



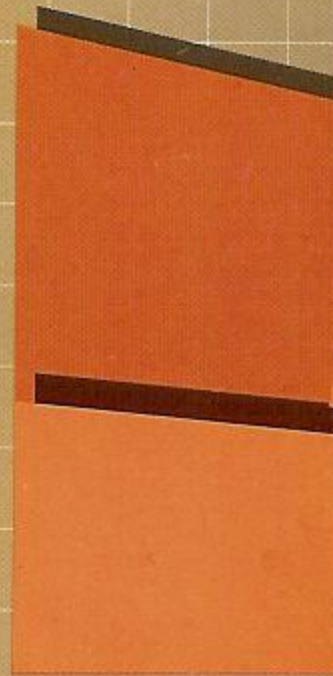
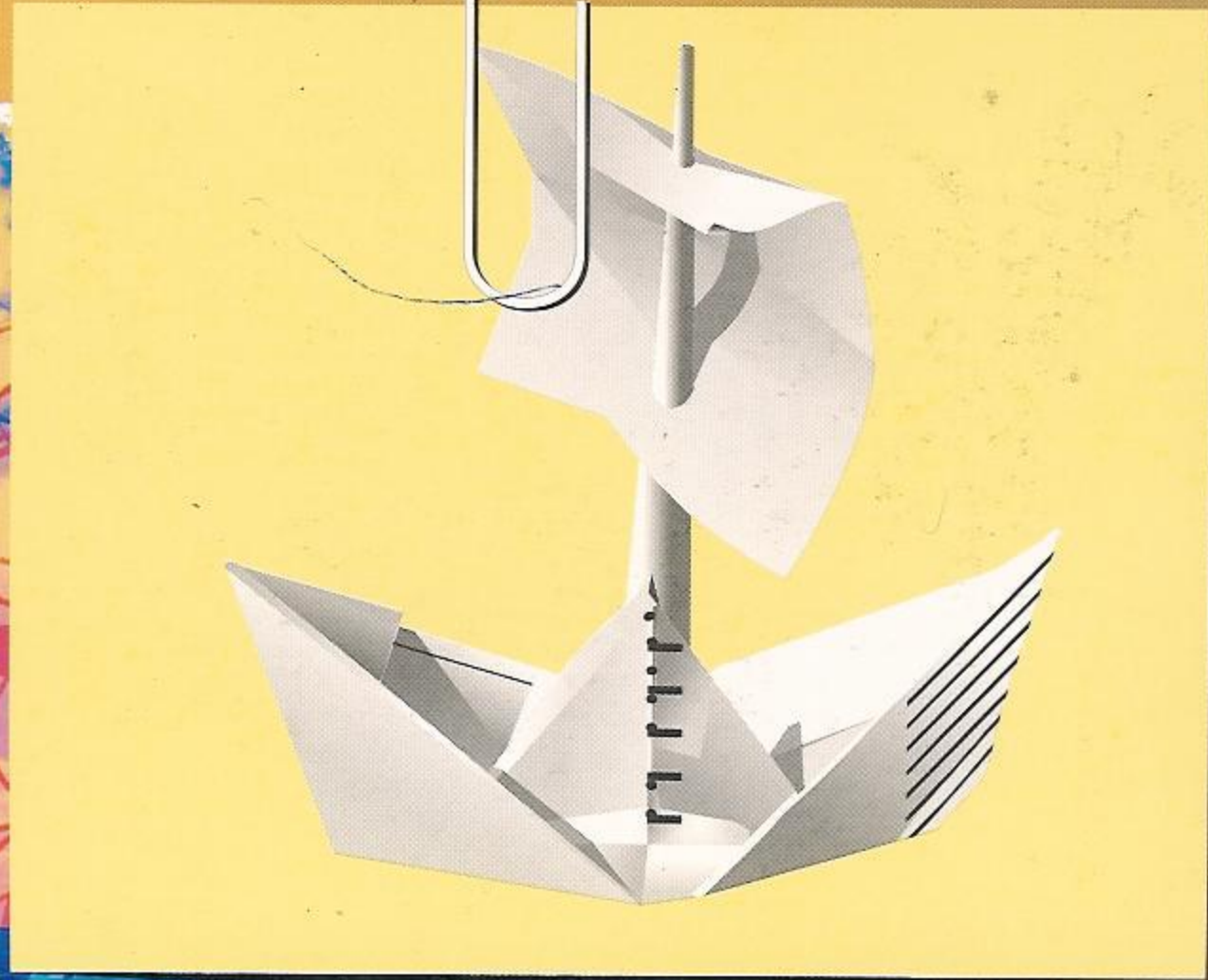
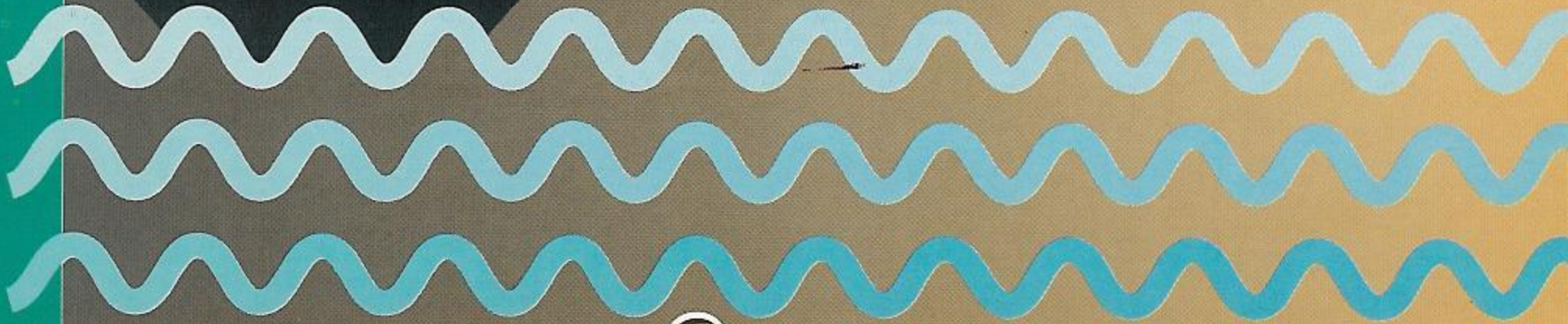
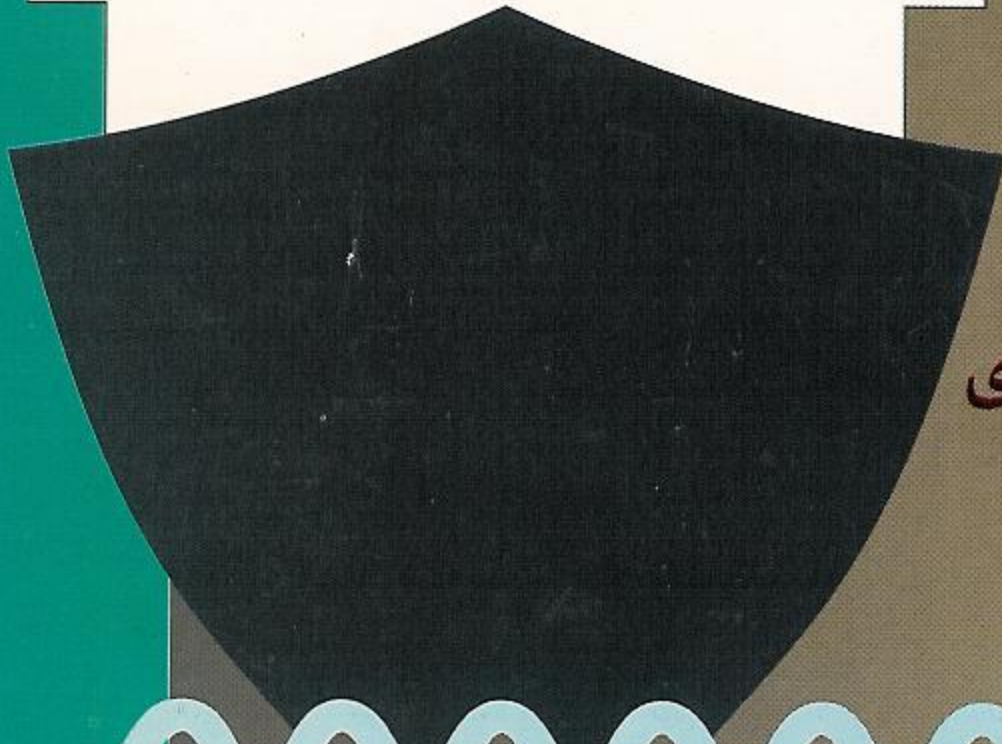
سازمان بنادر و کشتیرانی



نوسعه و بهبود بنادر

چار چویی برای تدوین سیاستهای

کشتیرانی ملی



مرکز تحقیقات

پائیز ۱۳۷۹

چارچوبی برای تدوین سیاستهای

کشتیرانی ملی

مرکز تحقیقات

پائیز ۱۳۷۹

چارچوبی برای تدوین سیاستهای کشتیرانی ملی

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوس آرام

سازمان ملل متحد

۱۹۹۹

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

فهرست

صفحه	عنوان
۱	پیشگفتار
۴	فصل (۱): مرور
۷	اهداف و چارچوب سیاستها
۱۰	فصل (۲): محیط کشتیرانی بین المللی
۱۰	کشتیرانی و تجارت دریایی جهانی
۱۱	بازارهای کشتیرانی
۱۳	بازارهای نفتکش ها و فله خشک
۱۵	بازارهای کشتی های لاینر
۱۶	گسترش فعالیت خطوط کشتیرانی لاینر
۱۹	تحولات جدید در حوزه تجارت دریایی و حوزه کشتیرانی
۲۰	تغییر ساختاری در بازارهای کشتی های لاینر
۲۴	تاثیر بحران اقتصادی آسیا بر کشتیرانی لاینر
۲۵	گرایشات موجود در سیاست های کشتیرانی
۲۵	- آزاد سازی در برابر حمایت گرایی
۲۷	- چشم انداز تاریخی - آغاز روند حمایتگرایی
۲۹	- به سوی آزاد سازی تجاری کشتیرانی
۳۱	سازمان تجارت جهانی (WTO)
۳۶	سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی (OECD)
۳۸	اتحادیه اروپا (EU)
۳۸	- حفظ بازارهای آزاد
۳۸	- ایمنی
۳۹	- ویژگی رقابت جویی بخش کشتیرانی اتحادیه اروپا
۳۹	ایالات متحده آمریکا
۴۰	رقابتهی بودن خدمات کشتیرانی
۴۴	اقداماتی برای توسعه ناوگان تجاری ملی
۴۵	اقداماتی برای حمایت مالی
۴۵	- یارانه تفاضلی ساخت (CDS)
۴۶	- یارانه تفاضلی عملیات (ODS)
۴۶	برنامه امنیت دریایی (MSP)

۴۷	طرح هایی برای اولویت برخی از کالاها
۴۹	گرایش‌های اخیر در سیاست کشتیرانی
۵۰	- حذف نظارت دولت و آزاد سازی
۵۰	- رفع و یا آسان گیری محدودیت ها در زمینه سرمایه گذاری خارجی
۵۰	- خصوصی سازی خطوط کشتیرانی بخش دولتی
۵۱	- لغو طرح های رزرو کالا
۵۱	- انعطاف پذیری در استحکام خدمه با ملیت‌های مختلف
۵۱	- کشتیرانی ساحلی
۵۲	فصل (۳): تعیین اهداف سیاست کشتیرانی
۵۲	حوزه و دامنه سیاست‌های آتی
۵۳	سیاست کلان کشتیرانی کشورهای انتخاب شده در منطقه اسکاپ
۵۸	سیاست کشتیرانی مرتبط با خدمات و تجارت - مواضع سیاستی منطقه ای
۵۹	فصل (۴) توسعه امکانات کشتیرانی ملی
۵۹	بازنگری دلایل منطقی توسعه ناوگان های ملی
۶۱	اعمال فشار بر خدمات کشتیرانی برای افزایش قابلیت رقابتی آنها
۶۱	رقابتی بودن ناوگان های ملی
۶۵	هزینه های عملیاتی ناوگان های ملی
۶۶	تجزیه و تحلیل هزینه های عملیاتی
۶۷	هزینه خدمه
۶۷	هزینه نسبی نیروی کار بومی کشتی ها
۶۸	کاهش تعداد خدمه کشتی ها
۶۹	معرفی ادارات ثبت ثانویه یا بین المللی
۶۹	هزینه های خدمه و سطح بین المللی
۷۲	بیمه
۷۲	تعمیر و نگهداری
۷۳	ذخیره غذایی و تجهیزات
۷۳	هزینه های مدیریتی و بالاسری
۷۳	هزینه های سرمایه ای
۷۴	استهلاک
۷۵	استهلاک اولیه
۷۶	استهلاک ویژه

۷۷	معافیت مالیاتی زماندار ویژه عواید حاصل از فروش
۷۹	مالیات بردرآمد شرکت ها
۷۹	نظام های مالیات بر درآمد در کشورهای آستان
۸۰	مالیات و مالکات خارجی
۸۰	اروپا
۸۱	حمل و نقل با ثبات کالاها
۸۳	تراز پرداخت ها
۸۵	پشتیبانی دفاعی استراتژیک
۸۶	ایجاد اشتغال
۸۷	توسعه صنایع مرتبط با بخش دریایی
۹۰	حفاظت از محیط زیست دریایی
۹۲	فصل (۵): ناوگان های کشتیرانی ملی و دسترسی به بازارهای کشتیرانی
۹۲	ارتقای ناوگان های ملی
۹۳	اقدامات حمایت گرایانه و دیگر اقدامات پشتیبانی: تجارت بین المللی
۹۴	توافق نامه های دوجانبه حمل و نقل مشترک کالا
۹۶	دستورالعمل اجرایی سازمان ملل متحد برای جوامع کشتیرانی لاینر
۹۹	سیاست ترجیح کالاها و کالاهای تامین شده از سوی دولت
۱۰۰	وضعیت کشورها
۱۰۰	- کشورهای دریایی توسعه یافته
۱۰۱	- کشورهای صنعتی شده جدید
۱۰۱	- دسترسی به بازار منطقه اسکاپ
۱۰۴	- کشورهای در حال توسعه در منطقه اسکاپ
۱۰۴	- اجرای برنامه های ترجیح یا رزرو کالاها
۱۰۶	دیگر اقدامات مناسب کشتی های تحت پرچم ملی
۱۰۷	اقدامات حمایت گرایانه و دیگر اقدامات پشتیبانی تجارت ساحلی و کابوتاژ
۱۰۷	اشکال مختلف کشتیرانی ساحلی
۱۰۷	- ایالات متحده آمریکا
۱۰۸	- استرالیا
۱۰۹	- زلاندنو
۱۰۹	- اتحادیه اروپا

۱۰۹	میزان و نوع خدمات کشتیرانی ساحلی در منطقه اسکاپ
۱۱۳	مقررات محدود کننده
۱۱۳	اجازه فعالیت به کشتی های خارجی در حمل و نقل ساحلی
۱۱۴	اختلاف نظر در خصوص کشتیرانی اختصاصی ساحلی
۱۱۵	تحولات انجام شده در کشتیرانی اختصاصی ساحلی
۱۱۸	فصل (۶): ثبت کشتی ها
۱۱۸	مفهوم ثبت کشتی
۱۲۰	تعهدات و تفاهم نامه های بین المللی
۱۲۱	چارچوب ثبت کشتی ها
۱۲۲	شرایط بین المللی ثبت کشتی ها
۱۲۳	ساختار اداره ثبت کشتی ها
۱۲۶	اجرای عملی تعهدات بین المللی
۱۲۶	- استانداردهای IMO و اجرای آنها
۱۲۷	- واکنش کشورهای صاحب پرچم در برابر ضرورت رعایت کیفیت
۱۲۸	- مسئولیتهای کشورهای صاحب پرچم
۱۲۹	- ثبت کشتی ها به عنوان یکی از ابزارهای سیاسی
۱۳۰	اداره اولیه (یا سنتی) ثبت کشتی ها
۱۳۰	- مالکیت
۱۳۱	- ملیت خدمه
۱۳۳	- اداره ثبت باز
۱۳۴	اداره ثانویه (یا بین المللی) ثبت کشتی ها
۱۳۵	- استرالیا
۱۳۵	- جمهوری کره
۱۳۶	- مالزی
۱۳۶	اداره ثبت کشتی ها و تراز پرداخت ها
۱۳۷	عوامل راهنمایی کننده صاحبان کشتی ها در انتخاب پرچم
۱۳۸	هزینه ها
۱۳۸	محدودیت در استخدام خدمه
۱۳۹	دسترسی به بازار
۱۳۹	کیفیت اداره ثبت
۱۴۰	وفاداری به پرچم

۱۴۰	اهمیت نسبی عوامل فوق
۱۴۱	پیشرفتهایی در ثبت کشتی ها: منطقه اسکاپ
۱۴۴	فصل (۷): نظام های مالی برای توسعه ناوگان ها
۱۴۴	منابع تامین مالی کشتی ها
۱۴۵	وام های بانکی و برنامه های تامین مالی
۱۴۵	- وام های بدون بهره
۱۴۶	- مالزی
۱۴۶	- بانک اینداستری
۱۴۶	- صندوق کشتیرانی
۱۴۷	- تایلند
۱۴۸	- هند
۱۴۸	وام های بانکهای تجاری
۱۵۰	ضمانت نامه برای اخذ وام
۱۵۱	پارانه ها و اعتبار کارخانه کشتی سازی
۱۵۱	اجاره کشتی بدون خدمه با حق انتخاب در خرید کشتی
۱۵۳	طرح اجاره / خرید کشتی
۱۵۳	تبدیل بدهی ها به اوراق بهادار
۱۵۴	تامین سرمایه شرکت
۱۵۵	طرح های تامین منابع مالی کشتی ها در منطقه اسکاپ
۱۵۵	- فیلیپین: وام دو مرحله ای
۱۵۶	- عوارض واردات
۱۵۸	فصل (۸): احیای خطوط کشتیرانی ملی
۱۵۸	مشارکت بخش دولتی و خصوصی در حوزه تجاری کشتیرانی
۱۵۸	دلایل مشارکت بخش دولتی
۱۵۹	دلایل مشارکت دولت در خدمات کشتیرانی
۱۶۰	تضمین دسترسی به خدمات حمل و نقل دریایی
۱۶۱	ایجاد رقابت
۱۶۲	بهره وری از تراز پرداخت ها
۱۶۳	توسعه صنعت ملی و یا ایجاد پایگاهی متشکل از منابع انسانی
۱۶۳	ایجاد تسهیلاتی در خصوص منابع مالی و یا پیشبرد پروژه ها
۱۶۳	اشکال مشارکت دولت در حوزه کشتیرانی

- ۱۶۴ ارائه خدمات کشتیرانی از محل درآمدهای عمومی
- ۱۶۵ موسسه تجارت کشتیرانی دولتی
- ۱۶۵ مشارکت بخش دولتی / خصوصی
- ۱۶۶ دستیابی به کارایی لازم در بخش کشتیرانی دولتی یا تحت کنترل دولت
- ۱۶۶ ارزیابی سیاست اتخاذ شده
- ۱۶۷ نمونه ای از موسسات تجاری دولتی با نقش نظارتی
- ۱۶۸ مشخصه های مقررات استرالیا
- ۱۶۹ عامل یکپارچگی
- ۱۷۰ خصوصی سازی موسسات تجاری کشتیرانی بخش دولتی
- ۱۷۱ اهداف خصوصی سازی
- ۱۷۱ - تاثیر خصوصی سازی بر بودجه
- ۱۷۲ - درآمد غیر مترقبه حاصل از فروش
- ۱۷۲ - رفع ناهنجاری ها در بازار
- ۱۷۲ - توزیع مجدد ثابت
- ۱۷۳ - منافع اقتصادی خرد
- ۱۷۳ - شیوه های خصوصی سازی
- ۱۷۴ - انتقال کامل مالکیت و کنترل بخش های تجاری
- ۱۷۵ - انتقال محدود مالکیت و کنترل بخش های تجاری
- ۱۷۶ - شیوه اعطای امتیاز و برگزاری مناقصه
- ۱۷۶ - مالکیت و یا کنترل یک بخش تجاری توسط شرکت های خارجی
- ۱۷۷ تجارت کشورهای منطقه در مشارکت بخش دولتی در حوزه کشتیرانی
- ۱۷۸ - استرالیا
- ۱۷۸ - بنگلادش
- ۱۷۸ - چین
- ۱۷۹ - هند
- ۱۷۹ - اندونزی
- ۱۷۹ - جمهوری اسلامی ایران
- ۱۸۰ - ژاپن
- ۱۸۰ - جمهوری کره
- ۱۸۰ - مالزی
- ۱۸۰ - میانمار

۱۸۱	- زلاندنو
۱۸۱	- پاکستان
۱۸۱	- فیلیپین
۱۸۱	- سریلانکا
۱۸۲	- تایلند
۱۸۳	فصل (۹): تضمین خدمات رقابتی کشتیرانی در تجارت خارجی کشورها
۱۸۳	عوامل لازم برای جذب خدمات کشتیرانی خارجی
۱۸۴	حجم کافی کالا
۱۸۵	سیاست غیر تبعیض آمیز
۱۸۶	حداقل تشریفات اداری
۱۸۷	چارچوب مقرراتی شفاف
۱۸۷	چشم انداز و میزان آزادسازی
۱۸۹	دسترسی کلیه کاربران به خدمات و شرایط برابر
۱۹۰	وجود و حفظ یک بازار رقابتی عادلانه
۱۹۳	چارچوب نظارتی در آمریکا
۱۹۵	چارچوب نظارتی در استرالیا
۱۹۶	فصل (۱۰): فرآیند تدوین و اجرای سیاست کشتیرانی
۱۹۶	فرآیند تدوین سیاست
۱۹۷	رویکرد مشارکت جویانه در برابر رویکرد یک جانبه
۲۰۴	اجرای سیاستهای کشتیرانی
۲۰۶	چارچوب نهادی و اداری
۲۰۸	مقایسه بین ساختار نسبی و جدید سازمان دریایی
۲۰۹	چارچوب قانونگذاری
۲۱۲	ضمیمه ۱: بحث اسکله (تجارت اختصاصی کابوتاژ)
۲۱۲	بحث هایی پیرامون اقتصاد ملی
۲۱۴	بحث رقابت
۲۱۶	حوزه کشتیرانی تحت کنترل شرکت های باربری دریایی
۲۱۷	استدلالاتی در خصوص استفاده از نیروی کار خارجی
۲۱۸	استدلالاتی در خصوص ناوگان استراتژیکی

۲۱۹	استدلالتهایی در خصوص حسابهای جاری
۲۲۰	استدلالتهایی در خصوص ایمنی و محیط زیست
۲۲۱	ضمیمه (۲): تعهدات هند در مذاکرات GATS (برگرفته از گزارش داخلی هند)
۲۲۶	تعاریف

پیشگفتار

چارچوبی برای تدوین سیاستهای کشتیرانی ملی

کشورهای در حال توسعه منطقه آسیا - اقیانوس آرام بیش از دهه گذشته به رشد اقتصادی قابل توجهی دست یافته اند. این رشد توأم با افزایش سریع تجارت خارجی آنها بوده است که بخش اعظم آن از طریق دریا انجام شده است. در پایان قرن حاضر از بیست کانتینربر پیشرفته، نه کانتینربر متعلق به آسیا می باشند. البته این موقعیت برتر فقط به تعداد اندکی از کشورهای منطقه محدود می شود و اختلاف فاحشی بین بخش های موفق این کشورها و خدمات کشتیرانی اکثر کشورهای در حال توسعه دیگر وجود دارد. دلایل چنین شکاف گسترده ای بین فعالان عمده و دیگران بسیار زیاد و مختلف می باشد. اگر چه کشورهای در حال توسعه خواهان تثبیت حضور خود در صنعت کشتیرانی هستند، اما این صنعت از اولویت بالایی در توسعه صنعتی این کشورها برخوردار نبوده است. در این کشورها تأکید اصلی بر اقلام تجاری قابل رویت می باشد و نه بر خدماتی که در برگیرنده بخش کشتیرانی می باشند.

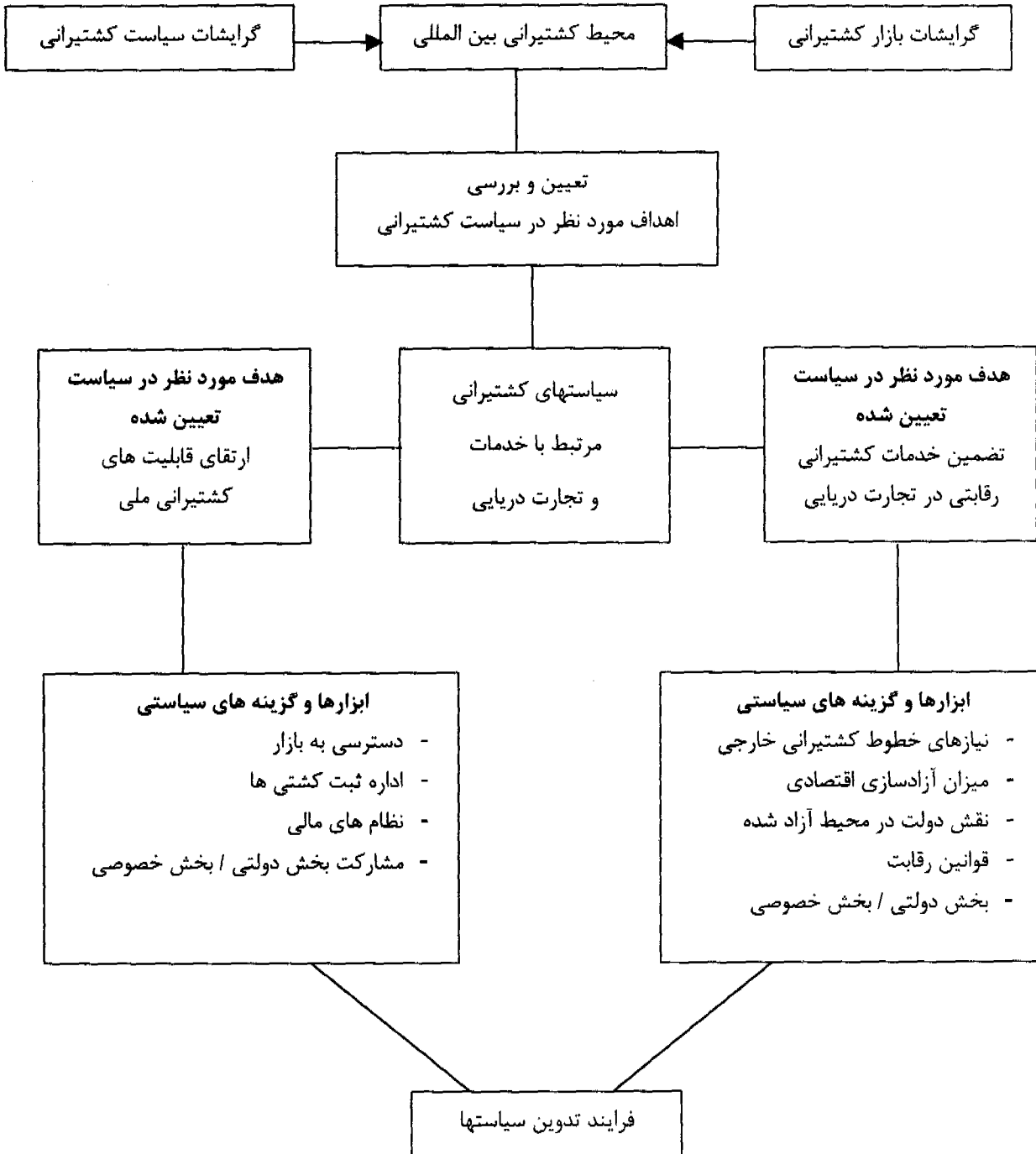
کشورهای منطقه آسیا - اقیانوس آرام از دیرباز به اهمیت خدمات کشتیرانی در رشد اقتصادی خود واقف بوده اند و می دانسته اند که چنانچه اقدام یکپارچه ای اتخاذ نشود، خدمات کشتیرانی ملی در برابر رقابت جهانی به حاشیه رانده خواهد شد. کشورهایی که در منطقه اسکاپ قرار دارند در وضعیت دشواری قرار گرفته اند. از یک طرف این کشورها خواهان حضور خود در عرصه تجارت جهانی از طریق توسعه توان کشتیرانی ملی خود هستند و از طرف دیگر خواهان رقابتی شدن خدمات کشتیرانی خطوط کشتیرانی خارجی هستند. حل این معضلات نیازمند ارزیابی سازمانهای دریایی از توان کشتیرانی کشورهای خود و تدوین سیاستهای کشتیرانی مناسب می باشد.

تدوین این سیاستها نیازمند برخورداری از دانش کافی در مورد شرایط دریایی منطقه ای و بین المللی و گزینه ها و ابزارهای سیاست گذاری می باشد. استفاده از تجارب کشورهای توسعه یافته که راه به دریا دارند و سیاستهای اتخاذ شده توسط کشورهای منطقه، می تواند نقطه آغاز مهمی باشد.

با توجه به موضوعات یاد شده، اسکاپ عهده دار پروژه ایی برای کمک به کشورهای منطقه در تدوین سیاستهای کشتیرانی ملی آنها شد. هدف از این پروژه ایجاد چارچوبی برای ارائه اطلاعات پیش زمینه ایی و گزینه ها و ابزارهای سیاست گذاری به سیاست گذاران بود که برای تدوین موفقیت آمیز سیاستهای کشتیرانی لازم هستند. در خلال اجرای این پروژه، با استفاده از پرسشنامه ها یا نشریات تخصصی کشورها و بازدید از کشورها، تجزیه و تحلیل و بررسی وسیعی در خصوص سیاستهای کشتیرانی کشورهایی انجام گرفت که توسط اسکاپ انتخاب شده بودند. این تجزیه و تحلیل ها در چارچوبی گنجانده شده اند که به تدریج سیاست گذاران را با موضوع پیچیده تدوین سیاست های کشتیرانی از دیدگاه عملی آشنا می سازد.

هر یک از کشورها لازم است که سیاستهای خود را در بافت کلی اهداف اقتصادی و توان کشتیرانی خود پی ریزی کنند. سیاستی که برای یک کشور مناسب است ممکن است برای کشور دیگر نامناسب باشد. اما مسائلی که مورد توجه قرار می گیرند، مشابه هستند و چارچوبی که در اینجا مطرح می شود به سیاست گذاران در تصمیم گیری های آگاهانه آنها در خصوص موضوعات تجاری و خدمات مربوط به سیاستهای کشتیرانی کمک خواهد کرد.

چارچوبی برای تدوین سیاستهای کشتیرانی ملی



فصل (۱) : مرور

سیاستهای ملی مرتبط با کشتیرانی در بر گیرنده شمار متنوعی از موضوعات مربوط به حوزه دریانوردی هستند. این موضوعات با یکدیگر مرتبط می باشند و لازم است که در بافت سیاست کلی حمل و نقل در نظر گرفته شوند و دستیابی به اهداف اقتصادی کشور را آسان سازند. دامنه سیاستهای کشتیرانی ملی، فرآیند تدوین سیاستها، تعیین یکایک سیاستها و سمت و سوی آنها، حق قانونی هر کشوری می باشد. اما هیچ کشوری نمی تواند به تنهایی سیاستهای کشتیرانی خود را پی ریزی نماید. چنانچه بخواهیم که سیاستهای کشتیرانی کشور خود را بر مبنای صحیحی تدوین کنیم، لازم است که تاثیرات گوناگون منطقه ایی و بین المللی آنها را به دقت تجزیه و تحلیل نمائیم. تجارت و خدمات مرتبط با سیاستهای کشتیرانی در کانون توجه گزارش حاضر قرار گرفته اند. در این گزارش موضوعاتی مطرح می شوند که لازم است توسط سیاست گذاران در تعیین سیاستهای کشتیرانی ملی مورد توجه قرار گیرد و از طرف دیگر چارچوب و ابزاری را برای تجزیه و تحلیل و بررسی این موضوعات در اختیار آنها می گذارد.

سیاستهای کشتیرانی ملی می تواند شامل گستره وسیعی از امور دریایی نظیر مالکیت کشتی ها، عملیات، دریانوردی و فعالیتهای مربوط به آن، بنادر و بخش های زیر ساختی شود. کلیه این امور با یکدیگر مرتبط می باشند و می توان آنها را در قالب یک سیاست حمل و نقل دریایی واحد و یا در قالب سیاستهای جداگانه بنادر و کشتیرانی دسته بندی کرد. سیاستهای کشتیرانی حول محور مجموعه ایی از اهدافی می گردند که در جهت توسعه صنعت کشتیرانی طرح ریزی شده اند. سیاستهای کشتیرانی در سطح اقتصاد کلان شامل اهداف گسترده ایی می شوند. از طرف دیگر در سطح اقتصاد خرد به اهداف مشروحتری مربوط می شوند. افزون بر این مناسب است که در این سیاستها به موضوع اجرای اهداف نیز پرداخته شود. به عبارتی لازم است که راهبردهایی برای دستیابی به اهداف مورد نظر و چارچوبی حقوقی و نهادی برای اجرای این اهداف تعیین شود.

توجه به چنین موضوعاتی در آغاز، مایه اعتبار سیاستهای اتخاذ شده خواهد بود و مانع از تهیه لیستی از موضوعات غیر واقع بینانه خواهد شد. گنجاندن راهبردهایی که نشانگر چگونگی دستیابی به اهداف تعیین شده هستند، حاکی از تعهد سیاسی دولت به اجرای این راهبردها و ایجاد اعتماد در میان سهامداران و ایجاد شرایطی مناسب برای سرمایه گذاری خواهد بود.

البته قرارگیری راهبردهای تعیین شده در کنار سیاستهای مورد نظر مشکلاتی نیز به همراه خواهد داشت: برای تدوین و تشریح راهبردها نیاز به زمانی کافی و منابع مالی می باشد و همچنین ممکن است که با مشکل عدم انعطاف پذیری راهبردها و سیاستها روبرو شویم. بنابراین سیاست گذاران باید تعادلی میان ضرورت قطعیت راهبردها و ایجاد انعطاف پذیری لازم برای پاسخگویی به تغییرات روز افزون حوزه کشتیرانی برقرار سازند.

در این کتاب از نقطه نظر تجارت بین المللی به جنبه های مختلف مالکیت کشتی ها و عملیات پرداخته خواهد شد و سیاستهای کشتیرانی در دو حوزه تجاری و خدماتی در کانون توجه آن قرار خواهند گرفت. دسترسی به خدمات کشتیرانی مناسب و با صرفه، موجب استحکام توان یک کشور در حضور در بازارهای جهانی خواهد شد و از این رو نقشی محوری در رشد اقتصادی هر کشور خواهد داشت. بنابراین سیاستهای کشتیرانی هر کشوری ارتباط تنگاتنگی با توان آن کشور در دستیابی به کل اهداف اقتصادی مورد نظر دارند.

اهدافی که در سیاستهای کشتیرانی هر کشور در ارتباط با دو حوزه خدماتی و تجاری دنبال می شود می توانند مشتمل بر ارتقا و توسعه تجارت خارجی از طریق تضمین دسترسی آزاد و همه جانبه به خدمات کشتیرانی و نرخ های اقتصادی کرایه بارکشتی ها باشد و از طرف دیگر بخشی از این اهداف می تواند منجر به تثبیت حضور این کشورها در عرصه کشتیرانی از طریق ارتقای توان کشتیرانی آنها باشد. یا اینکه امکان دارد که کشوری بخواهد با توسعه و حمایت از ناوگان تجاری خود در برابر رقابت خارجی، افزایش توان کشتیرانی خود را در اولویت قرار دهد. از طرف دیگر ممکن است که کشوری به این نتیجه برسد که خطوط کشتیرانی رقابتی خارجی منافع تجاری آن کشور را بهتر تأمین می کنند و بنابراین تصمیم بگیرد که حضور خود را از طریق توسعه

ناوگان دریایی ملی و افزایش تأمین کنندگان خدمات لجستیکی داخلی تثبیت نماید. سیاستهای یک دولت در ارتباط با ارائه خدمات کشتیرانی تجاری می تواند اهداف متضادی را دربرگیرد و یا تعارضی با منافع و اهداف شرکای تجاری خود و یا منابع کشتیرانی دیگر کشورها داشته باشد. به منظور ارتقای سیاستهای کشتیرانی در ارتباط با بخش خدمات لازم است که به شماری از عوامل پیچیده ذیل توجه شود:

- حوزه کشتیرانی که میزان تقاضا در آن مشتق از حوزه های دیگر است و به کل فعالیت تجاری کشور بستگی دارد، در ارتباط تنگاتنگی با نظام اقتصادی بین المللی قرار می گیرد و لازم است که با فن آوری های جدید و الگوهای تجاری متغیر سازگار شود.

- بازار کشتیرانی بین المللی (بر خلاف صنعت هوانوردی) نسبتاً خارج از کنترل می باشد و به شدت جنبه رقابتی دارد.

- کشتیرانی یک بازار ادواری است و در معرض نوسانات شدید میزان عرضه و تقاضا قرار دارد (همانگونه که در رکود اقتصادی اخیر منطقه آسیا مشاهده شد).

در دهه ۱۹۷۰ کشورهای در حال توسعه اقدام به تأسیس خطوط کشتیرانی داخلی با امید به توسعه صنعت حمل و نقل کشور و گسترش تجارت خارجی و بهبود تراز پرداختها کردند. سیاستهای کشتیرانی این کشورها حول محور توسعه و ارتقای ناوگان های کشتیرانی جدید خود می گردد. طی سالیان متمادی، کشورهای منطقه این سیاستها را بدون برنامه ریزی قبلی اصلاح کرده اند. اما این کشورها بطور روز افزونی به ضرورت بررسی فعالانه سیاستها و ساختارهای نهادی و قانونی موجود پی می برند. افزون بر این کشورهای منطقه از ضرورت تدوین سیاستهای جامع کشتیرانی که پاسخگوی چالش های هزاره جدید باشد، آگاه هستند.

تدوین سیاستهای کشتیرانی ملی مستلزم آگاهی کامل از محیط کشتیرانی بین المللی و درک صحیحی از معیارها و ابزارهای سیاست گذاری می باشد. بررسی تجارت کشورهای دریایی در استفاده از ابزارهای مختلف سیاست گذاری می تواند نقطه آغاز مهمی در فرآیند تدوین سیاستها باشد.

اهداف و چارچوب سیاستها

دبیرخانه اسکاپ بررسی و تحقیق گسترده ایی را با هدف ایجاد چارچوبی برای کمک به سیاست گذاران در بررسی و تدوین سیاستهای کشتیرانی در دو حوزه خدمات و تجارت انجام داده است. ثمره این تحقیق، معرفی چارچوبی برای سیاستهای کشتیرانی بوده است که در گزارش حاضر ارائه شده است.

در فصل های آتی این کتاب به هدف جامع سیاست کشتیرانی که تسهیل خدمات کشتیرانی مناسب، مطمئن، کارآمد و با صرفه می باشد، پرداخته می شود. در تدوین سیاستهای کشتیرانی که منجر به تحقق چنین هدف جامعی می شوند دولت ها و صنایع باید چشم انداز تجاری کشور و تحولاتی را که در حوزه تجارت دریایی روی می دهند و همچنین ظرفیت و قابلیت رقابت جویسی ناوگان کشور خود را مد نظر قرار دهند.

ایجاد تسهیلات در حوزه کشتیرانی که در کشورهای منطقه گسترش می یابد و همچنین فشارهایی که از جانب سازمان تجارت جهانی (WTO) برای رفع محدودیتهای تجاری در خدمات کشتیرانی اعمال می شود نشانگر این واقعیت است که ارتقای خدمات رقابتی کشتیرانی در تجارت هر کشور می تواند با توسعه ناوگان کشتیرانی آن کشور در تعادل قرار گیرد. به همین دلیل است که کشورهای منطقه در وضعیتی دشوار قرار گرفته اند. از یک طرف این کشورها به منظور افزایش صرفه جوئیهای اقتصادی خواهان ارائه خدمات رقابتی کشتیرانی در حوزه تجاری خود می باشند که ممکن است در حال حاضر توسط خطوط کشتیرانی خارجی - و شاید به صورت پیشرفته تری - ارائه شوند. از طرف دیگر این کشورها خواهان توسعه توان کشتیرانی خود و دیگر بخش های صنعتی مربوطه نیز می باشند.

سیاستهای کشتیرانی از کشوری به کشور دیگر بسته به وضعیت اقتصادی، نوع تجارت بین المللی، پیشینه دریانوردی و نگرش سیاسی دولت ها تفاوت می کند. کشورهایی که از دیرباز در حوزه کشتیرانی فعال بوده اند و صادرکننده خدمات کشتیرانی گسترده ایی می باشند بدنبال حفظ حضور خود در تجارت دریایی جهان هستند. کشورهای در حال توسعه نیز بدنبال راه هایی برای

حضور خود در عرصه کشتیرانی جهانی و انجام بخشی از تجارت خود از طریق توسعه توان کشتیرانی خود می باشند.

به رغم آنکه کشورهای توسعه یافته و کشورهای در حال توسعه برای توسعه صنعت کشتیرانی خود به دلایل متفاوتی استناد می جویند اما در خصوص تشخیص عامل مهم "رقابت جویی" زمینه مشترکی با یکدیگر دارند. کشورهای دریایی پیشرفته بدنبال کشف راه هایی برای افزایش میزان رقابت طلبی خود از طریق صرفه جویی های اقتصادی و بهینه سازی منافع حاصل از آزاد سازی بازار هستند. کشورهای در حال توسعه در پی انجام اقداماتی برای بهبود ویژگی های رقابتی خود هستند که شامل استفاده از شیوه هایی برای کاهش مزدها و استفاده از فرصت های ایجاد شده از طریق گسترش تجارت در منطقه می باشد. چارچوب ارائه شده در این کتاب به ویژگی مثبت سیاست های کشتیرانی یکایک کشورها نمی پردازد. با این حال تجزیه و تحلیل گسترده ایی در خصوص تجارت کشورهای منطقه آسیا - اقیانوس آرام و همچنین دیگر کشورهای ساحلی برای تهیه رهنمودها و چارچوب سیاست های کشتیرانی ارائه شده در این کتاب انجام شده است. این تجزیه و تحلیل عمدتاً مبتنی بر اطلاعات اصلی بدست آمده از پرسشنامه ها، گزارشات تحقیقی که توسط مراجع هر یک از کشورهای برگزیده تهیه شده اند، مصاحبه های فردی با سازمان های مربوطه و اطلاعات بدست آمده از مشاوران و کارکنان دبیرخانه اسکاپ بوده است.

اهداف اولیه چارچوب حاضر علاوه بر مسائل دیگر، کمک به کشورها، سیاست گذاران و صنعت کشتیرانی در منطقه آسیا - اقیانوس آرام بوده است:

- ارزیابی محیط کشتیرانی جهانی از جمله گرایشات بازار کشتیرانی و گرایشات سیاست های کشتیرانی.

- آشنا سازی با عواملی که لازم است در تدوین سیاست های کشتیرانی در نظر گرفته شوند.

- تعیین چشم اندازی برای بخش دریانوردی که شامل اهداف قابل دسترسی می باشد که به توسعه اقتصاد ملی کمک خواهند کرد.

- بررسی راهبردها و شیوه های موجود برای دستیابی به اهداف مورد نظر در سیاستهای کشتیرانی.

- تعیین چارچوب قانونی و نهادی لازم برای اجرای سیاستهایی که قرار است تدوین شوند.

فصل (۲) : محیط کشتیرانی بین المللی

میزان تقاضا در کشتیرانی مشتق از حوزه های دیگر است و تحت تأثیر عواملی از قبیل ل جهانی سازی و آزادسازی است که بر کل تجارت در این حوزه تأثیر گذار خواهد بود. در سیاستهای کشتیرانی هر کشور لازم است که به گرایشات بازار کشتیرانی بین المللی و گرایشات موجود در سیاستهای کشتیرانی توجه شود.

- جهانی سازی در حوزه کشتیرانی به چه معناست؟

- تأثیر آزادسازی تجاری در بازارهای کشتیرانی چیست؟

- گرایشات در حال تکوین در بازار کشتیرانی چیست؟

- گرایشات اخیر در سیاستهای کشتیرانی چیست؟

- چگونه سیاستهای تجاری چند جانبه سازمان تجارت جهانی بر بخش دریایی کشورهای حوزه

اسکاپ تأثیر گذار خواهد بود؟

کشتیرانی و تجارت دریایی جهانی

کشتیرانی فعالیتی اقتصادی است که در حوزه تجارت جهانی انجام می شود. بنابراین میزان تقاضا برای خدمات کشتیرانی در برابر الگوهای متغیر فعالیتهای اقتصادی و تجاری، حساس می باشد. در بازار آزاد، نرخ های حمل بار را نیروهای بازار تعیین می کنند و به میزان عرضه و تقاضا بستگی دارد. اگر چه در بخش تقاضا، کل تجارت دریایی از رشد سالانه مستمری برخوردار بوده است اما در بخش عرضه، سرمایه گذاری در کشتی سازی منجر به عرضه اضافی کشتی ها در بازارهای نفتکش ها، فله برها و کشتی های مسافربری شده است. افزایش تناژ که به نرخ های حمل بار فشار آورده است، خطوط کشتیرانی سراسر جهان را مجبور ساخته است تا میزان بازدهی خود را افزایش دهند. تمایل به صرفه جویی های اقتصادی بیشتر به ویژه در صنعت کشتیهای

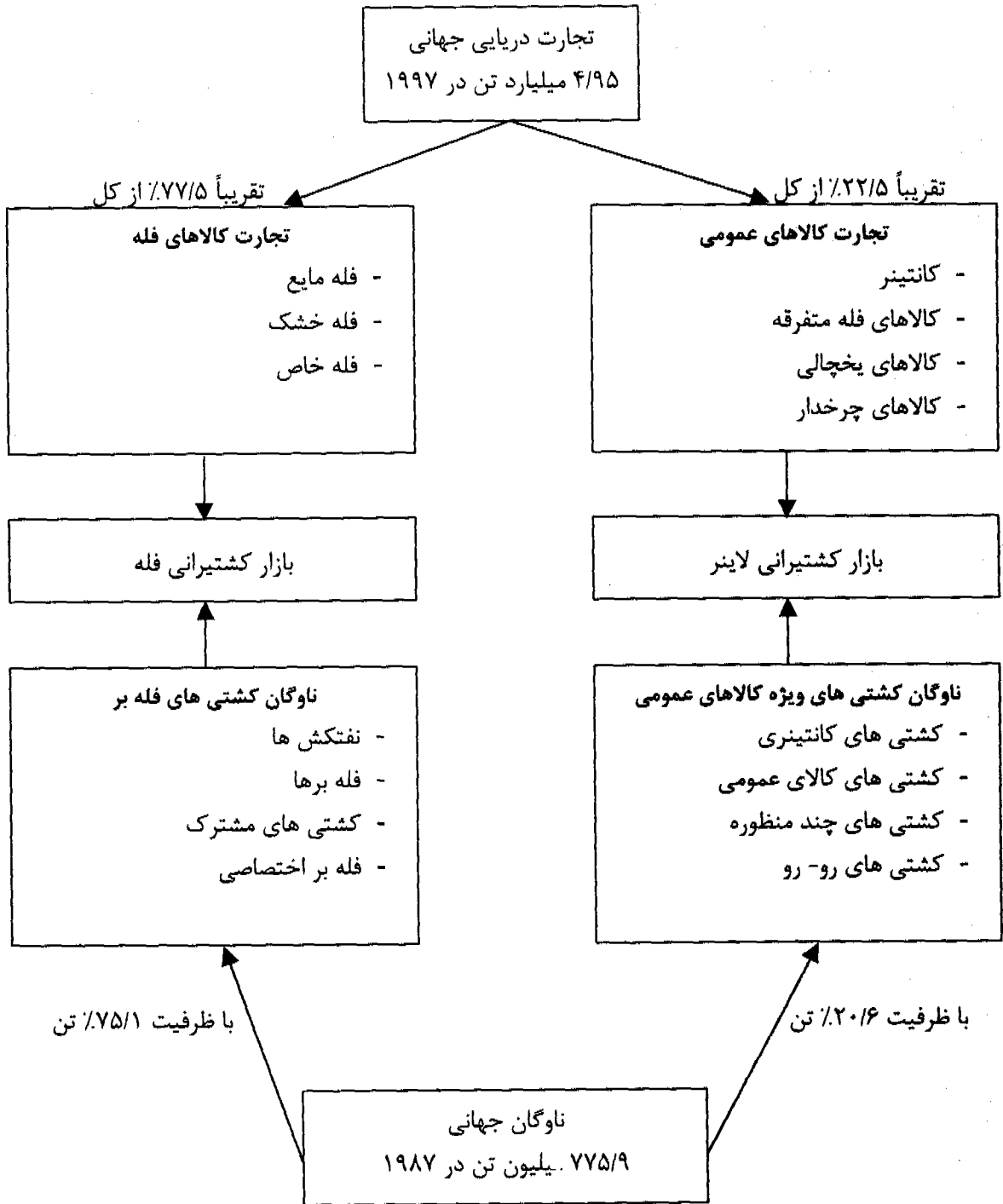
مسافربری شاهد افزایش قابل توجهی در اندازه و ظرفیت کانتینربرها بوده است و کشتیهای جدیدی با ظرفیت ۶۶۰۰ TEU مورد بهره برداری قرار گرفته اند.

بازارهای کشتیرانی

“بازارهای کشتیرانی” می توانند دربرگیرنده چندین بازار در حوزه کشتیرانی باشند. به عنوان نمونه بازار خرید و فروش کشتیها یا بازار اجاره کشتیها. در این فصل این اصطلاح دلالت بر بازار خدمات کشتیرانی خواهد داشت.

در سال ۱۹۹۷ تجارت دریایی جهانی که میزان تقاضا برای خدمات کشتیرانی را تعیین می کند به ۴/۹۵ میلیارد تن رسید. تا کنون کالاهای فله بیشترین درصد را در تجارت دریایی جهان به میزان تقریبی ۷۷/۵ درصد از کل کالاهای جابجا شده بر حسب تن تشکیل داده است. ۲۲/۵ درصد بقیه نیز متعلق به کالاهای عمومی بوده است.

شکل ۱-۲: ارتباط بین تجارت دریایی جهان و ناوگان دریایی جهان



ناوگانهای دیگر ۳/۴٪ (قایقهای مسافربری دیگر شناورها)

منبع: بررسی حمل و نقل دریایی، آنکتاد، ۱۹۹۸

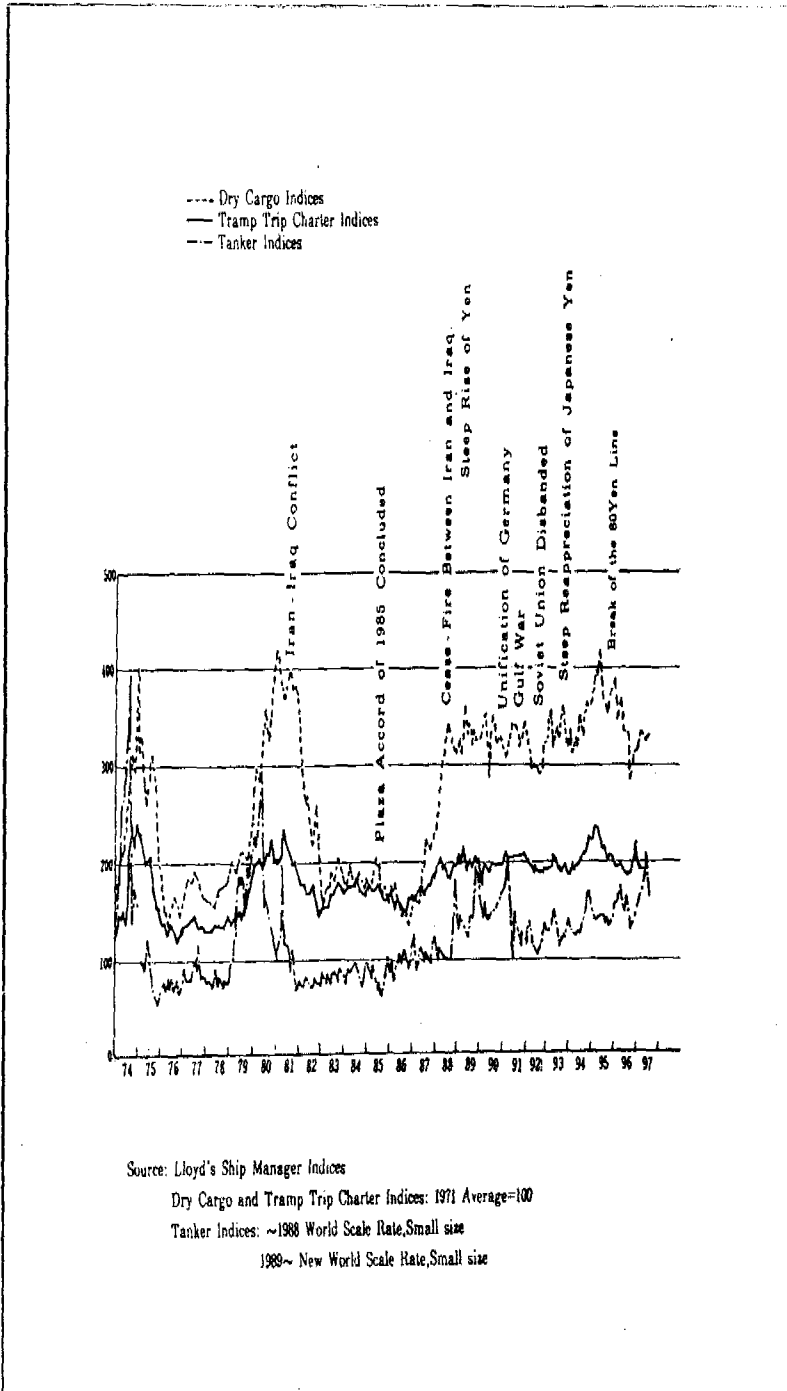
بازارهای نفتکش ها و فله خشک

فعالیت های تجاری مربوط به نفتکش ها و کالاهای فله مشمول شرایط بازار آزاد می شوند و اطلاعات مربوط به کالاها و نرخ های حمل بار از طریق شبکه ای از واسطه هایی که در سراسر جهان فعالیت می کنند در اختیار فعالان بالقوه در این بازار گذاشته می شود. به علت آنکه بازار دست دوم از ثبات دیرینه ای برخوردار است به مراتب برای تازه واردان فعالیت در این بازار آسانتر خواهد بود، مشروط بر اینکه بتوانند سرمایه لازم را برای خرید و اجاره کشتی های دست دوم فراهم کنند. در بخش نفتکش ها و کالاهای فله، تعداد بازرگانانی که با قصد کسب سود سریع از سرمایه خود وارد این بازار می شوند، کم نیست. بازار دست دوم همراه با تاسیسات جدیدی که هم اکنون در مدت زمان کوتاهی احداث می شوند منجر به افزایش تناژ و نرخ های حمل بار کمتر شده اند. میزان این نرخ های بار صاحبان کشتی ها را مجبور ساخته است که عمر کشتی ها را افزایش دهند. عمر متوسط فله برها ۱۴ سال است در حالیکه عمر متوسط کانتینربرها ۱۰ سال می باشد.

حمل و نقل چهار نوع از کالاهای فله - نفت خام، ذغال سنگ، سنگ آهن و غلات - در شکل

۲-۳ نمایش داده شده است.

شکل ۲-۲: نرخ های حمل بار از ۱۹۷۴ تا ۱۹۹۷



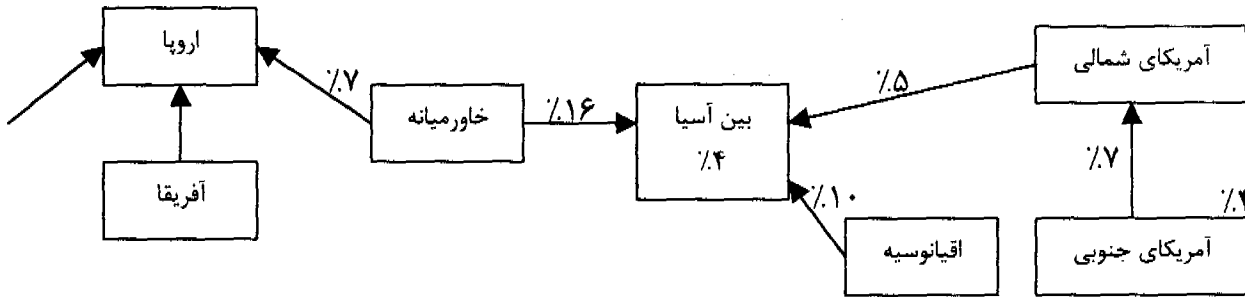
Source: Lloyd's Ship Manager Indices

Dry Cargo and Tramp Trip Charter Indices: 1971 Average=100

Tanker Indices: ~1988 World Scale Rate, Small size

1989~ New World Scale Rate, Small size

شکل ۳-۲: تجارت کالاهای فله جهانی در مناطق مختلف (۱۹۹۶)



(واحدها: میلیون تن)

غلات	سنگ آهن	ذغال سنگ	نفت خام	کل	سهم	
۰	۰	۰	۳۹۸	۳۹۸	%۱۶	خاور میانه ← آسیا
۱۵	۱۰۸	۱۱۴	۰	۲۳۷	%۱۰	اقیانوسیه ← آسیا
۰	۰	۰	۱۷۳	۱۷۳	%۷	خاورمیانه ← اروپا
۰	۱۸	۳۲	۱۴۹	۱۹۹	%۸	آفریقا ← اروپا
۰	۸	۰	۱۶۶	۱۷۴	%۷	آمریکای مرکزی ← آمریکای شمالی
۷۱	۳	۴۰	۰	۱۱۴	%۵	آمریکای شمالی ← آسیا
۰	۲۹	۲۸	۴۸	۱۰۵	%۴	بین آسیا
۶	۶۳	۲۱	۱۴	۱۰۴	%۴	آمریکای مرکزی ← اروپا
۱۰۱	۱۶۲	۲۰۰	۵۱۸	۹۸۱	%۳۹	دیگر کشورها
۱۹۳	۳۹۱	۴۳۵	۱۴۶۶	۲۴۸۵	%۱۰۰	کل

منبع: وضعیت کنونی کشتیرانی ژاپن، ۱۹۹۷، MOT

بازارهای کشتی های لاینر

کشتی های لاینر مسیرهای ثابت و یا جداول زمانی منظم با نرخ های رسمی برای شرکت های باربری دریایی دارند. تغییر نرخ های حمل بار بر اساس تعرفه های شرکت های کشتیرانی است و یا چنانچه شرکت های مزبور عضو یکی از جوامع خطوط کشتیرانی باشند، تعرفه های آن جوامع مطالبه خواهند شد. هر کشتی لاینر مجموعه ایی از کالاها را در حجم زیاد یا

کم که متعلق به تعدادی از شرکت های باربری دریایی است به صورت محموله های مشخص در مسیرهای اعلان شده به مقصد یک یا چند بندر در فواصل ثابت با تعرفه های ثابت حمل می کند. کشتی های لاینر هزینه های شبکه ایی بالایی دارند و در مقایسه با فله برها سرمایه بری بیشتری دارند. تعیین مسیرها و زمان بندی حرکت کشتی های کانتینری نیز در مقایسه با کشتی های فله بر کاملاً متفاوت است.

جوامع کشتی های لاینر که مشخصه اصلی خدمات کشتیرانی لاینر می باشند به علت به اجرا درآمدن اسناد چند جانبه، نظام های حقوقی، تغییرات ساختاری در صنعت کشتیرانی و نیروهای بازار دستخوش تحولاتی شده اند. با ورود حمل و نقل کانتینری و توسعه حمل و نقل چند وجهی، بازار کشتیرانی لاینر در یک بازار جهانی واحد سازماندهی شده است. شرکتهای کشتیرانی لاینر در فرآیند تجدید ساختار خود، اشکال مختلفی از توافق نامه های عملی را در سطوح هم پایه و غیر هم پایه در بین خود ابداع کرده اند و فعالیت متمرکز تجاری خود را سرعت بخشیده اند.

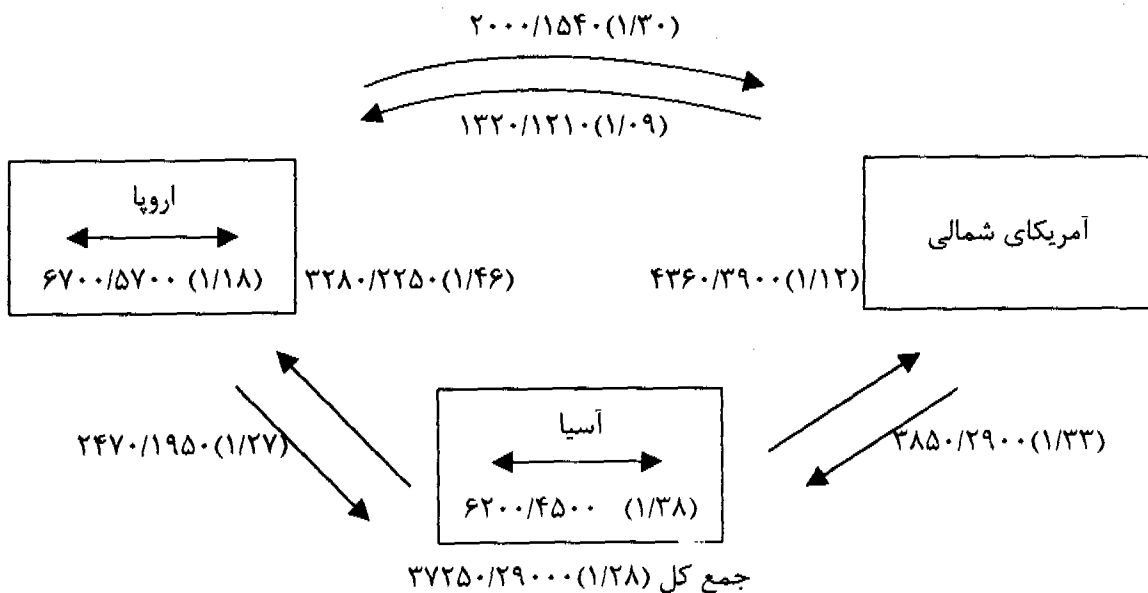
گسترش فعالیت خطوط کشتیرانی لاینر

رشد اقتصادی فزاینده ایی که از اواسط دهه ۱۹۸۰ آغاز شده است منجر به افزایش صادرات و واردات کالاهای صنعتی بین کشورهای آسیایی، اروپایی و آمریکای شمالی و در داخل منطقه آسیا شده است.

افزایش تقاضا برای حمل و نقل کالاها به داخل یا خارج کشورهای آسیایی و همچنین در داخل منطقه آسیا بازار کشتیرانی آسیا را گسترش داده است و حمل و نقل کانتینری در این منطقه شاهد رشد بی سابقه ای بوده است.

در شکل ۴-۲ چگونگی گسترش حمل و نقل کانتینری بین سالهای ۱۹۹۳ و ۱۹۹۶ نشان داده شده است.

شکل ۴-۲: حمل و نقل کالاهای کانتینری جهان (۱۹۹۳-۱۹۹۶)



* ارقام داخل پرانتز نشان‌دهنده نسبت جابجایی کالا در مقایسه با سالهای ۱۹۹۳/۱۹۹۶ است.

* واحد: ۱۰۰۰ TEU

طی دهه گذشته روابط تجاری درون منطقه ایی آسیا گسترش قابل توجهی یافته است و در سال ۱۹۹۶ بیش از نیمی از تجارت آسیا در داخل این منطقه انجام گرفت، بر همین اساس بوده است که شرکتهای حمل و نقل جهانی حضور خود را در این بازارها افزایش داده اند. در ۱۹۹۸، نه شرکت حمل و نقل از مجموع بیست شرکت حمل و نقل معروف جهان در آسیا فعالیت کردند (رجوع شود به جدول ۱-۲). استفاده از کشتی های پست پاناماکس با ظرفیت های ۴۰۰۰ تا ۶۰۰۰ TEU فرصت های مناسبی را برای صرفه جویی های اقتصادی فراهم آورده است.

