

چرا ایران کشتی ساز نمیشود؟

چگونه ایران می‌تواند کشتی ساز شود - 97042714823

فرانسوی - انگلیسی - عربی - فارسی

اقتصادی | اجتماعی | بین الملل | ورزشی | استان ها | عکس | ویدئو | گرافیک | ایستاد | بازار

سرویس استان ها

آذربایجان شرقی / آذربایجان غربی / اردبیل / البرز / اصفهان / ایلام / بوشهر / چهارمحال و بختیاری / خراسان شمالی / خراسان جنوبی / خراسان رضوی / خوزستان / جنوب کرمان / هرمزگان / زنجان / فارس / قم / قزوین / سمنان / سیستان و بلوچستان / کردستان / کرمان / کرمانشاه / کیلوپویه و بویراحمد / گلستان / گیلان / لرستان / مرکزی / مازندران / همدان / یزد

چهارشنبه ۲۲ تیر ۱۳۹۷ / ۱۰:۱۷ دسته بندی: هرمزگان کد خبر: 97042714823 منبع: نمایندگی هرمزگان چاپ

چگونه ایران می‌تواند کشتی ساز شود؟



کشور ایران تجربه‌های متعددی در زمینه ساخت کشتی‌های اقیانوس پیما دارد، مانند ساخت نفت‌کش و کشتی فرآورده بر در کارخانه صدرا و یا ساخت دو فروند کشتی کانتینر بر در کارخانه ایزویکو که این‌ها بزرگ‌ترین مصنوعات متحرکی هستند که در تاریخ ایران ساخته شده و مایه مباهات ایران و ایرانی است اما سوال اساسی اینجاست که با وجود ساخت چند فروند کشتی اقیانوس پیما، چرا باز هم نمی‌توانیم خود را کشتی‌ساز بنامیم و یا چرا نمی‌توانیم سفارش ساخت کشتی بگیریم و یا حتی کشتیرانی‌های خود ما هم به خارج سفارش ساخت می‌دهند؟!

یک استاد حوزه دریا در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه کشوری را می‌توان کشتی‌ساز بنامیم که پنج قابلیت را با هم داشته باشد تصریح کرد: اگر کشوری پنج قابلیت طراحی، ساخت و مونتاژ بدنه، تامین قطعات و تجهیزات، مدیریت

آخرین‌های استان ها

- تولید ۷ هزار و ۹۲۲ گیگاوات ساعت برق در سه ماهه نخست امسال در خوزستان
- افزایش ۲۰ درصدی نرخ گرانیه حمل و نقل
- کاهش قدرت رقابت ایران در بازارهای هدف کشورهای آسیای میانه
- روستاهای محور کرج - چالوس همچنان

<https://www.isna.ir/news/97042714823/%DA%A7%D9%86-%D9%85%DB%8C-%D8%AA%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%AF-%DA%A9%D8%B4%D8%AA%DB%8C-%D8%B3%D8%A7%D8%B2-%D8%B4%D9%88%D8%AF>

به گزارش ایسنا، منطقه خلیج فارس کشور ایران تجربه‌های متعددی در زمینه ساخت کشتی‌های اقیانوس پیما دارد مانند: ساخت نفتکش و کشتی فرآورده‌بر در کارخانه صدرا و یا ساخت دو فروند کشتی کانتینر بر در کارخانه ایزویکو که اینها بزرگ‌ترین مصنوعات متحرکی هستند که در تاریخ ایران ساخته شده و مایه مباهات ایران و ایرانی است. اما سوال اساسی اینجاست که با وجود ساخت چند فروند کشتی اقیانوس پیما، چرا باز هم نمی‌توانیم خود را کشتی‌ساز بنامیم و یا چرا نمی‌توانیم سفارش ساخت کشتی بگیریم و یا حتی کشتیرانی‌های خود ما هم به خارج سفارش ساخت می‌دهند؟!

یک استاد حوزه دریا در گفت‌وگو با ایسنا منطقه خلیج فارس با بیان اینکه کشوری را می‌توان کشتی‌ساز بنامیم که پنج قابلیت را با هم داشته باشد تصریح کرد: اگر کشوری پنج قابلیت طراحی، ساخت و مونتاژ بدنه، تامین قطعات و تجهیزات، مدیریت فرایند (از طراحی تا انتهای ساخت و آب اندازی) و قابلیت تامین مالی را داشته باشد می‌تواند در حالت کلی خود را کشتی ساز بنامد.

محمد مونسان اضافه کرد: البته ذکر این نکته ضروری است که این پنج اصل، شرط لازم هستند و نه شرط کافی، چرا که در هر صورت یک کشور باید از لحاظ زیرساخت‌های اقتصادی، سیاسی نیز شرایط کافی را برای کشتی‌ساز شدن داشته باشد. از دیدگاه دیگر نیز می‌توان گفت هر کشوری که از لحاظ کشتی ساز شدن دارای مشکل است بدین معنا است که حداقل یکی از قابلیت‌های گفته شده را نداشته است.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر عنوان کرد: اگر بخواهیم خیلی خوش بینانه به این موضوع نگاه کنیم در کشور ایران شاید ما بتوانیم کار طراحی و ساخت و مونتاژ یک پروژه را به طور کامل انجام دهیم، اما در زمینه تامین تجهیزات، تامین مالی و مدیریت (صفر تا صد) پروژه دارای مشکلات اساسی هستیم.

