



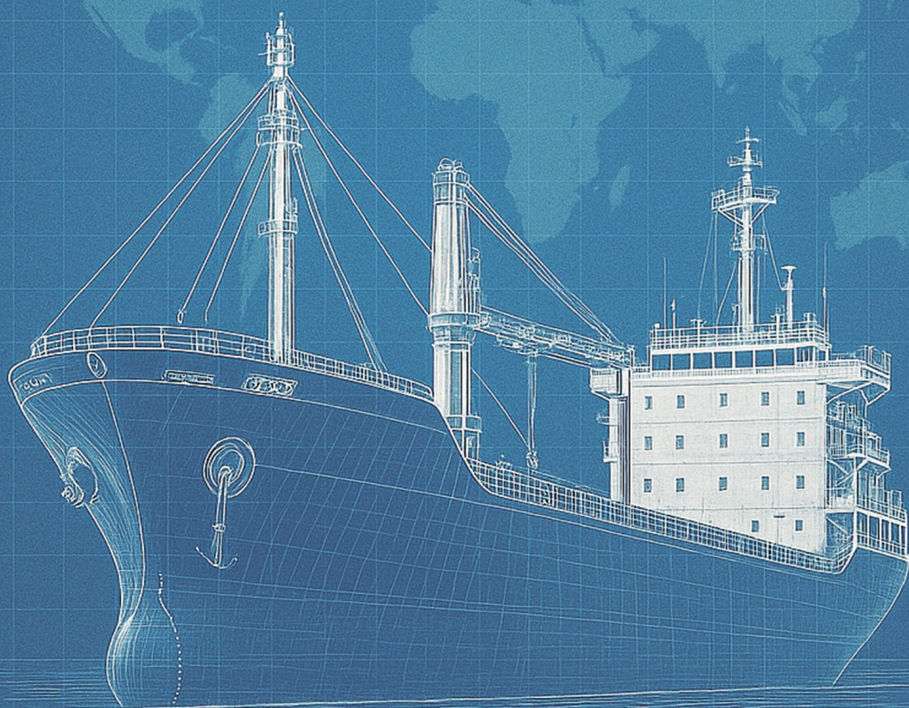
اندیشه
پیشرفت دریایی



پژوهشگاه
مطالعات فناوری

سیاست‌ها و تحولات بازار کشتی‌سازی

در کشورهای منتخب







اندیشکده
پیشرفت دریایی



پژوهشکده
مطالعات فناوری

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش:

سیاست‌ها و تحولات بازار کشتی‌سازی در کشورهای منتخب

گروه اندیشکده:

حکمرانی و اقتصاد دریا

تهیه‌کننده:

ایمان اسماعیلی

ناظران علمی:

-

طراح و صفحه‌آرا:

پریسا خیری

عبارات کلیدی:

اقتصاد دریا، کشتیرانی، کشتی‌سازی، اقدامات حمایتی، سیاست‌گذاری دولتی، پیشرفت دریایی، سازمان همکاری و توسعه اقتصادی.

تاریخ انتشار:

مهر ماه ۱۴۰۴

خلاصه مدیریتی

در سال ۲۰۲۲، سهم کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی^۱ از تحویل کشتی در جهان افزایش یافته و ۵۳/۸ درصد از کل تولید جهانی را در بر گرفت؛ رقمی که نسبت به ۴۷/۵ درصد در سال ۲۰۲۱ رشد قابل توجهی را نشان می‌دهد. کشور چین به‌عنوان بزرگ‌ترین کشتی‌ساز در زمینه‌ی تحویل کشتی در جهان باقی ماند و این کشور ۴۶/۶ درصد از کل تناژ ناخالص همگن^۲ تحویلی در جهان را به خود اختصاص داد که نسبت به سال گذشته اندکی افزایش داشته است. همچنین، این کشور در فهرست اقدامات حمایتی از صنعت کشتی‌سازی، جایگاه نخست را به خود اختصاص داد؛ به‌طوری‌که ۹ مورد از ۳۱ اقدام حمایتی شناسایی‌شده در گزارش، مربوط به این کشور بوده است. این گزارش به بررسی اقدامات حمایتی دولت‌ها و نهادهای مختلف در صنعت کشتی‌سازی برخی از کشورهای منتخب غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی می‌پردازد. همچنین، تحولات و روندهای بازار جهانی کشتی‌سازی در این کشورها نیز تحلیل شده است.

در ۲۰ سال اخیر، سهم کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی از تحویل کشتی در جهان بیش از دو برابر شده و از ۲۳/۶ درصد به ۵۳/۸ درصد رسیده است. این رشد عمدتاً ناشی از افزایش سریع تحویل کشتی توسط کشور چین بوده که از ۹/۱ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۴۶/۶ درصد در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است. سهم کشور چین از تحویل کشتی در میان کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی نیز بیش از دو برابر شده و از ۳۸/۵ درصد به ۸۶/۶ درصد رسیده است. این افزایش به دلیل گسترش وسیع ظرفیت کارخانه‌های کشتی‌سازی این کشور بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ و همچنین سیاست‌های دولتی آن از سال ۲۰۰۱ برای ترویج صنعت کشتی‌سازی به‌عنوان یک صنعت صادراتی راهبردی بوده است. حدود نیمی از سفارش‌های جدید بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ توسط مالکان کشتی چینی انجام شده است. در سال ۲۰۲۲، این کشور همچنان در زمینه‌ی تحویل کشتی‌ها و ثبت قراردادهای جدید، بزرگ‌ترین قدرت کشتی‌سازی جهان باقی مانده است.

۱۲ کشور غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی، در میان برترین کشورها از نظر میزان تحویل کشتی و حجم سفارش‌های جدید بر پایه‌ی تناژ ناخالص همگن قرار گرفته‌اند. بازار کشتی‌سازی در ۱۲ کشور منتخب شامل چین، ویتنام، فیلیپین، اندونزی، فرانسه، تایوان، آمریکا، مالزی، اسپانیا، روسیه، بنگلادش و

۱ Working Party 6 on Shipbuilding (WP6): این کارگروه، یکی از کارگروه‌های تخصصی تحت نظر کمیته‌ی سیاست‌گذاری صنعت در سازمان همکاری و توسعه‌ی اقتصادی (OECD) است.

۲ Compensated Gross Tonnes (CGT): معیاری است که علاوه بر اندازه‌ی کشتی، پیچیدگی و سختی ساخت کشتی را نیز لحاظ می‌کند تا توان تولید صنعتی و هزینه‌ی نسبی ساخت کشتی‌ها را بهتر ارزیابی کند. به عبارت دیگر، این شاخص، وزن ناخالص کشتی را با ضریب جبرانی براساس نوع کشتی و فناوری ساخت آن تعدیل می‌کند.

هند مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. جدول ۱ وضعیت تحویل کشتی‌های اقیانوس‌پیما و سفارش‌های جدید ثبت‌شده را طی سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ در میان کشورهای منتخب غیرعضو کارگروه کشتی‌سازی نشان می‌دهد. این اطلاعات بر اساس شاخص تناژ ناخالص همگن ارائه شده و بیانگر سهم و جایگاه این کشورها در عرصه‌ی بین‌المللی ساخت کشتی طی دوره‌ی مذکور است.

جدول ۱ - تحویل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما بر حسب تناژ ناخالص همگن توسط کشورهای منتخب غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی، سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ [۱]

قراردادها			تحویل‌ها		
میلیون تناژ ناخالص همگن	کشور	ردیف	میلیون تناژ ناخالص همگن	کشور	ردیف
۸۱/۲	چین	۱	۶۴/۴	چین	۱
۲/۲۵	ویتنام	۲	۲/۱۶	ویتنام	۲
۱/۴۷	فیلیپین	۳	۲/۱۵	فیلیپین	۳
۱/۲۴	روسیه	۴	۱/۶۹	اندونزی	۴
۰/۹۷	فرانسه	۵	۱/۴۷	فرانسه	۵
۰/۹۴	اندونزی	۶	۰/۸۴	روسیه	۶
۰/۴۹	تایوان	۷	۰/۷۴	تایوان	۷
۰/۳۹	آمریکا	۸	۰/۷۴	آمریکا	۸
۰/۳۶	اسپانیا	۹	۰/۴۸	مالزی	۹
۰/۳۴	مالزی	۱۰	۰/۴۷	بنگلادش	۱۰
۰/۳۲	هند	۱۱	۰/۲۵	اسپانیا	۱۱
۱/۷۵	سایر (۳۰ کشور)		۳/۰۶	سایر (۳۰ کشور)	
۹۱/۴	مجموع (۴۱ کشور)		۷۸/۲	مجموع (۴۱ کشور)	

در این گزارش، ۳۱ مورد اقدام حمایتی مطابق جدول ۲ شناسایی شده است، در حالی که این تعداد در سال گذشته ۲۲ مورد بوده است. دسته‌بندی اقدامات حمایتی نیز بر اساس همان طبقه‌بندی‌هایی انجام شده که در مرحله‌ی گردآوری داده‌ها مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در این گزارش، اقدامات حمایتی کشورها در حوزه‌ی کشتی‌سازی در قالب دسته‌بندی‌های مشخصی بررسی شده‌اند که هر یک بیانگر نوعی از مداخله یا پشتیبانی دولتی محسوب می‌شود. این دسته‌ها به شرح زیر معرفی می‌شوند

■ **دسته‌ی «الف»** شامل حمایت‌های مالی مستقیم دولت‌ها است که با هدف تقویت یا حفظ صنعت کشتی‌سازی داخلی ارائه شده‌اند. برای مثال، «سیاست توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی

۲۰۲۱^۳ در بنگلادش یکی از نمونه‌های این نوع اقدامات است.

- **دسته‌ی «پ»** به وام‌هایی با شرایط مطلوب‌تر از وام‌های تجاری رایج اختصاص دارد. نمونه‌ی آن، طرح تأمین مالی مجدد به ارزش ۲۵۰ میلیون دلار توسط بانک مرکزی بنگلادش برای حمایت از صنعت کشتی‌سازی است.
 - **در دسته‌ی «ت»**، اقدامات حمایتی از طریق تضمین وام‌ها صورت می‌گیرد؛ مانند برنامه‌ی تأمین مالی فدرال برای کشتی‌سازی در آمریکا که با هدف توسعه‌ی ناوگان تجاری و نوسازی کشتی‌سازی‌های داخلی اجرا می‌شود.
 - **دسته‌ی «ث»** مربوط به اعتبارات صادراتی یا داخلی است. برای نمونه، دولت آرژانتین یک خط اعتباری ۱۰ میلیارد دلاری برای ساخت یا خرید کشتی در داخل کشور راه‌اندازی کرده‌است
 - **دسته‌ی «ج»** شامل مواردی است که در آن‌ها دولت‌ها از بخشی از درآمد خود مانند مالیات یا عوارض صرف‌نظر می‌کنند. از جمله می‌توان به اعطای مشوق‌های مالیاتی برای یک پروژه‌ی کشتی‌سازی به ارزش ۲۶/۵ میلیون دلار در فیلیپین اشاره کرد.
 - **در دسته‌ی «خ»**، دولت‌ها با شرایط غیرتجاری، زیرساخت‌ها یا خدماتی را برای پشتیبانی از صنعت کشتی‌سازی فراهم می‌کنند. طرح توسعه‌ی منطقه‌ی آزاد تجاری نینگبو در چین برای تبدیل آن به یک مرکز بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی، نمونه‌ای از این نوع حمایت محسوب می‌شود
 - **دسته‌ی «ذ»** به حمایت از تحقیق و توسعه در صنعت کشتی‌سازی می‌پردازد؛ مانند همکاری راهبردی میان اداره‌ی ایمنی دریایی چین و شرکت کشتی‌سازی دولتی چین برای توسعه‌ی کشتی‌های هوشمند و فناوری‌های زیست‌محیطی.
 - **در دسته‌ی «ر»**، حمایت‌هایی از جنس تعدیل قیمت یا درآمد ارائه می‌شود، مانند معافیت‌های تعرفه‌ای گمرک نیوزیلند برای واردات قطعات کشتی.
 - **دسته‌های «ز» و «ژ»** به حمایت از بازار داخلی و الزامات ساخت داخل اختصاص دارند. از نمونه‌های بارز این گروه می‌توان به دستور اجرایی «ساخت در هند» اشاره کرد که هدف آن افزایش سهم تولید داخل در صنعت کشتی‌سازی است.
 - **در نهایت، دسته‌ی «س»** شامل سایر مقررات و رویه‌های رسمی است که به‌طور غیرمستقیم بر صنعت کشتی‌سازی اثر می‌گذارند، مانند صدور دستورالعمل‌های حقوقی برای محدود کردن مسئولیت‌های شرکت‌های کشتی‌سازی و کشتیرانی که از سوی دولت چین انجام گرفت.
- توضیح مختصر اقدامات حمایتی «الف» تا «س» در جدول ۳۲ از فصل ۳ قابل مشاهده است. تحقیق درباره‌ی اقدامات حمایتی دولت‌ها، همواره با چالش‌هایی همراه است، زیرا در بسیاری از

کشورها داده‌ها و اطلاعات رسمی در این زمینه به‌طور کامل و شفاف در دسترس نیستند؛ در نتیجه، این گزارش برای دسترسی به داده‌ها ناچار بر استفاده از منابع غیرمستقیم، از جمله مقالات خبری شده است. بنابراین، ممکن است که بسیاری از اقدامات حمایتی اتخاذ شده توسط دولت‌های مذکور در این گزارش ذکر نشده باشد، زیرا اطلاعات آن‌ها به‌صورت عمومی در دسترس نیست. همان‌طور که قبلاً اشاره گردید، از میان کشورهای مورد بررسی، کشور چین، با ۹ مورد اقدام حمایتی، بیشترین تعداد را به خود اختصاص داده و پس از آن آمریکا با ۶ مورد در رتبه‌ی دوم قرار دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که کشورها بسته به نیازهای خود، از انواع مختلفی از اقدامات حمایتی استفاده می‌کنند و هیچ الگوی ثابتی در نوع حمایت‌ها میان آن‌ها دیده نمی‌شود. بسیاری از اقدامات حمایتی با هدف حمایت از بازار داخلی دسته‌ی «ز» توسط کشور چین اعلام شده‌اند؛ درحالی‌که انگلیس در تعداد اقدامات حمایتی مربوط به تحقیق و توسعه دسته‌ی «ذ» پیش‌تر است. از نظر دسته‌بندی، رایج‌ترین نوع اقدامات حمایتی، انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها «دسته‌ی الف» بوده که ۸ مورد از آن شناسایی شده‌است. پس از آن، حمایت از بازار داخلی دسته‌ی «ز» با ۶ مورد قرار می‌گیرد. تمامی این اقدامات حمایتی می‌توانند به‌طور قابل‌توجهی موجب تقویت زنجیره‌ی تأمین داخلی و حفظ اشتغال در صنایع راهبردی شده و علاوه بر آن، در مقیاس کلان، باعث بازاریابی رقابت در سطح جهانی و ایجاد موازنه‌های جدید در بازارهای بین‌المللی کشتی‌سازی خواهند شد.

جدول ۲ - تعداد اقدامات حمایتی گزارش شده برای کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی

کشور	الف	ب	پ	ت	ت	ج	ج	ح	خ	د	ذ	ر	ز	ژ	س	مجموع
آرژانتین				۱												۱
بنگلادش	۱		۱					۱								۳
کانادا	۱															۱
چین								۱		۱		۴		۳		۹
هند	۲											۱	۱			۴
نیوزیلند											۲					۲
فیلیپین							۲							۱		۳
انگلیس	۲									۳					۱	۶
آمریکا	۲	۱	۱		۱			۲					۱			۷
مجموع	۸	۱	۱	۱	۱			۴	۲		۴	۲	۶	۱	۵	۳۶

فهرست مطالب

۱۵	فصل اول: تحولات بازار کشتی سازی در کشورهای غیر عضو در کارگروه کشتی سازی
۱۶	۱-۱ نمای کلی
۱۹	۲-۱ تحولات اخیر بازار در کشورهای منتخب کشتی سازی
۲۰	۱-۲-۱ چین
۲۶	۲-۲-۱ ویتنام
۲۹	۳-۲-۱ فیلیپین
۳۲	۴-۲-۱ اندونزی
۳۵	۵-۲-۱ فرانسه
۳۸	۶-۲-۱ تایوان
۴۱	۷-۲-۱ آمریکا
۴۳	۸-۲-۱ مالزی
۴۶	۹-۲-۱ بنگلادش
۴۷	۱۰-۲-۱ هند
۵۰	۱۱-۲-۱ روسیه
۵۳	۱۲-۲-۱ اسپانیا
۵۷	فصل دوم: تحولات سیاسی در کشورهای منتخب غیر عضو در کارگروه کشتی سازی
۵۸	۱-۲ معیارهای گنجانیدن اقدامات حمایتی در این گزارش
۵۹	۲-۲ اقدامات بر اساس دسته بندی ها و کشورها
۶۰	۳-۲ اقدامات بر اساس دسته بندی ها
۶۳	۴-۲ اقدامات اتخاذ شده توسط کشورهای منتخب غیر عضو در کارگروه کشتی سازی
۶۳	۱-۴-۲ آرژانتین
۶۴	۲-۴-۲ بنگلادش

۶۵	 ۳-۴-۲ کانادا
۶۶	 ۴-۴-۲ چین
۷۰	 ۵-۴-۲ هند
۷۲	 ۶-۴-۲ نیوزیلند
۷۴	 ۷-۴-۲ فیلیپین
۷۵	 ۸-۴-۲ انگلستان
۷۶	 ۹-۴-۲ آمریکا
۸۳	 مراجع

فهرست اشکال

۱۷	شکل ۱ - میزان تولید کشتی (تناژ ناخالص همگن) و سهم بازار جهان در بازه‌ی ۲۰۰۲ تا ۲۰۲۲ [۱]
۱۷	شکل ۲ - سهم کشور چین از کشورهای غیرعضو در کارگروه بر اساس سنجه‌ی تعدیل‌شده‌ی تناژ ناخالص همگن در دوره‌ی ۲۰۰۲-۲۰۲۲ [۱]
۲۳	شکل ۳ - تحویل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور چین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]
۲۵	شکل ۴ - جدیدترین قراردادهای کشتی‌سازی کشور چین بر اساس نوع شناور و ملیت مالکین (۲۰۱۸-۲۰۲۲) بر مبنای تناژ ناخالص همگن [۱]
۲۷	شکل ۵ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]
۲۸	شکل ۶ - جدیدترین قراردادهای کشتی‌سازی ویتنام بر اساس نوع شناور و ملیت مالکین (۲۰۱۸-۲۰۲۲) بر مبنای تناژ ناخالص همگن [۱]
۳۰	شکل ۷ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی فیلیپین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]
۳۱	شکل ۸ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های فیلیپین بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲) برحسب تناژ خالص همگن [۱]
۳۳	شکل ۹ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی اندونزی، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]
	شکل ۱۰ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های اندونزی بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان

- ۳۵ [۱] (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن
- شکل ۱۱ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما توسط کارخانه های کشتی سازی فرانسه، ۲۰۲۲-۲۰۱۱ [۱] ۳۷
- شکل ۱۲ - قراردادهای جدید در کشتی سازی های فرانسه بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۳۸
- شکل ۱۳ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما توسط کارخانه های کشتی سازی تایوان، ۲۰۲۲-۲۰۱۱ [۱] ۴۰
- شکل ۱۴ - قراردادهای جدید در کشتی سازی های تایوان بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۴۱
- شکل ۱۵ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما توسط کارخانه های کشتی سازی آمریکا، ۲۰۲۲-۲۰۱۱ [۱] ۴۲
- شکل ۱۶ - قراردادهای جدید در کشتی سازی های آمریکا بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۴۳
- شکل ۱۷ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما توسط کارخانه های کشتی سازی مالزی، ۲۰۲۲-۲۰۱۱ [۱] ۴۴
- شکل ۱۸ - قراردادهای جدید در کشتی سازی های مالزی بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۴۵
- شکل ۱۹ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما توسط کارخانه های کشتی سازی بنگلادش، ۲۰۲۲-۲۰۱۱ [۱] ۴۶
- شکل ۲۰ - قراردادهای جدید در کشتی سازی های بنگلادش بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۴۷
- شکل ۲۱ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما توسط کارخانه های کشتی سازی هند، ۲۰۲۲-۲۰۱۱ [۱] ۴۸
- شکل ۲۲ - قراردادهای جدید در کشتی سازی های هند بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۴۹
- شکل ۲۳ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما توسط کارخانه های کشتی سازی روسیه، ۲۰۲۲-۲۰۱۱ [۱] ۵۱
- شکل ۲۴ - قراردادهای جدید در کشتی سازی های روسیه بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۲۲-۲۰۱۸) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۵۳

- شکل ۲۵ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی اسپانیا، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۵۴
- شکل ۲۶ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های اسپانیا بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان اسپانیا، ۲۰۱۸-۲۰۲۲ بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱] ۵۵

فهرست جداول

- جدول ۳ - لیست سفارشات کشتی‌سازی کشورهای منتخب خارج از کارگروه کشتی‌سازی در دسامبر ۲۰۲۲ [۱] ۱۸
- جدول ۴ - تکمیل ساخت و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما در کشورهای منتخب غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی (۲۰۱۸-۲۰۲۲) [۱] ۱۹
- جدول ۵ - ساختار مالکیت ۱۰۰ کشتی‌سازی برتر کشور چین در سال ۲۰۲۰ [۲] ۲۰
- جدول ۶ - تعداد کشتی‌های تکمیل شده توسط گروه‌های بزرگ کشتی‌سازی کشور چین در سال ۲۰۲۲ [۱] ۲۲
- جدول ۷ - تعداد کشتی‌های تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در کشور چین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۲۴
- جدول ۸ - کارخانه‌های کشتی‌سازی بزرگ در ویتنام [۳] ۲۶
- جدول ۹ - تعداد کشتی‌های تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در ویتنام، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۲۷
- جدول ۱۰ - شرکت‌های بزرگ کشتی‌سازی در فیلیپین [۲] ۲۹
- جدول ۱۱ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در فیلیپین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۳۱
- جدول ۱۲ - معرفی دو کشتی‌سازی بزرگ اندونزی ۳۲
- جدول ۱۳ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیما تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در اندونزی، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۳۴
- جدول ۱۴ - تکمیل یدک‌کش‌ها بر اساس کشورهای سازنده (۲۰۱۱-۲۰۲۲) [۱] ۳۴
- جدول ۱۵ - آمار کلیدی صنعت کشتی‌سازی فرانسه در سال ۲۰۲۲ [۲] ۳۶
- جدول ۱۶ - کشتی‌سازی‌های اصلی فرانسه ۳۶
- جدول ۱۷ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در فرانسه، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۳۷
- جدول ۱۸ - تکمیل کشتی‌های کروز بر اساس کشورهای سازنده، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۳۸

- جدول ۱۹ - طبقه‌بندی صنعت کشتی‌سازی تایوان [۳] ۳۹
- جدول ۲۰ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در تایوان، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۴۰
- جدول ۲۱ - تکمیل کشتی‌های کانتینربر بر اساس کشورهای سازنده، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۴۱
- جدول ۲۲ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در آمریکا، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۴۲
- جدول ۲۳ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در مالزی، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۴۵
- جدول ۲۴ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در بنگلادش، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۴۷
- جدول ۲۵ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در هند، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۴۹
- جدول ۲۶ - مرور کلی پروژه‌ی مجتمع کشتی‌سازی زوزدا ۵۱
- جدول ۲۷ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در روسیه، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۵۲
- جدول ۲۸ - تکمیل یخ‌شکن‌ها توسط کشورهای سازنده ۲۰۱۱-۲۰۲۱ ۵۳
- جدول ۲۹ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در اسپانیا، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱] ۵۵
- جدول ۳۰ - انواع اقدامات حمایتی مشمول در فهرست کشورهای غیر عضو در کارگروه کشتی‌سازی ۵۹
- جدول ۳۱ - تعداد اقدامات حمایتی گزارش شده برای کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی ۶۰
- جدول ۳۲ - اقدامات حمایتی دولت‌ها از صنعت کشتی‌سازی بر اساس دسته‌بندی‌های ارائه شده ۶۱





فصل اول

تحولات بازار کشتی سازی در کشورهای غیر عضو در کارگروه کشتی سازی

۱-۱ نمای کلی

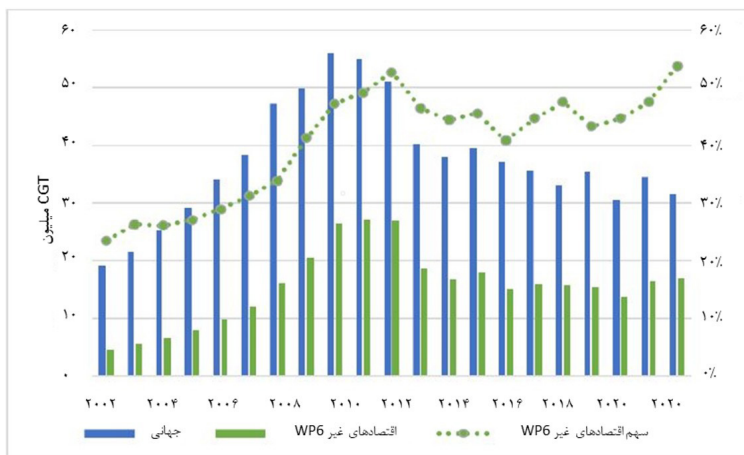
در طول ۲۱ سال گذشته، مطابق شکل ۱، سهم کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی از بازار جهانی به صورت پیوسته افزایش یافته است. سهم جهانی تکمیل کشتی‌ها توسط کشتی‌سازی‌های فعال در کشورهای غیرعضو کارگروه کشتی‌سازی از ۲۳/۶ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۵۲/۷ درصد در سال ۲۰۱۲ افزایش یافت و از آن زمان تاکنون، در بازه‌ای بین ۴۰ تا ۵۰ درصد در نوسان بوده است. در سال ۲۰۲۲، تکمیل کشتی در کشورهای غیرعضو کارگروه کشتی‌سازی به ۱۷ میلیون تناژ ناخالص همگن رسید که معادل ۵۳/۸ درصد از مجموع تولید بین‌المللی در این حوزه را به خود اختصاص داده است.

