارزش ۱۹۰ میلیون دلار سفارش داده شده است. ۴ فروند کشتی ۷۴ هزار تنی نیز به کشتی‌سازی چین سفارش داده شده است. مجموع قراردادهای در فاز اول ۴۶۴ میلیون دلار است.

مرحله دوم: ساخت ۲ فروند پاناماکس ۷۴ هزار تنی به چین (در حال مذاکره) به ارزش ۴۹ میلیون دلار، ۶ فروند پاناماکس ۷۵ هزار تنی با مجتمع کشتی‌سازی خلیج فارس به ارزش ۱۳۵ میلیون دلار، ۱۰ فروند کشتی هندی ماکس با صدرا به ارزش ۱۷۰ میلیون دلار (در حال مذاکره) از جمله قراردادهای این مرحله می‌باشد که حدود ۳۵۰ میلیون دلار ارزش مالی دارد.

مرحله سوم: در این مرحله نیز ۱۴ فروند کشتی خریداری خواهد شد.

بدین ترتیب در مجموع ۳ مرحله، ۴۸ فروند کشتی به ناوگان داخلی افزوده خواهد شد. [۲]

۳-۲- نیاز ناوگان نفتکش و حمل فرآورده‌های نفتی

۱- **ناوگان نفتکش:** شرکت ملی نفتکش در طول ۳۰ سال گذشته، به طور متوسط سالیانه ۲ فروند کشتی با تناژ بالای ۷۵ هزار تن خریداری نموده است.

هم اکنون ناوگان نفتکش شامل ۳۴ فروند کشتی می‌باشد که ۱۸ فروند آنها دارای عمر بالای ۲۰ سال هستند. با در نظر گرفتن شناورهایی که دارای عمر بیش از ۲۵ سال باشند حق تردد در آبهای بین‌المللی را ندارند، به طور متوسط سالیانه به ۱/۵ فروند کشتی نفتکش نیاز است تا ظرفیت موجود ناوگان حفظ شود. [۳]

۲- ناوگان LNG

برای فازهای ۱۱ تا ۱۴ پارس جنوبی نیاز به ۳۲ فروند کشتی LNG می‌باشد. [۴] شرکت ملی نفتکش تعهد کرده است در صورتیکه مجتمع کشتی‌سازی خلیج فارس، تا پایان سال ۸۳ موفق به دریافت لیسانس ساخت کشتی‌های LNG و تکمیل داکهای خود شود، ساخت ۵ فروند کشتی LNG به این شرکت واگذار خواهد شد. اگر قیمت هر یک ۱۷۰ تا ۱۸۰ میلیون دلار در نظر بگیریم تقاضای ۶ تا ۷ میلیارد دلاری در این زمینه وجود دارد. (برای ۳۲ فروند شناور حمل LNG و تجهیزات تخلیه و بارگیری گاز مایع)

۳- ناوگان حمل فرآورده‌های نفتی

تا ۴ سال آینده در حدود ۵ میلیون تن محصولات پتروشیمی به خارج صادر می‌شود که برای صادرات این محصولات نیاز به ۸۰ فروند کشتی حمل فرآورده‌های نفتی می‌باشد که حداقل ۲۵ فروند آن باید ملکی باشد. [۴]

۳-۳- کشتی‌های صیادی

هم اکنون ۱۲۸ کشتی بزرگ صیادی در کشور وجود دارد که ۳۸ فروند آنها باید از رده خارج شوند و برای حفظ سهمیه صید ایران از آبهای اقیانوس هند، تعداد شناورهای صیادی صنعتی نیز باید افزایش یابد. بنابراین فقط در بخش صید تقاضای حدود ۲/۵ میلیارد دلاری وجود دارد.[۵]

