



مرکز پژوهشی مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



عنوان مقاله: روند بازار جهانی صنایع دریایی

نویسنده مقاله: احسان سلمانی تهرانی¹

آدرس: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اداره امور کانتینر - سالن خدمات - تلفن 0761-5111500-

داخلی 3587

ETEHRANI@BPA.IR:E-MAIL

چکیده:

از سال 2001 به بعد، صنایع دریایی جهان دچار چالش شد و با حملات تروریستی 11 سپتامبر، کاهش چشمگیری در تقاضا برای ساخت کشتی در کشورهای اروپایی اتفاق افتاد. از سوی دیگر به علت روند فزاینده قیمت نفت، تمایل به استفاده از انرژی های نو زیاد شده و تمایل برای ساخت کشتی های LNG و LPG افزایش یافته است. بنادر نیز که پذیرای حمل و نقل دریایی است، امروزه به سمت و سوی کانتینری شدن پیش میروند و هر روز بیش از پیش به تجهیزات تخلیه و بارگیری کانتینر مجهز می شوند. از سوی دیگر تمایل به استخراج نفت و گاز از منابع عمیق فراساحلی افزایش یافته است، که این تقاضا باعث رشد بازار ساخت سازه های فراساحلی در زمینه نفت و گاز شده است و صنعت دریایی کشور عزیزمان می تواند پاسخگوی بخشی از این تقاضا باشد.

کلمات کلیدی: صنایع دریایی - تجارت جهانی - توسعه - اشتغال - تولید

ناخالص ملی

1- کارشناس برنامه ریزی - اداره امور کانتینر - مجتمع بندری شهید رجایی - بندر

عباس

مقدمه:

آینده زندگی انسان بیش از پیش به استفاده از صنایع دریایی وابسته است. سرعت

جابجایی کالا و اقتصاد جهانی، فرصتهای جدیدی را جهت استفاده از صنایع دریایی پیش روی کشورهای در حال توسعه قرار داده است. به عنوان مثال ارزش افزوده صنایع دریایی کشور چین در سال 2001، 3/4% از تولید ناخالص ملی این کشور را به خود اختصاص داده است. به علاوه صنایع دریایی یکی از مهمترین فاکتورهای رشد کشورهای است که به دریا راه دارند. امروزه حمل و نقل بیش از 30% گاز و نفت جهان و حدود 90% حجم تجارت جهانی از طریق صنایع دریایی و صنعت کشتیرانی صورت می پذیرد.

1- عوامل بلندمدت :

قبل از هر چیز می بایست به عوامل بلند مدت موثر بر آینده صنایع دریایی توجه کرد:

1-1 تغییرات سیاسی ، اقتصادی

در طول چهل سال گذشته، وقایع مختلفی بر صنایع دریایی تاثیر گذار بوده است. به عنوان مثال برخورد دولت آمریکا با واقعه یازده سپتامبر و شروع جنگ با تروریسم که یک جنگ خفیف را در سطح جهان ایجاد کرد. همچنین جنگهای منطقه ای از دیگر موارد مهمی است که در این سالها به اقتصاد جهانی ضربه وارد کرده است. به علاوه امنیت عرضه نفت یکی از موارد مهم است ، زیرا بیشترین منابع نفت و گاز جهان در کشورهای است که از نظر سیاسی، ثبات لازم را ندارند (مانند کشورهای عربی). به علاوه امروزه وابستگی های زیادی بین کشورهای جهان در مناطق مختلف ایجاد شده به طوری که در صورت تغییرات سیاسی، اقتصادی در یک کشور، شاهد تغییراتی در دیگر کشورها خواهیم بود^[1].

