

○○○ مشکلات و معضلات صنایع دریایی از منظر مسئولان و دست‌اندرکاران؛

## نقد حال و

# استراتژی آینده

مسائل و مشکلات هر بخش در صورتی که در بوت‌نقد منصفانه قرار گیرد می‌تواند گره‌گشا و حلال معضلات باشد. به خصوص که این نقادی توسط دست‌اندرکاران صورت گیرد که سال‌ها با چنین مشکلاتی دست و پنجه نرم کرده و به قول معروف با آنها کنار آمده‌اند. این بار مسئولان، کارشناسان، دست‌اندرکاران صنایع دریایی از مشکلات پیش روی این صنعت سخن می‌گویند.



## وفاداری به تعهدات

محمدحسین داجمر، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

ساخت و تجهیز کشتی در کشور بسیار حائز اهمیت است.

۵. ایجاد راهکارهای لازم جهت ترغیب سیستم بانکی کشور به حمایت همه جانبه از این صنایع برای رسیدن به شکوفایی.

۶. دعوت از متخصصان داخلی برای ارائه راهکارهای لازم برای شکوفایی این صنعت در داخل.

۷. تلاش متولیان ساخت و ساز صنایع دریایی جهت اجرای به موقع تعهدات خود در قبال سفارشات گرفته شده.

به منظور جوان‌سازی ناوگان و به منظور حمایت از صنایع داخلی، در گذشته ساخت تعدادی از کشتی‌ها به صنایع داخلی سپرده شد ولی متأسفانه به دلیل عدم پاسخگویی امکانات این صنایع، کشتی‌داران ضمن متحمل شدن زیان‌های مالی با مشکلات عدیده‌ای در این زمینه مواجه شده‌اند.

تجربه گذشته نشان از این واقعیت تلخ دارد که اگر نگاهمان به صنایع داخلی با امکانات فعلی برای جوان‌سازی ناوگان‌های تجاری و نفتی باشد، متأسفانه برای رسیدن به اهداف بلند در صنعت حمل‌ونقل دریایی با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو خواهیم بود و آینده‌ای که نوید آن را می‌دهند، راه به جایی نخواهد برد.

برای کشورهایی که به دریاهای آزاد راه دارند، صنایع دریایی یکی از عوامل مؤثر شکوفایی اقتصادی و اجتماعی محسوب می‌شود اما به دلیل کم‌توجهی نهادهای مسئول کشورمان به این مهم در گذشته، این صنعت به جایگاه اصلی خود دست نیافته و در نتیجه معضلات حاصل این نارسایی باعث شده تا به آن سوی آب‌ها چشم دوخته شود. برای رسیدن به اهداف مورد نظر اعمال رویکردهای زیر راهگشا به نظر می‌رسد.

۱. لایحه حمایت از صنایع دریایی اجرایی و عملیاتی شود و دولت اولویت اجرایی برای آنها را در برنامه‌های زمان‌بندی شده به مرحله اجرا بگذارد.

۲. با توجه به گستردگی دامنه این صنعت و تخصصی بودن آن، مدیریت این مراکز باید به کسانی سپرده شود که با صنعت دریایی و مسائل آن آشنایی کامل داشته باشند.

۳. آموزش پرسنل این مراکز یکی از راهکارهای مورد نیاز است که باید در قوانین آن تجدیدنظر کامل شود.

۴. اتخاذ تمهیدات لازم جهت ارتباط دو جانبه بین کشتی‌داران و کشتی‌سازان از طریق متولیان و سیاست‌گذاران در سطح کلان این صنعت، برای هماهنگی‌های همه جانبه در بهبود صنعت

به منظور جوان‌سازی ناوگان و حمایت از صنایع داخلی، در گذشته ساخت تعدادی از کشتی‌ها به صنایع داخلی سپرده شد ولی متأسفانه به دلیل عدم پاسخگویی امکانات این صنایع، کشتی‌داران ضمن متحمل شدن زیان‌های مالی با مشکلات عدیده‌ای در این زمینه مواجه شده‌اند.

000



## عدم توسعه صنایع دریایی خسارت ناشی از



احمد قلعه‌بانی، معاون وزیر صنایع و معادن و رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

000

خوشبختانه با تغییر نگرش مسئولان و پیگیری جدی و مستمر فعالان صنایع دریایی، اتفاق نظر مناسبی در خصوص جایگاه و اهمیت صنعت کشتی سازی و اثرات آن در رشد اقتصادی و اقتدار سیاسی کشور پدید آمده است.

همان طور که همه صاحب نظران و دست‌اندرکاران صنایع دریایی آگاهند صنایع دریایی با وجود مزیت‌های فراوان توجیه‌پذیر برای کشور به دلایل مختلف از ابتدا مورد توجه قرار نگرفته و بالطبع قوانین حمایتی و اجرایی مورد نیاز این صنایع وضع و اجرا نشده است. از سوی دیگر قوانین و تصمیمات در بخش‌های مختلف نیز همسو با توسعه این صنایع نبوده به طوری که در عمل نتوانستیم - به رغم قدمتی طولانی در این حوزه - از سرمایه‌گذاری‌های مرحله‌ای و پراکنده انجام شده به صورت بهینه استفاده کنیم و نتیجه آنکه صنایع دریایی در ایران متناسب با شأن و نیازهای کشور و متوازن با دیگر صنایع، پیشرفت نکرده و کشور متحمل زیان‌های ناشی از عدم توسعه این صنعت شده است.

خوشبختانه با تغییر نگرش مسئولان و پیگیری جدی و مستمر فعالان صنایع دریایی، اتفاق نظر مناسبی در خصوص جایگاه و اهمیت این صنعت و اثرات آن در رشد اقتصادی و اقتدار سیاسی کشور پدید آمده که مهم‌ترین دستاورد آن ابلاغ قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی توسط دولت نهم است که در آن تمهیدات مناسبی به منظور تمرکز در سیاست‌گذاری، منابع مالی، تسهیلات بلاعوض مالی، تعرفه‌های ترجیحی، معافیت گمرکی و... برای ایجاد انگیزه و تحرک لازم در صنایع دریایی پیش‌بینی شده است.

اجرای کامل و نظارت بر حسن اجرای این قانون می‌تواند بخش عمده‌ای از موانع و مشکلات این صنایع را برطرف کرده و موجب رونق و سرعت در توسعه آن شود. برخی از موانع موجود را می‌توان این گونه برشمرد:

۱- نبود یکپارچگی و همسویی اقدامات انجام شده در این صنعت به دلیل نبود مدیریت مشخص با توجه به ایجاد شورای عالی صنایع دریایی؛

۲- عدم تهیه و تدوین سیاست‌ها و استراتژی‌های کلان کشور در صنایع دریایی با توجه به تعیین تدوین سند راهبردی صنایع دریایی به عنوان یکی از وظایف شورای عالی صنایع دریایی؛

۳- نبود قوانین و مقررات حمایتی از این صنعت؛  
۴- عدم دسترسی سازندگان و سفارش‌دهندگان کشتی به منابع مالی مورد نیاز به ایجاد صندوق توسعه صنایع دریایی و پیش‌بینی منابع مالی از محل حساب ذخیره ارزی و...  
برخی از مشکلات مانند:

- ناآشنایی نظام بانکی و بیمه‌ای با صنعت کشتی‌سازی که موجب نبود یا نارسایی در

مقررات جاری این بخش‌ها در جهت حمایت از صنعت کشتی‌سازی می‌شود.