همان‌طور که در شکل ۲ قابل مشاهده است، افزایش سهم کشورهای غیرعضو در کارگروه از کل تولید کشتی در جهان، تا حد زیادی نتیجه‌ی رشد سریع تولید کشتی در چین از سال ۲۰۰۱ به بعد بوده است. در بازه‌ی زمانی ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۲، تولید کشتی در کشور چین ۱۲ برابر افزایش یافت و این کشور را به بزرگ‌ترین کشور کشتی‌ساز جهان در سال ۲۰۱۰ تبدیل نمود. این رشد چشمگیر، موهون دو عامل کلیدی است:

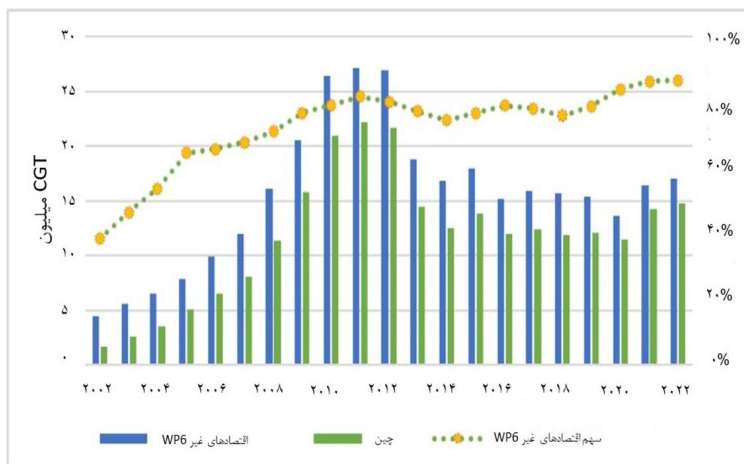
■ الف) توسعه‌ی گسترده‌ی تاسیسات توسط سازندگان کشتی چینی در دوران رونق تاریخی این صنعت بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸.

■ ب) تلاش‌های سیاستی دولت این کشور برای ارتقای صنعت کشتی‌سازی به عنوان یک صنعت صادراتی راهبردی از سال ۲۰۰۱.

در نتیجه‌ی این تحولات، سهم این کشور از تولید کشتی در بین کشورهای غیرعضو در کارگروه تقریباً دو برابر شد؛ یعنی از ۳۸/۵ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۸۰/۲ درصد در سال ۲۰۱۲ رسید. در سال ۲۰۲۲، کشور چین با تولید ۱۴/۷ میلیون تناژ ناخالص همگن از کشتی‌های اقیانوس‌پیما، معادل ۴۶.۶ درصد از کل تولید کشتی در سطح جهان را به خود اختصاص داد و همچنان جایگاه خود را به عنوان بزرگ‌ترین کشور کشتی‌ساز دنیا حفظ کرده است. در این سال، سهم این کشور از تولید کشتی در میان کشورهای غیرعضو کارگروه به ۸۶/۶ درصد رسید.



شکل ۱ - میزان تولید کشتی (تناژ ناخالص همگن) و سهم بازار جهان در بازه‌ی ۲۰۰۲ تا ۲۰۲۲ [۱]



شکل ۲ - سهم کشور چین از کشورهای غیر عضو در کارگروه بر اساس سنجشی تعدیل‌شده‌ی تناژ ناخالص همگن در دوره‌ی ۲۰۰۲-۲۰۲۲ [۱]

۴ این نمودار شامل تمامی شناورهای اقیانوس‌پیما با ظرفیت ۱۰۰ تن ناخالص (GT) به بالا می‌باشد. منظور از کشورهای عضو کارگروه، کشورهای است که تا پایان سال ۲۰۲۲ عضو این کارگروه بوده است.

طبق آمار پایان سال ۲۰۲۲ مندرج در جدول ۳، کشتی‌سازی‌های کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی دارای ۲۹۶۴ فروند شناور در دست‌ساخت به ارزش ۵۶/۸ میلیون تناژ ناخالص همگن بودند که ۵۰/۷ درصد از مجموع تولید بین‌المللی در این حوزه را به خود اختصاص می‌داد. سهم کشور چین از این سفارشات ۴۴/۴ درصد بر مبنای تناژ ناخالص همگن بود. فرانسه و ویتنام هر کدام با اختصاص ۱/۱ درصد از سفارشات جهان در رتبه‌های بعدی قرار داشتند.

جدول ۳ - لیست سفارشات کشتی‌سازی کشورهای منتخب خارج از کارگروه کشتی‌سازی در دسامبر ۲۰۲۲ [۱]

کشور	تعداد کشتی‌ها	میلیون تناژ ناخالص همگن	درصد مجموع تناژ ناخالص همگن
جهان	۴,۷۴۷	۱۱۲/۰۶	۱۰۰ %
کشورهای کارگروه	۱,۷۸۳	۵۵/۲۶	۴۹/۳ %
کشورهای غیر کارگروه	۲,۹۶۴	۵۶/۸۰	۵۰/۷ %
چین	۲,۱۰۸	۴۹/۷۸	۴۴/۴ %
فرانسه	۱۴	۱/۲۷	۱/۱ %
ویتنام	۹۹	۱/۲۳	۱/۱ %
روسیه	۹۱	۱/۱۴	۱/۰ %
فیلیپین	۵۸	۰/۹۹	۰/۹ %
آمریکا	۵۶	۰/۳۴	۰/۳ %
هند	۴۵	۰/۲۳	۰/۲ %
اندونزی	۱۰۴	۰/۲۳	۰/۲ %
سنگاپور	۴۲	۰/۲۳	۰/۲ %
اسپانیا	۴۱	۰/۱۷	۰/۲ %
تایوان	۹	۰/۱۶	۰/۱ %
بنگلادش	۶۳	۰/۱۶	۰/۱ %
مالزی	۶۵	۰/۱۲	۰/۱ %
نامشخص	۲۳	۰/۰۳	۰/۰ %
سایر (۲۵ کشور)	۱۴۶	۰/۷۱	۰/۶ %

۲-۱ تحولات اخیر بازار در کشورهای منتخب کشتی سازی

بر اساس ثبت جهانی ناوگان کلارکسون^۵، در طول ۵ سال اخیر، ۴۰ کشور غیرعضو در کارگروه کشتی سازی، کشتی های اقیانوس پیما با ظرفیت ۱۰۰ تن ناخالص یا بیشتر تولید کرده اند و ۳۹ کشور نیز بیش از یک سفارش جدید دریافت نموده اند. ۱۱ کشور از این میان، در رتبه های برتر ساخت کشتی و سفارش های جدید از نظر تناژ ناخالص همگن قرار گرفتند. جدول ۴، سهم هر کشور از میزان تحویل ها و قراردادهای در بازه زمانی ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را نمایش می دهد.

جدول ۴ - تکمیل ساخت و قراردادهای جدید کشتی های اقیانوس پیما در کشورهای منتخب غیرعضو در کارگروه کشتی سازی (۲۰۱۸-۲۰۲۲)^۶ [۱]

قراردادها			تحویل ها		
ردیف	کشور	میلیون تناژ ناخالص همگن	ردیف	کشور	میلیون تناژ ناخالص همگن
۱	چین	۶۴/۴	۱	چین	۸۱/۲
۲	ویتنام	۲/۱۶	۲	ویتنام	۲/۲۵
۳	فیلیپین	۲/۱۵	۳	فیلیپین	۱/۴۷
۴	اندونزی	۱/۶۹	۴	روسیه	۱/۲۴
۵	فرانسه	۱/۴۷	۵	فرانسه	۰/۹۷
۶	روسیه	۰/۸۴	۶	اندونزی	۰/۹۴
۷	تایوان	۰/۷۴	۷	تایوان	۰/۴۹
۸	آمریکا	۰/۷۴	۸	آمریکا	۰/۳۹
۹	مالزی	۰/۴۸	۹	اسپانیا	۰/۳۶
۱۰	بنگلادش	۰/۴۷	۱۰	مالزی	۰/۳۴
۱۱	اسپانیا	۰/۲۵	۱۱	هند	۰/۳۲
سایر (۳۰ کشور)		۳/۰۶	سایر (۳۰ کشور)		۱/۷۵
مجموع (۴۱ کشور)		۷۸/۲	مجموع (۴۱ کشور)		۹۱/۴

در ادامه، تحولات بازار کشتی سازی در کشورهایی مانند چین، ویتنام، فیلیپین، اندونزی، فرانسه، روسیه، تایوان (چین تایپه)، آمریکا، مالزی، بنگلادش و هند به صورت جداگانه مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است.

^۵ Clarksons' World Fleet Register

^۶ این جدول شامل کلیه شناورهای اقیانوس پیما با ظرفیت ۱۰۰ تن ناخالص (GT) به بالا می باشد.

۱-۲-۱ چین

شرکت‌های کشتی‌سازی کشور چین بر اساس ساختار مالکیت به سه دسته‌ی کلی زیر تقسیم می‌شوند که در جدول ۵ این دسته‌بندی با جزئیات آمده است.

۱. شرکت‌های دولتی^۷؛

۲. شرکت‌های خصوصی داخلی؛

۳. شرکت‌های مشترک^۸ بین شرکت‌های خارجی و داخلی.

از نظر میزان تحویل بر حسب تناژ ناخالص همگن، ۴۶ مورد از ۱۰۰ کشتی‌سازی بزرگ این کشور تحت مالکیت دولت مرکزی و دولت‌های محلی هستند و در نتیجه در گروه شرکت‌های دولتی قرار می‌گیرند. سهم شرکت‌های دولتی متعلق به دولت‌های محلی از کل تحویل‌ها، ۶ درصد از میان ۱۰۰ کشتی‌سازی برتر این کشور را تشکیل می‌دهد که بسیار کمتر از سهم شرکت‌های دولتی تحت مالکیت دولت مرکزی یعنی ۵۸/۱ درصد است. در مورد شرکت‌های خصوصی، میزان تحویل کشتی توسط کشتی‌سازی‌هایی که در مالکیت مالکان داخلی هستند، بیش از کشتی‌سازی‌هایی است که توسط مالکان خارجی اداره می‌شوند. در مجموع، ۱۰۰ کشتی‌سازی برتر کشور چین در سال ۲۰۲۰ تقریباً ۹۸ درصد از کل تناژ ناخالص همگن تحویلی در این کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۵ - ساختار مالکیت ۱۰۰ کشتی‌سازی برتر کشور چین در سال ۲۰۲۰ [۲]

نوع مالکیت	شرکت‌های دولتی		شرکت‌های خصوصی	
	دولت مرکزی	دولت محلی	فقط مالکان داخلی	مالکان خارجی
تعداد کارخانه‌های کشتی‌سازی	۳۶	۱۰	۴۷	۷
تحویل بر مبنای تناژ ناخالص همگن (هزار)	۶,۳۴۳	۶۵۳	۳,۳۴۵	۵۸۳
درصد تحویلی	۵۸/۱ %	۶/۰ %	۳۰/۶ %	۵/۳ %

۷ State-Owned Enterprises (SOEs)

۸ Joint Ventures

۹ کلیه کشتی‌های اقیانوس‌پیما با ظرفیت ناخالص ۱۰۰ تن و بیشتر در این جدول گنجانده شده‌است. طبقه‌بندی نوع مالکیت بر مبنای اطلاعات مربوط به ساختار مدیریتی کشتی‌سازی‌ها (که نشان‌دهنده مالکیت عمده دولتی است) در بانک اطلاعاتی ثبت ناوگان جهان مؤسسه‌ی تحقیقاتی کلارکسون صورت پذیرفته است

بزرگ‌ترین اتحادیه‌ی کشتی‌سازی کشور چین، شرکت کشتی‌سازی دولتی چین CSSC^{۱۰} است که در سال ۲۰۱۹ از ادغام دو کشتی‌سازی بزرگ دولتی، یعنی شرکت صنایع کشتی‌سازی CSSC و CSIC^{۱۱} تشکیل شد. قبل از ادغام، CSSC عمدتاً در جنوب و شرق چین فعال بود و CSIC مسئولیت ساخت کشتی در شمال و مناطق داخلی را برعهده داشت.

هدف از این ادغام، رفع رقابت داخلی، ساماندهی منابع و مقابله با فساد ساختاری در CSIC عنوان شده است. تا سال ۲۰۲۲، کشتی‌سازی‌های تحت مالکیت این اتحادیه، سهمی معادل ۲۸/۷ درصد از کل تولید کشتی این کشور بر حسب تناژ ناخالص همگن را به خود اختصاص دادند. این در حالی است که سهم این شرکت در سال ۲۰۲۱ معادل ۳۵/۲ درصد بود که نشان‌دهنده‌ی کاهش نسبی است. علت این کاهش، کاهش اندک تولید CSSC از ۴,۵۶۲ هزار در سال ۲۰۲۱ به ۴,۲۳۸ هزار تناژ ناخالص همگن در سال ۲۰۲۲ بود، درحالی‌که کل تولید کشتی کشور چین از ۱۲,۹۵۶ هزار تناژ ناخالص همگن در سال ۲۰۲۱ به ۱۴,۷۴۵ هزار تناژ ناخالص همگن در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته بود یکی دیگر از اتحادیه‌های بزرگ کشتی‌سازی کشور چین، شرکت صنایع سنگین کشتیرانی کوزکو^{۱۲} است که زیرمجموعه‌ی گروه کشتیرانی کوزکو، بزرگ‌ترین اپراتور کشتیرانی دولتی این کشور محسوب می‌شود. بر اساس آمار سال ۲۰۲۲، کشتی‌سازی‌های تحت مدیریت این شرکت سهمی معادل ۱۰/۳ درصد از کل تولید کشتی در کشور چین بر اساس تناژ ناخالص همگن را به خود اختصاص داده‌اند این شرکت مالک ۹ کشتی‌سازی است که مهم‌ترین آن‌ها به شرح زیر است.

■ کشتی‌سازی کوزکو صنایع سنگین جوشان^{۱۳}؛

■ کشتی‌سازی کوزکو صنایع سنگین یانگژو^{۱۴}؛

■ کشتی‌سازی کوزکو صنایع سنگین گوانگدونگ^{۱۵}؛

■ کشتی‌سازی کوزکو صنایع سنگین دالیان^{۱۶}؛

■ نانتونگ کوزکو کی‌اچ‌آی^{۱۷}؛

■ دالیان کوزکو کی‌اچ‌آی^{۱۸}.

از سوی دیگر، گروه کشتی‌سازی یانگتسه‌جیانگ که در سال ۱۹۵۶ تأسیس شد، بزرگ‌ترین سازنده‌ی

۱۰ China State Shipbuilding Corporation (CSSC)

۱۱ China Shipbuilding Industry Corporation (CSIS)

۱۲ COSCO Shipping Heavy Industry

۱۳ COSCO Shipping Heavy Industry Co., Ltd. - Zhoushan

۱۴ COSCO Shipping Heavy Industry Co., Ltd. - Yangzhou

۱۵ COSCO Shipping Heavy Industry Co., Ltd. - Guangdong

۱۶ COSCO Shipping Heavy Industry Co., Ltd. - Dalian

۱۷ Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co., Ltd.

۱۸ Dalian COSCO KHI Ship Engineering Co., Ltd.

خصوصی کشتی در کشور چین محسوب می‌شود. این گروه مالک چهار کشتی‌سازی است که همگی در امتداد رودخانه‌ی یانگتسه در استان جیانگسو واقع شده است. این کشتی‌سازی‌ها شامل موارد زیر هستند.

- کشتی‌سازی جیانگسو نیو یانگتسی^{۱۹}؛
- کشتی‌سازی جیانگسو یانگتسی شینفو^{۲۰}؛
- مهندسی فراساحل جیانگسو یانگتسه‌جیانگ^{۲۱}؛
- کشتی‌سازی جیانگسو یانگتسه‌جیانگ^{۲۲}.

این کارخانه‌ها طیف متنوعی از کشتی‌ها را تولید می‌کنند، از جمله فله‌برها، کشتی‌های کانتینر بزرگ، نفت‌کش‌ها و سازه‌های دریایی فراساحلی. گروه یانگتسه‌جیانگ همچنین در سال‌های اخیر وارد حوزه‌های نوینی مانند ساخت کشتی‌های دوگانه‌سوز گاز مایع و کشتی‌های با فناوری‌های سبز شده است. بر اساس آمار سال ۲۰۲۲، این گروه توانسته است ۱۱/۵ درصد از کل تولید کشتی چین را به خود اختصاص دهد، که این میزان، بالاترین سهم در میان شرکت‌های خصوصی و یکی از ۵ رتبه‌ی برتر ملی محسوب می‌شود. همچنین، در رتبه‌بندی جهانی کلارکسون، گروه یانگتسه‌جیانگ همواره در میان ۱۰ کشتی‌ساز برتر جهان قرار داشته است.

جدول ۶ - تعداد کشتی‌های تکمیل شده توسط گروه‌های بزرگ کشتی‌سازی کشور چین در سال ۲۰۲۲^[۱]

گروه	نوع مالکیت	تحویلی	
		مجموع	تناژ ناخالص همگن (هزار)
CSSC	دولتی	۲۸/۷ %	۴,۲۳۸
کشتی‌سازی کوزکو	دولتی	۱۰/۳ %	۱,۵۱۹
بازرگانان چینی	دولتی	۶/۰ %	۸۹۰
شرکت یانگجیانگ	خصوصی	۱۱/۵ %	۱,۶۹۸
کشتی‌سازی نیوسنچوری	خصوصی	۴/۳ %	۶۳۴
سایر		۳۹/۱ %	۵,۷۶۶
مجموع		۱۰۰ %	۱۴,۷۴۶

۱۹ Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd.

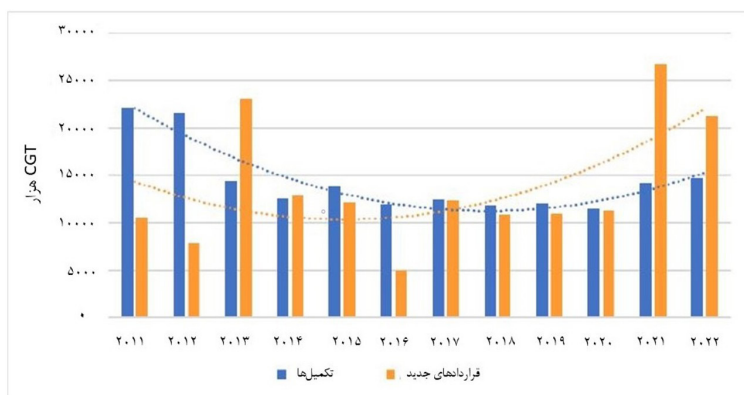
۲۰ Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co., Ltd.

۲۱ Jiangsu Yangzijiang Offshore Engineering Co., Ltd.

۲۲ Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co., Ltd.

۲۳ این جدول شامل کلیه‌ی شناورهای اقیانوس‌پیما با ظرفیت ۱۰۰ تن ناخالص (GT) و بالاتر می‌باشد.

مطابق شکل ۳، علی‌رغم ضعف تقاضا در بازار جهانی کشتی‌سازی و تغییرات ساختاری در صنعت کشتی‌سازی این کشور، تولید شناورهای اقیانوس‌پیمای این کشور از سال ۲۰۱۴ تاکنون با نوساناتی بین ۱۱ تا ۱۴ میلیون تناژ ناخالص همگن در سال ثابت مانده‌است. در سال ۲۰۲۲، این کشور در هر دو شاخص تکمیل کشتی‌ها و قراردادهای جدید، جایگاه خود را به عنوان بزرگ‌ترین کشور تولیدکننده کشتی در جهان حفظ کرد. سهم کشور چین از کل کشتی‌های تحویلی در جهان بر اساس تناژ ناخالص همگن به ۴۶/۶ درصد و از کل قراردادهای منعقدشده به ۴۹/۵ درصد رسید که نسبت به سال ۲۰۲۱، به ترتیب ۴۶/۴ درصد و ۴۹/۲ درصد افزایش را نشان می‌دهد.