2-1 جهان سازی و تجارت دریایی:

صنایع دریایی اصولاً صناعی هستند که از طریق مرزهای سیاسی محدود نمی شوند. در سه دهه اخیر، تعدادی از کشورهای آسیای جنوب شرقی صنعت کشتی سازی را در قبضه خود گرفته اند ، هر چند بازار کنونی کشتی سازی ژاپن و کره

جنوبی توسط چین که توانسته است بسیاری از هزینه های تولید را کاهش دهد، تهدید شده است. اخیراً تقاضای چین برای واردات مواد خام و انرژی رشد بی سابقه و تصاعدی داشته است، به عنوان مثال، در دهه اخیر که مصرف نفت در کشورهای اروپایی تقریباً یکسان مانده، مصرف در چین دو برابر شده است. در سال 2004، واردات فولاد چین کاهش داشته است اما صادرات آن دو برابر شده و پیش بینی می شود تا سال 2006، کشور چین 30% فولاد جهان را تولید کند. توسعه اقتصاد کشور چین باعث شده است که رشد چشمگیری در ساخت کشتی های تانکر، فله بر و کانتینری داشته و دیگر قادر به دریافت سفارش ساخت کشتی نباشد.

جدول 1: پیش بینی درآمد حاصل از بخشهای مختلف صنایع دریایی و میزان رشد آن نسبت به سال قبل (واحد=میلیون یورو)

صنعت	2005	2006	2007	2008	2009	2010	رشد
کشتیرانی	287748	275466	274653	290885	307929	325826	13%
	-16.4%	-4.3%	-0.3%	5.9%	5.9%	5.8%	
نفت و گاز	88237	93544	97132	98011	99119	99057	12%
	-3.2%	6%	3.8%	0.9%	1.1%	-0.1%	
کشتی سازی	32744	33141	30835	28716	29582	30272	8%
	-5.2%	3.8%	3.6%	4.5%	5.6%	5.9%	

بنادر	24827	26068	27111	28196	29324	30496	23%
	%-0.8	%5	%4	%4	%4	%4	
خدمات دریایی	5742	5497	5481	5805	6145	6502	13%
	%-16	%-4.3	%-0.3	%5.9	%5.9	%5.8	

همچنین حجم تجارت دریایی در سال 2003 نسبت به سال قبل به میزان 4/4% افزایش داشته است که در این مسیر، بنادر نیز توانسته اند حجم عملیاتی خود را علی الخصوص در مورد کانتینر به میزان چشمگیری افزایش دهند. پیش بینی می شود حمل و نقل کانتینری بیشترین نرخ رشد را داشته باشد و از 576 میلیون تن در سال 2004 (11 درصد حجم تجارت دریایی) به 1/3 میلیارد تن در سال 2022 (46 درصد حجم تجارت دریایی) برسد. در این میان کشور هند نیز یکی از کشورهای است که به سرعت در حال پیمودن راههای ترقی است. به علاوه پیش بینی می شود ظرف 25 سال آینده کشورهای مستقل و مشترک المنافع به قدرتی اقتصادی در منطقه تبدیل شوند^[2]. همچنین آمریکای لاتین تا دهه آینده به یکی از مراکز مهم تجارت جهانی تبدیل خواهد شد.

3-1 تغییرات جمعیتی :

هم اکنون جمعیت کشورهای پیشرفته و توسعه یافته در حال پیرشدن است. در سال 2000 جمعیت جهان از مرز 6/1 میلیارد نفر گذشت و هم اکنون با نرخ 1/4% (سالانه 85 میلیون نفر) در حال افزایش است، اما آنچه مهم است، این است که افزایش جمعیت در کشورهای آسیایی، آفریقایی و آمریکای لاتین متمرکز شده است. به عنوان مثال چین به تنهایی 21% جمعیت جهان را دارد که این جمعیت به خودی خود نیروی کار قوی جهت افزایش صادرات است. از آن سو، در کشورهای غربی به علت پیرشدن تدریجی جمعیت، تعداد مهندسان کاهش یافته است. به عنوان مثال در چین و هند، 40% دانش آموزان و در آمریکا تنها 4% تمایل به تحصیل در رشته های مهندسی را دارند.