- بروکراسی شدید و طولانی شدن مراحل تأمین منابع مالی، گشایش اعتبار و فعال شدن اعتبار اسنادی؛

- عدم اعتماد متقابل میان کارفرمایان و پیمانکاران داخلی که موجب بی‌رغبتی کارفرمایان به واگذاری کار به صنعتگران داخلی شده است.

- نبود شرایط یکسان رقابت شرکت‌های داخلی با شرکت‌های کره‌ای و چینی در مناقصات و اجرای پروژه‌ها به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم در بخش‌های مختلف مالی، بیمه، نیروی انسانی و...؛  
نیازمند پیگیری جدی دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی از کلیه سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی در راستای استراتژی‌های این صنایع و سیاست‌گذاری‌های شورای عالی صنایع دریایی است چرا که در صورت فعال شدن این دبیرخانه و انجام راهکارهای کاربردی، شورای عالی صنایع دریایی می‌تواند علاوه بر اجرای کامل این قانون نسبت به اتخاذ تصمیمات و راهکارهای مورد نیاز دیگر اقدام کند مواردی چون:

۱- تنظیم روابط، ایجاد انسجام و هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی به منظور حسن انجام وظایف مرتبط با صنایع دریایی؛

۲- اصلاح برخی زیرساخت‌های قانونی جهت برابر کردن شرایط رقابتی شرکت‌های داخلی با شرکت‌های خارجی؛

۳- تدوین و اجرای قوانین حمایتی، از جمله اجرای کامل قانون حداکثر استفاده از توان داخلی و مصوبات هیئت وزیران و نظارت بر آنها؛

۴- ایجاد و اصلاح شرایط مناسب در نظام مالی و بانکی کشور مطابق با خصوصیات صنایع دریایی؛

۵- حمایت، تشویق و فراهم آوردن شرایط مورد نیاز جهت فعال شدن هر چه بیشتر بخش خصوصی در صنایع دریایی؛

۶- فراهم‌سازی بسترهای لازم جهت فعال شدن صنایع پائین دستی و بالادستی صنایع دریایی (زنجیره تأمین مواد اولیه و تجهیزات)؛

۷- تدوین طرح توسعه اجتماعی مناطق ساحلی؛

۸- ایجاد هماهنگی میان نهادها و سازمان‌های مصرف‌کننده و شرکت‌های تولیدکننده و...؛  
که در این صورت می‌توان چشم‌انداز روشنی برای صنایع دریایی کشور پیش‌بینی کرد.

# تأمین امنیت سرمایه‌گذاری و نیروی انسانی متخصص

مهندس محمد سوری،  
رئیس هیئت مدیره و  
مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران



مشکلات موجود و عدم توجه به آنها و بسیاری مسائل دیگر ناشی از عدم آشنایی مدیران رده بالا با اصول اولیه کشتی‌سازی است.



متأسفانه طی یک سال گذشته برخی از کارگران و مهندسان که چند سال تجربه کار در کشتی‌سازی را داشتند به دلایل مختلف این صنعت را ترک کرده‌اند.

## کمبود آموزش و عدم وجود سیستم مناسب آموزشی

یکی از مهم‌ترین نکات در پیشرفت و بهبود هر سازمانی سیستم آموزش مستمر پرسنل در سطوح مختلف است. متأسفانه به وضوح کمبود آموزش در کارگران و مهندسان مشاهده می‌شود. هیچگونه برنامه منضم و مدون آموزشی در کشتی‌سازی اجرا نمی‌شود.

## منابع مالی

■ منابع ارزی در داخل به میزان نیازی که وجود دارد فراهم نیست و سرعت عمل لازم تاکنون محسوس نبوده است. بانک‌های داخلی امکان فاینانس برای منابع ارزی نداشته و اتکا بانک‌ها نیز به صندوق ذخیره ارزی است.

■ نرخ‌های رقابتی از نظر سودی که به این وام تعلق می‌گیرد در مقایسه با بانک‌های خارجی همواره بالاتر و دوره باز پرداخت در وام‌های خارجی طولانی‌تر نسبت به داخل است.

■ موارد فوق بیانگر واقعیت عدم رشد و توسعه صنعت بانکداری و عدم آشنایی سیستم‌های بانک و بیمه کشور در تأمین نیازهای مالی صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی می‌باشد.

## گمرک

اگرچه تاکنون برخی از معضلات سیستم گمرکی کشور از سر راه کشتی‌سازان برداشته شده است اما با دقتی بیشتر در استانداردهای شناخته شده بین‌المللی به ضعف‌های موجود این سیستم می‌توان پی برد از جمله عدم سرعت عمل در ترخیص کالاهای وارداتی و مسائل مشابه.

## قوانین کار

به نظر می‌رسد که عدم دسترسی به قوانین مدون در امر کشتی‌سازی مقبولیت رابطه کارگر با کارفرما را خدشه‌دار می‌کند از آنجایی که تاکنون قانون‌گذاران به صورت مشخص لوایح تخصصی در مورد کار در محیط‌های کشتی‌سازی ارائه نکرده‌اند این مورد فشار دو چندان را به کارفرما تحمیل می‌کند و کارگران بخش کشتی‌سازی نیز از این مسئله مستثنی نمی‌باشند.

## مشکلات دیگر

- مشکل ورود و خروج نیروهای متخصص خارجی
- عدم ارتباط بین صنعت و دانشگاه
- فقدان مراکز تحقیق و توسعه در صنایع دریایی
- تغییر فرایند خط تولید و به نتیجه آن تغییر ماشین‌آلات
- عدم توجه به انتقال فناوری مدرن
- عدم احساس امنیت و مصونیت شغلی

با توجه به سابقه بسیار طولانی برخی از کشورها در ساخت کشتی و نیاز به استفاده از این تجربیات در ساخت و تعمیر کشتی در داخل کشور همچنین لزوم استفاده از متخصصان این کشورها در صنایع داخلی کشتی‌سازی باید در خصوص رفع موانع استخدامی و اقامتی اقداماتی صورت پذیرد.