الزامات دیدگاه یک مدیر موفق در کشتی سازی

مونسان با بیان اینکه در صنایع کشتی سازی مدیری موفق هست که بخشی از نگاه وی به داخل کارخانه و بخشی نیز به خارج از کارخانه معطوف باشد اظهار کرد: یک مدیر باید بتواند زنجیره تامین تجهیزات را شکل دهد، چرا که یک کشتی از صدها قطعه مختلف تشکیل می شود که این قطعات در کارخانجات مختلف ساخته می شوند و نیازمند این هستند که گواهینامه های مربوطه را بگیرند و سپس در داخل کارخانه، کار مونتاژ آنها انجام گیرد.

وی ادامه داد: همچنین یک مدیر موفق کشتی سازی باید بتواند زنجیره ای از پیمانکاران قوی را در مرحله طراحی، ساخت و مونتاژ تشکیل دهد، چرا که یک مدیر هرگز نمی تواند برای تمامی فعالیت هایی که می خواهد بر روی کشتی انجام دهد کارمند استخدام کند. پس قطعا اولین هنر یک مدیر موفق این خواهد بود که زنجیره ای از پیمانکاران خیره را در اختیار داشته باشد تا بتواند آنها را به نوبت در مراحل ساخت کشتی در کارخانه به کار گیرد، که البته خود این موضوع نیازمند این هست که یک کشور تجربه های متعددی را در زمینه ساخت کشتی داشته باشد که آنها را به پیمانکارانش منتقل کند تا آنها نیز از آن تجارب در پروژه های پی در پی استفاده کنند و دچار بیکاری و وقفه و پراکندگی نیروهای متخصص نشوند.

این استاد حوزه دریا با بیان اینکه از سویی یک مدیر موفق باید گلوگاه های پیش رو را در فرایند ساخت به طور کامل بشناسد ابراز کرد: در این زمینه کشور ما با مشکلات عدیده ای روبرو است، زیرا خیلی از مدیران فرمایشی که در صنعت کشتی سازی مشغول به کار میشوند اصولا یا از صنایع دیگری آمده اند و یا اصلا تجربه خاص مدیریتی ندارند و هنگامی که وارد صنعت عظیمی مثل کشتی سازی می شوند به دلیل عدم شناخت گلوگاه ها نمی توانند اقدامات لازم را از قبل انجام دهند و در نتیجه فرایند ساخت با مشکل روبرو خواهد شد.

مونسان خاطرنشان کرد: همچنین یک مدیر موفق باید بتواند مدیریت فرایند ساخت کشتی اعم از کنترل کیفیت، هزینه و زمان را به درستی انجام دهد.



دو فروند کشتی ۲۲۰۰ کانتینری (ایران-اراک و ایران-کاشان) ساخته شده در بندرعباس

صنعت کشتی سازی برای کشوری مقرون به صرفه است که خودش تجهیزات ساز باشد

این استاد دانشگاه با بیان یک اصل مهم در کشتی‌سازی مبنی بر حاشیه سود پایین گفت: حاشیه سود در صنعت کشتی‌سازی مثل صنایع هواپیماسازی و صنایع الکترونیک بالا نیست و اتفاقاً این صنعت از حاشیه سود بسیار پایین برخوردار است و اصولاً کشورهای وارد این صنعت می‌شوند که خود دارای زنجیره تامین تجهیزات باشند چرا که سود اصلی این صنعت مربوط به تجهیزات است و قابلیت دیگری که این صنعت دارد این است که اشتغال‌زایی بسیار بالایی دارد و معمولاً کشورهای مختلف برای اینکه اشتغال بالایی را برای خود ایجاد کنند وارد این صنعت می‌شوند.

وی اضافه کرد: جدای از بحث سود و موضوعات اقتصادی، تجهیزات ساز نبودن یک کشور مشکلات دیگری را نیز با خود به همراه دارد.

مونسان تصریح کرد: یکی از مشکلات، زمان جابجایی بار از میدا تا مقصد است. برای مثال در کشور کره جنوبی یک کارخانه کشتی‌سازی مشخصات مورد نیاز خود را به یک کارخانه ساخت موتور کشتی می‌دهد و موتور در سریع‌ترین زمان ممکن به دست سازندگان کشتی می‌رسد، اما اگر یک کشور تجهیزات ساز نباشد مجبور است که هر قطعه مورد نیاز خود را به یک کشور در یک نقطه دنیا سفارش دهد که این خود می‌تواند مرحله ساخت پروژه را ماه‌ها به تعویق بیندازد.

این استاد حوزه دریا عنوان کرد: همچنین خسارات احتمالی که می‌تواند در مسیر انتقال قطعه از میدا به مقصد اتفاق بیفتد بسیار زیان بار و زمان بر است.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر ادامه داد: یکی دیگر از مشکلات به وجود آمده می‌تواند اشتباه در انجام سفارش باشد که برای مثال می‌تواند در زمینه مشخصات فنی قطعه مورد نظر رخ دهد و در صورتی که کارخانه سفارش دهنده پس از متوجه شدن این موضوع نتواند ایراد را برطرف کند باعث می‌شود تا کار سفارش از ابتدا صورت پذیرد که این موضوع نیز از نظر زمانی بسیار آزار دهنده است.

وی تصریح کرد: همچنین هزینه جابه‌جایی، بیمه، مالیات، ارسال و جابجایی پول و تحریم نیز از دیگر مشکلات احتمالی می‌تواند باشد.



