

รายงานสถานภาพอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ

1. ภาพรวมอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือจีน

สาธารณรัฐประชาชนจีน (People's Republic of China) ถือเป็นประเทศที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมสูงที่สุดประเทศหนึ่งในโลกในรอบหลายปีที่ผ่านมา จากการพัฒนาประเทศอย่างรวดเร็วนี้เอง เป็นเหตุให้มีความต้องการวัตถุดิบจำนวนมากจากทั่วโลก รวมถึงการขยายตัวของภาคการส่งออก ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนกิจกรรมการเดินเรือและต่อเรือในประเทศจีนเป็นอย่างมาก

ด้วยเหตุนี้เองทำให้ปี 2003 – 2007 ถือเป็นปีทองในอุตสาหกรรมการต่อเรือของประเทศจีน¹ และยังมีแนวโน้มในการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องในปี 2008 ทำให้ในปัจจุบันประเทศจีนสามารถต่อเรือออกสู่ตลาดโลกได้มากเป็นอันดับที่สองรองจากเกาหลีใต้ และแม้ว่าอัตราการเจริญเติบโตในอุตสาหกรรมดังกล่าวจะลดลงจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวในไตรมาสสุดท้ายของปี 2008 แต่ทั้งนี้จากข้อได้เปรียบหลายประการและการสนับสนุนจากภาครัฐ ทำให้รัฐบาลจีนได้คาดการณ์ว่า ประเทศจีนจะสามารถกลายเป็นประเทศที่สามารถต่อเรือออกสู่ตลาดโลกได้เป็นอันดับหนึ่งภายในปี 2015²

อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาแบบก้าวกระโดดในอุตสาหกรรมการต่อเรือของประเทศจีนนั้น ไม่ได้เป็นผลมาจากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมภายในประเทศจีนเพียงอย่างเดียว แต่เป็นผลจากปัจจัยผลักดันสำคัญอีกสองประการ คือ การขยายตัวของเศรษฐกิจโลก ซึ่งส่งผลต่อปริมาณการอุปโภคและบริโภคต่าง ๆ จากทั่วโลก ส่งผลให้เกิดการขนส่งเคลื่อนย้ายวัตถุดิบต่าง ๆ และอีกปัจจัยหนึ่งคืออายุของเรือเก่าในตลาดโลกที่มีอายุค่อนข้างมาก ซึ่งโดยปกติแล้วเรือจะมีอายุการใช้งานอยู่ระหว่าง 15 – 25 ปี แล้วแต่ชนิดและขนาด ทำให้เกิดความต้องการในการต่อเรือใหม่เพื่อนำมาทดแทนเรือเก่าที่ถึงกำหนดปลดระวาง

แม้ว่าการเติบโตและขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในช่วงก่อนปี 2008 เป็นต้นมา มีผลสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศจีนเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามการหดตัวอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจโลกในช่วงปลายปี 2008 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากปล่อยกู้มากกว่าราคาอสังหาริมทรัพย์ (Sub-Prime Loan) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการต่อเรือเป็นอย่างมาก ปริมาณการสั่งต่อเรือจากทั่วโลกได้ลดลงเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังส่งผลให้อุตสาหกรรมมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการเลิกสัญญาซื้อเรือที่มีกำหนดส่งมอบในอนาคต ทั้งนี้เนื่องจากการต่อเรือ จำเป็นที่ต้องอาศัยเวลาในการดำเนินการเป็นเวลานาน ทำให้ผู้เจ้าของเรือรวมทั้งเจ้าของเรือต่างมีเวลาในการปรับตัวน้อย และต้องอาศัยการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะมาตรการทางการเงิน ให้เข้ามามีส่วนช่วยเป็นสำคัญ

¹ China Shipbuilding Industry Report, 2008 – 2009, Research In China: RIC

² Det Norske Veritas, DNV Forum, Reaching For the Top

2 ลักษณะการบริหารงานในอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือจีน

โครงสร้างการบริหารอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศจีน สามารถจำแนกออกเป็น 4 กลุ่ม คือ³

1. China State Shipbuilding Corporation (CSSC) เป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจที่มีเรือในความดูแล 7 ู่ ที่สำคัญ ๆ ได้แก่ Jiangnan Shipbuilding Group, Hudong Zhonghua Shipbuilding Group, Guangzhou Shipyard International Co., Ltd. และ Shanghai Shipyard
2. China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) เป็นอีกหนึ่งรัฐวิสาหกิจซึ่งได้แยกส่วนออกมาจาก CSSC ในปี ค.ศ. 1909 โดยมีเรือในความดูแล 4 ู่ คือ Dalian New Shipyard, Dalian Shipyard, Bohai Shipyard และ Xingang Shipyard
3. Provincial Shipyard ู่เรือขนาดย่อมตามเมืองท่าสำคัญต่าง ๆ ของประเทศ
4. Chinese-foreign Joint Venture Shipyard เป็นู่ภาคเอกชนที่เกิดจากการร่วมทุนกันระหว่างภาคเอกชนจีนและผู้ลงทุนจากต่างชาติ โดยรัฐบาลได้กำหนดให้บริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในกิจการการต่อเรือในประเทศจีนจะต้องมีการโอนถ่ายความรู้ทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการต่อเรือสู่บริษัทจีนที่ร่วมทุน ทั้งนี้ หวังเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

ทั้งนี้ ในการบริหารงานภาพรวมในอุตสาหกรรมต่อเรือ รัฐบาลจีนได้มอบอำนาจแก่ Commission of Science, Technology and Industry for National Defense (COSTIND) ให้กำกับดูแลการบริหารอุตสาหกรรมเรือทั้งหมด โดยได้กำหนดให้อุตสาหกรรมการต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจเติบโตและความมั่นคงของประเทศ โดยมี Department of Civilian Production Development รับผิดชอบเกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย แผนการพัฒนา กฎระเบียบและมาตรฐานอุตสาหกรรม รวมทั้งการให้คำปรึกษาและการประสานงาน โดย COSTIND จะส่งผ่านนโยบายผ่านทางสำนักงานใหญ่ของ CSSC และ CSIC ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจต่อเรือที่ควบคุมกิจการต่อเรือในเครือทั้งหมด ส่วนการบริหารงานร่วมกับอุตสาหกรรมอื่น คือ กลุ่มเรือในภูมิภาค (Provincial Shipyard) และกลุ่มเรือที่ร่วมกิจการกับต่างประเทศ (Chinese-Foreign Joint Venture Shipyard) นั้น จะถูกควบคุมและกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของสายการบริหาร (Second-level administrative department) ซึ่งอยู่เหล่านี้จะต้องปฏิบัติตามนโยบายและข้อกำหนดต่าง ๆ รวมทั้งการรายงานสถานภาพต่อ COSTIND

จากการสนับสนุนอย่างจริงจังของรัฐบาลโดยอาศัยกระบวนการสร้างวิสาหกิจการต่อเรือให้เป็นการที่ลงทุนโดยภาครัฐ แต่ไม่ได้ผูกขาดการลงทุนโดยการเปิดโอกาสให้นักลงทุนที่มีศักยภาพ หรือต่อเรือขนาดใหญ่จากต่างประเทศสามารถเข้ามาแข่งขันในประเทศได้นี้เอง ทำให้ต่อเรือของจีนต้องมีการ

³ คุจดาว เจริญผล. รายงานผลการประชุมผู้ชำนาญการต่อเรือแห่งเอเชียแปซิฟิก ครั้งที่ 25. วารสารของสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย. กันยายน – ตุลาคม 2002

พัฒนาตนเองอยู่เสมอ ทั้งจากแรงกดดันจากภาวะการแข่งขันในตลาด และแรงกดดันจากนโยบายรัฐบาลจีนที่ผลักดันให้อุตสาหกรรมเป็นกิจการสำคัญของชาติ

3. นโยบายสำคัญของรัฐบาลจีนที่ส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือ

นโยบายภาครัฐ ถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลอย่างมากต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือของ ประเทศจีน ทั้งนี้จากการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศจีน ทำให้ กระทรวงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศของจีน (Ministry of Industry and Information Technology of China) ได้นำเสนอ นโยบายที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศจีน ให้สามารถ แข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพในสภาวะการณ์ปัจจุบัน (An Opinion on Maintaining Steady and Relatively Fast Development of Ship-making Industry under Current Circumstances) ซึ่งมุ่งหวังเพื่อการรักษา สถานภาพการแข่งขันในระยะยาว ตลอดจนการส่งเสริมนวัตกรรมใหม่และส่งเสริมให้เกิดระบบ สาธารณูปโภคและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่สามารถสนับสนุนธุรกิจการต่อเรือได้ในระยะยาว

ทั้งนี้ จากภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกที่ถดถอยลงตั้งแต่ปลายปี 2008 เป็นต้นมา ทำให้ปริมาณการสั่งต่อ เรือลดลง ผนวกกับธนาคารมีความระมัดระวังในการปล่อยสินเชื่อให้แก่ผู้ต่อเรือมากขึ้น ทำให้กิจการต่อ เรือภายในประเทศจีนกำลังประสบปัญหา รัฐบาลจีนจึงได้ออกกฎหมายห้ามมิให้มีการสร้างหรือขยายต่อเรือ ใหม่ รวมถึงให้มีการชะลอโครงการลงทุนในอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศจีนออกไปเป็นเวลาอย่าง น้อย 3 ปี เพื่อเป็นการควบคุมอุปทานในตลาดให้เหมาะสมกับปริมาณอุปสงค์ที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด และยัง สนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำหันมาใช้บริการต่อเรือภายในประเทศให้มากยิ่งขึ้น⁴ ซึ่งแม้ว่าการ ออกนโยบายดังกล่าวจะอาจถูกมองว่าเป็นการกีดกันผู้ประกอบการที่มีความพร้อมทั้งด้านเงินลงทุนและองค์ ความรู้ให้สามารถลงทุนได้อย่างอิสระก็ตาม แต่การออกนโยบายดังกล่าวของรัฐบาลจีนถือเป็นการตัดสินใจ เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมในภาพรวม เนื่องจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของประเทศจีนในรอบ สิบปีที่ผ่านมา อาจทำให้ภาคเอกชนจำนวนมากเคยชินกับผลกำไรจำนวนมากมหาศาลจากเงินลงทุนในโครงการ ใหญ่ต่าง ๆ ทำให้ขาดความระมัดระวังในการลงทุนในโครงการใหญ่ ๆ ต่อไป ซึ่งการตัดสินใจดังกล่าวถือ เป็นการป้องกันและควบคุมปริมาณอุปทานในตลาดไม่ให้สูงเกินกว่าความต้องการ และยังเป็นการสร้าง โอกาสในการแข่งขันให้แก่ประเทศในระยะยาวอีกด้วย

⁴ สำนักข่าวบลูมเบิร์ก, 12 กุมภาพันธ์ 2009 อ้างอิง <http://www.bloomberg.com>

ดัชนีชี้วัดสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือในจีน

ดัชนีชี้วัดการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือ

การวัดขนาดของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ นั้น นิยมใช้ตัวชี้วัด 3 ประการ⁵ คือ ปริมาณเรือที่ต่อเสร็จออกสู่ตลาด (Accomplished Shipbuilding Output) ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่ (Newly Undertook Orders) และคำสั่งต่อเรือที่อยู่ในกระบวนการต่อเรือ (Orders in Hand)

ตารางที่ 1 ดัชนีชี้วัดการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการต่อเรือจีน ปี 2003 - 2007

หน่วย (10,000 DWT)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ปริมาณเรือที่ต่อเสร็จออกสู่ตลาด (Accomplished Shipbuilding Output)	605	855	1212	1,452	1,893	2,881
ปริมาณสั่งต่อเรือใหม่ (Newly Undertook Orders)	1,850	1,579	1,699	4,251	9,845	5,818
ปริมาณการสั่งต่อเรือในมือ (Orders in Hand)	2,659	3,359	3,963	6,872	15,889	20,460

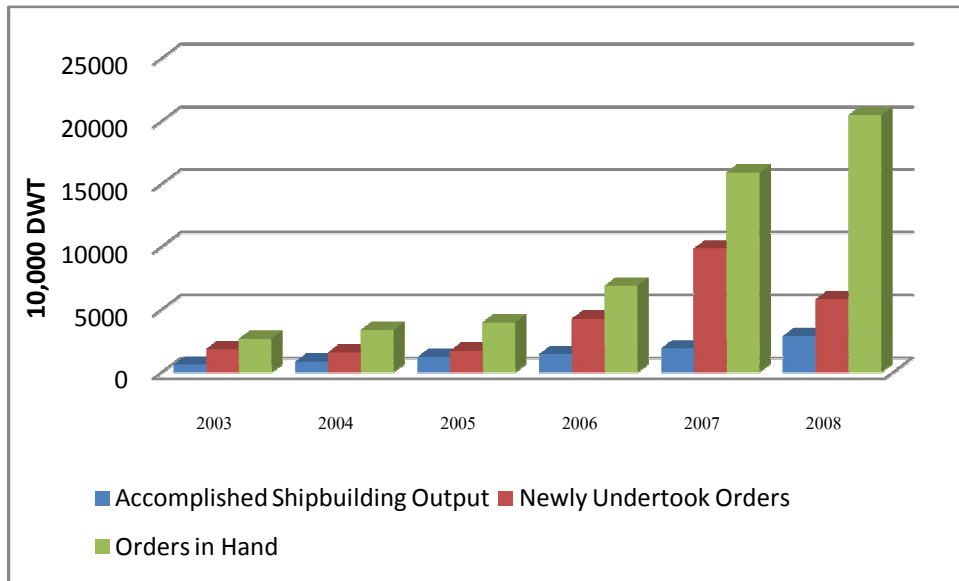
ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างอิงใน Research In China