کشور امارات متحده عربی و بحرین علیرغم نداشتن نیروهای متخصص داخلی جهت تعمیر کشتی در حال حاضر در رتبه اول و دوم منطقه در زمینه صنعت کشتی‌سازی قرار داشته و علت این موفقیت ایجاد بسترهای مناسب جهت فعالیت و رقابت شرکت‌های متخصص خارجی در این کشورها می‌باشد. از جمله ایجاد مقررات سهل و آسان گمرکی را می‌توان نام برد. به طوری که کلیه اقلامی که جهت ساخت و تجهیز کشتی‌ها وارد بنادر و مناطق آزاد امارات می‌شود از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف است. مدت زمان ترخیص کالا از مبادی ورودی حداقل ۲۴ ساعت و حداکثر ۴۸ ساعت است. لذا قوانین گمرکی ایران در خصوص صنایع کشتی‌سازی باید مطابق با کشورهایی که در این صنعت سابقه دارند، بازنگری گردد. با این توصیف مشکلات فراروی صنعت کشتی‌سازی و مسائل شرکت‌های کشتی‌ساز داخلی به شرح زیر است:

## کمبود زیرساختار و عدم تکمیل زیرساختارهای سبک

با توجه به امکانات موجود باید جهت رفع کمبود زیرساختارهای اساسی نظیر تجهیز کارخانه به کارگاه‌های مختلف با تجهیزات سنگین و وسایل سبک اقدام کرد تا راندمان را بالا برده و از عملیات اضافی و جابه‌جایی‌های بی‌مورد و وقت‌گیر و هزینه‌دار جلوگیری به عمل آورد.

## کمبود مدیریت تخصصی ارشد و عدم اشراف مدیران به بهره‌برداری

عدم اشراف برخی مدیران ارشد نسبت به امکانات و پتانسیل‌های موجود که نتیجه آن کاهش شدید بهره‌وری است. مشکلات موجود و عدم توجه به آنان و بسیاری مسائل دیگر ناشی از عدم آشنایی مدیران رده بالا با اصول اولیه کشتی‌سازی است. اکثر فعالیت‌ها به صورت مقطعی و با توجه به نیازهای آنی صورت می‌گیرد.

## کمبود نیروی انسانی ماهر و کاهش شدید تولید

با تعداد پرسنل فعلی حتی با بهترین مدیریت‌ها هم نمی‌توان تولید را به حد مطلوب رساند. کمبود کارگر و مهندس در اکثر واحدها مشهود است و متأسفانه طی یک سال گذشته برخی از کارگران و مهندسان که چند سال تجربه کار در کشتی‌سازی را داشتند به دلایل مختلف این صنعت را ترک کرده‌اند.

شرکت ملی نفتکش ایران توصیه می‌کند که شرکت‌های کشتی‌ساز داخل در مرحله اول به تعمیرات کشتی‌ها و ساخت کشتی‌های کوچک و ساده توجه کنند.

000

### پیشنهادات شرکت ملی نفتکش ایران جهت ارتقاء تولید کشتی در داخل

شرکت ملی نفتکش ایران توصیه می‌کند که شرکت‌های کشتی‌ساز داخل در مرحله اول به تعمیرات کشتی‌ها و ساخت کشتی‌های کوچک و ساده توجه کنند.

کلیه مراحل ساخت کشتی را از زمان تحویل ورق‌های فولادی باید به بخش‌های مجزا و مستقل تقسیم کرد.

به عنوان پیشنهاد اولیه می‌توان هر یارد را به بخش‌های ذیل تفکیک کرد.

الف: شات‌بلاست و رنگ‌آمیزی (شامل: کارگاه شات‌بلاست و اعمال شاپ پرایمر ورق‌ها، بلاست و رنگ‌آمیزی بعد از تکمیل بلوک‌ها، رنگ‌آمیزی و لکه‌گیری بر روی کشتی)؛

ب: ساخت بلوک (از برش فولاد تا تحویل کامل بلوک با تأیید مؤسسه رده‌بندی)؛

ج: نصب بدنه (از تحویل بلوک رنگ‌آمیزی شده تا تکمیل بدنه کشتی و جوشکاری کامل و انجام تست با تأیید مؤسسه رده‌بندی)؛

د: ساخت قسمت مسکونی با نصب و آزمایش کلیه لوازم جانبی و مربوطه؛

ه: نصب ماشین‌آلات در موتورخانه، عرشه و راه‌اندازی سیستم‌ها و آزمایش‌ها با تأیید مؤسسه رده‌بندی، همچنین ساخت کلیه MODULE؛

و: کارگاه لوله‌سازی (ساخت کلیه لوله‌های مورد نیاز و نصب آن)؛

ز: قسمت برق و الکترونیک (جهت نصب کلیه کابل‌ها و اتصالات مربوط به روشنایی و ماشین‌آلات).

به خارج وابسته هستیم. منظور از خارج کشوری مانند امارات (سوخت‌گیری کشتی‌ها، تأمین آب، تعویض نیروی انسانی، طناب و روغن و...) است. با این توصیف هنوز پیش پا افتاده‌ترین امکانات کار در دریا در کشور ایجاد نشده و با بی‌توجهی مطلق همراه است.

۴- وقتی از صنایع دریایی حرفی زده می‌شود موضوع و مسئله ساخت به اذهان متبادر می‌شود. در صورتی که بحث مقاطعه‌کاری و انجام خدمات دریایی، بخش اصلی صنایع دریایی است که اساساً مورد توجه قرار نمی‌گیرد. از جمله این خدمات نگهداری، تعمیر، بهره‌برداری از تأسیسات دریایی، خطوط لوله و مخابرات و برق، اسکله‌ها، پایانه‌ها و... است.

۵- مناطق ساحلی، اصولاً به مناطق محروم دسته‌بندی می‌شوند در صورتی که در همه جای دنیا اصل مجاورت ساحلی برای مردم هر منطقه به مفهوم و معنی برخورداری از ثروت بالقوه است. این مهم به فرهنگ‌سازی و طرح مسئله دریا برای مردم و دامن زدن به ضرورت ارتزاق از دریا در بین مردم نیاز دارد.

۱- اصولاً بحث دریا در کشور ما جدی گرفته نمی‌شود. همیشه در ورای ذکر اهمیت دریا توجه به خشکی نهفته است. علت اصلی این امر را در عدم احساس نیاز به کار دریا به صورت واقعی نه در بیان! و همچنین دوری سواحل از مرکز کشور می‌دانم. بسیاری از کشورها مانند فنلاند، نروژ، هلند و... فقط از طریق دریا و صنایع وابسته به آن زندگی می‌کنند و توسعه می‌یابند.

۲- با وجود برخورداری از سه هزار کیلومتر ساحل در شمال و جنوب و داشتن حدود ۴۰۰ هزار کیلومتر مربع مساحت دریایی تنها کار اقتصادی ما در دریا، تردد و کشتیرانی محدود، ماهیگیری محدودتر و نفت و گاز است. در صورتی که ظرفیت‌های بالقوه دریا با نگاهی به عملکرد کشورهای حوزه دریای خزر و مقایسه کم و کیف فعالیت آنها با فعالیت‌های کشورمان در شمال و مقایسه عملکرد کشورهای حاشیه خلیج فارس با عملکرد کشورمان در جنوب واضح و روشن و بی‌نیاز از توضیح اضافه است.

۳- تقریباً در اکثر سرویس‌های عملیات دریایی



## توجه به خشکی بیشتر از دریا

مهندس مسعود سلطان‌پور، مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی ایران

# وضعیت غیر قابل قبول ساخت کشتی‌های بزرگ

دکتر محمدسعید سیف،  
رئیس هیئت‌مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران



به رغم حدود هشت سال کار و فعالیت جهت تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، متأسفانه هنوز از ظرفیت‌های آن هیچ استفاده‌ای نشده و برنامه جدی برای اجرایی شدن آن به چشم نمی‌خورد.



