

بررسی نقش حمایت‌های مالی دولت از صنایع کشتی سازی کشور برای ایجاد مزیت‌های رقابتی (با الگوبرداری از استراتژی توسعه صنعت کشتی سازی کشورهای مطرح در این حوزه)

حسن قمشی^۱، محمدرضا کابارآزاد قدیم^۲

^۱ - دفتر همکاری‌های فناوری ریاست جمهوری: ghomeshi62@yahoo.com

^۲ - استادیار دانشکده مدیریت دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی: kabaranzad@yahoo.com

چکیده

صنعت کشتی سازی در زمره صنایع پیش برنده محسوب می شود و هرگونه پیشرفت و توسعه در آن موجب گسترش و توسعه صنایع وابسته می شود، وابستگی حدود ۱۰۰ صنعت دیگر به صورت مستقیم و غیر مستقیم به این صنعت که رشد و توسعه و یا بالعکس رکود و ورشکستگی آنها وابستگی مستقیم به توسعه و یا رکود صنعت کشتی سازی دارد، لزوم سرمایه گذاری و تامین شرایط لازم برای رشد این صنعت را آشکار می کند. از سوی دیگر مزیت های نسبی کشورمان، نظیر موقعیت ژئوپلیتیکی کشور و مرزهای آبی گسترده و قرار گرفتن در مرکز ثقل انرژی جهان و نیز وجود پروژه های عظیم نفت و گاز در سواحل جنوبی و وجود نیروی کار مناسب، همگی حاکی از اهمیت توجه به این شاخه صنعتی است.

در چند دهه اخیر با سیاست های اتخاذ شده توسط برخی کشورها، ثقل کشتی سازی از اروپا به کشورهای جنوب شرق آسیا منتقل گشته است، از اوایل دهه ۷۰ میلادی ژاپن توانست با پیشی گرفتن از آلمان، مقام نخست در بین سازندگان کشتی را به خود اختصاص دهد، از اوایل دهه ۸۰ میلادی کره جنوبی توانست به این رقابت وارد شده و با سیاست های منسجم خود در این بخش، از یک دهه گذشته بتواند از ژاپن پیشی بگیرد و مقام نخست را تا به امروز به خود اختصاص بدهد و در سالهای اخیر کشور چین با تکیه بر مزیت های نسبی خود (نظیر سرمایه گذاری های دولتی و نیروی کار ارزان) توانست با پشت سر گذاشتن ژاپن مقام دوم را در این صنعت بدست آورد، و هم اکنون نیز برنامه های وسیعی برای کسب سهم هرچه بیشتر در این عرصه را دارد. کشور هند نیز با توجه به مزیت های نسبی خود (از جمله موقعیت ژئوپلیتیکی و سواحل گسترده و نیروی کار ماهر و ارزان) سعی در کسب سهم مناسبی در این حوزه را دارد.

در این تحقیق با بررسی سیاست‌های کشورهای مطرح در حوزه صنایع کشتی‌سازی، و با اخذ نظرات کارشناسان صنایع دریایی کشور، الگوی مناسب حمایت مالی دولت از صنایع کشتی‌سازی کشور برای توسعه این صنعت و رقابتی نمودن آن استخراج گردیده است.

کلمات کلیدی: الگوبرداری، کشتی‌سازی، حمایت‌های مالی دولت، مزیت رقابتی

۱- مقدمه:

یکی از اهداف مهم پرداخت یارانه توسط دولت‌ها، حمایت از تولید کنندگانی است که تولید آنان مورد نیاز جامعه است ولی به علت خاصی، تطبیق هزینه تمام شده واقعی با قیمت واقعی، ممکن نباشد. دولت در این موارد، تولید کنندگان را به طور مستقیم و یا غیر مستقیم مورد حمایت قرار می دهد [۱]. در صنایع خاص، مانند صنعت کشتی سازی، حمایت دولت نقش تعیین کننده‌ای دارد چرا که کارخانه‌های کشتی‌سازی در یک بازار بین‌المللی فعالیت می کنند و کار آنها به معنی کسب درآمدهای ارزی بیشتر، کاهش نرخ خروج ارز، افزایش اشتغال، کسب تکنولوژی، رشد صنایع جانبی و نیز افزایش توان بهره‌برداران از این صنعت می گردد.

حمایت‌های دولتی می تواند شامل اشکال گوناگونی باشد، نظیر: کمک‌های بلاعوض و پرداخت‌های مالی (پرداخت یارانه^۳)، پرداخت وام‌های زیر نرخ بازار^۴، ارائه تضمین‌های دولتی، فراهم کردن کالا و خدمات مورد نیاز صنعت با زیر قیمت بازار، فراهم کردن خدمات عمومی، فروش زمین به منظور احداث و یا توسعه صنعت با قیمت نازل، خرید کالا و خدمات توسط دولت و با قیمت بالاتر از بازار، تزریق سرمایه و... [۴].

^۳ - Subsidy

^۴ - Libor

حمایت‌های مالی ساده‌ترین سیاستی است که می‌تواند از طرف دولتها انتخاب گردد و از طرفی می‌تواند در صورت داشتن سیاست مشخص و برنامه‌ریزی شده و کنترل مناسب، اغلب حمایت‌های مورد نیاز صنعت را پوشش دهد.