جدول ۱-۲: ظرفیت کشتی های کانتینری بیست شرکت حمل و نقل معروف جهان

پایان سال ۱۹۸۵			سپتامبر ۱۹۹۸		
رتبه	شرکتهای باربری دریایی	TEU	رتبه	شرکتهای باربری دریایی	TEU
۱	Evergreen	۸۴.۱۱۶	۱	Maersk	۳۴۶.۱۲۳
۲	USL	۷۱.۲۱۹	۲	Evergreen/Uniglory	۲۸۰.۲۳۷
۳	Maersk	۵۶.۱۵۱	۳	P&O Nedlloyd	۲۵۰.۸۵۸
۴	Sea-Land	۴۶.۹۱۷	۴	MSC	۲۲۰.۷۴۵
۵	Hapag-Lloyd	۳۹.۱۵۴	۵	Hanjin-includes DSR-Senator	۲۱۳.۰۸۱
۶	OCL	۳۶.۲۶۶	۶	Sea-Land	۲۱۱.۳۵۸
۷	NYK	۳۵.۱۶۴	۷	COSCO	۲۰۲.۰۹۴
۸	OOCL	۳۴.۰۸۴	۸	APL	۲۰۱.۰۷۵
۹	K-Line	۲۸.۹۶۴	۹	NYK / Tokyo Senpaku	۱۶۳.۹۳۰
۱۰	APL	۲۷.۳۹۶	۱۰	MOL	۱۳۳.۶۸۱
۱۱	MOL	۲۷.۳۵۳	۱۱	Hyundai	۱۱۶.۶۴۴
۱۲	COSCO	۲۴.۹۴۰	۱۲	ZIM	۱۱۱.۲۹۳
۱۳	Nedlloyd	۲۳.۹۱۶	۱۳	CP Ships	۱۰۵.۳۲۲
۱۴	UASC	۲۳.۸۶۲	۱۴	CMA-CGM	۹۱.۶۰۰
۱۵	CGM	۲۳.۴۵۴	۱۵	Hapag-Lloyd	۹۰.۸۷۹
۱۶	ZIM	۲۰.۲۸۲	۱۶	OOCL	۹۰.۰۶۳
۱۷	YMIC	۲۰.۰۸۶	۱۷	K-Line	۸۹.۷۱۷
۱۸	Wilhelmsen	۱۹.۶۲۴	۱۸	Yangming	۷۹.۸۴۰
۱۹	Baltic	۱۸.۳۷۱	۱۹	UASC	۵۹.۳۳۱
۲۰	NOL	۱۵.۸۰۳	۲۰	SCL	۵۵.۵۸۴
جمع کل		۶۷۷.۱۲۲	جمع کل		۳.۱۱۳.۴۵۵

تحولات جدید در حوزه تجارت دریایی و حوزه کشتیرانی

تا چند سال پیش اقتصاددانان صحبت از توسعه "تجارت بین المللی" به میان می آوردند، اما اکنون به توسعه "تجارت جهانی" اشاره می کنند. بنابراین آیا بین این دو مفهوم تفاوتی وجود دارد؟ اصطلاح "تجارت بین المللی" عموماً برای اشاره به تجارت بین دو کشور استفاده می شود. اصطلاح "تجارت جهانی" بسط مفهوم "تجارت بین المللی" می باشد و مراد از آن این است که بازار تجاری دیگر شامل دو کشور خارجی نمی شود بلکه در برگیرنده کل کشورهای جهانی - یا به عبارتی بازار جهانی - می باشد. آیا چنین مفهومی، پدیده ای جدید به حساب می آید و یا فقط شیوه نگارشی نوین به روابط تجاری گذشته می باشد؟ شاید در جواب بتوان گفت که این مفهوم جدید به نوعی دربرگیرنده دو مورد یاد شده می باشد. بطور کلی سه عامل در ایجاد بازار جهانی نقش داشته اند: آزاد سازی تجاری، فن آوری ارتباطات و حمل و نقل مدرن.

به منظور فهم تحولات جدید در بخش کشتیرانی در ارتباط با تجارت فزاینده جهانی ضروری است که به ماهیت شیوه تولید و توزیع نوین بین المللی بپردازیم. موارد ذیل می توانند به درک شما از جهانی سازی در دو حوزه تولید و توزیع کالاها کمک نمایند:

پنبه ای که توسط روستائیان پاکستانی برداشت می شود به صورت فله تفکیک شده به منظور آماده سازی و نخ ریزی به مقصد کارخانه های ژاپن ارسال می شود. سپس عدل های پنبه در کانتینرها برای کارخانه تهیه پوشاک در فیجی ارسال می شود. پوشاک آماده شده مجدداً به بازارهای لباس در ژاپن و اروپا ارسال می شود.

دانه های درخت بلادر که بطور مکانیزه در غرب استرالیا برداشت می شوند تا حدودی در داخل استرالیا آماده می شوند و سپس به منظور برداشتن پوسته خارجی آنها که نیاز به نیروی کار زیادی دارد به چین ارسال می شوند. در مرحله آخر دانه های بلادر برای فرآوری نهایی، بسته بندی و توزیع به بازارهای خارجی مجدداً به استرالیا باز گردانده می شود.

قطعات تلویزیون هایی که توسط شرکتهای ژاپنی مستقر در مالزی ساخته می شود بخشی در ژاپن و بخش دیگر در مالزی تولید می شوند. قطعاتی که در ژاپن تولید می شوند به مالزی ارسال

می شوند و در آنجا تلویزیون ها را مونتاژ می کنند. در مرحله آخر تلویزیون ها به بازارهای آسیا، آمریکا و اروپا ارسال می شوند.

سبزیجاتی که در هراره در اوایل غروب توسط روستائیان دست چین می شوند صبح روز بعد در قفسه های سوپرمارکت های لندن عرضه می شوند. آزاد سازی تجاری، صادر کنندگان را در هراره قادر می سازد که به بازار سبزیجات انگلستان دسترسی یابند. هواپیماهای بوئینگ جایگزین کشتی های بخار قدیمی شده اند و سفارش های مشتریان از طریق فن آوری های جدید - فکس و تلفن - برای دهکده ارسال می شود. (فرصتهای تجاری جدید و شرایط جدیدی که منعکس کننده این فرصتها می باشند).

نمونه های یاد شده بر این واقعیت صحه می گذارند که سازندگان و تولید کنندگان بدنبال کسب منافع بیشتر بر اساس تطبیق شرایط مختلف، در فروش محصولات خود در بازار جهانی هستند. این منافع دستخوش تغییراتی نیز می شوند. پاکستان ممکن است تصمیم بگیرد که برای عمل آوری پنبه از امکانات خود استفاده کند و ارزش افزوده آن را در صادرات خود محاسبه کند. خریداران ژاپنی نیز ممکن است که تصمیم به ارسال مستقیم پارچه از پاکستان به فیجی بگیرند و بنابراین یکی از مسیرها را در زنجیره حمل و نقل خود حذف کنند و کشاورزان استرالیایی نیز بدنبال فن آوری جدیدی برای برداشتن پوسته دانه های بلادر باشند تا دیگر در مرحله اول مجبور به ارسال آنها به چین نباشند. در صورتیکه هزینه های کاری در مالزی بیش از میزان معینی افزایش یابند آنگاه شرکتهای ژاپنی به دنبال انتقال محل کارخانه خود به محل دیگری خواهند بود. الگوهای حمل و نقل باید هماهنگ با این گرایشات تغییر یابنده در تولید و توزیع کالاها تنظیم شوند.

تغییر ساختاری در بازارهای کشتی های لاینر

جهانی سازی تولید منجر به ایجاد تقاضا برای خدمات رقابتی حمل و نقل جهانی شده است. شرکت های باربری دریایی بطور روزافزونی به مزایای مدیریت لجستیکی در سطح جهانی پی

می برند. اکنون شرکت های باربری دریایی نیازمند خدماتی می باشند که متضمن ارسال کالای مناسب به مکان مناسب در زمان مناسب توسط کارگزاری باشد که مسئولیت فروش محل به محل را به عهده داشته باشد. به همین دلیل است که این شرکت ها مبادرت به همکاری با شرکت های حمل و نقلی کرده اند که ارائه کننده شبکه های حمل و نقل جهانی می باشند. از این رو شرکت های حمل و نقل معروف چاره ایی جز توسعه راهبردهای تجاری خود برای گسترش شبکه خدماتی خود به منظور پاسخگویی به نیازهای تغییر یابنده بازار و ارائه خدمات روزانه یا هفتگی در سطح جهانی ندارند.

شرکت های کشتیرانی لاینر به منظور فائق آمدن بر رقابت فشرده موجود و ارائه خدمات بر اساس تعداد دفعات و میزانی که شرکتهای باربری دریایی تعیین می کنند، به طرق مختلف، به صورت عمودی و افقی در یکدیگر ادغام شده اند.

جدول ۲-۲: شش شرکت ائتلافی عمده

	منطقه اقیانوس آرام		آسیا / مدیترانه		اروپای شمالی		جمع کل	
	Loops Ships	Trop ¹ Trop/ship	Loops Ships	Trop Trop/ship	Loops Ships	Trop Trop/ship	Loops Ships	Trop Trop/ship
Grand Alliance ²	۵ ۲۹	۱۷۱۸۰ ۵۹۲	۲ ۱۳	۵۹۰۰ ۴۵۴	۵ ۴۰	۲۸۰۰۰ ۵۲۰	۱۵ ۹۵/۵	۵۴۰۰۰ ۵۶۵
New World ³	۹ ۳۵/۵	۳۳۷۳۰ ۶۳۰	۱ ۸	۲۳۷۰ ۲۹۷	۳ ۲۴	۱۳۷۵۰ ۵۷۳	۱۴ ۸۹/۵	۵۲۰۰۰ ۵۸۱
Untied Alliance ⁴	۸ ۴۹	۲۶۴۰۰ ۵۳۹	۱ ۷	۲۷۰۰ ۳۸۶	۳ ۲۳	۱۱۵۰۰ ۵۰۲	۱۴ ۸۹	۴۶۰۵۰ ۵۱۷
CMA CGM / MSC / Evergreen / Hapag-Lloyd / MSC / SeaLand	۵ ۲۹	۱۶۱۰۰ ۵۵۵	۱ ۵	۴۰۶۸ ۸۱۴	۲ ۱۸	۹۱۲۰ ۵۰۶	۱۲ ۶۷/۵	۴۳۰۸۰ ۶۳۸
One World / Yangming / COSCO	۶ ۳۴	۱۹۹۰۰ ۵۸۵	۰ ۰	۰ ۰	۳ ۲۵	۹۴۴۰ ۳۷۸	۱۰ ۶۳	۳۱۶۴۰ ۵۰۲
Evergreen	۴ ۲۶	۱۳۸۳۰ ۵۳۲	۱ ۸	۲۷۳۰ ۳۴۱	۲ ۱۵	۶۰۴۵ ۴۰۳	۸ ۵۵	۲۶۵۲۰ ۴۸۲
جمع کل	۳۷ ۲۲۱۰/۵	۱۲۷۱۴۰ ۵۷۷	۶ ۴۱	۱۷۷۶۸ ۴۳۳	۱۸ ۱۴۵	۷۷۸۵۵ ۴۸۸	۷۳ ۴۵۹/۵	۲۵۳۲۹۰ ۵۵۱

- جمع کل شامل مشارکت شرکتهای ائتلافی در حوزه تجاری منطقه آتلانتیک می شود که در اینجا ذکر نشده است.

¹ - Trop: Teu revenue opportunity per week one way. Trop/Ship / Trop per ship

² - Grand Alliance: HapagLloyd, Malaysian International SC, NYK, OOCL, PO Nedlloyd

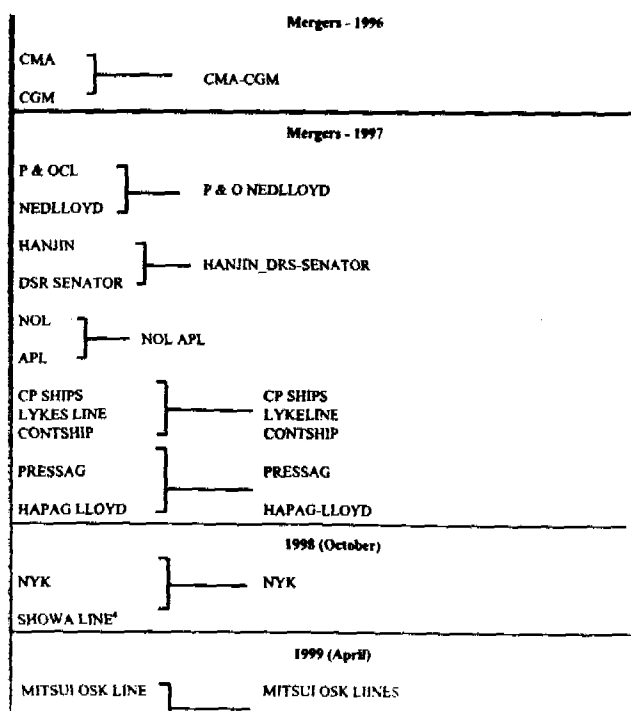
³ - New World Alliance: Hyundai, MOL, Neptune Orient/ APL

⁴ - Untied Alliance: Hanjin, DSRSenator, Cho Yang, UASC

توافق نامه های همکاریهای عمودی در قالب ائتلاف های جهانی بین یکایک شرکتهای باربری کشورهای مختلف به منظور تقویت فعالیتهای بازاریابی آنها منعقد می شود که شامل ایجاد شبکه های فروش و خدمات ارزش افزوده می شود. هر شرکتی که به یکی از مجموعه های ائتلافی تعلق داشته باشد از انعطاف پذیری لازم در پیوستن به ائتلاف های دیگر به منظور گسترش فعالیتهای خود در حوزه جهانی برخوردار است.

ادغام خطوط کشتیرانی عمده که در سال ۱۹۹۶ آغاز شد در ۱۹۹۷ با مجموع ۵ ادغام افزایش قابل توجهی یافت و در ۱۹۹۸ و ۱۹۹۹ رو به کاهش نهاد.

جدول ۳-۲: ادغام های انجام شده از ۱۹۹۶ تا ۱۹۹۹



برای شرکتهای کشتیرانی کشورهای در حال توسعه که خواهان تداوم ارائه خدمات کشتی های لاینر می باشند، ظهور شرکتهای حمل و نقل جهانی، به منزله شرکت جستن در رقابت بسیار سنگین بوده است. عدم توانایی در سرمایه گذاری در بخش کشتی های کانتینری سرمایه بر و ارائه شبکه های بازاری گسترده می تواند موجب شود که خطوط کشتیرانی کشورهای در حال توسعه موقعیت مناسب دیرینه خود را تقریباً در کلیه بازارهای عمده از دست دهند.

تأثیر بحران اقتصادی آسیا بر کشتیرانی لاینر

آشفتگی اقتصادی که از ژوئیه ۱۹۹۷ تا کنون دامنگیر منطقه آسیا بوده است، پیامدهای زیر را به همراه داشته است:

- کاهش ارزش پول های رایج
- تضعیف نظام های اقتصادی
- کاهش شدید ارزش دارایی ها
- کاهش میزان اعتماد سرمایه گذاران

این بلای اقتصادی که منطقه آسیا و به ویژه جنوب شرقی آسیا را در بر گرفته است، با دیگر مشکلات اقتصادی پیشین متفاوت می باشد. بحران اقتصادی جاری به نحو نامطلوبی و به طرق مختلفی دامنگیر کشورهای آسیایی شده است. این بحران که ابتدا در تایلند آغاز شد و سپس به اندونزی، کره جنوبی و دیگر کشورهای جنوب شرقی آسیا گسترش یافت به بقیه جهان نیز سرایت کرده است.

تا اواسط ۱۹۹۷ آسیا از سریعترین نرخ رشد در جهان برخوردار بود. به دلیل تجارت آزادتر که منجر به گشایش بازارهای جهانی به روی کالاهای جنوب شرقی آسیا شد و رشد و گسترش صناعی که در زمینه صادرات فعالیت می کردند جنوب شرقی آسیا تا چندین سال پرونق ترین و فعال ترین منطقه در جهان بود. کشورهای جنوب شرقی آسیا بازار مناسبی نیز برای محصولات کشورهای دیگر بودند. اما بحران اقتصادی و کاهش شدید ارزش پول های رایج کشورهای جنوب شرقی آسیایی طی چند ماه به شدت ثروت این مناطق را که طی یک دهه فراهم شده بود، کاهش داد. این کشورها بازارهای مهمی را نیز در صادرات کالاها از استیلای دیگر کشورهای جهان خارج کرده بودند. محدود کردن بودجه ملی به عنوان بخشی از صرفه جویی های اقتصادی منجر به لغو یا تعویق پروژه های زیر ساختی شده است. ثروتمندترین کشورهای جهان که اکنون در بخش های متفاوتی از چرخه اقتصادی جهان قرار دارند - از ژاپن تیره بخت گرفته تا اروپای در حال بهبود و آمریکای پرونق - در زمانی در اقتصاد جهانی با رکود مواجه شده اند که نیاز به یک

بازار جهانی گسترش یابنده برای صادرات کالاهای خود دارند. کاملاً مشهود است که آشفتنی اقتصادی و نظام های اقتصادی کشورهای آسیایی تأثیری مستقیم و غیر مستقیم بر میزان تقاضا برای خدمات کشتیرانی داشته است.

از جمله نتایج کوتاه مدت این بحران اقتصادی در کشورهایی که ارزش پولی آنها کاهش یافته است، افزایش ناگهانی صادرات است که منجر به ایجاد عدم توازن جدی در جریانهای تجاری و نیاز به تجهیزات شده است و فراتر از انتظار شرکت های حمل و نقل بوده است. خطوط کشتیرانی مجبور به تغییر برنامه های زمانی کشتیهای خود و انجام اقدامات خاصی برای جایگزینی کانتینرهای خالی به منظور پاسخگویی به تقاضاهای بازار شده است. این جایگزینی تبدیل به مشکلی بسیار جدی برای خطوط کشتیرانی عمده به ویژه در کشورهایی مانند اندونزی شده است که در بحران های اقتصادی منطقه شدیدترین صدمات اقتصادی را متحمل شده اند.

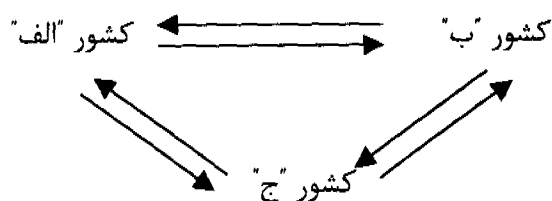
در دراز مدت، به علت تعدیل ارز رایج کشورها و افزایش هزینه قطعات محصولات ساخته شده یا مونتاژ شده، مزیت هزینه ای صادرات از منطقه جنوب شرقی آسیا ممکن است پایان یابد. با این حال پیش بینی می شود که با بهبود وضعیت اقتصادی کشورهای جنوب شرقی آسیا میزان تقاضا برای خدمات کشتیرانی برای حمل کالا به داخل و خارج آسیا همچنان افزایش یابد. همچنین امید به رشد قابل توجه صادرات در برخی از کشورها نظیر تایلند، مالزی، فیلیپین و کره جنوبی وجود دارد که به شدت از بحران اقتصادی صدمه دیده اند.

گرایش‌های موجود در سیاست های کشتیرانی

آزاد سازی در برابر حمایت گرایی

هدف از آزاد سازی، ارائه خدمات و تجارت آزاد بر پایه اصول تجاری غیر تبعیض آمیز می باشد. به لحاظ آماری بین تجارت آزاد و رشد اقتصادی رابطه هایی وجود دارد. دلیل اقتصادی تجارت آزاد این است که کلیه کشورها از دارایی های مختلفی اعم از انسانی، صنعتی، طبیعی و اقتصادی برخوردارند که می توان از آنها برای تولید کالاها و ارائه خدمات برای بازارهای داخلی یا

خارجی بهره برد. با تولید این کالاها و ارائه این خدمات است که فعالیت اقتصادی شکل می گیرد و بهره اقتصادی حاصل می شود. کشورهایی که قادر به تجارت در سطح خارجی هستند لازم است که از دارایی های خود در زمینه هایی استفاده کنند که بتوانند بهترین محصولات را تولید کنند و از طرف دیگر بتوانند این محصولات را با کشورهای دیگر در ازای محصولات دیگر مبادله کرد. اقتصاددانان چنین شیوه ای را مزیت نسبی کشورها می نامند.



سیاستهای تجارت آزاد نه تنها به نفع صادرکنندگان و واردکنندگان کالاها می باشد بلکه فرصت های مناسبی برای فعالان زنجیره حمل و نقل کالاها ایجاد می نماید.

پیامد سریع آزادسازی تجاری از طریق برداشتن موانع تعرفه ای و غیر تعرفه ای در حوزه تجاری، افزایش شدید واردات کالاهایی است که در مقایسه با کالاهای داخلی مقرون به صرفه تر هستند. این امر تأثیر نامطلوبی بر صنایع داخلی خواهد گذاشت، اما پس از چندی "اقتصاد باز" و دسترسی به بازار، به صنایع داخلی کمک خواهند کرد تا در ساخت و تجارت برخی از کالاها وارد عرصه رقابت جهانی شوند. نیروهای بازار به تنهایی نمی توانند برای صناعی که تحت تأثیر نامطلوب کالاهای وارداتی رقابتی قرار گرفته اند و همچنین برای ادامه حیات اقتصادی آنها در برابر حملات بی امان رقبای دیگر و یافتن بازارهای قدرتمند مناسب باشند. بنابراین دولت ها نقش مهمی در تضمین آزادسازی تدریجی بازارها و کمک به صنایع داخلی در یافتن مناطق جدیدی برای گسترش حوزه تجاری خود ایفا می کنند. صنایع نوپا نیز نیازمند کمک های مالی و دیگر اقدامات حمایتی می باشند.

هدف از حمایت گرایی اقتصادی حفاظت از تجارت و خدمات یک کشور از طریق ممانعت یا تحدید ورود کالاها و خدمات خارجی بر اساس اتخاذ اقدامات تبعیض آمیز می باشد.

پیشینه تاریخی بخش کشتیرانی نشان می دهد که این بخش، از حمایت قابل توجهی برخوردار بوده است و در گذشته کشورها اقدامات حمایت گرانه مستقیم و غیر مستقیمی برای تأسیس، توسعه و بقای صنعت کشتیرانی کشورهای خود اتخاذ کرده اند. با چند استثناء بارزترین و کاملترین اقدامات حمایتگرانه را کشورهای درحال توسعه اتخاذ کرده اند. این اقدامات را باید در بافت تاریخی آنها مورد توجه قرار داد.

چشم انداز تاریخی - آغاز روند حمایتگرایی

از دیرباز ناوگان کشتیهای تجاری هر کشوری به دلایل استراتژیکی مهم قلمداد می شده است زیرا در زمان جنگها از این کشتیها برای تداوم تجارت کالاهای اساسی استفاده می شد. از طرف دیگر ناوگان کشتیها از این جهت اهمیت داشته اند که از آنها در واردات و صادرات کالاهای یک کشور و جابجایی کالاهای داخلی استفاده می شده است.

هنگامی که توسعه ناوگان های کشتیرانی را در سطح جهانی بررسی می کنیم متوجه می شویم که مشخصه اصلی نیمه دوم قرن بیستم تملک ناوگان های بزرگ توسط کشورهای ساحلی قدیمی بوده است، در شرایطی که کشورهای نوظهور در تلاش برای ایجاد ناوگان های اختصاصی برای کشورهای خود بوده اند. با چند مورد استثنای مهم مانند هند و برخی از کشورهای آمریکای لاتین مانند برزیل و شیلی که بدنبال توسعه ناوگان ملی خود بوده اند و یا سابقه طولانی در کشتیرانی ملی خود داشته اند، تا دهه های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ صنعت کشتیرانی در کشورهای در حال توسعه تحت استیلای چند قدرت دریانوردی قدیمی بود.

در دهه های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ کشورهای در حال توسعه اقدام به بررسی سیستم های اقتصادی خود کردند که میراثی از قدرت های استعماری بود. کشورها به سرعت متوجه شدند که تحت نظامی فعالیت می کنند که در آن فعالیت اقتصادی آنها منحصرآ یا اساسا در گروه تولید کالاهای

اولیه می باشد. این کالاها در بازارهای کشورهای توسعه یافته با کالاهای سرمایه ای و مصرفی ساخته شده معاوضه می شدند. بسیاری از مستعمره ها به شدت به مواد غذایی اساسی و فرآورده های نفتی کشورهای خارجی وابسته بودند.

برای کشورهایی که به شدت به تجارت خارجی وابسته بودند بهینه سازی خدمات کشتیرانی آنها مورد توجه قرار گرفت. کشورهای نوظهور به ضرورت متنوع سازی کالاهای صادراتی خود و اهمیت ایجاد خطوط کشتیرانی برای کشورهای خود پی بردند.

هنگامی که خطوط کشتیرانی کشورهای در حال توسعه تلاش کردند که به کالاهایی که به منظور صادرات در کشورهای آنها تولید می شد، دسترسی پیدا کنند، به غیر ممکن بودن این امر پی بردند، زیرا مسیرهای حمل و نقل کالاها در استیلای جوامع کشتیرانی لاینر بود که توسط خطوط کشتیرانی خارجی کنترل می شد. از آنجا که این جوامع کشتیرانی ماهیتی انحصاری داشتند خطوط کشتیرانی جدید کشورها نمی توانستند بدون تأیید خطوط کشتیرانی کشورهای عضو وارد این جوامع شوند. بدلیل آنکه کسب چنین تاییدی به راحتی قابل دسترس نبود، خطوط کشتیرانی جدید این کشورها خود را در موقعیتی یافتند که قادر به فعالیت در بازارهای خود نبودند.

اسناد چندجانبه نظیر دستورالعمل اجرایی سازمان ملل متحد برای جوامع کشتیرانی لاینر، توافقنامه های دوجانبه کشتیرانی با هدف تقسیم فعالیت تجاری بین دو خط کشتیرانی بصورت ۵۰-۵۰ و رزرو یکجانبه کالاها توسط کشورهای در حال توسعه در دهه ۱۹۷۰ و اوایل دهه ۱۹۸۰ را باید در بافت یاد شده درک کرد.

به نظر می رسد که اتخاذ دستورالعمل اجرایی سازمان ملل متحد برای جوامع کشتیرانی لاینر در ۱۹۷۴ ترغیب کننده سیاست مداخله گرانه کشورهای در حال توسعه بوده است. اگر چه این دستورالعمل از زمان اتخاذ آن به مدت ده سال به اجرا گذارده نشد، به نظر نمی رسد که وجود آن نشانگر تاییدی بر اقداماتی بوده است که به منظور سهیم شدن در کالاها طرح ریزی شده بودند. بنابراین بعد از ۱۹۷۴ بسیاری از کشورها قوانینی را تصویب کردند که امکان توزیع کالاهای

کشتیهای لاینر را بین خطوط کشتیرانی مربوطه و خطوط کشتیرانی کشور ثالثی بر اساس سهم مشارکتی ۲۰-۴۰-۴۰ میسر می کرد. برخی از کشورها به منظور اجرای چنین اصلی اقدام به تأسیس دفاتری برای ثبت کالاها کردند. جوامع خطوط کشتیرانی لاینر و صنایع خطوط کشتیرانی بین المللی لاینر این معیارهای اجرایی و قانونی را به عنوان بخشی از نظم اقتصادی بین المللی نوینی در سیاست های خطوط کشتیرانی لاینر خود گنجانیدند.

به سوی آزاد سازی تجاری کشتیرانی

شگفت اینکه اجرای دستورالعمل اجرایی سازمان ملل متحد برای خطوط کشتیرانی لاینر در ۱۹۸۳ تحول شاخصی در شرایط آن دوره بنفع رواج رویه حمایتگرایی در خدمات دریایی ایجاد کرد. کشورهای توسعه یافته اروپای غربی که با تایید خود منجر به اجرای کنوانسیون یاد شده، شدند صریحا شروطی را بیان کردند مبنی بر اینکه دستورالعمل یاد شده باید فقط مشمول کالاهای مربوط به جوامع خطوط کشتیرانی لاینر و نه کلیه کالاهای کشتیهای لاینر شود. کشورهای توسعه یافته همچنین اعلام کردند که اقداماتی که کشورهای در حال توسعه برای ایجاد محدودیت در دسترسی به کالاها کرده اند مطابق با مفاد کنوانسیون مزبور نبوده و منجر به اتخاذ اقدامات تلافی جویانه خواهد شد.

جامعه اقتصادی اروپا (اتحادیه اروپا) و دولتهای عضو آن با اعمال فشارهای دیپلماتیک بر دولت های کشورهای در حال توسعه از آنها خواستند تا مقررات محدود کننده خود را برای دسترسی به کالاها لغو کنند. کمیسیون دریانوردی فدرال ایالات متحده آمریکا نیز مبادرت به اعمال فشارهای مشابهی کرد، به عنوان مثال با وضع جریمه هایی شرکت های تجاری آمریکای لاتین را ترغیب به ترک سیاست دوجانبه گرایی و گشودن حوزه های تجاری خود در برابر شرکتهای حمل و نقل کشور ثالثی کرد.

افزون بر این با توجه به موارد ذیل چند عامل داخلی در کشورهای در حال توسعه منجر به

تسریع آزادسازی کشتیرانی شد:

- طرح های رزرو کالا محدودکننده فرصتهای مختلف در حوزه کشتیرانی برای صادرکنندگان بودند و مانع گسترش واردات و صادرات بودند.

- نرخ های حمل بار که نسبتا بسیار بالا بودند و توسط خطوط کشتیرانی داخلی مطالبه می شدند در یک بازار حمایت شده قابل اجرا بودند و منجر به افزایش هزینه صادرات و واردات کالاها می شدند.

- خطوط کشتیرانی ملی تحت تأثیر نیروهای رقابتی بیرونی و تغییرات تکنولوژیکی قرار نداشتند و بنابراین قدیمی و از نظر عملیاتی ناکارآمد شدند.

- در بسیاری از موارد، خطوط کشتیرانی ملی که تحت مالکیت دولت بودند، متضرر می شدند و به جای آنکه منبع درآمدی برای دولت باشند نیاز به دریافت رایانه پیدا می کردند.

در نهایت مجموعه ای از این عوامل داخلی و بین المللی منجر به لغو شیوه رزرو کالا در کشورهای در حال توسعه در اوایل دهه نود شد.

به هر جهت لازم است که آزاد سازی کشتیرانی را با توجه به موج آزاد سازی اقتصادی که کل کشورهای در حال توسعه را دربرگرفت، مورد توجه قرار داد. ناکامی اقتصادی که حاصل سالها توسعه نامطلوب، شرایط وخیم تجاری و ناامیدی از سیاستهای سوسیالیستی بود، سرآغاز تغییرات سیاسی در کشورها به نفع بخش خصوصی شد. این تحولات منجر به اتخاذ رویکرهای بازار مدارانه در توسعه اقتصاد کشور شد که طی آن نقش نظارتی دولت حذف شد و دولت به شدت خود را از عملیات مستقیم تجاری کنار کشید. در درازمدت، یک نظام تجاری جهانی و آزاد، به نفع کلیه کشورهای جهانی خواهد بود. مشارکت فعالانه کلیه کشورها در سازمان تجارت جهانی (WTO) و تدوین سیاستهای مشترک، متضمن همگامی آزادسازی تجاری با شرایط اقتصادی کشورهای در حال توسعه منطقه اسکاپ خواهد بود.

سازمان تجارت جهانی (WTO)

در ژانویه ۱۹۹۵ سازمان تجارت جهانی در پی اتمام دورنمایی مذاکرات مربوط به توافق نامه عمومی تعرفه ها و تجارت (GATT) تأسیس شد. نام دیگر گات، اجلاس اروگوئه است که در آن ۱۱۱ کشور شرکت کردند. گات توافق نامه ای بین المللی بود که در ۱۹۹۴ به منظور تسهیل مذاکرات تجاری چندجانبه تدوین شد. یک آژانس بین المللی ویژه که بعداً تأسیس شد برای تداوم این موافقت نامه مساعدت کرد.

یکی از اهداف اصلی و در واقع مهمترین دستاورد گات گشایش بازارها بوده است. گات بدنبال مجموعه ای از مذاکرات و نشست های تجاری سازماندهی شد و اجلاس اروگوئه (اجلاس هشتم) در خصوص موانع غیرتعرفه ای، تجارت کالاها (به ویژه کالاهای کشاورزی) و ارائه خدمات برگزار شد. اجلاس های تجاری پیش از آن عمدتاً مربوط به کاهش تعرفه ها بودند.

سازمان تجارت جهانی که جایگزین گات شد یک سازمان بین المللی تمام عیار است و دبیرخانه دائمی آن مسئولیت اجرای سه توافق نامه عمده از جمله گات را به عهده داشته است.

سازمان تجارت جهانی (WTO)

سازمان بین المللی

+

توافق نامه ها

- گات (GATT): توافق نامه عمومی تجارت و تعرفه
- گاتس (GATS): توافق نامه عمومی تجارت خدمات
- تریپس (TRIPS): توافق نامه حقوق تجاری مربوط به مالکیت معنوی

تجارت بین المللی کالاها، حمل و نقل کالاها از کشوری به کشور دیگر است. موضوعی که به راحتی قابل فهم است. اما فهم تجارت بین المللی خدمات اندکی دشوارتر است زیرا دلالت بر خرید و فروش خدمات بین کشورهای متفاوت دارد. قوانین مربوط به یکی از خدمات ممکن است

برای نوع دیگری از خدمات قابل اعمال نباشد. بانکها، خطوط کشتیرانی، خطوط هوایمایی، شرکتهای حسابداری و شرکتهای مخابرات خدماتی را در بازارهای خارجی ارائه می کنند. گوناگونی خدمات در ضوابط توافق نامه گاتس منعکس شده است.

توافق نامه عمومی تجارت خدمات (گاتس) نخستین مجموعه قوانین چندجانبه ای است که به لحاظ حقوقی قابل اجرا می باشد و دربرگیرنده تجارت بین المللی خدمات است. بخش های چندگانه آن عبارتند از:

- اصول کلی و تعهدات کشورها که در متن اصلی این توافق نامه ذکر شده اند
- قوانین مربوط به بخش های خاص که در ضوابط ذکر شده اند
- تعهدات ویژه یکایک کشورها در ایجاد دسترسی به بازارهای خود
- فهرست کشورهایی که بطور موقتی "اصل کامل الوداد" را اجرا نمی کنند

اصل کامل الوداد (MFN) *

نباید هیچ تمایزی بین هیچ طرفی قائل شد. اصل کامل الوداد به معنی برخورد یکسان یک کشور با کلیه شرکای تجاری خود می باشد. بر اساس موافقت نامه گاتس چنانچه کشوری امکان رقابت طرحهای خارجی را در بخشی فراهم کند، لازم است که فرصتهای تجاری برابری را نیز در آن بخش در اختیار ارائه دهندگان خدمات که وابسته به اعضای دیگر سازمان تجارت جهانی هستند، قرار دهد.

* <http://www.wto.org/wto/about/facts2.htm>

موارد استثنای اصل کامله الوداد: موقتی و یکبار برای همیشه *

اعضای سازمان تجارت جهانی همچنین فهرستهای جداگانه ایی از موارد استثنای اصل عدم تبعیض کامله الوداد را تهیه کرده اند. در زمانی که توافق نامه گاتس به اجرا درآمد، در تعدادی از کشورها از پیش توافق نامه هایی به منظور ترجیح برخی کشورها به کشورهای دیگر در ارائه خدمات بین شرکای تجاری ذیربط بطور دوجانبه یا در گروه های کوچک منعقد شده بود.

اعضای سازمان تجارت جهانی ضرورت حفظ موقتی این سیاستهای ترجیحی را جایز شماردند و برای خود حق ادامه برخورد ترجیحی در همکاری با کشورهای خاصی را در زمینه خدمات خاصی از طریق تهیه فهرستی از موارد استثنای اصل کامله الوداد به موازات مجموعه تعهدات اولیه خود قائل شدند. به منظور حفظ اصل عمومی کامله الوداد قرار بر این شد که این موارد استثناء فقط برای یکبار تعیین شوند و هیچ مورد استثنای دیگری به فهرست ها اضافه نشود. موارد استثنای یاد شده بعد از ۵ سال (در سال ۲۰۰۰) مورد بررسی قرار خواهند گرفت و بیش از ده سال تداوم نخواهند داشت. فهرستهای موارد استثناء بخشی از توافق نامه گاتس را تشکیل می دهند.

* <http://www.wto.org/wto/about/facts.2.htm>

گاتس شامل کلیه خدمات از جمله خدمات دریایی می باشد. بخش دریایی یکی از خدمات مهم است و گستردگی این خدمات در توسعه تجارت جهانی، مهم شماره شده می شود و لازم است که برای آنها ضوابط تجاری چند جانبه ایی* تدوین شود. گاتس ابزاری قدرتمند در اعمال فشار برای آزادسازی تدریجی کلیه خدمات تجاری از جمله خدمات کشتیرانی می باشد.

* برای اطلاعات بیشتر رجوع شود به <http://www.wto.org/wto/about/facts.1.htm> شیوه عملکرد سازمان تجارت جهانی و یا شیوه فعالیت آن غالباً تحت عنوان "سیستم های تجاری چندجانبه" مطرح می شود. اصطلاح

به هر جهت تلاش سازمان تجارت جهانی برای انجام مذاکراتی در خصوص گنجاندن فصل ویژه ایی برای آزادسازی خدمات در بخش دریایی به علت عدم تمایل دست اندرکاران اصلی در عقد یک سند چندجانبه با شکست مواجه شد. آمریکا خواهان ادامه مذاکرات دوجانبه و تحریم های یک جانبه بود. تحت چنین شرایطی مذاکرات مربوط به آزاد سازی خدمات در ژوئن ۱۹۹۶ به تعویق انداخته شد تا مجددا در سال ۲۰۰۰ از سر گرفته شوند. گروه مذاکره کننده سه حوزه اصلی را برای وضع قوانین تعیین کرده است: دسترسی و استفاده از تأسیسات بندر، خدمات کمکی و حمل و نقل اقیانوسی. دلیل منطقی تلاش های سازمان تجارت جهانی در آزادسازی خدمات دریایی بر اساس این فرض است که مزیت بازارهای آزاد، فعالیت کشورهای مختلف از طریق بهره جویی از فرصتهای تجاری گسترده تر می باشد.

حصول توافق در خصوص مجموعه ایی از قوانین رقابت بین المللی می تواند نقش مهمی در توافق نامه گاتس در حوزه کشتیرانی ایفاء کند. بر طبق خط مشی سازمان تجارت جهانی، فعالیت یک جانبه ممنوع می باشد. همچنین این سازمان از مکانیسمی برای حل اختلافات در مشاجرات تجاری، صدور احکام و نظارت بر تبعیت کشورها از تعهدات بین المللی خود برخوردار است.

... "چندجانبه" به جای اصطلاح "جهانی" برای توصیف این سیستم ها بکار می رود، زیرا اگر چه تقریباً کلیه کشورهای تجاری عمده عضو سازمان تجارت جهانی هستند، اما تعدادی نیز عضو این سازمان نیستند. بنابراین مراد از اصطلاح "چندجانبه"، فعالیتهایی است که در سطح جهانی و یا تقریباً در چنین سطحی انجام می شوند. این فعالیتهای در تقابل با فعالیتهایی قرار می گیرند که در سطح منطقه ایی و یا به وسیله دیگر گروه های کوچکتر در کشورها انجام می شود.

چارچوب: مواد توافق نامه گاتس

اصول اساسی:

- کلیه خدمات تحت پوشش این توافق نامه قرار دارند.
- اصل کامله الوداد در مناطقی اجرا می شود که تعهدات لازم انجام گرفته باشد.
- مقررات باید از شفافیت برخوردار باشند.
- مقررات باید واقع بینانه و معقول باشند.
- پرداخت های داخلی: به طور طبیعی و بدون محدودیت باشند.
- تعهدات یکایک کشورها: بر اساس مذاکرات انجام شده و قطعی باشند.
- آزاد سازی تدریجی: از طریق مذاکرات بیشتر انجام شود.

سازمان تجارت جهانی بیش از ۱۳۴ عضو دارد که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی را در اختیار دارند. ۳ کشور دیگر نیز در حال انجام مذاکراتی برای عضویت در این سازمان هستند. هدف اصلی سازمان تجارت جهانی کمک به یک جریان تجاری سیال، آزاد، عادلانه و قابل پیش بینی می باشد. این سازمان تنها سازمان بین المللی است که به قوانین تجاری بین کشورها می پردازد. این قوانین که در توافق نامه های سازمان تجارت جهانی گنجانده شده اند و معروف به "سیستم تجاری چندجانبه" می باشند توسط کشورهای عضو به مذاکره گذاشته می شوند و به تصویب می رسند. این قوانین مبنای حقوقی تجارت بین المللی را تشکیل می دهند و لازم است که دولتها سیاستهای تجاری خود را در محدوده های توافق شده حفظ کنند. به عبارت دیگر قوانین یاد شده تضمین کننده حقوق تجاری مهم کشورهای عضو هستند.

دلیل منطقی تلاش های سازمان تجارت جهانی برای آزادسازی خدمات کشتیرانی بر پایه این فرض قرار دارد که بازارهای آزاد امکان فعالیت کشورها را از طریق بهره جویی از فرصتهای تجاری گسترده تر میسازد. افزودن فصل ویژه ایی در زمینه کشتیرانی در توافق نامه عمومی تجارت خدمات سازمان تجارت جهانی می تواند به منزله سند چندجانبه ایی قلمداد شود که

متضمن بازارهای آزاد و رقابت عادلانه شود. در همین راستا حصول توافق در خصوص مجموعه ایی از استانداردهای رقابت بین المللی می تواند نقشی مهم در توافق نامه گاتس در زمینه کشتیرانی ایفاء کند.

در زمان ازسرگیری مذاکرات مربوط به بخش دریایی در سال ۲۰۰۰، کلیه دولتها از حق شرکت در مذاکرات و ارائه نظر برخوردار هستند. بنابراین ضروری است که دولت‌های منطقه اسکاپ از شیوه انجام مذاکرات سازمان تجارت جهانی آگاه باشند. همچنین مهم است که دولت‌های منطقه، سیاست‌های کشتیرانی خود را برای تعیین امکان دسترسی ارائه کنندگان خارجی خدمات به بازارهای آنها و میزانی را که خواهان آزاد سازی بخش کشتیرانی و بنادر خود هستند، تعیین نمایند. سازمان تجارت جهانی بر این واقعیت واقف است که بیش از سه چهارم اعضای آن کشورهای در حال توسعه و یا کشورهایی هستند که از کمترین میزان توسعه برخوردارند. به همین دلیل شروط خاصی در کلیه توافق نامه های سازمان تجارت جهانی گنجانده شده است.

این شروط ویژه شامل موارد ذیل می شود:

- دوره های زمانی طولانی تر برای اجرای توافق نامه ها و تعهدات
- اقداماتی برای افزایش فرصتهای تجاری
- شروطی که کلیه اعضای سازمان تجارت جهانی را ملزم به حفاظت از منافع تجاری کشورهای در حال توسعه می کنند
- کمک به کشورهای در حال توسعه در ساخت تاسیسات زیرساختی در راستای اهداف سازمان تجارت جهانی، رفع منازعات و اجرای استانداردهای فنی

سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی (OECD)

حوزه کشتیرانی یکی از مسائل اصلی مورد توجه سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی از آغاز تأسیس آن در سال ۱۹۷۴ بوده است. این سازمان همیشه به دنبال دفاع از اصول و ضوابط

آزادسازی عملیات جاری غیر قابل رویت بعد از تأیید آنها در ۱۲ دسامبر ۱۹۶۱ بوده است. این ضوابط نمونه ایی موفقیّت آمیز در ارتقای آزادسازی شده است.

فعالیت‌های این سازمان را در حوزه صنایع کشتیرانی، کمیته حمل و نقل دریایی (MTS) انجام می‌دهد که وظایف آن عمدتاً مربوط به تبادل نقطه نظرات، شسویت و همکاری می‌شوند. در سال ۱۹۸۷، این سازمان موافقت خود را با مجموعه ایی از اصول و دستورالعمل‌ها در میان کشورهای عضو در حوزه‌های زیر اعلام کرد:

- اصول مشترک در سیاست کشتیرانی کشورهای عضو
- آزادسازی عملیات جاری غیر قابل رویت در ارتباط با حمل و نقل دریایی
- توصیه‌های ارائه شده بر پایه چهار اقدام زیر پی ریزی شد:
- حفظ تجارت آزاد و رقابت آزاد در دسترسی به عملیات کشتیرانی بین المللی
- واکنش هماهنگ در برابر فشارهای خارجی از طریق مشاوره کامل بین کشورهای عضو
- استفاده از شرکت‌های کشتیرانی وفادار به اصول رقابت آزاد تجاری به منظور مخالفت فعالانه با نظام‌هایی که مانع دسترسی به کالاها (در سطح بین المللی) می‌شوند
- رویکردی مشترک در اجرای سیاست رقابتی در حوزه کشتیرانی
- تدابیر اتخاذ شده اقدامات در ۱۲ اصل تجلی یافتند که در مجموع رویکرد مشترک، منسجم و جدیدی را در سیاست کشتیرانی بین المللی بین کشورهای عضو سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی و رابطه آنها با کشورهای خارج از این سازمان تشکیل داد.
- در دستورالعمل‌های ۱۹۸۷، کشورهای توسعه یافته مبتنی بر اقتصاد بازار برای نخستین بار سند کاملی در اختیار داشتند که دربرگیرنده جنبه‌های بسیاری از حمل و نقل دریایی بین المللی بود که می‌توانستند از آن به عنوان معیاری در سیاست‌های ملی خود بهره‌برند. هدف از توصیه‌ها و تصمیم‌های اتخاذ شده اساساً حفظ و ترغیب آزادی تجارت دریایی جهانی بود.
- معمولاً مشکلات مربوط به سیاست‌های کشتیرانی بین کشورهای عضو و غیر عضو سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی ناشی از فشارهایی است که کشورهای در حال توسعه برای حمایت

از محصولات داخلی خود اعمال می کنند. بین کشورهای عضو این سازمان نیز به دلیل رویکرد متفاوت به مقررات جوامع کشتیرانی لاینر، محدودیت های ایجاد شده در دسترس آزادانه به برخی کالاهای خاص و ساختارهای مالی متفاوت برای ارتقای ناوگان ملی اختلاف وجود دارد.

اتحادیه اروپا (EU)

سمت و سوی سیاست دریایی اتحادیه اروپا در گزارشی تحت عنوان "به سوی تدوین یک استراتژی جدید دریایی" در سال ۱۹۹۶ به چاپ رسید. اگر چه این گزارش فقط حکم یک اعلامیه را دارد، اما بی تردید یکی از سندهای اصلی پی ریزی سیاست کشتیرانی در اتحادیه اروپا خواهد بود.

اجزای اصلی استراتژی جدید دریایی اتحادیه اروپا عبارتند از:

حفظ بازارهای آزاد

- حفاظت از دسترسی آزاد و شرایط رقابتی عادلانه در کل بازار کشتیرانی جهانی
- فعالیت علیه موانع موجود در دسترسی به بازارهای تجاری و خدماتی
- فعالیت علیه رقابت ناعادلانه
- انعقاد توافق نامه های بین المللی در خصوص اجرای اصول رقابت در حوزه حمل و نقل دریایی

ایمنی

- افزایش کنترل کشتی ها توسط کشور صاحب بندر از طریق ارتباط های عملیاتی با کشورهای ثالث
- افزایش مسئولیت پذیری صاحبان کالاها در استفاده از کارگزاران و کشتی های مناسب
- تدابیر ایمنی بر اساس قوانینی که در سطح بین المللی با آنها توافق شده است
- قوانین مشترک برای دفاتر ثبت کشورهای عضو

ویژگی رقابت جویی بخش کشتیرانی اتحادیه اروپا

- گسترش برنامه های آموزشی دریایی برای جذب جوانان به این حرفه
- ترویج بخش تحقیقات و توسعه دریایی (R&D)، استفاده از فن آوری پیشرفته در ایمنی و حفاظت از محیط زیست و منابع انسانی
- استقلال کشورهای عضو این اتحادیه در اتخاذ راه حل های ویژه در مورد برنامه های مالیاتی مناسب شرکتهای، معافیت از پرداخت مالیاتهای شخصی و پرداخت هزینه تأمین اجتماعی برای ترغیب به استفاده از خدمه این اتحادیه و ارتقای بخش تحقیقات و توسعه دریایی.
- معیارهای ویژه کنترل کشتی ها توسط کشورهای صاحب بندر عواملی مهم در ترغیب و تأکید بر استفاده از کارگزاران و کشتی های مناسب می باشند. همچنین بر اساس این سیاست پیشنهادی، پشتیبانی محکم از بازار آزاد با رقابت آزاد لازم است هماهنگ با اقدامات مورد نظر برای کنترل بازارها و حمایت از طرح هایی باشد که یکایک دولتها برای افزایش رقابت جویی شرکتهای کشتیرانی اروپا تدارک خواهند دید. اجرای این سیاستها تحت نظارت کلیه کشورهای فعال در حوزه دریانوردی خواهد بود و بر سیاستهای کشتیرانی اتخاذ شده توسط دیگر کشورها تأثیر خواهد گذاشت.

ایالات متحده آمریکا

ایالات متحده آمریکا بزرگترین بازار تجاری جهان است. حمل و نقل کالاهای خارجی این کشور عرضه رقابت تجاری شرکت های کشتیرانی داخلی و خارجی است. این کشور از اصول رقابت آزاد و فعال در کشتیرانی بین المللی حمایت می کند و مخالف توافق نامه های ویژه شراکت در حمل کالاها می باشد. فضای باز فعالیت تجاری در بازارهای کشتیرانی آمریکا زمینه ایجاد "بازار آزاد" را به عنوان اصلی مهم در سیاست کشتیرانی بین المللی فراهم کرده است. اما در عمل بخش هایی نیز وجود دارند که راهبردها و سیاستهای کشتیرانی این کشور مطابق با خط مشی و اصول بازار آزاد نیستند.

اصول اساسی سیاست کشتیرانی آمریکا در راستای تحقق اهداف زیر می باشند:

- افزایش رقابت در حوزه کشتیرانی فعال در تجارت بین المللی این کشور
- افزایش رقابت در ناوگان ملی برای حصول منافع مشتریان این کشور از طریق ارائه خدمات کشتیرانی کم هزینه و کارآمد
- حفاظت از ناوگان تجاری ملی برای مطابقت با نیازهای امنیت ملی

رقابتی بودن خدمات کشتیرانی

سیاست تضمین رقابت که در کلیه صنایع رواج دارد در آمریکا نیز با تصویب مجموعه ایی از مقررات تحت قانون شرمین (Sherman Act) در سال ۱۸۹۰ به اجرا گذاشته شده است. * این قانون مهم ضد تراست (anti trust) که ایجاد هر گونه محدودیت تجاری را منع کرده است شامل اصول مهم زیر می باشد:

- قراردادهای، توافق نامه ها و تفاهم نامه هایی که بین دو یا چند فرد یا شرکت انعقاد شوند و مانع رقابت آزاد در بازار تجاری شوند، غیر قانونی هستند.
- انحصاری کردن تجارت کالاها ممنوع می باشد.

سازماندهی صنعت کشتیرانی با توجه به گرایشات انحصاری آن - به ویژه سیستم جوامع کشتیرانی لاینر - نیاز به شروط خاصی دارد که لازم است در بخش کشتیرانی در نظر گرفته شود. طی سالها این شروط از طریق چندین قانون کشتیرانی - قانون کشتیرانی ۱۹۱۶ و ۱۹۸۴ و اخیراً قانون اصلاح کشتیرانی در اقیانوس ها (۱۹۹۸) - به اجرا گذارده شده اند.

قانون کشتیرانی ۱۹۸۴ و قانون اصلاح کشتیرانی در اقیانوس ها (۱۹۹۸) شناخت مناسبی از روند توسعه تجارت و خدمات مربوط به سیاستهای کشتیرانی در آمریکا به دست می دهد. قانون کشتیرانی ۱۹۸۴ شامل سه خط مشی زیر می باشد:

* قوانین ضد تراست دلالت بر این قوانین دارد: قانون ۲ ژوئیه ۱۸۹۰؛ قانون ۱۵ اکتبر ۱۹۱۴؛ قانون کمیسیون تجاری فدرال، بخش های ۷۳ و ۷۴ قانون ۲۷ اوت ۱۸۹۴؛ قانون ۱۹ ژوئن ۱۹۳۶، قانون رویه مدنی ضد تراست و ضوابط و قوانین متمم که به پیوست ارائه شده است.

- ایجاد یک رویه نظارتی غیر تبعیض آمیز برای رفت و آمد کشتی های لاینر در آمریکا با حداقل نقش دولت در کنترل و ایجاد محدودیت برای آنها
- ارائه یک سیستم کارآمد و مقرون به صرفه حمل و نقل که حتی الامکان هماهنگ با اصول کشتیرانی بین المللی باشد.
- ترغیب به توسعه ناوگان کارآمد و مقرون به صرفه متشکل از کشتی های لاینر تحت پرچم امریکا که قابلیت پاسخگویی به نیازهای امنیت ملی را داشته باشد.

در قانون کشتیرانی ۱۹۸۴ بسیاری از شروط قانون ۱۹۱۶ حفظ شد، اما تغییراتی نیز اعمال شد که امکان تأیید توافق نامه های جوامع کشتیرانی و گسترش معافیت قوانین ضد تراست را که به تأیید رسیدند، تسهیل کرد. از جمله تغییراتی که شامل ساختار جوامع کشتیرانی شد، گسترش مصونیت شرکت های حمل و نقل در برابر قانون ضد تراست، اعطای اختیارات متعدد اقدام مستقل (I/A) و قراردادهای خدماتی (S/C) بود که از مهمترین تغییرات بودند. تأثیر این قانون در صنعت کشتیرانی لاینرها به ویژه در ساختار سازمانی این صنعت، میزان نرخ ها و محیط رقابتی این صنعت بسیار گسترده بوده است.

تأثیر عملی قانون کشتیرانی ۱۹۸۴ به اختصار در زیر مورد بحث قرار می گیرد:

تسهیل رویه تأیید توافق نامه ها، شرکت های حمل و نقل را قادر به عقد توافق نامه های همکاری با یکدیگر در شرایط آسانتری کرد. این اقدام منجر به تبادل توافق نامه ها بین خطوط کشتیرانی جوامع و همچنین بین خطوط جوامع کشتیرانی و خطوط کشتیرانی مستقل شد که کالاهای آنها باید توسط کمیسیون دریانوردی فدرال (FMC) ثبت می شد.

- نرخ ها و شرایط خدمات در قالب توافق نامه های قراردادی بین شرکتهای باربری دریایی و شرکتهای حمل و نقل مطرح شدند. این توافق نامه ها معروف به قراردادهای خدماتی (S/C) یا اقدام مستقل (I/A) هستند که قدرت شرکت های باربری دریایی را در مذاکرات افزایش دادند. در این خصوص توجه به دو نکته زیر مهم می باشد:

- توافق نامه جوامع باید برای هر یک از اعضای جامعه کشتیرانی امکان اقدام مستقل در تعیین نرخ یا نوع خدماتی را که لازم است توسط کمیسیون دریانوردی فدرال به ثبت رسد، میسر سازد. به عنوان مثال می توان در مورد یک نرخ خاص با شرکت باربری دریایی به توافق رسید.

- عقد قراردادهای خدماتی بین شرکتهای باربری دریایی و جوامع کشتیرانی (شرکت های حمل و نقل) جایز شماره شده است. قرارداد خدماتی شامل تعهد شرکت باربری دریایی برای ارائه میزان حداقلی از کالا در مدت زمان ثابت و تعهد طرف دیگر به نرخ معین (یا فهرستی از نرخ ها) و سطح خدماتی معینی می باشد.

قانون مزبور امکان عقد اشکال مختلفی از موافقت نامه های مشترک را از جمله توافق نامه های کنسرسیوم / خدمات مشترک و همچنین توافق نامه های کشتیرانی و اجاره فضای لازم را میسر ساخته است.

قانون مزبور با ارائه پیشنهادات بسیاری به شرکتهای باربری دریایی برای عقد قراردادهای خدماتی یا اقدام مستقل، زمینه کاهش نرخ های تجاری را فراهم کرده است و بدین ترتیب توان جمعی جوامع کشتیرانی را تضعیف کرده است.

زمانیکه یکی از خطوط جوامع کشتیرانی قصد افزایش سهم خود در بازار مربوطه را داشت با اقدام مستقلی نرخ هایی کمتر از نرخ های جامعه کشتیرانی - نرخ های تعرفه - تعیین می کرد و خطوط کشتیرانی باقیمانده راهی به جز تبعیت از این نرخ ها و یا شکستن نرخ ها نداشتند. چنین گرایشی منجر به سیر نزولی نرخ های حمل بار شده است.

اختیارات کمیسیون دریانوردی فدرال به منظور انجام اقدامات متقابل در موارد اعمال رفتار تبعیض آمیز با کشتی های تحت پرچم آمریکا افزایش یافته است. دو نمونه زیر نشاندهنده مورد یاد شده می باشند:

- کمیسیون دریانوردی فدرال و طرفهای توافق نامه جامعه کشتیرانی اروپا - آمریکا (TACA) در مورد حل و فصل کلیه دعاوی حقوقی علیه این جامعه به توافق رسیدند.

- کمیسیون دریانوردی فدرال تحقیقاتی را در مورد شرایط و محدودیت های بنادر ژاپن با توجه به جلسات مشورتی پیشین را این کشور و مذاکرات الزام آور در خصوص تأیید عملیات کشتیرانی در ۱۹۹۵ انجام داد و در ۱۹۹۷ سه مالک عمده کشتی های ژاپنی را جریمه کرد. مهمترین نقش قانون کشتیرانی ۱۹۸۴ کمک به شکل گیری انواع جدیدی از توافق نامه ها بین شرکتهای حمل و نقل و تعیین میزان مصونیت این شرکتها در برابر قانون ضد تراست و تضمین پیش بینی پذیری آن بوده است.

از ۱۹۹۲ به بعد بحث هایی در خصوص اعمال تغییرات ضروری در این قانون مطرح شد که در اکتبر ۱۹۹۸ قانون اصلاح کشتیرانی در اقیانوسها (OSRA) به تصویب رسید. این قانون در اول مه ۱۹۹۹ به اجرا درآمد.

قانون اصلاح کشتیرانی در اقیانوس ها، اهداف سیاستی جدیدی را مطرح ساخت: افزایش میزان رشد و توسعه صادرات آمریکا از طریق حمل و نقل کارآمد و مقرون به صرفه در اقیانوس ها و اتکای بیشتر به بازار.

نظارت دولت در بخش تجارت حمل و نقل اقیانوسی تا میزان زیادی حذف خواهد شد تا به این ترتیب خطوط کشتیرانی به تلاش برای جذب مشتریان با ارائه تخفیف هایی به آنها ترغیب شوند. خطوط کشتیرانی کانتینری برای نخستین بار قادر به انعقاد قراردادهای فردی و محرمانه با صادرکنندگان و واردکنندگان خواهند بود. انتظار می رود که رقابت برای عقد قرارداد با چنین مشتریانی تا میزان زیادی از قدرت جوامع کشتیرانی بکاهد که بالغ بر یک قرن تعیین نرخ های حمل و نقل کالا از طریق اقیانوس ها را بطور قانونی در اختیار داشته اند.

تغییرات عمده قانون مزبور به قرار زیر خواهد بود:

- جوامع کشتیرانی اجازه نخواهند داشت که مانع عقد قراردادهای خدماتی شوند که حکم توافق نامه های قراردادی بین شرکت های حمل و نقل دریایی و شرکتهای باربری را دارند (دلیل این امر این است که ارسال کنندگان کالا ترجیح می دهند که طرف معامله آنها خطوط کشتیرانی جداگانه باشند و نه جوامع کشتیرانی، زیرا آنها میلی برای افشای اطلاعات تجاری

حساس برای گروهی از شرکتهای حمل و نقل ندارند. بنابراین ارسال کنندگان کالاها ترجیح می دهند که با تعداد منتخبی از شرکتهای حمل و نقل همکاری درازمدت داشته باشند تا احتمال افشای اطلاعات حساس به رقبای آنها کاهش یابد.

- در مورد توافق نامه ها و قراردادهای خدماتی، کمیسیون دریانوردی فدرال فقط ارائه پنج نوع اطلاعات را ضروری دانسته است: بنادر مبدا و مقصد، نوع کالا، حداقل حجم کالا و طول سفر دریایی.

بنابراین ارسال کنندگان کالا و شرکتهای حمل و نقل دیگر مجبور به افشای شرایط ویژه توافق نامه ها و قراردادهای خدماتی مانند نرخ حمل بار توسط کشتی و تعهدات خدماتی خود نخواهند بود.

- بر اساس اصلاحیه بخش ۱۹ قانون کشتیرانی تجاری (۱۹۲۰)، کمیسیون دریانوردی فدرال از حق بازرسی و انجام اقداماتی علیه شرکتهای حمل و نقل خارجی در خصوص شیوه های قیمت گذاری توسط مالکان، کارگزاران، عاملان یا فرمانده های کشتی های یک کشور خارجی برخوردار است.

اختیارات نظارتی کمیسیون دریانوردی فدرال همیشه مورد توجه کلیه کشورهای فعال در حوزه کشتیرانی بوده است. در ۱۹۹۵ نقش و اختیارات این کمیسیون با ارائه لایحه اصلاح کشتیرانی در اقیانوس ها به مورد بحث گذاشته شد. در این لایحه پیشنهاد انحلال این کمیسیون و انتقال برخی از وظایف آن به وزارت ترابری داده شده بود. هم اکنون دیگر چنین موضوعی مطرح نمی باشد و در واقع اختیارات نظارتی این کمیسیون تقویت یافته است.

اقداماتی برای توسعه ناوگان تجاری ملی

مشخصه اصلی سیاست کشتیرانی آمریکا تعهد این کشور به اصول خدمات و تجارت آزاد و مخالفت با اقدامات حمایت گرایانه است. اما سیاست این کشور در حفظ یک ناوگان تجاری ملی مناسب بر اساس راهبردهایی است که مبتنی بر یارانه دهی دولت و ترجیح برخی کالاها برای حمل توسط ناوگان کشتیرانی ملی می باشد. این تضاد محصول بحرانی است که نه فقط دامنگیر آمریکا

بلکه کلیه کشورهای دیگر نیز شده است. کشورهای در حال توسعه منطقه اسکاپ اگر نخواهیم بگوییم که بر نظریه تجارت آزاد حداقل بر مزایای عملی آن و ضرورت خدمات رقابتی کشتیرانی که توسط خطوط کشتیرانی خارجی ارائه می شوند، صحه گذاشته اند. به عبارت دیگر کشورهای منطقه اسکاپ نیز خواهان توسعه توان کشتیرانی ملی خود می باشند. دلیل توسعه ناوگان کشتی های تجاری ملی در آمریکا در وهله نخست توجه به مسائل دفاعی است. دلیل توسعه ناوگان های تجاری ملی توسط کشورهای در حال توسعه مسائلی غیر از امور دفاعی می باشد. کشورهای در حال توسعه به تجربه دریافته اند که حضور ناوگان کشتی های تجاری ملی منجر به ارتقای دیگر صنایع مربوطه می شود. همچنین این کشورها خواهان حفظ حضور خود در حمل و نقل بین المللی می باشند. این دلایل دلالت بر منافع مشروعی دارند که هزینه های ملموس و ناملموس تحقق آنها باید مورد ارزیابی قرار گرفته شوند.

راهبردهای اتخاذ شده توسط آمریکا را کشورهای منطقه اسکاپ می توانند به عنوان مدل هایی برای توسعه سیاستهای کشتیرانی خود به کار برند.

بخش های اصلی برنامه یارانه دهی ایالات متحده آمریکا عبارتند از:

یارانه تفاضلی ساخت (CDS) و یارانه تفاضلی عملیات (ODS)

اقداماتی برای حمایت مالی

یارانه تفاضلی ساخت (CDS)

این نوع یارانه با هدف توسعه صنعت کشتیرانی و صنایع کشتی سازی تدارک دیده شد. هر شرکت کشتیرانی آمریکایی که قصد ساخت یک کشتی را برای فعالیت در تجارت خارجی داشت، می توانست از این یارانه که مشمول بهای ساخت آن در یک کارخانه کشتی سازی آمریکایی می شد، استفاده کند. هدف از این یارانه از بین بردن تفاوتی بود که بین هزینه های ساخت احتمالا بالاتر یک کشتی در یک کارخانه کشتی سازی آمریکایی و هزینه های ساخت همان کشتی در یک کارخانه کشتی سازی خارجی وجود داشت. این یارانه، ابزار مهمی در توسعه

صنعت کشتیرانی تا سال مالی ۱۹۸۱، بود اما از آن به بعد به علت اتخاذ سیاستهایی برای محدود کردن بودجه کشور به حالت تعلیق درآمد است.