شکل ۳ - تحویل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور چین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

مطابق آنچه در جدول ۷ قابل مشاهده است، کشتی‌سازی‌های کشورهای چین در ۱۲ سال گذشته، تقریباً تمام انواع شناورها را تولید کرده‌اند. کشتی‌های فله‌بر، تانکرها و کانتینربرها انواع اصلی شناورهای ساخته شده توسط کشتی‌سازان این کشور هستند که ۷۸ درصد از کل تولید کشتی بر اساس تناژ ناخالص همگن را در این دوره ۱۲ ساله به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۷ - تعداد کشتی‌های تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در کشور چین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
کشتی فله‌بر ^{۲۵}	۸۰,۰۲۴	۴۶,۲٪
تانکر	۲۹,۸۰۷	۱۷,۲٪
کانتینربر	۲۵,۳۴۲	۱۴,۶٪
شناور خدمات فراساحل	۱۱,۰۱۲	۶,۴٪
سایر شناورهای بار خشک	۱۰,۶۸۴	۶,۲٪
کشتی حمل گاز	۵,۴۱۸	۳,۱٪
کشتی مسافربری یا کروز	۳,۶۲۷	۲,۱٪
کشتی ویژه حمل خودرو ^{۲۶}	۱,۹۲۹	۱,۱٪
کشتی رو رو	۱,۳۲۰	۰,۸٪
کشتی یخچال‌دار	۴۴۹	۰,۳٪
سایر انواع کشتی	۳,۷۲۵	۲,۱٪
مجموع	۱۷۳,۳۳۸	۱۰۰٪

سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازان چینی عمدتاً بر سه نوع اصلی کشتی متمرکز بوده است: کشتی‌های فله‌بر، تانکرها و کانتینربرها که ۷۲/۵ درصد از کل تناژ ناخالص همگن قراردادهای منعقدشده بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را به خود اختصاص داده‌اند. نکته‌ی قابل‌توجه این است که سهم کشتی‌های حمل‌گاز از کل تناژ ناخالص همگن قراردادهای بین ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ تنها ۵/۵ درصد بود، اما این رقم بین ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ به ۱۴/۸ درصد افزایش یافت. همچنین، سفارش‌های جدید کشتی‌های حمل‌گاز در سال ۲۰۲۲ نسبت به ۲۰۲۱ تقریباً ۴ برابر افزایش داشت. بر اساس گزارش مؤسسه‌ی تحقیقاتی کلارکسون، مالکان چینی در سال ۲۰۲۲ رکورد سفارش ۲۹ فروند کشتی حمل‌گاز طبیعی مایع^{۲۷} با ظرفیت مجموع ۳/۱ میلیون تناژ ناخالص^{۲۸} را ثبت کردند که ۲۴ درصد از کل تناژ سفارش داده شده توسط مالکان چینی را تشکیل می‌دهد و از مجموع سفارش‌های کشتی حمل‌گاز طبیعی

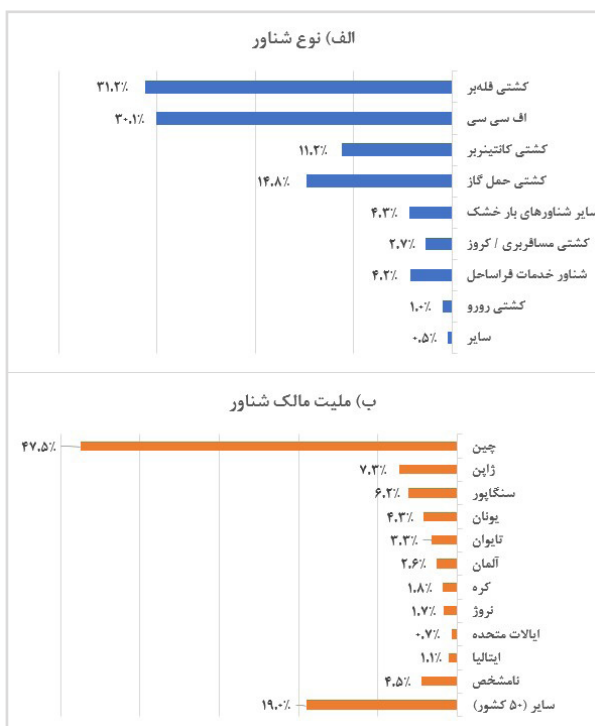
۲۵ Fully Cellular Carrier (FCC)

۲۶ Pure Car Carrier (PCC)

۲۷ Liquefied Natural Gas (LNG)

۲۸ Gross Tonnage (GT): تناژ ناخالص یک واحد اندازه‌گیری حجمی است که برای بیان کل حجم فضای داخلی یک کشتی به‌کار می‌رود. برخلاف تصور رایج، این واحد یک معیار وزنی نیست، بلکه بیانگر ظرفیت کلی قابل استفاده‌ی داخلی کشتی است و بر اساس یک فرمول استاندارد بین‌المللی محاسبه می‌شود.

مابع این کشور در دهه‌ی گذشته فراتر رفته است. در ۵ سال اخیر، کشتی‌سازان چینی سفارشاتى از ۶۸ کشور مختلف دریافت کرده‌اند، که حدود نیمی از این سفارش‌ها متعلق به مالکان چینی بوده است. تا فوریه ۲۰۲۳، مالکان چینی با در اختیار داشتن ۲۳۸/۶ میلیون تن‌اژ ناخالص، پس از یونان در جایگاه دومین دارنده بزرگ‌ترین ناوگان دریایی جهان قرار گرفتند؛ رقمی که معادل ۱۵/۴ درصد از کل ناوگان جهانی است. نکته قابل‌توجه آن است که بخش عمده‌ای از شرکت‌های کشتیرانی چین تحت مالکیت یا مدیریت دولت قرار دارند، موضوعی که نشان‌دهنده نقش پررنگ سیاست‌های دولتی در توسعه و هدایت این صنعت راهبردی است.



شکل ۴ - جدیدترین قراردادهای کشتی‌سازی کشور چین بر اساس نوع شناور و ملیت مالکین (۲۰۱۸-۲۰۲۲) بر مبنای تن‌اژ ناخالص همگن^{۲۹} [۱]

۲۹ این شکل شامل تمام شناورهای اقیانوس‌پیما با ظرفیت ۱۰۰ تن ناخالص به بالا می‌باشد. درصد سهم بر اساس CGT محاسبه شده و کشور چین شامل هنگ‌کنگ نیز می‌شود.

۲-۲-۱ ویتنام

کشتی‌سازی‌های ویتنام را می‌توان به سه دسته‌ی زیر تقسیم کرد؛ جزئیات بیشتر این دسته‌بندی در جدول ۸ قابل مشاهده است.

- شرکت‌های تابعه‌ی گروه صنایع کشتی‌سازی ویتنام^{۳۰}؛
- سایر شرکت‌های دولتی؛
- شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی؛

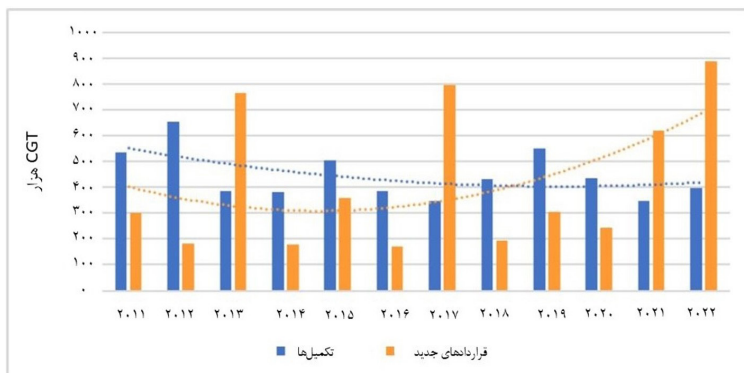
گروه صنایع کشتی‌سازی ویتنام، بزرگ‌ترین شرکت کشتی‌سازی دولتی این کشور به‌شمار می‌رود. این گروه با در اختیار داشتن چندین کارخانه‌ی کشتی‌سازی در سراسر ویتنام، طیف متنوعی از شناورها را طراحی و تولید می‌کند؛ از جمله تانکرها، کشتی‌های فله‌بر، کشتی‌های کانتینربر، کشتی‌های حمل خودرو و کشتی‌های مسافربری. این گروه، نقش محوری در توسعه‌ی صنعت دریایی و صادرات کشتی‌های ساخت داخل ویتنام ایفا می‌کند.

جدول ۸ - کارخانه‌های کشتی‌سازی بزرگ در ویتنام [۳]

نام کشتی‌سازی	دسته‌بندی
هالونگ شیپ‌بیلدینگ، کشتی‌سازی فارونگ، صنایع کشتی‌سازی نام تریو، صنایع کشتی‌سازی باخ دانگ، کشتی‌سازی تین لونگ، کشتی‌سازی کام ران، صنایع کشتی‌سازی سایگون، صنایع کشتی‌سازی و دریایی سایگون، کشتی‌سازی ۷۶	گروه صنایع کشتی‌سازی ویتنام
کشتی‌سازی لیلاما، کشتی‌سازی دانگ کوات، پی‌تی‌اس‌سی مکانیکال اند کانستراکشن، کشتی‌سازی پی‌وی، کشتی‌سازی هونگ‌ها، کشتی‌سازی زد ۱۸۹، کشتی‌سازی با سون، کشتی‌سازی سونگ تیو	سایر شرکت‌های دولتی
کشتی‌سازی دامن سونگ کام، کشتی‌سازی هیوندای ویتنام، کشتی‌سازی استراتژیک مارین، پی‌ریو ویتنام، وارد ویتنام، کشتی‌سازی اوشیما ویتنام	شرکت‌های با سرمایه‌گذاری خارجی

علی‌رغم رکود بازار کشتی‌سازی در جهان، مطابق شکل ۵ تولید شناورهای اقیانوس‌پیما در ویتنام از سال ۲۰۱۳ تاکنون باثبات نسبی در حدود ۰/۴ میلیون تناژ ناخالص همگن در سال باقی مانده است؛ اما از سال ۲۰۱۸، روند سفارشات جدید به کشتی‌سازی‌های ویتنامی رشدی فزاینده داشته است. حجم سفارشات از ۲۴۳،۷۳۰ هزار تناژ ناخالص همگن در سال ۲۰۲۰ به ۸۸۶،۶۳۵ هزار تناژ ناخالص همگن در سال ۲۰۲۲ رسیده که افزایش ۳/۶ برابری را نشان می‌دهد.

^{۳۰} Shipbuilding Industry Corporation (SBIC)



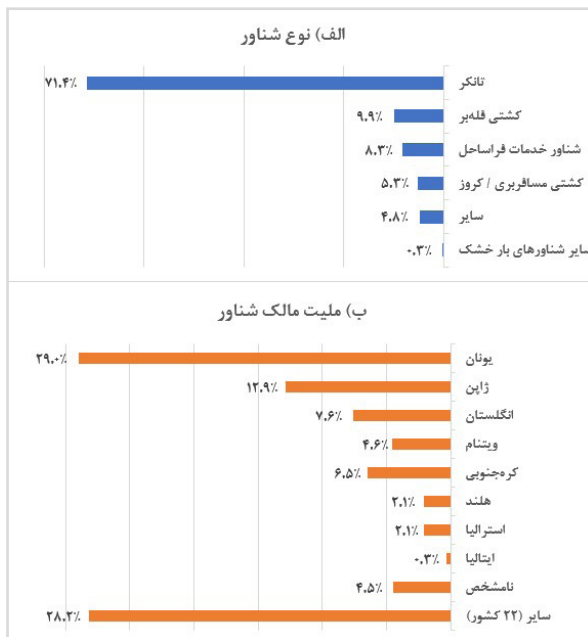
شکل ۵ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی ویتنام، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

کشتی‌سازی‌های ویتنام در ۱۲ سال گذشته انواع مختلفی از شناورها شامل تانکرها، کشتی‌های فله‌بر، سایر کشتی‌های حمل بار خشک، شناورهای خدمات فراساحل، کشتی‌های مسافربری یا کروز، کشتی‌های کانتینربر، کشتی‌های حمل خودرو و کشتی‌های حمل گاز را تولید کرده‌اند. تانکرها و کشتی‌های فله‌بر که انواع اصلی شناورهای تولیدی کشتی‌سازی‌های ویتنام بوده‌اند، ۶۸/۸ درصد از کل تناژ ناخالص همگن تحویلی در این ۱۲ سال را تشکیل می‌دهند که در جدول ۹ با جزئیات بیشتری ارائه شده است

جدول ۹ - تعداد کشتی‌های تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در ویتنام، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
تانکر	۲,۴۰۴	۴۴/۹ %
کشتی فله‌بر	۱,۲۸۱	۲۳/۹ %
سایر شناورهای بار خشک	۵۷۹	۱۰/۸ %
شناور خدمات فراساحل	۴۴۰	۸/۲ %
کشتی مسافربری یا کروز	۱۸۷	۳/۵ %
اف‌سی‌سی	۶۲	۱/۲ %
پی‌سی‌سی	۲۹	۰/۵ %
کشتی حمل گاز	۲۰	۰/۴ %
سایر انواع کشتی	۳۵۲	۶/۶ %
مجموع	۵,۳۵۴	۱۰۰ %

در بین بازه‌ی ۵ ساله‌ی بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲، کشتی‌سازی‌های ویتنام سفارشات جدیدی برای ساخت شناورهای اقیانوس‌پیما با مجموع ۲,۲۵۱,۸۳۱ تناژ ناخالص همگن دریافت کرده‌اند. تانکرها بزرگ‌ترین دسته در این قراردادهای جدید بودند که ۷۱ درصد از مجموع تولید بین‌المللی در این حوزه را به خود اختصاص داده‌اند، که تمامی سفارش‌های تانکرها شامل ۴۴ شناور با تناژ بین ۵۰ هزار تا ۱۱۵ هزار تناژ ناخالص به کشتی‌سازی هیوندای ویتنام رسید. کشتی‌سازی هیوندای ویتنام که در سال ۱۹۹۹ به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری مشترک بین ویتنام و کره‌جنوبی تأسیس شد، اکنون با ظرفیت ساخت سالانه ۲۰ شناور به کشتی‌سازی پیشرو در ویتنام تبدیل شده‌است. در ۵ سال اخیر، کشتی‌سازی‌های ویتنام سفارش‌های جدیدی از ۳۰ کشور دریافت کرده‌اند که حدود ۴۹/۵ درصد از کل تناژ ناخالص همگن آن‌ها مربوط به سفارش‌های ثبت‌شده متعلق به مالکان کشتی از کشورهای یونان، ژاپن و انگلیس بوده و سهم سفارشات داخلی تنها ۷/۶ درصد بوده است.



شکل ۶ - جدیدترین قراردادهای کشتی‌سازی ویتنام بر اساس نوع شناور و ملیت مالکین (۲۰۱۸-۲۰۲۲) بر مبنای تناژ ناخالص همگن [۱]

۳-۲-۱ فیلیپین

بر اساس آمار سازمان صنایع دریایی فیلیپین، تا سال ۲۰۱۹ تعداد ۱۱۵ شرکت ثبت شده در حوزه ی کشتی سازی و تعمیر کشتی در این کشور وجود داشته که شامل موارد زیر می باشد:

- ۶ کشتی سازی بزرگ؛
- ۱۵ کشتی سازی متوسط؛
- ۹۴ کشتی سازی کوچک.

علاوه بر این، تعداد زیادی ارائه دهنده ی خدمات دریایی در فیلیپین وجود دارند که توسط سازمان صنایع دریایی این کشور به عنوان کشتی سازی طبقه بندی نشده اند. این شرکت ها عمدتاً به عنوان پیمانکار یا ارائه دهنده ی خدمات تعمیرات شناورهای در حال کار ثبت شده اند.

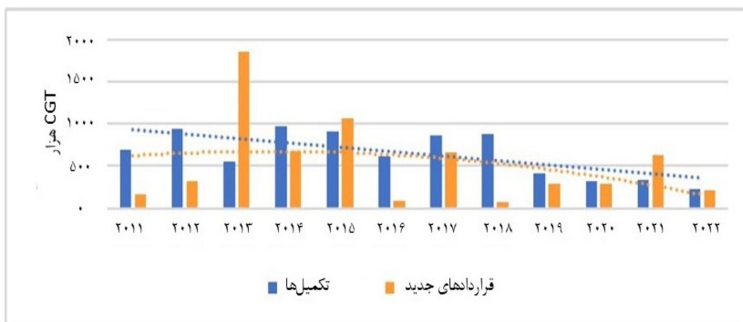
جدول ۱۰ - شرکت های بزرگ کشتی سازی در فیلیپین [۲]

نام شرکت	مکان	مالکیت	امکانات	نیروی انسانی ^{۳۱}
کشتی سازی هرما	باتان	فیلیپین	حوضچه خشک: ۱۵,۰۰۰ تناژ ناخالص حوضچه شناور: ۱,۶۰۰ تناژ ناخالص	دائمی: ۶۰ نفر قراردادی: ۳۵۳ نفر
کشتی سازی سوپیک	سوپیک	سنگاپور	حوضچه خشک: ۵۵۰,۰۰۰ تن وزن مرده	دائمی: ۱۵۲ نفر قراردادی: ۳۰۰ نفر
شرکت سوپیک درای داک	سوپیک	آمریکا	حوضچه شناور: ۱۸,۰۰۰ تن وزن مرده	دائمی: ۳۵ نفر قراردادی: ۰ نفر
کشتی سازی کیل باتانگاس	باتانگاس	سنگاپور	حوضچه خشک: ۴۰۰,۰۰۰ تن وزن مرده	دائمی: ۱۷۰ نفر قراردادی: ۱۸۷ نفر
اف اف کروز	ایلوئیلو	فیلیپین	حوضچه شناور: ۵۰۰ تناژ ناخالص رجیستری ^{۳۲}	دائمی: ۴۳ نفر قراردادی: ۳۵ نفر
صنایع سنگین تسونیشی	سیو	ژاپن	حوضچه شناور: ۲۰,۰۰۰ تن وزن مرده ۱,۶۰۰ تناژ ناخالص	دائمی: ۷۵ نفر قراردادی: ۸۰۴ نفر

۳۱ منظور از نیروی انسانی، کارکنان ماهر و فنی است.

۳۲ Gross Register Tonnage (GRT): یک واحد قدیمی برای اندازه گیری حجم کل داخلی کشتی بر اساس ثبت رجیستری است

در طول ۱۲ سال گذشته، تولید شناورهای اقیانوس‌پیما در فیلیپین و سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های این کشور، متناسب با تحولات بازار کشتی‌سازی نوسان داشته‌اند. از نظر میزان تکمیل شناورها بر اساس تناژ ناخالص همگن، تولید آن‌ها از ۸۷۳,۱۴۱ واحد در سال ۲۰۱۸ به ۴۰۶,۴۸۶ واحد در سال ۲۰۱۹ کاهش چشم‌گیری یافت که نشان‌دهنده‌ی ورشکستگی کشتی‌سازی هانجین سوپیک بود. هرچند سفارشات جدید بر مبنای تناژ ناخالص همگن از سال ۲۰۱۸ روندی صعودی داشته‌اند، اما هم میزان شناورهای تکمیل‌شده و هم قراردادهای جدید در سال ۲۰۲۲ نسبت به سال ۲۰۲۱ کاهش یافته است. این روند در نمودار شکل ۷ قابل مشاهده است.

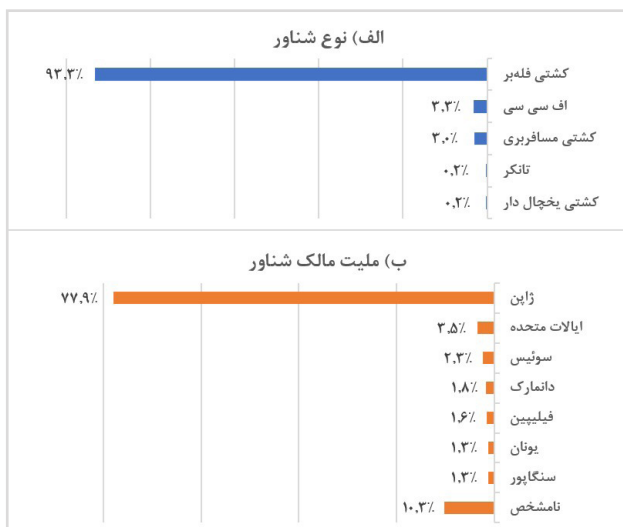


شکل ۷ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی فیلیپین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

کشتی‌سازی‌های فیلیپین در ۱۲ سال گذشته انواع مختلفی از شناورها شامل کشتی‌های فله‌بر، کشتی‌های کانتینربر، تانکرها، کشتی‌های حمل گاز، کشتی‌های مسافربری، کشتی‌های یخچال‌دار و شناورهای خدمات فراساحل را تولید کرده‌اند که جزئیات و سهم یک در جدول ۱۱ آمده است. کشتی‌های فله‌بر و کانتینربر که انواع اصلی شناورهای تولیدی کشتی‌سازی‌های فیلیپین بوده‌اند، نزدیک به ۹۰ درصد از کل تناژ ناخالص همگن تحویلی در این ۱۲ سال را تشکیل می‌دهند. در طول ۵ سال گذشته، کشتی‌سازی‌های فیلیپین سفارشات برای ساخت شناورهای اقیانوس‌پیما با مجموع ۱,۴۸۶,۸۸۷ تناژ ناخالص همگن دریافت کرده‌اند. بیش از ۹۰ درصد این قراردادهای جدید مربوط به کشتی‌های فله‌بر بوده‌است که مطابق شکل ۸، مالکان کشتی ژاپنی با سهم ۷۷/۹ درصدی از تناژ ناخالص همگن این قراردادهای پیش‌تاز بوده‌اند.

جدول ۱۱ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در فیلیپین، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
کشتی فله‌بر	۴,۵۲۰	۵۸/۶ %
اف‌سی‌سی	۲,۴۱۴	۳۱/۳ %
تانکر	۴۳۶	۵/۶ %
کشتی حمل‌گاز	۱۳۶	۲/۱ %
کشتی مسافربری	۱۲۳	۱/۶ %
کشتی یخچال‌دار	۳۱	۰/۴ %
شناور خدمات فراساحل	۱۵	۰/۲ %
سایر انواع کشتی	۱۴	۰/۲ %
مجموع	۷,۷۱۶	۱۰۰ %



شکل ۸ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های فیلیپین بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲) برحسب تناژ خالص همگن [۱]

۴-۲-۱ اندونزی

۲۵۰ کشتی‌سازی در اندونزی مستقر هستند که عمدتاً در مناطق باتان، جاکارتا، لامپونگ و جاوه شرقی متمرکز شده‌اند. ظرفیت تولید سالانه‌ی کشتی‌سازی‌های اندونزی حدود ۱ میلیون تناژ ناخالص برای ساخت کشتی‌های جدید و ۱۲ میلیون تناژ ناخالص برای تعمیر کشتی‌ها است. در صنعت کشتی‌سازی اندونزی، حدود ۸۰ درصد از کارخانه‌های کشتی‌سازی در رده‌ی کوچک و متوسط طبقه‌بندی می‌شوند. این کشتی‌سازی‌ها معمولاً دارای حداکثر ظرفیت ساخت ۵ هزار تناژ ناخالص برای هر واحد هستند و بیشتر در ساخت شناورهای سبک، تعمیرات و خدمات فنی فعالیت دارند. در مقابل، تنها تعداد محدودی کشتی‌سازی بزرگ در این کشور فعال‌اند که مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از شرکت پی‌تی‌پال^{۳۳} و شرکت پی‌تی‌داک دان پرکاپالان کوجا بحری^{۳۴}. هر دو شرکت دولتی بوده و توانایی ساخت کشتی‌های تجاری و نظامی را در مقیاس بزرگ دارا هستند و نقش مهمی در تأمین نیازهای دریایی و دفاعی اندونزی ایفا می‌کنند.

جدول ۱۲ - معرفی دو کشتی‌سازی بزرگ اندونزی

امکانات	مالکیت	دسته‌بندی
- کشتی‌سازی نظامی، کشتی‌سازی تجاری و تعمیر کشتی؛ - ظرفیت تولید: ۱۶۰۰ تن در ماه یا معادل ۳ کشتی در سال (دو نفتکش ۳۰ هزار تن وزن مرده و یک نفتکش ۱۷۵۰۰ تن وزن مرده)؛ - کشتی‌های فله‌بر تا ۵۰ هزار تن وزن مرده؛ - کشتی‌های کانتنربر تا ۱۶۰۰ واحد^{۳۵}؛ - نفتکش‌ها تا ۳۰ هزار تن وزن مرده؛ - کشتی‌های مسافری تا ۵۰۰ مسافر و سایر انواع شناور.	شرکت دولت	پی‌تی‌پال اندونزی
- کشتی‌سازی تجاری و تعمیر کشتی، کشتی‌سازی نظامی؛ - ساخت کشتی تا ۱۷۵۰۰ تن ظرفیت بارگیری (تناژ ناخالص) و تعمیر کشتی تا ۳۰ هزار تن ظرفیت بارگیری (تناژ ناخالص).	شرکت دولت	پی‌تی‌داک دان پرکاپالان کوجا بحری

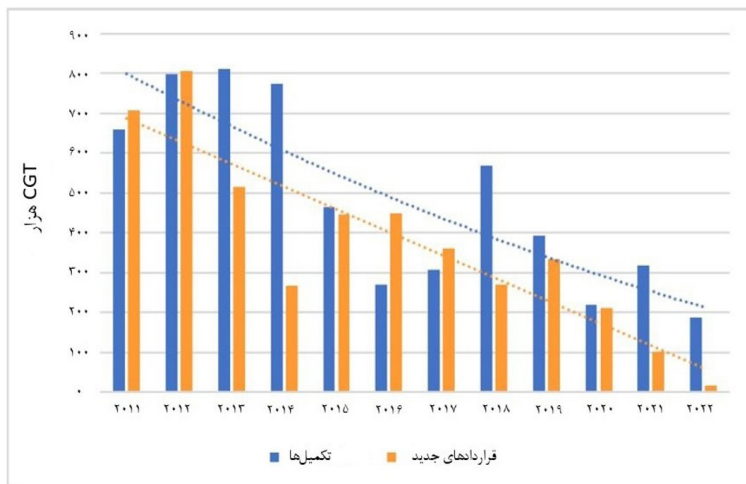
مطابق شکل ۹، در طول ۱۲ سال گذشته، تولید شناورهای اقیانوس‌پیما در اندونزی و سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های این کشور به‌طور پیوسته کاهش یافته است. در سال ۲۰۲۲، قراردادهای

^{۳۳} PT PAL

^{۳۴} PT Dok Dan Perkapalan Kodja Bahari

^{۳۵} Twenty-foot Equivalent Unit (TEU): یک واحد اندازه‌گیری استاندارد برای ظرفیت کانتنری کشتی‌ها است که بر پایه‌ی حجم یک کانتنر ۲۰ فوتی (۶.۱ متری) تعریف شده است.