۳-۴- طرح جایگزینی شناورهای سنتی

در شمال و جنوب به خصوص در جنوب کشور، تعداد زیادی حدود ۶۰۰۰ فروند شناورهای چوبی وجود دارد که به روشهای سنتی ساخته و تعمیر می‌شوند که از نظر استانداردهای بین‌المللی قابل قبول نیستند. طبق مصوبه سازمان بنادر، از اول سال ۸۱ ورود شناورهای چوبی مستعمل ممنوع و نیز از سال ۸۳ شناورهای چوبی ساخت داخل ثبت داخل نخواهند شد. وزارت صنایع و معادن در حال ارایه طرحی برای جایگزینی این شناورها با شناورهای فایبرگلاس، فولادی و آلومینیومی می‌باشند. بدین ترتیب که طرح‌های مشخصی از شناورها در تناژهای کشتی ۳۰۰ تن، لندینگ کرافت ۵۰۰، ۱۰۰۰ و احیاناً ۱۵۰۰ تن به تایید یکی از موسسات رده‌بندی رسیده و این طرح‌های استاندارد برای ساخت به شرکتها ارایه خواهد شد. هدف دیگر این طرح فعال کردن بخش خصوصی است و ساخت این شناورها به کارخانجات کوچک بخش خصوصی ارجاع خواهد شد. اجرای کامل این طرح یک بازار چند میلیارد دلاری را برای بخش خصوصی ایجاد خواهد کرد.[۶]

۳-۵- صنایع فراساحل

با توجه به سرمایه‌گذاری‌های چند میلیارد دلاری در پروژه‌های اکتشاف میدانی نفت و گاز در شمال و جنوب کشور، صنایع فراساحل بازار گسترده‌ای یافته‌اند که در بخش بعدی به حجم این قراردادها اشاره خواهد شد.

۳-۶- ناوگان نظامی

دسترسی به تعداد ناوگان نظامی و نیاز این بخش به طور دقیق مسیر نمی‌باشد ولی با توجه به سواحل گسترده ایران در شمال و جنوب کشور و لزوم تامین امنیت این سواحل، نیاز گسترده‌ای به ناوگان شناورهای نظامی و شناورهای تندرو وجود دارد که قطعاً مورد نیاز نیروهای انتظامی، ارتش و سپاه می‌باشد. در بخش بعدی به ارزش تقریبی شناورهای نظامی اشاره خواهد شد.

۴- ارزش مالی قراردادهای داخلی صنایع دریایی

الف- سفارشات شرکت‌های کشتیرانی تجاری

- ۶ فروند کشتی کانتینر (۲۲۰۰ کانتینری) به ایزوایکو- به مبلغ ۱۸۸/۵ میلیون دلار که ۷۰ درصد اعتبار آن توسط شرکت کشتیرانی ج ۱۱ و ۳۰ درصد از صندوق ذخیره ارزی پرداخت شده است.
- ۲ فروند کاتاماران کشتیرانی والفجر با شرکت اروندان به مبلغ ۱۳ میلیون دلار که کل اعتبار آن را شرکت کشتیرانی ج.ا.ا تامین کرده است
- ۶ فروند کشتی ۷۵ هزار تنی پاناما کس کشتیرانی بنیاد به ایزوایکو به مبلغ ۱۳۵ میلیون دلار
- ۴ فروند فله‌بر ۳۵ هزار تنی در حال قرارداد با شرکت صدرا به ارزش ۶۸ میلیون دلار
- ۱ فروند کشتی مسافربری ۷۰ نفره با کرمان خودرو و به ارزش ۴۰۰ میلیون تومان
- ۲ فروند کشتی چند منظوره ۲۲ هزار تنی کشتیرانی بنیاد با شرکت ایزوایکو به ارزش ۵۰ میلیون دلار
- ۱ فروند کشتی مسافربری ۷۰ نفره فایبرگلاس شرکت والفجر با کرمان خودرو به ارزش ۰/۵ میلیون دلار

- ۱۰ فروند کشتی هندی ماکس با صدرا که در حال مذاکره می‌باشد و ارزش تقریبی آن ۱۷۰ میلیون دلار است.

ب- سفارشات شرکت ملی نفتکش

- موافقتنامه ساخت ۲ فروند نفتکش ۱۵۸ هزار تنی با صدرا هر یک به ارزش ۵۰ میلیون دلار
- ۲ فروند کشتی ۳۵ هزار تنی حمل فرآورده‌های نفتی با ایزوایکو هر یک به ارزش ۲۵ میلیون دلار
- ۳ فروند کشتی نفتکش ۶۳ هزار تنی در خزر با شرکت صدرا هر یک به ارزش ۴۰ میلیون دلار