کشتی ۳۵ هزار تنی حمل فراورده های نفتی ساخته شده در بوشهر

تجربه عبرت آموز کشور اوکراین

مونسان با بیان تجربه کشور اوکراین در صنعت کشتی‌سازی گفت: در زمان شوروی سابق پایین‌ترین عرض جغرافیایی که به اروپای غربی هم نزدیک بود کشور اوکراین بود و علت مهم دیگر که باعث میشد بقیه نقاط شوروی سابق برای راه‌اندازی صنعت کشتی‌سازی مناسب نباشد، یخ بندان‌های فصلی طولانی بود. بنابراین بهترین محل

برای متمرکز کردن صنعت کشتی‌سازی شوروی سابق، کشور اوکراین بود که در قسمت‌های شمالی دریای سیاه واقع شده بود و برای این کار چند شهر مجاور هم را به صنعت کشتی‌سازی اختصاص داده بودند.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر اضافه کرد: یکی از مهم‌ترین این شهرها شهر نیکولایف هست، که در این شهر سه کارخانه بزرگ کشتی‌سازی قرار دارد و همچنین در این شهر ۴۰ هزار نفر به صورت مستقیم در صنایع کشتی‌سازی کار می‌کرده‌اند که تجربه‌های متعددی از ساخت شناور، از ناو هواپیمابر تا انواع کشتی‌های نفتکش و کانتینربر و غیره در این شهر وجود داشته است.

این استاد حوزه دریا با بیان اینکه امروزه این شهر با شرایطی متفاوت نسبت به سالیان گذشته خود روبه‌رواست اظهار کرد: تقریباً تمام کارخانجات کشتی‌سازی آن ورشکسته شده‌اند و یا به انجام کارهای خیلی کوچک مانند ساخت کشتی‌های یدک‌کش روی آورده‌اند و جمعیت کارکنان آن‌ها از ۴۰ هزار نفر به ۲۰۰ الی ۲۰۰ نفر تقلیل یافته است و تمامی متخصصان ساخت کشتی این کشور رو به مشاغل دیگر آورده‌اند.

وی تصریح کرد: حال سوال اساسی این است که چرا کشور اوکراین با دارا بودن تمام زیرساخت‌های لازمی که یک صنعت کشتی‌سازی خواهان آن است امروزه از صنعت کشتی‌سازی جهانی حذف شده است؟

مونسان ادامه داد: به اعتراف همه متخصصین حال حاضر در اوکراین، این کشور صنعت کشتی‌سازی خود را از دست داد چون در زمینه تامین قطعات (یکی از آن پنج شرط اصلی) نتوانست درست عمل کند. در گذشته بیش از ۹۰ درصد تجهیزات کشتی (و حتی موتور کشتی) در داخل خود شوروی سابق ساخته می‌شدند و با یک درخواست ساده و در کمترین زمان ممکن، قطعه مورد نظر به محل کارخانه منتقل می‌شد ولی پس از فروپاشی شوروی، کشور اوکراین عملاً زنجیره تامین تجهیزات خود را از دست داد زیرا بسیاری از شرکتهای قطعه‌ساز جزء کشورهای تازه استقلال یافته محسوب می‌شدند یا اینکه بدلیل عدم پشتیبانی لازم و مشکلات سیاسی و اقتصادی متعدد، ورشکسته شده بودند.

بنابراین کشور اوکراین برای ساخت یک کشتی می‌بایست هر قطعه را به یک کشور در یک سوی دنیا سفارش میداد و همین موضوع باعث شد تا این کشور علی‌رغم هزینه نیروی انسانی بسیار پایین، مزیت هزینه و زمان را در بازار امروزی از دست بدهد.

تجربه عبرت‌آموز دوم: ورشکستگی کشتی‌سازی اروپا و آمریکا

این استاد دانشگاه با بیان اینکه یکی از خصوصیات جالب صنعت کشتی‌سازی، پیش‌بینی ناپذیر بودن و وقوع اتفاقات جالب در آن است خاطرنشان کرد: یکی از همین اتفاقات ورشکستگی کشورهای اروپایی و آمریکا است که خود زمانی مهد کشتی‌سازی جهانی بودند و بر طبق آمار، امروزه عملاً از صنعت کشتی‌سازی جهانی حذف شده‌اند و سهم آن‌ها در این صنعت زیر ۵ درصد است و در صدر این جدول کشورهای چین، کره‌جنوبی و ژاپن قرار گرفته‌اند و سهم اروپا و آمریکا، به ساخت کشتی‌های نظامی و کروز مسافربری محدود شده است.

وی اضافه کرد: اگر بخواهیم پنج کشور اول سازنده کشتی در جهان را بررسی کنیم مشاهده خواهیم کرد که دیگر هیچ کشور اروپایی در این آمار وجود ندارد. (کشور آلمان دارای رتبه ششم در این آمار است).

مونسان تصریح کرد: ۹۱.۲۵ کشتی‌های دنیا در سال ۲۰۱۶ توسط ۵ کشور کره‌جنوبی، چین، ژاپن، فیلیپین و ویتنام ساخته شده است و سهم کشورهای اروپایی زیر ۵ درصد است، در حالی که در سال ۱۹۵۵ کشورهای اروپایی بالای ۹۲ درصد بازار جهانی این صنعت را در اختیار داشتند.

وی ابراز کرد: کشورهای اروپایی اکنون نیز تمام زیرساخت‌های لازم را برای صنعت کشتی‌سازی دارند اما اکثر کارخانجات آن‌ها تعطیل شده است، چرا که اروپایی‌ها نیز مانند ما نتوانسته‌اند به صنعت کشتی‌سازی به چشم یک تجارت نگاه کنند و در دنیای رقابت با کشورهای آسیایی عملاً از گردونه رقابت حذف شده‌اند و اگر ما هم در ایران مشاهده می‌کنیم که بعضی از مدیران تنها با به آب انداختن یک بدنه فولادی توقع دارند به آن‌ها مدال کشتی‌سازی جهانی داده شود به این خاطر است که این افراد آشنایی درستی با وقایع کشتی‌سازی جهانی ندارند. اغلب مدیران فرمایشی کشتی‌سازی ما امروز تصور میکنند که ساخت یک کشتی (با صرف هر هزینه و زمانی!) معادل است با اعزام سفینه فضایی به کره مریخ!! به همین دلیل توقع دارند که وقتی یک کشتی را (حتی با صرف هزینه و زمان چند برابر) آب اندازی میکنند، نه تنها نباید مورد مواخذه قرار گیرند بلکه باید به عنوان قهرمان ملی از آنها تجلیل شود. البته این را هم باید متذکر شد که ساخت اولین کشتی‌های اقیانوس‌پیما و غول پیکر در ایران که بزرگترین مصنوعات

بشری در تاریخ ایران هستند، آنهم با شرایط خاص ایران، یک کار بزرگ و غیرتمندانه و قابل تقدیر است ولی این انتظارات برای فروندهای بعدی و برای باقی ماندن در صنعت کشتی‌سازی نمیتواند واقع بینانه و ادامه دار باشد.