البته موفقیت صنایع کشتی‌سازی علاوه بر حمایت‌های دولت، به عملکرد کارخانه‌های کشتی‌سازی نیز بستگی دارد. و فعالیتهایی از قبیل تلاش برای افزایش بهره‌وری، تلاش برای نوسازی صنعت و شیوه‌های ساخت، تلاش برای حضور موثر در بازارهای جهانی و ... باید در نظر گرفته شوند. امروزه کشورهای دیگر علی‌رغم وجود قوانین سخت گیرانه‌ای که دولتها را از حمایت و پرداخت یارانه به شرکت‌های خود محدود می‌کنند، به دلیل اهمیت بسیار زیاد صنایع دریایی و تاثیر آن در دیگر شاخه‌های صنعتی، از هیچ تلاشی برای رشد و توسعه شرکت‌های کشتی‌سازی خود دریغ نکرده و به شکل مستقیم و غیرمستقیم به حمایت از این شرکت‌ها می‌پردازند.

بدون تردید مطالعه و بررسی تجارب کشورهای دیگر و خصوصاً کشورهای مطرح در عرصه کشتی‌سازی می‌تواند ایده‌های مناسبی را به ما ارائه نماید تا بتوان با جمع بندی این تجارب و نیز با توجه به وضعیت صنایع داخلی و شرایط حاکم بر آنها، الگوی مناسب و قابل قبولی برای رشد صنایع کشتی‌سازی کشورمان و بالا بردن توان رقابت این صنایع ارائه نمود.

«الگو برداری» یکی از مفاهیم و فنون جدیدی که براساس مقایسه بین کسب و کارها بنیان نهاده شده است. در اصل یک کسب و کار جنبه‌های مختلف فعالیتهای خود را با کسب و کارهای دیگر که عملکرد بالایی دارند، یا میانگین‌های شاخه صنعت مقایسه میکند و به منظور تثبیت اهداف، اولویتها و بهبودها به سنجش محصولات، خدمات و فرایندهای سازمان می‌پردازد که این به نوبه خود به افزایش مزیت رقابتی و یا کاهش هزینه‌ها می‌انجامد [۳]

در این مطالعه سیاست‌های کشورهای مطرح در حوزه کشتی‌سازی بعنوان ایده‌های اولیه جهت بررسی و تعیین سیاست‌های مناسب برای صنایع کشتی‌سازی کشورمان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۲- اهمیت و ضرورت صنایع کشتی‌سازی

صنایع کشتی‌سازی در کشور ما، با توجه به موقعیت و شرایط موجود، از ابعاد مختلف دارای اهمیت می‌باشد.

بطور خلاصه برخی از ضرورت‌های توجه به این صنایع عبارتند از:

۱) نقش بسزای صنایع کشتی‌سازی در توسعه و پیشرفت کشور،

این صنعت به عنوان یک صنعت مادر می‌تواند عامل توسعه صنعت و اقتصادی هر کشور و نیز زمینه‌ای برای رشد دیگر صنایع آن باشد.

صنایع کشتی‌سازی با ۴۰ صنعت به طور مستقیم و با ۶۰ صنعت به طور غیر مستقیم در ارتباط می‌باشند و رشد و توسعه صنایع کشتی‌سازی می‌تواند رونق این صنایع را به همراه داشته باشد [۹].

۲) نقش مهم کشتی‌سازی در توسعه اجتماعی و صنعتی مناطق ساحلی،

وجود کارخانجات ساخت و تعمیر کشتی و صنایع مرتبط با آنها نقش قابل توجهی در توسعه صنعتی مناطق ساحلی، که جزو محرومترین مناطق کشور هستند، ایفا می‌کند

از طرف دیگر ایجاد بوجود آمدن فرصت‌های اشتغال فراوان، در اثر افزایش سرمایه‌گذاری در صنعت کشتی‌سازی، می‌تواند توسعه اجتماعی و افزایش امنیت مرزهای جنوبی کشور به دنبال داشته باشد [۶].

۳) پشتیبانی از پروژه‌های گسترده نفت و گاز در خلیج فارس،

وجود منابع غنی نفت و گاز در خلیج فارس و برنامه‌های گسترده کشور به منظور سرمایه‌گذاری در این حوزه برای بهره‌برداری از این منابع، موقعیت ویژه‌ای برای صنایع کشتی‌سازی کشور فراهم آورده است تا بتواند با پشتیبانی گسترده از این برنامه‌ها، سهم مناسبی از این بازار بسیار عظیم را به دست آورد.

۴) پشتیبانی ناوگان عظیم حمل و نقل دریایی،

کشور ایران دارای بزرگترین ناوگان تجاری و نفتکش در منطقه بوده و در سطح بین‌المللی نیز دارای جایگاه بالایی می‌باشد و پشتیبانی از این ناوگان دارای اهمیت ویژه‌ای برای کشور است [۸].

۵) پشتیبانی از راهبردهای دفاعی کشور،

به منظور افزایش توان دفاعی و تامین امنیت و حفظ و حراست از آبهای کشور و با توجه به تحریم‌های اخیر در زمینه صنایع نظامی، نیاز به تقویت هرچه بیشتر صنایع کشتی‌سازی برای تامین نیازمندیهای نیروی دریایی کشور می‌باشد.

۶- پشتیبانی از صنایع دریایی کشور،

فعالیت کشتی های ماهیگیری در آب های ساحلی و آب های بین المللی، بهره برداری از منابع طبیعی موجود در دریاها و توسعه گردشگری دریایی، بخشی هایی از فعالیت هایی است که توسط صنایع کشتی سازی حمایت و تقویت می گردد.

