

ارزیابی برنامه راهبردی صنایع دریایی

افق ۱۴۰۴

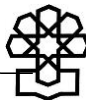
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

کد موضوعی: ۳۱۰
شماره مسلسل: ۱۵۳۹۵
خردادماه ۱۳۹۶

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۲	مقدمه
۳	۱. بررسی وضعیت موجود و جایگاه صنایع دریایی ایران
۴	۲. خلاصه‌ای از نکات مهم سند برنامه راهبردی صنایع دریایی
۸	۳. ارزیابی سند برنامه راهبردی صنایع دریایی
۱۰	جمع‌بندی و نتیجه‌گیری
۱۱	منابع و مأخذ



ارزیابی برنامه راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴

چکیده

هدف اصلی این مطالعه، تحلیل و بررسی برنامه راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴ بوده و عمدتاً روی روش‌شناسی تهیه این سند متمرکز شده است. جایگاه صنعت دریایی در کشورهای مجاور دریا بسیار پراهمیت بوده و بسیاری از کشورها رشد و توسعه خود را بر این حوزه پایه‌گذاری نموده‌اند. خوشبختانه طی سال‌های اخیر در جمهوری اسلامی ایران نیز به موضوع توجه شده و اقدامات مختلفی برای استفاده بهینه از سواحل طولانی و پتانسیل‌های دریایی بالایی کشور برنامه‌ریزی شده است. مسلماً همه این اقدامات مستلزم شناخت دقیق موضوع و داشتن یک برنامه راهبردی است.

برنامه راهبردی صنایع دریایی که طی سه سال اخیر و بر پایه مطالعات و بررسی‌های گسترده تدوین شده اولین گام اساسی در این راستا محسوب می‌شود. در این برنامه سعی شده با شبیه‌سازی تقاضای مؤثر بازار، ارزش اقتصادی بازار صنایع دریایی برآورد و وضعیت کشور جهت استفاده حداکثری از آن تجزیه و تحلیل شود. دلایل توجیهی تهیه‌کنندگان این برنامه در استفاده از این روش کمبود آمار و اطلاعات و عدم همکاری طرف‌های تقاضا بوده است. براساس اهداف این سند و در صورت جذب کامل بازار صنعت دریایی به داخل، حدود پنجاه هزار شغل مستقیم و بیش از دویست هزار شغل غیرمستقیم ایجاد شده و مشکل اشتغال در سواحل کمتر توسعه‌یافته می‌تواند بهبود یابد.

ازسویی با توجه به اینکه سند فقط به صنعت دریایی در حوزه ساخت و تعمیر انواع کشتی و سکوهای فراساحل متمرکز است، پیشنهاد می‌شود نام سند به «برنامه راهبردی صنعت دریایی» اصلاح شود.

در نتیجه‌گیری نهایی این سند باید گفت، مهمترین مشکل در اجرایی شدن این سند راهبردی، تأمین مالی توسط نظام بانکی و صندوق توسعه ملی است که در سند فعلی فاقد ضمانت اجرایی لازم است که این امر نیازمند مصوبه هیئت وزیران و یا حسب مورد مجلس شورای اسلامی است.

مقدمه

صنایع دریایی ایران از جمله صنایع دیرپا و استراتژیک کشور است که به‌رغم ظرفیت‌های بالقوه و تأکیدات مبتنی بر توسعه دریامحور، در برنامه‌های پنج‌ساله توسعه چندان مورد توجه قرار نگرفته و توسعه پیدا نکرده است.

اصولاً یکی از نقاط ضعف در رویکرد توسعه دریامحوری در کشور صرفنظر از منابع سرمایه‌ای و غیره، پیاده نشدن استراتژی توسعه صنعتی و نبود یک برنامه عمودی هدفمند برای صنایع دریایی است. به‌عبارت دیگر مشکل از تفکر برنامه‌ریزی صنعتی که نوعاً نرم‌افزاری است، نشئت می‌گیرد.