จากตารางที่ 1 จะพบว่าปริมาณเรือที่ต่อเรือในจีนสามารถต่อออกสู่ตลาดโลกนั้น ได้เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากสภาวะเศรษฐกิจโลกที่กำลังขยายตัว กล่าวโดยสรุปคือ ในปี 2008 ประเทศจีนสามารถต่อเรือออกสู่ตลาดโลก 28.81 ล้านเดเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 52.2 จากปี 2007 และมีจำนวนเรือที่อยู่ระหว่างการประกอบทั้งสิ้น 204.6 ล้านเดเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.7 จากปี 2007 อย่างไรก็ตามปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ในสิ้นไตรมาสที่ 4 ของปี 2008 ได้ลดลงถึงร้อยละ 40.9 จากปี 2007 เหลือเพียง 58.18 ล้านเดเวทตันเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามจากสถิติดังกล่าวทำให้ประเทศจีนสามารถกลายเป็นประเทศที่สามารถต่อเรือได้มากเป็นอันดับที่ 2 ของโลก รองจากเกาหลีใต้

ปริมาณการสั่งต่อเรือที่ลดน้อยลงถึงร้อยละ 40.9 ถือเป็นสัญญาณสำคัญที่บ่งชี้ถึงสภาวะเศรษฐกิจโลกที่กำลังหดตัวอย่างรวดเร็ว ประกอบกับเป็นดัชนีชี้วัดปริมาณอุปทานในตลาดเรือที่อาจแสดงว่าเรือในตลาดโลกมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการทั่วโลกสั่งต่อเรือลดน้อยลงนั่นเอง

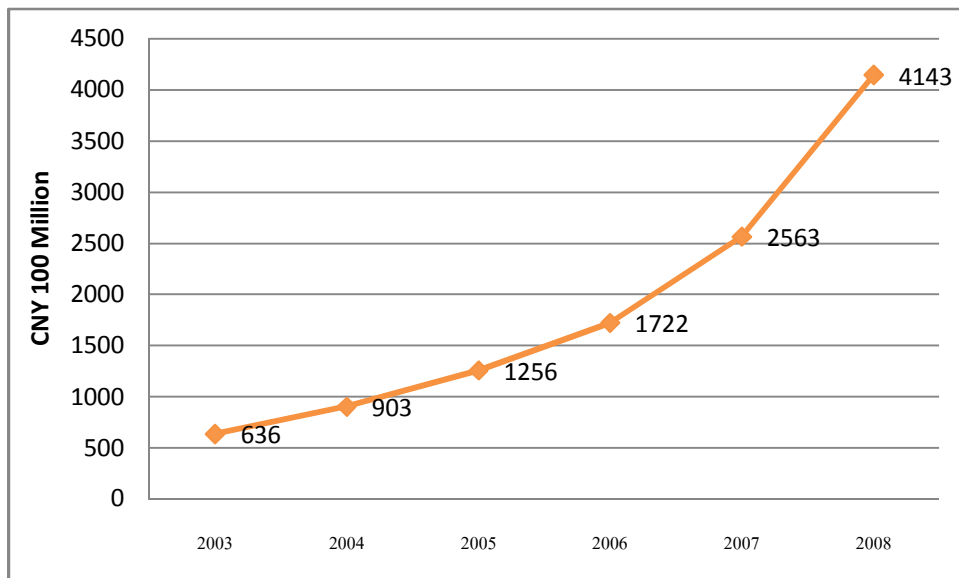
⁵ China Shipbuilding Industry Report, 2008 – 2009, Research In China: RIC

รูปที่ 1 แสดงจำนวนเรือต่อเสร็จ ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่และปริมาณคำสั่งต่อเรือ



ที่มา : Research In China

รูปที่ 2 มูลค่าอุตสาหกรรมของเรือที่ต่อเสร็จออกสู่ตลาดของอุตสาหกรรมเรือจีน

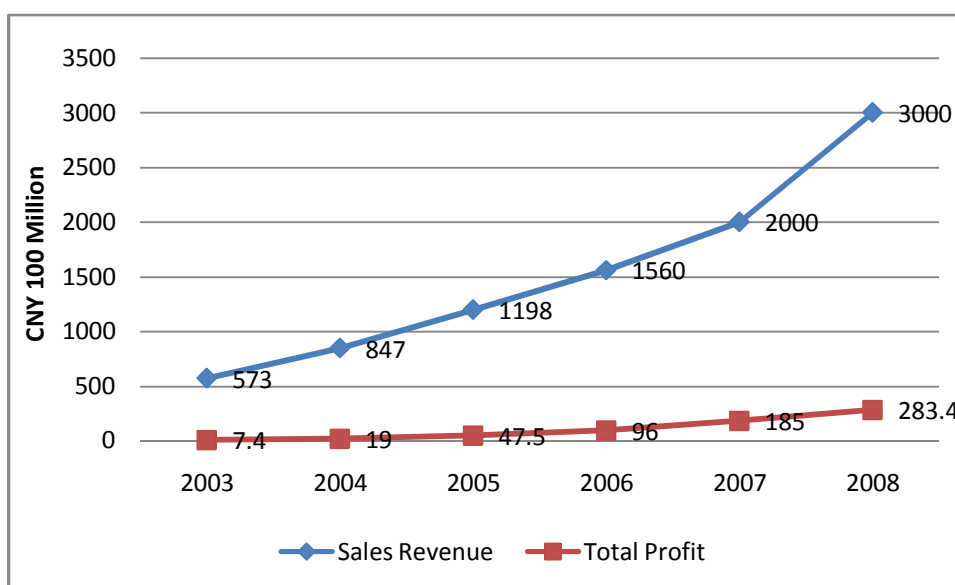


ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างใน Research In China

จากรูปที่ 2 จะพบว่ามูลค่าอุตสาหกรรมของเรือที่ต่อสำเร็จออกสู่ตลาดของอู่ต่อจีน (Total Industrial Output Value) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2003 เป็นต้นมา จาก 63,600 ล้านบาท ในปี 2003 เพิ่มขึ้นเป็น 414,300 ล้านบาท ในสิ้นปี 2008 และมีจำนวนอู่ต่อเรือขนาดใหญ่เพิ่มจาก 645 แห่งในปี 2004 เป็น 1,242 แห่งในสิ้นปี 2008 และมีมูลค่าอุตสาหกรรม (Industry Value) เพิ่มขึ้นเป็น 118.3 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.2 จากปีก่อนหน้า⁶

อย่างไรก็ตามแม้ว่ามูลค่าดังกล่าว ณ สิ้นปี 2008 จะมีมูลค่าสูงถึง 414,300 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.65 จากปีก่อนหน้า หากพิจารณาถึงดัชนีชี้วัดการขยายตัวของอุตสาหกรรมแล้วจะพบว่า อัตราการขยายตัวในปี 2008 ลดลงร้อยละ 5.55 จากปีก่อนหน้า ซึ่งมีสาเหตุสำคัญประการหนึ่งมาจากคำสั่งต่อเรือที่ลดลงจากภาวะเศรษฐกิจหดตัวและปริมาณอุปทานในตลาดโลกที่อึมครึม

รูปที่ 3 รายได้และผลกำไรของอุตสาหกรรมต่อเรือจีน ปี 2003 – 2008

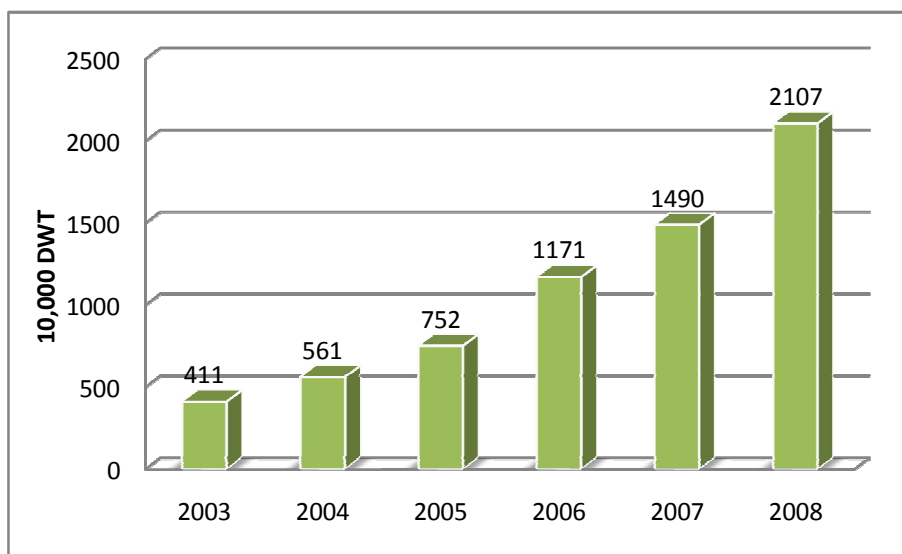


ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างใน Research In China

⁶ Xinhua, *China's Shipbuilder's 2008 profits up 50 percent*, February 2009, www.chinadaily.com.cn

หากพิจารณาถึงรายได้และผลกำไรของอุตสาหกรรมจากรูปที่ 3 พบว่ามีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว กล่าวคือ รายได้และกำไรในปี 2008 เพิ่มขึ้นเป็น 300,000 ล้านบาทและ 28,340 ล้านบาทตามลำดับ โดยรายได้และกำไรมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากปี 2007 ร้อยละ 50 และ 53.19 ตามลำดับ จากที่มีรายได้และกำไรเพียง 57,300 ล้านบาทและ 740 ล้านบาทในปี 2003

รูปที่ 4 ปริมาณเรือที่ส่งออกสู่ตลาดโลก (Ship Export)



ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างใน Research In China

จากรูปที่ 4 พบว่าจำนวนเรือที่ออกต่อเรือในประเทศจีนสามารถต่อเสร็จและนำส่งแก่ตลาดโลกได้มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ จากขนาดระวางรวม 4.11 ล้านเดทเวทตันในปี 2003 เพิ่มขึ้นเป็น 21.07 ล้านเดทเวทตันในปี 2008 โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 41.4 จากปี 2007 และสามารถสร้างรายได้สูงสุดรวมถึง 3 แสนล้านบาทที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ทั้งนี้ในจำนวนลูกค้าทั่วโลกพบว่ามีถึง 25 ประเทศที่มียอดสั่งซื้อเรือจากจีนเกิน 100 ล้านบาท อาทิ สิงคโปร์ เยอรมนี ฮองกง เป็นต้น

4 กำลังการผลิตประเภทผลิตภัณฑ์และพื้นที่การผลิตที่สำคัญ

ในปี 2008 ผู้ต่อเรือในประเทศจีนสามารถต่อเรือออกสู่ตลาดโลกสูงถึง 28.81 ล้านเดทเวทตัน คิดเป็นร้อยละ 29.5 ของปริมาณเรือที่ต่อเสร็จทั่วโลก โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 22.9 ในปี 2007⁷ และมีคำสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2008 จำนวน 58.18 ล้านเดทเวทตัน ลดลงร้อยละ 40.9 จากปี 2007⁸

ตารางที่ 2 ส่วนแบ่งทางการตลาดอุตสาหกรรมต่อเรือจีน (หน่วย: 10,000 เดทเวทตัน)

Shipbuilding Index	China	World	Share of China in the World in 2006	Share of China in the World in 2007	Share of China in the World in 2008
Accomplished Output	2881	9771	19%	23%	29.50%
Newly undertook Orders	5818	15438	30%	42%	37.70%
Orders in hand	20460	57710	24%	33%	35.50%

ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างใน ResearchInChina

จากตารางที่ 2 พบว่า ในปี 2008 ผู้ต่อเรือในประเทศจีนสามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดได้ในสัดส่วนร้อยละ 29.5 ของปริมาณเรือที่ต่อเสร็จทั่วโลก ทำให้ประเทศจีนสามารถกลายเป็นผู้ต่อเรือรายใหญ่อันดับที่สองของโลก อย่างไรก็ตามความสามารถในการต่อเรือรวมของผู้ต่อเรือในประเทศจีนในปี 2008 มีสูงกว่า 60 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งสูงกว่าปริมาณความต้องการใช้เรือในตลาดโลกค่อนข้างมาก⁹ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณคำสั่งต่อเรือในปี 2008 ที่สูงถึง 58.18 ล้านเดทเวทตัน โดยปัญหาดังกล่าวเกิดจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วในอุตสาหกรรมการต่อเรือของจีน ทำให้เกิดโครงการลงทุนต่าง ๆ มากมายต่อเนื่องติดต่อกันหลายปี

⁷ Xinhua, *China's Shipbuilder's 2008 profits up 50 percent*, www.chinadaily.com.cn, February 2009

⁸ Hong Kong Trade Development Council, *Hidden problems behind China's booming shipbuilding industry*, www.hktdc.com, April 2009

⁹ China Research & Intelligence, *Report of Chinese Shipbuilding Industry under the International Financial Crisis*, 2009

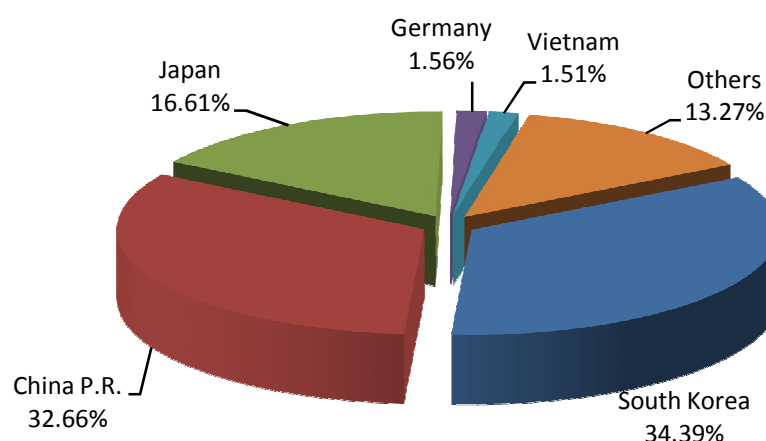
ตารางที่ 3 ส่วนแบ่งทางการตลาดและลำดับความสามารถในการต่อเรือออกสู่ตลาดของจีน

Year	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08
Rank	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Share %	4.3	5.8	5.8	5.7	5.2	5.8	6.6	10.4	14.2	17	19	23	29.5

ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างใน Research in China

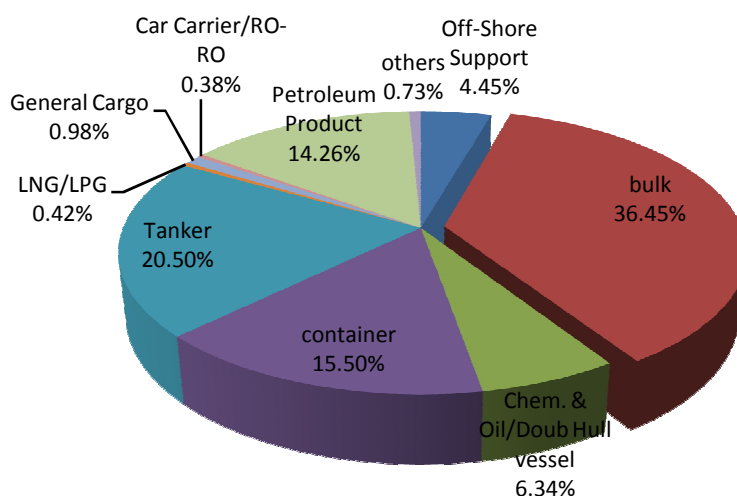
จากตารางที่ 3 พบว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือจีนมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราร้อยละ 17 ต่อปี ตั้งแต่ปี 1990 เป็นต้นมา นอกจากนี้จากข้อมูลล่าสุดของสำนักวิจัยคลาร์กสัน พบว่า ส่วนครองตลาดโดยคิดจากปริมาณคำสั่งซื้อเรือใหม่ของอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศจีนมีส่วนเพิ่มมากขึ้นเป็นร้อยละ 32.66 ซึ่งน้อยกว่าเกาหลีใต้ที่มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 34.39 ซึ่งจากการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศจีนนี้เอง ได้ก่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ อีกเป็นจำนวนมาก เช่น อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมการทำสีเรือและพ่นสนิม สายการผลิตเครื่องจักรเรือและอะไหล่ เป็นต้น

รูปที่ 5 ส่วนแบ่งตลาดการต่อเรือล่าสุด (มิถุนายน 2009)



ที่มา : Clarksons

รูปที่ 6 สัดส่วนของเรือที่ต่อเสร็จและส่งมอบระหว่างเดือน มกราคม 2006 – มิถุนายน 2009



ที่มา : Clarksons

จากรูปที่ 6 เรือบรรทุกสินค้าทุกชนิดที่ต่อจากอู่ต่อเรือในประเทศจีนและส่งมอบให้แก่เจ้าของเรือทั่วโลก ตั้งแต่เดือน มกราคม 2006 จนถึงปัจจุบันมีปริมาณกว่า 23.1 ล้านเดทเวทตัน คิดเป็นร้อยละ 36.45 ของปริมาณเรือที่ต่อเสร็จและส่งมอบจากอู่ต่อเรือในประเทศจีนทั้งหมด ซึ่งถือได้ว่ามีสัดส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณเรือที่ต่อเสร็จและส่งมอบชนิดอื่น ๆ

นอกจากนี้ ผลผลิตภัณฑ์เรือสำคัญที่ได้ส่งมอบให้เจ้าของเรือทั่วโลกอื่น ๆ ได้แก่ เรือขนส่งสินค้าเหลว (Tanker) 13.02 ล้านเดทเวทตัน เรือคอนเทนเนอร์ 9.8 ล้านเดทเวทตัน เรือขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 9.05 ล้านเดทเวทตัน ตามลำดับ

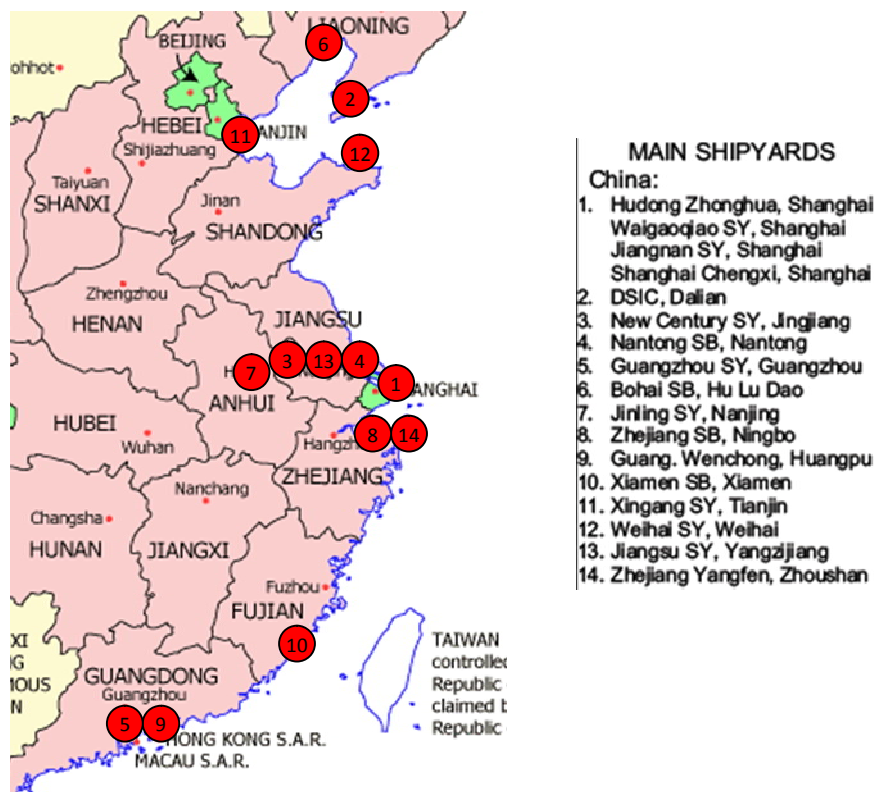
5 พื้นที่การผลิตที่สำคัญ

พื้นที่การต่อเรือของจีนกระจายอยู่ทั่วชายฝั่งทะเลและบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำสำคัญต่าง ๆ ทั่วประเทศ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ต่อเรือที่รัฐบาลจีนได้ตั้งเป้าให้กลายเป็นแหล่งนิคมอุตสาหกรรมการต่อเรือขนาดใหญ่มี 3 แห่ง ดังนี้

1. บริเวณเมืองสำคัญรอบอ่าวโบไห่ (The Bohai Gulf) คือ ต้าเหลียน(Dalian) หูหลู่เต่า (Huludao) และ ซิงเต่า (Qingdao) ในมณฑลเหลียวหนิง
2. บริเวณปากแม่น้ำแยงซีเกียง (Yangtze River Delta) ในเมืองเซี่ยงไฮ้(Shanghai) และ นานตง (Nantong) มณฑลเจียงซู

3. บริเวณปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta) ในมณฑลกว่างเจา

รูปที่ 7 ที่ตั้งอุตสาหกรรมเรือขนาดใหญ่ของจีน



ที่มา : ปรับปรุงจาก World Shipyard Monitor, Clarksons

อุตสาหกรรมเรือขนาดใหญ่ในประเทศจีนจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐวิสาหกิจซึ่งที่มีรัฐบาลจีนเป็นผู้ถือหุ้น 2 รายใหญ่ คือ China State Shipbuilding Corporation (CSSC) และ China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) โดยเป็นผู้ควบคุมกิจกรรมการต่อเรือส่วนใหญ่ของประเทศ นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมเรืออีกหลายร้อยแห่งกระจายอยู่ตลอดชายฝั่งทะเลของจีน

6. สถานะการแข่งขันและปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรม

1. ลักษณะตลาดและการแข่งขัน

จากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวในช่วงสุดท้ายของปี 2008 ทำให้ความต้องการเรือในตลาดการต่อเรือทั่วโลกลดลงเป็นอย่างมาก ทำให้อุตสาหกรรมต่อเรือทั่วโลกได้รับผลกระทบ ซึ่งจีนในฐานะที่เป็นผู้ต่อเรือรายใหญ่ของโลก ก็ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยเหล่านี้ด้วย ซึ่งสถิติของ China Association of National Shipbuilding Association พบว่า อุตสาหกรรมเรือวิสาหกิจได้ถูกยกเลิกคำสั่งต่อเรือในเดือนเมษายน

2009 จำนวน 28 คำสั่งซื้อ หรือคิดเป็น 1.1 ล้านตันเวทตัน โดยในจำนวนนี้ยังไม่รวมคำสั่งซื้อเรือที่อาจถูกยกเลิกจากผู้ประกอบการผู้ต่อเรือรายย่อยต่าง ๆ (Provincial Shipyards) ทั่วประเทศจีน¹⁰ ทำให้ภาวะการแข่งขันในประเทศรุนแรงมากยิ่งขึ้น ด้วยเหตุนี้ทำให้กระทรวงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศจีน (Ministry of Industry and Information Technology) ได้พยายามสนับสนุนให้มีการปฏิรูปกระบวนการต่อเรือ โดยการพยายามลดต้นทุนและส่วนที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ของบริษัทต่าง ๆ ลง เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยังคงควบคุมให้มีการสร้างผู้ต่อเรือในประเทศเพิ่มขึ้นในช่วง 2 – 3 ปีนี้ เนื่องจากต้องการควบคุมปริมาณอุปทานเรือที่จะออกสู่ตลาดให้คงที่

อย่างไรก็ตามด้วยยอดขายในอุตสาหกรรมการต่อเรือของจีนที่สูงถึง 275.9 พันล้านหยวนในปี 2008 ประกอบกับอัตราการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ทำให้ภาพรวมของอุตสาหกรรมต่อเรือในจีนมีแนวโน้มดีขึ้น แต่หากเปรียบเทียบเทียบอัตราการเจริญเติบโตของปี 2008 กับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า จะพบว่าอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ลดลง อันเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่หดตัวนั่นเอง

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือในจีน

เนื่องจากอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีหน่วยอุตสาหกรรมย่อยต่าง ๆ มากเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ทำให้ปัจจัยที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมนี้เป็นปัจจัยที่ค่อนข้างควบคุมได้ยาก ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ปัจจัยทางด้านการผลิต

อุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือต้องอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัย แรงงานที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนเงินลงทุนที่สูง ซึ่งหากพิจารณาแล้วจะพบว่า ประเทศจีนเป็นประเทศที่ค่อนข้างได้เปรียบในปัจจัยทางด้านการผลิตนี้ เนื่องจากข้อได้เปรียบต่าง ๆ ดังนี้

- ข้อได้เปรียบด้านแรงงาน เนื่องจากประเทศจีนมีประชากรจำนวนมาก ทำให้มีข้อได้เปรียบทางด้านแรงงาน กล่าวคือ ต้นทุนค่าแรงงานเฉลี่ยของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศจีน ต่ำกว่าประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ถึงสิบเท่าโดยประมาณ ทำให้ต้นทุนด้านแรงงานของผู้ต่อเรือในประเทศจีนต่ำกว่าประเทศอื่น ทั้งนี้ เนื่องจากสัดส่วนต้นทุนแรงงานมักสูงถึงร้อยละ 30 ของต้นทุนการต่อเรือและซ่อมเรือทั้งหมด

¹⁰ Lloydlist, *Slowdown signs - Ship building order cancellations accelerate at Chinese yards*,

- ข้อได้เปรียบด้านอุตสาหกรรมพื้นฐานที่ครบวงจร ประเทศจีนมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเนื่องแบบครบวงจร เช่น อุตสาหกรรมการผลิตและถลุงเหล็ก อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องยนต์และอะไหล่ต่าง ๆ อุปกรณ์ไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมต่างๆ เหล่านี้มีการพัฒนามาเป็นระยะเวลายาวนาน ทำให้มีความแข็งแกร่งและน่าเชื่อถือ
 - ข้อได้เปรียบด้านเงินลงทุน จากสถิติของธนาคารโลกพบว่า ประเทศจีนถือเป็นประเทศที่ร่ำรวยและมีเงินทุนสำรองระหว่างประเทศมากที่สุดประเทศหนึ่งในโลก ซึ่งความมั่นคงทางการเงินนี้ สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้สถาบันการเงิน ตลอดจนนักลงทุนต่าง ๆ ยินดีปล่อยกู้เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมต่อเนื่องและซ่อมเรือ ทำให้เจ้าของเรือต่อเรือมีเงินลงทุนพอในการนำไปพัฒนาเทคโนโลยีแรงงาน ตลอดจนองค์ความรู้ต่าง ๆ ให้ทันสมัยตลอดเวลา
 - ข้อได้เปรียบด้านเทคโนโลยี เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ ในอุตสาหกรรมต่อเนื่องจีนมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ทั้งนี้เนื่องจากมีคู่แข่งในตลาดหลายราย ทำให้ผู้ประกอบการต้องเร่งปรับปรุงเทคโนโลยีของตนให้ทันสมัยอยู่เสมอ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ ในราคาที่ต่ำลง
2. ปัจจัยด้านอุปสงค์ของตลาด
- จากปริมาณความต้องการใช้เรือของตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องหลายปีติดต่อกัน โดยเฉพาะเรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ ทำให้อุตสาหกรรมการต่อเรือเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เนื่องจากจากมีเรือเก่าจำนวนมากที่เจ้าของเรือตัดสินใจตัดขายหรือตัดซาก เนื่องมาจากอัตราค่าระวางที่สูงจากภาวะเศรษฐกิจที่ขยายตัว ทำให้ผู้ประกอบการมีเงินลงทุนพอที่จะสั่งต่อเรือใหม่ หรือนำเรือเก่าที่มีอยู่มาปรับปรุงซ่อมแซมให้ดีขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นผลจากข้อบังคับทางด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้ผู้ประกอบการเรือขนส่งน้ำมัน จะต้องใช้เรือที่มีผนังลำเรือ 2 ชั้น (Double-Hull Vessel) เพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันออกสู่ทะเล จึงส่งผลให้ผู้ประกอบการหลายรายต้องการเรือใหม่เพิ่มขึ้น
- อย่างไรก็ตาม ปริมาณความต้องการเรือในตลาดโลกได้เริ่มลดลงในปัจจุบัน อันเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอย ประกอบกับมีเรือใหม่ออกสู่ตลาดเป็นจำนวนมากในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ทำให้เจ้าของเรือหลายรายได้ชะลอโครงการต่อเรือใหม่ออกไป