نسبت به سال قبل، ۸۳ درصد و تکمیل شده‌ها ۴۱ درصد کاهش داشته است.



شکل ۹ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس پیمای توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی اندونزی، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

کشتی‌سازی‌های اندونزی در طی ۱۲ سال گذشته انواع مختلفی از شناورها شامل یدک‌کش، کشتی مسافربری، شناور خدمات فراساحل، تانکر، کشتی حمل بار خشک، کشتی فله‌بر، شناور بویه و فانوس دریایی و شناورهای عملیاتی-تعمیراتی تولید کرده‌اند که جزئیات آن در جدول ۱۳ آمده است؛ یدک‌کش‌ها ۵۳ درصد از کل تناژ ناخالص همگن تحویلی در اندونزی را تشکیل می‌دهند. این یدک‌کش‌ها معمولاً در بنادر کوچکی استفاده می‌شوند که برای کشتی‌های معمولی قابل دسترسی نیست.

اندونزی در ۱۲ سال گذشته بزرگ‌ترین تولیدکننده یدک‌کش در جهان بوده است و پس از آن کشور چین و مالزی قرار دارند. به دلیل تقاضای بالا برای حمل‌ونقل مواد فله بین جزایر، اندونزی با دارا بودن حدود ۳,۶۰۰ فروند یدک‌کش، بزرگ‌ترین ناوگان یدک‌کش جهان را در اختیار دارد. پیش‌بینی می‌شود تعداد یدک‌کش‌های داخلی در ۵ سال آینده با ارتقای بنادر و افزایش تقاضا برای حمل مواد فله به‌ویژه زغال‌سنگ، رشد بیشتری داشته باشد. بنابراین به نظر می‌رسد تقاضای بالای داخلی برای یدک‌کش سهم قابل‌توجهی در رشد سازندگان یدک‌کش اندونزی داشته است و این موضوع در جدول ۱۴ به وضوح مشاهده می‌شود.

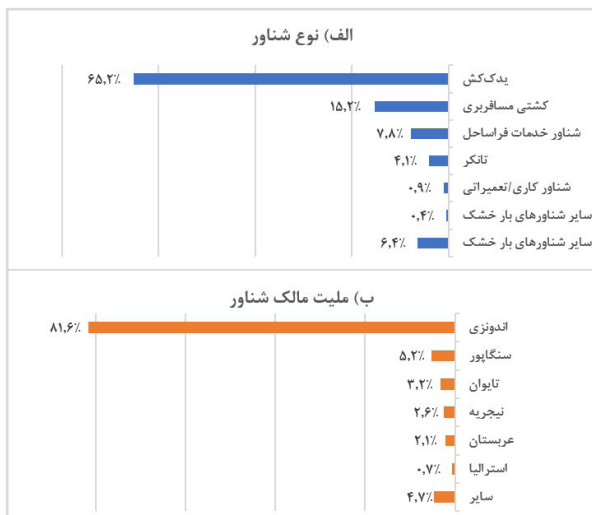
جدول ۱۳ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیما تکمیل‌شده بر اساس نوع کشتی در اندونزی، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
یدک‌کش	۳,۰۸۳	۵۳/۴ %
کشتی مسافربری	۹۸۲	۱۷/۰ %
شناور خدمات فراساحل	۶۱۰	۱۰/۶ %
تانکر	۴۸۸	۸/۴ %
سایر شناورهای بار خشک	۴۷۸	۸/۳ %
اف‌سی‌سی	۴۷	۰/۸ %
کشتی فله‌بر	۹	۰/۲ %
شناور بویه یا فانوس دریایی	۳۵	۰/۶ %
شناور عملیاتی-تعمیراتی	۳۵	۰/۶ %
سایر انواع کشتی	۹	۰/۲ %
مجموع	۵,۷۷۷	۱۰۰ %

جدول ۱۴ - تکمیل یدک‌کش‌ها بر اساس کشورهای سازنده (۲۰۱۱-۲۰۲۲) [۱]

کشور	تناژ ناخالص همگن (هزار)	از کل جهان
اندونزی	۳,۰۸۷	۲۸/۱ %
چین	۲,۱۴۳	۱۹/۵ %
مالزی	۱,۱۹۱	۱۰/۸ %
آمریکا	۵۸۱	۵/۳ %
ترکیه	۶۸۱	۶/۲ %
هلند	۳۷۰	۳/۴ %
ویتنام	۳۴۶	۳/۲ %
ژاپن	۳۳۳	۳/۰ %
برزیل	۲۳۹	۲/۲ %
اسپانیا	۱۸۹	۱/۷ %
سایر (۴۳ کشور)	۱,۸۲۰	۱۶/۶ %
مجموع	۱۰,۹۸۰	۱۰۰ %

مطابق شکل ۱۰، در ۵ سال گذشته، بیش از نیمی از سفارش‌های جدید ثبت شده در کشتی‌سازی‌های اندونزی به ساخت یک‌کشی‌ها اختصاص داشته است. علاوه بر این، برخلاف کشورهای همسایه مانند فیلیپین و ویتنام، حدود ۸۲ درصد از مجموع سفارش‌های جدید در اندونزی، توسط مالکان داخلی ثبت شده‌اند.



شکل ۱۰ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های اندونزی بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲)
بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

۱-۲-۵ فرانسه

بر اساس گزارش اتحادیه‌ی صنایع دریایی فرانسه^{۳۶}، در سال ۲۰۲۲، کل درآمد صنعت دریایی فرانسه به ۱۳/۵ میلیارد یورو رسید که در مقایسه با ۱۳/۲ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۱ افزایش اندکی را نشان می‌دهد. ۵۴ درصد از این درآمد مربوط به بازارهای بین‌المللی بوده، در حالی که این سهم در سال ۲۰۲۱، معادل ۵۲ درصد بود. البته نسبت صادرات به درآمد در بخش‌های مختلف این صنعت متفاوت است؛ به‌طوری‌که در بخش نظامی، ۳۹ درصد از درآمد سال ۲۰۲۲ از محل صادرات به دست آمده، اما این رقم در بخش غیرنظامی به ۸۹ درصد رسیده است. جدول ۱۵ این آمار را با وضوح بیشتری ارائه می‌کند.

۳۶ - Groupe d'Information sur les Armes Navales (GICAN)

جدول ۱۵ - آمار کلیدی صنعت کشتی‌سازی فرانسه در سال ۲۰۲۲ [۲]

درآمد: ۱۳/۵ میلیارد یورو	
فعالیت صنعت کشتی‌سازی فرانسه بر اساس بازار (بر حسب درآمد، درصد)	فعالیت صنعت کشتی‌سازی فرانسه بر اساس نوع فعالیت و بازار (بر حسب درآمد، درصد)
داخلی: ۴۶ درصد	نظامی: داخلی: ۶۱ درصد - صادرات: ۳۹ درصد
صادرات: ۵۴ درصد	غیرنظامی: داخلی: ۱۱ درصد - صادرات: ۸۹ درصد

جدول ۱۶ فهرستی از مهم‌ترین کارخانجات کشتی‌سازی فرانسه را بر اساس زمینه‌های اصلی فعالیت‌شان ارائه می‌دهد. عمده‌ی کشتی‌سازی‌های فرانسوی در زمینه‌ی تولید هر دو نوع کشتی‌های نظامی و غیرنظامی فعال هستند؛ البته برخی کشتی‌سازی‌ها مانند ناوال گروپ فقط به بخش نظامی اختصاص دارند. به‌جز کشتی‌سازی‌های بخش نظامی، کارخانه‌ی کشتی‌سازی آتلانتیک^{۳۷} بزرگ‌ترین کشتی‌سازی فرانسه محسوب می‌شود و پس از آن شرکت‌های پیریو^{۳۸} و اویسنا^{۳۹} قرار دارند.

جدول ۱۶ - کشتی‌سازی‌های اصلی فرانسه

تعمیرگاه کشتی	دفاعی	غیرنظامی و نظامی
موناکو مارین، شانتیه ناوال دو مارس، دامن شیپ ریپیر برست، دامن شیپ ریپیر دانکرک	ناوال گروپ ^{۴۰} ، صنایع مکانیکی نورماندی ^{۴۱} ، کرشپ ^{۴۲} ، یوفاست ^{۴۳}	شانتیه دو آتلانتیک، پیریو، اویسنا، سوکارنام ^{۴۰} ، شانتیه ناوال کوآش ^{۴۱} ، زودیاک میلیرو اینترنشنال ^{۴۲} ، یفینور ^{۴۳}

علی‌رغم رکود بازار جهانی کشتی‌سازی پس از بحران مالی جهانی، فعالیت کشتی‌سازی‌های فرانسه به‌سرعت در حال بهبود بوده است. کارخانه‌ی کشتی‌سازی آتلانتیک از سال ۲۰۱۰ سفارش‌های متعددی

۳۷ Chantiers de l'Atlantique

۳۸ PIRIOU

۳۹ OCEA S.A

۴۰ Socarenam

۴۱ Chantier Naval COUACH (CNC)

۴۲ ZODIAC MILPRO International

۴۳ EFINOR

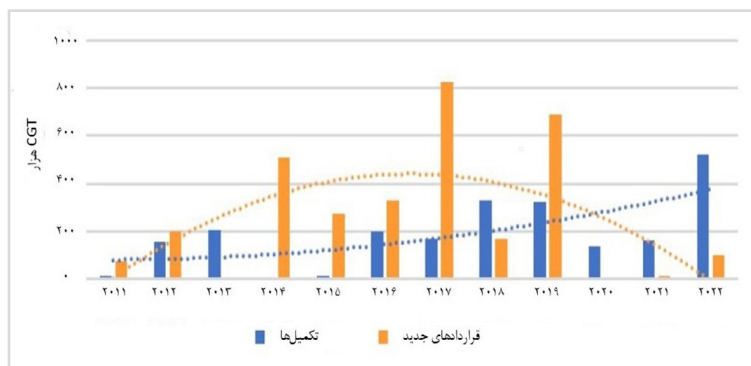
۴۴ Naval group

۴۵ Constructions Mécaniques de Normandie (CMN)

۴۶ Kership

۴۷ UFAST

برای کشتی‌های کروز بزرگ دریافت کرده است. با این حال، به دلیل تأثیر همه‌گیری کرونا بر بازار ساخت کشتی‌های کروز، بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱، کشتی‌سازی‌های فرانسه، هیچ سفارشی برای کشتی‌های کروز دریافت نکردند. در سال ۲۰۲۲، کشتی‌سازی‌های فرانسه ۵ فروند شناور تجاری اقیانوس‌پیما با ظرفیت بیش از ۱۰۰ تناژ ناخالص دریافت کردند که شامل ۲ فروند کشتی کروز می‌شد. در مجموع، در مقایسه با سال ۲۰۲۱، تحویل‌ها سه برابر و قراردادهای جدید هشت برابر افزایش یافته‌اند مطابق جدول ۱۷، کشتی‌های کروز مهم‌ترین نوع کشتی‌های ساخته‌شده در فرانسه هستند و طی ۱۲ سال گذشته، ۹۶ درصد از کل ظرفیت ناخالص تحویلی را به خود اختصاص داده‌اند؛ فرانسه پس از ایتالیا و آلمان، سومین سازنده بزرگ کشتی‌های کروز در جهان محسوب می‌شود. در این میان، ۹۷ درصد از سفارش‌های جدید کشتی‌های کروز از طرف مالکان سوئیسی و آمریکایی بوده است



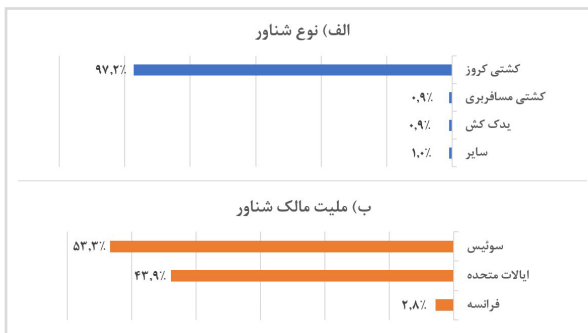
شکل ۱۱ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی فرانسه، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

جدول ۱۷ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در فرانسه، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
کشتی مسافربری	۳۲	۱/۴ %
کشتی کروز	۲,۱۳۵	۹۶/۲ %
شناور یدک‌کش	۱۸	۰/۸ %
شناور خدمات فراساحل	۹	۰/۴ %
سایر انواع کشتی	۲۴	۱/۱ %
مجموع	۲,۲۱۹	۱۰۰ %

جدول ۱۸ - تکمیل کشتی‌های کروز بر اساس کشورهای سازنده، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

کشور	تناژ ناخالص همگن (هزار)	از کل جهان
ایتالیا	۵,۰۶۴	۳۷,۳ %
آلمان	۳,۶۰۲	۲۶,۵ %
فرانسه	۲,۱۳۵	۱۵,۷ %
فنلاند	۱,۳۸۱	۱۰,۲ %
نروژ	۵۱۷	۳,۸ %
ژاپن	۲۶۶	۲,۰ %
سایر (۴۳ کشور)	۶۰۳	۴,۴ %
مجموع	۱۳,۵۶۹	۱۰۰ %



شکل ۱۲ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های فرانسه بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲)
بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

۲-۶-۱ تایوان

طبق اعلام وزارت امور کشور تایوان، تا سال ۲۰۱۹، تعداد ۱۸۸ واحد کشتی‌سازی در این منطقه فعال بوده‌اند که در مجموع ۷,۴۴۲ نفر در آن‌ها اشتغال داشته‌اند. ۸۶ درصد از این کسب‌وکارها در دسته‌ی کوچک قرار می‌گیرند و کمتر از ۵۰ نفر نیروی کار دارند. شرکت بین‌المللی کشتی‌سازی تایوان^{۴۸} بزرگ‌ترین کشتی‌ساز در تایوان محسوب می‌شود که دارای

۴۸ China Shipbuilding Corporation (CSBC): این شرکت ابتدا با همین نام در تایوان شناخته می‌شد، اما پس از مدتی به شکل امروزی یعنی CSBC Corporation, Taiwan تغییر نام داد.

دو کشتی‌سازی بزرگ در شهرهای کی‌لونگ و کائوسیونگ می‌باشد. این شرکت در سال ۲۰۰۸ از طریق عرضه‌ی عمومی اولیه به‌طور جزئی خصوصی‌سازی شد، اما دولت تایوان همچنان بزرگ‌ترین سهام‌دار آن باقی مانده است.

جدول ۱۹ - طبقه‌بندی صنعت کشتی‌سازی تایوان [۳]

طبقه‌بندی	کشتی‌سازی‌ها	حوزه‌های فعالیت
بزرگ	کشتی‌سازی‌های کائوسیونگ و کی‌لونگ متعلق به سی‌اس‌بی‌سی	ساخت کشتی‌های کانتینر، فله‌بر، تانکرهای نفتی و کشتی‌های نظامی و گشتی
متوسط	سی‌آی‌تی‌آی‌سی ^{۴۹} ، کوتینگ ^{۵۰} ، لونگده ^{۵۱} ، سانیانگ ^{۵۲} ، شین‌شنگ‌فا ^{۵۳} ، جیا‌هونگ ^{۵۴} و یونیلای ^{۵۵}	ساخت کشتی‌های اداری، فله‌بر، کشتی‌های حمل‌ونقل، شناورهای خدمات بندری، شناورهای کاری، یخت و قایق‌های ماهیگیری
کوچک	-	مشغول در تولید قایق‌های ماهیگیری و تعمیر کشتی

در طی ۱۲ سال گذشته، میزان تکمیل ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما در تایوان و همچنین سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های این منطقه، از نظر تناژ ناخالص همگن روندی کاهشی را نشان می‌دهد. در مقایسه با سال ۲۰۱۱، میزان تکمیل ساخت در سال ۲۰۲۲ به میزان ۹۹ درصد کاهش یافته و سفارش‌های جدید در سال ۲۰۲۱ نیز ۹۵ درصد کاهش داشته‌اند.

انواع کشتی‌هایی که بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۲ در تایوان ساخته شده‌اند شامل کشتی‌های کانتینر، فله‌بر، شناورهای خدمات فراساحلی، نفتکش، یدک‌کش، کشتی‌های باری خشک، کشتی‌های یخچال‌دار و کشتی‌های مسافری بوده‌اند. اگرچه کارخانجات کشتی‌سازی تایوان انواع مختلفی از کشتی‌ها را تولید می‌کنند، اما صنعت کشتی‌سازی این کشور، به دلیل توانایی شرکت CSBS در ساخت کشتی‌های کانتینر با ظرفیت بالا و قیمت رقابتی شناخته می‌شود. این شرکت طی ۱۲ سال گذشته، ۶۴ فروند کشتی کانتینر با مجموع ۱/۸ میلیون تناژ ناخالص همگن تولید کرده است. این موضوع باعث شده تا تایوان به‌عنوان چهارمین کشور بزرگ دنیا در ساخت کشتی‌های کانتینر، پس

۴۹ China International Trust and Investment Corporation (CITIC)

۵۰ Coating

۵۱ Longde

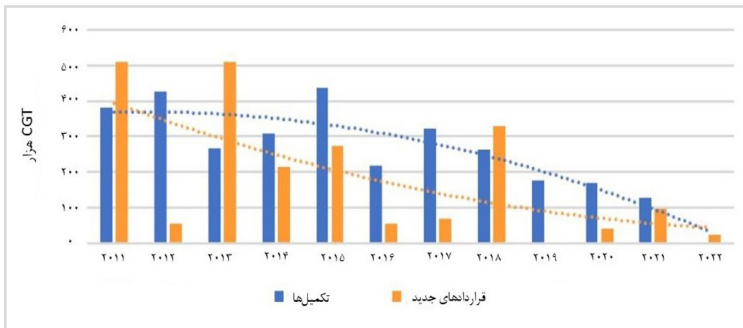
۵۲ Sanyang

۵۳ Xinshengfa

۵۴ Jiahong

۵۵ Unilai

از کره جنوبی، چین و ژاپن شناخته شود. سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های تایوان عمدتاً شامل ساخت کشتی‌های کانتینریر، فله‌بر و شناورهای خدمات فراساحلی می‌شود. به‌طور خاص، شرکت CSBS قراردادهای مربوط به کشتی‌های کانتینریر و فله‌بر را دریافت می‌کند. مطابق شکل ۱۴، تقریباً ۱۰۰ درصد این سفارش‌ها از سوی مالکان کشتی تایوانی بوده‌اند. تا ژانویه ۲۰۲۳، تایوان دهمین ناوگان بزرگ دنیا را در اختیار داشته که معادل ۴۰/۳ میلیون تناژ ناخالص بوده است.



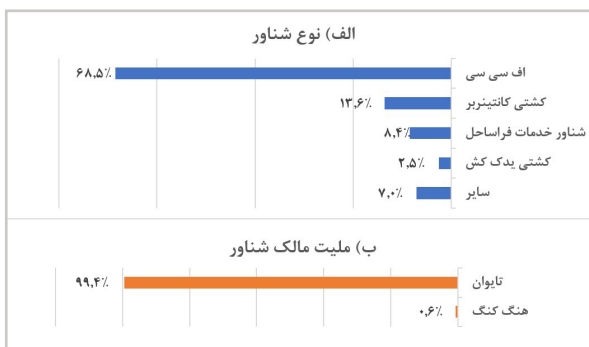
شکل ۱۳ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی تایوان، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

جدول ۲۰ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در تایوان، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
کانتینریر	۲,۴۳۵	۷۸/۵ %
کشتی فله‌بر	۳۱۳	۱۰/۱ %
شناور خدمات فراساحل	۱۴۹	۴/۸ %
تانکر	۷۷	۲/۵ %
یدک‌کش	۳۶	۱/۲ %
سایر شناورهای بار خشک	۲۶	۰/۸ %
کشتی یخچال‌دار	۲۳	۰/۷ %
کشتی مسافربری	۱۸	۰/۶ %
سایر انواع کشتی	۲۵	۰/۸ %
مجموع	۳,۱۰۱	۱۰۰ %

جدول ۲۱ - تکمیل کشتی‌های کانتینربر بر اساس کشورهای سازنده، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

کشور	تناژ ناخالص همگن (هزار)	از کل جهان
کره جنوبی	۳۵,۹۱۲	۴۸,۶ %
چین	۲۵,۳۴۲	۳۴,۳ %
ژاپن	۶,۷۰۶	۹,۱ %
تایوان	۲,۴۳۵	۳,۳ %
فیلیپین	۲,۴۱۴	۳,۳ %
رومانی	۵۹۶	۰,۸ %
سایر (۱۲ کشور)	۵۰۰	۰,۷ %
مجموع	۷۳,۹۰۵	۱۰۰ %

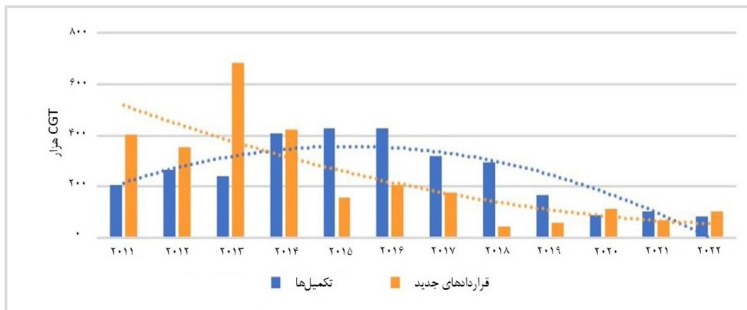


شکل ۱۴ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های تایوان بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

۷-۲-۱ آمریکا

بر اساس گزارش اداره‌ی دریانوردی آمریکا در سال ۲۰۲۱، ۱۵۴ کشتی‌سازی در ۲۹ ایالت فعال بوده‌اند و بیش از ۳۰۰ کشتی‌سازی دیگر نیز یا در زمینه‌ی تعمیر کشتی فعالیت داشته‌اند یا توانایی ساخت کشتی را داشته‌اند، اما به‌طور مستقیم در تولید کشتی فعال نبوده‌اند. در سال ۲۰۱۹، کل درآمد صنعت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی آمریکا به ۲۷/۹ میلیارد دلار رسید که ۷۸/۷ درصد از این درآمد، از ساخت و تعمیر کشتی‌های نظامی به دست آمده است. در طول ۱۲ سال گذشته، تولید شناورهای

اقیانوس‌پیما در آمریکا در سال ۲۰۱۶ با ۴۲۹,۷۹۹ تناژ ناخالص همگن به اوج خود رسیده و پس از آن روند نزولی داشته است. همچنین، مطابق شکل ۱۵، سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های آمریکایی از سال ۲۰۱۳ روندی کاهشی را نشان می‌دهند. انواع کشتی‌های تولیدشده در آمریکا در ۱۲ سال گذشته شامل شناورهای خدمات فراساحل، یدک‌کش‌ها، تانکرها، کشتی‌های مسافربری یا کروز، کشتی‌های رورو^{۵۶}، کشتی‌های کانتینربر و لایروب‌ها بوده‌اند که جزئیات آن در جدول ۲۲ قابل مشاهده است.