یارانه تفاضلی عملیات (ODS)

این یارانه به برخی از کشتی های تحت پرچم آمریکا تعلق می گیرد که در حمل و نقل کالاهای اساسی خارجی فعالیت می کنند با این هدف که هزینه های عملیاتی آنها با هزینه های عملیاتی رقبای خارجی آنها برابر شود. این یارانه با انعقاد قراردادهای ۲۰ ساله بین دولت آمریکا و کارگزاران ذیربط اعطاء می شود که موافقت می کنند کشتی های خود را مجهز به وسایل و ادوات دفاعی کنند و در وضعیت اضطراری ملی آنها را در اختیار دولت آمریکا قرار دهند. در دوره ۶۰ ساله ۱۹۹۷-۱۹۳۷ میزان کل یارانه هایی که به کارگزاران کشتی های با پرچم آمریکا پرداخت شده است بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار بوده است.

برنامه امنیت دریایی (MSP)

این برنامه در سال ۱۹۹۶ به منظور کمک عملیاتی به کشتی های لاینر با پرچم آمریکا که در تجارت خارجی کشور فعال هستند، ایجاد شد با این شرط که شرکتهای حمل و نقل در آن شرکت کنند. بر اساس این برنامه، در زمان جنگ با ایجاد وضعیت اضطراری در سطح کشور خطوط کشتیرانی نقش پشتیبانی را در حمل و نقل مرکب ایفاء خواهند کرد. این برنامه ده ساله می تواند سالانه بودجه ایی معادل ۱۰۰ میلیون دلار را تامین کند.

جدول ۳-۲: شرکت کنندگان در برنامه امنیت دریایی

خطوط کشتیرانی آمریکن پرزیدنت	۹ کشتی کانتینری
خطوط کشتیرانی سنترال گلف	۱ LASH (کشتی حمل دوبه) ۲ کشتی رو-رو
شرکت دریانوردی کرای	۳ کشتی کانتینری / رو-رو
شرکت کشتی های فله بر فرست آمریکن	۲ کشتی کانتینری
شرکت خطوط کشتیرانی فارل	۳ کشتی کانتینری
شرکت کشتی های بخار برادران لایکس	۳ کشتی کانتینری
ماترسک	۴ کشتی کانتینری
شرکت کشتی های ماشین بر OSG	۱ کشتی رو-رو
شرکت سی لند سرویس	۱۵ کشتی کانتینری
شرکت کشتی های بخار واترمن	۴ LASH
جمع کل	۴۷ کشتی

(منبع: گزارش سالانه، ۱۹۹۷، MARAD)

انتظار می رود که برنامه امنیت دریایی (MSP) به تدریج جایگزین طرح پارانه تفاضلی عملیات

- در زمان انقضای آن - شود.

طرح هایی برای اولویت برخی از کالاها

در سیاستهای کشتیرانی آمریکا از دیرباز از طرح های رزرو و یا اولویت برخی از کالاها برای حمایت از ناوگان ملی استفاده شده است. این طرح ها مربوط به کالاهایی هستند که مستقیماً یا غیرمستقیماً توسط دولت تولید یا هزینه آنها پرداخت می شوند. بنابراین فقط سهم کوچکی از حمل و نقل دریایی آمریکا در بخش تجارت خارجی مشمول مقررات ترجیحی می شود. سیستم فعلی اولویت کالاها را می توان به سه حوزه زیر تقسیم کرد:

(۱) اولویت حمل نفت خام آلاسکا و کالاهای مختلفی که هزینه های آنها توسط دولت تأمین

می شود. در قانون اولویت کالاها (۱۹۰۴)، قانون اولویت کالاها (۱۹۵۴) و قطع نامه عمومی

۱۷ مصوب هفتاد و سومین کنگره آمریکا، قوانین مربوط به اولویت حمل کالاهایی که هزینه های آنها را دولت تأمین می کند، توسط کشتی های آمریکایی تصریح شده است. در مورد حمل نفت خام آلاسکا، اولویت کشتی های آمریکا در یکی از مواد سندی تصریح شده است که ممنوعیت صادرات نفت خام آلاسکا را در ۱۹۹۵ لغو کرد. در اولویت قرار دادن نفت خام آلاسکا در واقع همین سیاست رزرو کالا می باشد و انحرافی بارز از ایجاد بازارهای کشتیرانی آزاد می باشد.

سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی (OECD) در خصوص این سیاست آمریکا که در تضاد آشکار با شیوه متعارف این سازمان در حوزه کشتیرانی می باشد، ابراز نگرانی کرده است. رویه متعارف این سازمان بر پایه سیاست آزادی کشتیرانی و ممانعت از در اولویت قرار دادن کشتی های به ثبت رسیده در کشور خود می باشد.

افزون بر این سیاست آمریکا ناقض توافق نامه های انجام شده در خصوص خدمات حمل و نقل دریای مندرج در بیانیه کنفرانس مراکش است که توسط سازمان تجارت جهانی و با شرکت وزرای کشورهای عضو در آوریل ۱۹۹۴ برگزار شد. طبق تصمیمات این کنفرانس هیچ دولتی نباید اقدامی مخل خدمات تجاری در حمل و نقل دریایی در زمانیکه مذاکرات سازمان تجارت جهانی (از طریق NGMTS) موقتا متوقف شده است، انجام دهد.

بخش ۷ تصمیمات کنفرانس مراکش، کشورهای عضو را از انجام هر گونه اقدامی مخل خدمات تجاری در حمل و نقل دریایی منع کرده است، مگر آنکه این اقدامات در پاسخ به اقداماتی باشد که در کشورهای دیگر به منظور افزایش آزادی خدمات حمل و نقل دریایی انجام گرفته باشد. همچنین این تصمیمات، دولتها را از انجام اقداماتی که منجر به افزایش موقعیت و قدرت آنها در مذاکرات می شود، منع کرده است.

(۲) توافق نامه های دوجانبه شراکت در حمل کالا: توافق نامه های دریایی دوجانبه با جمهوری خلق چین حق یکسانی در حمل و نقل کالاهای کشتی های لانر برای طرفین توافق نامه قائل

شده است. بر اساس این توافق نامه ها که مشمول واردات و صادرات کالای تجاری می شود کشتی های هر یک از کشورها می تواند حداقل یک سوم چنین کالاهایی را حمل کند. (۳) تجارت ساحلی منحصر به کشتی های با خدمه و پرسنل آمریکایی و ساخت آمریکا تعلق می گیرد (Cabotage).

گرایش‌های اخیر در سیاست کشتیرانی

تأکید بر آزاد سازی تجاری در سطح بین المللی و تأسیس سازمان تجارت جهانی تأثیری عمیق بر سیاستهای کشتیرانی در حال تکوین در کشورهای منطقه خواهد گذاشت. محیط کشتیرانی بین المللی دستخوش تحولات سریعی است و شرکتهای کشتیرانی در یک محیط تجاری به شدت رقابتی در سطح بین المللی درگیر شده اند.

اکنون بازار کشتیرانی، جهانی شده است. شرکتهای باربری دریایی دائما در حال تجدید ساختار بازار کشتیرانی بر اساس راهبردهای تجاری خود هستند. در واقع این شرکتهای هستند که شکل بازارها را تعیین می کنند.

جوامع کشتیرانی لاینر که بین مسیرهای تجاری خاص برخی از کشورهای معین فعالیت می کنند، تضعیف شده اند. رویه حل و فصل اختلافات که در گذشته در ایجاد تعادل در روابط جوامع کشتیرانی و صادرکنندگان و واردکنندگان کارآمد بود اکنون دیگر برای شرکتهای باربری دریایی جهانی و هم پیمانان آنها کارساز نیست. بنابراین کشورهای منطقه اسکاپ لازم است به جدیت ببینند که آیا بهتر آن است که این رویه حل و فصل اختلافات را از عرصه ملی به مجمع جهانی - مانند سازمان تجارت جهانی - انتقال دهند؟

برخی از گرایش‌های اخیر در سیاست کشتیرانی عبارتند از:

* حذف نظارت دولت و آزادسازی

کشورهای بسیاری مقررات مربوط به فعالیت شرکتهای کشتیرانی بخش خصوصی خود را در حمل و نقل کالاهای خارجی آسانتر کرده اند و تسهیلات زیر را قائل شده اند:

- امکان فعالیت شرکتهای حمل و نقل خارجی در حمل کالاهای خارجی
- تغییر سیستم صدور گواهینامه برای کارگزاران و کشتی های دریایی به سیستم بایگانی
- بررسی مقررات و رویه های مربوط به ارائه خدمات کشتیرانی و مطابقت آنها با رویه های بین المللی

* رفع و یا آسان گیری محدودیت ها در زمینه سرمایه گذاری خارجی

محدودیت های سرمایه گذاری خارجی در حوزه های تجاری مربوط به کشتیرانی از جمله آژانس های کشتیرانی و خدمات حمل و نقل کالاها در اقیانوس به تدریج برداشته می شود.

* خصوصی سازی خطوط کشتیرانی بخش دولتی

- حرکت به سوی افزایش مشارکت بخش خصوصی در خطوط کشتیرانی تحت کنترل یا مالکیت بخش دولتی. پیشنهادات بررسی شده بسیار متنوع می باشند و شامل فروش خطوط کشتیرانی به کارگزاران داخلی و خارجی گرفته تا تشکیل کنسرسیوم ها یا ایجاد مشارکت خاص می شوند.
- اگر چه دولتها به عملکرد ضعیف شرکتهای کشتیرانی بخش دولتی و ضرورت تزریق سرمایه و استفاده از تخصص مدیریتی واقفند، اما هنوز تا صحبت از مشارکت جدید بخش دولتی و خصوصی پیش می آید، تردیدهای خود را ابراز می کنند.

* لغو طرح های رزرو کالا

طرح های رزرو کالا که در ابتدا به منظور توسعه خطوط کشتیرانی ملی به کارگرفته شدند اکنون به شدت کمتر شده اند و یا اساسا حذف شده اند. چند کشوری که هنوز از آنها استفاده می کنند اقدام به بازنگری های جدی در خصوص این طرح ها کرده اند.

* انعطاف پذیری در استخدام خدمه با ملیتهای مختلف

استخدام خدمه خارجی بطور روزافزونی امکان پذیر می شود. در کشورهای در حال توسعه نیز که با کمبود دریانوردان مجرب داخلی روبرو هستند، از خدمه خارجی استفاده می شود.

* کشتیرانی ساحلی (Cabotage)

کشورهای مختلف در حال بازنگری کشتیرانی اختصاصی ساحلی با توجه به هزینه های آن می باشند.

فصل (۳): تعیین اهداف سیاست کشتیرانی

کشورهای دریایی توسعه یافته با صرف زمان و منابع مادی و انسانی بدنبال تدوین راهبردها و سیاستهای جامع کشتیرانی هستند. این سیاستها راهنمای مناسبی برای صنعت کشتیرانی در توسعه راهبردهای تجاری و طرح های درازمدت هستند. گروه های متشکل از کشورهای توسعه یافته نظیر اتحادیه اروپا و سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی نیز تلاش می کنند دستورالعمل هایی در خصوص اتخاذ سیاستهای مشترک در حمل و نقل دریایی تدوین کنند که منعکس کننده نگرش آنها در زمینه مسائل بنیادی نظیر آزادسازی و رقابت باشد.

طرح ریزی سیاستهای جامع کشتیرانی تلاش جدیدی است که از سوی غالب کشورهای منطقه اسکاپ آغاز شده است. جدا از توافق نامه ها و سیاستهای خاصی که توسط اعضای آستان منعقد و اتخاذ شده است، هیچ موضع مشترکی در حمل و نقل دریایی کشورهای منطقه اسکاپ اتخاذ نشده است. به منظور اتخاذ موضع مشترک ضروری است که کشورهای در حال توسعه منطقه اسکاپ مواضع سیاستی خود را در خصوص شماری از مسائل کشتیرانی مشخص نمایند و امکان تحکیم و هم آهنگ سازی آتی اصول سیاستی خود را در زمینه مسائل اصلی مورد بررسی جدی قرار دهند.

حوزه و دامنه سیاستهای آتی

اصطلاح "سیاست کشتیرانی" را می توان در مفهوم عام آن تعبیر کرد که شامل کل بخش دریایی شود و یا می توان آن را در مفهوم خاص آن تفسیر کرد که شامل سیاستهای کشتیرانی مرتبط با خدمات و تجارت شود. حتی اگر این اصطلاح را بر اساس مفهوم خاص آن تعریف نمائیم، سیاستهای کشتیرانی را نمی توانیم به تنهایی طرح ریزی کنیم. در سیاستهای کشتیرانی لازم است که به سیاستهایی نیز توجه شود که برای بنادر، خدمات فرعی و تاسیسات زیر ساختی، حمل و نقل جاده ای و ریلی و دیگر بخش های صنعتی مربوطه طرح ریزی می شوند. بنابراین مهم است

که دولت در همان ابتدا در مورد حوزه سیاستهایی که قرار است تدوین شوند بر اساس موضوعاتی که تحت سیاست جامع دریایی مطرح می شوند، تصمیم گیری نماید.

جدول ۱-۳: موضوعات مطرح شده در سیاست جامع دریایی

توسعه منابع انسانی	ایمنی افراد و حفاظت از محیط زیست دریایی	توسعه امکانات کشتیرانی ملی	خدمات رقابتی کشتیرانی برای تجارت دریایی	خدمات فرعی دریایی	زیر ساخت بندر
--------------------	---	----------------------------	---	-------------------	---------------

در آغاز این پروژه، اسکاپ سیاستهای کشتیرانی کشورهای منطقه را مورد بررسی قرار داد. از کشورهای شرکت کننده در این بررسی خواسته شد تا اهداف کلان سیاست کشتیرانی خود را معین نمایند. اگرچه اهداف کلی از کشوری به کشور دیگر متفاوت بود، اما کلیه این اهداف در جهت افزایش توان دریایی هر یک از کشورها سوق داده شدند.

در جدول ۲-۳ خلاصه ای از وضعیت برخی از کشورهای شرکت کننده در این پروژه ارائه شده است.

جدول ۲-۳: سیاست کلان کشتیرانی کشورهای انتخاب شده در منطقه اسکاپ

اهداف کلان سیاست کشتیرانی کشورها	کشور
امکان دسترسی به خدمات ساحلی و کشتیرانی قابل اعتمادتر و رقابتی تر برای کالاهای تجاری و شفافیت بیشتر در هزینه های ارائه خدمات در بنادر و تاسیسات ساحلی جابجایی کالا	استرالیا
توسعه پایدار در بخش دریایی به منظور بهبود شرایط اجتماعی - اقتصادی کشور و تضمین ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی	بنگلادش

اندونزی	دسترسی به خدمات ساحلی و کشتیرانی قابل اعتمادتر و رقابتی تر، شفافیت بیشتر در هزینه ها، ایجاد خدمات کشتیرانی قابل اعتماد، ایمن و اقتصادی
ایران	ارائه خدمات رقابتی کشتیرانی ایمن، قابل اعتماد و کارآمد به منظور جوابگویی به نیازهای کشور و صنعت کشتیرانی
میانمار	ارائه خدمات کشتیرانی مناسب با توجه به نیازهای تجارت خارجی با تاکید بر توسعه تأسیسات زیرساختی و حفظ سطح بالایی از ایمنی
زلاندنو	ارتقای کشتیرانی ایمن و کارآمد با سازگاری بیشتر با محیط زیست دریایی و حفظ و ارتقای خدمات کشتیرانی قابل اعتماد و رقابتی به نفع اقتصاد کشور
پاکستان	توسعه کشتیرانی تجاری با قابلیت ارائه خدمات کارآمد و اقتصادی حمل و نقل چندوجهی و دریایی در تجارت دریایی در سطحی مطلوب. ایجاد فرصتهای شغلی برای دریانوردان، ذخیره ارز خارجی و بهبود تراز پرداخت ها، ایجاد تسهیلات لازم در صادرات و واردات کشور و کشورهایی که به دریا دسترسی ندارند، گسترش ناوگان ملی در سطحی بالایی که در مقایسه با کشورهای دریایی دیگر در وضعیت مطلوبی قرار گیرد.
سنگاپور	ارتقای سنگاپور به عنوان مهمترین بندر و مرکز بین المللی دریایی و حفظ منافع دریایی استراتژیک
تایلند	ارتقای تجارت دریایی و صنایع مربوطه
ترکیه	دسترسی به کشتیرانی قابل اعتمادتر و رقابتی تر، ارتقای ترکیه در سطح بین المللی و ایجاد تسهیلات برای دسترسی ارسال کنندگان کالاهای ترکیه به خدمات کشتیرانی بین المللی رقابتی، ایمن و قابل اعتماد
ویتنام	طرح ریزی استراتژی های درازمدت، تدوین قوانین، فرامین، سیاستهای نظارتی و قوانین مدیریتی

منبع: اطلاعات جمع آوری شده توسط اسکاپ در پرسشنامه هایی که دولتهای شرکت کننده ارسال کرده اند.

مجموعه ایی از سیاستهای روشن و مدون، ثبات و اطمینان در عرصه کشتیرانی به ارمغان می آورد و می تواند بخش دولتی و خصوصی را ترغیب به همکاری با یکدیگر برای حصول به اهداف دولتها نماید. اما در بسیاری از موارد اطلاعات مربوط به سیاستهای کشتیرانی ملی ابراز نشده اند و یا در جایی ثبت نشده اند و باید از میان گزارشات مقدماتی مذاکرات پارلمانی برای تصویب قوانین مربوطه، مصاحبه های مطبوعاتی و سخنرانی های انجام شده توسط مقامات ارشد دولتی جمع آوری شوند. در زیر گزیده ایی از گزارشات کشورهای ارائه شده است که توسط افراد مطلع آن کشورها به تحریر درآمده اند و ما را با اهداف مورد نظر در سیاستهای کشتیرانی کشورهای انتخاب شده آشنا می سازند:*

فیلیپین

اهداف کلان سیاستهای کشتیرانی این کشور را می توان از قوانینی استخراج کرد که در ارتباط با تأسیس سازمان صنعت دریایی فیلیپین (MARINA) وضع شده اند.

در فرمان ریاست جمهوری به شماره ۴۷۴ اتخاذ سیاستی برای تسریع توسعه هماهنگ صنعت دریایی فیلیپین در جهت حصول به اهداف زیر اعلان شده است:

- افزایش تولید و بهره وری از مناطق و جزایر مختلف مجمع الجزایر فیلیپین از طریق تدارک ارتباط های دریایی

- امکان ارسال و حمل مناسب، کارآمد، ایمن و اقتصادی مواد خام، محصولات، کالاها و مسافران

- افزایش وضعیت رقابتی کشتی های تحت پرچم فیلیپین در حمل کالاهای خارجی

- تثبیت تراز پرداخت ها از طریق کاهش جریان ارز خارجی و افزایش درآمدهای دلاری

- ایجاد فرصتهای شغلی

* گزیده های گزارشات کشورها بر اساس پروژه اسکاپ تهیه شده و توسط افراد مطلع کشورها تکمیل شده است. دبیرخانه اسکاپ این گزارشات را ویرایش اندکی کرده است. در مورد سریلانکا، اطلاعات ارائه شده برگرفته از سند "سیاست بنادر و کشتیرانی ملی سریلانکا" (۱۹۹۹) است که توسط وزارت کشتیرانی، بنادر، نوسازی و بازسازی سریلانکا انتشار یافته است.

مالزی

سیاست کشتیرانی مالزی بر دو موضوع عمده متمرکز است: گسترش ناوگان کشتیرانی و توسعه بنادر.

هدف از گسترش ناوگان کشتیرانی کاهش وابستگی به کشتی های خارجی برای حمل کالاهای مالزی و کاهش آسیب پذیر اقتصادی این کشور می باشد که ناشی از وابستگی بیش از حد این کشور به ناوگان های خارجی است.

هدف از توسعه بنادر، تبدیل بنادر مالزی به کانون های ترانسشپ کالابرای کشورهای جنوب شرقی آسیا، ترغیب شرکتهای محلی حمل و نقل دریایی به ارسال کالاها از بنادر کشور به منظور ذخیره سازی ارز خارجی و تضمین رشد دیگر خدمات دریایی نظیر کشتی سازی، سوخت رسانی، هدایت کشتی، بانکداری و بیمه است.

چین

اهداف کلان سیاستهای کشتیرانی چین عبارتند از:

- گشایش تدریجی بازار کشتیرانی چین، ترغیب موسسات تجاری به رقابت در بازار کشتیرانی بین المللی
- بهینه سازی مجموعه منابع حمل و نقل آبی، تأسیس ناوگانی که پاسخگوی نیازهای توسعه اقتصادی چین باشد، ارتقای تجارت دریایی چین، ارائه خدمات کشتیرانی کارآمد، قابل اعتماد و ایمن برای شرکت های حمل و نقل دریایی و کالاهای تجاری چین
- تحکیم نظام مبتنی بر قانون، ایجاد بازارهای کشتیرانی در چین در شرایطی مناسب، سنجیده و رقابت آمیز

هند

اهداف کشتیرانی هند از زمان استقلال آن عبارت بوده اند از:

- حفظ واردات اقلام اصلی، در جهت توسعه اقتصاد ملی
- رزرو صد درصد تجارت ساحلی برای کشتی های تحت پرچم هند
- تضمین ارائه مناسب خدمات کشتیرانی برای پاسخگویی به نیازهای تجاری کشور
- بهبود تراز پرداخت ها از طریق جایگزینی واردات و صادرات خدمات کشتیرانی
- توسعه ناوگان تجاری برای ایفای نقش به عنوان خط دوم دفاعی به منظور حمایت از منافع دریایی هند و حفاظت از کانال های ارتباطاتی

سريلانكا

اهداف کلان سياست کشتیرانی سريلانكا در سياست کشتیرانی و بنادر ملی این کشور انعکاس یافته است که سريلانكا را به عنوان یک مرکز رقابتي در حوزه کشتیرانی مجسم کرده است. برنامه درازمدت سريلانكا تحکيم و ارتقای موقعیت این کشور به عنوان یک مرکز رقابتي کشتیرانی در منطقه جنوبي آسيا است که منجر به تحرک فعالیت اقتصادی این کشور، ایجاد فرصتهای شغلی و درآمد خواهد شد.

مفهوم مرکز کشتیرانی تجسمی از موارد زیر است:

- بنادر کارآمدی که تسهیل کننده جریان حمل و نقل کالاهای سريلانكا و ترانسشيب کالا هستند
- صادرکنندگان و واردکنندگان دسترسی آزادانه به خدمات کشتیرانی قابل اعتماد و رقابتي دارند
- خدمات فرعی که ارتقاء دهنده موقعیت بنادر سريلانكا در منطقه جنوبي آسيا هستند
- موجود بودن کارخانه های کشتی سازی و تعمیرگاه های کشتی ها
- خطوط کشتیرانی تجاری ملی که در سطح بين المللی ماهیتی رقابتي دارند و قادر به کمک به رشد تجارت دریایی منطقه هستند.
- محیطی که منجر به ارتقای ایمنی افراد در دریا و ممانعت از آلودگی دریا شود
- دریانوردان آموزش دیده در سطح استانداردهای بين المللی

کره

اهداف سیاستی کلان کره، حفظ نظم در حمل و نقل دریایی و تداوم توسعه پایدار صنعت کشتیرانی در جهت توسعه اقتصاد ملی و افزایش رفاه عمومی می باشد.

در چنین بافتی، هدف آنی بهبود ماهیت رقابتی بین المللی صنعت کشتیرانی و شرکتهای کشتیرانی کره در بازار جهانی بوده است.

اهداف بعدی عبارتند از:

- حفظ تعادل عرضه و تقاضا در ناوگان های کشتیرانی بر اساس نوع کشتی ها و مطابق با تغییرات ایجاد شده در الگوهای تجارت بین المللی و خدمات کشتیرانی
 - بهبود کیفی کشتی ها از طریق جایگزین کردن کشتی های غیر اقتصادی با کشتی های اقتصادی
 - ارتقای کیفی کشتی ها از طریق جایگزین کردن کشتی های غیر اقتصادی با کشتی های اقتصادی
 - بهبود تراز پرداخت های خارجی
 - آموزش دریانوردان و مهندسان دریایی
 - افزایش همکاریهای بین المللی
- دولت کره به دنبال تبدیل کره به یک مرکز کشتیرانی جهانی در آسیا و منطقه اقیانوس آرام و مرکزی لجستیکی در شمال شرقی آسیا می باشد.

سیاست کشتیرانی مرتبط با خدمات و تجارت - مواضع سیاستی منطقه ایی

سیاستهای کشتیرانی اعلام شده توسط کشورهای منطقه ایی شرکت کننده در پروژه تحقیقی اسکاپ نشاندهنده دوهدف اصلی در بخش کشتیرانی در دو حوزه خدمات و تجارت دریایی می باشد:

- حضور دائمی در عرصه کشتیرانی از طریق توسعه امکانات کشتیرانی ملی
- تضمین دسترسی به خدمات رقابتی کشتیرانی برای تجارت خارجی کشورها

فصل (۴): توسعه امکانات کشتیرانی ملی

کشورهای منطقه آسیا - اقیانوس آرام بخوبی از اهمیت خدمات کشتیرانی کارآمد، قابل اعتماد و رقابتی در تجارت بین المللی واقفند. حتی با دسترسی آسان به خدمات کشتیرانی خارجی و به بازار خریداران، کشورهای منطقه اسکاپ خواهان حفظ حضور خود در عرصه کشتیرانی از طریق توسعه ناوگان های کشتیرانی تجاری ملی خود هستند.

- اهداف و دلایل منطقی چنین توسعه ایی چیست؟
- عوامل تعیین کننده میزان رقابتی بودن یک ناوگان ملی چیست؟

بازنگری دلایل منطقی توسعه ناوگان های ملی

در اجرای پروژه سیاست کشتیرانی، از کشورهای شرکت کننده خواسته شده تا اهداف و دلایل منطقی افزایش ظرفیت بارگیری کشتی های خود را که غالباً مورد بحث است، بازنگری کنند. این کشورها نیز منافع حاصله از توسعه ناوگان یا ناوگانهای کشتیرانی ملی خود را به ترتیب اهمیت زیر طبقه بندی کردند:

- حمل و نقل مستمر کالاها که به طرق دیگر ممکن است انجام شود
- اعمال فشار به خدمات کشتیرانی برای افزایش قابلیت رقابتی آنها
- پشتیبانی دفاعی یا غیر نظامی استراتژیک
- تراز پرداخت ها
- توسعه صنعت ملی برای ایجاد اشتغال و دیگر منافع اقتصادی
- ترغیب به توسعه صنایع خدماتی و صنایع کشتیرانی
- حفاظت از محیط زیست دریایی

نتیجه بدست آمده در جدول ۱-۴ نمایش داده شده است و مذاکراتی که اسکاپ انجام داده است آشکارا نشان می دهد که اکثر کشورهای این منطقه خواهان افزایش ظرفیت بارگیری

کشتی های خود و ارائه خدمات کشتیرانی بین المللی هستند. این گرایش با توجه به این واقعیت است که این کشورها بخوبی آگاهند که مطابقت خدمات خطوط کشتیرانی آنها با خدمات رقابتی خطوط کشتیرانی خارجی به شدت دشوار می باشد. در جدول ۱-۴ دبیرخانه اسکاپ به ترتیب اولویت، منافع کشورها را رده بندی کرده است.

جدول ۱-۴: اولویت بندی اهداف / دلایل منطقی کشورهای انتخاب شده

کشور	اهداف	شماره (۱): بسیار مهم			شماره (۲): نسبتاً مهم		شماره (۳): کمی مهم	
		حمل و نقل مستمر کالاها	اعمال فشار به خدمات کشتیرانی برای رقابتی شدن آن	تراز پرداخت ها	پشتیبانی دفاعی استراتژیک	صنعت ملی به همراه اشتغال و دیگر منافع	توسعه صنایع مربوطه	حفاظت محیط زیست دریایی
استرالیا	۳	۱	۳	۲	۲	۳	۱	
بنگلادش	۳	۳	۱	۲	۲	۲	۱	
چین	۲	۱	۲	۱	۱	۱	۱	
هند	۱	۱	۱	۲	۲	۲	۱	
هندونزی	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	
ایران	۱	۱	۲	۱	۱	۱	۱	
ژاپن	۱	۱	۳	۳	۳	۳	۱	
جمهوری کره	۱	۱	۱	۱	۱	۲	۲	
مالزی	۱	۱	۱	۲	۲	۱	۱	
بیانمار	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۱	
لاندنو	۱	۱	۲	۲	۲	۲	۱	
پاکستان	۲	۲	۱	۱	۱	۱	۱	
فیلیپین	۲	۱	۱	۲	۲	۱	۲	
یتنام	۳	۱	۳	۱	۱	۱	۱	
سنگاپور	۳	۱	۲	۱	۱	۲	۱	
رکیه	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	

در این فصل اهداف اولویت بندی شده توسط کشورهای منطقه و دلایل منطقی آنها با توجه به محیط کنونی کشتیرانی بین المللی بررسی خواهند شد.

اعمال فشار بر خدمات کشتیرانی برای افزایش قابلیت رقابتی آنها

به رغم مشکلاتی که اخیراً ناوگان های ملی با آنها روبرو شده اند، کشورهای منطقه هنوز بر این باورند که ناوگان های ملی می توانند تأثیری مثبت بر حفظ فشار به خدمات کشتیرانی برای افزایش قابلیت رقابتی آنها داشته باشند. اگر قرار بر این باشد که ناوگان یا ناوگان های ملی بر نرخ های حمل بار - حتی در درازمدت - تأثیر بگذارند ضروری است که قابلیت رقابتی بودن آنها در عرصه بین المللی حفظ شود.

رقابتی بودن ناوگان های ملی

در بررسی اسکاپ از یکایک کشورها خواسته شده تا نظرات خود را در خصوص رقابتی بودن ناوگان یا ناوگان های ملی خود در عرصه بین المللی ارائه دهند.

جدول ۲-۴: نقطه نظرات کشورها: رقابتی بودن ناوگان ملی کشورهای انتخاب شده

نقش اصلی در ایجاد یک خلاء رقابتی		هزینه های عملیاتی	
هزینه های سرمایه ای	هزینه های خدمه		
۲۳ درصد بیشتر از یک کشتی متعلق به OECD یا ثبت شده در اداره ثبت	۱۰۰ درصد بیشتر از یک کشتی متعلق به OECD، ۱۳۹ درصد بیشتر از یک کشتی ثبت شده در اداره ثبت باز	- برای یک کشتی تحت مالکیت استرالیا ۳۱ درصد بیشتر از یک کشتی متعلق به OECD - ۳۵ درصد بیشتر از یک کشتی ثبت شده در اداره ثبت باز - برای یک کشتی اجاره شده بدون خدمه ۱۴ درصد بیشتر از یک کشتی متعلق به OECD - ۱۶ درصد بیشتر از یک کشتی ثبت شده در اداره ثبت باز	استرالیا
نازل تر	نازل تر	نازل تر	بنگلادش
ناوگان قدیمی با عمری بیش از ۲۳ سال	تعداد خدمه هر کشتی ۳۵ نفر در مقایسه با ۱۸ نفر خدمه هر کشتی در کشورهای توسعه یافته	بطور کلی بالاتر است	چین
نرخ بازار در سرمایه گذاری برای کشتی ها به علت نبود طرح های سرمایه گذاری کشتی ها	- ۱۲ تا ۱۵ درصد بالاتر از کشتی به ثبت رسیده در اداره ثبت باز - تعداد خدمه هر کشتی ۷۴ نفر با میانگین سنی بالا	بطور کلی بالاتر است	هند
نازل تر	نازل تر	۱۲۵ تا ۱۴۰ درصد پایین تر از رقبای بین المللی	اندونزی
نازل تر	نازل تر	۱۵۰ درصد پایین تر از رقبای بین المللی	ایران
مشابه	(بر حسب میلیون دلار) کل خدمه کشور ۲/۳۴ کشتی اداره ثبت باز ۱/۵۶ کل خدمه آسیایی ۰/۵۶ ۱۵۰ درصد بالاتر از کشتی اداره ثبت باز ۳۹۰ درصد بالاتر از یک کشتی با کل خدمه آسیایی آن	۲ تا ۳ برابر رقبای بین المللی - وضعیت غیر رقابتی-	ژاپن
بیشتر از رقبای بین المللی به علت افزایش شدید هزینه سرمایه گذاری در "LIBOR+Spread"	پاناماکس با گنجایش باری ۵۰/۰۰۰ تن با ۲۱ خدمه که ۶ نفر آنها خارجی هستند (بر حسب ۱۰۰۰ دلار) کشتی به ثبت رسیده در اداره ثبت باز خدمه کره ایی : ۷۹۳ خدمه چینی : ۳۶۰ خدمه فیلیپینی : ۵۵۰	کمتر از یک کشتی به ثبت رسیده در اداره ثبت باز	جمهوری کره
مشابه	نازل تر	مشابه	مالزی

میانمار	مشابه	نازل تر	مشابه
زلاتندو	۱۵۰ درصد بیشتر از رقبای بین المللی	بیشتر	بیشتر
پاکستان	۱۵ درصد کمتر از رقبای بین المللی	نازل تر	نازل تر
فیلیپین	به شدت رقابتی	به شدت رقابتی	رقابتی به علت اجاره کشتی های بدون خدمه با حق انتخاب در اجاره یا خرید
ویتنام	بسیار نازل تر	نازل تر	نازل تر
تایلند	نازل تر	نازل تر	نازل تر
سنگاپور	نازل تر	نازل تر	نازل تر

* منبع: اسکاپ جدول فوق را بر اساس پاسخ های وزارتخانه ها / ارگانهای دولتی - کشورهای انتخاب شده در منطقه - به پرسشنامه های ارسالی تهیه کرده است.

میزان رقابتی بودن ناوگان ملی را می توان تا حدی بر اساس سهم آن ناوگان در تجارت دریایی کشور اندازه گیری کرد. (مشخص است که ظرفیت می تواند یک عامل محدود کننده باشد. سرمایه گذاری به منظور افزایش ظرفیت در صورتی مجاز است که شرایط بازار تا میزان زیادی عملی بودن آن را نشان دهد). اطلاعات بدست آمده از کشورهای در حال توسعه انتخاب شده در منطقه نشان می دهد که کشتی های خارجی بیش از سه چهارم کالاهای خروجی کشورها را حمل می کنند.

جدول ۳-۴: عملکرد ناوگان ملی در حمل کالاهای خارجی کشور (کشورهای در حال توسعه انتخاب شده)

کشور	سهم کالاهای حمل شده توسط ناوگان ملی
هند	۳۰ درصد
مالزی	۲۲ درصد
فیلیپین	۱۰ درصد
تایلند	۱۲ درصد

منبع: اسکاپ اطلاعات فوق را از گزارش های کشورها استخراج کرده است.
اطلاعات مربوط به مالزی بر اساس بازده عملیاتی بندر کلانگ در ۱۹۹۶ می باشد.

در کشورهایی که حجم تجارت افزایش می یابد ولی میزان تناژ ناوگان کشتیرانی ملی کاهش می یابد، ضروری است که میزان رقابتی بودن ناوگان یا ناوگان های کشتیرانی ملی را مورد تردید قرار دهیم. به عنوان نمونه می توان به ناوگان کشتیرانی ژاپن اشاره کرد که سهم واردات آن در نه سال گذشته سیر نزولی پیموده است. واضح است که قابلیت رقابتی ناوگان دریایی ژاپن همانند ناوگان های بسیاری از کشورهای صنعتی به علت بالا بودن هزینه های عملیاتی کاهش یافته است و منجر به تغییر پرچم کشتی ها شده است.

جدول ۴-۴: عملکرد ناوگان های کشورها در تجارت دریایی (کشورهای دریایی توسعه یافته)

۱۹۹۵	۱۹۹۴	۱۹۹۳	۱۹۹۲	۱۹۹۱	۱۹۹۰	۱۹۸۹	۱۹۸۸	۱۹۸۷		
%۳۶/۷	%۳۸/۹	%۳۸	%۴۰/۲	%۳۹/۷	%۳۹/۹	%۳۸/۴	%۳۸/۲	%۳۴/۷	صادرات	ژاپن
%۲۰/۲	%۲۳/۲	%۲۶	%۲۶/۹	%۲۷/۵	%۲۸/۶	%۳۲/۷	%۳۵/۴	%۳۸/۵	واردات	
%۲۳	%۲/۹	%۴/۲	%۳/۹	%۴/۱	%۴/۱	%۴/۴	%۳/۹	%۴	کل	آمریکا
%۱۱/۷	%۱۴/۱	%۱۵/۵	%۱۶/۲	%۱۶/۷	%۱۷/۴	%۱۹/۱	%۱۶/۸	%۱۴/۹	لاینر	
%۲/۲	%۲/۵	%۲/۵	%۱/۷	%۲/۱	%۱/۸	%۱/۷	%۱/۷	%۱/۹	غیرلاینر	
%۱/۸	%۲/۲	%۲/۶	%۲/۷	%۲/۵	%۲/۸	%۳/۴	%۳/۱	%۳/۴	نفتکش	

منبع: وضعیت کنونی کشتیرانی ژاپن (۱۹۹۷) تهیه شده توسط MOT و MARAD در گزارش سالانه ۱۹۹۷.

میزان تناژ کشتی های هند ۳۰ درصد از سهم بازار کالاهای این کشور را تشکیل می دهد. با این حال از لحاظ داخلی غیر رقابتی محسوب می شود. دلیل بالا بودن این تناژ، تخصیص حمل نفت برای خطوط کشتیرانی این کشور می تواند باشد.

هزینه های عملیاتی ناوگان های ملی

میزان رقابتی بودن ناوگان کشتیرانی هر کشوری را می توان با تجزیه و تحلیل ساختار هزینه عملیات و منابع مالی کشتی ها محاسبه کرد. کشتی ها دارایی های انعطاف پذیری هستند که امکان مدیریت مبتکرانه را میسر می سازند. هر یک از صاحبان کشتی ها به دنبال روش های جدیدی برای افزایش قابلیت رقابتی ناوگان خود می باشند. کشتی ها دارایی های منقول هستند و اکثر خدمات مورد نیاز کشتی ها را می توان در بازارهای بین المللی فراهم کرد. به عنوان نمونه، در صورتیکه ملیت خدمه منوط به پرچم ثبت شده نباشد، خدمه مورد نیاز کشتی را می توان به آسانی از کشوری تأمین کرد که میزان مزدها در آن کمتر است. در بازارهای بین المللی می توان کشتی ها را به پایین ترین قیمت ممکن خرید. چنین امری در مورد اکثر هزینه های متغیر خدمات کشتیرانی نیز نظیر سوخت رسانی، تعمیرات، بیمه و غیره صدق می کند. تأمین سرمایه کشتی ها نیز غالباً در بازارهای سرمایه گذاری بین المللی امکان پذیر است.

همانطور که در جدول ۴-۵ مشاهده می شود، امروزه فقط چند بخش هستند که هزینه های آنها کاملاً در داخل تأمین می شود.

جدول ۴-۵: بخش های هزینه بر یک کشتی

بخش های هزینه بر	قیمت گذاری بازار
مالیات	ملی
هزینه های مدیریتی / بلا سری	ملی
تهیه منابع غیر مالی	ملی / بین المللی
تهیه منابع مالی	ملی / بین المللی
تملک کشتی ها	بین المللی
خدمه	بین المللی
نگهداری	بین المللی
تعمیرات	بین المللی
بیمه	بین المللی
تجهیزات و لوازم	بین المللی
عوارض بندری	بین المللی
هزینه های بارانداز و مساحی	بین المللی
هزینه های سوخت (سوخت رسانی)	بین المللی

تجزیه و تحلیل هزینه های عملیاتی

هزینه های عملیاتی هزینه هایی هستند که برای حفظ شرایط یک کشتی برای حمل کالاها لازم می باشند و اعم از اینکه کشتی حامل کالا باشد و یا نباشد و در حال سفر و یا در بندر باشد این هزینه ها تقریباً تغییری نمی یابند. بنابراین هزینه های عملیاتی عمدتاً شامل هزینه های ثابت و نه متغیر نظیر هزینه های سفر دریایی می شوند.

مهمترین هزینه های عملیاتی یک کشتی عبارتند از:

- هزینه های خدمه
- هزینه های بیمه
- هزینه های تعمیر و نگهداری

- هزینه های تجهیزات و لوازم
- هزینه های مدیریتی / بالاسری

هزینه های خدمه

هزینه های خدمه بخش اصلی هزینه های عملیاتی را تشکیل می دهند. این هزینه ها بر اساس چند عامل تعیین می شوند: نوع کشتی، نوع تجارت، سطح اتوماسیون، شرایط استخدام، پرچم ثبت شده، ملیت خدمه و جدول زمانی کاری خدمه کمکی. کلیه صاحبان کشتی ها تلاش می کنند تا با توجه به قوانین مربوطه و شرایط ایمنی مقرر شده، میزان خدمه خود را به سطح مطلوبی برسانند.

هزینه های خدمه شامل پرداخت حقوق و اضافه کار، هزینه های تأمین اجتماعی و هزینه بازگردانی خدمه به کشورهای آنها می باشد. این هزینه ها نقش مهمی در کل هزینه های عملیاتی یک کشتی دارند. کاهش هزینه های خدمه هدف اصلی کارگزاران کشتی ها می باشد، زیرا سهم قابل توجهی از هزینه های عملیاتی را دربرمی گیرد. کاهش این هزینه ها از طریق افزایش انعطاف پذیری در تأمین نیرو و استخدام خدمه می باشد. در بحث زیر به روشی پرداخته شده است که برخی از کشورها برای مواجهه با چالش کاهش هزینه های خدمه به منظور حفظ قابلیت رقابتی خود در بازارهای کشتیرانی بین المللی اتخاذ کرده اند.

- هزینه نسبی نیروی کار بومی کشتی ها

کشور صاحب پرچم مقرر می کند که حداقل نیروی کار بومی برای کشتی به کار گرفته شوند. ملیت خدمه عاملی مهم در تعیین هزینه های خدمه می باشد. هزینه های خدمه بومی در کشورهای توسعه یافته (به ویژه در کشورهای عضو سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی) بر اساس شرایط عمومی اجتماعی و مزدهی این کشورها می باشد و بسیار بالاتر از هزینه های خدمه در کشورهای در حال توسعه می باشد.

در مواردی که شرطی برای تأمین نیروی کار بومی مقرر می شود صاحبان کشتی ها دیگر در موقعیتی نخواهند بود که دریانوردان را از کشوری انتخاب کنند که میزان مزدها به صورت رقابتی تعیین می شوند. این امر به ویژه بر وضعیت صاحبان کشتی های کشورهای توسعه یافته تأثیر می گذارد که در آنها هزینه های خدمه بالا می باشد. چنین شرایطی منجر به تغییر پرچم کشتی ها از کشورهای ثبت کننده کشتی ها با هزینه های بالا و به ثبت کشتی ها به صورت پرچم مصلحتی در کشورهایی نظیر لیبریا، پاناما و یا وانواتو می شود که در آنها امکان تأمین خدمه کشتی ها با هر ملیتی آزاد می باشد. به عنوان مثال در ژاپن هزینه های کل خدمه بومی در هر کشتی این کشور ۵ برابر یک کشتی ثبت شده در اداره ثبت باز می باشد.

- کاهش تعداد خدمه کشتی ها

صاحبان و کارگزاران کشتی ها تلاش کرده اند هزینه های خدمه را با کاهش تعداد خدمه و از طریق سرمایه گذاریهای کلان در کشتی های جدید با فن آوری پیشرفته که نیاز به خدمه چندکاره دارند، تقلیل دهند. در ژاپن کشتی های پیشرفته ایی ساخته شده اند که فقط نیاز به یازده خدمه دارند و هم اکنون از آنها استفاده می شود.

در جدول ۴-۶ تأثیر هزینه های خدمه بر میزان رقابتی بودن کشتی های ژاپنی با خدمه کمتر نشان داده شده است. خدمه ایی مرکب از یازده نفر ژاپنی ۳۴ درصد ارزانتر از خدمه ایی مرکب از ۱۶ نفر ژاپنی می باشد، اما با این حال سه برابر بالاتر از هزینه استخدام خدمه از دیگر کشورهای آسیایی می باشد.

جدول ۴-۶: مقایسه هزینه های خدمه کشتی های پیشرفته که تحت کنترل صاحبان کشتی های ژاپنی می باشند

نوع خدمه	هزینه سالانه (میلیون دلار آمریکا)
۶ نفر خدمه بومی	۲/۹
۱۱ نفر خدمه بومی	۲/۱
۲۹ نفر خدمه بومی / ۱۴ نفر خدمه با ملیتهای مختلف	۱/۹
کل خدمه از دیگر کشورهای آسیایی	۰/۶

منبع: انجمن صاحبان کشتی های ژاپن

در مورد میزان رقابتی بودن ناوگان دریایی کره، هزینه خدمه یک کشتی پاناماکس با ۲۱ خدمه (شامل ۶ خدمه خارجی) به ترتیب ۱/۴ و ۲/۲ برابر خدمه یک کشتی ثبت شده در اداره باز با خدمه چینی و فیلیپینی می باشد.

- معرفی ادارات ثبت ثانویه یا بین المللی

برخی از دولتها در کشورهای دریایی پیشرفته، ادارات ثبت بین المللی یا ثانویه ایی را به منظور جلوگیری از ضررهای ناشی از ناوگان دریایی خود معرفی کرده اند. ادارات ثبت ثانویه بطور کلی از بسیاری از مشخصات ادارات ثبت باز، مانند انعطاف پذیری زیاد در خصوص خدمه و دسترسی به نظام های مالیاتی سودمندتر در مقایسه با ادارات ثبت ملی برخوردار می باشند. بزرگترین ادارات ثبت ثانویه، اداره بین المللی ثبت کشتی های نروژ (NIS) و اداره بین المللی ثبت کشتی های دانمارک (DIS) می باشند. (در فصل ۶، این ادارات بطور مشروح بررسی می شوند)

- هزینه های خدمه و سطح بین المللی مرزها

بدیهی است که صاحبان کشتی ها می توانند با استخدام خدمه با دستمزد پایین که بسیاری از آنها از سطح مهارتی بالایی برخوردارند، هزینه های خدمه را به شدت کاهش دهند. در مواردی که خدمه با دستمزد پایین از کشورهای در حال توسعه استخدام می شوند، ضروری است که

صاحبان کشتی‌ها مزدها را مطابق با سطوحی پرداخت کنند که در سطح بین‌المللی پذیرفته شده‌اند. سازمان جهانی کار حداقل استانداردها را برای پرداخت مزدها و دیگر شرایط کاری تعیین کرده است و فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل (ITF) نیز آنها را به رسمیت شناخته است.

در برخی کشورهای اروپایی، برای ترغیب صاحبان کشتی‌ها به استخدام دریانوردان اروپایی و جبران سطح بالای دستمزدها در کشور خود آنها را از پرداخت درصدی از مالیات بر درآمد شخصی و همچنین هزینه تامین اجتماعی دریانوردان معاف کرده‌اند.

برخی از دولت‌ها درصدی از هزینه بلیت درجه دو هواپیمای دریانوردان را به عنوان یارانه ایی که مشمول هزینه‌های بالای خدمه باشد به صاحبان کشتی‌هایی باز پرداخت می‌کنند که به دریانوردان خود اجازه بازگشت به وطن خود را داده‌اند.

اخیراً صاحبان کشتی‌ها در منطقه آستان نیز از خدمه کشورهای دیگر در کشتی‌های خود استفاده می‌کنند، به تازگی در تایلند، طبق قوانین این کشور تعداد خدمه تایلندی هر کشتی از ۷۵ درصد به ۵۱ درصد کاهش یافت، اما صاحبان کشتی‌ها در اجرای این قوانین به شدت با مشکل روبرو شده‌اند. ۴۹ درصد بقیه خدمه کشتی‌های تایلندی همیشه از کشورهای میانمار، کامبوج، ویتنام و چین هستند.

مالزی که با مشکل کمبود دریانوردان روبرو می‌باشد عمدتاً حدود ۶۰ درصد خدمه خود را از فیلیپین، اندونزی، میانمار و بنگلادش تامین می‌کند.

برخی از کشورها خدمه کشتی‌های خود را از پرداخت مالیات بر درآمد شخصی معاف می‌کنند تا کل حقوق پرداختی برای آنها جذاب باشد و از طرفی دیگر صاحبان کشتی‌ها نیز بتوانند متناسباً سطوح دستمزدها را تعیین کنند. این امتیاز، دریانوردان کشورهای در حال توسعه در منطقه را نیز به سوی کار در کشتی‌های با پرچم‌های ملی جذب می‌کند.

در جدول ۷-۴ فهرستی از معافیت خدمه از پرداخت مالیات بر درآمد خود توسط کشورهای انتخاب شده ارائه شده است.

جدول ۷-۴: معافیت خدمه از پرداخت مالیات بر درآمد برای مطلوب کردن مزدهای دریافتی

کشور	مالیات بر درآمد شخصی	معافیت خدمه	موارد دیگر
استرالیا (۱)			
دانمارک (۲)	معافیت دریانوردان کشتی به ثبت رسیده توسط DIS	بلی	
فرانسه	بازپرداخت بخشی از مالیات شغلی بر اساس حقوق ناخالص		۵۰ درصد بخشودگی مالیاتی در خصوص تأمین اجتماعی
آلمان (۲)	حق صاحبان کشتی ها در عدم پرداخت ۴۰ درصد از مالیات بر درآمد دریانوردان		
هند	بخشودگی مالیاتی ویژه (در صورتیکه دریانوردان بیش از ۱۸۴ روز در سفر خارج از کشور بوده اند)		
اندونزی	بخشودگی مالیاتی ویژه		
جمهوری کره	معافیت برای درآمدهای ماهانه کمتر از یک میلیون وون		بخشودگی مالیاتی ویژه برای تأمین اجتماعی
فیلیپین	معاف		
هلند	حق صاحبان کشتی ها در عدم پرداخت ۳۰ درصد از مالیات بر درآمد دریانوردان	بلی	بازپرداخت هزینه تأمین اجتماعی پرداخت مالیات بر درآمد دریانوردان
زلاند نو	وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد
ژاپن	وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد
مالزی	معاف		
نروژ (۲)	تا ۳۰ درصد معافی برای درآمدهای تا ۷۰/۰۰۰ کرون	بلی	
سنگاپور	معاف		
تایلند	معاف		
انگلستان	معاف در صورتیکه سفر خارجی بیش از ۱۸۳ روز باشد	بلی	بخشودگی مالیاتی ویژه برای تأمین اجتماعی
ویتنام	بخشودگی مالیاتی ویژه		بخشودگی مالیاتی ویژه برای تأمین اجتماعی

منبع: جدول فوق توسط اسکاپ براساس پاسخ های کشورهای انتخاب شده به پرسشنامه ها و گزارشات کشورها تهیه شده است.

(۱) استرالیا در حال بررسی معافیت دریانوردان کشتی های استرالیایی فعال در تجارت بین المللی از

پرداخت مالیات بر درآمد از طریق به کارگیری دفتر ثبت ثانویه استرالیا است.

(۲) این سه کشور از ادارات ثبت ثانویه استفاده می کنند: NIS در نروژ، DIS در دانمارک و ISR در آلمان.

صاحب کشتی معمولاً کشتی را در برابر خسارات و صدمات فیزیکی و تعهد به اشخاص ثالث بیمه می کند. بیمه بدنه و ماشین آلات (H & M) در وهله نخست مشمول اموال صاحب کشتی در برابر خسارات و صدمات وارده می شود. چند بازار بیمه برای ارائه بیمه بدنه و ماشین آلات وجود دارد که معروفترین آنها لویدرز لندن است.

تعهد به اشخاص ثالث به عنوان مثال به علت خسارت به کالاها و خسارت ایجاد شده توسط کشتی از جمله صدمات و تلفات جانی مشمول بیمه حمایت و شرط تضمین خسارت (بیمه P & I) می شود. این نوع بیمه را جوامع حمایت مالی متقابل (P & I Club) که صاحبان کشتی ها اعضای آن ها هستند، ارائه می کنند.

اخیراً حق بیمه ها افزایش یافته است اما میزان آنها بستگی به شرکتهای کشتیرانی دارد. حق بیمه ها به چند عامل بستگی دارند: ارزش کشتی، مالک، کارگزار، سن کشتی، مشخصات کشتی، حوزه تجاری و دفعات و میزان ادعای خسارت در گذشته.

تعمیر و نگهداری

هزینه های تعمیر و نگهداری شامل هزینه های تعمیر و نگهداری روزانه یک کشتی برای فعالیت کارآمد و حفظ رده آن می باشد. اگر چه هیچ شرط قانونی برای یک کشتی در پیوستن به یک انجمن رده بندی وجود ندارد، اما این اقدام برای عملیات کشتی بویژه برای ورود به بنادر خارجی و اخذ بیمه ضروری است. گواهینامه رده بندی نشاندهنده آمادگی کشتی برای سفر دریایی است. امروزه جوامع رده بندی بسیاری وجود دارند که تعداد اندکی از آنها به انجمن بین المللی جوامع رده بندی (IACS) تعلق دارند. مهمترین این انجمن ها عبارتند از:

The Lloyds Register (LR), The American Bureau of Shipping (AB), The Nippon Kaiji Kyokai

برای حفظ رده کشتی ها، لازم است بطور منظم آنها را مورد بازرسی قرار داد. این بازرسی ها شامل بازرسی کشتی در حوضچه خشک و بازرسی های ویژه در فواصل زمانی منظم می شود. کاهش تعداد خدمه و زمان محدود توقف کشتی در بندر منجر به عدم توانایی خدمه کشتی در انجام عملیات روزانه تعمیر و نگهداری کشتی شده است. چنین امری به نوبه خود منجر به افزایش هزینه های تعمیر و نگهداری شده است و لازم است که این هزینه های اضافی حذف شوند.

ذخیره غذایی و تجهیزات

مواد غذایی و دیگر مایحتاج مورد نیاز خدمه و لوازم و تجهیزات ضروری برای تعمیر و نگهداری کشتی نظیر رنگ، مواد شوینده، آب آشامیدنی و قطعات یدکی از جمله هزینه های عملیاتی دیگر هستند.

هزینه های مدیریتی و بالاسری

هزینه های مدیریتی و بالاسری به اندازه شرکت کشتیرانی و تعداد کشتی های تحت کنترل آن شرکت و میزان کارآمدی عملیات بستگی دارد.

هزینه های سرمایه ای

هزینه های سرمایه ای همراه با هزینه های عملیاتی نشانگر هزینه های عملیاتی روزانه و یا هزینه های ثابت کشتی هستند. هزینه های سرمایه ای برای یک کشتی و یا یک شرکت کشتیرانی مجموع هزینه استهلاک دارایی، پرداخت بهره و سود حاصل از سرمایه گذاری مالکان (به صورت نقدی یا حق صاحب سهم) می شود. هزینه های سرمایه ای همچنین به وضعیت کشتی (جدید یا دست دوم)، میزان وام و عمر اقتصادی کشتی بستگی دارد.

در این فصل به دو وجه هزینه های سرمایه ایی - استهلاک و معافیت مالیاتی زماندار - که بر قابلیت رقابتی ناوگان دریایی یک کشور تأثیرگذار هستند پرداخته می شود و موضوع بهره سرمایه در فصل ۹ بحث خواهد شد.

استهلاک

استهلاک محاسبه میزان سرمایه مصرفی در فرایند ارائه خدمات می باشد. این چنین کاهش ارزش دارایی، به ویژه کشتی ها، می تواند ناشی از استهلاک فیزیکی کشتی و یا فرسودگی و یا صرفاً قدیمی شدن کشتی ها باشد. صاحب کشتی باید در موقعیتی باشد که بتواند هزینه خرید یک کشتی را دوباره بدست آورد تا در صورت لزوم کشتی های خود را تعویض کند و قابلیت رقابتی ناوگان خود را حفظ کند.

برای محاسبه استهلاک کشتی ها چند روش وجود دارد. روشهای متداول محاسبه استهلاک عبارتند از: روش خط مستقیم و روش نزولی. مبنای محاسبه در این دو روش هزینه صددرصدی خرید می باشد.

اما در کشورهایی مانند دانمارک و آلمان مبنای محاسبه هزینه استهلاک معیار، به علت هزینه استهلاک اولیه یا پیشین، هزینه پایین تری است. نرخ استهلاک می تواند در روش نزولی بین ۲۰ تا ۳۵ درصد باشد.

جدول ۸-۴: هزینه های استهلاك در کشورهای انتخاب شده

استرالیا	عمر اقتصادی کشتی
بنگلادش	روش نزولی یا خط مستقیم
دانمارک	مبنای محاسبه بر اساس روش نزولی، ۳۰ درصد از ۱۰۰ درصد هزینه منهای استهلاك اولیه
فرانسه	روش نزولی یا خط مستقیم
آلمان	مبنای محاسبه بر اساس روش نزولی، ۲۵ درصد از ۱۰۰ درصد هزینه منهای استهلاك پیشین
هند	۵ درصد بر اساس روش خط مستقیم
ژاپن	روش خط مستقیم یا روش نزولی بر مبنای ۱۴/۲ تا ۲۰/۶ درصد از ۱۰۰ درصد هزینه
جمهوری کره	۷/۶ تا ۱۴/۲ درصد روش خط مستقیم یا روش نزولی بر مبنای ۲۰/۶ تا ۳۴/۹ درصد از ۱۰۰ درصد هزینه
میانمار	روش خط مستقیم
نروژ	روش نزولی بر مبنای ۲۰ درصد از ۱۰۰ درصد هزینه
سنگاپور	۳۳/۳ درصد بر اساس روش خط مستقیم
انگلستان	روش نزولی بر مبنای ۲۵ درصد از ۱۰۰ درصد هزینه

منبع: گزارشات کشورها و پرسشنامه ها و فهرست برنامه ها و اقدامات پشتیبانی کمیته حمل و نقل دریایی سازمان توسعه و همکاری های اقتصادی (۱۹۹۶) در حوزه کشتیرانی بین المللی

علاوه بر روش متداول تعیین استهلاك، برخی از کشورها روش های تعیین استهلاك دیگری

دارند که در جدول ۹-۴ نمایش داده شده اند.

استهلاك اولیه

این نوع استهلاك در دانمارک بیشتر مورد پذیرش است. در دانمارک استهلاك اولیه یک

کشتی جدید بین زمان سفارش آن و زمان بهره برداری از آن می باشد. میزان استهلاك اولیه

می تواند تا ۳۰ درصد مبلغ قرارداد باشد اما حداقل استهلاک سالانه ۱۵ درصد است. برای به کارگیری این روش لازم است که حداقل هزینه ساخت ۲۰۰ هزار کرون دانمارک باشد.

جدول ۹-۴: روش های دیگر تعیین استهلاک

دانمارک	استهلاک اولیه تا ۳۰ درصد هزینه ها اما نباید از ۱۵ درصد در سال تجاوز کند
آلمان	استهلاک پیشین تا ۴۰ درصد هزینه ها در اولین سال
ژاپن	استهلاک ویژه به میزان ۱۸ درصد هزینه ها در اولین سال
مالزی	استهلاک تسریعی
	۲۰ درصد در اولین سال + هزینه ویژه ای معادل ۶ تا ۱۰ درصد

استهلاک ویژه

در روش استهلاک ویژه، به صاحبان کشتی ها امکان تأخیر در پرداخت مالیات برای مدت معینی داده می شود. بر اساس این روش، درصد معینی از هزینه اولیه خرید یک کشتی جدید به صورت درآمد معاف از مالیات در اولین سال نزد خریدار نگهداشته می شود، مشروط بر اینکه خرید کشتی جدید تحت شرایط خاصی باشد.

این سود انباشته به عنوان درآمد مشمول مالیات در فواصل زمانی معینی در هر سال بطور یکسان کسر خواهد شد.

در ژاپن از روش استهلاک ویژه برای کشتی های اقیانوس پیمای جدید با ظرفیت ناخالص ۳۰۰۰ تن و یا مجهز به سیستمهای ناوبری پیشرفته استفاده می شود. در کشتی هایی که حائز شرایط یاد شده باشند میزان استهلاک ویژه، ۱۸ درصد هزینه اولیه ساخت تا تاریخ ۳۱ مارس ۱۹۹۹ که تاریخ انقضاء محسوب می شود، خواهد بود. این سود انباشته در اولین سال مالی استفاده از کشتی بطور برابری - به عنوان مثال سالانه یک هفتم آن - در هفت سال متوالی بر

اساس مقررات مالیاتی کسر خواهد شد. مبلغ یک هفتمی که سالانه از سود انباشته کسر می شود به عنوان درآمد مشمول مالیات محسوب خواهد شد.

در آلمان از این روش برای کشتی های تحت مالکیت افراد آلمانی استفاده می شود که در پنج سال اول بکارگیری آنها تحت پرچم آلمان ثبت شده باشد. در ۱۹۹۹ این برنامه لغو شد. در دهه ۱۹۸۰، انگلستان از میزان حمایت خود از حوزه کشتیرانی کاست و بویژه با لغو روش استهلاک ویژه، شرایط صنعت کشتیرانی وخیم شد و مالکان انگلیسی کشتی ها، پرچم کشتی های خود را تغییر دادند و یا از این صنعت کاملاً خارج شدند.

معافیت مالیاتی زماندار ویژه عواید حاصل از فروش

"معافیت مالیاتی زماندار" به فروشندگان کشتی ها حق نگهداری سود حاصله از فروش کشتی ها را در طی چند سال بدون پرداخت مالیات می دهد مشروط بر اینکه این سودها مجدداً برای کشتی های دیگر سرمایه گذاری شود. دلیل این معافیت کاهش تعهدات و افزایش توانایی صنعت کشتیرانی در مدرنیزه کردن ناوگان های دریایی بود - اگر چه دوره زمانی تعویض کشتی ها بین صاحبان کشتی ها تفاوت می کند.

جدول ۱۰-۴: سیستم های معافیت مالیاتی زماندار در کشورهای انتخاب شده

کشور	تعویق مالیاتی مجاز
استرالیا	سال جاری
دانمارک	۲ سال
فرانسه	۴ سال
آلمان	۴ سال (۵۰ درصد)
ژاپن	۱ سال (۸۰ درصد)
هلند	۴ سال
نروژ	۸ سال
سنگاپور	سال جاری
تایلند	۱ سال
انگلستان	۶ سال

عواید حاصل از فروش یک کشتی ثبت شده در یک اداره ثبت بین المللی یا ثانویه غالباً در صورتی مشمول معافیت مالیاتی می شود که برای تعویض یک کشتی در دوره زمانی معینی استفاده شود. سیستم معافیت مالیاتی زماندار در کشورهای مختلف طبق جدول ۹-۳ به صاحب کشتی فرصت تأخیر در پرداخت مالیات ها و استفاده از درآمدهای مازاد خود را که معاف از مالیات می باشند، در سرمایه گذاری مجدد برای نوسازی ناوگان ملی می دهد. طول زمانی این سیستم بین یک تا هشت سال است.

در هند سیستم تخفیف ویژه، شبیه سیستم معافیت مالیاتی زماندار است. شرکتهای کشتیرانی هند می توانند ۵۰ درصد از سود خود را پیش آنکه مشمول مالیات شود به نحوی خاص کنار بگذارند مشروط بر اینکه از آن سود فقط برای خرید کشتی استفاده شود و سود ذخیره شده نباید از کل سرمایه پرداختی شرکت بیشتر باشد.

در ایالات متحده آمریکا دو برنامه مالی وجود دارد: منابع سرمایه ای ساخت کشتی (CCF) و منابع مالی ذخیره برای ساخت کشتی (CRF) که از آنها می توان برای ساخت کشتی های واجد شرایط استفاده کرد.

برنامه CCF روشی برای کمک به کارگزاران آمریکایی در تهیه سرمایه لازم برای ساخت، نوسازی و خرید کشتی های ساخته شده در کارخانه های کشتی سازی آمریکا است که در آمریکا به ثبت خواهند رسید. برنامه CFR تسهیلات بسیاری را در به تعویق انداختن پرداخت مالیات ها در اختیار صاحبان کشتی های آمریکایی می گذارد.

مالیات بر درآمد شرکت ها

درآمدی که بعد از پرداخت مالیات بر درآمد شرکت باقی می ماند موضوعی مهم برای صاحبان کشتی ها و صاحبان بالقوه کشتی ها می باشد. مالیاتهای شرکت ها معمولا به صورت درصدی از درآمد مشمول مالیات شرکت ها مطالبه می شود. درصد مالیاتی از کشوری به کشور دیگر تفاوت می کند، اما تعیین اینکه مالیات کدام کشور کم یا زیاد می باشد، امری دشوار است زیرا هزینه های موجود تأثیری قابلت توجه بر درآمد مشمول مالیات و مالیات پرداختی نهایی دارد. نظام های مالیاتی صنعت کشتیرانی در کشورهای انتخاب شده در جدول ۱۱-۴ نشان داده شده است.