۳- ویژگی های صنایع دریایی و فعالیت های وابسته

صنایع کشتی سازی نسبت به دیگر صنایع وجوه تمایزی دارد که برخی از آنها مزیت و برخی از آنها نوعی مانع برای توجه و توسعه آن محسوب می شود. به برخی از این ویژگی ها عبارتند از [۱۳]:

- ✓ فعالیت های کشتی سازی در کشور ما به دلیل اینکه معمولاً در شرایط بد آب و هوایی و در مناطق محروم از امکانات اجتماعی و رفاهی صورت می گیرند، جزو مشاغل سخت محسوب می شود.
- ✓ حجم سرمایه گذاری برای ایجاد کارخانجات کشتی سازی در مقایسه با دیگر صنایع نسبتاً بالاست بنابراین بخش خصوصی کمتر قادر به سرمایه گذاری در این بخش می باشند.
- ✓ چون اکثر صنایع دریایی کشور دولتی می باشند و سهم بخش خصوصی ناچیز است، بنابراین لزوم هماهنگی و برنامه ریزی در این صنعت از طرف دولت ضروری می نماید.
- ✓ اکثر فعالیت های ساخت و تعمیر کشتی توسط نیروی انسانی ماهر و متخصص انجام می پذیرد و اتوماسیون پذیر نیست.
- ✓ سهم اشتغال در این صنعت بسیار بالا می باشد.
- ✓ به علت ارتباط تنگاتنگ این صنعت با دیگر کشورها، رعایت استانداردهای بین المللی و صنعتی ضروری می باشد.
- ✓ تکنولوژی در صنایع دریایی قابل دست یافتن است و دستیابی به آن همانند تکنولوژی های پیچیده نمی باشد.
- ✓ صنایع دریایی در تمام زمینه های ساخت، تعمیر، بهره برداری و... صنایع گرانی محسوب شده و می تواند در صورت سرمایه گذاری، درآمدهای ارزی قابل توجهی برای کشور به ارمغان بیاورد.

۴- شرکت های کشتی سازی کشور

به طور کلی سازندگان کشتی در ایران را می توان به گروه های مختلفی نظیر سازندگان لنج ها و کشتی های کوچک، سازندگان کشتی های بزرگ و سازندگان شناورهای نظامی تقسیم بندی نمود.

از مهمترین شرکت های کشتی سازی در کشور، شرکت مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)، شرکت اروندان، شرکت صدرا و کارخانجات کشتی سازی سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، قابل ذکر می باشند.

تقریباً تمامی این صنایع بصورت مستقیم و یا غیر مستقیم وابسته به دولت بوده و سیاستگذاری های کلان این صنایع در اختیار دولت می باشد. بجز شرکت های تابعه سازمان صنایع دریایی، بقیه صنایع زیان ده بوده و از نظر مالی در شرایط بحرانی به سر می برند و بشدت وابسته به منابع مالی در اختیار دولت می باشند.

در خصوص شرکتهای تابعه سازمان صنایع دریایی نیز قابل ذکر است که، از آنجا که سیکل کامل سفارش دهنده، تامین کننده مالی، سازنده قطعات و زیرمجموعه ها، سیستم های کنترل و نظارت، کارخانجات سازنده و نیز بهره بردار عموماً زیر نظر یک تشکیلات دولتی می باشند، با مشکلات کمتر، فعالیتهای خود را انجام داده و میزان پرداخت ها نیز بدلیل ماهیت پروژه هایی که اغلب دارای طبقه بندی می باشد، خارج از چاقوب های جاری صورت می گیرد و به همین جهت مشکلات مالی کمتر مشهود می باشد.

۵- لزوم حمایت های مالی دولت

اصولاً اولین سوالی که به ذهن خطور می کند این است که چرا دولت باید صنایع کشتی سازی را حمایت نماید؟ و شاید برخی، وجود توان رقابتی صنایع را که توسط مشتریان و بازار مشخص می گردد، شاخص اصلی برای سرمایه گذاری بدانند و یا سیاست های گذشته دولت در حمایت از برخی صنایع و تاثیر منفی این حمایت بر رشد و توسعه صنعت حمایت شده را دلیلی بر مخالفت با سیاست های حمایت دولتی بیان کنند، لیکن تجارب و تئوری های موجود به ما می آموزد که در خصوص هر شاخه صنعتی به فراخور شرایط آن صنعت باید تصمیم گیری مناسب صورت گیرد و این وظیفه دولت است که با تحلیل های صحیح، شرایط را برای توسعه موزون صنایع کشور فراهم نماید.

رکود اقتصادی جهان در سالهای اخیر و برخورد دولتها در مواجهه با آن، حتی در کشورهایی که دارای آزادترین سیستم های اقتصادی بشمار می روند، نشان دهنده اهمیت حضور و دخالت دولت در تصمیم گیری های کلان اقتصادی و صنعتی می باشد.

یکی از راهکارهای اساسی تعیین و بررسی استراتژی های مورد نیاز هر کسب و کار، استفاده از ماتریس سوات (SWOT) و تجزیه و تحلیل همزمان عوامل داخلی و خارجی می باشد.