4-1 تولیدات صنعتی کم هزینه

جهان غرب فرصتهای شغلی را صادر و مصرف کننده کالا وارد می کند. یکی از تاثیرات تغییرات جهانی جمعیت ، انتقال مراکز صنعتی به کشورهای است که نیروی کار ارزان قیمت دارند(مانند چین و هند)[3]. به عنوان مثال کمپانی سامسونگ به کارگران خود در انگلیس ، ساعتی 5/61 پوند ، در اسلواکی 1 پوند و در چین 0/5 پوند دستمزد می دهد . فاکتور دیگر کمی بهره وری در کشورهای اروپایی به علت کوتاهی شیفت های کاری است[4].

5-1 عرضه و تقاضای انرژی

در سال 2004، مصرف نفت جهان 80 میلیون بشکه در روز بود که پیش بینی می شود تا سال 2025 به 118 میلیون بشکه در روز برسد[5]. نرخ رشد مصرف نفت از سال 1973 در آمریکا 6%، در کشورهای اروپایی 16% و در کشورهای در حال توسعه 20% بوده است. همچنین قیمت نفت در 20 سال اخیر به علت وقایع سیاسی مختلف و جنگهای منطقه ای در خاورمیانه دستخوش تغییرات زیادی شده و این منجر به سه برابر شدن قیمت نفت در سال 1973 و 1979 شد و با این روند آینده روشنی در بلندمدت برای مصرف کنندگان نفت دیده نمی شود. اگر چه مصرف نفت در جهان از 58 میلیون بشکه در سال 1973 به 80 میلیون بشکه در سال 2004 رسیده است اما با انتقال بازار از خاورمیانه و کشورهای عضو اوپک به کشورهای غیر عضو اوپک، باعث کاهش سهم خاورمیانه در تولید نفت جهان شده است. مصرف گاز طبیعی نیز در آینده افزایش خواهد یافت ، زیرا با کاهش منابع نفت ، قیمت آن به صورت شدیدی افزایش می یابد و تقاضا برای انرژی های ارزان و نو زیاد می شود. با روند بالا، کشور چین تصمیم گرفته از دریافت سفارش جدید در خصوص ساخت تانکر منصرف شود و رو به ساخت کشتی های LPG و LNG آورده اند.

2-صنعت کشتیرانی

امروزه بیش از 90000 فروند شناور ثبت شده اند ، که حدود 50000 فروند از آنها تجاری بین المللی هستند . تجارت دریایی سهمی به میزان 90% از کل حجم تجارت جهانی را شامل می شود و در بعضی از کشورها مانند برزیل و پرو بیش از

95% . در چهار دهه اخیر تجارت دریایی حدوداً 4 برابر شده و پیش بینی می شود که سهم کشتیرانی بصورت مداوم افزایش یابد و از 8/7% در سال 2004 به 9/1 درصد در سال 2005 برسد^[6] . رشد 16 درصدی تجارت جهانی که عامل اصلی آن کشور چین می باشد، باعث شد که درآمد بازار کشتیرانی به مبلغ 342 میلیارد یورو برسد^[7] .

جدول 2: پیش بینی سهم مناطق مهم جهان از نقطه نظر صنعت کشتیرانی در سال 2006

منطقه	سهم از بازار
اروپای غربی	44%
آمریکای شمالی	7%
آسیا	40%
دیگر مناطق	9%

مهمترین عوامل موثر بر بازار و درآمد کشتیرانی، حجم کالاهای جا به جا شده و مراکز توزیع می باشد. حجم کالاها بر میزان دسترسی به کشتی ها و نرخ کرایه تاثیر گذار است و با کمی افزایش در میزان تقاضا، شاهد افزایش چشمگیری در نرخ کرایه حمل و نقل دریایی هستیم^[8]. امروزه چین در صدد تبدیل شدن به یک غول صنعتی و اقتصادی است و چرخ بسیاری از صنایع اروپا و آمریکا را متوقف کرده به طوری که این کشورها با یک وضعیت حاد مواجه شده اند و به اصطلاح کشور چین به “کارگاه جهان” تبدیل شده است (جایگاهی که ابتدا انگلستان مدعی آن بود). و این تنها به علت کمی دستمزد (90% کمتر از اروپا) در چین است. از دهه 70 چین به طور متوسط هر 10 سال تولید ناخالص ملی خود را دو برابر کرده است و این روند همچنان ادامه دارد^[9]. اگر چه تخمین ارزش تجارت دریایی مشکل است، اما سازمان ملل ارزش آنرا حدود 380 میلیارد دلار (292 میلیارد یورو) که حدود 5% ارزش کل تجارت جهانی است.