کشور ایران، با دارا بودن حدود ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و قرار گرفتن در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران یک کشور دریایی محسوب می‌شود. موقعیت ژئوپلیتیک ایران، منابع غنی انرژی، نقش آفرینی به‌عنوان کریدور شمال - جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد، بهره‌مندی از ظرفیت‌های صنایع دریایی از قبیل کشتی‌سازی، فراساحل، شیلات، حمل‌ونقل، گردشگری و نظامی از مزیت‌های عمده کشور در حوزه دریاست.



در این گزارش ابتدا مروری گذرا بر پتانسیل‌های صنایع دریایی شده، سپس خلاصه‌ای از نکات مهم سند برنامه راهبردی صنایع دریایی و در نهایت ارزیابی «برنامه راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴» ارائه شده است.

۱. بررسی وضعیت موجود و جایگاه صنایع دریایی ایران

صنایع دریایی طیف وسیعی از فعالیت‌ها و حوزه‌های عملکرد را شامل می‌شود. از جمله این بخش‌ها می‌توان به حمل‌ونقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، شیلات و صنایع وابسته و حوزه علم و فناوری دریایی اشاره کرد. در ایران تخلیه و بارگیری حدود ۹۰ درصد از کالاهای صادراتی و وارداتی به‌لحاظ وزنی و ۶۰ درصد از ارزش کل تجارت کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت می‌گیرد. در فاصله سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ به‌طور متوسط حدود ۴۴ میلیون تن کالاهای نفتی و حدود ۹۸ میلیون تن کالاهای غیرنفتی کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت گرفته است.^۱

براساس آمار شناورهای جهان^۲ ایران با دارا بودن ۲۲۷ فروند شناور با تناژ ۱۸ میلیون دی دلبلیو تی^۳ با سهم ۱/۰۴ درصد از کل ناوگان جهانی در جایگاه بیست‌ویکم جهان قرار دارد. این درحالی است که کشورهای یونان، ژاپن، چین و آلمان با تناژ بالای ۱۰۰ میلیون دی دلبلیو تی در رتبه‌های اول تا چهارم قرار دارند. شایان ذکر است سهم ایران از ساخت کشتی حدود ۰/۰۳ درصد است.

رشد رشد تعداد کل شناورهای ایران (بدون احتساب لنج‌ها و قایق‌های صیادی) طی

۱. معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، آمارنامه دریایی ۱۳۹۴.

2. World Fleet Statistics, 2015.

3. Dead Weight Ton (DWT)

سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴ تقریباً صعودی بوده و از ۱۱۷۴ فروند شناور در اول دوره به ۱۸۴۸ شناور در سال ۱۳۹۴ افزایش یافته است. طی همین دوره تعداد شناورهای حوزه مسافری و تفریحی حدود ۱۵ درصد رشد یافته‌اند و تعداد کشتی‌های نفت‌کش و باربری نیز به ترتیب با رشد ۹/۳ و ۵/۹ درصدی روبرو بوده‌اند.

طی سال‌های اخیر رقابت سنگین بر تصاحب سهم بیشتر از بازار ساخت و تعمیر کشتی در جهان وجود داشته است به گونه‌ای که طی سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۱۴ نزدیک به ۹۰ درصد صنعت ساخت و تعمیر کشتی به ترتیب در اختیار کشورهای چین، کره جنوبی و ژاپن بوده که سرجمع تناژ ناخالص آنها حدود ۹۰ میلیون تن است.

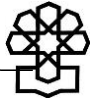
براساس مطالعات سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، ظرفیت اسمی ساخت شناور کشور در سال ۱۳۹۳ حدود ۱۵۰ هزار تن است.

۲. خلاصه‌ای از نکات مهم سند برنامه راهبردی صنایع دریایی

در این قسمت ابتدا خلاصه‌ای از روش‌شناسی منویات طراحان و تهیه‌کنندگان این سند ارائه می‌شود.