جمهوری اسلامی ایران است بنابراین برنامه‌ها، تصمیم‌گیری‌ها و تعامل آنها با سازندگان کشتی بسیار حیاتی و تأثیرگذار خواهد بود. دوم اینکه قیمت‌های بالای این گونه شناورها امکان هر گونه مانور و انعطاف‌پذیری را از طرفین سلب می‌کند. به عبارتی بدون وجود سیستم تأمین مالی قطعی، شفاف و دقیق نمی‌توان انتظار اجرای خوب پروژه‌های فوق را داشت. نکته سوم اینکه در همه دنیا ابزارهای مناسبی توسط دولت‌ها برای حمایت و پشتیبانی این صنایع به کار گرفته می‌شوند که نمونه آن در کشور ما حمایت دولت از صنایع فراساحل با قانون حداکثر استفاده از توان داخلی است. اما در مورد کشتی‌های بزرگ، این قانون به صورت جدی اجرا نشده است، می‌توان تصور کرد که اگر این قانون در مورد صنایع فراساحل نیز به صورت جدی پیگیری نمی‌شد، وضعیت موجود ما نمی‌توانست با این همه افتخارات و نتایج مثبت همراه باشد.

در اینجا لازم است به شبهه‌ای که گاه در مورد فناوری یا پیچیدگی‌های نسبتاً بالای کشتی‌های بزرگ مطرح می‌کنند، توجه شود. تقریباً همه متخصصان متفق‌القولند که ساخت و نصب سکوها بزرگ پارس جنوبی ساده‌تر از ساخت کشتی‌ها نیست؛ ولی بدون برنامه و حمایت مالی و قانونی نمی‌توان انتظار مشابهی در ساخت کشتی داشت. حتی در ساخت کشتی بزرگ نیز وقتی شرایط مهیا بوده، کارهای خوبی در کشور انجام شده است. ساخت کشتی لوله‌گذار، ساخت سکوی حفاری شناور و ساخت ناو جنگی و موارد مشابه همه در ابعاد خود یک کشتی اقیانوس‌پیمای بزرگ محسوب می‌شوند که با تأمین منابع مالی و علاقه کارفرما به اجرا رسیده است.

در نهایت شاید بتوان اصلی‌ترین و مسأله‌سازترین موضوع صنایع دریایی کشور را بر زمین ماندن قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی قلمداد کرد. به رغم حدود هشت سال کار و فعالیت جهت تصویب این قانون، متأسفانه هنوز از ظرفیت‌های آن هیچ استفاده‌ای نشده و برنامه جدی برای اجرایی شدن آن به چشم نمی‌خورد. تشکیل شورای عالی صنایع دریایی و صندوق حمایت از صنایع دریایی طبق قانون فوق، ابزارهای بسیار قوی و سرنوشت‌سازی هستند که در حال حاضر و در هنگامی که واحدهای صنعتی دریایی کشور با مشکلاتی دست به گریبان هستند، از آنها هیچ بهره‌برداری و کمکی گرفته نشده است.

صنعت دریایی را می‌توان مجموعه حوزه‌هایی دانست که اهم آنها را صنایع فراساحل و صنایع کشتی‌سازی تشکیل می‌دهد. در حال حاضر در بخش فراساحل وضعیت مناسبی داریم. تلاش‌ها و فعالیت‌های جدی در این حوزه که از دهه ۷۰ وسعت گرفت، اکنون بخوبی به بار نشسته و کشور ما نه تنها در داخل کشور بلکه در عرصه‌ها و بازارهای بین‌المللی حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد.

پرسنل با تجربه، امکانات و تجهیزات قابل توجه و مدیریت و هدایت مناسب پروژه‌های فراساحل همه از نتایج تلاش تمامی مجموعه‌های مرتبط با موضوع در کشور طی سال‌های گذشته است. البته در سال‌های اخیر و با توجه به مسائل و مشکلات بین‌المللی متأسفانه برخی تأخیرها و محدودیت‌ها در پروژه‌های فراساحل کشور ایجاد شده است که البته هیچ کدام فنی نبوده و با حل شدن مسایل بین‌المللی و مشکلات سیاسی مسلماً شاهد سرعت گرفتن رشد این بخش دریایی خواهیم بود.

در بخش ساخت شناورهای کوچک هم وضعیت نسبتاً مناسبی حاکم است. در حال حاضر بسیاری از شناورهای کوچک در کشور در حال طراحی و ساخت است و شاید بتوان گفت که در منطقه خلیج فارس و دریای عمان و تا حدی دریای خزر جزو برترین کشورهای سازنده این گونه شناورها هستیم. در این بخش هم عوامل موفقیت متعددی دست به دست هم داده‌اند تا شرایط حاضر به وجود آید. قدرمسلم حمایت و برنامه‌ریزی مناسب سازمان بنادر و دریانوردی تأثیرگذار بوده و امیدواریم در آینده نیز این حمایت‌ها با حضور جدی‌تر وزارت صنایع و معادن و پشتیبانی‌های پیش‌بینی شده در قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی وسعت یابد.

از ویژگی‌ها و شرایط دیگر می‌توان به حجم کم نقدینگی مورد نیاز برای ساخت این شناورها اشاره کرد. اکثر این شناورها قیمت‌هایی در حدود یک تا دو میلیارد تومان دارند بنابراین با تأمین بخشی از هزینه توسط بانک، به راحتی می‌توان مابقی را به عهده کارفرمایان یا شرکت‌های سازنده گذارد. اما در مورد ساخت کشتی‌های بزرگ، وضعیت چندان قابل قبول نیست. بدون حمایت جدی دولت و مصوبات شورای عالی صنایع دریایی، امکان فعالیت جدی وجود ندارد. در مورد کشتی‌های بزرگ اول اینکه سفارش‌دهندگان محدودند یعنی شاید بتوان گفت کل بازار این شناورها محدود به شرکت ملی نفتکش ایران و کشتیرانی

## ارتباط صنایع دریایی با مراکز تحقیقاتی

احمد رضا زمانی،  
رئیس پژوهشکده علوم و  
تکنولوژی زیر دریا دانشگاه صنعتی اصفهان



باعث ایجاد مشکلات عمده در انجام طرح‌های تحقیقاتی و طولانی شدن زمان اجرای آنها می‌شود.

۴- کمبود آموزش‌های کاربردی کوتاه‌مدت و بلندمدت مرتبط با صنایع دریایی؛

آموزش‌های دانشگاهی فعلی عمدتاً بر اساس دروس و موضوعات کلاسیک استوار است در نتیجه فارغ‌التحصیلان با مباحث تخصصی دریایی آشنایی چندانی ندارند. تعریف و اجرای آموزش‌های کاربردی و تخصصی مرتبط با صنایع دریایی (می‌تواند با همکاری دانشگاه و صنعت برگزار شود) می‌تواند این خلاء را مرتفع سازد. این آموزش‌ها می‌تواند در قالب آموزش‌های کلاسیک در سطوح دانشگاهی و یا به صورت مجزا انجام شود.

