

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 کشتی سازی در جهان است، آخرین آمار وزارت صنعت این کشور نشان می دهد 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 "غیر معقول 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 تان، 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 بخش ها، رقابت منصفانه و مبتنی بر بازار را تضعیف می کند، خطرات امنیتی اقتصادی را افزایش می دهد 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 می کند که دولت چین کنترل فوق العاده ای بر تصمیمات سرمایه گذاری با بانکداران چینی و بازیگران اصلی در کشتیرانی چینی، مانند COSCO دولتی و CSSC، بزرگترین مالک کشتی و بزرگترین کشتی ساز جهان (به ترتیب) دارد. USTR استدلال می کند که این کنترل برای یارانه دادن به شرکت های کشتیرانی دولتی استفاده می شود که توسط مطالعات مستقل در محدوده ۱۱-۱۶ میلیارد دلار در سال در سال های ۲۰۰۶-۲۰۰۶ تخمین زده می شود.

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 می دهد تا میزان واقعی حمایت دولت از بخش های دریایی، لجستیک و کشتی سازی 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 کشتی های ساخت چین انجام می شود که توسط مؤسسات دولتی چینی، متعلق به شرکت های کشتیرانی چینی تأمین مالی می شود، و متکی به زیرساخت های دریایی و لجستیکی جهانی است که به طور فزاینده ای تحت تسلط چین است».

علاوه بر شرکت های دریایی چینی که مستقیماً از کمک ها دریافت می کنند، ذینفعان نهایی شامل تولیدکنندگان و صادرکنندگان چینی می شوند که از نرخ های یارانه ای برای حمل و نقل بهره مند شده اند که به آنها مزیت رقابتی بیشتری می دهد. 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."

متحده آمریکا نیز این تاثیر را احساس کرده اند. یک مطالعه که توسط USTR مورد بررسی قرار گرفت به این نتیجه رسید که یارانه های کشتی سازی که در سال ۲۰۰۶ تصویب شد، کل مزیت قیمتی را که کارخانه های کشتی سازی چینی نسبت به یاردهای ژاپنی و کره جنوبی در سال های پس از آن داشتند، به حساب می آورد.

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 بخش های دریایی، کشتی سازی و لجستیک جهانی، به طور سیستماتیک – و به طور عمومی – برای تسلط بر این بخش حیاتی تلاش کرده است و ما را به طور فزاینده ای 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 کشتی سازی تجاری ایجاد کنیم و ظرفیت و قدرت دریایی آمریکا را احیا کنیم».