فصل اول سند به ارائه خلاصه‌ای از وضعیت موجود صنایع دریایی کشور پرداخته است که در بخش اول گزارش حاضر به نکات مهم آن اشاره شد.

در فصل دوم سند به منظور تعیین ظرفیت دریایی و تعیین نیاز ناوگان دریایی کشور طی ۱۰ سال آتی بررسی شده است. در سناریوی (۱) متوسط رشد اقتصادی پنج سال گذشته (رشد اقتصادی ۲ درصد)، در سناریوی (۲) ادامه روند ۸ سال گذشته توسعه ناوگان (۱۳۸۴ الی ۱۳۹۲) و در سناریوی (۳) نیز متوسط رشد بلندمدت اقتصاد کشور



طی ۲۵ سال اخیر معادل رشد ۴/۵ درصد مورد تأکید قرار گرفته است که در نهایت با توجه به ارزیابی‌های صورت گرفته سناریوی (۲) انتخاب و بر مبنای این سناریو ارزش فعالیت‌های ساخت، تعمیرات و اسقاط ناوگان تا سال ۱۴۰۴ برآورد گردیده است.

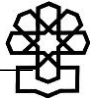
بر اساس سناریوی (۲) انتخاب شده در سند، هدف‌گذاری آینده توسعه صنایع دریایی تا سال ۱۴۰۴ کسب حدود ۳/۲ میلیارد دلار از بازار ساخت و تعمیر کشتی خواهد بود که معادل یک درصد از ارزش بازار جهانی است. در حالی است که در سال ۱۳۹۲، ارزش بازار ساخت و تعمیر کشتی ایران حدود ۱/۱ میلیارد دلار بوده و در سال ۱۳۹۵ حدود ۱/۸ میلیارد دلار برآورد شده است. در بخش ساخت سکوهای فراساحل نیز هدف افزایش ارزش از ۷۰۰ میلیون دلار در سال ۱۳۹۲ به ۱/۶۵ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۴ می‌باشد.

در مجموع ارزش تجمعی نیاز بازار در انواع شناورها و سکوهای فراساحل صنایع دریایی کشور طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ حدود ۳۷/۷۶۲ میلیارد دلار برآورد شده است که ۱۶/۵ میلیارد دلار آن به سکوهای فراساحل، ۹/۸ میلیارد دلار به شناورهای حوزه انرژی و ۸/۶ میلیارد دلار آن به شناورهای حمل‌ونقل تجاری و الباقی آن به سایر شناورها اختصاص پیدا می‌کند. بنابراین طی این دوره ده‌ساله ارزش بازار انواع کشتی (بجز سکو فراساحل) در کشور بیش از ۲۱ میلیارد دلار است.

در فصل سوم سند، عوامل درونی و بیرونی صنعت بر مبنای مدل SWOT نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای حاکم بر صنایع دریایی و شرایط کشور شده است. در بخش قوت و توانمندی‌های داخل کشور بر سرمایه‌گذاری مناسب در بخش زیرساخت‌های فیزیکی در حوزه تعمیر و ساخت کشتی، تجارب حوزه ساخت و تعمیر، نیروی انسانی مناسب، وجود تشکل‌های تخصصی و وجود تجارب در زمینه همکاری‌های بین‌المللی اشاره شد و در بخش نقاط ضعف نیز عمدتاً به نامناسب بودن ساختار سازماندهی صنعتی دریایی