نظام های مالیات بر درآمد در کشورهای آسنان

در سنگاپور و مالزی به منظور توسعه ناوگان تجاری ملی، صاحبان کشتی از پرداخت مالیات بر درآمد معاف شده اند. در تایلند تا سال ۱۹۹۷ صاحبان کشتی ها به علت پرداخت مالیات بر درآمد به میزان سی درصد در وضعیت نامناسبی در مقایسه با کشورهای همسایه قرار داشتند. اما در سال ۱۹۹۷ تایلند از الگوی مالزی و سنگاپور تبعیت کرد و صاحبان کشتی ها را از پرداخت مالیات بر درآمد معاف کرد.

مالیات و مالکان خارجی

برخی کشورها اقداماتی را برای جذب صاحبان کشتی های خارجی به دفاتر ثبت خود از طریق معافیت آنها از پرداخت بخشی از مالیات بر درآمد شرکت های آنها تحت شرایط خاصی انجام داده اند. در سنگاپور چنانچه حداقل ده درصد از ناوگان شرکت های کشتیرانی بر اساس برنامه تأیید شده موسسات تجاری بین المللی از پرچم آن کشور استفاده کند، مشمول معافیت مالیاتی می شود.

سیستم های مالیاتی رقابتی بین المللی، صاحبان کشتی ها را ترغیب به فعالیت تحت پرچم های ملی می کنند و کشتی های آنها در مقایسه با کشتی های ثبت شده در کشورهایی که تسهیلاتی ارائه نمی دهند، از مزایای بیشتری برخوردار خواهند بود.

اروپا

در اروپا سیستم مالیاتی جدیدی به نام "سیستم مالیاتی بر حسب میزان تناژ" مطرح شده است که مطابق با دستورالعمل اتحادیه اروپا برای همیاریهای دولتی می باشد و جایگزین مالیات بر درآمد شرکتها می شود و شامل کلیه بخش های دیگر نیز خواهد شد.

این سیستم مالیاتی جدید به صاحبان کشتی ها این امکان را می دهد که درآمد مشمول مالیات خود را بر اساس نرخ ثابتی به ازای تناژ (عمدتا تناژ خالص) کشتی های خود انتخاب کنند. انتخاب این سیستم به جای سیستم مالیات بر درآمد شرکت جنبه اختیاری دارد، اما از طرفی دیگر انتخاب این سیستم تعهدات بسیاری را نیز به همراه دارد.

جدول ۱۱-۴: مالیات بر درآمد شرکت ها در صنعت کشتیرانی

کشور	مالیات بر درآمد شرکت ها در صنعت کشتیرانی
فرانسه	کاهش مالیات برای ۵ سال اول
دانمارک	۳۴ درصد
آلمان	۲۲/۵ درصد تخفیف مالیاتی
هند	۲۵ درصد بدون مالیات بر ارزش افزوده و بدون معافیت مالیاتی
ژاپن	۴۶/۳۶ درصد نرخ واقعی (مشابه نرخ دیگر صنایع)
جمهوری کره	درآمد خالص کمتر از ۱۰۰ میلیون وون کره: ۱۶ درصد درآمد خالص بیشتر از ۱۰۰ میلیون وون کره: ۲۸ درصد
مالزی	معاف- به سودهای سهام پرداختی از محل درآمد معاف شده، مالیات تعلق نمی گیرد.
هلند	مالیات بر حسب تناژ
نروژ	مالیات بر حسب تناژ
فیلیپین	(۱) نرخ استاندارد
	سال مالی با تاریخ های شروع
	ژانویه ۱۹۹۸: ۳۴ درصد
	ژانویه ۱۹۹۹: ۳۳ درصد
	ژانویه ۲۰۰۰: ۳۲ درصد
	(۲) معاف از پرداخت مالیات بر درآمد حاصله از عملیات کشتی های اقیانوس پیما به مدت ده سال (مه ۱۹۹۲-مه ۲۰۰۲) بر اساس شرایط زیر:
	الف- در صورتیکه ۹۰ درصد از درآمد خالص مجددا برای ساخت، خرید یا تملک کشتی ها و تجهیزات مربوطه و یا مدرنیزه کردن کشتی ها با تجهیزات مربوطه استفاده شود.
	ب- طول مدت سرمایه گذاری یاد شده ده سال بعد از انقضای زمان معافیت از پرداخت مالیات بر درآمد می باشد.
سنگاپور	معاف
تایلند	معاف- مشروط بر اینکه کشتی ها تحت پرچم تایلند باشند و از خدمه تایلندی استفاده شود
انگلستان	۳۳ درصد
آمریکا	۳۵ درصد

منبع: فهرست کمیته حمل و نقل دریایی سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی (۱۹۹۶) در ارتباط با اقدامات و برنامه های ارائه شده برای کشتیرانی بین المللی و دیگر منافع اطلاعاتی از جمله پاسخ های پرسشنامه های ارسال شده می باشد.

حمل و نقل با ثبات کالاها

حمل و نقل کالاهای فله مانند نفت خام، LNG یا فرآورده های فرعی نفتی بخشی از زنجیره عرضه کالا را تشکیل می دهد که در آن نظم و قابلیت اطمینان دو عامل بسیار مهم به شمار می آیند. به ویژه حمل و نقل این کالاها از آن جهت مهم است که صنایع عمده ای از قبیل نیروگاه های برق و کارخانه های فولادسازی را تغذیه می کنند.

تأخیر در ارسال کالاهای فوق می تواند عواقب بسیار نامطلوبی دربرداشته باشد. بنابراین لازم است که حمل و نقل با ثبات این قبیل کالاهای ضروری از طریق ارتقای توان کشتیرانی ملی و یا اجاره کشتی های تحت پرچم خارجی در اولویت قرار گیرد. اهمیت حمل و نقل با ثبات کشتی ها منجر به پیدایش این دیدگاه - که برخی کشورها از آن حمایت شدیدی می کنند - شده است که حمل و نقل کالاهای اساسی نباید وابسته به کشتی های خارجی باشد. دلایل چنین دیدگاهی عبارتند از:

- در صورتیکه نرخ های حمل بار برای مدت زمانی طولانی همچنان در سطح پایینی باقی بماند، صاحبان کشتی های خارجی از مسیرهای مربوطه استفاده نخواهند کرد و از تعداد سفرهای دریایی خود خواهند کاست.

- اتکاء به بازار اجاره کشتی ها منجر به آسیب پذیری حمل و نقل کالاهای اساسی به علت مطالبه نرخ های بالای حمل و نقل توسط صاحبان کشتی ها در مواقع اضطراری خواهد شد. این سوال که آیا کشورها باید نگران وابستگی خود به کشتی های خارجی برای حمل کالاهای خارجی خود باشند، موضوعی است که بسیار مورد اختلاف بوده است.

در این زمینه دو نگرش وجود دارد: طبق یک نگرش در صورتی اتکاء به بازار کشتیرانی بین المللی برای رفع نیازهای حمل و نقل یک کشور سودمند خواهد بود که آن کشور شرایط یک بازار رقابتی را داشته باشد و در آن امکان انتخاب خدمات مختلف فراهم باشد. نگرش دیگر آن است که امنیت اقتصادی مستلزم برخورداری از یک ناوگان تجاری، قدرتمند است. این نگرش بر این فرض استوار است که دولت می تواند تا حد معینی هزینه ها و عملیات مربوط به

کشتی های ملی را تحت کنترل داشته باشد، اما هیچ کنترلی بر کشتی های اجاره ایی اعمال نکند.

تراز پرداخت ها

بهبود تراز پرداخت ها به عنوان یکی از اهداف سیاسی بسیار مهم در حوزه کشتیرانی در بین کشورهای منطقه مطرح بوده است.

دلایل این اهمیت عبارتند از:

- در غیاب ناوگان ملی، ۱۰۰ درصد از تجارت خارجی کشور به عهده کشتی های تحت پرچم خارجی خواهد بود.

- در مواردی که ناوگان ملی بسیار کوچک باشد درصد بالایی از تجارت خارجی کشور به عهده کشتی های تحت پرچم خارجی خواهد بود.

بنابراین در صورتیکه کشوری توان کشتیرانی ملی خود را ارتقاء دهد، کشتی های تحت پرچم آن کشور عهده دار تجارت خارجی خواهند شد که منجر به صرفه جویی در ارز خارجی پرداختی به کشتی های خارجی می شود. مطابق این دیدگاه ناوگان ملی می تواند کمک به کاهش کسری حسابهای خارجی کند و در کل به نفع هر کشوری خواهد بود.

با فرض اینکه ارتقای توان کشتیرانی ملی هیچ گونه تأثیر مخربی بر قابلیت رقابتی خدمات کشتیرانی موجود در حوزه تجاری مربوطه ندارد، تأثیرات مثبت آن بر تراز پرداخت ها به تازگی بررسی شده است و در زیر ارائه گردیده است (به عنوان مثال کشتی های تحت پرچم تایلند):

درآمدهای ارزی خالص



کل درآمد حاصل از حمل بار

منهای

هزینه های سفر های خارجی کشتی های ملی

- هزینه های خدمه در بندر خارجی

- هزینه های سوخت گیری در بندر خارجی

- ملزومات دور از ساحل و تهیه آذوقه

- تعمیرات (در صورت وجود)

- هزینه های بیمه دریایی

- وجوه پرداختی به آژانس های خارجی

منهای

هزینه های کشتی خارجی جانشین شده برای حمل کالای مورد نظر

- مخازنی که در داخل خریداری شده اند.

- عوارض بندری مطالبه شده از کشتی خارجی

- هزینه های کشتی ها (که اکنون در ساحل هستند)

- ملزومات دور از ساحل که در داخل تهیه شده اند.

- تعمیراتی که در داخل انجام شده اند.

منهای

هزینه های سرمایه

- هزینه های سرمایه ایی

- پرداخت های بهره

به اضافه یا منهای

وجوه دریانوردانی که در کشتی خارجی

جانشین شده استخدام شده اند.

در بررسی انجام شده چنین نتیجه گیری می شود که به منظور ارزیابی تاثیر واقعی تراز پرداخت ها بر حسابهای خارجی لازم است که به سوال زیر پاسخ داده شود:

"تأثیر جایگزینی یک کشتی خارجی فعال در تجارت تایلند با یک کشتی تحت پرچم تایلند چیست؟"

افزون بر این، نتیجه دیگر بررسی یاد شده این است که مزایای درازمدت صنایع غیر رقابتی قدرتمند باید در مقایسه با هر گونه تأثیر مثبت آنی بر تراز پرداخت ها سنجیده شود.

کشورهایی که بهبود تراز پرداخت ها را از جمله اهداف سیاستی بسیار مهم خود می دانند لازم است که به دو مورد زیر توجه داشته باشند:

- جریان خروجی ارز خارجی که برای حمل بار به کشتی های خارجی پرداخت می شود تا حدودی به وسیله جریان ورودی هزینه های کشتی خارجی در بنادر محلی جبران می شود.
- بازده پایین تر سرمایه گذاری در بخش کشتیرانی در مقایسه با صنایع دیگر و تاثیر تراز پرداخت ها.

پشتیبانی دفاعی استراتژیکی

قابلیت استفاده از ناوگان کشتیرانی برای اهداف نظامی و دفاع از غیر نظامیان ارتباطی مستقیم با میزان دسترسی و مناسبت ناوگان ملی برای اهداف نظامی دارد. ارزش استراتژیکی ناوگان ملی برای اهداف دفاعی در بسیاری از کشورها از اهمیت متوسطی برخوردار است. اما ایالات متحده آمریکا، پشتیبانی دفاعی استراتژیکی را در زمره یکی از اهداف کلیدی سیاست کشتیرانی خود قرار داده است. همانطور که در فصل ۲ توضیح داده شد، یارانه تفاضلی عملیاتی (ODS) به آن دسته از کارگزاران آمریکایی تعلق می گیرد که موافقت می نمایند کشتی های خود را مجهز به ادوات دفاعی کنند و در مواقع اضطراری در سطح کشور کشتی های خود را در اختیار دولت آمریکا بگذارند.

مفید بودن کشتی های تجاری که برای حمل کالا طراحی شده اند برای اهداف دفاعی از موارد قابل بحث است. اما شایان توجه است که در هنگام جنگ یا کشمکش های داخلی یا خارجی، در نبود کشتی های خارجی که تمایلی به ارائه خدمات ندارند از کشتی های تجاری ملی می توان برای "استمرار فعالیت تجاری" استفاده کرد.

ایجاد اشتغال

ایجاد اشتغال یکی از اهداف مهم اقتصادی هر کشوری است. در صنعت کشتیرانی دو گروه می توانند به کار گرفته شوند: دریانوردان و پرسنل ساحلی. ایجاد اشتغال در بخش دریانوردی به عنوان یکی از اهداف سیاستی کشتیرانی برخی از کشورهای منطقه اسکاپ تعیین شده است. این اهداف سیاستی دو وجه دارند:

- افزایش فرصتهای شغلی در ناوگان ملی

- افزایش فرصتهای شغلی در کشتی های خارجی

وجود ناوگان یا ناوگان های ملی منجر به ایجاد فرصتهای شغلی می شود. علاوه بر این امکان آموزش دریانوردانی را فراهم می آورد که بعداً در کشتی های خارجی استخدام خواهند شد. دریانوردان به ویژه افسران ارشد مهندسی و عرشه غالباً در سازمانهای دریایی مستقر در ساحل فعالیت خواهند کرد و از دانش تخصصی خود در شماری از مشاغل مرتبط با خطوط کشتیرانی، بنادر، تعمیرگاه های کشتی ها و سازمانهای دریایی بهره خواهند برد. عموماً به درستی چنین تصور می شود که کاهش یا حذف ناوگان ملی منجر به بیکاری خدمه کشتی ها می شود. اما میزان زیان ناشی از بیکار شدن افراد در اقتصاد یک کشور به میزان بهره اقتصادی بدست آمده در دیگر بخش هایی بستگی دارد که وجوه سرمایه گذاری شده در خرید کشتی ها به کار گرفته شده باشد.

حذف ناوگان ملی نباید دریانوردان کشورهای منطقه را از استخدام در کشتی های خارجی باز دارد. یکی از مشکلاتی که این دریانوردان باید بر آن غلبه کنند، برخورداری از آموزش مناسب

و پر کردن خلاء آموزشی خود در کشتی های خارجی به منظور کسب زمان لازم برای خدمت دریایی است. کشورهای منطقه که خواهان فعالیت در بازار رو به رشد استخدام دریانوردان هستند باید امکان آموزش مناسب دریانوردان خود را فراهم کنند و سیستم آموزش خود را مطابق با شرایط استاندارد آموزشی و صدور گواهی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) و (STCW95) مطابقت دهند و از طرف دیگر لازم است که نام آن کشورها در لیست سفید سازمان جهانی دریانوردی باشد.

برخی از کشورهای در حال توسعه در منطقه به ویژه فیلیپین نقشی حیاتی در تأمین خدمه مورد نیاز کشورهای دریایی توسعه یافته دارند و ارزش خارجی قابل توجهی بدست می آورند. در ۱۹۹۶ طبق آمار ارائه شده توسط سازمان استخدام خارجی فیلیپینی ها (POEA)، ۴۶۹، ۱۷۵ نفر از مجموع ۴۱۳، ۴۱۹ دریانورد رسمی فیلیپینی در کشتی های خارجی مشغول به کار بودند.

توسعه صنایع مرتبط با بخش دریایی

کشورهای منطقه به درجات مختلفی برای توسعه صنایع مرتبط با بخش دریایی اهمیت قائل شده اند. این صنایع که تحرک اقتصادی ایجاد می کنند و اشتغال زا هستند، معمولاً حول کشتی های تجاری ملی و یا بنادر قرار دارند.

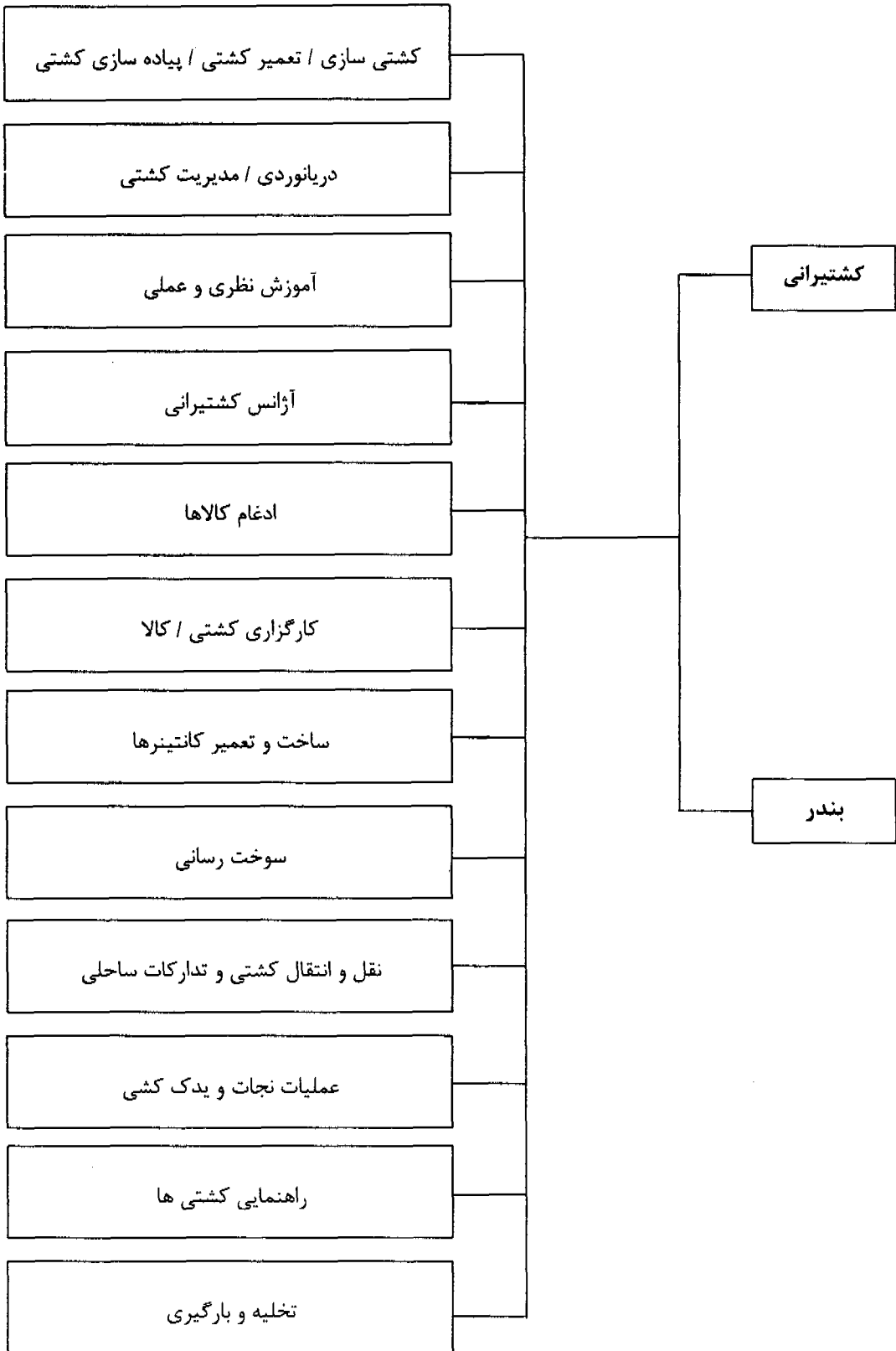
ساختار نوین صنایع کشتیرانی که اکنون در بسیاری از کشورهای در حال توسعه منطقه وجود دارد پیرامون کانون ناوگان ملی توسعه یافته است. تملک کشتی ها منجر به ایجاد دفاتر ثبت کشتی ها، ارتقای تعمیرات کشتی ها و خدمات جابجایی کالا و دیگر مهارت های لازم برای مدیریت و استفاده از کشتی ها شد. علاوه بر این توسعه ناوگان های کشتیرانی ملی، تأسیس نظام های حقوقی و نهادی مناسب را به همراه داشته است، در همین راستا کشورهای منطقه مبادرت به ایجاد زیرساخت حقوقی، نهادی و تجاری لازم برای بهره برداری از کشتی های خود کردند.

بنادر از دیگر صنایع عمده ای هستند که توسعه آنها منوط به گسترش خدمات کشتیرانی و تجاری (در عرصه داخلی و خارجی) می باشد. بنادر نیز به نوبه خود کمک به توسعه مناطق پس کرانه ای و تحرک اقتصادی بیشتر می کنند و اشتغال زا می باشند. در دهه گذشته شاهد ظهور بنادر کانونی برای فعالیت در بخش ترانسشیپ کالا بودیم. از اینرو کشورهایی که در منطقه در موقعیتی سوق الجیشی قرار داشته اند، بنادر کانونی بزرگ (سنگاپور و هنگ کنگ) و بنادر کانونی متوسط (کلمبو، دوبی، بندر کلانگ) را تأسیس کرده اند.

یک بندر کانونی بزرگ برای جذب کارگزاران اصلی فیدرها و لاینرها به کلیه امکانات و تأسیسات دریایی جانبی نیز نیاز دارد. از طرف دیگر پیرامون یک بندر کانونی، فعالیت های مرتبط با حوزه کشتیرانی رشد می یابد.

بنابراین پیامد جانبی توسعه ناوگان تجاری ملی و تأسیسات بندر، توسعه دیگر صنایع است.

جدول ۱۲-۴: صنایع مرتبط با حوزه کشتیرانی

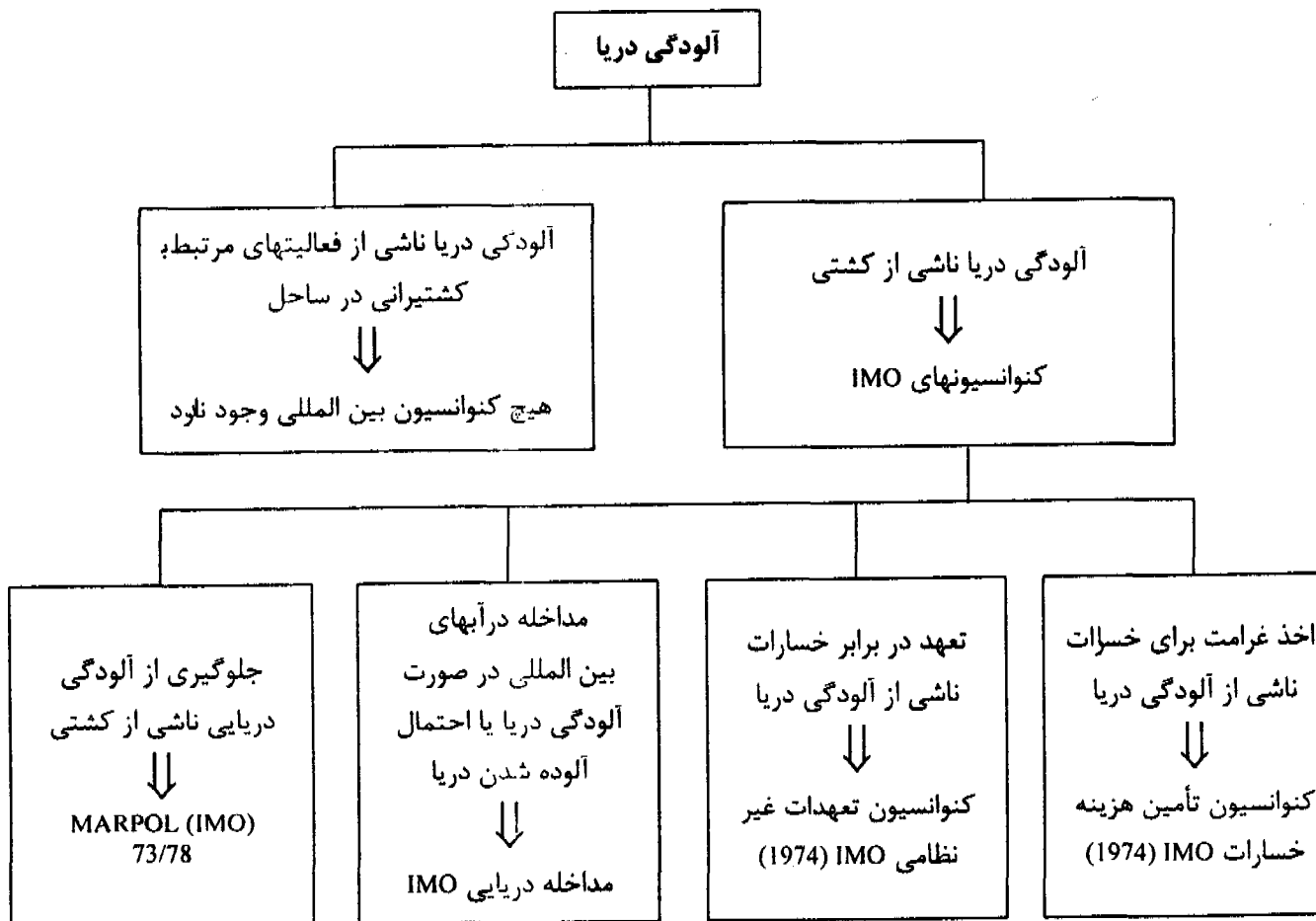


حفاظت از محیط زیست دریایی

یکایک کشورهای منطقه حفاظت از محیط زیست دریایی را به عنوان یکی از دلایل توسعه ناوگان دریایی خود در بالاترین اولویت قرار داده اند.

آلودگی دریا می تواند ناشی از فعالیت های مرتبط با بخش کشتیرانی یا کشتی ها باشد. بر خلاف آلودگی ناشی از فعالیتهای ساحلی، جلوگیری از آلودگی دریایی و جبران خسارات ناشی از آلاینده های کشتی ها در اسناد چند جانبه سازمان جهانی دریانوردی (IMO) تصریح شده است. بعد از آنکه کشوری این کنوانسیونها را به ویژه کنوانسیون MARPOL 73/78 را تأیید کرد و قوانین لازم را به تصویب رساند، شروط این کنوانسیونها مشمول کشتی های داخلی و خارجی می شود که در چارچوب اجرایی مصوبات قانونی قرار می گیرند. با این حال به نظر می رسد که برخی از سیاست گذاران کشورهای منطقه به جدیت بر این باورند که ناوگان های ملی در مقایسه با ناوگان های خارجی توجه بیشتری به حفاظت از محیط زیست دریایی دارند.

آلودگی ناشی از کشتی ها می تواند در اثر عملیات انجام شده و یا وقوع سوانح دریایی باشد. در کنوانسیونهای IMO به کلیه این موارد در آلودگی دریایی پرداخته شده است.



فصل (۵): ناوگان های کشتیرانی ملی و دسترسی به بازارهای کشتیرانی

ارتقای صنایع هر کشوری در مراحل اولیه شکل گیری آن ها می تواند به طرق مختلفی انجام پذیرد. اقدامات حمایت گرایانه ایی که طی سالها انجام شده است منجر به ناکارآمدی عملیات و خدمات شده است که می تواند برای آن صنایع حمایت شده و دیگر بخش های مرتبط با آن صنایع مضر باشد.

ماهیت انحصاری جوامع کشتیرانی لاینر در دهه های ۶۰ و ۷۰ موجب شده بود که کشورهای منطقه اسکاپ در پی اتخاذ توافق نامه های یک جانبه، دوجانبه و چندجانبه برای دسترسی به تجارت خارجی کشورها باشند. لغو این توافق نامه ها از همان ابتدا می توانست به نفع ناوگان ملی برای رقابتی شدن در یک فضای بازتر اقتصادی در درازمدت باشد.

ارتقای ناوگان های ملی

ناوگانهای کشتیرانی ملی که در عرصه بین المللی ماهیتی رقابتی دارند می توانند به ثبات و کارآمدی درازمدت خدمات کشتیرانی و ارتقای تجارت و تحرک اقتصادی کمک کنند. اما ناوگانهای کشتیرانی ملی که در عرصه بین المللی ماهیتی رقابتی ندارند و نمی توانند نرخ های حمل بار و یا سطوح خدماتی خود را با خطوط کشتیرانی خارجی هماهنگ کنند، در آینده در بازار آزاد نخواهند توانست به حیات خود ادامه دهند مگر آنکه:

- میزان یارانه دولت به آنها به میزانی باشد که بتوانند نرخ های حمل بار کمتری ارائه کنند و یا
- از طریق رزرو کالا و دیگر برنامه های مشابه رو به سیاستهای ترجیحی بیاورند.

این دو اقدام پیامدهای هزینه ایی کوتاه مدت و درازمدت برای هر کشوری در بر خواهد داشت و لازم است که به دقت مورد بررسی قرار بگیرند و پیش از دور آتی مذاکرات سازمان تجارت جهانی (WTO) در خصوص خدمات دریایی، مواضع سیاستی خود را تعیین نمایند. اقدامات

حمایت گرایانه می تواند منجر به دسترسی آزادانه تر ناوگانهای ملی به تجارت بین المللی و یا تجارت ساحلی کشور مورد نظر شود.

اقدامات حمایت گرایانه و دیگر اقدامات پشتیبانی: تجارت بین المللی

در دهه ۱۹۷۰ و اوایل دهه ۱۹۸۰ بسیاری از کشورهای در حال توسعه به منظور مطابقت ناوگانهای ملی خود با جوامع کشتیرانی لاینر اقدام به حمایت از ناوگانهای خود از طریق اتخاذ سیاستهایی برای ترجیح برخی از کالاها و دیگر اقدامات مشابه کردند. همانطور که در فصل ۲ شرح داده شد، در دهه ۱۹۸۰ گرایش به آزادسازی اقتصادی شدت یافت. این سیاستها منجر به اعمال فشار داخلی و بین المللی بر کشورهای در حال توسعه برای لغو این چنین اقدامهای حمایت گرایانه شد، زیرا در بسیاری از موارد این اقدامها سبب نارکارآمدهای بسیاری در بازارها به ویژه به ضرر منافع صادرکننده شده بود. افزون بر این تأسیس سازمان تجارت جهانی (WTO) موجب تسریع در جهانی سازی بازارها شد و ضرورت آزادی بیشتر در دسترسی به بازارها و برداشتن موانع موجود در تجارت کشتیرانی عمیقاً بر گرایشات کشورهای منطقه اسکاپ در اتخاذ سیاستهای کشتیرانی خود تأثیر گذاشته است. البته چنین نباید تصور شود که راهبردهایی که با هدف حمایت از ناوگان ملی اتخاذ شده اند از صحنه کشتیرانی حذف شده اند.

در جدول ۱-۵ خلاصه ایی از وضعیت موجود در دسترسی کشورهای منطقه اسکاپ به بازارهای کشتیرانی ارائه شده است. همانطور که در جدول مشاهده می شود، برخی از کشورها هنوز از طریق انعقاد توافق نامه های دوجانبه و چندجانبه، وضع دستورات اجرایی و توافق نامه های تجاری از فعالیت ناوگانهای خود در تجارت کشورها حمایت می کنند.

توافق نامه های دوجانبه حمل و نقل مشترک کالا

توافق نامه های دوجانبه بین دو کشور منعقد می شود و در آنها به موضوعاتی نظیر حمل و نقل کالا و تجارت کالاها پرداخته می شود. بعضی از این توافق نامه های شامل سیاستهای خاص برای حمل اختصاصی کالاهای خارجی دو کشور توسط ناوگانهای آنها می باشد.

توافق نامه های دوجانبه معمولاً در روابط تجاری دو کشوری متداول بود که نظام اقتصادی آنها مبتنی بر برنامه ریزی متمرکز بود و یا یکی از آنها نظام اقتصادی مبتنی بر برنامه ریزی متمرکز و دیگری نظام اقتصادی مبتنی بر بازار آزاد داشت. جمهوری خلق چین با ۵۱ کشور جهان از جمله آمریکا توافق نامه دوجانبه انعقاد کرده است، اما فقط شش توافق نامه این کشور مربوط به حمل و نقل مشترک کالا می شود. توافق نامه دوجانبه چین و آمریکا مربوط به حقوق یکسان در خصوص کالاهای کشتی های لاینر دو کشور (کالاهای تجاری وارداتی و صادراتی) و همچنین حمل حداقل یک سوم این کالاها توسط کشتی های ملی می شود.

جدول ۱-۵: وضعیت فعلی کشورهای انتخاب شده در منطقه اسکاپ در دسترسی به بازارهای کشتیرانی

سیستم های قیمت گذاری تفان در برابر کشتی های خارجی	سیاستهای ترجیحی برای استفاده از خطوط کشتیرانی ملی	توافق نامه های دوجانبه رزر و کالاها	
وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد	استرالیا
وجود ندارد	دستورالعمل اجرایی آنکتاد برای جوامع خطوط کشتیرانی لاینر	وجود ندارد	بنگلادش
وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد	چین
وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد	هنگ کنگ
وجود ندارد	- دستورالعمل اجرایی آنکتاد برای جوامع خطوط کشتیرانی لاینر - ترجیح به حمل کالا توسط کشتی های تحت پرچم هند برای حمل نفت خام که فقط به صورت تحویل در کشتی (FOB) می باشد.	وجود ندارد	هند
وجود دارد (جزئیات مشخص نیست)	رزر و کالاها دولتی	وجود ندارد	اندونزی
وجود دارد (جزئیات مشخص نیست)	وجود ندارد	وجود ندارد	ایران
وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد	ژاپن
وجود ندارد	وجود ندارد (کلیه برنامه های رزر و کالا تا اواخر ۱۹۹۸ لغو شد)	وجود ندارد	جمهوری کره
وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد	مالزی
وجود ندارد	- خرید کالاها و وارداتی توسط آژانس های دولتی به صورت تحویل در کشتی (FOB) - رزر و کالا برای کشتی های تحت پرچم میانمار	وجود ندارد	میانمار
وجود ندارد	وجود ندارد	وجود ندارد	زلاند نو
وجود ندارد	حق امتناع اولیه از حمل فولاد وارداتی و کالاها مربوط به پروژه های دولتی	وجود ندارد	پاکستان
وجود ندارد	وجود ندارد	وجود دارد	فیلیپین
قیمت گذاری دو نرخ عوارض بند برای کشتی های داخلی و خارجی	فرمول حمل مشترک کالاها: ۲۰-۴۰-۴۰	وجود ندارد	ویتنام

منبع: تهیه شده توسط اسکاپ بر اساس پاسخ های پرسشنامه های دریافتی

توافق نامه های دوجانبه مشارکت در حمل کالاها به تدریج حذف می شوند. دلیل این امر تا حدودی تغییر نظام های اقتصادی مبتنی بر برنامه ریزی متمرکز به نظام های اقتصادی بازارمدار می باشد. گرایشات موجود در سیاستهای بین المللی نیز مانعی در عقد توافق نامه های دوجانبه هستند. به عنوان مثال توافق نامه های دوجانبه انعقاد شده بین چین و تایلند شامل مشارکت در حمل کالا نمی شوند. اجرای توافق نامه های مشارکت در حمل کالاها بین کشورها بطور روزافزونی دشوارتر می شود زیرا سیاستهای آزادسازی اقتصادی به واردکنندگان و صادرکنندگان آزادی انتخاب شرکت حمل و نقل را می دهند. توافق نامه های دوجانبه ایی که کمترین حق را برای کشورهای توسعه یافته در رزرو کالا قائل هستند به لحاظ عملی تاثیری بر حمل و نقل بین المللی نخواهد گذاشت، زیرا این کشورها از توان کافی در حمل و نقل کالاهای موجود برخوردار نیستند.

دستورالعمل اجرایی سازمان ملل متحد برای جوامع کشتیرانی لاینر

بنا به درخواست جامعه کشتیرانی بین المللی در اوایل دهه ۱۹۷۰ و در زمانی که کشورهای این جامعه به ویژه کشورهای در حال توسعه در خصوص وجود یک دستورالعمل اجرایی برای جوامع کشتیرانی لاینر اتفاق نظر داشتند، آنکتاب اقدام به تدوین دستورالعمل اجرایی سازمان ملل متحد برای این جوامع کرد.

در زیر مروری از نحوه تأسیس و عملکرد جوامع کشتیرانی لاینر ارائه شده است:

- ۱۹۰۹: دولت انگلستان اقدام به تأسیس یک کمیسیون سلطنتی برای گروه های مختلف

کشتیرانی کرد.

- ۱۹۱۳: دولت آمریکا کمیته آلکساندر را تشکیل داد و سه سال بعد قانون کشتیرانی آمریکا را به

تصویب رساند. این قانون، جوامع کشتیرانی لاینر را از قوانین ضد تراست معاف کرد

اما مقررات جداگانه ایی را برای کنترل این جوامع در نظر گرفت. جوامع کشتیرانی

فعال در داخل و خارج آمریکا، جوامعی باز هستند و هر یک از خطوط کشتیرانی

دیگری که از توانایی لازم در حمل کالاها برخوردار باشد می تواند به این جوامع بپیوندد.

- ۱۹۷۰: کمیته کشتیرانی روچدیل انگلستان عملکرد جوامع کشتیرانی لاینر را مورد بررسی قرار داد، اما هیچ اقدامی برای کنترل آنها انجام نداد.

- ۱۹۷۱: انجمن ملی مالکان کشتی های ژاپن و اروپا دستورالعمل اجرایی CENSA CODE را برای جوامع کشتیرانی لاینر تدوین کردند، اما کشورهای در حال توسعه این دستورالعمل را ناکافی دانستند و آن را نپذیرفتند.

با توجه به این پیشینه بود که آنکتاد سند چندجانبه ای را برای کمک به کشورهای در حال توسعه به منظور فعالیت در حمل و نقل کالاهایی که در استیلای جوامع کشتیرانی لاینر بود، تهیه کرد. در ۱۹۷۴ این دستورالعمل اجرایی برای تصویب ارائه شد. هفتاد و دو کشور رای مثبت، هفت کشور رأی منفی و پنج کشور رأی ممتنع دادند.

این دستورالعمل شامل اصول زیر می باشد:

- کشورها از حق عضویت در جوامع کشتیرانی لاینر برای انجام تجارت خارجی کشور خود برخوردارند.

- شرکای تجاری از حق مشارکت در حمل و نقل چنین کالاهایی بطور مساوی با خطوط کشتیرانی برخوردارند^۱.

- لازم است که با این کشورها به عنوان اعضای واقعی جوامع کشتیرانی در مراحل تصمیم گیری برخورد شود.

^۱ - ماده ۲ دستورعمل اجرایی سازمان ملل متحد:

(الف) مجموعه خطوط کشتیرانی ملی دو کشوری که کالاهای خارجی آنها را جوامع کشتیرانی لاینر حمل می کنند از حق یکسانی در حمل کالاهای خارجی مشترک خود برخوردارند.

(ب) در صورت وجود خطوط کشتیرانی ثالث، این خطوط از حق حمل درصد قابل توجهی از کالاها به عنوان مثال ۲۰ درصد) برخوردارند.

- سازمانهای حمل و نقل از حق مشورت کامل با اعضای جوامع کشتیرانی در خصوص کلیه مسائل مشترک و دولتها از حق شرکت در این جلسات مشاوره برخوردارند.

- مجموعه ایی از معیارهایی برای تعیین نرخ کرایه بار از جمله هزینه های اضافی بندری و ارزی و همچنین رویه ایی برای هزینه های اضافی و افزایش عمومی نرخ کرایه بار در نظر گرفته شده است.

- مجموعه ایی از اصول و شیوه های حل اختلافات بین المللی ناشی از اجرای این دستور عمل در نظر گرفته شده است.

دستور عمل اجرایی سازمان ملل متحد در زمانی تصویب شد که مسیرهای اصلی کشتیرانی تحت استیلای جوامع کشتیرانی لاینر بود و آنها بدون هیچ چارچوب مشترکی فعالیت می کردند. هنگامیکه این دستور عمل در آوریل ۱۹۸۳ به اجرا درآمد، شرایط تغییر کرده بود. این جوامع موقعیت انحصاری مطلق خود را از دست داده بودند و خطوط کشتیرانی غیر عضو نیز به تدریج حضور خود را تثبیت می کردند.

با این حال پیرو ماده ۵۲ دستور عمل اجرایی کشتیرانی لاینر در اول مه ۱۹۸۸ کنفرانسی به منظور بررسی این دستور عمل برگزار شد و در مه و ژوئن ۱۹۹۱ جلسه دیگری تشکیل شد و اعتبار این دستور عمل برای ۷۵ کشور عضو قراردادی آن به عنوان یک سند حقوقی بین المللی برای نظارت بر فعالیت جوامع کشتیرانی لاینر با توجه به مشکلات و نیازهای ویژه کشورهای در حال توسعه به اتفاق آرا به رسمیت شناخته شد.

در سالهای میانی بعد از برگزاری آخرین کنفرانس بررسی دستور عمل یاد شده، بازار کشتیرانی لاینرها با تغییرات ساختاری بیشتری روبرو بوده است که مانع از اجرای کنوانسیون سازمان ملل شده اند. این تغییرات با توجه به وقایع زیر بوده است:

- کانتینری کردن کالاها راه را برای فعالیت عظیم و تهاجمی شرکتهای حمل و نقل مستقل در بازارهای کشتیرانی لاینر هموار کرد. این شرکتهای بخش عظیمی از تجارت کالاها را در مسیرهای اقیانوسی عمده به دست آورده اند.

- کشورهای در حال توسعه که کنوانسیون یاد شده برای آنها طرح ریزی شده بود. در ارائه خدمات کشتیرانی لاینر به صورت رقابتی حتی در مسیرهایی که خطوط کشتیرانی لاینر متعلق به جوامع، سهم قابل توجهی از کالاها را حمل می کردند، با مشکل روبرو شدند. به استثنای چند کشور که شامل چین، سنگاپور و کره و تا حدودی مالزی می شود، بخش عظیمی از سرمایه، فن آوری و تخصصهای مدیریتی لازم، در خدمات کشتیرانی کانتینری در مسیرهای عمده ایی به کار گرفته شده است که دور از دسترسی خطوط کشتیرانی کشورهای در حال توسعه می باشد.

- رقابت شدید روز افزون بین المللی مشکلات خطوط کشتیرانی کشورهای در حال توسعه را تشدید کرده است.

یافته های بدست آمده در بررسی اسکاپ نشان می دهد که بعضی از کشورهای در حال توسعه همچنان به سیاست رزرو کالا در حوزه کشتیرانی لاینرها ادامه می دهند و این سیاستهای خود را بر پایه دستور عمل خطوط کشتیرانی لاینر توجیه می کنند.

سیاست ترجیح کالاها و کالاهای تأمین شده از سوی دولت

در برخی از کشورها ناوگان های ملی آن کشورها برای حمل کالاهای تأمین شده از سوی دولت در ارجحیت قرار می گیرند. معمولاً ناوگان های ملی در وهله نخست از حق عدم پذیرش این کالاها برخوردارند و سپس نوبت به کشتی های تحت پرچم کشورهای خارجی می رسد که به آنها اجازه حمل این کالاها تحت یک سند اعراض از حق برای کشتی های تحت پرچم کشورهای خارجی به ثبت رسیده در سازمان دریایی کشور مربوطه داده می شود.

کالاهای تأمین شده توسط دولت معمولاً شامل کالاهای زیر هستند:

- قطعات و تجهیزات نظامی
- کالاهای مربوط به پروژه های سرمایه گذاری شده دولت
- کالاهای تولید شده با وام دولتی

- کالاهای تولید شده توسط موسسات و شرکتهای دولتی (موسسات تجاری دولتی)

- کالاهای امدادی

وضعیت کشورها

کشورهای دریایی توسعه یافته

اقتصاد آمریکا از مزیت حمل کالاهای وارداتی و صادراتی خود توسط کشتی های خارجی بهره می برد که هزینه های آنها کمتر از کشتی های تحت پرچم آمریکا می باشد. اما همانطور که در فصل ۲ شرح داده شد آمریکا حمل کالاهای دولتی خود را از جمله کلیه کالاهای امدادی، کالاهای مرتبط با پروژه های سرمایه گذاری شده توسط بانک واردات و صادرات آمریکا (EXIM) و صادرات نفت آلاسکا را به کشتی های خود اختصاص داده است.

این اقدام در میان کشورهای دریایی توسعه یافته ایجاد نگرانی کرده است. گروه خدمات مشاوره ایی کشتیرانی^۲ مراتب نگرانی خود را از به کارگیری سیاست جدید رزرو کالا به عنوان اقدامی در تضاد با روند جهانی آزادسازی کشتیرانی اعلام کرده است.

این گروه وظیفه دارد که به منظور بررسی مشکلات ناشی از اقدامات محدودکننده و یا تبعیض آمیز کشورهای غیر عضو جلساتی را برای مشورت و مذاکره بین اعضای خود برگزار کند و شرایط مناسبی را برای آزادسازی بازارهای کشتیرانی لاینر فراهم آورد. این گروه همچنین مستمراً مذاکراتی را با شرکتهای حمل و نقل ژاپن و اروپا و شورای شرکتهای حمل و نقل اروپا انجام می دهد.

^۲ - کشورهایی که از اعضای قراردادی گروه خدمات مشاوره ایی کشتیرانی هستند، عبارتند از: بلژیک، دانمارک، فنلاند، فرانسه، آلمان، یونان، ایتالیا، ژاپن، هلند، نروژ، پرتغال، اسپانیا، سوئد، انگلستان و اتحادیه اروپا.

کشورهای صنعتی شده جدید

در گذشته کره از سیاست تخصیص کالاها برای حمل کالاهای فله و سیستم اسقاط حق کالاهای کشتی های لاینر استفاده می کرد که به رشد ناوگانهای این کشور کمک شایانی کرد. حمل کالاهایی که در وهله نخست به کشتی های تحت پرچم کره تخصیص داده می شدند عبارت بودند از کالاهای وارداتی شامل کالاهای یخچالی، ذغال سنگ، سنگ آهن، LNG، غلات، نفت خام، مواد خام برای کودها و مواد پتروشیمی و کالاهای صادراتی که شامل سیمان و فولاد بود. اما دولت کره در ۱۹۹۵ سیستم اسقاط حق را پیش از پذیرش این کشور در سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی در ۱۹۹۶ لغو کرد. کره بتدریج تعداد کالاهای اختصاصی را به سه نوع کالا (نفت خام، سنگ آهن و LNG) کاهش داده است و تا پایان ۱۹۹۸ این کالاها نیز از سیستم تخصیص کالاها خارج خواهند شد.

دسترسی به بازار: منطقه اسکاپ

کشورهای در حال توسعه منطقه اسکاپ به اهمیت دسترسی آزادانه به خطوط کشتیرانی خارجی برای حمل کالاهای صادراتی کشورهای خود واقفند. این کشورها همچنین از مزیت خدمات رقابتی کشتیرانی در تجارت خود و ضرورت پیروی از گرایشات موجود در آزادسازی خدمات تجاری آگاه هستند.

در گزیده های زیر که از گزارشات کارشناسان هندی و چینی برگرفته شده اند، گرایشات این کشورها در اتخاذ سیاستهای کشتیرانی خود بر شمرده شده است:

دسترسی به بازار - هند

دولت هند شروط مربوط به تخصیص کالاها را بر اساس طرح های دو جانبه حمل کالا و شروط مربوط به مشارکت در حمل کالاها را بر اساس دستور عمل اجرایی سازمان ملل متحد برای جوامع کشتیرانی لاینر تعیین کرده است که فراتر از شروط سازمان تجارت جهانی برای دسترسی به بازارهای کشتیرانی می باشند. در واقع تعداد توافق نامه های مشارکت در حمل کالاها اندک است و در حال حاضر حتی این توافق نامه ها نیز با توجه به شرایط تجارت آزاد قابلیت اجرایی خود را از دست داده اند. نبود یک سیستم متمرکز تخصیص کالا منجر به آزادی عمل شرکتهای حمل و نقل دریایی در عملیات کشتیرانی شده است. صادرکنندگان و واردکنندگان هند نیز در نبود یک مجوز قانونی برای دولت هند از آزادی عمل در انتخاب خطوط کشتیرانی برای رزرو ۴۰ درصد از کالاها برای کشتی های داخلی بر اساس دستور عمل اجرایی سازمان ملل متحد برای جوامع کشتیرانی لاینر برخوردارند.

دسترسی به بازار - چین

سیاستهای تخصیص کالا در چین دو وجه داشته است. در دوره رواج اقتصاد برنامه ریزی شده در چین دولت این کشور از طریق برخی اقدامات اجرایی ارسال کننده های کالاها را به استفاده از شرکت های حمل و نقل داخلی ترغیب می کرد. توافق نامه های دو جانبه دریایی نیز که با چند کشور منعقد شده بود شامل شروطی برای مشارکت در حمل کالاها بود. این دو سیاست شمایی از سیاست کشتیرانی این کشور در عرصه بین الملل بود و بر اساس فرمول ۲۰:۴۰:۴۰ مندرج در دستور عمل اجرایی سازمان ملل متحد برای جوامع کشتیرانی لاینر بود.

از اواسط دهه ۱۹۸۰، اصلاحاتی در خدمات کشتیرانی چین به تدریج آغاز شد. در ۱۹۸۴ طبق تصمیم شورای دولت، فرمان ایجاد اصلاحات در نظام اداری بخش کشتیرانی صادر شد. این اقدامات اصلاحی متمرکز بر انعطاف پذیر کردن شیوه های خشک اداری در حمل و نقل کالا و

رقابتي کردن بخش کشتيراني بودند.

در ۱۹۸۸ اقدام اصلاحي مهم ديگري اتخاذ شد که درهاي بازار حمل و نقل کالاهای چين را به روی جهان گشود. طبق اين اقدام، دولت ديگر نمی توانست حمل و نقل کالاهای داخلی و خارجی را به هيچ یک از شرکت های باربري دریایی داخلی و خارجی اختصاص دهد. همچنين دولت ديگر نمی توانست با اتخاذ یک سری اقدامات اجرائی، کشتی های داخلی را مجبور به حمل حجم معینی از کالاها بنماید. شرکتهای باربري دریایی و مالکان کالاها در ارتباط مستقيم با یکدیگر برای حمل کالاها بر اساس اصول تجاری متداول ترغيب شدند. در نتیجه چين کلیه شیوه های تخصیص و ترجیح کالاها را لغو کرد.

در مورد توافق نامه های دوجانبه که در چين تعداد آنها به ۵۱ توافق نامه می رسد، شش توافق نامه مربوط به مشارکت در حمل کالا می شود.

پیش بینی می شود که توافق نامه های مشارکت در حمل کالا نیز به تدریج در زمان مقتضی برچیده شوند، همانطور که توافق نامه مشارکت در حمل کالا بین چين و تایلند طی مذاکرات دوجانبه ۱۹۹۷ لغو شد.

شیوه های ترجیحی ابزار قدرتمندی هستند زیرا با کاهش یا حذف کامل کشتی های کشورهای ديگر از فعالیت در تجارت خارجی کشور مربوطه، آنها را در وضعیت نامطلوبی قرار می دهد. اگر چه چين شیوه ایی می تواند در کوتاه مدت کمک به توسعه ناوگان ملی کند اما به علت افزایش هزینه حمل و نقل و ایجاد خدمات کشتيراني ناکارآمد و انعطاف پذیر ناشی از نبود رقابت تأثیری مخرب بر اقتصاد کشور خواهد گذاشت.

شرایط رقابتي موجود در حوزه کشتيراني حتی شرکتهای باربري دریایی را که تحت پرچم کشور خود فعالیت می کنند به هماهنگی نرخ های خود با رقبای خارجی واداشته است. ارسال کنندگان کالا که از نرخ های رایج حمل بار باخبرند از شرکتهای باربري دریایی کشور خود

که تحت پرچم ملی فعالیت می کنند، نرخ های مشابه ایی را مطالبه می کنند، زیرا آنها نیز بدنبال ارائه نرخ های رقابتی برای کالاهای خود در بازارهای جهانی هستند.

در صورتیکه ناوگان ملی در عرصه بین المللی ماهیتی رقابتی داشته باشد، نیروهای بازار به نحوی عمل خواهند کرد که متضمن حمایت تجارت کشور از آن باشند. اما چنانچه ناوگان ملی در عرصه بین المللی خصلتی رقابتی نداشته باشد، آنگاه سیاستی که حمل کالاها را توسط کشتی های داخلی اجباری می سازد، تأثیری مخرب بر قابلیت رقابتی تجارت کشور خواهد گذاشت. بهره اقتصادی که ناشی از سیاست رزرو کالا باشد لازم است که در برابر این عواقب غیر قابل رویت سنجیده شود.

کشورهای در حال توسعه در منطقه اسکاپ

در پاکستان شرکتهای باربری دریایی که تحت پرچم کشور خود فعالیت می کنند از حق اولیه عدم پذیرش حمل مواد خام برای شرکت ملی فولاد پاکستان و حمل کالاهای مربوط به پروژه های دولتی برخوردارند. اما کارخانجات دولتی تولید فولاد می توانند در صورت در دسترس نبودن کشتی های تحت پرچم کشور خود با شرکتهای باربری خارجی قرارداد ببندند. ویتنام در نظر دارد که اندازه ناوگان خود را افزایش دهد و سیاست رزرو کالا را که به عنوان نمونه شامل ۲۰ درصد از حمل نفت خام می شود، حفظ نماید. افزون بر این کالاهای غیر نظامی دولتی نیز مشمول سیاستهای ترجیحی می شوند.

اجرای برنامه های ترجیح یا رزرو کالاها

برنامه های ترجیح یا رزرو کالاها به طرق مختلفی در کشورها به اجرا در آمده اند که عبارتند

از:

الف- سیستم متمرکز رزرو کالا که به دولت حق تخصیص حمل کالا را توسط کشتی های تحت پرچم ملی می دهد. قابلیت اجرایی این برنامه از طریق وضع قوانین و یا فرامین اجرایی

می باشد. برنامه رزرو کالا لازم است که توسط یک نهاد دولتی مجزا (اداره رزرو کالا یا اداره حمل کالا) و یا یک سازمان دولتی اجرا شود.

ب- شرایط تجارت - کشورها می توانند با اتخاذ سیاستی صادرکنندگان را به فروش کالا بر اساس قیمت کالا به اضافه حق بیمه و هزینه حمل (CIF) و قیمت کالا به اضافه هزینه حمل (C & F) و واردکنندگان را به خرید کالا بر اساس بهای کالا به علاوه هزینه حمل تا داخل کشتی (FOB) ترغیب کنند. این برنامه در کل حق انتخاب کشتی را به خریدار یا فروشنده محلی انتقال می دهد و دولت را قادر می سازد که تجار را به تخصیص این کالاها برای حمل توسط کشتی های داخلی ترغیب سازد. این طرح از طریق وضع قوانین جدید یا فرامین اجرایی قابل اجرا می باشد. در خصوص شرایط تجارت، سیاست فوق دولت را قادر می سازد تا برنامه های تخصیص کالاها را در زمینه صادرات و واردات کالاها نیز تعمیم دهد.

آژانس های دولتی در میانمار و خریداران نفت خام در هند واردات خود را بر اساس FOB انجام می دهند تا به این وسیله اجرای سیاستهای رزرو کالا را آسانتر سازند.

شرایط تجارت موضوعی است که در مذاکره خریدار و فروشنده مشخص می شود و معمولاً به موقعیت چانه زنی طرفین بستگی دارد. این سؤال که آیا یک کالا باید بر اساس FOB یا C&F خریداری یا فروخته شود بستگی به طرفی دارد که رقابتی ترین نرخ های حمل بار را کسب می کند.

ج- قرارداد کرایه کشتی و قراردادهای دراز مدت

قرارداد کرایه کشتی اساساً یک توافق نامه دراز مدت برای حمل حجم معینی از کالاهای غیرلابری بین دو بندر در مدت زمان معین می باشد.

این نوع از قرارداد برای تضمین حمل پایدار مقادیر عظیمی از کالاهای اساسی نظیر سنگ آهن و ذغال سنگ و برای حمل مواد لازم به منظور ساخت یک کارخانه در منطقه ایی دور می باشد.

در کره دولت این کشور ارسال کنندگان کالا و شرکتهای کشتیرانی را که نیاز به حمل پایدار مقادیر عظیمی از کالاهای فله دارند به انعقاد قراردادهای درازمدت ترغیب کرده است. در چنین حالتی هزینه حمل معمولاً بر اساس هزینه واقعی حمل کالا به اضافه میزان مشخصی از سود توافق شده بین صاحب کالا و شرکت حمل و نقل تعیین می شود.

چنین سیاستی به صاحبان کشتی های داخلی در ساخت کشتی های جدید بدون نگرانی از موجود بودن کالا برای حمل کمک می کند. ارسال کنندگان کالاها نیز از استفاده از کشتی های جدید مجهز به فن آوری پیشرفته برای حمل کالاهای خود بر اساس نرخ های ثابت در یک دوره زمانی طولانی مطمئن خواهند شد. طول مدت قرارداد معمولاً حدود ده سال است. خطوط کشتیرانی که در حمل و نقل LNG فعال می باشند معمولاً تمایل بسیار اندکی به ارائه سفارش های جدید برای هزینه تانکرهای LNG دارند که هزینه ساخت کشتی آنها بالغ بر یکصد میلیون دلار آمریکا است، مگر آنکه قرارداد به صورت درازمدت و با پشتیبانی مالی دولت باشد.

دیگر اقدامات مناسب کشتی های تحت پرچم ملی

نظام های قیمت گذاری تبعیضی می توانند شامل عوارض بندری، هزینه های راهنمایی کشتی ها و یا نوررسانی شوند که برای کشتی های تحت پرچم کشورهای خارجی تفاوت خواهند کرد. به عنوان مثال در ویتنام یک سیستم تعرفه ایی دوبرخی وجود دارد که به نفع ناوگان ملی است.

ارائه سوخت به کشتی های تحت پرچم ملی به قیمت پایین تر نوع دیگر سیاستهای ترجیحی است. همچنین اولویت در پهلوگیری و ارائه خدمات بندری به عنوان ابزاری کارآمد در حمایت از کشتی های تحت پرچم ملی هستند.

اقدامات حمایت گرایانه و دیگر اقدامات پشتیبانی: تجارت ساحلی و کابوتاژ (Cabotage)

کابوتاژ معمولاً به عنوان اختصاص حمل و نقل کالا در قلمروی یک کشور به بخش های حمل و نقل سطحی (زمینی و آبی) و هوایی و نیروی کار آن کشور تعریف می شود. اما عموماً بخش حمل و نقل آبی است که با این اصطلاح تداعی می شود و در واقع این اصطلاح بر گرفته از کلمه فرانسوی "caboter" به معنی ساحل است و یکی از متداولترین شیوه های حمایت گرایانه در حوزه کشتیرانی است.

در بسیاری از کشورهای جهان، کشتیرانی ساحلی آنها با هر درجه از اهمیت در سالیان بسیاری مختص ناوگانهای این کشورها بر اساس رویه کابوتاژ بوده است. تنها در سالیان اخیر بوده است که آزادسازی روزافزون تجارت جهانی در بخش خدمات کشتیرانی که با کاهش قابلیت رقابتی ناوگانهای دریایی کشورهای توسعه یافته همراه بوده است چنین سیاستهایی را به چالش طلبیده است.

سیاست کابوتاژ (کشتیرانی اختصاصی ساحلی) به طرق مختلفی اجرا می شود و لازم است که به عنوان اقدامی برای ممانعت از فعالیت کشتی ها و خدمه خارجی در تجارت ساحلی یک کشور در نظر گرفته شود.

اشکال مختلف کشتیرانی ساحلی

ایالات متحده آمریکا

یکی از بارزترین نمونه های کشتیرانی اختصاصی ساحلی در آمریکا مشاهده می شود. قانون جونز و دیگر قوانین مربوطه مقرر داشته اند که کشتی هایی که در حمل و نقل کالاها و مسافران بین بنادر آمریکا استفاده می شوند باید تحت مالکیت شهروندان آمریکایی، ساخت کارخانه های کشتی سازی آمریکا و با خدمه آمریکایی باشند.

استرالیا

اما درمقایسه با آمریکا قوانین دریایی استرالیا در مواردی که مربوط به تعیین خطوط کشتیرانی برای فعالیت در تجارت ساحلی این کشور می شوند، اشاره ای به پرچم کشتی ها، کشور سازنده کشتی ها و یا ملیت خدمه نکرده اند. تنها محدودیت موجود این است که کشتی هایی که قصد فعالیت در تجارت ساحلی این کشور را دارند لازم است که دارای گواهینامه صادره شده تحت قانون دریانوردی ۱۹۱۲ باشند.

در ۱۹۹۶، ۴۲ کشتی در ناوگان ساحلی استرالیا با ظرفیت بالغ بر ۲۰۰۰ تن فعالیت می کردند. چهار کشتی از مجموع این ۴۲ کشتی، خارج از استرالیا ثبت شده بودند (دو کشتی در بندر داگلاس و دو کشتی دیگر در برگن و سنت جونز)

گواهینامه ها تحت شرایط زیر صادر می شوند:

- مزد خدمه باید مطابق با سطح دستمزدها در استرالیا در زمان فعالیت کشتی در تجارت ساحلی باشد
- کشتی نباید هیچ گونه یارانه ایی از یک دولت خارجی دریافت کند
- (شرط عجیب!) در مواردی که کتابخانه ایی در کشتی در اختیار مسافران قرار می گیرد خدمه آن کشتی نیز می توانند در نبود کتابخانه جداگانه ایی برای خود از این کتابخانه استفاده کنند. این محدودیت که کلیه کشتی هایی که در حمل و نقل ساحلی فعالیت می کنند لازم است مزد خدمه خود را مطابق با سطح دستمزدها در استرالیا پرداخت کنند (که نسبتاً بالاتر از استانداردهای بین المللی است)، می تواند به میزان قابل توجهی نسبت هزینه به سود را که مربوط به استفاده از کشتی های خارجی می شود، کاهش دهد. پیامد این امر عدم تمایل کشتی های خارجی به فعالیت در حمل و نقل ساحلی خواهد بود که منجر به ایجاد شکل دیگری از حمل و نقل انحصاری ساحلی می شود.

زلاندنو

در مقایسه با دو کشور یاد شده، قوانین دریایی زلاندنو به کشتی های ترانزیت خارجی (که حامل کالاهای بین المللی به زلاندنو هستند) اجازه حمل کالاهای ساحلی را می دهد. اما قوانین مهاجرت این کشور که به دریانوردان خارجی اجازه کار در زلاندنو را به مدت ۲۸ روز می دهند، سبب شده اند که زمان توقف کشتی های خارجی در سواحل زلاندنو که به عنوان بخشی از سفر دریایی بین المللی آنها محسوب می شود، محدود باشد.

اتحادیه اروپا

از اول ژانویه ۱۹۹۳ اتحادیه اروپا سیاست کشتیرانی ساحلی مشترکی را اتخاذ کرد مبنی بر اینکه کشتی های هر یک از دولتهای عضو توسط دیگر دولتهای عضو به عنوان کشتی های ملی شناخته شوند. این آزادی حمل و نقل برای هر یک از دولتهای عضو فقط مشمول صاحبان کشتی های عضو اتحادیه اروپا می شود که کشتی های خود را در یکی از کشورهای عضو به ثبت رسانده باشند و تحت پرچم آن کشور فعالیت کنند، مشروط بر اینکه این کشتی ها از کلیه شروط مربوط به تجارت ساحلی در کشور عضو تبعیت کنند. با این حال این قانون یکایک دولتهای عضو را از لغو و یا تقویت قوانین کشتیرانی ساحلی خود منع نمی کند.

شروط مربوط به کشتیرانی ساحلی اتحادیه اروپا در قانون شماره ۳۵۷۷/۹۲/EEC مورخ هفتم دسامبر ۱۹۹۲ تصریح شده اند.

میزان و نوع خدمات کشتیرانی ساحلی در منطقه اسکاپ

نقش کشتیرانی ساحلی در زنجیره حمل و نقل هر کشور و همچنین دامنه گسترش کشتیرانی ساحلی به عنوان یک صنعت مستقل به شماری از عوامل نظیر وضعیت طبیعی، نوع و موقعیت منابع طبیعی و سطح رشد اقتصادی و وضعیت تأسیسات زیر ساختی منطقه مورد نظر بستگی

دارد. در جدول ۱-۵ میزان خدمات کشتیرانی ساحلی برخی از کشورهای اسکاپ، در آخرین سالی که آمار لازم موجود بوده است طبق گزارش این کشورها نشان داده شده است.