این راهکار استراتژی های مورد نیاز هر فعالیت را با توجه به شرایط داخل و خارج صنعت مورد بررسی قرار می دهد و امکان ارزیابی استراتژی های بدست آمده را نیز فراهم می آورد [۲].

در ادامه این راهکار در خصوص صنایع کشتی سازی مورد بررسی قرار می گیرد.

تجزیه و تحلیل داخلی و خارجی صنایع کشتی سازی:

برای تجزیه و تحلیل همزمان عوامل داخلی و خارجی موثر بر صنایع کشتی سازی از ماتریس داخلی و خارجی استفاده می شود.

برای مشخص کردن موقعیت صنعت کشتی سازی در کشور، با بهره گیری از نظرات کارشناسان این صنعت عوامل داخلی موثر بر این صنعت، شامل نقاط قوت و نقاط ضعف و نیز عوامل خارجی موثر بر این صنعت، شامل تهدیدات و فرصت های پیش روی این شاخه از صنعت استخراج، و با استفاده از آن و لحاظ کردن اهمیت و تاثیر هر عامل، ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و ماتریس ارزیابی عوامل خارجی موثر بر صنایع کشتی سازی، مطابق جداول ۱ و ۲ تکمیل گردید [۵]:

جدول (۱) ماتریس ارزیابی عوامل داخلی موثر بر صنایع کشتی سازی

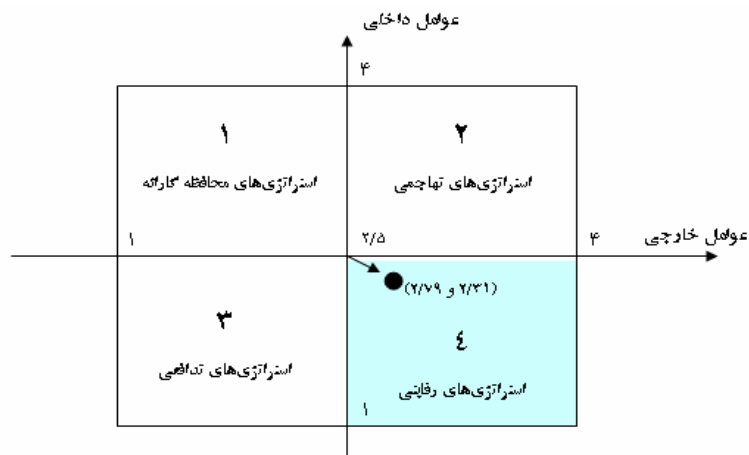
عوامل داخلی		
نمره	رتبه	ضریب
نقاط قوت		
۰/۴	۴	۰/۱
حجم بالای سرمایه گذاری صورت گرفته در صنایع کشتی سازی		
۰/۴	۴	۰/۱
وجود سواحل طولانی و قرار داشتن در یکی از مسیرهای اصلی حمل و نقل دریایی و گستردگی بنادر، اسکله ها و مناطق آزاد تجاری کشور		
۰/۱۲	۳	۰/۰۴
وجود سوابق و تجارب قابل قبول در انجام پروژه های دریایی		
۰/۲	۴	۰/۰۵
توانایی های بالقوه و بالفعل بخش های فنی، مهندسی و تولیدی، صنعتی و اجرایی در حمایت از بخش کشتی سازی		
۰/۱۸	۳	۰/۰۶
وجود شرکتهای بزرگ در زمینه ساخت و تعمیرات کشتی		
۰/۲۱	۳	۰/۰۷
مهیا بودن بسیاری از پتانسیلهای مورد نیاز توسعه و پیشرفت صنایع دریایی در کشور مانند امکانات سخت افزاری و نیروی تحصیل کرده		
۰/۱۲	۳	۰/۰۴
فعالیت دانشگاهها و آموزشگاههای قوی در زمینه آموزش نیروی های متخصص دریایی		
نقاط ضعف		
۰/۰۸	۱	۰/۰۸
شرایط سخت کار در مناطق ساحلی		
۰/۱	۱	۰/۱
فقدان استراتژی توسعه و برنامه عملیاتی لازم		
۰/۱۲	۱	۰/۱۲
بهره وری پایین		
۰/۱	۱	۰/۱
تأمین مالی نامناسب پروژه های کشتی سازی و کمبود نقدینگی شرکتهای کشتی ساز		
۰/۱	۲	۰/۰۵
مشکلات صدور ضمانتنامه های لازم از سوی بانکها و حمایت های مالی		
۰/۱	۲	۰/۰۵
ضعف شدید نظام شایسته سالاری و کمبود نیروهای انسانی متخصص در مناطق ساحلی		
۰/۰۸	۲	۰/۰۴
ارتباط ضعیف با مرکز علمی و تحقیقاتی کشور و عدم توجه به بخش پژوهش و توسعه (R&D)		
۲/۳۱	-	۱/۰۰
جمع		

