



Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken



Factsheet:

Inleiding:

De scheepsbouwindustrie in Bangladesh zal snel uitgroeien tot een van de belangrijkste prioritaire sectoren in het land. Deze sector is volop in ontwikkeling en heeft in het recente verleden een aantal ondernemers aangetrokken tot het afsluiten van contracten en oprichten van ondernemingen ten behoeve van deze sector. Van overheidswege zullen hier stimulerende maatregelen worden ontworpen.

De goedkope, overvloedig aanbod van vaardige arbeidskrachten is een duidelijke kracht voor de scheepsbouwindustrie in Bangladesh. Indien het de vereiste internationale niveau van productiviteit en efficiëntie kan bereiken heeft de Bengaalse scheepsbouwindustrie een goede concurrentievoordeel ten opzichte van de buurlanden, die betrokken zijn in de scheepsbouw en reparatie. Let wel dat veel Bengaalse krachten nu in het buitenland werken in deze sector, omdat het in eigen land momenteel onvoldoende werk heeft. Indien het aanbod in Bangladesh groter wordt zullen de arbeiders graag terug keren naar hun eigen land.

De verschuiving van de scheepsbouw uit Europa en Japan naar het Verre Oosten, dat wil zeggen Zuid-Korea, China en Vietnam in de afgelopen twintig jaar en de meest recente opkomst van Bangladesh als een schip exporteur geven redenen om te geloven dat Bangladesh een nieuwe wereld productie basis voor de scheepsbouw in de nabije toekomst kan worden.

Echter, rudimentaire technologie, een laag rendement en zwak management zijn nog steeds problemen, die de scheepsbouwindustrie in Bangladesh confronteren. Bengaalse scheepswerven kunnen zeker verlost worden met een beter resultaat, met succes concurreren in de internationale markt, indien de geavanceerde technologie en management vaardigheden worden ingebracht. Nederland is natuurlijk bij uitstek, gezien de historie in de sector één van de belangrijkste landen om deze kennis en technologie van bouwen en toeleveren in te brengen.

Momenteel is er sprake van een hausse in de scheepsbouw, met name in de kleinere sector wereldwijd. De vraag naar nieuwe orders, die spiraalsgewijs in de afgelopen jaren als gevolg van twee belangrijke redenen: (i) Nieuwere regelgeving maakte het bijna onmogelijk om de upgrade oudere schepen en (ii) de stijgende prijs van brandstof hebben scheepvaart uiterst competitief gemaakt en ouder energie-inefficiënte schepen worden steeds moeilijker in stand te houden binnen het bedrijf.



Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken



Toegang tot de markt:

Bangladesh is een land dat gunstige voorwaarden voor het vervoer over water heeft met 8,370 km (5,200 km droge seizoen) van de binnenvaart, 3,060 km van de lading over de weg en 3 zeehavens. Dit schept niet alleen een vlot systeem in het hele land, maar ook een groot potentieel voor vervoer over de binnenwateren dat kan concurreren met andere vormen van vervoer.

De regering ziet derhalve het zeevervoer als een strategisch belang voor de toekomstige economische ontwikkeling van het Land. Het is geïnteresseerd in de ontwikkeling van de nationale vloot, met name het vervoer koopvaardij, steunt de maritieme sector om schepen te kopen van lokale scheepswerven.

Bangladesh is een land met rivierengebied met een groot aantal van onbenutte gronden aan wal.

Bangladesh is één van de grootste schip breek hub in de wereld.

Omdat het een arbeidsintensieve sector is heeft het land Bangladesh een grote kans op verdere ontwikkeling in deze sector.

Honderden en duizenden geschoolde arbeidskrachten, waarvan bijna de helft van de Bengalese scheepsarchitecten in Singapore, Japan en Koreaanse scheepswerven werken. Voor hen is het een goede gelegenheid om terug te komen tot Bangladesh en deze sector te ontwikkelen op internationaal niveau.

Net als Japan in 1950, Zuid-Korea in 1990 en China in 2000, kreeg het de rol als de grootste scheepsbouwer ter wereld. Bangladesh kan deze trend volgen tot een van de grootste scheepsbouw-hub in de wereld.



Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken



Markten:

De exportmarkt is momenteel goed voor meer dan 60% van de totale omzet en zal naar verwachting alleen maar toenemen in de komende jaren.

De belangrijkste structuren die nodig zijn voor deze projecten:

Scheepsbouw hallen naar internationale standaard, fabricage schuren, machine shops, zandstraal plants, galvaniseren en schuren, winkels voor scheidingsmotoren, een scheepselectron winkel, gieterij winkels, Pipe Shops, energiecentrales en schakelapparatuur voor scheepskamers, scheepstimmerwerf, pakhuizen, opleiding-, kennis en kwaliteits industrie voor de scheepsbouw etc, etc,. Kortom alles wat met de (inter) nationale scheepsindustrie te maken heeft.

De scheepsbouw is een machine-intensieve industrie en een heleboel zware machines zijn nodig is voor het doel. Een voorbeeld lijst van de machines en de bijbehorende materialen die nodig zijn: Booglassen machines, CNC snijmachines plaat, lenspompen, Chain katrol blokken, slijpmachines (dubbel), snijmachines met schuurschijf, Elektrische kabels, Elektrische verlichting, elektrische motoren, elektrische rolbruggen, Elektrische panelen en schakelborden, elektrische schakelaars, zekeringen, stroomonderbrekers, Flat pick-up truck, vorkheftruck, Gas snijden en solderen zaklamp, Gas regelgevers, Aggregaten, Handgereedschappen, hydraulische gereedschappen, vorkheftrucks, Gas snijders en soldeer fakkels , Gas toezichthouders, Aggregaten Handgereedschap, hydraulische krik, hydraulische persen, hydraulische scharen, zuurstof en acetyleen pijpen, verfspuit gerei eenheid, Paint dikte meetmachines, Pijpen, buigen, roller gereedschap, Elektrisch gereedschap, Zandstralen nozzles, stralen en priming plant, Ultrasonische diktemeting machines, laselektroden droogstoof etc, etc.

Grondstoffen die nodig zijn voor de scheepsbouw is ontelbaar. Deze omvatten stalen platen, stalen profielen en profielen elektrodes, verven, verdunners, leidingen, afsluiters, kettingen, ankers, isolatie etc. etc.. Echter, al deze worden geïmporteerd uit het buitenland en geen van deze zijn verkrijgbaar in de lokale markt.

Kwaliteitscontrole is een belangrijke eis in de scheepsbouw. De schepen die worden gebouwd zullen aan de eis voor de exploitatie moeten voldoen aan bijna alle zeeën van de wereld. De Quality Assurance protocol en Quality Control Protocol, alsmede het technisch beheer.



Agentschap NL
Ministerie van Economische Zaken



Met de huidige grote vraag in de markt is er nauwelijks enige concurrent. Landen als China, Vietnam en India, de belangrijkste krachten in de scheepsbouw willen niet meer de bestellingen voor schepen kleiner dan 20.000 DWT. De capaciteit in Bangladesh, zelfs indien alle scheepsbouwers gecombineerd plannen is te weinig om aan de vraag te voldoen. Er is dus geen concurrent, hetzij in het land of in het buitenland.

Structuur en de productiecapaciteit van de scheepsbouwsector:

De scheepsbouwsector Bangladesh bestaat uit ongeveer 13 scheepswerven, die eigendom zijn van verschillende overheden en de particuliere sector. Op dit moment zijn plaatselijke scheepswerven actief onder de volgende regelingen:

De Bangladesh Integraal Zoetwaterbeheer Transport Authority (BIWTA) exploiteert 8 kleine werven met een capaciteit van max.4000dwt elk, die alle dienen binnenvaart doeleinden;

Het ministerie van Defensie werkt een scheepswerf, die technisch geavanceerd is en dienen voornamelijk voor militaire doeleinden;

De belangrijkste producten van de lokale scheepswerven zijn stalen schepen voor vrachtvervoer en zeevisserij.