جدول ۱-۵: میزان خدمات کشتیرانی ساحلی در کشورهای انتخاب شده در منطقه اسکاپ

کشور	کالاهاى ساحلى (میلیون تن)
استرالیا	۴۷/۸
چین	۸۷۰
هند	۲۶/۵
اندونزی	۱۳۲/۹
ایران	۸
ژاپن	۵۴۹
جمهوری کره	۱۴۱
زلاند نو	۷
فیلیپین	۷۱/۵
ویتنام	۲/۳

منبع: جدول فوق بر اساس پاسخ به پرسشنامه های اسکاپ مطابق با آخرین آمار موجود پیش از ۱۹۹۸ تهیه شده است.

کشورهای مجمع الجزایری مانند اندونزی و فیلیپین به کشتیرانی ساحلی برای ارائه خدمات ضروری به جوامع بسیار بزرگ خود، به شدت وابسته هستند و هیچ شیوه حمل و نقل دیگری نمی تواند به کارآمدی کشتیرانی ساحلی این کشورها باشد. کشتیرانی ساحلی در این کشورها برای حمل مسافران و کالاها بسیار ضروری می باشد. در ۱۹۹۶، در حمل و نقل ساحلی فیلیپین ۴۰ میلیون مسافر جابجا شدند.

اگر چه استرالیا از نعمت منابع طبیعی بسیار زیادی برای تولید فولاد برخوردار است، اما بیشتر ذغال سنگ آن در کرانه شرقی و سنگ آهن آن در کرانه غربی این کشور قرار دارد که هزاران کیلومتر از یکدیگر دور هستند. کشتیرانی ساحلی تنها شیوه مقرون به صرفه برای به هم رساندن

مقادیر عظیمی از این دو محموله در کارخانه های تولید فولاد استرالیا واقع در کرانه شرقی این کشور می باشد. کالاهای فله خشک به صورت سنگ آهن، ذغال سنگ و بوکسیت، حدود ۶۰ درصد از کالاهای ساحلی استرالیا را تشکیل می دهند.

کالاهای ساحلی هند نیز عمدتاً به صورت فله هستند، اگر چه در دهه ۱۹۶۰ میزان حمل کالاهای عمومی مانند غلات، چای و جوت بسیار زیاد بود، اما احتمالاً به علت توسعه خدمات حمل و نقل زمینی کارآمدتر، حمل این کالاها از طریق دریا کاهش قابل توجهی یافته است.

ماهیت به شدت صنعتی نظام اقتصادی جمهوری کره در حجم خدمات کشتیرانی ساحلی بسیار بالای این کشور تأثیر گذاشته است و ۴۰ درصد از نفت، ۳۳ درصد از سنگ آهن و ۱۲ درصد از سیمان این کشور از طریق حمل و نقل ساحلی جابجا می شود.

یکی از مشخصه های حمل و نقل در ژاپن این است که اگر چه این کشور از نظر حجم خدمات کشتیرانی ساحلی با میزان ۵۴۹ میلیون تن در مقام دوم منطقه قرار داشت، اما این میزان فقط مربوط به ۸ درصد از کل حجم کالای جابجا شده (بر حسب تن) در سیستم حمل و نقل داخلی ژاپن می شد. با این حال اگر ملاک محاسبه بر حسب تن - کیلومتر باشد، ۴۳ درصد از مجموع خدمات حمل و نقل به کشتیرانی ساحلی تعلق می گیرد. به عبارتی این میزان نشان می دهد که بخش اعظمی از کالاهایی که در حمل و نقل زمینی جابجا می شوند فقط مربوط به مسافت های کوتاه می شوند.

کشتیرانی ساحلی در کشورهای منطقه اسکاپ بسیار متداول است، در جدول ۲-۵ فهرستی از کشورهایی که استفاده از این شیوه را در کشور خود تأیید کرده اند، ارائه شده است:

جدول ۲-۵: محدودیت های تجارت ساحلی در کشورهای منطقه اسکاپ

اجازه فعالیت به کشتی های خارجی	محدودیت:		کشور
	دیگر کشتی ها	کشتی های به ثبت رسیده	
بلی	بلی (۱)	بلی	استرالیا
بلی		بلی	بنگلادش
آماري موجود نیست		بلی	چین
بلی		بلی	هند
آماري موجود نیست		بلی	اندونزی
آماري موجود نیست		بلی	ایران
بلی		بلی	ژاپن
آماري موجود نیست		بلی	جمهوری کره
بلی		بلی	مالزی
آماري موجود نیست		بلی	میانمار
بلی		تا حدودی (۲)	زلاند نو
آماري موجود نیست	بلی (۳)		پاکستان

(۱) محدود به کشتی هایی که دارای گواهینامه های تجارت ساحلی هستند و باید میزان مزد آنها به خدمه برابر با سطح مزدها در استرالیا باشد.

(۲) به استثنای کشتی های بین المللی که در ترانزیت کالا فعال هستند و کشتی هایی که به صورت در بست به کارگزاران زلاندنو اجازه داده شده اند.

(۳) تجارت ساحلی محدود به کشتی های دارای گواهینامه با پرچم پاکستان می شود که در دریافت مجوز در ارجحیت قرار می گیرند.

مقررات محدودکننده

مقررات مربوط به مهاجرت، استخدام، گمرک و مالیات در هر کشوری می تواند بر توانایی یا جذب کشتی ها و خدمه خارجی برای فعالیت در سواحل آن کشور تأثیر بگذارد.

قوانین مهاجرتی و استخدامی هر کشوری معمولاً شامل موادی مربوط به محدودیت شغلی کارگزاران خارجی و یا دوره زمانی مجاز برای اشتغال آنها و یا تعیین نرخ مزدهای پرداختی می شوند.

طبق قوانین گمرکی یک کشور نیز ممکن است با یک کشتی خارجی که در حمل و نقل ساحلی فعالیت می کند به مشابه یک کالای وارداتی رفتار شود و مشمول عوارض گمرکی شناخته شود.

طبق قوانین مالیاتی یک کشور دیگر نیز ممکن است درآمدها یا مزدهای دریافتی مرتبط با فعالیت در سواحل آن کشور مشمول پرداخت مالیات بازرگانی شوند و یا کشتی ها مشمول پرداخت مالیاتهای غیرمستقیم محلی مانند مالیات غیر مستقیم سوخت مصرفی شوند.

هر یک از این قوانین یا مجموع این قوانین می تواند مانعی در برابر فعالیت کشتی های خارجی در حمل و نقل ساحلی باشند.

اجازه فعالیت به کشتی های خارجی در حمل و نقل ساحلی

در کشتیرانی اختصاصی ساحلی کشورها، استفاده از کشتی های خارجی برای فعالیت در حمل و نقل ساحلی تحت شرایط خاصی، رویه ایی نامعلوم نمی باشد، به ویژه در مواردی که به کشتی های تخصصی (heavy lift) نیاز است و یا کشتی های ناوگان ملی در دسترس نیستند و یا مناسب عملیات مورد نظر در بخش حمل و نقل ساحلی نمی باشند.

به عنوان نمونه قانون دریانوردی استرالیا (۱۹۱۲) به کشتی های بدون گواهینامه، اجازه حمل کالاهای ساحلی را تحت مجوزهای مسافرتی برای یک یا بیش از یکبار استفاده می دهد در شرایطی که:

- هیچ کشتی گواهینامه داری برای خدمات مورد نظر در دسترس نباشد.
 - خدماتی که توسط کشتی گواهینامه دار ارائه می شود مناسب نیازهای بندر مربوطه نباشد.
 - وزیر راه و ترابری استفاده از کشتی های بدون گواهینامه را برای فعالیت در حمل و نقل ساحلی مناسب منافع عمومی بداند.
- در سال ۹۷-۱۹۹۶، ۵۷۱ مجوز مسافرتی برای یکبار استفاده کشتی های بدون گواهینامه صادر شد که بیش از ۴ میلیون تن کالای ساحلی استرالیا (حدود ده درصد از میزان کل خدمات کشتیرانی ساحلی استرالیا) را حمل کردند.

اختلاف نظر در خصوص کشتیرانی اختصاصی ساحلی

بحث های شدیدی در مورد حفظ یا حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی در کشورهای توسعه یافته که هزینه کشتیرانی ملی آنها در مقایسه با ناوگانهای تجاری بالا می باشد و ارسال کنندگان کالاهای این کشورها نیز می توانند از مزیت اقتصادی دسترسی به خدمات کشتیرانی ارزانتر بهره مند شوند، وجود دارد. این بحث ها به ویژه در کشورهایی مانند آمریکا و استرالیا به جدیت دنبال می شوند که از خطوط کشتیرانی ساحلی بزرگی برخوردارند و حمل و نقل ساحلی آنها بسیار فعال می باشد.

در آمریکا اختلاف نظر در مورد قانون جونز به حدی است که دو گروه با نفوذ برای ارائه نقطه نظرات خود برای دفاع از حفظ یا حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی تشکیل شده اند که به ترتیب عبارتند از: هیئت بررسی کشتیرانی اختصاصی ساحلی و گروه ائتلافی اصلاح قانون جونز. این مسائل منجر به یک بحث عمومی گسترده و مستدلی شده است که در اینترنت برای اطلاع عموم در دسترس قرار گرفته است.^۳ از بسیاری از بحث هایی که در این مورد وجود دارند، می توان برای کشورهای دیگری استفاده کرد که در کشتیرانی ساحلی فعالیت دارند.

^۳ - آدرس اینترنت:

<<http://www.lexitech.com/jarc/examples.htm>>

<<http://www.mctf.com/jonesact.htm>>

ضروری است که کشورهایی که سیاستهای کشتیرانی ساحلی و برنامه های نظارتی خود را بررسی می کنند به کل عوامل مربوط به بخش کشتیرانی ساحلی خاص خود و گزینه های موجود توجه کنند.

سیاستگذاران لازم است در نظر داشته باشند که ورود کشتی های خارجی به سواحل کشورها در دو سطح مختلف می تواند باشد: از طریق حضور درازمدت در ساحل کشور مربوطه به عنوان یک منبع ساحلی اختصاصی و یا از طریق تجارت متقابل در سفرهای بین المللی. به همین ترتیب نیز تأثیر رفع محدودیت در کشتیرانی اختصاصی ساحلی در بخش های کشتیرانی مختلف متفاوت خواهد بود و لازم است که میزان تأثیر پذیری یکایک این بخش ها از این اقدام سنجیده شود. این بخش ها عبارتند از:

- کشتیرانی ساحلی لاینرها

- کشتیرانی اختصاصی برای حمل فله ها (که غالباً در مالکیت ارسال کنندگان کالاها هستند).

- کشتیرانی آزاد و خدمات کاربری عمومی

در پیوست (۱) این کتاب به موارد مختلف مرتبط با بررسی کشتیرانی اختصاصی ساحلی بطور کاملتری پرداخته خواهد شد.

تحولات انجام شده در کشتیرانی اختصاصی ساحلی

اگر چه بحث های زیادی در سطح بین المللی در ارتباط با مزایای کشتیرانی اختصاصی ساحلی به ویژه در دانمارک، زلاندنو و آمریکا شده است، اما هنوز این بحث ها منجر به رفع محدودیت قابل توجهی در شیوه های کشتیرانی اختصاصی ساحلی کشورهایی نشده اند که صنعت کشتیرانی ساحلی فعالی دارند. چند کشوری نیز که در آنها از شیوه کشتیرانی اختصاصی ساحلی استفاده نمی شود - مانند انگلستان و بلژیک - در کل، فعالیت کشتیرانی ساحلی قابل توجهی ندارند.

زلاندنو یکی از کشورهای است که تا حدودی اقدام به رفع محدودیت در بخش کشتیرانی ساحلی خود کرده است و به کشتی های خارجی ترانزیت اجازه داده است که برای حمل کالا بین بنادر این کشور تردد کنند. اما با وجود این اقدامات هنوز بخش بیشتر خدمات کشتیرانی ساحل زلاندنو به کشتی های ثبت شده یا تحت کنترل این کشور اختصاص دارد.

دولت استرالیا که یکی از سیاستهای آن حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی می باشد در ۱۹۹۶ "گروه اصلاح کشتیرانی" را تعیین کرد که از جمله اهداف آن بررسی راه های حذف کشتیرانی اختصاصی بود. در گزارش این گروه که در مارس ۱۹۹۷ تکمیل شد، روشی برای انجام اصلاحات در کشتیرانی پیشنهاد شد که شامل اعمال فشار به ناوگان ملی برای فعالیت رقابت آمیز از طریق حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی بود. اما دولت این کشور هنوز اقدامی در خصوص این گزارش انجام نداده است.

اگر چه برخی کشورها به دنبال حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی هستند، اما کانادا در مسیر دیگری قدم گذاشته است و با تأیید این شیوه از میزان رقابت خارجی در این حوزه کاسته است. در اواخر ۱۹۹۲ کانادا قانونی را به اجرا گذاشت که به شیوه های موجود رسمیت بخشید و تجارت ساحلی این کشور را مختص کشتی های ثبت شده یا ساخته شده در کانادا کرد. همان قانون، کشتی های کشورهای مشترک المنافع انگلستان را از حق فعالیت در کشتیرانی ساحلی کانادا منع کرد.

در مالزی دولت این کشور در بخشی از قوانین بین المللی خود اقدام به حذف سیاست کشتیرانی اختصاصی ساحلی در مسیر بین پورت کلانگ و بندر پنانگ کرده است تا خطوط کشتیرانی خارجی بتوانند کالاهای خود را بین این دو بندر حمل کنند. این اقدام به خطوط کشتیرانی اجازه حمل ترانزیت کالا در بنادر محلی را می دهد.

جدا از استرالیا و زلاندنو فقط یک کشور دیگر است که به نظر می رسد مشغول بررسی سیاست کشتیرانی ساحلی موجود خود و رفع محدودیت در این بخش می باشد. این کشور،

فیلیپین است که به تدریج از دهه ۱۹۹۰ مبادرت به رفع نظارت دولت از بخش کشتیرانی ساحلی کرده است و در نظر دارد که اقداماتی را برای رفع محدودیت های موجود در این بخش انجام دهد.

خدمات کشتیرانی ساحلی: هند

تا دهه ۱۹۶۰ حمل کالاهای عمومی نظیر غلات، کود، جوت، قلع و غیره بخش قابل توجهی از تجارت ساحلی هند را تشکیل داده بود. اما از آن هنگام به بعد تجارت این کالاها روند نزولی پیموده و حذف شده است.

امروزه کالاهای فله ای که در حمل و نقل ساحلی جایجا می شوند عبارتند از: ذغال سنگ (۹ میلیون تن). تفاله کوره، سیمان، سنگ آهن، نفت خام (۱۲ میلیون تن) و فرآورده های نفتی (۴/۵ میلیون تن).

در پایان ۱۹۹۷ ناوگان ساحلی هند مرکب از ۱۱۲ کشتی با ظرفیت ۵۵۴/۲۲۶ تن بود. افزون بر این، ۱۲۱ کشتی دیگر با ظرفیت کمتر از ۱۰۰۰ تن در حال فعالیت هستند. دلایل رشد آهسته تجارت ساحلی عبارتند از: تشریفات گمرکی دست و پا گیر، وجود پرسنل مازاد در کشتی ها، نبود تأسیسات زیر ساختی، رقابت با حمل و نقل جاده ایی با کامیونهای که سوخت گازوئیل آنها مشمول یارانه دولتی بسیار بالایی است.

خدمات کشتیرانی ساحلی: چین

هم اکنون چین با ۸۷۰ میلیون تن کالایی که در کشتی های ساحلی این کشور حمل می شود بالاترین تجارت ساحلی را در منطقه اسکاپ دارد. تا پایان ۱۹۹۷ ناوگان کشتیرانی تجاری ساحلی چین شامل ۳۲۰ هزار کشتی با ظرفیت ۳۰ میلیون تن م یشد که برای آنها گواهینامه های حمل و نقل تجاری برای فعالیت در حمل و نقل داخلی و تردد در آبراهه های داخلی صادر شده بود.

پیش شرط فعالیت در تجارت ساحلی چین کسب گواهینامه ایی برای شرکت کشتیرانی و گواهینامه ایی دیگر برای کشتی است که بر اساس مقررات سازمان حمل و نقل آبی جمهوری خلق چین صادر شده باشد. کشتی های تحت پرچم چین با خدمه چینی نیز برای دریافت گواهینامه می توانند اقدام نمایند. این کشتی ها لازم است که تحت مالکیت یک شرکت کشتیرانی چین و یا یک موسسه سرمایه گذاری مشترک باشند.

فصل (۶): ثبت کشتی ها

ثبت کشتی، ملیت کشتی و حق فعالیت تحت پرچم یک کشور سه موضوع مرتبط با یکدیگر هستند که در مالکیت و بهره برداری از ناوگان کشتیرانی بسیار ضروری هستند. جدا از پیروی از الزامات بین المللی مرتبط با اختیارات حقوقی، ثبت کشتی ها چند نقش مهم دارد. به عنوان نمونه تعیین کشتی هایی که برای پشتیبانی مالی و دریافت سپرده برای اسناد رهنی واجد شرایط هستند. اداره ثبت کشتی ها همچنین می تواند ابزاری برای سیاستگذاران باشد و به ناوگانهای کشتیرانی کمک کند تا در سطح بین المللی ماهیتی رقابتی داشته باشند. این نقش ها منجر به ایجاد اداره ثبت باز و اداره ثبت بین المللی یا ثانویه شده است که با اداره ملی / بین المللی ثبت کشتی ها به رقابت می پردازد.

مفهوم ثبت کشتی

انتظار می رود که اکثر کشورهای فعال در صنعت دریایی - بدون توجه به گستردگی و میزان توسعه آن - کاملاً با مفهوم ثبت کشتی ها آشنا باشند. این مفهوم از زمانی پیدا شده است که کشتی ها تحت پرچم کشوری قرار گرفتند و پرچم آن کشور را به دکل های خود آویزان کردند.

ثبت کشتی به معنی تعیین "ملیت" کشتی است و به کشتی حق استفاده از پرچم کشور ثبت کننده را می دهد. بنابراین ثبت کشتی فرآیندی است که طی آن ملیت و دیگر حقوق و وظایف مربوطه به یک کشتی اعطاء می شود. کشوری که در آن کشتی به ثبت می رسد نیز از اختیاراتی نسبت به کشتی برخوردار می شود. هر کشوری که خواهان ایجاد و توسعه ناوگانی ملی است، لازم است که یک اداره ثبت تأسیس نماید. کلیه کشورهایی که در پروژه تدوین سیاستهای کشتیرانی اسکاپ شرکت کردند، در حال حاضر دارای اداره ثبت می باشند. اما کشورهای در حال توسعه که برای بار نخست اقدام به ایجاد ناوگانهای ملی خرد کردند، ادارات ثبت نداشتند، تا پیش از تأسیس ادارات ثبت، در برخی از موارد کشتی ها مجبور بودند که تحت پرچم کشور دیگری به ثبت رسند.

بنابراین ایجاد و توسعه ناوگان های ملی منشاء ایجاد ساختاری حقوقی و نهادی برای کشتیرانی مدرن و توسعه صنایع مرتبط با بخش دریایی بوده است.

در دهه ۱۹۸۰ توجه سیاستگذاران کشتیرانی به ویژه در کشورهای دریایی توسعه یافته جهان به میزان زیادی به سمت موضوع ثبت کشتی ها جلب شد، زیرا بسیاری از صاحبان کشتی ها برای ارتقای قابلیت رقابتی خود در بازارهای کشتیرانی به شدت رقابت آمیز، کشتی های خود را برای ثبت به آنچه که "ادارات ثبت باز" (open register) گفته می شد، انتقال دادند.

در "ادارات ثبت باز" برای ثبت کشتی ها در مورد مالکیت آنها سختگیری نمی شد، در حالیکه در "ادارات ثبت بسته" مالکیت کشتی باید به نام افراد بومی کشوری بود که کشتی در آن ثبت شده بود. ادارات ثبت باز اداری بودند که شرایط سختی برای مالکیت کشتی ها قائل نمی شدند و به صاحبان کشتی های خارجی این امکان را می دادند که قابلیت رقابتی خود را از طریق دسترسی به هزینه های عملیاتی پایین تر افزایش دهند. ویژگی ادارات ثبت باز عرضه روش های غیرمالیاتی بود - و انعطاف پذیری آنها در شیوه های استخدام خدمه، امکان استفاده از خدمه کشورهای در حال توسعه را با مزد کمتر میسر می ساخت. در اواخر دهه ۱۹۸۰ بسیاری از کشورهای توسعه یافته به ویژه کشورهای اروپایی با مشکل کوچک شدن ناوگانهای ملی روبرو شدند، زیرا صاحبان کشتی ها به دنبال سیستم های اقتصادی کشتیرانی بهتر به ادارات ثبت باز رو می آوردند. صاحبان کشتی هایی که تحت شرایط ادارات ثبت کشورهای خود فعالیت می کردند، رقابت را با کشتی هایی که تحت شرایط ادارات ثبت باز فعالیت می کردند، دشوار یافتند و بسیاری از آنها به منظور حفظ ماهیت رقابتی خود به ادارات ثبت باز رو آوردند.

کشورهای توسعه یافته جهان در برابر این پدیده جدید و اثرات مختلف آن بر ناوگانهای ملی خود واکنش نشان دادند. برخی از کشورها نظیر استرالیا و ژاپن سیاستهایی را برای اصلاح صنعت کشتیرانی خود اتخاذ کردند. اساس این سیاستها افزایش بهره جویی از فن آوری پیشرفته همراه با استفاده از خدمه کمتر با هزینه های عملیاتی پایین تر بود. اگر چه چنین رویکردهایی واقعاً قابلیت رقابتی ناوگان های آنها را بهبود بخشید اما در کل نتوانست فاصله زیاد آنها را با ناوگانهایی از بین

ببرد که تحت شرایط ادارات ثبت باز بدون پرداخت مالیات و با نیروی کار کم هزینه فعالیت می کردند. تنها راه ممکن اتخاذ اقداماتی نظیر یارانه دهی مستقیم و معافیت های مالیاتی بود.

دیگر کشورهای توسعه یافته به ویژه کشورهایی که از پیشینه طولانی در صنعت دریایی برخوردار بودند و صنایع ساحلی مهمی نظیر تعمیرگاه های کشتی، سازمانهای بیمه و کارگزاری کشتی ها داشتند، از ایده ایجاد ادارت ثبت بین المللی ثانویه استقبال کردند. کشورهایی مانند دانمارک، نروژ، انگلستان و فرانسه اقدام به تأسیس این ادارت کردند که خارج از نظام مالیاتی کشور فعالیت می کردند و اجازه استخدام خدمه خارجی را می دادند.

این تحولات در نظام ثبت کشتی ها، مسائل زیادی را مطرح ساخته است که بر وضعیت هر کشوری که در پی ایجاد یا گسترش ناوگان ملی می باشد و یا بطور کلی سیاست کشتیرانی خود را بررسی می کند، تأثیرگذار خواهد بود. کشتیرانی کنونی فعالیتی بین المللی و به شدت رقابتی است. چنانچه کشوری مبادرت به ایجاد ادارات ثبتی کند که شرایط و الزامات آن به گونه ای باشد که کشتی های کشور را به شدت در آن کشور ترغیب نکند، آنگاه صاحبان بالقوه کشتی ها وارد این حوزه نخواهد شد و یا به دنبال یک اداره ثبت باز خواهند بود که پذیرای آنها و جوابگوی نیازهای آنها می باشد.

تعهدات و تفاهم نامه های بین المللی

قصد این کتاب این نیست که بررسی مشروحي از کلیه مسائل حقوقی مربوط به ثبت کشتی ها ارائه دهد. بلکه در این فصل، ثبت کشتی ها به عنوان جزئی از کل سیاست کشتیرانی مورد بررسی قرار می گیرد و به الزامات اساسی ثبت کشتی ها مطابق با کنوانسیونهای بین المللی و همچنین میزان تأثیرگذاری اجرای کارآمد این الزامات بر عملکرد ادارات ثبت کشتی ها بطور مستقیم از طریق جذب کشتی ها به این ادارات و بطور غیرمستقیم از طریق جذب ارسال کنندگان کالاها در جهان به استفاده از کشتی های این ادارات اشاره خواهد شد.

چارچوب ثبت کشتی ها

اصول اساسی مرتبط با ملیت و ثبت کشتی ها در کنوانسیون مربوط به آب های بین المللی (۱۹۵۸) تشریح شده است و بطور کامل در کنوانسیون سازمان ملل مربوط به قانون دریاها (UNCLOS III) توضیح داده شده است.

طبق قوانین بین المللی، هر یک از کشورها از حق تعیین شرایط اعطای ملیت از طریق در دسترس قرار دادن اداره ثبت کشتیرانی خود برای ثبت کشتی ها برخوردار است. این حق مندرج در UNCLOS III است که بر اساس آن هر یک از کشورها شرایط اعطای ملیت به کشتی ها را برای ثبت آنها در قلمروی خود و حق استفاده از پرچم خود را مشخص می کند. ملیت کشتی بر اساس کشوری تعیین می شود که آن کشتی حق استفاده از پرچم آن کشور را دارد. در واقع لازم است که بین کشور و کشتی مورد نظر ارتباطی واقعی وجود داشته باشد.

البته در UNCLOS III اصطلاح "ارتباط واقعی" تعریف نشده است و چنین امری این فرصت را به کارگزاران کشتی های تحت پرچم های مصلحتی داده است که چنین استدلال کنند که عمل ثبت کردن کشتی ها فی نفسه ارتباطی واقعی بین کشور و کشتی به وجود می آورد.

در UNCLOS III مسئولیتهای مربوط به اعطای ملیت به کشتی ها تصریح شده است. هر یک از کشورها لازم است که:

- دفتر ثبتی برای حفظ نام ها و مشخصات کشتی هایی داشته باشد که تحت پرچم آن کشور فعالیت می کنند.

- مسئولیت حقوقی هر یک از کشتی هایی که تحت پرچم آن کشور حرکت می کنند، فرمانده، افسران و خدمه آن کشتی ها را به عهده بگیرد.

- ایمنی کشتی های تحت پرچم خود را در دریا از طریق اتخاذ اقداماتی در خصوص موارد زیر تضمین کند:

❖ ساختار و تجهیزات کشتی و مناسب بودن کشتی برای سفرهای دریایی

❖ پرسنل کشتی، شرایط کاری و میزان آموزش افراد

❖ استفاده از علائم، سیستم های مخابراتی و ممانعت از وقوع سوانح دریایی

علاوه بر این UNCLOS حق محدودی برای دیگر کشورها برای ملاحظه در مواردی قائل شده است که قوانین مربوطه رعایت نشده باشند.

دولتی که دلایل واضحی برای عدم کنترل و نظارت مناسب یک کشتی در اختیار دارد، می تواند این موارد را به کشور صاحب پرچم گزارش دهد. کشور صاحب پرچم نیز بعد از دریافت چنین گزارشی موضوع را بررسی خواهد کرد و در صورت مقتضی اقدامات لازم را برای رفع چنین مشکلی انجام می دهد. UNCLOS عملاً دولتی بودن یک کشتی را منع کرده است و مقرر داشته است که یک کشتی نمی تواند پرچم خود را در یک سفر دریایی و یا در زمان توقف در یک بندر ورودی تغییر دهد، مگر آنکه مالکیت کشتی بطور واقعی انتقال یابد و یا ثبت کشتی تغییر کند.

شرایط بین المللی ثبت کشتی

اگر چه در UNCLOS شرایط حاکم بر ثبت کشتی ها بطور مشروح تعیین نشده است، اما در کنوانسیون شرایط ثبت کشتی ها (۱۹۸۶) سازمان ملل، تلاش برای تعیین حقوق و مسئولیت های کشورهای صاحب پرچم و استانداردهایی برای پاسخگو بودن این کشورها برای کشتی های مورد نظر انجام گرفته است. این کنوانسیون مشمول کلیه کشتی های ۵۰۰ تنی یا بیشتر از ۵۰۰ تن می شود که در تجارت بین المللی دریایی فعالیت می کنند.

اگر چه این کنوانسیون هنوز به اجرا در نیامده است، اما از محتوای این کنوانسیون می توان به خوبی برای انعکاس استانداردهای مورد نیاز برای توسعه فرآیند ثبت کشتی ها در درازمدت بهره جست.

هدف از این کنوانسیون در وهله نخست افزایش مسئولیت پذیری کشورها در ارتباط با کشتی های ثبت شده تحت پرچم ملی آنها است که از طریق ترغیب آنها به اعمال کنترل و نظارت کارآمد بر کشتی ها انجام می شود. تحقق این هدف منوط به ایجاد ارتباطی واقع بین کشتی و

کشور صاحب پرچم از طریق تعیین شروطی برای مالکیت، استخدام خدمه و مدیریت کشتی می باشد. به عنوان مثال کشورهای صاحب پرچم لازم است حداقل میزانی را برای مشارکت افراد بومی و شهروندان خود تعیین کنند.

در این کنوانسیون ضمن درج شرایط تأسیس اداره ثبت دولتی تأکید شده است که هر یک از کشورهای صاحب پرچم لازم است که سازمان دریایی ملی ذیصلاحی به منظور تضمین پیروی کشتی های خود از کلیه قوانین و مقررات بین المللی مربوطه در اختیار داشته باشند. همچنین در این کنوانسیون شروطی برای حفظ منافع کشورهای تأمین کننده نیروی کار به منظور کاهش تأثیرات مخرب ناشی از اجرای کنوانسیون در این حوزه تعیین شده است.

ساختار اداره ثبت کشتی ها

وضع قوانینی برای فعالیت ادارات ثبت کشتی ها رویه ای کاملاً معمول است. بدون آنکه به جزئیات بپردازیم، انتظار می رود که این قوانین شامل مفاد زیر باشند:

- هدف از تأسیس اداره ثبت کشتی ها
 - رئیس اداره ثبت و وظایف وی
 - اطلاعاتی که لازم است در دفتر ثبت نگهداری شوند
 - شرایط لازم برای درخواست ها، وجوه پرداختی، بازرسی کشتی ها، استخدام خدمه، مالکیت، اجاره کشتی بدون خدمه، رهن، مکان ادارات مرکزی، علامت گذاری کشتی و غیره.
- ماهیت دقیق برخی از شرایط فوق به عنوان مثال استخدام خدمه و مالکیت کشتی موضوعی است که در سیاستهای کشتیرانی کشورها مشخص می شود.

یکی از مهمترین وجوه ثبت کشتی های ملی دسترسی عمومی آسان به اداره ثبت و کسب^۱
شرایط الزامی آن می باشد. برای اطلاعات بیشتر در باره ادارات ثبت کارآمد می توانید به اینترنت
مراجعه کنید.^۲

^۱- در صورتی این کنوانسیون لازم الاجرا خواهد شد که ۴۰ یا بیش از ۴۰ کشور که حداقل ۲۵ درصد کشتیرانی
جهان را در اختیار داشته باشند، آن را تأیید کنند.

^۲ برای اطلاعات بیشتر در مورد مدلهایی برای دسترسی عمومی به ادارات ثبت کشتی ها مراجعه کنید:

[Australia <<http://www.amsa.gov.au>>]

[Hong Kong <<http://www.info.gov.hk/mardep/register>>]

[Singapore <<http://www.mpa.gov.sg>>]

جدول ۱-۶: ثبت کشتی ها در کشورهای انتخاب شده در منطقه اسکاپ

کشور	ثبت ملی	ثبت ثانویه	عنوان ثبت
استرالیا	بلی	خیر، اما بطور جدی مورد توجه قرار گرفته است.	قانون ثبت کشتی ها (۱۹۸۱)
بنگلادش	بلی	خیر، اما بطور جدی مورد توجه قرار گرفته است.	قانون کشتیرانی بنگلادش (۱۹۸۳)
هنگ کنگ (چین)	بلی	خیر	قانون (ثبت) کشتی ها (۱۹۹۰)
اندونزی	بلی	خیر	قانون و اصول تجاری اندونزی، شماره ۲۱، ۱۹۹۲
ایران	بلی	خیر	قانون دریایی ایران
میانمار	بلی	خیر	
زلاند نو	بلی	خیر	قانون ثبت کشتی ها (۱۹۹۲)
پاکستان	بلی	خیر	قانون کشتیرانی تجاری (۱۹۸۴) و قانون ثبت کشتیها
سنگاپور	بلی	خیر	قانون کشتیرانی تجاری
ترکیه	بلی	خیر	ثبت کشتی های ترکیه
ویتنام	بلی	خیر	مشخص نیست
تایلند	بلی	خیر، اما بطور جدی مورد توجه قرار گرفته است.	
کره	بلی	بلی	ثبت ملی: قانون کشتی ها شماره ۳۶۴۱، اصلاح شده در دسامبر ۱۹۸۲ ثبت ثانویه: قانون ثبت بین المللی کشتی ها (۱۹۹۷)
فیلیپین	بلی	خیر	اصلاحیه دستور اجرایی شماره ۱۲۵
مالزی	بلی	بلی	ثبت ملی: قانون کشتیرانی تجاری (۱۹۵۲) ثبت ثانویه: کشتیرانی بین المللی مالزی (اصلاحیه) قانون ثبت کشتیرانی تجاری (۱۹۹۷)
هند	بلی	خیر	اصلاحیه قانون کشتیرانی تجاری (۱۹۵۸) اصلاحیه مقررات کشتی های تجاری (ثبت کشتی های هند) (۱۹۶۰)
چین	بلی	خیر	مقررات ثبت کشتی های (۱۹۹۴)

منبع: اطلاعات فوق بر اساس پاسخ هایی است که کشورهای شرکت کننده در بررسی مزبور به

پرسشنامه های ارسالی داده اند.

اجرای عملی تعهدات بین‌المللی

استانداردهای IMO و اجرای آنها

هم‌اکنون کشورهای دارنده ادارات ثبت، در انجام مسئولیتهای در حیطه صلاحیت خود بر اساس ماده ۹۴ کنوانسیون قانون دریایی سازمان ملل در خصوص رعایت استانداردهای ایمنی و محیط زیستی در مورد کشتی‌های ثبت شده در ادارات ثبت تحت فشار روز افزونی قرار گرفته‌اند. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) استانداردهای ویژه‌ای را در خصوص ثبت کشتی‌ها تدوین کرده است که در کنوانسیون‌های مختلفی نظیر SOLAS, STCW, MARPOL ارائه شده‌اند و کلیه دست‌اندرکاران صنعت کشتیرانی با آنها آشنا هستند.

فشارهای رقابتی مشابهی در دهه ۱۹۸۰ که بسیاری از مالکان کشتی‌ها را به روی آوردن به ادارات ثبت باز یا پرچم‌های مصلحتی با هدف کاهش هزینه‌ها سوق دادند، محیطی را نیز ایجاد کردند که بطور اجتناب‌ناپذیری منجر به کاهش کیفیت در صنعت کشتیرانی شد. به علت آنکه نرخ‌های پایین حمل‌بار نمی‌توانستند هزینه‌های سرمایه‌ای مربوط به خرید یا تعویض کشتی‌ها را تأمین کنند عمر متوسط کشتی‌ها در ناوگان‌های جهانی افزایش یافت. اگرچه ناوگان‌های قدیمی‌تر نیاز به مراقبت بیشتری داشتند اما فشارهای هزینه‌ای منجر به کاهش عملیات تعمیر و نگهداری آنها می‌شدند. از طرف دیگر مسئولان ادارات ثبت باز در موقعیتی دشوار بین انجام مسئولیتهای خود در اجرای استانداردهای ایمنی IMO و اهداف منفعت‌طلبانه ادارات ثبت قرار گرفتند.

در نتیجه بطور اجتناب‌ناپذیری سوانح دریایی شدید بسیار زیادی به وقوع پیوست و سروصدایی که در ارتباط با این سوانح در سطح جوامع به ویژه در مورد ریزش نفت در دریاها ایجاد شد همراه با فشارهای اقتصادی ناشی از اثرات این سوانح بر صنعت بیمه منجر به توجه شدید سازمانها به ایمنی و کیفیت کشتی‌ها در سطح جهانی شده است.

وجود نگرانی در مورد عدم اجرای استانداردهای IMO در دهه ۱۹۸۰ سبب شد که سیستم کنترل کشور صاحب بندر (Port State Control) در اروپا پدید آید که بر اساس آن کشورهای

عضو سازمان بین المللی دریانوردی از امکان بازرسی کشتی های خارجی وارد شونده به بنادر خود به منظور ایجاد اطمینان از پیروی آنها از استانداردهای IMO برخوردار شدند. کشتی هایی که در پیروی از این استانداردها قصور می کردند، بازداشت می شدند.

رویه کنترل کشور صاحب بندر هم اکنون در اکثر مناطق جهانی گسترش یافته است و بطور روزافزونی پیچیده تر می شود. نه تنها تعداد کشتی های مورد بازرسی افزایش می یابد بلکه کشورهای بازرسی کننده نیز گزارشات مربوط به سوابق کشتی ها را با دیگر کشورها هماهنگ کرده و اقدامات برنامه ریزی شده ای را برای شناسایی کشتی های صاحب پرچمی که سوابق عملیاتی نامطلوبی دارند، انجام می دهند و یکایک کشتی ها تا حصول اطمینان نهایی از برطرف سازی نقائص آنها تحت نظر خواهند بود. در عین حال صنعت بیمه در دو سطح بیمه بدنه و P&I اقدام به مرتبط ساختن حق بیمه ها به مورد بیمه ها و برخی از پرچم ها کرده است که در این خصوص جوامع رده بندی از عوامل مهمی به شمار می آیند.

واکنش کشورهای صاحب پرچم در برابر ضرورت رعایت کیفیت

به افزایش توجه به کنترل استانداردهای کشتیرانی و سوابق کشتی های صاحب پرچم که عاملی مهم در انتخاب ادارات ثبت توسط صاحبان کشتی ها می باشد، بسیاری از ادارات ثبت دریافته اند که اکنون باید در موقعیتی باشند که بتوانند ادعاهای خود را در مورد استانداردهای کشتی های تحت پرچم های خود به اثبات برسانند.

این آگاهی نوین از ضرورت پیگیری رعایت استانداردهای کیفی در کشتی ها در اقدامات شماری از ادارات ثبت کشتی ها به ویژه ادارات ثبت باز^۳ انعکاس یافته است:

- ادارات ثبت جزایر مارشال و لیبریا موفق به اخذ اعتبارنامه سازمان استانداردهای بین المللی شده اند.

^۲ - "اهمیت صلاحیت"، میشل گری، "Lloyd's List Maritime Asia"، دسامبر ۱۹۹۸

- اداره ثبت جمهوری قبرس در پی انتشار فهرست کشتی های بازداشت شده، بازرسان بیشتری را برای بازرسی دقیق کشتی های خود استخدام کرده است.
- اداره ثبت وانواتو در پی درج نام این کشور در لیست سیاه گارد ساحلی آمریکا به سرعت در برابر گزارشات مربوط به بازداشت کشتی های خود واکنش نشان داد و کشتی های نامطلوب را از دفتر ثبت خود خارج کرد.
- برخی از ادارات ثبت نظیر جزیره مان و هنگ کنگ ضوابط سختی برای ورود کشتی ها به اجرا گذاشته اند و از ورود کشتی های قدیمی ممانعت می کنند و بر بازرسی کشتی ها پیش از ثبت آنها تأکید دارند.
- برخی از ادارات ثبت فقط بازرسی های انجام شده توسط جوامع رده بندی تعیین شده را می پذیرند.

مسئولیت های کشورهای صاحب پرچم

افزایش انتظار از کشورهای صاحب پرچم که نه فقط به اعضای کنوانسیون های IMO بلکه به رعایت آنها نیز مربوط می شود همراه با اجرای روز افزون کنوانسیون های IMO به معنی این است که کشورهای صاحب پرچم باید مستمراً میزان مناسب بودن سیاست های ایمنی کشتی های خود و استانداردهای اجرایی مربوط به ادارات ثبت خود را مورد بررسی قرار دهند.

هرگونه قصوری در این امر در نهایت منجر به بررسی مستمر وضعیت آنها در سطح بین المللی خواهد شد و محدودیتهایی برای تردد کشتی های آنها در مسیرهای کشتیرانی ایجاد خواهد کرد، مگر آنکه استانداردهای IMO را رعایت کنند و ارسال کنندگان کالاها نیز آمادگی خود را برای حمل کالاهای خود توسط کشتی های تحت پرچم های این کشورها اعلام نمایند.

تنها کافی نیست که کشورهای صاحب پرچم صرفاً خواهان اجرای استانداردهای IMO در ارتباط با ثبت کشتی ها در ادارات ثبت خود باشند، بلکه لازم است از امکانات و نیروی تخصصی لازم نیز برخوردار باشند تا بتوانند بطور عملی این استانداردها را به اجرا در آورند. کشورهایی که

به دنبال توسعه ناوگانهای ملی از طریق اعمال تغییرات در سیاستهای خود برای ثبت کشتی ها هستند، لازم است که توجهی ویژه به این مسائل داشته باشند.

ثبت کشتی ها به عنوان یکی از ابزارهای سیاسی

با چند مورد استثناء، می توان انتظار داشت که اداره ثبت کشتی ها معمولاً می تواند به عنوان وسیله ای برای پیگیری اهداف سیاسی کشتیرانی ملی هر کشوری به کار گرفته شود. به عنوان مثال اگر سیاست کلان کشوری با هدف ارتقای صنعت کشتیرانی ملی همراه با ایجاد اشتغال و دیگر منابع اقتصادی و صنعتی باشد، آنگاه شاید آن کشور خواهان کمک مالی به ناوگان یا ناوگانهای کشتیرانی خود و استفاده از دیگر شیوه های حمایتی باشد. ادارات سنتی ثبت کشتی ها ابزاری خواهند بود که سازمان های دریایی هر کشوری از طریق آنها می توانند تعداد کشتی هایی را مشخص نمایند که برای کسب منافع خاصی واجد شرایط لازم هستند. در فصل ۸ اقدامات مالی ویژه ای که توسط برخی از کشورها اتخاذ شده است، مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

از طرف دیگر ممکن است که کشوری تصمیم به اتخاذ سیاستی برای جذب کشتی های خارجی به اداره ثبت خود به منظور ایجاد یک جریان درآمدی جدید و فعالیت اقتصادی مرتبط با حوزه کشتیرانی نماید. برای حوصل به چنین هدفی می توان اقدام به تاسیس اداره ثبت باز در کشور خود کرد.

کشورهای توسعه یافته که خواهان جلوگیری از گرایش صاحبان کشتی های خود به ثبت کشتی های در ادارات ثبت باز هستند، می توانند سیاستی را برای تاسیس ادارات ثبت ثانویه در کشورهای خود اتخاذ کنند. همچنین اداره ثبت کشتی ها می تواند ابزار سیاستی مهمی در حصول به اهداف سیاستی مربوط به ایمنی افراد در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی باشد. قوانین اجرایی هر کشوری برای چنین سیاستی معمولاً مشمول کلیه کشتی های ثبت شده در حوزه اداره ثبت کشتی های هر کشوری می شوند.

در صفحات بعدی انواع متفاوت ادارات ثبت کشتی ها مورد بررسی قرار خواهند گرفت تا دریابیم که چگونه این ادارات ثبت می توانند ابزارهای کارآمدی در دستیابی به اهداف مربوط به توسعه ناوگان ملی و دیگر فعالیتهای مرتبط با حوزه کشتیرانی باشند.

اداره اولیه (یا سنتی) ثبت کشتی ها

مالکیت

ویژگی اساسی اداره سنتی ثبت هر کشوری این است که فعالیت این ادارات معمولاً محدود به کشتی های تحت مالکیت یا اجاره افراد آن کشور می شود. قانون مربوط به مالکیت کشتی ها منطبق با الزامات کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص ثبت کشتی ها (که قبلاً تشریح شد) برای ایجاد ارتباطی واقعی بین کشور صاحب پرچم و کشتی های تحت پرچم آن کشور می باشد. محدودیت های مالکیتی اشکال بسیاری دارند. در برخی موارد سطح حداکثری برای سهم مالکیت خارجی در نظر گرفته شده است. به عنوان مثال طبق قوانین فیلیپین کشتی ها باید تحت مالکیت یا اجاره شهروندان فیلیپینی و یا شرکتهایی باشند که حداقل ۶۰ درصد از مالکیت آن متعلق به شهروندان فیلیپینی است. در مقایسه با این کشور طبق مقررات ادارات ثبت زلاندنو و پاکستان سهم مالکیت ملی حداقل ۵۱ درصد است. اداره ثبت ایران هیچ گونه محدودیت مالکیتی برای نفتکش ها قائل نشده است، اما سهم مالکیت ملی برای دیگر کشتی ها حداقل ۵۱ درصد است. در بنگلادش سهم مالکیت ملی صد درصد است.

در سنگاپور کشتی های تحت مالکیت شهروندان، ساکنان دائمی و شرکتهای تأسیس شده در این کشور می توانند تحت پرچم این کشور فعالیت کنند. هیچ گونه محدودیتی برای مالکیت خارجی شرکتهای به میزان بیش از ۵۰ درصد وجود ندارد. اما لازم است که سرمایه پرداخت شده این شرکتهای حداقل ده درصد از ارزش اولین کشتی آنها - حداقل ۵۰ هزار دلار و حداکثر ۵۰۰ هزار دلار - را تشکیل دهد. در هنگ کنگ، کشتی های تحت مالکیت اتباع هنگ کنگ و شرکتهای تأسیس شده در این کشور که فعالیت تجاری اصلی آنها در هنگ کنگ است می توانند

تحت پرچم اداره ثبت مستقل هنگ کنگ فعالیت کنند. پیش از تأسیس اداره ثبت مستقل کشتیرانی هنگ کنگ، این کشور به عنوان بندر ثبت کشتی برای اداره ثبت انگلستان استفاده می شد و تابع مقررات و استانداردهای اداره ثبت انگلستان بود. در حال حاضر اداره ثبت مستقل کشتیرانی هنگ کنگ از استانداردهای تعیین شده در کنوانسیونهای IMO پیروی می کند. در ژاپن کشتی های ثبت شده توسط اداره ثبت این کشور تحت مالکیت شرکتها هستند، اما لازم است که دفتر مرکزی آنها در ژاپن باشد و کلیه مدیران آنها نیز باید ملیتی ژاپنی داشته باشند.

ملیت خدمه

ویژگی مهم دیگر ادارات سنتی ثبت کشتی ها ایجاد محدودیت در ارتباط با ملیت خدمه است که البته این مورد جنبه همیشگی ندارد. غالب ادارات ثبت کشتی ها، فقط استخدام خدمه کشورهای خود را مجاز می شمارند. هند، پاکستان، فیلیپین و ویتنام از جمله کشورهایی هستند که در این گروه جای می گیرند. جمهوری اسلامی ایران نیز مقرر داشته است که بعد از گذشت چهار سال از تاریخ ثبت کشتی حداقل ۵۰ درصد از خدمه کشتی ایرانی باشند. جمهوری کره نیز استخدام شش خدمه خارجی در کشتی های فعال در تجارت بین المللی و دو خدمه خارجی در کشتی های فعال در تجارت ساحلی را مجاز دانسته است.

مالزی نیز به افراد خارجی اجازه کار در کشتی های مالزی را می دهد مشروط بر اینکه دارای اجازه نامه ای صادره از سازمان دریانوردی باشند. در مورد مالزی اجازه کار برای خدمه خارجی نشانگر کمبود شدید پرسنل دریایی است. اگر چه ادارات ثبت استرالیا و زلاندنو هیچ گونه محدودیت قانونی در مورد ملیت خدمه اعمال نکرده اند. اما در عمل خدمه کشتی های آنها اکثراً افراد بومی یا اتباع این کشورها هستند.

جدول ۲-۶: کشورهای اقامت که توسط اسکاپ انتخاب شده اند و تعداد کشتی های ثبت شده تحت

پرچم های ملی و خارجی در دسامبر ۱۹۹۷^۴

پرچم (درصد)	گنجایش باری (بر حسب تن)			تعداد کشتی ها				کشور اقامت ^۵
	کل	پرچم خارجی	پرچم ملی	پرچم خارجی (درصد از کل)	کل	پرچم خارجی	پرچم ملی	
۱/۳	۸۹۲۵۴	۶۸۹۵۸	۲۰۲۹۵	%۶۸/۶	۲۸۰۷	۱۹۲۵	۸۸۲	ژاپن
۱/۶	۳۸۰۳۱	۱۵۸۳۳	۲۲۱۴۸	%۲۱/۵	۲۰۰۶	۴۳۲	۱۵۷۴	چین
۳/۸	۳۵۵۶۳	۲۹۸۱۲	۵۷۵۱	%۸۳/۴	۶۰۷	۵۰۶	۱۰۱	هنگ کنگ
۲/۵	۲۴۸۷۹	۱۵۵۳۷	۹۳۴۱	%۴۳/۳	۸۵۵	۳۷۰	۴۸۵	جمهوری کره
۴/۶	۱۵۷۷۲	۵۴۶۳	۱۰۳۰۹	%۳۶/۶	۶۹۲	۲۵۳	۴۳۹	سنگاپور
۳	۱۲۳۸۶	۱۶۱۱	۱۰۷۷۵	%۱۶/۹	۴۴۴	۷۵	۳۶۹	هند
۱/۹	۶۲۸۵	۱۸۵	۶۰۹۹	%۳/۳	۱۵۱	۵	۱۴۶	ایران
۱/۹	۴۵۵۱	۱۳۲	۴۴۱۸	%۸/۱	۲۴۷	۲۰	۲۲۷	مالزی
۲/۴	۴۴۹۳	۶۵	۴۴۲۷	%۳/۷	۳۵۰	۱۳	۳۳۷	فیلیپین
۱/۸	۴۲۱۷	۱۰۸۹	۳۱۲۹	%۱۶/۸	۵۶۰	۹۴	۴۶۶	اندونزی
۱/۱	۳۶۳۵	۱۱۱۶	۲۴۶۹	%۲۰/۱	۲۹۳	۵۹	۲۳۴	تایلند
۱/۲	۳۲۳۷	۴۹۳	۲۷۴۴	%۳۰/۲	۹۶	۲۹	۶۷	استرالیا
	۲۴۲۳۰۳	۱۴۰۳۴۵	۱۰۱۹۰۵		۹۱۰۸	۳۷۸۱	۵۳۳۷	جمع کل (۱۲ کشور)
	%۱۰۰	%۵۷/۹	%۴۲/۱		%۱۰۰	%۴۱/۵	%۵۸/۵	درصد
	%۱۰۰	%۵۸	%۴۲		%۱۰۰	%۴۲/۴	%۵۷/۶	درصد جهانی

منبع: بررسی حمل و نقل دریایی (۱۹۹۷)، آنکتاد

^۴ - کشتی های با ظرفیت ناخالص ۱۰۰۰ تن یا بیشتر

^۵ - کشور اقامت نشاندهنده محلی است که سهام تعیین کننده (Controlling interest) ناوگان کشتیرانی در شرکت مادر در آنجا قرار دارد.

اداره ثبت باز

همانطور که قبلاً بحث شد ادارات ثبت باز در واکنش به فشارهای رقابتی در بازارهای کشتیرانی ایجاد شدند که بسیاری از صاحبان کشتی ها را به جستجوی روشی برای کاهش هزینه ها سوق داده بودند. اداره ثبت باز پاسخی به این نیاز بود و از ویژگی های جذابی نظیر آزادی استخدام خدمه از کلیه ملیتها، قوانین ارفاقی و شیوه های مالیاتی سودمندانه برخوردار بود که همگی آنها امکان کاهش هزینه های عملیاتی را میسر می ساختند.

کشور اداره کننده اداره ثبت باز معمولاً نیازی به فعالیت کشتیرانی برای اهداف خود ندارد و هدف اولیه تأسیس این ادارات ایجاد جریان درآمدی جدیدی از محل ثبت کشتی ها و اخذ وجوه مربوطه است همچنین کشتی های ثبت شده در یک اداره ثبت باز می توانند خدمه خود را از میان دریانوردان دیگر کشورها انتخاب کنند. اغلب کشورهای اداره کننده ادارات ثبت باز به لحاظ اقتصادی نسبتاً در سطح پایین قرار دارند و این ادارات منبع درآمد قابل توجهی برای اقتصاد کشور می باشند.

در ۱۹۸۰، ۳۱/۱ درصد از کل تناژ ناوگان دریایی جهان متعلق به ادارات ثبت باز بود. در ۱۹۹۶ سهم آنها در ناوگانهای جهانی به ۴۲/۵ درصد رسید. جدول ۱-۸ نشاندهنده هفت اداره ثبت باز عمده و درصد کشتی های تحت مالکیت اتباع کشورهای صاحب پرچم است. یکی از ویژگی های ادارات ثبت باز که نبود یک رابطه مالکیتی بین کشتی ثبت شده و کشور صاحب پرچم است بطور واضح در جدول ۳-۶ نشان داده شده است.

جدول ۳-۶: عمده ترین ادارات ثبت باز براساس میزان تناژ، سهم آنها در ناوگان جهانی و سطح

مالکیت ملی در پایان ۱۹۹۶

کشور ثبت کشتی	کل تناژ (برحسب هزارتن)	سهم در ناوگان جهانی (درصد گنجایش باری)	میزان مالکیت ملی (درصد)
پاناما	۱۲۶۱۶۱	۱۶/۳	۰
لیبریا	۹۰۹۱۶	۱۱/۲	۰
باهاماس	۳۶۲۶۷	۴/۶	۰/۸
قبرس	۳۲۷۵۰	۴/۳	۲/۲
مالت	۳۳۷۱۴	۴/۳	۰
برمودا	۷۳۸۴	۰/۹	۰
وانواتو	۱۶۰۳	۰/۲	۰

منبع: بررسی حمل و نقل دریایی، ۱۹۹۸، آنکتاد

اداره ثانویه (یا بین المللی ثبت کشتی ها)

ادارات ثانویه ثبت کشتی ها به عنوان واکنشی از سوی کشورهای توسعه یافته در برابر روی آوردن ناوگانهای کشتیرانی ملی به ادارات ثبت باز با هدف افزایش قابلیت رقابتی خود ایجاد شدند. ادارات ثانویه ثبت کشتی های هر کشوری معمولاً از اکثر خصوصیات ادارات ثبت باز نظیر انعطاف پذیری زیاد در استخدام خدمه و دسترسی به شیوه های مالیاتی سودمندتر (در مقایسه با کشتی های ثبت شده در ادارات سنتی ثبت کشتی ها) برخوردار می باشند. تفاوت عمده این دو اداره ثبت این است که در ادارات ثانویه ثبت کشتی ها، اکثر کشتی ها تحت مالکیت اتباع کشورهای صاحب پرچم هستند. دو اداره عمده ثانویه ثبت کشتی ها در ۱۹۹۶ اداره بین المللی ثبت کشتی ها در نروژ (با گنجایش باری ۲۸/۸ میلیون تن) و اداره بین المللی ثبت کشتی ها در دانمارک (با گنجایش باری ۷/۲ میلیون تن) بودند. سهم کشتی های تحت مالکیت اداره ثبت نروژ و اداره ثبت دانمارک به ترتیب ۸۸/۶ درصد و ۹۶/۵ درصد بودند. دیگر کشورهای عمده ایی که از ادارات ثانویه ثبت کشتی ها برخوردار هستند عبارتند از: آلمان، انگلستان، فرانسه و پرتغال.

به نظر نمی رسد که این نوع ادارات ثبت در ظاهر امر مزایای بسیاری برای کشورهای منطقه اسکاپ به جز کشورهای توسعه یافته داشته باشند، زیرا بسیاری از کشورهای سیستم مزدهی خود را مطابق با سطح هزینه ها پیشاپیش رقابتی کرده اند. کشورها که در منطقه در حال بررسی یا بکارگیری ادارات ثانویه ثبت کشتی ها هستند در زیر مورد مطالعه قرار گرفته اند:

استرالیا

در مارس ۱۹۹۷ گروه دولتی اصلاحات کشتیرانی استرالیا گزارشی را انتشار داد که در آن به تأسیس اداره ثانویه ثبت کشتی ها برای ارتقای قابلیت رقابتی کشتیرانی استرالیا توصیه شده بود. ایجاد چنین اداره ایی نیز منوط به حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی بود.

شرط واجد شرایط بودن کشتی ها برای ثبت در اداره ثانویه ثبت کشتی ها این بود که کشتی ها ۲۵ درصد از دوره عملیاتی خود را در سفرهای بین المللی گذرانده باشند و یا در ابتدا در یک مسیر ساحلی فعالیت کرده باشند که در آن مسیر، خدمات زمان بندی شده مختلفی توسط کشتی های متعلق به اداره ثانویه ثبت استرالیا یا دیگر کشورها انجام می شده است. کشتی های ثبت شده در اداره ثانویه ثبت از معافیت مالیاتی برای خدمه کشور خود، دسترسی به نیروی کار خارجی و استهلاک زودرس برخوردارند.

دولت استرالیا هنوز مشغول بررسی این بخش از گزارش یاد شده می باشد و خاطرنشان ساخته است که در دیگر بخش ها اصلاحاتی انجام گرفته است. به عنوان نمونه انتقال از رویه ایجاد اشتغال در صنایع به رویه ایجاد اشتغال در شرکتها که یکی از پیش شرط های مهم برای پیشبرد اصلاحات در حوزه کشتیرانی می باشد.

جمهوری کره

در ژوئیه ۱۹۹۷ در کره قانون تأسیس اداره ثانویه ثبت کشتی ها با هدف ارتقای قابلیت رقابتی کشتیرانی کره تصویب شد. زمان تأسیس این اداره جدید به مه ۱۹۹۸ موکول شد. در این

کشور کشتی های تحت کنترل اداره ثانویه ثبت کشتی ها از آزادی بیشتری در استخدام دریانوردان خارجی و شیوه مالیاتی سودمندتری (که هم اکنون در مرحله مذاکره می باشد) در مقایسه با اداره سنتی ثبت کشتی های برخوردار خواهند بود.

مالزی

در نوامبر ۱۹۹۷ قانون بکارگیری اداره ثانویه ثبت کشتی ها به تصویب رسید. این اداره جدید ثبت کشتی ها بخشی از برنامه سیاستی مالزی برای توسعه صنعت کشتیرانی مالی و افزایش فرصتهای شغلی و انتقال فن آوری می باشد.

مشخصه های اداره ثانویه ثبت مالزی عبارتند از:

- شرکت مالک کشتی باید در مالزی تأسیس شده باشد و یک دفتر آن نیز در این کشور باشد.
- شرکت مالک کشتی می تواند تحت مالکیت افراد خارجی باشد، اما اگر در فهرست بازار بورس کوآلا لامپور باشد، آنگاه ۳۰ درصد از سهام آن باید برای اتباع مالزی در نظر گرفته شود.

- مدیر کشتی باید یک شرکت یا شهروند مالزیایی باشد.

- ده درصد از سهم سرمایه ای پرداخت شده از کل ارزش کشتی باید متعلق به شرکت باشد.

- عمر نفتکش ها یا کشتی های فله بر باید کمتر از ۱۵ سال و دیگر کشتی ها کمتر از ۲۰ سال باشد.

اداره ثبت کشتی ها و تراز پرداخت ها

غالب اوقات به اشتباه رابطه ای بین اداره ثبت کشتی ها و تراز پرداخت ها برقرار می شود. معمولاً کشورها اهداف سیاستی خود را در حوزه کشتیرانی به گونه ای تعیین می نمایند که منجر به کاهش نقائص در خدمات کشتیرانی بین المللی شود که ناشی از حمل و نقل کالاهای وارداتی و صادراتی توسط کشتی های خارجی می باشند.

اگرچه چنین طرحی می تواند هدفی ارزشمند و واقعی باشد و تحت شرایط خاصی معقول باشد (رجوع شود به فصل ۴). اما بسیار مهم است که دریابیم آنچه که در تراز پرداخت ها مهم است کشوری نیست که کشتی در آن ثبت شده است بلکه کشور فردی است که درآمدهای حاصل از حمل بار را کسب می کند. این موضوع از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا کشوری که از پیشینه دریانوردی یا مهارت اندکی برخوردار است می تواند بدون تأسیس یا گسترش یک اداره ثبت، تراز پرداخت های خود را بهبود بخشد. این قبیل کشورها می توانند با بهره گیری از منابع و تخصص دیگر کشورهای دریانوردی از طریق فعالیت در حوزه کشتیرانی با کشتی های تحت پرچم کشورهای دیگر و استفاده از شرکتهای ویژه مدیریت کشتی ها به چنین هدفی دست یابند. بهره گیری از اداره ثبت دیگر کشورها امکان کسب مهارت ها و تجارب را از یک نهاد دیرینه و تثبیت شده در حوزه کنترل کشتی ها میسر می سازد. استفاده از یک شرکت ویژه مدیریت کشتی های یک کشور دیگر نیز فرصت مناسبی برای دسترسی به منابع تخصصی کشتیرانی فراهم می آورد.

اگرچه بدلیل آنکه درآمدهای حاصل از حمل بار به کارگزار کشتی بدون توجه به پرچم کشتی تعلق می گیرد، تا حدودی شاهد تراز پرداخت ها در جریان خروجی سرمایه در بخش ثبت و مدیریت کشتی ها خواهیم بود، اما جریان ورودی سرمایه که به کارگزار کشتی ملی مربوط می شود به این جریان خروجی برتری خواهد داشت. این شوه برای کلیه کشورهای که صنعت کشتیرانی آنها در مراحل آغازین قرار دارند، می تواند به کار گرفته شود.

عوامل راهنمایی کننده صاحبان کشتی ها در انتخاب پرچم

برای صاحب کشتی انتخاب پرچم کشتی موضوعی بسیار مهم در تجارت موفقیت آمیز در حوزه کشتیرانی می باشد، زیرا شیوه اقتصادی اداره یک کشتی تجاری ارتباط نزدیکی با ثبت آن دارد. بنابراین کشورهای صاحب پرچم (ادارات ثبت آزاد یا ادارات سنتی ثبت) لازم است از عواملی آگاه باشند که صاحبان کشتی ها آنها را در انتخاب پرچم در نظر می گیرند و قابل اعمال

در ادارات ثبت آنها می باشند. فقط از طریق شناسایی چنین عواملی است که کشورهای تحت پرچم قادر به درک انتظارات صاحبان کشتی ها در ارتباط با ادارات ثبت و انطباق این ادارات برای تحقق اهداف آنها می باشند.

هزینه ها

عامل هزینه از دیرباز به عنوان عاملی بسیار مهم در انتخاب اداره ثبت در نظر گرفته شده است. چنانچه هزینه های صاحبان کشتی ها که تحت اداره ثبت یک کشور فعالیت می کنند، بالا باشد، احتمال دارد که ثبت کشتی های خود را عوض کنند. اگر چه موضوع رقابتی بودن و هزینه های عملیاتی بطور مشروح در فصل ۳ بررسی شد، اما شایان توجه است که صاحبان کشتی ها به تأثیر کل هزینه ها نیز - مجموعه هزینه های خدمه، هزینه های سرمایه ای، هزینه های ثبت و مالیاتهای مستقیم و غیرمستقیم و غیره - توجه خواهند کرد.

طبق یک بررسی انجام شده در حوزه کشتیرانی کره در ۱۹۹۶، پیش از فعالیت اداره ثبت ثانویه کشتی های کره، مشخص شد که کشتی های ثبت شده در کره در مقایسه با کشتی های ثبت شده در ادارات ثبت آزاد به لحاظ نظام مالیات بندی در وضعیت نامطلوبی قرار داشتند. مالیات سالانه کشتی های کره ایی ۴۵۰ هزار دلار بود، در حالیکه مالیات کشتی های ثبت شده در ادارات ثبت آزاد ۵ هزار دلار بود. مالیات ها شامل مالیاتهای عمومی، عوارض گمرکی و مالیاتهای محلی مانند وجوه ثبت کشتی ها می شد. اکنون دلیل تغییر ثبت حدود ۴۰ درصد از ناوگان کشتیرانی کره (رجوع شود به جدول ۲-۶) و تصمیم دولت کره برای تأسیس اداره ثبت ثانویه کاملاً قابل درک است.

محدودیت در استخدام خدمه

صاحبان کشتی ها نیاز به دسترسی به خدمه مناسب و دارای گواهینامه - افسران و درجه داران - دارند. چنانچه محدودیت های ناشی از پرچم ثبت شده مانعی در برابر استخدام خدمه

باشد (به عنوان مثال کمبود نیروی آموزش دیده مقرر شده توسط اداره ثبت)، آنگاه صاحبان کشتی ها به استفاده از پرچم های دیگر ترغیب خواهند شد.

دسترسی به بازار

تشدید کنترل کشتی ها توسط کشورهای صاحب بندر و تحت نظر داشتن پرچم هایی که سابقه نامطلوبی دارند به این معنی است که سازمانهای ایمنی کشتی های تحت چنین پرچم هایی را در مسیرهای مانند اروپا، ژاپن، آمریکای شمالی و استرالیا زیر نظر خواهند داشت. برای صاحبان کشتی ها بدون آنکه به وضعیت کشتی های خود توجهی کنند ممکن است اتلاف زمانی و هزینه ای ناشی از بازرسی های مستمر کشور صاحب بندر به علت نوع پرچمی که از آن استفاده می کنند، خوشایند نباشد.