ج- سفارشات شرکت ملی نفت

- ۳ فروند کشتی پشتیبانی سکوی نیمه‌شناور با صدرا به ارزش ۵۶/۴ میلیون دلار
- سکوی حفاری نیمه شناور با صدرا به ارزش ۲۲۰ میلیون دلار
- سکوهای فاز ۱ پارس جنوبی با صدرا به وزن ۷۰۰۰ تن و ارزش ۱۰۰ میلیون دلار
- بارج حمل سکوی ۲۰ هزار تنی صدرا به طول ۱۲۴ و عرض ۳۰ متر
- سکوهای فاز ۴ و ۵ پارس جنوبی با شرکت صدرا و آجیپ ایتالیا
- قایق‌های تندرو ۸۰ نفره (کروبت) با شرکت اروندان هر یک به ارزش ۱/۵ میلیارد تومان
- خطوط لوله و سکوهای دریایی خارک با صدرا به ارزش ۱۵۰ میلیون دلار
- جکت ۳۵۰۰ تنی (بزرگترین جکت کشور) در فاز ۱ با ایزوایکو
- سکوی فراوری SPD4 (فاز ۲ و ۳) با ایزوایکو به صورت پیمانکار NPCC امارات
- موافقتنامه جکت‌های ۶ و ۷ و ۸ با همکاری شرکت انگلیسی SLP
- سکوهای میدان ابودر با صدرا
- قرارداد واگذاری ساخت سکوهای فاز ۴ و ۵ و ۶ و ۷ و ۸ پارس جنوبی به شرکت صدرا

د- ارزش قراردادهای ناوگان نظامی

با توجه به طول گسترده سواحل کشور و لزوم تامین امنیت این مناطق، نیاز مبرم و بازار گسترده‌ای برای تامین شناورهای نظامی و تندرو وجود دارد. از طرفی هزینه‌های بسیار بالای این شناورها، باعث شده است که برخی کشورها، مانند آمریکا در آمد کلاتی از راه ساخت تعداد معدودی شناور نظامی داشته باشند و برخی کشورهای دیگر مانند چین در حال چنگ زدن به این بازار پردرآمد می‌باشند. در زیر برای مشخص شدن تفاوت قیمت شناورهای نظامی و تجاری به این ارقام اشاره می‌شود. هر کیلوگرم از یک شناور نظامی، ارزشی در حد ۲۰ تا ۵۰ دلار (وابسته به سلاح‌های روی شناور) دارد در حالیکه کشتی‌های تجاری دارای ارقام زیر ۶ دلار برای هر کیلوگرم هستند.

یک ناوشکن ۹۰۰-۶۰۰ میلیون دلار و یک ناو هواپیما بر بیش از ۱/۵ میلیارد دلار هزینه دارد.

در زمان جنگ تحمیلی، عراق قرارداد ۳/۵ میلیارد دلاری با ایتالیا برای ساخت ناوشکن و شناورهای تندرو منعقد کرد. [۷] هم اکنون اغلب ناو و ناوچه‌های ایران متعلق به قبل از انقلاب بوده و دارای سن بالای ۲۵ سال هستند لذا هم اکنون با توجه به استراتژی دفاع دریایی کشور، نیاز مبرمی به نوسازی ناوگان نظامی کشور، با تکیه بر توان داخلی، وجود دارد. در این زمینه فرصت‌های بسیاری برای بخش دفاعی وجود دارد که از توانمندی‌های بخش غیردفاعی استفاده کند و یک بازار چند میلیارد دلاری در کشور برای ساخت شناورهای نظامی و تندرو وجود دارد.

۵- سرمایه‌گذاری‌های انجام شده شرکتهای بزرگ کشتی‌سازی کشور

تحلیل‌های بسیاری مبنی بر مزیت داشتن صنعت کشتی‌سازی یک کشور ارایه شده است که در بخش‌های بعدی به مزایای عمده آن اشاره خواهد شد. از این رو بسیاری از کشورهای دنیا سرمایه‌گذاریهای کلانی را در کارخانجات کشتی‌سازی انجام می‌دهند مثلاً چین برای تاسیس یکی از کارخانجات خود، ۳/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است که نشان از عزم راسخ این کشورها برای ورود به این صنعت دارد. در زیر به سرمایه‌گذاریهای عمده‌ای که در ۲ کارخانه کشتی‌سازی اصلی کشور (صدرا و مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل خلیج فارس) انجام شده و قابلیت‌هایی که به دست آمده اشاره خواهد شد:

الف- مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل خلیج فارس

تاکنون در این مجتمع ۱/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده است و ۲۲۰ میلیون دلار دیگر برای تجهیز این کارخانه برای ساخت کشتی‌های بزرگ ۳۰۰ هزار تنی اختصاص داده شده است که ۱۲۰ میلیون دلار صرف احداث داکهای خشک این مجتمع خواهد شد.

