

بسمه تعالی

## مسئله اینست: کشتی‌های کوچک یا بزرگ؟

هر دانشجو و فارغ التحصیل رشته کشتی‌سازی طبیعتاً آرزو دارد، روزی ایران همانند کره، چین و ژاپن دارای بزرگترین کارخانجات کشتی‌سازی دنیا باشد با قابلیت ساخت کشتی‌های غول پیکر اقیانوس‌پیما.

من هم بالطبع در دورانی که با انجمن مهندسی دریایی و دفتر همکاری‌های فناوری ریاست جمهوری همکاری می‌کردم، مطالب زیادی را در مورد ضرورت حرکت به سمت ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما در ایران تهیه کرده و منتشر می‌کردیم. ولی واقعیت اینست که این جهت‌گیری، یک اشتباه بزرگ و استراتژیک است که سالهای طولانی، صنعت کشتی‌سازی ایران را زمین‌گیر کرده است.

هیچوقت برای اعتراف به اشتباهات، دیر نیست و به قول معروف «جلوی ضرر را هرقت بگیر، منفعت است». چه خوب است که مدیران و دست‌اندرکاران این رشته از جمله مدیران انجمن مهندسی دریایی، یکبار برای همیشه بر اشتباه بودن این اعتقاد خود اعتراف کنند و لجبازی و اصرار بی‌مورد را کنار بگذارند تا شاید این صنعت، در ادامه راه خود، شاهد بهبود و پیشرفت باشد.

اما چرا اصرار بر ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما در ایران فعلاً اشتباه است؟

اصولاً قانونی بر صنایع کشتی‌سازی حاکم است که می‌گوید: «صنعت کشتی‌سازی برای کشوری مقرون به صرفه است که قطعات جانبی را خودش تولید کند». تولید قطعات جانبی هم در صورتی مقرون به صرفه است که تعداد زیادی از قطعات، مورد نیاز باشد. مثلاً اگر در کارخانجات یک کشور، در سال فقط ۱۰ دستگاه از وینچ‌های بزرگ هیدرولیک نیاز باشد، تولید آن هرگز مقرون به صرفه نیست ولی اگر از یک نوع وینچ کوچک مثلاً ۵۰۰ دستگاه در سال، مورد نیاز باشد شاید تولید آن مقرون به صرفه باشد. در واقع، گلوگاه کار، همینجاست. وقتی ما ۹۵ درصد قطعات یک کشتی اقیانوس‌پیما را از خارج وارد می‌کنیم و از طرف دیگر با محدودیتهای تحریم و جابجایی پول و خرید قطعات صنعتی مواجه هستیم، واضح است که کار به بن‌بست و تاخیرهای چندساله در تحویل‌دهی کشتی‌ها می‌کشد.

باید بپذیریم که دولت و وزارت صنایع، ظرف ۱۵ سال گذشته، سرمایه‌گذاری‌های بسیار هنگفتی را در کارخانجات بزرگ کشتی‌سازی ایران انجام داده‌اند که در تاریخ ایران، کم‌نظیر است ولی آنطور که توقع بوده، نتایج مطلوبی از کارخانجات و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده بدست نیامده است. نمی‌توان از دولت توقع داشت که بدون حد و مرز، در یک صنعت، سرمایه‌گذاری کند. اگر زیرساختهای لازم برای ساخت کشتی‌های کوچک و متوسط در کشور انجام شده بود، امروز می-

توانستیم با تکیه بر توان صنایع فولاد و قطعه‌سازان ایرانی، تعداد انبوهی از کشتی‌ها را تولید کنیم و ضمن پاسخگویی کامل به نیاز داخلی، بخشی از بازار خارجی را هم تصاحب کنیم. بسیاری از سواحل گسترده شمال و جنوب ایران مملو از کارخانجات کوچکی می‌شد که بخش خصوصی هم می‌توانست نقش پر رنگی در آن ایفا کند. محرومیت و بیکاری در مناطق ساحلی کشور هم تا حد زیادی رفع می‌شد. اصولاً ساخت کشتی‌های کوچک و متوسط، مزیت نسبی ماست چون نمی‌توان مثلاً یک کشتی کوچک ۵ هزار تنی را در چین ساخت و به ایران فرستاد چون ممکن است اصلاً در این مسافت طولانی هرگز به ایران نرسد!!

در روزگاری که اکثر کشتی‌سازی‌های بزرگ اروپا ورشکسته شده و از صنایع کشتی‌سازی خارج شده‌اند، آنان که مهد کشتی‌سازی مدرن دنیا و بزرگترین قطعه‌سازان این رشته بودند، پس باید حساب شده‌تر تصمیم گرفت.

اصولاً در صنعت بزرگی مانند کشتی‌سازی نباید هیجانی و حساب نشده رفتار کرد. مثلاً وقتی بدون پشتوانه علمی و صنعتی لازم، در شرکت ارون‌دان، شروع به ساخت یک کشتی بزرگ کاتاماران آلومینیومی می‌کنیم، نتیجه آن می‌شود ۱۵ سال تاخیر!! در تحویل‌دهی و نمونه‌ای برای به زمین زدن کل صنعت کشتی‌سازی در ایران.

به امید رفع تعصب‌های نابجا و سیاستگذاری‌های درست‌تر در صنایع کشتی‌سازی ایران.

محمد مونسان