کیفیت اداره ثبت

کیفیت اداره ثبت می تواند عامل مهمی در انتخاب پرچم باشد. بر اساس مطالعه ای که در مورد صاحبان کشتی ها در ۱۹۹۶ در ارتباط با یکی از ادارات ثبت (Isle of Man Register) انجام گرفت، مشخص شد که از نظر صاحبان کشتی ها دو حوزه در عملکرد این ادارات مهم قلمداد می شود: استانداردها و کارآمدی ادارات ثبت کشتی ها.

مهمترین استانداردها مربوط به موارد زیر می شوند:

- استفاده از فقط یک سازمان در انجام بازرسی های کشور صاحب پرچم
- سابقه مناسب یک سازمان ذیصلاح در امور ایمنی کشتی ها با مسئولیت کامل در بازرسی ها و رعایت کنوانسیونهای IMO
- بازرسی های کیفی و سنجیده با هزینه های معقول
- شهرت در برخورداری از استانداردهای بالا

کارآمدی این ادارات در ارتباط با حداقل مقررات و حداکثر انعطاف پذیری در موارد زیر
سنجیده می شود:

- آزادی در انتخاب خدمه با هر ملیتی
 - تشریفات اداری اندک، کارآیی اجرایی زیاد و ارائه اسناد و مدارک با توجه به نیازهای کاربران
 - حداقل دخالت اداره ثبت در عملیات صاحب کشتی
 - بازدهی هزینه های عملیاتی
- شایان توجه است که این عوامل به عنوان ویژگی های مطلوب ادارات ثبت ثانویه مشاهده شده اند. با این حال مطالعه انجام شده ما را با عواملی آشنا می سازد که عموماً توسط صاحبان کشتی ها در انتخاب ادارات ثبت مورد توجه قرار می گیرد.

وفاداری به پرچم

وفاداری به پرچم کشور صاحب کشتی در شرایطی که کلیه عوامل در سطح یکسانی قرار دارند از جمله عوامل دیگر در انتخاب ادارات ثبت خواهد بود. این عامل بخشی از ویژگی منطقی ادارات ثبت ثانویه است که امکان حفظ فعالیت کشتی ها را تحت اداره ثبت یک کشور فراهم می آورد بدون آنکه به لحاظ هزینه های رقابتی در وضعیت نامساعدی قرار گیرند.

اهمیت نسبی عوامل فوق

برای یکایک کشتی ها انتخاب نهایی پرچم به شماری از عوامل بستگی دارد. از آنجائیکه یک رابطه اقتصادی بین بازارهای کشتیرانی و نوع کشتی ها وجود دارد، عوامل موجود در انتخاب پرچم نیز ممکن است مطابق با حوزه فعالیت کشتی، نوع کشتی و مشخصات آن نظیر سن و وضعیت کشتی با یکدیگر تفاوت داشته باشند.

به عنوان مثال معیارهای انتخاب پرچم برای یک نفتکش قدیمی ۲۵ ساله که قدمت آن مشخص است در مقایسه با یک کشتی کانتینری جدید که تحت کنترل جوامع کشتیرانی فعالیت

خواهد کرد، متفاوت خواهد بود. در ۱۹۹۸ در انگلستان مطالعه ای به منظور تعیین اهمیت نسبی عوامل تأثیر گذار بر انتخاب پرچم های خارجی توسط صاحبان کشتی های انگلستان انجام شد.^۶ این بررسی نشان داد که مهمترین عوامل عبارتند از: هزینه ها (۲۵٪) از جمله هزینه های خدمه (۲۶٪)، هزینه های تبعیت از قوانین بین المللی (۱۲٪)، دلایل مالی (۹٪) و دیگر هزینه ها (۵٪). دیگر عوامل عمده عبارت بودند از کنترل (۱۷٪)، دسترسی به نیروی کار ماهر (۱۳٪) و نوع فعالیت کشتی (۵٪).

پیشرفتهایی در ثبت کشتی ها: منطقه اسکاپ

جدول ۴-۶ نشاندهنده کشتی های با ظرفیت ناخالص بیش از ۱۰۰ تن می باشد که در کشورهای منطقه اسکاپ به ثبت رسیده اند. در پایان ۱۹۹۷ ناوگان کشتی های ثبت شده در منطقه اسکاپ حدود ۲۱ درصد از ناوگان جهانی را تشکیل می داد.

اما در جدول ۲-۶ مشاهده شد که فقط حدود ۵۹ درصد از کشتی های کشورهای منطقه اسکاپ واقعاً در این کشورها ثبت شده بودند. کشتی های باقیمانده تحت پرچم های خارجی به ثبت رسیده بودند.

بر حسب تناژ نیز فقط ۴۵ درصد از کشتی های کشورهای منطقه اسکاپ واقعاً در این کشورها ثبت شده بودند. این آمار نشان می دهد که گرایش به ثبت تحت پرچم های خارجی با توجه به اندازه کشتی ها افزایش یافته است.

کشورهای منطقه اسکاپ لازم است که ابتدا اهداف سیاستی خود را که ادارات ملی ثبت کشتی ها می توانند کمک به تحقق آنها کنند، مشخص نمایند.

چنانچه هدف از سیاست اتخاذ شده توسعه ناوگان یا ناوگانهای ملی باشد آنگاه سیاستگذاران کشورها لازم است که در خصوص کشتی هایی که نیاز به کمک های خاصی دارند، تصمیم

^۶ - "عوامل تأثیرگذار بر انتخاب پرچم": شواهد تجربی، آنجلابراگانتینو و پیتر مارلو، مدیریت و سیاست دریایی،

بگیرند، زیرا امکان دارد که چنین امری در معیارهای ثبت کشتی ها نادیده گرفته شود. سیاستهای مالی و دیگر اقدامات حمایتی باید در جهت کمک به افزایش قابلیت رقابتی ناوگان ملی در عرصه بین المللی باشند.

چنانچه هدف مورد نظر در سیاست کشتیرانی ملی جذب کشتی های خارجی به ادارات ثبت آزاد و یا ممانعت از تغییر پرچم کشتی ها باشد آنگاه بسیار مهم است که سیاستگذاران از انگیزه های صاحبان کشتی ها در انتخاب پرچم های خاصی مطلع باشند. در چنین حالتی است که می توان مدیران و صاحبان کشتی ها را به ادارات ثبت کشتی های کشورهای خود جذب کرد.

ضروری است که سیاستگذاران هر کشوری تعادلی بین ضرورت تضمین تبعیت از مقررات بین المللی در خصوص استانداردهای زیست محیطی و ایمنی و دیگر مقررات داخلی و تامین هزینه های تبعیت از این مقررات و قوانین برقرار کنند.

جدول ۴-۶: ناوگانهای تجاری منطقه اسکاپ بر اساس پرچم ثبت شده و نوع کشتی

کشور ثبت	کل ناوگان	نفتکش ها	فله برها	کالاهای عمومی	کشتی های کانتینربر	انواع دیگر
سنگاپور	۲۹۵۳۷	۱۳۸۹۴	۸۰۱۳	۲۷۰۰	۳۳۷۹	۱۵۵۲
ژاپن	۲۶۰۴۹	۹۹۵۴	۸۴۱۳	۳۱۱۴	۹۵۴	۳۶۱۳
چین	۲۴۰۸۵	۳۲۵۶	۱۰۹۸۰	۷۰۸۰	۱۷۱۱	۱۰۵۸
فیلیپین	۱۳۳۵۳	۲۶۲	۱۰۳۳۴	۲۱۹۲	۲۶۴	۳۰۱
هند	۱۱۲۶۱	۴۴۷۱	۵۰۷۳	۷۱۳	۱۱۱	۸۹۴
جمهوری کره	۱۰۷۴۶	۷۲۲	۶۴۵۶	۱۰۳۰	۱۷۳۹	۹۹۹
ترکیه	۱۰۶۷۰	۹۰۴	۷۷۲۱	۱۶۸۹	۹۰	۲۶۵
هنگ کنگ (چین)	۹۵۲۶	۳۰	۷۷۹۶	۶۲۷	۱۰۱۱	۶۲
ایران	۶۱۸۲	۳۶۰۱	۱۷۰۳	۷۲۸	۲	۱۴۸
اندونزی	۴۱۵۰	۱۳۶۴	۵۳۷	۱۸۱۲	۸۶	۳۵۰
استرالیا	۳۶۴۹	۶۸۵	۱۷۵۵	۹۹	۱۱۷	۹۹۴
تایلند	۳۴۳۸	۷۸۴	۹۵۰	۱۴۶۱	۱۱۵	۱۲۸
وانواتو	۱۸۴۷	۲۲	۱۰۳۴	۳۸۷	۰	۴۰۴
ویتنام	۱۰۹۸	۳۵	۱۵۱	۶۷۸	۰	۲۳۴
جمهوری دمکراتیک کره	۸۳۸	۱۰	۱۵۷	۵۹۶	۰	۷۵
پاکستان	۶۹۷	۹۱	۲۹۲	۲۶۰	۴۲	۱۱
بنگلادش	۵۸۲	۹۹	۹	۴۵۲	۰	۲۲
آذربایجان	۴۹۸	۲۳۴	۰	۱۰۳	۰	۱۶۳
زلاند نو	۳۹۶	۱۰۲	۱۷	۷۴	۰	۲۰۴
بروفی	۳۵۱	۰	۰	۳	۰	۳۴۷
سريلانكا	۳۱۲	۱۰	۱۷۵	۱۲۳	۰	۴
تووالو	۸۲	۰	۰	۲۴	۰	۵۸
PNG	۶۶	۴	۰	۵۱	۰	۱۱
ترکمنستان	۳۲	۵	۰	۱۵	۰	۱۲
فیجی	۳۰	۴	۰	۱۱	۰	۱۵
تونگا	۱۵	۰	۰	۱۱	۰	۴
جزایر سولومون	۷	۰	۰	۳	۰	۴
کریباتی	۷	۳	۰	۳	۰	۱
ساموآ	۶	۰	۰	۶	۰	۰
اسکاپ	۱۵۹۷۱۰	۴۰۵۴۶	۷۱۵۶۶	۲۶۰۴۵	۹۶۲۱	۱۱۹۹۳۳
% از کل جهان	%۲۰/۶	%۱۴/۹	%۲۵/۵	%۲۵/۱	%۱۷/۱	%۱۹/۰
کل جهان	۷۷۵۹۲۷	۲۷۲۰۲۳	۲۸۱۰۱۱	۱۰۳۸۸۰	۵۶۱۰۸	۶۲۹۰۵

منبع: بررسی حمل و نقل دریایی، ۱۹۹۷، آنکتاد

فصل ۷: نظام های مالی برای توسعه ناوگانها

اقدامات حمایتی مالی می تواند مربوط به خرید کشتی ها و عملیات آنها باشد. اگر چه برنامه ای مالی به صاحبان کشتی ها در افزایش و بهبود کشتی های آنها کمک می کند، اما برنامه های استهلاک هزینه و مالیاتی مناسب نیز قابلیت رقابتی ناوگانهای ملی را در سطح بین المللی ارتقاء می بخشد.

دولتهای موجود در منطقه اسکاپ و مناطق دیگر از اقدامات حمایتی مالی به عنوان ابزارهای سیاستی در توسعه ناوگانهای ملی استفاده کرده اند و هر یک از این کشورها دلایلی خاص برای انجام چنین اقداماتی دارند. آن دسته از اقدامات مالی که شامل یارانه ها می شوند و مغایر با شیوه های پذیرفته شده در سطح بین المللی می باشند، امکان دارد که با اقدامات تلافی جویانه شرکای تجاری روبرو شوند و لازم است که در این خصوص توافق نامه های چندجانبه ایی را از طریق مذاکره با سازمانها تجارت جهانی مورد توجه قرار داد.

مالکیت و عملیات کشتی ها، تجارتی سرمایه بر و متغیر است که در آن زمان از عوامل بسیار مهم در کسب موفقیت است. یک کشتی که در زمان مناسبی خریداری شده است می تواند نقشی اساسی در موفقیت عملیات کشتیرانی ایفاء کند.

منابع تأمین مالی کشتی ها

- روشهای مهم تأمین مالی کشتی ها بر اساس وام های بانکی و برنامه های مالی در زیر ارائه شده است:
- وام بدون بهره از یک بانک دولتی یا موسسه مالی نیمه دولتی تحت یک برنامه طرح ریزی شده ویژه تأمین مالی کشتی
 - بانکهای تجاری

- ضمانت نامه برای دریافت وام
 - یارانه ها و وام به کارخانه های کشتی سازی برای خرید و ساخت کشتی
 - برنامه اجاره کشتی بدون خدمه با حق انتخاب در خرید
 - اجاره دهی (اجاره مالی)
 - تبدیل بدهی ها به اوراق بهادار (تبدیل درآمد مبتنی بر دارایی به اوراق بهادار که در اختیار سرمایه گذاران گذاشته می شود)
 - تأمین سرمایه شرکت از جمله تهیه منابع مالی
- در سالیان اخیر توجه زیادی به چگونگی دسترسی موثر صنعت کشتیرانی به بودجه لازم و به ویژه چگونگی افزایش جاذبه حوزه کشتیرانی در ارتباط با تهیه منابع مالی شده است.
- کشورهای منطقه آسیا - اقیانوس آرام با مشکل کمبود منابع مالی و زیرساخت مالی نسبتاً ضعیف روبرو شده اند. شرکتهای کشتیرانی خصوصی در منطقه قادر به افزایش سرمایه خود در بازار داخلی نیستند و برای تأمین بودجه خرید کشتی ها مجبور به دریافت وام های خارجی شده اند. محدودیت منابع مالی غالباً مانع سرمایه گذاری افراد علاقمند در حوزه کشتیرانی شده است.

وام های بانکی و برنامه های تأمین مالی

وام های بدون بهره

وام های بدون بهره در ارتباط مستقیم با برنامه ساخت کشتی ها قرار می گیرد که توسط دولت به منظور گسترش ناوگان کشتیرانی تجاری کشور طرح ریزی شده است. این وام ها معمولاً از طریق یک بانک دولتی یا بانک توسعه نیمه دولتی به صاحبان کشتی های کشور اعطاء می شود. کشورهای در حال توسعه منطقه علاقه خود را نسبت به تأسیس یک بانک توسعه نیمه دولتی یا بانک دریایی بر اساس الگوی بانکهای دریایی کشورهای دریایی پیشرفته نشان داده اند.

برنامه های تأمین مالی کشتی ها از کشوری به کشور دیگر متفاوت است. در این فصل به برخی از برنامه های به کار گرفته شده در کشورها اشاره خواهد شد.

- مالزی

در مالزی سیاستی اتخاذ شده است که نیازمند گسترش سریع ناوگان ملی به منظور کاهش وابستگی به کشتی های تحت پرچم های خارجی است. بنابراین افزایش مستمر اندازه ناوگان ملی در اولویت قرار گرفته است. یکی از اهداف هفتمین برنامه پنج ساله کنونی مالزی (۲۰۰۰-۱۹۹۶) افزایش تعداد کشتی ها به ۹۰۰ کشتی با ظرفیت ۷ میلیون تن می باشد.

مالزی برای دستیابی به چنین هدفی دو راهبرد را در نظر گرفته است. اولین راهبرد تأسیس بانکی به نام بانک اینداستری برای اعطای وام به صاحبان کشتی های محلی با نرخ بهره معقولی است. دومین راهبرد ایجاد صندوق کشتیرانی به منظور ترغیب دست اندرکاران به توسعه ناوگان تحت مالکیت این کشور و ایجاد دیگر انگیزه های لازم می باشد.

- بانک اینداستری

بانک اینداستری نخستین بانک در مالزی بود که اقدام به سرمایه گذاری در صنعت کشتیرانی کرد. فعالیت اصلی این بانک تأمین منابع مالی برای کشتی ها، کارخانه های کشتی سازی و فعالیت های مرتبط با بخش دریایی می باشد، دولت مالزی در برنامه پنج ساله خود بودجه ایی را به این بانک اختصاص داده است.

کارخانه های کشتی سازی محلی برای ساخت کشتی های مورد نیاز در اولویت قرار می گیرند. چنانچه این کارخانه ها در وضعیتی باشند که نتواند کشتی های مورد نیاز را بسازند، صاحبان کشتی ها اجازه دارند که کشتی های خود را از کارخانه های کشتی سازی خارجی خریداری کنند.

- صندوق کشتیرانی

صندوق کشتیرانی مالزی با بودجه ای معادل ۸۰۰ میلیون رینگیت مالزی در سال ۱۹۹۲ توسط دولت این کشور و از طریق بانک نگارا تأسیس شد. دو بخش اصلی این صندوق عبارتند از:

تسهیلات مالی ویژه کشتی ها و تسهیلات ویژه فعالیتهای کشتیرانی. در زمانیکه این صندوق تأسیس شد بانک نگارا، بانک اینداستری را به عنوان بخش مدیریت این صندوق برگزید. تسهیلات مالی ویژه کشتی ها در بدو امر بودجه لازم را برای خرید کشتی های جدید و دست دوم تامین می کرد و ۳۰۰ میلیون رینگیت مالزی برای این منظور در نظر گرفته شده بود.

در ۱۹۹۴ دولت مالزی بودجه صندوق کشتیرانی را از ۸۰۰ میلیون رینگیت به ۱/۱ میلیارد رینگیت افزایش داد و بودجه ای که به تسهیلات مالی ویژه کشتی ها اختصاص داده شده بود به ۶۰۰ میلیون رینگیت افزایش یافت. حوزه تسهیلات مالی ویژه کشتی ها گسترش یافت و علاوه بر خرید کشتی های جدید و دست دوم، احداث تأسیساتی را برای ساخت و تعمیر کشتی ها نیز دربرگرفت. بانک اینداستری که مدیریت تسهیلات مالی ویژه کشتی ها را به عهده دارد، وجوه مربوط به خرید و ساخت کشتی هایی را که در مسیرهای داخلی و بین المللی تردد می کنند و همچنین وجوه ساخت تأسیسات لازم برای کارخانه های کشتی سازی را پرداخت کرده است.

بودجه ایی که به تسهیلات ویژه فعالیتهای کشتیرانی اختصاص داده شد ۵۰۰ میلیون رینگیت بود. در مارس ۱۹۹۴ بانک مرکزی مالزی با هزینه ای معادل با ۳۰۰ میلیون رینگیت اقدام به تأسیس یک شرکت کشتیرانی به نام شرکت دریانوردی جهانی برهارد کرد. بانک اینداستری ۲۰۰ میلیون رینگیت و دیگر موسسات مالی ۳۰ میلیون رینگیت از کل مجموع ۵۰۰ میلیون رینگیت بودجه تسهیلات ویژه فعالیتهای کشتیرانی را تأمین کرده اند. در جدول ۱-۷ خلاصه ایی از برنامه های مالی بانک اینداستری ارائه شده است.

- تایلند

صندوق کشتیرانی تایلند که توسط دولت تایلند با بودجه ای معادل ۸ میلیارد بات تأسیس شد به خرید هشت کشتی کمک کرده است. این صندوق ۲۰ درصد از بهای خرید کشتی ها را برای صاحبان کشتی ها تأمین می کند.

کمیته صندوق مالی توسعه کشتیرانی هند حمایت های مالی قابل ملاحظه ای در توسعه ناوگان دریایی هند در بین سالهای ۱۹۵۹ و ۱۹۸۷ کرده است و بیش از ۹۰ درصد از کل بودجه ناوگان دریایی هند را تأمین کرده است.

بعد از انحلال این کمیته در ۱۹۸۷، تأمین منابع مالی کشتی ها بر اساس نرخ های تجاری بودجه است که بالاتر از نرخ های ارائه شده توسط کمیته صندوق مالی توسعه کشتیرانی هند و با وام های اعطاء شده توسط سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی بوده است.

وام های بانکهای تجاری

اگر چه صاحبان کشتی ها می توانند از ارزهای مختلفی در سرمایه گذاری های خود استفاده کنند، اما معمول است که از دلار آمریکا استفاده کنند. دلیل این امر بخشی به علت اعتبار دلار آمریکا و بخشی به علت آن است که درآمد و هزینه های صاحبان کشتی ها معمولاً بر اساس دلار آمریکا محاسبه می شود. در مورد وام های تجاری، معمولاً بانکها برای خرید کشتی رهن اولیه ای را به عنوان وثیقه برای اعطای وام مطالبه می کنند. مبلغ وام حداکثر ۸۰ درصد از قیمت خرید یک کشتی جدید می باشد اما معمولاً حدود ۵۰ درصد است. دوره زمانی وام ها بین ۸ تا ۱۰ سال با مهلت زمانی معین برای باز پرداخت وام در هر شش ماه می باشد.

جدول ۱-۷: برنامه های تامین منابع مالی از طریق صندوق بانک اینداستری مالزی

درصد بامیزان تامین مالی	دوره زمانی بازپرداخت	نرخ های بهره سالانه	کشتیرانی ^۱
حداکثر ۷۵٪ از قیمت قرارداد	حداکثر ۱۰ سال	٪۹	کشتی های جدید
حداکثر ۶۵٪ از ارزش کشتی	حداقل عمر کشتی ۱۷ سال	٪۹	کشتی های دست دوم
حداکثر ۵۰۰ هزار رینگیت برای هر کشتی	۱۲ ماه	٪۹	اعتبار در گردش عملیات کشتی
حداکثر ۶۵٪ از ارزش واقعی کشتی	حداکثر عمر کشتی ۱۷ سال	٪۹	حد اعتبار
			کارخانه کشتی سازی
حداکثر ۸۰٪ از ارزش فاکتوری	۱۲-۶ ماه	٪۶	تعمیرگاه کشتی ها
بر اساس نیاز و جریان نقدی	حداکثر ۱۰ سال	حداکثر ۹٪	هزینه های سرمایه ای کارخانه کشتی سازی
حداکثر ۲۵٪ از ارزش قرارداد	حداکثر ۱۸ ماه	٪۲/۱۵ - ٪۰/۷۵	ضمانت نامه حسن انجام کار
حداکثر ۹۰٪ از هزینه ساخت	طول مدت ساخت	٪۲ - ٪۱	ضمانت نامه های بازپرداخت
بر اساس نیاز سازنده قایق و جریان نقدی	۱۰ سال	٪۹	ساخت قایق
حداکثر ۸۰٪ از ارزش قرارداد	۱۲-۶ ماه	نرخ ثابت ۹٪ بر حسب نرخ های ارائه شده توسط اینتربانک همراه با ۴٪ مورد خالص	اعتبار در گردش قرارداد
حداکثر ۵۰ هزار رینگیت و حداکثر ۳۰٪ از وجوه سهامداران بانک	از تاریخ صدور تا انقضای قرارداد	٪۲-٪۱ از ارزش سپرده مناقصه	سپرده مناقصه
جدید: حداکثر ۸۵٪ از قیمت بازار. تعمیر یا استفاده شده: حداکثر ۷۵٪ از ارزش یا قیمت بازار که بر اساس قیمت پایین تر تعیین می شود.	حداکثر ۸ سال	نرخ ثابت ۵٪	اجاره به شرط تملیک
			فعالیت های مرتبط با حوزه دریایی
بر اساس نیاز کارگزاران و جریان نقدی پروژه	بر اساس جریان نقدی پروژه	٪۹ بر اساس رویه نزولی	وام مدت دار
بر اساس درخواست اداره گمرک	حداکثر ۲ سال	٪۱ از وجه ضمانت نامه	ضمانت نامه بانکی برای صدور مجوز
جدید: حداکثر ۸۵٪ از قیمت خرید. تعمیری یا استفاده شده: ۷۵٪ از قیمت یا ارزش بازار که بر اساس قیمت پایین تر تعیین می شود.	حداکثر ۸ سال	نرخ ثابت ۵٪	اجاره به شرط تملیک

منبع: بانک اینداستری

منبع: گزارش داخلی مالزی

^۱ - کشتیرانی داخلی و بین المللی را شامل می شود.

نرخ بهره وام های کشتی ها که غالباً به دلار آمریکا است معمولاً بر حسب نرخ های ارائه شده اینتربانک لندن به اضافه سود ناخالصی می باشد که به اعتبار وام گیرندگان بستگی دارد. هنگامیکه تامین منابع مالی کشتی بر اساس یکی از ارزهای معتبر نظیر دلار آمریکا می باشد لازم است که ریسک های مربوط به ارز خارجی به دقت مورد توجه قرار گیرند. کاهش نرخ برابر منجر به افزایش شدید هزینه وام گیری شود زیرا وام گیرندگان مجبور به پرداخت بهره بیشتری برای بدهی خود به ارز داخلی می باشند. این امر یکی از عواملی است که مشکلات مالی ناشی از بحران اقتصادی آسیا در ۱۹۹۷ را تشدید کرده است.

ضمانت نامه برای اخذ وام

در مواردی که شرکتهای کشتیرانی در کشورهای در حال توسعه در تهیه منابع مالی لازم از طریق مجراهای داخلی با مشکل روبرو می شوند و درصدد اخذ وام از کشورهای خارجی بر می آیند ممکن است نیاز به ضمانت نامه های دولتی برای اطمینان دهی به وام دهندگان خارجی داشته باشند.

در ایالت متحده آمریکا، طرح وام تضمینی دریایی (که قبلاً معروف به طرح ضمانت تامین مالی کشتی های فدرال بود) بر اساس اصلاحیه قانون دریانوردی تجاری (۱۹۳۹) به شمار ۱۱ تدوین شده است به دولت اجازه می دهد که امکان اخذ وام از بخش خصوصی را به منظور تامین منابع مالی یا تامین مالی مجدد برای ساخت یا بازسازی کشتی های تحت پرچم آمریکا فراهم آورد. هدف اصلی این قانون کمک به ساخت کشتی های جدید توسط کارخانه های کشتی سازی ملی بود طرح وام تضمینی دریایی نقش مهمی در توسعه ناوگان ملی ایفاء کرده است.

بخش های اصلی این طرح عبارتند از:

- ضمانت نامه های ساخت، بازسازی و تعمیر کشتی های تجاری در تعمیرگاه ها و کارخانه های کشتی سازی

- پروژه های مدرنیزه سازی کارخانه های کشتی سازی و تامین مالی مجدد این نوع پروژه

- تامین مالی حداکثر تا ۸۷/۵ درصد و تا ۲۵ سال که بستگی به نوع پروژه دارد.

- در صورت عدم پرداخت بدهی توسط صاحبان کشتی یا کارخانه کشتی سازی، دولت تضمین می کند که کل وام ها و سودهای پرداخت نشده به وام دهنده را پرداخت کند.

طبق گزارش سالانه وزارت حمل و نقل آمریکا در ۱۹۹۷ کل وجه الضمان پرداختی توسط دولت آمریکا از سپتامبر ۱۹۹۷ برابر با ۲/۶ میلیارد دلار بوده است.

دولت سوئد در صورتی ضمانت نامه لازم را برای اخذ وام به منظور تامین منابع مالی کشتی های تحت پرچم این کشور می دهد که از آن کشتی ها برای حمل کالا به سوئد استفاده شود. وام های تضمین شده توسط دولت سوئد نباید بیشتر از ۸۵ درصد هزینه های ساخت کشتی یا هزینه خرید هر کشتی باشد.

یارانه ها و اعتبار کارخانه کشتی سازی

ایالات متحده آمریکا به منظور توسعه ناوگان ملی و صنعت کشتی سازی اقدام به اجرای برنامه یارانه دهی افتراقی برای ساخت کشتی ها کرد (رجوع شود به فصل ۲) اما در ۱۹۸۱ این برنامه به حالت تعلیق درآمد.

اجاره کشتی بدون خدمه با حق انتخاب در خرید کشتی

برخی کشورها به منظور ترغیب سرمایه گذاران به خرید کشتی و با توجه به اینکه برای خرید کشتی ها به سرمایه های هنگفتی نیاز می باشد امکان اجاره کشتی بدون خدمه را با حق انتخاب در خرید آنها فراهم آورده اند.

اجاره کشتی بدون خدمه یا اجاره انتقالی با حق انتخاب در خرید کشتی در مواردی است که یک کارگزار، یک کشتی بدون خدمه را از صاحب آن اجاره می کند، خدمه آن را به انتخاب خود استخدام می کند و مانند مالک اداره و کنترل آن را به عهده می گیرد. این قرارداد اجاره معمولاً طولانی مدت است و در برخی موارد کل عمر یک کشتی را در بر می گیرد. مالک کشتی

هزینه های سرمایه ای و اجاره کننده کشتی کلیه هزینه های عملیاتی را از جمله هزینه های تعمیر و نگهداری کشتی بعهده می گیرد. اجاره کننده کشتی اجاره بهایی به مالک کشتی می پردازد که به طور روزانه محاسبه می شود اما معمولاً این اجاره بها از پیش به صورت ماهانه پرداخت می شود.

بعد از آنکه کشتی تحت اجاره مورد بازرسی قرار گرفت مالکیت کشتی از مالک به اجاره کننده انتقال می یابد که در واقع همان اجاره انتقالی می باشد. طبق قوانین ملی و بین المللی اجاره کننده کشتی می تواند کشتی تحت اجاره خود را در هر کشوری که بخواهد به ثبت برساند. اجاره کشتی های بدون خدمه هزینه کمتری در مقایسه با خرید آنها به ویژه در کشورهای در حال توسعه می تواند داشته باشد. در صورتیکه قرارداد اجاره شامل خرید کشتی نیز شود کارگزاران محلی نیاز به حمایت مالی دولت از طریق اعطای ضمانت نامه ها خواهند داشت. به عنوان مثال در کره اجاره کشتی های خالی با حق انتخاب در خرید آنها منجر به افزایش تعداد کشتی های این کشور در دهه های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ شد.

در فیلیپین مشکل تامین منابع مالی لازم برای خرید کشتی ها مانع از توسعه و نگهداری ناوگان این کشور که می توان از آن در تجارت بین المللی کره بهره گرفت، شده است. در ۱۹۷۶ دولت کره طرح اجاره کشتی های بدون خدمه را از حوزه کشتیرانی داخلی به حوزه کشتیرانی بین المللی گسترش داد.

تحت این طرح برای کلیه کشتی های تحت مالکیت کشورهای خارجی که توسط اتباع فیلیپینی اجاره شده اند در صورت برخورداری از معیارهای خاص گواهینامه موقت ثبت صادر می شود. شرایط صدور این گواهینامه عبارتند از:

- حداقل مدت اعتبار قرارداد اجاره یک سال باشد،
- کل خدمه کشتی ثبت شده از اتباع فیلیپین باشند،
- کارگزار کشتی (توانایی اجاره) تا هفت کشتی تحت مالکیت خارجی را داشته باشد،

- مالک کشتی ضروری است سرمایه پرداخت خود را افزایش دهد و مدارکی دال بر کنترل مدیریت و عملیات کشتی های بدون خدمه اجاره داده شده ارائه دهد.

طرح اجاره / خرید کشتی

طرح اجاره / خرید کشتی مشابه با طرح اجاره دربستی کشتی های بدون خدمه با حق انتخاب در خرید آنها می باشد. اجاره دهنده یا وام دهنده (معمولاً یک شرکت اجاره دهنده یا یک بانک تجارتي) حق مالکیت کشتی مورد نظر را خریداری می کند و این حق را به اجاره کننده یا وام گیرنده در قبال بازپرداخت های منظم و یکسان می فروشد.

تبدیل بدهی ها به اوراق بهادار

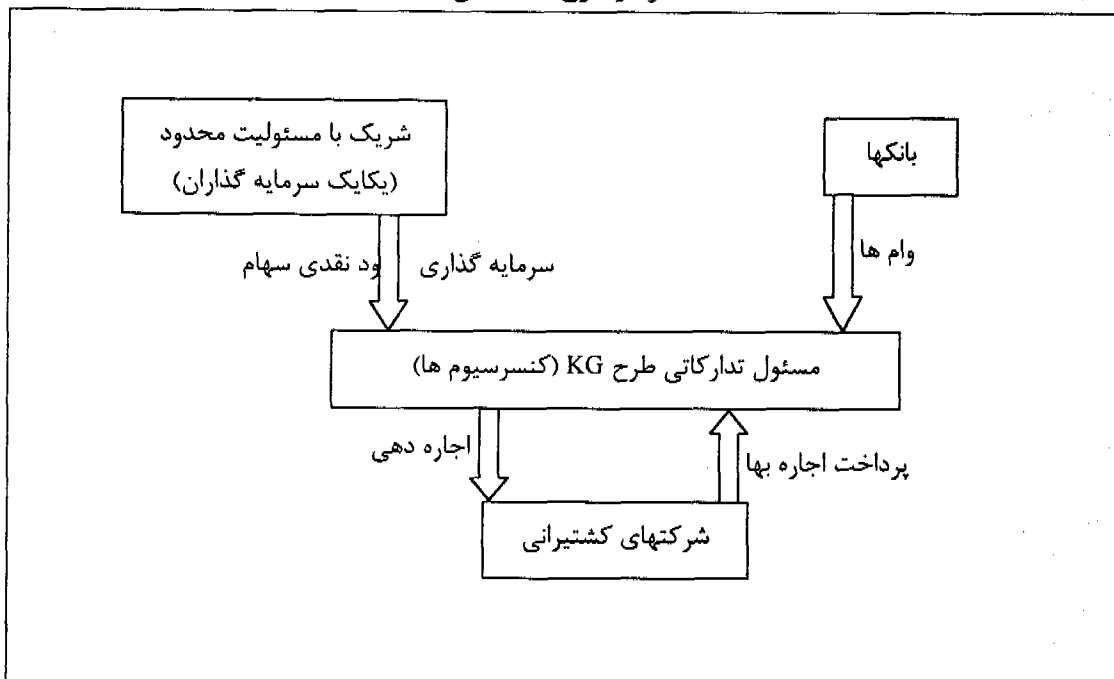
تبدیل بدهی ها به اوراق بهادار یک طرح مالی است که امکان کسب سرمایه یکایک سرمایه گذارانی را فراهم می آورد که مشمول معافیت های مالیاتی در ارتباط با مالیاتهای فردی و شرکتی می شوند. سرمایه های یکایک سرمایه گذاران (شرکا) با تاسیس کنسرسیومهایی (شرکت های غیر سهامی) گردآوری می شود. بعد از آنکه کنسرسیوم ها کشتی هایی را خریدند آنها را به مالکان کشتی و کارگزاران آتی اجاره می دهند.

طرح مزبور که اولین بار در نروژ تدوین شد معروف به طرح کوماندیت - سلسکاپ است. هر یک از شرکای کنسرسیوم ها لازم است که فقط سرمایه اندکی را تامین کند که مشمول مزایای مالیاتی قابل توجهی خواهد شد.

طرح مشابهی نیز در آلمان به کار گرفته شده است که ساختار آن در زیر نمایش داده شده است. این طرح که معروف به طرح KG است برای خرید کشتی های کانتینری جدید از کارخانه های کشتی سازی کره به کار گرفته شده است و به عنوان یک طرح بسیار موفقیت آمیز در خرید اوراق بهادار شهرت یافته است.

در فرانسه نیز طرحی کمکی در ۱۹۹۸ برای کشتی های تجاری تحت پرچم فرانسه تدوین شد که مشابه طرح KG آلمان است. بر اساس چنین طرحی شرکتهای کشتیرانی از حق تملک کشتی ها بعد از گذشت ۵ سال از زمان بهره برداری از آنها برخوردارند. سرمایه گذاران نیز مشمول معافیت مالیاتی نسبت به سود سرمایه ناشی از فروش سهم خود خواهند بود. پیش بینی می شود که ابتکارات مالی به همراه مجموعه ایی از موافقت نامه های مالی مختلف از جمله قراردادهای دراز مدت اجاره دریست کشتی ها نقش بسیار مهمی در تامین منابع مالی کشتی ها در آینده داشته باشند.

نمودار طرح KG آلمان



تامین سرمایه شرکت

تامین سرمایه شرکت روشی یکپارچه برای تامین منابع مالی لازم می باشد که با تامین مالی برای یک پروژه خاص تفاوت می کند. شرکتهای کشتیرانی جهانی می توانند از روشهای مختلفی برای تامین مالی مستقیم نظیر اوراق قرضه یا سفته های میان مدت یا فروش سهام برای تهیه

سرمایه از طریق بازارهای سرمایه استفاده کنند. معمولاً سررسید اوراق قرضه شرکتها بین ۵ تا ۱۰ سال با نرخ های ثابت یا نرخ های شناور از طریق بازارهای سرمایه می باشد. به منظور صدور اوراق قرضه عمومی ابتدا لازم است که شرکت اقدام به اخذ گواهینامه نرخ گذاری از یک آژانس نرخ گذاری خصوصی معروف بنماید و صورت سهام خود را در بورس سهام بازار مربوطه تهیه کند.

طرح های تامین منابع مالی کشتی ها در منطقه اسکاپ

فیلیپین: وام دو مرحله ای

برنامه مدرنیزه سازی کشتیرانی داخلی در فیلیپین، طرحی سرمایه گذاری برای ارتقای کارآمدی و ایمنی صنعت کشتیرانی داخلی به کمک بانک توسعه فیلیپین (نهاد اجرایی برنامه مزبور) می باشد.

این برنامه به منظور حمایت از شرکتهای کشتیرانی داخلی و شرکتهای مرتبط با کشتیرانی طرح ریزی شده است که قصد مدرنیزه سازی عملیات خود را از طریق تعویض کشتی های قدیمی و استفاده از تجهیزات جدید دارند. صندوق همکاریهای اقتصادی بین المللی که یک موسسه نیمه دولتی ژاپنی است برای اخذ وام های لازم برای برنامه مزبور تسهیلات اعتباری ویژه ای را قائل شده است. این صندوق، این تسهیلات اعتباری را بر اساس این ژاپن در اختیار بانک توسعه فیلیپین به عنوان بانک وام دهنده به وام گیرندگان واجد شرایط گذاشته است. این وام گیرندگان شرکتهای فعال در کشتیرانی داخلی یا صنایع مرتبط با کشتیرانی می باشند. اگر چه وجوهی که صندوق همکاریهای اقتصادی بین المللی در اختیار بانک توسعه فیلیپین می گذارد به این ژاپن می باشند اما این بانک وجوه مزبور را به پزوی فیلیپین در اختیار وام گیرندگان می گذارد. به همین دلیل است که به این طرح، وام دو مرحله ایی گفته می شود.

پروژه های واجد شرایط عبارتند از:

- تملک کشتی های دست دوم یا جدید به منظور بهبود یا گسترش فعالیت تجاری

- تبدیل یا اصلاح کشتی ها

- ارتقای استانداردهای فنی کشتی ها و یا رده بندی جدید یک کشتی
- شرایط طرح وام دو مرحله ای عبارتند از:
- میزان وام: تا ۸۰ درصد از هزینه های مربوط به پروژه
- مدت وام: ۳ تا ۱۵ سال با مهلت زمانی ۵ ساله
- نرخ بهره سالانه

نرخ متغیر:

به معنی نرخ متغیر میانگین موزون نرخ بهره (Weighted Average Interest Rate) (کمتر از ۲ درصد در سال اما قابل تجدید نظر در هر شش ماه به میزان حداقل ۱۲ درصد) می باشد.

* میانگین موزون نرخ بهره بر مبنای ۹۱ و بر اساس صورت حسابهای خزانه فیلیپین در سومین و چهارمین هفته ماه دوم و دومین هفته ماه پیش از سه ماهه مرجع می باشد.

- نرخ ثابت:

دوره زمانی ۳ ساله: نرخ بهره + ۰.۲٪

دوره زمانی بین ۳ تا ۵ سال: نرخ بهره + ۰.۲/۵٪

دوره زمانی بین ۵ تا ۸ سال: نرخ بهره + ۰.۳٪

دوره زمانی بیش از ۸ سال: نرخ بهره + ۰.۳/۵٪

عوارض واردات

عوارض واردات می تواند تاثیر قابل ملاحظه ای بر هزینه تملک اولیه یک کشتی بگذارد. بنابراین تخفیف در عوارض واردات می تواند یکی از اقدامات مالی عمده در کشورهای در حال توسعه ایی باشد که برای ساختار کشتی های جدید کارخانه کشتی سازی ندارند. در جدول ۲-۷ تخفیف های داده شده در عوارض برخی از کشورهای انتخاب شده در منطقه اسکاپ نشان داده شده است.

جدول ۲-۷: معافیت از عوارض واردات

معاف	هند
معاف	مالزی
معاف	پاکستان
معاف	فیلیپین
معاف	تایلند

کشتی های با ظرفیت بیش از ۴ هزار تن مشمول معافیت می شوند اما معمولاً کشتی های با ظرفیت کمتر از ۲۶ تن مشمول پرداخت ۳۰٪ و کشتی هایی که ظرفیت آنها بین ۲۶ تا ۴ هزار تن است مشمول پرداخت ۱۰٪ برای عوارض واردات می شوند.

کشتی های اقیانوس پیما مشمول معافیت می شوند. بر اساس طرح اولویت های سرمایه گذاری قانون سرمایه گذاری جامع (۱۹۸۷)، صنعت کشتیرانی داخلی نیز مشمول معافیت از عوارض واردات شده اند.

فصل ۸: احیای خطوط کشتیرانی ملی

مشارکت بخش دولتی و خصوصی در حوزه تجاری کشتیرانی

در صورتی دسترسی به کالا، ثبت کشتی و اقدامات پشتیبانی مالی می توانند راهبردهایی کارآمد باشند که شرکتهای کشتیرانی ملی از بنیان مالی با ثبات، مدیریت کارآمد و نیروی کاری با انگیزه برخوردار باشند. با توجه به اینکه مشارکت بخش دولتی در حوزه تجاری کشتیرانی جای خود را به مشارکت بخش خصوصی می دهد، دولت‌های منطقه اسکاپ لازم است که مناسبترین اشکالی چنین مشارکتی را به همراه روشهای احیای شرکتهای کشتیرانی ملی خود بررسی کنند.

دلایل مشارکت بخش دولتی

نگرش عمومی در کشورهای توسعه یافته در خصوص کاهش دامنه فعالیت بخش دولتی و خصوصی سازی موسسات تجاری دولتی این است که تا می توان باید خدمات دولتی را از حیطة اختیارات دولت خارج ساخت و دولت نباید در زمینه فعالیتهای تجاری در رقابت مستقیم با بخش خصوصی قرار گیرد. چنین تصور می شود که این گونه خدمات از جمله خدمات زیرساختی می تواند به بهترین نحو توسط بخش خصوصی ارائه شوند که تحت فشارهای رقابتی بازار قرار دارند. نقش اصلی دولت محدود به ایجاد رقابت عادلانه و موثر می شود.

اما چنین نگرشی ضرورتاً قابل به کارگیری در کشورهای در حال توسعه ایی نیست که غالباً بخش خصوصی آنها فاقد دانش تخصصی، فنی و مدیریتی و نیروی انسانی کارآموده می باشد و یا بودجه لازم را برای فعالیتهای زیرساختی در اختیار ندارد. تحت چنین شرایطی است که مشارکت مستقیم دولت حداقل در ابتدا می تواند تنها راه توسعه زیر ساخت لازم برای افزایش بهره وری باشد که منجر به رشد اقتصادی خواهد شد.

در نهایت اقتصاد کشور به مرحله ایی از توسعه خواهد رسید که بخش خصوصی قابلیت تامین خدمات زیرساختی را که در ابتدا توسط بخش دولتی ارائه می شود کسب خواهد کرد. در این مرحله امکان دارد که دولت موضوع تداوم مشارکت خود را در تامین مستقیم خدمات زیرساختی

مورد بررسی مجدد قرار دهد. برای این بررسی لازم است که درک صحیحی از راه های کاهش سرمایه و پیامدهای این راه ها از نقطه نظر اقتصاد خرد و کلان وجود داشته باشد. در بخش مرتبط با خصوصی سازی درباره شماری از اهداف ممکن بحث خواهد شد. رویکرد به خصوصی سازی می تواند از کشوری به کشور دیگر و از زیر ساختی به زیر ساخت دیگر تفاوت داشته باشد و بستگی به اهداف دولتها و عوامل سیاسی و اقتصادی حاکم در برهه زمانی مورد نظر خواهد داشت. نباید تصور شود که خصوصی سازی ضرورتاً منجر به افزایش بازدهی می شود اگر چه غالباً چنین امری نیز اتفاق می افتد. عجیب این است که استدلال عمده ایی که به حمایت از بخش خصوصی مبنی بر ناکارآمدی ذاتی بخش دولتی ارائه می شود معمولاً توسط افرادی است که در سمت مدیریت موسسات تجاری دونهی حتی الامکان به نحو کارآمدی ایفای نقش می کنند. در برخی موارد بازدهی بیشتر و هزینه کمتر صرفاً پیامد یک مدیریت توانمندتر خواهد بود. از طرف دیگر بازدهی کمتر و هزینه های بیشتر می تواند به این دلیل باشد که موسسات تجاری به عنوان موسسات پرداخت کننده مالیات استفاده می شوند که هزینه های بسیار بالایی دارند.

دلایل مشارکت دولت در خدمات کشتیرانی

در این بخش به بررسی مواردی پرداخته می شود که دولت ها دارای سهمی در مالکیت موسسات تجاری کشتیرانی و یا منافع در کنترل و نظارت بر این موسسات می باشند و یا تعهداتی نسبت به یک شرکت کشتیرانی خاص دارند. در اینجا مشارکت بخش دولتی به معنی همیاری یا دیگر اقدامات دولتی نیست که در بر گیرنده کل صنعت کشتیرانی نظیر یارانه دهی مستقیم، نظام های مالی سودمند و یا اقدامات کمکی در خرید و ساخت کشتی ها باشد. این گونه اقدامات فراگیر در صنعت کشتیرانی در فصل ۹ مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

در اینجا شماری از طرح هایی بررسی خواهند شد که ضرورتاً مانع الجمع نیستند و شرایطی در آنها ترسیم خواهند شد که تحت آنها مشارکت دولت در ارائه خدمات کشتیرانی بهتر درک شود، شاید چنین تصور شود که این طرح ها بهتر بود در ذیل موضوعات مربوط به ناوگانهای ملی مطرح

شوند که در فصل ۵ در بافت گسترده تری از اهداف کلی سیاست کشتیرانی مورد بحث قرار گرفتند. اما تفاوتی که در اینجا وجود دارد این است که اهداف مورد نظر در بافتی بررسی می شوند که مشارکت دولت در دستیابی به این اهداف ضروری می باشد. مشاهده خواهد شد که اکثر این طرح ها در دو مقوله قرار خواهند گرفت: عدالت اجتماعی و یا ناتوانی بازار.

تضمین دسترسی به خدمات حمل و نقل دریایی

چنانچه بخش خصوصی قابلیت یا تمایلی به ارائه خدمات حمل و نقل دریایی که از نظر دولت به عنوان بخشی مهم از سیستم حمل و نقل کشور در نظر گرفته می شود، نداشته باشد ضروری است که به همیاری دولت در ارائه چنین خدماتی توجه شود.

یکی از دلایل شرایط یاد شده می تواند به عنوان مثال عدم توانایی بخش خصوصی در تامین سرمایه لازم در داخل یا خارج از کشور برای خرید کشتی ها باشد. راه حل چنین وضعیتی می تواند این باشد که تا زمانی که بخش خصوصی قادر به ورود به بازار کشتیرانی بر اساس توانایی های خود نیست دولت ارائه چنین خدماتی را به عهده داشته باشد. دولت ممکن است بودجه لازم را در اختیار داشته باشد و یا در مواردی که بخش خصوصی نتواند به منابع مالی لازم دسترسی یابد دولت با اختیارات خود قادر به دسترسی به این منابع مالی باشد. طرح دیگر این است که امکان دارد توانایی مالی کاربران بالقوه برای پرداخت هزینه های مربوط به خدمات کشتیرانی به اندازه ای محدود باشد که این خدمات به لحاظ تجاری برای بخش خصوصی به صرفه نباشد. این وضعیت حتی در کشورهای توسعه یافته نیز می تواند اتفاق افتد در شرایطی که هزینه ارائه خدمات اساسی نظیر تلفن، جاده ها و دیگر تاسیسات زیرساختی به ویژه در مناطق محلی در سطحی است که دریافت این هزینه ها از کاربران امکان پذیر نیست. ضرورت ارائه خدمات اساسی را تحت چنین شرایطی غالباً "تعهد به خدمات اجتماعی" می نامند. یکی از روشهای موجود برای انجام چنین تعهدی ارائه مستقیم خدمات یا تامین منابع مالی لازم توسط دولت است. در این فصل

در خصوص راهکاری برای کاهش هزینه هایی بحث خواهد شد که دولت در ارائه خدمات متحمل می شود.

اهداف هند در خصوص مشارکت دولت در بخش کشتیرانی

دولت هند از همان ابتدا اقداماتی را برای توسعه ناوگان دریایی خود انجام داد زیرا این ناوگان جوابگوی کل نیازهای تجاری نبود و بخش خصوصی نیز از منابع مالی لازم برای این ناوگان عظیم برخوردار نبود.

حمل نفت خام در منافع ملی هند اهمیتی بسزایی دارد و مسئولیت آن در وهله نخست به عهده خطوط کشتیرانی ملی هند - شرکت کشتیرانی هند - می باشد.

انواع خدمات کشتیرانی را که می توان در یک رده خاص قرار داد عبارتند از:

- کشتیرانی داخلی بین منطقه ای یا بین جزیره ای که خدمات کشتیرانی آن شامل خدمات اجتماعی، ارتباطات و شبکه ارتباطی تدارکاتی با کشورهای خارجی می شود.
- خدمات حمل و نقل کالا برای کاربران عمومی از طریق ارائه خدمات کشتی های فیدر به بنادر کانونی و مسیرهای اصلی کشتیرانی بین المللی
- خدمات کشتیرانی ویژه برای جوابگویی به نیازهای موجود در واردات و صادرات کالاهای اساسی

ایجاد رقابت

در بازارهایی که رقابت موثری وجود ندارد شرکت های کشتیرانی دولتی به عنوان عاملی برای ایجاد رقابت در نظر گرفته می شوند. چنین وضعیتی معمولاً بیشتر در بازارهای داخلی و نه بازارهای خارجی اتفاق می افتد که در آنها موانعی در برابر تجارت ساحلی وجود دارد. در صورت استفاده از یک شرکت کشتیرانی دولتی لازم است توجه شود که این شرکت نباید از هیچ گونه

برتری غیر عادلانه ایی در بازار کشتیرانی در برابر رقبای بخش خصوصی به لحاظ دریافت یارانه ها برخوردار باشد.

بهره وری از تراز پرداخت ها

در صورت نبود یک ناوگان دریایی قدرتمند، از یک موسسه تجاری کشتیرانی دولتی می توان به عنوان عاملی برای کاهش میزان تاثیرات احتمالی اتکای شرکتهای کشتیرانی خارجی بر منابع ملی یک کشور استفاده کرد. تحقیقات نشان داده اند که کشتیرانی ملی می تواند نقش موثری در تراز پرداخت ها داشته باشد مشروط بر اینکه سود ده باشد (رجوع شود به "کشتیرانی استرالیا و تراز پرداخت ها؛ اداره حمل و نقل، ارتباطات و امور اقتصادی). در دوران کنونی که رقابت شدیدی در تجارت بین المللی وجود دارد و بسیاری از خطوط کشتیرانی دولتی به شدت درگیر چنین رقابتی شده اند در صورتی یک موسسه تجاری کشتیرانی دولتی کارآمد خواهد بود که دارای ماهیتی رقابتی باشد.

در فصل ۴ در زمینه اهداف اقتصادی بین المللی بحث شد. موضوعاتی که در آن فصل در ارتباط با کشتیرانی تحت پرچم های ملی مطرح شد - به عنوان مثال، کارآمدی نسبی منابع درآمدی ارزی - در مورد موسسات تجاری کشتیرانی دولتی نیز که با توجه به چنین هدفی تاسیس شده اند، کاملاً صدق می کند.

توسعه صنعت ملی و یا ایجاد پایگاهی متشکل از منابع انسانی

در کشورهایی که پیشینه کشتیرانی آنها اندک می باشد و صنعت کشتیرانی آن در مراحل آغازین می باشد، کمبود منابع انسانی کارآزموده و نبود تخصص های مدیریتی و عملیاتی کشتیرانی می تواند مانعی عظیم در برابر توسعه ناوگانهای آن کشورها باشد.

تحت چنین شرایطی، دخالت زودهنگام دولت در حوزه کشتیرانی به عنوان مثال از طریق تاسیس یک شرکت کشتیرانی دولتی می تواند اقدامی مناسب در ارتقای مهارتهای منابع انسانی

لازم در جهت حمایت از ناوگان ملی باشد. از طرف دیگر این اقدام منجر به گسترش بازار کشتیرانی به میزانی خواهد شد که زمینه لازم را برای مشارکت بخش خصوصی در رقابت با بخش دولتی فراهم خواهد آورد.

ایجاد تسهیلاتی در خصوص منابع مالی و یا پیشبرد پروژه ها

در مواردی که پروژه هایی مربوط به منابع مالی به عنوان مثال پروژه های استخراج منابع نفتی یا معدنی وجود داشته باشد فرصت مناسبی برای مشارکت دولت در ارائه خدمات ضروری و بنیادین حمل و نقل از جمله حمل و نقل دریایی ایجاد می شود. مشارکت دولت بسته به انتظارات سرمایه گذار در خصوص میزان ریسک اقتصادی پروژه و میزان سود می تواند عاملی مهم در کارایی پروژه های فردی باشد.

اشکال مشارکت دولت در حوزه کشتیرانی

سیاستگذاران با توجه به وضعیت اقتصادی، بازارهای سرمایه و سیستم ها و بازارهای حمل و نقل کشور خود راه های مختلفی برای مشارکت دولت پیشنهاد می کنند.

اهداف خطوط کشتیرانی ملی مالزی

در ۱۹۸۶ شرکت کشتیرانی بین المللی مالزی که نخستین شبکه کشتیرانی ملی می باشد به عنوان یک شرکت دولتی تاسیس شد. اهداف دولت در تاسیس این شرکت عبارت بودند از: کاهش وابستگی کشور به شرکتهای کشتیرانی خارجی، پایین آوردن تراز پرداخت های خارجی برای خدمات کشتیرانی و ممانعت از آزادی عمل جوامع کشتیرانی در افزایش تحمیلی نرخ های حمل و نقل که به ضرر صادر کنندگان مالزی بود.

در ۱۹۸۲ مالزی اقدام به تاسیس دومین شبکه کشتیرانی ملی خود به نام خطوط کشتیرانی ملی پرپادانان با اهداف زیر کرد: کمک به ایجاد ناوگانی هماهنگ و متنوع، افزایش حضور کشتی های

تحت پرچم مالزی به منظور کنترل بیشتر صادرات و واردات کالا، گسترش صنایع مرتبط با بخش کشتیرانی نظیر خدمات پشتیبانی ساحلی و ارتقای دانش فنی و تخصص اتباع مالزی در حوزه کشتیرانی و فعالیتهای مربوط به آن.

ارائه خدمات کشتیرانی از محل درآمدهای عمومی

آسانترین روش مشارکت بخش دولتی، پرداخت مستقیم هزینه خدمات کشتیرانی از محل بودجه عمومی به طور مستمر می باشد. برای انجام چنین کاری می توان به یک سازمان دولتی مسئولیت ارائه خدمات کشتیرانی را از محل بودجه خود داد. سپس این سازمان می تواند رسماً اقدام به ارائه خدمات کند و یا بر اساس قراردادی آن خدمات را به بخش خصوصی واگذار کند.

موسسه تجاری کشتیرانی دولتی

روش دیگر برای مشارکت بخش دولتی تاسیس یک موسسه تجاری دولتی برای ارائه خدمات کشتیرانی می باشد. این موسسه تجاری تا زمانی که به مرحله خوکفایی نرسیده است نیاز به دریافت سرمایه راه اندازی برای هزینه های مربوط به تاسیس موسسه و تملک کشتی ها و هزینه های عملیاتی اولیه دارد.

ضروری است که به ساختار موسسه تجاری و امکان ثبت شرکت نیز توجه شود. اگر هدف این است که موسسه تجاری به طور مستقلی به فعالیت تجاری بپردازد آنگاه با ثبت شرکت، حوزه تجاری مورد نظر مشمول اصول تجاری مشترک، قوانین مشترک و تعهد به گزارش دهی خواهد شد. چنانچه دولت بخواهد اختیارات بیشتری در عملیات روزانه مربوط به حوزه تجاری مورد نظر داشته باشد می تواند مسئولیت مستقیم این حوزه تجاری را در قالب یک سازمان قانونی به یکی از وزرای دولت بدهد.

مشارکت بخش دولتی / خصوصی

در صورتیکه دولت با مشکل تامین بودجه یا کمبود تخصص لازم روبرو باشد می تواند از همان ابتدا از مشارکت بخش خصوصی در تامین منابع مالی، مدیریت و بهره برداری از خدمات کشتیرانی بهره جوید.

مشارکت بخش خصوصی و دولتی در ارائه خدمات کشتیرانی می تواند اشکال مختلفی داشته باشد که بستگی به مجموعه بودجه، میزان مهارتها و توان مدیریتی بخش خصوصی دارد:

- قراردادهای اجاره و مدیریت به نحوی که بخش دولتی کشتی های لازم را فراهم کند و اجاره کننده نیز اداره و نگهداری آنها را در مدت اجاره در قبال جریان درآمدی به عهده داشته باشد.

- قرارداد ساخت - بهره برداری - انتقال به نحوی که بخش خصوصی از حق ایجاد و بهره برداری از خدمات کشتیرانی خاصی برای دوره معینی برخوردار است و در پایان قرارداد مالکیت تاسیسات مورد نظر را به دولت باز می گرداند.

- مشارکت خاص که طی آن دولت و بخش خصوصی در چارچوب یک پروژه کشتیرانی به اشکال گوناگونی در تامین دارایی ها، منابع مالی، فن آوری ها، مدیریت و تخصص های عملیاتی مشارکت می جویند و به میزانی که مورد توافق شرکای سرمایه گذار رسیده است در سهام و سود حاصله شریک می شوند. سیاستگذارانی که به کسب اطلاعات بیشتر در خصوص مشارکت بخش دولتی و خصوصی در زمینه توسعه زیر ساخت موجود علاقمند می باشند می توانند به مقاله اسکاپ تحت عنوان "مسائل اصلی در توسعه زیر ساخت موجود: مشارکت بخش خصوصی - دولتی"^۱ مراجعه کنند.

دستیابی به کارایی لازم در بخش کشتیرانی دولتی یا تحت کنترل دولت

در هنگامیکه درباره مشارکت بخش دولتی در فعالیتهای نظیر کشتیرانی تصمیم گرفته می شود غالباً توجه زیادی به ضرورت این مشارکت می شود و معمولاً به چگونگی تضمین کارآمدی عملیات کمتر توجه می شود و بر سود حاصل از سرمایه گذاری دولت تاکید زیادی می شود. چنین غفلتی به ویژه در شرایطی مهم است که فشارهای ناشی از بازارهای رقابتی وجود نداشته باشد.

در ۱۹۹۷ کمیسیون ملی حسابرسان استرالیا در گزارش خود به دولت این کشور تحت عنوان "راهی به سوی عملکرد بهتر بخش دولتی" مورخ ۱۳ سپتامبر ۱۹۹۷ خاطر نشان ساخت که لازم است به سه اصل در ارتباط با مشارکت بخش دولتی توجه شود.

ابتدا لازم است که مشخص شود آیا دولت نقشی را به عهده خواهد داشت؟

- در صورتیکه دولت نقشی در حوزه کشتیرانی داشته باشد لازم است در مورد میزان نقش دولت تصمیم گرفته شود و ارزیابی شود که آیا اهداف دولت به روشنی و به نحو کارآمدی تعیین شده اند؟

- لازم است ارزیابی شود که آیا فعالیتهای موجود به بهترین شیوه به اجرا در می آیند؟

رعایت این اصول از جانب سیاستگذاران به معنی توجه همیشگی به بازنگری منظم اهداف سیاستی و دلایل منطقی مشارکت بخش دولتی در فعالیتهای نظیر کشتیرانی به منظور ارزیابی ارتباط مستمر آنها و دستیابی به اهداف مورد نظر می باشد. از طرف دیگر ضروری است که شیوه مشارکت بخش دولتی به منظور تضمین کارایی آن مورد توجه قرار گیرد.

ارزیابی سیاست اتخاذ شده

یکی از شیوه های موجود در ارزیابی میزان موفقیت سیاست اتخاذ شده، تدوین برنامه هایی برای ارزیابی آن سیاست می باشد. معمولاً در چنین برنامه هایی بررسی جامعی از نتایج مورد نظر از سیاست اتخاذ شده در ارتباط با اهداف بیان شده به عمل می آید. در مواردی که سیاستهای

اتخاذ شده مستلزم هزینه های متغیر بودجه باشند امکان وقوع چنین فرایندی به عنوان بخشی از مراحل بودجه سالانه به وجود می آید که به علت وجود اولویتهای متفاوت برای بودجه، ارگانهای اصلی تامین بودجه مجبور به در اولویت قرار دادن پرداخت هزینه ها توسط دولت می شوند.

معیار بودجه بر اساس مشارکت بخش دولتی در حوزه کشتیرانی فقط در صورتی کارآمد خواهد بود که هزینه خدمات کشتیرانی مستقیماً از محل بودجه تامین شود به عنوان مثال ارائه خدمات بین جزیره ای کشتی های فری به صورت عام المنفعه.

نیاز به سرمایه زیاد برای تملک کشتی ها منجر به مشارکت بخش دولتی در ارائه خدمات کشتیرانی می شود که معمولاً توسط شرکتها و یا سازمانهای دولتی فعال در خطوط کشتیرانی تجاری ارائه می شوند. برای چنین سازمانهایی معیار بودجه معمولاً کافی نیست و به بررسی دقیق تری نیاز می باشد. این بررسی مستلزم حصول اطمینان از تحقق اهداف سیاستی مورد نظر و همچنین کارایی سازمان مربوطه در پیگیری این اهداف می باشد.

نمونه ایی از موسسات تجاری دولتی با نقش نظارتی

در ۱۹۹۷ دولت استرالیا قانون شرکتها و سازمانهای کشورهای مشترک المنافع و مقررات حکومتی برای موسسات تجاری دولتی کشورهای مشترک المنافع را ارائه کرد. این مقررات در مجموعه چارچوبی را برای فعالیت موسسات تجاری دولتی ایجاد کردند و عملکرد و کارایی آنها را با انتظارات دولت هماهنگ کردند و از طرف دیگر با الزام این موسسات به گزارش دهی، به دولت امکان نظارت بر عملکرد و رفتار آنها را دادند. چنین اذعان شده است که این مقررات فراتر از الزاماتی هستند که مشمول حوزه های تجاری تحت قانون شرکتها می شوند. اما با توجه به اینکه دلایل اصلی مشارکت دولت در فعالیتهایی نظیر کشتیرانی، عدالت اجتماعی و نقائص بازار است خارج از انتظار نخواهد بود که ضوابط تجاری عادی موجود برای فعالیت بخش خصوصی کافی نباشد.

مشخصه های مقررات استرالیا

ویژگی اصلی مقررات جدید استرالیا تعریف کاملاً مشخص رابطه بین دولت و موسسه تجاری و همچنین تعیین نقش ها و مسئولیتهای وزیر ذیربط (به نمایندگی از جانب سهامداران دولتی) و مسئولان موسسه تجاری می باشد.

این مقررات همچنین الزاماتی را برای گزارش دهی موسسه تجاری تعیین کرده اند که شامل گزارش سالانه شرکت همراه با صورت های مالی مربوطه و برنامه جامع شرکت و اهداف شرکت می شود که بین مسئولان شرکت و وزیر ذیربط توافق شده است.

میزان جامعیت مقررات جدید در برنامه جامع شرکت انعکاس می یابد که لازم است مدت زمانی برابر با سه سال را در بر گیرد و به طور سالانه ارائه شود و شامل موارد زیر باشد:

(۱) اهداف موسسه تجاری

(۲) فرض های موجود در خصوص محیط تجاری که موسسه تجاری در آن فعالیت می کند.