کشور، پایین بودن بهره‌وری و عدم وجود سرمایه‌گذار بزرگ بخش خصوصی، بلا تکلیفی ساختار حاکمیتی و مدیریتی صنایع بزرگ دریایی کشور، عدم سرمایه‌گذاری در طراحی، مهندسی و تحقیق و توسعه، فقدان مکانیسم‌های تأمین مالی متناسب با حاکمیت صنایع دریایی، نبود سیاست‌های عمودی در حوزه ساخت کشتی، عدم تجمیع سفارشات، عدم تکمیل زنجیره تأمین و فقدان زیرساخت‌های قانونی مناسب و حمایتی از توسعه صنایع دریایی اشاره شده است. همچنین رویکرد دولت در حمایت از ساخت داخل، تقاضای قابل توجه بازار داخل برای ساخت و تعمیر کشتی و اشتغال‌زایی بالا در زنجیره تأمین از مهمترین فرصت‌ها و تمرکز مراکز تصمیم‌گیری در حوزه دریایی، وجود موانع گمرکی، حقوقی و مالی در مقایسه با رقبای منطقه‌ای و جهانی، فقدان توان کارشناسی و مدیریتی نظام بانکی در ارائه تسهیلات و بهره‌گیری از تسهیلات صندوق توسعه ملی و تسهیلات خارجی، نامناسب بودن فضای کسب‌وکار و فقدان شرایط مناسب در جلب مشارکت شرکت‌های خارجی در توسعه صنایع دریایی از مهمترین تهدیدها در حوزه صنایع دریایی نامبرده شده است.

در فصول چهارم و پنجم چشم‌انداز، اهداف و راهبردهای توسعه برنامه ارائه شده است که بر افزایش رقابت‌پذیری و کسب سهم حداکثری از بازار ساخت و تعمیر شناورها و سازه‌های دریایی، کسب درصد حداکثری تأمین مواد و تجهیزات شناورها و سکوه‌های دریایی، بهره‌وری بالای نیروی انسانی و توسعه صنایع دریایی مبتنی بر اقتصاد دانش‌بنیان تأکید شده است. در بخش اهداف کمی نیز در افق ۱۴۰۴ پیش‌بینی شده است که سهم صنعت دریایی از تولید ناخالص داخلی کشور از ۰/۱ واحد درصد وضع موجود به ۰/۷ واحد درصد، سهم صنایع دریایی کشور در بازار جهانی ساخت کشتی‌ها و شناورها از ۰/۰۳ واحد



درصد فعلی به ۱ درصد افزایش خواهد یافت. عمق ساخت داخل در ساخت کشتی و سکوهای فراساحل از ۲۰ درصد فعلی به حدود ۷۰ درصد هدفگذاری شده و نسبت هزینه تحقیق و توسعه به کل هزینه‌ها در صنایع دریایی در سال ۱۴۰۴ معادل ۳ درصد هدفگذاری شد، در حالی که این نسبت در شرایط فعلی ۰/۳ واحد درصد است. بنا به اظهار نظر تدوین‌کنندگان سند، هدفگذاری سند در این بخش بر پایه پیش‌بینی بازار کشتی‌سازی دنیا در افق مورد نظر بود. که حدود ۲۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است. در فصل ششم نحوه روند توسعه و تأمین زنجیره به تفکیک تجهیزات و مواد ارائه شده است. یکی از مهمترین بخش‌های سند، بخش الزامات تحقق اهداف و برنامه‌ها است که به پنج بخش افزایش ظرفیت کشتی‌سازی‌ها، تسهیلات مالی، سرمایه‌گذاری، اشتغال و به‌کارگیری نیروی انسانی و راهکارهای پایش برنامه تقسیم شده است.

در بخش افزایش ظرفیت کشتی‌سازی‌ها، لازم است ظرفیت موجود ساخت و نوسازی شناورها از ۱۵۰ هزار تن در سال به ۵۶۰ هزار تن در سال در افق ۱۴۰۴ افزایش پیدا کند که برای این امر به ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری به صورت تدریجی نیاز است. البته این سرمایه‌گذاری به صورت قطعی و توسط دولت بصورت تسهیلات و توسط بخش خصوصی خواهد بود. به عبارت دیگر اگر شرایط مناسب باشد و حمایت‌های لازم از توسعه صنعت دریایی صورت گیرد می‌توان انتظار داشت بخش‌های خصوصی با مشارکت خارجی‌ها بتوانند چنین ظرفیتی را ایجاد نمایند.