تجربه ارزشمند کشور فیلیپین

مونسان با بیان اینکه فیلیپین به عنوان یک الگوی مناسب میتواند برای ما شناخته شود اظهار کرد: شباهتهایی بین کشور ما و کشور فیلیپین در سالیان گذشته وجود داشته است و در سال ۱۳۷۸ هر دو کشور ایران و فیلیپین تقریباً بدون صنعت کشتی‌سازی و زیرساخت‌های لازم بودند و از طرف دیگر کشور فیلیپین بر خلاف ایران بسیار فقیر و پرجمعیت است و این کشور هیچ گونه پشتوانه مالی و صنعتی نیز ندارد.

این استاد دانشگاه اضافه کرد: این کشور شامل تعدادی جزیره پراکنده در جنوب شرقی آسیا میشود. اما سوال اصلی این است که کشوری که تا ده سال گذشته هیچ سابقه‌ای در صنعت کشتی‌سازی نداشته و عمده سرمایه‌گذاری دولتی بر روی مباحث توریسم و کشاورزی بوده، چگونه امروزه به چهارمین قدرت کشتی‌سازی دنیا تبدیل شده است و از نظر جایگاه اقتصادی بر حسب GDP امروزه خود را تا رتبه ۲۶ جهان ارتقا داده است.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر با بیان اینکه رشد صنعت کشتی‌سازی این کشور از سال ۲۰۰۴ شروع شده گفت: در سال ۲۰۰۴ رئیس جمهور کشور فیلیپین به این علت که می‌دید بخش‌های توریسم و کشاورزی نمی‌توانند پاسخگوی یک کشور ۱۰۰ میلیون نفری باشند، اعلام کرد که این کشور از این پس بر روی صنایع کشتیرانی و کشتی‌سازی متمرکز خواهد شد و از آنجایی که کشور فیلیپین هیچ پشتوانه صنعتی و اقتصادی نداشت، وی مزایایی که کشور فیلیپین نسبت به سایر کشورها داشت را معرفی کرد و بر روی آن‌ها متمرکز شد.

مونسان ادامه داد: نیروی کار ارزان، ناوگان کشتیرانی نسبتاً بزرگ، معافیت‌های مالیاتی مدت‌دار، تسهیلات خاص برای سرمایه‌گذاران ۴ مزیت فیلیپین بود.

وی عنوان کرد: از آنجایی که کشور فیلیپین ناوگان کشتیرانی نسبتاً بزرگی داشت و این ناوگان هرساله به نوسازی نیاز داشت، دولت فیلیپین به تمامی کشورهای سازنده کشتی اعلام کرد که هر کشوری که حاضر باشد در کشور ما، در بخش صنعت کشتی‌سازی سرمایه‌گذاری کند، می‌تواند از نیروی کار ارزان ما استفاده کرده و ما نیز از این پس سفارشات کشتی‌های خود را فقط به کارخانه‌جانی می‌دهیم که در درون فیلیپین احداث شده باشند و برای این موضوع معافیت‌های مالیاتی مدت‌دار نیز وضع خواهیم کرد و تسهیلات خاصی را نیز به آن‌ها خواهیم داد.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه همین سیاستگذاری درست دولت فیلیپین باعث شد تا کشورهای نظیر کره جنوبی، سنگاپور و ژاپن که خود دارای وسعت و مساحت سرزمینی کمی نیز هستند به کشور فیلیپین بیایند و با احداث کارخانجات کشتی‌سازی در این کشور از مزایایی که ذکر شد استفاده کنند تصریح کرد: امروزه می‌بینیم که تنها با گذشت ۱۴ سال از اعلام این سیاست، کشور فیلیپین، قدرت چهارم کشتی‌سازی دنیا و یکی از صادرکننده‌های خدمات مهندسی و نیروی انسانی این صنعت به سرتاسر دنیا است.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر در ادامه افزود: نکته تاسف بار این موضوع برای ما اینجا است که مزایایی که ما در این زمینه داشته‌ایم به مراتب از فیلیپین بهتر بوده و هست، بدین معنا که ما علاوه بر نیروی کار ارزان، بزرگترین ناوگان نفتکش را در جهان در اختیار داریم و همچنین برخلاف کشور فیلیپین، دارای زمین‌های مسطح در نزدیکی دریا هستیم و قیمت حامل‌های انرژی نیز در کشورمان به مراتب از کشور فیلیپین پایین‌تر است اما متأسفانه به دلیل افکار قدیمی و کهنه مدیران، صنعت کشتی‌سازیمان امروزه در این صنعت به مراتب از کشور فیلیپین نیز عقب مانده‌تر است و با اینکه ما ۵ سال زودتر از کشور فیلیپین ساخت کشتی‌های اقیانوس پیمای را شروع کرده‌ایم اما متأسفانه امروزه سهم ایران از بازار کشتی‌سازی جهانی تقریباً صفر درصد است.