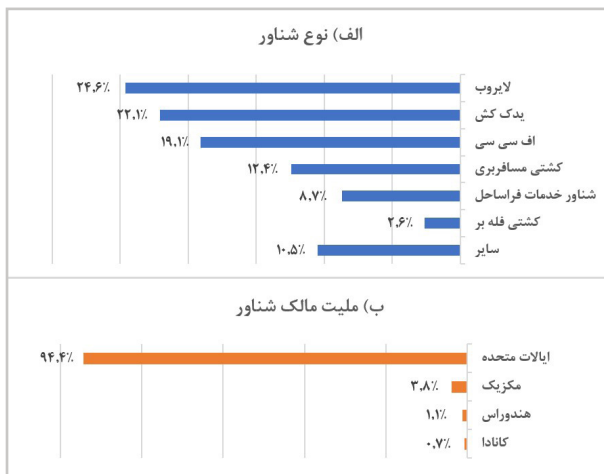


شکل ۱۵ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی آمریکا، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

جدول ۲۲ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در آمریکا، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
شناور خدمات فراساحل	۱,۲۲۰	۴۰/۲ %
یدک‌کش	۵۸۱	۱۹/۱ %
تانکر	۵۵۱	۱۸/۲ %
کشتی مسافربری یا کروز	۳۱۵	۱۰/۴ %
کشتی‌های رو رو	۱۴۰	۴/۶ %
کانتینربر	۱۳۱	۴/۳ %
کشتی لایروب	۵۵	۱/۸ %
سایر انواع کشتی	۴۰	۱/۳ %
مجموع	۳,۰۳۴	۱۰۰ %

سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های آمریکایی عمدتاً شامل لایروب‌ها، یدک‌کش‌ها، کشتی‌های کانتینربر و کشتی‌های مسافربری بوده‌است. این انواع کشتی‌ها ۷۸ درصد از کل تناژ ناخالص همگن درخواستی بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را تشکیل می‌دهند. بیشتر سفارش‌ها از مالکان کشتی آمریکایی بوده‌اند.



شکل ۱۶ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های آمریکا بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲)
بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

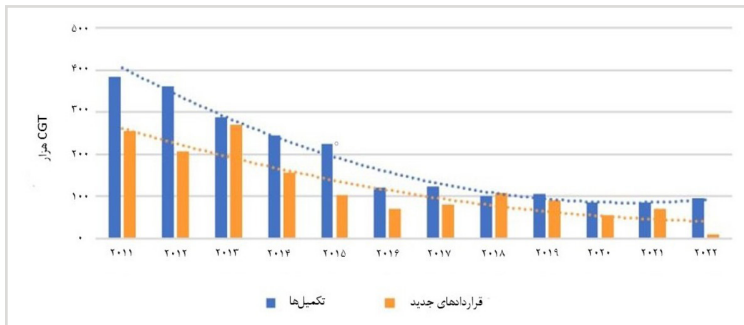
۸-۲-۱ مالزی

طبق گزارش مرجع توسعه‌ی سرمایه‌گذاری مالزی^{۵۷}، ۹۹ کشتی‌سازی ثبت‌شده در این کشور، در زمینه‌ی ساخت و تعمیر کشتی فعالیت دارند. از این تعداد، ۳۱ کشتی‌سازی در شبه‌جزیره‌ی مالزی و ۶۸ کشتی‌سازی در ایالات صباح و ساراواک قرار دارند. بزرگ‌ترین شرکت کشتی‌سازی مالزی، شرکت مالزیا مارین و هوی اینجینیرینگ^{۵۸} است که یک شرکت دولتی متعلق به گروه پتروناس، شرکت نفتی مالزی تحت مالکیت دولت می‌باشد. طبق آمار سال ۲۰۲۱، مساحت کل کارگاه‌ها ۲ میلیون مترمربع بوده که منجر به درآمدزایی حدود ۳ میلیون دلار و اشتغال‌آفرینی برای ۲,۶۴۹ نفر شده است.

^{۵۷} Malaysian Investment Development Authority (MIDA)

^{۵۸} Malaysia Marine and Heavy Engineering (MMHE)

در طول ۱۲ سال گذشته، تولید شناورهای اقیانوس‌پیما در مالزی و سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های این کشور بر اساس تناژ ناخالص همگن به‌طور پیوسته کاهش یافته است. در مقایسه با سال ۲۰۱۱، میزان تحویل‌ها در سال ۲۰۲۲، ۷۵ درصد و سفارشات جدید ۹۶ درصد کاهش را نشان می‌دهد.

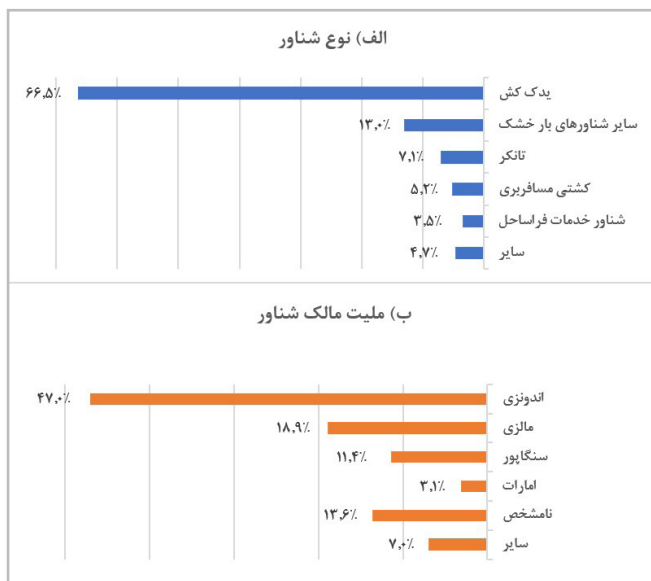


شکل ۱۷ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی مالزی، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

یدک‌کش‌ها، شناورهای فراساحلی و کشتی‌های حمل بار خشک، انواع اصلی شناورهای تولیدشده در مالزی در ۱۲ سال گذشته بوده‌اند. در این میان، یدک‌کش‌ها با سهم ۵۴ درصدی از کل تناژ ناخالص همگن تحویلی در مالزی بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۲ در رتبه‌ی اول قرار دارند. مالزی پس از اندونزی و چین، سومین سازنده‌ی بزرگ یدک‌کش در جهان محسوب می‌شود. سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های مالزی عمدتاً شامل یدک‌کش‌ها بوده که حدود ۶۷ درصد از کل تناژ ناخالص همگن قراردادی بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را تشکیل می‌دهند. حدود ۷۷ درصد از این سفارش‌ها متعلق به مالکان کشتی از کشورهای اندونزی، مالزی و سنگاپور بوده است.

جدول ۲۳ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در مالزی، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
یدک‌کش	۱,۱۹۱	۵۳/۵ %
شناور خدمات فراساحل	۵۱۸	۲۳/۳ %
سایر شناورهای بار خشک	۲۵۷	۱۱/۵ %
کشتی مسافربری	۶۸	۳/۰ %
تانکر	۶۰	۲/۷ %
کشتی فله‌بر	۳۸	۱/۷ %
کشتی لایروب	۳۲	۱/۴ %
کشتی‌های رو رو	۱۱	۰/۵ %
سایر انواع کشتی	۵۰	۲/۳ %
مجموع	۲,۲۲۴	۱۰۰ %

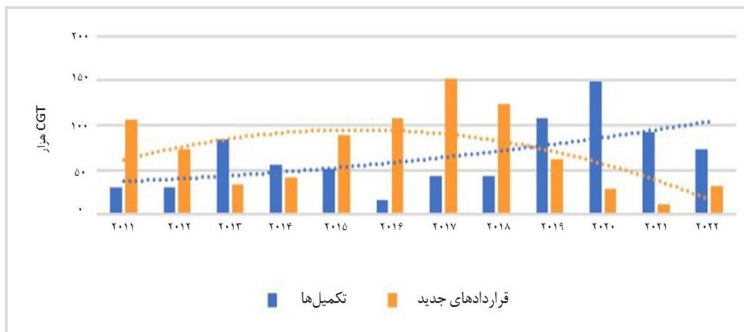


شکل ۱۸ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های مالزی بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲) بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

۹-۲-۱ بنگلادش

در بنگلادش، دو شرکت بزرگ کشتی‌سازی دولتی، شامل وسترن مارین و آناندا لیمیتد فعالیت دارند. این دو شرکت انواع مختلف شناورها را تولید و عرضه می‌کنند و نقش مهمی در توسعه‌ی صنعت دریانوردی کشور ایفا می‌نمایند. مساحت کشتی‌سازی وسترن مارین بیش از ۴۲۰ هزار مترمربع و مساحت تولیدی کارخانه‌ی لیمیتد معادل ۸۰ هزار مترمربع است.

در ۱۲ سال گذشته، تولید شناورهای اقیانوس‌پیما در بنگلادش و سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های این کشور نوسانات قابل‌توجهی داشته است. بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ تولید شناورها روندی رو به رشد داشته، اما در سال ۲۰۲۲ با کاهش ۵۱ درصدی مواجه شده است. از سوی دیگر، اگرچه قراردادهای جدید از سال ۲۰۱۷ روند نزولی داشته است، اما در سال ۲۰۲۲ نسبت به سال ۲۰۲۱ حدود ۲/۷ برابر افزایش یافت.



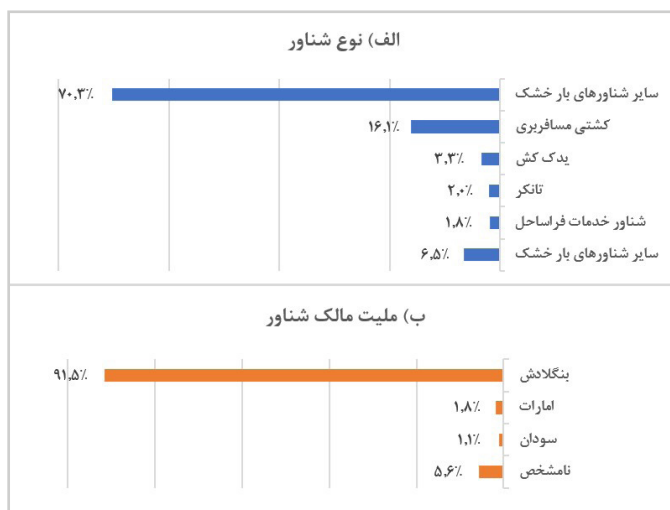
شکل ۱۹ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی بنگلادش، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

کشتی‌سازی‌های بنگلادش در ۱۲ سال گذشته انواع مختلفی از شناورها از جمله کشتی‌های حمل بار خشک، تانکرها، کشتی‌های حمل گاز، لایروب‌ها و کشتی‌های مسافربری تولید کرده‌اند. در میان این‌ها، کشتی‌های حمل بار قله خشک و تانکرها انواع اصلی شناورهای تولیدی این کشور بودند که ۸۹ درصد از کل تناژ ناخالص همگن تحویلی در بنگلادش بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۲ را تشکیل می‌دهند.

سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های بنگلادش عمدتاً شامل کشتی‌های حمل بار قله خشک بوده که حدود ۷۰ درصد از کل تناژ ناخالص همگن قراردادی بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را تشکیل می‌دهد. حدود ۹۲ درصد از این سفارش‌های اخیر متعلق به مالکان داخلی بوده است.

جدول ۲۴ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در بنگلادش، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
فله‌بر	۴۴۳	۵۶٫۹ %
تانکر	۲۴۹	۳۲٫۰ %
کشتی حمل گاز	۴۳	۵٫۶ %
کشتی لایروب	۱۸	۲٫۳ %
کشتی مسافربری	۸	۱٫۰ %
کانتینربر	۷	۰٫۹ %
سایر انواع کشتی	۱۰	۱٫۳ %
مجموع	۷۷۸	۱۰۰ %



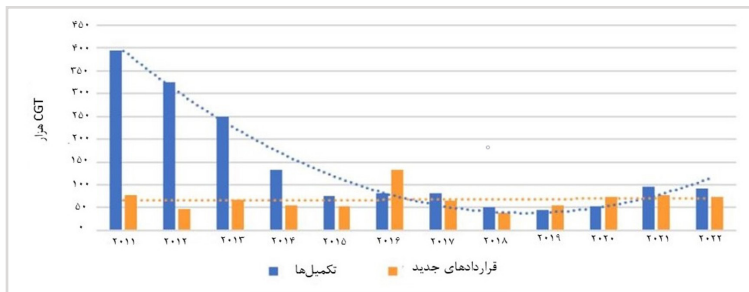
شکل ۲۰ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های بنگلادش بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲)
بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

۱۰-۲-۱ هند

در حال حاضر، هند دارای ۲۸ شرکت کشتی‌سازی است که شامل ۶ شرکت در بخش عمومی مرکزی، ۲ شرکت تحت مالکیت دولت‌های ایالتی و ۲۰ شرکت در بخش خصوصی می‌باشد. براساس گزارش

وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراهه‌های هند در مارس ۲۰۲۱، در میان شرکت‌های بخش عمومی، کشتی‌سازی کوچین^{۵۹} با ظرفیت ساخت ۱۱۰ هزار تناژ ناخالص، بالاترین ظرفیت را دارا بوده است و پس از آن، کشتی‌سازی هندوستان^{۶۰} با ظرفیت ۸۰ هزار تناژ ناخالص قرار داشته است. شرکت کوچین تحت نظارت وزارت کشتیرانی و کشتی‌سازی هندوستان تحت کنترل وزارت دفاع فعالیت می‌کند. در بخش خصوصی، کشتی‌سازی شوفت^{۶۱} با ظرفیت ساخت ۹ هزار تناژ ناخالص، بیشترین ظرفیت را در میان شرکت‌های خصوصی به خود اختصاص داده است.

در طول ۱۲ سال گذشته، تولید شناورهای اقیانوس‌پیما در هند و سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های این کشور نوسانات قابل توجهی داشته است. در سال ۲۰۲۰ و تحت تأثیر همه‌گیری کرونا، تحویل‌ها بر اساس تناژ ناخالص همگن نسبت به سال ۲۰۱۹، ۷۱ درصد کاهش یافته و سفارشات جدید ۴۰ درصد کاهش را تجربه کرد. در سال ۲۰۲۱، تحویل‌ها نسبت به سال ۲۰۲۰ با افزایش جزئی همراه بود اما سفارشات جدید به روند نزولی خود ادامه داد.



شکل ۲۱ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی هند، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

انواع اصلی کشتی‌های تولیدشده در هند در ۱۲ سال گذشته شامل کشتی‌های حمل بار فله خشک، شناورهای فراساحلی، کشتی‌های فله‌بر و کشتی‌های مسافربری بوده است. این چهار نوع ۹۲ درصد از کل تناژ ناخالص همگن تحویلی در هند بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۲ را تشکیل می‌دهند. سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های هند عمدتاً شامل کشتی‌های حمل بار فله خشک و کشتی‌های مسافربری بوده که حدود ۷۲ درصد از کل تناژ ناخالص همگن قراردادی بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را تشکیل می‌دهند. حدود ۵۶ درصد از این سفارش‌های اخیر متعلق به مالکان داخلی بوده است

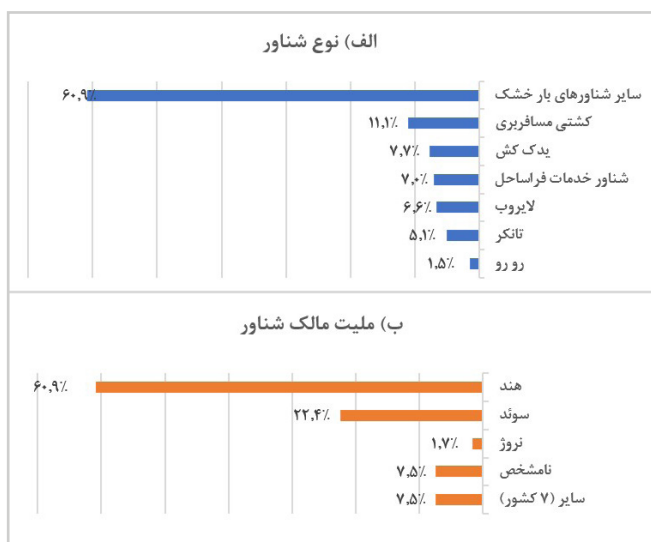
۵۹ Cochin Shipyard Ltd. (CSL)

۶۰ Hindustan Shipyard Ltd. (HSL)

۶۱ Shoft Shipyard Pvt. Ltd.

جدول ۲۵ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در هند، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
سایر شناورهای حمل بار فله خشک	۶۷۶	۴۰/۵ %
شناور خدمات فراساحل	۳۹۵	۲۳/۷ %
کشتی فله‌بر	۲۶۹	۱۶/۱ %
کشتی مسافربری	۱۸۹	۱۱/۳ %
تانکر	۵۶	۳/۴ %
یدک‌کش	۵۰	۳/۰ %
اف‌سی‌سی	۵	۰/۳ %
سایر انواع کشتی	۲۸	۱/۷ %
مجموع	۱,۶۶۸	۱۰۰ %



شکل ۲۲ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های هند بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲)
بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

۱-۲-۱ روسیه

صنعت کشتی‌سازی روسیه به‌شدت به بخش نظامی وابسته است، به‌طوری که حدود ۹۰ درصد از تولیدات این صنعت مربوط به ساخت تجهیزات نظامی است. بزرگ‌ترین هلدینگ کشتی‌سازی در این کشور، شرکت دولتی کشتی‌سازی اُس‌کا^{۶۲} است که تمام سهام آن در اختیار دولت روسیه قرار دارد. این شرکت در سال ۲۰۰۷ تأسیس شد و بیش از ۸۰ درصد از ظرفیت طراحی و تولید صنعت کشتی‌سازی روسیه را در اختیار دارد. اُس‌کا مالک حدود ۴۰ کشتی‌سازی است و نزدیک به ۹۵ هزار نفر در آن مشغول به کار هستند.

پروژه‌ی ساخت مجتمع کشتی‌سازی زوزدا^{۶۳} در خلیج بولشوی کامن با هدف تبدیل‌شدن به بزرگ‌ترین پایگاه کشتی‌سازی روسیه آغاز شد و به‌صورت مرحله‌ای در حال اجراست. مرحله‌ی نخست آن تکمیل و به بهره‌برداری رسیده و امکان ساخت و تحویل برخی شناورها فراهم شده است. با این حال، تکمیل نهایی پروژه که برای سال ۲۰۲۴ برنامه‌ریزی شده بود، با تأخیر مواجه شده است. تحریم‌های بین‌المللی، لغو همکاری برخی شرکای خارجی و مشکلات تأمین مالی از مهم‌ترین عوامل کندی این روند به شمار می‌روند. در حال حاضر، بخشی از سفارش‌ها و پروژه‌های ساخت کشتی در دست اجرا است، اما زوزدا هنوز به ظرفیت کامل طراحی‌شده‌ی خود دست نیافته است. از سال ۲۰۱۶، روند تکمیل کشتی‌های اقیانوس‌پیما و امضای قراردادهای جدید در روسیه رو به رشد بوده است. تعداد کشتی‌های تکمیل‌شده در این کشور از ۸۴،۱۴۲ تناژ ناخالص همگن در سال ۲۰۱۶، به ۲۳۱،۸۲۰ تناژ ناخالص همگن در سال ۲۰۲۰ افزایش چشمگیری پیدا کرد. در همین دوره، حجم قراردادهای جدید نیز از ۹۹،۹۶۹ تناژ ناخالص همگن به ۹۴۷،۶۵۹ تناژ ناخالص همگن رشد قابل‌توجهی داشته است. در سال ۲۰۲۱، هم تعداد کشتی‌های تکمیل‌شده و هم میزان قراردادهای جدید نسبت به سال ۲۰۲۰ کاهش یافت، اما با این وجود، روند کلی از سال ۲۰۱۶ به بعد همچنان صعودی بوده است.

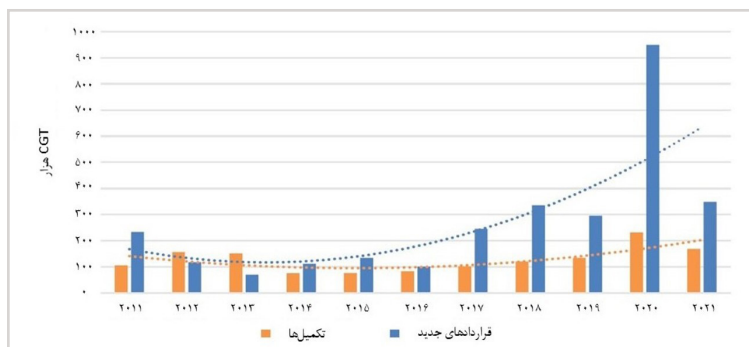
در سال ۲۰۲۱، روسیه تنها ۰/۵۳ درصد از کل کشتی‌های تکمیل‌شده در جهان را به خود اختصاص داد. با این حال، تحریم‌های بین‌المللی که پس از حمله‌ی روسیه به اوکراین اعمال شده‌اند، توان عملیاتی ناوگان دریایی روسیه را محدود کرده است و به احتمال زیاد منجر به کاهش سفارش‌های جدید و کاهش میزان تحویل کشتی در کشتی‌سازی‌های روسی خواهند شد.

۶۲ United Shipbuilding Corporation (USC)

۶۳ Zvezda

جدول ۲۶ - مرور کلی پروژه‌ی مجتمع کشتی‌سازی زوزدا

مکان	ولشوی کامن در منطقه خاور دور روسیه
برنامه‌ی زمان‌بندی	در سال ۲۰۱۵، شرکت مجتمع کشتی‌سازی زوزدا تاسیس شد. در سال ۲۰۱۶، پروژه تحت هدایت دولت فدراسیون روسیه و کنسرسیومی متشکل از روس نفت گاز ^{۶۴} ، روس نفت ^{۶۵} و گازپروم بانک ^{۶۶} آغاز به کار کرد. در همان سال، مراسم رسمی راه‌اندازی خطوط تولید کشتی‌سازی جدید برگزار شد. برنامه‌ریزی اولیه برای تکمیل کامل مجموعه تا پایان سال ۲۰۲۴ بود، اما تأخیرهایی در تحقق آن رخ داده است. برخی شناورها مانند تانکر یخ‌شکن و نفتکش‌های آرکتیک تحویل و به دریا رفته‌است، اما پروژه هنوز به ظرفیت کامل نرسیده است.
ظرفیت تولید	این مجتمع برای ساخت انواع کشتی‌های با ظرفیت بالا طراحی شده است؛ از جمله: نفتکش‌های آفراماکس و وی‌آل‌سی‌سی، کشتی‌های حمل گاز با ظرفیت بزرگ، کشتی‌های یخ‌شکن کلاس قطبی با وزن ناخالص تا ۳۵۰ هزار تن؛ ناخالص، کشتی‌های خاص ماموریتی و دیگر محصولات دریایی.
سهام‌داران اصلی	شرکت دولتی کشتی‌سازی اُس‌کا با سهمی بیش از ۵۰ درصد روس نفت گاز روس نفت گازپروم بانک



شکل ۲۳ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی روسیه، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

۶۴ JSC Rosneftgaz

۶۵ Rosneft

۶۶ Gazprombank

در طول ۱۲ سال گذشته، کشتی‌هایی که در روسیه ساخته شده‌اند شامل انواعی از نفتکش‌ها، کشتی‌های حمل فله خشک، یخ‌شکن‌ها، یدک‌کش‌ها، شناورهای خدمات فراساحلی، کشتی‌های مسافری، لایروب‌ها و کشتی‌های یخچال‌دار بوده‌اند. روسیه در حال حاضر بزرگ‌ترین تولیدکننده یخ‌شکن در جهان است و طی ۱۲ سال گذشته، ۷۷ درصد از کل کشتی‌های یخ‌شکن تولیدشده در جهان بر حسب تناژ ناخالص همگن را به خود اختصاص داده‌است. به‌ویژه در سال ۲۰۲۰، کشتی‌سازی بالتیک که زیرمجموعه‌ی شرکت دولتی کشتی‌سازی اُاس‌کا است، یک یخ‌شکن هسته‌ای با نام آرْتیک^{۶۷} را به شرکت آتوم‌فلوت^{۶۸} تحویل داد؛ شرکتی که تنها ناوگان فعال یخ‌شکن‌های هسته‌ای جهان را در اختیار دارد. این یخ‌شکن، نخستین شناور از سری جدید یخ‌شکن‌های هسته‌ای روسیه با عنوان «پروژه ۲۲۲۰» به‌شمار می‌رود.