۵- حمایت مادی و معنوی از مراکز پژوهشی مرتبط با صنایع دریایی؛

حمایت مناسب از این مراکز می‌تواند نقش مؤثر و تعیین‌کننده‌ای جهت رشد، ارتقاء و حمایت از صنایع دریایی داشته باشد. در این صورت این مراکز قادر خواهند بود با برنامه‌ریزی صحیح و ارتباط با مراکز صنعتی و خدماتی مربوطه، نقش تعیین‌کننده‌ای جهت ارتقای این صنعت بردارند.

مشکلات موجود در بخش صنایع دریایی از دیدگاه آموزش، تحقیق و توسعه به شرح زیر است:

۱- ارتباط نامناسب صنایع تولیدی و خدماتی صنایع دریایی با مراکز تحقیقاتی؛

با توجه به این نکته نیازهای واقعی صنعت به درستی به مراکز تحقیق و توسعه انتقال نمی‌یابد. بنابراین برخی از پژوهش‌های انجام شده، مورد استفاده صنعت قرار نمی‌گیرد. در این میان ارتباط‌های مناسب ارگانیک و نشست‌های تخصصی مشترک می‌تواند راهگشا باشد.

۲- تکمیل نبودن زنجیره تحقیقات بنیادی، کاربردی و توسعه‌ای تا مراحل ساخت نمونه‌های صنعتی و تجاری‌سازی؛

نبود ارتباط بین این زنجیره، باعث هدر رفتن زمان و انرژی شده به طوری که عمده فعالیت‌های انجام شده در بخش تحقیق و توسعه در مراحل ابتدایی یا اواسط کار متوقف شده و به مراحل تولید صنعتی و رفع نیازهای داخل نمی‌رسند. در این راستا به عدم شناخت اهمیت تجاری‌سازی نتایج پژوهش‌ها و سرمایه‌گذاری نامناسب در این زمینه می‌توان اشاره کرد.

۳- سرمایه‌گذاری نامناسب جهت ایجاد آزمایشگاه‌های تخصصی دریایی به ویژه آزمایشگاه‌های مرتبط با فناوری‌های زیر دریا،

## فقدان ثبات مدیریت در صنایع دریایی

مهندس علی صفرعلی،  
مدیرعامل شرکت کشتیرانی بنیاد



مشکلات موجود در بخش صنایع دریایی عبارتند از:

۱. بالا بودن هزینه‌های ساخت و تعمیرات کشتی در داخل و همچنین نبود منابع مالی و نیز عدم حمایت از سوی بانک‌ها؛

۲. فقدان ثبات مدیریت در صنایع دریایی مهم کشور؛

۳. عدم برنامه‌ریزی احداث صنایع و کارگاه‌های پشتیبان در بنادر کشور؛

۴. مشکلات ناشی از قوانین گمرکی به منظور مراسلات در قطعات.

۵. پیشنهاد برای تأسیس بانک دریایی و استفاده از متخصصان و کارشناسان به همین منظور؛

۶. عدم حمایت مؤثر دولت از صنایع دریایی (مانند اجرایی نشدن قانون توسعه صنایع دریایی کشور)



## معافیت مالیاتی و موانع گمرکی

عبدالحمید ملاح زاده،  
عضو هیئت مدیره و سرپرست شرکت تایداوتر

جدی مواجه ساخته‌اند. جهت تسهیل در اجرای این استراتژی توسط جامعه دریایی کشور، تمهیدات و حمایت‌های مالی زیر از طرف بخش‌های اقتصادی کشور قابل طرح و مورد انتظار است.

تأمین و ارائه تسهیلات مالی مورد نیاز صنایع دریایی کشور از طریق بانک‌های داخلی و صندوق ذخیره ارزش کشور با توجه به اولویت‌های زیر:

– پروژه‌های ساخت کشتی که به اتمام رسیده یا در شرف اتمام هستند و بانک‌های خارجی تأمین کننده تسهیلات مالی مورد نیاز پروژه به تعهدات قبلی و بر اساس قرارداد فاینانس فی مابین عمل نمی‌کنند؛

– پروژه‌های ساخت کشتی که قرارداد ساخت آنها قبلاً نهایی شده و امکان تأمین تسهیلات مالی از بانک‌های خارجی وجود ندارد؛

– رفع مشکلات ناشی از کمبود نقدینگی شرکت‌های کشتیرانی داخلی و ارائه خطوط اعتباری لازم؛

– پروژه‌های جدید ساخت یا خرید کشتی از بازار دست دوم؛

– معافیت مالیاتی متقاضیان ساخت کشتی در صنایع داخلی با اولویت شرکت‌های کشتیرانی داخلی در طول برنامه پنجم توسعه؛

ب) رفع موانع گمرکی موجود با در نظر گرفتن اینکه هر نوع شناور را به عنوان کالا محسوب نکرده و حقوق و عوارض گمرکی موجود را حذف کند.

امروزه اکثر کشورهای پیوسته‌هایی که با دریاهای باز ارتباط مستقیم دارند در پی بهره‌برداری از مزایای اقتصادی از صنعت دریا و دریانوردی بوده و از تمام فرصت‌ها و موقعیت‌های موجود حداکثر بهره‌برداری را می‌کنند چرا که این صنعت ضمن ایجاد اشتغال، درآمدهای سرشاری را در پی دارد. اما کشور ایران به رغم در اختیار داشتن حدود سه هزار کیلومتر مرز آبی در زمینه صنعت دریایی جایگاه محسوسی ندارد که البته دلیل اصلی آن انکاء به درآمدهای نفتی است. لازم به ذکر است که ایرانیان در گذشته بزرگ‌ترین ناوگان دریایی جهان را داشته و اقدامات اساسی جهت توسعه صنعت دریایی و دریانوردی را به عمل آورده که تاریخ تمدن جهانی آنها را به یاد دارد از آن جمله می‌توان به حفر کانال سوئز اشاره کرد.

مهم‌ترین مشکلات موجود در بخش صنایع دریایی را می‌توان این گونه برشمرد:  
الف) عدم تأمین منابع مالی مورد نیاز جهت طرح‌های توسعه‌ای صنایع دریایی ایران. جهت عبور صنایع دریایی کشور از بحران فعلی و کاهش تبعات آن به حداقل ممکن به خصوص در بخش حمل‌ونقل دریایی، اجرای استراتژی تأمین منابع مالی مورد نیاز برای طرح‌های توسعه صنایع دریایی از اهم نیازهای فوری صنایع دریایی کشور است.

در حال حاضر و با توجه به شرایط بسیار دشوار، اغلب بانک‌های بین‌المللی محدودیت‌هایی را برای شرکت‌های ایرانی لحاظ کرده و حتی ارائه تسهیلات مورد توافق قبلی را نیز با مشکلاتی

## بلندپروازی در ساخت انواع شناور

ولی حاجی ولیلی، مدیرعامل و عضو هیئت مدیره  
شرکت تعمیرات کشتی پرشیاهرمز



متعهد شده و این بی‌اعتمادی سفارش دهندگان را به وجود می‌آورد. به طور مثال تنها چند شرکت در دنیا فناوری ساخت LNG یا LPG را دارند ولی مسئولان امر بدون در نظر گرفتن اینکه ساخت این شناورها به فناوری خاص و پرسنل مجرب نیاز دارد قبولی ساخت آن را اعلام کرده و ضرر و زیان‌های زیادی به مجموعه وارد می‌سازند.