جدول ۲) ماتریس ارزیابی عوامل خارجی موثر بر صنایع کشتی سازی

عوامل خارجی	ضریب	رتبه	نمره
فرصتها			
رکود جهانی و افزایش انگیزه صاحبان فناوری برای فروش و انتقال دانش فنی	۰/۰۵	۳	۰/۱۵
نیازها و بازارهای داخلی صنایع دریایی در دهه آینده	۰/۱۲	۴	۰/۴۸
صرفه اقتصادی (مصرف انرژی کمتر) حمل و نقل دریایی نسبت به روشهای دیگر	۰/۰۴	۳	۰/۱۲
بازار بزرگ تعمیرات و خدمات رسانی کشتی در منطقه خلیج فارس (حدود ۱۷۰۰۰ فروند کشتی عبوری در سال)	۰/۱	۴	۰/۴
توجه مدیریت کلان کشور به صنایع دریایی و سرمایه گذاری در این حوزه در قالب تصویب لایحه توسعه صنایع دریایی	۰/۱	۴	۰/۴
اهمیت اشتغال زایی در کشور و سرانه پایین ایجاد اشتغال در صنایع کشتی سازی	۰/۱۳	۴	۰/۵۲
تهدیدها			
برتری نسبی کشورهای منطقه خلیج فارس از لحاظ سیستم های اداری، مالی و سیاسی	۰/۰۷	۲	۰/۱۴
توسعه قابل توجه کشور امارات و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس در صنعت تعمیرات کشتی	۰/۰۵	۲	۰/۱
پیشرفت بسیار سریع کشورهای مختلف در صنعت ساخت کشتی و بهره‌مندی از قوانین و تعرفه های مالیاتی بسیار مناسب	۰/۱	۱	۰/۱
عدم تمایل مراکز کارفرمایی کشور در ارجاع پروژه ها به شرکتهای داخلی	۰/۱	۱	۰/۱
کاهش جذابیت سرمایه گذاری در سواحل خلیج فارس بدلیل بی ثباتی سیاسی	۰/۰۵	۲	۰/۱
افزایش ابتکار عمل شرکتهای رقیب خارجی بدلیل رشد فناوری و نوآوری	۰/۰۴	۲	۰/۰۸
تحریم های اقتصادی کشور با توجه به جایگاه بین المللی صنعت دریایی	۰/۰۵	۲	۰/۱
جمع	۱/۰۰		۲/۷۹

با ترسیم نقاط بدست آمده (۲/۳۱ و ۲/۷۹) بر روی محورهای افقی و عمودی (عوامل خارجی و عوامل داخلی) مطابق شکل ۱ ، مختصات استخراج شده در ناحیه ۴ قرار گرفته و بیانگر نیاز این صنعت به استراتژی‌های رقابتی (نگهداری - حمایت بیرونی) در برنامه‌ریزی‌ها می‌باشد. نتایج به‌دست آمده نشان‌دهنده این است که استراتژی‌های مناسب برای صنایع کشتی‌سازی استراتژی‌های رقابتی (WO) می‌باشد.

شکل ۱) تجزیه و تحلیل داخلی و خارجی صنعت کشتی سازی



این استراتژی‌ها از مقایسه نقاط ضعف داخلی و فرصت‌های خارجی به دست می‌آیند و هدف از این استراتژی‌ها بهبود نقاط ضعف داخلی سازمان با بهره‌برداری از فرصت‌های موجود در محیط خارج می‌باشد و عمده این استراتژی‌ها عبارتند از:

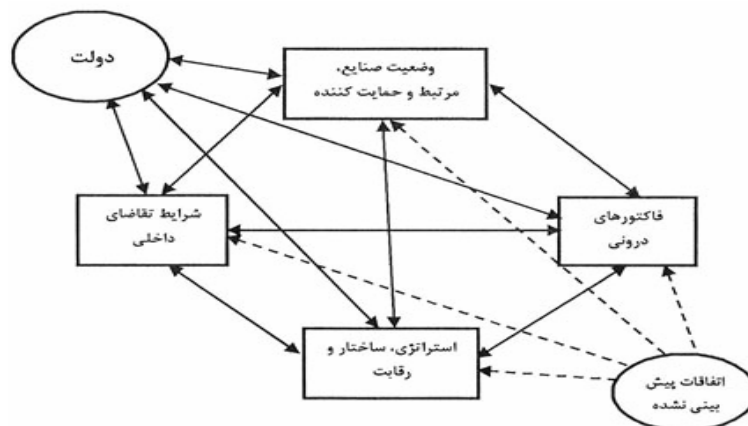
- ۱- تدوین سند ملی راهبردی صنایع دریایی با توجه به افق توسعه بهره‌برداران این صنایع.
 - ۲- سرمایه‌گذاری و حمایت مالی از صنایع کشتی‌سازی به منظور افزایش اشتغال مولد.
 - ۳- سرمایه‌گذاری در صنایع کشتی‌سازی به منظور بدست آوردن بخش قابل توجه از بازار تعمیرات کشتی‌های عبوری از خلیج فارس.
 - ۴- پرداخت یارانه به صنایع کشتی‌سازی به منظور فعال سازی صنایع بالا دستی این صنعت.
 - ۵- ایجاد خط اعتباری بانکی با نرخ بهره پایین برای صنایع کشتی‌سازی به منظور رشد پتانسیل تکنولوژیکی در این صنعت.
- با یک بررسی مختصر می‌توان دریافت حمایت‌های دولتی محور تمامی این استراتژی‌ها می‌باشد. البته آنچه در این مقاله به آن پرداخته می‌شود صرفاً حمایت‌های مالی دولت از صنایع کشتی‌سازی می‌باشد.