در طول دوره ده‌ساله ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ نیاز به ۲۷ میلیارد دلار تسهیلات مالی برای تأمین حداقل ۸۰ درصد از ارزش شناور و سکوی دریایی است که به عبارت دیگر به‌طور متوسط سالیانه ۲/۷ میلیارد دلار تسهیلات مورد نیاز است. این شرایط تقریباً مشابه شرایط وام کشورهای خارجی برای ساخت کشتی است. البته اگر بتوان درصد سهم مشتری را

کاهش داد جذابیت بیشتر خواهد شد و می‌توان به استفاده حداکثری از بازار فوق برای ایجاد اشتغال بهتر در کشور امیدوار بود. عملاً وام مذکور توسط مشتری تعهد و پرداخت می‌شود و بازگشت اصل و سود وام به‌عهده سفارش‌دهنده خواهد بود. شایان ذکر است که در بخش الزامات اجرای برنامه به تعیین سازوکارهای اجرایی، ارائه خدمات یکپارچه تسهیلات مالی و بیمه با محوریت بانک‌ها و صندوق توسعه ملی تأکید شده است.

۳. ارزیابی سند برنامه راهبردی صنایع دریایی

در ارزیابی کارشناسی سند برنامه راهبردی صنایع دریایی می‌توان محورهای اصلی زیر را برشمرد:

۱. قبل از ورود به بحث ارزیابی روش‌شناسی سند لازم است به این نکته اشاره شود که هرچند در فصل اول سند طیف وسیعی از صنایع دریایی در قالب حمل‌ونقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، شیلات و صنایع وابسته و علم و فناوری دریایی برخی و وضعیت موجود آنها بررسی شده است. اما از فصل دوم، سند فقط به صنعت دریایی در حوزه ساخت و تعمیر انواع کشتی و سکوهای فراساحل متمرکز می‌شود. بنابراین با توجه به محتوای اصلی و هدفگذاری آن تا افق ۱۴۰۴، این سند دربرگیرنده صنایع مختلف دریایی نمی‌شود و لازم است نام سند به «برنامه راهبردی صنعت دریایی» اصلاح و تغییر پیدا کند.

۲. در برآورد مالی طبق عرف موجود ۸۰ درصد ارزش پروژه‌های دریایی شامل تسهیلات خواهد بود. طبیعتاً این تسهیلات منوط به وجود سفارش بوده و لذا نگرانی از بابت سرمایه‌گذاری بدون وجود بازار نخواهد بود. به‌عبارت دیگر به‌تدریج و با اجرایی شدن سند سفارشات و پروژه‌ها



افزایش یافته و تسهیلات مورد نیاز باید بتواند پاسخگوی پروژه‌های فوق باشد.

۳. یکی از نقاط قوت سند حاضر جمع‌بندی مناسب از وضعیت کشور و بازار آینده است. علیرغم مزایای زیاد کشور در توسعه سواحل و استفاده از صنایع دریایی، متأسفانه آمار و اطلاعات شفافیت تاکنون توسط مراجع ذیربط ارائه نشده بود که در این سند به خصوص در بخش تقاضای بازار طی ده سال آتی برآورد و ارائه شده است.

۴. پیشنهادهای سند کاملاً جامع و مناسب بوده و به‌جای سرمایه‌گذاری تأکید به ارائه تسهیلات به‌منظور تحریک صنعت ساخت داخل است. لذا می‌توان امیدوار بود که این روش به همراه اجرای قانون استفاده حداکثر از توان داخل بتواند باعث توسعه سواحل و ایجاد اشتغال مولد گردد.