۳- خدمات دریایی و کشتیرانی

امروزه مرکز اصلی و جهانی خدمات دریایی، لندن می باشد اما این جایگاه از سوی کشورهای آسیای جنوب شرقی بصورت جدی تهدید می شود. 38% بازار جهانی خدمات دریایی بین المللی به لندن و اروپای غربی و 24% به آسیا تعلق دارد. همانطور که پیش از این گفته شد امروزه لندن یکی از مراکز خدمات کشتیرانی و دریایی خوشه ای (CLUSTER) است. گرچه رفته رفته در بسیاری از نقاط دنیا این مراکز ایجاد شده اما تنها تفاوت در این است که لندن، مرکز استقرار سازمانهای بین المللی مهمی همچون آیمو (سازمان جهانی دریانوردی) می باشد. میزان خالص درآمد از خدمات دریایی و کشتیرانی در سال 2002 از لندن بالغ بر 1/1 میلیارد پوند که با احتساب کشتیرانی بین المللی بالغ بر 2/2 میلیارد پوند خواهد شد [10]. به علاوه کشتیرانی خود شامل مالکان، نمایندگان، دلال ها و مشاوران است که با احتساب این موارد درآمد به 4/9 میلیارد پوند خواهد رسید.

جدول 4: تعداد شرکتها و موسسات مربوط به خدمات صنایع دریایی مستقر در لندن

26	بیمه و P&I کلوبهای	101	خدمات حقوق دریایی	336	نمایندگان کشتیرانی و فورواردها
12	مراکز آموزش	98	مشاوران و بازرسی ها	206	مالکان، اپراتورها
9	خدمات پرسنلی	62	خدمات مالی	193	بیمه های دریایی
8	موسسات رده بندی	42	اجاره کننده گان	143	دلالان کشتی
6	رسانه ها و انتشارات	35	خدمات فن آوری اطلاعات	105	سازمانهای دریایی

در نتیجه تاسیس مراکز خدمات کشتیرانی و دریایی یکی از نیازهای اساسی کشتیرانیها، کشتی سازی ها و دیگر بخشهای صنایع دریایی است. یکی از نقاط بالقوه جهت تاسیس مرکز خدمات دریایی کشور های آسیای جنوب شرقی، علی الخصوص چین و سنگاپور است که هم اکنون به عنوان قدرت اقتصادی در جهان مطرح هستند.

4-بنادر

امروزه بنادر با توسعه صنعت کشتیرانی، در حال توسعه هستند و علی الخصوص از جنرال کارگو به سمت کانتینری شدن پیش می روند و پیش بینی می شود که در