- راهبردهای تجاری موسسه تجاری

- برنامه های سرمایه گذاری و تامین مالی موسسه تجاری از جمله تعیین راهبردهایی برای

کنترل ریسک های مالی

- پیش بینی ها و اهداف مالی موسسه تجاری

- روش تقسیم سود سهام

- معیارهایی برای سنجش عملکرد غیرمالی موسسه تجاری

- تعهدات موسسه تجاری برای ارائه خدمات عام المنفعه و رابدها و سیاستهای اتخاذ شده برای

انجام این تعهدات

- بررسی عملکرد موسسه تجاری در مقایسه با اهداف و طرحهای پیشین

- تجزیه و تحلیل عوامل تاثیر گذار بر دستیابی به اهداف مورد نظر یا عوامل بوجود آورنده

ریسک مالی قابل توجه برای موسسه تجاری یا جوامع مشترک المنافع

- راهبردهایی برای کنترل قیمت و کیفیت کالاها و یا خدماتی که موسسه تجاری به طور انحصاری ارائه می دهد.

- راهبردهایی برای منابع انسانی و روابط صنعتی

ارزیابی عملکرد موسسات تجاری دولتی هند

در هند یادداشت تفاهمی بین موسسات تجاری بخش دولتی و وزارت امور اجرایی هند منعقد شده است. بر اساس این یادداشت تفاهم اهداف عملکردی برای سال بعدی تعیین می شود و عملکرد موسسات تجاری بر اساس معیارهای مندرج در این یادداشت تفاهم سنجیده می شود. کمیسیون تعهدات دولتی پارلمان هند مسئولیت بازرسی موسسات تجاری بخش دولتی و عملکرد آنها را به عهده دارد و می تواند اقداماتی را برای بهبود عملکرد آنها توصیه نماید.

افزون بر این دولت هند اقداماتی را برای رهنیدن موسسات تجاری دولتی از مقررات و قوانین زیاده از حد و دارای تاثیرات منفی انجام داده است. در هند برای موسسات تجاری برگزیده ایی که عملکرد موفقیت آمیزی داشته اند امتیاز ویژه ای قائل می شود و به آنها آزادی عمل بیشتری اعطا می شود. یکی از این موسسات تجاری، شرکت کشتیرانی هند است که از اختیارات زیادی در تصمیم گیری در خصوص سرمایه گذاری، تشکیل شرکتهای خصوصی - دولتی، تاسیس دفاتر خارج از کشور و غیره برخوردار است.

عامل یکپارچگی

کشتیرانی به عنوان یک فعالیت تجاری بین المللی به ویژه در برابر شیوه های نامشروعی همچون رشوه خواری آسیب پذیر است. در صورتی مشارکت بخش دولتی در ارائه خدمات کشتیرانی می تواند کارآمد و مقرون به صرفه باشد که این گونه شیوه های نامشروع رواج نداشته باشند.

رئیس کمیته ترانس پرنسی اینترنشنال انگلستان که وابسته به سازمان ترانسسی پرنسی اینترنشنال - سازمانی غیر انتفاعی که در ۱۹۹۳ برای مبارزه با شیوه های نامشروع تاسیس شد - می باشد خاطر نشان ساخته است که :

- در ده سال گذشته شرایط بسیار وخیمی شکل گرفته است و رشوه خواری نه به عنوان موارد استثناء در قراردادهای دولتی بلکه به صورت یک قاعده عمومی در آمده است.

- در قراردادهای فروش هواپیماها، کشتی ها و تجهیزات نظامی و وسایل مخابراتی همیشه احتمال زیاد برای رشوه خواریهای کلان وجود دارد. (رجوع شود به مقاله حذف پورسانت ها، نشریه استرالیان، ۱۳ ژوئن ۱۹۹۷).

قانون شرکتها و سازمانهای مشترک المنافع استرالیا مسئولان تجاری دولتی را ملزم به درستکاری در اجرای اختیارات و وظایف خود در کلیه شرایط زمانی کرده است و شامل مفادی برای مجازات کیفری افراد خاطی تا ۵ سال حبس در زندان می شود.

خصوصی سازی موسسات تجاری کشتیرانی بخش دولتی

در دهه گذشته خصوصی سازی یکی از موضوعاتی بوده است که پیرامون آن بحث ها، تحقیقات و اظهار نظرهای عمومی زیادی مطرح بوده است. در ابتدا در اواسط دهه ۱۹۸۰ این موضوع به عنوان دلیل منطقی شتاب در حذف نظارت دولت در کشورهای توسعه یافته و اخیرا نیز به عنوان بخشی از ارزیابی مجدد و تعدیل یافته تر اهداف مورد نظر برای تعیین فرایندهای اجرایی است که بر مبنای تجارب اولیه استوار هستند.

هدف این بخش بررسی جامع مفهوم خصوصی سازی نیست. بلکه در اینجا سعی می شود که به آن دسته از موضوعات بنیادینی پرداخته شود که لازم است سیاستگذاران در تدوین سیاستهای کشتیرانی کشورهای خود مورد بررسی قرار دهند.

اهداف خصوصی سازی

خصوصی سازی خدمات کشتیرانی ملی معمولاً فقط زمانی به عنوان یک راه حل در زمره سیاستهای کشتیرانی قرار می گیرد که بخش خصوصی قابلیت ارائه چنین خدماتی را کسب کرده باشد.

مؤسسات تجاری بخش دولتی به این علت به امکان خصوصی سازی خدمات کشتیرانی توجه می کنند که شماری از پیامدهای کلان اقتصادی آن را در نظر دارند. این پیامدها عبارتند از:

تاثیر خصوصی سازی بر بودجه

چنانچه یک موسسه تجاری دولتی بازدهی نسبتاً پایینی داشته باشد امکان دارد از دولت بخواهد که زیان های عملیاتی آن موسسه را از محل درآمدهای خود پرداخت کند و یا به منظور حمایت مالی از سرمایه ملی زیر بنایی موسسه تجاری و ایجاد تسهیلاتی در گسترش آن موسسه و یا تعویض دارایی های موجود اقدام به تزریق سرمایه لازم کند. در صورت نبود سرمایه مالی کافی، وضعیت مالی موسسه تجاری دولتی (نسبت بدهی به دارایی خالص) ممکن است در سطحی باشد که در مقایسه با همتهای بخش خصوصی خود (به لحاظ بدهی سازی) در وضعیت عملیاتی نامطلوبی قرار داشته باشد در چنین شرایطی دولت در موقعیت دشواری قرار خواهد گرفت. در صورت عدم حمایت مالی از موسسه تجاری مزبور به ویژه به صورت تزریق سرمایه، این موسسه ممکن است اقدام به وام گیری کند و بالطبع مشکلات مالی خود را وخیم تر کند و در عین حال ارزش اقتصادی خود را از دست دهد. استفاده از وجوه عمومی نیز امکان دارد در تعارض با اولویتهای دولت برای استفاده از درآمد ناکافی بودجه قرار گیرد.

هر شیوه ایی از خصوصی سازی که به طور موثری بتواند مسئولیت مالی موسسه تجاری دولتی را از دوش دولت بردارد راهکار معضل فوق خواهد بود.

درآمد غیر مترقبه حاصل از فروش

خصوصی سازی به صورت فروش امکانات، درآمدی استثنایی را نصیب دولت خواهد کرد که می توان از آن برای مقاصد مختلفی از جمله کاهش بدهی بخش دولتی استفاده کرد. سیاستگذاران لازم است دقت کنند که استفاده از درآمدهای ناشی از خصوصی سازی در بودجه نباید مانع توجه به کسری های مالی مکرر شود.

رفع ناهنجاری ها در بازار

امکان دارد که موسسه تجاری دولتی از امتیاز غیر عادلانه ای نسبت به همتهای بخش خصوصی خود برخوردار باشد و در توسعه بازار کشتیرانی ایجاد ناهنجاری کند. این امتیاز می تواند به صورت دسترسی به وجوه مالی با بهره کم (از طریق تضمین غیر آشکار دولت)، نبود تعهد برای پرداخت سود سهام به سهامداران و یا برای پرداخت سود نسبت به ارزش ویژه دارایی و یا دسترسی انحصاری به کالاهای دولتی باشد.

از طریق خصوصی سازی می توان این ناهنجاری ها را رفع کرد و رقابت عادلانه ای را در بازار در راستای منافع کلیه کاربران ایجاد کرد.

توزیع مجدد ثروت

یکی دیگر از پیامدهای مورد انتظار در خصوص سازی، توزیع مجدد ثروت از طریق توجه به سهم مالکیت ها می باشد در شرایطی که موسسه تجاری دولتی عملکرد مطلوبی دارد و ایجاد جریان درآمدهای بودجه ایی می نماید. این پیامد می تواند امکان مشارکت گسترده بخش دولتی را در صنعت کشتیرانی (و تقسیم ثروت) فراهم آورد و از طرف دیگر با اعمال فشارهایی در چارچوب بازار آزاد و یا یک چارچوب مشترک بر عملکرد موسسه تجاری تاثیر گذار باشد.

در کشور در حال توسعه ایی که توزیع ثروت به شدت نامتقارن می باشد به احتمال قوی رویکرد فوق الذکر منجر به تمرکز ثروت و نه توزیع مجدد ثروت می شود. در چنین شرایطی برای

توزیع عادلانه تر ثروت می توان موسسه تجاری را به دولت سپرد به نحوی که کلیه درآمدها یا سودهای سهام به دولت و کلیه مردم باز گردانده شود.

منافع اقتصادی خرد

علاوه بر اهداف اقتصادی کلان می توان به اهداف اقتصادی خرد نیز توجه داشت و به این واقعیت اذعان داشت که بخش خصوصی در مقایسه با موسسه تجاری بخش دولتی خدمات کشتیرانی را به طور کارآمدتر و یا با هزینه کمتری ارائه می دهد. تحت چنین شرایطی خصوصی سازی می تواند راهکاری باشد که منافع اقتصادی کلان و خرد به همراه داشته باشد.

گذشته از مزایایی که خصوصی سازی در بردارد لازم است که پیش از اجرای آن، جانب احتیاط نیز رعایت شود. در بازارهای محدودی که تعداد کارگزاران کشتیرانی اندک است، خصوصی سازی از طریق فروش می تواند شرکتهای باربری دریایی را در دستان کارگزاری قرار دهد که از موقعیت خود در بازار سوء استفاده کند. با به کارگیری دیگر روشهای خصوصی سازی که در بخش زیر مطرح می شوند می توان از ایجاد چنین وضعیتی ممانعت کرد. یکی دیگر از پیامدهای منفی خصوصی سازی این است که موسسه تجاری بعد از آنکه خصوصی شد به شدت بدنبال کسب سود و افزایش منافع تجاری خود خواهد بود. بعید است که چنین محیطی با یارانه دهی متقابل به کاربران و یا با خدمات غیر اقتصادی بدون توجه به ارزش های اجتماعی یا استراتژیکی آنها سازگار باشد.

شیوه های خصوصی سازی

اگر چه روشهای بسیاری در خصوصی سازی یک حوزه تجاری یا موسسه تجاری دولتی وجود دارد اما می توان این روشها را تحت سه عنوان کلی طبقه بندی کرد.

انتقال کامل مالکیت و کنترل بخش های تجاری

بسته به نوع اقسام فروشی و قابلیت فروش آنها در بازار، انتقال کامل مالکیت و کنترل آنها می تواند به طرق مختلفی انجام شود. از شیوه "فروش تجاری" از طریق مناقصه یا مزایده غالباً در مواردی استفاده می شود که به دلیل میزان بهای تعیین شده برای فروش موسسه تجاری فقط تعداد محدودی خریدار، داوطلب خرید آن می شوند و هیچ گونه فشاری در پیشنهاد قیمت برای افزایش بهای دریافتی وجود ندارد.

شیوه فروش تجاری معمولاً فرآیندی گسترده است که نیازمند تلاشی پیگیرانه است و فروشنده ضروری است که اطلاعات کاملی را در باره حوزه تجاری مورد نظر در اختیار خریداران بالقوه قرار دهد که عبارتند از: پیشینه مالی حوزه تجاری، ماهیت و وضعیت دارایی های عینی، وضعیت مالی کنونی (از جمله جزئیات مربوط به بدهی ها و تعهدات مالی)، بازارهایی که زیر پوشش خدماتی حوزه تجاری قرار دارند و دورنمای آنها. یکی از ویژگی های اصلی شیوه فروش تجاری شفافیت کامل است که مانع از اعتراضات بعدی خواهد شد. در مواردی که سرمایه گذاران خارجی نیز در مناقصه شرکت می کنند نبود شفافیت است که می تواند بر اعتبار کشور مورد نظر در زمینه سرمایه گذاری مستقیم توسط موسسات خارجی تاثیر نامطلوبی بگذارد. در فروش تجاری به ویژه در فروش تاسیسات زیرساختی مهم، ضروری است که از مهارتها و تخصص های خریداران بالقوه در اداره حوزه تجاری مورد نظر اطمینان حاصل شود.

در صورت نگرانی دولت از تاثیر فروش تجاری بر نحوه ارائه خدمات اساسی به بخش های غیراقتصادی لازم است که موادی در خصوص لزوم ارائه خدمات عام المنفعه در شرایط فروش گنجانده شود. در این مواد باید مسیرهای خدماتی و شیوه های کنترل قیمت تعیین شود. لازم است دقت شود که گنجاندن چنین موادی، حوزه تجاری خصوصی سازی شده را در مقایسه با رقبای آن در وضعیت نامطلوبی قرار ندهد و یا منجر به یارانه دهی متقابل غیر عادلانه و گسترده نشود. رویکرد شفافتر برای دولت این است که هزینه ارائه چنین خدماتی را خود متقبل شود.

"مالکیت عمومی" یکی دیگر از شیوه های فروش برای انتقال مالکیت و کنترل یک حوزه تجاری عمومی است. از این شیوه غالباً برای فروش بخش های تجاری بسیار بزرگ (مانند مخابرات) استفاده می شود که بعید است که فقط یک خریدار به لحاظ مالی بتواند از عهده خرید آنها برآید. معمولاً در شیوه مالکیت عمومی ابتدا بخش تجاری مورد نظر ارزش گذاری می شود و بروشورهایی که نشاندهنده اطلاعاتی مشابه با اطلاعات ارائه شده در فروش تجاری هستند به نحو مقتضی در اختیار عموم داوطلبان قرار می گیرد. تفاوت اصلی بین شیوه فروش تجاری و شیوه مالکیت عمومی این است که در فروش تجاری خریداران بالقوه از کارشناسان بانکهای تجاری برای ارزیابی اطلاعات مدد می گیرند، اما در بروشورهای مربوط به مالکیت عمومی همان اطلاعات به گونه ای ارائه می شوند که درک آنها برای شمار بسیاری از سرمایه گذاران کوچکتر آتی آسانتر باشد. در این بروشورها موضوعاتی نظیر پشتوانه دارایی خالص و نسبت های درآمدی به ازای قیمت های سهام مورد انتظار مطرح می شوند.

از آنجائیکه شیوه مالکیت عمومی مربوط به دارایی ها می شود لازم است که کارشناسان ذیربط مسئولیت آماده سازی، بازاریابی و تامین هزینه های لازم را به عهده گیرند. در واقع هر کدام از شیوه های فروش فوق الذکر که به کار گرفته شوند منطقی است که دولتها از کارشناسان مالی و حقوقی برای تسهیل مراحل فروش استفاده کنند.

انتقال محدود مالکیت و کنترل بخش های تجاری

یکی دیگر از روشها، فروش محدود بخش های تجاری به عنوان مثال ۳۰ درصد از مالکیت یکی از بخش های تجاری است. دولت با استفاده از این روش امکان کنترل حوزه تجاری مورد نظر و همچنین کسب منافع حاصل از عواید فروش را بدست می آورد. اما در فروش محدود مشکلاتی نیز ممکن است ایجاد شود زیرا از یک طرف دولت سعی در بر آوردن انتظارات تجاری سهام داران دارد و از طرف دیگر خود را متعهد به ارائه خدمات بخش های زیر ساختی به عموم مردم می سازد. نمونه ای از مورد یاد شده خصوصی سازی شرکت هواپیمایی ایرفرانس در اوایل ۱۹۹۸ در فرانسه

است. در خصوصی سازی محدود این شرکت، ۴۰ درصد از سهام این شرکت - ۱۷ درصد به سهامداران عمومی و ۳ درصد به کارمندان - فروخته خواهد شد. در یک اقدام مبتکرانه دیگر نیز به منظور کاهش هزینه ها ۱۰ درصد از سهام این شرکت به خلبانان و مدیران در برابر پذیرش مزدهای جدید اعطا خواهد شد. یکی از اهداف فروش سهام مالکیت شرکت ایرفرانس ایجاد تسهیلاتی برای ائتلاف این شرکت با دیگر شرکتهای مسافربری خارجی است.^۲

شیوه اعطای امتیاز و برگزاری مناقصه

یکی از روشهای خصوصی سازی که می تواند ثمربخش باشد به ویژه در حوزه های تجاری کوچک که فروش آنها منجر به ایجاد فعالیت انحصاری می شود، اعطای امتیاز فعالیت تجاری یا واگذاری مدیریت و بهره برداری از یک بخش تجاری برای دوره معینی طی یک مناقصه با حفظ مالکیت آن بخش توسط دولت می باشد. مبنای این روش ایجاد رقابت از طریق فرایند مناقصه می باشد. از این روش حتی می توان در بخش های اساساً زیان ده نظیر خدمات عام المنفعه استفاده کرد که منجر به کاهش مشارکت مالی دولت برای پر کردن شکاف بین درآمدها و هزینه های ناشی از ارائه چنین خدماتی می شود.

مالکیت و یا کنترل یک بخش تجاری توسط شرکت های خارجی

یکی از مسائل مهمی که لازم است به عنوان بخشی از فرآیند خصوصی سازی در نظر گرفته شود میزان مشارکت شرکتهای خارجی در مالکیت و یا کنترل بخش های تجاری است. به عنوان مثال چنانچه دولت به دلایل استراتژیکی تصمیم به تجدید میزان مشارکت شرکتهای خارجی در مالکیت و یا کنترل بخش های تجاری بگیرد این اقدام تأثیری مستقیم بر فرایند فروش آن بخش ها خواهد گذاشت.

^۲ منبع: فروش یک پنجم سهام شرکت هواپیمایی ایرفرانس، نشریه استرالیا، ۲۵ فوریه ۱۹۹۸

ایجاد چنین محدودیتهایی در شیوه "فروش تجاری" منجر به کاهش تعداد خریداران بالقوه می شود. تحت چنین شرایطی موفقیت در فروش بخش تجاری خصوصی سازی شده به تعداد شرکتهای بخش خصوصی داخلی بستگی دارد که توانایی مالی و فنی تملک و اداره بخش مورد نظر را دارند.

در شیوه مالکیت عمومی نیز یکی از مسائل عمده، میزان توسعه یافتگی بازار سرمایه داخلی و توانایی و تمایل آن در سرمایه گذاری در حوزه تجاری خصوصی سازی شده می باشد.

لازم به توجه است که مزایای فروش بخش های تجاری به خریداران خارجی بهره گیری از تجارب، مهارتها و منابع تجاری آنها می باشد. پیش از منتفی داشتن مشارکت شرکتهای خارجی بهتر است که ابتدا واگذاری مالکیت و کنترل بخش تجاری مورد نظر را با منافع حاصل از افزایش بازدهی در آن بخش برای کشور مورد سنجش قرار دهیم.

همانطور که در بالا اشاره شد با خصوصی سازی شرکت دریانوردی تایلند (TMN)، شرکت چینی COSCO یکی از سهامداران عمده این شرکت تایلندی شد. با توجه به اینکه دولت تایلند در صدد گسترش این شرکت و ناوگان تجاری خود می باشد ائتلاف با یک شرکت کشتیرانی عمده نیز می تواند مزایای بسیاری نظیر دسترسی به شرکای دیگر در شبکه کشتیرانی بین المللی و آژانس های باربری و تخصص ها و مهارتهای فنی به همراه داشته باشد. در دوران کنونی که رقابت فشرده ای در عرصه کشتیرانی بین المللی وجود دارد یک شرکت کشتیرانی کوچک نه تنها توانایی گسترش که قابلیت ادامه حیات را نیز نخواهد داشت.

تجارب کشورهای منطقه در مشارکت بخش دولتی در حوزه کشتیرانی

در منطقه اسکاپ نمونه های جالب و مختلفی از مشارکت بخش دولتی مشاهده می شود. در کشورهای توسعه یافته ای که به طور ذاتی و به لحاظ رقابتی در حوزه کشتیرانی وضعیت نامطلوبی دارند، دولت در خدمات کشتیرانی دخالت نمی کند و یا آنها را به بخش خصوصی واگذار می کند. در برخی از کشورهای در حال توسعه (به عنوان مثال فیلیپین و تایلند) به منظور افزایش مشارکت

بخش خصوصی و یا ارتقای بازدهی، دولت از حوزه کشتیرانی کنار کشیده است. در بعضی از کشورها نیز نظیر بنگلادش، هند و پاکستان سطح توسعه اقتصادی و فعالیت بخش خصوصی به میزانی است که بخش دولتی لازم است به منظور تامین خدمات ضروری در حوزه کشتیرانی به فعالیت پردازد. در برخی از کشورها نیز نظیر چین، اندونزی و مالزی بخش های کشتیرانی دولتی بخش لاینفکی از استراتژی اقتصادی کلان این کشورها را تشکیل می دهند.

- استرالیا

در ۱۹۹۳ دولت استرالیا تصمیم خود را برای فروش صددرصد شرکت کشتیرانی ملی استرالیا که یک شرکت دولتی است و در حوزه کشتیرانی بین المللی توسط کشتی های لاینر و حوزه کشتیرانی ساحلی برای حمل کالاهای فله فعالیت می کند، اعلام کرد. این اقدام تا زمانی که مرحله تجدید ساختار این شرکت به منظور بهبود وضعیت مالی و قابلیت فروش آن پایان نگرفته است به تعویق انداخته شده است. اخیراً دولت استرالیا اعلام کرده است که بودجه ایی را برای کاهش بدهی خطوط کشتیرانی خود برای کمک به فروش شرکتهای آنها اختصاص داده است.

- بنگلادش

بنگلادش یک شرکت کشتیرانی صددرصد دولتی به نام شرکت کشتیرانی بنگلادش دارد. در حال حاضر به نظر نمی رسد که تمایلی به خصوصی سازی این شرکت وجود داشته باشد، اما دولت این کشور سرگرم بررسی اقداماتی برای افزایش مشارکت بخش خصوصی در حوزه کشتیرانی می باشد.

- چین

در چین تعدادی شرکت کشتیرانی دولتی وجود دارد که در بازارهای داخلی و خارجی فعالیت می کنند. این شرکتهای همانند شرکتهای کشتیرانی بخش خصوصی مشمول قوانین و مقررات

دریایی چین می شوند و ملزم به رقابت در بازارهای کشتیرانی بر اساس قابلیت ها و ویژگی های خود بدون کمک و یا اعطای امتیاز ویژه از سوی دولت چین می باشند. شرکت COSCO وابسته به وزارت ارتباطات چین است که تحت مالکیت کامل این وزارتخانه قرار دارد و یکی از بزرگترین شرکتهای کشتیرانی جهان با بیش از ۶۰۰ کشتی می باشد.

- هند

دولت هند با مالکیت ۸۰ درصد از سهام شرکت کشتیرانی هند به طور گسترده ایی در کشتیرانی این کشور فعالیت دارد. این شرکت که دارای ۱۱۷ کشتی با مجموع ظرفیت بارگیری تقریبی ۳ میلیون تن - بیش از ۴۵ درصد از کل تناژ هند - می باشد بزرگترین شرکت کشتیرانی هند است.

این شرکت از اقدامات اخیری که برای آزادسازی اقتصادی در صنایع دولتی هند انجام می شود بهره مند خواهد شد و از اختیارات بیشتری در تصمیم گیری در خصوص سرمایه مالی خود، مشارکت خاص و تاسیس دفاتر در خارج از کشور برخوردار خواهد شد.

- اندونزی

دولت اندونزی صددرصد از مالکیت شرکت کشتیرانی این کشور را تحت اختیار دارد و این شرکت را به منظور کمک به افزایشی قابلیت رقابتی آن از پرداخت برخی مالیات ها معاف کرده است.

- جمهوری اسلامی ایران

شماری از شرکت های کشتیرانی دولتی ایران عبارتند از: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت کشتیرانی BOSCO و شرکت کشتیرانی ایران و هند. دولت ایران درصد افزایش مشارکت بخش خصوصی در ارائه خدمات کشتیرانی و کاهش حضور دولت در این حوزه می باشد.

- ژاپن

دولت ژاپن در ارائه خدمات کشتیرانی این کشور نقشی ندارد.

- جمهوری کره

دولت جمهوری کره در ارائه خدمات کشتیرانی این کشور نقشی ندارد.

- مالزی

مالزی دو شرکت کشتیرانی به نامهای شرکت کشتیرانی بین المللی مالزی و خطوط کشتیرانی ملی پریدانان دارد.

در مارس ۱۹۹۷ شرکت کشتیرانی بین المللی مالزی در لیست بازار بورسی کوالامپور قرار گرفت. دولت مالزی عملاً مهمترین سهام دار این شرکت با ۵۸ درصد سهام می باشد، پتروناس (شرکت ملی نفت مالزی) ۲۹ درصد و صندوق تعاون کارمندان ۹ درصد و دولت ایالتی و دیگر آژانس های دولتی ۲۰ درصد از سهام این شرکت را در اختیار دارند.

خطوط کشتیرانی ملی پریدانان متعلق به بخش خصوصی است. در ۱۹۹۵ کنسرسیوم پرکاپالان کل سهام این شرکت را از پرناس که یک سازمان تجاری دولتی است خریداری کرد. ۸۸ درصد از مالکیت کنسرسیوم پرکاپالان متعلق به بخش خصوصی است.

- میانمار

دولت میانمار با در اختیار داشتن صددرصد از سهام مالکیت شرکت کشتیرانی پنج ستاره میانمار مستقیماً در ارائه خدمات کشتیرانی مشارکت جسته است. شرکت فوق در دو حوزه کشتیرانی بین المللی (کالاهای عمومی و کانتینری) و کشتیرانی ساحلی فعالیت می کند.

- زلاندنو

در ۱۹۹۰ با فروش شرکت کشتیرانی زلاندنو که زیان ده تشخیص داده شده بود مشارکت دولت زلاندنو در حوزه کشتیرانی این کشور به عنوان یک سیاست اقتصادی و تجاری تا میزان زیادی پایان یافت. هم اکنون دولتهای بخش خصوصی منطقه اقیانوس آرام با در اختیار داشتن ۲۴ درصد از سهام مالکیت یک شرکت کشتیرانی فعالیت محدودی در حوزه کشتیرانی دارند.

- پاکستان

در ۱۹۷۴ کلیه شرکتهای کشتیرانی خصوصی پاکستان طبق تصمیم دولت این کشور ملی شدند. در ۱۹۹۳ دولت پاکستان اقداماتی را برای ترغیب بخش خصوصی به تملک کشتی ها و رقابت در بازار آزاد با شرکت ملی کشتیرانی پاکستان انجام داد بر مبنای این سیاست که دیگر نیازی به مشارکت کامل بخش دولتی نباشد.

- فیلیپین

دولت فیلیپین تا همین اواخر مالکیت دو شرکت کشتیرانی را به عهده داشت. یکی از این شرکتها در زمینه ارائه خدمات کشتی های لاینر به مقصد ایالات متحده آمریکا و شرکت دیگر در زمینه ارائه خدمات کشتیرانی ساحلی برای حمل نفت فعالیت می کردند. هم اکنون یکی از این شرکتها در مرحله خصوصی سازی است و شرکت دیگر نیز خصوصی شده است.

- سریلانکا

دولت سریلانکا مالکیت کامل یک شرکت کشتیرانی را به نام شرکت کشتیرانی سیلان که در دهه ۱۹۷۰ تاسیس شده است، به عهده دارد. این شرکت نسبتاً کوچک در اواخر دهه ۱۹۸۰ و سالهای بعد در بازارهای قدرتمند به علت رقابت شدیدی که وجود داشت با مشکل روبرو شد و وضعیت مالی آن به میزان قابل توجهی تضعیف شد. اهداف سیاستی کشتیرانی سریلانکا شامل

توسعه ناوگان ملی این کشور و احیای شرکت کشتیرانی سیلان می باشد. دولت سریلانکا در حال حاضر با توجه به موقعیت تجاری کنونی خود مشغول بررسی اجرای سیاستهایی در خصوص این شرکت می باشد.

– تایلند

دولت تایلند مالکیت کامل شرکت دریانوردی تایلند را که یک شرکت حمل و نقل - بدون مالکیت کشتی ها - می باشد و از امتیاز ویژه دسترسی به کالاهای دولتی برخوردار است، در اختیار دارد و در حوزه کشتیرانی این کشور فعالیت دارد. این شرکت قرار است به زودی خصوصی شود و سهم مالکیت دولت نیز در پایین ترین حد خواهد بود.

فصل ۹: تضمین خدمات رقابتی کشتیرانی در تجارت خارجی کشورها

کشتیرانی، صنعتی خدماتی برای تسهیل تجارت می باشد. کشورهای منطقه اسکاپ دسترسی به خدمات کشتیرانی رقابتی، مطمئن و کارآمد را به عنوان یکی از اهداف سیاستی مهم در ارتقای تجارت درون منطقه ای و بین منطقه ای می دانند. امروزه صادر کنندگان و وارد کنندگان کالاهای خود را در مکان و زمان مناسب و به قیمت مناسب می خواهند.

خطوط کشتیرانی سراسر جهان بدنبال افزایش بازدهی از طریق صرفه جوئیهای اقتصادی هستند و شرکتهای باربری دریایی در منطقه اسکاپ نیز به مدت زیادی از یک بازار تحت کنترل خریداران بهره مند بوده اند. بنابراین تعجبی ندارد که جدا از فشارهای خارجی برای رفع محدودیتهای بازار خدمات کشتیرانی، کشورهای منطقه احساس کرده اند که ترغیب کارگزاران خارجی کشتی ها به حمل کالاهای این کشورها به نفع آنها خواهد بود. سیاستگذاران آگاه هستند که چنین اقدامی منجر به ارائه خدمات رقابتی کشتیرانی و هزینه های پایین تر حمل و نقل به صادر کنندگان و وارد کنندگان خواهد شد.

عوامل لازم برای جذب خدمات کشتیرانی خارجی

شرکتهای کشتیرانی خارجی نیز مانند کلیه موسسات تجاری دیگر در نهایت به میزان سود حاصل از سرمایه گذاری خود توجه می کنند. این شرکتها در صورت وجود عوامل زیر علاقمند به ارائه خدمات به کشورها می شوند:

- سیاست غیر تبعیض آمیز
- حداقل تشریفات اداری
- چارچوب مقرراتی شفاف

حجم کافی کالا

حجم کافی کالا مهمترین عامل در جذب خطوط کشتیرانی کشورهای خارجی در ارائه خدمات حمل و نقل به کشورها می باشد. افزایش حجم کالاها در وهله نخست به رشد تجاری هر کشوری بستگی دارد. مفاهیمی مانند بنادر کانونی و حمل و نقل چند وجهی نیز فرصتهای جدیدی را برای کشورهایی که در موقعیت سوق الجیشی مناسبی قرار دارند، فراهم آورده اند. کشورهایی که قابلیت جذب کالاهای ترانسشپ را دارند نه تنها از طریق ارائه خدمات بیشتر در بنادر خود و دیگر خدمات مرتبط با حوزه دریانوردی منافع اقتصادی مستقیم نصیب آنها خواهد شد بلکه از نرخ های رقابتی حمل بار نیز بهره مند می شوند که توسط کشتی های فیدر و کشتی های لاینر ارائه می شود که وارد بنادر این کشورها برای حمل کالاهای ترانسشپ می شوند. در واقع برای این خطوط کشتیرانی، حمل کالاهای صادراتی این کشورها بسیار پرجاذبه خواهد بود. به رغم آشفتگی اقتصادی ناشی از بحران مالی کشورهای شرق آسیا، منطقه اسکاپ به لحاظ رشد اقتصادی به عنوان یکی از مناطق پیشروی جهان محسوب می شود.

راهبردهای توسعه ناوگانهای دریایی لازم است که بر اساس اطلاعات جامع طرح ریزی شوند. شرکتهای چند ملیتی معمولاً بخش هایی ویژه تحقیقات و ارائه اطلاعات به مدیران ارشد دارند. سازمانهای بخش دولتی و وزارتخانه های دولت نیز لازم است شرایطی را فراهم آورند که در آن جستجوی اطلاعات و تهیه آمار مهم شماره شده شوند. پیش بینی های تجاری و حمل و نقل که توسط شرکتهای خصوصی تهیه می شوند قیمت های نسبتاً بالایی دارند و ممکن است سازمانهای دریای بسیاری از کشورهای منطقه اسکاپ از عهده هزینه آنها بر نیایند. بنابراین، این کشورها می توانند از اطلاعات مندرج در گزارشات مربوط به توسعه و تجارت حوزه کشتیرانی بهره ببرند که توسط سازمانهای بین المللی نظیر آنکتاد، اسکاپ و بانک جهانی منتشر می شوند.

سیاست غیر تبعیض آمیز

ضروری است که تعادلی بین ترغیب صاحبان کشتی های خارجی به حمل کالاهای صادراتی کشورها و توسعه ناوگان یا ناوگانهای ملی به منظور تضمین هماهنگی بین آنها برقرار شود. بنابراین هر گونه اقدام حمایتی از ناوگان یا ناوگان های کشتیرانی ملی باید در جهت رقابتی ساختن این ناوگانها در عرصه بین المللی باشد و نباید با صاحبان کشتی های خارجی رفتاری تبعیض آمیز شود. طبق بحثی که در فصل ۵ مطرح شد اکثریت کشورهای منطقه اسکاپ ضروری است که به طور داوطلبانه در مقیاس وسیعی شیوه های رزرو کالا را کنار بگذارند و همچنین از ضرورت حذف توافق نامه های دوجانبه حمل کالاها آگاه باشند.

به هر حال کشورهای منطقه اسکاپ علاقمند به یافتن شیوه های مالی مناسبی هستند که از یک طرف برای شرکتهای کشتیرانی خارجی تبعیض آمیز نباشند و از طرف دیگر نیز خطوط کشتیرانی آنها را قادر به ادامه بقاء و پیشرفت در بازار به شدت رقابت آمیز کشتیرانی سازند. همچنین کشورهای منطقه تمایل زیادی به ایجاد تسهیلاتی در برنامه های تامین مالی کشتی ها دارند تا صاحبان کشتی ها بتوانند کشتی های قدیمی خود را عوض کنند و در فن آوری های مدرن سرمایه گذاری کنند.

در تجربه و تحلیل نهایی، سیاستگذاران لازم است متوجه باشند که اقدامات حمایتی پیش بینی شده برای صاحبان کشتی های کشورهای خود شامل هزینه های مستقیم و غیر مستقیم می شوند که می توان آنها را به طور مشخصی محاسبه کرد. همچنین ضروری است که دقت شود از سرگیری مذاکرات سازمان تجارت جهانی در خصوص خدمات دریایی در سال ۲۰۰۰، کشورهای منطقه را ملزم به آزاد سازی تدریجی خدمات کشتیرانی کرده است.

تصویری که بر اساس پرسشنامه ها، گزارشات کشورها و بازدیدها بدست می آید این است که در مقایسه با دیگر بخش های خدمات و حمل و نقل، بخش کشتیرانی به عنوان یک بخش خدماتی پیشاپیش شاهد رفع محدودیت های زیادی بوده است.

با این حال برخی از محدودیت های غیر مستقیم ممکن است مانع از ارائه خدمات کشتیرانی توسط خطوط کشتیرانی خارجی شوند. این محدودیت ها عبارتند از: دسترسی محدود یا کنترل شده به بندر و خدمات بندر، محدودیت در انتخاب عاملان کشتیرانی، اعمال محدودیت هایی در تاسیس دفاتر فرعی برای ارائه خدمات به کشتی هایی که وارد بندر می شوند، اعمال محدودیت هایی در تاسیس نمایندگی ها، تعرفه های تبعیض آمیز در بنادر، تعهدات ضمانت نامه های مالی سنگین مورد نیاز سازمانهای بنادر.

حداقل تشریفات اداری

تشریفات اداری و رویه های دست و پاگر مانع از فعالیت خطوط کشتیرانی کشورهای خارجی در بخش تجارت خارجی کشورهای منطقه می شوند. این تشریفات اداری می توانند مربوط به موارد زیر باشند: شیوه های صدور گواهینامه برای صاحبان کشتی ها، مراحل ثبت تعرفه ها و اطلاعات مربوط به کالاها و مراحل صدور صورت حساب ها در بنادر. هر شیوه ایی که منجر به معطلی کشتی در بندر شود صاحبان کشتی ها را از استفاده از آن بندر بازمی دارد و بالطبع چنین امری به نفع تجارت یک کشور نخواهد بود.

تشریفات اداری معمولاً بازمانده مستقیم اقتصادی بسته و ناشی از کنترل دولت هستند و نمی توان آنها را یک شبه برچید. حذف رویه های منسوخ شده غالباً مستلزم تغییر نگرش مسئولان سازمان دریانوردی کشور می باشد. در این میان زمان، آموزش و استفاده از روش های کارآمدتر نقش مهمی را ایفاء می کنند. به منظور جذب ارائه کنندگان خدمات از کشورهای دیگر و سرمایه گذاران در حوزه حمل و نقل دریایی ضروری است که سیاست گذاران از ضرورت آسان سازی قوانین و رویه ها آگاه باشند.

چارچوب مقرراتی شفاف

آزاد سازی خدمات کشتیرانی به همراه خود شماری از مسائل مهمی را در ارتباط با چارچوب مقرراتی مطرح می سازند که لازم است سیاستگذاران به آنها توجه کنند.

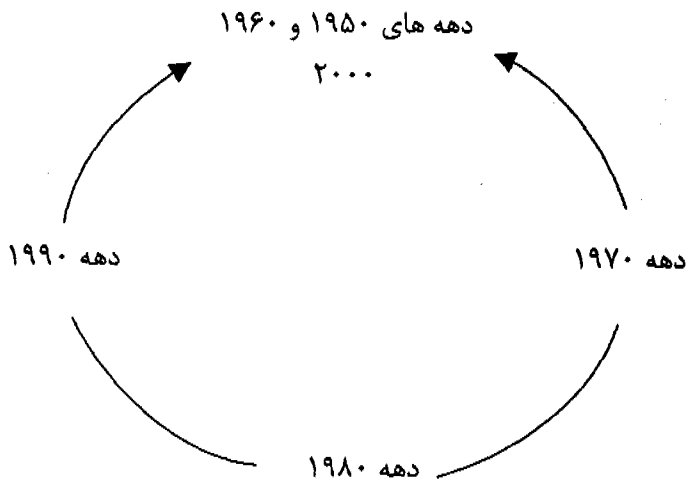
چشم انداز و میزان آزاد سازی

زمان بنسدی و میزان آزاد سازی و توالی مراحل مختلف آن لازم است که با توجه به پیشرفتهایی تعیین شوند که در بخش کشتیرانی تا زمان حاضر رخ داده است. ارزیابی خدمات کشتیرانی در منطقه اسکاپ به چندین مرحله مجزا تقسیم می شود و نشان می دهد که این خدمات طی ۵۰ سال گذشته چرخه کاملی را طی کرده اند.

دهه های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰	دهه ۱۹۷۰
<ul style="list-style-type: none"> - وضعیت: خدمات کشتیرانی تحت کنترل خطوط کشتیرانی خارجی - دسترسی به بازار: تحت کنترل جوامع کشتیرانی لاینر و عدم حضور ناوگانهای کشتیرانی ملی - محیط تجاری کنترل شده 	<ul style="list-style-type: none"> - وضعیت: ارائه خدمات کشتیرانی توسط ناوگانهای ملی و خطوط کشتیرانی خارجی - دسترسی به بازار: تحت کنترل دولتها بر اساس قوانین کشوری - محیط تجاری حمایت شده
دهه ۱۹۸۰	دهه ۱۹۹۰
<ul style="list-style-type: none"> - وضعیت: ارائه خدمات کشتیرانی توسط خطوط کشتیرانی خارجی و ناوگانهای کشتیرانی ملی - دسترسی به بازار: با حذف پاره ایی از سیاستهای حمایتگرانه و تضعیف جوامع کشتیرانی لاینر محدودیتهای موجود برطرف شد - حرکت به سوی آزادسازی بیشتر 	<ul style="list-style-type: none"> - وضعیت: ارائه خدمات کشتیرانی عمدتاً توسط خطوط کشتیرانی خارجی با مشارکت تعدادی از خطوط کشتیرانی ملی - دسترسی به بازار: آزادسازی بیشتر نیروهای بازار شرایط رقابتی و آزادتری را فراهم آوردند. - آزاد سازی بیشتر

۲۰۰۰

- وضعیت: خدمات کشتیرانی در برخی بخش ها تحت کنترل تعداد اندکی از خطوط کشتیرانی عمده از طریق ائتلاف ها و ادغام ها،
- دسترسی به بازار: آزاد سازی کامل و بهره گیری از نیروهای بازار
- کنترل محیط تجاری در نتیجه نیروهای بازار



همچنان که کشورهای منطقه اسکاپ به قرن بیست و یکم نزدیک می شوند، تعهد دوباره خود را به آزاد سازی خدمات کشتیرانی آشکار می سازند. نتیجه این آزاد سازی چیست؟ جدا از رفع کلیه محدودیت ها در خصوص دسترسی به کالاها و نوع خدماتی که خطوط کشتیرانی خارجی ارائه می دهند، آیا آزاد سازی به معنی نبود مقررات دولتی نیز می باشد؟

حذف نظارت دولت بر یک صنعت به این معنی نیست که این بخش مشمول هیچ مقرراتی نیست، بلکه به این مفهوم است که نباید هیچگونه مقررات محدود کننده ای وجود داشته باشد که در دسترسی به بازار مورد نظر ایجاد محدودیت نماید. از طرف دیگر لازم است که سازمان های صنعتی به ایجاد مقرراتی برای خود ترغیب شوند. بنابراین هدف از این مقررات موارد زیر می باشد:

- امکان دسترسی کلیه کاربران و تازه واردان به خدمات بطور مساوی
- وجود و حفظ یک بازار رقابتی و عادلانه

دسترسی کلیه کاربران به خدمات در شرایط برابر

جدا از حذف کلیه سیاست‌هایی که مستقیماً در ارتباط با توافق‌های رزرو یک جانبه یا دو جانبه کالاها قرار می‌گیرند، امکان دسترسی به خدمات در شرایط برابر شامل حذف اقدامات محدود کننده غیر مستقیم نظیر قیمت گذاری تبعیض آمیز در خصوص هزینه های بندر و هدایت کشتی برای کشتی های خارجی می شود.

ضروری است کشورهای در حال توسعه منطقه اسکاپ از رویارویی با چالش های موجود در مذاکراتی که به ابتکار سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۰ در خصوص خدمات دریایی برگزار می شود، آگاه باشند. بر اساس موافقت نامه عمومی سازمان تجارت جهانی در خصوص خدمات تجاری (GATS) نباید هیچگونه تبعیض به نفع ارائه دهندگان خدمات که از اتباع ملی هستند، قائل شد (اصل رفتار ملی)^۱ و همچنین نباید هیچگونه تبعیض بین دیگر اعضای توافق نامه قائل شد (اصل کامله الوداد)^۲. در توافق نامه GATS چند مورد استثنای مهم نیز در نظر گرفته شده است. نخست آنکه دولت ها می توانند خدماتی را انتخاب کنند که به آنها امکان دسترسی به بازار و همچنین رفتار یکسان با اتباع ملی را می دهد. ثانیاً آنها می توانند میزان دسترسی اتباع خود را به بازار تعیین نمایند و ثالثاً می توانند برای مدت زمان معینی مثلاً ده سال از اصل کامله الوداد پیروی نمایند و در مقایسه با اعضای سازمان تجارت جهانی با برخی از کشورها در زمینه ارائه خدمات روابط بیشتری داشته باشند.^۳

^۱ - این اصل در فصل ۲ توضیح داده شده است.

^۲ - این اصل در فصل ۲ توضیح داده شده است.

^۳ - <http://www.wto.org/wto.services/services/htm>

بنابراین ضروری است که سیاستگذاران موانع موجود در برابر صادرات خدمات و تعهدات کشورهای خود را در زمینه دسترسی به بازار و رعایت استاندارد شیوه رفتاری با فعالان تجاری در سطح ملی مشخص نمایند.^۴

از طریق مذاکرات چند جانبه تحت نظارت سازمان تجارت جهانی می توان برای ایجاد توازن مستمر بین کشورها بهره گرفت و سیاستگذاران نیز لازم است درک کاملی از مجموعه حقوق و الزامات، تعهدات و موارد استثناء داشته باشند تا بتوانند از نظام جدید بهره گیرند. در مذاکرات آتی در خصوص خدمات دریایی به برخی از زیر بخش هایی که امکان آزاد سازی بیشتر در آنها موجود است توجه خواهد شد این زیر بخش ها عبارتند از: سوخت رسانی، بازرسی، بیمه دریایی، خدمات بندری و ناوبری.

هند یکی از شرکت کنندگان گروه مذاکراتی سازمان تجارت جهانی در زمینه حمل و نقل دریایی تا پیش از تعلیق این مذاکرات در ۱۹۹۶ بود. پیشنهادی که از سوی هند در این مذاکرات مطرح شد نمونه مناسبی از کاربرد عملی سیستم GATS بود. این پیشنهاد در ضمیمه (۳) این کتاب ارائه شده است.^۵

وجود و حفظ یک بازار رقابتی عادلانه

آزاد سازی خدمات کشتیرانی و رقابت شدید میان خطوط کشتیرانی منجر به بهره وری بی سابقه صادر کنندگان و وارد کنندگان از نرخ های پایین حمل بار در دهه حاضر شده است. چنین امری به نوبه خود منجر به اعمال نفوذ تجاری برای ترویج برخورد غیر مداخله گرایانه از سوی سازمانهای دریایی، مجامع شرکتهای باربری دریایی که تا حدودی قدرت خود را از دست داده اند، شده است.

^۴ - استاندارد شیوه رفتاری کشورها در سطح ملی یکی از استانداردهای مهمی است که در عرف بین المللی به منظور حصول اطمینان از رفتار یکسان با فعالان تجاری در سرمایه گذاری مستقیم شرکتهای خارجی در کشورهای میزبان استفاده می شود.

^۵ - منبع: گزارش ملی که توسط اسکاپ بر اساس پروژه سیاست کشتیرانی تهیه شده است.

با این حال نیروهای بازار به تنهایی نمی توانند متضمن ثبات دراز مدت نرخ های حمل بار و یا میزان خدمات کشتیرانی مورد نیاز صادر کنندگان باشند که بدنبال بازارهای جدیدی هستند. در چنین شرایطی به یک سیستم نظارتی شفاف برای ممانعت از بکارگیری شیوه های غیر عادلانه و محدود کننده در ارائه خدمات کشتیرانی نیاز است. افزایش سطح بازار و سیر صعودی کنونی نرخ های حمل بار در برخی از مسیرهای تجاری ضرورت تدوین مجموعه ایی از قوانین را در زمینه رعایت اصول رقابت و ضرورت کنترل عملکرد ارائه کنندگان خدمات داخلی و خارجی مطرح ساخته است. با توجه به آزاد سازی تدریجی به منظور کاهش موانع موجود در برابر ارائه خدمات رقابتی کشتیرانی که در بدو امر توسط دولتها ایجاد شده بود. بسیار مهم است که مراقب موانعی بود که امکان دارد توسط بخش خصوصی به منظور کاهش رقابت ایجاد شوند. نبرد مستمر بین خطوط کشتیرانی عمده برای حصول به صرفه جوئیهای اقتصادی از طریق به کارگیری کشتی های بزرگتر و ائتلاف ها و ادغام های جدید منجر به ایجاد یک بازار چند قطبی خواهد شد که در دهه های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ در دوران استیلای جوامع کشتیرانی لاینر رواج یافته بود.

در چنین بافتی همچنین ضروری است که امکان رویارویی موثر با رفتارهای ضد رقابتی و سوء استفاده از قدرت بازار توسط سازمانهای ائتلافی جهانی را از طریق اعمال سیاستهای رقابتی یا ضد انحصار توسط سازمانهای دریایی کشورها بررسی کرد.

موضوع توجه به رقابت در سیستم تجاری چند جانبه سازمان تجارت جهانی در چندین مجمع به بحث گذاشته شده است و در این زمینه دو مکتب فکری به وجود آمده است:

- رقابت در حوزه سیاست داخلی قرار می گیر و لازم است دولتهای کشورها و نه سازمانهای چندجانبه به این موضوع بپردازند. برای رفع منازعات بین مرزی نیز به مذاکرات دو جانبه یا توافق نامه های همکاری دو جانبه نیاز است.

نمونه هایی از توافق نامه های دوجانبه عبارتند از توافق نامه های ایالات متحده آمریکا - اتحادیه اروپا و ایالات متحده آمریکا - کانادا و توافق نامه های همکاریهای دوجانبه داوطلبانه بین کشورهای عضو سازمان توسعه و همکاری اقتصادی.^۶

توافق نامه های همکاری دوجانبه را می توان با گنجایش قوانین مشترک در توافق نامه های تجاری منطقه ایی گسترش داد به عنوان مثال می توان به اقدام مشابه اتحادیه اروپا از طریق اعمال سیاست رقابت مشترک اشاره کرد.

- ضروری است که در خصوص حداقل استانداردهای رقابت یک توافق نامه چند جانبه منعقد شود، در مورد سیستم های مربوط به سازمان تجارت جهانی، این کار را می توان از طریق تقویت ماده ۹ موافقت نامه عمومی خدمات تجاری (GATS) و یا گنجاندن قوانین رقابت در هر یک از ضوابط بخش های این توافق نامه انجام داد.

چارچوب قانونی لازم برای مجموعه ایی از قوانین رقابت را می توان در چهارمین دور مذاکرات آتی GATS در خصوص خدمات دریایی مورد بررسی قرار داد.^۷

خط مشی رقابت، موضوعی پیچیده است و ضروری است که سیاستگذاران منطقه اسکاپ به دقت به امکان گنجاندن چنین خط مشی در چارچوب کاری سازمان تجارت جهانی در زمینه رقابت و برطرف سازی اختلاف نظرهای موجود بر اساس رویه مورد نظر سازمان تجارت جهانی توجه کنند.

پیش از پرداختن به موضوع قوانین رقابت در سطح بین المللی، سیاستگذاران بهتر است که به بررسی قوانین و سیاست کلی رقابت حاکم در سطح ملی بپردازند. نظام های نظارتی ایالات متحده آمریکا و استرالیا موضوع بحث های گسترده ایی در صنعت کشتیرانی هر کشوری بوده است و در اینجا به عنوان نمونه هایی جالب از سیستم نظارتی مطرح خواهند شد.

^۶ - رجوع شود به "گزارش سرمایه گذاری جهانی" (۱۹۹۷)، آنکتاد "همکاریهای فراملی، ساختار بازار و شیوه رقابت"، نیویورک، ژنو، ۱۹۹۷. بخش دوم گزارش سالانه سازمان تجارت جهانی (۱۹۹۷)، ژنو، فصل ۴.

^۷ - "تدارک برای مذاکرات آتی تجارت چند جانبه": موضوعات و نیازهای تحقیقاتی از نقطه نظر توسعه، سازمان ملل متحد، نیویورک و ژنو، ۱۹۹۹، (UNCTAD/ITCD/TSB6)

چارچوب نظارتی در آمریکا

همانطور که در فصل ۲ تشریح شد سیاست ایالات متحده آمریکا در تضمین تجارت آزاد و رقابت عادلانه در کلیه صنایع از طریق قانون ضد تراست که در قانون شرمان (۱۸۹۰) و قوانین مربوطه منعکس یافته است اجرا می شود. مطابق این قانون کلیه شیوه هایی که منجر به ایجاد محدودیت در رقابت آزاد در بازار می شوند غیر قانونی هستند و انحصاری کردن حوزه های تجاری ممنوع می باشد.

جوامع کشتیرانی لاینر به دلیل ماهیت خود با این قانون مخالفت کردند و برای ادامه حیات خود خواستار مصونیت در برابر این قانون ضد تراست شدند. در آمریکا در قالب مجموعه ایی از قوانین از جمله آخرین قانون اصلاح کشتیرانی در اقیانوس ها (۱۹۹۸) به این تقاضا پاسخ داده شد. طبق این قانون توافق نامه های شرکت های حمل و نقل دریایی که توسط کمیسیون دریایی فدرال به ثبت رسیده اند و یا توافق نامه هایی که از ثبت به وسیله این کمیسیون معاف هستند مشمول مصونیت از قانون ضد تراست هستند. این قانون شرکت های حمل و نقل را از برخی اقدامات منع کرده است و مقرر داشته است که این شرکت ها باید مطابق با نرخ ها و شرایط مربوط به تعرفه ها یا قراردادهای خدماتی اقدام به ارائه خدمات کنند.

بنابراین خطوط کشتیرانی کانتینری در موقعیتی قرار خواهند گرفت که برای نخستین بار قادر به عقد قراردادهای محرمانه اختصاصی با صادر کنندگان و وارد کنندگان خواهند بود. انتظار می رود که چنین امری منجر به کاهش قدرت جوامع کشتیرانی لاینر شود که بیش از یک قرن مسئولیت تعیین نرخ های حمل بار توسط کشتی های دریایی را در آمریکا به طور قانونی در اختیار داشته اند.

بر اساس قانون فوق قراردادهای خدماتی باید به طور مکتوب باشند و می توانند بین یک یا چند شرکت باربری دریایی و یک شرکت حمل و نقل دریایی و یا گروهی از شرکتهای حمل و نقل دریایی طی توافق نامه هایی منعقد شوند.

قراردادهای خدماتی لازم است که شامل شماری از شروط اساسی باشند. شروط منتشر شده باید شامل حدود بندر، نوع کالا، حداقل حجم یا میزان کالا و طول مدت قرارداد باشند. سایر شروط اساسی نظیر تعهدات مربوط به نرخ خدمات، مبداء و مقصد در خشکی و نحوه محاسبه و پرداخت خسارات می توانند بین طرفیت قرارداد جنبه محرمانه داشته باشند. طبق قانون قبلی (قانون کشتیرانی آمریکا، ۱۹۸۴) جوامع کشتیرانی از حق نظارت بر عقد قراردادهای اختصاصی مربوط به شرکتهای حمل و نقل دریایی و یا ممانعت از آنها برخوردار بودند. اما تحت قانون جدید این جوامع نمی توانند مانع از عقد قراردادهای اختصاصی شوند.

بر اساس قانون قبلی شرکت های حمل و نقل مجبور به تضمین برخورداری شرکتهای باربری دریایی مستقر در منطقه از شروط اساسی مزبور بودند. اما تحت قانون جدید هیچ گونه حق "متقابلی" برای شرکت های باربری دریایی وجود ندارد. طبق این قانون، برای جبران خسارات ناشی از نقض قراردادها لازم است که به دادگاه های قانونی رجوع شود. همچنین طرفین قرارداد می توانند در مورد دیگر شیوه های جبران خسارات با یکدیگر به توافق رسند.

کمیسیون دریایی فدرال همچنان نقش اصلی را در نظارت بر خدمات کشتی های دریایی در آمریکا ایفاء می کند. قانون اصلاح کشتیرانی در اقیانوس ها را باید با توجه به قوانین اجرایی کمیسیون های دریایی فدرال تفسیر کرد. کمیسیون دریایی فدرال عملکرد شرکتهای خارجی را که می توانند بر کشتیرانی آمریکا یا فعالیت شرکتهای حمل و نقل آمریکا تاثیر بگذارند، تحت کنترل دارد. این کمیسیون از اختیارات قانونی برای اقداماتی به منظور اصلاح و جبران شیوه های مخرب غیر عادلانه و یا نامناسب شرکتهای خارجی برخوردار است. موفقیت این کمیسیون در دهه آتی بستگی به توانایی آن در انجام این وظایف با توجه به سیاست حداقل دخالت دولت و اتکای بیشتر به بازار می باشد که اهداف سیاستی قانون اصلاح کشتیرانی در اقیانوس ها را تشکیل می دهد.

چارچوب نظارتی در استرالیا

سیاست استرالیا برای حفظ رقابت در کلیه بخش های تجاری این کشور طی قانون رویه های تجاری (۱۹۶۵) به اجرا در آمده است.

اصول اساسی این قانون عبارتند از:

- ممنوعیت قراردادهای، توافق نامه ها و تفاهم نامه هایی که منجر به محدودیت رقابت یا کاهش قابل توجه آن شوند.

- ممنوعیت سوء استفاده از اهرم بازار

- ممنوعیت معاملات انحصاری بین تامین کنندگان و کاربران

همانگونه که انتظار می رفت جوامع کشتیرانی لاینر از این اصول تخطی کردند و طی سالیان متمادی چندین قانون در ابتدا جوامع کشتیرانی لاینر و شرکتهای کشتیرانی خارجی را از شمول قانون رویه های تجاری به طور کامل و سپس به طور جزئی مستثنی کردند. اگر چه در استرالیا نیز مانند آمریکا قانون جداگانه ایی مربوط به بخش کشتیرانی به دفعات پیشنهاد شده و به مورد بحث گذاشته شده است اما دولتهای متوالی این کشور ترجیح داده اند که بخش مربوط به خدمات کشتیرانی را در خود قانون رویه های تجاری بگنجانند.

بخش دهم قانون رویه های تجاری در وهله نخست کشتی های لاینر را از ممنوعیت در اتخاذ سیاستهای تجاری محدود کننده مندرج در بندهای ۴۵، ۴۶ و ۴۷ این قانون مستثنی کرد. اصلاحیه بعدی این قانون تحت عنوان قانون اصلاحیه رویه های تجاری مربوط به خطوط کشتیرانی لاینر (۱۹۸۹) معافیت کامل این خطوط را از قانون مزبور لغو کرد و معافیت جزئی را جایگزین آن کرد.

در ۱۹۹۳ در آخرین بازنگری قانون رویه های تجاری پیشنهاد شد که طرفین معاملات تجاری بهتر است که برای دستیابی به راهکارهای تجاری تشویق شوند و دولت نیز باید فقط در مواردی دخالت کند که قدرت اقتصادی در یک طرف بازار متمرکز شده است و امکان سوء استفاده وجود دارد و یا طرفین نمی توانند با یکدیگر به توافق رسند و یا قوانین مربوطه نقض شده اند. توصیه نهایی در بازنگری یاد شده این بود "نظارت بدون اعمال سختگیری".

فصل ۱۰: فرآیند تدوین و اجرای سیاست کشتیرانی

سیاستهای پیشرفته کشتیرانی منعکس کننده شرایطی هستند که تحت آنها مدون شده اند. این شرایط شامل وضعیت اقتصادی و مالی حاکم در داخل و خارج کشور و راهبرد تجاری و فرآیند صنعتی شدن کشور ذیربط می شود. اهداف مورد نظر در سیاستهای کشتیرانی باید قابل دستیابی باشند و بتوان آنها را به صورت اقدامات عملی برای اجرای سیاست مورد نظر درآورد. فرآیند تدوین سیاست کشتیرانی باید به سیاستگذاران امکان بررسی گزینه ها و راه های موجود را بدهد تا سیاستهای کشتیرانی در هنگام تدوین و اجرای آنها به درستی مکمل راهبرد توسعه اقتصاد کشور باشند.

فرآیند تدوین سیاست

توسعه سیاست اقتصاد ملی حق قانونی دولت است. دولت خواهان کسب اطمینان از این امر است که سیاستهای تدوین شده توسط وزارتخانه ها و بخشهای مختلف مشترکا منجر به دستیابی به کل اهداف سیاست اقتصادی کشور شوند.

در یک طرح ایده آل سیاست اقتصادی کشور منعکس کننده دیدگاه مشترکی نسبت به اهداف اقتصادی کشور و نشاندهنده چگونگی دستیابی به آنها می باشد. هر یک از بخش های اقتصادی، طرح جامعی تدوین خواهد کرد که بطور آشکاری نشاندهنده نقش آن بخش در ارتباط با کل اقتصاد کشور و سیاستها و راهبردهای دستیابی به هدف تعیین شده می باشد، اما غالباً واقعیت کاملاً متفاوت است. برخی از بخشهای صنعتی ممکن است طرح های جامعی را تدوین نمایند که در آنها راهبردها و سیاستها به روشنی مشخص شده است. دیگر بخش ها ممکن است سیاستهایی را تدوین کنند که صرفاً بیان مقاصد آنها هستند (اظهارات شخصی) و یا سیاستهایی را توصیه کنند که صرفاً فهرستی از آرزوهای آنها هستند. برخی از بخش ها نیز سیاستهایی موقتی اتخاذ می کنند که مربوط به جنبه های خاصی از صنعت مربوطه می شود.

فرآیند موفقیت آمیز تدوین سیاست مستلزم آن است که سیاستهای مدون شده توسط یک وزارتخانه مورد قبول دیگر وزارتخانه ها، هیئت دولت و در نهایت بخش دولتی و بخش خصوصی صنعت مربوطه قرار گیرد. سیاستگذاران و مقامات ارشد دولتی لازم است که با پشتکاری و شکیبایی اقدام به حل مسائلی از قبیل سازگاری سیاست اتخاذ شده با طرح های اقتصادی کشور، امور مربوط به بودجه و تعیین محدوده وظایف خود و دیگر وزارتخانه ها نمایند.

رویکرد مشارکت جویانه در برابر رویکرد یک جانبه

کشورهای در حال توسعه منطقه از دیرباز تدوین سیاستهای کشتیرانی را مسئولیت انحصاری وزارتخانه ای دانسته اند که مسئول بخش کشتیرانی می باشد. رویکرد یک جانبه ایی که در آن وزیر و سازمان دریایی سیاستها را تعیین می کنند به لحاظ زمانی مزیتی آشکار دارد، اما امکان تبادل نظر زیاد با دست اندرکاران صنعت مربوطه را میسر نمی سازد. در نتیجه سیاستگذاران ممکن است درک کاملی از کلیه مسائل مربوطه نداشته باشند و نتوانند از تخصص موجود در صنعت مورد نظر بهره برداری کنند. نبود تبادل نظر کافی ممکن است همچنین به ایجاد سوء تفاهمی در اهداف سیاستی منجر شود و سبب ناخشنودی دست اندرکاران صنعت مربوطه و عدم همکاری در اجرای سیاست اتخاذ شده، شود.

کشورهای دریایی توسعه یافته شیوه مشارکت جویانه گسترده تری را برگزیده اند که در آن امکان تبادل نظر گسترده با دست اندرکاران صنعت کشتیرانی میسر می باشد. این شیوه مشارکت جویانه خاص از کشوری به کشور دیگر تفاوت می کند، اما سازمان دریایی معمولاً کمیته ای را برای بررسی مسائل و ارائه پیشنهادات به دولت تعیین می کند.¹ این کمیته از حیثه اختیارات خاص و چارچوب زمانی معینی برخوردار است. یافته ها و پیشنهادات این کمیته به اطلاع عموم می رسد و این کمیته از موسسات پژوهشی و علمی و صنایع کشتیرانی و عموم افراد می خواهد که

¹ - کمیته ها عناوین متفاوتی نظیر کمیته انتخابی، کمیته وزارتی یا کمیته بررسی ویژه دارند.

نقطه نظرات خود را ارائه کنند. کلیه این نقطه نظرات به منظور تدوین سیاستها و راهبردها مورد توجه دقیق قرار می گیرند.

کشورهای در حال توسعه منطقه بطور روز افزونی ضرورت بکارگیری رویکردی مشارکت جویانه را برای تدوین سیاستهای خود به رسمیت می شناسند. با این حال بسیار مهم است که سیاستگذاران اطمینان حاصل نمایند که این رویکرد مشارکت جویانه مانعی در برابر فرآیند تدوین سیاستها و یا ایجاد تاخیر در اجرای آنها نمی باشد. عدم توافق بین دست اندرکاران صنعت و صاحبان منافع ممکن است منجر به نبود انفاق نظر و متوقف ساختن فرآیند تدوین سیاستها شود. رویکرد مشارکت جویانه به این معنی نیست که صنعت مورد نظر مسئولیت تدوین سیاستها را به عهده داشته باشد. بلکه میزان مشارکت صنعت مربوطه بستگی به رابطه نزدیک وزارتخانه یا سازمان مسئول بخش کشتیرانی و صنعت مربوطه، رشد صنعت و میزان تخصص موجود دارد. صنعت مربوطه شامل سهامداران بخش دولتی و خصوصی می شود که منافی در بخش کشتیرانی دارند. با آغاز سیاست آزاد سازی و کاهش نقش بخش دولتی در حوزه کشتیرانی مشارکت صنعت کشتیرانی بخش خصوصی برای تدوین راهبردهایی منطقی در جهت دستیابی به اهداف سیاستی ضروری خواهد بود، اما در تجزیه و تحلیل نهایی، این وزارتخانه مسئول بخش کشتیرانی است که سیاستها را جمع بندی می کند و در قبال اقدامات و سیاستها مسئول است. در جدول ۲-۱۰ دست اندرکاران اولیه و ثانویه بخش کشتیرانی مشخص شده اند. در این جدول همچنین بطور واضحی افزایش مشارکت بخش خصوصی با دست اندرکاران نشان داده شده است.