3. ปัจจัยด้านแรงผลักดันจากภาครัฐ

รัฐบาลจีนได้ส่งเสริมอุตสาหกรรมผู้ต่อเรือและซ่อมเรืออย่างจริงจัง โดยผลักดันให้ผู้ต่อเรือเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตให้ได้มากขึ้น เนื่องจากเป็นการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันได้ในระยะยาว เพราะนอกจากเป็นการลดต้นทุนในการผลิตแล้ว ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ให้คุ้มค่าอีกด้วย ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ถูกผลักดันให้ใช้ไม่เฉพาะแต่ผู้ต่อเรือขนาดใหญ่ แต่รวมไปถึงผู้ขนาดกลางและขนาดเล็ก ทำให้ผู้ต่อเรือจำนวนมากในประเทศจีนมักไม่ประสบปัญหาในการขอสินเชื่อจากธนาคาร เนื่องจากธนาคารจะพิจารณาอนุมัติสินเชื่อโดยอาศัยข้อมูลด้านประสิทธิภาพการผลิตและระบบการบริหารงานของผู้ที่ขอกู้เป็นส่วนประกอบด้วย ทั้งนี้ แม้ว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือจะเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนผ่านการให้สิทธิพิเศษทางภาษีและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ในฐานะที่เป็นอุตสาหกรรมสำคัญต่อการพัฒนาของประเทศก็ตาม แต่ผู้ต่อเรือต่างต้องพัฒนาตนเองเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว

4. ปัจจัยภายในจากอุตสาหกรรมต่อเรือเอง

สถานะภาพการแข่งขันของผู้ต่อเรือในประเทศจีนอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง หากเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ เนื่องจากมีผู้ต่อเรือในจีนเป็นจำนวนมาก จากการศึกษาพบว่า ผู้ต่อเรือส่วนใหญ่เป็นผู้ต่อเรือขนาดเล็ก ไม่ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ ๆ ตลอดจนมีเงินลงทุนน้อยและระบบการบริหารงานยังไร้ประสิทธิภาพ

5. ปัจจัยเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ

จากที่ได้กล่าวไปแล้วในข้างต้น คือ อุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อหลายอุตสาหกรรม และยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีปัจจัยอื่น ๆ มากมายที่ส่งผลต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรม อาทิ การเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกของประเทศจีน คู่แข่งจากประเทศผู้ผลิตเรือ เป็นต้น ดังสามารถยกตัวอย่างได้ ดังนี้

- การเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก ทำให้จีนจำเป็นต้องยอมปรับลดภาษีต่าง ๆ ลง เป็นผลให้มีเจ้าของเรือต่างชาติสนใจเข้ามาตั้งต่อเรือในจีนมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้รายได้และผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงขึ้น แต่จากนโยบายดังกล่าว ทำให้ตลาด

การใช้เรือในประเทศของจีนเองลดลง และอาจมีผลเสียในระยะยาวได้หากปราศจากการควบคุมที่มีประสิทธิภาพเพียงพอ

- การเปิดกิจการของบริษัทต่างชาติในจีนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการถ่ายโอนเทคโนโลยีและองค์ความรู้ต่าง ๆ สู่บุคลากรชาวจีนมากยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงบริการเสริมแก่เจ้าของเรือหลังจากส่งมอบเรือแล้ว กล่าวคือ อยู่ต่อเรือจีนจำนวนมากยังไม่มีเครือข่ายที่เข้มแข็งเพียงพอในปัจจุบัน ไม่มีการขยายสาขาหรือสร้างพันธมิตรทางธุรกิจไว้ในต่างประเทศมากนัก ทำให้ยากต่อการแข่งขัน
- การปรับปรุงระบบการบริหารงานให้เป็นสากล เนื่องจากในปัจจุบัน ระบบการบริหารงานของอยู่ต่อเรือจีนจำนวนมากยังด้อยกว่าอยู่ต่อเรือข้ามชาติ ทำให้มีความล่าช้าในการดำเนินงาน ก่อให้เกิดการเสียโอกาสทางธุรกิจได้ นอกจากนี้ยังขาดการวิจัยและพัฒนาอย่างจริงจัง โดยเฉพาะผู้ประกอบการอยู่ต่อเรือขนาดเล็ก ที่ยังใช้ระบบการทำงานที่ไม่ทันสมัย ทำให้มีภาระต้นทุนสูงกว่าที่ควร

นอกจากนี้ คู่แข่งจากต่างประเทศก็มีส่วนต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมอยู่ต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศจีน กล่าวคือ อยู่ต่อเรือในประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้และสหภาพยุโรป ได้มีการพัฒนาวิธีการประเมินสภาพแวดล้อมทางการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนได้อาศัยแนวคิดการยุบรวมบริษัท(M&A) ทำให้เกิดการถ่ายโอนเทคโนโลยีระหว่างกัน เป็นการชดเชยจุดด้อยของแต่ละอยู่ต่อเรือ ทำให้บริษัทใหม่มีความแข็งแกร่งเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ราคาน้ำมันและเหล็กกล้าที่สูงขึ้น ส่งผลอย่างมากต่อต้นทุนการผลิตและกำไรของอุตสาหกรรมการต่อเรือ ซึ่งจากการศึกษาพบว่าราคาเหล็กกล้า ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2008 ได้มีการปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 30 ซึ่งจะส่งผลต่ออุตสาหกรรมการต่อเรือในปีนี้ นอกจากนี้การแข็งค่าขึ้นของเงินหยวนเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศอื่น โดยเฉพาะเงินดอลลาร์สหรัฐนั้น จะยิ่งส่งผลกระทบต่อผลกำไรของผู้ประกอบการให้ลดน้อยลงเมื่อคิดรายได้เป็นสกุลเงินหยวน อันเนื่องมาจากรายจ่ายส่วนหนึ่งและรายได้จากการขายเรือมักจ่ายเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ

7. การแข่งขันจากตลาดในต่างประเทศ

นอกจากการแข่งขันจากอยู่ต่อเรือภายในประเทศจีนด้วยกันแล้ว จีนยังต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันในตลาดโลก โดยเฉพาะการแข่งขันจากอยู่ต่อเรือในประเทศเกาหลีใต้และประเทศญี่ปุ่น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอยู่ต่อเรือที่มีระดับเทคโนโลยี และประสิทธิภาพการผลิตที่สูงกว่าอยู่ต่อเรือในประเทศจีน ทั้งนี้โครงสร้างสาธารณูปโภค เทคโนโลยีและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องก็ถือเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันอุตสาหกรรม

ต่อเรือให้ประสบผลสำเร็จ ซึ่งหากเปรียบเทียบความสามารถความสามารถในการต่อเรือและขนาดของอู่ต่อเรือของประเทศผู้ต่อเรือหลัก 3 รายใหญ่ของโลก คือ เกาหลีใต้ จีน และญี่ปุ่น

ตารางที่ 4 Shipbuilding Facilities ของอู่ต่อเรือในประเทศเกาหลีใต้ (>50,000 ตัน)

enterprises	Facility type	Scale (L × W × depth) (m×m×m)
Hyundai Heavy Industries	Drydocking	390×80×12.7
	Drydocking	503×80×12.7
	Drydocking	642×92×13.4
	Drydocking	380×65×12.7
	Drydocking	260×65×12
	Drydocking	260×43×12
	Drydocking	360×70×12.7
	Drydocking	360×70×12.7
Hyundai Heavy Industries Shanghai	Drydocking	500×100×13
	Drydocking	400×70×13
	Drydocking	380×65×12.5
Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd	Drydocking	380×65×12.5
	Drydocking	300×76×12.5
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd.	Drydocking	529×131×14.5
	Drydocking	349×81×14.5
	Floating dock	271×51.5×14.3
	Floating dock	216×38.8×15.4
Samsung Heavy Industries	Drydocking	283×46×11
	Drydocking	390×65×11
	Drydocking	640×97.5×12.7
	Floating dock	270×52×14.8
Hanjin Heavy	Drydocking	232.5×35×9
	Drydocking	301.8×50×11.5
	Drydocking	301.8×50×11.5
stx shipbuilding	Drydocking	320×74×11
xinya shipbuilding	shipway	180×37
	shipway	180×35

ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างใน Research In China

ตารางที่ 5 Shipbuilding Facilities ของอุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่น (> 50,000 ตัน)

enterprises	Facility type	Size (L×W) (m×m)
Mitsubishi Heavy Industries	Drydocking	304.7×51
	Drydocking	950×96
	shipway	298.9×58.9
IHI Marine United Inc	Drydocking	320×46.4
	Drydocking	321.4×62.4
	Drydocking	487.8×76.8
Sumitomo Heavy Industries, Ltd.	Drydocking	537.6×76.8
NANTONG COSCO KHI SHIP ENGINEERING Co., Ltd.	Drydocking	362×59.5
	Drydocking	398.4×72
Mitsui Engineering & Shipbuilding Co., Ltd.	Drydocking	384×69
Universal Shipbuilding Corporation.	Drydocking	595.2×82
	Drydocking	403.2×82
	Drydocking	474×72
Imabari Shipbuilding Co., Ltd.	Drydocking	403.2×85.4
	Drydocking	290×57
KOYO DOCKYARD CO., LTD.	Drydocking	378×59
Oshima Shipbuilding Co., Ltd.	Drydocking	270×47
Sasebo Heavy Industries Co., Ltd.	Drydocking	375×56
Namura Shipbuilding Co., Ltd.	Drydocking	450×70
Shin Kurushima Dockyard Co., Ltd.	Drydocking	311×47
Tsuneishi Holdings Corporation	Drydocking	248×42
	Drydocking	364.8×56.6
Toyhashi Shipbuilding Co., Ltd.	Drydocking	290×66
Sanoyas Hishino Meisho Corporation	Drydocking	270×45.6
Onomichi Dockyard Co., Ltd.	shipway	254.8×39.5

ที่มา : China Association of Shipbuilding Industry อ้างอิงใน Research In China

ตารางที่ 6 Shipbuilding Facilities ของอุตสาหกรรมเรือในประเทศจีน (> 50,000 ตัน)

enterprises	Facility type	Size (L×W) (m×m)
BOHAI SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRY CO.,LTD	Drydocking	221×33
CHENGXI SHIPYARD CO.,LTD	—	257×42
DALIAN SHIPBUILDING INDUSTRY CO.,LTD	Drydocking	240×40
	Drydocking	365×80
	Floating dock	275×49.5
	Floating dock	240×40
	shipway	200×76
	shipway	307×50
HUDONG-ZHONGHUA SHIPBUILDING (GROUP)CO.,LTD	shipway	253×45
	shipway	242×39
GUANGZHOU SHIPYARD INTERNATIONAL COMPANY LIMITED	shipway	258.4×36
	shipway	244×27
JIANG DU SHIPYARD COMPANY	Drydocking	265×39
JIANGNAN SHIPYARD(GROUP) CO.,LTD	shipway	159×24
	Drydocking	232.2×40
NANTONG SHIPYARD	Floating dock	270×48
NANTONG COSCO KHI SHIP ENGINEERING CO.,LTD	Floating dock	270×48
	Floating dock	230×40
	Drydocking	530×55
SHANHAIGUAN SHIPYARD	Drydocking	240.2×39
	Drydocking	340×64
SHANGHAI WAIGAOQIAO SHIPBUILDING CO.,LTD	Drydocking	480×106
	Drydocking	360×76
Shanghai Shipyard Co., Ltd,	shipway	205×38
	Drydocking	262×44
	Floating dock	222.5×38
TIANJIN XINGANG SHIPYARD	Drydocking	212×28
NEW CENTURY SHIPBUILDING	Drydocking	360×76
YANTAI LAIFUSHI SHIPYARD	shipway	208×45
	Drydocking	372×120
ZHEJIANG SHIPYARD	shipway	190×33

ที่มา : China Association of National Shipbuilding Industry อ้างอิงใน Research In China

จากการศึกษาของ Research In China พบว่าร้อยละ 59.3 ของตู้ต่อเรือในเกาหลีใต้ และร้อยละ 60 ของตู้ต่อเรือในญี่ปุ่น สามารถต่อเรือขนสินค้าเหลวขนาดใหญ่ได้ ในขณะที่ประเทศจีนสามารถทำได้เพียงร้อยละ 22.6 ของตู้ต่อเรือในประเทศทั้งหมดเท่านั้น นอกจากนี้ตู้ต่อเรือ 75 ของ บริษัท ฮุนได เซฟวี อินดัสตรี ซึ่งถือเป็นหนึ่งบริษัทตู้ต่อเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลก สามารถรองรับการต่อสร้างเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ได้