آینده نیز همچنان رشد کنند. امروزه در سرتاسر جهان 8336 بندر و ترمینال وجود دارد که نزدیک به 1600 بندر از میان آنها از اهمیت خاصی برخوردارند. در سال 2002، 50 بندر مهم دنیا 5/8 میلیارد تن کالا را جابه جا کردند و در سال 2003، 576906 بار کشتی ها به بنادر دنیا سفر کردند^[11]. بنادر یکی از عوامل مهم رشد اقتصادی است. بنادر اروپا در سال 2003 حجم عملیات خود را 10% افزایش داده و به 60 میلیون TEU (کانتینر 20 فوت) رساندند و پیش بینی می شود رشد بیشتری در سال 2004 داشته باشند. لذا جهت پذیرش این حجم کانتینر، سرمایه گذاری وسیعی در راستای توسعه ظرفیت بنادر انجام شده است. به عنوان مثال شانگهای بالغ بر 10 میلیارد برای ساخت بزرگترین ترمینال کانتینری جهان هزینه کرده است. کویت نیز در حال سرمایه گذاری به میزان 1/2 میلیارد دلار جهت ساخت یک ترمینال کانتینری در آن کشور است. همچنین اسپانیا اعلام داشته است که قصد دارد بالغ بر 23 میلیارد یورو ظرف 15 سال آینده در بخش بنادر و صنعت دریایی سرمایه گذاری کند. امروزه بنادر خصوصی اغلب بر بحث کانتینری متمرکز شده اند. در سال 1980، کانتینر 6/3%، در سال 2003، 23/8% و در سال 2004، 26/6% (معادل 386 میلیون TEU) از بازار حمل و نقل دریایی جهان را به خود اختصاص داده و در سال 2010 به 432 میلیون TEU خواهد رسید و با افزایش حجم عملیات کانتینری در بنادر، امر ترانشیپ و بنادر هاب (hubport) رونق زیادی پیدا کرده است. میانگین حجم تجارت کانتینری به طور متوسط سالانه 9/3% رشد داشته است و میانگین آن از 37/1 میلیون TEU در سال 1993 به نزدیک 91 میلیون TEU در سال اخیر رسیده و انتظار می رود به 154 میلیون TEU در سال 2010 خواهد رسید. علیرغم تعداد قابل توجه بنادر در سطح جهان، اکثر حجم کالا (5700 میلیارد تن کالا) از طریق 50 بندر جابه جا می شود.

جدول 5: پیش بینی سهم بنادر جهان در سال 2006

اروپا	47%	آسیا	25%	آمریکای لاتین	5%
آفریقا	2%	آمریکای شمالی	17%	خاورمیانه	3%

گزارشات سالانه، نرخ تخلیه و بارگیری در بنادر بزرگ را بین 1/2 تا 1/6 یورو محاسبه کرده اند که تقریباً 26/5 میلیارد یورو در سال 2003 درآمد از این طریق نصیب بنادر شده است. همچنین به عنوان مثال در سال 2003 در بندر روتردام برای 5741 نفر جهت امور تخلیه و بارگیری، 58739 نفر بصورت مستقیم و بالغ بر 250000 نفر به صورت غیر مستقیم، فرصت شغلی ایجاد شده است. در سال 2002، اروپا 985 بندر داشت که از 285 بندر از آنها بیش از یک میلیون تن کالا جابه جا کرد. امروزه بنادر اروپا از ارزانترین بنادر جهان است به طوریکه متوسط هزینه جابه جایی کانتینر (THC) در بنادر اروپا حدود 100 دلار، در آمریکا 200 دلار و در ژاپن 300 دلار می باشد که این ناشی از برنامه آزادسازی است که سالها پیش در بنادر کشورهای عضو اتحادیه اروپا آغاز شده بود. خوشبختانه در این بخش بنادر جنوبی ما علی الخصوص بندر شهید رجایی توانسته جایگاه خود را روز به روز بین بنادر دنیا بهبود بخشد، به طوریکه در بین 100 بندر کانتینری دنیا از رتبه 96 در سال 2002 به 73 در سال 2003 و 69 در سال 2004 دست یافت و با تکمیل حوضچه 2 و 3 پیش بینی میشود در سالهای آتی به یک هاب پورت منطقه ای در خاورمیانه تبدیل شود. [12].

5- کشتی سازی

امروزه صنعت جهانی کشتی سازی به خاطر روند صعودی صنعت کشتیرانی، دارای یک روند رو به رشد است [13]. امروزه صنعت حمل و نقل دریایی کانتینری، اجناس چین را صادر می کند و از سوی دیگر فولاد و نفت وارد چین می شود. لذا وضعیت اقتصادی صنعت کشتیرانی از دهه قبل بسیار سودمندتر شده و اعتماد مالکان کشتی افزایش یافته است. هم اکنون لیست سفارش ساخت کشتی سازی ها پر شده و قیمت تانکرهای جدید با 40% افزایش همراه است و به علاوه زمان تحویل به 2 تا 3 سال افزایش یافته، اما این رشد اقتصادی بعید است که به طول انجامد و

پس از صعود صنعت کشتی سازی در سال 2006 ، 2007 و 2008 انتظار می رود که به مکان عادی خود بازگردد ، فلذا شیپ یاردهای کشورهای آسیای جنوب شرقی ظرفیت خود را افزایش نخواهند داد و این فرصت خوبی است که اگر توسط صنایع کشتی سازی و فراساحلی ایران مغتنم شمرده شود ، چرخه صنعت کشتی سازی کشور را به گردش در خواهد آورد که البته اخیراً " با دریافت سفارش ساخت کشتی به ارزش 150 میلیون دلار توسط مجتمع کشتی سازی فراساحل از شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی گام موثری در این مسیر برداشته شده است .