چرا ایران مجبور است کشتی‌ساز بشود؟

امروزه ایران در شرایطی است که هر هفته و هر ماه اخبار متعددی در مورد خشکسالی و درگیری بر سر منابع آبی در کشور شنیده میشود. شاید اگر روزی سیاستمداران کشور نسبت به هشدارها و مسئله خشکسالی بی‌تفاوت بودند و یک نگاه فانتزی به این مسئله داشتند، امروز دیگر با معضلات امنیتی ناشی از کم آبی و اعتراضات و شورش‌های مردمی مواجه هستند. اگر تا دیروز مسئله انتقال جمعیت به کنار دریا یک انتخاب بود، امروز یک اجبار است و الان مسئولین کشور از انتقال و اسکان ۵-۸ میلیون نفر جمعیت در سواحل جنوب صحبت میکنند. حالا سوال مهم این است که اشتغال این جمعیت چگونه باید تامین شود؟ بدیهی است که تنها گزینه معقول برای ایجاد اشتغال جدید در این مناطق، فقط صنایع دریایی است. بدیهی است که از صنایعی مانند خودروسازی نمیتوانیم این توقع را داشته

باشیم که کارخانجات خود را در شهرهای جنوبی و دور از مرکز ایران احداث کنند. همچنین استقرار صنایع مرتبط با تولید قطعات و تجهیزات الکترونیکی و الکتریکی هم بدلیل رطوبت شدید هوا در این مناطق امکان ناپذیر است. صنایع عظیمی مانند صنایع فولاد هم بدلیل سیاسی و بهانه‌های امنیتی به مجاورت دریا منتقل نمی‌شوند. از بین معدود شاخه‌های صنعتی قابل استقرار در جنوب کشور، صنایع دریایی بهترین گزینه است. در بین شاخه‌های مختلف صنایع دریایی، صنعت کشتی‌سازی دو ویژگی مهم دارد: ۱- اشتغالزایی بسیار بالایی دارد ۲- تاکنون از ظرفیتهای آن استفاده نشده و جای توسعه بسیاری دارد (برخلاف برخی دیگر از شاخه‌های صنایع دریایی مانند فراساحل که تقریباً به ظرفیت کامل خود رسیده و کارخانجات فعال متعددی در کشور وجود دارند و بعید است که کنشش لازم برای احداث کارخانجات جدید تولید سکو و جکت و ایجاد اشتغال جدید را داشته باشند). از طرف دیگر نیاز ایران به ساخت کشتی یک نیاز لوکس و دکوری نیست بلکه ایران با داشتن دو ناوگان کشتیرانی بزرگ (تجاری و نفتکش) میتواند صرفاً با تامین نیاز ناوگان کشتیرانی خود، تبدیل به یک کشتی‌ساز بزرگ شود. این موضوع ضرورت کشتی‌ساز شدن یا نشدن هم دقیقاً مانند مسئله خشکسالی است که مدیران کشور ابتدا نسبت به آن بی‌تفاوت هستند و در نهایت مجبور هستند بطور سراسیمه هجوم بیاورند به سمت صنعت کشتی‌سازی. دیر یا زود این اتفاق قطعاً خواهد افتاد و ما در ایران به این فرصت سوزی مدیران عادت داریم.



کشتی نفتکش ۱۳۰ هزار تنی ساخته شده در بوشهر

چرا صفر درصد؟

مونسان خاطرنشان کرد: یکی از بزرگترین اشتباهاتی که ما در زمینه صنعت کشتی‌سازی داشته‌ایم، ۲۰ سال کشمکش بیهوده و بدون نتیجه‌ای بوده است که بین شرکت‌های کشتی‌ساز و شرکت‌های کشتیران وجود داشته است.

وی تصریح کرد: به نوعی شرکت‌های کشتی‌ساز ایرانی همیشه به دنبال این بوده‌اند که شرکت‌های کشتیران را مجبور کنند تا سفارشات ساختشان را فقط به آن‌ها بدهند. که متأسفانه در اینجا یک دو قطبی ایجاد شد که کشتی‌سازهای ما همیشه شعار نایجا میدادند که ما کاملاً تخصص ساخت کشتی را به صورت مستقل داریم و از طرفی کشتیران‌های ما هم همیشه ترجیح داده‌اند تا با انکار قابلیت‌های موجود در کشتی‌سازی و بدون در نظر گرفتن منافع ملی، سفارشات خود را به کشورهای دیگر بدهند تا در زمان معقول و با هزینه متداول سفارش خود را تحویل بگیرند. در واقع هر دوی اینها در نابودی صنعت کشتی‌سازی ایران، سهم مساوی دارند؛ یکی در قابلیت‌های خود غلو میکند و

آن دیگری هرچه هست را انکار میکند و هیچدام هم حاضر به پذیرش یک راه حل میانه و معقول نیستند. در تاسف مضاعف، در این مملکت هیچ کسی یا سازمانی یا نهادی هم پیدا نمی‌شود که پیشنهادات جدید، معقول و سازنده بدهد که منافع همه طرفها لحاظ شود و اگر هم کسی پیشنهادی بدهد هیچ گوش شنوایی وجود ندارد بطوریکه انسان احساس میکند تعمداً در کار است تا کشتی‌سازی هرگز در این مملکت رشد نکند.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر با بیان اینکه نکته تاسف بار این است که ما اکنون با گذشت بیست سال از این کشمکش‌های عبث هنوز از این موضوع دست نکشیده ایم اظهار کرد: خردمندان این صنعت نیز هیچگاه دور یکدیگر جمع نشدند تا راه حل دیگری ارایه دهند و سوالی که شاید برای همه ما پیش بیاید این است که آیا واقعا راه‌حلی دیگری وجود ندارد تا ما مجبور نشویم دیگر بر این در بسته بکوبیم؟ برای پاسخ به این سوال ما باید ببینیم از داشتن یکی از بزرگترین ناوگانهای کشتیرانی و بزرگترین ناوگان نفتکش دنیا چه استفاده ای کرده ایم.