อนึ่ง อุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของเกาหลีใต้ได้เริ่มพัฒนาขึ้นตั้งแต่ปี 2513 โดยเริ่มจากร่วมลงทุนและการสนับสนุนทางการเงินจากบริษัทยักษ์ใหญ่ภายในประเทศ อาทิ ฮุนได ซัมซุง และแดวู เป็นต้น โดยมุ่งสร้างอุตสาหกรรมการต่อเรือของเกาหลีใต้ให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกในเวลานั้น ทำให้เกิดตู้ต่อเรือจำนวนมากขึ้นในประเทศ ในขณะเดียวกัน อุตสาหกรรมการต่อเรือของญี่ปุ่นก็ได้รับการพัฒนาขึ้นในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน โดยมุ่งเน้นการทำงานที่มีประสิทธิภาพ และมุ่งเน้นด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัยเป็นหลัก และแม้ว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือของจีนได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากปี 33 เป็นต้นมา จนมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลก โดยเปรียบเทียบจากปริมาณเรือที่ส่งออกสู่ตลาดใน แต่ละระดับความสามารถในการต่อเรือขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อน เรือที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีและนวัตกรรมขั้นสูง ตลอดจนความสามารถในการออกแบบเรือของจีน ยังเป็นรองประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่นอยู่พอสมควร และแม้ว่าประเทศจีนจะสามารถออกแบบเรือและสามารถสร้างเรือขนส่งน้ำมัน เรือขนส่งเคมีภัณฑ์ เรือขนส่งสินค้าเทกองแห้ง เรือขนส่งคอนเทนเนอร์ ตลอดจนเรืออื่น ๆ ที่ไม่ได้มีความซับซ้อนมากได้ แต่ยังไม่มีความชำนาญในการต่อเรือห้องเย็น (Refrigerator Ship) เรือขนส่งรถยนต์ (Roll-on/Roll-off Ship) เรือขนส่งก๊าซอันตราย (LNG Ship) และเรือคอนเทนเนอร์หรือเรือขนส่งสินค้าเทกองแห้งขนาดใหญ่ ๆ ได้ ซึ่งหากเปรียบเทียบสัดส่วนของผู้ต่อเรือที่มีความซับซ้อนต่าง ๆ ดังได้กล่าวไปแล้วจะพบว่า ส่วนแบ่งทางการตลาดโลกร้อยละ 70 เป็นของประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น ในขณะที่ประเทศจีนถือครองส่วนแบ่งทางการตลาดน้อยกว่าร้อยละ 14 เท่านั้น ดังนั้นจึงเป็นข้อท้าทายที่ผู้ประกอบการตู้ต่อเรือและรัฐบาลจีนต้องพยายามเสริมสร้างความสามารถของผู้ประกอบการในประเทศ เพื่อให้สามารถกลายเป็นประเทศผู้ต่อเรือรายใหญ่ที่สุดในโลกได้ตามแผนที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตามลักษณะการต่อเรือของทั้งสามประเทศในปัจจุบัน มีข้อแตกต่างกันเล็กน้อย คือ ประเทศเกาหลีใต้เน้นการต่อเรือขนส่งสินค้าเทกองเหลว และเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ ประเทศญี่ปุ่นเน้นการต่อเรือสินค้าเทกองแห้งและเรือสินค้าทั่วไป ในขณะที่ประเทศจีนมีความหลากหลายในการต่อเรือทุกประเภท คือ เรือขนส่งสินค้าเทกองเหลว เรือคอนเทนเนอร์ ตลอดจนเรือขนส่งสินค้าเทกองทั่วไป แม้ว่าขนาดของเรือโดยเฉลี่ยจะเล็กกว่าเกาหลีใต้และญี่ปุ่นก็ตาม

ตารางที่ 7 การแข่งขันในอุตสาหกรรมการต่อเรือระหว่างจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้

ปัจจัย	จีน	ญี่ปุ่น	เกาหลีใต้
แรงงาน	มีแรงงานจำนวนมาก และค่าแรงต่ำ	ขาดแคลนแรงงาน อายุเฉลี่ย แรงงานสูง	มีแนวโน้มขาด แคลนแรงงาน
เหล็ก	มีมากเพียงพอและใช้ เหล็กภายในประเทศ	ปริมาณเหล็กในประเทศไม่ เพียงพอ	พึ่งพาเหล็กนำเข้า เป็นหลัก
วัสดุและ เครื่องจักร	มีการพึ่งพาการนำเข้า และราคาสูง	ใช้เครื่องจักรที่ผลิตใน ประเทศและเน้นการส่งออก	มีการนำเข้า บางส่วน
ชั่วโมงการ ทำงาน/CGT	40 - 50	10 – 15	15 – 20
การลงทุนในการ วิจัยและพัฒนา	สูง	เริ่มลดน้อยลง	สูง
การลงทุนในการ ก่อสร้างอยู่	สูง	น้อย	สูง
อัตราดอกเบี้ย	ต่ำ	ต่ำมาก	ต่ำ
อุปสงค์ใน ประเทศ	มาก	มาก	น้อย
การสนับสนุน จากรัฐ	แข็งแกร่ง	น้อย	น้อย

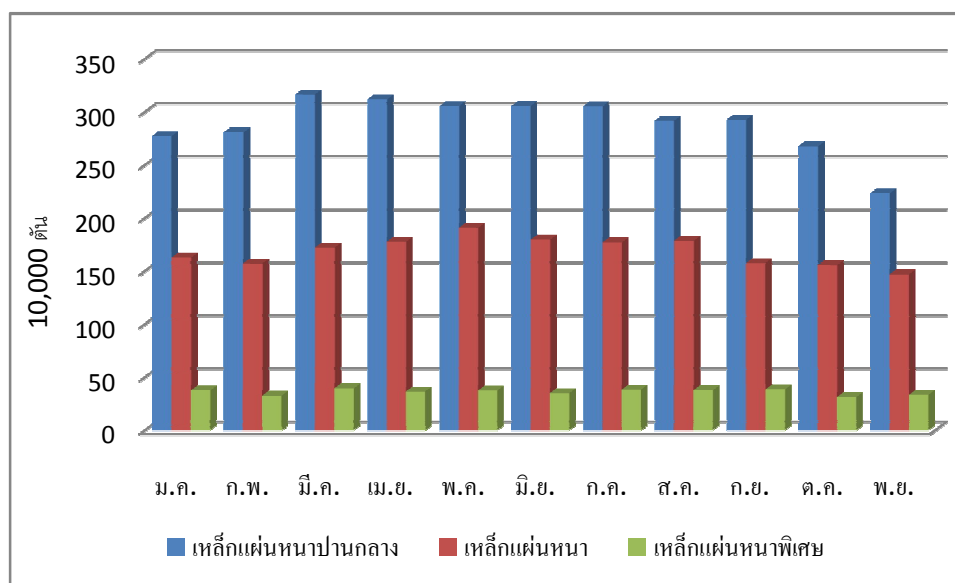
ที่มา : ปรับปรุงจาก China Ship Industry Development Research Center; Research In China

8 ประเมินการณ์แนวโน้มในอุตสาหกรรมการต่อเรือของจีน

การคาดการณ์ราคาวัตถุดิบเพื่อการต่อเรือ

1. ราคาตลาดแผ่นเหล็กเพื่อการต่อเรือ

รูปที่ 8 ผลผลิตแผ่นเหล็กสำหรับอุตสาหกรรมต่อเรือจีน ในปี 2008



ที่มา : Research In China

ในปี 2008 ที่ผ่านมามีราคาเหล็กในตลาดจีนมีความผันผวนค่อนข้างมาก กล่าวคือ ปริมาณความต้องการเหล็กและราคาในตลาดพุ่งสูงขึ้นมากในช่วงไตรมาสแรกของปี 2008 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่อยู่ในเกณฑ์ที่ดี ทำให้ตลาดมีความต้องการบริโภคเหล็ก ซึ่งเป็นสินค้าวัตถุดิบหลักในอุตสาหกรรมหนักต่างๆ อย่างไรก็ตามราคาเหล็กกลับลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2008 เนื่องมาจากความต้องการบริโภคทั่วโลกลดลงจากเศรษฐกิจที่หดตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในช่วงเดือนกันยายน-ตุลาคมปี 2008 ราคาเหล็กในจีนได้ตกลงไปจนต่ำกว่าต้นทุนในการผลิต ทำให้ผู้ผลิตหลายรายลดกำลังการผลิตเพื่อลดภาวะขาดทุนและควบคุมกลไกการตลาด ทำให้ราคาเหล็กในประเทศค่อนข้างคงที่ และมีแนวโน้มดีขึ้นในช่วงท้ายปี 2008

อย่างไรก็ตามปริมาณความต้องการซื้อเหล็กในปี 2009 ค่อนข้างคงที่ เนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจที่ยังหดตัวประกอบกับการยกเลิกโครงการขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนการชะลอคำสั่งต่อเรือจำนวนมาก ทำให้คาดการณ์ว่า ราคาเหล็ก ณ สิ้นปี 2009 จะมีการปรับตัวลดลงร้อยละ 27 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา และคาดว่าปริมาณความต้องการเหล็กเพื่อการสร้างเรือจะมีสัดส่วนลดลงในระยะยาว เนื่องมาจากปริมาณความต้องการเรือจะลดลงและปริมาณการค้าที่สมดุลมากขึ้น

ตารางที่ 8 ผลิตภัณฑ์แผ่นเหล็กสำหรับต่อเรือของอู่ต่อเรือจีนในปี 2008 (10,000 ตัน)

เดือน	เหล็กแผ่น หนาปาน กลาง	เหล็ก แผ่น หนา	เหล็กแผ่น หนาพิเศษ	รวม	อัตราการ เติบโตปีต่อปี	ผลิตภัณฑ์ สะสม	อัตราการ เติบโตต่อปี
ม.ค.	277.03	162.69	37.55	477.27	27.0%	477.27	25.0%
ก.พ.	280.79	157.05	32.52	470.09	24.8%	947.36	25.8%
มี.ค.	316.48	172.16	39.59	528.23	23.1%	1477.36	25.1%
เม.ย.	311.87	177.63	36.52	526.02	22.1%	2003.2	25.2%
พ.ค.	305.37	190.85	37.37	533.59	20.2%	1992.09	23.3%
มิ.ย.	305.49	179.63	35	520.12	21.1%	3055.18	22.9%
ก.ค.	305.26	177.13	38.3	520.69	15.0%	3575.91	21.6%
ส.ค.	291.64	178.69	37.68	508.01	12.7%	4083.74	20.4%
ก.ย.	292.73	157.48	38.58	488.79	6.3%	4572.58	18.8%
ต.ค.	267.69	155.7	31.19	454.58	-1.8%	5027.13	16.6%
พ.ย.	223.29	146.89	33.42	403.6	-10.9%	5429.42	13.9%

ที่มา : Research In China

ปริมาณความต้องการเหล็กเพื่อการต่อเรือ การซ่อมเรือ ตลอดจนอุตสาหกรรมทางทะเลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ของทุกหน่วยการผลิตในอุตสาหกรรมการต่อเรือของประเทศจีน ระหว่างปี 2006 – 2010 คาดว่าจะมีความต้องการใช้เหล็กกรรม 41.52 ล้านตัน หรือเฉลี่ยปีละ 8.3 ล้านตัน และในปี 2011 – 2015 ปริมาณความต้องการจะเพิ่มสูงขึ้นเป็น 51.41 ล้านตัน หรือเฉลี่ยปีละถึง 10.28 ล้านตัน

2. การคาดการณ์ด้านอุปสงค์และอุปทานเรือในอุตสาหกรรมการต่อเรือจีน

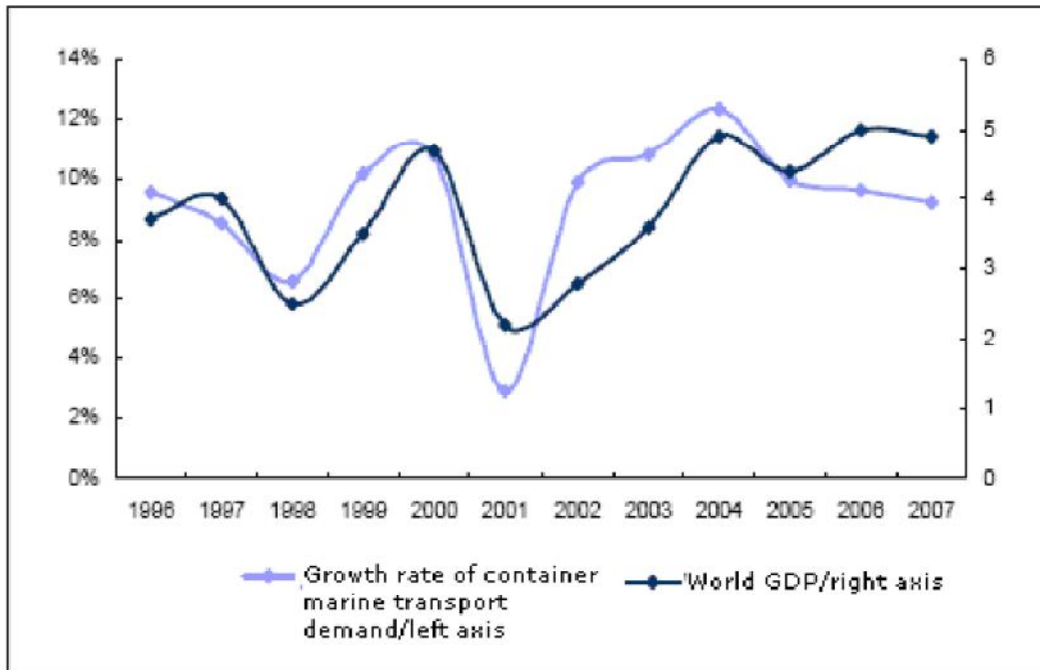
● เรือขนส่งสินค้าเทกอง (Bulk Carrier)

ปริมาณความต้องการเรือขนส่งสินค้าเทกองมีแนวโน้มลดลง ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่าเรือขนส่งสินค้าเทกองถือเป็นเรือสำคัญสำหรับขนถ่ายสินค้าวัตถุดิบ ในอุตสาหกรรมเกือบทุกประเภท เช่น ถ่านหินและเหล็ก รวมถึงชิ้นส่วนประกอบของโครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งจากดัชนี Baltic Exchange Dry Index ที่เป็นเครื่องบ่งชี้สำคัญและนิยมใช้กันกว้างขวาง ในการวัดอัตราค่าขนส่งข้ามสมุทรทั่วโลกสำหรับสินค้าโภคภัณฑ์เทกอง พบว่าอัตราค่าระวางเรือของธุรกิจขนส่งสินค้าแห่งเทกองลดลงมาก ดัชนีค่าระวางเรือบอลติกได้ลดระดับลงจาก 3,025 จุด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2008 เหลือ 1,615 จุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2009 หรือลดลงร้อยละ 46.61 อย่างไรก็ตามในระยะเวลาสิ้นไตรมาสที่ 1 ของปี 2009 พบว่าดัชนีค่าระวางได้มีการปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย และค่อนข้างทรงตัว ทำให้ดัชนีดังกล่าว ณ วันที่ 10 มิถุนายน 2009 ปิดที่ 3,518 จุด เพิ่มขึ้นจากตุลาคม 2008 ร้อยละ 16.30 แต่ดัชนีดังกล่าวยังมีการแกว่งตัวในช่วงแคบ ๆ ทั้งนี้เนื่องมาจากมีปัจจัยบวกอื่น ๆ มาสนับสนุน อาทิ ราคาเหล็กในตลาดโลกที่ปรับตัวลดลง ทำให้มีปริมาณความต้องการซื้อเพิ่มมากยิ่งขึ้น ตลอดจนการยกเลิกการสั่งต่อเรือและการชะลอโครงการต่อเรือของเจ้าของเรือทั่วโลก ส่งผลให้อุปทานในตลาดค่อย ๆ ปรับตัวลดลงเข้าหาอุปสงค์มากยิ่งขึ้นนั่นเอง