جدول 6: پیش بینی سهم مناطق مختلف جهان در خصوص صنعت کشتی سازی تا سال

2006

اروپای غربی	33%	آسیا	61%
آمریکای شمالی	3%	دیگر مناطق	7%

انتظار می رود ارزش بازده کشتی سازی از 43 میلیارد دلار در سال 2000، به 46 میلیارد دلار در سال 2004 و 39 میلیارد دلار در سال 2008 برسد. در طول سالها ما شاهد افزایش طول کشتی های بوده ایم و در آینده ای نزدیک کشتی های کانتینری با ظرفیت بیش از TEU10000 را خواهیم دید. بعد از جنگ جهانی دوم صنعت کشتی سازی رشد خود را در کشورهای آسیای جنوب شرقی توسعه داد و بالعکس در اروپا کاهش یافت. در این دوره ژاپن و کره جنوبی به این بازار جدید وارد شدند و از طریق کاهش قیمتها (علیرغم افزایش هزینه ها) بازار را به چنگ آوردند^[14]. آخرین تغییر در این بازار ، ورود چین به این صنعت است . چین با نیروی کار ارزان قیمت ، علیرغم مشکلات سازمانی و دستیابی به فن آوری به سرعت در حال ورود به این صنعت است. گزارش سالانه اتحادیه اروپا حاکی از این است که رشد کشور چین در زمینه کشتی سازی از 7% در سال 2000 به 13% در سال 2002 رسیده است. امروزه اروپا به دلیل ساخت کشتی بسیار ارزان در جنوب شرق آسیا سهم خود را از دست داده است. کشتی سازی همچون صنعت کشتیرانی یک صنعت گردشگری است . به عنوان مثال کشتی سازی های اروپایی طی سالهای ۱۹۵۵ تا ۲۰۰۰ یک رشد پیوسته داشتند، اما به علت وقایع ۱۱ سپتامبر و

کاهش ضریب امنیتی کشورهای غربی، کاهش چشمگیری در ثبت سفارش ساخت کشتی در آن کشورها رخ داد و خروجی صنایع کشتی سازی تا نیمه سال ۲۰۰۲ به میزان ۶۰٪ کاهش یافت^[15]. این در صورتی بود که در نیمه سال ۲۰۰۰، میزان خروجی این صنعت به میزان ۷/۵ میلیون CGT بود (CGT = میزان خروجی صنعت کشتی سازی در مقایسه با میزان وزن ناخالص) که در سال ۲۰۰۲ به ۳ میلیون CGT کاهش یافت. در کشورهای عضو اتحادیه اروپا از سال ۲۰۰۱ شرایط بدی حاکم شد بطوریکه بمیزان ۸۰٪ در ثبت سفارش ساخت کشتی کاهش داشتند و سهم کشورهای اروپایی در زمینه کشتی سازی از ۱۹٪ به ۷٪ نزول کرد و در عوض سهم کشور چین از ۷٪ به ۱۳٪ افزایش یافت و امروزه انتظار می رود به حداکثر ظرفیت سفارش ساخت کشتی دست یافته باشد و اقتصاد چین نیز کم کم در حال رسیدن به یک روند ملایم می باشد و انتظار کاهش سفارش ساخت در سال ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ پیش بینی می شود و تنها محرکی که باعث رونق این صنعت خواهد شد ۱۱۱۹ فروند تانکر تک جداره است که تا پایان سال ۲۰۰۵ می بایست از دور خارج شود. در سالهای اخیر سایز شناورهای ساخته شده رو به افزایش نهاده اما این روند به زودی متوقف خواهد شد، زیرا تمامی بنادر توانایی سرویس دهی به این کشتی ها را ندارند.