قراردادهای منعقد شده تاکنون توسط این شرکت بیش از ۴۰۰ میلیون دلار است. با سرمایه‌گذاریهای انجام شده، این مجتمع توان طراحی و ساخت ۴ فروند کشتی ۸۰ هزار تنی و تعمیر ۱۲۰ فروند کشتی ۸۰ هزار تنی را دارد. با تکمیل داکها، توان طراحی و ساخت یک فروند کشتی ۳۰۰ هزار تنی و تعمیر ۲۴ فروند کشتی ۳۰۰ هزار تنی در سال به دست می‌آید. [۸]

تاکنون ۱۰ میلیارد تومان از سوی سازمان گسترش برای تکمیل طرح‌های این شرکت پرداخت شده است.

ب- شرکت کشتی‌سازی صدرا

این شرکت دارای یک کارخانه در بوشهر و یک کارخانه در نکا می‌باشد و در آینده قابلیت ساخت کشتی‌های ۱۶۰ هزار تنی در این شرکت در بوشهر به وجود خواهد آمد. همچنین با توجه به تصمیم صدرا برای ساخت نفتکش‌های ۶۳ هزار تنی در شمال کشور، یک داک خشک نیز در کارخانه نکا احداث خواهد شد.

ارزش قراردادهای صدرا تا سال ۸۱ حدود ۱/۵ میلیارد دلار بوده است. ۶۰-۷۰ میلیون دلار دیگر نیز در شرکت صدرا سرمایه‌گذاری خواهد شد. [۹]

۶- الگوی سایر کشورها در حمایت از صنایع دریایی

صنعت کشتی‌سازی محاسن و قابلیت‌های فراوانی دارد که کشورهای مختلف دنیا را به حمایت‌های همه‌جانبه از این صنعت کشانده است که شاید در هیچ صنعت دیگری مشاهده نگردد که در بخش بعد به قسمتی از مزایای شکل گرفتن این صنعت مادر اشاره خواهد شد.

حیات این صنعت بدون حمایت‌های گسترده مالی دولتی امکان‌پذیر نیست که در زیر به بخشی از این حمایت‌ها اشاره می‌گردد:

۱. وام‌های بلندمدت با سود اندک:

بسیاری از کشورهای دنیا برای تامین مالی قراردادهای صنایع دریایی، وام ۱۲ ساله با سود کمتر از ۳ درصد پرداخت می‌کنند. همچنین حدود ۹۰ درصد ارزش قرارداد به صورت وام پرداخت می‌گردد و مشتری فقط ۱۰ درصد را پیش‌پرداخت می‌کند. به طور مثال شرکت ملی نفتکش ۳۰ فروند نفتکش به ارزش ۱/۵ میلیارد دلار به کره جنوبی و چین سفارش داده است که ۹۳ درصد آن به صورت فاینانس بوده و فقط ۷ درصد پیش‌پرداخت شده است که آن هم از محل فروش نفتکش‌های از رده خارج، تامین شده است.

سود وام‌های پرداخت شده در ژاپن صفر درصد و در کره جنوبی و چین حدود ۴-۵ درصد است. همچنین یک بانک چینی برای ساخت کشتی LNG که هنوز سفارش داده نشده است! و برای جذب مشتری، ۹۳ درصد اعتبار فایناس به صنعتگر چینی داده است! برای ساخت ۶ فروند کشتی کانتینر بر با آلمان نیز ۸۵ درصد مبلغ قرارداد وام با نرخ سود ۳ درصد و بازپرداخت ۱۲ ساله بوده است.

برای تامین پروژه‌های بزرگ صنایع دریایی مانند تامین ناوگان LNG که هزینه چند میلیارد دلاری در پی دارد، نیاز به وام‌های ۲۰-۲۵ ساله می‌باشد که توسط بانکهای خارجی تامین خواهد شد و برای سفارشهای احتمالی داخلی LNG از تسهیلات صندوق ذخیره ارزی استفاده خواهد شد.