۵- تعویض مدیران ارشد در صنایع دریایی و گماردن افرادی در سمت مدیریت ساخت که گاهی هیچ گونه اطلاع دقیقی از مسائل و مشکلات ساخت کشتی ندارند که ناپایداری مدیریت باعث عدم آینده‌نگری و برنامه‌ریزی صحیح بلندمدت می‌شود.

۶- وجود اشکالاتی در قوانین کار در زمینه به کارگیری نیروهای متخصص در جایگزینی نیروی کار زائد و با بازدهی کم.

۷- ناهماهنگی تولیدات صنایع داخلی با نیازهای صنایع دریایی و عدم اطلاع‌رسانی مفید و کاربردی که باعث افزایش هزینه‌های جانبی از تولید به مصرف می‌شود.

مشکلات صنایع دریایی را شاید بتوان در نگاهی کلی به شرح زیر خلاصه کرد:

۱- شناخت ناکافی مسئولان از قوانین بین‌المللی در بخش صنایع دریایی که باعث دوباره‌کاری و تأخیر در اجرای برنامه‌ها شده و هزینه‌های ساخت را بیش از پیش افزایش می‌دهد.

۲- نداشتن متخصص همسو در تصمیم‌گیری‌ها و به کار نگرفتن متخصصان در امر ساخت و مدیریت ساخت (به کار نگرفتن متخصص در امر ساخت باعث از دست دادن اولویت‌بندی و برنامه‌ریزی صحیح پروژه شده و این امر نه تنها باعث تأخیر زمان ساخت می‌شود بلکه هزینه‌ها را نیز بالا می‌برد.)

۳- مشکلات عدیده در امر گمرکات، ورود و خروج متخصصان خارجی به سایت که به علت نیاز به اخذ روادید، پروژه‌ها و برنامه‌ریزی‌ها را به تأخیر می‌اندازد.

۴- بلندپروازی در قبولی مسئولیت ساخت انواع شناورها؛ مسئولان ساخت بدون آگاهی از فناوری ساخت انواع شناورها مسئولیت ساخت آنها را

## جای خالی تحقیقات دریایی

دکتر حمید زراعتگر، استاد دانشگاه امیر کبیر



در یک دوره زمانی وقتی به مشکلات موجود در مسیر شکل‌گیری و توسعه صنایع دریایی فکر می‌کردیم نبود تخصص، تجربه و در عین حال نبود فناوری که عمدتاً در زمینه طراحی و ساخت بوده است به ذهن متبادر می‌شده است.

امروزه پس از گذشت بیش از یک دهه فعالیت صنعتی مفید و مؤثر به نظر می‌رسد مسائل فنی و فناوری از اشکالات اساسی در صنایع دریایی کشور نیست. اگر چه کماکان ضعف‌هایی در این میان وجود دارد. در حال حاضر به نظر می‌رسد مشکلات موجود در مقابل رشد و توسعه صنایع دریایی و گاه حتی پس‌رفت صنایع دریایی ابتدا به سیاست‌های کلان کشور بر می‌گردد. دیگر اصراری به ساخت داخل نیست. قانون ۵۱ درصد را کسی پیگیری نمی‌کند. عدم پیگیری ساخت داخل توسط سیاست‌گذاران صنعتی کشور، بازار ساخت داخل کشور را به شدت محدود کرده است.

شاید مشکل بزرگ دیگری که وجود دارد مسئله

تأمین هزینه‌های ساخت از منابع مالی بانکی است، زمانی که وجوه اداره شده در سازمان بنادر و دریانوردی فعال شد، حجم ساخت داخل به شدت رشد پیدا کرد و رونق جدی به صنایع دریایی کشور داده بود.

از طرف دیگر صندوق ذخیره ارزی که قرار بود ساخت کشتی را با سود بسیار کم پشتیبانی مالی کند ظاهراً هیچ گاه فعال نشده است.

از نکات برجسته دیگر استقبال نشدن از تحقیقات دریایی است. صنایع دریایی تجاری کشور تقریباً هیچ تحقیقات دریایی را در دستور کار خود قرار نداده است و این مسئله در درازمدت باعث عقب‌افتادگی فناوری می‌شود. در این زمینه صنایع دریایی نظامی کشور مثبت عمل کرده و بخشی از محصولات خود و خصوصاً محصولات جدید خود را مرهون تحقیقات صنعتی است که در داخل کشور به سرانجام رسانده‌اند. به نظر می‌رسد این روش کار کردن تضمین برای موفقیت در آینده خواهد بود.

## فقدان بانک تخصصی

محسن فناستیان،

مدیرعامل سابق شرکت مهندسی دریایی بحرآمن



شاید بتوان مشکلات صنایع دریایی را در یک نگاه کلی و گذرا به شرح زیر خلاصه کرد:

- ۱- عدم برنامه‌ریزی کلان در صنایع دریایی؛
- ۲- فقدان جایگاه صنایع دریایی در ساختار سازمانی کشور؛
- ۳- نبود متولی مستقیم در وزارت صنایع و معادن؛
- ۴- کمبود اطلاعات آماری از توانمندی‌های موجود در صنایع دریایی به ویژه بخش کشتی‌سازی، صنایع زیردستی و صنایع جانبی؛
- ۵- عدم حمایت تخصصی از صنایع دریایی در طرح‌هایی مانند وجوه اداره شده؛
- ۶- نبود بانک‌های تخصصی و مرتبط با این صنعت جهت تأمین منابع مالی لازم؛
- ۷- نبود انجمن صنفی صنایع دریایی به منظور تأمین منافع اعضا و ایجاد تعامل و همکاری در رفع مشکلات.



## مشکل مضاعف مالیات بر ارزش افزوده

رحمن حیدری،  
مدیرعامل شرکت دلوار کشتی



یکی از مشکلات صنعت دریایی در سال‌های اخیر این است که دولت و نیروهای اثرگذار معمولاً در پی پیدا کردن مشکلات و توضیح و تفسیر هستند بدون اینکه برای آنها راهکارهای عملی ارائه دهند.

بودند تعطیل و یا اعلام ورشکستگی کرده‌اند و مابقی هم در حال تعطیل شدن هستند، واردات بی‌قید و شرط شناور از کشورهای خارجی به خصوص از امارات متحده عربی در زمینه شناورهای فایبرگلاس است، در حالی که سازمان مربوطه یعنی اداره بنادر و دریانوردی و مؤسسات رده‌بندی داخلی هیچ گونه کنترلی بر کیفیت و ایمنی و رعایت استانداردها در زمان ساخت شناورهای وارداتی ندارند در حالی که در مورد شناورهای داخلی قوانین و مراحل بازرسی از طرف مؤسسات رده‌بندی برای کنترل کیفیت دوران ساخت شناورها لحاظ شده ولی در مورد شرکت‌های سازنده خارجی فقط به این که این شناورها مثلاً در کشور امارات یا در شهر دبی ساخته شده بسنده می‌کنند و فقط به این دلیل که شناور در شهری معروف مثل دبی ساخته شده گواه بالا بودن استحکام و کیفیت شناور است.