۶- صنایع نفت و گاز

صنایع فراساحلی نفت و گاز مطمئناً بزرگترین بخش از صنعت دریایی از نقطه نظر درآمد است و جمع هزینه آن در سال ۲۰۰۴ بالغ بر ۹۱ میلیارد یورو بود و انتظار آن می رود تا سال ۲۰۰۹ به ۹۹ میلیارد یورو برسد. مهمترین عامل رشد این بخش از صنعت دریایی تقاضا برای نفت و گاز علی الخصوص از طرف کشورهای در حال توسعه است. امروزه حدود ۳۵٪ از نفت و ۲۷٪ از گاز جهان از منابع فراساحلی استخراج میشود. حفاری و تحقیقات

در خصوص اکتشاف چاهها و سفره های جدید نفت در سال ۲۰۰۴ حدود ۳۷ میلیارد دلار هزینه داشته است. هزینه حفاری ۵۰٪ هزینه کلی صنایع نفت و گاز فراساحلی است و دیگر موارد شامل سکوهای ثابت و شناور است.

جدول ۷: پیش بینی سهم مناطق مختلف جهان در تولید نفت و گاز در سال ۲۰۰۶

اروپا	25%	آفریقا	16%	آسیا	15%
آمریکای شمالی	16%	آمریکای لاتین	14%	استرالیا	4%

امروزه سکوهای ثابت مهمترین روش برای اکتشاف است: به عنوان مثال ۶۰۰ سکو در خلیج مکزیک نصب شده است که البته بعضی از آنها بسیار کوچک است. همچنین در دریای شمال حدود ۶۰۰ سکو با وزن بیش از ۱۲ میلیون تن وجود دارد. در سالهای اخیر رشد فعالیت های اکتشاف و استخراج در عمق بیش از ۵۰۰ متر فراساحلی یکی از روندهای مهم صنعت نفت و گاز بوده است: به عنوان مثال در کشورهای همچون آنگولا، نیجریه، برزیل و خلیج مکزیک در آمریکا در سال ۲۰۰۴، ۱۰٪ از نفت (۲/۶ میلیون بشکه در روز) و ۷٪ از گاز حاصل از استخراج در عمق زیاد بود. انتظار می رود استخراج در منابع عمیق فراساحلی از ۳/۴ میلیون بشکه در روز به ۸ میلیون بشکه در سال ۲۰۰۸ برسد. لذا پیش بینی میشود که بعد از سال ۲۰۱۰ تمامی تولیدات نفت و گاز از اکتشافات فراساحلی در عمق زیاد استخراج شود و سهم آن از ۳۴٪ در سال ۲۰۰۴ به ۳۹٪ در سال ۲۰۱۵ برسد که این فرصت مناسبی برای صنایع فراساحلی ایران است که تلاش خود را بر نیاز روز بازار متمرکز کنند. به همین صورت انتظار می رود سهم تولید گاز از منابع دریایی از ۲۸٪ در سال ۲۰۰۴ به ۳۴٪ در سال ۲۰۱۵ برسد که با این تفاسیر سهم آب های عمیق در تولید گاز طبیعی از ۷٪ در سال ۲۰۰۴ به ۱۲٪ در سال ۲۰۱۵ خواهد رسید. همانطور که قبلاً گفته شد، با تمرکز بر بخش صنایع فراساحلی و اکتشاف نفت می توان درآمد سرشاری را نصیب اقتصاد و نفت کشور نمود. به عنوان مثال آلمان علیرغم اینکه منابع نفت و گاز کمی دارد، با سرمایه گذاری بر روی تهیه

فن آوری و عرضه آن به بازار جهانی درآمد زیادی کسب نموده ، همچنین فرانسه که هیچگونه منابع نفت و گاز فراساحلی ندارد توانسته با سرمایه گذاری در این زمینه سهمی از تولید و صادرات تاسیسات فراساحلی جهان را به خود اختصاص دهد¹⁶

7- نتیجه گیری:

با توجه به مطالب ذکر شده بالا و تجزیه و تحلیل موارد و اعداد و ارقام ،صنعت دریایی کشورمان میبایست موارد ذیل را مورد توجه خاص خود قرار دهد:

1- در خصوص صنعت کشتیرانی ،شرکتهای داخلی با توجه به روند صعودی حمل و نقل دریایی می بایست نسبت به نوسازی و خرید شناور اقدامات لازم را به عمل آورند.