۲. یارانه (سوسید)

یکی از حمایت‌های بی‌دریغ کشتی‌سازی‌های جنوب شرقی آسیا، ارایه یارانه به قراردادهای کشتی‌سازی است که مورد خشم اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها واقع شده است چرا که آنها معتقدند کمک‌های بین‌المللی که برای کمک به وضعیت معیشت مردم این کشورها پرداخت می‌شود، صرف ارایه سوسید به کارخانجات کشتی‌سازی می‌گردد.

مثلاً دولت کره جنوبی به کشتی‌سازی‌های خود ۱۰-۱۵ درصد سوسید می‌دهد و آلمان نیز به ناچار برای حفظ صنعت کشتی‌سازی خود، ۶ درصد سوسید می‌دهد.

این یارانه‌ها باعث شده است کارخانجات کشتی‌سازی، کشتی را کمتر از قیمت تمام شده! به مشتری بفروشند.

۳. وثیقه ملکی و ثبت سفارش

در خارج از کشور اصلاً ثبت سفارش وجود ندارد در حالیکه برای سفارش داخلی هر کشتی باید مبلغی حدود ۱ میلیون دلار بابت ثبت سفارش پرداخت گردد.

بانکهای داخلی، وثیقه ملکی یا ضمانت‌نامه بانکی طلب می‌کنند در حالیکه در کشورهای دیگر، همان کشتی در حال ساخت در وثیقه بانک قرار می‌گیرد.

۴. معافیت‌های مالیاتی

یکی از عوامل مشوق ارایه سفارش ساخت کشتی در داخل می‌تواند معافیت‌های مالیاتی باشد. کشورهای کشتی‌ساز دنیا برای هر فروند ساخت کشتی در آن کشور، ۱۰ سال معافیت مالیاتی می‌دهند که موجب تقویت سفارش داخلی شرکتهای کشتیرانی می‌شود. مثلاً مشتری ۶۰ درصد تولیدات کارخانجات ژاپن، شرکتهای کشتیرانی این کشور هستند.

نمونه‌ای از قوانین حمایتی آمریکا از صنعت کشتی‌سازی

با ورود شرکت‌های عظیم کشتی‌سازی آسیایی به بازار ساخت کشتی، شرکت‌های کشتی‌سازی آمریکایی از رونق افتاده و سهم خود را در بازار ساخت کشتی‌های تجاری از دست داده‌اند بطوریکه اگر قراردادهای نیروی دریایی آمریکا نبود، تمامی این شرکتها ورشکست شده بودند. دولت آمریکا در سال ۹۴ قانونی به نام قانون JONES را تصویب کرد که نمونه‌ای از حمایت‌های دولتی آمریکا از صنایع کشتی‌سازی می‌باشد.

این قانون ملزم می‌کند تمام کشتی‌هایی که بین بنادر آمریکا تردد می‌کنند باید دارای مالک آمریکایی بوده و در آمریکا ساخته و تعمیر شوند. هرچند این قانون مغایر با قوانین تجارت جهانی و تجارت آزاد می‌باشد ولی آمریکا برای نجات صنعت کشتی‌سازی خود چنین قوانینی را لازم و ضروری می‌داند. در عرصه تجارت بین‌المللی کشتی‌سازی آمریکا قادر به رقابت برای ساخت کشتی‌های بزرگ نمی‌باشد. یارانه‌های دولتی، نیروی کار ارزان و بهره‌وری مناسب، کشتی‌سازان آسیایی را قادر به تصاحب سهم عظیمی از بازار کشتی‌سازی دنیا کرده است. آمریکا در زمینه کشتی‌هایی که در آبهای داخلی تردد دارند (کشتی‌های کوچک) و کشتی‌های ساحلی حمایت قاطع خود را ادامه می‌دهد و این را حداقل حق صنایع داخلی خود می‌داند. در حال

حاضر فقط ۳ شرکت از شرکتهای بزرگ ۶ گانه آمریکا در بازار ساخت کشتی‌های بزرگ تجارتي، حضور دارند و قانون Jones اولین عامل محرک برای حضور در این بازار پرهزینه و گران می‌باشد. کره جنوبی می‌تواند یک کشتی را به کمتر از هزینه‌ای که کشتی‌سازان آمریکا برای مواد اولیه کشتی می‌پردازند بفروشد. قانون Jones در یک زمان چند ساله به اجرا در آمده و تعرفه‌های سنگینی برای مالکینی که کشتی‌های ساخت خارج را در محدوده تحت قانون Jones بکار می‌برند، اعمال می‌کند.

