گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۸۳۷۵
جمعه ۲۸ دی ۱۴۰۳ ۲۰:۳۰

کشتی سازی تجاری در انحصار چین

کاخ سفید رسماً چین را به خاطر یارانه های دریایی «غیر معقول» متهم می کند

چین تا حد زیادی کشور برتر کشتی‌سازی در جهان است، آخرین آمار وزارت صنعت این کشور نشان می‌دهد که این پیشتازی افزایش یافته است. حدود ۵۶ درصد از کل تناژ تحویل شده در سراسر جهان در سال گذشته از چین بوده است. در میان رونق جهانی، چین اکنون حدود ۶۳ درصد از سفارشات جهانی را در اختیار دارد و یاردهای آن در طول سال ۷۴ درصد سفارش های جدید را به خود اختصاص دادند. حدود ۱۹ درصد از ناوگان جهانی در حال حاضر متعلق به چین است.

به گزارش گروه صنعت و تجارت _پایگاه اطلاع رسانی دریا نفت، این امر در واشنگتن بی توجه نبوده است و آگاهی از خطر استراتژیک سیستم حمل و نقل دریایی تحت کنترل چین در کنگره و کاخ سفید افزایش یافته است. روز پنجشنبه، چهار روز قبل از مراسم تحلیف دونالد ترامپ، دولت بایدن رسماً اعلام کرد که تسلط چین در صنعت دریایی "غیرمعقول است و این موضوع تجارت ایالات متحده را محدود می کند" و آن را مشروط به اقدام طبق بخش ۳۰۱ قانون تجارت می کند. این اعلامیه بسیار مورد انتظار بود و اهرمی را برای ترامپ فراهم می کند تا به محض ورود به کاخ سفید با پکن مذاکره کند.

کاترین تای، سفیر تجاری ایالات متحده در بیانیه ای گفت: "امروز، ایالات متحده در صنعت کشتی سازی تجاری در رتبه نوزدهم جهان قرار دارد و ما هر سال کمتر از پنج کشتی می سازیم، در حالی که چین در حال ساخت بیش از ۱۷۰۰ کشتی است." تسلط هدفمند پکن بر این بخش‌ها، رقابت منصفانه و مبتنی بر بازار را تضعیف می‌کند، خطرات امنیتی اقتصادی را افزایش می‌دهد و بزرگترین مانع برای احیای صنایع ایالات متحده است.»

در یک گزارش جامع، دفتر USTR نشان داد که چگونه قصد پکن برای ایجاد یک بخش دریایی مسلط "غیر معقول" است. این دفتر استدلال می‌کند که دولت چین کنترل فوق‌العاده‌ای بر تصمیمات سرمایه‌گذاری با بانکداران چینی و بازیگران اصلی در کشتیرانی چینی، مانند COSCO دولتی و CSSC، بزرگترین مالک کشتی و بزرگترین کشتی‌ساز جهان (به ترتیب) دارد. USTR استدلال می‌کند که این کنترل برای یارانه دادن به شرکت‌های کشتیرانی دولتی استفاده می‌شود که توسط مطالعات مستقل در محدوده ۱۱-۱۶ میلیارد دلار در سال در سال‌های ۲۰۰۶-۲۰۰۶ تخمین زده می‌شود.

USTR نشان داد که تعیین مقیاس دقیق یارانه های دولتی چین به دلیل روابط مبهم بین شرکت های موجود در سبد تجاری غول پیکر این کشور دشوار است. USTR نتیجه گرفت: «این ناشفاف بودن به چین اجازه می‌دهد تا میزان واقعی حمایت دولت از بخش‌های دریایی، لجستیک و کشتی‌سازی را پنهان کند.

به گفته USTR، یارانه های چین برای ایجاد تسلط بر بازار جهانی در کشتیرانی، کشتی سازی و لجستیک است. در نتیجه، تجارت ایالات متحده «بر روی کشتی‌های ساخت چین انجام می‌شود که توسط مؤسسات دولتی چینی، متعلق به شرکت‌های کشتیرانی چینی تأمین مالی می‌شود، و متکی به زیرساخت‌های دریایی و لجستیکی جهانی است که به طور فزاینده‌ای تحت تسلط چین است».

علاوه بر شرکت‌های دریایی چینی که مستقیماً از کمک‌ها دریافت می‌کنند، ذینفعان نهایی شامل تولیدکنندگان و صادرکنندگان چینی می‌شوند که از نرخ‌های یارانه‌ای برای حمل و نقل بهره‌مند شده‌اند که به آنها مزیت رقابتی بیشتری می‌دهد. USTR نتیجه گیری کرد که موفقیت بی رویه دولت چین در این تلاش "کسب و کارهای بازار محور و کارگران آنها را از فرصت های تجاری محروم می کند و رقابت را کاهش می دهد و وابستگی به جمهوری خلق چین ایجاد می کند، ریسک را افزایش می دهد و انعطاف پذیری زنجیره تامین را کاهش می دهد."

متحدان آمریکا نیز این تاثیر را احساس کرده اند. یک مطالعه که توسط USTR مورد بررسی قرار گرفت به این نتیجه رسید که یارانه‌های کشتی‌سازی که در سال ۲۰۰۶ تصویب شد، کل مزیت قیمتی را که کارخانه‌های کشتی‌سازی چینی نسبت به یاردهای ژاپنی و کره جنوبی در سال‌های پس از آن داشتند، به حساب می‌آورد.

پنج اتحادیه آمریکایی از USTR درخواست کرده بودند تا اقدامی انجام دهد و در بیانیه ای از آنها تشکر کردند.

یونایتد گفت: «حزب کمونیست چین با هدف قرار دادن بخش‌های دریایی، کشتی‌سازی و لجستیک جهانی، به طور سیستماتیک – و به طور عمومی – برای تسلط بر این بخش حیاتی تلاش کرده است و ما را به طور فزاینده‌ای به جمهوری خلق چین و صنایع آن برای رفع نیازهای اقتصادی و امنیت ملی خود وابسته کرده است». دیوید مک کال، رئیس کارگران فولاد در بیانیه ای. اکنون، ما این فرصت را داریم که جریان را تغییر دهیم، مشاغل خوب و حمایت کننده جامعه را در سراسر زنجیره تامین کشتی‌سازی تجاری ایجاد کنیم و ظرفیت و قدرت دریایی آمریکا را احیا کنیم.»