● เรือคอนเทนเนอร์ (Container Ship)

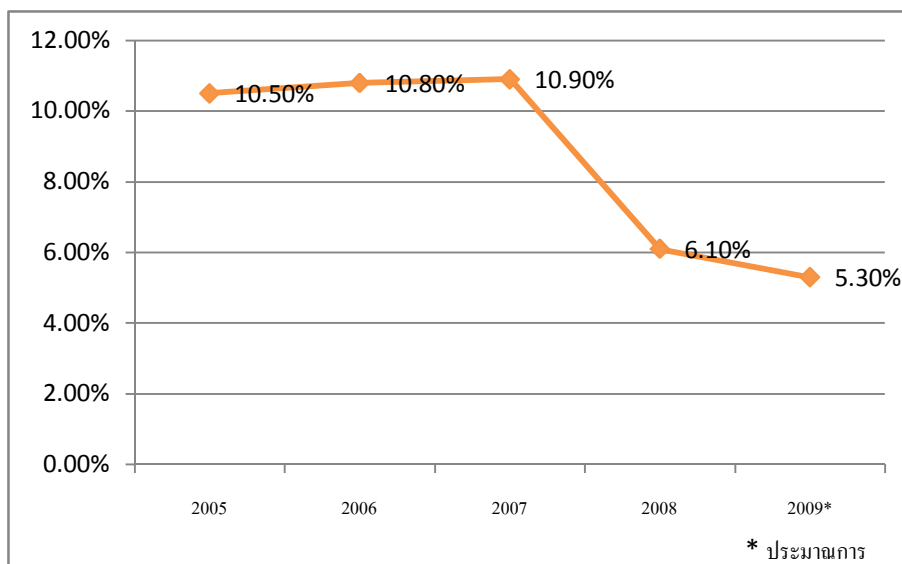
เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ค่อนข้างมีส่วนเกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์มวลรวมของแต่ละประเทศค่อนข้างมาก เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ในปัจจุบัน มักมีการค้าขายและขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำลง ข่อมส่งผลกระทบต่อธุรกิจเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งทำให้ค่าระวางของเรือคอนเทนเนอร์ลดลงเป็นอย่างมาก จากการศึกษาของสำนักวิจัยคลาร์กสัน พบว่า อัตราการขยายตัวของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ลดลงจากร้อยละ 10.9 ในปี 2007 เหลือเพียงร้อยละ 6.1 ในปี 2008 และยังคงคาดการณ์ว่าอัตราการขยายตัวของเรือคอนเทนเนอร์ในปี 2009 จะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 5.3 เท่านั้น

รูปที่ 9 ความสัมพันธ์ระหว่างการขยายตัวของเรือคอนเทนเนอร์และจีดีพี



ที่มา : Clarkson อ้างใน Research In China

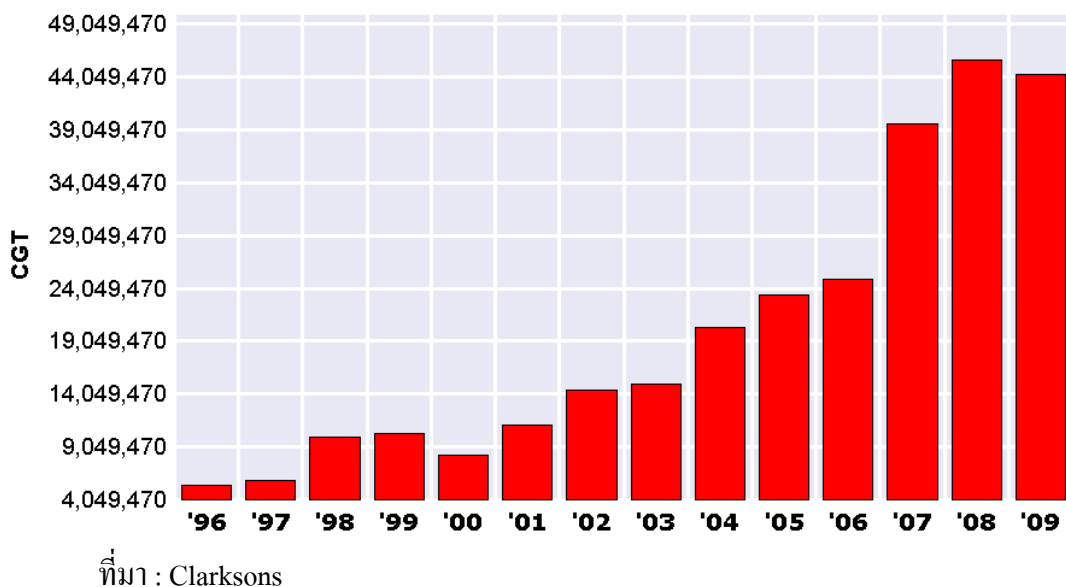
รูปที่ 10 อัตราการเจริญเติบโตของการค้าผ่านเรือคอนเทนเนอร์



ที่มา : Clarkson อ้างใน Research In China

- เรือขนส่งสินค้าเหลว (Tanker Ship)
ปริมาณการสั่งซื้อเรือขนส่งสินค้าเหลวในปี 2009 ตกลงเล็กน้อย เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำ และราคาน้ำมันที่ลดลงอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตามจากเหตุการณ์เรือขนส่งน้ำมันรั่วในบริเวณทะเลเกาหลี ในปี 2008 ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายเริ่มตระหนักถึงความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น ทำให้มีปริมาณการสั่งซื้อเรือที่มีผนังเรือสองชั้น (Double Hull Vessel) เพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันและสารเคมีอันตรายต่าง ๆ เพิ่มขึ้น

รูปที่ 11 ปริมาณการสั่งซื้อเรือขนส่งสินค้าเหลวเป็น CGT



9 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการเรือ

ปริมาณความต้องการใช้เรือในตลาดโลก มักได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ มากมาย ทั้งนี้เนื่องมาจากมีผู้เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมากในตลาดการค้าโลกนั่นเอง อย่างไรก็ตามปัจจัยหลัก ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปริมาณความต้องการใช้เรือ และปริมาณความต้องการในการต่อเรือออกสู่ตลาด มักเกี่ยวโยงกับปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ดังนี้

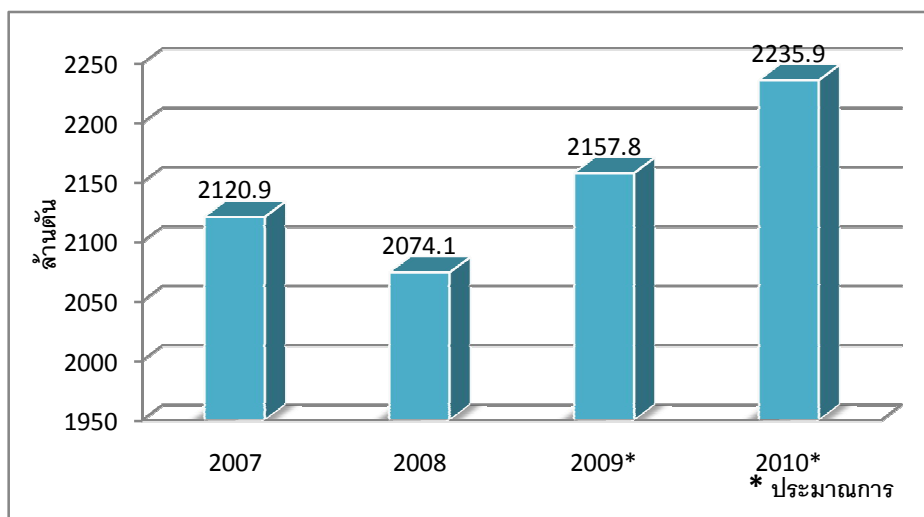
- ปัจจัยด้านเศรษฐกิจมหภาคและการขยายตัวทางการค้า
การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจจีนค่อนข้างมาก เนื่องจากจีนเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภครายใหญ่ของโลก เศรษฐกิจมีความผูกพันกับการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในอัตราที่สูง แม้ว่าประเทศจีนจะมีเงินทุนสำรองระหว่างประเทศในอัตราที่สูงมากที่สุดในโลก แต่การหดตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2008 ก็ทำให้เศรษฐกิจในประเทศ

ของจีนซบเซาลงอย่างเห็นได้ชัด ทั้งนี้กองทุนการเงินระหว่างประเทศ(IMF) ได้ปรับลดประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจจีนในปี 2009 เหลือร้อยละ 8.5 ซึ่งถือว่าต่ำที่สุดในรอบ 6 ปี อย่างไรก็ตามยังมีนักวิเคราะห์บางส่วนคาดการณ์ว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนจะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 7.5 เท่านั้น ซึ่งต่ำที่สุดนับตั้งแต่ปี 1990¹¹ ทำให้โครงการใหญ่หลายโครงการต้องชะลอการลงทุนออกไป ดังนั้นวิธีแก้ปัญหาเร่งด่วนของรัฐบาลจีนคือ ต้องพยายามรักษาสถานภาพทางเศรษฐกิจของจีนให้คงที่อยู่ที่ได้ในภาวะเศรษฐกิจซบเซาลง

- **ปริมาณการขนส่งทางน้ำ**

ปริมาณการขนส่งทางน้ำถือเป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่สะท้อนถึงอุปสงค์ความต้องการใช้เรือของผู้ประกอบการในประเทศ ทั้งนี้หมายถึงปริมาณความต้องการขนส่งทางน้ำโดยใช้เรือชายฝั่งให้บริการระหว่างเมืองในการขนส่งสินค้าวัตถุดิบต่าง ๆ ในปริมาณมาก ซึ่งจากการคาดการณ์ของศูนย์วิจัย RIC พบว่าปริมาณความต้องการขนส่งทางน้ำของจีนจะเพิ่มมากขึ้นถึง 2235.9 ล้านตันภายในปี 2010

รูปที่ 12 ปริมาณการขนส่งทางน้ำของจีน ปี 2007 – 2010*



ที่มา : Research In China

¹¹ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. แผนกระตุ้นเศรษฐกิจจีน 2009: รับมือเศรษฐกิจโตต่ำสุดในรอบ 6 ปี. พฤศจิกายน

● ความพร้อมของท่าเรือ

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 10 ของจีนได้ให้ความสำคัญในการลงทุนในการก่อสร้างท่าเทียบเรือ โดยใช้เงินงบประมาณสูงถึง 132.3 พันล้านหยวน ในการลงทุนก่อสร้างท่าเรือและท่าเทียบเรือ สำหรับเรือคอนเทนเนอร์ เรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ เรือขนส่งแร่และถ่านหิน ซึ่งทำให้จีนสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้สูงถึง 1.067 พันล้านตันต่อปี นอกจากนี้รัฐบาลได้สานต่อโครงการการลงทุนในท่าเรืออย่างต่อเนื่อง โดยได้บรรจุแผนการพัฒนาท่าเรือตลอดแนวชายฝั่งตะวันออกของจีน ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 11 ทำให้สามารถรองรับสินค้าได้สูงขึ้นไปเป็น 2.1 พันล้านตัน ซึ่งมากขึ้นจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับเดิมถึงกว่าร้อยละ 95
- แผนการพัฒนาเศรษฐกิจของจีนยังรวมถึงการพัฒนาท่าเรือให้มีประสิทธิภาพในการรองรับเรือขนาดใหญ่อีกด้วย ด้วยจะสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกเพิ่มขึ้นอีก 639 แห่ง ตลอดจนการขุดร่องน้ำผ่านเข้าออกท่าเรือและท่าเทียบเรือให้มีความลึกเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้โครงการพัฒนาท่าเรือของจีนจะมีส่วนช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมการต่อเรือ และซ่อมเรือจีนเป็นอย่างมาก เนื่องจากประสิทธิภาพของท่าเรือและร่องน้ำที่มีความลึกมากยิ่งขึ้น เป็นการสร้างโอกาสให้เรือขนาดใหญ่สามารถเข้ามาซ่อมทำในอู่แห่งริมชายฝั่งได้ง่ายยิ่งขึ้น