2- در مورد خدمات دریایی و کشتیرانی ،سازمانهای مربوطه میبایست از طریق تاسیس مراکز منطقه ای و مشارکت با کشورهای حوزه خلیج فارس ،بخشی از بازار خدمات همچون دلالی ،بیمه ،موسسات رده بندی و کلوبهای غرامت(P&I) را به دست گیرند .(امروزه امارات در پی تاسیس یک شرکت بین المللی رده بندی در دبی می باشد).

3- در خصوص بنادر ، با توجه به موقعیت استراتژیک و ژئوپلتیک کشورمان و مسیر کریدور شمال-جنوب می بایست از طریق سرمایه گذاری مناسب ، بنادر ایران از جایگاه مناسبتری در منطقه و جهان برخوردار شوند ،که خوشبختانه این امر در دستور کار مدیریت سازمان بنادر قرار دارد و سرمایه گذاری وسیعی در این بخش صورت گرفته است .

4- علیرغم ضعف چشمگیر کشورمان در صنعت کشتی سازی ، شرکتهای کشتیرانی می بایست به جای سفارشات میلیاردری به کشتی سازی های کره ای ،سعی بر بومی کردن این صنعت کنند و با دست خود این صنعت را از بین نبرند ،به علاوه لازم است با توجه به افزایش قیمت نفت و تمایل به مصرف گاز ،کشتی سازی فراساحل سریعا نسبت به ساخت شیب یارد کشتی های LNG و LPG و ورود فن آوری ساخت این نوع از کشتیها اقدام نماید .

5- در خصوص نفت و گاز با توجه به اعداد و ارقام ذکر شده لازم است شرکتهای تولید کننده سازه های دریایی ،تمامی توان خود را بر روی ساخت سازه های مناسب با بازار جهانی متمرکز کنند .

- 1- Dr. fischler-europe economy-13 february 2004
- 2- The demand for sea transport 2000 to 2025 – august 2004
- 3- UNIDO DATABASE
- 4- Paul de grave –Financial times- 5 August 2004
- 5- The world gas supply report – douglas west wood limited – 2004
- 6- workshop on maritime transport-paris-November 2004
- 7- Duffy –Growing international shipping centre- Shipping financial 2004/5
- 8-Transport statistics report-October 2003
- 9-China national statistics-China daily – 20 December 2004
- 10-Future of london's maritime services clusters- 2004
- 11-Vessels calls at USA ports 2003- US department of transportation
- 12- Cargo systems magazine- August 2005
- 13-8th Report of europe commision on the situation of shipbuilding-2003
- 14-6th Report of europe commision on the situation of shipbuilding 2002
- 15-Annual report from western europe ship builders & repairers- 2003/4
- 16-World Offshore Oil &Gas Forcast – Douglas westwood limited

Marine Industry Market Trend

Ehsan Salmani Tehrani

Bandar Abbas port

etehrani@bpa.ir

Abstract

Since 2001, global maritime industry ran into a big challenge created by terror attacks of 9/11. This led to a dramatic decline in demand for shipbuilding in European countries. In the other hand, thanks to growing price of the oil, tendency to use new energies has increased. In this respect, demand for construction of LGN and LPG ships has also increased.

Ports are a part of maritime transportation and are moving toward containerization creating the need for container facilities and handling equipment. Furthermore, willingness for oil and gas exploration offshore has increased which has led to higher demand for offshore facilities in the market. This implies that maritime transportation in Iran could respond affirmatively to these demands.

Keywords: maritime industry, global trade, trade, Persian Gulf

ICOPMAS