۸- جمع‌بندی

با مروری بر اعداد و ارقام موجود می‌توان پی برد که بازار بسیار گسترده‌ای در بخش‌های مختلف صنایع دریایی در کشور وجود دارد و تاکنون حدود ۲ میلیارد دلار برای ساخت سازه‌های دریایی با سازندگان داخلی، قرارداد منعقد شده است. [۵] فقط برای تامین نیاز کشور به کشتی در ۱۰ سال آینده ۱۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری لازم است. در خاورمیانه نیز ۴۷ میلیارد دلار بازار کشتی‌سازی وجود دارد که نشان از فرصتهای گسترده موجود دارد. [۱۰]

در داخل کشور متأسفانه به دلیل عدم وجود امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری کافی بسیاری از سفارشات به خارج از کشور سرازیر می‌شود به طور مثال شرکت ملی نفتکش علاوه بر سفارش ۲ فروند نفتکش به مجتمع کشتی‌سازی، ۲۳ فروند به کره جنوبی و ۵ فروند به چین سفارش داده است.

ایران هم اکنون ۴۳۵ کشتی دارای کلاس بین‌المللی است که ۵۱ درصد آنها بیش از ۲۰ سال عمر دارند که برای تردد در آبهای بین‌المللی باید از رده خارج شده و با کشتی‌های جدید جایگزین شوند. [۵]

با مرور ارزش قراردادهای صنایع دریایی مشاهده می‌شود که این قراردادهای گردش مالی در کشور را به مقدار قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌دهند مثلاً گردش مالی در صنایع کشتی‌سازی کره جنوبی ۱۰ میلیارد دلار است. متأسفانه بانک‌ها و مراکز تامین مالی کشور به اعتبارات در حد میلیارد دلاری خود نگرفته‌اند در حالیکه اعتبارات آن در کشور وجود دارد و این اعتبارات به علت عدم استفاده به صورت ارزی به بانکهای خارجی (به حساب سپرده صندوق ذخیره ارزی) سپرده می‌شوند. به سپرده‌های ایران در صندوق ذخیره ارزی سودی کمتر از ۲ درصد تعلق می‌گیرد در حالیکه صنعتگران داخلی وام با سود ۱۲-۱۸ درصد از بانکها دریافت می‌کنند. مشکل اصلی صنایع دریایی و کشتی‌سازی کشور تامین اعتبار و حمایت‌های مالی می‌باشد.

امید است مسئولان کشور در رفع مشکلات و موانع صنایع دریایی اقدامات موثر بعمل آورند و صنعتگران عرصه دریایی کشورمان از فرصتهای موجود حداکثر استفاده را بنمایند و در مناطق ساحلی کشورمان با فعال شدن صنایع دریایی شاهد رشد و شکوفایی صنعتی و اقتصادی باشیم.

۹- منابع

- ۱- دکتر مهدی سیف/ LNG و وضعیت کشتیهای حمل گاز طبیعی/ همایش چهارم صنایع دریایی/ ۱۳۸۱
- ۲- مهندس علی اشرف افخمی - پیام دریا- مهرماه ۸۲
- ۴- بندر و دریا/مهندس سوری /گزارشهای همایش چهارم صنایع دریایی/ بهمن ۱۳۸۱
- ۵- مهندس جهانگیری (وزیر صنایع) سخنرانی در همایش چهارم/ بهمن ۱۳۸۱
- ۶- مصاحبه گروه تحلیلگری صنایع دریایی با مهندس جوادی (کارشناس صنایع دریایی وزارت صنایع و معادن)
- ۷- دکتر فلاحی/ صنعت دریا محور توسعه صنعتی/ مقاله در همایش اول صنایع دریایی/ ۱۳۷۸
- ۸- نشریه گسترش صنعت (۸۲/۳/۲۴)
- ۹- سخنرانی مهندس ویسه- همایش چهارم صنایع دریایی
- ۱۰- نشریه گسترش صنعت (۸۱/۱۰/۱۶)
- ۱۱- مهندس افخمی- ابرار اقتصادی (۸۱/۱۱/۷)
- ۱۲- مهندس سوری- جهان اقتصاد (۸۱/۱۰/۲۶)
- ۱۳- ترابران- ویژه نامه همایش چهارم صنایع دریایی