این استاد دانشگاه با اشاره به کشور فیلیپین به عنوان یک الگوی مناسب برای ایران ابراز کرد: اولین سیاست دولت فیلیپین، طعمه قرار دادن ناوگان کشتیرانی خود برای کشورهای دیگر بود تا آن کشورها جذب شده و کارخانجات کشتی‌سازی را درون خود کشور فیلیپین احداث کنند.

مونسان بیان کرد: حال آیا ما از داشتن بزرگترین ناوگان نفتکش دنیا با ۴۲ فروند سوپر تانکر و از بیست و یکمین ناوگان تجاری دنیا با ۱۷۰ کشتی اقیانوس پیما آن استفاده را کرده‌ایم؟ مسلماً خیر! ما به جای استفاده از این موضوع، سالیان سال سفارش ساخت کشتی‌های خود را همانند گوشت قربانی میان کشورهای پراکنده اروپایی و آسیایی بدون داشتن هیچ گونه استراتژی خاصی توزیع کرده‌ایم.

وی ادامه داد: حال اگر مجموع کشتی‌های ناوگان کشتیرانی ایران را در نظر بگیریم می‌بینیم که ما هم اکنون حدود ۲۲۰ کشتی در اختیار داریم و اگر طول عمر هر کشتی را ۲۰ سال در نظر بگیریم، خواهیم دید که تنها برای حفظ (و نه توسعه) همین ناوگان ما باید سالیانه ۱۱ فروند کشتی اقیانوس پیما بسازیم و این قابلیت فوق العاده‌ای است که کشور فیلیپین هرگز آن را دارا نبوده است.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه از دیدگاه دیگر، ما چند هزار فروند کشتی کوچک در کشور داریم که این‌ها باید به طور مستمر نوسازی و جایگزین شوند گفت: ساخت همین تعداد ناوگان به طور سالیانه، می‌تواند کل شهرهای جنوبی کشور را به مراکز صنعتی تبدیل کند و بیش از ۵۰ هزار شغل مستقیم و ۲۰۰ هزار شغل غیر مستقیم ایجاد کند.

مونسان با بیان اینکه پیشنهاد اصلی هم که برای این موضوع وجود دارد که ما می‌توانیم با تکیه بر آن امیدوار باشیم تا روزی صنعت کشتی‌سازی در ایران پا بگیرد، دقیقاً همان راهی است که کشور فیلیپین آن را طی کرده است ابراز کرد: یعنی ساخت کشتی در ایران توسط شریک خارجی با تضمین سفارشات ساخت سالیانه، که ما به وسیله ناوگان کشتیرانی که در اختیار داریم، به راحتی می‌توانیم این موضوع را برای شرکای خارجی خود تضمین کنیم و این موضوع را می‌توانیم با اجاره بلند مدت برخی از کارخانجات خود به شرکای خارجی با امتیاز تضمین سفارش ساخت عملی کنیم، که نتیجه این موضوع علاوه بر ایجاد اشتغال فوق‌العاده برای مهندسين و کارگران ایرانی، توانمند شدن تدریجی ایران در شکل‌گیری زنجیره تامین تجهیزات نیز می‌باشد.



کاوشگر دریایی خلیج فارس ساخته شده در بندرعباس

منافع استفاده از جوینت‌های خارجی برای طرفین

مونسان با بیان اینکه برای عملی کردن طرح ساخت کشتی با شریک خارجی ما با ۳ مجموعه کشتیرانی، کشتی‌سازی و جوینت خارجی مواجه هستیم گفت: این پیشنهاد برای طرفین مزایا و تعهداتی را نیز به همراه دارد.

وی تصریح کرد: در این طرح منافع شرکت‌های کشتیرانی استفاده از فاینانس خارجی، دریافت به موقع کشتی مطابق قیمت روز و کیفیت مناسب و مشارکت در ایجاد اشتغالزایی در کشور است همچنین شرکت‌های کشتیرانی در این طرح متعهد می‌شوند تا سالیانه سفارش تعداد مشخصی کشتی برای ساخت و تعمیرات تضمین نمایند.

این استاد دانشگاه ادامه داد: همچنین در این طرح منافع شرکت‌های کشتی‌سازی در آموزش پرسنل کارخانجات و کسب تجارب ساخت، تجهیز کارخانجات و استفاده از تجهیزات و قطعات خارجی و مهم‌تر از موارد گفته‌شده جلب توجه مسئولین سیاسی کشور به صنعت کشتی‌سازی به عنوان یک صنعت اشتغالزا و مولد و قابل اتکا است.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر اضافه کرد: در این طرح شرکت‌های کشتی‌سازی به اجاره بلند مدت یا میان مدت کارخانه (حتی بدون دریافت هیچ وجهی به عنوان اجاره)، تضمین پذیرش مدیریت جوینت خارجی و عملکرد مطابق برنامه و نظر کارفرما و عدم دخالت غیرموجه در کار مدیریت کارخانه متعهد می‌شوند.

مونسان همچنین با اشاره به منافع و تعهدات جوینت خارجی در این طرح خاطرنشان کرد: تضمین دریافت سالیانه سفارش ساخت تعدادی کشتی اقیانوس پیما و تعداد بیشتری کشتی‌های کوچک و متوسط، تضمین دریافت سالیانه سفارش تعمیرات کشتی، ایجاد تسهیلات و اولویت برای مشارکت در پروژه‌های فراساحل و نفت و گاز (در واقع جوینت خارجی به نوعی بخشی از بازار صنایع دریایی ایران را تصاحب می‌کند)، استفاده از تجهیزات خارجی (بومی خودشان) و ایجاد اشتغال و ارزش افزوده برای کشور خودشان، استفاده از مزیت انرژی ارزان و نیروی کار ارزان در ایران از جمله منافع آن‌ها در این طرح است.