۳- با بررسی‌های به عمل آمده و مقایسه شرکت‌های موجود در کشور امارات که مهم‌ترین صادرکننده فایبرگلاس به ایران است با شرکت‌های داخلی روشن شده که شرکت‌های داخلی نه تنها از لحاظ کیفیت و کمیت چیزی کم ندارند بلکه از لحاظ استحکام سازها بسیار بالاتر از شرکت‌های خارجی هستند. از لحاظ کمیت هم در کشور امارات بالاترین تناژی که ساخته شده شناور ۱۲۰ تنی است. در حالی که در شرکت‌های داخلی مثلاً شرکت دلوار کشتی هم‌اکنون شناور ۷۰۰ تنی در حال ساخت است در صورتی که سازمان‌های مربوطه به خصوص سازمان بنادر و دریانوردی بر واردات شناورها کنترل داشته باشند و میزان آن مشخص شده باشد باعث می‌شود که شرکت‌های تعطیل شده داخلی جان تازه‌ای بگیرند و علاوه بر جلوگیری از خروج ارز از کشور اشتغال‌زایی بالایی ایجاد شود که یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مردم و دولت است.

خریداران شناورها در پرداخت سه درصد مالیات بر ارزش افزوده مشکل دارند مثلاً مالیات یک شناور ۶ میلیارد ریالی مبلغ ۱۸۰ میلیون ریال می‌شود که خریداران حاضر به پرداخت آن نیستند و عملاً بار مالی مضاعفی به تولیدکننده تحمل می‌شود بنابراین پیشنهاد این است که مالیات بر ارزش افزوده شناورها تا مدتی راکد بماند.

مواردی که گفته شد گوشه‌ای از مشکلات عدیده و راه حلی اگر چه محدود برای صنایع کشتی‌سازی است. این شرکت‌ها زمانی حرفی برای گفتن خواهند داشت و قادر به رقابت در بازارهای جهانی خواهند بود که مشکلات فقط به سمینارها و جلسات بدون نتیجه و تئوری نشوند بلکه به ارائه راهکارهای عملی و تصویب قوانینی منجر شود که مشکلی از این مشکلات را برطرف کند.

بررسی و نقد مسائل و مشکلات صنایع دریایی و از همه مهم‌تر ارائه راهکارهای پشت سر گذاشتن مشکلات در صورتی امکان‌پذیر است که به مسأله صنایع دریایی به صورت همه‌جانبه نگاه کرد. گرچه مشکلات صنایع دریایی در حال حاضر فراوان و گسترده است ولی در اینجا به ذکر چند مورد مهم بسنده می‌کنم.

۱- یکی از مشکلات این صنعت در سال‌های اخیر این است که دولت و نیروهای اثرگذار معمولاً در پی پیدا کردن مشکلات و توضیح و تفسیر آنها هستند بدون اینکه برای آنها راهکارهای عملی ارائه دهند و معمولاً این راهکارها در حد همایش‌ها، سمینارها و تشکیل جلسات و سخنرانی‌ها خلاصه می‌شود و تاکنون به تصویب قانون و عملی شدن هیچ قانونی ختم نشده است. وقتی تهیه تصویب لایحه حمایت از صنایع دریایی قریب به هشت سال زمان می‌برد تا مراکز تصمیم‌گیری باور کنند که نیاز به صنعت دریا وجود دارد حال آنکه با احیاء صنایع دریایی و برنامه‌ریزی صحیح می‌توان از این قطعه از سرزمین و مشاعات آن بهره کافی برد. خدمات دریایی که درآمد فراوانی دارد باید به سمت نیروهای داخلی هدایت و این درآمد به داخل کشور سرازیر شود. برای حصول این هدف لازم است سیاست‌های تشویقی به منظور تأمین ابزار لازم و ارائه خدمات دریایی در نظر گرفته شود در نتیجه افراد و شرکت‌های خدماتی نسبت به تقاضای انواع شناور اقدام و با هدایت متقاضیان به صنایع تولید داخلی زمینه‌های اشتغال در مناطق ساحلی ایجاد می‌شود که دو نتیجه مثبت برای کشور خواهد داشت. اول آنکه درآمد ملی افزایش یافته و دیگر اینکه اشتغال فراوان ایجاد می‌شود. از سوی دیگر سازندگان داخلی نیز با داشتن تقاضای خرید به توسعه واحدهای تولیدی در زمینه کیفی و کمی تشویق می‌شوند. اگر برای خرید شناور در مؤسسات مالی شرایط قانون را عملیاتی و رعایت کنند، اعتبارات ایجاد شده از منابع مختلف جذب خواهد شد و خون تازه‌ای در رگ‌های این صنعت تزریق می‌شود و موجبات شکوفایی و تحرک لازم خواهد شد. مؤسسات مالی برای اطمینان از بازپرداخت تسهیلات نیاز به تضمین‌های معتبر دارند. از طرفی چون صنایع دریایی صنعتی نوپا محسوب می‌شود و در عرف موجود به عنوان رهن شناور تعریف شده بنابراین پیشنهاد می‌شود که شرکت‌های بیمه را جهت صدور بیمه اعتباری ترغیب کرده تا مؤسسات مالی با اطمینان بیشتری نسبت به پرداخت تسهیلات اقدام کنند و پس از گذشت یک دوره چهار تا پنج ساله تسهیلات صنایع دریایی همانند تسهیلات ساختمانی رایج خواهد شد.

۲- دلیل این که در حال حاضر عمده شرکت‌هایی که در خط تولید شناورهای فلزی و فایبرگلاس

## حمایت از صنایع داخلی به جای استقبال از نمایندگی‌های خارجی

مهدی امیرسرداری،  
مدیرعامل شرکت رنگ‌آفرین

از اهم برنامه‌های دولت جمهوری اسلامی ایران، حمایت از تولید و تولیدکنندگان داخلی به منظور خودکفایی در کلیه زمینه‌های موجود یا امکان‌پذیر در کشور است.

در واقع سیاست ارزشمند اتخاذ شده نه تنها در ایران عزیز، بلکه در روند رو به رشد کلیه کشورهایی که در ایران در این زمینه قدم برداشته‌اند به وضوح قابل رؤیت است. حمایت از تولیدکنندگان داخلی به غیر از ارتقاء سطح تکنولوژیک و افزایش دانش فنی که در واقع پایه‌های یک نظام سالم اقتصادی است، اسباب اشتغالی و به دنبال آن رفاه اجتماعی خواهد بود.

نگاه دولت و جمهوری اسلامی ایران در ۱۵ سال گذشته به علاوه پیگیری سازمان‌های تابعه، ابزار بسیار مناسبی برای توانمندسازی صنایع کشور، در دستان صنعتگران ایرانی قرار داده که شایان ذکر و قابل تمجید است.