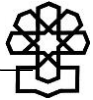
۵. مهم‌ترین ایراداتی که بر سند وارد می‌باشد این است که اولاً برآورد تقاضای بازار برای سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ بدون در نظر گرفتن تقاضای مؤثر بازیگران اقتصادی طرف تقاضا (Demand – Side) صورت گرفته است که عمده دلیل آن بنا به اظهارات طراحان سند به عدم همکاری دستگاه‌ها و نهادهای ذیربط و عدم شفافیت در اطلاعات تقاضای بازار اعم از خریداران و بهره‌برداران بخش خصوصی و دستگاه‌های دولتی اعلام شده است. ثانیاً ضمانت اجرای سند از ناحیه تأمین مالی توسط نظام بانکی و صندوق توسعه ملی موضوعی است که می‌تواند پاشنه آشیل این سند در اجرا باشد و می‌بایست در قالب مصوبات هیئت‌وزیران یا حسب مورد مجلس شورای اسلامی، مورد تدبیر و چاره‌اندیشی قرار گیرد.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

اصولاً یکی از الزامات اساسی در اسناد راهبردی بخشی به‌خصوص در حوزه صنعت ساخت؛ در نظم گرفتن طرف تقاضا و طرف عرضه است که جزء مبانی تهیه یک سند برنامه محسوب می‌گردد. همچنین نحوه تأمین منابع مالی مورد نیاز به‌منظور اجرایی شدن سند از الزامات مهم در عملیاتی شدن آن سند به‌حساب می‌آید که در این سند به‌طور روشن و شفاف مطرح شده که از نقاط قوت آن است. به‌نظر می‌رسد نبود اطلاعات شفاف در حوزه صنایع دریایی در داخل کشور و عدم همکاری دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط و ذینفع در این حوزه، به‌نوعی طراحان و تهیه‌کنندگان سند برنامه راهبردی صنایع دریایی را به سمتی سوق داد که نیازمندی‌های طرف تقاضای بازار را براساس شواهد و مستندات و قرائن موجود، برآورد کنند.

شایان ذکر است که در این سند هیچ سرمایه‌گذاری مستقیمی توسط دولت صورت نمی‌گیرد و نقش دولت فقط ارائه تسهیلات مناسب و ایجاد شرایط معمول مالی برای سفارش‌دهندگان کشتی در داخل است. بنابراین در صورت اجرای جدی قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی برای پروژه‌های دریایی، تأمین مالی فوق‌نیز می‌تواند جذابیت و شرایط مناسب جهت جذب حداکثری این بازار توسط صنایع داخل را فراهم سازد.

با توجه به نقاط قوت سند و علمی بودن فرآیند انجام کار و تلاش طراحان سند در روشن ساختن اهمیت صنایع دریایی و پتانسیل‌های موجود، دو نکته اساسی در اجرای آن باید مدنظر قرار گیرد. اول اینکه سند باید در مراحل بعدی با کمک طرف تقاضا و سازندگان داخلی به‌صورت دقیق‌تر به زنجیره تولید و همه خدمات مرتبط بپردازد و برنامه‌های مشخص اجرایی برای رفع محدودیت‌های صنایع دریایی ارائه کند. دوم اینکه درخصوص

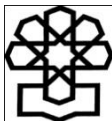


ضمانت اجرایی تأمین مالی از طریق نظام بانکی و صندوق توسعه ملی که پاشنه آشیل این سند در اجرا نیز هست، از طریق مصوبات هیئت وزیران و حسب مورد مجلس شورای اسلامی چاره‌اندیشی شود.

منابع و مأخذ

۱. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (۱۳۵۹)، «برنامه راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴» وزارت صنعت، معدن و تجارت.
۲. ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی (۱۳۹۴)، «آمارنامه دریایی ایران، ۱۳۹۴»، معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری.

3. World Fleet Statistics, 2015.



شماره مسلسل: ۱۵۳۹۵

مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: ارزیابی برنامه راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)

تهیه و تدوین کنندگان: علی اصغر اژدری، فاطمه میرجلیلی

ناظران علمی: حسین افشین، مهدی فقیهی

متقاضی: عزیز اکبریان (ریاست کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی)

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. صنایع دریایی

۲. برنامه راهبری



تاریخ انتشار: ۱۳۹۶/۳/۱۰