وی ابراز کرد: آوردن فاینانس خارجی، تحویل کشتی در موعد مقرر با کیفیت مطلوب و طبق قیمت روز، استفاده از پرسنل ایرانی و تجهیزات (تا جای ممکن) و آموزش آن‌ها و مساعدت در تجهیز کارخانه نیز تعهدات جوینت خارجی در این طرح است.

نمونه همکاری موفق با شریک خارجی در صنایع دریایی

مونسان با اشاره به تجربه توسعه بندر چابهار به عنوان یکی از تجربیات موفق در زمینه همکاری با شریک خارجی در صنایع دریایی اظهار کرد: تجربه توسعه بندر چابهار با سرمایه‌گذاری هندی‌ها یک تجربه نسبتاً موفق بود که ما عملاً بدون هیچ گونه سرمایه‌گذاری خاصی این کار را انجام دادیم و هندی‌ها نیز تمامی کار مدیریت، وارد کردن و مونتاژ تجهیزات و بهره‌برداری را ظرف مدت ۳ سال انجام داده و خواهند داد.

این استاد دانشگاه خاطرنشان کرد: پروژه توسعه بندر چابهار نمونه بسیار خوبی از این موضوع است که هرچاهل فکر پیشنهاد خوبی را به سیاستمداران داده‌اند، آن‌ها نیز استقبال کرده‌اند، اما زمانی که صاحب نظران یک صنعت پیشنهاد درست و جامعی برای توسعه یک صنعت ندارند، طبیعی هست که سیاستمداران نیز آشنایی خاصی با توسعه آن صنعت ندارند و طبیعتاً سراغ این پروژه‌های همکاری نمی‌روند.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر ادامه داد: از طرف دیگر این پروژه بیانگر این موضوع است که همیشه نیازی نیست که ما برای یک موضوع پول نقد در جیب خود داشته باشیم، بلکه می‌توانیم با استفاده از ظرفیت‌های موجود به توسعه‌های فوق‌العاده دست پیدا کنیم. مثلاً اتفاقی که در این پروژه نیز رخ داده است و هندی‌ها نیز با انجام این کار برای ارسال تمامی کالاهای خود به آسیای میانه، از ظرفیت بندر چابهار استفاده می‌کنند و سپس کالاهای خود را توزیع می‌کنند.

محل‌های پیشنهادی برای اجاره بلند مدت به شرکای خارجی

مونسان در خصوص محل‌های پیشنهادی برای اجرای طرح اجاره بلند مدت به شرکای خارجی بیان کرد: چهار محل که می‌تواند الگوی اجاره بلند مدت در آن‌ها اجرا شود اول جزیره صنعتی صدر به دلیل مزیت مجموعه فیزیکی مجزا (جزیره) و دارای داک خشک و امکانات کشتی‌سازی، دوم شرکت ایزوایکو- بندرعباس برای ساخت کشتی‌های بزرگ به دلیل مزیت وجود دو داک خشک بزرگ برای ساخت و تعمیرات، دسترسی راحت‌تر به منطقه ویژه اقتصادی دریایی برای ورود راحت‌تر تجهیزات و قطعات بدون تشریفات گمرکی، سوم احداث و تجهیز یک کارخانه جدید در قشم به دلیل مزیت منطقه ویژه اقتصادی و تسهیلات گمرکی برای ورود قطعات، ورود بدون ویزای پرسنل خارجی (ویزای

فرودگاهی) برای تردد کوتاه مدت یا بلند مدت به ایران و نیز وسعت جزیره قشم برای ایجاد کارخانجات جدید و چهارم صدرا امید چابهار و یا احداث یک کارخانه جدید در چابهار (سواحل دریای عمان) به دلیل مزیت حمایت سیاسی قوی از این طرح با توجه به سیاستگذاری ملی و تاکید مقام معظم رهبري برای توسعه سواحل مکران و تمرکز جمعیت بیشتر در این مناطق.

تعمیرات یا ساخت؟

مونسان با اشاره به صحبت برخی از افراد مبنی بر اینکه ایران باید ابتدا کار تعمیرات را شروع کند و سپس وارد ساخت شود و به نوعی این مقوله را مطرح می کنند که اصلاً ما چرا باید وارد ساخت کشتی شویم، ابتدا برویم کار تعمیرات را انجام دهیم، بعد نیز ساخت کشتی را انجام می دهیم ابراز کرد: ساخت و تعمیر کشتی لزوماً به هم مرتبط نیستند و بحث ساخت و تعمیرات کاملاً از هم جدا هستند، البته ما در بحث تعمیرات نیز فرصت‌های بسیار زیادی داریم اما این موضوع غلط است که ما این‌ها را به موضوع ساخت ربط دهیم، بلکه این دو باید به صورت موازی انجام گیرند.

این استاد دانشگاه ادامه داد: برای مثال باید پرسیده شود آیا یک تعمیرکار اتومبیل می‌تواند یک زمانی سازنده اتومبیل شود؟ یعنی اگر کسی ۲۰ سال تجربه تعمیر اتومبیل داشته باشد می‌تواند امیدوار باشد که بعد از ۲۰ سال می‌تواند اتومبیل بسازد؟! آیا کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس که سال‌ها است تجارب تعمیرات دارند توانسته‌اند ناوگان خودشان را خودشان بسازند؟ که مسلماً پاسخ به این سوالات، منفی است و با نگاهی تجربی به این موضوعات در می‌یابیم که طرح تمامی این مسایل نوعی برگشت به عقب و ایجاد مشکلات جدید است.