۶- رقابت‌پذیری در صنعت

رقابت‌پذیری تعریف و تعبیر واحدی ندارد، اما به طور کلی می‌توان رقابت‌پذیری را قابلیت‌ها و توانمندی‌هایی دانست که یک کسب و کار، صنعت، منطقه و یا کشور دارند و می‌توانند آنها را حفظ کنند تا در عرصه رقابت بین‌المللی نرخ بازگشت بالایی را در فاکتورهای تولید ایجاد کرده و نیروی انسانی خود را در وضعیت نسبتاً بالایی قرار دهند. به عبارت دیگر، رقابت‌پذیری توانایی افزایش سهم بازار، سوددهی، رشد ارزش افزوده و ماندن در صحنه رقابت عادلانه و بین‌المللی برای یک دوره طولانی است.

یکی از مهمترین مدل‌های مطرح شده "مدل الماس"^۶ مایکل پورتر^۷ می‌باشد که در سال ۱۹۹۰ در کتاب "مزیت رقابتی ملت‌ها" معرفی شده است. پورتر در این مدل همانگونه که در شکل ۲ نیز مشخص شده است، رقابت‌پذیری را حاصل تعامل و برهمکنش چهار عامل اصلی می‌داند:

شکل ۲) مدل الماس پورتر



- ۱- فاکتورهای درونی، ۲- شرایط تقاضای داخلی، ۳- صنایع مرتبط و حمایت کننده، ۴- استراتژی، ساختار و رقابت.

به اعتقاد "پورتر" این فاکتورهای چهارگانه به صورت متقابل بر یکدیگر تاثیر دارند و تغییرات در هر کدام از آنها می‌تواند بر شرایط بقیه فاکتورها موثر باشد. علاوه بر آن، دو عامل بیرونی "دولت" و "اتفاقات پیش‌بینی نشده" نیز بر عوامل چهارگانه تاثیر غیر مستقیم دارند و از طریق تاثیر بر آنها می‌توانند در رقابت‌پذیری تاثیر گذار باشند [۱۰].

⁶ - Diamond Model

⁷ - Michael Porter

۷- جمع‌بندی سیاست‌های حمایت مالی کشورهای مطرح در عرصه کشتی سازی

در این بخش نتایج حاصله از مطالعه و بررسی سیاست های کشورهای کره جنوبی، ژاپن (در دوره رشد صنایع دریایی)، چین و هند در خصوص صنایع کشتی سازی و برنامه‌های این کشورها در حمایت از صنایع مذکور ارائه می گردد [۸، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴].

انتخاب کشورهای کره جنوبی، چین و ژاپن، با توجه به جایگاه این کشورها در رده‌های اول تا سوم صنایع کشتی‌سازی جهان می باشد و انتخاب کشور هند به دلیل برنامه‌های توسعه این کشور برای به دست آوردن جایگاه بالا در حوزه کشتی‌سازی و نیز وجود مشابهت فراوان با کشورمان در زمینه مزیت‌های نسبی در صنایع کشتی‌سازی می باشد.

از مجموع حمایت‌های دولتی کشورهای چین، ژاپن، کره جنوبی و هند، حمایت‌هایی که جنبه مالی داشته است در جدول ۳ درج شده تا بتوان از آنها به‌عنوان متغیر مستقلی جهت بررسی تاثیر این عوامل بر صنایع کشتی‌سازی داخل استفاده نمود.

جدول ۳) سیاست‌های حمایت مالی کشورهای مختلف از صنایع کشتی‌سازی

هند	کره جنوبی	ژاپن	چین	
✓	✓	✓	✓	پرداخت یارانه مستقیم
	✓	✓	✓	فاینانس شناورهای ساخت داخل
✓	✓	✓	✓	اعطای وام کم بهره
✓	✓	✓		تخفیف عوارض و تعرفه‌های گمرکی واردات تجهیزات مورد نیاز
✓		✓		پرداخت هزینه‌های تحقیق و توسعه
✓			✓	سرمایه‌گذاری برای ساخت یاردهای کشتی‌سازی
	✓	✓		ایجاد تسهیلات ارزی برای کشتی‌سازان
✓		✓	✓	معافیت مالیاتی یاردهای کشتی‌سازی

با توجه به اینکه در برنامه چهارم توسعه کشور تصریح شده است که نباید از اهرم معافیت مالیاتی استفاده شود، و هرگونه برنامه ریزی و تصمیم‌گیری در این خصوص با منع قانونی مواجه است، لذا تاثیرات معافیت مالیاتی بر صنایع کشتی‌سازی مورد بررسی قرار نمی گیرد.

با استفاده از پرسشنامه که توسط کارشناسان صنایع دریایی تکمیل گردیده است، تاثیرات سیاست های حمایت دولتی کشورهای دیگر، بر رشد و توسعه صنایع کشتی‌سازی کشورمان مورد بررسی قرار گرفته است.

با تجزیه و تحلیل نظرات اخذ شده و به کمک نرم افزار SPSS ، تاثیر متغیرهای زیر بر افزایش قدرت رقابتی صنعت کشتی سازی در سطح ۰/۰۱ تایید شده است:

- ۱- فاینانس شناورهای ساخت داخل،
- ۲- پرداخت یارانه مستقیم،
- ۳- تخفیف عوارض و تعرفه‌های گمرکی واردات تجهیزات مورد نیاز،
- ۴- اعطای وام کم بهره،
- ۵- تسهیلات ارزی برای کشتی‌سازان،
- ۶- پرداخت هزینه‌های تحقیق و توسعه.

بنابراین سیاست‌های فوق الذکر بعنوان سیاست های مناسب حمایت مالی دولت از صنایع کشتی سازی ایران تایید گردیده اند.