جدول ۲۷ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در روسیه، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
تانکر	۵۲۸	۳۷/۴ %
سایر شناورهای حمل بار فله خشک	۵۴۱	۳۸/۳ %
یخ‌شکن	۱۲۱	۸/۶ %
یدک‌کش	۸۶	۶/۱ %
کشتی مسافری	۶۳	۴/۵ %
شناور خدمات فراساحل	۴۰	۲/۸ %
شناور لایروب	۲۱	۱/۵ %
کشتی یخچال‌دار	۲	۰/۱ %
سایر انواع کشتی	۹	۰/۶ %
مجموع	۱,۴۱۲	۱۰۰ %

سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های روسیه عمدتاً بر ساخت کشتی حمل گاز، کشتی‌های حمل کالای فله خشک، نفتکش‌ها و یخ‌شکن‌ها متمرکز بوده‌است. این نوع کشتی‌ها در مجموع ۹۱ درصد از کل تناژ ناخالص همگن قراردادهای منعقدشده بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را به خود اختصاص داده‌اند. به‌طور خاص، در سال ۲۰۲۰، کشتی‌سازی زوزدا قراردادی برای ساخت ۱۰ فروند

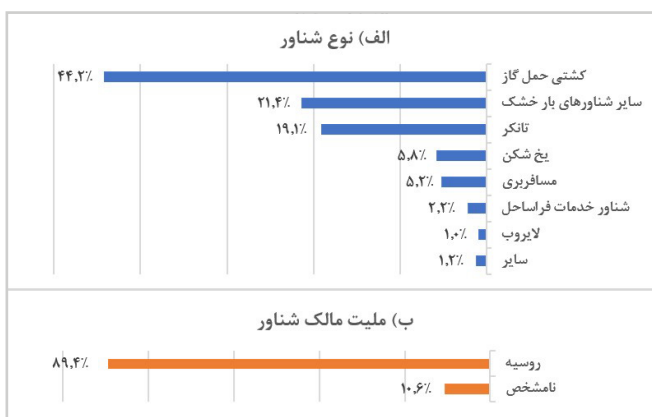
۶۷ Arctic

۶۸ Atomflot

کشتی حمل گاز طبیعی مایع با شرکت نوا تک^{۶۹}، دومین تولیدکننده بزرگ گاز طبیعی در روسیه امضا کرد. نکته قابل توجه این است که تمام سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های روسیه، توسط مالکان کشتی داخلی روسی ثبت شده‌اند.

جدول ۲۸ - تکمیل یخ‌شکن‌ها توسط کشورهای سازنده ۲۰۱۱-۲۰۲۱

کشور	تناژ ناخالص همگن (هزار)	تعداد کشتی	سهم از جهان
روسیه	۱۲۱	۷	۷۷/۱ %
فنلاند	۳۲	۳	۲۰/۴ %
لهستان	۵	۴	۳/۲ %
مجموع	۱۵۷	۱۴	۱۰۰ %



شکل ۲۴ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های روسیه بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲)
بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]

۱۲-۲-۱ اسپانیا

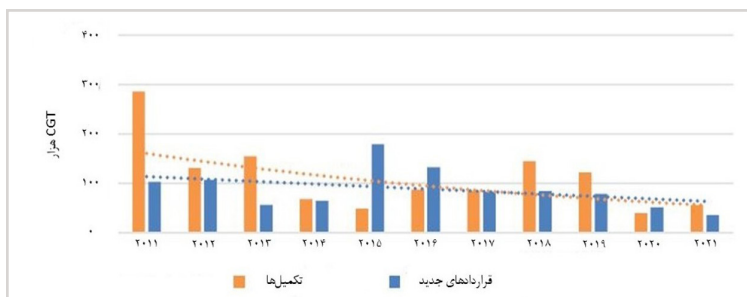
شرکت ناوانتیا^{۷۰}، بزرگ‌ترین کشتی‌سازی کشور اسپانیا محسوب می‌شود؛ شرکتی دولتی که تمرکز اصلی آن بر بخش نظامی قرار دارد. تا سال ۲۰۱۹، درآمد این شرکت ۱.۲ میلیارد یورو بود و ۳,۸۶۴ نفر

۶۹ Novatek

۷۰ Navantia

در آن مشغول به کار بودند. بخش خصوصی کشتی‌سازی در اسپانیا بیشتر شامل شرکت‌های متوسطی است که بسیاری از آن‌ها کسب‌وکارهای خانوادگی بوده و نسل‌های مختلف در این حوزه فعالیت می‌کنند.

مطابق شکل ۲۵، در طول ۱۲ سال گذشته، تعداد کشتی‌های اقیانوس‌پیمای تکمیل‌شده و حجم سفارش‌های جدید به کشتی‌سازی‌های اسپانیا، نوسانات زیادی داشته‌است. در سال ۲۰۲۰، در پی شیوع همه‌گیری کرونا، تکمیل کشتی‌ها از نظر تناژ ناخالص همگن نسبت به سال ۲۰۱۹ با کاهش ۷۱ درصدی مواجه شد و حجم سفارش‌های جدید نیز ۴۰ درصد کاهش یافت. در سال ۲۰۲۱، میزان تکمیل کشتی‌ها نسبت به سال قبل اندکی افزایش یافت، اما سفارش‌های جدید همچنان روندی نزولی داشتند.



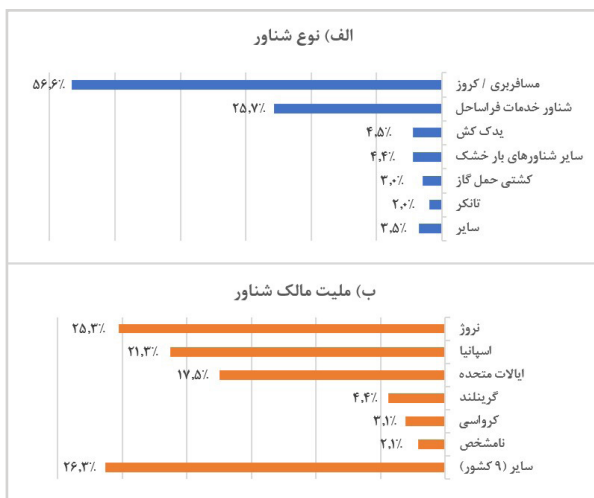
شکل ۲۵ - تکمیل و قراردادهای جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط کارخانه‌های کشتی‌سازی اسپانیا، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

طی ۱۲ سال گذشته، کشتی‌هایی که در اسپانیا ساخته شده‌اند شامل شناورهای خدمات فراساحلی، یدک‌کش‌ها، کشتی‌های مسافری، نفتکش‌ها، لایروپ‌ها، کشتی‌های حمل کالای فله خشک، فله‌برها و حمل‌گاز بوده‌اند. در میان این موارد، شناورهای خدمات فراساحلی بیشترین سهم را داشته و بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۲، ۴۰ درصد از کل تناژ ناخالص همگن تحویل‌شده در اسپانیا را به خود اختصاص داده‌اند.

سفارش‌های اخیر به کشتی‌سازی‌های اسپانیا عمدتاً مربوط به کشتی‌های مسافری و شناورهای خدمات فراساحلی بوده‌اند. این دو نوع کشتی در مجموع حدود ۸۳ درصد از کل تناژ ناخالص همگن قراردادهای ثبت‌شده بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ را تشکیل داده‌اند. حدود ۶۴ درصد از این سفارش‌ها توسط مالکان کشتی از کشورهای اسپانیا، نروژ و آمریکا ثبت شده‌اند.

جدول ۲۹ - تعداد شناورهای اقیانوس‌پیمای تکمیل شده بر اساس نوع کشتی در اسپانیا، ۲۰۱۱-۲۰۲۲ [۱]

نوع	تناژ ناخالص همگن (هزار)	سهم
شناور خدمات فراساحل	۴۹۰	۴۰/۱ %
یدک‌کش	۱۸۷	۱۵/۳ %
کشتی مسافربری	۲۱۵	۱۷/۶ %
تانکر	۱۳۹	۱۱/۴ %
شناور لایروب	۱۱۹	۹/۷ %
سایر شناورهای بار خشک	۴۲	۳/۴ %
کشتی فله‌بر	۷	۰/۶ %
کشتی حمل گاز	۷	۰/۶ %
سایر انواع کشتی	۱۶	۱/۳ %
مجموع	۱,۲۲۲	۱۰۰ %



شکل ۲۶ - قراردادهای جدید در کشتی‌سازی‌های اسپانیا بر اساس انواع کشتی و ملیت مالکان (۲۰۱۸-۲۰۲۲)
بر حسب تناژ ناخالص همگن [۱]





فصل دوم

تحولات سیاستی در کشورهای منتخب غیر عضو در کارگروه کشتی سازی

۱-۲ معیارهای گنجانیدن اقدامات حمایتی در این گزارش

در تهیه‌ی فهرست اقدامات حمایتی، مجموعه‌ای از معیارهای مشخص مدنظر قرار گرفته است تا روند گردآوری اطلاعات و ارزیابی‌ها از انسجام و شفافیت کافی برخوردار باشد. نخست آنکه دسته‌بندی اقدامات حمایتی بر اساس همان چهارچوبی صورت گرفته که در فعالیت فهرست‌برداری کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی بکار رفته است. اطلاعات گردآوری شده صرفاً از منابع عمومی استخراج شده و بنابراین ممکن است که برخی از اقدامات حمایتی در این گزارش منعکس نشده باشد.

دامنه‌ی زمانی بررسی، بازه‌ی آوریل ۲۰۲۲ تا آوریل ۲۰۲۳ را پوشش می‌دهد. در مواردی که زمان دقیق اجرای اقدامات حمایتی مشخص نبوده، تنها اقداماتی در این دوره‌ی زمانی لحاظ شده‌اند که بر اساس شواهد موجود احتمال اجرای آن‌ها در این بازه زیاد بوده است. همچنین، اقداماتی که پیش‌بینی می‌شود به پایان رسیده باشند، بررسی نشده است.

در صورت عدم دسترسی به اطلاعات مرتبط با میزان حمایت مالی یا نهاد مسئول اجرای اقدام حمایتی، بخش‌های مربوط در گزارش خالی گذاشته شده است. علاوه بر اقدامات مستقیم حمایتی، برخی موانع تجاری منتخب که می‌توانند به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم بر صنعت کشتی‌سازی اثرگذار باشند، مانند اقداماتی که نوعی حمایت از بازار داخلی محسوب می‌شوند، نیز مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، موانع کلی و فراگیر تجاری مانند محدودیت‌های سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی یا رویه‌های گمرکی در این گزارش لحاظ نشده است.

در نهایت، صرفاً راهبردها، اهداف یا برنامه‌هایی در گزارش منعکس شده که همراه با اقدامات مشخص و عملیاتی باشند. به همین دلیل، سیاست‌ها یا اسناد کلی فاقد اقدامات اجرایی، از عمد در گزارش نیامده تا تمرکز گزارش بر جنبه‌های عملی و قابل ارزیابی حمایت‌های دولتی باقی بماند. جدول ۳۰ انواع اقدامات حمایتی مشمول در فهرست کشورهای غیر عضو در کارگروه کشتی‌سازی را شرح می‌دهد.

جدول ۳۰ - انواع اقدامات حمایتی مشمول در فهرست کشورهای غیر عضو در کارگروه کشتی‌سازی

نوع	شرح
الف	انتقال مستقیم منابع مالی از سوی دولت‌ها
ب	انتقال غیرمستقیم منابع مالی از سوی دولت‌ها
پ	اعطای وام با شرایط مطلوب‌تر از آنچه به‌صورت تجاری در دسترس است
ت	تضمین وام‌هایی که با شرایط مطلوب‌تر از شرایط تجاری ارائه می‌شوند
ث	اعتبارات صادراتی یا اعتبارات داخلی
ج	به‌عهده‌گرفتن بدهی‌های صنعت یا معاف کردن آن از بدهی‌ها توسط دولت
چ	دولت به‌عنوان مالک یا سهام‌دار یک یا چند کشتی‌سازی
ح	درآمدهای دولتی که صرف‌نظر شده یا اخذ نشده‌اند
خ	تأمین زیرساخت (غیر از زیرساخت عمومی)، کالا یا خدمات از سوی دولت با شرایط غیرتجاری
د	خرید کالا یا خدمات از صنعت توسط دولت با نرخ بالاتر از قیمت بازار
ذ	حمایت از تحقیق و توسعه
ر	هر نوع حمایت از درآمد یا قیمت
ز	حمایت از بازار داخلی
ژ	الزامات ساخت داخلی یا استفاده از تجهیزات داخلی
س	سایر مقررات و رویه‌های رسمی دولتی

۲-۲ اقدامات براساس دسته‌بندی‌ها و کشورها

این گزارش فهرستی از اقدامات حمایتی کشورهای منتخب غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی را ارائه می‌دهد که در مجموع شامل ۲۸ اقدام شناسایی شده می‌باشد.

بررسی و شناسایی اقدامات حمایتی به دلیل کمبود اطلاعات رسمی در بیشتر کشورها، فرآیندی دشوار است. در تهیه‌ی این گزارش، در مواردی که اطلاعات رسمی و شفاف در دسترس نبوده، از منابع غیرمستقیم مانند گزارش‌های خبری و منابع ثانویه استفاده شده است. به همین دلیل، این احتمال وجود دارد که برخی از اقدامات حمایتی کشورهای غیرعضو در کارگروه در این سند ذکر نشده باشند؛ چرا که با اطلاعات مربوط به آن‌ها به‌صورت عمومی منتشر نشده یا در فرآیند جمع‌آوری داده‌ها شناسایی نشده‌اند.

از میان کشورهای مورد بررسی، کشور چین، با ۹ مورد اقدام حمایتی، بیشترین تعداد را به خود

اختصاص داده و پس از آن آمریکا با ۶ مورد در رتبه‌ی دوم قرار دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که کشورها بسته به نیازهای خود، از انواع مختلفی از اقدامات حمایتی استفاده می‌کنند و هیچ الگوی ثابتی در نوع حمایت‌ها میان آن‌ها دیده نمی‌شود. بسیاری از اقدامات حمایتی با هدف حمایت از بازار داخلی دسته‌ی «ز» توسط کشور چین اعلام شده‌اند؛ درحالی‌که انگلیس در تعداد اقدامات حمایتی مربوط به تحقیق و توسعه دسته‌ی «د» پیش‌تاز است.

از نظر دسته‌بندی، رایج‌ترین نوع اقدامات حمایتی، انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها دسته‌ی «الف» بوده که ۸ مورد از آن شناسایی شده است. پس از آن، حمایت از بازار داخلی دسته‌ی «ز» با ۶ مورد قرار می‌گیرد. تمامی این اقدامات حمایتی می‌توانند به‌طور قابل‌توجهی موجب تقویت زنجیره‌ی تأمین داخلی و حفظ اشتغال در صنایع راهبردی شده و علاوه بر آن، در مقیاس کلان، باعث بازاریابی رقابت در سطح جهانی و ایجاد موازنه‌های جدید در بازارهای بین‌المللی کشتی‌سازی خواهند شد.

جدول ۳۱ - تعداد اقدامات حمایتی گزارش شده برای کشورهای غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی

کشور	الف	ب	پ	ت	ث	ج	چ	ح	خ	د	ذ	ر	ز	ژ	س	مجموع
آرژانتین				۱												۱
بنگلادش	۱		۱					۱								۳
کانادا	۱															۱
چین								۱			۱		۴		۳	۹
هند	۲												۱	۱		۴
نیوزیلند											۲					۲
فیلیپین								۲						۱		۳
انگلیس	۲									۳					۱	۶
آمریکا	۲	۱		۱				۲					۱			۷
مجموع	۸	۱	۱	۱	۱			۴	۲		۴	۲	۶	۱	۵	۳۶

۳-۲ اقدامات براساس دسته‌بندی‌ها

اقدامات حمایتی دولت‌ها براساس دسته‌بندی‌ها و توضیحات در جدول ۳۲ آمده است.

جدول ۳۲ - اقدامات حمایتی دولت‌ها از صنعت کشتی‌سازی بر اساس دسته‌بندی‌های ارائه شده

دسته	نوع اقدام حمایتی	کشور	توضیحات
الف	انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت	بنگلادش	اعلام «سیاست توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی ۲۰۲۱» توسط وزارت صنایع
		کانادا	کشتی‌سازی داوی ^{۷۱} به‌عنوان سومین شریک راهبردی در راهبرد ملی کشتی‌سازی کشور کانادا منصوب شد.
		هند	تصویب کمک‌های مالی جدید تحت سیاست کمک مالی کشتی‌سازی هند ^{۷۲}
			موافقت کمیته‌ی هیئت وزیران در امور اقتصادی ^{۷۳} با تمدید مهلت زمانی و حمایت بودجه‌ای ۱/۵۳ میلیارد روپیه‌ای
		آمریکا	گرن‌های مربوط به کشتی‌سازی‌های کوچک
			قانون کاهش تورم ^{۷۴} سال ۲۰۲۲
پ	وام با شرایط بهتر از وام‌های تجاری	بنگلادش	بانک مرکزی یک طرح تأمین مالی مجدد به ارزش ۲۰ میلیارد تاکا برای بخش کشتی‌سازی ایجاد کرد.
ت	تضمین وام با شرایط بهتر از وام‌های تجاری	آمریکا	برنامه‌ی تأمین مالی فدرال برای کشتی‌سازی در آمریکا با هدف تقویت ناوگان دریایی تجاری این کشور و رشد و نوسازی کشتی‌سازی‌های داخلی اجرا می‌شود.
ث	اعتبارات صادراتی یا داخلی	آرژانتین	راه‌اندازی خط اعتباری به ارزش ۱۰ میلیارد دلار توسط دولت
ح	درآمدهای دولتی صرف‌نظرشده یا جمع‌آوری‌نشده	فیلیپین	هیئت بازرگاری در مشوق‌های مالیاتی ^{۷۵} با اعطای مشوق‌های مالیاتی برای فعالیتهای یک پروژه‌ی ساخت کشتی به ارزش ۱/۵ میلیارد پیزوی فیلیپین در شهر سبو موافقت کرده است.
			هیئت بازرگاری در مشوق‌های مالیاتی، مشوق‌هایی از جمله مالیات بر درآمد شرکتی ترجیحی و معافیت از حقوق واردات و مالیات بر ارزش افزوده اعطا کرده است.
		آمریکا	صندوق ذخیره‌سازی ساخت‌وساز ^{۷۶} صندوق ساخت‌وساز سرمایه‌ای ^{۷۷}

۷۱ Davie Shipbuilding

۷۲ Shipbuilding Financial Assistance (SBFA)

۷۳ Cabinet Committee on Economic Affairs (CCEA)

۷۴ Inflation Reduction Act (IRA)

۷۵ Fiscal Incentives Review Board (FIRB)

ادامه جدول ۳۲ - اقدامات حمایتی دولت‌ها از صنعت کشتی‌سازی بر اساس دسته‌بندی‌های ارائه شده

دسته	نوع اقدام حمایتی	کشور	توضیحات
خ	تأمین زیرساخت، کالا یا خدمات توسط دولت با شرایط غیرتجاری	چین	طرح توسعه‌ی منطقه‌ی آزاد تجاری ^{۷۸} در نینگبو برای تبدیل آن به یک مرکز جهانی در حوزه‌ی حمل‌ونقل دریایی، مرکز تخصیص منابع نفت و گاز، مرکز نوآوری زنجیره‌ی تأمین و منطقه‌ی الگوی تولید هوشمند باکیفیت بالا
ذ	حمایت از تحقیق و توسعه	چین	همکاری راهبردی میان اداره‌ی ایمنی دریایی کشور چین و شرکت کشتی‌سازی دولتی با تمرکز بر حوزه‌های کشتی‌های هوشمند و حفاظت از محیط‌زیست دریایی
ر	حمایت از درآمد یا قیمت	نیوزیلند	معافیت‌های کلی از تعرفه‌ی واردات برای برخی کالاها سازمان گمرک نیوزیلند معافیت‌های کلی از تعرفه‌ی واردات را برای قطعات یدکی و خدماتی کشتی تاکونای چیف اعطا کرده است.
ز یا ژ	حمایت از بازار داخلی یا الزامات ساخت داخلی	چین	سفارش احتمالی ۶ فروند کشتی حمل گاز طبیعی توسط شرکت نفت و گاز فراساحلی ملی شرکت لیزینگ سی‌دی بی ^{۷۹} ، زیرمجموعه‌ی بانک توسعه‌ی کشور چین، مجموعاً ۴۲ فروند کشتی سفارش داده‌است. شرکت‌های کوزکو و سی‌ان‌پی‌سی ^{۸۰} سه فروند کشتی حمل گاز طبیعی را به کشتی‌سازی‌های داخلی سفارش داده‌اند. شرکت آسل ^{۸۱} تعداد ۷ فروند کشتی کانتینربر را در کشتی‌سازی‌های داخلی سفارش داده‌است.
		هند	تخصیص بودجه ۱ میلیارد روپیه برای سیاست کمک مالی کشتی‌سازی هند دستور اجرایی «ساخت در هند» برای حمایت از تولید داخلی
		آمریکا	دستور اجرایی به‌روز شده درباره‌ی تأمین عمومی با هدف استفاده‌ی حداکثری از کالا و خدمات داخلی

۷۶ Construction Reserve Fund

۷۷ Capital Construction Fund

۷۸ Free Trade Zone (FTZ)

۷۹ China Development Bank (CDB)

۸۰ China National Petroleum Corporation (CNPC)

۸۱ Orient Overseas Container Line (OOCL)

ادامه جدول ۳۲ - اقدامات حمایتی دولت‌ها از صنعت کشتی‌سازی بر اساس دسته‌بندی‌های ارائه شده

دسته	نوع اقدام حمایتی	کشور	توضیحات
س	سایر مقررات و رویه‌های رسمی	چین	صدور دستورالعمل‌های حقوقی برای محدود کردن مسئولیت کشتی‌سازی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی
			تفاهم‌نامه‌ی همکاری استان گوانگ‌دونگ، شرکت کشتی‌سازی دولتی و شرکت ملی نفت فراساحل چین برای کاهش آلاینده‌ها در صنعت حمل‌ونقل دریایی
			توافق‌نامه‌ی کرین‌زدایی بین مؤسسه‌ی رده‌بندی کشور چین و گروه کشتیرانی کوزکو
		انگلیس	سرمایه‌گذاری ۴ میلیارد پوندی در نسخه‌ی جدید راهبرد ملی کشتی‌سازی

۴-۲ اقدامات اتخاذ شده توسط کشورهای منتخب غیرعضو در کارگروه کشتی‌سازی

۱-۴-۲ آرژانتین

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ت - اعتبارات صادراتی یا داخلی. خط اعتباری به ارزش ۱۰ میلیارد دلار آمریکا از سوی دولت آرژانتین.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت توسعه‌ی تولیدی آرژانتین، همراه با بانک ملی آرژانتین^{۸۲}.
۳. شرح و توضیح اقدام: در اکتبر ۲۰۲۱، دولت آرژانتین از ایجاد یک خط اعتباری جدید برای حمایت از بخش کشتیرانی خبر داد. وزارت توسعه‌ی تولید، همراه با بانک ملی آرژانتین، یک خط اعتباری جدید برای تملک یا ساخت کشتی‌ها و سازه‌های دریایی که در کشتی‌سازی‌های مستقر در خاک آرژانتین ساخته می‌شوند، راه‌اندازی کرد. با مبلغ اولیه‌ای معادل ۱۰ میلیارد دلار آمریکا، این خط اعتباری برای بخش دریایی، پیش‌بینی‌پذیری مالی برای شناورهای ساخت داخل فراهم کرده و همچنین ظرفیت صنعت دریایی آرژانتین را تقویت می‌نماید. این وام‌ها دارای مدت بازپرداخت ۱۲۰ ماهه هستند و در صورت ساخت کشتی، امکان دریافت دوره‌ی

تنفس تا ۲۴ ماه برای بازپرداخت اصل سرمایه نیز وجود دارد.