شروع راه تحول

مونسان با بیان اینکه شروع راه تحول صنعت کشتی‌سازی ابتدا مطالعه و بررسی کشورهای که زمانی در صنعت کشتی‌سازی همانند ما بودند و اکنون از صاحب نامان این صنعت هستند است خاطرنشان کرد: با استفاده از تجربیات دیگر کشورها می‌توان راهکارهایی را با توجه به ظرفیت‌های کشور ایران برای توسعه این صنعت ارائه داد و این سوال که اگر توسعه انجام نمی‌گیرد، ریشه آن در کجاست پاسخ داد.

وی ادامه داد: پس از آن باید به این موضوع پرداخت که برای بیان و گسترش الگوهای توسعه، باید از کجا کار را شروع کنیم تا به یک تحول سریع در این مسیر برسیم.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه بهترین نقطه شروع برای این تحول، انجمن مهندسی دریایی ایران است ابراز کرد: این انجمن به نوعی متولی و بلندگویی این صنعت هست و در قدم اول باید اشخاصی که در این انجمن هستند را توجیه کرد و در قدم بعد باید تفاهمی را بین مجموعه‌های دیگر صورت داد. متأسفانه انجمن مهندسی دریایی حتی امروزه هم همان حرف‌های ۲۰ سال قبل خود را تکرار میکنند درحالی‌که خودشان به عینه به بی نتیجه بودن آن حرف‌ها و شعارها در ۲۰ سال گذشته رسیده‌اند ولی باز هم به همان در بسته می‌کوبند و ظاهراً قرار نیست هیچ تدبیر جدیدی در پیش بگیرند.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر اضافه کرد: از مجموعه‌هایی که باید در این راه توجیه شوند، اول شرکت‌های کشتیرانی هستند، که باید آن‌ها را توجیه کرد که منافعشان در خطر قرار نمی‌گیرد و علیرغم گذشته به دنبال کشمکش و دعوا نیستیم و می‌خواهیم، اقداماتی را انجام دهیم که تمامی اجزای صنایع دریایی در ایران نفع ببرند.

مونسان گفت: مجموعه دوم شرکت‌های کشتی‌سازی و سازمان گسترش هستند که باید به شرکت‌های کشتی‌سازی تفهیم شود که منافع آن‌ها با این موضوع در خطر نمی‌افتد و همچنین با مدیران سازمان گسترش نیز باید مذاکراتی انجام شود تا در کار کوتاهی نکنند.

وی بیان اینکه مجموعه بعد وزارت صنعت، معدن و تجارت است تصریح کرد: اگر موافقت شخص وزیر جلب شود، از آنجایی که هر دو مجموعه قبلی از زیر مجموعه‌های این وزارت‌خانه هستند، می‌توان از این طریق، آن‌ها را به یک همدلی و همگرایی رساند.

این استاد دانشگاه ابراز کرد: مجموعه آخر نیز شریک خارجی هست، که ما باید پس از توافقات قبلی نیاز خود را به شرکای خارجی در این زمینه اعلام بکنیم و پس از بررسی آن‌ها، با مناسب‌ترین گزینه‌ها وارد مذاکره شویم.

مونسان اضافه کرد: البته در این زمینه پیشنهاد می‌شود شریک مورد نظر اروپایی نباشد، به این دلایل که اگر اروپایی‌ها مدیریت ساخت کشتی را بلد بودند سهم آن‌ها در بازار جهانی به زیر ۵ درصد نمی‌رسید و دلیل بعد اینکه کشورهای اروپایی خیلی زود تحت تاثیر مسایل سیاسی صحنه را ترک می‌کنند، بنابراین بهتر است ما در این زمینه از شرکای آسیایی استفاده کنیم.

سیاستمداران ایرانی و صنعت کشتی سازی

مونسان با بیان اینکه از خود باید پرسیم که چرا سیاستمداران ایرانی توجهی به صنعت کشتی‌سازی ندارند اظهار کرد: این عدم توجه از جانب سیاستمداران دو دلیل اساسی دارد.

وی ادامه داد: اول اینکه سیاستمداران ایرانی از میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری که در صنعت دریایی انجام دادند، هیچ گونه نتیجه‌ای ندیدند و این موضوع قابل تامل است که صنعت کشتی‌سازی، کمترین بازدهی سرمایه‌گذاری را در بین تمامی رشته‌های صنعتی در سازمان گسترش داشته است.

عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر اضافه کرد: مورد بعد این است که صنعت کشتی‌سازی نتوانسته خود را به عنوان یک صنعت اشتغالزا معرفی کند.

یکی از معضلات جدی به مدیران فرمایشی، هم در صنعت کشتیرانی و هم کشتی‌سازی بر می‌گردد. مثلاً فلان معاونت سازمان انرژی اتمی یک شبه به ریاست بزرگترین شرکت کشتیرانی تجاری ایران گماشته میشود!! یا مدیر یکی از بزرگترین کارخانجات کشتی‌سازی از یک صنعت نامرتبط و بدون یک روز تجربه کشتی‌سازی انتخاب می‌شود!! این دردها را پیش چه کسی باید برد؟ چرا مدیران سیاسی ایران، هنوز هم باور نمی‌کنند که مدیران فرمایشی و بی تجربه، بزرگترین ضربه را به کشور می‌زنند و عامل هدر رفتن ثروت کشور و تاراج بیت المال و عقب ماندگی کشور هستند؟ به امید اینکه روزی «شایسته‌سالاری» و «تدبیر» واقعی و غیرشعاری در این کشور حاکم شود.