لیکن سیاست "سرمایه‌گذاری دولت برای ساخت یاردهای کشتی‌سازی" که در کشورهای مطرح در حوزه صنایع کشتی سازی با موفقیت استفاده شده، از منظر کارشناسان صنایع دریایی کشورمان با اقبال مواجه نشده و پاسخ های جمع آوری شده تاثیر معناداری بین این متغیر بر افزایش رقابتی شدن صنعت کشتی سازی کشورمان را نشان نمی دهد.

البته می توان عدم توفیق سیاست های دولتی در سیاست گذاری صنعتی و ورود به حوزه های صنعتی غیر مرتبط و ایجاد انحصارهایی که بخشهای غیر دولتی را دچار لطمات و زیان کرده را از دلایل عمده این عدم اقبال کارشناسان از سرمایه گذاری دولت در صنایع کشتی سازی عنوان نمود.

۸- نتیجه گیری:

صنایع کشتی سازی از جنبه های گوناگون مورد بررسی قرار گرفته و نقاط ضعف و قوت داخلی و فرصت ها و تهدیدهای خارجی با استفاده از شیوه های تحلیلی مورد تحلیل واقع شد و نتایج حاصله، برخی استراتژی ها برای این شاخه صنعتی را توصیه می کند که محور اصلی این استراتژی ها، حمایت مالی دولت از این صنعت می باشد.

مزیت های نسبی کشور در این حوزه صنعتی و نیز میزان تاثیرگذاری توسعه این صنعت بر رشد صنایع دیگر و اشتغال زایی بسیار بالا در این صنعت، از مهمترین دلایل لزوم حمایت مالی دولت از صنعت کشتی سازی می باشد.

با الگوبرداری از سیاست های کشورهای پیشرو در صنعت کشتی سازی و با تطبیق این الگوها با شرایط حاکم بر کشورمان با استفاده از نظرات کارشناسان صنایع دریایی کشورمان، سیاستهای حمایتی مناسب بشرح زیر بدست آمده است:

۱) تسهیل در فاینانس شناورهای ساخت داخل،

از جمله خصوصیات صنعت کشتی سازی، قیمت های بسیار بالا و نیز ساخت شناور پس از دریافت قیمت کشتی توسط کشتی سازان می باشد که این خصوصیت لزوم تامین مالی سفارش دهندگان ساخت کشتی را بیان می کند.

سیستم بانکی کشور علاوه ای به فاینانس شناورهای ساخت داخل ندارد و شرایط سخت و پیچیدگی های دریافت آن، عملاً استفاده از آن را غیر کارآمد می نماید. از طرف دیگر سهولت و سرعت فاینانس کشتی ها، توسط کشورهای دیگر برای شناورهایی که در کشورشان ساخته می شود باعث می شود که نه تنها مشتریان خارجی تمایلی به سفارش ساخت کشتی به کشتی سازی های داخلی نداشته باشند بلکه شرکت های کشتیرانی داخلی نیز برای سفارش ساخت شناور به سمت کشورهای دیگر متمایل گردند.

از اینرو دولت با توجه به در اختیار داشتن عمده منابع مالی در کشور، می تواند با ایجاد شرایطی که فاینانس شناورهای ساخت داخل را تسهیل نماید، شرایط رقابتی کشتی سازان داخلی را در مقایسه با رقبای بین المللی بهبود بخشد.

۲) پرداخت یارانه مستقیم به کشتی سازان داخلی و سازندگان قطعات و تجهیزات کشتی،

یکی از وظایف دولت در قبال صنایع، حمایت از تولید کنندگانی است که تولید آنان مورد نیاز جامعه است ولی به علت خاصی، تطبیق هزینه تمام شده واقعی با قیمت واقعی، ممکن نباشد. دولت در این موارد، تولید کنندگان را به طور مستقیم و یا غیر مستقیم مورد حمایت قرار می دهد.

در خصوص صنایع کشتی سازی نیز با توجه به لزوم رقابت در سطوح قیمت های جهانی و نیز حمایت دولتی کشورهای مطرح در این حوزه، اگر پرداخت یارانه توسط دولت صورت نگیرد، امکان همسان سازی توانایی ها، تکنولوژی ها و مهارت های داخلی در این شاخه صنعتی وجود نخواهد داشت.

یارانه (به صورت درصدی از قراردادهای منعقد) جهت رشد آتی و تثبیت صنعت کشتی سازی مورد نیاز می باشد. بدون آن، صنعت رو به ورشکستگی خواهد رفت و در آینده نه فقط کشتی سازی از بخش صنعت کشور حذف خواهد شد بلکه اغلب صنایع مرتبط با آن (حدود ۱۰۰ صنعت بطور مستقیم و غیرمستقیم با صنعت کشتی سازی مرتبط هستند) دچار رکود و یا ورشکستگی خواهند شد.

البته اعطای یارانه در نهایت عوایدی را هم برای دولت در بر خواهد داشت. سود کلی که عاید دولت می شود برابر است با {مالیات(ساخت کشتی + صنایع وابسته) - یارانه} که با توسعه صنایع کشتی سازی برآیند آن مثبت خواهد گردید.