10. โอกาสในการลงทุนและนโยบายป้องกันความเสี่ยง

โอกาสในการลงทุน

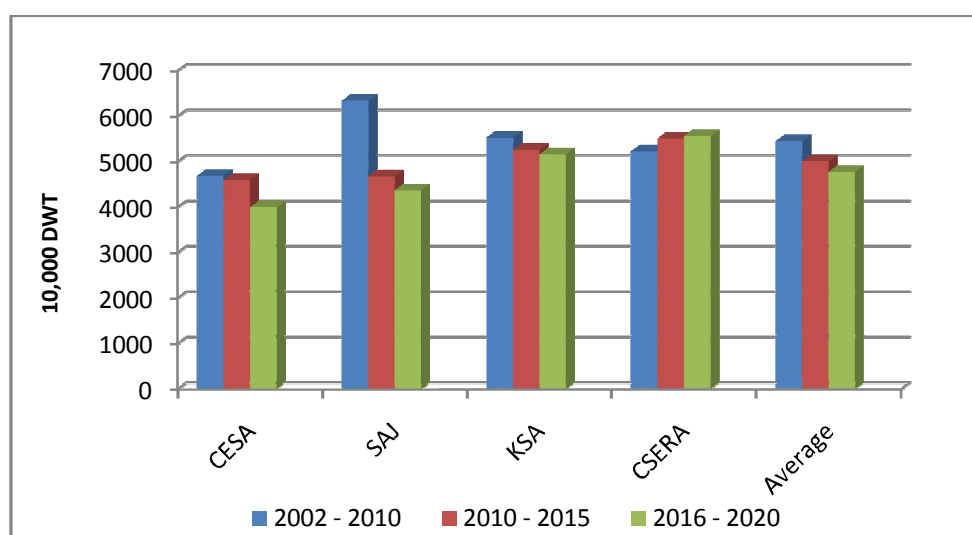
จากประมาณการความต้องการใช้เรือทุกชนิดในตลาดโลกของสมาคมผู้ต่อเรือ ของประเทศผู้ต่อเรือรายใหญ่ของโลกพบว่า ปริมาณความต้องการเรือมีแนวโน้มลดลง กล่าวคือ ความต้องการเรือในช่วงปี 2010 – 2015 จะลดลงร้อยละ 8.04 โดยเฉลี่ย เมื่อเทียบกับปริมาณความต้องการในช่วงปี 2002 -2010 และจะลดลงอีกร้อยละ 4.73 ในระหว่างปี 2016 – 2020 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อนหน้า เนื่องมาจากปริมาณเรือในท้องตลาดมีมากขึ้น ประกอบกับเทคโนโลยีการเดินเรือที่ทันสมัยทำให้เรือมีความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น ประกอบกับนวัตกรรมการต่อเรือใหม่ ๆ ทำให้เรือมีความคงทนและมีอายุการใช้งานที่นานขึ้นนั่นเอง

ตารางที่ 9 ประมาณการปริมาณความต้องการเรือโดยเฉลี่ย ปี 2002 – 2020

สถาบัน	ปี (ค.ศ.)		
	2002 – 2010	2010 – 2015	2016 – 2020
Community of European Shipyards' Associations	4690	4590	4000
The Shipbuilder's Association of Japan	6340	4680	4370
Korean Shipbuilder's Association	5530	5260	5160
CSERA (China)	5230	5510	5560
เฉลี่ย	5448	5010	4773

ที่มา : China Shipbuilding Industry Economic Research Center อ้างใน Research In China

รูปที่ 13 ประมาณการความต้องการใช้เรือโดยเฉลี่ย ปี 2002 – 2020



ที่มา : Research In China

อย่างไรก็ตามจากตารางที่ 10 จะพบว่า เฉพาะการประมาณการณ์จาก CSERA เท่านั้นที่คาดการณ์ว่าปริมาณความต้องการเรือของตลาดโลกจะเพิ่มมากขึ้นเล็กน้อยในอนาคต เนื่องมาจากประเทศจีนกำลังมีการพัฒนาและปฏิวัติอุตสาหกรรมอย่างมหาศาล ทำให้คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณความต้องการวัตถุดิบจำนวนมากจากแหล่งต่าง ๆ ของโลก ตลอดจนต้องการระวางเรือจำนวนมากที่จะส่งออกไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ที่ได้ผลิตเสร็จออกสู่ตลาดโลกอีกด้วย

ตารางที่ 10 ประมาณการอุปสงค์ของตลาดอู่ต่อเรือจีน (10,000 DWT)

การประมาณการ	2006 - 2010	2011- 2015
อุปสงค์รวม	3,100	4,200
อุปสงค์เฉลี่ยต่อปี	620	840

ที่มา : China Shipbuilding Industry Economic Research Center อ้างใน Research In China

ทั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ China Shipbuilding Industry Economic Research Center ซึ่งประมาณการว่า ความต้องการเรือของตลาดจีนจะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในฐานะที่เป็นประเทศผู้ผลิตและผู้บริโภครายใหญ่ของโลก นอกจากนี้ตลาดเรือของจีนไม่ได้มีเพียงแต่ตลาดระหว่างประเทศเท่านั้น ปริมาณความต้องการเรือเพื่อการขนส่งสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ ก็เป็นอีกปัจจัยบวกหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมอุปสงค์ความต้องการเรือให้เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

จากปริมาณความต้องการใช้เรือที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสวนทางกับภาวะเศรษฐกิจที่กำลังตกต่ำลง การลงทุนในธุรกิจเรือในจีนจึงเป็นข้อท้าทายที่น่าสนใจ แต่เนื่องจากมีผู้ประกอบการจำนวนมาก ทำให้การลงทุนในธุรกิจการต่อเรือโดยตรงนั้น ไม่ได้เป็นสิ่งที่ง่ายนัก อย่างไรก็ตามนักลงทุนอาจพิจารณาลงทุนในอุตสาหกรรมต้นน้ำอื่น ๆ ซึ่งเป็นส่วนช่วยสนับสนุนสืบเนื่องไปยังอุตสาหกรรมการต่อเรือ อาทิ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมเครื่องยนต์และเทคโนโลยีการเดินเรือ เป็นต้น โดยสามารถจำแนกโอกาสในการลงทุนในอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศจีนได้ดังนี้

- โอกาสในการลงทุนที่เกิดจากการโอนถ่ายอุตสาหกรรม
คุณลักษณะสำคัญของอุตสาหกรรมต่อเนื่องในหลายร้อยปีที่ผ่านมา มักมีการโอนถ่ายจากประเทศที่มีการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมดังกล่าวจนอิ่มตัวแล้ว ไปยังประเทศผู้รับการลงทุนที่มีความพร้อมและมีต้นทุนในการดำเนินงานที่ถูกกว่า ซึ่งประเทศจีนถือเป็นประเทศที่สามารถตอบสนองความต้องการในการลงทุนดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากมีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม มีทรัพยากรจำนวนมาก และมีแรงงานฝีมือราคาถูก เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีตลาดรองรับอุปทานที่ผลิตเสร็จอีกด้วย ทำให้จีนสามารถกลายเป็นศูนย์กลางการต่อเรือและซ่อมเรือได้ในที่สุด
- โอกาสในการลงทุนที่เกิดจากการขยายตัวของสินทรัพย์คงที่
การขยายตัวทางธุรกิจของจีนอย่างมหาศาลในรอบสิบปีที่ผ่านมา ทำให้มีโครงการลงทุนในสินทรัพย์คงที่ต่าง ๆ มากมาย อาทิ ระบบสาธารณูปโภคที่ทันสมัย โครงการก่อสร้างเมืองขนาดใหญ่ด้วยผังเมืองที่ได้มาตรฐาน การก่อสร้างท่าเรือและสนามบินขนาดใหญ่ เป็นต้น ซึ่งเป็นปัจจัยในการดึงดูดการลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ อาทิ อุตสาหกรรมเหล็กและการถลุงเหล็ก อุตสาหกรรมสารสนเทศ และรวมถึงอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ เป็นต้น นอกจากนี้ การขยายตัวของโครงการขนาดใหญ่ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือนั้น มีส่วนสำคัญจากการผลักดันการขยายตัวโดยใช้นโยบายภาครัฐในการกระตุ้นให้เกิดการลงทุน เช่น การปล่อยกู้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ การยืดระยะเวลาการผ่อนชำระเงินคืน การยกเว้นภาษีนำเข้าอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อการต่อเรือ ตลอดจนการปรับแนวทางการคิดมูลค่าค่าเสื่อมราคาของอู่ต่อเรือ เป็นต้น
- โอกาสในการลงทุนที่เกิดจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อเรือในจีนได้รับการพัฒนาไปมากในปัจจุบัน มีผู้ผลิตเครื่องยนตร์สำหรับเรืออยู่หลายราย ในจำนวนนี้มีผู้ผลิตหลายรายที่สามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดได้อย่างเข้มแข็ง มีการสร้างตราสินค้าเป็นของตนเองจนเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย ตลอดจนมีการวางแผนการพัฒนาในอนาคตอย่างชัดเจน

ตารางที่ 11 ลำดับที่และความสามารถของผู้ผลิตเครื่องยนต์สำหรับเรือในประเทศจีน

บริษัท/โรงงาน	Cumulated Sets	Cumulated Power (kW)	Cumulated Power (Horsepower)	Cumulated Stand-alone Power	Occupied Rate of Total Output by Power
Hudong Heavy Machinery Co., Ltd.	444	2,874,901	390.79	0.88	50.6
Dalian Marine Diesel Works	179	1,711,820	232.69	1.30	30.1
Yichang Marine Diesel Works	99	466,248	63.38	0.64	8.2
Zibo Diesel Works	160	92,798	12.61	0.08	1.6
Guangzhou Diesel Works	135	89,459	12.16	0.09	1.6
Dalian Fishing Vessel Company	165	89,012	12.10	0.07	1.6
Zhenjiang Marine Diesel Works	69	79,340	10.78	0.16	1.4
ค่าเฉลี่ย	168	684,585	93.06	0.42	12.1

ที่มา : China Machinery Equipment Association อ้างใน Research In China

ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าความต้องการในการใช้เครื่องจักรสำหรับเรือของจีนจะเพิ่มเป็น 3.72 – 5.2 กิกะวัตต์ ภายในปี 2010 และเพิ่มขึ้นเป็น 4.68 - 6.38 กิกะวัตต์ภายในปี 2015 เนื่องจากมีปริมาณเรือที่จะออกสู่ตลาดเพิ่มมากขึ้นนั่นเอง

11 ความเสี่ยงในการลงทุนและการป้องกันความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการต่อเรือในจีน

ปัจจุบันการลงทุนในอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือในจีน ผู้ลงทุนจะต้องเผชิญปัจจัยเสี่ยงหลายประการ ทั้งปัจจัยที่เกิดจากสภาพการแข่งขันที่รุนแรงจากคู่แข่งที่มีอยู่หลายรายในประเทศ และคู่แข่งจากต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น ซึ่งถือเป็นคู่แข่งที่สำคัญที่สุดของจีนในขณะนี้ นอกจากนี้ความเสี่ยงจากภาวะความผันผวนของตลาด ราคาวัตถุดิบและชิ้นส่วนอะไหล่ที่ปรับตัวสูงขึ้น การบอกเลิกคำสั่งซื้อจากเจ้าของเรือ ตลอดจนความเสี่ยงจากดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยน ล้วนเป็นตัวกำหนดสำคัญ ที่ทำให้การลงทุนในอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือมีความเสี่ยงที่ค่อนข้างสูงสามารถอธิบายได้ดังนี้

- ความเสี่ยงจากราคาวัตถุดิบในการต่อเรือ

วัตถุดิบสำคัญในการต่อเรือ คือ เหล็ก ดังนั้นความผันผวนของราคาเหล็กในปัจจุบัน ทำให้มีความเสี่ยงต่อธุรกิจการต่อเรือมากยิ่งขึ้น เนื่องจากราคาจะขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการใช้งานในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจีนมีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ต่าง ๆ ซึ่งล้วนต้องการใช้เหล็กเป็นวัตถุดิบทั้งสิ้น

แม้ว่าอุตสาหกรรมถลุงและผลิตเหล็กของจีนจะมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จนสามารถส่งออกเหล็กออกสู่ตลาดโลกได้ในปริมาณมหาศาล แต่ในช่วงสิ้นไตรมาสแรกของปี 2009 จีนได้มีการนำเข้าเหล็กจำนวนมหาศาลจากต่างประเทศ ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 46 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า¹² ในขณะเดียวกันผู้ผลิตในประเทศก็ได้ลดกำลังการผลิตลงร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา จากการคาดการณ์ของสำนักวิจัย RIC พบว่าอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมเหล็กในจีนเป็นไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการต่อเรือในระยะยาวได้

นอกจากนี้วัตถุดิบด้านพลังงาน อาทิ ไฟฟ้า ออกซิเจน และอะซีทิลีน ถือเป็นวัตถุดิบสำคัญในอุตสาหกรรมการต่อเรือ ปัจจุบันพบว่า ปริมาณความต้องการใช้วัตถุดิบด้านพลังงาน โดยเฉพาะไฟฟ้าในอุตสาหกรรมตลอดจนการบริโภคในภาคครัวเรือนของจีนอยู่ในระดับที่สูงมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับอุปทานที่สามารถผลิตได้ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัตถุดิบด้านพลังงานต่าง ๆ ในอนาคต

- ความเสี่ยงจากการผลิต

กิจกรรมการต่อเรือต้องอาศัยเทคโนโลยีในระดับที่สูงและมีราคาที่สูงกว่ามาก มีความยากในการทำงานค่อนข้างสูง ประกอบกับการต่อเรือหนึ่งลำต้องใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน ทำให้เป็นไปได้ว่าเทคโนโลยีที่ใช้ในการต่อเรืออาจล้าหลังไปในระหว่างช่วงการประกอบเรือ

¹² Clarkson Research Services, China Intelligence Monthly, Vol. 4 No. 5, May 2009

เนื่องจากการพัฒนานวัตกรรมใหม่ ๆ เข้ามาทดแทน และจากความยากของกระบวนการผลิตเรือ ทำให้ผู้ต่อเรือหลายแห่งอาจต่อเรือได้ไม่ทันตามกำหนดระยะเวลา เป็นเหตุให้ต้องจ่ายค่าปรับแก่เจ้าของเรือ ซึ่งถือเป็นความเสี่ยงสำคัญอีกประการหนึ่งของอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือ

- ความเสี่ยงจากการแข่งขันในอุตสาหกรรม

จากภาวะเศรษฐกิจที่หดตัวลง ทำให้ปริมาณคำสั่งซื้อเรือใหม่ลดน้อยลง ประกอบกับเจ้าของเรือบางรายยกเลิกคำสั่งต่อเรือใหม่ ทำให้ผู้ต่อเรือต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการต่อเรือให้เสร็จตามกำหนดเอง และยังคงต้องยอมรับความเสี่ยงในการหาลูกค้ารายใหม่ ทำให้สภาพคล่องทางการเงินของผู้ต่อเรือลดน้อยลง ดังนั้นภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในสภาพเศรษฐกิจที่กำลังตึงตัว ผู้ต่อเรือที่มีเงินลงทุนสำรองสูงกว่ามักประสบปัญหาสภาพคล่องน้อยกว่าผู้ต่อเรือขนาดเล็ก เนื่องจากมีเงินหมุนเวียนในธุรกิจที่มากกว่านั่นเอง