متأسفانه در سال‌های اخیر برخی از تولیدکنندگان خارجی به واسطه روابط در داخل سازمان‌ها و ارگان‌های دولتی و نیز با توجه به استفاده از شرایط گمرکی سهل و تسهیلات بانکی بسیار مناسب دولت متبوعشان، اقدام به ایجاد بازارهای گسترده در داخل کشور کرده‌اند.

این در حالی است که شرایط نامساعد اقتصادی،

امکان استفاده شرکت‌ها و کارخانه‌های تولیدی داخل را از امکانات دولتی کاهش داده و سبب فشارهای مضاعف بر تولیدکنندگان شده است.

عدم امکان استفاده از اعتبارهای بین بانکی بلندمدت، خرید نقدی مواد اولیه، حذف معاملات جعاله و سلف و تبدیل آن به معاملات مشارکت با بهره ۱۸ درصد، عملاً امکان رقابت با رقبای جهانی را کم‌رنگ یا منتفی می‌سازد.

در این میان تنها تولیدکنندگانی که با هدف تولید، اشتغالی و پشتوانه‌سازی، اقدام به سرمایه‌گذاری و انتقال فناوری کرده‌اند متضرر خواهند شد و البته به تبع آن سرمایه‌های انسانی، انگیزه‌های تولید و نظام اقتصاد مبنی بر تولید.

با عنایت به اینکه در حال حاضر بخش تولید، در صنعت رنگ و پوشش‌های محافظتی با تکیه بر سرمایه‌گذاری‌های کلان اقتصادی و انتقال فناوری روز دنیا قادر است در زمینه‌های گوناگون صنعتی، کلیه نیازهای داخلی را برآورده سازد، آیا صلاح است تا شرکت‌های خارجی تنها به صرف داشتن نمایندگی یا دفتر فروش و با کمک تسهیلات اعطایی گوی سبقت را از تولیدکنندگان داخلی که با مشکلات عدیده پیش‌رو، در جهت استقلال و خودکفایی گام بر می‌دارند، برپایند؟

## شرایط دشوار دریافت تسهیلات

عبدالحسین خدیری،  
مدیرعامل شرکت تعاونی بندرسازان گناوه

را بر بخش خصوصی تنگ کرده و حتی در دیدگاه مسئولان کلان نظام باعث شده تا اثری از اسم بخش خصوصی نباشد.

۵- الگوگیری و استانداردسازی بر اساس سخت‌ترین مقررات دریایی و صنعتی باعث شده تا فقط یک لایه ظاهری از قوانین بماند و صنایع و صاحبان سرمایه همواره با شکست روبه‌رو شوند.

۶- ایجاد مراکز ناکارآمد و مدرک‌گرایی آموزشی علمی باعث شده تا فارغ‌التحصیلان از کیفیت مطلوب برخوردار نباشند و صدور نیروی انسانی با توجه به بازار گسترده اطراف عملاً به واردات نیروی انسانی بینجامد.

۷- مقررات و شرایط دریافت تسهیلات بسیار دست و پاگیر، محدود و انحصاری است و باعث رکود شدید صنایع دریایی شده است.

مسائل و مشکلات صنایع دریایی را شاید بتوان در یک نگاه به شرح زیر خلاصه کرد:

۱- نبود شناخت کافی از مزایای دریا و صنایع مرتبط باعث شده تا استراتژی کلان نظام در رابطه با دریا تعریف نشود.

۲- توجه ناکافی به مقوله ترانزیت ترکیبی دریایی، جاده‌ای و ریلی و مزایای فراوان آن در توسعه پایدار باعث شده تا این مهم‌ترین مزیت نسبی کشور ما از دست برود.

۳- بی‌توجهی به دریاهای پیرامونی به خصوص خلیج فارس و خزر باعث شده تا آنچه امروز بعد از قرن‌ها مجبور به اثبات نام "خلیج فارس" شویم، بر سرمان بیاید.

۴- وجود دو شرکت عظیم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران عرصه



# کمبود نیروی متخصص

دکتر حسن قاسمی، استاد دانشگاه امیرکبیر



000

از مشکلات و عوامل عدم توسعه صنایع دریایی در ایران می‌توان به کمبود نیروهای متخصص در مقطع کارشناس، کارشناس ارشد و دکترا اشاره کرد.

عدم ساخت و کمبودهای مربوطه در ساخت پروژه‌های تحقیقاتی چه در زمینه علمی و چه در زمینه دفاعی است. کشورهایی مانند کره جنوبی که سال‌ها قبل و هم‌زمان با ایران توسعه دریایی و به ویژه تولید و ساخت شناورهای سطحی و زیرسطحی را آغاز کردند، امروزه از جایگاه بسیار بالایی در دنیا برخوردارند. این کشورها با وجود آنکه از توانمندی بالای علمی برخوردار نیستند اما همگام با تولیدات نرم‌افزاری به تولید، ساخت و توسعه آن پرداخته‌اند تا بتوانند ضمن تولید اولیه، مشکلات مربوط را ببینند، مرتفع کنند و در بازار صنایع دریایی دنیا حرفی برای گفتن داشته باشند. قطعاً مشکل صنایع دریایی در ایران جهت برون رفت از مشکلات فعلی تنها با حمایت‌های دولتی و شرکت‌های داخلی مرتفع نمی‌شود و به عوامل دیگری از جمله: تربیت نیروی انسانی و متخصص، اهمیت به جایگاه تحقیق و پژوهش، توسعه نرم‌افزاری، استفاده از تجربیات دیگران در ساخت، سرمایه‌گذاری صحیح و مناسب و مدیریت کارآمد نیاز است.

پیشرفت در هر زمینه‌ای مستلزم کسب علم و دانش مورد نیاز بوده و ارتقای آن جهت اهداف بلندمدت و میان‌مدت در گام‌های بعدی قرار می‌گیرد. از مشکلات و عوامل عدم توسعه صنایع دریایی در ایران می‌توان به کمبود نیروهای متخصص در مقطع کارشناس، کارشناس ارشد و بالاخص دکترا اشاره کرد که جز با ایجاد رشته‌های دانشگاهی مهندسی دریا در شاخه‌ها و تخصص‌های مختلف در دوره کارشناسی ارشد و دکترا مرتفع نمی‌شود. نبود رشته‌های مرتبط با مهندسی دریا و رشته‌های علوم پایه دریا در دانشگاه‌های مختلف کشور، کمبود نیروی خبره، پویا و کارآمد را در کشور هشدار می‌دهد. فقدان پژوهشکده‌های علمی (مانند انستیتوها) در کشور که رابط بین پژوهشکده‌های صنعتی و دانشگاه باشند به شدت احساس می‌شود. در این میان نمی‌توان از کمبودهای مربوط به کلیات ساخت در کشور نامی نبرد. شاید به جرات بتوان گفت که بزرگ‌ترین عامل عدم پیشرفت صنایع دریایی در ایران حتی در زمینه‌های تحقیقاتی بعد از تولیدات نرم‌افزاری