۳) تخفیف عوارض و تعرفه های گمرکی واردات تجهیزات مورد نیاز صنایع کشتی سازی،

صنایع کشتی سازی در یک بازار بین المللی فعالیت می کنند و باید بتوانند در این بازار با رقبای خود در شرایط مناسب به رقابت بپردازند. در این پژوهش، برای افزایش توان رقابتی صنایع کشتی سازی، تخفیف و یا لغو عوارض و تعرفه های گمرکی برای مواد و تجهیزات مورد نیاز کشتی سازان و نیز تامین کنندگان داخلی و همچنین ساده سازی فرآیند گمرکی مورد تاکید قرار گرفته است.

۴) اعطای وام کم بهره به شناورسازان و سازندگان داخلی تجهیزات و زیرمجموعه های آن،

صنایع کشتی سازی برای تجهیز یاردها به ادوات و تجهیزات پیشرفته و همگامی با تکنولوژی های روز دنیا و نیز توسعه فعالیت های خود، نیازمند سرمایه گذاری عظیمی می باشند که بدون وجود وام های بانکی مناسب، امکان آن وجود ندارد.

نتایج بدست آمده از این پژوهش، حاکی از اهمیت اعطای وام کم بهره به شناورسازان و سازندگان داخلی تجهیزات و زیرمجموعه های آن برای افزایش توان رقابتی صنایع کشتی سازی می باشد.

پیشنهاد می گردد دولت بخشی از منابع مالی در اختیار خود را برای این امر، با هماهنگی بانکها و با شرایط سهل و ویژه در اختیار این صنعت قرار دهد.

۵) اختصاص تسهیلات ارزی برای کشتی سازان،

از آنجا که صنعت کشتی سازی در یک محیط بین المللی قرار داشته و فعالیت کارخانجات کشتی سازی ارتباط تنگاتنگی با تامین کنندگان خارجی این صنعت دارد، تبادلات ارزی، نقش تعیین کننده ای در این صنعت ایفا می کند و هرگونه محدودیت و خلل در این امر، تاثیر نامطلوبی بر تولیدات و قدرت رقابتی این صنعت در منطقه برای کسب بازارهای جدید را به دنبال دارد.

۶) پرداخت هزینه های تحقیق و توسعه در زمینه صنایع کشتی سازی از سوی دولت،

همانند تمامی شاخه های صنعتی، در صنایع کشتی سازی نیز بایستی با سرمایه گذاری بر روی تحقیق و توسعه بتوان همواره در تولیدات و تجهیزات و فرآیندهای تولید، منطبق با آخرین تکنولوژی های روز دنیا حرکت نمود.

گسترده گی شاخه های صنعتی مرتبط با صنایع کشتی سازی و پراکندگی دستگاههای درگیر با این موضوع و ضعف بنیه بخش خصوصی در این حوزه، با توجه به حجم نیاز بسیار بالای سرمایه گذاری در بخش تحقیق و توسعه، و نیاز به برنامه ریزی های فرابخشی در این حوزه، لزوم سرمایه گذاری دولت در امر تحقیق و توسعه به منظور تضمین حرکت روبه جلوی این صنعت و همگام با آخرین پیشرفت ها در کشتی سازی، برای افزایش توان رقابتی را نشان می دهد.

منابع

- ۱- کلانتری، عباس، عباس رحیمی، بررسی اقتصادی یارانه، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، چاپ سوم، آبان ۱۳۸۵
- ۲- اعرابی، محمد، دستنامه برنامه ریزی استراتژیک، تهران، دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۵
- ۳- امیرکبیری، علیرضا، رویکردهای سازمان و مدیریت و رفتار سازمانی، تهران، نگاه دانش، ۱۳۸۵
- ۴- احمدرضا کهنسال، عضو هیئت علمی دانشگاه خلیج فارس، نقش حمایت دولت از صنایع دریایی و کشتی سازی ها، هفتمین همایش صنایع دریایی، آذر ۸۴
- ۵- گزارش وضعیت موجود صنایع حمل و نقل ریلی و دریایی، اندیشگاه وزارت صنایع و معادن، تابستان ۱۳۸۸
- ۶- نگاهی به ضرورت توسعه صنایع کشتی سازی در ایران، روزنامه همشهری، پنجشنبه ۲۷ فروردین ۱۳۸۳ - شماره ۳۳۵۱
- ۷- مطالعات راهبردی توسعه صنایع و امور دریایی در برنامه پنجم توسعه، ستاد کل نیروهای مسلح، مهرماه ۸۸
- ۸- نشریه شرکت ملی نفتکش ایران - شماره ۴۵ - فروردین ۱۳۸۶
- ۹- گزارش وضع موجود صنایع دریایی، انجمن مهندسی دریایی ایران، تابستان ۸۸

10- Porter, Michael E., "The Competitive Advantage of Nations", New York: The Free Press, 1990

11- SEizo MOTORA, J Mar Sci Technol (1997) 2:197-212, A hundred years of shipbuilding in Japan

12- Kyoung-ho Shin, Northwest Missouri State University & Paul Ciccantell, Western Michigan University, The Steel and Shipbuilding Industries of South Korea: Rising East Asia and Globalization

13- Government of India, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways, March 2007, Report of working group for Shipbuilding and Shiprepair Industry for the eleventh five year plan (2007-2012)

14- Robert Hassink and Dong-Ho Shin, Asian Journal of Technology Innovation 13, 2 (2005), South Korea's Shipbuilding Industry: From a Couple of Cathedrals in the Desert to an Innovative Cluster