دست اندرکاران
دولت
صادر کنندگان و وارد کنندگان
مالکان کشتی ها
بنادر
دریانوردان
شرکت های حمل و نقل جاده ای و راه آهن
عاملان حمل و نقل و کارگزاران حمل و نقل چند وجهی
کارگزاران انبارهای کانتینرها در داخل بندر
کارخانه کشتی سازی و تعمیرگاه های کشتی
مسئولان تدارکات کشتی
ناجیان کالاها و کشتی ها
دیگر تامین کنندگان خدمات دریایی جنبی
کارگران بخش های فوق
اداره گمرک
هیات سرمایه گذاران یا دیگر سازمانهای نظارتی
انجمن های حرفه ای مرتبط با کشتیرانی (IT، CIS، واسطه های حمل و نقل توسط کشتی)
مؤسسات پژوهشی / علمی مرتبط با مطالعات دریایی
عموم مردم

بررسی موردی زیر نشاندهنده تجربه کشورهای منطقه در تدوین سیاست کشتیرانی است.

بررسی موردی - سریلانکا

یکی از تلاش های موفقیت آمیز در زمینه تدوین سیاست کشتیرانی در منطقه اسکاپ در سالیان اخیر، تجربه سریلانکا بوده است که رویکردی مشارکت جویانه را در خصوص تدوین سیاستی جامع برای کشتیرانی و بنادر خود اتخاذ کرد. هیئت بررسی که توسط وزیر مسئول بخش کشتیرانی و بنادر تعیین شد متشکل از نمایندگان کلیه گروه های سرمایه گذار از جمله نمایندگان بخش دولتی، بخش خصوصی و مقامات ارشد وزارت کشتیرانی و بنادر بود. این اقدام منجر به انجام مذاکرات مستمری در کل فرآیند تدوین سیاست کشتیرانی بین دولت و صنعت مربوطه شده است و به صورت پیشنهاداتی در گزارش هیئت بررسی انعکاس یافته اند که با اندک تغییراتی مورد پذیرش وزارت کشتیرانی می باشند. حتی در چنین شرایطی فرآیند بررسی سیاست کشتیرانی در هیئت دولت طولانی تر از زمان مورد انتظار بوده است. با توجه به وضعیت متغیر حوزه کشتیرانی، به هیئت بررسی اجازه بررسی و بازنگری پیشنهادات اصلی و دستیابی به اتفاق نظر پیش از ارائه نهایی سیاست تدوین شده به هیئت دولت داده شده است.

ترکیب هیئت بررسی صنعت کشتیرانی

- مدیر کشتیرانی تجاری
- تحصیلدار ارشد اداره گمرک
- مشاور وزارت کشتیرانی و بنادر
- رئیس سازمان بنادر سریلانکا
- رئیس شرکت کشتیرانی سیلان
- رئیس دفتر مرکزی حمل و نقل سریلانکا
- رئیس شرکت خدمات بندر
- رئیس انجمن عاملان کشتیرانی سیلان
- رئیس شورای شرکتهای باربری دریایی سریلانکا
- دبیر اتاق بازرگانی سیلان
- رئیس انجمن عاملان حمل و نقل سریلانکا
- نماینده موسسه رسمی حمل و نقل
- نماینده موسسه رسمی واسطه های حمل و نقل
- مشاور ویژه وزارت کشتیرانی و بنادر

مراحل تدوین سیاست کشتیرانی در سریلانکا

دسامبر ۱۹۹۴:

- وزارت بنادر و کشتیرانی کنفرانسی را با موضوع "به سوی تدوین سیاستی جامع برای کشتیرانی سریلانکا" برگزار کرد. در این کنفرانس پانزده مقاله در زمینه وضعیت فعلی یکایک مناطق و پیش بینی هایی برای آینده توسط نمایندگان دست اندرکاران بخش خصوصی و دولتی ارائه شد.

ژانویه ۱۹۹۵ - اوت ۱۹۹۵:

- هیئت بررسی صنعت کشتیرانی تشکیل شد، حوزه سیاستهای کشتیرانی مورد توافق قرار گرفت و طی یک کار گروهی، دیدگاهی در خصوص بخش دریایی ارائه شد. اهداف اقتصادی خرد و کلان در هر یک از زیر بخش هایی که در چارچوب سیاست جامع کشتیرانی قرار می گرفت، مشخص شدند.

- بحث های رسمی و غیر رسمی گسترده بین اعضای هیئت بررسی صنعت کشتیرانی و کارشناسان صنعتی وابسته به بخش دولتی و خصوصی آغاز شد. محور اصلی در این بحث ها شناسایی محدودیت ها و امکانات زیر بخش های متفاوت، راهبردهای ممکن برای آینده بود.

- جلسات توجیهی گسترده ایی نیز بین هیئت بررسی و وزیر بنادر و کشتیرانی و معاون این وزارتخانه برگزار شد.

اوت ۱۹۹۵:

- گزارش مقدماتی هیئت بررسی به وزارت بنادر و کشتیرانی تسلیم شد.

- سازمانهای تجاری که نمایندگان در هیئت بررسی داشتند گزارش مقدماتی را در اختیار عموم دست اندرکاران کشتیرانی قرار دادند و خواستار ارائه نقطه نظرات آنها در خصوص این گزارش شدند.

- گزارش مقدماتی برای دیگر وزارتخانه های مربوطه ارسال و نقطه نظرات آنها درخواست شد.

سپتامبر ۱۹۹۵:

- مذاکرات هیئت بررسی با بخش های مختلف صنعت کشتیرانی و توجه به نظرات آنها آغاز شد.

اکتبر ۱۹۹۵:

- هیئت بررسی گزارش نهایی را تسلیم وزارت بنادر و کشتیرانی کرد.

- وزارت بنادر و کشتیرانی بر اساس گزارش هیئت بررسی و با توجه به نقطه نظرات

وزارتخانه های دیگر اسناد مربوط به سیاست کشتیرانی را تهیه کرد.

دسامبر ۱۹۹۵:

- وزارت بنادر و کشتیرانی سیاست کشتیرانی و بنادر را نهایی کرد.

ژانویه ۱۹۹۶:

- وزارت بنادر و کشتیرانی سیاست مربوط به بنادر و کشتیرانی را به هیئت وزیران ارائه کرد.

از ژانویه ۱۹۹۶ تا اکتبر ۱۹۹۶:

- سیاست مربوط به بنادر و کشتیرانی به بحث گذاشته شد و سند مربوط به آن برای بررسی به

کمیسیون فرعی این وزارتخانه ارجاع داده شد. این طرح برای بررسی بیشتر و ارائه

نقطه نظرات تسلیم شورای توسعه ملی شد.

اکتبر ۱۹۹۶:

- دیدگاه های شورای توسعه ملی و کلیه دیدگاه های دیگر در اجلاس با شرکت هیئت بررسی و

وزیر بنادر و کشتیرانی مطرح شدند.

نوامبر ۱۹۹۶ - آوریل ۱۹۹۷:

هیئت وزیران سیاست مربوط به کشتیرانی و بنادر را مجدداً مورد بررسی قرار داد و آن را به

تصویب رسانید.

مه ۱۹۹۷:

سیاست کشتیرانی و بنادر کشور توسط وزیر و بنادر و کشتیرانی اعلام شد و به انتشار رسید.

تجربه سریلانکا نشان می دهد که فرایند تدوین سیاست کشتیرانی می تواند طولانی باشد. موفقیت رویکرد مشارکت جویانه مستلزم پشتیبانی مطلوب سازمان دریایی کشوری و کل صنعت کشتیرانی کشور و همچنین یک هسته اصلی در بالاترین سطوح دولت می باشد. تجربه سریلانکا آشکارا نشان می دهد که همکاری نزدیک بین وزارت بنادر و کشتیرانی و هیئت بررسی می تواند منجر به اتفاق نظر بالایی بین کلیه طرفهای تجاری در خصوص مسائل مختلف شود. اهمیت وجود یک هسته اصلی در سه کشور دیگر نیز که اسکاپ کارگاه هایی در خصوص تدوین سیاستهای کشتیرانی ملی برگزار کرده است، به اثبات رسیده است، تایلند، بنگلادش و پاکستان مبادرت به تهیه برنامه هایی برای تدوین سیاستهایی کرده اند که در برگیرنده کلیه جنبه های مربوط به بنادر و کشتیرانی می شوند.

دبیر کل کمیسیون توسعه تجارت خارجی در تایلند، معاون وزیر بنادر و کشتیرانی بنگلادش و مدیر کل سازمان بنادر و کشتیرانی پاکستان نقش هسته های اصلی را ایفاء می کنند و فرآیند طرح ریزی سیاست مشارکت جویانه را در یک دوره زمانی طولانی پیگیری کرده اند: هر سه کشور یاد شده از الگوی سیاستی سریلانکا با اندکی تغییرات پیروی کرده اند و در صورت موفقیت، این طرح ها نمونه های مناسبی برای دیگر کشورهای منطقه اسکاپ می توانند باشند.

اجرای سیاستهای کشتیرانی

سیاستهای کشتیرانی یک کشور می توانند در برگزیده اهداف کلی و اهداف خاص توسعه بخش دریایی باشند. این اهداف را می توان سیاستهای اقتصادی کلان و سیاستهای اقتصادی خرد نامید. در سیاستهای کشتیرانی، راهبردهای لازم برای تحقق اهداف سیاستی تشریح می شوند. این سیاستها و راهبردها را می توان از طریق قوانین کشوری، اقدامات اداری و تدوین و اجرای طرح های تجاری ویژه به اجرا در آورد.

به عنوان نمونه به هدف توسعه ناوگانهای کشتیرانی ملی در سیاستهای یک کشور توجه کنید که در فصل ۵ درباره آن بحث شد. چنین هدفی به عنوان هدف اقتصادی کلان شناخته می شود.^۱ در مرحله بعدی دولت امکان دارد تعیین نماید که کمک مالی در اختیار ناوگانهای کشتیرانی ملی برای خرید کشتی های جدید قرار گیرد. چنین تصمیمی، هدف اقتصادی خرد نامیده می شود. دولت به منظور دستیابی به چنین هدفی ممکن است راهبردی را برای کمک مالی تشویقی به صاحبان کشتی ها انتخاب نماید. در چنین حالتی ضروری است که این کمک های مالی تشویقی با مشورت موسسات مالی و وزارت یا اداره دارایی بررسی شوند و درباره آنها به توافق رسیده شود. در صورتیکه برای اقدامات مالی نیاز به تاسیس یک صندوق مالی باشد لازم است که ساختار و مدیریت این صندوق نیز طرح ریزی شود. تاسیس صندوق توسعه کشتیرانی ممکن است مستلزم تصویب قوانین خاصی باشد. اقدامات مالی نظیر کاهش مالیات بر درآمد نیز نیازمند موافقت وزارت یا اداره دارایی و افزودن متمم هایی به قوانین و مقررات مالیاتی می باشد.

افزون بر این در اجرای برنامه کمک های مالی، سیاستگذاران لازم است که صاحبان کشتی هایی را که استحقاق این کمک ها را دارند، شناسایی کنند. چنین کاری نیازمند بررسی سیستم ثبت کشتی ها در کشور مورد نظر می باشد. چنانچه قرار است موسسات مالی به تامین بودجه مورد نیاز صاحبان کشتی های ترغیب شوند، ضروری است که این موسسات از یک سیستم رهنی شفاف برخوردار باشند که به آنها امکان ضبط کشتی تامین مالی شده و همچنین دیگر کشتی های متعلق به همان صاحب کشتی را به جای آن کشتی بدهد.

معمولا سازمان دریایی و یا یک سازمان دولتی ویژه عهده دار وظیفه اجرای سیاست کشتیرانی کشور و نظارت بر آن می باشد. همچنین دولت ممکن است یک گروه مشورتی را از میان دست اندرکاران صنعت کشتیرانی به منظور پیشبرد طرح ها و راهبردها منصوب نماید.

^۱ این اصطلاحات به معنای دقیق آنها به کار نرفته اند بلکه برای تشریح فرآیند طرح ریزی، تدوین و اجرای سیاست کشتیرانی استفاده شده اند.

ساختار تشکیلاتی نامناسب، تداخل تشریفات اداری و تاخیر در تصویب قوانین کشوری منجر به کاهش میزان کارایی سیاستها و ایجاد دلسردی و ناامیدی در میان دست اندرکارانی خواهد شد که به نوعی درگیر فرایند اجرای سیاستهای مزبور شده اند.

افزون بر این تجربه سریلانکا نشان می دهد که در صورتی اجرای سیاستها می توانست سریعتر باشد که توجه بیشتری به فرایند اجرای سیاستها و ایجاد توان تشکیلاتی مناسب در زمان طرح ریزی سیاستها می شد. این موضوع به دقت در تدوین سیاستهای کشتیرانی در تایلند، بنگلادش و پاکستان مورد توجه قرار گرفته است.

چارچوب نهادی و اداری

سازمانهایی که مسئولیت اداره امور دریایی را به عهده دارند لازم است که به طور پیوسته از تحولات ملی و بین المللی در عرصه کشتیرانی و توافقنامه های چند جانبه (کنوانسیونهای بین المللی) مرتبط با بخش دریایی کاملاً آگاه باشند. این سازمانها باید به کارشناسان دریایی دسترسی داشته باشند که با آنها در مورد پیشبرد طرح های عملیاتی مربوط به سیاستها و راهبردها مشورت نمایند. علاوه بر این اجرای سیاستها نیازمند صدور دستورالعمل های اداری (بخش نامه ها) و تصویب قوانین کشوری است. پراکندگی سازمان هایی که مسئولیت اداره بخش دریایی را به عهده دارند غالباً منجر به پراکندگی اطلاعات کارشناسی در میان این سازمان ها می شوند. چنین امری به نوبه خود می تواند مانع از تدوین و اجرای سیاستهای جامع کشتیرانی و رشد کل صنعت کشتیرانی شود.

در جدول ۱-۱۰، نمونه ای از ساختار یک سازمان دریایی سنتی نشان داده شده است.

جدول ۱-۱۰: نمونه ایی از ساختار یک سازمان دریایی سنتی

وزارتخانه مسئول امور کشتیرانی و بنادر				فعالیت اصلی	
ایمنی دریایی			سازمان حمل و نقل		خدمات
خدمات حفاظت از محیط زیست دریایی	خدمات ایمنی دریایی	خدمات ایمنی پرسنل و کشتی	خدمات ناوبری	برنامه ریزی برای توسعه راهبردها	کارکرد و نقش
ممانعت از آلودگی دریا	هماهنگی عملیات تجسس و نجات در دریا	بازرسی و صدور گواهی برای کشتی ها	سیاست ایمنی ناوبری	کارگزاران کشتیرانی داخلی و بین المللی	
تهیه و اجرای طرح احتیاطی نشت نفت	عملیات مربوط به مرکز ارتباطات ایمن در دریا	ثبت کشتی	شبکه کمکهای ناوبری	برنامه کمک مالی به صاحبان کشتی ها	
		استانداردهای ایمنی			
		بازرسی کشتی های خارجی			
		جابجایی ایمن کالاهای دریایی			
		برنامه ریزی و آموزش پرسنل دریایی			
		آموزش و صدور گواهی برای دریانوردان			

مقایسه بین ساختار سنتی و جدید سازمان دریایی

بررسی موردی: سازمان دریایی استرالیا

* ساختار تشکیلاتی پیش از سال ۱۹۹۰

بخش حمل و نقل

بخش سیاستهای دریایی

- سیاست صنعت کشتیرانی
- سیاست صنعت ساحلی
- سیاست کشتیرانی بین المللی

بخش عملیات دریایی

- ایمنی دریایی
- وسایل کمک ناوبری
- ثبت کشتی ها
- تجسس و نجات

* ساختار تشکیلاتی بعد از سال ۱۹۹۰

بخش حمل و نقل

سازمان ایمنی دریایی استرالیا

- خدمات و وسایل کمک ناوبری
- خدمات ایمنی پرسنل و کشتی
- خدمات ایمنی دریایی از جمله تجسس و نجات دریایی
- توسعه راهبردی (طرح ریزی، آموزش، ایمنی و روابط عمومی)
- ثبت کشتی ها و دیگر خدمات تجاری

بخش دریایی

- سیاست کشتیرانی داخلی و خارجی
- نظارت بر امور کشتیرانی
- سرپرستی GBE
- سیاست بنادر و خدمات کشتیرانی
- امور دریایی

سازمان ایمنی دریایی استرالیا یک سازمان قانونی است که تحت قانون پارلمان استرالیا تاسیس شد و مدیریت خطوط کشتیرانی تجاری را به عهده دارد. اداره این سازمان به عهده هیئت مدیره است و یکی از مقامات اجرایی آن نیز مسئولیت پاسخگویی به وزارتخانه مسئول بخش کشتیرانی را دارد. ساختار درآمدی این سازمان (جدول ۲-۱۰) نمونه جالبی برای کشورهای در منطقه است که در صدد تجدید ساختار سازمانهای دریایی خود هستند.

جدول ۲-۱۰: ساختار درآمدی سازمان ایمنی دریایی استرالیا

منابع مالی سازمان ایمنی دریایی استرالیا (۹۷-۱۹۹۶)	
(بر اساس میلیون دلار استرالیا)	
	درآمد
۳۳/۰۴	عوارض ناوبری دریایی
۱۳/۵۵	عوارض وظایف نظارتی
۳/۳۹	عوارض حفاظت از دریا
۸/۸	دیگر درآمدها
۶۸/۵۶	کل درآمد
۶۳/۹	کل مخارج
۲/۲۸	مازاد (بعد از احتساب سودهای غیر عادی)

* سود نسبت به ارزش ویژه پیش از احتساب سودهای غیرعادی برابر با ۷/۲ درصد بوده است.

چارچوب قانونگذاری

سیاستهای کشتیرانی غالباً از طریق قوانین کشوری به اجرا در می آیند. این وظیفه قانونگذاری مستلزم مجموعه ایی از دانش حقوقی، درک صحیحی از اهداف مربوط به سیاست کشتیرانی دولت و آگاهی منطقی از موضوع مورد بحث می باشد.

یکی از شیوه های طرح ریزی قوانین مربوطه این است که وزارتخانه مسئول امور کشتیرانی پیش نویسی مقدماتی از موضوع مورد بحث را با مشورت مسئول حقوقی تهیه پیش نویس و دیگر

وزارتخانه مربوطه تهیه کنند و سپس آن را به منظور تکمیل نهایی در اختیار مسئول حقوقی تهیه پیش نویس قرار دهد.

روش دیگر تشکیل گروهی کوچک متشکل از نمایندگان وزارت کشتیرانی، دیگر وزارتخانه های مربوطه و مسئول حقوقی تهیه پیش نویس به منظور تهیه پیش نویس مقدماتی می باشد. سپس مسئول حقوقی تهیه پیش نویس با مشورت وزارت کشتیرانی اقدام به تکمیل این پیش نویس مقدماتی می کند. این روش از کشوری به کشور دیگر تفاوت می کند اما سیاستگذاران لازم است توجه داشته باشند که فرآیند وضع قوانین می تواند همانند فرآیند طرح ریزی سیاست کشتیرانی زمان بر و طولانی مدت باشد.

یک چارچوب حقوقی منطقی و یک دستگاه اجرایی مستقل و معتبر که شامل قوه قضائیه نیز می شود منجر به جلب اطمینان سرمایه گذاران می شود.

سیاستهای مرتبط با برخی از بخشهای کشتیرانی نظیر مسئولیت در برابر کالاها، ایمنی دریایی و حفاظت از محیط زیست دریا معمولاً مطابق با سیاست کشتیرانی بین المللی و قوانین بین المللی وضع شده توسط جامعه بین المللی از طریق سازمانهای بین المللی نظیر سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و کنفرانس سازمان ملل در خصوص تجارت و توسعه (UNCTAD) و سازمان بین المللی کار (ILO) طرح ریزی می شوند.

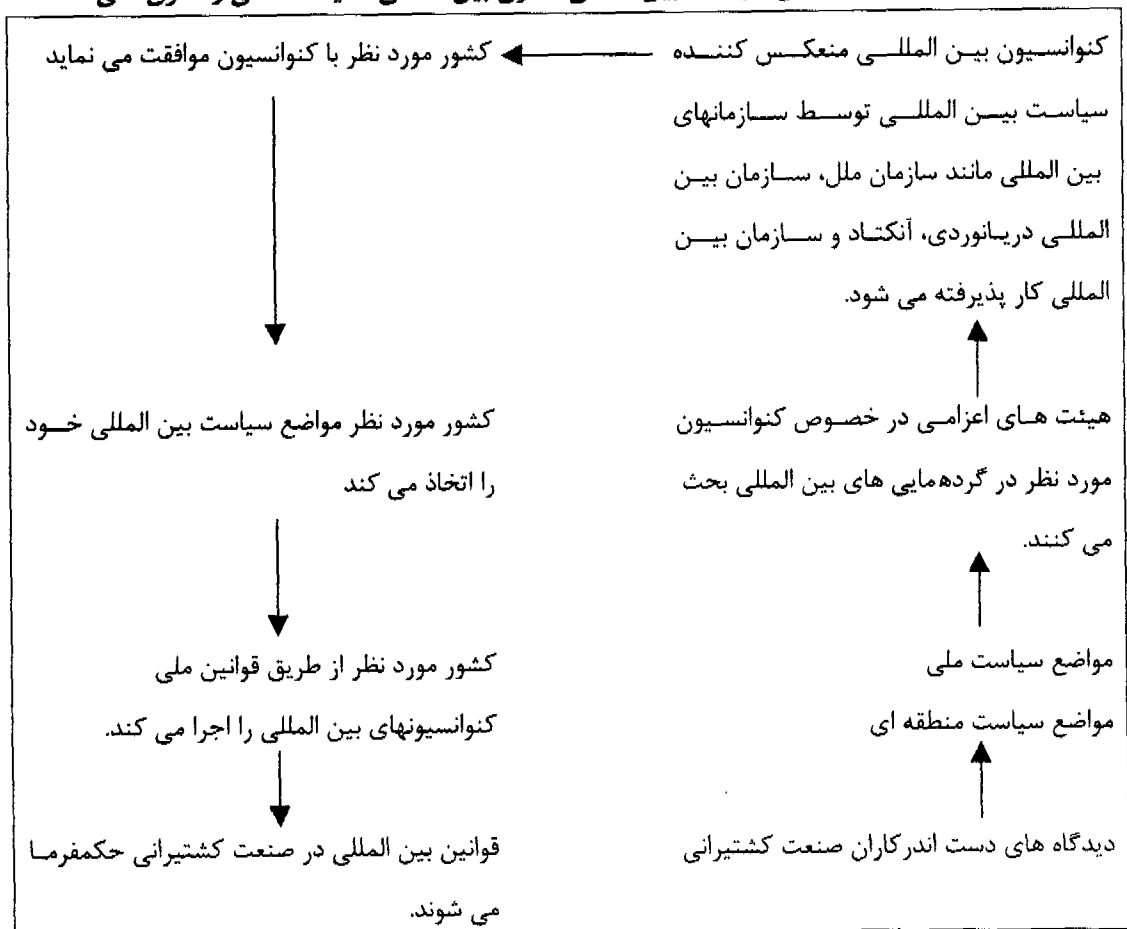
این معاهده های چندگانه که به عنوان کنوانسیونهای بین المللی معروف هستند توافق نامه هایی هستند که توسط شمار بسیاری از دولتهای مستقل پذیرفته شده اند. بعد از قطعی شدن یک کنوانسیون بین المللی، دولتهای شرکت کننده به اتفاق آراء آن را می پذیرند و در صورت نبود اتفاق آراء، کنوانسیون به رای گذاشته می شود. برخی از کشورها رای مثبت و برخی دیگر رای منفی و برخی دیگر نیز رای ممتنع می دهند. چنانچه کنوانسیون مورد نظر اکثریت آراء را بدست آورد کلیه کشورها اقدام به امضای آن خواهند کرد.

هیچ یک از کنوانسیونهای بین المللی به محض تصویب آن به سرعت به اجرا گذاشته نمی شود حتی اگر کشورهای زیادی آن را امضا کرده باشند، هر کنوانسیونی شرط ویژه ای دارد که

نشاندنده تاریخ اجرای آن می باشد. شاید نیاز باشد که برخی از دولتها از طریق تصویب و یا پذیرش کنوانسیون، وفاداری خود را به شروط کنوانسیون اعلام دارند، و یا دولتهای تصویب کننده یا تایید کننده کنوانسیون متعهد به تناژ معینی شوند.

بعد از اینکه کشوری کنوانسیونی را پذیرفت و آن کنوانسیون به اجرا در آمد آن کشور در برابر اجرای آن کنوانسیون تعهد بین المللی دارد. اجرای این کنوانسیونها معمولا از طریق مجموعه قوانین مناسب در کشور می باشد. بعد از تصویب این قوانین، شروط مربوط به کنوانسیون بین المللی در صنعت مربوطه حکمفرما می شود.

جدول ۳-۱۰: ارتباط بین سیاست بین المللی، قانون بین المللی، سیاست ملی و قانون ملی



ضمیمه (۱)

بحث تجارت اختصاصی ساحلی (کابوتاژ)

بحث هایی پیرامون اقتصاد ملی

دلیل عمده ایی که طرفداران ایجاد انعطاف پذیری بیشتر در تجارت ساحلی به آن استناد می کنند منافع اقتصادی حاصل از دسترسی به نرخ های پایین تر حمل بار می باشد. به عنوان مثال طبق برآوردی که در گزارش کمیسیون تجارت بین المللی آمریکا در ۱۹۹۱ ارائه شد هزینه های رفاهی ناشی از قانون جونز برای مصرف کنندگان بین ۴/۲ میلیون و ۱۰/۴ میلیون دلار آمریکا در ۱۹۹۸ بود.

معمولا منافع اقتصادی خاصی که در این بحث مطرح می شوند به صورت های زیر عنوان می شوند:

الف- هزینه های پایین تر تولید و تحویل کالا منجر به کاهش قیمت ها برای مصرف کنندگان و افزایش رقابت تجاری می شود.

سهام کشتیرانی ساحلی در اقتصاد کشور در دو حوزه است: حمل و نقل کالاهای مورد استفاده در ساخت وسایل (به عنوان هزینه های واسط در تولید کالا) و توزیع کالاهای تکمیل شده (به عنوان بخشی از قیمت نهایی خرده فروشی).

ضروری است که سیاستگذاران، ارزیابی واقع بینانه ایی از منافع کلی اقتصادی حذف تجارت ساحلی انجام دهند. این ارزیابی بسته به رشد صنعتی و میزان رقابتی بودن صنعت کشتیرانی کشورها از کشوری به کشور دیگر تفاوت می کند.

بسیاری از سازمانهای آمار، جداولی را بنام جداول داده - ستانده تهیه می کنند که نشاندهنده روابط و وابستگی های بینابینی صنایع و ستانده های آنها از جمله حمل و نقل می باشد. این جداول در صورت وجود، ابزار مناسبی برای سیاستگذاران هستند.

معمولاً مشاهده می شود که هزینه های ارسال کالا درصد قابل توجهی از قیمت کالاهای کم بها (کالاهای فله، فرآورده های کشاورزی و غیره) را در مقایسه با کالاهای نهایی گران قیمت مانند تولیدات صنعتی تشکیل می دهند. هیئت بررسی تجارت ساحلی آمریکا در دفاع از تجارت ساحلی چنین اظهار داشته است که تاثیر کاهش ۵۰ درصدی نرخ حمل بنزین بدون سرب توسط کشتی ها فقط منجر به کاهش یک سنت به ازای هر گالن و یا حدود ۷ دلار به ازای هر راننده متوسط در آمریکا در سال خواهد شد.

ب- حذف جانشین سازی واردات کالا

هزینه های بالای کشتیرانی ساحلی منجر به غیر رقابتی کردن تولیدات داخلی در مقایسه با کالاهای وارداتی می شوند زیرا هزینه های توزیع کالا در داخل کشور به میزان قابل توجهی بیشتر از هزینه های کشتیرانی بین المللی است.

این وضعیت به ویژه در ارتباط با بازارهای محدود داخلی و یا کالاهای کم هزینه و یا یک شرکت کشتیرانی بین المللی رخ می دهد که از تجارت متقابل و یا از مزیت هزینه یابی نهایی برخوردار است، یکی از نمونه هایی که گروه ائتلافی اصلاح قانون جونز در این ارتباط ذکر می کند این است که وارد کردن ذغال سنگ از اندونزی در مقایسه با حمل آن از آلاسکا توسط کشتی ها ارزانتر می باشد.

لازم به توجه است که تحت برخی از شرایط، کشتیرانی داخلی به دشواری می تواند به لحاظ هزینه ها ماهیتی رقابتی داشته باشد. ناوگان بزرگی متشکل از کشتی های فله بر خارجی میزان قابل توجهی از صادرات ذغال سنگ، سنگ آهن، گندم، شکر و آلومینیوم استرالیا را حمل می کند. از آنجائیکه بیشتر این کشتی ها بدون بار وارد استرالیا می شوند فرصت مناسبی برای آنها به وجود می آید که در صورت حمل کالا به این کشور هزینه های خود را به میزانی کاهش می دهند که شرکتهای کشتیرانی داخلی نتوانند هرگز با آنها رقابت کنند.

بحث رقابت

دلیلی که غالباً برای انعطاف پذیری بیشتر در تجارت ساحلی ارائه می شود اعمال فشارهای رقابتی در بازارهای کشتیرانی داخلی در ارتباط با نرخ کرایه بار و کارایی بیشتر است. اگر چه منطق اقتصادی عنوان شده در این بحث جالب توجه است اما مزایای واقعی بستگی به وسعت و ساختار بازار کشتیرانی ساحلی مورد نظر دارد. افزون بر این سیاستگذاران لازم است که از تاثیر احتمالی افزایش رقابت بر ارائه دراز مدت خدمات حمل و نقل داخلی به خوبی آگاه باشند.

بحث رقابت، بیشتر در بخش کشتیرانی با کاربری عمومی مانند کشتیرانی خطی ساحلی و یا کشتیرانی آزاد ساحلی مطرح می شود.

کشتی های چند فعالیتی بین المللی به ویژه قادر به ارائه نرخ های نهایی حمل باربری هستند که نه فقط تا میزان قابل توجهی کمتر از نرخ های حمل بار توسط کشتی های داخلی بلکه در واقع پایین تر از نرخ های دیگر شیوه های حمل و نقل داخلی مانند جاده ها یا راه آهن می باشند. اگر چه در بدو امر نرخ های پایین تر حمل بار و فشارهای رقابتی ایجاد شده توسط این کشتی ها برای ارسال کنندگان کالاها بسیار جذاب است اما ضروری است که آنها به فراتر از این سود بادآورده بنگرند.

این احتمال وجود دارد که این کشتی های چند فعالیتی بین المللی همیشه برای رفع نیازهای ارسال کنندگان کالاها موجود نباشند. دو سئوالی که ارسال کننده کالا و سیاستگذاران باید به آنها پاسخ دهند عبارتند از:

(۱) چه تضمینی برای حفظ سرویس دهی کشتی های چند فعالیتی وجود دارد؟

فشارهای وارداتی بر کشتیرانی بین المللی به اندازه ایی است که مسیرها بر اساس بهینه سازی نسبت سود به کالا انتخاب و حفظ می شوند. رکود اقتصادی در بخش دیگری از جهان ممکن است منجر به تغییر یک مسیر یا تغییر میزان رفت و آمد در آن مسیر به ضرر منافع شرکت باربری ساحلی شود.

(۲) آیا کشتی های چند فعالیتی همیشه قادر به حمل میزان کالای مورد نیاز در حمل و نقل ساحلی خواهند بود؟

بسیاری از خطوط کشتیرانی بین المللی لاینر به طور فصلی فعالیت می کنند. کشتی های چند فعالیتی فقط در زمانی قادر به ارائه نرخ های نهایی هستند که فضای کافی برای حمل کالاها در اختیار داشته باشند. همچنین امکان دارد که در ایام خاصی در سال این کشتی ها فاقد فضای کافی برای حمل کالا باشند.

پاسخ به سئوالات یاد شده به ویژه در مواردی مهم است که حجم کالاهای بازار کشتیرانی ساحلی برای حمل توسط کشتی های چند فعالیتی پایین باشد. امکان دارد که نرخ های ارائه شده توسط کشتی های چند فعالیتی به میزانی باشند که صنایع حمل و نقل داخلی با هر میزانی از کارایی نتوانند از عهده رقابت با آنها بر بیایند. ایجاد رقابت به چنین شکلی می تواند در واقع تهدیدی برای کارایی صنایع حمل و نقل داخلی باشد که غالباً دست اندرکاران آنها استدلال می کنند که انتظار رقابت از آنها با شرکتهای حمل و نقل خارجی ناعادلانه می باشد زیرا خدمات این کشتی ها به طریقی هزینه یابی نمی شود که منعکس کننده هزینه های واقعی ارائه خدمات باشد.

سیاست گذارانی که سرگرم بررسی اجازه فعالیت به کشتی های چند فعالیتی در کشتیرانی ساحلی خود می باشند بهتر است که میزان آسیب پذیری صنایع حمل و نقل داخلی خود را در رقابت با کشتی های چند فعالیتی و همچنین میزان دسترسی پذیری به حمل و نقل احتیاطی را در صورت عدم توانایی این کشتی ها در رفع نیازهای حمل و نقل ساحلی به دقت بررسی کنند.

حوزه کشتیرانی تحت کنترل شرکت های باربری دریایی

کشتی هایی که در صنایع ادغام شده عمودی^۱ فعالیت می کنند غالباً تحت کنترل شرکت های باربری دریایی هستند. این کشتی ها معمولاً محموله های تک کالایی مانند نفت خام و یا فرآورده های نفتی (توسط تانکرها) و ذغال سنگ و یا سنگ آهن (توسط کشتی های ویژه حمل فله خشک) را حمل می کنند و بخشی از زنجیره تدارکاتی یا شبکه توزیع را تشکیل می دهند که نظم و قابلیت اطمینان در آنها بسیار مهم است به ویژه در مواردی که این کشتی ها مواد اولیه مورد نیاز صناعی مانند صنایع تولید فولاد را حمل می کنند که به لحاظ تشکیلاتی در خط سوم تولید قرار دارند.

عواقب تاخیر در تحویل این مواد می تواند بسیار شدید باشد و ممکن است به تعطیلی یک کوره بلند یا یک پالایشگاه بیانجامد. شرکت باربری دریایی می تواند با تعیین پاداش، قابلیت اطمینان و کارایی کشتی های خود را برای جلوگیری از بروز چنین عواقبی تضمین نماید. بعید است که ناوگانهای مختلف چند فعالیتی بین المللی بتوانند جوابگوی نیازهای شرکت های باربری دریایی فوق الذکر در مورد اندازه و نوع کشتی ها و قابلیت اعتماد آنها در ارائه خدمات باشند. در صورتی این شرکتها از انعطاف پذیری بیشتر در تجارت ساحلی بهره خواهند بود که از یک ناوگان خارجی اختصاصی مناسب برای مدتی طولانی استفاده کنند. با این حال برای اعمال فشارهای رقابتی می توان مناقصه ایی را برای مدیریت کشتی ها برگزار کرد.

ایده برگزاری مناقصه برای ارائه خدمات حمل و نقل طی دوره ثابتی به عنوان شیوه ایی برای اعمال فشارهای رقابتی بر هزینه ها، ایده جدیدی نیست و غالباً در بازارهایی استفاده شده است که حوزه فعالیت برای رقبای متعدد محدود می باشد. میزان موفقیت این مناقصه در کشتیرانی ساحلی

^۱ - صنایع ادغام شده عمودی، صناعی هستند که یک موسسه اقتصادی واحد مسئولیت کنترل تدارک مواد اولیه و صنایع تولیدی آنها را به عهده داشته باشد. به عنوان مثال یک سازنده فولاد ممکن است مالکیت و کنترل استخراج ذغال سنگ یا سنگ آهن را نیز به عهده داشته باشد.

که تحت سیستم انحصاری اداره می شود بستگی به سطح رقابت در صنعت مدیریت کشتی ها دارد.

استدلالاتی در خصوص استفاده از نیروی کار خارجی

دو دلیل عمده ایی که در دفاع از کشتیرانی اختصاصی ساحلی ارائه می شوند عبارتند از:

- حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی منجر به بیکاری بسیاری از خدمه کشتی ها می شود.
 - در شرایطی که هیچ یک از دیگر صنایع خدماتی داخلی در معرض فشارهای رقابتی قرار نمی گیرد به چه علت کشتیرانی ساحلی باید در معرض رقابت نیروی کار خارجی قرار گیرد؟
- در ارتباط با اولین استدلال، لازم است که به تاثیر سیاستهای حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی بر کل نظام استخدامی در اقتصاد کشور و نه نظام استخدامی صنعت کشتیرانی توجه شود. حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی می تواند منجر به ایجاد کار در دیگر صنایع شود به طوریکه جبران کننده بیکاری ایجاد شده در صنعت کشتیرانی باشد.

در ارتباط با دومین استدلال این درست است که در اکثر صنایع خدماتی داخلی مشاغل نظیر رانندگی اتوبوس ها و کامیون ها و امور هتل ها و تدارکات برای اتباع ملی در نظر گرفته می شود. همچنین این نیز احتمالاً درست است که جایگزینی نیروی کار داخلی با نیروی کار خارجی با دستمزد پایین تر می تواند هزینه های خدماتی را به نفع عموم مردم کاهش دهد. در واقع چنین امری در بسیاری از کشورهای در حال توسعه که شرکت فعالانه ایی در بازار کار گسترده بین المللی دارند، اتفاق نمی افتد.

هزینه های حمل و نقل داخلی بخشی از هزینه نهایی تولید را تشکیل می دهند و بنابراین نقشی در ماهیت رقابتی حوزه تجاری دارند. در صنایع جهانگردی، اماکن مورد نظر باید به لحاظ قیمت ها و جاذبه های گردشگری و طبیعی ماهیتی رقابتی داشته باشند. بنابراین به چه علت فقط خدمات کشتیرانی ساحلی موضوع بحث های مختلف قرار گرفته است؟

شاید پاسخی که در اینجا به سؤال فوق داده می شود کاملاً منطقی نباشد اما بر اساس شماری از عواملی است که برخی از آنها ماهیتی روانشناختی دارند. کشتیرانی، صنعتی سرمایه بر است که نیازمند سرمایه گذاری قابل توجهی است. چنین امری می تواند مانعی در برابر گسترش رقابت به ویژه در تجارتهای محدود ساحلی باشد. اگر چه تجارت ساحلی مسلماً فعالیتی داخلی است اما در آبهای بین المللی و در کنار کشتیرانی تجاری بین المللی می باشد و به همین دلیل نیز امکان رقابت این بخش آشکارتر می شود. افزون بر این اگر چه در صورت حذف کشتیرانی اختصاصی ساحلی نیروی کار خارجی جایگزین نیروی کار داخلی می شود اما امکان استفاده از این نیرو در خشکی منتفی است. تا زمانیکه نیروی کار خارجی وارد اداره گمرک و اداره مهاجرت نشده است امکان ضعیفی وجود دراد که این نیرو به عنوان بخشی از نیروی کار داخلی به حساب آید.

استدلالهایی در خصوص ناوگان استراتژیکی

بعضی اوقات ارزش استراتژیکی ناوگان ساحلی ملی در دفاع از کشتیرانی اختصاصی ساحلی مطرح می شود. انتظار می توان داشت که استفاده بالقوه از یک ناوگان برای اهداف نظامی و غیرنظامی در ارتباط مستقیم با مناسب بودن آن ناوگان برای اهداف مورد نظر و محل هایی قرار می گیرد که از آن ناوگان استفاده خواهد شد.

به عنوان مثال غالباً به کشتی های رو - رو برای اهداف استراتژیکی توجه زیادی می شود زیرا این کشتی ها به تاسیسات تخلیه و بارگیری مستقر در ساحل وابستگی ندارند و از انعطاف پذیری زیادی در حمل کالاهای مختلف (از جمله وسائط نقلیه) برخوردارند.

نهایتاً اینکه بعید است که چنین انگیزه های استراتژیکی، محرکی برای سیاست کشتیرانی اختصاصی ساحلی باشد به ویژه اگر منجر به لطمه زدن به کارایی ناوگان ساحلی شوند. با این حال با تدوین سیاستی در خصوص کشتیرانی اختصاصی ساحلی، چنین امری مانع از استفاده از یک ناوگان برای اهداف استراتژیکی نخواهد شد. شایان توجه است که در نبرد فالتکلند یک ناوگان حمل کالا برای مقاصد نظامی انگلستان اجاره شد.

استدلالتهایی در خصوص حسابهای جاری

دلیل دیگری که در دفاع از کشتیرانی اختصاصی ساحلی مطرح می شود این است که جایگزینی ناوگانهای ملی با ناوگانهای خارجی منجر به تراز منفی پرداخت ها می شود.

بنابر این استدلال، چنانچه هزینه حمل کالاهای ساحلی به صاحبان کشتی ها داخلی پرداخت شود این پرداخت ها تاثیری بر حسابهای بین المللی کشور نخواهند گذاشت. اما اگر کشتیرانی اختصاصی ساحلی حذف شود هزینه حمل کالاهای ساحلی به صاحبان کشتی های خارجی پرداخت خواهد شد و در نتیجه منجر به خروج سرمایه های داخلی می شود که تاثیری منفی بر حساب جاری تراز پرداخت ها خواهد داشت. برای مقایسه می توان به مصرف کالاهای وارداتی در برابر کالاهای تولید شده در داخل اشاره کرد. با این تفاوت که در مورد فوق تاثیر منفی بر تراز حسابهای جاری (یا اقلام نامرئی) بخش خدمات و نه بر بخش تجارت کالاها خواهد بود.

چنین امری موضوعی پیچیده است و پیش از هر گونه نتیجه گیری مستلزم تجزیه و تحلیل دقیقی می باشد و ممکن است نتایج متفاوتی در کشورهای متفاوت در بر داشته باشد، اگر چه هزینه های حمل بار در صورت اجرای سیاست کشتیرانی اختصاصی داخلی در چرخه داخلی اقتصاد کشور قرار می گیرد اما جریان ارزی خروجی قابل توجهی صرف هزینه های تعمیر و نگهداری ناوگانهای ساحلی می شود. این جریانهای ارزی خروجی می توانند به طرق مختلفی از جمله واردات کشتی ها و قطعات و اخذ وام های خارجی برای خرید کشتی ها و یا واردات سوختی باشند.

از طرف دیگر اگر چه کشتی های خارجی فعال در تجارت ساحلی هزینه های حمل بار را دریافت می کنند اما به دلیل پرداخت هزینه های بندری، خرید سوخت و آذوقه، ارز وارد کشور می کنند.

افزون بر این در صورتیکه بتوان سرمایه هایی که صرف ناوگان ساحلی داخلی شده است برای دیگر بخش های اقتصادی استفاده کرد، حساب تراز پرداخت ها بهبود بیشتری خواهد یافت.

موضوع تراز پرداخت ها که عموماً در ارتباط با خدمات کشتیرانی بین المللی قرار می گیرد به طور کاملتری در فصل ۴ بررسی شده است.

استدلالاتی در خصوص ایمنی و محیط زیست

استدلالاتی که غالباً طرفداران کشتیرانی اختصاصی ساحلی مطرح می کنند این است که هر گونه جایگزینی کشتی های داخلی با کشتی های خارجی زیر استاندارد منجر به افزایش احتمال سوانح دریایی در سواحل کشورها و آلودگی محیط زیست دریایی در بخش ساحلی می شود. اشکال استدلال فوق این است که همین کشتی ها می توانند همین آبهای ساحلی را با همین ریسک در سفرهای بین المللی به همراه داشته باشند. در هر صورت این کشتی ها به طور مرتب تحت کنترل کشور صاحب بندر قرار می گیرند اعم از اینکه در آبهای ساحلی یا بین المللی تردد کنند.

ضمیمه (۲)

تعهدات هند در مذاکرات GATS (برگرفته از گزارش داخلی هند)

تعهدات هند در حمل و نقل دریایی مطابق با توافق نامه عمومی خدمات تجاری می باشد. کلیه این تعهدات مشمول قوانین داخلی، الزامات ثبت و قوانین، مقررات و شرایط اداره کل کشتیرانی، رزرو بانک هند (Reserve Bank) و دیگر سازمانهای ذیصلاح در هند می باشند. شیوه های تامین خدمات:

(۲) استفاده از کشتی های خارجی

(۱) خدمات برون مرزی

(۴) فعالیت اتباع ملی

(۳) فعالیت تجاری تامین کنندگان خدمات

بخش یا زیر بخش	محدودیت های موجود در دسترسی به بازار	محدودیت های موجود در فعالیت شرکتهای خارجی	تعهدات دیگر
<p>خدمات حمل و نقل دریایی</p> <p>حمل و نقل بین المللی (حمل و نقل بار و مسافر به استثنای کشتیرانی اختصاصی ساحلی و حمل و نقل ساحلی طبق تعریف ضمیمه یک)</p>	<p>(۱) (الف) کشتیرانی لاینر:</p> <ul style="list-style-type: none"> - حداقل ۴۰٪ از کالاهای شرکتهای کشتیرانی لاینر باید برای کشتی های تحت پرچم هند رزرو شود. - کشتی های تحت پرچم هند برای حمل کالاهای دولتی، کالاهای صادراتی هند به صورت CIF/C&F و کالاهای وارداتی هند به صورت FOB/FAS در اولویت قرار می گیرند. کشتی های تحت پرچم هند از حق اولیه خودداری از حمل این کالاها برخوردارند و فقط بعد از این عدم پذیرش است که می توان کشتی های تحت پرچم خارجی را بر 	<p>(۱) (الف) در حوزه کشتیرانی لاینر (که به جوامع کشتیرانی لاینر محدود نمی شود) در تجارت دریایی بین هند و کشورهای هائی که شرکای قراردادی کنوانسیون سازمان ملل در خصوص دستور عمل اجرایی جوامع کشتیرانی لاینر هستند، خطوط کشتیرانی هند (لزوما نه فقط خطوط کشتیرانی ملی) برای حمل کالادر اولویت قرار می گیرند.</p> <p>- مسیبرهای اختصاصی کشتیرانی لاینر برای سه خط کشتیرانی هند رزرو شده است.</p>	<p>دسترسی به تأسیسات بندر و استفاده از آنها</p> <p>خیر. در مورد خدمات زیر که بطور مناسب و غیر تبعیض آمیز در دسترس تامین کنندگان خدمات حمل و نقل بین المللی دریایی قرار نمی گیرند لازم است اقدامات مقتضی انجام گیرد:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱- راهنمایی کشتی ها ۲- یدک کشی، استفاده از یدک کش ها برای عملیات مختلف ۳- امور تدارکات، سوخت رسانی و آب رسانی ۴- جمع آوری زباله و

- دورریزی آب توازن زائ
 ۵- خدمات
 ۶- وسایل کمک ناوبری
 ۷- خدمات عملیات
 ساحلی مورد نیاز
 کشتی هامانند
 مخابرات، تامین آب
 برق
 ۸- تعمیرگاههای اضطراری
 ۹- خدمات لنگراندازی
 پهلوگیری

(ب) وجود ندارد، با این استثناء
 که بخش دولتی در حمل و نقل
 نفت خام، فرآورده های نفتی و
 فرآورده های جانبی در اولویت
 قرار می گیرد.

اساس نرخ های بین المللی اجاره
 کرد. امور تدارکاتی حمل و نقل
 کالاهای تحت مالکیت یا کنترل
 دولت توسط بخش ترانس چارت
 وزارت حمل و نقل زمینی و هوایی
 انجام می شود.

- شرکت های کشتیرانی خارجی ملزم
 به انتخاب شرکت های هندی به
 عنوان عاملان عمومی و یا مشارکت
 خاص با شرکت های کشتیرانی هند
 برای ارائه خدمات آژانس های
 دریایی می باشند. در این خصوص،
 شرکت های غیر کشتیرانی ملزم به
 گشایش یک دفتر منطقه ایی در
 هند هستند.

(۱) (ب) کشتیرانی بین المللی ویژه
 حمل کالاهای فله ایی و دیگر کالاها

- حمل و نقل نفت خام و فرآورده
 های اصلی نفتی توسط کشتی های
 تحت پرچم هند انجام می شود.

- کشتی های تحت پرچم هند برای
 حمل کالاهای دولتی، کالاهای
 صادرات هند به صورت
 CIF/C&F و کالاهای وارداتی
 هند به صورت FOB/FAS در
 اولویت قرار می گیرند. کشتی های
 تحت پرچم هند از حق اولیسه
 خودداری از حمل این کالاها
 برخوردارند و فقط بعد از این عدم
 پذیرش است که می توان کشتی
 های تحت پرچم خارجی را بر
 اساس نرخ های بین المللی اجاره
 کرد. امور تدارکاتی حمل و نقل
 کالاهای تحت مالکیت و یا کنترل
 دولت توسط بخش ترانس چارت

وزارت حمل و نقل زمینی و هوایی
هند انجام می شود.

- شرکتهای کشتیرانی خارجی ملزم
به انتخاب شرکتهای هندی به
عنوان عاملان عمومی و یا مشارکت
خاص با شرکتهای کشتیرانی هند
برای ارائه خدمات آژانس های
دریایی می باشند. در این خصوص،
شرکتهای غیر کشتیرانی ملزم به
گشایش یک دفتر منطقه ایی در
هند می باشند.

(۱) (ج) وجود ندارد

(۱) (ج) مسافر: وجود ندارد

(۲) وجود ندارد

(۲) وجود ندارد

(۳) (الف) برای بهره برداری از یک
کشتی یا یک ناوگان تحت پرچم هند
لازم است که شرکتی را به ثبت رساند و
یا یک شرکت تعاونی بر اساس قانون
ایالتی یا مرکزی هند تاسیس کرد که
دفتر مرکزی آن در هند واقع باشد. این
عمل مطابق با شروط قانون کشتیرانی
تجاری هند (۱۹۵۸) می باشد. تردد یک
کشتی ثبت شده هندی منوط به کسب
مجوزی است که بر اساس قانون فوق
صادر شده باشد.

(۳) (ب) وجود ندارد

(۳) (ب) دیگر اشکال فعالیت تجاری
برای ارائه خدمات حمل و نقل بین
المللی دریایی (بر اساس تعاریفات ارائه
شده): محدودیت وجود ندارد

(۴) (الف) محدودیتی وجود ندارد

(۴) (الف) خدمه کشتی: محدودیتی
وجود ندارد

(۴) (ب) محدودیتی وجود ندارد

(۴) (ب) پرسنل اصلی ساحلی:
محدودیتی وجود ندارد

(۱) محدودیتی وجود ندارد

(۱) محدودیتی وجود ندارد

(۲) وجود ندارد

(۲) وجود ندارد

(۳) محدودیتی وجود ندارد

(۳) محدودیتی وجود ندارد

(۴) محدودیتی وجود ندارد

(۴) محدودیتی وجود ندارد

خدمات کمکی دریایی
خدمات جابجایی کالا

(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	خدمات نگهداری و انبارداری در بنادر
(۳) محدودیتی وجود ندارد (۳) محدودیتی وجود ندارد	(۳) محدودیتی وجود ندارد (۴) محدودیتی وجود ندارد	خدمات ترخیص کالا در گمرک
(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	خدمات دپو و منطقه نگهداری کانتینرها
(۳) محدودیتی وجود ندارد (۳) محدودیتی وجود ندارد	(۳) محدودیتی وجود ندارد (۴) محدودیتی وجود ندارد	خدمات آژانس های دریایی
(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	خدمات حمل بار توسط کشتی
(۳) محدودیتی وجود ندارد (۳) محدودیتی وجود ندارد	(۳) محدودیتی وجود ندارد (۴) محدودیتی وجود ندارد	اجاره یا اجاره در پست بین المللی کشتی ها با خدمه یا بدون خدمه (به استثنای حمل و نقل ساحلی و حمل و نقل اختصاصی ساحلی)
(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	تعمیر و نگهداری کشتی های دریایی
(۳) محدودیتی وجود ندارد (۳) محدودیتی وجود ندارد	(۳) محدودیتی وجود ندارد (۴) محدودیتی وجود ندارد	
(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	
(۳) محدودیتی وجود ندارد (۳) محدودیتی وجود ندارد	(۳) محدودیتی وجود ندارد (۴) محدودیتی وجود ندارد	
(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	
(۳) محدودیتی وجود ندارد (۳) محدودیتی وجود ندارد	(۳) محدودیتی وجود ندارد (۴) محدودیتی وجود ندارد	
(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	(۱) محدودیتی وجود ندارد (۲) وجود ندارد	
(۳) محدودیتی وجود ندارد (۳) محدودیتی وجود ندارد	(۳) محدودیتی وجود ندارد (۴) محدودیتی وجود ندارد	

فهرستی از معافیت‌های مندرج در ماده (۲) (MFN) در خصوص خدمات حمل و نقل دریایی

بخش یا زیر بخش	تشریح اقدامی که نشان‌دهنده نقض ماده (۲) می باشد	کشورهایی که مشمول اقدام مورد نظر می شوند.	طول دوره زمانی مورد نظر	شرایط به وجود آورنده نیاز به معافیت
الف- شراکت در حمل کالا بین شرکای توافق نامه	کشورهای کشتیرانی	سهم برابر در بازگیری کالا در بنادر شرکای توافق- نامه و سهم برابر در عواید حاصل از حمل بار	بلغارستان، امارات متحده عربی، لهستان، روسیه و دیگر کشورهایی که با آنها توافق نامه های دوجانبه کشتیرانی انعقاد خواهد شد	در بافت کلی روابط تجاری
ب- رزرو کالا	رزرو کالا بر اساس دستورالعمل اجرایی سازمان ملل در خصوص جوامع کشتیرانی لاینر شراکت در حمل کالا بین خطوط کشتیرانی کشورهای طرف قرارداد و خطوط کشتیرانی کشورهای ثالث با نسبت ۴۰:۴۰:۲۰ طبق دستورالعمل اجرایی لاینرها.	کلیه کشورهایی که طرفهای قراردادی کنوانسیون سازمان ملل هستند. کلیه کشورهایی که با آنها توافق نامه های عدم پرداخت مالیاتهای مضاعف انعقاد شده است.	نامشخص	انجام تعهدات بر اساس کنوانسیون
ج- عدم پرداخت مالیاتهای مضاعف	مالیات بر درآمد و سرمایه شخص غیر مقیم ناشی از فعالیت کشتی وی در هند در بخش حمل و نقل بین المللی دریایی براساس معامله متقابل با کشور محل اقامت فرد مزبور	نامشخص	نامشخص	معامله متقابل به عنوان مبنایی برای معافیت مالیاتی

تعاریف

- ۱- "حمل و نقل بین المللی (کالا و مسافر)" در این فهرست به معنی حمل و نقل بین المللی مسافران و کالاها از طریق کشتی های دریایی از بندر یک کشور به بندر دیگر می باشد.
- ۲- "کشتیرانی اختصاصی ساحلی": این فهرست شامل هیچ یک از تعهدات مربوط به "کشتیرانی اختصاصی ساحلی" یا "خدمات حمل و نقل اختصاصی دریایی" نمی شود که به معنی حمل و نقل مسافران یا کالاها بین یکی از بنادر هند و بندر دیگری در همین کشور و رفت و برگشت کشتی ها در یک بندر یکسان در هند می باشد. این اصطلاح شامل حمل و نقل مسافران یا کالاها بین یک بندر واقع در هند و تاسیسات و سازمانهای واقع در فلات قاره هند نیز می شود.
- ۳- "حمل و نقل ساحلی": در این فهرست اختصاصا دلالت بر خدمات کشتیرانی دارد که شامل حمل و نقل مسافران یا کالاها بین یک بندر واقع در هند و کلیه اماکن، تاسیسات یا سازه هایی می شود که در ارتباط با اکتشاف یا استخراج منابع طبیعی در فلات قاره هند، بستر دریاهای ساحل هند، زیر بستر این دریاها و یا در فلات قاره هند قرار می گیرند.
- ۴- "دیگر اشکال فعالیت تجاری برای ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی": به معنی توانایی تامین کنندگان خدمات حمل و نقل بین المللی دریایی در انجام فعالیتهای منطقه ایی است که برای ارائه خدمات حمل و نقل یکپارچه یا نسبتا یکپارچه به مشتریان آنها ضروری می باشند و حمل و نقل دریایی بخش اصلی آن خدمات را تشکیل می دهد.
این فعالیتها شامل موارد زیر می شود اما دامنه آنها فراتر از این موارد می باشد:
الف- بازاریابی و فروش خدمات حمل و نقل دریایی و دیگر خدمات مربوطه از طریق ارتباط مستقیم با مشتریان (از مرحله اعلام بها تا ارسال فاکتور)؛ این خدمات انحصارا توسط تامین کنندگان خدمات و یا تامین کنندگانی ارائه می شوند که فروشنده خدمات با آنها ارتباط تجاری پایداری را برقرار کرده است.
ب- تملک شخصی یا تملک از جانب مشتریان خود (و فروش مجدد به مشتریان خود) در خصوص کلیه خدمات حمل و نقل و خدمات مربوط از جمله خدمات لنگراندازی و

پهلوگیری و کلیه اشکال خدمات حمل و نقل به ویژه خدمات جاده ای و راه آهن و آبراهه‌های داخلی که در ارائه خدمات یکپارچه ضروری هستند.

ج- تهیه اسناد حمل و نقل، اسناد گمرکی و دیگر اسناد مربوط به مبدأ حرکت و نوع کالاهای حمل شده

د- ارائه اطلاعات تجاری از طریق سیستم های اطلاعاتی کامپیوتری و سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات (EDI)

ه- انعقاد توافق نامه های تجاری با کلیه آژانس های کشتیرانی ثبت شده در هند و تعیین پرسنل مورد نیاز برای استخدام در هند. (در مورد پرسنل خارجی بر اساس تعهدات لازم برای جابجایی پرسنل اقدام می شود)

و- سازماندهی کلیه مراحل ورود کشتی به بندر و یا به عهده گرفتن کنترل کالاها

ز- ارائه خدمات مربوط به مدیران کشتی ها

توجه: هم اکنون در هند به منظور اجرای استانداردها و شروط خاص توسط تامین کنندگان خدمات کشتیرانی به ویژه بخش های تامین کننده خدمه و پرسنل کشتی ها و بخش های فعال در خدمات مدیریت کشتی ها و همچنین به منظور کسب اطمینان از حائز شرایط بودن مالک، کارگزار، عامل یا مدیر کشتی در موارد زیر سیستمی برای ثبت و اعطای گواهینامه به تامین کنندگان خدمات کشتیرانی در حال بررسی است.

- توانایی اجرای استانداردهای بین المللی و توصیه ها و مقررات سازمان بین المللی دریانوردی

- برخورداری از ساختار مالی مورد نیاز که مسئولیت و جوابگوی آن به عهده افراد یاد شده باشد.

- توانایی اجرای استانداردهای ایمنی و کنترل آلودگی دریا

- مدیریت کیفی و شفافیت در عملیات مربوطه

۵- "مدیران کشتی": به معنی افرادی هستند که به عنوان عامل یا نماینده یک مالک یا کارگزار کشتی به منظور ارزیابی نیازها، مذاکره و تعیین مخارج مربوط به تعمیر و نگهداری و عملیات کشتی و همچنین تخلیه و بارگیری کالا وارد هند می شوند.

۶- "خدمات جابجایی کالاهای دریایی" به معنی فعالیتهایی است که توسط شرکتهای تخلیه و بارگیری از جمله کارگزاران پایانه ها انجام می شود. ولی در مواردی که نیروی کار موجود در بارانداز مستقل از شرکتهای تخلیه و بارگیری یا کارگزاران پایانه سازماندهی شده اند شامل این نیرو نمی شود. این فعالیتهای شامل سازماندهی و نظارت بر موارد زیر می باشند:

- تخلیه و بارگیری کالای یک کشتی

- بستن و باز کردن کالاها

- دریافت یا ارسال کالاها و حفاظت از کالاها پیش از ارسال و یا بعد از تخلیه آنها

سازماندهی و نظارت شامل برنامه ای برای

(۱) استفاده از کارگزاران ماهر (کارگزاران بارانداز)

(۲) استفاده از کلیه تجهیزات ضروری در کشتی و ساحل و همچنین فضای مناسب برای

نگهداری کالا به صورت مالکیت یا اجاره آنها و یا شیوه های دیگر

(۳) کنترل بسته ها و علائم روی آنها، توزین و اندازه گیری ابعاد کالاها و

(۴) مسئولیتهای و وظایف اجرایی مربوط به خدمات می شود.

۷- "خدمات حمل و نقل کالاهای دریایی" به معنی سازماندهی و کنترل ارسال کالاها از جانب

شرکتهای باربری دریایی از طریق ارائه خدماتی مانند تدارک حمل و نقل و خدمات مربوطه،

ادغام کالاها، انباشتن، بسته بندی کالاها، تهیه اسناد و مدارک و ارائه اطلاعات تجاری

می باشد.

۸- "خدمات آژانس های دریایی" به معنی فعالیتهایی است که در یک محدوده جغرافیایی معین

منعکس کننده منافع تجاری یک یا چند خط کشتیرانی یا شرکت کشتیرانی در خصوص

اهداف زیر است:

- بازاریابی و فروش خدمات حمل و نقل و فعالیتهای مربوطه از مرحله استعلام بها تا ارسال فاکتور (رزرو و بازاریابی کالا)
 - صدور بارنامه از جانب شرکتها
 - تملک یا فروش مجدد دیگر خدمات ضروری مربوطه (حل و فصل مطالبات و پرداخت ها)، تهیه اسناد و مدارک و ارائه اطلاعات تجاری
 - نمایندگی از جانب شرکت ها در سازماندهی امور مربوط به ورود کشتی به بندر و یا در اختیار گرفتن کنترل کالاها
 - انجام اقدامات لازم برای ارائه کلیه خدمات بندری لازم بد کشتی خارجی در زمان توقف آن در بنادر هند
 - تعیین یک شرکت تخلیه و بارگیری برای انجام عملیات جابجایی کالا از جانب مدیر آن
 - اخذ کرایه حمل بار از جانب مدیر شرکت
- ۹- "خدمات ترخیص کالا در گمرک" (و یا واسطه ها یا عاملان اداره گمرک) به معنی انجام فعالیتهایی از جانب طرف دیگری است که شامل انجام تشریفات گمرکی مربوط به واردات یا صادرات کالا و یا حمل و نقل کالاها بدون توجه به فعالیت اصلی یا ثانویه تامین کننده خدمات می شود.
- ۱۰- "کالای دولتی" به معنی کالایی است که از کشورهای دیگر (کالاهای وارداتی مانند نفت خام، فرآورده های جانبی نفتی، ذغال سنگ، گاز طبیعی، مواد خام برای کودهای شیمیایی و غیره) توسط سازمانها یا آژانس های دولتی هند خریداری می شوند و یا بر اساس توافق نامه های اعتباری یا وام دهی با دیگر کشورها وارد هند می شوند. این اصطلاح همچنین به معنی صادرات کالاها توسط سازمانها یا آژانس دولتی هند با کمک دولت نیز می باشد.
- ۱۱- "خدمات دپو و اماکن نگهداری کانتینرها" به معنی فعالیتهایی است که شامل انبار کردن کانتینرها در منطقه بندر یا در نزدیکی بندر و فعالیتهایی نظیر تخلیه و پرکردن کانتینرها و یا تعمیر و آماده سازی آنها برای حمل کالا می باشد.

۱۲- "تعمیر و نگهداری و اداره کشتی‌ها" به معنی خدماتی نظیر تعمیرات، مدیریت کشتی، آماده‌سازی کشتی، و یا بازرسی کشتی برای رفع معایب، مدیریت خدمه و بیمه دریایی از جانب مسافر یا شرکت حمل و نقل کالا و یا اجاره کننده کشتی می باشد.

۱۳- "نرخ اجاره بین المللی کشتی‌ها با خدمه یا بدون خدمه" به معنی نرخ اجاره و یا خدمات اجاره انواع کشتی‌های دریایی با خدمه و یا بدون خدمه (اعم از اینکه خدمه کشتی در مدت زمان اجاره از اتباع هند باشند) به منظور فعالیت در تجارت بین المللی می باشد (این کشتی‌ها عبارتند از: نفتکش‌ها، کشتی‌های ویژه حمل فله خشک، کشتی‌های حمل کالا و غیره)