นอกจากนี้ความสามารถในการพัฒนาแบบเรือให้ทันสมัยของผู้ต่อเรือในประเทศจีนยังด้อยกว่าประเทศคู่แข่ง โดยเฉพาะญี่ปุ่นและประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป ทำให้มูลค่าเรือที่ต่อเสร็จในจีนสามารถขายได้ในราคาที่ต่ำกว่าเรือที่ต่อจากอิตาลีหรือญี่ปุ่น

- ความเสี่ยงทางด้านความต้องการของตลาด

เนื่องจากความต้องการใช้เรือของแต่ละประเทศ มักผูกพันกับสถานะและสถานะและความต้องการของตลาดในขณะนั้นเป็นหลัก เช่น จาการคาน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก ทำให้เจ้าของเรือและบริษัทผลิตน้ำมันหลายรายต่างเร่งต่อเรือเพื่อขนส่งน้ำมัน ทำให้เกิดผู้ต่อเรือที่ชำนาญเฉพาะทางการต่อเรือขนส่งน้ำมันขึ้นเป็นจำนวนมาก แต่เมื่อความต้องการน้ำมันในตลาดโลกลดลง ทำให้ความต้องการเรือเพื่อขนส่งน้ำมันลดน้อยลงไปด้วย ซึ่งถือเป็นความเสี่ยงที่ผู้ประกอบการผู้ต่อเรือเช่นกัน

- ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ย

เนื่องจากผู้ต่อเรือจำนวนมากในจีนได้รับคำสั่งซื้อเรือจากกลุ่มลูกค้าในต่างประเทศ ทำให้มีการทำสัญญาจ่ายเงินเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ และเนื่องมาจากการต่อเรือต้องอาศัยระยะเวลาที่ยาวนาน ทำให้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันทำสัญญากับวันที่ได้รับเงินจริงอาจแตกต่างกันมาก ทำให้ผู้ต่อเรือมีความเสี่ยงที่อาจขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนได้ นอกจากนี้การประกาศอัตราดอกเบี้ยนโยบายของภาครัฐยังส่งผลต่อการปรับเพิ่มหรือลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของธนาคาร แม้ว่าธุรกิจการต่อเรือในจีนจะได้รับสิทธิ์ให้สามารถกู้ได้ในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำตามนโยบายส่งเสริมของรัฐบาล แต่ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า การปรับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของธนาคารจะต้องส่งผลต่อผู้ประกอบการผู้ต่อเรือเป็นอย่างมากแน่นอน

12. แนวทางการสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือจีน¹³

ความเสี่ยงต่อการลงทุนในอุตสาหกรรมการต่อเรือในประเทศจีน อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว ทั้งนี้ ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันหาแนวทางในการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว โดยสามารถจำแนกได้ ดังนี้

- การยกระดับการผลิตในอุตสาหกรรมและส่งเสริมนวัตกรรมใหม่
แม้ว่า ปัจจุบันจีนเป็นประเทศผู้ผลิตเรือรายใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลก รองจากเกาหลีใต้ และคาดว่าจะกลายเป็นผู้ผลิตเรือรายใหญ่อันดับหนึ่งของโลกได้ภายในปี 2015 แต่หากพิจารณาถึงลักษณะของอุตสาหกรรมการต่อเรือของจีนในปัจจุบันจะพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนาอย่างจริงจัง ทำให้เรือที่ออกแบบและต่อในจีนมีลักษณะคล้ายคลึงกัน (homogenous product) ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มได้น้อยกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้น จีนควรให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนาทั้งรูปแบบของเรือ รวมถึงกระบวนการต่อเรือที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว นอกจากนี้ ต้องสร้างเสริมประสิทธิภาพในกระบวนการต่อเรือ กล่าวคือ ต้องสร้างเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งด้านต้นทุน เวลา และแรงงาน
- การพัฒนาฝีมือแรงงานอย่างต่อเนื่อง
การพัฒนาคนถือเป็นกุญแจสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับธุรกิจในระยะยาว โดยเฉพาะธุรกิจอุตสาหกรรมการต่อเรือ ซึ่งเป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยแรงงานฝีมือจำนวนมาก ผู้ประกอบการและรัฐบาลควรมุ่งเน้นในการพัฒนาคน โดยการให้ทุนการศึกษา และเปิดโอกาสให้แรงงานมีโอกาสได้เรียนรู้งานจากอุตสาหกรรมที่ทันสมัยในต่างประเทศ นอกจากนี้จะเป็นการเสริมสร้างองค์ความรู้ให้แก่แรงงานแล้ว ยังเป็นการปรับแนวทางการทำงานให้เป็นสากลมากยิ่งขึ้น
- ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกันทั้งจากผู้ประกอบการในประเทศและจากต่างประเทศ
ระหว่างแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือ รัฐบาลจีนจะเร่งขยายฐานการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมการต่อเรือให้ใหญ่ขึ้น รวมไปถึงการปรับปรุงและพัฒนาเทคโนโลยีจากต่างชาติให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรมต่อเรือในประเทศ นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้เงินลงทุนจากต่างประเทศได้เข้ามาลงทุนในกิจการวิจัยและพัฒนา และส่งเสริมการร่วมทุนระหว่างบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์สำหรับเรือจากต่างประเทศกับผู้ผลิตในประเทศจีน เพื่อก่อให้เกิดความ

¹³ Mr. Zhang Xiangmu, Deputy Director General, Shipbuilding Industry Development in China,

COSTIND: Commission of Science, Technology and Industry for National Defense

ร่วมมือในการพัฒนารูปแบบและกระบวนการผลิต ตลอดจนการสร้างความสัมพันธ์ทางการค้า จากแผนการดังกล่าวคาดว่าจะสามารถสร้างอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องครบวงจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมความร่วมมือในระดับนานาชาติ

รัฐบาลจีนได้กำหนดแนวทางความร่วมมือระดับนานาชาติ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยการเน้นให้ผู้ประกอบการจากต่างประเทศที่มีความชำนาญการ มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีระเบียบวิธีการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ ให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง จนสามารถสร้างแบบเรือใหม่เป็นของตนเอง และรวมไปถึงการสร้างอู่ต่อเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมตรงตามข้อบังคับสากล นอกจากนี้รัฐบาลจีนยังได้กำหนดแนวทางความร่วมมือกับสมาพันธ์ สมาคม และองค์กรระดับโลก ในการพัฒนาอู่ต่อเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

13. แผนการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือและซ่อมเรือของจีนในระยะกลางและระยะยาว¹⁴

ในเดือนสิงหาคม ปี 2006 รัฐบาลจีนได้ประกาศแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือในระยะกลางและระยะยาว ปี 2006 – 2016 เพื่อเป็นการตั้งเป้าหมายของอุตสาหกรรม และกำหนดแนวนโยบายสำหรับการพัฒนาด้านเทคโนโลยี การบริหารการลงทุนที่เหมาะสม ตลอดจนแนวทางการร่วมมือในระดับนานาชาติเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือที่ยั่งยืน

แผนการพัฒนาอุตสาหกรรมการต่อเรือดังกล่าวได้พัฒนาให้สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจของจีน ที่มีลักษณะแตกต่างจากประเทศอื่น ๆ พอสมควร คือ มีการพึ่งพาเศรษฐกิจภายในประเทศค่อนข้างสูง เพราะเป็นประเทศที่ใหญ่และมีอัตราความต้องการสินค้าและบริการอยู่ในระดับที่สูง ทำให้การเปิดตลาดในประเทศก็เป็นอีกแนวทางสำคัญที่รัฐบาลจีนต้องคำนึงถึงอยู่เสมอ ทั้งนี้แผนการดังกล่าวตั้งเป้าหมายไว้ว่า อุตสาหกรรมการต่อเรือจีนจะต้องครองส่วนแบ่งทางการตลาดให้ได้ถึงร้อยละ 30 ภายใน 5 – 10 ปี แต่เนื่องจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของจีน ประกอบกับการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก ทำให้จีนสามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดได้ถึงกว่าร้อยละ 30 ในปัจจุบัน ซึ่งเร็วกว่าเป้าหมายที่รัฐบาลจีนได้กำหนดไว้

¹⁴ Mr. Zhang Xiangmu, Deputy Director General, Shipbuilding Industry Development in China, COSTIND: Commission of Science, Technology and Industry for National Defense

นอกจากนี้แผนการพัฒนาดังกล่าวยังได้กำหนดกลยุทธ์ในการก่อสร้างฐานการต่อเรือสำคัญของประเทศใน 3 เมืองใหญ่ คือ

1. บริเวณเมืองสำคัญรอบอ่าวโบไห่ (The Bohai Gulf) คือ ด้าเหลียน(Dalian) หูหลู่เต่า (Huludao) และ ซิงเต่า (Qingdao) ในมณฑลเหลียวหนิง
2. บริเวณปากแม่น้ำแยงซีเกียง (Yangtze River Delta) ในเมืองเซี่ยงไฮ้(Shanghai) และ นานตง (Nantong)
3. บริเวณปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta) ในมณฑลกวางเจา

แผนการพัฒนาศูนย์อุตสาหกรรมการต่อเรือนี้ จะช่วยกระตุ้นให้ผู้ประกอบการต่อเรือในจีนเร่งพัฒนาอุตสาหกรรม มีการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ รวมถึงกระบวนการบริหารงานและการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ โดยภายในปี 2010 เทคโนโลยีการต่อเรือและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับการต่อเรือและเดินเรือ จะได้รับการพัฒนาอย่างสมบูรณ์

อย่างไรก็ตามแผนการพัฒนาดังกล่าวยังเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติสามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจต่อเรือ ธุรกิจการผลิตเครื่องยนต์รอบต่ำสำหรับเรือ แต่ต้องถือครองหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมด โดยบริษัทข้ามชาติอาจมีการลงทุนในลักษณะการร่วมทุน (Join Ventures) และต้องมีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการต่อเรือภายในประเทศจีน ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างโอกาสให้เกิดการถ่ายโอนทางเทคโนโลยีสู่ผู้ประกอบการต่อเรือจีนในอนาคต อย่างไรก็ตามรัฐบาลจีนได้เปิดกว้างให้มีการลงทุนในธุรกิจการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีอย่างเต็มที่ กล่าวคือ เปิดกว้างให้บริษัทข้ามชาติสามารถเข้ามาจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีได้ รวมไปถึงโรงงานผลิตอุปกรณ์สำหรับการเดินเรือและนำเรือ โดยไม่ต้องมีธุรกิจจีนเป็นหุ้นส่วนถือครองหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 ดังเช่นกิจการต่อเรือ หรือกิจการการผลิตเครื่องยนต์รอบต่ำสำหรับเรือ

จากแผนการพัฒนาดังกล่าว ถือได้ว่ารัฐบาลจีนได้พยายามหาแนวทางในการสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมในระยะยาว เนื่องจากจุดอ่อนสำคัญของอุตสาหกรรมการต่อเรือในจีนปัจจุบันคือ ขาดการศึกษาวิจัยและพัฒนาอย่างจริงจัง ไม่สามารถมีแบบเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเทียบเท่าเรือในกลุ่มสหภาพยุโรป ทำให้สร้างมูลค่าเพิ่มในตลาดได้น้อย ซึ่งการเปิดโอกาสให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนอย่างเต็มที่นี้ ทำให้เกิดการโอนถ่ายเทคโนโลยีและเกิดความชำนาญเฉพาะด้านในระยะยาว

นอกจากนี้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2009 รัฐบาลจีนได้ออกมาตรการกระตุ้นอุตสาหกรรมการต่อเรือภายในประเทศ โดยการให้ธนาคารยี่ดระยะเวลาการชำระหนี้และเพิ่มสิทธิพิเศษทางภาษีให้กับเรือที่จะส่งมอบให้กับผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทเรือจีน ซึ่งมาตรการดังกล่าวช่วยลดภาระทางการเงินให้กับผู้ประกอบการต่อเรือชาวจีนได้เป็นอย่างมาก โดยมาตรการทางภาษีดังกล่าวสามารถลดค่าใช้จ่ายให้กับ

บริษัท China State Shipbuilding Corp และ บริษัท China Shipbuilding Industry Corp ลงได้ถึงร้อยละ 17 ของภาษีมูลค่าเพิ่มที่ต้องชำระทั้งหมด โดยบริษัทดังกล่าวจะส่งมอบเรือจำนวนหลายลำให้กับบริษัท China Ocean Shipping ซึ่งเป็นบริษัทเรือที่มีรัฐบาลจีนเป็นผู้ถือหุ้น

อย่างไรก็ตามมาตรการสำคัญอีกประการหนึ่งของรัฐบาลจีนที่กำหนดให้ชะลอโครงการการลงทุนในอุตสาหกรรมการต่อเรือทั้งหมดเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 3 ปี เพื่อเป็นการควบคุมปริมาณอุปทานในตลาดนั้น อาจสร้างโอกาสให้กับเฉพาะผู้ต่อเรือขนาดใหญ่ที่มีการลงทุนเต็มรูปแบบแล้วเท่านั้น กล่าวคือ ผู้ต่อเรือจำนวนมากในประเทศจีนยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงและพัฒนา การลงทุนและขยายผู้ต่อเรือเพื่อรองรับคำสั่งซื้อเรือใหม่ ๆ นั้น ล้วนเป็นโครงการที่ผู้ประกอบการผู้ต่อเรือต่างวางแผนเอาไว้ ทำให้การสั่งชะลอโครงการลงทุนของรัฐบาลจีน อาจเป็นเหตุให้โครงการต่อเรือจำนวนมากต้องชะลอออกไป ทำให้ผู้ประกอบการรายใหม่ที่เพิ่งเข้ามาในตลาดขาดรายได้และเป็นเหตุให้ต้องออกจากตลาดไป¹⁵

¹⁵ Keith Wallis, *China stimulus package to benefit larger yards*, Lloyd'slist, February 2009