۴. ارزش تقریبی: ۱۰ میلیارد دلار آمریکا.

۵. تاریخ شروع و پایان: اعلام رسمی در تاریخ ۱۹ اکتبر ۲۰۲۱.

۲-۴-۲ بنگلادش

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: پ - وام‌هایی با شرایطی مطلوب‌تر از شرایط تجاری رایج. خط اعتباری به ارزش ۲۵۰ میلیون دلار آمریکا.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: بانک مرکزی بنگلادش^{۸۳}.

۳. شرح و توضیح اقدام: بانک مرکزی بنگلادش طرحی به ارزش ۲۵۰ میلیون دلار آمریکا برای تأمین مالی مجدد با هدف حمایت از بخش کشتی‌سازی ایجاد کرده است. این بخش از اقتصاد بنگلادش، تحت تأثیر رکود جهان ناشی از همه‌گیری کرونا آسیب دیده بود. در قالب این طرح، کشتی‌سازان می‌توانند با نرخ بهره‌ی ۴.۵ درصد برای مدت ۱۲ سال و با ۳ سال دوره‌ی تنفس وام دریافت کنند. این طرح تحت عنوان سیاست توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی ۲۰۲۱ با هدف احیای این بخش اجرا شده است. نخستین صادرات کشتی‌های اقیانوس‌پیما توسط بنگلادش در سال ۲۰۰۸ به یک شرکت دانمارکی انجام شده بود. در پی درخواست‌های مکرر از سوی کشتی‌سازان، دولت وارد عمل شده و هدف‌گذاری کرده است تا از طریق صادرات کشتی، تا سال ۲۰۲۵ به درآمدی معادل ۴ میلیارد دلار دست یابد. همچنین دولت قصد دارد کاهش مالیات‌ها را نیز برای حمایت از صنعت کشتی‌سازی در دستور کار قرار دهد.

۴. ارزش تقریبی: ۲۵۰ میلیون دلار آمریکا.

۵. تاریخ شروع و پایان: پذیرش درخواست‌ها در قالب این طرح تا تاریخ ۳۰ ژوئن ۲۰۲۴ ادامه داشت.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف - انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها.

اعلام «سیاست توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی ۲۰۲۱» توسط وزارت صنایع.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت صنایع، دولت جمهوری خلق بنگلادش.

۳. شرح و توضیح اقدام: وزارت صنایع دولت بنگلادش «سیاست توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی

۲۰۲۱ را اعلام کرده که شامل ۱۳ پروژه برای تسريع صنعتی سازی بخش خصوصی به منظور دستیابی به رشد کشوری است. این برنامه‌ی عملیاتی با مشارکت مشترک بخش دولتی و خصوصی اجرا خواهد شد و شامل موارد زیر است:

- توليد انواع مواد و تجهيزات موردنياز در کشتی سازی؛
- پشتيبانی مهندسی و لجستیکی از پروژه‌های توسعه‌ای کلان؛
- ارائه‌ی تسهیلات یا مشوق‌های سرمایه‌گذاری برای صنایع کشتی سازی داخلی و صادرات محور
- اصلاح نظام تعرفه‌ای برای واردات مواد اولیه، ماشین آلات و تجهيزات؛
- ایجاد صنایع پیوسته و زیربخش‌های مرتبط؛
- شناسایی مناطق مناسب برای توسعه؛
- به روز رسانی فناوری و نوآوری.

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاريخ شروع و پايان: شروع: ۲۰۲۱، پايان: ۲۰۲۶.

۲-۴-۳ کانادا

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف - انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها. کشتی سازی داوی به عنوان سومین شریک راهبردی در راهبرد ملی کشتی سازی کانادا معرفی شده است.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: دولت فدرال کانادا.

۳. شرح و توضیح اقدام: شرکت کشتی سازی داوی به عنوان سومین شریک راهبردی در راهبرد ملی کشتی سازی کانادا پذیرفته شده است. این توافق نامه میان این شرکت و دولت فدرال، آغازی است برای مذاکرات در خصوص قراردادهایی با هدف پاسخگویی به نیازهای آینده‌ی کشتی سازی کانادا و ایجاد فرصت‌های شغلی مناسب. این قرارداد شامل ساخت ۶ فروند شناور یخ شکن برنامه‌ای و ۱ فروند یخ شکن قطبی برای گارد ساحلی کانادا خواهد بود. راهبرد ملی کشتی سازی کانادا یک ابتکار طولانی مدت و چند میلیارد دلاری است که توسط دولت کانادا در سال ۲۰۱۱ برای نوسازی ناوگان دریایی و گارد ساحلی کشور و همچنین احیای صنعت کشتی سازی داخلی راه اندازی شده است.

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاريخ شروع و پايان: اعلام شده در ۴ آوریل ۲۰۲۳.

۲-۴-۴ چین

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ذ - حمایت از تحقیق و توسعه.
۲. همکاری راهبردی بین اداره‌ی ایمنی دریایی کشور چین و شرکت کشتی‌سازی دولتی این کشور
۳. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: اداره‌ی ایمنی دریایی وابسته به وزارت حمل‌ونقل کشور چین.
۴. شرح و توضیح اقدام: اداره‌ی ایمنی دریایی کشور چین با شرکت دولتی کشتی‌سازی این کشور توافق‌نامه‌ی همکاری راهبردی امضا کرده است که تمرکز آن بر حوزه‌ی کشتی‌های هوشمند و حفاظت از محیط‌زیست دریایی می‌باشد. بر اساس این توافق، همکاری در زمینه‌ی‌های زیر پیش‌بینی شده است:
 - توسعه‌ی کشتی‌های هوشمند؛
 - سامانه‌ی مدیریت حمل‌ونقل هوشمند؛
 - سامانه‌های بازرسی و پایش هوشمند؛
 - تدوین برنامه‌ی توسعه‌ی صنعت کشتیرانی هوشمند؛
 - سایر جنبه‌های همکاری نیز شامل تحقیق و توسعه کشتی‌های مجهز به انرژی‌های نو و تجهیزات صرفه‌جویی در انرژی و حفاظت محیط‌زیست دریایی خواهد بود.
۵. ارزش تقریبی: نامشخص.
۶. تاریخ شروع و پایان: توافق‌نامه در تاریخ ۱۵ ژوئیه ۲۰۲۰ امضا شده است.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: س - سایر مقررات و رویه‌های رسمی.
۲. دستورالعمل‌های حقوقی محدودکننده‌ی مسئولیت‌های کشتی‌سازی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی
۳. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: دیوان عالی خلق کشور چین^{۸۴}.
۴. شرح و توضیح اقدام: اداره‌ی ایمنی دریایی کشور چین با شرکت دولتی کشتی‌سازی این کشور توافق‌نامه‌ی همکاری راهبردی امضا کرده است که تمرکز آن بر حوزه‌ی کشتی‌های هوشمند و حفاظت از محیط‌زیست دریایی می‌باشد. بر اساس این توافق، همکاری در زمینه‌ی‌های زیر دیوان عالی خلق کشور چین دستورالعمل‌های حقوقی‌ای صادر کرده است که مسئولیت‌های کشتی‌سازی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی را که تحت تأثیر همه‌گیری کرونا قرار گرفته‌اند، محدود می‌کند. بر اساس این دستورالعمل، موارد زیر لازم الاجرا است:

- در صورتی که کشتی‌ها نتوانند به بنادر بارگیری یا تخلیه برسند، حاملان و فرستندگان می‌توانند قرارداد حمل‌ونقل را فسخ کنند.

- اگر تأخیر در تحویل ناشی از کرونا باشد و حاملان در زمان مناسب به فرستنده اطلاع داده باشند، می‌توانند از مسئولیت تأخیر معاف شوند.

- کشتی‌سازان و تعمیرگاه‌های کشتی در صورت کمبود نیروی کار یا تجهیزات، می‌توانند تحویل را به تأخیر بیندازند، اما دادگاه‌های محلی باید شرایط هر پرونده را به صورت موردی بررسی کنند.

اگرچه اغلب قراردادهای بین‌المللی کشتی‌سازی و حمل‌ونقل دریایی تابع قوانین انگلیس هستند، اما این دستورالعمل دیوان عالی بر پرونده‌هایی که مشمول قانون کشور چین هستند تأثیرگذار خواهد بود.

۴. ارزش تقریبی: نامشخص.

۵. تاریخ شروع و پایان: تاریخ شروع: ۲۰۲۰، تاریخ پایان: نامشخص.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ز - حمایت از بازار داخلی.

شرکت لیزینگ مالی بانک توسعه‌ی کشور چین مجموعاً ۴۲ فروند کشتی را سفارش داده است.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: اطلاعات رسمی درباره‌ی نهاد تنظیم‌کننده ارائه نشده است.

۳. شرح و توضیح اقدام: در ژانویه‌ی ۲۰۲۲، شرکت لیزینگ مالی وابسته به بانک توسعه‌ی

کشور چین، سفارش ساخت ۴۲ فروند کشتی را ثبت کرده که معادل ۶ درصد از کل سفارش کشتی‌سازان چینی در آن زمان است. این اقدام نقش مهمی در تقویت بازار داخلی کشتی‌سازی این کشور ایفا می‌کند.

۴. ارزش تقریبی: نامشخص.

۵. تاریخ شروع و پایان: تاریخ شروع: ۲۰۲۰، تاریخ پایان: نامشخص.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: س - سایر مقررات و رویه‌های رسمی.

همکاری راهبردی بین دولت استان گوانگ‌دونگ، شرکت کشتی‌سازی دولتی کشور چین و شرکت ملی نفت فراساحلی این کشور.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: دولت استان گوانگ‌دونگ.

۳. شرح و توضیح اقدام: دولت استان گوانگ‌دونگ با شرکت کشتی‌سازی دولتی کشور چین و

شرکت ملی نفت فراساحلی این کشور یک تفاهم‌نامه‌ی همکاری راهبردی امضا کرده است. هدف این همکاری کاهش انتشار آلاینده‌ها از صنعت حمل‌ونقل دریایی است. بر اساس این پروژه، قرار است تا سال ۲۰۲۵ حدود ۱۵۰۰ فروند کشتی نوسازی^{۵۵} شوند و ۱۹ ایستگاه سوخت‌رسانی گاز طبیعی مایع در این استان ساخته شود. با اجرای کامل پروژه، مصرف سالانه ۳۹۰ هزار تُن سوخت فسیلی با تقاضا برای ۴۰۰ هزار تُن گاز طبیعی مایع جایگزین خواهد شد. به‌روزرسانی: تا پیش از پایان سال ۲۰۲۱، استان گوانگ‌دونگ برنامه داشت ساخت ۶ ایستگاه سوخت‌رسانی گاز طبیعی مایع را برای مسیرهای آبی داخلی آغاز کند. همچنین تا سال ۲۰۲۲، ۸ ایستگاه سوخت‌رسانی دیگر برای کانال‌های اصلی ناوبری، از جمله ۲ ایستگاه ساحلی، احداث شد.

۴. ارزش تقریبی: نامشخص.

۵. تاریخ شروع و پایان: تاریخ شروع: ۲۰۲۰، تاریخ پایان: ۲۰۲۵.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ز - حمایت از بازار داخلی.
- سفرارش ۳ فروند کشتی حمل گاز طبیعی مایع توسط شرکت‌های کوزکو و سی‌ان‌پی‌سی.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: قابل اعمال نیست.
۳. شرح و توضیح اقدام: یک سرمایه‌گذاری مشترک متشکل از شرکت مالک کشتی کوزکو و شرکت ملی نفت کشور چین، سفرارش ساخت ۳ فروند کشتی حمل گاز طبیعی مایع را به کشتی‌سازی هودونگ ژونگهوا ارائه کرده‌اند. ظرفیت هر کشتی ۱۷۴ هزار مترمکعب است و قیمت هر یک ۱۸۵ میلیون دلار آمریکا می‌باشد. این کشتی‌ها توسط زیرمجموعه‌ی شرکت ملی نفت کشور چین یعنی شرکت پتروچاینا که در هنگ‌کنگ (چین) فهرست شده، مورد استفاده قرار خواهند گرفت.
- به‌روزرسانی: در ژوئن ۲۰۲۱، سفرارش مشابهی شامل ۳ فروند کشتی حمل گاز طبیعی مایع دیگر توسط شرکت پتروچاینا به هودونگ ژونگهوا ارائه شده است. اشاره شده که این همکاری به تحقق اهداف کربن‌زدایی کشور چین و تأمین امنیت انرژی این کشور کمک می‌کند. در دسامبر ۲۰۲۱، شرکت کوزکو سفرارش ساخت ۳ فروند کشتی حمل گاز طبیعی مایع به ارزش ۵۵۴ میلیون دلار آمریکا را به همین کشتی‌سازی ارائه کرده که آن‌ها نیز توسط پتروچاینا اجاره خواهند شد. تحویل این کشتی‌ها بین اکتبر ۲۰۲۳ تا آوریل ۲۰۲۴ برنامه‌ریزی شده بود.
۴. ارزش تقریبی: بین ۵۵۴ میلیون تا ۶۰۰ میلیون دلار آمریکا.
۵. تاریخ شروع و پایان: تاریخ شروع: ۲۰۲۰، تاریخ پایان: ۲۰۲۴.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ز - حمایت از بازار داخلی.
سفارش ساخت ۷ فروند کشتی کانتینرپر توسط شرکت آسل.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: قابل اعمال نیست.
۳. شرح و توضیح اقدام: شرکت آسل سفارش ساخت ۷ فروند کشتی کانتینرپر با ظرفیت ۲۳ هزار کانتینر را به دو کشتی‌سازی چینی داده است. قراردادهای شرکت دالیان کوزکو کی‌اچ‌آی برای ساخت ۴ فروند کشتی به ارزش ۱۵۷/۷۱ میلیون دلار آمریکا به ازای هر کشتی و با شرکت نانتونگ کوزکو کی‌اچ‌آی برای ساخت ۳ فروند کشتی به ارزش ۱۵۷/۶۸ میلیون دلار آمریکا به ازای هر کشتی منعقد شده‌اند. تحویل این کشتی‌ها بین سه ماهه‌ی سوم سال ۲۰۲۳ تا سه ماهه‌ی سوم سال ۲۰۲۴ برنامه‌ریزی شده بود. این ۷ سفارش، بخشی از برنامه‌ی آسل در سال ۲۰۲۰ برای ساخت کشتی‌های ۲۳ هزار کانتینری هستند که مجموع سرمایه‌گذاری آن به بیش از ۱/۸۸ میلیارد دلار آمریکا می‌رسد.
به‌روزرسانی: در سپتامبر ۲۰۲۱، آسل همچنین سفارش ساخت ده فروند کشتی کانتینرپر سازگار با محیط‌زیست با ظرفیت ۲۶ هزار کانتینر را ثبت کرده است. ارزش این کشتی‌ها در مجموع نزدیک به ۱/۶ میلیون دلار آمریکا می‌باشد.
۴. ارزش تقریبی: ۶۷۷/۸۸ میلیون دلار آمریکا (مربوط به سفارش اولیه‌ی ۷ فروند کشتی).
۵. تاریخ شروع و پایان: تاریخ شروع: ۲۰۲۰، تاریخ پایان: ۲۰۲۴.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: س - سایر مقررات و رویه‌های رسمی.
تفاهم‌نامه کرین‌زدایی بین مؤسسه‌ی رده‌بندی کشور چین و گروه کشتیرانی کوزکو.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: قابل اعمال نیست.
۳. شرح و توضیح اقدام: مؤسسه‌ی رده‌بندی کشور چین و گروه کشتیرانی کوزکو یک تفاهم‌نامه‌ی همکاری امضا کرده‌اند که هدف آن یافتن راهکارهایی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در بخش دریایی است. این اقدام، گامی مستقیم در راستای اهداف توسعه‌ای کشور چین برای «کرین صفر» و کرین‌زدایی است و هر دو سازمان منابع خود را برای تحقق این هدف به‌کار خواهند گرفت.
تعهدات اصلی این تفاهم‌نامه شامل موارد زیر است:
- همکاری در توسعه‌ی فناوری‌های کلیدی و بنیادی؛
- ترویج تدوین استانداردهای صنعتی؛
- ایجاد بستری برای همکاری‌های بین‌المللی.

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاریخ شروع و پایان: تاریخ شروع: ۲۰۲۱، تاریخ پایان: نامشخص.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: خ - تأمین زیرساخت.
کالا یا خدمات توسط دولت با شرایط غیرتجاری، گسترش منطقه‌ی آزاد تجاری آزمایشی نینگبو.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: شورای دولتی جمهوری خلق کشور چین.

۳. شرح و توضیح اقدام: در سپتامبر ۲۰۲۰، شورای دولتی کشور چین برنامه‌هایی را برای ایجاد مناطق آزاد تجاری جدید و گسترش مناطق موجود منتشر کرد. طبق این برنامه، به شهر نینگبو اجازه داده شده تا منطقه‌ی آزاد تجاری آزمایشی خود را گسترش دهد. دولت استانی طرح‌هایی مشخص برای تبدیل این منطقه به یک مرکز جهان حمل‌ونقل دریایی، یک مرکز مؤثر تخصیص منابع نفت و گاز، یک مرکز نوآوری زنجیره‌ی تأمین و یک منطقه‌ی نمونه‌ی تولید هوشمند با کیفیت بالا ارائه کرده است. با تمرکز بر حمل‌ونقل دریایی، بندر نینگبو - ژوشان در نظر دارد اتصال میان بندر دریایی، فرودگاه و بندر داخلی را تقویت کرده، زیرساخت‌های هوشمند بندر را ارتقا دهد و توسعه‌ی خدمات حمل‌ونقل دریایی پیشرفته از جمله خدمات مالی و بیمه، امور بین‌المللی دریایی و تجارت و معاملات دریایی را تسهیل نماید. همچنین این منطقه به دنبال ساخت سکوهای خدمات دریایی با انرژی و کیفیت بالا و ایجاد بندری در سطح جهان با عملکردهای خدماتی گسترده و نقش کلیدی در شبکه‌ی جامع حمل‌ونقل ملی این کشور است. منطقه‌ی توسعه یافته در منطقه‌ی بایلون قرار دارد که میزبان پنج منطقه‌ی توسعه‌ی ملی در سطح کشور می‌باشد.

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاریخ شروع و پایان: تاریخ شروع: ۲۰۲۱، تاریخ پایان: نامشخص.

۲-۴-۵ هند

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف - انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها.
تصویب کمک‌های مالی جدید تحت سیاست کمک مالی کشتی‌سازی.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراهه‌ها^{۸۶}.
۳. شرح و توضیح اقدام: دولت هند کمک مالی به مبلغ ۱/۵۵ میلیارد روپیه‌ی هند (معادل ۲۰/۱۳ میلیون دلار آمریکا) را برای ساخت ۴۷ فروند کشتی تحت سیاست کمک مالی کشتی‌سازی تصویب کرده است. ارزش کل قرارداد این کشتی‌ها حدود ۸/۵ میلیارد روپیه هند (معادل ۱۱۰/۳۹ میلیون دلار آمریکا) برآورد شده است. بر اساس این سیاست، به کشتی‌سازی‌های هندی کمک مالی معادل ۲۰ درصد از پایین‌ترین عدد میان «قیمت قرارداد»، «قیمت منصفانه» یا «مبالغ دریافتی واقعی» بابت هر کشتی ساخته شده پرداخت خواهد شد. این سیاست برای دوره‌ای حداقل ۱۰ ساله از سال مالی ۲۰۱۶-۲۰۱۷ اعمال می‌شود. نرخ ۲۰ درصد هر ۳ سال یک‌بار ۳ درصد کاهش خواهد یافت.
- یکی از مقامات دولتی در مصاحبه‌ای با نشریه‌ی اکونومیک^{۸۷} گفته است: «تمرکز این سیاست بر این است که کشتی‌های تولید داخل از نظر رقابتی با کشتی‌های چینی برابری کنند. تاکنون، هیچ درخواستی برای دریافت کمک مالی تحت این سیاست رد نشده است».
۴. ارزش تقریبی: ۱/۵۵ میلیارد روپیه‌ی هند (معادل تقریبی ۲۰/۱۳ میلیون دلار آمریکا).
۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۱ آوریل ۲۰۱۶، پایان: ۳۱ مارس ۲۰۲۶.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ز - حمایت از بازار داخلی.
- تخصیص ۱ میلیارد روپیه‌ی هند برای اجرای سیاست کمک مالی به کشتی‌سازی.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراهه‌ها.
۳. شرح و توضیح اقدام: در بودجه‌ی اصلاح‌شده‌ی سال ۲۰۲۱-۲۰۲۲، مبلغ ۱۱/۵ میلیون دلار برای اجرای سیاست کمک مالی کشتی‌سازی تخصیص یافته است. از این مبلغ، حدود ۴ میلیون دلار به‌عنوان یارانه‌ی پرداختی در چهارچوب طرح یارانه‌ی کشتی‌سازی ۲۰۰۲-۲۰۰۷ پرداخت شده است. همچنین مبلغی معادل ۴ میلیون دلار دیگر نیز تحت سیاست کمک مالی (۲۰۱۶-۲۰۲۶) پرداخت شده است. علاوه بر این، صورت‌حساب‌هایی به ارزش ۳/۵ میلیون دلار توسط اداره‌ی کل کشتیرانی به واحد امور مالی ارسال شده که انتظار می‌رود به‌زودی پرداخت یارانه‌ی مربوط به آن‌ها نیز انجام شود.
۴. ارزش تقریبی: ۱۱/۵ میلیون دلار.
۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۲۰۲۱، پایان: نامشخص.

^{۸۶} Ministry of Ports, Shipping and Waterways

^{۸۷} Economic Times

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف - انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها. تصویب تمدید مهلت زمانی و حمایت بودجه‌ای به ارزش ۲۰ میلیون دلار توسط کمیته‌ی امور کشوری.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراهه‌ها. (با تأیید از سوی شورای امور کشوری کابینه‌ی هند)
۳. شرح و توضیح اقدام: کمیته‌ی امور کشوری با تمدید مهلت زمانی و تأمین حمایت بودجه‌ای پس از ۳۱ مارس ۲۰۱۴ برای پرداخت تعهدات باقی‌مانده از یارانه‌ی کشتی‌سازی موافقت کرده است. این حمایت مالی حدود ۲۰ میلیون دلار را برای ۵۱ فروند کشتی پوشش می‌دهد که شامل یارانه‌ی باقیمانده برای ۴۷ کشتی و یارانه‌ی کامل برای ۴ کشتی می‌باشد این یارانه قرار بود در سال‌های مالی ۲۰۱۹-۲۰۲۰، ۲۰۲۰-۲۰۲۱ و ۲۰۲۱-۲۰۲۲ پرداخت شود و دستورالعمل‌های اجرایی آن تدوین شده‌اند.
۴. ارزش تقریبی: بالغ بر ۲۰ میلیون دلار.
۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۲۰۱۹، پایان: ۲۰۲۲.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ژ - الزامات ساخت داخلی یا استفاده از محتوای داخلی. به‌روزرسانی: دستور ساخت داخلی برای یک لایروب با ظرفیت بالا.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراهه‌ها.
۳. شرح و توضیح اقدام: این مورد، یک به‌روزرسانی بر اقدام حمایتی پیشین تحت عنوان «دستور ساخت در هند» که در سال ۲۰۲۱ اجرا شد، محسوب می‌شود. در چهارچوب برنامه‌ی ساخت در هند، شرکت لای‌روبی هند^{۸۸} در تاریخ ۱۷ مارس ۲۰۲۲ قراردادی با کشتی‌سازی کشور چین برای ساخت یک لای‌روب با ظرفیت بالا به امضا رسانده است.
۴. ارزش تقریبی: ۱۰۴ میلیون یورو.
۵. تاریخ شروع و پایان: اعلام رسمی: ۱۶ مارس ۲۰۲۲.

۴-۴-۲ نیوزیلند

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ر - هرگونه حمایت از درآمد یا قیمت. اعطای معافیت‌های کلی از تعرفه‌ی واردات توسط اداره‌ی گمرک نیوزیلند برای برخی کالاها

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: اداره‌ی گمرک نیوزیلند^{۸۹}.
۳. شرح و توضیح اقدام: در تاریخ ۱۴ آوریل ۲۰۲۲، اداره‌ی گمرک نیوزیلند معافیت‌های کلی از تعرفه‌ی واردات را برای قطعات یدکی و خدماتی برخی شناورها صادر کرد. همچنین برخی معافیت‌های تعرفه‌ای خاص برای شرکت‌های مشخص نیز اعطا شده‌اند. آرون ساموئل، بازرس ارشد گمرک، طبق اختیارات تفویض شده به‌موجب بند ۸ قانون تعرفه‌ی ۱۹۸۸ و در تطابق با بخش دوم تعرفه، تصویب کرده که نرخ‌های حقوق گمرکی یا معافیت‌های تعیین شده، از تاریخ مشخص شده اعمال شوند.
فهرست اول - معافیت‌های تعرفه‌ای تصویب شده:
قطعات یدکی و خدماتی مربوط به شناورهای زیر:
- والتینا^{۹۰} [IMO 9166625]
- کایتاکی^{۹۱} [IMO 9107942]
- آراتارا^{۹۲} [IMO 9174828]
- کایاراهی^{۹۳} [IMO 9147291]
(صرف‌نظر از طبقه‌بندی تعرفه‌ای آن‌ها)، با استثنای اقلام مصرفی (برای مثال: اقلامی که به‌طور دائمی روی کشتی نصب نشده‌اند یا بخشی از سازه‌ی کشتی محسوب نمی‌شوند).
۴. ارزش تقریبی: -
۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: مارس ۲۰۲۲.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ر - هرگونه حمایت از درآمد یا قیمت.
اعطای معافیت کلی از تعرفه‌ی واردات توسط اداره‌ی گمرک نیوزیلند برای قطعات کشتی تاکوتایی^{۹۴}.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: اداره‌ی گمرک نیوزیلند.
۳. شرح و توضیح اقدام: در تاریخ ۱ دسامبر ۲۰۲۲، اداره‌ی گمرک نیوزیلند معافیت‌های کلی از تعرفه‌ی واردات را برای برخی کالاها صادر کرده است. تونی پیپلز، بازرس ارشد گمرک، طبق اختیارات تفویض شده به‌موجب بند ۸ قانون تعرفه‌ی ۱۹۸۸ و مطابق با بخش دوم

۸۹ New Zealand Customs Service

۹۰ Valentine

۹۱ Kaitaki

۹۲ Aratere

۹۳ Kaiarahi

۹۴ Takutai

تعرفه، نرخ‌های حقوق گمرکی یا معافیت‌های تعیین‌شده در «فهرست اول» این اطلاعیه را تصویب کرده است که از تاریخ اول هر ماه مشخص شده اجرایی می‌گردند.

فهرست اول - معافیت‌های تعرفه‌ای تصویب شده:

- قطعات یدکی و خدماتی مربوط به کشتی تاکوتایی [IMO 951932]

(صرف‌نظر از طبقه‌بندی تعرفه‌ای آن‌ها)، با استثنای اقلام مصرفی (برای مثال: اقلامی که به‌طور دائمی روی کشتی نصب نشده‌اند یا بخشی از سازه‌ی کشتی محسوب نمی‌شوند).

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: سپتامبر ۲۰۲۲ پایان: نامحدود.

۷-۴-۲ فیلیپین

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف- درآمدهای دولتی صرف‌نظر شده یا جمع‌آوری نشده.

هیئت بازنگری مشوق‌های مالیاتی با اعطای مشوق‌های مالیاتی برای عملیات یک کشتی پیشنهادی به ارزش ۲۶/۵ میلیون دلار در شهر سبو موافقت کرد.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: هیئت بازنگری مشوق‌های مالیاتی.

۳. شرح و توضیح اقدام: بسته‌ی حمایتی شامل موارد زیر است:

- ۴ سال معافیت مالیاتی بر درآمد؛

- ۵ سال کسورات مالیاتی تقویت‌شده؛

- ۱۱ سال معافیت از حقوق واردات.

کارلوس دومینگز سوم، وزیر دارایی و رئیس هیئت بازنگری، تأکید کرده که تصویب این مشوق مالیاتی برای بازیگر حوزه‌ی حمل‌ونقل در راستای اهداف دولت ملی برای مدرن‌سازی حمل‌ونقل و افزایش رقابت در صنعت کشتیرانی فیلیپین است. یکی از مقامات دولتی نیز بیان کرده که با افزایش دسترسی به حمل‌ونقل دریایی، انتظار می‌رود این پروژه، جریان کالا و خدمات بین دو شهر مهم این کشور را به شکل چشمگیری تقویت کند.

۴. ارزش تقریبی: ۲۶/۵ میلیون دلار.

۵. تاریخ شروع و پایان: اعلام رسمی: ۱۶ مارس ۲۰۲۲.

- ۴ سال معافیت مالیاتی بر درآمد.

- ۵ سال کسورات تقویت‌شده.

- ۱۱ سال معافیت وارداتی.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ح - درآمدهای دولتی صرف نظر شده یا جمع آوری نشده. شورای بازنگری مشوق های مالیاتی، مالیات ویژه بر درآمد شرکت ها و معافیت از عوارض واردات و مالیات بر ارزش افزوده ای ارائه داده است.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: هیئت بازنگری مشوق های مالیاتی.
۳. شرح و توضیح اقدام: در ماه مه ۲۰۲۲، شورای بازنگری مشوق های مالیاتی فیلیپین مالیات ویژه بر درآمد شرکت ها و معافیت از عوارض واردات و مالیات بر ارزش افزوده را برای شرکت مدیریت سرمایه سربروس در پروژه ی توسعه و بهره برداری از کشتی سازی تجاری هانجین در خلیج سوبیک را فراهم کرد. این پروژه مشمول مالیات ویژه بر درآمد شرکت ها، معافیت مالیات بر ارزش افزوده واردات، نرخ صفر مالیات بر ارزش افزوده در خرید های محلی و معافیت از عوارض واردات شد. وزیر دارایی و رئیس هیئت بازنگری، کارلوس دومینگز، از تصویب امتیازات مالیاتی برای پروژه ی آگیلا با هزینه ی کل پروژه به مبلغ ۳۰۰ میلیون دلار حمایت کرد، زیرا بازسازی کشتی سازی هانجین به دلیل موقعیت استراتژیک آن در نزدیکی دریای غربی فیلیپین دارای پتانسیل ملی است. وی گفت: «از سرگیری عملیات در کشتی سازی، توسعه و بهره وری در منطقه را تحریک خواهد کرد که می تواند فرصت های سرمایه گذاری بیشتری را به کشور جذب کند». علاوه بر این، این پروژه به نیروی دریایی فیلیپین و صادرکنندگان بالقوه خدمات خواهد داد. این پروژه به ویژه برای نیروی دریایی مفید خواهد بود، زیرا به ایمنی و کارایی عملکرد کشتی های دولتی فیلیپین کمک می کند و در نتیجه امنیت ملی را تقویت می کند.
۴. ارزش تقریبی: ۳۰۰ میلیون دلار.
۵. تاریخ شروع و پایان: اعلام رسمی: ۱۰ مه ۲۰۲۲.

۲-۴-۸ انگلستان

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: س - سایر مقررات و رویه های رسمی. دولت انگلیس قصد داشت در قالب نسخه ی جدید راهبرد ملی کشتی سازی، ۴ میلیارد پوند سرمایه گذاری انجام دهد.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت دفاع انگلیس.
۳. شرح و توضیح اقدام: دولت انگلیس متعهد شده که با تخصیص ۴ میلیارد پوند (معادل ۶/۶ میلیارد دلار آمریکا)، از ساخت بیش از ۱۵۰ فروند کشتی نظامی و تجاری طی ۳ دهه ی آینده حمایت کند.

- اقدامات کلیدی پیش‌بینی‌شده در این راهبرد عبارت‌اند از:
- تأسیس دفتر ملی توانمندسازی کشتی‌سازی با اختیارات گسترده؛
 - شفاف‌سازی سفارش‌های آتی با تدوین برنامه‌ی ۳۰ ساله‌ی ساخت کشتی بین نهادهای دولتی شامل کشتی پرچم‌دار ملی جدید و اهداف سیاست‌گذاری مرتبط؛
 - اصلاح سیاست تدارکات کشتی‌سازی وزارت دفاع در چهارچوب راهبرد صنعت دفاعی و امنیتی انگلیس؛
 - طراحی طرح تضمین اعتبار برای کشتی‌سازی داخلی در همکاری با تأمین مالی صادرات انگلستان^{۹۵}؛
 - تجاری‌سازی فناوری‌های حیاتی، به‌ویژه فناوری‌های سبز، با سرمایه‌گذاری ۲۰۶ میلیون پوند برای راه‌اندازی دفتر کشتیرانی انگلیس برای کاهش انتشار در وزارت حمل‌ونقل؛
 - حمایت از توسعه‌ی فناوری‌های تولید و ساخت در صنعت کشتی‌سازی از طریق برنامه‌های UKRI و Innovate UK.
 - پیگیری فعالانه فرصت‌های صادراتی از طریق همکاری منسجم بین دولت و صنعت، به رهبری دفتر کمین قابلیت‌های دریایی در وزارت تجارت بین‌الملل؛
 - ایجاد کارگروه مهارت‌های کشتی‌سازی انگلیس برای ارزیابی نیازهای عرضه و تقاضای مهارت و گزارش‌دهی به دفتر ملی توانمندسازی کشتی‌سازی.
۴. ارزش تقریبی: ۴ میلیارد پوند انگلیس (تقریباً ۶/۶ میلیارد دلار آمریکا)
۵. تاریخ شروع و پایان: اعلام رسمی: ۱۰ مه ۲۰۲۲ راهبرد دارای بازه‌ی زمانی بلندمدت ۳۰ ساله است.

۲-۴-۹ آمریکا

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف- انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها. برنامه‌ی کمک مالی به کشتی‌سازی‌های کوچک.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت حمل‌ونقل آمریکا - اداره‌ی دریایی^{۹۶}.
۳. شرح و توضیح اقدام: برنامه‌ی کمک مالی به کشتی‌سازی‌های کوچک توسط اداره‌ی دریایی

۹۵ UK Export Finance (UKEF)

۹۶ U.S. Department of Transportation, Maritime Administration - MARAD

آمریکا با هدف حمایت از پروژه‌هایی در کشتی‌سازی‌های کوچک اجرا می‌شود که شامل بهبودهای سرمایه‌ای و مرتبط یا آموزش نیروی کار در حوزه‌ی کشتی‌سازی، تعمیر کشتی و صنایع وابسته هستند. این حمایت‌ها به ارتقای کارایی، رقابت‌پذیری و کیفیت ساخت، تعمیر و بازاریابی کشتی‌ها در کل صنعت کمک می‌کنند. این برنامه تحت قانون بودجه‌ی تلفیقی سال ۲۰۲۳^{۹۷} تأیید شده و درکد آمریکا بخش ۵۴۱۰۱ از عنوان ۴۶ به رسمیت شناخته شده است. در سال ۲۰۲۳ مبلغ ۲۰/۸ میلیون دلار آمریکا برای این برنامه در نظر گرفته شده است تا صرف موارد زیر شود:

- بهبود زیرساخت‌ها و امکانات کشتی‌سازی‌های واجد شرایط با هدف افزایش بهره‌وری، رقابت‌پذیری و کیفیت خدمات؛

- آموزش نیروی کار در حوزه‌ی کشتی‌سازی، تعمیرات و صنایع وابسته. متقاضیان مطلع شده‌اند که تعداد درخواست‌ها احتمالاً از میزان بودجه فراتر خواهد رفت و تنها درصد محدودی از آن‌ها تأمین مالی می‌شود.

در سال‌های گذشته، به‌طور متوسط بین ۱۵ تا ۳۰ درخواست انتخاب و کمک مالی حدود ۱ میلیون دلار به ازای هر پروژه اعطا شده است. در سال ۲۰۲۲، طبق قانون بودجه‌ی تلفیقی سال مالی ۲۰۲۲ (قانون اچ ار (۲۴۷۱)، مبلغ ۲۰ میلیون دلار برای دور بعدی این برنامه اختصاص یافت. آخرین مهلت ارسال درخواست‌ها حدود ۱۶ مه ۲۰۲۲ و تاریخ اعلام نتایج ۱۳ ژوئیه ۲۰۲۲ بوده است.

۴. ارزش تقریبی: ۲۰/۸ میلیون دلار آمریکا در سال ۲۰۲۳.

۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۲۰۰۸، آخرین مهلت ثبت درخواست‌ها: ۲۷ فوریه ۲۰۲۳.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ت - تضمین وام‌هایی با شرایط مطلوب‌تر از شرایط تجاری رایج.

برنامه‌ی تأمین مالی کشتی فدرال^{۹۸}.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت حمل‌ونقل آمریکا - اداره‌ی دریایی.

۳. شرح و توضیح اقدام: برنامه‌ی تأمین مالی فدرال برای کشتی‌سازی با هدف ارتقای ناوگان دریایی تجاری آمریکا و حمایت از رشد و نوسازی کشتی‌سازی‌های داخلی طراحی

۹۷ Pub. L. 117 - 328

۹۸ Federal Ship Financing Program - Title XI

شده است. این برنامه از طریق تضمین بازپرداخت وام‌های بلندمدت، به مالکان کشتی آمریکایی کمک می‌کند تا سفارش ساخت کشتی‌های جدید به کشتی‌سازی‌های آمریکایی را با صرفه‌جویی مالی انجام دهند. همچنین این برنامه از نوسازی امکانات کشتی‌سازی‌ها برای ساخت و تعمیر شناورها پشتیبانی می‌کند. از آنجا که تعهدات بازپرداخت این وام‌ها توسط دولت آمریکا تضمین می‌شوند، شرایط آن‌ها به‌طور معمول بسیار بهتر از وام‌های بازار آزاد هستند؛ از جمله دوره‌ی بازپرداخت طولانی‌تر و نرخ بهره‌ی پایین‌تر.

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۱۹۳۷.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ح - درآمدهای دولتی صرف‌نظر شده یا جمع‌آوری نشده. صندوق ذخیره‌سازی ساخت‌وساز.

۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت حمل‌ونقل آمریکا - اداره‌ی دریایی.

۳. شرح و توضیح اقدام: صندوق ذخیره‌سازی ساخت‌وساز یک برنامه‌ی کمک مالی مالیاتی است که مزایای تعویق مالیاتی را برای اپراتورهای دارای پرچم آمریکا فراهم می‌کند. افراد واجد شرایط می‌توانند سود حاصل از فروش یا ازدست‌دادن یک کشتی را به تعویق بیندازند، مشروط بر اینکه این وجوه برای گسترش یا نوسازی ناوگان تجاری آمریکا استفاده شود. هدف اصلی این صندوق، تشویق ساخت، بازسازی، تعمیرات اساسی یا تملک کشتی‌های تجاری است که برای دفاع ملی و توسعه‌ی تجارت آمریکا ضروری هستند.

هر شهروند آمریکا که به‌طور کامل یا جزئی مالک یک کشتی باشد که در تجارت خارجی یا داخلی آمریکا یا در صنایع شیلالت فعالیت دارد، می‌تواند یک صندوق ذخیره‌سازی ساخت‌وساز ایجاد کند. همچنین، فردی که کشتی متعلق به دیگری را بهره‌برداری می‌کند نیز می‌تواند صندوق تأسیس کند، اما مزایای آن برای اپراتور غیر مالک محدود است. در صورت فروش یا نابودی کلی کشتی، صندوق اجازه می‌دهد سود ناشی از این فروش برای اهداف مالیاتی فدرال به رسمیت شناخته نشود. وجوه واریز شده به این صندوق باید صرف ساخت، بازسازی یا تملک کشتی جدیدی شوند که در آمریکا ساخته شده و تحت قوانین این کشور به ثبت رسیده باشد.

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۱۹۳۶.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف- درآمدهای دولتی صرف نظر شده یا جمع آوری نشده. صندوق ساخت و ساز سرمایه‌ای.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: وزارت حمل و نقل آمریکا - اداره دریایی، و وزارت بازرگانی آمریکا، سازمان ملی اقیانوسی و جوی.
۳. شرح و توضیح اقدام: برنامه‌ی صندوق ساخت و ساز سرمایه‌ای برای کمک به مالکان و اپراتورهای کشتی‌های با پرچم آمریکا طراحی شده تا بتوانند سرمایه‌ی لازم برای مدرن سازی و گسترش ناوگان تجاری آمریکا را تأمین کنند. این برنامه با تعویق مالیات بر درآمد فدرال بر روی سپرده‌های پولی یا دارایی‌های خاصی که در این صندوق واریز می‌شود، ساخت، بازسازی یا تملک کشتی‌ها را تشویق می‌کند. شرکت‌کنندگان باید تابعیت آمریکا را دارا باشند. کشتی‌هایی که با استفاده از این صندوق ساخته می‌شوند باید شرایط زیر را دارا باشند:
 - در آمریکا ساخته شده باشند؛
 - تحت قوانین آمریکا ثبت شده باشند؛
 - در یکی از حوزه‌های تجارت خارجی، دریاچه‌های بزرگ، حمل و نقل کوتاه‌برد، تجارت داخلی غیرپیوسته یا شیلات آمریکا فعالیت کنند.
- در دسامبر ۲۰۲۲ با تصویب قانون مجوز دفاع ملی سال مالی ۲۰۲۳، این برنامه به‌طور قابل توجهی توسعه یافت. طبق بند ۳۵۴۴ این قانون، استفاده از صندوق ساخت و ساز سرمایه‌ای برای تمامی کشتی‌های ساخت آمریکا که در تجارت داخلی یا خارجی آمریکا فعالیت دارند مجاز شده و محدودیت‌های پیشین جغرافیایی حذف شدند.
۴. ارزش تقریبی: -
۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۱۹۷۰.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: ز - حمایت از بازار داخلی.
- دستور اجرایی درباره‌ی تأمین عمومی برای حداکثرسازی استفاده از کالاها و خدمات تولیدشده در آمریکا.
۲. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: دفتر اجرایی رئیس‌جمهور آمریکا^{۹۹}.
۳. شرح و توضیح اقدام: این دستور اجرایی، نهادهای فدرال را موظف می‌سازد تا الزامات مربوط به خرید کالاها و خدمات از شرکت‌ها و کارگران آمریکایی را تقویت کنند. در چهارچوب قوانین موجود، دولت فدرال آمریکا باید از شرایط و ضوابط مربوط به اعطای کمک‌های مالی

و قراردادهای تأمین دولتی استفاده کند تا حداکثر استفاده از کالاها، محصولات و خدمات تولیدشده در داخل کشور تضمین شود. این دستور همچنین تأکید می‌کند که دولت آمریکا باید تا حد ممکن، کالاها، محصولات، خدمات و مواد مورد نیاز خود را از منابعی تأمین کند که موجب رقابت‌پذیری صنایع راهبردی آمریکا و رشد نیروی کار داخلی شوند. برای ارتقای پاسخ‌گویی و شفافیت در سیاست‌های تأمین عمومی، صدور معافیت‌ها باید توسط مقامات ارشد آژانس‌ها انجام شود، مشروط به تطابق با قوانین مربوطه. این دستور همچنین بر حمایت از قانون جونز تأکید دارد. این قانون که با عنوان قانون بازگنان دریایی سال ۱۹۲۰^{۱۰۰} شناخته می‌شود، بخشی از مجموعه‌ی قوانین «ساخت آمریکا» است و بر الزام به استفاده از ناوگان دریایی داخلی برای حمل‌ونقل دریایی در تجارت داخلی آمریکا تأکید دارد.

در آوریل ۲۰۲۱، رئیس‌جمهور آمریکا، دفتر جدید «ساخت در آمریکا» را راه‌اندازی کرد. این دفتر مسئول بررسی درخواست‌های معافیت از قوانین ساخت آمریکا و هدایت نهادهای فدرال در استفاده از بودجه‌ی مالیاتی برای حمایت از تولید داخلی است. این دستور اجرایی، نهادهای فدرال را موظف می‌سازد تا الزامات مربوط به خرید کالاها و خدمات از شرکت‌ها و کارگران آمریکایی را تقویت کنند.

در چهارچوب قوانین موجود، دولت فدرال آمریکا باید از شرایط و ضوابط مربوط به اعطای کمک‌های مالی و قراردادهای تأمین دولتی استفاده کند تا حداکثر استفاده از کالاها، محصولات و خدمات تولیدشده در داخل کشور تضمین شود. این دستور همچنین تأکید می‌کند که دولت آمریکا باید تا حد ممکن، کالاها، محصولات، خدمات و مواد مورد نیاز خود را از منابعی تأمین کند که موجب رقابت‌پذیری صنایع راهبردی آمریکا و رشد نیروی کار داخلی شوند.

۴. ارزش تقریبی: -

۵. تاریخ شروع و پایان: شروع: ۱۹۷۰.

۱. نوع اقدام حمایتی و عنوان آن: الف- انتقال مستقیم منابع مالی توسط دولت‌ها.
۲. تصویب قانون کاهش تورم سال ۲۰۲۲ توسط سنای آمریکا.
۳. نهاد یا سازمان مسئول اجرای اقدام و مرجع قانونی آن: سنای آمریکا.
۴. شرح و توضیح اقدام: در تاریخ ۷ اوت ۲۰۲۲، سنای آمریکا قانون کاهش تورم سال ۲۰۲۲ را تصویب کرد. این قانون با هدف مقابله‌ی هم‌زمان با بحران تورم ناشی از بحران جهانی انرژی

و بحران تغییرات اقلیمی تدوین شده است.

لیز برداک، رئیس و مدیرعامل شبکه‌ی تجاری انرژی بادی فراساحلی در مورد این قانون گفت: «سرمایه‌گذاری ۴۰ میلیارد دلاری این قانون در حوزه‌ی تولید انرژی پاک و کشتی‌سازی داخلی، سرمایه‌گذاری اولیه‌ی مهمی است که پتانسیل عظیم انرژی بادی فراساحلی را فعال کرده و زنجیره‌ی تأمین را در سواحل آمریکا بومی‌سازی خواهد کرد؛ همچنین هزاران شغل با درآمد مناسب ایجاد خواهد نمود». در مجموع ۳۶۹ میلیارد دلار از بودجه‌ی این قانون به افزایش امنیت انرژی و تحقق اهداف اقلیمی اختصاص یافته است. در بخشی از این قانون، ۳ میلیارد دلار به‌صورت کمک‌هزینه و بازپرداختی برای مقامات بندری و ترمینال‌های دریایی در نظر گرفته شده تا تجهیزات بارگیری بدون آلاینده‌ی خریداری کنند. این برنامه تا سپتامبر ۲۰۲۷ ادامه دارد و هدف آن کاهش آلودگی هوا در داخل و اطراف بنادر است. این دستور اجرایی، نهادهای فدرال را موظف می‌سازد تا الزامات مربوط به خرید کالاها و خدمات از شرکت‌ها و کارگران آمریکایی را تقویت کنند.

۴. ارزش تقریبی: ۴۰ میلیارد دلار آمریکا (در بخش انرژی پاک و کشتی‌سازی).

۳۶۹ میلیارد دلار در کل برنامه IRA.

۵. تاریخ شروع و پایان: تصویب: ۷ اوت ۲۰۲۲.

پایان: برنامه‌ی برخی اقدامات تا سپتامبر ۲۰۲۷ ادامه دارد (مثلا در بخش بنادر).





مراجع

مراجع

- [۱] OECD calculations based on Clarksons 2023, World Fleet Register, <https://www.clarksons.net/wfr>
- [۲] OECD calculations based on Clarkson Research Services Limited (January 2023), World Fleet Register, <https://www.clarksons.net/wfr>
- [۳] OECD calculations based on Clarkson Research Services Limited (February 2021), World Fleet Register, <https://www.clarksons.net/wfr>
- [۴] "Viet Nam Maritime Industry", Presentation at ASEF 9th Forum3.
- [۵] MARINA and Websites of each company.
- [۶] GICAN, The French naval industry in figures, 2022 - 2023.
- [۷] Chinese Taipei Shipbuilding Industry Association, <https://www.tsba.org.tw>

